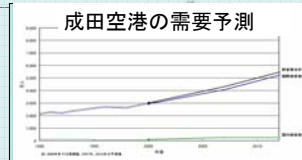
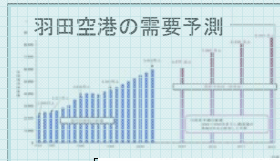


The third airport 2025

1. 首都圏第三空港建設の必要性

<羽田空港>
4本目の滑走路(2500m)を建設中

<成田空港>
2180mの滑走路を2500mに延伸中



このまま拡張しても
羽田は2035年に
成田は2010年に
空港容量が限界を
むかえると予想される

首都圏第三空港
の建設が必要!

2025年の建設を予定

2. コンセプト

アジア・太平洋地域での
伸びが大きい

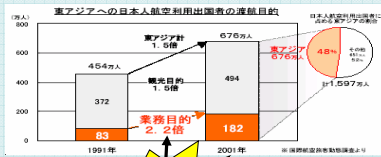
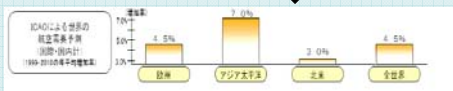
ビジネス客の声

- 時間は重要なファクター
- 成田は遠い
- 羽田は国際線が少ない
- 東アジアへの便が少ない

航空市場は、東・東南アジアでの伸びが大きく、さらにビジネス利用の伸びが大きい。そこで、ビジネス客の要望もと入れ、次のように基本コンセプトを設定する。

- 東アジアへのネットワーク強化
→ 東・東南アジア方面中心
- 国内・国際両線の他頻度化
→ 中小型機を就航させる
- 乗り継ぎ・アクセスなどにおける時間の短縮
→ 時間短縮を可能にするターミナルビル

- ターゲット
ビジネス客
時間を重視する観光客



ビジネスでの
伸びが大きい

3. 第三空港と既存の成田・羽田との役割分担

新たな空港を首都圏につくるのならば、既存の羽田空港、成田空港との関係を考え、3つの空港がそれぞれうまく機能するような役割分担をしなければならない。以下に、羽田、成田、第三空港の役割分担を国内・国際線別に表す。

	国内線	国際線
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要地方都市(札幌、大阪、名古屋、福岡など)と大型機で結ぶ ● 準主要地方都市(新潟、香川、鹿児島など)と大中型機で結ぶ 	
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> ● 地方都市から海外へ行く人のための乗り継ぎ便 	<ul style="list-style-type: none"> ● アメリカ、ヨーロッパ、アフリカなど ● 東、東南アジアへの大型便
第三空港	<ul style="list-style-type: none"> ● 地方都市と中型機で結ぶ ● 地方都市(札幌など含む)から東・東南アジアへの乗り継ぎ便 	<ul style="list-style-type: none"> ● 東、東南アジアへの中小型機便

4. 建設候補地

以上のコンセプトに基づき、第三空港建設地を決定していく。
私たちの目指す空港は、

- 海上空港
- 都心から近い空港
- 羽田空港と密着した空港

である。以上の条件を満たす候補地として、次の4つをあげる。

湾奥
海ほたる
浦安沖
川崎沖



5.建設地決定

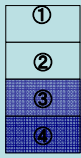
建設地決定にあたって候補地優劣を比較するため、以下の8つの評価項目を設定

空域・航路・都心からの交通アクセス、羽田からの交通アクセス、需要予測、自然環境、騒音、水深

空港コンセプトに適した建設地を選択するため、**AHP法**を用いて各候補地を評価する。

(1)評価項目重要度

大
重要性
小



<重要度設定理由>

- ①空域、航路
安全な空港運用において、これらは最重要項目
- ②交通アクセス、需要予測
コンセプトを考慮
→ターゲット層が費用より時間を重んじると予想
→需要予測...交通の便の良さに関係する
- ③自然環境、騒音
周囲の環境への配慮も重要
- ④水深
深くなると建設は困難ではあるが、不可能ではなく、重要度はそれほどではない

(2)各評価項目での評価ポイント

- ・空域...**制限表面**(羽田空港への影響の程度)と**管制空域**(横田空域はないものとする、空域一元化方式採用)を評価
- ・航路...**大型船舶(10000総トン以上)**の航路を考慮
- ・アクセス(都心、羽田)...既存の道路と鉄道を延伸、費用と時間で評価
- ・需要予測...空港利用確率の大小で評価
- ・自然環境...安全な運航、短期的被害の大小で評価(長期的被害は予測困難)
- ・騒音...成田空港参考、空港を中心とした半径10kmと半径20kmの円で評価(WECNPL70以下)(WECNPL75以下)
- ・水深...深さを評価

	空域	航路	アクセス(都心)	アクセス(羽田)	需要予測	自然環境	騒音	水深
(1)評価項目重要度	0.270	0.270	0.114	0.114	0.114	0.047	0.047	0.024
(2)湾奥のウェイト	0.414	0.345	0.577	0.564	0.564	0.438	0.424	0.424
海ほたるのウェイト	0.090	0.212	0.051	0.118	0.055	3.637	0.424	0.102
川崎沖のウェイト	0.052	0.051	0.090	0.263	0.118	0.880	0.050	0.050
浦安沖のウェイト	0.576	0.525	0.282	0.055	0.263	0.355	0.102	0.424



総合得点

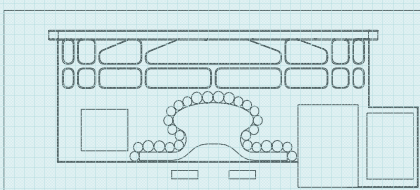
	空域	航路	アクセス(都心)	アクセス(羽田)	需要予測	自然環境	騒音	水深	総合得点
湾奥	0.112	0.093	0.066	0.064	0.064	0.021	0.020	0.010	0.450
海ほたる	0.029	0.040	0.006	0.013	0.006	0.021	0.020	0.002	0.137
川崎沖	0.017	0.015	0.010	0.030	0.013	0.003	0.002	0.001	0.091
浦安沖	0.112	0.122	0.032	0.006	0.030	0.003	0.005	0.010	0.320



建設地は**湾奥**に決定



6.詳細設計



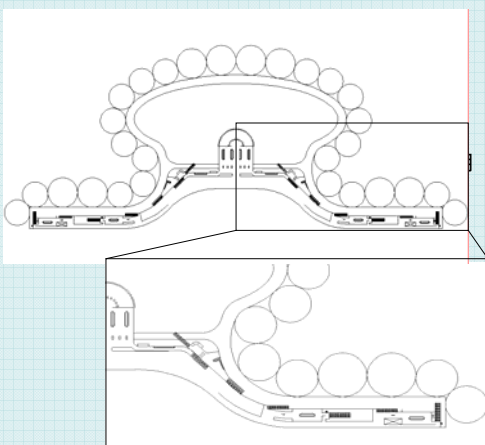
滑走路2000m×1本、北北東
平行誘導路 2本
高速脱出誘導路 4本
エプロン数 28



空港へのアクセス
道路・鉄道
羽田空港・新木場の2方向から建設

ターミナルビル基本理念

- Simple...**すべての人に分かりやすく
- Smart...**ユニバーサルデザイン、無線LANなどの設備
- Speedy...**乗り継ぎ・アクセスの便利さ



ターミナルビル

国内線・国際線を完全分離
どちらの拡張にも対応
最短距離で搭乗可能

