

# 首都圏空港の機能強化について

平成26年9月

国土交通省 航空局

# 羽田空港(東京国際空港)の概要

## 羽田空港(東京国際空港)

総面積 : 1,522ha

旅客数 : 6,960万人(国内6,156万人 国際804万人)

貨物量 : 91.3万トン(国内75.9万トン 国際15.4万トン)

年間発着枠 : 44.7万回

運用時間 : 24時間

※旅客数、貨物量は平成25年度 出典:空港管理状況調査

C滑走路  
(3,000m × 60m)

D滑走路  
(2,500m × 60m)  
(平成22年10月供用開始)

第2旅客ターミナル

国内貨物  
地区

第1旅客ターミナル

A滑走路  
(3,000m × 60m)

国際貨物  
地区

国際線地区  
(平成22年10月供用開始)

B滑走路  
(2,500m × 60m)

旧整備場  
地区

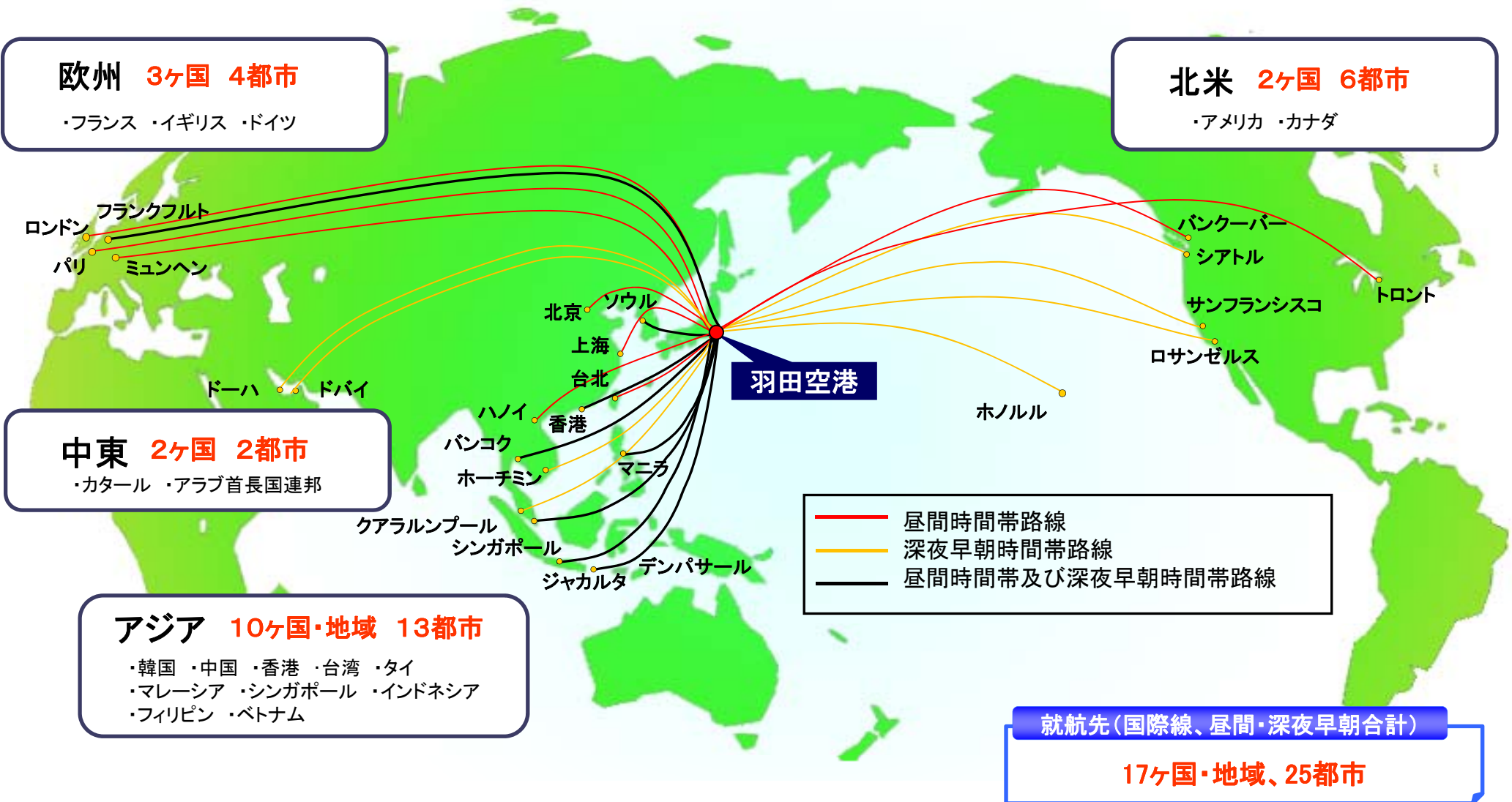
国際線旅客ターミナル

多摩川



# 羽田空港における国際線ネットワーク（2014年夏ダイヤ）

○ 羽田空港は、アジア長距離や欧米を含む高需要・ビジネス路線を24時間展開。

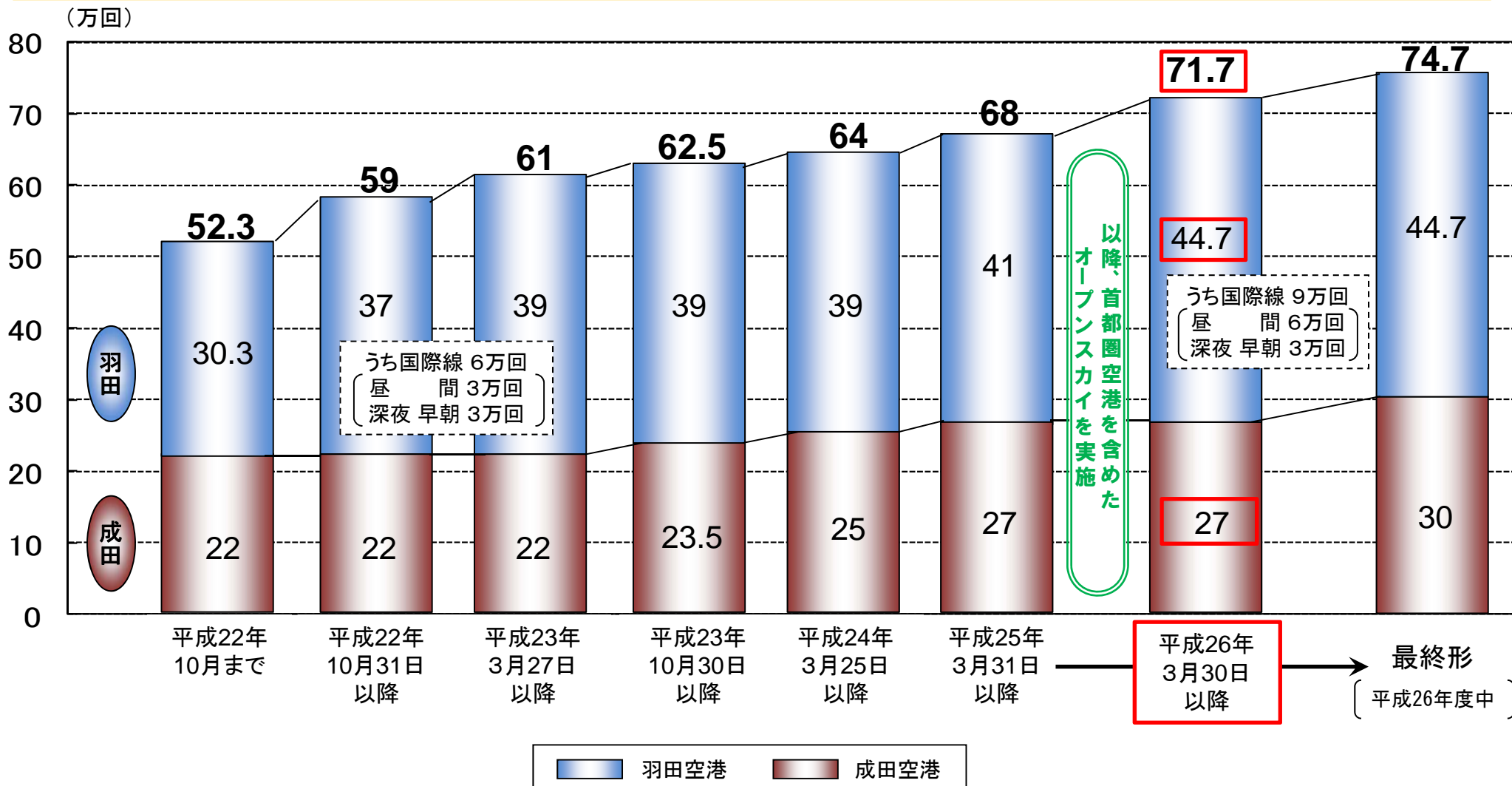


\*2014年夏期事業計画認可等による

\*\*2014年8月時点の就航都市数

# 首都圏空港(羽田・成田)の空港処理能力の増加について

○ 羽田・成田両空港における年間合計発着枠を75万回化することを最優先課題として取り組んでいる。(発着回数は52.3万回(H22)→74.7万回(H26)と約1.5倍に増加)

