

### **3 . 羽田空港再拡張の検討経緯**

### 3 . 羽田空港再拡張の検討経緯

- ( 1 ) 第 7 次空港整備七箇年計画 ( 平成 8 年 1 2 月答申 ) において、「東京国際空港は、沖合展開事業が完成しても国内線で 2 1 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。したがって、首都圏における将来の航空需要に対応するため、海上を中心とした新たな拠点空港を建設することを前提として、事業着手をめざし、関係地方公共団体と連携しつつ、総合的な調査検討を進める必要がある。」とされた。

これを受けて、平成 1 2 年 9 月から、学識経験者、関係地方公共団体等からなる首都圏第 3 空港調査検討会 ( 座長 : 中村 英夫 武蔵工業大学教授 ) を航空局において開催し、広く意見を聞きながら、羽田空港の再拡張案と公募により提案された海上に新たな拠点空港を建設する案等の 1 5 の候補について種々検討を行ってきた。

【資料 : 3 - 3 , 3 - 4 】

- ( 2 ) その結果、平成 1 3 年 7 月に開催された第 6 回調査検討会において、羽田空港の再拡張案が、他の候補と比較して、既存ストックの有効活用、アクセス等の旅客利便性等の観点から大きな優位性があるため、これを優先して推進することとされた。

また、その際、「羽田は国内線の、成田は国際線の拠点空港である」との基本的考え方は維持しつつ、容量拡大後の余裕枠に国際線を受入れることを視野に入れて検討を進めることとされた。

- ( 3 ) さらに、平成 1 3 年 8 月に都市再生本部 ( 本部長 : 内閣総理大臣 ) において決定された都市再生プロジェクト ( 第二次決定 ) において、大都市圏における空港機能の強化として、「国際化を視野に入れつつ東京国際空港 ( 羽田空港 )

の再拡張に早急に着手し4本目の滑走路を整備する」とこととされた。

- (4) これらを受けて、羽田空港の再拡張について、東京港における船舶航行の安全や港湾機能の確保、多摩川への影響の回避等の課題につき、関係者と鋭意調整を行った結果、平成13年12月、「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」を国土交通省として決定し、新たな滑走路は、現滑走路の南側海上に現B滑走路と平行に設けることを確定した。

【資料：3 - 5 ~ 3 - 8】

# 首都圏第3空港調査検討会（座長；中村英夫 武蔵工業大学教授） における検討の経緯

第1回 平成12年 9月26日  
首都圏第3空港の必要性

第2回 平成12年12月15日

- ・ 首都圏第3空港候補地抽出に当たっての視点
- ・ 羽田空港再拡張案（定期航空協会の提案及び東京都の提案）の紹介

第3回 平成13年 1月23日

- ・ 有識者との意見交換
- ・ 羽田空港再拡張案(B平行案及びC平行案)に関する検討課題等について整理

第4回 平成13年 3月28日

- ・ 提案された候補地について、提案内容を紹介
- ・ 羽田再拡張について、B平行案とC平行案を比較検討の結果、処理能力が高く、定時安定性に優れているB滑走路平行案をベースに検討すること。

第5回 平成13年 5月30日

- ・ 提案された各候補地の課題を整理。
- ・ 陸域については、拠点空港としての活用は、航空機騒音等の課題があり、困難。

第6回 平成13年 7月31日

- ・ 羽田空港の再拡張については、他の候補地と比較し、既存ストックの活用、アクセス等の旅客利便等の観点から、大きな優位性があるため、これを優先して推進することが適当である。
- ・ 羽田空港の再拡張については、「羽田は国内線の、成田は国際線の拠点空港である」との基本的考え方は維持しつつ、容量拡大後の余裕枠に国際線を受入れることを視野に入れて検討を進める。
- ・ 将来の首都圏の航空需要を考慮すると、いずれ第3空港が必要であり、首都圏第3空港の8つの候補地について更に検討を行い、絞り込みを進める。

第7回 平成14年1月30日

- ・ 羽田空港の再拡張に関する基本的考え方について報告
- ・ 首都圏第3空港についての今後の調査検討の進め方について

### 首都圏第3空港調査検討会名簿

(敬称略、五十音順)

座長	中村	英夫	武蔵工業大学教授
副座長	谷川	久	成蹊大学名誉教授
副座長	森地	茂	東京大学教授
	青山	侂	東京都副知事
	磯部	雅彦	東京大学教授
	猪口	邦子	軍縮会議日本政府代表部特命全権大使
	太田	和博	専修大学助教授
	小澤	幸夫	(社)日本船主協会政策委員会副委員長
	加藤	甫	㈱日本エアシステム常務取締役
	白石	真澄	東洋大学経済学部助教授
	白戸	章雄	千葉県副知事
	須田	熙	八戸工業大学教授
	青木	信之	埼玉県副知事
	立花	宏	(社)経済団体連合会常務理事
	羽根田	勝夫	日本航空㈱専務取締役
	林	圭一郎	(財)航空保安協会顧問
	東口	實	東京大学名誉教授
	松田	英三	読売新聞社論説委員
	松本	宏之	海上保安大学校教授
	水口	信雄	神奈川県副知事
	小野	紘一郎	全日本空輸㈱常務取締役
	屋井	鉄雄	東京工業大学教授
	山内	弘隆	一橋大学教授

