

成田空港の国際ハブ化を実現するための方策に関する研究

ローコストキャリア導入のための事業スキームの検討

R06090 吉満 泰斗

指導教員 池田 将明

1. 研究の背景と目的

これまでわが国の航空行政は、地方における空港建設を重視していて、羽田や成田といった主要空港に対して十分な施策を講じてこなかった。その一方で、アジア圏内では韓国のインチョン空港や中国の浦東空港などがハブ空港化を進め、日本の国際空港は遅れをとっている。このため 2010 年に羽田を再国際化し、成田も暫定滑走路を延伸して発着枠の拡大を行っているが、これだけでは国際競争に勝つことは難しい。羽田は充実した国内路線の上に国際化が進められているので問題は少ないが、拡大できる容量に限りがある。

そこで本研究では、成田空港の機能を拡充して国際ハブ化を実現することに着目し、その一つの方策としてローコストキャリアの導入を考え、そのための専用ターミナル建設を実現するための事業スキームを検討することにした。

2. 羽田・成田の現状

1978 年に新東京国際空港(今の成田空港)が開港して以来、我が国において、羽田は国内線、成田は国際線というすみ分けがされてきた。しかし羽田を再国際化し成田と競わせるべきだという世論も高まり、結果として 2010 年 10 月に羽田が再国際化された。しかし、成田に路線を持つ国内都市は表 1 のように 8 都市しかない。これに対して 1990 年代以降は、韓国の航空会社が韓国インチョンと日本の地方都市と路線を結び、日本を含め大ハブ空港化が進んでいるという現実がある。

表 1 国内空港と国際空港との結びつき

	都市数	国内就航空港
成田	8	新千歳、仙台、中部国際、大阪伊丹、福岡、那覇、小松、広島
インチョン	29	新千歳、旭川、函館、青森、秋田、仙台、福島、茨城、羽田、成田、新潟、富山、小松、静岡、中部国際、大阪関西、米子、岡山、広島、高松、松山、福岡、北九州、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島、那覇

地方都市に空港が散在し、一般の地方空港の利用者数が年々減少している。ところがインチョンとの路線を持つ空港は、利用者数が右肩上がりである。しかしこれらすべての利用者が韓国を最終目的地にしているわけではなく、ハブ空港として機能しているインチョン空港から別都市に向かう「経由利用者」が増えていることがわかる。このように、航空需要を外国の空港にとられ、また国内での国際空港争いを行っている現状では、経済的に大きな損失を持つことになる。

空港の機能を整理し、我が国の航空競争力を高めるには、首都圏空港の航空環境の改革が必要である。羽田には首都圏からの利便性の高さがある。成田は、東京からのアクセスがよくない。しかし、首都圏近郊に住む旅客のためだけを考えるのではなく、成田を活かす手法として、成田の国際ハブ空港化が挙げられる。成田はこれまでは日本の空の玄関として機能してきた。これは東アジアにおけるゲートウェイとして、太平洋を越えてくる米国路線が成田にほとんど到着していたことも理由に挙げられる。しかし航空機の性能が向上し、多くの太平洋路線は、成田を通り越し、インチョンや浦東、そしてシンガポールのチャンギなどへ直行便で向かうようになった。成田はその存在理由を失いかけている。

以上の理由から成田の再ハブ化が必要であり、そのためには成田の現状を整理し、克服する必要がある。

3. 現状における成田をハブ化するための課題

成田を東アジアにおけるハブ空港として活性化するには、以下のようないくつかの問題がある。

(1)国内空港との接続

現状 8 地方都市空港としか接続のない成田は、国内からの出国者にとっては利用するメリットがなく、海外から成田経由での国内旅行者にとっても利便性が悪い。成田と日本の地方都市の間で、路線就航数を増やす必要がある。国内航空会社の協力も必要である。

(2)空港利用の制限

現在成田は、地元の市町村との合意で午後 11 時から午前 6 時までの離発着ができない。しかしながら、暫定滑走路の延伸が完了し、滑走路 2 本の同時離着陸

も可能となったため、今後関係者と合意形成の上で、利用制限を縮小する方向に持っていく必要がある。

(3)高コスト体質による制約

図2に示す通り、成田をはじめとする日本の国内空港は、アジアの拠点空港と比べて着陸料などの空港使用料が非常に高い。これらの利用料を下げることを考えた場合に、より多くの路線を増やし空港利用者数の増加を図る必要がある。

