

参考資料②(補足データ等)

航空自由化(オープンスカイ)の推進

伝統的な国際ルール【シカゴ条約:190ヶ国加盟】



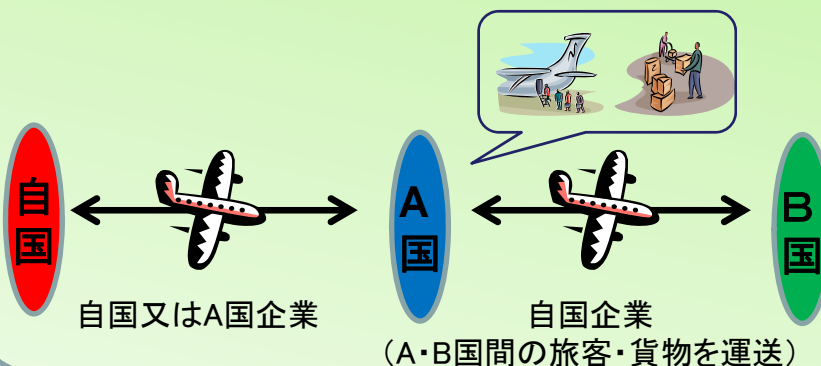
- 両国間において、路線・便数等を決定（自国と相手国の企業のみ運航可能）

第一ステップの航空自由化: 第3・第4の自由



- 路線・便数等を自由化（自国と相手国の企業の自由な経営判断による運航を可能とする）

第二ステップの航空自由化: 第5の自由

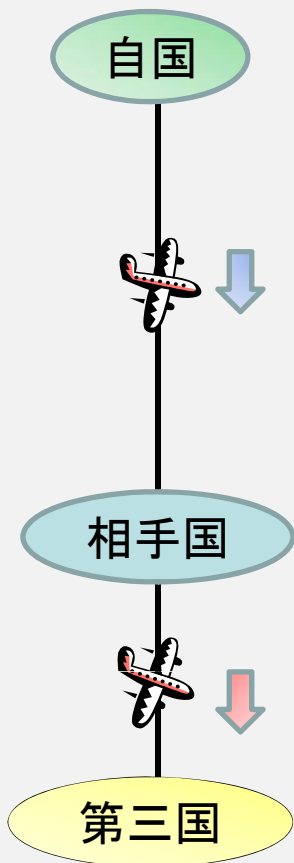


- 相手国で旅客・貨物を積み込み、第3国へ運ぶ運送を自由化（路線・便数等は企業の自由な経営判断による）

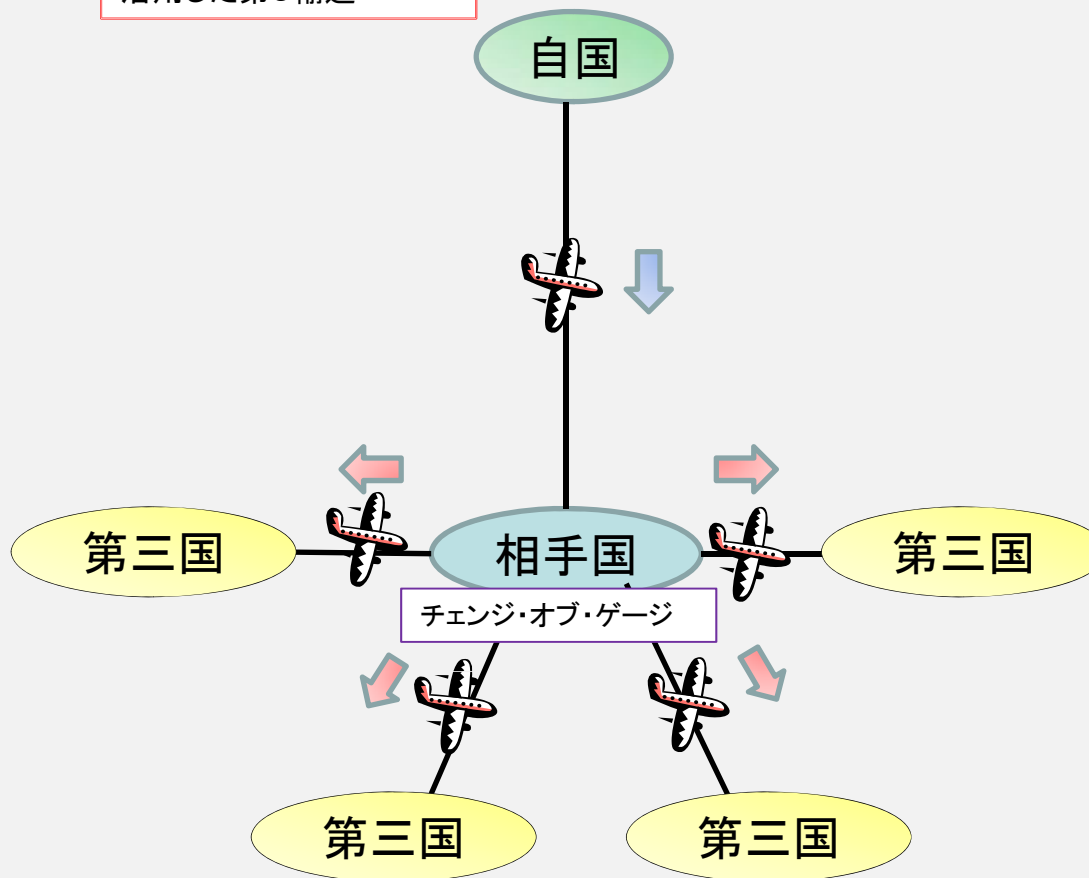
第5の自由とチェンジ・オブ・ゲージ

チェンジ・オブ・ゲージとは、機材変更のことであり、外国航空会社は、この権利を第5の自由と組み合わせて行使することで、相手国の空港を拠点として、貨物輸送を中心に多様な輸送ネットワークを展開することが可能となる。

