

## 横田空域の削減について

### 背 景

米軍は、地位協定に基づき横田空域内を航行する航空機に対し、航空交通管制業務を提供している。1971年以来、横田空域は日本の民間航空の急速な発展に合わせて7回にわたり削減されてきた。

羽田空港を離着陸する航空機の数は、2009年の羽田空港の拡張後、40%増となる見込みである。

日米安全保障協議委員会は2006年5月1日“再編実施のための日米のロードマップ”を発表した。その中で2008年9月までに横田空域の一部を日本に返還することが明記され、2006年10月までに空域の具体的な部分を特定することが盛り込まれた。

### 横田空域形状の見直し

日米両政府は、空域が可能な限り最も安全かつ効率的に使用されることを確保するため緊密に協力してきた。

民間航空分科委員会は、第66回会議において、日本の相互防衛を支える米軍及び自衛隊の運用所要を満たしつつ、2009年の羽田空港の再拡張に伴い増加する交通量に適切に対応するため横田空域の形状変更について勧告した。当該勧告は日米合同委員会において承認された。

横田ラプコン空域のうち、羽田空港の西側に隣接する部分は、約40%削減される。  
(別添図1参照)

### 効 果

羽田空港から北部九州その他方面行きの出発機の経路を増加することが可能となり、秩序ある効率的な航空交通流が促進される。

最高水準の安全を確保しつつ、羽田空港において想定される航空交通の40%増を処理するための効率的な出発方式が可能となる。

羽田空港から西方面へのすべての出発機及び西方面からのすべての到着機の飛行時間が削減される。北部九州等への飛行時間はおよそ3分間短縮され、時間、燃料及び経費が節約される。(別添図2, 3参照)

経済的効果及び環境的な効果として、燃料節約及びCO<sub>2</sub>排出削減が期待される。