

羽田・成田の機能強化について

国土交通省 航空局
平成25年12月

羽田空港における空港容量の制約要因

- 羽田空港における空港処理容量は、滑走路処理容量から、井桁滑走路配置、飛行経路、地上施設、環境対応等の制約要因により減じられる。
- 第2回技術検討小委員会においては、上記制約のうち、主に飛行経路、及び、地域への騒音影響についての検討を行う。

< 空港処理容量イメージ >



- 成田空港における発着容量、発着回数(平成24年度実績)は、滑走路処理容量を基に、環境対応、地上施設、滑走路運用といった制約要因により減じられる。
- 第2回技術検討小委員会においては、上記制約のうち、現有滑走路を前提とした地上施設と滑走路運用についての検討を行う。

< 空港処理容量イメージ >

① 環境対応

発着容量(30万回)、離着陸制限、22時台の便数制限については、地元との合意事項

滑走路処理容量

③ 滑走路運用

B滑走路(2500m)はA滑走路(4000m)より滑走路長が短く、フル活用されていない

発着容量
(30万回)

実際の発着回数
(21万回)
※平成24年度実績

飛行経路、空域

現状(30万回化)においては制約となっていないが、今後の容量拡大検討において制約要因になる可能性あり。

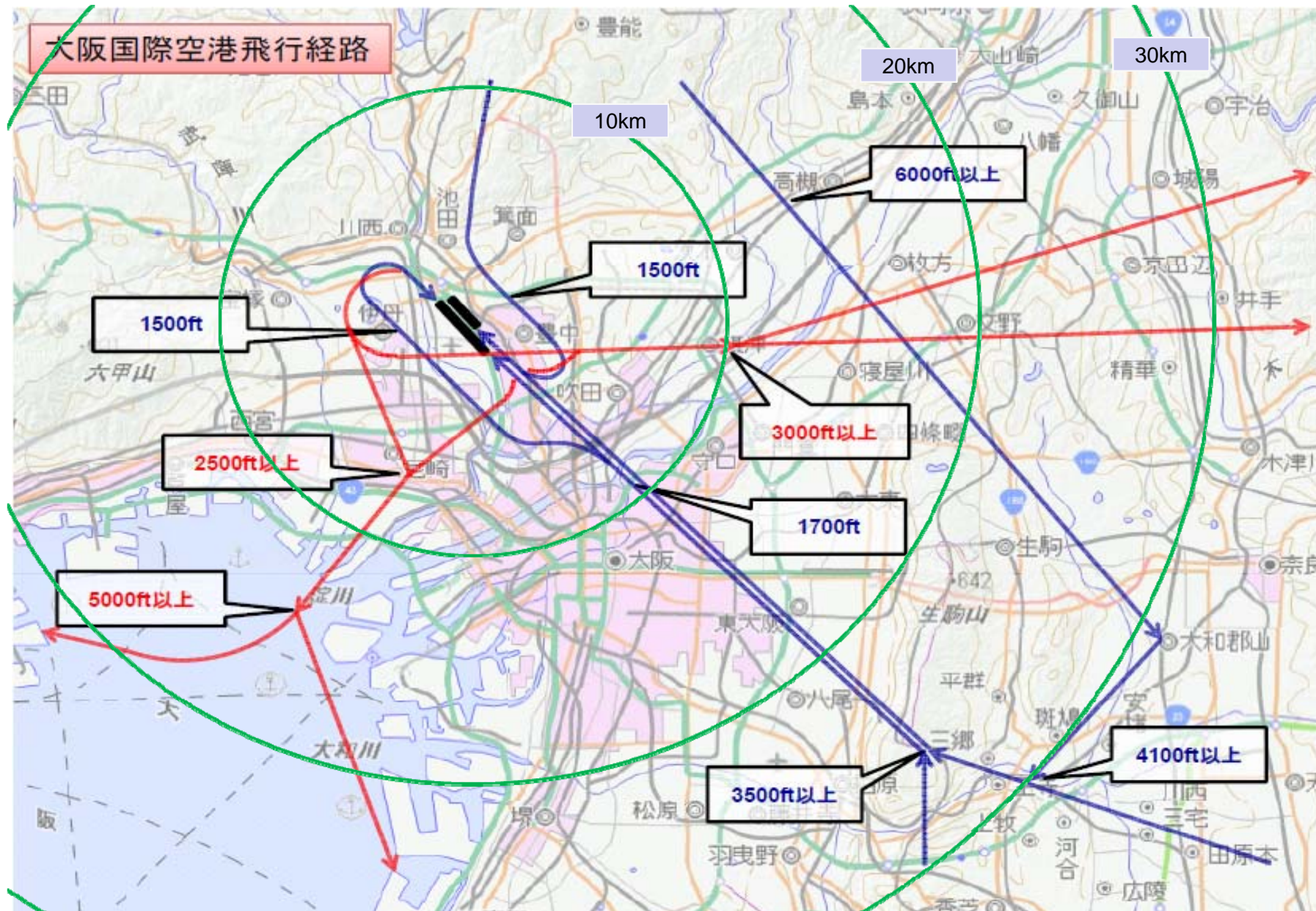
② 地上施設

地上施設の形状から滑走路処理容量を算出

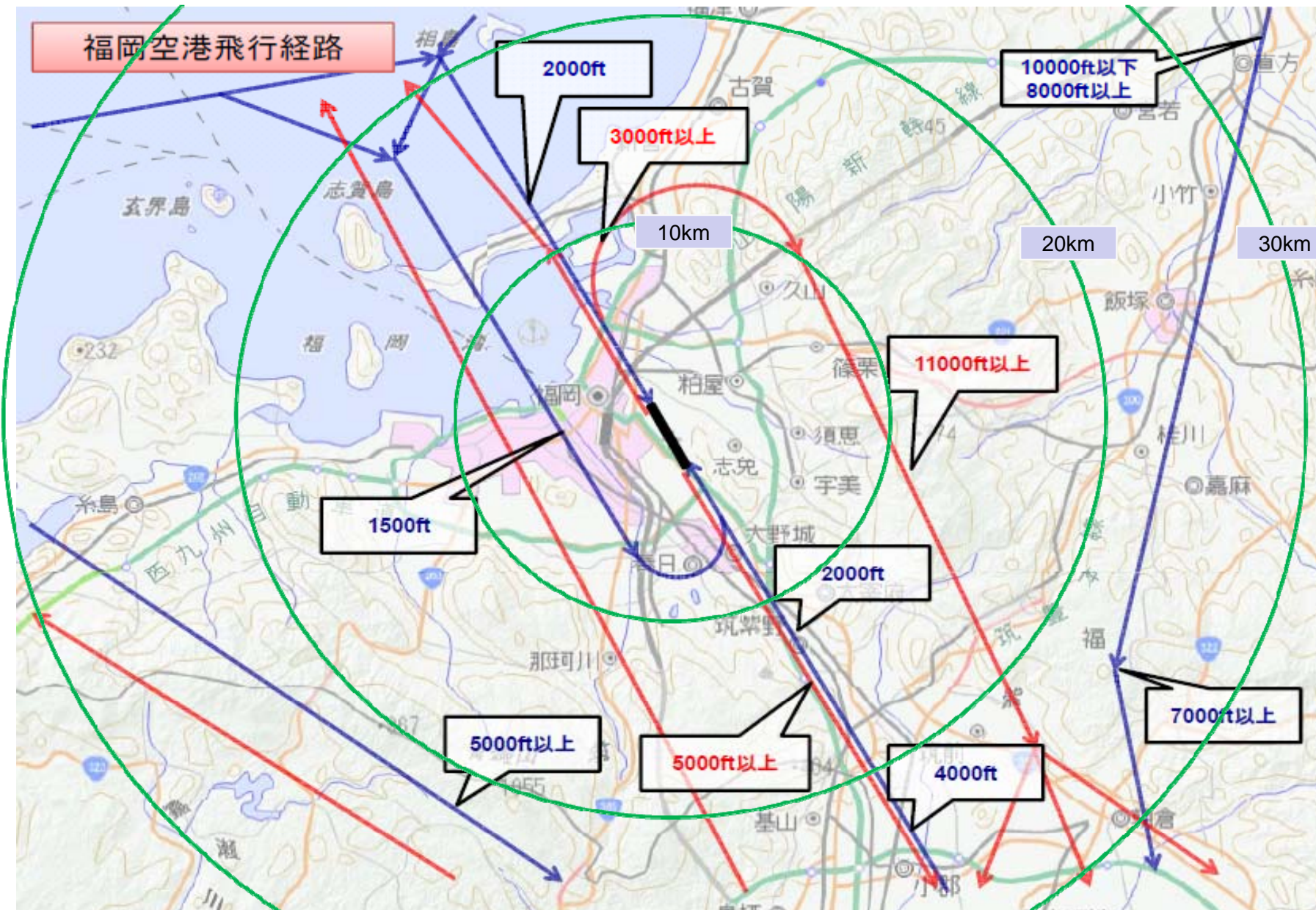
※国際線中心の成田空港では、どうしてもオフピークの時間帯が発生するため、発着容量をフルに活用することが難しい面がある。

