

横田基地の軍民共用化に向けて

平成20年8月

 東京都

1. 軍民共用化の概要

<横田基地の軍民共用化に向けた取り組み>

新宿の西方32kmに、3,350mの滑走路を持つ米軍の横田基地があります(下図参照)。

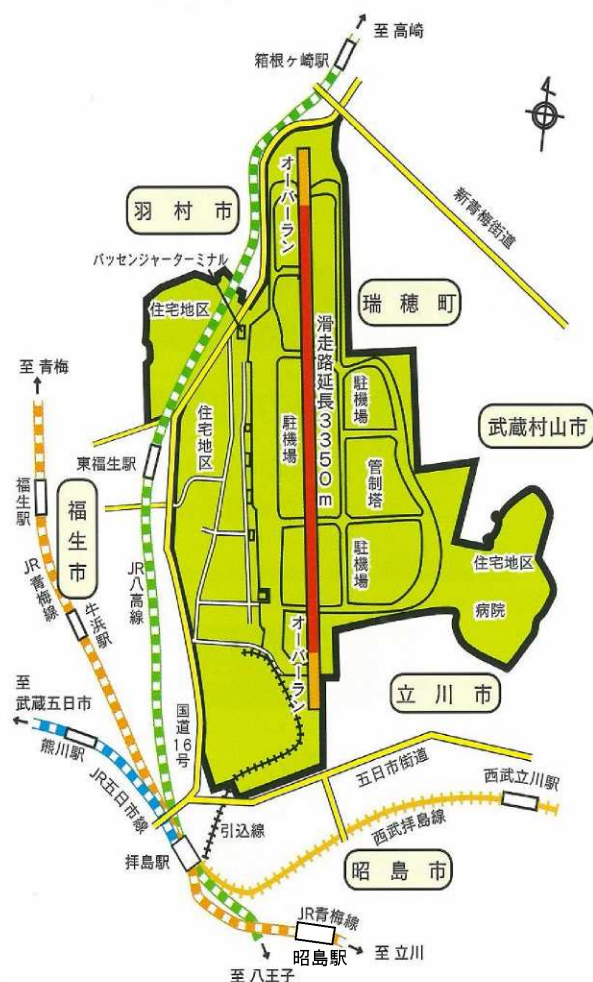
東京都は横田基地の返還を最終目標に、返還までは民間航空と共用して活用する「横田基地の軍民共用化」を推進しています。

平成15年の日米首脳会談における、軍民共用化の実現可能性検討に関する合意を受け、東京都は国と一枚岩となり、米国政府との協議組織である「スタディ・グループ」の会合等を通じて、軍民共用化の早期実現に取り組んでいます。

横田基地の概要

所在地	立川市、昭島市、福生市、武蔵村山市、羽村市、瑞穂町（5市1町）
面積	7,136,413㎡ (約714ha・味の素スタジアム約165個分、東西約3km、南北約5km、周囲約14km)
用途	飛行場、住宅、事務所など (滑走路1本(3,350m×60m、オーバーラン両端300m))
管理部隊	米空軍第374空輸航空団
使用部隊	在日米軍司令部、第5空軍司令部、第374空輸航空団ほか
常駐機	C-130輸送機(13機)、C-12J輸送・連絡機(3機)、UH-1Nヘリコプター(4機)
主な飛来機	C-5大型輸送機、C-17大型輸送機など (軍用チャーターによる民間機なども飛来)

(平成20年1月現在)



航空自衛隊航空総隊司令部の横田基地への移転について

- 府中基地に置かれている航空自衛隊航空総隊司令部が、平成22年度に横田基地に移転する予定。
- 情報の共有等を通じて、自衛隊と在日米軍の司令部間で緊密な調整を行い、連携強化・相互運用性の向上を図ることを移転の目的とする。
- この移転に際して、自衛隊の航空機の横田基地への移駐は伴わない。