2001年12月19日

国土交通省

## 羽田空港の再拡張に関する基本的考え方

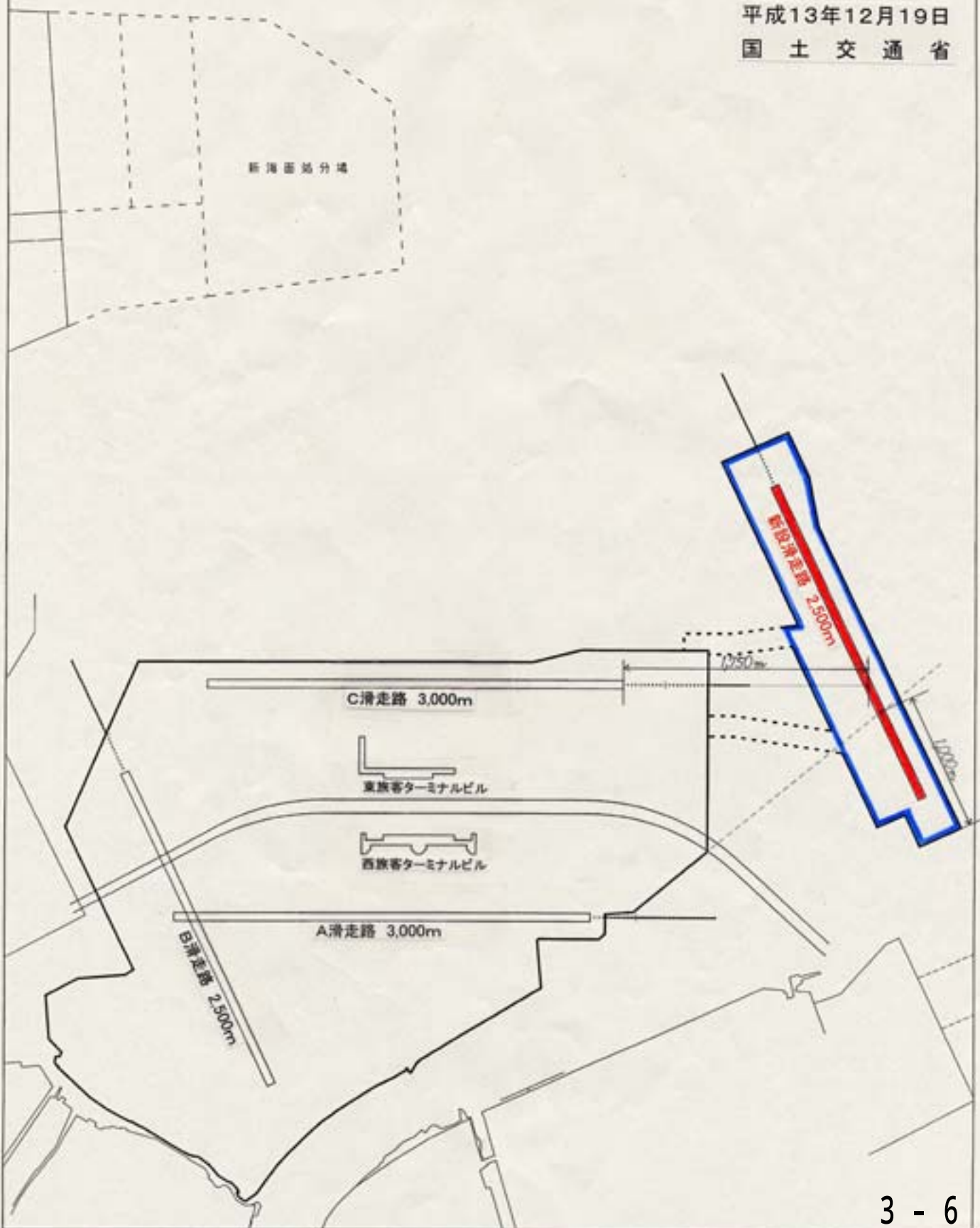
羽田空港の再拡張は、下記のとおり、B滑走路平行案によることとする。

### 記

- 1 . 新設滑走路の位置は、別図のとおりとする。
- 2 . 滑走路の新設に伴い、船舶航行の安全を確保するため、現在の東京港第一航路の位置を変更する必要がある。  
変更後の第一航路のあり方については、今後、ビジュアル操船シミュレーションの結果等を踏まえつつ、航路屈曲角の設定、航路の拡幅等のハード面の対策及び通航方法等のソフト面の対策を、関係者間で総合的に検討することにより、成案を得る。
- 3 . 上記2 . の検討にあたっては、東京港における廃棄物処理と港湾機能の確保を前提とする。
- 4 . 新設滑走路については、多摩川の河川管理上支障を生じさせないよう措置するものとする。

