

# 横田基地の軍民共用化

平成19年6月

 東京都

# 1. 軍民共用化の概要

## <横田基地の軍民共用化の位置づけ>

東京都は、横田基地の返還を最終目標とし、返還までの対策として、横田基地の軍民共用化の早期実現に向けて取り組んでいます。

図表－1：横田基地の概要

所在地	立川市、昭島市、福生市、武藏村山市、羽村市、瑞穂町（5市1町）
面積	7,136,413m <sup>2</sup> (約714ha・味の素スタジアム約165個分、東西約3km、南北約5km、周囲約14km)
用途	飛行場、住宅、事務所など (滑走路1本(3,350m×60m)、オーバーラン両端300m)
管理部隊	米空軍第374空輸航空団
使用部隊	在日米軍司令部、第5空軍司令部、第374空輸航空団ほか
常駐機	C-130輸送機(13機)、C-21輸送・連絡機(4機)、UH-1Nヘリコプター(4機)
主な飛来機	C-5大型輸送機、C-17大型輸送機など ※軍用チャーターによる民間機なども飛来

(平成17年5月現在)



## <有効活用すべき既存施設>

新宿から西方へ約32km、そこには3,350mの滑走路を有する貴重な飛行場施設があります。

東京都は、民間航空との共用飛行場としてこの既存施設を有効活用するため、「横田基地の軍民共用化」を推進しています。

## 2. 軍民共用化に関する経過

<これまでの流れ>

【平成15年】

- 5月23日 小泉首相とブッシュ米国大統領との首脳会談で、横田基地の軍民共用化の実現可能性について検討することに合意  
12月17日 共用化に関する実務的な協議の場として、政府関係省庁と東京都による「連絡会」を設置

【平成16年】

- 6月1日 関東地方知事会議において「横田飛行場の民間航空利用等の早期実現について」を国へ要望

【平成17年】

- 11月28日 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1日 在日米軍再編の最終取りまとめ「再編実施のための日米のロードマップ（※）」合意  
5月25日 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12日 横田基地の軍民共用化に関する日米両政府間の協議組織である「スタディグループ」の第1回会合が開催

