

# 新しい時代の航空政策と 空港研究の最前線

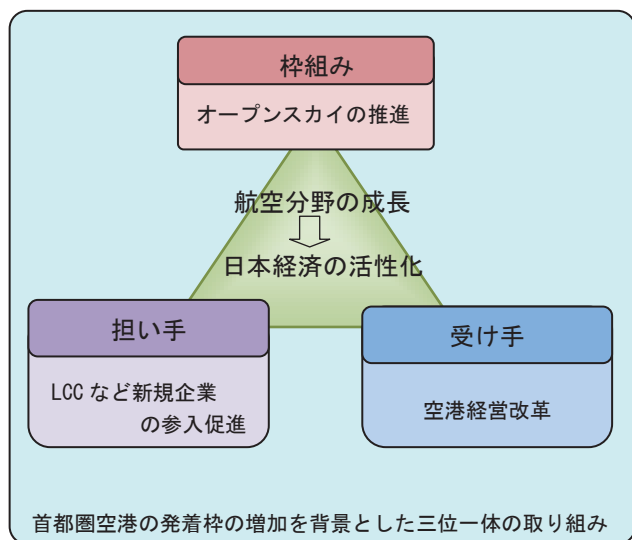


空港研究部長 傍士 清志

(キーワード) 航空政策、オープンスカイ、LCC、空港経営改革

## 1. 三位一体の航空・空港政策

今日、わが国の航空行政においては、三位一体の政策の実現に向けての取り組みが最大の課題となっている。三位一体の航空政策とは、「オープンスカイ」、「LCCの参入促進」、「空港経営改革」の三つの施策を相互並行して推進することをいい、これらの実現により航空分野の成長を図り、日本経済の活性化に繋げようとするものである。このような施策の推進が可能となった背景には、長年にわたってわが国の航空政策上のボトルネックであった首都圏の空港容量が大幅に拡大され、容量制約を前提とした規制行政からオープンスカイに向けての政策転換が可能となったことがある。



## 2. 首都圏の空港容量拡大の動き

羽田空港においては、従来から段階的かつ継続的に滑走路の増設、ターミナルの沖合への展開等の整備事業を実施し、その能力の向上に努めてきたが、首都圏に一極集中する旺盛な航空需要に応じて来られなかった。この結果、羽田と全国の空

港を結ぶ路線は、運航頻度を抑えて大型機材で大量輸送を維持するという、日本固有の国内路ネットワークが形成されてきた。また、地方空港では羽田空港との輸送能力を確保すべく、大型機材の就航を可能とするための滑走路延長事業が次々と実施された。世界の航空市場がダウンサイジング化と多頻度化に向かう中で、日本の航空ネットワークは、羽田空港のボトルネックにより独自の進化を遂げてきたのである。しかし、2010年10月に羽田空港の第4滑走路（D滑走路）が供用し、需給の隘路解消に向けた端緒が開かれた。D滑走路のオープンにより国内線の容量拡大が実現するとともに、国際線にも発着枠が割り当てられ、成田開港以来途絶えていた国際定期便が再開することとなった。引き続き管制運用の慣熟を図りながら段階的に容量が拡大し、最終的にD滑走路供用前に比べて9万回/年増の44.7万回/年まで容量拡大する予定である。

首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加

|                                 | 羽田空港<br>(うち国際線)           | 成田空港 | 首都圏空港全体 |
|---------------------------------|---------------------------|------|---------|
| H22.10月まで<br>(羽田D滑走路供用前)        | 30.3万回                    | 22万回 | 52.3万回  |
| 現在<br>(H24.3.25以降)              | 39万回 (6万回)                | 25万回 | 64万回    |
| H25年夏ダイヤから<br>(H25.3.31以降)      | 41万回 (6万回)<br>国内線2万回を増枠   | 27万回 | 68万回    |
| 最終形<br>(羽田:H25年度末<br>成田:H26年度中) | 44.7万回 (9万回)<br>国際線3万回を増枠 | 30万回 | 74.7万回  |

