

利用者の利便と空港研究の視点



前空港研究部長 辻 安治

(キーワード) 空港整備、空港運営、空港サービス、航空ネットワーク

空港を取り巻く情勢の変化

昨年は、空港整備にとって大きな変革の年でした。日本の空港整備は、昭和40年代になって漸く本格化しましたが、当時は空港数全体で60足らず、ジェット機が就航可能な空港は羽田、伊丹などわずか6空港しかありませんでした。昭和42年に最初の空港整備五カ年計画が策定されて以来、それぞれの時代の要請に応じて空港は着実に整備されてきました。当時まず手がけられたのが、羽田と伊丹の3000m級滑走路の整備、地方の主要空港にあってはB-727などのジェット機が就航可能な2000m級滑走路の整備、さらにはこのころ就航したYS-11に対応した滑走路整備、空港の新設などで、我が国に航空路線網を構築すること、すなわち全国に空港を計画的・効率的に配置することが大きな目標でした。これに続く第2次五カ年計画においては、新東京国際空港（成田）の建設と関西新空港の構想推進が加わり、以後大都市圏の空港整備が常に計画の中核を占めることとなります。その後、一般空港については、路線網が充実してくると、よりサービス水準の向上を目指して、地方空港のジェット化、大型化を目的とした整備が順次進められてきました。

最後の「空港整備五カ年計画」となった第七次計画（1996～2000年度）では、これら地方空港のジェット化、大型化もほぼ完了し、首都圏や大都市圏の空港整備に焦点が絞られることとなり、これに続く「社会資本重点計画」（2003～2007年度）では、大都市拠点空港への一層の重点化が図られました。この結果、2005年2月には中部空港が開港し、関空の新滑走路も2007年8月に供用が開始されました。現在は羽田の再拡張、成田の平行滑走路

北側延伸事業（北伸）が進められていますが、これも2010年度には供用開始の予定となっています。2007年6月の交通政策審議会航空部会答申では、首都圏空港（羽田再拡張、成田北伸）の整備促進と整備後の路線配分、関西3空港の機能分担のあり方、中部空港の機能強化等が中心として述べられ、福岡、那覇の過密空港を除く地方の一般空港については、配置的側面からの整備は概成したと明確に示されています。実際、現在の空港数は97、内66空港がジェット機の就航可能な空港となっています。北海道や離島の空港も含まれますが、全国の都道府県の数47と比べ、数の上からも十分充足した状態であるということが言えるでしょう。このような空港を巡る政策の変化は、「『整備』から『運営』へのシフト」という言葉でよく表現されます。空港整備を推進するための法律「空港整備法」も、昨年、「整備」の文字が抜けた「空港法」へと改正されました。新しい「空港法」では、「空港の設置及び管理を効果的かつ効率的に行うための措置を定めることにより、環境の保全に配慮しつつ、空港の利用者の便益の増進を図り、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他の地域の活力の向上に寄与することを目的とする」とされ、既存ストックの活用、空港機能の高質化、利便の向上及び安全の確保などに重点が置かれることとなりました。

空港研究部の使命と重点研究課題

このような空港を取り巻く情勢の変化に対応して、空港研究部は、

「国民生活、社会経済活動を支える人流・物流

の基幹施設である空港に関して、航空をめぐる内外の情勢、国民ニーズの動向、地域の実情等を踏まえ、安全で使いやすい空港を整備し維持管理するための技術開発・基準整備、現場への技術的支援、国際・国内空港ネットワークの形成に向けた政策的支援、空港を核とした地域の活性化方策等地域への貢献、リスクや地球環境を意識した空港管理技術の確立を行うことによって国民生活の豊かさ、国民満足度の向上に寄与する」

ことを使命として掲げ、重点研究課題として、

- ①航空ネットワーク、空港の運営管理に関する研究
- ②空港のサービス水準高度化に関する研究
- ③地域の活性化における空港の役割に関する研究
- ④安全な空港に関する研究
- ⑤空港の管理技術に関する研究

の5つの研究テーマを中心に、現場や行政の声を研究に活かし、研究の成果を現場や行政の場で活用していただけるよう、新技術研究官と4つの研究室で日々取り組んでいるところです。

空港に関する研究の視点

ところで、国総研の中で他の研究部の人たちと研究方針などを議論していると、社会資本としての空港の特徴というのが見えてくるような気がします。

それは、空港は良くも悪くも「点」の整備であるということです。すなわち道路や鉄道の場合には、点が線で結ばなければ機能を発揮しないのに対し空港は、間に海があろうが山があろうが関係ありません。空港間で無数の組み合わせが可能であり海外とのネットワークも可能です。そういう意味では、非常に効率的・経済的な交通基盤とすることができます。しかしながら、各空港をつなぎネットワークとして面的展開を行う役割はエアラインの手に委ねなければなりません。従ってエアラインが路線を開設しなければ空港としての機能を発揮できません。この点が最終利用者に直接サービスを提供する道路や鉄道との大きな相違点であり、最大の特徴ではないかと思っています。

近年、地方における空港の整備はほぼ完了し、質的向上の時代に入ったことは先に述べたとおりです。このような中で空港の質を高める、利用者の満足度を高めるためには何をなすべきか。もちろん「安全」の確保は何にも増して重要であることは言うまでもありません。安全に直結する技術基準の整備や新しい技術の開発、空港を安全に供用し続けるための維持管理システムの構築といったことが私たちの研究の大きな柱であることに変わりはありません。しかし、この安全を前提とした上で航空旅客にとって最大のサービスとは何かと言うことを常に研究の視点として持たなければなりません。

私は、その視点の大きな一つが航空ネットワークの充実であると思っています。昨今、エアラインが経営状況によって、路線を撤退したり、減便するなどの事態が生じていますが、これは利用者からすればサービスの大きな後退ということになります。また、経済情勢に敏感に反応するエアラインが撤退したからといって、その空港は無駄な投資であったとするのは適当ではないでしょう。こう考えるとエアラインの行動を正しく分析し対応することが非常に重要であることが分かります。航空自由化が進展した現在、さまざまな状況の中で、エアラインがどう判断し行動するかを把握し、それに対し行政がどのような政策を採るべきなのか、その政策の効果をどう評価するのかといった研究が求められる所以です。すでに空港に関する研究の世界では従来の土木計画学の領域と言うよりも経済学の分野から航空ネットワークをとらえようと言うアプローチが主流になりつつあるようです。今までの学問領域を超えた研究者のグループも形成されつつあります。私たちも少し研究の視点を変えてみる必要があるのではないかと思います。「空港」よりももっと視野を広げた「航空」全般に関する研究を進め政策提言を行って行くべきである。と、このような視点で研究に取り組んでゆきたいと考えているところです。