

海外空港

ロンドン・ガトウィック空港 (EGKK / LGW)

1. 概況

1.1 空港の概況

ロンドン・ガトウィック空港(以下、「LGW 空港」)はロンドン中心部から南に約40km、ウェスト・サセックス州に位置し(図1)、英国内では第二位の空港である。空港は、2019年5月から空港投資会社VINCIと2009年から所有者である「グローバル・インフラストラクチャー・パートナー (GIP)」を含めたコンソーシアムで2分する形となり、主体的な管理運営はGIPとその子会社のガトウィック空港株式会社(Gatwick Airport Limited: GAL)が行っている。

2019年時点において、就航路線は230路線(70か国以上)、50を超える航空会社が運航している。主な目的地は、バルセロナ(スペイン)、ダブリン(アイルランド)、マラガ(スペイン)、アムステルダム(オランダ)などである。最も輸送旅客数の多い航空会社は欧州の大手LCCであるEasy Jetである。年間離着陸数は283,926回(2018年)、1日約780回である。同年の旅客数は約4,660万人であり、1日あたり約12.8万人の旅客が利用している。

1.2 環境対策の概況

LGW 空港はヒースロー空港と同様、内陸に位置する空港である。郊外地域にあるが、空港の北側には空港に接近した市街地があり、南側にも大きな住宅地が形成される。農地に点在した住居集落もあり、騒音課題も多く周辺環境対策が必要な空港である。

1982年より、ヒースロー空港、スタンステッド空港と合わせて騒音対策を政府が監督する指定空港とされており、政府から離陸騒音制限や夜間運航回数や使用機材制限が課されている。

LGW 空港は、1987年の空港民営化以降ヒースロー空港も含めた空港会社により経営されてきたが、2009年に競争委員会の勧告を受け売却された。現在は、ヒースロー空港とは別の空港会社により経営されていることもあってか、LGW 空港はヒースロー空港より少ない負担でロンドンにおける空港容量の拡大を実施しうることを前面に出し、新滑走路の建設を目指している。そのため、住宅防音工事や移転補償などの空港周辺環境対策について自主的な取り組みを設け、注力している。

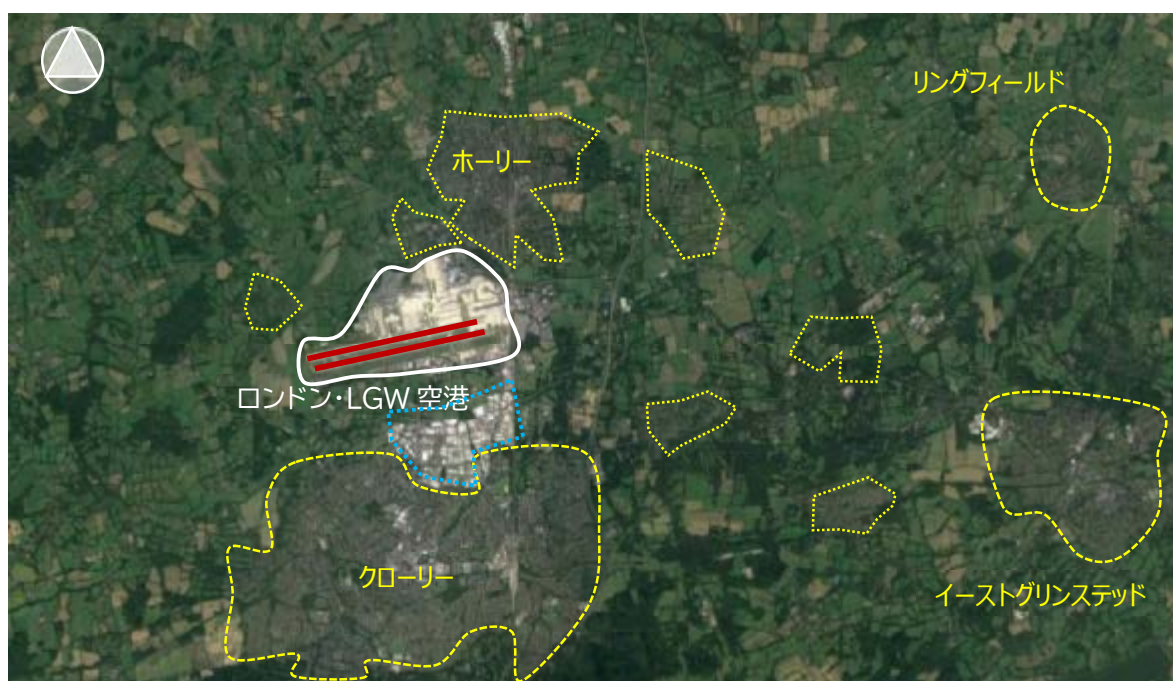


図1 ロンドン・ガトウィック空港と周辺地域(黄枠は主な住居集落、水色は工業団地)

2. 空港運用状況

2.1 滑走路の配置

LGW空港の滑走路は、東西方向に二本の滑走路が設置されているが、北側RWY08L/26Rの使用は、RWY08R/26Lのメンテナンス等で使用できない時に限定される。また、滑走路の間隔は約200mであり、クロスパラレル型の配置である。RWY08R/26Lにはどちらの方向にもILS CATⅢが設置されているが、RWY08L/26RにはILSはなく、RNAV進入が設定されている。また、すべての滑走路で着陸点移設が行われている。(表1、図2)。

