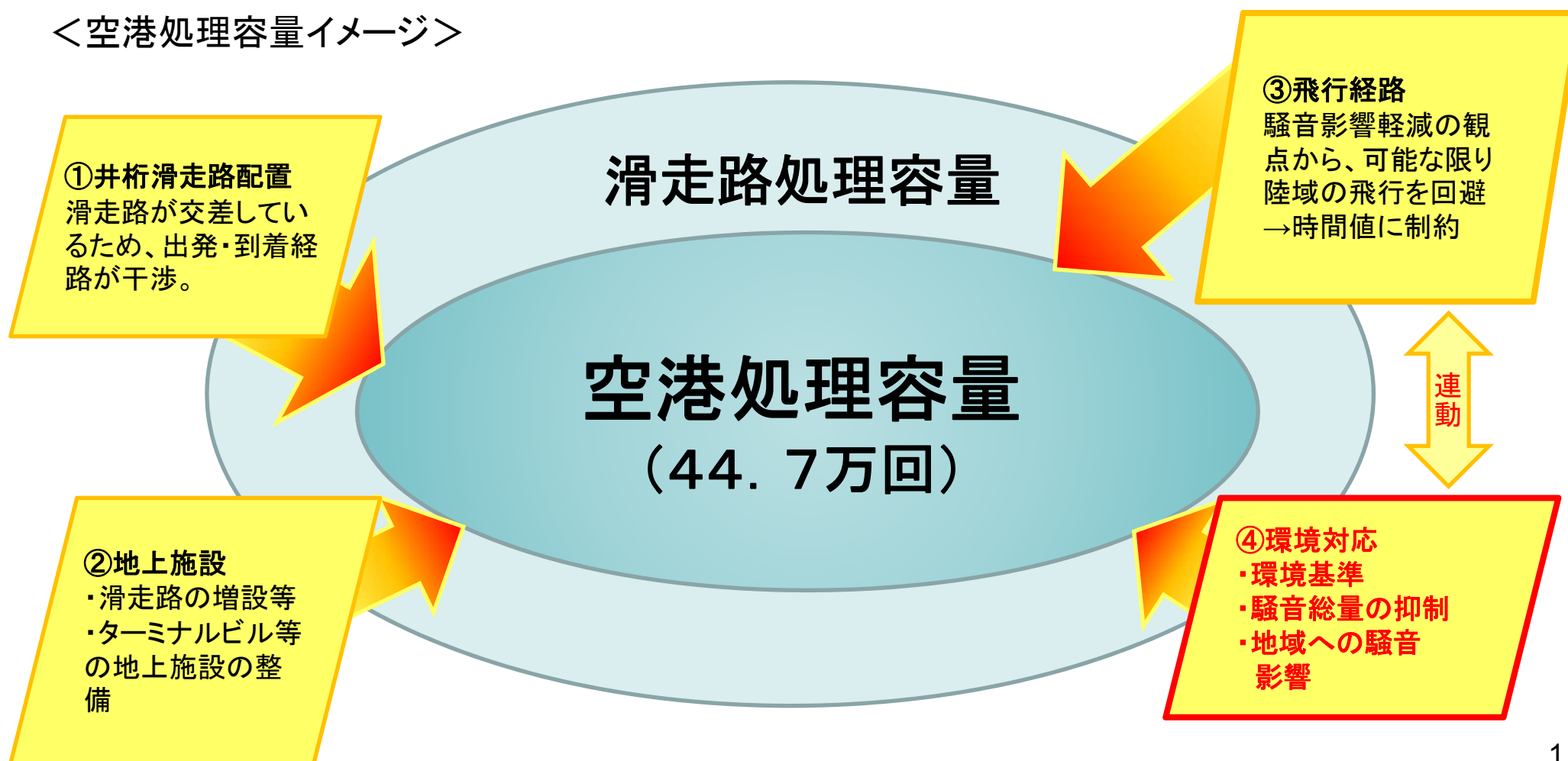


首都圏空港の機能強化について

国土交通省 航空局
平成26年3月

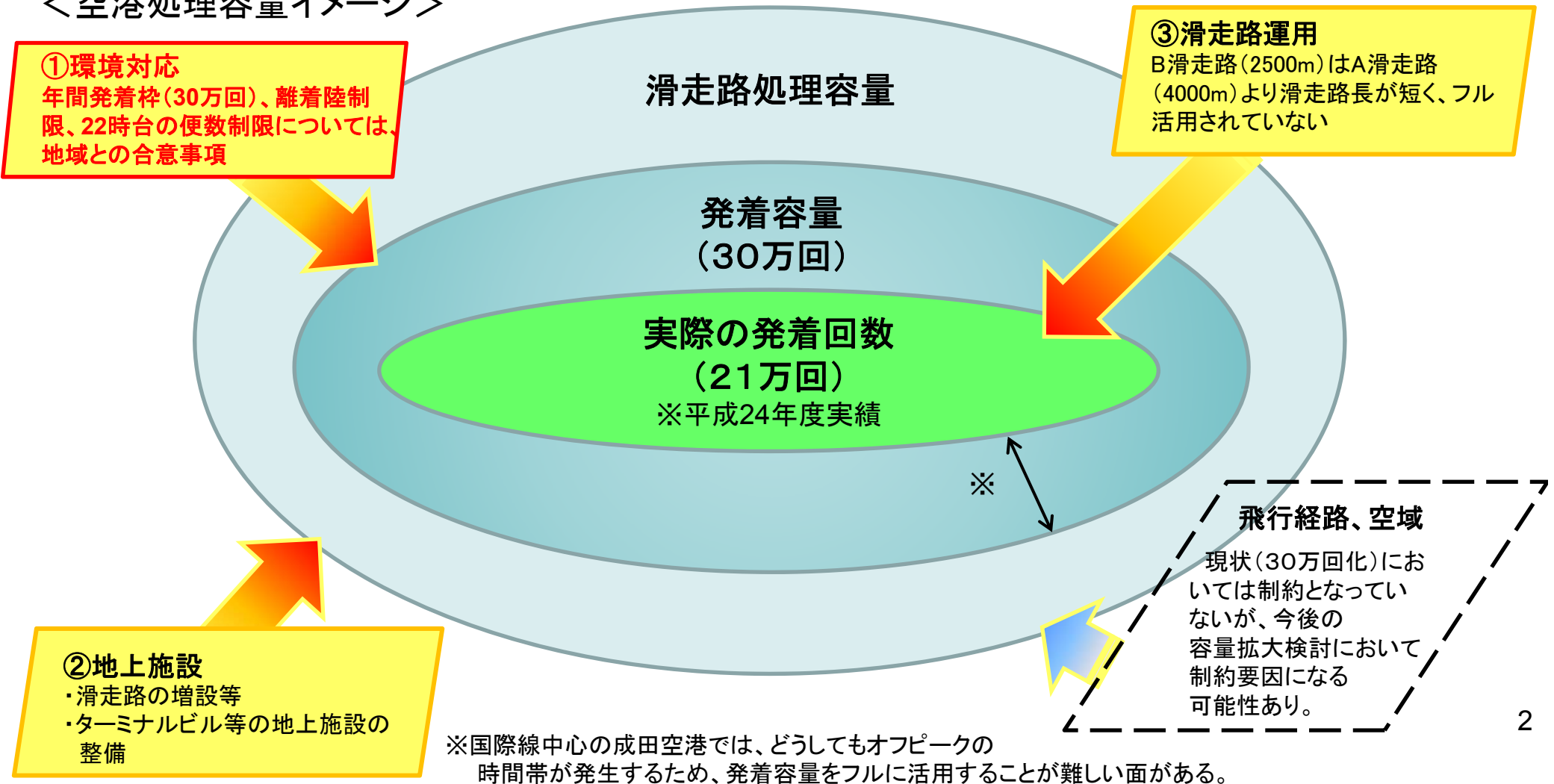
- 羽田空港における空港処理容量は、滑走路処理容量から、井桁滑走路配置、飛行経路、地上施設、環境対応等の制約要因により減じられる。
- 第4回技術検討小委員会においては、上記制約のうち、主に、騒音総量の抑制や地域への騒音影響等の環境対応についての検討を行う。

