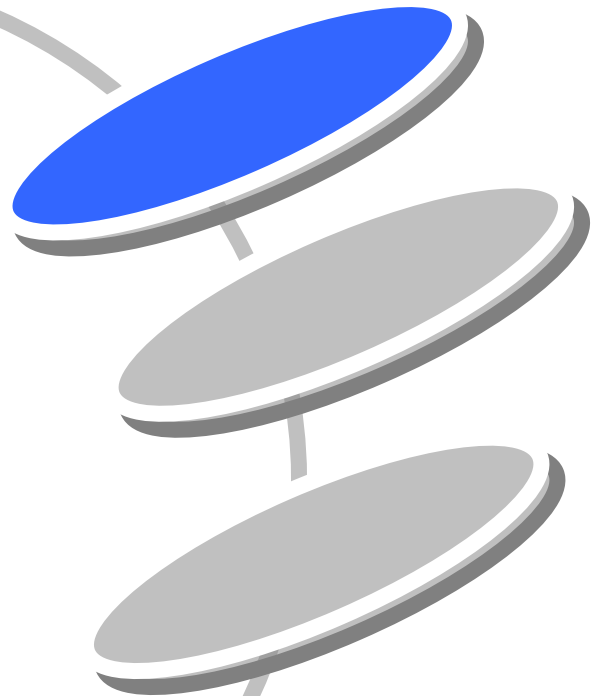


第1分科会

交流の促進



第1分科会（交流の促進）が目指すもの

第1分科会は「交流の促進」について研究してきた。ひとつひとつのオベリスクのような各論としてのプロジェクトについて検討するとともに、全体的なピラミッドのような総論としては、ポートオーソリティ方式の提案という形で取りまとめた。

交流のためのハードのプロジェクトについては、陸・海・空、あるいは鉄道や道路などいろいろな切り口が考えられる。しかし、ハードだけが揃っていても、それがネットワーク化されないと活かされないという側面がある。

今回の第1分科会の報告書では、鉄道、道路、港湾、空港の提案の4項目について記述している。

まず鉄道であるが、成田・羽田と都心とのアクセスについて検討した都営浅草線接着構想は、日本最大のターミナルである東京駅と成田・羽田との関係性、つまり、それらが『どのように接着するのが良いのか』それが最大の課題となっている。事業資金など様々な問題があるが、研究会としては国民のための利便の確保というように目線を高くする必要があるだろう。これはハードルは高くして最初から無理だと決め付けるのは良くない。成田・羽田の2空港と東京駅を結ぶ意義深い提案であると思われる。これと成田と羽田の間に直通ルートをつくるというのは、機能的に全く別の問題である。現在、東京の丸の内の地下に大深度のトンネルを掘って直通列車を通すというものや、東関道やアクアラインを通るリニア構想などがあるが、コストや技術を考えれば長期的な検討が必要と思われる。

次に道路であるが、圏央道の整備促進については千葉県が一番遅れていて、大栄IC～松尾横芝IC間のようにまだ事業が始まっていない箇所がある。千葉力創造にとって圏央道の整備は大きな問題で、早期に完成しないと千葉県の経済発展のブレーキになる恐れがある。そのため付帯する機能として多機能型ICやトラックターミナルなど検討すべきテーマがある。また、ロジスティック・ハイウェイ構想などはまさに『連携』の話である。他のプロジェクトと圏央道をどう結ぶべきか考えることは、非常に重要である。

港湾に関しては、木更津グランフラクテという、かなり奇抜な案を考えてみた。東京湾内に残る自然の海岸線を活用して、2000ha規模の大深度港湾とコンテナターミナルを作ろうというもの。是非こういった大規模なことも提案したい。併せて木更津飛行場の民間活用(ビジネスジェット)についても触れている。

空港に関しては、首都圏5空港で100万回飛ばそうというマルチ・エアポートシステムという大胆な案である。周知の通り、成田の可能性としては、滑走路を増設しなくても30万回まで発着できるという試算がある。羽田の国際化などは成田・羽田を対立的に見るのではなく、首都圏という単位で考える必要がある。今回、成田空港周辺の9市町で取り組んでいる「国際空港都市づくり9市町プラン」を紹介する。地元での取り組みを是非ご承知おき頂きたい。

第1分科会研究報告

1. 鉄道

都心とアクセス強化

成田・羽田の一体化

- ・成田・羽田直通アクセス
- ・リニア構想

2. 道路

圏央道の整備

- ・大栄JCT以北、東金IC～木更津東ICの整備促進
- ・大栄IC～松尾横芝ICの早期完成
- ・多機能型ICの設置、増設、トラックターミナル

中央環状線・外環道の整備、第2湾岸道路

成田・羽田の一体化

- ・アクアラインの恒常的低料金化
- ・ロードプライシングなどの導入
- ・ロジスティック・ハイウェイ

3. 港湾

大規模大深度港湾の整備（木更津グランフラクテ）

アクアラインと木更津港との連携

成田・羽田の一体化

- ・木更津飛行場の民間活用（ビジネスジェット）

4. 空港

首都圏5空港の100万回の整備

（メトロポリタン・マルチ・エアポート）

成田・羽田の一体化

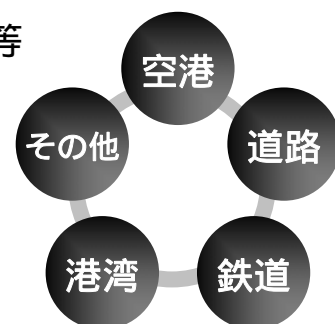
- ・30万回以上、夜間飛行、3,500m以上

成田国際空港都市づくりの推進

- ・9市町プラン
- ・北千葉道路、循環高速道路、空港横断道路等

5. その他

千葉交流促進局の試案



交流の促進【概念図】



1. 鉄道

都心と成田空港のアクセス強化

(1) 成田新高速鉄道の開業による効果

成田新高速鉄道は、北総線の現在の終点である印旛日本医大駅から先に新線(下図赤点線区間)を整備し、京成上野駅から京成高砂駅を経て成田空港までを結ぶ全長64.1kmの新しい空港アクセスルートである。平成22年度の開業を目指して、平成18年2月より新線建設工事並びに既存施設の改良工事が進められている。

現行、JR・京成線いずれを利用しても、都心から成田空港までの所要時間は50分台であるが、成田新高速鉄道の整備により最速36分で結ばれることになる。これにより諸外国の主要空港に比肩し得る空港アクセスが実現し、成田空港の社会資本としての価値も一層高まると考えられる。

この機会を捉え、成田の首都圏の航空拠点としての地位を強化し、地域経済を活性化するために、計画の確実な推進が求められる。

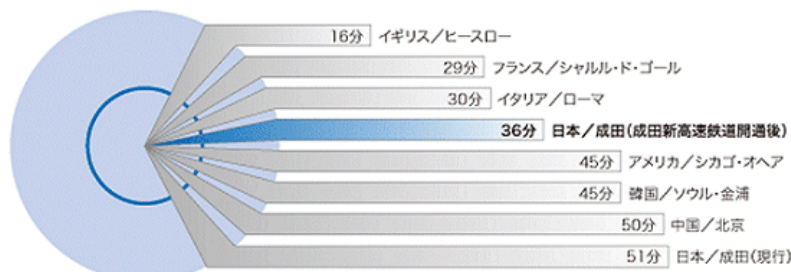
(2) 都心側アクセスの課題

一方、成田新高速鉄道の都心側ターミナルとなる日暮里駅においては、新線整備と並行して総合改善事業が進められている。この事業では、京成日暮里駅の三層化と下り線スカイライナー専用ホームの増設、JRと京成の連絡改札口の一本化などを行い、さらにJRホームとコンコースをつなぐエスカレーターも設置されるなど、乗換旅客の利便性の向上を図っている。

