「複数空港システム：首都圏複数空港の機能分担の評価」へのコメント

太田 光彦
全日本空輸(株)

(C)Institute for Transport Policy Studies Mitsuhiko Ota 2002

『空港機能分担は利用者利便・国益を考察すべき』

- 本来、首都圏には国内・国際路線が集約された多様なネットワークを持った空港が必要
- 複数空港で機能分担する場合、利用者利便・国益を高めるためのネットワーク構築が必要

国際線・国内線を効果的に組合わせたネットワークの構築

考察すべきは、

利用者の利便性向上の観点から、現状をどのように組替えるべきか、と同時にそれを通じて、どれだけ国益の増進につなげられるか

(C)Institute for Transport Policy Studies Mitsuhiko Ota 2002

首都圏における現状について

①慢性的な空港容量（供給力）不足

②近隣諸国の大規模空港との競争

③日米の輸送力格差

(C)Institute for Transport Policy Studies Mitsuhiko Ota 2002

①慢性的な空港容量不足

成田空港

○現在のロードファクター７４％

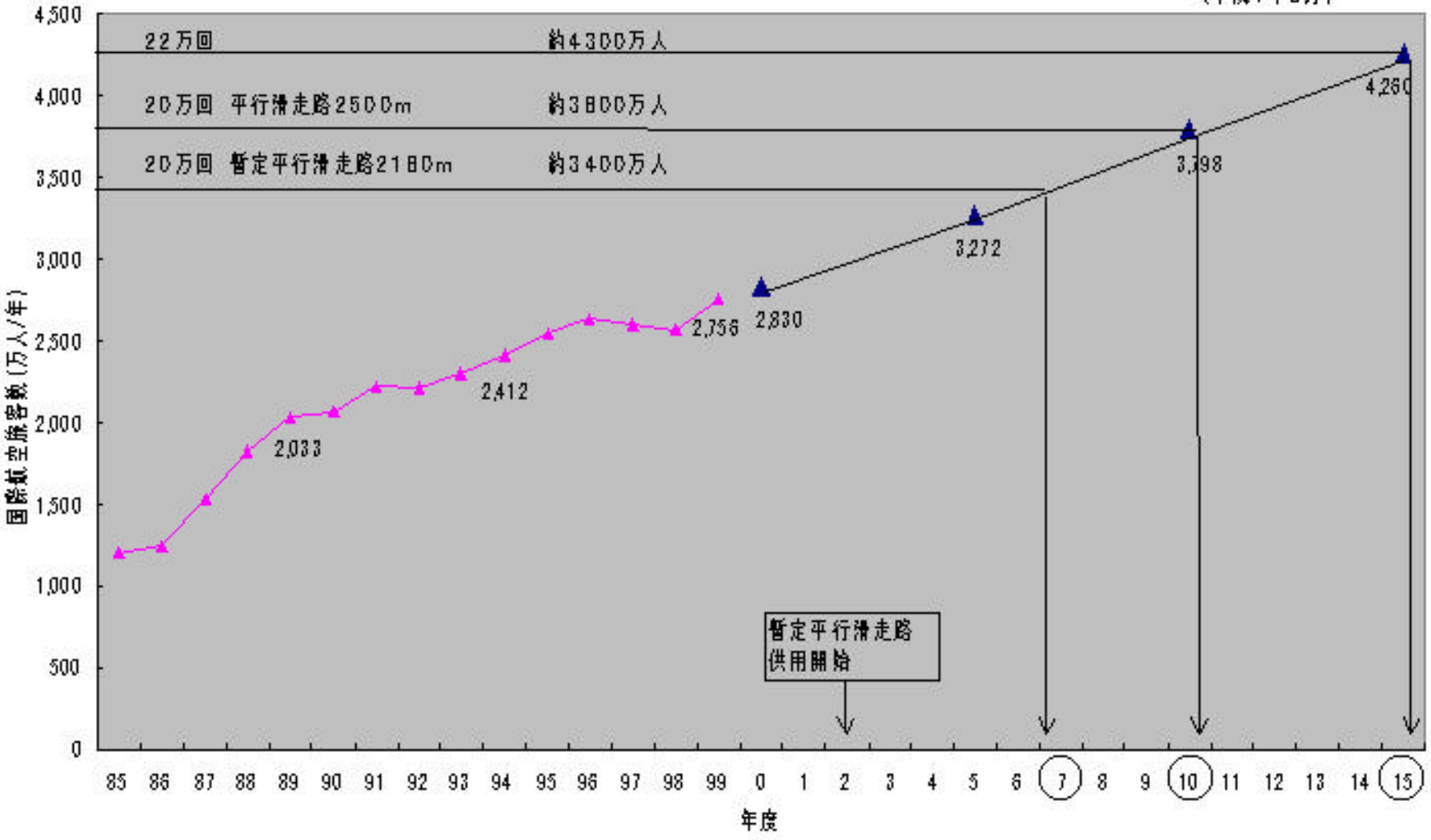
○需要予測

(C)Institute for Transport Policy Studies Mitsuhiko Ota 2002

別紙１

