

第 2 章 航跡測定結果

2-1 航跡測定の概要

定められた飛行コースによる航空機の運航が騒音測定的前提であるため、本市では市域である空港北側を飛行する航空機の航跡を検証している。

1978（昭和 53）年 5 月の空港開港後しばらくして、航空機の系統的な飛行コースのずれが問題化したが、航空機の航跡を測定しておらず、実態が把握できなかった。このため、本市では 1987（昭和 62）年度に高度・コース測定局を整備し、翌年度から測定を開始した。これにより、西側にずれて飛行する航空機の実態が明らかとなり、出発方式が東側に 1 度変更され、問題が解消された経緯がある。

このような経緯もあり、測定開始以降、測定方法が変わりながらも継続して航跡を測定している。現在は、航空機が発信する ADS-B 情報を取得しその位置情報を把握することで航跡を測定するとともに、機種別や路線別、目的別など各項目別の集計も行っている。

（航跡測定の経緯）

- | | |
|--------------|---|
| 1978（昭和 53）年 | 成田空港が開港 |
| 1987（昭和 62）年 | 高度・コース測定局を整備 |
| 1988（昭和 63）年 | 航跡測定を開始 |
| 1997（平成 9）年 | 共生財団が設立 |
| | 共生財団が高度・コース中央処理装置を設置、集計作業を実施 |
| | 2012（平成 24）年度まで共生財団事業として実施 |
| 2001（平成 13）年 | A 滑走路北側飛行コース直下に高度・コース測定局を移設
（清水台局・芦田局・安崎局・安西局） |
| | A 滑走路北側の 4km 地点から 10km 地点までの範囲を集計 |
| 2009（平成 21）年 | B 滑走路北側飛行コース直下に高度・コース測定局を新設
（土室局・高倉局・西大須賀局） |
| | B 滑走路北側 2.5km 地点から 7.5km 地点までの範囲を集計 |
| | 市事業として実施、共生財団が集計作業を実施 |
| 2022（令和 4）年 | 共生財団が運用する航空機騒音データ処理システムに航跡機能を追加 |
| | ADS-B 情報による航跡測定を開始 |
| | 各滑走路北端からの市域である利根川縁までの範囲を集計 |

空港北側の標準飛行コースについては、図 2-1-1～4 のとおり定められている。滑走路北側への離陸機は、標準計器出発方式等により、滑走路から利根川縁（A 滑走路は滑走路北端から約 11.5km、B 滑走路は滑走路北端から約 8.3km）まで直進上昇し、

かつ、定められた飛行幅（利根川縁で、A 滑走路は 2.5km 幅、B 滑走路は 1.7km）の中を飛行し、滑走路北側からの着陸機は、計器着陸方式により、降下角 3 度で滑走路に向けて飛行する。

一般的な傾向として、離陸機は重量の軽い機体は早く上昇し、重量の重い機体は緩やかに上昇する。着陸機は機体の重量で航跡が大きく変わることはない。

なお、悪天候や急病患者等の異常事態等やむを得ない理由によって、標準飛行コースを外れて飛行することもある。

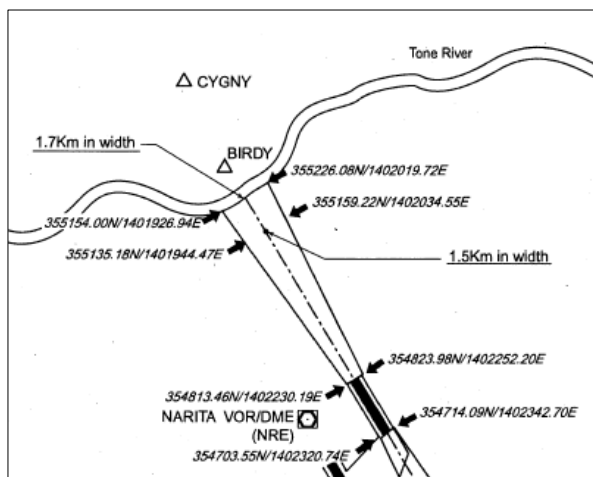
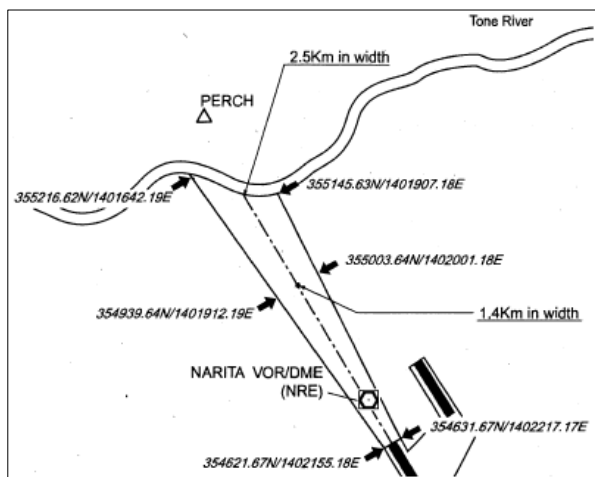


図 2-1-1 A 滑走路北側の標準飛行コース 図 2-1-2 B 滑走路北側の標準飛行コース
（出典：AIS JAPAM AIC Nr 003/21 28 JAN 2021「成田空港における飛行コースの監視について」）



図 2-1-3 北風運用時の標準飛行コース 図 2-1-4 南風運用時の標準飛行コース
（出典：NAA ホームページ）

次項からは、離陸全機、機種別の離陸機及び着陸全機の航跡について、次の帳票や図面から考察する。なお、機種別の離陸機の検証対象は、「1-4 機種別の運航状況」で示した 2023 (令和 5) 年度における発着回数の多い機種より、A320、A330、B737、B744、B748、B767、B777、B787 (国際民間航空機関の機種コード順。) の 8 機種を抜粋した。

航跡集計表は、滑走路北端から 1km 毎に飛行コース中心線と直交する断面 (以下「設定断面」という。) における機種別の航跡情報の集計値を示す。

航跡図は、1 機ごとの飛行コース及び飛行高度の航跡を示したもので、平面図に飛行コース、立面図に飛行高度を示す。

航跡平均図 (以下「平均図」という。) は、航跡図に重ねて、飛行コース及び飛行高度の各航跡の平均の点及び各平均値±標準偏差の 2 倍の軌跡の範囲を示したもので、平面図に飛行コース、立面図に飛行高度を示す。

航跡分布図 (以下「分布図」という。) は、設定断面における航空機の通過位置分布比率や飛行コース及び飛行高度の各航跡の平均値及び各平均値±標準偏差の 2 倍値を示したもので、飛行コース中心線から各 1,500m 幅及び高度 3,000m までの範囲を 100m 四方のメッシュで区切り、横軸に飛行コース、縦軸に飛行高度を示す。

なお、平均値±標準偏差の 2 倍の範囲では、正規分布の場合、全データのうち約 95 パーセントが含まれる。



2-2 A 滑走路における航跡測定結果

A 滑走路における航跡測定結果としては、悪天候等やむを得ない理由により、標準飛行コースを外れて飛行する航空機はみられたものの、系統的な飛行コースのずれはなかった。

離陸全機、機種別の離陸機及び着陸全機の航跡を表 2-2-1、図 2-2-1～60 に示し、これまで測定結果を蓄積してきた 4km 及び 8km 断面の飛行状況について考察する。

まず、離陸全機における多くの離陸機は、飛行コースについては、4km 及び 8km 断面ともに飛行コース中心線から東西 100m 幅を、飛行高度については、4km 断面では高度 500m から 1,200m までの範囲を、8km 断面では高度 800m から 1,600m までの範囲を飛行していた。

次に、機種別の離陸機において、飛行コースについては、4km 及び 8km 断面ともに機種による特段の違いはなく離陸全機と同様の傾向であった。飛行高度については、4km 断面では平均高度の高い順に B767、B737、A320、B777、B787、B744、A330、B748 となり、平均高度が最も高い B767 と最も低い B748 の高度差は約 310m であった。8km 断面では平均高度の高い順に B767、B737、A320、B777、B787、B744、A330、B748 となり、平均高度が最も高い B767 と最も低い B748 の高度差は約 270m であった。

次に、着陸全機におけるほとんどの着陸機は、飛行コースについては、4km 及び 8km 断面ともに飛行コース中心線から東西 10m 幅を、飛行高度については、4km 断面では高度 250m 付近を、8km 断面では高度 450m 付近を飛行していた。

表 2-2-1 2023（令和 5）年度 A 滑走路航跡集計表（4km 及び 8km 断面）

種別	断面	飛行コース（単位：m）						飛行高度（単位：m）				
		平均	標準偏差（S）				平均	標準偏差（S）				
			2S	平均+2S	平均-2S	4S		2S	平均+2S	平均-2S	4S	
離陸全機	4km	東4.6	75.1	東79.6	西70.5	150.1	861.3	359.8	1221.1	501.6	719.5	
	8km	東4.5	79.6	東84.1	西75.1	159.3	1204.5	362.6	1567.1	841.9	725.2	
機種別の離陸機	A320	4km	東16.5	78.1	東94.6	西61.5	156.1	921.0	254.2	1175.2	666.9	508.3
		8km	東9.2	79.2	東88.4	西70.1	158.4	1222.3	247.0	1469.3	975.3	494.1
	A330	4km	東5.5	91.6	東97.1	西86.1	183.2	769.7	239.8	1009.5	530.0	479.5
		8km	東9.1	61.6	東70.7	西52.5	123.2	1098.8	205.2	1304.0	893.5	410.4
	B737	4km	東9.8	65.3	東75.1	西55.5	130.6	921.6	283.8	1205.4	637.8	567.6
		8km	東9.1	75.8	東84.9	西66.7	151.7	1249.9	288.5	1538.4	961.4	577.0
	B744	4km	東3.7	71.3	東75.0	西67.6	142.6	776.2	428.3	1204.5	347.9	856.6
		8km	東7.3	72.7	東80.0	西65.4	145.5	1136.6	463.9	1600.5	672.7	927.8
	B748	4km	東4.7	79.8	東84.5	西75.2	159.7	693.1	398.6	1091.7	294.5	797.2
		8km	東3.3	100.6	東103.9	西97.4	201.3	1064.9	411.6	1476.5	653.3	823.3
	B767	4km	東5.7	70.4	東76.1	西64.6	140.8	1007.1	327.5	1334.6	679.5	655.1
		8km	東0.7	82.5	東83.2	西81.7	165.0	1334.2	382.4	1716.6	951.8	764.9
	B777	4km	西8.4	63.4	東55.0	西71.8	126.8	834.4	400.4	1234.8	434.0	800.8
		8km	西4.8	83.5	東78.7	西88.3	167.0	1196.9	433.6	1630.4	763.3	867.2
	B787	4km	東0.1	51.8	東51.9	西51.7	103.6	777.6	271.1	1048.7	506.5	542.2
		8km	西1.7	75.7	東74.0	西77.5	151.5	1162.4	256.7	1419.1	905.6	513.5
着陸全機	4km	西0.4	7.0	東6.6	西7.4	13.9	251.3	18.7	270.0	232.6	37.4	
	8km	東0.6	7.8	東8.5	西7.2	15.6	456.3	28.4	484.7	427.9	56.8	

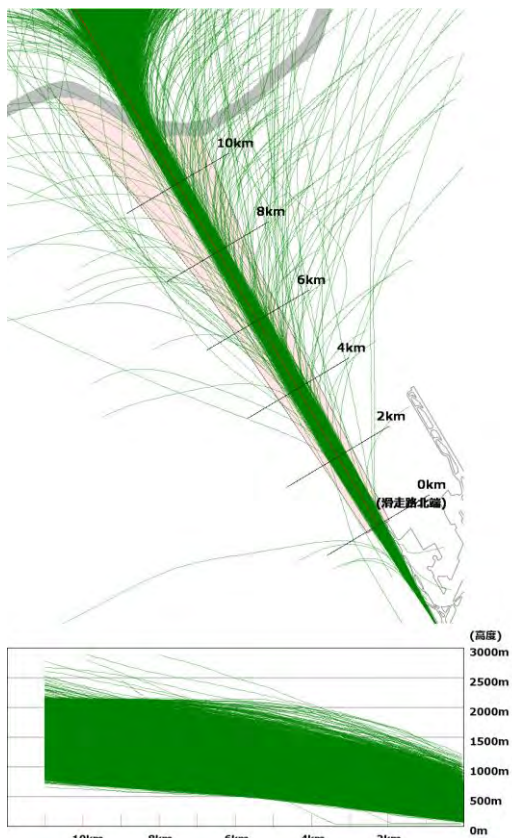


図 2-2-1 航跡図_A 離陸全機

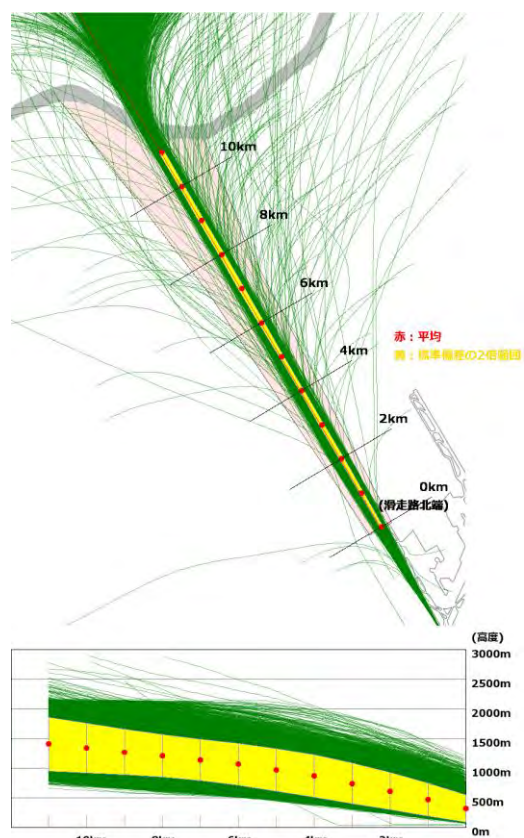


図 2-2-2 平均図_A 離陸全機

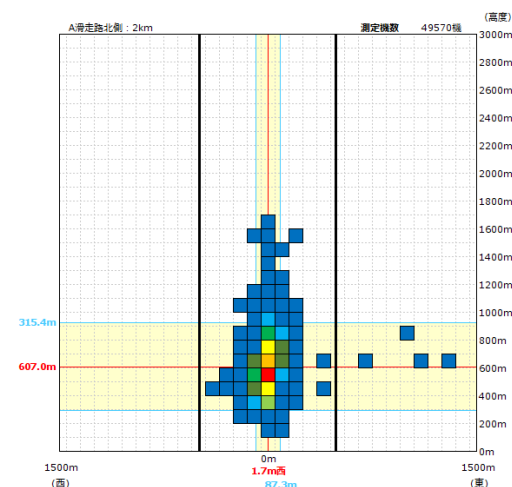


図 2-2-3 分布図_A 離陸全機 (2km)

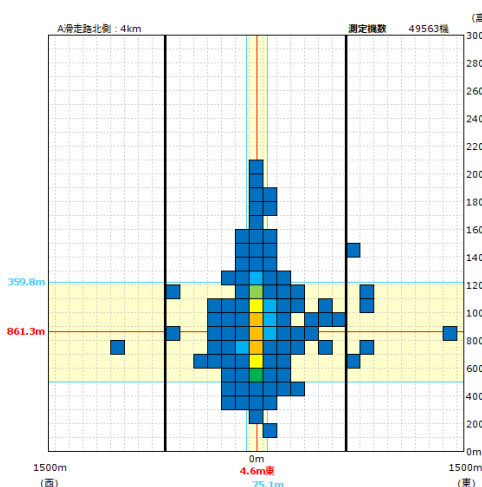


図 2-2-4 分布図_A 離陸全機 (4km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

20%以上

15%-20%

10%-15%

5%-10%

3%-5%

2%-3%

1%-2%

1%未満

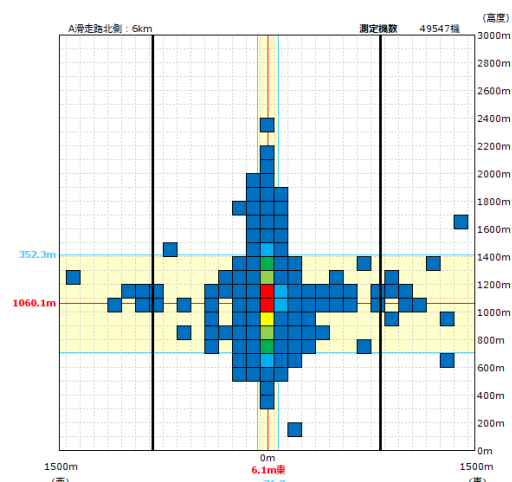


図 2-2-5 分布図_A 離陸全機 (6km)