但し、現状では東京・横浜方面に直結する京浜東北線の快速電車が日暮里駅に停車しないなど、都心側の利便性にはなお改善の余地がある。



世界の主要空港と都心間のアクセス所要時間



成田新高速鉄道に投入される京成電鉄の新型スカイライナー

1. 鉄道

成田・羽田の一体化

(1) 成田・羽田間直通アクセス整備

成田空港平行滑走路の2,500m化は平成21年10月の完成が予定されており、羽田空港の4本目の滑走路も平成22年10月には完成する予定である。また、成田新高速鉄道が平成22年度中の開業を予定していることに加え、羽田側でも京急蒲田駅連続立体交差化事業が進められており、空港アクセスの大幅な改善が計画されている。

このような状況を踏まえ、国土交通省では成田・羽田両空港の一体的な活用による国際空港機能の24時間化を目指して、鉄道を利用した両空港間の所要時間を現行の107分から50分台に短縮すべく「成田・羽田両空港間及び都心と両空港との鉄道アクセス改善に係るワーキンググループ」を設置して具体的な整備方法について検討を行っている。

同ワーキンググループから平成21年5月に公表された中間とりまとめ(案)では、押上・泉岳寺間を東京駅を経由して結ぶ短絡線を建設し、成田・都心間を30分台、羽田・都心間を20分台、成田・羽田間を50分台で結ぶプランを検討ルート案として選定している。

この計画が実現すれば、都心側で最も需要の高い東京駅・両空港間のアクセスが飛躍的に改善するとともに、東京駅という新たなターミナルへのアクセスの改善も図られ、新たな人の流れが創出されることで、千葉県北総地域をはじめとした地域経済の活性化が期待できる。積極的な事業推進により、早期実現を目指すべきである。

(2) リニア構想

平成21年4月に神奈川県により公表された「成田～羽田超高速鉄道整備構想」においては、成田空港から横浜に至る約90kmをリニアモーターカーで結ぶルート整備に対して効果検証がなされた。同構想では、シールド工法により、大深度地下に路線を建設し、成田・羽田間を15分で結ぶ計画であり、生産波及効果は約2兆9千億円にのぼると推計されているが、建設費も約1兆3千億円にのぼると想定されている。

リニアモーターカーによる抜本的な交通アクセスの改善については、事業規模や技術の先進性から長期的な検討課題であり、当面は比較的实现の可能性が高い成田・羽田直通アクセス整備の推進により、競争力の向上を図ることが重要である。

成田・羽田直通アクセス整備検討路線図



成田～羽田超高速鉄道整備構想路線図



出典:国土交通省 平成21年6月19日 報道発表資料

「首都圏空港(成田・羽田)における国際航空機能拡充プランの具体化策案についての懇談会 中間とりまとめ案」

出典:神奈川県 平成21年4月14日 報道発表資料

「成田～羽田超高速鉄道整備構想 検討調査報告書」

2. 道路

圏央道の整備

- ・(仮称)大栄JCT以北(稲敷IC)まで、(仮称)東金IC～木更津東ICの整備促進
- ・(仮称)大栄JCT～松尾横芝ICの早期完成
- ・多機能型ICの設置、増設、トラックターミナル

1. 現状

圏央道(首都圏中央連絡自動車道)は、首都圏3環状道路の最も外側に位置する、全長およそ300kmの高規格幹線道路である。横浜から厚木、八王子、川越、つくばを通り成田に入り、木更津まで続く1都4県に跨る道路で、首都圏の渋滞緩和や沿線都市の連絡機能強化のみならず、地域づくりや災害時の代替路としての機能もあり、首都圏の交通能力増強に関して非常に強い意味を持つこの圏央道が、現在整備されつつある。

2. 問題点

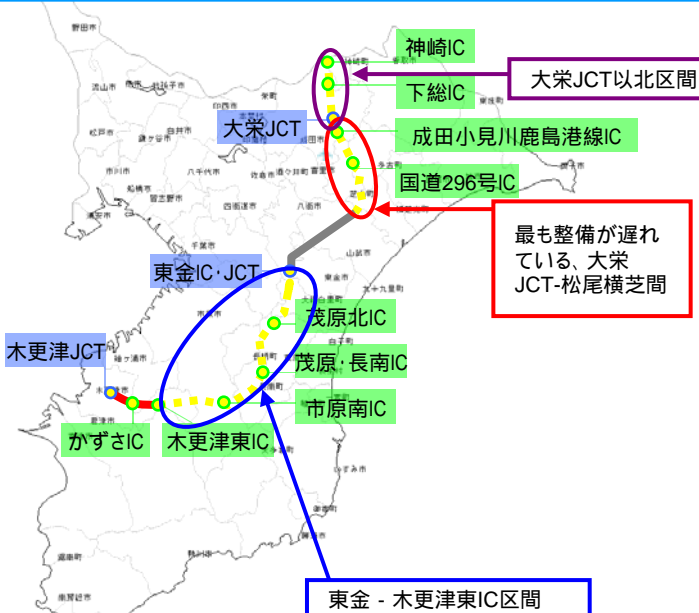
圏央道は、現在そのおよそ1/3が供用されており、その完成が切望されているところであるが、千葉県内の工事の進捗状況は他県と比較し芳しくない。(仮称)大栄JCT以北および(仮称)東金IC～木更津東ICの区間に関しては既に用地買収および工事が進行中である。(仮称)大栄JCT以北の区間が整備されれば茨城・埼玉方面から成田空港へのアクセスが格段に向上することが容易に想像でき、(仮称)東金IC～木更津東ICの区間が開通すればアクアラインと千葉県中央部のアクセスが飛躍的に向上し、より千葉県と空港の距離が近くなる。

(仮称)大栄JCT～松尾横芝IC間に関しては、平成20年1月によりやく都市計画決定がなされて、圏央道の中でも最も整備が遅れている区間と言える。この区間が開通すると成田空港～羽田空港間のアクセスが向上する上、県中央部に『両基幹空港の間』フォワーダー等物流施設を誘致することが可能となり、千葉県の経済面に大きく寄与することとなる。逆にこのまま突出して整備が遅れるようであれば、物流関係企業は茨城・埼玉方面にこぞって進出することとなり、千葉県としては大きな機会損失を生むこととなる。

3. 対応策

県中央部における『両基幹空港の間』フォワーダー等物流施設の誘致の機会損失を少しでも軽減し、千葉県自体を物流の大倉庫として育て上げるために、(仮称)大栄JCT～松尾横芝ICを早期に完成させる。

また、圏央道の大きな目的の一つに地域づくりがあることは前述したが、地域づくりには核になるものが必要であり、ICには言うまでも無く、その核として機能が非常に強い。人と人の交流を生み、そこにモノやカネの流れを生むため、圏央道の千葉県区間にはなるべく多くのICを設置することが必要であり、またそのICはその地域の特性に合わせ、画一的にはなくフレキシビリティの高い多機能型であることが求められる。例えば、物流の重点になるべきICにはトラックターミナルを整備し、観光名所があるICには道の駅的整備が必要と考えられる。



2. 道路

中央環状線、外環道の整備、第2湾岸道路

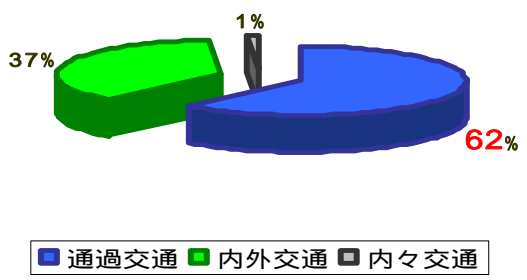
・3環状9放射の有機かつ効率的な運用で渋滞緩和・物流機能の向上・環境の改善・安全性の向上を図る

