

各候補地の概略調査結果(総括表)

第6回首都圏第3空港調査検討会(2001.7.31)資料
本表に記載されている数値は、いくつかの仮定の下に試算された暫定値である。

評価項目			具体的に比較評価のために算定する指標	羽田再拡張	東京湾奥 ^{注1}		川崎沖	木更津沖	中ノ瀬	富津北	富津南	金田湾	九十九里沖	備考	
		滑走路1本			滑走路4本										
利用（需要の大小）	需要		・羽田容量制約あり		1,600		1,800	1,700	1,500	1,100	1,000	1,100	1,000	羽田の容量制約約27.5万回を前提とした、2025年時点における試算値	
			・羽田容量制約なし	8,900	1,300		1,400	1,000	1,000	600	500	600	500	羽田の容量制約がない場合の、2025年時点における試算値	
	アクセス（一般化費用）	鉄道	・東京駅からの一般化費用	2,700円 (35分)	1,900円 (20分)	1,900円 (20分)	3,400円 (45分)	3,200円 (35分)	3,600円 (44分)	4,000円 (48分)	6,300円 (69分)	6,300円 (69分)	6,400円 (60分)	運賃・料金に、時間価値3,700円/hを加算した額 ()は所要時間	
		道路	・箱崎JCTからの一般化費用	2,100円 (19分)	5,500円 (17分)	5,500円 (17分)	4,200円 (25分)	6,700円 (31分)	6,100円 (38分)	10,300円 (55分)	10,600円 (56分)	8,500円 (65分)	8,400円 (67分)	通行料金、燃料費に、時間価値3,700円/hを加算した額 ()は所要時間	
運用（運航の安全性・安定性）	飛行経路と空域	既存飛行経路への影響	・羽田、成田の離着陸機に係る飛行経路に与える影響 ・候補地に係る飛行経路の制約	現行と同程度	羽田の飛行経路との分離が困難	羽田の飛行経路との分離が困難	羽田の飛行経路との分離が困難	羽田の飛行経路と低高度で競合するため、候補地空港近辺で低高度の高度制限が必要	羽田の現状の経路の確保のため、羽田の飛行経路に新たな高度制限の付加が必要	羽田の現状の経路の確保のため、羽田の飛行経路に新たな高度制限の付加が必要	羽田の現状の経路の確保のため、羽田の飛行経路に新たな高度制限の付加が必要	羽田の現状に対する大きな影響は無い	成田の現状に対する大きな影響は無い		
		横田空域との関係		横田空域の使用は、現行と同程度	横田空域内に飛行経路を設定する必要がある	横田空域内に飛行経路を設定する必要がある	横田空域内に飛行経路を設定する必要がある	横田空域内に飛行経路を設定する必要がある	横田空域内に飛行経路を設定する必要がある	横田空域内に飛行経路を設定する必要がある	横田空域内に飛行経路を設定する必要がある	横田空域内に飛行経路を設定する必要がある	無		
		障害物件	・障害物件の数量(物件数)	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0		
	運航の安定性	低視程時の運航	・ILS進入	両側	両側	両側	片側のみ	両側	両側	両側	両側	両側	両側		
		風向・風速	・ウインドカバレッジ	20kt以下	99.9%	97.7%	97.7%	95.3%	97.2%	98.3%	99.1%	99.1%	98.1%	99.3%	近隣の気象観測点データにより算出(測定期間:98年1月～12月の1年間)
建設（建設費用）	建設事業費	空港建設事業費 (アクセス建設事業費を含む)	・概略事業費(試算値)	13～18千億円	17～22千億円	36～47千億円	17～21千億円	20～27千億円	14～18千億円	13～18千億円	12～16千億円	14～16千億円	16～19千億円	候補地周辺の既存の土質データを用いた概略の検討であり、詳細な検討には現地ボーリング調査が必要	
		構造形式		埋立、 ^{注2} 栈橋、浮体	埋立	埋立	埋立	埋立	埋立	埋立	埋立	浮体＋防波堤	埋立		
		地形・地質	・海底地質	海底表層地質	軟弱シルト層	軟弱シルト層	軟弱シルト層	軟弱シルト層	軟弱シルト層	シルト層	砂層	砂層	砂層	砂層	既存の資料から設定したものであり、詳細な検討には現地ボーリング調査が必要
		水深	・平均水深等	—18m	—16m	—16m	—29m	—24m	—18m	—12m	—13m	—50m	—17m	既存の資料から設定したものであり、詳細な検討には現地調査が必要	
		工期・工程	・概略工期	8～12年	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	・アクセス整備は含まない ・土物整備を含む	
	・環境アセス等手続期間		約3年	約3年	約3年	約3年	約3年	約3年	約3年	約3年	約3年	約3年	約3年	事業主体設立の場合は、さらに期間が必要	
	維持管理費・償却費			構造形式により、詳細な検討が必要	空港島本体のメンテナンスは基本的には不要だが、不等沈下への対策が必要となる可能性有り								防食等のメンテナンスが必要	他の埋立と同様	
	用地（水面）取得	民有地(アクセス関係)	・河川道路等を除く用地距離	無	無	無	3km	4km	3km	19km	21km	5km	26km		
		漁業権	・共同漁業	無	無	無	無	近接	無	有	近接	近接	近接		
			・区画、定置漁業	無	無	無	無	近接	無	有	近接	近接	無		
		・許可漁業または自由漁業	いずれの候補地も空港位置またはその周辺で活動有り												
環境（環境の保全）	航空機騒音 (騒音コンターと民家)		・移転対象民家の有無	無	無	無	有	無	無	無	無	無	無	対象民家数が最少になるように飛行経路を想定	
	自然環境の現状	周辺海岸地形	浅場等	干潟(三枚洲、三番瀬)有り	干潟(三枚洲、三番瀬)有り	干潟・自然の砂浜等無し	干潟(盤洲)有り	浅場(中ノ瀬)有り	自然の砂浜(富津岬)等	自然の砂浜(富津岬・上総湊)等	自然の砂浜(三浦海岸)等	自然の砂浜(九十九里浜)等			
		保全区域等の有無	無	無	無	無	無	無	国定公園に近接	国定公園に近接	無	無			
		潮流の現況	内湾滞留域	内湾滞留域	内湾滞留域	内湾滞留域	内湾滞留域	内湾滞留域	内湾滞留域	湾口交流域	湾口交流域	外湾域	外洋域		
他活動への影響	社会環境	土地の規制等 (アクセス関係)	・自然公園等開発規制の有無	無	無	無	無	有	有	有	有	有	有		
		水域の規制等	・影響を受ける可能性のある河川の有無 ・海底埋設物の有無	河川有	無	無	海底埋設物有(パイプライン)	無	無	無	無	無	無		
		港湾機能への影響	・港湾諸機能への影響	相当程度影響有り	無	影響有り	相当程度影響有り	影響有り	無	無	無	無	無		
		海上交通への影響	・影響程度の大中小	影響大	影響中	影響中	影響大	影響中	影響中	影響小	影響小	影響小	影響小		

(注1)東京湾奥(4本)についても、羽田との併存を前提として検討を行った。

(注2)羽田再拡張の構造形式は、引き続き検討する。