

## 第1章 首都圏における航空の現状と課題

- ・首都圏の空港容量は、国際線・国内線ともに大きく不足しています。
- ・国際線の滑走路が1本しか無く、世界の大都市圏空港と比べて、処理能力が低くなっています。さらに、近隣アジアでも空港整備が進められる中で、首都圏の国際競争力が低下しています。
- ・首都圏の航空需要は、平成32(2020)年には平成10(1998)年の約1.8倍に増加し、国内・国際便を合わせた空港容量は、さらに約15万回必要であると予測されています。
- ・空港整備には非常に長い期間と大きな財政負担がかかるため、長期的な目標を持って着実に前進しなくてはなりません。
- ・航空の利便性向上のため、アクセス整備と空港間の適切な役割分担による利便性の向上が喫緊の課題となっています。
- ・横田空域が経路設定の障害になっており、縮小・返還が必要です。

### (1) 首都圏空港の処理能力が不足しています

首都圏の空港は、騒音問題や横田空域等の制限があるため、年間発着回数は頭打ちで、世界の大都市圏空港と比較しても処理能力が低くなっています(図表1-1)。

このため、国内線需要の伸びには、増便ではなく、機材の大型化で対応してきました。また、国際線についても、増便要求や海外33ヶ国の乗り入れ要望に応えられていません。

このように、首都圏の空港容量は著しく不足しています。

### (2) 世界の大都市との比較

海外の大都市と比較すると、ニューヨーク大都市圏は、人口が東京圏の約62%であるにもかかわらず、逆に空港容量は東京圏の約3倍にも達しています。世界の大都市圏空港に比べると、成田・羽田の両空港は滑走路の処理能力が低いために、利便性の高い航空サービスが提供されていません。

アジア太平洋地域の航空市場は、世界のどの地域よりも急速に伸びており、IATA(\*1)では、平成22(2010)年には全世界における国際定期航空旅客数の過半を占めると予測しています。これに対応して、ア

---

(\*1) IATA : International Air Transport Association、国際航空運送協会

図表 1 - 1 世界の大都市空港の比較

	東京圏 (3,180万人・13,143k m <sup>2</sup> )		ロンドン大都市圏 (1,750万人・27,224k m <sup>2</sup> )			パリ大都市圏 (1,070万人・12,011k m <sup>2</sup> )		ニューヨーク大都市圏 (1,970万人・33,165k m <sup>2</sup> )		
	成田	羽田	ヒースロー	ガトウィック	スタンステッド	ドゴール	オルリー	J F K	ラガーディア	ニューアーク
年間発着数(97年)	125,900	219,300	440,600	238,800	104,700	402,700	241,700	353,300	355,100	462,300
都市別発着数合計	345,200		784,100			644,400		1,170,700		
国際旅客数(97年・千人)	22,941	845	50,612	24,385	4,207	31,549	9,457	17,378	1,204	5,619
国内旅客数(97年・千人)	803	48,435	7,237	2,408	1,159	3,554	15,596	13,977	20,403	25,297
都市別旅客数(千人)	73,024		90,008			60,156		83,878		
滑走路(延長m×本数)	4,000×1	3,000×2 2,500×1	3,902×1 3,658×1 1,966×1	3,316×1	3,048×1	4,215×1 3,880×1 2,700×1	3,650×1 3,320×1 2,400×1	4,442×1 3,460×1 3,048×1 2,560×1	2,134×2	3,353×1 3,042×1 2,073×1
運用時間	24時間 (6-23)	24時間	24時間	24時間	24時間	24時間	24時間 (6-23:30)	24時間	24時間	24時間
市内からの距離(km)	66	16	24	43	51	25	14	24	15	25
敷地面積(ha)	710	1,271	1,141	760	405	3,104	1,534	2,052	263	820

