

- 内陸空港である成田国際空港では、地元からの強い要望を踏まえ、昭和53年の開港以来、原則として23時から翌朝6時までの離着陸制限(カーフェュー)時間を設定している。

昭和46年1月8日(国騒第1号「千葉県知事から運輸大臣への文書」より抜粋)

2. 運行時間

緊急の場合を除き23時から6時までの運航停止を厳守されたい。

昭和46年1月29日(空新第6号「運輸大臣から千葉県知事への文書」より抜粋)

2. 運行時間について

23時から6時までの間は航空機の運航ダイヤを認めないこととする

平成6年12月10日(「成田空港問題円卓会議の合意事項」より抜粋)

6. 滑走路計画

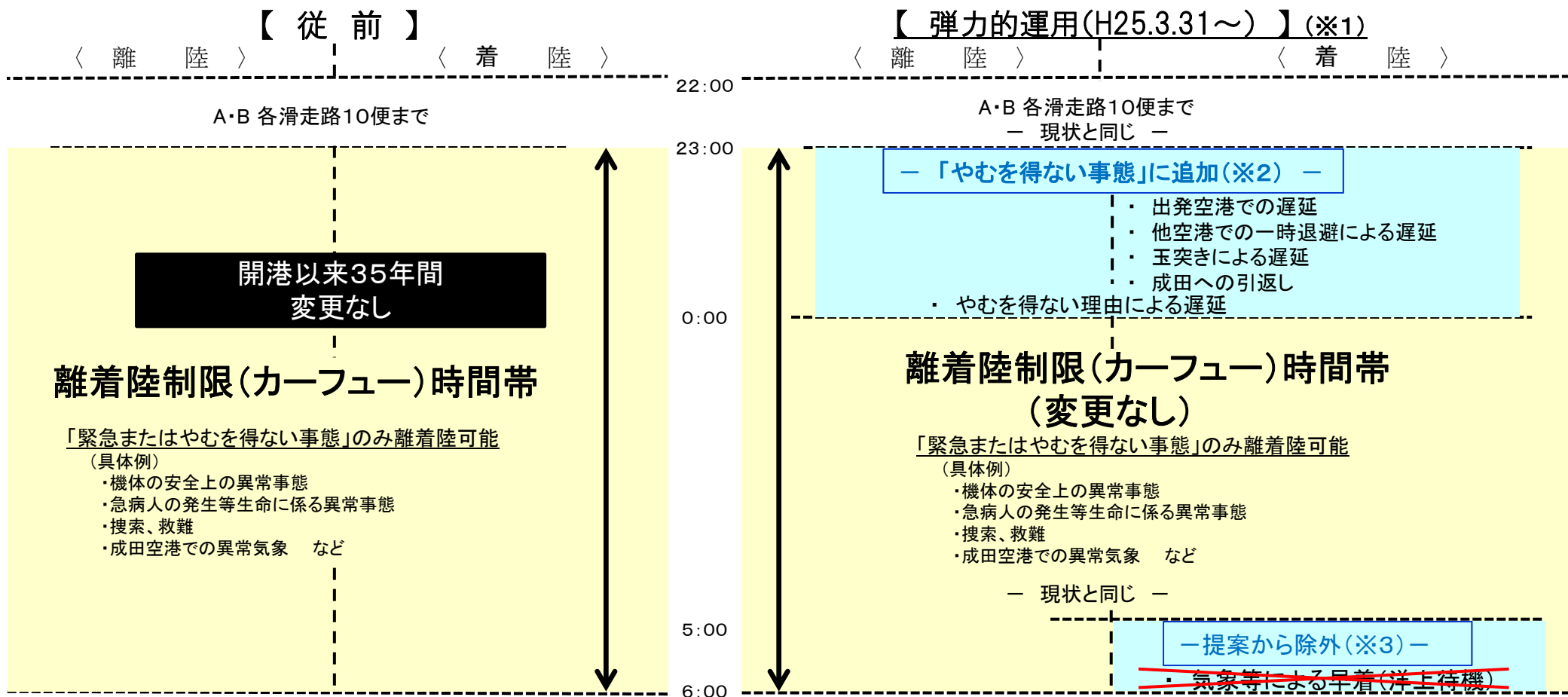
④深夜便の運航については、4000m・平行滑走路とも飛行時間は23時までとする

平成15年2月28日(「新東京国際空港公団民営化に関する覚書」より抜粋)

