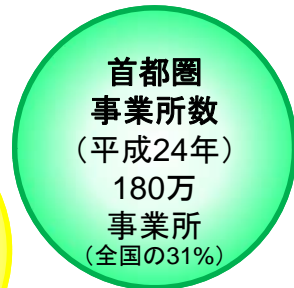


基本政策部会の概要

国土交通省 航空局
平成25年11月

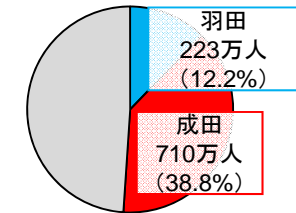
首都圏(1都6県)の現在の経済力



世界上位500企業の都市別数(2013年)

順位	都市	企業数
1	北京	48
2	東京	46
3	パリ	19
4	ニューヨーク	18
5	ロンドン	17

外国人の首都圏空港利用者数
(平成24年)
932万人
(全体の51.0%)



首都圏は、インドやロシア、カナダ一國に匹敵する経済規模を有する、我が国最大の都市圏

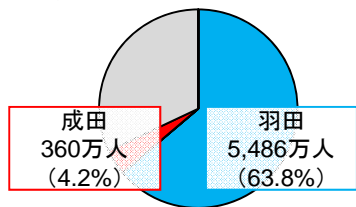
世界上位企業の立地数で東京は北京に次いで世界第2位

首都圏は訪日外国人の最大の玄関口

出所: 総務省人口推計、県民経済計算、平成24年経済センサス活動調査、世界の統計2013、Fortune Global 500、出入国管理統計

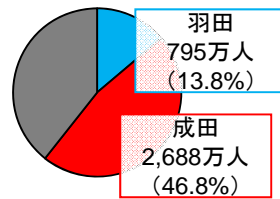
首都圏空港の現状

国内線利用者
8,597万人(全体の68.0%)

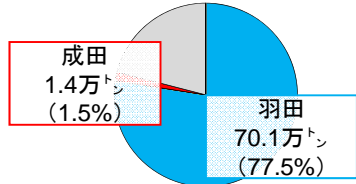


首都圏空港で全利用客の約65%を占める

国際線利用者
5,744万人(全体の60.6%)

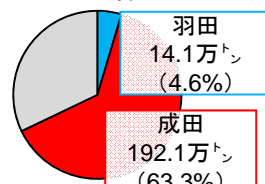


国内航空貨物量
90.5万トン(全体の79.0%)



首都圏空港で総貨物量の約70%を占める

国際航空貨物量
303.6万トン(全体の67.9%)



日本最大の国際線・国内線の拠点空港

平成25年度末:
羽田国際線
3万回増枠

平成26年度中:
成田30万回化

両空港で
75万回化

主要空港の発着容量の比較

諸外国主要空港の発着容量(2011年実績)

・ニューヨーク	118万回
・ロンドン	110万回
・パリ	75万回
・上海	57万回
・北京	55万回
・ソウル	37万回
・香港	34万回
・シンガポール	31万回

(注: 羽田国際線増枠、成田30万回化は2011年実績を大幅に超過)

出所: 航空輸送統計年報、空港管理状況調査

首都圏空港の機能強化に向けた現在の取り組み

○ 首都圏空港の年間発着枠については、平成26年度中の75万回化を最優先課題として取り組んでいる。

	羽田空港（うち国際線）	成田空港	首都圏空港全体
H22.10月まで （羽田D滑走路供用前）	30.3万回 〔 1日当たり約800回 1時間当たり 63回 〕	22万回 〔 1日当たり約600回 1時間当たり最大54回 〕	52.3万回
H25.3.30 まで	39万回（6万回） 〔 1日当たり約1,050回 1時間 当たり 70回 〕	25万回 〔 1日当たり約700回 1時間当たり最大58回 〕	64万回
現在 （H25.3.31 以降）	41万回（6万回） 〔 1日当たり約1,100回 1時間 当たり 74回 〕 国内線2万回を増枠	27万回 〔 1日当たり約750回 1時間当たり最大64回 〕	68万回
以降、首都圏空港を含めたオープンスカイを実施			
最終形 〔 羽田：H25年度末 成田：H26年度中 〕	44.7万回（9万回） 〔 1日当たり約1,200回 1時間 当たり 80回 〕 国際線3万回を増枠	30万回 〔 1日当たり約800回 1時間当たり：調整中 〕	74.7万回

