

首都圏における空港のあり方について

目次

関係者からのヒアリングにおける主な要望・指摘事項	1	世界主要空港におけるスロットシェアの比較	23
首都圏における空港のあり方を巡る主な論点	3	成田国際空港の現状	24
首都圏に所在する主要空港等の位置関係・概要	5	成田国際空港の整備	25
我が国の航空輸送量に占める羽田空港・成田空港の拠点性	6	成田国際空港周辺における航空物流機能の現状	26
東京国際空港再拡張事業について	7	羽田空港・成田空港へのアクセスの現状	27
東京国際空港再拡張事業のスケジュール	8	成田空港・羽田空港の一体的運用による	
東京国際空港再拡張事業の整備概要	9	首都圏の国際航空需要への対応	28
東京国際空港国際線地区の整備について	10	横田飛行場の軍民共用化	29
東京国際空港再拡張後における国際定期便就航の考え方	11	百里飛行場の共用化	30
東京国際空港とアジアの近隣空港との位置関係	12	首都圏第三空港の整備	31
同一都市圏における複数空港の役割分担の事例	13	首都圏における今後の航空需要予測	32
東京国際空港から1,947km圏内の都市			
と首都圏を結ぶ路線の現状	14		
東京国際空港における深夜早朝時間帯の利用状況	15		
環境アセスメントで想定した			
再拡張後における代表的な飛行ルート	16		
東京国際空港における路線別・機材別便数	18		
東京国際空港の発着回数の推移	19		
東京国際空港の国内定期便に係る発着枠の配分の経緯	20		
地方路線の維持・充実のための取り組み	21		
成田国際空港の国際線ネットワーク	22		

関係者からのヒアリングにおける主な要望・指摘事項

《首都圏全般》

- 羽田と成田の合理的かつ機能的な役割分担の姿を提示すべき。
- 羽田・成田のシームレスな24時間運用体制を構築すべき。
- 空港アクセス機能の強化を図るべき。
- ビジネスジェットへの対応強化を図るべき。
- 横田については、定期便就航のために所要の環境整備が必要。
- 百里については、地域の航空需要に対応した地方空港という位置づけが妥当。
- 首都圏の将来需要の増大に対しては、当面既存空港の最大限活用により対応すべき。

《羽田》

- 再拡張事業による容量拡大後の遅延ない離発着のため、スポット等の整備や、4本の滑走路をどう使うかといった運用面の工夫が必要。
- 再拡張後における昼間時間帯の国際線枠は3万回程度で、ペリメーターを適用するという方針は極めて妥当という意見と見直すべきであるという意見。

関係者からのヒアリングにおける主な要望・指摘事項

《羽田（続き）》

- 既存施設の機能向上等を通じた更なる発着枠の拡大を図るべき。
- 再拡張後の需要動向に応じて順次国際線発着枠を増やすべき。
- 再拡張後における離島・過疎地域をはじめとした地方路線の増便を確保すべき。
- 再拡張後における国際線・国内線の乗り継ぎ機能を強化すべき。
- 引き続き新規航空会社への発着枠の優先的な配分等を実施すべき。
- 航空会社間の発着時間の調整について透明性を向上すべき。
- 羽田を国際物流の拠点とするため、再拡張後の夜間時間帯における発着枠の十分な確保が重要。
- 貨物便の就航に対応した物流機能の強化を図るべき。

《成田》

- 誘導路の整備やスポットの増設といった基本施設の充実を推進すべき。
- 地元との協議を踏まえた発着枠の上限見直し等、北伸後の容量拡大のあり方について議論を進めるべき。
- 空港貨物施設の機能強化を図るべき。

首都圏における空港のあり方を巡る主な論点

関係者からのヒアリング結果等を踏まえると、首都圏における空港のあり方に関する論点については、おおむね下記の事項に集約されるものと考えられる。

- 1 再拡張後の羽田空港を、国内航空ネットワークの拡充に向け、どのように活用していくべきか。
- 2 再拡張後の羽田空港における国際線の取扱い（発着枠、就航ルールなど）をどうすべきか。
- 3 再拡張後の羽田空港について、深夜早朝時間帯をどのように活用していくべきか。
- 4 北伸後の成田空港をどのように活用していくべきか。
- 5 再拡張後の羽田空港と成田空港の役割分担をどう考えるか。

首都圏における空港のあり方を巡る主な論点

- 6 羽田・成田のアクセス利便性や物流機能をどのようにして強化するか。
- 7 首都圏の将来の航空需要の伸びにどのように対応していくべきか。
- 8 再拡張後の羽田空港の発着容量（40.7万回）をさらに拡大できないか。
- 9 北伸後の成田空港の発着容量（22万回）をさらに拡大できないか。
- 10 横田基地の軍民共同使用が可能になった場合、どのように活用していくべきか。
- 11 百里飛行場をどのように活用していくべきか。
- 12 首都圏第三空港をどのように考えるか。

首都圏に所在する主要空港等の位置関係・概要

東京国際空港(羽田空港)

1. 設置管理者(種別)

国土交通大臣(第1種)

2. 沿革

- 昭和 6年 現在地へ 移転
- 昭和27年 「東京国際空港」と改称
- 昭和63年 現A滑走路の供用開始
- 平成 9年 現C滑走路の供用開始
- 平成12年 現B滑走路の供用開始



3. 施設

- 滑走路: 3,000m × 2本、2,500m × 1本
- 運用時間: 24時間

4. 利用状況

旅客数: 国際	1,301,176人/年	国内	62,294,265人/年
貨物量: 国際	1,892 t/年	国内	678,092 t/年



成田国際空港

1. 設置管理者(種別)

成田国際空港(株)(第1種)

2. 沿革

- 昭和53年 供用開始
- 平成14年 暫定平行滑走路の供用開始

3. 施設

- 滑走路: 4,000m × 1本、2,180m × 1本
- 運用時間(利用時間): 24時間(6:00~23:00)

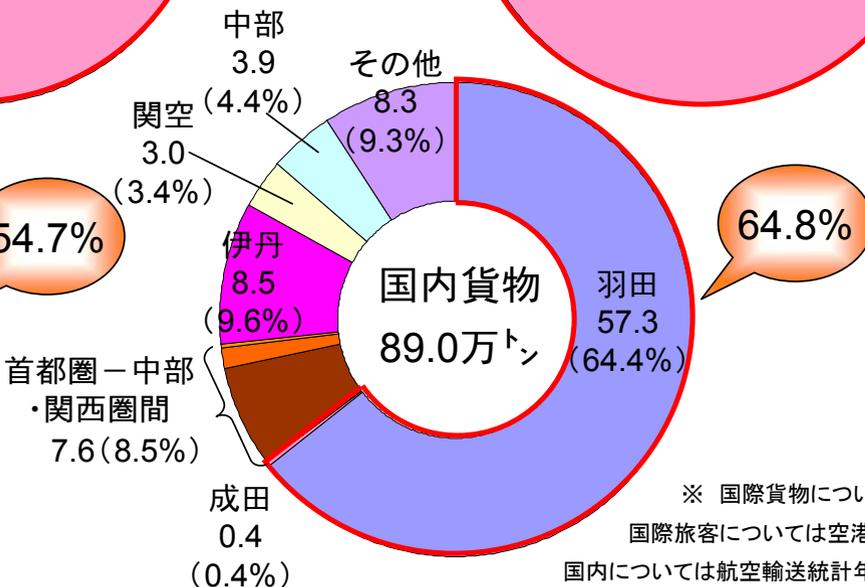
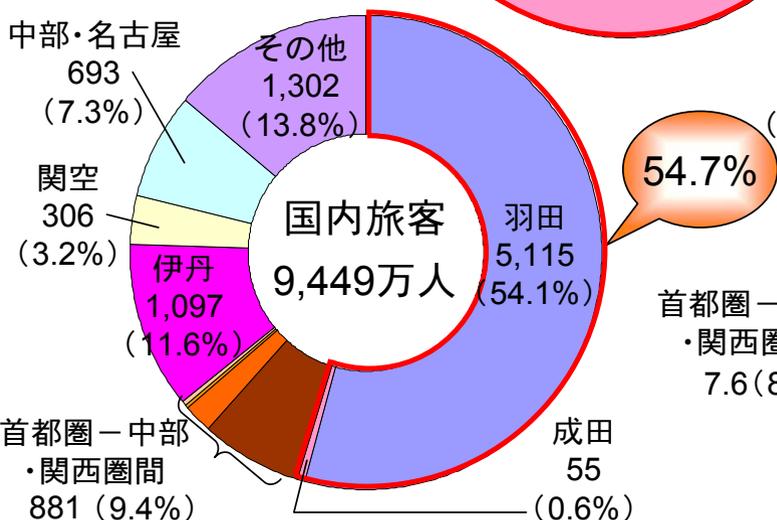
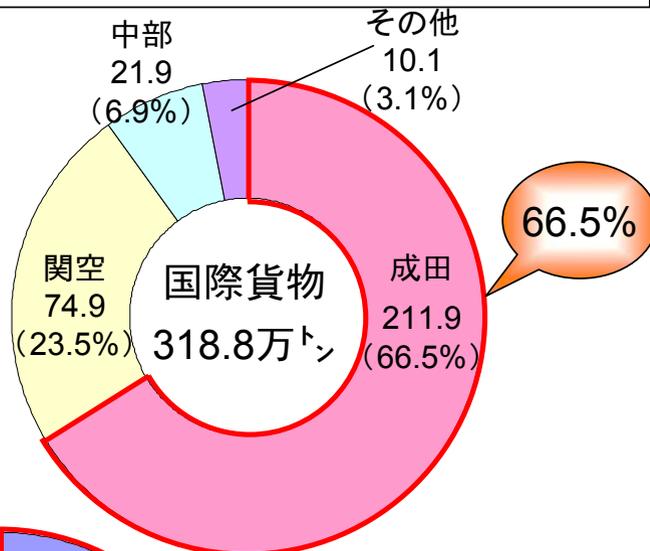
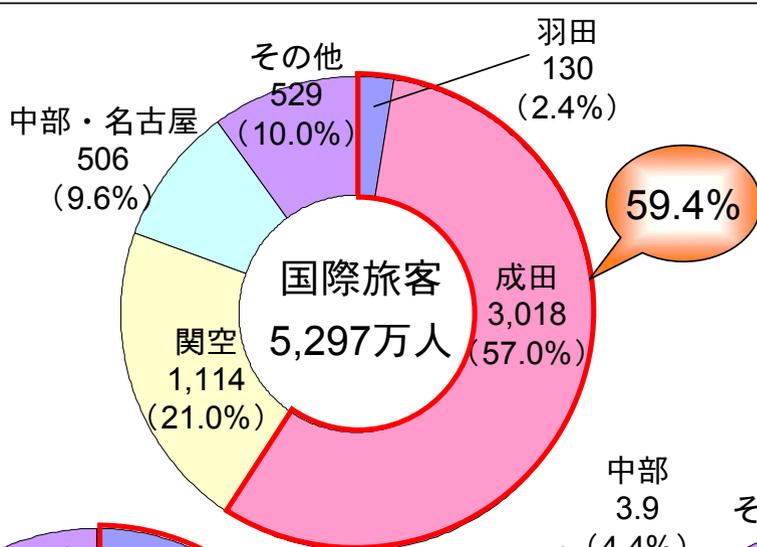
4. 利用状況

