

地方基幹空港のネットワーク化による国際空港機能形成に関する研究*

A Study on Functional Formation of International Airports arising from Network System of Key Airports

石井伸一** 高野伸栄*** 佐藤馨一****

By Shin-ichi ISHII, Shinei TAKANO, Keiichi SATOH

1. はじめに

わが国空港整備の緊急課題は、首都圏、関西圏等の大都市圏空港の絶対的な容量不足への対応であることは従来から指摘されている。現在、国内空港航空旅客は、7,000万人を超え、また出国日本人は1,500万人を超えるなど国内・国際航空旅客が急増している。そのほとんどの旅客を扱っているのが、東京、大阪等の大都市圏空港であり、全航空旅客のほぼ8割を占めている。また、首都圏や関西圏には、人口集積に裏づけられた大きな基礎需要が存在する。

地方都市からの乗り入れ要望や、国際線においても海外諸国からの乗り入れ要望が強いなど、エアラインのニーズも高い。そのため近年は、大都市圏の空港整備に重点が置かれており、これを空港整備事業（6次空整）に表れている（図-1）。

こうした考え方の方で、近年の地方空港での増加が目立っており、地域拠点空港として7次空整（中間とりまとめ）で位置付けられた新千歳、福岡空港を始め、その他の地方空港でも近年国際旅客を急速に伸ばしてきていることが注目される。

今後、人口の高齢化や低成長経済の中で、国全体としての財源確保は大きな課題である。こうした中で、巨額な資金を必要とするわが国空港整備、特に国土全体としてのあり方自体を検討することが重要である。

以上の背景のもとで本研究は、6次空整、7次空整におけるわが国空港整備事業の現状を概観しつつ、その問題点、課題を整理し、わが国国際空港のあり方としてのネットワーク型国際空港論（幹線空港及

び中部圏の空港のよる分担型の国際空港論）を提案し、その優位性について定性的に論じるものである。

2. 空港整備事業の現状

6次空整、7次空整（中間とりまとめ）では、首都圏、関西圏等の大都市圏空港整備の重要性が指摘されている。特に、6次空整の事業費ベースでみた場合の成田、羽田、関空への投資規模の大きさは、先に述べたとおりである。また、1995年8月に公表された7次空整の中間とりまとめにおいても、首都圏第三空港、中部新国際空港など大都市圏の空港整備への重点化が鮮明に表れている。

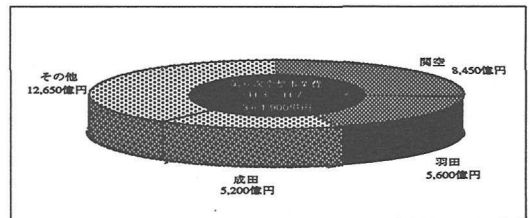


図-1 第6次空整事業費内訳

3. 大都市圏空港整備の課題

基礎需要という観点からみれば、大都市圏空港の整備は緊急の課題であることはいうまでもない。しかし以下の点で大都市圏ならではの制約や問題点を抱えている。

① 大都市であるがゆえに、人口、産業が郊外にまで広がっている。空港の立地は都心から離れた遠隔地や海上にならざるを得ない。

② 今後の空港整備に地域住民の参加、合意形成は欠かせないものとなっている。住民参加による立地の問題の決定には長期間を要する。

* ネット：空港計画、公共交通計画

** 学生員 工修 北海道大学大学院

*** 正員 学術修 北海道大学工学部助手

**** 正員 工博 北海道大学工学部教授

北海道大学工学部 土木工学科 交通計画学講座

〒060 札幌市北区北13条西8丁目

TEL (011)706-6822, FAX (011)726-2296

- ③ ①②がクリアされたとしても、地価の高さによる整備費の高騰は避けられない。また、環境対策事業にも毎年巨額の資金を投入しなければならない。
- ④ 首都圏では、既に羽田空港と成田空港が完全に分離され、一体とした空港とみなすには離れすぎている。国内線と国際線が分離している状態では地方の利用者は極めて不便である。首都圏第3空港も分離・整備されるであろうから、この問題は解決しない。
- ⑤ わが国の国土は南北東西に2,000km（沖縄を含めると3,000km）に渡る地形であり、日本の中央部のみに国際空港を集約することは、北海道、東北、中・四国、九州などの地方圏は方面によってはルート上、非効率になる。