*1. いずれも年間当たりの回数である。

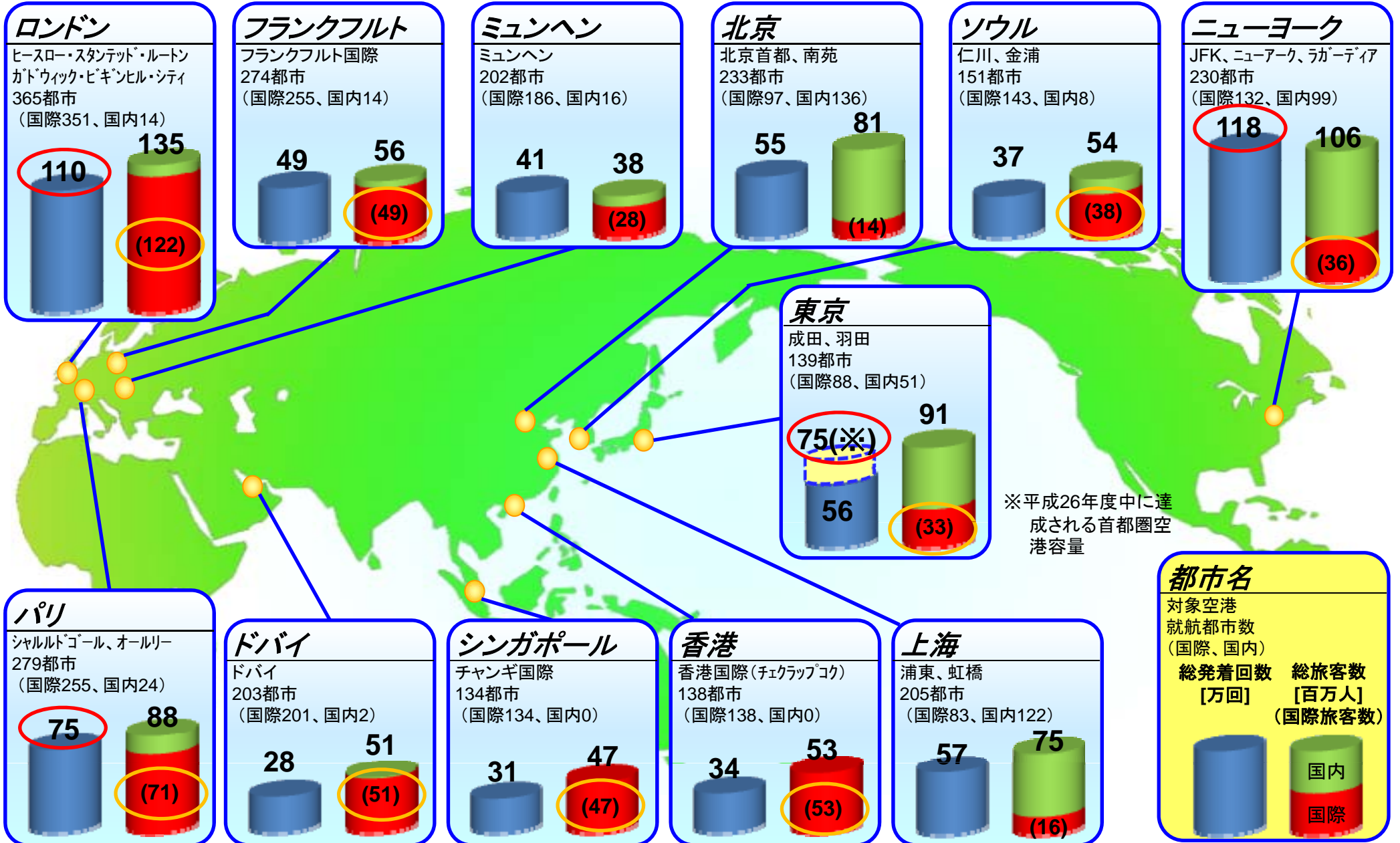
*2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離陸着で2回とのカウントである。

