

環境監視計画策定時

第7回環境監視委員会 環境監視計画見直し(案)

(3) 飛行経路

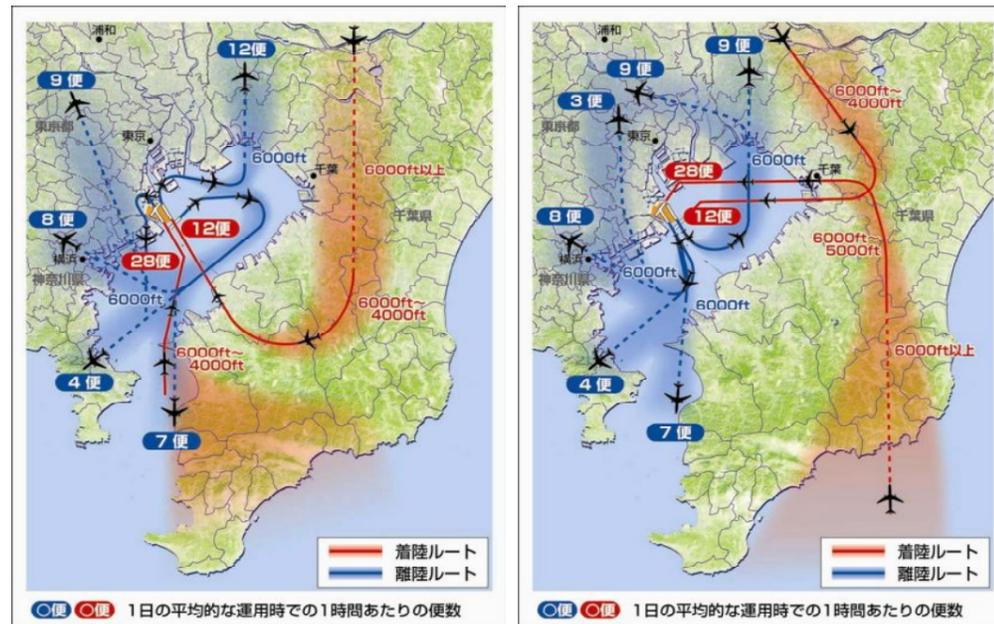
新設滑走路供用後の航空機の標準的な飛行経路は図2-6-1及び図2-6-2のとおりである。
 なお、飛行経路図に示した便数は、現況の方面別運用比率によった。

- ※ 飛行経路は、一定高度以上は分散するため、平均的なものを図示した。
- ※ 図示した飛行経路は、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージであり、固定されたルートではない。
- ※ 図示した便数は、容量限界時の1日の平均的な運用での1時間あたりの便数を示したものであり、試算値である。
- ※ 1時間あたりの便数、使用する滑走路は、気象状況、時間帯、交通量に応じて変化する。
- ※ 図示した飛行高度は、進入開始高度まで降下する際に想定される通過高度であり、維持すべき高度を示すものではない。
- ※ 特に安全上必要な場合には、図示した飛行経路以外の経路を飛行することがある。
- ※ 現況の23時から5時台の方面別の便数については、1日の総便数が少なく不定期便(チャーター機)に応じて日による変化があることから1時間あたりの便数は示していない。

(3) 飛行経路

新滑走路供用後の航空機の標準的な飛行経路は図2-6-1、図2-6-2及び図2-6-3に示すとおりである。なお、想定運用比率は、環境影響評価時の想定であり、実際の運航比率と若干の乖離がある可能性がある。

- ① 図2-6-1（6時～23時：北風時）
 - ・網掛けは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージだが、状況によっては当該範囲を超えて飛行する可能性がある。
- ② 図2-6-2（6時～23時：南風時）
 - ・網掛けは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージだが、状況によっては当該範囲を超えて飛行する可能性がある。
- ③ 図2-6-3（23時～6時）
 - ・原則として、陸域を飛行することとなる経路は設定しない。
 - ・出発機は、図で示した経路を基本とするレーダー誘導による面的運用を行う。
 - ・着陸ルートを、富津沖を通過し東京湾内を飛行する「海上ルート」とする。
 - ・到着機は、富津岬までレーダー誘導による面的運用を行うが、当該面的運用により陸域上空を飛行する場合でも、6,000フィート以上の高度を確保する。



北風好天時における飛行経路
 (6時から22時台)

