

Expanding demand

# 関西全体の航空需要拡大について考える

## セミナー・フォーラムの記録



# 関西全体の航空需要拡大について考える セミナー・フォーラムの記録

## Contents

### 第1回セミナー

～地域活性化に貢献する戦略的な空港の利活用について～

- 講演1** 関西3空港への期待 …… P1  
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
- 講演2** 今後の大阪国際空港のあり方 …… P2  
新関西国際空港株式会社 常務取締役 蒲生 猛
- 講演3** 経営統合の成果と今後の進むべき道 …… P2  
関西学院大学経済学部 教授 野村 宗訓

### 第2回セミナー

～関西3空港の持つ潜在能力の最大化に向けて～

- 講演1** 神戸空港のポテンシャル …… P3  
～地方管理空港のトップランナーとして～  
神戸商工会議所 会頭 大橋 忠晴
- 講演2** エアラインの戦略と神戸空港への期待 …… P4  
株式会社AIRDO 代表取締役社長 齋藤 貞夫
- 講演3** エアラインの戦略と神戸空港への期待 …… P4  
スカイネットアジア航空株式会社  
代表取締役社長 高橋 洋
- 講演4** 神戸空港が目指すべき道 …… P5  
関西学院大学経済学部 教授 上村 敏之

### フォーラム

～日本の成長エンジンとしての関西圏空港の最大活用～

- 基調講演** 「空を変える、日本が変わる」 …… P6  
－戦略的インフラの国際競争力の強化と  
新関西モデル実現に向けた挑戦－  
新関西国際空港株式会社  
代表取締役社長 安藤 圭一
- 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 …… P7

コーディネーター：日本経済新聞社 編集委員 磯道 真

パネリスト：公益社団法人関西経済連合会 会長 森 詳介  
新関西国際空港株式会社  
代表取締役社長 安藤 圭一  
関西大学商学部 教授 高橋 望

#### From editor

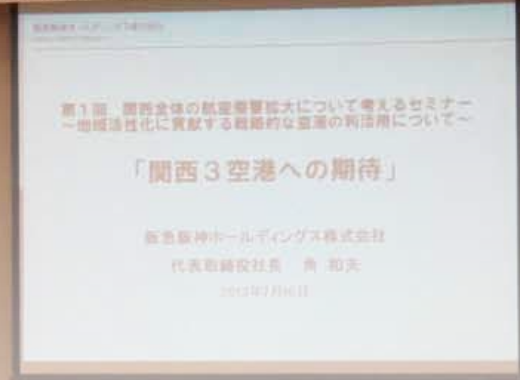
関西がその魅力や競争力をさらに高め、浮揚していくためには、交流、物流を担う関西3空港（関西国際空港、大阪国際（伊丹）空港、神戸空港）それぞれが持つ能力と強みを最大限活用することが必要です。

兵庫県では、関西・伊丹空港の経営統合後、次のステップとなる神戸空港を含めた3空港一体運用に向け、多くの方々に関西3空港について十分認識を深めていただくことで、3空港の最大活用を進める機運の醸成に取り組んでいます。

平成25年に兵庫県と関係団体により開催した「関西全体の航空需要拡大について考えるセミナー・フォーラム」では、経済界や学識者、エアラインの方々から様々な提言をいただきました。本冊子を3空港の最大活用について踏み込んで考えていただく際の参考としてご利用下さい。

# 地域活性化に貢献する 戦略的な空港の 利活用について

関西全体の航空需要拡大について考えるセミナー  
～地域活性化に貢献する戦略的な空港の利活用について～  
主催 大阪国際空港利用促進協議会（兵庫県・伊丹市） 後援 伊丹商工会議所・豊中商工会議所・池田商工会議所



日時 平成25年7月16日 場所 伊丹シティホテル 参加者 200名

講演1 関西3空港への期待 .....

## POINT

### 発着時刻の延長、国際便の復活に期待 伊丹空港を気軽に散歩できる施設に

- 新関西空港ができ、関西空、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。
- 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。伊丹空港を阪急西宮ガーデンズのように気軽に散歩できる施設にできないか。
- 神戸空港はLCCで減った利用客を取り返すために、夜間の運用時間延長以外にない。



講師  
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



国際チャーター便（平成25年11月。南スーダンに向けて）



講師

新関西国際空港株式会社  
常務取締役 蒲生 猛

講演2 今後の大阪国際空港のあり方 .....

