

■基調講演（2）

「関西国際空港で見られる近年の特徴と関西の課題」

関西外国語大学教授

引頭 雄一 氏

● はじめに

皆さん、こんにちは。関西外国語大学の引頭です。本日は私にとっても大変興味深いこの学会にお招きいただきまして、ありがとうございます。

私は、現在、関西外国語大学に勤めていますが、元は空港関係のコンサルタント業に40年間携わってきました。この間、国内外において主に空港の計画業務に取り組んできました。

私が現在所属している関西外国語大学は、毎年多くの学生を航空業界に送り込んでいます。そこで、空港に長く携わってきた私に、「空港のことを学生に教えてほしい」という依頼があったため、今に至っている次第です。コンサルタント時代は、開発途上国で半分、国内で半分という仕事をしてきたので、現在は空港関係と国際開発関係の講座を担当しています。

本日、私が頂いたテーマは「関西国際空港で見られる近年の特徴と関西の課題」です。7項目ありますので、まずはざらりと流して、後のパネルディスカッションで話を詰めていければと思います。

項目は、①我が国の航空・空港政策の状況、②訪日観光客の動向、③空港別出入国の動向、④関西圏の空港の特徴、⑤関西圏の空港の発着容量、それから、⑥首都圏空港が整備拡充している状況を紹介し、⑦関西圏にある3空港の課題を考えるということで結論としたいと思います。

● 我が国の航空・空港政策

➤ 航空・空港政策の枠組み

まず、「我が国の航空・空港政策」について枠組みを整理しますと、日本は規制天国のような国ですが、航空界は2000年に大きく舵を切りました。航空法大改正によって、規制緩和が大幅に導入され、路線免許制から事業許可制、運賃認可制から届出制へ転換しました。それまでの航空業界は国の許認可行政の最前線のような業界でしたが、路線参入撤退が基本的に自由化され、運賃決定も自由化となつて、航空会社の裁量が大きくなったのです。このように、航空業界は規制緩和が行われました。

空港についてですが、現在、日本には97の空港があつて、近年ではつくり過ぎたのではないかとされてきました。私もそれに関係した張本人の一人ですが、97空港のうち1/3は離島にありますので、北海道から九州の間にあるのは60空港くらいです。そのうち北海道に10空港くらいありますので、本州～九州には50空港くらいとなり、ほぼ1県1空港になります。

このように、国内では配置的にはほぼ概成したと言われており、今後はつくることよりも、いかに効率的に運営していくのかという方向に転換していかなければなりません。

2008年に今までの空港整備法から空港法に改正され、今、流行り言葉のように言われているコンセッション(運営権売却)制度が導入されました。新関西空会社も、成田空港会社も国が100%出資する公企業ですが、羽田空港や地方

空港は、国や地方自治体等の公的主体が空港を整備し、運営していましたが、これを民間会社が運営できるようにしたわけです。そして、関空、伊丹両空港がその第1号になり、現在は関西エアポート（株）という民間会社が両空港を運営しており、このように大きく舵を切っています。

また、国土交通省では、将来の少子高齢化社会を見据えて、2010年に国土交通省成長戦略を策定し、これが現在の空港政策のベースになっています。また、2012年にはPeachが関空をベースとして新規LCCとして参入を果たし、新しい航空の時代に入りました。

そして、国際航空の世界ではオープンスカイ、つまり国際線の規制緩和が行われています。前述の航空法の大改正は国内航空の改正でしたが、国際的にも2国間協定の内容を自由化し、航空会社の裁量で参入・撤退ができるというオープンスカイに変わってきています。

空港政策としてはコンセッションに力を入れて空港利用料を引き下げ、LCCを含む航空会社の新規参入をより一層促進させようとしています。そして、より多くのインバウンド客を日本に迎え入れ、それをいかに地域の振興に振り向けていくかということが、航空・空港政策の大きな課題として取り組まれているところです。

