

CAPA 分析・特別号9

CAPA 空港データベース、1,000 空港を超える =成長率ではアジアと BRIC の空港が席卷

CAPA の空港輸送実績データベースは、空港データ・スイートを構成する 8 種類の機能の一つだが、世界の 1,000 を超える空港の情報を、月間、年間単位で保有して居る。

具体的には、それぞれ個別に集計された、月間で 200、年間 275 の航空会社のデータ、15 ヶ国の輸送データ、27 ヶ国の観光統計に加え、月間で 1,030 空港、年間で 1,265 空港の利用実績を保有して居る。数字は毎日、CAPA の情報として増えて居り、新たな空港の統計も追加されて居る。

今回のレポートでは、CAPA 空港輸送実績データベースの特長と利点を、実例を上げながら見てみたい。

バンコクのドンムアン空港は、2013 年、大空港としては世界最速の成長を遂げている

航空輸送データベースから見えてくる、驚くべき統計のひとつが、2013 年に利用旅客数で最速の成長を遂げた主要空港の場所である。例えば、下表(表1)で見ると、年間 1,500 万人以上の旅客が利用する空港としては、ドバイやイスタンブール・アタチュルク空港など、いくつかの誰もが予想する空港名が、確かに表中にある。

然し、5 年前に新しいスパンナプミ空港に、実質とって代わられた、バンコク・ドンムアン空港を予期した人は僅かしか居ないだろう。そこが、最近になって、(主として低コストエアラインから)大人気となり、2013 年に同じクラスの他の空港を遥かに超える 175%の伸びを示したのだ。

表1:世界の空港 利用者数の伸び率:トップ 25 空港 2013 年対 2012 年、(年間利用者数 1,500 万人以上)

Airport	2012	2013	Growth 伸び率
Bangkok Don Mueang International Airport	5,983,091	16,479,227	175.4%
Istanbul Sabiha Gokcen Airport	14,686,052	18,641,842	26.9%
Kunming Airport	23,980,000	29,688,000	23.8%
Kuala Lumpur International Airport	39,887,866	47,498,157	19.1%
Hangzhou Airport	19,115,300	22,114,100	15.7%

Dubai International Airport	57,684,550	66,431,533	15.2%
Urumqi Airport	13,347,200	15,359,200	15.1%
Chongqing Jiangbei International Airport	22,057,000	25,272,000	14.6%
Xiamen Gaoqi International Airport	17,354,100	19,753,000	13.8%
Istanbul Ataturk Airport	45,091,962	51,320,875	13.8%
Abu Dhabi International Airport	14,700,420	16,526,000	12.4%
Wuhan Airport	13,980,600	15,706,100	12.3%
Moscow Sheremetyevo Airport	26,188,000	29,256,000	11.7%
Xian Airport	23,420,900	26,045,000	11.2%
Bogota El Dorado International Airport	22,525,873	25,009,483	11.0%
Osaka Kansai International Airport	16,109,404	17,806,269	10.5%
Cancun Airport	14,463,435	15,962,162	10.4%
Taipei Taoyuan International Airport	27,836,550	30,701,987	10.3%
Doha International Airport	21,163,591	23,266,187	9.9%
Sao Paulo Guarulhos International Airport	32,777,330	35,962,128	9.7%
Shenzhen Airport	29,568,800	32,268,400	9.1%
Riyadh King Khaled International Airport	17,069,000	18,585,000	8.9%
Fukuoka Airport	17,418,798	18,951,652	8.8%
Jeju Airport	18,443,047	20,055,238	8.7%
Guangzhou Baiyun Airport	48,313,605	52,456,067	8.6%

Source: CAPA Airport Traffic Database

その他の目立った伸びを示す空港:

- ウルムチ空港、中国の未開発な北西部地方
- イスタンブールでしばしば見落とされるサビハ・ゴッチェン空港;所有者で運営者の TAV がリマク・グループの株式を 40%買収し、新イスタンブール空港に対抗しようとしている
- カンクーン、トップ 25 の中で唯一、文字通りのリゾート空港。2013 年はメキシコシティの混雑したフアレス空港(6.9%の伸び)を超えた
- 表中の空港のうち 18 はアジア太平洋地区(トルコとロシアをアジアと数えて);4 箇所は中東、3 か所がラテンアメリカ。北米と欧州は一つもない。アフリカも無いがこのカテゴリーに入る空港はたった 2 つしか無い。(ヨハネスブルグとカイロ)。11 か所は BRIC 諸国に属する。

年間利用旅客数 500~1,500 万人のカテゴリーで、旅客数伸び率トップ 25 空港のうち 15 空港はアジア太平洋地区にある

年間利用旅客数 500~1,500 万人のカテゴリー(表 2)を見ると、類似したパターンが現れ、よりアジアに光が当たる(20 空港)、中東から 2 空港、ラテンアメリカから 2 空港、欧州は保養地クレタ島のヘラクリオン空港が唯一の登場である。

この年間利用旅客数 500~1,500 万人のカテゴリーで、
25 空港中 15 空港は BRIC 諸国で、
そのうち 2 空港以外は全て中国

この年間利用旅客数 500~1,500 万人のカテゴリーで、25 空港中 15 空港は BRIC 諸国で、そのうち 2 空港(モスクワ・ブヌコボとザンクトペテルスブルグ・プルコボ)以外は全て中国。

表 2:世界の空港 利用者数の伸び率:トップ 25 空港 2013 年対 2012 年、(年間利用者数 500~1,500 万人)

Airport	2012	2013	Growth 伸び率
Medellin Jose Maria Cordova Airport	5,077,540	6,557,185	29.1%
Tianjin Airport	8,140,000	10,035,800	23.3%
Lanzhou Zhongchuan Airport	4,583,500	5,649,600	23.3%
Chiang Mai International Airport	4,491,331	5,463,921	21.7%
Guiyang Airport	8,746,200	10,472,000	19.7%
Phuket International Airport	9,541,552	11,342,491	18.9%
Kota Kinabalu Airport	5,848,135	6,935,797	18.6%

Ankara Esenboga Airport	9,273,108	10,928,403	17.9%
Wenzhou Airport	5,637,300	6,595,900	17.0%
Panama City Tocumen International Airport	6,692,608	7,784,328	16.3%
Nanning Airport	7,032,200	8,157,300	16.0%
Changchun Airport	5,819,600	6,733,100	15.7%
Moscow Vnukovo Airport	9,700,000	11,180,000	15.3%
Saint Petersburg Pulkovo Airport	11,154,560	12,854,366	15.2%
Qingdao Liuting International Airport	12,601,200	14,516,700	15.2%
Penang International Airport	4,767,815	5,487,751	15.1%
Taiyuan Airport	6,813,300	7,803,600	14.5%
Heraklion Nikos Kazantzakis Airport	5,052,043	5,778,764	14.4%
Fuzhou Airport	7,852,000	8,925,900	13.7%
Sanya Airport	11,343,400	12,866,900	13.4%
Dammam King Fahad International Airport	6,685,568	7,569,304	13.2%
Nanchang Airport	6,018,200	6,811,000	13.2%
Hohhot Airport	5,435,300	6,150,300	13.2%
Sharjah Airport	7,516,538	8,505,268	13.2%
Zhengzhou Airport	11,673,700	13,136,600	12.5%

Source: CAPA Airport Traffic Database, ACI

このデータベースは、利用者にとって、例えば主要空港を他の近隣の主要空港と比較したり、世界的にハブ空港としての役割を競っているのはどこか、また最寄りの副次的、3 次的なレベルの空港との比較を可能にしてくれる。

データベースが最も有効な点は旅客数や貨物の物量を指定された空港で比較する能力にある

最新性(例えば 2014 年の現在まで)、また例えば過去 5 年間などの履歴という観点から見て、このデータベースが最も有効な点は旅客数や貨物の物量を、指定された空港で比較する能力にある。