# 羽田空港の再拡張に関する基本的考え方（別図）

平成13年12月19日  
国土交通省



# 羽田空港再拡張案



新設滑走路の位置：現空港の南(C滑走路南端～新設滑走路中心までの距離1750m)  
B滑走路と平行  
長さ：2500m

滑走路以外の施設(検討中)：連絡誘導路、エプロン、航空保安施設、ターミナル施設、アクセス等



# 羽田空港再拡張の効果等

項目	効果など
<b>処理容量</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; width: 45%;"> <p style="text-align: center;">〔現 行〕</p> <p style="text-align: center;">28便/時間<sup>注1</sup></p> <p style="text-align: center;">27.5万回/年<sup>注2</sup></p> <p style="text-align: center;">(377便/日(754回)<sup>注2</sup>に相当)</p> </div> <div style="font-size: 2em; color: red; margin: 0 20px;">➔</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; width: 45%; background-color: #e0f7fa;"> <p style="text-align: center;">〔再拡張後〕</p> <p style="text-align: center;">40便/時間<sup>注1</sup></p> <p style="text-align: center;">40.7万回/年<sup>注2</sup></p> <p style="text-align: center;">(557便/日(1114回)<sup>注2</sup>に相当)</p> <p style="text-align: right; font-weight: bold;">に増加</p> </div> </div> <p style="text-align: center; color: blue; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">1.5倍 増加</p> <p style="text-align: center;">《13.2万回/年(180便/日に相当)<sup>注2</sup> 増加》</p> <div style="display: flex; justify-content: flex-end; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; font-size: 0.8em;"> <p style="margin: 0;">注1) 1時間あたりの処理容量</p> <p style="margin: 0;">注2) 利便時間帯における 定期便の発着可能回数</p> </div> </div>
<b>定時・安定性</b> (南風低視程時の着陸)	現B滑走路と新設滑走路の2本が使えるため、遅延・欠航は発生せず、定時・安定性を確保できる。
進入方式	従来どおりの進入方式で可能
最終進入経路の曲率	曲率が小さく、ほぼ直線進入
港湾機能への影響及び海上交通の安全	滑走路新設に伴い変更する東京港第一航路のあり方については、東京港における廃棄物処理と港湾機能の確保を前提とし、ハード面の対策及びソフト面の対策を、関係者間で総合的に検討する。
環境(騒音)	居住地域へWECPNL70を超える騒音を及ぼさない。
多摩川への影響	通水性の高い構造を採用し、多摩川の河川管理上支障を生じさせないように措置する。

## 4 . 羽田空港再拡張の意義

## 4 . 羽田空港再拡張の意義

羽田空港については、今後とも国内航空需要の増大が見込まれるところであり、以下に述べる同空港再拡張の必要性・意義に照らし、羽田空港の容量制約によるボトルネックの解消の観点から、できる限り早急に再拡張事業に着手し、完成させる必要がある。

【資料：4 - 4】

### ( 1 ) 発着容量の制約の解消

羽田空港の発着容量は、沖合展開事業による滑走路の新設・誘導路の改良、運用時間の拡大、滑走路処理容量の見直しにより逐次容量の拡大を図り、増大する航空需要に適切に対応してきたが、今後は大幅な容量の増加は見込めない状況にある。

このため、本年7月の増便により発着回数が限界に達した後は、現状においては新たな増便はほとんど不可能となる。

したがって、今後も増加が予測される首都圏の国内航空需要に適切に対応するためには、羽田空港の再拡張を行って、発着容量の大幅な拡大を図る必要がある。

【資料：4 - 5】

### ( 2 ) 多様な路線網の形成・多頻度化による利用者利便の向上

羽田空港においては、発着容量の制約がある中で、増大する国内航空需要に対応するため、各航空会社は頻度（フリークエンシー）の面をある程度犠牲にしつつ、機材の大型化を進めてきた。その結果、我が国においては、機材の大型化が進んでおり、世界に比類のないくらい多くのジャンボ機（B747型機）が国内線で使用されている。

しかしながら、利用者利便の観点からは、多くの地点との間で航空ネットワークが構築されるとともに、機材のダウンサイジングによる多頻度運航を行うことができる環境を整え

る必要がある。

また、羽田空港における発着容量の制約のため、中・大型機の運航を優先せざるをえず、60席以下の航空機の乗り入れを制限しているところであるが、利用者利便の観点からは、需要の細い路線についても、より小型の機材の導入により、多頻度運航化が可能となるような環境整備が必要である。

したがって、これらを実現するためには、羽田空港の再拡張を行って、発着容量の制約を抜本的に解消する必要がある。

【資料：4 - 6 ~ 4 - 10】

### (3) 航空市場における真の競争を行わせるための環境整備

平成12年2月に航空法を改正し、需給調整規制の廃止、路線・便数や運賃設定の自由化等を行い、市場原理に基づく事業者間の競争により利用者利便の増進を図ることとした。また、発着枠の面においても、新規航空事業者に対して優先配分を行うなど、競争を促進してきた。

しかしながら、国内航空ネットワークの要である羽田空港においては、発着容量に制約があるため、航空会社が自由な競争を行おうとしても、自由に増便等を行うことができず、真の競争を行うことができない。

こうしたことから、航空市場における利用者利便の向上に資する真の競争が行われるような環境整備を図るため、羽田空港の再拡張を行い、容量制約を抜本的に解消する必要がある。

【資料：4 - 11】

### (4) 国際化

現在、羽田空港の容量制約により、利便時間帯の発着枠は国内便で満杯であるため、国際便を受け入れる余地はない。

しかしながら、羽田空港の再拡張によって発着容量が40.7万回/年程度に増加することになれば、再拡張後の発着枠について、国内線の多頻度運航化がどの程度進展していくか

により差はあるものの、国内線需要に対応した発着枠を確保した後に、ある程度の余裕枠が生じると見込まれる。

したがって、この枠を活用して国際便を受入れることが可能となり、首都圏における国際ゲートウェイ機能の強化を図ることが可能となる。

#### ( 5 ) 都市再生

ボーダーレスな国家間の競争や都市間の競争が激化している中で、首都圏の空港の容量制約が今後とも続くことになれば、我が国の国際競争力向上や経済発展のボトルネックになるおそれがある。

