


関西全体の航空需要拡大について
考えるフォーラム
～関西3空港の挑戦～

文教大学国際学部 小島 克巳

2014年12月12日



1. ここ数年の航空の市場環境の変化



① 羽田の再国際化

- 成田の積極的なLCC誘致、関空との競合
- 羽田での内際乗り継ぎの利便性向上
- 関空(or 関空+伊丹)での内際乗り継ぎへの影響

② 首都圏空港を含むオープンスカイ政策の推進

- 海外エアラインの首都圏空港シフト
- 関空の国際線への影響

③ 国内LCCの就航、海外LCCの増加

- ピーチの健闘、関空の旅客数回復
- 成田との競合

2. 関西・伊丹コンセッションへの期待

- 関西・伊丹を魅力ある投資案件に(長期的に)
- 空港運営会社にいかに経営の自由度を与えるか
 - 空港使用料(着陸料等)の自由な設定
 - 非航空系収入(ターミナル、駐車場等からの収入等)の活用
 - 国際線・国内線の棲み分け 等々



伊丹・関空の持つ事業価値の向上

<課題>

- 神戸をどのように組み込むか
- 空港運営に関わる長期的な人材育成
- 空港運営会社のための規制リスク(参考事例:BAA)

【参考】BAA(現HAH)の現状

- ロンドン・ヒースロー空港、アバディーン空港、グラスゴー空港、サウザンプトン空港の4空港を保有・運営
- 1987年 完全民営化
- 2006年 フェロビアル社(スペイン)による買収

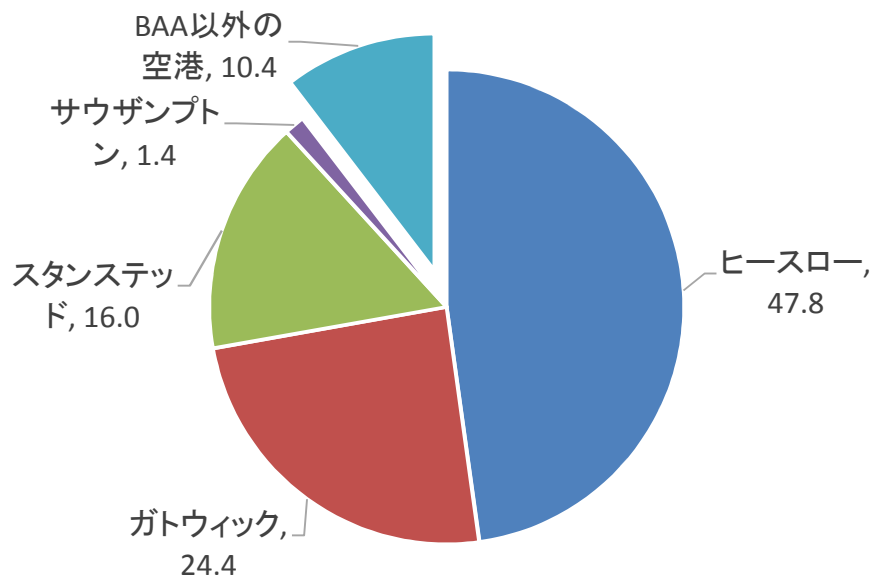
株主構成	出資比率	
	現在	2006年
Ferrovial S.A.	25%	62%
Qatar Holding LLC	20%	—
Caisse de dépôt et placement du Québec(CDPQ)	13.29%	28%
the Singapore Investor GIC Special Investments (GIC SI)	11.88%	10%
Alinda Capital Partners	11.18%	—
China Investment Corporation	10%	—
Universities Superannuation Scheme (USS)	8.65%	—