【平成19年】

- 5月30日 八都県市首脳会議が、軍民共用化の早期実現に向けた国への要望について決議

※「再編実施のための日米のロードマップ」

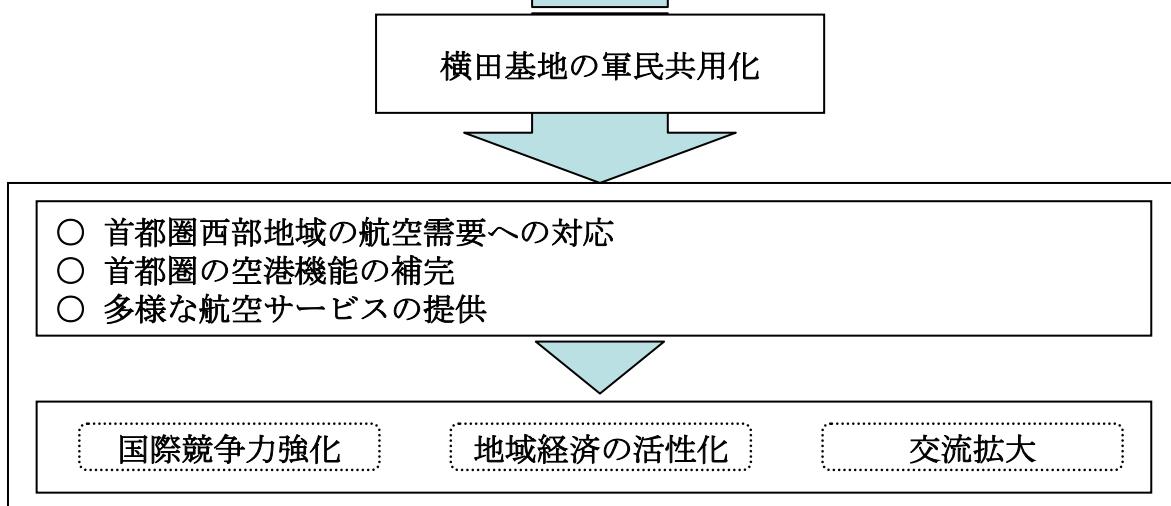
（横田基地の軍民共用化に関する記述の抜粋）

- ・ 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。

### 3. 軍民共用化の意義

#### <概要>

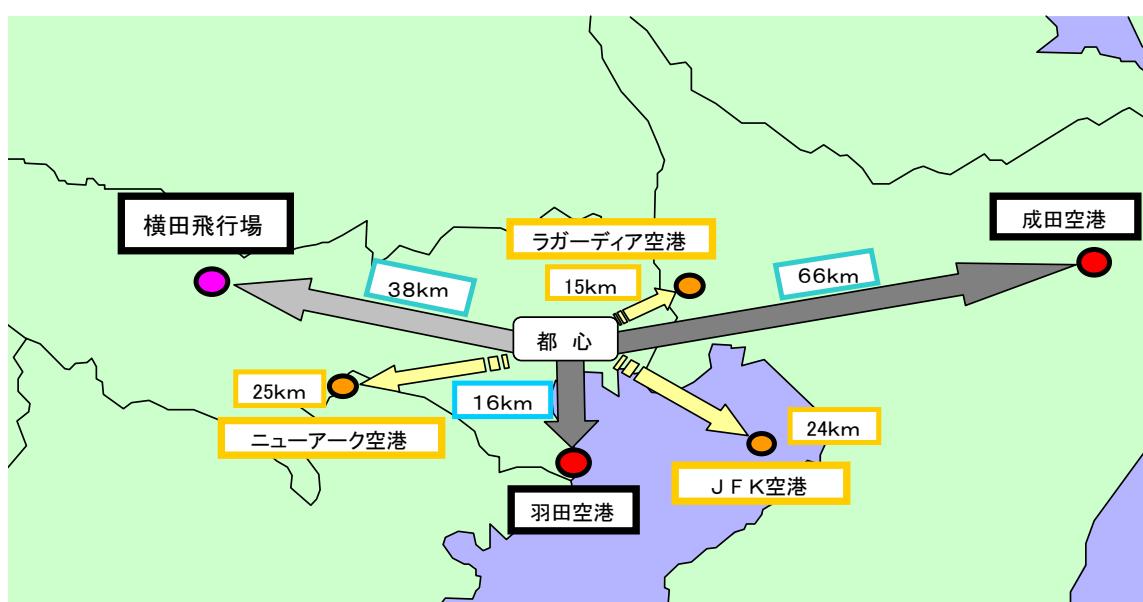
- 首都圏西部地域は、羽田・成田空港まで遠く航空利便性が悪い。
- 現在、首都圏の空港容量はほぼ満杯状態。羽田空港の再拡張・成田空港の滑走路延伸後も増大する航空需要には、十分対応できない。
- 国内線、国際線の定期便で羽田・成田空港の発着枠がほぼ満杯。首都圏へのコムーター機やビジネスジェット等の強い乗り入れ要望に対応できない。



