


横田基地の軍民共用化に向けて

平成29年4月

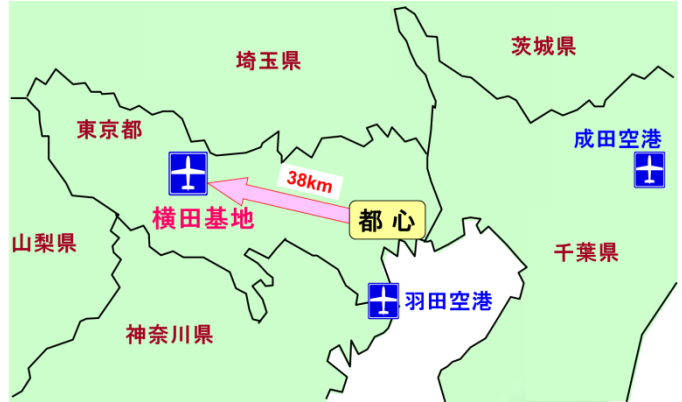
 東京都

1 軍民共用化の概要

都心の西方約38kmに、3,350mの滑走路を持つ米軍の横田基地があります。

東京都は、基地周辺住民の生活の利便性の向上や経済の活性化に資するよう、民間航空と共用して活用する「横田基地の軍民共用化」を推進しています。

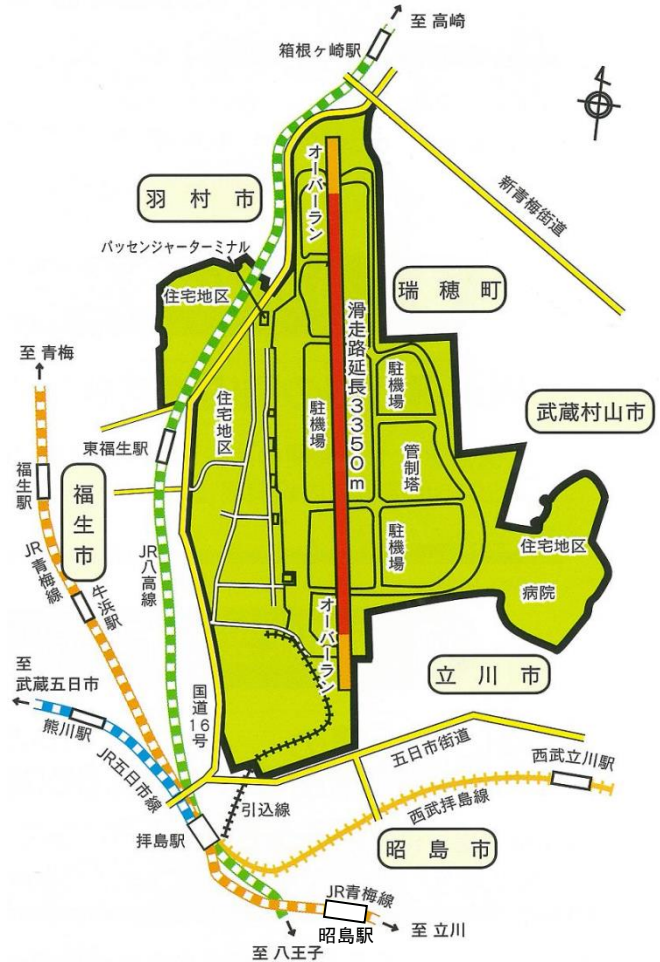
平成15年の日米首脳会談における、軍民共用化の実現可能性検討に関する合意を受け、東京都は国と連携して、軍民共用化の早期実現に向けて取り組んでいます。



横田基地の概要

所在地	立川市、武蔵村山市、昭島市、福生市、羽村市、瑞穂町
敷地規模	面積約720ha、東西約3km、南北約5km
滑走路	長さ3,350m×幅60m、 [オーバーラン両端300m] (参考:羽田空港の滑走路長は、3,360m～2,500m)
管理部隊	米空軍第374空輸航空団
常駐機	C-130輸送機 C-12輸送・連絡機 UH-1Nヘリコプター
主な飛来機	C-5大型輸送機、 C-17大型輸送機など

