

# 令和元年度 関西3空港の最大活用 について考える

セミナー・フォーラムの記録



関西の更なる発展に向けては、令和元年5月に開催された関西3空港懇談会での取りまとめ内容の早期実現を通じた、関西3空港の最大活用が必要不可欠です。

このため、兵庫県では「関西3空港の最大活用について考えるセミナー・フォーラム」を開催する中で、学識者や経済界、エアライン関係者から様々な提言をいただきました。

このたび、その要旨をとりまとめましたので、関西3空港の活用を起点に、地域活動や経済の活性化を図るうえでご活用ください。

兵 庫 県

# 関西3空港の最大活用について考える セミナー・フォーラムの記録

## 目 次

### セミナー

#### 関西3空港の最大活用に向けた幕開け

- 講演1** 関西3空港の最大活用に向けて ..... 2  
関西外国語大学外国語学部 教授 引頭 雄一
- 講演2** 成田国際空港における機能強化の取り組み ..... 3  
成田国際空港株式会社 代表取締役副社長 長田 太
- 講演3** 世界および日本での今後の航空需要とエアバス機の環境性能について ..... 4  
エアバス・ジャパン株式会社 執行役員バイス・プレジデント 好田 二郎

### フォーラム

#### 空港の最大活用で地方への新たな流れをつくる

- 講演1** 航空行政に関する取り組みについて ..... 5  
国土交通省 大阪航空局長 梅野 修一
- 講演2** 地域と地域を結ぶF D A 神戸就航で広がるネットワーク ..... 6  
株式会社フジドリームエアラインズ 代表取締役社長 三輪 徳泰
- パネルディスカッション** 空港の最大活用で地方への新たな流れをつくる ..... 7  
コーディネーター 慶應義塾大学商学部 教授 加藤 一誠  
パネリスト 公益社団法人関西経済連合会 理事 神田 彰  
株式会社BUZZPORT 代表取締役社長 江藤 誠晃  
株式会社フジドリームエアラインズ 取締役 鈴木 英夫  
神戸大学大学院海事科学研究科 教授 松本 秀暢

# 関西3空港の最大活用について考えるセミナー

～関西3空港の最大活用に向けた幕開け～



日時

令和元年5月31日

場所

伊丹シティホテル3階 光輝の間

参加者

110名



## 講演1

## 関西3空港の最大活用に向けて

point

アジア諸国では、多くの国々で1億人超の旅客を扱える空港の増強を図っている。アジア諸国の経済成長を取り込むには、受け入れ先の日本の空港能力をさらに増強させなければならない。



講師

関西外国語大学  
外国語学部 教授

引頭 雄一

- ◆平成22年以来、8年ぶりに関西3空港懇談会が開催され、今後継続的に実施することが明示された。世界の航空業界における変化は非常に早い。継続的に開催することで地域の意向を反映しつつ、柔軟でスピード感ある対応がとれる。
- ◆神戸空港の発着枠拡大、運用時間の延長で合意し、災害時における役割分担をあらかじめ決めておく必要性が認識された。
- ◆空港設置をめぐる過去の経緯や空港運営権者への配慮があった。一方、危機管理への対応の具体化や利用者視点に立った配慮は十分でない。
- ◆伊丹空港は規制緩和見直しのスケジュールを明示できなかった。伊丹空港は約6千人の雇用を創出し、約1,600万人の利用者がいる。地域としてこのメリットを取り込む工夫を考えなければならない。
- ◆神戸空港の地元は、空港の運用時間の3時間延長（6～24時）と発着回数の1日60回増（120回）を要望したが、実現しなかった。この背景の一つに運航方式の問題がある。空港容量の拡大には抜本的な運航方式の見直しが必要である。

### 関西3空港懇談会取りまとめへのコメント

#### 評価できる点

- ▶神戸空港：運用時間の1時間延長、発着回数20回増加の実現。資産の有効利用改善。
- 現在よりも1時間違いフライト可能（東京線）
- ✓羽田発 20:15発 21:30着→21:15発 22:30着
- ✓新幹線東京発 20:50発 新神戸着23:39
- ✓新幹線よりも到着が早くなる。
- 神戸空港は海上空港のため24時運用も可能

