

# 首都圏空港の機能強化策について

---

平成26年6月

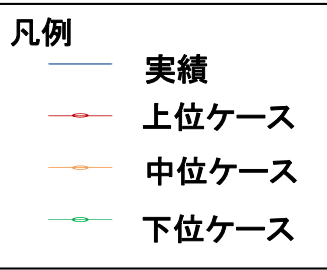
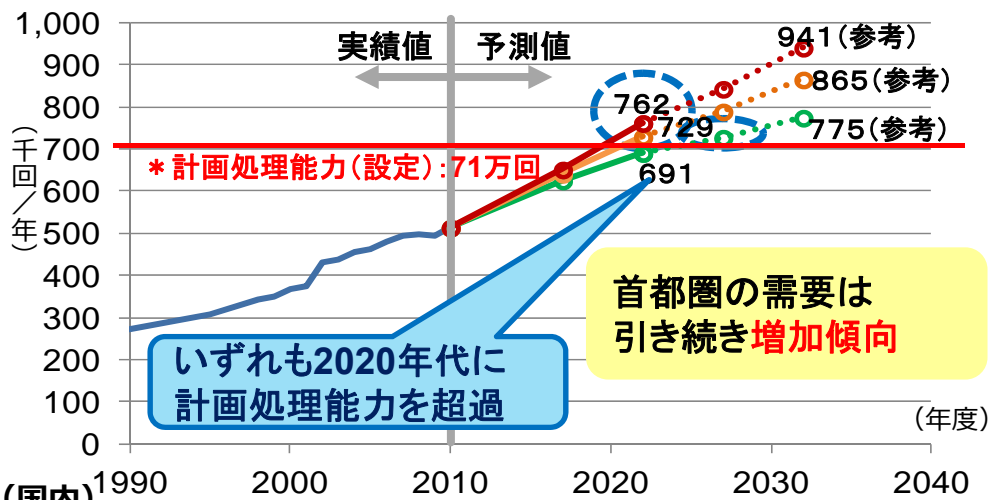
---

# 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年度に現在の計画処理能力を超過する見込み。(2032年度には78~94万回と予測。)

※2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催決定等の需要予測後の状況変化や、政策目標の訪日外国人旅行者数2,000万人等は考慮していない。さらに国際空港において見られるピーク時間帯への集中についても表現できていない。

発着回数(国内+国際)



出典 :「航空輸送統計年報」(実績値)「空港管理状況調書」他

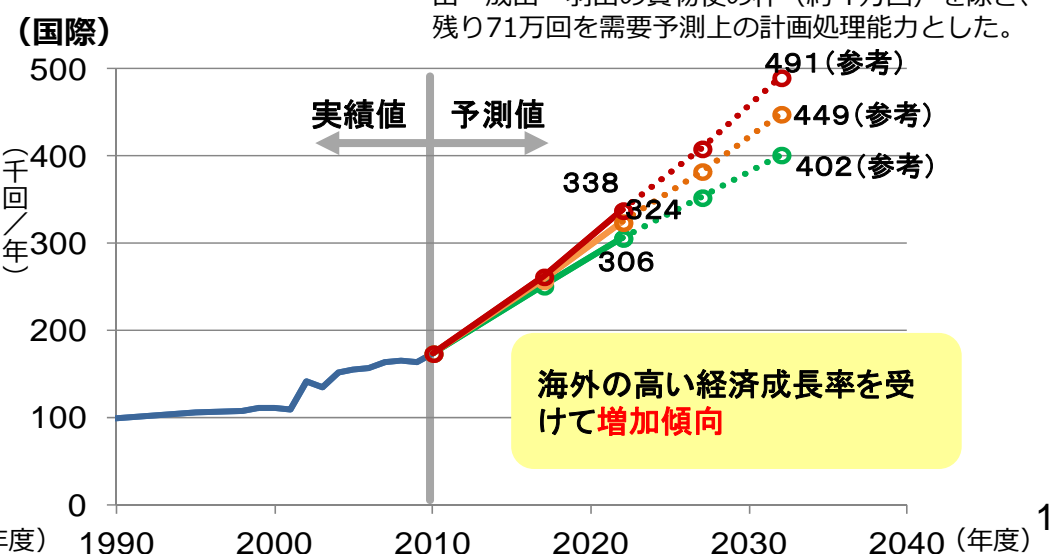
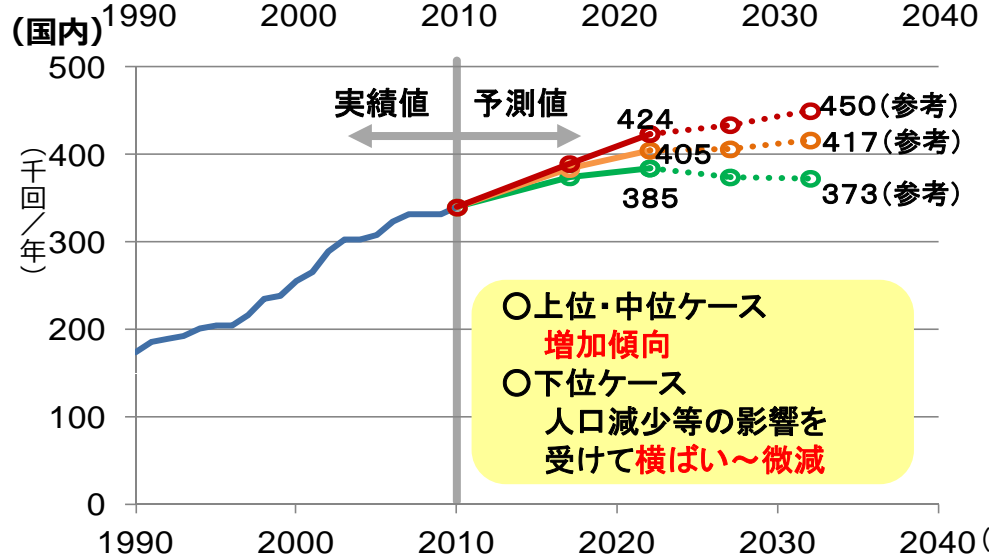
\*各ケースにおける我が国のGDPの設定