(平成29年4月現在)



また、横田基地には、自衛隊と在日米軍の司令部間の連携強化・相互運用性の向上を図ることを目的に、航空自衛隊航空総隊司令部が府中基地から移転し、平成24年3月より運用を開始しています。現在、基地内に自衛隊の航空機部隊は常駐していません。

<これまでの主な経緯>

- 平成15年 5月 ブッシュ大統領ー小泉首相会談で軍民共用化の実現可能性の検討に合意
12月 政府関係省庁（内閣官房、外務省、国土交通省、防衛省）と都による連絡会を設置
- 平成17年11月 多摩地域商工会・商工会議所26団体が「横田基地軍民共用化推進協議会」を設立
- 平成18年 5月 在日米軍に関する「再編実施のための日米のロードマップ」※ 公表
都が首都大学東京と連携して「軍民共用具体化検討委員会」設置
JAL及びANAが国と東京都に「横田飛行場の軍民共同使用に関する要望書」を提出
10月 第1回日米協議（スタディグループ）開催
- 平成19年 9月 安倍首相がブッシュ大統領に軍民共用化へ向けた協力を要請
10月 石原知事がシーファー駐日米国大使と会談し、軍民共用化の早期実現について協力を要請
11月 高村外務大臣がゲイツ米国防長官と会談し、軍民共用化に関する日米協議を継続していきたいと発言
- 平成20年 3月 軍民共用化に関する検討委員会が「横田基地軍民用化推進セミナー」を開催
9月 横田空域の一部返還が実現
- 平成22年11月 都が横田基地の活用を含めた「首都圏におけるビジネス航空受入れ体制強化に向けた取組方針」を策定
12月 都が「横田基地軍民共用化推進セミナー」を開催
- 平成24年 4月 日米首脳会談で野田首相からオバマ大統領に、軍民共用化の検討を要請
7月 横田基地軍民共用化に関する政府関係省庁と都による局長級会議開催
- 平成26年 7月 国土交通省 交通政策審議会 首都圏空港機能強化技術検討小委員会の「中間とりまとめ」の中で、「その他の空港の活用等」として議論
- 平成27年 2月 多摩地域商工会・商工会議所28団体が「多摩地域経済団体横田飛行場民間利用促進協議会」を設立

※「再編実施のための日米のロードマップ」（横田基地の軍民共用化に関する記述の抜粋）

- ▶日本国政府及び米国政府は、横田飛行場のあり得べき軍民共同使用の具体的な条件や態様に関する検討を実施し、開始から12ヶ月以内に終了する。
- ▶両政府は、この検討の結果に基づき協議し、その上で軍民共同使用に関する適切な決定を行う。

2 軍民共用化のねらい

<横田基地の軍民共用化の3つの意義>

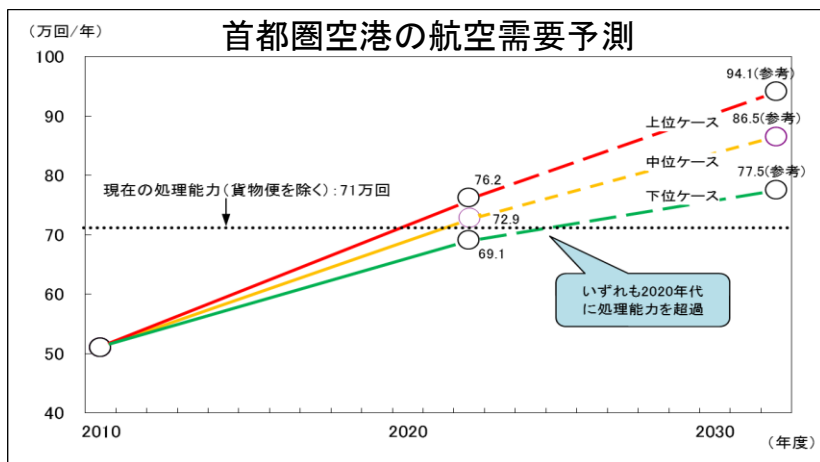
日本の航空需要は、アジア等での航空需要の増大を受け着実な伸びが予想されており、概ね2020年代前半には、首都圏の航空需要が現在の空港処理能力のほぼ限界に達する見込みです。

