

# 運輸政策研究所研究報告会2000年秋(第8回)

平成12年10月10日、運輸政策研究所は日本海運倶楽部国際会議場において、研究報告会2000年秋(第8回)を開催した。今回開催した報告会は「日欄交流400周年記念交通運輸政策シンポジウム」と題しており、オランダの交通運輸研究機関であるTRAIL(交通、インフラストラクチャー、ロジスティクス研究所)と当研究所の研究員が、両国およびアジアや欧州における交通運輸分野についての発表を行った。(なお、平成12年10月8日には長崎にて同様のシンポジウムを開催した。)

報告者およびそのテーマは以下の通りである。次ページ以降にその概要を掲載する。なお、TRAIL研究員の報告内容については日本語による概要を掲載する。また、上林氏による基調講演内容は別途報告書(ITPS Special Report 20001)としてまとめているため、そちらを参照されたい。さらに、浅見研究員の報告については第45回運輸政策コロキウムでの報告内容と、また醍醐研究員の報告については第41回運輸政策コロキウムでの報告内容とそれぞれ重複する部分が多いため、前者は次号に掲載する当該記事を、後者は第10号の当該記事を参照されたい。

## プログラム

開会挨拶 中村英夫 運輸政策研究所長

Piet H.L. Bovy TRAIL所長

来賓挨拶 岩村 敬 運輸省運輸政策局長

- 研究報告
- 1.D. M. van de Velde TRAIL研究員(エラスムス大学教授)  
「日蘭の公共交通システム」
  - 2.Andrea Obermaur 運輸政策研究所研究員  
「日本とEUにおける国有鉄道改革の経済的・構造的効果」
  - 3.René (M).B.M. de Koster TRAIL研究員(エラスムス大学教授)  
「EUにおける日本の物流」
  - 4.花岡伸也 運輸政策研究所研究員  
「複数空港システムにおける機能分担の影響」
  - 5.Piet H.L. Bovy TRAIL所長(デルフト工科大学教授)  
「欧州と日本のロードプライシング」

基調講演 上林好之 東京大学生産技術研究所顧問研究員  
「19世紀の来日オランダ人技術者と近代港湾及び運河の建設：淀川の運河化・三國港・野蒜港・大阪港・横浜港」

- 研究報告
- 6.Henk J. van Zuylen TRAIL研究員(デルフト工科大学教授)  
「交通分野における技術革新の動向」
  - 7.浅見 均 運輸政策研究所研究員  
「新幹線ネットワークにおける代替ルートの効果」
  - 8.Hugo Priemus TRAIL研究員(デルフト工科大学教授)  
「ロッテルダム港とスキポール空港」
  - 9.醍醐昌英 運輸政策研究所研究員  
「日本の総合交通政策の回顧と将来方策」

閉会挨拶 橋本昌史(財)運輸政策研究機構理事長

## TRAIL研究員の報告概要

### 日蘭の公共交通システム

**D. M. van de Velde**

TRAIL 研究員( エラスムス大学教授 )

本報告では、オランダにおける地域レベルの公共交通および鉄道の両者の改革の現況について言及した。この改革は、公共交通体系の根本的な変革を伴うこととなる。すなわち、地方や国家の交通当局は、補助金の代わりに旅客交通の目標決定に対する関与を強めるものとなる。同時に、競争入札制度と事業遂行契約によって競争圧力も加わるであろう。また、九州を基準として、鉄道に関する日本とオランダの比較を行った。

### EUにおける日本の物流

**René (M).B.M. de Koster**

TRAIL 研究員( エラスムス大学教授 )

アメリカやアジアの多国籍企業の多くは欧州物流センター(EDC)をオランダに立地している。オランダ国際物流協議会によると、1,000以上のEDCのうち668がオランダにあり、50%以上のシェアを占めている。この相当数が日本企業である。本報告ではEDCの物流構造について、日本と他国の比較を行った。また、高付加価値ロジスティクス、注文配送システム、管理手法といったEDCに含まれる別の側面にも焦点を当てた。