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	2.2%	3.0%	3.0%	3.0%
中位ケース	1.7%	2.0%	2.0%	2.0%
下位ケース	1.0%	0.7%	0.7%	0.7%

\*計画処理能力の設定について

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

首都圏空港の計画処理能力(約75万回)から、羽田・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計画処理能力とした。

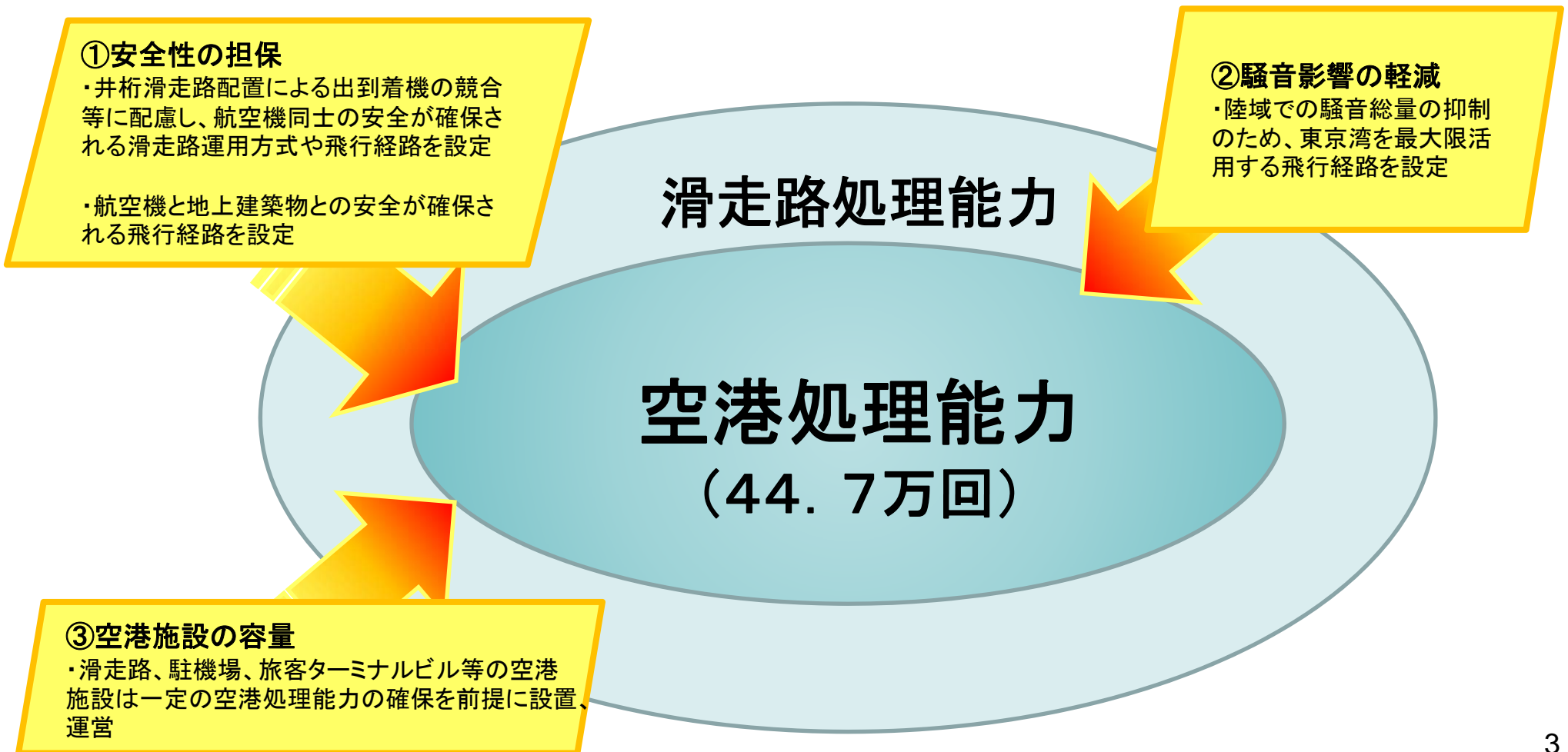


# 羽田空港

# 1. 羽田空港の空港処理能力を規定する要因

- 滑走路処理能力は、滑走路毎に離着陸機の滑走路占有時間及び大型機の後方乱気流を考慮した安全間隔により算出する。
- 羽田空港の空港処理能力は、安全性の担保、騒音影響の軽減、空港施設の容量といった要因により規定される。

