

## 第2回 関西の航空需要拡大について考えるセミナー

「利用者・エアラインに選ばれる運用自由度の高い空港」

神戸夙川学院大学 小島克巳

於 伊丹市立産業情報センター

2011年9月16日

# 本日の発表内容

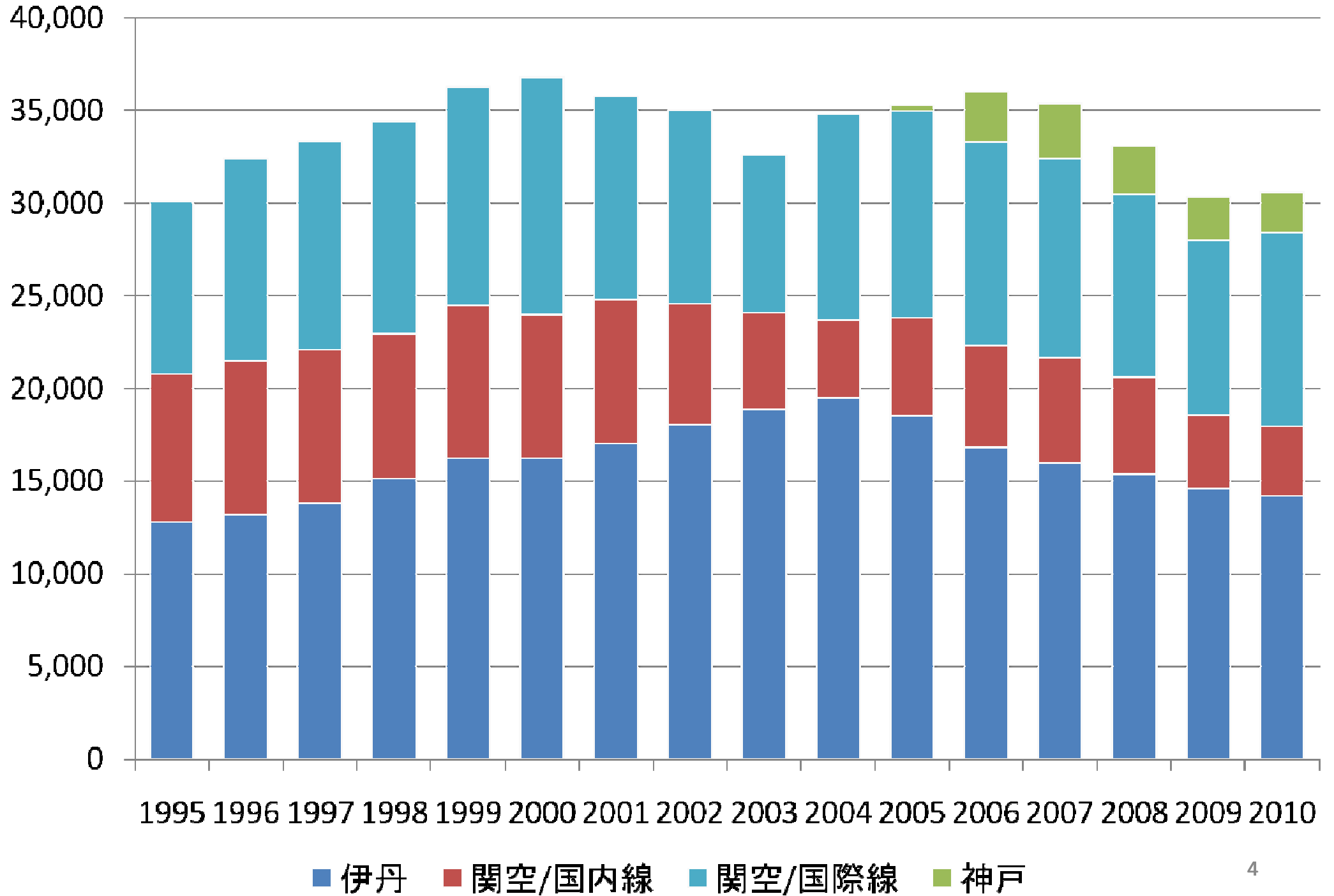
1. データにみる伊丹・関空・神戸の比較分析
2. 関空国内線の問題点(伊丹との対比)
3. 伊丹と関空のすみ分けの基本的な考え方
4. 伊丹の有効活用に向けた具体的方策
5. 伊丹の事業価値をさらに高めるために
6. まとめ

# 1. データにみる伊丹・関空・神戸の比較分析

- 旅客数推移、構成比、増減比
- 路線数推移
- 提供座席数・旅客数推移(羽田、札幌、旭川、鹿児島線)
- データはすべて航空輸送統計年報(年度ベース)

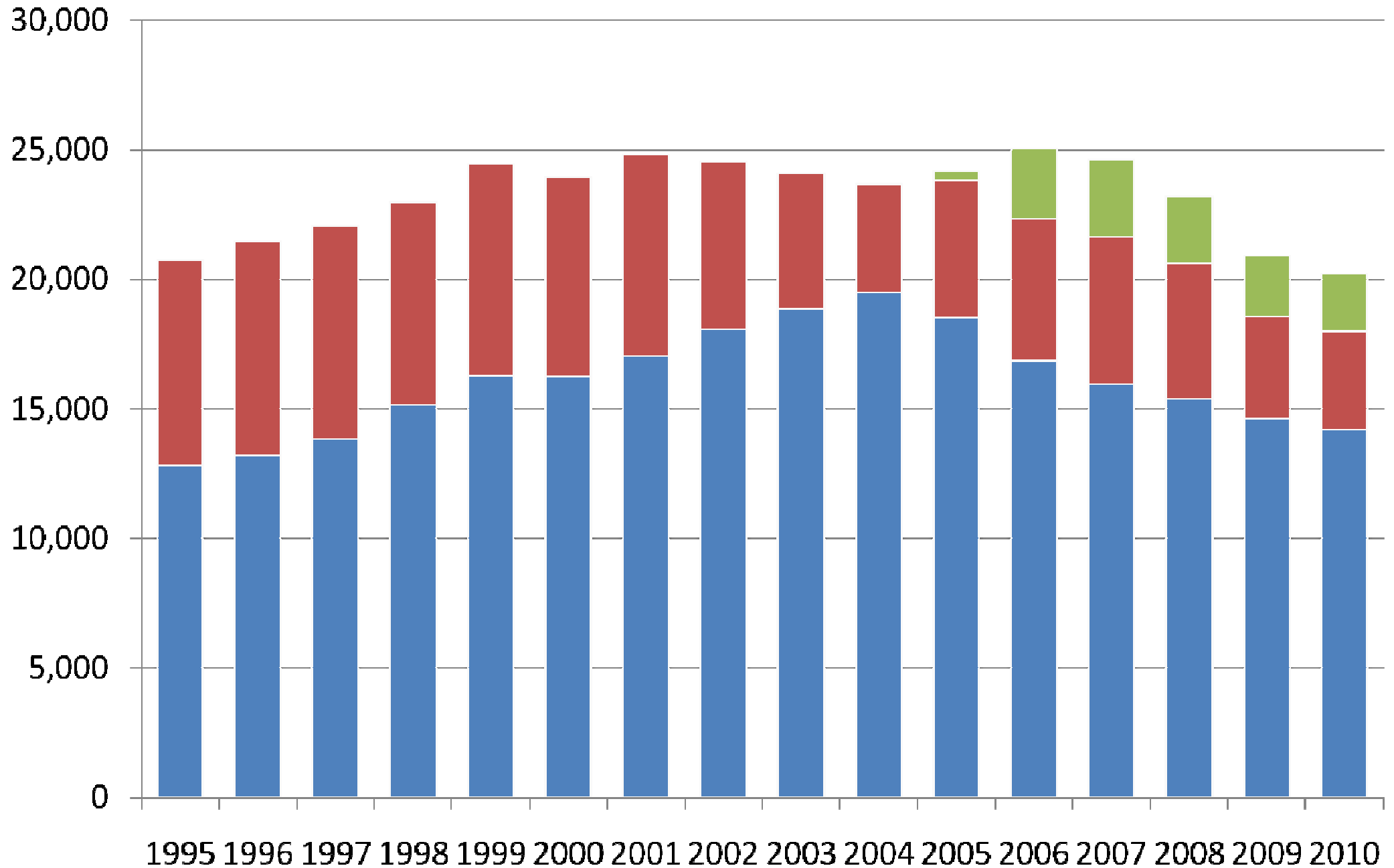
(千人)

