

航空輸送と環境の共存

～騒音課金についての一考察～

慶應義塾大学経済学部

大沼あゆみ研究会

20018234 18 組中西麗雄

*Live as if you were to die tomorrow,
Learn as if you were to live forever.*

Mahatma Gandhi

目次

序文

第1章 航空輸送の歴史と環境影響

- 1.1 世界の航空旅客予測
- 1.2 環境リスクと対策

第2章 航空機騒音問題に対する人類の反発

- 2.1 ジェット機の台頭と浮上する騒音問題
- 2.2 対航空機騒音施策の変遷

第3章 航空を取り巻く環境

- 3.1 騒音規制
 - 3.1.1 ICAO 規制
 - 3.1.2 欧州規制
 - 3.1.3 米国 FAA 規制
 - 3.1.4 Stage2 及び Stage3 適合機材
- 3.2 騒音課金制度
 - 3.2.1 補足;日本の騒音課金が高い理由

第4章 騒音外部不経済の測定

- 4.1 ヘドニック価格法
- 4.2 社会的騒音費用モデル
- 4.3 騒音課金メカニズム

第5章 課金計画 ~ a case study of Amsterdam Airport Schiphol ~

- 5.1 騒音の合計と社会的騒音費用
- 5.2 潜在的な騒音課金計画
- 5.3 Sensitivity Analysis
- 5.4 これまでの議論

HEADING ~ Towards Sustainable Aviation ~

序文

航空輸送における環境問題は近年ヨーロッパの特に人口密度の高い地域で認識されるようになってきている。その様子は環境問題について多くの空港会議が開催されていることに反映されていると言えるだろう。実際、航空輸送は地球温暖化をはじめ、騒音、大気・水質汚染など様々な外部不経済を生み出している。その中でも航空機騒音が空港周辺の地域社会に与える影響は不動産価値の下落として最も顕著であり、近年ヨーロッパを中心にその外部不経済の測定について多く議論がされてきた。現在全世界には約 10,000 の空港が存在し、そのうちで航空機が発する騒音に対する課金を行なっているのは僅か 16 ヶ国、60 余りの空港に過ぎない。しかし、このような航空機騒音被害に対する課金の増加傾向は、騒音をもたらす外部不経済を再評価し効果的な料金メカニズムの構築が社会に必要となり始めたことを意味していると考えられる。ゆえにここではそれらの空港に焦点を当てて、騒音課金の妥当性と外部不経済から推定される最適な課金水準について検討してみたいと思う。