

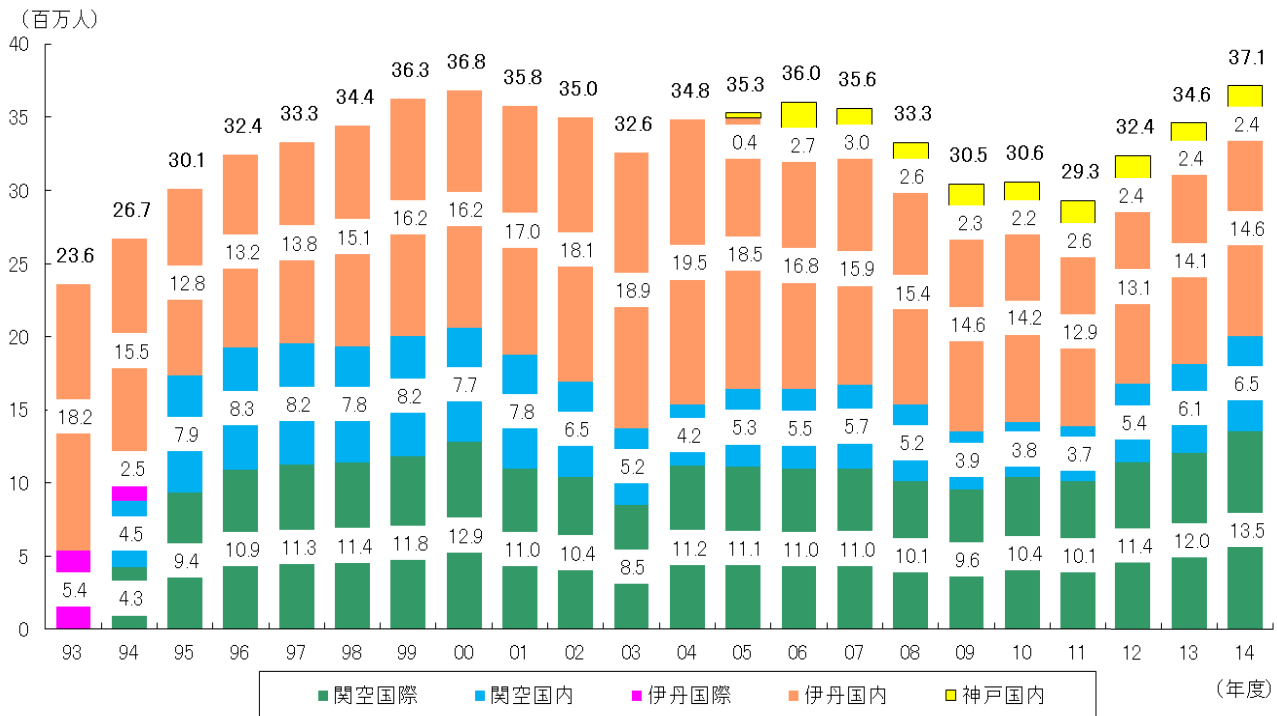
# 地域と共に ～大阪国際空港のこれまでとこれから～

加藤 一 誠  
(慶應義塾大学商学部)

## アウトライン

- (1) 政策で揺れた「伊丹」と現状
- (2) 科学的議論の必要性
- (3) 空港経営の視点
- (4) 空港経営と地域
- (5) 関係者の努力による共生

# 関西3空港の旅客数の推移



2

資料: 空港管理状況調書(国土交通省)、空港運営状況(新関西国際空港株式会社)から関西空港調査会作成

## 関西3空港のあり方(関西国際空港)

- **国際線が就航する空港は今後とも関西に限定**
- 2007年の2期限定供用に向けて、2007年13万回程度、2008年13.5万回程度の発着回数確保すべく、**集客・利用促進・就航促進**が大きな課題
- 関西国際空港株式会社は、**安定的に経常黒字を確保し、補給金及び政府保証債に頼る必要のない安定的な経営基盤を早期に確立すること**