<これまでの流れ>

【平成15年】

5月23日 小泉首相とブッシュ米国大統領との首脳会談で、横田基地の軍民共用化の実現可能性について検討することに合意

12月17日 共用化に関する実務的な協議の場として、政府関係省庁と東京都による「連絡会」を設置

【平成16年】

6月1日 関東地方知事会が国に「横田飛行場の民間航空利用等の早期実現について」を要望

【平成17年】

11月28日 多摩地域商工会・商工会議所26団体が「横田基地軍民共用化推進協議会」を設立

【平成18年】

5月1日 在日米軍再編の最終取りまとめ「再編実施のための日米のロードマップ（※）」合意

5月25日 JAL及びANAが国と東京都に「横田飛行場の軍民共同使用に関する要望書」を提出

10月12日 横田基地の軍民共用化に関する、日米両政府間の協議組織である「スタディグループ」の第1回会合が開催

【平成19年】

5月9日 横内山梨県知事が久間防衛相及び麻生外相に軍民共用化の実現を要望

6月8日 八都県市首脳会議が国に軍民共用化の早期実現を要望

9月8日 安倍首相がブッシュ大統領に、共用化へ向けた協力を要請

10月19日 石原知事がシーファー駐日米国大使に、軍民共用化の早期実現の協力を要請

11月8日 高村外務大臣がゲーツ米国国防長官に、協議継続の必要性を訴え、日本側から具体的な提案を行うことで合意

【平成20年】

3月27日 軍民共用化に関する検討委員会が「横田基地軍民共用化推進セミナー」を開催

※「再編実施のための日米のロードマップ」 (横田基地の軍民共用化に関する記述の抜粋)

- 日本国政府及び米国政府は、横田飛行場のあり得べき軍民共同使用の具体的な条件や態様に関する検討を実施し、開始から12ヶ月以内に終了する。
- 両政府は、この検討の結果に基づき協議し、その上で軍民共同使用に関する適切な決定を行う。

2. 軍民共用化の意義

<横田基地の軍民共用化の意義>

世界の航空需要が堅調な伸びを示し、東アジアを中心に大容量かつ多様な航空サービスに対応した大規模空港が次々と整備される中で、日本の首都圏空港は需要増加への対応が遅れています。

容量の制約・東部への偏在立地・多様な航空サービスへの不十分な対応といった、首都圏空港が抱える諸問題を緩和、解消するためには、横田基地の軍民共用化の実現が必須です。

共用化の実現により、日本の国際競争力の維持向上・首都圏西部地域の経済の活性化・交流拡大等の効果が期待されます。

現状の問題点

- ▶ 首都圏では羽田・成田の再拡張を進め、航空需要への対応を図っているが、拡張後おおむね10年で、増大する需要に対応できなくなる。
- ▶ 首都圏西部地域は、羽田・成田空港まで遠く航空利便性が悪い。
- ▶ 世界的に需要が急激に拡大しているビジネスジェットや、コンピューター機等について、首都圏空港への強い乗り入れ要望が出されているが、羽田・成田空港の発着枠では、これらの需要に対応できない。

