

兵庫県「関西全体の航空需要拡大について
考えるフォーラム」(2016.3.29)

さらなる飛躍のために

加藤 一 誠
(慶應義塾大学商学部)

本日の内容

1. 常に視野を広く
2. インバウンド旅客増大の意味
3. 空港経営の根幹は地域経済にあり
4. まとめ



常に視野を広く



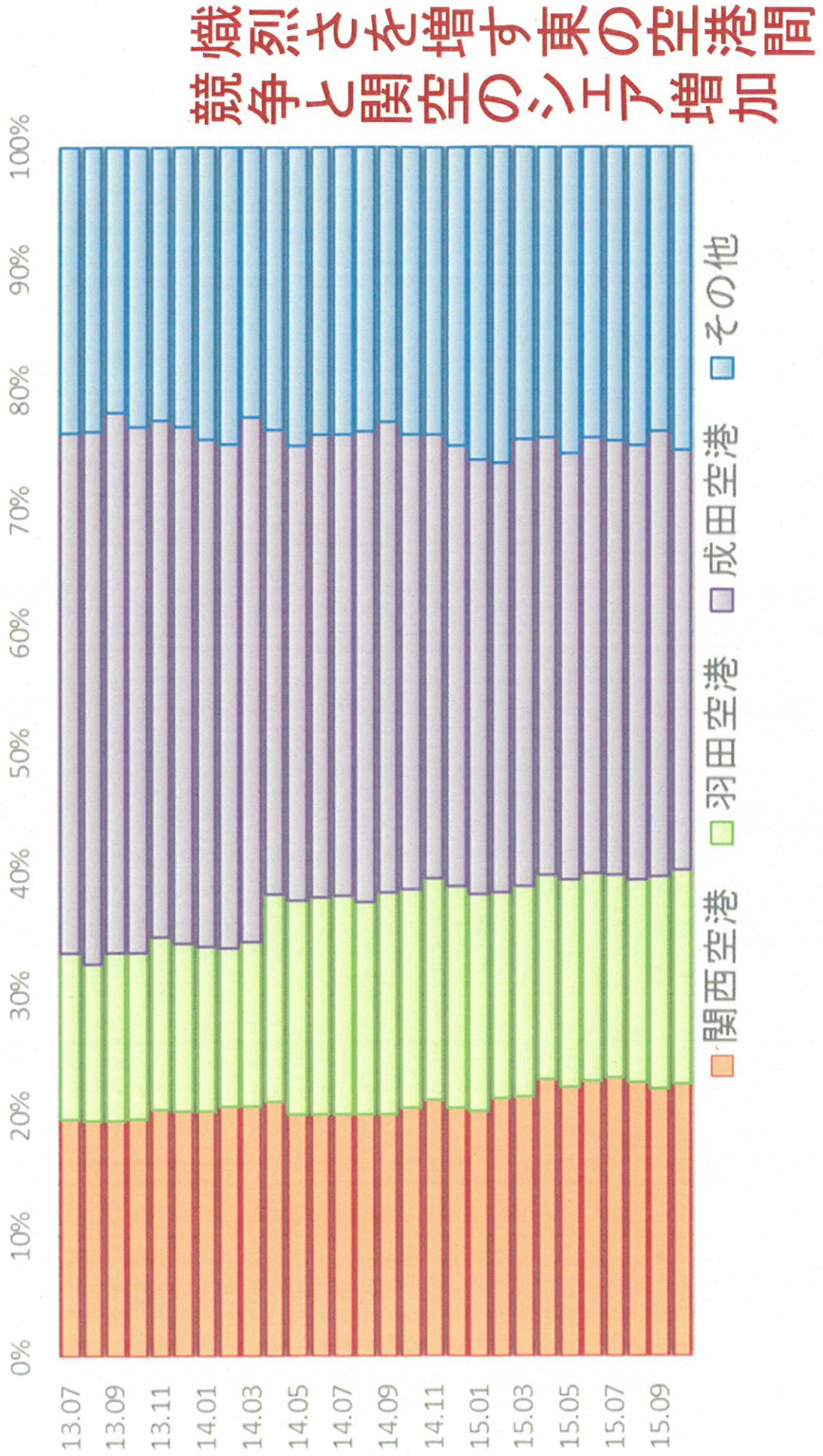
首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠

	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
H22.10月まで (羽田D滑走路供用前)	30.3万回	22万回	52.3万回
H25.3.31以降	41万回(6万回) 発着枠 930回(80回)	27万回	68万回
羽田:H25年度末 成田:H26年度中	44.7万回(9万回) 発着枠総数 930回 (164回)	30万回	74.7万回