3

# 出入国者数の推移



熾烈さを増す東の空港間競争と関空のシェア増加

出所) 法務省「出入国管理統計」より作成

4

## 関西3空港のあり方(大阪国際空港)(1/3)

環境と調和した都市型空港とするという観点から  
平成16年に運用見直しの方針を決定

○平成17年4月1日からB747-400を除く3発機及び4発機、平成18年4月1日から全ての3発機、4発機の就航を禁止

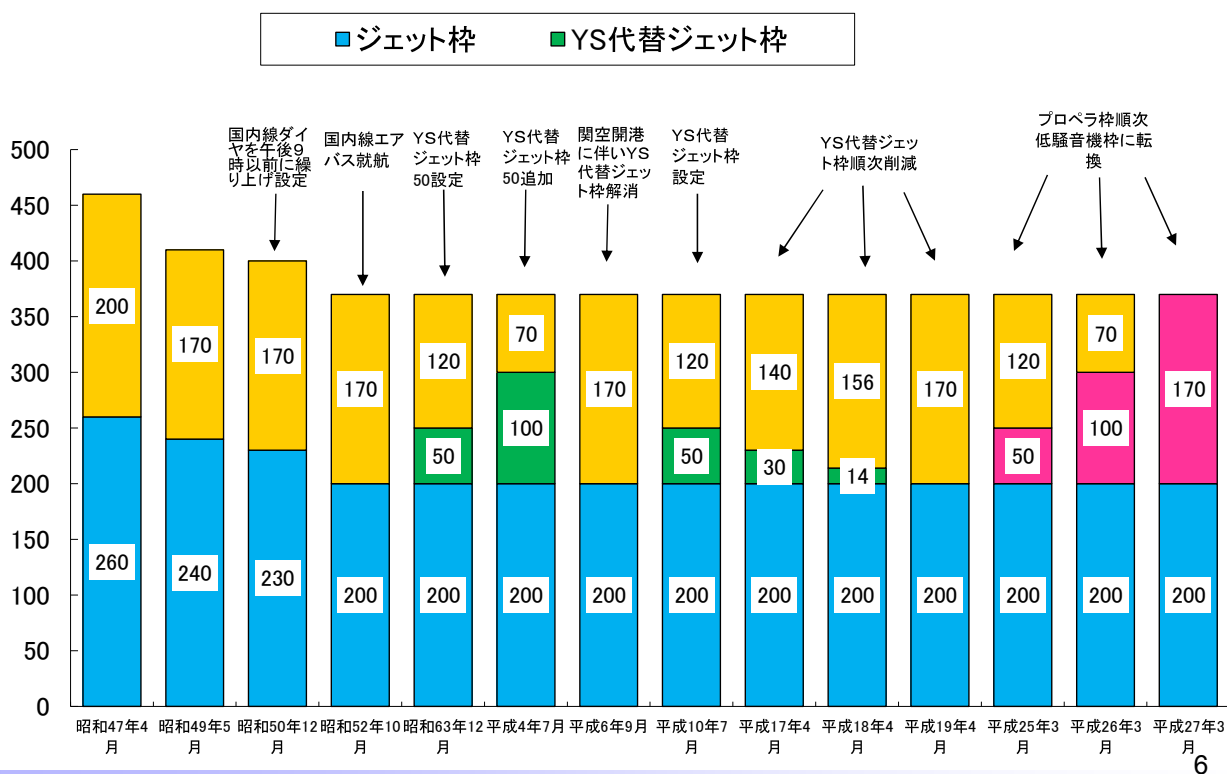
○発着回数は、総枠370(うちジェット枠200)を上限とする。なお、YS代替ジェット枠50は平成17~19年度に段階的に削減。(YS代替ジェット枠 平成17年4月1日に50→30へ(20削減)平成18年4月1日に30→14(16削減)平成19年4月1日に14→0 14削減の予定)