フランクフルト国際空港とハーン空港を比べると

ドイツから例にとって見よう、ルフトハンザの世界のハブであり本拠地であるフランクフルト国際空港 (FRA)とフランクフルト・ハーン空港 (HNF)は、100km 離れており、こちらは低コストエアラインと貨物便を扱っている。

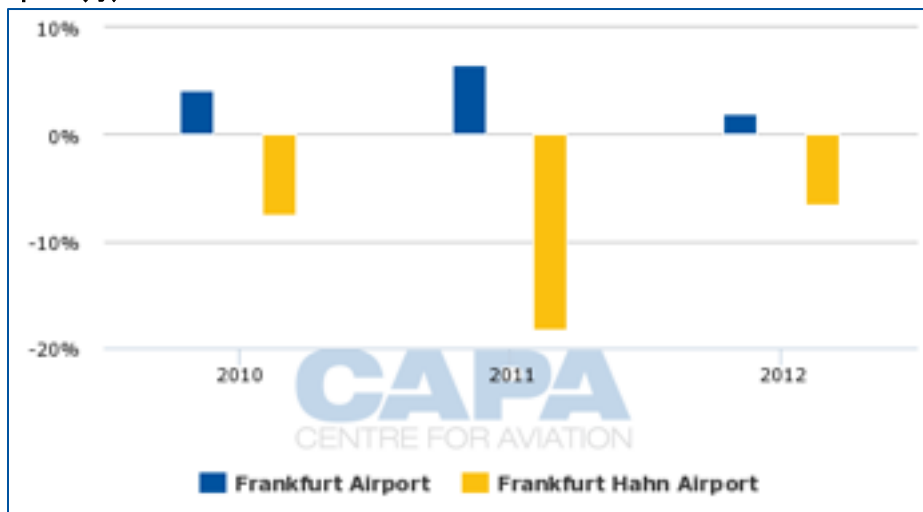
ルフトハンザが世界をリードするフルサービスのネットワークエアラインの一つとして、スターアライアンスの主要メンバーであり続け、欧州金融界の最重要な中心でもある町で、大規模なハブサービスを取り扱う限り、FRA の将来は安泰である様に見える。

一方、HNF は、元は空軍基地だった所で、先見の明のある政治家達が FRA の貨物使用の代替空港になれると考えたために辛うじて閉鎖を免れたが、その結果、ライアンエアの初期の欧州基地になり、その後も民間用の空港として消長を経てきたが、最近では、何とか旅客便、貨物便ともに維持するために汲々としている。

下の図 1 と図 2 では、この両空港の 2010 年 1 月から 2012 年 12 月の間の旅客輸送実績の伸び (PTG)を棒グラフと線グラフで表して比べて見た。(この期間は欧州経済危機の真っ只中である)

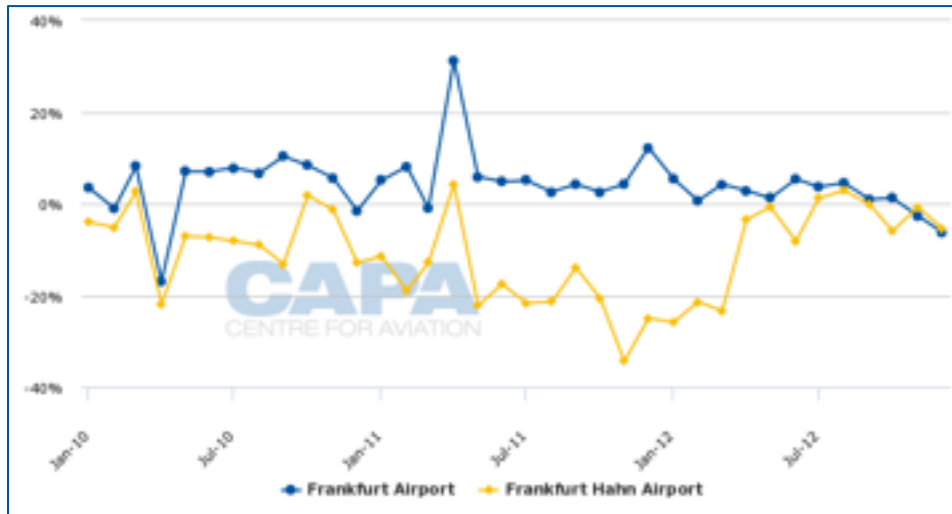
図 3 では 2014 年現在まで(1 月~8 月)の両空港での PTG を比較して見た。このデータベースは毎月、統計が発表され次第アップデートされる。

図 1)フランクフルト空港とフランクフルト・ハーン空港の年間旅客数の伸び比較 (2010 年 1 月~2012 年 12 月)



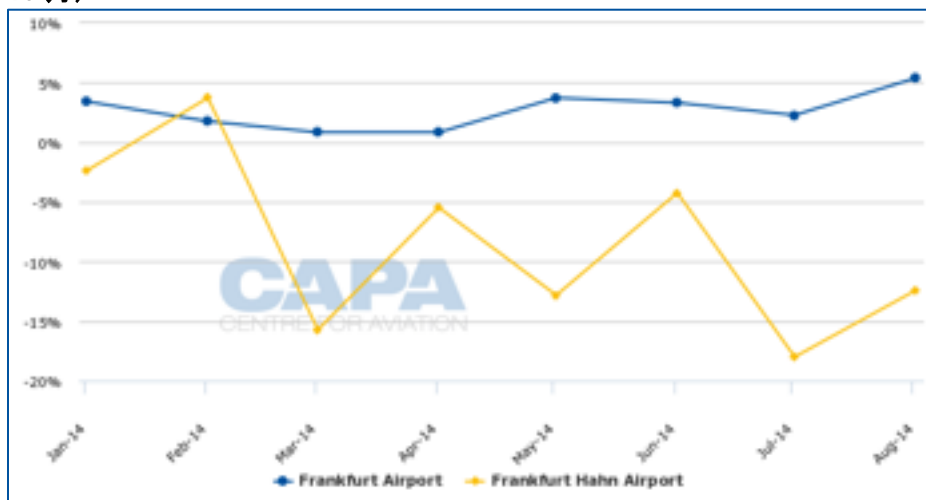
Source: CAPA Airport Traffic Database

図 2) フランクフルト空港とフランクフルト・ハーン空港の旅客数の伸び比較 (2010年1月～2012年12月)



Source: CAPA Airport Traffic Database

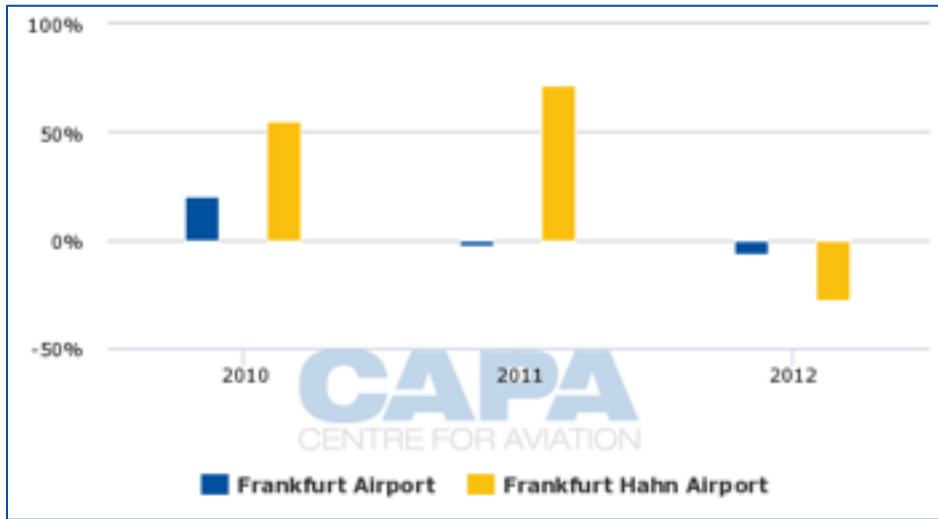
図 3) フランクフルト空港とフランクフルト・ハーン空港の旅客数の伸び比較 (2014年1月～2014年10月)



