

首都圏空港の将来像

提 言

2009年9月24日

(財) 運輸政策研究機構

1. 拡大する航空需要と不足する空港容量

- わが国の経済の持続的成長とアジアの経済の発展に伴い首都圏航空需要は増加を続け、下記の自由化と容量拡大がなされた場合、2030年には、国内・国際あわせて、旅客は現在の約1.7倍となる1.7億人／年、貨物は約1.9倍となる450万トン／年に達する。発着回数では94万回／年となる。
- 国際航空需要の増加が顕著であり、2030年には旅客で3倍、貨物で2.2倍に達する。国内航空需要は、今後の人口減少や少子高齢化に加えて、リニアを含めた高速鉄道網の整備により大幅な増加はなく、むしろ長期的には減少傾向にある。
- 2010年に羽田の4本目の滑走路整備と成田の滑走路延伸により拡大される首都圏空港の容量は、数年以内に不足し、2030年までには首都圏で30万回／年程度の容量拡大が必要となる。

2. オープンスカイ政策、資本・労働の自由化を促進

- EUや米国、アジア諸国を中心に、国際航空市場に運航路線、運賃、頻度などを自由に設定できるオープンスカイが急速に進展してきており、その結果、ローコストキャリアの新規参入等により競争が促進され、運賃の低廉化、運航頻度の増加等、利用者利便が増進している。
- わが国においても現在のアジアオープンスカイ政策にとどまらず、首都圏空港を含め欧米等を対象に含めた全面的なオープンスカイ政策を推進するべきである。これにより、利用者利益の拡大、航空産業はもとよりわが国の産業の国際競争力の強化、経済の活性化が期待できる。
- 成田は国際線中心、羽田は国内線中心という機能分担を改めるべきである。
- オープンスカイにあわせ資本や労働の自由化を、自国航空会社への影響がひいては利用者の利害にも関係することにも配慮しながら、積極的に推進するべきである。
- ネットワークの縮小などわが国の航空市場の現状に鑑みると、利用者利便や国益に十分配慮して、カボタージュの開放に向けた検討を進めるべきである。
- これらの自由化政策は首都圏空港の空港容量制約が存在している状況でもある程度の効果が期待できるので早急に導入すべきである。
- 上記自由化と容量拡大により、成田・羽田等の首都圏各空港から国内・国際路線が各地に展開される。これが地域の活性化や国際交流の促進に繋がる。

3. 運航方式の改善、滑走路の延伸、新設等により首都圏の空港容量を拡大

- 成田空港の発着容量は、運航・管制方式の変更や誘導路等の施設整備により30万回／年まで可能とされており、まずこの早期実現が望まれる。
- 2010年に再拡張される羽田空港は、現在のように離着陸のルート東京湾に押し込め東京、神奈川上空の内陸ルートを活用しない場合でも、管制を高度に運用することや、運航を柔軟に行うこと、またA滑走路を南に延伸することにより最大で46万回／年程度（+5万回：再拡張時の40.7万回／年との比較（以下同じ））まで容量を拡大することが可能である。内

陸上空ルートを活用すると 49 万回／年程度（+8 万回／年）まで容量拡大が可能であるが、環境基準を超える地域が広く発生する。これに対し、現在は使用していない旧 B 滑走路を再活用することにより、騒音影響を基準内に抑えながら同程度の容量拡大が可能である。

- 羽田で上記以上の容量拡大を実現するためには新たな滑走路の整備が必要となる。新滑走路の位置如何では、離着陸前後に東京や神奈川上空を飛行することになる。
- 例えば、C 滑走路沖に平行した滑走路を設置した場合、環境基準内では 56 万回／年程度（+ 15 万回）まで容量拡大が可能である。
- 騒音影響を現状程度に抑えながら発着容量が最大になる滑走路の新設位置を検討した結果、東京湾内木更津沖に新設することにより、既存の羽田空港と合わせた発着容量を 70 万回／年程度（+ 30 万回程度）まで増加できる可能性がある。但し、この場合、新規滑走路へのアクセス、港湾機能や海洋環境への影響、整備コストなど、多くの課題が存在する。
- 容量拡大の前提となる高度な管制運用を実現するには、運航主体の理解と協力、空域における離着陸機の輻輳を回避するために飛行方面によって使用する滑走路を限定しているといった運用制約の解消、航空機の地上走行を円滑にするための誘導路整備など、解決すべき諸課題が存在する。
- 騒音影響に関しては、順次、低騒音機材の導入が進むと思われるが、内陸上空ルートを低騒音機材に限定することや、騒音軽減のための先進的な管制運用方法の検討など、騒音軽減のための様々な施策を講じることが必要である。
- 成田空港の 30 万回／年の容量拡大、茨城空港の開港、横田空港の一定程度の民間活用を想定すると、上記の羽田空港の容量拡大をあわせ、首都圏でおおむね 100 万回／年程度の発着容量を確保することが可能となる。