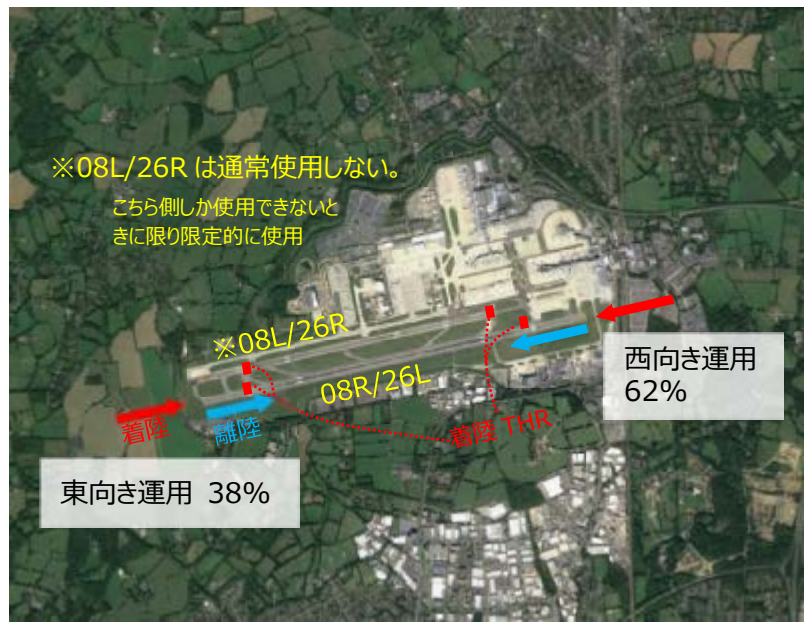


表1 滑走路諸元と着地点移設距離

滑走路	長さ m	幅 m	着陸点移設 m	
Northern Runway 08L/26R	2565	45	08L	321
			26R	415
Main Runway 08R/26L	3316	45	08R	395
			26L	425

図2 ガトウィック空港・滑走路配置と運用方向

滑走路(08L/26R)の運用は、全体の1%前後であることが多い。2012年はMain RWYのメンテナンス工事のため使用が多かった。おそらく、夜間のメンテナンス工事の時間帯の代替として利用しているのだろう。

2.2 滑走路別の運用状況

運航回数や滑走路の運用状況をGAL資料からまとめた結果を表2に示す。LGW空港は実質的に滑走路1本ながら年間28万回の運用がある。この10年間で少しずつ運航回数は増えているが、2017年の286,271回を最高に横ばい状態にある。滑走路の使用方向は西風運用の割合が多く、2018年では62%、直近5年間平均では69%である。年によって、平均±10%程度の変化があるようだ。予備(Standby Runway)と位置付けられる北側滑

2.3 時刻別や機種別の運航状況

LGW空港は深夜時間にカーフェュー制限を設けているわけではなく、24h運用の空港である。またスロット割り当ても実施されている(表3)。

表3 LGW空港のスロット値

時間帯	05	06	07	08	09	10	11	12	13
着陸	20	25	26	23	26	28	28	28	27
出発	39	35	29	30	26	29	29	30	29

時間帯	14	15	16	17	18	19	20	21
着陸	26	26	28	28	28	27	25	36
出発	28	28	29	30	28	25	20	10

表2 LGW空港の運航回数と滑走路運用状況

年	運航回数	滑走路使用方向(%)		北側滑走路使用状況		夜間運航の状況(23:30~6:00)	
		西側運用	東側運用	使用回数	比率(%)	運航回数	比率(%)
2008	263,716			1,008	0.4%	10,618	4.0%
2009	251,714			904	0.4%	9,100	3.6%
2010	240,462			1,012	0.4%	9,875	4.1%
2011	251,019			2,444	1.0%	9,859	3.9%
2012	246,792			14,836	6.0%	9,837	4.0%
2013	250,527			4,473	1.8%	10,003	4.0%
2014	259,974	66.98	33.02	1,496	0.6%	11,147	4.3%
2015	267,777	70.11	29.89	2,498	0.9%	11,149	4.2%
2016	280,089	66.54	33.46	2,567	0.9%	11,303	4.0%
2017	286,271	77.90	22.10	3,722	1.3%	11,129	3.9%
2018	283,926	62.34	37.66	3,534	1.2%	10,883	3.8%

図3の時刻別離着陸回数グラフでは、運航の中心が7~21時台でおよそ40回前後(最大50回程度)の離着陸がある。早朝6時および夜間22時台は30回程度、23時台にも10回以上の運航がある。0~5時台にも、運航の頻度は時間1~2便程度だが、離着陸がある。23:30~6:00における離着陸は、航空機の騒音証明値の大きさに応じて決まる

クォータ・カウント(Quota Count, QC)による上限はあるが、深夜時間の離着陸が確認できる。表2のGAL社の発表資料ではその時間帯における年間の運航回数が2018年で10,883回とある。日当たり30回くらいの実績となるが、図3とも合わせると大多数は23時台の運航だと思われる。

図4はGALが公表した機種別運航実績をグラフ化したものである。欧州の他空港と同様A320の運航が突出して多い(全体の50.4%)。これは、LGW空港で最も運航数の多いEasy JetがA320を使用していることも寄与している。A320Neoの割合も多い(同17.1%)。小型機の割合は89%に達する、長距離路線では、中・大型機を用いるため、B787は日平均29.3回、B777 23.2回、A330 13.2回(それぞれ、同3.8%、3.0%、1.7%)も運航する。A380も日平均6.1回(同0.8%)ある。

