

## 資料1

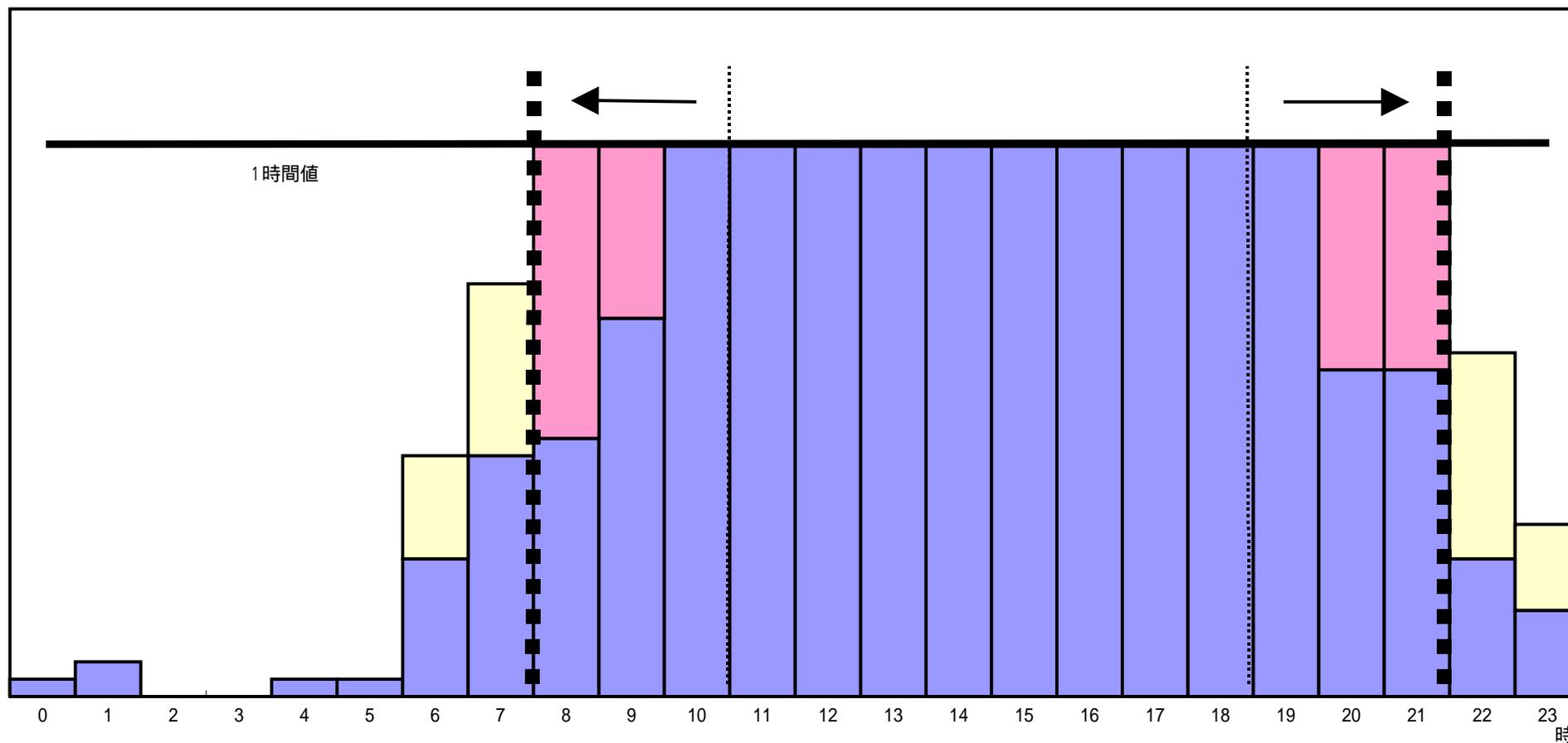
### 関空における1時間値拡大の可能性について

	関空における実績値	羽田で評価運用中の着陸後の滑走路占有時間短縮実施により実現可能と考えられる数値	さらなる処理能力向上施策
進入速度等のバラツキに対する安全間隔	62秒	62秒	・着陸時の進入速度の一定化 (羽田において評価運用中) の短縮 (羽田における の実績値:30秒)
滑走路進入端を通過して滑走路縁を通過するまでの時間 (着陸復行防止のための余裕分*1 含む)	86秒	72秒 (99年1月、羽田で実施された滑走路占有時間短縮トライアルにおいて、16%程度の短縮効果があったことの準用)	・抜本的な誘導路改善 の短縮
離陸機に対する離陸許可の発出やレスポンス等に必要時間	15秒	15秒	・海外他空港での実績値の準用 (離陸許可発出やレスポンスに要する時間等) の短縮
離陸滑走を開始して離陸又は離陸滑走開始地点から1800m地点通過の何れか遅い方の時間 (着陸復行防止のための余裕分*1 含む)	50秒	50秒	・着陸復行防止のための余裕分 (標準偏差の3倍)の見直し および の短縮
合 計	213秒	199秒	
1時間値(最大)	32回	36回	
年間処理能力(第6回空港整備部会で示された算定方法による)	約16万回	約18万回	

\*1：実績値に標準偏差の3倍が余裕分として加算されている。

## 資料2

処理容量計算の基となる時間帯を8時～21時とした場合、年間処理容量は1万回程度<sup>(注)</sup>増加。



(注) 第6回空港整備部会で示された計算方式を用いた年間処理能力の比較

国土交通省案（11～18時の容量を基に計算）： 1時間値32回 × 7.6(8時間-ファイア-ブレイク0.4時間分) × 1.84(1日の需要合計 ÷ 11～18時の合計) × 365日  
16万3500回

定期航空協会案（8時～21時の容量を基に計算）： 1時間値32回 × 13.6(14時間-ファイア-ブレイク0.4時間分) × 1.09(1日の需要合計 ÷ 8～21時の合計 \*1) × 365日  
17万3000回

\*1：2000年ピーク時実績に基づく当該係数1.13に、国土交通省案における2000年平均の係数(1.84) / ピーク時の係数(1.91)を乗じて、8時～21時の時間帯を用いた場合の2000年平均の係数を推定。