

運輸政策トピックス	<h1 style="text-align: center;">首都圏空港の現状と未来</h1>	
	佐藤善信 SATO, Yoshinobu	国土交通省航空局空港部長

1—はじめに

昨年は、首都圏空港である羽田空港や成田空港において、ともに新しく容量拡大がスタートするなど、我が国が「国を開く」ための航空分野の基盤作りの第一歩を記す年であった。

具体的には、羽田空港において、昨年10月21日、新しい4本目の滑走路であるD滑走路及び新国際線ターミナル地区が供用開始され、同31日からは、32年ぶりとなる本格的な国際定期便が就航し、「24時間国際拠点空港化」の第一歩を踏み出した。

また、成田空港については、昨年10月13日に年間の発着回数について、現行の22万回から30万回に拡大することに関して地元の合意がなされるなど大きな進展が見られた。

この機会に、羽田空港における再拡張事業の経緯を振り返りながら、成田空港をめぐる最近の動きとともに、首都圏空港の現状と未来について記してみたい。

2—羽田空港における再拡張事業

羽田空港は、昭和59年から着手した沖合展開事業の結果として、航空機の運航・整備の基地空港として、1,276haの敷地に、3本の滑走路、175のスポット、2棟で約50万m²の国内線旅客ターミナルビル、貨物取扱施設等が設置され、これらに加え、格納庫、エンジンメンテナンス工場、洗機場等航空機の運航を支える様々な施設・設備が設置された。こうして、北は北海道から南は沖縄まで、49路線、日に約900便の国内定期便が就航し、一方、国際線は深夜早朝時間帯（午後11時から午前6時）にソウル（仁川）等へ、昼間時間帯（午前6時から午後11時）にソウルや上海、北京、香港へのチャーター便が運航されることとなった。旅客数では、平成21年度に国内線約5,933万人、国際線約276万人、合計で約6,209万人を扱い、羽田空港が国内線の基幹空港、成田空港が国際線の基幹空港という実質的な役割分担の下、羽田空港は、アメリカのアトランタハーツフィールド空港、同じくアメリカのシカゴオヘア空港、イギリスのロンドンヒースロー空港、中国の北京首都国際空港

に次いで世界で5番目の旅客数を誇る大空港となった。

しかしながら、沖合展開以降も、航空需要の増加から羽田空港はその能力の限界に達しており、ボトルネックになっていた処理能力を增强するために行ったのが再拡張事業である。この事業は、空港島の南の東京湾上に新設するD滑走路、空港の西側に建設する国際線ターミナル地区（国際線旅客ターミナル、国際線貨物ターミナル及び国際線用エプロン）、新管制塔の整備等で構成される総額約7,500億円の事業である（図—1参照）。

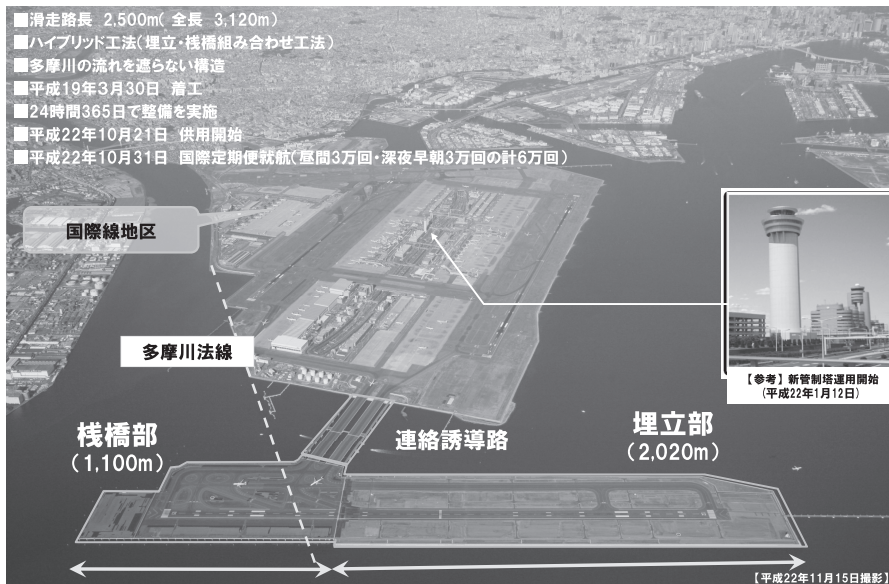
このうち、D滑走路は2,500m×60mであり、空港の南の海上に配置され、多摩川からの水の流れをせき止めないように、約3分の1に当たる1,100mは栈橋構造で、残りの2,020mは埋立構造のハイブリッド構造で建設している。栈橋構造での滑走路は本邦初であり、また、滑走路の途中で栈橋及び埋立と構造が変化するのも本邦初である。この滑走路は平成19年3月に着工され、昨年10月21日に供用開始した。