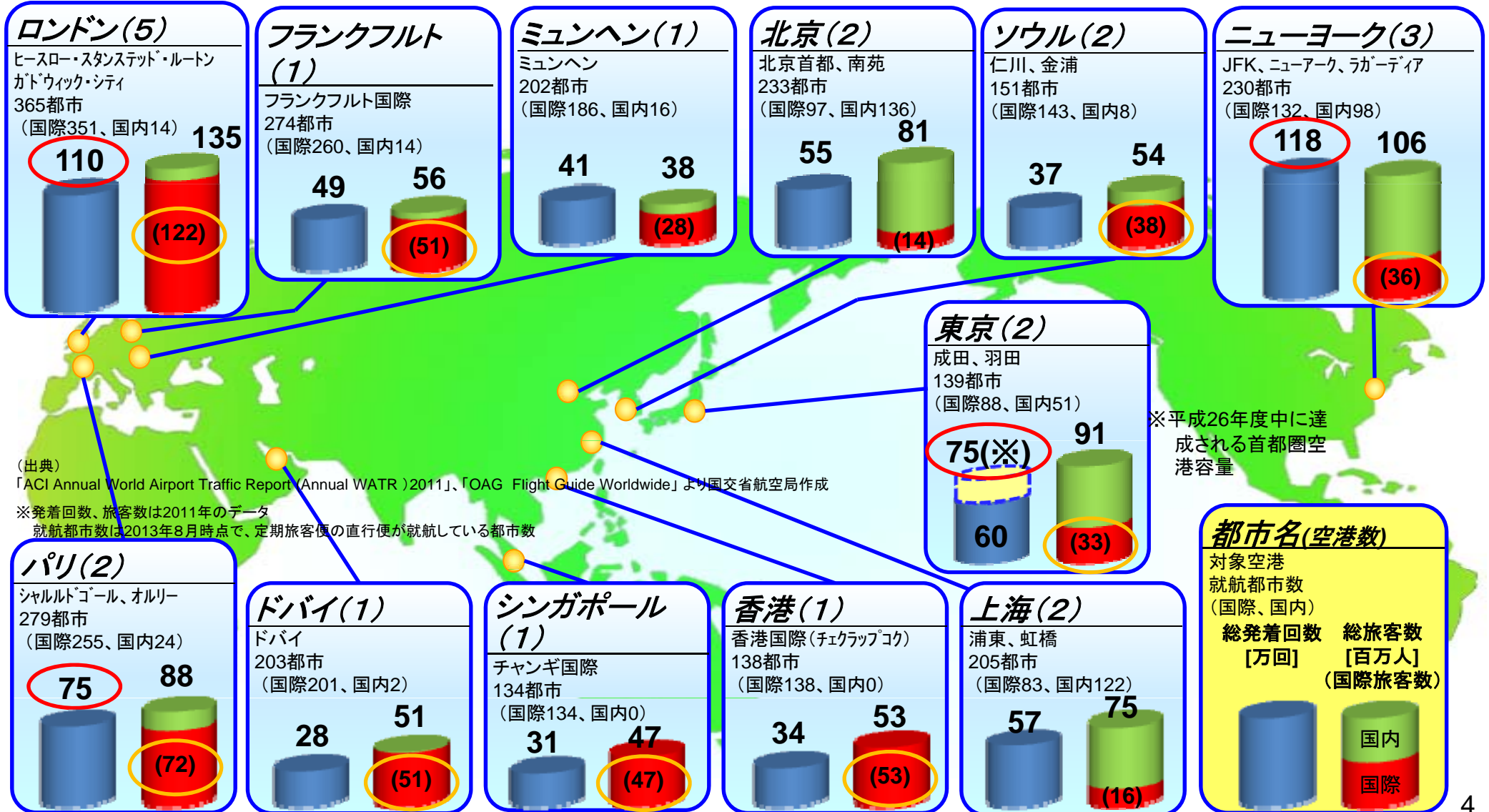


\* 1. いずれも年間当たりの回数である。

\* 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。

# 諸外国の主要空港との比較

- 75万回化の達成により、容量面では、アジア諸国の主要空港トップクラスに。
- 欧米主要空港では年間発着回数が100万回を超えているところもあり、さらなる輸送人員の増加のためには、容量拡大の検討も必要。

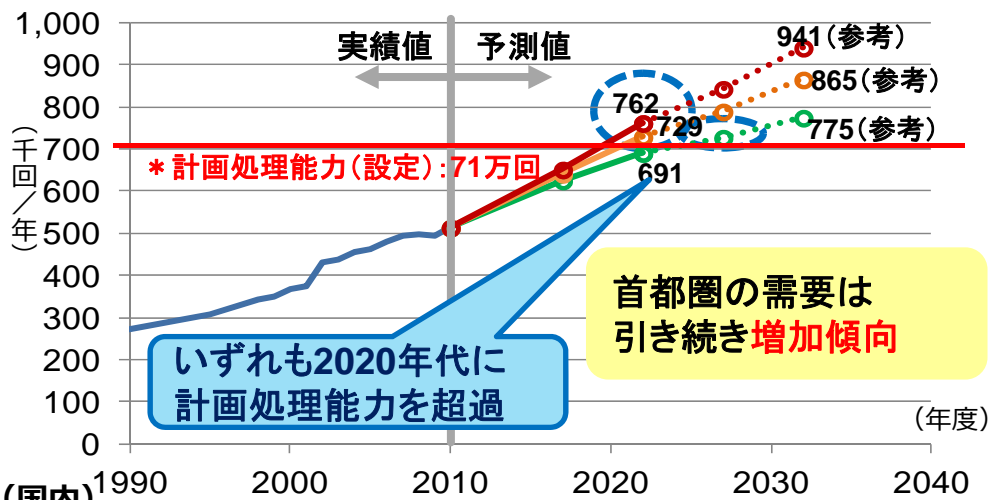


# 首都圏空港の航空需要予測(発着回数)

○ 首都圏空港の発着回数(国内線+国際線)は、上位・中位ケースでは2022年度、下位ケースでは2027年度に現在の計画処理能力を超過する見込み。(2032年度には78~94万回と予測。)

※2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催決定等の需要予測後の状況変化や、政策目標の訪日外国人旅行者数2,000万人等は考慮していない。さらに国際空港において見られるピーク時間帯への集中についても表現できていない。

発着回数(国内+国際)



