

東京都の取組

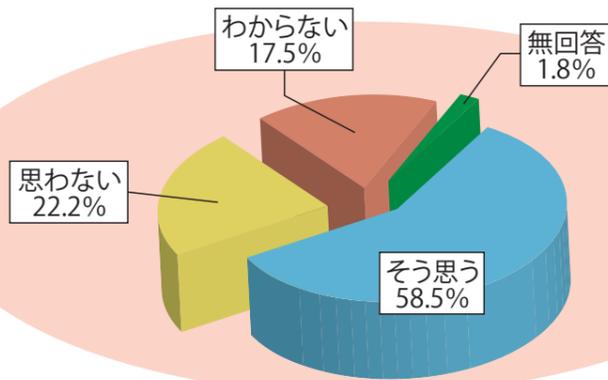
東京都が平成 22 年 12 月に策定した「10 年後の東京への実行プログラム 2011」の中では、横田空域の全面返還及び横田飛行場の軍民共同使用の早期実現を国に求めていることとしています。

首都圏連合フォーラム

埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県知事、横浜市・川崎市・千葉市・さいたま市・相模原市の市長（9 都県市の首脳）と経済界の代表等により構成された首都圏連合フォーラムでは、平成 22 年 8 月 3 日に「首都圏の社会資本整備に関する提言」を国に対して実施しました。当該提言では、特に重点的に整備すべき社会資本等として、「横田空域の返還及び横田飛行場の軍民共同使用に向けた重点的な取組」を初めて提言しました。

あなたは、横田飛行場の軍民共同使用が実現すると、市の発展が促進されると思いますか。

平成 18 年 9 月「市民意識調査について〈軍民共同使用で新たなまちづくりを〉」から



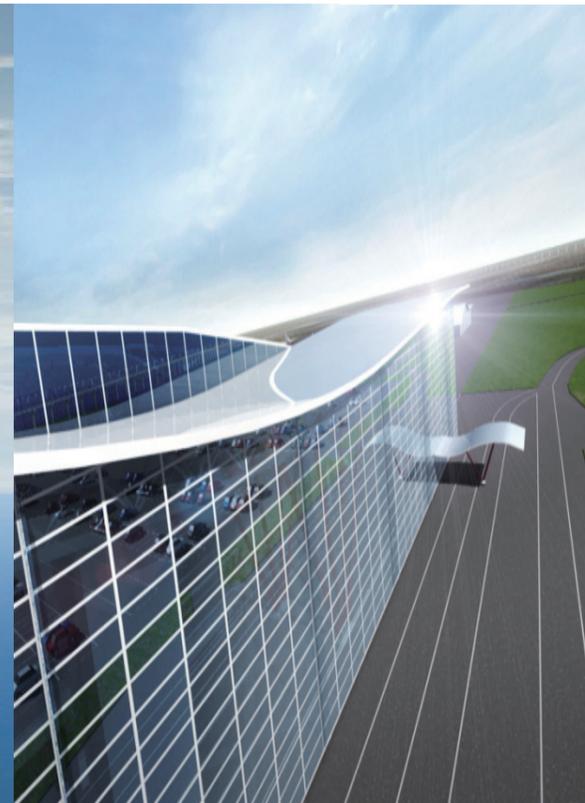
みんなの力で本市に民間空港を

平成 18 年度に実施しました市民意識調査によると、横田飛行場の軍民共同使用の実現により、市の発展が促進すると回答された方の主な理由は、「モノレールの早期導入」、「幹線道路の整備」、「産業の活性化」が挙げられています。

