


横田基地の軍民共用化に向けて

平成22年12月

 東京都

1 軍民共用化の概要

都心の西方約38kmに、3,350mの滑走路を持つ米軍の横田基地があります。

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、軍民共用化の早期実現に向けて取り組んでいます。



横田基地の概要

所在地	立川市、武蔵村山市、 昭島市、福生市、 羽村市、瑞穂町
敷地規模	面積約714ha、 東西約3km、南北約5km
滑走路	長さ3,350m×幅60m、 オーバーラン両端300m (参考:羽田空港の滑走路長は、 3,000mと2,500m)
管理部隊	米空軍第374空輸航空団
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

(平成22年12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を横田基地へ移転するため、庁舎の工事が進行中です。移転は、平成22年度から始まります。
- 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します。
- 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いません。

<これまでの主な経緯>

- 平成15年 5月 ブッシュ大統領ー小泉首相会談で横田基地の軍民共用化の実現可能性の検討に合意
12月 政府関係省庁（内閣官房、外務省、国土交通省、防衛省）と都による連絡会を設置（これまでに12回開催）
- 平成16年 5月 関東地方知事会が、「横田飛行場の民間航空利用等の早期実現」について国に要望することを決議
- 平成17年 7月 渉外知事会が、横田飛行場の民間航空との共同利用の早期実現について国に要望することを決議
11月 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 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」※ 公表
都が首都大学東京と連携して「軍民共用具体化検討委員会」設置
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 第1回日米協議（スタディグループ）開催（これまで8回開催）
- 平成19年 5月 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
八都県市首脳会議が、横田飛行場の民間航空利用等の早期実現について、国に要望することを決議
9月 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 石原知事がシーファー駐日米国大使と会談し、軍民共用化の早期実現について協力を要請
11月 高村外務大臣がゲイツ米国国防長官と会談し、軍民共用化に関する日米協議を継続していきたいと発言
- 平成20年 3月 軍民共用化に関する検討委員会が「横田基地軍民用化推進セミナー」を開催
9月 横田空域の一部返還が実現
10月/11月 関東地方知事会及び八都県市首脳会議が、米新政権下における横田基地の軍民共用化等の早期実現について、国に要望することを決議
- 平成21年 11月 八都県市首脳会議が、横田基地の軍民共用化の早期実現に重点的に取り組むよう、国に要望することを決議
- 平成22年 8月 首都圏連合フォーラム及び九都県市首脳会議が、横田基地の軍民
/11月 共用化に向けて重点的に取り組むよう国に提言
11月 都が横田基地の活用を含めた「首都圏におけるビジネス航空受入れ体制強化に向けた取組方針」を策定

※「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。

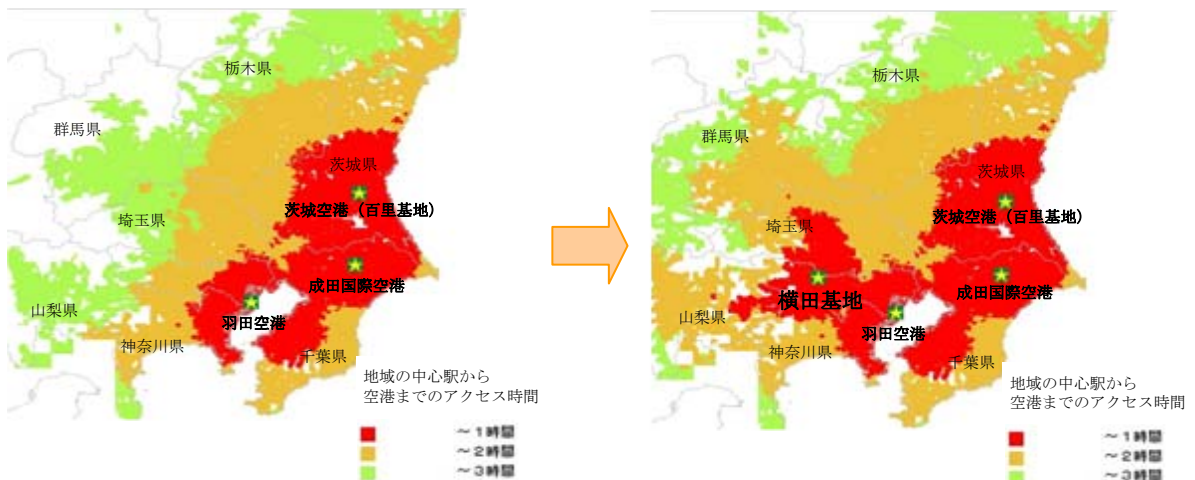
共用化の実現により、日本の国際競争力の維持向上・首都圏西部地域の経済の活性化・交流拡大等の効果が期待されます。