4. 航空需要の増加に対応できる国際空港機能の強化

- 羽田空港の本格的な国際化にむけ、旅客、貨物ターミナルをはじめとする空港基本施設の増設と機能強化を積極的に行うべきである。航空需要に対応できる規模の施設整備に向け、埋め立てによる新たな用地の確保が必要となる。
- 空港基本施設に加え、商業施設、宿泊施設、ビジネス施設、アミューズメント施設等、国際空港として相応しい施設を整備することが必要である。
- 国際化にとり重要な施設であるフォワード等物流施設は相当な規模が想定され、用地確保の問題から全てを空港島内に配置することが困難であるため、羽田空港の隣接地域や近接する殿町三丁目、中央防波堤外側埋立地、京浜島、城南島、東扇島等の臨海部地域に展開用地を確保すべきである。
- 国内・国際旅客ターミナル間、国内・国際貨物ターミナル間及び近接地域の物流施設等との移動を円滑に行うため、これら施設間をつなぐ連絡道路や交通システムの整備を進めるべきである。

5. 航空需要拡大に対応できる空港アクセス交通の整備

- 羽田空港の航空需要の増加に対応するためには、既存のアクセス交通では輸送力が大幅に不足するため、鉄道、道路の整備を積極的に進める必要がある。
- 鉄道に関しては、運輸政策審議会答申第 18 号で既に計画されている、羽田空港と都心を結ぶアクセス新線の整備や京急空港線と東急多摩川線を短絡する路線はもとより、東京モノレールの東京駅延伸や京急大師線の羽田空港への乗入れも含め、全てが必要である。
- 道路に関しては、既定計画路線である国道 357 号多摩川渡河部等の整備を早急に進めるべきである。加えて、C 滑走路沖を埋立て展開する施設へのアクセス利便性を高めるため、環状 8 号線の拡幅と線形改良を行った上で埋立て用地内を經由して城南島まで延伸し環状 7 号線と接続する道路を整備するべきである。これにより都区部西部とのアクセス利便性も高まる。神奈川方面とは多摩川を渡河して環状 8 号線と殿町夜光線を繋ぐ道路を整備し（神奈川口）、都区部東部とは殿町夜光線をさらに東京港臨海道路まで延伸することが必要である。
- 空港リムジンバスに関しても、航空需要の増加に対応して、運行頻度の増加や新たな路線の展開が予想されるため、バスベイの整備や柔軟な運用方法の検討、また待機スペースの確保が必要である。
- 自動車による空港利用者のための駐車需要も大幅な増加が予想されるため、新たな駐車場の整備が必要である。但し、限られた空港用地なので、出来る限り鉄道等の公共交通機関の利用を促進すべきである。

6. まとめ

- 航空利用者の利便の向上と交流の拡大、これに伴うわが国の社会経済の活性化のために、オープンスカイ、資本、労働等の自由化を促進すべきである。
- そのためには、首都圏空港の容量制約が問題となる。2010 年の羽田再拡張、成田北伸事業が完成したとしても、本調査の需要予測によれば数年後には再び需給が逼迫する。
- 成田・羽田空港の運航や管制方式の改良、羽田空港の滑走路の延伸・新設等、茨城空港の開港、横田基地の活用をあわせると、現在の 53 万回／年程度からおおよそ倍増の 100 万回／年程度まで、容量を拡大することが可能であり、これらの施策を積極的に講じるべきである。
- 拡張は段階的に進める必要がある。まず、成田空港の発着容量の 30 万回／年への拡張をなるべく早期に実現することが望まれる。その状況と需要動向を見定めつつ、羽田空港 A 滑走路の南側延伸と旧 B 滑走路の再活用プロジェクトを具体化すべきである。そして第 3 段階で C 滑走路沖への新たな平行滑走路の整備の実現に向けて合意形成を図るべきである。
- 羽田空港では発着回数の増加に対応でき、国際空港として相応しい機能を有する旅客・貨物ターミナル、エプロン、貨物施設等の整備を進めるべきである。
- 空港アクセスの容量拡大と利便性の向上に向け、新たな鉄軌道や道路の整備を進めるべきである。

本提言を契機として、羽田空港の D 滑走路完成までの政策展開にとどまっている状況を脱し、長期的展望と広い観点から論理的な議論が展開されることを期待する。

「首都圏空港将来像検討調査委員会」

委員名簿

(役職名は第4回検討委員会時点〔平成21年5月26日〕)

