

首都圏空港の機能強化策について

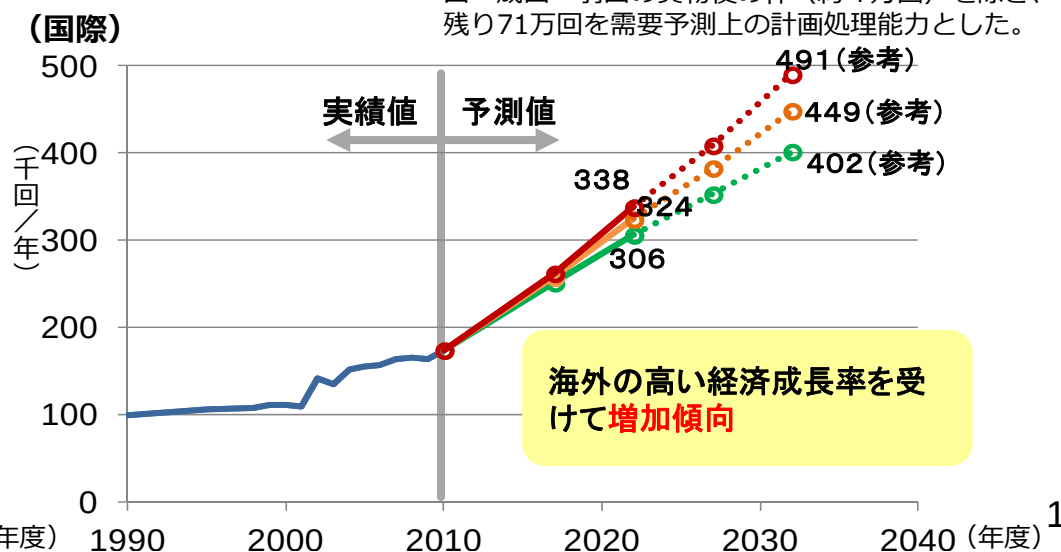
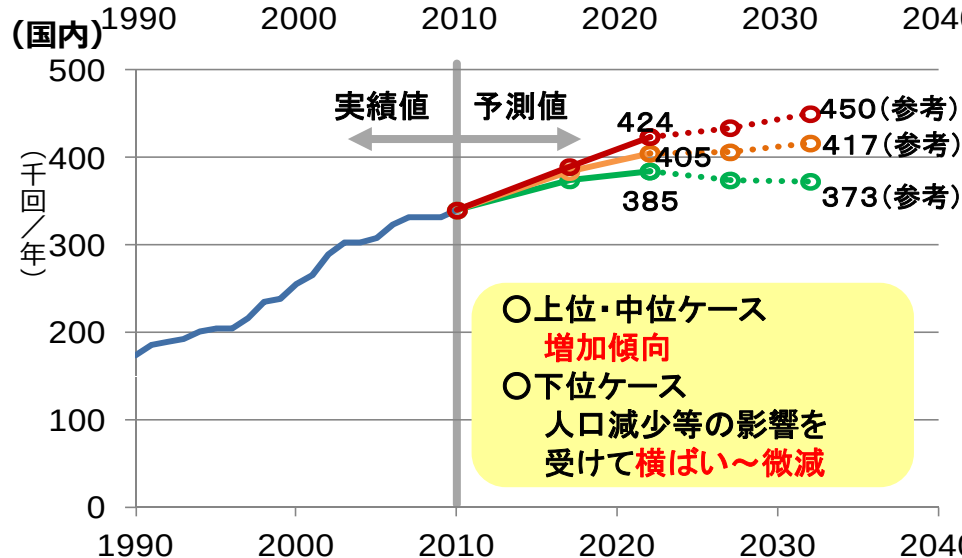
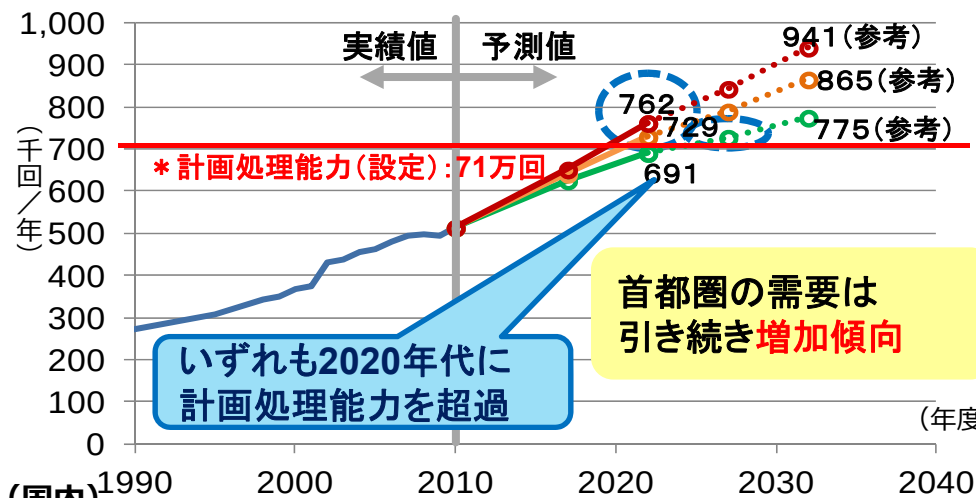
平成26年6月

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)



*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)

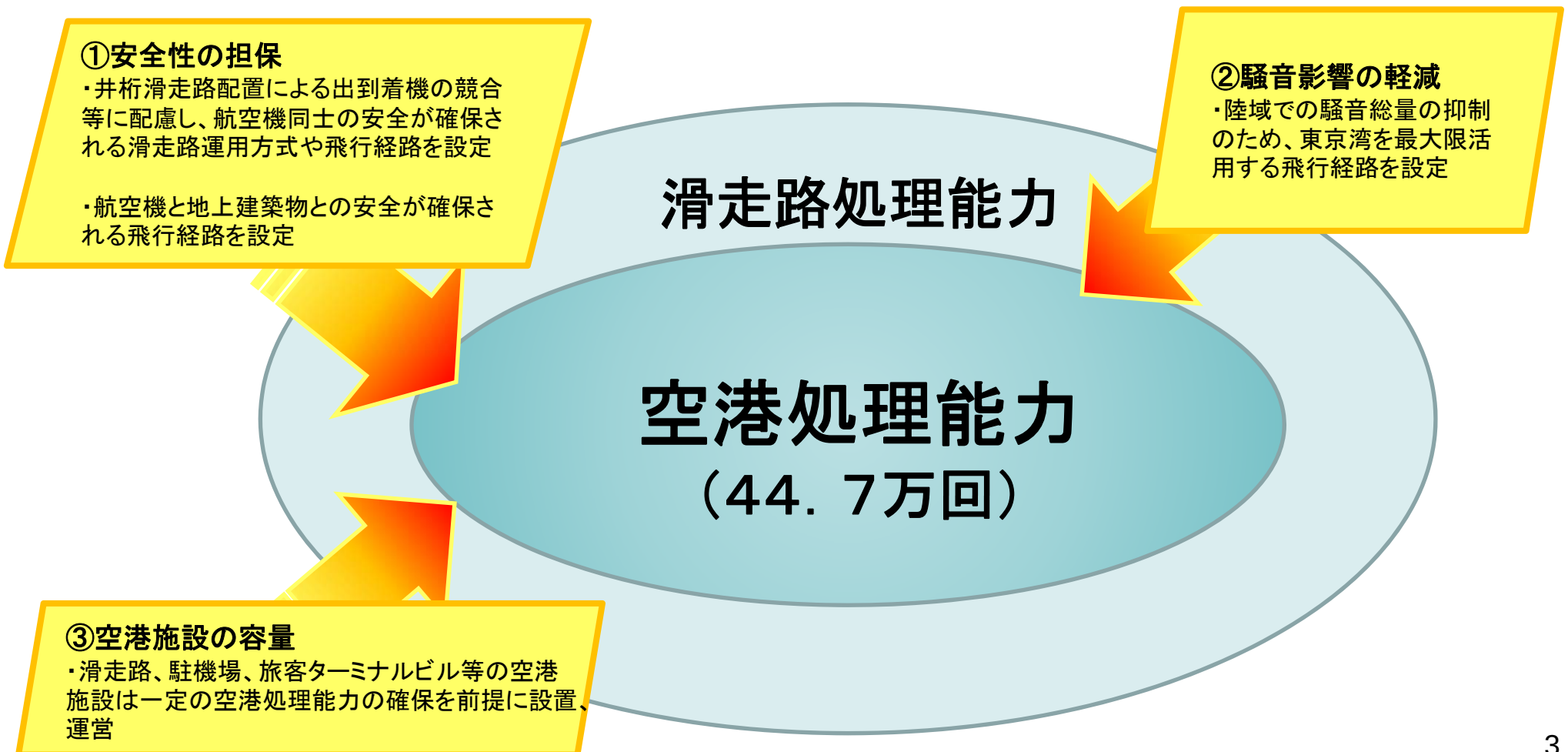
首都圏空港の計画処理能力(約75万回)から、羽田・成田・羽田の貨物便の枠(約4万回)を除き、残り71万回を需要予測上の計画処理能力とした。

羽田空港

1. 羽田空港の空港処理能力を規定する要因

- 滑走路処理能力は、滑走路毎に離着陸機の滑走路占有時間及び大型機の後方乱気流を考慮した安全間隔により算出する。
- 羽田空港の空港処理能力は、安全性の担保、騒音影響の軽減、空港施設の容量といった要因により規定される。

< 空港処理能力イメージ >

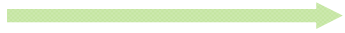


2. 騒音影響の軽減～現行の飛行経路

○ 現在の羽田空港の飛行経路は、陸域での騒音総量を可能な限り抑制するという観点から、東京湾に面するという地理的条件を活かし、東京湾を最大限に活用するとの考え方で設定されている。

【出発経路】

6000ft未満



6000ft以上



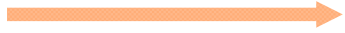
【到着経路】

6000ft未満

(南風時)



(北風時)

