

①航空審議会の答申

昭和三十八年十二月十一日

航空審議会委員長 平山 孝

運輸大臣 綾部健太郎 殿

諮問第九号に対する答申

昭和三十八年八月二十日付け諮問第九号「新東京国際空港の候補地及びその規模」について、別紙のとおり答申する。

(別紙)

航空機の進歩発展に伴って、世界は今や交通革命の様相を呈しているといわれている。わが国の航空交通も又めざましい発展を示し、この十年間にその輸送実績は十倍以上となっている。この趨勢は、わが国の最近の経済成長と所得水準の向上から見て今後相当長期にわたって続くものと考えられる。

わが国の表玄関たる東京国際空港は、このような趨勢を端的に反映して定期航空便の発着は年を追って増加し、すでに昭和三十七年度において約五万回を算え、その取扱旅客数も二五〇万人に達している。しかるに、現在の東京国際空港は、三、〇〇〇メートル程度の主滑走路を有する三五〇ヘクタール(約一〇〇万坪)の規模に過ぎず、世界主要国の国際空港と比較して、もはや最小の規模といわざるを得ない。

東京国際空港における現在の旅客需要の伸びと航空機の発着回数の増加傾向がこのまま推移するとすれば、今後の施設の整備を考慮してもその能力の限界に達するのは昭和四十五年頃と予想される。

また、現在開発途上にある超音速旅客機は、すでに欧米主要航空会社は勿論、わが日本航空においても発注済

であって、これが就航は昭和四十五、六年と見込まれている。この超音速旅客機の実入れば、現在の東京国際空港では不可能であって、このまま放置せんか世界の航空路における日本の地位は、東洋のローカル線のターミナルに転落することとなるであろう。

ひるがえって諸外国の状況を見るに、各国ともこのような事態に対処するため大空港計画を着々実施に移しつつある。昨年秋季使用を開始したワシントン・ダレス空港は四、〇〇〇ヘクタール(一、二〇〇万坪)であり、パリ、ニューヨーク、ハンブルグ等においても二、五〇〇(四、〇〇〇ヘクタール(七五〇一、二〇〇万坪)程度の大空港計画を進めている。

このような内外の情勢にかんがみ、わが国としても相当長期にわたる見通しの下に、この際思い切った大空港を首都附近に早急に建設するため強力な施策を講ずべきであると考えられる。

本審議会は、このような認識の下に、「新東京国際空港の候補地及びその規模」について慎重審議した結果、次のような結論に達した。

1 新空港の規模

空港の建設には、地上において広大な土地を必要とすることは勿論であるが、それにも増して膨大な空域を確保する必要がある。東京周辺にはすでに数ヶ所の飛行場があり、首都圏上空に残された空域には自から限界がある。このことを念頭に置くかぎり、今後再び新空港を東京周辺に求めることはほとんど不可能に近いといわなければならない。したがって、この際中途半端な空港を造ることはかえって将来に禍根を残すこととなるので可能な限り能力の大きい空港とすることを基本的態度として考えるべきである。

新空港の規模を決定するにあたっては、将来東京地域においてどの程度の航空交通があり、したがって、新空港はどの程度の航空機発着回数を処理しなければならぬか、また世界における国際航空の要衝にある東京においては将来いかなる種類の航空機を受け入れなければならないかということがその前提となる。

東京地域における将来の航空交通量を推測するに、欧米主要国の航空交通の普及度及びわが国の経済成長率から推して相当長期にわたり現在の増加傾向は続くものと考えられる。仮に昭和四十五年以降は増加率が相当鈍化するものとして算定しても、今後二十年を出ずして、現在の東京国際空港の十倍以上の航空機の発着があるものと推定される。

次に、新空港に発着する航空機の将来機種は、最近におけるめざましい技術進歩の状況からみてにわかにその予測はできないが、少なくともすでに世界主要国において発注済の超音速旅客機を考えることは不可欠の条件である。

新空港は以上のような航空機の量的及び質的な処理能力を備えたものであることが必要であるが、これに対応する空港の規模は、結局滑走路の長さ、数及び配置の三つの基本的要素によって決定づけられる。

すでに述べたような能力を新空港に付与するためには、滑走路の数は少なくとも主滑走路二本、副滑走路二本、横風用滑走路一本計五本は必要であり、その配置は互いに独立して同時使用できるだけの間隔をとった平行滑走路とするのが最も効率的である。また、超音速旅客機の実入を可能とするためには、主滑走路の長さは四、〇〇〇メートル程度のものとする必要があると考えられる。

更に、このような滑走路の配置を基本とし、これに対応した規模のエプロン、ターミナルビル、整備施設、駐車場、各種建造物等の諸施設を適宜配置する必要がある。

以上の諸条件を充し最も効率的にその機能を發揮しうる新空港の計画図の一案を示すと別図(10ページ参照)のとおりであり、その敷地面積は自ら二、三〇〇ヘクタール(七〇〇万坪)程度を必要とすることになる。

ここで特に配慮しなければならぬのは、騒音問題である。ジェット機の出現に伴い、空港周辺における騒音は深刻な問題となっているが、新空港の建設にあたっては、緩衝地帯を設ける等政府は当初よりその解決に十分な配慮をすべきである。

