

【第11回】2009年07月21日

神奈川県知事 松沢成文 特別寄稿 「ジャパンパッシングを避けたいなら まず成田・羽田空港をリニアで結ぼう」



松沢成文(まつざわしげふみ)
神奈川県知事

1958年神奈川県川崎市生まれ。慶應義塾大学法学部政治学科卒業後、(財)松下政経塾に、第3期生として入塾。1987年、県政史上最年少議員として初当選。以後、国会議員をつとめ、2003年3月には神奈川県知事に当選。現在、2期目を務める。

2010年10月、羽田空港に新たに4本目の滑走路が完成し、いよいよ待望の国際定期便が就航することになる。すでに、国において、各国との航空交渉が進められており、現在、韓国、香港、シンガポールなどの東アジア諸国の他、イギリス、フランス、カナダなどの欧州・北米諸国への就航も決定している。

成田空港でも、当初の予定を前倒して今年の10月からの供用開始を目指し、2180メートルの平行滑走路を

2500メートルに延伸する工事が進められており、発着容量も年間20万回から22万回に増加する予定となっている。今まさに、首都圏の空港は、新たな時代の国際航空需要を見据えた空港に再生されつつあると言える。

しかしながら、今後、ますます激化が予想される国際競争を勝ち抜いていける首都圏に発展させていくためには、もっと大胆な空港戦略が求められている。私は、その切り札となるのが、成田・羽田両空港を一体的に運用するための超高速鉄道の整備構想であると、かねてから提唱してきており、昨年度、神奈川県において、その構想についての概略調査を行った。そこで、その結果を踏まえながら、実現化を提案していきたい。

激化するアジアの航空需要獲得競争

日本はこのままでは負けてしまう

(1) 首都圏空港の現状

首都圏空港を巡る現在の状況を見ると、アジア各国で大型空港の整備が相次ぐ中で、我が国の首都圏空港がこのままであるならば、ジャパンパッシング(日本素通り)が横行するだろうという危機感を抱いている。

アジア諸国では今後さらなる空港増強が計画されていることから、我が国の国際競争力を高め、経済社会活動を支えていくためには、その中枢を担う首都圏における空港機能の強化・充実を、決して中長期的になどと悠長に構えるのではなく、重要課題として、最優先で対応していかなければならない。

確かに、羽田空港の旅客総数は年間約6000万人で世界第4位、成田空港の国際線旅客数は年間約3000万人で世界第8位となっており、ともに世界有数の旅客数を誇る大規模空港である。また、空港の後背圏の人口をアジアの主要都市と比較しても、我が国首都圏の約3500万人に対して、ソウルは約2200万人、上海は約1800万人、北京は約1200万人、香港が約900万人と、圧倒的に首都圏の人口が多く、それだけに潜在的な航空需要も非常に大きいことが窺える。

しかし、この数年間の旅客数と貨物量の推移を見ると、旅客数では、北京国際空港や香港国際空港が2004年から2007年にかけて1.2~1.5倍の伸びを見せているのに対して、成田・羽田両空港はほぼ横ばいとなっており、貨物量にいたっては、上海浦東国際空港が1.5倍伸びているのに対して、成田空港は逆に減少している状況にある。このように、アジアの主要空港が活況を呈している中であって、我が国が誇る成田・羽田両空港の相対的地位の低下が顕著となってきているのである。

これは、首都圏には潜在する航空需要が大きいと想定されるにもかかわらず、発着容量は飽和状態に近く、そのポテンシャルが生かされていないことが原因である。例えば、旅客数を航空需要、滑走路延長を空港容量としてとらえ、旅客数に対する滑走路延長を空港の飽和度として示してみると、ソウルが4.6m/万人、上海が4.5m/万人なのに対し、東京圏では1.9m/万人と非常に短い。

また、アジアの主要空港の規模を比較すると、他都市の滑走路平均延長が3700m前後であるのに対して、成田・羽田両空港では平均2900mと短く、大型機の運航が制限されるなど弾力的な滑走路の運用ができず、さらに、新規の就航路線を設定することができないというのが首都圏空港の現状なのである。

このように、首都圏空港の容量が限界をむかえている中で、空港容量の拡大については、成田空港、羽田空港とも、現在急ピッチで新たな滑走路の整備などの工事が行われているものの、国の認識によれば概ね10年後には再び満杯となると想定している。増大する首都圏の航空需要に対して、新たな巨大空港を建設しようとしても非現実的である。したがって、成田空港と羽田空港を一体的に運用して、国際水準の首都圏空港の実現を図ることが最も現実的な道である。

