

# 関西圏三空港問題再考\*

高 橋 望

## 目 次

はじめに

1. 空港分類
2. 航空需要の動向
3. 港湾の教訓—神戸港の凋落と韓国の取り組み—

### I わが国の空港整備制度の問題と空港改革

1. わが国の空港整備制度の問題
2. 航空自由化による空港間競争の勃発
3. 仁川は日本のハブか？
4. 空港改革

- (1) 空港運営の類型
- (2) 民営化
- (3) わが国の空港改革

### II 関西圏三空港問題を改めて問う

1. 新関西空会社の誕生
2. 関西圏三空港問題の整理
  - (1) 関西圏三空港の十字架
  - (2) 伊丹廃港問題
  - (3) 三空港の関係

結びに代えて

1. 三空港の将来
  - (1) LCCに対する期待
  - (2) LCCが生み出す新しい生活様式・経済連携の可能性
2. エアトロポリス—空港と都市経済活動との融合—
3. 空港と地域の連携
  - (1) 空港のイノベーションに対する地域のイノベーション
  - (2) 地域のマーケティング力

---

\* 本稿は、平成25年度関西大学教育研究高度化促進費において、課題「関西圏の交通社会資本（空港・港湾）と地域経済発展」として助成を受けた成果の一部である。

## はじめに

2012年(平成24年)4月に新関西国際空港株式会社が設立され、同年7月に関西国際空港(以下関空)と大阪国際空港(以下伊丹)が経営統合された。また同年は、3月に国内初の本格的格安航空会社(LCC)ピーチ・アビエーションが関西国際空港を拠点として就航開始した他、外資系のエアアジア・ジャパン(マレーシア)とジェットスター・ジャパン(オーストラリア)も相次いで就航したことから、「日本におけるLCC元年」といわれている。それに応じる形で、同年10月には関西国際空港で、LCC専用の第2ターミナルの供用も開始された。

こうした情勢変化を受けて、本稿は「関西圏三空港問題」について改めて従来の議論<sup>1)</sup>を再検討し、地域経済の振興にいかん空港を活用するかという観点から、関西圏三空港の今後の課題を論じることを目的とする。

そこで、本稿は以下のような構成となっている。まず、わが国の空港と航空市場の概況を確認した後、わが国の空港整備制度の問題点を整理する。わが国の空港整備制度に問題が生じたのは、空港をめぐる環境変化があったからに他ならない。その環境変化の背景には航空自由化があり、それを契機に空港間競争が勃発したのだが、こうした環境変化への適合過程で世界的に論じられるようになった、民営化をはじめとした「空港改革」について扱う。続いて、こうした世界ないし日本全体の空港をめぐる諸議論という文脈の中で、関西圏三空港問題を整理し、最後に、貴重な社会資本である空港を地域経済の発展に活かすためには、地域との連携が今後の課題であることを指摘する。

### 1. 空港分類

まずわが国の空港の現状だが、2014年(平成26年)3月時点で、公共用の空港(飛行場)は全部で97ある。ただ、この数字のみを捉えて、日本の空港の数が多すぎるかどうかといった議論はあまり生産的ではない。那覇を除いた離島空港が35あるからである。ただ、福井をはじめとして定期便の就航していない空港が14あり、また弟子屈(2009年)・広島西(2012年)・枕崎(2013年)のように、廃止される空港も存在することは事実である。

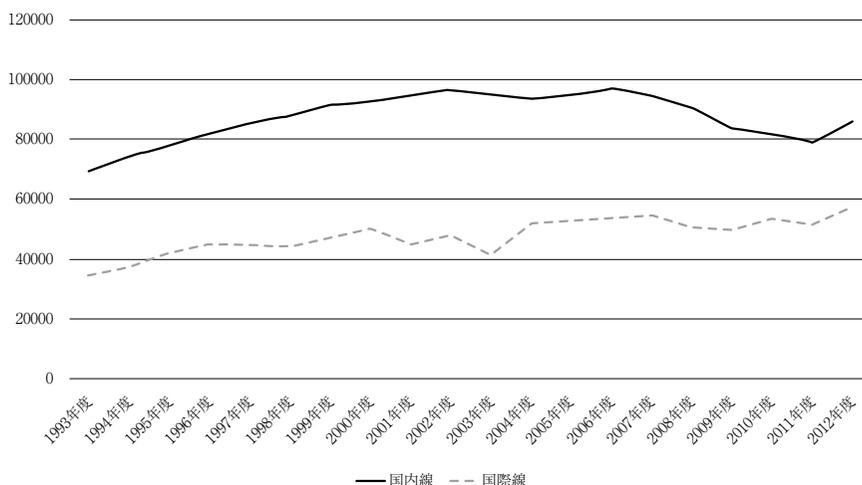
97の空港は、空港法によってその機能に応じて、国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる「拠点空港(28)」、国際航空輸送又は国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす「地方管理空港(54)」、防衛省ないし米軍との「共用空港(8)」、「その他(7)」に分類されている。

さらに、設置・管理者に応じて、「会社管理空港」が拠点空港の内成田、関西(関空)、大阪

---

1) 例えば高橋 [2009], [2010], [2012a] 等がある。

図1 日本定期航空旅客数（千人）



出所：日本航空協会編 [各年版] より筆者作成。

（伊丹），中部の4，「国管理空港」が拠点空港の内19（東京等），国土交通大臣が設置し地方公共団体が管理する「特定地方管理空港」が拠点空港の内5（旭川等），共用空港の内「防衛大臣」が設置・管理するものが6（札幌等），「米軍」が設置・管理するものが2（三沢と岩国），その他の空港は，地方公共団体が設置・管理するもの6（調布等）と，国土交通大臣が設置・管理する八尾に分類される。なお，「地方管理空港」の54（神戸等）は，すべて地方公共団体が設置・管理者となっていることはいうまでもない。

## 2. 航空需要の動向

廃止あるいは定期便が就航しない空港がみられるということは，それだけの航空需要がないことを意味する。そこでわが国の航空需要（旅客輸送：空港乗降客数総計）の推移をみると（図1），確かに国内旅客数は2006年度の9697万人をピークに減少している。国際旅客数（通過客を含む）については，2012年度は5年ぶりにピークの5481万人（2007年度）を上回ったものの，定期有償トンキロ（無料手荷物を含む旅客標準重量を用いて算出した有償旅客トンキロと貨物・郵便の各有償トンキロの合計）による国際線・国内線合計の航空輸送量は，かつての世界第2位（1998年～2002年）から2012年は第8位まで低下している。第3位を湾岸3カ国（アラブ首長国連邦・バーレーン・オマーン），第6位を韓国が占めており，また第9位にシンガポールが位置するなど，日本より経済規模も人口も少ない国々が上位に名を連ねている（日本航空協会編 [2013] 311ページ）。

このように日本の航空輸送量が低迷したことで，表1にみられる通り，日本の空港の国際航空取扱量は貨客とも低位にある。

表1 世界の空港ランキング (2012年)

国際線旅客数		国際貨物取扱量		
1. ロンドン/ヒースロー空港	6,526万人	1. 香港国際空港	402.5万t	
2. ドバイ国際空港	5,712万人	2. ソウル/仁川国際空港	239.7万t	
3. パリ/シャルル・ド・ゴール空港	5,620万人	3. ドバイ国際空港	228.0万t	
4. 香港国際空港	5,566万人	4. 上海/浦東国際空港	215.6万t	
5. アムステルダム/スキポール空港	5,098万人	5. 成田国際空港	195.2万t	
6. フランクフルト国際空港	5,075万人	6. フランクフルト国際空港	193.9万t	
7. シンガポール/チャンギ空港	4,991万人	7. パリ/シャルル・ド・ゴール空港	190.3万t	
8. バンコク/スワンナプーム空港	3,936万人	8. シンガポール/チャンギ空港	180.6万t	
9. ソウル/仁川国際空港	3,835万人	9. マイアミ空港	165.2万t	
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	10. アンカレッジ国際空港	164.6万t
13. 成田国際空港	2,963万人	11. 台北	12. アムステルダム	13. ロンドン/ヒースロー