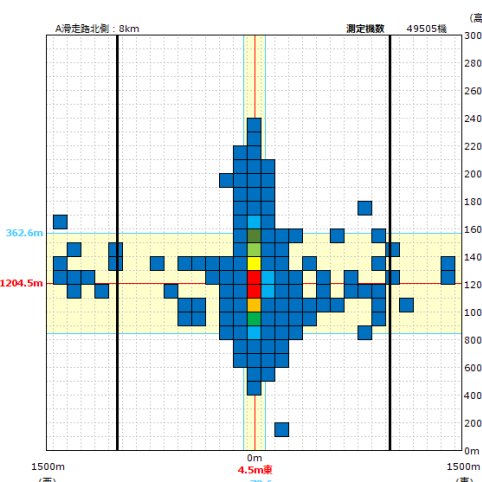


図 2-2-6 分布図_A 離陸全機 (8km)

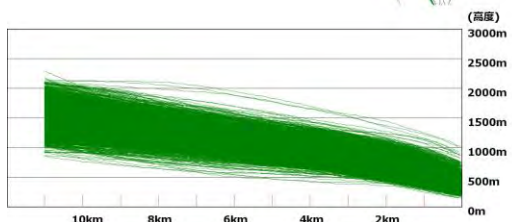
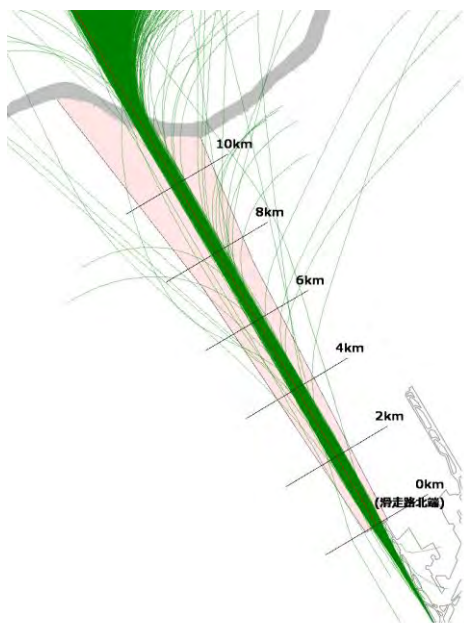


図 2-2-7 航跡図_A 離陸 A320

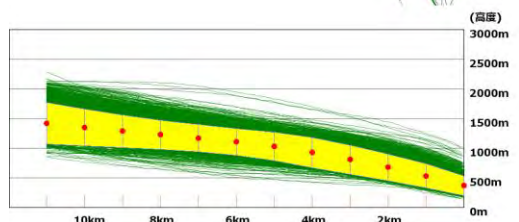
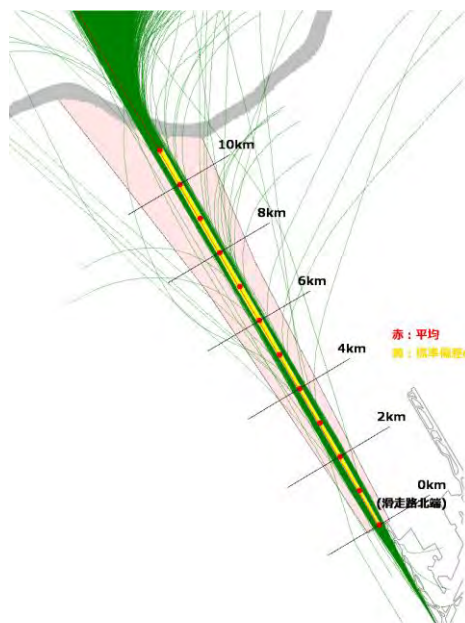


図 2-2-8 平均図_A 離陸 A320

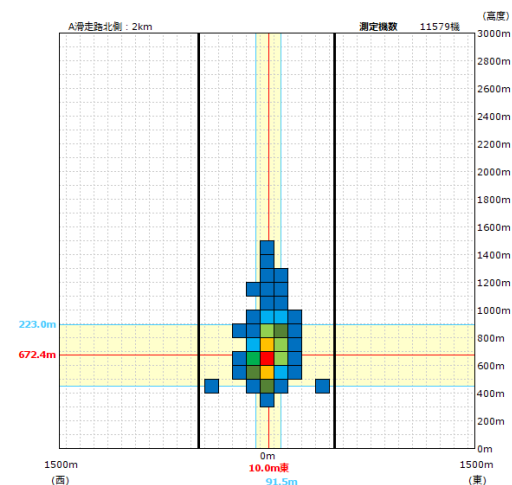


図 2-2-9 分布図_A 離陸 A320 (2km)

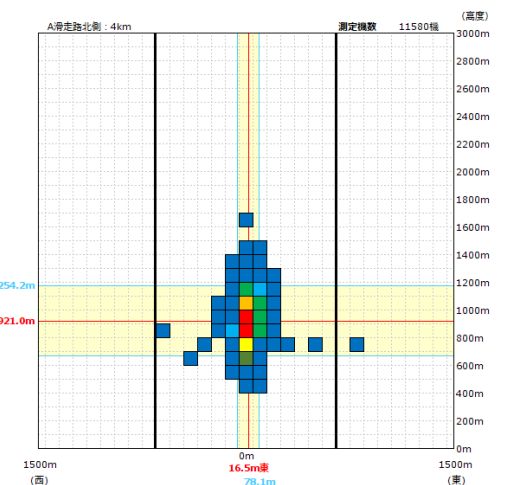


図 2-2-10 分布図_A 離陸 A320 (4km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

20%以上

15%-20%

10%-15%

5%-10%

3%-5%

2%-3%

1%-2%

1%未満

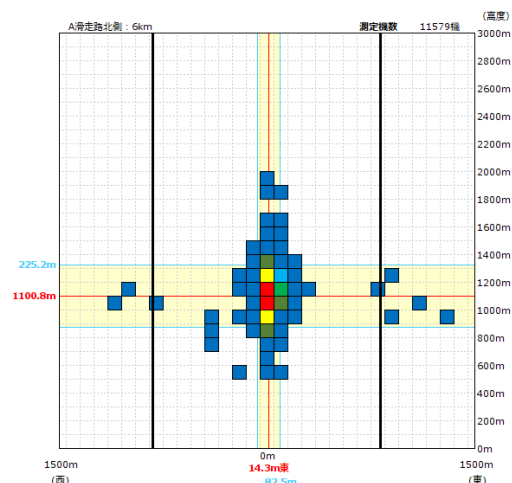


図 2-2-11 分布図_A 離陸 A320 (6km)

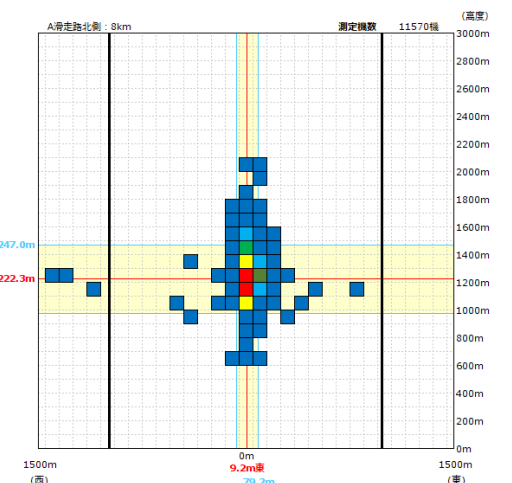


図 2-2-12 分布図_A 離陸 A320 (8km)

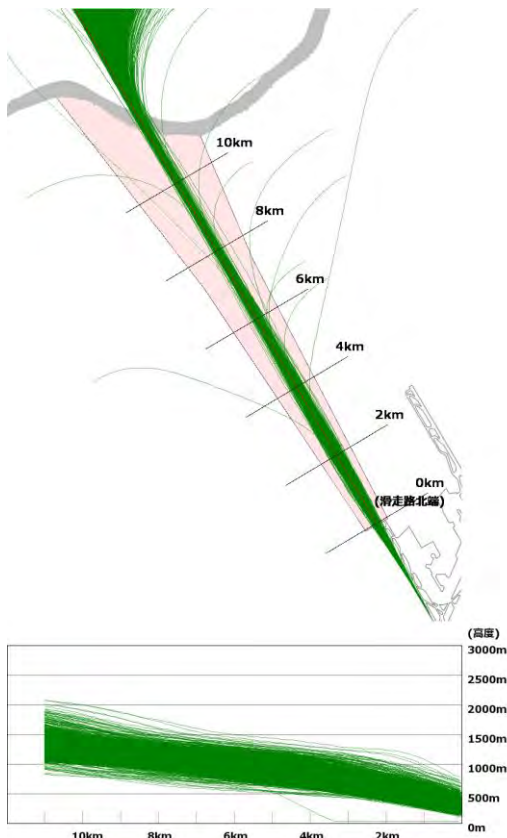


図 2-2-13 航跡図_A 離陸 A330

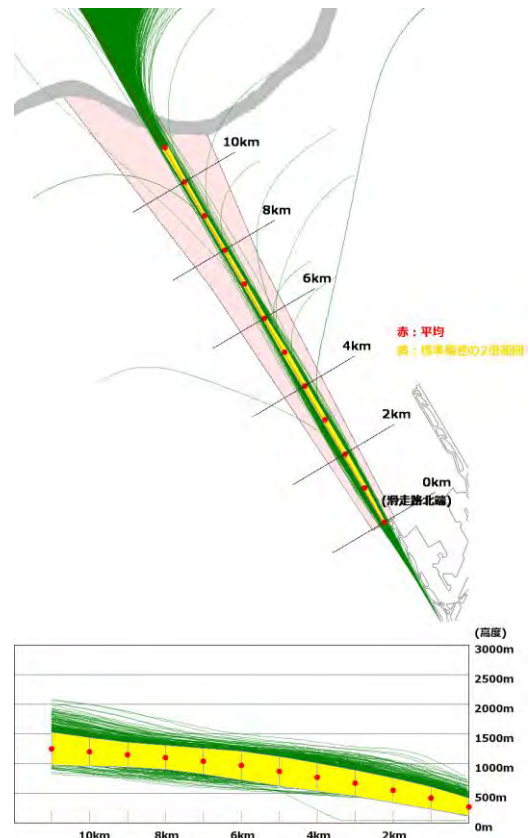


図 2-2-14 平均図_A 離陸 A330

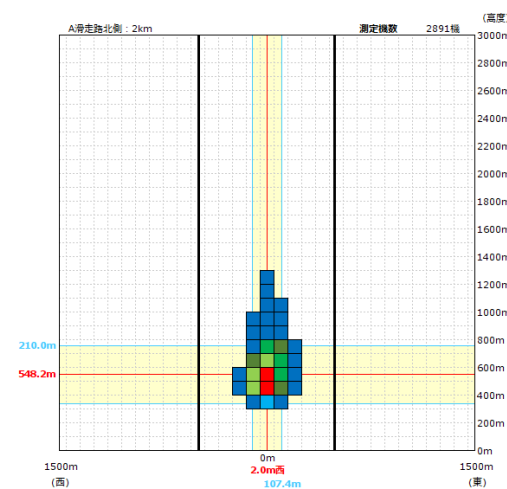


図 2-2-15 分布図_A 離陸 A330 (2km)

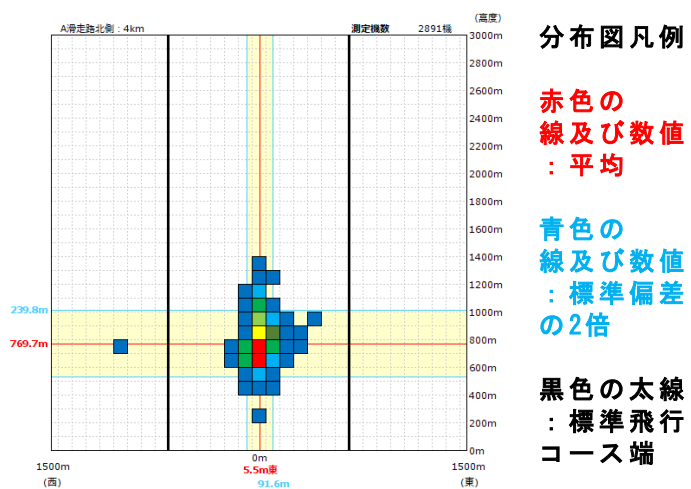


図 2-2-16 分布図_A 離陸 A330 (4km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

20%以上

15%-20%

10%-15%

5%-10%

3%-5%

2%-3%

1%-2%

1%未満

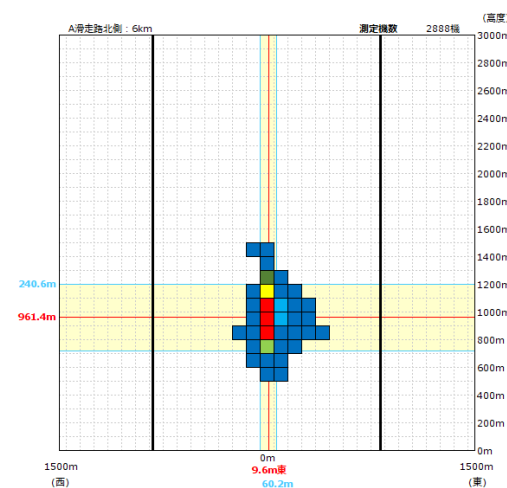


図 2-2-17 分布図_A 離陸 A330 (6km)

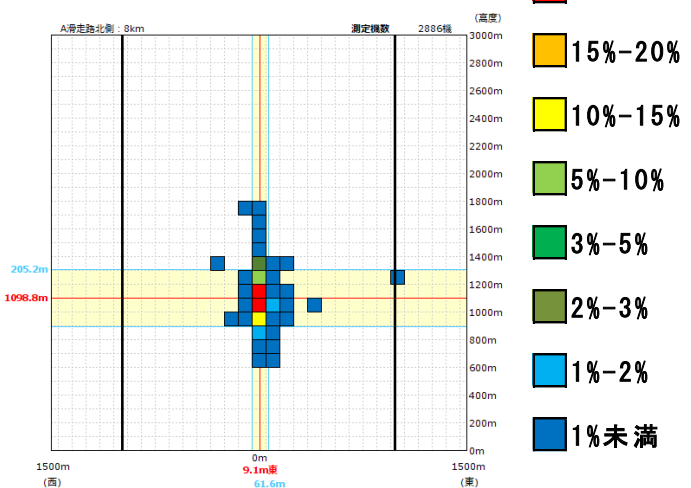


図 2-2-18 分布図_A 離陸 A330 (8km)

