

6 . 羽田空港再拡張事業の 今後の課題

6 . 羽田空港再拡張事業の今後の課題

(1) 事業スキームをどうするか。

(今後の空港整備部会において審議予定)

総事業費の見極め

供用開始時期の見極め

財源の確保についての検討

(2) 再拡張後の羽田空港の国際化

(今後の空港整備部会において審議予定)

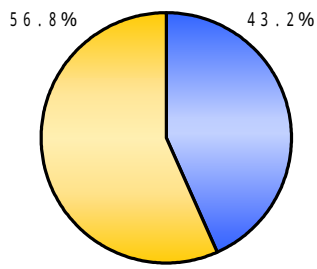
首都圏における将来の国際航空需要に対して、成田空港に加えて、羽田空港にどのような役割を分担させることが適当か。

羽田空港において、国内線の需要増及び多頻度化の要請と、国際化の要請とを、どのように調和させるか。

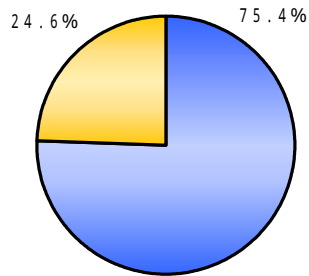
【資料：6 - 2 ~ 6 - 9】

世界の大都市圏における複数空港の状況

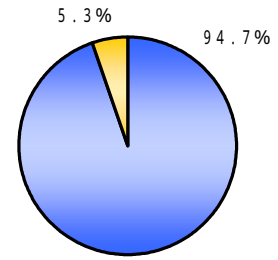
ニューヨーク



J.F. ケネディー 32,856千人

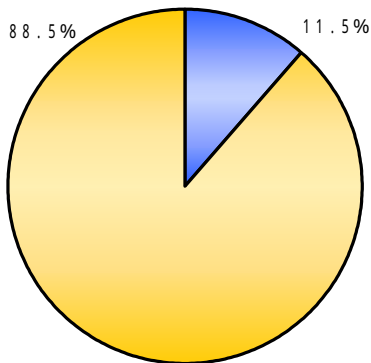


ニューアーク 34,188千人

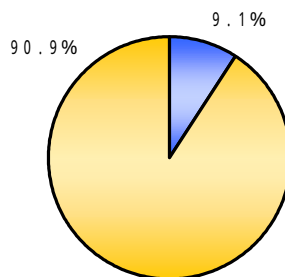


ラガーディア 25,375千人

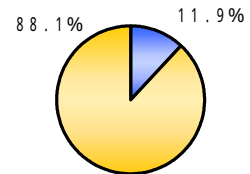
ロンドン



ヒースロー 64,279千人

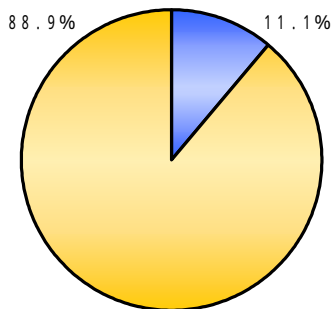


ガトウィック 31,949千人

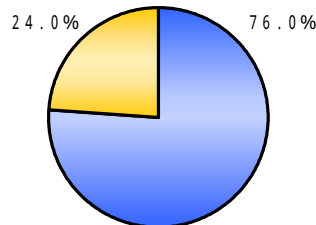


スタンステッド 11,860千人

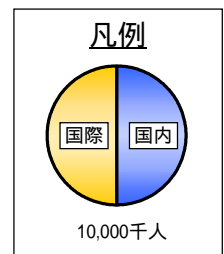
パリ



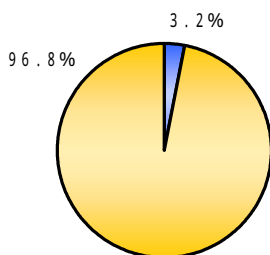
シャルル・ド・ゴール 47,801千人



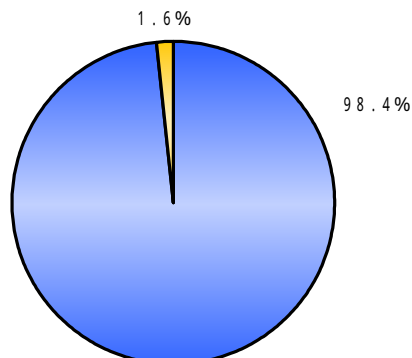
オルリー 25,378千人



東京



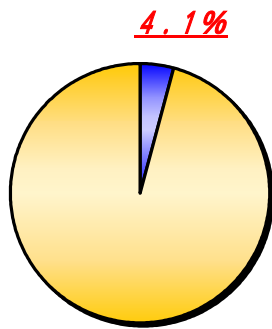
成田 24,813千人



羽田 56,379千人

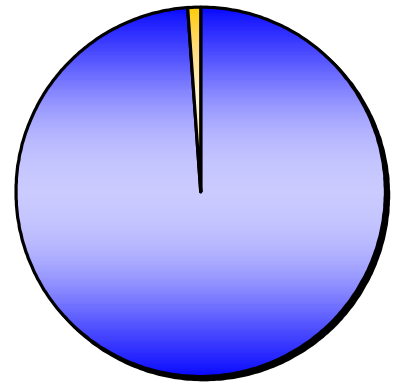
成田空港暫定滑走路供用に伴う発着便数の変化

成田暫定滑走路
供用前



成田 2,523回/週

