



地域が変える ～伊丹空港の最大活用に向けて～

関西大学商学部 高橋 望

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
～伊丹空港の今後の展望～

2014年10月3日

本日の構成

はじめに－わが国航空市場の概況－

1. 航空需要の動向
2. 市場縮小の要因
3. 2012年の航空需要反転から何を学ぶか

I 日本の空港問題

1. 港湾での教訓：神戸港の凋落と韓国の取り組み
2. 国際航空をめぐる空港間競争：東アジア・ゲートウェイ空港

II 空港統合効果の検証(2012年7月)

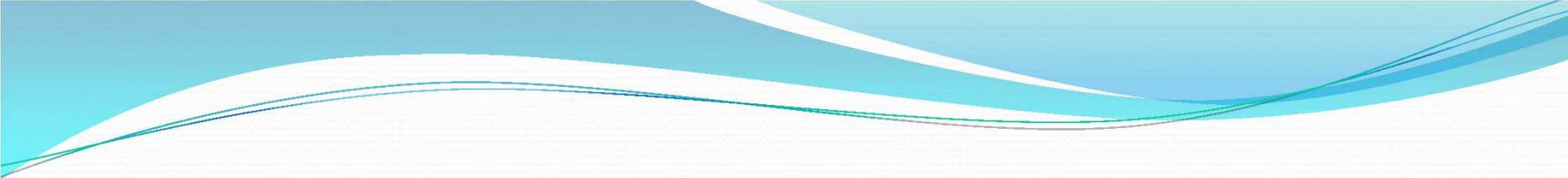
1. 伊丹空港の規制緩和：プロペラ機枠の低騒音機化
2. 関西空港の需要開発：LCCの乗り入れ
3. 空港統合で明らかになったこと

Ⅲ 伊丹空港の最大活用

1. 関西三空港の成長制約：各空港の背負った十字架
2. 伊丹空港最大活用の課題
3. 関西圏における国際空港の課題
4. 関空の発展と伊丹の活用

結びに代えて－空港と地域の連携－

1. 空港新時代における地域の関わり
2. 関西三空港の将来：各空港の地域特性を活かした発展
3. 地域の魅力を高める
4. 地域と空港の連携強化



はじめにーわが国航空市場の概況ー

1. 航空需要の動向

①国内旅客数ピークは2006年度(9,697万人)

：減少割合は関西の方が大きい

伊丹のピークは2004年度(長距離便・大型機規制の前年度)

②国際旅客数ピーク2007年度(5,481万人)を5年ぶりに上回る
(2012年度/5,744万人)

：関空ピーク2004年度(1116万人)を8年ぶりに上回る(1,125万人)

関空シェア26%['00年]→20%['12年]/出国率=大阪16%:東京25%

③わが国の定期航空輸送量(国内・国際計有償トンキロ)

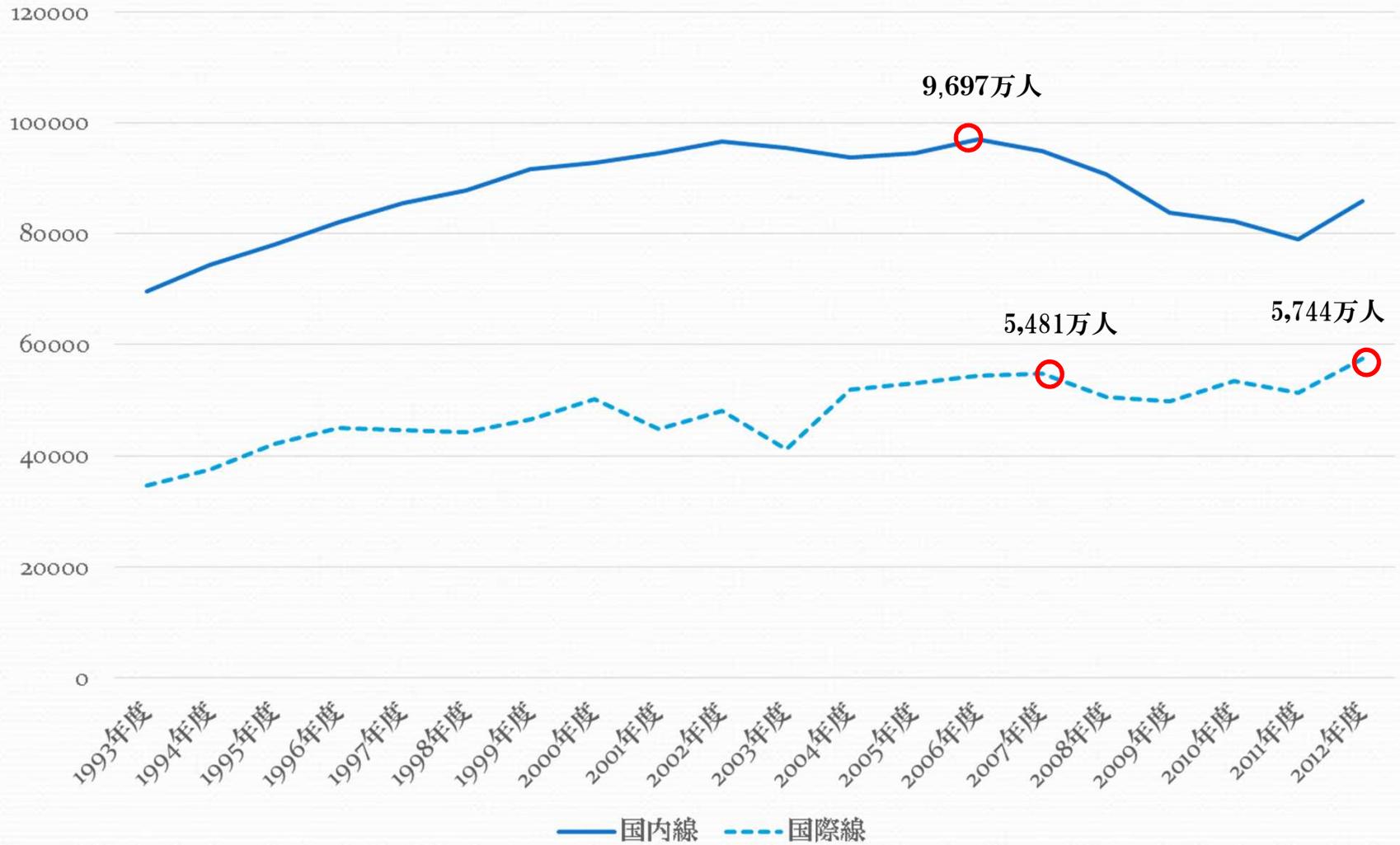
：世界2位(1998～2002年)