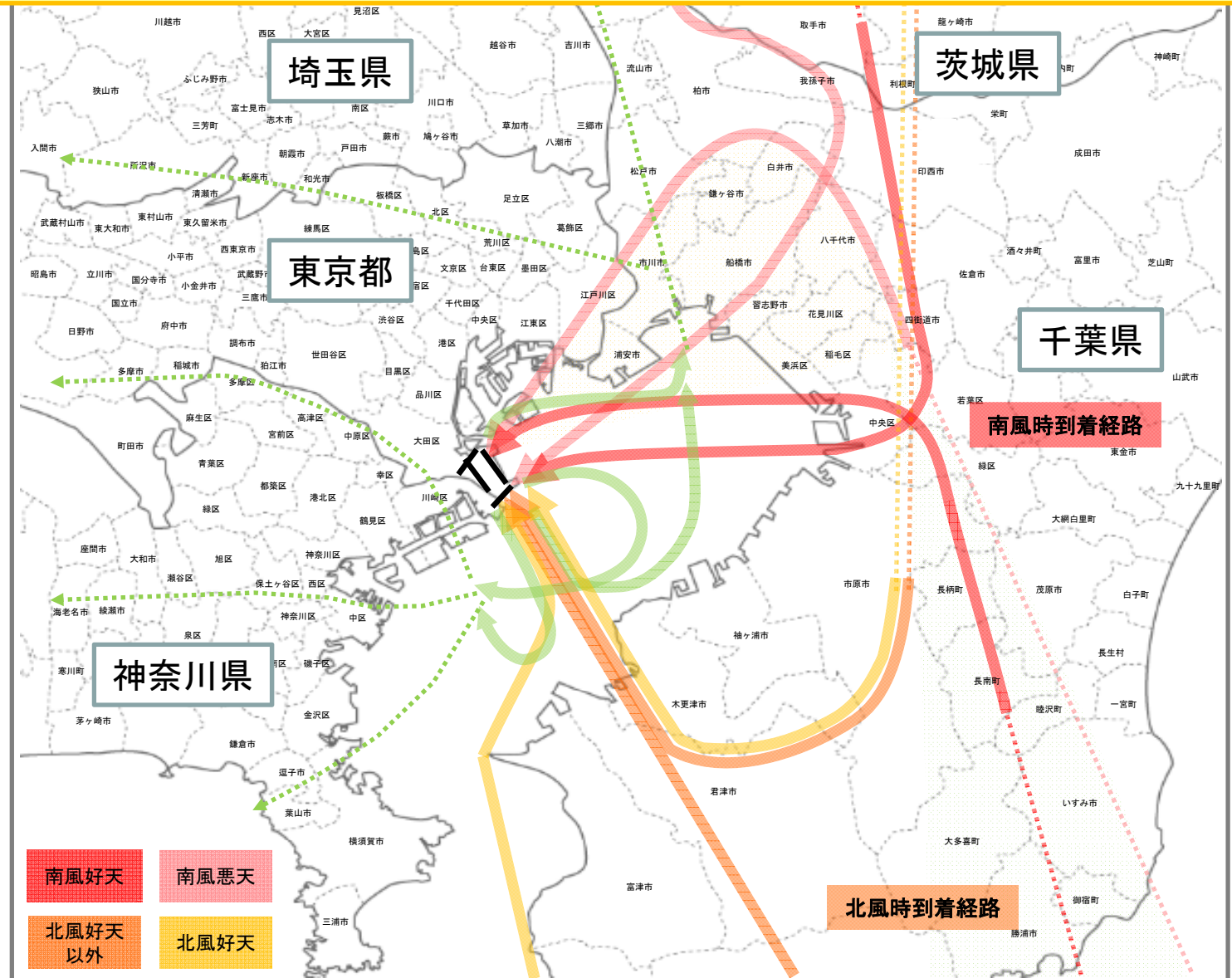


6000ft以上

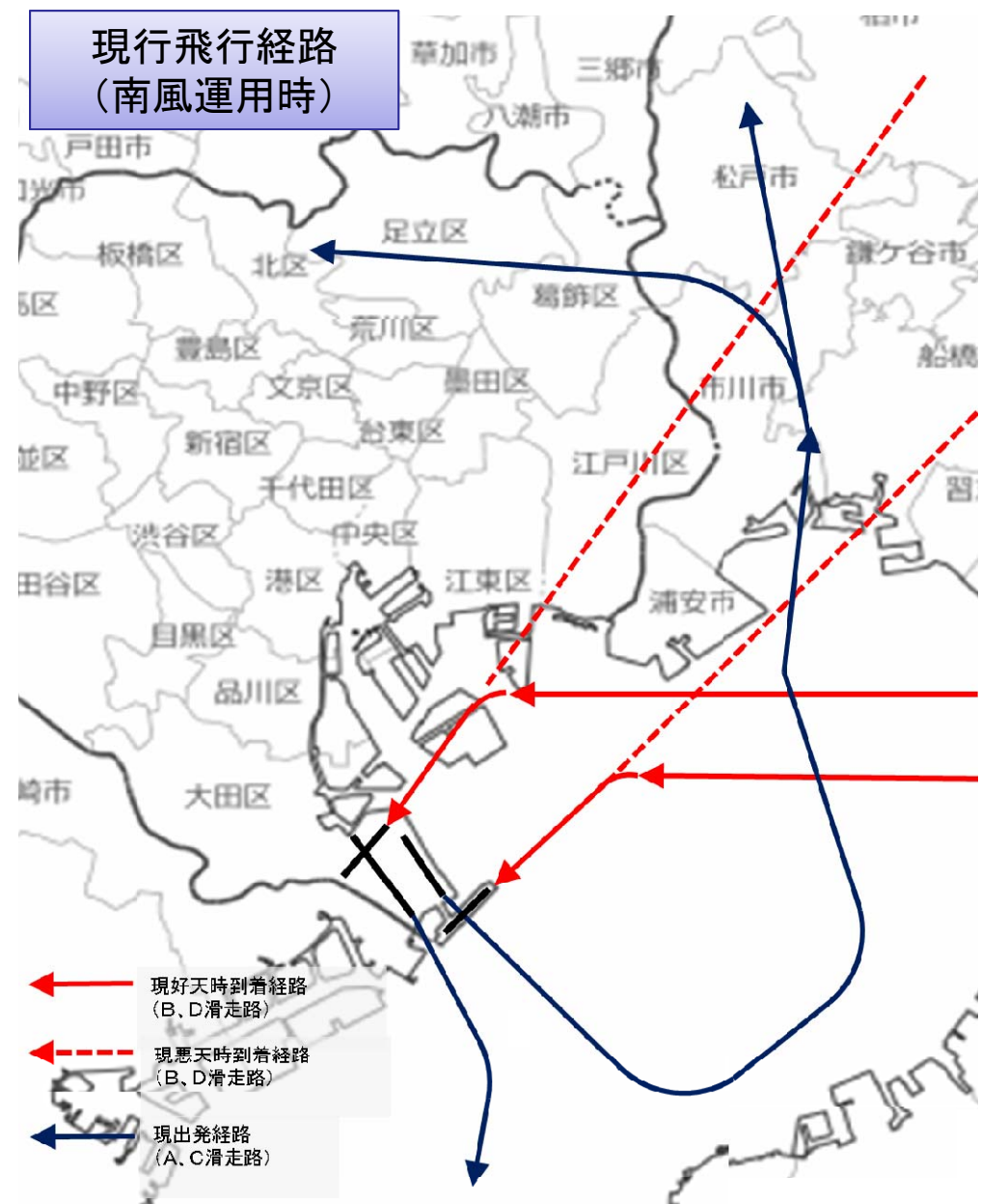
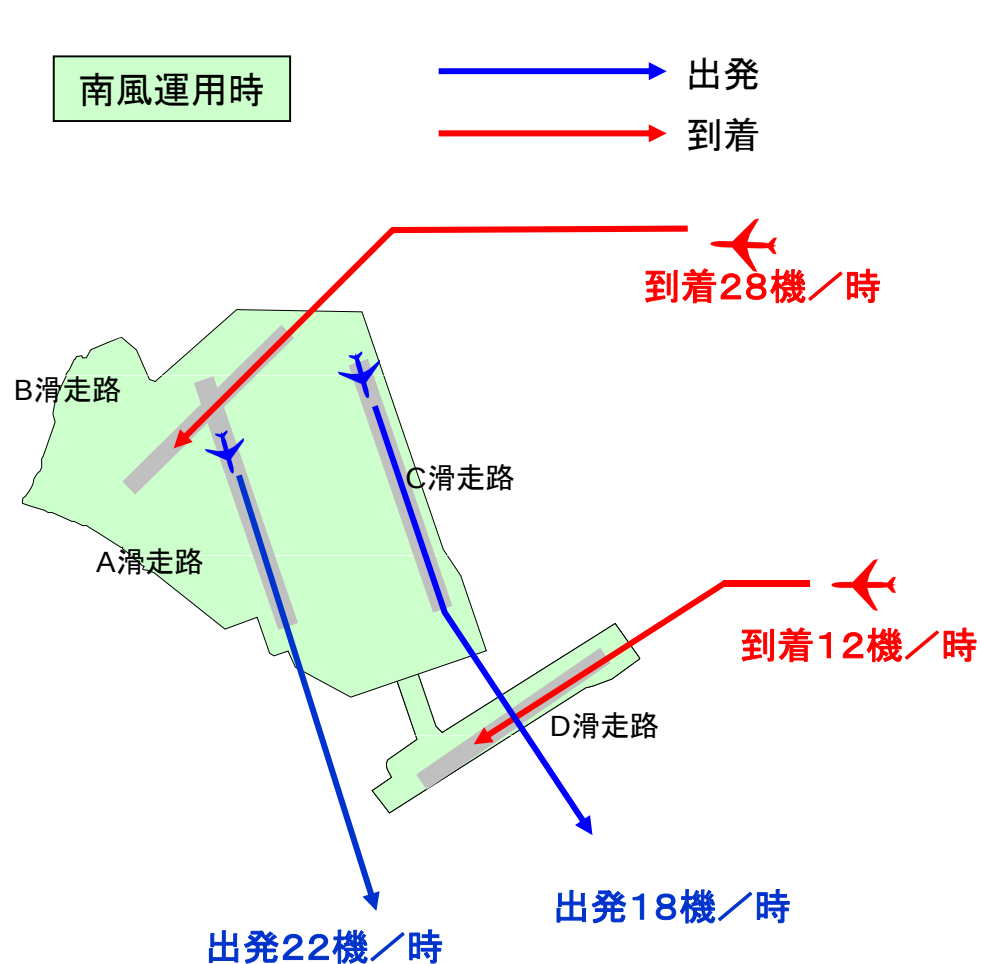
(南風時)



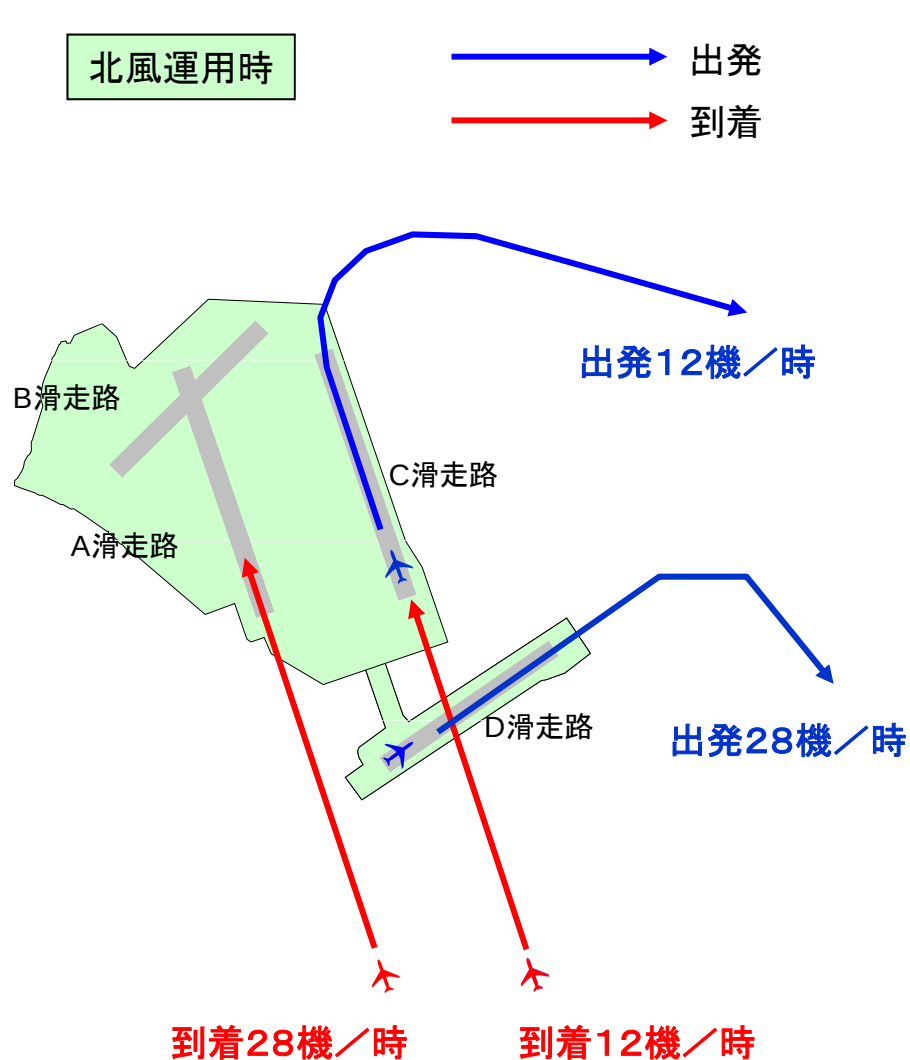
(北風時)



2. 騒音影響の軽減～現行の滑走路運用方式と飛行経路 南風時(時間値80回)

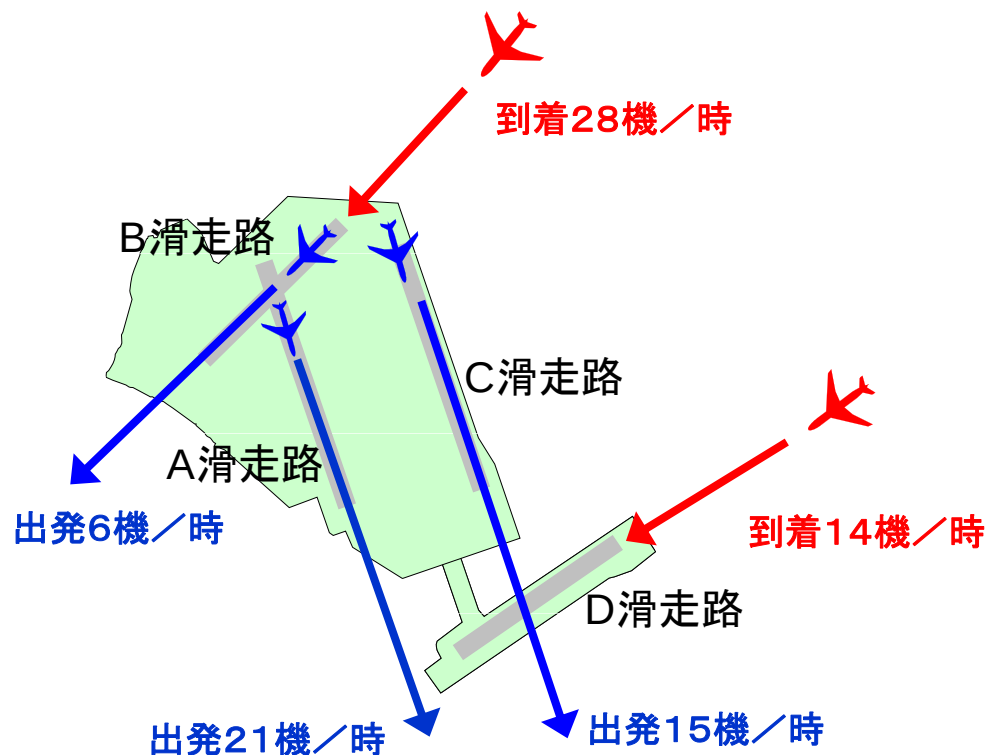


2. 騒音影響の軽減～現行の滑走路運用方式と飛行経路 北風時(時間値80回)



2. 滑走路運用・飛行経路の見直し～南風時①

南風案1
(時間値84回)