図表－2：首都圏の空港立地（ニューヨーク大都市圏との比較）

羽田・成田空港は首都圏の東側に位置し、ニューヨーク大都市圏と比較しても、空港の数が少なく、位置的にも偏在しています。

横田基地の軍民共用化実現により、首都圏にバランスよく空港が配置され、航空利用者の利便性が向上します。



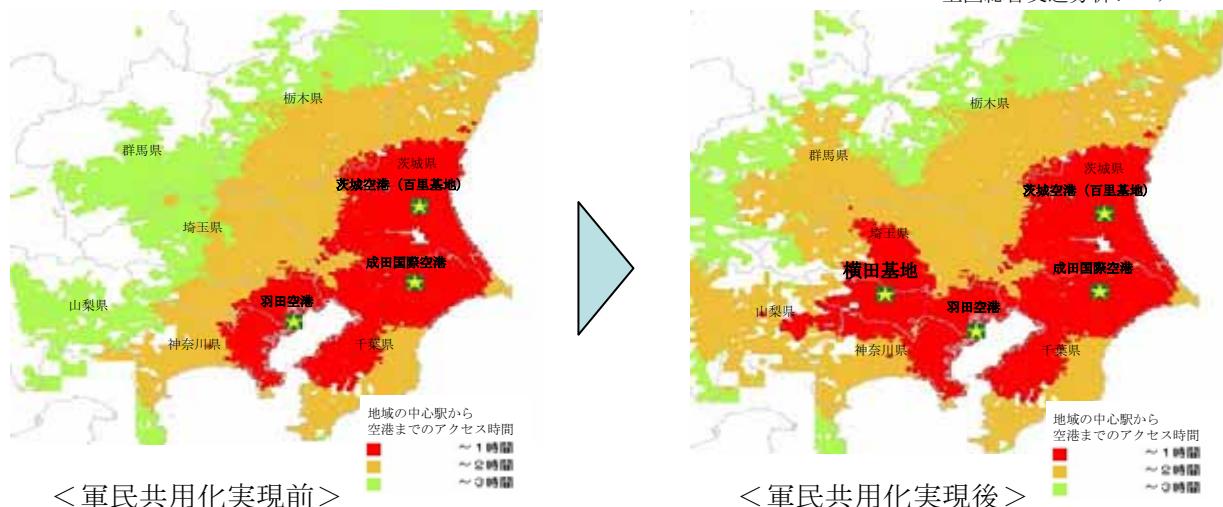
## <首都圏西部地域の航空需要への対応 >

横田基地が立地する多摩地域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(多摩地域408万人:H18.7月現在)、企業・事業所も集積していることから、潜在的に大きな航空需要が見込まれています。

この首都圏西部地域から羽田空港までは時間がかかり、航空利用者にとって不便な状況となっています。横田基地の軍民共用化により、空港へのアクセス時間が短縮され航空利便性が大幅に向上します。

**図表－3：首都圏全域から空港へのアクセス所要時間  
(NITAS ver1.6※によるシミュレーション)**

※NITAS：国土交通省が管理運営する全国総合交通分析システム



**図表－4：横田基地周辺の主要都市から空港へのアクセス時間比較**

都県名	代表地点	交通手段※	所要時間		差分 (①-②)
			横田基地(①)	羽田空港(②)	
群馬県	高崎	鉄道	約90分	約105分	▲約15分
		道路	約60分	約155分	▲約95分
埼玉県	川越	鉄道	約40分	約90分	▲約50分
		道路	約65分	約75分	▲約10分
神奈川県	厚木	鉄道	約80分	約75分	約5分
		道路	約45分	約65分	▲約20分
東京都	新宿	鉄道	約45分	約45分	約0分
		道路	約50分	約40分	約10分
山梨県	甲府	鉄道	約85分	約140分	▲約55分
		道路	約85分	約125分	▲約40分

※ 交通手段それぞれの定義は下記の通り。

鉄道：「駅すぱあと」により、現在の鉄道ダイヤにおける経路・乗車時間を算出し、乗換1回につき10分を加算した場合の最短時間の経路を選択。

なお、共用化実現後に横田基地へのアクセスを前提としたダイヤ改定等が実施されれば、一層の時間短縮が見込まれる。

道路：首都高以外の道路は国土交通省が提供する「道路時刻表」を基に所要時間を検索。首都高は首都高速道路㈱の提供する「SHUTOKO TRAFFIC CHANNEL」により検索。

