

羽田空港の整備計画について

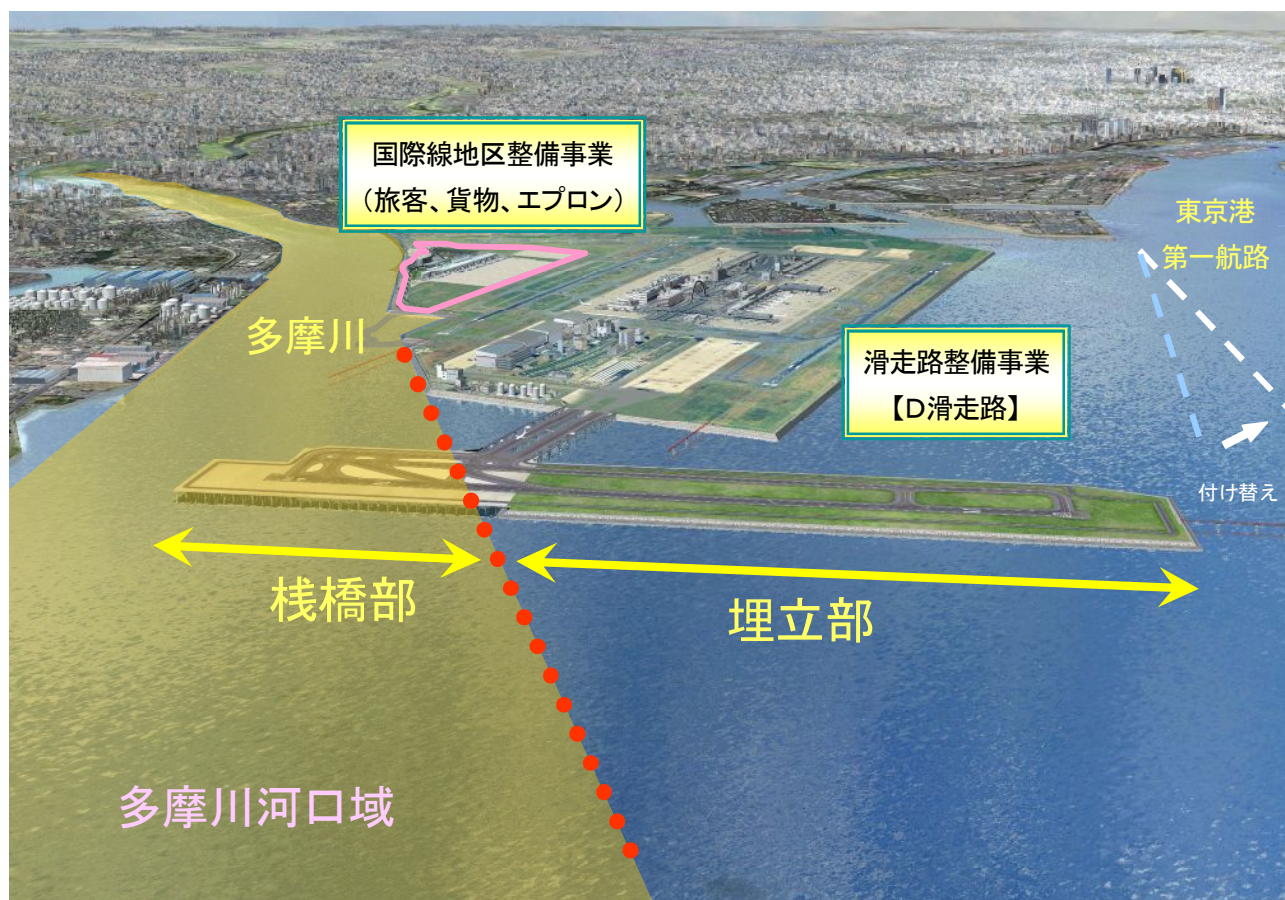
関東地方整備局 東京空港整備事務所 北山 齊

キーワード：沖合展開事業、D滑走路整備事業、国際線地区整備事業、PFI、機能向上事業

1. はじめに

東京国際空港（羽田空港）は、現在、国内の約 50 空港と定期便で結ばれるなど、我が国の国内航空輸送における基幹的な役割を果たしており、加えて、韓国の金浦空港、上海（虹橋）など近隣アジア諸国との国際チャーター便も運航されている。

