

羽田空港について

平成15年6月23日
国土交通省航空局



1 . 羽田空港の現状について

羽田空港及び成田空港の概要	1
羽田空港における路線数及び運航便数の推移	2
羽田空港における路線別・旅客数	3
羽田空港における路線別・機材別便数	4
航空運賃の低廉化・多様化	5
羽田空港をめぐる新規航空会社の参入状況	6
羽田空港の飛行経路	7

2 . 羽田空港再拡張事業について

羽田空港再拡張事業位置図	8
羽田空港再拡張事業の必要性	9
羽田空港再拡張事業の効果	10
羽田空港再拡張事業の主なスケジュール	11
羽田空港再拡張事業のこれまでの経緯	12
新滑走路の建設工法	13
・羽田空港再拡張事業工法評価選定会議報告書（概要）（平成14年10月23日）	
首都圏における航空需要への対応	15
空港整備特別会計の歳入・歳出	17
一般財源の確保	18
財投借入の元利償還負担	19
空港整備特別会計の今後の見通し	20

1. 羽田空港の現状について

羽田空港及び成田空港の概要

羽田空港

【羽田空港再拡張事業の概要】



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

滑走路長 2,500m

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

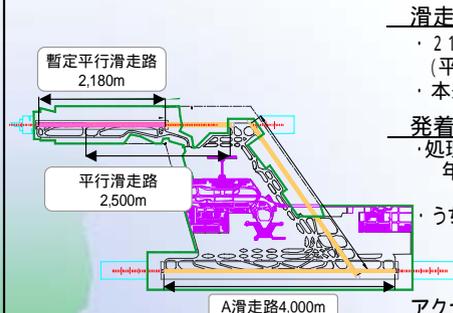
処理容量

- ・ 年間27.5万回
- ・ 年間40.7万回に増加(約1.5倍)

