



慶應義塾大学ビジネス・スクール

ロンドン第三空港

1968年現在、ロンドンにはヒースロー（Heathrow）と、ガトウィック（Gatwick）の二つの主要な空港があった。しかし増え続ける航空需要のため、70年代後半にはヒースロー空港の離発着処理能力が限界を迎えると見られていた。ガトウィック空港の処理能力は、ヒースローほど逼迫していなかったが、それほど大きな余裕はなかった。ヒースロー空港に通じる道路は慢性的に渋滞しており、さらに離発着する飛行機の騒音は、どちらの空港の周辺でも大きな社会問題になっていた。

5

10

ロンドンに第三の空港が必要なことは自明であった。問題はそれをどこに建設するかである。当然ながら、空港は都心に近いほど便利である。アクセスが良ければ、利用者は時間と旅費を節約できる。そしてビジネスや観光のための利用が増えれば、国の経済活動にも良い影響を与えるであろう。しかし都心に近い立地であるほど、騒音が大きな問題になる。また新しい空港の位置は、既存の空港の配置とバランスを取って、利用が分散し、騒音や交通渋滞の問題を緩和することが望ましい。立地の問題には、それぞれの地元に固有の事情も関係する。たとえば地域経済にとってのプラス・マイナス両面の影響がある。また、空港が建設されれば景観は一変し、貴重な文化財や自然が失われる場合もある。

15

20

1950年代後半から1960年代にかけての英国内の世論は、経済活動の効率を重視するものであった。英国が長期の経済的な停滞に苦しんでいるのは、国民が過去の大英帝国の栄光に郷愁を感じて、ぬるま湯につかるように変化を嫌ってきたからだとする主張が世論を捕らえていた。そのような世論の支持を得て、50年代末に全国の鉄道の合理化がなされた。1964年と66年の総選挙

本ケースは慶應義塾大学ビジネス・スクールの大林厚臣助教授によってクラス討論のために作成された。

本ケースは慶應義塾大学ビジネス・スクールが出版するものであり、複製等についての問い合わせ先は慶應義塾大学ビジネス・スクール(〒223-8526 神奈川県横浜市港北区日吉4丁目1番1号、電話 045-564-2444、e-mail: case@kbs.keio.ac.jp)。また、注文は <http://www.kbs.keio.ac.jp/>へ。慶應義塾大学ビジネス・スクールの許可を得ずに、いかなる部分の複製、検索システムへの取り込み、スプレッドシートでの利用、またいかなる方法（電子的、機械的、写真複写、録音・録画、その他種類を問わない）による伝送も、これを禁ずる。

Copyright© 大林厚臣（2004年4月作成、2005年6月、2008年1月、2010年4月改訂）