

# 関西の航空需要拡大について考えるセミナー（全3回）開催結果（概要）

## 【第1回】

日時：平成23年7月15日（金）14:30～17:00

場所：関西大学千里山キャンパス100周年記念会館2Fホール

参加者：230名



「関西3空港の現状と課題  
- 将来の発展に向けた問題提起 -」  
(講師：関西大学商学部教授 高橋 望)

- ・ 3空港の共存共栄は十分に可能。
- ・ 関空シフトの失敗からも明らかなように、関空と伊丹の後背圏は重複しない。伊丹を補うのは神戸。
- ・ 関空は仁川のように際々ハブ機能を充実しアジアの外需で稼ぐ構造をめざすべき。
- ・ 3空港の機能分担は政策誘導ではなく市場の判断に委ねるべき。

《参考：2005年規制前後の比較(国内線)》

	伊丹	関空	神戸	伊丹+関空	3空港計
2004年度	34路線/181便	14路線/36便	—	36路線/222便	—
(北海道)	(4路線/13便)	(5路線/8便)	—	(5路線/21便)	—
(沖縄)	(3路線/8便)	(3路線/8便)	—	(3路線/16便)	—
乗降客数	1948.4万人	417.8万人	—	2366.2万人	—
2007年度	30路線/164便	14路線/59便	7路線/27便	34路線/223便	34路線/250便
(北海道)	(1路線/3便)	(4路線/16便)	(1路線/4便)	(4路線/19便)	(4路線/23便)
(沖縄)	(1路線/2便)	(2路線/10便)	(1路線/5便)	(2路線/12便)	(2路線/17便)
乗降客数	1593.8万人	568.0万人	297.4万人	2161.8万人	2459.2万人
2011年3月	24路線/160便	7路線/36便	7路線/126便	26路線/196便	27路線/222便
(北海道)	(1路線/3便)	(2路線/11便)	(1路線/4便)	(2路線/14便)	(2路線/18便)
(沖縄)	(1路線/2便)	(2路線/9便)	(1路線/5便)	(2路線/11便)	(2路線/16便)
(2009年度)	1460.7万人	394.4万人	233.5万人	1855.1万人	2088.6万人

## 本日の構成

- I はじめに～本セミナーの問題意識～
  1. 関西圏に3空港は多すぎるか？
  2. グローバル経済における空港の役割：神戸港の教訓
  3. 関西3空港の共存共栄は可能か？
- II 関西3空港の経緯～伊丹空港騒音問題と3空港～
  1. 経済成長の代価：公害問題の発生
  2. 大阪国際空港存続協定の意義
  3. 関西国際空港の開港と2期事業における「上下主体分離方式」の採用
- III わが国航空市場の発展と環境変化
  1. 二眼レフ構造から首都圏一極集中へ
  2. 政策の失敗：航空自由化と国際拠点空港整備の遅れ
  3. 市場縮小の現実
- IV 関西3空港問題の本質と政策手段の選択
  1. 国際ハブ空港の機能と性格：ハブ空港とは何か？
  2. 空港間競争の出現
  3. 市場の選択と経営統合
- V 将来展望と今後の課題
  1. 経済成長のエンジンとしての空港：戦略的基礎構造
  2. 空港経営と地域経済
  3. 関西3空港の発展に向けた問題提起



「航空環境の変化と今後の空港運営  
- オープンスカイの進展を背景にした「経営」  
の視点 - 」  
(講師: 日本大学経済学部教授 加藤一誠)

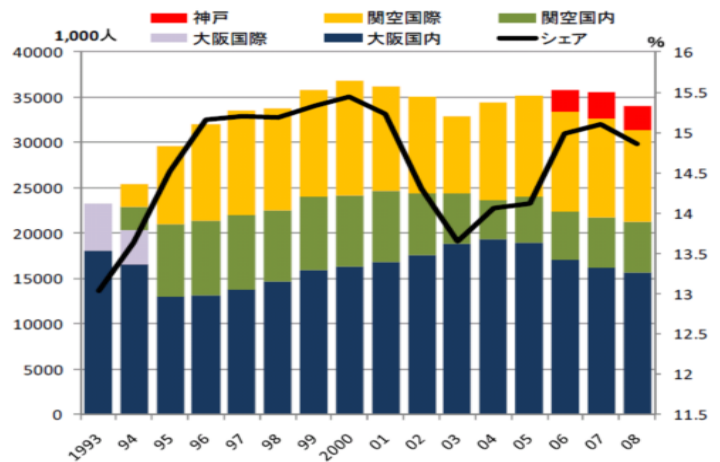
- ・ 関西3空港は、2003年のSARSによる落ち込み以降は、乗降客数の全国シェアを伸ばしており潜在的需要があることが分かる。
- ・ 東日本大震災では、内陸空港の評価が高まった。
- ・ 空港経営のためには、特定のエアラインに依存せず、複数のエアラインとのコンタクトをとっておくことが必要。