出所: Heathrow Airportホームページ等より作成

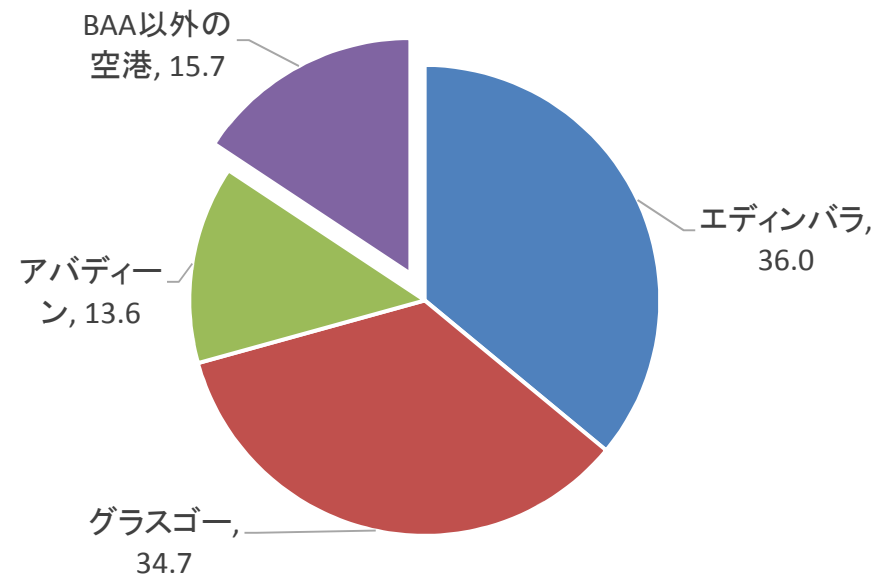


【参考】BAA空港と非BAA空港の旅客数シェア(2008年)

- イングランド南東部(BAA:89.6%)



- スコットランド(BAA:84.3%)



出所: Competition Commission 資料より作成

【参考】民営化後の政府の関与

① プライスキャップ制の導入

- ロンドンのヒースロー、ガトウィック、スタンステッドの3空港の航空系収入について価格キャップ制を導入 → 独占的な地位の濫用を防止
- プライスキャップ公式 = RPI(物価上昇率) - X%(生産性向上見込分)
- プライスキャップのX値

	88-92	93-94	95	96-97	98-02	03-07	08-13	14-19
LHR	1.0%	8.0%	4.0%	1.0%	3.0%	-6.5%	-7.5%	1.5%
LGW	1.0%	8.0%	4.0%	1.0%	3.0%	0%	-2.0%	1.5%
STN	1.0%	0%	0%	0%	1.0%	0%	-1.75%	規制せず

出所: Competition Commission 資料より作成

② 発着枠の規制

- 発着容量、発着枠配分方法についての規制・スキームを国が制定

【参考】規制リスクの回避

- フェロビアル社とマッコーリー(豪州)がBAAの保有する4空港のうち、グラスゴー、アバディーン、サウサンプトン空港を10.5億ポンドで買収

(背景)

- 2014年度以降のヒースローの厳しいプライス・キャップ規制
- スペイン国内の建設業の不振



規制のない地方空港に投資
(ヒースローの規制リスクの回避)

FINANCIAL TIMES Sign

ft.com/companies

Home World **Companies** Markets Global Economy Lex
Energy Financials Health Industrials Luxury 360 Media Retail & Consumer Tech

October 16, 2014 6:19 pm

Ferrovial and Macquarie take over 3 UK airports

Tobias Buck in Madrid and Jane Wild in London



Ferrovial of Spain and Macquarie of Australia have joined forces to take over Glasgow, Aberdeen and Southampton airports in a deal that values the three facilities at £1.05bn including debt.

The three airports are currently owned by Heathrow Airport Holdings, in which Ferrovial has a 25 per cent stake.