羽田空港

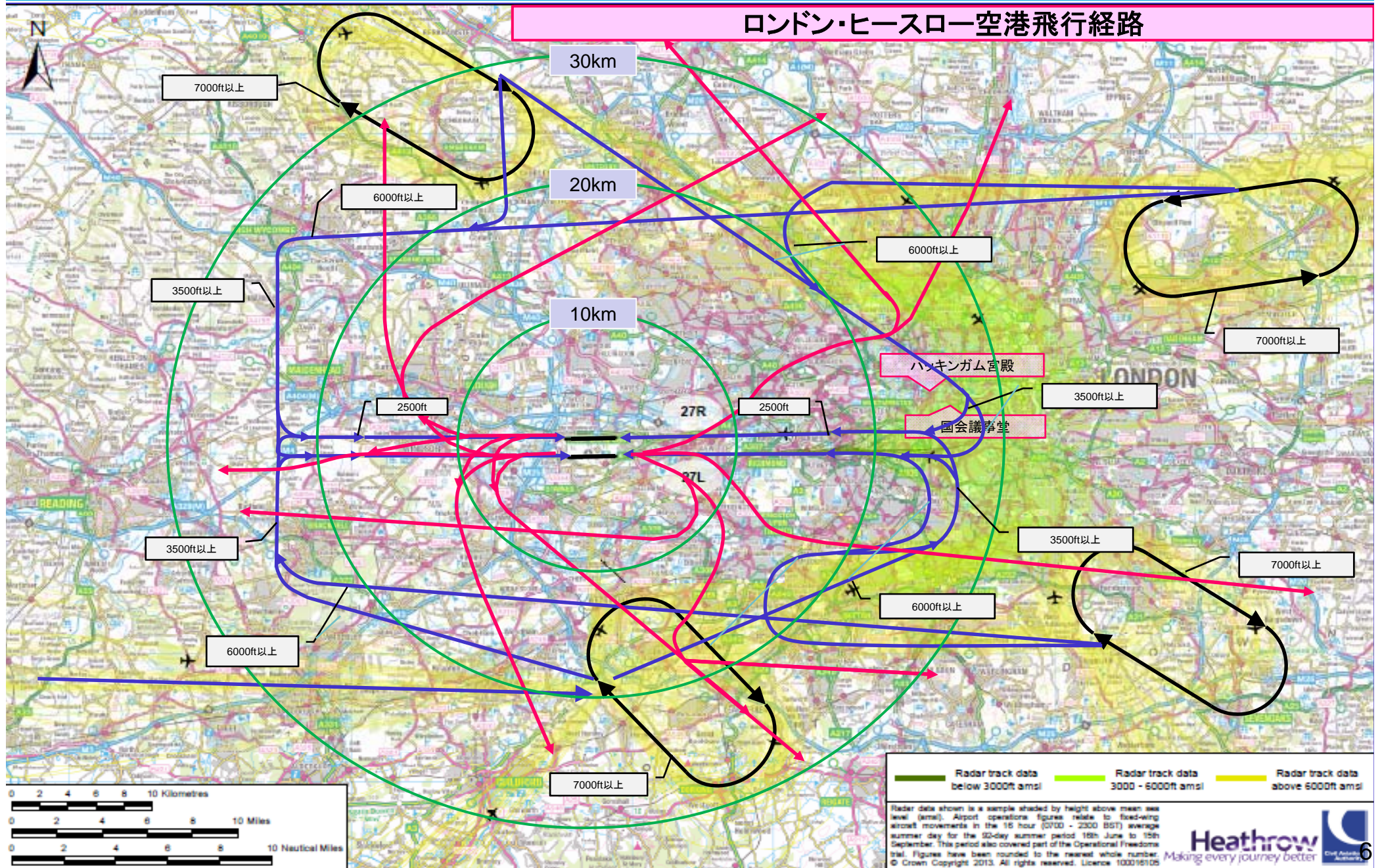
(参考)大阪空港の飛行経路図



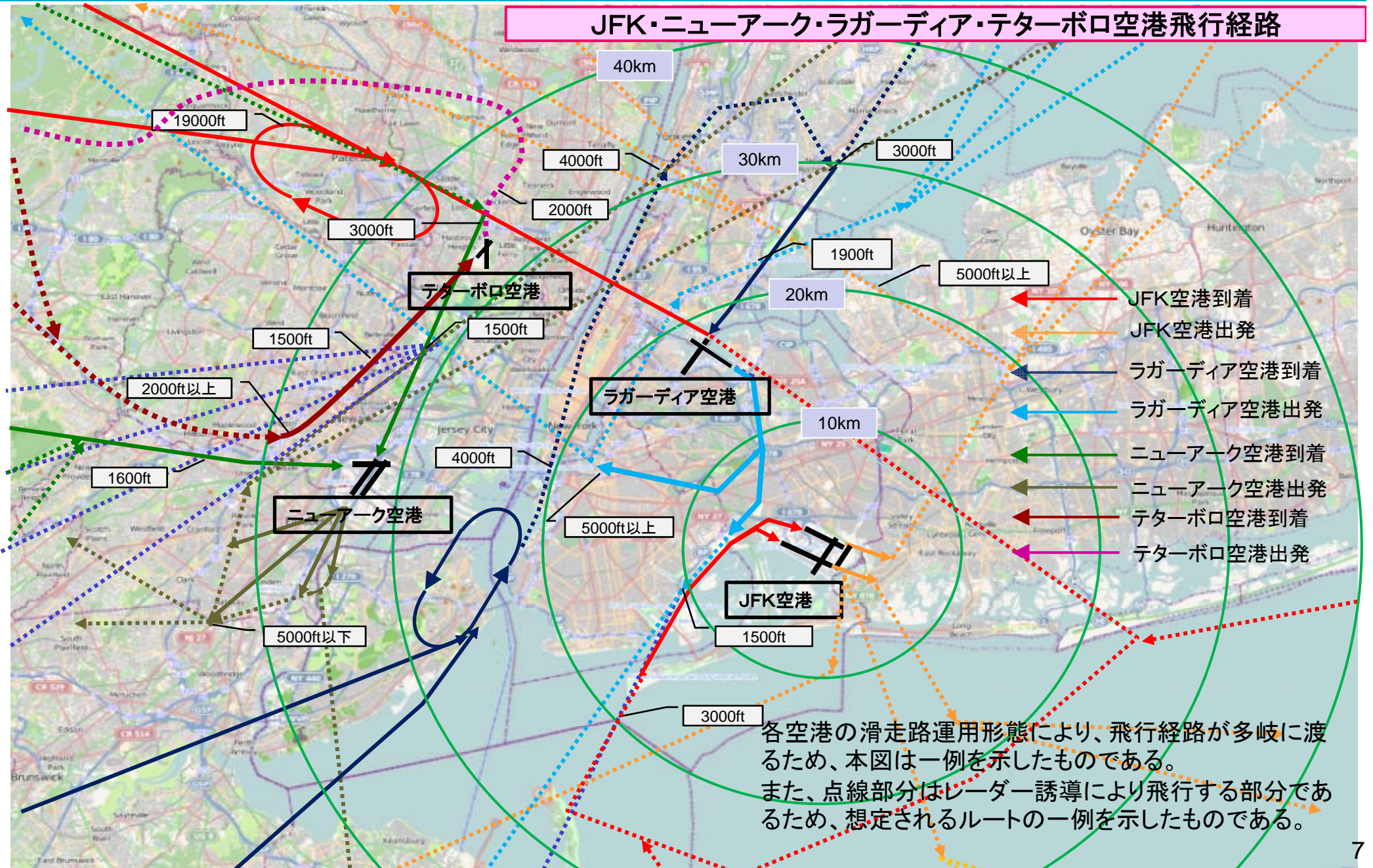
(参考)福岡空港の飛行経路図



(参考) ロンドン・ヒースロー空港の飛行経路図



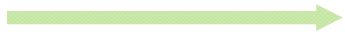
(参考)ニューヨーク周辺(JFK、ニューアーク、ラガーディア、テターボロ空港)の飛行経路図