旅客数: 国際	30,182,471人/年	国内	1,107,999人/年
貨物量: 国際	2,236,346 t/年	国内	7,675 t/年



我が国の航空輸送量に占める羽田空港・成田空港の拠点性

・国際・国内の別、旅客・貨物の別を問わず輸送量の多くが羽田・成田に集中しており、一極集中の傾向が顕著に表れている。

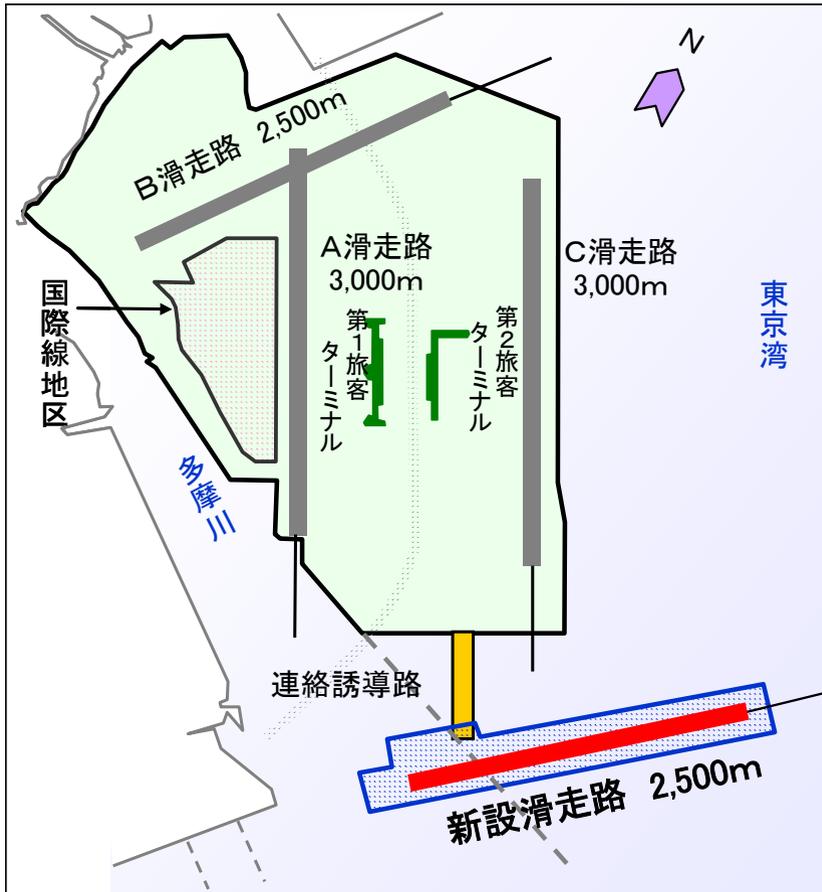


※ 国際貨物については税関資料より、
国際旅客については空港管理状況調査より、
国内については航空輸送統計年報より航空局作成。

東京国際空港再拡張事業について

- 羽田空港は、航空需要の増加から発着能力が既に限界であり、発着容量の制約によるボトルネックの解消が急務となっている。
- このため、再拡張事業の早期実施が喫緊の課題となっている。

【事業概略図】



【事業の意義】

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

再拡張により発着容量が1.4倍増加

《11.1万回/年(152便/日に相当)増加》

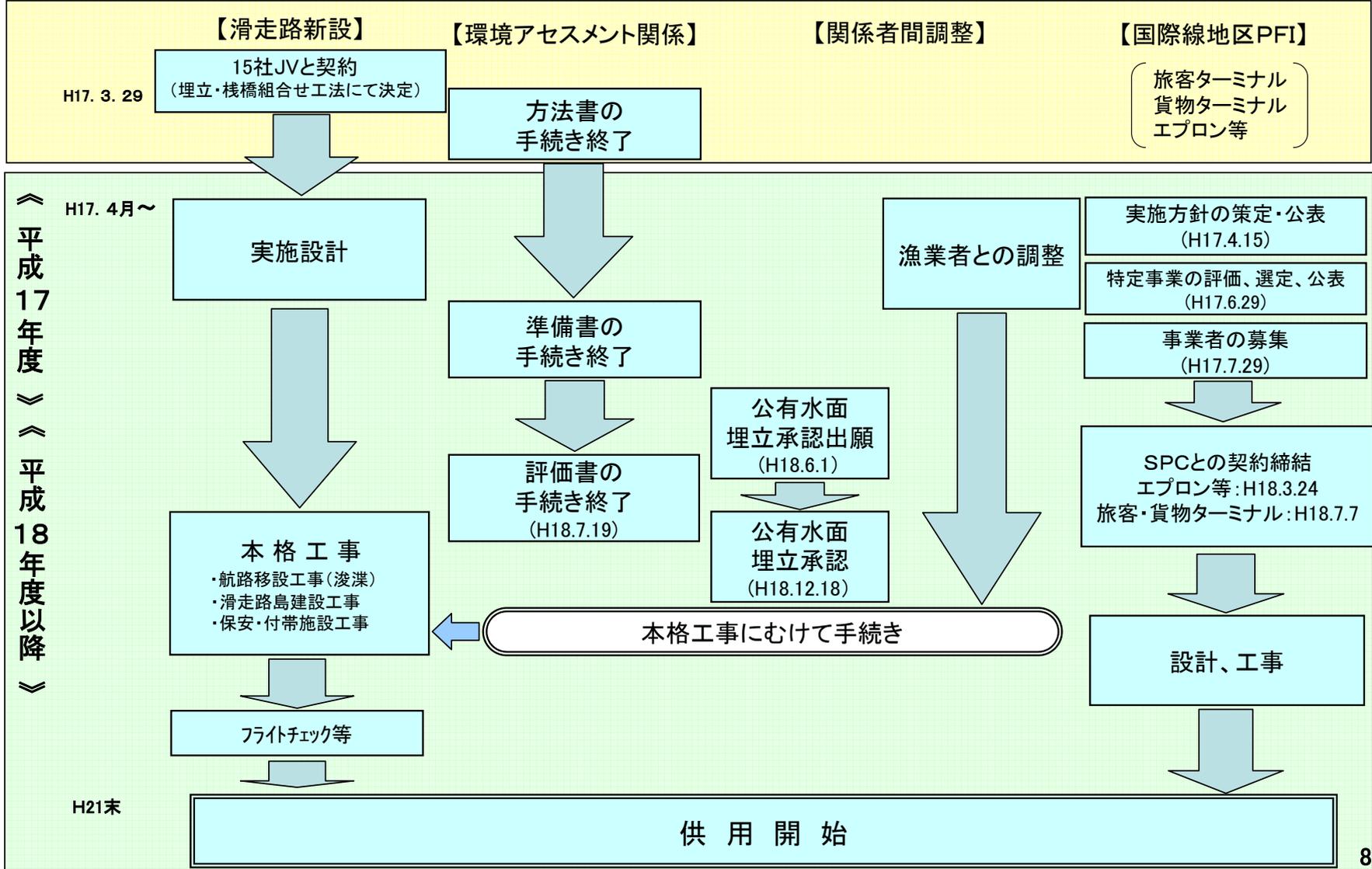
〔現行〕
30便/時間
29.6万回/年
《405便/日(810回)に相当》



〔再拡張後〕
40便/時間
40.7万回/年
《557便/日(1114回)に相当》

発着回数の増加は、管制の安全確保等を図りつつ段階的に実施

東京国際空港再拡張事業のスケジュール



東京国際空港再拡張事業の整備概要

<財源スキーム>

○ 整備事業費の約2割程度、概ね1,300億円について、地方公共団体が無利子貸付にて協力。

⇒特別措置法の制定

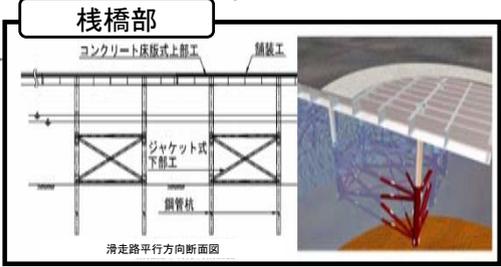
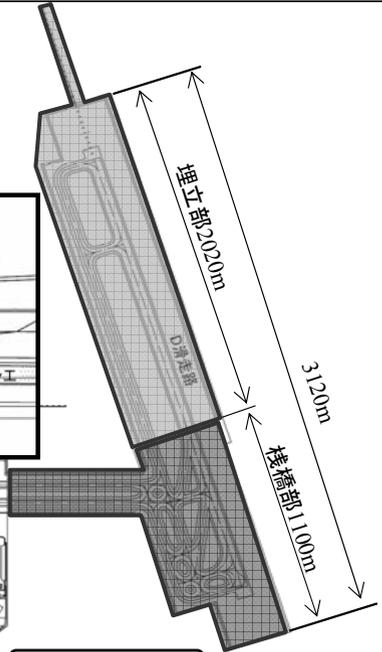
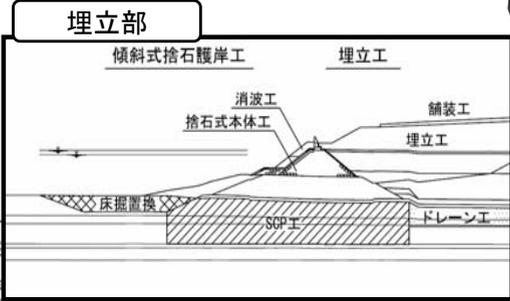
地方公共団体が国に対し無利子貸付ができることとする等所要の措置を講ずる。

○ 残りの事業費については、総額概ね、国費（一般会計から受入）：財投＝3：5の比率で手当て。

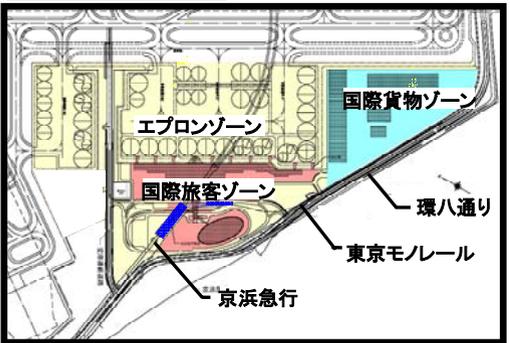
<税制上の支援措置>

- 新設滑走路等に係る国有資産交付金の特例
 - ・特例対象：再拡張事業により整備される新設滑走路等
 - ・適用期間：新設滑走路等の供用開始後10年度分
 - ・特例内容：交付金算定標準1/4（現行1/2）

滑走路整備事業



国際線地区



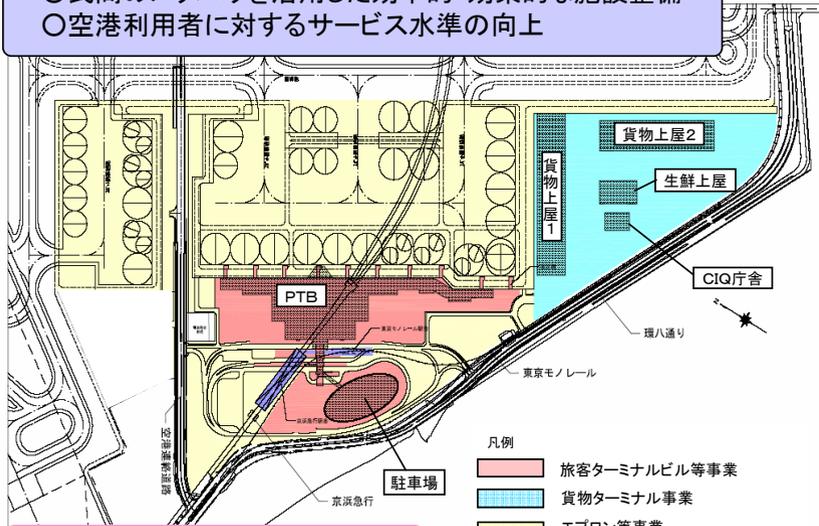
国際線地区整備事業

国際線地区の整備については、PFI手法により、民間活力を導入して整備。

東京国際空港国際線地区の整備について

PFI手法を活用した国際線地区の整備・運営

- 民間のノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備
- 空港利用者に対するサービス水準の向上



