

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



平成27年度の関西の航空業界は、関空・伊丹の新たな運営権者が決定し、神戸空港についてもコンセッションの準備が進められるなど、関西の基本的な方向である3空港一体運用に向けて大きく動きはじめました。また、国内航空産業では、国産初のジェット旅客機MRJの初飛行が話題を呼びました。

兵庫県では、多くの方々に変革期を迎えた関西3空港についての認識を深めていただくため、平成27年度も「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」を開催いたしました。その記録を紹介させていただきます。

本冊子を関西3空港のさらなる活用や、地域活動、経済の活性化を考えていく上での参考にご活用ください。

兵 庫 県

関西3空港の一体運営の実現に向けて



日時

平成27年7月9日

場所

神戸国際会館
9階大会議場

参加者

180名

神戸空港開港10周年記念
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
～関西3空港の一体運営の実現に向けて～

「空港経営改革中での神戸空港のあり方」

～3空港一体運営に向けたガバナンスシステムと
実現に必要なこと～

2015年7月9日(木)

神戸空港開港10周年記念

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

～関西3空港の一体運営の実現に向けて～

主催者

大阪大学大学院経済学研究科 教授

shiro@epp.m.uo.ac.jp

報告

関西3空港一体運営に向けた神戸市の取り組み

point

空港の発展において周辺地域と新運営権者がつながり、うまく経済循環していくことが大事

- 神戸空港の最大のセールスポイントは、大都市の都心に近い、本来24時間運営可能な海上空港であるが、ポテンシャルは十分に活かされていない。
- 運用時間は7時から22時の15時間、発着回数は1日60回という枠を、ニーズに対応した形でもう少しフレキシブルな運用をしていく必要があると考えている。
- 平成26年に公表された実施方針で、3空港一体運営という方向性を意義深く受け止めている。
- スカイマークには、引き続き西の拠点としてしっかりとネットワークを張っていただきたいと願っている。

講師



神戸市みなと総局
空港事業担当局長

香川 賢次



神戸空港ターミナル

講演1

関西3空港一体運営に向けた神戸空港の活用策



講師

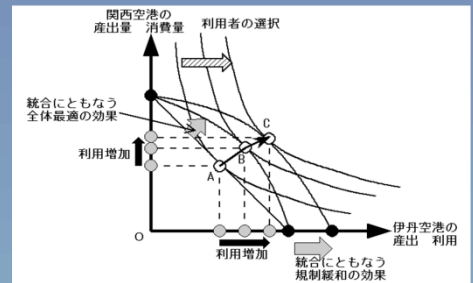
関西学院大学
経済学部教授
上村 敏之

point

神戸空港が周辺地域と結びつくことで地方創生を実現させていく

- 「地方創生」を進めるうえで神戸空港の活用は欠かせない。人、モノ、カネを循環させ、人を定着させていくような政策を進めていくことが大切。
- 関空・伊丹の統合では、両港の空港・航空サービスの供給可能性が広がった。神戸も統合に加わり、便数、運用時間、国際便に関する規制緩和が進めば、同様に利用者の増加につながると期待できる。
- 鉄道、港、大学など周辺地域のポテンシャルと結びつき、地域資源を有効活用することが地方創生を実現可能にし、空港利用者のみならず、関西全体のためになる。

関空・伊丹 統合効果②



講師スライドより抜粋

講演2

空港経営改革の中での神戸空港のあり方

point

運営権者が情報公開をし、チェックされるシステムで、社会的に望ましい行動で利益をあげていける形の契約結ぶことが大事



講師

大阪大学大学院
国際公共政策研究科
教授 赤井 伸郎

- ガバナンスで一番大切なのは、明確性や透明性。情報公開を明確に、しっかりとした契約を結ぶことが大切。
- 利益をあげようとしている民間会社に対し、いかに社会的な方向の運営に導いていけるかというノウハウを、自治体や国が学ばないといけない。
- 空港の有効活用に向けて学者によるアカデミックな議論が必要。国内では、市場メカニズムを最大限活用した透明性ある発着枠配分、時間帯別着陸料の導入など、公平性と効率性という2つの目的のための政策が必要。
- コンセッションにおいては、民間が受入れられないリスクは関西全体が受け入れる覚悟が必要。シミュレーションをしっかりとやって、望ましいリスク配分のあり方を議論すべき。官側の覚悟と知識・能力アップが求められる。
- 神戸空港の課題としては、あらゆる候補の中から住民も運営権者も納得する最も望ましい魅力的なプランを実現することで、神戸の活性化が実現するのではないか。