単純な第5輸送



チェンジ・オブ・ゲージを活用した第5輸送

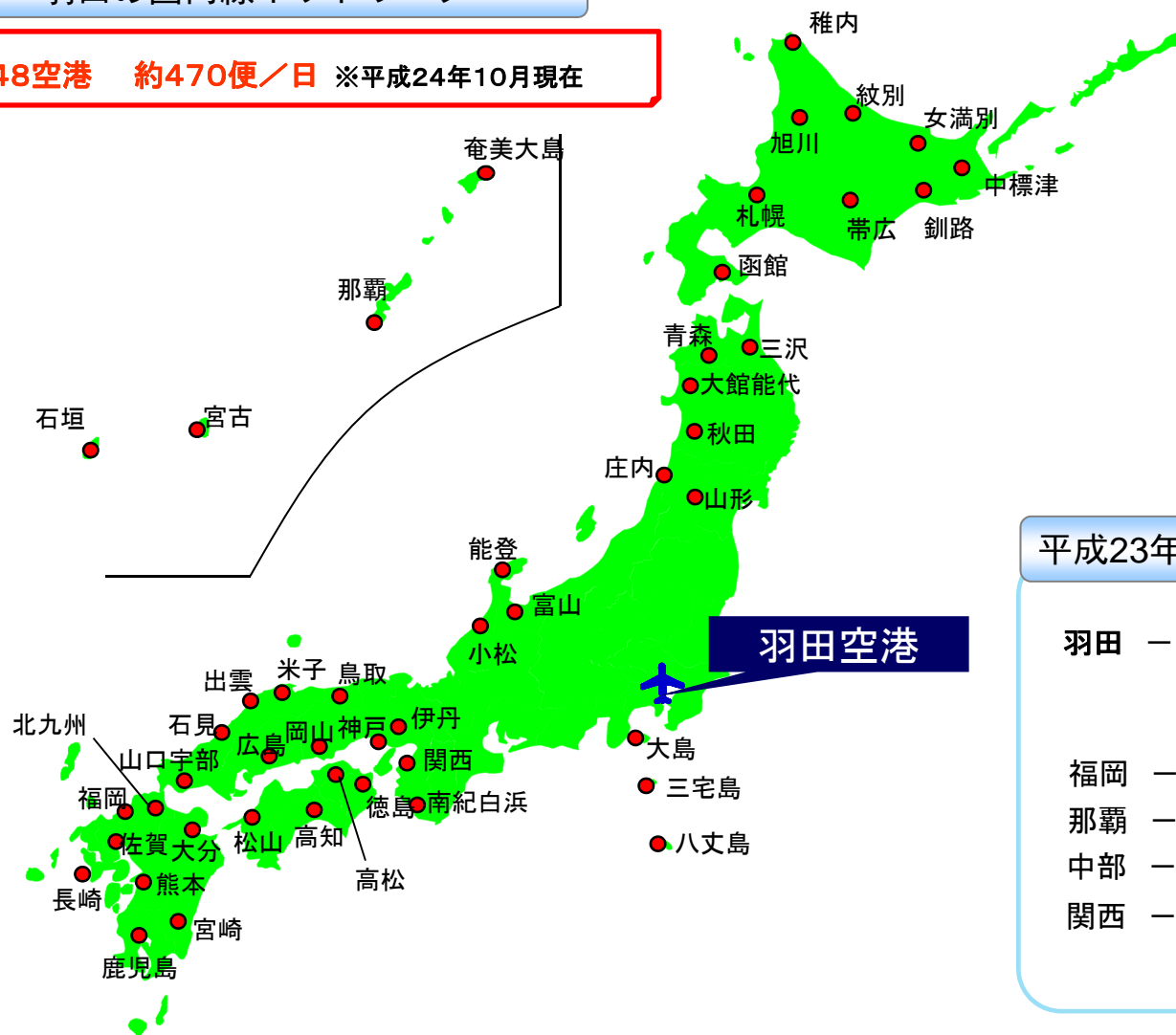


羽田空港における国内線ネットワーク

○羽田空港は国内線ネットワークの中心として、全国48都市との間に1日約470便が就航(平成24年10月現在)
 ○48都市のうち、15都市との間では年間100万人以上の旅客流動がみられる(平成23年度)。

羽田の国内線ネットワーク

48空港 約470便/日 ※平成24年10月現在



1日20便以上運航の路線

札幌	54便
福岡	49便
伊丹	30便
那覇	29便
鹿児島	21便
北九州	20便
熊本	20便

平成23年度年間旅客数100万人以上の路線

- 羽田 — 札幌、福岡、那覇、伊丹、鹿児島、熊本、広島、小松、松山、長崎、宮崎、北九州、高松、大分、関西
- 福岡 — 那覇
- 那覇 — 石垣
- 中部 — 新千歳
- 関西 — 新千歳

全19路線
(うち羽田路線15路線)

羽田空港の発着回数・旅客数

年間利用者数:約6,367万人(平成23年度速報値) (国内線)約5,642万人 (国際線)約725万人
 ・世界第5位の旅客数(2011 ACIより)
 ・我が国国内旅客の約7割は東京国際空港利用者

