

成田スカイアクセスと沿線の街
あすの成田国際空港と注目の千葉ニュータウン

世界から見た成田国際空港

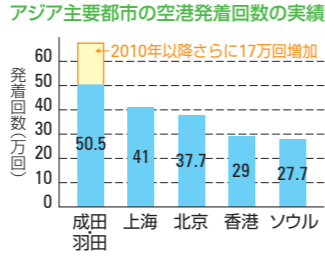
渡辺 成田スカイアクセスが7月17日に開業しました。ちょうどいま対談させていただいているこの上野精養軒の地下を、新型スカイライナーが走っているわけですが、この意義は大変大きいのでしょうか。

山内 私の父は千葉県の印西市出身で、私自身も成田市の出身ですから、成田がどういう場所かはよくわかっています。遠いですがね(笑)。でも成田に空港ができたことで、京成はスカイライナー、JRでは成田エクスプレスが走るようになり、随分便利になりました。しかし千葉や津田沼を迂回する路線でしたので、今回都心と成田を直線的に結ぶ新しい路線成田スカイアクセスが実現したことは大変な意義があると思います。

渡辺 基本的な質問なのですが、先生は成田を国際空港としてどう評価なさっていますか。

山内 日本にくる飛行機は、アメリカ大陸からは太平洋を渡り、欧州からだとロシアを越えてきます。成田は日本の玄関口であることはもちろん、アジアの玄関口でもあります。アジア

山内 ちなみに各国を比較しますと、日本は成田・羽田あわせて50・5万回で、2010年以降はさらに17万回増加します。それに対し上海は浦東^{浦东}・虹橋^{虹桥}あわせて41万回、北京は37・7万回、香港は29万回、ソウルは仁川^{金浦}・金浦あわせて27・7万回です。アジアの航空輸送の伸びを考えると、成田がないと成り立たないのです。



渡辺 しかし成田より羽田の方が都心からの利便性が良いのは確かですから、いかにバランスをとってそれぞれが発展していくかということでしょうか。

山内 基本的には成田と羽田両方に国際線が入ると、首都圏全体の需要に余裕をもつて対応できる。すると東京の都市としての利便性がさらに向上します。ですから有機的で一体的な機能と運営が重要となってきます。そのためには成田と羽田間のアクセスをいかに整備するかが課題です。

山内 弘隆

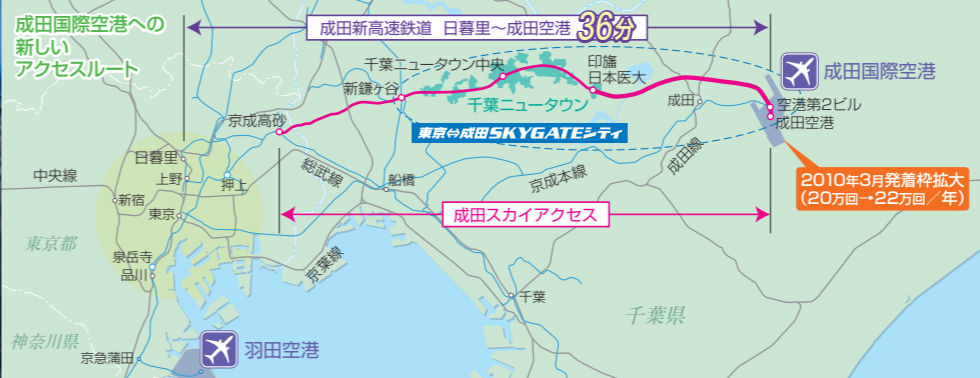
やまうち ひろたか

一橋大学大学院 商学研究科 教授

千葉県成田市生まれ。慶応義塾大学大学院商学研究科博士課程修了。中京大学商学部・経済学部講師、一橋大学商学部助教授、教授を経て現職。国土交通省交通政策審議会委員、財務省財政制度等審議会委員、内閣府民間資金等活用事業推進委員会委員、国土交通省地域住民との協働による地域交通のあり方に関する懇談会座長、成田空港と羽田空港の人流面の有機的連携策に関する検討委員会委員長、航空政策研究会理事・事務局長、(社)日本ロジスティクスシステム協会委員長等を務める。