世界8位(2012年)

1位	アメリカ
2位	中国
3位	湾岸3カ国(UAE/バーレーン/オマーン)
4位	ドイツ
5位	イギリス
6位	韓国
7位	フランス
8位	日本
9位	シンガポール

民間航空旅客数：千人



2. 市場縮小の要因

- (1) 自由化の後れ(政策の失敗):日本飛ばし、LCC成長の後れ
(LCC提供座席キロ比率;北東アジア10%・東南アジア52%)
- (2) 本邦航空企業の国際競争力:JALの倒産(2010年単位費用¢=JL
15.7/AA8.9/SQ8.3/サウスウエスト7.0/ライオンエア4.5/エアアジア3.0)
:国際競争力係数('01~'11の平均)=-0.19(空港は黒字)
- (3) 空港問題:公租公課負担率12.7%(世界6.6%):丹治[2012]
:拠点空港の経営方式(空整特会15兆円/4大空港8.5兆円・
騒音1.4兆円・一般空港2.5兆円・管制2.5兆円[大久保2014])
- (4) 少子高齢化:若者の旅行離れ
- (5) 新幹線の開通:'02年八戸、'04年新八代、'10年東北、'11年九州
- (6) イベントリスク:'01年米国テロ、'03年イラク戦争/SARS、'08年リーマン・ショック

3. 2012年の航空需要反転から何を学ぶか

(1) 国際旅客数増は訪日外国人による

訪日外国人 = 8,358千人(2012) / 対前年比134.4

出国日本人 = 18,491千人(2012) / 対前年比108.8



日本の将来の航空市場の鍵を握るのは少子高齢化で市場縮小が不可避な内需ではなく外需、それも成長著しいアジアの経済成長をどれだけ取り込めるかが課題

(2) LCCによる需要開発効果('12年対前年比国内線旅客数)

成田188・関西135 / 羽田106・伊丹103



外需(インバウンド)と規制緩和(ビザ発給条件・空港・航空)の重要性

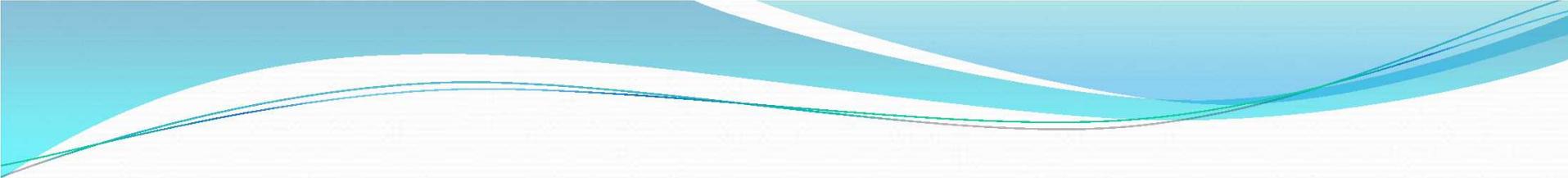
世界の空港ランキング(2012年『航空統計要覧』)

国際線旅客数

1.ロンドン/ヒースロー空港	6,526万人
2.ドバイ国際空港	5,712万人
3.パリ/シャルル・ドゴール空港	5,620万人
4.香港国際空港	5,566万人
5.アムステルダム/スキポール空港	5,098万人
6.フランクフルト国際空港	5,749万人
7.シンガポール/チャンギ空港	4,991万人
8.バンコク/スワンナプーム空港	3,936万人
9.ソウル/仁川国際空港	3,835万人
10.マドリード 11.ロンドン/ガトウィック 12.イスタンブール	
13.成田国際空港	2,963万人

国際貨物取扱量

1.香港国際空港	402.5万t
2.ソウル/仁川国際空港	239.7万t
3.ドバイ国際空港	228.0万t
4.上海/浦東国際空港	215.6万t
5.成田国際空港	195.2万t
6.フランクフルト国際空港	193.9万t
7.パリ/シャルル・ド・ゴール空港	190.3万t
8.シンガポール/チャンギ空港	180.6万t
9.マイアミ空港	165.2万t
10.アンカレッジ国際空港	164.6万t
11.台北 12.アムステルダム 13.ロンドン/ヒースロー	



I 日本の空港問題

1. 港湾での教訓：神戸港の凋落と韓国の取り組み

(1) 神戸港の凋落：コンテナ取扱

世界4位(1980年) → 6位(1994年) → 52位(2012年)

- ① サービス向上・コスト削減を怠る：40ftコンテナ1個当たり
港湾費用(東京100/シンガポール49)
- ② 東南アジアのハブ港になるという明確な国家戦略
- ③ 運輸業は、単に生産と消費を結び付けるだけの他産業
に従属した産業ではなく、独立した産業として逆に生産と
消費のあり方を決める



交通は一国の経済をグローバル・ネットワークに組み込む
仲介役となっており、空港・港湾に競争力がないと他国
ハブからフィーダー・サービスを受けるしかなくなる

(2) 韓国の取り組み：東アジア・センター構想（岡田・李[2013]）

① 日本・中国の巨大市場に隣接する好条件から、産業回帰と雇用拡大を図る

：中国に移転した貨物を取り戻す

② 中国発仁川経由のシー&エア輸送促進

：国際空港・港湾整備、空港会社・港湾公社・税関・荷主・キャリアが協力して一つの輸送を扱うチームとして活動



国際分業の移転先地域と空港周辺地域とを空路で一体化

(1) 航空ネットワーク（乗り入れ都市）で成田を上回る

(2) コンテナ取扱量増加：61万TEU[‘00年]→190万TEU[’10年]