注：人口は1990年の値。

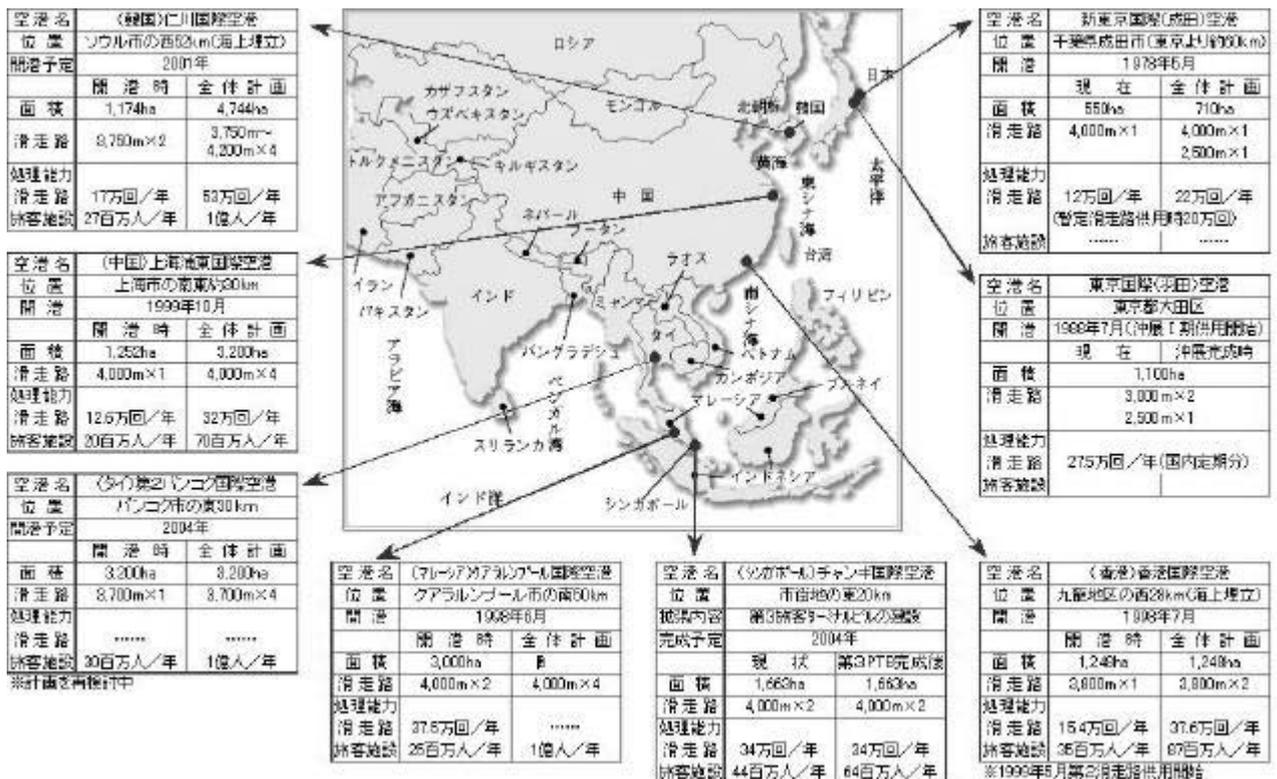
(東京都調べ)

：運用時間の( )は利用時間で、航空機の通常の離着陸をその時間帯に制限している。

アジア各国では空港施設の整備及び拡充が積極的に行われています。

成田空港の国際線発着回数は世界で第 20 位(1997 年度実績、I A T A 調べ)にとどまっております、国際ハブ空港整備を進めるシンガポール(同第 10 位)やホンコン(同第 13 位)と比較して、競争力が落ちています。

