

転機を迎える航空業界

【ポイント】

1. 2009年羽田空港に4本目の滑走路が誕生し、発着枠が1.4倍に拡大。国際定期便も就航する。
2. 成田空港でも2009年に滑走路が延長され、発着枠が年20万回から22万回に増加する。
3. 羽田、成田両空港の発着枠拡大は、航空会社に戦略の転換を迫っている。

1. 羽田空港の現況

東京国際空港（以下、羽田空港）は世界でも有数の混雑空港である。Airports Council International（国際空港協議会）が発表した2005年利用旅客数ランキングでは、国内線主体であるにも関わらず世界第4位にランクインしている（図表1、因みに成田国際空港（以下、成田空港）は第27位）。航空各社も羽田空港を拠点に路線展開しており、全国48空港との間に1日約400往復のネットワークが形成されている。

かつては、羽田空港に国内線と国際線が同居していたが、1964年の海外旅行自由化以降、急増する利用客に対応しきれなくなり、国際線は1978年に新設された成田空港へ移管された。しかし、その後も国内線利用客の増加が続いたため、空港機能の拡大を目的に、1984年からいわゆる沖合展開事業が開始された。

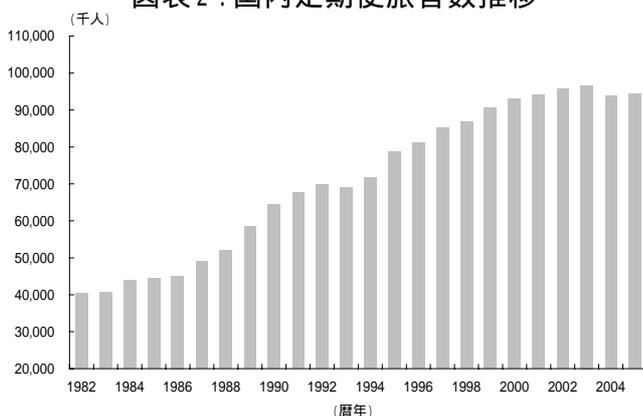
この事業によって、まず1988年にそれまでの2本の滑走路（B滑走路とC滑走路、ただし、交差していたため同時使用ができず事実上1本）に、もう1本A滑走路が加えられた。さらに1997年にはC滑走路が移転・拡張され、漸く2本の平行滑走路による同時離

図表1. 2005年利用旅客数ランキング

順位	空港名	利用者数(人)
1	アトランタ	85,907,423
2	シカゴ	76,510,003
3	ロンドン	67,915,403
4	東京(羽田)	63,282,219
5	ロサンゼルス	61,489,398
6	ダラス	59,176,265
7	パリ	53,798,308
8	フランクフルト	52,219,412
9	アムステルダム	44,163,098
10	ラスベガス	43,989,982
⋮	⋮	⋮
27	東京(成田)	31,451,274

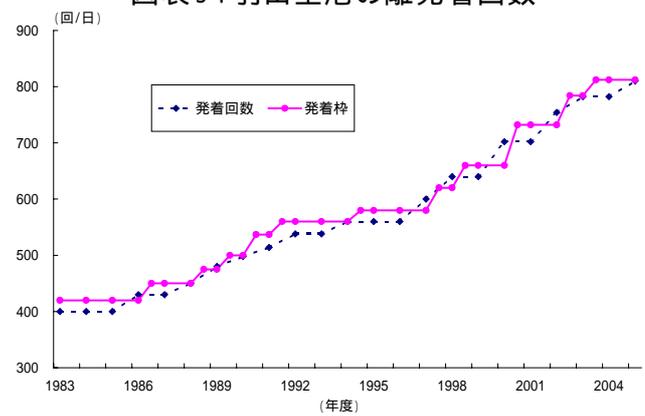
(資料) Airports Council International

図表2. 国内定期便旅客数推移



(資料)国土交通省

図表3. 羽田空港の離発着回数



(資料)国土交通省

着陸が可能となった。

滑走路の新設や拡張等による空港の能力増強で、これまでも発着枠は段階的に引き上げられてきたが、国内航空需要は増加傾向を辿ったため（図表 2）、その枠をほぼ全て使い切る状況が続いている（図表 3）。現在も、定期便が使用できる発着枠年約 29.6 万回（2005 年 10 月）は全て使用されており、能力は既に限界に達している。