従来研究によると、日本のEDCは他国のEDCと比較して

質を重視している。例えば、バーコードやWMSソフトの利用によるプロセスオートメーション等、非常に高度な自動化を実現している。その他、意思決定、工程管理、人材管理、継続的改良等の高付加価値を持つ日本の管理技術はいくつかのEDCに導入されている。そして、その多くは地方標準仕様に変更されている。また、生産工程に関する文献から知られている例とは対照的に、日本式管理は物流工程を妨げていないと言える。

### 欧州と日本のロードプライシング

**Piet H.L. Bovy**

TRAIL 所長( デルフト工科大学教授 )

オランダではロードプライシングの導入に関する14年間の試行錯誤と数々の失敗を経て、自動料金収受計画が実現しようとしている。従来の中央政府によるトップダウン方式に代わり、新計画では様々なレベルの政府機関と民間団体が協調し、その運営は地域レベルで行われることとなる。また、この計画はアメ(社会資本投資)とムチ(通行料)の施策を組み合わせたパッケージアプローチとなっている。

計画の目的は、Randstad Areaの中心市街地へのアクセス性を改善し、許容可能なモビリティを確保することにある。中心都市へ向かう自動車道路の入口で通行料を徴収することにより、時空間における交通需要が再配分され、都市周辺の交通渋滞は抑制されるであろう。さらに交通状況を改善す



運輸政策研究所所長：中村英夫



TRAIL 所長：Piet H.L. Bovy

るためには、交通の質の向上(例えば交通渋滞からの解放)に対する支払意志を持つ人々のための有料レーンの導入も考えられる。

社会資本整備資金としてのパッケージアプローチ、つまり通行料収入が地域の交通整備基金となる予定であることから、この計画は経済団体や公団、政治家の間で広く受け入れられている。2002年から2005年にかけて実施される大規模実験により、自動料金収受計画を含めた複合施策の目的が達成できるかどうか明らかになるだろう。

#### 交通分野における技術革新の動向

**Henk J. van Zuylen**

TRAIL 研究員(デルフト工科大学教授)

交通システムは、様々な技術によって供給される多くのサービスの複合体と見なすことができる。これらの技術とサービスの持つ意味は、社会経済的、文化的な背景によって決定される。また、交通システムは広範囲かつ多段階なシステムであることから、効率性の問題を有し、環境への副作用の影響を受ける。

ヨーロッパにおける交通システムは、相互に連結した国家システムと地域的構成要素の組み合わせによって統合された複合体と言える。そこには、ボトルネックやその改善への挑戦がある。国家あるいはヨーロッパのレベルにおける政策目標はこうした諸問題を解決することであり、その目標実現に対し、技術は大きな潜在能力を持っている。しかし、交通分野における技術革新の過程は非常に複雑であり、遅く、制御も難しい。

技術革新の過程は、二つの力(technology pushとmarket pull)によって概ね決定される。この過程において、政府による直接、間接の影響は大きい。プラスの影響として、補助金、税制、研究開発の促進、あるいは技術の標準化や構造化等が挙げられる。逆にマイナスの影響として、特定の

新技術を禁止するといったような法律や規制がある。政府は交通における技術革新を取り扱ってはいるが、交通分野のための明確な技術政策を持っているとは言えない。技術政策は、経済・防衛・環境などの他の政策分野で扱われている。交通分野にも、特定の問題を扱った効果的な技術政策を考える必要がある。

#### ロッテルダム港とスキポール空港

**Hugo Priemus**

TRAIL 研究員(デルフト工科大学教授)

国際化の進展において、港湾・空港は旅客、貨物双方にとっての重要な役割を担っており、世界を往来する航空、海運ネットワークの交通結節点となっている。本報告では、オランダの事例を中心に主要港湾・空港の発展過程(ダイナミクス)について論じた。

