

羽田空港の整備計画について

平成19年12月21日、東京空港整備事務所

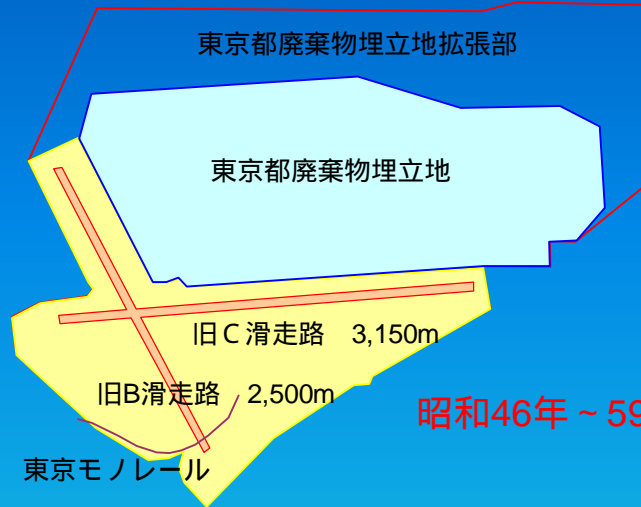


羽田空港における国内・国際旅客の推移（暦年）



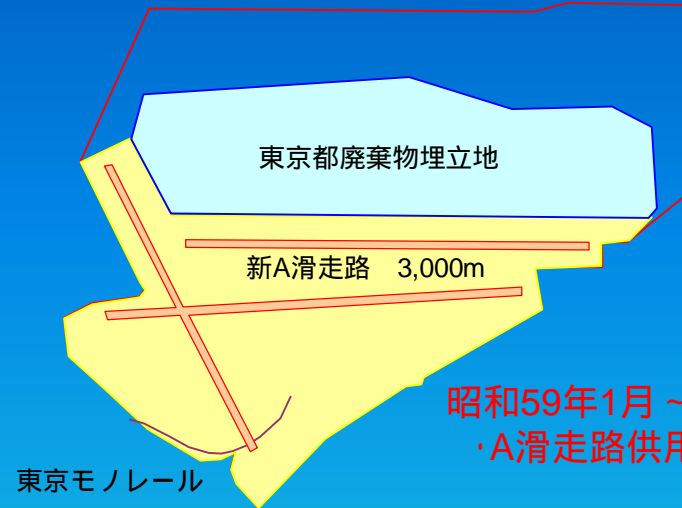
東京国際空港の沖合展開事業のステージプラン

沖合展開前

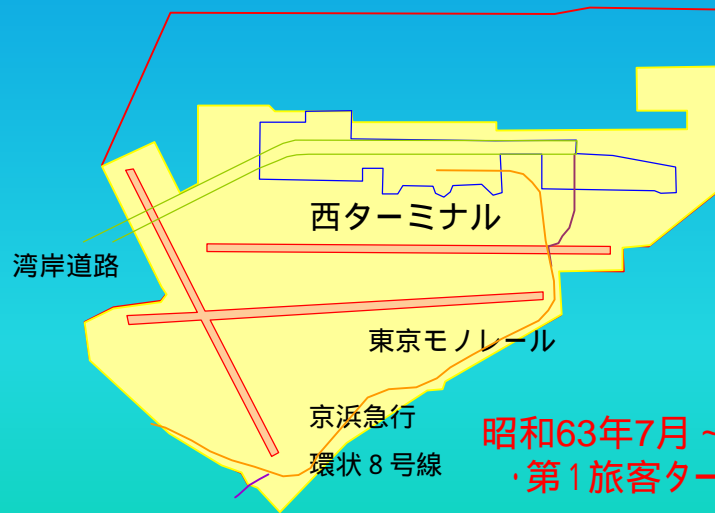


昭和46年～59年1月

第1期計画

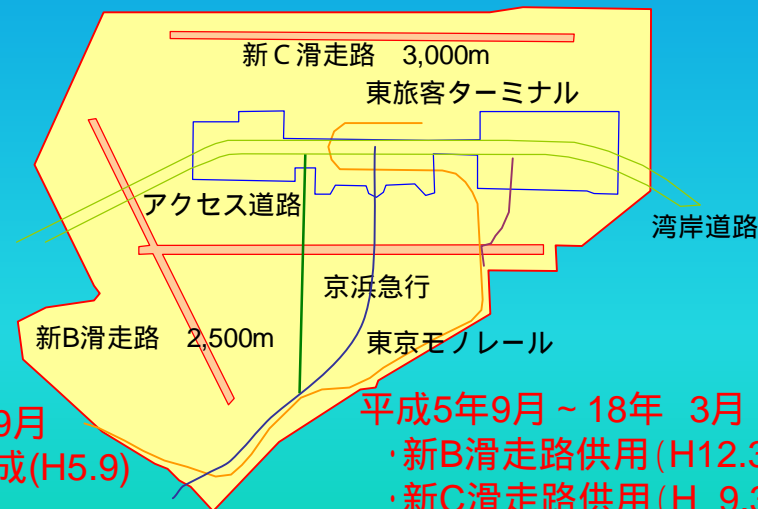


昭和59年1月～63年7月
・A滑走路供用(S63.7)



第2期計画

昭和63年7月～平成5年9月
・第1旅客ターミナル完成(H5.9)



