

平成26年度

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



兵庫県では、関西全体の航空需要拡大のため、多くの方々に関西3空港（関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港）についての認識を深めていただき、それぞれの強みを活かした最適活用実現の機運醸成に取り組んでいます。

「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、エアライン関係者から関西3空港についての様々な提言をいただきました。

本冊子を3空港のさらなる活用について考えていただく際の参考としてください。

兵 庫 県

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

日時 平成26年10月3日

伊丹空港の今後の展望

場所 伊丹シティホテル

参加者 160名



講演1

大阪国際空港ターミナルビル改修計画について

POINT

**大阪国際空港をスピーディーで
快適・便利にリニューアル**



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

- ▶ 今回の改修で、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、スムーズな搭乗が実現する。また、到着口の集約と、乗り継ぎ経路の整理により、バス、タクシー、モノレールへのスムーズな乗り継ぎが実現する。
- ▶ 2016年秋に中央エリアの先行オープン、2020年春にグランドオープンを目指す。
- ▶ 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たい。



改修後イメージ (到着ロビー)

講演2

伊丹空港の可能性とエアラインの取り組み

POINT 利用者と地元、航空会社が一体となって路線を育てることが重要

- ▶ 新しい地方路線のあり方として、利用者と地元、航空会社が一体となって路線を育てることが重要である。長いスパンで路線を見守るといふ三者の連帯意識の醸成を心がけている。
- ▶ 新幹線と競合しても輸送量が全然違うので、航空はまず勝てない。新幹線と共存共栄していくことがこれからの運営方針である。
- ▶ 時間を有効に使いたいビジネスマンが望む利用環境（ビジネスラウンジ、無料駐車場）を提供することで、新幹線との棲み分けを図っていききたい。



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



地元と連携したPR活動を展開

講演3

地域が変わる～伊丹空港の最大活用に向けて～

POINT 各空港の地域特性を活かした戦略によりお互いの発展が今後も期待できる

- ▶ 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。
- ▶ 空港経営者には利用者（エアライン、旅客、荷主）優先の経営をお願いしたい。
- ▶ 伊丹の規制緩和は、あくまで関空の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言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発着回数2万回という制約をかけ続けることで、神戸の潜在力を活かさないままにしておく方がいいのか。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求められるのではないのか。



関西大学商学部
教授 高橋 望



大阪国際空港

神戸空港の選択



講演1

神戸を世界のスパコンセンターに - 神戸空港への期待 -

POINT

世界で最もスパコンに近い神戸空港の国際線就航に期待

- ▶ 神戸空港は世界で最もスパコンに近い空港（スパコンまで約3km）。「京」の空港からの近さというのは、おそらく抜かれることはないのではないか。
- ▶ 神戸では国際シンポジウムも多数開催されており、多くの方々が海外から神戸に、計算科学研究機構に来ている。国際連携を一層進めるためにも、ぜひ神戸空港の国際線就航や発着枠の拡大を期待したい。



独立行政法人理化学研究所
計算科学研究機構

機構長 平尾 公彦



神戸空港

講演 2

エアラインの戦略と神戸空港の活用

POINT



運用時間の延長実現による ビジネス需要拡大に期待

- ▶ 弊社の国内線旅客数は減少傾向にある。原因としては、生産年齢人口の減少と新幹線の発達、及びLCCの台頭が挙げられる。
- ▶ 国際線旅客数は訪日旅客とアジア～成田経由～北米の乗り継ぎ旅客の増加により順調に伸びている。訪日旅客をいかに取り込むかが今後の課題である。
- ▶ 神戸空港は市街地に近接しているが、新幹線と差別化し利便性を高めるためには、運用時間の拡大がポイントとなる。運用時間を延ばせば、羽田発神戸着の最終便を現行より遅い時間帯で設定することができ、ビジネスマンが東京から帰る際の利便性が高まる。



全日本空輸株式会社
上席執行役員
マーケティング室長 稲田 健也

【関西方面行最終便】(2014年冬ダイヤ航空最終便)

出発		19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	24:00	到着
航空 	羽田		19:20	20:35				伊丹
			20:15	21:30				神戸
				21:30	22:45			関西
新幹線 	品川			21:27			23:45	新大阪
				20:57			23:38	新神戸

講師スライドより抜粋

講演 3

3空港一体運用の可能性と将来像

POINT

関西3空港の持つ後背地特性 の活用を検討すべき

- ▶ 神戸空港は、地方自治体が管理している空港の中でトップクラスの旅客数である。ただ、海外と比較すると、神戸市の人口に対して旅客数が少なすぎる。国際都市神戸にふさわしい展開を期待したい。
- ▶ 神戸の将来像として、関空・伊丹との経営統合以外にも様々な選択肢が考えられるのではないかと。利用者、市民の意見を吸い上げて議論を繰り返すなかで、様々なアイデアを出して合意形成をしてはどうか。
- ▶ 平成17年の3空港懇談会当時とは、空港を取り巻く環境は大きく変わってきている。関西の後背地特性（都市の魅力、大学での留学生受け入れや国際会議の開催件数の多さなど）を踏まえて、3空港を有効活用すべきではないか。



