

首都圏空港容量の 拡大に向けて

羽田空港再拡張構想

2000年10月
定期航空協会

目次

1. 首都圏空港容量の拡大に向けて	1
2. 羽田空港再拡張構想	2
3. 21世紀後半を見据えた首都圏の 国内・国際航空需要への対応	9
(参考) 首都圏空港整備の現状	10



～われわれは『羽田空港の再拡張』を提言します～

わが国経済全体の活性化のためには、GDP全体の約4割を占める首都圏と全国各地を結ぶ航空ネットワークの拡充が不可欠です。

航空インフラの整備は、1967年を初年度とする第1次空港整備五箇年計画以降、今日まで計画的かつ着実に進められてきました。その結果、全国に93の公共用飛行場が設置され、そのジェット化率も65%を超えるなど、わが国各地の空港整備は「概成」しつつあります。

一方、ネットワーク拡充に必要な首都圏の空港容量は、羽田・成田両空港の整備の進捗はあるものの、未だ不足の状態が続いています。

将来の航空需要の増大に対応し、首都圏と各地を結ぶ航空ネットワークを強化していくためには、首都圏の空港容量を抜本的かつ早期に拡大することが必要です。これは単に首都圏のみならず、わが国全体の国家的課題であると言っても過言ではありません。

1996年に閣議決定された第7次空港整備五箇年計画(7次空整)では、国内線需要の伸びにより21世紀初頭には羽田空港の処理能力が限界に達すると予想されています。一方、騒音や港湾機能への影響から、羽田空港の再拡張は極めて困難との認識が示されています。

しかし、その後の技術革新や羽田空港を巡る社会状況の変化を勘案すれば、新たな空港を建設するよりも、利便性・早期建設・コスト等の点で優れる羽田空港の再拡張をタブー視することなく、徹底的に再検証することが必要です。

『羽田空港の再拡張』について、十分な情報公開の下で、広く議論が展開されれば、必ずや国民的合意が形成されるものと確信します。

前提条件

港湾・河川機能の確保

羽田空港の東側には大型船が航行する第1航路があることから、航路の機能に影響を与えないよう、船高60メートル程度の大型船航行に支障のない位置に滑走路を設置すること。

