

CAPA 分析・特別号

東京羽田、成田の新滑走路

=これで日本が他のアジアのハブ空港に追いつく

19-Jun-2014 8:08 PM

航空業界は、税収や、監督権限を産み出す大事な乳牛であるとする欧州や米国政府の態度と際立った対照を見せる日本が、羽田と成田に新たな滑走路を作ろうとして居る事は、この国の政府の、航空業界は成長の原動力であるとする見方を更に固める事になる。これまで、いつもそうだった訳では無い。政府は以前、発着枠の少ない事を口実に、自国のエアラインを外国社の攻勢から守ろうとしていた。

しかし、最近の日本は多くの市場で(全てでは無いが)オープンスカイ政策に動いている。また、政府は国内線の低コストキャリアーを 4 つも(間もなく 5 つ)喜んで迎え入れている。日本は何年もの間、新滑走路の増設について議論して来ているものの、今回ほど真剣ではなかった。しかし、日本ではよくある事だが、また政治が絡んで来るのである。即ち、空域の再編成やその他の対策が、新滑走路を追加建設する必要性を打ち消してしまうかも知れないのだ。

羽田空港は、2013 年実績の滑走路あたり発着数で、ジャカルタや広州、北京首都、香港の各空港の 18 万回~20 万回に比べて、10 万 1 千回と、最も低い滑走路稼働率を記録している空港のひとつなのだ。

東京は日本の傑出した国際線の玄関口であるが、つい最近まで、大半の国際線は成田に、羽田は殆ど国内線専用と、ずっと羽田と成田に運用が分断されていて、不利な立場にあった。羽田の第 5 の滑走路構想は、東京がアジアの他のハブ空港に追いつく様にと、主として国際線用である。この滑走路は 2013 年時点で 1 千万人である訪日外国人旅行客を 2030 年迄に 3 倍の 3 千万人にしようと言う、日本の野心的な目標を支えるものである。しかし、滑走路だけに焦点を絞るべきではない。今、種々の分野の規制を緩和する事が成果を齎す可能性がある。

新滑走路と種々の対策から更に発着枠が生まれる

2014 年 5 月、日経新聞は日本政府が再度東京地区の発着枠を増やそうと検討中と報じた。これはいずれも 2020 年の東京オリンピックには間に合わないものの、成田の第 3 滑走路、羽田の第 5 滑走路の建設を含め、多くの対策で可能になるだろう。両空港とも、3,000m の滑走路が欲しいところだが、羽田では東京湾の中に築かねばならず、15 年の歳月と 6,000 億円（58 億 4 千万米ドル）の費用が必要だ。成田では、1,200 億円（12 億米ドル）の費用で 4 年の時間がかかる。

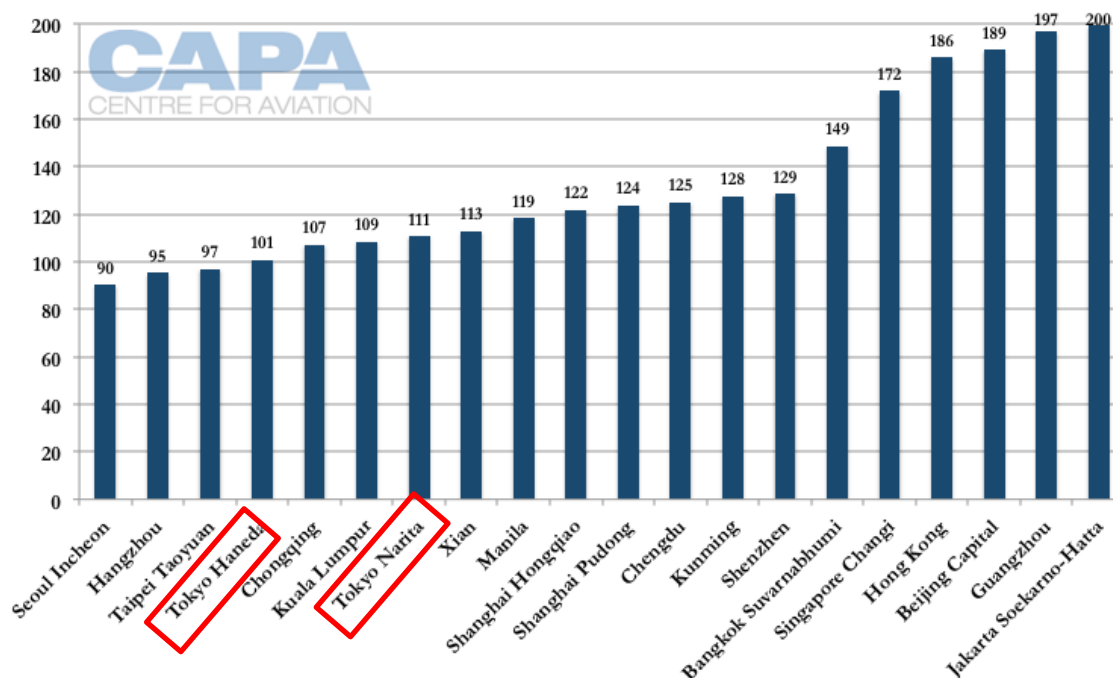
更なる発着枠の増加は、現在の様に羽田を離着陸する殆どの飛行機が東京湾上空経由で飛行しなくてはならないという、住宅密集地の上空飛行制限を緩めることでも可能である。中間計画案によると、両空港が発着枠を 2014 年度の 75 万から 2020 年までに 83 万に、そして、2030 年代に 110 万に拡大する事を求めている。