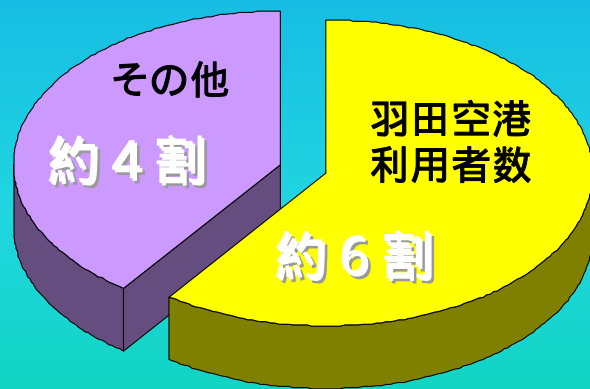
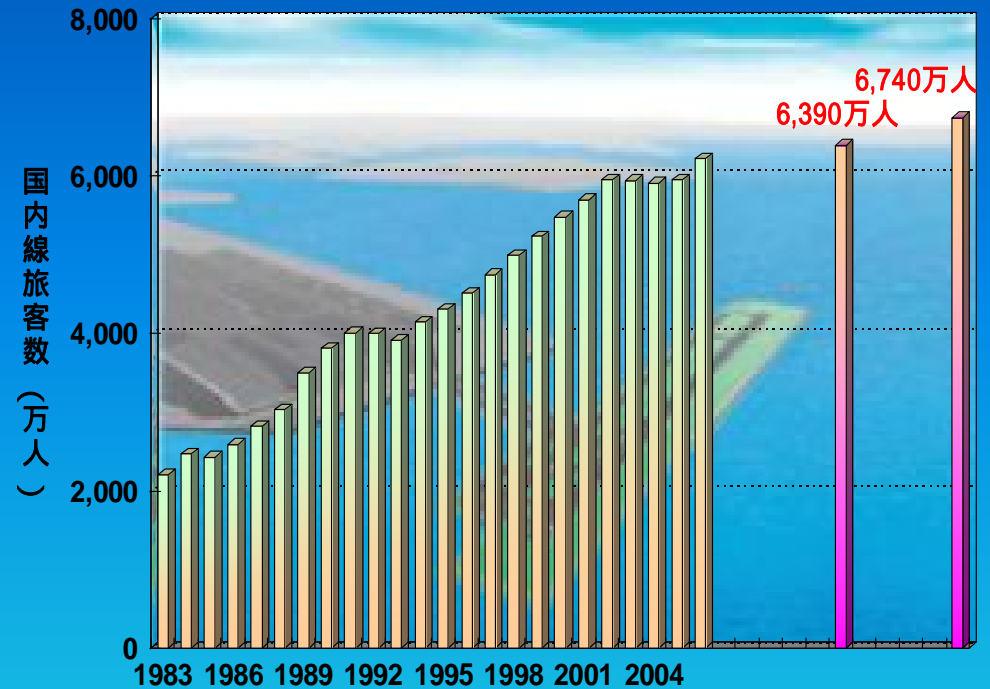
第3期計画

平成5年9月～18年3月
・新B滑走路供用(H12.3)
・新C滑走路供用(H9.3)
・第2旅客ターミナル完成(H16.12)
・第2旅客ターミナル南ピア完成(H19.2)

再拡張事業の背景



国内約50空港とを
結ぶネットワーク



国内航空旅客者の
利用空港別割合

処理能力が既に限界

発着容量の制約解消が急務

再拡張事業の早期実施が必要

これまでの主な経緯

- H12.9
 - H13.7
 - H13.12
 - H14.3
 - H14.6
 - H14.10
 - H15.12
- 首都圏第3空港調査検討会を設置
 - 第6回首都圏第3空港調査検討会「羽田空港再拡張を優先して推進することが適当」。
 - 国土交通省「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」を決定。
 - 第一回工法評価選定会議(座長:椎名IBM最高顧問)
 - 「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」が閣議決定される。「財源について関係府省で見通しをつけた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る」とされる。
 - 第六回工法評価選定会議(最終報告)
 - 平成16年度政府予算案において、再拡張事業の事業化が認められる。

これまでの主な経緯

- H16.3 ➤ 「東京国際空港における緊急整備事業の円滑な推進に関する特別措置法」公布・施行。
- H16.6 ➤ D滑走路工事の入札実施方針を公表(設計・施工一括方式)。
- H16.7 ➤ D滑走路工事の入札公告の実施。
- H16.10 ➤ D滑走路事業に係る環境影響評価方法書を公告。
- H16.10 ➤ 第一回コスト縮減検討委員会(座長:飯島東レ特別顧問)
- H16.12 ➤ 平成17年度政府予算案において、国際線地区整備等事業について事業化が認められる。
- H17.3 ➤ D滑走路工事に係る工事請負契約の締結。
- H17.5 ➤ 第一回技術検討委員会(座長:石原東大名誉教授)

事業経過

H17.3 ~

【滑走路新設】

JVと契約

【環境アセス関係】

方法書

【関係者間調整】

漁業者調整

H17.4 ~

実施設計

評価書

埋立出願

埋立承認

H19以降

D滑走路整備事業
現地着工 (H19.3.30)