Source: CAPA Airport Traffic Database

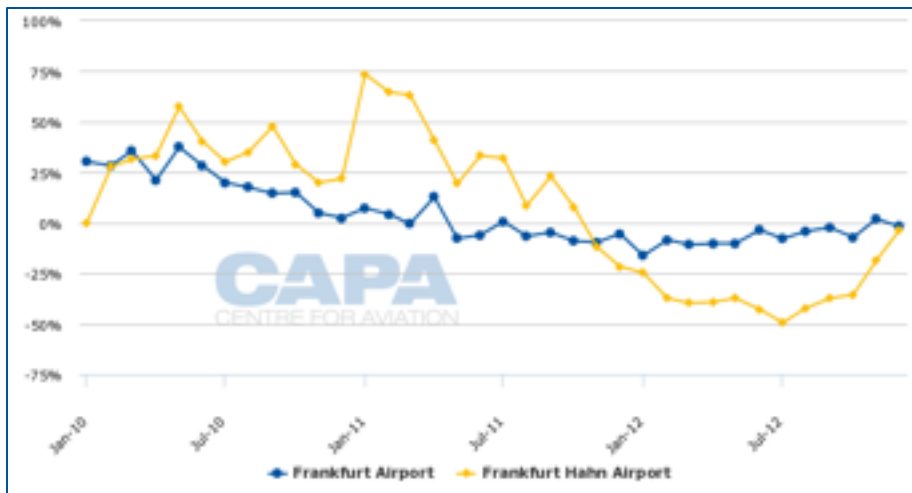
最後に図 4 と 5 では、歴史的な視点に戻り、2010年1月～2012年12月の3年間の両空港での貨物物量の伸びをこれも棒グラフとより詳細な折れ線グラフで示してみる。

図 4) フランクフルト空港とフランクフルト・ハーン空港の年間貨物物量の伸び比較 (2010 年 1 月～2012 年 12 月)



Source: CAPA Airport Traffic Database

図 5) フランクフルト空港とフランクフルト・ハーン空港の貨物物量の伸び比較 (2010 年 1 月～2012 年 12 月)



Source: CAPA Airport Traffic Database

これらの図から何が分かるだろうか？

図1では、FRAが3年間に亘り、大きなハブ空港でこの景気動向の中では典型的な、2%~8%とかなり整然とした旅客数の伸びを経験しているのに対して、HNHでの物量の落ち込みは、全く同時期に、8%から18%の間で変化して居る。

HNHでの最大の落ち込みはFRAでの最大の伸びの時期に重なる

それだけでは無く、HNHでの最大の落ち込みはFRAでの最大の伸びの時期に重なるのだ。折れ線グラフで(図2)より詳細に見てみると、二つのピークと、谷間が見える;2011年3月のピークは、両空港に共通のもので、もう一つのFRAのピークは、HNHの2011年12月~2012年1月の似たような落ち込みに一致して居る。更に、注目すべきは、HNHの実績は、それから2012年末迄の12ヶ月間着実に改善して居るのだ。

一方、図3では、両空港の現在までの2014年の実績を示して居るが、FRAがユーロ圏の景気の停滞や、ドイツでの旅行税の導入の影響にも関わらず、1~5%の範囲で成長して居る。しかし、同じ期間に2014年2月に一月だけ伸びを見せただけで、他の期間はずっとマイナス2~18%の範囲で減らして居るHNHには、当てはまらない。

これらから言えるのは、ハーン空港は旅客を満たしてくれる役割を求めて戦い続けて居ると言うことだ。HNHは最初、FRAのための、貨物の代替空港(旧軍の施設がたくさんある)という役割だった事を考えると、今後、どのような役割を果たす将来があるのだろうか？

図4と図5の統計から言って、HNHには貨物の将来がある、しかし決定的なものでは無い

図4と図5の統計から言って、HNHには貨物の将来がある、しかし決定的なものでは無い。

図4は2010年と2011年の両年には、物量の伸びがあった(FRAは停滞しているのに、この年には75%の伸び)、2012年の谷間にFRAの後を追って落ち込んで行き、その物量を25%も失ってしまった。背景には、数年間にわたって、世界的に貨物の需要の伸びが減退し、今や貨物をビジネスの中心に置いている、多くの空港にとっては、この程度が常態となってしまった。

図5の折れ線グラフを更によく見ていくと、時折、変動するのを除いて、FRAのビジネスの流れは、安定的に減っていく事を意味しているとしても、安定している。

これとは対照的にHNHの折れ線は、いわば、ビジネスの周期性が伺えるような、いくつかの山と谷の期間の動きがあり、安定とはかけ離れて居る。

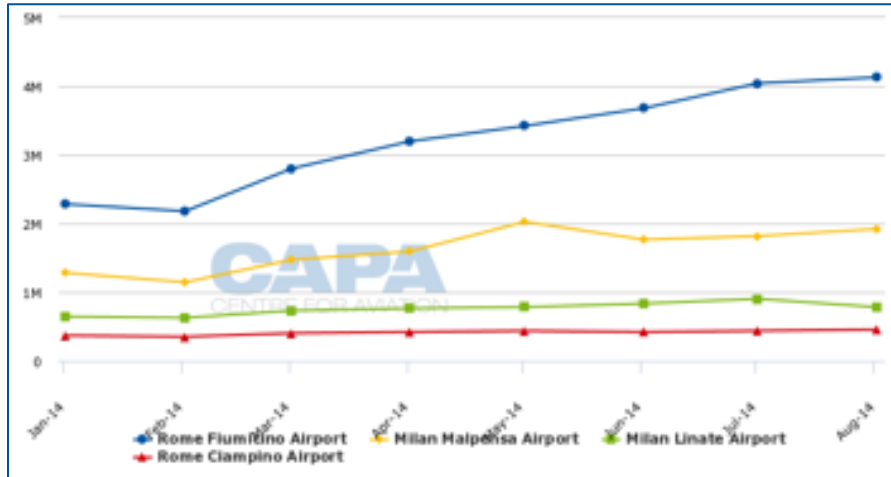
これら全ての統計が更に深い分析への扉を開いてくれる。

都市間で人や物の往来がありそうな、国内や近隣諸国の主要な都市を比較して見る。

例には、ローマ=ミラノ、マドリッド=バルセロナそしてクアラルンプール=シンガポールを含む

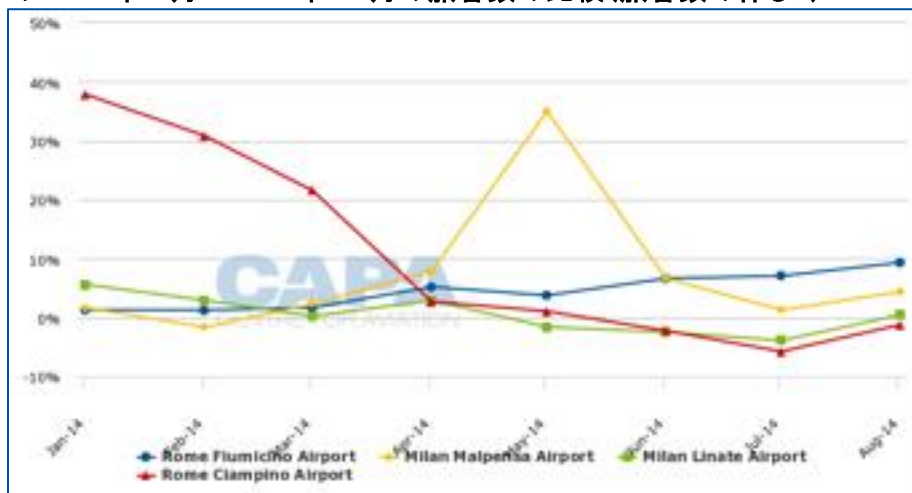
図 6 と図 7 は、4 つのローマとミラノの空港 (各 2 箇所) の 2014 年の現時点までの旅客数の比較を、図 8 と 9 はマドリードとバルセローナ、図 10 と 11 はクアラルンプールとシンガポールの線グラフである。