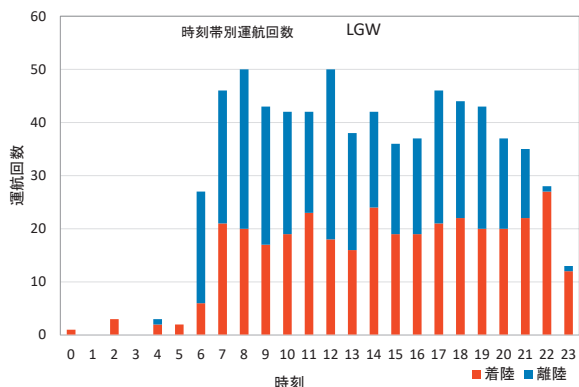


図3 時刻別離着陸回数
(2018.12.13の例、Flightrader 24 から)

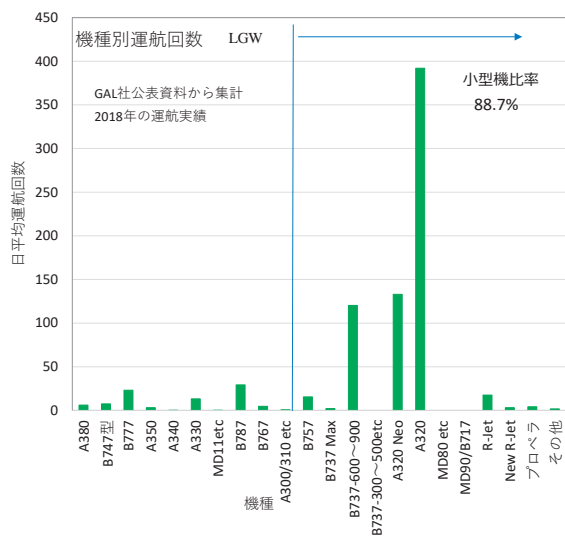


図4 機種別離着陸回数
(GAL社公表資料から作成、2018年)

3. 空港周辺の土地利用状況

図1に示したように、LGW空港の南北には大きな住宅街が存在する。図5はLGW空港周辺の人口密度のデータである。空港の南側にクロウサー地区、南西にホーシャム地区、空港すぐ北にホーリー地区などがあり、飛行経路はこれらの地域をできるだけ避けている。図6はLGW空港の16時間 L_{den} コンター(2017年)とコンター内の人口である。飛行経路はこれらの密集地を避けるように設定されているので L_{den} 55~60 dBの地域で騒音影響を受ける人口は11,200人(4,500戸)、 L_{den} 60~65 dBでは1,700人(700戸)にとどまっている。ヒースローの同様の結果はそれぞれ49万人、14.8万人であり、LGW空港の方が影響を受ける人数は圧倒的に少ない。



図5 LGW空港周辺の人口密度

4. 環境負荷を考慮した着陸料金

LGW空港では離着陸それぞれに対して、デマンドチャージ(Demand Charge)という季節や時間帯などで変化する料金に加え、騒音課金(Noise Charge)と排出物課金(Emission Charge)を課している。

航空機騒音証明値の累積マージン(騒音証明の離陸、側方、着陸における基準値からの各測定点における証明値の余裕値の合計)に応じて騒音カテゴリーがあり、その区分ごとに定められた料金を離陸と着陸それぞれに対して課金する。各カテゴリーの料金は時間帯(日中と夜間)、季節(夏季、冬季)ごとに設定されている。

A320シリーズは、主翼下面のFOPP(Fuel Over Pressure Protector: 燃料タンクの通気口)の空洞が400Hz前後の共鳴騒音を引き起こすため、こ