首都圏の空港容量の拡大

首都圏の空港容量は、羽田空港の再拡張や成田空港の滑走路延長による拡大を行っても、近い将来には満杯になると予測され、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は、空港容量を拡大し、首都圏の空港機能の一翼を担います。

首都圏西部地域の航空利便性の向上

多摩地域(人口412万人:平成22年11月現在)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、企業・事業所も集積しています。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、首都圏西部地域で空港へのアクセス時間が短縮し、航空利便性が大幅に向上します。



※ 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

多様な航空需要への対応

羽田と成田だけでは、需要が拡大しているビジネス航空などの多様な航空需要に十分に答えられません。横田基地の軍民共用化により、このような航空需要に対応することができます。

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、時間が有効に使えます。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、例えば羽田空港では、発着回数や駐機期間が制限されているなど、ビジネス機受入れ体制が十分に整っておらず、極めて使いにくいいため、世界の主要都市と比べても発着数が大変少ない状況です。

日本商工会議所や在日米国商工会議所もビジネス機受入れの必要性を指摘しており、首都圏でビジネス機の受入れ体制を確保することによって、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。



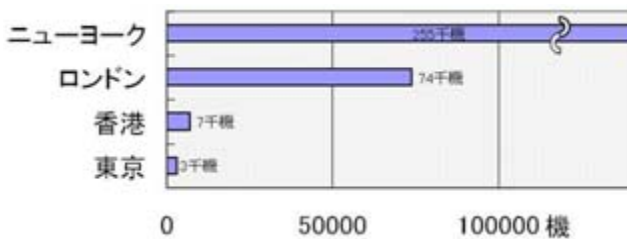
©Gulfstream Aerospace Corporation

ビジネス機(ガルフストリーム社 G550、14～18席)



©Gulfstream Aerospace Corporation

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(2006年)

コミューター機(ボンバルディア社 CRJ200、50席)

コミューター航空

また、羽田空港は、国内97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、首都圏への就航を希望する多くの都市を小型の航空機で結ぶことにより、きめ細かな航空輸送を実現します。

<骨子>

小型ジェット機等を用いたビジネス航空は、グローバルな企業活動に不可欠なビジネスツールとして欧米で広く活用され、近年では中東・アジアにおいても急速に利用が拡大している。海外からは首都圏への乗入れ要望が強いものの、羽田・成田空港の受入れ体制は立ち遅れており、極めて限定的な利用となっている。このままの状態が続けば、ビジネスチャンスが他国に奪われることになり、今後の国際的なビジネスにおける東京ひいては我が国の地位低下が懸念される。国も先ごろ、ビジネス航空に対して一定の対応策を打ち出したが、未だ十分と言えない状況である。

このため、都は、以下のように、ビジネス航空の受入れ体制強化に向けた考え方を提示し、国と連携して、具体的な推進が図られるよう取り組んでいく。

1 今後の取組の方向

- (1) 将来的には欧米並みの利用を目指しつつ、当面、アジアにおけるビジネス航空の拠点である香港を上回り、アジアでトップの発着回数を実現。
- (2) ビジネス航空利用者が、一般旅客とは別の専用動線によって、迅速に入国手続きなどができる受入れ体制を確保。

