

平成28年度
第1回 関西全体の航空需要拡大について考えるセミナー

「民営化後の伊丹空港の活用とその課題」

文教大学国際学部 小島 克巳

2016年8月26日

本日の内容



1. 関西3空港をめぐる市場環境の変化
2. 伊丹空港の今後の活用と課題
3. 関西全体の航空需要拡大のために

1. 関西3空港をめぐる市場環境の変化

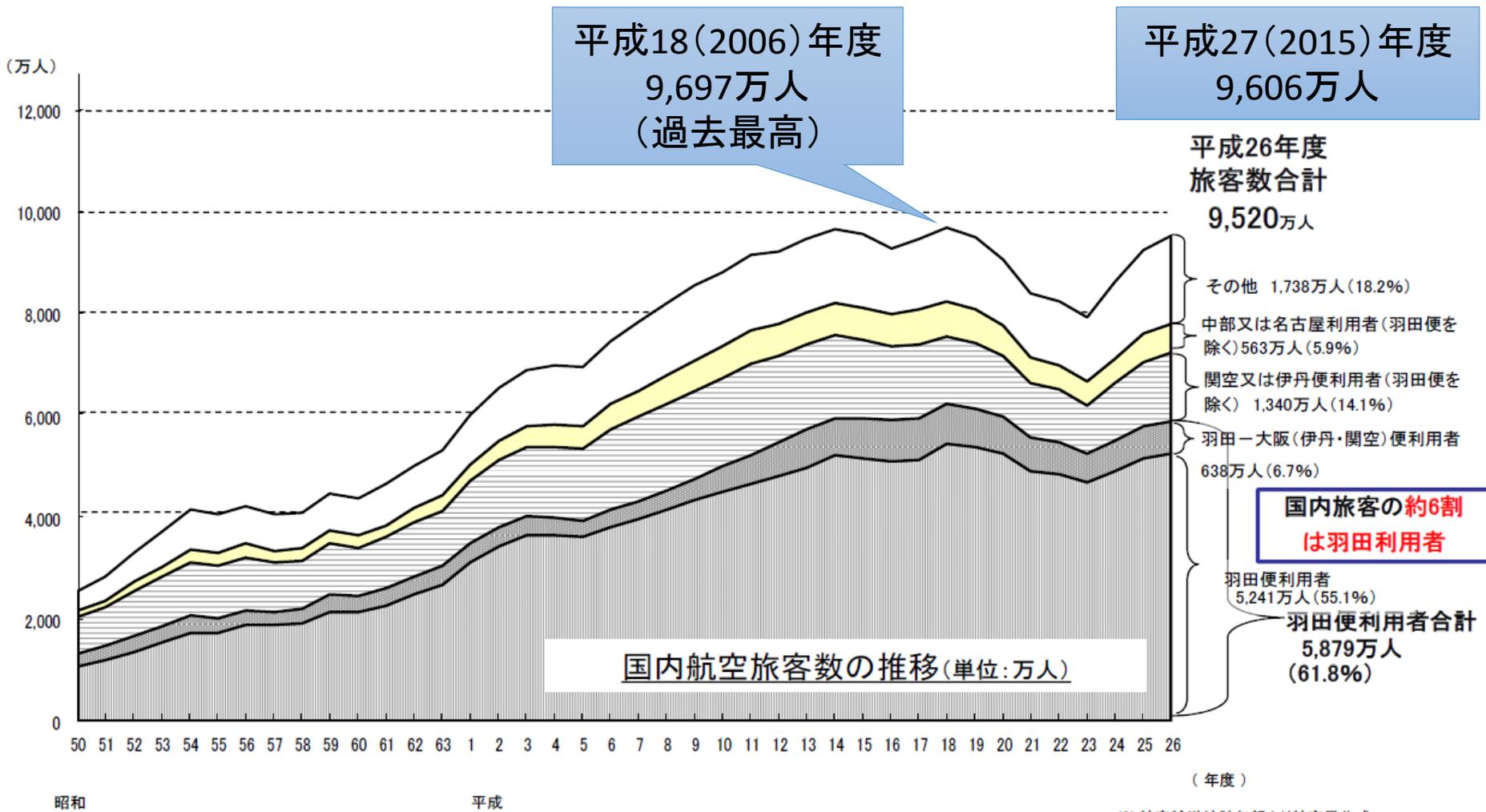
1-1. 航空市場の現状

① 国内線市場

- ここ数年は回復傾向 → 景気回復、震災復興、LCCの台頭
- 旅客の6割強が羽田空港を利用
- 関空・成田利用者の増加 → LCC効果
- ただし、長期的には国内線市場の縮小は不可避
 - 新幹線の延伸、人口減少等
 - インバウンド、観光復興でどこまで増やせるか

国内航空旅客輸送の動向

燃油価格高騰の影響により平成19年度より減少に転じ、20年のリーマンショック以降の世界的な景気後退、23年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、24年度からLCC参入による需要増等により増加した。
 また、国内全体の利用者の約6割は羽田空港の利用者である。