2. 国際航空をめぐる空港間競争：東アジア・ゲートウェイ空港

(1) 各空港の比較

仁川：中国(34都市)・日本(22都市)をはじめアジア(84都市)に強い

成田：北米(27都市：仁川は14都市)に強く、アジア(49都市)に弱い

関西：アジア(35都市)には比較的強く、北米(2都市)に弱いものの、成田には乗り入れていない都市がある
(済南・煙台・無錫・福州・鄭州)



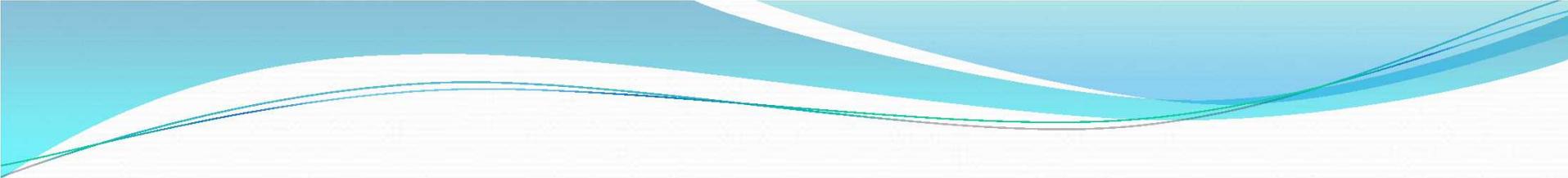
ネットワークの優劣が空港の競争力の指標
(乗り入れ都市数：仁川133／成田102／関西68)

(2) アジアの成長をどう取り込むか(際々乗り継ぎ)
:アジア域内、アジアから太平洋を越えてアメリカ、そして
欧州へ向かう需要をいかに担うか(田村[2014])



空港自体の競争力(使用料水準)と拠点とする自国航空企業の
競争力(単位コスト)の強化が課題

	成田・羽田経由	仁川経由
北米～アジア	506万人	387万人
アジア～アジア	16万人	153万人
アジア～欧州	10万人	88万人
総計	559万人(日本)	721万人(韓国)



Ⅱ 空港統合の検証(2012年7月)

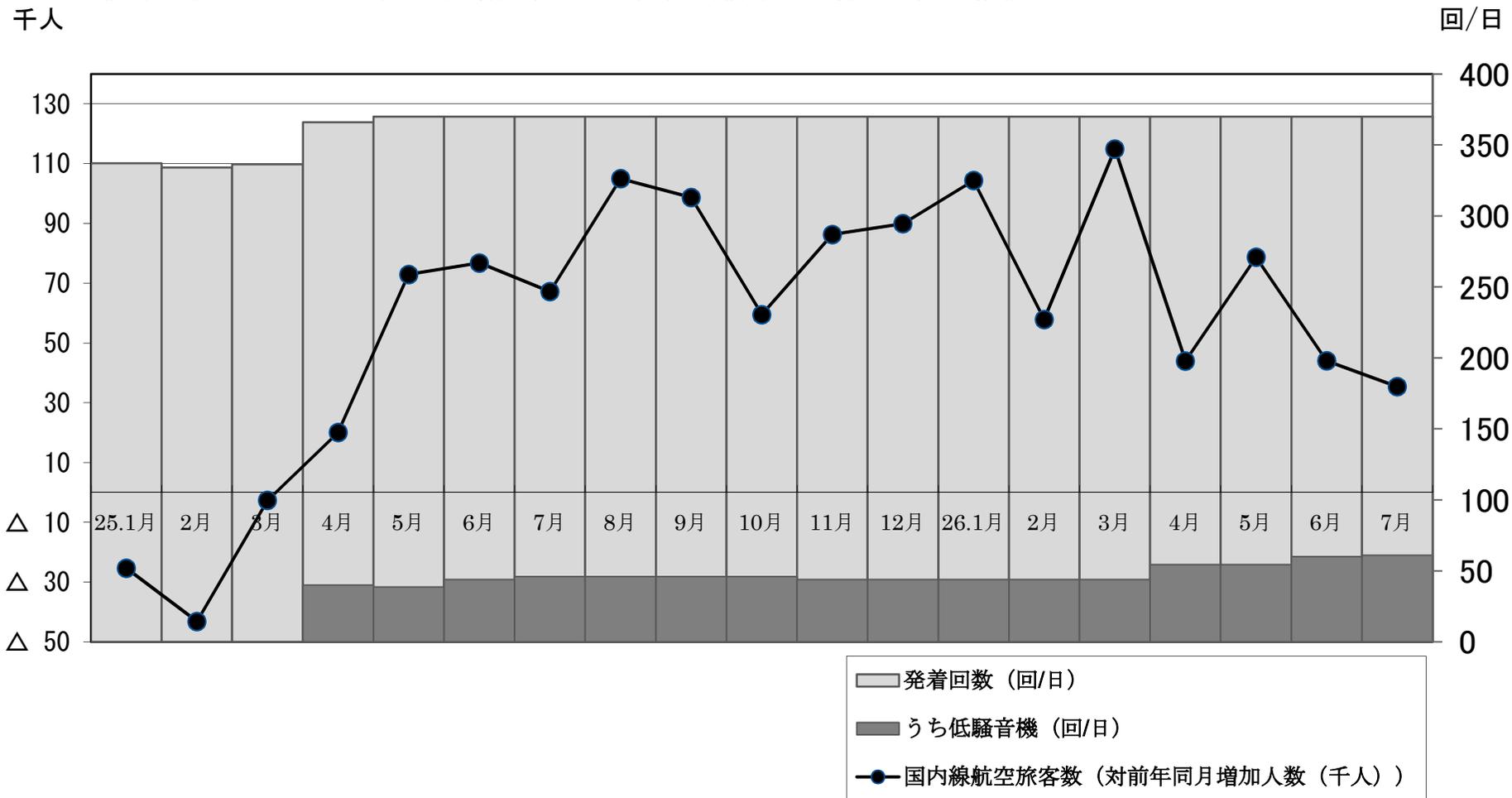
1. 伊丹空港の規制緩和：プロペラ機枠の低騒音機化

(2012年6月22日国土交通省「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針」)