国際線ターミナル地区の整備は、PFI手法を活用し、効率的・効果的に整備・運営を行うよう工夫されている。

国際線旅客ターミナルビルについては、これまでの国際線ターミナルビルが暫定施設で、チェックインロビー、搭乗待合ロビー等が狭隘であるとともに、提供できるサービスも限定されており、必ずしも利用者が満足するものではないことから、年間旅客数約700万人に対応するよう、地上5階建て、固定スポットを10基有する延床面積150,000m²のターミナルビルが建設された。また、6層7階建て、約2,300台収容の駐車場も整備された。

国際線旅客ターミナルビルと同様、国際線貨物ターミナルについてもPFI手法を活用して整備されたものであり、将来的には年間貨物量約50万トンに対応するよう建設された。日本では最大の消費地である首都圏を後背にもち、築地などの大市場に極めて近く、その地理的特性を活かしたリードタイムの短縮、陸上輸送コストの削減に大いに期待できる。これら国際線地区の両ターミナルは、D滑走路の供用に合わせ昨年10月21日にオープンした。

なお、これらの供用開始に先立つ昨年1月にはD滑走路の視認性を確保するために新設された新管制塔が運用開始さ



■図—1 再拡張事業の概要

れた。この新管制塔の高さは旧管制塔の77.6mから115.7mへ約40m高くなり、世界でも有数の高さを誇る管制塔となった。

3—羽田空港の現状

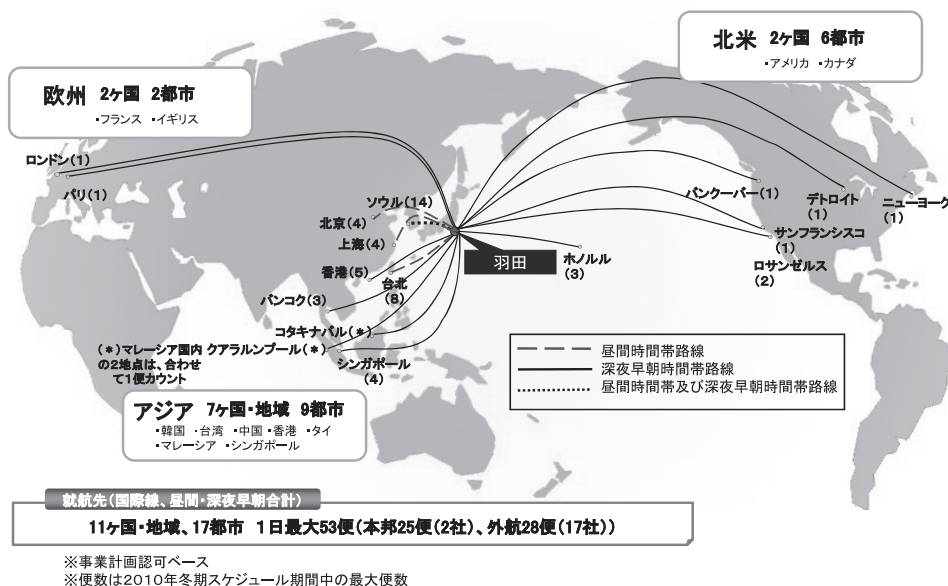
再拡張事業の完成により、1,522haの空港面積、3,000m×60m、2,500m×60mの滑走路を2本ずつ、計4本の滑走路を有する空港となった。このD滑走路の供用開始による容量拡大とともに、「24時間国際拠点空港化」の第一弾として、昼間3万回、深夜早朝3万回(合計6万回)の発着枠を国際定期便に割り当て、昼間時間帯はアジア近距離ビジネス路線が就航し、深夜早朝時間帯においては欧米を含む世界の主要都市に新たな路線が就航することとなった。こうして、昭和53年以来32年ぶりに本格的な国際定期便が就航することとなり、平成22年10月31日からの冬ダイヤでは最終的に世界11ヶ国・地

