

## (2) 飛行経路

将来の飛行経路は、離陸開始地点・着陸地点はそれぞれの方向へ滑走路延伸分だけ平行移動した経路とした。また、新たに計器着陸装置（ローカライザー）を設置することで新設される RWY32LOC 経路を設定した。さらに、新たに追加された RNAV 経路を反映させた。

設定した将来の飛行経路を現況の飛行経路と合わせて図 6.1-13～図 6.1-15 に示す。

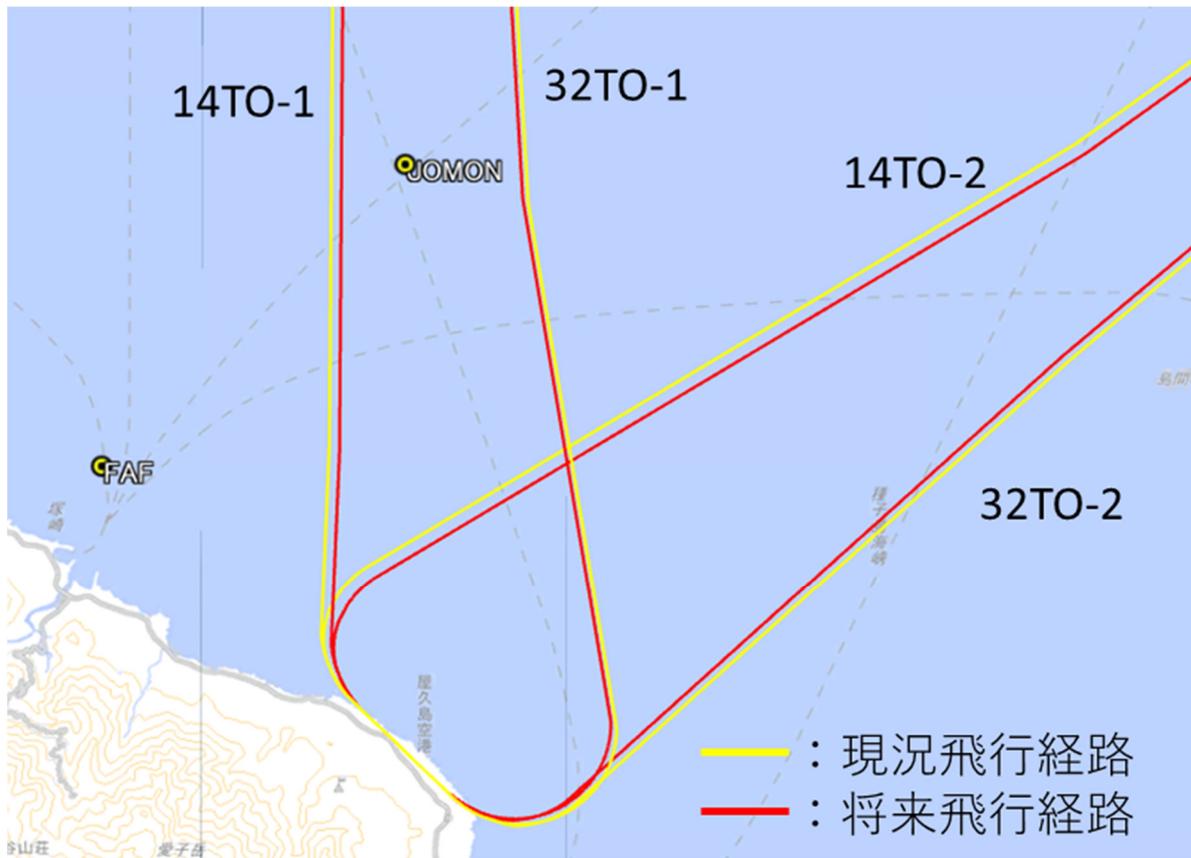


図 6.1-13 離陸の飛行経路



注) 14LD-5 は新たに追加された RNAV 経路である。

図 6.1-14 RWY14 着陸の飛行経路



注) 32LD-5 は新設される RWY32LOC 経路、32LD-6/7 は新たに追加された RNAV 経路である。

図 6.1-15 RWY32 着陸の飛行経路

### (3) 飛行経路使用割合

将来の飛行経路使用割合は、過去1年の出発/行先地別経路使用割合をもとに表6.1-14に示すとおり設定した。定期便相当（臨時・機材繰りを含む）は出発/行先地に応じて経路配分を行った。出発/行先地が不明の場合は鹿児島方面の最頻経路を代表値とした。