出所：日本航空協会編 [2013] 80～81ページ。

わが国の航空需要の低迷の要因については、以下の諸点を指摘できよう。まずは、「航空自由化の後れ」という政策の失敗である。つまり、航空法の一部改正施行が2000年であり、航空自由化以降世界各地で航空需要を爆発的に増加させたLCCの誕生が2012年と後れたため、後述のようにその市場シェアは国際的にみても低位にある。また、米国とのオープンスカイ協定に躊躇するあまり協定締結が2009年と世界の95番目となり、自由化に先行したシンガポール(1997年締結)や韓国等の需要の伸びが上回った(2001年と2012年の定期有償トンキロを比較すると、シンガポール1.47倍、韓国1.76倍に対し、日本は0.87倍<sup>2)</sup>)。

自由化で運賃が低下し、需要が増大する潮流に乗り後れただけでなく、需要を奪われた側面も否定できない。すなわち、世界各国からアジアに向かう航空需要は、従来経済力に由来するターミナル需要規模からネットワークの充実した日本経由で行われていたものが、オープンスカイ協定の締結により米国との間で直行便が開設されて、「日本飛ばし」が生じたのである。現に、成田空港のトランジット客(国際線相互の乗り継ぎ客)比率<sup>3)</sup>は、1978年5月の開港以来常に20%を上回っていたものが(最高は1984年度の30.0%)、1991年度以降は2003年度(21.3%)と2009年度(20.9%)を除いて20%を下回っているのである(最低は1996年度と翌1997年度の14.6%)。もっとも、このトランジット客比率の低下は、同空港をはじめとするわが国の国際拠点空港の容量が不足していたため、ターミナル需要の対応に追われていたとみることもできよう。

航空自由化の後れは同時に、自由化に先行した諸国と比較して市場環境が競争的ではなく、生産性向上圧力が弱いため航空産業の競争力の低下を招いた。現に、わが国の航空輸送の国際

2) 日本航空協会編 [2013] 40ページから算出。

3) 『2013成田空港ハンドブック』から算出。

収支は一貫して赤字であり、2001～2011年の国際競争力係数（収支尻を貿易額で除したものは、 $-0.13$ （2003年）～ $-0.31$ （2011年）となっており、平均は $-0.19$ であった<sup>4)</sup>。

また企業レベルでも、日本航空が倒産した2010年の単位当たり費用（座席キロ当たり営業費用：米セント）は、同社の15.7セントに対し、アメリカン航空8.9セント、大韓航空11.4セント、ライアンエア9.5セント、シンガポール航空8.3セント、タイ国際航空6.8セント、エアアジア3.0セント、であった<sup>5)</sup>。

この本邦航空企業の国際競争力の問題については、空港整備費の負担も大きく影響しているといえよう。実際、空港関連の国際収支（その他航空輸送）は一貫して黒字だからである（日本銀行国際局『国際収支統計季報』）。これは、本邦企業（居住者）の外国空港における支払よりも、外国企業（非居住者）からの日本の空港の受取の方が多きことを意味しており、外国航空企業の日本乗り入れの方が多くなっている（2012年夏ダイヤ当初における日本側便数シェアは貨物専用便を含めて25.8%<sup>6)</sup>）ことと一致する。互惠主義が原則の航空協定では、本来外国企業と本邦企業の輸送力は同等であるはずだが、上述のように国際競争力の低い本邦企業では国際的に見て高額の日本の空港使用料水準では採算性確保が困難なため、こうした輸送力の不均衡が生じていると考えられるのである。

現に1991年～2009年平均の営業費用に占める公租公課負担率は、世界平均が6.6%であったのに対し、わが国の大手三社の平均は12.7%であった<sup>7)</sup>。また国際線B767-300の旅客一人当たり着陸料も、関空2,418円・成田2,005円に対し、ニューヨーク（JFK）1,612円、シンガポール（チャンギ）1,074円、ソウル（仁川）939円、であった<sup>8)</sup>。

ここでの問題は、空港整備費を航空会社が着陸料等で負担するか、あるいは利用者が直接空港管理者に空港施設使用料金で負担するかによって公租公課比率が変わってくるということではない。そもそも空港使用料で回収すべき空港整備のための費用水準自体が、問われているのである。当然、土地は輸入できないので国際間で大きく差が生じるのはやむを得ない。そこで、日本の空港整備制度あるいはその経営手法が問われることになる。

まず、先に97の空港が存在すると紹介したように、地方空港を含めわが国には航空ネットワークを形成する上で必要な空港が既に十分に整備されていることから、その整備の順序について、地方空港を優先したがために拠点空港の整備が後れ、全体的に金額が高騰したとの指摘もできよう。ただ、空港整備のために費やされた空港整備特別会計歳出累計概算額15兆円の内、地方空港等の一般空港は2.5兆円に過ぎず、4大空港に8.5兆円、伊丹をはじめとする騒音対策

4) 高橋 [2012b] 22ページ。

5) 日本航空協会編 [2012] から算出。

6) 国土交通省航空局監修 [2013] 19ページ。

7) 丹治 [2012] 54ページ、図7。

8) 国土交通省航空局監修 [2013] 348ページ。

に1.4兆円、管制に2.5兆円投じられたと概算できることから<sup>9)</sup>、地方空港の投資分を拠点空港に回したとしても、わが国の空港使用料水準が低下するには及ばなかったものとも考えられる。したがって空港使用料水準の問題の根源は、投資費用節減に向けた経営的視点、つまり経営形態を含めた空港経営のあり方にあったといえよう。いずれにせよ、空港の問題が、航空需要と航空企業経営に大きな影響を及ぼすのである。

航空市場縮小要因の分析に戻ると、国内線については、少子高齢化に関連した若者の旅行離れや、新幹線の相次ぐ開業（2002年12月東北新幹線八戸開業、2004年3月九州新幹線新八代～鹿児島中央間部分開業、2010年12月東北新幹線新青森までの全面開業、2011年3月九州新幹線全面開業）が挙げられよう。とりわけ後者については、東北新幹線の八戸開業で、羽田～三沢線が4割減となった他、九州新幹線部分開業で、福岡～鹿児島線が従来の300席機材からリージャナル機に機材変更されるという影響があった。

また国際線については、2001年の米国同時多発テロ、2003年のイラク戦争とSARS、2008年のリーマン・ショックという外部のイベントリスクによって需要が大きく低下するという、航空産業特有の要因も考えられよう。

### 3. 港湾の事例—神戸港の凋落と韓国の事例—

では、航空企業の競争力に悪影響を与え、航空需要低迷の一因となった空港について、その経営効率が低く競争力がないため十分に機能を果たせないと、どういった事態がもたらされるであろうか。先例となった港湾を取り上げて、考察したい。

かつて神戸港は、コンテナ取扱高世界第4位（1980年）を誇り、震災直前の1994年も6位であったが、2011年には第49位となってしまった（日本海事広報協会『SHIPPING NOW 2012-2013 [データ編]』）。神戸港は、コンテナ埠頭の整備を世界に先駆けて行い、一時はアジアのハブ港の地位を占めた。ところがその後、日本の他の港湾と同様にサービス向上を怠り、シンガポールのようにコンテナ港として東南アジアのハブ港になるという明確な戦略を打ち出す国が現われ<sup>10)</sup>、同様に周辺国が国家施策として港湾整備を進めたこともあって、このような凋落という結果となったのである。実際、政府や民間の港湾運営事業者の努力で比較優位が変わるケースも少なくなかったのである<sup>11)</sup>。

しかしこの事実は、単に日本の港湾が国際競争に敗れたとか、円高による日本の産業構造の転換で輸出入貨物の海上輸送量が減少したことを反映しているにすぎない、として片付けられるものではない。というのも、運輸業は、単に生産と消費を結びつけるだけの従属的産業では

9) 大久保 [2014] 1ページ。

10) レビンソン著/村井訳 [2007] 訳書274ページ。

11) レビンソン著/村井訳 [2007] 訳書348～349ページ。

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ようになってきているからである<sup>12)</sup>。

現に、プラザ合意以降の円高で東南アジアに生産拠点を移した日本メーカーは、航空輸送を前提として東南アジア域内で工程間分業によって生産効率を極大化し、国際競争力を向上させている。つまり、タイの熟練労働者の技術力、マレーシアの低廉労働力、シンガポールの情報・金融のハブ機能を航空輸送が結びつけることで、最強のサプライチェーンを構築し、優秀な日本製品として世界に売り出しているのである。