○ 現在の羽田空港の飛行経路では、東京湾を最大限に有効活用することにより、陸域での騒音総量が抑制されている。出発については広域にわたり高度6000ft以上で飛行しているが、着陸については一部を除き、ほぼ千葉県上空を通過している。

【出発経路】

6000ft未満



6000ft以上



【到着経路】

6000ft未満

(南風時)



(北風時)

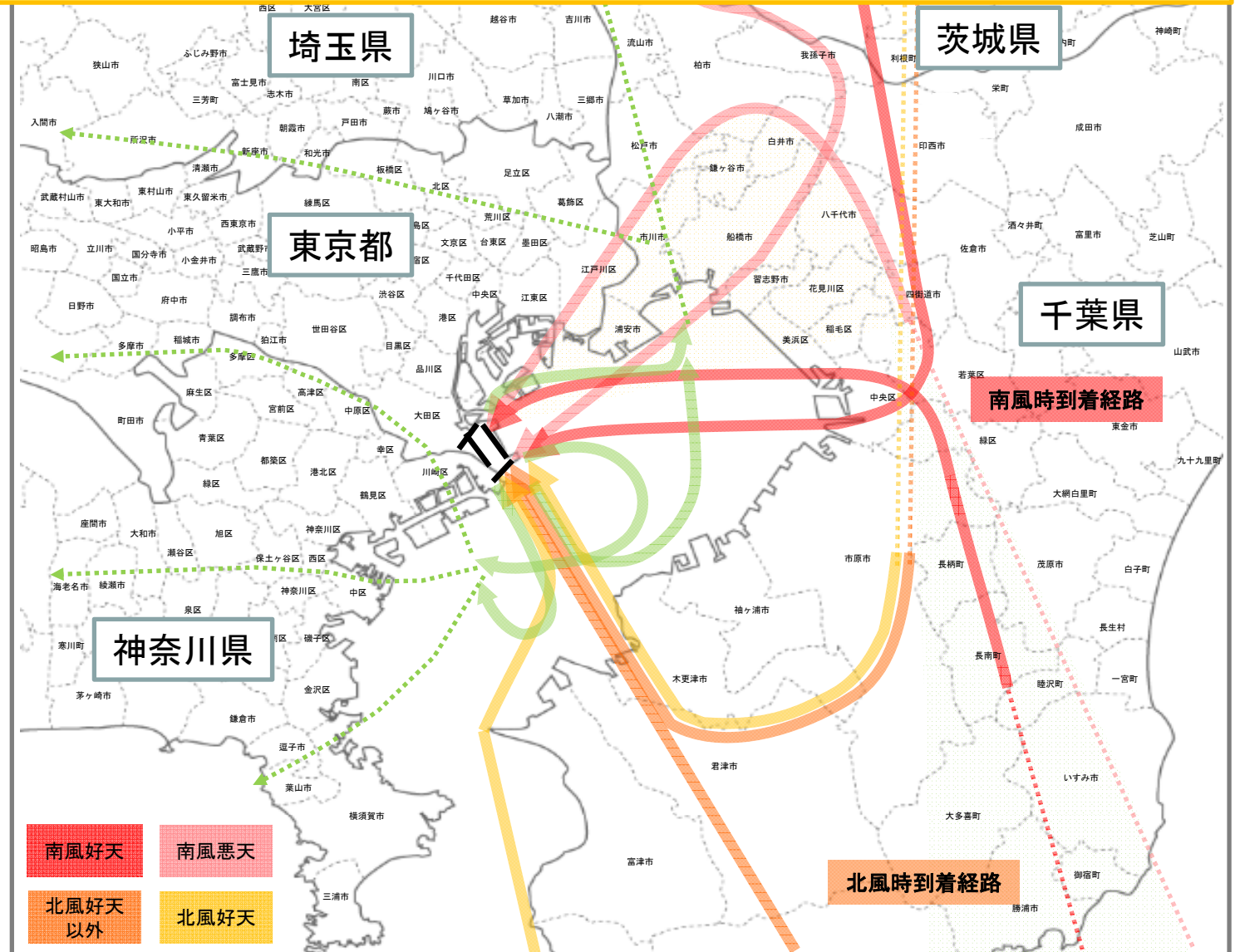


6000ft以上

(南風時)