図 6)ローマ・フィウミチノ空港とローマ・チャンピーノ空港、ミラノ・マルペンサ空港とミラノ・リナーテ空港の 2014 年 1 月～2014 年 10 月の旅客数の比較(実際の旅客数)



Source: CAPA Airport Traffic Database

図 7)ローマ・フィウミチノ空港とローマ・チャンピーノ空港、ミラノ・マルペンサ空港とミラノ・リナーテ空港の 2014 年 1 月～2014 年 10 月の旅客数の比較(旅客数の伸び%)



Source: CAPA Airport Traffic Database

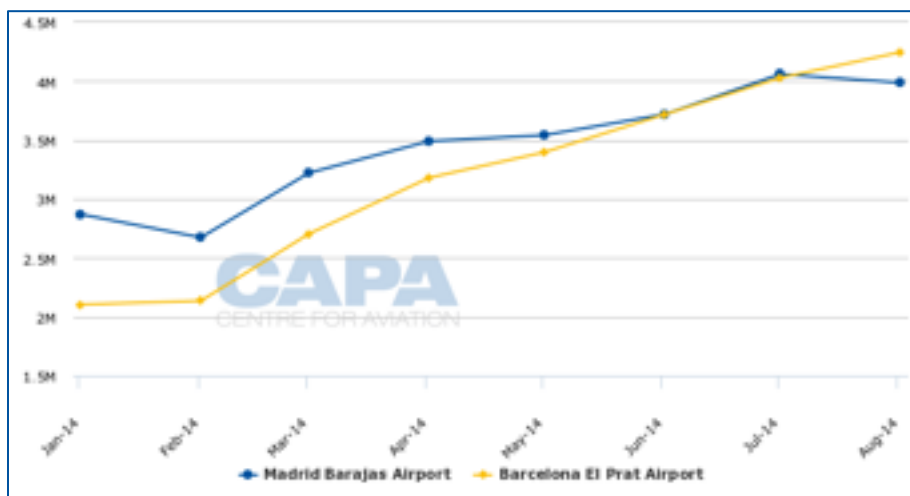
ローマ・チャンピーノ空港は近隣空港に比べて下降している。

これらの図(6/7)が示しているのは、全 4 空港がこの期間は以前と比べて(図 6)かなり全体的に安定していたのに、また伸びの水準がローマ・フィミチノとミラノ・リナーテでは安定しているのに対して、上昇/低下の水準がローマ・チャンピーノ、ミラノ・マルペンサではずっと断続的になっている(図7)事だ。フィウミチノはローマの第 1 空港である。

そこはアリタリア残存部分のハブ空港であり、ライアンエアに支配されているチャンピーノよりも遥かに多くのネットワーク旅客を扱っている。ライアンも、より多くのビジネス旅客を惹きつけられるフィウミチノでの運航を開始している。

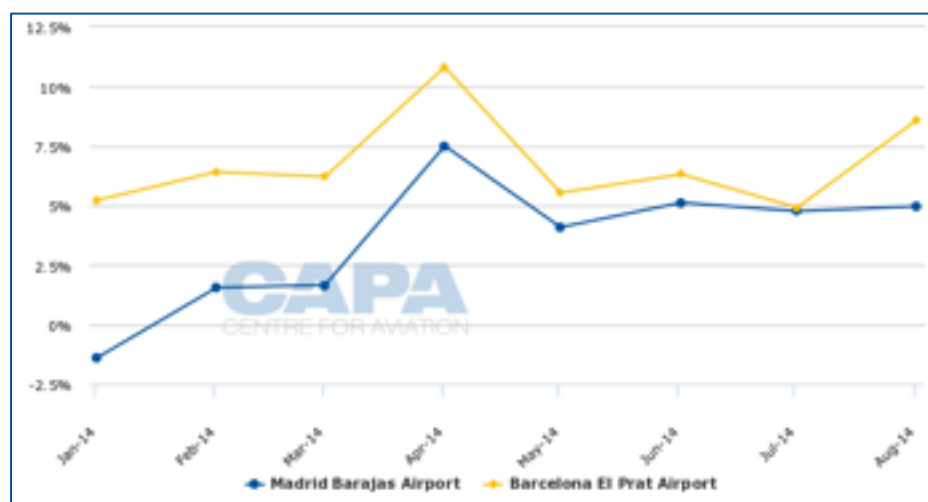
同じ事が、ミラノの 2 空港にも言えるとは限らない。2014 年 5 月のマルペンサでの突出した伸び(+35%)はただ一度限りの出来事だった。しかし、ローマのチャンピーノが 2014 年 1 月の約 40%増から 7 月の 5%減まで伸び幅が縮んで、下降の傾向にある事は明らかである。

図 8) マドリッド・バラハス空港、バルセローナ・エルプラト空港の 2014 年 1 月から 10 月の旅客数の比較(実旅客数)



Source: CAPA Airport Traffic Databases

図9) マドリッド・バラハス空港、バルセローナ・エルプラト空港の2014年1月から10月の旅客数の比較(旅客数の伸び%)



Source: CAPA Airport Traffic Database

マドリッドとバルセローナの各空港は国の覇権を争っている

この2つのスペイン最大を競う大都市の対照は魅力的である。マドリッド・バラハス空港は、そこを発着するイベリア航空の国内国際線の便に大蛇を振るったIAGのスペインの基地であり、同時に空港を運営するAENAの燃油料金値上げの理由からも、この空港は過去2年間、やはりIAGの傘下にあるブエリング航空が基地としている、バルセローナに比べて、ずっと低調な実績となっている。

バルセローナ、仇敵をリードする=航空業界版

「エルクラシコ」(サッカーのレアル・マドリッド対バルセローナ戦)

図8を見ると分かる様に、バルセローナは航空業界版「エルクラシコ」(サッカーのレアル・マドリッド対バルセローナ戦)で急速に仇敵を追い上げていて、今年に入ってCAPAが予測していた通り、2014年6月から8月の間のどこかで追いつき追い越している。しかし、旅客数の伸びの図9を見れば、マドリッドが2014年の早い時期に、イベリア又はエアヨーロッパによる、いくつかのラテンアメリカ線の復便に伴い、巻き返して、夏場もこれを維持したことから、バルセローナは7、8月の間に回復するまでややたじろいでいたという、少し違った話になる。

この戦いは、サッカーというより、闘牛に近いものになりつつあるが、5年前からこの2都市間を結ぶ高速鉄道が出来て旅客を奪っている事から、状況は更に複雑化し、延々と続く事になりそうだ。(注:将来的には、技術的な問題が解決され次第、競合する鉄道情報もこのデータベースに登録され、この都市間比較の価値を高める予定である。)

