

## 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 「空を変える、日本が変わる」 - 戦略的インフラの国際競争力の強化と  
新関空モデル実現に向けた挑戦 -

新関西国際空港株式会社代表取締役社長 安藤圭一

### 【世界・アジアの航空需要】

- ・ 世界の航空旅客輸送量予測によると、アジア・太平洋地域が年率6.6%で成長して約4倍に増え、2031年には北米やヨーロッパを超え、世界最大の市場になる。
- ・ 東アジア、東南アジアを含めたアジアの経済圏が形成されてくると、人・モノの流れを含めたボーダレスな世界が実体化してくる。その中で空港や港湾は成長戦略の一つとして重要。

### 【日本の成長戦略と空港戦略】

- ・ 日本の成長戦略として航空戦略が大きく転換しようとしている。「オープンスカイ戦略」、「LCC戦略」、それと我々が今最も直面している「空港経営改革とコンセッション」の3つの大きなトレンドが進んでいる。
- ・ 空港経営は、ターミナルビルの収益が重要。その収益を原資に着陸料やエアラインのコストを下げ、ネットワーク拡充に繋げるという好循環が生まれる。コンセッションで空港とターミナルビルの運営権を1本にまとめることにより、そういった好循環のサイクルを作る取り組みがされてきている。
- ・ 関西3空港は関西にとって大きなポテンシャル。関空2本、伊丹2本、神戸1本と関西全部で5本の滑走路があり、ビジネスからレジャーにかけて3つの空港でいろいろシェアしていける。
- ・ 空港だけでなく、阪神港や高速道路といった陸・海・空のインフラが一体化することで関西の人・モノの流れをよりスムーズにできる。
- ・ オリンピックで海外からたくさんのお客様が来られる。関西は京都、大阪、神戸といろいろな観光資源を持っているので、首都圏だけでなく関西にも寄っていただければならない。

### 【新関空の経営戦略】

- ・ 我々の経営戦略は、アジアのリーディングエアポートにしていこうと、「空を変える、日本が変わる。」というキャッチフレーズの下、3年間の取り組みを始めている。
- ・ 関西は首都圏に比べると1時間アジアに近いという優位性がある。関空は日本で最大のLCC拠点であり、さらにアジアのLCC誘致に積極的に取り組んでいる。
- ・ コンセッションについて、統合法に書かれている我々の使命は伊丹の資産を使いながら早期に補給金への依存体質から脱却し、バランスシートをしっかりとさせること。
- ・ 従来、インフラは国や自治体が運営管理しているものが多かった。そこに民間のノウハウを入れ

ることで、さらに使いやすく便利で、競争力のある事業に変えていくことで、新たなインフラの運営モデルを構築しようということが、コンセッションの大きな背景の1つ。

- ・ 空港も上場したらいいという話もあるが、安全保障上や災害対応時に問題が出る可能性がある。従って、空港施設の所有権は国が100%持ったまま、運営権だけを期間を30年とか50年に区切って民間に委託するというのが我々の考え。
- ・ アベノミクスの3本目の矢である成長戦略をうまく成功させないといけない。そのためには、関西にとって関空、伊丹のコンセッション、神戸空港の活性化はとても大事である。
- ・ 空港だけでなく阪神港を含めインフラをうまく活用してどう地域の活性化につなげていくか。関西を活性化していくということに、我々新関空会社としてもその一翼を担いたい。

**パネルディスカッション 日本の成長エンジンとしての関西圏空港の最大活用**

コーディネーター：日本経済新聞社 編集委員 磯道 真

パネリスト：新関西国際空港株式会社 代表取締役社長 安藤 圭一  
関西大学商学部 教授 高橋 望  
公益社団法人関西経済連合会 会長 森 詳介

**テーマ1 「日本の成長エンジンとしての関西圏空港の果たすべき役割」**

森

**【経済と航空ネットワークのWIN-WIN 関係構築】**

- ・ 地域の経済と航空ネットワークは密接不可分の関係。地域の発展戦略を考える上でいかに両者のWIN-WIN関係を構築するかが重要。関経連としてもしっかりと貢献したい。
- ・ 特区の取り組みで、関西の研究開発クラスターの求心力が高まることにより、航空需要も拡大する。
- ・ 三宮駅前の再開発にも大いに期待。神戸は、大阪や京都とは違った魅力をもった都市。その魅力が再開発プロジェクトを通じて高まることを期待。

**【首都機能バックアップ拠点としての機能】**

- ・ 関西の航空ネットワークのあり方を考えるに当たり、首都機能のバックアップとしての視点も必要。
- ・ 大規模災害などで首都圏の成田、羽田が機能麻痺するようなことになっても、関空を中核とする関西の3空港が日本の航空ネットワークを支える役割を果たすべき。
- ・ 平常時から国際線、国内線の各路線を首都圏と関西圏の双方に複眼的に展開することや、首都圏の空港を代替するにふさわしいハード面の整備もしておく必要がある。
- ・ 関経連では関西を東京圏に次ぐ成長エンジンとして仕立て上げるべきという「双発エンジン論」を主張。
- ・ 関西の成長エンジンとしての能力をさらに高めるという点で、関西の空港の機能整備はぜひとも実現すべき。
- ・ 東京オリンピックを空港アクセスの改善など関西の航空ネットワーク充実の機会にしたい。

安 藤

【関空・伊丹の経営統合を活かした両空港の最大活用】

- ・ 複眼構造、双眼構造ということも含めて、関西が強くなるのが日本にとって大事。
- ・ 伊丹と関空が統合されよかった。上半期の数字でも本当にWIN-WIN関係で、両方とも元気が出てきた。
- ・ 利用者にとって本当に使いやすく便利な空港にすることが、結局はマーケットの拡大に繋がり、関空の企業価値も上がっていく。

