

# 参考資料編

## 成田と羽田の現況

### 東京国際空港(羽田空港)

#### 1. 設置管理者

国土交通大臣

#### 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

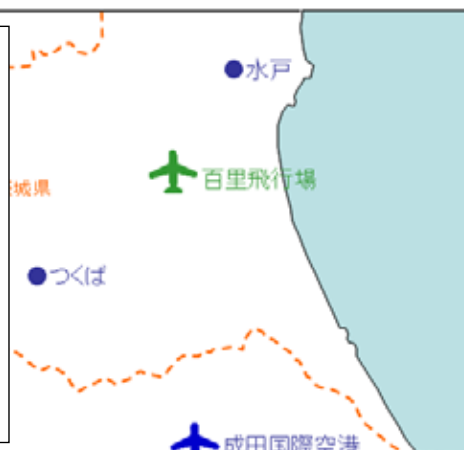


#### 3. 施設

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

#### 4. 利用状況(平成20年度) [出展]空港管理状況調書

旅客数: 国際 2,438,401人/年 国内 63,191,426人/年  
 貨物量: 国際 10,059 t/年 国内 757,460 t/年



### 成田国際空港

#### 1. 設置管理者

成田国際空港(株)

#### 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  
 平成21年 平行滑走路2,500m化



#### 3. 施設

・滑走路: 4,000m×1本、2,500m×1本  
 ・運用時間(利用時間): 24時間(6:00~23:00)

#### 4. 利用状況(平成20年度) [出展]空港管理状況調書

旅客数: 国際 28,438,261人/年 国内 1,134,137人/年  
 貨物量: 国際 1,880,936 t/年 国内 4,064 t/年



出典: 交通政策審議会第5回航空分科会(H19.2)資料を一部修正

## 成田空港の歴史

成田空港は、羽田空港に代わる国際線専用空港として建設が決定され、地元住民の協力を得ながら、整備・運用が図られてきました。

昭和30年代	羽田空港の容量が限界に、また羽田空港周辺（大田区等）の騒音も問題に
昭和41年	「位置及び規模について」閣議決定
昭和46年	第1次・第2次代執行（土地収用）／東峰十字路事件で警察官3名死亡
昭和50年	暫定パイプライン完成
昭和53年	管制塔襲撃事件で2ヶ月延期後の開港 / 開港：A滑走路(4,000m)
昭和58年	パイプライン関連企業が放火され、従業員2名死亡
昭和63年	県収用委員会会長が襲われ重傷。県収用委員全員が辞任に追い込まれる。
平成3年	「成田空港問題シンポジウム」開催（平成5年まで計15回開催）
平成5年	「成田空港問題円卓会議」開催（平成6年まで計12回開催）
平成10年	運輸省、空港公団が「地域と共生する空港づくり大綱」発表
平成14年	暫定平行滑走路オープン（2,180m） 年間発着回数 13.5万回 20万回
平成16年	成田国際空港株式会社発足（公団 株式会社へ）
平成18年	平行滑走路（B滑走路）2,500m化工事に着手
平成21年1月	国・県・周辺市町・NAAは、成田空港の更なる容量拡大の検討着手に合意
10月	B滑走路（平行滑走路・2,500m）供用開始
平成22年3月	年間発着回数 20万回 22万回

反対運動(闘争)



