

羽田空港再拡張事業の概要・経緯について

関東地方整備局

1. はじめに

東京国際空港(羽田空港)は、国内航空旅客利用者の約 60%が利用する国内航空輸送ネットワークの要ですが、国内航空需要の増加から既に能力の限界に達しており、同空港の再拡張事業をできる限り早期に着工し、速やかに完成を図ることが求められています。(参考資料参照)

再拡張事業は、同空港に新たに 4 本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を現在の 28.5 万回から 40.7 万回に増強することを目的とした事業です。これにより、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図るとともに、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ国際定期便の受入を可能とするものです。

再拡張事業は、平成 16 年度から事業化が認められています。平成 16 年度は新設滑走路建設工事の入札契約手続を行うとともに、環境影響評価法に基づく環境アセスメント手続に着手しました。本年度は、環境影響評価法に基づき手続に加えて、公有水面埋立法、航空法、港湾法等の各種法手続を行うとともに、関係者調整を引き続き進め、来年春の現地着工に向けて努力していくこととしています。

また、羽田空港の国際線地区については、PFI 手法を活用して旅客ターミナルビル、貨物ターミナル、エプロン等の整備及び維持管理等の業務を実施することとしています。PFI 事業については、本年 7 月に入札公告等を実施したところであり、来年春の事業契約の締結に向けて入札契約手続を進めていく予定です。

2. 羽田空港再拡張事業の経緯等

羽田空港再拡張事業のうち新滑走路建設工事は、羽田空港の南側沖合の海上に、長さ 2,500m の滑走路を新たに建設するとともに、現空港との連絡誘導路の建設、進入灯橋梁の建設、東京港第一航路の移設等の工事を総合的に実施する事業です。

新滑走路の建設工法については、国土交通省航空局が「羽田空港再拡張事業工法評価選定会議(座長椎名武雄 日本アイ・ピー・エム(株)最高顧問)」(以下「工法評価選定会議」という。)を設置し、同会議において栈橋工法、埋立・栈橋組合せ工法、浮体工法の三工法について検討が行われました。その結果、平成 14 年 10 月の最終報告において、次の結

論が得られました。

いずれの工法も、同会議で指摘された留意点を踏まえ、適切な設計を行うことにより建設が可能である。

契約発注手続きに際しては、同会議において議論された三工法及びその検討結果から安全性に問題がないと類推される工法に限定する必要がある。

工費(維持管理費を含む)・工期の确实性を担保するための契約方式として、設計段階における工費・工期を施工段階及び維持管理段階においても保証させることのできるよう、設計と施工を一体的に発注することを基本とする契約方式の採用を提案する。

本事業の発注者である関東地方整備局では、工法評価選定会議の結論を踏まえ、三工法の競争参加を可能とすることによりコスト縮減を図るため、性能発注による設計・施工一括発注方式を採用し、平成16年7月27日に「東京国際空港D滑走路建設外工事」の入札公告を行い、平成17年3月29日に埋立・栈橋組合せ工法を提案する共同企業体と工事請負契約を締結しました。

3. 新設滑走路建設工事の概要

羽田空港新設滑走路建設工事は、東京国際空港D滑走路及び連絡誘導路の建設並びに東京港第一航路の移設に係る設計及び施工を行うものです。

工事の履行期間は、平成17年3月29日から平成21年2月27日までとしています。

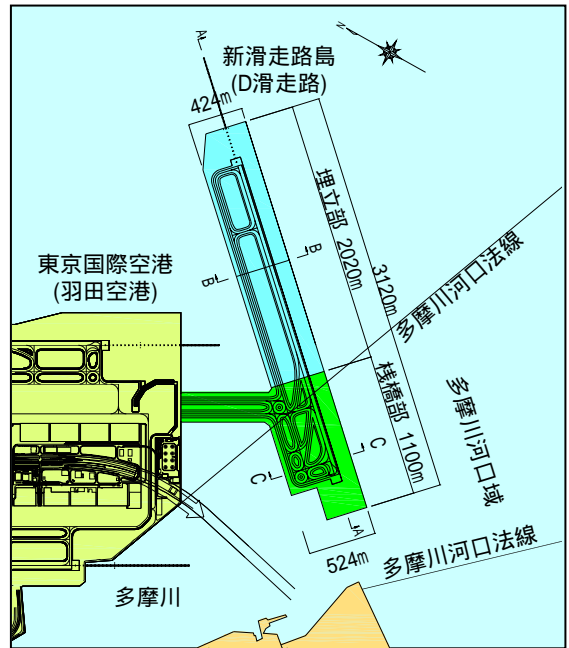
工種	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
実施設計		■			
航路移設工事(浚渫)			■	■	
新設滑走路建設工事					
埋立部			■	■	■
栈橋部			■	■	■
連絡誘導路部			■	■	■
進入灯部					■
保安・付帯施設工事					■
工事に伴う諸手続(環境アセスメント等)	■	■			