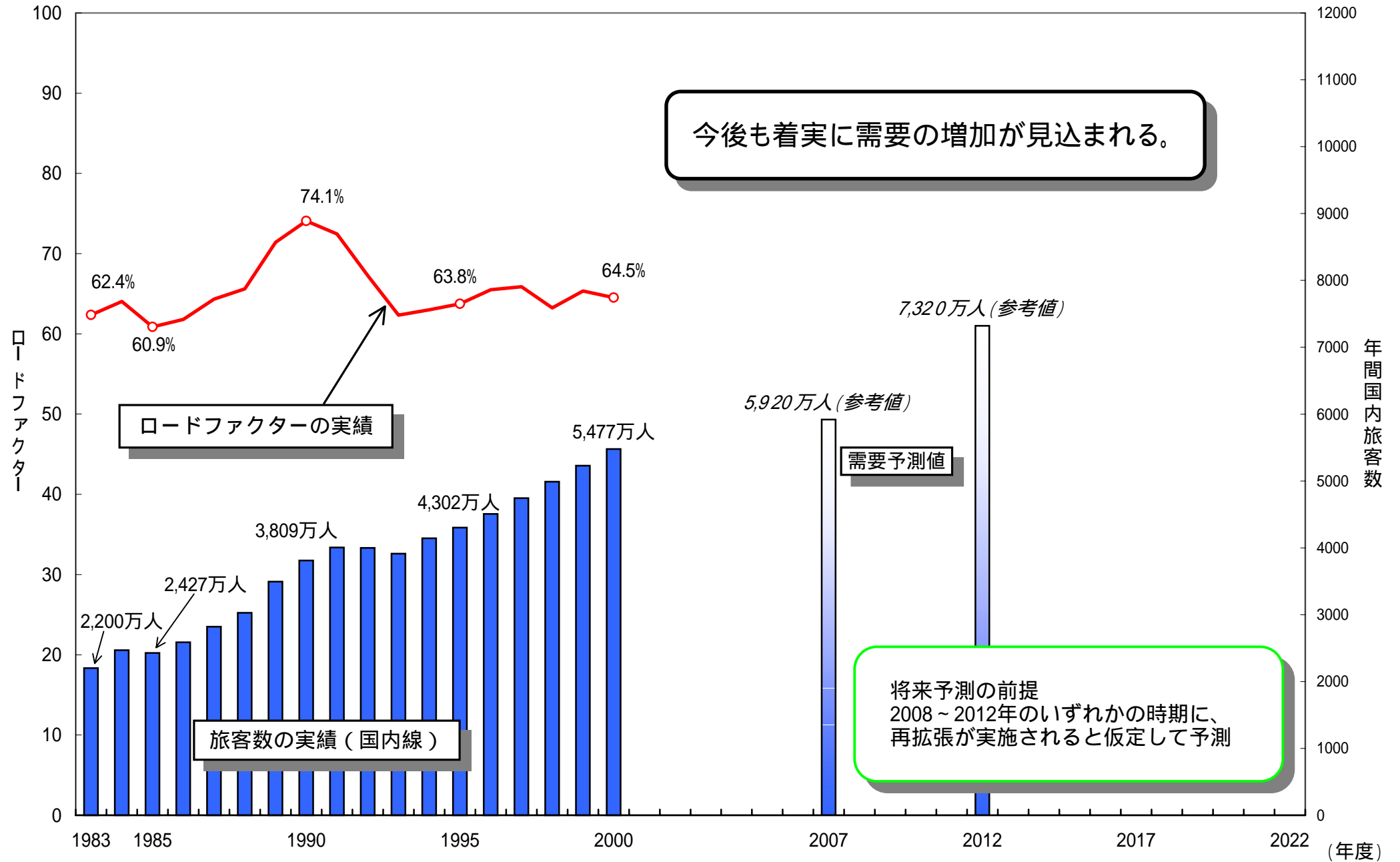
このため、成田空港の平行滑走路の早期完成を図るとともに、羽田空港を再拡張することにより、首都圏の空港機能の強化を行い、同時に新たな鉄道アクセスルートの整備等によるアクセス利便性の向上を図ることにより、国際都市に相応しい国際交流・物流機能を確保し、首都圏ひいては我が国の国際競争力を高め、我が国経済の牽引役とすることが喫緊の課題となっている。