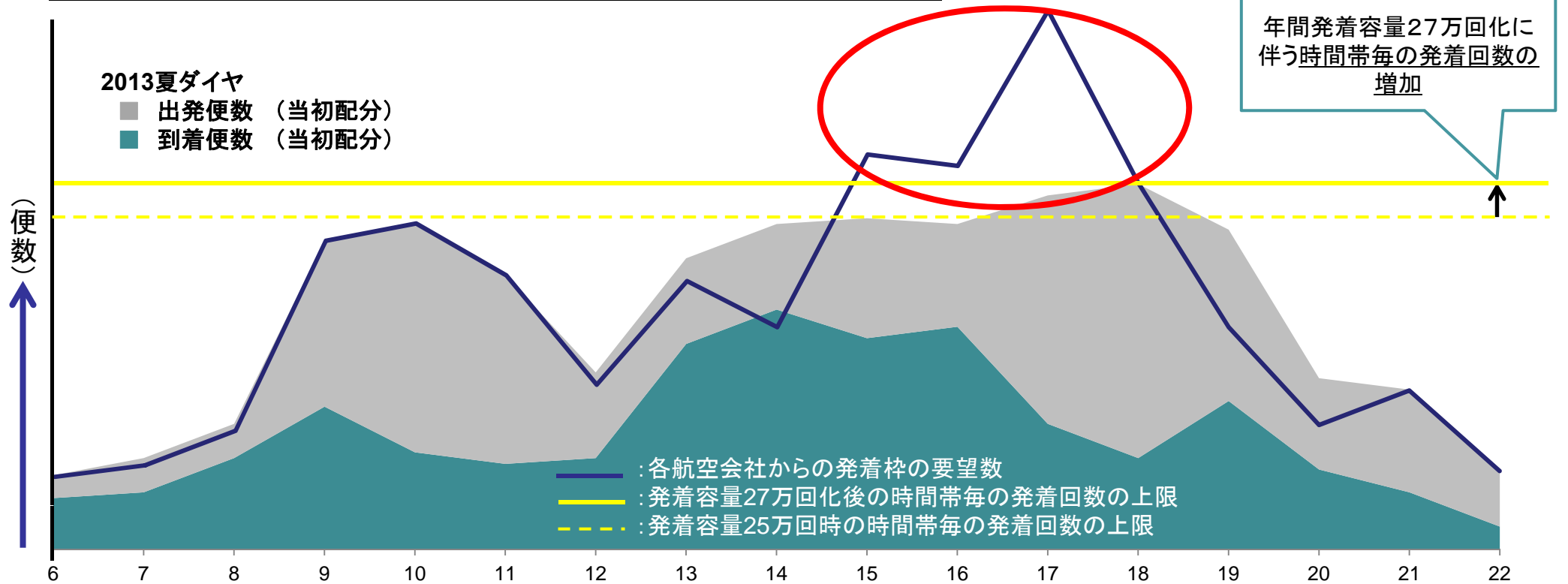
(北風時)



成田空港

○ 成田空港では、年間発着容量の拡大により、到着・出発の需要が集中する時間帯への就航について改善が図られているが、需要が集中する時間帯においては、引き続き、航空会社からの就航需要に応え切れていない時間帯も発生。

1日の発着枠配分状況イメージ図(時間帯毎の発着回数と航空会社の需要)



※ 上記は、2013年夏ダイヤ設定時における、各航空会社からの発着枠の要望とそれに対する発着枠の当初配分を図表化したものであり、実際の認可ダイヤの内容とは異なる。また、定期便の数のみであり、チャーター便等の数は含まれない。

