

第2回 関西全体の航空需要拡大に向けたセミナー

～ 空港と地域の発展のために ～ 開催結果（概要）

日 時：平成24年10月26日（金） 13：30～16：00

場 所：大阪国際空港北ターミナル 4F 星の間

参加者：100名

< 講演の主な内容 >

「関西経済の競争力強化における空港の役割」

（講師：兵庫県立大学政策科学研究所教授 加藤恵正）

【航空市場を取り巻く環境変化】

- ・関空がLCCへのシフトを強めているが、観光客だけでなく学生や労働者などLCCの登場が新たな需要層の顕在化に寄与している。
- ・大都市圏に機能が集約していくと航空需要は高まっていく。都市の産業構造をどう変化させていくかが極めて重要。

【Global City Regions(GCR)の台頭】

- ・世界の巨大連担都市圏(GCR)は国境を越えた広がりを見せている。
- ・日本には4つのGCRが存在。（グレート東京、大阪-名古屋、福岡-九州、札幌）
- ・GCRが世界のイノベーションを牽引している。イノベーションは国からGCRの時代。
- ・GCRの産業構造と航空需要の研究では、専門職、科学技術職、管理職人材が1%増加すると航空需要は2.9倍に、ツーリズム産業従事者が1%増大すると航空需要は1.4倍拡大するという報告がある。
- ・世界の主要都市をフロー（都市間の関連性）からみた分布図では、大阪は飛び地（他の都市との関連性が低い）になっており、少なくとも都市間連携という観点からは独特の一にある。関西経済の低迷と関係があるかもしれない。
- ・ビルバオ(スペイン)、シェフィールド(英国)、アイントフォーフエン(オランダ)では、文化政策、外資導入、知識集約化などで産業転換を図り、都市再生を実現している。

【2050年の日本と世界：日本経済の苦悩】

- ・国の豊かさで、一人当たりGDPを今のアメリカを100とすると、2050年の日本は58.3など色々な指標で日本の低迷が示されている。
- ・人とマネーの動きがイノベーションと大きく関わっている。日本は海外から日本への直接投資が少ない。
- ・海外から日本への投資がないのは、基本的に人やマネーを流入しにくくしていることが背景にある。自ら首を絞めている。
- ・グローバル化下の国際関係では、自分が損しないようにということだけを考えてはいけない。日本は今取り残されようとしている。
- ・例えば、留学生をみると、欧州は世界各国からやってきているのに対し、日本はアジアからのみ。また、中国人のアメリカでの定着率は高いが、日本への定着率は3割ほどしかない。
- ・経済的なリスク回避には多重的な連携強化を進めることが大事。
- ・今後のアジアの興隆には「中所得層」の発展が必要。

【関西からのグローバル戦略】

- ・関西圏全体のグローバルな地域イノベーションを刺激するために、関西広域連合でできることはまだ相当ある。
- ・イノベーションの喚起には人材育成が重要。アジア全体からの人材確保が必要。
- ・関西圏域にイノベーション回廊群を設定することを提案したい。特区的な集中投資を行うことで関西全体の浮揚が可能。
- ・空港は規制の固まりだと思っている。柔軟に人の動きをマネジメントできるものとして進化して欲しい。

「航空需要拡大に必要な連携策」

(講師:関西外国語大学外国語学部教授 引頭雄一)

【航空需要の動向】

- ・国内航空需要は 2003 年をピークに横ばい状態だったが、2008 年のリーマンショックを境にして急激に減少。エアラインは経営方針を転換し、機材を小型化してイールドを重視する方向に進んだ。航空需要は経済状況に大きく影響されるが、小型化による供給量減少も需要減の大きな理由の一つ。
- ・国際航空需要は 9.11 テロ、SARS などイベントリスクの影響を大きく受けて需要が変化した。2002 年には成田空港の平行滑走路供用開始によって発着枠が増加。航空会社は成田空港での増便に力を入れて関空の便数を削減したため、全国の国際航空旅客に占める関空の割合も低下。(19%: 関空 / 全国)
- ・関西圏 3 空港全体では、国内航空需要は 2000 年以降ほぼ横ばいだったが、2008 年のリーマンショックを機に、全国同様に減少傾向。関西圏の出国者動向も全国とほぼ同じ動きとなっているが、人口一人当たりの出国率をみると大阪は東京の 6 割に留まる。