## < 空港処理能力イメージ >

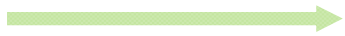


## 2. 騒音影響の軽減～現行の飛行経路

○ 現在の羽田空港の飛行経路は、陸域での騒音総量を可能な限り抑制するという観点から、東京湾に面するという地理的条件を活かし、東京湾を最大限に活用するとの考え方で設定されている。

【出発経路】

6000ft未満



6000ft以上



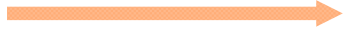
【到着経路】

6000ft未満

(南風時)



(北風時)

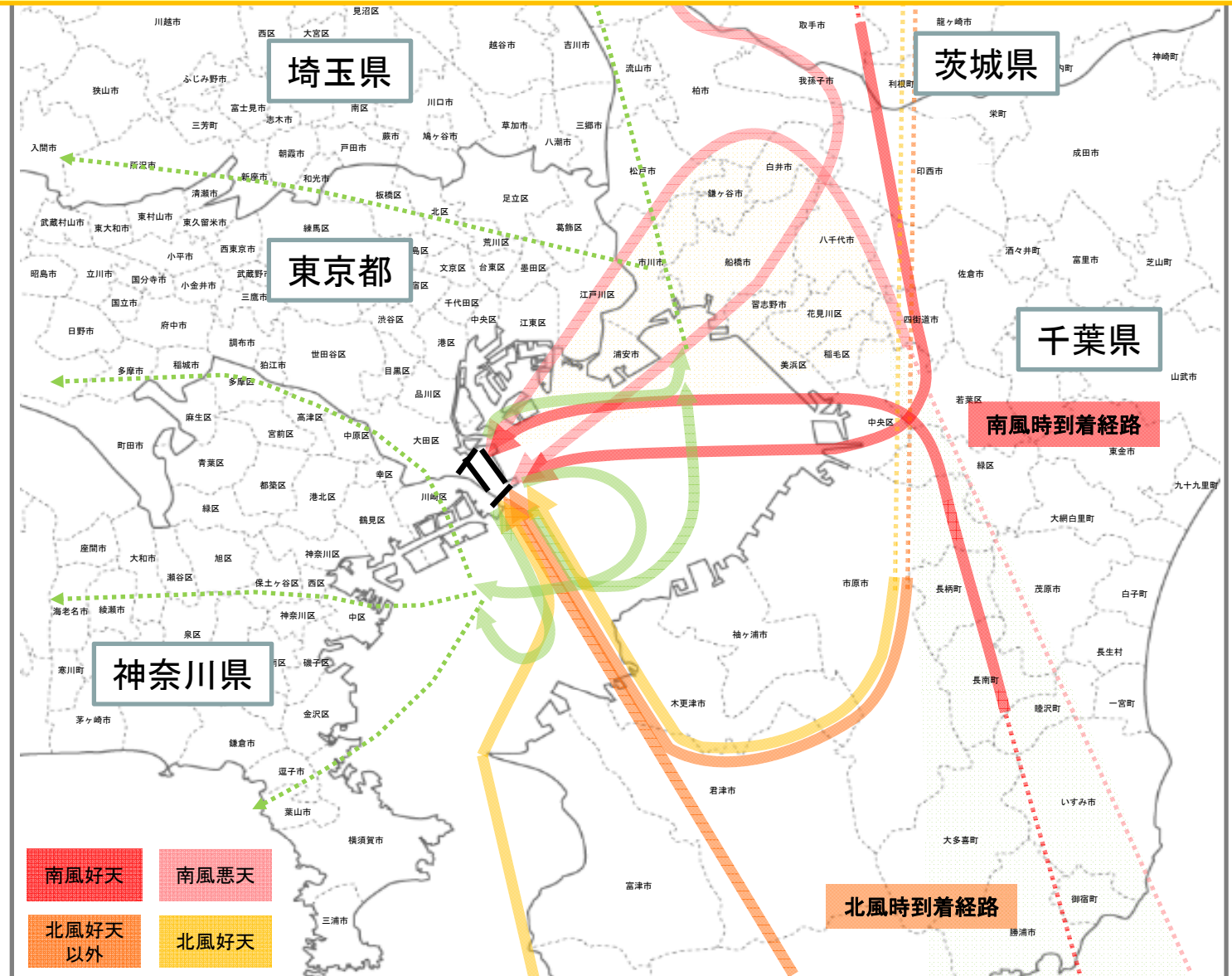


6000ft以上

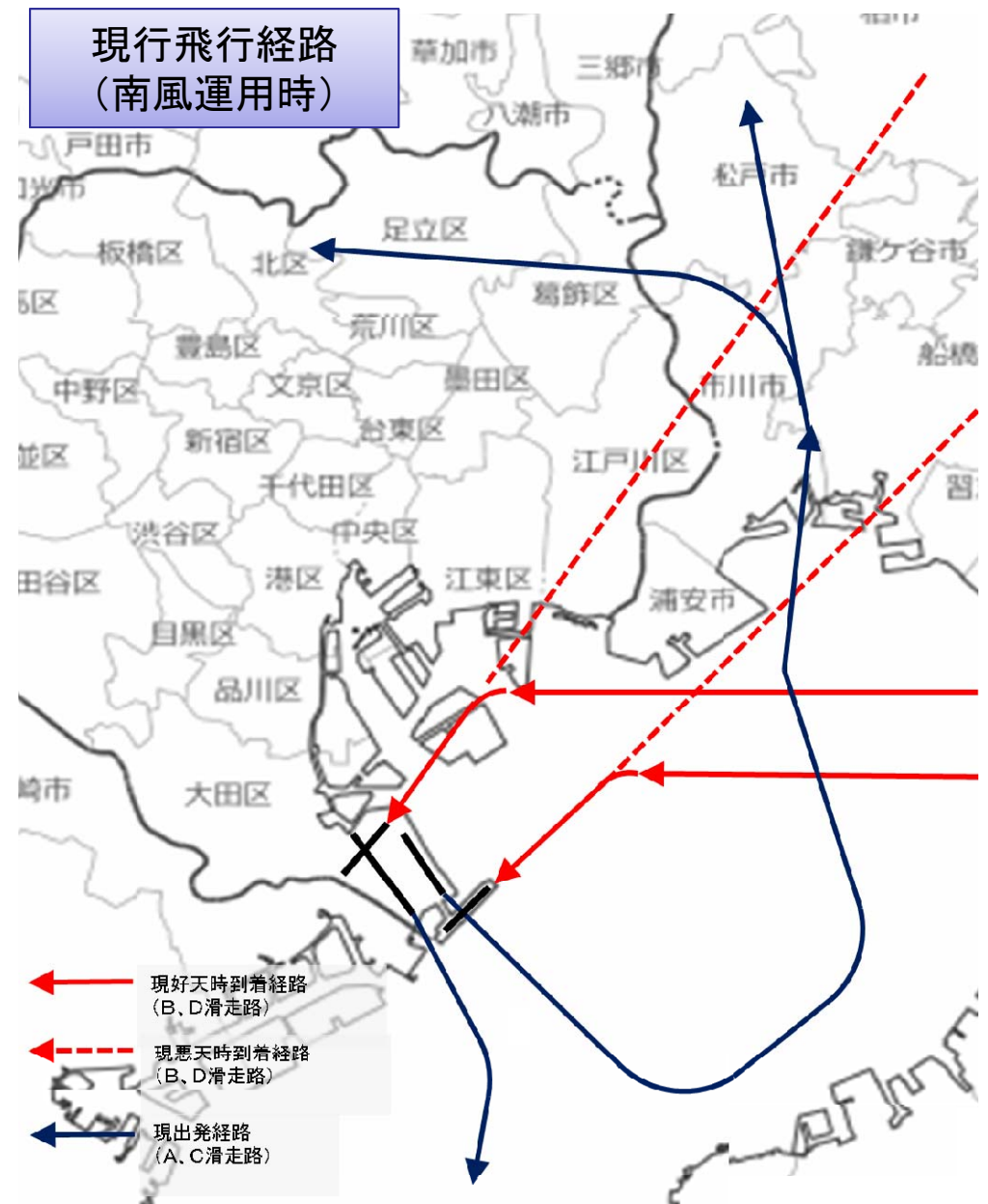
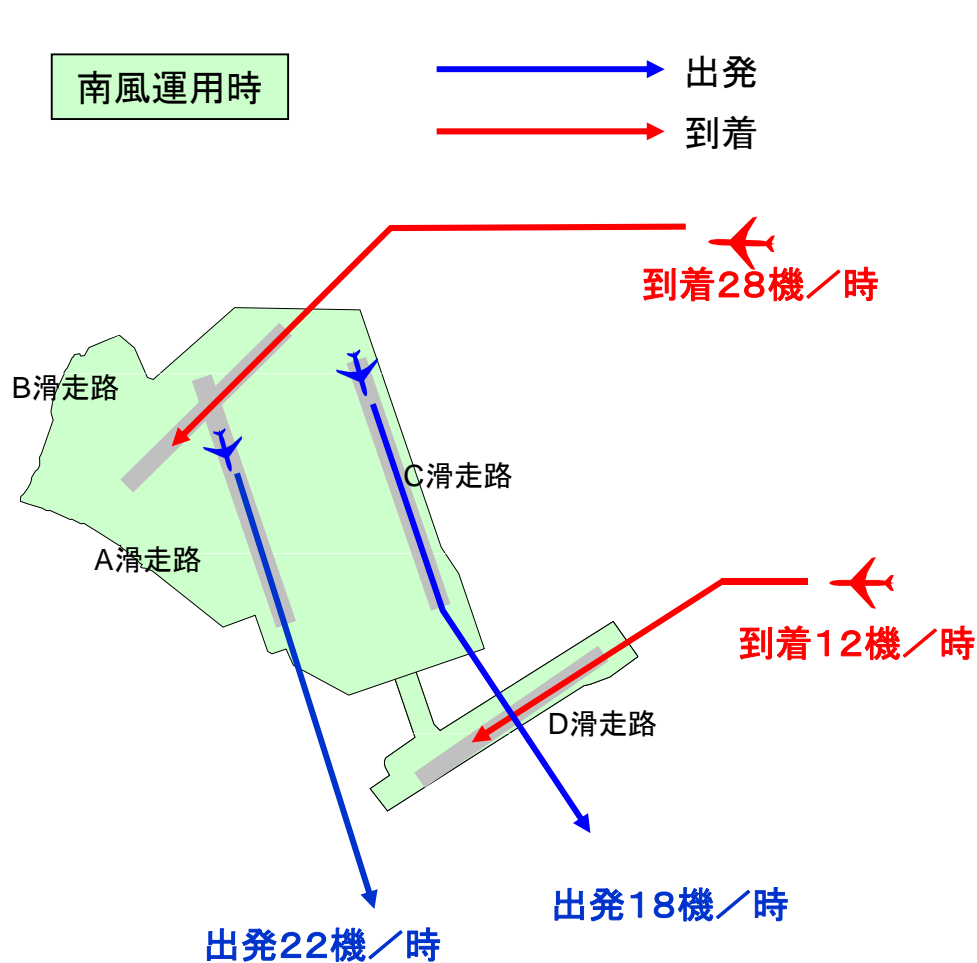
(南風時)



