羽田空港における深夜早朝の有効活用方策について

国土交通省航空局　伊　藤　達　也
（監理部総務課航空企画調査室　専門官）

1.　はじめに

平成13年2月16日午後11時すぎ，羽田空港を深夜，早朝の時間帯に利用する国際旅客チャーター便5便が，サイパン，済州島，ホノルルへ向けて相次いで出発した。羽田空港から本格的な国際便が飛ぶのは実に23年ぶりのこととなる。本稿では深夜早朝の国際旅客チャーター便等の運航についての羽田空港の有効活用方策を紹介することとする。

2.　有効活用方策策定までの経緯

羽田空港は，昭和53年の成田空港の供用開始に伴う国際線の成田への移転以降，中華航空及び政府によるチャーター便等の例外的なものを除き国際線は就航していない。しかし，沖合展開事業により羽田空港の大幅な容量拡大が図られるとともに，C滑走路供用により24時間運用が可能となった平成9年以降，羽田空港において国内定期便の需要があまり見込まれない深夜早朝の時間帯に国際チャーター便等を飛ばせないかという意見が東京都等から出されるようになり，平成12年3月，運輸大臣（当時）の指示により，航空局長を座長とする「羽田空港有効活用検討委員会」を設置し，羽田空港活用にあたっての制約事項（騒音対策，地上施設の能力，CIQ体制等），対象時間帯等についての検討を開始した。

3.　有効活用方策検討の内容

(1)　運航可能時間帯の検討

羽田空港の現在の処理容量は，新B滑走路が供用した昨年7月以降，6時台から22時台については，出発回数は32回／時，到着回数28回／時（ただし，6時台及び22時台は26回／時）（第1表参照）となっている

写真-1　国土交通相を迎えて羽田国際チャーター便の運航開始式

第1表　羽田空港の空港処理容量

		第1段階 (12年7月~14年6月)	第2段階 (14年7月~)
6～22時台の処理可能機数	出発回数	32回／時	
	到着回数	28回／時（ただし、6時台及び22時台は、26回/時）	
A　出発回数と到着回数を同数とした場合の発着総数		944回	
B　ファイヤーブレーク		68回（注1）	16回
C　発着枠の総数（A－B）		876回	928回
D　公用機等の枠		30回	30回
E　C－D		846回	898回
F　朝の到着及び夜の出発の特定時間枠（注2）		144回	144回
G　国内定期便の発着回数（E－F）		702回 （351便）	754回 （377便）

（注1）第1段階の期間は、第2段階の増便実施に伴う国内定期便の定時性の確保（遅延による混乱の防止）を図るための準備期間として、当初の2年間とする。

（注2）6:00～8:30の間の到着及び20:30～23:00の間の出発については、旅客の需要動向等を勘案し、当面、国内線の希望があればこれに応じて、枠の利用を認めていくこととする。

（注3）ゼネアピについては、公用機等の枠及び朝・夜の特定時間枠に空きがある場合には一定の範囲内で枠の利用を認めることとする（公用機、定期便等との間の優先順位を設定。）。

が，特定時間帯（旅客の需要動向等を勘案し，当面，国内線の希望があればこれに応じて，枠の利用を認めていく時間帯）を除くと，遅延に対処するためのバッファであるファイヤーブレイク，飛行検査機等の公用機，報道機関機，フェリー機等のための公用機等枠を含め，この時間帯はフルに活用されている状況にある。一方，深夜早朝（23時台から5時台）については，23時台に国内線の到着便が運航されている他目立った利用が無く，まさに具体的な有効活用方策の検討が求められる状況になっている。