対立構造の解消



地域と空港と共生

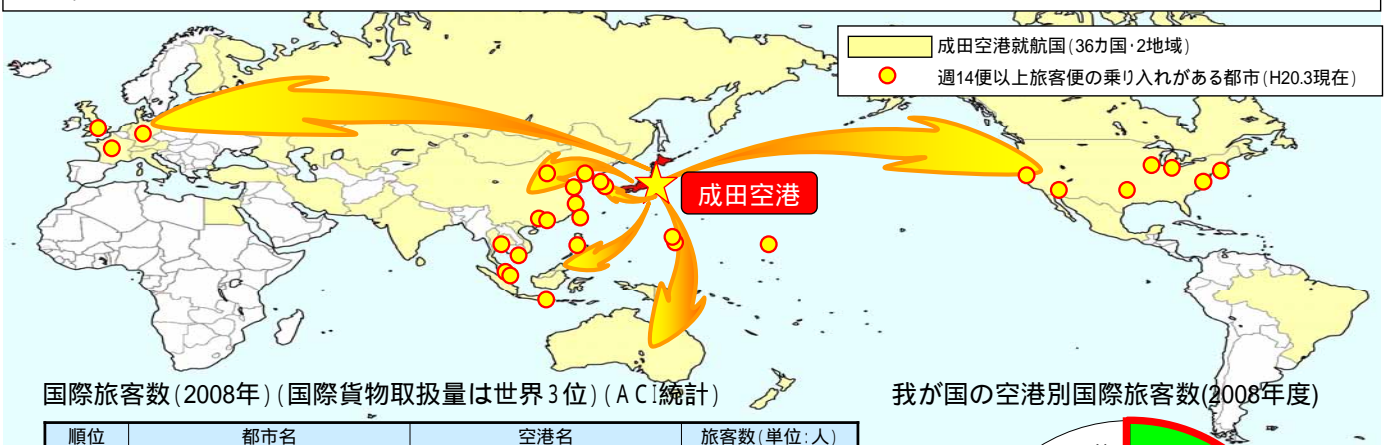


共栄へ

12

## 世界と日本をつなぐ成田空港

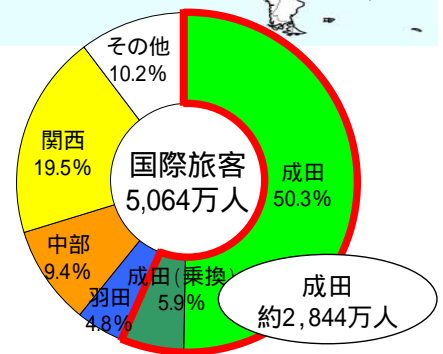
成田空港は、36カ国93都市（平成21年10月25日現在）と結ぶ、我が国を代表する世界有数の国際拠点空港です。



国際旅客数(2008年)(国際貨物取扱量は世界3位)(ACI統計)

順位	都市名	空港名	旅客数(単位:人)
1	ロンドン(イギリス)	ヒースロー空港	61,345,549
2	パリ(フランス)	シャルル・ド・ゴール空港	55,825,413
3	アムステルダム(オランダ)	スキポール空港	47,349,392
4	香港	香港国際空港	47,140,600
5	フランクフルト(ドイツ)	フランクフルト国際空港	46,707,577
6	ドバイ(アラブ首長国連邦)	ドバイ国際空港	36,592,307
7	シンガポール	チャンギ空港	36,288,050
8	成田	成田国際空港	32,323,947
9	ロンドン(イギリス)	ガトウィック空港	30,433,937
10	バンコク(タイ)	スワンナブーム空港	30,103,661

我が国の空港別国際旅客数(2008年度)



国際線乗り継ぎ旅客は、約595万人(08年度集計)

(出典: NARITA AIRPORT 2008(NAA)など) 13

## 成田空港の経済波及効果

成田空港は、世界40カ国94都市(平成21年3月現在)と結ぶ国際拠点空港であり、多くのヒト・モノが空港周辺に集まっています。

空港周辺地域は、成田空港のプラス面の検討を進める中で、成田空港の容量拡大に伴う経済波及効果調査を行いました。その結果、地域は、空港から非常に大きな経済効果を受けていることが確認されました。

(平成21年7月成田国際空港都市づくり推進会議における調査報告資料から作成)

### 千葉県への経済波及効果(カッコ内は建設投資除き効果)

	H19	22万回時		30万回時	
			H19比		H19比
経済波及効果	9789億円	1兆2425億円 (1兆801億円)	2636億円 (1013億円)	2兆1117億円 (1兆4638億円)	1兆1388億円 (4850億円)
うち9市町	6985億円	9255億円 (7705億円)	2270億円 (720億円)	1兆6590億円 (1兆446億円)	9604億円 (3460億円)
雇用創出効果	6万4千人	8万1千人 (7万1千人)	1万7千人 (7千人)	13万8千人 (9万6千人)	7万5千人 (3万2千人)
税収効果	316億円	405億円 (349億円)	89億円 (33億円)	698億円 (472億円)	382億円 (156億円)

前提条件(発着) H19:19.4万回 22万回時:10%増 30万回時:50%増

成田空港が立地することによって、**地域に非常に大きな経済効果(本県への効果:平成19年1兆円弱)**(経済波及効果調査に基づく)を生み出し、これに伴い、多くの人の雇用が支えられている。この効果は、発着回数が増えればさらに大きくなる。

14

### 空港から誘発される生産(例)

- ・航空旅客輸送に係る売上
- ・航空貨物輸送に係る売上
- ・空港周辺貨物取扱業者の売上
- ・外国人の消費(ホテル滞在費・飲食費・観光等)

## 共存共生から共栄に向けて(地域の新たな取り組み)

空港周辺地域では、「共栄」の考え方のもと、国際空港都市づくりと空港を積極的につなげています。また、空港の機能拡充についても検討を進めています。

### 地域づくりの取り組み

### 成田国際空港都市づくり9市町プラン

空港を共通の財産として活用、地域と空港が共生・共栄する魅力ある国際空港都市を目指す。(基本理念)