横田基地の軍民共用化を実現

期待される効果

- ▶ 首都圏空港機能の一翼を担う
- ▶ 首都圏西部地域の航空需要への対応
- ▶ 多様な航空サービスへの対応

地域経済の活性化

国際競争力強化

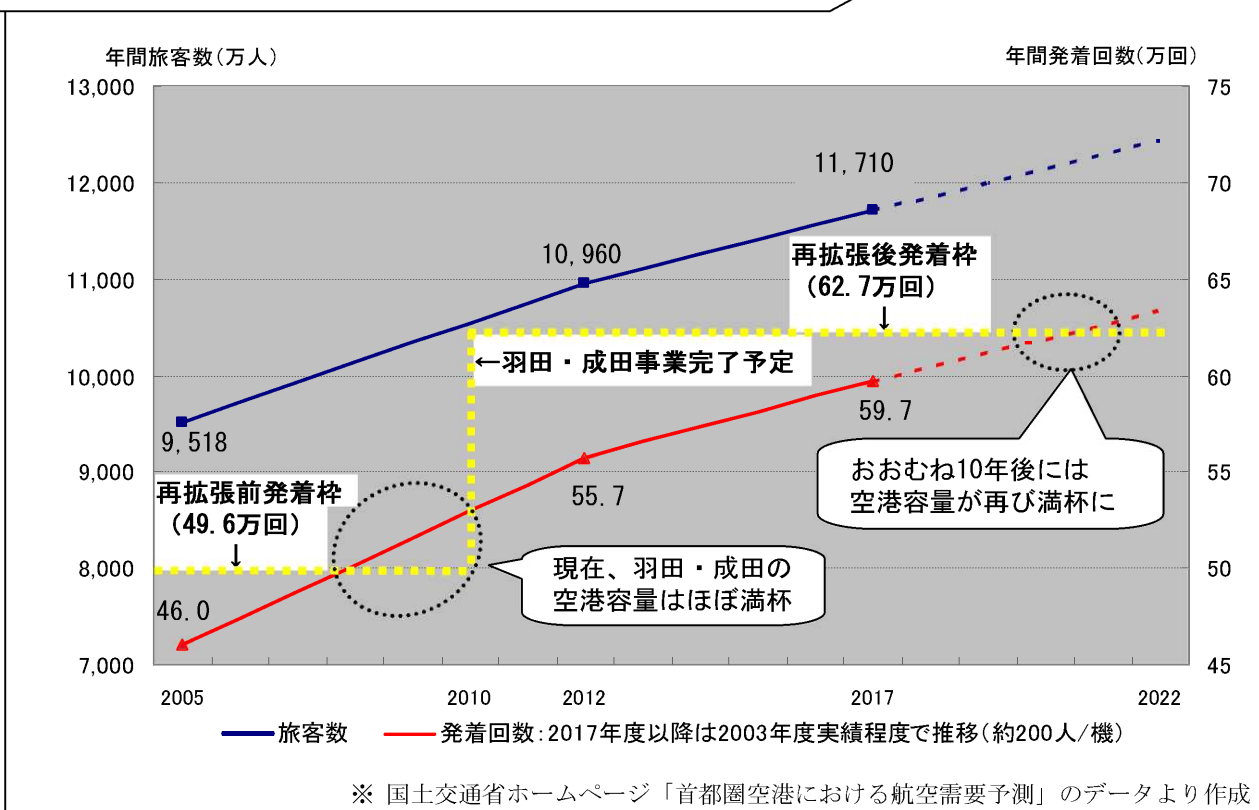
ヒト・モノ・カネの交流拡大

< 首都圏空港機能の一翼を担う >

現在、首都圏の空港容量はほぼ満杯です。羽田空港の再拡張や成田空港の滑走路の延長による発着枠の増枠を行っても、概ね10年後には、再び満杯になると予測されています（下図参照）。羽田と成田の2空港だけでは、増大する首都圏の航空需要に十分に対応できません。

横田基地の軍民共用化による空港容量の増加は、首都圏の空港機能の一翼を担う役割を果たし、首都圏全体の航空利便性が高まります。

羽田空港及び成田空港の発着回数及び旅客数の予測



首都圏の空港容量の拡大に関する諸意見について

首都圏の空港容量の拡大に向けて、横田基地の軍民共用化に対する認識が高まっており、下記の意見が出ています。

- 成田・羽田以外の空港・飛行場（例：横田飛行場、入間飛行場、調布飛行場など）の活用
(経済財政諮問会議における民間委員の意見、平成20年5月20日)
- 横田他首都圏二次空港の活用等の検討
(規制改革会議の意見書、平成20年5月23日)