したがって、国際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媒介役となっており、その基礎構造である空港・港湾が非効率で競争力がなければ、他国のハブからフィーダー・サービスを受けるしかなくなり、国家経済の足を引っ張りかねない<sup>13)</sup>。実際、北米定期航路での日本出しは2012年で4.9%に過ぎないことから（日本船主協会 [2013] 17ページ）、共同運航する他のアライアンス・メンバーからヨーロッパ船社を中心に日本抜港要求がでていのである。他方で、香港（深圳）・上海と米国を最短距離で結ぶ航路として日本海経由が選択されているので、途上にある上自国発の出荷貿易量が豊富で効率的な港湾を抱える釜山への寄港便が多い。そのため、釜山との間の外航航路がわが国の日本海沿岸諸港から設定され、首都圏や阪神の国際戦略港湾ではなく、経由地として釜山が利用されるようになっていいる。

このような事態が空運にも生じないとは限らない、というよりは、その危機は現にそこまで来ているとっていいかもしれない。表1にあるように、貨物量だけでなく旅客数でも、国際航空で香港・ソウル（仁川）の空港は日本の成田空港を上回っているからである。もはや航空輸送のみならず日本経済全体が、グローバル経済から取り残されつつあるともいえる。実際、2011年の輸出依存度（輸出額をGDPで除したもの）は、韓国の50%に対し、日本はわずか14%に過ぎないからである<sup>14)</sup>。

それでは、航空輸送量でわが国を上回る韓国は、いかにしてこれを実現したのであろうか。実は、1994年の時点で、既に韓国は確固たる国際航空政策を策定していたという<sup>15)</sup>。その内容は、第一に航空自由化であり、アジアではシンガポールに続いて二番目に米国との間でオープンスカイ協定を締結した。第二に、航空企業の競争力強化（フリートの整備と競争戦略を可能にする経営技術の導入）で、先述のように単位費用を抑制し、低運賃を実現している。そして第三に、大規模空港の建設であり、これを公団方式によって2001年開港の仁川国際空港として実現したのである。

他方で、「北東アジア・センター構想」を策定した。これは、韓国の繊維・衣類メーカーが中国の山東省を中心に生産拠点を移転したことに危機感をもって、中国・日本という巨大市場

---

12) レビンソン著／村井訳 [2007] 訳書258ページ。

13) レビンソン著／村井訳 [2007] 訳書349ページ。

14) 『世界国勢図絵2013／2014年版』から算出。

15) 坂本 [2008] 12ページ。

に隣接するという地理的条件を活かして韓国経由で輸送する物流センターを構築することで、産業回帰と雇用拡大を図ろうとしたものである<sup>16)</sup>。そのため、仁川国際空港をはじめとする物流インフラ整備が熱心に行われ、シー・アンド・エア輸送を促進した結果、仁川港のコンテナ取扱量は、2000年の61万TEUから2010年には190万TEUへと大幅に増大させたのである<sup>17)</sup>。

同時に仁川国際空港の国際貨物取扱量も世界第2位になり、大韓航空は26機(2013年)という旅客便運航企業中世界最大規模の貨物専用機フリート(B747F23機とB777F3機)を有し、総営業収入に占める貨物収入比率は24%(2012年:同年度の日本航空は6.9%,全日本空輸は7.3%)<sup>18)</sup>に達し、貨物収入比率の高い世界的な「コンビネーション企業」とよばれるまでに成長したのである。

貨物輸送のみならず、旅客輸送においても仁川国際空港の国際ハブ空港としての機能は特筆に値する。チェコやイスラエルをはじめとして、日本に乗り入れていない国との路線が多く、また韓国企業は低運賃で多くの経由客を獲得しているからである。2013年7月6日のサンフランシスコ国際空港におけるアジアナ航空事故の数少ない犠牲者が中国人であったことが、これを如実に物語っている。実は、事故機の乗客は291人であったが、韓国人は77人、米国人は61人にすぎず、中国人が141人を占めており、その内90人は上海からの乗り継ぎ客であった<sup>19)</sup>。これは中国発着の欧米直行便が少ない上、韓国経由の方が4800元(直行便は7800元)と低額だったからである<sup>20)</sup>。

韓国は、国際分業の移転先地域と自国の空港周辺地域とを空路で一体化し、産業センターを構築し、グローバル企業の誘致を図るといった戦略的意図の下に、こうした一連の施策を展開したのである。国際空港・港湾整備に加えて、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サービスを扱うチームとして活動しているのも特徴である<sup>21)</sup>。

また、経済成長著しい中国との間の全面的なオープンスカイは市場規模が違いすぎるためかなわないことから、韓国繊維業が移転した山東省に限定した部分オープンスカイを締結した。加えて、他国ビザ取得者に対し韓国経由のみを条件としたノー・ビザ入国といった施策も併せて展開したのである。つまり、国境によって隔絶しているビジネス拠点を空路で直結して、経済発展に結びつけようと企図したわけである。

---

16) 岡田・李 [2013] 58ページ。

17) 岡田・李 [2013] 56ページ。

18) 大韓航空ホームページ (<http://www.koreanair.com>)、日本航空(株)とANAホールディング(株)の『有価証券報告書』による。

19) 『日本経済新聞電子版』2013年7月11日。

20) 『Wall Street Journal電子版』2013年7月8日。

21) 岡田・李 [2013] 59ページ。

## I わが国の空港整備制度の問題点と空港改革

### 1. わが国の空港整備制度の問題

韓国のこうした空港・航空政策に対し、わが国の空港整備手法をどう評価すべきであろうか。まず、数の点で十分なことは、1994年の第六次空港整備五箇年計画で、「地方空港は概成した」と記述された通り明らかである。問題は、これまでの整備と経営のあり方である<sup>22)</sup>。第一に、「空港整備特別会計」という予算措置によって歳入と歳出を集中化させて高速道路と同様にプール制によって空港が整備されたことから、全国バラマキの投資となり、個別収支が不明確になった。第二に、貴重な収入源となるはずのターミナル・ビルや駐車場が、最初に整備された羽田で終戦直後の資金不足から滑走路等の基本施設と切り離して第三セクター方式で行われたため、経営自立化が困難になっていることである。

そして加えるならば、後発社会資本として整備計画が国主導で作成されたため、国の関与が強く、地方にとって空港は国への陳情の対象に過ぎず、地元で支えるという意識が希薄化したことも指摘できよう。しかし逆にいえば、こうした問題点を抱えた日本の空港は、制度さえ改革すれば十分に経営自立化が可能であるとともに空港使用料の低減を通じて航空輸送の成長に資することが示唆される。

### 2. 航空自由化による空港間競争の勃発

空港経営の問題が議論されるようになったのは、空港をめぐる環境変化が生じたからに他ならない。従来、厳格な政府規制があって、航空業界では企業が自由に路線ネットワークを構築できなかったため、空港はいわば地域独占の地位に安住していた。ところが、1970年代後半に米国で国内航空の経済的規制が撤廃されたことを契機に、航空会社の参入が自由になるとともに、その乗り入れをめぐる空港間で競争が勃発したのである。つまり空港は、エアラインに選ばれる存在へと変化したのである。

とりわけ航空自由化の過程で、航空会社はネットワークの効率的拡大を狙って、「ハブ&スポーク型路線ネットワーク・システム」を開発したことから、ハブ空港をめぐる競争が生じることとなった。国内航空の自由化の成功に合わせて、米国はこれを国際航空にも適用し、オープンスカイ政策として二国間航空協定の自由化改定を進め、その便益が米国だけでなく自由化協定締結国にも及ぶことが明らかになったことから、航空自由化は世界的潮流となった。そこで空港間競争は、国内のハブ空港（エアラインが拠点とする空港）をめぐる競争だけではなく、国内線と国際線の乗り継ぎにより一国の国際航空需要を集約する玄関口をめぐる競争、そして

---

22) 以下の2点は、田邊 [2013] 17～19ページ。

国際線相互の乗り継ぎ機能を重視した世界各地域を代表する玄関口（ゲートウェイ）をめぐる競争も展開されるようになったのである。

そして航空自由化がEU、アジアへと波及する中で、その寵児として急成長したのが、LCCであった。米国のサウスウエストが国内旅客数で世界一になり、またアイルランドのライアンエアは国際旅客数で世界一になった。アジアでも、マレーシアのエアアジアが急成長している。ところが、長年航空需要の集中する首都圏の空港容量不足に悩まされてきたわが国は、それを根拠に航空自由化が後れ、結果的に2012年が日本のLCC元年と呼ばれるようにLCCの成長もアジアの中で後塵を拝し、航空輸送量が低迷するとともに、世界の空港間競争に取り残されることになってしまったのである。

