



# パネルディスカッション

## 日本の成長エンジンとしての関西圏空港 の最大活用

関西大学 高橋 望

関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム

2013年11月15日

## 空港の成長エンジンとしての機能

1. 空港関連産業
2. 新たな経済圏の形成
3. 空港のイノベーションと地域のイノベーション

## エアトロポリスの競争力

1. エアトロポリスとは何か: 空港が地域を潤し、地域が空港を支える
2. 東アジアの五大エアトロポリスの競争力比較
3. 関西圏3空港への期待と戦略

## 関西圏3空港最大活用に向けた課題の整理

1. 3空港統合による全体利益最大化と説明責任
2. 規制緩和の必要性
3. 地域と空港の連携: 空港会社任せにしない

## 空港の成長エンジンとしての機能

課題：空港に運ばれてくる資源(人・モノ・資金・情報・文化)を地域の発展にいかに結び付けるか

### 1. 空港関連産業

- (1) グローバル経済の進展と航空自由化で空港間競争が激化し、空港の競争力と経営のあり方が問われるようになった：小売り以外の商業系収入
- (2) 空港関連産業の認識の転換：インプット産業から航空需要を創出し空港周辺地域の発展に寄与する産業の育成

## 2. 新たな経済圏の形成

～ 空路によって結ばれるビジネス拠点を網羅して新しい経済圏を形成～

- (1) 国境によって隔絶していたビジネス拠点が空路で直結  
サンフランシスコ空港のアシアナ航空機事故の教訓：際々ハブ  
1990年代の韓国繊維業の山東省移転を契機とした「北東アジア・センター構想」による産業回帰と雇用拡大  
国際分業の移転先地域と空港周辺地域を空路で一体化
- (2) LCCが生み出す、新しい生活様式・経済連携の可能性  
スペインは英国人の単なる避寒地から別荘地へ  
外国人の医療ツーリズム・保養先  
LCCによって活発化した人の移動を労働力として活用：介護

### 3. 空港のイノベーションと地域のイノベーション

～ 空港のイノベーション(経営統合とコンセッション)に対応した地域と経済のイノベーション～

神戸の国際経済拠点はなぜ活用されないのか:インドとの古

くからの結びつき(真珠産業)

京都・奈良・和歌山をはじめとする観光地としての魅力

関西の研究力と滋賀の生産力

グローバル経済に対応可能な3つの空港

:合計38.5万回の発着容量

関西・大阪に神戸を加え相乗効果で経済効果を極大化

## (参考) 県内外国人登録市区町別人員数

市町	合計	韓国・朝鮮	中国	ベトナム	フィリピン	ブラジル	米国	インド	ペルー	インドネシア	タイ
総計	98,206	49,967	25,306	4,477	3,472	2,933	2,270	1,477	911	772	712
市部計	96,203	49,489	24,493	4,336	3,291	2,821	2,231	1,463	895	724	691
神戸市	43,705	20,036	14,338	1,510	1,056	497	1,236	1,050	217	283	296

2011年(平成23年)12月末現在:兵庫県国際交流課より抜粋

# エアトロポリス(aetropolis)の競争力

1. エアトロポリスとは何か: 空港が地域を潤し、地域が空港を支える

空港の競争力が都市の競争力を規定する

空港の競争力は経営力で左右される

都市の経済活動と空港を融合して空港の経営基盤を強化する

: 伝統的なエアポート・ビジネスの境界(小売り・テナント)を超えて多角化

1) ドバイ: ワールド・セントラル・コンプレックス(ビジネス・パークやレジャー施設を開発)

2) スキポール: 不動産に投資・管理する部門

## 2. 東アジアの五大エアトロポリスの競争力比較

(Yao, Wang & Chou[2013]”Evaluating the competitiveness of the aertropolises in East Asia”, Journal of Air Transport Management 32, pp.24-31) : グローバル展開を前提とした企業はビジネス拠点を競争力のあるエアトロポリスに立地する

### (1) 競争力の規定要因

基本インフラ(アクセス・ハブ機能・IT環境・FTZ)