なお、羽田沖の水域が狭くなるため、現行小型船舶の航行については一部経路変更等の必要が生じます。

多摩川の流れに支障を来さないこと。

騒音問題への対応

飛行経路の設定に当たっては、騒音基準を満足すること。

すでに試験、評価運用等が実施されている新技術とレーダー誘導方式を活用して海上を中心とした経路を設定することにより、一層の騒音軽減を図ること。

FMS（フライト・マネジメント・システム）

離陸から着陸までの全飛行領域にわたって飛行管理を自動的に行うシステム。地上の無線標識等の航行援助施設の電波に頼らない、より柔軟な経路設定が可能となります。

GPS（グローバル・ポジショニング・システム）

衛星を利用した精密衛星航法システム。GPSの利用により航空機は離陸から着陸まで既存の航行援助施設に頼らない飛行が可能となります。



再拡張の概要

全体計画（5頁参照）

拡張面積	295 ha（現行1,100 ha）
新設滑走路（仮称D滑走路）	3,000 m（C滑走路に平行）

再拡張の方法

以下のいずれかの方式又はその組合せが考えられます。

埋め立て方式

栈橋方式

メガフロート方式

滑走路運用方式（6頁参照）

A・D滑走路 離陸又は着陸専用

C滑走路 離着陸兼用

（同時離陸、同時着陸は前提としておりません）

飛行経路（7頁参照）

騒音問題への対応から、住宅密集地上空の飛行を最小限に抑えるため、FMS装置を利用して海上を中心とした経路(FMSルート)を設定しています。

（年1%程度の悪天候時には、陸上側を飛行することもあります。）

処理能力（8頁参照）

発着可能回数 42.3万回/年（2002年7月発着回数27.5万回）

取扱い可能旅客数 1億人超/年

（1999年度羽田空港国内線利用者数5,227万人のほぼ2倍）

再拡張の利点

高い利用者利便性

羽田は都心から約15kmと至近。鉄軌道系・道路系のアクセスも充実。
羽田での増便が可能となり、多頻度運航が実現。

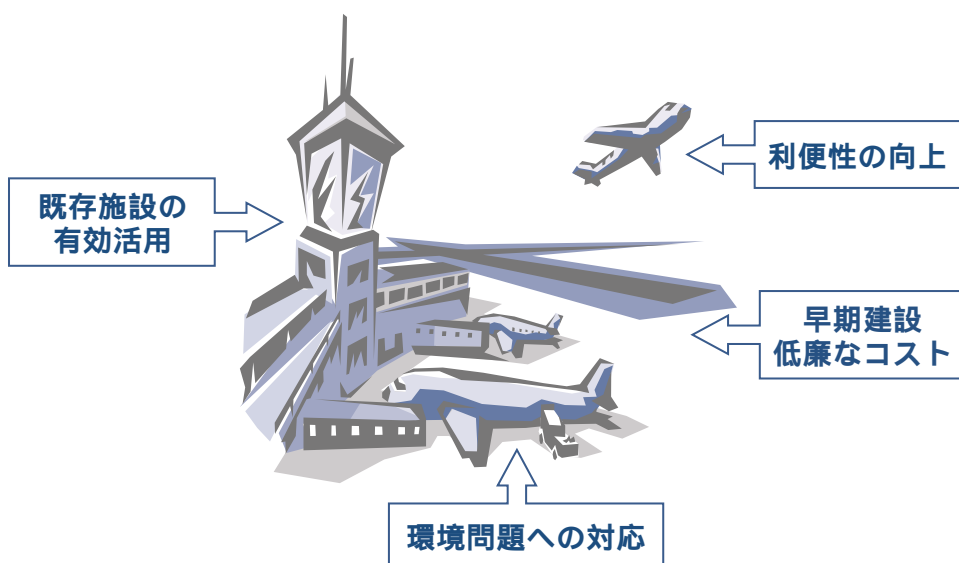
既存施設の有効活用

現有施設（滑走路、ターミナルビル、貨物施設、管制施設、駐機場、アクセス手段等）
の有効活用が可能。

短い建設期間・低廉な建設コスト

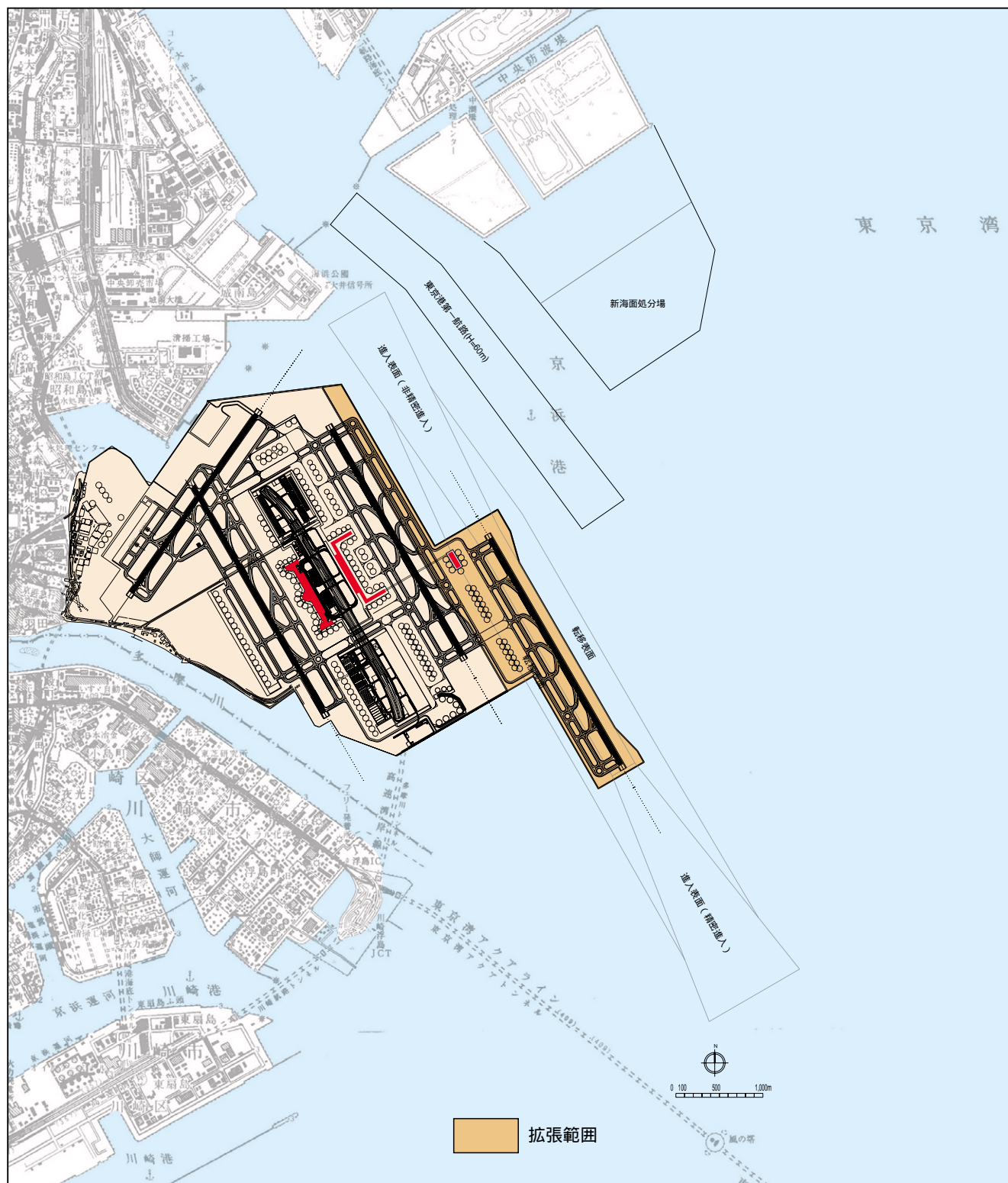
短期間かつ低コストで空港容量を拡大することができます。

空港容量拡大にあたって検討すべき条件は...