港湾・空港は、社会資本、交通施設、ロジスティクスを超えた高度な機能を持つと言える。オランダの主要港湾・空港は交通結節点として出発したが、現在では完全にビジネスの原動力として発展している。主要港湾・空港の経済的機能は、伝統的な港湾・空港としての機能と頭脳的機能を統合することによって、より強化されることになる。これにより、航空路線に道路・鉄道ネットワークを、また海運に内航海運、貨物鉄道、トラック運送、パイプラインを、さらに交通結節点とICT(情報通信テクノロジー)ネットワークの結節点とを結びつけることになるだろう。

Randstad Holland(オランダ西部の経済中心地)では、ロッテルダム港とアムステルダムスキポール空港との密接な統合が必要である。そのためには、交通インフラの強化のみならず、ICT港湾の機能を計画・開発・統合することが必要不可欠である。

(とりまとめ: 運輸政策研究所 花岡伸也)



# 日本とEUにおける国有鉄道改革の経済的・構造的効果

- 制度の変更と鉄道輸送市場への影響 -

アンドレア・オバーマウアー (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員  
Andrea, OBERMAUER

## 1 研究の背景と目的

日本では、国鉄改革後すでに13年を経ているのに対し、EUにおける鉄道改革はまだ進行中である。本研究の目的は、日欧における国鉄改革の共通点と相違点、また鉄道市場への改革措置の影響の比較分析である。「日欧」の定義は、日本とEUの15カ国の加盟国である。

## 2 日欧における鉄道改革の重要な観点の比較

### 2.1 鉄道改革の理由と目的の共通点

日欧における国鉄は共に数十年間にわたり政治的な決定の下に管理され、生産性と効率の低さ、高額な人件費、市場占有率の減少、負債と長期債務、政治的な介入といった同様な構造上の問題に悩まされており、改革の理由と目的には共通点がある。特に企業効率の向上、財政立て直し、鉄道の競争力の強化、負債と長期債務の縮小、政府介入からの解放といった目的が共通していた。しかし、日本では国鉄の組織改革が主な目的で実施されたのに対して、EUではEEC91/440指令の下に、組織と事業改善だけでなく鉄道輸送市場の自由化も目的となった。

### 2.2 鉄道改革の目的の相違点と改革内容への影響

日本の短距離旅客輸送市場においてJRと民鉄は競争関係にあるので、JRの競争力の強化は重要な目的であった。しかし、JR各社間の直接的な競争は、破滅的な競争とならないようyardstick競争に抑制された。従って、JR旅客会社はインフラ込みで地域的に分割され、民鉄との同一な法的取り扱いを行う措置がとられた。また貨物輸送市場では、JRの交通モード間の競争力が弱く、民鉄との競争はほとんど存在しないという旅客輸送市場との相違を考慮することにより、旅客と貨物輸送部門が分割され全国一元的なJR貨物鉄道会社が設立された。

それに対し、EUでは国際鉄道サービス全体の自由化を含むシングルマーケットの条件への適応のため、インフラ部門と列車運行部門の分離、国有鉄道の優位性の制限、既存鉄道企業の路線ネットワークへの第三者への差別のないアクセスなどの措置をとった。国内の鉄道輸送の競争力を高める

ことは直接的な目的ではないが、鉄道サービスの完全な自由化とシングルマーケットの実現を促進しながら、競争も間接的に促すことを目的とした。

## 3 日欧における国有鉄道制度の変更

### 3.1 法的な独立と分離方針のカテゴリーの定義

国有企業の経済的な改善と効率を高めるという改革の目的を実現するため、民営化と競争は不可欠といえる<sup>1)</sup>。部分的な民営化は国家が企業部分を保持する。正式な民営化は国有企業が私的な法形式に変更されているが、国家が100%の株主である。実体的な民営化は所有も私有に転用し、また完全な実体民営化は100%の株主が民間となる。以上より、日欧における鉄道の独立性のレベルは五つのカテゴリーに分けられる：