※ 航空輸送統計年報より航空局作成 4

1-1. 航空市場の現状

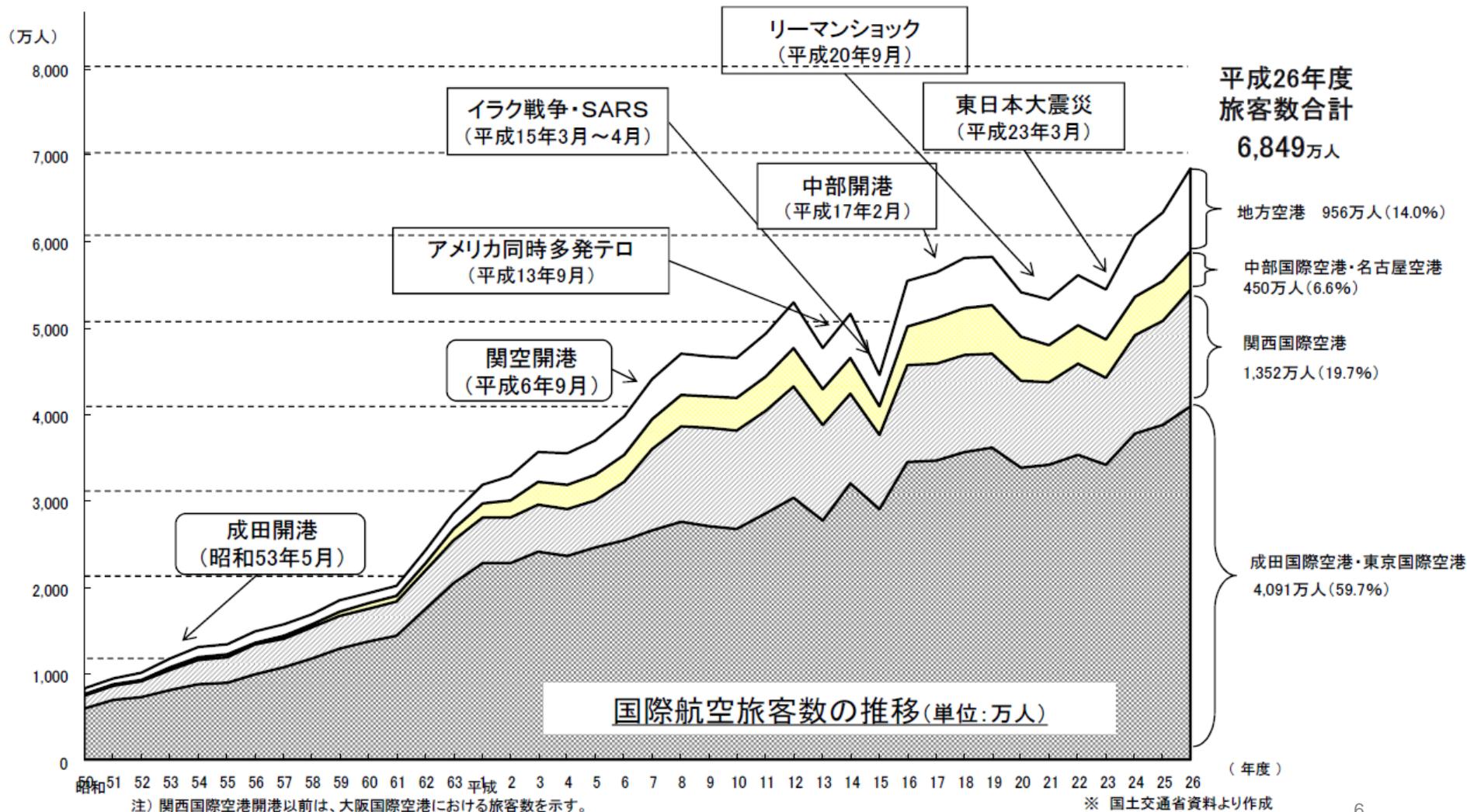
② 国際線市場

- ここ数年は増加傾向(過去最多)→景気回復、LCCの台頭
- イベントリスク(テロ、震災、政治問題等)の存在
- 旅客の6割強が首都圏空港(成田・羽田)に集中
- 関空・地方空港の利用者も増加傾向

国内線・・・今後はFSCよりもLCCの伸びに期待

国際線・・・LCCを含めた首都圏空港との競合への対応

我が国の国際航空旅客需要は右肩上がりで増加傾向にあり、平成26年度では、過去最多の旅客数となっている。なお、平成13年以降のテロ、紛争、景気後退、東日本大震災の発生毎に一時的な落ち込みが見られる。