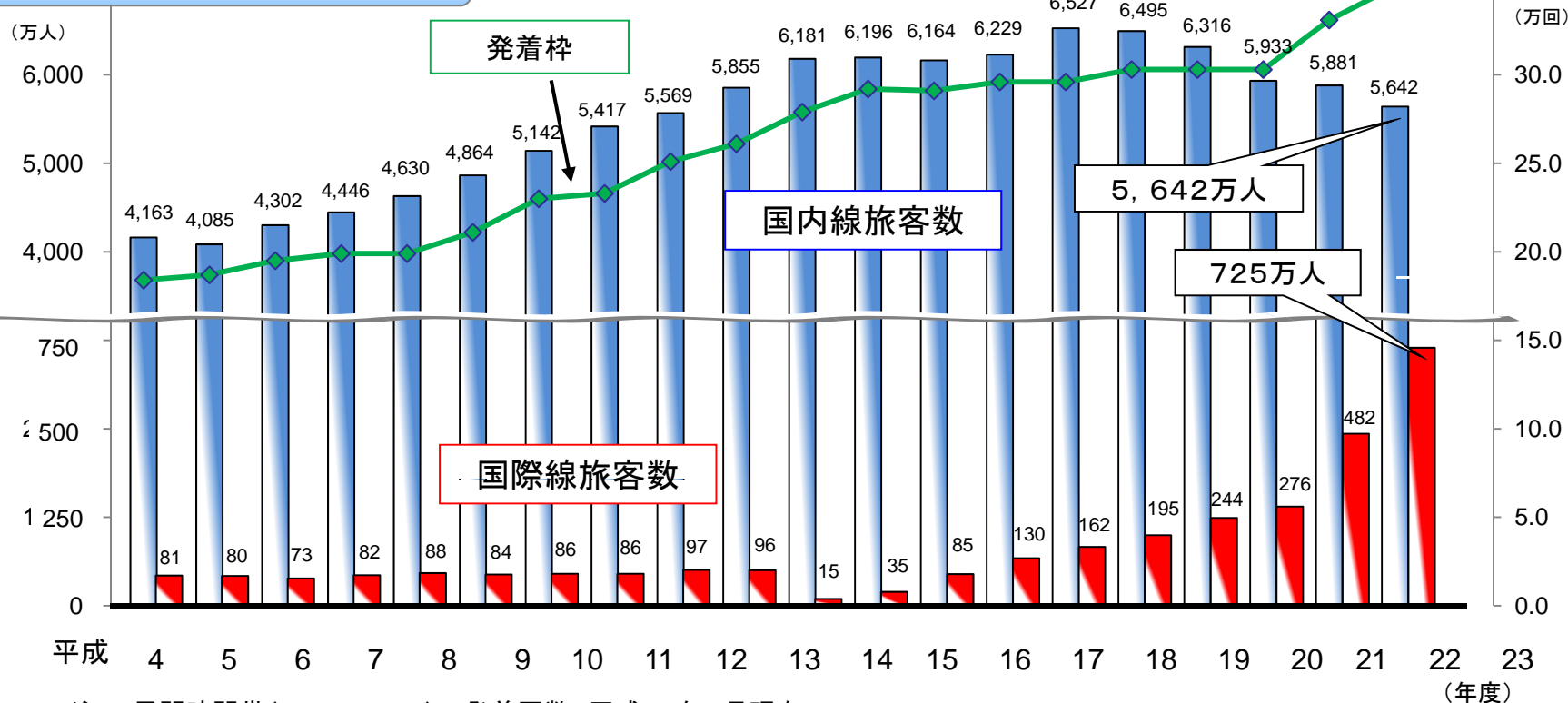
国内定期便

48都市 約470便/日 ※ 平成24年10月ダイヤ

国際定期便

17都市 1日最大55便/日 ※ 平成24年夏ダイヤ

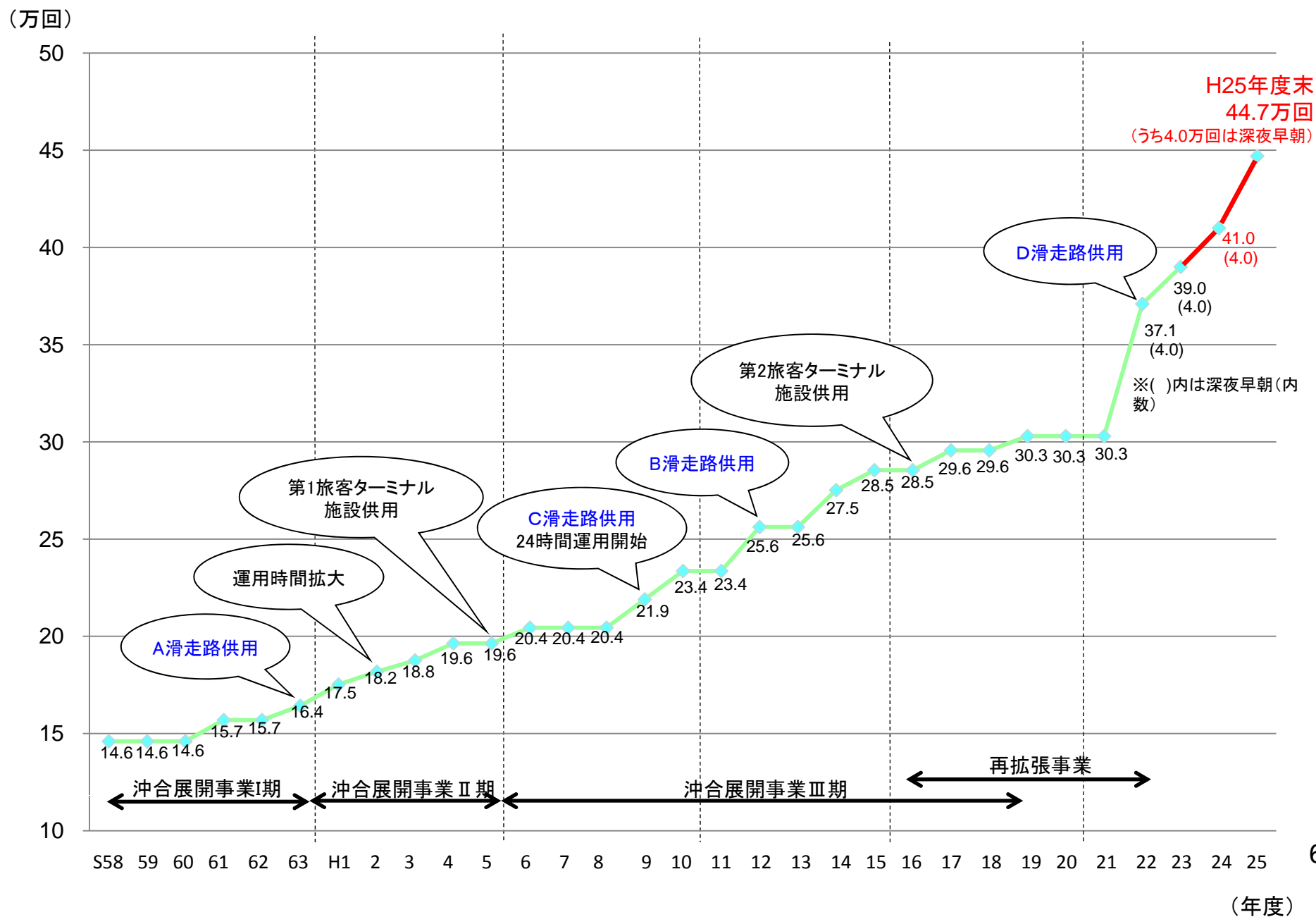
旅客数・発着回数の推移



注1 昼間時間帯(6:00~23:00)の発着回数、平成24年3月現在

注2 空港管理状況調書(平成22年度まで)、東京航空局ホームページ(平成23年度・速報値)より作成

羽田空港の発着回数の推移



成田空港における同時平行離着陸方式の導入について

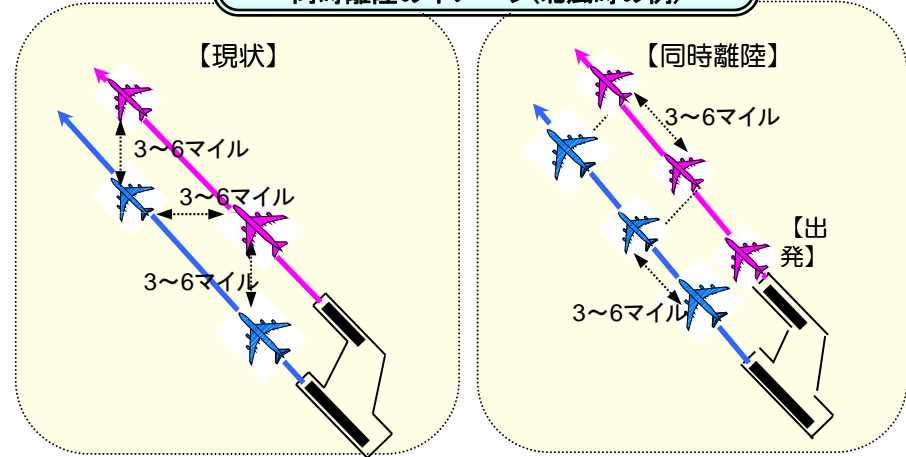
同時平行離着陸方式導入の必要性

- 成田空港において更なる容量拡大を行うためには、出発機又は到着機が集中する人気の高い時間帯等(9~11時台の出発、13~16時台の到着等)により多くのダイヤ設定を行う必要がある。
- そのためには、1時間あたりの出発または到着機の処理能力を最大限に高めなければならない、同時離着陸方式を導入することにより、隣土の滑走路を利用する航空機相互間の間隔を最短にすることが必要となる。

成田空港において同時離着陸方式を導入する際の課題

- 同時離陸については、ICAOの指針どおり離陸直後の15°分岐を行うと新たな騒音影響範囲を拡大することとなり、四者協議会における確認に反することや利根川から九十九里まで直進上昇を行うという過去の合意事項にも抵触することから現状の飛行コースで同時平行離陸を行えるかどうかについて検討をする必要があった。