(2)運用等に関する事項 ①運用

・滑走路運用時間(6時から23時まで)

○ 平成25年3月31日より、航空会社の努力では対応できないやむを得ない場合には、23時から24時に限り離着陸を認める「カーフェューの弾力的運用」を開始したが、地元からは、カーフェュー時間の厳守を求められている。



※1 本弾力化措置は、全航空会社を対象、低騒音機に限定、地域への連絡・情報公開、割増料金の支払い、恒常的遅延発生時の航空会社への指導を条件。

※2 航空会社側の事情により発生するものを除き、気象等のやむを得ない理由によるものに限る。

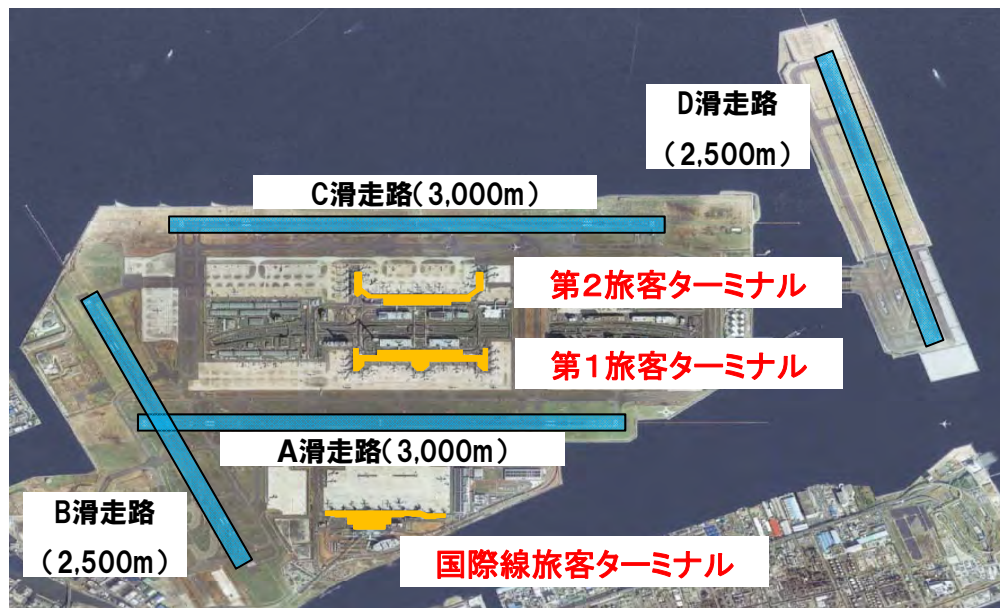
※3 地域からの意見(①早朝を提案から除く、②健康調査の実施、③運用をHP等で公開、④実施状況の検証)を受け入れることとした。

平成25年3月29日(「成田空港の離着陸制限(カーフェュー)の弾力的運用に関する確認書」より抜粋)

1. 現行の成田空港の離着陸制限(カーフェュー)時間(略)を引き続き厳守するとともに、弾力的な運用が最小限となるよう航空会社の指導を強化すること。
2. 弾力的な運用によって、なし崩し的に運用時間が拡大することのないよう、23時以降に新たなダイヤを設定しないこと。