域、17都市に就航する予定である(図—2参照)。

(発着回数の増加と国際線枠の拡充)

D滑走路が供用しても、発着回数が自動的に増加するわけではない。4本の井桁配置の滑走路を同時に使用し、他の滑走路の間隔を縫って離発着を行うという、D滑走路供用前と全く異なる滑走路運用となるため、空港運用の慣熟により安全を確保しつつ段階的に増枠を実施し、最終的に発着容量を昼夜あわせて年間44.7万回とすることとしている。

この「24時間国際拠点空港化」により、成田空港が閉鎖されている深夜早朝時間帯にも離発着が可能となることで、例えば、深夜1時～2時に出発して、東南アジアの都市の現地時間6時～7時に到着できるような、今まで実現できなかった魅力的なダイヤ設定が可能となるなど、我が国の国際的交流の拡大に向けて新たな可能性が生まれている。



■図—2 羽田空港における国際線ネットワーク(2010年10月以降)

また、昨年5月にとりまとめられた国土交通省成長戦略において、D滑走路を含めた運用方式の慣熟を前提条件とした上で、平成25年度中にも達成される昼間40.7万回＋深夜早朝4.0万回の増枠及び国際線旅客ターミナルビルの拡充を機に、昼間6万回＋深夜早朝3万回の合計9万回に国際線枠を拡大し、就航先の考え方も、昼間時間帯については、「アジア近距離ビジネス路線に限定」しているルールを廃止し、アジア長距離路線、欧米路線も含め、「高需要、ビジネス路線」が成田に加え、羽田からも発着できるルールに変更することとなった。

ただし、昨年10月に供用開始された国際線旅客ターミナルは、昼間3万回の受け入れを前提として設計されているため、昼間6万回レベルへの対応は難しいことから、速やかに同ターミナルの拡充に着手することとされ、国際線の実際の増便はこのターミナルの拡充後となる。

(空港へのアクセス強化と空港内の乗り継ぎ強化による利便性の向上)

空港は当然ながら単体で機能するものではなく、空港アクセスの充実が、必要かつ重要な要素である。羽田空港は、平成9年のC滑走路オープン以降、24時間運用がなされてきたが、深夜早朝時間帯は国内貨物便や国際チャーター便が就航しており、交通アクセスについては、基本的に6時から23時までの国内旅客便に対応したサービスが提供されてきた。

再拡張後においては、国際定期便が24時間就航可能となったため、利用者利便の確保の観点から、深夜早朝時間帯の航空機の発着に対応した各種交通アクセス手段の確保が必要となり、また、国際線の利用者のニーズを踏まえたサービスの充実を図ることが重要であったことから、羽田空港への交通アクセスの強化を図るために、鉄道・モノレール、バス、タクシーといった各公共交通事業者、空港会社などとともに、需要・採算性や、夜間の施設保守の確保、他の鉄道路線との接続可能性など、その対応において解決すべき課題について、羽田空港が24時間運用の国際空港として国際競争力のあるサービスが提供されるよう検討、調整を進めてきた。

その結果、再拡張事業の供用に合わせ、始発時間の繰上げや終発時間の繰下げといった深夜早朝時間帯の国際線に対応した運行時間帯の拡大やタクシーの定額運賃制の導入などに加え、外国語案内の一層の充実のために指さしシートなどを作成するなどサービス改善が図られたところであるが、今後、深夜早朝時間帯の航空ダイヤや交通アクセスの利便動向等を踏まえながら、引き続き、各公共交通事業者とともに利用者利便の向上に取り組んでいくこととしている。

