

## IV 関西圏三空港を考える

### 1. 関空におけるLCCの成功要因

(1)LCC専用ターミナル：空港使用料の低減

＝統合効果

(2)新規市場の開拓(価格弾力的需要の発掘):

転移需要(対九州航空シェア:29%[2011]→32%[2012])  
発生需要(22%がこれまで航空利用無し)

(3)24時間運用と容量の余裕：機材生産性の極大化

＝一日当たり便数の極大化と機材・乗務員の日着可能

(4)立地上の優位性：LCC適合市場(機材生産性極大化と機内

アメニティの点から運航時間3～4時間)が首都圏よりも多い

(日帰りソウル旅行等新機軸⇨女性・若者の心をつかむ)



## IV 関西圏三空港を考える

### 2. 関西・伊丹経営統合の評価

(1) 空港の事業価値極大化：コンセッションの成功条件

(2) 両空港の競争条件の違いを解消

：騒音対策費の前払い(関西)と後払い(伊丹)

＝市場競争が常に最適解をもたらすとは限らない

(3) 複数空港一体運営の利点

① 競合から補完へ(ビジネス・ターミナル需要対応のITM/乗り継ぎKIX)

：両空港は代替(競合)関係ではなく、一体で将来必要な

空港容量(23万回+13.5万回)を確保

：市場無視の政策的機能分担から戦略的棲み分け

→ 需要争奪から差別化による市場拡大：Dual Hub

② 内部補助による関西の競争力強化

：関西のLCC専用ターミナル整備→本格的LCCの成長

：空港使用料の戦略的設定(国内線着陸料格差の是正)

## V 今後の期待と課題

---

### 1. 期待すること

#### (1) 運営主体

① コンセプションの成功：所期の収益確保(商業収入38%)

② ネットワークの拡充：欧米路線・関空国内線(LCCは乗り継ぎサービスなし[二地点間直行]→多様な航空企業)

⇒ インバウンドの持続的成長と地域のグローバル化

③ 空港周辺地域との協議(英国の先例に学ぶ)

: 利害関係者に空港の経営状況を定期的に説明

: 空港の事業価値向上のための地域との「協働」の場

(元来は紛争予防的制度⇨地域との信頼・協力関係の構築)

: 運営主体と利害関係者との「コミュニケーション」の場

(地元雇用への貢献等の情報及び地域振興の認識の共有)

# 1. 期待すること

## (2) 所有主体(新関西空会社及び株主の政府)

### ① 最大の経営裁量権付与

- : 企業活力と市場ダイナミズムの発揮・環境変化への適合
- ・イノベーションの創造(民間の知恵と活力の最大活用)
- : リスク補完(災害・需要等リスクを最もよく管理できるものが分担)

### ② 運営主体との継続的意思疎通

- : 適宜・適切な設備投資(空港用施設に関する新規投資は新関空会社の事業範囲と契約で規定)

= 投資不足による混雑回避(滑走路・地上施設処理容量拡大)  
非営利分野(授乳室・礼拝室・バス乗り場等)への顧慮

### ③ インバウンド環境の整備: 免税店・添乗員の資格厳格化

## V 今後の期待と課題

---

### (2)所有主体への期待(新関空会社株主の政府)

#### ④規制緩和

: 指定航空企業と運輸権(乗り入れ地点・輸送力)拡大／運賃自由化

→残された自由化領域が「外資制限(国籍条項)の緩和」

= 本邦航空企業の国際競争力強化とアジアの成長を取り込み

「アジアのどこかに基地をつくり、そこから飛ばす」(ANA 伊東社長

[当時]『日本経済新聞』2012年7月27日)

= 相手国からの乗り入れ促進(資本不足解消による定期便就航実現  
のため、本邦航空企業・空港会社が出資)

⑤市場拡大: 東アジア航空市場自由化・ASEANとの統合(外需を担う)

## V 今後の期待と課題

### (3)地域の期待：空港の発展による地域開発効果

- ①直接効果：空港の活動自体がもたらす所得・雇用・設備投資・税収上発生する効果
  - ②間接効果：直接効果の生産に必要な生産要素を提供する供給者の経済活動で発生する効果
  - ③誘発効果：直接・間接効果の結果増大した所得により、生活関連の消費で生じる効果
- 十
- ④空港周辺地域の経済循環
    - ：交通結節点としての空港機能を活用し地域の生産・消費と結び付ける
  - ⑤エアトropolis
    - ：空港と都市経済活動の融合（航空需要の創出／開発利益の一体化）