### 3. 仁川は日本のハブか？

ここでの問題は、戦略的に空港整備を進めてきた仁川と日本の多くの地方都市が国際線で結ばれていることから、日本の国際拠点空港が需要を奪われるのではないかという疑念である。現に、「羽田の再国際化を契機に仁川からハブ機能を奪い返す」との主張があったり、「伊丹を廃港にして国内線をすべて関空に移管しハブ化する」といった声が聞こえたりする。

しかし実際には、日本の地方都市から国内線を使って海外に出る比率は6.8%に過ぎず（国土交通省航空局『平成23年度国際航空旅客動態調査』）、最大の国内線ネットワークを誇る羽田であっても5.9%にとどまる（成田11.1%、関西2.8%で、国内線がすべて移管した中部は1.0%）。つまり、わが国の内際乗り継ぎ需要規模は小さく、むしろ外国人が日本を経由地として旅行する需要（際々乗り継ぎ需要）の方が大きい。2011年度の地方発国内線による乗り継ぎ日本人旅客数が112万8千人であったのに対し、わが国空港を利用したトランジット客は305万8千人であったからである。また、成田の内際乗り継ぎ比率が最大であること、そして国内線がすべて移管した中部が振るわない事実から明らかなことは、内際ハブ機能を果たすには、乗り継ぐべき国際線ネットワークが重要で、単に国内線を充実させるだけでは不十分ということである（羽田と比較して、中部も伊丹も北陸・山陽路線がないことも付記しておく）。

他方、出国日本人で最終目的地到着までに海外空港を経由地とする旅客（表2参照）は171万4千人で、経由率は19.2%の広島が最大、経由客数では成田の70万3677人が最高であった。経由地別旅客数順位（カッコ内は、成田・関空・中部・羽田以外の地方空港発比率）は、①欧州62.9万人（0.05%）、②香港・マカオ20万人（19.0%）、③中近東16.2万人（0%）、④韓国14.5万人（14.5%）、⑤シンガポール13.1万人（34.2%）、⑥台湾11.1万人（42.2%）、⑦中国8.7万人（33.6%）、⑧タイ6.7万人（7.1%）であった。

以上から明らかなことは、まず欧州は周遊旅行が多いため、ゲートウェイ空港として最終目的地までの経由地として利用されているにすぎないことである。次いで、地方空港発の海外空港経由率は7.4%と低く、日本の地方空港からの国際客を経由客として奪われている需要は年

表2 出国日本人海外空港経由地動向（2011年度：171.4万人）

空港名	経由率(%)	経由地(%)	旅客数(万人)
①広島	19.2	中国50.1/台湾38.2/韓国6.7/グアム・サイパン4.2	2.6
②新潟	19.1	韓国96.0/中国3.0/グアム・サイパン1.0	1.2
③那覇	19.0	台湾52.0/香港・マカオ19.4/中国17.9/韓国8.0/グアム・サイパン2.6	1.0
④中部	15.1	欧州32.8/香港・マカオ12.7/シ11.5/韓国10.0/台湾9.0/タイ5.6	24.1③
⑤関西	14.0	欧州37.5/中近東15.7/香・マ13.8/韓8.9/ベトナム2.8/台2.7	47.1②
⑥福岡	12.9	台湾25.2/韓国23.5/シンガポール21.2/香港・マカオ10.1/グ・サ6.9	10.4⑤
⑦岡山	12.8	中国54.6/韓国31.1/グアム・サイパン6.5/北米西岸3.9/欧州0.2	1.2
⑧新千歳	12.4	韓国44.2/台湾36.0/香港・マカオ19.1/欧州0.7	1.6
⑨静岡	11.0	韓国90.9/中国5.7/台湾3.7	0.5
⑩成田	9.4	欧州51.0/中近東11.7/北米東岸7.0/香・マ6.1/台4.0/シ3.6	70.4①

注：右端の丸数字は海外空港経由旅客数順位。第四位は10.6万人の羽田空港

\* 経由地別旅客数順位（単位：万人／成田・羽田・関空・中部以外の地方発旅客比率）

①欧州62.9/0.05% ②香港・マカオ19.0/8.2% ③中近東16.2/— ④韓国14.5/39.8%  
⑤シンガポール13.1/34.2% ⑥台湾11.1/42.2% ⑦中国8.7/33.6% ⑧タイ6.7/7.1%

出所：国土交通省『平成23年度国際航空旅客動態調査』より筆者作成。

間19.2万人程度と必ずしも大きいとはいえないことから、仁川をはじめとするアジア諸国の空港は、決して日本のハブとはいえないことである。

また、地方空港よりも大都市圏の拠点空港発の旅客が多く海外空港経由で最終目的地まで向かっているということは、香港・マカオや中近東そして韓国には、国際競争力があって魅力的な運賃設定が可能で、したがってネットワークの充実した航空会社（キャセイ・パシフィック、エミレーツ、大韓航空）が立地し、利便性の高い乗り継ぎ機能を備えた空港が整備されているということである。直行便がなければ海外で乗り継ぎせざるを得ないが、例えば、香港経由の乗り継ぎ先は西南アジア・中近東が最大、ソウル経由の乗り継ぎ先は欧州・アフリカが最大で<sup>23)</sup>、また成田発の北米東岸経由客が欧州・中近東に次いで三番目になっているのも、恐らく日本に乗り入れていない東欧・アフリカや中南米への乗り継ぎに利用されているものと予想される。

いずれにせよ、少子高齢化が今後本格的に進み内需に期待できないわが国では、将来も期待されるアジアの経済成長をインバウンドとしてどう取り込むか、そしてアジアから太平洋を越える需要をどう担うかを真剣に考えることが、わが国の空港と航空会社双方の成長につながることは事実であろう。ここで指摘しておきたいことは、日本の空港が内際乗り継ぎ機能を軽視してよいということではない。羽田が再国際化したことで、地方客の利便性が向上し、航空企業の収益性が強化されることは評価しなければならない。大切なのは、現在の需要規模と将来の動向から、アジアを中心とするインバウンドと際々乗り継ぎを重視すべきで、徒らに外国の

23) 香港経由が西南アジア6.5万人、東南アジア4.5万人、中国4.1万人、に対し、仁川経由は欧州・アフリカ4.6万人、中国4.4万人、北米・中南米3.5万人であった（『平成23年度国際航空旅客動態調査』）。

ハブ空港に脅えて市場を無視した政策的な路線移管により内際乗り継ぎ機能を強化するまでもないということである。

実際2011年度のデータでは、日本の空港から出国した外国人の内、75.1%はアジア国籍であり、また成田空港経由のトランジット客で45.2%の最大比率を占めるのは、アジア(旅客数順に、韓国、台湾、フィリピン、中国、タイ、ベトナム、香港・マカオ、シンガポール)と北米間(計119.9万人)であった。そして日本経由の理由の65.7%は、直行便がないことである(『平成23年度国際航空旅客動態調査』)。旅行目的の最大比率がいわゆるVFR(27.8%)となっているのも大きな特徴であり、例えば関西最大のトランジット需要が、欧州～オセアニア間となっていることから、それは窺えよう。

#### 4. 空港改革

##### (1) 空港運営の類型

したがって、航空自由化が進む中でわが国航空会社が生き残るとともに、空港間競争にわが国の空港が勝ち抜くには、空港経営の改革が求められる。従来空港は、投資規模の一括性と投資懐妊期間の長期性から費用減減の性質がある上、外部経済効果が大きく市場の失敗が生じるため、公的に整備され運営されてきた。ところが、規制改革・民営化といった経済政策の文脈で空港改革が論じられるようになり、ヨーロッパやオセアニアを中心に公的関与の緩和による経営効率化で競争力を強化し自立経営を可能にして、公的負担の軽減を図るため、空港の民営化が進められるようになった。