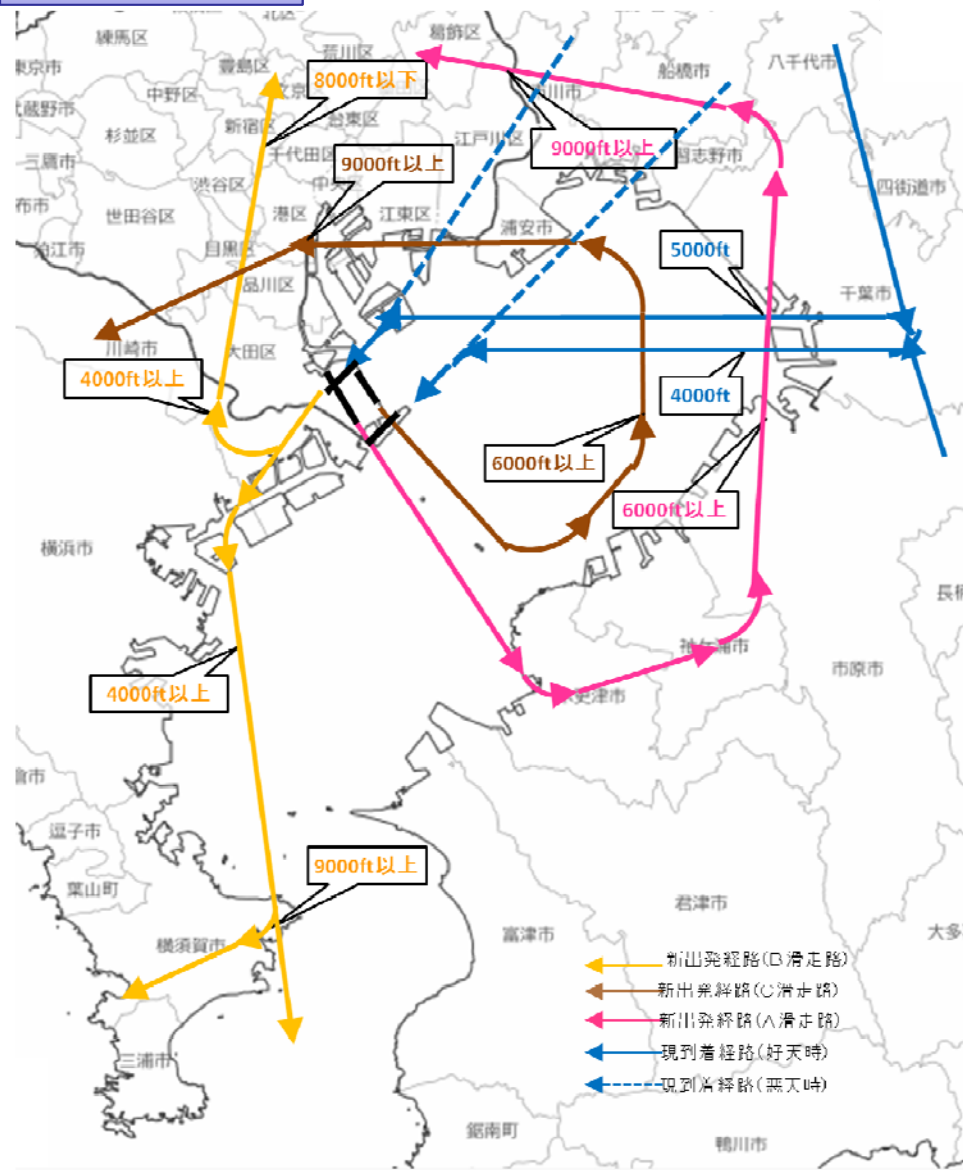
→ 出発(計42回)

→ 到着(計42回)

出発・到着合計: 84回

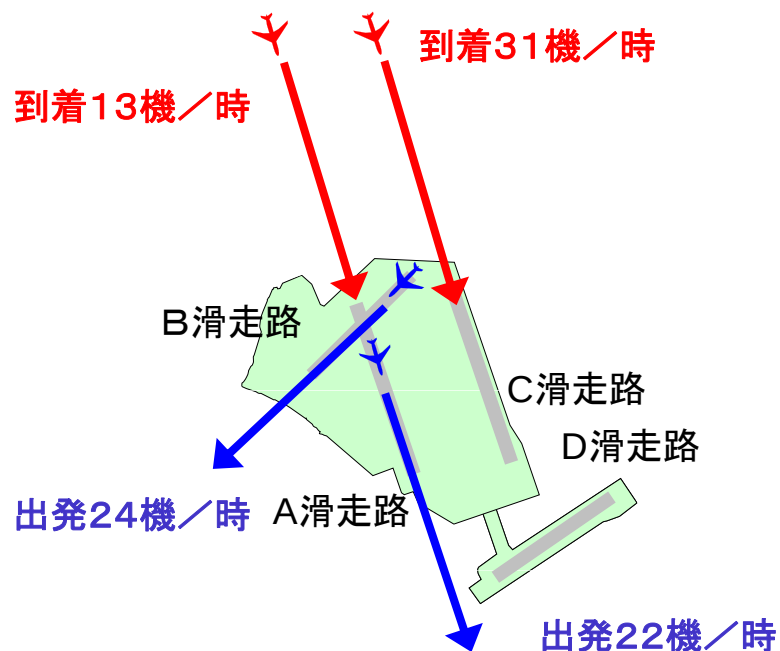
本飛行経路は、技術的な検討のためのモデルとして作成したもの。
具体的な飛行経路については、今後の関係者との調整、管制運用上の検証を踏まえ、引き続き検討していく。

飛行経路



2. 滑走路運用・飛行経路の見直し～南風時②

南風案2
(時間値90回)



→ 出発(計46回)

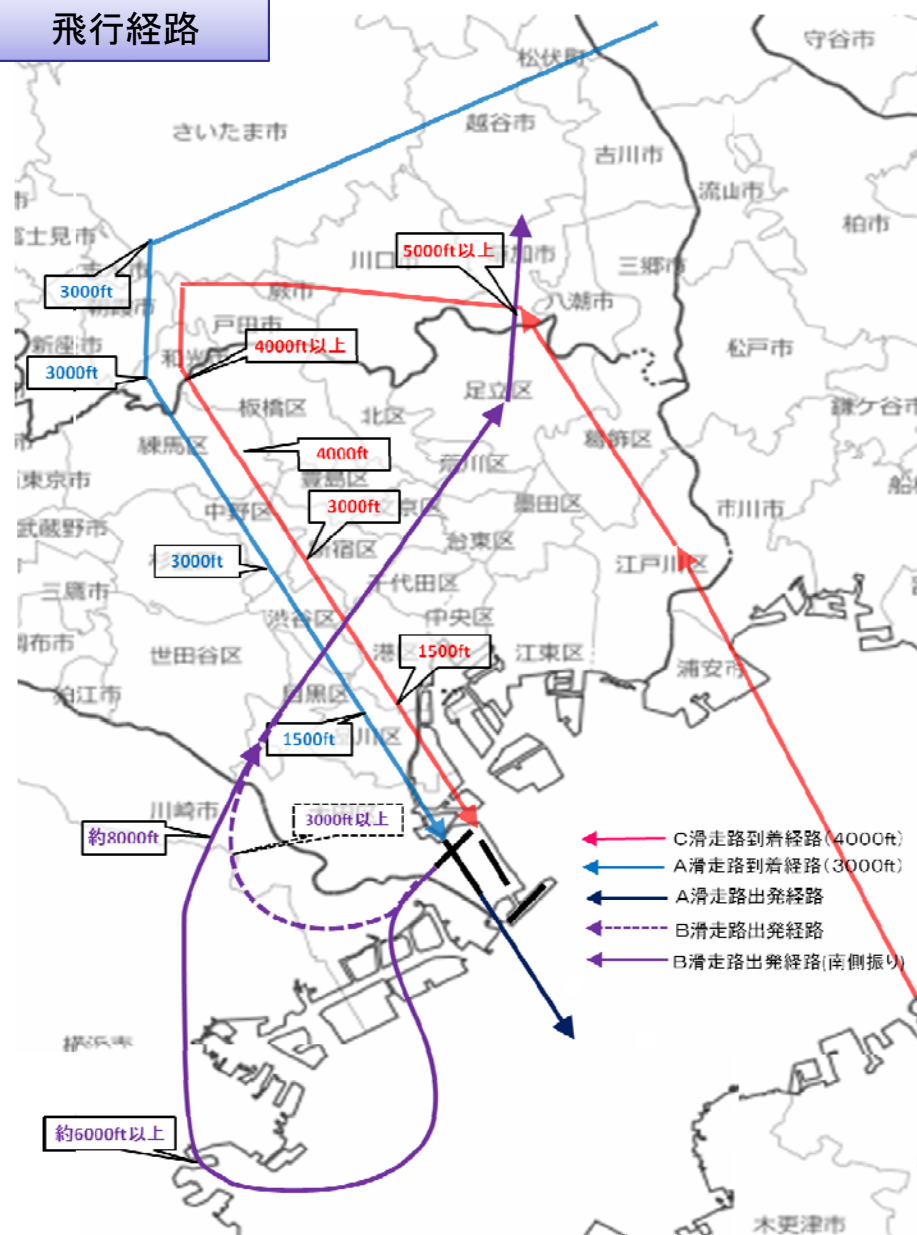
→ 到着(計44回)

出発・到着合計: 90回

※出到着及び南風時・北風時の時間値を同数にして運用すると仮定すると、出発44回、到着44回(合計88回)となる

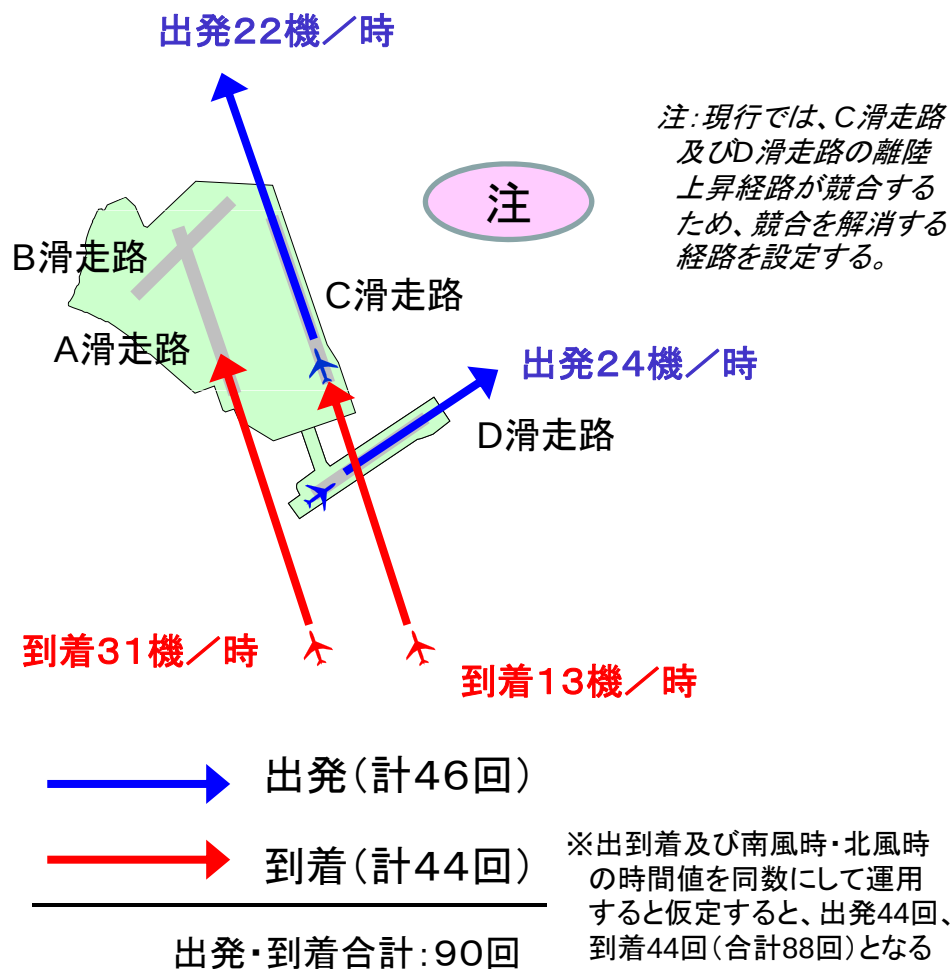
本飛行経路は、技術的な検討のためのモデルとして作成したもの。
具体的な飛行経路については、今後の関係者との調整、管制運用上の検証を踏まえ、引き続き検討していく。