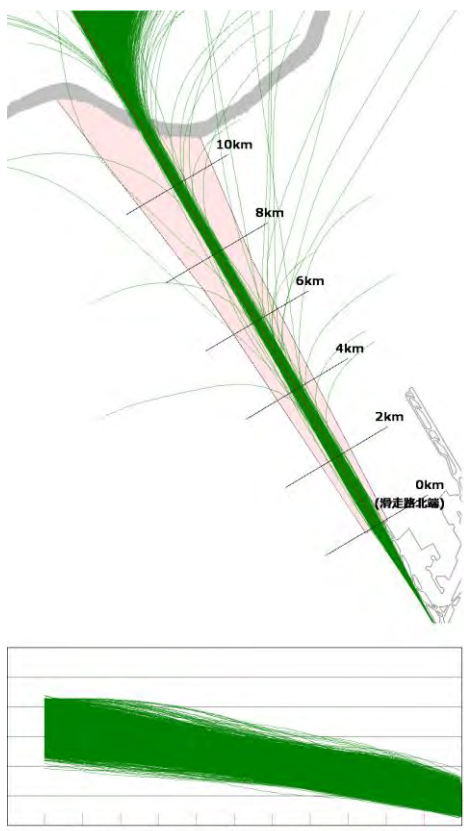


図 2-2-19 航跡図_A 離陸 B737

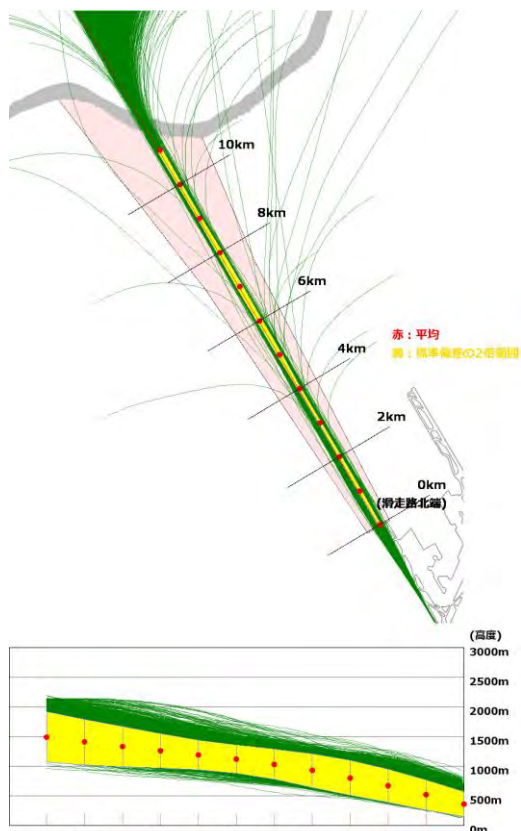


図 2-2-20 平均図_A 離陸 B737

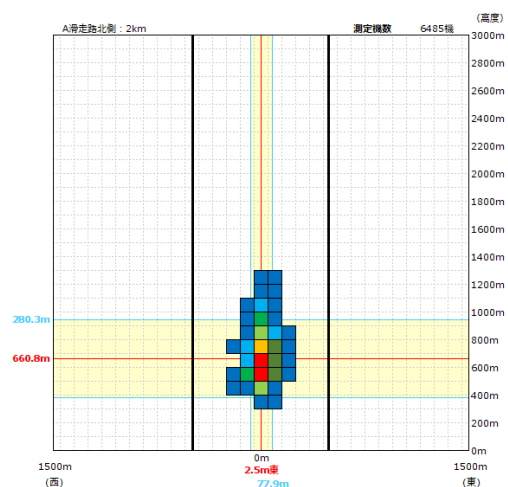


図 2-2-21 分布図_A 離陸 B737 (2km)

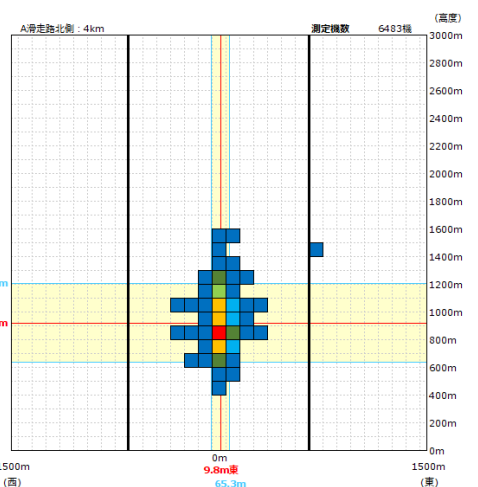


図 2-2-22 分布図_A 離陸 B737 (4km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

■ 20%以上

■ 15%-20%

■ 10%-15%

■ 5%-10%

■ 3%-5%

■ 2%-3%

■ 1%-2%

■ 1%未満

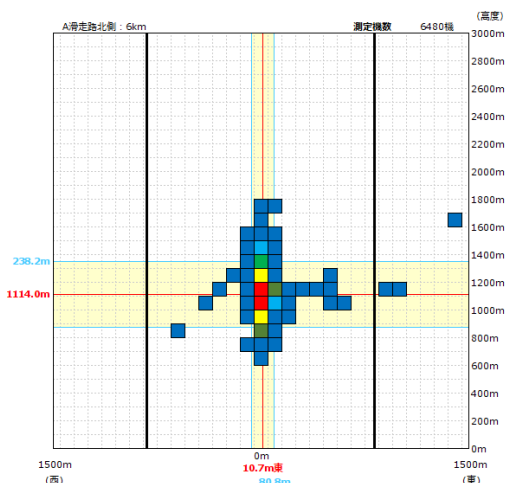


図 2-2-23 分布図_A 離陸 B737 (6km)

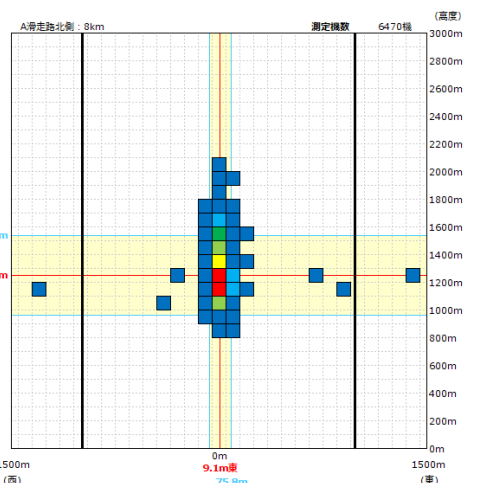


図 2-2-24 分布図_A 離陸 B737 (8km)



図 2-2-25 航跡図_A 離陸 B744

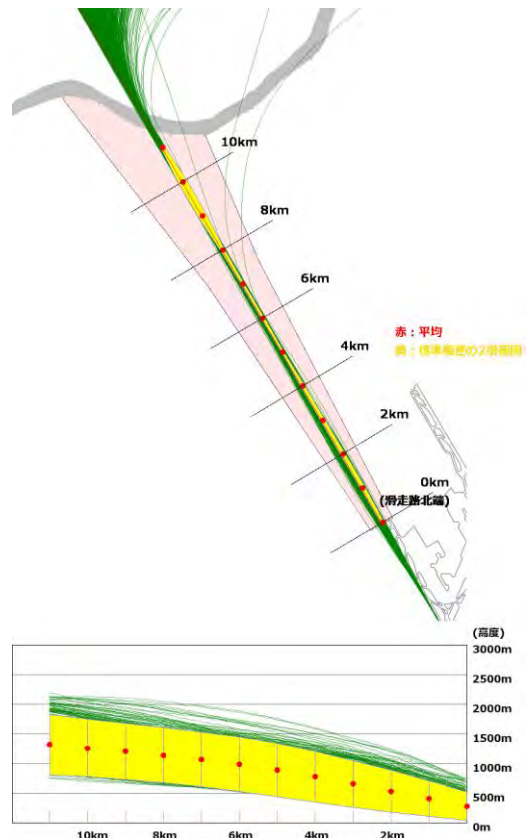


図 2-2-26 平均図_A 離陸 B744

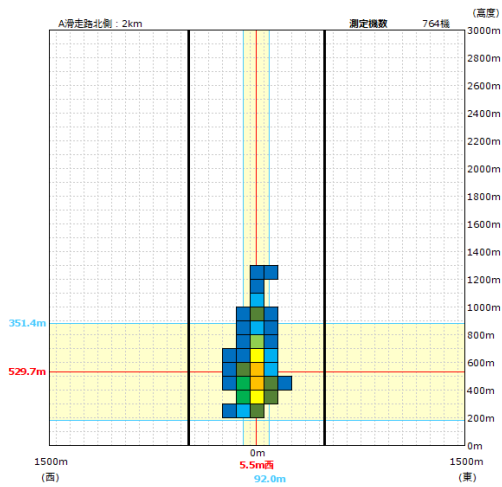


図 2-2-27 分布図_A 離陸 B744 (2km)

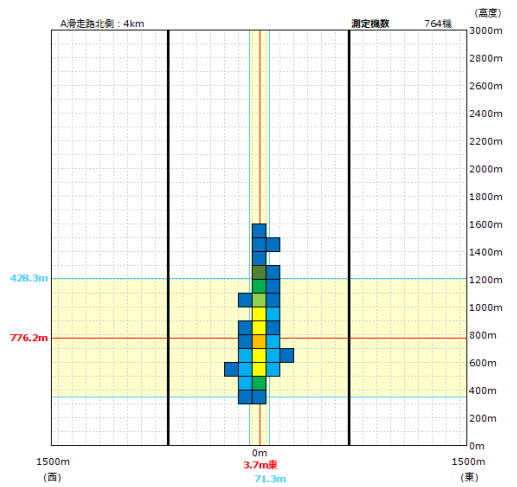


図 2-2-28 分布図_A 離陸 B744 (4km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

■ 20%以上

■ 15%-20%

■ 10%-15%

■ 5%-10%

■ 3%-5%

■ 2%-3%

■ 1%-2%

■ 1%未満

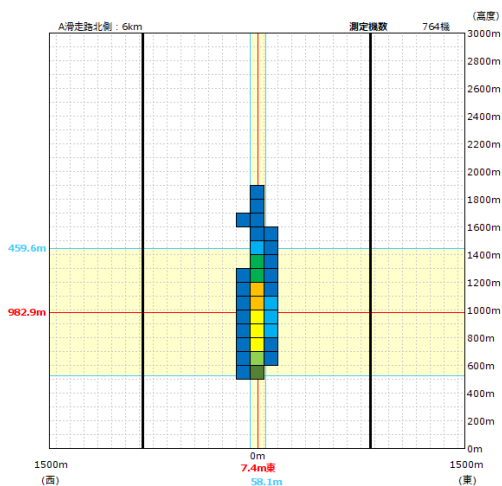


図 2-2-29 分布図_A 離陸 B744 (6km)

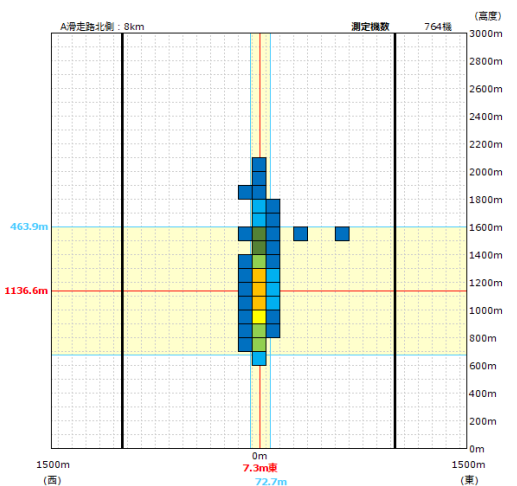


図 2-2-30 分布図_A 離陸 B744 (8km)

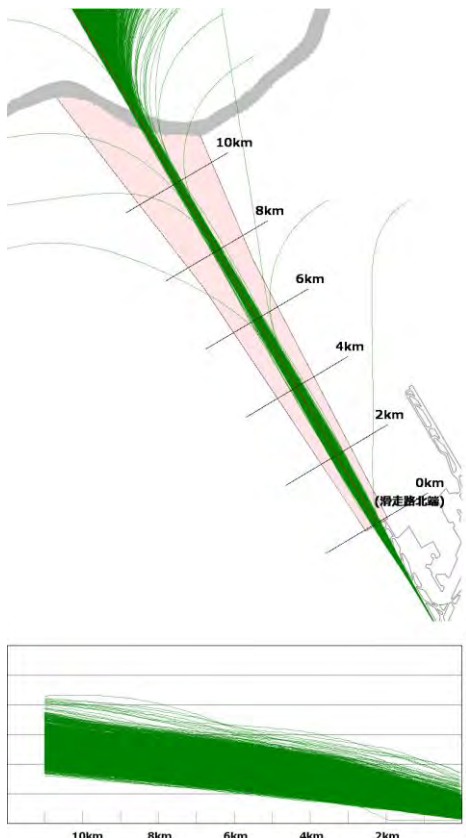


図 2-2-31 航跡図_A 離陸 B748

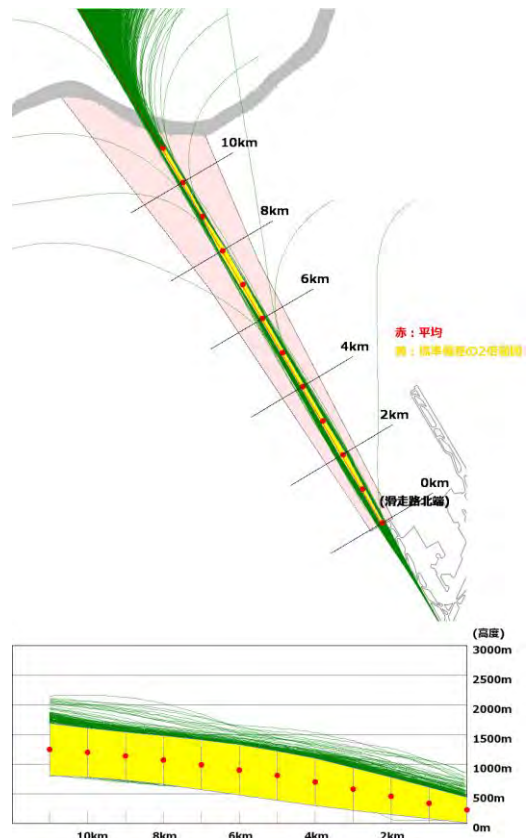


図 2-2-32 平均図_A 離陸 B748

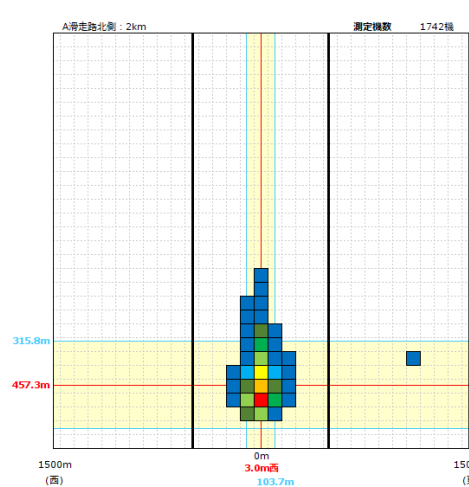


図 2-2-33 分布図_A 離陸 B748 (2km)

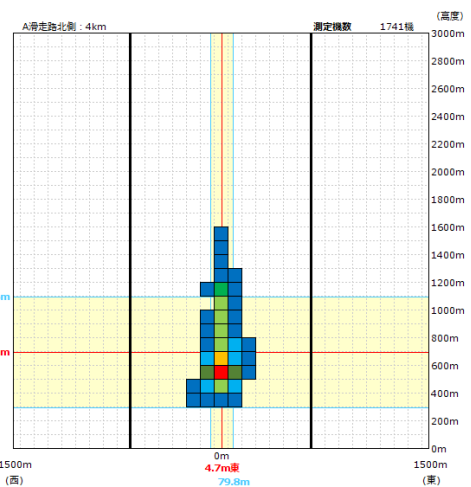


図 2-2-34 分布図_A 離陸 B748 (4km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

■ 20%以上

■ 15%-20%

■ 10%-15%

■ 5%-10%

■ 3%-5%

■ 2%-3%

■ 1%-2%

■ 1%未満

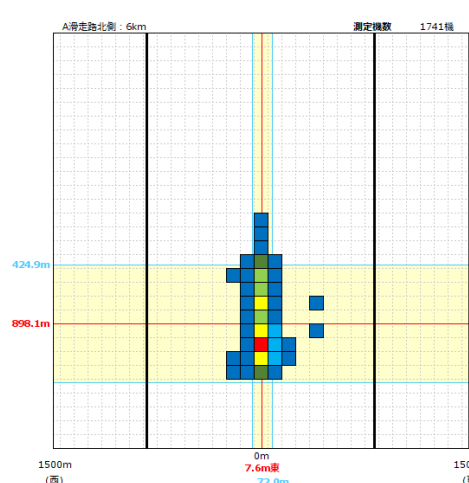


図 2-2-35 分布図_A 離陸 B748 (6km)

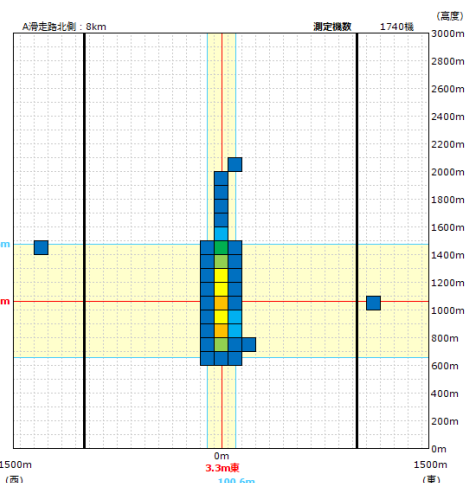


図 2-2-36 分布図_A 離陸 B748 (8km)

