



THINK × ACT  
**KANSAI  
UNIVERSITY**

# 「関空・伊丹の新たな担い手に 期待すること」

『関西全体の航空需要拡大について考える  
フォーラム～関西の空は新たなステージへ～』

主催：兵庫県



関西大学商学部教授

高橋 望

平成28年3月29日(於：ホテルオークラ神戸)

関西大学

# 本日の構成：パネルディスカッションに向けた問題提起

---

I 航空自由化と空港間競争の勃発



II わが国における空港改革の背景



III 航空市場動向とLCCの参入効果

IV 関西圏三空港問題を考える



V 今後の期待と課題

# I 航空自由化と空港間競争の勃発

---

## 1. 空港はエアラインに選ばれる存在に

(1) 米国内航空の経済的規制撤廃(1978年)

→ LCC(Low Cost Carrier)の誕生

: 価格競争向けの新しいビジネスモデルの開発

= 二次的空港の活用(利用料水準で乗り入れ空港を選択)

→ 「サウスウエスト航空」国内線旅客数世界一位

(2) 既存企業(FSC: Full Service Carrier)の競争的対応

→ ハブ・システム(Hub & Spoke)によるネットワーク拡充

= エアライン・ハブをめぐる空港間競争

# I 航空自由化と空港間競争の勃発

---

1. 空港はエアラインに選ばれる存在に

(3)航空自由化の世界的潮流：規制緩和の輸出(二国間)

→米国のオープンスカイ協定締結国100カ国以上

EU航空自由化(1993年：多国間)

→国際航空自由化：「ライアンエア」国際線旅客数世界一位

↓ グローバル経済への対応：地球を取り巻くネットワーク

⇔航空産業固有の制約(航空協定・外資制限・国内運航の

禁止・主要空港の混雑)

→アライアンスによる世界各地におけるゲートウェイ空港の

選択(デルタは羽田再国際化進展で仁川移転?)

∴空港はエアラインに選ばれる存在に＝自然独占の喪失

# I 航空自由化と空港間競争の勃発

## 2. 空港間競争への対応(空港戦略)の違い

### (1)民営化:EU・オセアニア

- 1.小さな政府(財政支出削減)・歳入増(売却益)
- 2.経営効率化による競争力強化:市場統合による競争激化

### (2)戦略的基礎構造として政府主導で整備・運営:アジア

=経済のグローバル化で国際流動を促進する国際空港が

経済成長に必須(チャンギ/シンガポール、桃園/台湾、仁川/韓国、浦東・白雲/中国(上海・広州)、チェック・ラップ・コック/香港、クアラルンプール/マレーシア、スワンナプーム/タイ)