*3. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。

*4. 1日当たりの回数は、年間発着回数を365で除した参考値。

*5. 1時間当たりの回数は、羽田空港については昼間時間帯の一般的な出発到着合計回数を、成田空港については1時間当たりの出発到着合計回数の最大値を示す。

世界各都市内の空港の就航都市数・発着回数・旅客数

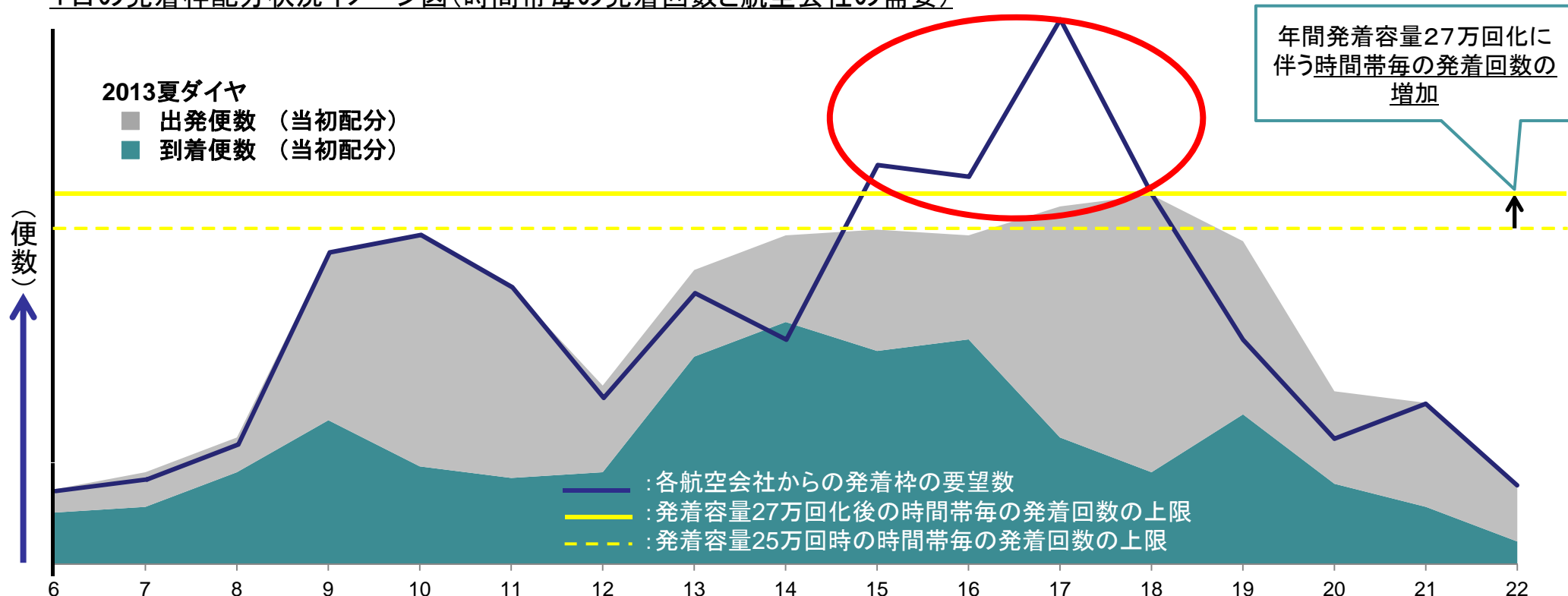


(出典) 「ACI Annual World Airport Traffic Report (Annual WATR) 2011」、「OAG Flight Guide Worldwide」より国土省航空局作成

※発着回数、旅客数は2011年のデータ
就航都市数は2013年8月時点で、定期旅客便の直行便が就航している都市数

○ 成田空港では、年間発着容量の拡大により、到着・出発の需要が集中する時間帯への就航について改善が図られているが、需要が集中する時間帯においては、引き続き、航空会社からの就航需要に応え切れていない時間帯も発生。

1日の発着枠配分状況イメージ図(時間帯毎の発着回数と航空会社の需要)