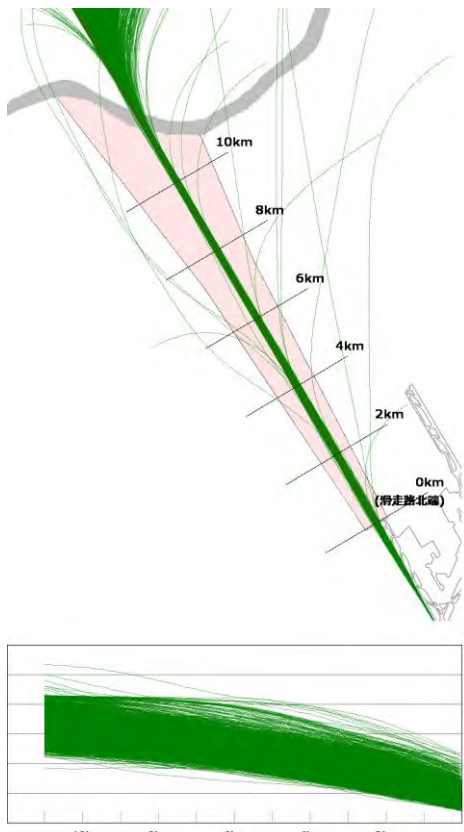


図 2-2-37 航跡図_A 離陸 B767

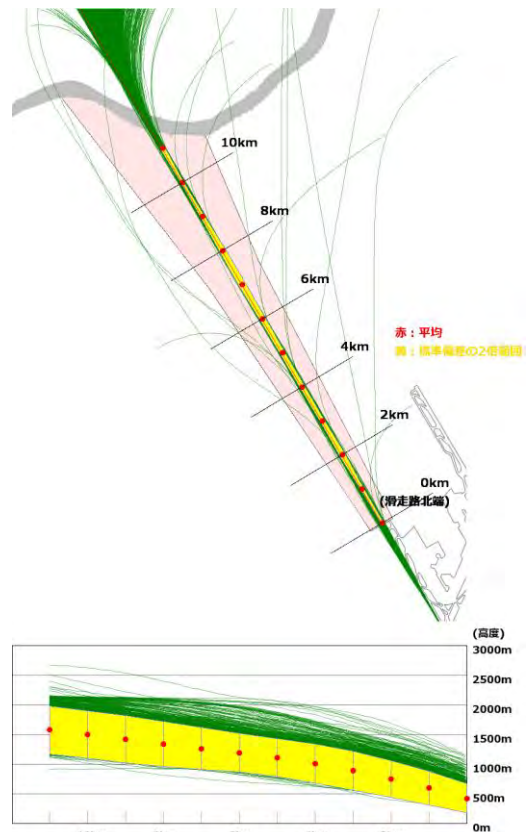


図 2-2-38 平均図_A 離陸 B767

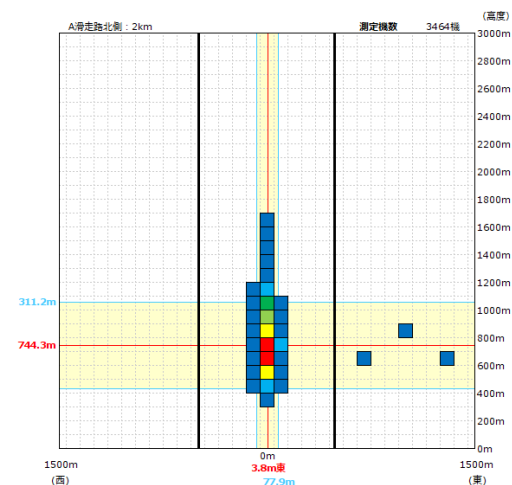


図 2-2-39 分布図_A 離陸 B767 (2km)

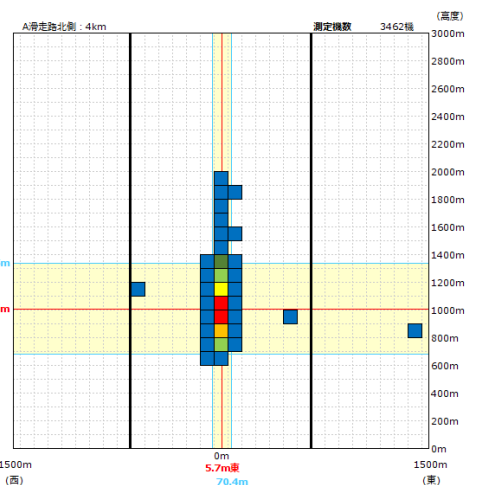


図 2-2-40 分布図_A 離陸 B767 (4km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
：平均

青色の
線及び数値
：標準偏差
の2倍

黒色の太線
：標準飛行
コース端

■ 20%以上

■ 15%-20%

■ 10%-15%

■ 5%-10%

■ 3%-5%

■ 2%-3%

■ 1%-2%

■ 1%未満

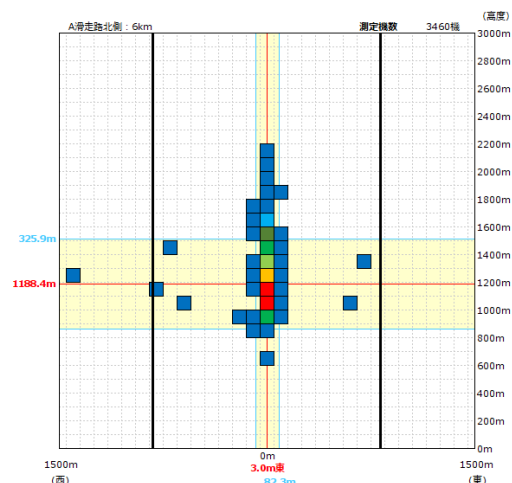


図 2-2-41 分布図_A 離陸 B767 (6km)

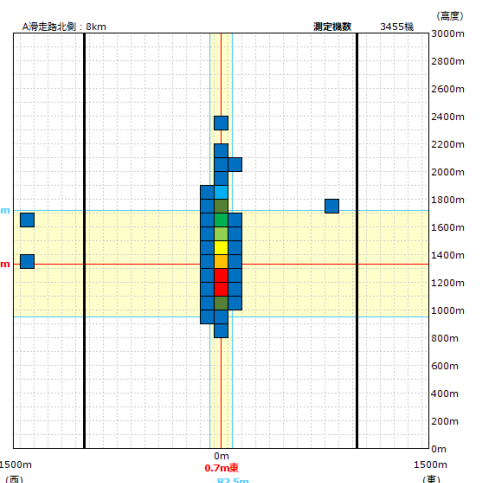


図 2-2-42 分布図_A 離陸 B767 (8km)

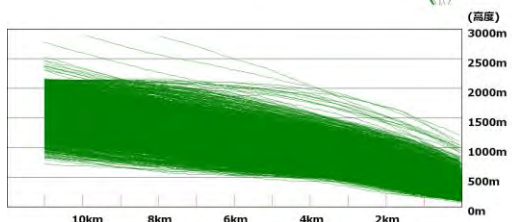
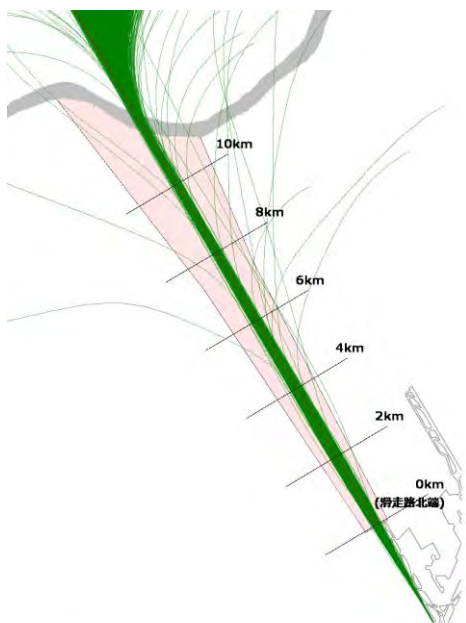


図 2-2-43 航跡図_A 離陸 B777

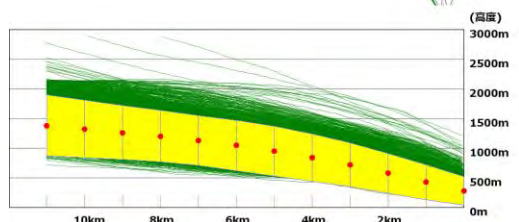
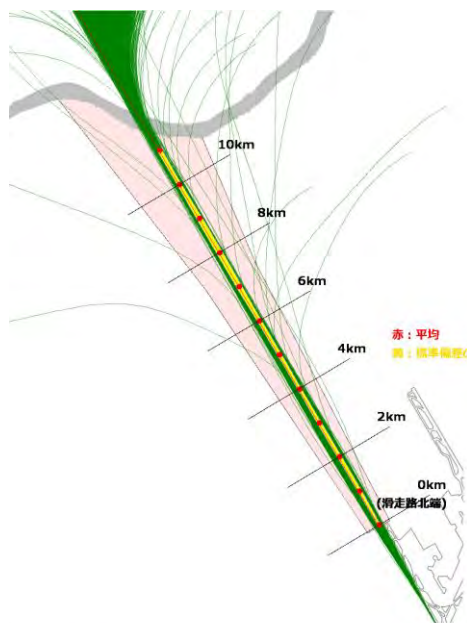


図 2-2-44 平均図_A 離陸 B777

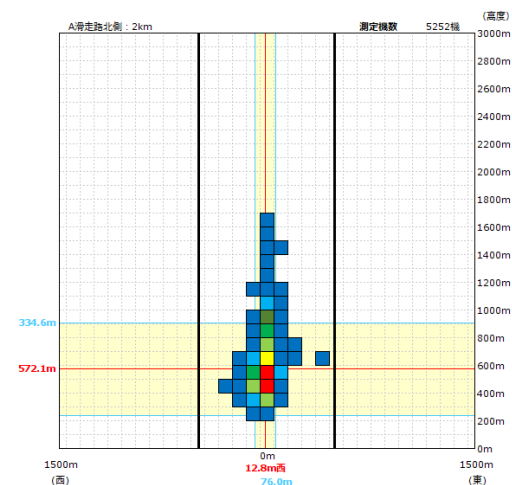


図 2-2-45 分布図_A 離陸 B777 (2km)

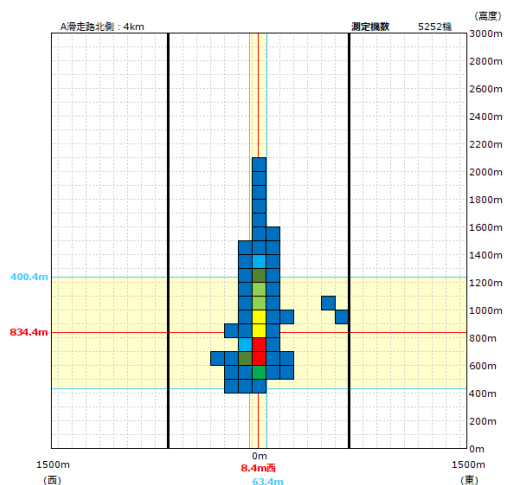


図 2-2-46 分布図_A 離陸 B777 (4km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

■ 20%以上

■ 15%-20%

■ 10%-15%

■ 5%-10%

■ 3%-5%

■ 2%-3%

■ 1%-2%

■ 1%未満

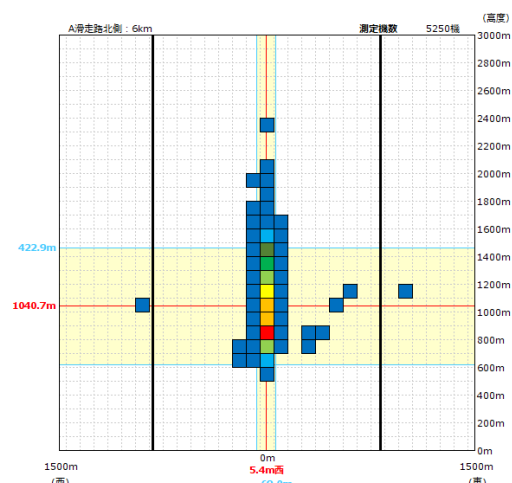


図 2-2-47 分布図_A 離陸 B777 (6km)

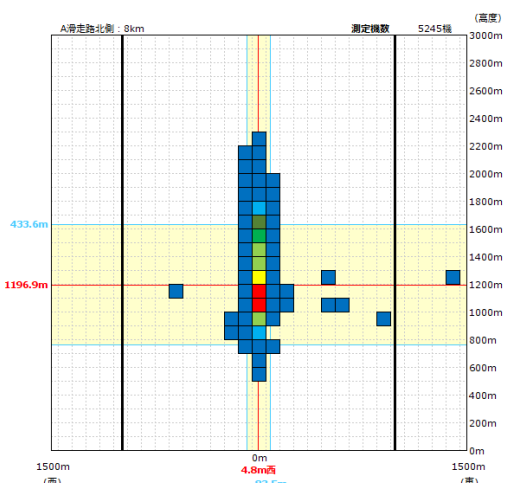


図 2-2-48 分布図_A 離陸 B777 (8km)

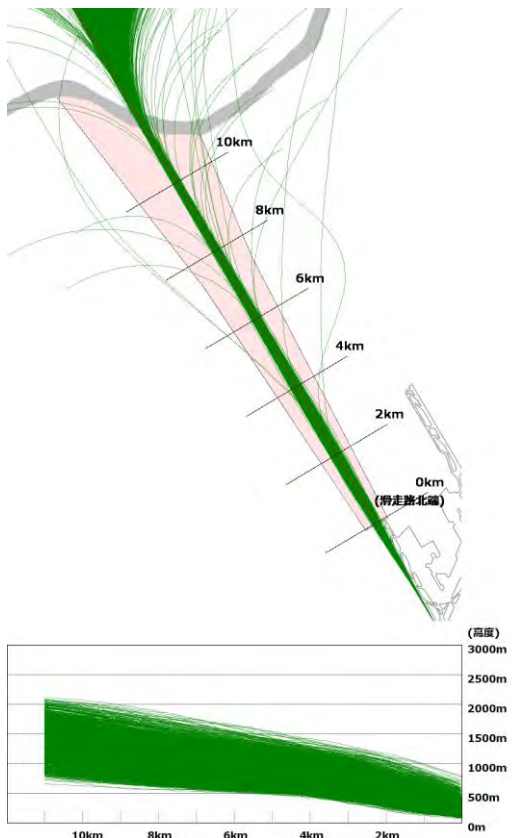


図 2-2-49 航跡図_A 離陸 B787

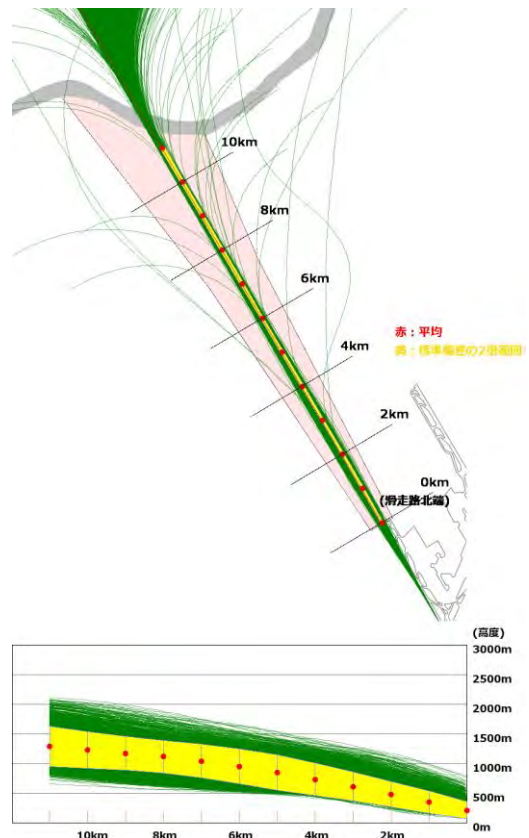


図 2-2-50 平均図_A 離陸 B787

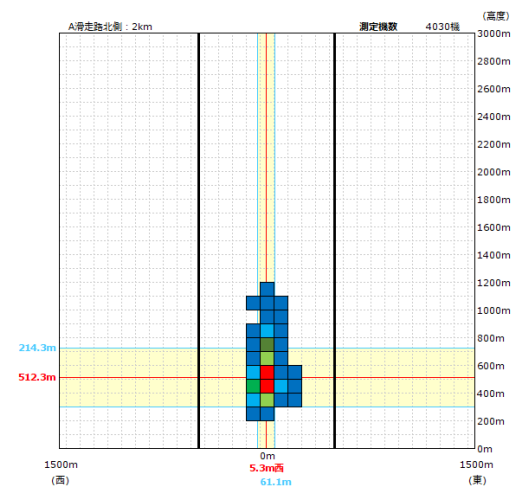


図 2-2-51 分布図_A 離陸 B787 (2km)