(北風時)

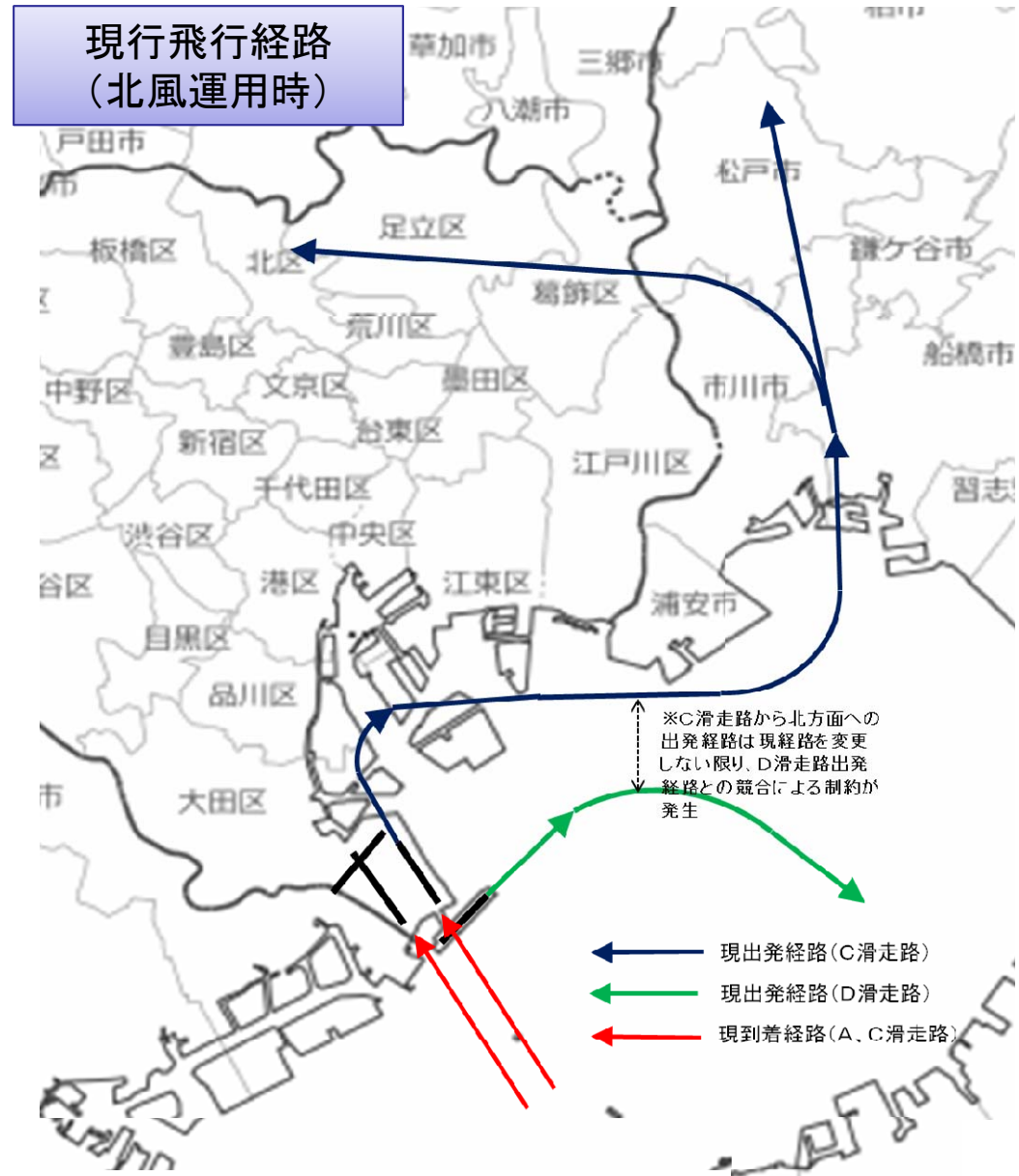