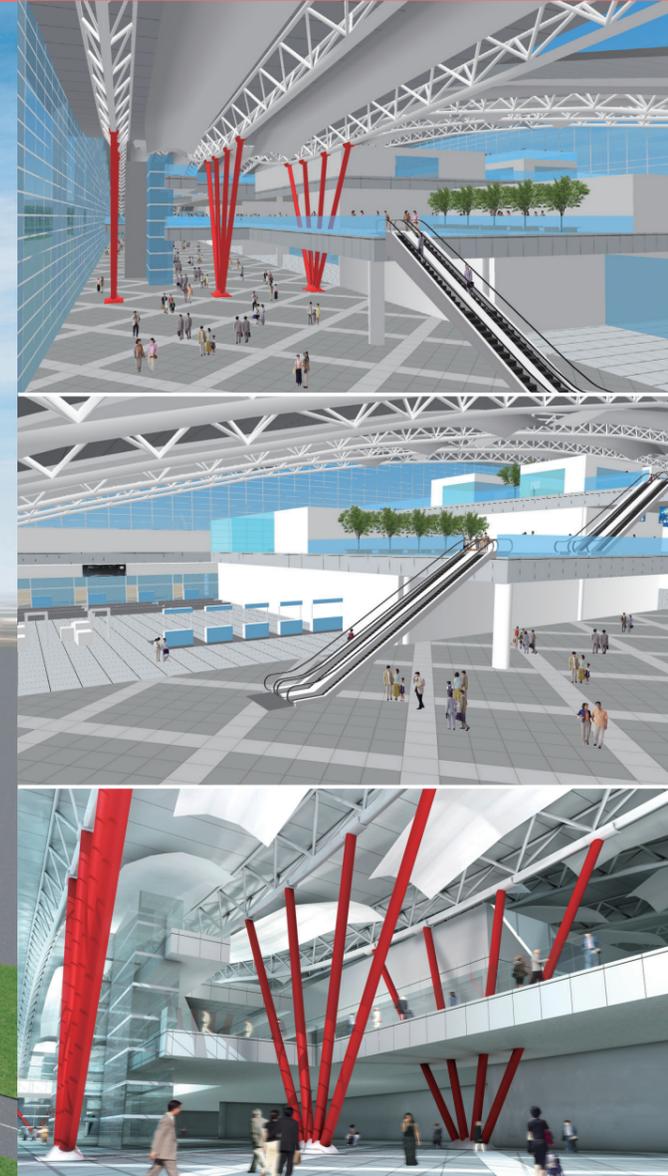
発行／武蔵村山市
（企画財務部企画政策課）
〒208-8501 武蔵村山市本町一丁目1番地の1
電話 042-565-1111



横田飛行場軍民共同使用に向けて
武蔵村山市に民間空港を・多摩都市モノレール市内早期延伸を



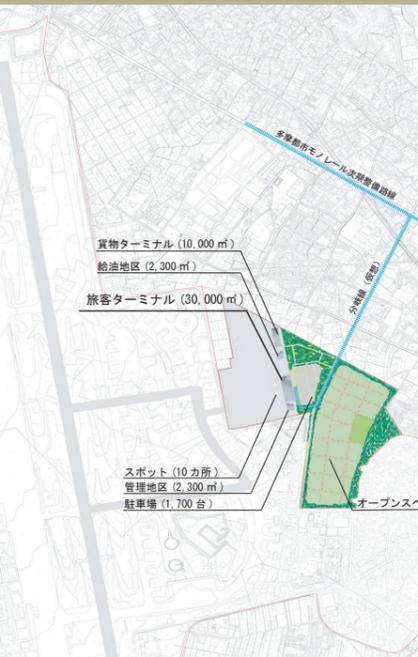
武 蔵 村 山 市



空港配置イメージ

ターミナル動線イメージ

ターミナルデザインコンセプト



横田飛行場の軍民共同使用が実現すると、隣接する民間空港は首都圏第四空港と位置づけられます。そこで、FSA (Full Service Airline) と、さらにLCC (Low Cost Carrier) の乗り入れにも配慮した両面性をもつ施設としました。この2種類の航空会社の乗り入れを考慮することで、様々なニーズに応えることのできるターミナルとなります。

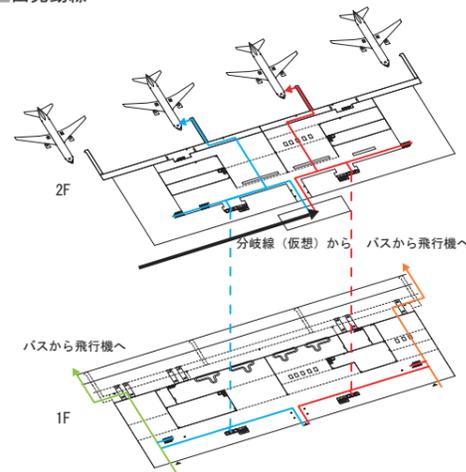
また空港へのアクセスとして、周辺道路が混雑している現状から、新たな公共交通(多摩都市モノレール次期整備路線からターミナルに至る分岐線(仮想))の整備が必要となります。