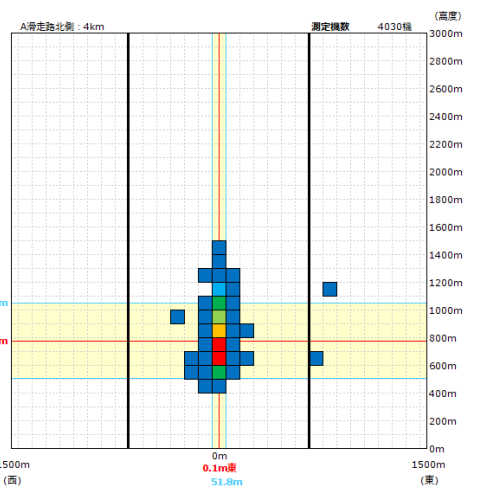


図 2-2-52 分布図_A 離陸 B787 (4km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

20%以上

15%-20%

10%-15%

5%-10%

3%-5%

2%-3%

1%-2%

1%未満

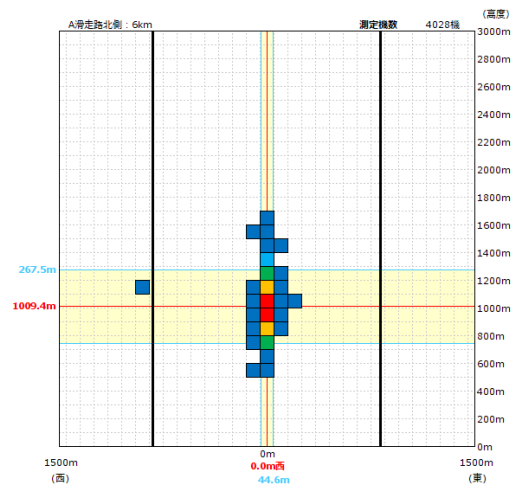


図 2-2-53 分布図_A 離陸 B787 (6km)

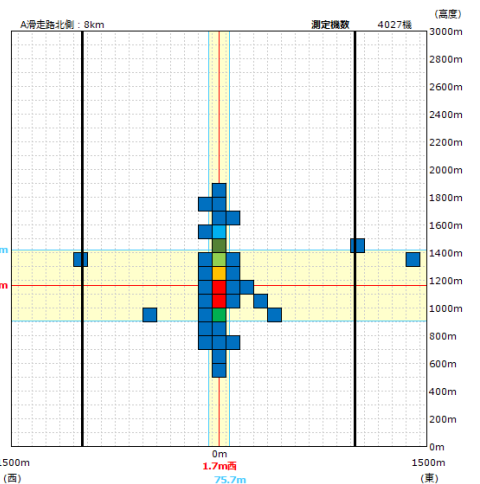


図 2-2-54 分布図_A 離陸 B787 (8km)

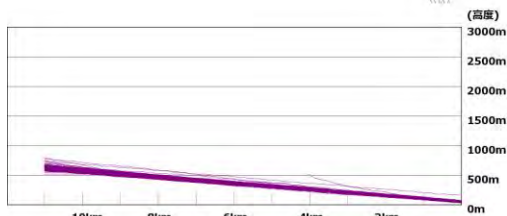
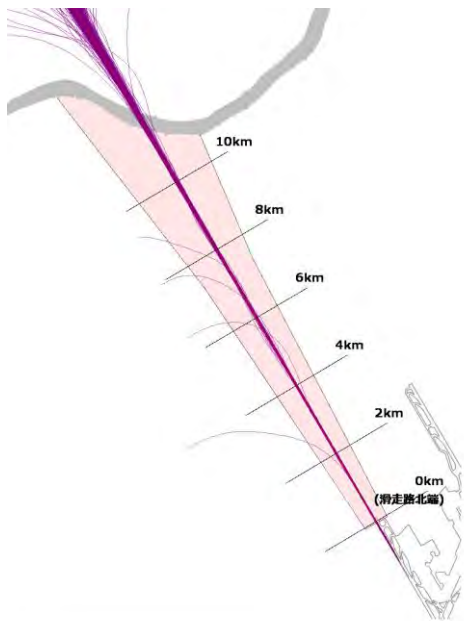


図 2-2-55 航跡図_A 着陸全機

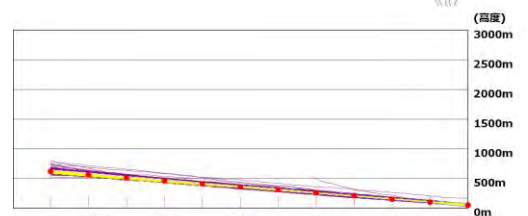
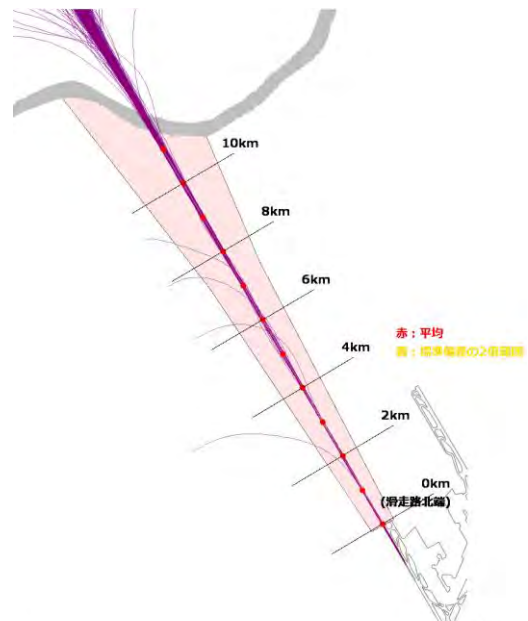


図 2-2-56 平均図_A 着陸全機

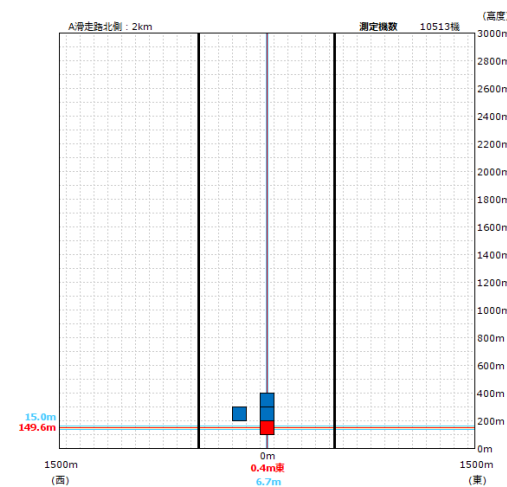


図 2-2-57 分布図_A 着陸全機(2km)

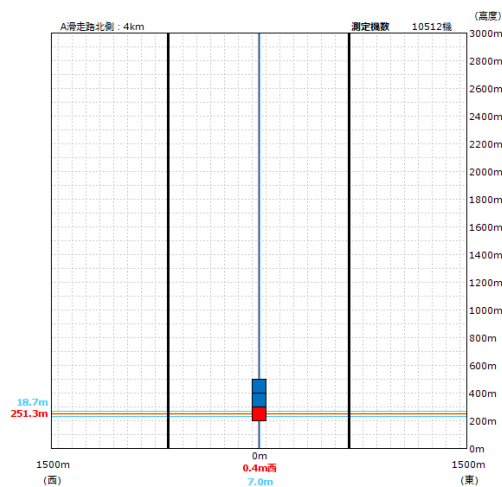


図 2-2-58 分布図_A 着陸全機(4km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

■ 20%以上

■ 15%-20%

■ 10%-15%

■ 5%-10%

■ 3%-5%

■ 2%-3%

■ 1%-2%

■ 1%未満

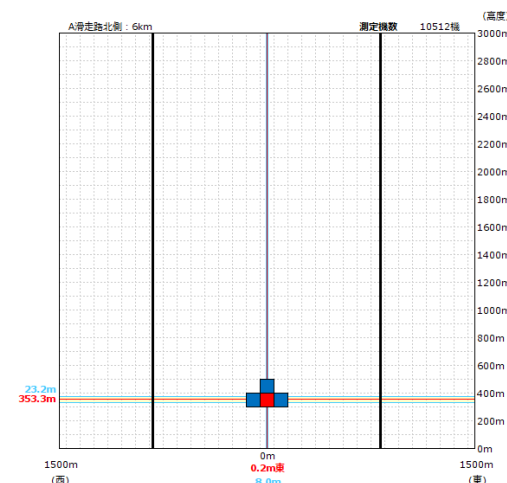


図 2-2-59 分布図_A 着陸全機(6km)

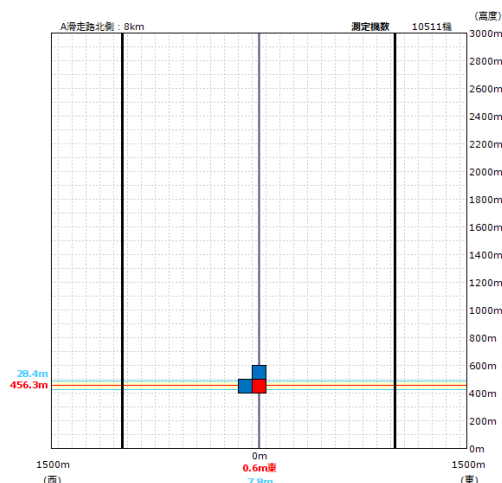


図 2-2-60 分布図_A 着陸全機(8km)

2-3 B 滑走路における航跡測定結果

B 滑走路における航跡測定結果としては、悪天候等やむを得ない理由により、標準飛行コースを外れて飛行する航空機はみられたものの、系統的な飛行コースのずれはなかった。

離陸全機、機種別の離陸機及び着陸全機の航跡を表 2-3-1、図 2-3-1～60 に示し、これまで測定結果を蓄積してきた 3km 及び 7km 断面の飛行状況について考察する。

まず、離陸全機における多くの離陸機は、飛行コースについては、3km 及び 7km 断面ともに飛行コース中心線から東西 100m 幅を、飛行高度については、3km 断面では高度 450m から 950m までの範囲を、7km 断面では高度 950m から 1,400m までの範囲を飛行していた。

次に、機種別の離陸機において、飛行コースについては、3km 及び 7km 断面ともに機種による特段の違いはなく離陸全機と同様の傾向であった。飛行高度については、3km 断面では平均高度の高い順に B767、A320、B737、A330、B777、B787 となり、平均高度が最も高い B767 と最も低い B787 の高度差は約 140m であった。7km 断面では平均高度の高い順に B767、A320、B737、B787、B777、A330 となり、平均高度が最も高い B767 と最も低い A330 の高度差は約 220m であった。

着陸全機におけるほとんどの着陸機は、飛行コースについては、3km 及び 7km 断面ともに飛行コース中心線から東西 20m 幅を、飛行高度については、3km 断面では高度 200m 付近を、7km 断面では高度 400m 付近を飛行していた。

なお、B 滑走路における B744 及び B748 の 2 機種の運行について、2023（令和 5）年度は着陸のみで、離陸の実績はなかった。

表 2-3-1 2023（令和 5）年度 B 滑走路航跡集計表（3km 及び 7km 断面）

種別		断面	飛行コース（単位:m）					飛行高度（単位:m）					機数
			平均	標準偏差（S）				平均	標準偏差（S）				
				2S	平均+2S	平均-2S	4S		2S	平均+2S	平均-2S	4S	
離陸全機		3km	東7.6	86.2	東93.9	西78.6	172.5	705.3	205.5	910.8	499.8	411.0	2,479
		7km	東16.7	75.9	東92.6	西59.2	151.8	1154.7	209.3	1364.0	945.5	418.5	2,478
機種別の 離陸機	A320	3km	東17.6	88.9	東106.6	西71.3	177.9	743.5	163.2	906.7	580.4	326.3	1,335
		7km	東23.9	63.6	東87.5	西39.7	127.2	1166.5	187.2	1353.6	979.3	374.3	1,335
	A330	3km	西6.7	123.5	東116.8	西130.2	247.0	636.3	168.6	804.8	467.7	337.1	79
		7km	東14.3	68.8	東83.2	西54.5	137.7	1005.6	154.4	1160.0	851.2	308.8	79
	B737	3km	東1.1	71.3	東72.4	西70.2	142.6	667.3	232.4	899.6	434.9	464.7	488
		7km	東12.6	117.3	東129.8	西104.7	234.5	1144.4	204.9	1349.3	939.5	409.8	488
	B767	3km	東1.3	34.9	東36.2	西33.6	69.8	750.2	256.0	1006.2	494.2	512.0	43
		7km	東2.3	39.4	東41.7	西37.2	78.9	1228.2	256.2	1484.4	972.0	512.4	43
	B777	3km	西3.6	58.0	東54.4	西61.6	116.0	625.8	99.5	725.3	526.4	199.0	42
		7km	東0.4	31.1	東31.5	西30.7	62.3	1044.1	138.4	1182.4	905.7	276.7	42
	B787	3km	西1.4	44.2	東42.7	西45.6	88.3	609.6	177.9	787.5	431.6	355.9	245
		7km	西1.0	28.5	東27.5	西29.6	57.1	1100.9	178.5	1279.4	922.3	357.1	245
着陸全機		3km	東0.2	8.6	東8.9	西8.4	17.3	199.9	18.7	218.6	181.2	37.5	46,103
		7km	西1.8	12.2	東10.4	西14.0	24.3	401.7	26.8	428.5	374.8	53.7	46,103

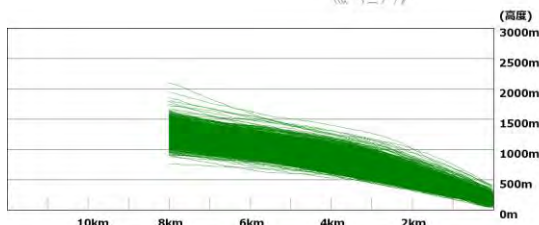


図 2-3-1 航跡図_B 離陸全機

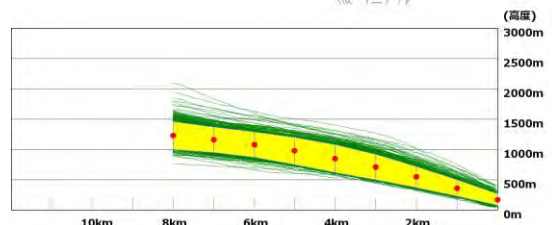


図 2-3-2 平均図_B 離陸全機

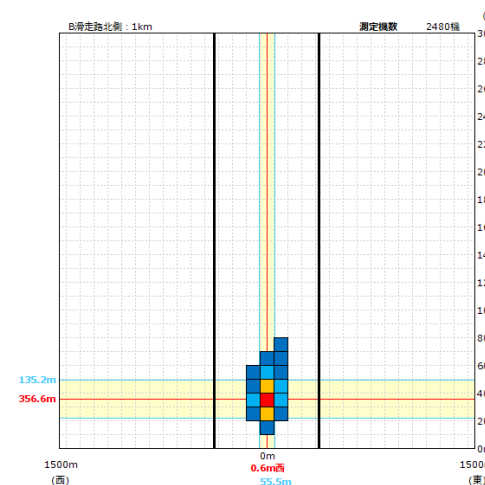


図 2-3-3 分布図_B 離陸全機(1km)

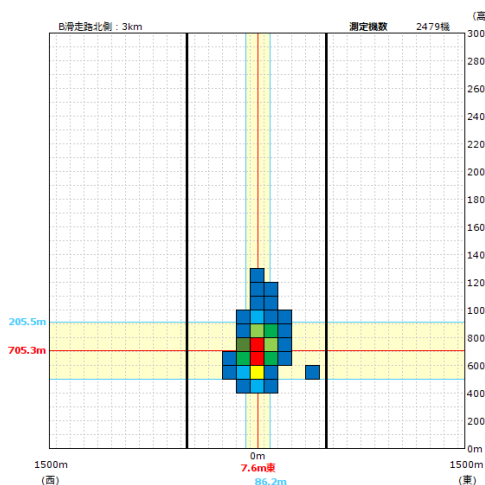


図 2-3-4 分布図_B 離陸全機(3km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

■ 20%以上

■ 15%-20%

■ 10%-15%

■ 5%-10%

■ 3%-5%

■ 2%-3%

■ 1%-2%

■ 1%未満

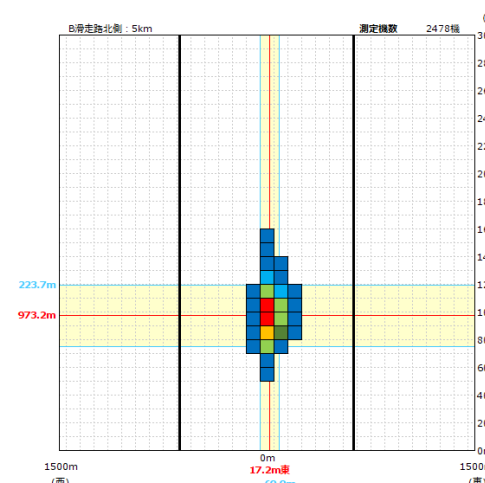


図 2-3-5 分布図_B 離陸全機(5km)

