

## 関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム（概要版）

### < 基調講演 >

#### 関空・伊丹の新たな担い手に期待すること

関西大学商学部 教授 高橋 望

- ・ 各地域のゲートウェイ空港を巡る競争が展開されるようになり、地域独占の立場を失った空港はエアラインに選ばれる存在となった。
- ・ 航空自由化が遅かった日本はLCCのシェアが低く、LCCによる日本の航空市場の伸びしろはまだまだ期待できる。
- ・ 後背地が一致しない関空・伊丹は、競合関係ではなく補完関係であって、統合によって同一主体の経営になって相互に補完し合うという関係がより強固になったとみるべき。
- ・ お客様に選ばれるためには、多様な航空会社の乗り入れによるネットワーク拡充が必要。
- ・ インフラ経営を長期的に行って、社会便益を発生させることが最終的には企業利益に繋がるという視点を、地元だけではなく新運営権者と共有することが必要。
- ・ 神戸空港を関空・伊丹と同じ枠に入れて一体運用することが、コンセッションの成功だけではなく、関西全体の長期的かつ全体の利益に繋がるということの証明が必要。

### < パネルディスカッション >

#### 関西の空は新たなステージへ

コーディネーター： 関西大学商学部 教授 高橋 望

パネリスト： 慶應義塾大学商学部 教授 加藤 一誠

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

(南海電気鉄道(株) 取締役会長)

新関西国際空港株式会社 常務取締役 志村 格

#### 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)

- ・ 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捉えるべきではなく、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。

(志村)

- ・ 今回のコンセッションは空港を売り渡すのではなく、空港の所有権と運営権を分離して、運営権だけを売るもの。44年後に運営権は返還される。
- ・ 関西エアポートは44年間関空・伊丹を運営し、毎年運営権対価を新関西空会社に支払う。新関西空会社は得た運営権対価により長期債務を少しずつ返済し、2.2兆円を44年間かけて返済する。

(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、空港を活用した輸出入の促進、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 社が出資をしている。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現れである。

## テーマ2 「関西全体の航空需要拡大に向けて」

(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。
- ・ リニア中央新幹線ができた場合に羽田-伊丹便が影響を受けることは否定できない。リニアはまだ先の話だが乗り継ぎを含め、日本の国内便を少しずつ関空と伊丹で調整していく必要がある。
- ・ 伊丹のターミナルビルは建てられてから46年が経過している。到着旅客をJAL, ANAに乗られた方が両方とも中央から出てきていただく形にする。オリンピックの年までに完成させることを考えている。

(加藤)

- ・ 空港経営の根幹は地域経済にある。関西の航空需要を増やすための鍵は地元にある。
- ・ 関西の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仁川と違って関西を目的地としている人が多い、③関空はエアサイドの運営ができる人的資源を持っている、④伊丹の空ビルのきめ細かい地元対策。
- ・ マイナス面は、①ビジネス需要が少ない、②遅延便が発生した場合に他の空港得ドライバーとされてしまい、確実性を落とす。

(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。
- ・ 関西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空を盛り立て、関空を1つの核としたいという表れである。

## パネルディスカッション総括

(高橋)

- ・ 関西はグローバル化対応で首都圏に負け、中国、韓国、シンガポールに負けた。これはぬぐいきれない事実である。
- ・ 関西には豊かなポテンシャルがある。しかしながらそのポテンシャルを活かしきれていない。逆にこのことが関西の最大の強みである。
- ・ パイ自体(関西全体の航空需要)を拡大すれば、パイの取り合いにはならない。パイの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しに、共に汗を流していく仕組みを作りたい。
- ・ 関空・伊丹は自立の時期を迎えた。新たな運営権者が両空港を活用して、関西の地域の発展につなげていただけきたいと願う。