関西学院大学経済学部
教授 野村 宗訓



神戸-札幌線就航1周年

関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム

関西3空港の挑戦

日時 平成26年12月12日

場所 ホテルオークラ神戸

参加者 160名



基調講演

航空需要拡大に向けた関西3空港の最大活用

POINT

関西3空港の最適活用が図られる 一体運営の実現が必要



関西学院大学経済学部
教授 上村 敏之

- ▶ 関西国際空港と伊丹空港のコンセッション成立後に、神戸空港をどのように一体運営のなかに組み込むのか。関西3空港の最適活用が図られるような一体運営の実現が必要である。
- ▶ 関西3空港として、ビジネス需要をいかに掘り起こせるか。安定的な航空需要を確保するためにも、ビジネス需要を増やす政策の検討が必要である。
- ▶ 関西経済全体の成長に寄与するため、関西3空港ができることは何か。空港は地域経済のためにあり、空港とまちづくりは密接に関わっている。
- ▶ 3空港の役割分担はどうあるべきかについて、利用者やエアラインの視点から考えることが重要である。

パネルディスカッション

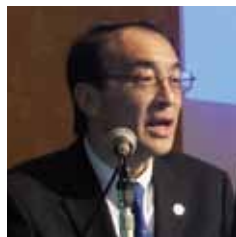
関西3空港の挑戦



コーディネーター
関西学院大学経済学部
教授 上村 敏之



パネリスト
神戸青年会議所
理事長 久武 伸之介



パネリスト
新関西国際空港株式会社
常務取締役 志村 格



パネリスト
文教大学国際学部
教授 小島 克巳

テーマ1 関空・伊丹コンセッションへの期待

<久 武>

- ▶ 関西全体の活性化を考えたとき、神戸空港が関空・伊丹と競合する意味は全くない。地元市民として、都心から近いという地理的なメリットを活かした運営を期待したい。
- ▶ 神戸空港をどう活用するかについての声が少ない。関空・伊丹が先に統合し、海外からの航空需要が増える中で、神戸空港の立ち位置をしっかりと持っておかなければならない。
- ▶ 神戸空港の規制緩和とともに、国際都市や医療産業都市という神戸の知名度を活かしながら、航空需要拡大につながる活動を展開したい。

<志 村>

- ▶ コンセッションの目的は、関空の国際拠点空港としての再生・強化と関西全体の航空輸送需要拡大、関空債務1兆2,000億円の早期の確実な返済である。
- ▶ 実施方針上は、神戸空港が民営化される場合に、関空・伊丹の運営権者が交渉できることになっている。この事業に関心を示している方々によると、神戸空港をどうするかは大きな論点である。

<小 島>

- ▶ コンセッションにおいては、運営会社に与える経営の自由度を上げ、いかに魅力ある投資案件にするかがポイントである。
- ▶ 最も重要なのは、着陸料をはじめとする空港使用料の自由な設定。空港使用料の値下げにつながる非航空系収入の活用を期待したい。

テーマ2 関西3空港の最大活用～首都圏空港への挑戦～

<久 武>

- ▶ 今回のフォーラムのような機会を通じて、関西一円の多くの人と声を上げて一体となって動けば、よりよい結果が生まれるのではないかな。
- ▶ 政官財が協力して各空港のメリットを活かす方策を考えることが、首都圏空港への挑戦につながる。

<志 村>

- ▶ 訪日旅客数は円安の影響やビザの緩和により順調に伸びており、関空における平成26年10月までの訪日旅客数の合計は、平成25年の暦年合計を既に上回っている。
- ▶ 事業価値向上のため、経営統合に関する基本方針の範囲内でコンセッションに至るまでに我々ができることをやろうとしている。（関空におけるLCC第3ターミナルの整備と商業エリアの拡大、伊丹のターミナルビル改修など）

<小 島>

- ▶ 伊丹の最大限の活用に向けた今後の規制緩和に期待している。
- ▶ 関空は、羽田、成田と差別化を図ることが重要である。
- ▶ 神戸は、競合より3空港一体運用が望ましい。ただし、効率的な空港運営と魅力的なサービス提供に結びつくインセンティブをどうやって運営会社に付与するかがポイントである。
- ▶ 空港の選択は市場に任せるべき。それが結果として事業価値の最大化につながり、運営会社による長期的に安定した空港運営につながる。

パネルディスカッション総括

POINT

コンセッションを機に、 ドラスティックに関西の空が変わることを期待

<上 村>

- ▶ コンセッションによって、空港がどのように変わるのか。その変化が利用客やエアラインにとって明確にわかるぐらいのインパクトを持つものになるのかどうか。コンセッションを機に、ドラスティックに関西の空が変わることを期待したい。
- ▶ 関空、伊丹のコンセッションに向けた準備が進む中で、神戸空港が取り残されないように、どのように組み込んでいくのか。関西全体の航空需要拡大に向けて何がベストなのかについては、引き続き議論していく必要がある。



写真提供(順不同)

- 神戸市
- 新関西国際空港株式会社
- 日本航空株式会社
- 全日本空輸株式会社
- 大阪国際空港ターミナル株式会社
- 飾磨亜紀(航空写真家)

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