成田空港の利用実績と将来推計値

第７次空港整備五箇年計画需要予測値
（平成７年８月）



2015年に供給不足となることが予測されている

(C)Institute for Transport Policy Studies Mitsuhiko Ota 2002

①慢性的な空港容量不足

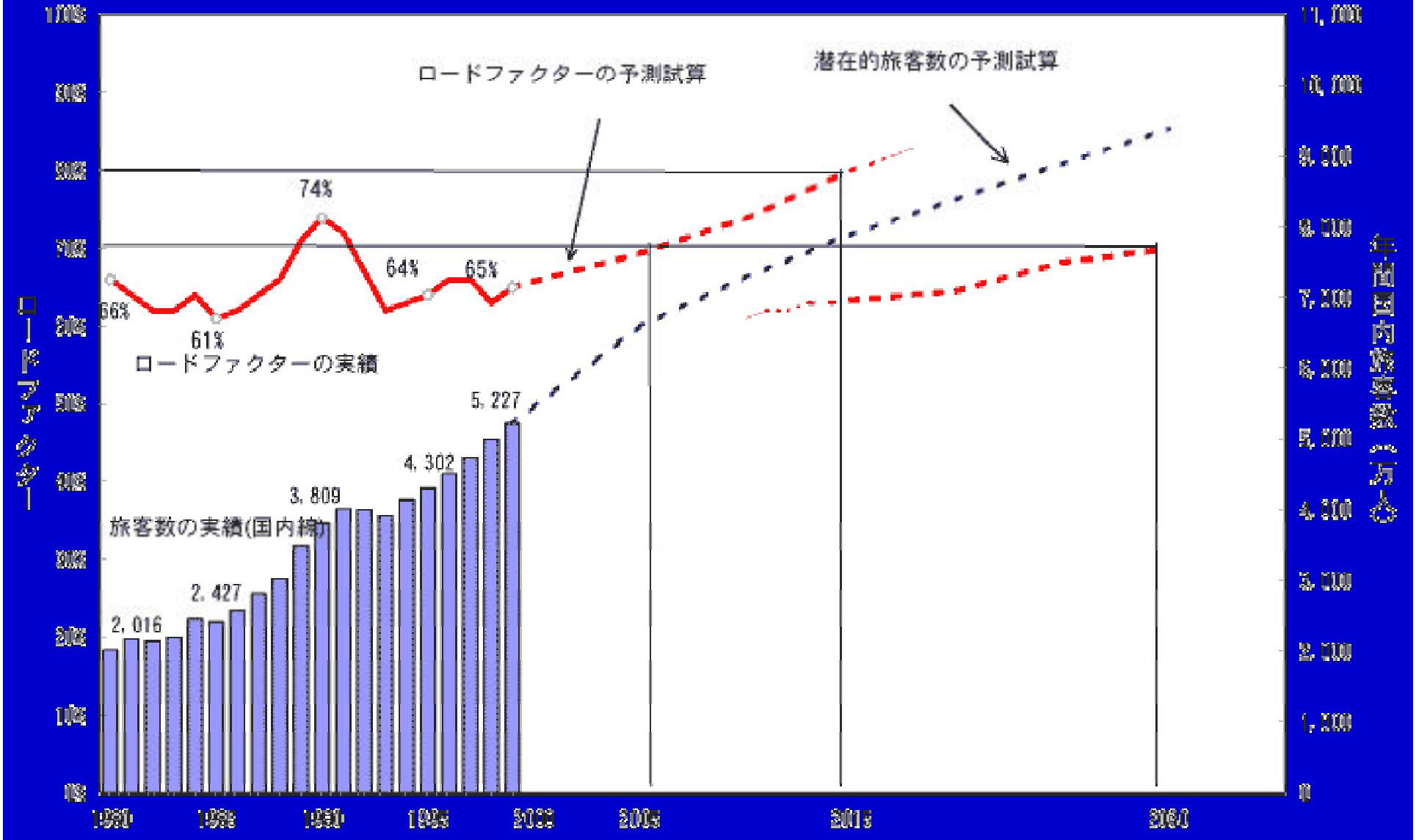
羽田空港

○現在のロードファクター６５％

○需要予測

(C)Institute for Transport Policy Studies Mitsuhiko Ota 2002

羽田空港の国内航空旅客数の実績及び将来予測



2030年に供給不足となることが予測されている

(C)Institute for Transport Policy Studies Mitsuhiko Ota 2002

①慢性的な空港容量不足（まとめ）

○供給不足がより逼迫しているのは成田空港（国際線）

ロードファクター：成田空港７４%、羽田空港６５%

・成田空港に乗り入れている機材に大型化の余地は乏しい

・暫定平行滑走路供用後に供給拡大可能なのは、滑走路長により国内線・近距離アジア線のみ

○両空港容量拡大後、供給が先に不足するのは成田空港（国際線）

需要予測：成田空港 2015年、羽田空港2030年で飽和

・成田空港は主に国際線、羽田空港は国内線のみとして