※ 発着回数の上限は最大値として示したものであり、実際の運用においては、当該時間帯の到着と出発の組み合わせに応じ変動するため、図表上では上限に達していないが、これ以上配分出来ない時間帯もある。(15時台など) また、これとは別に、夜間時間帯における発着回数の抑制や、航空機の遅延による混雑を吸収するために、発着回数を抑制する時間などが設けられている。

- 今後、現有滑走路を前提として、地上施設及び滑走路運用の面から更なる機能強化を図るためには、
 - ① 滑走路処理容量を拡大し、時間値(=1時間あたりの出発機と到着機の合計の最大値)を向上させることにより、ピーク時間帯の需要に対応する必要がある。
 - ② 処理機数を最大化する出発機と到着機の組み合わせを実現するため、B滑走路の更なる活用を図る必要がある。

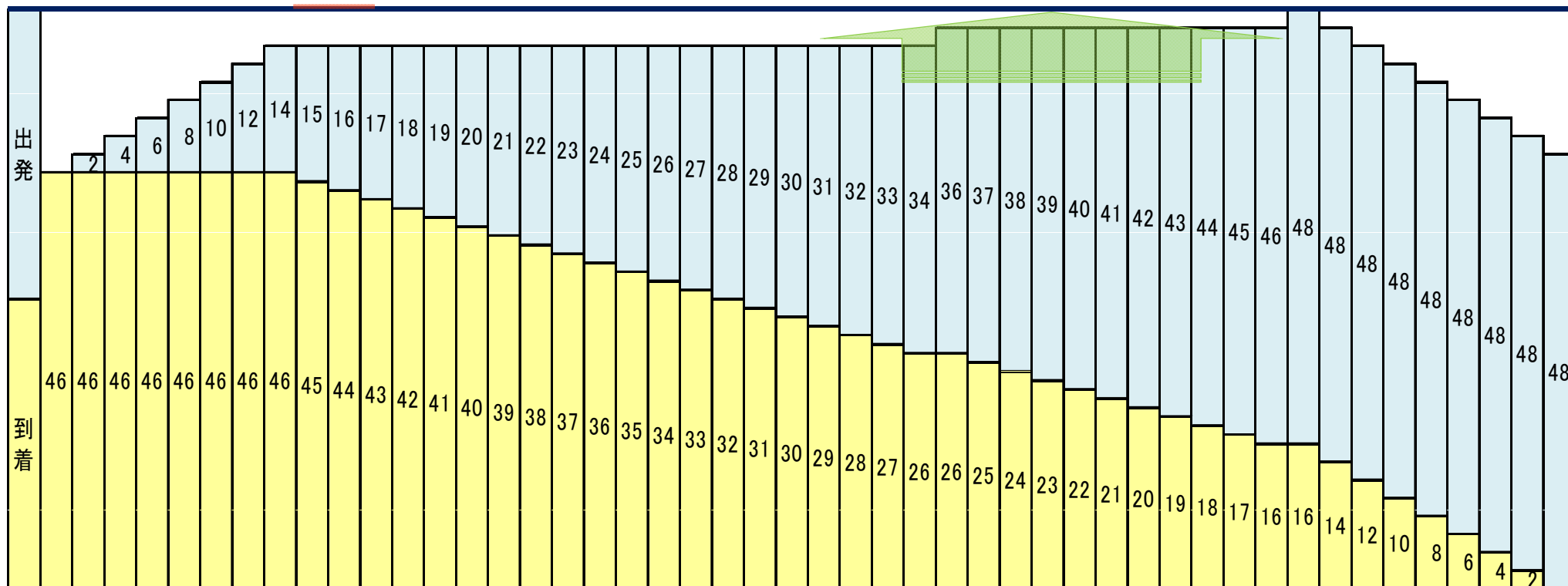
スライディングスケール※(2014年夏ダイヤ)



① 滑走路処理能力を拡大し、時間値を向上させることにより、ピーク時間帯の需要に対応。

② B滑走路の更なる活用を図ることにより、処理機数を最大化する出発機と到着機の組み合わせを実現。

時間値 64 回/時



※国際線中心の成田空港では、出発機と到着機が集中する時間帯がそれぞれ異なるため、需要に柔軟に対応できるスライディングスケール(=1時間あたりの出発機と到着機の組み合わせ)を導入している。