南風好天時における飛行経路
 (6時から22時台)

図2-6-1 新設滑走路供用後の飛行経路

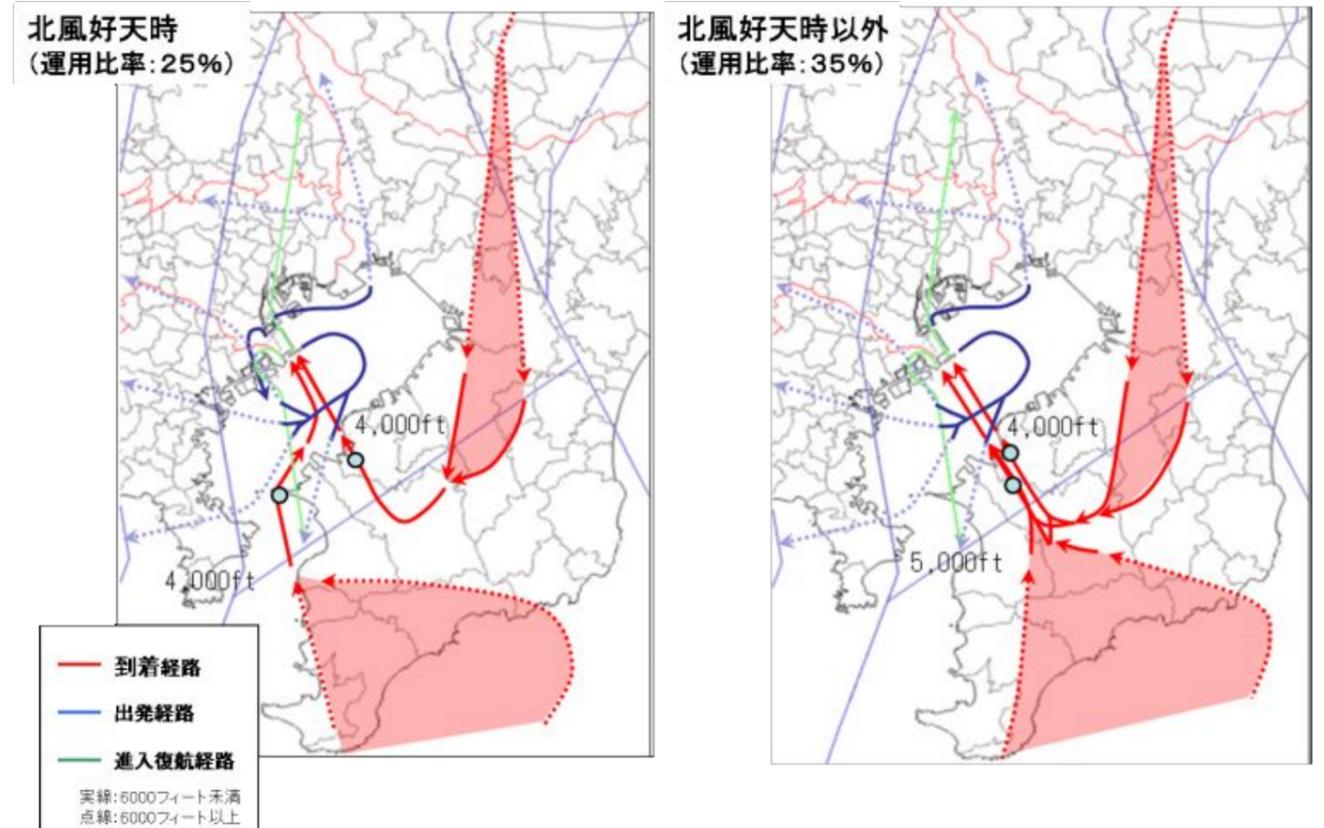
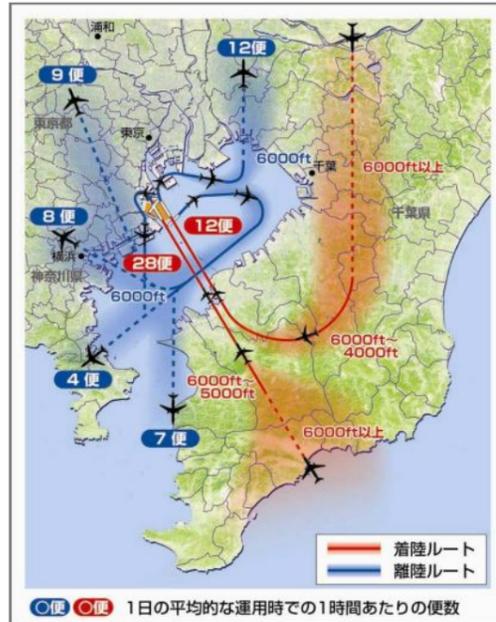
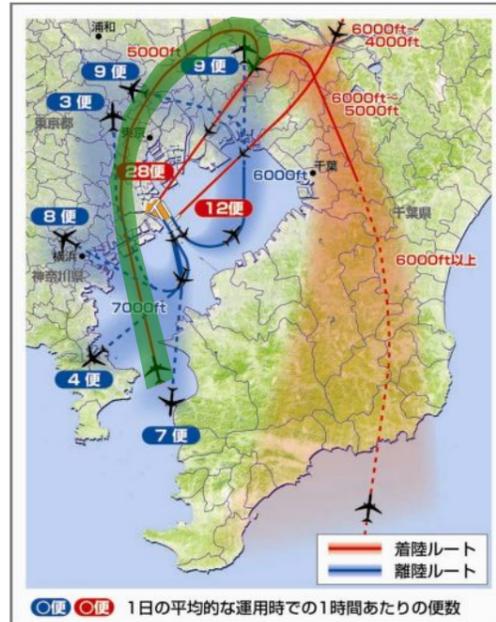