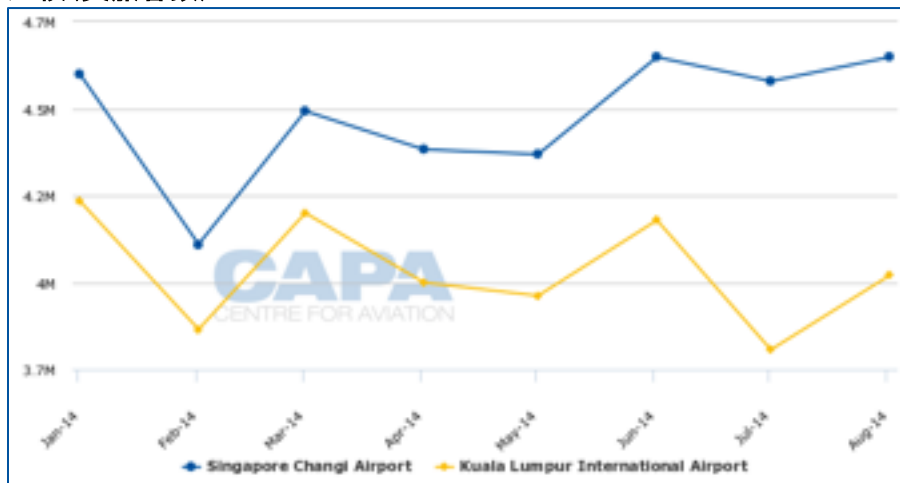
クアラルンプールとシンガポールの空港、事故とアジア経済の動向から打撃

マドリッド対バルセロナと同様の大きな競争がアジア太平洋地区にもある。クアラルンプール(KLIA)とシンガポール・チャンギ空港の対照は、現時点のアジア太平洋の不確かな旅客需要と、2006年に開業した低コストターミナルとの競合という文脈で考えねばならない。

チャンギは更に2つのフルサービスターミナルを建てるために、LCTの計画を放棄

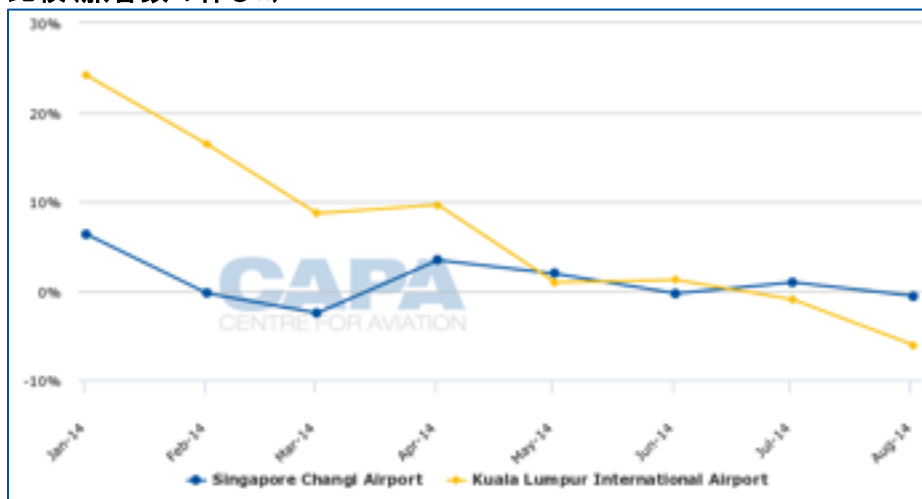
クアラルンプールの計画はずっと大きな(そして大変高価な)もの(KLIA2)にとって代わられたが、一方、チャンギは更に2つのフルサービスターミナルを建てるために、LCTの計画を放棄した。

図 10)シンガポール・チャンギ空港、クアラルンプール国際空港の 2014 年 1 月から 10 月の旅客数の比較(実旅客数)



Source: CAPA Airport Traffic Database

図 11)シンガポール・チャンギ空港、クアラルンプール国際空港の 2014 年 1 月から 10 月の旅客数の比較(旅客数の伸び%)



Source: CAPA Airport Traffic Database

2014 年の現在までの旅客数の図については、3 月から 6 月まではとても良く似たパターンを示しているが、その後、一部はマレーシア航空が蒙った大被害に対して否定的な反応から、また、主たるエアラインの供給減から、KLIA の旅客の流れがひどく下降してしまう。

同時期の伸び率の図は、過去 3 ヶ月間に亘って、2 つの空港が、如何に成長率が滑り落ちてマイナス成長の世界に転落するかを経験した事を示している。

然し、最も急激な落ち込みは、全地区を通じて、中国の経済の問題、そしてこれに伴う観光需要の減退、タイでの政情不安などの理由から航空業界の成長が減速した、今年の早い時期である。

欧州の空港、閉鎖の脅威の中で=交通量の傾向からその原因が分かる

CAPA の空港交通量ベースにあるデータは、閉鎖の脅威に直面する空港、沢山あるのだが現在なら欧州の空港の、交通量の増減を見るのにも使える。三つの例を挙げよう、英国北西部のブラックプール、イタリアのパルマ、そして欧州議会の町、フランスのストラスブールである。

ブラックプールの場合は、買い手が現れず、 2014 年 10 月 15 日には閉鎖

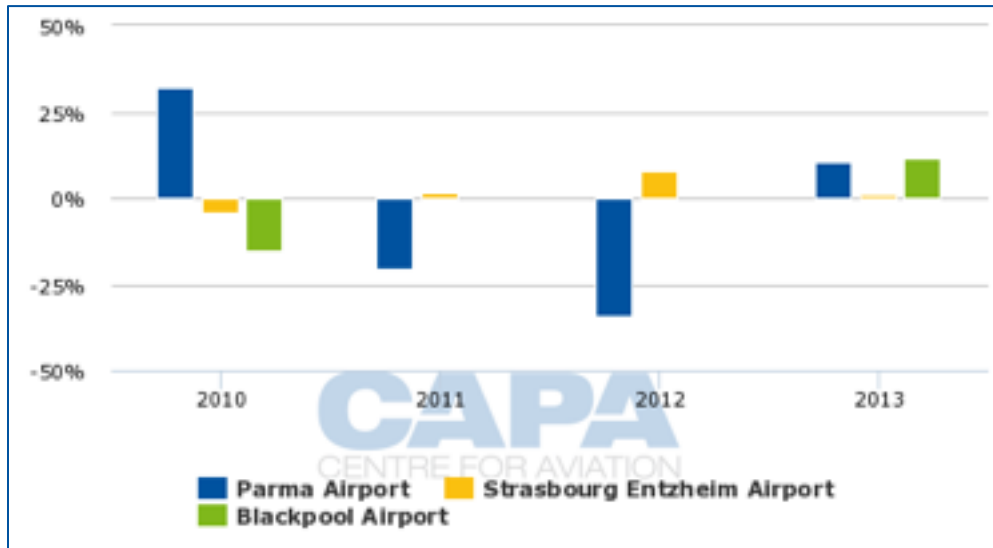
ブラックプールの場合は、買い手が現れず、2014 年 10 月 15 日には閉鎖されるだろう。現在のオーナー(95%)は、何年もの間、赤字に悩み、もはや経営は維持出来ないと見られて居る。

ミラノの南東 100km の、エミリアロマーニャにあるパルマの場合は、もし経営陣が 2014 年 10 月半ばの株主総会の前に適格な共同経営者を見付けられなければ、これもその時点で閉鎖される。

一方ストラスブールの場合、抱えて居る問題は何も変わらないのだが、運営はもう少し長く 5 年ほど続くだろう。地元の商工会議所が毎年の資金不足額 70 万ユーロを最早、負担出来ないで、その時点で独立採算の企業になるよう求めて居るのだ。この問題は、国境を超えてストラスブールから飛び立ちたいと望むドイツ人が居ない事の様だ。

2010 年から 2013 年の終わりまでの図表(図 12)は、ブラックプールの交通量が、2010 年~2011 年の間に酷く落ち、2011 年~12 年安定を取り戻し、消費者主導の英国の景気回復と、同空港にとって、唯一真に意味のあるエアラインであり、有能で、全てを含んだ包括パッケージ・ツアーの商品展開に成功した Jet2.com の増便により実際には 2012 年~13 年に、伸びを見せた事を示している。確かに、このプラスの実績は 2014 年まで続いたが、空港を閉鎖から守るには少々遅過ぎた様だ。