(2) 一体的運用の必要性

首都圏空港の機能強化のために不可欠である一体的運用のためには、国際線と国内線の乗り継ぎ機能の強化が欠かせない。

成田空港と羽田空港の一体的運用については、「首都圏空港における国際航空機能拡充プラン」(2008年5月 国土交通省)において、両空港の拡張による国際定期便の増便や、成田空港が利用できない深夜早朝時間帯での羽田空港への国際定期便の就航による24時間化などが盛り込まれている。しかし、首都圏空港の機能強化には、国際線の羽田空港への一部転換といった運用面での対応だけでは限界がある。

時間的に一体性が実現して、両空港間における国際線と国内線、あるいは国際線相互の乗り継ぎ機能が強化されることにより、初めて、成田空港と羽田空港が国際水準の首都圏空港として機能するのである。

しかし、現状、我が国の国際基幹空港である成田空港は、世界の他都市の空港が都心から約30km圏内に位置するのに対し、約70kmと離れている上に、連携が必要な羽田空港との距離も約80kmと非常に遠い位置にある。

現在、成田～羽田両空港間の鉄道利用の所要時間は、羽田から京急線の品川で乗り換え、JRの成田エクスプレスを使う最速ルートでも90分

以上かかる。つまり、乗り継ぎだけで1時間半以上も要するわけで、同一空港内で楽々と乗り継ぎができるアジアのライバル空港に比べて、我が国の首都圏空港の乗り継ぎ機能は劣悪極まりない。したがって、都心アクセス・空港間アクセスの抜本的な見直しが不可欠の課題なのだ。

■ 成田新高速鉄道だけでは 問題は解決しない

まず、都心から成田空港へのアクセス強化対策については、現在、成田新高速鉄道の整備や京成日暮里駅の改良などの整備が進められている。特に2010年開通予定の成田新高速鉄道は、北総線と成田空港を接続する新線で、開業後は日暮里～成田空港間の所要時間は現在の51分から36分となり、世界の主要都市と空港における所要時間と同水準までアクセスが改善される予定である。

しかし、成田新高速鉄道だけでは、首都圏北部方面からのアクセス改善は見込めるものの、乗換時間も考慮すると、羽田空港や品川・横浜など首都圏南部方面からの所要時間は改善されない。首都圏の南部からは日暮里を経由するよりも、今までどおりJR成田エクスプレスを利用した方が、乗り換えもなく早いのである。首都圏は幾重にも都市が連なっており、都心のみならず周辺都市からの空港アクセスについても改善する必要がある。

一方、両空港間のアクセスについては、国において、成田・羽田のアクセス50分台等を目指し、成田新高速鉄道等の既存ストックを最大限活用することを前提に、成田新高速鉄道と都営浅草・京急両線を結ぶ短絡線の整備を含め、首都圏空港として相応しいアクセス改善のための調査・検討を行うこととしている。しかし、アクセス改善といっても、50分も掛かっているのは両空港の一体性が確保されているとは言い難い。

両空港間のアクセスが、同一空港内のターミナル間を移動する時間と同レベルの10～15分程度で結ばれるには、新たに超高速鉄道の整備をするしか道はないのである。

■ 両空港を15分で結べば 6つの効果が期待できる

そこで、私は、成田空港と羽田空港を真に一体的に運用するために、大深度地下を利用したリニアモーターカーなどの超高速鉄道を導入する構

想を提唱してきた。この構想が実現すれば、現在、電車では90分以上かかる成田・羽田両空港間が、平均時速300kmのリニアモーターカーで実に15分程度で到達できるようになり、事実上一つの空港として運用することが可能となる。概算事業費として1兆3000億円が見込まれるが、この構想は未来に向けた投資であり、決して無駄な事業ではなく、首都圏再生のための切り札となり得るものなのである。さらに、成田空港と羽田空港間をリニアモーターカーで結んだ場合、次のような効果がもたらされる。

(1) 国際水準の首都圏空港の実現

この構想により、国際ゲートウェイ機能と国内線ネットワークの中核機能を併せ持つ国際水準の首都圏空港が実現する。つまり、事実上一つの空港として、首都圏に発着容量年間約70万回(2010年以降の増分(約17万回)を含む。)、滑走路6本を有する超巨大空港が実現することになるのである。さらに、一部の滑走路の延長とともに、もっと駐機場を整備すれば、発着容量を年間100万回とすることも夢ではない。

ただし、今や世界標準ともなっている4000メートル級の滑走路は、首都圏では成田空港に1本しかない。そのため、欧州・北米等への長距離直行便は成田空港を利用し、ASEAN諸国を含むアジア・太平洋地域の都市、例えばシンガポールやホノルル便などの近距離・中距離便は羽田空港を利用するといった運用上の工夫も必要となってくる。また、成田空港は騒音問題の関係で24時間化できないため、羽田空港の24時間機能を利用して深夜早朝時間帯に需要のある国際線を羽田に就航させるといった首都圏空港の一体的運用も、両空港を超高速鉄道で結ぶことで初めて可能となるのである。