### (3)地方政府・ポートオーソリテイによる経営:アメリカ

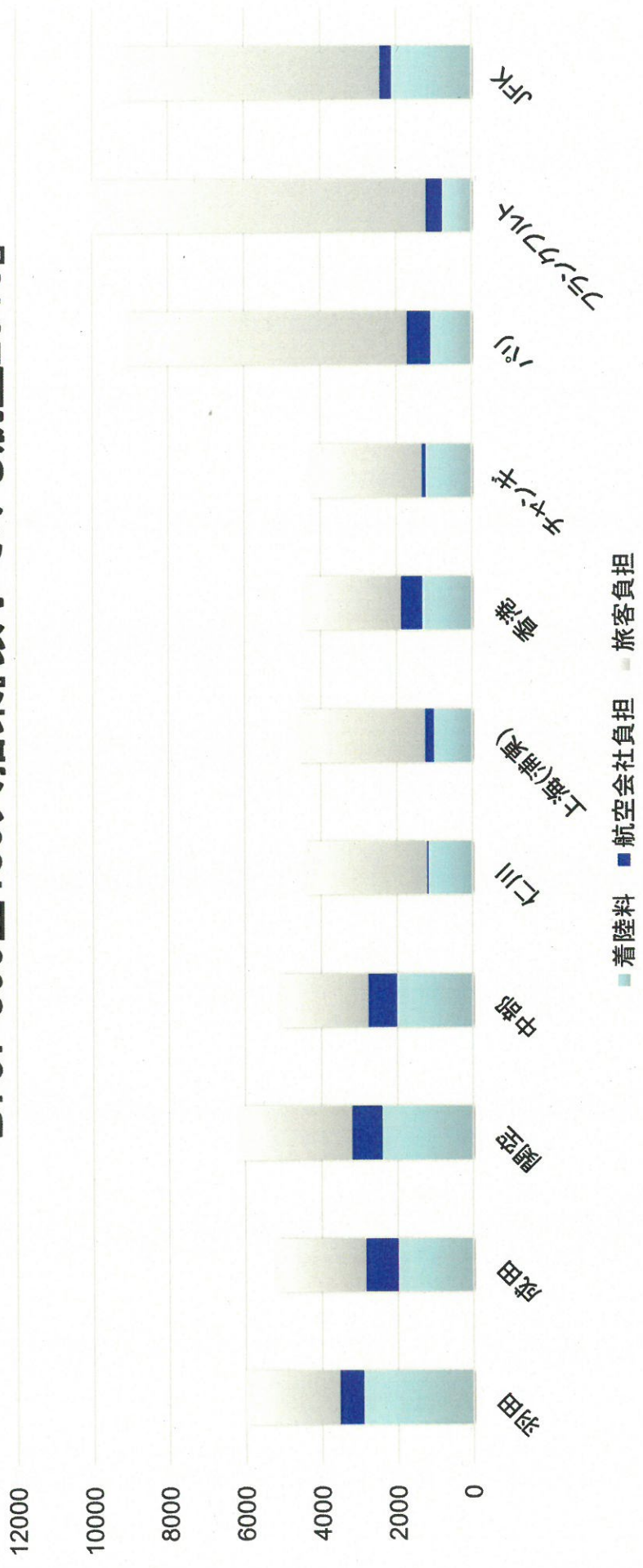
∴収入債による経営自立化・競争が有効に機能

### (4)国際拠点空港の株式会社による整備・経営:日本

## II わが国における空港改革の背景

1. 空港数の概成：公共用空港97・定期便廃止・廃止空港  
= 整備から経営へ
2. 空港の国際競争力・航空企業の国際競争力：日本飛ばし

国際線空港利用料金： 旅客一人当たり(円)  
B767-300型150人搭乗『数字でみる航空2015』



## 2. 日本の空港の国際競争力

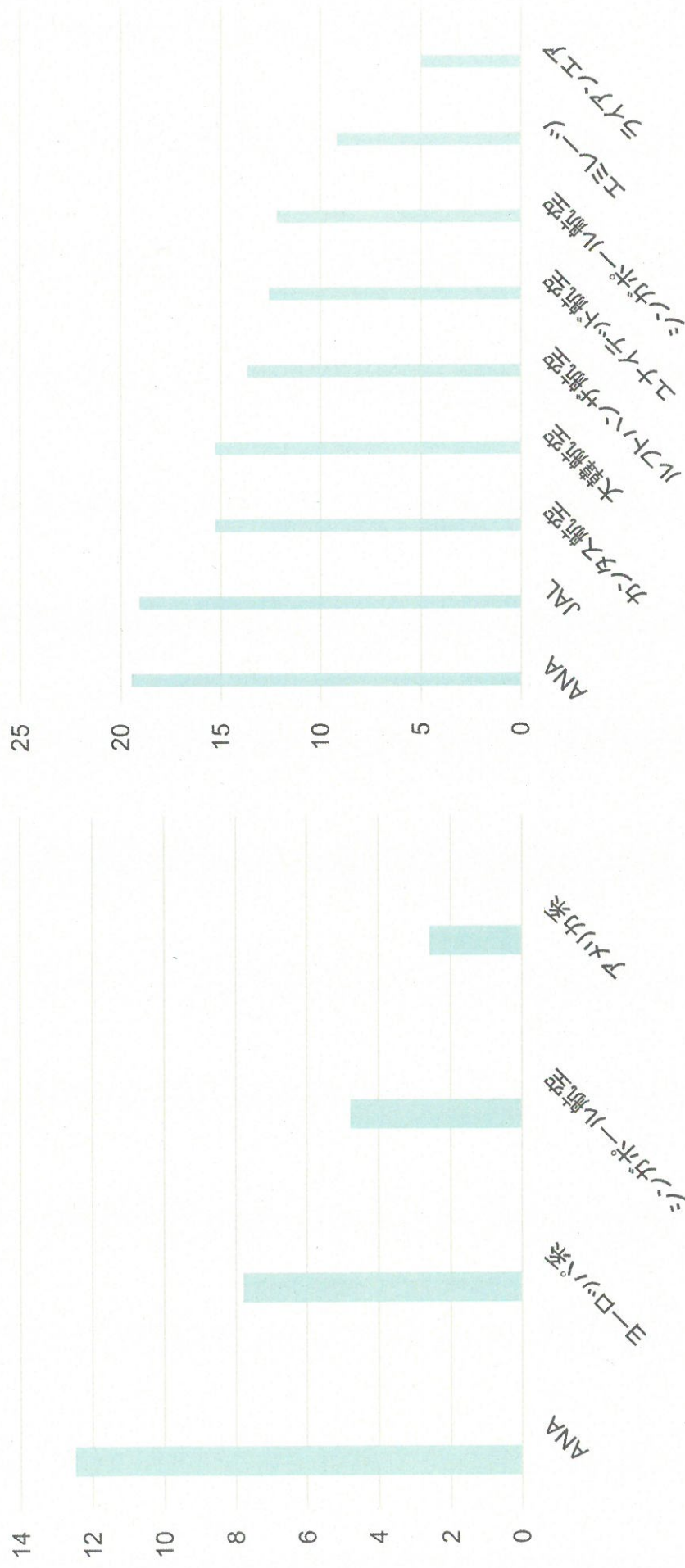
国際航空輸送サービス収支:  $\Delta 2,894$ ('03年)~ $\Delta 6,329$ 億円('12年)