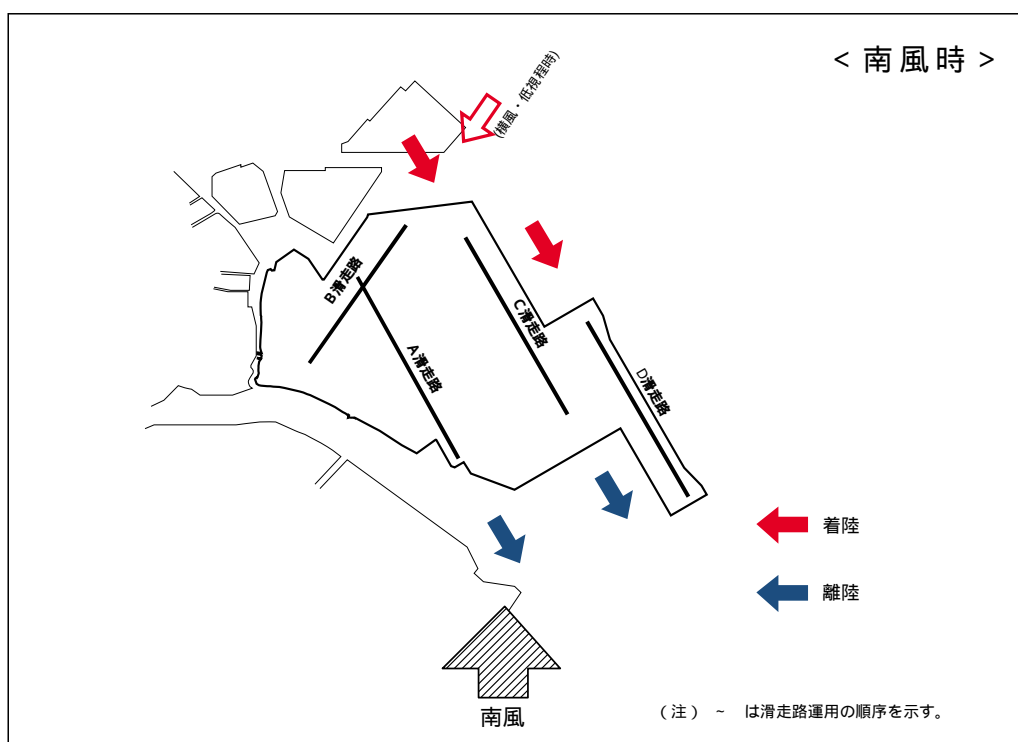
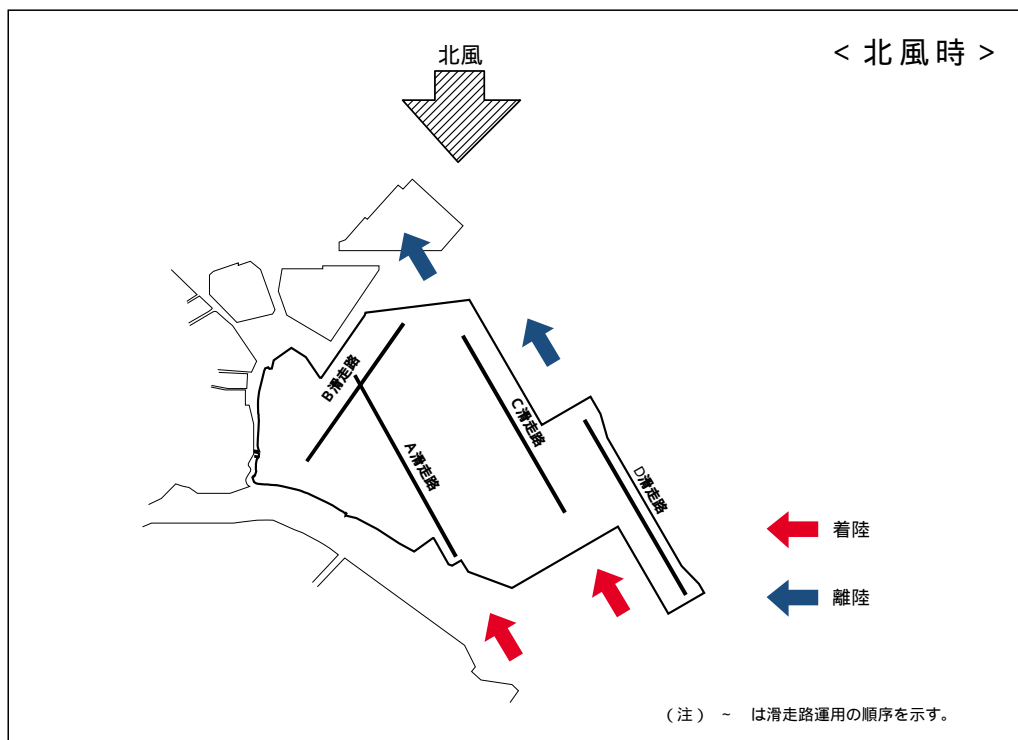