2020年オリンピックまでに 実現しうる方策	44.7万回(9万回) + 3.9万回	30万回 + 4.0万回	82.6万回
---------------------------	----------------------------------	---------------------------	---------------

出入国者数の推移



直近の外国人旅客数

	2014年 (1-10月)	2015年 (1-10月)	伸び率
成田	8,192,711	10,258,836	125%
関西	5,092,167	8,198,910	161%
羽田	2,861,207	3,998,504	139%
福岡	1,415,359	2,226,427	157%
那覇	1,062,188	1,796,716	169%
中部	1,097,209	1,609,024	147%
新千歳	1,056,704	1,534,194	145%

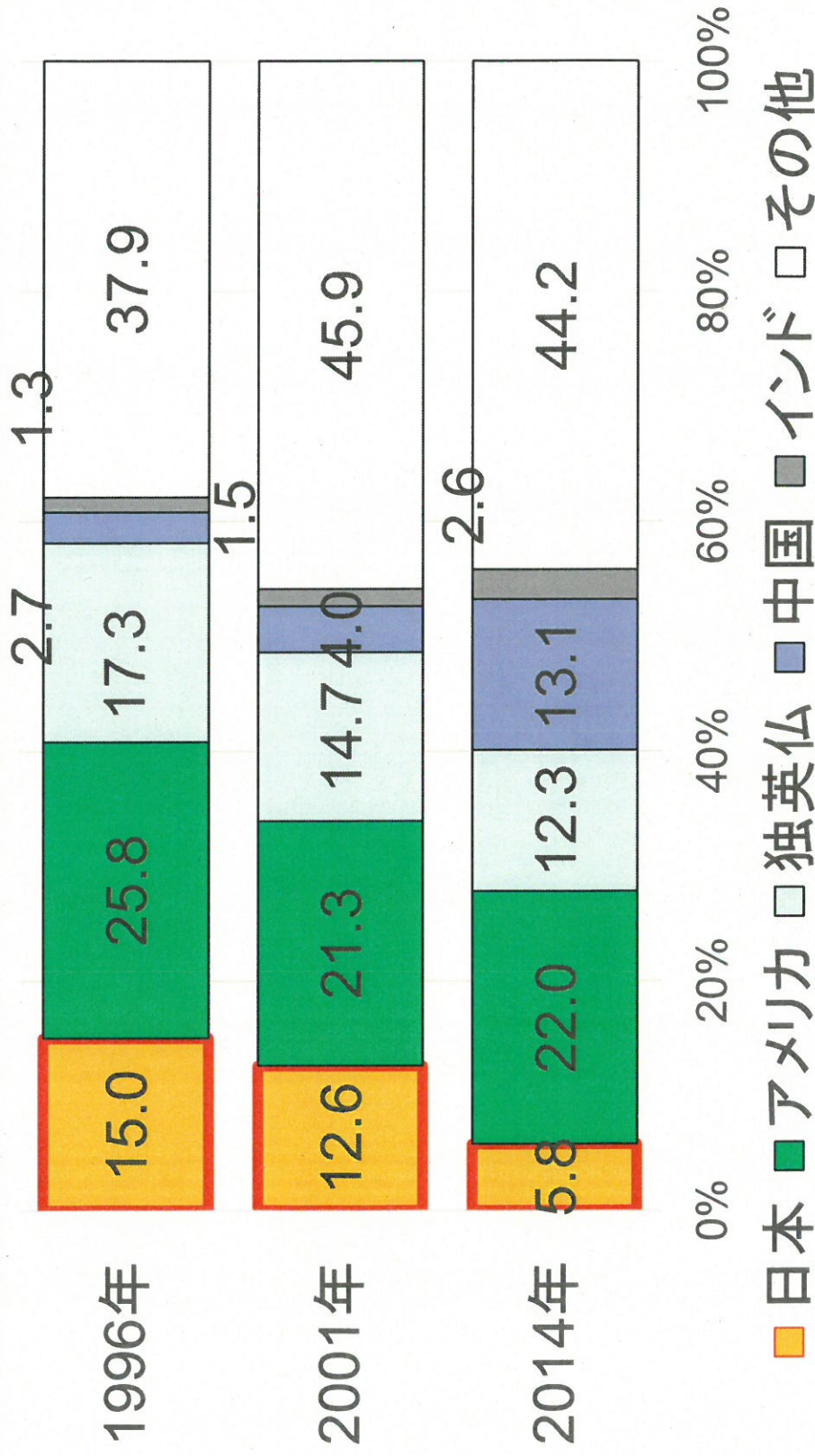


インバウンド旅客の増加の意味

円安は追い風



縮小するわが国のGDPのシェア(%)



