

羽田空港機能強化のプロセス

羽田空港周辺の航空機の安全確保のため、建築物等の高さを規制する制限表面を変更します。

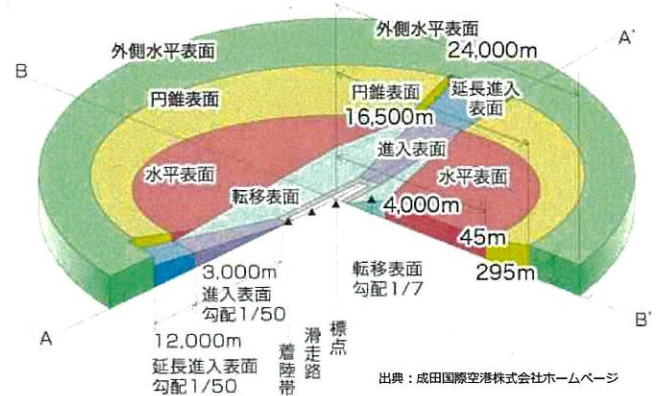
制限表面とは

- 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。

羽田空港における制限表面の種類

- 進入表面：進入の最終段階およ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
- 円錐表面：大型化およ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

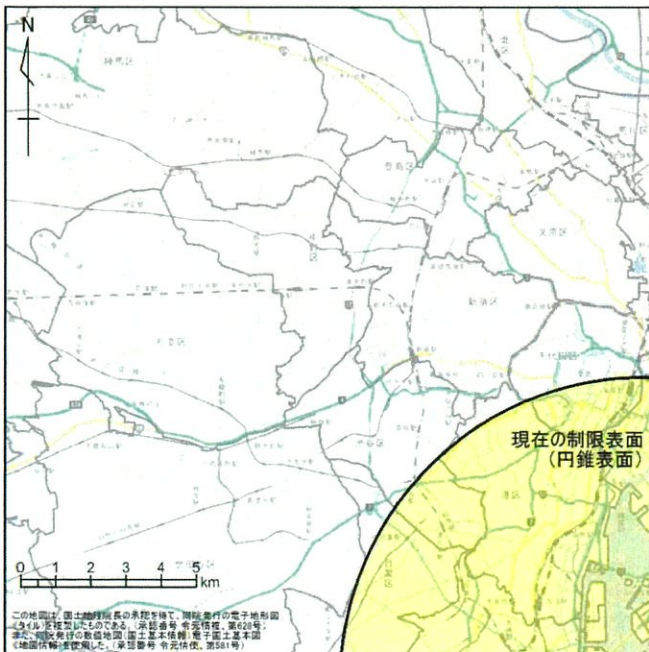
制限表面概略図



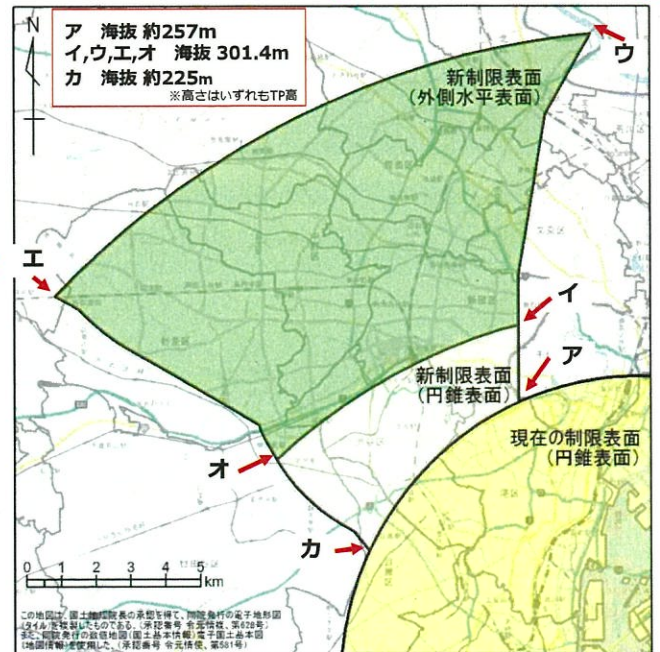
新飛行経路の運用開始・国際線増便に向けた制限表面の変更

予定告示：2019年 9月
 公聴会：2019年 10月
 決定告示：2019年 11月

【現在】



【変更後】



- ※ 今回制限表面を追加する予定なのは、以下の14区1市（15区市）。
- 杉並区、中野区、練馬区、板橋区、豊島区、北区、足立区、文京区、新宿区、渋谷区、目黒区、世田谷区、港区、千代田区、武蔵野市
- ※ 上記のうち、これまで制限表面が設定されておらず、初めて制限表面が設定される予定なのは以下の9区1市（10区市）。
- 杉並区、中野区、練馬区、板橋区、豊島区、北区、文京区、新宿区、世田谷区、武蔵野市

○国土交通省告示第五百七十四号

東京国際空港について指定した円錐表面及び外側水平表面に変更を加えたいので、航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第五十六条の二第二項において準用する同法第三十八条第三項の規定に基づき、次のとおり告示する。

令和元年九月三十日

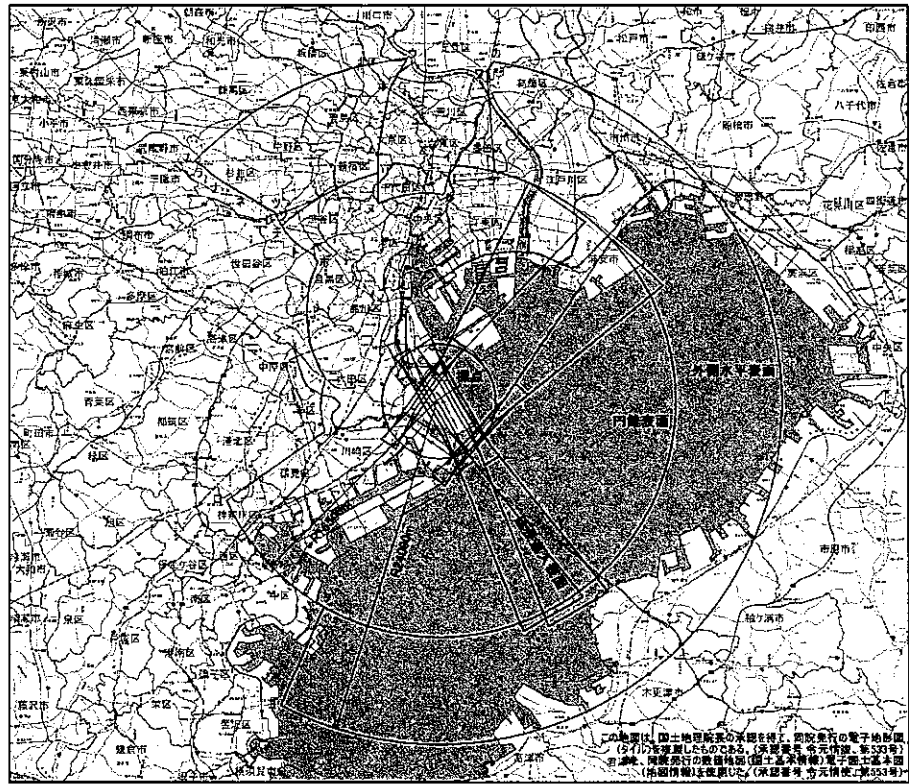
国土交通大臣 赤羽 一嘉

- 一 設置者の氏名及び住所 国土交通大臣 東京都千代田区霞が関二丁目一番三号
- 二 空港の名称及び位置 東京国際空港 東京都大田区
- 三 変更しようとする事項（変更前の事項については、昭和五十九年運輸省告示第十五号及び平成十七年国土交通省告示第九十五号を参照。）
 - イ 円錐表面 水平表面の外縁に接続し、かつ、空港の標点を含む鉛直面との交線が水平面に対し外側上方へ五十分の一のこう配を有する円錐面であつて、その投影面が当該標点を中心として一万六千五百メートルの半径で水平に描いた円周で囲まれるものうち、別図における円弧イロ、線分ロハ、円弧ハニ、円弧ニホ、線分ホヘ、線分ヘト、円弧トチ、円弧チリ、線分リヌ、円弧ヌル及び線分ルイにより囲まれる部分
 - ロ 外側水平表面 円錐表面の上縁を含む水平面であつて、その投影面が空港の標点を中心として二万四千メートルの半径で水平に描いた円周に囲まれるもの（投影面が水平表面又は円錐表面の投影面と一致する部分を除く。）のうち、別図における線分ヲワ、線分ワカ、円弧カヨ、線分ヨタ及び円弧タラに囲まれる部分並びに円弧チレ、線分レソ、円弧ソツ、線分ツネ、線分ネナ、円弧ナラ、線分ラム、円弧ムウ、線分ウキ、線分キノ、線分ノリ及び円弧リチで囲まれる部分