(2) 首都圏住民の空港アクセスをはじめとする利便性の向上

これまで述べてきたように、国際競争力の強化に向けた緊急的な対応として、成田空港～羽田空港間をリニアで結ぶルートは最も重要である。しかし、成田～羽田間だけではなく、横浜への延伸、さらには臨海副都心付近から支線を延ばし、新宿やさいたま新都心まで延伸すれば、首都圏の主要な業務核都市と両空港が超高速鉄道で結ばれ、首都圏の住民の利便性が著しく向上することになる。

米空軍の横田基地が、将来軍民共用空港になれば、横田までの延伸も視野に入れることができる。こうした連結を構築すれば、空港利用客のみならず、業務核都市間を移動する旅客にも需要が見込まれ、採算性の確保にもつながろう。

また、私は、リニアモーターカーだけではなく、新幹線方式による整備ということも選択肢の一つとして検討してもよいのではないかと考えている。近年、新幹線の技術向上はめざましく、時速300キロメートル以上での走行も可能となっている。そして、成田～羽田間だけではなく、東海道新幹線をはじめ東北新幹線や上越新幹線などが成田・羽田両空港に乗り入れることにより、新幹線沿線から両空港にすぐに行けるようになれば、利用者の利便性は飛躍的に向上することとなる。

(3) 首都圏の業務核都市の育成

このように核となる成田～羽田間の超高速鉄道と、既存の鉄道ネットワークなどとの連携を強化することで、首都圏の業務核都市への都市機能の集積が進むとともに、各業務核都市で首都機能を分担することも可能となってくる。これまでの首都圏の都市構造は、道路網と同じように、東京を中心として放射状に展開されてきた。今後、少子高齢化や国際化の時代を迎えることを考えると、リニアと既存鉄道ネットワークの連携により、移動抵抗(重たい荷物を持つての乗り換えなど)の低減や移動時間の短縮により、周辺都市の神奈川、埼玉、千葉の各都市間の移動が容易となり、都市間の連携が強化され、さらには均衡ある発展が期待できる。

さらには、計画中的リニア中央新幹線や既存の新幹線ネットワークとの連携により、両空港や業務核都市から日本各地へのよりスピーディーな移動が可能となり、空と陸が連携した新たな超高速交通体系の構築により、首都圏、中部圏、関西圏等、他の都市圏との連携強化ということも期待できる。

また、成田・羽田空港の一体的運用は、国内移動の高速化により地理的に不利な位置にある成田空港の利便性を向上させるとともに、首都圏の求心力と国際的地位を向上させる効果があり、首都圏周辺都市の観光産業の活性化にも繋がっていく。例えば、リニアモーターカーと既存の鉄道の連携は、今後さらなる需要が期待される外国人旅行客の受け入れにも有効であろう。

東京都の調査によれば、都内の外国人旅行者の移動手段として、電車・地下鉄による場合が最も多く、鉄道が重要な手段である。日本の最高技術を結集したリニアモーターカーを代表とする超高速鉄道が整備されれば、海外からの注目度は高くなり、それを利用する目的の観光客増加にも大きな期待がもてる。

(4) モーダルシフトによる地球環境保全への貢献

そして、リニアモーターカーは、地球規模で課題となっている温暖化対策面からも有効である。騒音や振動も少なく、CO₂についても、乗客1人を1キロメートル運ぶ際に排出される量は航空機の半分以下、乗用車の約3割であり、リニアは地球環境に配慮した新時代の高速交通機関である。

現在、成田空港利用者のおよそ6割が自動車交通を利用しているが、リニアモーターカーなどの超高速鉄道を整備することは、自家用車利用から公共交通機関への利用転換を促す、いわゆるモーダルシフトの考え方に沿ったものであり、地球温暖化対策の面でも極めて有効な対策である。これは成田空港の利用だけでなく、さらに、在来鉄道・新幹線を含めた鉄道ネットワークとも連携されることにより、鉄道需要は向上し自動車需要からの転換が図られることとなる。つまり、首都圏の地球温暖化対策と交通渋滞緩和に資する政策なのである。

(5) 未来に向けての公共投資と技術開発

首都圏における超高速鉄道の導入については、1986年度に策定された首都圏基本計画(第4次)で「都市相互間及び都市と基幹的交通施設等を結ぶ新方式の高速交通機関について検討する」ことが位置付けられ、1990年には「核都市連絡環状高速鉄道構想」として、当時の国土庁と七都府市の共同調査が実施されている。しかし、この調査の結果、さらに検討すべき課題として、用地費削減など採算性、リニア技術の導入などがあげられた。この時点では、かなり高い障壁があったわけである。