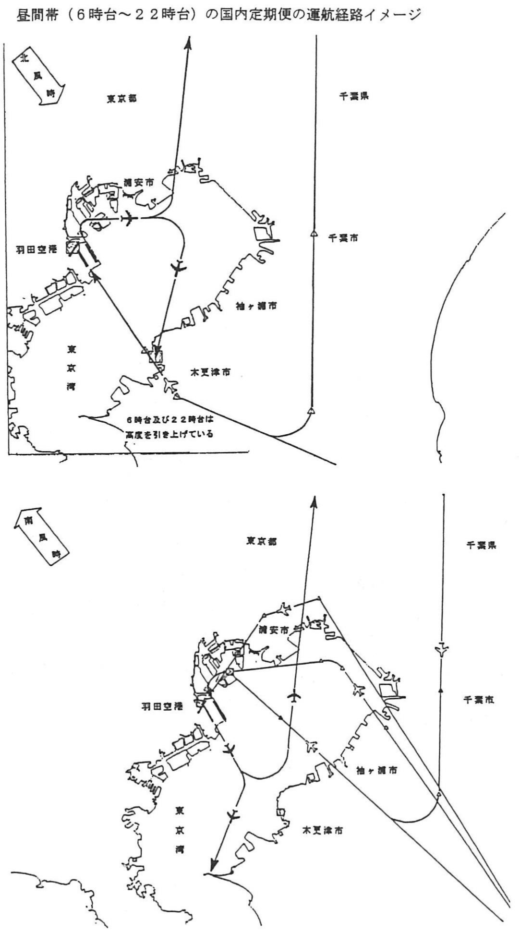
(2)　飛行経路の検討

①　国内線の飛行経路

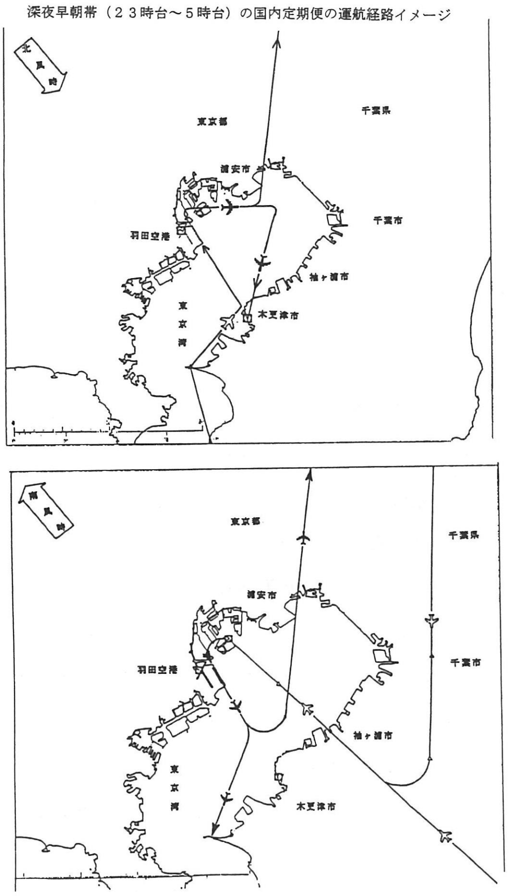
現在の羽田空港の国内線の飛行経路は，第1図，第2図に示すとおり6時台から22時台までと23時台から5時台までの2種類の飛行経路が設定されている。6時台から22時台までの出発については，北風時，南風時とも東京湾内で上昇し，北海道方面は北方へ，近畿，九州方面は西方へ向けて飛行する経路となっている。到着については，空域の処理容量を最大限発揮するため，出発機の飛行経路と輻輳しない経路が設定されており，北風時については房総半島中央部で北方からと西方からの経路が合わさった後，羽田空港のA，C滑走路の延長線上から進入する経路となっている。また，南風時の到着については，使用する滑走路によって経路が三とおりあるが，いずれも東京湾の北側付近を飛行して羽田空港へ進入する経路となっている。一方23時台から5時台については，出発経路については，6時台から22時台と同じ経路であるが，到着経路のうち北風時については，陸域の騒音の影響をできる限り軽減させるため，房総半島西側の東京湾上を飛行し，羽田空港へ進入する経路となっている。このため処理能力は1時間当たり22便（うち到着は10便）と少なくなる。南風時については，房総半島から東京湾を経由してC滑走路へ進入する経路となっている。

②　国際線の飛行経路

深夜，早朝の時間帯を利用して国際線を飛行させることとなると，陸域への騒音の影響が非常に懸念され，この問題を解決するために，陸域を飛行しないで，ある程度の処理容量が確保できる経路の検討を行い，検討の結果得られた経路が，第3図に示す今回の国際チャーター便用の飛行経路である。北風時の出発については，東京湾を東へ飛行した後，東京湾中央部へ向けて南下しながら上昇し新フィックスで9,000ft以上確保し陸域への騒音の影響を無くすものである。北風時の到着については，国内線と同様房総半島西側