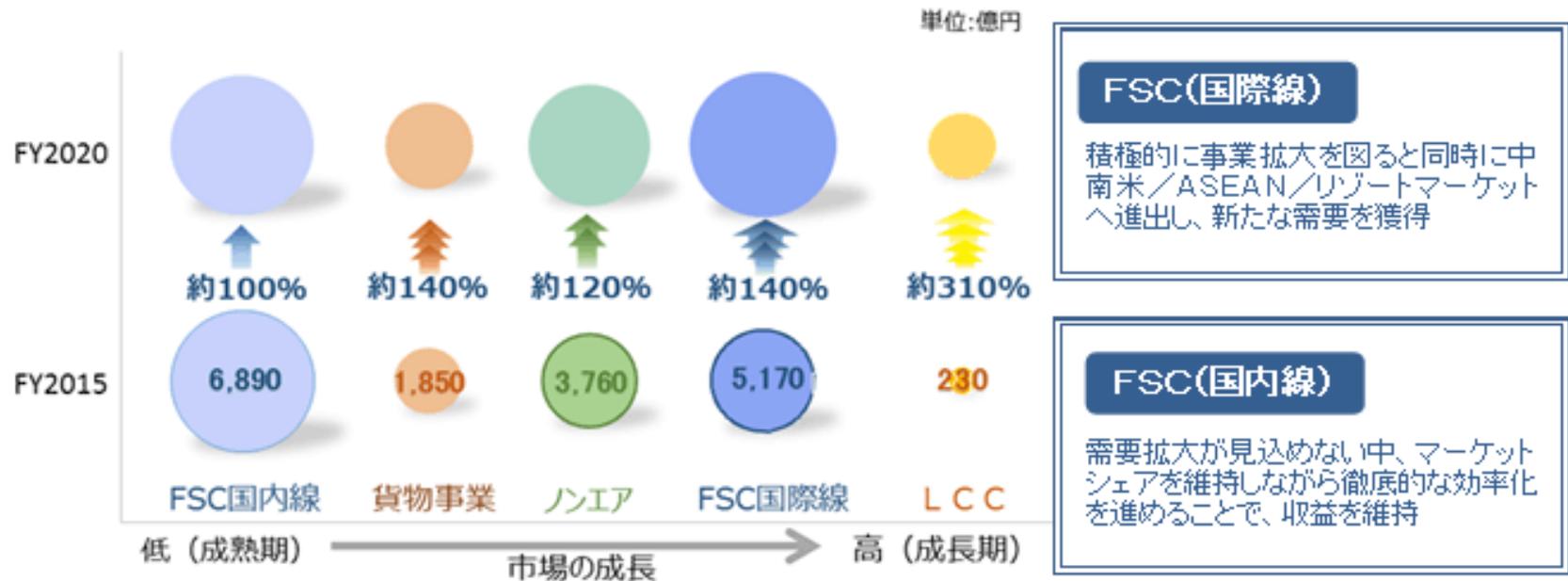


【参考】ANAグループ中期経営戦略(2016～2020年度)

- FSC国内線事業の売り上げ規模は2020年時点で横ばい
- LCC事業は3倍増を見込む

各事業の売上規模

※円の大きさは売上規模



ノンエア