なお、厚木からの道路によるアクセスについては、圏央道の開通を前提として算定。

## <首都圏の空港機能を補完>

現在の羽田空港及び成田空港における航空機の空港容量はほぼ満杯状態です。

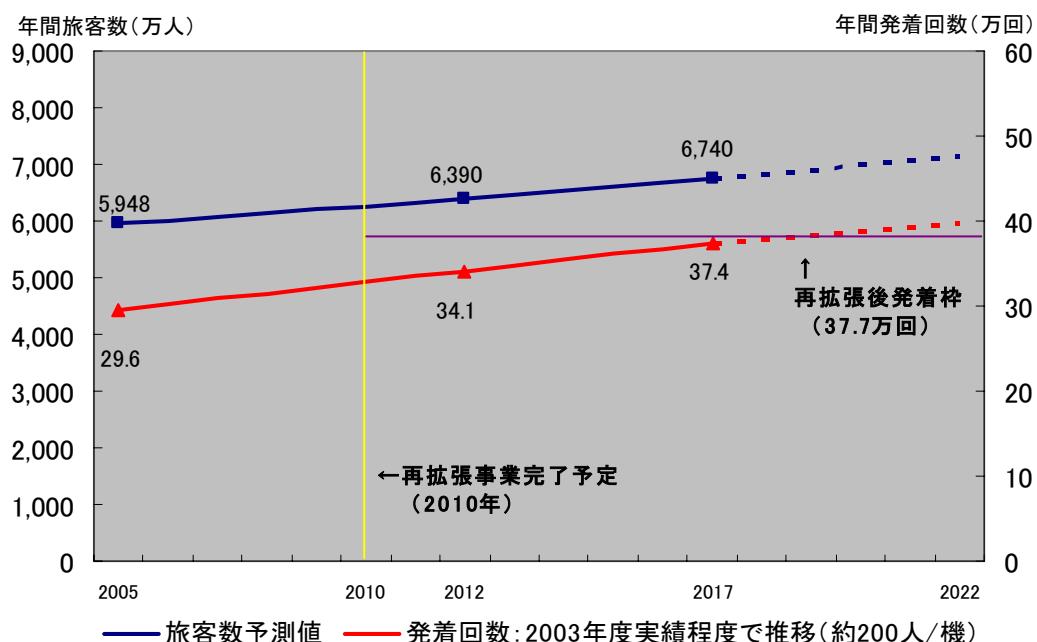
羽田空港においては、再拡張後も1機あたりの旅客数が2003年度の実績（約200人）で推移した場合には2010年代後半に空港容量が不足すると推定され、成田空港においては約40カ国が路線開設を待っている状況であり、滑走路延伸後も首都圏の増大する航空需要に対応することができません。

近年、航空サービスに対するニーズの多様化により、航空機の小型化及び運航の多頻度化が進んできています。今後この傾向が進み、1機あたりの旅客数が200人よりも少なくなった場合、空港容量は推定よりも早く不足することになります。

こうした状況に対し、横田基地の軍民共用化を実現することで首都圏の空港容量が増え、羽田空港を有効に活用することも可能になり、首都圏の航空利用者サービスの向上に寄与することができます。

また、民間機の運航に支障となっている米軍管理の横田空域が返還されると、安全で効率的な航空路の設定が可能となり、飛行時間が短縮されるなど、より一層航空利用者の利便性が高まります。

図表－5：羽田空港の発着回数及び旅客数



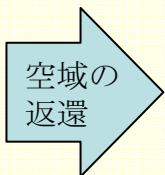
### (前提条件)

- 年間旅客数：交通政策審議会航空分科会（第9回）「首都圏における今後の航空需要予測（参考）」（平成19年5月）による。
- 年間発着回数：1機あたりの旅客数を約200人として算定。
- 再拡張後発着枠（37.7万回）：「東京国際空港国際線地区整備等事業の実施方針の概要（平成17年4月）」による。