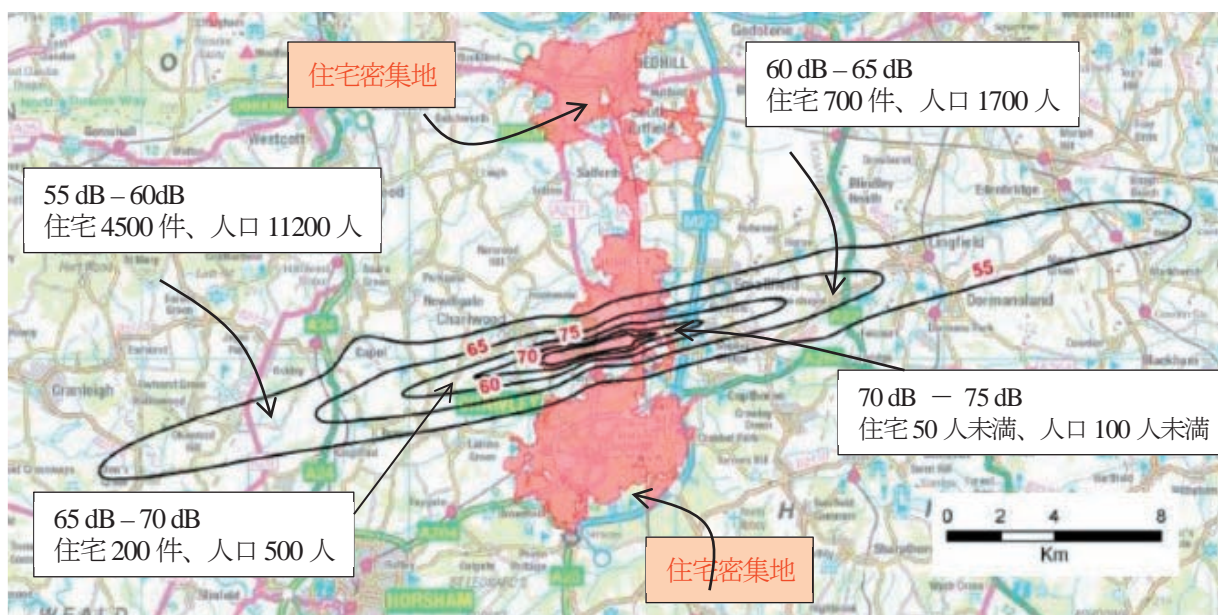


図6 LGW空港の L_{den} コンター(2017年)と人口

の改善が施されていない同型機は別途料金を設定している。表4の料金表のうち、夏季のノイズチャージにおいて、Chapter 4クラス(39.56 ￡)を基準に考えると、最も低騒音のChapter 14 Minusクラスは0.4倍(15.82 ￡)と優遇する。騒音が大きいChapter 3クラスは2倍(79.11 ￡)の料金を請求する。FOPP未対策のA320に至っては20倍(791.12 ￡)を課す。夜間の料金は22:30~4:59(夏季)を対象とし、昼間の約21倍の課金となる。冬場の昼間は原則ノイズチャージは課さない。

ここでは表の掲載は省くが、そもそものベースとなる着陸料金はあまり高くない。季節や時刻で異なるが、夏季のPeak時間帯で1,110 ￡(最大離陸重量に依存しない均一料金)、Base時間帯は740 ￡、off-peak時間帯は247 ￡である。冬季は着陸料金を取らない。GALはLHR空港と比べて、LGW空港なら運航コストが低減できることを打ち出している。そのような中での、ノイズチャージなので、あまり大きな課金負担を強いられないのかもしれない。しかし、夜間騒音については影響が大きいと考えており、冬季においてもノイズチャージを実施している。

排出物課金(Emission Charge)は、離陸と着陸のそれぞれについて、LTOサイクルにおけるNOx排出量(航空機の離着陸時の標準的なNOx排出

量)に1 kgあたり3.50 ￡(2020年4月1日~)を乗じて算定する。排出物課金は季節や時間帯に関わらず、この方法で算定する。

表4 LGW空港の騒音課金のしくみ

累積マージンに基づく料金カテゴリー			
料金カテゴリー	騒音性能の基準	Chapter 3からの累積マージン(CM)	
Chapter 3& Below	・ Chapter 4基準を満たさない	-	
Chapter 4	・ 各証明点におけるマージンが0以上。 ・ 任意の二地点におけるマージンの和が2以上。 ・ Chapter 3基準からの累積マージンが10以上。	10 ≤ CM < 17	
Chapter 14 High	・ 各証明点におけるマージンが1以上。 ・ Chapter 3からの累積マージンが17以上。	17 ≤ CM < 20	
Chapter 14 Base		20 ≤ CM < 23	
Chapter 14 Minus		23 ≤ CM	
カテゴリーごとのNoise Charge 単位: ￡(ポンド)			
季節	料金カテゴリー	日中	夜間
夏季 (4月から10月)	FOPPが未改善のA320シリーズ	791.12	1721.99
	Chapter 3 & Below	79.11	1721.99
	Chapter 4	39.56	860.99
	Chapter 14 High	23.74	516.59
	Chapter 14 Base	19.78	430.49
	Chapter 14 Minus	15.82	344.40
冬季 (11月から3月)	FOPPが未改善のA320シリーズ	791.12	1721.99
	Chapter 3 & Below	0.00	1721.99
	Chapter 4	0.00	860.99
	Chapter 14 High	0.00	516.59
	Chapter 14 Base	0.00	430.49
	Chapter 14 Minus	0.00	344.40
適用2020.4.1 夏季の日中は5:00-22:29、夜間は22:30-4:59である。冬季の日中は6:00-23:29、夜間は23:30-5:59である。			

5. 空港周辺環境対策

5.1 評価指標と基準

航空機騒音への対応に関する考え方については、ヒースロー空港と同様である。まず、EU Directive 2002/49/EC (欧州騒音指令、END)に基づき、騒音影響の低減のための騒音削減計画を推進する。GALでもNAP (Noise Action Plan)を作成しているが、これはENDに基づく。

航空機騒音対策に関連する指標は L_{Aeq16h} (7:00~23:00)が用いられる。英国政府は L_{eq} 57dBでコミュニティの騒音への迷惑反応が起こり、63dBで中程度、69dBで高い反応となると定義していた。

2012年のNational Policy Planning Framework (NPPF)によって、環境面において持続可能な開発を目指すことを前提とし、Aviation Policy Framework (APF)では、環境と生活の質を尊重しつつ航空の成長とバランスをとることが示される。

5.2 騒音対策の枠組み

1982年航空法(Civil Aviation Act 1982)に基づく対策は実施済みである。現在は、GALが現状の滑走路と併用可能な滑走路の新設に向けて、住宅防音工事、移転補償それぞれについて、追加的に自主的な対策に取り組んでいる。

5.3 補償(防音工事・移転)