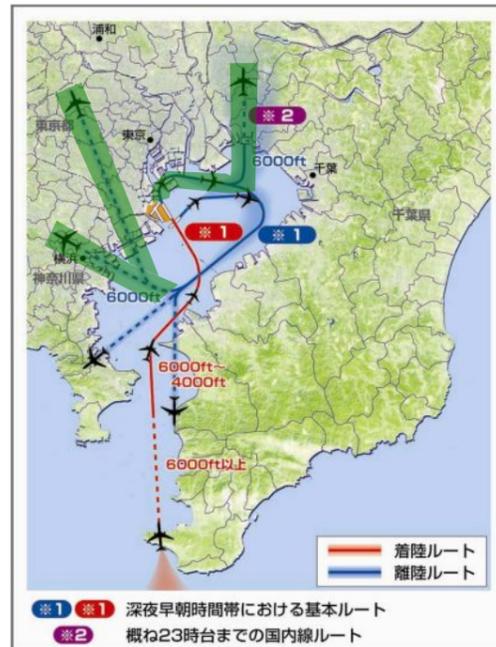
図2-6-1 新設滑走路供用後の飛行経路(6時～23時：北風時)



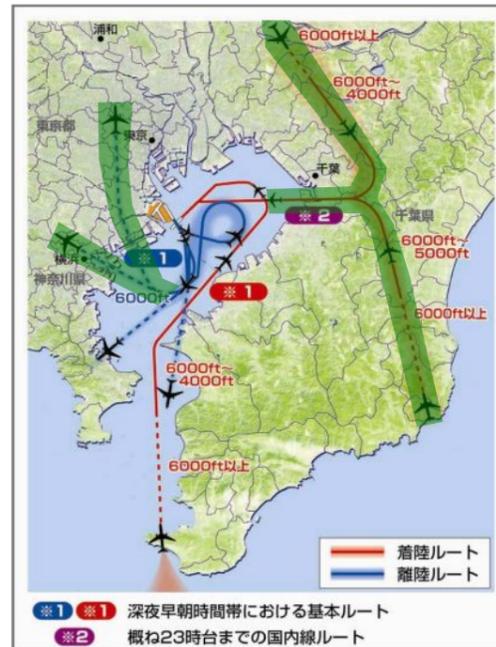
北風好天時以外における飛行経路
(6時から22時台)



南風悪天時における飛行経路
(6時から22時台)



北風時における飛行経路
(23時から5時台)



南風時における飛行経路
(23時から5時台)