図表 1 - 2 アジア各国の大規模国際空港整備の動向

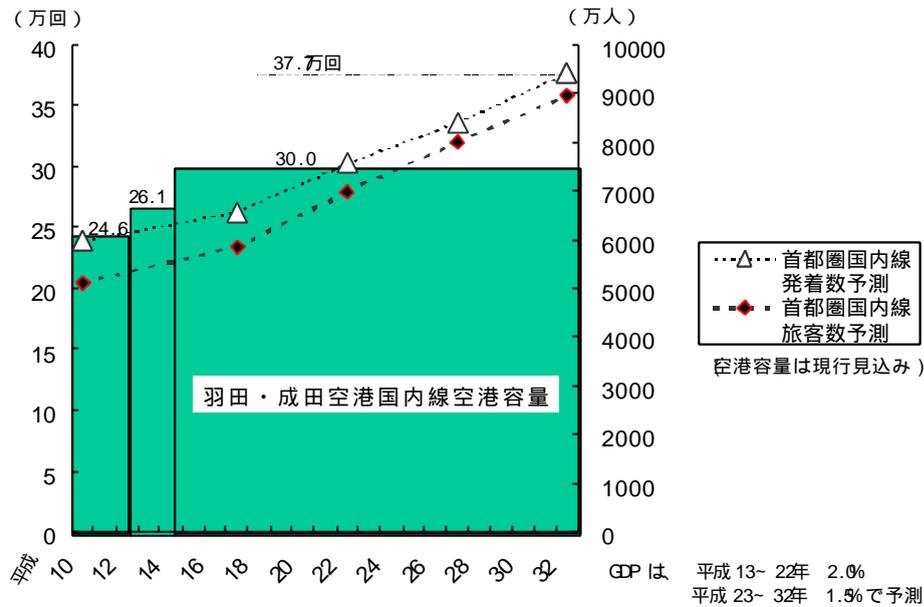


(3) このままでは将来の航空需要に対応できません

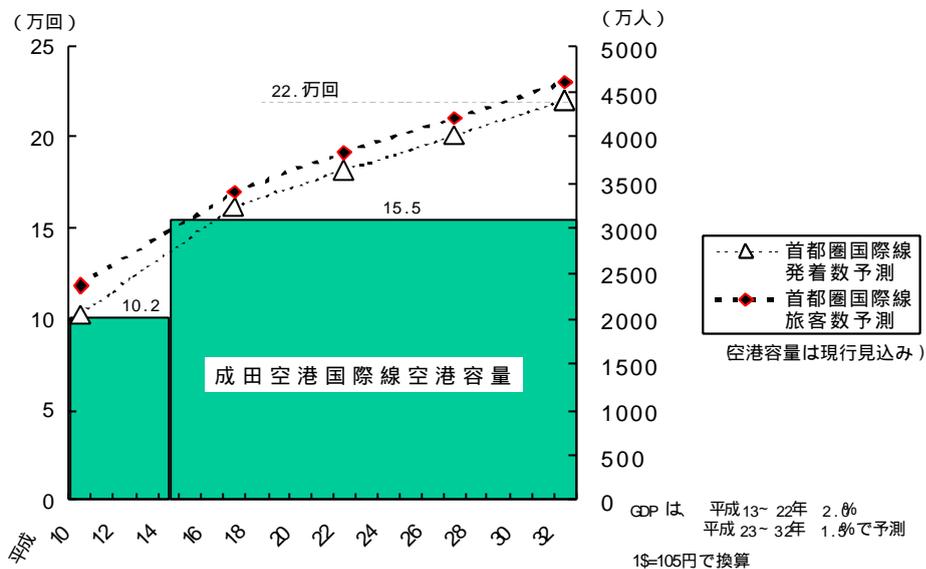
首都圏の航空需要は今後とも大きく伸びるものとされています。東京都が行った需要予測では、平成 32(2020)年には国内線の航空需要が平成 10(1998)年の約 1.8 倍の約 8,964 万人に、国際線が、同じく平成 10(1998)年の約 1.8 倍の約 4,615 万人に拡大すると算定されており、国内線は約 8 万回、国際線は約 7 万回の空港容量が新たに必要になると予測されています(図表 1 - 3、1 - 4)。

このため、首都圏の空港容量の拡大が、喫緊の課題となっています。空港整備には非常に長い期間と大きな財政負担がかかるため、長期的な目標を持って着実に前進しなくてはなりません。

