

# 百里飛行場に関する考察

## —首都圏国際線空港容量の観点から—

のむら しょうじ  
野村 尚司

カンタス航空 日本支社 マーケティング本部

According to the research conducted by the Japanese Ministry of Land, Infrastructure and Transport and other public organizations, there will not be enough available aircraft slots for international traffic out of Narita Airport and Haneda Airport by the Year 2017, despite the increased capacity after the planned airport development by the Year 2010.

Under the stagnant progress of government talk between Japan and US in relation to the commercial use of Yokota Air Base located in western Tokyo, the use of the Hyakuri Air Base of the Japanese Self-Defense Force, so-called Hyakuri Airport, is the sole facility which is able to absorb market demand to/from the capital area of Japan, as a secondary airport. It has potential not only for international traffic, but also for Low Cost Carrier (LCC) operations, in addition to planned domestic operations. It is located 65 km from Narita, and able to utilize facilities of Narita, avoiding risk of cost increase if constructed by own arrangement.

### 1. はじめに

2007年5月16日にアジア・ゲートウェイ戦略会議より発表された「アジア・ゲートウェイ構想」の中、「最重要項目10」のトップに航空自由化に向けた航空政策の転換が謳われた。そこには「成田・羽田の発着枠については戦略的・一体的に活用し国際ネットワークを拡充」、また「首都圏空港(成田空港・羽田空港)の容量拡大に向けて、可能な限りの施策を検討」とある。

だが国土交通省等の試算によると2010年の羽田新滑走路、また成田B滑走路北側進展完成後、容量不足が2015-17年には再び顕在化するとの研究結果が報告されている。この状況下、首都圏空港の更なる容量拡大へ向けた努力は喫緊の課題といえる。

成田・羽田の容量不足を補うため、ここで首都圏におけるセカンダリー(補助的な役割を持つ)空港が重要な役割を果たすこととなる。セカンダリー空港は首都圏中心地から比較的遠い場所に存在することに起因するアクセスの不便性、また比較的小規模な後背地の航空市場といった特性を有するものの、首都圏の旅客・貨物需要を吸収する補助的役割として期待されていると考えられる。

筆者はこの前提を踏まえ首都圏第三空港

の建設が具現化しない状況下、在日米軍横田基地と航空自衛隊百里基地の民間共用化に着目した。本稿ではアジア・ゲートウェイ構想との関連を中心に進めるため国際線関連に重心をおきつつ、また現在整備中で2009年度末までに運用開始予定の百里飛行場民間共用化<sup>(1)</sup>(以下、百里飛行場)に関し考察することとする。

### 2. 国際線首都圏空港容量と百里飛行場の位置付け

#### 2.1 首都圏空港の定義とは

首都圏空港の定義とは何であろうか。アジア・ゲートウェイ構想では「首都圏空港(成田空港・羽田空港)」、また国土交通省でも「成田・羽田」との見解<sup>(2)</sup>が出されている。つまり成田空港と羽田空港は「首都圏空港」である。では現在、関東圏に位置する在日米軍横田基地(横田飛行場)と航空自衛隊百里基地(百里飛行場)における民間共用化が実現した場合、それらの位置付けはどうなるのだろうか。

2007年6月21日に発表された国土交通省交通政策審議会航空分科会答申では、「自衛隊基地である百里飛行場、米軍基地である横田飛行場については、それぞれの地域

の航空需要に対応し、首都圏の航空需要の一翼を担う役割を果たすものとしてその活用を図ることが適当である。このため、百里飛行場については、引き続き共用化に向けた整備を進める。」(下線は筆者による)とある。つまり横田・茨城両飛行場は首都圏のセカンダリー空港としての役割を期待されていると理解することができる。

しかし両飛行場とも本稿執筆時点で国際線容量に関して国による具体的発表は無い。

#### 2.2 首都圏国際線空港容量の再逼迫シナリオ

国土交通省の研究(加藤、2006)によると、2015年には成田・羽田空港の発着枠に対し約140回/日が不足するとの結果が示されている。

これは以下の3つの推計モデルに基づき計算されている。(A)1996~2004年の日本発国際便における提供座席数の年平均伸び率を用いる方法 (B)IATAが推計した2004~2008年の旅客の平均伸び率を用いる方法 (C)ICAOの推計をベースにした2004~2015年の旅客の平均伸び率を用いる方法。また同研究では国際線の首都圏集中を緩和するため発着発着枠に余裕のある地方拠点空港に国際線の移管するシナリオも検討され、国際航