ANA も JAL も国内線の供給を減らす計画をしていることから（羽が生えたばかりの国内 LCC が成長する可能性があり、これから違った必要性が生まれることもあり得るが）、拡大した発着枠の殆どは、国際線向けである。成田での誘導路の増設と段階的な夜間発着制限時間の緩和によって、発着枠を増やす事は可能である。

羽田の滑走路は満杯と言うが、稼働率が低い

東京羽田空港は 4 本の滑走路を持ち、現在、いずれも昼間帯はフル稼働している。しかし、空域の制限があって、各滑走路当たりの発着回数は低い数値となっている。北アジア、東南アジアの旅客処理数トップ 20 の空港を見ると、2013 年の滑走路当たりの平均発着回数は 13 万 3 千回である。

■2013年北アジア、東南アジアの旅客処理数トップ20空港:年間滑走路当たり発着回数ランキング



Georgia, 'Times New Roman', Times, serif;"Source: CAPA - Centre for Aviation, ACI and companies

東京羽田は滑走路当たり10万1千回で、効率はビリから4番目。下には台北桃園と杭州、ソウル仁川が居るのみ。羽田と違って、例えば仁川は未だに多くの発着枠が使用可能。

■2013年北アジア、東南アジアの旅客処理数トップ20空港:滑走路当たり発着回数ランキング

滑走路当たり発着回数ランク	旅客数ランク	空港	2013年総旅客数(百万人)	滑走路	滑走路当たり発着回数(千回)
1	3	ジャカルタ・スカルノ・ハッタ	60.1	2	200
2	6	広州	52.5	2	197
3	1	北京首都	83.7	3	189
4	4	香港	59.9	2	186
5	5	チャンギ	53.7	2	172

6	20	バンコク・ スワナプーム	5.14	2	149
7	14	深圳	32.3	2	129
8	16	昆明	29.7	2	128
9	12	成都	33.4	2	125
10	8	上海・浦東	47.2	3	124
11	10	上海・虹橋	35.6	2	122
12	13	マニラ	32.9	2	119
13	17	西安	26	2	113
14	11	成田	35.4	2	111
15	7	クアラルンプール	47.5	3	109
16	18	重慶	25.3	2	107
17	2	羽田	68.7	4	101
18	15	台北・桃園	30.7	2	97
19	19	杭州	22.1	2	95
20	9	ソウル・仁川	41.5	3	90

Source: CAPA – Centre for Aviation, ACI and companies

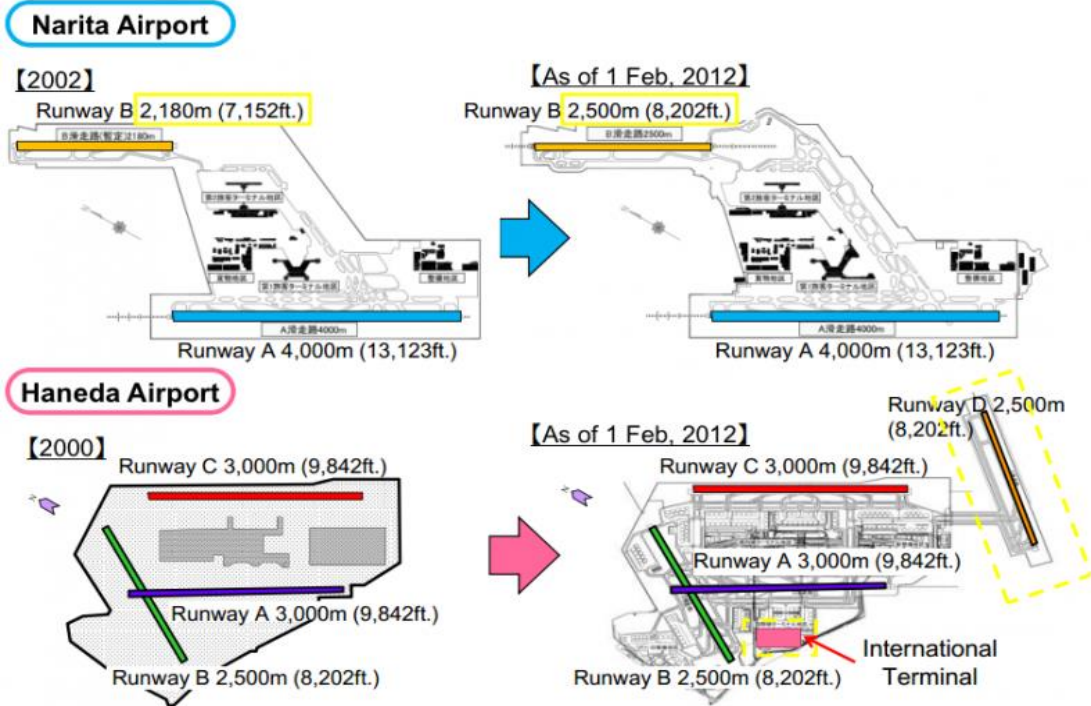
羽田の滑走路当たりの発着回数 10 万 1 千回はジャカルタの 20 万回の半分である。比べてみると、2013 年 ロンドン・ヒースローでは同じく 23 万 5 千回。広州、北京首都、そして香港では少なくとも 18 万 6 千回である。また広州と香港は僅か 2 本の滑走路でこの数字を達成している。