航空保安施設整備、フライトチェック、AIP

平成22年10月末供用

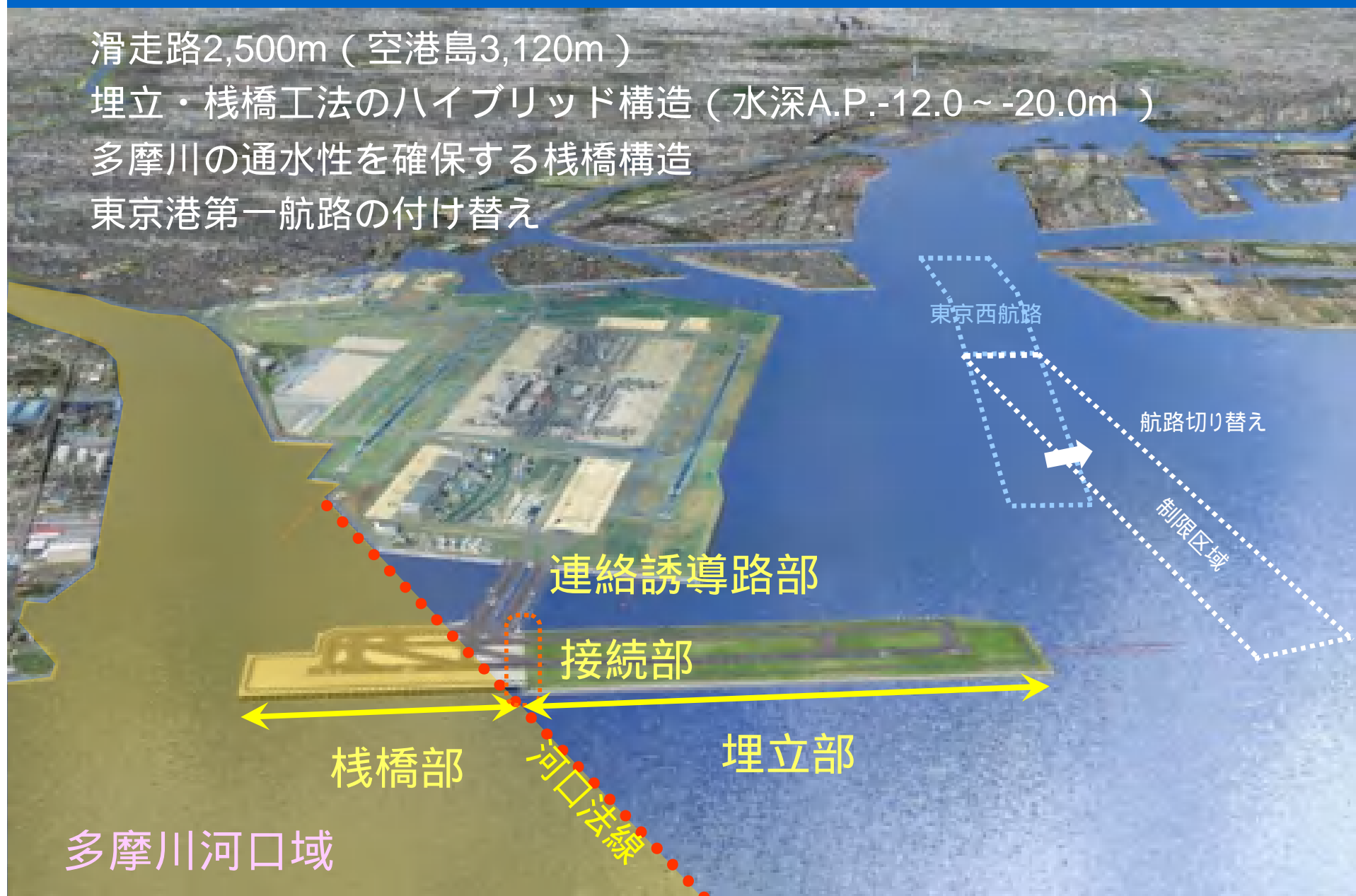
D滑走路の概要

滑走路2,500m (空港島3,120m)

埋立・栈橋工法のハイブリッド構造 (水深A.P.-12.0 ~ -20.0m)