- ① 未利用枠の活用と旅客増：規制緩和による供給増で潜在需要の開発が可能
- ② 伊丹廃港論のナンセンス
 - 1) 空港容量：関空23万回＋伊丹13.5万回＋神戸2万回=38.5万回
羽田44.7万回＋成田30万回=74.7万回(最終形)
 - 2) アクセスの利便性に基づく競争力：羽田便2.2万回/27分の記録
- ③ 伊丹空港の機能と性格：関空とは市場は重複しない
 - 伊丹活用による収益増を関空使用料低減に(内部補助は空港統合の大きなメリット)

伊丹空港の規制緩和による需要創出効果

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



2. 関西空港の需要開発：LCCの乗り入れ

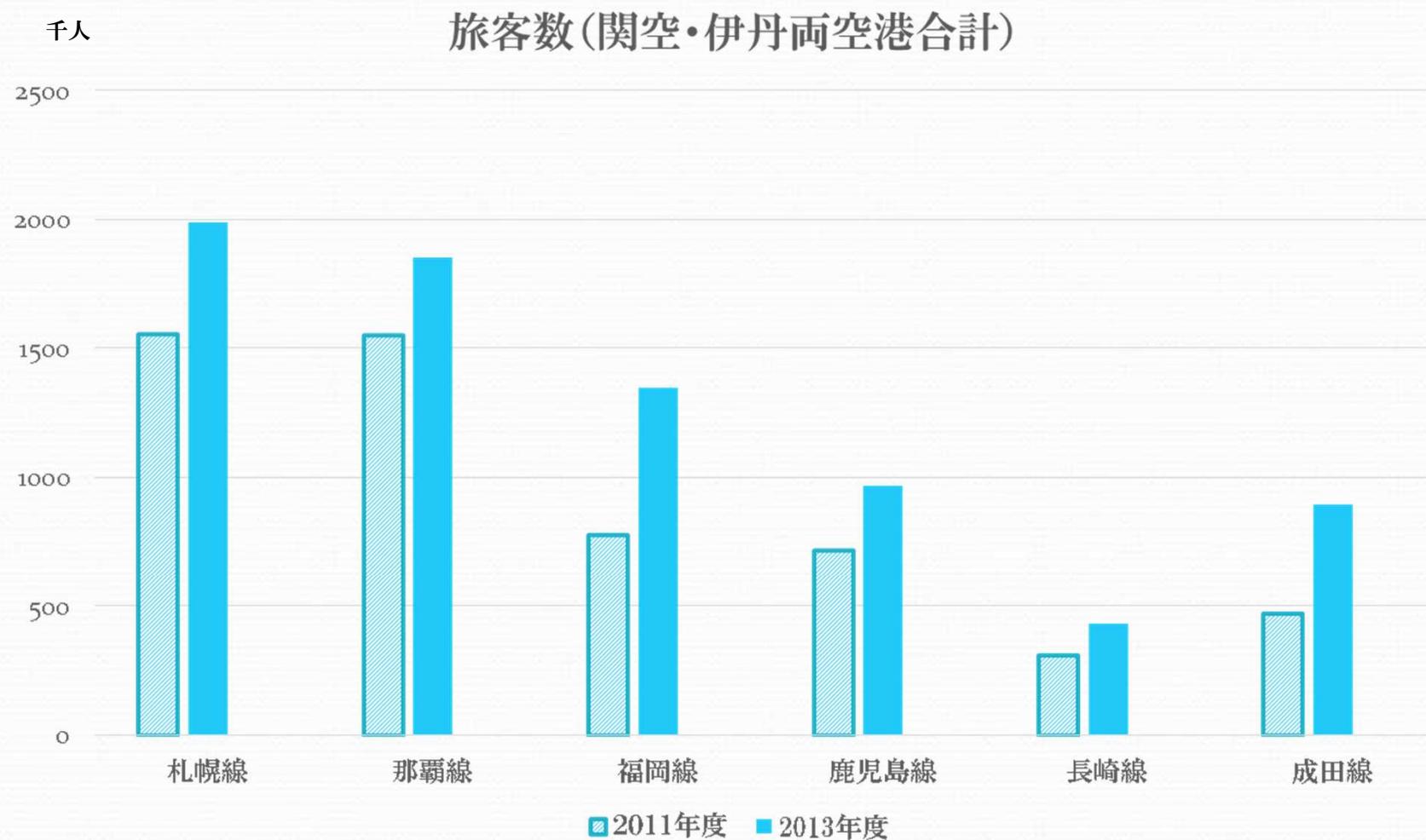
(1) 需要開発

- ① 価格弾力的旅客層の発掘：初めての航空利用
- ② 他交通機関からの転移：アクセスの不利を低運賃で克服
(欧米の先例：ライアンエアのドイツ・ハーン空港)
- ③ LCC利用者の半数以上はリピート利用(利用回数の増加)

(2) LCCに最適な空港－空港使用料が課題－

- ① 24時間空港：機材生産性極大化に必須条件(エアアジアの成田乗り入れ失敗)
- ② アジアに近い：機内環境と短距離反復に適合する都市数
- ③ セカンダリー空港：発着枠の余裕・着陸料低減を実現した
関空LCC専用ターミナル[2012]は空港統合効果の象徴

旅客数の増加(2011年度対2013年度)



LCC参入効果：上段関空・下段伊丹(千人)

	2011年度	両空港計	2013年度	両空港計	伸び率
札幌線	1,027.8	1,554.3	1,432.3	1,986.6	1.28
	526.4		554.3		
那覇線	946.9	1,552.1	1,136.4	1,854.2	1.19
	605.2		717.8		
福岡線	125.2	782.2	657.5	1,345.5	1.72
	657.0		688.0		
鹿児島線*	—	723.0	286.7	967.0	1.34
	723.0		680.2*		
長崎線	2.2	311.8	117.1	432.2	1.39
	309.6		315.1		
成田線	40.3	476.9	416.5	894.5	1.88
	436.5		478.0		
全国総計		79,051.6		92,487.5	1.17