○ジェット枠の削減に際しては、ジェット枠を中・近距離路線に優先的に使用し、長距離路線には使用しないよう努める。

出所: 平成17年11月航空局資料等

5

# 伊丹空港の運航規制の推移



## 関西3空港のあり方(大阪国際空港)(2/3)

○運用時間は、平成18年4月1日に、24時間から14時間(7時から21時)へ。

## 大阪国際空港の存続及び今後の同空港の運用等に関する協定(存続協定)

「**当面**、午後9時以降翌日午前7時までには発着するダイヤ設定を認めないこととする」

平成2年12月3日

運輸省航空局長

大阪国際空港騒音対策協議会会長・伊丹市長

「**当面**」とはいつまで？

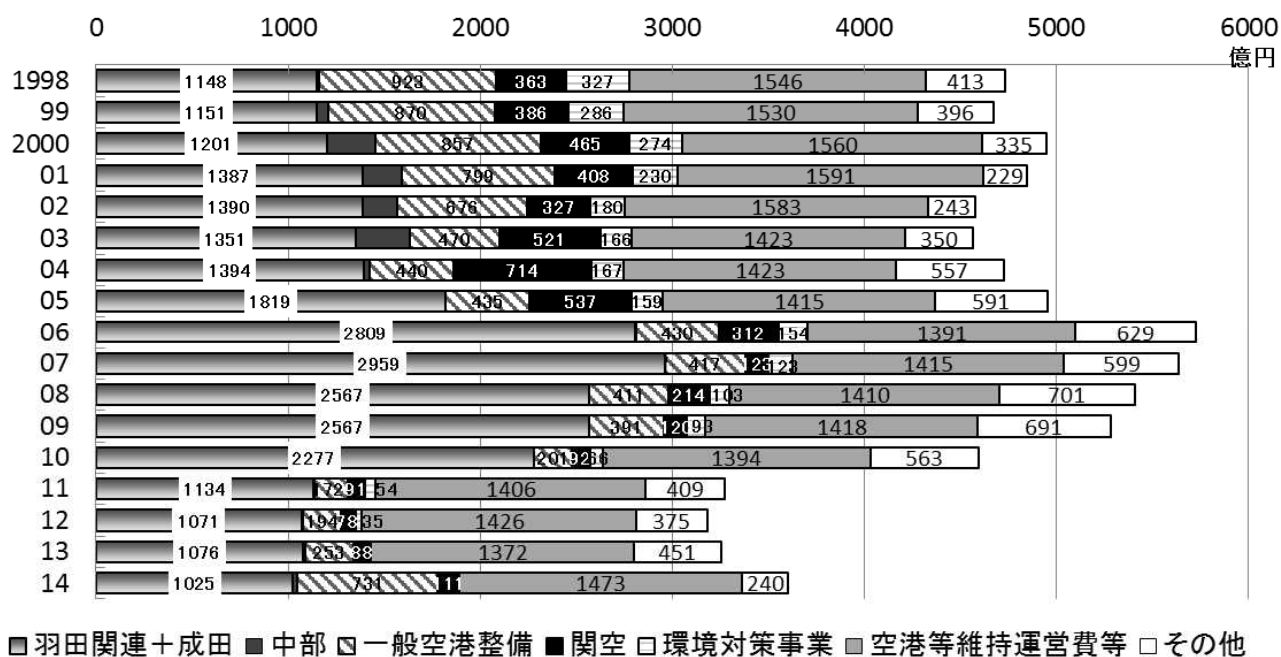
8

## 関西3空港のあり方(大阪国際空港)(3/3)

○環境対策費については、大幅に削減し平成17年度からの15年間における総額を637億円以内にする。平成17年10月1日からジェット便の利用者から一人あたり**片道300円の特別着陸料**を収受(ただし、実際は航空会社が負担)