他方で、アジア諸国では、国際空港の容量不足が経済成長の阻害要因とならないよう、グローバル経済下の戦略的基礎構造として長期的視点から国家主導で現行の航空需要からは合理化できない大規模国際空港が整備された。1979年に台湾の桃園空港が開港したのを皮切りに、1981年シンガポール／チャンギ空港、1995年インドネシア／スカルノハッタ空港、1998年香港国際空港・マレーシア／クアラルンプール空港、1999年上海／浦東空港、2001年ソウル／仁川空港、2004年広州／白雲空港、2006年バンコク／スワンナプーム空港、が相次いで開港した。そして2014年5月2日開業のクアラルンプール空港LCC向け新ターミナルをはじめとして、東南アジアの主要空港では大規模な拡張計画が動き出している。

こうした動きに背を向ける形で、地方政府やポート・オーソリティが運営する形態を変更しないのが米国である。しかしそれは、収入債の発行が認められて財源確保できる一方で資金市場でのモニタリングが行われると同時に、航空企業間競争及び空港間競争があって、空港経営について市場による効率性チェックが機能している点を見逃すことはできない<sup>24)</sup>。

---

24) 加藤一誠 [2013] 3-13～3-14ページ。

## (2) 民営化

ヨーロッパを中心に展開されている空港民営化については、以下のようにまとめられる<sup>25)</sup>。まず空港民営化の背景として、①航空自由化による空港間競争の勃発（地域独占の形骸化）、②幼稚産業からの脱却（小さな政府の指向）、③国や地方自治体の財政収支改善（売却益の獲得）、を指摘できる。

次いで、空港民営化の手法については、①企業形態の株式会社化し株式上場により民間に売却する「民営化」、②公的所有のまま企業体に経営形態を変更する「企業化」、③空港運営を市場化することで市場取引による費用回収と独立採算の明確化・徹底化を図る「商業化」、④空港整備・運営について民間資金やノウハウを活用する「PPP（Public Private Partnership）／PFI（Private Finance Initiative）」に分類される。

そして、PPPの手法の一つが、今回二つの空港が統合された新関西国際空港会社で計画されている事業運営権の売却（コンセッション）である。これは、所有権を国や地方公共団体に残したまま、一定期間の運営する権利を民間に売却するいわば期限付きの運営委託で、日本では1999年制定のPFI法を2012年に改正して可能となったものである。他の手法としては、「ジョイント・ベンチャー（官民の共同出資）」、「サービス提供型（民間事業者の提供するサービスを公的部門が購入）」、「独立採算型（民間事業者が資金調達から施設の建設・運営まで実施し、利用者から料金を直接徴収することで資金を回収）」、等がある<sup>26)</sup>。

空港民営化の成果は、以下のようにまとめられる<sup>27)</sup>。①採算性の改善（小規模の空港でも採算可能なこと）<sup>28)</sup>。②労働生産性の改善。③空港収入の多様化（商業収入が、BAA以外の空港で2001年に35%だったが2010年には50%に増加した）。④資金調達の多様化。⑤空港経営について専門知識を有するプロ集団へのアクセスが可能になる。⑥空港使用料の戦略的設定等、エアラインのニーズに弾力的に対応可能になる。

## (3) わが国の空港改革

こうした諸外国の空港民営化の事例から、また空港の競争力が周辺地域、ひいては国の競争力を規定することからも、わが国でも空港改革が議論されるようになったのである。それは、魅力ある空港の実現と国民負担の軽減が目的とされ、以下のような内容となっている<sup>29)</sup>。

①航空系事業と非航空系事業の一体化。②民間の知恵と資金の導入（空港経営のプロにより

---

25) アン・グラハム著／中条・塩谷訳 [2010] 第2章参照。

26) 高橋・横見 [2011b] 209～210ページ。

27) 主にアン・グラハム [2012] に依拠している。

28) 日本の空港の採算可能利用客数は160万人と推定されている（加藤・引頭 [2009]）が、土地費用の相違もあってか英国ではもっと小規模空港でも経営自立化している。またわが国でも、旭川空港では民営化ではなく総合的民間委託により3,100万円の人件費削減と駐車場有料化で1,100万円の収入増があった（西藤 [2011] 86ページ）。

29) 航空政策研究会 [2012] 9～12ページ。

経営自立化を目指す)。③空港経営に関する意見を公募するとともに地域の視点を重視する。これは、対象となる空港の経営を希望する投資家や民間事業者、関係自治体等の地域関係者から、空港や地域が抱える個別事情を踏まえた具体的な運営形態や経営手法について、幅広く提案を募集することで実行される。

## II 関西圏三空港問題を改めて問う

### 1. 新関空会社の誕生

以上のように、世界的に広まった空港改革の流れが航空自由化の進展とともにわが国にも押し寄せ、大阪国際空港（伊丹）と関西国際空港（関空）の経営統合が行われたのである。

この場合、複数空港を一括して運営するメリットは、以下の三点に集約できよう。①内部補助。伊丹と関空については、アクセスおよび後背圏の相違から、明らかに競争条件が異なる。また、多額の騒音費用を、国費によって後払いの形で負担した伊丹と、そうした問題を回避する目的で沖合への埋立てによって先払いの形で負担した関空とでは、費用負担も大きく異なる。こうした相違を、統合によって克服し、内部補助する体制が整えられたわけである。②範囲の経済。港湾の統合から始まり、三つの空港に橋・道路も加えて多角化したニューヨーク・ニュージャージー・ポート・オーソリティのように、自動収益増大装置が機能するとともに、費用削減が期待できる。③リスクヘッジ。旅客と貨物、混雑期の相違といった需要面変動リスクが性格の異なる空港の統合で緩和できるとともに、テロや悪天候が生じた際にバックアップ機能を有することで技術的に対応可能となる。

他方で、空港統合のマイナス面も指摘できるが、それについてはまた対応も可能である。すなわち、従来競争していた空港が統合されることで市場支配力の発生というデメリットが生じるが、これに対しては、料金規制（イギリスのようなプライスカップ規制、あるいは日本では航空法54条による届け出制）によって、独占力の行使から利用者を保護することができる。また投資ファンドによる収益至上主義あるいは外資による買収には安全保障上の懸念が生じかねないが、これらについても行為規制によって十分対応可能である。

### 2. 関西圏三空港問題の整理

#### (1) 関西圏三空港の十字架

続いて、空港統合という新しい局面を迎えて、これまでの関西圏三空港について論じられてきた問題点を整理して、解決の糸口を探りたいと考える。

まず、関西圏の三空港は、それぞれ十字架を背負っていることを確認する必要がある。まず、伊丹には、騒音問題で運用時間が7時から21時までに限られ、発着回数も一日370回と制限されている。また関空は、国の財政状況から会社形態で借入金によって整備されたため、営業ベ

ースでは黒字でも金融費用（利子）の負担から経常ベースでの採算は危ういものがあった。最後に神戸空港は、関空のネットワークを毀損しないことを至上命題として、年間2万回という制約の中で、他方震災復興の中で建設されたという経緯もあって市民負担を回避する公約があった。

(2) 伊丹廃港問題

関西圏の三空港問題を論じる際、三空港は多すぎる、あるいは伊丹は廃止することが前提で関空が建設された、と論じられることが多い。確かに、1974年の航空審議会答申には、「関西空港は伊丹の廃止を前提」とあったが、その公式解釈は、「仮に伊丹が廃止されてもその役割を十分に果たしうる関空の建設を推進する」というものであった<sup>30)</sup>。そして1980年の航空審議会中間とりまとめで、「伊丹の存続」が盛り込まれたが、伊丹存続の意図は、航空需要への現実的対応と国内航空ネットワークの維持・充実という視点であった。実はそれは、空港容量と密接に関連している。というのも、関空の一期工事で完成する滑走路1本では、年間発着容量は16万回にすぎず、一日370発着で年間13.5万回の容量を有する伊丹空港を廃止しては、早晚満杯になることが予想され、関西圏の航空需要に現実に対応することが不可能とされたからである。

実際、2012年の利用実績は、表3にある通り三空港合計で28.4万回（関空12.9万回・伊丹12.8万回・神戸2.7万回）であり、現在2本の滑走路を有する関空の年間容量23万回と神戸空港の2万回では対応できないのである。リニアが開通すれば羽田線は廃止になり、伊丹を廃港しても問題はないとの議論もあるが、伊丹の羽田線発着回数は年間2.2万回程度にすぎないことか