平成15年度予算

- ・ 東京国際空港再拡張事業
- ・ 着工準備調査費 : 15億円

成田空港



滑走路の整備状況

- ・ 2180mの暫定平行滑走路の供用開始(平成14年4月)
- ・ 本来の平行滑走路(2500m)の整備を推進

発着枠の拡大

- ・ 処理容量
- ・ 年間13.5万回 20.0万回に増加(更なる拡大については、今後地元と協議)
- ・ うち国内線枠も年間0.65万回 2万回に

アクセスの改善

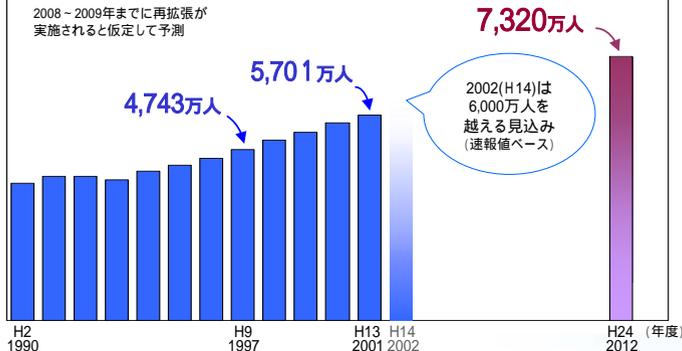
- ・ 都心との間を30分台で結ぶ成田新高速鉄道の整備を推進中

民営化

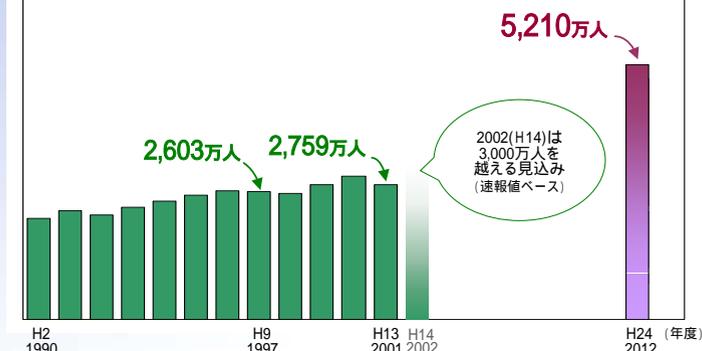
- ・ 平成16年度に全額国出資の特殊会社化

羽田空港の国内旅客数の実績及び将来予測

2008～2009年までに再拡張が実施されると仮定して予測



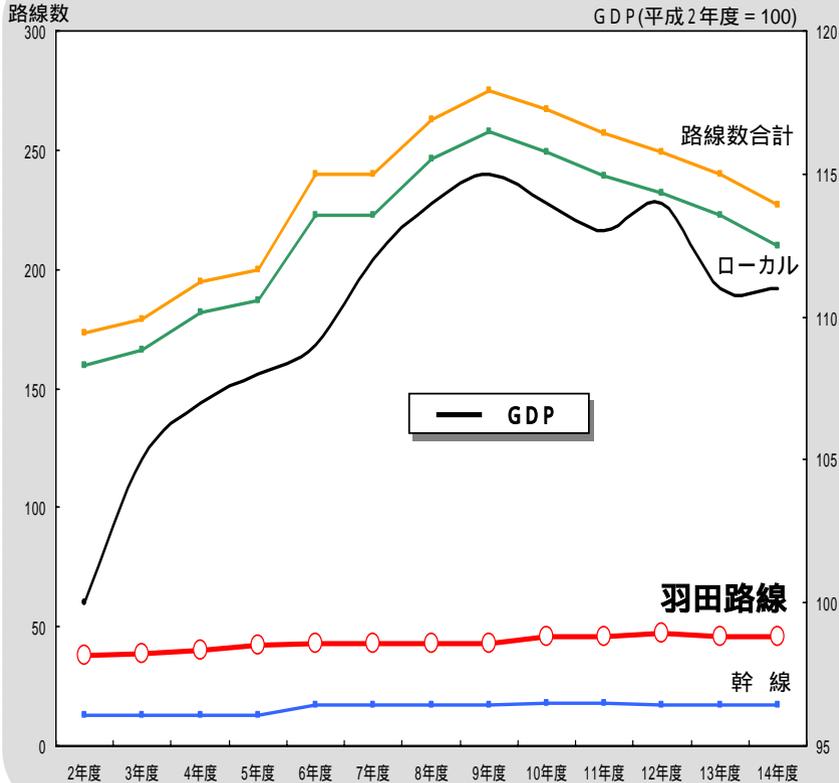
成田空港の国際旅客数の実績及び将来予測



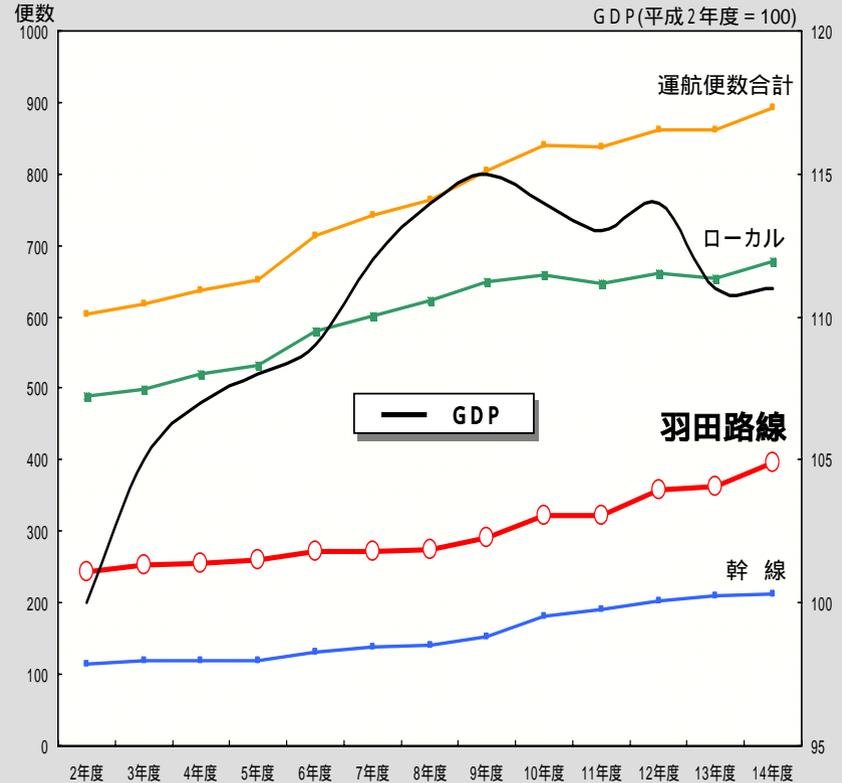
羽田空港における路線数及び運航便数の推移

我が国全体の路線数が減少する中、羽田空港の路線数は微増。運航便数も増加。

路線数



運航便数

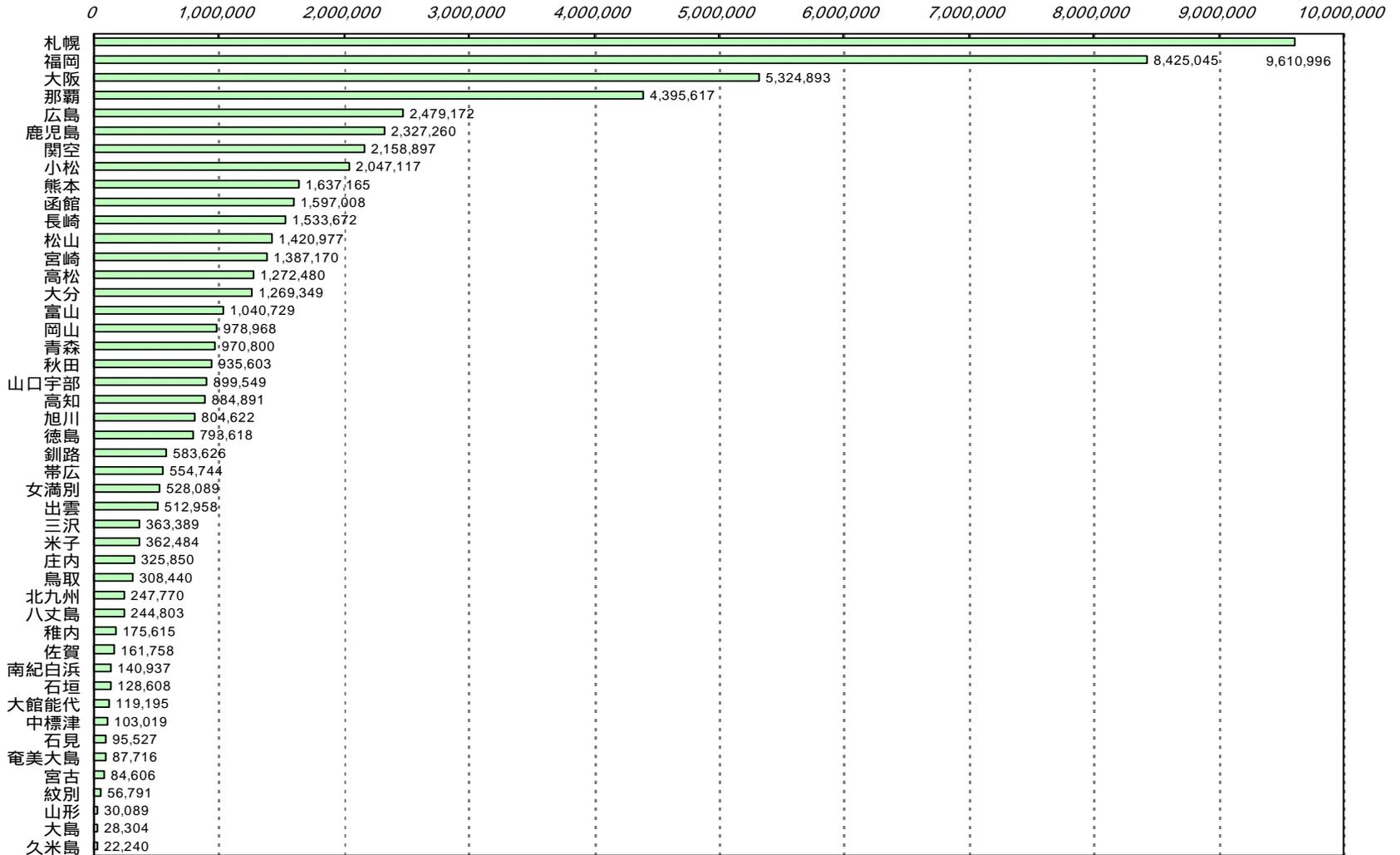


(注)1. 数字は、以下の航空会社(10社)の合計。

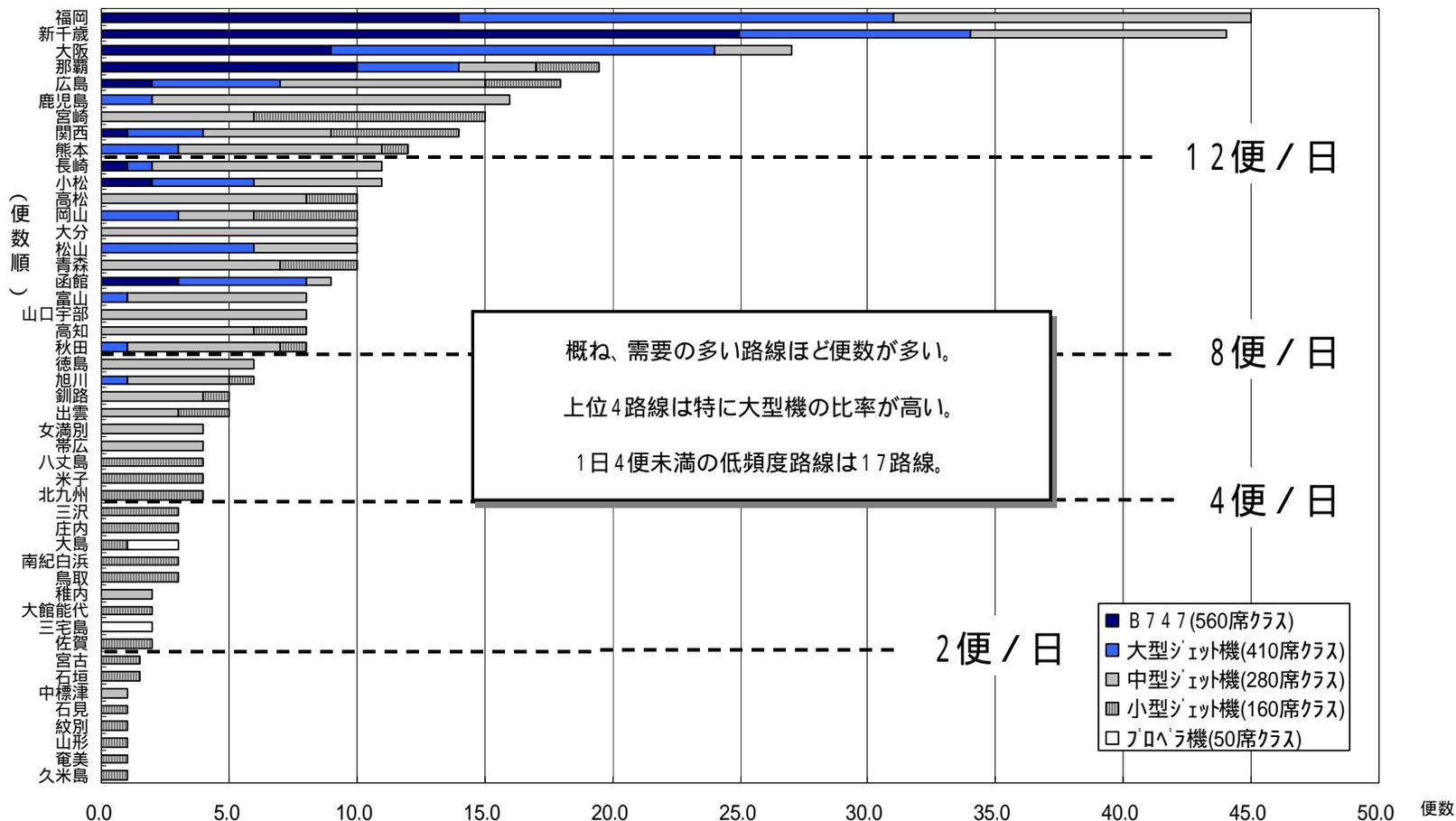
日本航空、全日本空輸、日本エアシステム、日本トランスオーシャン航空、エア・ニッポン、日本エアコミューター、ジャルエクスプレス、スカイマークエアラインズ、北海道国際航空及びスカイネットアジア航空