飛行経路



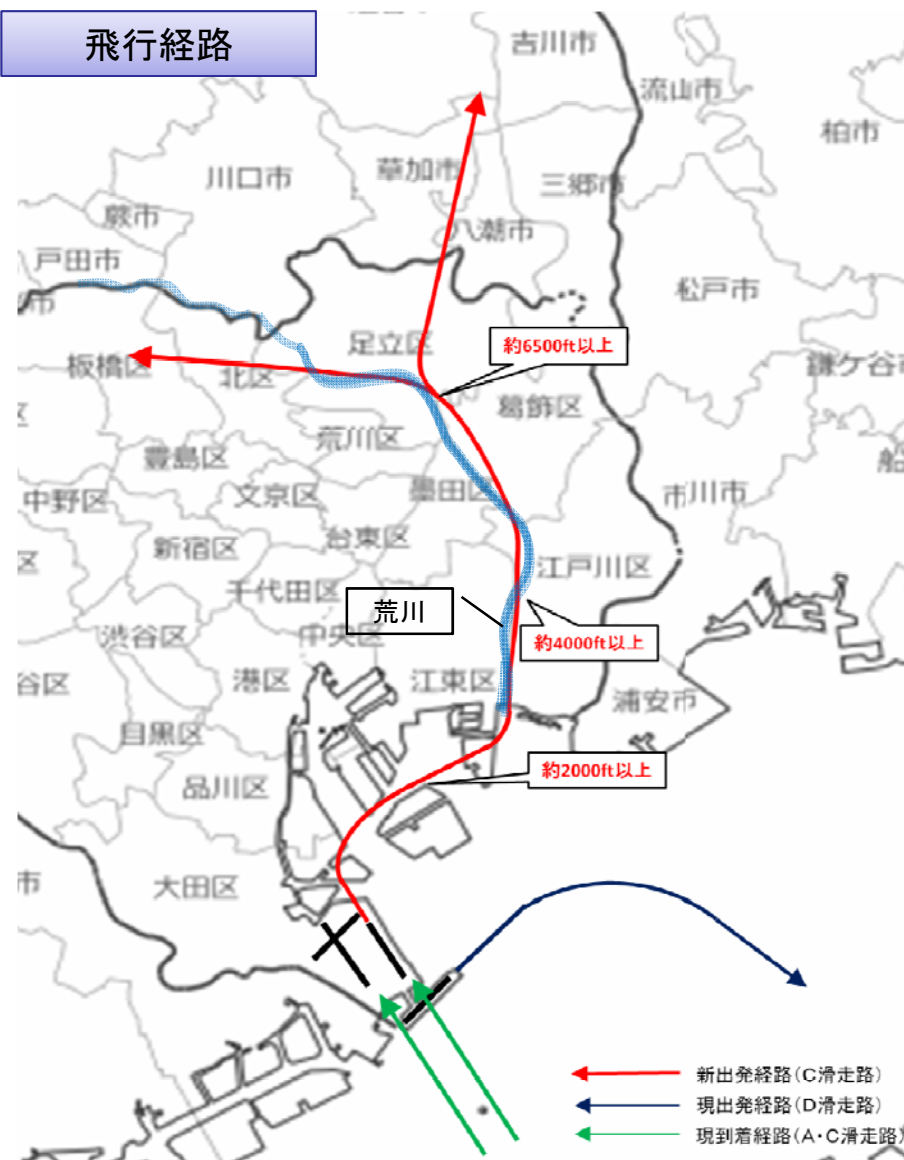
2. 滑走路運用・飛行経路の見直し～北風時①

北風案1
(時間値90回)