新設滑走路は埋立部と栈橋部から、連絡誘導路は栈橋と橋梁から構成されています。

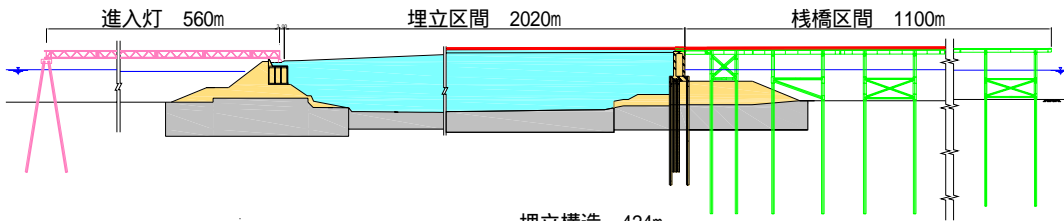
施工位置図



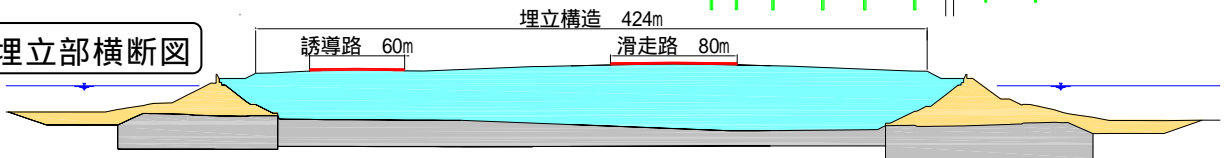
新設滑走路平面図



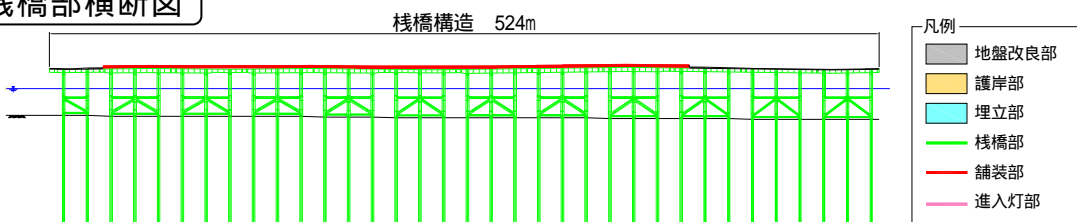
新設滑走路縦断面図



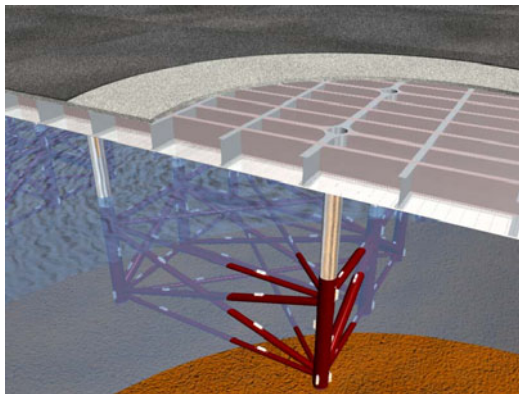
埋立部横断面図



栈橋部横断面図



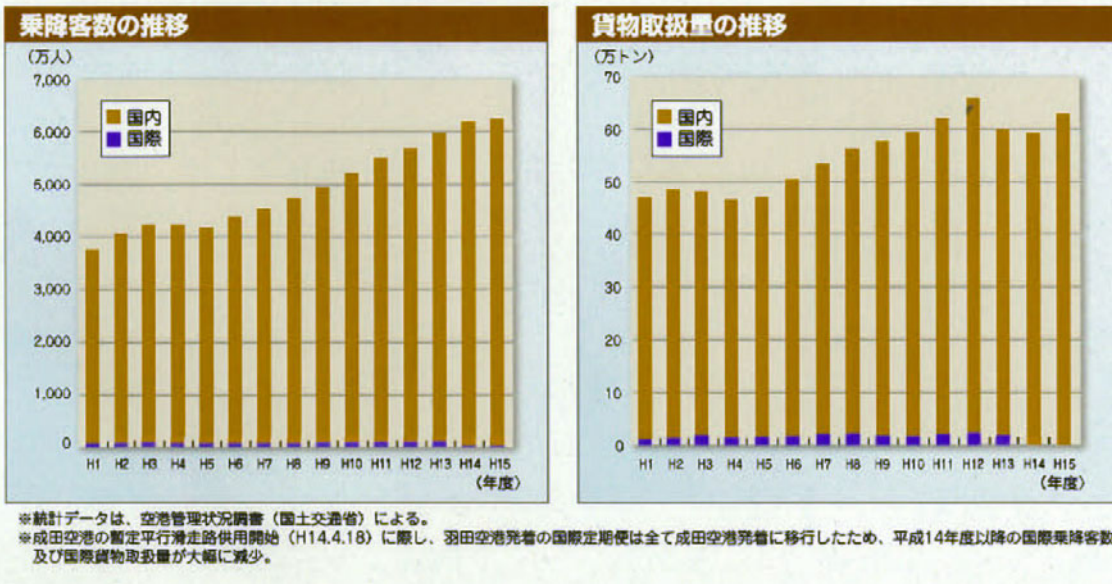
ジャケット栈橋概念図



東京国際空港（羽田空港）の現状

羽田空港は現在、国内48の空港と結ばれ、1日約391便が就航しています。平成15年度の実績では、国内航空旅客の約60%にあたる約6,196万人が利用しており、貨物の取扱量も約63万トンと、我が国の旅客・貨物両面における拠点空港として重要な位置を占めています。

また、24時間運用であるC滑走路を活かした羽田空港の有効な活用が求められる中、平成13年2月からは深夜早期発着枠を利用して国際チャーター便が運航されています。



東京国際空港（羽田空港）は平成17年4月現在、国内48の空港と結ばれ、1日約391便が就航しています。平成16年度実績として航空旅客利用者のおよそ64%にあたる約6,163万人が利用する国内航空輸送ネットワークの要であり、今後さらに国内航空需要の増大が見込まれる中、既にその能力の限界に達しています。

本事業は、羽田空港に4本目の滑走路を新設し、年間の発着能力（6時台から22時台の定期便枠）を現在の28.5万回から40.7万回に増強して、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図るとともに、国内線の発着回数を確保した後の発着枠を活用して国際定期便の就航を可能とするものです。