4. ネットワーク型国際空港論

わが国には、北に新千歳、南に福岡、沖縄という地方基幹空港が存在する。しかもこれらの空港は、東京、大阪、名古屋はもとより、全国主要都市とネットワークされた（路線をもつ）空港である。これらの空港と3大都市・地方の空港のネットワークを活用することによって3大都市に国際航空需要を分散させ、方面別に分担するという考え方である。

特に3大都市の空港との関係では、羽田―新千歳・福岡・沖縄路線、伊丹―新千歳・福岡・沖縄等、国内線専用空港の既存の充実した（頻度の高い）路線を活用することが出来る。

これは、いわば地方基幹空港のネットワーク化によるわが国国際空港機能の強化という考え方であり、地方基幹空港の位置的特性に応じ、わが国全体の国際航空需要を、新千歳が北米・欧州の一部を福岡がアジアを、那覇がアジア・太平洋の一部を分担し、国土全体でホロニックなネットワーク型の国際空港機能の形成を図るものである。

以上の考え方をもとに、国土全体として、国際空港機能を有し、全国民に対し、（南北東西に細長い国土の日本において）、均質かつ、高水準で、なおかつ、リダンダントなサービスを提供していく。

このイメージを示すと次のようになる。

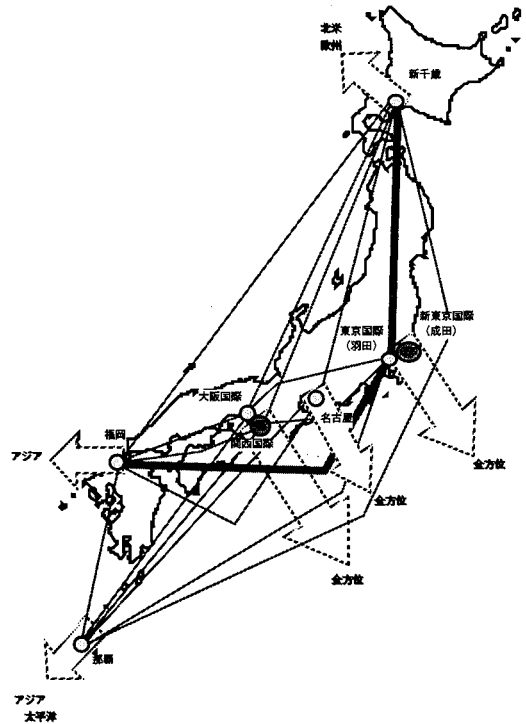


図-2 地方基幹空港のネットワーク化による国際空港機能強化のイメージ

将来的に3大都市圏間の移動は、リニア新幹線にとって代わる。地上交通ターミナルから国際空港が離れている場合には、3大都市圏は身近にある国内専用空港（羽田、首都圏第三、伊丹、神戸、小牧）から、地方基幹空港を経由して、海外へ飛び立つルートが有効になろう。

また、地方基幹空港の活用は、現在新たな国土計画策定において議論されている広域国際交流圏という考え方にも合致することになる。

5. 今後の展開

今後は、このネットワークイメージをモデル化し、評価していくことが求められる。この場合、需要予測への展開や空港整備に対する投資対効果、つまり単体拠点開発の空港整備とネットワーク型空港整備を相対的に客観的に評価していく予定である。

参考文献

- 1) 五十嵐日出夫, 地方空港の国際化-地の利の活用地域の連携-, 都市問題研究第45巻第10号通巻514号
- 2) 九州国際空港検討委員会, 九州国際空港必要性等調査報告書, 平成4年3月