講師スライドより抜粋

## 講演2

# 成田国際空港における機能強化の取り組み

point

空港の騒音対策は必要だが、地域振興につながっているのかという観点が一番重要である。空港が整備されることで、企業が進出し、地元農産品の輸出もでき、観光客がきて、地元雇用が生まれる。また、道路ネットワークも拡充されアクセスも良くなる。お互いウイン・ウインの関係を作っていきたい。



講師

成田国際空港(株)  
代表取締役副社長  
**長田 太**

- ◆ 羽田空港と成田空港を合わせた発着容量は 75 万回。東京オリンピック・パラリンピックが開催される 2020 年までにそれぞれ 4 万回増枠され、83 万回となる。
- ◆ 成田空港に 3 本目の滑走路 (3,500m) が整備されれば、成田空港の発着容量は 30 万回から 50 万回に増枠され、羽田空港と成田空港を合わせた発着容量は 100 万回となり、ヨーロッパの主要空港に匹敵する空港容量になる。  
首都圏ひいては日本の玄関口として競争力を高めていきたい。
- ◆ 地元との対話が進んだ背景には、羽田空港の躍進により、成田空港の路線が羽田空港に移管されたことが大きく影響している。成田空港は将来貨物輸送中心になるのではないかとされているが、競争力をつけることでアジアに冠たる空港としていきたい。
- ◆ 昔、成田空港は迷惑施設として扱われたが、今や千葉県から成田空港は宝だとされている。千葉県で人口が増加しているのは東京近辺を除いて唯一この地域だけである。
- ◆ 世界からの観光客が増えることで、観光面、ビジネス面で空港周辺地区や千葉県を発展させていくことが当社のミッションである。
- ◆ 今後も地域と緊密に意見交換しながら、空港都市としていかに共生していくかが重要な課題と考えている。



成田国際空港

### 成田空港が目指す空港像【発着回数50万回時イメージ】 Narita Airport

首都圏空港の発着回数は年間100万回となり、世界トップレベルへ  
(成田50万回・羽田50万回)



我が国及び首都圏の表玄関として、成田空港の競争力を可能な限り高め、増大する首都圏航空需要に適切に対応することにより、名実ともに日本のゲートウェイ、かつ、アジアのリーディングエアポートとしての地位を確立

NAA - NARITA INTERNATIONAL AIRPORT CORPORATION

講師スライドより抜粋



### 講演3

## 世界および日本での今後の航空需要とエアバス機の環境性能について

#### point

航空需要に対する航空機需要は、現在 20,000 機強のジェット機がエアバス社の試算によると、20 年後には 47,000 機まで増える。新規需要と古い機体の更新需要と合わせると、新たに 37,000 機の飛行機を製造する必要がある。今後も航空機需要は順調に成長していくと考えている。



#### 講師

エアバス・ジャパン(株)  
執行役員バイスプレジデント  
**好田 二郎**

- ◆ LCC の台頭により、機体数の 75% は座席数 230 席以下の小型旅客機が占めている。
- ◆ 今後の日本の航空旅客機需要増分は、韓国、台湾、シンガポールと中国の 4 カ国が全体の約 75% を占める。  
文化遺産が豊富な関西にアジア諸国からの旅行客を呼び込むうえで、関西 3 空港の役割は非常に重要である。
- ◆ アジア諸国からの旅行客を魅了し、関西に来てもらう戦略を考えることが重要である。
- ◆ エアバスの最新鋭機 A350 は、①全く新しいエンジンを採用 ②機体構造で全体の 50% 以上に複合材料を採用して軽量化を実現 ③技術開発による最新技術の導入により航路の最適化を実現 ④主翼の設計を改良し、空気抵抗を低減という改良を施した。
- ◆ A350 は騒音レベルが ICAO（国際民間航空機関）の基準よりはるかに低く、燃料は既存の同型機に比べて 25% 節減、排気ガスは 31% 低減させた非常に環境に優しい飛行機である。伊丹空港の騒音影響範囲は、現行の飛行機の約 40% を削減できる。
- ◆ ATR42 は 1,000m の滑走路でも離発着可能なターボプロップ機。現在 ATR 社では 850m の滑走路でも離発着できる飛行機を開発中である。日本には滑走路が 1,000m 未満の空港が 11 箇所あり、そうした空港にも ATR 機は飛べる。