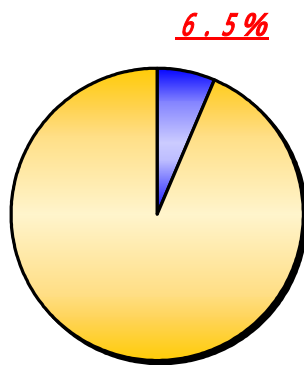
1.1%



羽田 5,119回/週

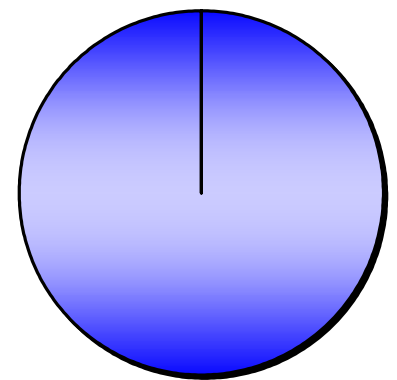


成田暫定滑走路
供用後

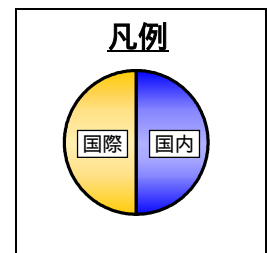


成田 3,211回/週

0%



羽田 5,124回/週



出典: 国土交通省資料、時刻表より作成

ニューヨーク



ロンドン



パリ



世界の大都市圏における主要複数空港の機能分担例

都市	空港名	旅客数(千人/年)			発着回数 (千回/年)	都心からの距離	機能分担
		国内	国際	合計			
ニューヨーク	J.F.ケネディー	14,210	18,646	32,856	331.8	24km	国際・国内半々(国際線は全世界、ニューヨークの国際線ゲートウェイ)
	ニューアーク	25,788	8,400	34,188	430.4	25km	国内線主体(国際線は米州・欧州線主体)
	ラガーディア	24,029	1,346	25,375	365.6	15km	ほぼ国内線用(国際線はカナダ3都市のみ)
	この他にゼネラルアビエーション対応の空港多数有。						
ロンドン	ヒースロー	7,404	56,875	64,279	460.5	24km	国際線主体(ロンドンの国際線ゲートウェイ)
	ガトウィック	2,912	29,037	31,949	252.8	43km	国際線主体(ヒースローの補完的位置付け)
	スタンステッド	1,417	10,443	11,860	146.7	51km	格安エアラインの国際・国内線併用(欧州線主体)
	ルートン	1,720	4,450	6,170	60.0	50km	格安エアラインの国際・国内線併用(欧州線主体)
	ロンドンシティ	309	1,274	1,584	50.0	10km	ビジネス需要に対応した小型機専用都市内空港 (欧州主要都市とダイレクトリンク)
パリ	シャルル・ド・ゴール	5,295	42,506	47,801	508.6	25km	国際線主体(国内線は主要都市のみ)
	オルリー	19,285	6,093	25,378	238.9	14km	国際・国内半々(国際線は主に欧州・北米・中近東・アフリカ線)
東京	成田	791	24,022	24,813	131.6	66km	国際線主体(国内線は5路線のみ)
	羽田	55,476	903	56,379	249.0	20km	国内線及び深夜早朝の国際チャーター便

