

第1節 東京都市圏における交通分野の諸課題 —航空分野を中心として—

上原 尚之

1. 東京都市圏に関して

東京都市圏は人口約 3500 万人を抱え、都市圏としては世界最多の人口を有していると言われる。2020 年に東京オリンピックを控え、また、急速に国内の社会状況が変化しつつある現代において、東京都市圏における都市の問題点、今後の課題としてどのようなものが存在しているのか、それに対して今後どのように対応がなされ、解決、発展していくのか、大変興味深いものがある。

また、世界にこれまでの日本に台頭するような国や地域が現れる中で今後も日本が国際的競争力を維持し続ける上ではどのようなことが求められ、対応がなされていくのであろうか。交通面、特に航空分野に関して取り上げて論じたい。また、これに当たって、国土交通省、および東京都の専門機関へ問い合わせを行い、資料等を頂いた。その内容も併せて記す。

2. 空の玄関口—羽田と成田

東京都市圏の空の玄関口としては東京都大田区の東京国際空港(通称：羽田空港)と千葉県成田市の成田国際空港(旧・新東京国際空港)、二つの国際空港が機能している。

羽田空港は 1952 年に米軍から返還されて以降、首都圏の空の玄関口として発展してきた。高度経済成長に伴って増加していく需要によって次第に空港処理能力の限界を超えていった。そこで 1978 年に千葉県成田市に新東京国際空港(現・成田国際空港)が開港、一部を除き国際線は全て成田に移管された。それ以降は約 30 年という期間に渡って、国内線は羽田、国際線は成田という棲み分けが続いてきた。

ところが、ここ数年で、当たり前であった状況が大きく変わりつつある。きっかけは 2010 年の羽田空港の再拡張である。これまで 3 本であった滑走路が 1 本増設され、計 4 本に、また、これまでの暫定ターミナルだった国際線向け、本格的ターミナルビルが建設され、発着枠が一気に拡大された。以前は韓国・ソウル金浦空港など、一部に限定され、数便しか就航していなかった国際線であるが、世界各方面と結ばれることとなった¹。その後も段階的に拡大が行われ、現在では一日約 90 便にまで拡大されている。

成田空港は、先に述べた通り、増え続ける航空需要への対策から、羽田空港から国際線の大部分を移管するかたちで 1978 年に開港する。それ以降、日本と海外とのヒト・モノの移動の拠点として機能してきた。更なる航空需要の高まりで、成田自体も処理能力の限界に達する。よって拡大を試みるも用地買収などに苦戦し、2002 年になってようやく 2 本目の B 滑走路の暫定運用、第 2 旅客ターミナルの供用が開始され、2009 年には B 滑走路が本来の長さに延長された。その後、その他の細部の拡張、改良が行われながら現在に至る²。

¹ BIGBIRD 日本空港ビルディング株式会社 羽田空港の歴史

https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/enjoy/history_of_haneda_airport/

² NAA 年表 成田国際空港株式会社

http://www.naa.jp/jp/naa/naa_history.html

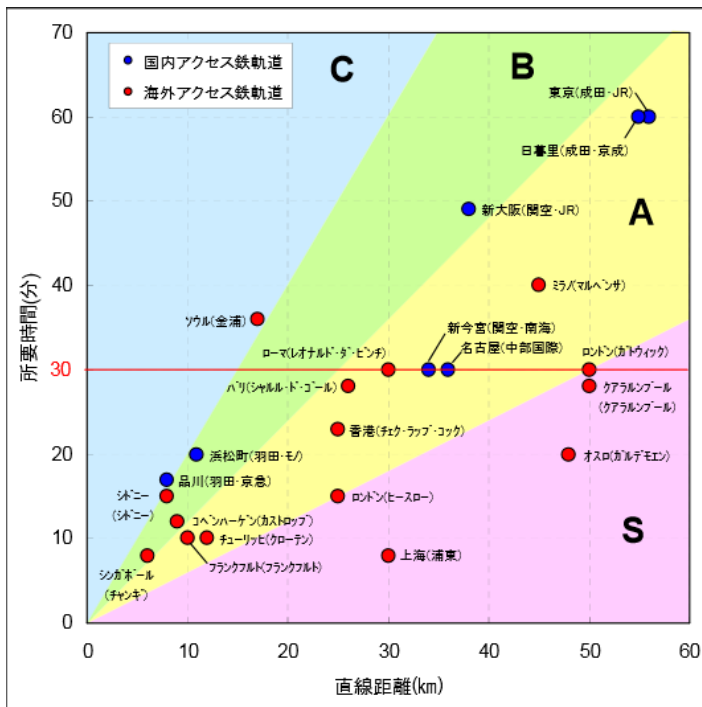


図 空港からの直線距離-所要時間の関係

東京国際空港アクセス検討委員会 資料より

続いて、両空港の立地場所とアクセスに関して見ていきたい。

羽田空港は東京都大田区に立地。東京都心方面とは鉄道では京急電鉄および東京モノレールで結ばれている。日中は数分間隔で列車が発着し、前者は品川駅、後者は浜松町から、いずれも約15分程度で結ばれている。また、首都高速道路が空港内を貫き、関東一都六県を中心として各方面から高速バスも比較的高頻度で運行されている。世界的にみると、中心地域からの距離・所要時間は大変優れており、利便性は極めて高いといえることができるようである。