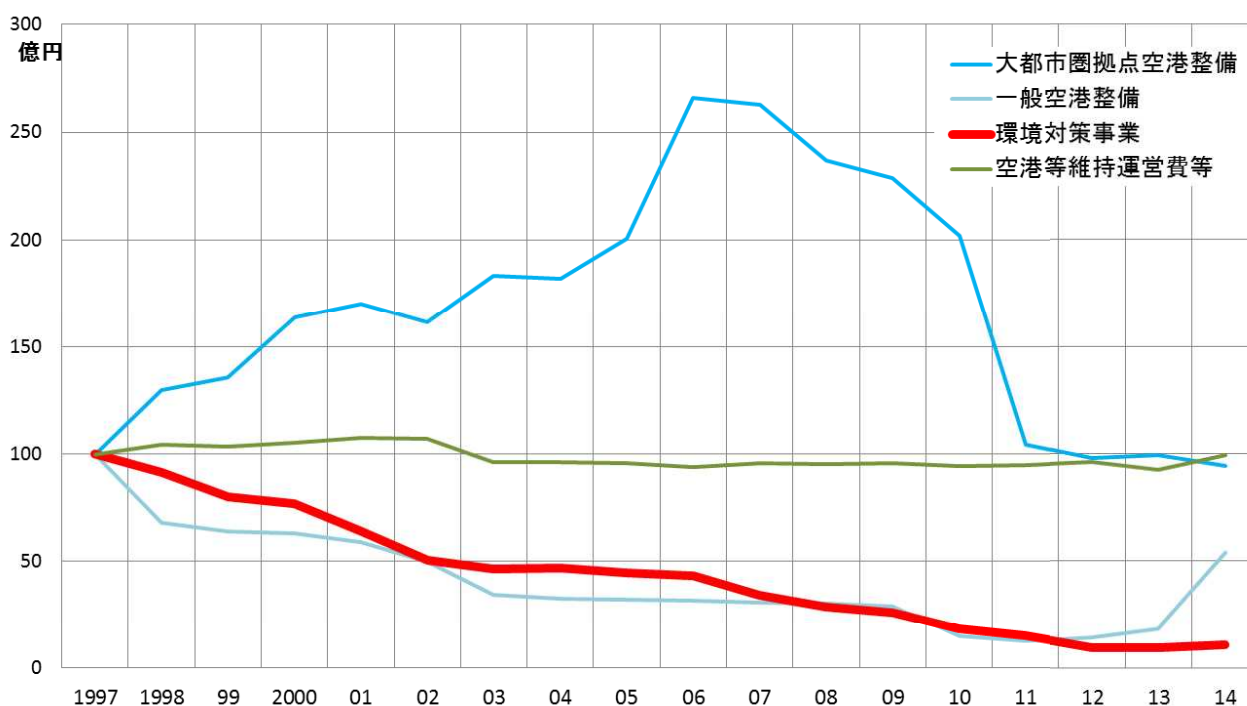
○空港整備法上の位置付けに関しては、空港整備法上の空港種別のあり方の見直しの必要性等の論点を踏まえ、第2種A空港への変更については、現在行われている交通政策審議会航空分科会において検討

# 空港整備勘定(歳出)



10

# 環境対策費の推移(1997=100とする)



11

# 概ね10年先までの関西3空港のあり方

- ① 関西空港は首都圏と並ぶわが国の2大国際ハブ空港  
～財務構造の抜本解決が急務～
- ② 伊丹空港、神戸空港は、周辺地域の航空需要に対応しつつ、関西空港のハブ機能を補完する空港
- ③ **一元管理により関西3空港を戦略的に広域に活用**
- ④ アクセス改善で一元管理の効果を更に向上、関西空港のハブ機能を強化

## ○長期的な関西3空港のあり方

リニア計画の詳細確定後に、競争条件を慎重に見極め、関西3空港の利便性の変化、将来の拡張性を踏まえ、空港存廃の判断を含め、関西3空港のあり方を見直していく必要がある。