(C)Institute for Transport Policy Studies Mitsuhiko Ota 2002

②近隣諸国の大規模空港との競争

空港名	香港	
開港	1998年7月	
実施中の事業	ー	
	現状	将来計画
面積	1248ha	1248ha
滑走路	3800m×2	3800m×4
取扱い力	4500万人/年	8700万人/年
完成予定	ー	ー

空港名	バンコク	
開港	2004年	
実施中の事業	新空港建設	
	事業完成時	将来計画
面積	3200ha	3200ha
滑走路	3700m×2	3700m×4
取扱い力	3000万人/年	10000万人/年
完成予定	2004年	ー

空港名	クアラルンプール	
開港	1998年6月	
実施中の事業	ー	
	現状	事業完成時
面積	3000ha	10000ha
滑走路	4000m×2	4000m×4
取扱い力	2500万人/年	10000万人/年
完成予定	ー	ー

空港名	ソウル	
開港	2001年3月	
実施中の事業	ー	
	現状	将来計画
面積	1174ha	4744ha
滑走路	3750m×2	3750m×4
取扱い力	2700万人/年	10000万人/年
完成予定	ー	ー

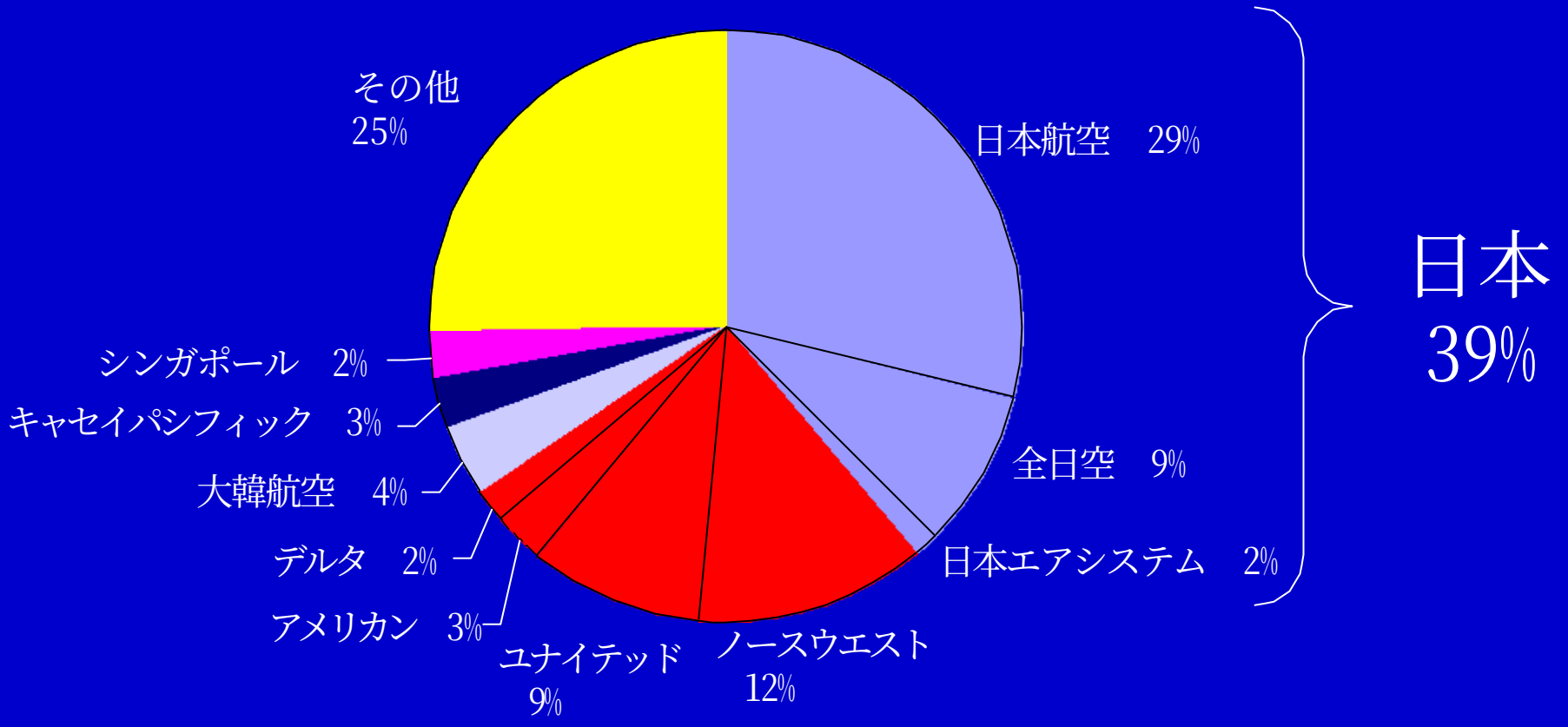
空港名	上海	
開港	1999年10月	
実施中の事業	ー	
	現状	将来計画
面積	1252ha	3200ha
滑走路	4000m	4000m×4
取扱い力	2000万人/年	7000万人/年
完成予定	ー	ー