エアバス A 3 5 0



講師スライド(一部加工)より抜粋

# 関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム

～空港の最大活用で地方への新たな流れをつくる～

## 日時

令和元年10月10日

## 場所

ホテルオークラ神戸 1階 平安の間

## 参加者

130名



## 講演 1 航空行政に関する取り組みについて



### 講師

国土交通省  
大阪航空局長  
**梅野 修一**

### point

大阪航空局管内では、福岡空港と那覇空港で滑走路増設工事を行っている。福岡空港では滑走路の増設のほか、ヘリポートを空港の北に移転、海上保安庁の航空基地を北九州空港に移転させ、空港の処理容量を増加させる。

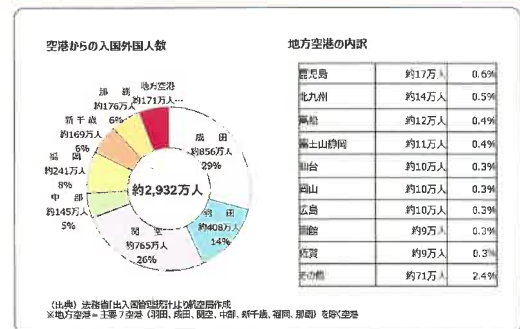
◆ 我が国の航空旅客輸送の動向を平成2年度と平成29年度のシェアで比較すると、国内線は羽田空港で若干増加、関西空港は若干減少、地方空港は若干増加している。国際線は羽田空港と成田空港は若干減少、関西空港はかなり増加、地方空港は近年増加傾向にある。

◆ 空港別の入国外国人数は、多い順に成田空港、関西空港、羽田空港で、地方空港で多いところは九州、中国、四国地方の空港となっている。

◆ 外国人旅行者受け入れ数の国際比較では、人口の多い割に訪日客数が少ない国はインドとインドネシア。少ない理由は、ムスリムの方に対する宗教的な配慮が足りないためではないか。

◆ 福岡空港、那覇空港では滑走路増設にあわせ、エプロン、ターミナルビル、駐車場等も増強し、空港全体の処理能力を上げようと努力している。

空港別の入国外国人数（平成30年度）



講師スライドより抜粋



## 講演 2

# 地域と地域を結ぶFDA 神戸就航で広がるネットワーク



講師

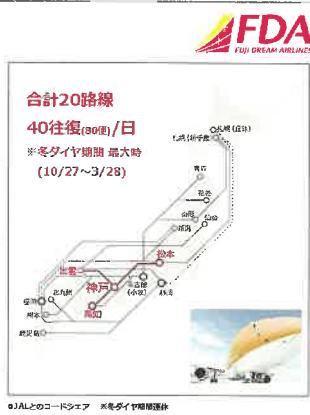
株式会社フジドリームエア  
ラインズ 代表取締役社長  
**三輪 徳泰**

point

路線のあり方としては、ハブ空港を経由しないポイントとポイントを結ぶ路線、いわゆる大手航空会社が飛んでいない横系の機能を果たしていかなければならないと考えている。

### 定期便 就航路線

名古屋 ⇄	青森	4往復
	山形	4往復
	新潟	2往復
	高松	2往復
	福岡	3往復
静岡 ⇄	北九州	1往復
	福岡	4往復
	鹿児島	1往復
	松本 ⇄	1往復
福岡 ⇄	新潟	1往復
	札幌 ⇄	山形 1往復
仙台 ⇄	出雲	1往復
	神戸 ⇄	松本 1往復 高松 1往復 知 2往復



講師スライドより抜粋

◆ 弊社は 2009 年 7 月の静岡空港開港と同時に定期航空運送事業を開始した。地方を結ぶ路線が主体で「地参地翔」を企業理念に掲げている。この理念は、地方と地方を結ぶ交流の架け橋になり、それぞれの文化や経済の発展に貢献することで地域社会に信頼され、その成功を地域の人々と分かち合う会社を目指す。

◆ 現在、19 路線、1 日 40 往復で運航している。神戸空港からはオンラインの空港で比較的飛行区間が短い路線に展開している。将来的には神戸空港の路線を増やしていきたい。

◆ 運航開始時からチャーター便を運航しており、これまで約 5,700 便、年間 1,500 便の実績。利用されている理由は、機体の大きさが観光バス 2 台分で、用機者が比較的リスクを取りやすいからと考えている。