2. 幹線とは、新千歳、羽田、成田、伊丹、関西、福岡及び那覇の各空港を相互に結ぶ路線をいう。

羽田空港における路線別・旅客数(平成14年度)

(単位:人)
10,000,000

羽田空港における路線別・機材別便数

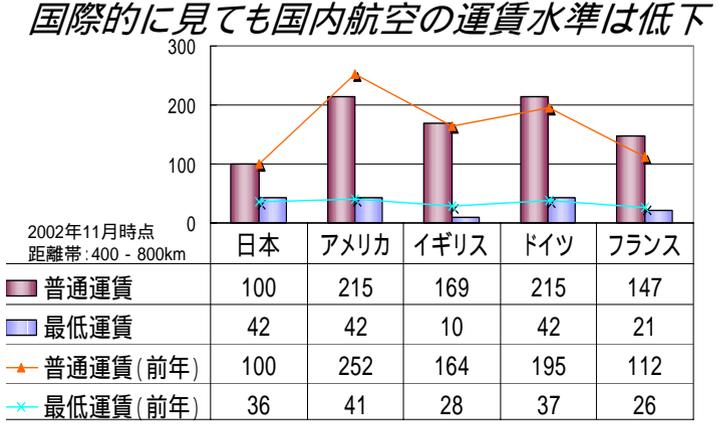
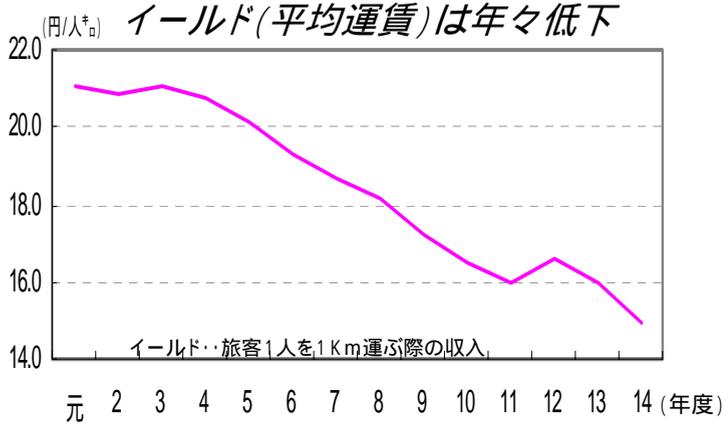


出典：2003年6月時刻表より作成

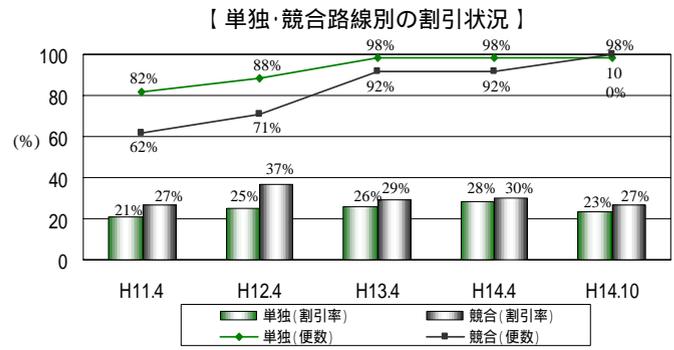
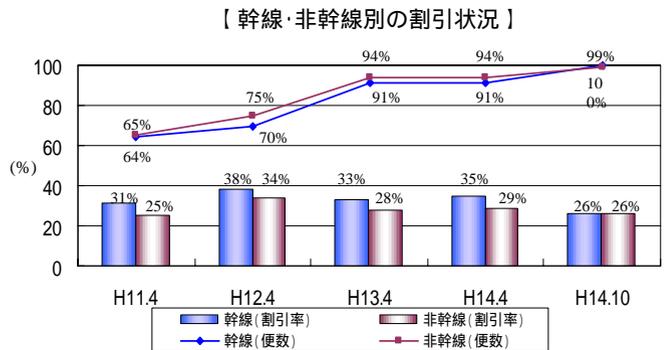
航空運賃の低廉化・多様化

全体の運賃水準が低下。
特に、羽田路線においては、幹線・ローカル、単独・競合路線を問わず、割引運賃が浸透

運賃レベルの低下



羽田空港発着路線における特定便割引運賃の設定便数及び割引率の推移



✓ 特定便割引の設定及び割引率に幹線・非幹線、単独路線・競合路線で顕著な差はみられない。

羽田空港をめぐる新規航空会社の参入状況

新規航空会社は羽田路線において事業を展開 = 航空市場の競争促進、地域間交流の増大

主な新規航空会社の概要

スカイマークエアラインズ

事業参入：平成10年7月

保有機材：B767(4機)

路線：

羽田 = 福岡(7便) 羽田 = 青森(2便)

羽田 = 鹿児島(3便) 羽田 = 徳島(2便)

北海道国際航空

事業参入：平成10年10月

保有機材：B767(2機(増機(1)予定))

路線：

羽田 = 新千歳(6~8便)

羽田 = 旭川(2~3便)

スカイネットアジア航空

事業参入：平成14年5月

保有機材：B737(2機(増機(2)予定))

路線：

羽田 = 宮崎(6便)

羽田 = 熊本(6便)(予定)

需要喚起効果

参入前

羽田 - 札幌
(ADO)

8,127,341人
H9年度 (100)

H10.12
参入

8,657,817人
H11年度 (107)

H12.7
増便

9,367,334人
H13年度 (115)

羽田 - 福岡
(SKY)

6,748,564人
H9年度 (100)

H10.9
参入

7,590,348人
H11年度 (112)

H12.7
増便

8,274,732人
H13年度 (123)

羽田 - 宮崎
(SNA)

1,356,121人
H13年度 (100)

H14.8
参入

1,387,170人
H14年度 (102)

羽田 - 鹿児島
(SKY)

2,111,348人
H13年度 (100)

