

アジアの空港間競争

日本の首都圏空港はアジア随一

仁川とも互角の勝負

アジアの航空需要は旺盛だ。国際空港同士でも「アジアのハブ」の座を巡る競争が熾烈になっている。

はなおか
花岡 伸也
しんや
(東京工業大学准教授)

アジアの大都市では、手狭となつた既存空港の拡張が困難であつたり、将来の航空需要増加に備えるため、大規模な新空港を次々に建設してきた。表は2010年のアジアの都市圏ごとの航空旅客数上位11都市をランキングしてまとめたも

のだ。1億人に迫る東京がトップで圧倒的に多く、2位と3位には北京と上海が続く。ただし、上位3都市はいずれも国内線の方が国際線よりも多く、東京は63%、北京と上海はともに約80%が国内線である。大阪は04年には伊丹空港と関西空港を合わせて7位だったが、10年には神戸空港を含めた3空港を合計しても10位以内に入らなかつた。アジアの大都市で航空旅客数が減っているのは、高速鉄道が開通して国内線が激減した台北だけであり、大阪(特に関西空港)の停滞が目立つ。



Bloomberg

アジアで急速に存在感を高める仁川空港

ここで示したアジアの大空港は、航空会社が拠点と位置づけ、路線を集約しており、「ハブ空港」と呼ばれている。空港がハブ(中心軸)、航空路線がスポーク(輻)と、輸送システムの形状が自転車の車輪に似ていることが名称の由来だ。こうした空港の間で起こっている、就航路線と乗り継ぎ旅客を奪い合う競争こそが



アジアの中で、際際乗り継ぎを中心とする国際ハブ空港は、国際線の年間旅客数が3000万人以上の成

地理的に優位な日本

国際ハブ空港間競争である。ハブ空港は、国際線-国際線(際際)、国際線-国内線(際内)、国内線-国内線(内内)という乗り継ぎ形態によって種類を分けることができる。

田、仁川、香港、バンコク、シンガポールの5つである。北東アジアでは、成田、仁川の2空港が国際ハブ空港としての実力を有しており、東南アジアではシンガポールとバンコクが競争している。

香港は北東アジアと東南アジアのほぼ全域を4時間以内でカバーできる絶好の位置にある。ただし、国際線の多くは中国本土路線で占められており、中国大陸の玄関口となる「ゲートウェイ空港」になっている。

北東アジアのハブ空港間競争を分析してみよう。日本は米国とアジアの間で地理的に優位な位置にあり、成田空港は北米・アジア路線の乗り継ぎ拠点として優れたゲートウェイ機能をもつ。実際、成田は昔からデルタ航空(旧ノースウエスト航空)のハブ空港と位置づけられている。

一方、ソウルにある仁川空港は、滑走路が3本あるアジア有数の大規模空港であり、成田とほぼ同数の国際線旅客数である。しかし、仁川に就航する多くの国際線は、実は日本と中国である。成田と仁川は両者ともゲートウェイ機能を有するハブ空港であり、長距離国際線で重複している路線もあることから一部では確実に競争しているものの、国際線のネットワーク形態は異なる。

07年に仁川空港の航空機発着回数が成田空港を超えたことで、成田が

エアライン サバイバル

アジアの都市圏航空旅客数(2010年)

(単位:千人)

都市	国際線	国内線	都市圏合計
1 東京	成田	成田	98,027
	羽田計	羽田計	
2 北京	14,190	59,758	73,948
	浦東	浦東	
3 上海	14,293	26,286	71,878
	虹橋計	虹橋計	
4 ソウル	15,264	529	51,171
	仁川	仁川	
5 香港	33,076	14,405	50,349
	金浦計	金浦計	
6 バンコク	36,237	14,934	45,795
	50,349	0	
7 シンガポール	32,949	9,836	42,039
	ドムアン	ドムアン	
8 ジャカルタ	16	2,994	44,356
	計	計	
9 広州	32,965	12,830	40,976
	42,039	0	
10 クアラルンプール	11,960	32,396	34,088
	5,222	35,754	
11 大阪	23,771	10,316	31,478
	10,486	14,788	
		3,867	
		2,337	
		20,992	