別図 東京国際空港



記号	北緯	東経
標点	35° 33' 12"	139° 46' 52"
イ	35° 41' 44"	139° 47' 36"
ロ	35° 28' 57"	139° 38' 41"
ハ	35° 31' 51"	139° 41' 45"
ニ	35° 33' 52"	139° 41' 47"
ホ	35° 38' 28"	139° 41' 15"
ヘ	35° 38' 45"	139° 40' 59"
ト	35° 38' 51"	139° 40' 46"
チ	35° 39' 49"	139° 39' 32"
リ	35° 41' 49"	139° 44' 01"
ヌ	35° 40' 40"	139° 44' 01"
ル	35° 40' 48"	139° 47' 17"
ヲ	35° 41' 52"	139° 49' 28"
ワ	35° 45' 39"	139° 49' 07"
カ	35° 46' 01"	139° 49' 25"
ヨ	35° 21' 41"	139° 39' 31"
タ	35° 25' 25"	139° 41' 31"
レ	35° 39' 52"	139° 39' 29"
ソ	35° 40' 05"	139° 39' 21"
ツ	35° 40' 19"	139° 39' 12"
ネ	35° 40' 56"	139° 37' 54"
ナ	35° 41' 29"	139° 36' 44"
ラ	35° 42' 01"	139° 35' 53"
ム	35° 42' 13"	139° 35' 27"
ウ	35° 46' 07"	139° 45' 21"
キ	35° 44' 56"	139° 44' 31"
ノ	35° 42' 34"	139° 44' 01"



0 5 10 15 20 km

この地図は、国土地理院表の承認を得て、国際飛行の電子地図として作成されたものである。(承認番号 特元情報 第 533 号) 国土地理院の電子地図(国土地理院)電子国土地図 (所屬情報)を複製した。(承認番号 特元情報 第 533 号)

令和元年9月30日
航空局首都圏空港課

羽田空港の制限表面の変更に関する公聴会を開催します

国土交通省は、2020年3月29日からの羽田空港における新飛行経路の運用の開始・国際線の増便に向けて、制限表面（円錐表面及び外側水平表面）の変更に関する公聴会を開催します。

1. 開催日時・場所

日時: 令和元年10月29日(火) 10時00分から

場所: 新宿区立新宿文化センター(東京都新宿区新宿6丁目14-1)

2. 公聴会の概要

この公聴会は、航空法(昭和27年法律第231号)第56条の2第2項において準用する同法第39条第2項の規定に基づいて、羽田空港周辺に設定されている制限表面(円錐表面及び外側水平表面)の変更に関して、利害関係を有する皆様からご意見を頂く機会を設け、広く意見を伺うことで公正に行政処理を行うことを目的として、開催するものです。

3. 制限表面の変更の概要

羽田空港周辺においては、航空機の離着陸の安全を確保するため、航空法の規定に基づき、建築物等の設置を規制する制限表面が設定されています。今般、羽田空港における新飛行経路の運用の開始・国際線の増便に向けて、制限表面(円錐表面及び外側水平表面)を変更するものです。

※制限表面の変更の詳細については、国土交通省ホームページでご確認いただけます。

→http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk7_000019.html

4. 傍聴される方へ

傍聴受付は、当日に新宿区立新宿文化センターにて9時00分から開始します。

(傍聴人数は、先着順1,500名以内としております。)

5. 報道関係の方へ

報道関係者につきましては、当日9時45分までに受付を済ませた上、社用腕章の着用をお願いいたします。(その他詳細事項は、当日受付にてお知らせいたします。)

カメラ撮りは、公聴会の冒頭(開会宣言)までとさせていただきます。

<お問い合わせ>

国土交通省 航空局 首都圏空港課 須山、川津

電話: 03-5253-8111 内線(49326、49325) 03-5253-8716(直通)

FAX: 03-5253-1658

○国土交通省告示第八百六十二号

東京国際空港について指定した円錐表面及び外側水平表面に変更を加えるので、航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第五十六条の二第二項において準用する同法第四十条の規定に基づき、次のとおり告示する。

令和元年十一月二十九日

国土交通大臣 赤羽 一嘉

一 設置者の氏名及び住所 国土交通大臣 東京都千代田区霞が関二丁目一番三号

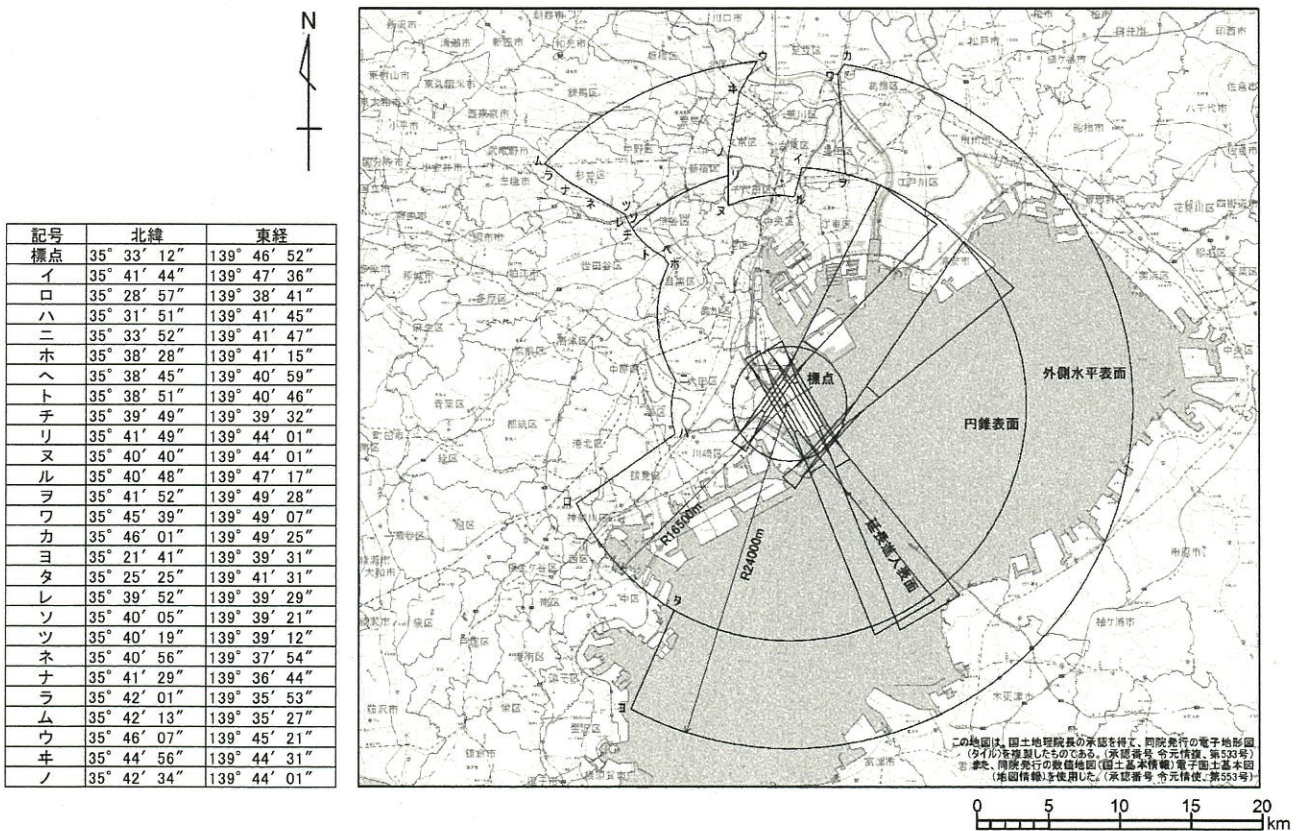
二 空港の名称及び位置 東京国際空港 東京都大田区

三 変更する事項（変更前の事項については、昭和五十九年運輸省告示第十五号及び平成十七年国土交通省告示第五百四号を参照。）

- イ 円錐表面 水平表面の外縁に接続し、かつ、空港の標点を含む鉛直面との交線が水平面に対し外側上方へ五十分の一のこう配を有する円錐面であつて、その投影面が当該標点を中心として一万六千五百メートルの半径で水平に描いた円周で囲まれるもののうち、別図における円弧イロ、線分ロハ、円弧ハニ、円弧ニホ、線分ホヘ、線分ヘト、円弧トチ、円弧チリ、線分リス、円弧ヌル及び線分ルイにより囲まれる部分