資料：第7回「関西3空港懇談会」とりまとめ最終版(2010年4月13日 関西経済連合会)から作成

## 科学的議論の必要性

# 科学的議論の必要性

## 関西圏経済浮揚のための空港容量拡大を含めた 3空港のポテンシャル向上のための条件整備

### ① 空港は経済の投入要素のひとつ

➡生産(GDP)拡大に寄与

ただし、「あるだけ」で生産は拡大しないことは証明済み

### ② (成否はわからぬが、)首都圏に学ぶ

➡科学的議論が必要ではないか？

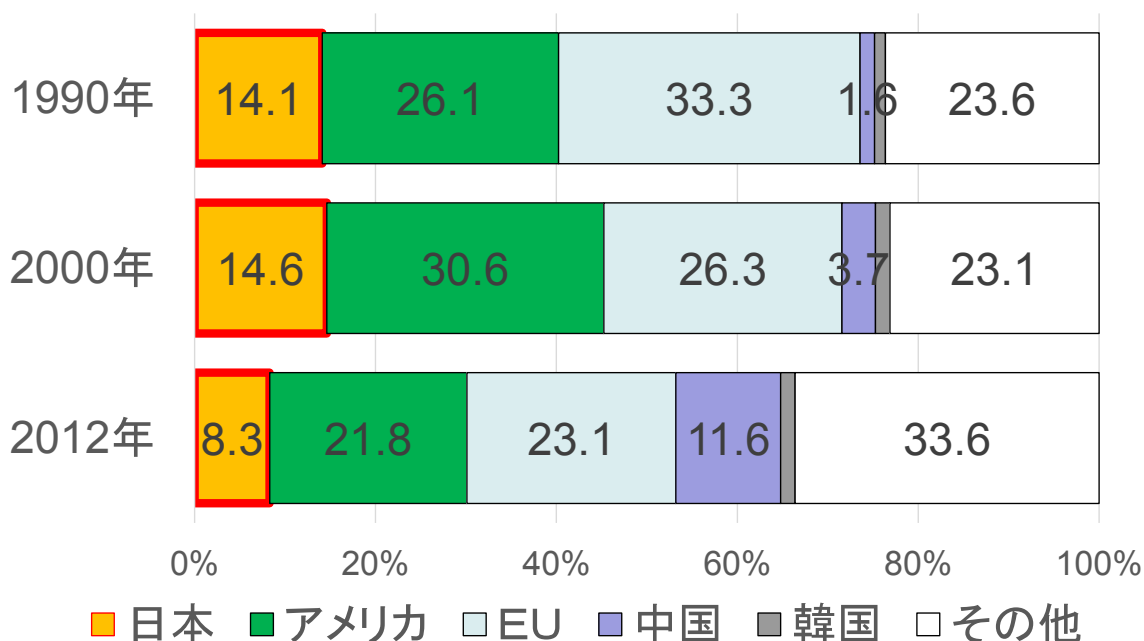
➡「関西3空港懇談会とりまとめ」の見直し

➡いつまでタブーがあるのか

出所: 関西空港調査会における研究会提言(2015年8月)より

14

## 縮小するわが国のGDPのシェア(%)



EUは2013年時点の28カ国から1990年になかったエストニアを除いた27カ国の合計  
出所) UN data(国際連合のウェブページ)よりデータを抽出して作成。

15



# 日本国民の「認識」

1) 20年前...ユニクロは？  
携帯は？

2) 名目GDP／実質GDP(↑)

＝総合物価指数(↓)

3) インフレを知らない子供たち

＝買い占めは昔の話，買わない方が得

➤ **物を買わない＝景気の足踏み**

16

## 首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠

	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
H22.10月まで (羽田D滑走路供用前)	30.3万回	22万回	52.3万回
H25.3.31以降	41万回(6万回) 発着枠 930回(80回)	27万回	68万回
羽田: H25年度末 成田: H26年度中	<b>44.7万回(9万回)</b> 発着枠総数 930回 (164回)	<b>30万回</b>	<b>74.7万回</b>



2020年オリンピックまでに 実現しうる方策	44.7万回(9万回) + <b>3.9万回</b>	30万回 + <b>4.0万回</b>	<b>82.6万回</b>
---------------------------	----------------------------------	---------------------------	---------------

# 首都圏空港の空港容量拡大の技術的選択肢

## 羽田

(1) 滑走路処理能力の再検証

(2) 飛行経路・滑走路運用の見直し

南風運用: 東京上空からA, C滑走路への着陸(15時～19時)