Glasgow airport is one of three being sold

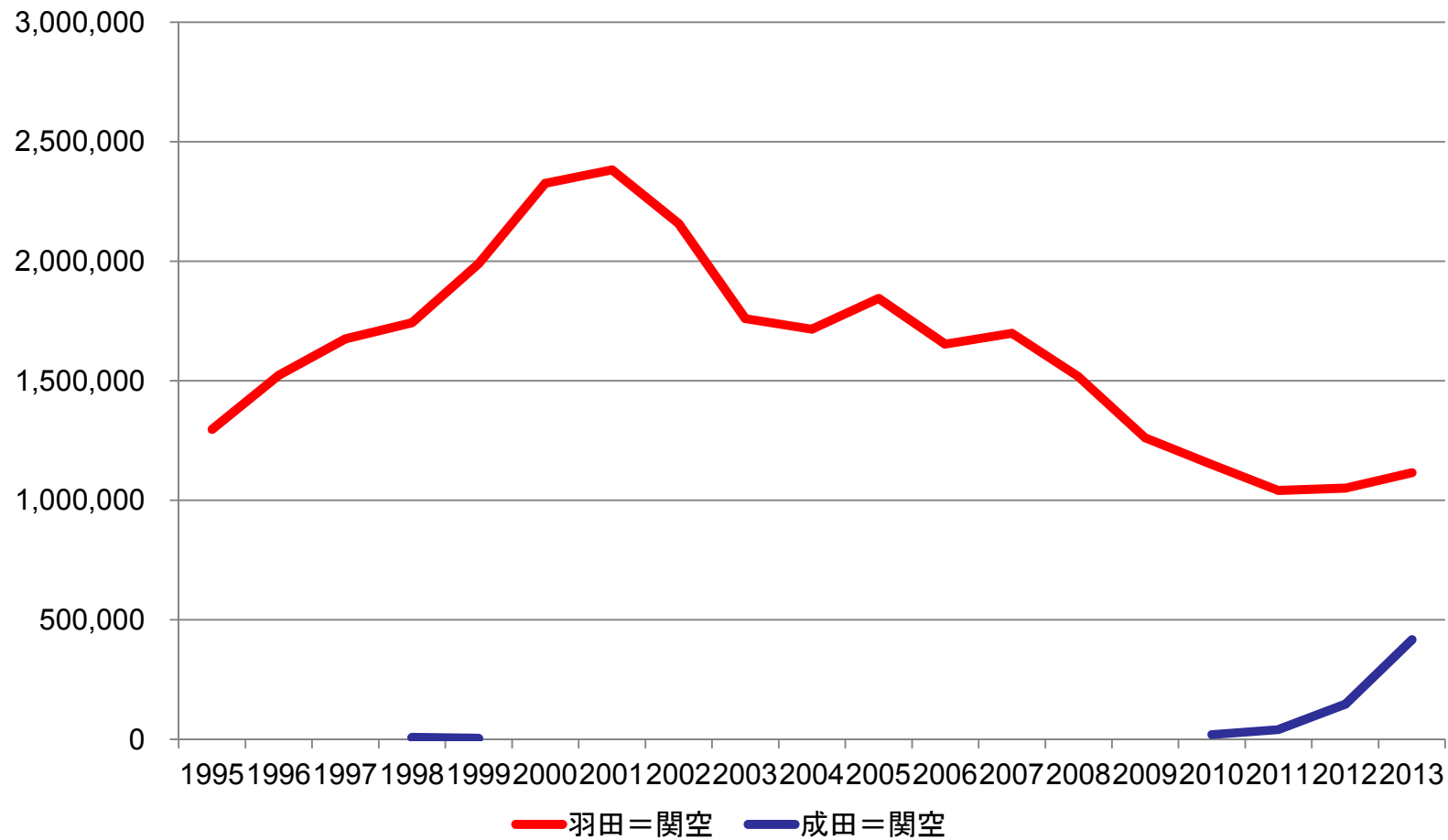
3. 首都圏から見た関西3空港の課題

- ① 羽田再国際化による国際空港としての関空の役割の低下
 - 内際乗り継ぎは羽田が便利
 - 国内・海外LCCが成田に

- ② LCCをめぐる関空と成田の競合
 - 東西のLCC拠点空港としての成田と関空
 - 競合ではなく相乗効果を発揮できないか？

- ③ 個々の空港で見ると
 - 伊丹・・・利便性高い、ただし乗り継ぎ需要はほとんどない
 - 関空・・・羽田便が大幅減少、内際乗り継ぎ機能の喪失
 - 神戸・・・大手便が少ない、ビジネスマンは伊丹を選択する傾向

羽田・成田＝関空線の旅客数の推移



4. 神戸空港の今後



- 伊丹の補完空港としての魅力
 - 運用時間の拡大で新幹線とも十分に対抗可能
- 神戸単独で生き残れるのか、一体運営の可能性は？
 - 一体運営の場合、関西圏での空港間競争がなくなることの影響
 - 地域独占に対する規制リスクの問題
- スカイマークの経営問題の影響

5. 魅力ある関西3空港へ(まとめ)

- 伊丹の最大限の活用
 - 今後の規制緩和への期待
- 関空の国際空港としての価値の向上
 - 羽田、成田とどのように差別化するか
- 神戸の高い潜在能力
 - 伊丹の代替、新幹線との対抗
 - 一体運営の模索



3空港の選択は市場(利用者のニーズと航空会社の対応)に任せるべき。



事業価値の最大化、魅力的な投資先、コンセッション後の安定した空港運営