POINT

## 伊丹空港の活用のためには、 関係者間の緊密な連携が必要

- 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%しか増えていない。便を拡大しさえすればお客さんが増える状況ではなくなった。
- 発着時間規制は、時間の経過とともに運用が厳しくなり、今では悪天候が原因でも21時を過ぎるおそれがあれば着陸が認められない。もう少し柔軟にできないか、地域の声を聞きながら対応していく必要がある。
- 発着回数は飛行機の音の推移を見ながら考えるのが、伊丹空港存続時の基本的な考え方。
- 長距離便の拡大は、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やっていく。
- 伊丹空港を地域全体でどうすべきかを関係者間できちんと考えていくことが必要。



ボーイング747ラストフライト (平成26年1月)



講師

関西学院大学経済学部  
教授 野村 宗訓

講演3 経営統合の成果と今後の進むべき道 .....

POINT

## 空港の持つ後背地の特性を生かした 活用を考えていくべき

- 経営マインド改革とLCC就航によって、関空の業績はめざましく改善し企業価値も上がっている。ただし、LCCは撤退が早いという特徴があり、今後より多くの航空会社を引っ張ってくる努力が必要。
- 平成17年の3空港懇談会以降、空港をとりまく環境は変わってきている。伊丹をはじめ3空港の持つ後背地の特性を生かした活用を考えていくべき。
- 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。
- 国際会議誘致を考えるならば、関西全体として伊丹・神戸での国際線の可能性を具体的に検討すべき時期にきているのではないかと。

# 関西3空港の持つ 潜在能力の最大化に向けて



日時 平成25年10月4日 場所 神戸国際会館 参加者 150名

講演 1 神戸空港のポテンシャル .....

～地方管理空港のトップランナーとして～

POINT

## 神戸空港のポテンシャルは 非常に高い

- 神戸空港は24時間運用可能な空港でありながら運用時間、発着枠の規制があるため、航空会社も新たな路線を設定しづらい。こうした状況でも、地方管理空港の中では旅客数は常に1位である。
- 空港に係る市債発行は計画ベースで299億円のみ。規制緩和実現で早期返済もあり得る。
- 真の利便性向上並びに将来の航空需要拡大に対応するためには、神戸空港を加えた関西3空港の統合が必要不可欠である。



講師

神戸商工会議所  
会頭 大橋 忠晴



搭乗者2,000万人達成（平成26年1月）

講演2 エアラインの戦略と神戸空港への期待 .....

POINT

## 関西3空港全体の発着枠増加に大いに期待

- 2つのこだわりを持っている。1つ目は北海道にこだわった路線を展開していること。すべての路線について片足は北海道に置いている。2つ目は質の高い個性的なサービスを大手に比べリーズナブルな運賃で提供するということ。北海道発着ならAIRDOが一番と言われるような「北海道ナンバーワン」のエアラインを目指している。
- 神戸空港の運用時間の制限をもう少しエアラインとして使い勝手の良い方向で調整をお願いしたい。また関西3空港全体のスロット増加に向け既存の空港施設の中で空域等の工夫をしながらどのようにスロット増にむすびつけてゆくのか大いに期待している。



講師

株式会社AIRDO  
代表取締役社長 齋藤 貞夫



AIRDO就航（平成25年6月）

講演3 エアラインの戦略と神戸空港への期待 .....

POINT

## 神戸空港の運航時間と便数の問題は関西全体のプラスになる形を求めていくべき

- サービス産業生産性協議会の顧客満足度調査でトップを目指すほか、ソラシドエアらしい固有のサービス、地域に根差した顧客基盤の確立を考えたい。「沖縄やんばる号」「くまモンGO!」を飛ばすなど地域のPRに共に取り組んでいるが、そういう努力を今後も続けたい。
- AIRDOがほぼ同じタイミングで神戸に就航したので、たとえば沖縄の人を北海道まで運ぶなど、色々な可能性が広がった。創業時の目標の一つであるアジアと九州を結ぶこと、また、アジアと日本各地を結ぶことも考えたい。
- 神戸空港については、運用時間と発着枠の問題は関西全体にとってプラスになる形を求めていくべき。特に夜間の運航制限はもったいない。



講師

スカイネットアジア航空株式会社  
代表取締役社長 高橋 洋



ソラシドエア就航（平成25年6月）



講演 4 神戸空港が目指すべき道 .....