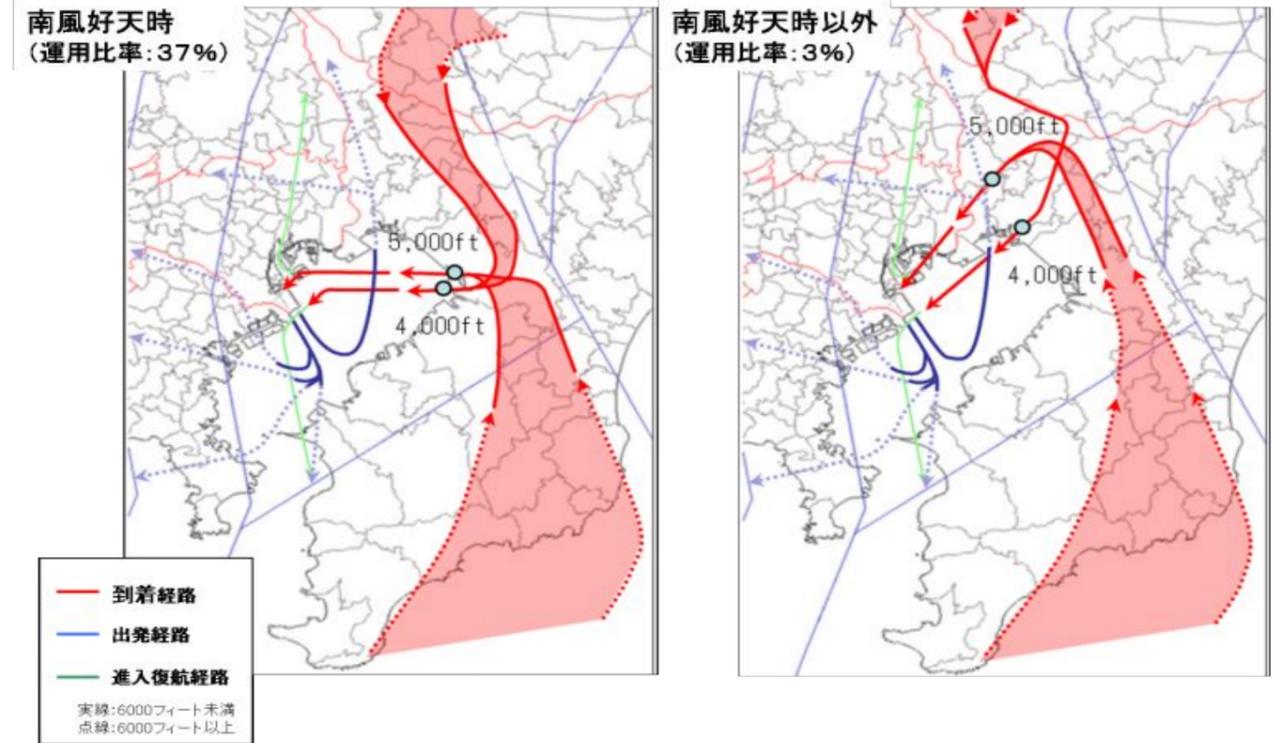


図 2-6-2 新設滑走路供用後の飛行経路(6時~23時:南風時)