【資料：4 - 1 2 , 4 - 1 3】

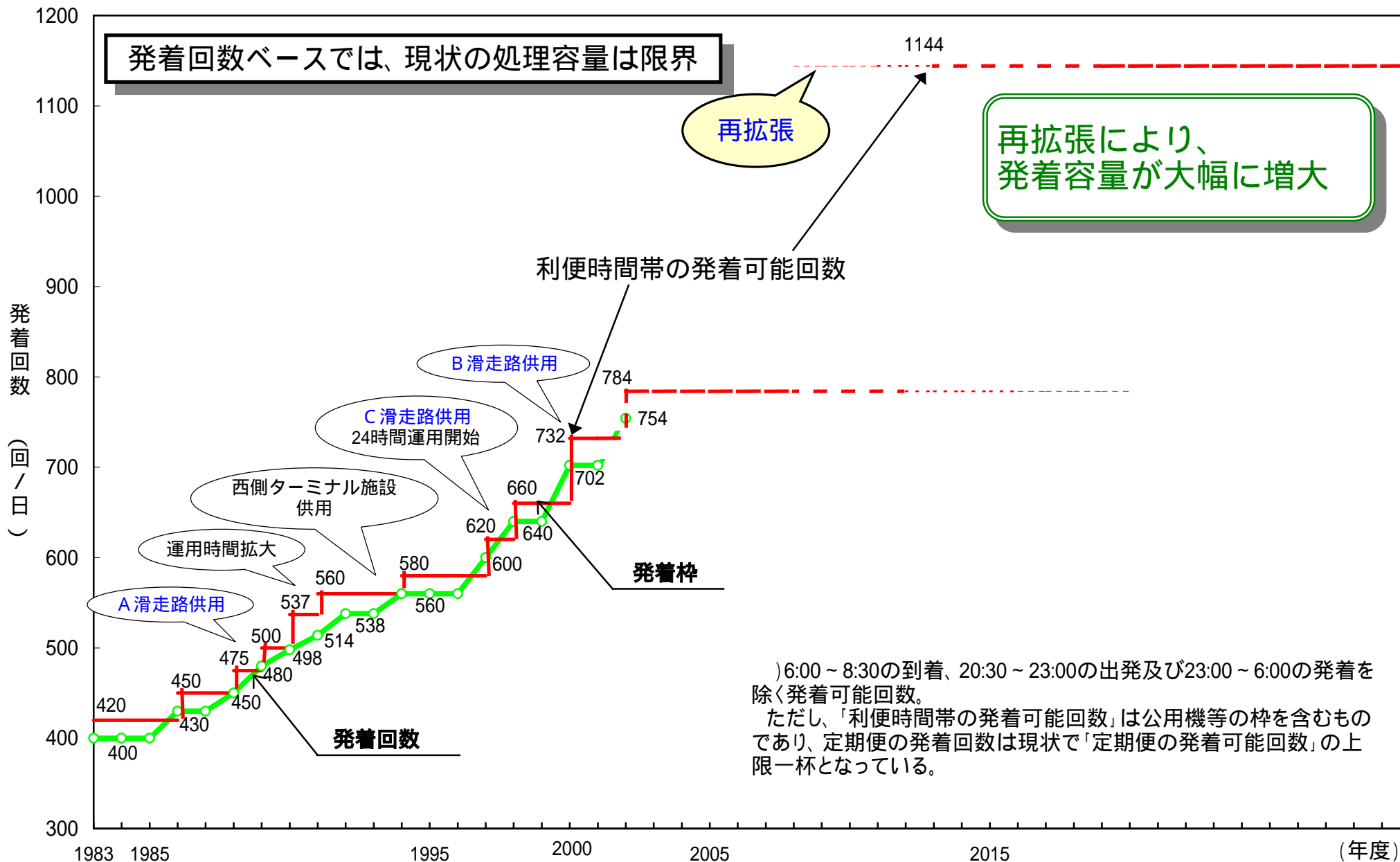
# 羽田空港の国内旅客数の実績及び将来予測

(万人)

(%)

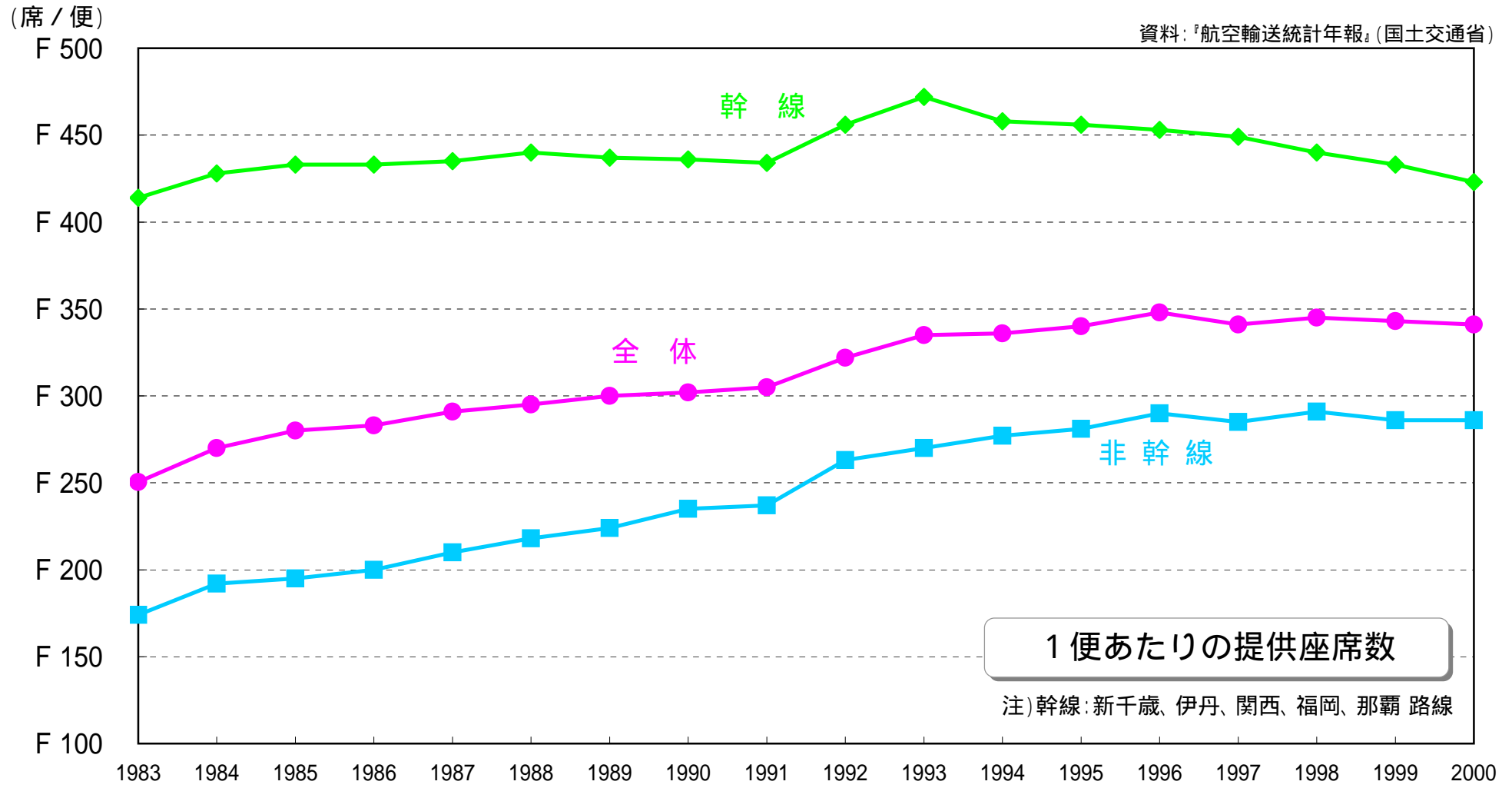


# 羽田空港の発着回数



# 羽田空港における航空機大型化の推移

羽田空港を離発着する航空機について、1便あたりの提供座席数は約340人程度であり、大型化が進んでいる。( 中型ジェット機(280席)～大型ジェット機(410席))  
ただし、ここ10年ほど大型化傾向が鈍化している。