訪日外国人消費を積極的に取り込むとともに、グループ資産の活用、他社提携、投資などで新規事業を創造

貨物

フレイター事業と物流事業で2017年度までに黒字化を達成。ペリー収入最大化でFSC事業へ貢献

LCC

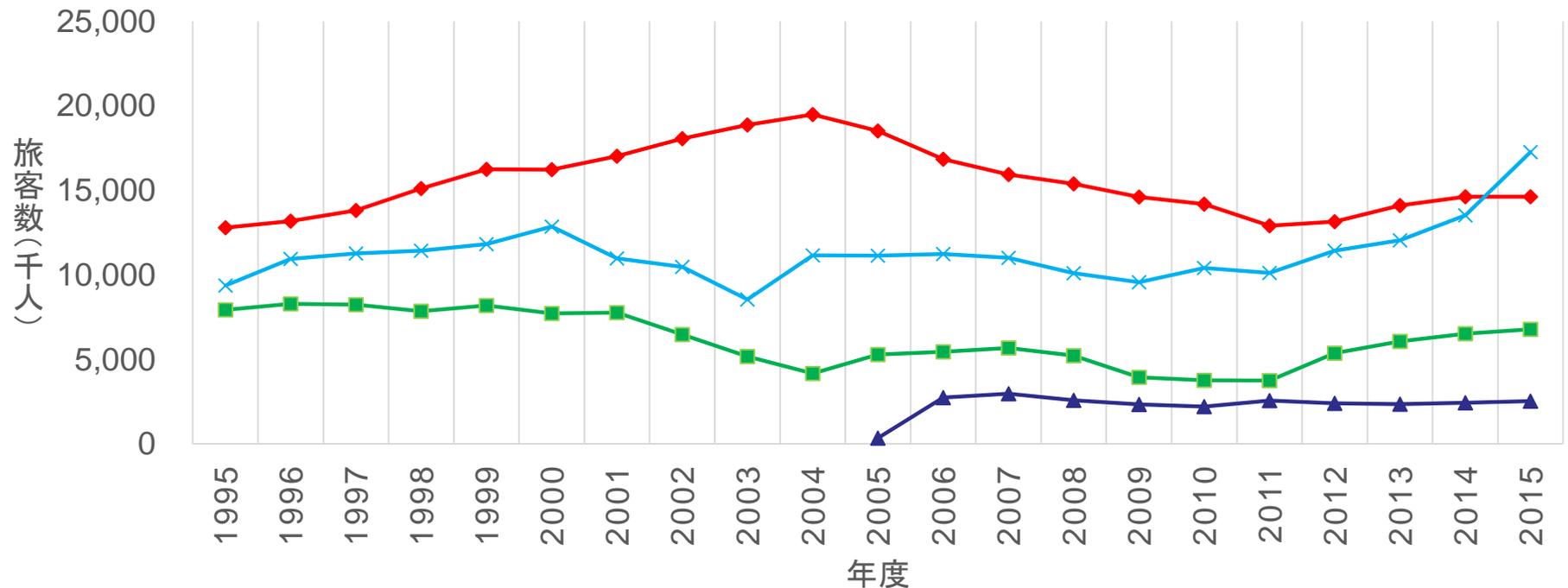
日本マーケットでの新たな需要の創造、旺盛な訪日需要の取り込みで、「第4のコア事業」として収益拡大

