

第 1 回 関西の航空需要拡大に向けたセミナー（概要版）

講演 1 「関西 3 空港の現状と課題 - 将来の発展に向けた問題提起 - 」

講師：関西大学商学部教授 高橋 望

【関西 3 空港の現状】

- ・ 神戸空港は地方空港の中でも非常に優秀。(2009 年度:地方空港中旅客数 1 位)
- ・ リニアが出来ると関西の航空需要が減少するとか、伊丹は不要という意見があるが、航空会社はリニアに対抗して割引運賃の導入や機材の小型化による頻度の確保など競争的対応を取るため羽田便が無くなるとか、伊丹空港が不要となるほど航空需要が落ち込むことは無いと考える。実際、九州新幹線開業後の影響を見ると、影響を受けていない会社(スカイマーク)があるのも事実。もっと大切なのは、新幹線が走っていない地域の大分便や宮崎便でも需要が下がっている。この九州関係の需要減は大震災の影響が多いのではないか。

《参考：九州新幹線開業前後の鹿児島便・宮崎便の旅客数(人)の変化》

路線	開業前 2010 年 4 月			開業後 2011 年 4 月(前年同月比)			
	JAL	ANA	計	JAL	ANA	SKY	計
伊丹 - 鹿児島	35,469	45,022	80,491	18,755	32,644	12,489	63,888(79%)
伊丹 - 宮崎	13,903	31,210	45,113	13,959	23,085	-	37,044(82%)

【日本の航空市場の環境変化と課題】

- ・ 国内旅客シェアは、1970 年代までは東京、大阪の 2 眼レフ構造(1970 年:東京 33.8%、大阪 36.7%)。現在は首都圏一極集中状態(2007 年:東京 54.1%、関西 13.6%)。
- ・ 世界は 1990 年代から航空自由化の流れとなったが、日本は、自国航空企業の国際競争力の弱さと対米関係を意識しすぎたことにより出遅れた。
- ・ 日本の航空市場は、国内線は 2006 年度(9,697 万人)、国際線は 2007 年度(5,481 万人)をピークに縮小(2008 年度:国内線 9,066 万人、国際線 5,064 万人)。今後、アジアの経済成長をいかに取り込むか、その際急成長する LCC をいかに活用するかが課題。

【空港とエアラインの関係】

- ・ ハブとして使う空港を選択するのはあくまでもエアライン。空港はエアラインに選ばれる存在であることを認識すべき。
- ・ エアラインは、ターミナル需要と空港使用料を比較衡量して乗り入れ空港を選択する。日本のエアラインは、高い公租公課(総営業費用に占める公租公課の比率:全日空 12.5%、シガポール航空 4.8%、米国企業 2.6%)の影響で外国エアラインよりも単位当たりコストが高い。(有償トコ当たりのコスト(2008 年):ANA 2.07US\$、JAL 1.79US\$、アメリカン航空 1.16US\$、シガポール航空 0.62US\$)
- ・ 日本の空港は仁川に内際ハブ機能を奪われたとよく言われるが、仁川を経由して第三国に行っているのは、実際には関空(4.8 万人)からが一番多く、次に成田(3.8 万人)。地方空港からは福岡(3.2 万人)、岡山(0.7 万人)が多いぐらいでわずかである。むしろ際々ハブ機能を果たしている。関空は地方発の内際乗継需要を過大視して内際ハブにこだわるのではなく、仁川のように際々ハブ機能を充実し成長著しいアジアの外需で稼ぐ構造を目指すべき。

【3空港の将来展望】

- ・ 3空港の共存共栄は十分に可能。関空シフトの失敗からも明らかなように関空と伊丹の後背圏は重複しない。伊丹を補うのは神戸。
- ・ 複数空港の経営統合は、市場での消費者の選択に基づく合理的機能分担と需要の拡大を可能とする。3空港の機能分担は政策誘導ではなく市場の判断に委ねるべき。
- ・ 伊丹の近距離限定の国際線による収益増や神戸の経営統合への参加といった両空港の活用により関空の競争力は強化される。
- ・ 交通社会資本の活用においては長期的・戦略的視点が重要。安易に伊丹の廃港を唱えるのではなく、幅広い視野から全体の空港容量の長期的拡大を実現させることが大事。

講演2 「航空環境の変化と今後の空港運営 - オープンスカイの進展を背景にした「経営」の視点 - 」
講師: 日本大学経済学部教授 加藤一誠

【関西3空港の現状】

- ・ 関西3空港は、景気低迷により関西経済が落ち込む中でも、2003年のSARSによる落ち込み以降は、乗降客数の全国シェアを伸ばしており潜在的需要があることが分かる。
- ・ 成田、関空の国際線の特長として、成田は欧米路線（就航先：欧米 45%、アジア 45%）、関空はアジア路線（就航先：アジア 65%、欧米 25%）に強いと言える。

【東日本大震災と空港の役割】

- ・ 東日本大震災では、内陸の福島空港は大きな被害がなく、すぐに自衛隊機、軍用機が大いに利用された。空港ビルは防災拠点（自衛隊員・関係者の宿泊等）として24時間利用されるなど、内陸空港の評価が高まった。
- ・ 今回の震災が阪神・淡路と違うのは原発事故による影響。福島空港は韓国のアジアナ航空が飛んでいたが「震災等」を理由に休止、撤退した。関係者の話によれば、「等」こそが原発事故のことで、これがまだ終息していないことから、被害は続いている。ターミナルビルの使用料、物販などへの影響はきわめて大きい。

【関空・伊丹の経営統合】

- ・ 関空・伊丹の経営統合法では両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理と書いている。効率的の意味は経済学的に言うと余剰を最大化するということ。その方向にぜひ向かって行って欲しい。

【空港とエアラインの関係】

- ・ 最近のエアラインは機材の小型化による利益増を目指しているが、空港にとっては着陸料の減少となり、エアラインと空港の利益は相反するものとなっている。
- ・ ハブ化にはリスクも伴う。万一撤退してしまうと、空港から定期便が無くなる危険性がある。特定のエアラインに依存せず、複数のエアラインとコンタクトをとっておくことが空港経営のためには必要。

【コンセッションの実現】

- ・ コンセッション価格は経営の自由度の高さとリスクの低さに依存する。どれだけ伊丹を自由にできるかがカギであるとともに、神戸についても2空港の客を取ってしまうというリスクを持つことから逆に取り込むことが大事。

講演3 「リージョナルジェット活用による航空ネットワークの形成」

講師: 日本航空株式会社経営企画本部長 大貫哲也

【リージョナルジェットの現状】

- ・ リージョナルジェット(RJ)は、ジェット機並みの座席スペースを有し、短時間での折り返し運航が可能。大型機よりも一日あたりの便数を増やす事ができ、利便性向上に寄与している。
- ・ RJ 活躍の背景には、大型機材による大量輸送から、人口減少などの影響による中型・小型機材での多頻度小型化への転換がある。

【多頻度小型化のメリット】

- ・ 多頻度小型化により、利用者には増便による利便性の向上、航空会社には搭乗率の向上、収支改善といったメリットがもたらされている。

【関西地区でのリージョナルジェットの活用】

- ・ 伊丹空港には、現在 RJ を除くプロペラ機枠(140)には余剰があることから、この余剰分を使って R J 枠(現行 CRJ のみ 30)を拡大していただき、エンブラエル 170 を増便し、航空ネットワークを更に拡充していきたい。