## 国内幹線における1便あたりの提供座席数

特に、次の3路線において、大型機材の就航が顕著

[平成12年実績]

路線	提供座席数 / 便	年間旅客数	就航旅客便数 〔便〕	主な就航機材
羽田～新千歳	439	8,895千人	31,007	B747 B777 B767
羽田～福岡	437	7,940千人	28,267	B747 B777
羽田～伊丹	476	4,228千人	12,344	B747 B777

資料：『航空輸送統計年報』（国土交通省）

## 欧米主要各国航空会社の機材構成(1999年)

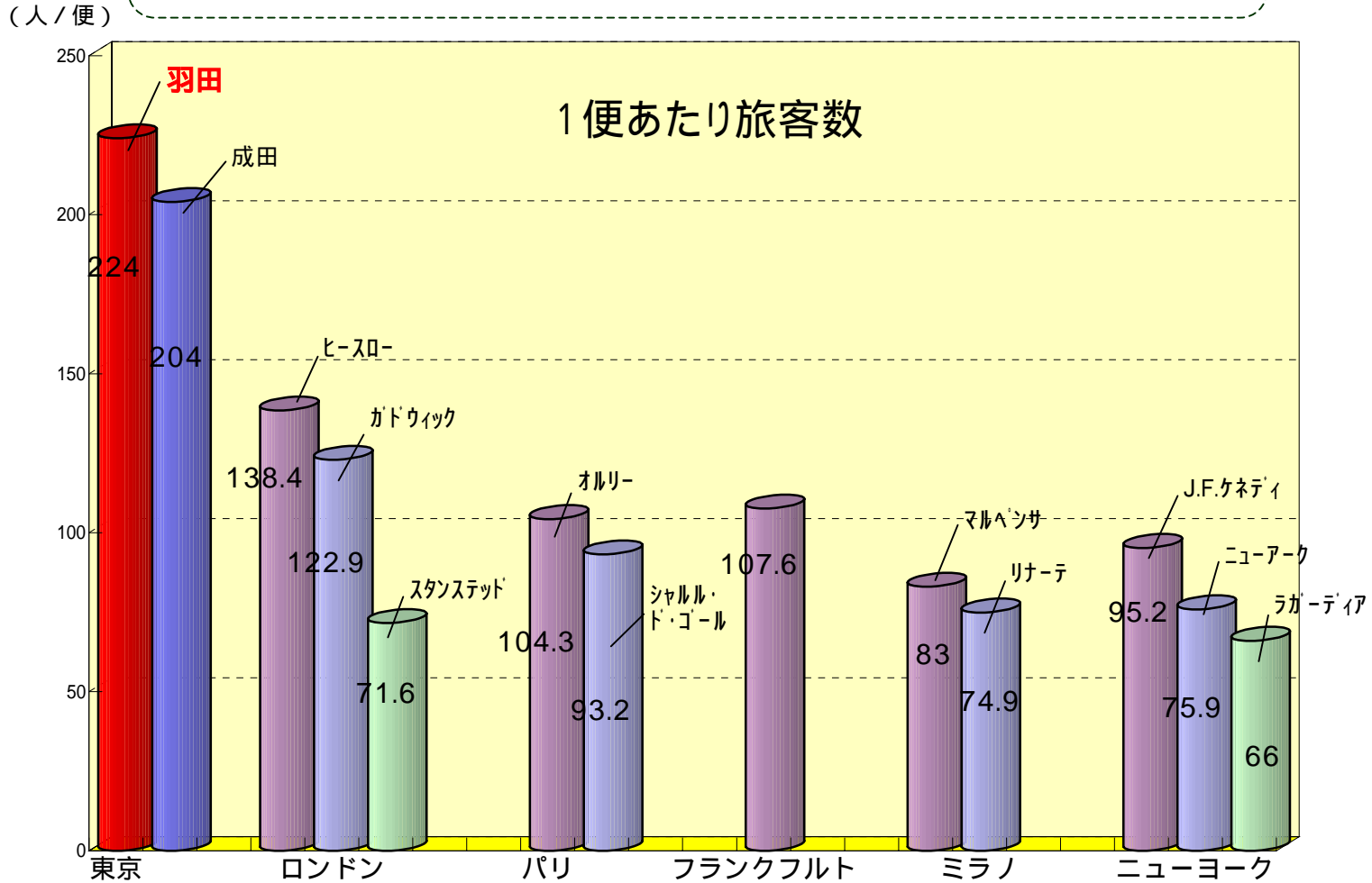
( 国際線機材を含む)

航空会社	B 7 4 7	その他
日本航空	79機 (57.2%)	59機 (42.8%)
全日本空輸	39機 (27.3%)	104機 (72.7%)
英国航空	72機 (26.1%)	204機 (73.9%)
エールフランス	39機 (18.2%)	175機 (81.8%)
ルフトハンザ航空	42機 (13.9%)	261機 (86.1%)
ユナイテッド航空	50機 (8.4%)	544機 (91.6%)
アメリカン航空	0機 (0.0%)	701機 (100.0%)

出典: 航空統計要覧。但し、全日本空輸のみ、数字で見る航空。

# 空港別発着便1便あたり旅客数

羽田空港と欧米の主要空港における1便あたりの旅客数の比較では、羽田の値が特に大きく、パリ、フランクフルトの約2倍、ミラノ、ニューヨークの約3倍となっている。



資料: 『エアポートハンドブック2002』((財)関西空港調査会)

