

## 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 要約版

首都圏空港機能強化技術検討小委員会は、昨年11月以降、5回にわたる議論を重ね、空港処理能力の拡大を含めた首都圏空港の機能強化について、以下のとおり技術的な選択肢を取りまとめた。今後、引き続き選択肢の精査を行うとともに、機能強化方策の具体化を進めるに当たっては、関係自治体や航空会社等の関係者と検討・協議を行うとともに、その過程において住民の意見も十分に聴く必要がある。

## 1. 羽田空港

## (1) 羽田空港の空港処理能力を規定する要因

羽田空港は、住宅地や高層建築物が密集する都心に近い位置に立地しており、主に①航空機同士、航空機と地上建築物との安全確保、②騒音影響の軽減、③空港施設の容量、によって空港処理能力が規定される。

## (2) 2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る方策

## ①滑走路処理能力の再検証

2010年のD滑走路供用後の滑走路占有時間等の実績値を踏まえ、滑走路処理能力を再検証したところ、現行の飛行経路・滑走路運用の下で、空港処理能力を拡大できることが判明した。なお、この場合の空港処理能力拡大効果は、特定時間帯<sup>1</sup>の有効活用も含めると以下のとおりである。

時間値 80→82 : 年間+約1.3万回(約35回/日)

また、この方策を実施するためには、現行の到着経路のほぼ全てが集中している千葉側の理解・協力を得る必要がある。

## ②滑走路運用・飛行経路の見直し

東京湾を最大限活用している現在の飛行経路・滑走路運用に加え、内陸部上空も活用した新飛行経路案を検討した。新飛行経路案により、出発・到着のピーク時間帯の空港処理能力拡大を図ることが可能となる。

しかし、特に南風運用時には、新たに広範かつ大きな環境影響が生じることが懸念されるため、例えば、新飛行経路での運用時間を一定の時間帯に制限する、一定の機材のB滑走路からの出発は制限する等により、騒音影響の軽減に最大限努めながら空港処理能力の拡大方策を検討することが重要である。

なお、南風時の新飛行経路での運用を1日当たり4時間(経路切り替え時間1時間を含む)行うとともに、スライディングスケール<sup>2</sup>を活用して出発・到着のピーク時間帯の空港処理能力強化を1日当たり計4時間行った場合、特定時間帯の有効活用も含めた空港処理能力拡大効果は以下のとおりである。

新飛行経路の時間値 82→90 :

年間+約2.3~2.6万回(約63~72回/日)

また、この方策を実施するためには、引き続き、騒音発生源対策、騒

<sup>1</sup> 6時から8時30分の到着時間帯、20時30分から23時の出発時間帯。

<sup>2</sup> 時間あたりに可能な出発・到着機数の組み合わせ。

音軽減運航方式、運航制限等の具体的方策について検討を行うなど、地域の理解と協力を得るために必要な対策の検討を進める必要がある。

③施設面で必要となる対応

新飛行経路案に対応するためには、新たに航空保安施設の設置や、離着陸機増加に対応するための駐機場、誘導路、旅客ターミナルビル等の必要規模の検証や整備の検討が必要である。

④実現に向けた課題

空港処理能力拡大効果を実現するためには、上で述べた課題の他、方面別運用の検証や、経路・空域面及び地上走行等の管制運用上の課題整理及び改善等が必要である。

(3) 2020年の東京オリンピック・パラリンピック以降の方策

さらなる空港処理能力の拡大のための方策として、滑走路増設が考えられるが、同時に飛行経路の見直しが必要である。また、内陸部上空を飛行する場合には、1.(2)②の場合よりもさらに広範かつ大きな騒音影響が想定され、今後の管制・航法に関する技術向上の状況を踏まえた検討が必要となるほか、増設に当たっては、関係自治体の理解・協力や海運・港湾・漁業関係者の理解・協力が必要となるなど課題が多いことから、引き続き検討を行う必要がある。

2. 成田空港

(1) 成田空港の空港処理能力を規定する要因

成田空港は内陸に立地しており、主に①航空機同士、航空機と地上建築物との安全確保、②発着枠総量や夜間飛行の制限等による騒音影響の軽減、③空港施設の容量、によって空港処理能力が規定される。

(2) 2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る方策

成田空港では、以下の方策が考えられる。なお、成田空港の運用については、地域との間で年間発着枠を30万回まで拡大することについて合意しているところであり、これらの方策を講じ、運用実績が年間30万回を超える場合には、改めて地域の理解を得る必要がある。

①管制機能の高度化

管制機能の高度化[WAM<sup>3</sup>の導入]により、安全性を確保しながらより多くの航空機を離着陸させることが可能となる。なお、この場合の空港処理能力拡大効果は以下のとおりである。

時間値 64→68 : 年間+約2万回(約55回/日)

②高速離脱誘導路の整備

高速離脱誘導路の整備により、滑走路占有時間が短縮され、時間値の向上を図ることが可能となる。なお、この場合の空港処理能力拡大効果は以下のとおりである。

時間値 68→72 : 年間+約2万回(約55回/日)

<sup>3</sup> Wide Area Multi-laterationの略。低視程時でも航空機の位置が精密に把握可能となるシステム。

③施設面で必要となる対応

離着陸機増加に対応するため、駐機場、固定駐機場を備えたサテライトビル等の必要規模の検証や整備の検討が必要である。

④夜間飛行制限の緩和

22 時台の便数制限の緩和、夜間の離着陸の原則禁止時間帯（23 時から翌 6 時）の短縮は、空港処理能力拡大方策の 1 つと考えられるが、地域の理解を得る必要がある。

⑤実現に向けた課題

空港処理能力拡大効果を実現するためには、上で述べた課題の他、方面別運用の検証や、経路・空域面及び地上走行等の管制運用上の課題整理及び改善等が必要である。

(3) 2020 年の東京オリンピック・パラリンピック以降の方策

さらなる空港処理能力の拡大のための方策として、既存滑走路の延長、滑走路増設が考えられるが、新たな騒音影響が予想されるため、引き続き内陸空港という特殊性を踏まえた騒音対策のあり方等の検討を行っていく必要がある。

3. 羽田・成田共通の課題

(1) 両空港をフルに有効活用するための方策

空港処理能力そのものを拡大する方策ではないが、国際線を増加させる方策として、羽田空港における国内線発着枠の国際線発着枠への振替や、羽田空港の国内路線の成田空港への移管等が考えられる。しかし、航空会社や地方路線の地域の理解を得る必要がある等、いずれも解決すべき課題が存在するため、引き続き検討が必要である。

(2) 異常発生時における回復性の強化

空港処理能力の拡大にあたっては、異常発生時における回復性の強化を検討する必要がある。①到着機を安全に空中待機させるための対応、②滑走路閉鎖時間の最小化、③より効率的な出発・到着機の処理、④異常事態発生時のダイヤ乱れの吸収、の 4 点の具体的な方向性が考えられる。

(3) 空港処理能力拡大以外の機能強化方策

空港処理能力の拡大に合わせて、①ビジネスジェット・LCC等多様な航空需要へのきめ細やかな対応、②空港の魅力向上、③観光政策との連携、等について、これまでの取組とその成果の検証も含めた検討が必要である。

4. その他の空港の活用等

横田飛行場、百里飛行場（茨城空港）その他の首都圏周辺の空港の有効活用について、現時点で想定される課題を整理したが、引き続き技術的に検討を行う必要がある。また、首都圏第 3 空港も首都圏空港の抜本的な機能強化の一方策と考えられ、首都圏第 3 空港調査検討会が指摘した課題を引き続き検討していく必要がある。