

第 39 回土木計画学研究発表会（春大会）：2009. 6. 13～14（徳島大学）

企画論文部門 セッション討議内容の記録

セッション名：これからの航空・空港政策と研究課題	
日付： 6月 14日（日），セッション時間：12：40 ～ 14：10	
オーガナイザー・司会者名（所属）：平田輝満（運輸政策研究機構）	
討 議 内 容	セッション全体： セッション全体についての討議はなし
	（発表番号） 発表者名（所属）：（338）大井 輝夫（パシフィックコンサルタンツ(株)）： ・茨城など日本の LCC ターミナルについて，コストを抑えながらも旅客の満足度を上げるための重点的な整備方針を検討するための指標や示唆は考えられるか←茨城は KL と違い混雑しないはずなので，旅客が希望する施設は KL とは異なるだろう．KL でのアンケート調査では重要度と満足度については項目が一致している． ・空港としての LCC や LCCT のメリットはあるのか ←LCCT による旅客増加の効果や空港の宣伝効果はあるが，経営としては旨味があまりない（KL では半数近くの旅客が LCC を利用）
	（発表番号） 発表者名（所属）：（339）栗原 剛（筑波大学大学院）： ・インバウンド客の目標人数と必要な空港容量の試算については面白いが，研究のねらいの明確化が必要 ・首都圏の滑走路容量不足と関西・中部を含めた地方空港の容量の余裕を考慮した検討をすべき ・インバウンドを人口で割った指標は適切か．
	（発表番号） 発表者名（所属）：（340）小林 祐樹（大成建設(株)）： ・提案している運航方法とカボタージュ規制の関係がよく分からない．また二国間協定などを考えると外国といっても一様ではない． ・重要な課題に対する具体的な提案で面白い．本研究の提案とは逆に，地方空港に海外からダイレクトに路線を張らせるインセンティブとして，地方から他の国内空港（羽田など）の運航権限を付与することも考えられる． ・外国キャリアが成田に到着し，折り返しまでの時間で国内線などが運航できれば，機材を遊ばせることなく最大限活用できるが，折り返し便が集客できる時間帯で設定できるかどうか重要である． ・NW 便で，米国から成田の便が，グアムから成田の便の比較的小型の機材を使って国内区間を運んでいる例がある（便名は米国から成田の便名と同じ）（連名者補足）．
	（発表番号） 発表者名（所属）：（341）坂下 文規（政策研究大学院大学／社会システム(株)）： ・遅延路線 TOP10 で SKYMARK が多いが，その要因は何か ←所要時間設定の問題，スポット位置の問題が考えられる ・路線別の分析や羽田ではなく地方空港側の要因については分析をしているか（福岡など地方空港でも混雑しているところがある） ←路線別にも分析しており，福岡空港のデータについては合わせてデータ収集しているので．次回の発表会で報告したい ・今回の研究目的のみならず，政策や制度を検討・展開していく上でも大変有益で重要な分析である．現在は遅延の責任分担があいまいで（エアライン，旅客，気象，管制などで），あいまいにし

ている方が良いといった感じがあり, なんとなく何かの原因で遅れているけど, どのエアラインも同じ時間に遅延を前提に飛ぶといったことがなされている気がするので, ぜひそのあたりの分析, 提言にも踏み込みたい. 到着についてはフローコントロールの影響もあるが, フローコントロールの有無についての情報も入手可能であるのか ←限定的にしか情報入手はできない (JAL の一部の便)

(発表番号) 発表者名 (所属): (3 4 2) 清水吾妻介 (東京工業大学大学院):

・時間の都合で該当質問なし

(発表番号) 発表者名 (所属): (3 4 3) 平田輝満 (運輸政策研究機構):

・時間の都合で該当質問なし