

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。

*各ケースにおける我が国のGDPの設定

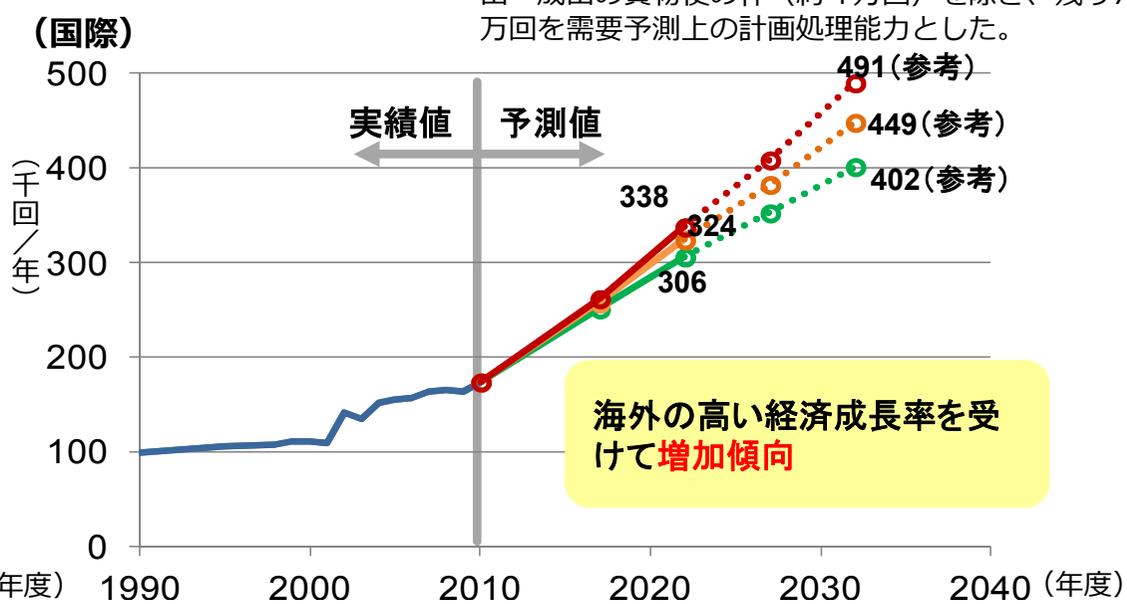
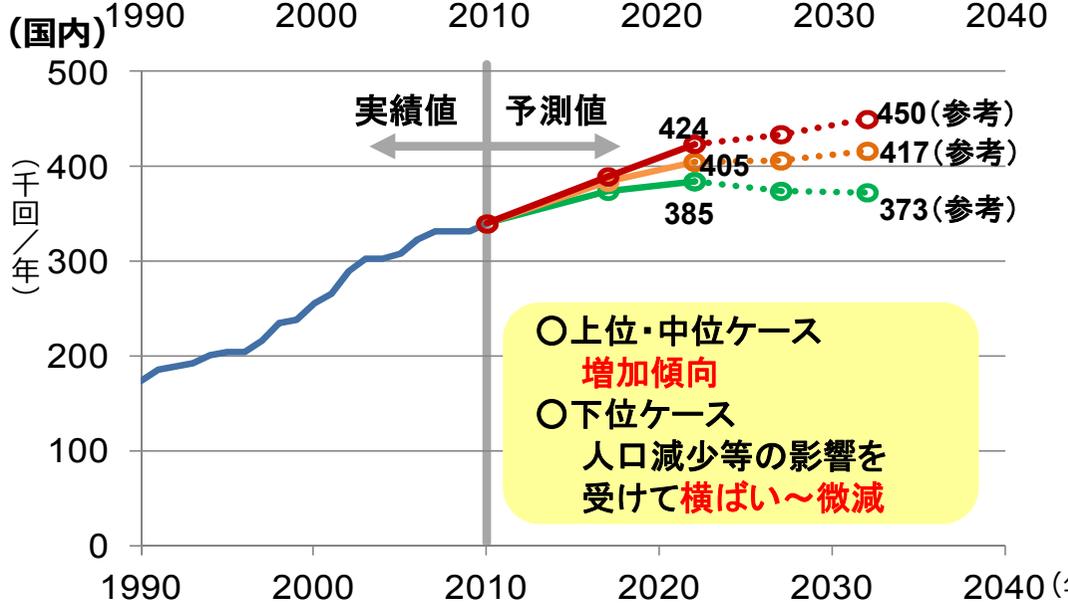