# 首都圏空港の機能強化について

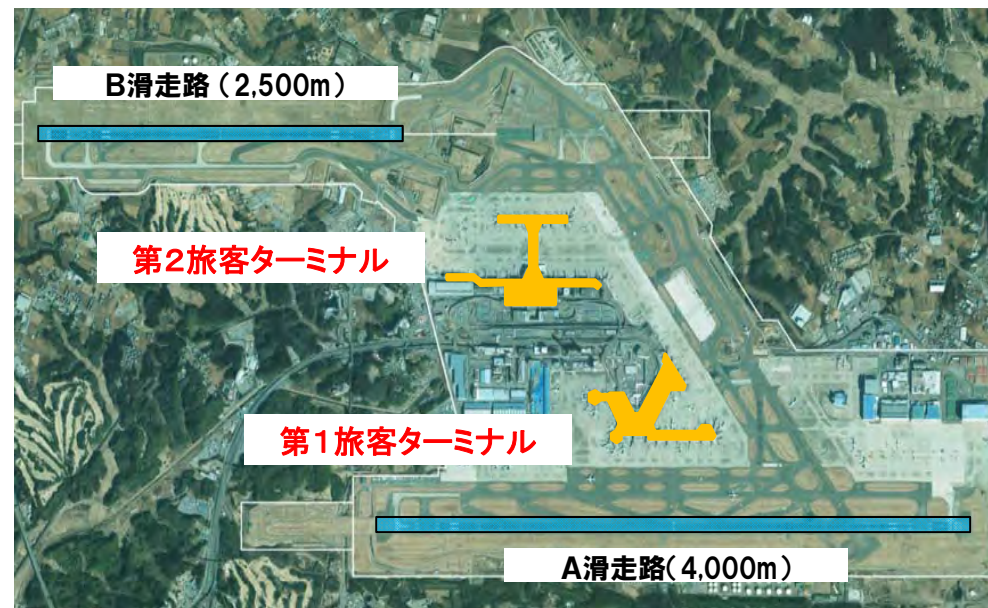
## 羽田空港(東京国際空港)



総面積 : 1,522ha  
旅客数 : 6,670万人 (国内5,875万人 国際795万人)  
取扱貨物量 : 84万トン (国内70.3万トン 国際14.1万トン)  
年間発着実績 : 39万回