## V 今後の課題と期待

### (3)地域の期待：空港の発展による地域開発効果

#### 1) これまでの反省

a. 航空輸送サービスは複合財(多数の素材の組み合わせで構成)なので、そのインプット産業(機内食・空港ビル等)に傾注

：供給重視

＝航空需要自体の増大に結びつかない

⇒ b. 航空輸送サービスを購入して複合財を供給する産業(例：観光業・貿易業)の視点で、航空輸送との循環関係を考慮

：「需要重視」

＝航空需要を発生させるビジネスを空港周辺に立地・集積

しクラスター形成(医療ツーリズム/外国からの投資を呼ぶ規制緩和)

+ 伝統産業の復活力(繊維：技術力・関西の集積)

## V 今後の期待と課題

### (3) 地域の期待：空港の発展による地域開発効果

#### 2) 外国の事例に基づく今後の地域振興の期待

##### a. 地域密着型経営

：既存産業の活用による空港クラスター構築(スウェーデン)

：地域観光のブランド化(フィンランド「ラップランド・エアポーツ」)

##### b. 運営主体及び関連企業の多角的経営資源の総合化

：ショッピングセンター・倉庫・不動産事業を融合化(英国

ピープル社「リバプール／ダーラム・ティース・バリノドンカスター・シエフィールド」)

##### c. 社会貢献の視点

：金融取引による利益追求からインフラの長期活用による社会便益が企業収益に繋がる視点を所有者と共有



## V 今後の期待と課題

2. 期待実現のための課題：パネルディスカッションに向けた問題提起  
(問題意識の共有／議論のプラットフォーム形成)

①発着枠制約(首都圏計75万回／KIX25.5万回[2059年]+ITM?万回)

1)短期：発着枠配分の経済学的解決(混雑料金・入札制)

2)中長期：伊丹・神戸の活用による発着枠拡大(Dual Hub)

伊丹＝運用時間・便数規制及び内際規制の緩和

神戸＝運用時間拡大による早朝・深夜の東京便

(補完機能強化)・国際チャーター便(羽田の事例)

：運営主体の経営に資する複数空港一体運営

(神戸+但馬・八尾・南紀白浜?)

：管制の技術革新／空域・飛行ルートの有効活用

3)超長期：コンセンションその後(運営権契約期間終了後)



## V 今後の期待と課題

### 2. 期待実現のための課題：パネルディスカッションに向けた問題提起

- ②航空需要拡大・創造(少子高齢化⇨内需縮小・生産年齢人口減)
- 1)市場統合・域内自由化・新規航空協定の締結・規制緩和
  - : アジアの高度成長を取り込む(太平洋を越える需要)
  - : アジアの中心は西に動きつつある(中国→ベトナム)
  - : 高度経済成長のフロンティアとしてのアフリカ
  - : 伊丹の規制緩和(国内線専用→金浦・虹橋・松山空港限定のアクセス利便性活用によるビジネス需要喚起)
  - : 経営効率化による適切な使用料水準
  - = PPPによる空港より公的部門一元運営の方が生産性は優れるとの実証分析(Oum, et al.[2006])

## 2. 期待実現のための課題

### ②航空需要拡大・創造

#### 2)「連携」(ネットワーク化による相乗効果／PPPは官民連携)とインフラ整備

- a. 関西地域内(地域共通の観光情報提供、組織間・産学連携)
  - : 地域内に分散する施設・機能のクラスター化／面的展開  
(健康医療クラスター・創薬・知の結集によるイノベーション回廊)
  - : 日本固有非日常プール(日本猿・忍者・アニメ聖地・酒蔵・体験型等)
- b. 国内他地域(広域観光圏・オリンピックの分担対応・新北前船構想)
  - : 関西は出入り口の一つ(四国お遍路、沖縄海洋リゾート、北海道スキー、広島平和遺産、熊本城本丸御殿、Low Cost Cruiser、フェリー等)
- c. 国境を越えた連携(航空は派生需要＝ビジネス取引・文化交流)
  - : 従来からの結びつき(真珠が取り持つ神戸とインド)
  - : 新規交流(和歌山県「たま駅長関連本」の香港「本の見本市」出展)
- d. 航空会社と自治体の連携: 観光誘客プロジェクト(ANAと京都)