表 6.1-14 将来の出発/行先地と経路使用割合

離着陸	滑走路	区分	名称	設定割合		行先不明の場合
				鹿児島/福岡	伊丹/羽田	
				RJFK/FF	RJOO	
離陸	RWY14	14TO-1	14 北向き経路	100.0%	5.0%	100.0%
		14TO-2	14 北東向き経路	0.0%	95.0%	
		小計		100.0%	100.0%	
	RWY32	32TO-1	32 北向き経路	100.0%	5.0%	100.0%
		32TO-2	32 北東向き経路	0.0%	95.0%	
		小計		100.0%	100.0%	
着陸	RWY14	14LD-1	14 北から経路・VOR A	60.0%	3.3%	100.0%
		14LD-2	14 北から経路・VFR	10.0%	0.6%	
		14LD-4	14 北東から経路・VOR A/VFR	10.0%	95.0%	
		14LD-5	14 北から経路・RNAV（新）	20.0%	1.1%	
		小計		100.0%	100.0%	
	RWY32	32LD-1	32 北から経路・VOR A/VFR	90.0%	5.0%	100.0%
		32LD-2	32 北東から経路・VFR	2.7%	25.3%	
		32LD-4	32 北東から経路・VOR A	0.7%	6.3%	
		32LD-5	32 北東から経路・LOC（新）	3.4%	31.7%	
		32LD-6	32 北から経路・RNAV（新）	3.4%		
		32LD-7	32 北東から経路・RNAV（新）		31.7%	
		小計		100.0%	100.0%	

### 3) 運航時間

将来の時間ごとの運航機数は表6.1-11に示すとおりであり、表6.1-10に示す新型コロナウイルスの流行による減便の影響を受けていない平成30年度の離着陸時間と同じく7時～22時に離着陸する計画とし、22時～翌7時には運航しないこととした。

#### 6.1.3 施設排水計画

施設排水については、浄化槽処理後に、ターミナルビル等の近傍の公共用水域である加治屋川への放流を想定している。詳細は、「6.5 水質」に示すとおりである。

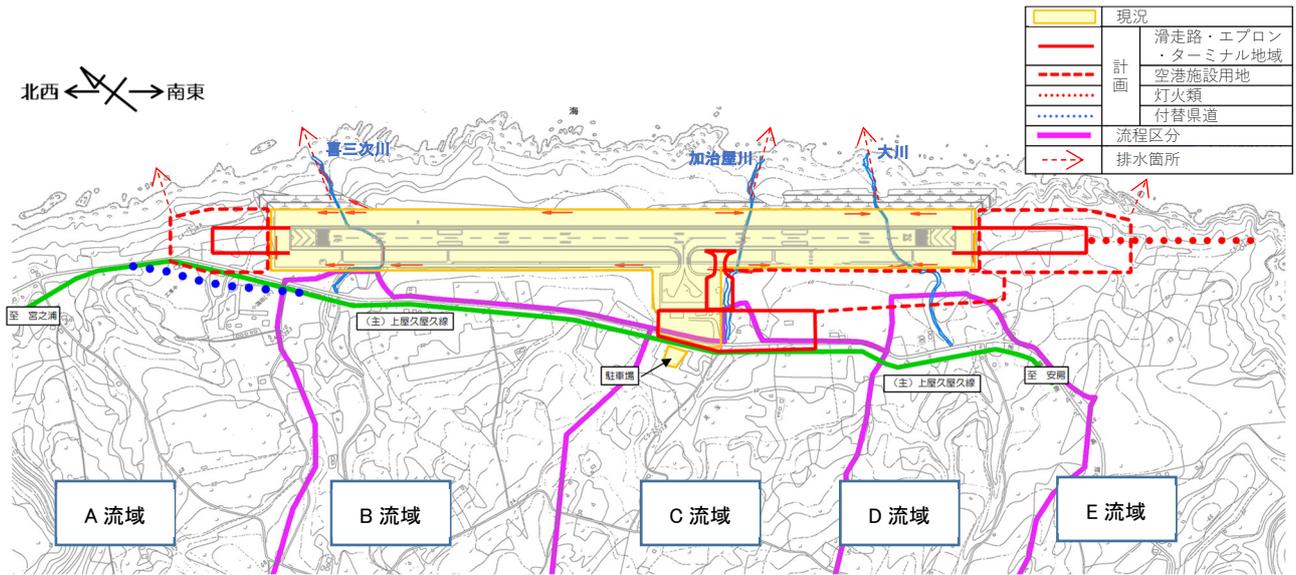


図 6.1-16 屋久島空港の排水の将来計画