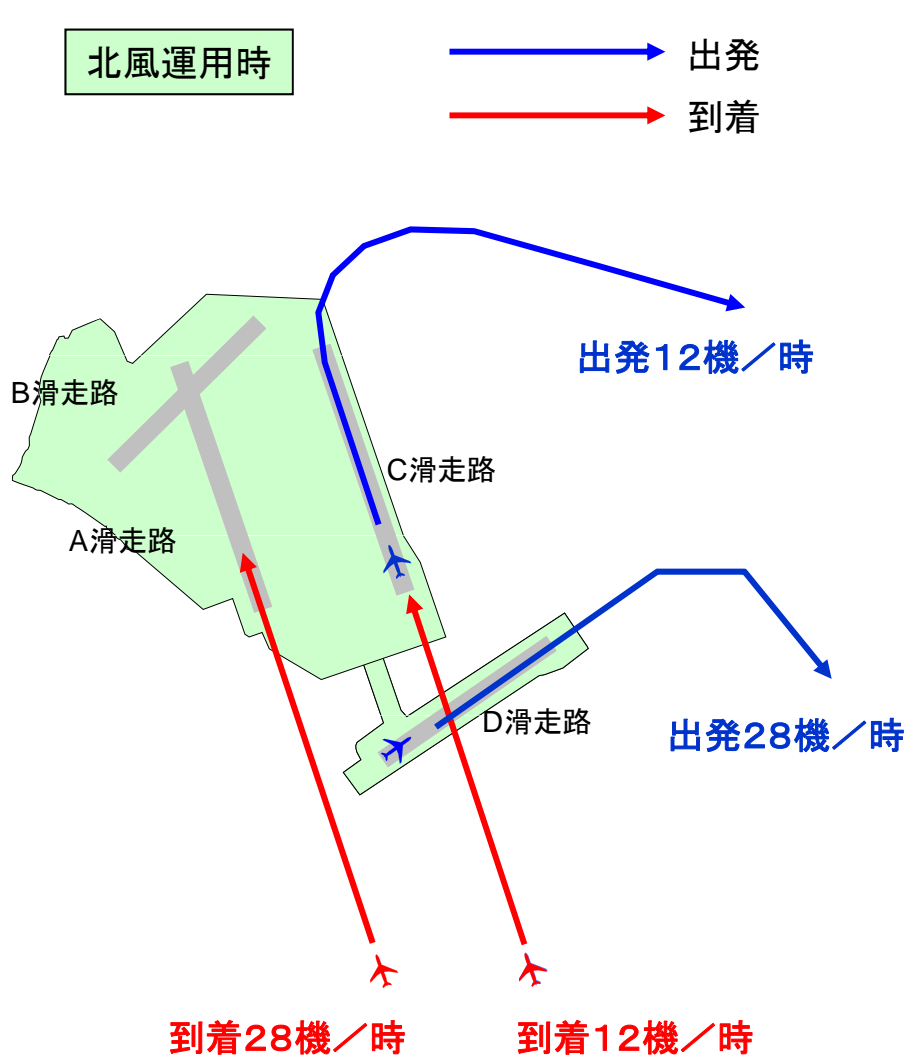