2 羽田空港における取組

羽田空港は、ビジネス航空の利用が最も便利で海外からも要望が強く、国も一定の受入れ拡大を図ったが、まだ十分でない。そこで、

- (1) 都心との近接性を活かし、発着枠の拡大と合わせ、専用動線の確保、C I Q体制の充実、スポットの増設を実施し、迅速で便利な対応を実現。
- (2) 新国際線旅客ターミナルの増床（平成25年度に見込む国際線増枠への対応）の際に、上記を実施するよう国に要請。

3 横田基地における取組

羽田空港や成田空港での対応を図っても十分とはいえないため、比較的利用されていない横田基地の活用が必要である。そこで、

- (1) 横田基地において、既存施設の活用あるいは必要な施設整備により、ビジネス航空の受入体制を確保。また、既に米軍関係者のために整備されているC I Q体制や運航支援事業者なども活用し、利便性の高いサービスを提供。
- (2) 軍民共用化を国と連携して推進し、上記を米国関係機関等へ働きかけ。
- (3) 国道16号や中央環状線、外環、圏央道などの整備を国と連携して推進し、都心からのアクセスを一層強化。

＜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2011(平成22年12月)」によって、圏央道等の整備や横田基地の軍民共用化を契機に、多摩地域が都域を越えた首都圏の中核拠点に発展することを目指して取り組んでいます。(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。

3 騒音への配慮について

民間機の騒音の方が軍用機の騒音に比べて小さいことに加え、騒音発生が少ない機種を導入、騒音を軽減する運航方式の採用、飛行時間帯についての検討等により、騒音に配慮した軍民共用化が可能です。

横田基地周辺の騒音対策

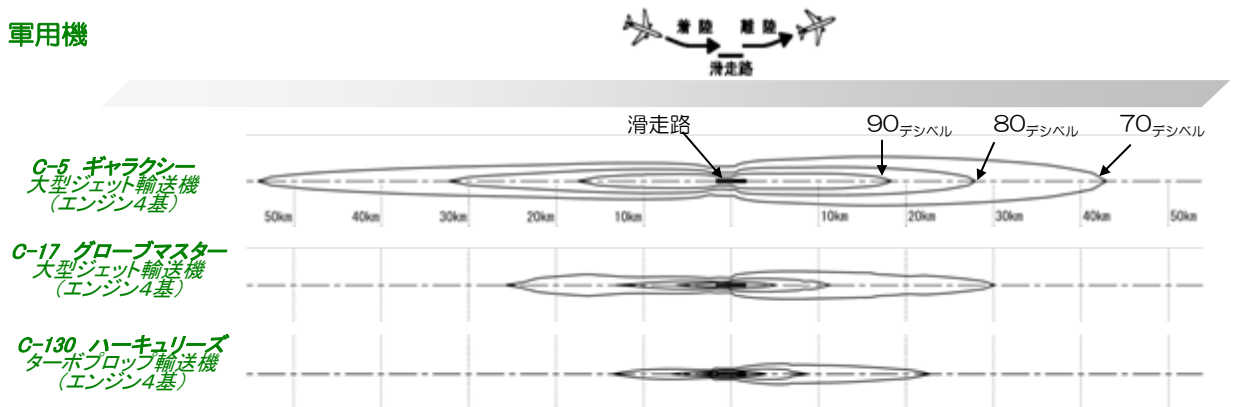
横田基地周辺では、現在、国が騒音の状況に応じて住宅の防音工事助成や移転の補償等の騒音対策を実施しています。

共用化実現後は、このような対策のほか、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組を検討していきます。