POINT

地方管理空港でコンセッション実現に最も近いのが神戸空港

講師

関西学院大学経済学部  
教授 上村 敏之

- 地方管理空港で神戸空港ほど重い規制がかけている空港はない。3空港統合と神戸空港の規制緩和の実現は、関空の債務返済促進と神戸経済活性化のチャンスである。伊丹空港も多くの規制があったが、経営統合後に規制緩和が実現した。神戸空港も3空港統合によって規制緩和の実現が期待できるのではないかと。
- 神戸空港の年間乗降客数は地方管理空港としては最大。規制緩和が認められれば、もっと増やせる。
- 地方管理空港でコンセッション実現に最も近いのが神戸空港。市民は神戸空港という社会資本から便益を受けており、それに応じた負担をするのはおかしくない。コンセッションで市債を返済して市民負担の軽減を図れないか。
- 本来は3空港一括の運営権売却が最も望ましい。追加で神戸空港を関空・伊丹運営権者に売却する場合、いかに適正価格で神戸空港の運営権を買い取ってもらうかが重要。

神戸空港の運営権価格の試算

(単位:百万円)

年度	2009	2010	2011	2012
神戸空港のEBITDA	1,473	1,203	1,443	1,585
運営権価格(=EBITDA×10)	14,732	12,025	14,434	15,850
運営権価格(=EBITDA×15)	22,098	18,038	21,651	23,775

講師スライドより

# 日本の成長エンジン としての関西圏空港の 最大活用

関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム  
～日本の成長エンジンとしての関西圏空港の最大活用～  
主催：兵庫県 後援：公益社団法人関西経済連合会

日時 平成25年11月15日 場所 ホテルオークラ神戸 参加者 180名

基調講演 「空を変える、日本が変わる」－戦略的インフラの国際競争力の強化と新関空モデル実現に向けた挑戦－

## POINT

## 関西にとって関空、伊丹のコンセッションも 神戸空港の活性化も大事な話

- 空港経営にとっては、ターミナルビルの収益が重要。その収益を原資にしてネットワーク拡充に繋がれるという好循環が生まれる。
- 3空港は関西にとって大きなポテンシャル。ビジネスからレジャーにかけて3つの空港でいろいろシェアできる。
- オリンピックで海外からたくさんのお客様が来られる。首都圏だけでなく関西にも寄っていただけるよう頑張っていかなければならない。
- 関西は首都圏に比べアジアに1時間近いという優位性がある。関空は日本最大のLCC拠点になっており、現在もアジアのLCC誘致に積極的に取り組んでいる。
- アベノミクスの3本目の矢である成長戦略を成功させないといけない。そのためには、関西にとって関空、伊丹のコンセッション、神戸空港の活性化はとても大事である。関西活性化に向けて、我々新関空会社としてもその一翼を担いたい。



講師

新関西国際空港株式会社  
代表取締役社長 安藤 圭一



関西国際空港



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

コーディネーター

日本経済新聞社 編集委員 磯道 真

パネリスト

公益社団法人関西経済連合会 会長 森 詳介  
新関西国際空港株式会社 代表取締役社長 安藤 圭一  
関西大学商学部 教授 高橋 望

テーマ1

# 日本の成長エンジンとしての関西圏空港の 果たすべき役割

## 森 経済と航空ネットワークのWIN-WIN 関係構築

- 地域経済と航空ネットワークは密接不可分の関係。地域の発展戦略を考える上でいかに両者のWIN-WIN関係を構築するかが重要。
- 特区の取り組みで、関西の研究開発クラスターの求心力が高まることにより、航空需要も拡大する。

## 首都機能バックアップ拠点としての機能

- 大規模災害などで首都圏の成田、羽田が機能まひするようなことになっても、関空を中核とする関西圏空港が日本の航空ネットワークを支える役割を果たすべき。
- 平常時から国際線、国内線の各路線を首都圏と関西圏双方に複眼的に展開しておく必要がある。
- 東京オリンピックを空港アクセスの改善など関西の航空ネットワーク充実の機会にしたい。

