


平成29年度 関西全体の航空需要拡大について
考えるフォーラム
(2018.3.28)

関西経済・日本経済浮揚に向けた 3空港の活用

加藤 一 誠
(慶應義塾大学商学部)

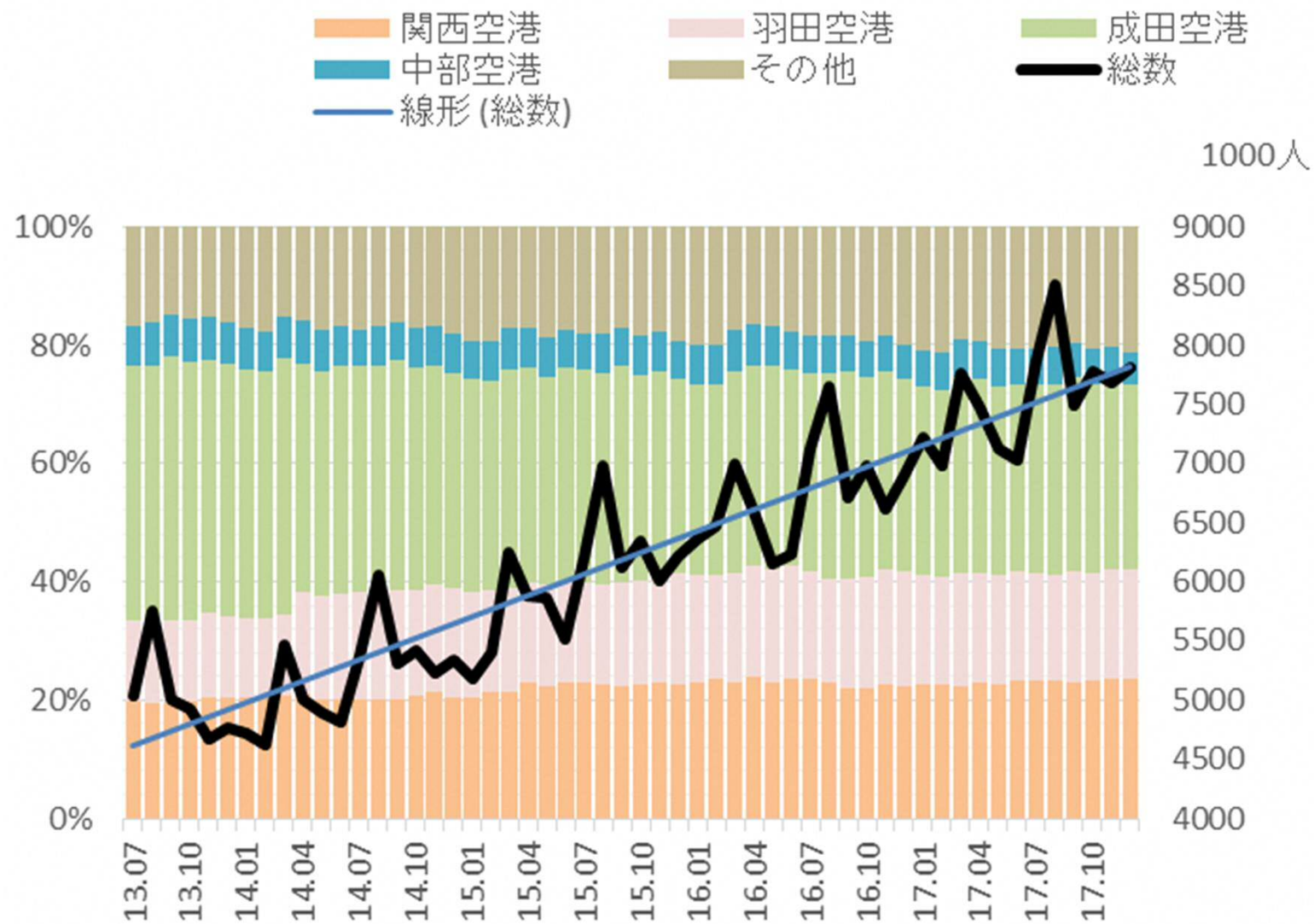
アウトライン

1. 経済と空港
2. 他地域で起こっていること
 - 1) 首都圏空港の容量拡大
 - 2) 地方空港の活性化と格差
3. 「持続可能な成長」に向けて



経済と空港

空港別の出入国者数(月次)



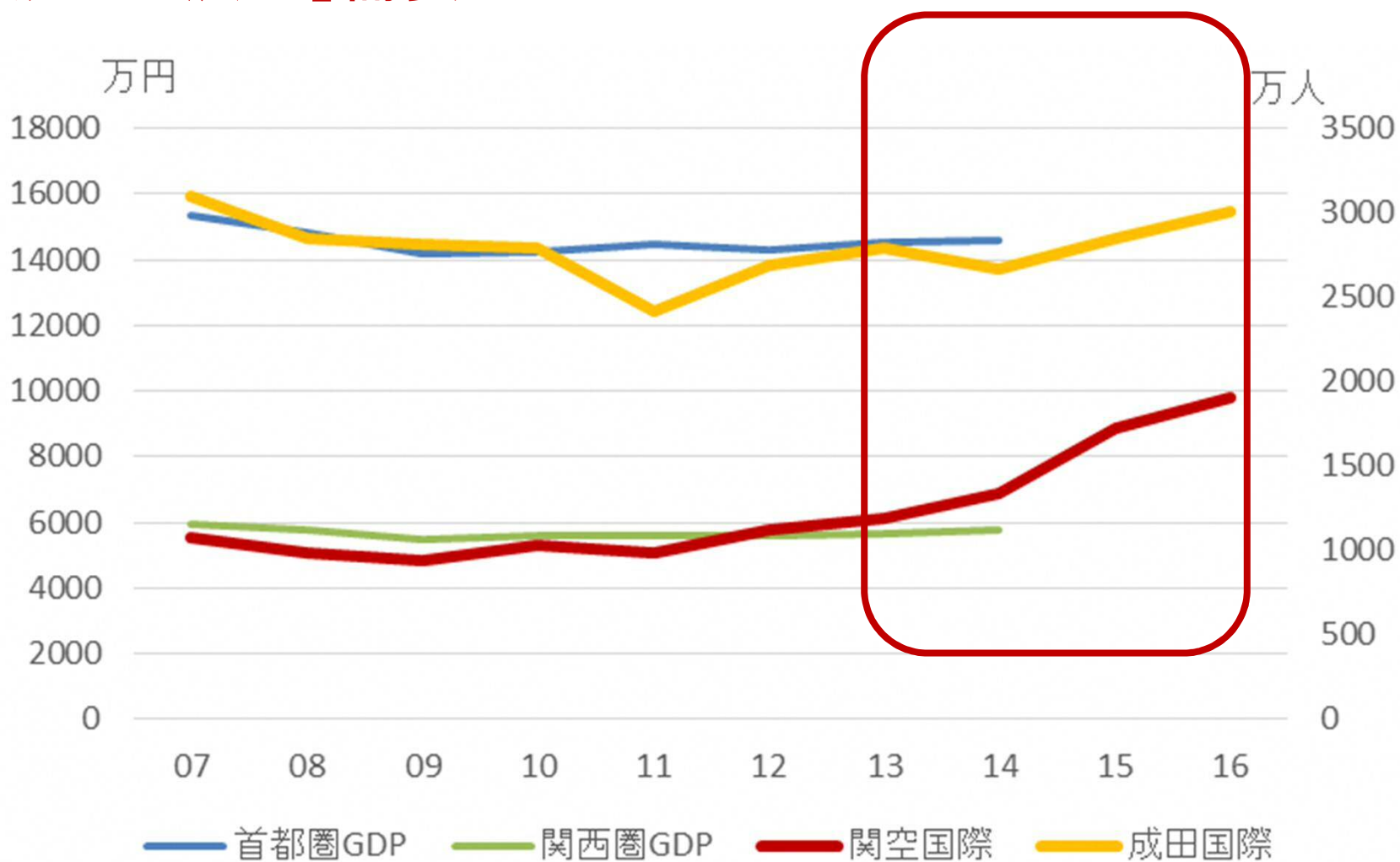
単純な派生需要とはいえない国際線の伸び


交通経済学 「交通は派生需要」
GDPの増加⇒交通需要という関係

地方空港「空港があることで需要が増える？」

県内総生産と国際線旅客数

交通は「派生」需要か？





他地域で起こっていること

1) 首都圏空港の容量拡大

首都圏空港（羽田・成田）の年間発着枠

	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
H22.10月まで (羽田D滑走路供用前)	30.3万回	22万回	52.3万回
H25.3.31以降	41万回(6万回) 発着枠 930回(80回)	27万回	68万回
羽田:H25年度末 成田:H26年度中	44.7万回(9万回) 発着枠総数 930回 (164回)	30万回	74.7万回



