
日本の航空ビジネスについての一考察

指導教授 金容度教授
2008年度法政大学大学院経営学研究科経営学専攻修士課程修了
企業家養成コース
太田 正樹

本研究の目的は、現在、日本の国内空港が直面している問題に関する分析及び今後の空港ビジネスについての考察である。

本論文で明らかにしたい問題点は、国内の地方空港における経営赤字に関してと、成田・羽田・関空・伊丹・中部、以上5箇所の日本の基幹国際空港が直面しているアジアの大型ハブ（基軸）空港の影響による、国際競争力の低下についてである。

国内の空港は、管理方法やその空港の用途に基づく分類があり管理者も異なるが、本論文では主に国内の地方空港と基幹国際空港と2つに分けて考察する。ただ、それぞれの空港において解決しなくてはならない問題点も異なっているため、本論文では、両空港の抱える問題点を区別して考察していきたい。

一つ目の問題点は、地方空港における赤字問題である。現在、国内空港全体の約8割が赤字となっている。各地方自治体の財政状況が逼迫している中、莫大な年間維持費を支払い続けているにもかかわらず、空港経営についての改善がなされようとならないのはなぜか。又、赤字が予想される、新空港の開港が現在も続いているのはどうしてか、という問題点である。

2章においては、各地方空港についての対策事例や、開港予定空港の研究などから、国内空港がかかえるこれらの問題点について分析を行った。その結果として、空港整備特別会計の問題点、地方自治体の需要予測の甘さ、非効率的な空港経営などが主な要因であることが確認出来た。

3章においては、先行事例として、海外、主には英国空港会社（BAA）の民営化、及び同国の地方空港民営化における成功事例から「空港民営化」に注目し、国内の地方空港における民営化導入の効果について検討した。結論としては、民営化を進め、経営効率化や顧客サービス水準の向上を図ることが必要であるということに至った。成田国際空港会社でも民営化後、公団時代には出来なかった、免税店経営や両替商などのリテール事業にも力を入れて売上高を伸ばしており、結果、国際線着陸料の引き下げに成功している。ただ、各地方空港の民営化では現状、巨額の赤字をかかえており、各空港の経営を維持することは困難であると予測されるため、地域ごとのエリア導入制などが望ましいと考えられる。

4章では、もう一つの問題点、基幹国際空港におけるアジアでの国際競争力低下について分析した。アジアの玄関口を自負する日本であるが、成田空港のキャパシティ不足、羽田空港の国際化問題の影響により、未だに他国と「オープンスカイ政策」による協定を結べない状況である。日本の航空会社・空港は、ボーダレス化する航空・空港ビジネスにおいて特に、日本の国際旅客の約6割、国際線貨物量の約7割を占める成田と、国内最大規

模の羽田との首都圏2空港は、果たして現状のままで、アジア諸国の空港間における競争力を維持していけるのであろうかという点が問題である。アジアのハブ空港である韓国の仁川、中国の浦東などは、それぞれ日本の各空港に向けて路線を拡大している。国境無きグローバル化が進む現代において首都圏空港の機能が不全のままであると、「成田パッシング」が加速し、結果、首都圏、ひいては日本経済全体の地盤沈下につながることを懸念される。

本論文では、成田と羽田の経営一体化によって、日本の首都圏空港の利用価値、アジアでの競争力を高めることが望ましいとの結論を導いた。なぜならば行政による発着枠の配分に左右されず、空港会社と航空会社が需要に見合った配分を行うことで、2空港インフラをバランス良く有効活用する道が開けると考えるからである。

最後にいままでの分析をまとめた上で、今後の研究課題として、地方空港の生き残り策と首都圏国際空港のハブ化とのバランスについて挙げる。前述の国内地方空港は、現在の国内線の不調を国際路線の開設などの国際化により生き残りを図っている。行き先はアジアのメガハブ空港に成りつつあるソウル、上海路線が多い。両路線は各国の航空会社を利用し、それぞれの空港経由で欧州や米国に飛行する利用法が主であるため、我が国の地方空港が各国のメガハブ空港までのフィーダー（連絡線）と結果になっている。この事は首都圏国際空港の機能低下を招いてしまうと考える。空港会社と航空会社との連携を強めて、お互いに発展関係を目指していくのが今後ますます重要であると言えよう。

本論文における主題である、日本の国内空港、及び国際空港の各自の問題点を考察し、空港ビジネスを抜本的に見直すことが、日本経済の活性化にも繋がることと確信している。