- I. 商業の自由化なしの国有企業、公共企業体
- II. 商業の自由化がある国有企業、公共企業体
- III. 50.1%以上の株を国が所有する株式会社
- IV. 50.1%以下の株を国が所有する株式会社
- V. 私所有の株式会社、民鉄

独立性について、最低が第Iのカテゴリーで、最高が第Vのカテゴリーである。

分離方針では、日欧で二つの方針、つまり上下分離 (vertical separation) と、地域独占を含む完全上下統合 (vertical integration with regional monopolies) が存在する。分離方針の選択によって、競争力の強化が異なる。競争力を強化するためには、上下分離のほうが適当な措置である<sup>2)</sup>。EUでは、交通モード内の競争力強化を間接的に求める努力がなされているので、上下分離の方針が選択された。それに対して日本では、交通モード内の競争を促進する目的ではなかったため、JR貨物を除いて地域分割の完全統合の方針が選択された。その結果、分離のレベルの定義が複雑となった。日本で導入された地域分割を含む完全統合とEUでの上下分離の比較は、同等に対比しなければならぬので、この二つの分離レベルをそれぞれiii a, iii bに分類する。それ以外のEUにおける上下分離のレベルは、最低限の第iレベル、それに第iiレベルとして定義できる。



- ib. インフラと列車運行部門に関する部門や会計の分離がある完全統合鉄道企業
- ii b. 持株会社の下での組織的な上下分離(株式会社)
- iii a. 地域的に分離されている完全統合鉄道会社
- iii b. 上下分離の下の列車運行企業の法律上の別法人

### 3.2 法的独立と分離方針の現状比較

図の法的独立と分離方針の全体評価の結果をみると、EUでは英国のみ輸送を行うフランチャイズの民鉄が第Vの独立性のカテゴリに入っており、上下分離も最高のレベルにある。日本のJR東日本、JR東海道とJR西日本は独立性で第IVカテゴリ、第iii aの地域分離のレベルに入っている。JR北海道、JR四国、JR九州とJR貨物は第IIIの独立カテゴリである。JR旅客各社が第iii aの分離レベルに入っているのに対し、JR貨物はEUのVR(SUO)とSJ(S)の企業と同じ上下分離の第iii bレベルである。EUのSJ(S)、VR(SUO)、NS(NL)、DBAG(D)、FS(I)は国家がまだ100%の株主であるため第IIIの独立性のカテゴリとなり、DBAG(D)、NS(NL)、FS(I)は持株会社であるため、第iii bの分離レベルである。

それに対して、DSB(DK)、SNCF(F)、CP(P)は第iii bの分離レベルを得たが、独立性は第IIカテゴリである。両方最低のカテゴリなのはSNCB(B)、CH(GR)、RENFE(E)、CIE(IRL)、CFL(L)、OeBB(A)がある。EUでは民営化の義務はないので国鉄の過半数が民営化されておらず、形式的に民営化された鉄道株式会社が多い。

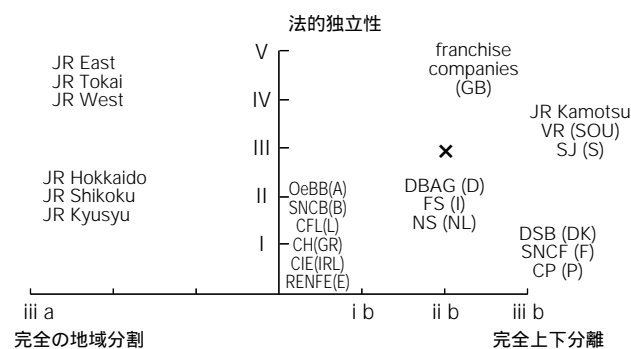


図 法的独立と分離方針の全体評価

## 4 国鉄制度の変更の輸送市場への効果

### 4.1 交通モード間の競争力の状況

影響のある観点は独立性と分離方針の二つだけであるが、その検討として改革前と現在の輸送量を比較する。1988年と1997年の間の日本での輸送機関別貨物輸送量に関する指数の変化として、道路と航空だけが市場のシェアを伸ばし、民鉄の指数は大幅に減少、JR貨物はそれほど減少しなかったものの競争力の弱さは変わらない。EUでも道路貨物輸送