2020年オリンピックまでに 実現しうる方策	44.7万回(9万回) + 3.9万回	30万回 + 4.0万回	82.6万回
---------------------------	---	----------------------------------	---------------

首都圏空港の空港容量拡大の技術的選択肢

羽田

(1) 滑走路処理能力の再検証

(2) 飛行経路・滑走路運用の見直し

南風運用: 東京上空からA, C滑走路への着陸(15時
～19時)

北風運用: 荒川北上案(80回/時→90回/時)

(3) 特定時間帯の活用

(4) **住民合意**

成田

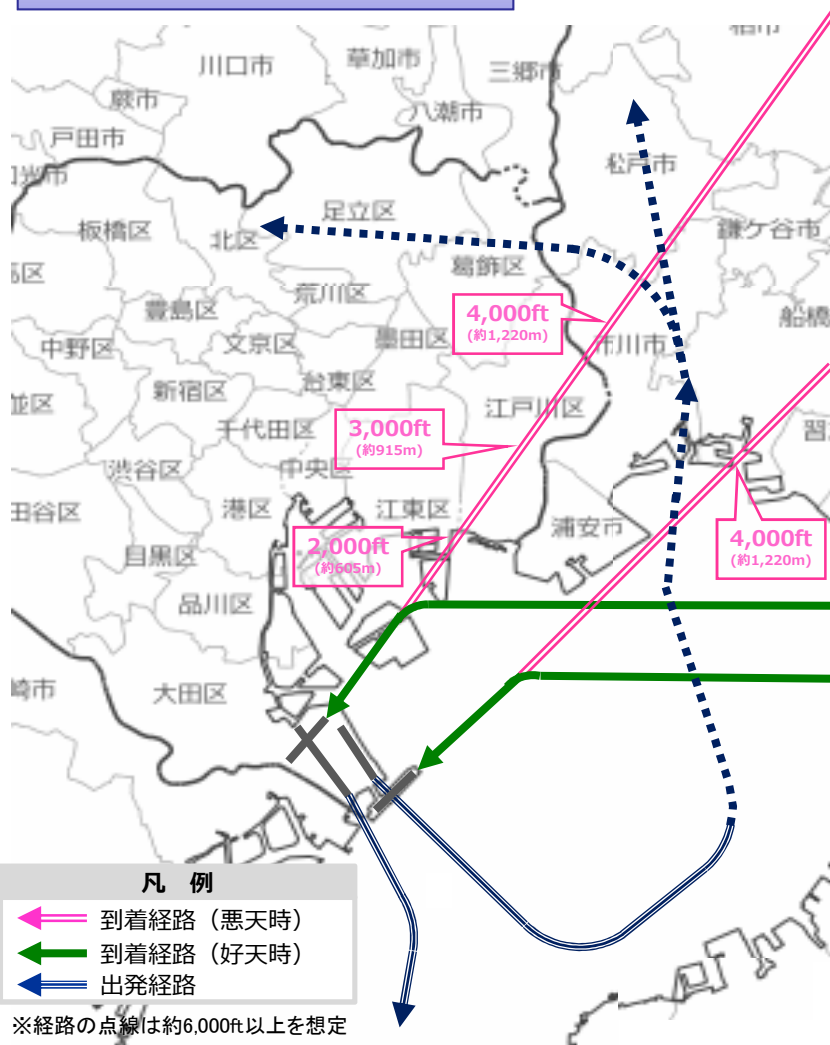
(1) 管制機能の高度化

(2) 高速離脱誘導路の整備

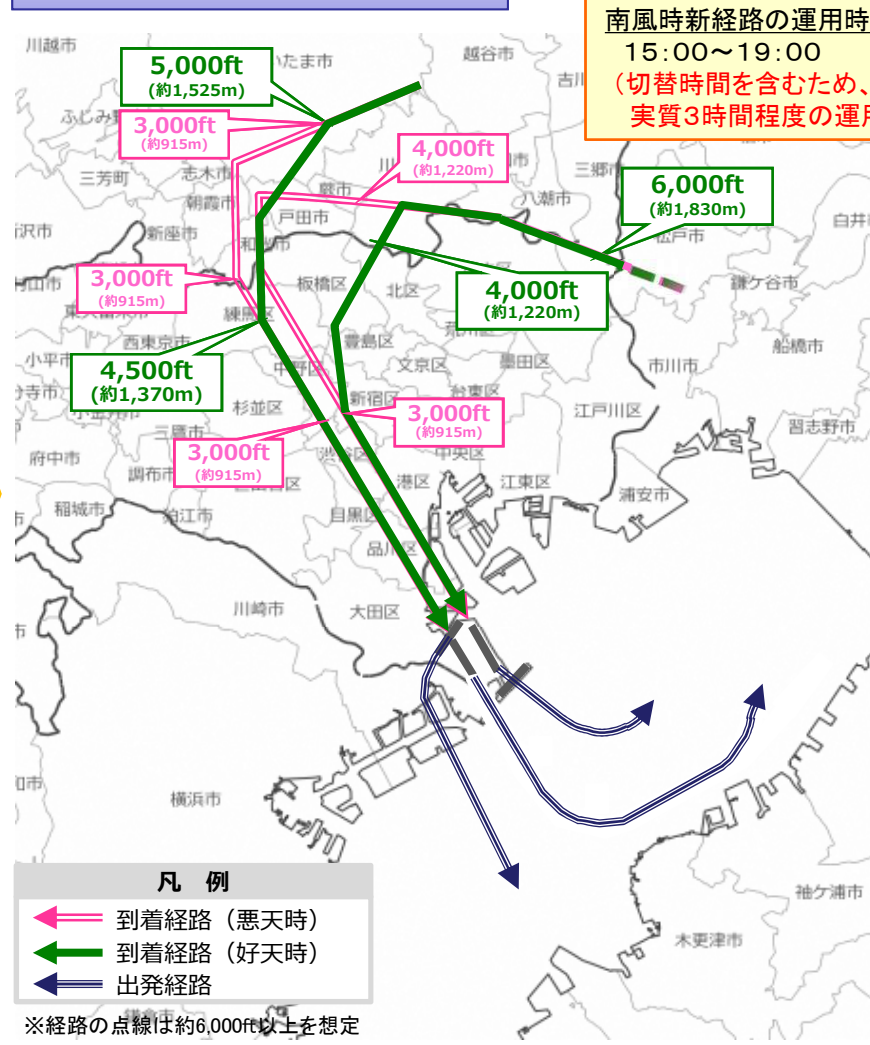
羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直し案

(南風時)

現行飛行経路
(離陸・着陸合計: 80回/時)



新飛行経路案(南風時)
(離陸・着陸合計: 90回/時)