3. 空港統合で明らかになったこと

(1) 両空港とも需要開発の余地がある

：旺盛なビジネス需要の伊丹とLCC・国際線・貨物（フェデックスの拠点化・土地余裕）の関空

＝後背需要の差異による地域特性発揮と差別化戦略

(2) 両空港の関係はあくまでも補完

：競合ではなく、また一方が優位で他方が劣位ではない

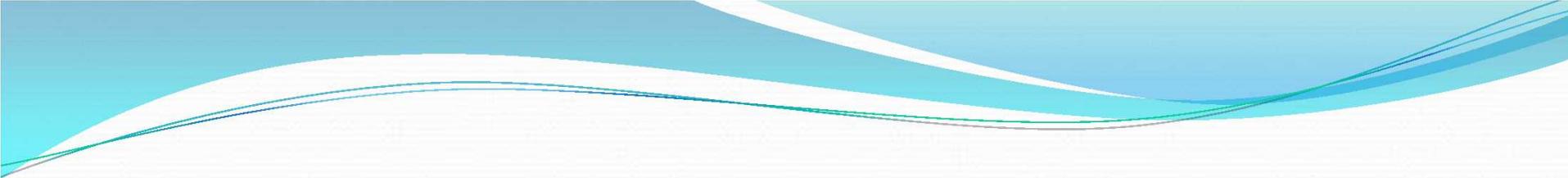
＝伊丹の最大活用による関空の競争力強化

(3) 両空港の棲み分けは市場が判断

：2005年の伊丹規制（政策的路線移管）は失敗

＝役割分担は死語

→利用者（エアライン・旅客・荷主）ファーストの経営



Ⅲ 伊丹空港の最大活用

1. 関西三空港の成長制約：各空港の背負った十字架

(1) 伊丹の規制＝騒音問題

- ① 総枠：一日370発着
- ② ペリメーター：便数について依然残る距離規制
- ③ カーヒュー：運用時間によるダイバートと欠航
- ④ 国内線専用：羽田で実証されたアクセスの優位性

(2) 神戸の課題：年間2万回(関空との空域重複→需要抑制)

(3) 関空の障壁：空港使用料水準(一期スキームの過誤)

特定航空会社のネットワーク拡大抑制

2. 伊丹空港最大活用の課題

- (1) 規制緩和の必要性:伊丹空港の最大活用は関西空港の競争力強化、関西経済の活性化、航空需要拡大につながる
- (2) 目標の優先順位:総枠不変のため国際線就航は国内線減便につながる
- (3) 課題克服の有効手段の選択:伊丹規制緩和が関空の競争力強化につながる仕組みづくり(国内航空企業の国際線就航による国内線減便分を関西空港に移管)

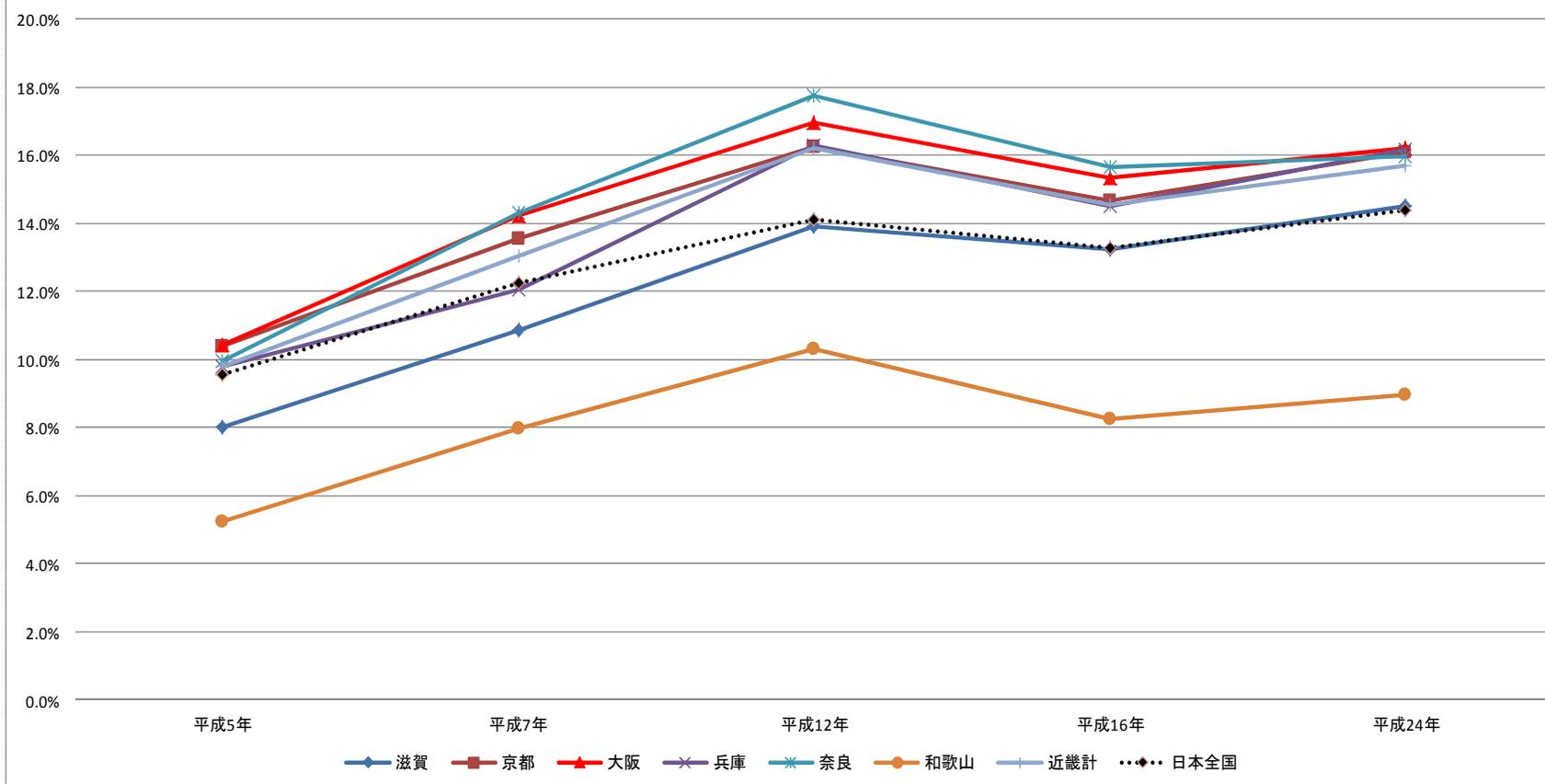


**騒音問題をまず地元で議論し克服する必要
競合する神戸とwin-winの関係を築くため統合を検討**

関西三空港の比較(2012年度)