# 旅客数推移①



(千人)

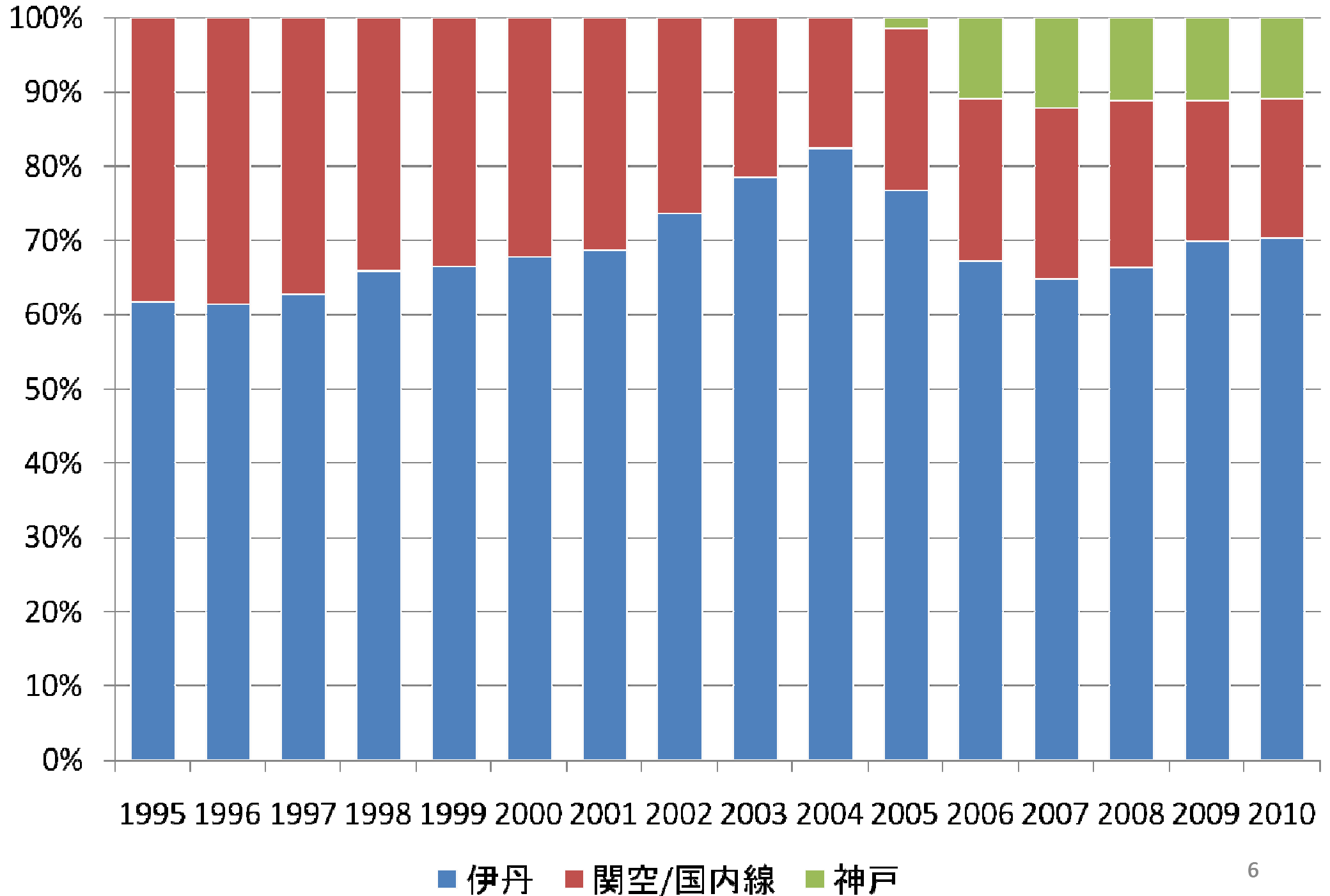
## 旅客数推移②(国内線のみ)