※旅客数、貨物量は平成24年度 出典:空港管理状況調書

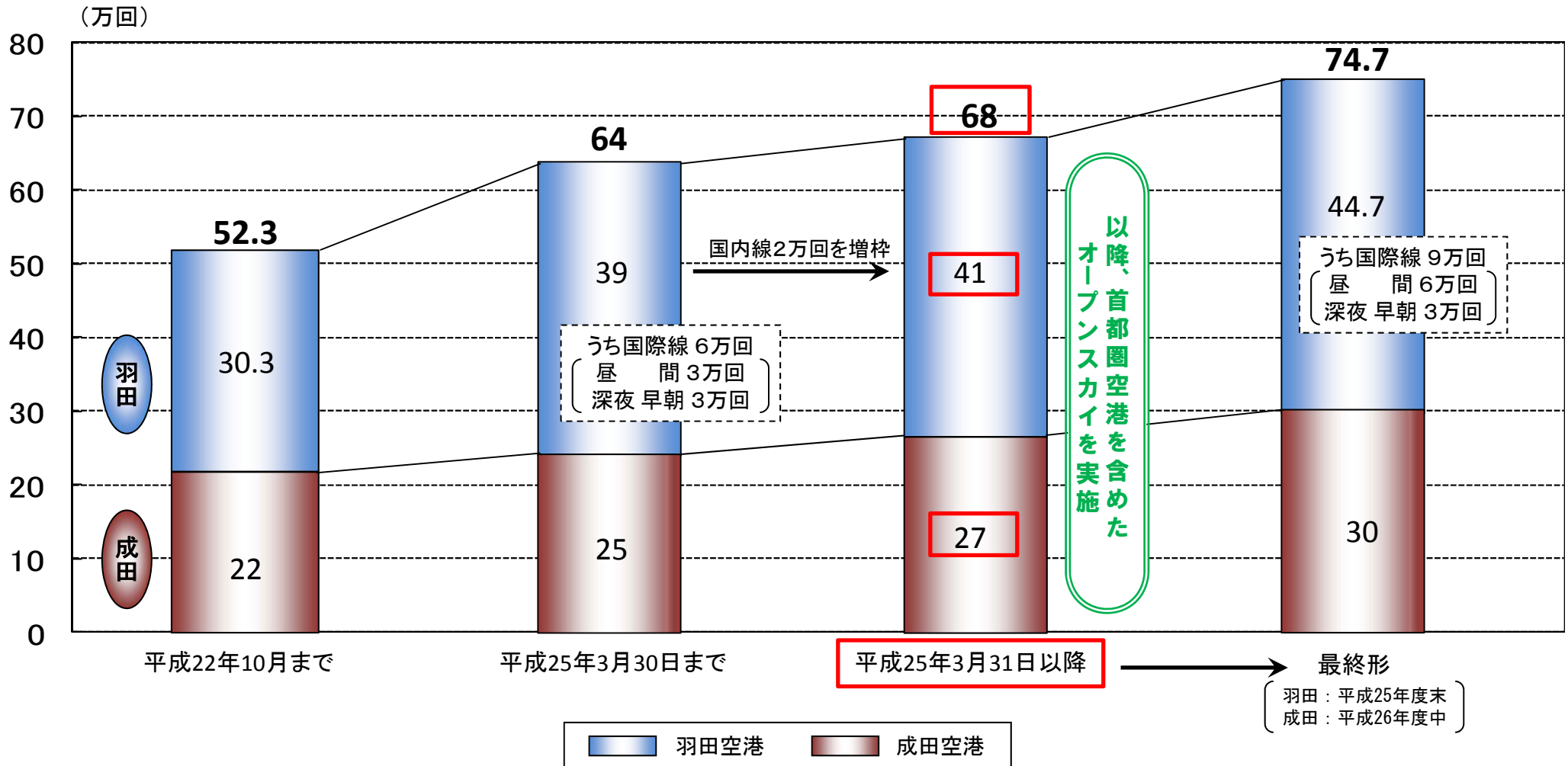
## 成田国際空港



総面積 : 1,090ha  
旅客数 : 3,060万人 (国内372万人 国際2,688万人)  
取扱貨物量 : 194万トン (国内1.7万トン 国際192.1万トン)  
年間発着実績 : 21万回