一人当たり名目GDPはOECD加盟国のなかで、3位(96年)→5位→20位(2014年)へ

日本国民の「認識」

1) 20年前... ユニクロは？

携帯は？

2) 名目GDP / 実質GDP (↑)

≡ 総合物価指数 (↓)

3) インフレーションを知らない子供たち

≡ 買い占めは昔の話, 買わない方が得

➤ 物を買わない = 景気の足踏み

この間に、科学的議論の必要性

関西圏経済浮揚のための空港容量拡大を含めた
3空港のポテンシャル向上のための条件整備

(成否はわからぬが、)首都圏に学ぶ

- ▶ 科学的議論が必要ではないか？
- ▶ 「関西3空港懇談会とりまとめ」の見直し
- ▶ いつまでタブーがあるのか



空港経営の根幹は地域経済にあり

関西圏の空港の強み

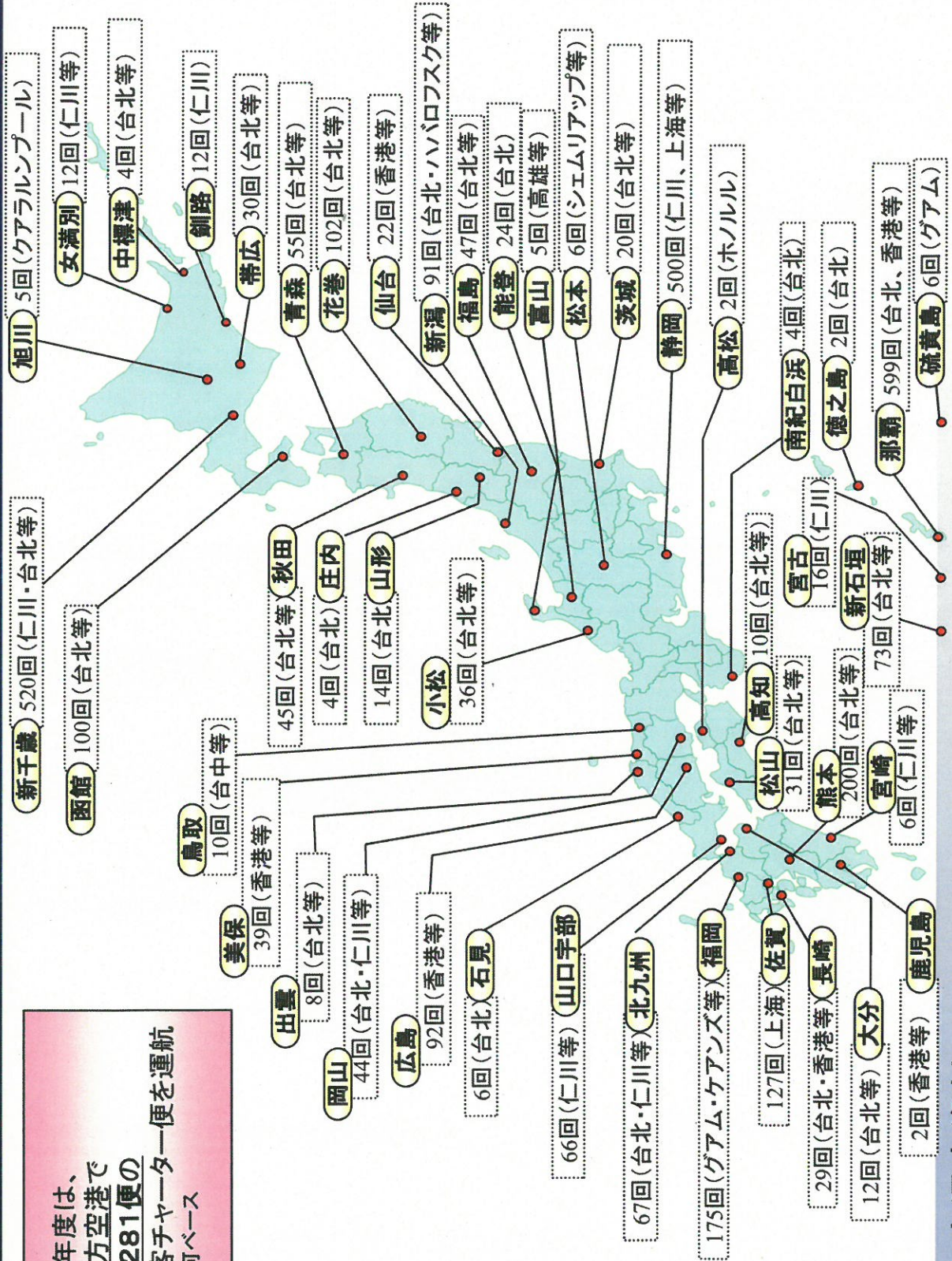
- 1) 地理的な優位性(アジアに近い, 国内は不利)
- 2) 地元の人口や経済規模
- 3) OD(出発地と目的地となる)需要 大
- 4) エアサイドのオペレーションの内製化