- ロ 外側水平表面 円錐表面の上縁を含む水平面であつて、その投影面が空港の標点を中心として二万四千メートルの半径で水平に描いた円周に囲まれるもの（投影面が水平表面又は円錐表面の投影面と一致する部分を除く。）のうち、別図における線分ワフ、線分ワカ、円弧カヨ、線分ヨタ及び円弧タヤに囲まれる部分並びに円弧チレ、線分レソ、円弧ソツ、線分ツネ、線分ネナ、円弧ナラ、線分ラム、円弧ムウ、線分ウキ、線分キノ、線分ノリ及び円弧リチで囲まれる部分

別図 東京国際空港



乙第19号証

山口真弘 著

航空法規解説

財団法人 航空振興財団

定する空域である。この空域においては、航空交通がふくそうするので、計器飛行方式によらないで飛行する場合には、他の航空機の巡航高度を横切る高度の変更は衝突の危険を生ずるおそれがあるから、これを禁止したものである。なお、特別管制空域を除外したのは、同空域において有視界飛行方式で飛行しようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない、また、許可を受けた場合は、運輸大臣の指示に従って飛行しなければならないからである。

なお、高度変更禁止空域について、高度変更禁止の規制が適用される時間が、告示で指定されることがある(同条三項)。これは、時間帯によっては、航空交通がふくそうしない場合があり、高度変更を禁止する必要がないことがあるからである。高度変更の禁止に違反して航空機を運航したときは処罰される(法一五四条一項二号)。

六 管制圏等における速度の制限

航空機は、航空交通管制圏又は進入管制区のうち航空交通管制圏に接続する告示で指定する空域においては、運輸大臣の許可を受けた場合を除き、運輸省令で定める速度をこえる速度で飛行してはならない(法八二条の二、法施行規則一七九条)。

運輸省令においては、航空交通管制圏又はこれに接続する空域の別、並びにピストン発動機を装備するか、タービン発動機を装備する航空機かどうかによって、具体的に、速度が定められており、その他自衛隊の使用する航空機、運輸大臣の航空交通の指示により航行する航空機の速度が定められている。

進入管制区については、後述する。飛行場の周辺においては、航空交通がふくそうし、また、離着陸及びこれに伴う上昇降下飛行を行っている航空機は、通常低い速度で運航しているので、著しく速度が異なる航空機が飛行することは、航空交通の流れを混乱させ、衝突等の危険を生ずるおそれがある。そこで、航空機の速度の最高限度を定め、ほぼ等速度で飛行させることにより、航空交通の安全と混乱防止を図ったものである。この制限に違反して、航空機

を運航したときは、処罰される(法一五四条一項二号)。

七 進路、経路、速度その他の航行方法の規制

航空機は、他の航空機又は船舶との衝突を予防し、並びに飛行場における航空機の離着陸の安全を確保するため、運輸省令で定める進路、経路、速度その他の航行の方法に従い、航行しなければならない。ただし、水上にある場合については、海上衝突予防法の定めるところによる(法八三条)。

本条は、第一に、航空機が、他の航空機等との衝突の予防等のために、両者間の進路権、間隔、航行方法等を定めるとともに、第二に、飛行場における航空機の離着陸の安全を確保するために当該航空機の航行方法等を定めるものである。

(1) 第一の衝突予防に関しては、道路交通においては、道路交通法が、海上交通においては、海上衝突予防法、海上交通安全法及び港則法が詳細に交通方法等を定めているが、航空法は、運輸省令の定めに全面的に委任している。

航空機の衝突予防については、航空機の速度がきわめて大きいこと、航空機の種類等によって、その速度、操縦性能等が著しく異なること、航空交通が三次元の空間において行われるため、複雑なふくそうの様相を呈すること等の点を考慮して、規制を考慮することを必要とする。運輸省令においては、航空機相互間における進路権、間隔の維持、飛行場内における地上移動の基準、飛行場附近の航行方法等について、詳細に定めている(法施行規則一八〇条一八八条)。

(一) 進路権

(1) 飛行の進路が交叉するか又は接近する場合における航空機相互間の進路権は、(a)滑空機、(b)物件を曳航している航空機、(c)飛行船、(d)飛行機、回転翼航空機及び動力で推進している滑空機の順序とする。

(2) 飛行中の同順序の航空機相互間にあつては、他の航空機を右側に見る航空機が進路を譲ることを要する。

(イ) 正面又はこれに近い角度で接近する飛行中の同順序の航空機相互間にあつては、互に進路を右に変えなければならぬ。

(ロ) 着陸のため最終進入の経路にある航空機及び着陸操作を行っている航空機は、飛行中の航空機、地上又は水上において進行中の航空機に対して進路権を有する。

(ハ) 着陸のため飛行場に進入している航空機相互間にあつては、低い高度にある航空機が進路権を有する。ただし、最終進入の経路にある航空機の前方に割り込み、又はこれを追い越してはならない。

(ニ) 前方に飛行中の航空機を他の航空機が追い越そうとする場合(上昇、下降による追越を含む)には、後者は、前者の右側を通過しなければならない。

(ホ) 進路権を有する航空機は、その進路及び速度を維持しなければならない。

二 間隔の維持

航空機は、他の航空機と近接して飛行する場合は、衝突のおそれのないように、間隔を維持しなければならない。

三 地上移動

航空機は、飛行場内において地上を移動する場合は、(イ)前方を十分に監視し、(ロ)動力装置の制御又は制動装置の程度の使用により、速かに且つ安全に停止できる速度であり、(ハ)航空機その他の物件と衝突するおそれがある場合は、地上誘導員を配置することを要する。

2) 飛行場附近の航行方法

飛行場及びその周辺においては、運輸大臣は、飛行場ごとに、飛行の方式、計器飛行方式による離陸又は着陸をなし得る最低の気象条件、計器飛行により降下することのできる最低の高度(進入限界高度)を定めるものとし、航空機は、これに従って航行することを要する。ただし、運輸大臣による航空交通の指示に従って航行する場合等はこの

限りでない(法施行規則一八九条)。

(3) 航空機乗組員が、本条による航行の方法に従わないで、航空機を航行したときは、処罰される(法一五四条一項二号)。

(4) 緊急の場合の特例

航空機は、他の航空機が発動機の故障、燃料の欠乏その他、緊急の状態にあることを知ったときは、右に述べた、進路権、地上移動の方法、飛行場及びその附近の航行方法の規定にかかわらず、当該他の航空機がとる緊急措置を妨げないように航行しなければならない(法施行規則一九一条)。

八 騒音防止のための航行の方法の指定

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は、公共用飛行場及びその周辺の航行方法の指定について定めている。すなわち、運輸大臣は、公共用飛行場の周辺における航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するため必要があると認めるときは、航空交通の安全を阻害しない限度において、離陸又は着陸の経路又は時間その他航行の方法を告示で指定することができる(同法三条一項)。

航空機は、右の指定があつたときは、航行の安全を確保するためやむを得ないと認められる場合その他運輸省令で定める場合を除き、これに従わなければならない(同法三条二項)。

航空機乗組員が、これに違反して航空機を運航したときは、罰金に処せられ、また機長について両罰規定がある(同法六八条)。

九 操縦者の見張り義務

航空機の操縦を行っている者(航空機の操縦練習等の監督のため、同乗するときはその者)は、航空機の航行中は、当該航空機外の物件を視認できない気象状態の下にある場合を除き、他の航空機その他の物件と衝突しないよう

ものである。すなわち、この管制業務は、対象とする航空機は、進入管制業務と同じであるが、その業務をレーダーを使用して行うものである。

(6) 着陸誘導管制業務 計器飛行方式により飛行する航空機に対してレーダーにより着陸の誘導を行う管制業務である。これは、着陸する航空機で、主に最終進入経路上にあるものに対して、レーダーによって誘導を行う管制業務である。

(6) 管制業務を行う飛行場の名称並びにこれらの業務を行う機関及び当該機関が行う管制業務の内容が告示される(法施行規則一九九条二項)。「航空交通管制業務に関する告示」が定められている。