1-2. 関西3空港の現状

伊丹・・・長距離便の移動により微増、今後の増加は期待薄
関空・・・LCC効果により急回復
神戸・・・関空との競合やSKY経営破たん等の影響により横ばい

関西3空港の旅客数の推移

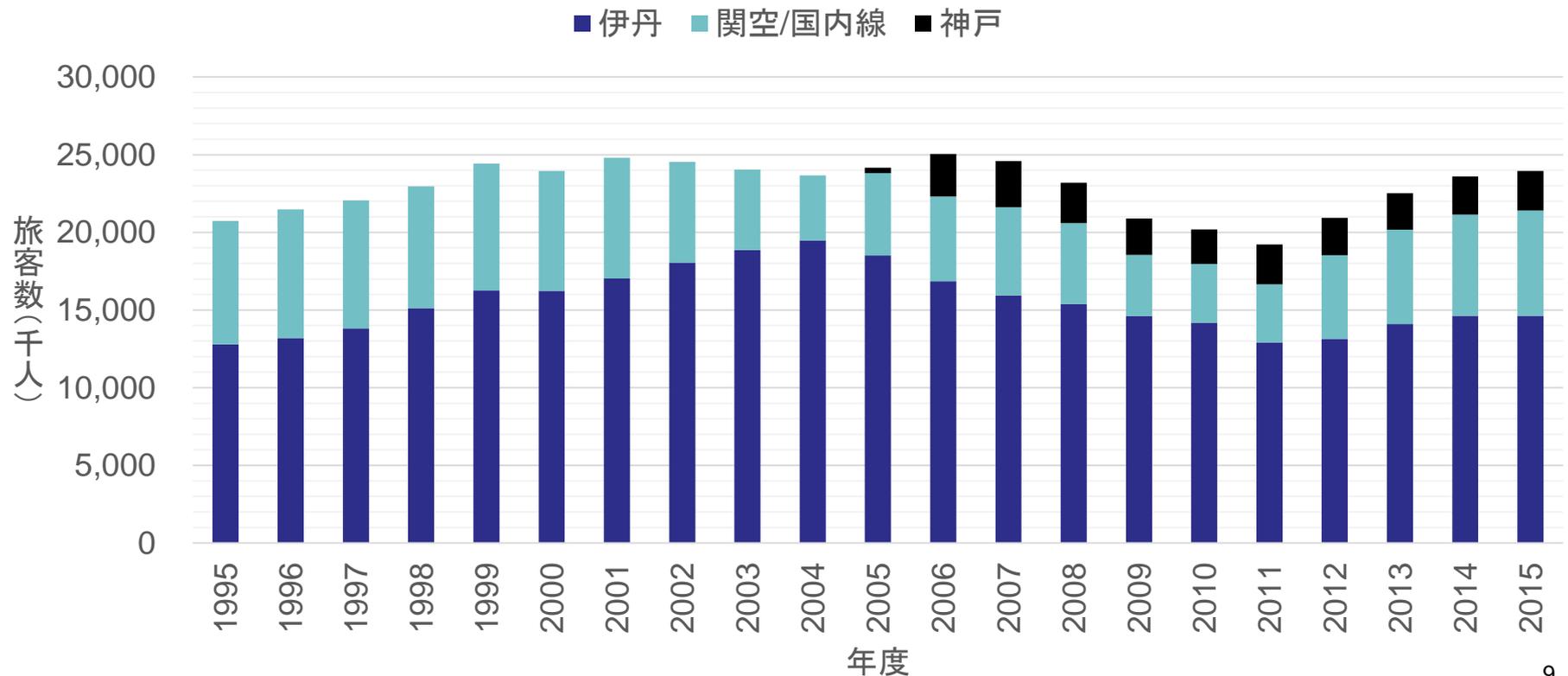
◆ 伊丹 ■ 関空/国内線 ▲ 神戸 × 関空/国際線



1-2. 関西3空港の現状

2011年度以降、関西圏の国内線需要は回復傾向
ただし、関空の旅客数に依存

国内線旅客数の推移



1-3. 最近の市場環境の変化

① 羽田の再国際化とオープンスカイ政策

- 羽田と成田の容量拡大
- 海外エアラインの首都圏空港シフトと関空国際線への影響
- 羽田での内際乗り継ぎの利便性向上
- 関空での内際乗り継ぎの役割低下

② 海外LCCの増加と国内LCCの就航

- 関空のLCC拠点化
- 成田のLCC拠点化、関空との競合

1-3. 最近の市場環境の変化

③ 訪日外国人(インバウンド)の誘致

- インバウンド2000万人時代、2020年には目標4000万人へ
- インバウンド受け入れ体制の強化の必要性
- 「地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進」