出典：旅客数、発着回数・・・AIRPORT TRAFFIC 2002 (ICAO)
都心からの距離、機能分担・・・国土交通省資料

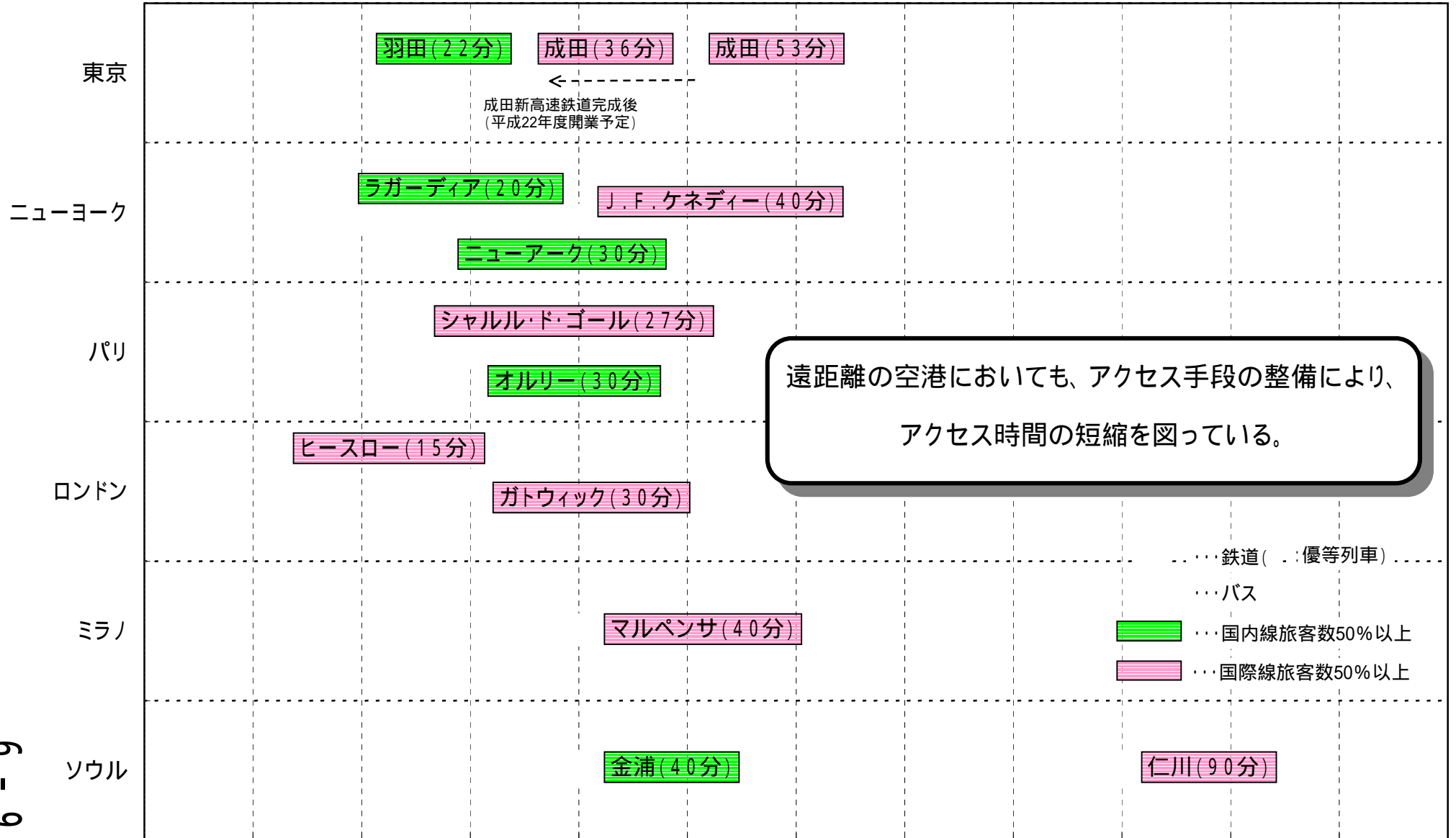
世界の主要空港における機能分担と都心からの距離



世界の主要空港における機能分担とアクセス時間

分

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120



7 . 首都圏第3空港について

7 . 首都圏第 3 空港について

- (1) 将来の首都圏の航空需要の増大に対応するため、平成 12 年 9 月以降、首都圏第 3 空港調査検討会を航空局において開催し、羽田空港の再拡張案と公募により提案された 15 の候補について種々検討を行ってきたが、第 6 回検討会(平成 13 年 7 月)において、羽田空港の再拡張案を優先して進めることとされた。

- (2) 一方、首都圏第 3 空港の候補地については、検討の過程において類似地点の提案の集約等を行い、8 つの候補地に絞り込まれたところであるが、首都圏における将来の国内・国際航空需要を考慮すると、いずれ首都圏の空港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、引き続き検討を行う必要がある。

【資料：7 - 2】

首都圏第3空港 候補地