1. 現状
現在首都圏の渋滞は著しく、その経済的損失は3兆円とも言われている。そして、渋滞の原因は都心に用の無い車、つまり通過交通であるとされている。その通過交通の割合は6割にも達すると言われている。この交通渋滞は物流機能の低下、CO2の過剰排出、事故の原因化等様々な弊害を生んでおり、首都圏の都市機能の低下に結びついている。その原因は首都圏の高速交通網が完成していないことが主要因として上げられる。具体的には、3環状9放射の建設は東京オリンピック後が契機となっており、実に1965年から始まっている計画であるにもかかわらず、完成までに半世紀を費やす事業となっており、3環状に関しては未だかなりの部分が完成していない。

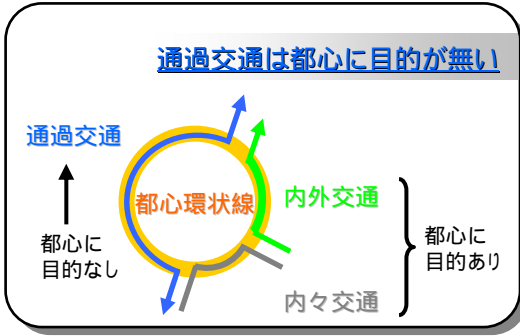
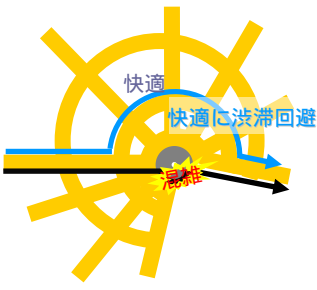
2. 問題点
環状道路の整備は、諸外国では優先的に進められ都市機能の強化に寄与しており経済活動の基盤となっているが、我が国首都圏の道路事情は国際的な標準と照らし合わせるとウィークポイントと言わざるを得ない。千葉県に関して従来は高速道路の機能だけでは充分とは言えない。外環道(東京外かく環状道路)に関しては、生活道路への事業用車両の流入が減ることにより、物流の効率化になるのみでなく、特に松戸市、市川市などの安全性向上、環境改善にも寄与する。特に現在建設の目処が立っていない第二東京湾岸道路に関しては、三番瀬などの問題はあものの、千葉県および首都圏にとって、効率的かつ合理的な非常に有用な道路であるため、早期に外環道と併せた整備検討に着手する必要がある。また、中央環状線に関して、外環道・圏央道と共に整備されてこそ効率的であることから、一体となって早期に完成されたい。

3. 対応策
前述の圏央道とあわせ、中央環状線、外環道も早期に完成されることを望む。地方とのアクセスを9放射で整えた今、3環状を可及的速やかに完成させ、3環状9放射が有機かつ効率的に運用されることが必要とされている。特に第2東京湾岸道路に関しては、現在の建設の目処すら立っていない状況は早急に改善する必要があり、千葉県が主体的に整備に向けてはたらきかけ、都市決定等事業前進に向かうこと必要と考えられる。

都心環状利用目的



外環・中央環状全体図 参考：国土交通省関東地方整備局HP



第二東京湾岸道路計画地

首都圏の交通が有機的効率的に運用され渋滞を解消することで物流機能・安全・環境などが向上し、国際的に見劣りしない都市機能が整備される。

2. 道路

成田・羽田の一体化

- ・アクアラインの恒常的低料金化
- ・ロードプライシングなどの導入
- ・ロジスティク・ハイウェイ

1. 現状
首都圏におけるグローバル化した人やモノの交流においては、言うまでも無く空港がそのベースになっている。現在、首都圏におけるその空港機能は、国際線の基幹空港である成田空港と国内線の基幹空港である羽田空港が担っているのは周知の通りである。しかし、その2大空港を結ぶ道路アクセスは充分であるとは言い難い。成田空港と羽田空港の道路アクセスは75分ほど時間を必要とし、それ以上に混雑など交通事情の影響を多く受けるため、定時制が保てない。即時性、緊急性が求められる昨今の交流においては、この成田・羽田を結ぶ道路機能は充分であるとは言い難い。

2. 問題点
交通インフラとして、既に整備されているアクアラインは、千葉県にとって相当な財産と言える。また、森田知事の積極的且つ大胆な取り組みで、2009年8月より普通車800円、大型車1,320円という通行料金の大幅な引き下げが実現されることは、千葉県の道路交通事情や物流の活性化や地域振興という意味で、非常に有益で大きな前進であるといえる。しかし、これは1年8ヵ月の社会実験という時限措置の形となっており、その後どのような形になるかは未定である。また、圏央道の成田空港以南の整備が遅れていることは、成田・羽田の一体的利用を考えると片手落ちとなっていると言わざるを得ない。

3. 対応策
アクアラインの低料金化は千葉県にとって非常に有効であるが、時限的な低料金化では効果もまた限定的であるといえる。低料金が恒常化すること無しに、本当の意味で交通手段としての選択肢にはなり得ず、物流企業の立地誘致、継続的な地域振興の観点からは充分であるとは言えない。まずは、アクアラインの恒常的低料金化を実現すべきであり、それに加えアクアラインで一つに結ばれた成田・羽田の空港機能を実現するには、成田空港以南の圏央道を早期に整備し東関東道と首都高による北側のアクセスのみでなく、圏央道とアクアラインによる南側のアクセスも整備された道路環境をつくり出すことが必要である。また、その通行料金の総額は北側のアクセスよりも低くあることが求められる。そうすることにより、南側アクセスは物流の内外交通機能という強みを持ち、現在混雑により定時制を保てない北側アクセスの渋滞が緩和され定時性が増すこととなる。また、さらなる定時制確保のために、ロンドンやシンガポールなどで用いられている渋滞緩和のためのロードプライシング等の施策を導入することも有効と考えられる。それにより北側アクセスよりも南側アクセスの料金的優位性を確保し、混雑時間帯に首都圏に用事のない物流車両を首都圏に流入させずに成田・羽田を結ぶ道路での定時制が確保されることが望まれる。

ロードプライシングのイメージ



これを北側アクセス(東関東道・首都高)に導入することにより、南側アクセス(圏央道・アクアライン)による定時制を確保。

道路の混雑状態	道路使用割合
・北側アクセスが空いている	北80 / 南20
・北側アクセスが混みだす	
・北側アクセスの通行料を上げる(もしくは南側を下げる)	5,000円に
・南側アクセスの利用率が上がる	北40 / 南60
・北側アクセスが空く	
・北側アクセスの通行料を下げる	4,050円に
・北側アクセスの利用率が上がる	北80 / 南20



3. 港湾

木更津大規模港湾の整備その1

- ・次世代高規格コンテナターミナルの早期完成
- ・木更津・グランフラクテ構想(仮称)を視野に入れた整備

1. 現状

現在、世界経済がグローバル化している中で、国際海上輸送は世界的な規模で拡大し、殊に、アジアにおいて香港、上海、釜山などにコンテナ輸送のための大規模大深度港湾が整備されてから、国際コンテナ航路の拠点をめぐる港湾間競争が激しさを増してきた。一方、日本の港湾は、そのコンテナ取扱量(表1・2)からもわかるように、世界に遅れをとっており、その地位を相対的に低下させている。我が国の国際コンテナ港湾が国際物流の基幹航路ネットワークから外れる事態を回避するため、コスト削減及びサービス向上の実現を目指し、2002年に国土交通省は「スーパー中樞港湾構想」を打ち出し、2004年には、3大湾・6港(東京港、横浜港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港)がスーパー中樞港湾に指定されたが、世界レベルにまで成長するためには、大規模大深度の次世代コンテナターミナルの整備が必要である。