(観光立国推進閣僚会議「観光ビジョン実現プログラム2016」)

④ 関空・伊丹コンセッションの実施

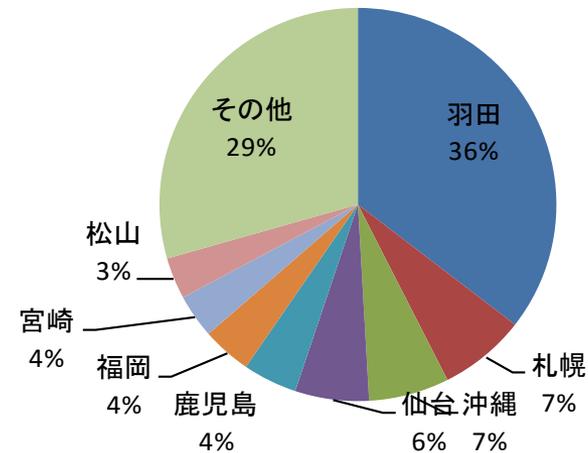
- 関空と伊丹、競合的關係から共存・補完的關係へ
- 神戸空港の動向

2. 伊丹空港の今後の活用と課題

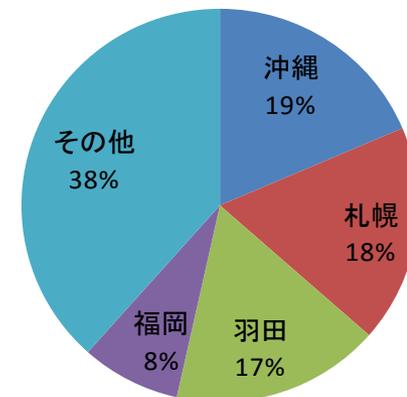
2-1. 伊丹路線の現状

- 羽田線が36%のシェア
- この10年は36%～38%で推移
- 関空国内線の構成比とは傾向が異なる。

伊丹線・利用者数内訳(2015年度)



関空国内線・利用者内訳(2015年度)



2-2. 短期的課題

① 運用時間の柔軟的対応

- 現状では最終の羽田便は20時30分前後の到着
- 新幹線との競合上、最終便の到着時間を遅らせることのメリット大
- 神戸空港も同様

	羽田	伊丹	神戸	関空
ANA	19:20	20:35		
JAL	19:25	20:35		
SKY	20:05		21:15	
ANA	20:15		21:30	
JAL	21:05			22:15
ANA	21:30			22:45
	東京	新大阪	新神戸	
のぞみ	20:50		23:39	
のぞみ	21:23	23:45		