表3 関西圏三空港の比較

	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 (1日370回)	23万回	2万回 (1日30便/60回)
年間発着回数 (2012年度)	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 (2012年度)	1315万人	国際線 1125万人 国内線 588万人	241万人
国内路線数 (2013年/10月)	26	12	8
1時間圏後背人口	1500万人	400万人	1000万人
運用時間	7~21(14時間)	0~24(24時間)	7~22(15時間)

出所：日本航空協会編 [2013] より筆者作成。

30) 国土交通省航空局監修 [2013] 234ページ。

ら、やはり伊丹を含めた三空港がなければ、関西圏の空港容量は不足するのである。

### (3) 三空港の関係

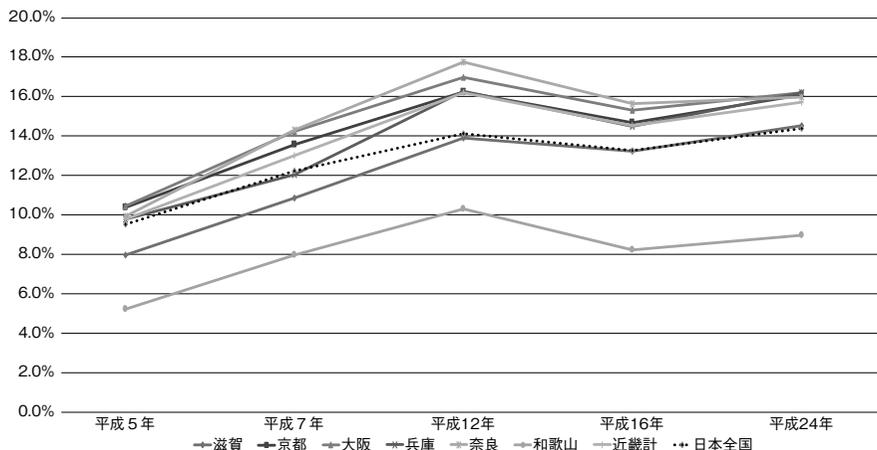
伊丹については、一日370発着の内ジェット便が200回（他にCRJ枠30回）と制限されてきたが、関空との統合が契機となり、2013年3月末の夏季ダイヤ以降順次緩和されプロペラ枠を低騒音機にも開放されることが決定されたため（「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針」国土交通省2012年6月22日）、早晚容量限度までの発着回数に達すると予想される。神戸についても、既に容量限度を事実上超える発着回数となっている。

それに対し、関空の発着容量に余裕があるのは、やはりその立地とアクセス双方の点で不利なことが大きく影響している。つまり、後背人口（一時間圏人口は伊丹1500万人・神戸1000万人に対し関空400万人）<sup>31)</sup>に大きな差があり、いわゆるターミナル需要の違いとなっている。それが国内線ネットワークの格差（2013年10月時点の旅客定期便就航都市は伊丹26に対し、関空は12）<sup>32)</sup>となって表れているといえよう。

とはいえ、関空が1994年に開港したことで、国際線のネットワークが充実し、図2のように、それまで全国平均とほぼ同じであった関西圏の出国率が、全国平均を上回るまでに伸びたのである。他方、三空港合計の国内線旅客数は、図3のように2000年度以降関空の大幅減により伸び悩んでおり、これが2005年の3発機以上の大型機就航禁止と1000キロ以上の長距離便減便という伊丹規制につながった。

ところが、その効果は希薄で、表4にみられる通り、むしろ関西圏全体の航空需要自体が落

図2 関西圏府県別出国率の推移

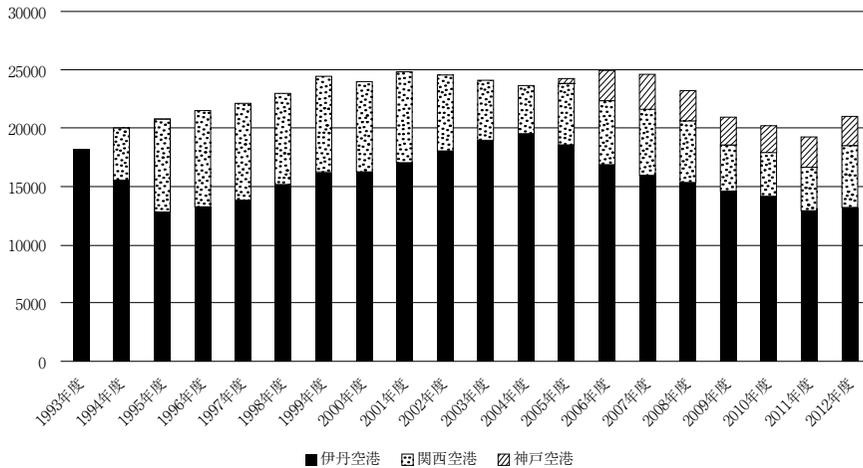


出所：『出入国管理年報』（法務省）と『住民基本台帳』（総務省）より関西空港調査会作成。

31) 大阪航空局「航空の動き・関西の課題」。

32) 大阪航空局ホームページ (<http://ocab.mlit.go.jp>)。

図3 関西圏三空港国内線旅客数（千人）



出所：新関西国際空港株式会社「関西国際空港運営状況」・国土交通省「空港管理状況調査」より関西空港調査会作成。

表4 2005年伊丹規制からみた三空港の補完・競合関係

【札幌線】	伊丹	関空	(小計)	神戸	総計
2004年度	190.9⑨	46.9④	(237.8)	—	237.8万人
2006年度	88.1④	98.2⑧	(186.3)	50.9④	237.2万人
2011年度	52.7③	102.8⑩	(155.5)	46.3⑤	201.8万人
【沖縄線】					
2004年度	129.7⑥	50.2④	(180.0)	—	180.0万人
2006年度	59.1②	95.8⑦	(154.9)	54.9④	209.8万人
2011年度	60.5②	94.7⑧	(155.2)	50.0⑤	205.2万人

出所：『航空輸送統計年報』・『数字でみる航空』より筆者作成（丸数字は便数）。

ち込んでしまったのである。これを三空港別に詳細に分析してみると、例えば札幌線では、確かに伊丹規制によって関空にフライトがシフトしたことで関空の需要は増加したが、伊丹の減少分をすべて吸収するには至らず、逆に航空会社は神戸便を充実させた。それは沖縄線についても同様であることから、関空は伊丹の代替機能を全うできず、神戸空港が担っていることが明らかである<sup>33)</sup>。

33) 比較年に神戸空港に路線設定のない函館線と石垣線についても、2004年度の旅客数は伊丹・関空計でそれぞれ24.9万人と13.8万人であったが、規制により関空のみとなった2006年度は23.5万人と12.2万人、そ

つまり、伊丹と関空は代替関係ではなくいわば補完関係にあり、神戸は伊丹・関空と競合関係にあるといえるのである。したがって、工夫次第で伊丹と関空の両空港はwin-winの関係を築くことが可能であり、また神戸を統合された新関空会社の枠外におくことは、神戸にとってもまた関西全体にとっても需要の共食いや囚人のジレンマといった不安の種を将来に残すといえよう。

## 結びに代えて

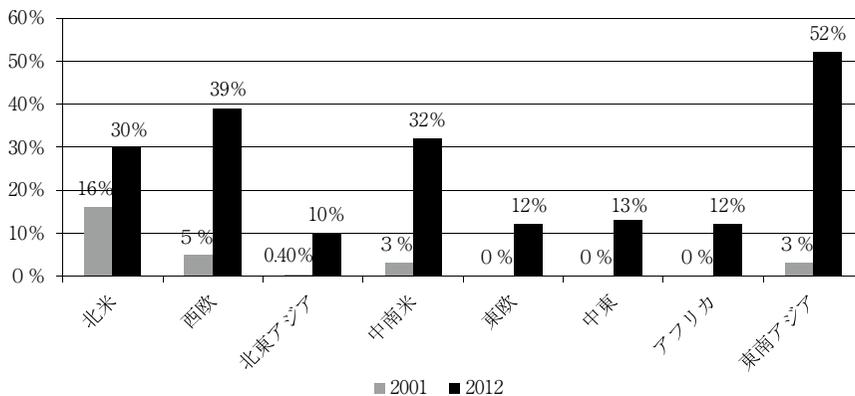
### 1. 三空港の将来

#### (1) LCCに対する期待

以上から、伊丹廃港論が無意味なことは明らかである。そこで、成長余力のある関空をどのように活用するかが問題となる。これを現実の成長に結びつけられるのが、LCCである。というのも、図4にあるように、航空自由化の後れた日本を含む北東アジアでは、航空自由化先進地域の欧米や東南アジアに比べ、LCCの市場シェアが未だに小さいからである。