H14.4
参入

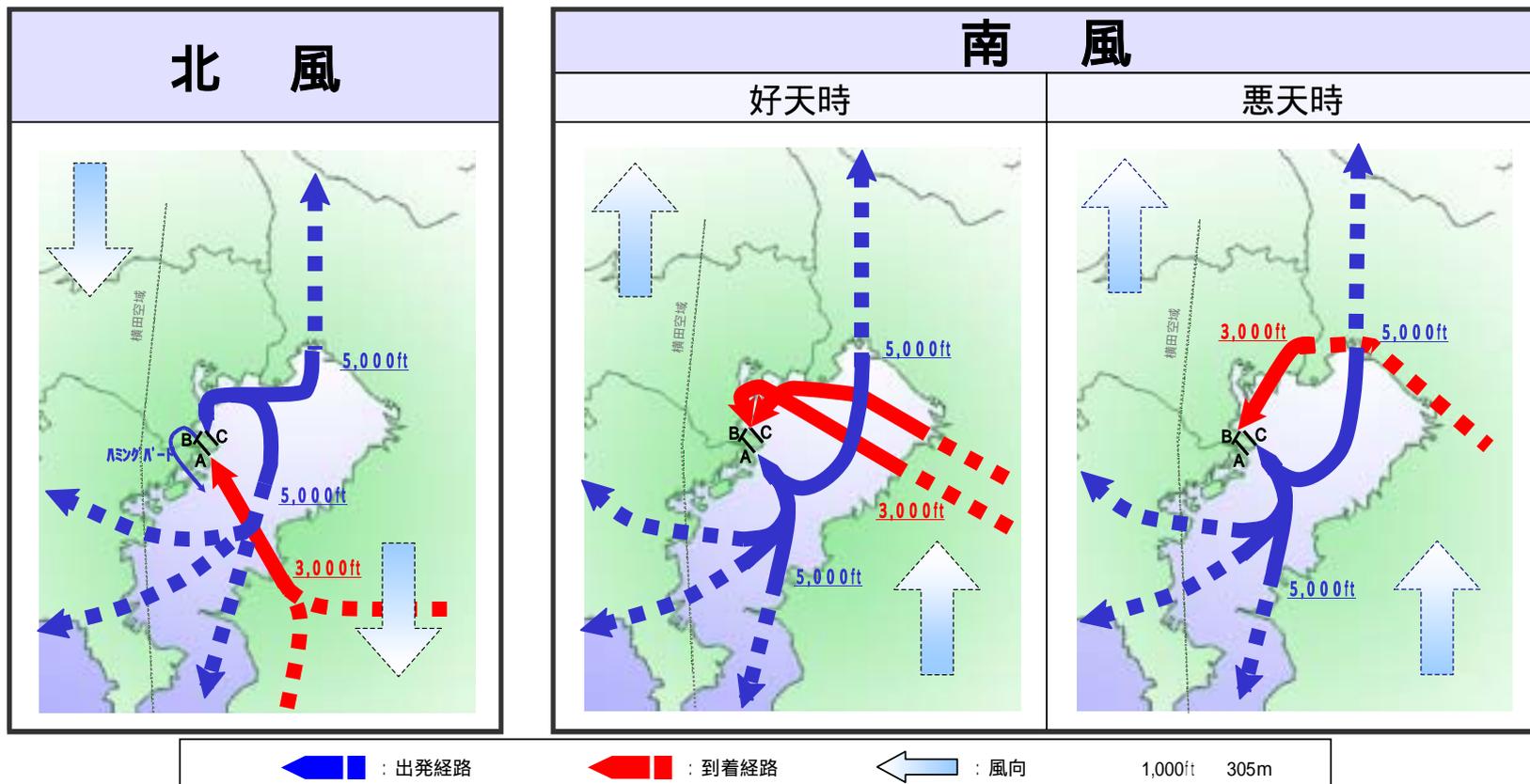
2,327,260人
H14年度 (110)

全路線における旅客数推移

年度	H9	H11	H13	H14
旅客数	85,555,102	91,588,958	94,579,391	96,604,195
H9年度比	100	107	110	
H13年度比			100	102

羽田空港の飛行経路

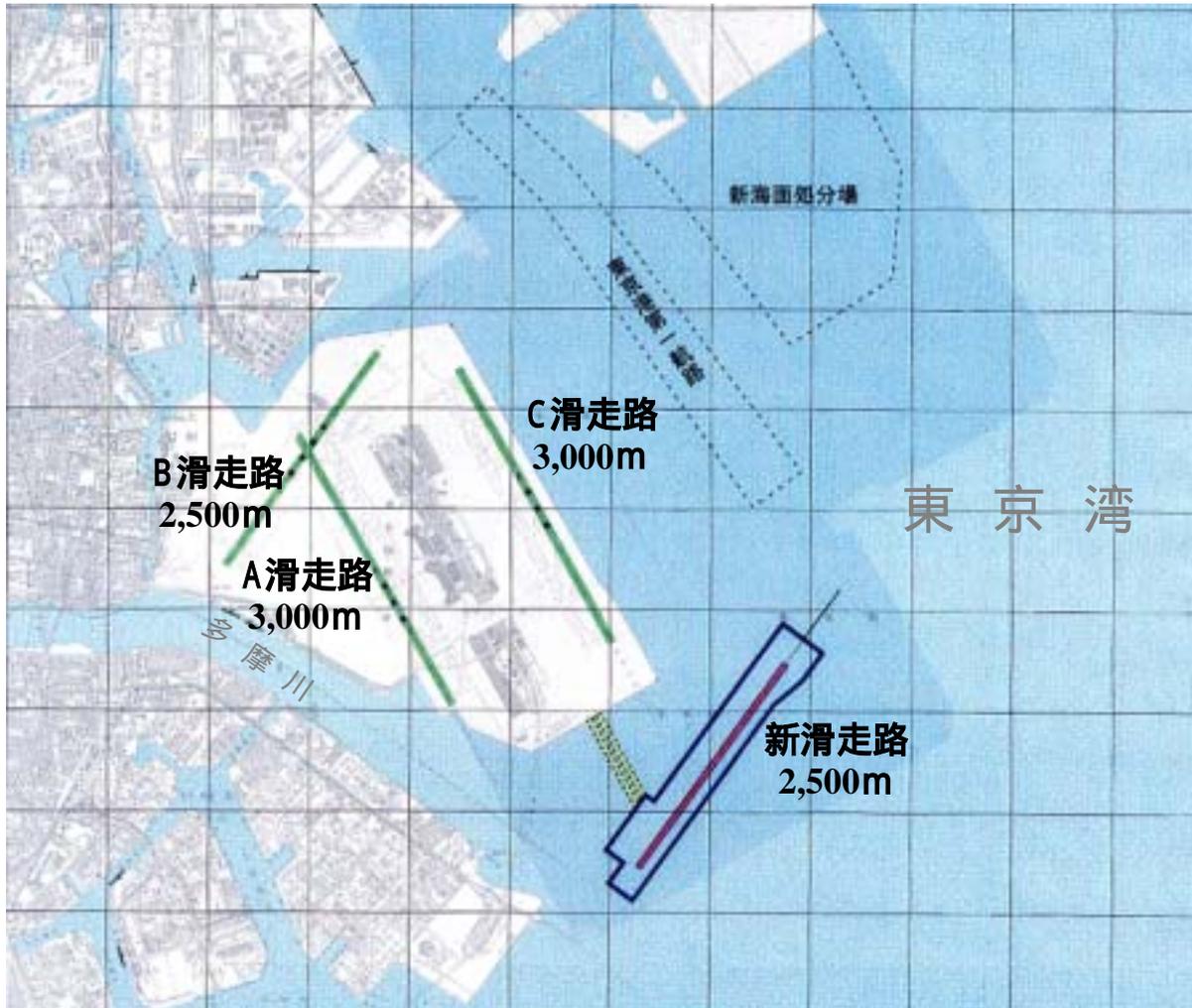
羽田空港の離着陸回数は、1時間あたり、離陸が32回、着陸が28回(H15.7.18より着陸29回に増加)。基本的に、航空機は風に向かって離着陸を行うものであり、使用する滑走路、出発・到着に係る経路は、風向きなどの気象条件等により異なる。