2. 問題点

2009年現在、スーパー中樞港湾に指定された港は、国内3大湾6港にとどまっており、東京港にいたっては、対象ターミナルが存在しないなど、その構想の打ち出しから7年経った現在でも、具体的な進展が見られない。その背景には、コンテナターミナルの整備にかかる膨大なコスト及び工期の懸念がある。次世代コンテナターミナルは、岸壁1,000m以上、水深15m以上必要とされ、これらの問題をクリアするためには、大規模かつ長期的な整備が不可欠である。

3. 対応策

アクアラインの南側、木更津周辺の海域は、遠浅の海が湾奥に向け3kmあたりから水深が20m台に落ちるなど、環境条件及び立地条件に恵まれており、この優位性を十分に生かすことによって、最小限のコスト及び工期で大規模・大深度の次世代コンテナターミナルを整えることが可能である。

【表1】

世界のコンテナ取扱量(2006年)

(単位:万TEU)

東京は21位、横浜は27位

2006年	2005年	港湾名	取扱量	増減率
1	1	シンガポール	2,479	6.9%
2	2	香港	2,323	2.8%
3	3	上海	2,171	20.0%
4	4	深圳	1,847	14.0%
5	5	釜山	1,203	1.6%
6	6	高雄	977	3.2%
7	7	ロッテルダム	960	4.0%
8	8	ハンブルク	886	9.6%
9	9	ドバイ(UAE)	878	15.3%
10	10	ロサンゼルス	847	16.9%

出典: フリー百科事典「ウィキペディア」(Wikipedia)

【表3】

横浜港における次世代高規格コンテナターミナル目標値

	延長	水深	奥行
本牧ふ頭BC突堤間	1,390m	-13m~-15m	500m
南本牧ふ頭MC-1,2	750m	-16m	500m
大黒ふ頭 期	940m	-12m~-15m	350m~500m

参考: スーパー中樞港湾育成プログラム(京浜港)

【表2】

日本全国の港における外国貿易コンテナ取扱量(2005年)

	はスーパー中樞港湾指定港			(単位: TEU)	
	輸出入合計	輸出	前年比	輸入	前年比
1 東京	3,592,319	1,661,595	8.5%	1,930,724	5.7%
2 横浜	2,726,591	1,418,793	4.7%	1,307,798	4.6%
3 名古屋	2,307,155	1,166,262	7.3%	1,140,893	6.8%
4 神戸	1,884,660	973	1.8%	911,799	1.9%
5 大阪	1,802,309	809,903	5.3%	992,406	3.8%
6 博多	621,068	311,858	10.6%	309,210	7.0%
7 清水	412,592	230,157	0.7%	182,435	2.9%
8 北九州	407,695	215,606	3.0%	192,089	0.6%
9 苫小牧	170,705	83,272	-4.2%	87,433	-5.9%
10 新潟	157,426	78,339	9.7%	79,087	8.2%
11位以下省略					
全国合計	15,764,177	7,834,092	5.4%	7,930,085	4.2%

出典: フリー百科事典「ウィキペディア」(Wikipedia)

近年の大型コンテナ船の主要目

コンテナ積個数(TEU)	7500	8063	8100
運航船社	Hapag Lloyd社	OOCL社	Conti Reederei社
竣工	2001	2003	2005
全長(m)	320.4	323.0	334.0
型幅(m)	42.8	42.8	42.8
型深さ(m)	24.5	24.6	24.6
吃水(m)	14.5	14.5	14.5
総トン数	88493	89000	(不明)
載貨重量(t)	100000	99500	98500
主機馬力(kW)	68640	68520	68640
船速(kt)	25.3	25.0	25.2

3. 港湾

木更津大規模港湾の整備その2

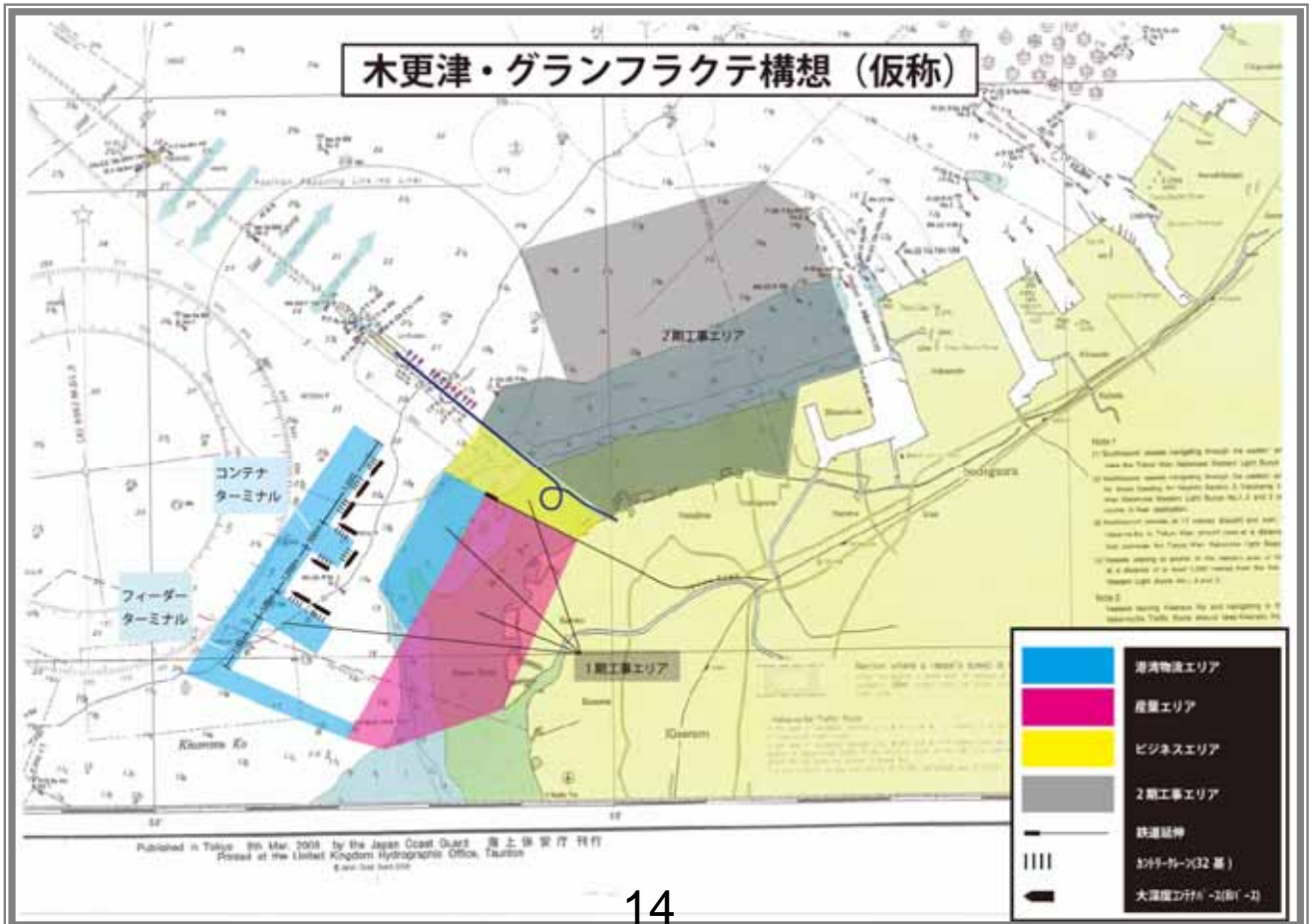
処理能力の拡大

木更津周辺は、自然の海岸線が6,000m続いているため、東京湾において最小限の時間とコストで大規模大深度港湾とコンテナターミナルを整備することができる地域である。面積2000ha、12~18バースの大規模大深度港湾(仮称:木更津グランフラクテ)とコンテナターミナルをつくることができる。また現在は、水深19mの木更津航路、水深14mの富津航路が活用されているが、水深20m以上に整備することによって、幅広い奥行が確保でき、よって超大型コンテナ船への対応も可能となる。バースの増設及び大型船への対応強化によって、木更津グランフラクテ(仮称)は、年間約1,000万TEU以上の処理能力が見込まれる。これは、日本全国のコンテナの2/3をここで処理できる計算になる。それでも香港や上海の1/2程度の取扱量である。また、現在は世界の主要港にかなりの遅れをとっている日本の港だが新木更津グランフラクテができれば、横浜の本牧や東京の大井埠頭の連携により、世界の貿易大国として中国や韓国などと互角に競えるレベルにまで発展できる。