※旅客数、貨物量は平成24年度 出典:空港管理状況調書

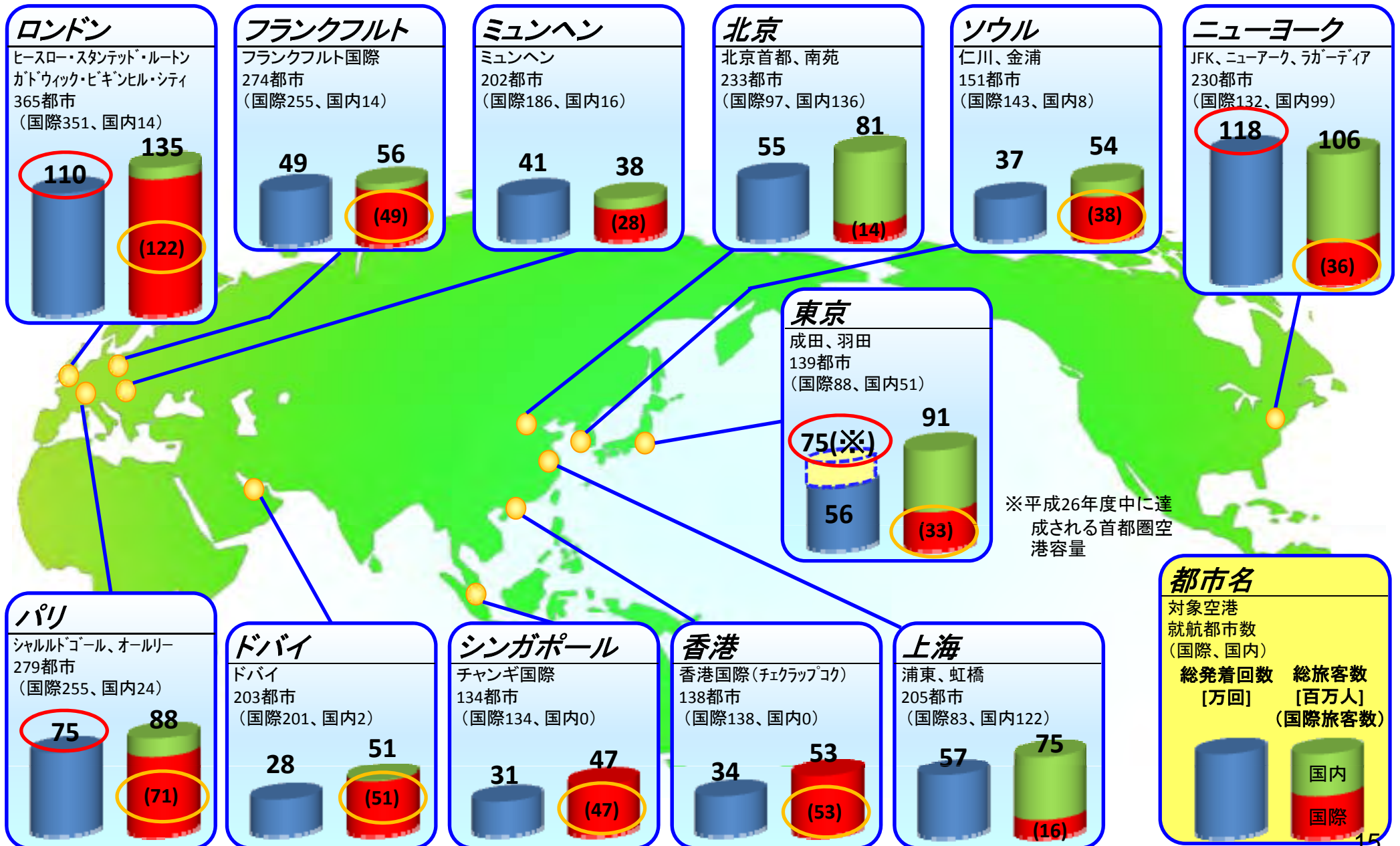
首都圏におけるビジネス・観光両面の都市間競争力を大幅に強化するため、羽田・成田の両空港における発着容量の拡大等、抜本的な機能強化を実施する。(発着回数は52.3万回(H22)→74.7万回(H26)と1.5倍に増加)



- \* 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、1離着陸で2回とのカウントである。
- \* 3. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。



# 世界各都市内の空港の就航都市数・発着回数・旅客数



※平成26年度中に達成される首都圏空港容量

**都市名**

対象空港  
就航都市数  
(国際, 国内)