もし、羽田が現有の各滑走路の処理量を少なくともアジアの上位 20 空港の平均値(13 万 3 千回)にまで改善できると、同空港は第 5 の滑走路を建設して達成できる発着枠の量より多くを確保できることになる。

羽田をより効率的にするという事は複雑な問題である＝特に政策的には

東京羽田と東京成田はともに、既に滑走路と誘導路の延長と新たな滑走路の増設で、発着枠の増加を達成して来ている。

東京羽田、東京成田に於けるインフラ整備の進展 2000/2002年～2012年



Source: MLIT

これらのインフラ整備により可成りの発着枠増が齎された。

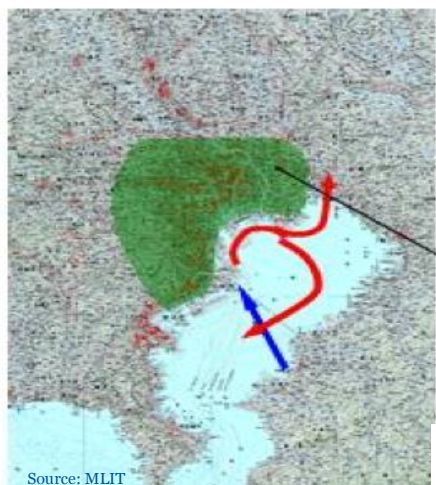
東京羽田と東京成田空港に於ける年間発着枠の変化 2010年～2015年

Year	Narita Airport	Haneda Airport
2010	2010 Summer Schedule Mar. 2010 + 20,000 flights (220,000 flights)	Oct. 2010 Int'l. services : + 30,000 flights (short-haul business routes to Asia) Int'l. services : + 30,000 flights (late night/early morning)
	2011	2011 Winter Schedule Oct. 2011 + 15,000 flights (235,000 flights)
2012		2012 Summer Schedule Mar. 2012 + 15,000 flights (250,000 flights)
2013	2013 Summer Schedule Mar. 2013 + 20,000 flights (270,000 flights)	2014 Summer Schedule Mar. 2014 Int'l. services : + 30,000 flights Dom. Services : + 27,000 flights
2014	Facilities to accept 300,000 flights by Mar.2015 at the earliest.	
2015	By Mar. 2015 Mar. 2015 + 30,000 flights (300,000 flights)	

Source: MLIT

羽田が東京都心に近く便利なことは、同時に騒音の制限、発着回数の制限のために東京の大部分の上空の飛行を制限することにつながっている。住宅密集地の上空飛行を増やそうとすれば、住民に対する金銭的補償が必要になるだろう。

