

都市公共政策ワークショップ I 議事録

講師: 関西学院大学 野村宗訓教授

テーマ: 関西経済広域圏における空港活性化手法を探る

議事録担当: M1平山紀秀

【要旨】

関西経済広域圏における空港活性化手法を探るというテーマで、まず日英の主要空港の旅客数の構成比比較や空港の特徴、国際線の呼び込み手法に差がみられる。BAA分割、外資を活用した経営状況についても説明があった。英国の空港をみると、外資ファンドの投資は健全な空港経営にプラス効果を持っていることがわかり、日本の空港にも導入の価値があると説明された。ただしガバナンスができる体制を構築する必要がある。空港経営安定化のためには、複数のLCCに定着してもらうことが必要。フライトによる収入とそれ以外の非航空系収入(不動産、SC、他のインフラ事業などの多角化経営)で安定化を図る必要がある。複数空港一括経営の類型としては、①ハブ依存型(国際ハブ+国内ハブ)②需要創出型(近隣空港の使い分け)③PPP推進型、民間資産活用(コンセッション活用)があるが、関西圏の空港活性化には②、③の類型が必要ではないかと説明された。

複数一括経営のメリットは、経営の安定化(所有の多様化・内部補助・リスク分散・コスト削減など)、エアラインとの長期固定契約、路線拡充、広域市場での需要創出、不動産・商業施設とのシナジー効果があげられる。

関西圏においては、関西国際空港と伊丹空港に神戸を加えた地域活性化が重要。コンセッション実現に向けた規制緩和策が望まれる。関空の空港使用料を引き下げ複数キャリアの誘致を促進したり、LCCターミナル、駐車場の有効利用も必要とされている。新規LCCの就航でネットワークを拡充し、便数増加を図り、特に近隣のアジア路線の需要拡大を推進すべきであると説明された。

以下に当テーマにおける「論点」ごとに説明があった内容を列挙する。

1. 日英比較から考える空港再編

日英主要空港の規模比較 (イギリス:2011年, 日本:2010年) 作成: 野村宗訓

イギリス					日本				
順位	空港名	旅客数	国内	国際	順位	空港名	旅客数	国内	国際
1	Heathrow	69,390,000	6,090	21.7%	1	東京国際	64,210,000	94.0%	6.0%
2	Luton	33,641,900	11.1%	33.1%	2	成田国際	30,700,000	5.4%	94.6%
3	Manchester	18,847,000	11.7%	62.1%	3	羽田国際	16,700,000	94.3%	5.7%
4	Stansted	9,509,915	11.0%	77.2%	4	福岡	16,344,814	95.3%	4.7%
5	Edinburgh	9,203,095	89.0%	9.8%	5	関西国際	11,821,000	97.3%	2.7%
6	Manchester	6,880,192	12.2%	67.1%	6	関西国際	11,821,000	97.3%	2.7%
7	London	6,020,368	51.0%	33.9%	7	関西国際	11,821,000	97.3%	2.7%
8	Bristol	5,267,437	10.8%	71.7%	8	関西国際	11,821,000	97.3%	2.7%
9	London Luton	4,326,364	15.7%	58.9%	9	関西国際	11,821,000	97.3%	2.7%
10	East Midlands Int'l	4,096,022	12.2%	79.2%	10	関西国際	11,821,000	97.3%	2.7%
11	London City	3,082,575	57.3%	19.0%	11	関西国際	11,821,000	97.3%	2.7%
12	London City	2,972,047	19.6%	66.2%	12	関西国際	11,821,000	97.3%	2.7%
13	London City	2,972,047	19.6%	66.2%	13	関西国際	11,821,000	97.3%	2.7%
14	London City	2,972,047	19.6%	66.2%	14	関西国際	11,821,000	97.3%	2.7%
15	London City	2,972,047	19.6%	66.2%	15	関西国際	11,821,000	97.3%	2.7%
16	London City	2,972,047	19.6%	66.2%	16	関西国際	11,821,000	97.3%	2.7%
17	London City	2,972,047	19.6%	66.2%	17	関西国際	11,821,000	97.3%	2.7%

●日英主要航空の規模比較(野村教授作成)を見ると、ランキング1位のHeathrow空港の旅客数6939万人と東京国際空港の6421万人はほぼ同等。

●東京国際空港は最近国際線をはじめたものの、ほとんどは国内の旅客数。しかし50位同士の比較を行うと、八丈島空港(19.5万人)とLerwick空港(0.5万人)を比較すれば旅客数の差は歴然。単に旅客数の大小が経営の黒字化に寄与するものか、検証が必要となる。