交通手段の多様性

木更津グランフラクテは、その位置する場所の優位性を十分に活用することにより、世界のコンテナ輸送だけでなく、ひいては日本国内物流をリードする存在に発展する可能性がある。木更津市と川崎市を結ぶ東京湾アクアラインを利用すれば、都心を回避して東名高速道路や阪神高速道路へのアクセスも容易になる。また圏央道を利用すれば、渋滞にも巻き込まれず、東北、北関東方面にアクセスが容易で、大規模ロジスティックセンターやトラックターミナルなどを整備すれば広域物流拠点としても大きな発展が期待できる。また陸路だけでなく、成田 - 羽田間に位置する木更津グランフラクテは、航路においても優位性がある。モーダルシフトにより成田 - 羽田間の荷物を運ぶだけでなく、航空を利用することによって、広域にわたる陸・海・空総合物流戦略が可能となる。効率的かつ効果的な物流の可能性が広がることにより、日本の物流を支える拠点に育っていく、大きな可能性を秘めている。

木更津・グランフラクテ構想(仮称)のイメージ図



3. 港湾

アクアラインと木更津港との連携（観光振興）

- ・金田ICから木更津港までのアクセス改善 ～ 観光道路の整備
- ・小櫃川河口付近のビオトープ整備
- ・エアフロントオアシス、木更津飛行場の民間活用

1. 現状
1997年に開通したアクアライン及び海ほたるには、観光客が年間約800万人訪れるが、そのほとんどは木更津を通過し、実際に木更津を訪れる観光客は、約2割程度にとどまっている。アクアラインの千葉側は、風光明媚な干潟であるが観光資源として整備されていないために、観光客を呼び込むには、あまり魅力的なものとなっていない。木更津港のある吾妻地区はJR内房線の木更津駅1km以内にあり、木更津市街の中心部に位置する商業区域、ビジネス区域であるが、この市街地を活性化するため木更津港を親水性のある港湾空間として整備するという構想がある。しかし、アクアラインの金田ICから木更津の市街地までのアクセスが不便である。
2. 問題点
アクアラインから木更津港までのアクセスを阻む大きな要因のひとつに、木更津飛行場(陸上自衛隊駐屯地)の存在がある。この200haに及ぶ土地の有活用についても、木更津中心部の再開発、発展にとっても阻害要因となっている。
3. 対応策
金田ICから木更津港における直接的なアクセスとして観光道路「潮干狩り海岸道路」を整備する。海岸線の美しい景色を楽しめるほか、道中には、ホテル三日月などの観光宿泊施設もあるので、新たな観光スポットとなる可能性がある。小櫃川河口付近には東京湾内最大規模の盤州干潟が形成されているため、ビオトープとして整備することで自然公園として活用することができる。木更津飛行場を民間活用し、ビジネスジェットのベースとして利用する。木更津飛行場周辺エリアは、国交省が推進する“エアフロントオアシス”構想により、「海と空の融合」をテーマに公園として整備する。東京湾アクアラインから木更津までの道路整備やそれに伴う観光施設の充実化によって、木更津を通過点ではなく、対岸の神奈川県と千葉県の中継点としてビジネス・観光の拠点として育てていく。



3. 港湾

成田・羽田の一体化

・木更津飛行場の民間活用(ビジネスジェット)

1. 現状
北米地域のビジネスジェットは13,273機であるのに対し、日本国籍のビジネスジェットは54機と少ない。首都圏にビジネスジェットの発着枠が少ないので、発展の大きな障害となっている。世界のビジネスジェット需要は飛躍的に伸びており、ニューヨーク、パリ、ロンドンなどの欧米の大都市圏には、定期航空機の空港とは別にビジネスジェットの専用空港がある。

2. 問題点
日本のビジネスは関東特に東京が中心でありながら首都圏には日本の経済規模に見合うようなビジネスジェットの枠を首都圏に確保できない上、専用のビジネスのための空港がない。これでは世界の航空ビジネスの流れに取り残されてしまう。成田・羽田にはビジネスジェットのためのスロットが3回/日、2回/日とあるが、これではあまりにもお粗末と言える。回数だけでなく時間帯、事前手続きなど制限も多く、ビジネスジェットのメリットが享受できない。さらに、国際ビジネスジェットの場合、成田・羽田に来てもビジネスジェットのためのCIQ特別レーンはなく、折角ビジネスジェットで来日しても入国手続きで一般の入国旅客と一緒にになり、プライバシー、セキュリティーなどのビジネスジェットのメリットは享受できない。また、成田の1スロットの価値は約1億円といわれており、これをビジネスジェットのために使うのは不経済であるという問題もある。

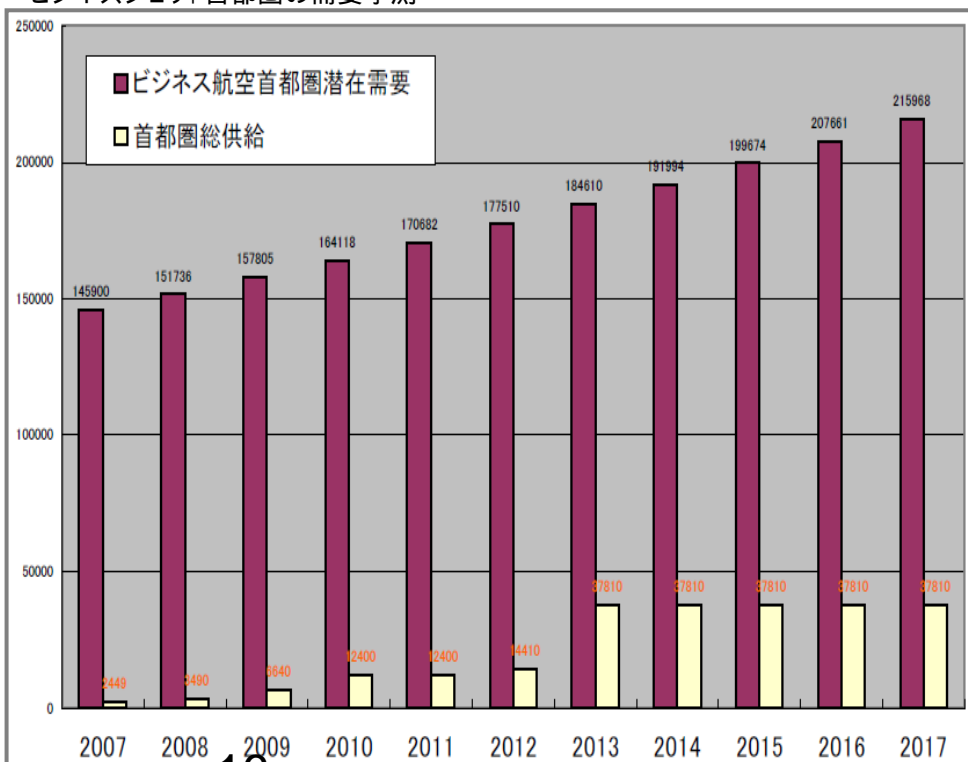
3. ビジネスジェット空港の要件
・希望する時間帯に、希望する形で利用できる空港であること。
・都心からはおよそ1時間30分位の距離にある空港であること。
・滑走路は、ビジネスジェットが使用できる十分な長さ(1,500m以上)があり、開港時にはそれなりの施設があること。