◆ 開業以来の就航率は 98.5% と高く、2018 年度の搭乗率は 66.9% と目標の 7 割程度となっている。

◆ 安全運航の体制について、フルフライトシミュレーターは他社では 20 機位の態勢になってから装備するが、弊社は保有機が 2 機のとときに装備しており、チャーター便で知らない空港に飛ぶ場合に役立っている。

### 機体デザイン

#### 鮮やかなマルチカラーコンセプト

FDAの機体カラーは、1号機レッド、2号機ライトブルー、3号機ピンクと、1機ごとに色が異なる『マルチカラー・コンセプト』を採用しています。



講師スライドより抜粋

## パネルディスカッション

# 空港の最大活用で地方への新たな流れをつくる

コーディネーター 慶應義塾大学商学部 教授 加藤 一誠

パネリスト

公益社団法人関西経済連合会 理事 神田 彰

株式会社BUZZPORT 代表取締役社長 江藤 誠晃

株式会社フジドリームエアラインズ 取締役 鈴木 英夫

神戸大学大学院海事科学研究科 教授 松本 秀暢



慶應義塾大学  
商学部 教授  
加藤 一誠



(公社)関西経済連合会  
理事  
神田 彰



(株)BUZZPORT  
代表取締役社長  
江藤 誠晃



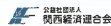
(株)フジドリームエアラインズ  
取締役  
鈴木 英夫



神戸大学大学院  
海事科学研究科 教授  
松本 秀暢

## (公社)関西経済連合会 理事 神田 彰

### 今後の関西のビッグイベント・プロジェクト



○大阪・関西万博をはじめ、関西では多くの国際イベントが連続  
○IIRの誘致や各地の都市開発、陸・海・空の交通物流インフラの整備も進展  
⇒インバウンド拡大、イノベーション、レガシー創出などにより関西経済の活性化に大きく寄与!

- 関西経済の起爆剤**
- ・大阪・関西万博 (2025)
  - ・ゴルフ・スポーツ・ツアーズ (2019~2021)
  - ・G20大阪サミット (2019)
  - ・IIR誘致、夢洲・つめたままちづくり
  - ・新大阪駅周辺整備
  - ・リニア中央新幹線、北陸新幹線
  - ・高速道路 環状道路ネットワークの整備等
  - ・関西3空港の活用



神田氏講演スライドより抜粋

- ◆ 関西経済は 1970 年の大阪万博の頃に日本の GDP の約 20% を誇っていたが、現在は 15 ~ 16% を推移しており、人やモノを取り込んでこれを引き上げることが必要。
- ◆ 今後開催されるビッグイベントやプロジェクトを成功させる上で、鉄道、道路、港湾とともに、インバウンドの玄関口として関西 3 空港の活用が大変重要になってくる。

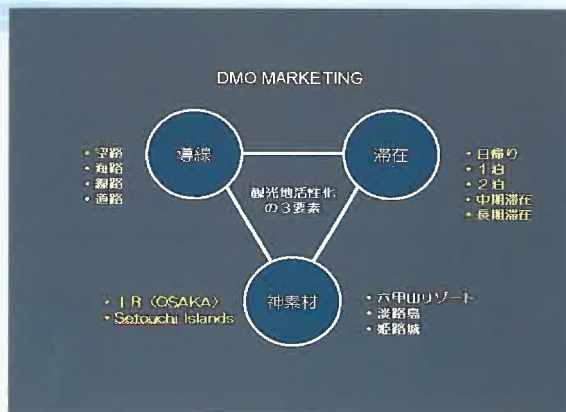
- ◆ 関経連の 3 カ年の中期計画で、成長著しい西のアジアに目を向ける「ルックウエスト」と、関西の外から企業や人に来てもらい活動してもらうための条件を整える「舞台としての関西」という 2 つの視点をおいて取り組んでいる。
- ◆ 訪日客全体の 4 分の 1 が関西空港から入国しており、インバウンドを中心に非常に航空需要が伸びている。関西空港の訪日客の 9 割がアジアからの入国で、今後アジア諸国の所得はさらに上昇が見込まれるため、ポテンシャルは高い。将来の航空需要を取りこぼすことなく、関西の発展につなげていくためには、3 空港の機能強化、最適活用に取り組む必要がある。
- ◆ 関経連では「ワン関西」ということで、関西全体の共通の利益を官民、広域の主体として一体的に追求していきたい。