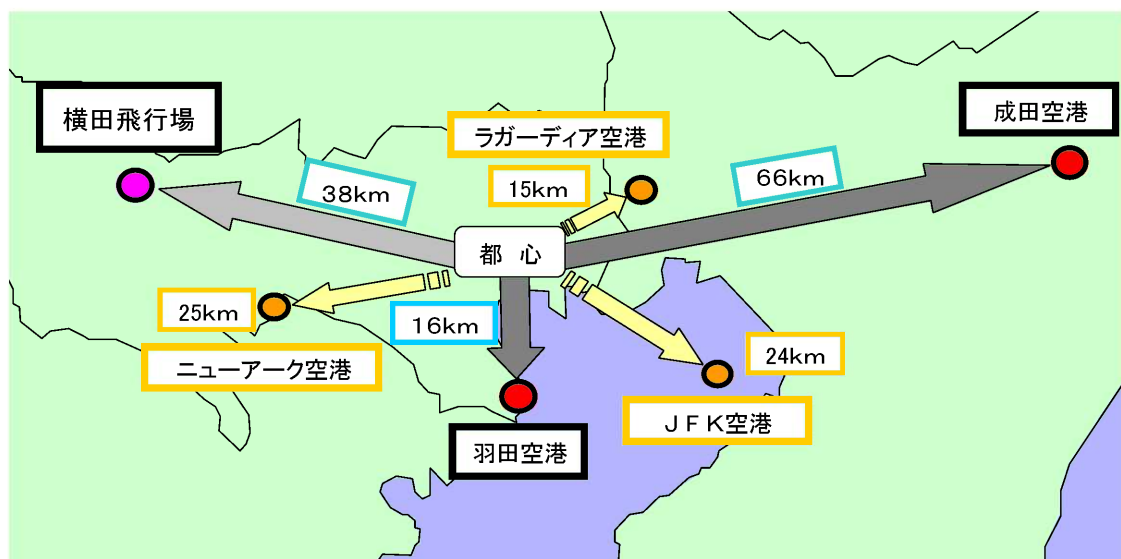
<首都圏西部地域の航空需要への対応 >

多摩地域及び近接する埼玉県、神奈川県、山梨県等の首都圏西部地域は人口が多く（多摩地域413万人：平成20年6月現在）、企業・事業所も集積しています。

しかし、首都圏の空港が東側に偏在するため、首都圏西部地域から空港までは時間がかかり不便な状態です（下図：「首都圏の空港立地」参照）。

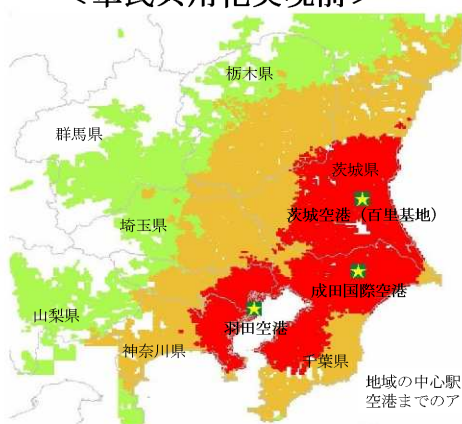
横田基地の軍民共用化により、首都圏にバランスよく空港が配置され、空港へのアクセス時間が短縮し、首都圏西部地域の航空利便性が大幅に向上します（下図：「首都圏全域から空港へのアクセス所要時間の改善」参照）。

首都圏の空港立地（ニューヨークとの比較）

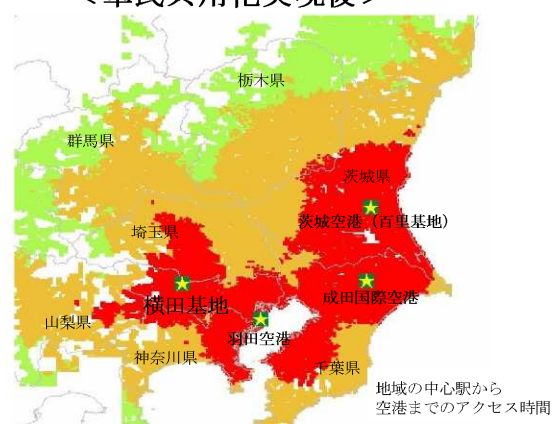


首都圏全域から空港へのアクセス所要時間の改善

<軍民共用化実現前>



<軍民共用化実現後>



※ 国土交通省が管理運営する全国総合交通分析システム、NITAS ver1.6によるシミュレーション

<多様な航空サービスの提供>

混雑している羽田空港と成田空港に依存している東京圏では、ビジネス航空やコミューター航空などの航空サービスへの要望に十分に応えられていません。

ビジネス航空

ビジネス機は、乗り継ぎをせずに目的地に直行でき機内で会議ができるなど、時間も有効に使えます。また搭乗者が限定され、セキュリティにも優れています。このため、海外では、企業のトップのみならず、時間が重要なビジネスマンなどに利用が拡大しています。

しかし、東京では、例えば羽田空港の国際ビジネス機の発着が深夜に限られるうえ、空港利用や出入国の手続きなどの受入れ体制が十分に整っていないため、極めて使いにくく、世界の主要都市と比べても発着数も大変少なくなっています。

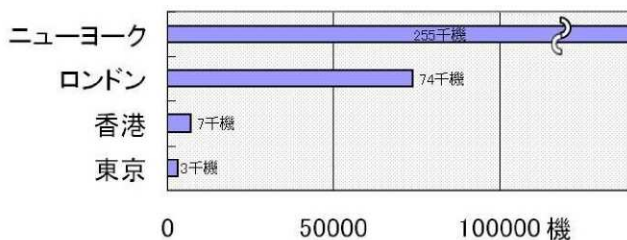
日本商工会議所や在日米国商工会議所もビジネス機受け入れの必要性を指摘しており、ビジネス機の受入れによって、日本の国際競争力の強化に加え、諸外国との文化交流や国際理解の拡大も図れます。



ビジネス機（ガルフストリーム社 G550、約20席）



会議等ができるビジネス機の機内



取扱数には、ビジネス機以外の小型航空機を含む
出典：国土交通省資料

世界の主要都市のビジネス機等の年間取扱数



コミューター機 ボンバルディア社 CRJ200、約50席)