●日本は1位の東京国際空港から8位の中部国際空港(927万人)までが1000万人規模。9位の鹿児島空港(497万人)から急に500万人以下と旅客数規模が小さくなるのに対し、英国は1位から4位(7000万人~1000万人)、5位から9位(1000万人~500万人)とバランスよく規模が並んでいる。

●次に内際比率(国内線と国際線の路線比率)を見ると、国際線比率が高いのは大規模空港ぐらいで、下位では仙台(11.6%)広島(11.6%)岡山(17.2%)富山(10.6%)新潟(21.2%)静岡(40.2%)福島(24.1%)ぐらい。日本は基本的に国内線で動いてきた。

●それに対し英国は国際線比率が高く、特に欧州キャリアをうまく引き込んでいる。(Heathrow空港の「その他国際線(59.7%)」は長距離北米線)。これを参考にすれば日本においてもアジアからLCCを引き込むことで旅客数を増加させることが可能ではないか。

●大阪国際空港(伊丹・1479万人)と関西国際空港(1422万人)はほぼ同等。大阪国際空港は国交省管轄、関西国際空港は株式会社となっているが、新関西空会社へ移行後は100%国有企業であり、今後のどのような路線決定がなされるかが課題。

●神戸市(人口150万人)にある神戸空港(旅客数222万人)に対し、バーミンガム(人口100万人)のBirmingham空港(861万)。また神戸空港の旅客数が同等のBelfast City(240万人)の都市人口は30万人。これを考えれば神戸空港は2~3倍の旅客数を増加させることが可能と考える。

【英国の複数空港一括経営会社の経営戦略から学ぶ。】

●BAA:首都のメイン空港 4社の所有者には約60%の所有権をもつFerrovial S.A(スペインの土木建築会社)がある。現在4つの空港会社だが、以前は7つ。ロンドンエリアにある4つを2つにするように競争当局から勧告を受けた。

●London City: Gatwick空港、London City空港の空港会社はGE、CSを親会社に持つGIP。GIPの親会社はGE(ゼネラル・エレクトリック(アメリカ))CS(クレディ・スイス(スイス))の2社で、FerrovialからGatwickを買い付けた形。Edinburgh空港についてもFerrovialより買収。大都市にある2つの大規模空港の経営は経営者を分けることが利用者にプラス効果があるとする。(Yardstick Competition: 公的サービスを行う自然独占の中での、成果比較競争。)

●欧州便の取り込みについては、EU統合が元であり、欧州間の人・物・金・情報の流れと、最適現地生産、低コスト労働者の先進国への移動を容易にする地域特定路線に強いエアラインがあり、LCCとSecondary Airportが成り立っている。
どこでメリットを出すのか? 特殊車両の一括購入、経費の削減での効果より、LCCに対して、複数空港を活用できるなどキャリアを呼び込む魅力づくりを戦略とする。

●Manchester Airports: 規模、エリア、特長を異にした複数の空港経営。マンチェスターとその他で10の自治体がオーナー。Stansted空港は利益を見込んだ上で、オーストラリアのIFM(ファンド)に自身の株式を35%を売却し、買い付け。Humbly Grove空港は手放すことになったが、リージョナル専門の航空会社が購入した。(Eastern Group)

●Highlands and Islands Airports Limited: 地方空港の経営運営形態が北海道にあてはまらないか。Inverness空港が北部のハブ空港になっている。60万人台をキープ。旭川空港が同等か。

●空港再編後の乗降客数比較: 英国は行政指導の下、経済学的には理想的な乗降客数バランスとなっている。①BAA(8109万人): ②London City(4602万人): ③Manchester Airports Group(4168万人): ④Luton/TBI/ACDL(1482万人): ⑤Ontario Teachers'(1438万人): ⑥Peel Group(626万人)

2. 新関西空港会社の設立と神戸の将来

- 黒字(大阪国際空港・伊丹)＋赤字(関西国際空港)⇒永久に黒字になるのか？
- 国土交通省成長戦略会議の重点項目(2010年4月)で「民間の知恵と資金を活用した空港経営の抜本的効率化」「バランスシート改善による関空の積極的強化」で空港改革に着手。JALの経営破たんも原因。
- 関空約▲1.3兆の債務返済が重要課題。ただし▲1.3兆の負債がある会社を誰が買うのか？
- 神戸空港と旅客数が同等(240万人)のBelfastCity(人口30万人)は英国内外に24の路線(国外6)があり、神戸の倍の便数がある。神戸空港の有効活用の可能性を探すべき。