(1)住宅防音工事

現在の住宅防音工事のスキームは2014年から開始された。それ以前のスキーム(航空法に基づく対策を指すと思われる)では、空港周辺のサリー州、ウェスト・サセックス州、ケント州にある L_{Aeq} 66 dB以上の1000件程度の住宅を対象としていた。

新スキームは対策の基準とする騒音値を従来の L_{Aeq} 66 dBから60 dBに引き下げ、より広範囲を防音工事の対象としている。防音工事対象地域の境界線は騒音値だけでなく、道路や地区の境界などを参考に柔軟に設定している。

対象の住宅は、防音工事に関する費用として、最大3000 £+VAT (付加価値税)の助成を受けられる。図7の範囲内にある対象者にはGALから通知を行い、居住者から申請する方式のようである。

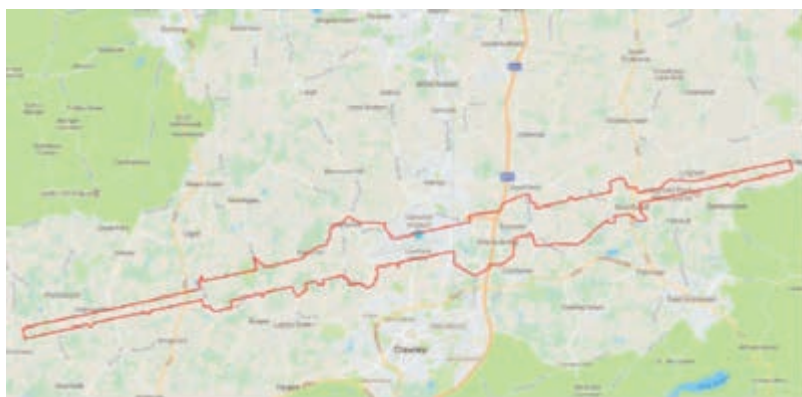


図7 LGW空港の $L_{eq,16h}$ 60 dBによる防音対策範囲(2014年)

(2)住宅移転補償

GALでは空港機能拡張のために、増設滑走路の建設計画を希望している。実現にむけ、新たに騒音影響の及ぶ住宅や土地の買い取り補償について、すでに自主的なスキームを提供している。

英国には、空港をはじめとする新規のインフラ建設などにより不動産の価値が下落した場合、持ち主が、それに対する補償を請求できることが、法律(1973年土地補償法)により定められている。しかし、この法律は対象の供用開始後に生じた不動産価値の下落に対する補償を定めたもので、計画や建設段階では持ち主は補償を受けることはできない。また、法律に基づく補償は必ずしも、建設前の時点における不動産価格を補償するものではない。

買取補償スキームでは、新滑走路の開発が進んだ場合、新たに L_{Aeq} 66 dB以上の騒音に暴露されることになる住宅の所有者を対象としている(図8)。対象地域の所有者は、GALが新滑走路の建設許可の申請を正式に表明した時点、または、実際に建設許可を得た時点のいずれかにおいて、建設の表明や許可を得る前の時点における価格で、GALに住宅の購入を要求することができる。現時点から、将来に計画が進んだ場合の、現在価格における補償を約束するものと理解すればよいだろう。

なお、この移転補償の対象は新滑走路の供用開始により、新たに L_{Aeq} 66 dB以上の騒音に暴露される地域を対象としており、すでに L_{Aeq} 66 dB以上の騒音に暴露されている地域を対象としていない。そのような経緯で、図8は現滑走路よりも新しく建設を想定する南側地域を指定したものである。



図8 LGW空港の空港拡張計画を想定したGALの事前住宅移転補償エリア

6. 騒音軽減運航方式

(1) 騒音優先飛行経路(離陸)

離陸の際に可能な限り住宅密集地区上空を飛行することを避けるため、LGW空港では離陸の騒音優先飛行経路を定めている(図9)

騒音優先飛行経路は中心線と幅3 km(片側1.5 kmずつ)の帯状に設定されており、離陸機は高度3000ftまたは4000ftに至るまで帯状に沿って飛行することが求められる。優先飛行経路上に沿った飛行の遵守状況は四半期ごとに公開されている。

図10はGALが実際の飛行経路の例を公開したもので、東風運用、西風運用のある特徴的な1日のものである。緑が離陸機、赤が着陸機で、線の1本ずつは個別経路を表す。水色の幅が離陸経路に許される許容幅を示す。まず、右図の東風運用を見ると、ルート3や6をはじめとしてどのルートも離陸経路が集中して飛んでおり、ばらつきが少ないことが分かる。特にルート6が極めて特徴的で、離陸経路にもかかわらず集中した経路を採っている。これらはRNAV経路によるもので、航空機