図表 1 - 3 国内線旅客数需要予測



図表 1 - 4 国際線旅客数需要予測

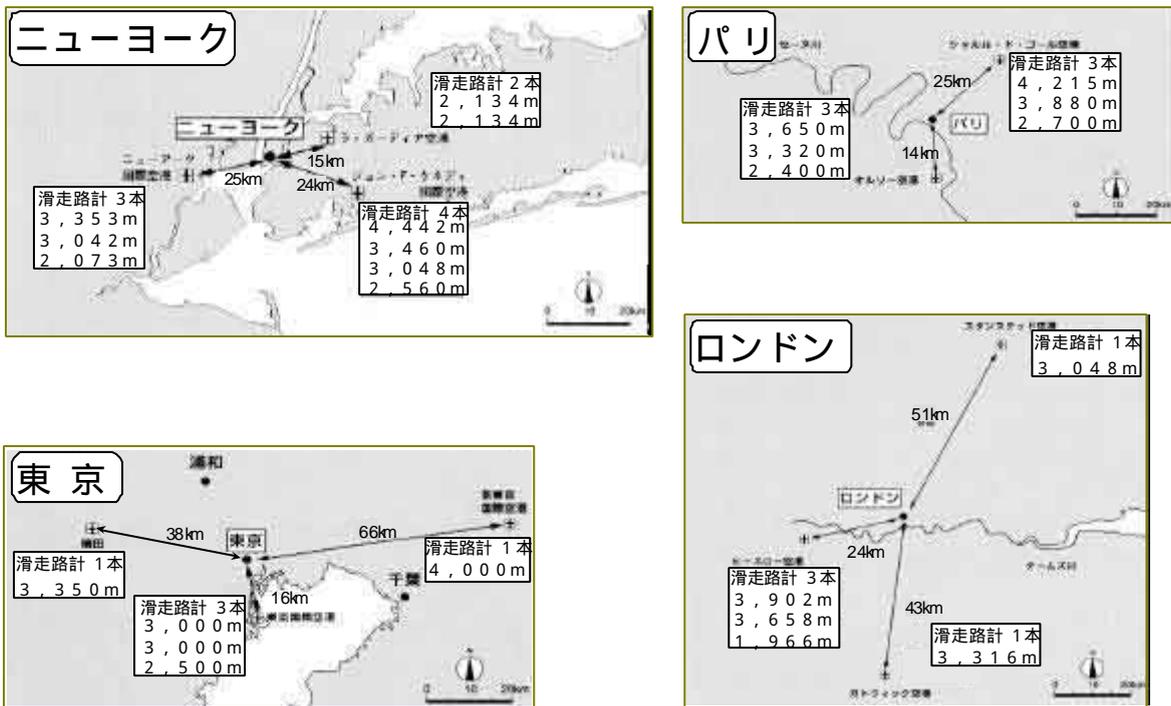


(4) 利用者に不便な空港になっています

先進諸国では複数の空港が適切な役割分担の下に運用されていますが、首都圏の空港では、事実上、国際線と国内線の分離政策がとられています。

また、首都圏は他の大都市圏と比べて、都心と空港及び空港間の移動に時間がかかるため利便性が低く、アクセス整備と空港間の適切な役割分担による利便性向上が喫緊の課題となっています。