国際競争力係数(収支尻 $\div$ 貿易額):  $-0.13 \sim -0.34$

### (1)総営業費に占める公租公課比率 (2)単位当たりコストの国際比較('14年)

2010年: ANA資料

旅客キロ当たり営業費用(単位:米セント)



## II わが国における空港改革の背景

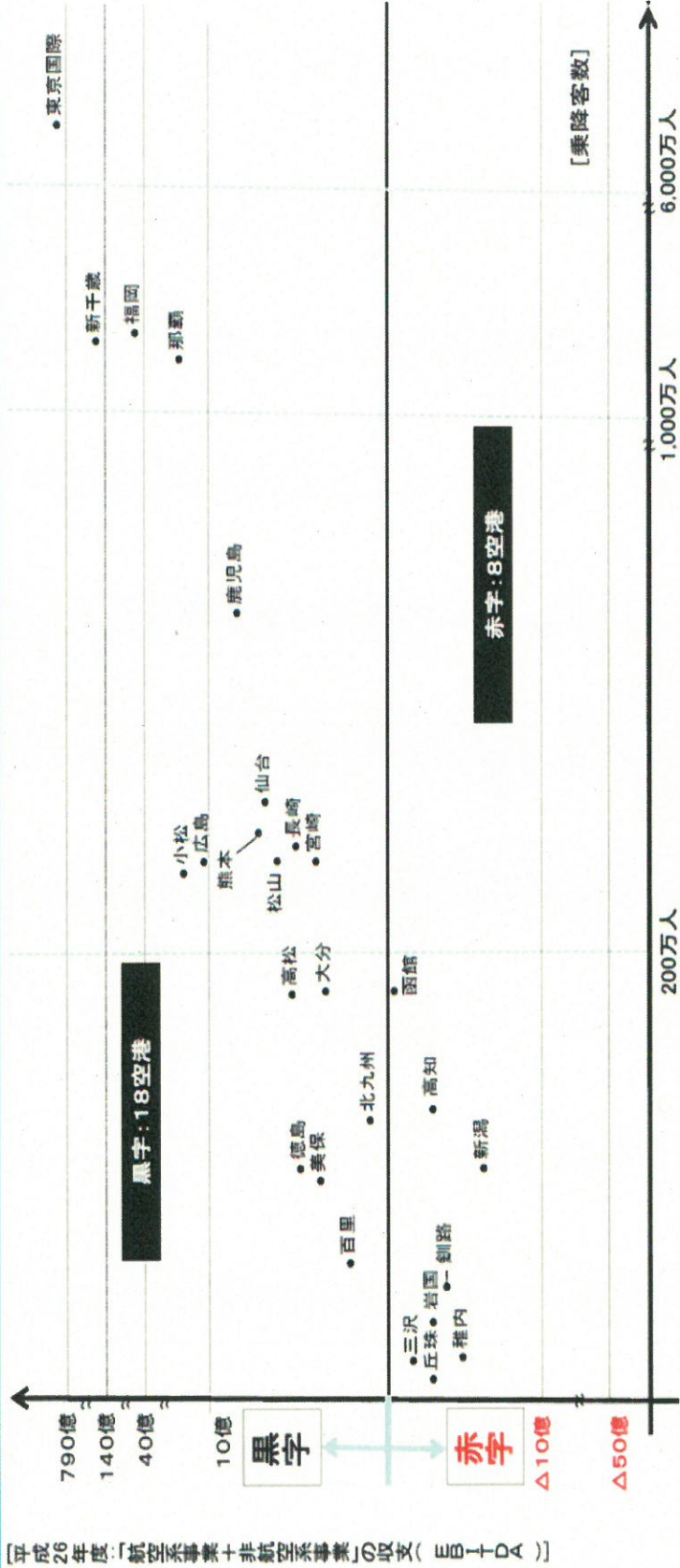
### 3. 民間の知恵と資金の導入：PFI(Private Finance Initiative)