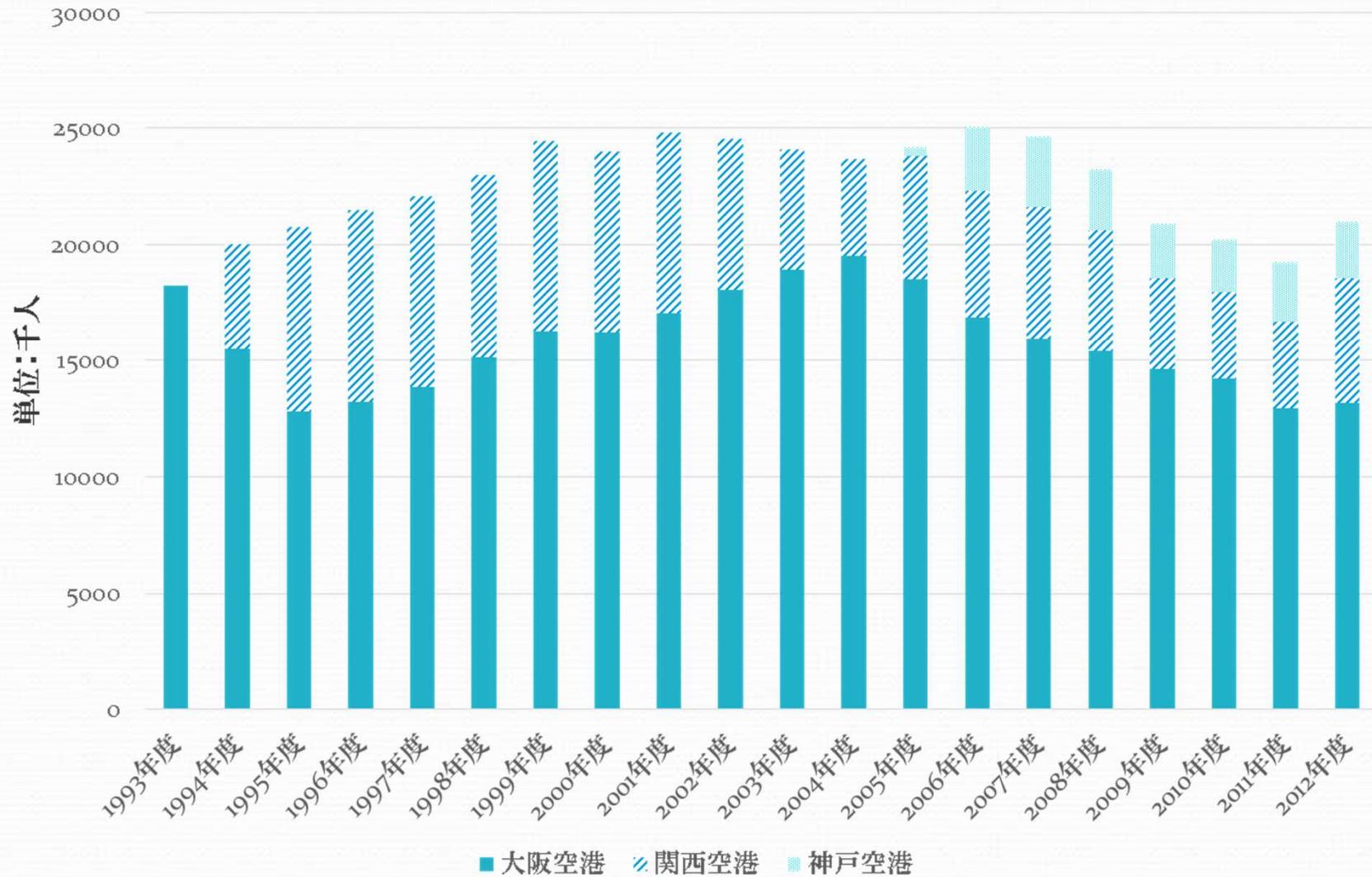
	大阪国際空港	関西国際空港	神戸空港
年間発着容量	13.5万回 (370回/日)	23万回	2万回 (60回/日)
年間発着回数	12.8万回	12.9万回 (国際線8.5万回/ 国内線4.4万回)	2.7万回
年間旅客数	1,315万人	国際線 1,125万人 国内線 588万人	241万人
国内路線数	26	12	8
1時間以内地域の 居住人口	1,500万人	400万人	1,000万人
運用時間	7~21(14時間)	0~24(24時間)	7~22(15時間)

関西圏府県別出国率の推移



出所：出入国管理年報(法務省)と住民基本台帳(総務省)より関西空港調査会作成

関西圏三空港国内線旅客数の推移



3. 関西圏における国際空港の課題

- (1) アジアに強いことは比較劣位ではない
- (2) 際々乗り継ぎには路線集約が必要だがターミナル需要の規模が重要：収益性の良いビジネス需要が鍵
- (3) 旧空港の都心部との近接性をいかに活かすか：成田には金浦線はない／韓国・中国・台湾は国内出張扱い
- (4) アクセスの悪さは低運賃(LCC)により克服可能：航空自由化に先行した欧米で実証済
- (5) LCC拠点・国際空港の競争力には空港使用料水準が課題：空港統合による内部補助の活用