- 同時着陸については、百里空域等の関係で南風時の同時着陸のための飛行コースが設定できないため、防衛省と空域の調整を行う必要があった。

同時離陸のイメージ(北風時の例)



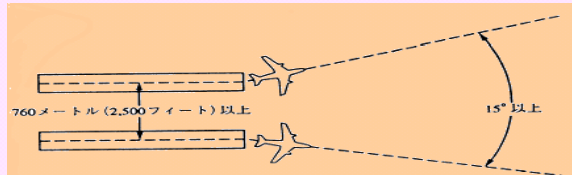
同時平行離着陸方式導入のための条件整備

- 同時離陸については、離陸直後の15°分岐をせずに利根川から九十九里まで直進上昇を行う前提で同時平行離陸を行えるかについて安全性の検証を行ったところ、監視のための要員の配置や悪天時には中止するという条件が整えば、実施できる旨の結論に達した。
- 同時着陸については、南風時の課題であった百里空域等の削減により飛行コースが確保されたために導入可能となった。

同時離着陸の国際ルール

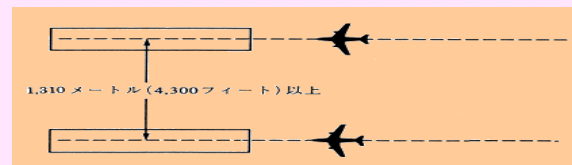
【同時離陸】(ICAOの指針)

- 2本の滑走路が760m(2,500フィート)以上離れていること。
- 飛行コースが15°以上分岐していること。



【同時着陸】(ICAOの指針)

- 2本の滑走路が1,310m(4,300フィート)以上離れていること。



直進上昇による同時平行離陸の海外事例

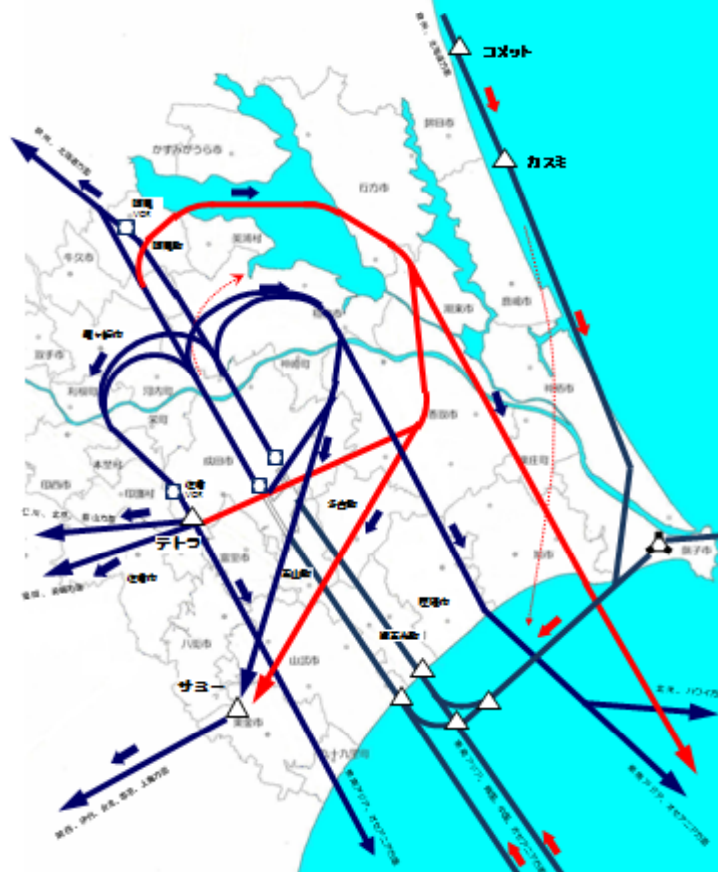
空港名	シャルルドゴール空港	ミュンヘン空港	ダラス空港	※参考 成田空港
滑走路本数	4本	2本	7本	2本
滑走路間隔	3000m	2300m	2000m	2500m
平行区間距離	約6マイル	約3マイル	約10マイル	九十九里まで 約12マイル 利根川まで 約5マイル