## 安藤 関空・伊丹の経営統合を活かした両空港の最大活用

- 伊丹と関空が統合されてよかった。WIN-WIN関係で、両方とも元気が出てきた。
- 利用者にとって本当に使いやすく便利な空港にすることが、結局はマーケットの拡大や関空の企業価値向上につながっていく。

## 高橋 空港の成長エンジンとしての機能

- 空港を成長エンジンとしていかに活用するか、地域がいかに工夫して空港の経済効果を極大化させるかが重要。
- 空港統合は空港におけるイノベーション。このイノベーションに対して地域が経済のイノベーションを生み出せるかどうかで空港が成長のエンジンとなりうるかどうかが決まる。

## エアトロポリスの競争力

- 地域と空港を一体化して捉えるエアトロポリスという概念がある。エアトロポリスは非空港系収入を空港経営に取り込むことで、空港競争力の強化と空港周辺地域の経済開発を目指している。
- 3空港をワンエアポートとすることで首都圏そして東アジアの諸空港に対する競争力を強化できる。

テーマ2

# 関西圏空港の最大活用に向けたロードマップ



森 詳介氏

## 森 関西経済界の関西圏空港への期待

- 海外を見ると、関西の空港は決して過剰ではない。首都圏よりも多い3つの空港があることを関西の強みとして最大限活かすことが求められている。
- 3空港の全体最適を追求することは、3空港一体ならではの強みを活かして、旅客と貨物双方の需要を掘り起こすということ。
- 関空、伊丹、神戸の3空港を一体で最適運用し、規制緩和や空港アクセスの改善によって関西の航空需要を拡大すべき。
- 航空需要を生み出す産業振興やインバウンド促進についても、関西全体を見据えた戦略を立てることが必要。

## 安藤 更なる空港の発展に向けて

- 関西全体の航空需要拡大とお客様の利便性向上を考えれば、3空港一体運用が望ましい。
- まず関空、伊丹のコンセッションをしっかりと終えることが大事。将来的に3空港一緒になることが関西の利用者にとっても間違いなくよいはずだ。
- コンセッションで完全民営化すれば、債務の軽減、補給金からの脱却ができ、関空、伊丹の活性化にも資する。



安藤 圭一氏



高橋 望氏

## 高橋 関西圏3空港最大活用に向けた課題の整理

- 現行の規制のままでは神戸空港だけではなく、関西全体そして新関空会社も含めて、将来の発展を制約しかねない。
- 関西全体の航空需要の拡大のためにも、経営統合による規制の緩和が1つの解決策。規制をいかに緩和していくか。大切なのが地元の役割。経済界だけではなく市民レベルでもっと空港に積極的に関わっていくことが必要。



## パネルディスカッション総括

- 森** ● 関西の航空ネットワークのあるべき姿、目指すべき姿について関西の産官学が共通の目標を持つことが必要。
- 安藤** ● 各空港とも過去のいろんな歴史を背負っている。神戸についても関係者間の合意形成が非常に重要。
- 高橋** ● 合意形成という意味で市民の理解と関わり合いが必要。空港を市民生活に密接に関わる機能を有するものにしていく仕掛けが必要。
- 磯道** ● 関空・伊丹の2空港の収益を拡大して企業価値を高め、将来的な3空港一体運用の実現を期待。
  - 3空港一体化に向けて関係者が取り組めば、さらに関西全体の航空需要が拡大し、地域住民、行政、新関空会社それぞれにメリットがあって、WIN-WINの関係になる。
  - 3空港一体化はかっちり決める必要はない。神戸市としての方針が出て、新関空会社との交渉が始まるだけでも、規制緩和に向けて前進するのではないかと。
  - コンセッションを通じて航空需要の拡大、関西経済全体の発展に貢献してほしい。



磯道 真氏



**兵庫県 県土整備部 県土企画局 空港政策課**

〒650-8567  
神戸市中央区下山手通5丁目10番1号  
電話 (078) 341-7711  
FAX (078) 362-3923  
E-mail [kukoseisaku@pref.hyogo.lg.jp](mailto:kukoseisaku@pref.hyogo.lg.jp)