< 空港処理容量イメージ >

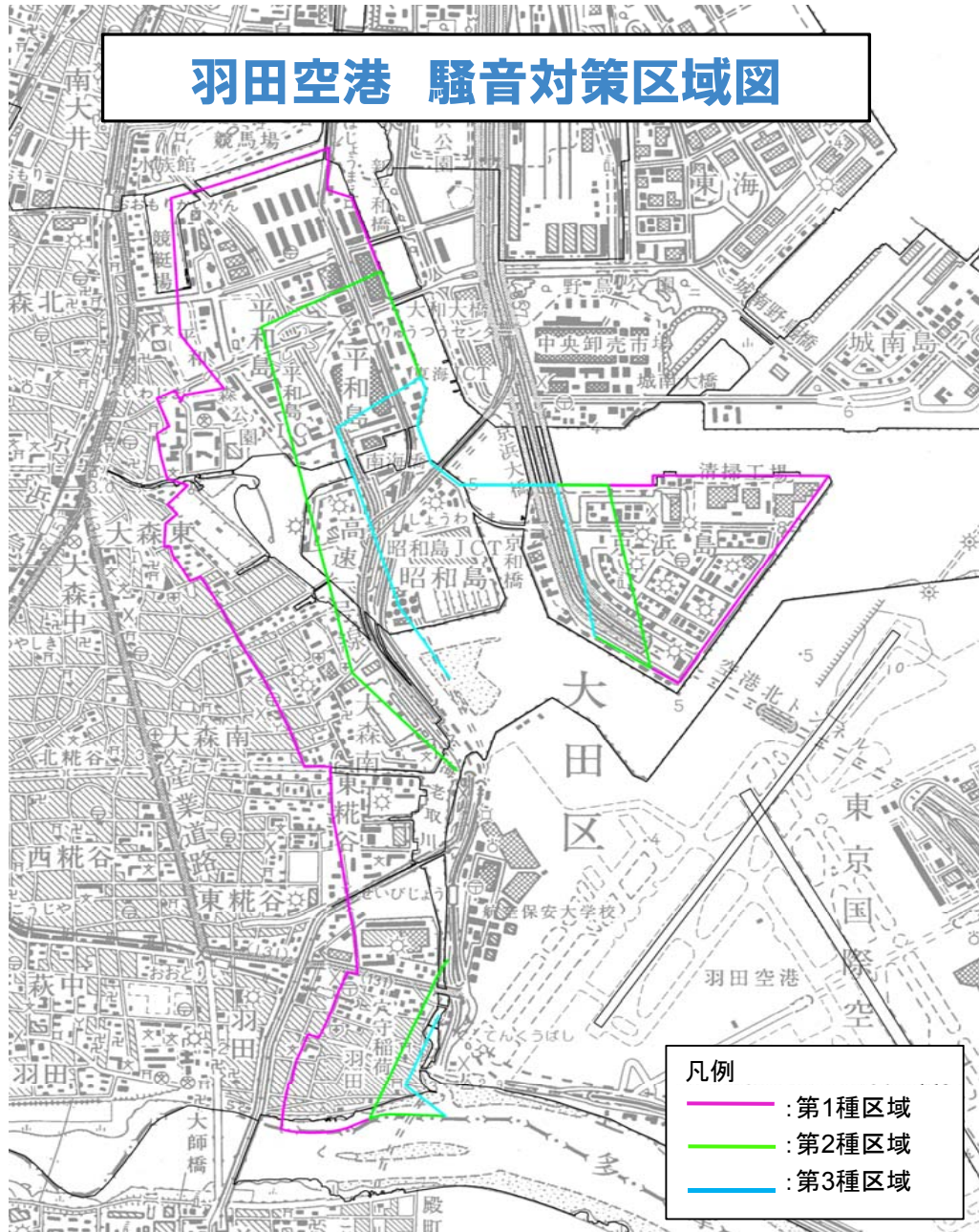


- 成田空港における発着容量、発着回数(2012年度実績)は、滑走路処理容量を基に、環境対応、地上施設、滑走路運用といった制約要因により減じられる。
- 第4回技術検討小委員会においては、上記制約のうち、主に、地域への騒音影響等の環境対応についての検討を行う。

<空港処理容量イメージ>



羽田空港



■「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」(騒防法)に基づく騒音対策

騒音対策区域	騒音値	環境対策事業
—	概ねLden57dB以上 (概ねWECPNL70以上)	学校、病院の防音工事(補助)、 共同利用施設の整備(補助)等
第1種区域	Lden62dB以上 (WECPNL75以上)	住宅防音工事(助成)、 空調機器の設置・更新(助成)等
第2種区域	Lden73dB以上 (WECPNL90以上)	土地の買い入れ、移転補償等
第3種区域	Lden76dB以上 (WECPNL95以上)	緩衝緑地帯の整備

- 環境基本法第16条第1項に基づき、「航空機騒音に係る環境基準」(昭和48年環境庁告示第154号)が定められている。
- 環境基準は「騒音に係る環境上の条件につき、生活環境を保全し、人の健康の保護に資するうえで維持することが望ましい基準」であり、政府は公害の防止に関する施策を総合的かつ有効適切に講じることにより、環境基準が確保されるように努めなければならないこととされている。
- なお、航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じても、達成期間に環境基準を達成することが困難な地域においては、当該地域に引き続き居住を希望する者に対し家屋の防音工事等を行うことにより、環境基準が達成された場合と同等の屋内環境が保持されるようにするとともに、極力環境基準の速やかな達成を期するものとされている。

○環境基本法(平成5年法律第91号) (抄)

第三節 環境基準

第十六条 政府は、大気汚染、水質汚濁、土壌汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準を定めるものとする。

2・3 (略)

4 政府は、この章に定める施策であつて公害の防止に係るもの(以下「公害の防止に関する施策」という。)を総合的かつ有効適切に講ずることにより、第一項の基準が確保されるように努めなければならない。

第五節 国が講ずる環境の保全のための施策等

(国の施策の策定等に当たつての配慮)

第十九条 国は、環境に影響を及ぼすと認められる施策を策定し、及び実施するに当たっては、環境の保全について配慮しなければならない。

航空機騒音に係る環境基準について

(昭和48.12.27環境庁告示第154号)

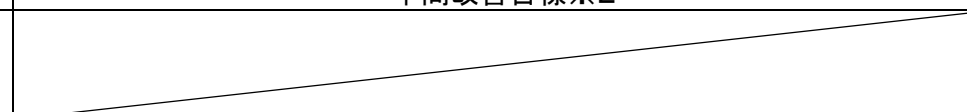
改正 平5環告91、平12環告78、平成19年環告114

環境基本法(平成5年法律第91号)第16条第1項の規定に基づく騒音に係る環境上の条件につき、生活環境を保全し、人の健康の保護に資するうえで維持することが望ましい航空機騒音に係る基準(以下「環境基準」という。)及びその達成期間は、次のとおりとする。