このような航空ネットワークの要を担っているものの、輸送需要は既に能力の限界に達していることから、羽田空港再拡張事業として、新たに 4 本目の滑走路を整備するとともに、国際線地区の整備、さらには、現空港の機能向上事業を鋭意進めているところである。



羽田空港再拡張事業の構成

2. 整備のあゆみ

(1) 羽田空港の歴史

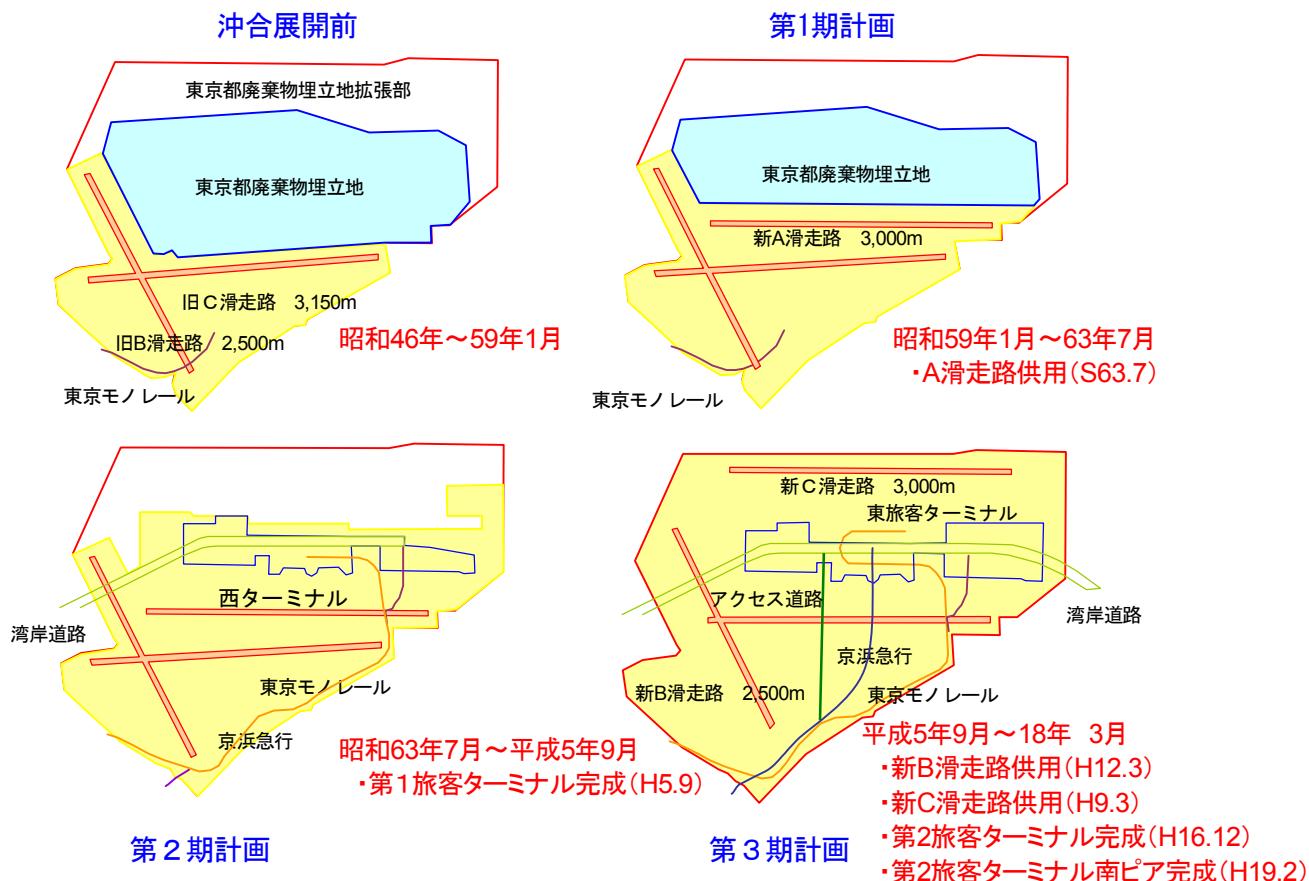
羽田空港は、昭和 6 年、我が国初の国営民間航空専用飛行場として誕生し、当時は、面積わずか 53ha、施設としては 300m×15m の滑走路（1 本）であった。昭和 13 年から 14 年にかけて最初の拡張工事が行われ、面積が 73ha に拡大し、滑走路も 800m×80m が 2 本となった。