## ○ 横田空域について

### ① 米軍が管理している横田空域と、その返還に向けた取り組み

- 1都8県にまたがる  
広大なエリア
- 飛行ルート設定の障害
- 航空路の過密化要因

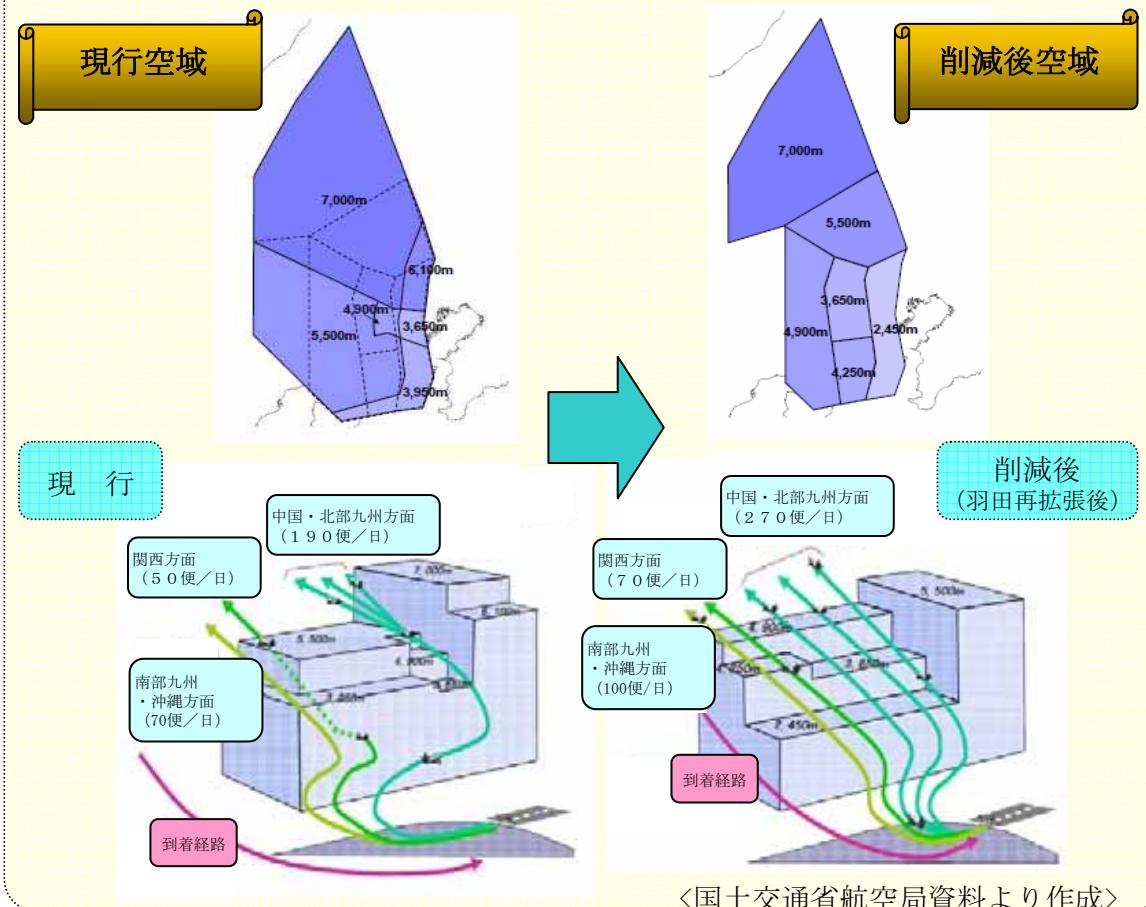


以下のことが実現：

- 需要に応じた空域の再編
- 多様な飛行ルートの設定
- 首都圏の空の過密化緩和

### ② 空域の一部削減

(2006年10月に特定、2008年9月までに返還)



### ③ 空域削減による効果

- ・羽田空港から西方面への全ての出発機及び西方面からの全ての到着機の飛行時間が削減され、時間、燃料、CO<sub>2</sub>及び経費を削減。
- ・経済効果は、現行の運航形態（合計310便）で約130億円/年、羽田再拡張後で約180億円/年。

〈国土交通省航空局資料等より〉