空港名	シンガポール	
開港	1981年	
実施中の事業	第3旅客ターミナルビルの建設	
	現状	事業完成時
面積	1663ha	1663ha
滑走路	4000m×2	4000m×2
取扱い力	4400万人/年	6400万人/年
完成予定	ー	2006年

仁川空港（韓国）、上海浦東空港（中国）が
『北東アジア地域のハブ空港』を目指している

(C)Institute for Transport Policy Studies Mitsuhiko Ota 2002

③日米の輸送力格差



■新東京国際空港公団 広報室「成田空港 NARITA AIRPORT 2001 ーその役割と現状

各国との航空協定が対等な条件であるにもかかわらず、わが国航空会社の成田空港における運航便数シェアは４０％に満たない

(C)Institute for Transport Policy Studies Mitsuhiko Ota 2002

① 慢性的な空港容量（供給力）不足

最も効率的な組み合わせによる空港機能分担が必要

② 近隣諸国の大規模空港との競争

ハブ空港機能の向上が急務

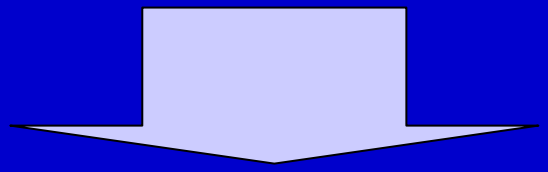
③ 日米の輸送力格差

既得権と空港容量不足により固定化している輸送力格差の是正が必要

(C)Institute for Transport Policy Studies Mitsuhiko Ota 2002

成田空港の役割

『北東アジアにおける国際ハブ空港』



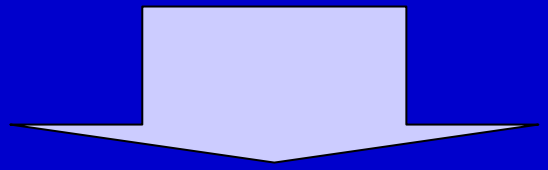
「際内空港化」

- 国際線と接続する国内線の乗り入れ
- 国際ハブ空港に不可欠とは言えない国際路線の転出
- 国際ハブ空港機能を高める路線の充実
- 内陸空港として夜間の運航を抑制し、日昼の運航便数は拡大

(C)Institute for Transport Policy Studies Mitsuhiko Ota 2002

羽田空港の役割

『国民に身近な空の玄関』



「内際空港化」

- 国内線は従来通り
- 日本と目的地の往復旅客が大半を占める国際路線の乗入れ
- 成田空港における高需要時間帯・高需要路線の補完
- 日昼に加え、夜間の国際線の大幅な受け入れ

(C)Institute for Transport Policy Studies Mitsuhiko Ota 2002