第二節 航空交通の指示

一 航空交通の指示の意義

(1) 航空機は、航空交通管制区又は航空交通管制圏においては、運輸大臣が、航空交通の安全を考慮して、離着陸の順序、時期若しくは方法又は飛行の方法について与える指示に従って、航行しなければならない(法九六条一項)。指示に従わないで、航空機を運航した場合には、処罰される(法一五四条一項八号)。

(1) 航空交通の指示の内容は、航空交通の安全を考慮して、離着陸若しくは着陸の順序、時期若しくは方法又は飛行の方法について与える指示である。飛行の方法とは、前述した、計器飛行、計器飛行方式による飛行、有視界飛行等の飛行の方式だけでなく、具体的に、航空機が飛行する経路、高度等を含むものである。

(1) 指示の形態は、直接に、ある行為をなすべきこと、又はなすべからざることを指示する行為(作為又は不作為の命令的指示)と、航空機からの要請に対し、これを承認し、又は許可する行為(許可的指示)とがある。たとえば、高度何千フィートを維持せよという指示は、前者であり、滑走路何々に着陸支障なしという指示は、後者である。

(2) また、運輸大臣は、これらの航空交通管制圏に係る飛行場において、離着陸する航空機に対してだけでなく、飛行場の業務に従事する者(飛行場の工事に係る業務に従事する者を含む)に対しても、航空交通の安全のために指示を与えることができ、これらの者は、その指示に従わなければならない(法九六条二項)。指示に従わなかった者は、処罰される(法一五〇条九号)。

これらの指示に関する業務は、飛行場管制業務の一部に含まれる。

飛行場の業務に従事する者とは、地上において、航空機の誘導及び整備、燃料等の補給、旅客の乗降のためのバス輸送、貨物の運搬及び積卸等の業務に従事する者である。また飛行場の工事に係る業務とは、滑走路、誘導路、エプロン、航空保安施設等の飛行場内の施設の建設、修理又は保守の工事に係る業務である(法施行規則二〇二条の二)。

二 航空交通の指示と機長の責任

(1) 航空機は、右に述べたように、管制区又は管制圏においては、運輸大臣が与える航空交通の指示に従って航行しなければならない。航空機乗組員が、右の航空交通の指示に従わないで、航空機を運航したときは、処罰される(法一五四条一項八号)。

一方、航空機乗組員は、航空機の運航の安全をはかる義務があり、特に機長は、運航の安全につき、責任を有する。これにつき、シカゴ条約第二附属書は、航空機の機長の権限として、「航空機の機長は、機長である間は、航空機の処置に関し、最終の権限を持たなければならない。」と規定し(二、四項)、また同条約第六附属書は、「機長は、飛行時間中、その航空機の運航及び安全並びに航空機上の全人員の安全に対し責任を有する」と規定している(四、五、一項)。

そこで、航空交通の指示と、航空機乗組員特に機長の責任との関係が問題になる。航空交通の指示に関する運輸大

著者略歴

内閣法制局関係

昭和23年から7年余、内閣法制局（当初は法制庁、後に法制府、内閣法制局）において、法制局長秘書、法制局参事官として、運輸関係法令の立案整理に当る。担当した主な法律に、航空法、日本国有鉄道法、通商手続法、自動車損害賠償責任法、海商法、海上通商法等がある。

運輸省関係

現在、航空事故調査委員会委員の職にある。かつて、民営鉄道局長、国有鉄道局長、鉄道監理局長として、鉄道についての取組立案に当り、また、東京鉄道局長、福岡鉄道局長として、運輸行政の第一線業務を担当した。なお、日本国有鉄道監事委員会委員をつとめた。

著者

「公法原理」(佐田正二氏との共著)。
「鉄道法解説」(松道達法編)その他
「地方行政事務規範」(高正巳氏、真田秀夫氏との共著)の外、法制関係の著書。

(3) 刑法第二条は、日本国外において、一定の犯罪をなした者に対しては、何人をお問はず、刑法を適用する旨を定めている。「航空機の強取等の処罰に関する法律」第一条から第四条までの罪、「航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律」第一条から第四条までの罪については、右の刑法第二条の例に従うこととされている。したがって、航空機の国籍をお問はず、犯人の国籍をお問はず、犯罪の行われた際の航空機の存在位置をお問はず、これらの罰則が適用され、日本国は、刑事裁判権を有する。なお、他の国も、その国の国内法によりこれらの犯罪について罰し得ることはいうまでもない。

航空法規解説 定価 3,000円

昭和51年9月15日 印刷
昭和51年9月20日 発行

著者 山口 真 弘
発行所 小幡 久 男
印刷 至誠堂印刷株式会社
製本 菊川 製本所

〒105 東京都港区芝罘平町38番
発行所 財団法人 航空振興財団
電話 03(503)2686

〒丁木・札丁本は36取替えいたします

○国土交通省告示第三百九十号

航空法施行規則（昭和二十七年運輸省令第五十六号）第百九十九条第二項の規定に基づき、航空交通管制業務に関する告示（昭和四十一年運輸省告示第四百十九号）の一部を次のように改正する。

令和二年三月十九日

国土交通大臣 赤羽 一嘉

次の表により、改正前欄に掲げる規定の破線で囲んだ部分をこれに対応する改正後欄に掲げる規定の破線で囲んだ部分のように改める。

改正後

改正前

別表第2（第1項関係）

別表第2（第1項関係）

特別管制 空域の名称	特別管制空域の航空交通管制業務を行なう機関			
	機 関 名	業務の種類	無線呼出 名 称	運 用 時 間

特別管制 空域の名称	特別管制空域の航空交通管制業務を行なう機関			
	機 関 名	業務の種類	無線呼出 名 称	運 用 時 間

(略)

(略)

東京第一特別管 制区	東京空港事務所	進入管制業務	東京アプロ 子	24時間
		ターミナル・ リーダー管制 業務	東京リーダー	
東京第二特別管 制区	東京空港事務所	進入管制業務	東京アプロ 子	15時から19時まで
		ターミナル・ リーダー管制 業務	東京リーダー	
(略)				
東京特別管制区	東京空港事務所	進入管制業務	東京アプロ 子	24時間
(略)				

附 則
この告示は、令和二年三月二十六日から施行する。



令和元年9月2日
航空局国際航空課
航空事業課

羽田空港国際線発着枠の配分について

2020年夏ダイヤからの羽田空港の国際線発着枠の増枠分について、国別の配分数(1日50便分)と、本邦航空会社への配分数が決まりました。

2020年夏期ダイヤ(2020年3月29日～)から拡大される羽田空港の昼間時間帯の国際線発着枠(年間約3.9万回)について、別紙の「1.」のとおり国別配分数(1日50便分)を決定し、これを踏まえて、別紙の「2.」のとおり本邦航空会社に配分することとしました。

【添付資料】

- ・別紙 羽田空港の昼間時間帯の発着枠(増加分)の配分について(国際線)

<お問い合わせ先>

【別紙「1.」国別配分数に関する事項】

航空局 航空ネットワーク部 国際航空課長 大沼
課長補佐 網蔵

電話 03-5253-8111(内線 49151,48189)
03-5253-8702(直通) FAX 03-5253-1656

【別紙「2.」本邦航空会社の企業別配分数に関する事項】

航空局 航空ネットワーク部 航空事業課長 岡野
課長補佐 川端

電話 03-5253-8111(内線 48501,48502)
03-5253-8706(直通) FAX 03-5253-1656

羽田空港の昼間時間帯の発着枠（増加分）の配分について（国際線）

1. 発着枠の国別配分数

訪日外国人旅行者の受入拡大や我が国の国際競争力の強化を図る観点から、下記のとおり配分。

国名	配分数（1日当たり）	
	本邦企業	相手国企業
米国	12便分	12便分
中国 ※1	4便分	4便分
※2 <u>ロシア</u>	2便分	2便分
<u>豪州</u>	2便分	2便分
<u>インド</u> ※3	1便分	1便分
<u>イタリア</u>	1便分	1便分
<u>トルコ</u>	1便分	1便分
<u>フィンランド</u>	1便分	1便分
<u>スカンジナビア</u> ※4	1便分	1便分
合計	25便分	25便分