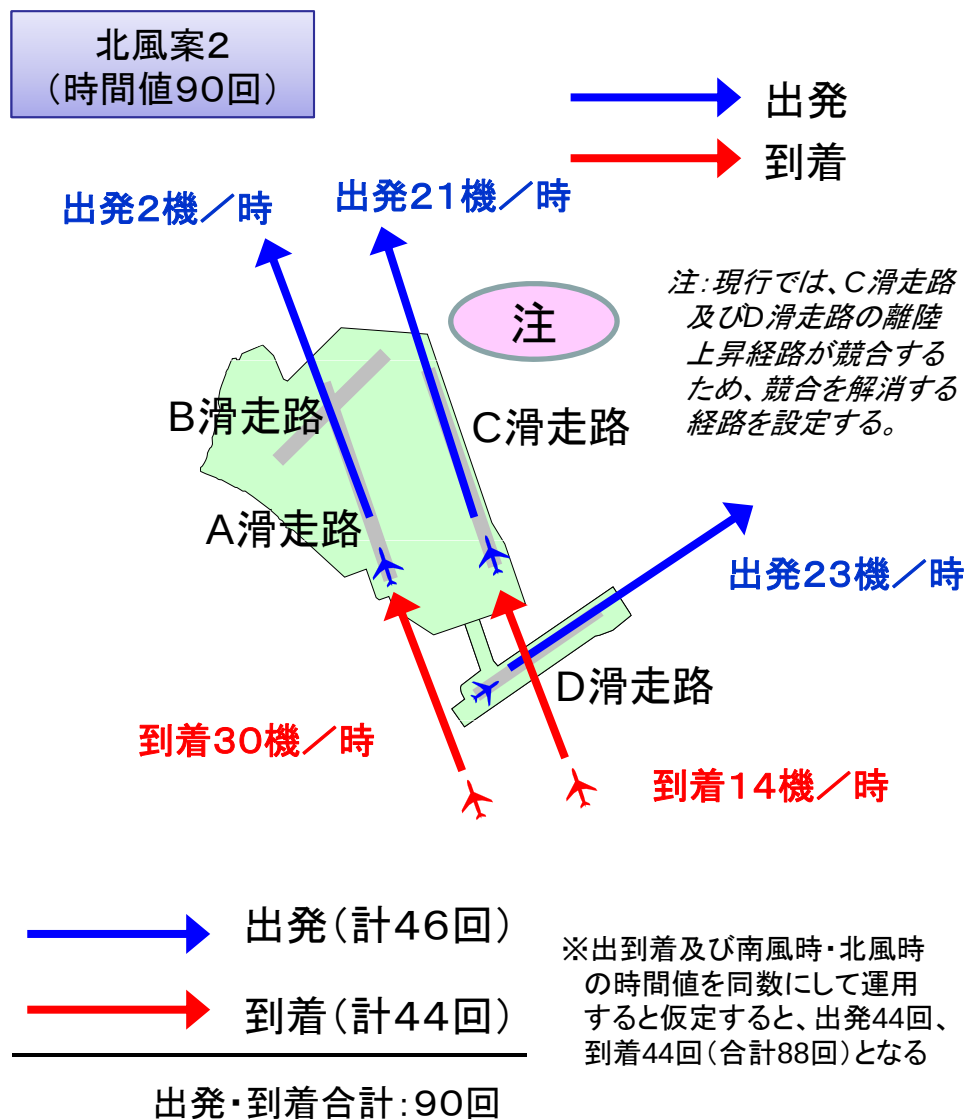


本飛行経路は、技術的な検討のためのモデルとして作成したもの。
具体的な飛行経路については、今後の関係者との調整、管制運用上の検証を踏まえ、引き続き検討していく。

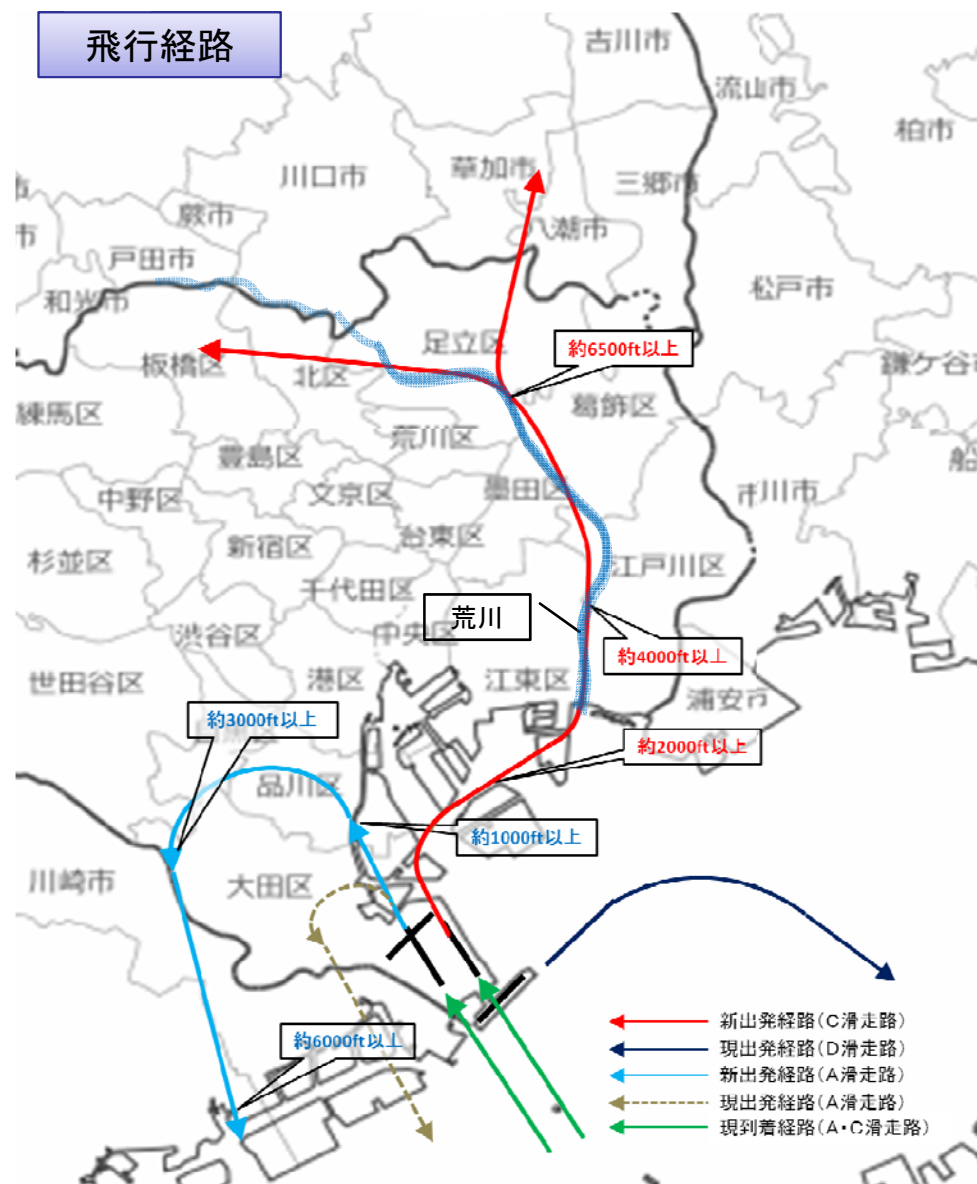
飛行経路



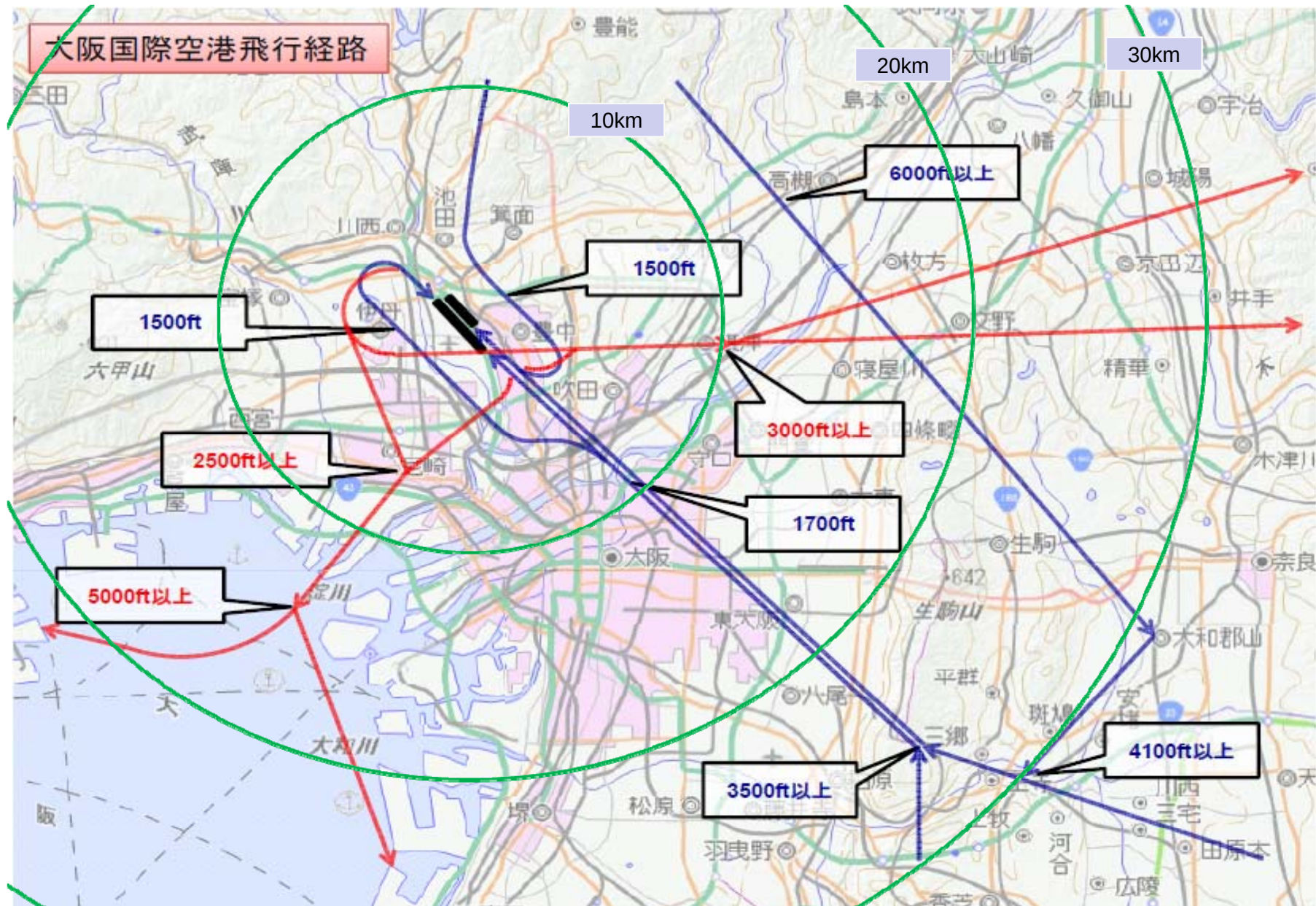
2. 滑走路運用・飛行経路の見直し～北風時②



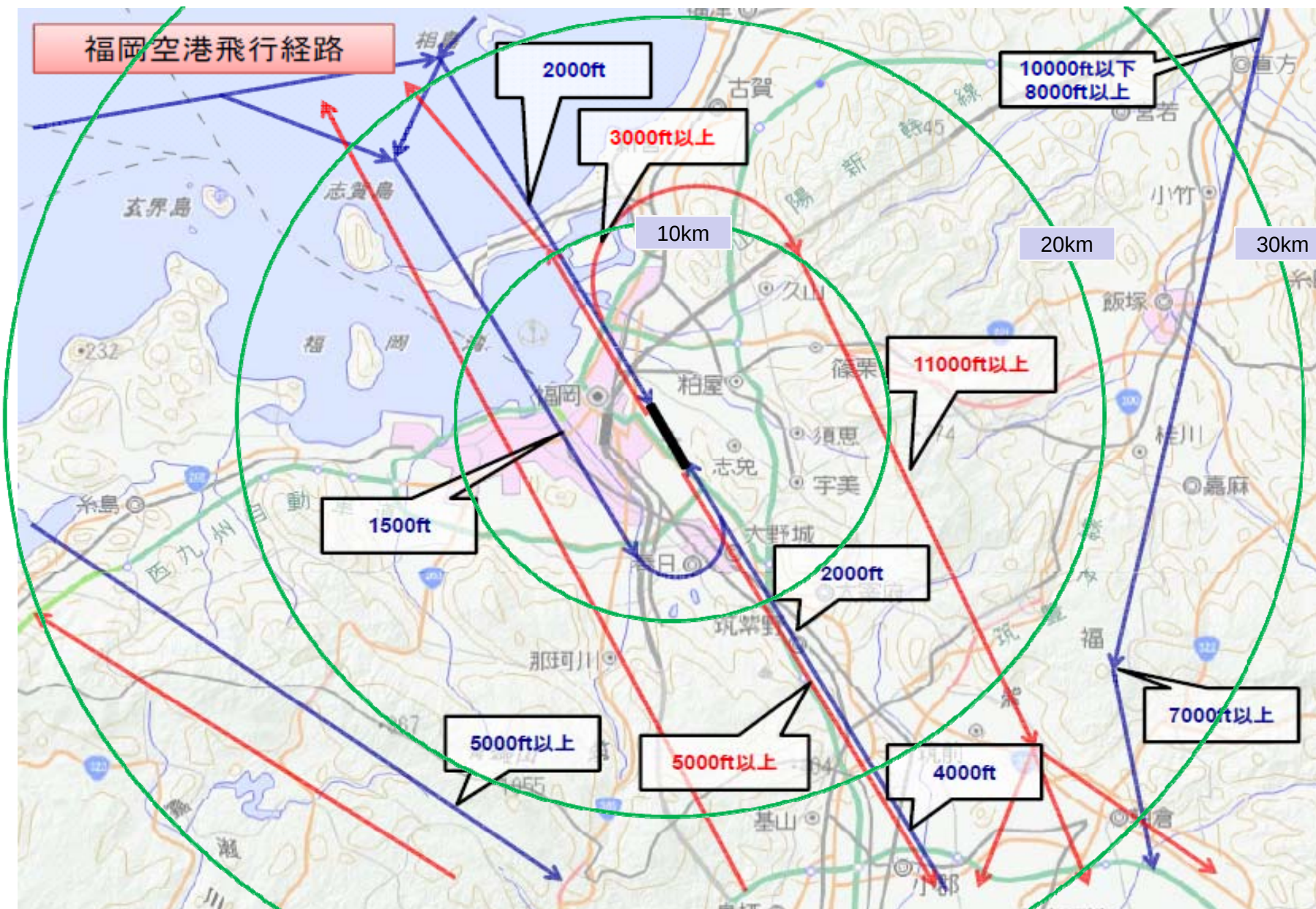
本飛行経路は、技術的な検討のためのモデルとして作成したもの。
具体的な飛行経路については、今後の関係者との調整、管制運用上の検証を踏まえ、引き続き検討していく。