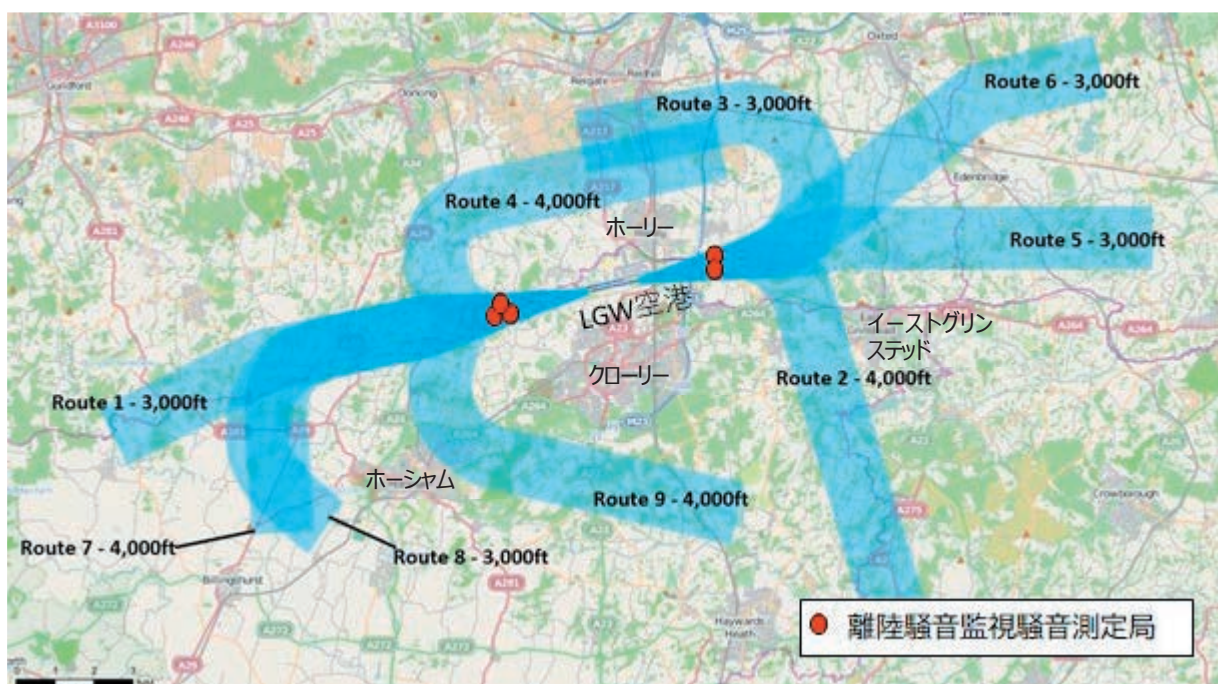


図9 騒音優先出発飛行経路と離陸騒音監視局

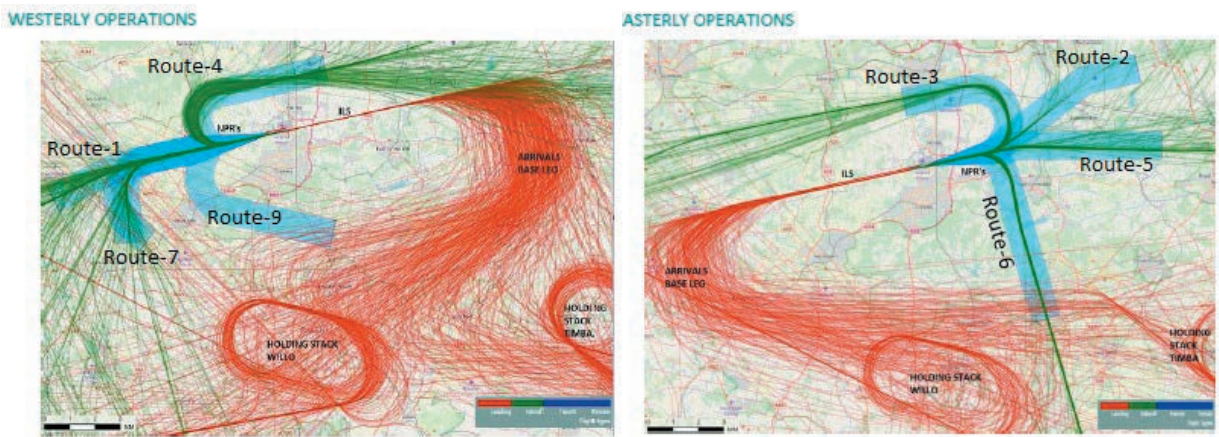


図10 飛行航跡の例と出発優先経路幅(左：西風運用、右：東風運用)
 緑：離陸機の航跡、赤：着陸機の航跡、水色：離陸経路幅

の性能が向上した現在、逸脱が少ない。左図は西風運用で、ルート1や7は集中するが、ルート4はばらつきが起こる。GALの説明によれば、ルート4のみ既存方式による出発経路でRNAVを利用していない。もともとこのルートはプロペラ機向けだったが、ジェット機がほぼすべてとなった現在、RNAV経路を設計すると、水色の制限経路内に収まらないらしい。したがって、昔の方式でパイロットはチャレンジしている。

経路の遵守率はおおよそ98%程度であり、東風運用時の逸脱率が0.2%程度であることに對し、やはり西風運用時の逸脱が2~3%と多い。

(2) 離陸騒音制限と1000 ftルール

滑走路の離陸滑走開始点から6.5 km付近に設置されている騒音監視局(図9)において、離陸時の最大騒音の上限が時間帯ごとに設定している。上限を超えた航空機に対しては罰金を科している(表5)。罰金はガトウィック空港コミュニティスラスト(GACT)という独立運営機関に渡され、地元団体やコミュニティプロジェクトに助成金を配布する。GALの資料では、2005年に41件あった上限値超過は2011年には4件に減り、2018年はゼロだった。

表5 離陸騒音の上限値と罰金額

時間帯	最大騒音レベルの上限 (dBA)	超過範囲と罰金額
7:00 - 23:00	94	3dB未満の超過は 500 ￡
23:00 - 23:30 6:00 - 7:00	89	
23:30 - 6:00	87	3dB以上の超過は 1000 ￡