図 12) パルマ空港、ストラズブール・エンツハイム空港、ブラックプール空港の年間交通量比較;2010年1月～2014年10月



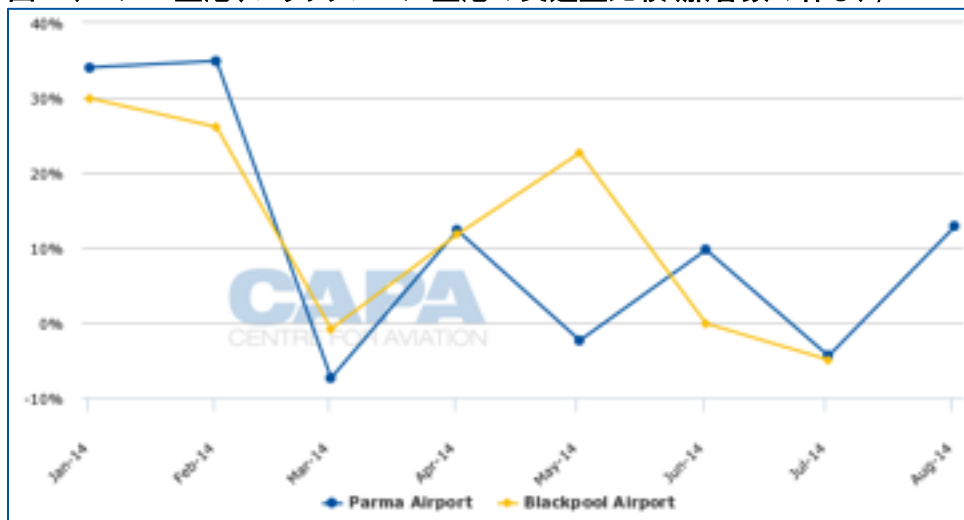
Source: CAPA Airport Traffic Database

パルマの場合は、空港は、経営民営化の話が進んでいた 2000 年代の遅くから、格安エアラインに牽引されたルネッサンス期を迎えて、2010 年にも未だ成長を続けていた。そのとき以来、イタリアでは、政府が時に強制的にその数値を減らそうとさえ考えた事もある、二次的空港に於ける全体的交通量低減の犠牲になってしまった。2013 年にはこれが殺到したのだが。

ストラズブールの交通量の伸び、あるいは減退の動きは-4%から+8%とより平坦である。ここでの問題は、国境を越えた多国籍の役割に適応出来ないという不満にある様だ。

2013 年～14 年にある程度伸びを示した両空港(ブラックプールとパルマ)でも、図 13 で分かる様に、その伸びは安定的なものでは無い。この不安定さが結局はこの危機的な時期に所有者・管理者の判断に影響する事は避けられないだろう。

図 13) パルマ空港、ブラックプール空港の交通量比較(旅客数の伸び);2014年1月～2014年10月



Source: CAPA Airport Traffic Database

航空交通量データベースのもう一つの機能は、厳しい競争に遭遇している空港での、旅客、貨物の伸びを追跡し、直接、間接に影響を受ける、他地区の空港の統計と比較するというものだ。

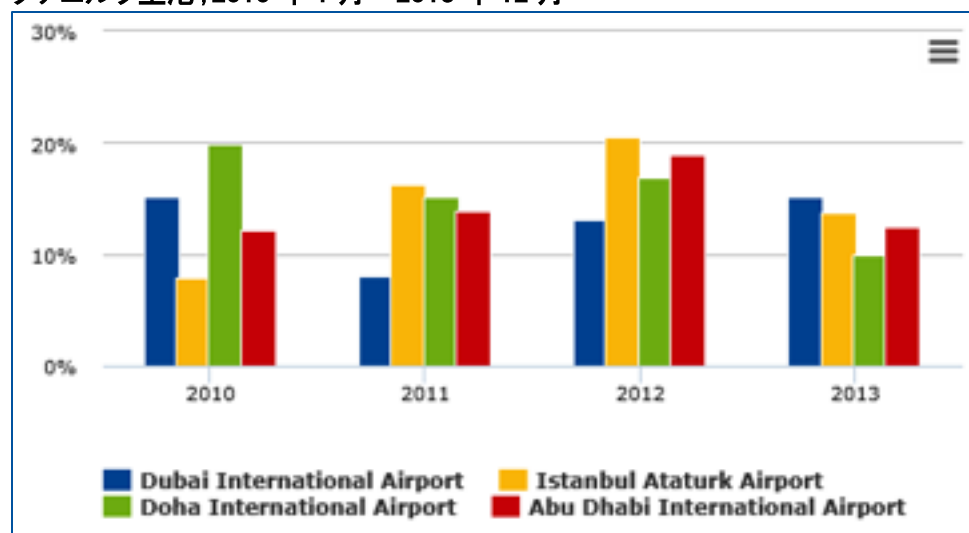
例えば、湾岸地区は、世界で最も攻撃的な三つのエアラインであるエミレーツ、エティハド、そしてカタールの地元であるが、彼らの拡大を支える空港のインフラもまた、準備が整って居るか、まもなく整う。この地区も航空管制の問題などの障害から無縁という訳では無い。しかし「中つ国」の威信に挑戦する様な、深刻な航空の問題がトルコの、同じく攻撃的な THY ターキッシュエアラインとイスタンブールに計画されている新空港施設から巻き起こって居る。

トルコは、伝統的に「東西文明の交わり合う地点」に位置し、豊かな人口とハブの機能を実証するように、幅広い観光客が集まり、世界のハブには、より適した地理的条件を備えている。

先に発表された様に、イスタンブールのサビハ・ギョクチェン 2 世とアタチュルク 16 世という、2 つの空港は 2013 年の年間利用者 1500 万人以上の規模のカテゴリーで、ともに世界のトップ 25 に入っている。「世界のハブ」を標榜する空港として、比較的新しく仲間入りしたこれらの空港に対するのは、より歴史の長い、欧州のハブで、特にロンドン・ヒースロー、パリ・シャルルドゴール、アムステルダム・スキポールそしてフランクフルト国際の各空港である。

一つの図(14)が 2010 年 1 月～2013 年 12 月の間の 4 つの中東地区の空港の成長比較がこの事を物語っている様だ。

図 14) 交通量比較(旅客数の伸び率%) ドバイ国際、アブダビ、ドーハ国際、そしてイスタンブール・アタチュルク空港; 2010 年 1 月～2013 年 12 月