## 小型多頻度化による利用者増加の例 (名古屋～福岡線)

		平成10年度	平成11年度	平成12年度
JAL	便数(機材)	4便/日 (B767)	9便/日 (B737)	9便/日 (B737)
	提供座席数	39.3万席 (100)	60.1万席 (153)	54.7万席 (139)
	旅客数	24.4万人 (100)	35.0万人 (143)	32.9万人 (135)

( )は、平成10年度値を100とした場合

### [ 参 考 ]

		平成10年度	平成11年度	平成12年度
ANA	便数(機材)	14便/日 (B767)	14便/日 (B767)	14便/日 (B767)
ANK	便数(機材)	2便/日 (B737)	2便/日 (B737)	2便/日 (B737)
JAS	便数(機材)	2便/日 (MD90)	2便/日 (MD90)	2便/日 (MD90)
総旅客数(JAL含む)		117.3万人 (100)	137.1万人 (117)	138.5万人 (118)

提供座席数(代表的な座席数)

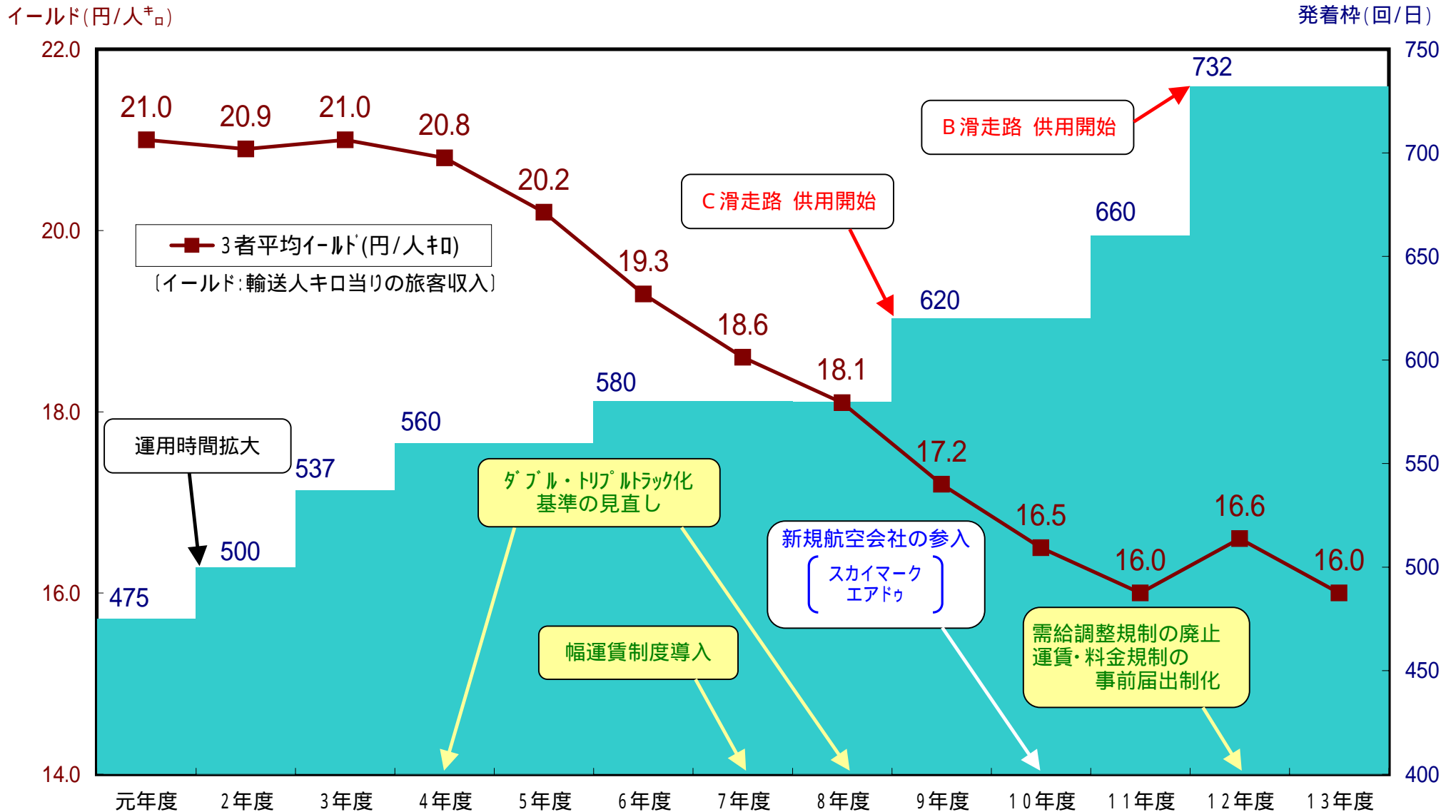
B767...230～290席

B737...120～160席

MD90...170席

資料: 数字で見る航空2002(国土交通省航空局監修)

# 国内線におけるイールド(平均運賃)の推移(大手3社) 及び 羽田空港の発着枠の推移



(注) 1. 13年度は、速報値  
 2. 旅客収入には「航空保険特別料金」による収入が含まれていない。

# 都市再生プロジェクト(第二次決定) (抄)

(平成13年8月28日)  
都市再生本部決定)

## ・大都市圏における国際交流・物流機能の強化

大都市圏の国際競争力を高め、我が国経済の牽引役とするため、国際都市に相応しい国際交流・物流機能を確保する。

### 1. 大都市圏における空港の機能強化と空港アクセスの利便性向上

(1) 大都市圏の拠点空港である新東京国際空港、東京国際空港(再拡張)、関西国際空港(2期)及び中部国際空港について、需要に応じて時機を失することなく整備するとともに、アクセスの利便性向上を図る。

(2) 特に増大する需要への対応が遅れている首都圏においては、以下に掲げる施策について、その早期実現を図る観点から、それぞれ整備目標を明示しつつ一体的に推進する。