空港ターミナルに隣接する敷地は、周辺地域の発展に伴って段階的に利用するため、有効に活用可能なオープンスペースとします。

空港配置イメージについては、左記のとおりとします。

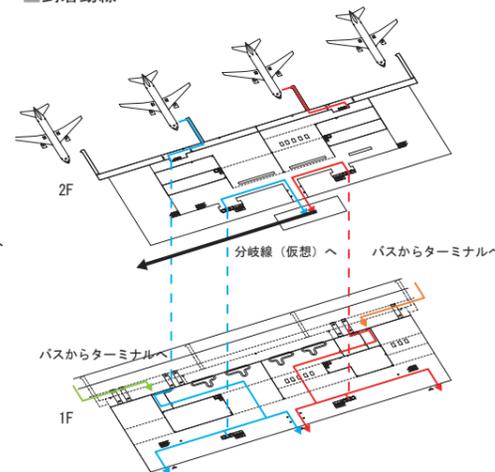
- FSA (Full Service Airline)
サービスの充実した従来の航空会社
- LCC (Low Cost Carrier)
サービスを簡素化し、最低限必要なサービス提供により低価格を実現している航空会社

■ 出発動線



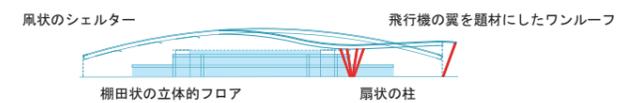
FSA → 1階を到着ロビー、2階を出発ロビー
LCC → 1階を出発と到着ロビー

■ 到着動線



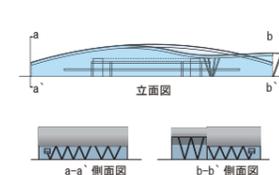
国際線 FSA 動線
国内線 FSA 動線
国際線 LCC 動線
国内線 LCC 動線

■ ターミナル内部空間イメージ

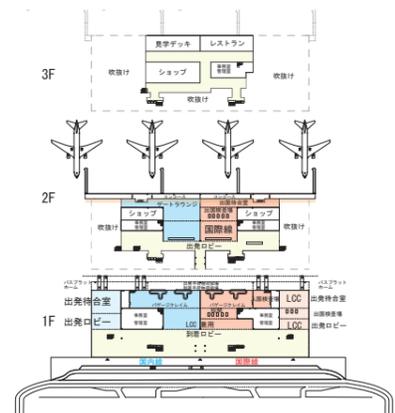


ターミナルの象徴性を日本代表的な景観である棚田、さらに古来から伝わる扇などをデザインの題材とした外観イメージとしています。

■ ターミナル平面図・立面図



ターミナルをワンルーフとすることで、空間をよりダイナミックな空間とし、一つの大きな空間のもと人々の出会いが生まれ、よりドラマティックな空間を演出しています。



横田飛行場の概要

横田飛行場は、福生市・立川市・昭島市・武蔵村山市・羽村市・瑞穂町の5市1町にまたがり、総面積は7,136km² (東京ドーム153個分)を有し、在日米空軍が使用する飛行場では、嘉手納飛行場、三沢飛行場に次いで3番目に大きな飛行場です。

既存施設の有効活用

横田飛行場には、3,350mの滑走路を有する貴重な飛行場施設があります。逼迫する航空需要への対応など、首都圏航空交通問題の解決のために、茨城空港に次ぎ、首都圏第四空港として、ユーティリティの高い滑走路を持つ横田飛行場を活用することは非常に有効な手段です。横田飛行場の軍民共同使用により、首都圏空港機能の補完が図られるほか、航空利用者の利便性が向上し、航空ネットワークの充実を図ることができます。

横田飛行場周辺地域の状況

横田飛行場に隣接する区域を見渡すと、西・北・南側は広大な用地を必要とする空港施設を整備するに当たっては、住宅等の移転など物理的に相当な労力・期間を有することが予想されます。横田飛行場の東側に位置する本市の状況を見ると、約56ha(公簿面積)にも及ぶ大規模農地が存在しており、この農地は優良農地として保全されていますが、生産のための基盤整備が十分でないことから、農地の有効活用が求められています。