ハミングバードとは、北風時に朝の出発機の混雑解消を目的として、低騒音ジェット機を7時台及び8時台の計5便について大田区上空を通過する出発方式(A滑走路を北向きに離陸後左旋回)。

2. 羽田空港再拡張事業について

羽田空港再拡張位置図



羽田空港再拡張事業の必要性

羽田の容量は既に満杯

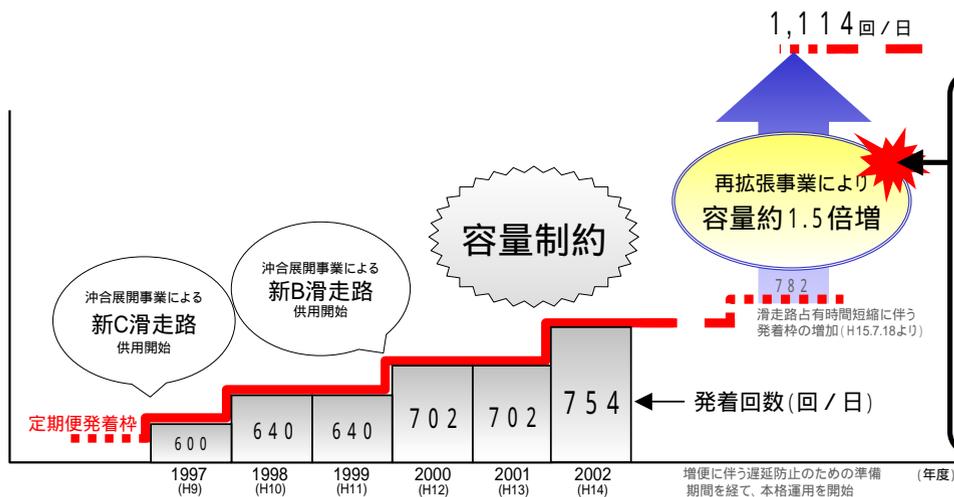
- × 現状のままでは、新たな増便が不可能
- × 利便性の高い多頻度運航に制約
- × 適正な航空会社間の競争促進に制約

羽田は国内航空のボトルネック

再拡張事業により 国内航空のボトルネック解消

再拡張事業の意義

- 発着容量の制約の解消
- 多様な路線網の形成・多頻度化による利用者利便の向上
- 航空市場における真の競争を行わせるための環境整備
- 都市の国際競争力強化(都市再生)
- 地域交流の促進、地域経済の活性化



課題 = 財源問題

- ・厳しい空整特会の財務状況
- ・多額の借入金による整備は、将来の利用者負担(=着陸料負担)の増加につながる
…現在、空整特会は沖合展開時の借入金償還のために、毎年約1千億円を計上

公的負担の増額が必要不可欠
一般財源の拡充と地方の協力が課題

諸外国の空港整備における 公的負担の割合

シンガポール	100%
香港	60%
中国	45%
成田	20%

羽田空港再拡張事業の効果

再拡張事業に伴う1都3県への経済波及効果

生産額増加
約1兆2,000億円

税収増加
約1,300億円

雇用増加
約11万人

羽田空港再拡張後、国際線を年間3万回導入と仮定した場合の国土交通省試算
対象地域は、東京、神奈川、千葉、埼玉の1都3県
税収は、国・地方税を合わせた額

容量
約1.5倍増

羽田路線の
便数増加

都市の国際競争力の強化
(都市再生)

航空市場における
真の競争を行わせる
ための環境整備

地域交流の促進
地域経済の活性化

観光交流・
産業振興の推進

多様な路線網の形成・
多頻度化による
利用者利便の向上

地域間交流の
飛躍的な増大

羽田空港再拡張事業の主なスケジュール

事前の現地調査



一般競争入札手続き
(設計・施工を一体的に発注)



環境アセスメント手続き
・飛行ルート・航空機騒音
問題の解決(地元対策)



事業スキーム(財源)の検討



東京港港湾計画の変更



船舶航行安全対策の検討



可能な限りの
早期着工を目指す

関係法令手続き



工事着手

可能な限りの
早期完成を目指す

滑走路島・連絡誘導路



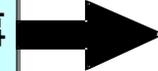
エプロン・誘導路整備



航空保安施設



工事完成



供用開始

< 2000年代後半 >

羽田空港再拡張事業のこれまでの経緯

経緯

- H12. 9 首都圏第3空港調査検討会の設置
(座長：中村英夫 武蔵工業大学教授)
- H13. 7 第6回首都圏第3空港調査検討会
・羽田空港再拡張が、既存ストックの有効活用、アクセス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。
- H13.12 国土交通省が「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」を決定し、新滑走路の位置が確定
- H14. 3 羽田空港再拡張事業工法評価選定会議の設置
(座長：椎名武雄 日本アイ・ビー・エム(株)最高顧問)
- H14. 6 閣議決定「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」
・財源について関係府省で見通しをつけた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る。
- H14.10 第6回羽田空港再拡張事業工法評価選定会議(報告書とりまとめ)
・三工法とも致命的な問題はなく、工費・工期についても大きな差は認められない。
・工費、工期の確実性を担保するため、設計・施工一括発注方式を提案
- H15. 1 国土交通大臣及び首都圏7都県市の首長で構成する「羽田空港再拡張事業に関する協議会」を設置

羽田空港再拡張事業に関する協議会

1. 趣旨

羽田空港再拡張事業について、国土交通省及び関係地方公共団体の間で、協力体制を構築し、意見交換・調整を行いながら、羽田空港再拡張事業の円滑な推進を図ることを目的とする。

2. 構成員

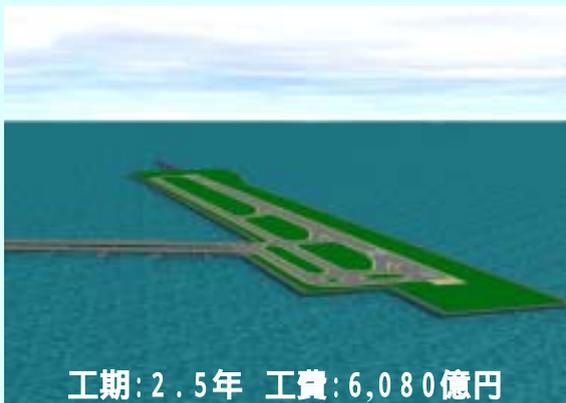
国土交通大臣、埼玉県知事、千葉県知事、東京都知事、神奈川県知事、さいたま市長、千葉市長、横浜市長、川崎市長

3. 開催経緯

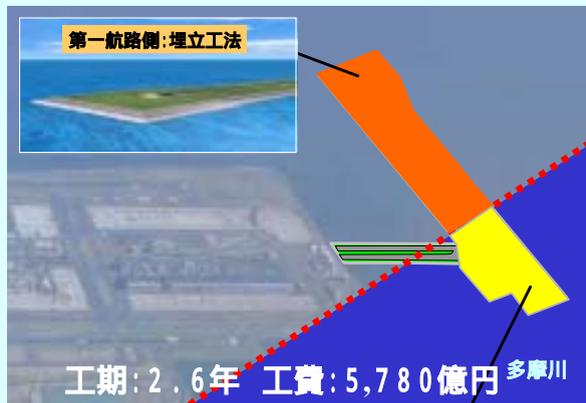
- 第1回 平成15年1月16日
・羽田空港の再拡張の意義について合意
- 第2回 平成15年3月25日
・飛行ルート、騒音問題について議論
・再拡張による経済波及効果の説明
・事前の現地調査の実施について合意
- 第3回 平成15年6月12日
・再拡張後の飛行経路とその影響について議論
・再拡張後の国際化のあり方について議論
・再拡張による全国的経済波及効果の説明