※1 中国とは、羽田発着枠配分のほか、成田・北京・上海に係る輸送力制限を大幅に緩和することを確認。

※2 下線は今般の増枠による羽田空港 昼間時間帯 新規就航国。

※3 インドは、これに加え深夜早朝枠1便分ずつを両国企業にそれぞれ配分。

※4 デンマーク、スウェーデン、ノルウェーの3ヶ国で1便分を配分。

2. 本邦航空会社への配分の企業別配分数

提携関係にある現地航空会社とのコードシェア等を通じて、多様な地域から訪日外国人旅行者の誘客を図る等の観点から、下記のとおり配分。

国名	配分数（1日当たり）	
	全日本空輸	日本航空
米国	6便分	6便分
中国	2便分	2便分
<u>ロシア</u>	1便分	1便分
<u>豪州</u>	1便分	1便分
<u>インド</u>	0.5便分 ※1	0.5便分 ※1
<u>イタリア</u>	1便分	—
<u>トルコ</u>	1便分	—
<u>フィンランド</u>	—	1便分
<u>スカンジナビア</u>	1便分	—
合計	13.5便分	11.5便分

※1 深夜早朝枠と組み合わせて1便を運航。

D滑走路の概要

■ D滑走路:2,500m(空港島:約150ha)
 ■ 埋立・栈橋工法のハイブリッド構造

当初の整備目的

- 新たに4本目の滑走路等を整備して年間発着枠を30.3万回から44.7万回に増強し、発着容量の制約を解消する。
- 多頻度化による利便性の向上
- 多様な路線網の形成
- 国際定期便の受け入れを可能とする

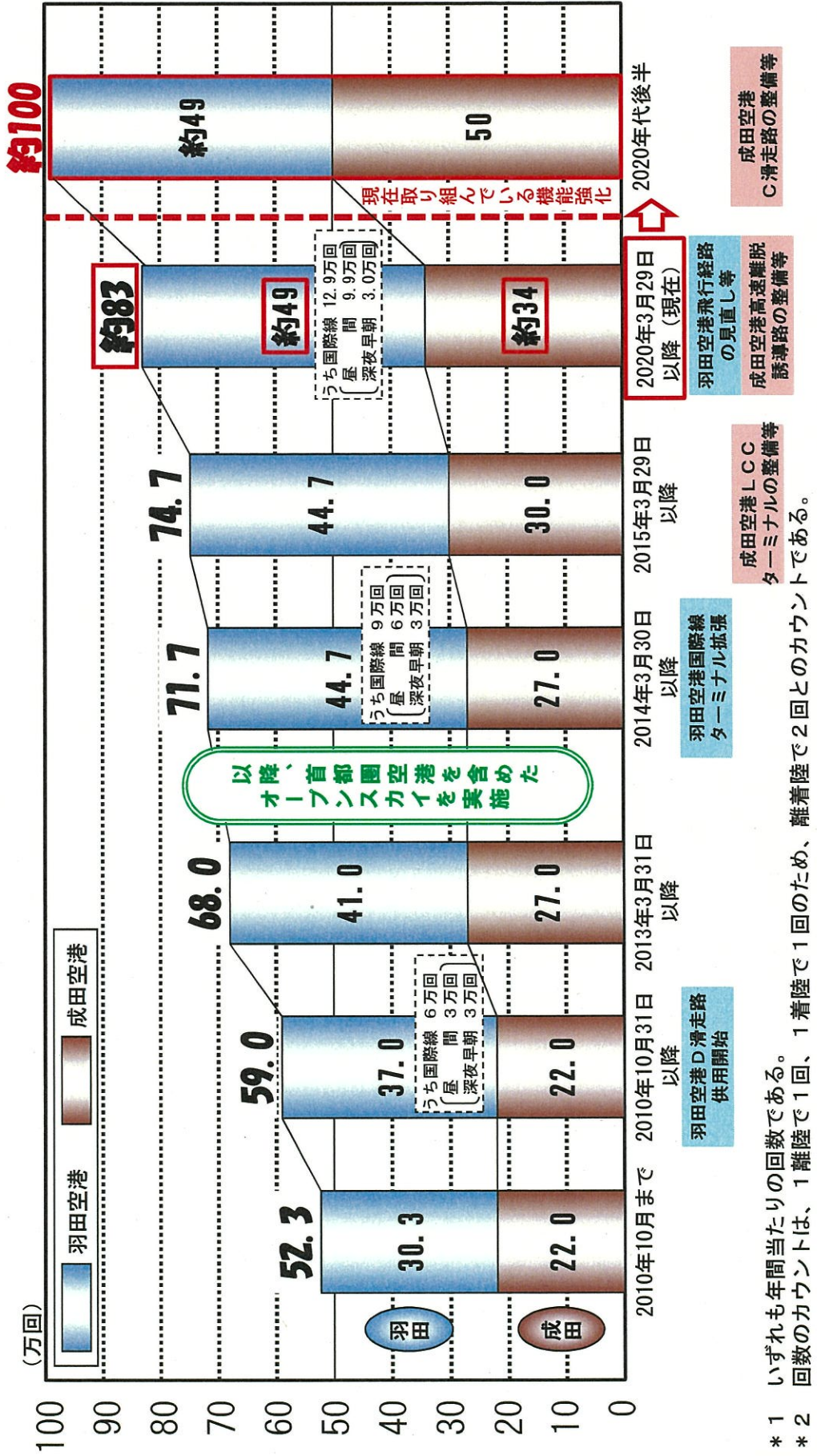
2010年10月 D滑走路供用開始 (2019年9月19日撮影)



使用鋼材量は47万t (東京タワー約110基相当) ジャケット1基は63m×45m (テニスコート10面相当)

首都圏空港（羽田・成田）の空港処理能力の増加について 国土交通省

○ 成田空港のC滑走路新設等により、空港処理能力年間約100万回の実現を目指す。



* 1 いずれも年間当たりの回数である。
* 2 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、離着陸で2回とのカウントである。

今後の首都圏空港のあり方について

国土交通省 航空局
平成25年9月26日

乙第24号証

1. 日本経済再生と首都圏空港①

○ 首都圏は、インドやロシア、カナダ一国に匹敵する経済規模を有する、我が国最大の都市圏。
 ○ 羽田・成田両空港は、首都圏において、海外とのヒトやモノの交流を支え、日本の経済活動のために不可欠な社会基盤として機能。

首都圏(1都6県)の現在の経済力

世界上位500企業の都市別数 (2013年)

順位	都市	企業数
1	北京	48
2	東京	46
3	パリ	19
4	ニューヨーク	18
5	ロンドン	17

世界上位企業の立地数で東京は北京に次いで世界第2位

外国人の首都圏空港利用者数 (平成24年)

932万人 (全体の51.0%)

空港	利用者数	割合
羽田	223万人	(12.2%)
成田	710万人	(38.8%)

首都圏は訪日外国人の最大の玄関口

首都圏空港の現状

出所：総務省人口推計、県民経済計算、平成24年経済センサス活動調査、世界の統計2013、Fortune Global 500、出入国管理統計

国際線利用客

5,744万人 (全体の60.6%)

空港	利用者数	割合
羽田	795万人	(13.8%)
成田	2,688万人	(46.8%)

国際航空貨物量

303.6万トン (全体の67.9%)

空港	貨物量	割合
羽田	14.1万トン	(4.6%)
成田	192.1万トン	(63.3%)

(※詳細は参考資料P1に記載)

国内線利用客

8,597万人 (全体の68.0%)

空港	利用者数	割合
羽田	5,486万人	(63.8%)
成田	360万人	(4.2%)

国内航空貨物量

90.5万トン (全体の79.0%)

空港	貨物量	割合
羽田	70.1万トン	(77.5%)
成田	1.4万トン	(1.5%)

日本最大の国際線・国内線の拠点空港

平成25年度末：羽田国際線 3万回増枠
 平成26年度中：成田30万回化
 両空港で75万回化

主要空港の発着回数の比較

諸外国主要空港の発着回数(2011年実績)