コミューター航空

また、羽田空港は、国内93空港のうち約半分の空港としか航空路がありません。

コミューター航空は、小型の航空機で地方都市間を結ぶことにより、首都圏への就航を希望する多くの都市を結ぶ、きめ細かな航空輸送を実現します。

＜地域経済の活性化＞

横田基地の軍民共用化により、周辺の産業活性化や雇用の増加などの新たな経済活動が創出されます。この経済波及効果について、財団法人統計研究会により、下記のような予測結果が示されています。

また同時に、軍民共用化により、空港アクセスに資する道路等の基盤整備や周辺のまちづくりなどが促進され、地域振興に大きな効果をもたらすことが期待できます。

都は、「『10年後の東京』への実行プログラム(平成19年12月)」において、圏央道等の整備や横田基地の軍民共用化を契機に、多摩地域を都域を越えた首都圏の中核拠点に発展させる計画に取り組んでいます(次頁参照)。

(財) 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(2006年3月)」による需要予測

横田飛行場の国内航空旅客需要は約560万人(2022年度)

〈需要予測の前提条件〉

路線：羽田空港における航空旅客数上位7路線(平成16年度)

便数：40往復(7路線の合計)

横田飛行場の民間航空利用 による経済波及効果

経済効果：約1,610億円

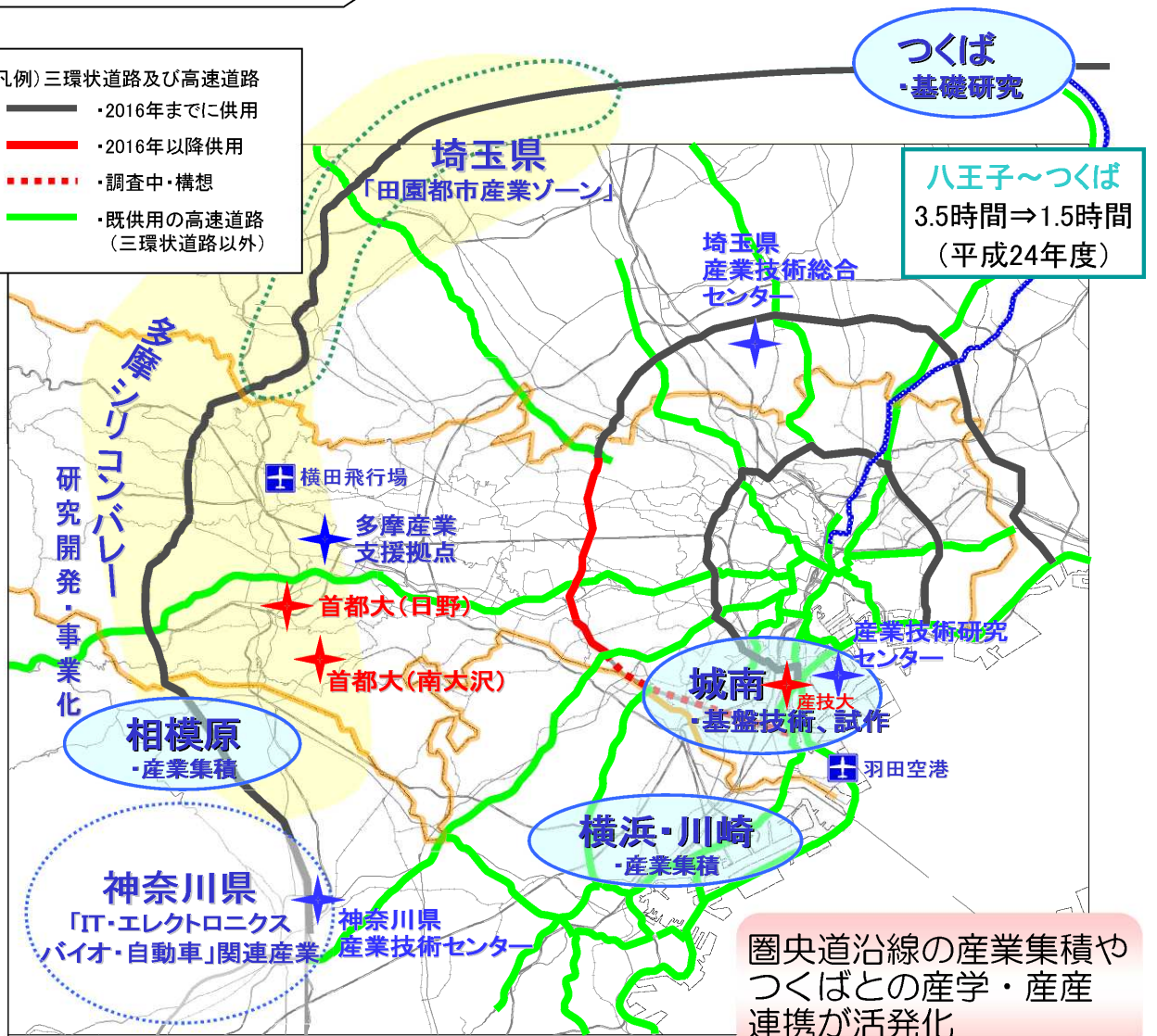
雇用効果：約8,850人

注) 「首都圏空港の整備利用に関する検討調査報告書」における便数は、潜在的な航空需要に対応するものであり、実際にはエアラインの意向、米軍基地の機能との調整及び騒音影響等を考慮して決定されることとなります。

多摩シリコンバレーの形成

(凡例)三環状道路及び高速道路

	・2016年までに供用
	・2016年以降供用
	・調査中・構想
	・既供用の高速道路 (三環状道路以外)



(「10年後の東京」への実行プログラム (平成19年12月) より)

都は、下記の事業を展開し、多摩地域を世界の技術開発をリードする一大拠点 (多摩シリコンバレー) に発展させていきます。

- 産業交流機能の強化
- 地域特性に応じた企業立地の促進
- 研究開発機能の強化
- 多摩シリコンバレーを支える都市基盤の整備

この効果は、多摩地域のみならず、近接する埼玉、神奈川、山梨の隣県にも波及していきます。

【横田空域について】

○ 米軍が管理している横田空域と、横田空域返還の意義

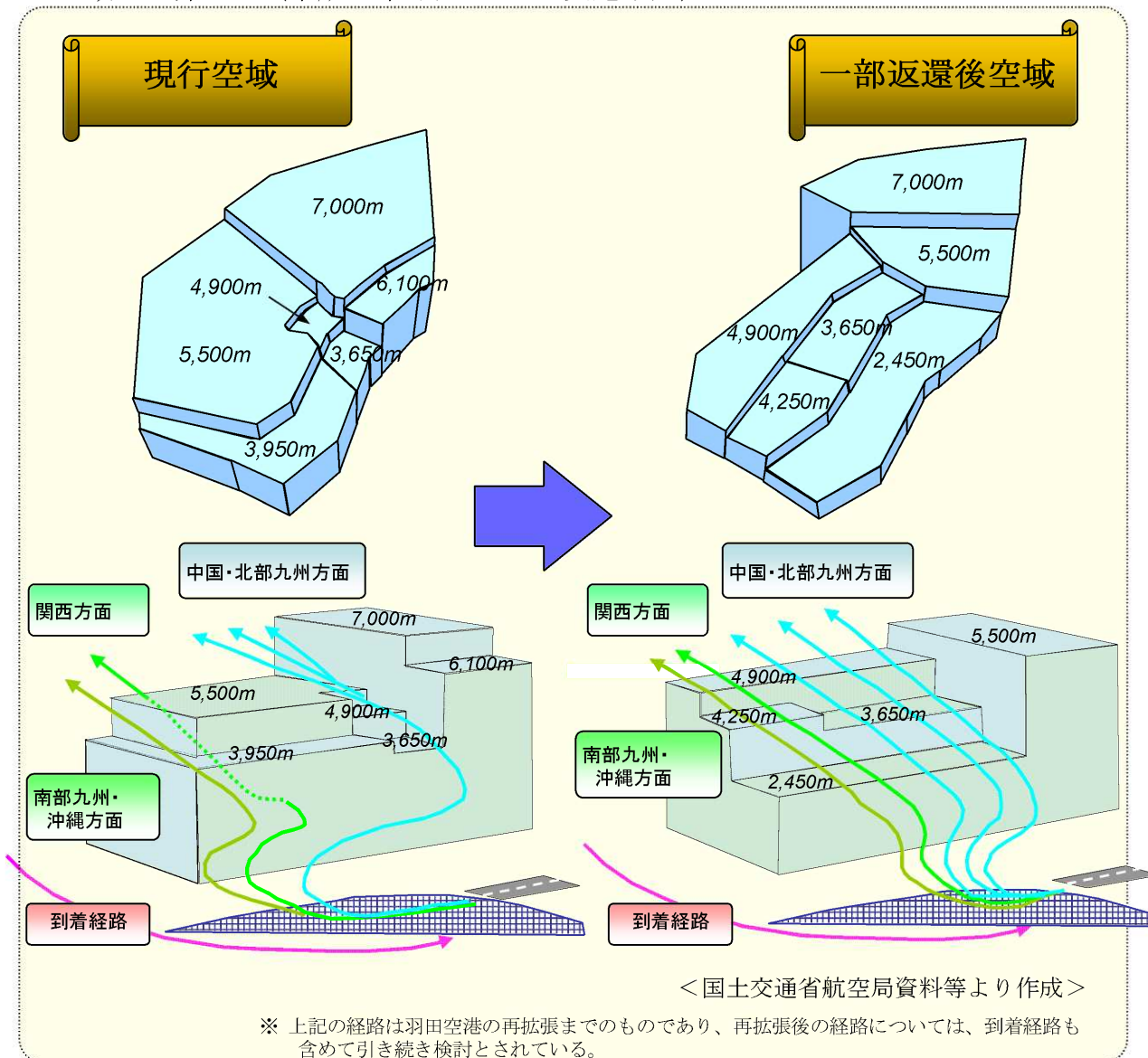
- 1都8県にまたがる
広大なエリア
- 航空路設定の制約
- 航空路の過密化要因

