

「複数空港システム： 首都圏複数空港の機能分担の評価」 へのコメント

金成秀幸
日本航空株式会社経営企画室

1. 運航距離基準例の合理的理由(推察)

1 地域に複数空港があり、且つその空港間で需要中心地からの物理的・時間的距離の遠近による旅客利便上の格差が著しく大きい場合、既存の棲み分け基準例の合理的な理由は、次のように整理できるのではなかろうか。

- ・ 米国の例(判例あり)
- ・ 首都圏・関西圏所在空港棲み分け例

どの旅客も需要中心地により近い空港を利用したいと思っているが;

旅客居住地 - 空港間の地上移動時間と航空機による空中移動時間を合わせた1旅行に必要な移動時間トータルに占める地上移動時間のウェイトは、空中移動時間が短くなればなるほど(すなわち、航空路線距離が短くなればなるほど)大きくなるという事実と、

短距離路線旅客は、空港が居住地から近いことの利便性を現実に活用できるという事実から、

需要中心地から相対的に近い空港の時間的・経済的メリットを短距離路線旅客に付与することは国民経済的に合理的で、且つ社会常識にも適うことであり、

かかる判断をベースに、各空港の役割を正當に位置付けて棲み分けることにより、複数空港処理能力をトータルとして最大限に活用することは公益に適うことである。

2. 羽田・成田の棲み分けを考える際に踏まえるべき点

本問題は、以下の厳然たる事実を踏まえ、都・県単位にとどまらず、首都圏・国レベルの問題として、利用者利便、国益の双方の観点から検討されるべきではないかと考えている。

首都圏需要中心地からのアクセス面で、羽田国内線の成田による代替は利用者利便上適切でなく、国内線は羽田、国際線は成田という首都圏における棲み分けの基本は合理的であり、維持されるべきこと

地方を含む我が国全体の喫緊の航空課題は、国内線全旅客の6割もが利用している羽田の容量不足を再拡張により早期に解消し、羽田における未だ不十分な地方路線ネットワークの拡充と競争を促進すること

成田の暫定平行滑走路が本格化し、羽田再拡張が実現しても、首都圏の国内・国際線需要には羽田・成田両空港の共生によってしか容量的には対応不可能であること

この両空港の共生のためには、両空港所在自治体住民の理解と協力、とりわけ、成田空港建設経緯とそれぞれの空港周辺上空の航空利用状況に関する相互理解が不可欠であること

利用者利便と我が国全体の経済発展のために、再拡張後の羽田においては、国内線用として必要な発着回数を確保した上で、成田の補完として、国際的合理性を具備した基準に基づき国際線を導入せざるを得ないこと。