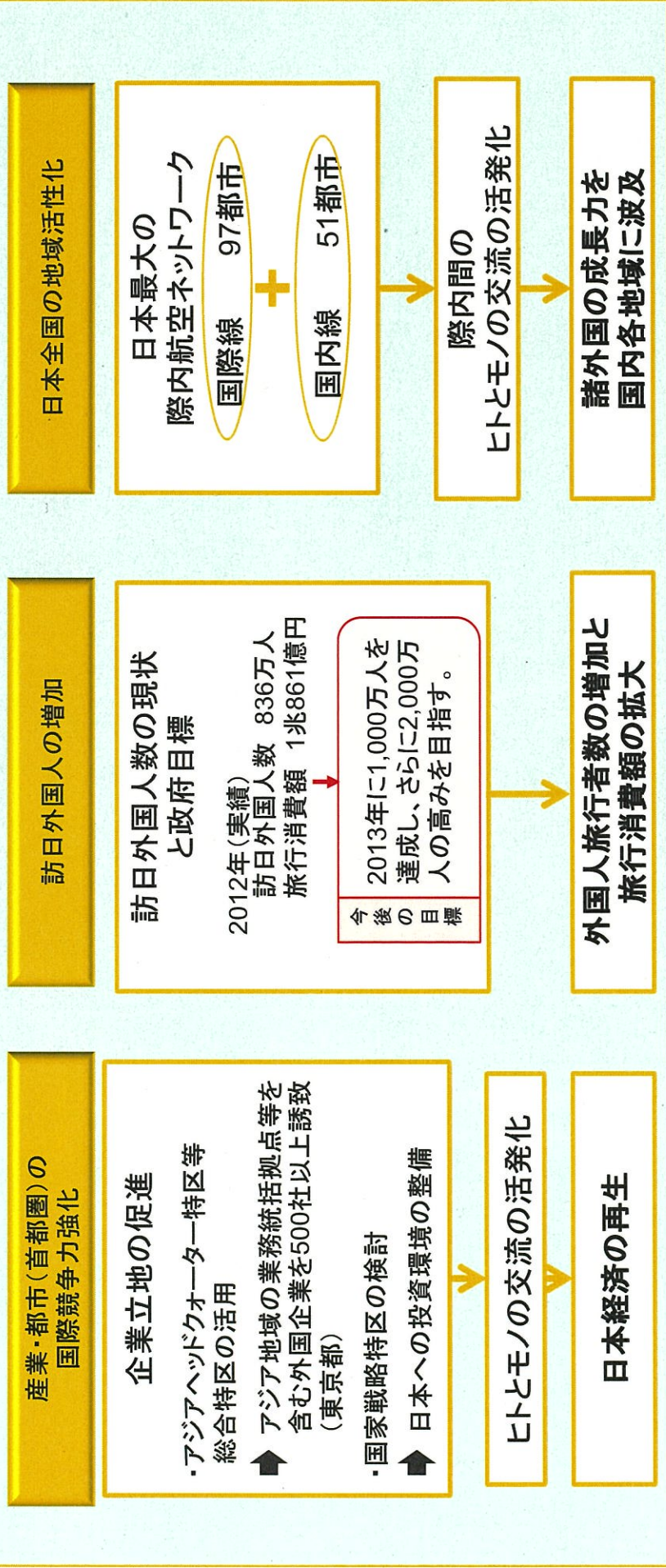
空港	発着回数	備考
ニューヨーク	118万回	
ロンドン	110万回	
パリ	75万回	
上海	57万回	(滑走路建設計画あり)
北京	55万回	(新空港建設計画あり)
ソウル	37万回	(ターミナル、滑走路建設計画あり)
香港	34万回	(ターミナル、滑走路建設計画あり)
シンガポール	31万回	(ターミナル、滑走路建設計画あり)

1. 日本経済再生と首都圏空港②

- 日本経済の一層の発展のためには、①産業・都市の国際競争力強化、②訪日外国人の増加、③日本全国の地域活性化の観点から、成長著しいアジア等世界の成長力を取り込むことが重要。そのための基盤となる首都圏空港のさらなる機能強化を検討する必要がある。

成長著しいアジア等世界の成長力取り込み（日本再興戦略等）

（※「日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）」の抜粋を参考資料P2に記載）



首都圏空港の更なる機能強化が必要

注：就航都市数は、2013年8月時点で、定期便の直行便が就航している都市数

3. 航空需要予測①

【概要】

- 航空局において、5年毎の将来航空需要予測を実施。
(2017年度、2022年度、2027年度(参考)、2032年度(参考)を予測。)
- 過去の需要変動の実績から、人口変化や経済成長(GDP)等をもとに将来の航空需要を予測した。

《予測の前提》

予測手法は、交通需要予測で一般的に用いられる四段階推計法を使用している。(4つの段階①発生・集中交通量、②分布交通量、③交通機関分担交通量、④航空経路別交通量)に分けて、順を追って将来交通量を予測。) 予測にあたっては、交通機関の整備状況等を前提条件とし、人口変化、経済成長(GDP)等の社会経済フレームを説明変数としている。

とりわけ、我が国のGDPが予測結果に与える影響が大きいことから、将来的な経済成長の幅を考慮し、複数のケースによる航空需要予測を行った。

各ケースにおける我が国のGDPの設定

ケース	年平均実質GDP成長率			
	2010-17	17-22	22-27	27-32
上位ケース※1	2.2%	3.0%	3.0%	3.0%
中位ケース※2	1.7%	2.0%	2.0%	2.0%
下位ケース※3	1.0%	0.7%	0.7%	0.7%

※1 上位ケース…中位ケースよりさらに高い経済成長率を想定したケース (中位ケース+約1%)

※2 中位ケース…日本再興戦略で目標に掲げる経済成長率に基づき設定したケース

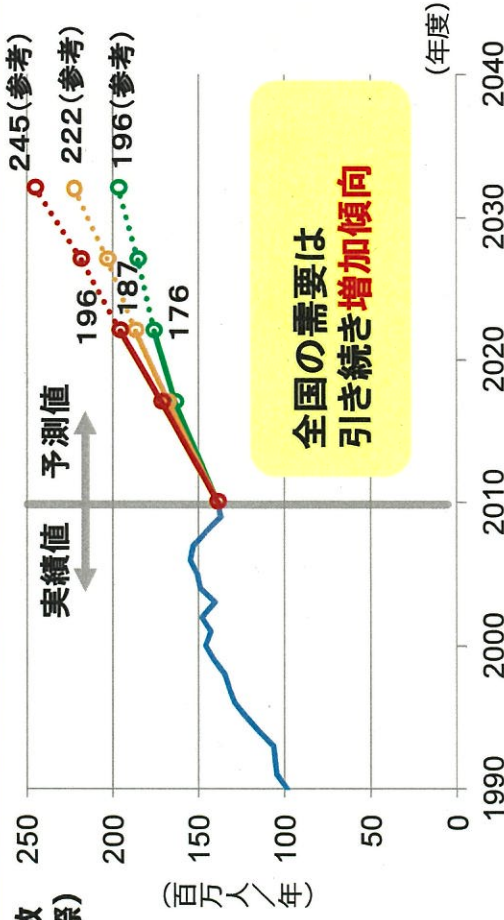
※3 下位ケース…日本再興戦略以前の将来見通しによる経済成長率を設定したケース (中位ケース△約1%)