横田基地の民間航空機利用は、空港容量の拡大や首都圏西部地域の航空利便性の向上など、首都圏空港機能を補完し、多摩の振興はもとより、首都圏ひいては日本経済の発展につながるものです。

首都圏の空港容量の拡大

首都圏の空港容量は、羽田空港の再拡張や成田空港の滑走路延長などにより段階的な拡大が行なわれていますが、近い将来には満杯になると予測され、増大する首都圏の航空需要に十分に対応できません。

横田基地の軍民共用化は、空港容量を拡大し、首都圏の空港機能の一翼を担うものです。



※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。予測に当たっては、GDP成長率の上位・中位・下位の3ケースを設定した。

※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。

出典：首都圏空港機能強化技術検討小委員会（中間取りまとめ）資料（平成26年7月）から東京都作成

首都圏西部地域の航空利便性の向上

多摩地域（人口423万人：平成28年8月現在）及び近接する埼玉県、神奈川県、山梨県等の首都圏西部地域は、人口が多く、企業・事業所も集積しています。横田基地の軍民共用化により、首都圏にバランスよく空港が配置され、首都圏西部地域で空港へのアクセス時間が短縮し、航空利便性が大幅に向上します。

首都圏全域から空港へのアクセス所要時間の改善

<軍民共用化実現前>



<軍民共用化実現後>

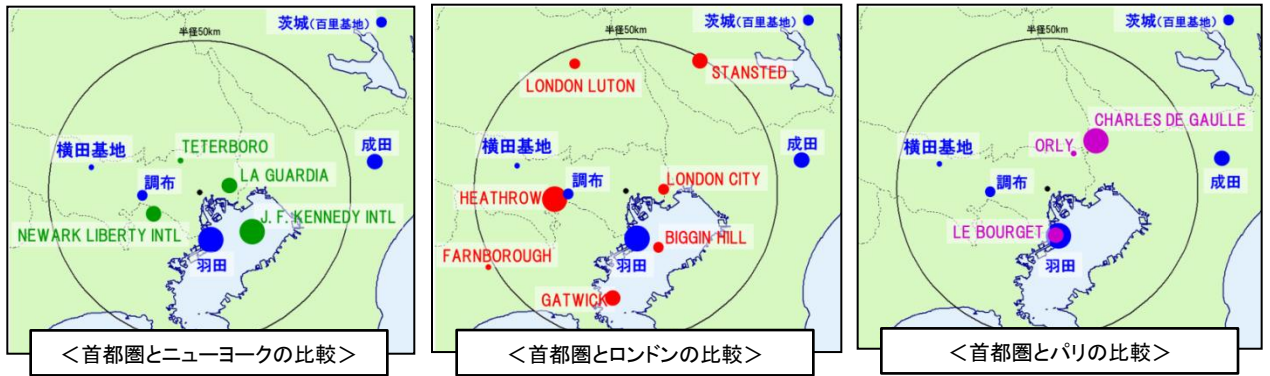


出典：国土交通省全国総合交通分析システム(NITAS) ver. 2.4

鉄道及び道路を使用した場合の各空港までの最短所要時間



(参考)世界の主要都市の空港配置(それぞれの都心を重ね合わせて表示)



世界の首都圏空港比較 (東京・ニューヨーク・ロンドン・パリ)

各都市の以下中心地を重ねて50Kmの同心円で表す

- 東京(青色) : 国会議事堂
- ニューヨーク(緑色) : タイムズスクエア
- ロンドン(赤色) : ビッグベン
- パリ(紫色) : コンコルド広場

凡例(年間旅客数による区分)

