

平成 30 年 6 月 27 日現在

機関番号：34302

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2014～2017

課題番号：26360087

研究課題名(和文) 東アジア地域における国際ハブ空港選択行動要因に関する研究

研究課題名(英文) Competitions among international hub airports in the East Asia region

研究代表者

萬谷 和歌子 (Mantani, Wakako)

京都外国語大学・外国語学部・講師

研究者番号：50701231

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 3,400,000円

研究成果の概要(和文)：本研究では東アジア地域の国際空港を中心に空港選択要因を明らかにすべく東アジア地域の国際ハブ空港の運営状況を整理し、その状況を概観した。輸送量の多い東アジア地域のハブ空港ではその要因として空港サービス、航空貨物ネットワーク拡充およびLCCの活用、非航空系収益の確保が挙げられ、また航空会社の積極的な誘致と長期的な航空会社の負担軽減措置を実施する傾向がある。わが国の競争力を高めるためには、内陸ネットワークの拡充による輸送力の確保とさらにグローバル化を見据えた空港運営の効率化、LCCの活用が求められる。

研究成果の概要(英文)：Airports are no longer just providing infrastructure for airlines, but have evolved to a more sophisticated market entity with diversified revenue streams. Competition in Asia have been on the upswing and the recent emergence of low cost carriers and cargo market encourages greater competition. This paper focuses on factors of passengers' airport choices, especially in East Asia in order to find out the updates and practical information on global airports' non-aeronautical revenue performance and management trends within the industry. For airports, it is crucial to obtain the creation and provision of innovative products and services are key in ensuring airports tap into untapped sales and marketing opportunities and create new revenue streams from airlines, passengers and event non-flying airport visitors.

研究分野：観光

キーワード：空港政策 航空政策 東アジアハブ空港競争

1. 研究開始当初の背景

(1)近年わが国では観光立国に向けた取り組みが促進されており、2013年6月に閣議決定された日本再興戦略では首都圏空港の容量拡大、内際乗り継ぎ強化、アクセス向上が盛り込まれ、日本の国際競争力強化の為、国際拠点空港整備とネットワークの拡大が必要不可欠となっていた。特に観光政策においては航空の果たす役割が期待され、輸送力の確保が重要であると同時に空港運営および空港政策の見直しが必須であり、わが国の空港の国際競争力向上と、インバウンド促進の為の効率的な空港活用が求められている。日本の空港政策は、高度経済成長期を経て各地域の空港整備が概成したことを受け、2008年に「空港整備法」の「空港法」への改正がおこなわれるなど、空港政策の重心を「整備」から「運営」へシフトしてきた。成長戦略会議の議論を受けて開催された「空港運営のあり方に関する検討会」では、わが国の空港運営に関する基本的な問題として、第一に、空港整備勘定の下での国管理空港一体運営の問題、第二に航空系事業と非航空系事業の運営主体分離に起因する問題が指摘された。この運営主体の分離が、諸外国では一般的な一体型空港運営と比較して、空港使用料を戦略的に引き下げることでエアラインを誘致し、非航空系事業で収益を拡大する等がわが国では困難であることなどが指摘されていた。

(2)東アジア圏域においては、各国の経済成長に伴う国際需要の増加やハブ空港整備と一体的な国策レベルでのネットワーク拡大が進んでおり、東アジア地域におけるハブ空港競争は空港間やエアライン間の提携・合併やグローバル・アライアンスの強化、オープンスカイの促進により更に加速すると予測されていた。ネットワークハブ競争に関しては、1990年以降、深圳宝安(1991年)、大阪/関西(1994年)、マカオ(1995年)、クアラルンプール(1998年)、香港(1998年)、上海浦東(1999年)、ソウル/仁川(2001年)、広州(2004年)、名古屋/中部(2005年)、天津(2005年)、バンコク(2006年)で新空港が開港し、東京/成田、東京/羽田、シンガポールおよび台北/桃園では、既存空港の拡張が行われている。空港間競争に関しては東アジア地域において、東京(羽田・成田)、ソウル(金浦・仁川)、上海(虹橋・浦東)、北京(首都・南苑)、台北(松山・桃園)などの都市・空港が激しい競争を繰り広げていた。わが国では国内市場が縮小していく中で、東アジア地域の経済成長と活力を取り込むべく、現存する空港の整備・維持、空港運営の効率化、合理化が必要となっていた。日本は2014年時点で約30ヶ国・地域とオープンスカイ協定を締結していたが、首都圏空港の発着枠不足により羽田空港が多くの場合適用除外となっていた。成田空港については、二国間輸送を自由化し、今後首都圏空港を除