旅客ターミナルビル等整備・運営事業
 貨物ターミナル整備・運営事業
 エプロン等整備等事業の3事業に区分

凡例
 ■ 旅客ターミナルビル等事業
 ■ 貨物ターミナル事業
 ■ エプロン等事業
 ■ その他主要事業(京浜急行・東京モノレール)
※ 本図で示される事業用地には、一括貸付対象地には含まれない(国整)の用地が含まれている。

スケジュール(予定)

平成17年4月15日	実施方針の公表
平成17年6月29日	特定事業の選定
7月29日	事業者の公募(入札公告)
平成18年3月24日	エプロン等事業の事業契約締結
7月7日	旅客・貨物ターミナル事業の事業契約締結
	SPCによる整備
平成21年中	供用開始

国際線地区の整備手法について

	旅客ターミナルビル等 整備・運営事業	貨物ターミナル 整備・運営事業	エプロン等 整備等事業
施設概要	旅客ターミナルビル、駐車場等	貨物上屋、トラックヤード等	エプロン、構内道路等
業務概要	旅客ターミナルビル等の 運営、設計、施工監理、 維持管理	貨物ターミナルの 運営、設計、施工監理、 維持管理	エプロン等の 設計、施工、維持管理
事業方式	独立採算型 (国費は投入せず、SPCがPSFC(旅客取扱施設使用料)や テナント料収入等により施設整備費等を回収する。)		サービス購入型 (国が施設整備費等の 対価を支払う。)
事業期間	約30年間		
事業者の 選定方式	公募型プロポーザル (基本的には、ターミナルの 運営面 を中心に評価、選定)		総合評価一般競争入札 (エプロン等の 施設整備費 を 重視して選定)

(注)ターミナルの運営事業者と建設施工者の選定手続を分離し、競争促進を図る。
 建設施工者については、SPCが一般競争入札により選定する方式を採用することとし、
 ターミナル建設費の低減を図る。

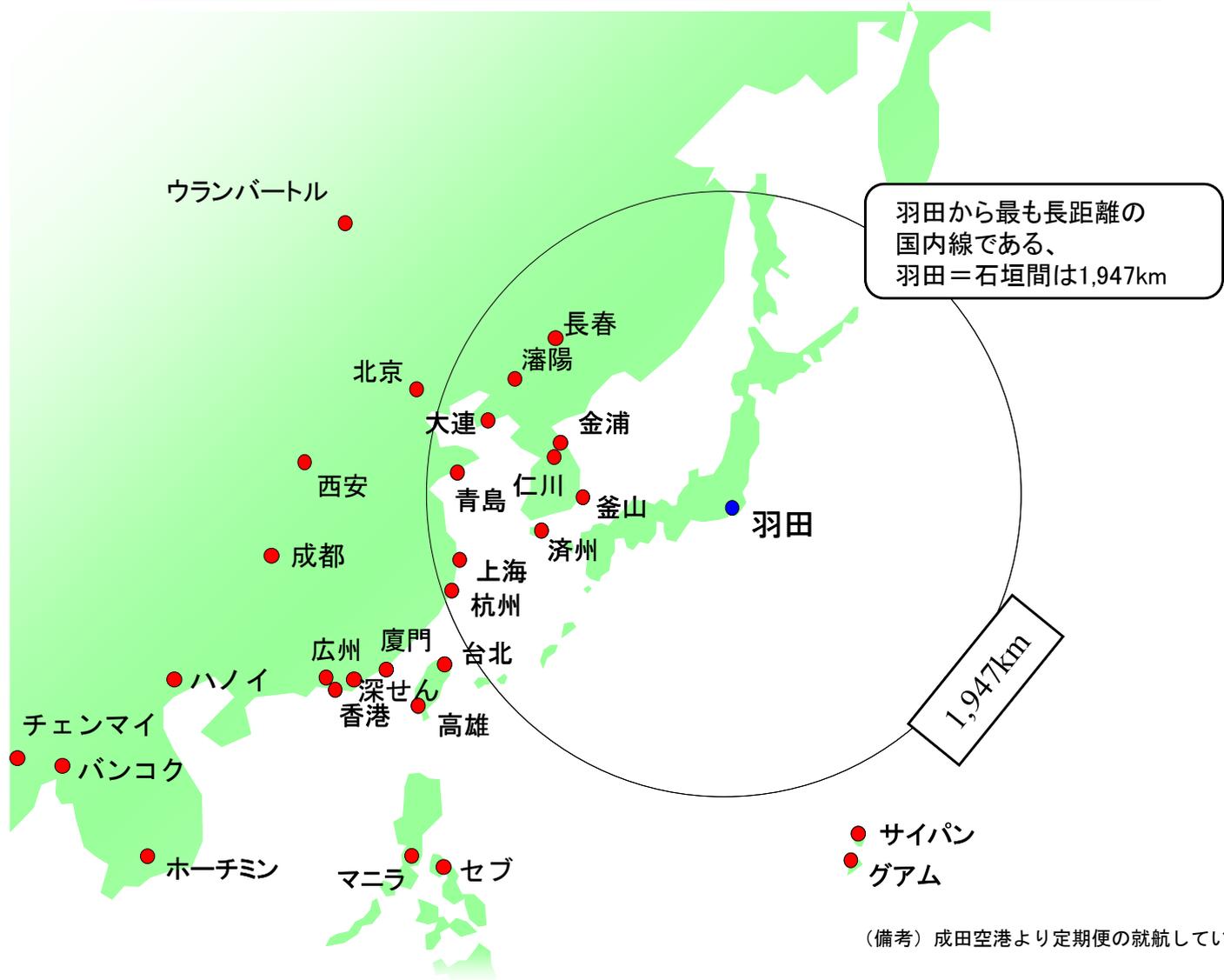
特別目的会社(SPC)について

	旅客ターミナルビル等 整備・運営事業	貨物ターミナル 整備・運営事業	エプロン等 整備等事業
特別目的会社 (SPC)	東京国際空港ターミナル 株式会社 ○代表企業 日本空港ビルデング(株)	東京国際エアカーゴ ターミナル株式会社 ○代表企業 三井物産(株)	羽田空港国際線エプロン PFI株式会社 ○代表企業 大成建設(株)

東京国際空港再拡張後における国際定期便就航の考え方

- ・ 成田空港と羽田空港については、成田空港は国際線の基幹空港であり、羽田空港は国内線の基幹空港であり、かつ国際線について成田空港を補完するものという基本的な考え方にたっている。
- ・ 羽田空港については、全国各自治体から強い就航及び増便要望があり、再拡張事業後はこれらの国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ、国際定期便の就航を図ることとしており、国際線の発着枠に制約を設けざるを得ない。
- ・ 具体的には、羽田の年間3万回程度の国際旅客定期便の就航を図ることとしている（需要予測参照）が、発着回数の制約に鑑み、乗り入れる国際線に関し何らかのルールが必要。
- ・ この場合、シカゴ条約の公平無差別取扱いの原則に照らして諸外国の航空機を均等な条件の下に取り扱うことが求められることから、公平かつ客観的な基準を設けることが必須。
- ・ 以上のような状況を勘案し、都心に近い羽田空港の特性を生かし、搭乗時間が短く、高いアクセス利便性が求められる近距離国際路線を就航させることが適当（発着する国内便の最大距離である1,947km（羽田＝石垣間）をひとつの目安）。
- ・ ただし、具体的な就航都市については、羽田の需要動向も踏まえつつ、日本側の権益（相手空港への乗り入れ、増便等）を確保しながら、各国との航空交渉において決定していくこととなるため、現時点でこれを確定することは困難であり、また、そのルールについても、現時点で確定、公表することは、各国との航空交渉を通じた戦略的ネットワーク形成の観点から、適当ではない。

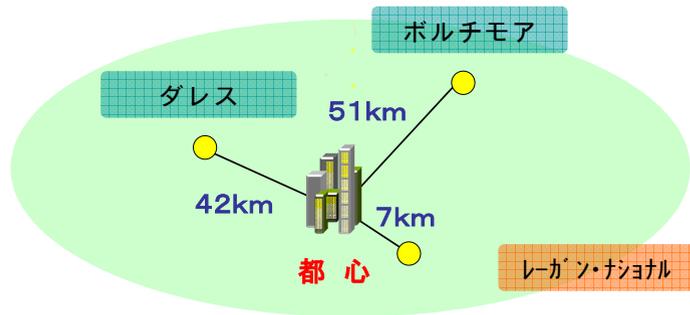
東京国際空港とアジアの近隣空港との位置関係



同一都市圏における複数空港の役割分担の事例

路線の距離をベースとするペリメーターは、公平、客観的かつ、合理的な就航路線の選別基準と考えられ、同一都市圏に複数空港を有する諸外国においても採用されている（例：ワシントン・レーガン空港、ニューヨーク・ラガーディア空港等）。

ワシントン



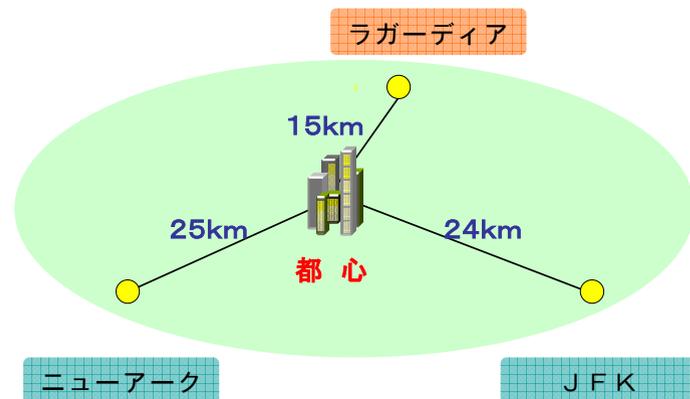
レーガン・ナショナル空港

・ 1250マイル（≒2000km）以内の国内線及び国際線

※例外的に、1250マイル以遠のハブ空港へ運航される路線を認めている。

（シアトル（2320マイル）、ロサンゼルス（2304マイル）、フェニックス（1974マイル）、ソルトレイクシティ（1844マイル）、デンバー（1470マイル））

ニューヨーク



ラガーディア空港

・ 1500マイル（≒2400km）以内の国内線及び一定の国際線

※例外的に、デンバー（1609マイル）を認めている。
（ペリメーター制定前より運航され、かつ、大きな市場であると判断されたため。）

※国際線については次のいずれかに該当する場合のみ認めている。

- ① 1500マイル以内かつプレクリアランス施設が整備された空港
ナッソー（1102マイル）、トロント（341マイル）、モントリオール（329マイル）、オタワ（326マイル）
- ② 土曜日のみ運航する路線
アルーバ（1965マイル）

東京国際空港から1,947km圏内の都市と首都圏を結ぶ路線の現状

都市名	距離(km)	週当たり便数	
			うち本邦企業の運航便数
釜山	963	14	7
仁川	1,160	84	28
金浦(羽田)	1,160	56	28
済州	1,237	7	0
瀋陽	1,554	6	3
長春	1,536	1	0
大連	1,646	22	7
青島	1,740	14	14
上海	1,777	92	49
杭州	1,909	9	9
計	-	305	145