- 旅客数 5,000万人/年～
- 旅客数 1,000～5,000万人/年
- 旅客数 ～1,000万人/年
- 旅客数 不明

出典 : ACI Annual World Airport Traffic Report2013及び平成25年空港管理状況調書より東京都作成

多様な航空需要への対応

羽田空港と成田空港だけでは、ビジネス航空などの多様な航空需要に十分に对应できません。横田基地の軍民共用化により、このような航空需要に対応することができます。

ビジネス航空

ビジネス機は、乗り継ぎをせずに目的地に直行でき機内で会議ができるなど、時間が有効に使えます。また搭乗者が限定され、セキュリティにも優れています。このため、海外では、企業のトップのみならず、様々なビジネスマンに幅広く利用されています。

しかし、東京では、特に海外からのビジネス機の運航ニーズの高い羽田空港において、受入れ環境改善の取り組みはされているものの、ニーズに見合った受入れ体制が十分に整っておらず、世界の主要都市と比べても発着数が大変少ない状況です。

日本商工会議所や在日米国商工会議所もビジネス機受入れの必要性を指摘しており、首都圏でビジネス機の受入れ体制を確保することによって、日本の国際競争力の強化に加え、諸外国との文化交流や国際理解の拡大も図れます。



©Gulfstream Aerospace Corporation

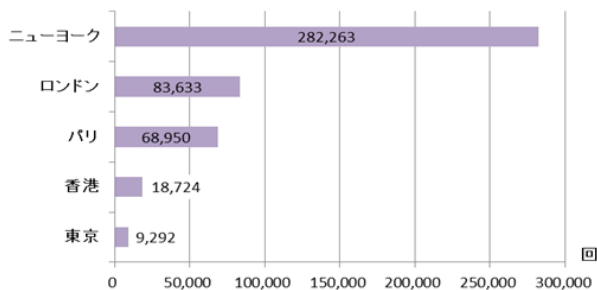
ビジネス機(ガルフストリーム社 G550、14～18席)



©Gulfstream Aerospace Corporation

会議等ができるビジネス機の機内

世界の主要都市のビジネス機等の発着回(2011年)



発着回数には、ビジネスジェット以外の小型航空機(報道、写真撮影用航空機使用事業機)を含む。【出典:国土交通省資料】



コピューター機(ボンバルディア社 CRJ200、50席)

コピューター航空

羽田空港は、国内98空港のうち約半分の空港との間でしか、定期就航していません。コピューター航空が、首都圏への就航を希望する多くの都市との間を小型の航空機で結ぶことによって、きめ細かな航空輸送への対応が図れます。

首都圏におけるビジネス航空の受入れ体制強化に向けた取組方針

<骨子>

(平成22年11月 東京都)

小型ジェット機等を用いたビジネス航空は、グローバルな企業活動に不可欠なビジネスツールとして欧米で広く活用され、近年では中東・アジアにおいても急速に利用が拡大している。海外からは首都圏への乗入れ要望が強いものの、羽田・成田空港の受入れ体制は立ち遅れており、極めて限定的な利用となっている。このままの状態が続けば、ビジネスチャンスが他国に奪われることになり、今後の国際的なビジネスにおける東京ひいては我が国の地位低下が懸念される。国も先ごろ、ビジネス航空に対して一定の対応策を打ち出したが、未だ十分とは言えない状況である。

このため、都は、以下のように、ビジネス航空の受入れ体制強化に向けた考え方を提示し、国と連携して、具体的な推進が図られるよう取り組んでいく。

1 今後の取組の方向

- (1) 将来的には欧米並みの利用を目指しつつ、当面、アジアにおけるビジネス航空の拠点である香港を上回り、アジアでトップの発着回数を実現。
- (2) ビジネス航空利用者が、一般旅客とは別の専用動線によって、迅速に入国手続きなどができる受入れ体制を確保。

2 羽田空港における取組

羽田空港は、ビジネス航空の利用が最も便利で海外からも要望が強く、国も一定の受入れ拡大を図ったが、まだ十分でない。そこで、

- (1) 都心との近接性を活かし、発着枠の拡大と合わせ、専用動線の確保、C I Q体制の充実、スポットの増設を実施し、迅速で便利な対応を実現。
- (2) 新国際線旅客ターミナルの増床(平成25年度に見込む国際線増枠への対応)の際に、上記を実施するよう国に要請。