ところが、その後状況は大きく変化した。まず、用地費等に関しては、2001年4月に「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」が施行され、土地所有者等が通常使用しない大深度地下の公共的使用に対し、事前の補償が不要になるなど用地費の削減が可能となった。また、近年ではシールド工法の進歩により、建設コストの低減も進んでいる。

次に、リニア技術については、2005年3月には、国土交通省実用技術評価委員会が「リニア実用化に向けた基盤技術は確立した」と評価している。さらに、2008年12月には、国土交通省がJR東海の「リニア中央新幹線」着工の前提となる需要など4項目の調査を同社に指示するなど、リニア技術実用化に向けて状況は大きく前進してきている。

こうした技術の進歩と実用化から、100年に一度とも言われる厳しい経済環境の中にあつて、この構想は、未来に向けた夢のある公共投資として大きく期待できるとともに、日本の土木技術、科学技術の粋を集めたこのプロジェクトにより、我が国は技術立国としての国際的地位を再び大きく高めることになる。また、シールドトンネルはその形状特性を生かして、例えば、パイプラインの敷設や災害時に対応したライフラインのバックアップ機能としての利用も可能であり、多目的活用によって新たな都市基盤整備にもつながる。

(6) 事業費及び経済波及効果

今回の調査では、先ほど述べたように、リニアモーターカー整備のための概算事業費を約1兆3000億円と見込んだ。これは、1990年に社団法人日本プロジェクト産業協議会が行った「東京湾臨海部リニアモーターカー構想」における事業費及び過去の地下鉄の工事实績を基に試算を行った結果である。その検討条件としては、事業区間延長を横浜～成田空港間の約90km、駅数を6駅と想定し、さらに大深度を利用した地下トンネルを採用するものとし、用地に係る補償費は無償と仮定した。

そして、この建設事業に伴う経済波及効果は、約2兆9000億円、また、約17万人の雇用が創出されると推計した。これは、関東地域の雇用者数2200万人の0.76%に相当する。さらに、リニアモーターカーを運営することによる波及効果は、毎年2400億円と見込んでいる。

事業費の見込みについては、国土交通省が3兆円、自民党の調査会では2兆円とも言われており、今後もいろいろな計算の仕方が出てくるだろうが、いずれにしても、政府が定額給付金に2兆円、あるいは、景気対策として真水で約15兆円の補正予算を打ち出していることから言えば、お金がないから現実的ではないというようにあきらめるのではなく、国家的プロジェクトとして実施すれば決して不可能ではないのである。

夢物語ではなく 現実に議論しよう

こうした状況を踏まえると、成田・羽田間の超高速鉄道構想は、もはや夢物語ではない。現実のものとして議論を始める時期を迎えていると言えるだろう。

本年1月、公明党の太田代表は「成田と羽田を結ぶリニアモーターカー

というナショナルプロジェクト事業も大胆にやっていくことが大事」と発言し、自民党政務調査会の「国際競争力調査会」が本年3月にまとめた中間提言でも、地域活性化につながるインフラ整備の一つとして、成田・羽田間をリニアモーターカーで結ぶ案を盛り込んでいる。

さらに先の千葉県知事選挙に当選した森田知事も成田・羽田間のリニア新線の実現をマニフェストに掲げており、先日お会いした際にも、両県で連携して検討を進めることで合意したところである。

その合意に基づき、本年の5月末に、千葉県、神奈川県におけるリニアモーターカー等超高速鉄道の検討を推進することを目的として、両県の部長級を構成員とする、「千葉県、神奈川県リニア等超高速鉄道検討協議会」を立ち上げた。具体的には、需要予測やリニア・新幹線方式など、千葉県と共同でできる限り調査・研究していくこととし、さらに、今年秋の八都県市首脳会議の場で共同研究の提案をし、幅広く議論しながら知恵を集めていきたいと考えている。

成田・羽田両空港を超高速鉄道で結ぶことにより期待できる首都圏へのメリットは、我が国の国際競争力の強化に必ずや繋がるものであり、首都圏民の交通利益性を一段と高め、モーダルシフトによって地球環境問題にも寄与する。そのため、首都圏の八都県市がリードして発信し、国を動かしていかなければならないのである。

本構想は、県域を超えるビッグプロジェクトで国が担うべき役割が大きく、また、莫大な事業費や事業主体の問題など実現に向けた課題も少なくない。しかし、21世紀の日本の発展のためにも実現すべき構想であると確信している。