(3) 継続降下方式での着陸

LGW 空港では継続降下進入方式(Continuous Descent Operations : CDO)による着陸を実施している。2016年に、降下開始高度が6000ftから7000ftに引き上げられた。

GALはCDOによる着陸の実施率を公開している。2018年における毎月のCDO実施率はおおよそ9割である。

(4) 住宅密集地区上空における着陸高度制限

着陸の際、空港付近の住宅密集地区であるクローリー、イーストグリンステッド、ホーリー、ホーシャム地区上空を高度3000ft以下で飛行しないこと、滑走路延長上にあるリングフィールド地区上空を高度2000ft以下で飛行しないことが定められている。

(5) 着陸時のリバース使用制限

空港近傍地域への騒音影響を軽減するため、23:00から6:00の間、航空機の安全な運航に支障がない範囲で着陸時のリバーススラストの使用を避けることが定められている。

(6) エンジン試運転の時間制限

緊急を要する事由を除き、エンジン試運転を7:00~22:00の間を実施することを定めている。騒音低減を施した試運転施設はない。

7. 深夜時間帯の運航

7.1 深夜時間帯の運航制限

LGW 空港はヒースロー空港、スタンステッド空港とともに、夜間(Night Quota Period, 23:30~ 6:00)

における離着陸回数の総数とクォータ・カウント(QC)の総数に季節ごとに上限が定められている。

表6は騒音証明値とQCの区分表で、ヒースローと同じ算出方法、同じ区分を用いている。QC 0.125は2017年の冬季より導入された。

表6 クォータカウントの分類表

QC (Quota Count)	騒音 EPN dB	該当例	
		着陸	離陸
16	101.9を超える		B741, B743
8	99.0~101.9	B741, B707	B743
4	96.0~98.9	B743	B744, B777
2	93.0~95.9	B744	A330, A340, A380, B767
1	90.0~92.9	B777, B767	A320, B738, B777, B788
0.5	87.0~89.9	A320, B738, B777, A330, A380	A320, B738, B787, A359
0.25	84.0~86.9	A320, A319, B789	A320
0.125 ^{注)}	81.0~83.9	A320Neo	A320Neo
0	81.0未満	E195	GLF4

注) 0.125は2017/10から適用

*離陸：(離陸の証明値+側方の証明値)÷2

着陸：着陸の騒音証明値-9dB

表7は2014年から2018年における夏季の夜間離着陸回数とQC総数の上限と実績である。LGW空港において、Night Quota Periodにおける夏季(4月から10月)の離着陸回数の上限は、11,200回であり、1日当たり約52回である。また、クォータ・カウントの総数は6,200であり、1日当たり約29である。この上限の下では、QC/0.5の航空機(例えば、着陸ではA320、離陸ではA350など)が着陸と離陸をそれぞれ26回できる。上限と実績値を比較すると、離着陸回数は上限に対してひっ迫している。これは、ヒースロー空港の自主的スケジュール禁止時間帯に、LGW空港に代替する需要が一定程度存在するためと考えられる。一方で、航空機の低騒音化が進んだため、クォータ・カウントは比較的余裕がある。

表7 深夜時間帯の離着陸回数とQC

	離着陸回数			クォータ・カウント		
	上限	実績	割合	上限	実績	割合
2014	11200	11147	99.5%	6200	4944	79.7%
2015	11200	11149	99.5%	6200	4766	76.9%
2016	11200	11303	100.9%	6200	4913	79.2%
2017	11200	11129	99.4%	6200	4566	73.6%
2018	11200	10883	97.2%	6200	4204	67.8%

8. 地域共生の仕組み

LGW空港では、周辺地域との共生をはかるため複数の外部委員会を設置している。

主な外部委員会にLGW空港諮問委員会がある。LGW空港諮問委員会は空港、利用者、自治体、関係団体などとの間のコミュニケーションと相互理解を促進するために設立された。環境、利用者の声、アクセス、雇用、地域経済、地域住人の状況などの観点から、空港の運営と開発による影響を議論し、空港にコメントする。

その他に、空港が公表する騒音、飛行経路、クレームなどの情報に関して、周辺自治体の意見が適切に行われているかを監督する「騒音と飛行経路に関する諮問委員会」、LGW空港の騒音対策のビジョンや対策の方針について作成の協力や監督などを行う「ノイズマネジメント会議」などがある。

9. 環境監視と情報公開

LGW空港の騒音監視局は、離陸騒音の監視用が5局、地域の騒音監視用が16局で構成されている。飛行経路と騒音監視局の状況は、インターネット上の飛行経路と騒音情報公開ツールであるWebTrakにより確認可能である。現況は約20分遅れで、過去履歴は3か月前までさかのぼれる(図11)。

騒音苦情もWebTrakまたはGALのホームページ、自動応答の電話回線、郵送などの手段を用意している。苦情数や内容についても分析・報告されている。2018年は24,447件(836人)からの苦情申し立てがあった。この空港でも空港から遠い地域での苦情も多いようだ。また、苦情と機種に関連も分析している。表8はGALの公表データもとに整理したもので、年間運航回数1,000回以上の機種とそれが苦情の対象となった数を比較した。赤で網掛けしたのは、運航割合に対して苦情割合の比が2を超えるもので、A380・A330・B747の大型機に混じり、A321も苦情が多い機種の仲間入りをしている。一方、運航数に対する苦情の比が0.5を下回っているものは、プロペラ機のATRとともに、A320Neo・A321Neoの新型機をリストアップすることができる。大型機は国際線が主なので、低く飛んで音が聞こえることが誘発要因となるの