● 訪日観光客の動向

➤ 訪日外客数の推移

それでは、訪日観光客はどうなっているのでしょうか。2003年に始まったビジット・ジャパン・キャンペーン以降、訪日客数は2007年までは右肩上がりの順調な上昇傾向を示していましたが、2008年のリーマンショック、2011年の東日本大震災の影響により、一時的に落ち込みました。その後は増加傾向が継続し、6年前の2011年には600万人余りだったものが、2016年には2,400万人となっています。今年も

4月までの実績では前年を上回る伸びとなっています。

国では2020年に4,000万人を目標としており、これを発表した頃は夢のような数字だと思いましたが、これまでの急激な増加に加えて、東京オリンピック、パラリンピックもあるので、決して夢ではない数字となっています。

➤ 訪日外客数国別構成比

訪日外客数の構成比を国別に見ますと、昨年(2016年)の訪日外客数で最も多かったのが中国の27%、次いで韓国の21%、台湾17%、香港8%で、この4ヶ国・地域で全体の7割強を占めています。日本に多くの外国人が来ていると言っても、7割程度はすぐ隣の国から来ているという状況です。

特に最近増えているのがタイ、マレーシア、ベトナム、インドネシア等の新興国からの人です。この辺りの詳しい話は、後ほど、道頓堀ホテルの橋本さんからしていただければと思います。

● 空港別出入国者の動向

➤ 空港別出入国者数

全体の訪日客はそのような状況ですが、空港別に見ますと、成田が約2,600万人で一番多く、関空が約1,800万人、羽田が約1,500万人で、これがビッグ3です。他は中部と福岡がそれぞれ約500万人、那覇、千歳が約300万人というオーダーで、やはり、東京、大阪が中心になっています。

2010年からは羽田に国際定期便が就航するようになりました。かつて羽田はチャーター便による近距離国際線だけでしたが、本格的に欧米諸国の定期便も入るようになって、成田を利用していたお客様が羽田に大きくシフトするような状況も起きています。

➤ 空港別出入国者数構成比

これを構成比で見ますと、成田が34%で全体の約1/3を占めます。関空が23%、羽田が19%

で、この3空港で我が国の出入国者数の3/4強を占めており、これに続いて中部の7%となっています。このように、関空もそれなりの大きなシェアを占めて、努力している状況だということです。

▶ 出国空港別日本人・外国人・トランジット別旅客数

各空港の特徴をアンケート調査から見てみますと、成田以外の空港ではほとんどの旅客が出入国客で占められています。成田ではトランジット客が非常に多いのが特徴的です。

かねてより、成田空港は北米とアジアを結ぶ中継空港として機能していましたので、それをがっちりと確保しているという状況です。最近では仁川、上海、羽田などの空港がかなり伸ばしてきましたので、成田の北米-アジアを結ぶ機能は昔ほどの一人勝ちではありませんが、我が国の空港の中ではそれなりの地位を占めています。

関空は、本来、トランジットに便利な空港として設計されましたが、残念ながらネットワークが十分に形成されていないために、トランジット客が少なくなっているという状況です。

羽田空港の場合は日本人の方が多いという傾向を示しています。

▶ 出国空港別旅行目的構成

旅行目的を「観光」「家族・友人訪問」「ビジネス」に分けて見ますと、成田の場合は観光客の割合が多く、羽田はビジネス客が多い傾向で、両空港を合わせた首都圏全体では観光が半分ほど、ビジネスが35%くらいになります。

関空も首都圏と似たような傾向がありますが、観光客の割合が首都圏よりも少し多いようです。

中部の場合も54%が観光客で似たような構成ですが、ビジネス客の割合の方が他より若干多いのが特徴と言えます。

▶ 出国空港別出国先構成

出国先を、北米・中南米、ハワイ・グアム、

オセアニア、ヨーロッパ・アフリカ、東アジア、東南・南西アジア・中近東に分けてその構成比を見ますと、成田は国際線ネットワークの中心ということで、全方位型ネットワークを有しています。