※ 1マイルは、約1,852m

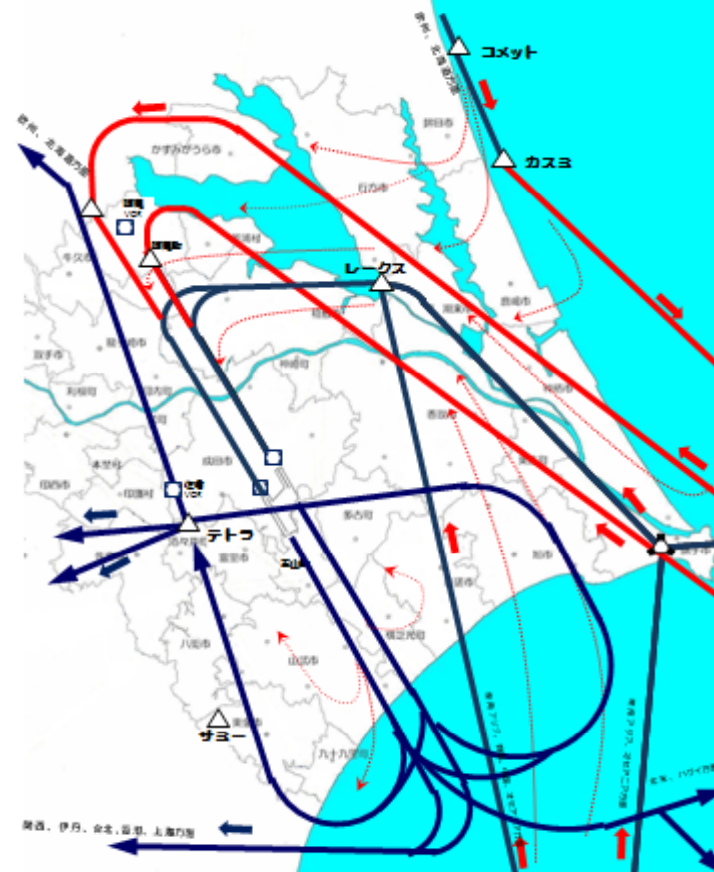
同時平行離着陸方式による飛行ルートについて

- 北風時に同時離陸運用を行うためには、B滑走路から北側に向けて飛行するルートと平行に5マイルの横間隔を設定した赤線のA滑走路用の飛行ルートを設定することとなる。同時着陸については、現行の九十九里からのルートを使用する。
- また、南風時の同時着陸については、A、B滑走路に北側から入る2本の平行な5マイルの横間隔を有する赤線で描かれた到着ルート新たに設定する。 同時離陸については、現行の出発ルートを使用する。

【北風運用時】成田国際空港離着陸機の標準飛行コース
(同時離着陸導入後)



【南風運用時】成田国際空港離着陸機の標準飛行コース
(同時離着陸導入後)



成田空港の国際線ネットワークの現状(2012年夏ダイヤ)

欧州 12ヶ国 20都市

- ・イギリス ・イタリア ・オーストリア
- ・オランダ ・スイス ・デンマーク
- ・ドイツ ・フィンランド ・フランス
- ・ロシア ・トルコ ・ノルウェー

北米 2ヶ国 21都市

- ・カナダ ・アメリカ



アフリカ・中東

3ヶ国 4都市

- ・カタール
- ・アラブ首長国連邦
- ・エジプト・アラブ共和国

アジア

18ヶ国・地域 40都市

オセアニア

8ヶ国・地域 12都市

- ・オーストラリア ・グアム島
- ・タヒチ ・ニューカレドニア
- ・ニュージーランド
- ・パプアニューギニア
- ・北マリアナ諸島 ・パラオ

就航先(国際線)