く空港においては、二国間輸送の自由化に加え、相手国で旅客・貨物を積み込み、第三国への輸送(以遠輸送)の自由化を推進し、また同地域では多くの低費用航空会社(LCC)や地域航空会社も新規に参入していることから、東アジア地域の空港政策および空港運営より、わが国の今後取るべき航空政策および観光政策を検討する必要性が生じていた。

2. 研究の目的

(1)グローバル化が発展する情勢において、世界の活力を自国の成長エネルギーとし、自国の国際競争力を高めるには、「空港」という「ネットワークの基盤」の整備は不可欠であるが、わが国の国際空港政策の問題点として、戦略的視点の欠如、特別会計制度の硬直性があり、市場機構の活用、空港の容量拡大、空港の競争力、空港の現代化(次世代航空輸送システムの導入と将来的な航空需要予測に対応する計画の策定)、ターミナル需要の開発等の課題が残されている。これらの課題を解決するため、わが国の空港の国際競争力向上を目的とし、他国の先進事例の調査及び研究を行う。

(2)国内市場が縮小していく中で、これからさらにグローバル化を見据えた空港整備、航空政策の運営の効率化、合理化が求められるため、東アジア地域のハブ空港競争における空港選択行動要因を検証し、訪日インバウンド促進の為の効率的な空港政策を検討する。

3. 研究の方法

(1)本研究では東アジア圏域の国際空港を中心に、世界各国の空港運営事例研究と最新の情報を整理する。空港運営担当者および航空実務研究者へのヒアリング等を行い、専門知識の供与により研究課題を発展させることに加え、各空港会社および各航空会社の経営戦略、運航計画、およびネットワーク拡充に関する情報を研究に反映させる。

(2)既に入手済みの国土交通省の国際航空旅客動態調査データを整理する他、平成19年度より平成22年度までのデータをデータベースとして構築する。既に申請者が分析済みである「空港選択と航空旅客流動のシミュレーション分析 - 成田・羽田からみる航空の内際接続 -」の拡張として分析を行い、そこから得た内外の航空ネットワークが国際旅客のハブ空港選択に大きく影響するという考察を再検討する。次に、日本と他国の観光・空港政策の違いを考慮しながら、各国、各航空会社別のデータを整理する他、実際に航空会社、空港会社などへのヒアリングを行う。以上の過程を経て、実際にデータ分析を行い、東アジア地域におけるハブ空港競争の空港選択行動要因を分析することにより、訪日インバウンド促進の為の効率的な空港政策に対する効果的な政策提言を行う。

4. 研究成果

(1) 東アジア圏域においては、各国の経済成長に伴う国際需要の増加やハブ空港整備と一体的な国策レベルでのネットワーク拡大が進んでおり、この傾向はエアライン間の提携・合併やグローバル・アライアンスの強化、オープンスカイの促進により更に加速すると予測される。航空は空港施設、航空管制(ATC)および航法システムを含む幅広い、高度に洗練されたインフラストラクチャーに依存し、アメリカの国内市場の経験によると、ハブ空港間の競争によって効率性の向上をもたらすことが明らかになった。また同地域では多くの低費用航空会社(LCC)や地域航空会社も新規に参入しており、オープンスカイの進展により「空港」が選ばれる時代となっている。1980年代より国際空港をグローバル経済の中で不可欠な基礎構造として位置づけ、国家戦略として整備しているが、特にシンガポールや韓国など国内市場に限界がある国では、経済のグローバル化に適應して経済成長する上で、国際空港容量が制約とならないよう、現在の需要規模だけでは合理化されない大規模国際空港の整備が積極的に促進され、長期的な国家戦略の下、自国および周辺国の乗継旅客、積み替え貨物の乗継機能を重視した空港整備を強化している。航空会社間の競争は、アライアンス間の競争へと変化を遂げており、これらのグローバル・アライアンスに呼応して、空港間の国際的連携体制の構築も進んでいる。たとえばフランスのADPグループは、オランダのSchiphol Groupと2008年に8%の相互株式持合いを行い、戦略的提携としてHublinkを締結し、空港間だけではなく、エールフランス-KLMグループおよびSkyTeam加盟エアラインへのサービス向上に向けた協力関係を築いている。わが国では外資規制があるものの、現在わが国でも複数空港民間一括運営が開始され、今後もこの傾向が促進されることが予想される。羽田・成田の空港容量の恒常的不足、内際ハブ機能の欠如が、アジア各都市等との都市間競争上の弱点となっているが、効率的な収益体質構築を目指し、2020年の東京オリンピックを念頭に、首都圏の国際競争力強化や近年急増する訪日外国人旅行者に対応するため、羽田をビジネス需要、成田を観光需要の拠点とする空港の住み分けを進めている。また24時間空港である関西空港のLCC拠点整備事業により、機材の高い回転率、空港滞在時間の短縮を追求したターミナルが整備され、近年脆弱であった国内線ネットワークの拡充の再構築や内際乗継機能の充実によりアジア圏内の航空需要の取り込みに成功している。また航空会社との協力のもと、定時運航率、空港手続き所要時間、手荷物検査や入国・出国手続き等の効率化と利便性、利用者の快適性を高める取り組みが実施されており、2018年現在開港以来の過去最高利用