3. 航空需要予測②

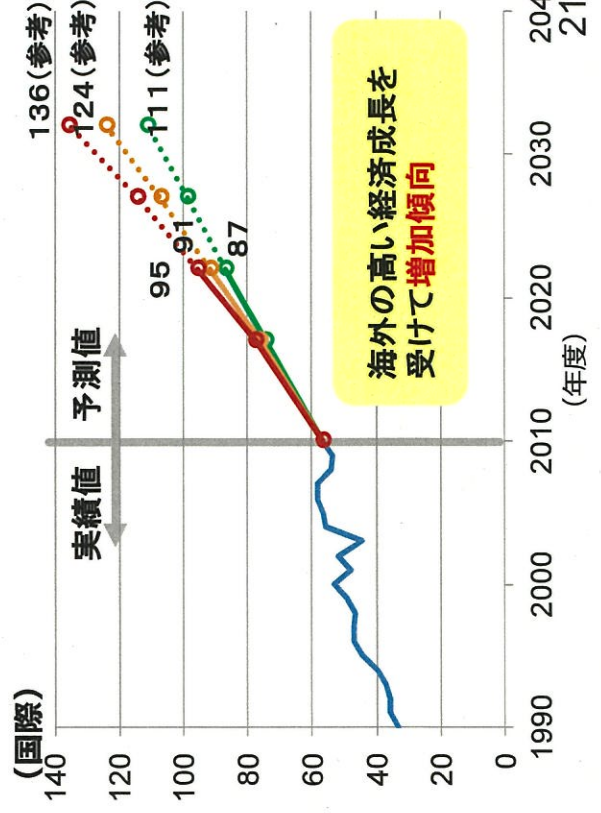
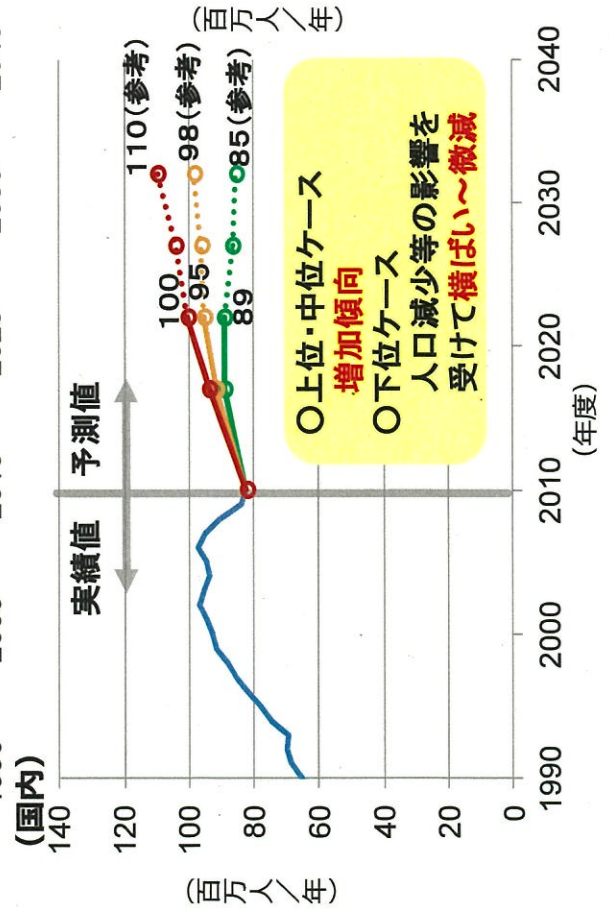
【全国の航空需要予測(旅客)】

- 全国の航空旅客需要全体(国内線+国際線)は、2022年度には1.8億人~2.0億人と予測。
- 国際線は大幅に増加。国内線はGDPの設定ケースによって傾向が異なる。

航空旅客数
(国内+国際)



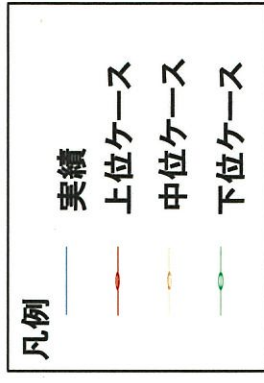
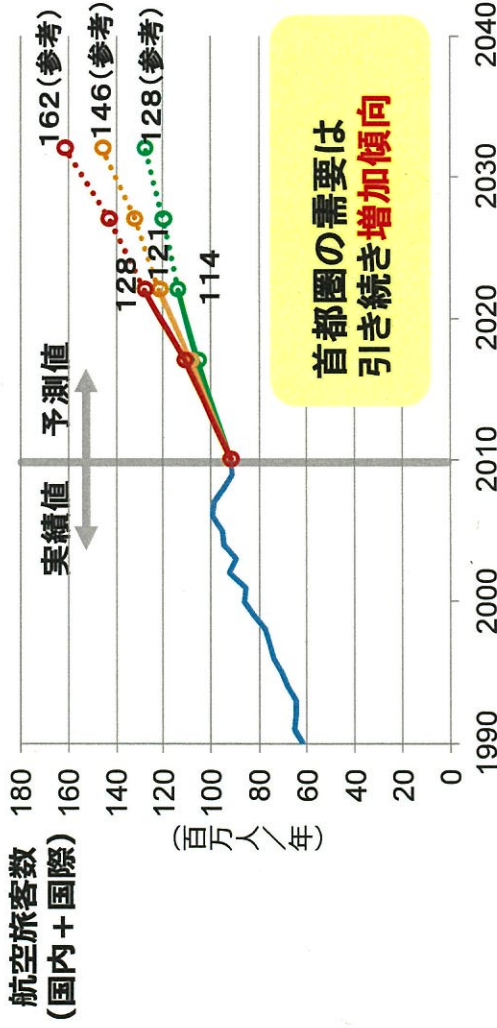
出典：「航空輸送統計年報」
(実績値)「空港管理状況調査」他



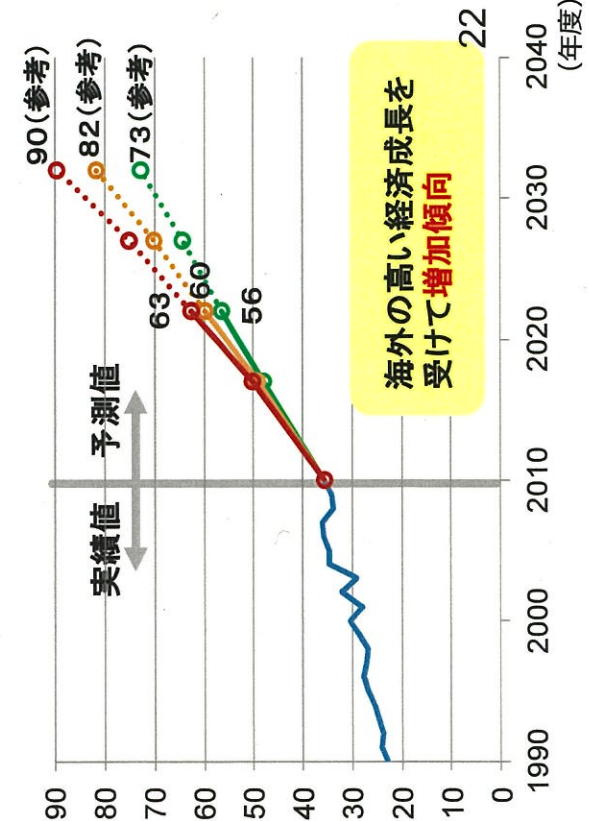
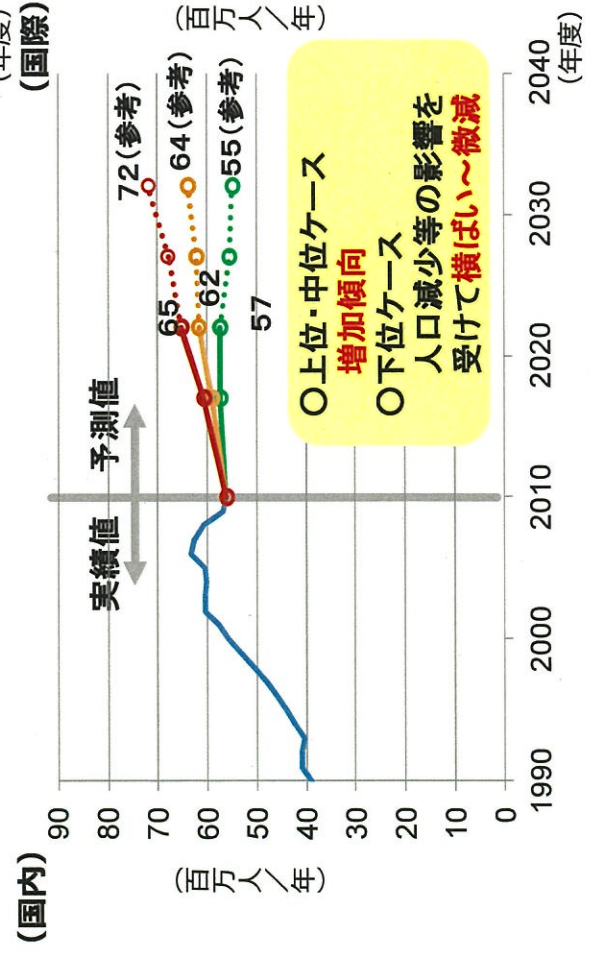
3. 航空需要予測③

【首都圏空港の航空需要予測(旅客)】

○ 首都圏空港の航空旅客需要全体は、2022年度には1.1億人～1.3億人と予測。
(国内線・国際線ともに、全国の6割程度。)