以上のような状況から見て、本市域内には民間空港に必要な施設を整備するための十分なオープンスペースがありません。



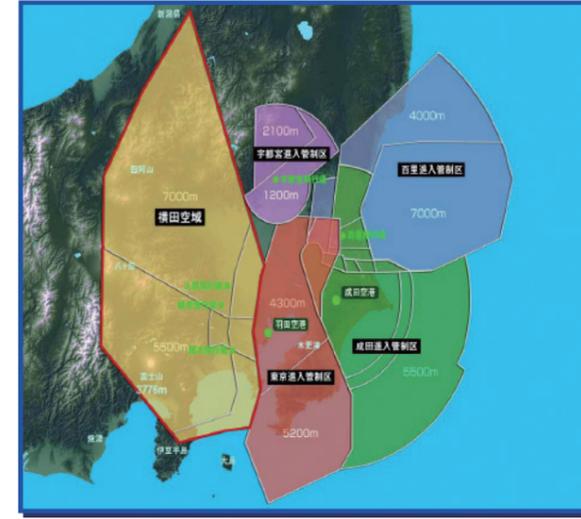
大規模農地 (武蔵村山市)

横田空港の適地	各区域の状況
西側	国道16号線・JR八高線が南北に走り、住宅や商業施設が密集。
北側	新青梅街道が東西に走り、街道南側は工場と住宅が混在。
南側	五日市街道が東西に走り、街道北側は民間空港に必要なオープンスペースはあるものの、住宅や福祉施設等が点在。
東側	約56haにも及ぶ大規模農地が存在。この農地は、戦後、米軍から払い下げを受けて農耕地として開墾され、昭和16年当時の「多摩飛行場少年飛行兵学校(現在の横田飛行場)」の一部であったことから、誘導路・駐機場が、農地に隣接する形で位置している。

本市の取組

横田基地の整理・縮小・全面返還の過程として軍民共同使用を推進することは、モノレールの市内早期延伸の実現や、基地周辺地域の活性化に資することから、国等の動向を的確に把握し、新たな展開に適切に対応します。また、軍民共同使用に際しては、周辺地域への騒音の影響を最小限にとどめるため、国等の関係機関に対し、騒音対策の実施を要請します。

空域返還後の経済効果

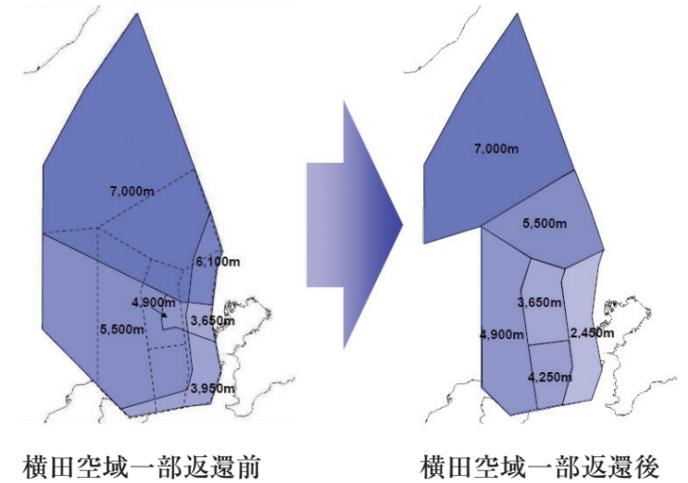
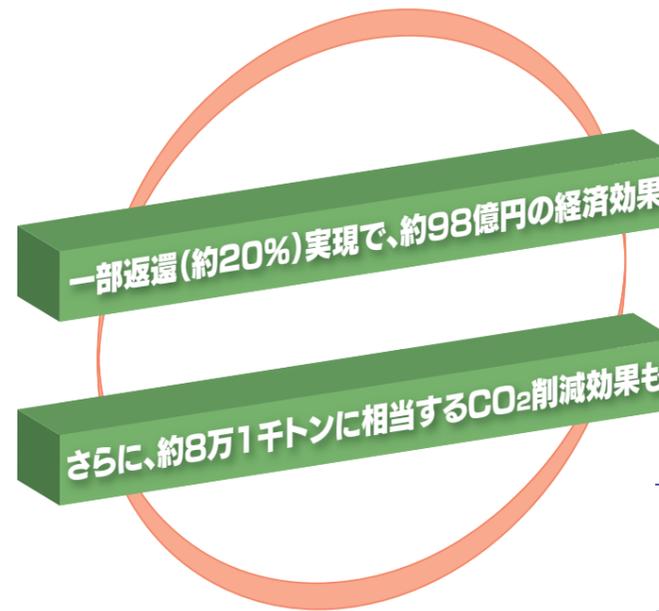


