

## 北京大興国際空港特集

蔣 垂東 文教大学文学部教授

### 1 北京新空港が完工

6月30日、総事業費が約800億元(1元=約17円)に上る首都新空港である北京大興国際空港(一期)が竣工した。新空港の整備工事は大きく空港本体、管制施設、ベースキャリア施設、燃料供給施設の五つの部分からなり、プロジェクト数は延べ93に上っている。6月30日に、空港本体、ベースキャリア施設、管制・燃料供給施設、各種関連プロジェクト、それにアクセス施設である高速道路、高速鉄道、都市軌道交通などが計画通りに完成し、第一次検査の合格率は100%だった。主要施設の概要および今後の運用の有り方などは以下の通りである。

#### 1.1 新空港の位置

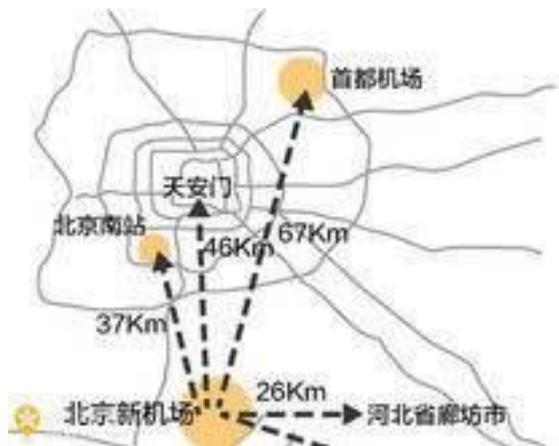


図1 北京新空港の位置

<http://www.baike.com/wikdoc/sp/qr/history/version.do?ver=10&hisIden=XQgBRC.UcEWL.5FaVNHA1EKTW> より

新空港は、北京市南部大興区と河北省との省境に位置し、図1のように、北京市中心部の天安門から46km、北京南駅から37km、現北京首都空港から67km、天津空港から85km、河北省の廊坊市から26km、新都心雄安から55km離れている。

開港後、大型の国際ハブ空港として北京市、天津市、河北省の新しい空の玄関口となる。

#### 1.2 施設規模と取扱能力

第一ターミナル(北ターミナル)の敷延べ床面積は70万平米で、本館と四方に伸びる5本指と称される5本のコンコースからなり、単体のターミナルとしては世界最大規模である。本館は地下1階、地上4階建てで、1階は国際線到着フロア、2階は国内線到着フロア、3階は国内線のセルフチェックインフロア、4階は国際線出発と国内線預け手荷物フロア、地下1階は軌道交通乗降フロアとなっている。5本のコンコースの側面の長さは合わせて5kmに達し、延べ82の搭乗ゲートが設けられている。本館から最も遠いゲートまでの距離は最大で600mで、アジアや欧州の同規模の空港に比べ大幅に短い。設計者はフランスのADPグループ。

同ターミナルは、年間で4,500万人、ピーク時は最大で1.26万人時の利用に対応することが可能である。2025年、南サテライト(床面積12万平米)完成後の対応能力は、年間8,200万人、ピーク時最大1.95万人時に高められる。将来的には南ターミナルの整備計画もあり、完成後2040年の年間取扱能力は1億人に達する。なお、2025年の貨物・郵便物取扱能力は年間200万トンとなっている。

滑走路は、平行滑走路3本と側面滑走路1本、計4本が完成し、一日平均1,050回、年間で62万回の離着陸に対応できる。2040年には計7本整備され、対応する離着陸回数は一日1,570回、年間で80回以上に高まる。

#### 1.3 アクセス

高速道路は、北京環状5号線南端と新空港を結ぶ大興空港高速の他、京開高速、京北高速およびこの2路線と大興空港高速とを結ぶ大興空港北高速の4路線があり、大興空港高速では環状5号線南端から新空港までの所要時間は僅かに20分。軌道交通は、軌道交通新空港線、北京—雄安都市間鉄道

線、都市鉄道連絡線の3路線が乗り入れる。北京環状線4号線南端と新空港を結ぶ区間延長41.4kmの軌道交通新空港線は全自動運転を採用、運行速度が地下鉄で最速の160km/時に達し、所要時間は僅か19分である。

#### 1.4 開港までの流れ

新空港では、7月より施設設備に対する合同のテストを行いつつ、開港まで計6回大規模な予行演習を実施することになっている。予行演習では500便、51,984人の旅客、35,270点の手荷物を動員して、計787に上るチェック項目を検証する。そして予定通り9月末に開港する運びとなっている。

出典:2019/06/30 民航資源網

<http://news.carnoc.com/list/498/498319.html>

## 2 新空港の権益配分と移転スケジュール

### 2.1 権益配分

CAACの当初計画では、新空港開港後、国内キャリアは郵政航空を除き、首都空港と大興空港の両空港利用を認めない方針だった。この方針では、中国国際航空(CA)が首都空港に残り、東方航空(MU)と南方航空(CZ)が新空港に移転し、新空港のスロットを両社に各40%配分することになっていた。しかし、国内線最大のドル箱路線である北京＝上海線で半分以上のシェアを占めているMUにとって完全移転には収入源であるビジネス客が大量に流失する恐れがあったため、激しく抵抗した結果、同社の北京＝上海線のみが首都空港に残ることとなった。代わりに、同社に配分される予定の新空港のスロットが40%から30%に減らされ、減らされた10%は補てんとしてCAに割り当てられることとなった。その結果、大興空港では40%のスロットを有するCZは最大のベースキャリアとなった。一方、CAも大興空港を利用することとなり、国内キャリアの2空港利用を認めない原則が崩れた。