3 横田基地における取組

羽田空港や成田空港での対応を図っても十分とは言えないため、比較的利用されていない横田基地の活用が必要である。そこで、

- (1) 横田基地において、既存施設の活用あるいは必要な施設整備により、ビジネス航空の受入体制を確保。また、既に米軍関係者のために整備されているC I Q体制や運航支援事業者なども活用し、利便性の高いサービスを提供。
- (2) 軍民共用化を国と連携して推進し、上記を米国関係機関等へ働きかけ。
- (3) 国道16号や中央環状線、外環、圏央道などの整備を国と連携して推進し、都心からのアクセスを一層強化。

※取組方針の全文は、http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/business_air.htm に掲載しています。

<地域経済の活性化>

横田基地の軍民共用化により、周辺の産業活性化や雇用の増加などの新たな経済活動が創出されます。この経済波及効果について、財団法人統計研究会により、下記のような予測結果が示されています。

横田飛行場の国内航空旅客需要は約560万人（2022年度）

〈需要予測の前提条件〉

路線：羽田空港における航空旅客数上位7路線（平成16年度）

便数：40往復（7路線の合計）

経済効果：約1,610億円

雇用効果：約8,850人

注）「首都圏空港の整備利用に関する検討調査報告書」における便数は、潜在的な航空需要に対応するものであり、実際にはエアラインの意向、米軍基地の機能との調整及び騒音影響等を考慮して決定されることとなります。

出典：（財）統計研究会「首都圏空港の整備利用に関する検討調査報告書（2006年3月）」

また同時に、空港アクセスに資する道路等の基盤整備や周辺のまちづくりなどが促進され、地域振興に大きな効果をもたらすことが期待できます。

<軍民共用化についての都のスタンス>

2016年12月、東京都は「セーフ シティ」「ダイバーシティ」「スマート シティ」を実現し、新しい東京をつくるための今後の都政の具体的な政策展開を示す計画として「都民ファーストでつくる『新しい東京』～2020年に向けた実行プラン～」を公表しました。この実行プランの中で、首都圏の空港機能の強化や多摩地域の利便性向上に資する施策として、「横田基地の軍民共用化」を位置づけています。

横田基地の軍民共用化

- 羽田・成田空港の機能を補完し、首都圏西部地域の航空利便性の向上に資する横田基地の軍民共用化について、日米協議を進展させるように国に求める。
- 東京2020年大会開催に伴う多くの来訪者への対応やその後の航空需要も見据え、横田基地でのビジネス航空の受入れを含めた民間航空の利用を国に働き掛けるなど、共用化の実現を目指す。

出典：都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～

（第2章 スマートシティ ～ 世界に開かれた、環境先進都市、国際金融・経済都市・東京 ～

政策の柱5 交通・物流ネットワークの形成、分野横断的な政策の展開 多摩・島しょの振興）より抜粋

3 騒音への配慮について

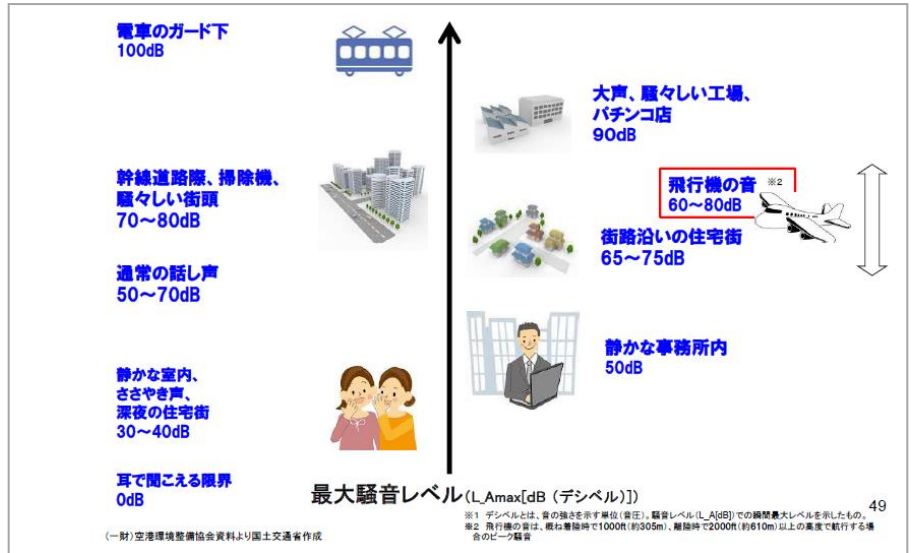
民間機の騒音は軍用機に比べて小さいことに加え、騒音発生が少ない機種を導入、騒音を軽減する運航方式の採用、飛行時間帯についての検討等により、騒音に配慮した軍民共用化が可能です。