44ヶ国・地域、99都市

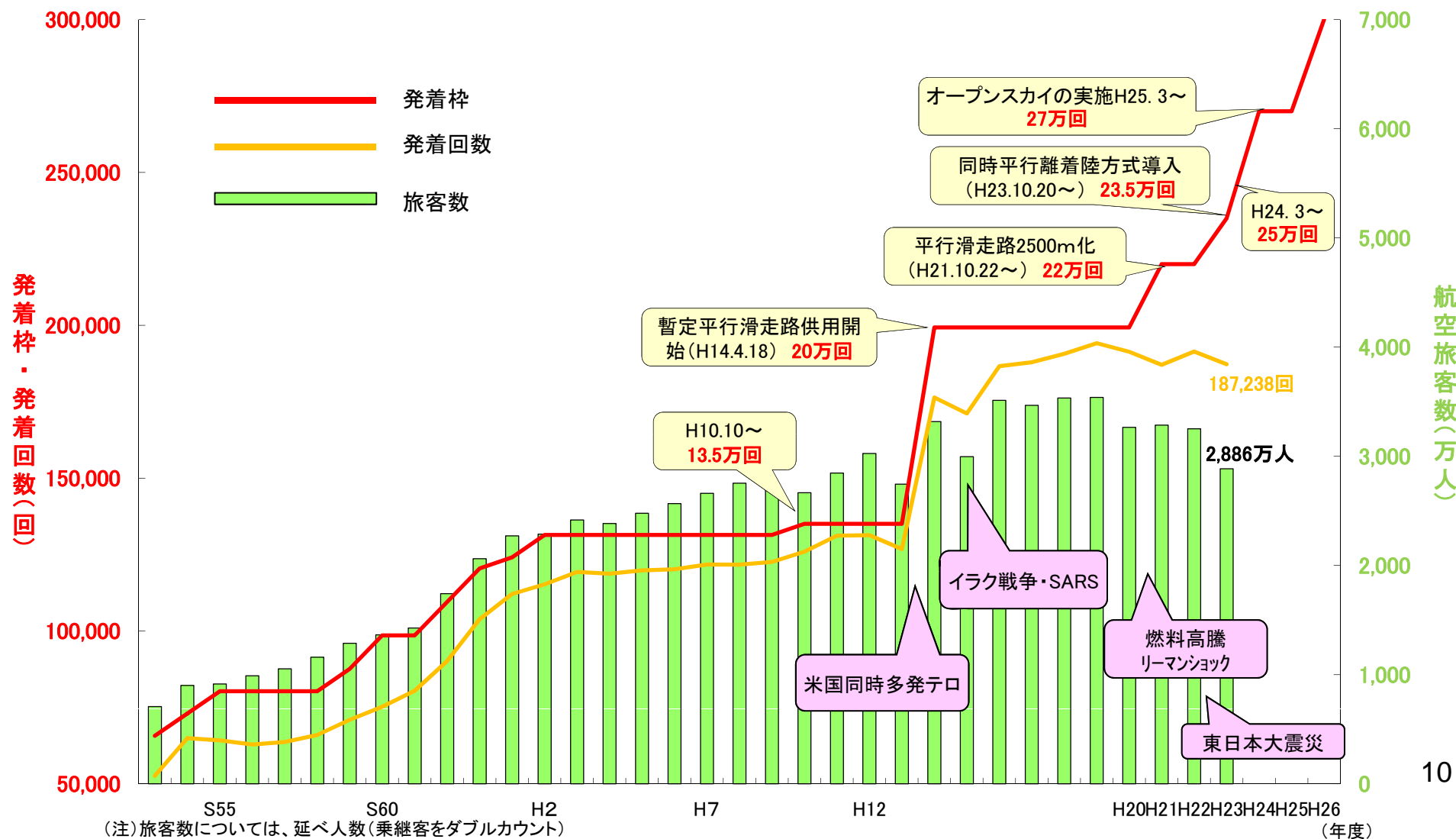
中南米 1ヶ国 2都市

- ・メキシコ

*2012年夏期事業計画認可等による