弱みの克服に向けて

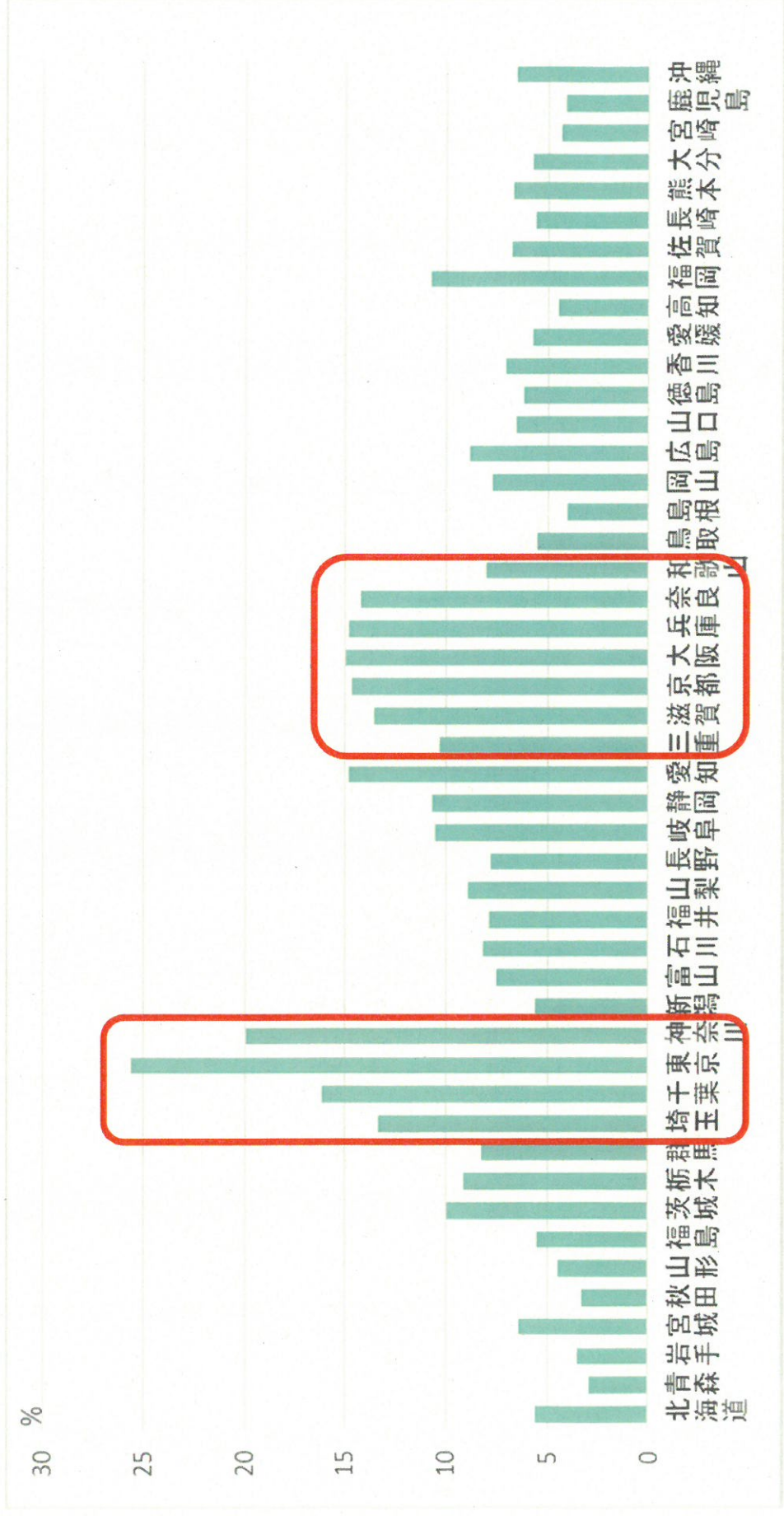
- 1) 首都圏のビジネス需要の多さと比べると....
- 2) 「確実性」の改善＝遅延便の受け入れは航空全体の信用を向上させる