### 成田国際空港都市づくり推進会議

構成員(成田空港周辺4市5町)  
成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町

都市基盤の整備、産業の振興、観光・地域文化の振興、国際交流・国際教育の推進 **4分野の重点プロジェクト**

### 空港の機能拡充

### 発着回数30万回の可能性について、プラス・マイナスの両面から検討

NAAとしては、環境面、施設面、運用面の制約を解消できれば、最大約30万回までの処理が可能と表明の見解を表明(平成20年3月25日)

### 検討着手

**プラスの創出**: 経済波及効果調査を実施

**マイナスの軽減**: 騒音等の地域・環境対策の検討

### 経済波及効果調査

### プラス面の検討

### 成田空港に関する四者協議会

### マイナス面の検討

### 平成19年経済波及効果 9,789億円

	平成19年	容量拡大による効果	
		22万回時	30万回時
経済波及効果	9,789億円	2,636億円	1兆1,388億円増
建設投資除く	-	1,013億円	4,850億円増
雇用創出効果	64千人	17千人	75千人

(平成21年1月23日)

国、千葉県、空港周辺4市5町、NAAは、成田空港の更なる容量拡大の検討の着手に合意。

NAAは、年間発着30万回を前提に予測騒音コンター作成を表明。

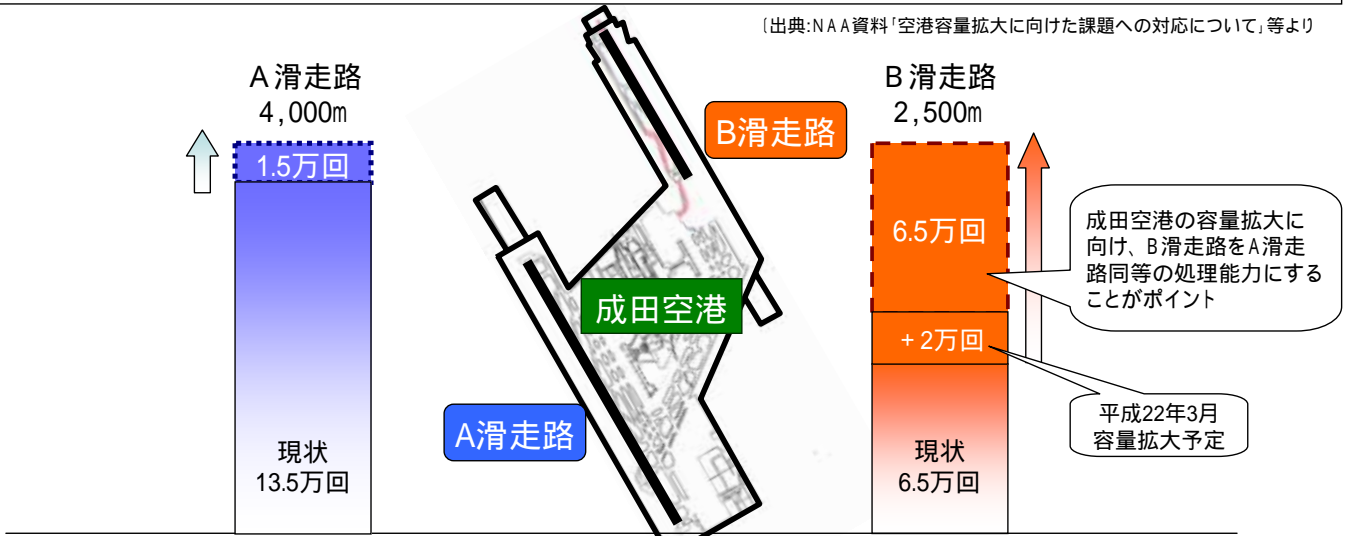
(平成21年7月29日)

NAAが空港施設面の課題等(誘導路・エプロン等)について説明。騒音予測コンターの年内提示を表明するとともに、環境対策・地域共生策の方向性を表明。

## 成田空港発着回数30万回

NAAは、運用時間を拡大することなく、現行の運用時間(6時～23時)のままで、環境面・施設面及び運用面の制約が解消されればA・B滑走路で年間最大30万回までの処理が可能としています。  
現在、空港容量拡大に向けた地元協議、施設面の整備の検討などが行われています。

[出典:NAA資料「空港容量拡大に向けた課題への対応について」等より]



空港容量拡大に向けた課題とその対応策

滑走路の処理能力向上  
空域及び飛行コースの処理能力向上  
空港諸施設の処理能力向上  
容量拡大に対する地元協議

誘導路改良等による処理能力向上  
A・B滑走路の同時離着陸運用  
エプロン整備・旅客ターミナル等の能力増強  
推進会議・四者協議会での協議

16

## 千葉県の国際学术拠点と観光資源

県内には、幕張に国際ビジネス拠点があり、また各地に学术拠点が 있습니다。  
また、日本随一のテーマパークであるTDR、日本古来の観光資源、ゆたかな食材など、外国からのお客様をもてなす機能を多数有しています。