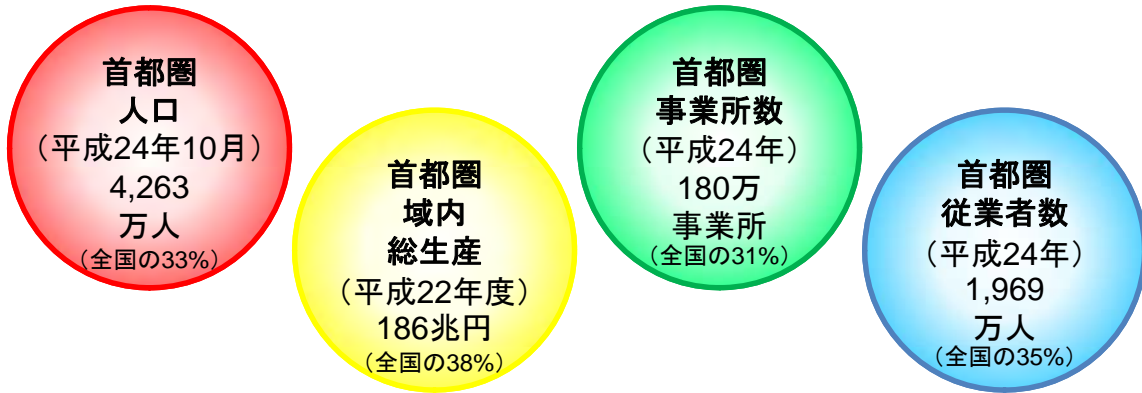
総発着回数 [万回]      総旅客数 [百万人]  
(国際旅客数)

(出典) 「ACI Annual World Airport Traffic Report (Annual WATR) 2011」、「OAG Flight Guide Worldwide」より国土交通省航空局作成

※発着回数、旅客数は2011年のデータ  
就航都市数は2013年8月時点で、定期旅客便の直行便が就航している都市数

# 首都圏空港の更なる機能強化の必要性

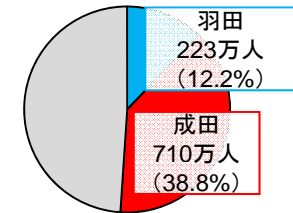
## 首都圏(1都6県)の現在の経済力



## 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

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%)



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

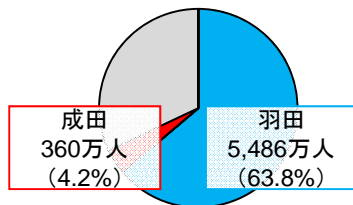
世界上位企業の立地数で東京は北京に次いで世界第2位

首都圏は訪日外国人の最大の玄関口

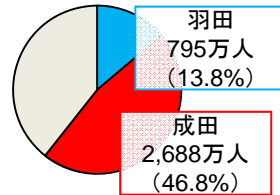
出所: 総務省人口推計、県民経済計算、平成24年経済センサス活動調査、世界の統計2013、Fortune Global 500、出入国管理統計

## 首都圏空港の現状

国内線利用者 8,597万人 (全体の68.0%)

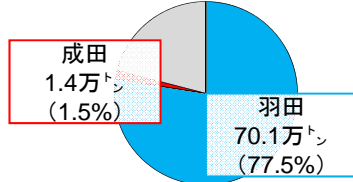


国際線利用者 5,744万人 (全体の60.6%)

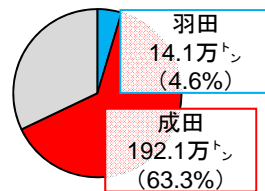


首都圏空港で全利用客の約65%を占める

国内航空貨物量 90.5万トン (全体の79.0%)



国際航空貨物量 303.6万トン (全体の67.9%)