## 2. 騒音影響の軽減～現行の滑走路運用方式と飛行経路 南風時(時間値80回)



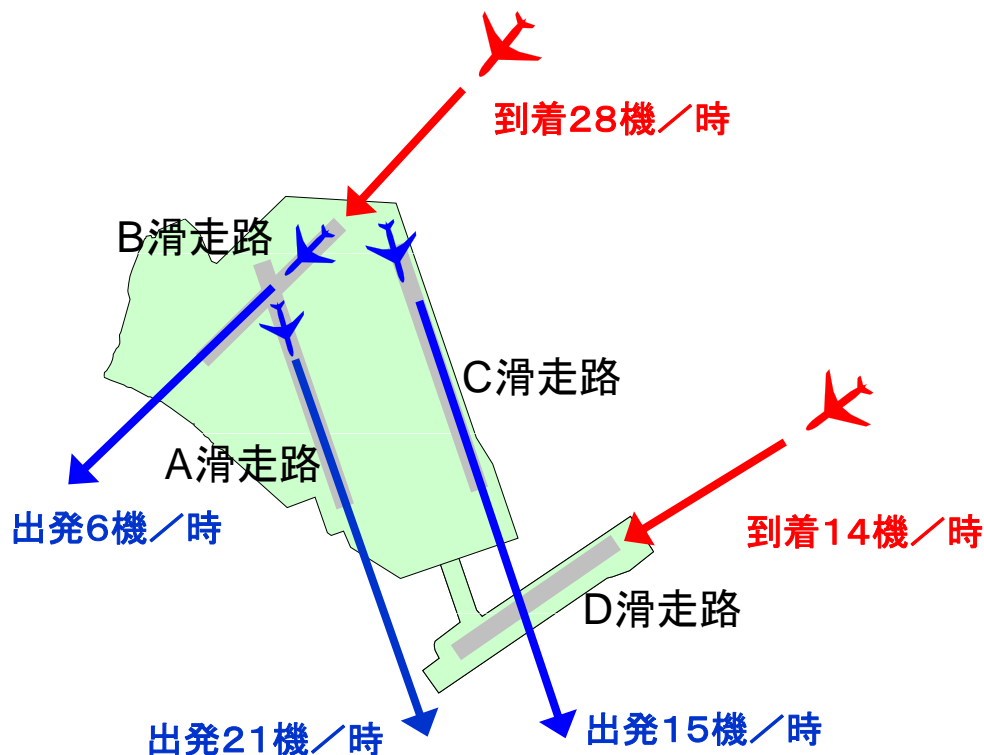


## 2. 騒音影響の軽減～現行の滑走路運用方式と飛行経路 北風時(時間値80回)



## 2. 滑走路運用・飛行経路の見直し～南風時①

南風案1  
(時間値84回)



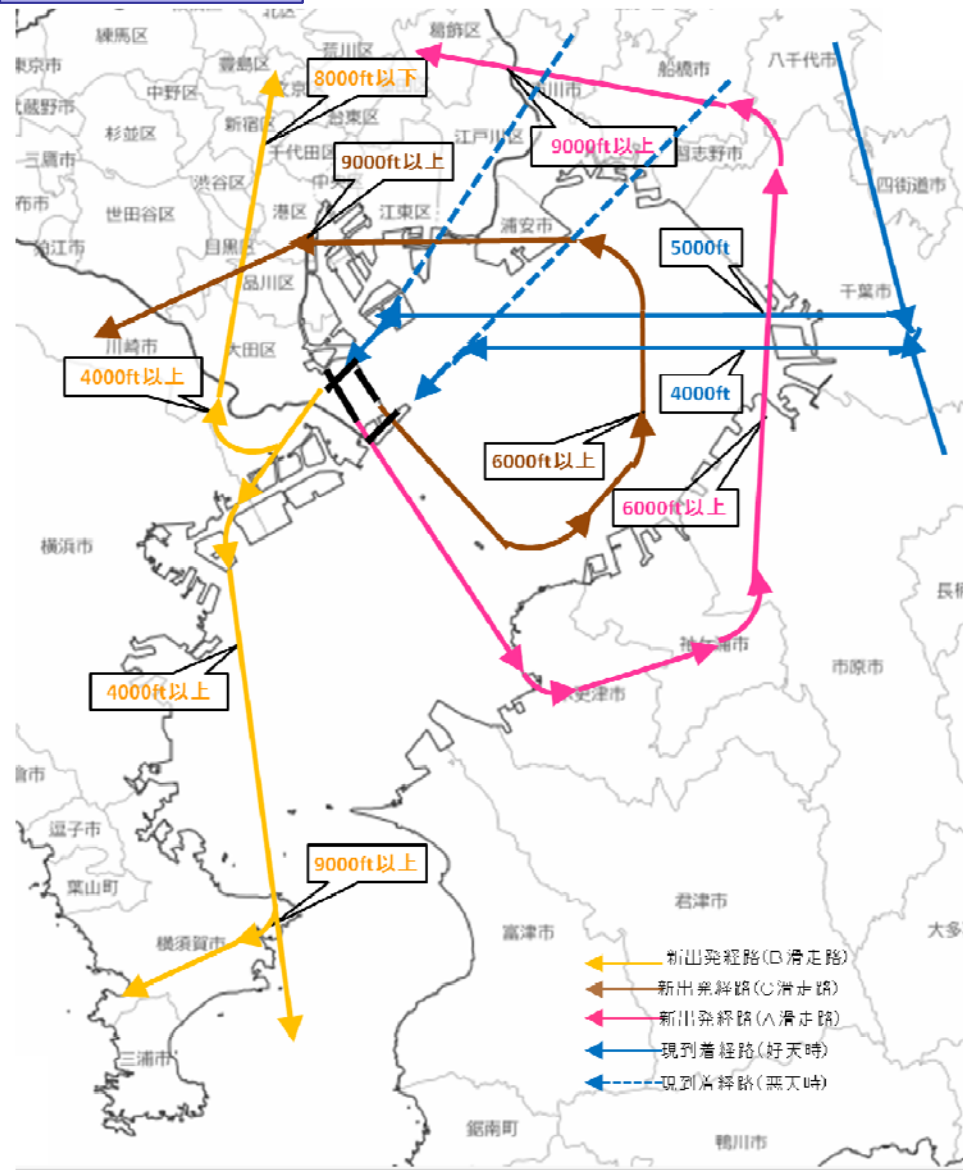
→ 出発(計42回)

→ 到着(計42回)

出発・到着合計: 84回

本飛行経路は、技術的な検討のためのモデルとして作成したものの。  
具体的な飛行経路については、今後の関係者との調整、管制運用上の  
検証を踏まえ、引き続き検討していく。