17



## 国土交通省成長戦略会議について

国土交通省は、本年10月に国土交通分野の成長戦略の策定に向け、民間の有識者11人による「成長戦略会議」を設置しました。

### 【会議の趣旨】

- ・我が国は、人口が減少に転じ、急速に少子高齢化が進展するという厳しい局面を迎えている。
- ・このような局面において、将来にわたって持続可能な国づくりを進めるためには、我が国の人材・技術力・観光資源などの優れたリソースを有効に活用し、国際競争力を向上させるための成長戦略の確立が焦眉の急となっていることから、各分野の有識者で構成する国土交通省成長戦略会議を設置し、以下の課題について検討を行う。

### 【検討課題】

海洋 観光 航空 国際展開 住宅都市

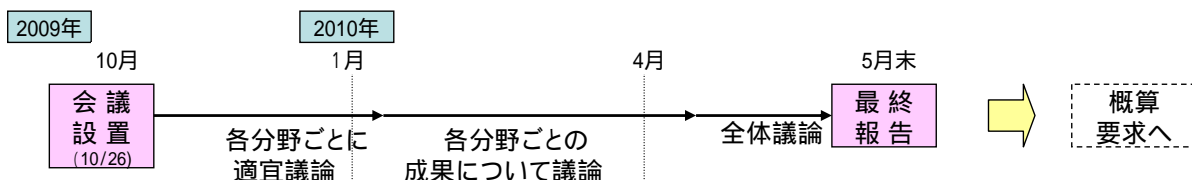
### 【会議委員】

(下線は、オープンスカイ分野の構成委員)

座長: 長谷川 閑史 (武田薬品工業株代取)  
大上 二三雄 (エム・アイコンサルティンググループ(株)代取社長)  
 大社 充 (NPO法人グローバルキャンパス理事長)  
 高木 敦 (モルガン・スタンレー証券(株)マネージングディレクター)  
 平田 オリザ (劇作家・演出家)  
柳川 範之 (東京大学大学院経済学研究科准教授)

座長代理: 御立 尚資 (株式会社コンサルティンググループ日本代表)  
 大江 匡 (株)プラテックアソシエイツ代取兼社長 (建築家)  
 坂村 健 (東京大学大学院情報学環教授)  
 中条 潮 (慶応義塾大学商学部教授)  
星野 佳路 (株)星野リゾート代取社長)

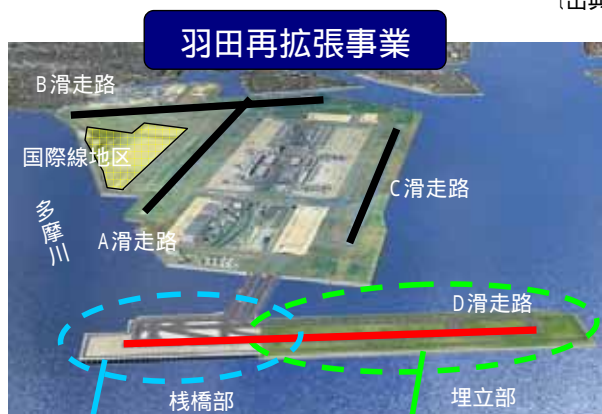
### 【スケジュール】



## 羽田空港再拡張事業と千葉県の協力

羽田空港の新滑走路(D滑走路)の整備により、年間発着能力が40.7万回に増加します。(平成22年10月供用予定) 本県も再拡張事業の重要性を認識し、羽田空港の再拡張事業に様々な形で協力しています。新滑走路は、多摩川の河川流の通水性を確保するため、栈橋と埋立が組みあっています。

(出典: 第9回羽田再拡張事業に関する県・市町村連絡協議会・国交省資料 等)



### 【再拡張事業の効果】

**再拡張により発着容量が1.3倍に増加**

（現行）	（再拡張後）
31便 / 時間	40便 / 時間
30.3万回 / 年 (415便 / 日(830回)に相当)	<b>40.7万回 / 年</b> (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