アウトライン

1. ゲートウェイ・関西
2. 東日本大震災と空港の役割
3. 空港の赤字, 黒字
4. 空港とエアラインの関係
5. 「民営化」「民間資金の導入」の意味

《参考：3空港の乗降客数》



「リージョナルジェット活用による航空ネットワークの形成」  
(講師: 日本航空株式会社経営企画本部長 大貫哲也)

- ・ 多頻度小型化のメリットは、増便による利用者利便の向上や航空会社の搭乗率向上、収支改善。
- ・ 伊丹空港には、RJを除くプロペラ機枠(140)には余剰があるため、RJ枠(現行CRJのみ30)を拡大していただき、エンブラエル170の増便により、航空ネットワークを更に拡充していきたい。

目次

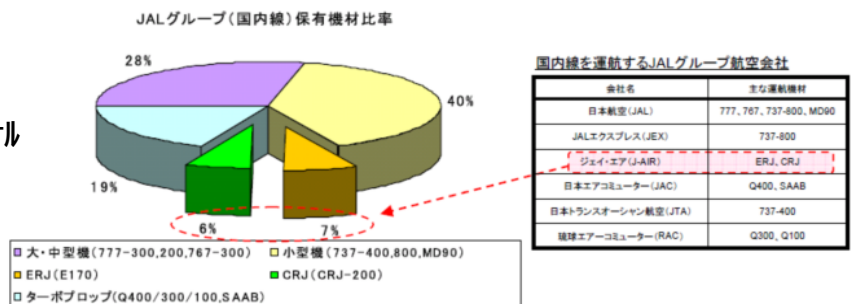
第1章: リージョナルジェットとJALグループについて

- 1-1. 国内線JALグループ航空会社とリージョナルジェットについて
- 1-2. リージョナルジェットについて
- 1-3. 日本におけるリージョナルジェット活躍の背景
- 1-4. リージョナルジェットの活用の実例

第2章: 関西地区におけるリージョナルジェットの活用について

- 2-1. JALグループの関西地区からのネットワーク
- 2-2. 大阪国際空港(伊丹)におけるリージョナルジェット運航路線の現状
- 2-3. 大阪国際空港(伊丹)におけるリージョナルジェットの活用案
- 2-4. リージョナルジェット活用に向けた課題

《参考：国内線 JALグループ  
航空会社とリージョナル  
ジェットについて》





【第2回】

日時：平成23年9月16日（金）13：30～16：00

場所：伊丹市立産業・情報センター6F マルティメディアホール

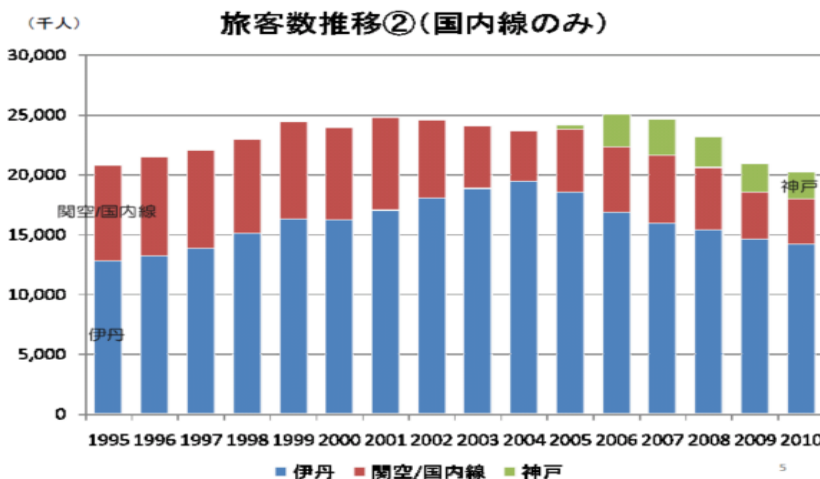
参加者：170名



「利用者・エアラインに選ばれる運用自由度の高い空港」  
 （講師：神戸夙川学院大学観光文化学部  
 准教授 小島克巳）

- ・旅客と航空会社の伊丹指向は明らか。
- ・利用者ニーズを一番知っているのは航空会社であり規制当局ではない。空港選択は航空会社に任せるべき。
- ・伊丹の騒音規制の手段としてのジェット枠・プロペラ枠区分はもはや時代遅れ。