全体計画図



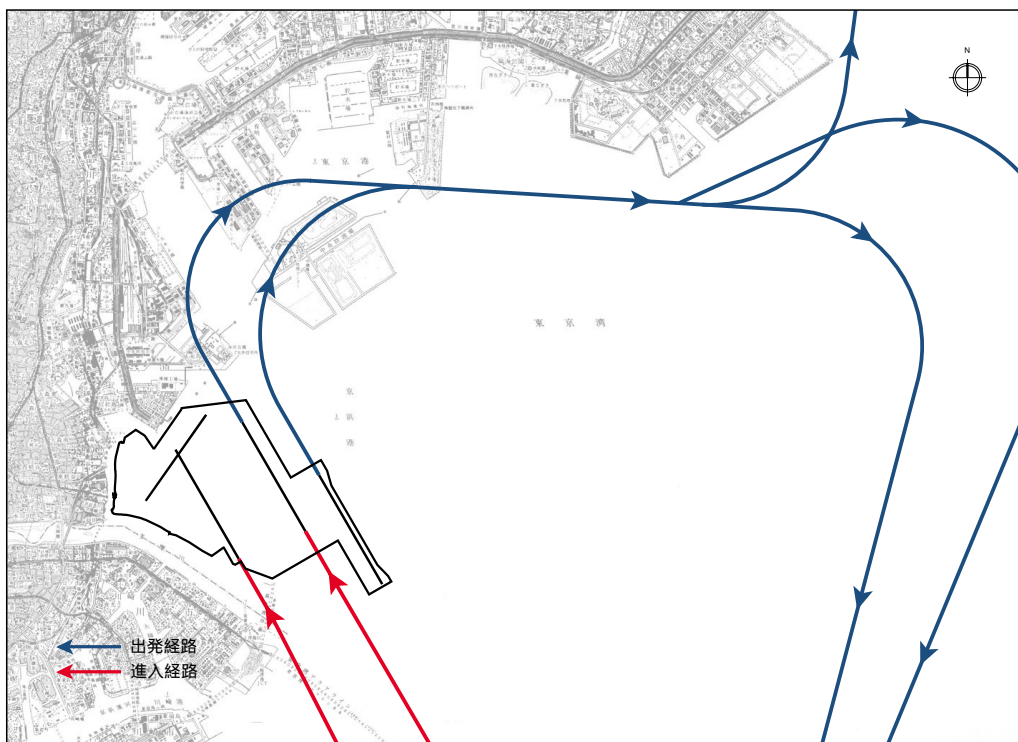
滑走路運用方式



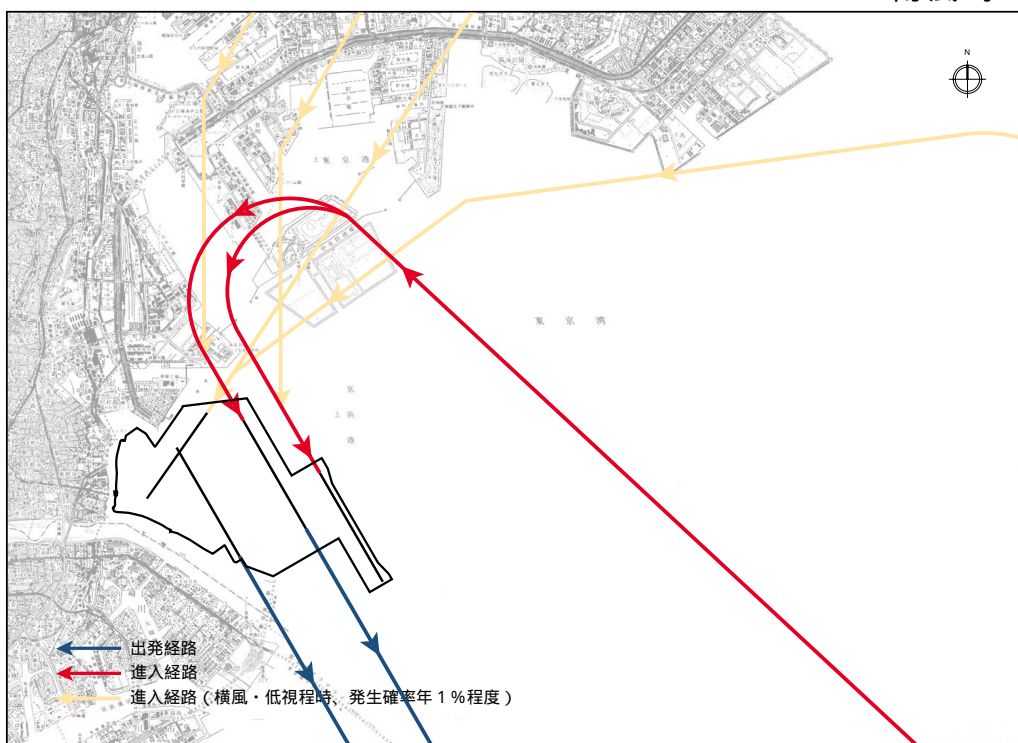


飛行経路図

< 北風時 >



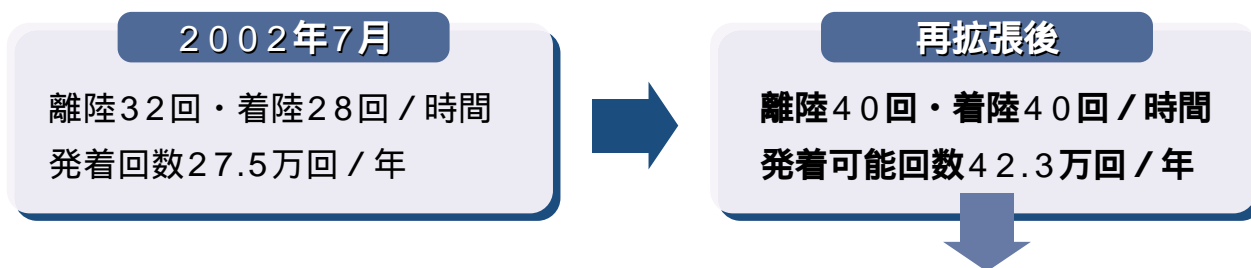
< 南風時 >





空港の処理能力