(備考) 週当たり便数は本邦及び相手国の航空会社の運航便に係る便数を指す。

(出典) OAG時刻表(06年12月1日時点でのダイヤ)

東京国際空港における深夜早朝時間帯の利用状況

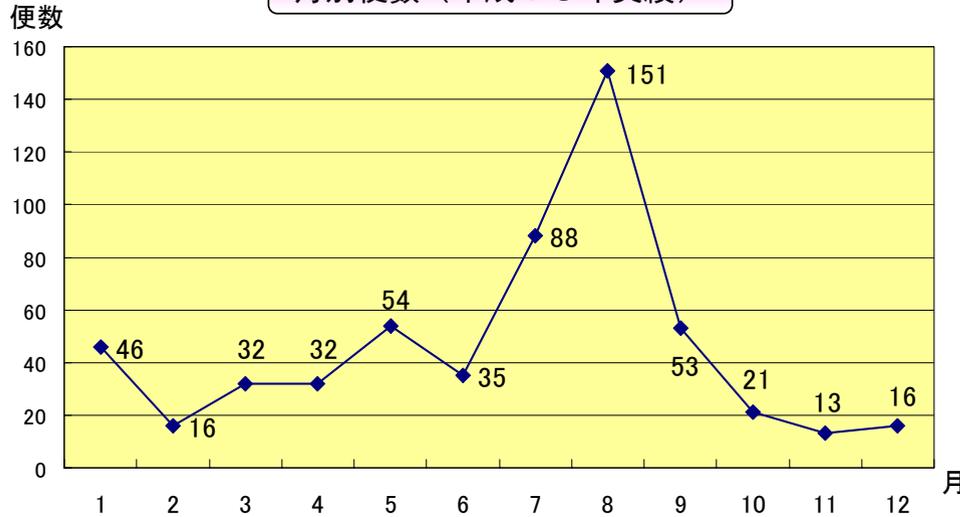
○羽田空港は既に24時間運用中。深夜早朝時間帯においては、騒音問題等に配慮しつつ、需要に応じて国内定期便、国際旅客チャーター便を就航（ただし、2009年末までの再拡張事業の工事期間中は、運用制限を実施）。

深夜早朝時間帯の国際旅客チャーター便について

平成18年実績 ソウル 268便 グアム 169便 マカオ 32便 その他 88便

全路線計 557便

月別便数（平成18年実績）



行き先

北米

ラスベガス
ホノルル
グアム
サイパン

オセアニア

オークランド
メルボルン

ヨーロッパ

ベネチア
フランクフルト
ミュンヘン
レイキャビク

アジア

ソウル
濟州
ウルムチ
ウランバートル
マカオ
セブ

中東

ドーハ

深夜早朝時間帯の国内貨物便の就航状況

○平成15年11月～ 羽田－新千歳 ANA 1便/日
B777-300型旅客機 約20トン/便

○平成16年 7月～ 羽田－佐賀 ANA 2便/日
B767-300型旅客機 約10トン/便

＜平成18年2月より、1便/日 B767-300ER型貨物専用機
約45トン/便＞

○平成18年 2月～ 羽田－関西 ANA 4便/週
＜平成18年4月からは6便/週 B767-300ER型貨物専用機＞

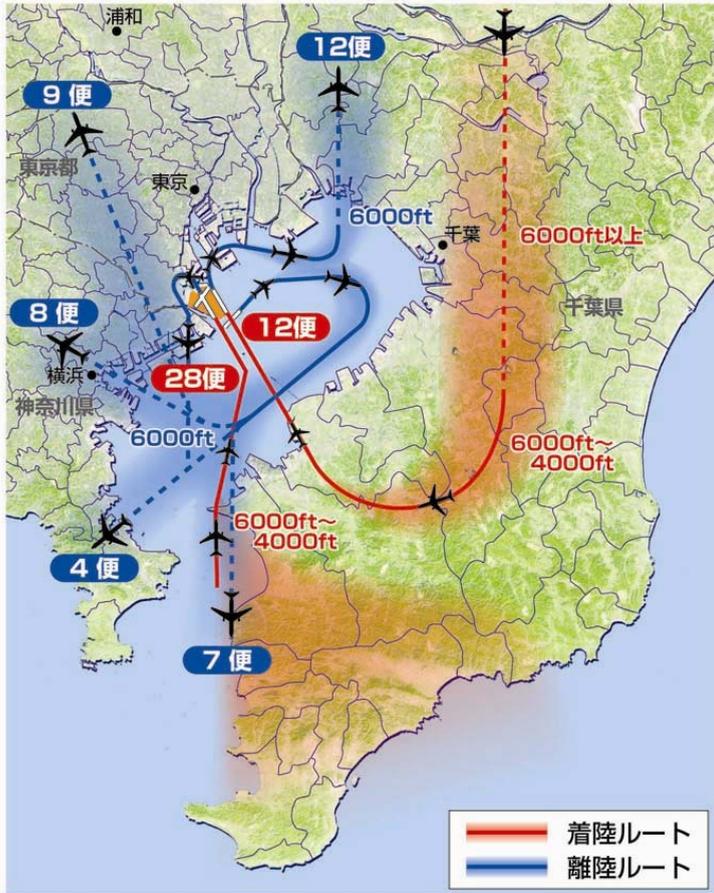
○平成18年10月～ 羽田－新北九州 GXY 各6便/週
A300B4-622R型貨物専用機 約47トン/便

○平成18年10月～ 羽田－那覇 GXY 各6便/週
A300B4-622R型貨物専用機 約47トン/便

環境アセスメントで想定した再拡張後における代表的な飛行ルート

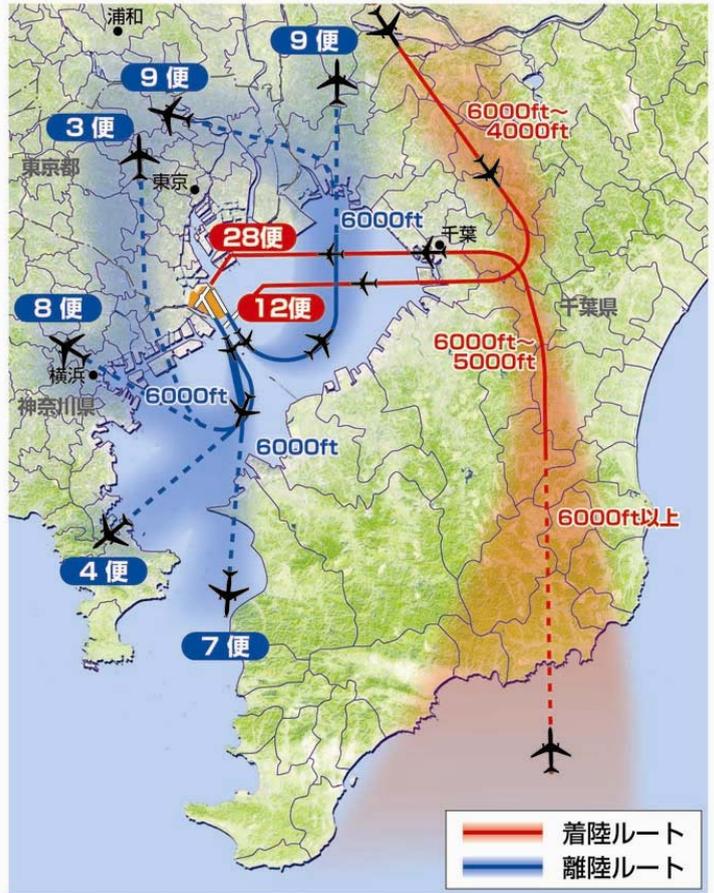
昼間時間帯

北風好天時における飛行経路
(6時から22時台)



○便 ○便 1日の平均的な運用時での1時間あたりの便数

南風好天時における飛行経路
(6時から22時台)

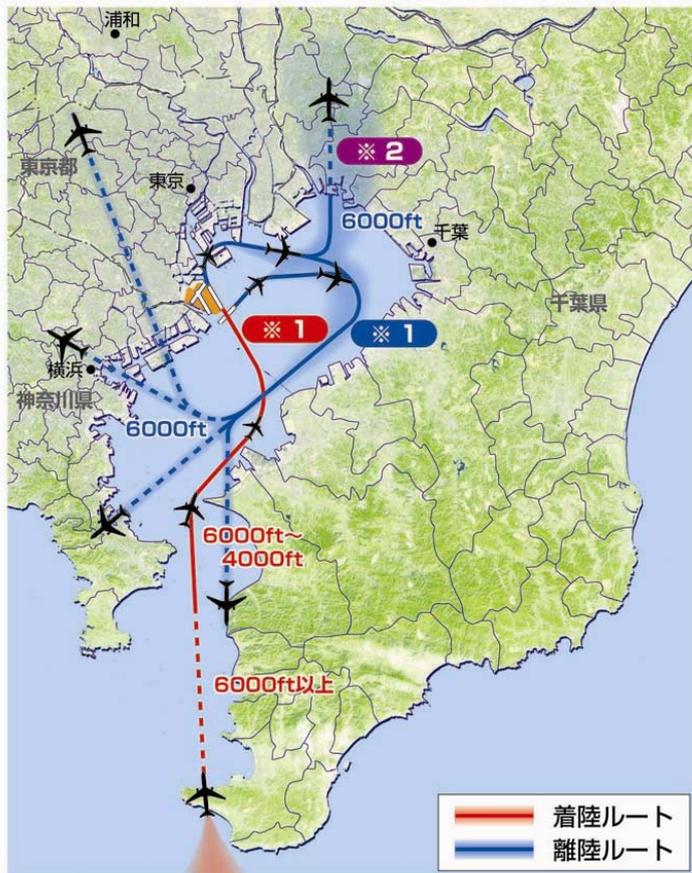


○便 ○便 1日の平均的な運用時での1時間あたりの便数

環境アセスメントで想定した再拡張後における代表的な飛行ルート

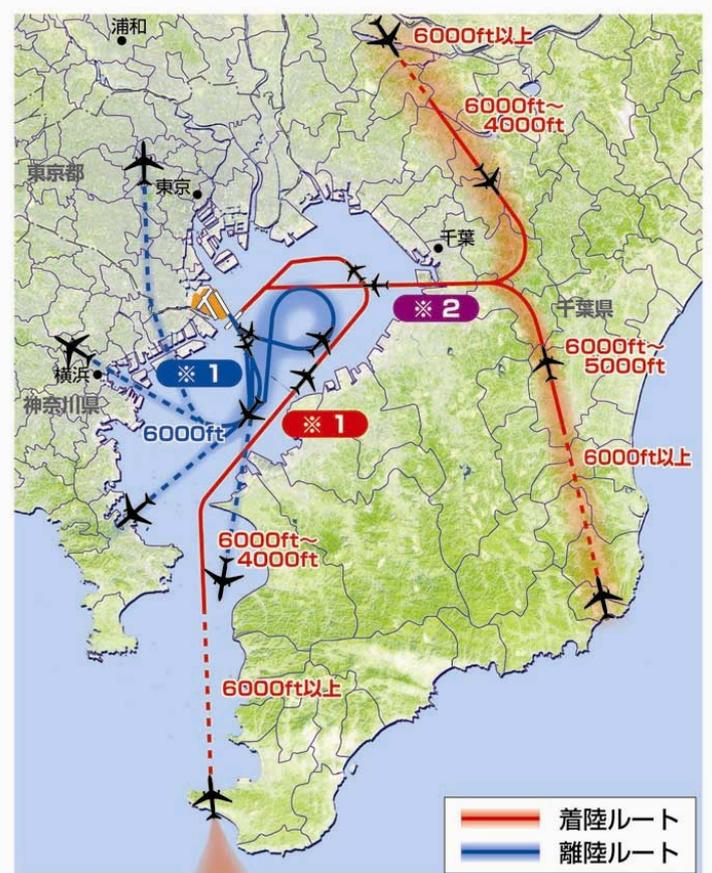
深夜早朝時間帯

北風時における飛行経路
(23時から5時台)