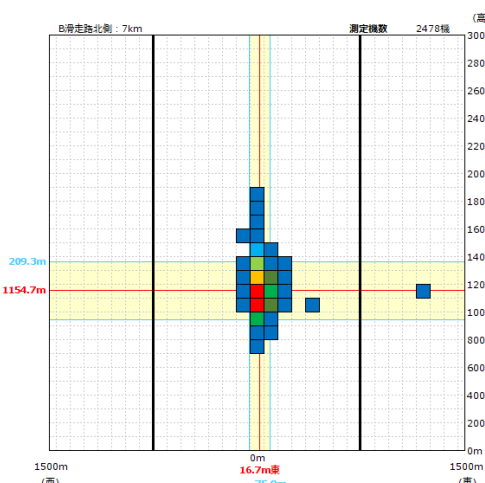


図 2-3-6 分布図_B 離陸全機(7km)

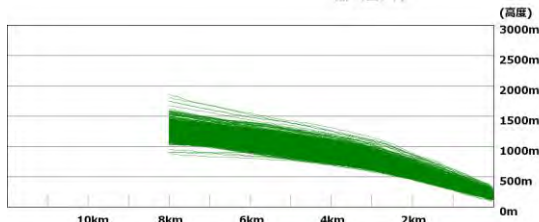
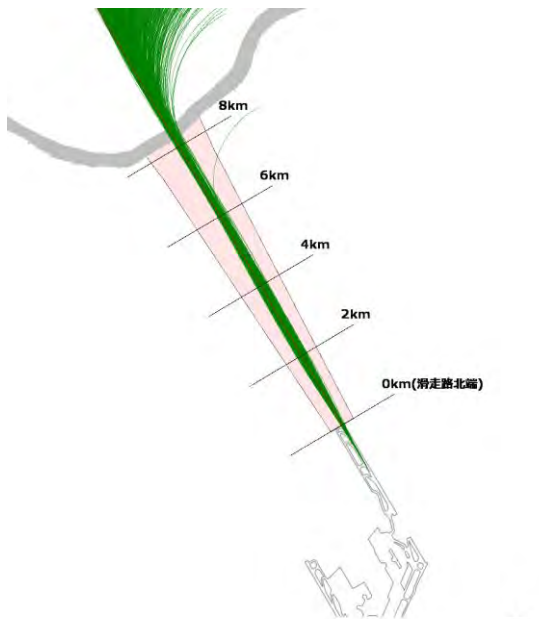


図 2-3-7 航跡図_B 離陸 A320

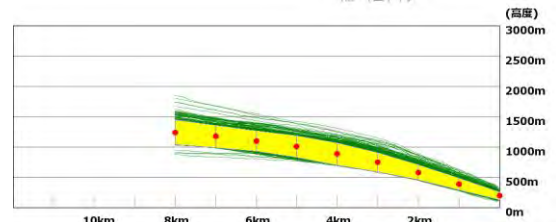
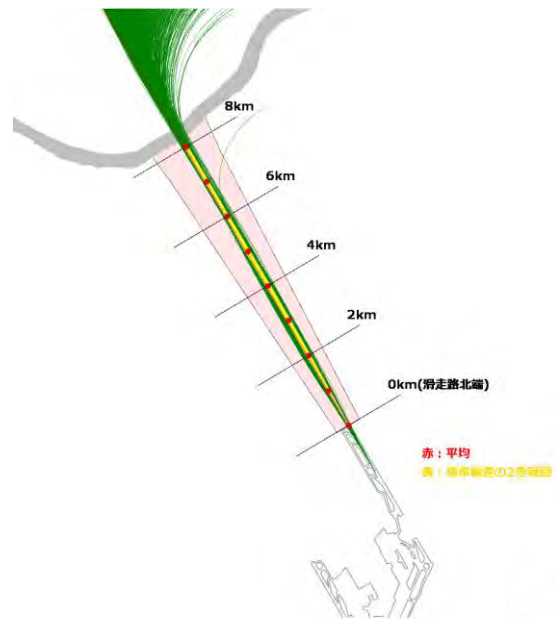


図 2-3-8 平均図_B 離陸 A320

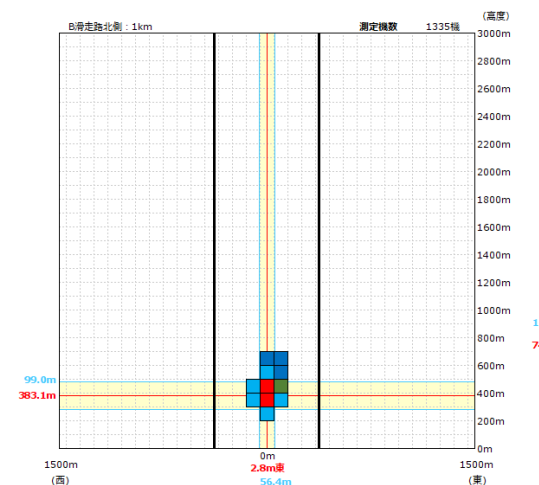


図 2-3-9 分布図_B 離陸 A320 (1km)

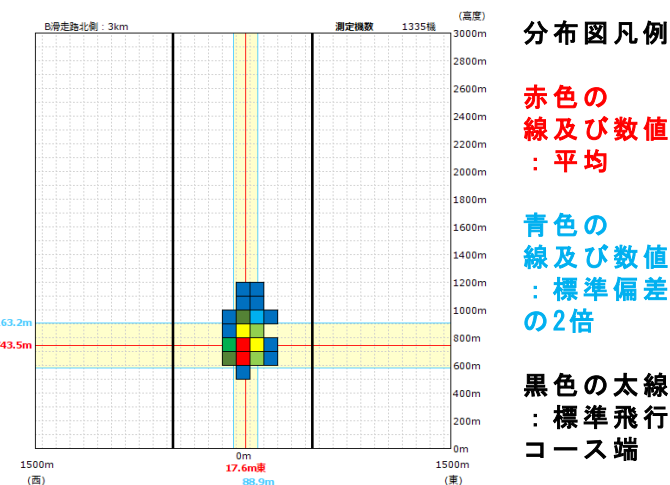


図 2-3-10 分布図_B 離陸 A320 (3km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

20%以上

15%-20%

10%-15%

5%-10%

3%-5%

2%-3%

1%-2%

1%未満

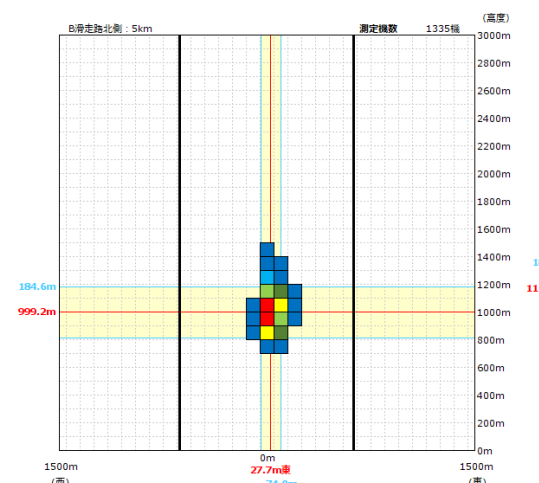


図 2-3-11 分布図_B 離陸 A320 (5km)

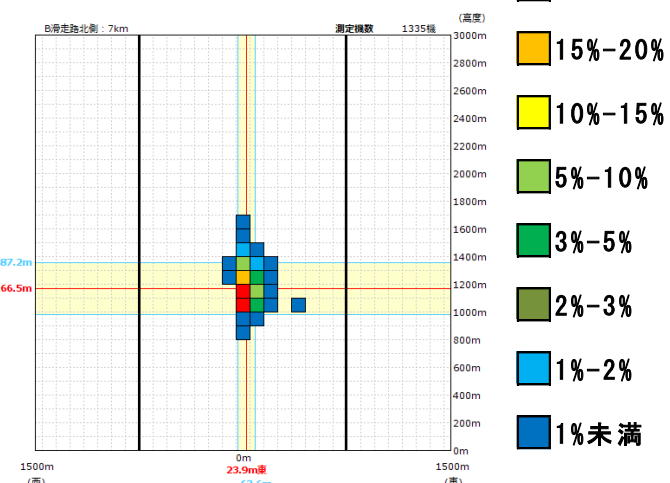


図 2-3-12 分布図_B 離陸 A320 (7km)

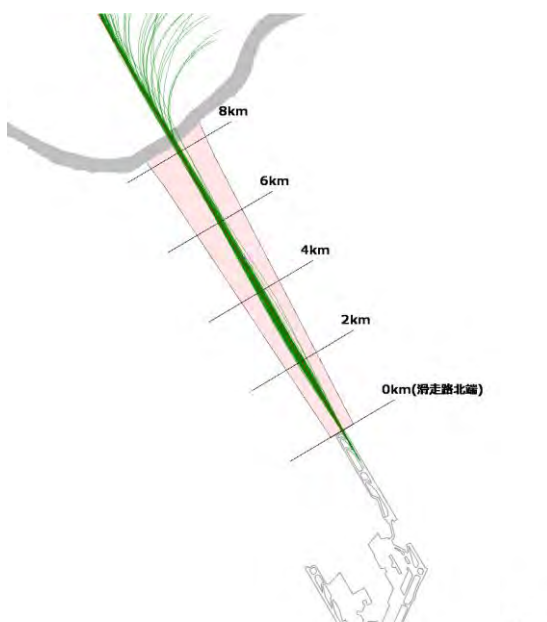


図 2-3-13 航跡図_B 離陸 A330

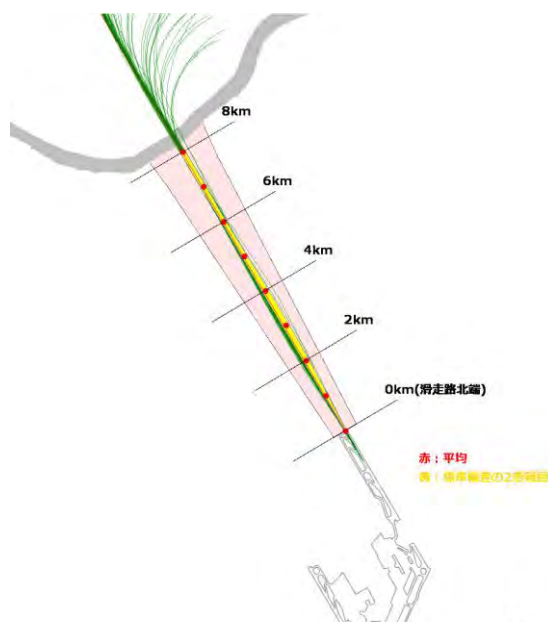


図 2-3-14 平均図_B 離陸 A330

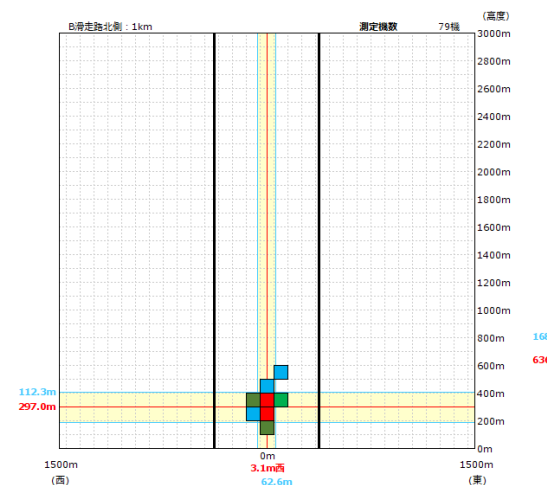


図 2-3-15 分布図_B 離陸 A330(1km)

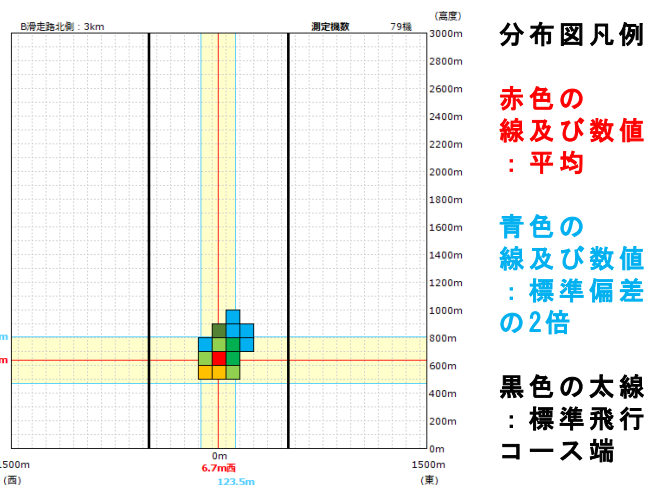


図 2-3-16 分布図_B 離陸 A330(3km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

20%以上

15%-20%

10%-15%

5%-10%

3%-5%

2%-3%

1%-2%

1%未満

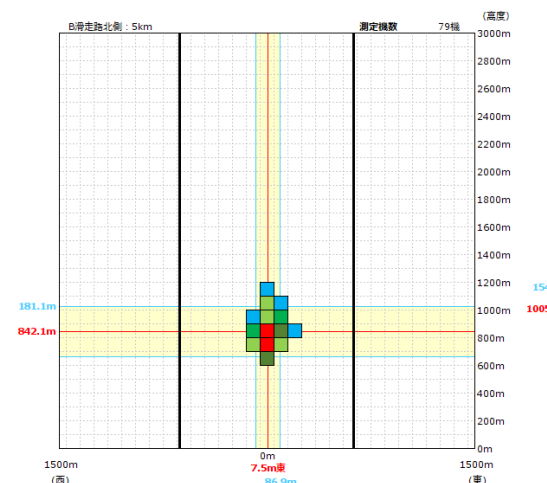


図 2-3-17 分布図_B 離陸 A330(5km)

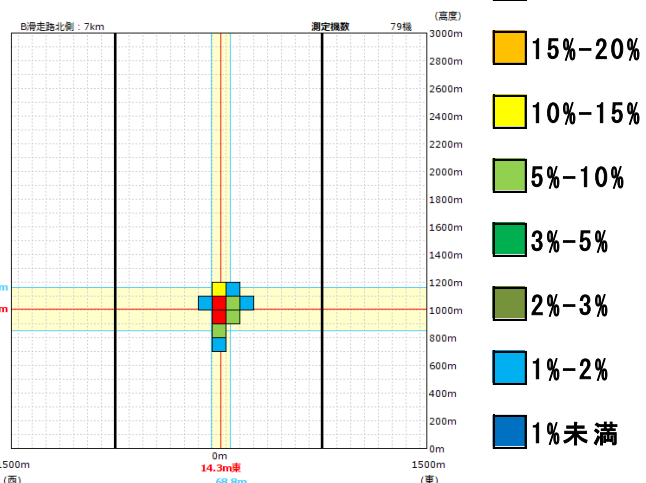


図 2-3-18 分布図_B 離陸 A330(7km)

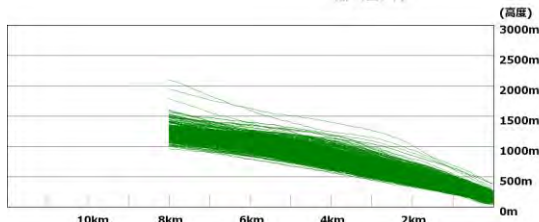
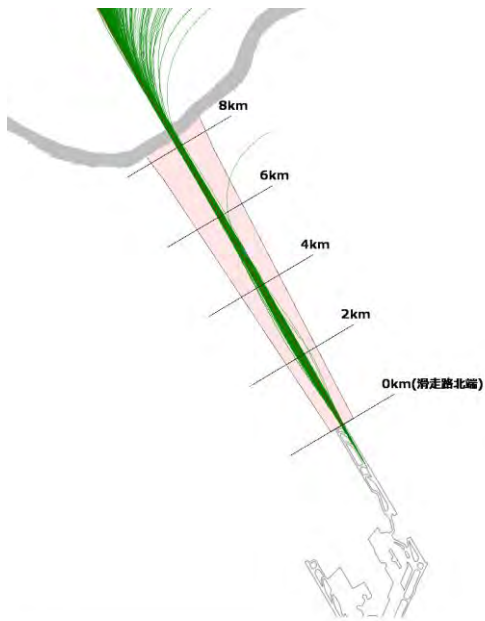