お見送り（神戸空港）

伊丹空港が支える 地方創生

日時 平成27年12月15日

場所 伊丹シティホテル

参加者 150名



講演1 MRJの挑戦～国産旅客を世界の空へ～

point

機体開発と共に若手の育成に努め、 MRJの開発を推進していく

- MRJのセールスポイントとして大きく3点、騒音対策、室内の快適性、フライトデッキの改良である。環境、乗客、エアラインそれぞれに新しい価値を提供していく。
- 機体の開発には技術力・資金力・国際力・人材力の4つが必要、もっとも大事なことは日本製品に対する信頼感である。
- 各国の航空機産業の規模から見て、まだまだ日本は本当に規模が小さい。この先もMRJに続く事業をにらみ、オールジャパンで取り組んで、国内メーカーが活躍でき、ともに航空機製造に携われる環境を作っていく。



講師

三菱航空機株式会社
コーポレート本部
総務・広報グループリーダー
柳 洋



三菱リージョナルジェット

講演2

地方創生を導く航空イノベーション

point

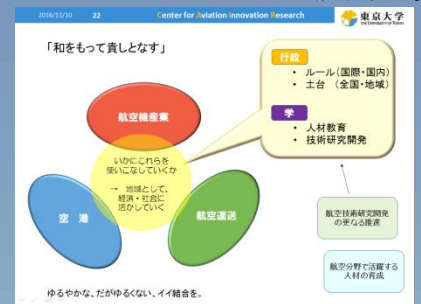
「学」が入ることによって、それぞれの立場を尊重しつつ航空産業を前に進めていく

- 航空産業としては機体の需要は年々増えていき、20年でおおよそ倍増する。複合材など世界でトップシェアを持つ分野もあり、これらの成長をどう組み合わせるかが重要である。
- いろんな価値を生む産業がうまくつながって成長していくこと。この課題に対応するため「学」が産官学連携の流れを変えるべく「航空イノベーション研究会」を立ち上げ、講座等取り組みを進めている。それぞれの立場を理解しながら、航空産業を前に進めていくことが大事である。
- 航空を支える要素である航空機産業、航空運送、空港が三位一体となって連携し、各機能をうまく組み合わせることによって、経済、社会により効果が生まれる。



講師

東京大学
総括プロジェクト機構
航空イノベーション総括
寄付講座 特任准教授
渋武 容



講師スライドより抜粋

講演3

地域と共に

～大阪国際空港のこれまでとこれから～

point

空港と地域、関係者の努力による共生の歴史を大切にし、次の会社に引き継いでもらいたい

- 日本のGDPシェアは20年で大きく縮んだ。将来の子どもや日本のためにこれを増やす。そのために空港をどう活用していくかということを考えないといけない。
- 関空と違い、国内線の伊丹はどこへ行くにも距離が短いこともあり、飛行機にとって不利である。空港経営の視点から言って伊丹は乗り継ぎを便利にしていくことが大事。
- 空港政策のキーワードは地域である。伊丹の再国際化や運用制限時間の撤廃など、関西も地元にとっての空港のプラス面、マイナス面を整理しておく必要がある。
- 伊丹の関係者がやってきた積み重ねを大切にすべきである。共生事業のノウハウを、次の会社に引き継いでもらいたい。