※1 ※1 深夜早朝時間帯における基本ルート
※2 概ね23時台までの国内線ルート

南風時における飛行経路
(23時から5時台)

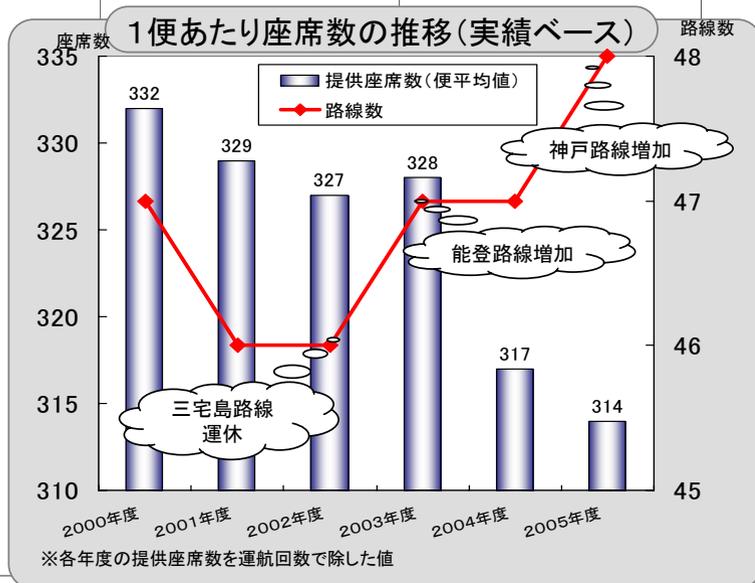
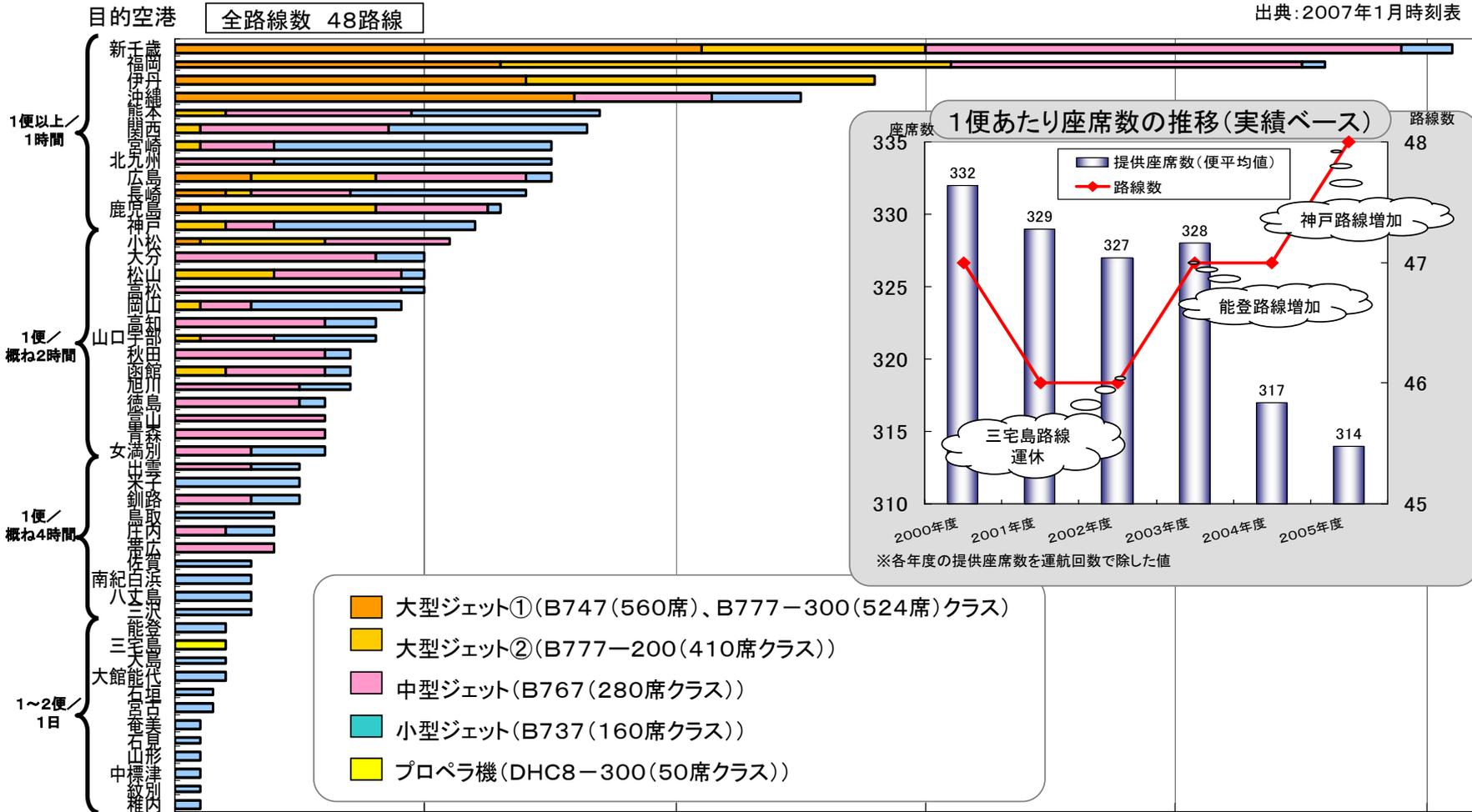