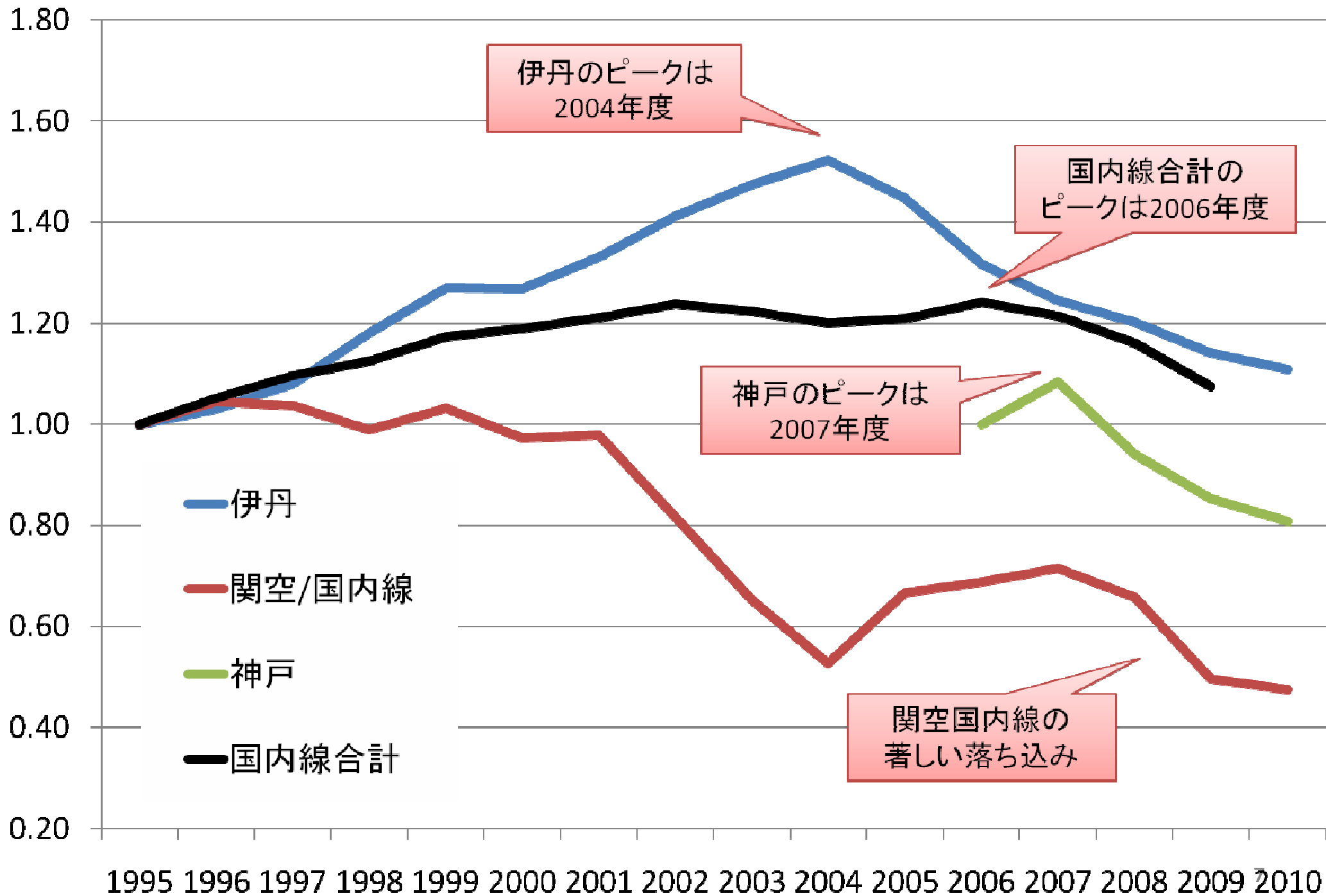
■ 伊丹 ■ 関空/国内線 ■ 神戸

(千人)

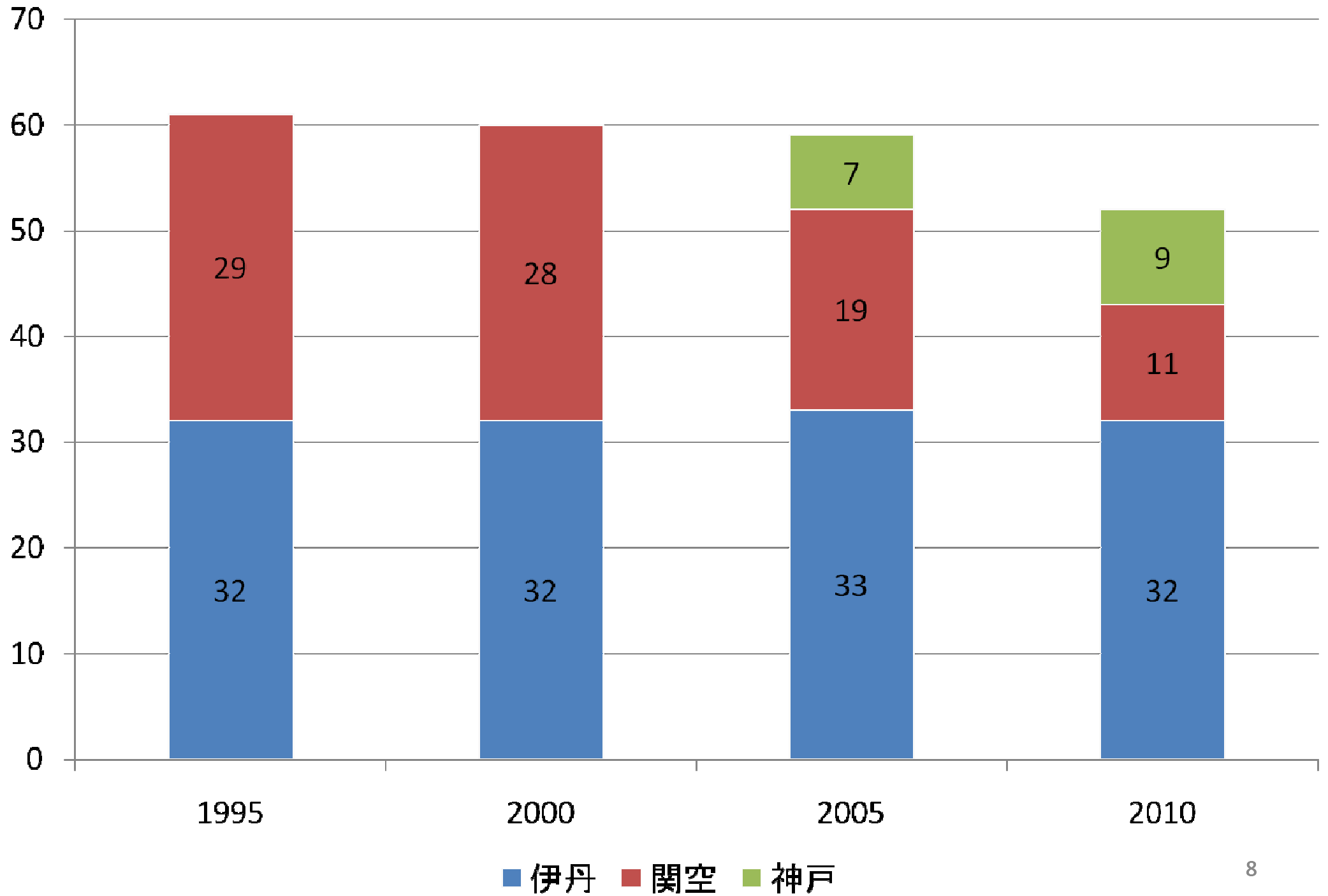
# 旅客数構成比



# 旅客数増減比



# 路線数推移①





# 路線数推移

	路線種別	1995	2000	2005	2010
伊 丹	幹 線	5	5	5	5
	ローカル線	27	27	28	27
関 空	幹 線	4	4	4	5
	ローカル線	25	24	15	6
神 戸	ローカル線	-	-	7	9