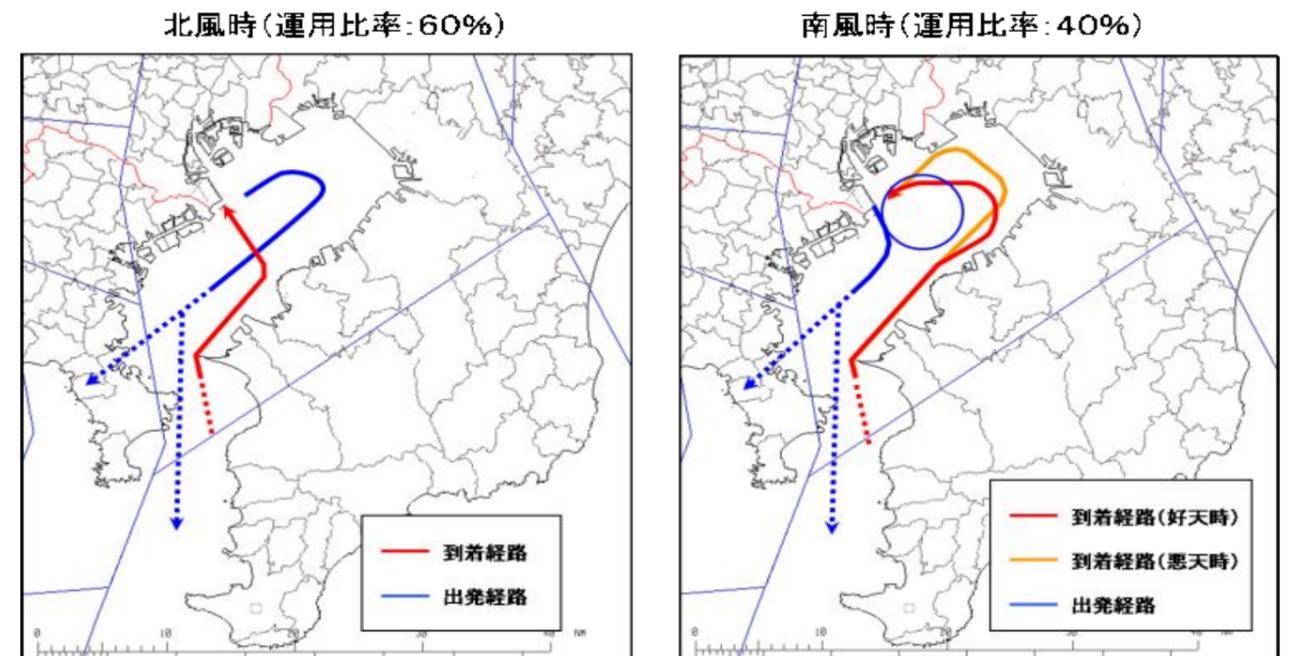


図 2-6-3 新設滑走路供用後の飛行経路(23時~6時)

環境監視計画策定時

3-3 調査の概要

調査の概要は表3-3-1に示す。

表 3-3-1 (1) 環境監視調査の概要

環境監視項目	調査項目	調査地点	調査頻度	備考
大気質(一般環境大気質) ・窒素酸化物(二酸化窒素) ・浮遊粒子状物質 ・光化学オキシダント	濃度	①窒素酸化物、浮遊粒子状物質は予測地域内の一般環境大気測定局 ②光化学オキシダントは広領域(拡散・反応)内の一般環境大気測定局	供用開始時、空港の運用状況の変化時及び航空機の運航による影響が最も大きくなる時期(予測時期)の1年	
	《予測条件項目》 気象の状況	広領域(拡散・反応)内の気象官署		
	《予測条件項目》 空港関連発生源の状況(大気汚染物質の排出量)	事業実施区域		
	環境保全措置の実施状況	—	必要に応じて実施	
大気質(道路沿道大気質) ・窒素酸化物(二酸化窒素) ・浮遊粒子状物質	濃度	3地点 ①羽田五丁目3番(環状8号線) ②東海三丁目1番(国道357号・首都高速湾岸線) ③羽田三丁目3番(弁天橋通り)	供用開始時、空港の運用状況の変化時及び航空機の運航による影響が最も大きくなる時期(予測時期)の1年 年4回、各回7日間連続測定(四季を基本とする)	
	《予測条件項目》 交通量(一般車両)		供用開始時、空港の運用状況の変化時及び航空機の運航による影響が最も大きくなる時期(予測時期)の1年 年4回、各回平日、休日の各1日(四季を基本とする)	
	《予測条件項目》 気象(風向・風速)	2地点 ①大田区東糀谷 ②大田区京浜島 (以上、一般環境大気測定局)	供用開始時、空港の運用状況の変化時及び航空機の運航による影響が最も大きくなる時期(予測時期)の1年	
	《予測条件項目》 気象(日射量、放射収支量)	事業実施区域内1地点 (東京航空地方気象台)	供用開始時、空港の運用状況の変化時及び航空機の運航による影響が最も大きくなる時期(予測時期)の1年	
	環境保全措置の実施状況	—	必要に応じて実施	
騒音 (道路交通騒音)	騒音レベル	3地点 ①羽田五丁目3番(環状8号線) ②東海三丁目1番(国道357号・首都高速湾岸線) ③羽田三丁目3番(弁天橋通り)	供用時及び航空機の運航による影響が最も大きくなる時期(予測時期)に年4回、各回平日、休日の各1日(四季を基本とする)	
	《予測条件項目》 交通量(一般車両)			
	環境保全措置の実施状況	—	必要に応じて実施	
騒音(航空機騒音)	加重等価平均感覚騒音レベル(WECPNL)	国土交通省の固定監視局(8点)	航空機の運航による影響が最も大きくなる時期(予測時期)まで毎年計測	
	《予測条件項目》 機材別運航時間帯別離着陸回数	—	供用開始時、空港の運用状況の変化時及び航空機の運航による影響が最も大きくなる時期(予測時期)の1年	
	環境保全措置の実施状況	—	必要に応じて実施	