※1 ※1 深夜早朝時間帯における基本ルート
※2 概ね23時台までの国内線ルート

東京国際空港における路線別・機材別便数（出発便一日あたり）

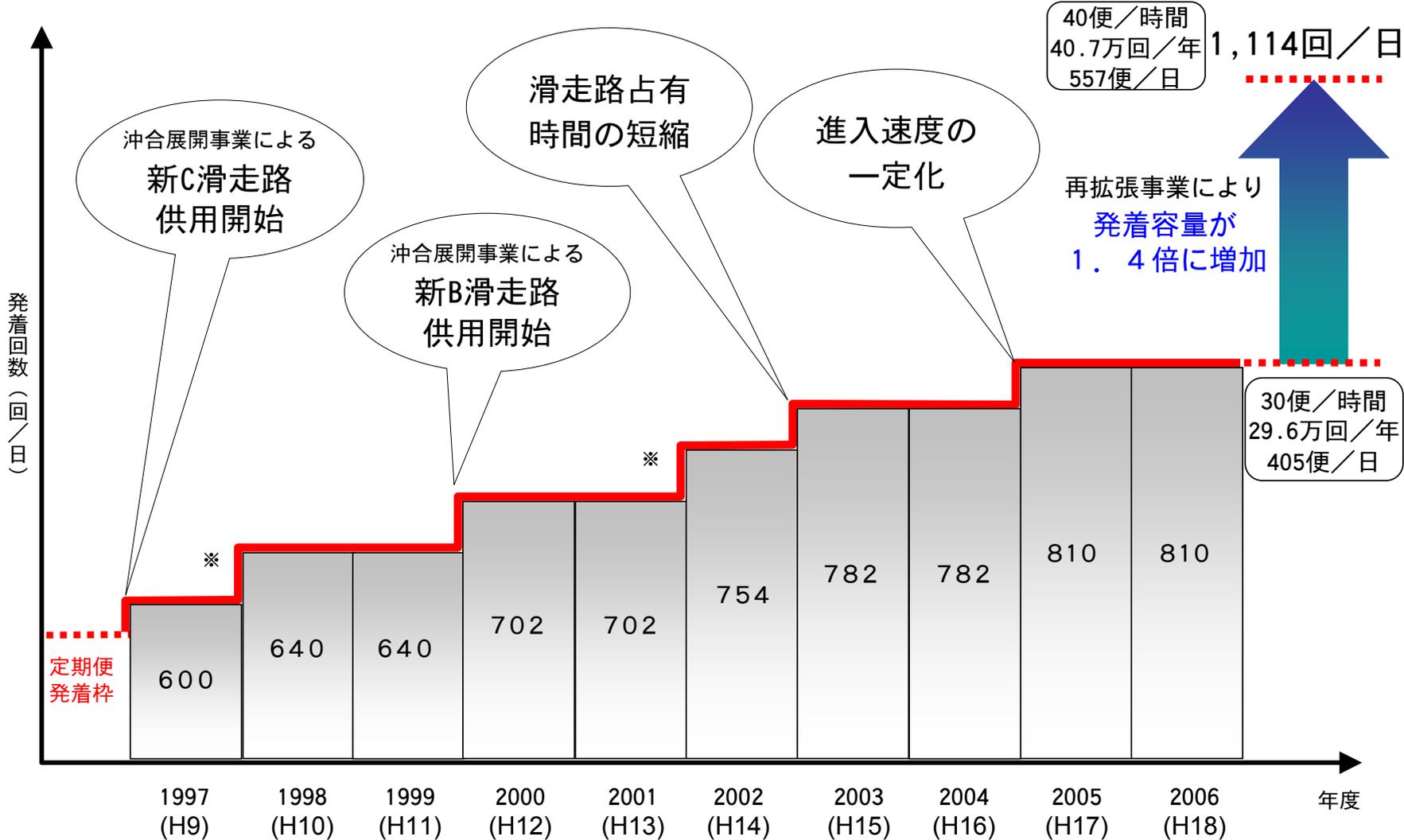
・幹線路線を中心に、大型機材の使用比率が高い。

出典：2007年1月時刻表



※時間あたりの便数は、1日の便数を昼間時間帯(12時間(8:30~20:30))で除した場合の値

東京国際空港の発着回数の推移



40便/時間
40.7万回/年
557便/日

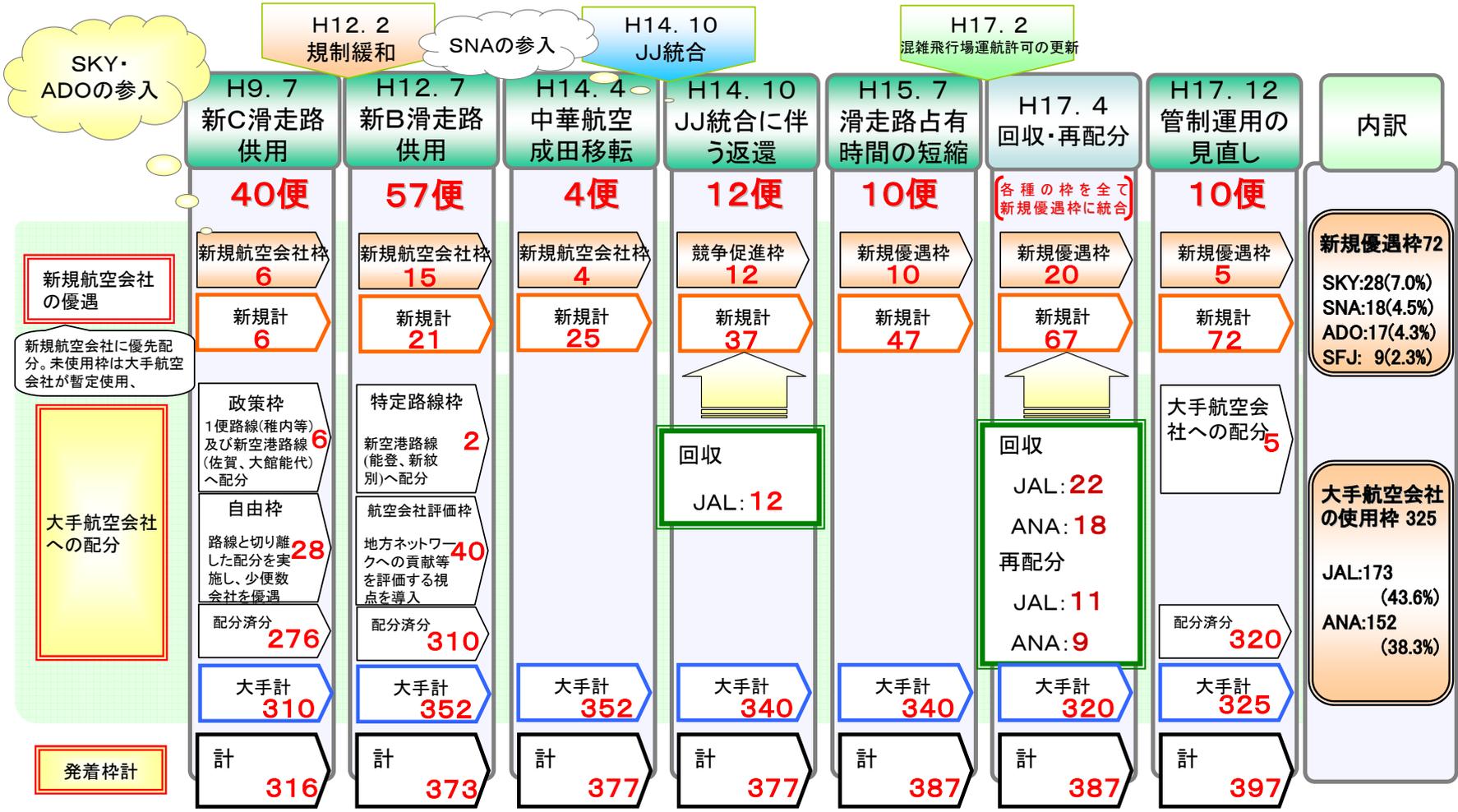
1,114回/日

再拡張事業により
発着容量が
1.4倍に増加

30便/時間
29.6万回/年
405便/日

※ 遅延防止のため、直近の滑走路の整備による増便について、段階的に実施したことによる増枠。

東京国際空港の国内定期便に係る発着枠の配分の経緯



地方路線の維持・充実のための取り組み

着陸料軽減措置について

			到 着	
			羽田	2種A・共用
出 発	1種	羽田、成田、伊丹、新千歳、福岡	軽減なし	7/10
	2種A	その他	9/10 3/4 7/10 1/2	
	共用			
	2種B・3種			



路 線	軽減率
小松、関空、広島、高松、松山、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、新北九州、神戸	9/10
釧路、函館、三沢、米子、高知、徳島	3/4
旭川、帯広、女満別、青森、秋田、庄内、富山、岡山、鳥取、出雲、山口宇部	7/10
稚内、紋別、中標津、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、佐賀	1/2

※沖縄特例の対象路線については、平成9年7月1日～平成24年3月31日までの間、着陸料を1/6(ジェット機)に軽減している。

※離島特例の対象路線については、平成11年4月1日から、着陸料を1/6(ジェット機)に軽減している。

航空・空港の利用促進について

- 国が管理する2種空港等23空港において、各空港毎に空港関係者(自治体、航空会社、空港ビル、空港事務所等)からなる利用促進協議会を設け、航空需要喚起のための取り組みを実施している。

羽田空港の発着枠の配分について

- 混雑飛行場である羽田空港においては、競争の促進、多様な輸送網の形成等当該飛行場の適切かつ合理的な使用を図ることを基本的な考え方として配分。

具体的には、発着枠の配分に係る評価基準の評価項目として、全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献度を取り入れている。

羽田空港発着枠の配分に係る航空会社の評価基準(抜粋)

- 利用者利便の向上の観点からの評価項目
 - (3) 全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献
 - ① 全国規模での航空ネットワークの形成・充実への貢献
 - ・低需要路線の便数が過去5年間で増加していること
 - ・ナイトステイを実施している空港の数が過去5年間で増加していること
 - ② 羽田空港と地方の空港との間の路線の形成・充実への貢献
 - ・羽田空港の全路線便数に占める幹線以外の路線の便数の割合が50%を超えていること
 - ・前回に配分を受けた発着枠数に占める幹線以外の路線に使用している発着枠数の割合が50%を超えていること

羽田空港発着枠の転用に関するルールについて

- 地方航空ネットワークの形成・充実を図るため、1便ルール、3便ルール等のルールを導入。

<1便ルール>

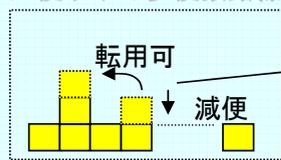
航空会社が路線を撤退する場合に、撤退後の当該路線の便数が1便未満になる場合には当該発着枠を回収し運航を希望する航空会社を募集する。

<3便ルール>

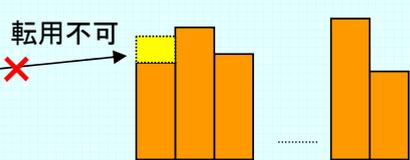
少便数路線(総便数3便以下の路線)をグループ化し、減便時には他の少便数路線にのみ転用することができることとする。

(参考)3便ルール

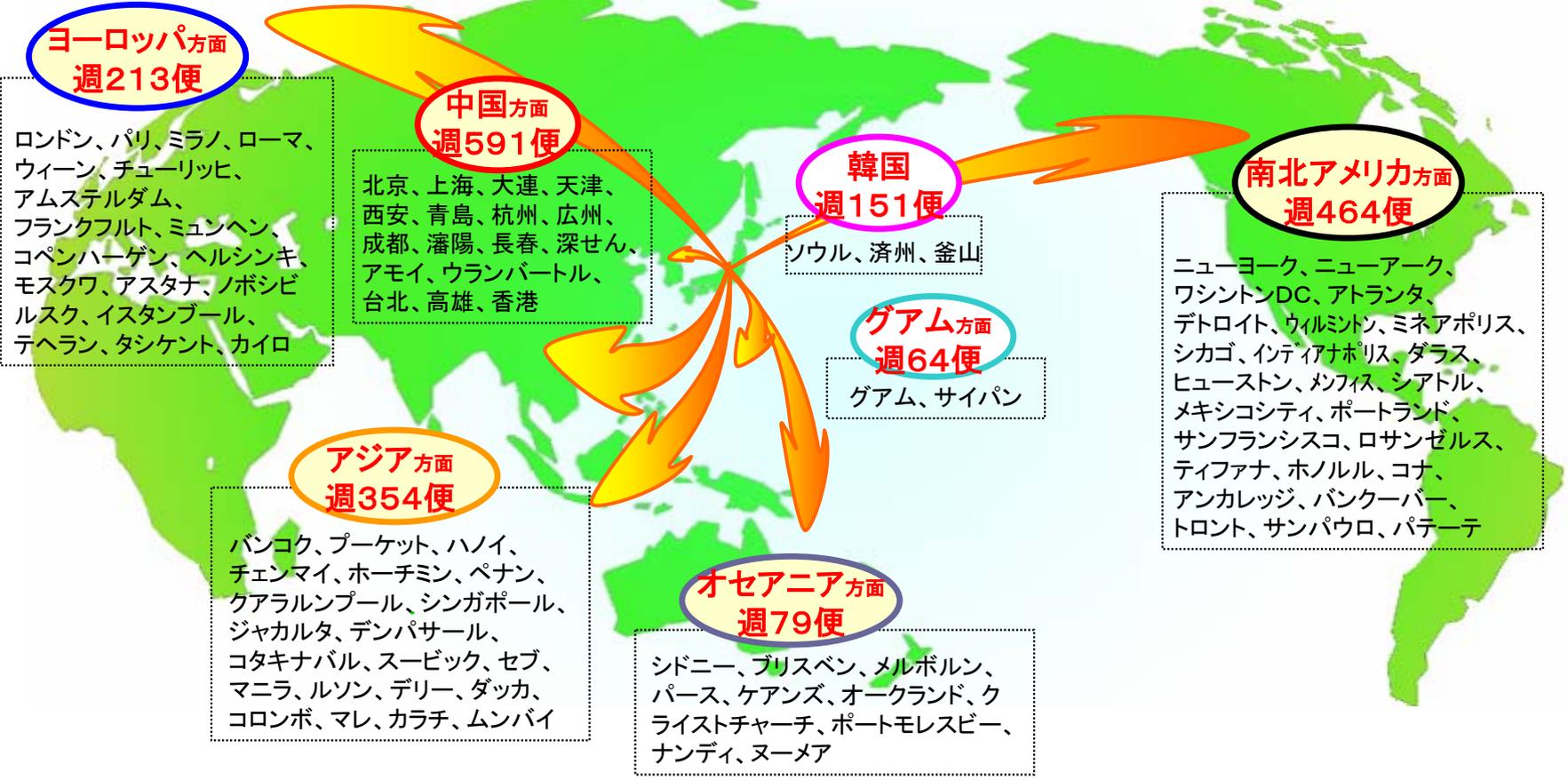
<3便以下の少便数路線>



<多便数路線>



成田国際空港の国際線ネットワーク

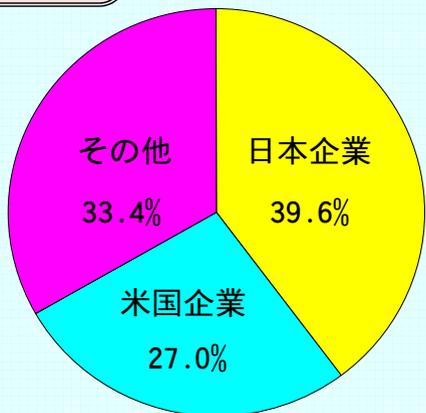


※ 便数は2006年冬ダイヤベースの週当たりの定期旅客便及び貨物便
 ※ 経由の場合は、経由地も1便として計上

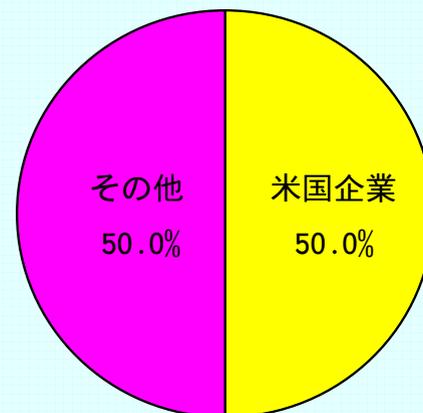
世界主要空港におけるスロットシェアの比較

アジア重視の航空ネットワーク形成のために、成田空港の発着枠のシェア見直しが必要。

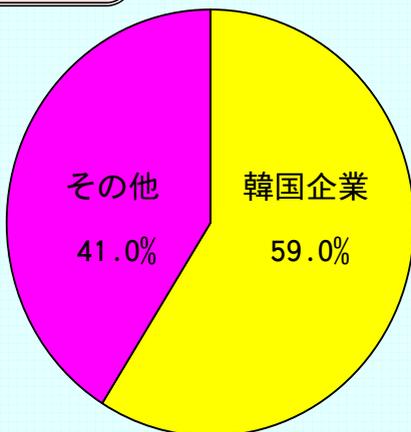
成田



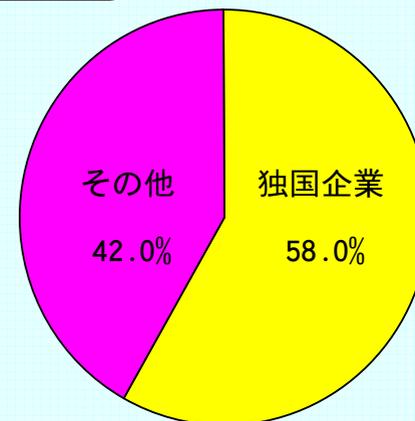
ニューヨーク(J.F.K)