4. 対応策
成田・羽田でこれ以上ビジネスジェットの枠が増やすには、相対的に空港経営の大きな損失となる。そのため、成田・羽田の一体化の一環として、両空港の発着枠を木更津飛行場に集約する。米軍・自衛隊で使用している木更津飛行場を民間活用して、首都圏のビジネスジェットのベースとして、我が国のビジネスジェット運航に十分なスロットを確保する。

世界のGA運航の現状

	用途	空港名	往復/日
東京	定期航空	成田	2
	定期航空	羽田	1.4
ロンドン	定期航空	ヒースロー	9
	ビジネス	ルートン	20
パリ	定期航空	ドゴール	1
	ビジネス	ルブルージュ	66
ニューヨーク	定期航空	ケネディー	13
	ビジネス	テータボロ	269
香港	定期航空	チェクラブコブ	20

ビジネスジェット首都圏の需要予測



4. 空港

5 空港 100万回 + @ 整備の推進

・メトロポリタン・マルチエアポートシステム構想

1. 目的
我が国は、少子高齢化が進展し、既に一人当たりのGDPでもシンガポールに抜かれ、他のアジアの首都圏との比較競争力が低下してきている。国として再度成長を遂げるには、アジアの成長を我が国の成長に取り込み、人流物流を活性化しなければならない。世界の6割にあたる40数億人の人口を背景にし、年率7%超の成長が見込まれる中国やインドのようなアジア地域の航空業界の人流、物流を、我が国首都圏の航空需要に取り込むことは重要な意味を持つてくる。
メトロポリタン・マルチエアポートシステム構想においては、我が国において唯一人口が増加傾向にあり、イタリアなどのヨーロッパの一国並みの経済力を誇る首都圏が、21世紀のアジア首都圏大競争に勝ち抜くための基本的な運輸インフラの再構築を図るためのグランドデザインを示す。具体的には首都圏の成田、羽田、横田、茨城、の4空港で年間100万回の発着回数を目指し、さらに木更津飛行場というビジネスジェット専用の空港を設けることによりプラスアルファの能力を発揮する。

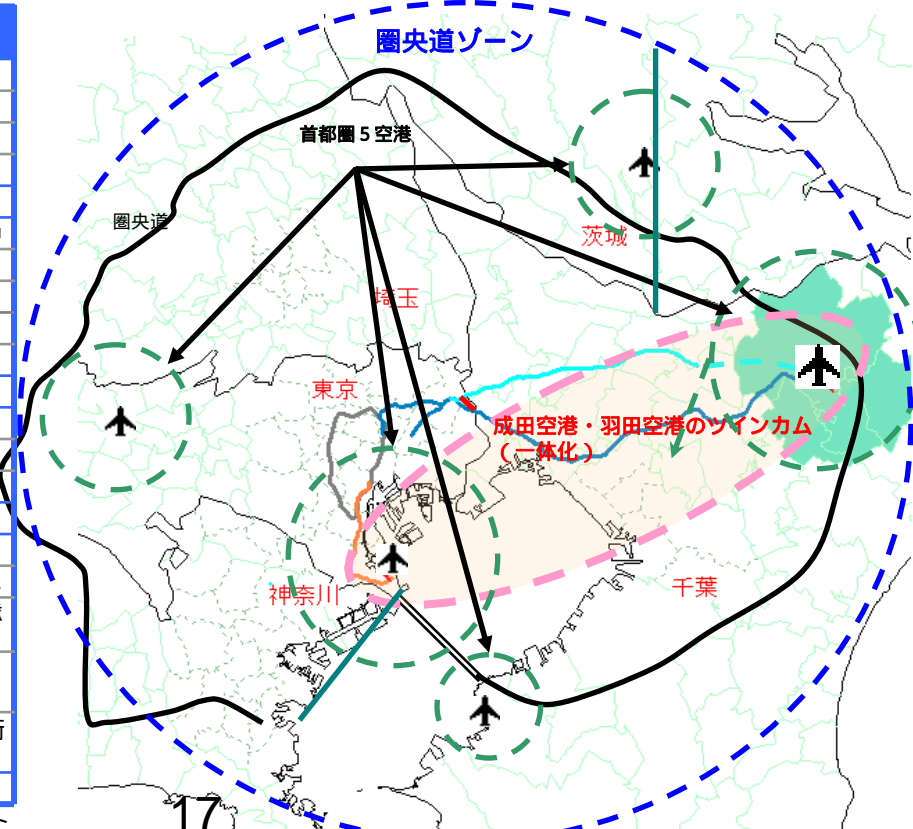
2. 現状と課題
東アジアの首都圏競争が激化しており、空港や港湾機能はその基礎力として各国とも国をあげてその強化を図ってきているが、我が国においては、空港、港湾、鉄道、道路など首都圏の運輸システムが有機的に一体化して活用されているとは言い難い。世界的経済融合化(グローバルティー)の中で、工程間分業体制など、サービスリンクコスト低減や時間価値最大化のためのSCMやJIT体制がこれから更に進化をとげるアジア各首都圏に対抗するための、今後50年、100年の長期的観点から考えられた省庁や行政の区分を超えたグランドデザインが存在しない。

3. プロジェクトの概要
首都圏で100万回(+@)を飛ばすことを前提に、5空港のポテンシャを調査し、首都圏空港機能トータルとして各々の空港の役割分担を検討することにより、メトロポリタン・マルチ・エアポートシステムのグランドデザインを描く。また、5空港を接続するため、圏央道で成田空港、木更津飛行場、羽田空港、茨城空港、横田空港の5つの空港を結び、東名自動車道、中央道、関越道、東北道、常磐道などとも直結する地方-首都5空港間物流ルートを整備する。

各都市圏の滑走路本数

都市圏	空港	滑走路本数	備考
ニューヨーク市	JFK	4	
	ニューアーク	3	
	ラガーディア	2	
	ティータホII(BJ)	2	
	合計	11	
ロンドン市	LHR	2	3本目計画中
	ガトウィック	2	
	スタンステッド	1	
	シティ	1	
	ルートン(BJ)	1	
合計	7		
パリ市	CDG	4	
	オルリー	3	
	マルブルージュ(BJ)	3	
合計	10		
首都圏	成田	2	
	羽田	3	2010年に4本
	茨城	1	1本は自衛隊が使用
	横田	(1)	自衛隊との共用
	木更津(BJ)	(1)	現在は自衛隊基地
合計	6		

BJはビジネスジェット



4. 空港

成田・羽田の一体化

・成田空港の機能拡大(年間容量30万回以上、夜間飛行の緩和、3500m以上の滑走路の整備)

我が国の経済が持続的に成長し、首都圏が都市間競争で生き残っていくためには、「開かれた国づくり」が不可欠である。そのために航空業界とインフラとしての空港の役割は非常に大きい。東アジアの大都市との競争に打ち勝ち、首都圏がアジアのゲートウェイとして生き残るために、首都圏の5空港(成田、羽田、横田、茨城、木更津)の拡張や民間活用などの規制緩和を行いながら空の自由化を進めて行くことになるだろう。特に、成田の強み、羽田の強み、2空港の特徴を活かした活用を考えながら、首都圏の空港トータル能力を強くしていかなければならない。