A・C・D3本の滑走路を交互に有効活用することにより¹⁾



これにより年間取扱い可能旅客数は**1億人超**となります²⁾

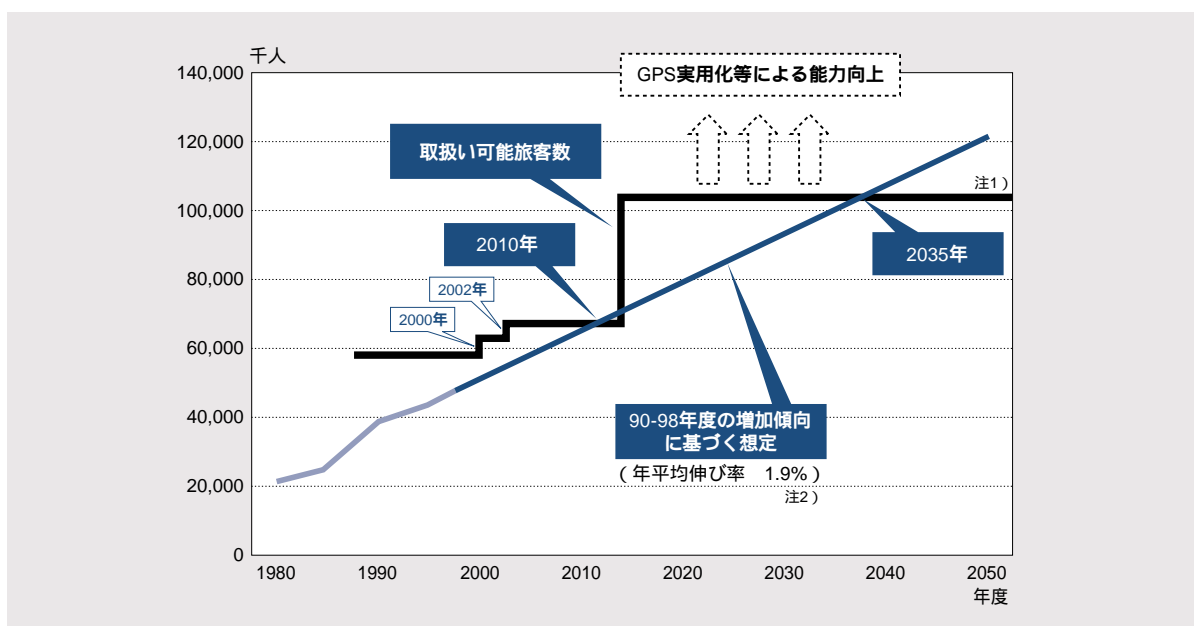
1) 天候上の理由(発生確率1%程度の横風・低視程時)によりB滑走路を使用する場合、処理能力が低下し、到着便に遅れが生じることが予想されます。