(1) 環境基準

地域の類型※1		基準値※2
I	専ら住居の用に供される地域	Lden57dB(W70)以下
II	上記以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域	Lden62dB(W75)以下

(2) 達成期間等

飛行場の区分		達成期間	中間改善目標※2
新設飛行場		直ちに	
既設飛行場	第3種空港及びこれに準ずるもの		
	第2種空港(福岡空港を除く)	A	5年以内
		B	
	成田国際空港	10年以内	
第1種空港(成田国際空港を除く)及び福岡空港	10年をこえる期間内に可及的速やかに		1. 5年以内に、Lden70dB(W85)未滿とすること又はLden70dB以上の地域において屋内でLden50dB(W65)以下とすること。 2. 10年以内に、Lden62dB(W75)未滿とすること又はLden62dB以上の地域において屋内でLden47dB(W60)以下とすること。

(備考) ①既設飛行場の区分は、環境基準が定められた日における区分とする。

②第2種空港のうち、Bとはターボジェット発動機を有する航空機が定期航空運送事業として離着陸するものをいい、AとはBを除くものをいう。

(注) 航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じても、(2)の達成期間で環境基準を達成することが困難と考えられる地域においては、当該地域に引き続き居住を希望する者に対し家屋の防音工事を行うことにより、環境基準が達成された場合と同等の屋内環境が保持されるようにするとともに、極力環境基準の速やかな達成を期するものとする。

※1: 地域類型の指定は都道府県知事が行うこととなっている。

※2: 環境基準の評価指標は、平成25年4月1日よりWECPNLからLdenに改正されたが、騒音コンター作成の評価指標としてWECPNLを用いていることから、参考として併記している。

【制限表面とは】

空港周辺において、航空機の離着陸の安全を確保するために、航空法で、「制限表面」を設定し、制限表面の上に出る建築物等を設置してはならないと規定している。

【制限表面の種類】

(1) 全ての空港に設定するもの

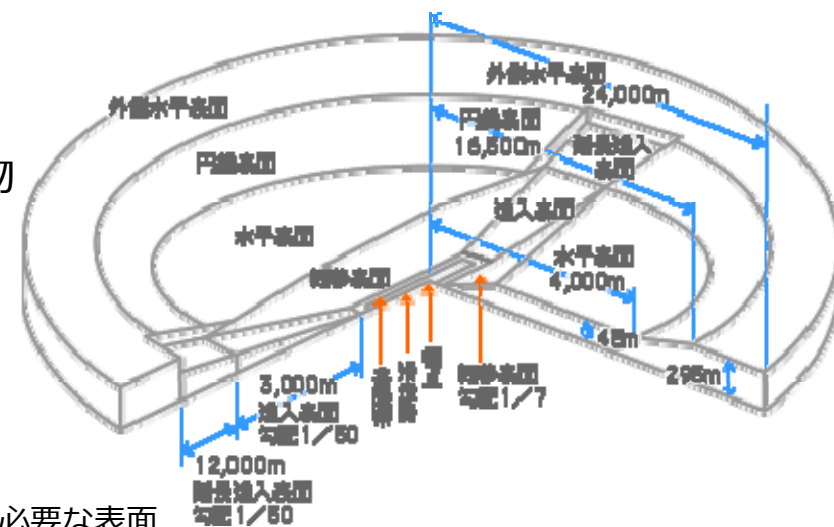
- 進入表面 : 進入の最終段階及び離陸時における航空機の安全を確保するために必要な表面
- 水平表面 : 空港周辺での旋回飛行等低空飛行の安全を確保するために必要な表面
- 転移表面 : 進入をやり直す場合等の側面方向への飛行の安全を確保するために必要な表面

(2) 東京・成田・中部・関西国際空港等において指定することができるもの

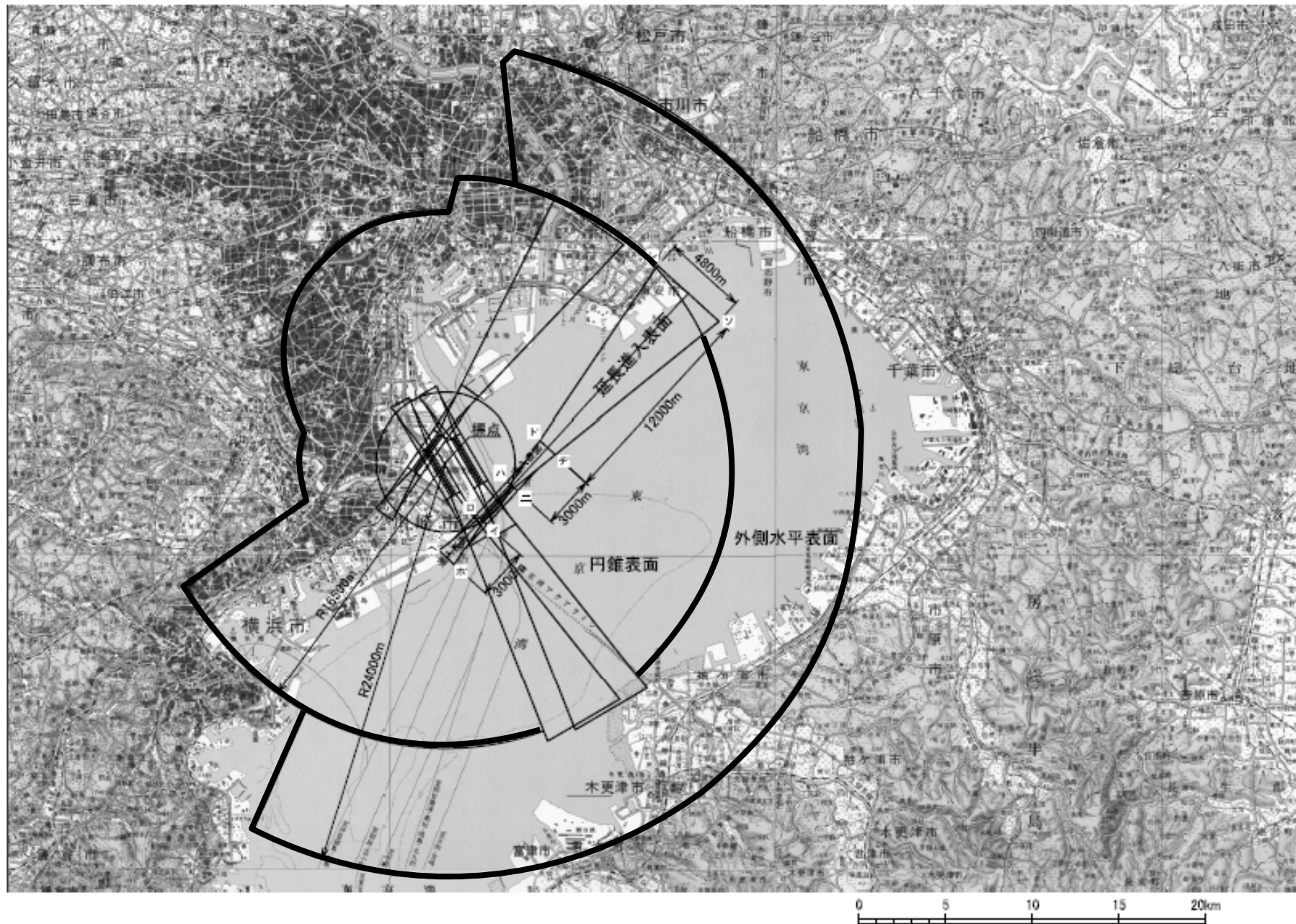
- 円錐表面 : 大型化及び高速化により旋回半径が増大した航空機の空港周辺での旋回飛行等の安全を確保するために必要な表面
- 延長進入表面 : 精密進入方式による航空機の最終直線進入の安全を確保するために必要な表面
- 外側水平表面 : 航空機が最終直線進入を行うまでの経路の安全を確保するために必要な表面