首都圏空港で総貨物量の約70%を占める

出所: 航空輸送統計年報、空港管理状況調査

## 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

## 主要空港の発着容量の比較

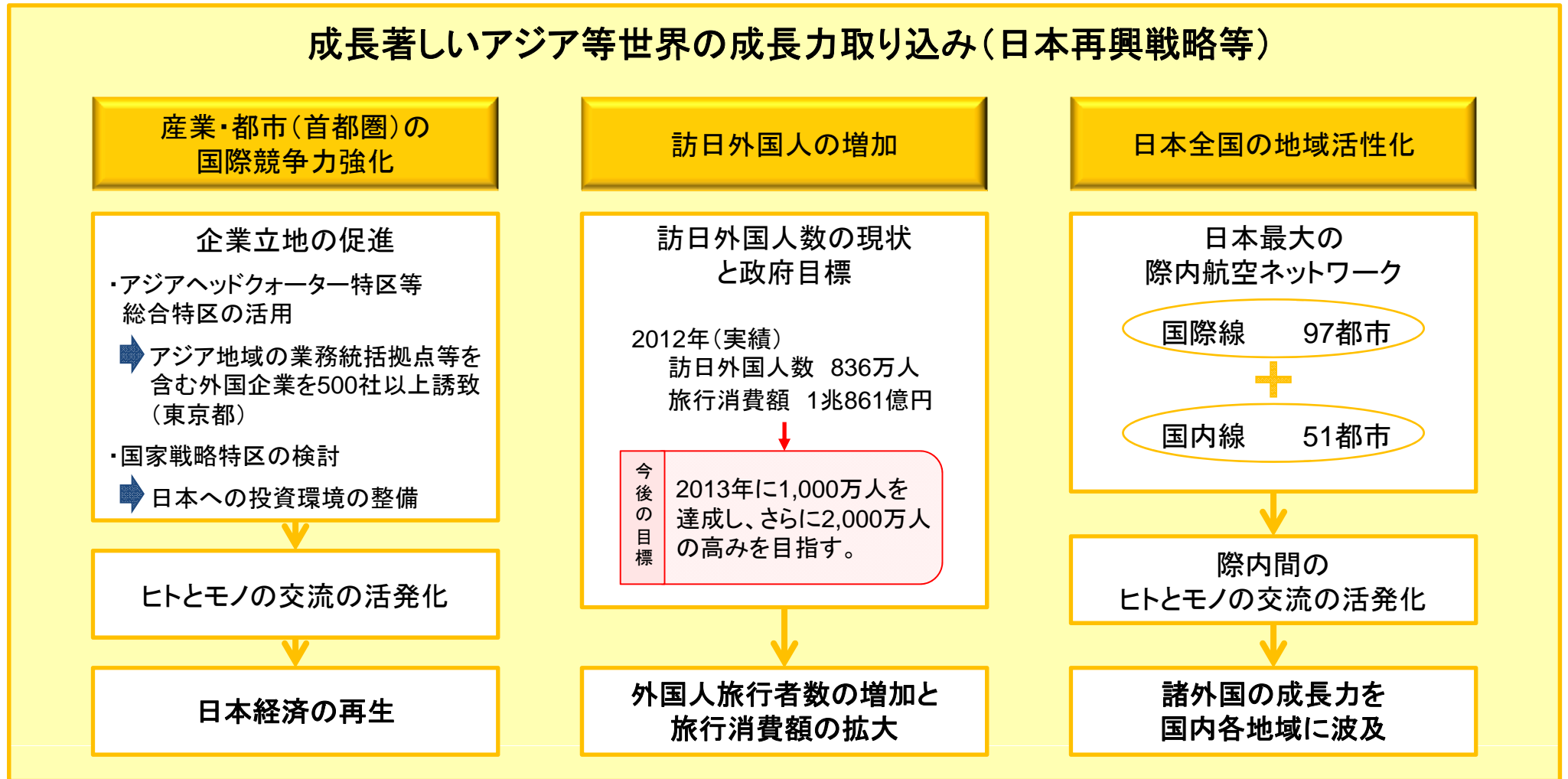
諸外国主要空港の発着容量(2011年実績)

・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
・北京	55万回
・ソウル	37万回
・香港	34万回
・シンガポール	31万回

(注: 羽田国際線増枠は滑走路建設計画あり、成田30万回化はターミナル、滑走路建設計画あり)

# 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の必要性

## 今後の検討の進め方

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～平成26年3月末

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

平成26年度～

地元自治体や航空会社等の利害関係者も含めた検討の場



具体的な選択肢の精査及び関係者との合意形成

合意形成後

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）