太平洋戦争終結後、米軍の「ハネダ・エアベース」として昭和 21 年に大規模な拡張工事が行われ、2,100m×45m の A 滑走路と、1,650m×45m の B 滑走路、及び関連施設が整備された。昭和 27 年には施設の大部分が日本に返還され、名称も「東京国際空港」と改称された。

昭和 33 年の全面返還を経て、昭和 34 年には総面積 260ha、A 滑走路 (2,550m×45m)、B 滑走路 (1,676m×45m)

の2本とターミナルビルを持つ空港へと生まれ変わり、その後、航空機のジェット化、大型化に対応するため、昭和36年にはA滑走路が3,000mに延長、昭和39年にはC滑走路を新設、昭和46年にはB滑走路を2,500mに延長するなど、時代の要請に応じて変貌を遂げてきた。

昭和53年には新東京国際空港（成田空港）が開港し、国際線の大半が成田へ移転することに伴い、羽田空港は国内航空輸送の拠点空港として再出発することとなった。



沖合展開事業のステージプラン

(2) 東京国際空港沖合展開事業

沖合展開事業は、航空輸送能力の確保、航空機騒音問題の抜本的解消、廃棄物埋立処理場の有効活用を目的として昭和59年1月に着手した。

沖合展開事業は3つの時期に分けられるが、第I期事業では昭和63年7月にA滑走路を供用、第II期事業では平成5年9月に西旅客ターミナルを供用し、更に第III期事業の前半事業として、平成9年3月にC滑走路を、平成12年3月にB滑走路を供用した。平成16年12月には更なる空港利用者の利便性向上のため、第2旅客ターミナル地区及び空港アクセス道路関係等の諸施設が供用を開始したところである。

特に、第2旅客ターミナル地区は、東京モノレール、ダブルデッキ構造の構内道路、公益共同溝、旅客ターミナルビル、立体駐車場などが、狭い範囲の中に平面的、立体的に交差した配置計画となっていた。このような主要施設が輻輳し、工程的にタイトな現場において、各施設の施工工程及び作業ヤード等を調整し、効率的に事業を促進させる必要があったことから、一括オープンカットによる共同仮設方式を採用し、更に昼夜での施工を行った。これにより、各施設の施工工程や、作業ヤードの調整が容易となり、工事の集約化及び工期短縮（11ヶ月）が図られた。

なお、平成19年2月には南側ピア部の供用を開始し、それをもって沖合展開事業は完了した。

3. 再拡張事業

再拡張事業は、現空港の南東側海上に新滑走路島を建設することによって、羽田空港に4本目のD滑走路を新設し、年間の発着能力を40.7万回に増強して、発着枠の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利便性の向上を図ることを目的とするものである。