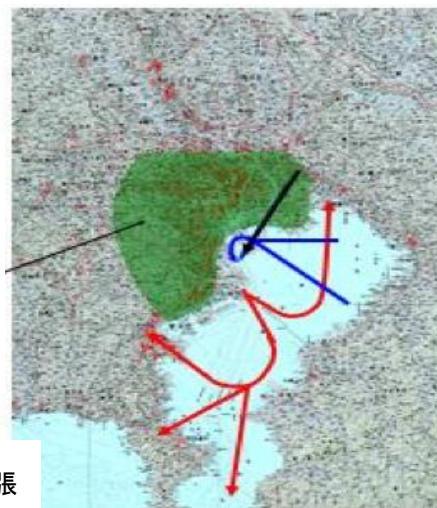
■羽田空港の飛行パターン



Source: MLIT

北風時の航路

人口密集地区
上空通過は
制限される



* 2010 年の再拡張
後も続く

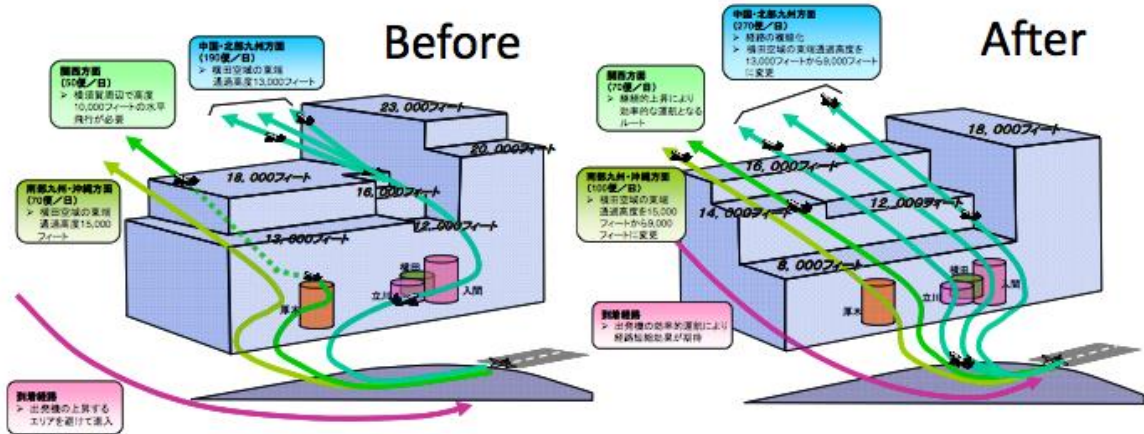
Source: MLIT

南風、南西風時の航路

on

東京西部の米軍横田基地が、2007 年に横田空域の上に上昇しやすい様に、空路を増設した事で、改善されたものの、更に飛行空域を制限する。しかし、更なる改善の可能性は残されている。

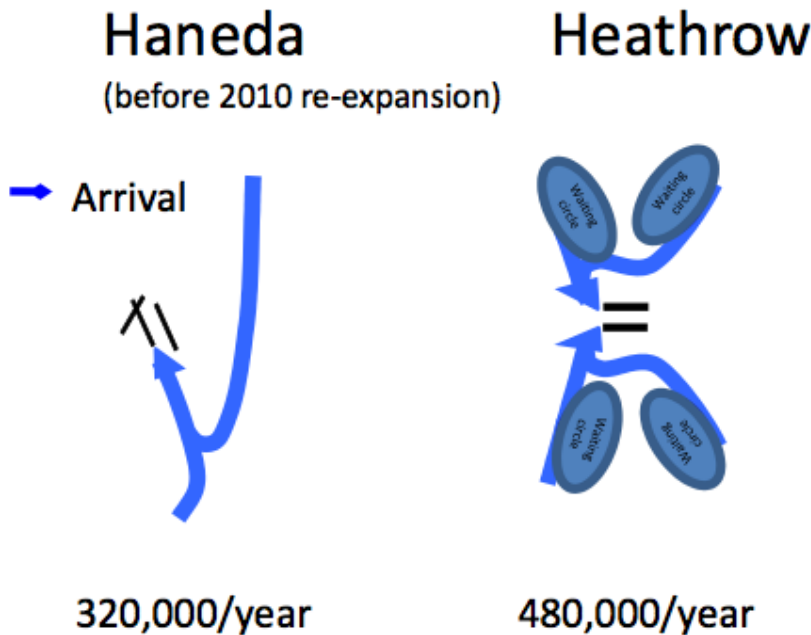
■米軍横田基地に管理される空域の再編:2007年



Source: MLIT

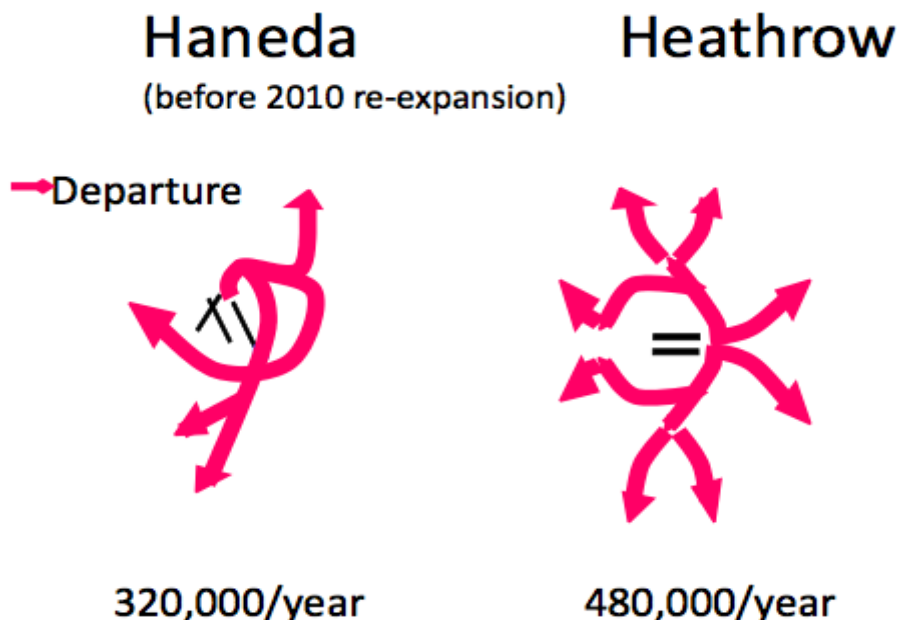
下記の 2009 年のダイアグラムに記された到着、出発の空路についての改善はあったが、同時にこの図によって、羽田が他の主要空港に比べ、何故、少ない交通量しか処理できないのかが詳細に分かる。2009 年のロンドンヒースローはその 2 本だけの滑走路で、羽田の 3 本より大きな交通量を処理できた。