南風運用の割合
約4割(年間平均)
南風時新経路の運用時間
15:00~19:00
(切替時間を含むため、
実質3時間程度の運用)

羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直し案

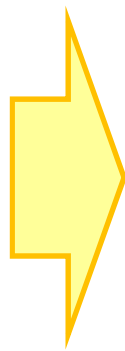
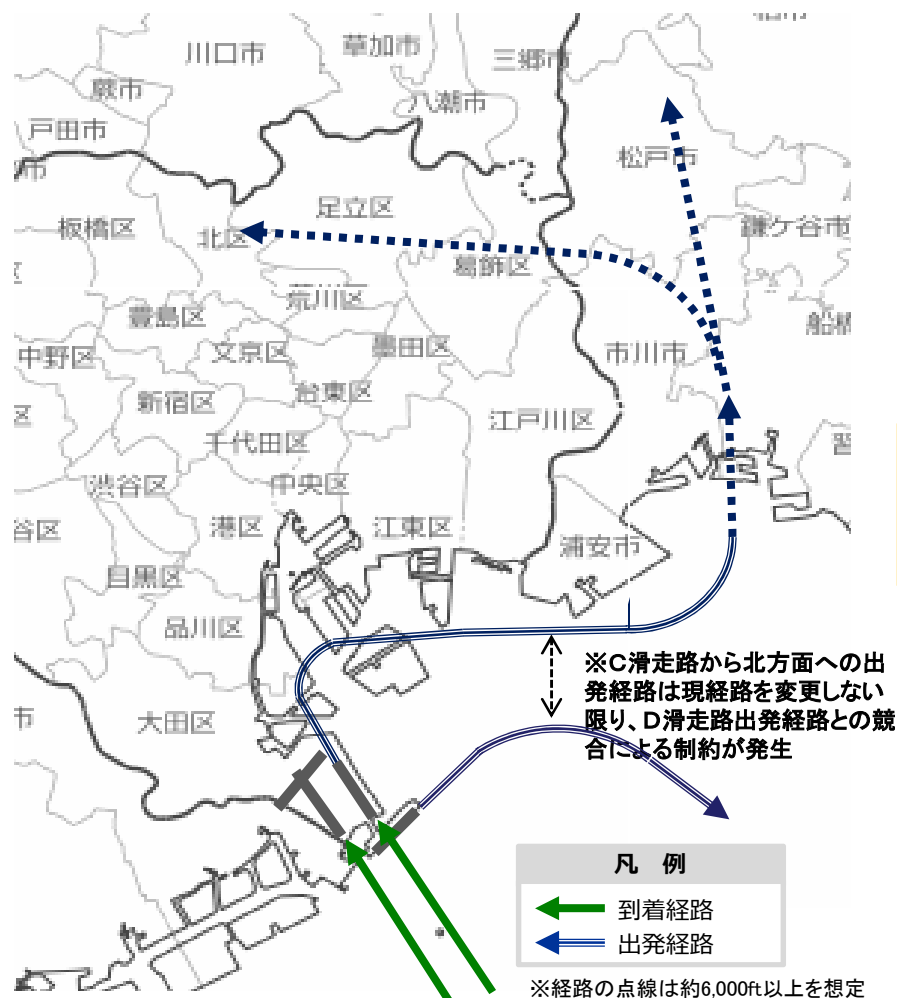
(北風時)

現行飛行経路
(離陸・着陸合計:80回/時)

新飛行経路案(北風時)
(離陸・着陸合計:90回/時)

北風運用の割合
約6割(年間平均)

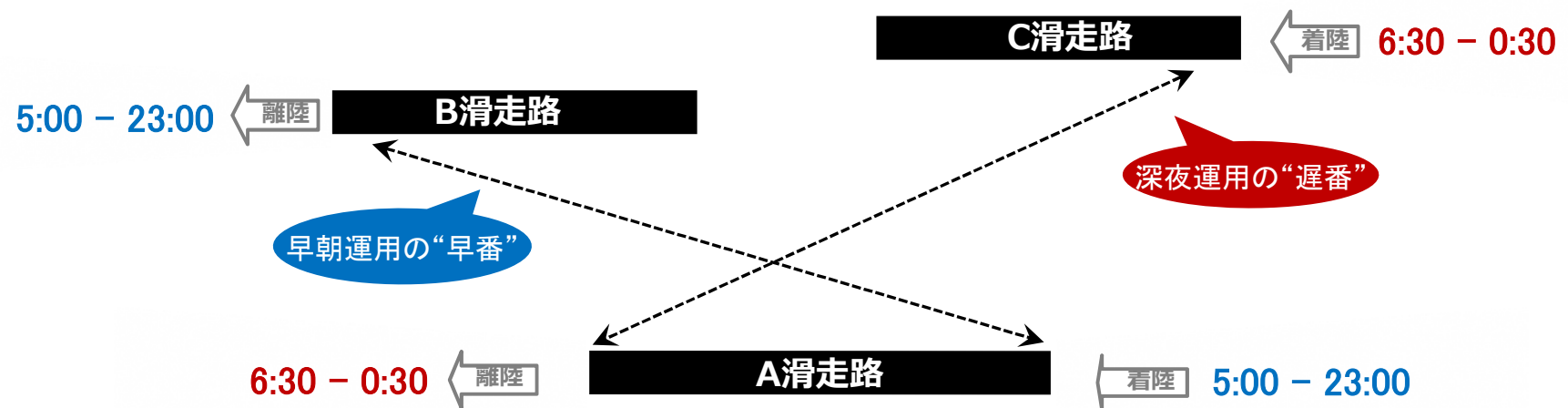
北風時新経路の運用時間
7:00~11:30及び
15:00~19:00
(15時~19時については、この時間帯のうち実質3時間程度の運用)



羽田空港の拡張に関するその他の施策

- オープンハウス型の住民説明会の開催
(平成27年7月～平成30年2月)
- 「落下物防止等に係る総合対策推進会議」の
設置、開催。

成田空港 北風運用時



- ※1 南風時には離陸と着陸が逆になる
- ※2 騒音影響平準化のため、定期的に「早番」「遅番」を入れ替える。

首都圏の容量拡大をどう見るか？(1/2)

1. 成田空港

- 1) 「第三滑走路」という将来案
- 2) 運用時間の延長



成羽の競争と成田周辺市町村の変化

- 航空運賃に反映される成羽の関係
- 関西への示唆は？

首都圏の容量拡大をどう見るか？(2/2)


