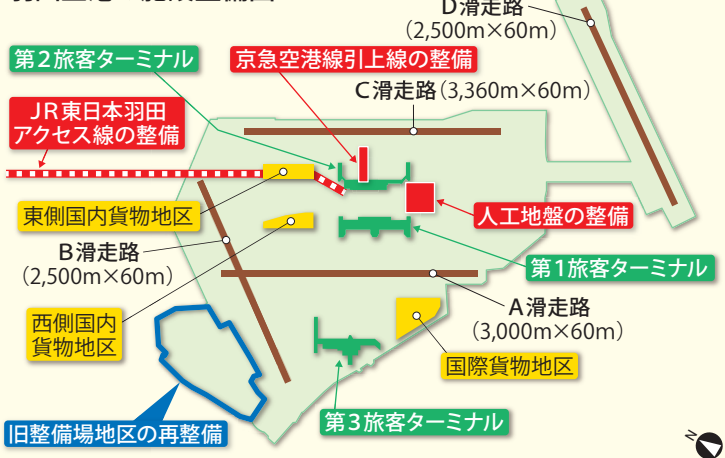


運営効率化模索、旅客ビル拡張へ

■羽田空港、発着枠上限まで配分済み

国内線および国際線の拠点空港として機能している羽田空港は、発着枠のほぼ上限まで配分が行われている。新規就航などに際して一定の制約が伴うことなどもあって、将来的な機能強化、運営効率化の重要性が高まることが想定される。旅客ターミナルや貨物施設を含めて、機能強化を模索する動きがどのように進むのかが注目される。現状、第2旅客ターミナルにおける国際線スポット増設が予定されているほか、第1旅客ターミナルと第2旅客ターミナルの接続や新たなエプロンの整備を念頭に置いた「人工地盤」の構築が計画されている。

羽田空港の施設整備図



人工地盤構築し機能拡充

1978年5月の成田国際空港開港を受けて、羽田空港はいわゆる「国内線の基幹空港」としての役割を担ってきたが、2010年10月の再国際化以降、順次、国際線への発着枠配分が行われてきた。現在の羽田空港の年間発着容量は48.6万回。このうち国際線に12.9万回（昼間時間帯9.9万回、深夜早朝時間帯3万回）が配分されている。国際線の発着枠が配分されている相手国・地域は27となっており、国際線発着枠は、これら国・地域への配分で使いきっている状況だ。

国土交通省は羽田空港の機能拡充に関して、人工地盤の整備やレベル4自動運転実装のための整備などを計画している。人工地盤整備事業は第1・第2旅客ターミナルビルの南側で、高速道路の上部に地盤を構築。両ターミナルの接続性を高めるための基盤を整備するもの。人工地盤の完成時期は未定となっている。

国土交通省は羽田空港機能拡充の一環として、第2旅客ターミナルビル

における国際線スポット（現在7スポット）を2034年ごろに9スポットに増設する計画を示している。人工地盤の構築に伴うエプロン整備を想定したスポット増設計画だ。第1・第2旅客ターミナルビルを接続するコンコースを整備し、国際・国内の乗り継ぎ円滑化も図る。第1・第2旅客ターミナルビル北側へのターミナル延伸工事も実施して搭乗ゲートを増設するなど、旅客利便性の向上を目指している。貨物分野では、国際貨物地区で施設拡張が計画されている。東京国際エアカーゴターミナル（TIACT）が新上屋（第4国際貨物ビル〈仮称〉）を整備するもので、倉庫面積は約5000平方メートル、完成は27年夏が予定されている。

羽田空港で国内線旅客ターミナルを運営する日本空港ビルデングがこのほど策定した中期経営計画（2026年度～30年度）は、長期ビジョンで羽田空港の目指すべき姿として「日本の航空旅客数最大化に貢献する空港」を掲げた。それを実現するための方向性として「国内移動需要の創造」「首都圏空港の最大活用」「ア

羽田路線の開設が可能な相手国・地域

米国	ニュージーランド
カナダ	アラブ首長国連邦
韓国	カタール
中国	トルコ
香港	英国
台湾	フランス
シンガポール	ドイツ
マレーシア	オランダ
タイ	オーストリア
ベトナム	ロシア
インドネシア	イタリア
フィリピン	フィンランド
インド	スカンジナビア
オーストラリア	