#### ／PPP(Public Private Partnership)

：空港経営のプロによる経営効率化と財政負担軽減

### 4. 経営自立化の可能性：ターミナル事業との一体化

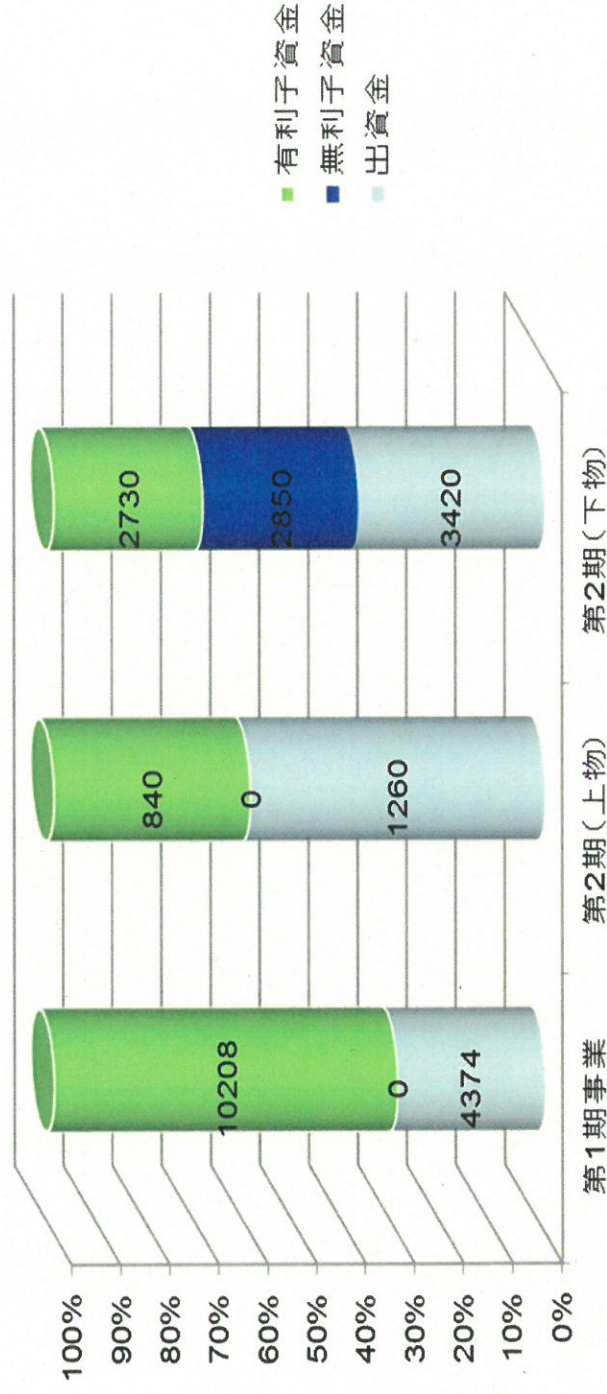
「航空系事業＋非航空系事業」の収支（EBITDA）と乗降客数について  国土交通省