3. 関西広域経済圏の6空港活用品

- 都市別国際会議開催件数(2010年):シンガポールと日本(東京、横浜、京都、神戸、大阪)は同等の700件。うち関西での都市別開催件数は、京都府33、大阪府13、兵庫県24、奈良県4件。(京都市33件、大阪市8件、関空のある泉佐野市0件、神戸市2件)
- 国際会議会場別会議開催数(2010年):京都大学42件(5997人(外国人2262人)神戸国際会議場31件(56467人(同4533人)神戸ポートピアホテル31件(62290人(同7724人))など。
- 京都府留学生数(H22年度):5600名(構成比:京都大学27.3%、立命館大22.1%、同志社大14.1%など)⇒中国人2686人(構成比48.0%)韓国1096人(19.6%)その他アジア1027人(18.3%)ただし、留学生の使用空港は「成田」「中部セントレア」が多い。
- 神戸市国際経済拠点地区:三宮、ポートアイランドI・II地区、六甲アイランド、HAT。例えばスーパーコンピューター『京』⇒駅名が変わる、など医療など外国、外資系企業が活発にビジネス活動を展開できる拠点づくりを進めている。
- 外国人旅行者訪問地:関西は日本で一番多い。関西3空港のプレゼンスはまだ高い。
- 有効活用できる「+3空港(但馬、八尾、南紀白浜)」:例えば、八尾空港はいかに早く市内に行けるかが重要なビジネスユースに有効活用の糸口を見出す。LondonCity空港と同等1500mの滑走路を持つ。但馬空港は城崎温泉に近いので、伊丹に加え、関空と路線を結ぶなど、有効活用の可能性を見出せないか。

4. 空港経営の国際化とガバナンス

- 神戸空港は単独民営化でよい。LondonCityはGEを親会社にもつGIPの元、NewYork直行便ができた。国内に限定せず投資家を呼び込むべき。
- LCCのピーチの出資3分の1は香港の投資会社(ファースト・イースタン・アビエーション・ホールディングス)。英国主要空港の所有者・親会社は他国も多い。
- ただしガバナンスのため全日空や株式会社産業革新機構など自国企業が出資者に入るべき。
- デンマークコペンハーゲン空港(CPH)はマッコーリー(親会社)53.7%、デンマーク政府(39.2%)。
- オーストリア・ウェーン空港管制塔壁面広告SWAROVSKI,SAMSUNGの壁面ライトアップ広告。広告収入を得る。
- 関空株式会社が豪ゴールドコースト空港と提携。ただしジェットスター・ジャパンのため新関空会社がLCC用の専用ターミナルの新たな整備をしようとするれば、現在の負債状況を見るとクレームがおきるであろう。
- 関西空港のコンセッションについて重要なのは伊丹の活用に自由度与えること。さもなければ縮小により「黒」⇒「赤」になり「赤(伊丹)」+「赤(関空)」⇒「赤」の最悪の事態になりかねない。
- 関空の使用料金を下げる代わりに、伊丹の使用料金をあげる。伊丹の利便性を考えるとさほど使用量は減らないだろうし、関空の利用度が上がれば、少しずつだが利潤が出てくるであろう。
- 成長著しいアジアのパイ(路線)の市場の取り込みを重視するべき。ここに神戸、茨城空港など地方空港を組み合わせ、ネットワークを拡充することも有効とみる。

【質疑】

Q: 関空、伊丹の統合により▲1.3兆。外国企業(例えば投資ファンド)ならいくらで売れるのか? また政府は売ることを許すのか?

A: 推測だが、現状の経営状態では買ってくれないであろう。あっても最悪のケースで多くても5社程度(例えば金融機関+ゼネコン)の合資で8000億(45年)ぐらいの値踏みの予想。

Q: 国の意向は? 外国ファンドを入れるのか? 入れないのか?

A: ファンドの介入を是か非で考える必要はない。ピーチのように部分投資で外国のファンドが入っている。ファンドの発想により経営が安定している例(英国)もある。ただし、ガバナンス体制の構築は必要。

Q: カーゴで儲かる仕組みあるか、外国人労働者の雇用や活用はどうか?

A: 日本カーゴトップ8順位はパッセンジャー上位8位順位と一緒。(伊丹の国際カーゴはほぼ0)日本の場合は大型倉庫(流通市場)との関係があり大規模空港優位は変わらないであろう。英国は8位までにパッセンジャー上位で該当するのは5つ。パッセンジャー40位の空港が近隣外国との貿易で上位に入っている例がある。カーゴ専用機の有無もあり。外国人労働者の雇用では、例えば多言語通訳などでの活用などが考えられる。