地方空港における国際チャーター便の運航状況

平成26年度は、
45の地方空港で
合計3,281便の
国際旅客チャーター便を運航
※片道許可ベース



都道府県別出国率(2014年)

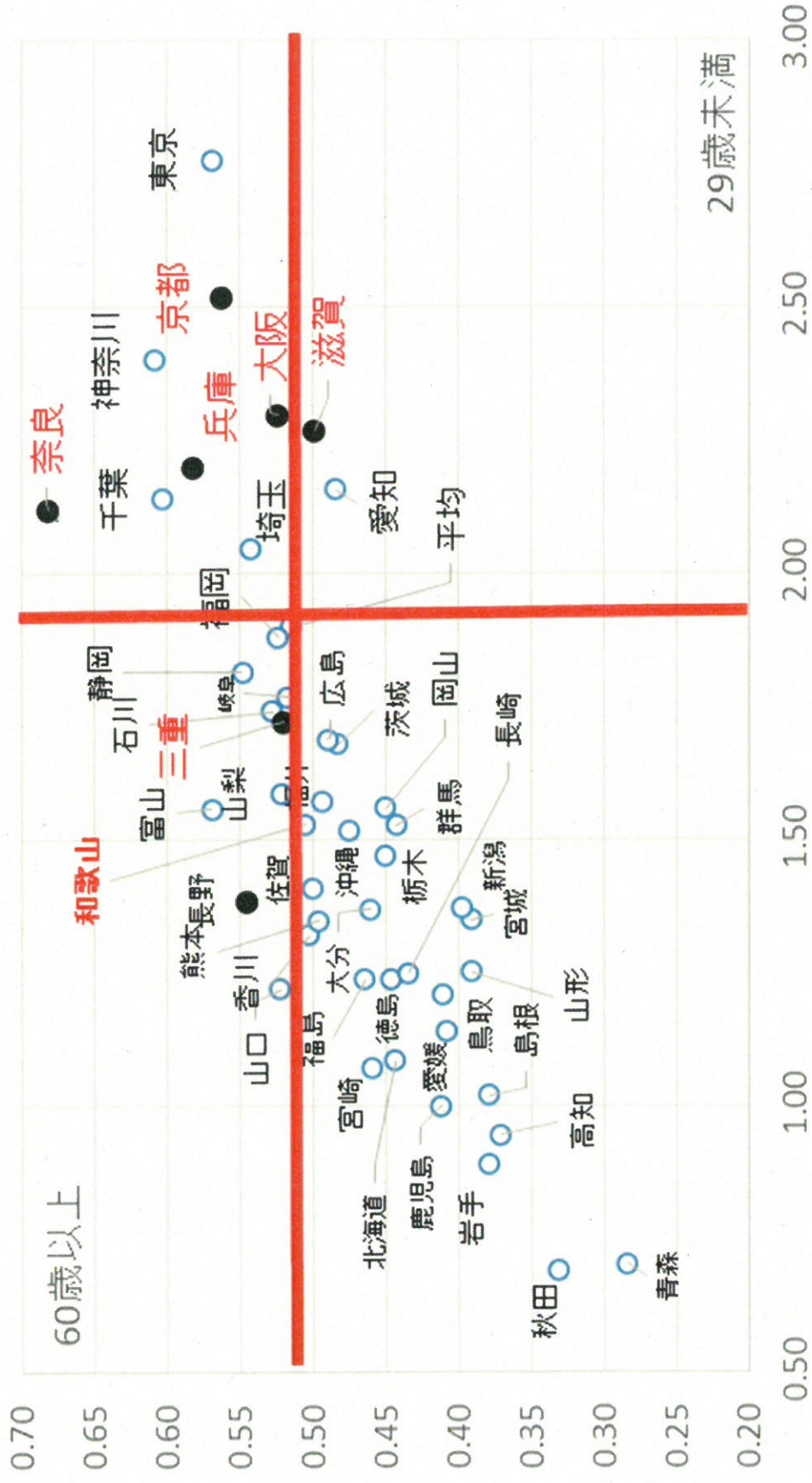


都道府県別パスポート保有率(2014年)



地域の国際化とアウトバウンドの可能性

年齢別発行数／生産年齢(15-64歳)人口
をとってみました。



まとめ

(1) インバウンド旅客による活況は自己点検のチャンス

(2) 地域・地元戦略＝アウトバウンドも！

①若者の重要性

②人のポテンシャルの向上～京阪神から三重，和歌山へ

(3) 空港の「確実性」は生命線

①伊丹の遅延便対策からはじめる

②これまでの「共生」は伊丹の財産

(4) 重要なところ

①「関西はひとつ」

②流行歌 「王将」



ご清聴ありがとうございました