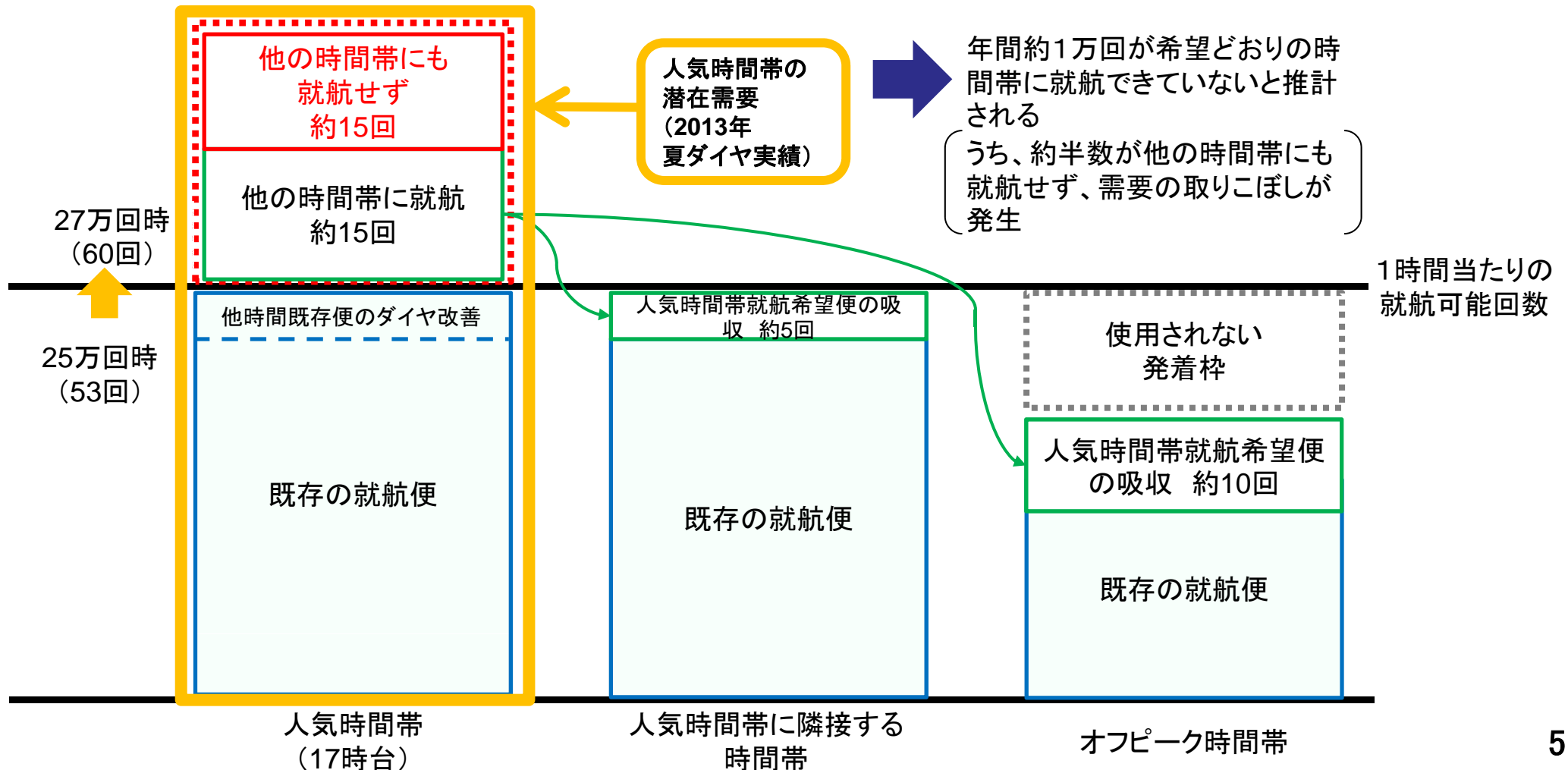


※ 上記は、2013年夏ダイヤ設定時における、各航空会社からの発着枠の要望とそれに対する発着枠の当初配分を図表化したものであり、実際の認可ダイヤの内容とは異なる。また、定期便の数のみであり、チャーター便等の数は含まれない。

※ 発着回数の上限は最大値として示したものであり、実際の運用においては、当該時間帯の到着と出発の組み合わせに応じ変動するため、図表上では上限に達していないが、これ以上配分出来ない時間帯もある。(15時台など) また、これとは別に、夜間時間帯における発着回数の抑制や、航空機の遅延による混雑を吸収するために、発着回数を抑制する時間などが設けられている。

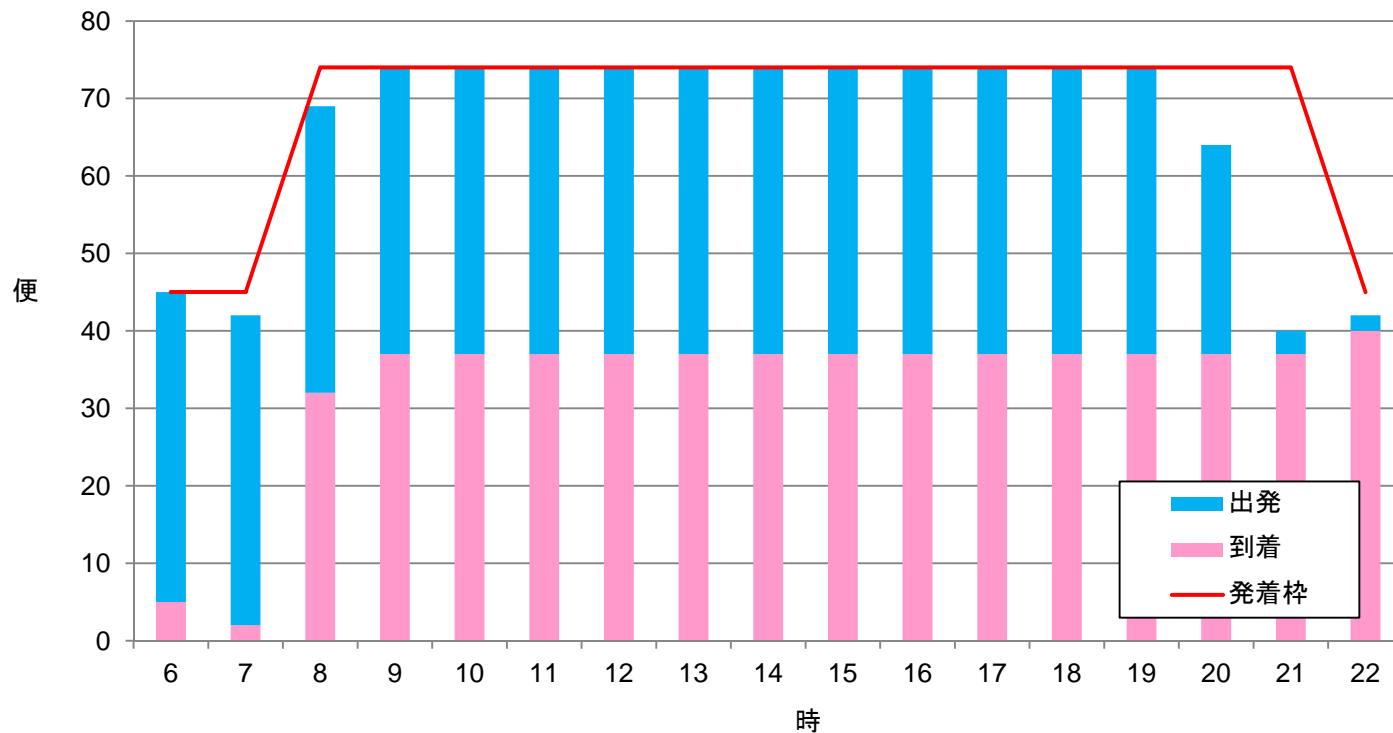
ピーク時間帯の需給逼迫②:成田空港における現在の混雑状況(イメージ)