【航空需要の特性】

- ・関西の府県別空港利用動向では、府県利用者のうち伊丹空港は大阪府民が 82%、兵庫県民が 71%、京都府民が 79%、同様に関空は大阪府 16%、兵庫県 4%、和歌山県 65%、神戸空港は大阪府 3%、兵庫県 25%、京都府 7%という結果がでている。
- ・大阪市内の地区別空港利用動向を調べたら、南部に行くほど関空の割合は増えるが、南部でも 85%が伊丹を利用している。
- ・関空利用客の目的地は韓国、中国、東南アジアが 49%を占め、近隣アジア諸国が主力となっている。成田は遠距離欧米路線、東南アジアが多い。

【関西圏空港の性格分析】

- ・関西 3 空港の強みは、伊丹: ビジネス地域への近接性、関空: 24 時間運用可能、神戸: 地域需要を確保できること、弱みは、伊丹: 運用制限、関空: アクセス、神戸: 運用制限があること。最近の良い環境変化に、LCC の進出、アクセス料金の値下げがあるが、今後の脅威として、人口減少、リニア整備といった要因がある。

【需要拡大の方向性】

- ・国内人口は減少傾向、無条件の拡大はありえない。右肩上がりの幻想は捨てる必要がある。
- ・今後は LCC、伊丹の低騒音ジェット機枠への転換といったプラス面に期待。

- ・国内需要に大きな期待はできない。国際需要に気配りすべき。空港の需要特性を生かした路線展開のために、伊丹・神戸は国際ビジネス需要への対応として、国際線限定導入、ビジネスジェット受入、関空は全方位の国際線、観光需要の取込が必要。
- ・需要拡大のために航空会社に陳情型の路線誘致を行うのは限界。旅客にどれだけリピーターになってもらえるか工夫が必要。

【需要拡大に向けての連携方策】

- ・エアラインに選ばれる空港を目指さなければならない。着陸料割引にも限界があり、航空会社への情報提供、空港全体の利用料金の削減等、総合サービス力での勝負が必要。伊丹、神戸では運用制限の緩和が望まれる。
- ・航空需要の基本は地元経済。地域振興、経済浮揚の地道な息の長い取り組みが必要。
- ・地域の一員として空港と地域の交流、連携を図ることが非常に重要。
- ・航空はネットワークが命。就航相手先の地域と協同した需要開拓が必要であり、これからは国内ばかりでなく世界を連携相手として認識しなければならない。
- ・FSCとLCC、新幹線・リニアと航空といった、ライバルとの連携も考える必要がある。
- ・関空は多機能型国際空港、伊丹はビジネス特化型空港、神戸は地域需要＋ビジネス空港という役割分担で関西空港ファミリーとして3空港の連携が必要。

「関西における航空ネットワークの展望と課題について」

(講師:日本航空株式会社 常務執行役員経営企画本部長 大貫哲也)

【JALグループの成長戦略について】

- ・皆様のおかげで、コストを17%カットし再生を果たすことができた。
- ・今年2月に発表したJALグループ中期経営計画では、安全運航を基盤として、利用者に最高のサービスを提供する運輸部門のリーディングカンパニーを目指すとしている。
- ・国内線における基本方針として、メインマーケットである羽田・伊丹の環境変化に的確に対応し収益性の維持と向上を図る。特に伊丹については、今後発着枠等の有効活用による更なる路線展開を推進していく。

【関西地区におけるJALグループの航空ネットワークについて】

- ・JALグループ(国内線)で保有する140機のうち29%が大・中型機、残りの7割が小型機等だがこの部分は低騒音機にカテゴリしてもらえらるだろう。
- ・リージョナルジェットは、国内線保有機材の14%を占める戦略機材。需給適合が図りやすく、今後も多頻度小型化でネットワークの拡大に繋げていきたい。
- ・新関空会社が10月に発表した中期経営計画の中で、伊丹について2014年度中にプロペラ機枠を全て低騒音機枠化すること、我々が強く希望していた長距離制限の見直しに言及されている。伊丹の自由度が増すこの機会を活用していきたい。
- ・伊丹で当社が保有する残余枠は全て活用し、来年4月以降には新路線の開設・増便を行いたい。来年の規制緩和を捉えて伊丹を拡充し、JALとしても関西経済の活性化に力添えしたい。
- ・低騒音機材への転換に当たっては、当然、騒音には気を使いながら、地元の負担軽減となるよう事業をしていく必要があると考えている。