幹線  
札幌、東京、大阪、福岡、沖縄を相互に結ぶ路線

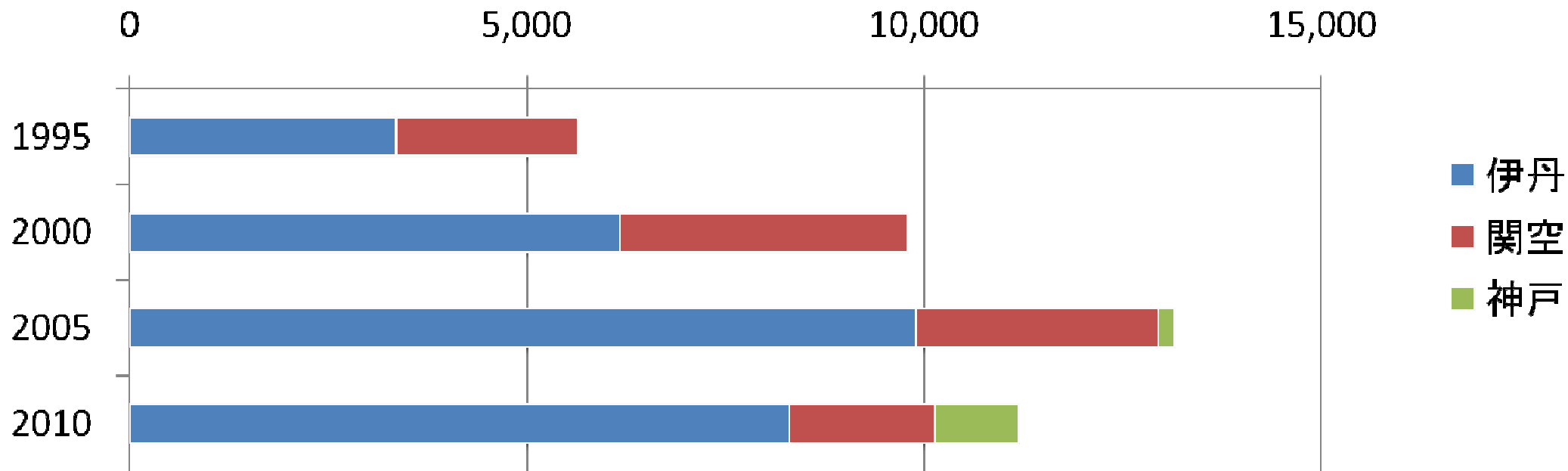
	区間距離	1995	2000	2005	2010
伊 丹	500km以下	12	9	8	8
	1,000km以下	17	19	20	20
	1,000km超	3	4	5	4
関 空	500km以下	5	5	1	0
	1,000km以下	10	12	7	4
	1,000km超	14	11	11	7
神 戸	500km以下	-	-	0	0
	1,000km以下	-	-	5	6
	1,000km超	-	-	2	3

# 路線数推移

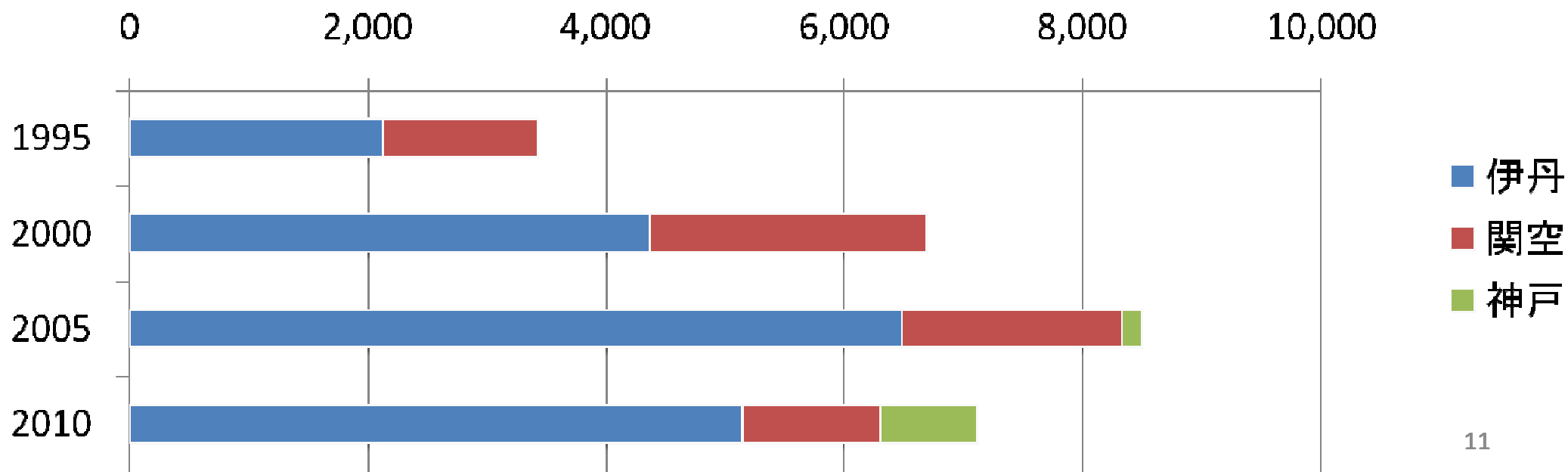
\* : 季節運航路線

	500km以下		1,000km以下		1,000km超	
	1995	2010	1995	2010	1995	2010
幹線	-	-	羽田 福岡	羽田 成田 福岡	札幌 沖縄	札幌 沖縄
口-カ線	米子 高松 松山 高知 大分	-	秋田 山形 新潟 長崎 熊本 宮崎 鹿児島 奄美大島	福江*	稚内* 釧路 函館 旭川 帯広 女満別 青森 三沢 花巻 仙台 宮古 石垣	稚内* 函館 旭川* 女満別* 石垣