空域の返還

以下のことが実現：

- 需要に応じた空域の再編
- 合理的な航空路の設定
- 首都圏の空の過密化緩和

○ 空域の一部返還（平成20年9月25日から実施予定）



○ 空域の一部返還による効果

- ・ 羽田空港から西方面への出発機の飛行時間が短縮され、燃料、CO₂及び経費を削減。
- ・ 経済効果は約98億円/年、環境改善効果は約81,000 t CO₂ /年。

<国土交通省航空局資料等より>

○ 空域の全面返還

在日米軍再編の最終取りまとめ「再編実施のための日米のロードマップ」では、「横田空域全体のあり得べき返還に必要な条件を検討する。この検討は2009年度に完了する」とされている。

【横田基地軍民共用化推進セミナーの開催について】

○ 概要

平成20年3月27日、「軍民共用化に関する検討委員会(委員長:杉山武彦一橋大学学長)」主催により、「横田基地軍民共用化推進セミナー」が開催されました。当日は、日米双方の専門家から軍民共用化の実現に必要な諸課題に関する講演が行われました。

参加者は、国会議員、都議会議員、その他招待客、一般公募による参加者など合計200名を超え、新聞社、テレビ局など20社以上が取材を行いました。

○ 発言要旨

塩見 英治氏

(中央大学経済学部教授・経済研究所所長)

＜首都圏の航空事情と横田基地の軍民共用化の意義＞

- ▶首都圏の航空需要は2020年には満杯になるため、首都圏の空港機能の補完が必要である。
- ▶首都圏西部地域の需要に対応することにより、地域経済の活性化が期待される。
- ▶近年急激に需要が拡大している、多様な航空サービスの提供が期待される。

ポール・ジアラ氏

(元米国防総省日本部長)

＜日米同盟の根本に立ち返る＞

- ▶日本側の利益だけでなく、米側の利益にも配慮したアプローチ(WIN-WINの観点)が必要である。
- ▶民航施設の設置にあたっては、米軍の作戦上の運用特性に配慮した設計等が必要である。
- ▶交渉のテーブルには、日米民間航空事業者など幅広い関係者が参加すべきである。

ロバート・ピアソン氏

(元米国務省局長・元在トルコ米国大使)

＜横田基地の民間利用に関する選択肢＞

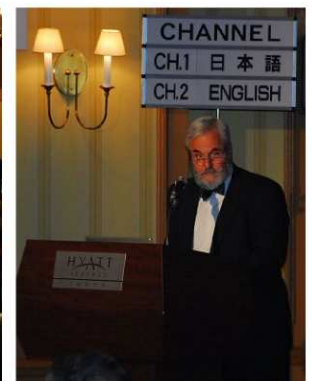
- ▶軍民共用化実現は容易ではないが、次の課題を解決すれば、全面的な合意に至る時期が来るであろう。
 - ・米軍の活動(軍事訓練や安全確保)の妨げとならないよう、民航施設を基地の外に設置する等の対応策を検討。
 - ・東京及び日本全体の航空輸送のあり方を含めた、基地の活用に関するプランを提示。