2. 羽田空港

=オリパラに向け、ボトルネックの軽減

1) 地域には受益だけでなく、負担も。

2) 丁寧な説明は経験が生きている？

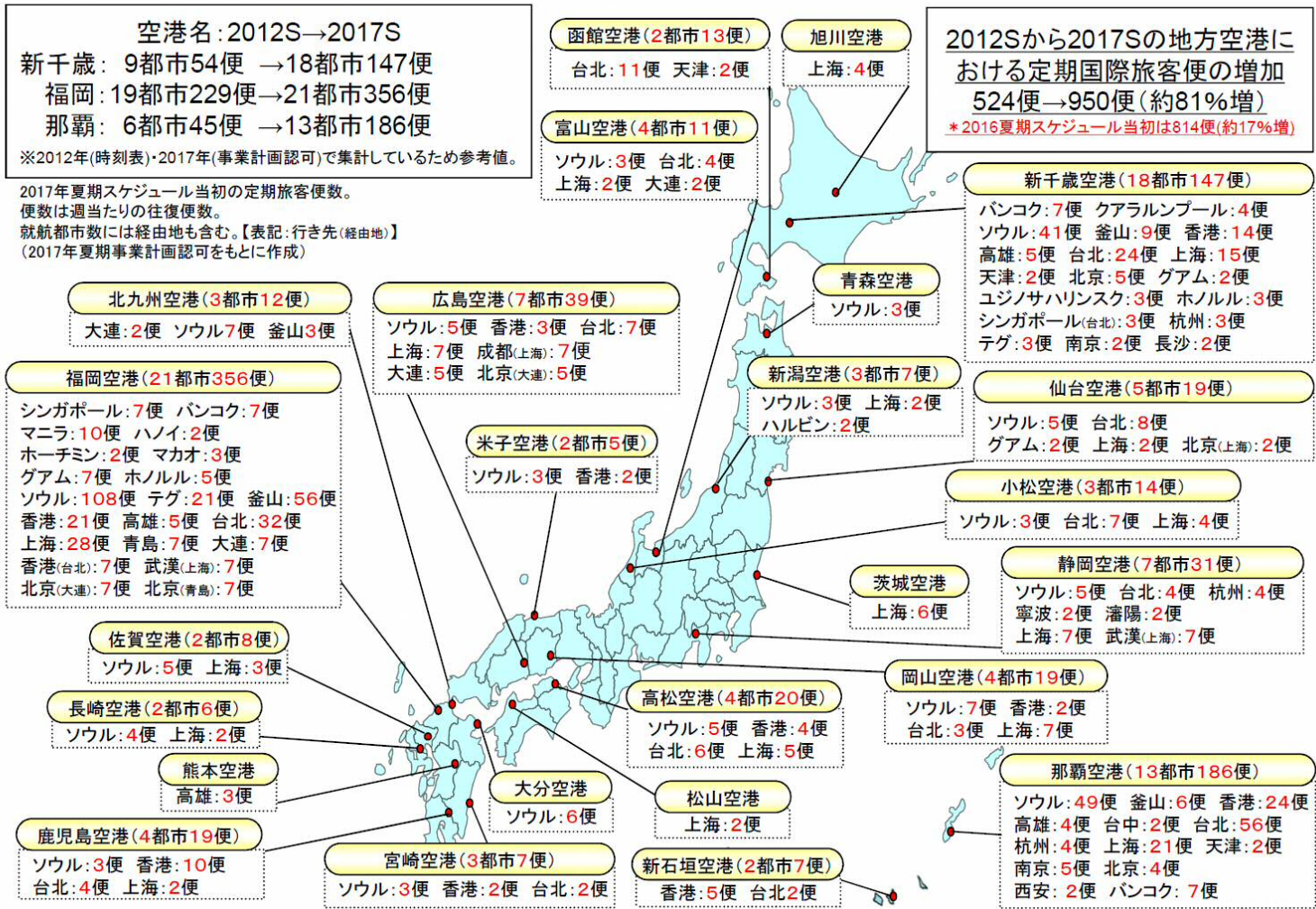
➤ 羽田には国内線の多くが集中＝関西にも
影響



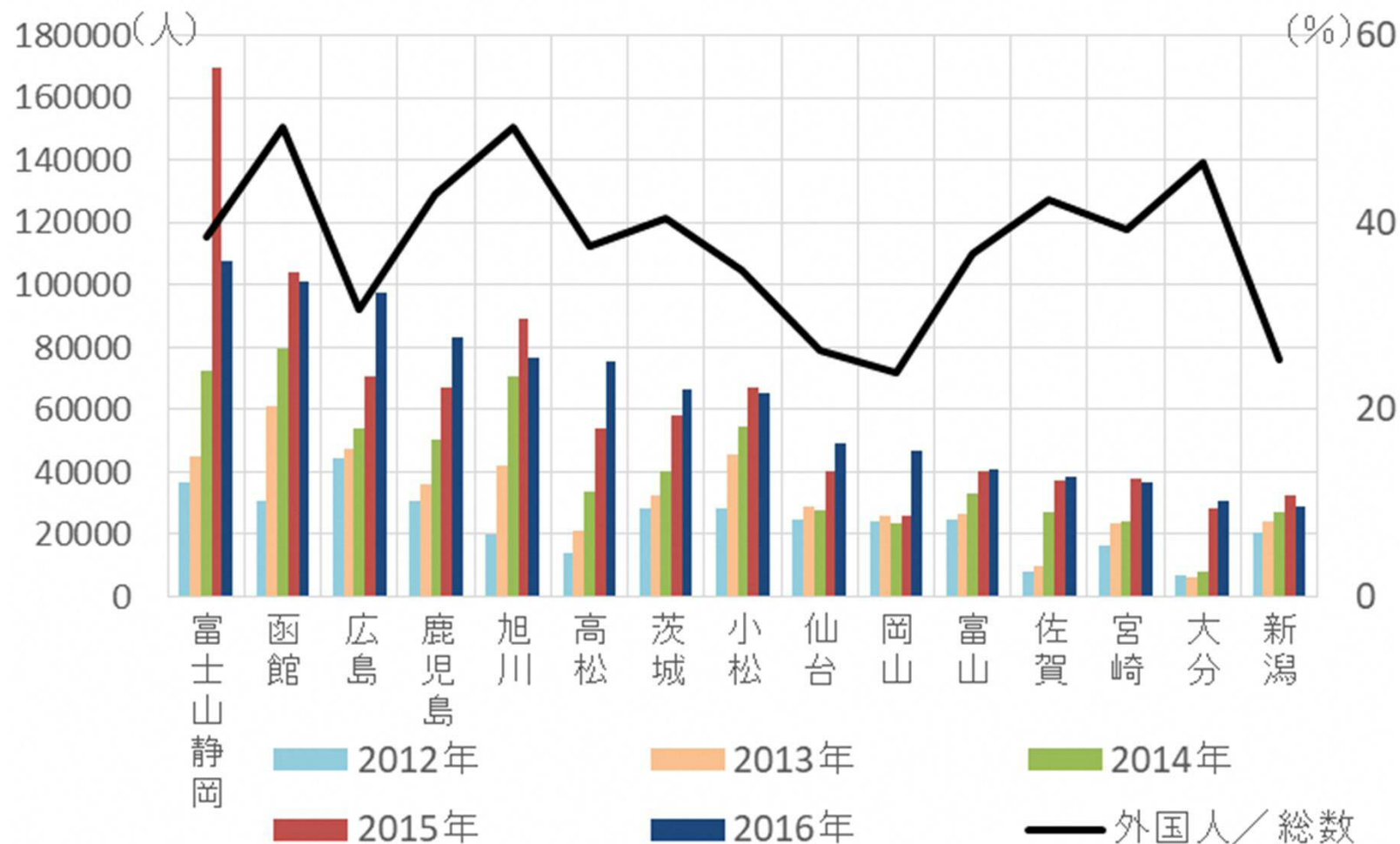
他地域で起こっていること

2) 地方空港の活性化と格差

2017年夏期定期便



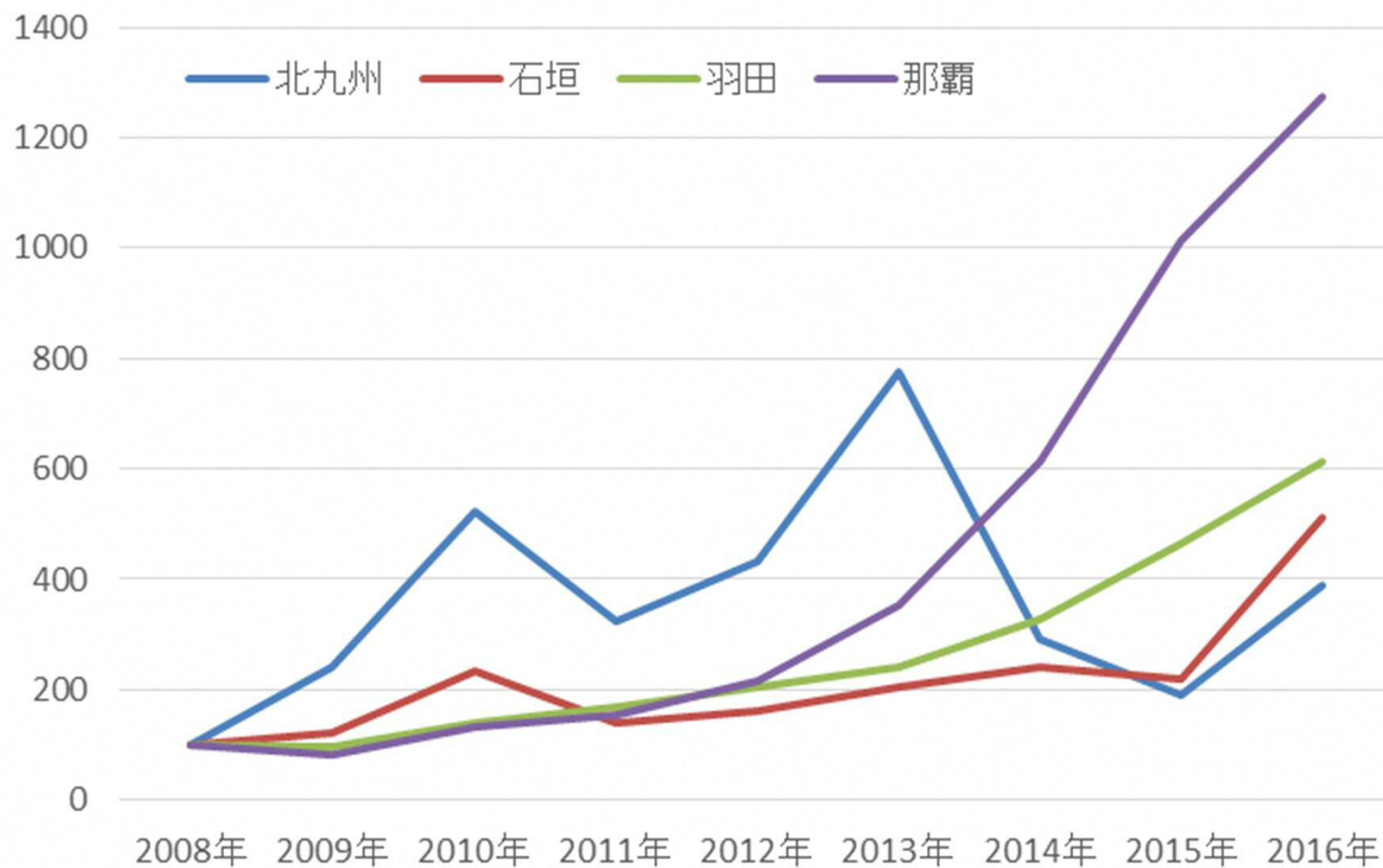
他の空港の外国人入国者数の推移



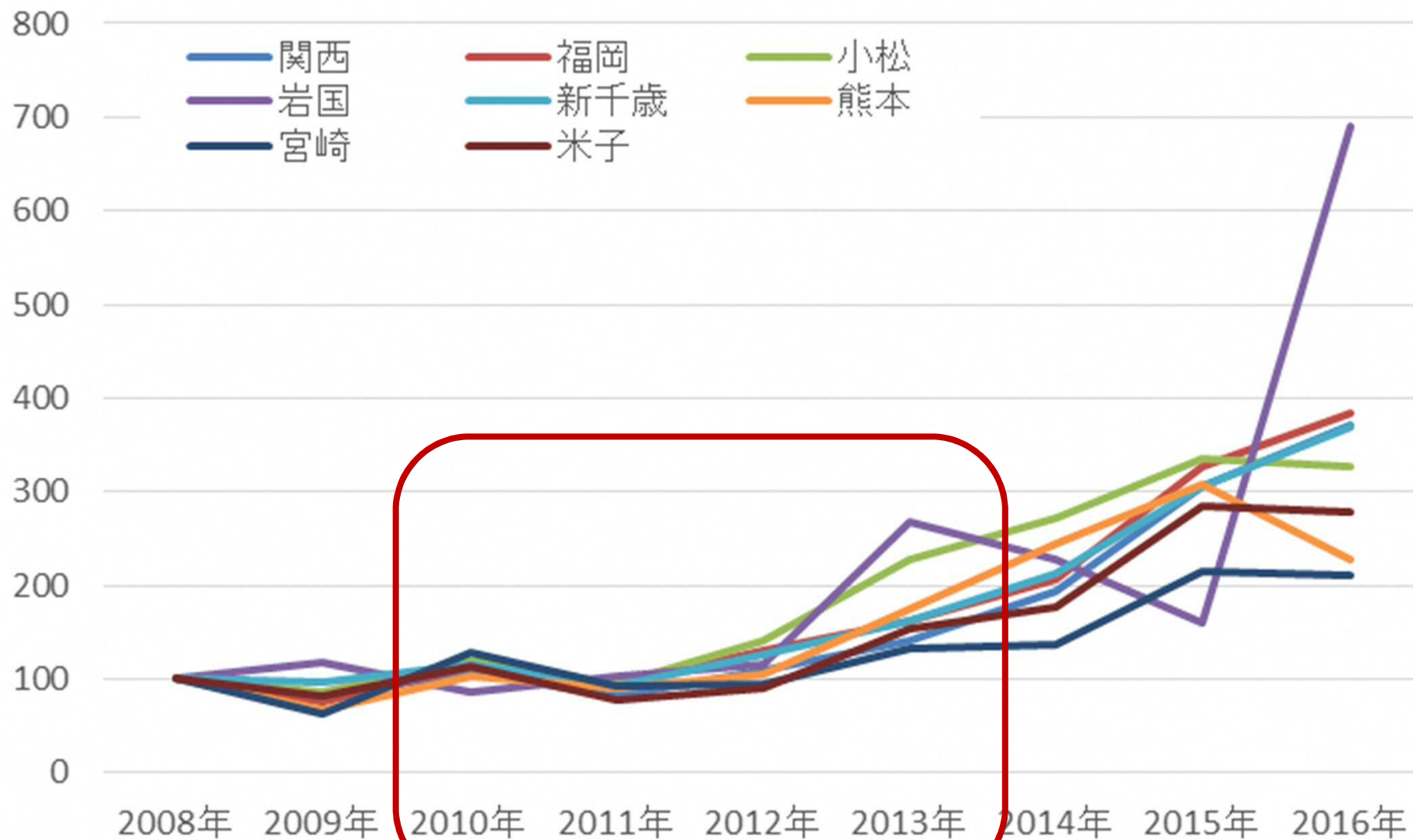
入国外国人の変化

	外国人入国 者数	外国人入国 者／総数	16年／14年 平均)	14年／13年	15年／14年	16年／15年
	(1,000人)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
成田	6,822	25.13	17.62	15.67	24.05	11.52
関西	6,087	32.87	38.56	36.47	57.95	21.54
羽田	3,264	21.72	36.50	35.49	41.88	31.32
福岡	1,632	32.66	35.85	28.69	57.53	17.16
那覇	1,355	46.31	44.04	74.37	65.02	25.73
中部	1,222	23.65	32.23	21.90	44.33	21.13
新千歳	1,148	44.49	31.70	30.87	43.31	21.03
新潟	29	25.25	3.69	12.34	19.74	-10.20
旭川	77	50.29	4.38	66.51	26.50	-13.87
熊本	45	44.97	-3.30	38.69	26.07	-25.82