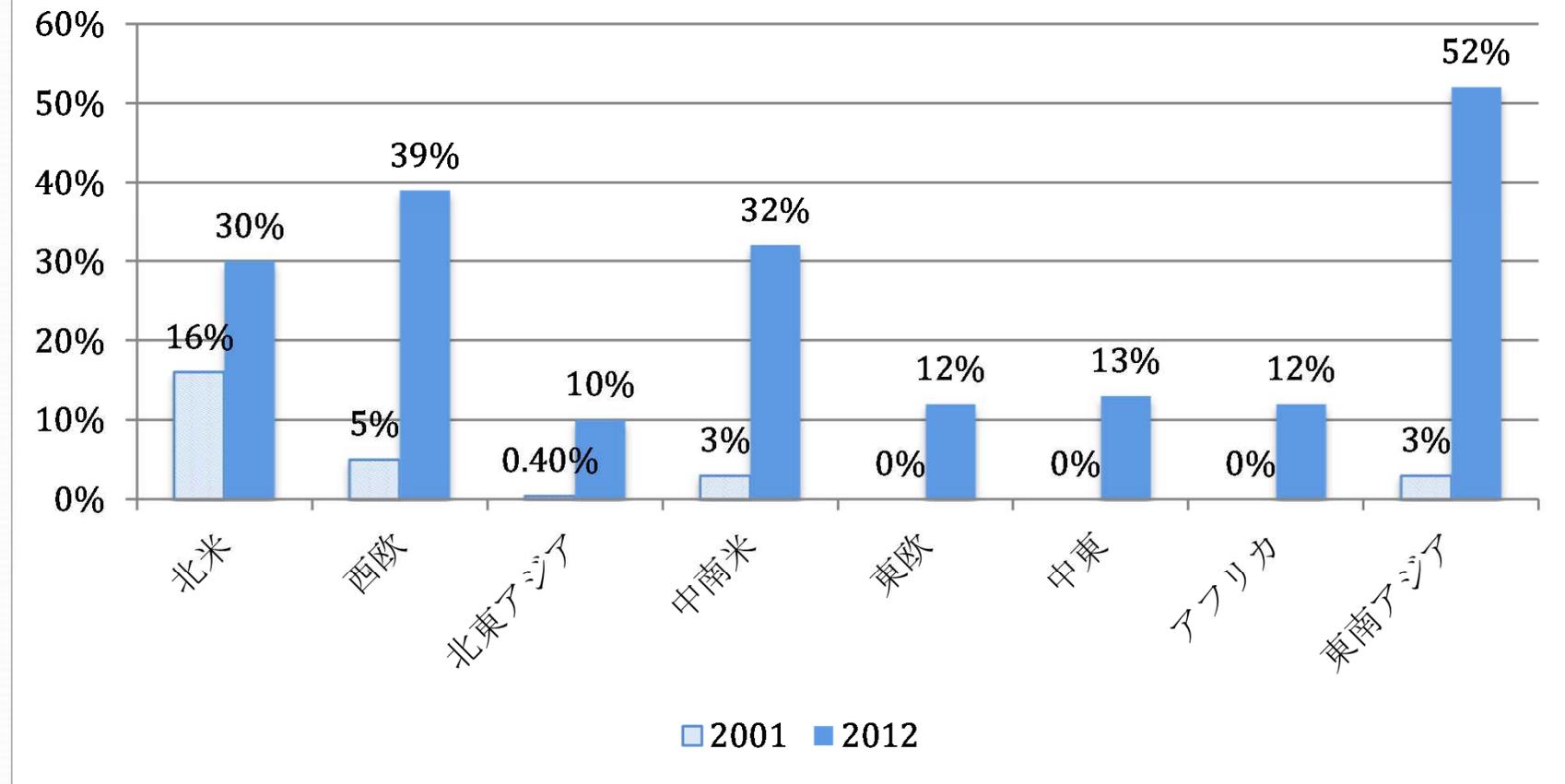
4. 関空の発展と伊丹の活用

- (1) 空港統合で関空と伊丹は補完関係が強固に：伊丹から関空への内部補助で活性化
- (2) LCCの増便には空港使用料低減が求められるが、ビジネス利用の伊丹は空港使用料低減の必要性はない
- (3) 相手国旧空港には国際線の設定はなく、関西の際々乗り継ぎ機能を毀損する懸念は生じない
- (4) 伊丹の潜在需要開発の余地（直面する市場は別個）



伊丹に金浦(ソウル)・虹橋(上海)・松山(台北)に限定した国際線の就航で関空の一層の成長が期待される

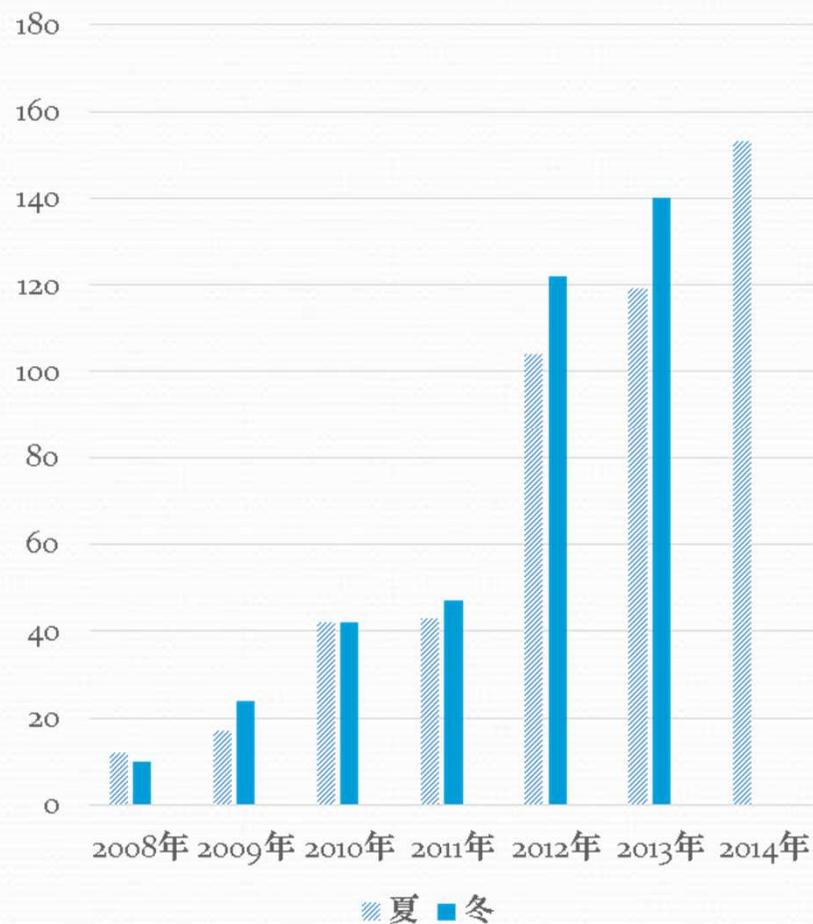
地域別LCCシェア(座席ベース)