北風運用: 荒川北上案(80回/時→90回/時)

(3) 特定時間帯の活用

(4) 住民合意

## 成田

(1) 管制機能の高度化

(2) 高速離脱誘導路の整備

18

## 空港経営の視点

19

# 空港経営に対する評価基準の例 ～破綻を防ぐために

		RM		CM	
市場条件	(1) 旅客数	50%	20	50%	20
	(2) 後背地の規模		10		10
	(3) 後背地の経済力と多様性		10		10
	(4) 競合		10		10
サービスの提供	(1) 利用航空会社の評価とシェア	25%	15	20%	10
	(2) 過去5年の乗客数の伸び率		5		5
	(3) 旅客の特性(直行便旅客のシェア)		5		5
成長制約・運営上の制約	(1) 成長の制約, 物理的制約, 政府の関与	10%	5	10%	5
	(2) 資本計画のリスク		5		5
信用度指標	(1) 航空会社の旅客あたりの費用	15%	5	20%	5
	(2) 手元流動性(対債務総額)		5		5
	(3) O&D旅客あたりの債務		5		10

RM: レジデュアル手法 (Residual Methodology)

CM: コンペンサトリー手法 (Compensatory Methodology) +両者の統合手法 (Hybrid, HY)

Moody's, アメリカの空港の格付け基準 (2011.07)

20

## 旅客数(規模指標)

		旅客数(20%)	後背地人口(10%)
Aaa	1	1000万人以上	500万人以上
Aa	3	500～1000万人	150～500万人
A	6	300～500万人	75～150万人
Baa	9	125～300万人	25～75万人
Ba	12	40～125万人	10～25万人
B	15	40万人以下	10万人以下
Caa	18	定期便なし	500万人以上

注) 数字はウエイト

21

## 利用航空会社の評価(アメリカの空港)

Aaa	1	国際+国内, 全社が15%以下
Aa	3	主力社がBaa以上でシェア15-25%, 他社は国際+国内
A	6	主力社のシェア 25-35%, 他社は国内
Baa	9	主力社のシェア 25-80%, それ以外は最低4社あり
Ba	12	主力社のシェア 80-95%, それ以外は2, 3社
B	15	主力社のシェア 95-100%, それ以外もあり
Caa	18	主力社のみ