2012年は日本におけるLCC元年とよばれたが(図5参照:国際旅客便に占めるLCC便数比率は、2008年夏2%から2014年夏20%へ大幅増加)、実際表5にあるように、LCC(ピーチ)が参入した路線では関西圏三空港合計旅客数は、前年を大きく上回ったのである。これから明らかなことは、伊丹や神戸が旅客数を減らしていることから他空港からの転移があったことは事実だが(例えば札幌線は、伊丹7.65万人減、神戸3.96万人減の小計11.61万人の減)、それを上回る総計42.1万人の需要開発が実現されたのである(同様に、福岡線も伊丹4.8万人の減に対し総計30.6万人の増、長崎線は小計3.4万人の減に対し総計14.1万人の増、鹿児島線は小計6.9万人

図4 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。

↘して2011年度には8.5万人と8.4万人にまで減少したのである(国土交通省航空局『航空輸送統計年報』)。

図5 関空のLCC国際線就航状況（2014年夏ダイヤ）

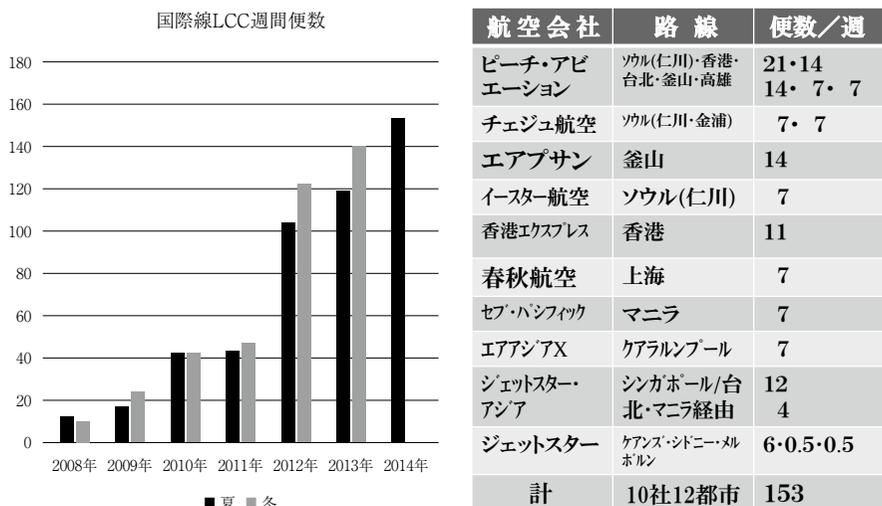


表5 LCC（ピーチ）の参入効果：関西圏三空港合計旅客数

年度	2011	2012	増分
札幌線(3月)*	201.8万人	243.9万人	+42.1万人
福岡線(3月)*	78.2万人	108.8万人	+30.6万人
長崎線(3月)*	66.1万人	80.2万人	+14.1万人
鹿児島線(4月)*	89.8万人	104.0万人	+14.2万人

\*参入月

出所：関西空港調査会作成資料。

の減に対し総計14.2万人の増：国土交通省航空局『航空輸送統計年報』。

こうしたLCC効果は、実は関空に就航したからこそ実現したと評価できるのである。というのも、関空こそLCCの就航に相応しい空港であるからである。そもそも、24時間運用で発着枠に余裕があることから、遅延が生じた場合でも一日の内にはほぼ計画通りの運航が可能で、LCCの低運賃を可能にする機材・労働生産性を実現できることである（逆に運用時間に制限のある成田空港では、これがネックとなりエアアジア・ジャパンの撤退となった）。

また国際線については、LCCの機内特性（同一機材でもFSAに比べて座席数が多く機内環境が悪いこと）から、LCCが優位なのは運航時間3～4時間の路線に限られるが、首都圏よりアジアに近い地理的特性から、就航可能路線が多いことである。

こうしたLCCに有利な特性を関空がこれまで発揮できなかったのは、着陸料をはじめとした空港使用料の水準に問題があったからである。というのも、LCCは世界的に着陸料をはじめとした空港使用料の低いセカンダリー空港の利用により低運賃を実現しているが、関空は後背圏とアクセスから、国際線では成田と、国内線では伊丹と比較した二番手の立場にありながら、その水準がいずれも上回っていたのである。それが、伊丹空港との統合により、内部補助でLCC専用ターミナルを建設し、FSAと比べて低額の空港使用料の設定が可能となったのである。アクセスの悪さは、ハーン空港（フランクフルト）を例に挙げるまでもなく、LCCの低運賃によってこそ克服できるのであり、その低運賃をLCCが実現するには、空港使用料の低減が必要なのである。

LCCに対する期待は、自由化に先行した諸外国の先例にならって、価格弾力的な需要を開発して現実のものとなった。LCC元年の2012年度は、それまでのわが国国内航空旅客数の遞減傾向が反転したからである。実は、デフレが始まった1998年から2013年にかけて、日本の消費者物価は2.9%下がったが、このうちモノの価格は6.5%下落する一方、規制や商慣行が残るサービスの価格は0.6%上昇した<sup>34)</sup>。規制の塊といわれる航空の場合、国内旅客イールド（旅客キロ当たり実収単価）は1998年度の17.1円から2012年度の18.6円と8.8%上昇したのである<sup>35)</sup>。したがって、今後LCCの成長と市場シェア拡大によって、旅客単価が下落し、航空需要が拡大することが期待されるのである。

## (2) LCCが生み出す新しい生活様式・経済連携の可能性

LCCの本格就航は、単に航空市場の拡大をもたらすだけではない。実は、イギリス人がスペインに別荘を買うという不動産業におけるイノベーションは、LCCの格安運賃によってフィリピン人メイドを掃除のために送り込めるという航空システムがあつてこそ初めて可能になったものだからである<sup>36)</sup>。

関西圏でも、LCCによって活発化した人の動きを捉えて、地域の活性化に転換する発想が求められる。現に、とくに用事はないけれど、運賃が安いのでとりあえず関西に来たという人々が関空周辺でみられるようになったといわれている。そこで例えば、外国人向けの医療ツーリズムや保養地としての需要が期待される。また、今後少子高齢化で必要とされるものの労働力の不足が懸念される介護に従事してもらうことも考えられる。

34) 『日本経済新聞』2014年3月3日付け朝刊。

35) 国内旅客収入データが得られた各社の合計を各社の有償旅客キロで除したもの。1998年度は、日本航空・全日空・日本エアシステム・日本トランスオーシャン・ジャルエクスプレス・スカイマーク・北海道国際航空の7社、2012年度は日本航空・全日空・日本トランスオーシャン・ジャルエクスプレス・スカイマーク・エアドゥの6社（日本航空・全日空・日本エアシステムは各社の有価証券報告書、他は日本航空協会編〔各年〕による）。

36) 航空政策研究会〔2012〕23～24ページ。

いずれにせよその実現には、混合診療を認めるとか、就労ビザの発券要件を緩和する等の措置が必要になる。この場合、既得権益者をはじめとする各方面からの反発が生じるであろうが、LCCの空路をネットワークで統合することで、労働力の移動が活発し、新しい空の経済圏の形成が可能になるので、それを地域振興に活用することで生じる経済効果を正確に認識する必要がある。

## 2. エアトロポリス—空港と都市経済活動との融合—

それでは、空港をいかに地域経済発展に活用したらよいのか。その実例として、都市経済活動と融合したエアトロポリスを取り上げてみよう。これは、空港経営安定化のため、非航空系収入を超えて空港外収入まで拡大して、徹底的に多角化を図るものである。ビジネス・パークやレジャー施設を開発しているドバイのワールド・トレード・コンプレックスや、アムステルダムスキポール空港周辺がその典型例といわれている<sup>37)</sup>。