凡例

- 実績
- 上位ケース
- 中位ケース
- 下位ケース

出典 : 「航空輸送統計年報」(実績値) 「空港管理状況調書」他

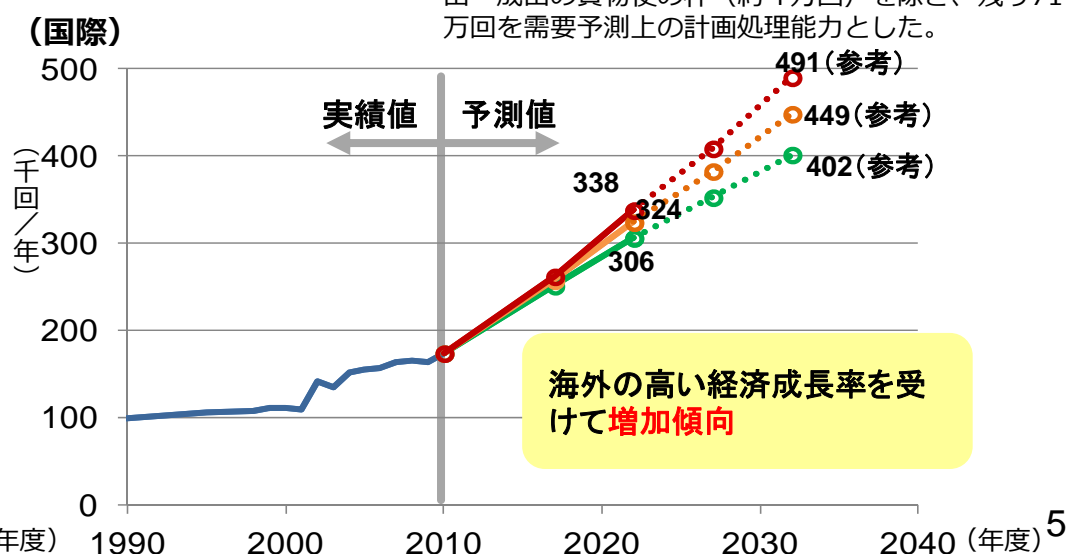
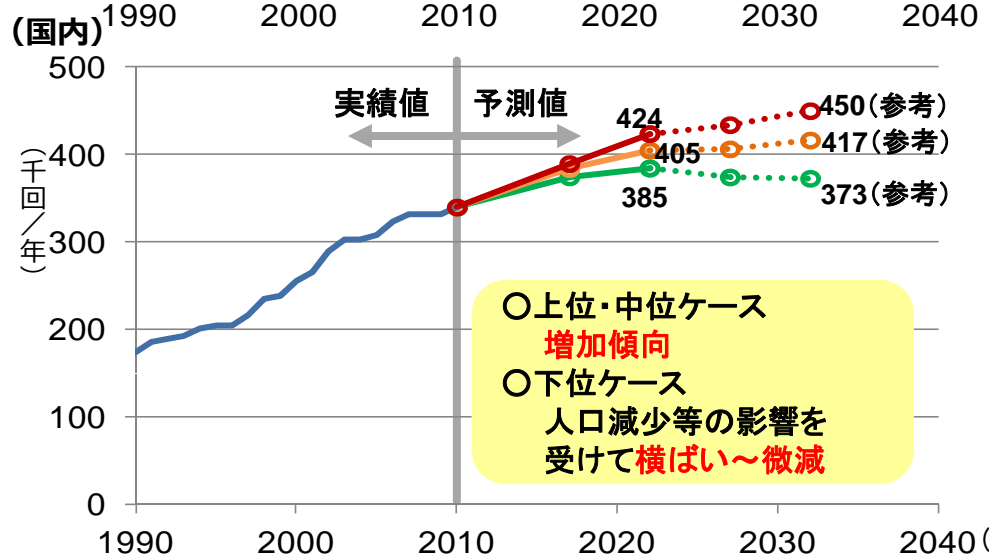
\*各ケースにおける我が国のGDPの設定

ケース	年平均実質GDP成長率			
	2010-17	17-22	22-27	27-32
上位ケース	2.2%	3.0%	3.0%	3.0%
中位ケース	1.7%	2.0%	2.0%	2.0%
下位ケース	1.0%	0.7%	0.7%	0.7%

\*計画処理能力の設定について

	計
首都圏空港	71万回
(羽田空港)	(44万回)
(成田空港)	(27万回)