ジャケット据付の状況



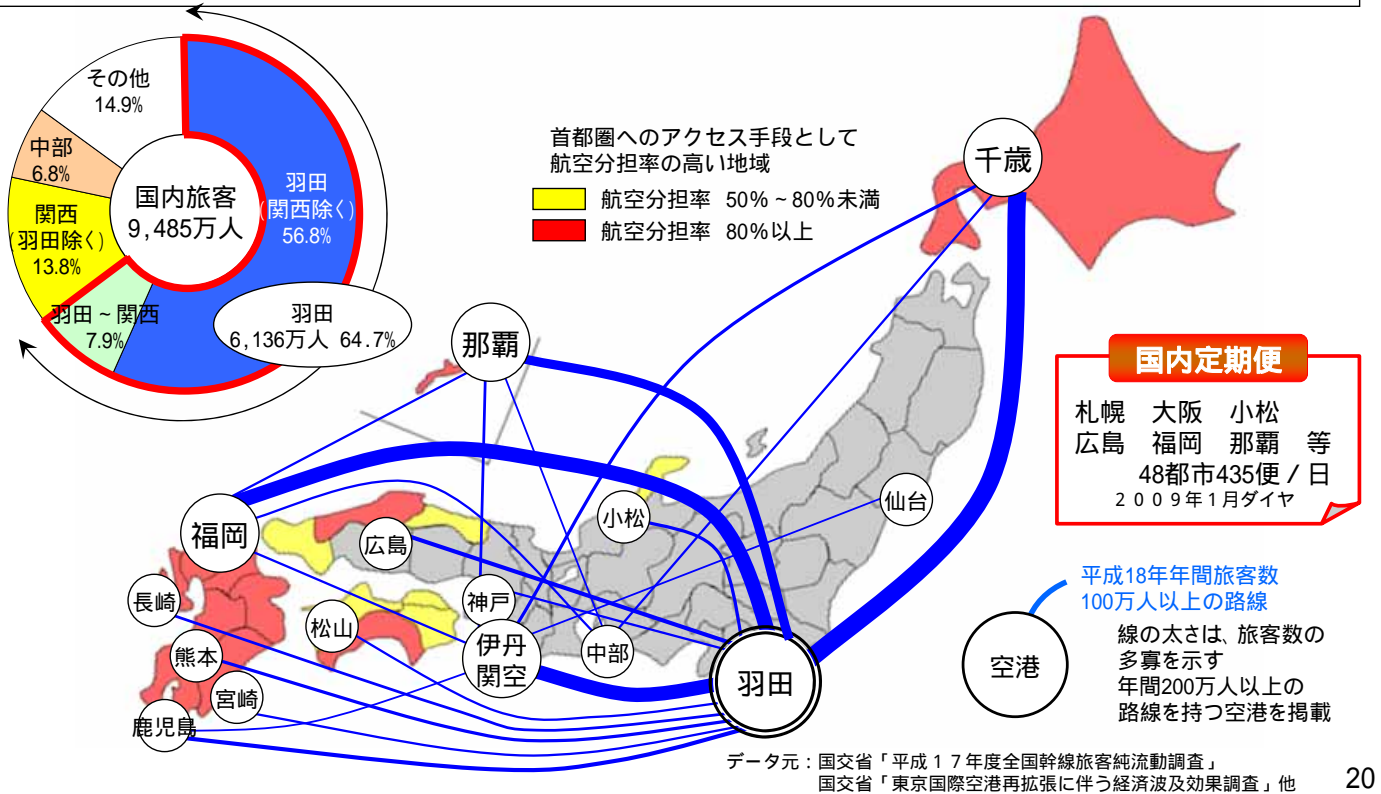
護岸工事の状況

### 羽田再拡張事業に対する千葉県の協力

- 着陸ルート受け入れ
- 山砂採取
- 漁業補償交渉への協力

## 日本各都市と首都圏を結ぶ羽田空港

羽田空港は、我が国の国内線ネットワークの中心であり、都心アクセスにも優れる羽田空港は、首都圏と地方圏を直結するインフラとして必要不可欠の存在であり、国内航空旅客の6割強が利用しています。



## 羽田空港再拡張後の国内線充実を求める意見

国土全体の均衡ある発展のため、地方から、羽田空港の国内線の充実・強化を求める意見が出ています。

北海道東北地方知事会(北海道・青森県・岩手県・宮城県・秋田県・山形県・福島県・新潟県知事)

### 羽田空港再拡張による国内線の充実強化について(平成21年6月)

・・・最近、より一層の羽田空港の国際化を進める議論がおこなわれています。・・・今後、国際線発着枠がさらに増加する場合は、国内路線の発着枠の増加が制限されるのではないかと懸念が、北海道・東北各県をはじめ、国内各地でこれまで以上に広がっています。・・・以下の事項について配慮することを強く求めるものです。

1. 羽田空港は、地方と首都圏を結ぶ国内線の拠点空港であることから、再拡張による発着枠の増加に際しては、国内線への十分な発着枠を確保すること
2. 発着枠の国内線への配分に当たっては、離島航空路を含めた地方路線へ優先配分すること。

九州地方知事会(山口県・福岡県・佐賀県・長崎県・熊本県・大分県・宮崎県・鹿児島県・沖縄県知事)