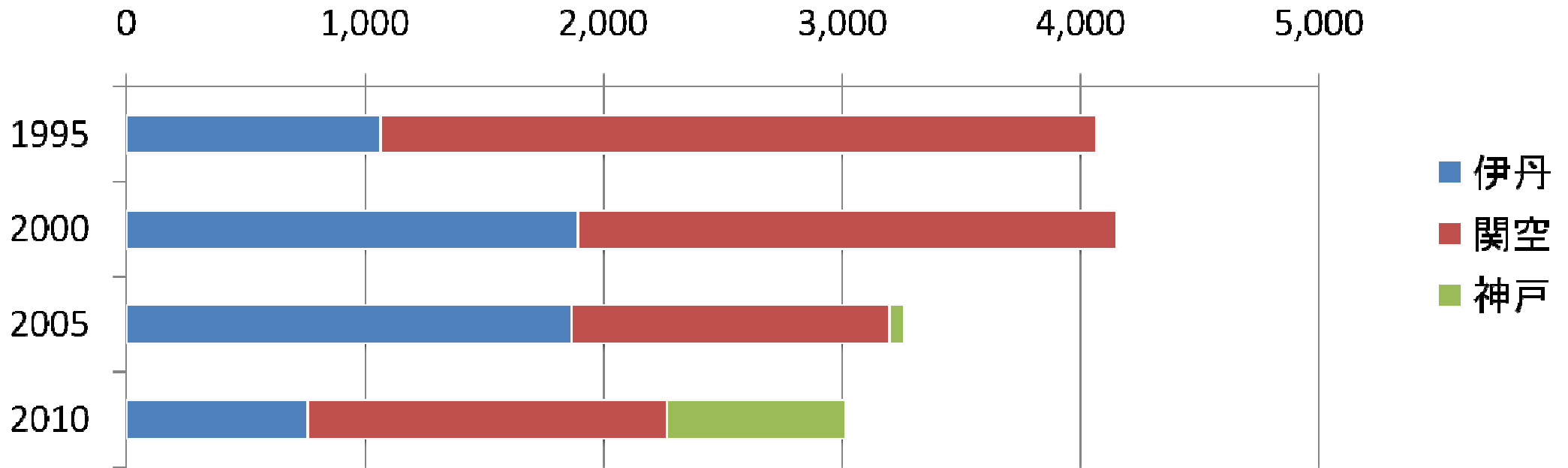
# 羽田線 提供座席数(千席)



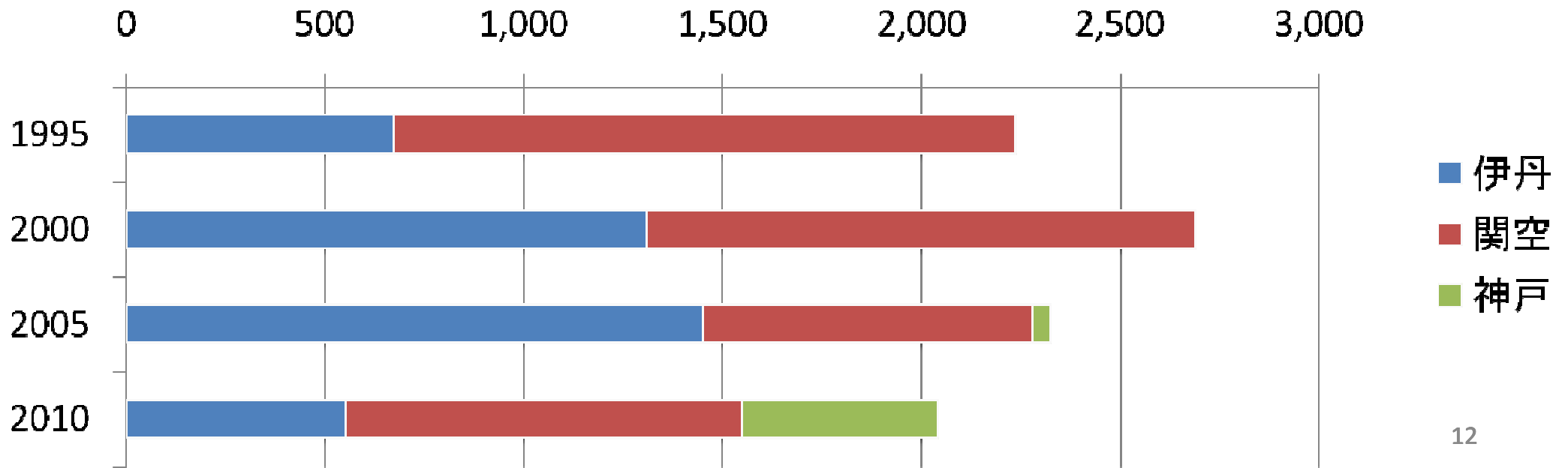
# 羽田線 旅客数(千人)



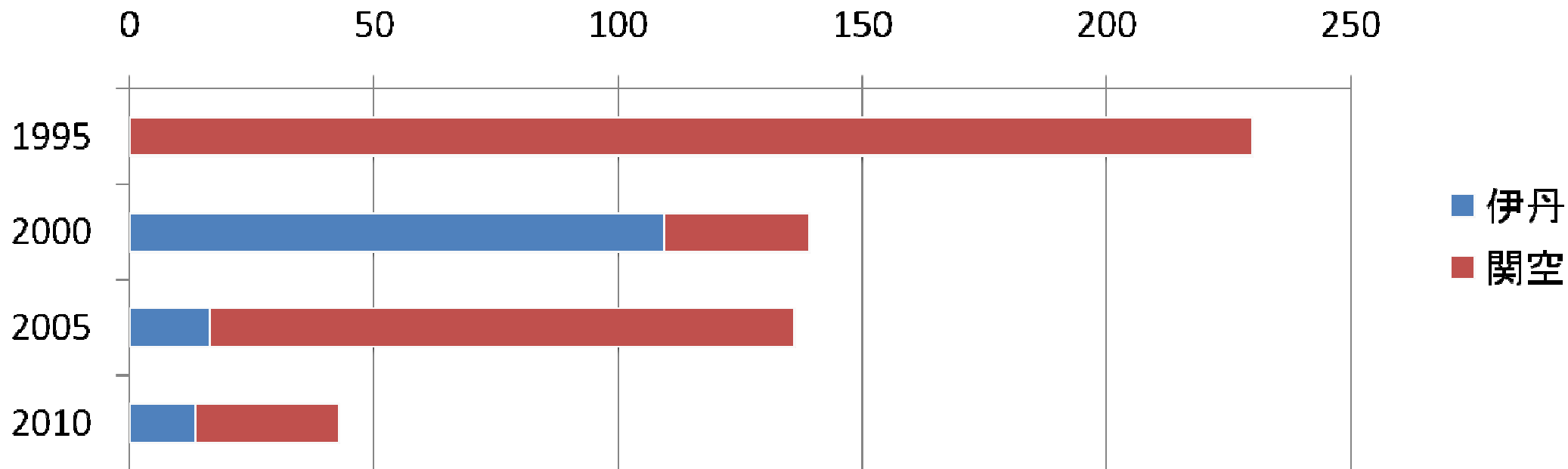
# 札幌線 提供座席数(千席)