- 国際空港では、各航空会社が目的地までの所要時間や時差を考慮してダイヤを編成する結果、特定の時間帯に出発・到着が集中する傾向。
- 航空会社が希望した時間帯に就航できない場合に、隣接する時間帯でも需要を吸収しきれず、結果的に、就航できないケースも発生。
- 一方、オフピーク時間帯は人気時間帯から離れているため、人気時間帯に就航できなかった航空会社の受け皿になりにくい。



- 羽田空港の昼間時間帯(6:00~22:55)においては、国内線の便数が多く、概ね出発/到着それぞれ発着枠の限度までダイヤが設定されている。
- 航空会社からは更なる就航需要もあることから、引き続き、年間発着容量の拡大への取り組みが必要。

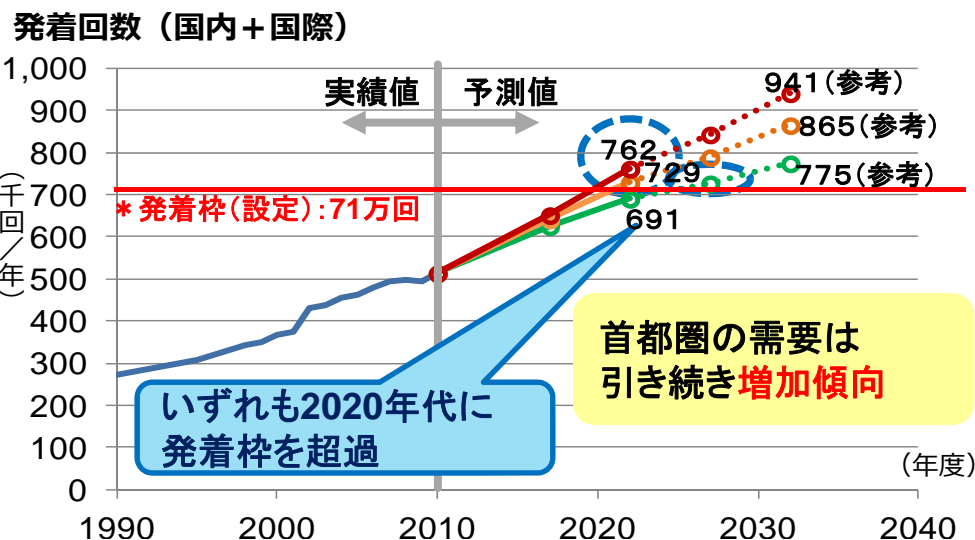
<昼間時間帯における発着便数(2013夏ダイヤ設定時イメージ)>



※ 上記は、2013年夏ダイヤ設定時における、出発/到着便数と発着枠の当初配分を図表化したものであり、チャーター便等の数は含まれない。

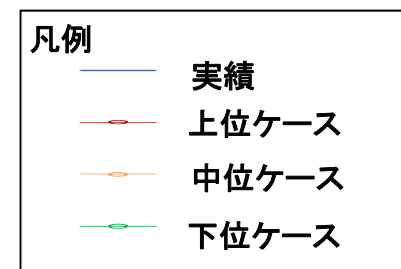
※ 出発/到着便数には、公用機等枠や航空機の遅延による混雑を吸収するための枠などを含む。