一方で、成田空港は千葉県成田市に立地。東京都心方面とは

京成電鉄およびJR 総武-成田線で結ばれる。前者は荒川区・日暮里駅から最速39分、後者は千代田区・東京駅から約59分を要する。前者も乗り継ぎ等を考慮すると、都心部である千代田区や中央区などからは1時間弱を要するものと考えられる。鉄道以外では羽田空港と同様に、高速道路が空港内に乗り入れ、高速バスで各地と結ばれている。中心地域からの距離・時間という観点でみると羽田とは対照的に国際的にみても極めて利便性が悪い状況である³。

3. 国際的な競争力の維持、向上にあたって

東京圏の空港が国際的な競争力を高めるべく、現在どのようなことが行われているのだろうか。また、競争力を高めていく上での課題はどのようなものなのだろうか。

現在、羽田空港の国際化が着々と進んでいる。2014年春には国際線の便数が5割増え1日約90便となった。成田の国際線は約200便であり、羽田は成田の半分近くの国際線を受け入れることになる。

繰り返しになるが、もともと東京圏の空港は、国内線は羽田、国際線は成田という役割分担があった。この流れが大きく変わるきっかけのひとつとなったのが2009年10月に提唱された、前原国交相による羽田のハブ空港化構想がある。この構想は、羽田空港をアジアの航空路線ネットワークの中心的存在にしようというものであった。

現在東アジア地域でハブ空港的機能を果たしている空港としては隣国、韓国の仁川空港

³ 東京国際空港アクセス検討委員会 第2回委員会 - 国土交通省
https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kikaku_kankou/access/date/2_iinkai_siryou/shiryou3.pdf

が挙げられる。その仁川と羽田を比較してみると。2012年の国際線の利用者数では、羽田が795万人で仁川が3835万人。約4倍もの差があるとのことである。就航都市の数では、羽田が18都市、仁川が175都市と、大きく差をつけられている。また、空港着陸料金は羽田が72万円で、仁川が26万円であり、仁川との比較では羽田は極めて大きな差をつけられているということがわかる。また、羽田に関してはこれらの問題のほかに、発着枠の関係から利便性の高い時間帯の国際線の便数に限りがあり、早朝深夜の便中心となっているという問題もある。

日本国内の地方空港から海外各地へ向かう場合、これらの理由から一旦韓国の仁川へ向かい、そこから目的地に向かう便に乗り継ぐ、という人も多くいるという。こうした状況から、国際的競争力を高める上では空港運用における利便性の改善が求められる。

しかし、羽田の運用上の利便性の改善がなされても「ハブ空港化」における問題は消えることはない。

東京圏の開港以来、日本の国際的玄関口として機能してきた、成田空港の存在である。現在の成田空港は仁川やドバイほどではないが、国際的ハブ空港として一定の機能を果たしている。アメリカのデルタ航空などの航空会社がアジア各地域への中継拠点として成田空港を利用しているためである。

成田に大きな発着枠を持ち、約800人の従業員やホテル、機内食工場などを抱えている。加えて、日米間だけでなく、中国やフィリピン、タイなど、日本と米国以外の第三国に飛べる「以遠権」を持つ。同じアメリカのユナイテッド航空も日本で以遠権を持っている。デルタもユナイテッドも、成田を中継地として、アジアと米国を行き来する需要を押さえているのである。このようなことが成田から羽田への国際線の移管が進まない一つの要因となっている⁴。

私自身としては、羽田空港および成田空港の国際的競争力を向上する上では、「羽田は国内線、成田は国際線」というこれまで定着してきた棲み分けの弊害が極めて大きいと考える。先に述べたように、羽田の国際化は進んではいるが、本数や就航先、航空会社は限定的である。また、成田は現段階でも国際的に一定程度の地位は確立しつつある。このようなことから、「国際線は成田」という大まかな傾向はまだ当面続くものではないかと考えられる。地理的にもそれなりの距離がある2空港で棲み分けが続くため、特に日本の地方空港から東京で乗り継いで世界各地へ出発する利用客にとっては大変な不便を強いられる。例えば、青森空港からフランス・パリに向かう場合、青森から羽田まで国内線で飛び、一旦チェックアウトを行う。そして、鉄道で成田へ移動、出国・搭乗手続きを行い、ようやくパリに向けて出発できるのである。