#### 空港の機能強化

新東京国際空港(成田空港)の平行滑走路の早期完成を図るとともに、国際化を視野に入れつつ東京国際空港(羽田空港)の再拡張に早急に着手し4本目の滑走路を整備する。

#### アクセスの利便性向上

アクセスの利便性向上については、可能な限りの施策を集中的に投入する。この方針の下に、以下に掲げる施策を推進する。

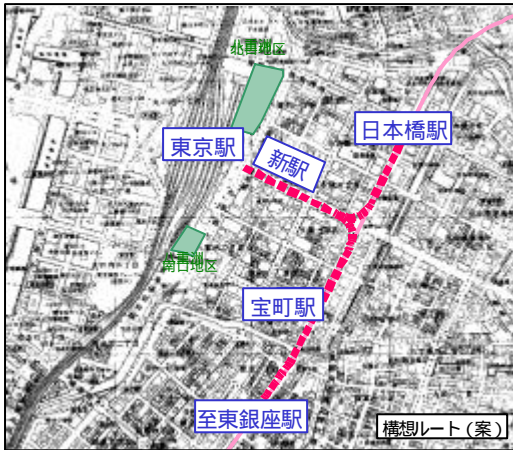
都心と成田空港間、更に両空港間を短時間で結ぶ、新たな鉄道アクセスルート(北総開発鉄道北総・公団線を延伸して成田空港へ至る路線)の早期整備

首都圏北部と成田空港間のアクセス時間を大幅に短縮する新たな道路アクセスルートとして、東京外かく環状道路の東側区間の早期整備と北千葉道路の計画の早期具体化

首都圏及びその周辺地域から東京駅を経由した両空港へのアクセス利便性を向上させる、都営浅草線の東京駅接着及び追い抜き線新設の早期実現

横浜方面から羽田空港への直接乗入れを可能とする、京急蒲田駅改善事業の早期実施

# 首都圏空港の機能強化による都市再生



## 都営浅草線東京駅接着等

- ・両空港と東京駅との直結化
- ・浅草橋駅付近追い抜き線新設

## 成田新高速鉄道アクセスの整備

- ・都心～成田空港：現行1時間弱 30分台へ
- ・羽田空港～成田空港：現行約105分 概ね70分へ

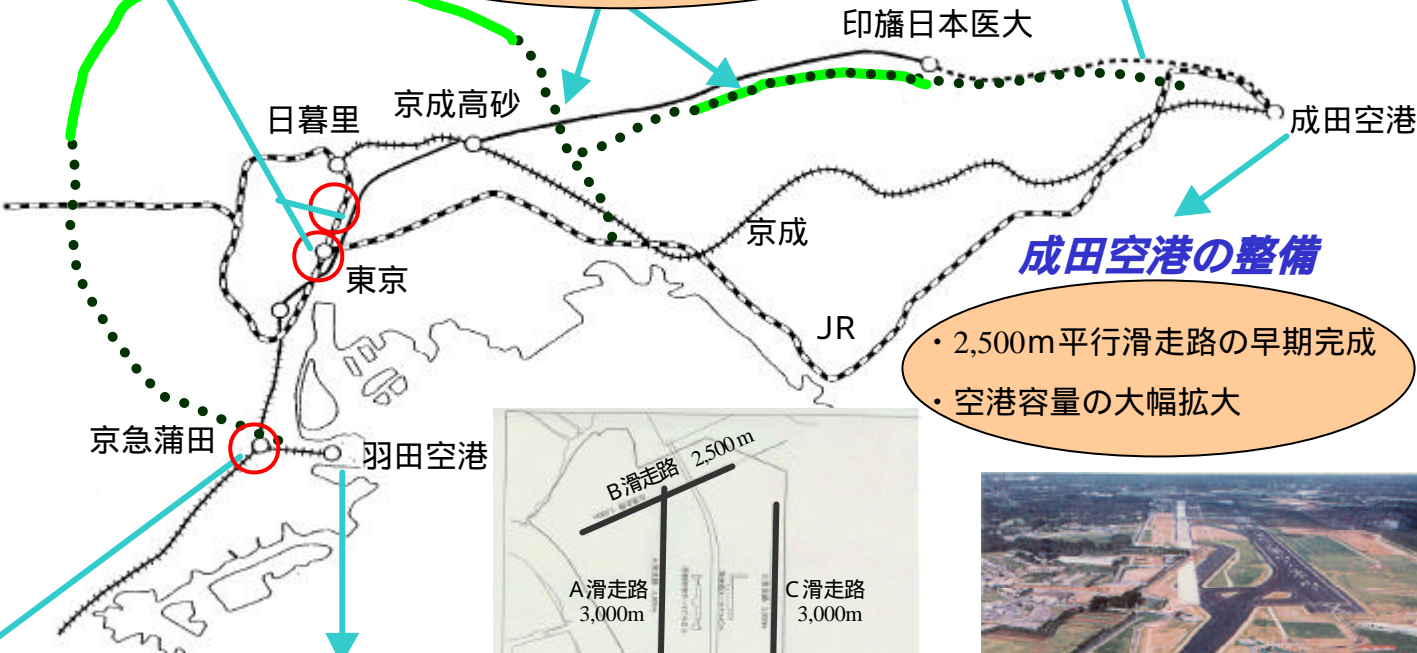
## アクセス道路の整備

- ・北千葉道路の計画の早期具体化
- ・外環道東側の早期整備



## 京急蒲田駅改善事業

- ・羽田空港への横浜方面からの直通運転化 等



## 成田空港の整備

- ・2,500m平行滑走路の早期完成
- ・空港容量の大幅拡大

## 羽田空港の再拡張

- ・国際化を視野にいれつつ、空港容量の抜本的拡大