定期航空協会「横田空域の民間航空機利用について - 空域の早期返還 -」から

現在、首都圏には飛行空域が5つ設定されており、この5つの空域の中で最大の空域である横田空域は、東京都、神奈川県など関東を中心とする1都8県の上空にまたがり、民間飛行経路に多くの制約を与えています。

横田飛行場の軍民共同使用に加え、横田空域の返還により、首都圏全体の航空機の安全性が極めて高くなるだけでなく、一部返還(約20%)の実現で、民間航空機の燃料費節減等のコスト削減効果や旅客利便性向上効果として年間約98億円の経済効果があります。

再編実施のための日米ロードマップにおける「横田空域の一部について、2008年9月までに管制業務を日本に返還する。」に基づき、平成20年9月25日に横田空域が一部返還されました。



コスト削減効果 (燃料費削減効果)	約52億円 (約28億円)
(運航費用削減効果)	(約24億円)
旅客利便性向上効果 (時間便益)	約46億円
合計	約98億円

国土交通省「横田空域の一部削減に伴う羽田空港出発経路の設定について」から

地域経済の活性化

民間の調査機関である「財団法人統計研究会」では、横田飛行場が米空軍と民間航空会社との共同使用が実現した場合の多摩地域の産業等に対してどのような効果があるか検証しています。

人的交流やIT部品、試作品、ビジネス文書などの輸送がさらに促進。雇用に関しては、8,800人の純増(多摩地域の総従業者数150万人の0.6%)誘発される生産額1,600億円
 →付加価値換算すると780億円(多摩地域の地域所得の0.6%)
 →市町村に対する税収の増35億円
財団法人統計研究会「首都圏空港の整備利用に関する検討調査報告書」から

共同使用を推進する意義

軍民共同使用の実現

《本市の現状》

- 軌道交通がない。
- 通勤・通学等に不便である。
- 横田飛行場の存在が、広域的な都市活動やまちづくりの阻害要因となっている。

《東京都の現状》

- 増大する航空需要に対応できない。
- 首都圏西部地域の航空利便性が低い。
- ビジネスジェットや、コンピューター機等の需要に対応する必要がある。

《本市の将来》

- 本市を含め、周辺地域の活性化が進む。
- 7万1千市民の悲願である多摩都市モノレールの市内早期延伸が実現する。
- 人や物の交流が拡大する。

《東京都の将来》

- 首都圏西部地域の航空需要への対応ができる。
- 多様な航空サービスへの対応につながる。
- 地域経済の活性化や国際競争力が強化される。
- ヒト・モノ・カネの交流拡大につながる。

横田飛行場民間空港ターミナル（想定地）への交通アクセス 多摩都市モノレールの市内早期延伸が不可欠

横田飛行場の軍民共同使用が実現した場合、周辺の鉄道駅から民間空港ターミナル（想定地）までは、現状では主にバスを利用することとなります。このため、民間空港ターミナル（想定地）周辺の道路状況を把握する必要があり、平成20年度に調査を実施しました。

調査結果では、鉄道駅から民間空港ターミナル（想定地）までの道路は、南北交通を支える路線の道路機能が低いため、特に夕方（17時から19時まで）におけるアクセス時間は、JR立川駅から約45分程度、多摩都市モノレール上北台駅から約14分程度（最短距離を結ぶバス路線を想定）の時間を要しています。特に、天王橋交差点や民間空港ターミナル（想定地）近接道路である「立3・5・19号線武蔵村山瑞穂線」において、顕著な渋滞が発生しています。（「図2 夕方における主要地点からの所要時間」を参照。）