◆ 全体委員会

顧問	羽生 次郎	(財)運輸政策研究機構会長
委員長	森地 茂	(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長, 政策研究大学院大学教授
委員	青山 侷	明治大学公共政策大学院ガバナンス研究科教授
"	伊藤 元重	東京大学大学院経済学研究科長・経済学部長
"	苦瀬 博仁	東京海洋大学海洋工学部教授
"	黒川 洸	(財)計量計画研究所理事長
"	中条 潮	慶應義塾大学商学部教授
"	兵藤 哲朗	東京海洋大学海洋工学部教授
"	松田 英三	(財)日本生産性本部エネルギー環境部参与
"	屋井 鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
"	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
"	吉野源太郎	(社)日本経済研究センター客員研究員
"	伊藤 康生	日本通運(株)代表取締役副社長
"	大塚 宏幸	京浜急行電鉄(株)常務取締役鉄道本部長
"	岡田 晃	全日本空輸(株)上席執行役員・企画室長
"	加藤 治弥	フェデラルエクスプレス代表取締役 日本/グアム/サイパン業務担当
"	三枝 紀生	京成電鉄(株)常務取締役鉄道本部長
"	田崎 武	(財)航空交通管制協会専務理事
"	椋田 哲史	(社)日本経済団体連合会常務理事
"	[立花 宏	(社)日本経済団体連合会専務理事]
"	富田 哲郎	東日本旅客鉄道(株)代表取締役副社長・事業創造本部長
"	橋本 英二	新日本製鐵(株)執行役員
"	[中津 伸一]	
"	浜田健一郎	(株)ANA 総合研究所代表取締役社長
"	深谷 憲一	(財)運輸政策研究機構副会長・理事長
"	伊東 誠	(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所主席研究員

※[]内は上記の前任者

◆ 小委員会1: 航空産業に係わる制度および社会経済に関する小委員会

座長	伊藤 元重	東京大学大学院経済学研究科長・経済学部長
委員	中条 潮	慶應義塾大学商学部教授
"	花岡 伸也	東京工業大学大学院理工学研究科准教授
"	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
"	吉野源太郎	(社)日本経済研究センター客員研究員
"	泉 正史	東海大学チャレンジセンター教授 ((株)ANA 総合研究所)
"	伊東 誠	(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所主席研究員
"	大井 尚司	前(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員, 大分大学経済学部准教授
"	松岡 巖	(財)運輸政策研究機構国際問題研究所国際業務室調査役

◆ 小委員会2:航空需要予測および空港アクセスに関する小委員会

座長	森地 茂	(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長, 政策研究大学院大学教授
委員	兵藤 哲朗	東京海洋大学海洋工学部教授
"	渡部 幹	(株)日通総合研究所経済研究部長
"	岡村 克彦	(株)ANA 総合研究所主席研究員
"	伊東 誠	(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所主席研究員
"	日比野直彦	前(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所客員研究員, 政策研究大学院大学助教授

◆ 小委員会3:空港周辺地域の都市計画に関する小委員会

座長	黒川 洸	(財)計量計画研究所理事長
委員	苦瀬 博仁	東京海洋大学海洋工学部教授
"	齋藤 千明	(株)ANA 総合研究所主席研究員
"	伊東 誠	(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所主席研究員

◆ 小委員会4:空港容量拡大方策に関する小委員会

座長	屋井 鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
委員	内藤 正明	(財)航空交通管制協会空域計画部長
"	松田 法彦	全日本空輸(株)調査室主席部員
"	山村 明好	(株)ANA 総合研究所主席研究員
"	伊東 誠	(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所主席研究員
"	平田 輝満	(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員

◆ 事務局/調査協力

事務局	日比野直彦	前(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所客員研究員, 政策研究大学院大学助教授
"	大井 尚司	前(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員, 大分大学経済学部准教授
"	平田 輝満	(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員
"	深作 和久	(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所企画室副参事
"	菅生 康史	(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所企画室主査
"	新倉 淳史	(財)運輸政策研究機構調査室調査員
"	後藤 邦明	(株)ANA 総合研究所主席部員
"	松尾 晋一	(株)ANA 総合研究所主席部員
"	白澤 健志	(株)ANA 総合研究所主席部員
調査協力	大熊 久夫	(財)計量計画研究所総括首席
"	杉田 浩	(財)計量計画研究所研究部上席研究員
"	鈴木 紀一	(財)計量計画研究所企画室長
"	萩野 保克	(財)計量計画研究所経済社会研究室長
"	剣持 健	(財)計量計画研究所経済社会研究室研究員
"	谷口 泰宏	(財)計量計画研究所都市交通研究室研究員
"	本多 均	(株)三菱総合研究所執行役員
"	奥村 泰宏	(株)三菱総合研究所社会システム研究本部主席研究員
"	磯野 文暁	(株)三菱総合研究所社会システム研究本部研究員
"	大石 礎	(株)三菱総合研究所社会システム研究本部研究員
"	早崎 詩生	社会システム(株)取締役・社会経済部長
"	井上 真志	社会システム(株)社会経済部次長
"	大根田洋祐	(株)シー・エス・ジャパン代表取締役
"	清水吾妻介	清水技術士事務所代表

(敬称略・順不同)