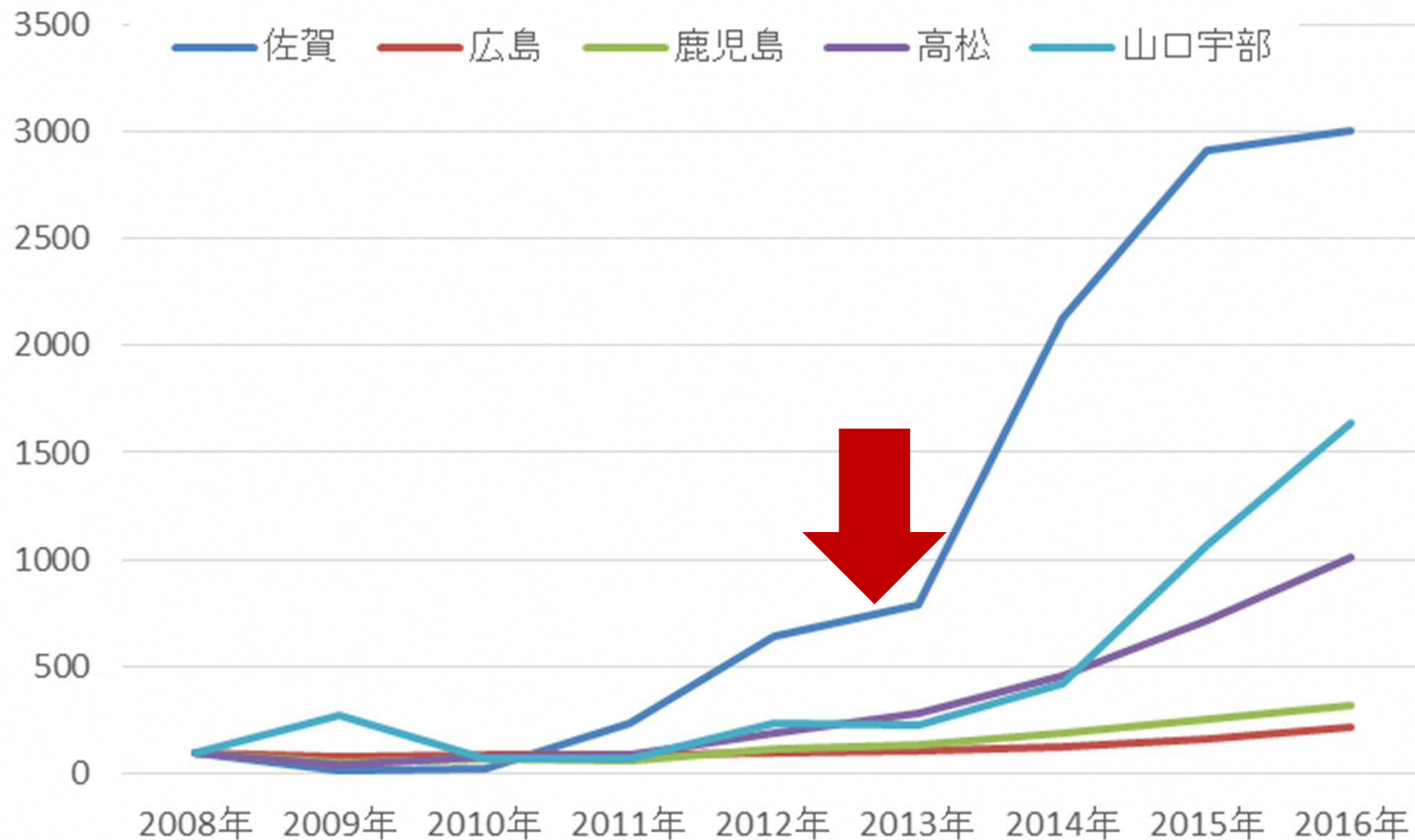
外国人パターン1：08年以降増加継続



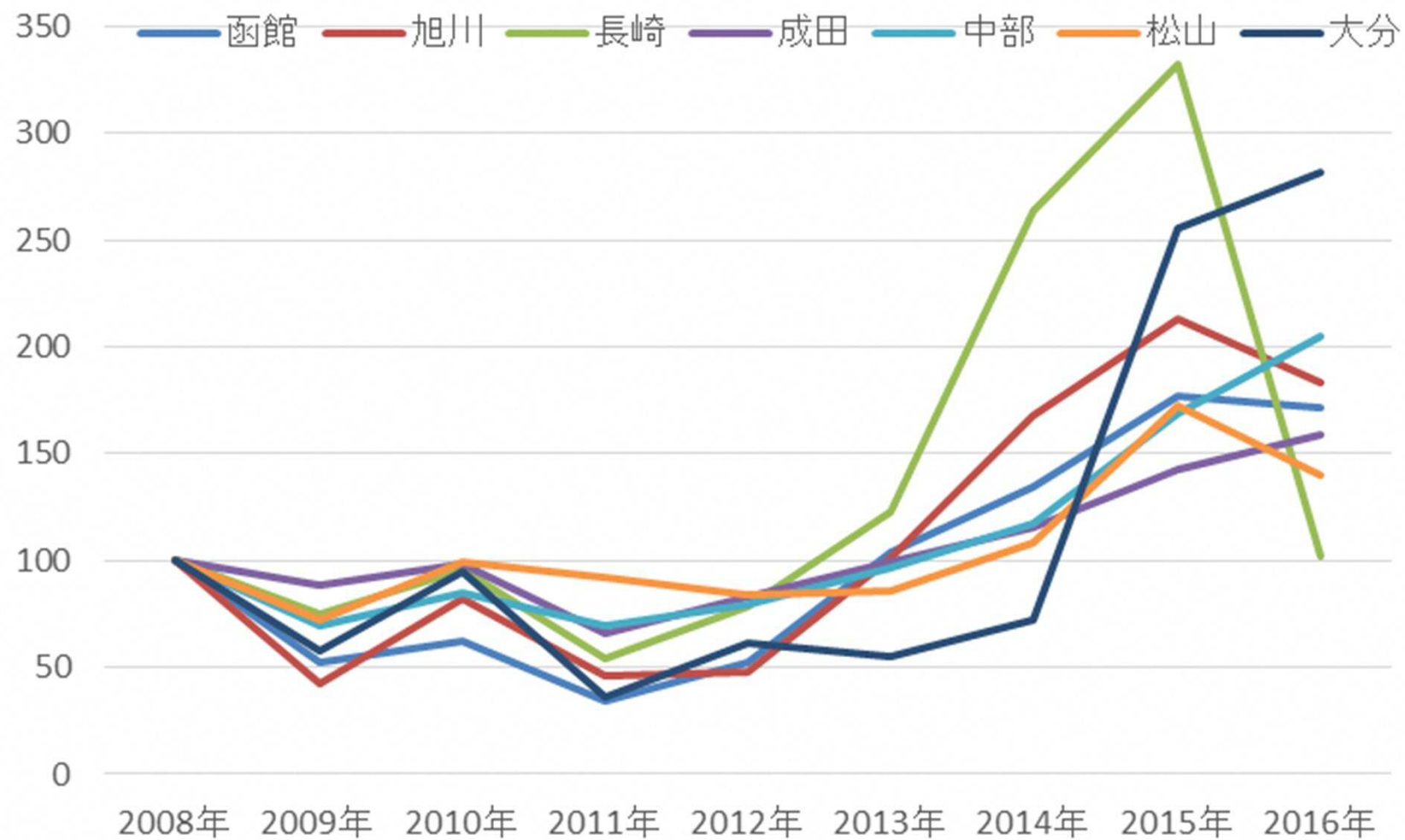
パターン2: 先発、震災、その後の増加



パターン3:2011/12年スタート



パターン4: 遅発



パターン5:2008年水準 未達

- 仙台、富山、新潟、帯広、松本など

訪日誘客支援空港(2017年6月発表)

拡大支援型 19空港

訪日誘客に一定の実績をあげている＋拡大に向けた着実な計画・体制を有している＋国の支援(運航コスト低減やボトルネック解消等)を拡大することにより、訪日旅客数のさらなる増加が期待される