当該事業では、24時間化に伴い、国際定期便の受入れを可能とするための国際線地区の整備も併せて行っている。

(1) D滑走路整備

D滑走路の整備は、基本施設として2,500mの滑走路及び誘導路、現空港とを結ぶ連絡誘導路、進入灯橋梁、保安・付帯施設等からなる。新滑走路島の構造としては、埋立部と多摩川の流りに支障を及ぼさない栈橋部から構成されている。また、船舶航行の安全を確保するため、現在の東京港第一航路の浚渫も行う。原則、昼夜間を通して施工を行い、平成22年10月末の供用を目指している。

当該事業は、各種の委員会等の審議を経つつ、平成17年3月、埋立栈橋組み合わせ構造を提案した15社JVと契約したことにより、新滑走路の工法が確定し、その後、環境アセスメントや埋立承認などの手続きを行うとともに、漁業関係者との調整も鋭意進めてきた。

現在、護岸部の地盤改良（サンドコンパクション）が終了し、今後、護岸の築造や埋立施工に移行していくとともに、栈橋部ではジャケッ固定用の杭打ち、ジャケッ据え付けが順次行われていく予定である。



D滑走路における整備状況

(2) 国際線地区整備

羽田空港再拡張事業としてのD滑走路新設に合わせて、新たに国際線地区に旅客ターミナルビル、貨物ターミナル、エプロン等の国際定期便就航に必要な機能を整備する必要がある。当整備はこうした需要に対応するため、東京航空局による「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」と併せて関東地方整備局による「エプロン等整備等事業」を実施している。

上記エプロン等の整備手法としては、民間のノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備や空港利用者等に対するサービス水準の向上等を図るため、国直轄事業の土木分野として初となるPFI手法で実施することとし、平成18年3月に事業契約を締結した。発注方式は、設計・施工・維持管理一括の方式とし、契約期間は平成47年3月までの25年間としている。現在は、地盤改良を中心として整備を進めている。



国際線地区（エプロン）における整備状況

(3) 機能向上事業

機能向上事業は、羽田空港の国内航空ネットワークの要としての機能を今後とも確保していくため、沖合展開事業に引き続いて、平成18年度より実施しているものである。

東側整備地区においては、D滑走路の連絡誘導路が取り付くことから、洗機・ランナップエプロンの再配置整備とローディングエプロン新設を実施してきたが、今後は、主にD滑走路へ連絡する誘導路の整備（耐震対策含む）を実施していくこととしている。

国際線地区においては、隣接する再拡張事業の国際線地区PFI事業と調整を図りながら、耐震対策を含めたエプロン・誘導路の整備を実施していくこととしている。

また、現空港の既存施設についても、今後の空港能力、利便性、安全性、耐震性の向上を図ることが不可欠であり、そのための整備を推進している。当面、「東京国際空港整備基本計画」に基づき、必要な施設整備を推進していく予定である。

現空港内の施設新設等としては、D滑走路新設に伴う空港容量の拡大、国際線地区の展開に伴う円滑な地上走行ルート・定時制の確保のため、新たな誘導路やスポットの整備を行うとともに、既存の誘導路等においては、震災時でも航空機動線を確保できるように、耐震対策としての地盤改良を今後とも実施していく。



機能向上事業（現空港）における整備状況

4. おわりに

羽田空港の整備としては、現在、本年3月に現地着工した喫緊の国家プロジェクトである再拡張事業の進捗に全力を傾けているところである。

当該施工は、関係事業者が多岐にわたり、事業者間調整が極めて複雑であるとともに、施工現場が非常に輻輳する状況である。加えて、航空機が飛び交う中での施工となることから、時間的かつ施工法的な制約を大きく受けつつも、管制と十分な調整を図りながら航空機の安全を第一に確保し、工事を進めていく必要がある。

今後とも、安全・確実かつ早期の供用開始を目指し、組織体制を整え、事務所一丸となって取り組んでいくこととしていることから、引き続きご支援をお願いする次第である。

なお、関連事業を多くの方々にご覧いただくため、現空港ターミナル及び工事現場の近接する箇所にそれぞれ展示施設を設けており、是非一度、現場にお立ち寄りいただければ幸いです。



空港内のPR施設