新滑走路の建設工法

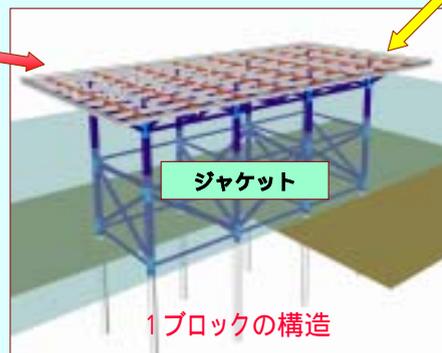
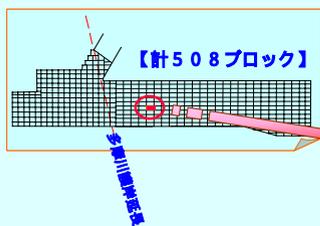
(1) 栈橋工法



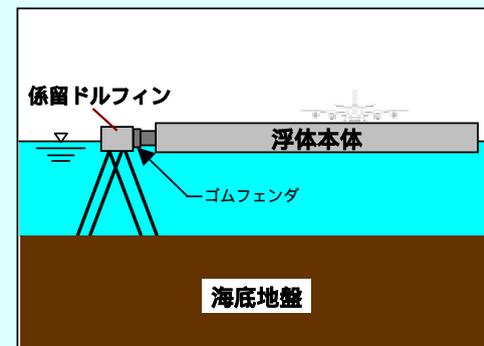
(2) 埋立・栈橋組合せ工法



(3) 浮体工法



多摩川流域: 栈橋工法



工期・工費(維持管理費を含む)は、各工法を提案した団体からのヒアリング結果より。
 なお、工期・工費については、滑走路島及び連絡誘導路の工事にかかる期間・費用のみ。

羽田空港再拡張事業工法評価選定会議報告書（概要）

平成14年10月23日

検討結果

- ・ 三工法とも「空港として長期・安定的に機能すること」、「安全・確実な施工」、「環境への影響」等の観点から致命的な問題点がないこと、工費・工期については、検討の結果、大きな差が認められないとの見極めがついたことから、いずれの工法も、本会議で指摘された留意点を踏まえ、適切な設計を行うことにより建設が可能である。
- ・ 今後の具体的な契約発注手続きにおいては、本会議において議論された三工法及びその検討結果から安全性に問題がないと類推される工法に限定する必要がある。なお、本会議において指摘した留意点については、基本的に今後の契約発注手続きの中で、その解決を求めることとすることが適当である。
- ・ 本会議は、工費（維持管理費を含む）・工期の確実性を担保するための契約方式として、設計段階における工費・工期を施工段階及び維持管理段階においても保証させることのできるよう、設計と施工を一体的に発注することを基本とする契約方式の採用を提案する。

首都圏における航空需要への対応

首都圏の空港利用の現状

両空港の配置等を踏まえると、成田で大規模な国内旅客需要を扱うのは現実的ではなく、

成田 = 国際、羽田 = 国内として運用。

成田 (都心から66km・53分)

羽田 (都心から20km・22分)

成田	ロンドン	約13時間
成田	ニューヨーク	約12時間
成田	上海	約3.5時間

羽田	札幌	約1.5時間
羽田	福岡	約1.75時間
羽田	伊丹	約1時間

首都圏の空港容量はほぼ満杯であり、今後も、航空需要の伸びが予測される。

国際線 (成田)	2,921万人 (2000年度)	5,210万人 (2012年度)
国内線 (関東)	5,598万人 (2000年度)	7,660万人 (2012年度)

成田空港からの出国者の状況

- ・成田空港出国者の約8割が首都圏居住者、地方居住者は約2割。
- ・国際線・国内線乗り継ぎ(羽田利用を含む)は約6%(成田発着枠(約20万回)では、約1.2万回相当)。

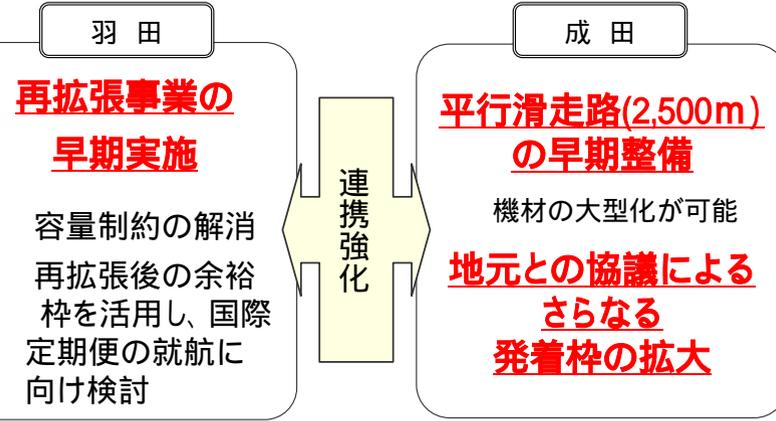
空港アクセスの強化

成田、羽田両空港のアクセス利便性を向上させるため、利用者の動向も踏まえてアクセス充実策を実施。



成田・羽田両空港の機能強化

- ・成田・羽田の両空港の処理能力の向上
- ・成田における需要に応じた国内線の充実、羽田における余裕枠を活用した国際定期便の就航に向けた検討



羽田空港の有効活用を図る観点から、 羽田空港の国際化を実施

- ・平成13年2月～： 深夜早朝時間帯（23時～6時）における国際旅客チャーター便及び国際ビジネス便の運航を開始（最大週4発着（出発、到着それぞれ週2回））。

平成13年2月～平成14年3月： 130便
- ・平成14年4月～： C I Q体制の拡充、国際線旅客ターミナルビルの改修により、最大週70発着（出発、到着合わせて1日10回の枠を設定）までの運航が可能となるように措置。

平成14年4月～平成15年3月： 582便
- ・平成14年6月： ワールドカップ期間中、国内線増便に使用する発着枠を利用し、暫定的に国際線を受入れ（昼間時間帯に出発・到着それぞれ1日10発着程度の枠を設定し、計75便運航）。
- ・平成15年4月： 成田が夜間着陸禁止（23時～6時）により利用できない場合に、羽田空港での受入れを可能とする措置を実施。

本措置により、5月4日未明、ワシントン空港における機材故障により約10時間出発が遅延した、ANA001便（旅客79名）が羽田空港に着陸。
- ・平成15年6月： 日韓首脳共同声明において、「金浦（キンポ） - 羽田間航空便の早期運航を推進する。」とされ、具体化に向けて検討。

平成15年6月7日 日韓首脳共同声明 - 平和と繁栄の北東アジア時代に向けた日韓協力基盤の構築 - （抜粋）

4. 両首脳は、未来に向けた日韓両国間の協力を強化していくための基盤は、次世代を担う若者を中心とした各界各層間の深い相互理解と温かい友情、そして活発な人および文化の交流であることを認識し、それらを拡大・深化させていくために、これまでの協力関係を維持・発展させていくこととし、特に以下の点につき、共に努力していくこととした。