Source: CAPA Airport Traffic Database

*ドバイには今やドバイ・ワールドセントラル・アルマクトゥム空港もある

**ドーハ国際空港は、2014 年 4 月ドーハ・ハマド空港に代わっているが、この図には影響は無い。

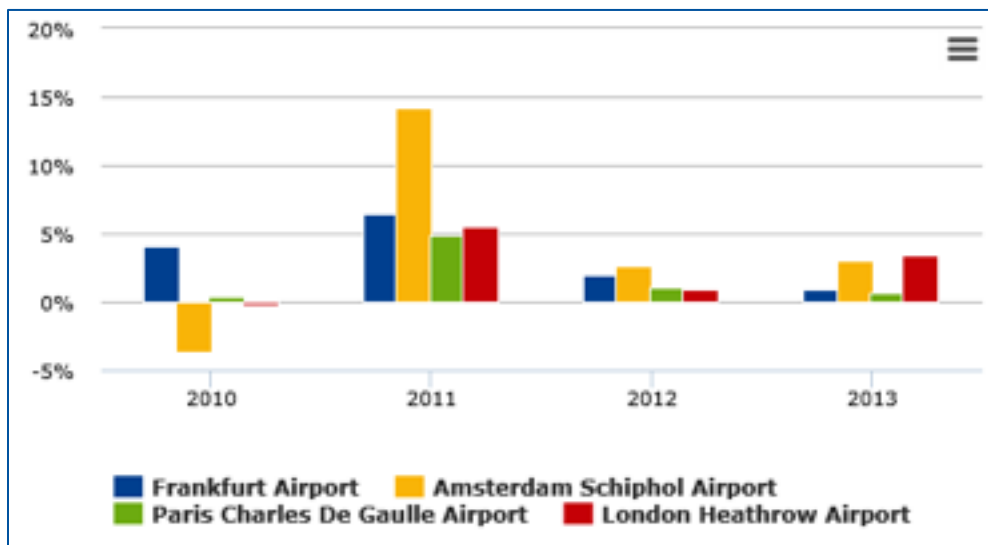
***イスタンブールには、サビハ・ギョクチェン空港もある

2011 年～2013 年の間はイスタンブール・アタチュルクを筆頭に、全 4 空港は 8%から 20%超の範囲で安定的な成長を維持して来たことが見て取れる。

一方欧州の空港を見ると(図 15)、旅客が減ったり、または安定した数値だったり、2010 年のフランクフルト以外は、ずっと不規則な成長のパターンが見られる。2011 年には欧州が景気後退から最初の回復を始め、かなり堅調な成長を見せたが、それから 2012 年・13 年にユーロ圏が再び不景気に滑り落ちていくに連れ、とても抑制された成長に転じている。

2013 年の英国の景気改善は、この空港はずっと 100%の能力一杯で運営されていると言う主張が続いているにも関わらず、ロンドン・ヒースローの 7%の成長で彩られるが、これはより高い搭乗率や、またはより大きな航空機がその理由だと言う事がわかる。

図 15)ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルルドゴール、フランクフルト国際、アムステルダム・スキポールの交通量比較(旅客数の伸び率%)



Source: CAPA Airport Traffic Database

英国での収容能力の議論の裏にある現実＝ロンドンの 4 空港の中で、2010 年～13 年に成長を記録したのはヒースローだけ

最後に、過去 2 年間、CAPA のレポートにもたびたび登場した、英国の空港の収容能力の議論に関連する統計を見てみよう。

英国空港委員会の 2013 年 12 月の中間報告の結果(更に 2014 年 9 月の発表により補足されたが)、今や、滑走路の能力増強への競争に残されているのは、ともにイングランド南東にある 2 つの空港だけになっている。それは、ロンドン・ヒースロー(新滑走路または現存の延伸)とロンドン・ガトウイック(新滑走路)である。

空港委員会は、ロンドン・スタンステッド、ロンドン・ルートンそしてバーミンガム空港からの、あるいはそれらを代弁する提案を実質排除して居る。マンチェスター空港は更なる拡張について、主張していない。今や、全てはクリアになり、きちんと整理された様に見えるかもしれないが、実はそうでは無い様だ。自由民主党は 10 月 7 日の党会議で、再度、あらゆる新滑走路に反対票を投じ、上述の 2 空港の内、どちらが勝ったとしても、仮に政府が推薦を受け入れたとしても、社会的には無数の異議が上がる事になるだろう。

一方、ガトウイックとバーミンガム空港は、独自の訴訟を共同提訴することとしている、また、一方では、英国政府からイングランドあるいはイングランド地区に委ねられた権限というものから見方からは、どこも異なった社会経済的インフラが、みな同等の交通インフラを求めている事に疑問を発している。

< 関連記事参照 >

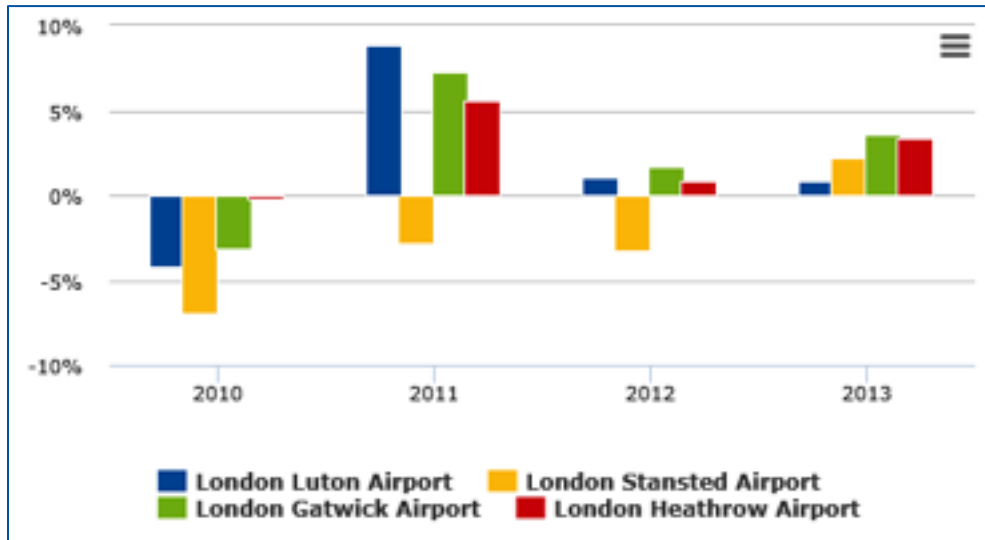
スコットランド国民投票後の英国の航空輸送政策; 権限委譲が従来の航空政策を作り変える

最近の交通量の拡大傾向は、方角はの重要な部分で、2010 年以來の各関連空港での交通量の伸びに厳しい事実がある。

最初の図(16)はロンドンの 4 つの主要空港をカバーしており、この全空港が年間利用者数 1,000 万人を超えている。

2 番目の図(17)はこの脚切りに達しなかった他空港、即ち訴訟を起こしたバーミンガムは未だに自分たちは国家的な使命を担っていると確信している。

図 16) イングランド南東部で、追加的能力獲得競争の渦中にある空港。ロンドン・ヒースロー、ガトウィック、スタンステッド、ルートンに於ける交通量旅客数の伸び; 2010 年 1 月～2013 年 12 月



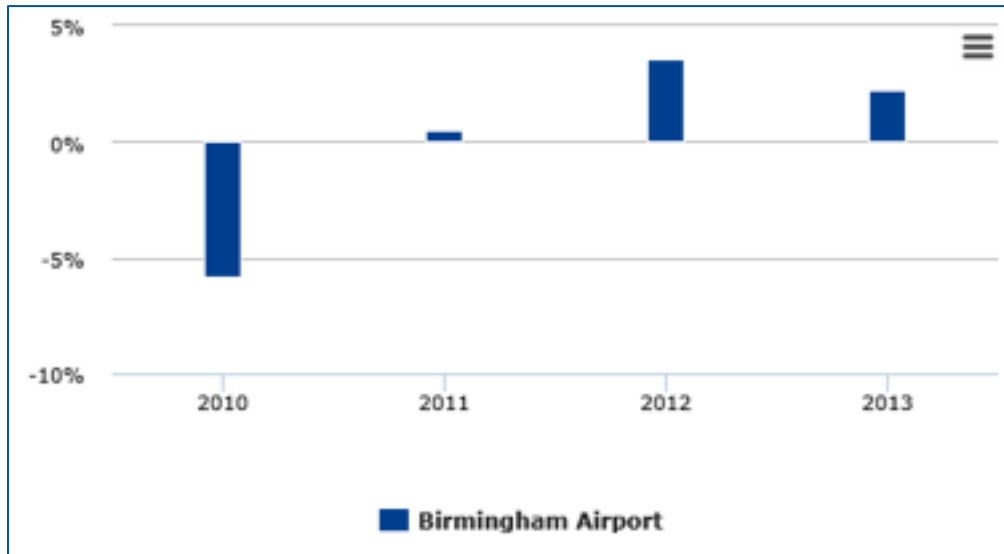
Source: CAPA Airport Traffic Database

2010 年は規模は小さいが、ヒースローだけが、4 空港の中で伸びを示している事が即座に分かり、ヒースローこそエアラインが飛びたがる空港だという主張を裏付けている。ガトウィックは 2009 年 12 月に GIP に買収されて以来、勢いを取り戻しており、スタンステッドはマンチェスター空港グループに買われた 2013 年 2 月から業績が伸びている。