**期中の一部期間のみ運航される路線を含む

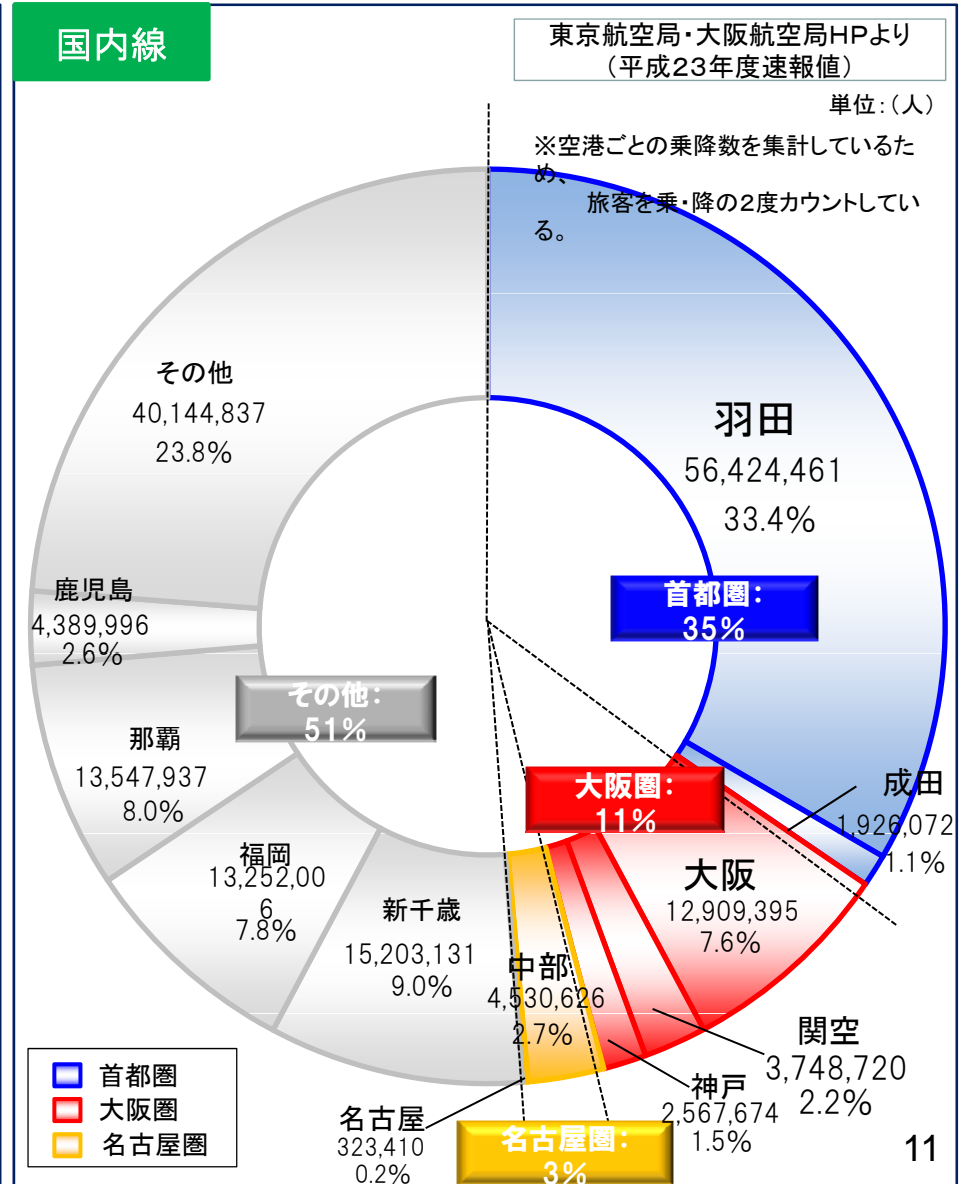
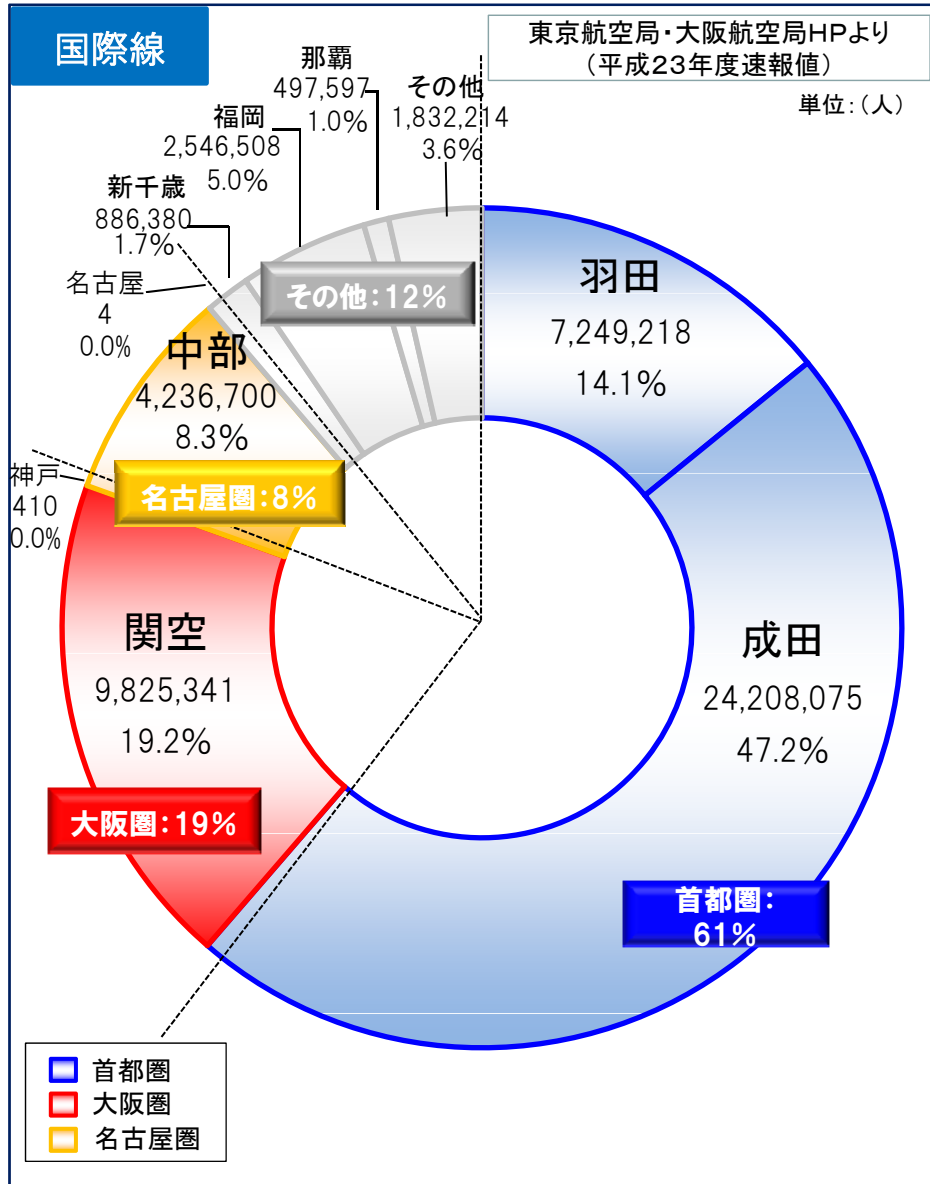
成田空港の発着回数・旅客数

