

○研究プロジェクト
「中部圏の航空・空港戦略 ～中部国際空港を中心にして～」

開催責任者 ビジネス研究科 奥田 隆明

連続講演会 第1回 2016年10月1日

第2回 2016年10月15日

第3回 2016年10月22日

第4回 2016年10月29日

南山大学名古屋キャンパス J棟 4階 415 会議室



研究プロジェクトは以下のとおり、開催された。

◇報告者および題目

<総合題目>

グローバル社会の航空・空港戦略を考える ～経営と政策の視点から～

<趣旨>

経済成長による航空需要の増加、LCC の普及等、アジアの航空市場は大きく変化している。また、羽田空港の国際化、関西国際空港の LCC 増加等、国内の拠点空港にも大きな動きが見られ、中部国際空港（セントレア）を中心にした中部圏の航空・空港戦略にも変革が迫られている。この連続講演会では、航空・空港ビジネスの国際的な動向を踏まえながら、中部圏における今後の航空・空港戦略について考える。

<講師>

Tae Hoon OUM 教授（ブリティッシュ・コロンビア大学）：Air Transportation Research Society（ATRS）の会長を務める等、航空分野の世界的権威である。また、南山大学ビジネス研究科の寄附講座（JR 東海）教授として東海地域のビジネス人材の育成にも携わって

いる。2016年度9月からは南山大学経営研究センター客員研究員として滞在した。

<内容>

<連続講演会>

- ・第1回(10/1)「東北アジアにおける航空・空港ビジネスの動向
～グローバル・ネットワークと各国の航空規制が変化する中で～」
- ・第2回(10/15)「効果的な航空・空港の自由化とは何か
～貿易とこれに関連する経済活動の視点から～」
- ・第3回(10/22)「空港政策の成功例と失敗例
～空港に関連する官民連携プログラムのパフォーマンスについて～」
- ・第4回(10/29)「航空・空港ビジネスの環境変化と空港経営戦略
～セントレアに焦点を当てて～」

◇研究プロジェクトの討論内容

1) 東北アジアにおける航空・空港ビジネスの動向

～グローバル・ネットワークと各国の航空規制が変化する中で～

世界の航空市場は大きく成長しており、その背景としてオープンスカイ政策が大きな役割を果たしている。現在、アメリカ合衆国は118国とオープンスカイ協定を締結している。また、EU域内では36ヶ国がオープンスカイ協定を結び、EUとアメリカ合衆国とのオープンスカイ協定も締結されている。これに対して、アジアでは航空市場が急速に成長しているが、オープンスカイ協定の締結は遅れている。日本の航空会社は日本の空港をハブにした航空ネットワークを構築しているが、今後、アジア全域をカバーするために複数のハブ空港を持つ航空ネットワークを構築することが必要になるであろう。

2) 効果的な航空・空港の自由化とは何か

～貿易とこれに関連する経済活動の視点から～

オープンスカイ協定は航空旅客や航空貨物を増加させるだけでなく、国際貿易、特にサービス貿易に大きな影響を与えることが予想される。実際にカナダとアメリカのサービス貿易を考えると、金融サービス、情報サービス、経営サービス、技術サービス等の双方向貿易が行われている。この研究では、カナダのオープンスカイ協定がサービス貿易に与えた影響を分析するために、Two Stage Least Square Model と Difference-in-Difference Model を推定した。推定の結果、カナダのオープンスカイ協定がサービス貿易に与える影響は年々大きくなっていることが明らかになった。

3) 空港政策の成功例と失敗例

～空港に関連する官民連携プログラムのパフォーマンスについて～

国際空港の経営形態は様々なものが存在する。この研究では、アメリカ合衆国、EU、アジアについて、どのような経営形態が効率的なのかについて分析を行った。アメリカ合衆国で City-run airports と Airport Authorities による空港経営を比較すると、City-run airports より Airport Authorities で政府介入が空港経営に大きな影響を与えていることがわかる。また、EU では公営空港より民営空港で経営効率が高いこと、官民連携 (PPP) プロジェクトよりも上下分離によるインフラ経営プロジェクトの方が効率的であることが明らかになった。他方で、アジアでは各国の第1 空港において政府による空港経営が効率的であることも明らかになった。

4) 航空・空港ビジネスの環境変化と空港経営戦略

～セントレアに焦点を当てて～

世界の航空市場は今後も規制緩和が続くものと考えられ、その結果、大陸間を結ぶ航空路線が就航する、巨大なハブ空港が誕生するものと考えられる。他方で、航空会社の間では費用削減競争が繰り広げられ、高い費用の航空会社は淘汰されるものと考えられる。もはや LCC と FSC の差は少なく、今後、10～20 ドルの航空運賃の違いが一層重要になるものと考えられる。セントレアは日本の他の基幹空港と比較すると負債が少ない。また、日本は LCC の普及が遅れており、もっと積極的に LCC を活用することが重要である。さらに多くの航空利用客にセントレアを利用してもらうためには、産学官連携によって中部地方の航空需要の実態をもっと分析して、その結果を中部地方の航空・空港政策に反映させていく必要があるのではないだろうか？

◇上記研究内容に関連するワーキングペーパー

奥田隆明、「訪日外国人流動表を用いた旅客 IO モデルの開発～国際航空路線誘致の影響エリアの特定～」、南山大学経営研究センター・ワーキングペーパー、2017 年 3 月。

奥田隆明、「中部圏の入国空港に関する旅客 IO 分析～中部圏と中部空港の連携強化について～」、南山大学経営研究センター・ワーキングペーパー、2017 年 3 月。

なお、上記 2 編のワーキングペーパーは、現在、学術論文誌に投稿中である。