※国土交通省発表資料などを基に本紙作成
 ※原則、日本側の航空会社、相手国・地域の航空会社に同等の権益が設定されている
 ※相手国・地域によって輸送力、乗り入れ時間帯（昼間時間帯、深夜早朝時間帯）に違いがある

ジアの経済成長の取り込み」を挙げた。羽田空港の乗り継ぎ機能を強化して訪日需要の恩恵を日本全体に還流する。羽田・成田という「首都圏空港」として世界最大規模となる年間100万回（成田空港の機能強化による容量拡大を含む）の発着枠を擁することを背景に、連携を真に強化して首都圏（空港）全体の容量を最大活用して都市競争力を強化するという方針を示した。さらに需要が拡大するアジアと北米間に位置する日本の立

地を生かして、デュアルハブの一翼として際際乗り継ぎを取り込み、「次なる訪日機会獲得にも貢献する」とした。

日本空港ビルデングはビジョン実現に向けた長期戦略として「国内・国際のさらなる機能融合」を挙げた。第2路客ターミナルの国際線施設増改修、第1旅客ターミナル国際化の検討、最終的な両ターミナルの接続とインバウンドのスムーズな国内線乗り継ぎ環境を実現する。第1・第2旅客ターミナルの機能集約による効率化も想定する。4本の滑走路にアクセスしやすい立地を生かして、航空機の地上移動距離の縮小といった効果のもと、空港全体の運営効率と発着処理能力向上に貢献する構想を盛り込んだ。

羽田空港は国管理空港で、旅客ターミナルや貨物施設、給油を担う指定空港機能施設事業者の構成は、日本空港ビルデング(国内線旅客ターミナル)、東京国際空港ターミナル(TIAT、国際線旅客ターミナル)、空港施設(国内貨物施設)、東京国際エアカーゴターミナル(TIACT、国際貨物施設)、三愛オプリー(給油施設)となっている。関係企業が多くかわるため、羽田空港全体の機能を強化す

るにあたっては、国や関係事業者などによる議論・検討が必要だ。さらに飛行ルートや騒音などの環境対策に関しては関係自治体などとの調整が不可欠となっている。現時点で羽田空港の年間発着容量拡大に関する具体的な計画はないが、将来的な成長を見通した場合に、いずれかのタイミングで機能強化に関する議論・検討を行うことが求められる。

指定空港機能施設事業者のうち、東京国際空港ターミナルと東京国際エアカーゴターミナルは羽田空港再国際化にあたってPFIで選定された事業者だ。運営の契約期間(対象施設の着工から30年間)は、東京国際空港ターミナルが2038年4月末、東京国際エアカーゴターミナルが39年2月末となっている。契約期間満了以降の国際関連施設の運営のあり方も今後の検討課題となる。

「首都圏空港」として競争力強化

交通政策審議会航空分科会での議論を経て4月に改正された「空港の設置及び管理に関する基本方針」は、首都圏空港における空港相互間の連携のあり方について「成田空港と羽田空港は、日本の国際航空需要の多

くを担うだけでなく、その地理的優位性から、三国間、特に北米とアジアの国・地域の結節点としての役割をさらに強化していくことができる可能性がある」と指摘。成田空港の滑走路新增設などの機能強化で、(成田空港の)年間発着容量を現在の34万回から50万回に増加させ、両空港を合わせた年間発着容量を約100万回とすることに言及した。

成田空港については「アジアの国・地域の他の主要空港と比較して遜色のない国際ハブ空港としての機能強化を図るとともに、新貨物地区整備で国際航空物流機能の抜本的強化を図る」「LCCやビジネスジェットなど多様な需要に幅広く対応していく」と明記。羽田空港に関しては「さらなる運用効率化、利便性の向上を目指して、ターミナルの再編・整備を計画的に進めるとともに、空港アクセス鉄道の強化を進める」とした。そのうえで「両空港それぞれの強みを生かした航空ネットワークの形成を図りつつ、両空港の旅客・貨物の移動の一層の円滑化を実現することで、両空港一体の『首都圏空港』としての国際競争力を大幅に強化する」との方向性を示している。