

講演 1 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 教授 小島 克巳

【関西 3 空港をめぐる市場環境の変化】

- ・ 国内線はここ数年活況を呈しているが、F S C（フルサービスキャリア）が増えているのではなく、L C C（ローコストキャリア）が伸びている。
- ・ 長期的に国内線のマーケットを見ると、人口減少やリニア開業などにより縮小していくことは避けられない。
- ・ 航空会社はインバウンド向けの格安チケットを販売するなど、訪日外国人客を取り込む施策を展開している。
- ・ 国際線は国内線よりは順調に伸びている。ただし、テロや震災などのイベントリスクによって不安定になることがある。
- ・ 関西の国際線は、L C Cを含めた首都圏空港との競合への対応が課題である。
- ・ 空港経営を考えたときに、国内線と国際線のバランスが重要になる。

【関西 3 空港の現状】

- ・ 伊丹空港は 2004 年をピークに旅客者数は減少傾向であったが、関空に移っていた国内長距離便の一部が伊丹に戻ってきていることもあり、この数年は増加傾向にある。ただし、伊丹の発着枠は目一杯使われていることと、機材の小型化などにより、これ以上の増加は難しいと考える。
- ・ 関空に L C C が就航し始めた頃、スカイマークなどの利用者が、さらに安い関空の L C C に流れ、神戸空港は伸び悩んでいた。
- ・ 関西全体の国内線の需要は、2011 年を底にして回復傾向にある。
- ・ 関空・伊丹がコンセッションにより競合関係から共存的、もしくは補完的な関係になった。

【伊丹空港の今後の活用と課題】

- ・ 伊丹空港の最終便の到着時間を少し遅らせるメリットは非常に大きい。
- ・ 伊丹にかけられているペリメーター規制（長距離枠）は関空救済の意味合いが強く、関空が自立していけるようになった今では必要ないのではないか。
- ・ 伊丹空港の利用者の減少をどのように補うかという視点では、場合によっては L C C、国際線についても長期的に考える必要があるのではないか。

【関西全体の航空需要拡大のために】

- ・ 首都圏空港（羽田・成田）との競合を意識した関空・伊丹の活用を模索する必要がある。
- ・ 神戸空港を利用すると、伊丹が閉まった後も東京から神戸に来ることが可能。また、さらに神戸の運用時間が延びれば新幹線に対しても優位に立てる点もある。
- ・ 関西エアポートが日本流の空港運営ビジネスモデルを確立することを期待する。
- ・ 国はある程度、空港運営会社に経営の自由度を与えるべきであって、いろいろと規制を課すことで、投資先としての空港の魅力を減少させてはならない。

### 【LCCについて】

- ・ 日本では2012年に、ピーチ、ジェットスタージャパン、エアアジアジャパンが運航を開始し、2014年には春秋航空日本が加わり計4社が存在している。
- ・ LCCはFSCからある一定の需要を奪っているが、「ローカル to ローカル」といった新たな需要を創出し、地方空港の旅客輸送人数を飛躍的に伸ばしてきた。

### 【LCCと空港の関係】

- ・ LCCと地方空港は車の両輪のように相互作用を及ぼし発展してきた。イギリスにおいてLCCはロンドン経由だった旅客を地元空港から出発させることで、地方空港を発地とした航空需要を掘り起こした。これによりLCCは、ネットワークの拡大と同時に地方空港を活性化することにつながった。地方空港は、空港使用料を安くしLCCを誘致することで、LCCの発展を側面から支えてきた。
- ・ LCCのような新規航空サービスが空港に誘致され、それにより空港ステータスが上がる。さらにLCCが運んできた旅客により空港は旅客数を増やす。増加した旅客はターミナル内での買い物等により、非航空系収入の増加に貢献する。それにより空港は商業志向的アプローチをとり、さらに新しい航空需要を呼び起こす。このような好循環型の空港経営が重要である。
- ・ イギリスのリーズ・ブラッドフォード空港はJet2というLCCが拠点化したことにより大きく発展し、旅客が増え、航空系収入に依存しない空港経営モデルを構築した。
- ・ LCCはどこの空港でも成功するわけではなく、後背圏需要が十分にある空港か見極めて参入を決定している。

### 【問題提起】

- ・ LCCはFSCよりも小さな航空機を使用しており、航空系収入に与える影響はFSCよりも小さい。
- ・ LCCはポイント to ポイントが基本であり、乗継ぎを伴わないため飲食や買い物をする機会が少なくなり、非航空系収入に与える影響は小さい。また、LCCは空港施設を安価に賃借しているケースやラウンジを持っていないケースが一般的であり、賃貸料収入に与える影響もFSCよりも小さい。

### 【まとめ】

- ・ LCCを誘致することは、空港にとって一定の効果が認められるが、空港の収入に与える影響はFSCよりも小さい。LCCを誘致すれば空港が発展するという考えにとらわれるのではなく、LCCとFSCともにバランスのとれた誘致をすることが重要。
- ・ 非航空系収入に与える影響は、航空会社の就航先や旅客の国籍といった要素に大きく影響される。

### 講演3 The Boeing Company ～Betterへの挑戦～

ボーイングジャパン ディレクター 政府関係・渉外担当 小林 美和

#### 【ボーイングについて】

- ・ ボーイング社は1916年にシアトル近郊で設立され、今年創立100周年を迎えた。
- ・ ボーイング社はよりよい飛行機を、お客様が必要としている飛行機（航続距離、信頼性、運行コスト低減等のニーズがある）をどのように造り上げて開発していくかということを目指している。
- ・ B787 ドリームライナーのような飛行機を造ることは考えていなかった。2001年まではソニッククルーザーと呼ばれている超高速飛行機の開発を進めていたが、2001年に市場が大きく変化し、2002年には超高速という観点を完全に捨て、新たな観点で飛行機の開発を行うことに方向転換した。

#### 【製造体制】

- ・ サプライヤー体制も大きく変化し、イタリアや、韓国などあらゆるメーカーと組み、日本においても三菱重工、川崎重工、富士重工など重要なパートナーがいる。日本においては145社がボーイング社製航空機（B737, B767, B777, B787, B747等）の製造に関わっている。
- ・ 課題は月産機数をいかに増やすかで、現在B787は月産12機体制であるが、2019年には月産51機体制まで持っていかなければならない。

#### 【航空機のマーケット】

- ・ 現在世界で飛んでいる飛行機（B777, B787クラス）は2万2,510機あり、2035年にはこのうち5,620機だけが飛び続けている。1万6,890機が新しく買い換えられており、新たなマーケットと合算して2万2,730機が新たに必要となる。
- ・ この先20年で注目されるべきはシングルアイルと言われるB737クラスである。リージョナルジェットの世界はそんなに大きなものではない。
- ・ 地域別マーケットを見ると、圧倒的に強いにはアジア圏内であり、今後さらに飛行機が必要になる。B737クラスでは2万8,140機が必要だと言われており、そのうちの40%をアジア圏が占めている。

#### 【まとめ】

- ・ 製造メーカーとして、よりよいものを造ることを常に考えチャレンジしていかなければ、良い飛行機、環境にやさしい飛行機、人にやさしい飛行機は造ることができない。