そして、グローバル展開を前提とした企業は、ビジネス拠点を競争力のあるエアトロポリスに立地することから、東アジアにおける五大エアトロポリス（香港・仁川・北京・桃園・上海）の競争力を比較した研究が、Yao, G., *et al.* [2013] である。これによると、顧客の製品を世界の需要地に適宜移動させるためには良質な交通ネットワークが必要なことから、「基本インフラ」と「運用の利便性」が重要な競争力要因とされた。具体的には、フライト選択肢・空港周辺の居住機能・路線ネットワーク・空港の乗り継ぎ用施設とサービスから評価される「ハブ機能」と、複数交通機関による一貫輸送で評価される「アクセス」が基本インフラを構成し、世界の各地域との近接性で評価される「立地」と、ロジスティクス企業に必要な十分な土地という意味で後背地と土地費用が「運用の利便性」の具体的内容とされたのである。アンケートの結果、居住地・ビジネス地区以外良好な香港が一位で、ハブ機能に優れる仁川が二位となり、空港アクセスに優れるが人的資源に弱い北京が三位、FTZで優れるが政府支援が弱い桃園が続き、IT環境に優れるもののその他は総じて弱い上海が最下位となった。

この研究は貨物輸送を重視する基準が選ばれていることに注意する必要があるものの、空港は孤立して機能するものではなく、近隣地域周辺と一体的に捉えることにより初めて空港は成長のエンジンとしての役割を果たすことができることを示唆している点に意義があるといえよう。

## 3. 空港と地域の連携

### (1) 空港のイノベーションに対する地域のイノベーション

したがって今後の課題は、経営統合効果が発揮され、将来の成長が期待される関西圏の空港

---

37) 高橋 [2011a] 参照のこと。

を地域経済の発展に活用するために、空港と地域がいかに連携するかということに他ならない。つまり、統合そしてコンセッションという空港のイノベーションに対し、地域のイノベーションを考える必要がある。その際、豊富な観光資源、関西イノベーション国際戦略総合特区、そして卓抜した研究力といった関西圏の優位性をどう活かすかが問われる。

さらに、統合された伊丹・関西に神戸を加え、相乗効果で経済効果を極大化することも検討に値しよう。上述のように、このまま神戸のみを枠外に置くことは、三空港の関係からして、神戸空港の潜在力を顕在化できず、関西圏全体の利益に資するとは考えられないからである。

したがって、長期的視点に立って、他地域の利用者にとって関西圏の三空港を無差別に活用できる体制を整えることも検討に値する。すなわち、国境の壁を越えてアジアに強い関西の力を発揮し成長につなげるには、三空港のどこからも入れ、どこからも出られる仕組みをつくった方が、個別に空港を扱うよりも利用者の利便性を増し、また関西経済が対外的に一つの経済共同体として機能することにもなって全体の利益も増大すると期待されるからである。

しかし現状のままでは、神戸空港の収益は統合された空港会社のものとはならないため、国際線の就航はおろか国内線の増便も不可能で、神戸という都市の経済力と国際力を活かさない。ところが神戸を他の二空港と統合すると、空港利用者（エアライン・旅客・荷主）にとってはどの空港を利用しようが同一路線の扱いになり、ネットワークと便数に相乗効果が生じるだけでなく、個別空港ごとの地域に限定された経済関係が拡大するとともに、神戸空港に課せられた桎梏を克服することで空港会社の経営に資することが期待される。

つまり、三空港の経営統合は、地域、空港会社、空港利用者の間に近江商人流の「三方善」<sup>さんぽうよし</sup>の関係を築くことになるし、関西圏には他にも但馬・八尾・南紀白浜といった統合対象となりうる空港があることも忘れてはならない。ただ国際線については、関西における先述の際々乗り継ぎ機能を毀損しないためにも、伊丹・神戸の両空港は、先方において以遠乗り継ぎのできない金浦（ソウル）・虹橋（上海）・松山（台北）に限定すべきであろう。

## (2) 地域のマーケティング力

ここで、空港は地域振興の触媒であるとの認識を新たにしたい。空港が周辺地域の経済活動を誘発するのは事実だが、空港が存在するだけでは周辺地域は単なる通過地点に過ぎない。空港の経済効果を活かすも削ぐも、地域の工夫と努力にかかっている。地域からの働きかけで、航空で運ばれる人とモノを活用した経済活動を企画し、それが航空需要を発生・吸引することで、空港が活性化し、初めて地域経済が潤うようになるのである。

そのためには、何より地域のマーケティング力が問われる。地方管理空港を抱える地域は、空港経営、そして路線維持のため既に必死の努力を展開している。具体的には、航空会社の採算性確保のために、一定の搭乗率以下だと地元が財政負担する「搭乗率保証制度」の他、空港に高校を誘致し行政機関を集約した能登空港の事例や、福岡という国管理空港が同一県内にありながら国際線誘致まで実現した北九州空港、そしてダイヤと割引運賃を地元提案し増便に結

びつけた南紀白浜空港等の事例等、枚挙にいとまなしである<sup>38)</sup>。これらと比較して、関西圏は恵まれた市場環境にあって、これまで地域の側からの空港への働きかけが十分であったかどうか、反省の余地がないとはいえないのではなかろうか。

改めて、マーケティング力を含めた地域の経済力が航空需要規模に影響することを確認したい。それにはまず、観光客誘致による航空需要開発協力を留まるだけでなく、空港内消費について地産地消を促進することから始めるべきである。そして神戸市の医療産業都市構想のように、新規の空港関連ビジネスを起業・誘致する。地域でのあらゆる活動を空港と結び付け、経済効果を最大限発揮させると同時に、空港経営とネットワーク拡充に地域が率先して協力する。そのためにも、空港を単なる交通施設として捉えるのではなく、防災拠点、地域社会の賑わいと交流の拠点、そして多機能文化施設等、地域社会の財産として活用する姿勢と努力が求められるのである。空港が民営化されたからといって、地域がその活用に積極的に関わらないでは、空港経営の健全化のみならず地域の発展も望めないのである。

#### 【参考文献】

- 大久保 仁 [2014] 「新関西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 [2009] 『今後の空港運営のあり方について』航空政策研究会。
- 加藤一誠 [2013] 「コンセッションと関西経済」兵庫県『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』。
- アン・グラハム著／中条 潮・塩谷さやか訳 [2010] 『空港経営—民営化と国際化』中央経済社 (Graham, A. [2008] *Managing Airports: An International Perspective*, 3<sup>rd</sup> ed., Butterworth-Heinemann)。
- アン・グラハム [2012] 「空港会社の事業価値向上とPPPの手法」野村宗訓編著『新しい空港経営の可能性—LCCの求める空港とは』関西学院大学出版会。
- 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.
- 国土交通省航空局監修 [2013] 『数字でみる航空2013』航空振興財団。
- 西藤真一 [2011] 「旭川空港における空港運営効率化に向けた取り組み」『運輸と経済』第71巻第4号。
- 坂本昭雄 [2008] 「航空自由化時代の空港」『運輸と経済』第68巻第5号。
- 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。
- 同上 [2011a] 「空港経営論」『商経学叢』第57巻第3号。
- 高橋 望・横見宗樹 [2011b] 『エアライン／エアポート・ビジネス入門—観光交流時代のダイナミズムと戦略—』法律文化社。
- 高橋 望 [2012a] 「関西3空港の未来」『関西大学商学論集』第57巻第1号。
- 高橋 望 [2012b] 「我が国航空産業の国際競争力」『KANSAI空港レビュー』No.408.
- 高橋 望 [2012c] 「空港周辺地域の経済活性化策—関西を中心に—」『関西大学商学論集』第57巻第3号。
- 田邊勝巳 [2013] 「空港への民間活力の導入と課題」『交通学研究』第56号。
- 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。

---

38) 高橋 [2012c] 96ページ。

- 日本航空協会編 [各年] 『航空統計要覧 (各年版)』 日本航空協会。
- 日本船主協会 [2013] 『日本海運の現状』 日本船主協会。
- マルク・レビンソン著／村井章子訳 [2007] 『コンテナ革命：世界を変えたのは「箱」の発明だった』 日経BP社 (Levinson, M. [2006] *The Box: How the Shipping Container made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton University Press)。
- Yao, Gi-Tae, Y. Wang & C. Chou [2013] "Evaluating the competitiveness of the aetropolises in East Asia", *Air Transport Management*, Vol.32, pp.24-31.