

1) はじめに

最近、新しい大型空港の建設が相次いで策定され、その実現に向かって動きは始めている。関西新国際空港や、東京国際空港（羽田空港）は新たに埋立てを行い、国際規格の空港を作ろうという大計画であり、新東京国際空港（成田空港）の第二期工事は従来の機能をさらに充実させて、増え続ける需要に応えることを目的としている。ところが、これらの建設が予定通り完成しても、今後予測される東京を中心とする空の過密状態を解消するには未だ、十分とは言えない。したがって、この現状に対応するには成田や羽田空港をさらに拡張するとか、適当な所に新たな空港を建設することがまず考えられる。しかし、それが困難であるのは議論の余地がない。そこで、問題解決の一方法として、既にある、地方空港を活用して、新たに東京第三国際空港として開発を進めることの可能性を検討してみた。その結果、それを実現させることには航空行政の観点からはもとより、利用する立場で考えても利点が少なくないことが明らかとなった。ここでは仙台空港を例に取り検討した結果について報告する。

2) 日本の国際航空の現状

日本の国際航空の現状を羅列してみる。現在、日本には空港が92箇所、そのうち、国際空港が12箇所である。それらの国際空港における国際線の乗降客数の約70%が成田、羽田の2空港を利用している。

国際線の乗客はこの10年で、国際貨物は7年で2倍に増えている¹⁾。

日本に定期便を乗入れている航空会社は38社であるが、さらに、実に31か国が乗入れを要求している²⁾。現状ではこの要求にとっても応えられず、このことが、日本の航空会社が海外に権益を拡大する際の大きなネックとなっている。

世界の主要都市では一都市当たり、3つの国際空港が普通である²⁾。

国際航空路線網を見ると、日本を中心とする地域がアメリカやヨーロッパに比べて特に稀薄である。それは日本の空港の受入れ体制に大きな原因があるためで、もし、十分に余裕があれば、地理的条件から見て、日本は、アメリカ、ヨーロッパとアジア、オセアニアを結ぶ航空網の中心になる。

以上のことより、東京周辺には第3の国際空港が是非とも必要となる。

ちなみに、航空路線別の有償旅客キロを比較すると、北回り、モスクワ経由の欧州線が21%、太平洋線が42%、南回り欧州線が6%、東南アジア線が31%という割合である。

3 東京第三国際空港としての仙台空港の条件

仙台空港は現在、1200mのA滑走路と、2000mのB滑走路を持つ、第二種空港である¹⁾。地理的条件は東京の北約300km、仙台の南約15kmで、西側約7kmのところを新幹線が走っている。

本文は仙台空港を東京第三国際空港として開発することが趣旨である。そのため、仙台空港から最も近い地点に新幹線の新駅を作り、そこと、空港を高速交通機関で結ぶことを考える。この考えは一見非現実に見える。しかし、東北新幹線のスピードと、成田を発って、北回りコースでヨーロッパやニューヨークに飛ぶコースは仙台の上空付近を通過することを考えると現実味を帯びてくる。

東京駅を起点として、成田空港経由の場合と、仙台空港経由の場合について、ヨーロッパの目的地に着くまでの時間と料金をそれぞれ計算したのが図1である。同図では成田空港への交通手段として、最も早く、かつ、料金の安い、京成電鉄スカイライナーを使うものと仮定している。図1の結果によると、時間に関しては仙台空港経由の方が10分強余計にかかるが、料金はむしろ安価になる。

仙台空港から国際線の航空機を飛ばすことの利点は、1) 成田空港より約300km北にあるため、これまで、航空機の航続距離の関係で実現が不可能だった、ヨーロッパ大陸や、アトランタなど、アメリカ南部への直行便が飛ばせるようになること、2) ヨーロッパやアメリカの主要空港から見て、最も距離の近い空港が仙台空港となり、航空貨物が最も安価な料金で運べることなどである。

以上のことから、仙台空港をヨーロッパやアメリカ東部、南部への旅客のため、あるいは航空貨物のために、東京の第3番目の国際空港として開発することは十分可能である。

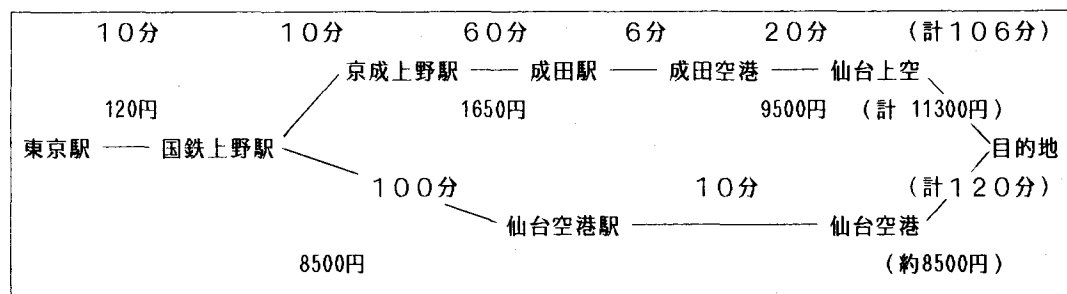


図1 仙台空港と成田空港経由の目的地までの時間と料金の違い（エコノミークラス）

4) 仙台空港を東京第三国際空港とするための条件

仙台空港を東京第三国際空港とするために最小限度必要なことは、新幹線新駅とそこから仙台空港までの高速輸送機関の建設、および、仙台空港の滑走路の拡張と、周辺への環境対策である。もし、ここから、国際線用に最も多く使われている。ボーイング747（ジャンボ機）を飛ばすとすれば、滑走路の長さは3200mにまで延長する必要がある¹⁾。

これらの建設に要する費用の概算を見積もってみる。2500mの滑走路を持つ秋田空港は昭和56年6月に完成したが、総工費240億円であった²⁾。仙台空港付近は土地の価格が高いこと、物価も値上がりしていることを考えて、1200mの延長に200億円かかると仮定する。また、現在環境対策費には空港建設とほぼ同額支出されていることから、ここでも、その費用に約200億円かかるものとする。また、高速輸送機関として、高速道路を作るものとする和新駅の建設と合わせて、約250億円必要と見積もられる。これらの合計で650億円を一応の見積りと考える。

航空会社は空港での着陸一回当たり、約180万円を着陸料その他の名目の空港使用料として支払っている¹⁾。もし、仙台空港を東京第三国際空港にすることにより、ヨーロッパ線を中心にして、成田空港の発着の2割に当たる、年間6000回の発着を見込むとしても、年間100億円の使用料が得られる。国内便専用空港を国際化したとしても、空港が必要とする経費が高騰する大きな要因はみつからず、国際化したことによる使用料の増収分のほとんどは建設費用の償還にあてられる。

5 まとめ

ここでは仙台空港を東京第三国際空港と位置付けて開発することの可能性について検討した。その結果、利用者が抱くであろう、仙台空港は非常に遠いのではないかと、というイメージが取払われれば、日本の空港問題の現実的な対応策として有効であると結論できる。

文献 1) 数字で見る航空 1984年版 航空振興財団。

2) 清水馨八郎 航空新幹線 光文社