(出所)ACI,World Airport Traffic Report 2010より筆者作成

仁川に追い抜かれたという指摘もあるものの、単純に結論づけることはできない。東京が旺盛な航空需要を持ち続ける、つまり国際都市としての競争力を維持する限り、成田が仁川に簡単に後れを取ることにはならないだろう。

羽田 vs 成田

成田空港は、これまで発着容量が年間約22万回に制限されてきたため、国際ハブ空港としての機能を大きく発揮できないでいた。しかし、

施設や運用の問題を改善することで、年間発着容量を30万回まで増やすことが決定。これによって、成田も国際ハブ空港としての競争力を持つことができる。十分な国際線の発着枠こそ、国際ハブ空港間競争において必要不可欠な条件なのである。いま、成田空港の目下の競争相手は羽田空港である。羽田では、10年10月の4本目滑走路の供用開始を契機に、国際線定期便が本格的に運航されている。国際線の路線数は成田空港に及ばないものの、需要の大きな路線が就航していることから、空港までのアクセス時間に敏感なビジネス利用を中心に、首都圏の国際線需要の一部が成田から羽田にシフトしている。また、首都圏以外の利用者にとっても、羽田で国内線から国際線に乗り継いで海外に行けるようになった。羽田空港はもとも国内線のハブ空港だったが、国際線の就航により、際内乗り継ぎという新たなハブ機能を持つ

たのである。成田空港は、羽田に対抗するため国内線の路線増加を推進しており、それに応える形で、スカイマーク、エアアジア・ジャパン、ジェットスター・ジャパンの格安航空会社(LCC)3社が成田空港を国内線の拠点の1つとしている。LCC専用ターミナル整備も計画されており、成田空港の国内線増加のポテンシャルは高まっている。こうした競争は利用者の利便性向上につながっていることから、羽田空港と成田空港の国内線・国際線の機能分担を一から見直すべきという議論がある。しかし、羽田と成田の都心からのアクセス条件は、成田がどんなに頑張っても逆転することはできない。そもそも競争条件が違うのだ。羽田空港の昼間時間帯の国際線の発着枠割当を増やすべきという意見もあるが、国内線利用者を犠牲にしてまで増やすべきかどうか、慎重に考えていく必要があるだろう。

LCCのハブとなる関西

冒頭で述べたように、関西空港の旅客数は長らく低迷してきた。しかし、ここ最近になって風向きが変わりつつある。まず、LCCのピーチ・アビエーションが、関西空港を拠点として今年3月から就航を開始し

た。国内線だけでなく、仁川や香港など国際線にも就航している。LCC専用ターミナルの整備も始まり、今年10月には供用開始の予定である。関西空港には既に海外LCCも数多く就航していることから、LCCのハブ空港となりつつある。

また、関西空港と伊丹空港が経営統合され、今年7月から新会社としてスタートを切った。首都圏とは異なり、同じ都市圏内で2空港が競争するのではなく、1つの会社として互いに協力し合う関係になった。新関空会社の負債は依然として巨額であるという問題はあつたものの、今後の展望には期待が持てる。LCCを中心とした航空会社と新空港会社の互いの協力のもとで、開港当初から期待されていた際内乗り継ぎ機能が発揮されるかどうか注目される。

一方で、中国の空港は、急増する国内線需要に対応するため発着枠を国内線に割り当てており、国際線の発着枠を自由に増やせない状況にある。北京空港と上海の浦東空港は羽田のような際内乗り継ぎ機能を持つが、国際線の旅客数はまだ少なく際内乗り継ぎは成田や仁川には及ばない。しかし、国際線需要は今後確実に伸びることから、北京では大規模な新空港の建設が計画されている。完成すれば、北東アジアの空港間競争に参入してくるだろう。