

# 羽田空港の未来を支えるインフラ整備

国土交通省 関東地方整備局  
東京空港整備事務所 所長 森 弘継



東京国際空港（羽田空港）は、コロナ禍の影響で一時的に旅客数が落ち込んでいましたが、今では国際線の旅客数が2019年より上回り、活気が戻ってきました。当事務所では、羽田空港の機能拡充や老朽化対策といった施設整備を行っています。特に、ターミナル再編、空港のアクセス強化、強靱化といった羽田空港の3つの主要課題に対応した基盤整備を推進しているところです。

ターミナル再編の背景として、羽田空港は3つの旅客ターミナルビルがありますが、搭乗橋によりダイレクトに航空機へ乗降できるスポットが

不足しています。また、2020年3月の新飛行経路の導入により国際線の発着容量が年間約4万回増加し、第2ターミナルの南側ピアを国際線対応に転換しました。このような中、日本空港ビルデング（株）が第1ターミナル及び第2ターミナルの北側にサテライトビルを拡張しており、当事務所はビル前面のエプロン部で地盤改良（液状化対策）や舗装整備を進めています。供用は、第2ターミナルのサテライト部が2025年春、第1ターミナルが2026年夏の予定であり、ターミナル容量の拡大が図られます。

また、アクセス強化としては、JR東日本羽田空港アクセス線と京急引上線の2つの整備プロジェクトから構成されている羽田空港アクセス鉄道事業を進めています。JR東日本羽田空港アクセス線では、新線区間（東京貨物ターミナル～羽田空港新駅（仮称））5kmのうち、空港島内の約2.4kmにおいて、トンネル躯体等の基盤施設整備を当事務所が担当しています。本事業は、技術的にも難易度が高い工事であることから、調達方式にECI方式を採用しました。約1.9kmのシールドトンネル部と約300mの開削トンネル部の2工区は2023年度中に契約



羽田空港エプロン整備と第2ターミナルビルの拡張



羽田空港アクセス鉄道 シールドトンネル 先行削孔

を行い、今年度から本格的に工事を進めています。また、残りの2工区も今年度中に工事契約を締結するべく準備中です。シールドトンネル工事では、現在シールドマシンの製造とともに立坑の整備を実施しています。トンネル工事は、B滑走路や誘導路の下を交差するようシールドマシンで掘進しますが、空港運用に影響がないように確実に施工していきます。また、開削トンネル部は空港周回道路の下

に位置しますが、例えば東京モノレールの既設トンネルの真上を離隔50cmで交差する等、地上・地下ともに様々な構造物が近接し複雑な施工となります。

空港の強靱化については、大規模地震や風水害の対応や、滑走路等の舗装改良といった老朽化対策を実施しています。D滑走路を除く羽田空港の大部分は1980～90年代にかけて急ピッチで造成した土地の上にあります。

ですが、4本の滑走路のうちAとCの2本の滑走路や誘導路では液状化対策がされていません。24時間運用している羽田空港では、滑走路や誘導路を工事ができる時間は限られていますが、着実に対策を進めていきます。

今後とも、羽田空港の基盤整備を通じ、日本/首都圏の経済発展に取り組んで参りますので、引き続きご指導の程よろしくお願ひします。



羽田空港アクセス鉄道 シールドトンネル 発進防護