首都圏空港の計画処理能力(約75万回)から、羽田・成田の貨物便の枠(約4万回)を除き、残り71万回を需要予測上の計画処理能力とした。



平成25年9月26日

交通政策審議会航空分科会基本政策部会



首都圏空港をめぐる航空政策上の課題の整理

〔 今後の首都圏空港の需要予測、国際航空を巡る環境変化、  
首都圏空港の国際競争力を高めるために必要な能力・機能 等 〕

平成25年11月1日～

首都圏空港機能強化技術検討小委員会



首都圏空港の機能強化策にかかる技術的な選択肢の洗い出し

〔 第1回：平成25年11月1日、第2回：平成25年12月9日、第3回：平成26年1月31日、  
第4回：平成26年3月14日、第5回：平成26年6月6日 〕

平成26年8月26日～

首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会



関係自治体や航空会社等関係者にも参画を求め、機能強化の具体化に向け協議

具体策決定後

国と地元自治体による協議の場



具体的方策の理解・協力に向けた協議

〔 財源確保のあり方、環境対策 等 〕

## 首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢 —首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ(概要)—

	■2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る主な方策	■2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路処理能力の再検証 ⇒ 年間+約1.3万回(約35回/日)</li> <li>滑走路運用・飛行経路の見直し ⇒ 年間+約2.3~2.6万回(約63~72回/日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路の増設</li> </ul>
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>管制機能の高度化 ⇒ 年間+約2万回(約55回/日)</li> <li>高速離脱誘導路の整備 ⇒ 年間+約2万回(約55回/日)</li> <li>夜間飛行制限の緩和 ⇒ 年間+<math>\alpha</math>回</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存滑走路の延長</li> <li>滑走路の増設</li> </ul>
	<p><b>合計 約82.6万回 (年間+約7.9万回)</b></p>	<p>注:その他の課題として、両空港をフルに有効活用するための方策、異常発生時における回復性の強化、空港処理能力拡大以外の機能強化方策、羽田空港、成田空港以外のその他の空港の活用等が挙げられている。</p>

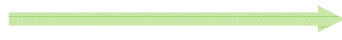


# 現在の羽田空港の飛行経路

○ 現在の滑走路運用と飛行経路の下で処理能力の再検証を行ったところ、時間値が80回から82回まで向上することが判明したものの、それ以上の時間値を達成するためには、現行の飛行経路の見直しが必要。

## 【出発経路】

6000ft未満



6000ft以上



## 【到着経路】

6000ft未満

(南風時)



(北風時)

