

# 大規模空港に対する公共交通アクセスの改善方策

太田和博  
OHTA, Kazuhiro

外国論文研究会  
専修大学商学部助教授

## 1 はじめに

本稿では、TRB(Transportation Research Board)が2000年に出版した62番目のTCRP報告書であるImproving Public Transportation Access to Large Airports<sup>1</sup>を紹介するとともに、わが国における空港アクセス政策について論じることにより目的がある。

TRBについては別稿を参照されたいが<sup>2,3)</sup>、ここではTCRP(Transit Cooperative Research Program)について簡単に紹介することとする。TRBは元々はHighway Research Boardという名称であり、この名称が示すように、道路交通を中心に据えた研究団体であった。現在では、道路交通に加えて公共交通、航空、海運など幅広い交通分野の研究に携わっているが、それでもその活動の8割以上は道路分野に関連している。このため、TRBの道路関係の研究報告書は、NCHRP(National Cooperative Highway Research Program)のシリーズとして長い歴史を持っている。

一方、公共交通に関連するTCRPは新しいプログラムである。TCRPは、1987年にTRBの特別報告書213において初めて提言されたものであるが、その段階からUMTA(Urban Mass Transportation Administration, 現FTA: Federal Transit Administration)の支援を受けていた。TCRPは1992年7月にFTAの資金援助(sponsorship)によって設立されたが、この創設はISTEA(Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991)によって裏付けられたものである。ISTEAは道路交通を補完する、あるいは代替する交通機関としての公共交通の重要性を強調し、公共交通に対する連邦道路財源からの支出を拡充したことで知られている。また、ISTEAはその名が示すように、インターモーダルズムを推進する明確な理念を提示していた<sup>注1)</sup>。

本稿の対象であるTCRPの第62報告書は、TCRPプロジェクトB-18に基づくものである。B-18プロジェクトの名称は第62報告書のそれと同じである。なお、このプロジェクトは現在も進行中であり本報告書は中間報告とも位置付けられる。

2では、TCRP第62報告書の概要を紹介する。3では、わが国の空港アクセス政策に対する含意を検討する。最後に4に

おいて感想を述べることとする。

## 2 TCRP第62報告書の概要

TCRP第62報告書の内容をその構成に沿って紹介する。要約に続く第1章は、イントロダクションであるが、単なる導入ではなく、分析対象を厳密に定義している。定義されているのは、米国40大空港、陸上交通アクセスおよび公共交通アクセスなどである。特筆すべきこととして、この報告書では、公共陸上アクセス交通機関として、鉄道、乗合バスおよび乗合バン・サービスを取り上げており、タクシーや無料送迎サービスを含まないことがあげられる。

第2章では、米国の40大空港に対するアクセスの概況を解説している。ここでは、交通機関ごとに近年の動向を簡潔にまとめている。第1章において分析対象交通機関から外されたタクシーなどについても一通りの説明がなされている。

第3章では、ボストンのLogan空港を取り上げて、アクセス交通に関する市場調査法(market research)によるアプローチの提案を行っている。興味深いのは、空港利用者(居住者と非居住者および業務と業務外に分類)のみではなく、空港従業員(航空機搭乗員とそれ以外に分類)のアクセス手段の選択についても分析する枠組みを提供していることである。空港利用者と空港従業員の間で、アクセス選択に共通点が発見されれば、データ収集の方法において簡便な手法を検討することができる。

第4章では、米国以外の諸外国において、公共交通(鉄道とバス)のシェアが大きい14空港を取り上げて、そのアクセス手段を解説している。わが国の成田空港は、オスロ空港、香港の新空港に続く3番目に高い公共交通シェア(59%)を持つものとして紹介されている。14空港はすべて鉄道アクセスを有しており、それが公共交通アクセスの高いシェアにつながっていることを強調している。

第5章では、第4章において取り上げた米国以外の14空港からの教訓(lessons learned)をまとめている。空港への鉄道アクセスが成功する要因として以下の4点を指摘している。都心へのサービス、都心以遠へのサービス(都心を經由

して国内の他地域へ移動するサービス), 鉄道から空港への乗換え施設(鉄道駅)の質,および手荷物への対応(空港外施設でのチェックイン)。これらの4点について,世界の空港の事例を紹介しているので,資料的価値も高い。

第6章では,空港アクセスに関する新しい技術について紹介している。

第7章では,米国および諸外国における空港アクセスの成功例を参考にしながら,逆に公共交通アクセスがうまく機能しない制度的要因について分析をしている。これは,米国の空港アクセス整備に関する財源制度および意思決定システムの問題点を提示する章となっている。具体的な問題点として,