以外に鉄道の貨物輸送量も増加したが、鉄道の厳しい状況はあまり改善されなかった。1985年と1998年間の日欧における機関別旅客輸送量の傾向として、指数では航空輸送が最も大きく増加。絶対値での最大の増加は道路輸送であり、JRと民鉄の傾向はほぼ同じであるから、改革の正の影響は明確ではない。EUでは1995年から鉄道旅客輸送量は道路輸送より増加しており、1999年には道路の増加は3.5%、鉄道の増加は3.0%であるから、改革が良い影響をもたらしている。

### 4.2 交通モード内の競争の推移

上下分離と独立性の観点から旅客輸送への影響を分析するため、1985年と1998年間のEU鉄道旅客輸送量の平均指数を比較した。両観点ともEU指令の範囲より広い措置を取った国(フィンランド、イタリア、オランダ、ドイツ、イギリス、スウェーデン)では指数が確実な増加を示している。ドイツ統一の影響を除くためにドイツを除外しても、このグループの国での増加は、最低要求レベル等の措置を取った国より高くなっている。日本における1980年と1997年間の東京、名古屋、大阪の3大都市交通圏内の輸送モード別旅客輸送分担率の変化において、民鉄の分担率はJRより高いものの、1990年からはJR旅客各社と乗用車のシェアだけが増加しているから、改革はJR各社の競争力に良い影響をもたらしたと言える。

## 5 結論と残された問題点

旅客輸送において、JR各社では交通モード間の競争力について改革のはっきりした影響があまり見られないのに対し、EUでは鉄道が確実に増加した。交通モード内の状況は、EU既設鉄道会社が協力を行って、路線容量も制限されていることから、指令の範囲より広い措置を取った国では高い輸送増加を見せている。日本では民鉄に対するJRの競争力を強化する影響があった。しかし、日欧とも鉄道貨物輸送に関する競争力を高める目標は達成されていない。結局EUでは、加盟国によって異なる改革の実現レベルと指令の実行に関する差異を均等化しないと、2010年までの市場自由化の目的も実現できない。日本では長距離旅客輸送に関する鉄道競争を改善するため、鉄道市場の自由化と同時に交通モード間の競争力強化の措置と法的整備が重要であると考えられる。

### 参考文献

- 1) Rodi, Hansjoerg (1996): Effizienz im Schienenverkehr. Goettingen: Vandenhoeck&Ruprecht.
- 2) OECD (1998): Railways: Structure, Regulation and Competition Policy. DAFNE/CLP (98) 1, Paris.

# 複数空港システムにおける機能分担の影響

花岡伸也  
HANAOKA, Shingya

(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員

## 1 はじめに

同一都市圏内にある複数空港の互いの機能は、わが国首都圏のように何らかの規則によって分担されていることが多い。ロンドン、パリ、ニューヨークと言った複数空港を持つ海外の大都市においても同様である。機能分担規則は旅客や航空会社等の空港関連主体の行動に大きな影響を与えることから、その評価は不可欠である。本報告では、海外の複数空港の機能分担規則を比較分析することによって、わが国の首都圏の機能分担規則を評価する上で必要な検討事項について考察する。比較対象都市は、今までわが国に機能分担規則が十分紹介されてこなかった欧州のロンドン、パリ、ミラノとする。

なお、本報告は前回の研究報告(Vol.3, No.2, pp.62-63, 2000)の継続であることから、複数空港システムの考え方についてはそちらを参照されたい。

## 2 欧州の複数空港における機能分担規則

### 2.1 EUの規則

欧州には、EU域内の規制緩和に関する共通航空自由化政策としてパッケージIIIがある。パッケージIIIは1992年に公表された3つの理事会規則で構成されており、No.2408/92で路線参入に関する諸事項を規定している。ここに、複数空港の機能分担規則に関連した条項が含まれている。