成田空港に関しては、本年1月23日の国、千葉県、空港周辺9市町及び空港会社による四者協議会で空港容量30万回の実現に向けて大きく動き出したが、旺盛な首都圏の国際航空需要を賄うためには30万回ではまだ不十分と言える。そのため、30万回以上の発着の需要も睨まなくてはならないが、それをどのように増やしていくのかは、空港と地域環境との調和の視点を持たなくてはならない。例えば5年ごとに空港の発生する総騒音エネルギー量を20%削減し、削減した総騒音エネルギー量の半分については、発着回数の増大に充てても良いというルール作りをするなど、シャルルドゴール空港のノイズバジェットのような持続可能な新たなスキームを検討する必要がある。

発着回数30万回以上時の成田空港の騒音削減プラン(例)

時期	初年度	5年後	10年後	15年後	20年後
発着回数(満回)	30	33	36.3	39.9	43.9
騒音エネルギー(%)	100	91	81.9	73.8	66.4

- 5年ごとに騒音エネルギー総量を20%削減する
- 削減した騒音エネルギー総量の半分以上を発着回数拡大に充てる

欧米の国際空港はほとんど内陸にあるため、巷間に言われているような全く規制のない24時間空港というものはない。しかし、規制を設けた上で夜間飛行を認めている空港もある。現在成田空港には種々の制約があるが、そういった諸外国の先進事例を鑑み、深夜早期時間帯(23:00~06:00)の規制や運用上の古い規制を見直し、使いやすい競争力のある空港にする必要がある。例えば深夜早期時間帯については、騒音別機材リストを作成し、小型機や低騒音機の運用を許可するなど、環境面に配慮しつつ運用上効率的な新たな夜間飛行のスキームを検討する。

夜間の騒音別機材リスト

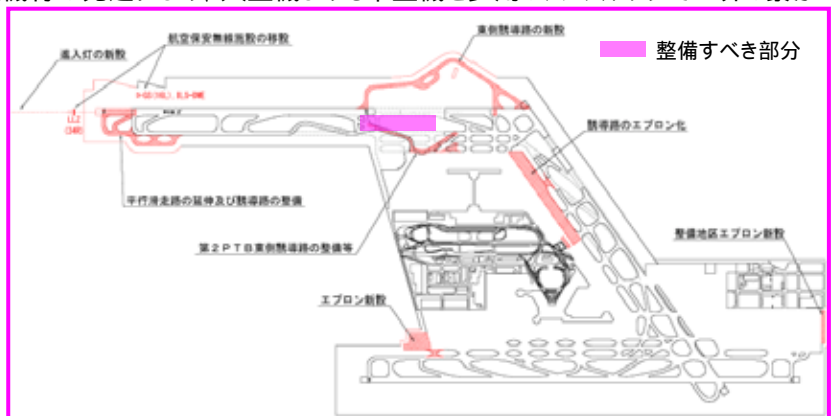
機材(クラス)/時間(時)	22	23	24	...	05	06	07
CRJ等							
小型機クラス(B737等)							
中型機クラス(B767等)							
中型機クラス(B777等)							
大型機クラス(B747等)							

凡例

- 運航を制限する時間
- 運航を禁止する時間

成田空港は、世界各地と豊富なネットワークを有する我が国最大の国際空港としての強みを一層強化していく役割を担っているが、現在の2,500m滑走路は40年前の計画であり、世界標準の国際空港としての機能、安全性を考えればこれでは不十分と言わざるを得ない。近年は航空機材の発達により、大型機よりも中型機を多用しノンストップで世界と繋がるネットワークが重視されている。成田空港にもそれに対応する機能が要求されている。

成田空港を中心に首都圏の空港機能全体をパワーアップしていくためには、次のステップとして現在の2,500m滑走路を3,500m以上の滑走路に整備することを目指す必要がある。強い日本、強い首都圏を作る為には成田空港を中途半端な整備で終わらせるのではなく、世界で最も安全で使いやすい国際空港にすることを旨とし、子々孫々に誇れるような空港にすべきである。



4. 空港

成田国際空港都市づくり9市町プラン

【計画策定の趣旨と期間】

9市町は、成田国際空港のポテンシャルを最大限に活かした地域づくりを協議する場として「成田国際空港都市づくり推進会議」を設置しました。地域で空港を支え、育て、各々が空港があるメリットを実感できる町づくりを推進するため、「成田国際空港都市づくり9市町プラン」策定した。なお、期間は平成21年度を初年度として、概ね10年後を目標年度とする。

【基本理念】

9市町は、**空港を共通の財産として通用し、地域と空港が共生・共栄する国際空港都市を目指します。**

【目標とする国際空港都市像】

都市基盤の整備

空港と一体的な都市基盤整備を進め、活力と利便性に富んだ国際空港都市を目指す。

産業の振興

エアフロント地域としての潜在力を活かし、国内外企業にとって魅力ある国際空港都市を目指す。

観光・地域文化の振興

豊かな自然、歴史と文化に恵まれた、多様な観光資源を活用し、もてなしの心にあふれた国際空港都市を目指す。

国際交流・国際教育の推進

我が国のゲートウェイとしての優位性を活かした国際交流を促進し、

国際教育を実践する国際性豊かな都市を目指す。

【都市づくりに向けた施策の体系】

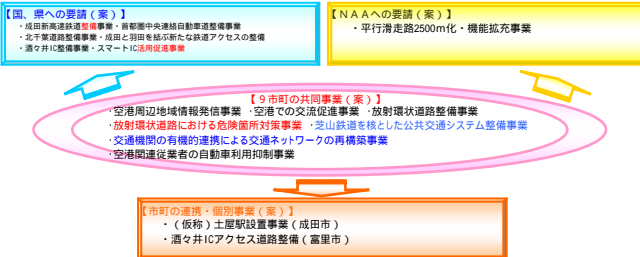
都市基盤の整備

- ・成田国際空港を支える都市機能の強化
- ・空港周辺地域の連携を高める交通網の整備
- ・地域の持続的発展のための計画的土地利用の促進
- ・住民が安心して暮らすための生活環境の整備
- 産業の振興
- ・成田空港の立地を活かした空港関連産業などの誘致
- ・農業の振興
- ・商業・サービス業などの地場産業の振興
- ・雇用機会の拡大

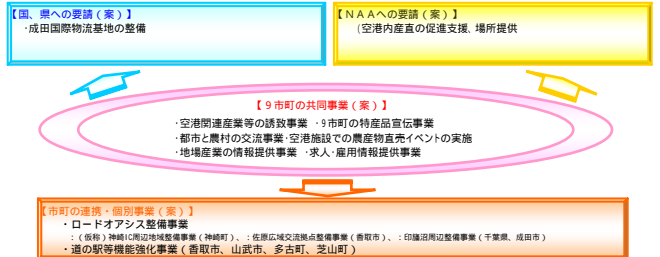
観光・地域文化の振興

- ・観光資源としての成田空港の活用
- ・空港周辺地域の観光資源の機能強化と地域資源の活用
- ・回遊して観光できる空港圏観光地づくり
- 国際交流・国際教育の推進
- ・国際交流の促進
- ・国際教育の促進