首都東京における交通機能の一翼を担う羽田空港のキャパシティ拡大は喫緊の課題であった。

2．羽田空港に 4 本目の滑走路を新設へ

増大する航空需要に早急に対応するため、羽田空港の再拡張案の他にも、羽田、成田に次ぐ第 3 の空港を首都圏に設置する案などが検討されてきた。2001 年に既存ストックの有効活用、空港アクセス利便性の観点から、羽田空港再拡張が他の案と比較して優位性があり、優先的に推進するのが適当とされ、同年、都市再生本部が都市再生プロジェクト（第二次決定）に選定。2002 年には「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002」において、「財源について関係府省で見通しをつけた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000 年代後半までに国際定期便の就航を図る」と閣議決定された。

こうして、羽田空港に 4 本目の滑走路となる D 滑走路建設が決定し、2005 年 3 月に新滑走路建設工事の工事請負契約が締結された。総事業費 7,000 億円近くに及ぶ「最後の大型公共工事」である。

D 滑走路は、沖合に埋め立てと栈橋を組み合わせて造成した人工島に建設される計画で、供用開始は 2009 年末、年間発着枠は 29.6 万回から 40.7 万回へおよそ 1.4 倍に拡大する見込みである。これによって、航空会社は多路線化、運航の多頻度化が可能になり、より一層利用者の利便性向上が図られることになろう。

発着枠増加分の全てが国内線に使われる訳ではなく、将来の国内線需要に見合った発着枠を確保した後に生まれる余裕枠（概ね年 3 万回程度）については、近距離国際定期便に振り向けられる予定である。国土交通省は、「羽田発着の国内線距離をひとつの目安とする」としていることから、韓国や中国といった東アジア方面への定期便運航が想定されている。

ただ、羽田空港再拡張事業は、当初 2006 年春の着工予定であったが、国の漁業補償交渉に手間取り、当面の目標としている 2006 年中の本格着工も危ぶまれる状況にある（2006 年 11 月現在）。供用開始が 2009 年と決まっているだけに、工事の遅れが懸念されている。

3．成田空港を巡る最近の動き

一方、国際線主体の成田空港でも未完成となっている暫定平行滑走路（2,180 メートル）の 2,500 メートル化に向けた延伸工事が 2006 年 9 月に着工した。もともとは、2002 年のサッカーワールドカップ開催に合わせて 2,500 メートル滑走路を完成させることを目指していたが、反対派の理解が得られず、短い滑走路で供用を開始した経緯がある。2,180 メートルでは、長距離路線の運航は難しいため、主として中国を中心にアジア路線の供給が拡大された。

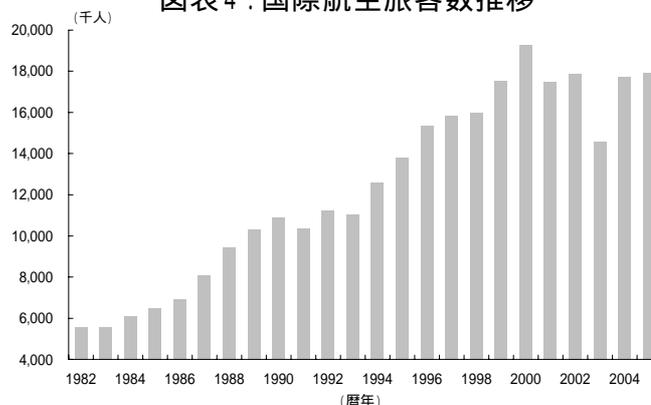
今回の滑走路延伸で、成田空港は 1978 年の開港以来実に 30 年振りに完全空港として機