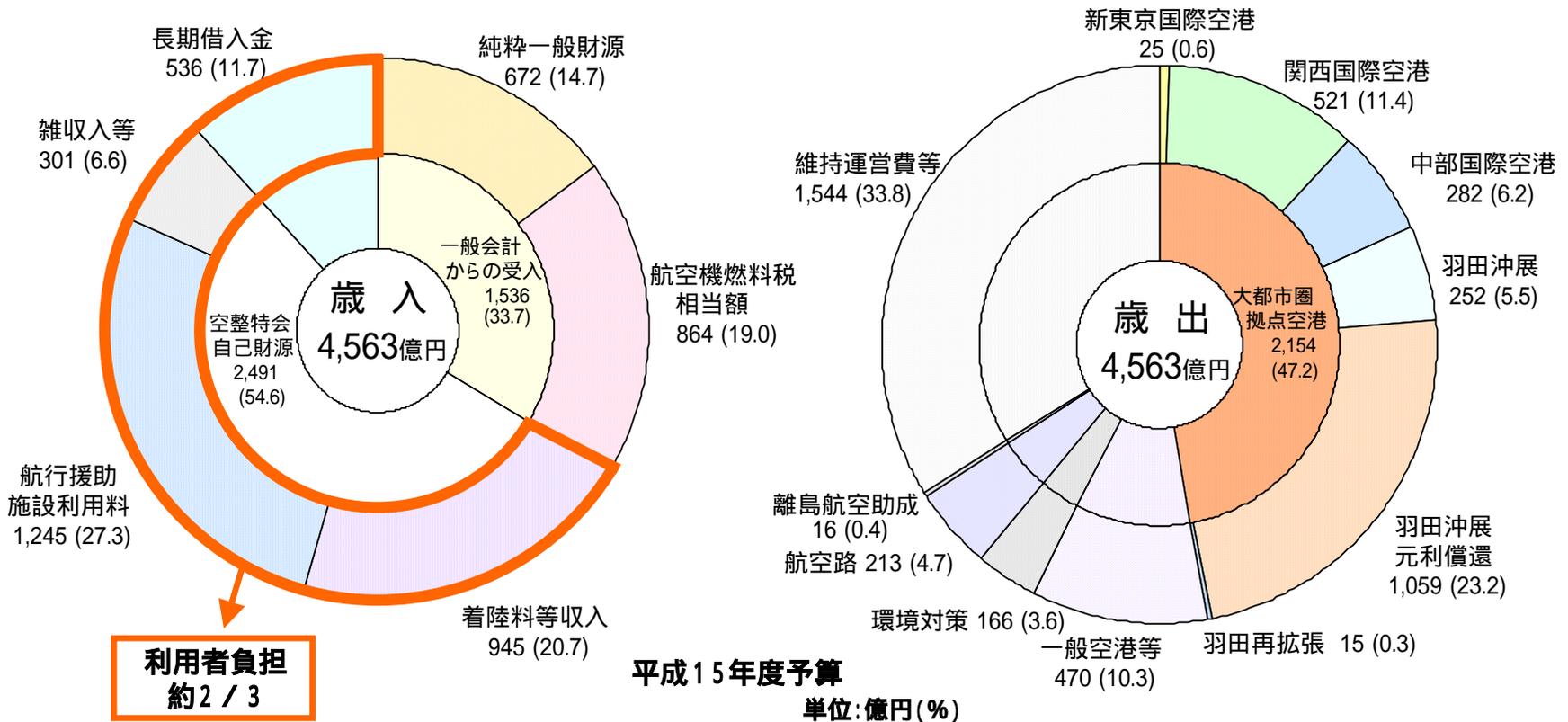
(2) 日韓間の一日常生活圏形成に向けた努力

(ロ) 金浦(キンポ)空港 - 羽田間航空便の早期運航を推進する。

空港整備特別会計の歳入・歳出

空港整備は、着陸料等の利用者負担が約2 / 3、一般会計の負担が約1 / 3。
 (長期借入金は、「将来の」利用者負担となる)

必要なインフラ整備を遅滞なく実施するため、平成13年度及び平成14年度においては、補正予算(約500億円)により財源を確保して、ようやく収支合い償っている。「ギリギリ」の財政状況)

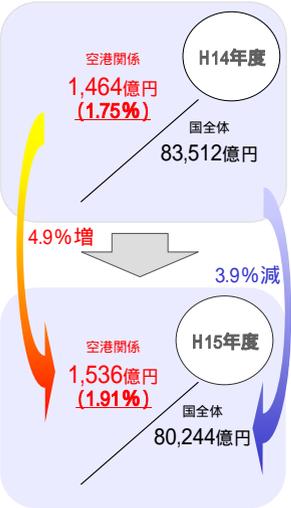


一般財源の確保

- 公共事業全体における空港整備費の割合は極めて小さい。
- 最近において、少しずつではあるが増大。

公共事業全体の中でのシェアの拡大

政府全体の公共事業関係費が3.9%減の中、
 空港整備費は4.9%増
 (シェアは0.16ポイント増)

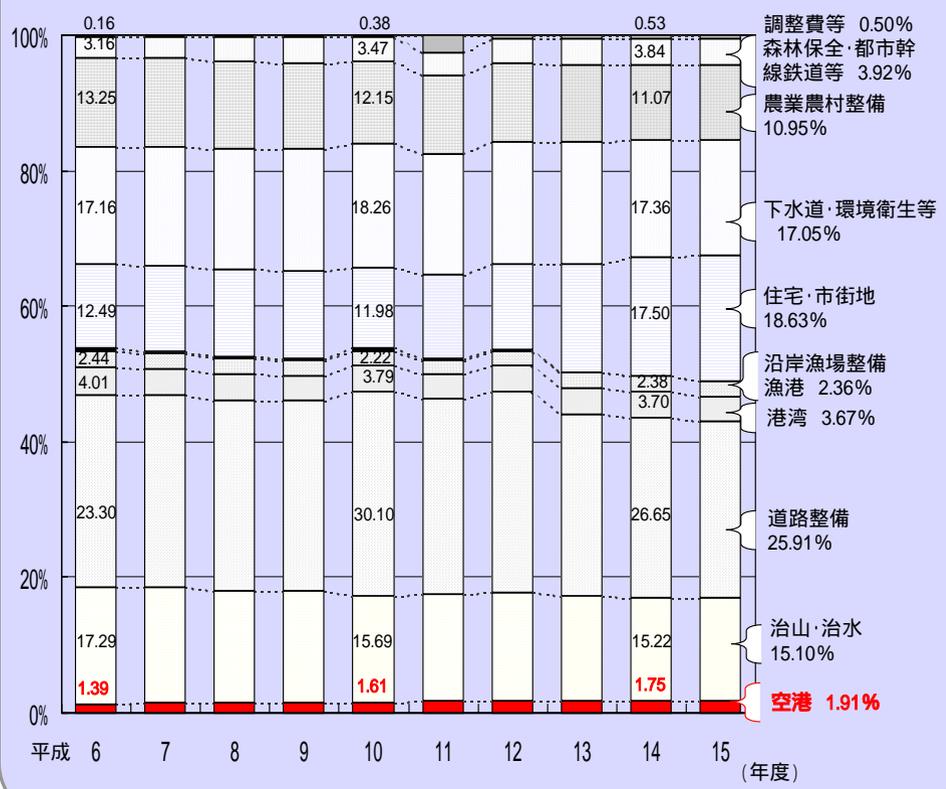


空港整備関係公共事業費の推移(当初予算)
 (億円)

年度	H6	H7	H8	H9	H10
国全体	88,138	91,715	95,501	96,770	89,177
空港	1,228	1,318	1,414	1,538	1,439
シェア	1.39%	1.44%	1.48%	1.59%	1.61%