■東京羽田とロンドンヒースロー空港への到着空路:2009年



(ロンドン上空で旋回待機させる) Source: MLIT

■東京羽田とロンドンヒースロー空港での出発空路:2009 年



Source: MLIT

国交省によると、羽田には、更なる制限があつて、より多くの広胴機が発着し、後方乱気流が大きいため、航空機間の間隔を大きく取る必要があるのだという。

東京羽田はアジアで第2の規模の空港

これらの欠点にも関わらず、東京羽田は 2013 年、世界で 4 番目に大きな空港で、アジアでは北京首都空港に次いで、第 2 位となった。

■アジアのハブ空港比較:2013 年

供給旅客席数世界 ランク	供給旅客席数 北・東南アジア ランク	空港	2013 年総旅客 数(百万人)	発着回数 (千回)
2	1	北京首都	83.7	567.8
4	2	羽田	68.7	missing
10	3	香港	59.9	372.0
12	4	ジャカルタ	60.1	399.0

13	5	チャンギ	53.7	343.8
17	6	クアラルンプール	47.5	325.5
19	7	上海・浦東	47.2	371.2
20	8	広州	52.5	394.4
22	9	バンコク・スワナプーム	5.14	297.6
24	10	ソウル・仁川	41.5	271.2
34	11	上海・虹橋	35.6	missing
37	12	マニラ	32.9	237.1
40	13	成田	35.4	221.7
44	14	台北・桃園	30.7	194.2
46	15	深圳	32.3	257.5
48	16	成都	33.4	missing
52	17	昆明	29.7	missing
57	18	西安	26.0	missing
68	19	重慶	25.3	missing
69	20	杭州	22.1	missing

Source: CAPA – Centre for Aviation Airport Database and airports

羽田は、2013年の実績が対前年2.9%の成長と報告している。これは、国内線の旅客数増加率3.2%が引っ張ったもので、国際線は0.5%と前年並みだった。2014年は、3月末に導入された昼間帯発着枠増加により、伸び率は上がる筈だ(その伸び率は成田の犠牲による)。2013年羽田の旅客数の89%は国内線利用者である。

国際線の発着枠配分は、先の国内線枠配分同様、主要エアライン各社の間で争われ、羽田での制限を、取分け強調する事になっている。

<関連レポート>

[Tokyo Haneda slot allocations fail to generate new flights as Europeans replace Narita](#)

operationsAll Nippon Airways grows with new Haneda slots, with some replacement of Narita services

最近行われた発着枠の追加は主に新ターミナルの建設と第 4 の滑走路の完成により、可能になった処理能力の拡大の結果である。羽田は今、今後の空域、滑走路、誘導路などの構造改革が行われる迄、フル稼働の状態にある。

新たな東京の滑走路構想はアジアのハブの拡大計画と共に浮上

東京の滑走路の処理能力拡大で、日本は他の国々のハブ拡大に対応する事が出来るようになる。北京とソウルが、東京の最も密接に対抗している空港で、特に北米＝北アジア路線の乗継ぎ旅客市場で東京と戦って居る。北京は 2018 年開業の新空港を計画中であるが、一方ソウルの仁川空港は計画処理能力以下の稼働であり、発着枠にもまだ余裕がある。下表は北アジアおよび東南アジアの 20 大空港の拡張計画の概要である。

ソウル仁川空港は、東京以外の日本の都市から、同一空港内で乗継ぎが出来る仁川経由国際線の旅客が飛んで来るといふ、東京の 2 空港分散システムの恩恵を被って来た。日本の国内線から、国際線に乗り継ぐためには、しばしば、羽田から成田への移動が必要なのだ。この流れは羽田に国際線乗り入れが増えたために、今は減って来ている。

■アジアのハブ空港と拡張計画比較:2013

空港	2013 年 旅客総 数 (百 万人)	2013 年 発着回 数 (千 回)	滑 走 路 本 数	滑 走 路 当 たり 発 着 回 数 (千 回)	拡張計画
北京首都	83.7	567.8	3	189	新北京大興空港 2018 年開業。最終的には最低 6 本の旅客機用滑走路。当初年間 4 千万人、2025 年迄に 6 千万人。その後 2 億人。
羽田	68.7	403.2	4	101	2020 年以降に第 5 滑走路検討中。過渡的空域調整。