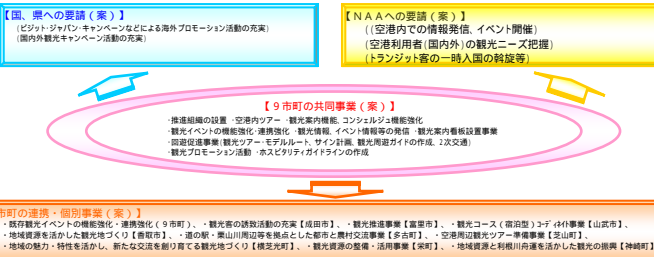
都市基盤の整備



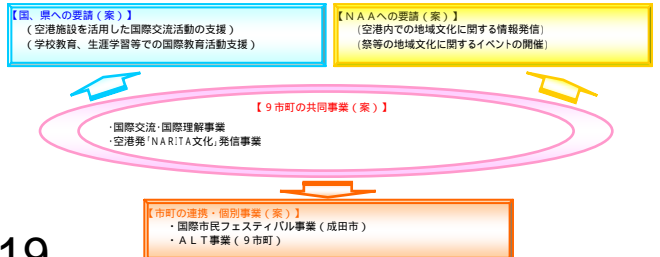
産業の振興



観光・地域文化の振興



国際交流・国際境界の推進



4. 空港

北千葉道路、循環高速道路、空港横断道路

北千葉道路の早期完成と、空港横断道路、循環高速道路の設置

1. 現状
 千葉県や空港周辺地域は、地域における成田空港という大きな経済資源が生むインセンティブを最大限享受するべきである。そのような意味で、成田空港は県や地域にとって心臓と言える。しかし、心臓が我が国最大の国際基幹空港であったとしても、その心臓が生み出した血液を運ぶ血管が脆弱では、大きな波及効果は期待できない。
 成田空港が国内外の主要空港と比べ都心から遠いことによる影響は、鉄道や高速道路よりも一般道においてはより一層顕著となる。現在、成田新高速鉄道と平行して、首都圏北部や県西地域と成田の間のアクセス強化を目的とした北千葉道路の整備がなされており、その早期完成が望まれるところである。
 また、成田空港周辺における道路環境は、空港の生む効果を地域が享受され難いものとなっている。特に成田空港の東側地域は、空港へのアクセス道路の供給力が少ないため、西側地域に比して得られるインセンティブが少ない。

2. 問題点
 東葛地域から成田空港まで現道を利用すると120分ほど()である。しかし、北千葉道路が開通するとそれが90分ほどになり、劇的にアクセスが改善されることになる。
 また、成田空港周辺の道路環境に関しては、東側から高速道路で成田空港に進入できないところに東側地域が空港のインセンティブを享受できない理由がある。さらに、成田空港が地域発展の核であることは言うまでもないが、現在のままの道路の状況を放置すると、成田市のみインセンティブが集中し、地域間格差がさらに広がることとなる。このため空港が生む効果が地域に均等に行きわたるように、道路を改善する必要がある。

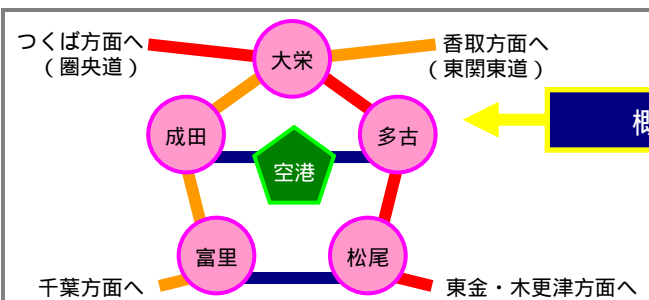
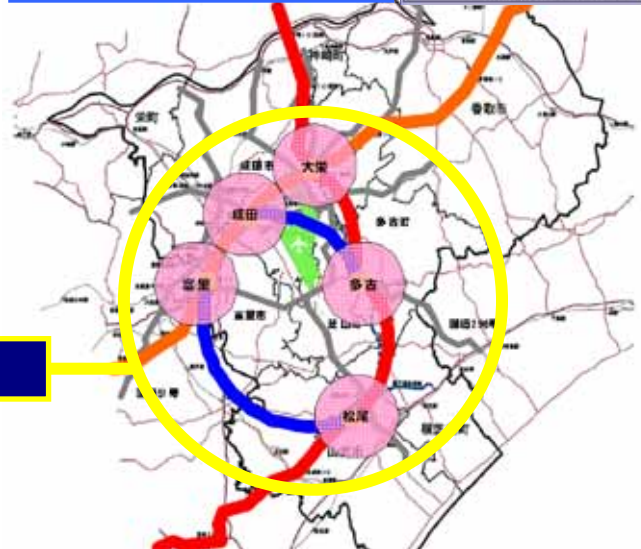
3. 対応策
 北千葉道路については言うまでも無く早期完成が望まれる。早々の用地買収、そして早期完工を目指す必要がある。
 次に、成田空港周辺の道路機能を一層向上させるために、まず成田空港を横断して、今後整備される圏央道と結節する高速道路を整備すべきである。そうすることにより、新空港自動車道の終点でしかなかった成田空港が高速道路の流れの中に身を置くこととなる。さらに、東関東道と圏央道を結節する循環道路を整備することにより、成田空港を核にした環状道路をつくることできる。その空港横断道路と循環高速道路を例えるならば中央線と山手線の様に整備することにより、成田空港を地域の核として活かした道路網が生まれ、成田空港周辺地域は広範囲にわたり整備される。その結果、機能的に整備された道路を活かし、空港のインセンティブを地域間格差無く最大限享受することができる国際空港都市づくりをすることが可能となる。さらに、空港が所在する立地を活かしてコンベンション施設を整備するなどすれば、道路機能強化とあいまって2次的、3次的な経済波及効果も期待できる。

() 柏市～成田空港の所要時間



参考資料：国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所

空港横断道路及び循環高速道路MAP



5. その他

千葉交流促進局の試案

第1分科会で鉄道、道路、港湾、空港の4分野について千葉県という枠にとらわれずに、首都圏、ひいては我が国の経済や国力の強化について考え、その中で「千葉力」という視点からハードとソフトの両面で次世代プロジェクトについて検討してきた。100年に一度と言われる平成の大不況で我々の2年間活動してきた内容が問われることになった。第1分科会提案のこれらのプロジェクトが大不況の突破口になるかどうか、千葉県の官民学が対になってどれだけの底力を発揮することができるか、言わば、オールチバの「チームスピリット」にかかっている。

『千葉力』に千葉県が加わって森田知事が先頭に立ってプロモートしていけば、公共事業だけでなくNEXCO、NAA、京成電鉄、JR東日本等の民間企業の経済活動とも連携強化することができるし、特に東京都などとの連携強化については知事の強力なリーダーシップは不可欠である。千葉県、首都圏、そして我が国再生のキーワードはエリアとしての「東京湾＝ポート」と、都市機能としての「成田と羽田の一体化」である。このような時だからこそ東京湾を取り囲む交通インフラを集中的に整備していくべきと考える。

知事には、ある意味で千葉県という枠を取り払ってでも縦割り行政から脱皮し、首都圏の魁となって行政改革に取り組む覚悟が欲しい。千葉県の既存の縦割組織では国土交通省や東京都と対等に渡り合ってプロジェクトを進めていくのは難しい。このため、試案ではあるが例えば成田・羽田関連プロジェクトについて「千葉交流促進局」（仮称）のような戦略的・横断的な組織をつくり、知事の直轄部局として総合的交通インフラを整備推進するのはどうだろうか。例えば、「森田健作 経済諮問会議」などと連携をすることによって、官民学が縦と横からがっちり組み合わせあった戦略的な組織が誕生するのではないだろうか。

このような戦略的・横断的組織をつくることにより、各界との「チームスピリット」が更に強固になって、千葉県が首都圏や我が国の不況脱出の牽引車の役割を果たすことになるだろう。