## 2. 実現のための課題

### ：パネルディスカッションに向けた問題提起

#### ③地域開発にいかに関わりつつけるか

##### 1)起業・イノベーションのための環境整備

：医療用ビッグデータ蓄積のための法整備

：IR(統合型リゾート=MICE向け会議・宿泊・宴会・展示場)整備・人材育成

：CCRC(Continuing Care Community)

=高齢者介護、外国人労働者(英語)、青年の交流による地域活性化[特区]

：持続可能な観光コンテンツと観光の高度化・高付加価値化

(よそ者の活用と地元利用・新旧文化/JCI認証・多言語対応)

=ハイエンドリピーターの取り込み

##### 2)異分野組織間・地域内・地域間の調整機能

：連携による混雑回避・拡散(国宝・世界文化遺産・残存天守)

：関西の優位性(先端医療・再生医療)を活用した拠点作り

：研究体制・人材の融合(大学・西播磨テクノポリス・理研等)

## 2. 実現のための課題：パネルディスカッションの問題提起

---

### 3) 空港と地域との協議会のあり方

- 1 全体利益(地域間連携と調整)と長期的視点(次世代に託す社会資本)
- 2 空港に対する認識の共有(迷惑施設→地域経済のエンジン)
- 3 空港発展のための地域一体となった協力(容量拡大)
- 4 空港会社収益と地域期待(地域の社会的総便益極大化)との調和  
= 空港経営の成功が地域便益に直結する仕組み
- 5 空港への期待の優先順位(あるべき姿: Where do we go?)と実現  
のための有効な手段の選択  
= 直接目的の追求に急だとその波及効果にまで十分な配慮が及ばない  
∴ 空港といかに共存共栄するかについて共に考え協働する  
「地域協議会(官・民・地域の一体協力)」の機能活用

## 【主要参考文献リスト】

1. 石田哲也・野村宗訓(2014)『官民連携による交通インフラ改革—PFI・PPPで広がる新たなビジネス領域—』同文館出版。
2. 加藤一誠・手塚広一郎編著(2015)『交通インフラ・ファイナンス』成山堂書店。
3. 加藤一誠・引頭雄一・山内芳樹(2014)『空港経営と地域』成山堂出版。
4. 航空政策研究会(2012)「航空シンポジウム：新時代の空港経営とその可能性～世界航空市場の変化と我が国の空港運営～」『航政研シリーズ』No.542。
5. Oum, T.H., N.Adler & C.Yu(2006)“Privatization, Corporatization, Ownership Forms and their Effects on the Performance of the World’s Major Airports,” *Journal of Air Transport Management*, Vol.12, No.3.
6. 高橋 望(2013)「関西3空港と地域—’12年兵庫県空港セミナー・フォーラムの総括—」『関西大学商学論集』第57巻第4号。
7. 高橋 望(2014)「関西圏三空港問題再考」『関西大学商学論集』第59巻第1号。
8. 高橋 望(2016)「コンセッションを地域の発展にどう活かすか」『KANSAI空港レビュー』No.446。
9. 高橋 望・横見宗樹(2016)『第2版 エアライン／エアポート・ビジネス入門』法律文化社。
10. 田邊勝巳(2013)「空港への民間活力導入と課題」『交通学研究』第56号。
11. 竹林幹雄(2012)「低費用航空会社(Low cost Carrier)の国内市場参入による影響と今後」『運輸と経済』第72巻第12号。
12. 田村 明比古(2015)「航空行政の現状と展望」『航政研シリーズ』No.586。
13. 中野宏幸(2014)『交通インフラ経営のグローバル競争戦略』日本評論社。
14. 山内弘隆編著(2014)『運輸・交通インフラと民間活用—PPP/PFIのファイナンスとガバナンス—』慶應義塾大学出版会。
15. 横見宗樹(2016)「関西・伊丹のコンセッションにおける展望」『運輸と経済』第76巻第3号。
16. 兵庫県国土整備部県土企画局空港政策課(2013)『関西全体の航空需要拡大について考えるセミナー・フォーラムの記録』兵庫県。



ご清聴ありがとうございました