第2条(m)項は、「空港システムとは同一都市圏内にある2つ以上の空港グループを意味する」として複数空港の関係を明確に定義している。この空港システムに対し、第8条1項では「空港システム内の空港間の路線配分は、航空会社の国籍、身元(identity)による差別がなければ加盟国が権限を有す」とされている。つまり、空港システム内の路線配分(機能分担)は加盟国に権限が委ねられている。

### 2.2 ロンドンの機能分担規則

ロンドンには、民間会社であるBAA plcによって運営されているHeathrow空港、Gatwick空港、Stansted空港の3つの大規模な空港がある。

1986年、ロンドン空港システム内の路線配分に関する省令が制定された。ここでは、Heathrow空港への路線参入に関

する禁止事項として以下の から が定められた。同時にGatwick空港に対しては、 のみ適用された。

省令制定時に定期国際線を運航していない航空会社による新規路線参入。

全てのチャーター便。

国内線の新規開設。例外あり。

混雑時間帯における貨物専用便とGAの運航。例外あり。

省令制定の目的は、ロンドン空港システムの有効な資源配分、すなわち、Heathrow空港の混雑緩和とGatwick空港の路線ネットワークの拡大である。特に後者は、1985年発表の空港政策白書における「Heathrow、Gatwickの両空港を国際的拠点空港として位置づける」という政策目標に由来している。1986年当時、Gatwick空港とStansted空港は共にチャーター便が主体であり、航空市場に委ねられても両空港には路線が集まらなかったことから、上記省令によりHeathrow空港からの路線の移行を促したのである。

1991年にこの省令は改正され、 から までの3条項が廃止された。改正理由は、 から の条項は航空市場を不必要に歪め、自由競争原理に反していると判断されたことによる。よって、Heathrow空港とGatwick空港に対し、 の制限のみ省令として残され、現在も有効である。

### 2.3 パリの機能分担規則

パリには、Charles de Gaulle空港(以下、CDG空港)とOrly空港の2つの大規模空港があり、パリ空港公団(ADP)によって一体的に運営されている。

1994年、Orly空港の混雑が激しくなり空港容量が限界に達しつつあったことを背景に、パリ空港システム内のEU域内路線の配分規則を定める次の省令が制定された。

Orly空港で運航されるEU域内路線は、各航空会社とも往復各一日4便までとする

混雑時間帯に、年間旅客数に対応した一定の最低輸送能力を持つ航空機を使用すれば、上記の便数制限は適用されない。

項は年間需要に対応して大きな機材を使わせることにより、各航空会社の運航頻度を抑える意味を持つ。この省令は毎年更新され、年間総輸送量に対応する路線名が省令に

明記されている。ただし、EU域内発着路線が省令の対象であり、大陸間国際線等の他路線に関する規則はない。また騒音問題のため、Orly空港の年間最大発着数を25万回に制限する省令も同年に制定されている。

以上のように、Orly空港には機能分担規則があるものの、CDG空港にはない。ただし、規則として制定されていないが、フランス政府の基本方針も機能分担に影響を与えていると考えられる。図1は2空港の方面別年間発着回数を1986年と1999年で比較したものである。1986年当時はOrly空港の方が総発着回数が多かったが、その後CDG空港では滑走路およびターミナルが拡張され、方面に偏りなく発着回数が伸びた。対してOrly空港では、発着回数の増分は全て国内線であり、EU域内線は横ばい、国際線は減少している。CDG空港は、開港当初長距離国際線を分担し、Orly空港には国内線と近距離国際線を残すとされていた。しかしパリの旅客需要増加により、政府は外国航空会社に対して空港拡張計画のあるCDG空港への参入を推奨する方針を取ってきた。結果、Orly空港には実質的に国内線が参入することとなった。