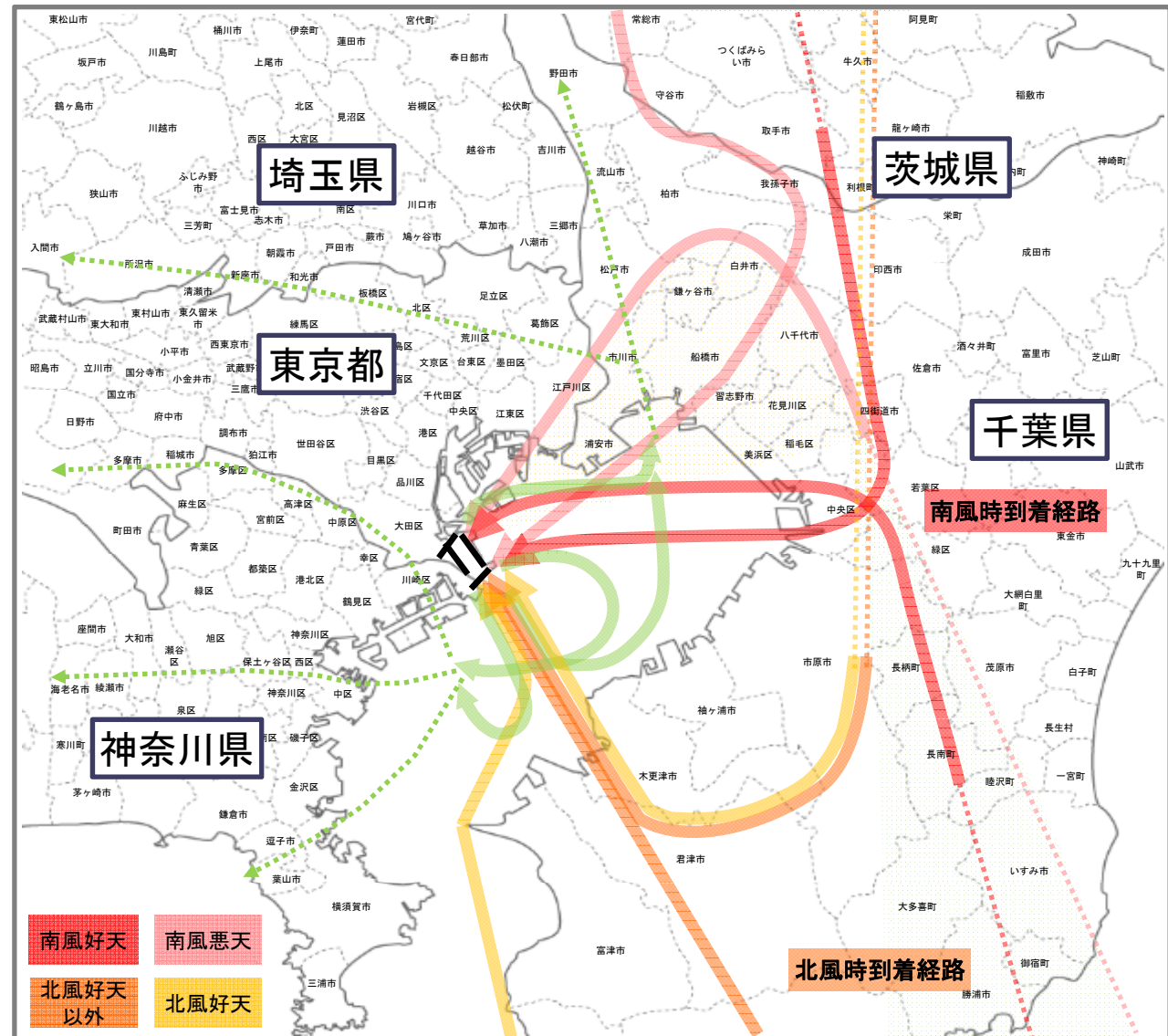


6000ft以上

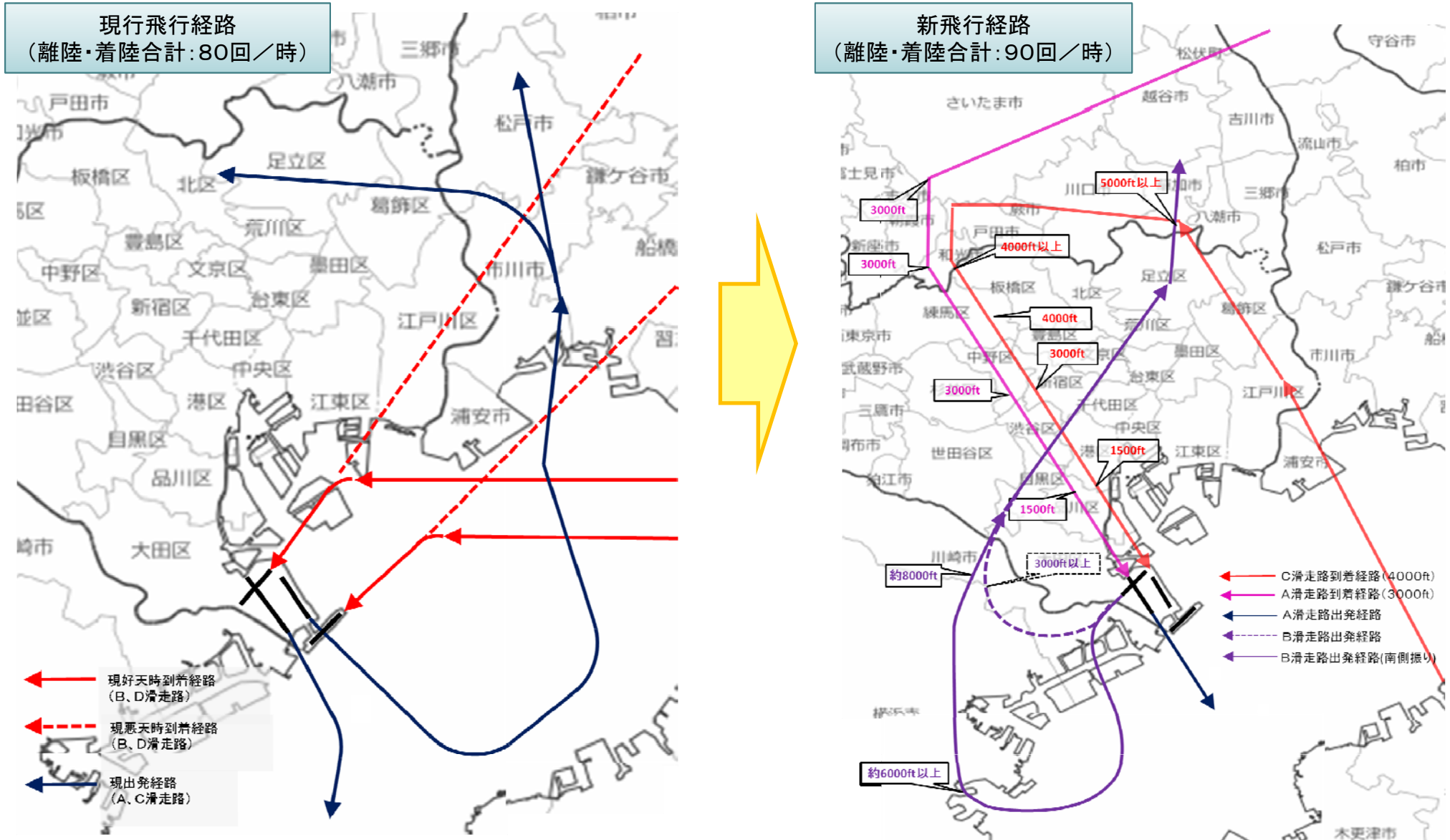
(南風時)



(北風時)



## 【羽田空港の滑走路運用・飛行経路の見直し案(南風時)】



## 【羽田空港の滑走路運用・飛行経路の見直し案(北風時)】



- 羽田、成田など首都圏空港の機能強化については、学者・専門家で構成する首都圏空港機能強化技術検討小委員会が、その技術的な選択肢を取りまとめた。この技術的な選択肢をもとに、首都圏空港の機能強化の具体化について、関係自治体や航空会社等の関係者間で協議を行う。

## 委員(敬称略)

楠田 幹人	茨城県 副知事	田村 明比古	航空局長
塩川 修	埼玉県 副知事	瀧口 敬二	総合政策局長
諸橋 省明	千葉県 副知事	戸田 和彦	東京航空局長
安藤 立美	東京都 副知事	越智 繁雄	関東地方整備局長
黒川 雅夫	神奈川県 副知事		
木下 達則	さいたま市 副市長	※オブザーバー	
藤代 謙二	千葉市 副市長	夏目 誠	成田国際空港株式会社 代表取締役社長
渡辺 巧教	横浜市 副市長		
三浦 淳	川崎市 副市長		
西川 太一郎	特別区長会 会長(荒川区長)		
小泉 一成	成田空港圏自治体連絡協議会 会長(成田市長)		
篠辺 修	全日本空輸株式会社 代表取締役社長		
植木 義晴	日本航空株式会社 代表取締役社長		
家田 仁	東京大学・政策研究大学院大学 教授		
山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科 教授		

## これまでの開催実績

第1回(平成26年 8月26日): 中間取りまとめの説明及びこれに対する関係者の意見表明