

第2回 関西の航空需要拡大に向けたセミナー（概要版）

講演1 「利用者・エアラインに選ばれる運用自由度の高い空港」

講師：神戸夙川学院大学観光文化学部准教授 小島克巳

【伊丹・関空・神戸の比較分析】

- ・ 3空港の旅客数、路線数の推移を見ると、旅客と航空会社の伊丹指向は明らか。
- ・ 神戸も一定のシェアを確保しており、関空よりも神戸が便利だという人も一定数いるのではないかと。神戸は伊丹の旅客の代替可能性がある。

【伊丹と関空のすみ分けの基本的考え方】

- ・ 伊丹に発着回数の制限がある現状では、伊丹・関空の路線の振り分けは不可避であるが、誰がそれをすべきかが重要。
- ・ 利用者ニーズが一番知っているのは航空会社であり規制当局ではない。空港選択は航空会社に任せるべき。
- ・ 伊丹は長距離国内便の制限緩和や東アジア路線といった近距離国際線も含めたフル活用で収益の最大化を図る必要がある。
- ・ 海外でも複数空港で機能分担されている事例があるが、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られており、合理性なく当局から規制をかけられているものではない。

【伊丹の有効活用に向けた具体的方策】

- ・ 伊丹を有効活用していくには、未使用分のプロペラ枠の有効活用、国内長距離路線の運航制限見直し、運用時間の柔軟な対応、国際線運航制限の段階的緩和が必要。
- ・ プロペラ機での増便や新規参入は現実的には困難、まさに宝の持ち腐れ。騒音レベルがプロペラ機並みであるリージョナルジェット機に開放すべき。騒音規制の手段としてのジェット枠・プロペラ枠区分はもはや時代遅れとなっている。
- ・ 運航時間の短い近距離国際線は、空港アクセスの時間、費用が需要に大きく影響する。伊丹からの近隣アジア路線の利用者ニーズは高く、まずは、韓国・台湾・中国との定期チャーター便方式から段階的に緩和していくべき。

【伊丹の事業価値をさらに高めるために】

- ・ 関空・伊丹の着陸料設定を自由化する必要がある。着陸料に差がなければエアラインは伊丹に行く。関空は空港使用料を下げることで運賃の値下げに反映可能。結果的に利用者の選択の幅が広がる。
- ・ 伊丹のスポットについて、現状の枠の固定化は航空会社の競争上望ましくない。将来的には再配分、新規航空会社への配分も検討すべき。
- ・ 空港ビル・駐車場の活用も検討すべきで、その際に重要な視点が「施設」としての

活用。バスターミナルとして考えれば非常に大きな施設。高速バスとのリンクも有効（羽田 - 伊丹 - 小浜など）で、周辺住民のパーク&バスライドなどの需要も取り込むことが必要。

講演 2 「空港における商業活動の現状と課題 - 非航空系収入を軸とした空港ビジネスの実践に向けて -」
講師：大阪商業大学総合経営学部准教授 横見宗樹

【空港民営化のメリットとデメリット】

- ・ 関空・伊丹経営統合の流れの中で効率的な空港運営に対して注目が高まっている。
- ・ 政府が何を目的に民営化するかによって、取られる民営化手法は異なる。一般的な空港民営化のメリットとして、経営効率化、経営上の裁量権拡大、政府・自治体の財政支出削減があげられるが、デメリットとして独占的地位の濫用といった市場支配力行使、採算性重視による設備投資の遅延、不採算による経営破たんの懸念がある。
- ・ 近年の世界の空港民営化の傾向としては、競争入札で空港の一部もしくは全てをコンソーシアムやインフラファンドに売却するトレードセールという手法が多い。海外のインフラファンドが空港経営に興味を持ち始めているようだ。

【空港における商業活動の意義】

- ・ 空港が民営化されることにより、空港全体の利潤最大化が課題になる。航空系活動と非航空系活動には需要の補完性があり、着陸料などの航空系料金を安くし航空需要の喚起によりターミナルの旅客数を増やし、商業収入を増加させる必要がある。
- ・ イギリスでは空港会社である B A A を民営化したことで、非航空系活動が活発になり非航空系収入も大幅に増加した。
- ・ これまでの空港収入は航空系収入が主体だったが、最近では世界的にも航空系、非航空系の収入比率はほぼ 50%である。

【商業志向型の空港経営に向けて】

- ・ 航空系、非航空系活動の需要の補完性を機能させるためには、空港本体と旅客ターミナルを一体的に経営する必要がある。日本でも今後、非航空系収入を航空系収入に活かせるような工夫が必要。
- ・ 商業収入の最大化をめざすには、利用客に 1 円でも多くお金を落としてもらう必要があり、ヒースロー空港など海外では商業施設を旅客動線に組み込み成功している例もある。
- ・ これまでは、日本の空港は収益という発想が弱かったが、今後、日本の空港も商業指向の制度設計に改めていく必要がある。空港はまたとないパフォーマンスを秘めている場所であり集客施設として活かさない手はない。

講演3 「中国を取り巻く航空環境」

講師：中国東方航空・上海航空大阪支店次長 國松廣幸

【LCC 就航の背景と対抗策】

- ・ LCC 就航の背景には空港間競争の激化があり、既存エアラインが LCC に対抗するには「値下げ」のみが有効で自らをローコスト化する必要がある。
- ・ LCCは既存エアラインにとって脅威ではあるが、一定の需要を増加させる要素として評価している。

【中国高速鉄道の開通】

- ・ 中国高速鉄道の開通により、中国国内線は危機的状況。国際線にシフト強化せざるを得なくなっている。 ((2011年6/30~7/27 前年同月比)北京-徐州 57.23%、北京-斉南 39.13%、北京-南京 24.51%、北京-上海 17.1%)

【既存エアラインとして】

- ・ 既存エアラインは、どこの国でも内外を問わず、他交通機関、特に高速鉄道および LCC との競合に晒されている。更なるコスト削減を進め、自らの LCC 化を推進し、生き残りを模索しているのが現状。
- ・ 関空には着陸料を国際レベルまで下げるとともに、LCC だけを優遇するのではなく同条件での競争を希望する。