ジャカルタ・スカルノ・ハッタ	60.1	399.0	2	200	設計能力の 3 倍を処理中。2017 年迄に、第 3 滑走路、新空港も計画中。
香港	59.9	372.0	2	186	第 3 滑走路認可待ち。2022 年迄は完成しない。
シンガポール・チャンギ	53.7	343.8	2	172	2020 年頃商用第 3 滑走路完成予定。
広州	52.5	394.4	2	197	2014 年第 3 滑走路完成予定。
クアラルンプール	47.5	325.5	3	109	KLIA は能力余裕あり。
上海浦東	47.2	371.2	3	124	2008 年第 3 滑走路。2014 年第 4 滑走路開業予定。第 5 滑走路認可済。
ソウル・仁川	41.5	271.2	3	90	2020 年以降まで第 4 滑走路は無さそう。その前に旅客ターミナル建設で年間 1 億人処理可能に。3 本の滑走路で年間 41 万発着可能。
上海・虹橋	35.6	243.9	2	122	2010 年第 2 滑走路開業
成田	35.4	221.7	2	111	第 3 滑走路検討中。
成都	33.4	250.4	2	125	2018 年新空港開港予定。滑走路 5 本。年間 8 千万人可能。
マニラ	32.9	237.1	2	119	サンミゲル社が滑走路 4 本の新空港を提案中。
深圳	32.3	257.5	2	129	2011 年第 2 滑走路完成。2040 年迄に第 3 滑走路建設と発表。
台北・桃園	30.7	194.2	2	97	空港は 2020 年迄に、10 年前倒しで第 3 滑走路完成希望。2018 年迄に年間 4 千万人予測。
昆明	29.7	255.5	2	128	2012 年 6 月新空港開港。現能力は年間 3 千 8 百万人。6 千万人まで増強可

					能。
西安	26.0	226.0	2	113	2012 年第 2 滑走路開業。年間 3 千 3 百万人超対応可能。
重慶	25.3	214.6	2	107	2015 年迄に第 3 滑走路で年間 4 千 5 百万人可能に。2030 年迄に第 4 滑走路で年間 6 千 4 百万人可能に。
杭州	22.1	190.6	2	95	現行 2 本の滑走路延長予定。更に 2 本の滑走路を検討中。
バンコク スワナプーム	5.14	297.6	2	149	第 3 滑走路認可済。但し予備的施設として 3 千 m に制限(現行 2 本より短い)。4 千 m まで延長の可能性あり。

Source: CAPA - Centre for Aviation and airports

<関連レポート> [Inside the world's biggest airport construction projects in 2013/14](#)

羽田と成田空港の必要性を均衡させるのは難しい

成田の第 3 滑走路は、何か政治的な妥協の様に見える。羽田が国営の施設であるのに対し、成田は政府系ながら、商業ベースで運営されていて、成田はエアライン各社が羽田にシフトして、旅客を失ってしまうのだ。その逆に、成田は国内ならびに海外の低コストエアラインの動きを全て手に入れている(ジェットスター・ジャパンおよびバニラは成田を基地とし、春秋日本も成田基地を計画中、ピーチは関西から成田に路線を開設した)。

明らかに多くの人々が選ぶのは羽田であるが、政府は成田もなだめつつ、短中期での生き残りの可能性を確保しなければならない。もし、日本の長期的な観光政策の目標が達成されるとすれば、成田の堅実な成長がなくてはならない。しかし、外国社は皆、ライバル羽田に去ってしまい、今のところ、成田の成長は遥か彼方に行ってしまった。アジアの航空業界の様乱高下する市場では、何でも起こり得る; 例えばもし大規模な成長があるとすれば、成田は羽田に比べて、(政治的な)雑音が入りにくいという有利さがある。