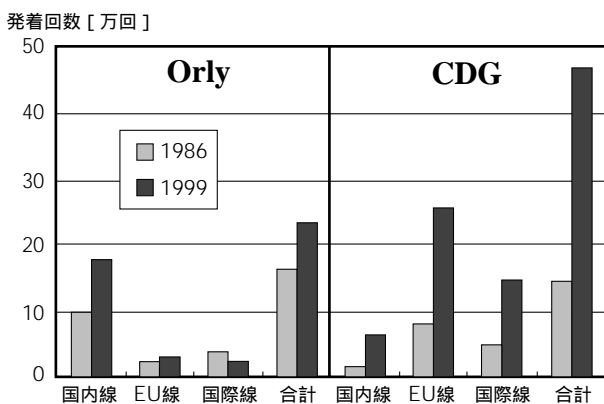


図1 パリ空港システムの方面別年間発着回数

2.4 ミラノの機能分担規則

ミラノには、ミラノ空港会社( SEA )によって運営されているLinate空港とMalpensa空港の2つの大規模空港がある。ミラノに機能分担規則が導入された背景には、Malpensa 2000 Projectとの密接な関係がある。SEAはMalpensa空港のイタリア北部における国際ハブ空港機能の確立を目標として、1985年にMalpensa 2000 Projectを発足した。1998年のMalpensa空港のリニューアル開港を前に、1996年、イタリア政府はミラノ発着路線をMalpensa空港に集中させる以下の省令を制定した。

Malpensa空港を新空港として開港後、全ての定期および非定期路線の発着空港としてMalpensa空港を指定する。GAはLinate空港を利用できる。

ミラノと他都市を結ぶ路線の年間旅客総数が、前年200万人以上あるいは前3年間の平均で175万人以上となった場合に限り、直行便をLinate空港で運航できる。

ただし、実際に の条件を満たす路線はミラノ - ローマ間のみであった。そのため、この省令は航空会社間の差別的な扱いを禁止するEU法に反しているとの異議が、欧州他国の航空会社から提出された。この異議は理事会決議によって認められたにも関わらず、1998年10月に新空港としてMalpensa空港が開港された後、Linate空港からMalpensa空港への路線の移転が全てではないが行われた。そのため、欧州航空会社は再度異議申立を行い、それを受けて、2000年3月に省令が次のように改正された。

EU域内国籍の航空会社は、Linate空港において、ミラノ空港システム内の前年の年間旅客数に基づき、EU内空港間で結ばれる「Point to Point」定期路線を表1に記す往復運行数の限度内で、ナロウボディタイプの航空機を使用して運航できる。

表1 Linate空港の1日往復運航数と年間旅客数の対応表

1日往復運航数	年間旅客数
往復各1便	35万人 - 70万人
往復各2便	70万人 - 140万人
往復各3便	140万人 - 280万人
無制限	280万人以上

2.5 三都市の比較考察

三都市の機能分担規則の特徴は次のようにまとめられる。

- ・ロンドン「自由」：定期旅客便に対する制限はなく、航空会社は自由に空港を選択可能。航空会社の空港選択の結果として機能分担されている。
- ・パリ「容量(環境)制約」：空港の機能を緩やかに限定する制約条件により、機能分担が成立。
- ・ミラノ「戦略的」：一方の空港の機能を確立するため、他方の空港から路線を移転。

3 わが国首都圏の機能分担に必要な検討事項

3.1 ゲートウェイ空港間競争を意識した機能の明確化

欧州ではゲートウェイ空港としての空港間競争が激しく、三都市共に空港の機能は競争を意識したものとなっている。規模の大きな羽田空港の今後の拡張可能性を含め、東アジアゲートウェイ空港構想を踏まえた機能分担方法を検討する必要があると考える。

3.2 高需要路線の複数空港での運航

三都市共に、旅客は需要の大きい路線を複数の空港から選択できる。首都圏においても、国際国内に関わらず高需要路線が各空港で選択できるようにすべきである。ここで、羽田に国際線を導入する規則の一つとして、パリ、ミラノのように旅客数実績に応じた路線参入条件、または便数制限条件は検討する価値がある。