

第2章 首都圏における航空の望まれる姿

- ・首都圏の基幹空港においては、次世代のSSTや超大型機に対応できる施設整備が進んでいます。また、新しい管制方式の採用により、管制能力が大幅に向上し、増大する航空需要に対応しています。
- ・羽田空港は、再拡張が行われ発着枠が大幅に拡大し、国際旅客便や国際貨物便が就航しています。また、都心と結ぶ鉄道や路線バスが24時間化され、利便性の向上が図られています。
- ・成田空港は、平行滑走路が完成するとともに、空港アクセスが改善され、都心と成田空港及び成田空港と羽田空港が短時間で結ばれています。
- ・横田飛行場は、民間航空利用が進み、首都圏西部地域の航空需要を担い、国内便や国際便が就航しています。また、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）との近接性を活かし、空港と結びついた産業立地が進むとともに、基幹的交通網の整備や周辺のまちづくりが進展しています。
- ・横田空域は、横田飛行場の民間航空利用が進むことなどにより日本に返還され、使いやすい空域に再編成されています。
- ・東京湾内には、国により3,000～4,000m級の滑走路を複数本持つ海上空港が首都圏新空港として整備され、国際線・国内線両用空港として供用されています。
- ・調布飛行場や東京ヘリポートは、地域の通勤航空の拠点として活用されています。
- ・都心に近い水域を活用した浮体構造物によるヘリポートが、新しい高速交通網を担う基地として活用されています。
- ・首都圏のレクリエーションゾーンとして恵まれた自然を持つ島しょ地域は、調布飛行場や都心の羽田空港と離島航空路で結ばれ、体験学習や観光資源を活用した滞在型のレジャー基地として海外からの来訪者も多く、空港が地域振興に貢献しています。

【首都圏の航空の将来像】

首都圏の基幹的空港である成田空港、羽田空港及び首都圏新空港のほか、横田飛行場と百里飛行場が民間航空に利用されることにより、各空港が特長を生かしながら適切に利用者のニーズに応え、首都圏の活性化に貢献しています。

特に、3つの基幹空港は、それぞれに国内線・国際線が就航し、アジ

アの国際ハブ空港群として機能しています。その結果、首都圏は、国内各地やアジアを始めとした世界に対し空港を通して大きく窓を開き、アジアを代表する情報・経済・文化の拠点として成長しています。

- (1) 次世代のSSTや超大型機(*1)就航のために、首都圏の基幹空港は施設の改良などの対応が取られています。

また、新たな航空管制方式(*2)の採用により、管制能力が大幅に向上し、増大する航空需要に対応しています。

- (2) 羽田空港は再拡張が行われ、発着枠が拡大しています。これにより、日本各地からの乗り入れ・増便要望に応えるとともに、国際旅客便や国際貨物便が就航しています。

また、これら国際航空便の離発着に合わせて、タクシーをはじめ、都心と結ぶ鉄道や路線バスが24時間化され、利便性の向上が図られています。

- (3) 成田空港は、平行滑走路がすでに完成し、国内外の航空需要に十分対応しています。

また、空港アクセスも改善され、都営地下鉄浅草線は東京駅に接着し、北総開発鉄道北総・公団線が成田空港まで延伸されるなど、都心と成田空港及び成田空港と羽田空港が短時間で結ばれています。

- (4) 横田飛行場は、民間航空利用が進み、首都圏西部地域の航空需要を担う飛行場として国内便、国際便が就航しています。

また、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)との近接性を活かし、航空物流を始め、空港と結びついた産業立地が進んでいます。

さらに、基幹的交通網が整備されるとともに、周辺地域の土地区画整理事業や工場移転跡地の開発など、まちづくりが進展しています。

(*1) 次世代のSSTや超大型機：次世代の航空機として、現在、民間あるいは官民共同で研究開発が進められています。(参考資料：図表2-1参照)

(*2) 新たな航空管制方式：次世代の航空管制(新CNS/ATM)システムなどが考案されています。(参考資料：図表2-2参照)

- (5) 横田空域は、横田飛行場の民間航空利用が進むことなどにより日本に返還され、使いやすい空域に再編成されています。その結果、新しい経路の設定が行われているほか、経路選択のフレキシビリティが向上しています。
- (6) 東京湾内には、国により3,000~4,000m級の滑走路を複数本持つ海上空港が首都圏新空港として整備され、国際線・国内線両用空港として供用されています。

【地域航空の将来像】

通勤用航空やヘリコプターを用いた地域航空は、近隣各県と拠点空港を結ぶ新たな空港アクセスとして機能しているとともに、高速輸送のための新しい航空ネットワークが形成され、地域航空システム(*3)として確立しています。

さらに、浮体構造による水上の公共ヘリポート施設やヘリスポット機能の導入など、新たな都市空間の有効利用が可能となっています。

- (1) 調布飛行場と東京ヘリポートは、地域の通勤用航空(*4)の拠点として活用されています。

特に、調布飛行場は、市街地にある飛行場であることから安全・騒音対策が充実されており、公共性の高い航空機使用事業等に利用されています。さらに、災害時及び緊急時に防災、医療活動を支援する多摩地域の防災活動の拠点として、首都圏空港に必要な機能の一部を担っています。
- (2) 都心に近い水域を活用した浮体構造によるヘリポートが、首都圏の拠点間を結ぶ新しい高速交通網を担う基地として活用されています。

(*3) 地域航空システム：通勤用航空とともにヘリコプターを中心とする小型航空機を用いて、企業立地、リゾート開発等のためのより高度な高速輸送の確保や、自家用機及びビジネス機などのゼネラルアビエーション、防災、緊急医療等の多様な役割と地域的な航空機能を有する航空交通体系の仕組みのことです。

(*4) 通勤用航空：小型航空機（座席数60席以下）による定期的な旅客輸送を行うものです。

- (3) 首都圏のレクリエーションゾーンとして恵まれた自然を持つ島しょ地域は、調布飛行場や都心の羽田空港と離島航空路で結ばれ、体験学習や観光資源を活用した滞在型のレジャー基地として海外からの来訪者も多く、空港が地域振興に貢献しています。

【空港運営について】

空港運営に関しては、各空港の規模や位置付け等に応じて、地域との共生を図る観点や効率性や利便性の向上を図る観点、民間の活力を活用し経営の柔軟性を活かす観点などから、運営方式の検討が進んでいます。