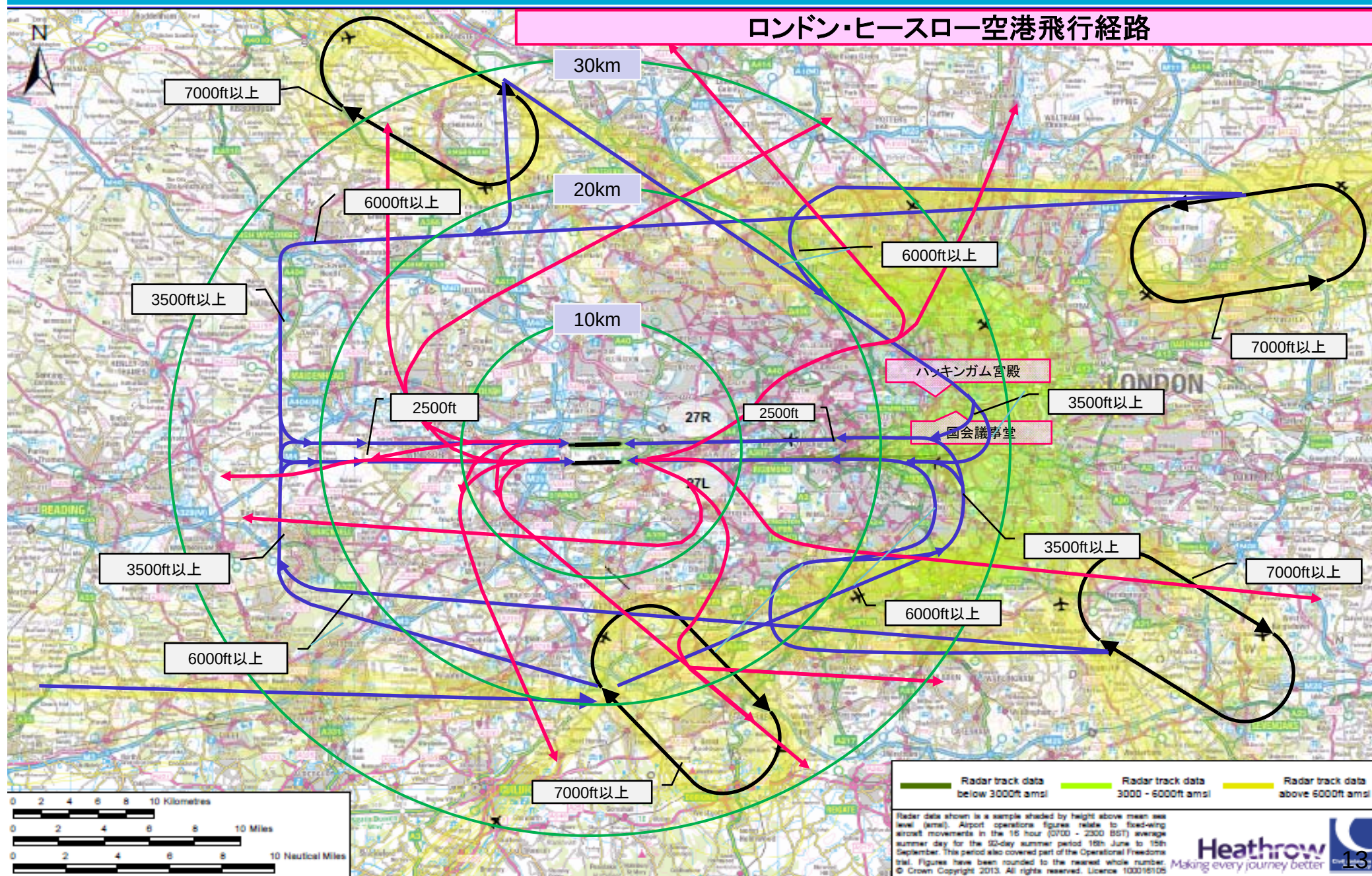
(参考)大阪国際空港の飛行経路図



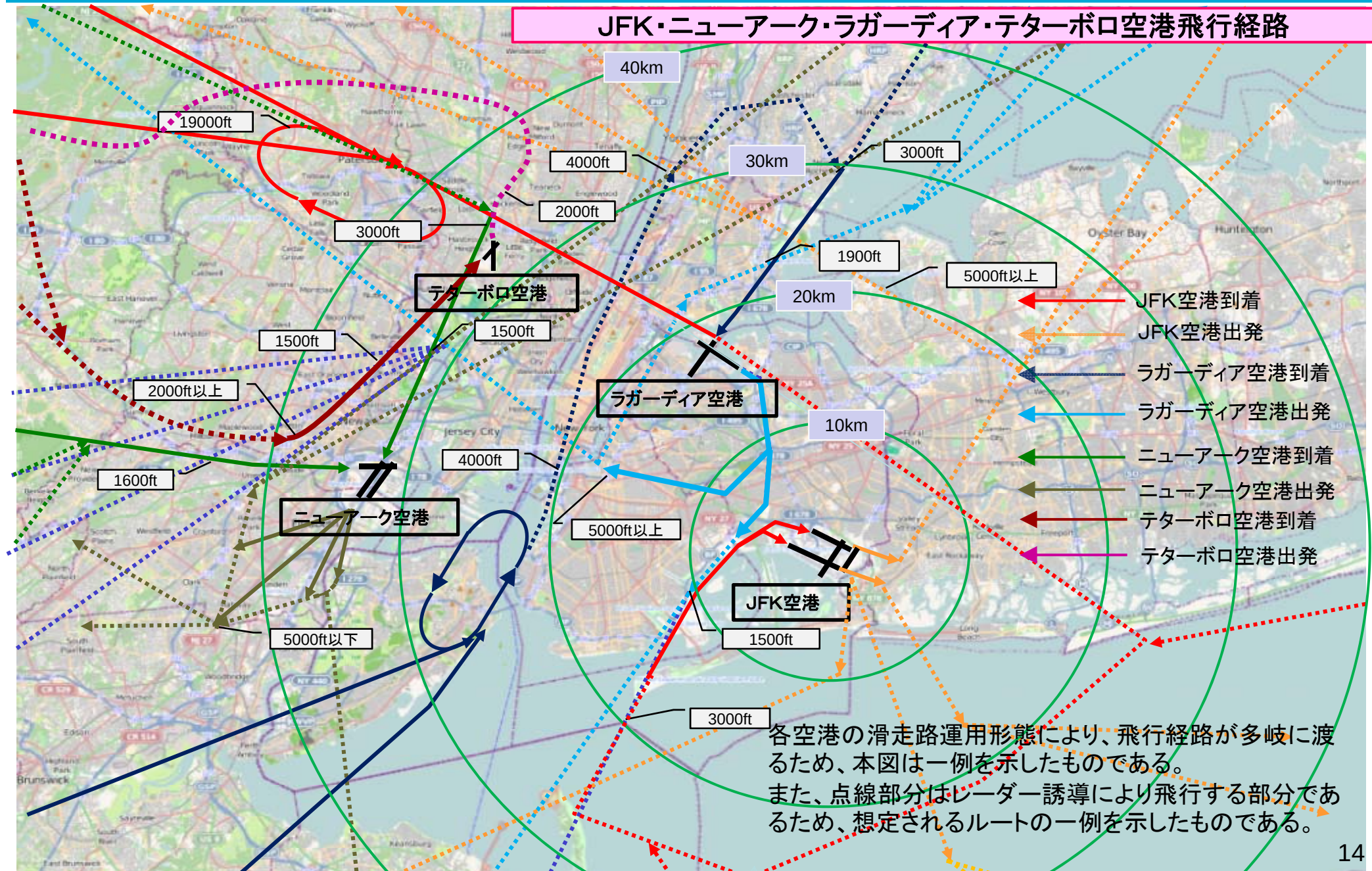
(参考)福岡空港の飛行経路図



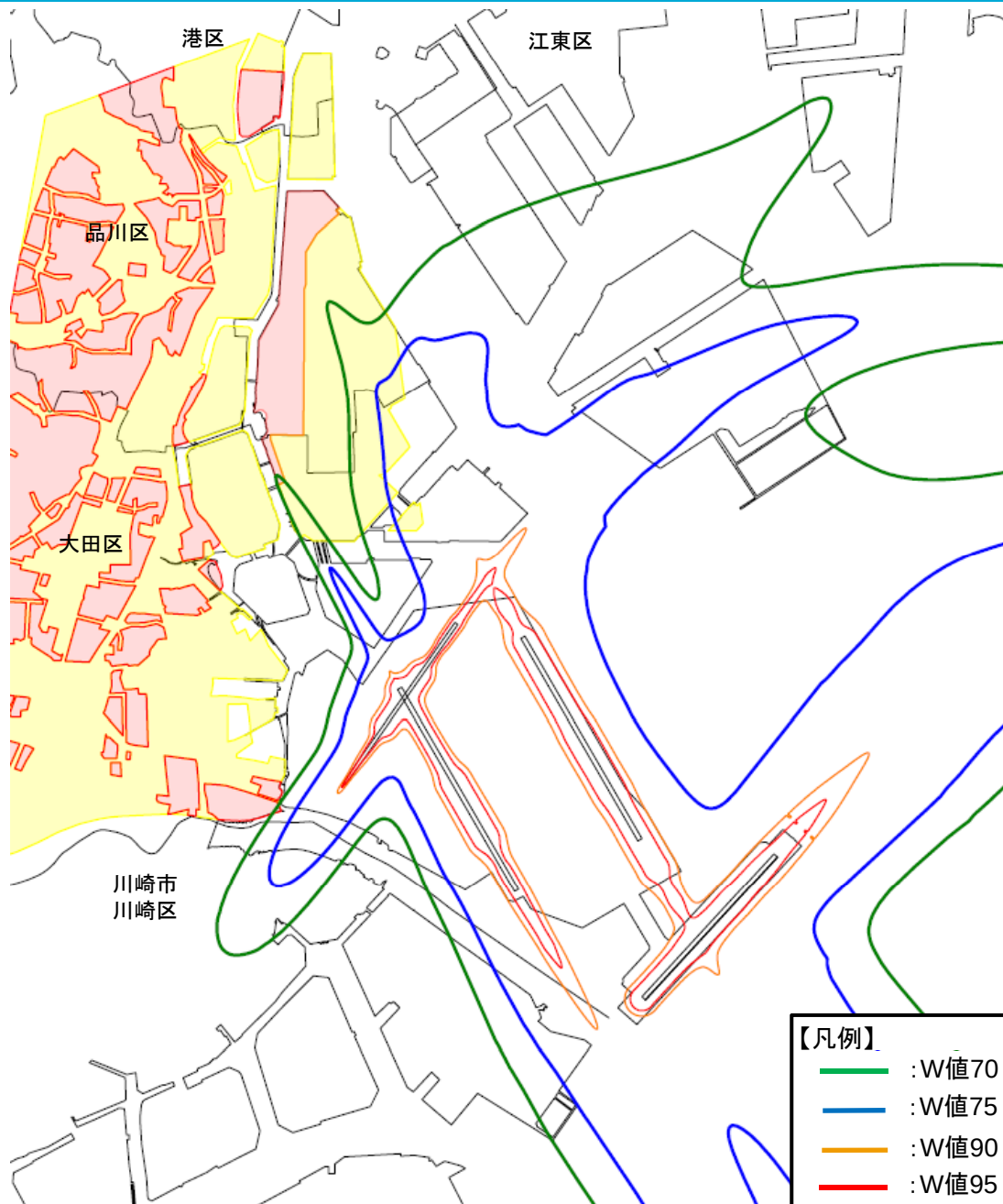
(参考)ロンドン・ヒースロー空港の飛行経路図



(参考)ニューヨーク周辺(JFK、ニューアーク、ラガーディア、テターボロ空港)の飛行経路図



2. 滑走路運用・飛行経路の見直し～騒音影響



【凡例】

- : W値70
- : W値75
- : W値90
- : W値95

騒音予測コンター作成にあたり想定した条件

- ・タ方の国際線の出発・到着ピーク時間帯を含む4時間は、新たな飛行経路(南風時は南風案2(南振り)、北風時は北風案1)で運用。
- ・上記時間帯以外の10.5時間における飛行経路は、南風時は現行経路、北風時は北風案1で運用。

航空機騒音障害防止法に基づく騒音対策事業

概ねW値70以上 : 学校、病院等の防音工事

W値75以上 : 住宅防音工事

W値90以上 : 移転補償、土地の買入れ

W値95以上 : 緩衝緑地整備

環境基準との関係

- ・東京都については、次のような地域類型が指定されている。

-  : 住居系地域(住居専用地域、住居地域、準住居地域)でW値70(—)以下とすることが望ましい地域
-  : 商業地域、準工業地域等でW値75(—)以下とすることが望ましい地域

- ・神奈川県については、現在環境基準の地域類型指定はされていないが、準工業地域の一部にW値75の線が及んでいる。住居系地域にはW値70の線が及んでいない。

※この騒音予測コンターは、各種の条件について一定の想定の下で作成したものであり、今後、飛行経路、運用時間、使用機材等の条件に応じて更なる精査が必要。

3. 滑走路の配置案

○滑走路を1本増設した場合の空港処理能力の比較

○C滑走路にセミオープンパラレルで配置した場合が、最も空港処理能力拡大効果が高い(時間値については、今後精査が必要)

○空港処理能力は、現在の飛行ルートを前提とした場合、現在の井桁滑走路配置による出発・到着機の競合に加え、さらに滑走路増設による新たな出発・到着機の競合が発生し、発着回数の増加効果は見込めないため、飛行ルートの見直しが前提

	オープンパラレル (1,310m以上間隔)	セミオープンパラレル(760m以上間隔)			クロスパラレル (380m)
	①C滑走路に平行	②A滑走路に平行	③C滑走路に平行	④D滑走路に平行	⑤B滑走路に平行
北風時 運用方法	 A: 到着、C: 出発 増設: 混合	 A: 到着、C: 出発 D: 出発、増設: 到着	 A: 到着、C: 出発 D: 出発、増設: 混合	 A: 出発、C: 出発 D: 到着、増設: 到着	 A: 到着、C: 混合 D: 出発
南風時 運用方法	 A: 混合、B: 出発 C: 出発、増設: 到着	 A: 混合、B: 出発 C: 到着	 A: 混合、B: 出発 C: 出発、増設: 到着	 B: 到着、D: 出発 増設: 混合	 A: 混合、C: 到着 増設: 出発
効果	暫定時間値: 104回 (出発54回、到着50回)	暫定時間値: 91回 (出発45回、到着46回)	暫定時間値: 112回 (出発58回、到着54回)	暫定時間値: 102回 (出発54回、到着48回)	暫定時間値: 91回 (出発45回、到着46回)

- ・効果のうち、時間値は、出発・到着が交互に発生する場合のみを前提とし、かつ飛行経路制約は加味せず滑走路上の交通のみを考慮して算出した試算値であり、他のページに記載の時間値とは算出方法が異なるため、今後精査が必要。
- ・また、年間の空港処理能力拡大効果は、最も効果が高い、C滑走路にセミオープンパラレルで配置した場合、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方策に比べ、13万回程度/年(1日当たり約360回)程度の増となる(14.5時間の運用を行うと仮定した場合)。
- ・飛行経路・空域面、地上面、システム、要員等、管制運用上の課題整理及び改善が必要。
- ・工事費及び工事期間は、最も空港処理能力拡大効果が高いC滑走路にセミオープンパラレルで配置した案について検討。
工事費: 6, 200～9, 700億円程度(用地造成及び滑走路、誘導路の整備に要する費用(エプロン、ターミナルビル、アクセス施設等の整備費及び環境対策費は含まない)で、D滑走路の工事費を参考に、工事面積・埋立土砂量等から工事費を算出。なお人件費や資材の高騰から、工事費は変動する可能性がある
工事期間: 10～15年程度(D滑走路と同様の急速施工を前提とし、また地域との合意、関係者調整、環境アセスメントに必要な期間を除く)

成田空港

1. 成田空港の空港処理能力を規定する要因

- 滑走路処理能力は、滑走路毎に離着陸機の滑走路占有時間及び大型機の後方乱気流を考慮した安全間隔により算出する。
- 成田空港の空港処理能力は、安全性の担保、騒音影響の低減、空港施設の容量といった要因により規定される。

<空港処理能力イメージ>

①安全性の担保

- ・2本の滑走路を使用する滑走路運用方式や飛行経路を設定
- ・航空機と地上建築物との安全が確保された飛行経路を設定
- ・悪天候を考慮した管制運用

②騒音影響の軽減

- ・内陸空港という特殊性を踏まえ、地域との合意により年間発着枠の総量を30万回までに制限
- ・地域との合意により23時から翌6時までは離着陸禁止（カーフェュー時間帯の設定）、22時台はA・B滑走路とも各10便までに制限
- ・直進上昇・直進降下の飛行制限

滑走路処理能力

空港処理能力
(30万回)

※空港処理能力の30万回化は2014年度中に実現

運用実績
(23万回)

※2013年度実績(数値は成田空港会社発表のもの)

※

③空港施設の容量

- ・滑走路、駐機場、旅客ターミナルビル等の空港施設は一定の空港処理能力の確保を前提に設置、運営

※国際線中心の成田空港では、時差等の理由により、オフピークの時間帯が発生するため、年間発着枠をフルに活用することが難しい面がある。 18

1. 騒音による影響の軽減～運用制限

- 成田空港の年間発着枠、離着陸制限、22時台の便数制限、飛行コース・高度については、繰り返し確認されてきた地域との合意事項である。

地域との合意事項

- ① 年間発着枠…………… 30万回を限度

年間発着枠の推移

1994年12月～ 20万回

2006年 9月～ 22万回

2010年10月～ 30万回

- ② 離着陸制限…………… 6時から23時まで ※1・2

- ③ 22時台の便数制限… 22時台はA・B滑走路とも10便以下 ※3

- ④ 飛行コース・高度 …… 直進上昇・降下、

離着陸以外の県内通過高度6,000ft以上 ※4・5・6

※1 航空機の安全、乗客の生命に係る場合や、台風や大雪などの悪天候により成田空港全体の運航が大きく乱れた場合などは除く

※2 出発地空港における悪天候等による遅延など、航空会社の努力では対応できないやむを得ない場合には、低騒音機であること、割増料金を支払うことなどを条件に、23時台に限り離着陸が認められる【2013年3月 四者合意】

※3 22時台にA・B滑走路ごとに10便以下とするため、21時台・22時台はA・B滑走路ごとにスケジュール調整を行っている。

※4 正確には、「成田空港の出到着機の飛行経路は九十九里から利根川までの間を直進上昇・直進降下とし、出到着機以外の千葉県上空通過の高度は6,000ft以上とする」【1973年5月 国・千葉県合意】(霞ヶ浦上空(LAKES)に向かう到着機や銚子上空を飛行する到着機の飛行高度は、通過機でないため6,000ftの対象外との確認済み)

※5 北風時に鹿島灘方面から飛来し、空港南側から着陸する航空機について、混雑等によって航空管制上必要な場合に限り、関係市町上空の飛行高度を6,000ft以下(5,000ft～4,000ft)とすることができる【2010年12月 国・県・関係市町・NAA合意】

※6 南風時に九十九里方面に離陸する航空機について、混雑等によって航空管制上必要な場合に限り、高度6,000ft到達後、かつ、騒防法1種区域の外側に達した場合は、左右に旋回させることができる【2011年1月 国・県・関係市町・NAA合意】

2. 管制機能の高度化(WAM(管制機能の高度化に必要な監視装置)の導入)

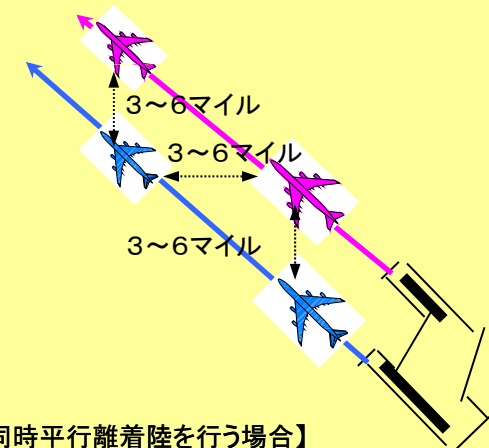
○ 2014年度から、より高い精度での航空機の監視が可能となるWAM(管制機能の高度化に必要な監視装置)の導入により、最大時間値68回を達成することが可能と判明。(空港処理能力拡大効果は約2万回。)

- ・ 成田空港では、2011年10月より同時平行離着陸方式を導入。
- ・ 管制機器の高度化(WAM※の導入)により、悪天候による低視程時においても、管制官が航空機の位置を精密に把握して同時平行離陸を行い、2本の滑走路を独立に運用できるため、最大時間値68回を達成することが可能と判明。
- ・ 2014年度中に実現する予定。

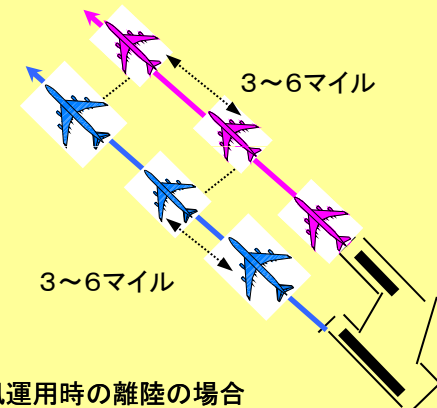
※ Wide Area Multi-lateration : 管制機能の高度化に必要な監視装置