FAA(Federal Aviation Administration)の助成のあり方, FHWA(Federal Highway Administration),FTAおよび州政府の負担のあり方, 航空会社と空港との契約による制約を指摘している。

なお,第62報告書には添付されていない付録が2つある。第1の付録は,米国の40大空港のうち38空港に関するデータである。第2の付録は,米国のいくつかの空港におけるアクセスを詳述したものである。これらの付録の要点については本報告書に要約されているが,その原データ,つまり付録については,TCRPに要求することによって入手可能である。

また,第62報告書は,TCRPのB-18プロジェクトの中間報告(Phase Iの報告)であり,鉄道(軌道系)アクセスを中心にしている。B-18プロジェクトのPhase IIは自動車を利用した乗合公共交通アクセスを扱うものであり,現在進行中である。Phase IIの報告書も完成次第公表されることになっている。

### 3 わが国における空港アクセス問題への取り組みの必要性

空港アクセスの改善は,単に空港利用者の利便性を高めることに留まるものではなく,航空市場の競争環境を整備するものでもある。2000年に改正航空法が施行され,制度的には自由化された国内航空市場ではあるが,空港制約が競争を制限していることはしばしば指摘される場所である。

空港制約問題は,当該空港のスロット制約のみではない。あるいは,当該空港にスロット制約があったとしても,十分に競争的な代替空港があれば,航空市場において競争は機能する。

たとえば,福岡空港に新規航空会社が参入したことによって佐賀空港の需要が減退しており,かつ福岡空港の容量制約が問題視されているが,この問題は佐賀空港のアクセスが改善されれば解決され得る。そもそも諸外国では,新規航空会社は2番手の空港に参入するものである。それゆえ,空港アクセス問題は,空港政策のみではなく,より広い視点から論じられる必要がある。

わが国においては,これまで空港アクセス問題は必ずしも重要視されてこなかったと言えよう。その意味で,TCRP第62報告書のアプローチには学ぶべきことが多く,わが国においても同様の研究がなされる必要性が高い。

### 4 わが国の情報発信に関連して

最後に,TCRP第62報告書におけるわが国空港に関する記載に関連して感想を述べることにする。

上述のように,わが国の首都のゲートウェイである成田空港は,公共交通のシェアが高いため,第4章において3番目に紹介されている。アクセスに占めるシェアは,鉄道が36%,バスが23%で,合計59%とされているが,このデータの出所が英国のBAA plc(旧British Airports Authority)であり,データの年次が1993年3月になっている。

成田空港のアクセス交通機関の記述については適度に詳細である。しかしながら,視覚的な情報についてははなはだ不十分である。他国の空港については,ターミナルやエクスプレス・サービスの写真やイラストが入っているが,成田空港については1枚の写真のみである。しかもそれは,報告書の執筆者の一人が撮影した普通電車の車内写真である。また,包括的なアクセス鉄道路線図やターミナルでの結節点の図などもない。鉄道路線図については成田エクスプレスのそれが別の章(第5章)に掲載されているだけである。

宅配便に関する記述も1文あるが,それが単一の宅配便会社によって運営されているという記述になっている。宅配便サービスと公共交通アクセスの需要には密接な関係があるが,その点については触れられていない。

成田空港に関するこれらの不十分な記述の責任は,第一義的には報告書執筆者に帰されるべきであるが,それを批判するのみでは意味がない。わが国からの情報発信の不十分さにも責がある。特に,鉄道を中心とする公共交通に関してわが国は多くの成功例を有しているのであるから,それを積極的に伝える姿勢も必要である。

注

注1)米国におけるインターモーダルizmについては,榊原ら(1999)などを参照されたい。

参考文献

- 1) Leigh Fisher Associates et. al.[2000], *Improving Public Transportation Access to Large Airports*, TCRP Report 62, Transportation Research Board, National Research Council, National Academy Press.
- 2) 飯田章夫[1999], 「TRBの概要と第78回年次総会の運営について」,「高速道路と自動車」第42巻第8号, pp.52-55
- 3) 太田和博[2000], 「航空政策の決定プロセスと交通経済学者の役割」,「運輸政策研究」第3巻第3号, pp.55-57
- 4) 榊原胖夫・Nelson C. Ho・石田信博・太田和博・加藤一誠[1999], 「インターモーダルizm」, 勁草書房