注)数字はウエイト

22

## 国内線の方向性

### (1)大阪は地理的な中心

- 移動距離が短い＝航空に不利

### (2)内内乗継割引の活用

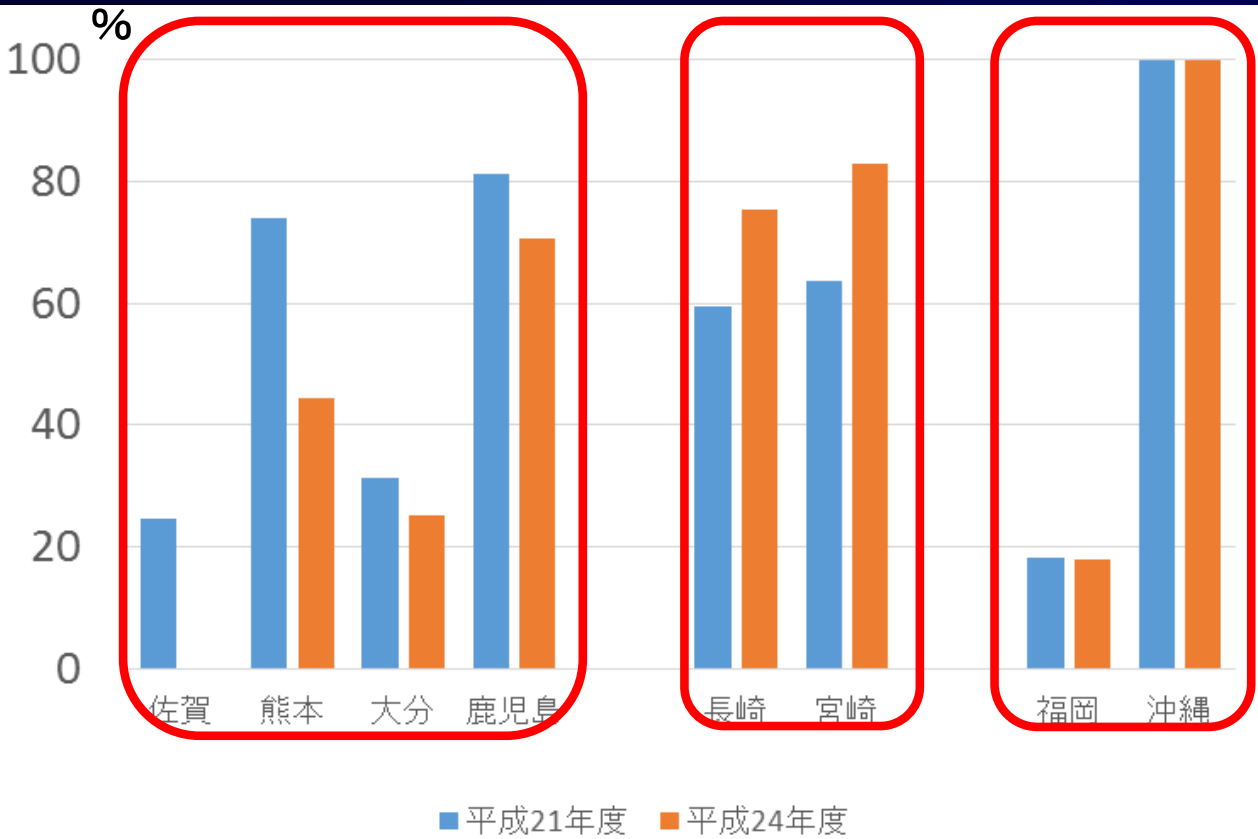
- 自然の優位性を利用した組み合わせが可能

### (3)小型化が実現すること

- 頻度
- 損益分岐の変化

23

# 西の空の異変～大阪・兵庫からの旅客の流れ



「貨物・旅客地域流動調査」より加藤作成

## 航空会社による乗継利用促進

JAL

ANA

→ ご都合に合わせて、3タイプの乗継運賃をご用意

### 乗継割引28

予約・購入期限 搭乗日の28日前まで  
 ・予約変更不可  
 ・取消手数料 運賃額の50%  
 ・出発日同一日に乗継ぐことが必要

### 乗継割引7

予約・購入期限 搭乗日の7日前まで  
 ・予約変更不可  
 ・取消手数料 4,000円～8,000円  
 ・出発日同一日に乗継ぐことが必要

### 特別乗継割引

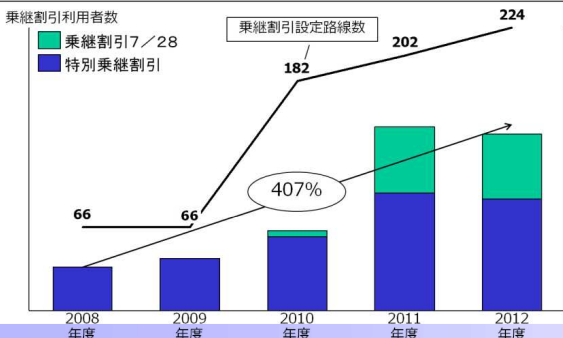
予約・購入期限 搭乗日当日まで  
 ・予約変更可能  
 ・取消手数料 なし  
 ・出発日同一日に乗継ぐことが必要