本論では、このような問題を克服する手段の一つとして、LCCと呼ばれるローコストキャリア(格安航空会社)の導入を進める方策を検討した。

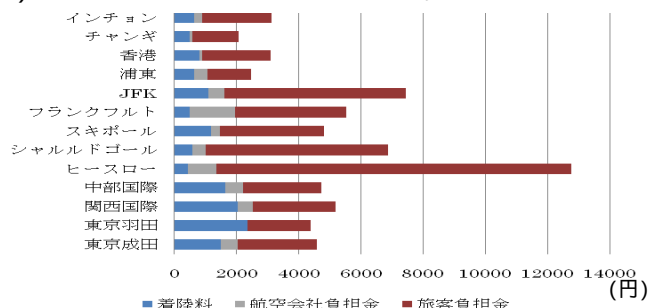


図1 旅客1人あたりの主要空港利用料金の比較
(出典:NAA2010 決算説明会資料より)

4.コスト面を抑えるための専用ターミナル建設

LCC が求める水準まで使用料を下げるには、LCC 専用のターミナルが必要である。仮に既存のターミナルをこれまでの就航会社と共同で利用する場合、利用料などに差をつけることができないからである。専用ターミナルは、ターミナルとしての機能を極力簡素化し、その分利用料を下げることでできるものである。

(1)専用ターミナルに求められる要素

国内線と国際線の両方が使用するターミナルを想定するため、税関や出入国検査場などの国際空港機能はもちろん、手荷物受取場も必要である。LCC は、航空券などが電子化されているため、チェックインカウンターは省略できる。

(2)専用ターミナルの代替案

LCC のための専用ターミナルの代替案として、表2に示した代替案3つが挙げられる。

表2 ターミナル建設の代替案

代替案	内容	問題点
A	既存のターミナルをLCC がそのまま利用する	ターミナル利用料を優遇・差別化することが難しい。
B	空港敷地内に新たにターミナルを建設する	既存のターミナルや鉄道駅などとの交通システム整備に莫大な費用が必要。

C	既存の周辺施設を有効活用して、空港の敷地外に建設する	セキュリティ面での強化が必要。
---	----------------------------	-----------------

(3)専用ターミナルの具体案

代替案の検討から、既存の周辺施設を有効活用したC案が最適である。その候補地として、芝山鉄道の芝山千代田駅が挙げられる。駅にチェックイン機能などを集約し、そこから必要機能がある専用ターミナルを経由し搭乗口まで向かうことができれば、最低限のコストでターミナルを建設することができる。このターミナルに必要な要素は、「税関・出入国審査場・手荷物預け入れ受け取り場」のみである。

5.専用ターミナルを実現するための事業スキーム

(1)ターミナル建設に考えられる実施方式

成田に専用ターミナルを建設する場合に、その建設を空港管理者である成田国際空港株式会社(NAA)が行うか、PFI方式により民間が行うかの選択肢がある。この場合、民間の柔軟な考え方や独自性、そしてコスト対策などを考慮するとPFI方式が現在の状況から適していると考えられる。

(2)PFI方式実施のためのファイナンスの検討

PFI方式の場合、その資金調達手段を検討する必要がある。一般にPFIはプロジェクトファイナンスにより資金を調達するが、成田の重要性を考慮すると、政府が国債で調達した資金を低利でSPCに貸し付けるCGF(Credit Guarantee Finance)や、事業債の発行による調達(レベニューボンド)が考えられる。

(3)専用ターミナル建設スキームの提案

専用ターミナルの建設に当たっては、PFI方式を導入し、民間のデザイン力、創意工夫などをまとめて競わせる総合評価一般競争入札により実施者を決定することで、コストを最大限に抑え効率の良い運営が行われることが望ましい。

6.研究のまとめ

成田の国際ハブ化を実現するために、その手法の一つとしてLCCを積極的に導入する方策がある。そのためには、LCC専用ターミナルが必要で、その建設にあたっては、芝山千代田駅を有効活用して、かつ民間資本を最大限に活用するPFIが最適である。

参考文献

- 『空港の大問題がよくわかる』, 光文社, 2010
- 「海外空港の実態について」, 国土交通省, 2010
- 「空港容量拡大に向けた施設設備について」, NAA, 2010