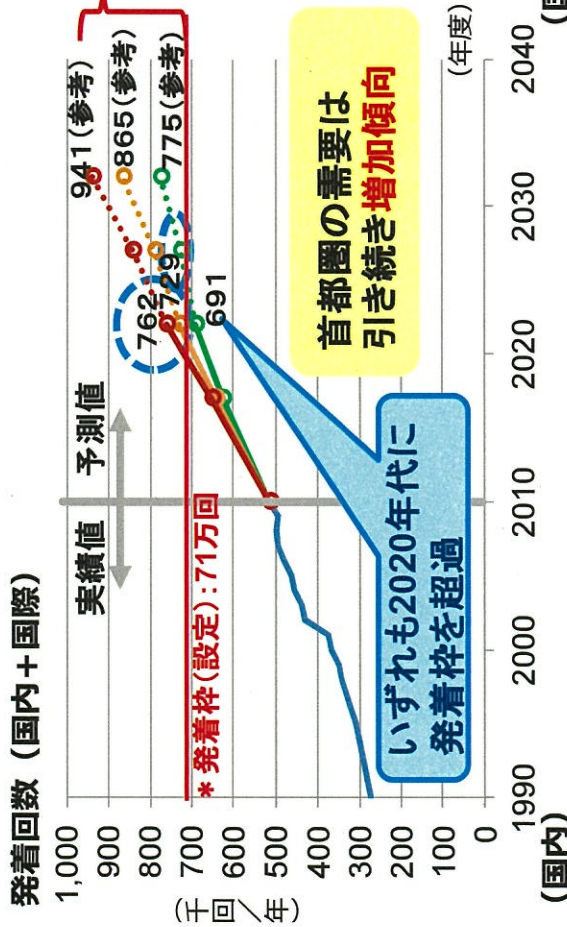
出典：「航空輸送統計年報」(実績値)「空港管理状況調査」他



3. 航空需要予測④

【首都圏空港の航空需要予測(発着回数)】

○ 首都圏空港の発着回数(国内線+国際線)は、上位・中位ケースでは2022年度、下位ケースでは2027年度に発着枠を超過する見込み。
 (2032年度には78~94万回と予測。→ 約7~23万回の容量不足)

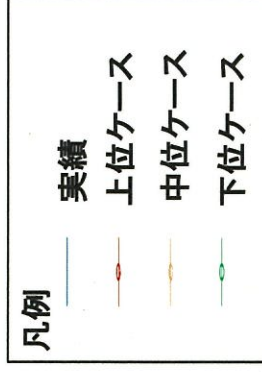


約7~23万回の容量不足

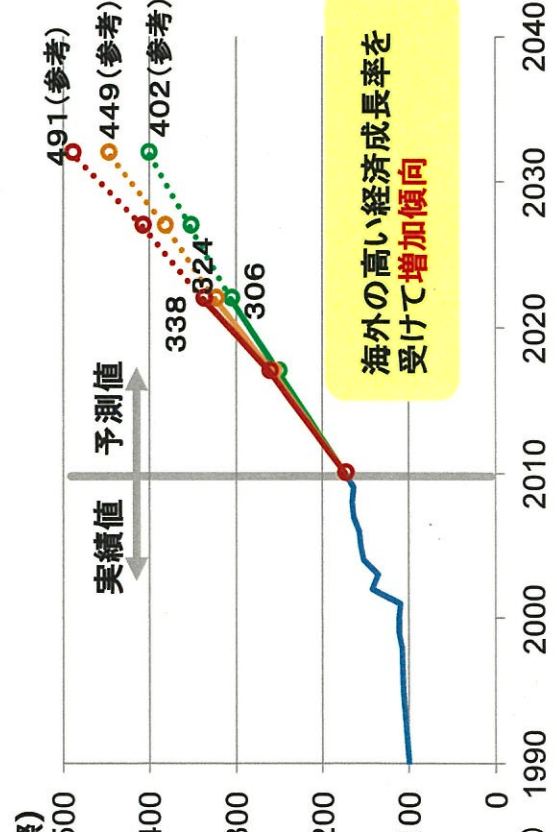
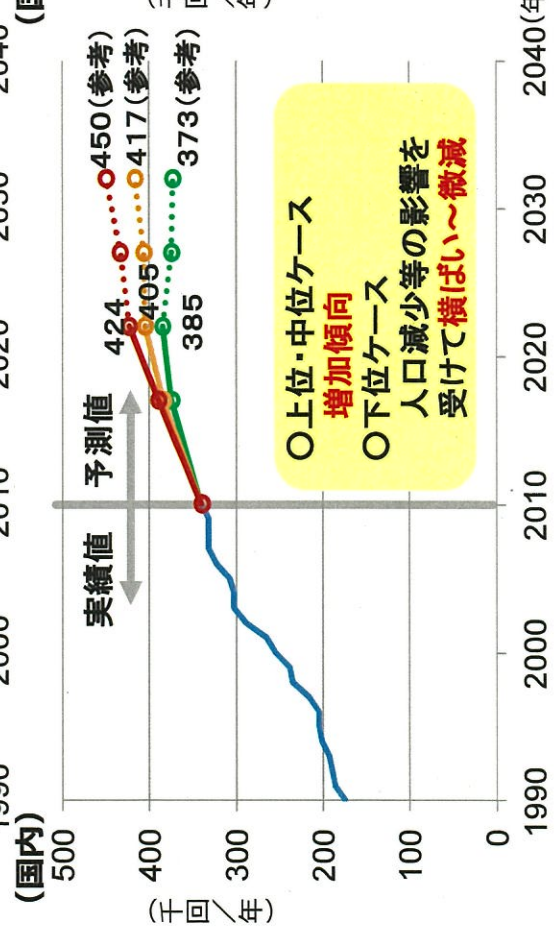
*発着枠の設定について

	計
首都圏空港	71万回
(羽田空港)	(44万回)
(成田空港)	(27万回)

首都圏空港の容量 (約75万回) から、成田・羽田の貨物便の枠 (約4万回) を除き、残り71万回を需要予測上の発着枠とした。



出典：「航空輸送統計年報」(実績値)「空港管理状況調査」(他)



3. 航空需要予測⑤

【需要予測結果のポイント】

- 過去の実績値をベースに将来の航空需要予測をすると、今後とも、首都圏空港の航空需要全体(国際・国内の合計)は増加傾向。
- 特に、国際線需要は大幅に増加。
(2012～2022年度の10年間で約6～8割増加する見込み)
- 国内線需要は、我が国の経済成長率が低く推移すると仮定した場合は、人口減少等の影響を受けて横ばいから微減となるが、日本再興戦略が目指す経済成長率を前提とした場合は増加傾向となる。
(2012～2022年度の10年間で横ばいから約1割程度増加見込み)
- 概ね2020年代前半には、首都圏空港の航空需要全体は、現在計画中の空港容量(74.7万回)の限界に達する見込み。
- さらなるインバウンド政策の推進やLCCによる新規需要創出によって
は、今回の需要予測結果よりさらに需要が上向きになる可能性がある。

《日本経済活性化への寄与》

- 産業・都市の国際競争力強化、日本への投資を呼び込む環境作り、人やモノの交流の更なる拡大
- 訪日外国人旅行者の更なる増加、旅行消費額の拡大
- 拡大した経済効果の全国への波及、日本全国の地域活性化



《航空政策上の課題への対応》

- アジアでの高い需要の伸び、日本直行需要に加え、乗り継ぎ需要の取り込み
- アジア域内でのハブ空港間競争の激化
- 需要予測（国際線を中心とした総需要の伸び等）、ピーク時間帯の需給の逼迫状況の発生

首都圏空港の更なる機能強化・国際競争力強化を図るべき

① 供給能力の拡大

- ▶ 需要予測等を踏まえ、75万回化以降の容量拡大策について道筋をつけるべき
- ▶ アジアでのハブ空港間競争も意識しつつ、ピーク時間帯の増余地を高めることに留意が必要

② 多様な需要の積極的な取り込み

- ▶ 機能の多様化（多面的な需要への対応）
⇒ フルサービス定期便のほかにも、成長が見込まれるLCC、経済活性化に貢献度が高いビジネスジェット、貨物便等の積極的な取り込みも併せて検討すべき

(※ビジネスジェットについて参考資料P24～27、航空物流について参考資料P28に記載)

③ その他利用者ニーズへの対応

- 以下の視点での検討も併せて行うべき。
- ▶ オフピーク時間帯のフル活用（羽田の深夜早期時間帯増量割引、成田のLCCの就航促進等）
 - ▶ 乗り継ぎ利便性、アクセス利便性の向上、その他航空利用者や航空会社の視点で必要な対策の推進
 - ▶ 2020年東京オリンピックもにらんだ訪日外国人旅行者の利便性向上等

(※空港アクセスについて参考資料P29～34、旅客ターミナルの快適性について参考資料P35に記載)