【物件の制限】

制限表面の上に出る物件の設置が禁止されているが、水平表面、円錐表面及び外側水平表面においては、仮設物、避雷設備または、地形又は既存物件との関係から航空機の飛行の安全を特に害さない物件について、空港設置者の承認を受けることで、当該制限表面の上に出る高さの物件の設置が可能となる。



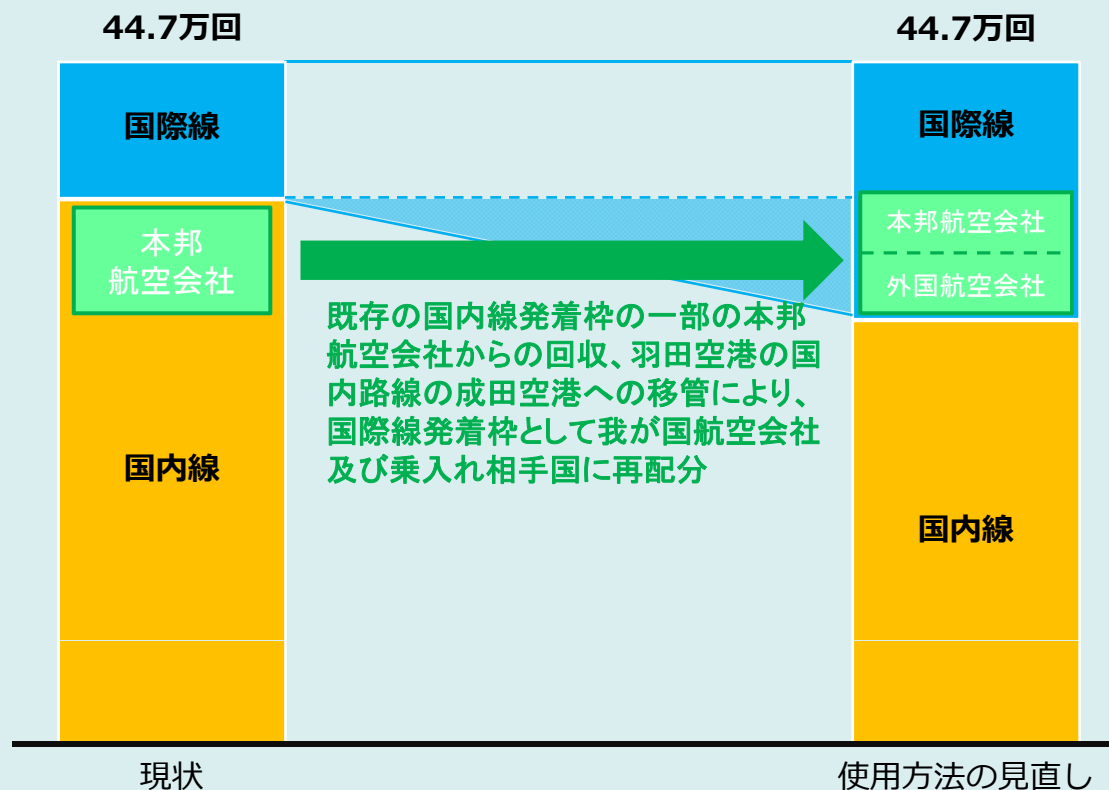
東京国際空港の制限表面(現行)



発着枠の使用方法の見直し

- 空港の処理能力を拡大する方策ではないものの、国際線発着枠を増加させる方法として、①現在本邦航空会社が使用している国内線発着枠の一部を回収し国際線発着枠に振り替える、②羽田空港の国内路線の成田空港への移管、という方法も考えられる。
- しかしながら、国内線発着枠の国際線発着枠への振り替えや成田空港への国内路線の移管については、国際線発着枠の設定に当たっては相手国との関係により、回収した発着枠を相手国にも配分する必要があること、羽田空港の国内路線、特に便数の少ない地方路線については、地元や利用者から維持・充実を求める要望が強いことから、航空会社や地方路線の地元の理解を得る必要がある。

発着枠の使用方法見直しのイメージ図



留意点

- 国際線発着枠の設定に当たっては、相手国との関係により、回収した発着枠を相手国にも配分する必要があること、この結果、振り替えられる発着枠における本邦航空会社の持ち分は減少することとなる。
 - 羽田空港の国内路線、特に便数の少ない地方路線については、地元や利用者から維持・充実を求める要望が強い。
- ➡ 航空会社や地方路線の地元から理解を得る必要がある。

(参考)発着枠の使用方法の見直しに関する論点

- 羽田空港の発着枠の使用方法の見直しに関しては、航空会社による自発的な成田空港への移管を促すためのインセンティブの付与(スロットの競売の実施等)という論点も存在する。
- しかしながら、これについては、以下のような課題が存在する。

羽田空港の発着枠の使用方法の見直しに関する論点

- 航空会社による自発的な成田空港への移管を促すためのインセンティブの付与
(スロットの競売の実施等)

課題

- スロットの競売の実施に向けては、以下のような解決すべき課題が複数存在するため、今後、諸外国における議論の動向等を踏まえ、解決方策を検討する必要がある
 - 発着枠の財産権的位置づけ
 - 二次売買の取扱い
 - 資金力のある航空会社による発着枠の独占・寡占や入札コストの運賃転嫁の可能性
- など

成田空港

- 成田空港の年間発着枠、離着陸制限、22時台の便数制限、飛行コース・高度については、繰り返し確認されてきた地域（千葉県及び周辺9市町）との合意事項である。

地域との合意事項

- ① 年間発着枠・・・・・・・・ 30万回を限度
- ② 離着陸制限・・・・・・・・ 6時から23時まで ※1・2
- ③ 22時台の便数制限・・・ 22時台はA・B滑走路とも10便以下 ※3
- ④ 飛行コース・高度・・・・ 直進上昇・降下、
離着陸以外の県内通過高度6,000ft以上 ※4・5・6

※1 航空機の安全、乗客の生命に係る場合や、台風や大雪などの悪天候により成田空港全体の運航が大きく乱れた場合などは除く

※2 出発地空港における悪天候等による遅延など、航空会社の努力では対応できないやむを得ない場合には、低騒音機であること、割増料金を支払うことなどを条件に、23～24時に限り離着陸が認められる【2013年3月 四者合意】