新滑走路は、2020 年迄に訪日旅客 2 千万人というゴールに比例している

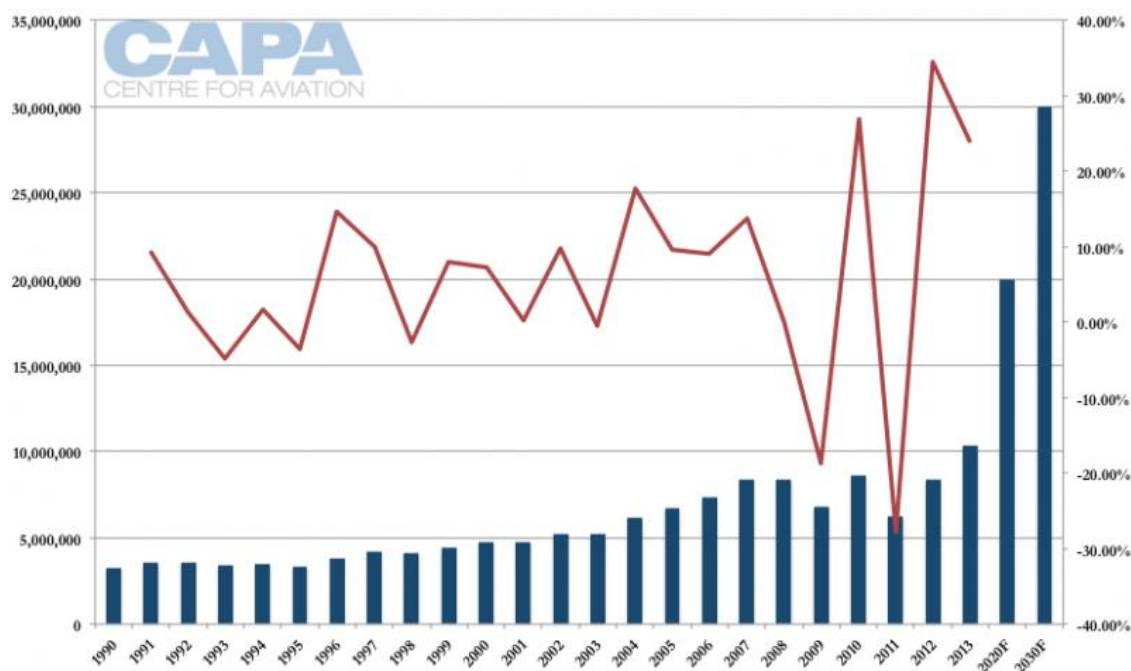
東京以外の空港は観光政策目標を推進する重要な役割を担っており、まだ成長可能性を秘

めている。しかし、東京は依然として日本の表玄関であり、2014年6月の国際線供給席数のシェアで見ると、羽田と成田は合わせて60%を占め、次いで大阪関西が19%、名古屋が7%である。

日本の採算の取れない各空港には、膨大な数の供給席が使われないままになっているにも関わらず、日本の野心的な観光客数の目標を達成するためには、東京への供給を追加する必要があるのだ。2013年、日本は史上初めて1千万人を超える観光客を迎えた。2002年の500万人から倍増させるのに、11年が必要だった。更に、日本は今2013年の1千万人を2020年迄に2千万人にしたいと願っている。

これは、嘗て11年間で500万人が増加したのに比べて、6年間で700万人を増やさねばならない計算になる。そして日本は更に、2030年までに3千万人に増やそうと期待している。

■訪日旅客数と年間伸び率:1990～2013年実績、2020年、2030年予測



Source: CAPA - Centre for Aviation and Japan Tourism Marketing

ANA と JAL が処理能力拡大の最大の受益者。成長の目標値は修正可能かも、

東京の処理能力が追加される事による最大の受益者は ANA と JAL である。第5滑走路は暫定的に国際線専用とされている(観光政策目標達成のため)が、ANA と JAL はより大きな国

際的役割を担う事になる。ANA は羽田、成田でバラバラになった運営よりも羽田に一極集中したハブを持ちたがっている。

しかし、羽田の第 5 の滑走路が現行の 4 本と同程度の処理能力を持つとすれば、発着枠の 1/4 は ANA が現在成田で運航している国際線を羽田に移行させるために使わねばならない。もし JAL も同様にするなら、新規開設便のための発着枠は早々に消滅してしまう。

従って、東京羽田の第 5 の滑走路構想は、パイを拡大するのではなく、今あるパイの再配分をするだけの為に高価な代償を払う事になりかねない、というリスクを負っているのだ。しかし、空域の再編が検討の対象として取り上げられれば、かなりの羽田発着枠の増加が見込める。

2014 年 6 月、JAL の大西賢会長はブルームバーグの取材に対して、羽田は供給過剰に陥りつつあり、業績にも悪影響が出るだろうと語っている。これは多分明白な現実を述べているのだろうが、同時に、ある事実を意識的に避けている。東京の航空運賃は空港の処理能力に限界があるという理由から、そして JAL が 13% の利益率を確保している事が裏付けている様に、例外的に高く維持されている。この様な高い運賃がスタートとなるとすれば、成長することは、利ざやを減らす事になる。

<関連レポート>

[JAL 2013 profit dented by yen depreciation and retrofit costs, but still an enviable 13% margin](#)

日本は 2010 年～11 年の間に、9 ヶ月で 6 カ国とオープン・スカイ協定を結ぶなど、急速にオープンスカイ政策を展開し始めている。しかし、湾岸エアラインとトルコ航空に対しては、彼らが他の市場で見せて来た通り、旅客数を増やす能力があるにも関わらず、制限が続いている。

日本の自由化は抜本的な変化である。

しかし、他にも追求すべき事がいくらかもある

最近のタイ国に対するビザの制限緩和は、即座に訪日タイ国民数の目覚ましい増加を促した。

日本が、今取り組んでいる、自由化政策は他にもまだある。日本はビザの発給制度にも自由化を進めているのだ。最近のタイ国に対するビザの制限緩和は、新規エアラインの突風の様な供給席増と相まって、即座に訪日タイ国民数の目覚ましい増加を促した。しかし、物議をかもし問題である、中国に対しての規制緩和には手つかずのままである。