2 新空港の候補地

新空港の候補地の選定にあたって第一に考慮すべきことは、空域の問題である。それは航空機の安全と空港の使用効率に重大な影響があるからである。首都圏の上空はいくつかの既設飛行場によってすでに相当部分を占有されている。特に、首都圏上空の西部一帯は、入間川、横田、立川、厚木の各軍用飛行場群によって完全に占有されているので、現時点では考慮の余地はない。また、東京湾中部上空、特に木更津附近は、羽田の東京国際空港の進入出発経路の要衝となつていて、同空港を放棄せざる限りこれまた考慮の余地はない。同空港は都心に近く国内線旅客に極めて便利(高速度路で約十五分)であるのみならず、年間一七五五、〇〇〇回の航空機の発着を処理し得るという非常に大きな能力を持ったものであり、しかも現在まで及び昭和四十五年までの同空港に対する投資は莫大な額にのぼることを考え併せるとき、これを放棄してしまふことはできない。さらに、各国の状況をもて、主要都市においてはすべて定期航空のための大きな空港を二つ以上持っていることも考えるべきである。

一方、地上における立地条件は種々の複雑な要素を考慮しなければならぬが、ひとまず、相当広範囲にわたつて地形が平坦であり、かつ、人家の比較的稀薄な地域を候補地としてあげ、検討の対象とすることとした。また、海面については、臨海工業地帯、港湾等に支障のない所の埋立を検討することとした。

このような観点から新空港の候補地を求めると、自らの数は限定されてくる。本審議会は、次の三カ所を新空港の候補地として、それぞれについて検討を加えることとした。

(1) 千葉県浦安沖

(2) 茨城県霞ヶ浦周辺(稲敷台地又は湖面)

(3) 千葉県富里村附近

これら候補地の検討にあたって、本審議会は種々の条件を考慮したが、主として次の諸項目に重点を置いて検討を進めた。

(イ) 他の飛行場との管制上の関係

(ロ) 気象条件

(ハ) 建設工事上の問題

(ニ) 都心との連絡上の問題

これらのうち「他の飛行場との管制上の関係」は、航空機の安全と空港の使用効率に直接つながる重大な問題であるので、候補地選定にあたり最も重視しなければならぬ項目であると考えられる。

今、各候補地について概略を述べると次のとおりである。

(1) 千葉県浦安沖

当候補地は、都心よりの直線距離がわずかに一三キロメートルであつて、公衆の利便の点から見れば最も魅力ある候補地といわねばならない。

しかし、最大の難点は、羽田空港との管制上の関係である。東京湾上空は、羽田空港の進入、出発経路として使用されているので、管制技術上の工夫を最大限に行なつても調整の余地は多くは残されない。もし新空港の能力をできるだけ制約しないで管制上の運用をすれば、羽田空港の年間限界能力は1/6程度に低下するものと推定されるのみならず、同空港は風向によつては使用不能となり定期便の発着に適しないものとなる。

また、当候補地の埋立については、海岸よりどの程度の距離にその地点を求めるかにより工事上の難易は著しく異なつてくる。すなわち、海岸にほとんど接続して埋立を行えば、工事はかなり容易となるが、近接する人家密集地帯の騒音対策上二キロメートル沖に埋立地点を選ばざるを得ないとすれば、その工事に相当難点を生じその用地造成経費は、内陸の場合に比較して一倍以上となることが予想される。気象条件については、現在の羽田空港とほぼ同様で現時点ではさほど問題はないが、東京湾周辺において臨海工業地帯の造成が更に進んだ場合スモッグによる障害が多くなることが危惧される。

(2) 茨城県霞ヶ浦周辺(稲敷台地又は湖面)

他の飛行場との管制上の関係について問題となる

のは、航空自衛隊の百里飛行場との関係である。百里を基地とする使用機材の性能から判断して、稲敷台地の場合は、滑走路の方向を按配することによつて新空港と百里飛行場とを両立させることは必ずしも不可能ではないが百里飛行場には大きな影響を与えるものと考えられる。

また、湖面埋立の場合は、百里飛行場とあまりに接近するので両立し得ない。気象条件については、霧、スモッグの発生等による害は特にない。

また、当候補地のうち、稲敷台地はかなり平坦な洪積台地であり地盤は良好であるので工事上の難点はない。なお、湖面埋立については、洪水予防の見地から干拓計画との調整が必要である。

都心との距離は、稲敷台地の場合直線距離で約五二キロメートルであるが、自動車道路が整備されれば一時間以内で到達可能であり、公衆の利便にさほど支障はないと考えられる。

(3) 千葉県富里村附近

他の飛行場との管制上の関係については問題となる点はほとんどない。気象条件については、霧、スモッグの発生等による害は特になく、また卓越する恒風もないので滑走路の方向については相当弾力的な決定が可能である。

また、地形は霞ヶ浦周辺稲敷台地よりも若干起伏が少なく、洪積台地であり、地盤は良好であるので工事上の難点はない。

都心との距離は、霞ヶ浦周辺よりやや近く、直線距離で五〇キロメートルである。

以上述べたところにより本審議会の結論を要約すると、次のとおりである。

諸種の条件を総合すると千葉県富里村附近が最も候補地として適当であり、また防衛庁との調整が可能であれば霞ヶ浦周辺も適当な候補地であるといえる。浦安沖は、主として航空管制上の見地から候補地として適当でない。