飛行経路

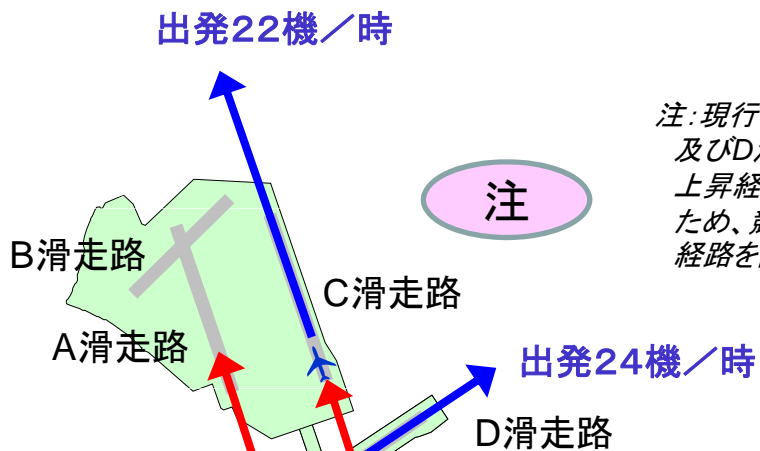






## 2. 滑走路運用・飛行経路の見直し～北風時①

北風案1  
(時間値90回)



注

注: 現行では、C滑走路及びD滑走路の離陸上昇経路が競合するため、競合を解消する経路を設定する。

→ 出発(計46回)

→ 到着(計44回)

出発・到着合計: 90回

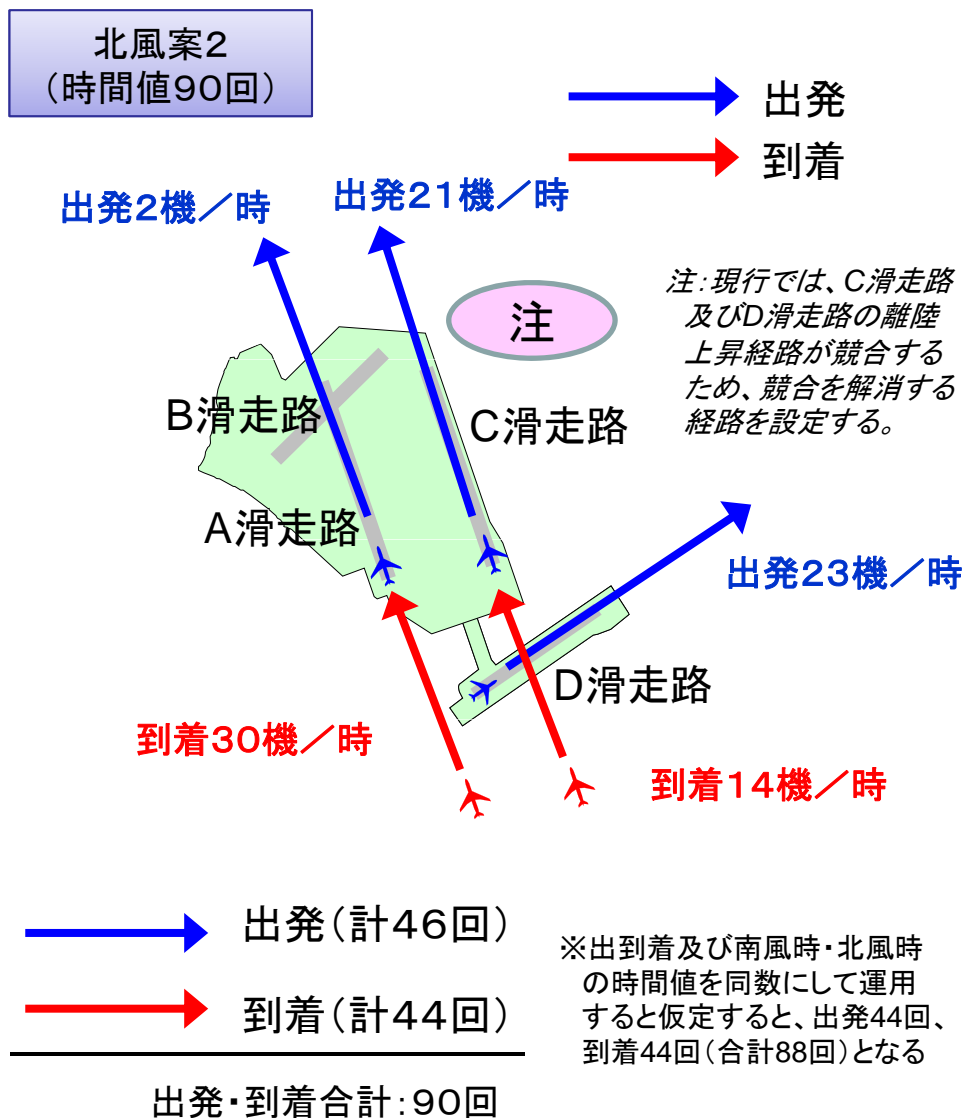
※出到着及び南風時・北風時の時間値を同数にして運用すると仮定すると、出発44回、到着44回(合計88回)となる

本飛行経路は、技術的な検討のためのモデルとして作成したもの。  
具体的な飛行経路については、今後の関係者との調整、管制運用上の検証を踏まえ、引き続き検討していく。

飛行経路



## 2. 滑走路運用・飛行経路の見直し～北風時②



本飛行経路は、技術的な検討のためのモデルとして作成したものの。具体的な飛行経路については、今後の関係者との調整、管制運用上の検証を踏まえ、引き続き検討していく。