羽田の場合は、アジア方面(東アジア、東南・南西アジア・中近東)が7割を占めていて、ヨーロッパ・アフリカ、北米・中南米、ハワイ・グアムの順になっています。ただ、この調査を行った2014年時点では、羽田にアメリカ路線が本格的に入っていない状況です。昨年の冬ダイヤから本格的にアメリカ路線が就航するようになったので、現在、羽田の北米・中南米方面の割合はもっと増えていると思います。

成田と羽田を合わせた首都圏全体で見ましても、アジア、ヨーロッパ・アフリカ、北米・中南米、ハワイ・グアムの順になっています。

関空の場合は、東アジア、東南・南西アジア・中近東というアジア方面が圧倒的に多くて7割を占めています。ハワイ・グアム、ヨーロッパ・アフリカ方面もそれなりにありますが、北米・中南米方面の路線は非常に少ない状況です。

中部も同じような傾向ですが、関空と比べると北米・中南米方面の割合が多く、ものづくりの中部地域としては、アメリカ方面にビジネスでのつながりが強いという傾向が出ているのではないかと思います。

▶ 居住地別出国空港構成

それぞれの地域でどの空港を利用しているのかを見ますと、近畿地方の場合は約8割が関空を利用していますが、一部、成田や羽田を利用している人がいます。四国は5割弱が関空を利用しています。中国地方はもっと少なく関空利用は4割くらいで、他には成田や地元の広島や福岡を利用しています。

このように関空の場合は近畿を中心として、中国、四国の一部の方々にご利用されています。中部地方の人は半分以上が中部空港、関東地方

の人は当然ながら成田、羽田を中心に利用しています。また、九州の人も半分以上が福岡空港を利用しているので、関空の勢力圏は思ったほど広くありません。

● 関西圏の空港の特徴

続いて、関西圏の空港の特徴について考えてみたいと思います。

▶ 国際航空旅客：関西と全国と比較

時系列で見ますと、東日本大震災が起きた2011年を底として国際航空旅客数は急増しています。全国と関西を比較すると、伸び率では関西の方が全国を若干上回っていますが、これはLCCの就航が影響していると考えられます。

▶ 関西国際空港 国際線便数の推移

2017年の夏期スケジュールを見ますと、全体で1,260便となっています。その中で、貨物便はほとんど変動がありませんが、旅客便が2011年から急上昇しているのが分かります。

▶ 我が国へ就航したLCC

旅客数急増の要因となったLCCですが、我が国では関空がリードオフマンならぬリードオフエアポートと言えると思います。

2007年に、まず、オーストラリアのカンタス航空の子会社であるジェットスターが関空へ乗り入れました。続いて、フィリピンのセブパシフィック、韓国のチェジュ航空、エアプサン、中国の中国春秋航空、シンガポールのジェットスター・アジア等が入ってきて、2011年に韓国の航空会社が急に増えたという状況です。

韓国国内ネットワークのドル箱路線は、日本の東京～大阪線に当たるソウル～プサン線です。2010年にはその区間にKTXという高速鉄道が全線開通したことで、これに先立つ2008年には国際線進出規制が緩和されたこともあって、韓国の航空会社が一齐に日本を初めとした国際線に打って出るようになったためです。

また、関空においては、直近ではエアソウル

が入ってきましたし、今年中にベトナムのLCCが入ってくる予定になっています。

▶ 関西国際空港 LCC/FSC 便数の推移

関空はまさにLCCの独壇場という状況で、便数を見ても、2011年頃までは、JAL、ANA、キャセイ、シンガポール航空のような従来型のFSC(Full Service Carrier)とLCCの比率はあまり変動がなかったのですが、2011年以降、LCCが急激に増え、昨年度のシェアは33%となっています。