第7回環境監視委員会 環境監視計画見直し(案)

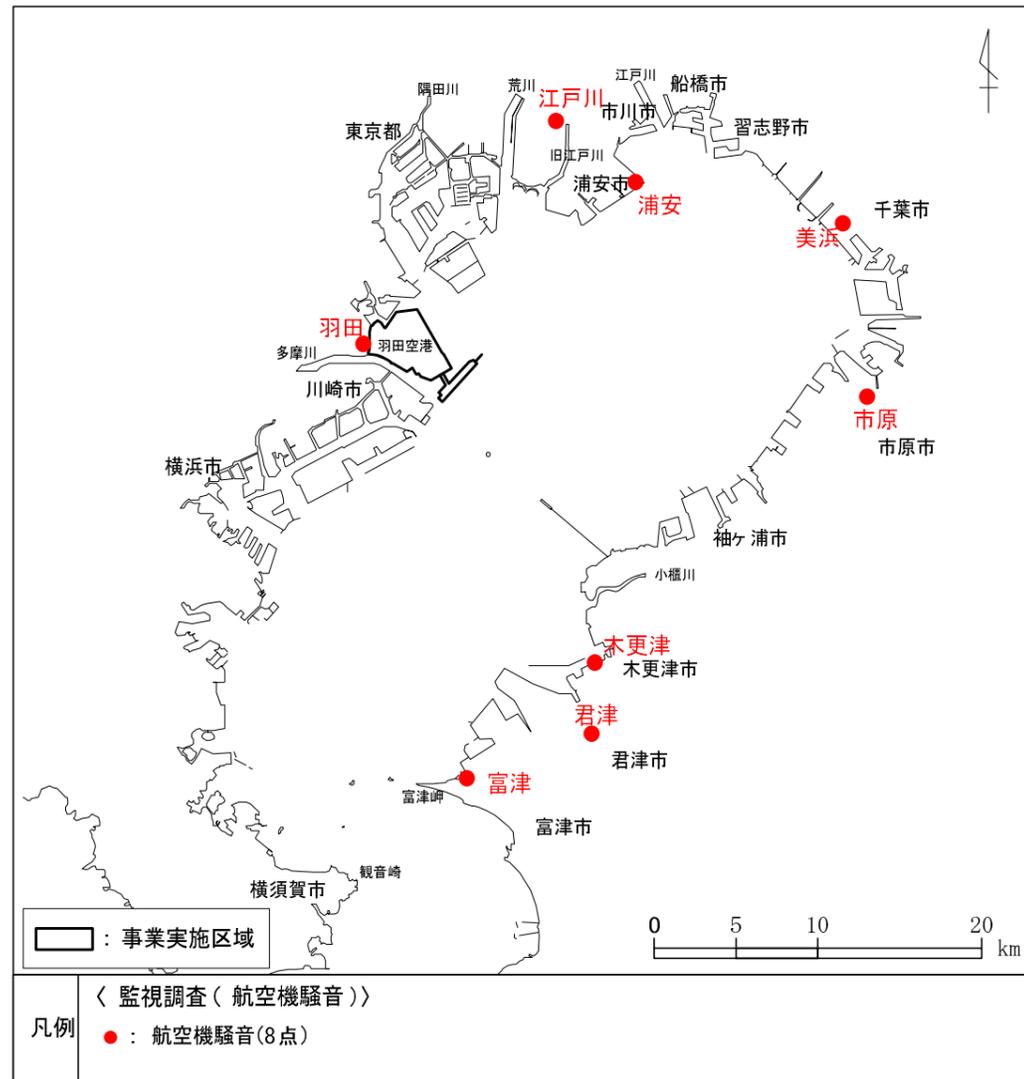
3-3 調査の概要

調査の概要は表3-3-1に示す。

表 3-3-1 (1) 環境監視調査の概要

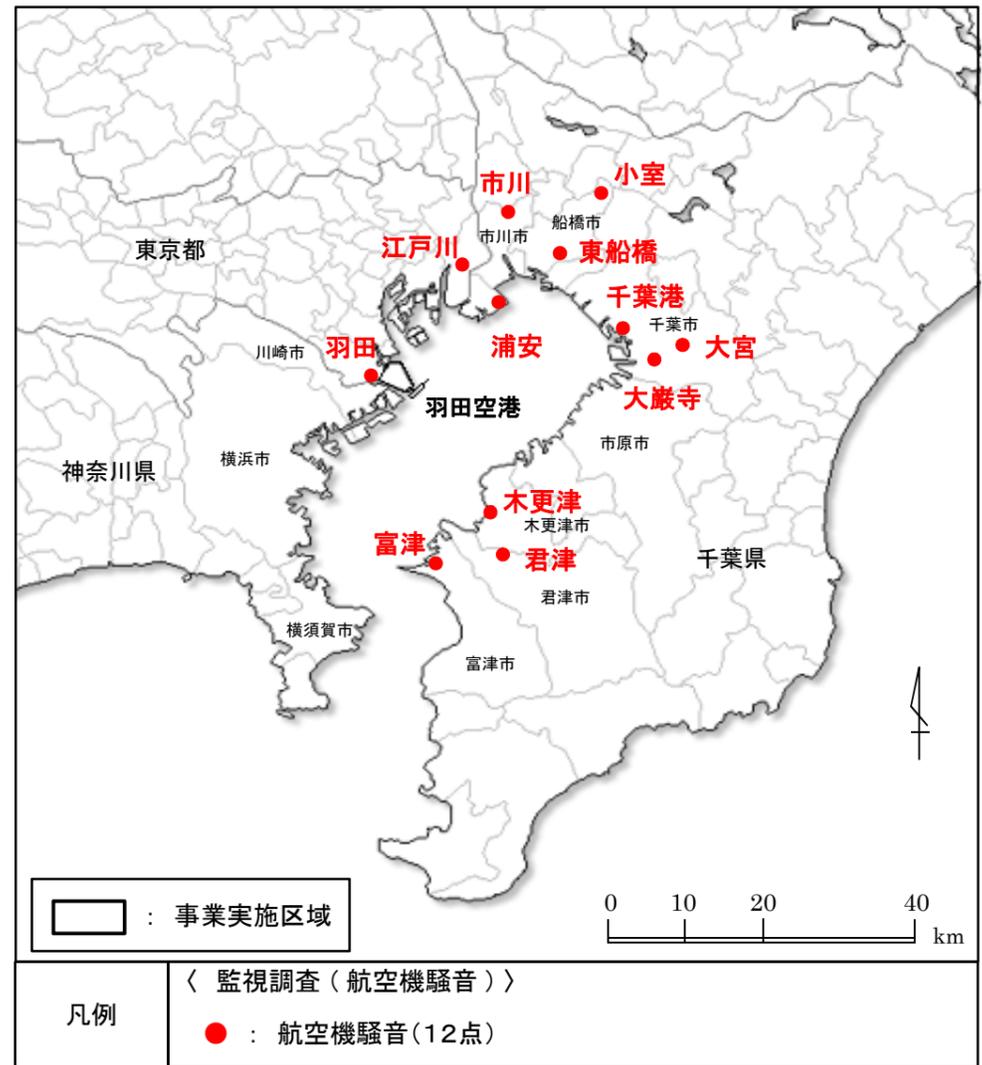
環境監視項目	調査項目	調査地点	調査頻度	備考
大気質(一般環境大気質) ・窒素酸化物(二酸化窒素) ・浮遊粒子状物質 ・光化学オキシダント				策定時に同じ
大気質(道路沿道大気質) ・窒素酸化物(二酸化窒素) ・浮遊粒子状物質				策定時に同じ
騒音 (道路交通騒音)				策定時に同じ
騒音(航空機騒音)	加重等価平均感覚騒音レベル(WECPNL)	国土交通省の固定監視局(12点)	航空機の運航による影響が最も大きくなる時期(予測時期)まで毎年計測	
	《予測条件項目》 機材別運航時間帯別離着陸回数	—	供用開始時、空港の運用状況の変化時及び航空機の運航による影響が最も大きくなる時期(予測時期)の1年	
	環境保全措置の実施状況	—	必要に応じて実施	

環境監視計画策定時



騒音(航空機騒音)の調査地点

第7回環境監視委員会 環境監視計画見直し(案)



騒音(航空機騒音)の調査地点