運用利便性(立地・後背地と土地費用・国際環境・人的資源)

関連産業(ショッピングセンターと宿泊施設・小売・観光・居住地)

グリーン・マネジメント(税制等政府支援・法制・環境の維持可能性)



## 2. 東アジアの五大エアトロポリスの競争力比較

### (2) 重要な競争力要因

基本インフラ: 良質な交通ネットワークは顧客の製品を世界の需要地に適宜移動させるために必要

1) ハブ機能: フライト選択肢・空港周辺の居住機能・路線ネットワーク・空港の乗り継ぎ用施設とサービス

2) アクセス: 複数交通機関による一貫輸送運用の利便性

1) 立地: 世界の各地域との近接性

2) 後背地と土地費用: ロジスティクス企業には十分な土地が必要

(3) あまり重要でない競争力要因: グリーン・マネジメント

## 2. 東アジアの五大エアトロポリスの競争力比較

### (4) アンケートによる東アジア五大エアトロポリスの競争力順位

- 一位 香港:居住地・ビジネス地区以外良好
- 二位 仁川:ハブ機能に優れる
- 三位 北京:空港アクセスに優れるが人的資源が弱い
- 四位 桃園:FTZで優位だが政府支援が弱い
- 五位 上海:IT環境に優れるがその他は総じて弱い

空港は孤立して機能せず、近接地域と一心同体  
ハブ機能・立地・アクセス・後背地と土地費用が重要

### 3. 関西圏3空港への期待と戦略

神戸空港を新関西空会社に加えることで採算性が一層向上し、コンセッションの価値を高める

3空港の枠内で空港容量を調整可能となり、神戸空港の発着枠が拡大して関西圏全体の空港の有効活用が可能となる  
神戸空港が枠外にあることで生じる懸念のある3空港間の無駄な競合が回避され、乗継等の連携で相乗効果を発揮できネットワークが充実する

3空港をワンエアポートとして、首都圏・東アジア(韓国仁川・上海浦東・台湾桃園)の空港に対する競争力を強化できる  
将来的に各空港の国際線就航が期待でき、関西圏のグローバル経済への適合力が向上する

## 関西圏3空港の最大活用に向けた課題の整理

### 1. 3空港統合による全体利益最大化と説明責任

神戸空港を経営統合することの合理性(はじめに経営統合ありきではなく…)

1) 三方善: 地域・空港会社・エアライン

2) 長期的視点: 神戸空港の発展可能性

3) 関西圏全体の利益: 個別ではなく一空港と考える

利害関係者への丁寧な説明

1) 神戸市民: 貴重な財産を民間会社に譲渡することの合意

2) 関係地域: 2空港よりも3空港、競合よりも相乗効果(金の成る木の逆説)

3) 空港会社: 収益性とコンセッションへの影響

4) 国: 空港会社の出資者であり地方管理空港としての認識  
(法制面での課題)

## 2. 規制緩和の必要性

発着枠：全体利益最大化(空港ごとの制約からの解放)

運用時間：競合交通機関(新幹線)に対する競争力

路線配分：棲み分けは市場の判断優先

国際線：関西空港の際々乗り継ぎ機能を阻害しない範囲内  
(大阪空港も同様に、ソウル金浦・上海虹橋・台北松山  
に限定して就航)

### 3. 地域と空港の連携: 空港会社任せにしない (上質の地元意識の醸成)

地域が航空需要の開発に積極的に関与する  
空港周辺地域をエアトロポリスとして開発し、空港の経済効果を  
を極大化する

: 空港での雇用だけでなく、空港内消費について地産地消を  
促進する。新規の空港関連ビジネスを起業・誘致し、地域で  
のあらゆる活動を空港と結び付け経済効果を最大限発揮さ  
せると同時に、空港経営・ネットワーク拡充に協力する  
空港は単なる交通施設ではなく、地域社会の財産(防災拠点・  
地域社会の賑わいと交流の拠点・多機能文化施設等々)とし  
て活用する視点を涵養する