また、羽田空港は充実した国内ネットワークを有する空港であるため、空港内で乗り継ぐ利用者也増加する。そのため、国際線旅客ターミナルには国内線チェックインカウンターを整備するとともに、A滑走路を挟んで離れている新国際線ターミナルと国内線ターミナル間の乗り継ぎ利便向上のため、制限区域内

でのターミナル間連絡バスを運行している。この他、各ターミナル間の制限区域外における無料循環バスが運行されているとともに、鉄道・モノレールにおいても、国際線ターミナルと国内線ターミナルを乗り継ぐ利用客は、無料で利用できることになっており、利用者利便の向上のための取組みも進めてきている。

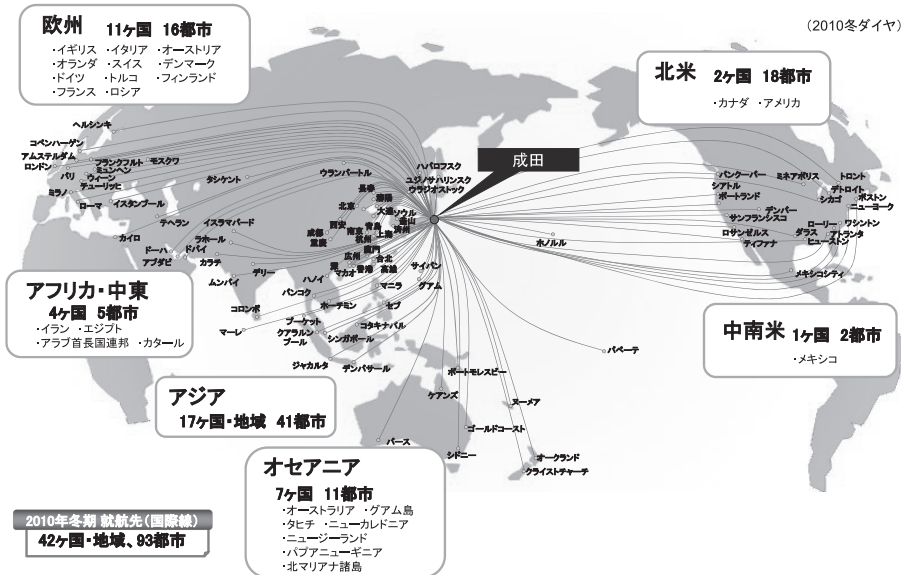
(跡地利用)

昨年10月27日、昭和56年に沖合展開事業を契機として検討をスタートした「羽田空港移転問題協議会」(三者協)において、羽田空港の沖合展開により発生した跡地の土地利用や基盤整備の方向性について関係者間で合意された。再拡張事業等の空港容量の拡大といった事情変更を経ながら、30年近くにわたり関係者間での協議が行われてきたところであり、「24時間国際拠点空港化」の動きに合わせて、今後2、3年で跡地の開発に向けて必要となる手続きを行い、概ね10年後にまちづくりを概成することを目指し、可能な部分から早期に事業化を行いながら、段階的にまちづくりを進めることとしている。今後、国際線ターミナルに隣接したエリアに、民間の知恵と資金を活用しつつ、エアポートホテルを導入することとしているなど、今後の羽田空港の更なる利便性の向上に努めることとしている。