静岡、仙台、熊本、茨城、北海道(稚内、釧路、函館、女満別、帯広、旭川)、高松、広島、北九州、米子、佐賀、新潟、小松、青森、徳島、鹿児島、南紀白浜、岡山、山口宇部、松山

継続支援型 6空港

訪日誘客に一定の実績をあげているうえ、着実な計画・体制を有しており、引き続き、国の支援(運航コスト低減やボトルネック解消等)を実施することにより、訪日旅客数のさらなる増加が期待される空港

長崎、那覇、大分、宮崎、花巻、福島

育成支援型 2空港

松本、下地島

訪日支援空港の支援メニュー

新規就航・増便の支援

①国管理空港の国際線着陸料割引
[割引率 1/2以上・3年間]

②新規就航等経費支援

- ・チケットカウンター設置・使用料等
 - ・グラハン、デアイシング経費等
- [1/3補助・3年間]

③コンセッション/地方管理空港の
国際線着陸料補助
[着陸料本則の1/3補助・3年間]

- ⇒認定空港にて実施
- ⇒支援は新規就航・増便のみ対象
- ⇒地域の同規模・同期間支援と協調

空港受入環境の整備等

①航空旅客の受入環境高度化
・空港ビル会社等による出入国容量
拡大等に資する施設の整備
(待合スペース、バゲージハンドリング
システム、ボーディングブリッジ、
ランプバス、交通アクセス施設等)
[1/3補助]

⇒認定空港を優先的取扱

②CIQ施設の整備
・空港ビル会社等によるCIQ施設の
整備
[1/2補助]

⇒認定空港にて実施

関係部局・省庁との連携

①訪日外国人の受入対応
[観光庁]
・WIFI環境整備、多言語化、
移動円滑化の経費 [1/3補助]

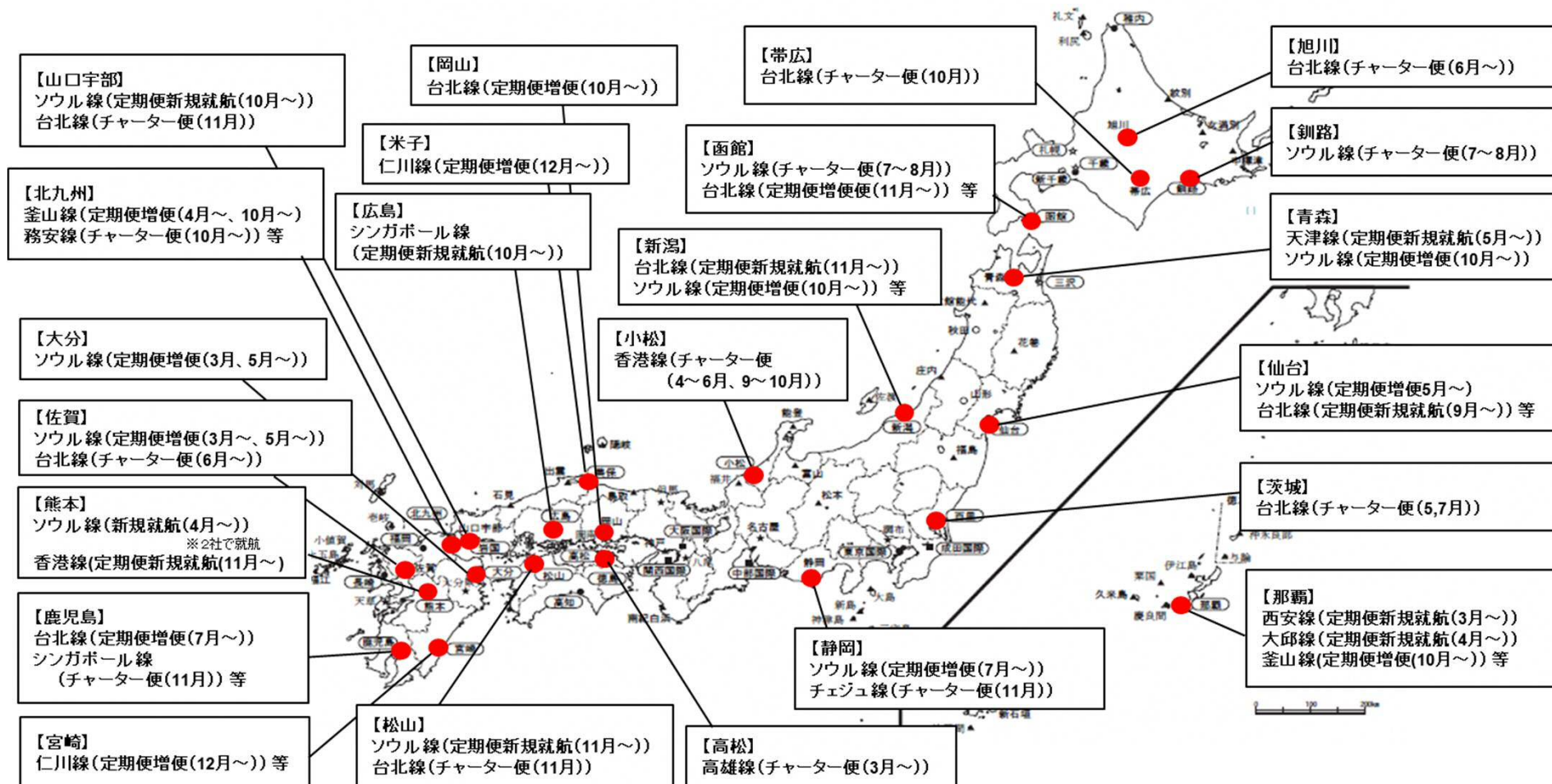
②海外PR等支援 [観光庁]
JNTO(日本政府観光局)による
・エアポートセールス相談
・専門商談会等への優先案内
・海外におけるPR支援