図3 多摩都市モノレール次期整備路線と横田飛行場民間空港ターミナル（想定地）

上北台駅等から横田飛行場の民間空港ターミナル（想定地）までバスを利用した場合は、道路交通の状況に大きく影響を受け、民間空港ターミナル（想定地）までのアクセス時間がまちまちとなり、定時性の確保が非常に困難となります。このため、**横田飛行場の軍民共同使用に向けて、多摩都市モノレールの市内早期延伸が不可欠**となります。

また、高速道路を利用した場合は、圏央道青梅インターチェンジからのアクセス時間が約30分程度の時間を要しています。空港旅客や民間空港ターミナル（想定地）周辺の道路渋滞を緩和するため、インターチェンジからのアクセス道路の整備も必要となります。

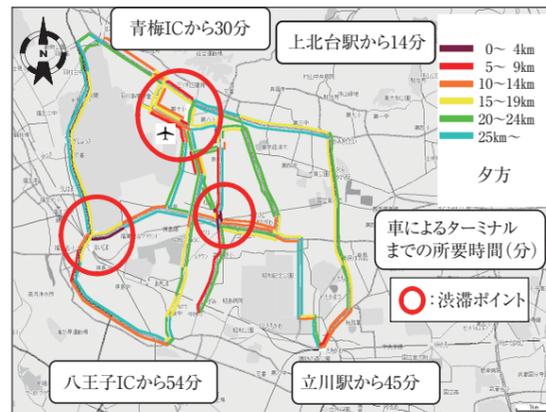


図2 夕方における主要地点からの所要時間

上北台駅等から横田飛行場の民間空港ターミナル（想定地）までバスを利用した場合は、道路交通の状況に大きく影響を受け、民間空港ターミナル（想定地）までのアクセス時間がまちまちとなり、定時性の確保が非常に困難となります。このため、**横田飛行場の軍民共同使用に向けて、多摩都市モノレールの市内早期延伸が不可欠**となります。

また、高速道路を利用した場合は、圏央道青梅インターチェンジからのアクセス時間が約30分程度の時間を要しています。空港旅客や民間空港ターミナル（想定地）周辺の道路渋滞を緩和するため、インターチェンジからのアクセス道路の整備も必要となります。

横田飛行場の軍民共同使用に伴う民間空港ターミナルは 横田飛行場に隣接する本市内の大規模農地への設置が最適

茨城空港は、航空自衛隊百里飛行場を民間共用化する空港です。民間空港ターミナルは、自衛隊の運用に支障が出ないように滑走路をはさんで、自衛隊関連施設の反対側に設置されています。（図1-1「茨城空港の民間空港ターミナル」参照）



図1-1 「茨城空港の民間空港ターミナル」
茨城空港利用促進等協議会 HP から



図1-2 「横田飛行場の空港ターミナルの想定地」

横田飛行場においては、滑走路西側の東京都福生市側に米軍関連施設が設置されており、茨城空港の配置状況を勘案すると、米軍の運用に最も支障がないと考えられる**本市内の大規模農地に民間空港ターミナルを設置することが、最も適切**であると考えられます。（図1-2「横田飛行場の空港ターミナルの想定地」参照）

	茨城空港	横田飛行場
滑走路の長さ×幅	2,700m×45m	3,350m×60m
民間空港ターミナルの位置	自衛隊関連施設の反対側	軍関連施設の反対側に民間空港の適地である大規模農地が存在
都心までの距離	約85km	約32km (成田空港まで約64km)
空港へのアクセス	都心から約2時間	都心から約1時間
民間空港整備費	既存の飛行場を利用するため、大幅な経費削減※	既存の飛行場を利用するため、大幅な経費削減が可能
空港の管理設置	国	国（想定）
航空需要予測	約81万人／年（開港時） (空港来場者数約58万人)	国内旅客需要260万人／年 (2015年)
LCC等への対応	LCCの積極的な誘致を推進し、平成22年7月末に中国のLCC春秋航空（上海）が就航	LCCのほか首都圏に近いという好条件を活かし、ビジネスジェットにも対応できる空港とする

※茨城空港の民間整備に係る事業費は、約220億円であり、うち茨城県の負担額はその3分の1に当たる70億円となっています。同規模の空港を新設する場合は通常500億円以上の整備費となりますが、既存の飛行場を利用するため、半分程度の事業費で整備することが可能となっています。