しかしながら、将来的にGPSによる航法を活用すれば、処理能力の低下は軽減されます。

2) 1便当り旅客数241人×1時間発着数80回×集中度率14.5(時間)×365日

処理能力の上振れ要素等をも勘案すれば、90-98年度の旅客数の増加傾向が将来も続くと想定した場合でも、21世紀中頃までの国内線需要に対応可能と考えられます。

羽田空港の想定旅客数



注1) 再拡張後の取扱い可能旅客数は、1便当り平均座席数344席(1998年度実績)、搭乗率70%で試算

注2) 90-98年度の実績(年平均伸び率3.4%)を直線回帰して試算



羽田再拡張計画の実現と並行して、21世紀後半を見据えた首都圏新空港建設を国家的課題として検討していくことが必要と思われます。

その際、考慮すべき点は以下の通りです。

航空需要の動向

航空衛星システムを利用した飛行方式

航空機の技術革新 等



(参考) 首都圏空港整備の現状

羽田空港

1984年に開始された沖合展開事業も最終段階を迎えており、現在2004年春を目途として、東旅客ターミナルビルの整備が進められています。

ネットワーク：全国47空港との間に1日約350便運航

年間利用者数：国内線 約5,200万人（1999年、国内線総旅客数の6割）
国際線 約80万人（1999年）

空港容量：2000年7月より年間25.6万回
2002年7月より年間27.5万回（予定）

現有滑走路：A 3,000m
B 2,500m
C 3,000m

成田空港

2002年の暫定平行滑走路(2,180m)供用開始により、近距離国際線や国内線の増便ができ、当面の需要への対応は可能となります。

中長期的には、その後の首都圏国際線需要増大への対応を検討する必要があります。

ネットワーク：33カ国2地域87都市との間に1日約175便運航

乗り入れ航空会社：50社（34カ国、1地域）

年間利用者数：国際線 約2,500万人（1999年、国際線総旅客数の6割）
国内線 約80万人（1999年）

空港容量：年間13.5万回
（暫定平行滑走路供用開始後は20万回予定）

現有滑走路：4,000m



首都圏空港問題の検討経緯

第6次空港整備五箇年計画 (1991～1995年)

「首都圏における将来の国内航空需要に対応するための空港能力の拡充についても、新規の空港の設置、既存の空港等の活用等について、用地、空域、環境、アクセス等の諸問題に関する調査を関係者の連携を図りつつ進めることとする。」

1991年度より首都圏空港調査を開始

第7次空港整備五箇年計画 (1996～2000年、1997年に期間を2002年まで延長)

中間とりまとめの中で、「羽田空港は沖合展開事業が完成しても国内線で21世紀初頭には再びその能力が限界に達することが予測されるが、その再拡張は、航空機騒音問題及び東京港の港湾機能への影響を考慮すれば、極めて困難」と述べられています。

首都圏の空港に関する意見交換会 (1996年3月～)

国と関係地方公共団体(1都3県3政令都市)をメンバーとした首都圏空港に関する情報、意見交換会が開催されています。

首都圏第3空港調査検討会 (2000年9月～)

専門的見地から調査検討する場として運輸省内に設置された、学識経験者、関係地方公共団体、経済団体、航空会社等を構成員とする検討会。

2001年度中を目処に第3空港整備のための複数候補地の抽出並びに比較検討が行われる予定となっています。

〒105-0014

東京都港区芝3-1-15

芝ポートビル8F

定期航空協会

TEL 03-5445-7136

FAX 03-5445-9527