図 2-3-19 航跡図_B 離陸 B737

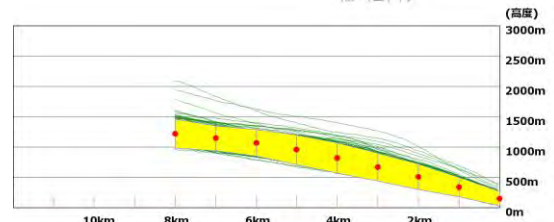
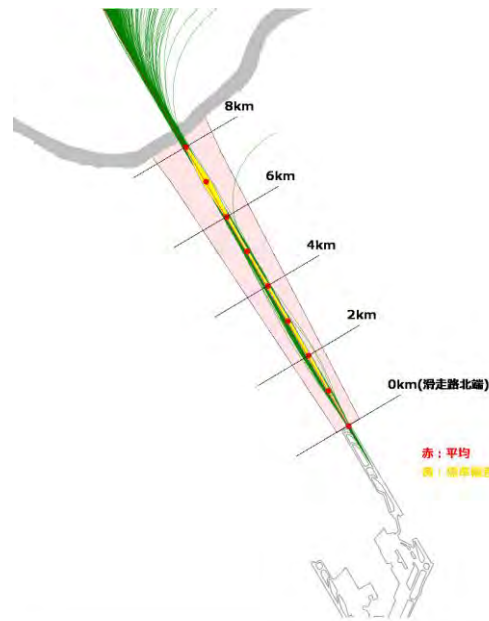


図 2-3-20 平均図_B 離陸 B737

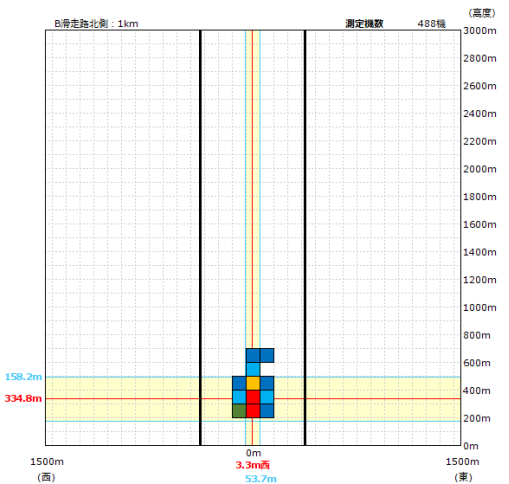


図 2-3-21 分布図_B 離陸 B737 (1km)

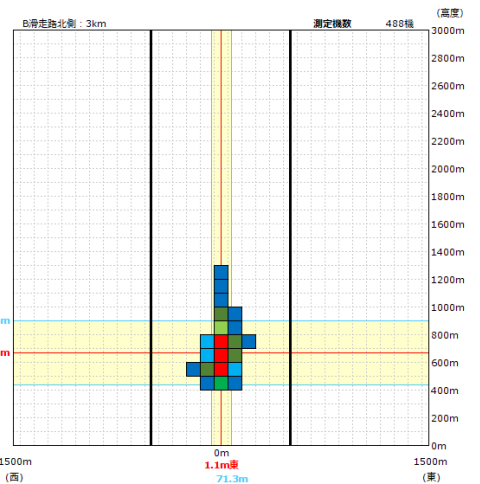


図 2-3-22 分布図_B 離陸 B737 (3km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

■ 20%以上

■ 15%-20%

■ 10%-15%

■ 5%-10%

■ 3%-5%

■ 2%-3%

■ 1%-2%

■ 1%未満

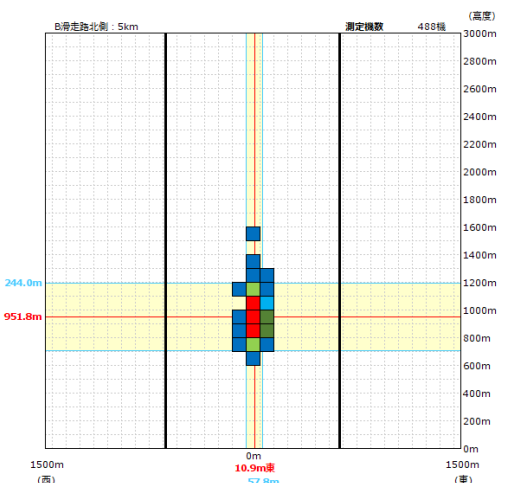


図 2-3-23 分布図_B 離陸 B737 (5km)

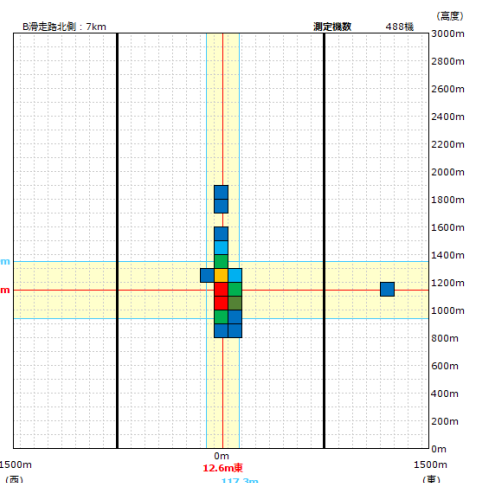


図 2-3-24 分布図_B 離陸 B737 (7km)

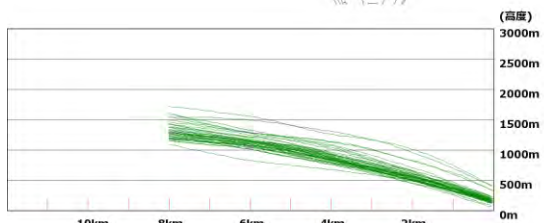
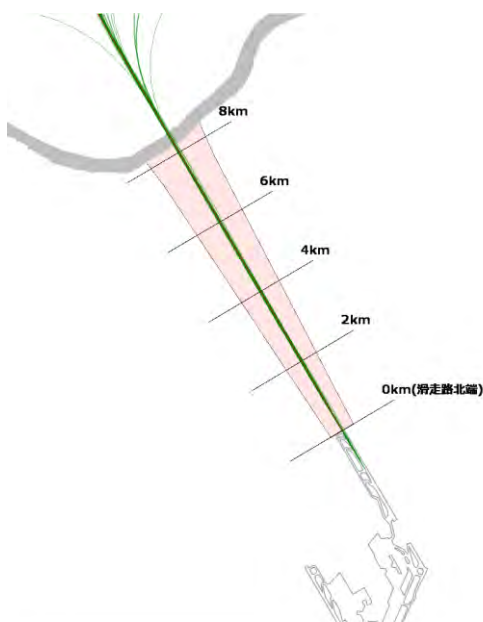


図 2-3-37 航跡図_B 離陸 B767

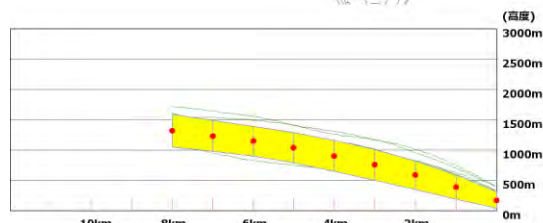


図 2-3-38 平均図_B 離陸 B767

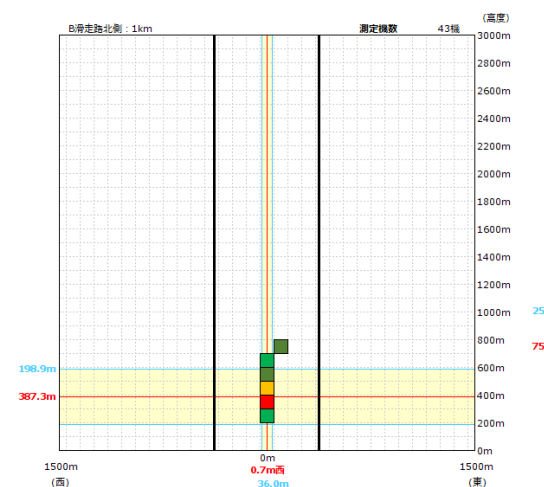


図 2-3-39 分布図_B 離陸 B767 (1km)

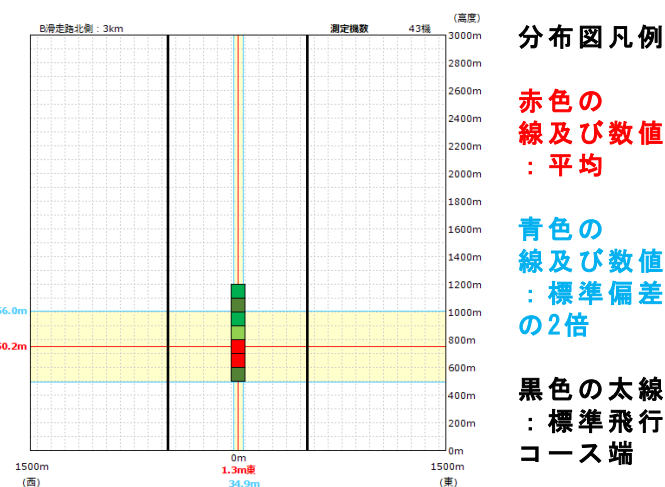


図 2-3-40 分布図_B 離陸 B767 (3km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

20%以上

15%-20%

10%-15%

5%-10%

3%-5%

2%-3%

1%-2%

1%未満

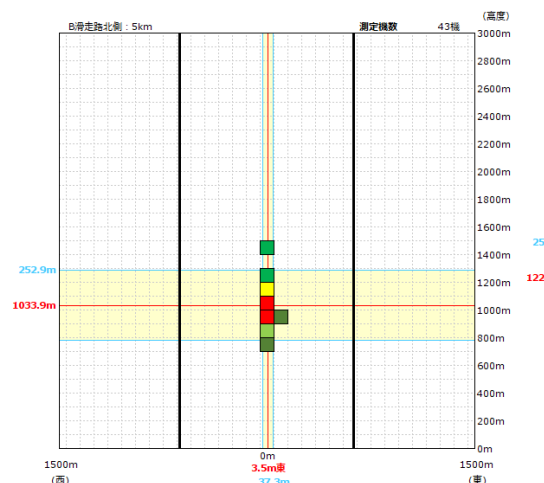


図 2-3-41 分布図_B 離陸 B767 (5km)

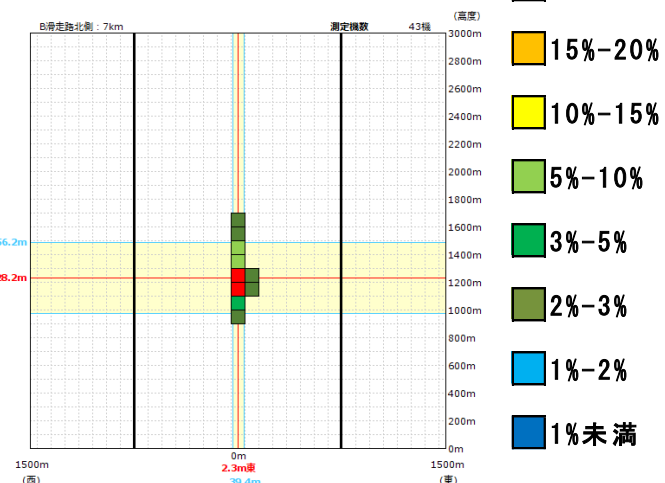


図 2-3-42 分布図_B 離陸 B767 (7km)

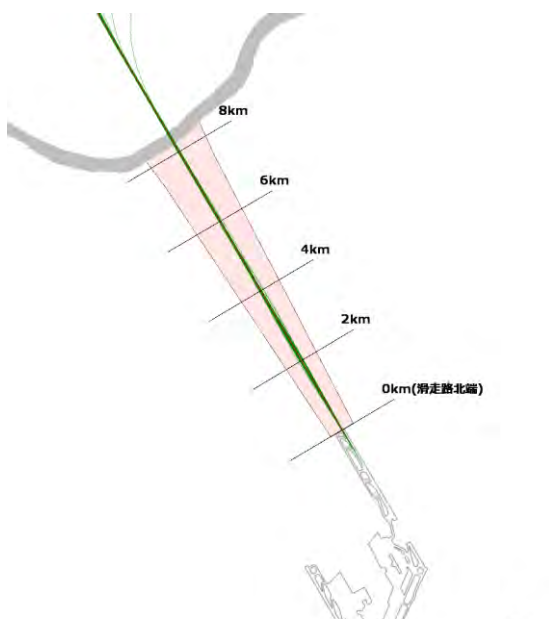


図 2-3-43 航跡図_B 離陸 B777

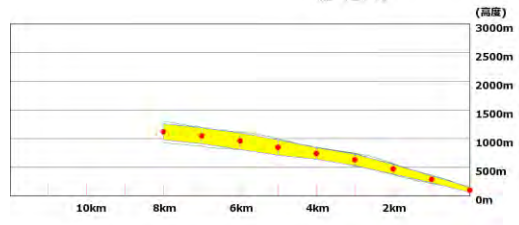
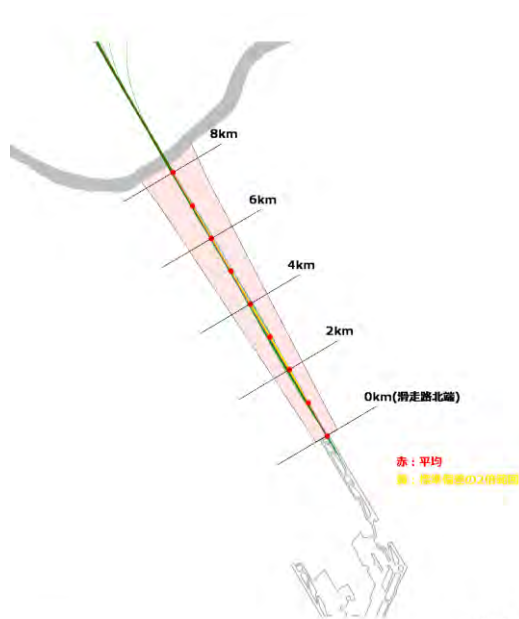


図 2-3-44 平均図_B 離陸 B777

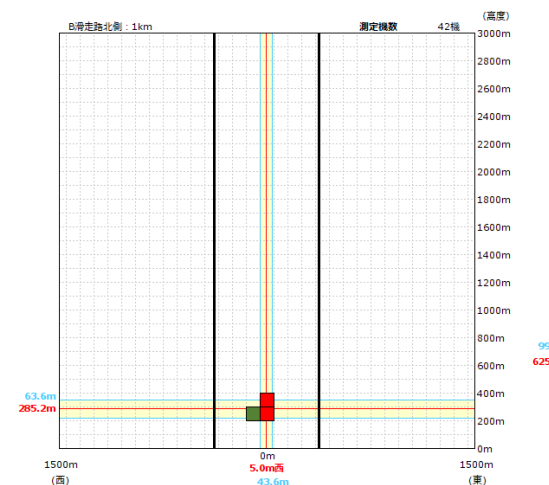


図 2-3-45 分布図_B 離陸 B777 (1km)