今、世界におけるLCCの占める割合が、ヨーロッパで3割～4割、東南アジアで5割くらいと言われています。日本も関空は33%と多いのですが、日本全体ではまだ1割程度です。先日、関空でLCCのシンポジウムが開かれましたが、そのような意味で、我が国では関空はLCC先進空港だと言えます。

▶ 国際航空旅客数：主要空港の比較

空港別に見た国際航空旅客数では、成田が一番多いのですが、2010年から羽田に国際線の定期便が本格的に就航しましたので、羽田の国際旅客が急激に増えています。成田はそのあおりを受けて2011年に一度落ち込みましたが、その後は頑張ってじりじりと這い上がっている状況です。

関空はLCCの急増もあって、着実に増加傾向を示しています。中部は横這いです。そういう状況を見ましても、関西は頑張っていると言えると思います。

▶ 関西国際需要のシェアは増加している

全国の国際需要の中で関空の占める割合は、開港直後は一時1/4くらいまで拡大しましたが、その後は徐々に下がり、2000年代に入ると不況の影響を受け、日本航空が経営破綻に陥った2010年までジリジリと減少しました。しかし、近年はLCCの増加によって、次第に関空の構成比が上昇してきています。

▶ 空港別日本人・外国人別出入国者割合

日本人・外国人別の構成を見ますと、成田・羽田の首都圏空港は、日本人と外国人の比率がほぼ半々になっています。中部の構成は首都圏よりもやや日本人客が多いものの、ほぼ同様な傾向を示しています。ビジネス客が関空より多いのも、このような影響だと思えます。

それに対して、関空、福岡は 2/3 が外国人客で、1/3 が日本人客です。那覇、新千歳に至っては 9割が外国人客です。このように首都圏、中部以外の空港では、海外からの観光客が主力になっているということです。

▶ 国内航空旅客：関西圏と全国と比較

国内航空旅客も同じような傾向で、2011 年の東日本大震災の影響を受けた時期を底にして、徐々に増えています。

関空も、全国より若干上回るような傾向で増えています。

▶ 関西 3 空港の国内航空旅客動向

関西 3 空港を空港別に見ますと、伊丹空港は 2011 年まで少しずつ落ち込んで、そこから多少増えています。これはプロペラ機発着枠を低騒音ジェット機に替えることにより、総発着回数は変わりませんが、輸送能力が増えてきたためです。しかし、その影響もこの 3 年くらいは横這い状況となっています。

関空の場合は、LCC の Peach が入って以降、徐々に伸びています。

神戸空港は定期便の発着枠が 1 日 30 枠（60 便）に制限されていますので、横這い傾向となっています。

▶ 関西圏 3 空港：国内旅客の特性

国内旅客の特性としては、伊丹空港の場合、平日はビジネス空港で、休日は観光、家族・友人訪問目的が主体の空港となっています。

関空は、観光が多く、ビジネスが少ない状況です。

神戸空港は伊丹と同じような傾向を示しており、休日は観光中心ですが、平日はビジネス

客が 3 割くらい増えて関空よりも多いので、ビジネス空港の傾向が伺えます。

各空港ともそれぞれ地域に根ざしていますが、伊丹空港の場合は大阪府発着客が 6 割弱、関空も大阪府発着客が 6 割強に対して、神戸空港は 75%が地元兵庫県の発着客となっており、まさに国が言う「兵庫県の地方空港」という様相を呈しています。

● 関西圏の空港の発着容量

▶ 関西 3 空港の飛行経路

この 3 つの空港の位置関係と飛行経路を、航空機の運航方式の専門家である茨城大学の平田先生からお借りした図で見てみたいと思います。

まず、関空と伊丹の場合ですが、北風が吹いている時には、関空では到着機は南から進入し、出発機は北に向かって離陸し、大阪湾の上空をぐるりと回り、明石大橋の上を通過して各地へ向かいます。