### 2.2 新空港開港後の各社の去就

#### 2.2.1 中国国際航空グループ

CA、エアチャイナカーゴ、深圳航空、山東航空、昆明航空、CA 内蒙古、北京航空、大連航空のグループ各社は首都空港に止まるが、CAは新空港で10%のスロットを保有する。

#### 2.2.2 東方航空グループ

MU、上海航空、中国連合航空、MU 江蘇、MU 雲南、MU 武漢のグループ各社が新空港に移転するが、MUの北京＝上海線のみが現在のまま首都空港に止まる。

#### 2.2.3 南方航空グループ

CZ、厦門航空、河北航空、江西航空、重慶航空、汕頭航空、珠海航空、貴州航空、CZ 河南のグループ各社が全て新空港に移転する。

#### 2.2.4 その他のキャリア

南航空グループは、海南航空と大新華航空が首都空港に止まるが、首都航空が新空港へ移転することが決まっている。天津空港と香港航空などは未定。

その他の国内キャリアは首都空港と大興空港のどちらかを選択しなければならない。

外国キャリアおよび香港・マカオ・台湾のキャリアは首都空港と大興空港のどちらかもしくは両方とも使用することができる。とはいえ、提携関係などにより、全日空、UAなどのスターアライアンス各社およびCAとの資本関係にあるキャセイ航空はCAとともに首都空港に止まり、スカイチームメンバーキャリアの多くはMUとともに新空港に移転の見通しである。

### 2.3 移転スケジュール

新空港開港後、MUグループの中国連合航空は60機以上の機材と4,000人以上の従業員が一夜にして北京南苑空港より新空港に移転し、新空港で北京－広州、北京－煙台－静岡など国際線を含め、73地点と結ぶ69路線に就航、1日に131便を運航する。

2019年10月27日-2020年3月28日、MU・CZ両社は各10%のフライトを首都空港より新空港に移転、首都航空は新空港に完全移転。河北航空は新空港で第一次増枠を行使する。

2020年3月29日-10月24日、MU・CZ両社は各60%のフライトを首都空港より新空港に移転、厦門航空と重慶航空は新空港に完全移転。河北航空は新空港で第二次増枠を行使する。

2020年10月25日-2021年3月27日、MU・CZ両社は80%のフライトを首都空港より新空港に移転、両社とも国際線は全て新空港に移転。

2021年3月28日-2021年10月30日、MU・CZ両社は残り全てのフライトを首都空港より新空港に移転、上海航空は新空港に完全移転。但し、MUの北京－上海便は首都空港に止まる。

出典:2019/07/01 民航資源網

<http://news.carnoc.com/list/498/498429.html>

### 3 主要3社の新空港戦略

#### 3.1 東方航空の場合

MUは、2019-2020冬春ダイヤに、10%のフライトを新空港に移転する。具体的には新空港で北京—浦東、北京—青島—福岡などを含む14の地点と結ぶ12路線に就航、1日に24便を運航する。

移転後、同社は、国内線では、大興—上海/昆明/西安/杭州/南京/成都/重慶/広州/深圳線で1日5便以上運航し、シャトル便にする。新空港の路線網が全ての省都所在地都市および旅客数1千万人以上の都市を網羅する。国際線ではパリ、ロンドン、シドニー、東京線を重点として優先的に開設する。計画では、2022年に新空港で137地点への路線を開設し、1日に151機の機材(内、オーバーナイト機材は80機)を投入して、274便(出発便ベース)を運航する。2025年には、地点数を181、運航便数を360便/日(出発便ベース)、投入する機材を180-200機(内、オーバーナイト機材は120機)に増やし、パリ、アムステルダム、デトロイト、シアトル、ソウルなどのハブ空港とも結ばれる。

MUはスカイチームの中で大興空港にメインベースを置く唯一のメンバーキャリアであることから、同社はすでに中心メンバーであるデルタ航空、フランス・オランダ航空と大興空港を同アライアンスのアジア太平洋ハブ空港にすることで合意している。この計画に従って、スカイチームメンバー各社は順次首都空港より新空港に移転する予定である。現在、MUを含むスカイチームメンバー各社の首都空港での便数は合わせて400便を超えているが、計画では2025年にはその数を650便に増やして、大興空港を中心とする世界規模のネットワークを構築する。年間の旅客数が3,000~3,500万人に達する見通しである。

#### 3.2 南方航空の場合

CZは新空港開港直後の10月27日に、第一陣として北京—ホーチミン線などを含む13路線を首都空港より新空港に移転して、1日28便の運航を開始する。同社は、新空港で12機のA320型旅客機を同時に収容できる整備格納庫、フライトオペレーションセンター、1日に10万食(ピーク時は18万食/日)の生産能力をもつ機内食工場を有し、この3施設はいずれもアジア最大規模である。新空港で最多である40%のスロットを握る同社は、新空港で最大のネットワークと最多の利用者数を有する見通し。計画では、同社が2025年に新空港に投入する機材の数は200機に達し、1日に運航する便の数が900便を超える。CZ傘下の厦門航空も2020年に

新空港に17機の機材を配置し、2025年にその数を30機に増やすことにしている。

#### 3.3 中国国際航空の場合

新空港で10%のスロットを獲得したCAは、開港直後の10月27日より、大興空港と重慶、浦東、昆明、南寧、ハルビン、深圳、長沙、瀋陽、湛江を結ぶ国内線を新規に開設し、1日各1便の運航を開始することにしている。

出典:2019/06/30 民航資源網

<http://news.carnoc.com/list/498/498297.html>