多摩川の通水性を確保する栈橋構造

東京港第一航路の付け替え



東京西航路

航路切り替え

制限区域

連絡誘導路部

接続部

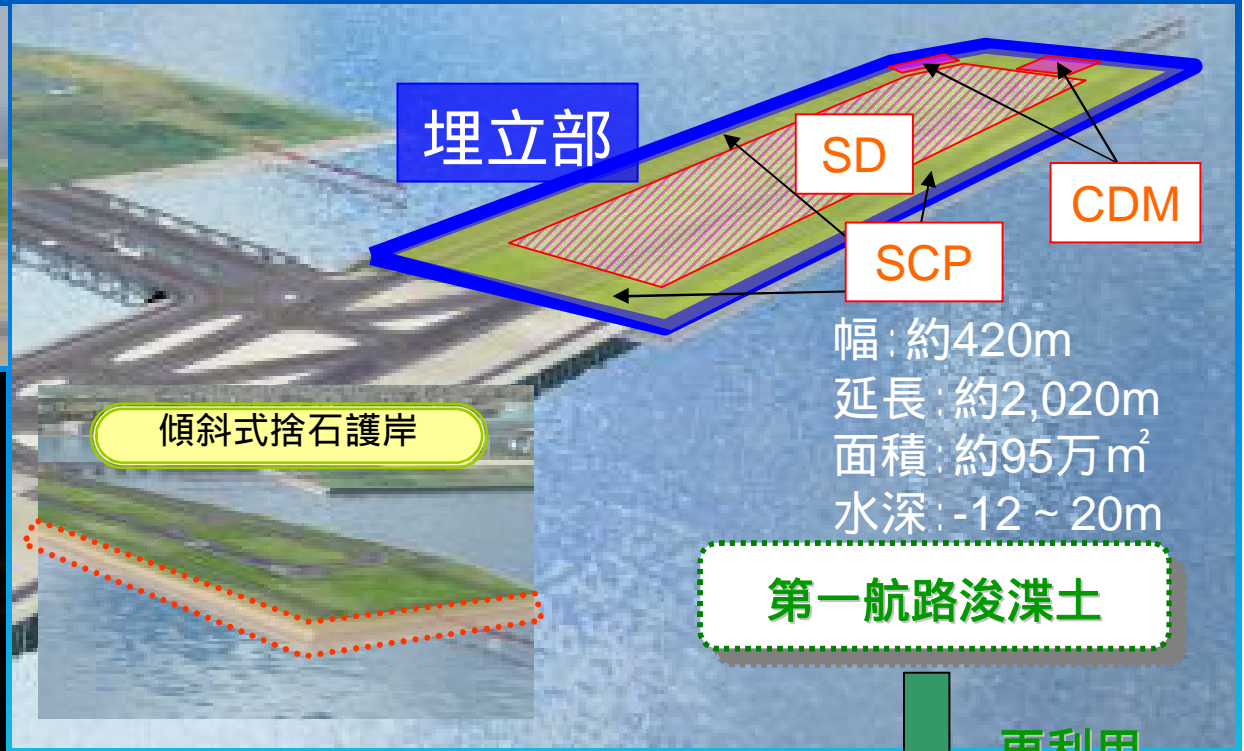
栈橋部

埋立部

多摩川河口域

河口法線

埋立部



床堀土砂の再利用

再利用



栈橋部



面積約52ha、幅約520m
長さ約1,100m、水深14~19m



32m

新日鐵（富津）
上下部一体化状況



耐海水性ステンレス鋼ライニング



耐食性に優れた
チタンパネル

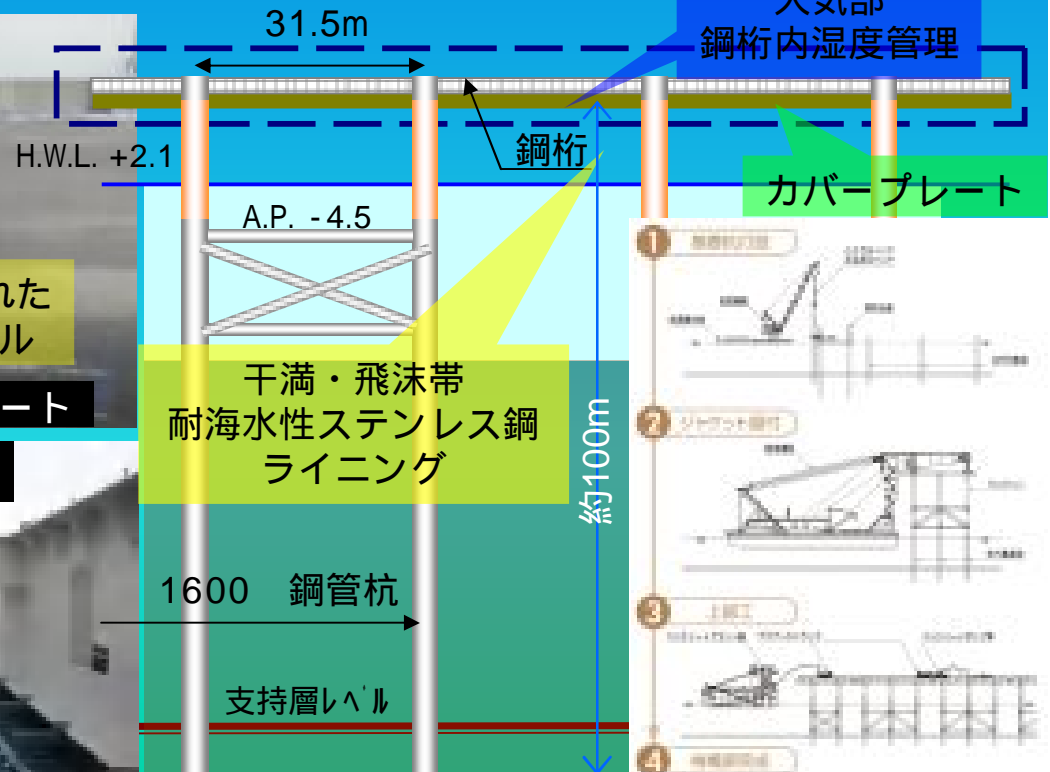