ソウル(仁川)



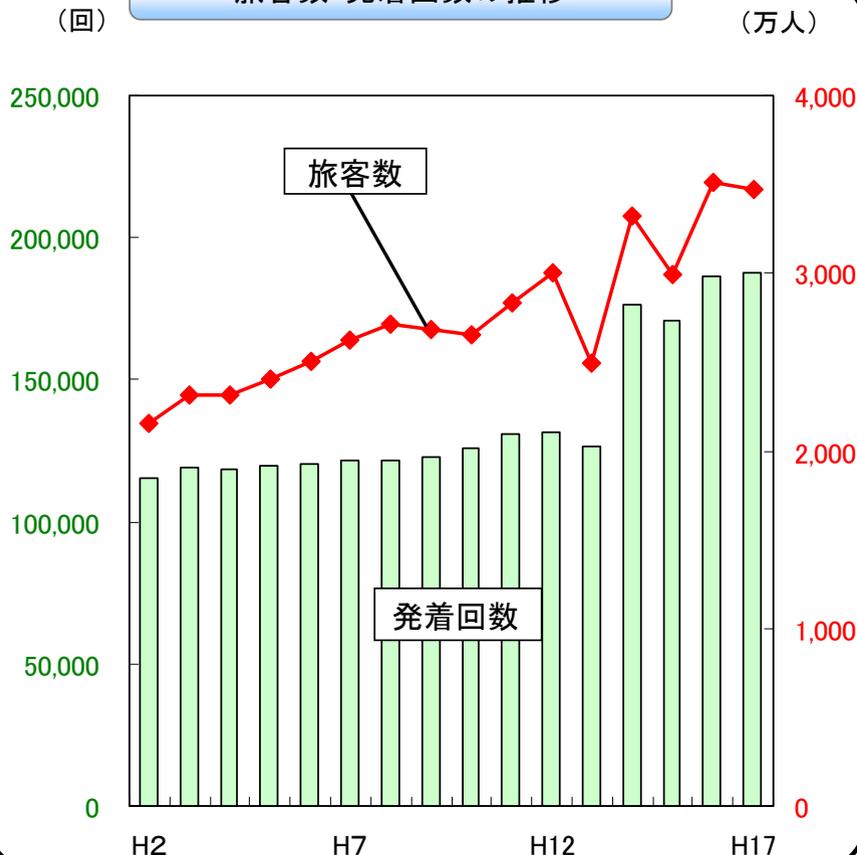
フランクフルト



成田国際空港の現状

- 成田国際空港の需要は順調に伸びており、現時点では処理容量の限界に達している状況。
- 世界各国のエアラインから新規乗り入れ、増便を強く要求されるも、これらに応えられない状況。
- 平行滑走路を南側に延長する本来計画の実現には空港用地に残る9件の移転が必要だが、見通しは立たない。

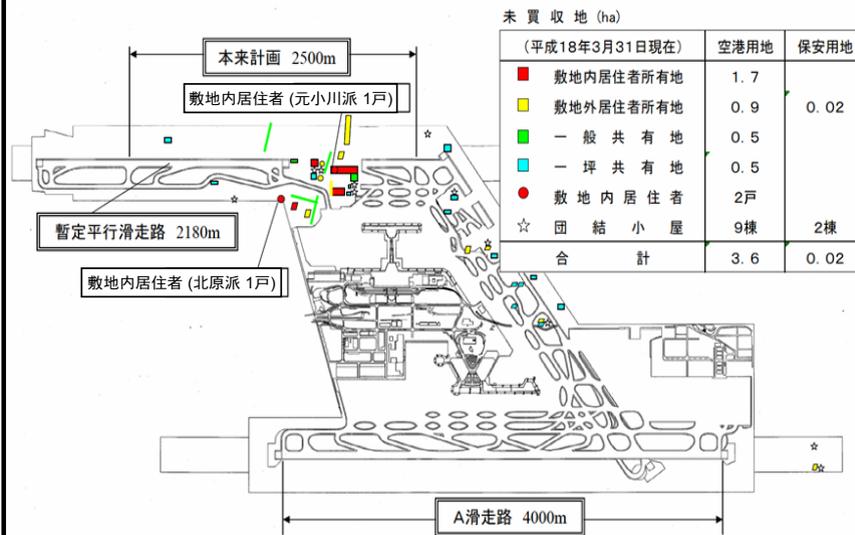
旅客数・発着回数の推移



乗り入れ企業について

- 平成18年12月現在、38カ国2地域より69社が成田空港へ乗り入れている。
- なお、新たに乗り入れや増便を希望する国、企業も多い。
(参考) 我が国への新規協定締結申入れ国は40カ国1地域。

未買収地の現状



成田国際空港の整備

国際航空需要の増大に対処し、我が国の国際交流拠点としての機能を確保するため、2009年度末の完成を目指し北伸による平行滑走路の2,500m化の整備の推進、発着能力の23.5万回への拡大を行うが、騒音問題への配慮から当分の間の発着枠を22万回とすることになっており、その後の増加は、改めて地域との協議が必要である。また、発着数の増加に対応するエプロンの拡充や旅客ターミナルビル能力増強、物流施設の機能向上、環境対策・共生策等を推進する。

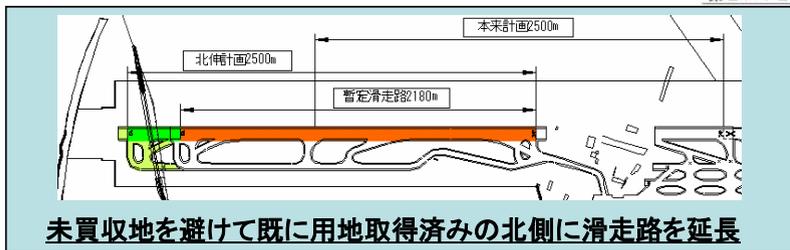
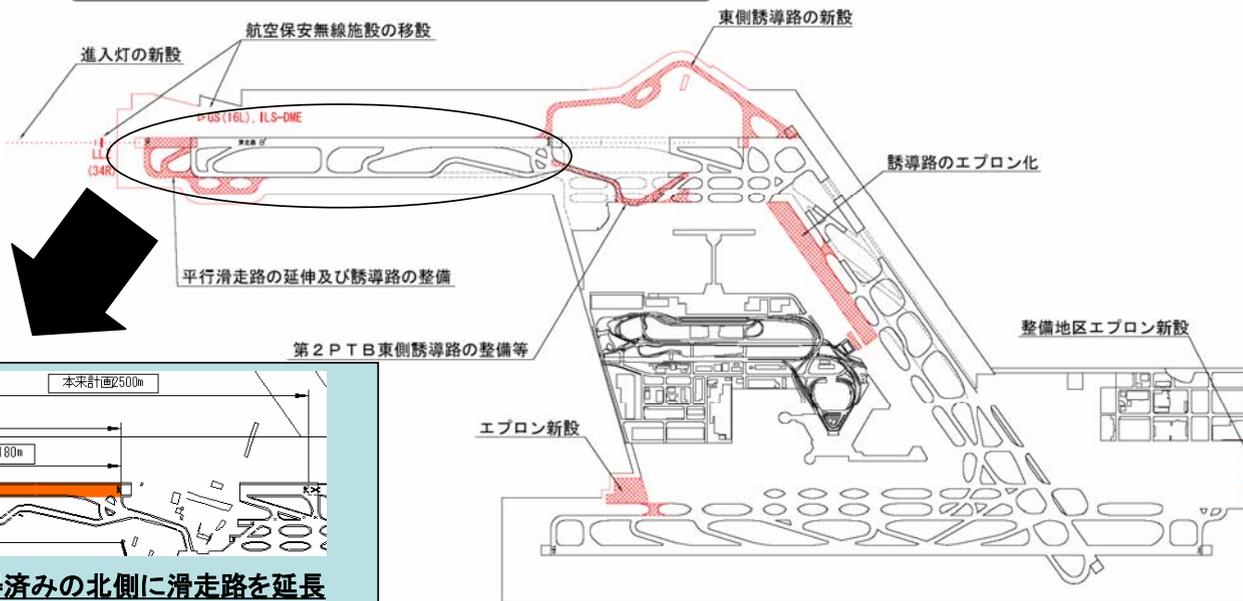
整備計画の概要

【スケジュール】

06年9月11日 許可

9月15日 着工

09年度末 供用開始予定



整備効果

1. 平行滑走路の機材制約の緩和

	暫定平行滑走路(2180m)	2500m平行滑走路
ジャンボ機等の利用	利用不可	利用可能
離陸機の目的地	東南アジア周辺どまり	米国西海岸まで可能

2. 成田空港の発着可能回数の増大

	暫定平行滑走路(2180m)	2500m平行滑走路
年間発着可能回数	20万回	22万回(※)

※発着枠の22万回から23.5万回への増加については、地域との協議が必要

成田国際空港周辺における航空物流機能の現状

成田空港周辺に物流施設が集積が進む中、特定時間帯への貨物搬入の集中や公共施設整備が不十分な区域への物流施設のバラ建ちにより、交通渋滞やそれに伴うリードタイムの増加が発生し、円滑な航空物流に支障を来している。

