

羽田空港機能強化進む

■第1ビル北側サテライトが供用へ

羽田空港の機能強化が進められている。日本空港ビルデングが9月1日に第1旅客ターミナル北側サテライトの供用を開始する。国が推進する首都圏空港の機能強化、防災・減災対策工事への対応の一環として6スポットを確保。将来の航空需要拡大に備えるとともに旅客利便性向上の実現を目指す。羽田空港では将来的に第1旅客ターミナルと第2旅客ターミナルの接続が計画されている。第2旅客ターミナルの国際線機能拡充とともに、第1旅客ターミナルの一部国際化といった構想もある。今回、供用が開始される北側サテライトは、羽田空港の機能強化を担う重要な施設と位置付けられる。



機能強化が進む羽田空港

日本空港ビルデングによると、第1旅客ターミナルは1993年9月の供用開始以来、大規模な施設拡張は今回が初めて。24年5月に着工し、「人にも環境にもやさしい先進的空港」の実現を目指して、環境負荷低減や快適性向上に配慮した設計・整備を行った。

「鉄骨造・木造ハイブリッド構造」を採用していることが特色だ。高い省エネルギー性能を備えた大規模建築物に与えられる国の認証「ZEB Oriented」を取得しており、一次エネルギー消費量を大幅に削減（30%以上）した環境配慮型の施設となっている。

日本空港ビルデングが5月に公表した中期経営計画や長期ビジョンは、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」「アジアの経済成長の取り込み」を挙げている。

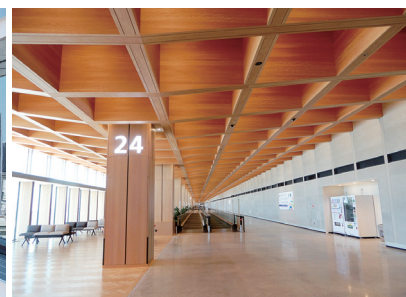
羽田空港の乗り継ぎ機能を強化して訪日需要の恩恵を日本全体に還流する。羽田・成田という「首都圏空港」として世界最大規模となる年間100万回（成田空港の機能強化による容量拡大を含む）の発着枠を擁することを背景に、連携を真に強化して首都圏（空港）全体の容量を最大活用して都



新たに供用を開始する第1旅客ターミナル北側サテライト

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国際線乗り継ぎを取り込み、「次なる訪日機会獲得にも貢献する」としている。

ビジョン実現に向けた長期戦略として、国内・国際線のさらなる機能融合を挙げている。第2旅客ターミナルの国際線施設増改修や、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の実現を目指す。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。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も盛り込んでいる。今回、運用が開始される北側サテライトも第1旅客ターミナルの機能を強化する施設として位置づけられる。



鉄骨造・木造ハイブリッド構造を採用している

1978年5月の成田国際空港の開港を受けて、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。

羽田空港における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、国際線貨物施設）、三愛オブリ（給油施設）となっている。なお国際貨物地区では、TIACTが今後の需要拡大を見据えて新たな貨物上屋（第4貨物ビル＜仮称＞）の供用を27年秋に計画している。