横田基地周辺の騒音対策

横田基地周辺では、現在、国が騒音の状況に応じて住宅の防音工事助成や移転の補償等の騒音対策を実施しています。

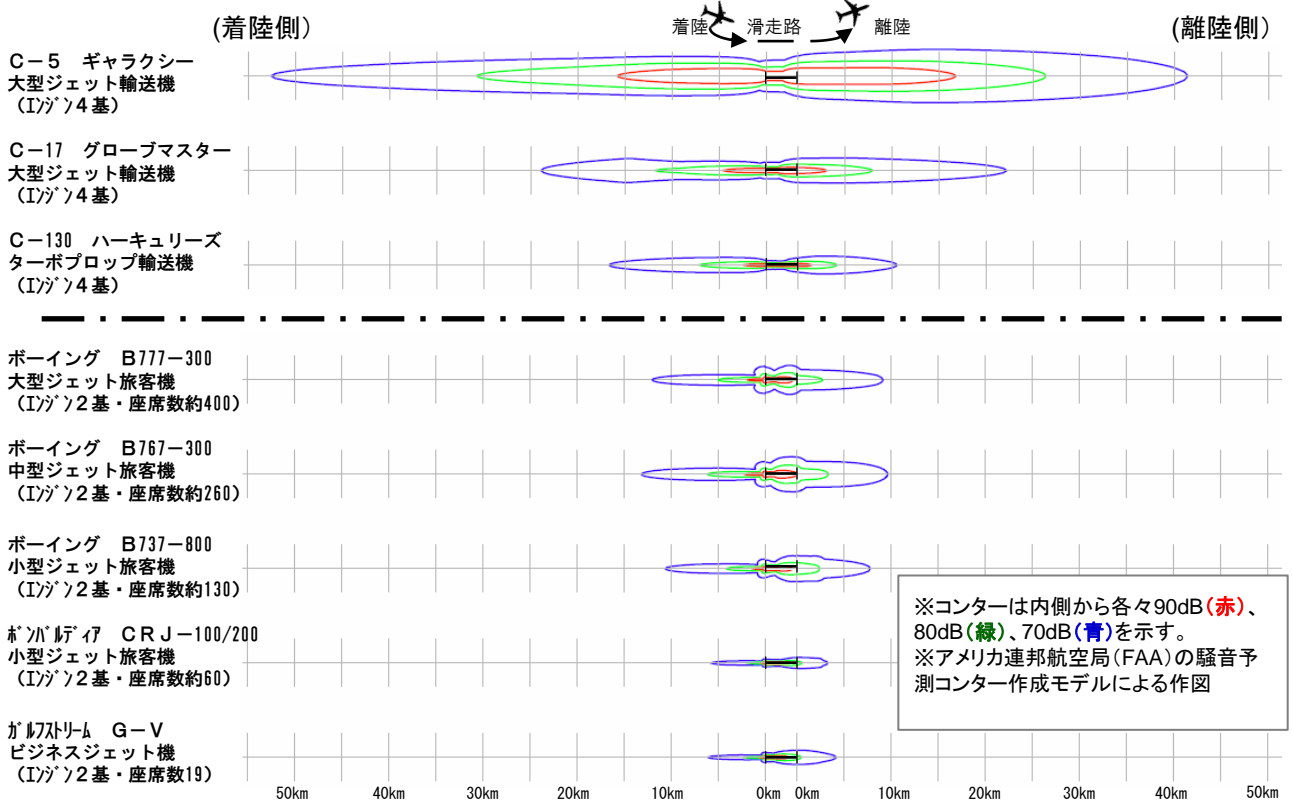
共用化実現後は、このような対策のほか、国や地元自治体と連携して、公園緑地や市街地の整備等、まちづくりと一体となった取組を検討していきます。