2006年12月末現在
41社45箇所
のフォワーダー施設が
空港周辺に建設、展開

空港北部
空港ゲート

閑散時と混雑時の所要時間差
1.93倍

空港東部
空港ゲート

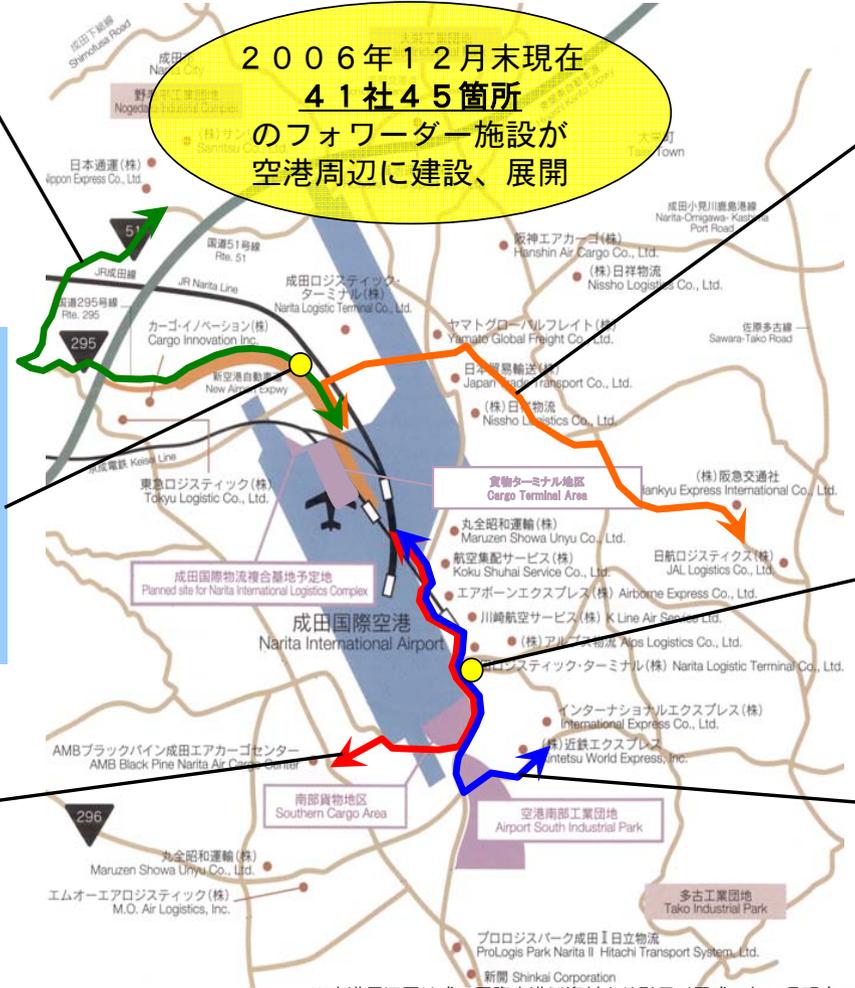
閑散時と混雑時の所要時間差
1.85倍



朝ピーク時の国道295号(通称:空港通り)



第6ゲートに近い千代田交差点付近の混雑



空港南西部
空港ゲート

閑散時と混雑時の所要時間差
1.32倍

空港南東部
空港ゲート

閑散時と混雑時の所要時間差
1.67倍

※空港周辺図は成田国際空港(株)資料より引用(平成17年12月現在の図)。所要時間差等については航空局資料より作成。26

羽田空港・成田空港へのアクセスの現状

羽田空港への主なアクセス手段

東京モノレール 37.7%
京浜急行 28.9%
空港直行バス 14.6%

羽田空港・成田空港間の主な乗継手段

バス 54.6%
鉄道 (NEX・スカイライナー) 26.3%
鉄道 (その他) 13.4%

成田空港への主なアクセス手段

成田エクスプレス 22.8%
空港直行バス 20.6%
スカイライナー 14.4%

京浜急行
品川ー羽田空港
16分 400円



東京モノレール
浜松町ー羽田空港
19分 470円



京浜急行+都営浅草線+京成電鉄
成田空港ー羽田空港
約105分 1,560円(乗り換え有り)

リムジンバス
成田空港ー羽田空港
約75分 3,000円



スカイライナー
日暮里ー成田空港
51分 1,920円



成田エクスプレス
東京ー成田空港
53分 2,940円



羽田空港直行バス
都心、神奈川方面等へ約60路線運航
例) 羽田空港ー新横浜
約45分 820円

成田空港直行バス
都心、多摩方面等へ約50路線運航
例) 成田空港ー吉祥寺
約120分 3,000円

出典:平成15年度航空旅客動態調査(羽田アクセス)、平成16年度国際航空旅客動態調査(成田アクセス、羽田ー成田乗継) 写真・所要時間・料金は各社HP等より引用

(参考) 成田新高速鉄道の整備

- 概要
日本の表玄関である成田国際空港と都心を30分台で結び、空港アクセスの改善を図るため、最高時速160kmで走行する成田新高速鉄道を整備。
- 整備主体
成田高速鉄道アクセス(株) (主な株主: 成田国際空港(株)、千葉県、成田市、京成電鉄(株)等)
- 開業後の運行主体: 京成電鉄(株)
- 費用負担
総事業費1,280億円を、国・自治体からの補助、自治体・成田国際空港(株)等からの出資、自治体からの借入等により調達。



成田空港・羽田空港の一体的運用による首都圏の国際航空需要への対応

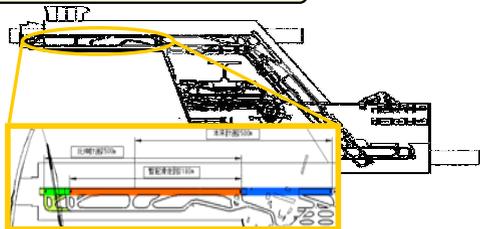
首都圏における旺盛な国際航空需要に対応し、我が国及び首都圏の国際競争力を維持・強化していくため、2010年以降、国際線の基幹空港である成田空港と、近距離国際線についてこれを補完する羽田空港とを一体的に運用。

現 状

首都圏に対する旺盛な国際航空需要にもかかわらず、空港制約の問題から、特に近年急速に需要が拡大するアジア諸国とのネットワーク拡大の要請に応えることが困難

2010年以降

成田空港B滑走路の北伸



北伸による平行滑走路の2,500m化の推進により、発着回数が2万回増加(20万回→22万回)

羽田空港の再拡張事業



新滑走路の整備により、年間発着能力が29.6万回から40.7万回に増加

このうち、将来の国内航空需要への発着枠を確保した上で、年間約3万回程度の近距離国際旅客定期便を就航

補完

我が国及び首都圏の国際競争力を維持・強化していくため、2010年以降、

「成田は国際線の、羽田は国内線の基幹空港である」との基本的考え方は維持しつつ、首都圏における拠点空港として密接不可分な両空港を車の両輪として一体的に運用

横田飛行場の軍民共用化

横田基地の現況

所在地：立川市、昭島市、福生市、武蔵村山市、
羽村市、瑞穂町

面積：約714ha

滑走路：3,350m

主な経緯

○平成15年5月「日米首脳会談」

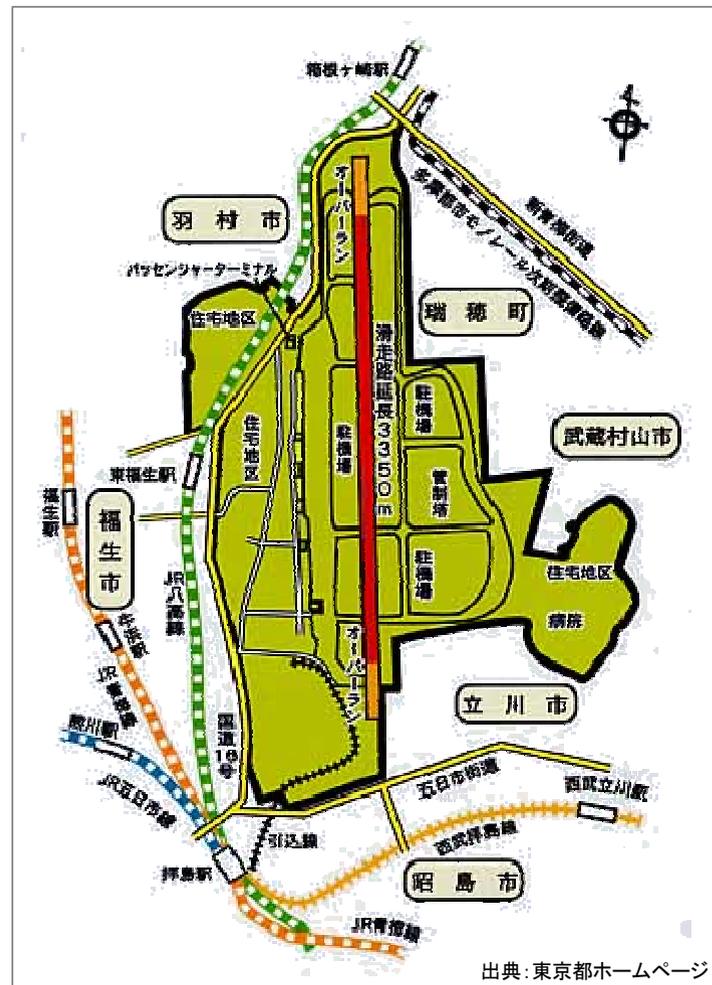
- ・横田軍民共用化の、実現可能性につき日米両国政府が共同で検討していくことを合意

○平成18年5月「再編実施のための日米ロードマップ」

- ・日米間において、軍民共同使用に関する検討を軍事運用上の能力等を損なってはならないとの理解のもと実施し、開始から12ヶ月以内に終了。この検討結果に基づき、両国政府は適切な決定を行う旨決定。

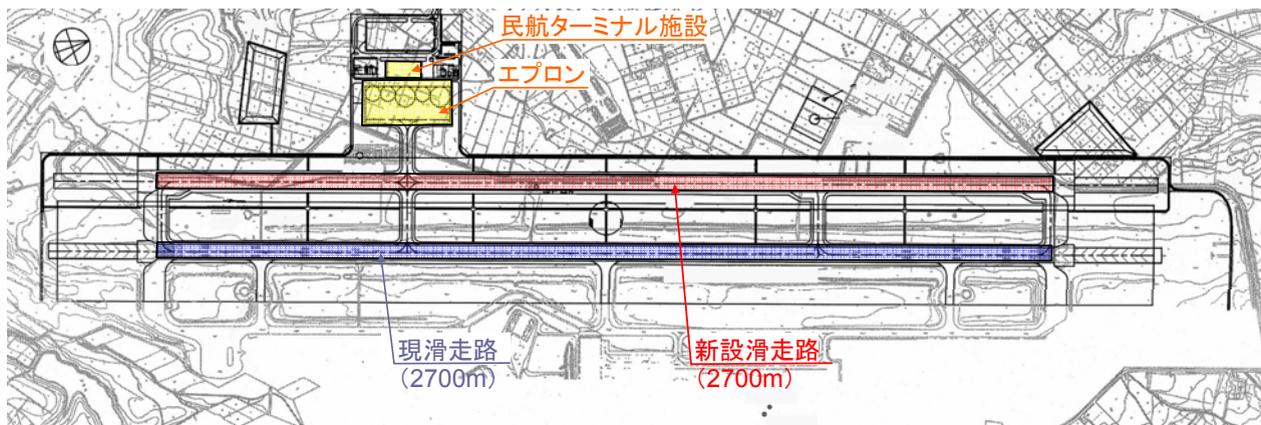
○平成18年10月

- ・日米間の検討を開始
(スタディグループ第1回会合を米国において開催)



百里飛行場の共用化

種 別： 自衛隊の設置する飛行場
設置管理者： 防衛庁長官
場 所： 茨城県小美玉市上合、与沢
滑 走 路： 2,700m
事業目的： 茨城県地域の航空需要への対応
事業内容： 2,700m新設、現滑走路の嵩上げ、
民航ターミナル地区の新設等
総事業費： 約250億円
着手年度： 平成12年度
供用予定時期： 平成21年度
主要想定路線： 新千歳、大阪、福岡、那覇



首都圏第三空港の整備

検討状況

首都圏第三空港については、従前より検討がなされていたが、平成12～13年度に行われた有識者による『首都圏第三空港調査検討会』により、当面の解決策として既存東京国際空港の再拡張が最適であり、優先して推進することが適当とされた。

しかしながら、首都圏における将来の国際・国内航空需要の伸びを考慮すると、いずれ首都圏の航空容量が不足する可能性も考えられることから、長期的な視点に立って、検討会において絞り込まれた8つの候補地について、引き続き検討することになった。

これを踏まえ、将来に渡る首都圏に必要な空港容量を確保し、我が国の競争力強化と利用者利便に資するため、社会資本整備として最も相応しい最適な候補地を選定するための検討を、今後も引き続き進める。

各候補地位置(8候補地)

