

第1回 関西全体の航空需要拡大について考えるセミナー（概要版）

講演1 大阪国際空港ターミナルビル改修計画について

大阪国際空港ターミナル株式会社 代表取締役社長 岡本 仁志

【大阪国際空港ターミナル(株)とターミナルビルの歴史】

- ・ 当社は、大阪万博に向けた大阪国際空港ターミナルビルなどの施設の整備・運営を目的に1966年に設立。
- ・ 2013年12月には、新関西国際空港株式会社の完全子会社となったが、グループ会社として、引き続き航空旅客をはじめ地域に愛される空港ターミナルビルづくりを目指している。
- ・ ターミナルビルの供用開始は1969年で、今春、開館45周年を迎えた。
- ・ これまでにも、増加する航空旅客への対応や機能向上のため、増築・改修を実施。代表例として、1980～1982年にかけて、ジャンボなど大型機の乗り入れに対応するため、ゲートラウンジを中心に大きな増築を行った。また、1999～2001年にかけては、国際線の関空移転により閉鎖していた旧国際線ターミナルと元の国内線ターミナルを全面改修し、現在の北、南ターミナルの形にした。併せて屋上も改修し、展望デッキ「ラ・ソーラ」とした。

【大阪国際空港ターミナルビル改修計画について】

- ・ 今回の改修計画は、ターミナルビルオープン以来最大の改修工事。「Speedy & Smart 都市型先進空港 I TM（伊丹）」を目指して、全面リニューアルを実施する。2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向け、関西を訪れる多くの方に大阪国際空港をスピーディーで快適・便利に利用いただけるよう万全の態勢を整える。
- ・ 改修コンセプトは、「環境・地域との共生」、「安全・安心」、「スピーディーでスムーズな移動」、「快適・便利な空間」、「魅力的な店舗展開」の5つのSのアップグレードにより、スピーディーでスマートな都市型先進空港を実現する。

【スピーディーでスムーズな移動】

- ・ 今回の改修により、出発動線は、バス乗降場の再配置、ペDESTリアンデッキの新設、保安検査場の拡張、ムービングサイドウォークの増設などにより、スムーズな搭乗を実現させる。
- ・ 到着動線は、到着口の集約と、乗り継ぎ経路の整理により、ペDESTリアンデッキからのスムーズなバス、タクシー、モノレールへの乗り継ぎを実現させる。

【快適、便利な空間】

- ・ 到着口の中央集約に合わせて、中央エリア、ゲートラウンジのリニューアルを実施。また、ユニバーサルデザインへの対応や Wi-Fi の全館導入などの機能向上を行うことで、快適な空間を創出する。

【改修スケジュールについて】

- ・ 改修スケジュールは、2015年春に工事着工、2016年秋に中央エリアの先行オープン、2020年の春にはグランドオープンを予定。2016年秋の先行オープンでは、今回の改修の目玉となる到着口の中央集約、ペDESTリアンデッキの新設、中央の店舗エリアのリニューアルなどを実施予定。

講演2 伊丹空港の可能性とエアラインの取り組み

日本航空株式会社 執行役員路線統括本部 国内路線事業本部長 西尾 忠男

【伊丹空港におけるネットワーク】

- ・ 地元のご理解のもと、プロペラ機枠が低騒音ジェット機に開放された。これを機に、地域とのパートナーシップ構築に努め、リージョナルジェット機とプロペラ機をうまく活用した結果、今年8月には、28路線・184便/日を運航（2012年8月1日時点より5路線・32便/日の増加）している。
- ・ 2013年度、規制緩和によって伊丹＝函館、伊丹＝三沢、伊丹＝松山の3路線を再開。加えて、伊丹から福岡、沖縄、札幌の幹線を含めた九州、東北路線を増便した。今年の夏には、運休していた北海道の女満別線、撤退していた松本線も再開してネットワークを強化した。

【低騒音・リージョナルジェット機を活用したネットワーク拡充】

- ・ 国内路線を運航していく中で、朝・昼・晩の最低3便あるとネットワークが非常に充実する。3便以上のネットワークを形成しないと、路線開設しても利用率が高まらない。
- ・ リージョナルジェット機は、ジェット機にほぼ匹敵する速度のため、プロペラ機に比べて飛行時間は大幅に短縮される。また、大型機に比べて機内清掃などにかかる地上滞在時間が短い。すなわち、リージョナルジェット機により素早く折り返すことができ、より多くの便を運航できる。
- ・ 機内環境も、天井までの高さはB737とほぼ遜色がなく、圧迫感がない。また、座席数は2列×2列になっていて、席幅もB737より広い。このように、リージョナルジェット機は150席クラスの航空機と遜色のない機内環境を持っていて、長距離も飛べて快適性も高い。

