

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 関西3空港への期待

阪急阪神ホールディングス株式会社 代表取締役社長 角 和夫

【空港アクセス】

- ・ 97年に大阪モノレールが南茨木と大阪空港間で開通したことを受け阪急は2003年に蛍池に急行を停車するようになり、当時は1日当たりの乗降者数が増加した。最近では沿線人口増加にもかかわらず、伊丹空港の発着便数が減った影響か、乗降客数は減少している。

【訪日旅行者増加に向けた取組み】

- ・ リーマンショック以降の急激な円高が是正され、訪日外国人数がかなり増えている。悲願のインバウンド1,000万人が今年達成できるのではと期待している。
- ・ 関西の観光行政一本化を目指し、観光関係団体が一つになって、まとまった力を発揮できるように新関西空会社の福島会長を座長に、インバウンドのホスピタリティーを上げる取組みを始めている。

【成長戦略 ～医療・創薬とまちづくり～】

- ・ 関西イノベーション国際戦略総合特区は、3府県3政令市が一緒になって、全国でも1番のプロジェクト数を抱えている。ところが、かなりの数の規制改革の要望を出したが、実際に認められたのは3つか4つ。規制改革と税制優遇を最大限活用してこれから関西が成長していくために、今度の国家戦略特区では、ぜひとも神戸、大阪、京都も含めた指定をしていただきたいということに関経連として強くお願いしている。
- ・ 関西へのF e d E x進出は関西にとって非常にうれしい話。一方、世界の巨大なインテグレーター対航空会社と日本のフォワーダー間の厳しい競争を強いられる。これを乗り越えるには、規制改革し、全体のパイを大きくする以外にない。

【3空港への期待】

- ・ 新関西空会社ができ、関西、伊丹2空港が連携して成長、発展していくというステージを迎えることができたことは、沿線で事業を営む者にとって非常にありがたい。
- ・ 神戸空港はL C Cで減った利用客を取り返すために、夜間の運行時間延長以外にない。
- ・ 伊丹については、台湾など近隣の国際線を復活して欲しい。また、伊丹空港を阪急西宮ガーデンズのように散歩に来ていただく施設にできないか。

講演 2 今後の大阪国際空港のあり方

新関西国際空港株式会社 常務取締役 蒲生 猛

【大阪国際空港の概況】

- ・ 昭和14年に開港し来年で75年。非常に歴史のある空港。
- ・ 利用状況は、平成15、16年あたりでピークを迎え、その後、利用者が減ってきている。
- ・ 関西全体の航空需要は、国際線も含めて伸び悩んでいる。

【大阪国際空港の環境対策】

- ・ 11市協及び調停団との間で、今後も安全・環境対策についてきちんとやりますという確認をしており、コンセッション後もきちんとやることは間違いない。
- ・ 大阪国際空港の騒音対策区域は、昭和57年に3,127ヘクタールあったが、飛行機の音が小さくなるにあわせて縮小し、平成21年に1,313ヘクタールになった。

【大阪国際空港存続時の協定】

- ・ 存続協定書の中で、発着回数は、地域の方と議論した末、「370回」とは書かず、「現行程度」としている。
- ・ 発着時間規制は、「午後9時から朝の7時まで発着するダイヤ設定を認めない。」と規定。もともとはダイヤ設定を認めないというものだった。

【今後の大阪国際空港のあり方】

- ・ 平成25年4月の座席数は対前年で13.5%増えたが、旅客数は1.9%しか増えてない。便を拡大すればお客さんは黙っていてもついてくる状況ではなくなった。
- ・ 「関西国際空港と大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針」は3年ごとに見直す。
- ・ 発着時間規制については、昔はもう少し緩やかな運用だったが、時間の経過とともに厳しくなり、今では、悪天候が原因で遅れた飛行機であっても、21時を過ぎるおそれがあれば着陸が認められない。もう少し運用を柔らかくできないか、地域の声を聞きながら対応していく必要がある。
- ・ 発着回数「370回」は音で決めており、飛行機の音の推移を見ながらその時々を考えるのが、伊丹空港存続時の基本的な考え方。当社が一方向的にやることはないが、音が大きくなならない範囲で枠が拡大することも可能性としてはある。
- ・ 長距離便は、プロペラ機枠の低騒音ジェット機枠化にあわせて3年かけて17.75便まで拡大していく。関空周辺地域の声も聞き、関空のネットワークに支障がない範囲できちんとやっていく。
- ・ 国際線については、関西圏全体でどうするのかを議論いただく必要がある。
- ・ 伊丹空港をどうするか、地域全体でどう対応すべきかをきちんと考えていくとともに、関係者間(国、自治体、エアライン、ターミナルビル、経済界、新関西(株))の緊密な連絡、連携が必要。

講演 3 経営統合の成果と今後の進むべき道

関西学院大学経済学部 教授 野村 宗訓

【経営統合の成果評価と今後に向けての提言】

- ・ 有利子負債は1兆円を切っており、業績はめざましく改善し、企業価値も上がっている。
- ・ 関空は経営マインドとLCC就航によって、よくなってきているが、国際線を方面別で見たときに、より多くの航空会社を引っ張ってくる努力が必要。
- ・ LCCはすぐに参入してくる一方、退出も早いという特徴があり、少数のLCCに特定路線を委ねるのはリスクがある。
- ・ レガシーキャリアやその子会社のリージョナル専門のキャリアにきちんと小型、中型の機材を入れてもらうほうがより利用者にとって満足度の高い空港になる。

【ヨーロッパにおける空港経営の動向】

- ・ ヨーロッパでは、乗り換え時間をくつろいでもらう、ターミナルビルの制限エリア内で、セキュリティチェックを終わったお客さんにお金を使ってもらおうという経営戦略が主流。
- ・ パリ空港会社ADPはフランスの上位2空港を所有。フランスの地方空港の多くは自治体が所有し、地元の商工会議所が運営するのが主流。自治体と商工会議所とコンセッション契約を結んだり、契約年数を決めてコンセッション専門の会社が運営している空港もあり、今後、日本の地方空港も参考にすべき。
- ・ イギリスでは、自治体経営の空港会社が海外のファンド会社と組んで、首都圏の拠点空港を買収した事例がある。

【関西全体の需要拡大に向けた神戸空港への提言】

- ・ 地方管理空港に関しては、単独より複数一括での売却・コンセッションのほうがはるかに魅力的。
- ・ 後背地人口の比較でみると、バーミンガムは100万都市で、旅客数は年間900万人弱である。一方、神戸は150万都市にもかかわらず、1日30便の制約があるため、3分の1以下の250万人台にすぎない。神戸空港は制約を取り除けば伸びる余地は充分ある。
- ・ 神戸が医療産業都市を掲げ、神戸空港の横に神戸大学等が進出し、ポートルライナーの駅名が「京コンピュータ前」と変わっていきつつある状況下で国際会議誘致を考えるならば、関西全体として国際線の可能性も検討すべき。