③CIQ体制の充実[法務省等]
・CIQ関係省庁の物的・人的体制
整備との協調

支援空港への新規就航・増便と支援状況

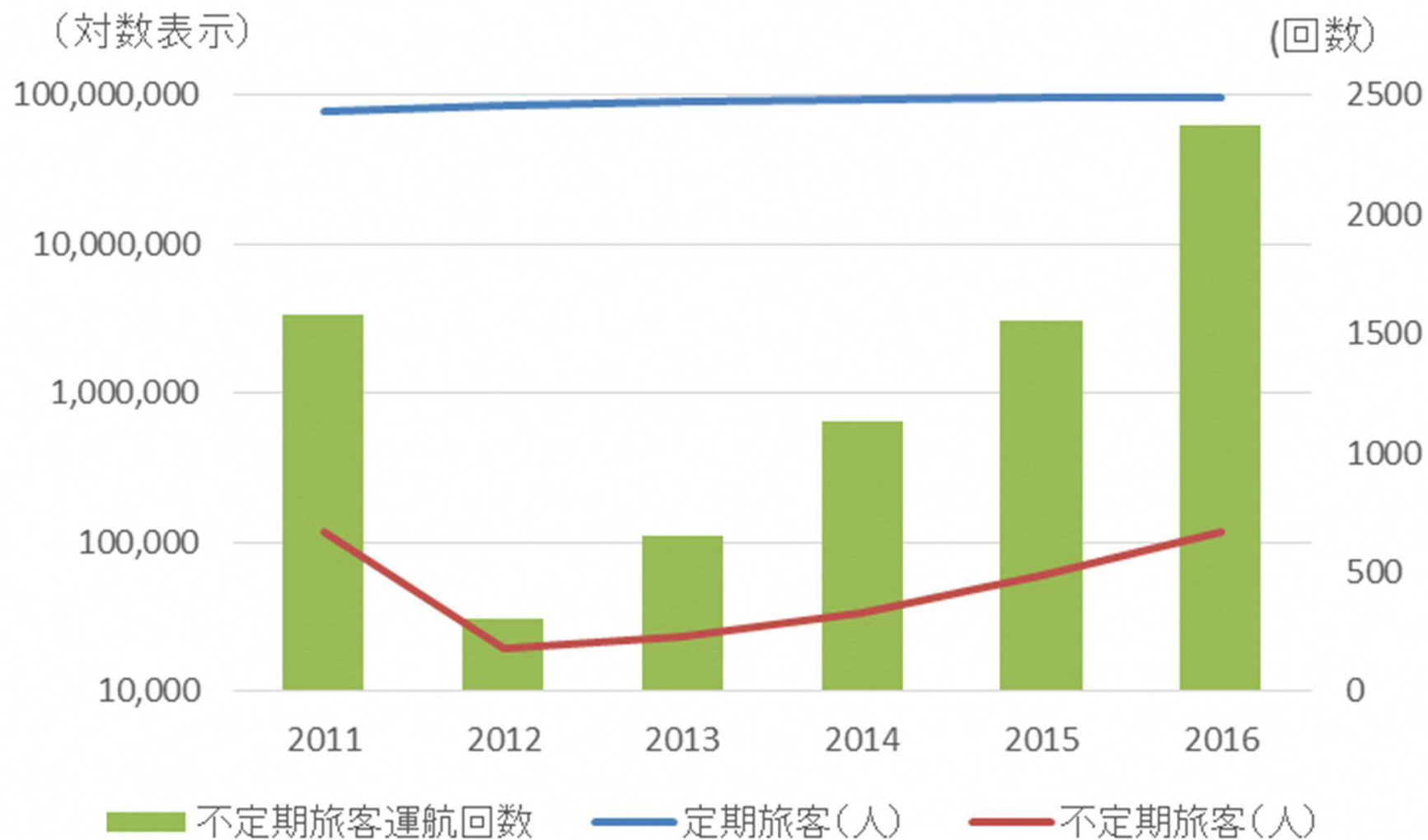
2017年夏ダイヤ以降、「訪日誘客支援空港」国際旅客定期便**17空港33路線99便/週**の新規就航または増便

国際旅客チャーター便については**15空港で計444便**の運航。(平成29年12月31日現在)



1) チャーター便については、訪日誘客支援空港の支援対象のみ。 2) 数値は、一部運航予定のものも含む。

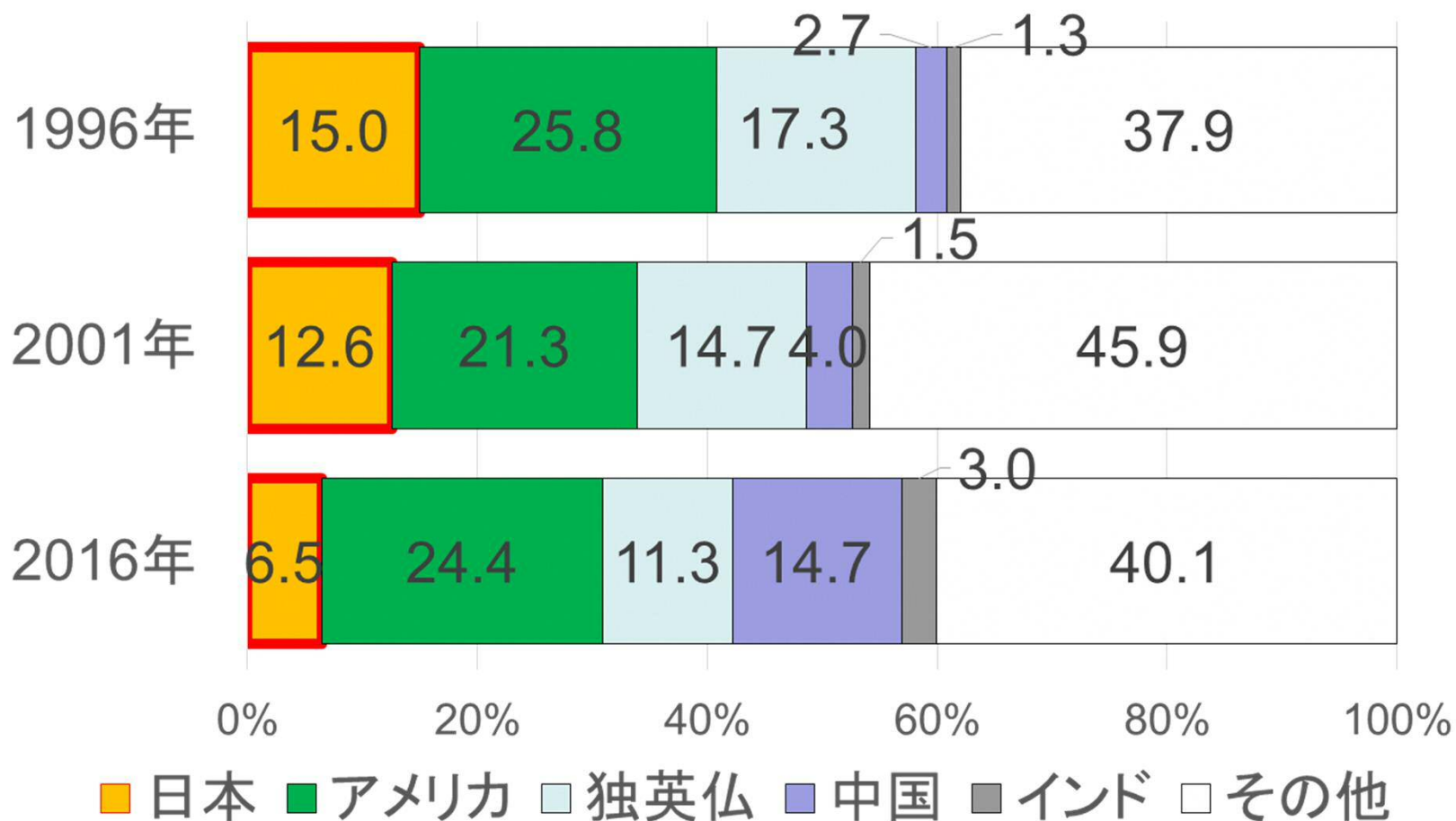
国内不定期旅客の推移





持続可能な成長に向けて

縮小するわが国のGDPのシェア(%)



一人当たり名目GDPはOECD加盟国のなかで、3位(96年)→18位(2016年)へ

関空：流動要因にはプッシュとプルがある

- 1) 増えない名目GDP⇒(増加; \ominus)
- 2) アジアの経済発展 (\oplus)
- 3) 為替レートが円安方向へ、定着
(円高; $- \Rightarrow$ 米国金利 \uparrow \oplus)
- 4) 制度改革(ビザ発給条件の緩和)
- 5) SNSなどによるミスマッチの回避

追い風の強さは予測できないが、関空の追い風は持続？

「伊丹」・「神戸」

- 1) **伊丹**の乗り継ぎ機能強化
- 2) 遅延便対応:「**确实性**」は航空全体の信用の向上
- 3) 国際線関空限定＝利用者利益, 経営利益, 経済効果
- 4) 「**当面**」は21時以降、ダイヤ設定認めない

空港運営会社にとって**神戸**の意味すること

- 1) 国内線空港の選択肢増加
- 2) 前提: 制約の緩和、航空会社・地元の理解
＝空港運営会社は伊丹・神戸を選択することが可能

今後の課題

1) 空港の利用は経済合理性に沿ったものに！

2) もともと、エアラインと空港会社は利益相反

+

一体運営＝空港の独占的性質は強化（日本初）

【ポイント：経営効率と経済効率が一致するのか？】

1) 空港利用者（乗客・エアライン）

2) 地域住民との共生の歴史：

「不断の努力を傾注」（存続協定）



ご清聴ありがとうございました