図表 1 - 5 都心と空港の距離比較

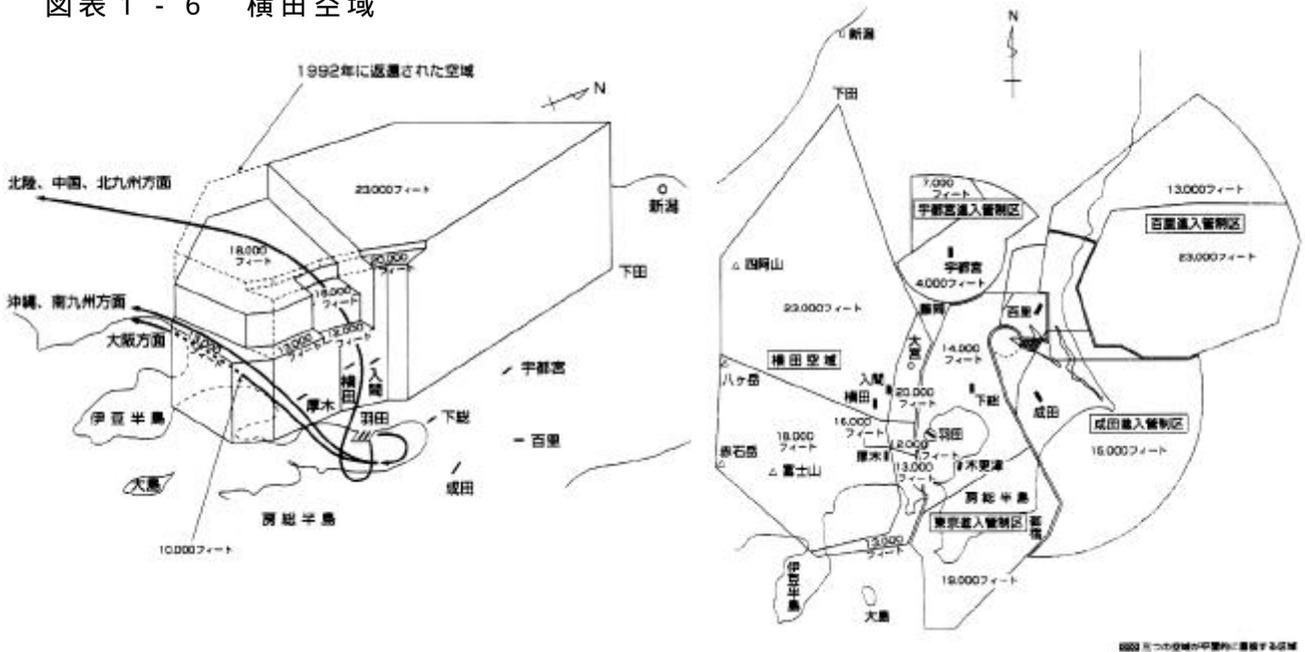


(5) 横田飛行場の空域が経路設定の障害になっています

現在、横田空域は米軍が管理しています。平成 4 (1992)年、運輸省と米軍との協議の結果、横田空域の高度制限が見直され、羽田発北陸・中国・北部四国・北部九州方面行きの便が横田空域に入らず上空を通過できることとなりました(ただし、羽田から大阪方面行きなど、一部の路線は現行でも横田空域に入っています)。

しかし、横田空域の上空を飛行するためには、東京湾の上空で高度を稼がなくてはならず、航空各社のコスト増になっています。そのため、飛行経路の複線化や新設が可能となるよう、横田空域の縮小・返還が必要です。

図表 1 - 6 横田空域



### (6) 空港の運営体制

空港の管理・運営体制に関して、欧米ではポートオーソリティー (\*2) 等が経営する国もあり、空港施設及び管制の市場化が進んでいます。我が国においても、経営の柔軟性や一層の利用者サービス向上のために、運営体制のあり方について議論を深めていく必要があります(図表 1 - 7)。

---

(\*2) ポートオーソリティー：国や自治体から独立した、空港や港湾等を一体で管理運営する公団形態の組織

図表 1 - 7 先進諸国の空港運営形態

<p><b>日 本</b></p>	<p>【設置管理者】 空港整備法に基づき、国及び地方自治体が設置管理 別途法律を定め、公団、株式会社が設置管理</p>
<p>【国による運営】 ・ 東京国際 ・ 大阪国際 ・ 新千歳、福岡、那覇</p> <p>【地方自治体による運営】 ・ 大島、三宅島、八丈島等</p>	<p>【公団による運営】 ・ 新東京国際</p> <p>【株式会社による運営】 ・ 関西国際 ・ 中部国際</p>
<p><b>米 国</b></p>	<p>【設置管理者】 通常の場合、州、群、市等の地方政府が設置管理 公団や複数の地方政府で構成された組織が設置管理</p>
<p>【州による運営】 ・ ホノルル</p> <p>【群による運営】 ・ ビッツバーグ ・ ラスベガス ・ マイアミ等</p> <p>【市による運営】 ・ シカゴ・オヘア ・ ロサンゼルス等</p> <p>【群と市による運営】 ・ デンバー (City &amp; County of Denver)</p>	<p>【ポートオーソリティによる運営】 ・ J F K / ニューアーク / ラガーディア (The Port Authority of New York and New Jersey:PA)</p> <p>・ ダレス/レーガン (Metropolitan Washington Airport Authority)</p> <p>・ オーランド (Greater Orlando Aviation Authority)</p> <p>【複数地方政府で構成された組織による運営】 ・ ダラス・フォートワース (Dallas Fortworth International Airport Board)</p> <p>・ サンフランシスコ (The Airports Commission of the City &amp; County of San Francisco)</p> <p>・ ミネアポリス・セントポール (Metropolitan Airport Committee:MAC)</p> <p>・ ニューオリンズ (New Orleans Aviation Board)</p>
<p><b>英 国</b></p>	<p>【設置管理者】 国の民営化政策により、政府出資あるいは民間100%出資の 民間会社が管理運営</p>
	<p>【英国空港会社による運営】 ・ ロンドン・ヒースロー (Heathrow Airport Limited) ・ ロンドン・ガトウィック (Gatwick Airport Limited) ・ ロンドン・スタンステッド (Stansted Airport Limited)</p> <p>【民間100%出資会社による運営】 ・ イーストミッドランド ・ リバプール等</p>
<p><b>仏 国</b></p>	<p>【設置管理者】 公団が設置管理 地方空港は、国が設置し地元商工会議所が管理運営を受託</p>
	<p>【公団による運営】 ・ シャルルド・ゴール (パリ空港公団) ・ ル・ブルジェ等 (パリ空港公団)</p>