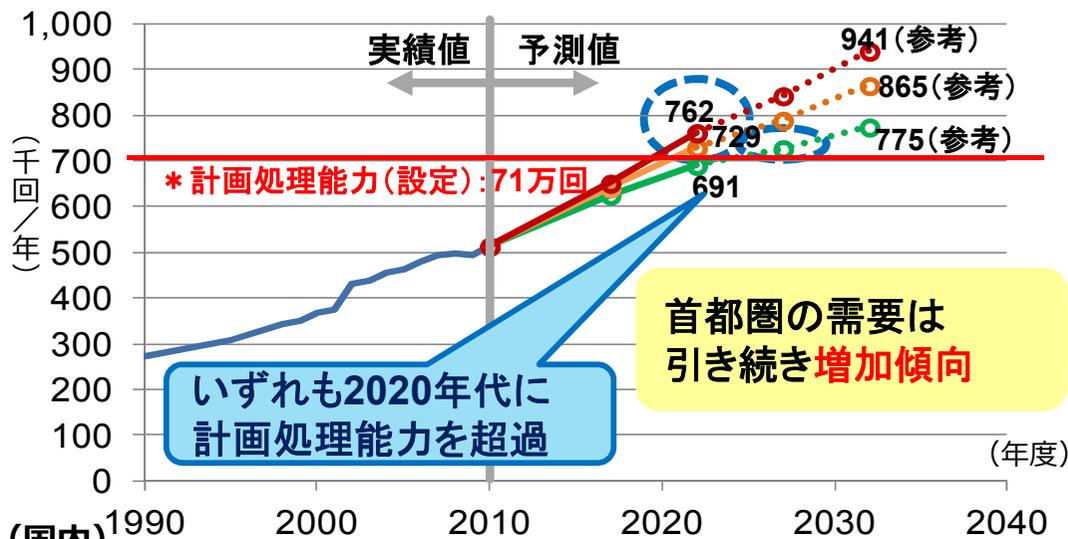
ケース	年平均実質GDP成長率			
	2010-17	17-22	22-27	27-32
上位ケース	2.2%	3.0%	3.0%	3.0%
中位ケース	1.7%	2.0%	2.0%	2.0%
下位ケース	1.0%	0.7%	0.7%	0.7%