同時平行離着陸のイメージ

【同時平行離着陸を行わない場合】



【同時平行離着陸を行う場合】



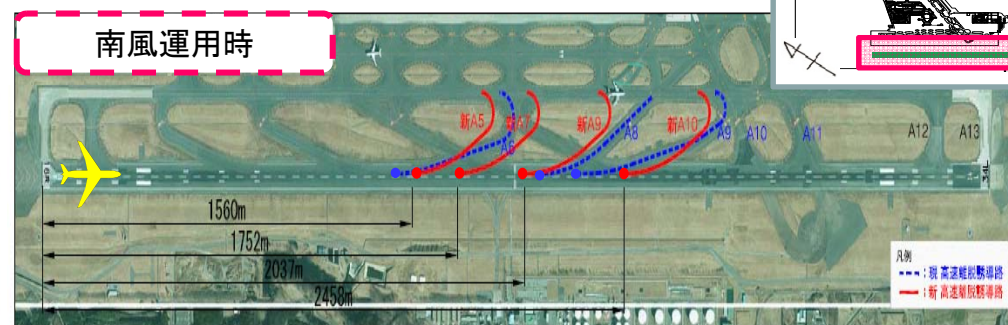
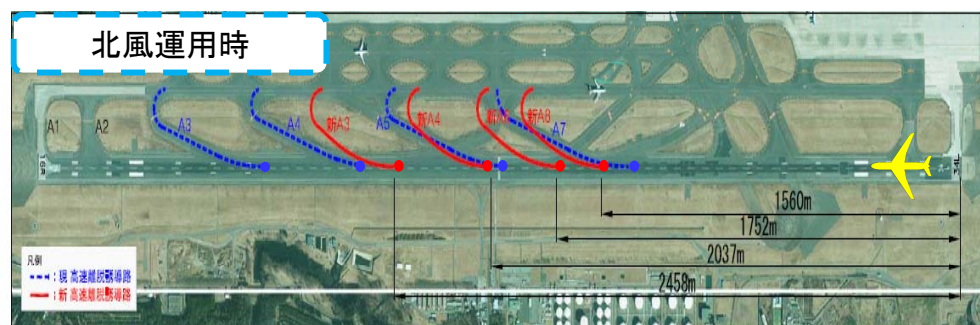
※北風運用時の離陸の場合

2. 高速離脱誘導路の整備

- シミュレーションによれば、A・B滑走路における高速離脱誘導路の整備により、滑走路占有時間を短縮できると想定され、WAMの導入と併せて行うことにより、最大時間値72回を達成できる可能性がある。(空港処理能力拡大効果は約4万回。)

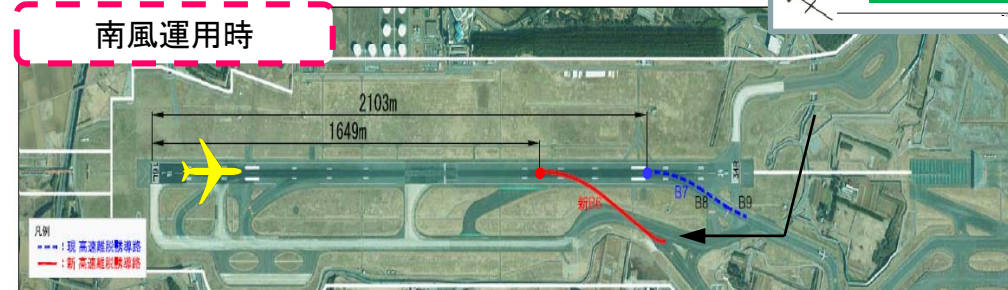
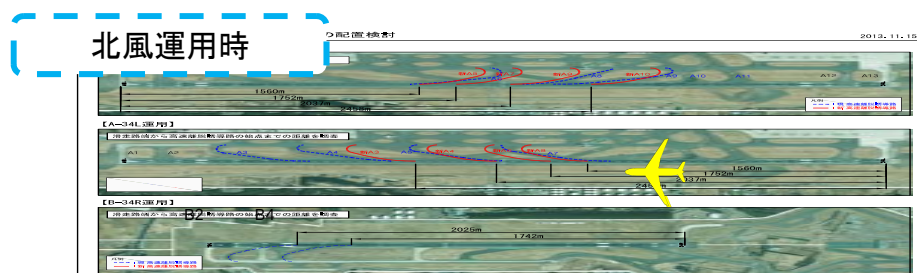
A滑走路における高速離脱誘導路の再編整備（時間値+2回）

- ・ A滑走路において、高速離脱誘導路の取り付け位置を変更し、到着機の滑走路からのスムーズな離脱を実現。



B滑走路における高速離脱誘導路の追加整備（時間値+2回）

- ・ B滑走路において、高速離脱誘導路を追加整備し、到着機の滑走路からのスムーズな離脱を実現。
- ・ 将来的には、地上走行を行う飛行機と輻輳させないための誘導路の線形改良を実施。



※ 時間値向上効果については、施設供用(最短で2017年度頃までに可能)後、運航実態調査により確認が必要。

※ 最大時間値72回を達成するためには、別途、駐機場、旅客ターミナルビルの整備が必要。

2. 夜間飛行制限の緩和

- カーフェュー時間帯の短縮、22時台の便数制限の緩和については、空港処理能力拡大方策の一つと考えられるが、地域との合意形成が必要。
- 2013年3月より、航空会社の努力では対応できないやむを得ない場合には、23時台に限り離着陸を認める「カーフェューの弾力的運用」を開始したが、この際にも、現行のカーフェュー時間帯及び22時台の便数制限を引き続き厳守することを地域と確認しているところ。

2013年3月29日 成田空港の離着陸制限(カーフェュー)の弾力的運用に関する確認書

(「成田空港に関する四者協議会※」における合意)

1. 現行の成田空港の離着陸制限(カーフェュー)時間及び22時台の便数制限(A・B滑走路とも10便まで)を引き続き厳守するとともに、弾力的な運用が最小限となるよう航空会社の指導を強化すること。
2. 弾力的な運用によって、なし崩し的に運用時間が拡大することのないよう、23時以降に新たなダイヤを設定しないこと。

※成田空港に関する四者協議会メンバー

国土交通省航空局長

千葉県知事

成田空港圏自治体連絡協議会

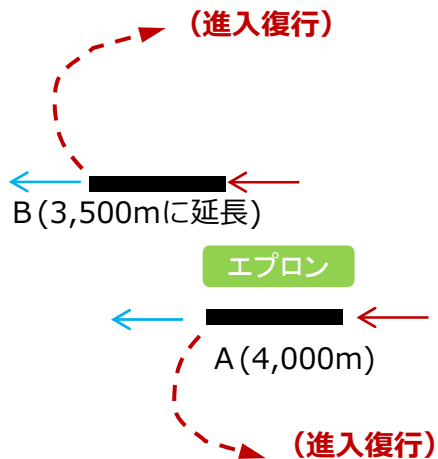
(成田市長、富里市長、山武市長、香取市長、多古町長、芝山町長、横芝光町長、栄町長、神崎町長)

成田国際空港株式会社代表取締役社長

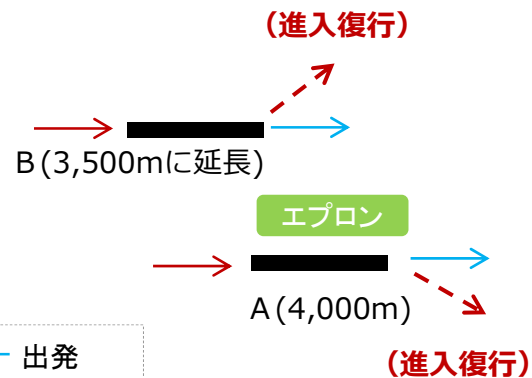
3. B滑走路の延長

B滑走路を延長する案（空港処理能力拡大効果なし）

北風時



南風時



← 出発
← 到着

✓運用方法

A: 出発・到着混合 B: 出発・到着混合
(現状と同様)

✓効果

暫定時間値 72回
空港処理能力拡大効果 なし

(B滑走路の潜在能力を有効に発揮させ、運用実績を増加させるためには、B滑走路の延長は有効な方策。)

※時間値は、管制機能の高度化、高速離脱誘導路の整備の効果を加味。ただし、飛行経路の制約は加味せず滑走路上の交通のみを考慮して算出した試算値であり、今後精査が必要。

✓工事費(用地取得及び滑走路・誘導路の整備に要する費用)

約200～400億円

※エプロン、ターミナルビル、アクセス施設等の整備費及び環境対策費を含まない。

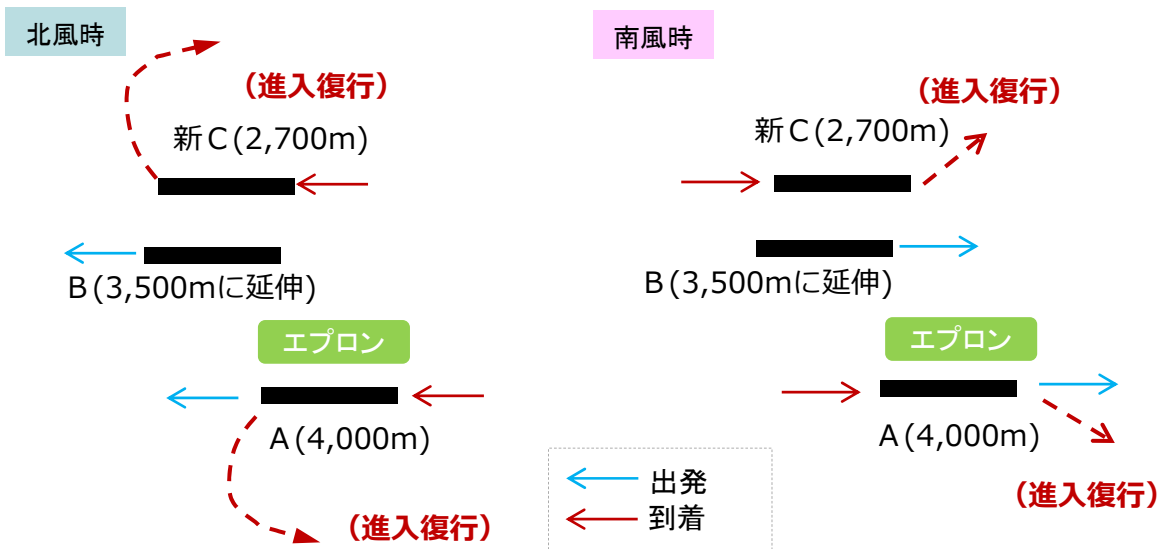
✓工事期間

3～4年程度

※地域との合意、用地交渉、環境アセスメントに必要な期間を除く。

3. 滑走路の配置案

案1 : B滑走路と平行する滑走路を増設する案(クロスパラレル又はセミオープンパラレル)



✓運用方法

A: 出発・到着混合 B: 出発専用 新C: 到着専用

※進入復行ルートを確認するため、中央のB滑走路を出発専用固定。

✓効果

暫定時間値 80~98回

空港処理能力拡大効果 約4~16万回

※時間値は、管制機能の高度化、高速離脱誘導路の整備の効果を加味。ただし、飛行経路の制約は加味せず滑走路上の交通のみを考慮して算出した試算値であり、今後精査が必要。

※時間値、空港処理能力拡大効果は、B滑走路及び新C滑走路をクロスパラレルに配置する場合は従属運用となり、それぞれ80回、約4万回。両滑走路をセミオープンパラレルに配置する場合は独立運用となり、それぞれ98回、約16万回。

✓工事費(用地取得及び滑走路・誘導路の整備に要する費用)

約1,000~1,200億円

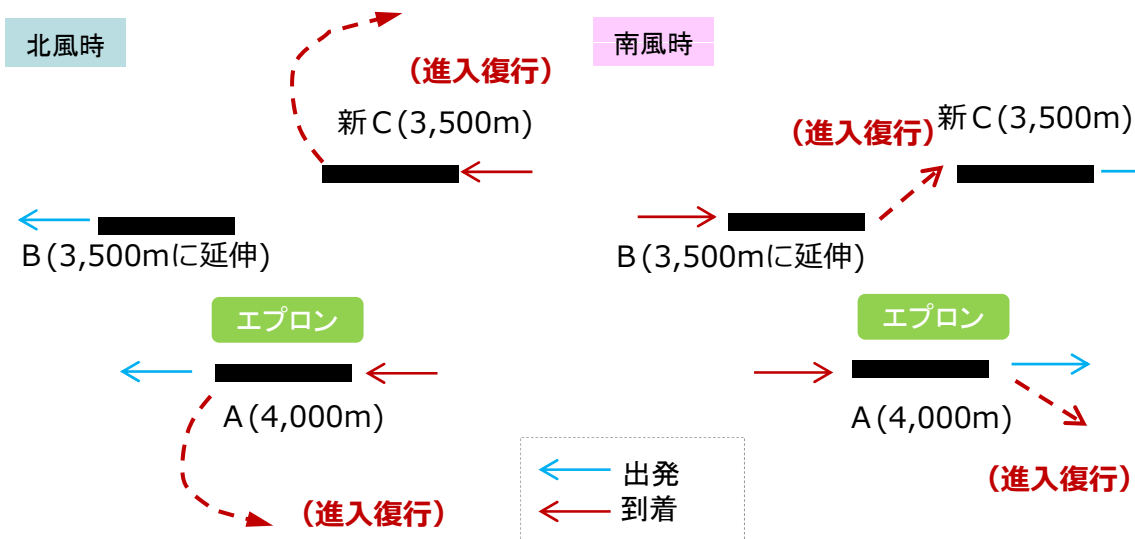
※エプロン、ターミナルビル、アクセス施設等の整備費及び環境対策費を含まない。

✓工事期間

3~4年程度

※地域との合意、用地交渉、環境アセスメントに必要な期間を除く。

案2 : 案1の地上走行距離を短縮する観点から、風向きによる運用方法を工夫するため、新C滑走路の位置を南側へずらす案(セミオープンパラレル)