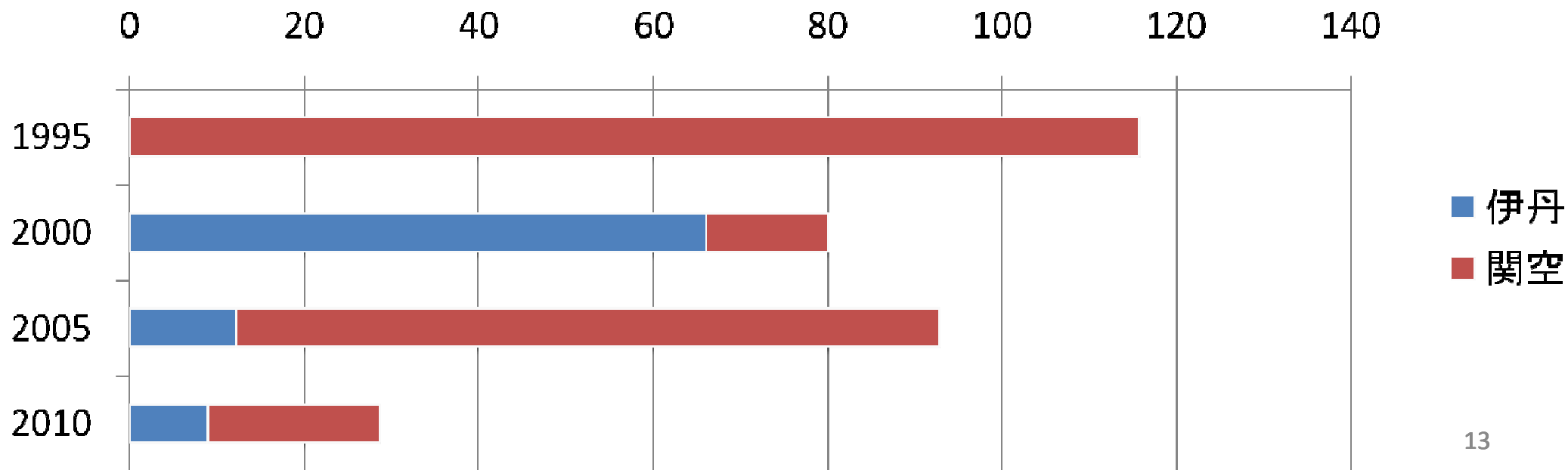
# 札幌線 旅客数(千人)



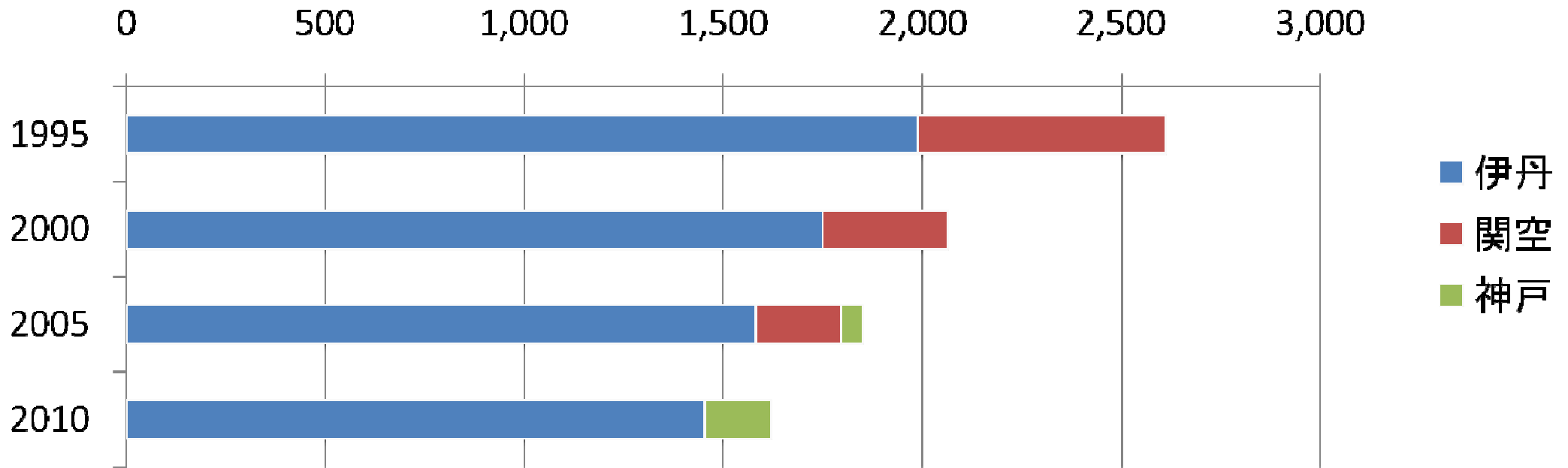
## 旭川線 提供座席数(千席)



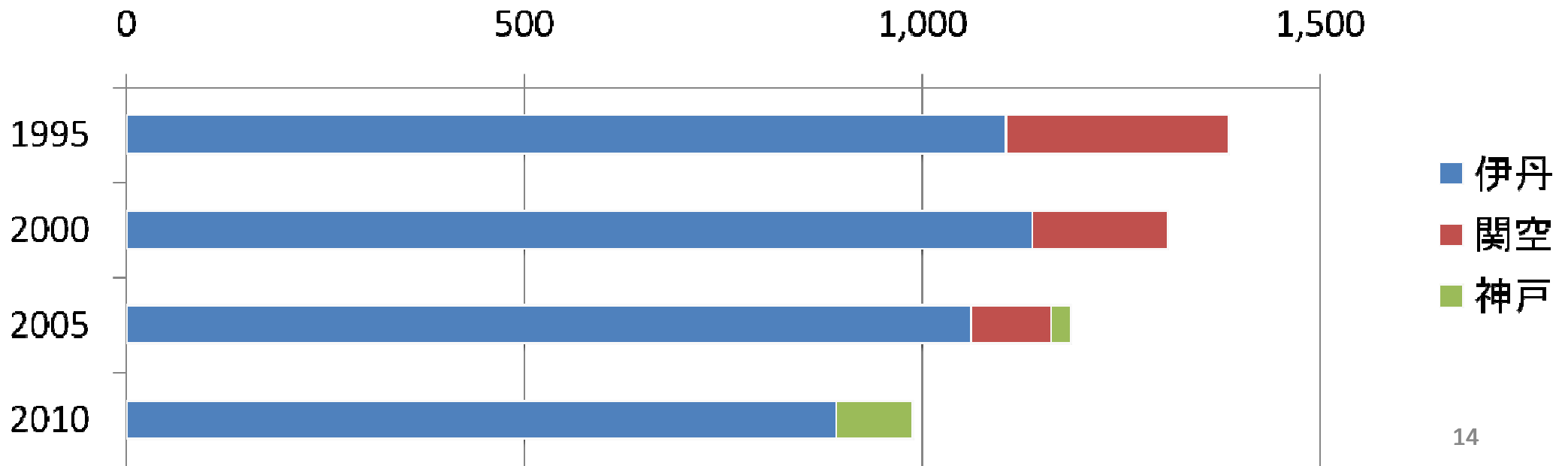
## 旭川線 旅客数(千人)