伊丹空港では、到着機は南側から進入し、大阪城の横を通過して新大阪駅の真上を通過して着陸し、出発機は北方向に離陸後すぐにレフトターンして、それぞれの行き先に向かって飛んでいきます。南風の場合、伊丹では微風の追い風でも南から進入します。

関空では南風の場合、大阪湾の上空をぐるりと回って北から進入し、出発機は南に出ています。この時に着陸機は神戸空港のすぐ傍を飛びますので、南風が吹いている時に神戸空港にいと、関空に着陸する飛行機が目の前を飛んで行く光景を見ることができます。

その神戸空港は、東風の場合に羽田行の便であっても、飛び上がると一度 U ターンします。まっすぐ東へは行きません。U ターンして明石大橋の上を通り、姫路の近くまで行ってから目的地へ向かいます。東から来る飛行機も大きく北を迂回して明石大橋の上を通過して、西側から進入します。これは、大阪湾及び大阪市内上空

に、関空や伊丹空港を発着する飛行機の飛行経路があることと、当初より大阪市内上空は飛ばさせないという取り決めがあるためです。その結果、神戸空港を出た飛行機は、たとえ羽田行の飛行機でも U ターンして大回りをしなければならぬという状況です。

これら 3 空港の飛行の軌跡を合わせると、大阪湾の上空は飛行機だけでなく、グルグル旋回しながら飛んでいるという状況が分かります。

➤ 空港容量の比較

空港の発着容量の決め手は、滑走路の本数です。関西では関空 2 本、伊丹 2 本、神戸 1 本の計 5 本ですが、首都圏では羽田 4 本、成田 2 本の計 6 本あります。

発着回数実績は関西圏が 3 空港合わせて約 33 万回、首都圏は合わせて約 67 万回です。発着容量は関西が 3 空港合わせて約 39 万回で、首都圏は約 75 万回です。

旅客数は、関西圏と首都圏では 3 倍ほど違いますが、これは伊丹空港と神戸空港に発着制限がかけられていることも影響しています。伊丹空港は騒音問題から離着陸回数が 1 日 370 回という制限があり、神戸空港は飛行経路の問題もあって、1 日 60 回 (30 枠) までという制限があります。神戸空港単体であればもっと飛ばせるのですが、伊丹、関西両空港の飛行経路の関係でこのような数字になっています。特に神戸空港の場合は、当初はあそこに関空ができる予定でしたが、それが泉州沖にできるなど、いろいろな事情もあると思います。

したがって、関西圏の空港では発着容量が 39 万回であり、首都圏と比較して滑走路本数の割には能力が低く、そのキャパシティに対して現状では 33 万回のフライトがあります。首都圏の場合は、75 万回のキャパシティに対して 67 万回が利用されています。この発着容量と現状の利用回数の差が、関西圏の場合は約 6 万回、首都圏は約 7 万回となっています。

一方、ニューヨークを見ますと、3 空港合わせて 121 万回の発着実績があり、旅客数は関西の 3 倍に達しています。その中で歴然と違うのは、首都圏と同じくらいの旅客数を扱っているながら、ニューヨークでは発着回数が 2 倍あるという点です。つまり、ニューヨークは小さな飛行機の発着が多く、日本の場合は大きな飛行機をたくさん扱っているということです。

➤ 時間帯別発着便数

これを発着時間帯別に見ますと、関西では時間当たりの発着容量が 1 時間当たり 45 回程度と言われているのですが、ピーク時にはすでに 39 回まで達しており、まだ若干余裕はあるものの、かなり使われています。もちろん、昼間の時間帯、早朝深夜の時間帯はまだ余裕がありますが、結構使われていることが分かります。

➤ 関西圏の空港発着能力

これらをまとめますと、関西 3 空港の発着容量 39 万回に対して、現在、33 万回に達しており、ピーク時における発着容量は余裕が少なくなっています。伊丹空港は能力的にはもっと飛ばせるはずですが、騒音問題の経緯から 1 便も増やせない状況が続いています。神戸ももう少し増やす余地がありそうですが、発着規制によってすでに満杯の状態です。