カバープレート



除湿ユニット



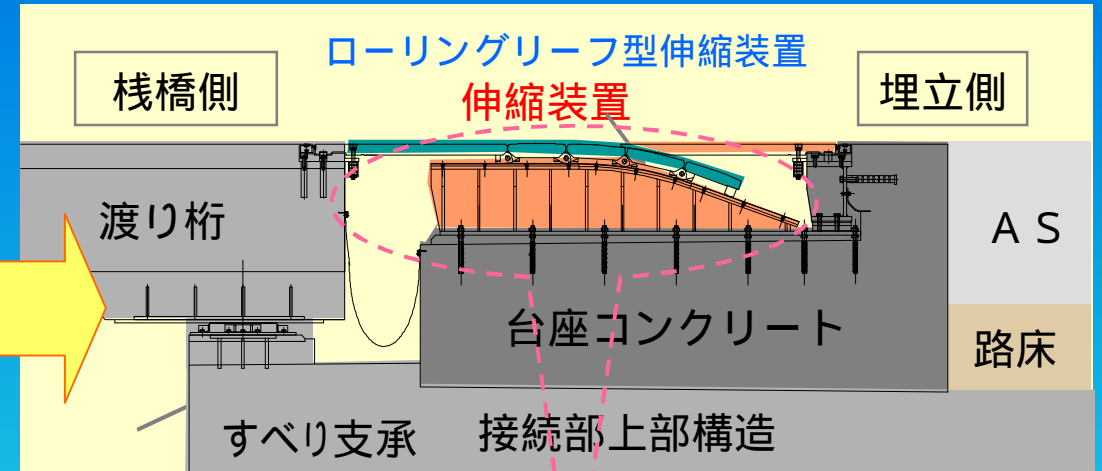
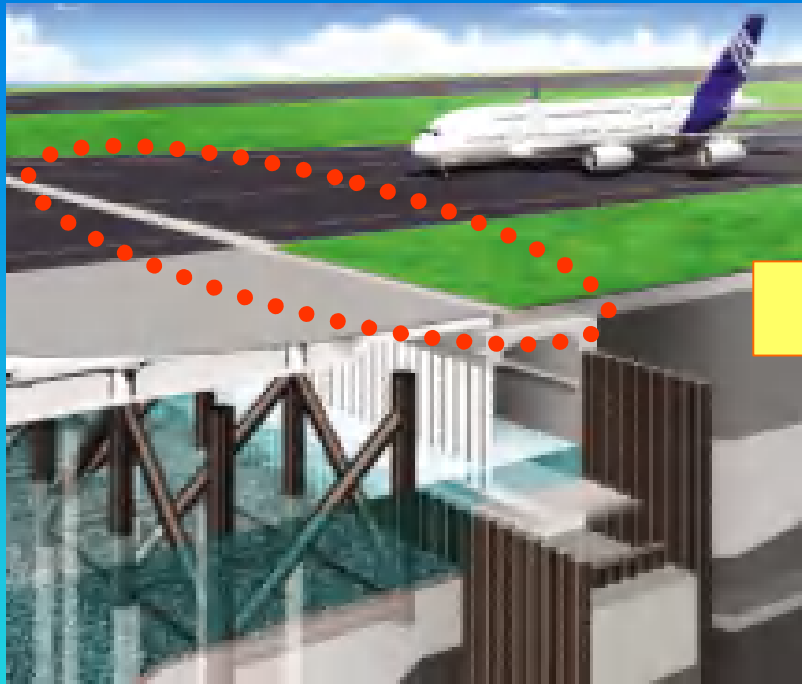
桁内空間



接続部

ローリングリーフ形式の伸縮措置を設置し、温度変化や地震によって発生する埋立部と栈橋部の相対変位を吸収。

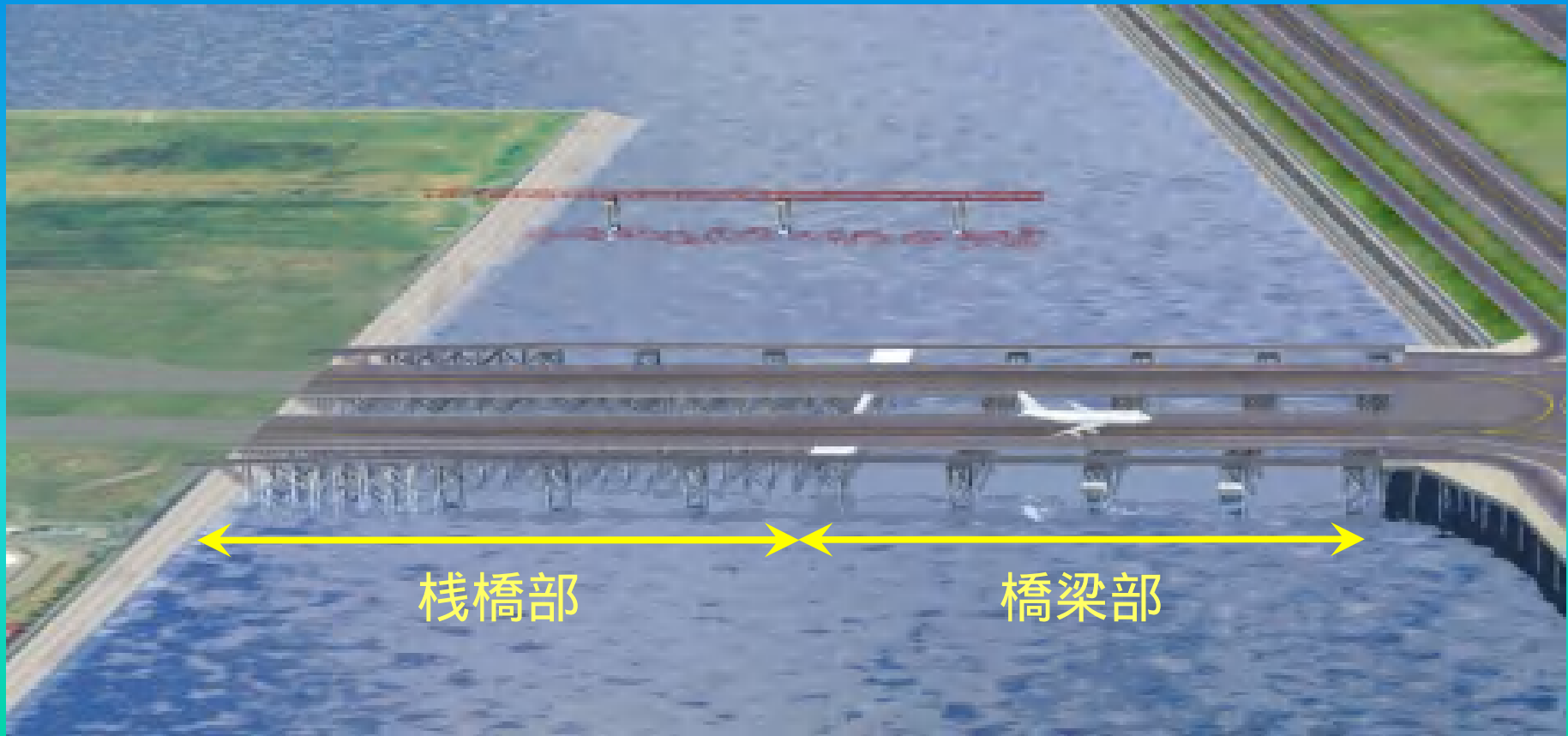
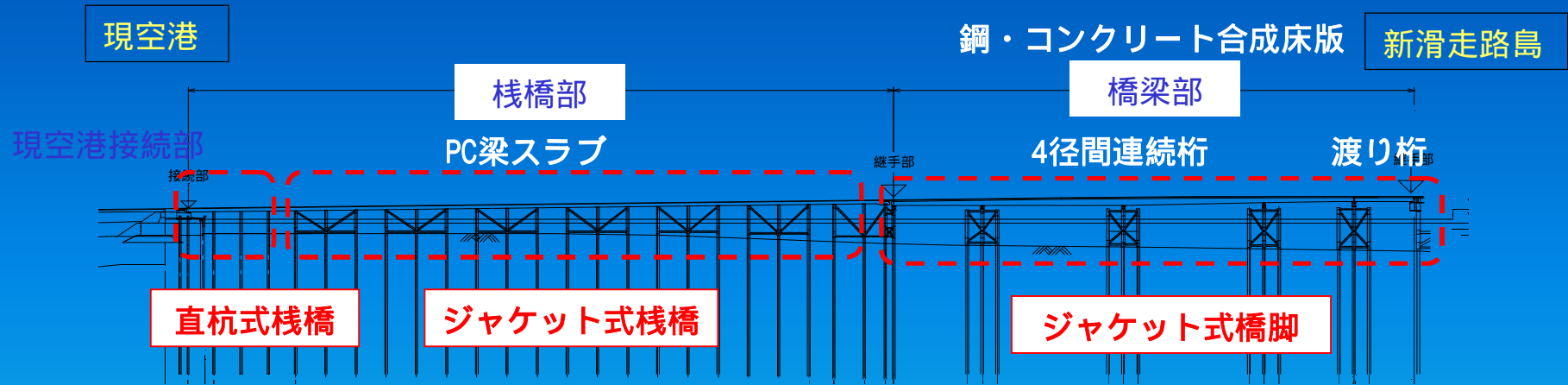
実物大の伸縮装置による性能確認試験を実施し、安全性を確認。