## II わが国における空港改革の背景

### 5. 関西国際空港会社の財務体質の改善



### 6. 空港の経済効果を地域の発展に活かす

: 国主導の空港整備制度から地域の視点を重視

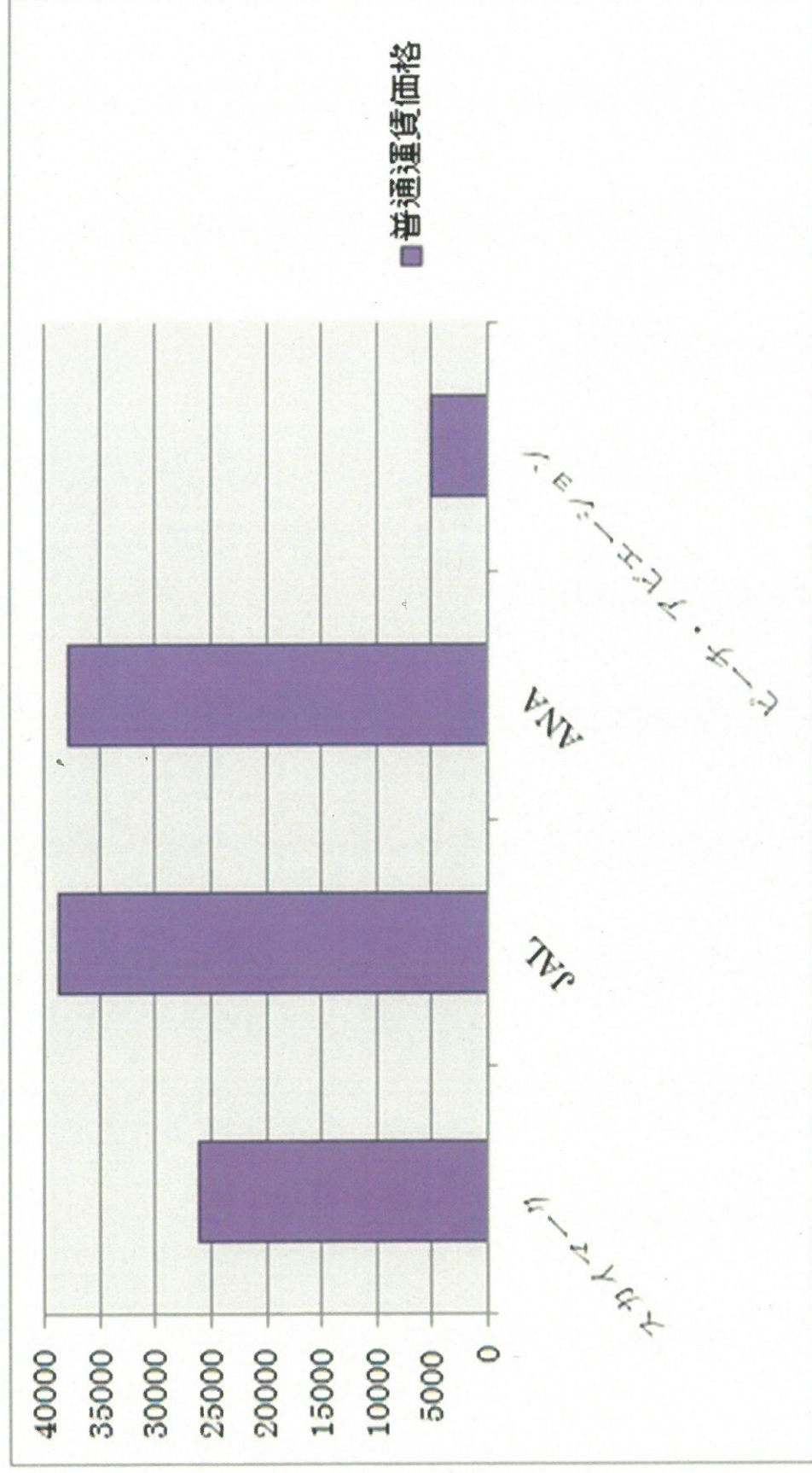
([予算措置]特別会計改革・[根拠法]空港整備法の空港法改

正・[整備計画]国策定の意義希薄化)