● 首都圏空港の整備拡充

➤ 首都圏空港の空港処理能力の増加について

一方、首都圏の空港を見ますと、2010 年には発着容量が 50 万回ほどでしたが、拡張によって 4 本目の滑走路をつくった羽田が 30 万回から 44.7 万回に増やし、成田も新たな運航方式を導入し、発着能力を 22 万回から 30 万回に増やしました。その結果、首都圏全体の発着容量 74.7 万回に至っています。

➤ 首都圏空港は容量拡大計画進行中

それに加えて、現在、成田空港では滑走路をもう 1 本増やして発着回数を 50 万回まで増や

そうという取組が行われており、羽田空港も東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年に向け、大阪のように都心上空を通過させて、さらに年3.9万回増やして48.6万回にしようとしています。

それにより、首都圏は両空港を合わせて100万回近くまで発着容量を増やす計画です。

▶ 羽田空港の運航経路：都心上空も利用

羽田の計画は、飛行機が都心の真上を通るという計画です。今までは東京湾の中だけで処理していましたが、都心の上を通らせて発着容量を増やそうとしています。

▶ 成田空港：3本目の滑走路整備

成田の場合は、新たに3本目となる3500m滑走路を整備し、さらにB滑走路を2500mから3500mに延長しようとしています。これに現行のA滑走路4000mを加えた3本の滑走路で発着容量を年間30万回から50万回にアップさせる計画が動いており、現在、地元と精力的に交渉を重ねている状況です。

● 関西圏の空港の課題

▶ 首都圏空港の容量は拡大方向

そこで、関西空港の課題について考えたいと思います。前述のように首都圏空港は成田と羽田の競争政策によって、お互いを競わせて機能、容量拡大を図っています。

羽田空港は、2020年以降の話になりますが、5本目の滑走路も議論のテーブルに載っています。成田空港も容量拡大を進めており、それによって首都圏全体では、発着容量の年間100万回への拡大を目指しています。

▶ 関西3空港の利用形態・空港容量

それに対して関西3空港は、独占政策による3空港の有効利用を進めているようです。関西空港はコンセッション以降、先進的な取組をされており、それは評価されるべきだと思います。

しかし、神戸空港は来年4月から、関西エア

ポート（株）が運営することが、ほぼ間違いのない状況です。来年から関西では1つの空港会社が神戸空港も加えた3空港を運営する形になると思います。関西圏の空港は1会社による独占運営状態になるわけです。

関西3空港の役割分担は2010年の関西3空港懇談会での合意に基づいて、関空は国際空港+LCC、伊丹空港は国内基幹空港、神戸空港は国内地方空港となっていますが、それで良いのかということです。

▶ 関西3空港の課題

空港整備には長い時間がかかります。将来の需要増大に向けて決して十分とは言えない3空港の発着容量をいかに拡大するかということについて、伊丹や神戸の発着制限緩和の可能性を探ることが1つ目の課題だと思います。

そのためには、まずは運航空域、運航方式の見直しを図って能力を増強させる検討が必要だと思います。技術の進歩を活用して飛行経路をもう少し何とかできないかということです。

伊丹空港や神戸空港の利用方法についても、議論する必要があるのではないかと思います。

もっとも、20年後にリニア新幹線が入ってきますと、東京線に今のような便数は要らないかもしれません。それも大きな要因ですが、そういうものを含めて、どのように3空港を活用していくのかということが、関西に投げかけられた大きな課題だと思います。

これは空港だけの問題ではなく、「地域」の問題です。特に伊丹空港には過去の騒音問題という歴史があるので、それを闇雲に無視して容量拡大を図ろうと言うつもりもありませんが、首都圏はあれだけ拡大した上で、さらに増強する計画を進めています。空港整備は時間のかかるプロジェクトです。関西3空港の問題は今から考え始めても決して早すぎることはないと思っています。