

東アジアの国際航空ネットワークの将来展開を踏まえた我が国の空港整備のあり方



空港研究部 空港計画研究室長 田所 篤博

1. はじめに

東アジアにおいては、著しい経済成長を背景に国際航空ネットワークの急速な発展とともに大規模な国際空港の建設が相次いでいる。一方、我が国においては、国際航空需要は堅調に増加しているものの、地形的な制約もあり新たな国際空港を経済的かつ急速に整備することは困難である。このような状況を背景に、東アジアの国際航空ネットワークの将来動向や我が国の主要空港における空港容量について検討し、我が国にとって空港容量の不足が国際航空ネットワーク上のボトルネックとならないような方策について提案した。

2. 東アジアの国際航空ネットワークの将来動向

成長著しい東アジアの国際航空ネットワークの将来動向として、その現状とともに航空先進地である欧州の発展経緯を分析し、次の四点を設定した。①著しい成長が見込まれる東アジアにおける国際航空輸送の中でも、日本・中国間の輸送は他の地域に比べ高い伸び、②東アジア・北米間の輸送の拡大、③航空機材の小型化傾向と次世代超大型航空機の導入、④低価格航空会社の台頭

3. 我が国に必要な空港容量と対応の方向性

国際航空需要の伸びを、①過去の年平均伸び率、②IATA推計の年平均伸び率、③ICAO推計の年平均伸び率により設定し、2015年における我が国の主要国際空港における発着回数を推計した。中間的な伸び率の③ICAOのケースでは、首都圏（成田国際空港、羽田空港）、中部国際空港、福岡空港のそれぞれで、一日当たり約260回、約40回、約100回の空港容量（離着陸回数）不足が推計された。新たな国際空港を経済的かつ急速に整備することは困難であることを踏まえ、地方の拠点的な既存

空港の有効活用方策を検討した。すなわち、容量不足の主要国際空港から、潜在需要があり路線開設の可能性が高い地方の拠点的な既存空港へ、航空旅客の利用空港を転換させる方策である。その結果、一日当たり約100回程度の発着需要を地方の拠点的な空港へ誘導できる可能性があることが判明し、主要国際空港の容量不足を解消するための一つの有効な手段となることを提案した。

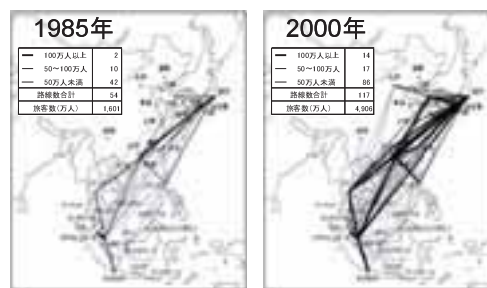
4. おわりに

本研究成果は、今後の我が国における主要国際空港の容量不足への対処について、基本的な視点を与えるものであり、地方空港も含めた空港間の連携・有効利用のあり方の検討に活用されている。今後とも、各種データ類を継続的に収集・整理するとともに、ネットワークモデルの改良などを通じ、研究内容を深めて参りたい。

【参考文献】

国土技術政策総合研究所プロジェクト研究No. 15
「東アジアの航空ネットワークの将来展開に対応した空港整備手法に関する研究」

<http://www.nilim.go.jp/lab/bbg/project/index.htm>



図ー1 東アジアにおける国際航空ネットワークの進展