### Ⅲ 航空市場動向とLCC参入効果

#### 1. 新規参入企業(1998年35年振り)の不振 : 有効なビジネスモデルを確立できなかった

(2016年1月10日搭乗分: 東京[羽田/成田]～札幌片道普通運賃の比較)



### Ⅲ 航空市場動向とLCC参入効果

#### 2. LCCのビジネスモデル:FSCの模倣できない戦略

◎=平均費用の低減に寄与(機材生産性・労働生産性向上)

※=総費用の低減に寄与

(1)中短距離の多頻度運航:機材生産性の極大化	※
(2)機種の統一と中小型機の使用:フリートの経済性	◎
(3)折り返し時間の短縮:機材生産性の極大化	※
(4)LCC専用ターミナルの使用:空港使用料の低減	◎
(5)二次空港の活用:空港使用料の低減	※◎
(6)ポイント・トゥ・ポイントのシステム:短距離反復輸送	※
(7)単一クラス制と座席数最大化	※
(8)サービス簡素化・有料化:ノーフリルサービス	◎
(9)チケットのネット販売:販売手数料削減	◎

## Ⅲ 航空市場動向とLCC参入効果

### 3. 規制緩和の後に必要減退

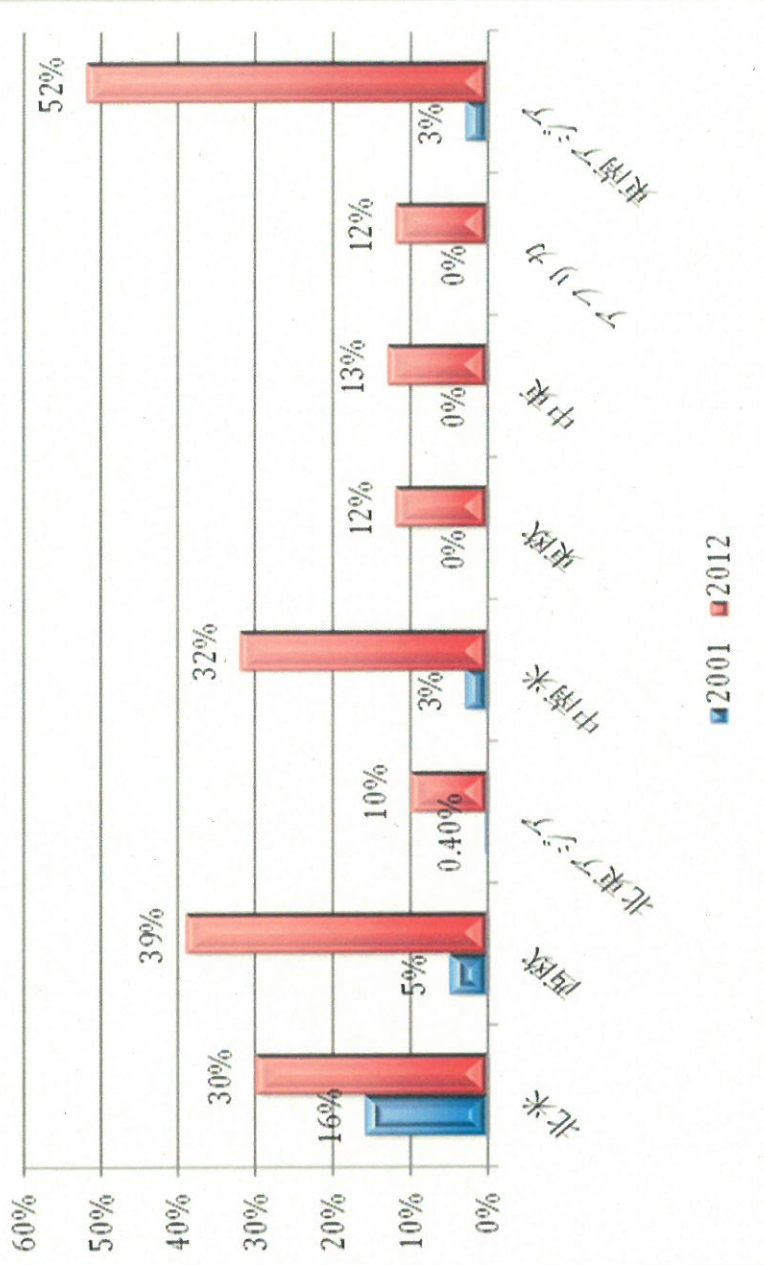
定期航空輸送量順位別の輸送量

: 2006年 / 2012年比(旅客キロ)