*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)

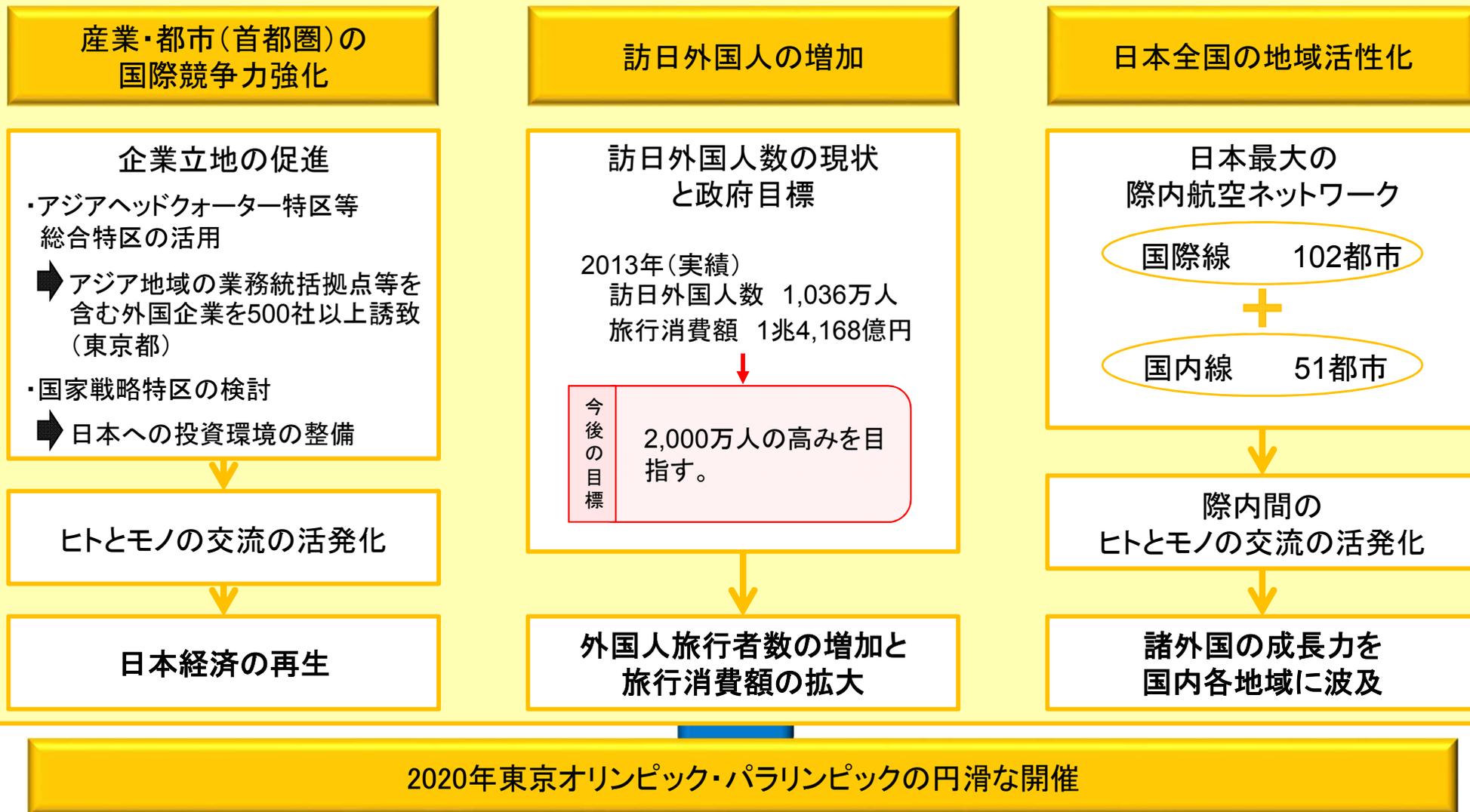
首都圏空港の計画処理能力(約75万回)から、羽田・成田の貨物便の枠(約4万回)を除き、残り71万回を需要予測上の計画処理能力とした。

発着回数(国内+国際)



首都圏空港の更なる機能強化の必要性

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)



首都圏空港の更なる機能強化が必要

首都圏空港の更なる機能強化に関する検討①

平成25年9月26日

交通政策審議会航空分科会基本政策部会



首都圏空港をめぐる航空政策上の課題の整理

〔 今後の首都圏空港の需要予測、国際航空を巡る環境変化、
首都圏空港の国際競争力を高めるために必要な能力・機能 等 〕

平成25年11月1日～

首都圏空港機能強化技術検討小委員会



首都圏空港の機能強化策にかかる技術的な選択肢の洗い出し

〔 第1回：平成25年11月1日、第2回：平成25年12月9日、第3回：平成26年1月31日、
第4回：平成26年3月14日、第5回：平成26年6月6日 〕

平成26年8月26日～

首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会



関係自治体や航空会社等関係者にも参画を求め、機能強化の具体化に向け協議

具体策決定後

国と地元自治体による協議の場



具体的方策の理解・協力に向けた協議

〔 財源確保のあり方、環境対策 等 〕

首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢
 —首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ(概要)—

羽田空港

成田空港

■2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る主な方策	■2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策
<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路処理能力の再検証 ⇨ 年間+約1.3万回(約35回/日) ・滑走路運用・飛行経路の見直し ⇨ 年間+約2.3~2.6万回(約63~72回/日) 	<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路の増設
<ul style="list-style-type: none"> ・管制機能の高度化 ⇨ 年間+約2万回(約55回/日) ・高速離脱誘導路の整備 ⇨ 年間+約2万回(約55回/日) ・夜間飛行制限の緩和 ⇨ 年間+α回 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存滑走路の延長 ・滑走路の増設

**合計 約82.6万回
 (年間+約7.9万回)**

注:その他の課題として、両空港をフルに有効活用するための方策、異常発生時における回復性の強化、空港処理能力拡大以外の機能強化方策、羽田空港、成田空港以外のその他の空港の活用等が挙げられている。