

日韓主要 5 空港の乗継空港としての評価と比較 — 関西 3 空港の適切な機能分担と最大活用に向けた政策提言 —

上西 悠斗

要 旨

本研究の第 1 の目的は、新たな関西 3 空港時代を迎えている現在、日韓主要 5 空港（成田国際空港、東京国際空港（羽田）、関西国際空港、中部国際空港、仁川国際空港）の乗継空港としての機能について、社会ネットワーク分析の観点から、関西国際空港に着目しながら評価と比較を行うことである。そして、神戸空港の本格的な国際化を見据えて、関西 3 空港の適切な機能分担と最大限活用に対して、政策的示唆を提示することを第 2 の目的とする。

本研究の成果をまとめると、以下の 6 点に要約できる。

1. 多くの地方都市を含む 28 空港（30 路線）にソウル路線が開設されると同時に、日本の大都市圏における空港整備が遅れた結果、2019 年時点で、日本とソウル間の総旅客数のうち、11.5%がソウルで乗り継いでいることが確認できた。
2. 日韓主要 5 空港と路線を有する全空港を含む無向グラフ、および日本を出発し日韓主要 5 空港のいずれかを經由して海外の目的空港へ向かう有向グラフにおいて、中心性評価の 4 指標（近接中心性、次数中心性、固有ベクトル中心性、媒介中心性）は、全体的に仁川国際空港が最も大きい値を示していることが明らかとなった。
3. 東京国際空港（羽田）については、2010 年の再国際化後、海外の主要空港との間で路線が開設された結果、特に、固有ベクトル中心性の急速な上昇が認められた。
4. 関西国際空港については、乗継空港としての評価指標である媒介中心性から判断する限り、そのハブ空港としての役割は限定的であることが判明した。
5. 神戸空港国際化の影響に関しては、特に、神戸空港の近接中心性と固有ベクトル中心性、そして仁川国際空港の媒介中心性が上昇していることが観察された。
6. 関西 3 空港の将来像を描く時、関西 3 空港の機能分担を明確にした上で、関西圏全体としての効率的な一体運用を実現し、関西圏としての「空港競争力」を高めると同時に、防災上のリスク分散の観点からも、関西 3 空港の補完／代替体制を構築しておくことが極めて重要であると考えられる。