

<資料3> 首都圏空港整備論
—第3空港としての茨城—

2023.2.25
薄井充裕

§ 羽田、成田につづく空港整備の課題



羽田、成田ともに空港法第4条第1項で定める「拠点空港」

東京都、千葉県は関係自治体なれども権限、資金負担は限定

羽田と成田は別々の会社で運営。アクセスする鉄道会社もバラバラ。羽田～成田のアクセス線整備も遅延

首都圏第3空港として、横田を想定した時代もあるが、これも棚上げ状態のまま。いつまでもこうした膠着状態ではないはずはない。

§ 茨城空港の概要

3空港の基本機能

	税関空港	出入国港	検疫飛行場	植物防疫	動物検疫	感染症
羽田	○	○	○	○	◎	
成田	○	○	○	○	◎	○
茨城	○	○	○	○	○	

茨城空港は空港法附則第2条第1項における自衛隊との共用空港

2, 700m滑走路2本を有し、左表のように基本機能も羽田、成田と遜色がない。

← 茨城空港の全容

↓ 茨城空港ターミナルビル



§ 注目される茨城空港の位置



茨城空港（百里飛行場）は、茨城県のほぼ中央に位置し、2,700m級の滑走路を2本有する自衛隊と民間の共用飛行場

従前は、自衛隊のみが使用する飛行場だったが、2010年3月11日に民航機の就航が開始され、平成25年には、国内線4路線（新千歳、神戸、那覇（神戸経由）、米子（神戸経由）、国際線1路線（浦東）が就航し、年間旅客者数は約39万人（国際・国内合計）となり、また、2014年4月18日より、新たに2路線（中部、福岡）が就航した。

・以上は「州政府」を考える一つの素材として首都圏空港について取り上げたが、これは関西圏でも他のエリアでも同様。一方、北海道は、札幌空港を中心に道内空港の連携にいま本格着手している。

・港湾でも、鉄道と道路と緊密な結合でも、いまある資産を最大限、有効活用すれば効率化と広域的なサービスの維持の可能性が高まるだろう。さらに、河川域の管理でも上流と下流に位置する地域の広域連携は重要な課題である。現行制度を与件とせずに、大胆に最適化する構想力が求められている。

出典（主要なもの）

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%97%A5%E6%9C%AC%E3%81%AE%E7%A9%BA%E6%B8%AF#%E6%8B%A0%E7%82%B9%E7%A9%BA%E6%B8%AF>

<https://www.ibaraki-airport.net/access/car/tokyo/>

<https://www.ibaraki-airport.net/access/>

<https://www.mir.co.jp/>

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E9%A6%96%E9%83%BD%E5%9C%8F%E7%AC%AC3%E7%A9%BA%E6%B8%AF%E6%A7%8B%E6%83%B3>

https://travelist.jp/airport_HND/guide/posts/p466