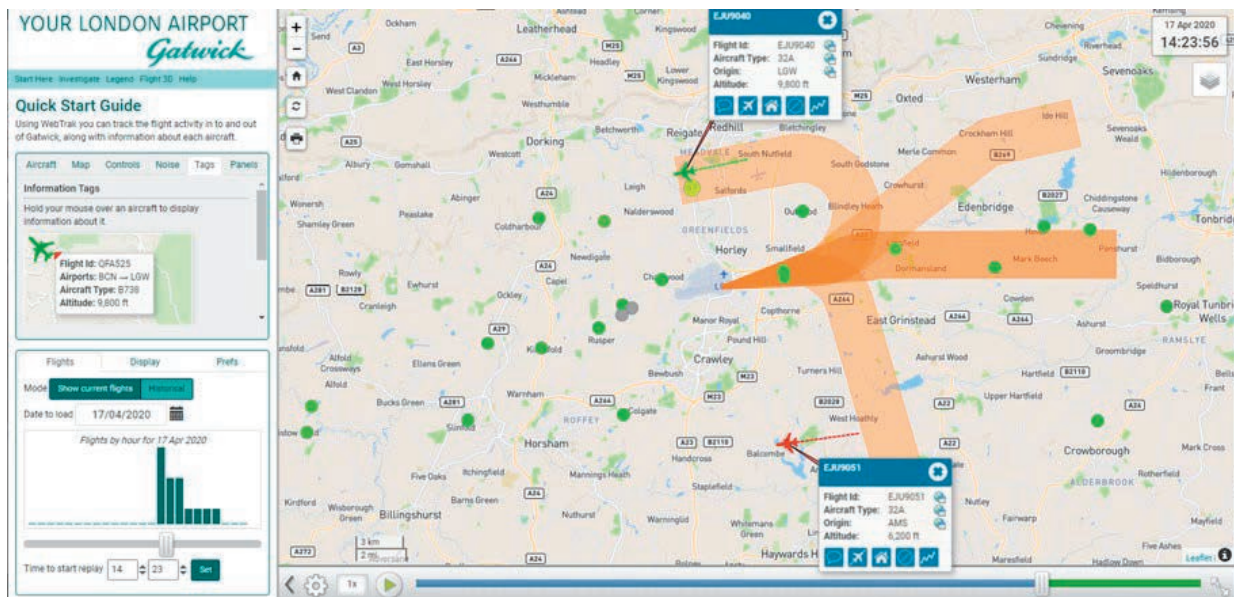


図11 騒音と飛行経路の情報公開画面の例(○印は常時監視局、網掛けは騒音優先離陸経路の幅)

だろう。一方、音がしない低騒音機は苦情も発生しないという当たり前のことが再確認できる。

LGW空港では、着陸時CDOの実施率、離陸時の優先飛行経路の遵守状況、離陸騒音の上限の違反件数、エンジン試運転の実施状況などを取りまとめたレポートを四半期ごとに公開している。CDOや経路遵守の状況については航空会社別の状況も公開資料に含まれる。

表8 機種で関連付けた苦情件数との関係

		運航数回	苦情件数	①運航割合 %	②苦情割合 %	比率 ②/①
大型	A 380	2228	972	0.78	5.34	6.80
	A 330	4830	798	1.70	4.38	2.58
	B777	8461	773	2.98	4.25	1.42
	B787	10684	744	3.76	4.09	1.09
	B747	2759	608	0.97	3.34	3.44
	B767	1722	197	0.61	1.08	1.78
	A 350	1142	130	0.40	0.71	1.78
小型	A 320	57440	4722	20.23	25.94	1.28
	A 319	82305	3873	28.99	21.27	0.73
	B737	43899	2740	15.46	15.05	0.97
	A 321	3296	948	1.16	5.21	4.49
	B757	5659	371	1.99	2.04	1.02
	A320Neo	39870	204	14.04	1.12	0.08
リージョナル	E195	4823	172	1.70	0.94	0.56
	A321Neo	8672	98	3.05	0.54	0.18
	E190	1050	69	0.37	0.38	1.02
	A 220	1190	39	0.42	0.21	0.51
	ATR75	1530	20	0.54	0.11	0.20

10. その他

ヒースローとは別会社で運営されるようになったガトウィック空港は、空港周辺に市街地が密集しているヒースローと異なり、住居集落の合間をぬった騒音飛行経路を設定するなど、郊外型空港の特徴を生かした環境対策に取り組んでいる。しかし、ヒースローとの競争の中、ここ数年運航回数は横ばい状態が続いている。空港会社(GAL)は、LGW空港の滑走路の増設にむけた計画をしている。それは、既存の滑走路(08L/26R)の併用案を含む第二滑走路の新設案の計画許可を2023年までに得ることを目標としている。しかし、騒音を含む環境面の課題も多いようだ。

参考文献

- 1) Gatwick Airport (2018), "Environmental Noise Directive, Noise Action Plan"
- 2) Gatwick Airport (2019), "Gatwick Airport Flight Performance Team Annual Report 2018"
- 3) CAA, ERCD REPORT 1902, "Noise Exposure Contours for Gatwick Airport 2018"
- 4) UK AIP, AD 2.EGKK