1. 米国	1.05倍
2. 中国	2.13倍
3. 湾岸三国: アラブ首 長国連邦・バーレー ン・オマーン	2.24倍
4. ドイツ	1.07倍
5. 英国	1.18倍
6. 韓国	1.33倍
7. フランス	1.15倍
8. 日本	0.92倍

### LCCシェアの伸び悩み

#### 地域別LCCシェア(座席ベース)

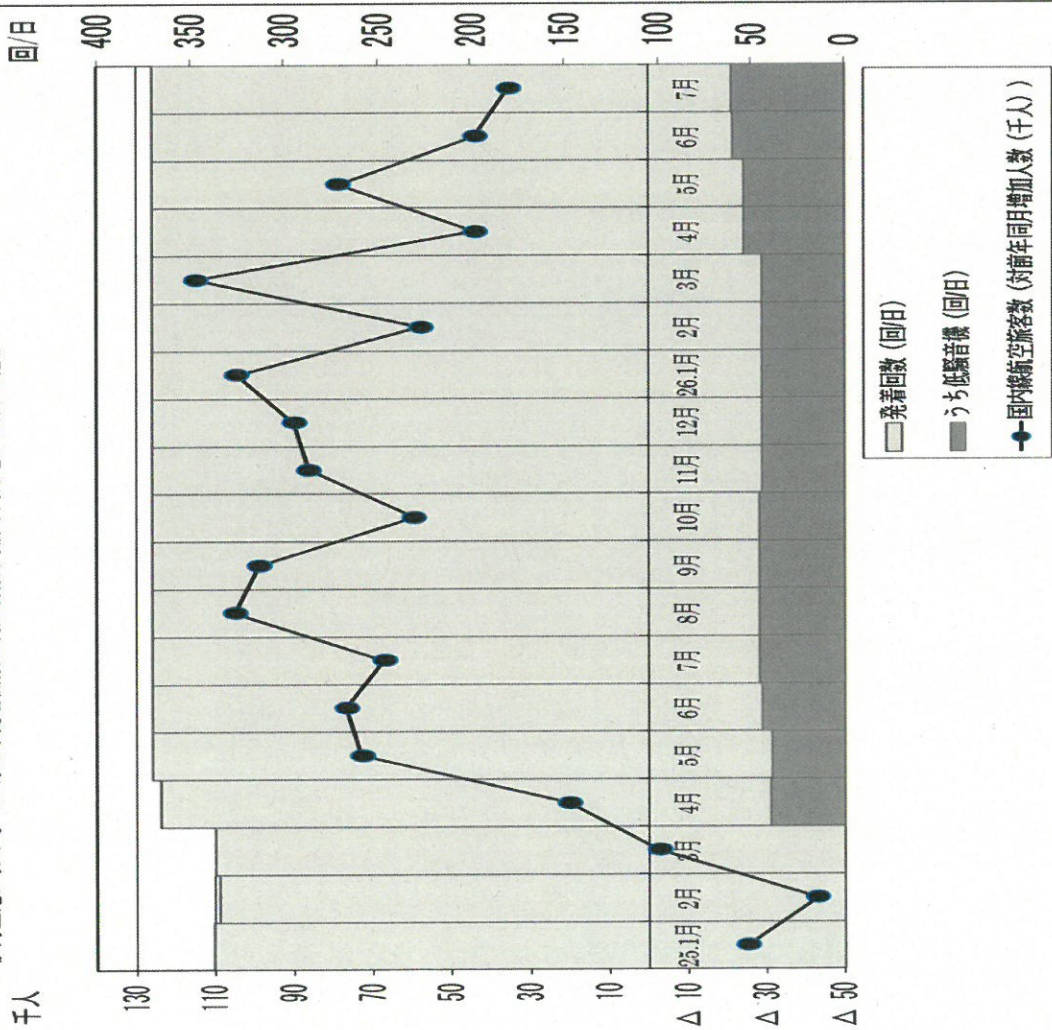


出所: 国土交通省(2013)『国土交通』NO.120, 8ページ、図2