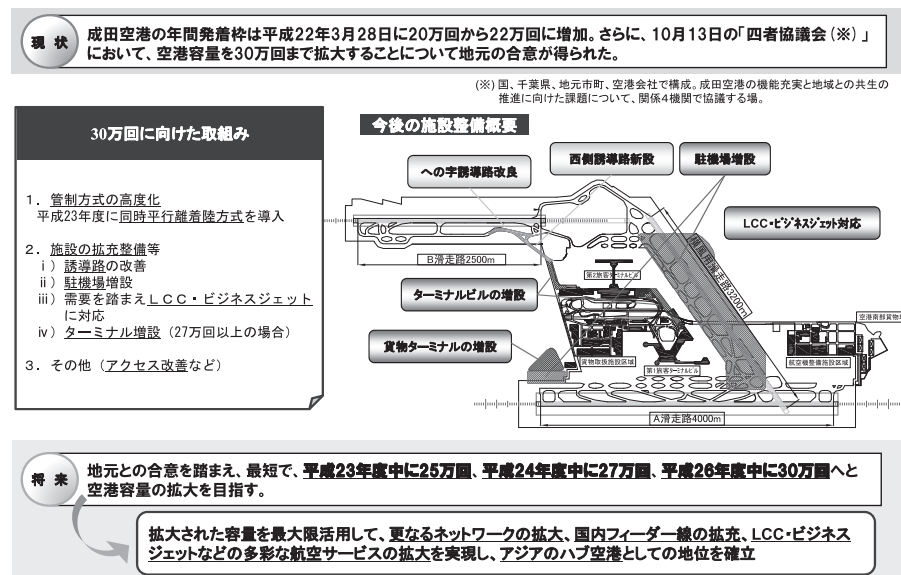
4—成田空港をめぐる最近の動き

これまで羽田空港をメインで述べてきたが、首都圏の航空需要をまかなっているのは羽田空港だけではない。

成田空港は、平成21年10月の平行滑走路の2,500m化により、昨年3月から年間発着枠が20万回から22万回に増加した。これにより、ドバイ、アブダビなどの新たな路線が就航して、成田空港のネットワークがさらに広がった(図—3参照)。また、昨年7月には京成電鉄の「スカイアクセス」が開通し、都心からのアクセス時間の短縮により、成田空港の利便性は飛躍的に向上した。先述の国土交通省成長戦略では、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応する国際線のメイン空港として、羽田空港との一体的運用を図りつつ、アジア有数のハブ空港としての地位を確立するものとされた。このような中で、昨年10月13日、国、千葉県、空港周辺の9市町及び成田空港会社で構成する「成田空港に関する四者協議会」において、年間発着枠を30万回に拡大する地元合意が得られた。こうした合意がなされたことは、地元住民の皆様、千葉県及び関係市町の皆様のご理解とご協力の賜であり、改めて深く感謝申し上げます。今後は、合意内容を踏まえ、着実に容量拡大に取り組むとともに、今後の発着枠の増加にあわせて、更なる国際航空ネットワークの強化を実現しつつ、国内フィーダー路線の拡充を図るとともに、専用ターミナル整備等によりLCC・ビジネスジェットへの対応強化等を行う予定である(図—4参照)。



■図-3 成田空港における国際線ネットワーク (2010年10月以降)



■図-4 成田空港における30万回化の合意と容量拡大に向けた取組み

5——将来に向けて

国土交通省成長戦略で指摘されているとおり、首都圏全体の容量は羽田のD滑走路供用前から比べると約52万回から約75万回に4割以上増加することとなり、概ね、向こう10年間は需要を上回る供給が可能となることが見込まれているが、今後、インバウンド旅客の増加等により需要が更に継続的に増加する場合を見据え、首都圏空港の更なる容量拡大、機能強化について、あらゆる角度から可能な限りの方策を総合的に検討するものとされている。成田空港の30万回化への容量拡大の取組みとあわせ、首都圏空港の容量不足という事態の再来を防ぐため、羽田の容量拡大・機能強化を進め、アジアにおける国際ハブ空港としての地位確立を目指す成田空港との一体的な活用により、ビジネス・観光両面における都市間競争力を大幅に強化し、我が国にヒト・モノ・カネを呼び込む原動力

としていきたい。

また、国際航空分野においても、先述した成田空港の発着容量の拡大に関する地元合意及び羽田空港の国際化を踏まえ、首都圏空港を含めたオープンスカイの実現を図っていく予定である。我が国との関係で最大の輸送需要を持つ米国との間においては、昨年10月25日の日米両国間の了解覚書により、首都圏空港を含めたオープンスカイが実現したところだが、今後は、航空市場の成長が著しくLCCを含めた新規参入・増便が最も期待される東アジア・ASEAN諸国に重点を置きつつ、各国との間で積極的かつ戦略的に交渉を進めていきたい。

参考文献

- 1) 京浜急行株式会社 [2008], 『京急グループ110年史 最近の10年』。
- 2) 東京国際空港60周年記念行事実行委員会 [1991], 『羽田開港60年』。
- 3) 日本空港ビルデング [2005], 『東京国際空港ターミナルビル50年の歩み 1955-2005』。