《参考：3空港の旅客数の推移（国内線）》

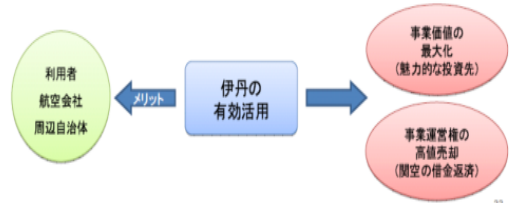


本日の発表内容

1. データにみる伊丹・関空・神戸の比較分析
2. 関空国内線の問題点（伊丹との対比）
3. 伊丹と関空のすみ分けの基本的な考え方
4. 伊丹の有効活用に向けた具体的方策
5. 伊丹の事業価値をさらに高めるために
6. まとめ

6. まとめ

- ・ 関空国内線の旅客数の落ち込みは、伊丹の利便性の高さの裏返し →伊丹の最大限の活用
- ・ 伊丹に課されている制限事項を緩和・撤廃し、利用者ニーズを踏まえて航空会社が自由に空港を選択できる環境を →運用自由度の向上
- ・ 経営統合に向けた伊丹・関空の事業価値の最大化のためにも、“経営（運用）の自由度”を高める必要あり



「空港における商業活動の現状と課題  
- 非航空系収入を軸とした空港ビジネスの実践に  
向けて - 」

(講師:大阪商業大学総合経営学部准教授  
横見宗樹)

- ・航空系活動と非航空系活動には需要の補完性があり、着陸料などの航空系料金を安くして航空需要を喚起することでターミナル旅客数を増やして商業収入を増加させることが必要。
- ・これまでの空港収入は航空系収入が主体。最近では世界的にも航空系、非航空系の収入比率はほぼ50%。
- ・日本でも今後、非航空系収入を航空系収入に活かせるような工夫が必要。

《参考：世界的な商業活動の趨勢》

表6 世界の空港の商業収入(地域別:2006年)

	商業収入(10億ドル)	商業収入比率(%)	旅客あたり商業収入(ドル)
アフリカ/中東	1.80	52.9	8.00
アジア太平洋	6.92	45.7	7.06
ヨーロッパ	16.61	48.1	12.15
ラテンアメリカ/カリブ	0.85	29.0	3.13
北アメリカ	9.05	52.6	5.92
合計	35.23	48.1	8.06

出所:Graham(2009) p.107.

商業収入比率: ほぼ50%前後  
(ラテンアメリカ/カリブ地域を除く)

「中国を取り巻く航空環境」

(講師:中国東方航空・上海航空大阪支店  
次長 國松廣幸)

- ・中国高速鉄道の開通により、中国国内線は危機的状況。
- ・国際線シフトを強化せざるを得ない。
- ・関空には、国際レベルでの着陸料設定、LCCと同条件での競争を希望する。

《参考：中国東方航空 上海航空  
中国国内支社分布図》

講演のながれ

1. 講演のねらい
2. 民営化とは？
3. 空港における商業活動の意義
4. 商業施設の運営手法
5. ケーススタディ
6. まとめ

《参考：BAAの非航空系活動》

5.1 BAAの非航空系活動

① ワールド・デューティー・フリー(World Duty Free)

WORLD DUTY FREE 免税店事業

- ・総収入(2005年度)  
3億8,500万ポンド
- ・営業利益(2005年度)  
2,600万ポンド
- ・店舗数(2004年度)  
65店舗 ※現在は84店舗
- ・総売場面積(2004年度)  
15,000㎡

※2008年にイタリアのAutogrillに5億4660万ポンドで売却



目次

中国東方航空 上海航空紹介

ローコストキャリアとの関係

高速鉄道との関係

中国東方航空 上海航空 中国国内支社分布図(本社:上海)





### 【第3回】

日時：平成23年10月6日（木）14：00～16：30

場所：クオリティホテル神戸2Fバレンシア

参加者：180名



「英国における複数空港の一括経営  
- 主要空港会社の戦略から学ぶ -」  
(講師：関西学院大学経済学部教授  
野村宗訓)