※3 22時台にA・B滑走路ごとで10便以下とするため、21時台・22時台はA・B滑走路ごとにスケジュール調整を行っている。

※4 正確には、「成田空港の出到着機の飛行経路は九十九里から利根川までの間を直進上昇・直進降下とし、出到着機以外の千葉県上空通過の高度は6,000ft以上とする」【1973年5月 国・千葉県合意】(霞ヶ浦上空(LAKES)に向かう到着機や銚子上空を飛行する到着機の飛行高度は、通過機でないため6,000ftの対象外との確認済み)

※5 北風時に鹿島灘方面から飛来し、空港南側から着陸する航空機について、混雑等によって航空管制上必要な場合に限り、関係市町上空の飛行高度を6,000フィート以下(5,000フィート～4,000フィート)とすることができる【2010年12月 国・県・関係市町・NAA合意】

※6 南風時に九十九里方面に離陸する航空機について、混雑等によって航空管制上必要な場合に限り、高度6,000フィート到達後、かつ、騒防法1種区域の外側に達した場合は、左右に旋回させることができる【2011年1月 国・県・関係市町・NAA合意】

○ 年間発着枠については、30万回まで拡大することで地域と合意している。

平成22年10月13日 容量拡大(30万回)に係る確認書(「成田空港に関する四者協議会※」における合意)

成田空港周辺9市町(以下「9市町」という。)は、平成20年1月、「成田国際空港都市づくり推進会議」を立ち上げ、成田空港のポテンシャルを最大限に活かした均衡ある地域づくりを目指す中で、成田空港の容量拡大の方向と可能性について、成田国際空港株式会社(以下「空港会社」という。)より説明を受け、平成21年1月以降、国・千葉県・9市町・空港会社の四者(以下「四者」という。)で構成される「成田空港に関する四者協議会」(以下、「四者協議会」という。)において成田空港の容量拡大についての検討を進めてきた。

同年12月25日に開催した四者協議会で、国から「成田空港の能力向上に向けた飛行方式の見直しについて」、また、空港会社から「成田空港の発着容量30万回時の予測騒音コンター」及び「環境対策・地域共生策の基本的な考え方」(以下「基本的な考え方」という。)の説明があり、地域への丁寧な説明を条件に30万回への容量拡大に取り組むことが基本的に了承された。

四者は、これに基づき、関係住民に対して鋭意説明を行ってきた。

様々な課題はあったものの成田空港の容量拡大は、周辺地域はもとより千葉県の発展につながるものであることから、地域の共通理解である「地域と成田空港の共栄」を目指すことを確認し、以下のとおり合意する。

1 発着枠30万回への増加について

千葉県及び9市町は、現在の年間発着枠22万回を30万回まで拡大することについて了承する。

※成田空港に関する四者協議会メンバー

国土交通省航空局長、千葉県知事、成田空港圏自治体連絡協議会(成田市長、富里市長、山武市長、香取市長、多古町長、芝山町長、横芝光町長、栄町長、神崎町長)、成田国際空港株式会社代表取締役社長

- カーフェュー時間帯の短縮、22時台の便数制限の緩和についても、空港処理能力拡大方策の一つと考えられるが、地域との合意形成が必要。
- 平成25年3月より、航空会社の努力では対応できないやむを得ない場合には、23時から24時に限り離着陸を認める「カーフェューの弾力的運用」を開始したが、この際にも、現行のカーフェュー時間帯及び22時台の便数制限を引き続き厳守することを地域と確認しているところ。

平成25年3月29日 成田空港の離着陸制限(カーフェュー)の弾力的運用に関する確認書

(「成田空港に関する四者協議会※」における合意)

1. 現行の成田空港の離着陸制限(カーフェュー)時間及び22時台の便数制限(A・B滑走路とも10便まで)を引き続き厳守するとともに、弾力的な運用が最小限となるよう航空会社の指導を強化すること。
2. 弾力的な運用によって、なし崩し的に運用時間が拡大することのないよう、23時以降に新たなダイヤを設定しないこと。

※成田空港に関する四者協議会メンバー

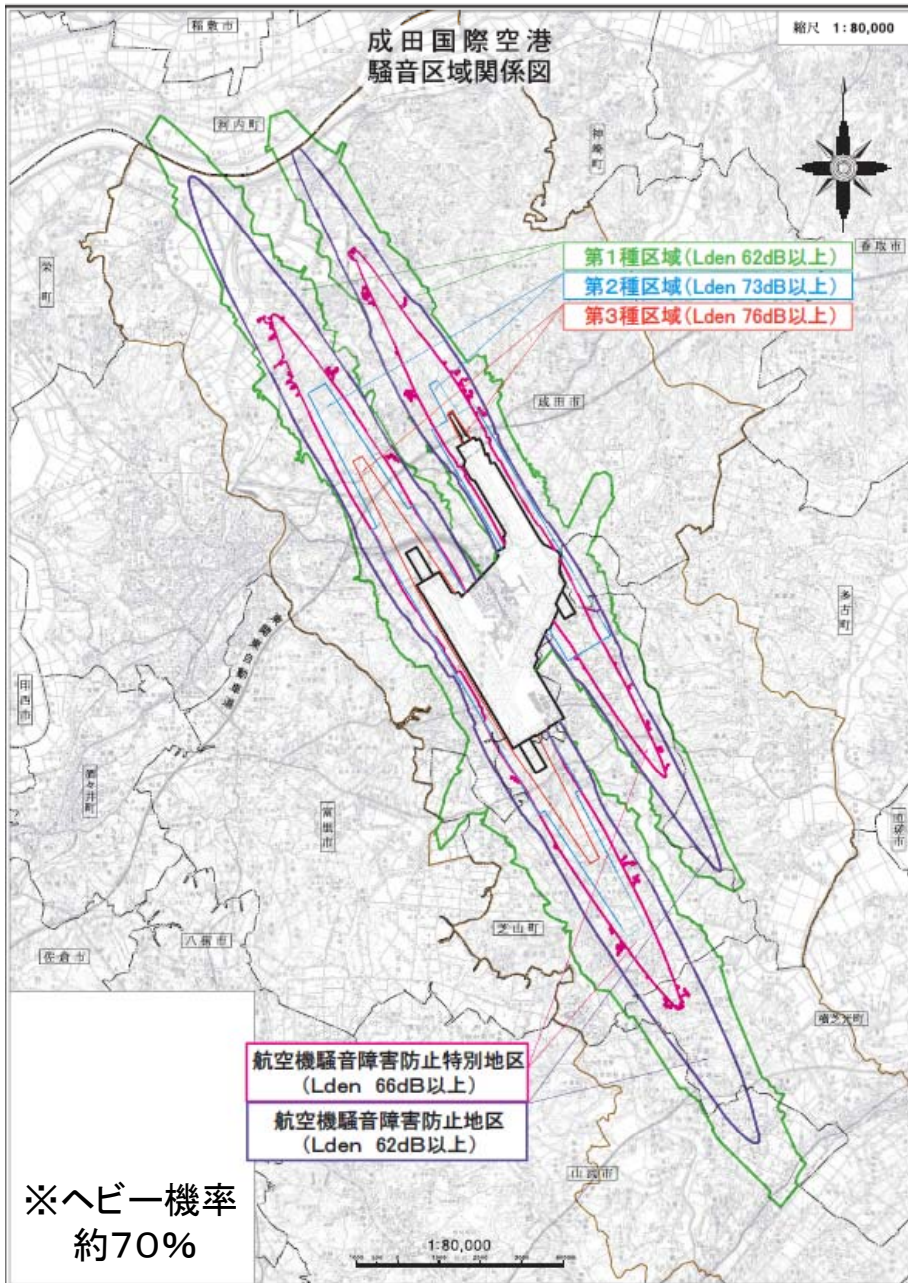
国土交通省航空局長

千葉県知事

成田空港圏自治体連絡協議会

(成田市長、富里市長、山武市長、香取市長、多古町長、芝山町長、横芝光町長、栄町長、神崎町長)