→ 設定路線は拡大傾向、今年に入り28路線も拡大

2013年6月現在 (直行便の) 運航路線が119路線に対し、  
乗継運賃の設定路線は226路線

→ 乗継割引の拡充により、利用者数は4倍以上に増加

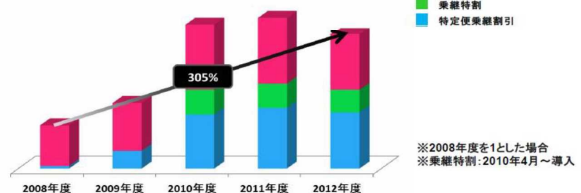


### 国内線乗継利用の実績

国内線乗継利用者構成比

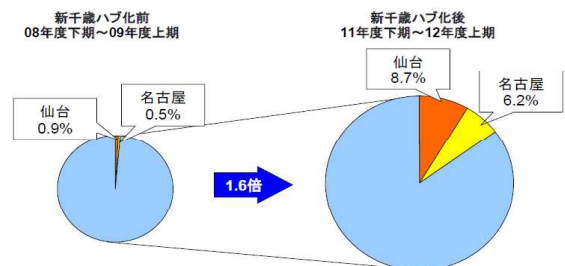


乗継運賃利用実績



### 国内線乗継利用の実績

北海道内5空港(稚内・女満別・中標津・釧路・函館)を乗継利用で往来した旅客構成



## 空港経営と地域

26

### 空港政策のキーワードは「地域」「地元」へ

- (1) 空港運営から空港「経営」の定着
  - 整備から運営の時代へ＝固定費の減少
- (2) 仙台, 関空・伊丹, 福岡, 高松が民営化の方向へ
- (3) 航空会社の体力消耗＝黒字から赤字に回す内部補助の限界＋国の財源減少

27

# 大阪国際空港地域活性化調査

- 平成9(1997)年 運輸省航空局・(財)関西交通経済研究センターによる
- 平成6年の**関西国際空港開港**にともない、
  - ①大阪国際空港が周辺地域に及ぼす経済的影響の現状を把握
  - ②幅広い視点から空港と地域との共生策を検討

28

## 大阪国際空港の経済効果

	平成5年度	平成7年度	増減
<b>経済効果</b>	<b>13,764</b>	<b>5,739</b>	<b>▲ 8,025 (▲58%)</b>
<直接効果>	6,163	2,476	▲ 3,687 (▲60%)
<波及効果>			
全国	7,601	3,263	▲ 4,338 (▲57%)
地域別			
空港内	4,566	1,449	▲ 3,117 (▲68%)
<b>4市</b>	<b>5,858</b>	<b>2,267</b>	<b>▲ 3,591 (▲61%)</b>
<b>11市</b>	<b>6,372</b>	<b>2,598</b>	<b>▲ 3,774 (▲59%)</b>

29

# もし、50発着増加したらどうなるか

利用者種別	原単位	年間利用者数 (平成7年度)		増加率の前提	50発着増加時の利用者数	参考資料	
航空旅客	12,797,605人/年	12,797,605	人/年	25%増加	15,997,006	人/年	輸送実績
従業者	10,116人/日	2,637,386	人/年	変化なし	2,637,386	人/年	アンケート・運輸省資料
商用者	10,565人/週	549,367	人/年	変化なし	549,367	人/年	アンケート
送迎者	0.24人/航空旅客1人	3,039,429	人/年	25%増加	3,799,286	人/年	存廃調査比率
見学者		315,307	人/年	変化なし	315,307	人/年	運輸省資料

出所)運輸省航空局・(財)関西交通経済研究センター  
『大阪国際空港地域活性化調査報告書』平成9年11日

30

## 関係者の努力による共生



## 仙台空港の実施方針(2014.4)にみられる特徴

### 空港運営事業に関連する国から運営権者への職員の派遣

- 航空管制運航情報官
- 航空灯火・電気技術官
- 施設運用管理官(土木担当及び機械担当)
- 航空保安防災担当職員
- 環境・地域振興担当職員

32

## 「伊丹」の力をどう発揮させるか：受益と負担

### 民営＝「収益最大化」, 「近畿の特性」

- 1) 伊丹の乗り継ぎ機能強化
- 2) 再国際化＝利用者利益の最大化
- 3) 「当面」は終わった？ 21時までの見直し

- 1) 共生の歴史(「不断の努力を傾注」(存続協定))
  - 関係者の努力と汗は財産
  - 担当者は限られる
- 2) タブーの見直し
  - 北でも南でもない, 「関西」

33

ご清聴ありがとうございました