坂本 昭雄氏

(日本空法学会理事・元関東学院大学教授)

＜民間航空の視点から見た横田基地の軍民共用化＞

- ▶日米安保条約第2条の、日米間の経済協力条項を援用することによって、経済的な面での日米関係強化が可能である。
- ▶そのためには、航空自由化が重要となるが、それには羽田の容量の大規模化が不可欠。そこに至るまでには、横田の役割が重要である。



3. 軍民共用化による騒音影響及び対策

<民間機就航に伴う騒音影響>

民間機の騒音は、下図のとおり軍用機と比べて小さいことに加え、騒音発生の少ない機種を導入、中小型機を中心とした就航、騒音を軽減する運航方式の採用や、飛行時間帯についても検討を行うこと等により、騒音に配慮した軍民共用化が可能です。

<騒音対策>

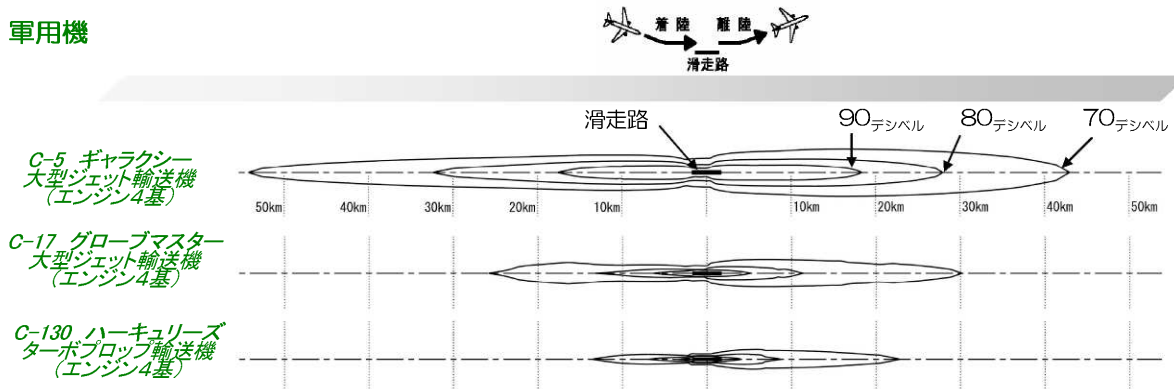
横田基地周辺では、現在、国が騒音の状況に応じて住宅の防音工事助成や移転の補償等の騒音対策を実施しています。

共用化実現後は、こうした対策のほか、都は国や地元自治体と連携して、公園緑地や市街地の整備等、まちづくりと一体となった取り組みを検討していきます。

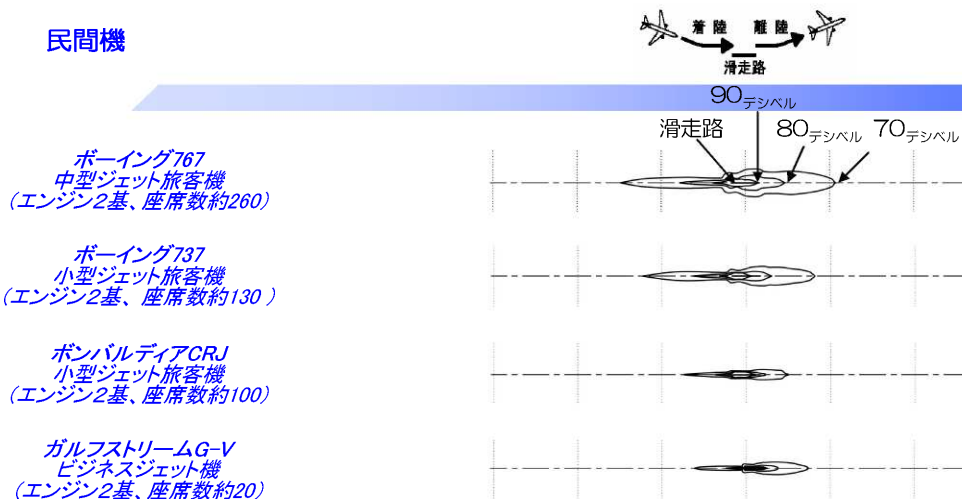
米軍機と民間機の騒音コンター比較（デシベル値）

アメリカ連邦航空局（FAA）の騒音予測コンター作成モデル（INM）による作図

軍用機



民間機





日本だから、できる。あたらしいオリンピック!