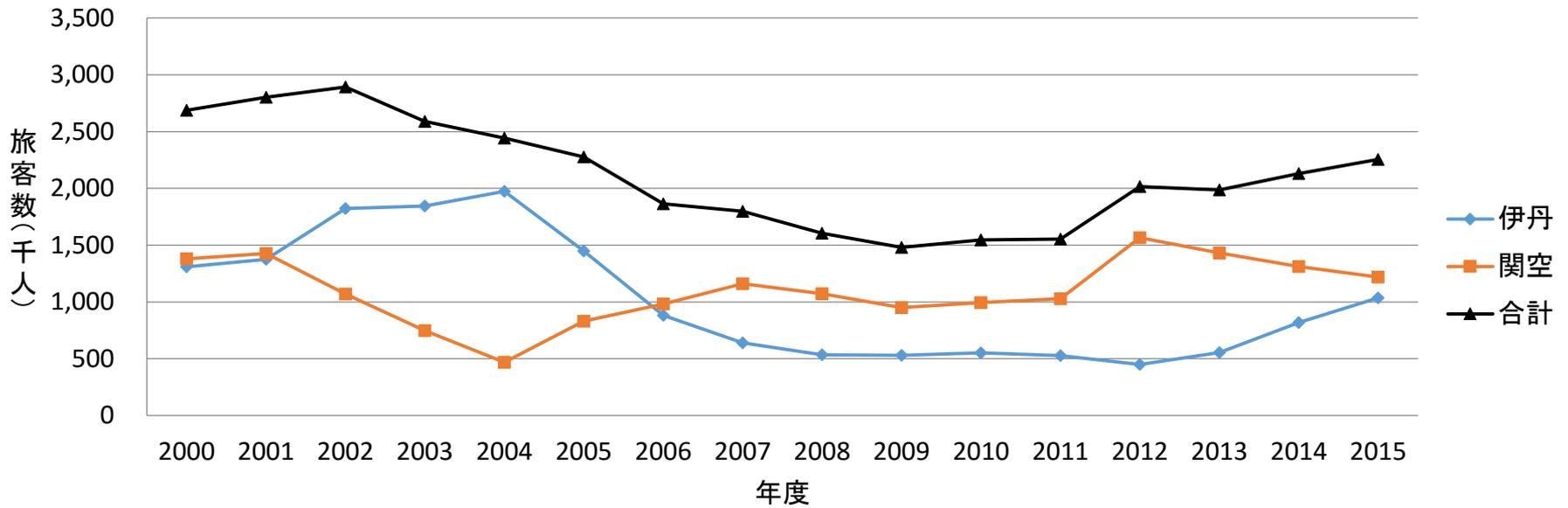
(出所)航空各社・JR 2016年8月ダイヤ

2-2. 短期的課題

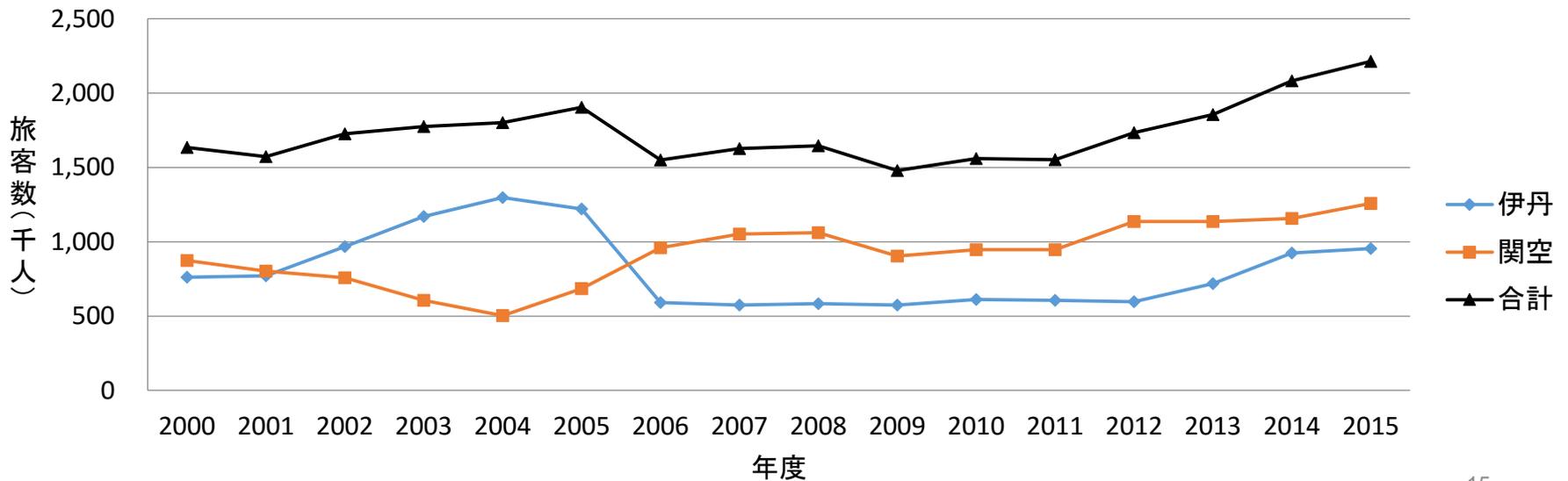
② 長距離枠（ペリメーター規制）の段階的撤廃

- 伊丹空港にとってペリメーター規制の影響は大
- どの路線を飛ばすかは航空会社の判断で、
- 利用者、空港運営会社にとってもその方が望ましい。
- 「伊丹はFSC、関空はLCC」という棲み分けが進めば、ペリメーター規制の意味は薄れる。

札幌線の旅客数推移



沖縄線の旅客数推移



2-3. 中長期的課題

① 縮小する国内線市場への対応

- 現行はFSCのみ就航
- ペリメーター規制の緩和による旅客数増
- 将来的なLCC、国際線の就航の可能性は？

② リニア中央新幹線開通の影響

- 主要路線である羽田線への影響は不可避
- ただし一定の便数は存続するのではないか
- 羽田からの国内線・国際線に一定の乗り継ぎ需要が存在

【参考】小松空港の活性化策

- ① 航空運賃の値下げ
- ② ビジネス客（リピーター層）の繋ぎ止め
 - － 搭乗回数に応じた駐車場無料券の提供など
- ③ 駐車場料金の値下げ