高 橋

【空港の成長エンジンとしての機能】

- ・ 空港を成長エンジンとしていかに活用するか。空港があるだけでは経済効果は限定される。問題は地域がいかに工夫して空港の経済効果を極大化させるか。
- ・ 空港と地域の関係について、地域の側から新しい産業を育成して航空輸送を発展させていくという働きかけも必要になってくる。
- ・ 空路によって結ばれるビジネス拠点を網羅して新しい空の経済圏を形成していくことが必要。
- ・ LCCが、新しい生活パターンや経済連携の可能性を生み出している。航空による移動が容易になることで新しいビジネス、あるいは新しい視点での空港活用が考えられる。
- ・ 空港統合は空港におけるイノベーション。このイノベーションに対して地域が経済のイノベーションを生み出せるかどうかで空港が成長のエンジンとなりうるか決まる。

【エアトロポリスの競争力】

- ・ 地域と空港を一体化して捉えるエアトロポリスという概念がある。エアトロポリスは非空港系収入を空港経営に取り込むことで、空港の競争力を強化するとともに空港周辺地域の経済開発も目指している。
- ・ 空港は孤立して機能せずに近接地域と一心同体である。また、空港のハブ機能、アクセス、そして後背地と土地費用が非常に重要。
- ・ 関空、伊丹に神戸空港を加えることで空港会社の採算性が一層向上してコンセッションの価値を高めることができる。
- ・ (一体運用により)3空港全体で空港容量を調整することが可能になり、神戸空港の年間2万回、1日当たり30便という枠がもっと弾力的に利用できて、神戸空港の経済効果をより引き出すことが可能になる。
- ・ 3空港をワンエアポートとして首都圏そして東アジアの諸空港に対する競争力を強化できる。

## テーマ2「関西圏空港の最大活用に向けたロードマップ」

森

【関西経済界の関西圏空港への期待】

- ・ 海外を見ると、関西の空港は決して過剰ではない。首都圏よりも多い3つの空港があることを関西の強みとして最大限活かすことが求められている。
- ・ 最終的には国際拠点空港である関空と伊丹、神戸の3空港が一体で最適な運用を図るべき。
- ・ 3空港の全体最適を追求するという事は、3空港一体ならではの強みを活かすことによって、

旅客と貨物の双方の需要を掘り起こすということ。

- ・ 関空、伊丹、神戸の3空港を一体で最適運用すべきということと、規制緩和や空港アクセスの改善によって関西の航空需要を拡大すべき。
- ・ 航空需要を生み出すもととなる産業振興や観光インバウンドの促進についても、関西全体を見据えた戦略を立てることが必要。関西の航空需要拡大には、関西広域連合のリーダーシップが必要。

安 藤

#### 【更なる空港の発展に向けて】

- ・ 関西全体の航空需要、マーケットを拡大する、お客様にとって利便性を上げることを考えれば、3空港一体運用が望ましい。
- ・ まず関空、伊丹のコンセッションをしっかりと終わらせるということが大事。将来的には、当然3空港一緒になることが関西の利用者にとっても間違いなくよい。
- ・ コンセッションという形で完全民営化すれば、債務の軽減、補給金からの脱却ができるわけで、関空、伊丹の活性化にも資する。

高 橋

#### 【関西圏3空港最大活用に向けた課題の整理】

- ・ 関空はLCCで、伊丹はプロペラ機の規制緩和で発着回数が増大していることから、日本にとって関西圏の空港容量の余力は今後の伸びしろとなる。
- ・ 関西圏の経済全体にとって3つの空港をどう活用しようかというときに、全体利益を最大限発揮させる一番効果的な手段として経営統合がある。
- ・ 現行の規制のままでは神戸空港の発展だけではなく、関西全体の発展、そして新関空会社の発展も含めて、将来の発展を制約しかねない。
- ・ 関西全体の航空需要の拡大のためにも、経営統合による規制の緩和が1つの解決策。
- ・ 利害関係者に対して全体利益と長期的視点を理解していただくには、丁寧な説明が必要。
- ・ 規制を関西でいかにして壊していくか。大切なのが地元の役割。経済界だけではなく市民のレベルでもっと空港に積極的に関わっていくことが必要。

### パネルディスカッション総括

森

- ・ 関西の航空ネットワークのあるべき姿、目指すべき姿について関西の産官学が共通の目標を持つことが必要。
- ・ 関西で3空港のあるべき姿、目指すべき姿について関西の総意を取りまとめることから始めるべき。

安 藤

- ・ 各空港とも過去のいろんな歴史を背負っている。神戸についてもどういう形がいいのかが関係するステークホルダーとの合意形成が非常に重要。

## 高 橋

- ・ 合意形成という意味で市民の理解と関わり合いが必要。
- ・ 空港では従来考えられなかったような施設や、いろいろな活動を行う場として空港を市民生活に密接に関わる機能を有するものにしていく仕掛けが必要。

## 磯 道

- ・ 関空・伊丹の2空港の収益を拡大して企業価値を高め、ゆくゆくは3空港一体で運用してもらえれば。
- ・ 3空港一体化に向けて関係者が取り組めば、さらに関西全体の航空需要が拡大し、地域の住民、行政、新関空会社にとってそれぞれメリットがあって、WIN-WINの関係になる。
- ・ 3空港一体化というのはかっちり決める必要はない。市としての方針が出て、新関空会社との交渉が始まるだけでも、発着規制の緩和に向けてだいが前進するのではないかな。
- ・ コンセッションによる借金完済にこだわらずに、値段がつく範囲でやって、より需要を増やす、関西経済全体が発展するような形にもっていければいい。