### 羽田空港再拡張に伴う国内航空路線の発着枠の確保について(平成21年6月)

・・・羽田空港再拡張後に国際線の発着枠が増加した場合、地元路線への枠配分が減少することが懸念されるとともに、首都圏に国際線が集中することで、地方空港が推進している東アジアを中心とする国際線への影響も危惧されます。・・・については、次のとおり要望します。

- (1) 地方活性化への期待、かつ、国土全体の均衡ある発展を図る観点から、羽田空港再拡張後の発着枠の地方航空路線への優先的配分(特に、地方航空路線の旅客の利便性が高い、いわゆる昼間時間帯を中心とする時間帯)
- (2) 供用開始時から地方航空路線への十分な規模の配分の確保並びに早期の配分完了

全国空港建設整備促進委員会(羽田発着枠懇談会での意見)

### 羽田空港発着枠の配分について(平成21年4月)

- (1) 国際線と国内線への発着枠の割り振り  
羽田空港は、国内線の拠点空港であるという大原則のもと、今回議論の対象となっている
2. 7万回はもとより、今後配分される羽田空港の発着枠は、まず国内線に配分すべき。
- (2) 国内線配分のあり方  
地方航空ネットワークをいかに維持拡充し、どう地方の活性化を図るかという視点が重要。

### 増便要望空港

- ・帯広
- ・三沢
- ・山形
- ・八丈島
- ・能登
- ・鳥取
- ・出雲
- ・山口宇部
- ・北九州
- ・熊本
- ・青森
- ・大館能代
- ・庄内
- ・小松
- ・岡山
- ・米子
- ・萩・石見
- ・徳島
- ・長崎
- ・佐賀 他

### 路線開設要望空港

- ・花巻
- ・小笠原諸島
- ・隠岐
- ・佐渡
- ・但馬
- ・種子島 他

### 小型機乗入要望空港

- ・山形
- ・但馬
- ・佐渡
- ・他



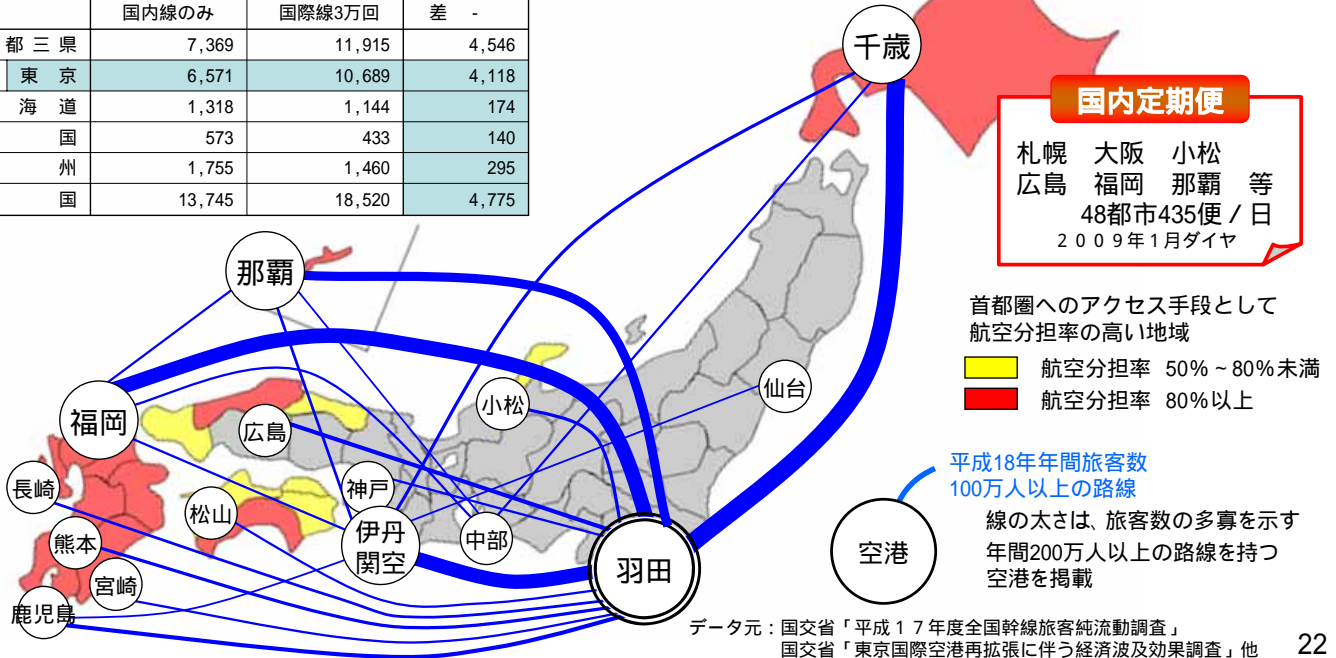
## 国内拠点空港としての羽田空港

我が国の国内線ネットワークの中心であり、都心アクセスにも優れる羽田空港は、首都圏と地方圏を直結するインフラとして必要不可欠の存在。

再拡張後の更なる国際化による国内線枠の削減に伴い、地方路線が抑制されるおそれがあります。

羽田再拡張に伴う経済波及効果調査（生産増加額：億円）

	国内線のみ	国際線3万回	差
一都三県	7,369	11,915	4,546
東京	6,571	10,689	4,118
北海道	1,318	1,144	174
四国	573	433	140
九州	1,755	1,460	295
全国	13,745	18,520	4,775