<参考>
騒音環境と航空機騒音の程度について(最大騒音レベル)



出典：平成26年12月国土交通省航空局資料

米軍機と民間機の騒音コンター比較 (デシベル値)



横田空域の返還について

○ 概要

東京都では、横田空域の全面返還を実現し、この空域で合理的な航空路を設定するよう、積極的に国に働きかけるなど、その早期実現に向けて取り組んでいます。

○ 米軍が管理している横田空域と、横田空域返還の意義

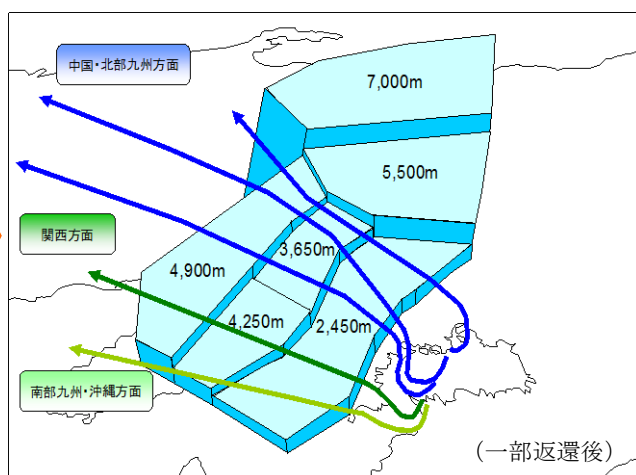
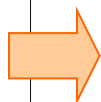
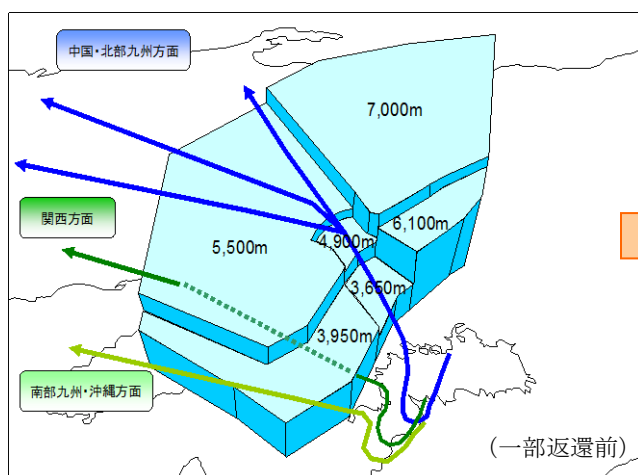
- 1都9県にまたがる広大なエリア
- 航空路設定の制約
- 航空路の過密化要因

空域の返還

以下のことが実現：

- 需要に応じた空域の再編
- 合理的な航空路の設定
- 首都圏の空の過密化緩和

○ 空域の一部返還（平成20年9月25日から実施）



<国土交通省航空局資料等より作成>

○ 空域の一部返還による効果

- ・羽田空港から西方面への出発機の飛行時間が短縮され、燃料、CO₂ 及び経費を削減
- ・経済効果は約98億円/年、環境改善効果は約81,000t CO₂/年。

<国土交通省航空局資料等より>

【お問い合わせ先】

- 横田基地の軍民共用化について
東京都都市整備局基地対策部
横田基地共用化推進担当
電話 03-5388-2172

- 横田空域の返還について
東京都都市整備局都市基盤部
都市基盤部交通企画課（航空担当）
電話 03-5388-3288