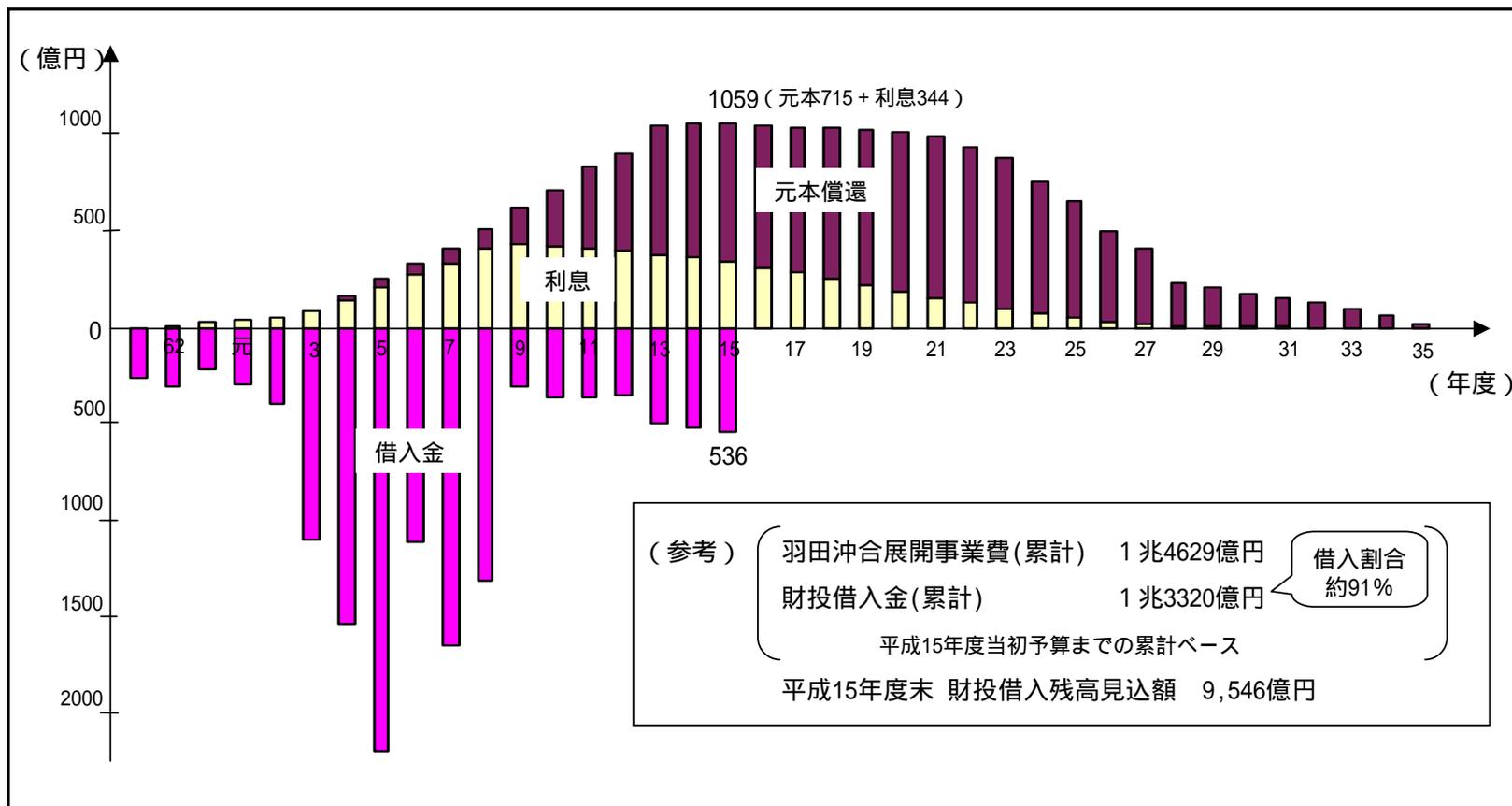
年度	H11	H12	H13	H14	H15
国全体	93,630	93,580	93,608	83,512	80,244
空港	1,588	1,706	1,638	1,464	1,536
シェア	1.70%	1.82%	1.75%	1.75%	1.91%

公共事業における一般財源のシェアの推移



財投借入の元利償還負担

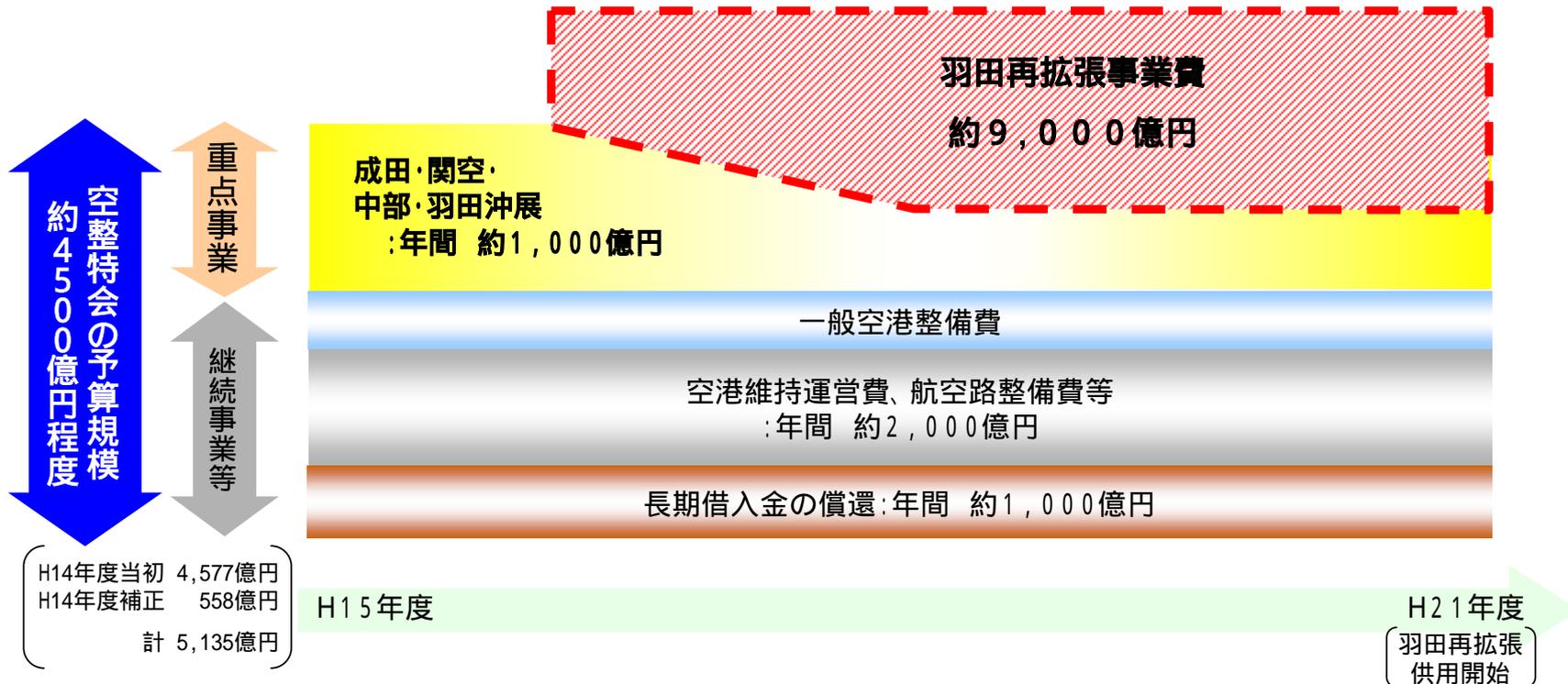
羽田沖合展開に係る財投借入の元利償還のため、今後10年間は毎年約1000億円の歳出が確定。



空港整備特別会計の今後の見通し

- 空港整備特別会計の予算規模は、現在約4500億円。
- 必要なインフラ整備を遅滞なく実施するため、平成13年度及び平成14年度においては、補正予算(約500億円)により財源を確保して、ようやく収支合い償っている。(「ギリギリ」の財政状況)
- 羽田再拡張事業のためには、現在の特会の財源・規模では決定的に不足となる。

→ **新たな財源措置が必要**



公共事業における一般財源は、減少傾向にある。