## 鹿児島線 提供座席数(千席)



## 鹿児島線 旅客数(千人)



## これらのデータから読み取れること

- 関空の国内線の路線数・旅客数の著しい減少
- 利用者の選択 伊丹 > 関空
- 旅客の伊丹指向と航空会社の伊丹シフト
- 現状では関空国内線は伊丹の補完
- 神戸も一定のシェアを確保 伊丹の旅客の代替可能性

## 伊丹の活用が航空需要を底上げ

さらに

- 関空は果たして、国のいう“関西圏の国内線の基幹空港”として機能しているのか？
- 関空の内際接続の機能喪失

## 2．関空国内線の問題点(伊丹との対比)

2 - 1．問題点の整理(利用者サイド・航空会社サイド)

2 - 2．図による説明



## 2 - 1 . 問題点の整理

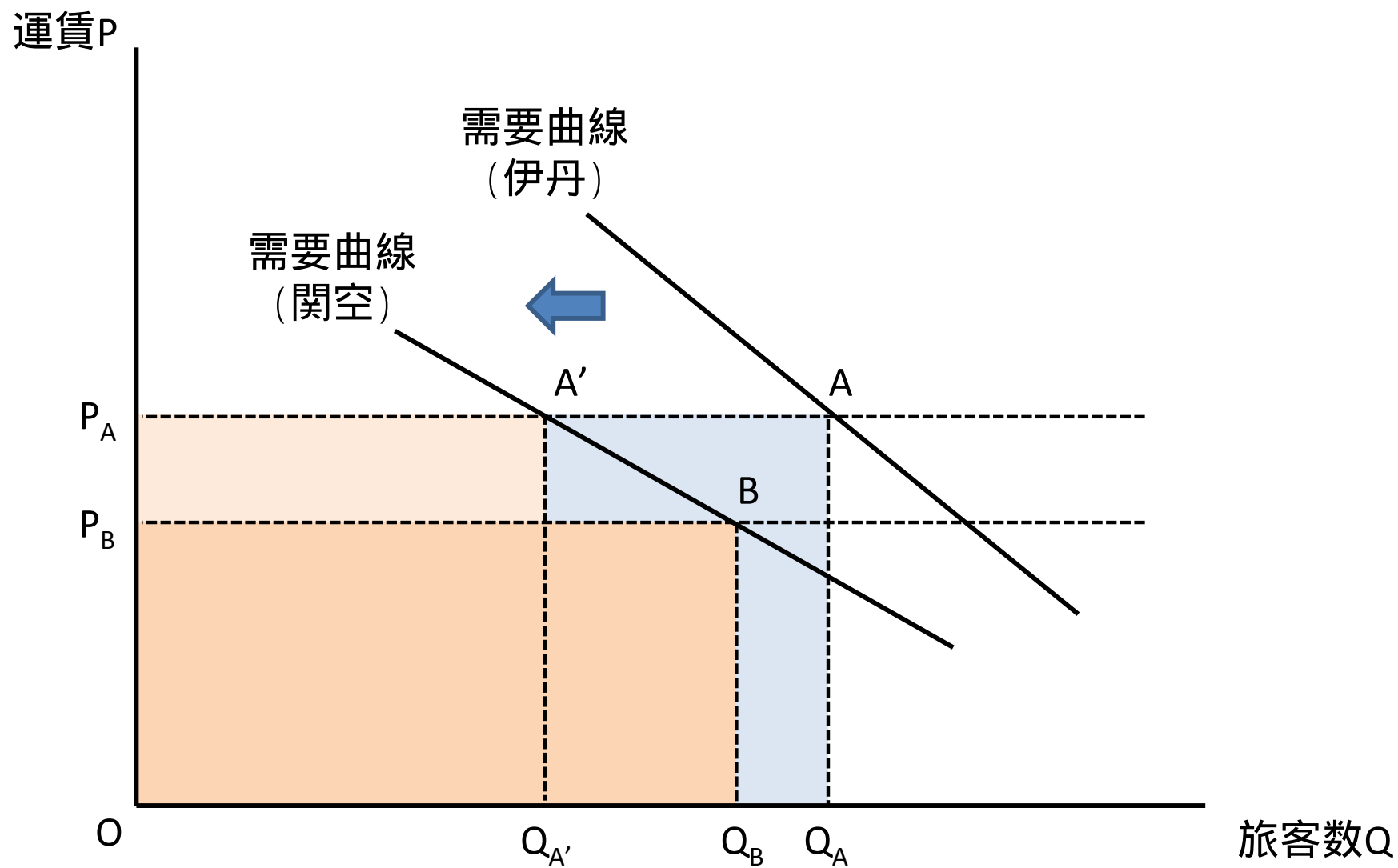
### (1) 利用者サイド

- 関空へのアクセス  
アクセス時間と移動費用は関空の国内線需要にとって大きなマイナス要因  
地理的条件として、伊丹の方が便利という人が多数
- データをみると伊丹利用者の代替空港は関空とは限らず、神戸の可能性も
- 路線数減、便数減によるいっそうの利便性の低下(悪循環)

### (2) 航空会社サイド

- 伊丹から関空に便を振り替え  
【収入減】  
平均単価と旅客数の減少
- 【コスト増】  
空港使用料増  
(着陸料、空港ビル賃料等)
- 採算性の悪化、機材小型化などでも  
対応できない場合は関空便の維持が困難に(減便、廃止へ)

## 2 - 2 . 図による説明



## 3 . 伊丹と関空のすみ分けの基本的な考え方

3 - 1 . 伊丹の規制の評価

3 - 2 . 両空港の機能分担の考察

3 - 3 . 複数空港の機能分担(ペリメーター規制)の例

### 3 - 1 . 伊丹の規制の評価

- 現行の伊丹における運航距離や国際線運航に関する制限は、航空利用者と航空会社双方にとって必ずしも最善とは限らない。
- 空港選択は航空会社に任せるべき 利用者のニーズを一番知っているのは航空会社であって規制当局ではない。
  - 現在の競争的な航空市場では、航空会社が利用者の利益に反する行動を取るとは考えにくい。
  - 収益を確保するためには航空会社は利用者ニーズを無視できない。