✓運用方法

北風時) A: 出発・到着混合 B: 出発専用 新C: 到着専用

南風時) A: 出発・到着混合 B: 到着専用 新C: 出発専用

※新C滑走路については、南風時に、B滑走路到着機の進入復行区域が新C滑走路に抵触しない位置に配置。

✓効果

暫定時間値 98回

空港処理能力拡大効果 約16万回

※時間値は、管制機能の高度化、高速離脱誘導路の整備の効果を加味。ただし、飛行経路の制約は加味せず滑走路上の交通のみを考慮して算出した試算値であり、今後精査が必要。

※案1よりも地上走行距離が短縮され、地上走行に要する時間も短縮される。

✓工事費(用地取得及び滑走路・誘導路の整備に要する費用)

約1,000~1,200億円

※エプロン、ターミナルビル、アクセス施設等の整備費及び環境対策費を含まない。

✓工事期間

3~4年程度

※地域との合意、用地交渉、環境アセスメントに必要な期間を除く。

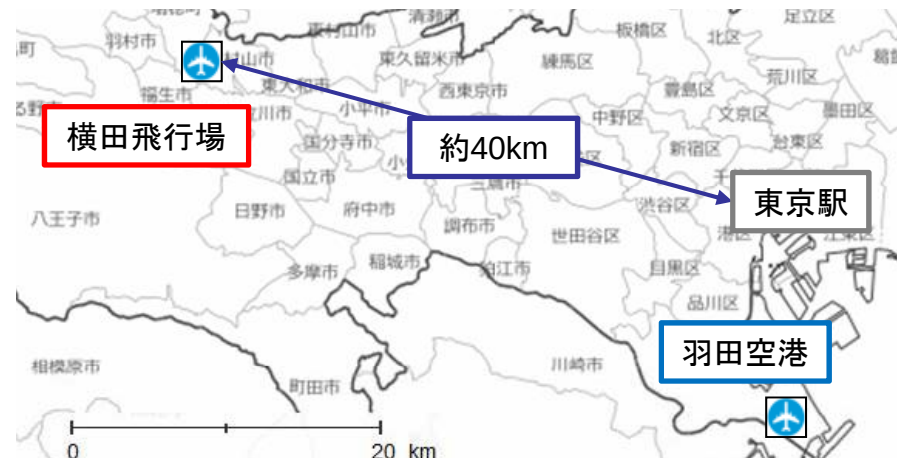
その他の空港の活用等

1. 横田飛行場

- 横田飛行場は、東京都心の西方約40kmに位置し、3,000m級の滑走路1本を有している。在日米軍が管理を行っており、現在は民間航空機の発着は行われていない。
- 仮に横田飛行場の軍民共用化が実現すると、首都圏西部の一定の航空需要を分担することが可能であると考えられる。

概要

- ・設置管理者: 在日米軍
- ・滑走路延長: 3,353m
- ・都心からの距離: 約40km
- ・アクセス:
 - ー鉄道: JR青梅線牛浜駅・拝島駅から徒歩10～20分程度
(牛浜駅・拝島駅までは東京駅から約1時間)
 - ー車: 中央自動車道八王子出口から約10km



出典: 東京都ホームページ

旅客輸送の実現に向けた課題

- 管制・運用面
 - ー技術的な課題について、十分な検討が必要
- 旅客ターミナル地域の整備
 - ー現在米軍が使用している既存のターミナルビルとは別途、民航機専用のターミナル地域を整備する必要
- 地上アクセスの整備
 - ー旅客利便性向上のため、鉄道やバス等のアクセス手段を確保する必要
- 騒音対策
 - ー新たに騒音影響が発生又は拡大する地域については騒音対策が必要。また、騒音対策の検討にあたっては、騒音影響を受ける地域との合意形成を図る必要



出典:「横田基地の軍民共用化に向けて」(平成25年5月/東京都)

2. 百里飛行場(茨城空港)

- 百里飛行場(茨城空港)の更なる活用に向けては、地上アクセスや空港機能の強化等の課題について引き続き検討が必要。
- 仮に百里飛行場(茨城空港)の更なる活用が実現すると、北関東地域の一定の航空需要を分担することが可能であると考えられる。

概要

- ・設置管理者:防衛大臣(共用空港)(※民航ターミナル地域は国土交通省)
- ・滑走路延長:2,700m × 2本
- ・年間旅客数:約39万人(国内約29万人 国際約10万人)(※2013年暦年)
- ・就航路線:スカイマーク(新千歳 2便/日、神戸 2便/日(神戸経由で那覇、米子まで1便ずつ運航)
中部 1便/日(7/18-8/31は中部経由で那覇まで運航(季節定期便))、
福岡 2便/日)
春秋航空(上海・浦東 6便/週)
- ・都心からの距離:約80km
- ・アクセス:
 - ー鉄道:JR常磐線石岡駅からバス35分程度
(石岡駅までは東京駅から約1時間)
 - ー車 :東関東自動車道茨城空港北ICから約9km
(※駐車場は無料)
 - ーバス:東京駅から直行バスで約1時間40分、1000円
(航空機利用者は500円)
- ・共用空港であるため、新規路線開設等に関しては、
防衛省との事前調整・協議が必要



更なる活用に向けた主な課題

- 空港機能の強化
 - ー国際線の乗り入れや駐機場の拡充等による空港機能強化について、関係者との協議、調整が必要
- 地上アクセスの整備
 - ー北関東地域の需要の取り込みのため、公共交通機関によるアクセスの改善が課題

3. その他の首都圏周辺の空港等の活用 (1) 富士山静岡空港

- 富士山静岡空港は、東京都心から約170kmと距離が離れているが、空港アクセスの改善により、首都圏の航空需要の一部を分担する可能性が考えられる。
- 具体的な活用方策については、検討を進める必要がある。

概要

- ・設置管理者: 静岡県
- ・滑走路延長: 2,500m
- ・年間旅客数: 約46万人(国内約29万人 国際約17万人)(※2013年暦年)
- ・就航路線: ANA(新千歳 4便/週、那覇 1便/日)
FDA(福岡 3便/日、鹿児島 3便/週)
アジアナ航空(ソウル・仁川 5便/週)
中国東方航空(上海・浦東 4便/週)(※上海経由で武漢まで運航)
チャイナエアライン(台北 4便/週)
- ・都心からの距離: 約170km
- ・アクセス:
 - ー鉄道: JR静岡駅からバスで約50分、1,000円
(静岡駅までは東京駅から約1時間、6,350円)
JR東海道本線島田駅からバス25分程度、500円
(島田駅までは東京駅から約1時間40分、6,670円)
※FDA航空機利用者はJR掛川駅までの無料アクセスバスを利用できる。
(掛川駅までは東京駅から約1時間45分、7,860円)
 - ー車 : 東名自動車道相良牧之原ICから約10km
新東名自動車道島田金谷ICから約12km(※駐車場は無料)

※2020年代までに静岡県周辺の高速道路網の整備が予定されている。
※静岡県は空港直下に東海道新幹線の新駅の設置を要望している。

活用に向けた主な課題

- 空港アクセスの改善
 - ー 静岡空港利用者の利便性向上のため、空港アクセス改善等が課題



出典: 東京航空局ホームページ

3. その他の首都圏周辺の空港等の活用 (2) 福島空港

- 福島空港は、東京都心から約180kmと距離が離れているが、人口約200万人の栃木県に隣接しており、新幹線や高速道路を活用し、首都圏北部地域の航空需要を分担する可能性が考えられる。
- 福島空港は、公共交通機関による空港アクセスの強化・改善が課題である。

概要

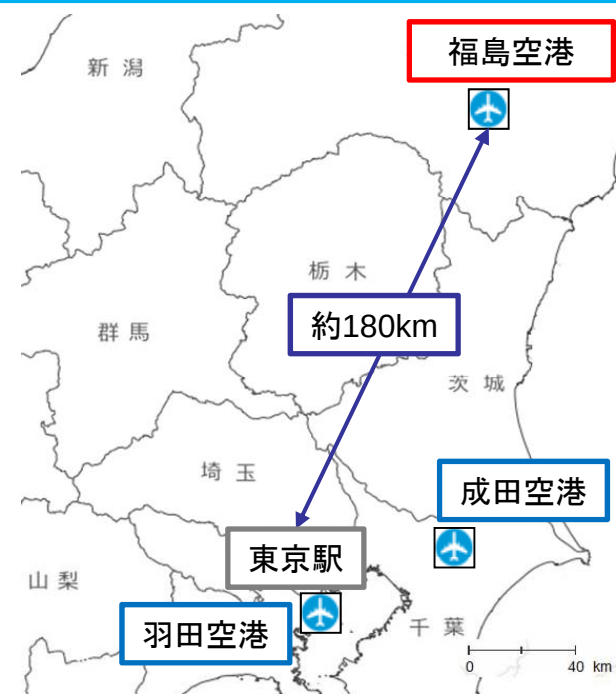
- ・設置管理者: 福島県
- ・滑走路延長: 2,500m
- ・年間旅客数: 約24.4万人(国内約23.8万人 国際約0.6万人)(※2013年暦年)
- ・就航路線: エア・ドゥ(新千歳 2便/日)
アイベックスエアラインズ(伊丹 2便/日)
ANA(伊丹 2便/日)
※国際線は就航なし(上海・ソウル線が運休中)
- ・都心からの距離: 約180km
- ・アクセス:
 - ー鉄道: JR郡山駅からバスで約45分、1,100円
(郡山駅までは東京駅から約1時間20分、8,200円)
JR常磐線いわき駅からバスで約1時間20分、2,100円
(いわき駅までは東京駅から約2時間30分、6,570円)
 - ー車 : 東北自動車道須賀川ICから約13km
あぶくま高原道路福島空港ICから約3km
(※駐車場は無料)

活用に向けた主な課題

- 地上アクセスの整備
 - ー首都圏北部の一定の航空需要を取り込むため、公共交通機関によるアクセスの改善が課題



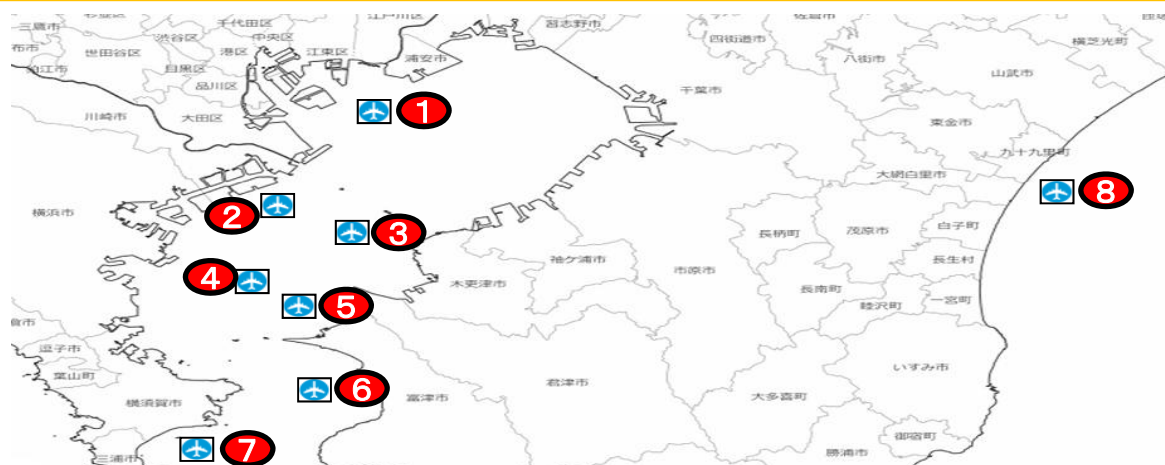
出典: 福島空港ホームページ



出典: 東京航空局ホームページ

4. 新空港の検討 ～首都圏第3空港

- 首都圏第3空港調査検討会[2000年9月～2002年1月、座長:中村英夫 武蔵工業大学教授(当時)]において、8つの第3空港候補地を評価。
- 首都圏の将来の航空需要に対する当面の解決策として、「羽田再拡張が、羽田の既存ストックを活用するという意味でも、アクセス等の利用者利便、費用・工期等においても、最も優れている。」と結論づけられ、羽田D滑走路の整備が進められた。



- ①東京湾奥
- ②川崎沖
- ③木更津沖
- ④中ノ瀬
- ⑤富津北
- ⑥富津南
- ⑦金田湾
- ⑧九十九里沖

各候補地案の概略調査結果[第6回首都圏第3空港調査検討会(2001.7.31)資料より抜粋]

評価項目		①東京湾奥		②川崎沖	③木更津沖	④中ノ瀬	⑤富津北	⑥富津南	⑦金田湾奥	⑧九十九里沖
		滑走路1本	滑走路4本							
アクセス	鉄道 (東京駅からの時間)	16分		46分	35分	48分	52分	71分	75分	59分
	道路 (箱崎JCTからの時間)	18分		27分	32分	39分	61分	65分	68分	60分
建設	概略事業費	1.7～2.2兆円	3.6～4.7兆円	1.7～2.1兆円	2.0～2.7兆円	1.4～1.8兆円	1.3～1.8兆円	1.2～1.6兆円	1.4～1.6兆円	1.6～1.9兆円
	構造形式	埋立		埋立	埋立	埋立	埋立	埋立	浮体+防波堤	埋立
	概略工期	10～13年	18～21年	13～16年	11～14年	9～12年	8～11年	8～11年	10～13年	9～12年

※アクセスについては、新たな鉄道、道路のルートが設定されると仮定の下、2014年1月時点の鉄道網、道路網を基に、アクセス時間を今回算出。
概略工期には、環境アセスメント等の手続きは含まない。