## 羽田空港の問題 騒音の影響

羽田空港への着陸機は、千葉県陸域上空の空域を面的に広く使用しています。

< 実際の航跡図 >

北風時(木更津ルート)

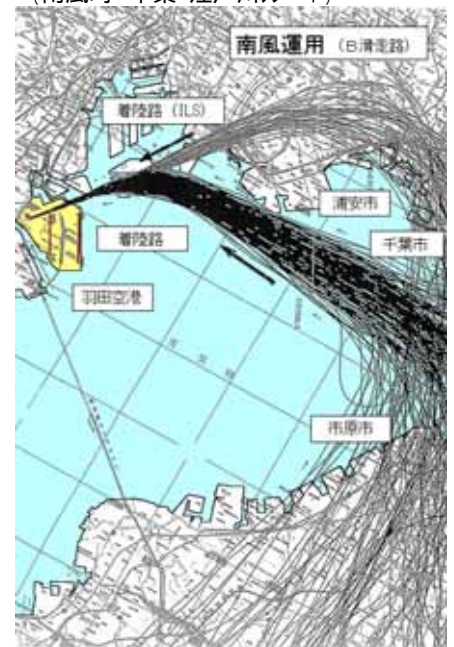
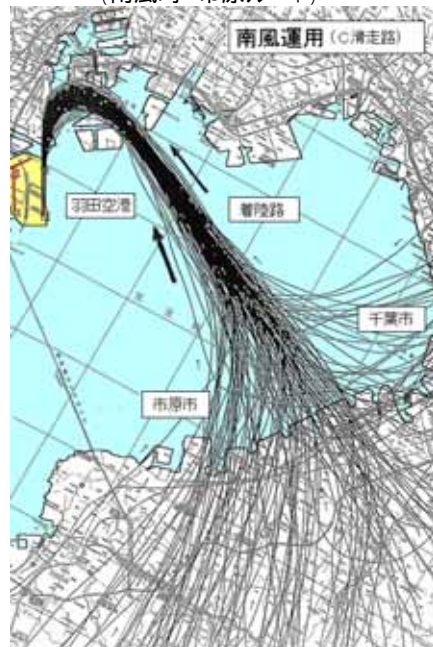
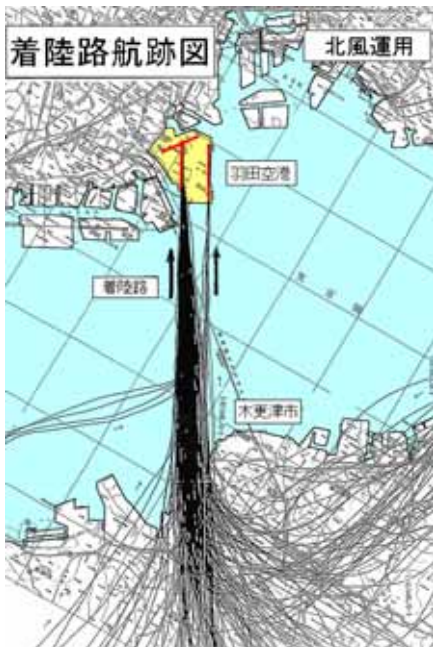
【年間運用比率:約60%】

南風時(市原・千葉・江戸川ルート)

【年間運用比率:約40%】

(南風時 市原ルート)