成田国際空港株式会社代表取締役社長



平成25年8月作成

この地図は、国土交通省航空局航空騒音課作成。航空騒音防止法に基づき作成されたものであり、(資料提供) 国土交通省航空局航空騒音課。第174号。

「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」(騒防法)に基づく騒音対策

航空機騒音障害の防止、**損失の補償**その他必要な措置について定めることにより、関係住民の生活の安定及び福祉の向上に寄与することを目的(**事後救済**)

- 概ねLden57dB以上(概ねWECPNL70以上)
 - 学校、病院の防音工事、共同利用施設の整備等に対して補助
- 第1種区域:Lden62dB以上(WECPNL75以上)
 - 住宅防音工事、空調機器の設置・更新等に対して助成
- 第2種区域:Lden73dB以上(WECPNL90以上)
 - 土地の買い入れ、移転補償等が可能
- 第3種区域:Lden76dB以上(WECPNL95以上)
 - 緩衝緑地帯の整備を実施

「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」(騒特法)に基づく騒音対策

航空機騒音対策基本方針の策定、**土地利用に関する規制**その他の特別の措置を講ずることにより、航空機騒音障害を防止し、適正かつ合理的な土地利用を図ることを目的(**事前予防**)

- 航空機騒音障害防止地区(以下、「防止地区」)
 - :Lden62dB以上(WECPNL75以上)
 - 一定の建築物について、防音上有効な構造とすることを義務付け
- 航空機騒音障害防止特別地区(以下、「防止特別地区」)
 - :Lden66dB以上(WECPNL80以上)
 - 一定の建築物について、建築制限が課され、移転補償が可能

※騒防法第1種区域と騒特法防止地区について

騒防法第1種区域と騒特法防止地区は、同じLden62dBを基準としているが、騒防法第1種区域は、住宅防音工事等の助成対象を集落が分断されないように設定しているため、騒特法防止地区よりも広がっている。

(参考)騒防法と騒特法の概要

- 騒防法：公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（昭和42年法律第110号）
- 騒特法：特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法（昭和53年法律第26号）

		騒防法	騒特法	
目的		航空機騒音障害に対する防止措置への助成、移転補償等を行うことで、関係住民の生活の安定及び福祉の向上を図る	騒防法に基づく措置のみでは、宅地化が進展する空港周辺の航空機騒音問題の解決が困難であるため、土地利用に関する私権制限を行うとともに、移転補償の促進等を行うことで、航空機騒音による障害の発生を未然に防止し、適正かつ合理的な土地利用を図る	
施策の対象	対象空港	羽田、成田、伊丹、福岡等14空港	成田のみ	
	対象区域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 概ねLden57dB以上（概ねWECPNL70以上） ～学校、病院の防音工事、共同利用施設の整備等に対して補助 ・ 第1種区域：Lden62dB以上（WECPNL75以上） ～住宅防音工事、空調機器の設置・更新等に対して助成 ・ 第2種区域：Lden73dB以上（WECPNL90以上） ～土地の買い入れ、移転補償等が可能 ・ 第3種区域：Lden76dB以上（WECPNL95以上） ～緩衝緑地帯の整備を実施 ※第1～3種区域は、国土交通大臣が指定する。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航空機騒音障害防止地区（防止地区） ：Lden62dB以上（WECPNL75以上） ～一定の建築物について、防音上有効な構造とすることを義務付け ・ 航空機騒音障害防止特別地区（防止特別地区） ：Lden66dB以上（WECPNL80以上） ～一定の建築物について、建築制限が課され、移転補償が可能 ※防止地区、防止特別地区は、都市計画に定めることができる。 （千葉県において都市計画決定が行われている。）	
主な施策	騒音防止工事・建築制限	学校・病院	地方公共団体等が行う防音工事への補助	防止地区：建築主は、防音上有効な構造とする（義務あり） 防止特別地区：原則として、建築禁止
		共同利用施設	市町村が行う防音工事への補助	—
		住宅	住宅の所有者等が行う防音工事への助成	防止地区：建築主は、防音上有効な構造とする（義務あり） 防止特別地区：原則として、建築禁止
	移転補償	第2種区域、第3種区域：土地、建物等の買い入れ	防止特別地区：土地、建物等の買い入れ	

羽田空港・成田空港共通事項

- 異常発生時には、滑走路閉鎖、運用制限が発生する。
- 今後、容量拡大に伴い、異常発生時等の影響の深刻化が懸念される。
- 首都圏空港の機能強化による発着回数の増加を検討するにあたっては、異常発生時における回復性の強化を検討する必要がある。

- ✓ テロ、ハイジャック、航空機事故 ⇒ 空港閉鎖
- ✓ 地震発生 ⇒ 震度4以上の場合、滑走路閉鎖・点検が必要
- ✓ 悪天候（台風、強風、乱気流、積雪等） ⇒ 処理能力低下による遅延発生
 - ・横風強風や台風の影響による運用制限（滑走路の限定運用等）が発生するケースは年間5～6回あり、その時間帯のほぼすべての離着陸機に遅延が生じ、最大90分程度の遅延となっている。羽田からの出発機の遅延が玉突きとなり、欠航する場合もある。
 - ・霧や積雪等で視程が著しく低下する場合は、航空機やパイロットのカテゴリーにもよるが、着陸不可能となることもある。
- ✓ イレギュラー運航（オイルリーク、フラットタイヤ、バードストライク、異物落下、等）
⇒ 滑走路閉鎖時間に応じ、処理能力低下による遅延発生
 - ・現状では、イレギュラー運航発生による滑走路閉鎖は1日平均1回以上発生しており、1回あたりの閉鎖時間は5分以上、それに伴う遅延は15～30分程度発生している。