【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年度に発着枠を超過する見込み。



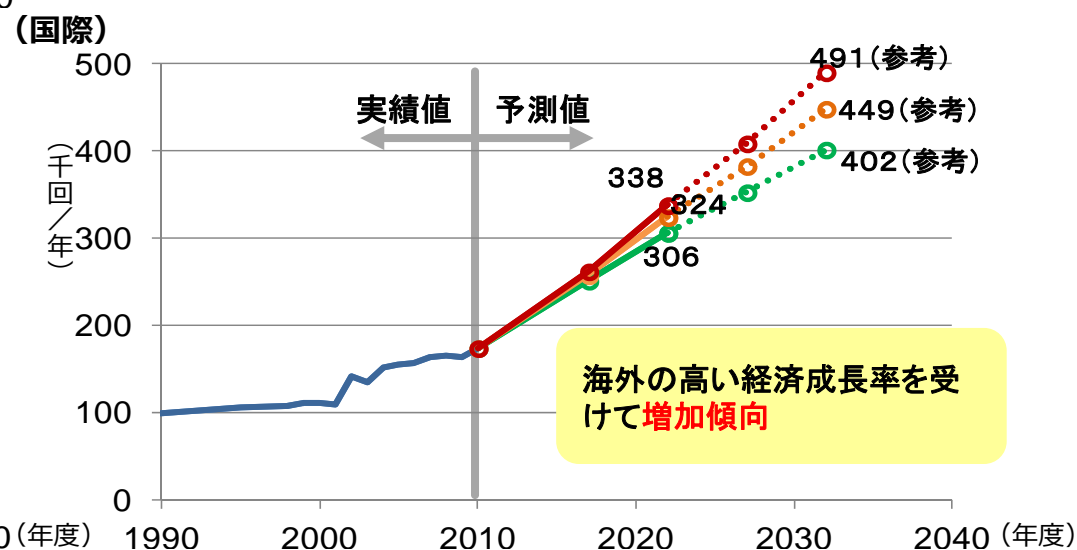
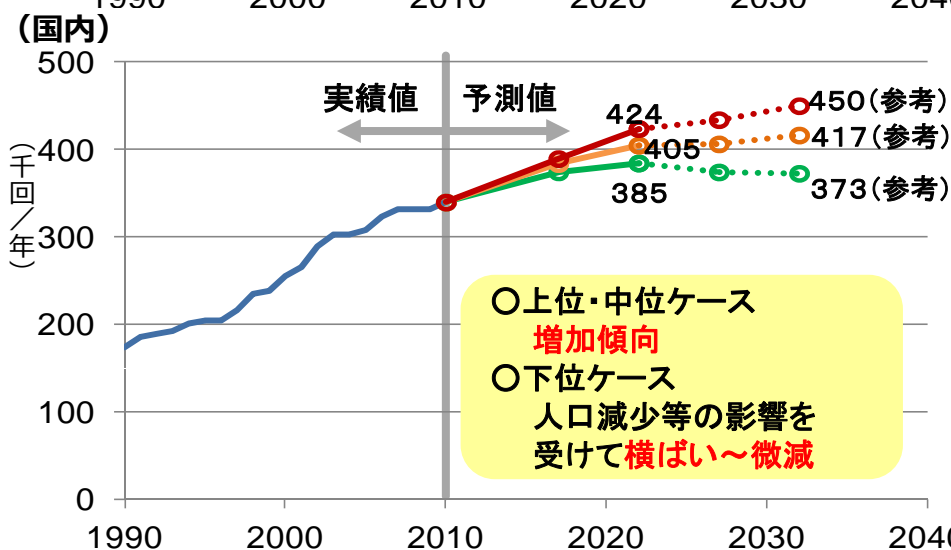
* 発着枠の設定について