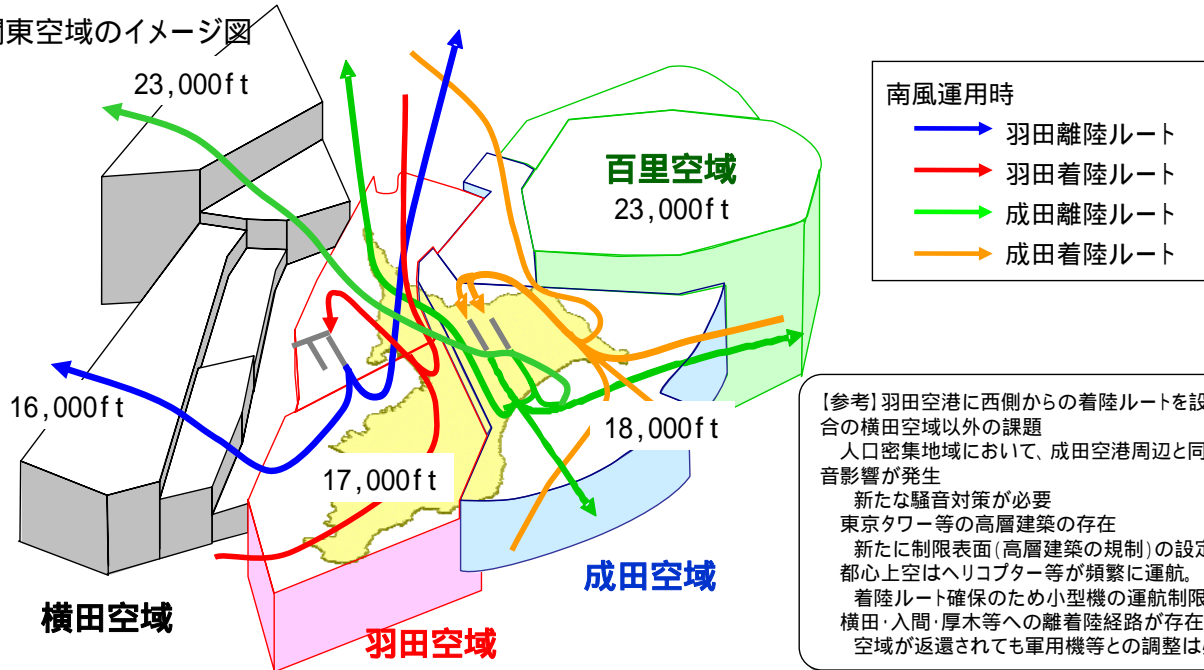
(南風時 千葉・江戸川ルート)



## 羽田空港の問題 空域・飛行ルートによる制約

関東上空は、横田・羽田・成田・百里の4空域が錯綜し、羽田関連の航空機の運用に制限があります。米軍が管制する横田空域は、平成20年に一部が返還されたものの、羽田空港の着陸ルートは横田空域が依然として壁となっており、空港西側(東京・神奈川側)には設定できず、空港東側(千葉側)を飛行しているのが現状です。

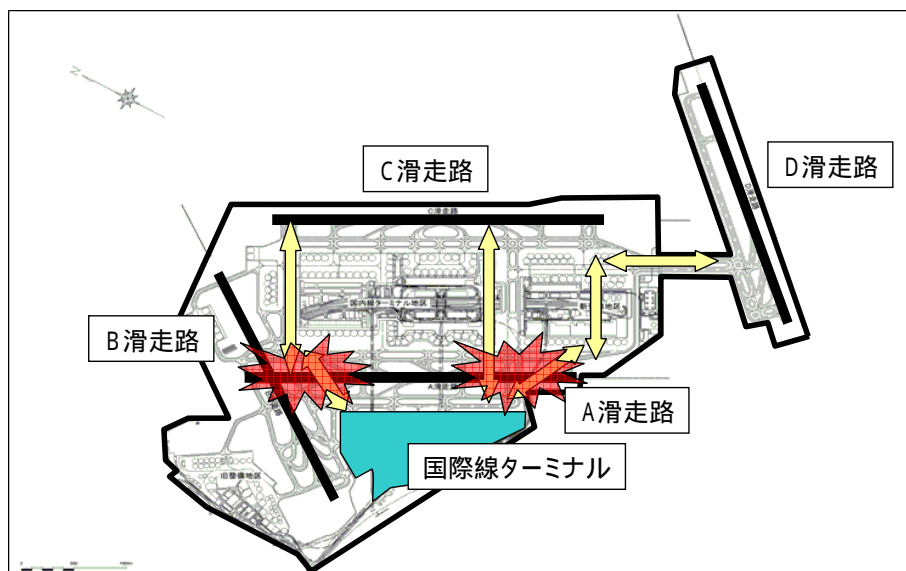
関東空域のイメージ図



24

## 羽田空港国際化の問題 空港処理能力の低下

空港の処理能力は滑走路の発着回数のみならず、誘導路の走行能力(滞留を生じない航空機地上走行ルートの確保)や、駐機スポットの配置(必要数&設置場所)等も大きな影響を及ぼします。従来、羽田空港ではA B C滑走路で囲まれた範囲をターミナルエリアとして、必要施設の整備が行われましたが、現在建設中の国際線ターミナルはA B C滑走路エリアの外側に整備されます。このため、C・D滑走路から、国際地区へは、A滑走路を横切る必要が生じ、国際線が増加すると、A滑走路の処理能力の低下や、航空機走行への影響(航空機の滞留、定時性の低下)が懸念されます。



25