最大の回復は 2010 年 2011 年の間にルートンで起こっている。(また、上述の様に 2014 年も、6 月～8 月で旅客数の伸びが平均 11.3%と急速に成長している。)

にも関わらず、ルートン空港の経営陣は、極めて混雑した運用敷地の中で、管理するのに手頃な、年間 1,800 万人規模への成長を目指し、より大きなスキームで自らの地位を要求する事を避けている。ルートンの、空港委員会への申請書類は独自に建築設計事務所で書き上げられたものだった。

図 17) イングランド南東部で、追加的能力獲得競争の渦中にある空港。バーミンガム空港に於ける交通量旅客数の伸び; 2010 年 1 月～2013 年 12 月



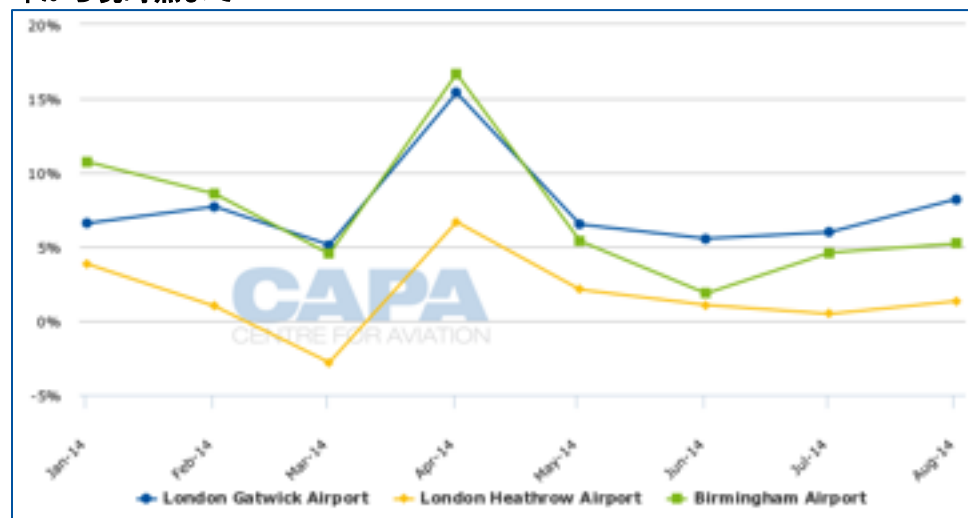
Source: CAPA Airport Traffic Database

バーミンガム空港は 2010 年に、他のロンドンの 3 空港と同様の割合で実績を落としている。2011 年には回復したが、ヒースロー、ガトウィック或いはルートン程では無かった。然し、2012 年は良い年で、バーミンガム空港がロンドンの他のライバル達全てを抜き去って、2013 年もそれを守っている。

バーミンガムの伸び率は、2014 年最初の 4 ヶ月間、ガトウィック、ヒースローの伸び率よりも高かった

興味深い事に、空港委員会が検討しているその他の残りの 2 空港と、2014 年の交通量を比較してみると(図 18)バーミンガムの伸び率は、2014 年最初の 4 ヶ月間、ガトウィック、ヒースローの伸び率よりも高かった。バーミンガムの問題は、より幅広い、国家的な役割などと主張し始める前から、いつも、自らの水源地から上がってくる需要による、成長という点にあった(これが深刻に、ヒースローに侵食されているが)、今や、それを始める事とした様子である。

図 18) ロンドン・ヒースロー、ガトウイックそしてバーミンガム空港の交通量旅客数の伸びの比較; 2012年から現時点まで

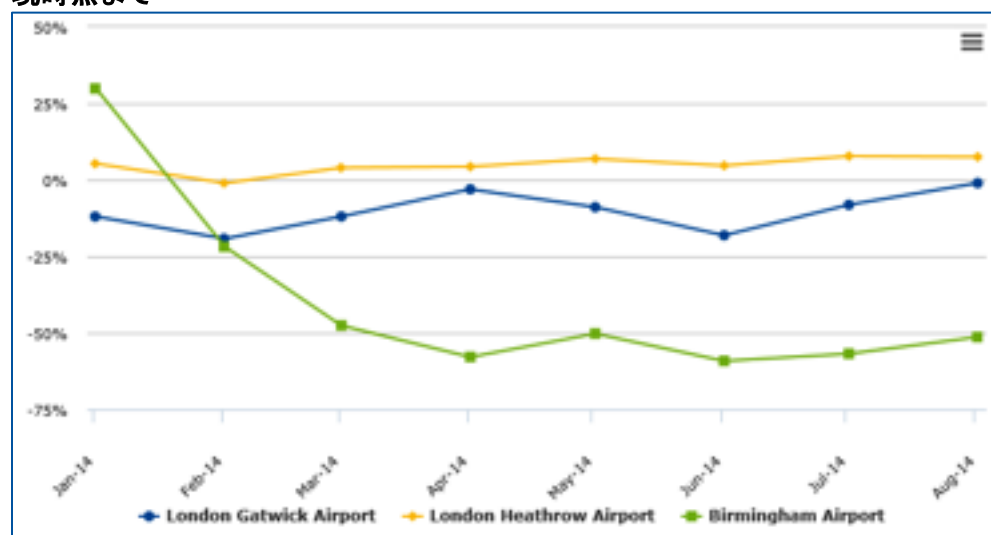


Source: CAPA Airport Traffic Database

バーミンガムの競争力の一つの弱点は、同期間の貨物のデータで明らかになる。ウエスト・ミッドランドは、外国からの直接投資(FDI)という点では、英国の中で最も厚く投資がなされていると言われて居り、地元の産業界では、このために、バーミンガムを国の貨物ハブ空港にすべきなのだと論じている。

しかし、図 19 はヒースローの貨物物量が、航空貨物の商売にとっては大変な時期に、安定していた事を示しているにもかかわらず、ガトウイックの物量は最大 20%も落ちて居り、バーミンガムでもたった4ヶ月間の中で、ほぼ 30%の伸びからマイナス 55%まで落ちているのである。

図 19) ロンドン・ヒースロー、ガトウイックそしてバーミンガム空港の交通量貨物物量の伸び; 2014年の現時点まで



Source: CAPA Airport Traffic Database

勿論、陸路トラック輸送でヒースローへ運ぶ事に偏っていること、何十年も続くこのパターンが大きな役割を果たしているが、バーミンガムの言っている事も考慮されるべきである。イングランドの中央にあって、充実した自動車道路網と鉄道網に囲まれ、もし、高速旅客鉄道 HS2 が、建設された場合は、これらは貨物輸送のために使われる事も考慮されるべきだろう。

注) CAPA 空港交通量データベースの全てのデータは更なる加工が出来るよう、エクセルの spreadsheet にダウンロード可能です。また、データは航空機の動きについても入手可能です。

「CAPA 空港スイート」のその他の項目には、財務関係や独自に図表化された、他では手に入らない以下の様な情報があります。

- 空港投資家* (540 以上)
- 空港所有者* (500 件、増加中)
- 進行中の空港建設プロジェクト* (2014 年 9 月現在、世界で 1,000 件以上)
- 新空港建設プロジェクト*
- 空港料金基本データベース*
- 空港連絡先*
- 空港プロフィール
- 空港路線供給分析
- 空港ランキング

(*は CAPA メンバーのみ)

以上

当分析は、CAPAが10月9日に発表した [CAPA Airport Traffic Database tops 1,000 airports. Asian/BRIC airports dominate growth charts](#) を、JAMRが和訳したものです。