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

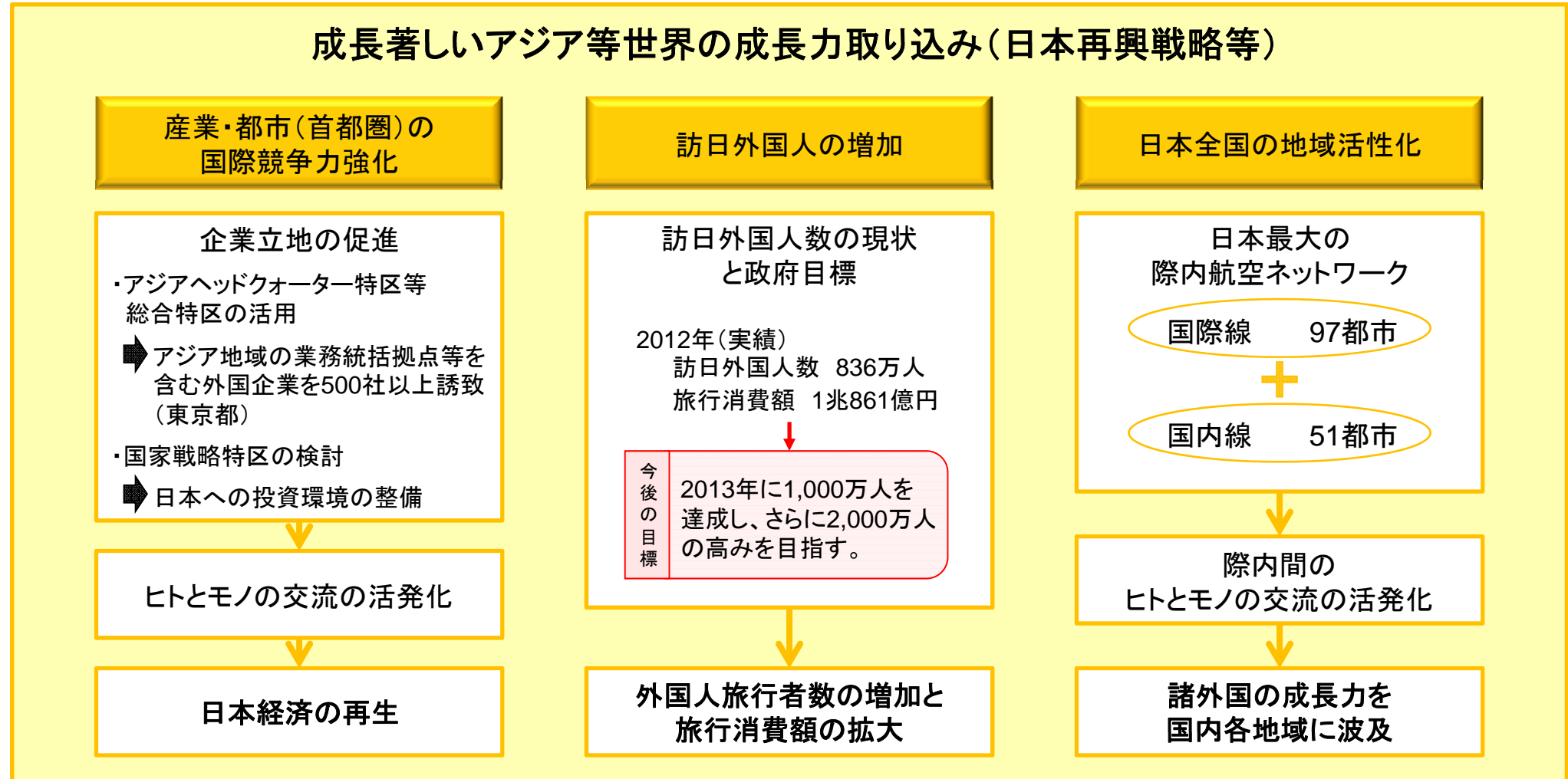


首都圏空港の容量(約75万回)から、成田・羽田の貨物便の枠(約4万回)を除き、残り71万回を需要予測上の発着枠とした。

出典 : 「航空輸送統計年報」(実績値) 「空港管理状況調書」他



成長著しいアジア等世界の成長力取り込み(日本再興戦略等)



首都圏空港の更なる機能強化が必要

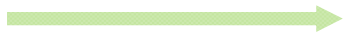
注: 就航都市数は、2013年8月時点で、定期便の直行便が就航している都市数

機能強化に伴い生ずる騒音等環境対策のあり方

○ 現在の羽田空港の飛行経路では、東京湾を最大限に有効活用することにより、陸域での騒音総量が抑制されているが、着陸については一部を除き、ほぼ千葉県上空を通過している。

【出発経路】

6000ft未満



6000ft以上



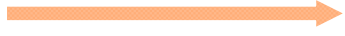
【到着経路】

6000ft未満

(南風時)



(北風時)