一方、成田空港は計画・建設段階の不幸な闘争の歴史から、長年にわたって滑走路一本の運用が続いた。この間、アジアの近隣諸国は次々と国際ゲートウェイ空港を開港し、成田は国際水準に比

して見劣りする施設で運用をせざるをえない状況が続いてきた。ようやく2009年に2本目の滑走路が2500mに延長されると、その後の地元合意を受けて二本の滑走路を独立運用することが可能となり、大幅な容量拡大が図られることとなった。

これら両空港の容量拡大が並行して進められる結果、首都圏の空港容量は年間74.7万回/年まで拡大し、ようやく国際水準の空港容量が首都圏に備わることになったのである。

### 3. オープンスカイ（航空自由化）政策の展開

羽田、成田の容量拡大にめどがつくことによって、従来の首都圏空港の航空輸送の隘路が急速に解放放たれることになり、これを活用してオープンスカイ（航空自由化）政策が展開されることになった。これまでもオープンスカイを標榜してはいたが、首都圏の空港を除くとの注釈付きであり、最も需要が旺盛な羽田、成田を欠くオープンスカイ施策はいささか実効性に乏しいものといわれても仕方ないものであった。

首都圏空港の容量拡大を背景にして、名実ともにオープンスカイが実現することになり、長年にわたって厳しい容量制約のもとにあった航空企業が、新たなオープンスカイ政策の下で活性化し、アジアをはじめとする海外の旺盛な経済成長を取り込むことで、わが国の持続的な経済発展に繋がっていくことが期待されている。

### 4. LCCなどの新規企業参入の促進

次に、航空政策の担い手となる航空企業に関しては、2012年に相次いで参入した本邦LCC（格安航空会社）などの新規参入企業を、公平な競争環境下で育成していくことが課題である。LCCは従来の航空企業とは異なる新たなビジネスモデルにより、これまで航空輸送を利用しなかった層の需要を掘り起こしており、今後の航空輸送の成長エンジンとして期待されている。そこでこれを支援するため、行政は技術規制の見直しや専用ターミナルの整備などの施策展開によってLCCの参入促進を積

極的に進めている。現時点でわが国におけるLCCのシェアは2%程度に過ぎないが、2020年にこれを欧米並の20～30%まで拡大する政策目標が掲げられている。

### 5. 空港経営改革の推進

更に、政策の受け手である空港に関しては、効率的な空港運営のための空港経営改革を推進する。全国28の国管理空港においては、着陸収入がプール管理されており、国が管理することによる地元感覚、経営感覚の不足などが指摘されてきた。また、滑走路等（国）と空港ビル（民間）の運営主体が分離していることに伴う空港の一体的管理の視点が欠如も問題視されてきた。

そこで、地域の実情に応じた民間による経営の一体化を図ることができるよう法制度を整え、空港経営改革を推進することとしている。これにより、空港経営に新たなオプションを提供することが可能となる。

### 6. 新しい航空政策と研究所の取り組み

空港研究部においては、以上述べたような航空施策の新たな潮流を踏まえ、航空行政のニーズに即応した研究課題に取り組んでいる。

例えば、首都圏空港の利用頻度が高まり、施設の維持管理の物理的制約がますます厳しくなる中で、懸念される滑走路の剥離などの不具合を未然に防ぐための技術開発や、より短い時間で効率的・効果的に保守点検を行うための手法の開発などを進めている。

また、LCCのシェア拡大を念頭に置いた、航空需要の分析・政策シミュレーションに関する研究や、LCCの就航を前提とした空港施設整備のあり方の検討も進めている。

さらに、空港の民営化が今後進展していくことを念頭に、国が有する空港施設の保全体制に関するノウハウを空港管理者と共有するシステムの構築も重要な課題であると考えている。