講師

慶應義塾大学商学部
教授 加藤 一誠



伊丹空港

関西の空は新たなステージへ

日時

平成28年3月29日

場所

ホテルオークラ神戸

参加者

120名



基調講演

関空・伊丹の新たな担い手に期待すること



point

空港の発展において、周辺地域と新運営権者がつながりうまく経済循環していくことが大事

- 各地域のゲートウェイ空港を巡る競争により空港はエアラインに選ばれる存在となった。日本はLCCのシェアが低いため、伸びしろはまだまだ期待できる。
- 関空・伊丹の統合により一体運営されることが、コンセッションの成功だけでなく、関西全体の長期的かつ利益につながるということの証明がされる必要がある。
- 航空需要拡大の前提として、少子高齢化による内需の縮小を上回る外需の取り込みの環境整備をし、地域の発展に結びつけていく。

講師

関西大学商学部
教授 高橋 望

パネルディスカッション

関西の空は新たなステージへ



パネリスト
慶應義塾大学商学部
教授 加藤 一誠

テーマ1：関西の空を変えるためのこれまでの取り組み

<加 藤>

- 首都圏に軸足を置く者の立場から、もう少し広い視野で関西のことを考えると、コンセッションということだけでとらえるべきではない。関西全体で空港をどうするかということを考えることが重要。
- 関西では関西3空港懇談会の結論があり、容量を増やすという議論すらできない。人為的な規制がこのままでいいのかという議論から始めるべき。



パネリスト
関西経済連合会
国土・広域基盤委員会
関空担当委員長 山中 諄

<山中>

- ▶ 関経連では、関西国際空港全体構想促進協議会を設立し、ネットワーク拡大、空港アクセス利便性の向上、輸出入の促進、国への要望活動に取り組んできた。
- ▶ 関西エアポートには関西の企業30社が出資している。これは関西全体で関西国際空港を盛り上げていこう、あるいは支援していこうという意思の表れである。

テーマ2：関西全体の需要拡大に向けて

<志村>

- ▶ 関西国際空港ではLCCが増えている。LCC比率は33%程度だが、より長距離のLCCを誘致していきたいと考えている。
- ▶ リニアが開通した場合、羽田ー伊丹便が影響を受けることは否定できない。まだ先の話だが、乗り継ぎも含め国内便を少しずつ伊丹と関空で調整していく必要がある。

<加藤>

- ▶ 空港経営の根幹は地方経済にある。関西の空港需要を増やすための鍵は地元にある。
- ▶ 航空需要を増やすための強みは①関空は国際線の立地条件でアドバンテージがある、②乗継ぎ目的の仁川と違って関西を目的地としている人が多い、③エアサイドの運営ができる人的資源を持っている、④伊丹に関しては特にきめ細かい地元対策がある。マイナス面は①ビジネス客が少ない。②遅延便が発生したとき他の空港に降ろされてしまう。



パネリスト
新関西国際空港
株式会社
常務取締役 志村 格

<山中>

- ▶ 関経連としても、インバウンド向けの様々な周遊ルートを設定して、リピーターの確保に取り組んでいる。
- ▶ 関空を世界に売り込んでいくために平成27年3月24日に関西国際観光推進本部を設立した。
- ▶ 関西エアポートへの出資の20%は、関西の企業30社ほどが出資している。これは関西をあげて関西を盛り上げて、関空を1つの核にしたいという表れである。

パネルディスカッション総括 point

運営権者と地元が一丸となって新しいステージを迎える関西の空に期待したい

<高橋>

- ▶ 関西はグローバル化対応で乗り遅れた。この首都圏と比べて生かし切れていないポテンシャルが最大の強みともいえる。
- ▶ 関西全体の航空需要を拡大すれば、そもそも旅客の取り合いにはならない。需要拡大にむけて新しい運営権者だけに責任を押しつけるのではなく、市民レベルで共に汗して頑張る仕組みを作りたい。



写真ご提供

＜表紙＞ シカマアキ
（旅行・航空フォトジャーナリスト）
＜挿入＞ 関西エアポート株式会社
三菱航空機株式会社
神戸市
シカマアキ

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

平成28年 3月

28土P2-065A4