規制当局があえて利用者と航空会社に不利益な状況を作り出すことの合理性はない。

## 3 - 2 . 両空港の機能分担の考察

【仮定】伊丹の便数制約を前提として、航空会社が国際線を含め自由に伊丹と関空の路線便数計画を策定する。

- 伊丹は国内線、関空は国際線中心
- 伊丹フル活用で自社の収益最大化(国際線含む)
- それ以外の路線を関空(プラス神戸)に振り分け

伊丹	関空
国内幹線全般	国際線全般
国内ローカル線(主に近距離)	国内幹線(伊丹の補完)
近距離国際線(主に東アジア路線)	国内ローカル線(主に中長距離)

### 3 - 3 . 複数空港の機能分担 (ペリメーター規制) の例

#### (1) ワシントンDC レーガン・ナショナル空港 (都心から6km)

- 1,250マイル( 2000km) 以内の国内線および国際線に限定
- 周辺空港: ダレス空港 (同42km)、ボルチモア空港 (同52km)

#### (2) ニューヨーク ラガーディア空港 (都心から15km)

- 1,500マイル( 2400km) 以内の国内線および一定の国際線に限定
- 周辺空港: JFK空港 (同24km)、ニューアーク空港 (同25km)

実態的には、容量制約や滑走路長等の物理的制約から自ずとすみ分けされている。

参考文献: 国土交通省航空局(2007)「諸外国における国際拠点空港等の実態把握調査報告書」

## 4 . 伊丹の有効活用に向けた具体的方策

- 4 - 1 . プロペラ枠(未使用分)の有効活用
- 4 - 2 . 国内長距離路線の運航制限の見直し
- 4 - 3 . 運用時間の柔軟な対応
- 4 - 4 . 国際線運航制限の段階的緩和

## 4 - 1 . プロペラ枠 (未使用) の有効活用

- 未使用のプロペラ枠 (44枠、22往復分) の存在 それらの柔軟な活用を検討すべき
- プロペラ機での増便や新規参入は現実的に困難、まさに“宝の持ち腐れ” 状態
- 具体的には、リージョナルジェット (RJ) 機への開放
- RJ機の騒音レベルはプロペラ機並み 騒音規制の手段としてのジェット枠・プロペラ枠という区分は時代遅れに

		配分	JAL 使用分	ANA 使用分	計	未使用枠
ジェット枠		200	100	100	200	0
プロペラ枠	RJ	30	14	16	30	0
	プロペラ	140	34	62	96	44



## 4 - 2 . 国内長距離路線の運航制限の見直し

### 伊丹の運航距離制限(ペリメーター規制)

- 1994年9月 1,000km以上の長距離路線は原則関空から
- 2000年2月 上記機能分担の廃止
- 2005年4月 ジェット桝について1,000km以下の路線が95%以上

- 伊丹発の長距離路線を関空発に振り替えると、旅客単価は10%程度低下、さらに旅客数も減少
- 関空の着陸料、空港ビル賃料が伊丹より高い。 航空会社の運航コスト大

どちらの空港から運航するかは航空各社の判断で

## 4 - 3 . 運用時間の柔軟な対応

- 航空会社は運用時間終了の25～30分前に最終便が到着するダイヤを設定
- 東京線は新幹線との競争を考慮する必要あり
- 羽田発最終便の繰り下げの効果大
- 現行の運用時間(7時～21時)を維持しつつ、ダイヤ設定上で15分程度の繰り下げはできないか？

	羽田	伊丹	神戸	関空
JAL	19:00	20:10		
ANA	19:00	20:10		
ANA	19:20	20:35		
JAL	19:25	20:35		
SKY	20:05		21:20	
ANA	20:15			21:30
ANA	20:15		21:30	
JAL	20:50			22:05
ANA	21:00			22:10
JAL	21:05			22:20
	東京	新大阪	新神戸	
のぞみ	20:30		23:20	
のぞみ	21:20	23:45		

(出所)航空各社・JR 2011年9月ダイヤ

## 4 - 4 . 国際線運航制限の段階的緩和

- 現行はオウンユース・チャーターのみ
- 特に運航時間の短い近距離国際線では、空港アクセスの時間・費用は需要に大きく影響
- 伊丹からの近隣アジア路線は利用者ニーズは高い。
- 当面は韓国・台湾・中国との定期チャーター便方式から実施  
昨年10月までの羽田と同じやり方
- 恒久的なCIQ施設の確保は現状では困難？

## 5 . 伊丹の事業価値をさらに高めるために

～ 伊丹・関空の経営統合に向けて～

- 5 - 1 . 着陸料のプライシングの自由化
- 5 - 2 . 伊丹のスロットの有効活用
- 5 - 3 . 空港ビル・駐車場の活用策

## 5 - 1 . 着陸料のプライシングの自由化

- 関空への路線便数の誘導策、需要の平準化
- 関空と伊丹の着陸料の差、相対的に伊丹 > 関空 収益性の低い路線を関空へ誘導
- 関空の空港使用料を下げることで運賃の値下げに反映

一方で

- 伊丹の収益性からすれば、伊丹の着陸料を値上げするという選択肢も
- 価格弾力性に応じたプライシング、空港会社からすれば“取れるところから取る”
- ただし、伊丹の空港使用料の値上げは航空会社には受け入れられないかも 関空の値下げの方がベター

## 5 - 2 . 伊丹のスロットの有効活用

- プロペラ枠の未使用分44枠の有効活用 RJ機への開放  
(前述)

さらに将来的には、

- 枠(スロット)の固定化は航空会社の競争上望ましくない。  
現状は大手による寡占状態、新規参入の阻害
- スロットの再配分、新規航空会社への優先的配分など
- スロットにより高い価値を認める航空会社への配分
  - 航空会社間でのスロット売買・交換・賃借(米国でかつて実施、大手の占有化が進み競争促進されず)
  - スロット・オークション(米国で検討、廃案に)

## 5 - 3 . 空港ビル・駐車場の活用策

### (1) 空港ビル

- 空港ターミナルではなく“施設”としての活用
- “バスターミナル”としての機能
  - 高速バスとのリンク(現行では岡山、倉敷、小浜方面のみ)
  - 航空利用者以外のバス利用
  - 夜間(運用時間外)の活用 (例)ツアーバスの拠点など
- 伊丹のような都市型空港にはショッピングモールなどは不向き

### (2) 駐車場

- 空港利用者に対する割引施策(航空便、テナント利用)
- 周辺および近郊住民のパーク&バスライド、マイカー通勤需要

# 伊丹空港リムジンバスネットワーク(参考)



(出所) 大阪空港交通株式会社HPより転載



## 6.まとめ

- 関空国内線の旅客数の落ち込みは、伊丹の利便性の高さの裏返し 伊丹の最大限の活用
- 伊丹に課されている制限事項を緩和・撤廃し、利用者ニーズを踏まえて航空会社が自由に空港を選択できる環境を 運用自由度の向上
- 経営統合に向けた伊丹・関空の事業価値の最大化のためにも、“経営(運用)の自由度”を高める必要あり