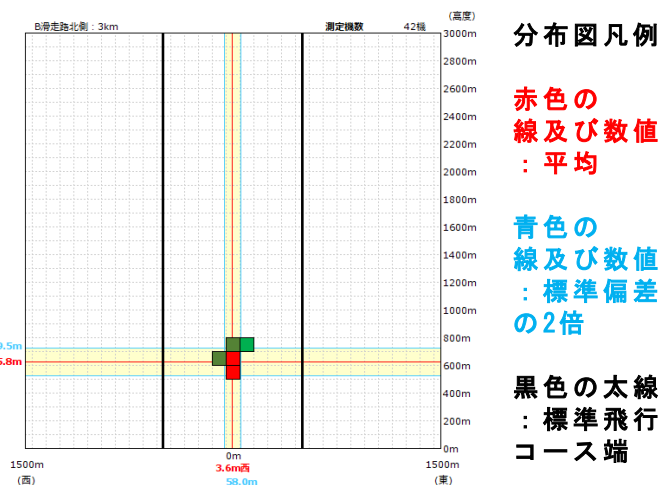


図 2-3-46 分布図_B 離陸 B777 (3km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

20%以上

15%-20%

10%-15%

5%-10%

3%-5%

2%-3%

1%-2%

1%未満

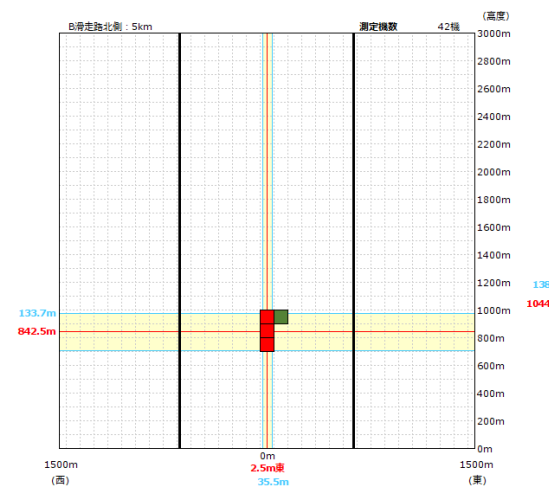


図 2-3-47 分布図_B 離陸 B777 (5km)

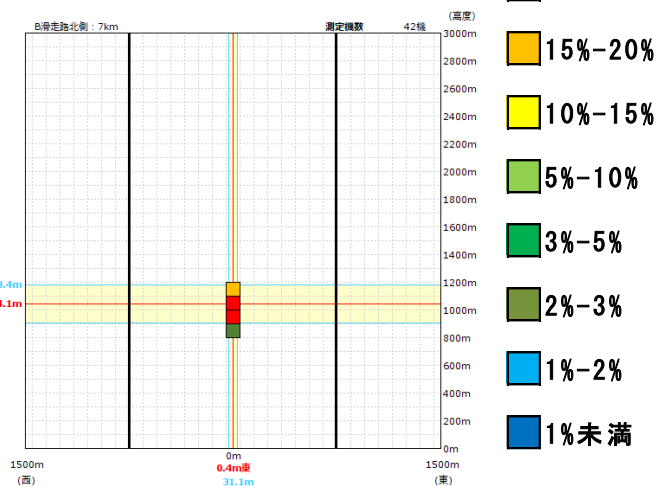


図 2-3-48 分布図_B 離陸 B777 (7km)

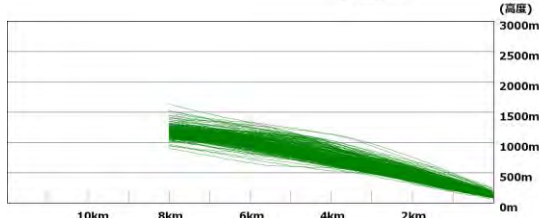
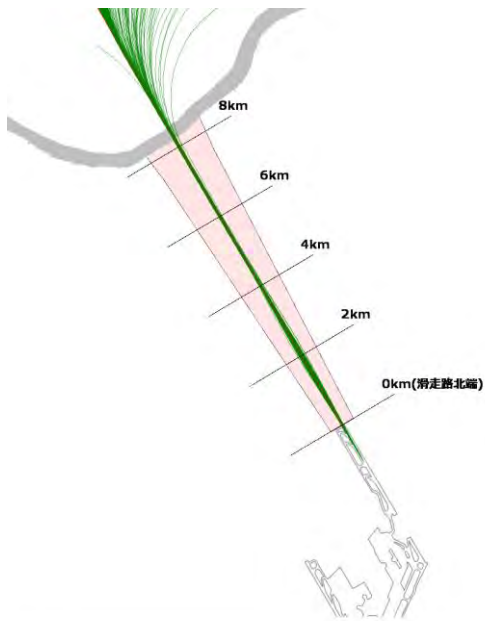


図 2-3-49 航跡図_B 離陸 B787

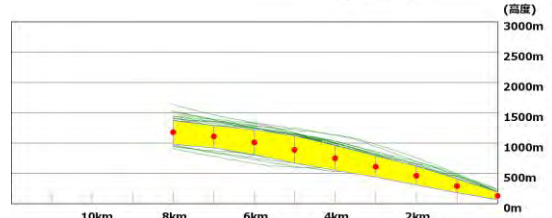
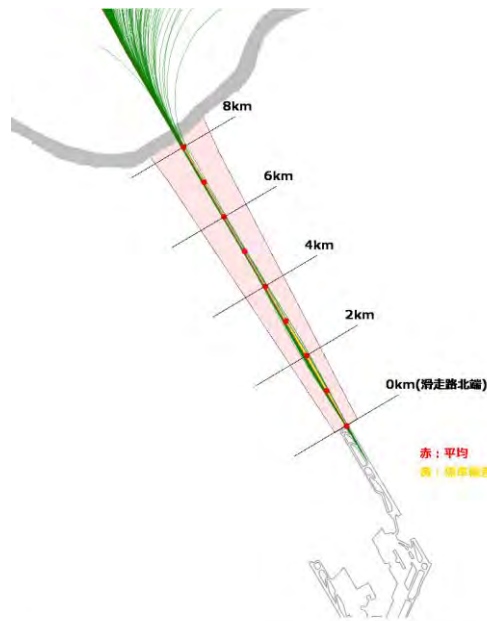


図 2-3-50 平均図_B 離陸 B787

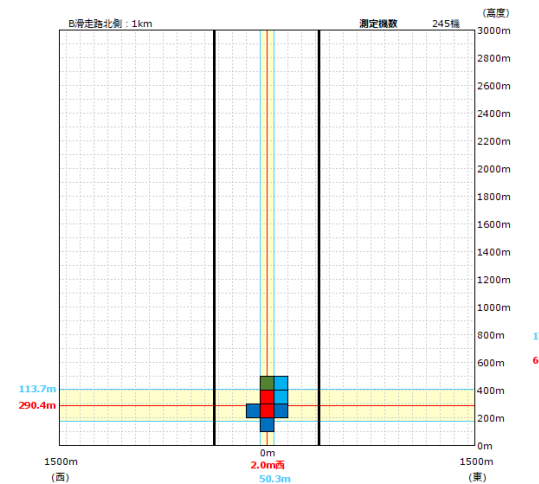


図 2-3-51 分布図_B 離陸 B787 (1km)

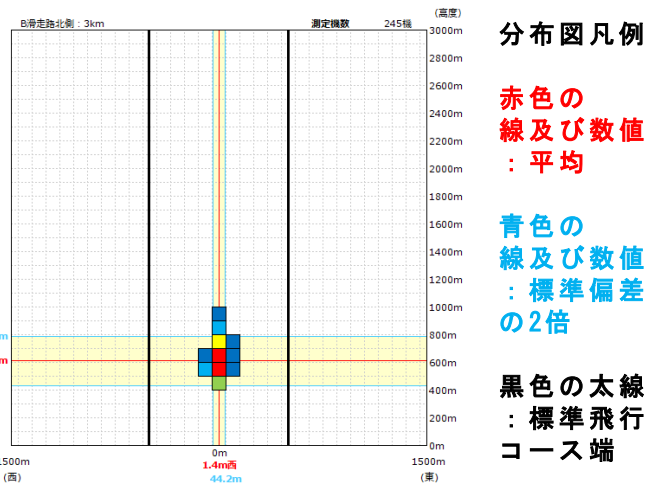


図 2-3-52 分布図_B 離陸 B787 (3km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

20%以上

15%-20%

10%-15%

5%-10%

3%-5%

2%-3%

1%-2%

1%未満

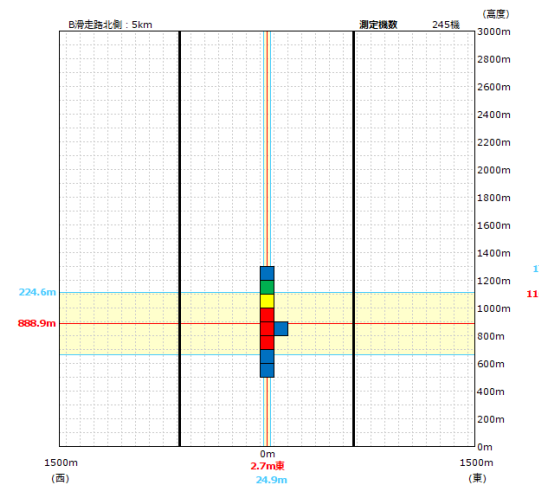


図 2-3-53 分布図_B 離陸 B787 (5km)

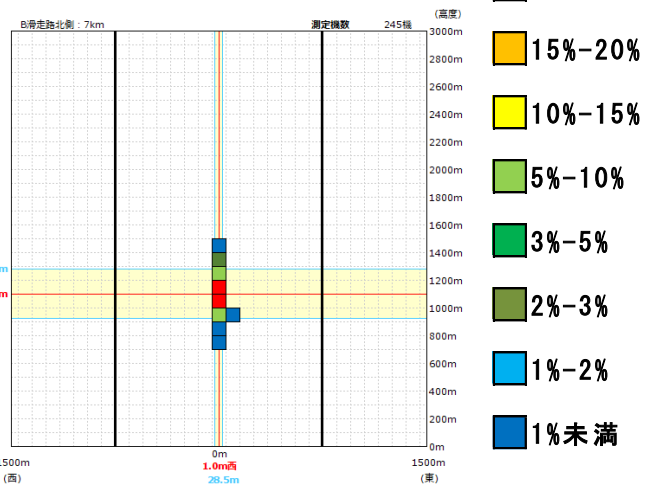


図 2-3-54 分布図_B 離陸 B787 (7km)

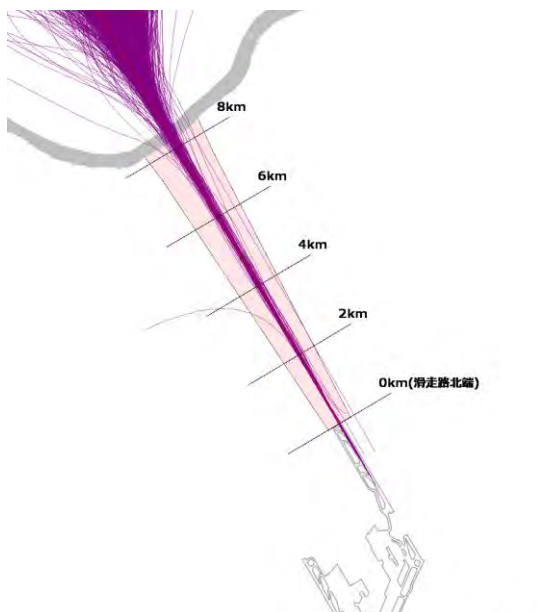


図 2-3-55 航跡図_B 着陸全機

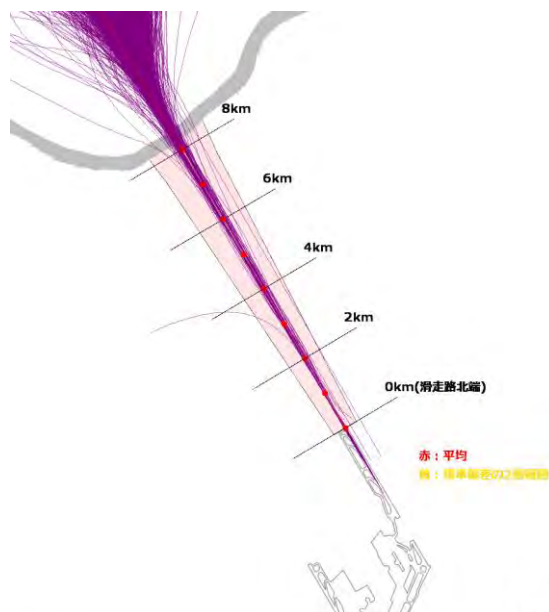


図 2-3-56 平均図_B 着陸全機

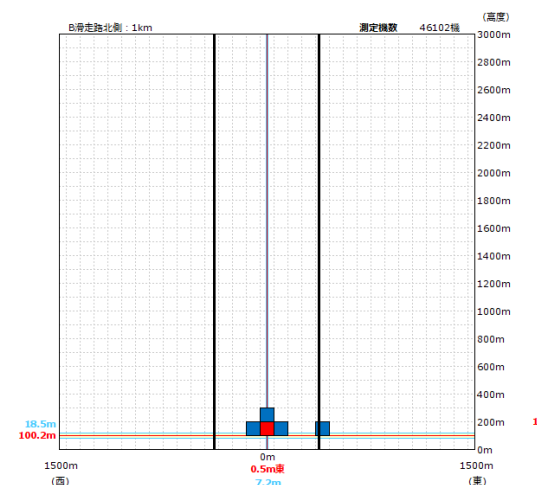


図 2-3-57 分布図_B 着陸全機(1km)

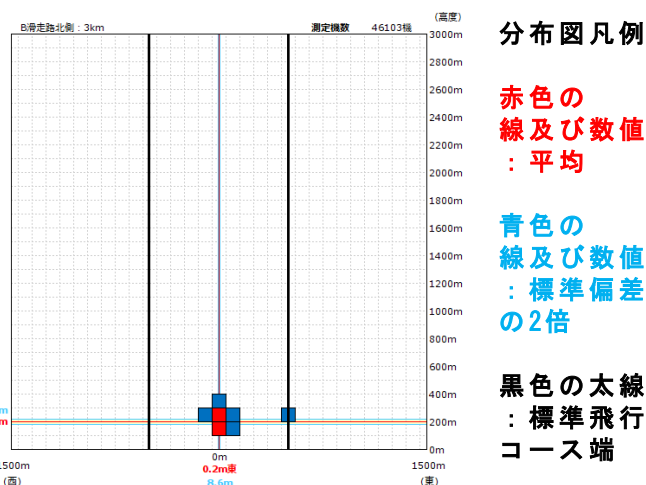


図 2-3-58 分布図_B 着陸全機(3km)

分布図凡例

赤色の
線及び数値
: 平均

青色の
線及び数値
: 標準偏差
の2倍

黒色の太線
: 標準飛行
コース端

■ 20%以上

■ 15%-20%

■ 10%-15%

■ 5%-10%

■ 3%-5%

■ 2%-3%

■ 1%-2%

■ 1%未満

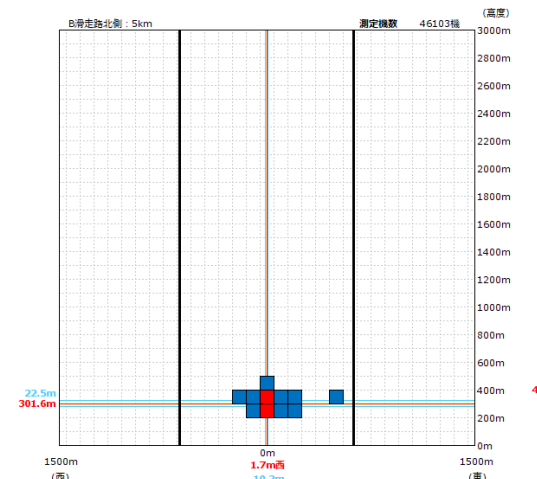


図 2-3-59 分布図_B 着陸全機(5km)

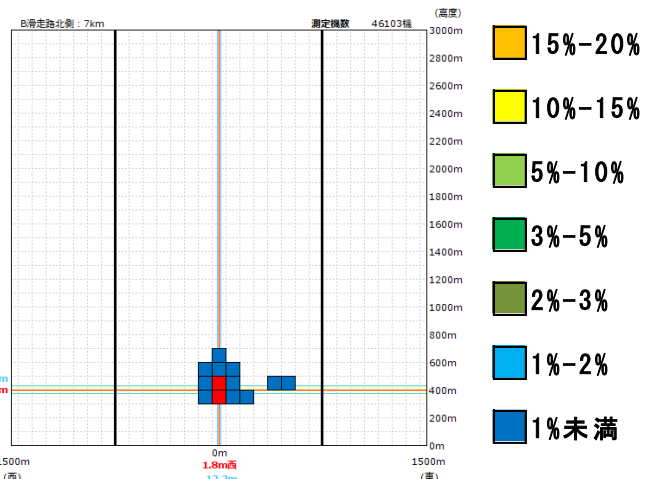


図 2-3-60 分布図_B 着陸全機(7km)