 - － 戦略的な駐車料金施策の必要性
- ④ 羽田からの乗り継ぎ利用の促進（国内線・国際線）
 - － 航空会社による乗継割引運賃の設定（国内線）
- ⑤ 二次交通の改善・充実
- ⑥ インバウンドを含む観光需要の取り込み

3. 関西全体の航空需要拡大のために

① 首都圏空港との競合

- 羽田と成田を意識した関空と伊丹の活用を模索
- インバウンドの「受け入れ」とともに地方への「送り出し」体制の強化、
今後は地方路線の充実が必要

② 神戸空港の可能性

- 伊丹の補完空港としての活用可能性
- 運用時間の拡大で新幹線とも十分に対抗可能
- 神戸のコンセッションの行方に注目

3. 関西全体の航空需要拡大のために

③ 関西エアポートへの期待

- 2016年は「空港民営化元年」、高松、福岡、新千歳なども空港民営化を計画中
- 関空&伊丹と仙台空港の民営化の成否が今後の試金石
- 「日本流」空港運営ビジネスモデルの確立
- 空港運営を担う人材の育成

④ 国への期待

- 空港運営会社にいかに経営の自由度を与えるか
- 規制リスクの軽減

ご清聴ありがとうございました。

文教大学 国際学部 国際観光学科

教授 小島克巳

kkojima@shonan.bunkyo.ac.jp