第1図　昼間帯（6時台～22時台）の国内定期便の運航経路イメージ



第2図　深夜早朝帯（23時台～5時台）の国内定期便の運航経路イメージ

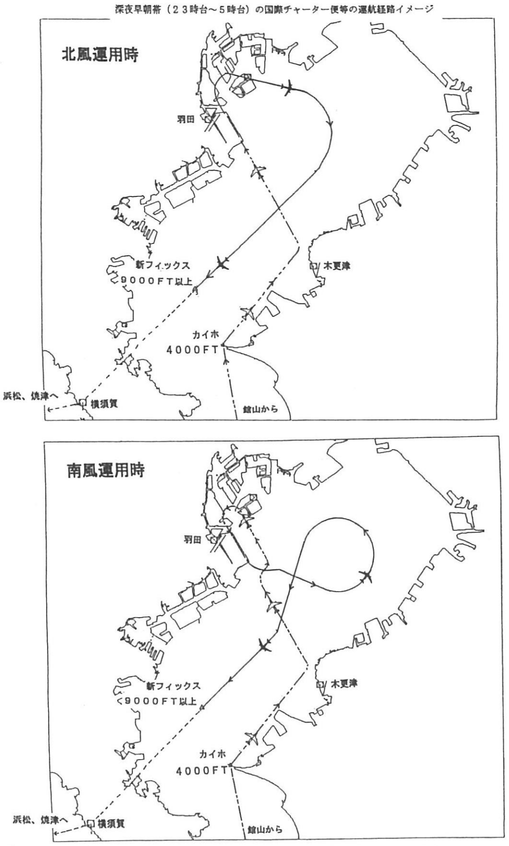
の東京湾上を飛行し，羽田空港へ進入する経路としている。南風時について，出発については，羽田空港を南へ向け離陸した後，東京湾北部で一回転する経路をとった後，東京湾中央部へ向けて南下しながら上昇していく経路である。到着については，国内線の北風時と同様の経路をとって羽田空港の滑走路へ向けて進入し，滑走路を周回して北方から最終進入する経路としている。このような陸域を飛行しない複雑な経路のため，処理容量は，当然国内線の23時台から5時台までの能力よりも少なく，1時間当たり16便（うち到着は8便）となっている。

(3)　地上施設の検討

羽田空港の国際旅客ターミナルビルの取扱い容量は，現在乗り入れている国際線の最大機材であるB－747型機に対応した1時間当たり到着，出発それぞれ概ね400人程度である。しかし，実際の取扱い旅客数については，出入国に伴う法令上の検査手続き（税関，出入国管理，検疫検査：CIQ検査という）機関の体制によって決定されるため，CIQ関係省庁と実施体制について調整を行った。その結果，現行の体制では深夜・早朝便に対応することが困難な中で，週2往復の範囲内であれば，ぎりぎりの対応をして頂くということで，当面の対応として，週2往復の範囲内で国際旅客チャーター便等の受入れが認められた。

4.　有効活用方策の発表

このような検討，調整を行った結果，平成12年12月12日に羽田空港における深夜早朝の有効活用方策のルール化を発表し，本年1月16日には，当面の実施体制を発表している。その内容については，以下のとお



第３図　深夜早朝帯（23時台～５時台）の国際チャーター便の運航経路イメージ

りである。

(1)　基本方針

基本方針としては，羽田空港は国内線の，成田空港は国際線のそれぞれ拠点空港であることを基本としつつ，首都圏の国際航空需要の逼迫への対応等のため，国民共有の財産である羽田空港において深夜早朝帯での国際チャーター便及び国際ビジネスの運航を認めることにより，首都圏の空港機能の向上を図るものとする。

(2)　運航時間帯

成田空港の運用できない時間帯である23時から６時迄を，今回の羽田空港の運航時間帯とする。ただし，国内定期便の取扱いを優先する。

(3)　取扱可能な旅客数及び運航回数

国際旅客ターミナルの容量及び設備による制約により，１時間当たり出発，到着それぞれ当面，概ね400人程度までとする。ただし，CIQ の体制が整うまでの間，国際旅客チャーター便については，23時台に旅客数250人程度までの出発便１便の運航を週２日及び出発便があった翌日の５時台後半に旅客数250人程度までの到着便１便の運航を週２日を上限として認めることとする。ただし，平成13年３月24日までの間は，上記運航回数の枠内で，２週間に１回を上限として，23時台に旅客数250人程度までの到着便１便を運航すること及び翌日の５時台の出発便１便を運航することを認めることとする。

また，国際ビジネス機についても，23時台及び５時台の運航をそれぞれ週２日認めることとする。

(4)　飛行経路

基本的には千葉県の上空を飛行しない経路とする。

(5)　実施時期

平成13年２月16日23時以降

(6)　使用機材

使用機材については，低騒音機材（ICAO 新基準に適合する航空機）とする。

(7)　使用滑走路

原則としてC滑走路とする。

(8)　運航者の決定方法

① 国際旅客チャーター便については，原則として運航予定日の２カ月前の日の属する月の１日に発着枠の割当を決定することとし，上記回数を超過する申請があった場合には抽選により運航者を決定する。
② 国際ビジネス機については，発着予定日の前月25日までに発着枠の割当を決定する。

5.　おわりに

２月16日の５便については，全便満席の利用となったが，今後もこの有効活用方策による羽田空港の国際チャーター便等が多くの方々に利用されることを期待して，本稿の終わりとさせていただきます。