①悪天候による処理能力低下時や滑走路閉鎖時に到着機を安全に空中待機させる

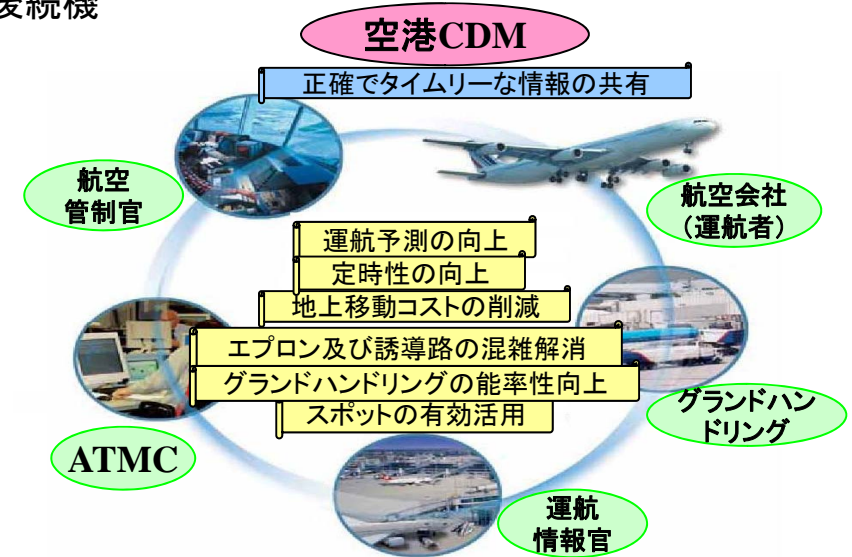
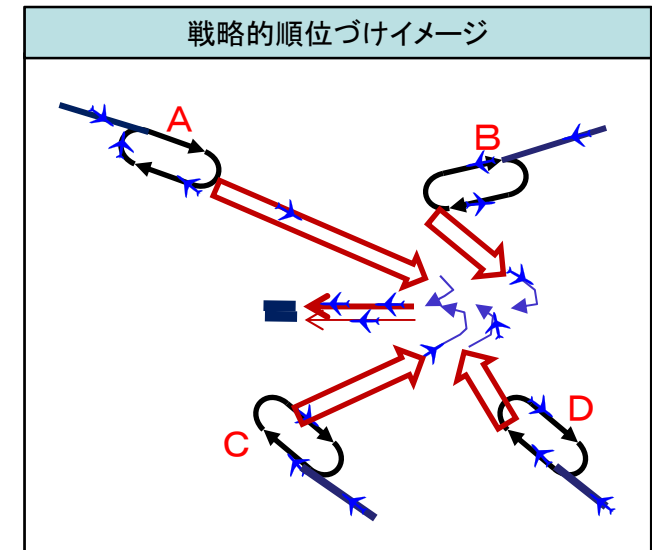
- 待機空域の確保（羽田到着機が航行する全国の主要航空路近傍に位置する米軍・自衛隊の訓練空域を一時的に開放し、より多くの待機空域を確保する。）
- 東京ターミナルレーダー管制空域容量の拡大（東京ターミナル管制空域の周辺空域を含め抜本的に見直すことにより、現行の空域容量を拡大することで、より多くの航空機を羽田空域内で空中待機させることを可能とする。また、回復時においても効率性が高まる。）
- 緊急ダイバート運航総合支援システムを整備（大規模災害等による空港閉鎖時において、多くの航空機のダイバート先の調整等、業務支援を行う。）
- 著しく業務負荷が高まる緊急時の要員体制強化（空港・管制部管制官の要員増、訓練教育体制強化）

②滑走路閉鎖時間を最小化する

- 滑走路異物検知装置(FOD)の整備を検討
- 滑走路点検迅速化のための点検方法の技術開発及び体制強化（運航情報官等の要員増、点検車両増及び高機能化）
- 滑走路点検時間の確保（1日2回の定時点検を確実に実施することで、異物落下や剥離等を早期発見し、事故を未然に防止する）
- 異常発生時におけるリカバリー迅速化のための体制強化（施設運用管理官等の要員増、除雪機材増）
- 円滑な地上運用を目指した関係者間における連携強化

③滑走路運用制限時や閉鎖解除時に、より効率的に離着陸機を処理する

- ▶ ATM*の機能強化（空域の混雑のみでなく、スポット、誘導路など地上の混雑も考慮し、羽田到着機の出発空港における出発時刻を含め、容量・交通流の一元管理を実施。）
- ▶ 着陸時における「航空機のカテゴリに考慮した航空機間隔の短縮（戦略的順位づけ）」導入（空港周辺に待機経路を設定し、到着機のカテゴリに応じて順位づけを行い、到着機間隔を最小化することで着陸回数を最大化する。ただし、空域の拡大が必要。また、順位づけの際に管制官を支援するシステム整備が必要。）
- ▶ 代替運用方式の策定（例：通常は、騒音軽減のため一定高度以上で空中待機し、滑走路閉鎖解除時も着陸まで10分程度要する。空港近傍で低高度での空中待機が可能となれば、着陸に要する時間が短縮される。）
- ▶ 出発機が離陸できない状況において、到着機が誘導路等に滞留し、後続機が着陸できない事態を防ぐための十分な数のスポット整備
- ▶ 著しく業務負荷が高まる場合の要員体制強化（空港・管制部管制官の要員増加、訓練教育体制強化）
- ▶ 協調的意思決定(CDM)の向上（例：ATMシステムとともにエアラインのシステムの機能向上を図り、エアライン等との迅速な情報共有体制を構築し、出発機混雑時における航空機の地上交通の混雑緩和とともに、航空機運航の効率化を図る。）



④滑走路閉鎖時のダイヤの乱れを吸収する

- ▶ ファイヤーブレイク枠の確保（遅延回避のための発着枠について、現状の8枠で十分か要検討。）

* ATM (air traffic management) センターは福岡にあり、全国の空港・空域の容量を最大限活用するため、飛行経路や離陸時間を調整することにより、交通の流れを最適化する機関である。

その他空港

- 横田飛行場は、東京都心の西方約40kmに位置し、3,000m級の滑走路1本を有している。在日米軍が管理を行っており、現在は民間航空機の発着は行われていない。
- 仮に横田飛行場の軍民共用化が実現すると、首都圏西部の一定の航空需要を分担することが可能であると考えられる。

概要

- ・設置管理者：在日米軍
- ・滑走路延長：3,353m
- ・都心からの距離：約40km
- ・アクセス：
 - －鉄道：JR青梅線牛浜駅・拝島駅から徒歩10～20分程度（牛浜駅・拝島駅までは東京駅から約1時間）
 - －車：中央自動車道八王子出口から約10km



出典：東京都ホームページ



出典：「横田基地の軍民共用化に向けて」(平成25年5月/東京都)

旅客輸送の実現に向けた課題

- 米軍との調整
 - －管制・運用面の技術的な課題について、十分な検討が必要
- 旅客ターミナルビルの整備
 - －現在米軍が使用している既存のターミナルビルとは別途、民航機専用のターミナルビルを建設する必要
- 地上アクセスの整備
 - －旅客利便性向上のため、鉄道やバス等のアクセス手段を確保する必要
- 騒音対策
 - －新たに騒音影響が発生又は拡大する地域については騒音対策が必要。また、騒音対策の検討にあたっては、騒音影響を受ける地域との合意形成を図る必要

百里飛行場(茨城空港)

- 百里飛行場(茨城空港)の更なる活用に向けては、地上アクセスや空港機能の強化等の課題について引き続き検討が必要。
- 仮に百里飛行場(茨城空港)の更なる活用が実現すると、北関東地域の一定の航空需要を分担することが可能であると考えられる。

概要

- ・設置管理者:防衛大臣(共用空港)(※民航ターミナル地域は国土交通省)
- ・滑走路延長:2,700m × 2本
- ・年間旅客数:約39万人(国内約29万人 国際約10万人)(※2013年暦年)
- ・就航路線:スカイマーク(新千歳 2便/日、神戸 2便/日(神戸経由で那覇、米子まで1便ずつ運航))
(※平成26年4月18日より、中部・福岡にも就航)
春秋航空(上海・浦東 6便/週)
- ・都心からの距離:約80km
- ・アクセス:
 - ー鉄道:JR常磐線石岡駅からバス35分程度
(石岡駅までは東京駅から約1時間)
 - ー車 :東関東自動車道茨城空港北ICから約9km(※駐車場は無料)
 - ーバス:東京駅から直行バスで約1時間40分、1000円
(航空機利用者は500円)
- ・共用空港であるため、新規路線開設等に関しては、防衛省との事前調整・協議が必要