【地域とのパートナーシップ構築による路線再開事例】

- ・ 新しい地方路線のあり方として、利用者と地元、航空会社が三位一体となって路線を一緒に育てていくことが非常に重要である。まずは路線を再開し、できるところから無理のない範囲で育てていき、長いスパンで路線を見守るという三者の連帯意識の醸成を心がけている。

【新幹線競合路線による路線運営】

- ・ 輸送量が全然違うので、新幹線とやりあっても航空はまず勝てない。新幹線と単に値段だけ変えて戦うとか、戦いを諦めるのではなく、新幹線といかに共存共栄していくかがこれからの運営方針。
- ・ 空港のもつ優位性として、スピーディーでスムーズな移動によるビジネス対応の強化を掲げている。
- ・ 羽田コンテスト枠にあわせて山形空港がリニューアルされた。山形路線の増便にあわせて、山形空港にラウンジを作ってもらい、PC電源、Wi-Fiを無料で設定していただくことによって利用者が確実に増えている。

【今後の伊丹空港における発展】

- ・ 伊丹空港には様々な運用制限がある。我々航空産業は、地元の理解が一番重要であり、地元の理解に基づく規制緩和が地方ネットワークの充実、地域活性化につながると考えている。まずは地元の意見を尊重し、理解の得られたところから、地域の共生と発展につながるように取り組んでいきたい。

講演3 地域が変わる～空港機能の最大活用に向けて～

関西大学商学部 教授 高橋 望

【わが国航空市場の概況】

- ・ 日本の航空市場の鍵を握るのは、少子高齢化で市場縮小が不可避な内需ではなくて外需であり、それも成長著しいアジアの経済成長をどう取り込むか。
- ・ インバウンドは国際線のビザ発給条件の緩和、国内線の場合は、空港と航空の規制緩和が今後の空港・航空の成長を占う大きな鍵。

【日本の空港問題】

- ・ 交通は一国の経済をグローバルネットワークに組み込む仲介役となっており、空港・港湾に競争力がないと他国ハブからフィーダー・サービスを受けるしかなくなってしまう。
- ・ 単に日本とアジアを結ぶだけではなく、太平洋を越えて、アメリカ、ヨーロッパに向かうアジアの経済成長をどう取り込むのか。ネットワークの優劣が空港の競争力の指標となる。
- ・ 加えて、空港の競争力強化のためには、使用料水準や自国航空企業の単位コストなどの強化も課題。

【空港統合効果の検証】

- ・ 伊丹には旺盛なビジネス需要があり、関空はLCCが拠点化を進めている。各空港の地域特性を活かし、差別化戦略をとることによってお互いの発展が今後も期待できる。
- ・ 両空港の補完関係が実証されたことで、伊丹の最大活用による関空の競争力強化という戦略が成立可能であることが明らかとなった。
- ・ 両空港のすみ分けは、政策的かつ人為的に行うべきものではなく、市場が判断すること。
- ・ 空港経営者は利用者（エアライン、旅客、荷主）ファーストの経営をしてほしい。

【伊丹空港の最大活用】

- ・ 伊丹の規制緩和は、あくまで関空の国際競争力強化につなげるための仕組みとして必要であって、単に伊丹の規制を緩和しろというのは地域エゴだといわれてもしかたがない。規制緩和にあたっては、騒音問題について、まず地元で議論し克服する必要がある。
- ・ 関空・伊丹と競合関係にある神戸を枠外に置いて2万回の制約をかけ続けることで、神戸の潜在力をそのままにしておくことがいいのか。今後、神戸は空港を統合会社に差し出すという提案を自ら行う覚悟がこれから求められるのではないか。
- ・ 国際線相互の乗り継ぎという点から、アジア旧空港に限定した国際線の復活（伊丹＝ソウル・金浦線、上海・虹橋線、台北・松山線）であれば、伊丹空港の国際線は関空の際々乗継ぎ機能を毀損しないのではないか。

【空港と地域の連携】

- ・ 空港は地域振興の単なる触媒にすぎず、地域の積極的な関わりがなければ地域の発展に結びつかないどころか、空港の発展さえおぼつかない。
- ・ 空港をはじめとする社会資本を今の世代だけではなく次世代に、そして孫の世代にまで大切に継承し、地域の財産として末永く活用すべき。