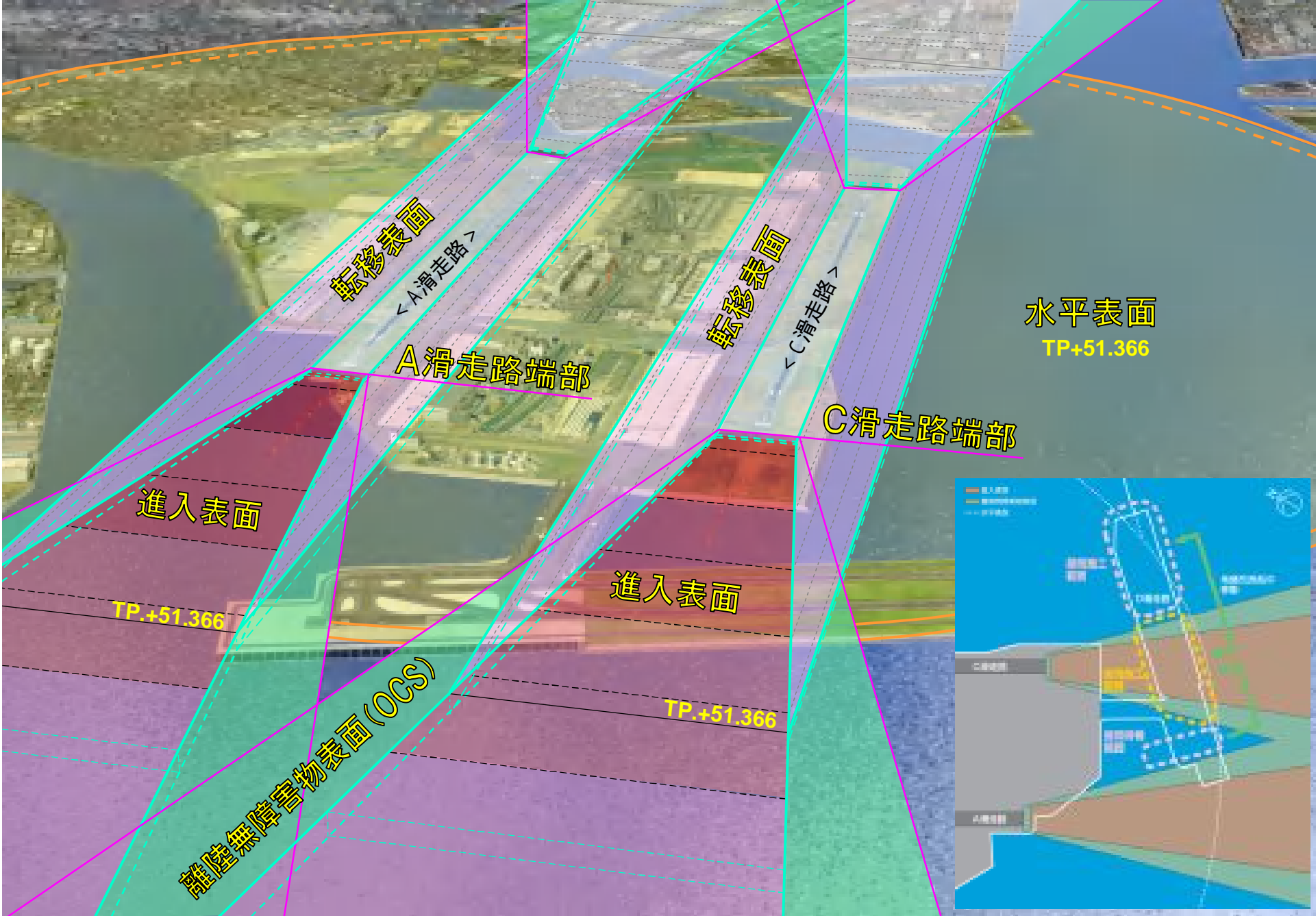
特徴

- 大型航空機に対する耐荷性
- 繰り返し载荷に対する耐久性
- 大変位への追従性 (± 60cm)