航空業界の最前線では日本は相変わらず極めて規制に縛られたままだ。日本のエアラインは飛行機が給油中は搭乗を開始できない、運賃は全て届け出なければならないし、滑走路やターミナルの変更はそれぞれ別個に交渉しなければならないなど、言い出したら切りがない。安全管理の監督官庁は ANA や JAL を依怙鼻頂する。パイロットの訓練や採用についての制限的な規制は、日本の新しい LCC を直撃し、厳しく制限された環境でのパイロットの供給不足から、定期便のキャンセルを余儀なくされている。

<関連レポート>

[Japan's expanding LCCs drive growth but need cultivating; Spring Airlines and AirAsia re-entry loom](#)

これら、時代遅れのアプローチは、日本が達成したいと求めて居る、そして必要として居る高い訪日旅客数目標には全く呼応して居ない。

これらの簡単な事柄を近代化するだけで、直ちに効果が期待でき、東京湾を埋め立て、新しい高価な滑走路を作る迄も無いのだ。

今後の展望:滑走路建設は規制の緩和を伴わなくてはならない

日本の、最大の問題は変化の管理を、どう扱うかにあるだろう。英国の航空産業に対する困った反応と、中国の何が何でも拡大と言う視点との間に、何か中間的な解決策が有る筈だ。かつての日本には、最高最善の意志があったのだと仮定しても、日本の成田に対する拙劣な扱いが結局、関西では土地を確保しようと試みる事無く、高価な海上空港の建設へと導いてしまったのだ。今日、関西の借金は莫大な額で残って居る。それから、未だにおよそ 90 箇所の使われず、経費の無駄遣いになって居る地方空港が在る。その多くは、過去の人気取りの為のばら撒き政治の遺物なのだ。

一般大衆の空港に対する意識は低くなって居る。しかし同時に、日本の政治の両極に過激な運動が芽生えている。成長が必要な事は、疑うべくもない事実だ。どうやら、新たに滑走路を増設する方が、現行の施設の俛で、首都圏人口密集地の上空を飛ぶ便の密度を高めるより(問題はそれだけでは無いが)、政治的には、受け入れ易い様だ。これは、世界中で高く評価されて居る、日本の、常により良くと言う「カイゼン」の概念とは矛盾する。新規滑走路の問題を 2030 年と言う時間の枠で見ると、その実現性から言って、政治的地平を遥かに超えたものになる。

リスクはといえば、この政治的、技術的に、達成しなくてはならない巨大な課題が(現在の政

府が置かれて居る経費削減の環境から言って、コストの事は抜きにしても)規制を修正、緩和したいと言う欲求を萎ませる事だ。

そんな規制の一つに、給油中は搭乗出来ないなどと言う、正に時代遅れの規則がある。湾岸諸国に対するオープンスカイの適用については、利害関係者からの働きかけもあり、もう少し複雑だ(必ずしも正当とは限らないが)。しかし、段階的に自由化することが、観光政策の目標とエアラインの供給席数の調整をとる助けになるだろう。

その様な規制を緩和することは、2030 年ではなく、現時点でチャンスを生み出す可能性がある。望みとしては、新滑走路がオープンするまでには、今の時代錯誤な実態を覚えている人は少なくなっているだろうということだ。

15 年間の戦略というのであれば、今より開かれた、より歩き回る人々である中国の及ぼす影響を避けて通れない。可能性としては、中国人の動きによって、その他の国からの訪日旅客数の伸びなど、まるで小人の様に見えることになるだろう。現在のいくつかの領土問題が示すように、決して順風満帆とは行かないだろうが、2020 年までに、中国はこの地域の殆どの国にとって、入国旅行者数でトップに立つだろう。この展望は、日本が、その野心的な観光政策の目標を達成するだろうと、全く楽観視しているものではない、しかし、目標達成の一つの手段を提起している。

以上

当分析は、CAPAが6月19日に発表した [New runways for Tokyo Haneda and Narita airports would allow Japan to catch up to other Asian hubs](#) を、JAMRが和訳したものです。

オリジナル URL:

<http://centreforaviation.com/analysis/new-runways-for-tokyo-haneda-and-narita-airports-would-allow-japan-to-catch-up-to-other-asian-hubs-171788>

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてを閲覧者ご自身でご判断くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

当資料は、この資料の作者が信頼できると判断した情報に基づいて作成されていますが、当研究所としての見解ではなく、また当研究所はその正当性を保証するものではありません。内容は予告なく変更することがありますので、予めご了承ください。また、当資料は著作物であり、著作権が保護されます。全文もしくは一部を転載される場合には出所を明記されるようお願いいたします。