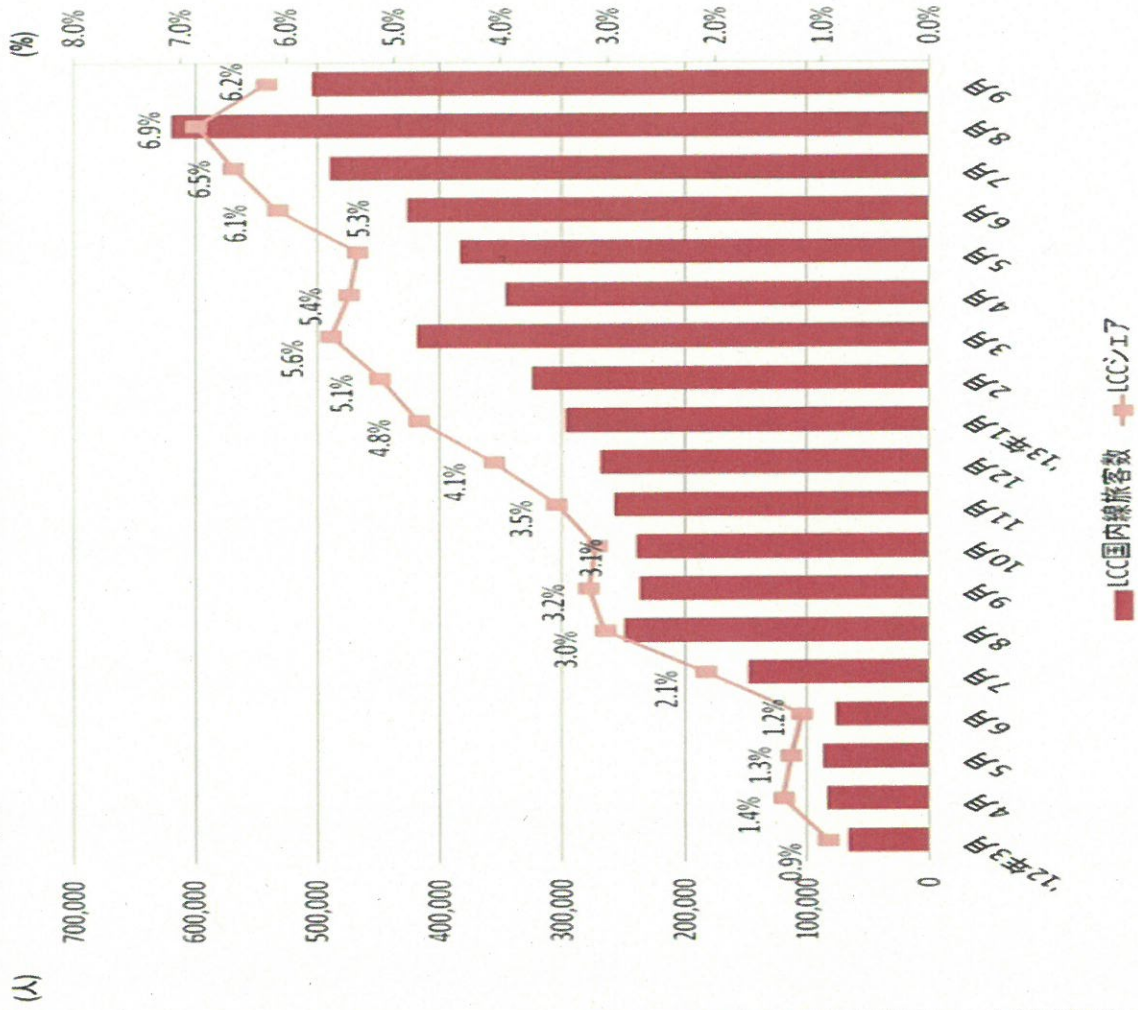
### Ⅲ 航空市場動向とLCC参入効果

#### 4. 規制緩和効果：伊丹とLCC

伊丹空港における1日あたり発着回数と利用者数(対前年同月増加人数)の推移



LCC三社(ピーチ・バニラエア・ジェットスター・ジャパン)の参入効果



### Ⅲ 航空市場動向とLCC参入効果

#### 5. LCC参入による需要反転(2012年以降)

航空輸送実績の推移(単位:万人)