連絡誘導路



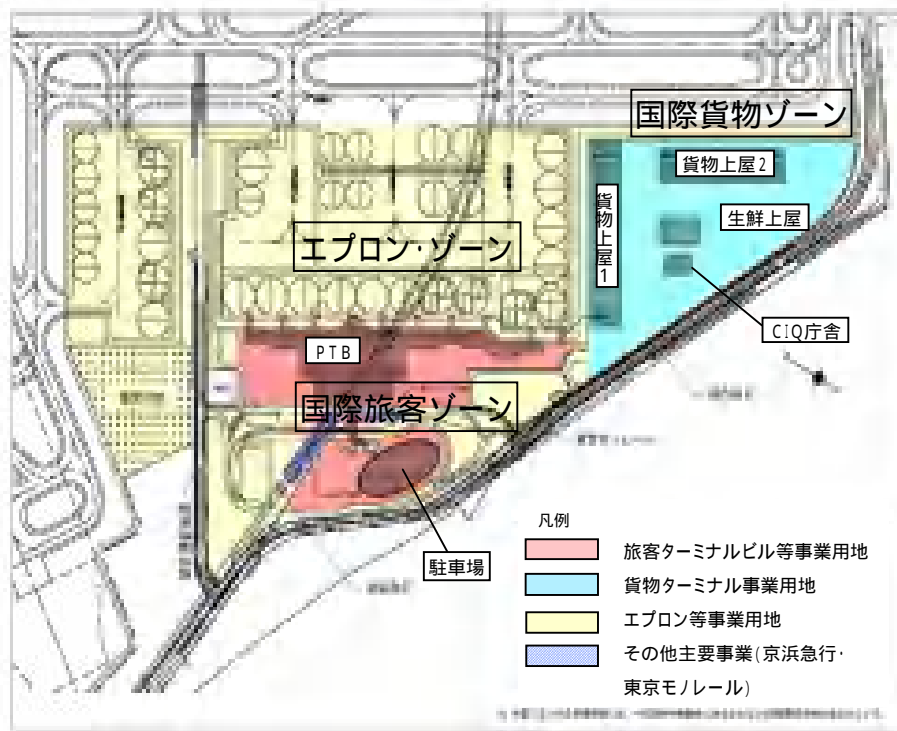
制限表面



国際線ターミナル、エプロン等の整備

PFI手法を活用した国際線地区の整備・運営

民間のノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備
空港利用者に対するサービス水準の向上



旅客ターミナルビル等整備・運営事業
貨物ターミナル整備・運営事業
エプロン等整備等事業の3事業に区分

前提条件

昼間時間帯 (06:00 ~ 23:00)

・年間発着回数: 供用開始時に国際旅客定期便が概ね3万回程度

・年間旅客数 : 約700万人(参考 H18: 156万人)

・年間貨物量 : 約25万トﾝ(参考 H18: 5,085トﾝ)

・就航路線等 : 就航路線は近距離国際旅客定期便とし、羽田発着の国内線の距離を目安として考える。

深夜早朝時間帯 (23:00 ~ 06:00)

・騒音問題に配慮しつつ、供用開始時に国際旅客便及び国際貨物便を就航させる。

・飛行ルートは海上ルートとする。

・深夜貨物量 : 約25万トﾝ

スケジュール

平成17年4月15日 実施方針の公表

平成17年6月29日 特定事業の選定

7月29日 事業者の公募(入札公告)

平成18年3月24日 エプロン等事業の事業契約締結

7月7日 旅客・貨物ターミナル事業の事業契約締結

平成19年3月1日 エプロン等整備等事業 着工

(平成19年3月30日 D滑走路整備事業 着工)

国際線地区整備等事業に係る事業契約概要

	旅客ターミナルビル等 整備・運営事業	貨物ターミナル 整備・運営事業	エプロン等 整備等事業
特別目的会社(SPC)	東京国際空港ターミナル 株式会社	東京国際エアカーゴ ターミナル株式会社	羽田空港国際線エプロン PFI株式会社
代表企業等	<p>代表企業 日本空港ビルデング(株)</p> <p>構成員 (株)日本航空、全日本空 輸(株)、成田国際空港(株)、 東京電力(株)、東京瓦斯 (株)、(株)エヌ・ティ・ティ・ データ、セコム(株)、京浜 急行電鉄(株)、東京モノ レール(株)</p> <p>協力会社 (株)梓設計、(株)安井建築 設計事務所、(株)三菱地 所設計、ペリクラークペリ アーキテクツジャパン(株)</p>	<p>代表企業 三井物産(株)</p> <p>協力会社 香港エアカーゴ・ターミナ ルズ・リミテッド、日東ロ ジスティクス(株)、(株)久米設 計、物産不動産(株)、セント ラル警備保障(株)、(株)関西 エアカーゴセンター</p>	<p>代表企業 大成建設(株)</p> <p>構成員 鹿島建設(株)、五洋建設 (株)、東亜建設工業(株)、 鹿島道路(株)、大成ロ テック(株)</p>
契約締結日	平成18年7月7日	平成18年7月7日	平成18年3月24日