者数更新した。今後も改善点の有無等を追跡調査するとともに、他国の先進事例の調査及び研究や空港事業者の動向を注視しながら、新たな運用事例等を積極的に研究し、今後の発展に資するよう、空港整備や運用手法の蓄積に努めることとする。

図表 .日本の国際線 LCC 旅客数推移(2007-2016)



出所：国土交通省航空局データより筆者作成

(2) 空港は国民経済上不可欠な社会インフラで、その設備に巨額の投資が必要で高い参入障壁があり、地域独占的かつ他の施設による代替が不可能という性質を持つ準公共財であり、従来多くの世界の空港は、国や自治体という公共の所有であったが、1970年代後半以降の航空需要の増大やそれに伴う規制緩和の進展により民営化が促進され、現在は世界の100を超える空港が民間法人または民間企業へのコンセッション、リース契約により民営化されている。現在わが国でも2018年4月より関西エアポートの事例のように複数空港民間一括運営が開始され、今後もこの傾向が促進されることが予想される為、当初の計画には含まれていなかった東アジア地域以外の国際的な複数空港一括運営事例も対象として研究を進め、空港選択要因として空港サービスおよびLCCの活用に焦点を当てた。非航空系収入には航空系収入と比較して規制が少ないため、世界的な潮流として空港の基本施設の利便性向上による航空系収入の増加を目指すことに加え、商業施設の収益により空港使用料(着陸料、旅客取扱料等)を戦略的に低減することで、航空会社の積極的な誘致と長期的な航空会社の負担軽減措置を実施する傾向にある。また航空会社の路線獲得に関しては、ハブ空港と地方空港が航空利用者の獲得をめぐって競争している場合、地方空港ではLCCと長期にわたる運航契約を結び、空港使用料の割引や各種特典措置を講じている。乗継旅客に対しては、乗継の

利便性、乗継時間の短縮、快適性、娯楽（乗継時間を利用した無料の市内観光等）が提供されており、航空機を利用しない一般利用者には、ショッピングモール、映画館、レストラン、温泉、娯楽施設等の利用でリピーター客の獲得を図っている。これまでに日系 LCC 経営者、外資系航空会社社員、中東地域の空港運営担当者および航空実務研究者へのヒアリング等を行い、専門知識の供与により研究課題を進展させた。また東アジア地域の各空港会社および各航空会社の経営戦略、運航計画、およびネットワーク拡充に関する情報を研究に反映させ、これまでの研究およびヒアリング等により入手した情報および最新の現状をまとめ、研究成果を研究会等で発表を行った。また「東アジア地域の空港運営・空港政策に関する一考察」として論文にまとめた。ただしデータベース構築に関しては、研究期間の延長等により研究開始当初入手したものが古くなり現在更新中であるため、内際航空ネットワークが国際旅客のハブ空港選択に大きく影響するという考察までに至らず、今後の課題として引き続き分析を行う予定である。また空港政策と航空政策に焦点を当てた為、観光政策と統合した政策提言をするに至らなかったため、今後も訪日インバウンド促進の為の効率的な空港政策提言を引き続き検討する。

5. 主な発表論文等

（研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線）

〔雑誌論文〕（計 1 件）

萬谷 和歌子、東アジア地域の空港運営・空港政策に関する一考察、京都外国語大学研究論叢、査読有、90 号、pp243-264, <http://id.nii.ac.jp/1289/00000286/>

〔学会発表〕（計 件）

〔図書〕（計 件）

〔産業財産権〕

出願状況（計 件）

名称：
発明者：
権利者：
種類：
番号：
出願年月日：
国内外の別：

取得状況（計 件）

名称：
発明者：
権利者：

種類：
番号：
取得年月日：
国内外の別：

〔その他〕

研究会発表（計 3 件）

萬谷 和歌子、天草エアラインの経営戦略に関する研究、関西交通研究会、2016 年

萬谷 和歌子、中東地域の航空事情に関する研究、関西交通研究会、2018 年

萬谷 和歌子、航空会社の地域振興に関する事例研究、サービスリーダーシップ研究会、2018 年

6. 研究組織

(1) 研究代表者

萬谷 和歌子 (MANTANI, Wakako)
京都外国語大学・外国語学部・講師
研究者番号：50701231

(2) 研究分担者

()

研究者番号：

(3) 連携研究者

()

研究者番号：

(4) 研究協力者

アフメド T. スルタン (SULTAN, T. Ahmed) Air Transport Department, Directorate General of Civil Aviation, Kuwait International Airport