

➤ CV-22の配備に伴う措置

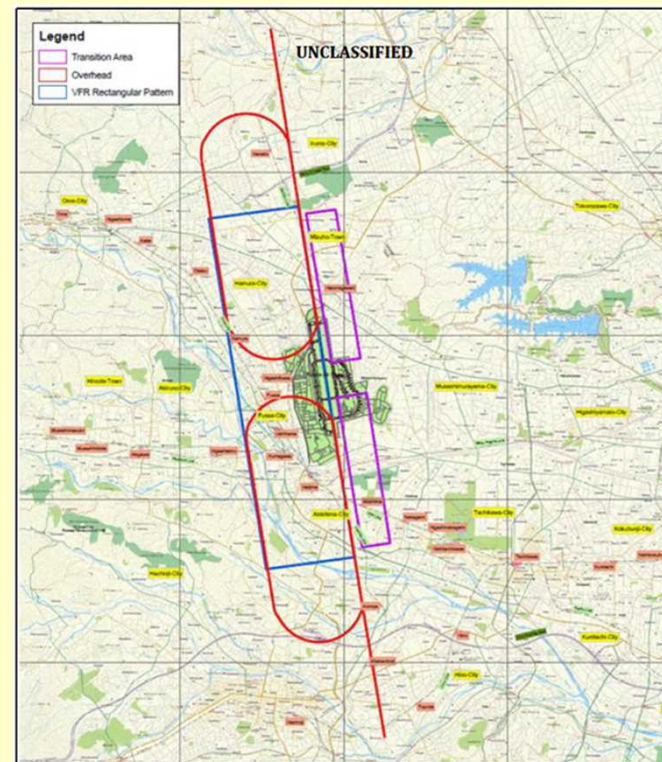
(1) 現行の横田飛行場の騒音軽減措置を遵守 【P.46～47, 85】

- 22時から翌6時までの騒音抑制時間には、全ての離着陸及びエンジン起動は、運用群司令の承認を必要とする。
 - 当該時間帯の運用は、任務上必要な任務に限定されており、着陸はフルストップ^{注1}のシングル・アプローチ^{注2}に限定される。
 - 滑走路への複数のアプローチは、金曜日の18時から月曜日の6時まで許可されていない。
 - 有視界方式の下での複数アプローチは、1回のソーティー^{注3}において繰り返されることが多いが、以下の時間帯においては許可されていない。
6時45分から7時45分まで、11時45分から12時45分まで、16時30分から17時30分まで
- ※ ただし、平均海面からの高度1,000フィート以上で滑走路基準点を交差する航空機を除く。平均海面からの高度1,000フィート以上で滑走路基準点を交差する航空機は、タッチ・アンド・ゴーによる着陸復行が禁止されている。
- パイロットは、21時から7時までの間、逆噴射装置の使用を最小限。
 - 到着の際、滑走路を離れた後は双発エンジンを停止。

注1 「フルストップ」とは、着陸することをいいます。

注2 シングル・アプローチとは、着陸のための1回のみのアプローチのことをいいます。

注3 「ソーティー」とは、航空機が1回離陸し、1回着陸することをいいます。



横田飛行場のターミナル・トラフィック・パターン

(2) 既存の場周経路を使用 【P.39～41】

- VFR矩形パターン(青色)
- VFRオーバーヘッド・パターン(赤色)
- レーダー矩形パターン
- ヘリ移行パターン(紫色)

※ 気象状況や安全上の理由などにより、必ずこの飛行経路を飛行しているというものではありません。

➤ CV-22の配備に伴う影響

1. 空域

【P.27】

- 空域に著しい悪影響が及ぶことはない。
- CV-22の配備によって、飛行場運用、空域運用及び弾薬使用を含む運用が増加する。
- ラプコン運用への影響は僅かで、管制塔運用への影響は大きくならない可能性が高い。

2. 騒音

【P.27～28】

- 航空機の高度を鑑みると、訓練区域への飛行が住宅地域に影響を及ぼすことは見込まれない。
- 建設事業の騒音が著しい悪影響を及ぼすことはない。
- CV-22の運用に伴う騒音の増加による著しい影響はない。

3. 大気質

【P.28】

- 大気質への悪影響は生じない。
- 総排出量は、当該飛行場及び東京都における現状に照らせば僅かとなるだろう。

4. 安全性

【P.28～29】

- CV-22は、運用上練度が向上するにつれ、航空機事故率は、同様の任務を行う同規模のヘリと同等になる見込みである。
- CV-22の配備の結果として、事故又は事故対応、運用、バードストライク(BASH)問題及び爆発物の安全性に係る著しい悪影響はない。
- 工事期間中、不発弾が発見される可能性がある。

5. 公共設備

【P.29～30】

- 著しい悪影響は見込まれない。

➤ CV-22の配備に伴う影響

6. 危険物質／危険廃棄物及び固形廃棄物 【P.30～31】

- 管理所要を実施することで、危険物質／危険廃棄物及び固形廃棄物が環境に著しい悪影響を及ぼすことはない。
- 改修作業期間中、アスベスト、ポリ塩化ビフェニル(PCB)、含鉛塗料を含む危険物質が発見される可能性がある。

7. 水源 【P.31】

- 直接的又は間接的に水源(地上水、地下水及び雨水)に影響を及ぼすことはない。

8. 生物資源 【P.31】

- 生物資源に及ぼす著しい悪影響はない。

9. 文化資源 【P.31～32】

- 既知の文化資源に著しい悪影響が及ぶ可能性がある。建物番号102は、整備格納庫／航空機整備ユニット(A MU)としての使用が提案されている。しかるべき形での再利用の前に、構造物の元の特性を維持するため、緩和策の検討及び特定設計要素への配慮など、特定の措置が必要となる。

10. 交通 【P.29】

- 人員及び車両が7年間かけて増加するに伴い、徐々に影響が生じ得る。
- 道路使用及びゲートでの業務は引き続き安全な方法で行われるため、交通に対する著しい悪影響はない。
- 最終的には、南北のオーバーランにおいて計画されている改修によって、交通渋滞は軽減される。