工事の現況 (国際線地区整備等事業)

地盤改良、GSE橋梁、共同溝、等の工事を実施中。



GSE橋梁



共同溝
(電力、通信、水道)



地盤改良



切土運搬



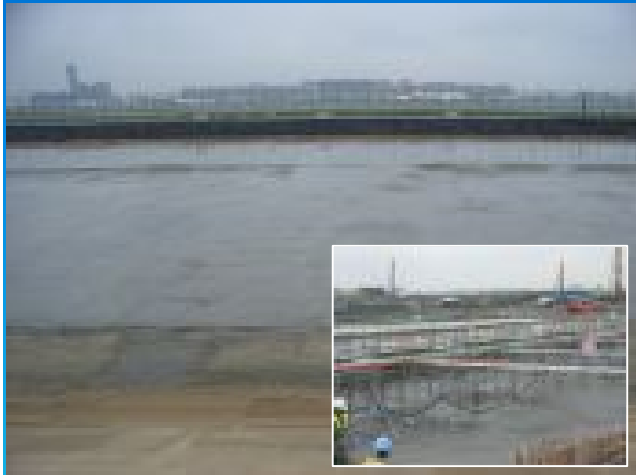
SGM
(Super Geo-Material)

FCB
(Formed Cement Banking)

軽量盛土

機能向上事業

空港機能の向上（利便性、安全性、耐震性等）を図る事業。
D滑走路・国際線地区エプロンの供用に向けた施設も整備。



軽量盛土(京急上)



幹線排水路



B平行誘導路



地盤改良(国際)

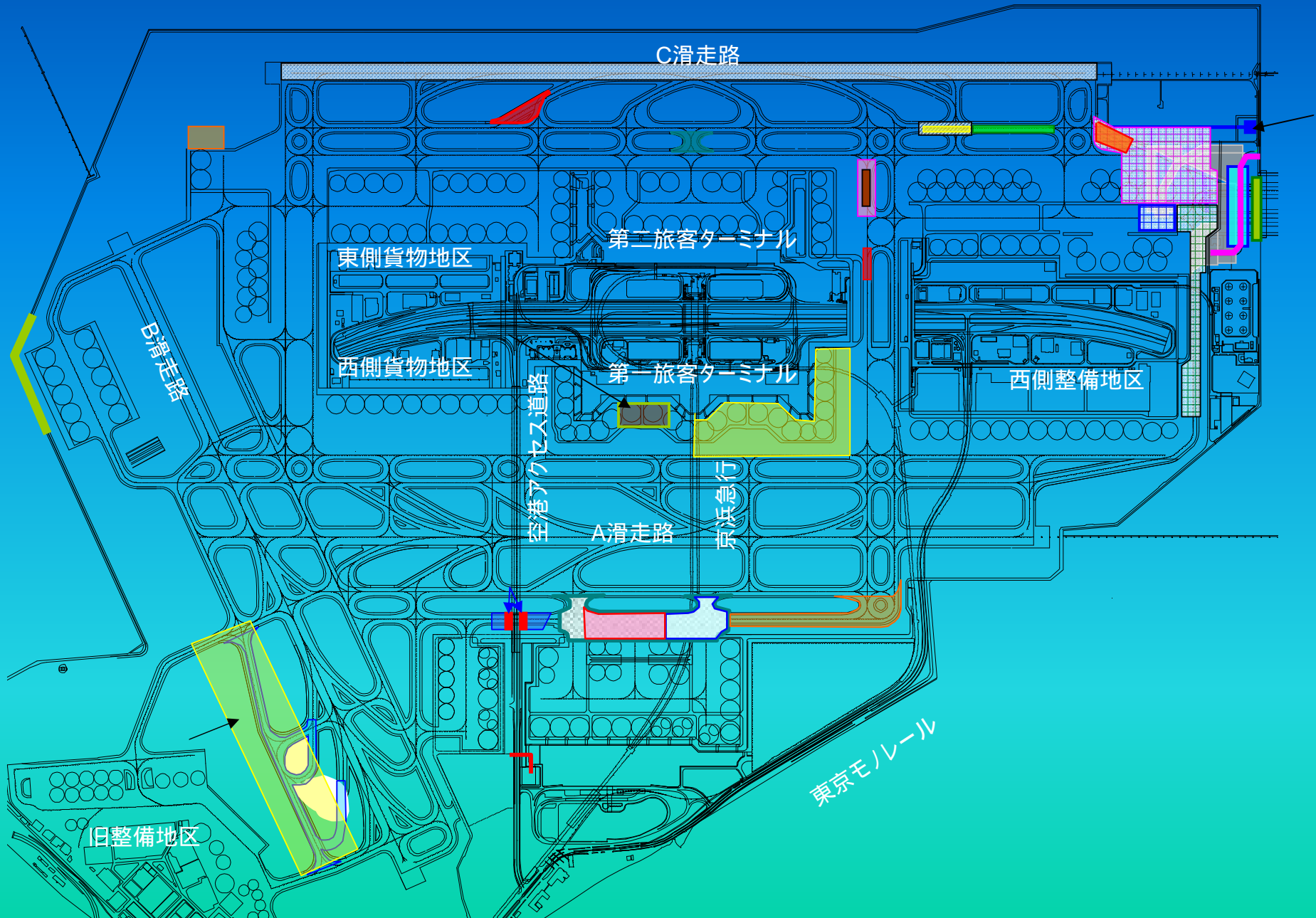


地盤改良(J3)



配水管の敷設

機能向上事業(実施計画図)



是非、一度お立ち寄り下さい。