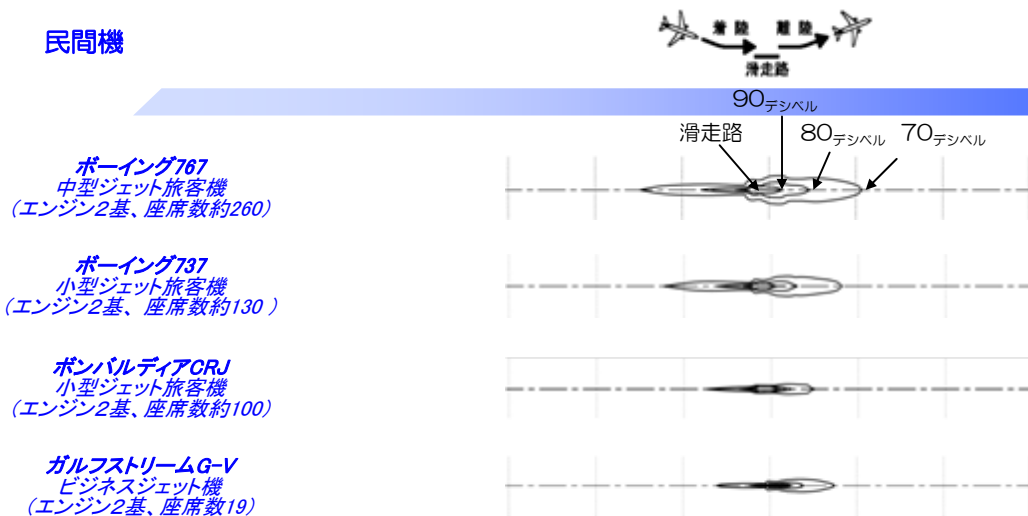
米軍機と民間機の騒音コンター比較（デシベル値）

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



横田空域の返還について

○ 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

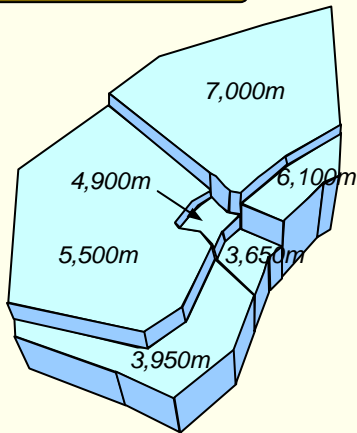
空域の返還

以下のことが実現：

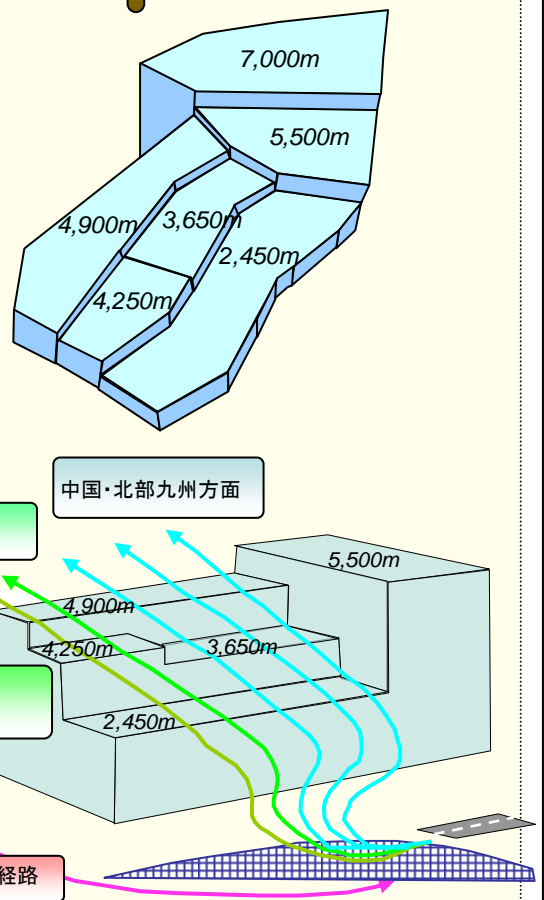
- 需要に応じた空域の再編
- 合理的な航空路の設定
- 首都圏の空の過密化緩和

○ 空域の一部返還（平成20年9月25日から実施）

一部返還前空域



一部返還後空域



<国土交通省航空局資料等より作成>

○ 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

東京都では、横田空域の全面返還を実現するとともに、この空域で合理的な航空路を設定するよう、積極的に国に働きかけるなど、その早期実現に向けて取り組んでいます。

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。
- ▶民航施設の設置に当たっては、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。



