

## D滑走路への進入経路の変更について

国土交通省航空局

羽田空港の再拡張後の飛行ルートに関しては、南風悪天時において、新たに浦安市街地上空を通過して、D滑走路へ進入する経路が問題となっていた。国土交通省において検討を重ねた結果、今般以下の通り、D滑走路の角度を「7.5度」振るとともに、あわせて飛行方法を工夫（オフセットILS進入方式を導入「2度」）し、合計「9.5度」、D滑走路への進入経路を変更することとする。これにより、千葉県等より要請のあった浦安市街地上空の飛行を回避することとする。

### 1. D滑走路の角度振り（7.5度）について

滑走路の角度を振ると、航空法の制限表面（建物の高さ制限）との関係で、川崎の浮島地区にあるアクアラインの換気塔と首都高の換気塔が、当該高さ制限にかかることとなる。

アクアラインの換気塔は、換気塔本体にかぶさるピラミッド型の装飾を改修し高さを抑えることで対応。

一方、首都高の換気塔は、換気塔本体の高さの切下げが必要となるが、同換気塔は、川崎市の大気汚染・公害問題の歴史を踏まえて現在の高さ（約40m）となっており、これを切り下げることが困難。

このため、滑走路の角度振りは、首都高の換気塔が航空法の制限表面にかからない角度（＝「7.5度」）が限界。

### 2. オフセットILS進入方式の導入（2度）について

オフセットILS進入方式は、国際基準で認められた進入方式であり、世界的にはニューヨークのケネディ - 空港等で導入。

D滑走路への導入を検討した結果、ILS進入方式より滑走路から2度海上寄りの方向から進入させる、オフセットILS進入方式（2度）を導入することとした。

### 3. 上記により、「合計9.5度」、D滑走路への進入経路を変更することにより、浦安市街地上空の進入経路を海上にずらし、浦安市街地上空の飛行を回避。

南風悪天時の進入経路は、最も近いところでも浦安沖約180mの海上。東京ディズニーリゾートとの最短距離も、原案300m 経路変更により2km。浦安の居住予定地域における平均的な騒音予測値は、B747-400であっても70dB以上にはならない。

# D滑走路への進入経路の変更について

浦安市上空