- ・ 空港になくてもよい「非空港」収入を上げるターミナルビルづくりがポイント。
- ・ 複数一括経営のメリットは、何よりもエアラインと長期固定契約を結ぶ上で、交渉力を発揮できること。
- ・ 関空・伊丹の経営統合に神戸も必要。さらには海外の空港も加えた広域4空港体制が取れば非常に強い。そのためには、伊丹・神戸の国際線対応が必要。
- ・ これからはアジア路線でもVFR(Visiting Friends and Relatives)需要を開拓しないといけない。



### 本日の論点

- 1 空港経営・空港政策の分析視点
- 2 日英の空港規模・内際比率比較
- 3 イギリス空港会社の所有状況
- 4 空港会社別・欧州乗入れ状況
- 5 複数一括経営会社の経営戦略
- 6 関西3空港の将来に対する示唆

《参考：リバプール・ジョンソン空港》

### Liverpool ユーザーフレンドリーな空間



「神戸空港を含む関西3空港一体運用の可能性」

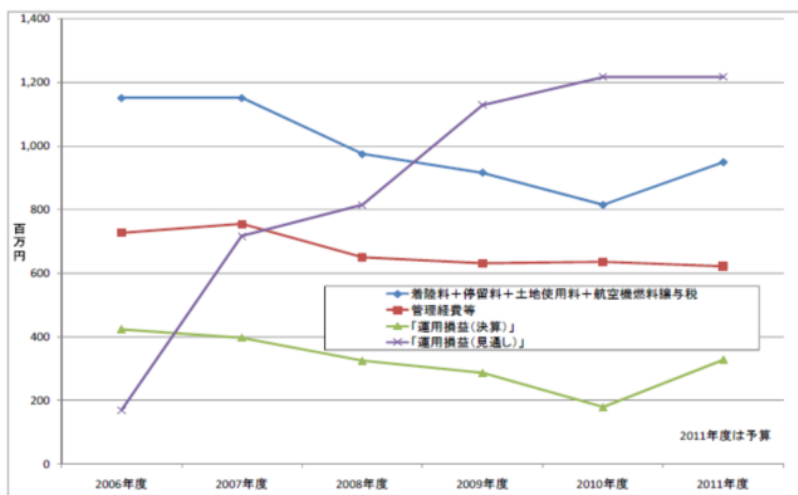
(講師:関西学院大学経済学部教授 上村敏之)

- ・現在の関空・伊丹の経営統合の流れの中、神戸空港の進む道としては、このままの市営空港で存続、関空・伊丹と一体運用。
- ・でいくなら、新会社が神戸を買い取るか、神戸を入れてコンセッションするか。
- ・神戸が一体運用に入れてもらうには、伊丹と同様に関空を支えていくことが条件。
- ・神戸は運用だけを見れば開港後平均的に黒字。市債償還費をいかに圧縮するかが大事。
- ・運営部分だけを統合に向けて売却することも考えられる。

< 目次 >

- ・問題意識
- ・関西3空港問題
- ・関空・伊丹統合法
- ・関空・伊丹統合の意味
- ・関空・伊丹統合の課題
- ・神戸空港の財務状態
- ・神戸空港の「管理収支」の問題点
- ・神戸空港のメリット強調を
- ・神戸空港の進む道
- ・関西3空港一体運用の視点
- ・関西という意識をもてるか

《参考：神戸空港の「運用損益」》



「エアラインから見た関西3空港の可能性」

(講師:全日本空輸株式会社執行役員 企画室長 清水信三)

- ・関空を拠点とするLCC(ピーチ)の運航、燃費・航続距離に優れたボーイング787の導入、経済性に優れたMRJの導入により関西はまだ航空需要、ネットワークの拡大する余地は十分残っている。
- ・空港コスト低減、空港アクセス改善、伊丹の既存未使用プロップ枠の使用希望社への配分、伊丹・神戸の規制緩和が進むことを期待。

《参考：ピーチ、ボーイング787》

ANAによる関空をベースとしたLCCの出資・設立

2010年3月に本拠地(関西)を移す予定。2010年5月には、大阪(関西)にANA(7月)に接続予定。

潜在需要を喚起し、ネットワークを拡充する可能性

本日のご説明内容

1. 航空業界を取り巻く環境
2. 関西3空港の現状と課題
3. ANAの関西3空港ネットワーク
4. 関西3空港の可能性
5. まとめ

2011年11月定期便就航

ボーイング787の導入

項目	ボーイング787型機	ボーイング767型機
◆航続距離比較	+52%	
◆燃料使用量の削減	20%削減	

これまで採算が合わなかった路線への展開の可能性