

第2回 関西全体の航空需要拡大について考えるセミナー（概要版）

講演1 神戸を世界のスパコンセンターにー神戸空港への期待ー

独立行政法人理化学研究所 計算科学研究機構長 平尾 公彦

【「京」コンピュータの概要】

- ・ 地球上の全ての人が一昼夜必死に計算しても1京回計算をするのに165日かかるところ、「京」はたったの1秒で計算してしまう。
- ・ ゲノムデータなどのビッグデータをいかに効率よく処理するかという性能を測るスパコンのランキングである「Graph500」で、「京」が今年6月に世界一を獲得した。
- ・ 通常、「京」と同等の性能を持つスパコンだと、稼働率が80%程度あればいいところだが、「京」が予期せぬ故障か何かでダウンした割合は全体の1.2%、わずか4日。「京」は1年のうち360日以上は正常に動いており、非常に安定している。

【「京」コンピュータが拓く新しい世界】

- ・ 「京」が出るまでは、日本では大規模なシミュレーションができなかった。いまや、物質設計、エネルギー創成、ものづくり、防災・減災など実にいろいろな分野で「京」が使われ、目覚ましい成果が出ている。

【ポスト「京」プロジェクト】

- ・ 今年4月からスパコン開発がスタートして、2020年から運用する計画でプロジェクトが進んでいる。
- ・ ポスト「京」プロジェクトでは、「京」の100倍ぐらいの能力を持つものを開発したい。「京」で培われたさまざまな技術、人的資源を生かしながら次世代のスパコンを開発したい。

【神戸空港とスパコン】

- ・ 計算科学研究機構は、2010年に創立され、わが国を代表する計算機科学と計算科学の研究所であり、世界に誇れる計算科学の研究開発拠点を目指している。
- ・ 神戸空港は世界で最もスパコンに近い空港。（空港から約3km）「京」の空港からの近さというのは、多分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、多くの人々が海外から神戸に、計算科学研究機構に来ている。国際連携を進めるためにも、神戸空港の国際線就航や発着枠の拡大をお願いしたい。

講演2 エアラインの戦略と神戸空港の活用

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

【ANA グループの事業概要】

- ・ ANAグループの従業員は、約3万3,000人。メインはフルサービスキャリアの全日空。小型機を運航している会社がANAウイングスとエアージャパン。LCCは成田を中心とするバニラ・エアと関西中心のピーチ。
- ・ 国内線は就航路線が133路線、就航都市が51空港で、日本全国をほぼ漏れなく網羅している。国際線は関西では6都市6路線。関空は中国をメインに運航している。長距離で最近好調なのがアメリカ路線で、アメリカの景気が回復していることの現れかと思う。

【航空業界を取り巻く環境】

- ・ 国内線旅客数はかつて5,000万人規模だったが、最近は減少傾向にある。原因としては、生産年齢人口の減少と新幹線の発達、また、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。

【ANAグループの戦略】

- ・ 訪日旅客の獲得と地域の活性化を兼ねて、グループ全体で「Tastes of Japan」と銘打って、日本各地の紹介を兼ねて機内食やラウンジで使う食材を紹介している。海外ではANAの知名度はまだまだ低いので、こうした取り組みを続けていきたい。

【関西3空港の現状と神戸空港の活用】

- ・ 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、羽田発の最終便を現行より遅い時間帯で設定ができ、ビジネスマンが東京から帰る際の利便性が高まる。

講演3 3空港一体運用の可能性と将来像

関西学院大学経済学部 教授 野村 宗訓

【3空港一体運用の手法と目的】

- ・ 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、海外との比較で言うと、神戸市の人口に対して旅客数が少なすぎる。神戸は開港のまちであり、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。(現状のまま、神戸の単独コンセッション、他空港との統合など) 利用者、市民の意見も吸い上げて、いろんな議論を繰り返すなかで、もっとアイデアを出して合意形成をしてはどうか。

【神戸空港の直面する課題と解決策】

- ・ 平成17年の3空港懇談会以降、空港を取り巻く環境は変わってきている。関西3空港の持つ後背地の特性(大学における留学生の受け入れ、国際会議の開催)を活かした活用を考えていくべきでは。

【イギリス地方都市の複数空港事例】

- ・ 関西3空港と比較的規模の似通っているイングランド中西部の空港に注目してみると、国際線であるEU線にウェートを置いて経営が成り立っている。日本でも国内線のパイの奪い合いをやめて、アジア路線の開拓に目を向けるべきではないか。

【航空業界の変容に応じた空港経営】

- ・ コンセンションを実施する中で、コンセッションの中身の交渉も熟慮してほしいし、米英のように関空、神戸は宇宙船利用に向いているのではないかという発想で企業価値を上げてはどうか。