※google マップ画像を基に航空局作成



更なる活用に向けた主な課題

- 空港機能の強化
 - ー国際線の乗り入れや駐機場の拡充等による空港機能強化について、関係者との協議、調整が必要
- 地上アクセスの整備
 - ー北関東地域の需要の取り込みのため、公共交通機関によるアクセスの改善が課題

- 静岡空港(富士山静岡空港)は、東京都心から約170kmと距離が離れているが、空港アクセスの改善により、首都圏の航空需要の一部を分担する可能性が考えられる。
- 具体的な活用方策については、検討を進める必要がある。

概要

- ・設置管理者: 静岡県
- ・滑走路延長: 2,500m
- ・年間旅客数: 約46万人(国内約29万人 国際約17万人)(※2013年暦年)
- ・就航路線: ANA(新千歳 1便/日、那覇 1便/日)
FDA(福岡 3便/日、鹿児島 1便/日)
アジアナ航空(ソウル・仁川 5便/週)、大韓航空(ソウル・仁川 3便/週)
中国東方航空(上海・浦東 2便/週)(※上海経由で武漢まで運航)
チャイナエアライン(台北 4便/週)
- ・都心からの距離: 約170km
- ・アクセス:
 - ー鉄道: JR静岡駅からバスで約50分、1,000円
(静岡駅までは東京駅から約1時間、5,980円)
JR東海道本線島田駅からバス25分程度、500円
(島田駅までは東京駅から約1時間40分、6,290円)
※FDA航空機利用者はJR掛川駅までの無料アクセスバスを利用できる。
(掛川駅までは東京駅から約1時間45分、7,450円)
 - ー車 : 東名自動車道相良牧之原ICから約10km
新東名自動車道島田金谷ICから約12km(※駐車場は無料)

※2020年代までに静岡県周辺の高速度道路網の整備が予定されている。
※静岡県は空港直下に東海道新幹線の新駅の設置を要望している。

活用に向けた主な課題

- 空港アクセスの整備
 - ー 静岡空港利用者の利便性向上のため、アクセス改善等が課題



出典: 東京航空局ホームページ

- 福島空港は、東京都心から約180kmと距離が離れているが、人口約200万人の栃木県に隣接しており、新幹線や高速道路を活用し、首都圏北部地域の航空需要を分担する可能性が考えられる。
- 福島空港は、公共交通機関による空港アクセスが脆弱であり、空港アクセスの改善が課題である。

概要

- ・設置管理者: 福島県
- ・滑走路延長: 2,500m
- ・年間旅客数: 約24.4万人 (国内約23.8万人 国際約0.6万人) (※2013年暦年)
- ・就航路線: エア・ドゥ (新千歳 2便/日)
アイベックスエアラインズ (伊丹 4便/日)
ANA (伊丹 1便/日)
※国際線は就航なし。ソウル線が運休中
- ・都心からの距離: 約180km
- ・アクセス:
 - ー 鉄道: JR郡山駅からバスで約45分、1,080円
(郡山駅までは東京駅から約1時間20分、7,770円)
JR常磐線いわき駅からバスで約1時間20分、2,000円
(いわき駅までは東京駅から約2時間30分、6,190円)
 - ー 車 : 東北自動車道須賀川ICから約13km
あぶくま高原道路福島空港ICから約3km
(※駐車場は無料)

活用に向けた主な課題

- 地上アクセスの整備
 - ー 首都圏北部の一定の航空需要を取り込むため、公共交通機関によるアクセスの改善が課題

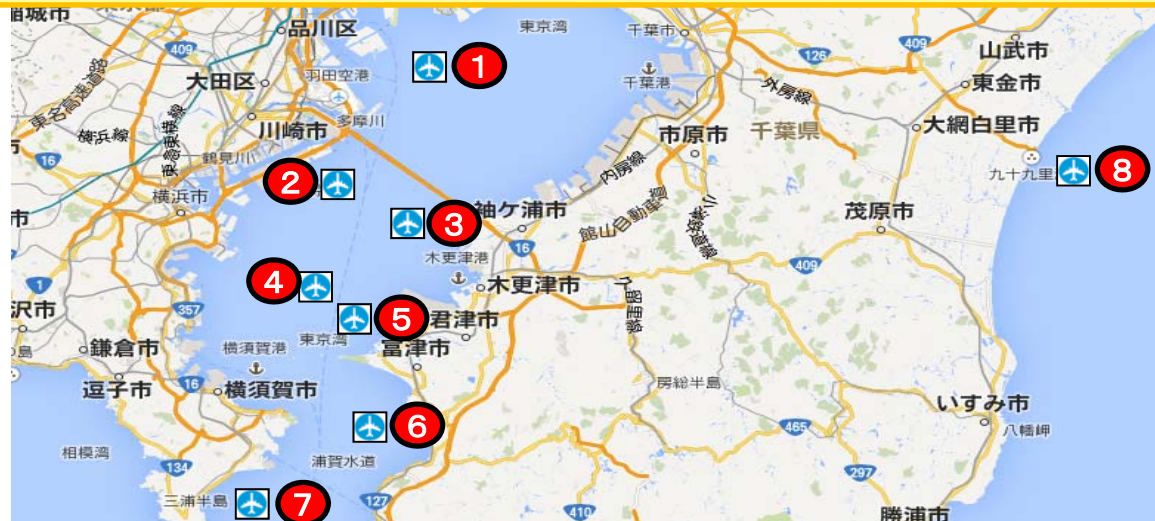


出典: 福島空港ホームページ



出典: 東京航空局ホームページ

○ 首都圏第三空港検討会(2000年9月～2002年1月、座長:中村英夫教授)において、8つの第3空港候補地を評価。
 → 首都圏の将来の航空需要に対する当面の解決策として、「羽田再拡張が、羽田の既存ストックを活用するという意味でも、アクセス等の利用者利便、費用・工期等においても、最も優れている。」と結論づけられ、羽田D滑走路の整備が進められた。



- ①東京湾奥
- ②川崎沖
- ③木更津沖
- ④中ノ瀬
- ⑤富津北
- ⑥富津南
- ⑦金田湾
- ⑧九十九里沖

各候補地案の概略調査結果(第6回首都圏第3空港調査検討委員会(2001.7.31)資料より抜粋)

評価項目	①東京湾奥		②川崎沖	③木更津沖	④中ノ瀬	⑤富津北	⑥富津南	⑦金田湾奥	⑧九十九里沖	
	滑走路1本	滑走路4本								
アクセス	鉄道 (東京駅からの時間)	16分	46分	35分	48分	52分	71分	75分	59分	
	道路 (箱崎JCTからの時間)	18分	27分	32分	39分	61分	65分	68分	60分	
建設	概略事業費	1.7～2.2兆円	3.6～4.7兆円	1.7～2.1兆円	2.0～2.7兆円	1.4～1.8兆円	1.3～1.8兆円	1.2～1.6兆円	1.4～1.6兆円	1.6～1.9兆円
	構造形式	埋立		埋立	埋立	埋立	埋立	埋立	浮体+防波堤	埋立
	概略工期	10～13年	18～21年	13～16年	11～14年	9～12年	8～11年	8～11年	10～13年	9～12年

※アクセスについては、新たな鉄道、道路のルートが設定されると仮定の下、2014年1月時点の鉄道網、道路網を基に、アクセス時間を今回算出。
 概略工期には、環境アセスメント等の手続きは含まない。