能することになる。2,500メートル化は、大型旅客機の就航を可能にし、東南アジアまでだった飛行距離も米国西海岸まで延びるなど能力は大幅に向上する見通しである。

完成は2009年10月、供用開始は2010年3月の予定で、既存の4,000メートル滑走路と合わせた発着枠は現在の年間20万回から22万回に増加する見通しである。

需要が拡大基調にある国際線(図表4)は、前述の羽田空港の国際線枠と合わせ2010年以降年間5万回の発着枠が新たに生まれる計算になる。国内線同様、航空会社は特に高需要、高収益路線を中心に多頻度運航の路線展開を図るものと思われる。

図表4. 国際航空旅客数推移

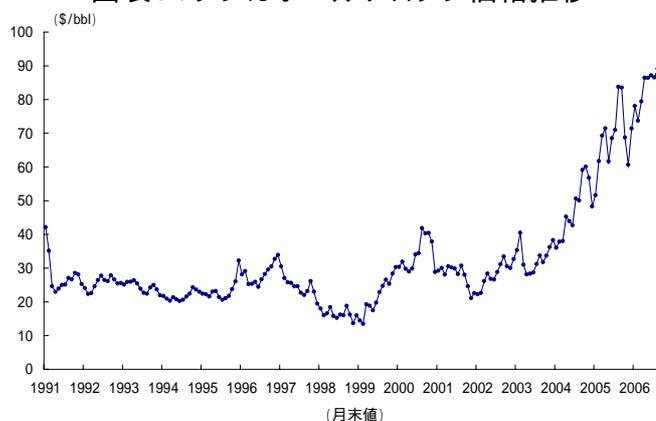


4. 戦略転換を迫られる航空会社

羽田、成田両空港の発着枠拡大で、航空会社の経営戦略は大きな転換を迫られている。つまり、従前の大型旅客機を使った一括大量輸送から中小型機を活用した少量多頻度輸送体制へのシフトである。

日本の大手航空会社2社は、運航回数の拡大が可能になることで、機材のダウンサイジングを進めている。両社とも米航空機メーカーが開発した次世代中型旅客機B787の導入を決め、2008年に運航を開始する予定である。この新型旅客機は、かつての主力機種である大型旅客機B747(いわゆるジャンボ機)に比べ、燃費効率は倍以上改善できるとされている。ジェット燃料であるケロシン価格は当面高値圏で推移するとみられており(図表5)航空会社は燃費が悪く、コストが割高な大型旅客機の早期退役を急いでいる。

図表5. シンガポールケロシン価格推移



また、多頻度運航に伴う機材数の増加は、パイロット、整備士といった運航要

員がこれまで以上に必要になることを意味する。航空会社は、積極的な新規採用と人材の早期育成に取り組んでいる。これは、団塊の世代が定年退職を迎える「2007年問題」を間近に控え、経験豊富なベテランが激減する前に短期間で多くの若手を育てなければ、運航の安全性までもが脅かされかねない状況にあるためである。

羽田空港の発着枠拡大は、新規参入航空会社にとって、業容拡大のまたとないチャンスとなる。羽田-札幌、羽田-福岡、羽田-那覇といった需要の多いドル箱路線への運航を増やすことが予想され、基幹路線における運賃競争に一層拍車がかかるものと思われる。新規発着枠の割り当て次第では、新規参入組が勢いを取り戻し、業界の勢力図が塗り変わる可能性もある。多頻度運航が新たな需要を生み出し、国内線の市場規模は拡大すると予想される。運航費用の増加が見込まれるだけに、航空会社にとって運賃政策がより重要性を

アナリストの眼

増し、その巧拙が航空各社の業績を左右することになるだろう。

(富国生命投資顧問(株)シニアアナリスト 若林 祐二)