青森空港の場合、韓国・仁川を経由してパリに向かうこともできる。この場合、羽田→

⁴ 羽田から昼間帯の米国便が飛ばない事情 週刊東洋経済 2014. 5.14 付
<http://toyokeizai.net/articles/-/37614>

成田のような乗り継ぎ時の長時間移動が不要となるため、利用者にとっての負担も少なく、利便性が高い。

首都圏の空港の国際的競争力の強化にはまず、地方空港から成田空港へのアクセスを大幅に改善し、日本国内発の利用者の仁川などへの流出を防ぐことが重要なのではないだろうか。一日1便からでも良いので、成田から国内地方空港への就航数を拡充していくことで、成田の利便性は向上、極めて少しずつではあるが、首都圏の航空事情は改善していくのではないだろうか。空港の更なる拡張や格安航空会社誘致、オープンスカイ等、新たな試みよりも、既存施設や現在の事情を活用した取り組みを先ず進めるのが良いのではないかと考える。

4. 東京オリンピックに向けて

東京は6年後、2020年に東京オリンピックを控えている。現在、6年後に向けてどのような政策が行われているのか、また、今後どのような政策が展開されるのか。東京都の方へご質問させていただいたところ、「2020年の東京」計画と資料をご提示いただいた⁵。ここではその内容の一部を紹介したい。

「2020年の東京」計画の8目標とこれからの政策展開

「2020年の東京」計画は、「10年後の東京」計画（平成18年策定）の理念、基本的な考え方を着実に継承し、これを充実・強化するとともに、東日本大震災後の新たな社会経済状況に対して、中長期的な視点から的確に対応し、日本の再生と東京のさらなる進化を目指して策定した新たな都市戦略である。

- ・目標1 高度な防災都市を実現し、東京の安全性を世界に示す
- ・目標2 低炭素で高効率な自立・分散型エネルギー社会を創出する
- ・目標3 水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京を復活させる
- ・目標4 陸と海とを結び、東京の国際競争力を引き上げる
- ・目標5 産業力と都市の魅力を高め、東京を新たな成長軌道に乗せる
- ・目標6 少子高齢社会における都市モデルを構築し、世界に範を示す
- ・目標7 誰もがチャレンジできる社会を創り、世界に羽ばたく人材を輩出する
- ・目標8 誰もがスポーツに親しみ、子供たちに夢を与える社会を創る

航空分野に関しては、2020年に向けた課題として以下のように記されている。

⁵ 「2020年の東京」東京都知事本局計画調整部計画調整課
http://www.chijihon.metro.tokyo.jp/tokyo_of_2020/index.html

羽田・成田空港の発着枠拡大とさらなる国際航空機能の強化

- 羽田空港の再拡張事業の完了、成田空港の年間発着枠30万回の合意により、当面、首都圏の航空需要への対応は図られた。しかし、国際線発着枠の不足に加え、旺盛な首都圏の国際航空需要から、近い将来には空港容量が限界に達すると予想されており、対応策を講じることが求められている。
- 羽田空港の国際線発着枠は、平成25年度中に昼間の発着枠がさらに3万回上乗せされ6万回（昼夜9万回）に拡大する予定である。国際線旅客ターミナルのさらなる拡張や受入体制の強化等、対応を図っていく必要がある。
- 昼間時間帯の羽田への就航路線については、近距離アジア線に限られている。長距離アジア・欧米便の昼間時間帯における運航、急成長を遂げるアジア諸国への就航拡大など、さらなる国際航空機能の強化が求められている。
- 空港アクセスについては、京浜急行本線・空港線の連続立体交差事業、首都高速中央環状品川線など道路ネットワークの整備を推進している。今後の国際線発着枠の拡大、深夜早朝時間帯での新規路線就航に向け、より利便性の高い公共交通手段を確保していくことが求められる。
- 近年、日本（特に首都圏）への乗り入れ要望が多い、ビジネス航空への対応が遅れており、今後の国際ビジネスにおける、東京の地位低下が懸念される。

東京都知事本局計画調整部計画調整課「2020年の東京」より抜粋

東京都市圏における交通、特に航空分野に関して調査・考察したが、30年間にわたる空港ごとの役割の棲みわけという、これまで当たり前で、むしろ良いことであるのように考えていたこと、日常的な利便性の向上、国際的競争力の維持の上で足かせになっている側面があることがわかった。今回記したことは、東京都市圏、特に航空交通分野に関するごく一部の極めて限定的な内容に過ぎない。今後、幅広い分野に渡ってより深く、学んで、考えていきたいと感じる。