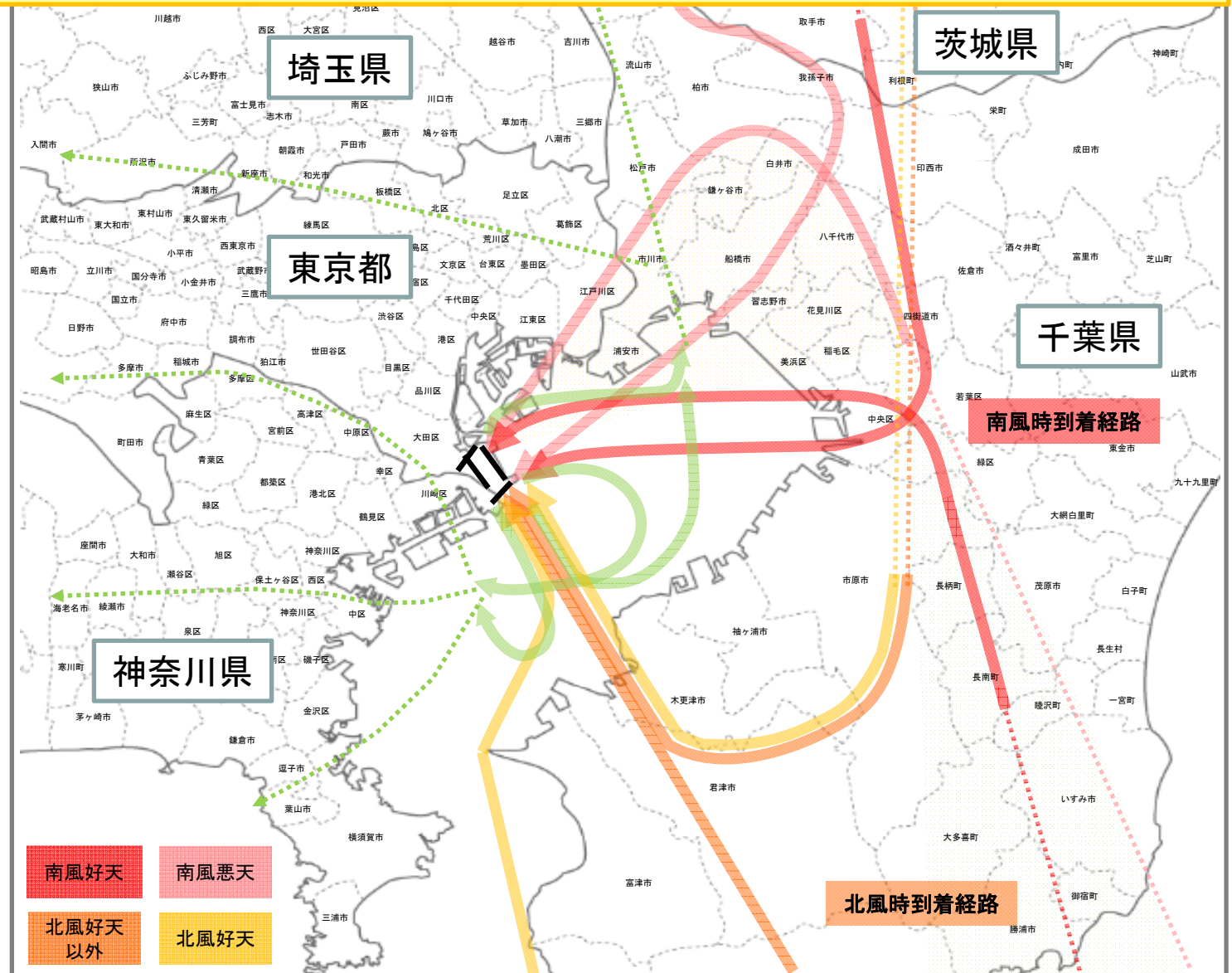


6000ft以上

(南風時)



(北風時)



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～平成26年3月末 **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

平成26年度～ **地元自治体や航空会社等の利害関係者も含めた検討の場**

➡ 具体的な選択肢の精査及び関係者との合意形成

合意形成後 **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 〕

項目	指摘内容
検討の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ○首都圏空港の機能強化方策にかかる検討は関係者の合意形成が非常に難しいと思われる論点もあるが、現在の空港処理能力を制約している要因が解消された場合に何がどう変わるのかをはっきり示すことが重要。 ○空港のハード・ソフトのほか、地上アクセスなどを含めトータルで考えるべき。 ○中長期の課題、2020年の東京五輪に向けた課題など、タイムフレームを分けて考えるべき。 ○今後10年で外環道・圏央道等の首都圏の道路ネットワークが完成することによる影響も考慮する必要。 ○五輪は各種の政策課題を考える一つの契機。 ○仁川空港との比較においては、羽田・成田の優位性に着目すべき。
検討の対象	<p><羽田空港></p> <ul style="list-style-type: none"> ○東京上空の活用など従来タブーとされた課題や、空いている時間帯の活用、深夜における空港の魅力の向上などの課題についても検討してもらいたい。 <p><成田空港></p> <ul style="list-style-type: none"> ○成田に拠点を置くエアラインへの対応や、成田のカーフェューについて検討する必要。
需要予測	<ul style="list-style-type: none"> ○需要予測に関して、これまでの予測があまり実績に合致してこなかった点をどう考えるか。 ○前回の予測から何を改善したのか。
利便性の向上等	<ul style="list-style-type: none"> ○空港の深夜時間帯の魅力向上、活性化も重要。 ○容量拡大の検討に当たっては、定時性など利用者満足度が損なわれないようにすることも重要。

首都圏空港の機能強化に向けて、

- ① 新たに小委員会を設け、今年度中に、首都圏空港の機能強化策に関する技術的な選択肢の洗い出しを行うこと、
- ② 来年度以降、地元自治体や航空会社等の利害関係者も含めた検討の場を設け、具体的な選択肢の精査及び関係者との合意形成を行うこと、
- ③ 関係者との合意形成後、国と地元自治体による協議の場において具体的方策の理解・協力に向けた協議を行うこと、

を決定。