

羽田空港は、国内空港客の約60%が利用する国内航空運輸ネットワークの要であります。

今後更に国内の航空需用の増大が見込まれる中、既に能力的には限界に達しております。

そのために、羽田空港は4本目の滑走路を増設して現在の発着能力年間28.5万回を40.7万回(1時間に100回)の離着陸に増やしたい。多様な路線網、利用者の利便の向上を図り、発着余裕をを活用して国際定期便の就航を可能にしてハブ空港としての機能を高めたいとしているものです。

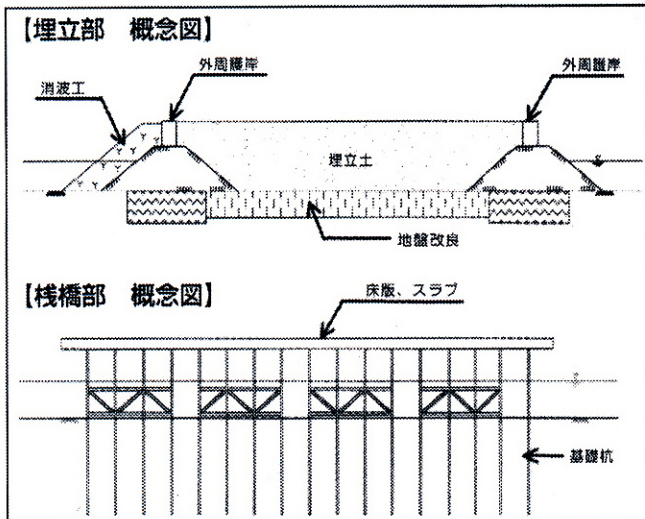
近代産業の発達に伴い、ハブ空港化の必要性はますます増大しており、その優劣はキャパシティに係っているともいえます。ここ数年日本の産業界が不況に追い込まれ立ち直りが遅れたのは、韓国仁川空港、シンガポール空港にその座を奪われたからとの説もあります。

この再拡張に当っては、千葉県に与える影響は非常に大であります。大気質、騒音、水質、動植物、生態系等、環境影響評価を会議所も一員として参加して十分に検討、評価をすることが大切です。

そして本年3月入札、18年春施工、凡そ30ヶ月をかけて21年末に供用開始が予定されております。工法については下表の様な実績のある埋立構造に栈橋構造を組み立てたものです。

(君津市環境審議会要旨1月)

▼ 埋立・栈橋組合せ構造の概念図



埋立・栈橋組合せ構造は、関西国際空港、中部国際空港等の我が国の海上空港の建設に数多く用いられ実績のある埋立構造に、多摩川の河川流の透過を確保するために、栈橋構造を組合せたものです。

※羽田空港再拡張事業工法評価選定会議報告書及び会議資料をもとに作成

▼ 羽田空港再拡張概略図