出所:国土交通省(2013)『国土交通』NO.120, 8ページ、図2

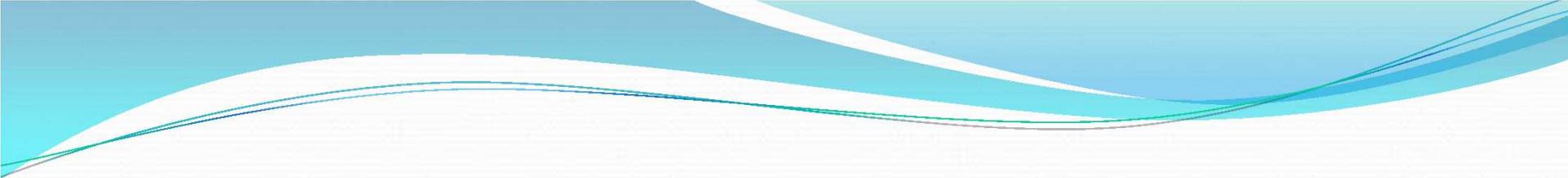
関空のLCC国際線就航状況(2014年夏:国際旅客便比率20%)

国際線LCC便数



航空会社	路線	週間便数
ピーチ・アビ エーション	ソウル(仁川)・香港	21・14
	台北・釜山・高雄	14・7・7
チェジュ航空	ソウル(仁川・金浦)	7・7
エアプサン	釜山	14
イースター航空	ソウル(仁川)	7
香港エクスプレス	香港	11
春秋航空	上海	7
セブ・パシフィック	マニラ	7
エアアジアX	クアラルンプール	7
ジェットスター・ アジア	シンガポール(台 北・マニラ経由)	12 4
	ケアンズ ・シドニー・メルボルン	6・ 0.5・0.5
計		153

出所:新関西国際空港(株)資料から作成



結びに代えて—空港と地域の連携—

1. 空港新時代における地域の関わり

(1) 空港のイノベーション(統合・コンセッション)に対する地域のイノベーション

① 関西の優位性(豊富な観光資源・関西イノベーション国際戦略総合特区・卓抜した研究力)の活用

② 空港統合の今後:統合空港を阻害せず神戸を活かす

(2) 空港は地域振興の触媒:空港が周辺地域の経済活動を誘発し、それが航空需要を発生・吸引する(神戸医療産業都市構想)



【神戸ポートアイランド】

消費の場としての空港から空港利用客を地域の生産活動に取り込む(地域の積極的働きかけ・提案が必要)

2. 関西三空港の将来：各空港の地域特性を活かした発展

- (1) 関西空港のLCC・貨物：首都圏との差別化・補完
- (2) 伊丹空港のビジネス需要：一層の規制緩和が必要
- (3) 棲み分けは市場で決定：競合する神戸の統合が今後の課題（神戸の潜在力を統合空港に活かす）
- (4) 空路で結ばれる新しい経済圏：空港を公害の元凶から成長のエンジンにしてアジアの成長を取り込む
- (5) 他地域に学ぶ：能登・南紀白浜・北九州



【伊丹スカイパーク】



空港は孤立して機能せず、地域と一心同体

= 空港と都市経済活動が融合したエアトロポリス（ネットワークの集積と乗り継ぎ機能・立地・アクセス・後背地と土地費用がエアトロポリスの競争力に重要）

3. 地域の魅力を高める(ANA総研[2013])

- (1) 訪れる人を迎える地域の人々のスキルを高める
- (2) 観光資源とされるものの自体の質を上げる
- (3) 地域内にある魅力同士をつなぐ仕組みをつくる



- (4) 情報発信:香港の本の見本市(香港貿易発展局主催/於:香港會議展覽中心)における和歌山電鉄貴志駅猫駅長「たま」に関する本の和歌山県の出展(中島京子「文化行き交う港」『日本経済新聞』2014年9月7日付け朝刊)
- (5) 真のグローバル化は外国人の定住が求められる(インターナショナルスクール・IB課程・イマージョン校)
- (6) 地域間・関連業界との連携:観光資源のシナジー効果

4. 地域と空港の連携強化

- ① 航空利用者と地域との接点
- ② 地域社会の基礎構造
- ③ 空港を活用したまちづくり



【宝塚大橋からの大劇場】
宝塚市国際観光協会提供

空港(社会資本)は次世代・次々世代に大切に継承し、
地域・国民の財産として末永く活用すべき財産で、地域
が積極的に関与しなければ、その経済効果は最大限発
揮されない

伊丹は過去の経緯から地域主導で積極活用の提案と
その実現に向けた調整努力が求められる(全体利益・
三方善・便益とコストの補償・収益の循環・長期的視点)

【参考文献】

ANA総合研究所監修[2013]『航空とホスピタリティ』NTT出版

大久保仁[2014]「新関空会社の飛躍に期待する」『KANSAI空港レビュー』No.423

岡田夕佳・李 貞和[2013]「シー・アンド・エア輸送とターミナル」『港湾経済研究』
No.51

加藤一誠・引頭雄一・山内芳樹[2014]『空港経営と地域－航空・空港政策のフロンティア－』成山堂書店

高橋 望[2009]「関西圏空港の経営統合(上)」『関西大学商学論集』第54巻第5号

同上[2010]「関西圏空港の経営統合(下)」『関西大学商学論集』第54巻第6号

高橋 望・横見宗樹[2011]『エアライン/エアポート・ビジネス入門』法律文化社

同上[2013]「関西3空港と地域」『関西大学商学論集』第57巻第4号

同上[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

田村明比古[2014]「航空行政の現状と展望について」『航政研シリーズ』No.571

丹治 隆[2012]「航空事業における税制の現状と課題」『運輸と経済』第72巻第5号

ビンソン/村井訳[2007]『コンテナ物語：世界を変えたのは「箱」の発明だった』日経BP社