成田空港奥に見えるのが2,180mから2,500mに延伸化され供用開始したB滑走路



アの玄関口のイメージは希薄なのですが、いままで首都圏の経済力が大きかったことで、成田には世界からの路線が集中し、そこからアジア各地へと飛んでいくルートがしっかりとできました。そういう意味ではすでにハブ空港になっていて、世界中から旅客と貨物が集積している、それが成田空港の強みだと思いますね。

機の性能で長距離が飛べなかったこともあって、成田は極めて優位でした。しかし現在首都圏の経済力が少し落ち込んでいるため、かつてほど優位ではありません。けれども平行滑走路であるB滑走路の延伸によって発着便がかなり増えますから、いつそう優れた条件を持つ空港になっていくと思います。

成田と羽田いかに運用するか

渡辺 素人の知識ですが、日本の国際空港はハブになっていないといわれませんが…。

渡辺 羽田に4本目の滑走路ができると国際線が増え、国際線ターミナルも生まれます。利用者からみると便利でいいと単純に思うのですが。

山内 ハブ空港の意味はふたつあって、ひとつは国内線から乗り継いで海外へ行く空港、内際(国内)国際、もうひとつは海外から来て海外へ行く空港、国際(国際)国際です。広いアメリカでは国内から国内という、内内があります。しかし成田は「国際」の機能が強い。それは元々首都圏の経済力が極めて大きく、航空旅客の基礎需要があるからです。よく話題になる韓国の仁川空港や、最近経済発展が著しい北京首都国際空港と発着便数を比べても、成田は格段に多いのです。

山内 成田出身の友達が多いもので、すから電話がかかってきます。「成田はもうだめになるのか」と(笑)。結論からいうと羽田に国際線が少し移るからといって、成田がいなくなることは絶対にはないのです。羽田の国際線の発着回数は増やしても7万から10万回ですが、成田はいままで22万回、近い将来には30万回を見込んでいますから、国際線での成田の優位は変わりません。

渡辺 極東という日本の位置がハブ空港としてはいいのでしょうか。

渡辺 数字を見ますと、日本の国際線における成田のシェアは旅客では

渡辺 利用者の立場から考えますと、成田から東京駅周辺まで直通となれば便利だし、また国内線に乗り継ぐ人は、全国への便が多い羽田へもつとスムーズにと望まれるでしょう。それに応える構想はあるようですね。

成田で分担する。貨物も同じです。これからは羽田空港にも国際線の貨物が入ってくるでしょう。世界的に取扱量がトップレベルだった成田の貨物も、リーマンショック以降落ち込んだのですが、この4月から急激に回復してきています。貨物のネットワークを考えると道路は鉄道以上に重要ですよ。そういう意味で北千葉道路の開通は鉄道に劣らない大きな意味があります。

※ 東京外郭環状道路と成田空港を結ぶルートとして計画されている。

山内 ええ、国際線中心の成田と国内線中心の羽田が一体的にならないければ、本当の意味でのハブ空港化になりませんから、いま色々調査中です。スカイツリーで注目の押上から東京駅周辺を通って泉岳寺、羽田を結ぶ短絡線の整備や、都営地下鉄浅草線の活用整備など、複数案が検討されています。また県政のレベルでは、成田と羽田間にリニア新線をつくる構想も出されています。いずれにしても相当な経済効果が生まれ、また旅客の利便性が向上するのですが、問題もあります。当然、建設には多額の投下資本が必要で、それを償還するためには成田と羽田の間の鉄道需要だけでは不十分です。成田を含めた千葉県全体、そして西の神奈川県全体から、新しい人の流れをつくりだせるかどうか、それが新しい鉄道建設の条件だと考えています。

山内 羽田空港の国際線化が進めば、成田空港は当面ターミナルビルのスペースや国際線の発着回数にも余裕ができ、さらに新しい路線の導入も図れるでしょう。また、世界のトップだった貨物の取扱量はすでに能力の限界といわれていましたが、余裕をもって対応できるようになります。

成田スカイアクセスへの期待

渡辺 私たちはつい旅客に目が行きがちですが、空港は貨物も重要ですね。

渡辺 ヨーロッパの空港への鉄道アクセスを見ると、フランクフルトが10分、ロンドンのヒースローが16分、パリのシャルル・ド・ゴールが29分で、平均で30分を切っています。