- 昭和53年5月20日に開港し、当初の発着枠は65,700回。
- 平成14年の暫定平行滑走路供用開始で、発着枠は13.5万回から20万回(1.5倍)に増加。
- 平成21年の北伸による2,500m平行滑走路の供用開始で、平成22年3月に発着枠は22万回に増加。
- 同時平行離着陸方式の導入等により、平成23年10月に23.5万回、平成24年3月25日に25万回に増加。



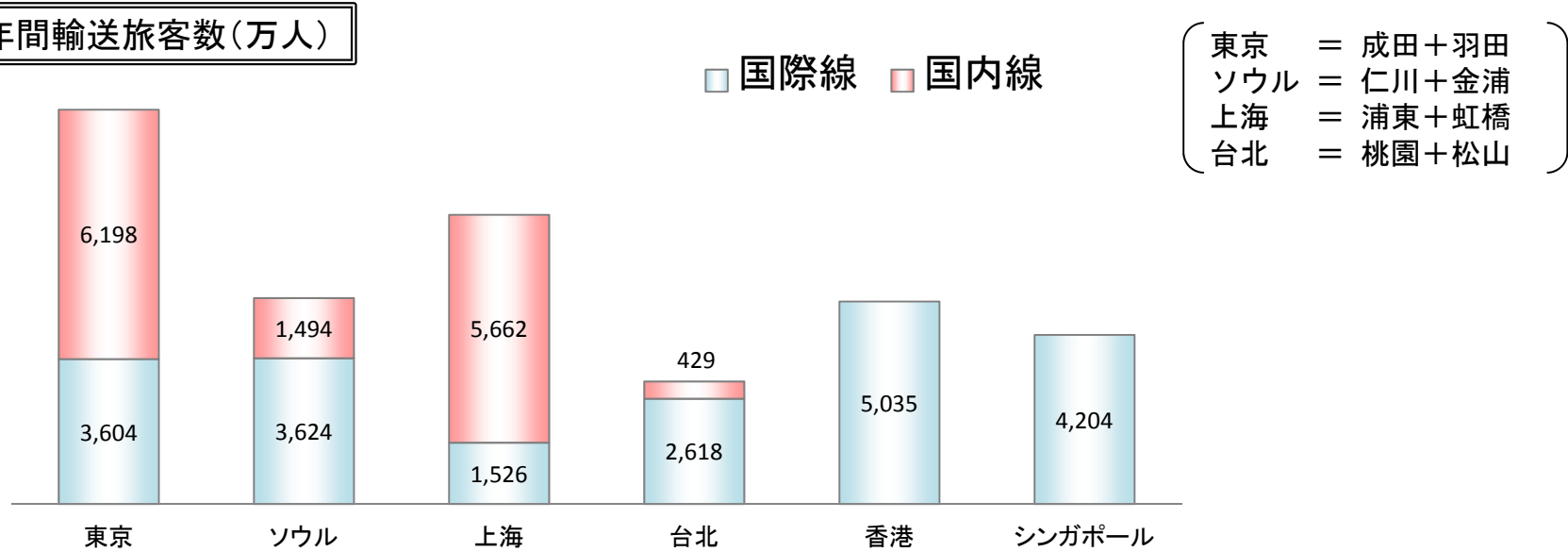
首都圏空港と他の国内空港の比較

全国内空港の航空輸送において首都圏空港は国際線乗降数の61%、国内線乗降数の35%を占めており、国内空港における主要な位置を占めている。

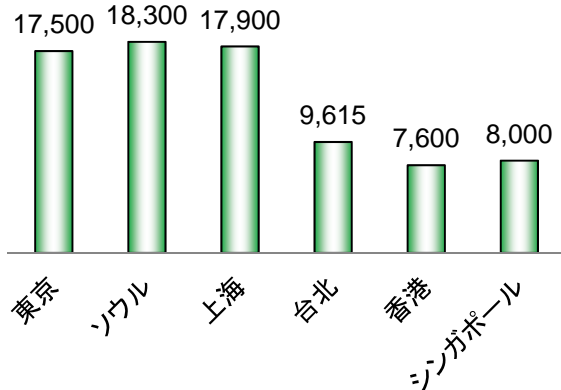


首都圏空港とアジア主要都市の空港との比較

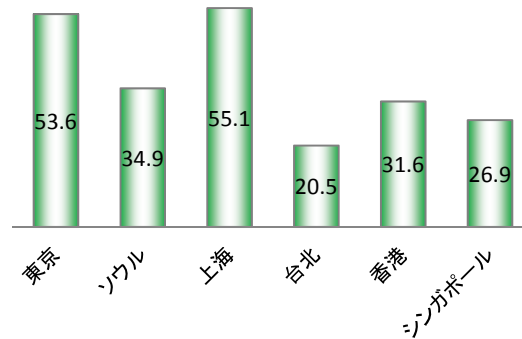
年間輸送旅客数(万人)



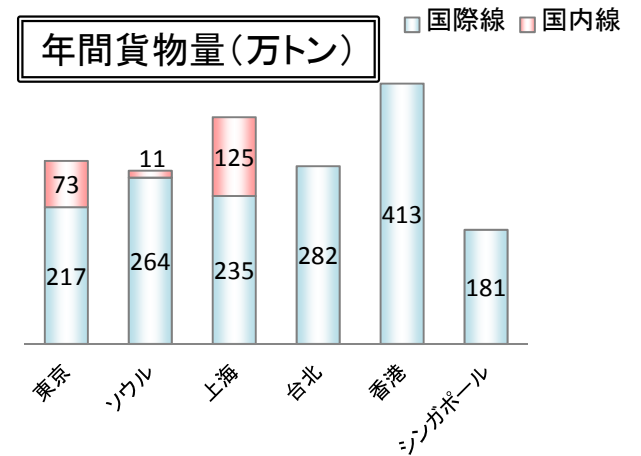
滑走路総延長(m)



年間発着回数(万回、内際合計)

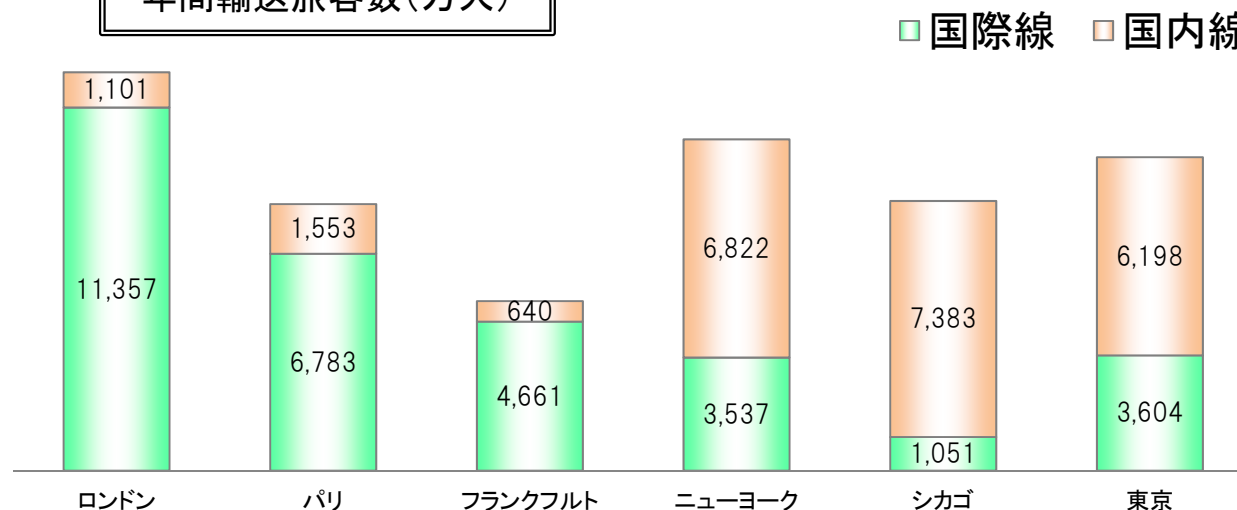


年間貨物量(万トン)



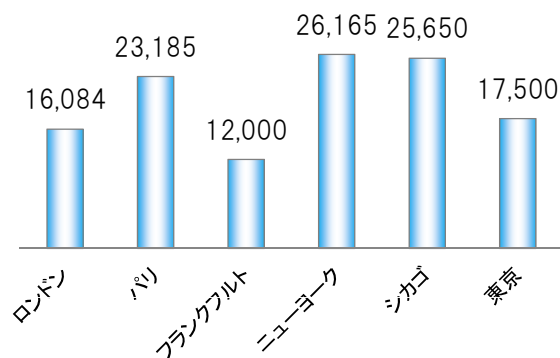
首都圏空港と欧米主要都市の空港との比較

年間輸送旅客数(万人)

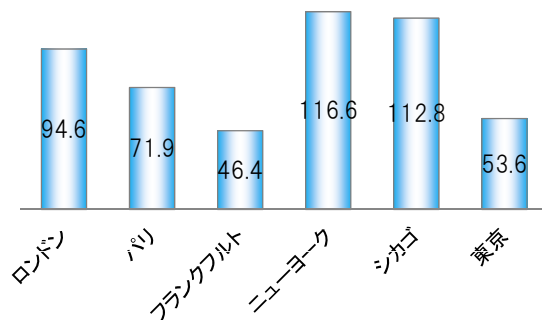


ロンドン = ヒースロー+ガトウィック
+スタンステッド+ルートン
パリ = CDG+オルリー
ニューヨーク = JFK+ニューアーク+
ラガーディア
シカゴ = オヘア+ミッドウェー
東京 = 成田+羽田

滑走路総延長(m)



年間発着回数(万回、内際合計)



年間貨物量(万トン)