(株)BUZZPORT 代表取締役社長 江藤 誠晃

- ◆ 海外旅行はこれまで地方都市から成田空港、羽田空港、関西空港などを経由して行っていたが、日本の様々な空港に航空路線が網の目状に張り巡らされたことで、利用者は世界が身近に安価に移動できるようになった。
- ◆ 今年ニューヨーク・タイムズの世界で行きたい52カ所に初めて瀬戸内アイランズが入った。このエリアは、世界の人を呼び込めるデスティネーションとしての街が集中している。



江藤氏講演スライドより抜粋

- ◆ 観光地の活性化の三要素について、①空路等の「導線」でいかに人を引っ張ってくるか ②通過するのではなく「宿泊」してもらおう ③そこに滞在したいという「神素材」の観光素材が三位一体でリンクしたときに観光マーケティングは増える。
- ◆ 瀬戸内をイノベーションさせるという中で、関西3空港がゲートウェイとしてどう機能するかを考えていく時代。一人当たりのインバウンドの消費単価は15万円で、今後世界の富裕層を取り込み、瀬戸内圏で25～30万円が落ちるマーケットを作ることが、中長期的な3空港の活性化のマーケティングシナリオになるべき。
- ◆ 検証を行いながら路線を増やすことができれば、日本人がもっと移動する社会を作れる。航空会社とおもてなしをする地域の連携の中に観光マーケットを作ることができる。



(株)フジドリームエアラインズ 取締役 鈴木 英夫

- ◆ 神戸空港を次の重要な拠点にしたい。静岡は文化的に新幹線を利用する方が多く、静岡空港の航空需要には限界がある。名古屋空港は空港のキャパシティの問題と中部国際空港とのすみ分けの関係で路線や便数を自由に展開できない。
- ◆ 神戸空港での路線展開に当たっては、関西空港と伊丹空港との地域的な商圏のすみ分けだけでなく、就航路線ですみ分けて新たな需要を創出していく。  
昨年4月から就航している仙台－出雲線は新たな需要を掘り起こし成功している路線で、今年10月から就航している神戸－松本線も需要の掘り起こしが期待できる。
- ◆ 神戸空港の課題はキャパシティと空港アクセスだ。キャパシティについては、新規参入する際、チェックインカウンターの空きスペースが目立たない裏側、専用のベルトコンベアがない、ソーティング場が混んでいるなど、苦勞の多い空港。空港アクセスについては、ポートライナーは大きな荷物を持った利用者が乗車しにくい時間帯があり、別のアクセス手段の強化が必要。
- ◆ 路線がつながることで、一日一往復で約4万人を運搬しており、来訪者を増やすという直接的な効果がある。また、企業立地や大学に来る方が増えることで、地域の連携が深まるという間接的な効果もある。

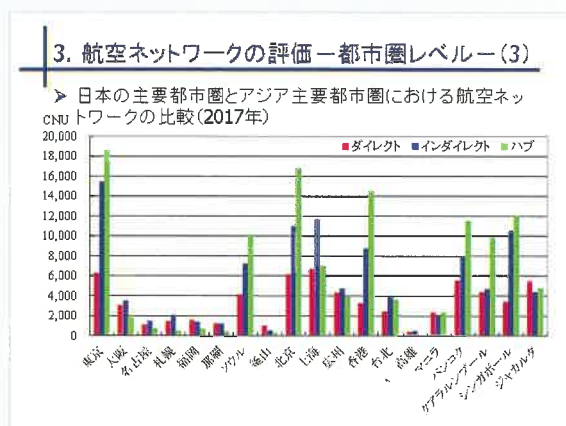
神戸大学大学院海事科学研究科 教授 松本 秀暢

- ◆ 日本の主要空港における航空ネットワークを評価するに当たり、直行便数の推移を見ると羽田空港が2010年に拡張され、その後次々と路線が張られたことで上昇が際立っている。一方、関西空港は2009年まで落ち込んだが、その後LCCの躍進等で増加に転じている。





- ◆ 経由便数の評価を見ると、成田空港が圧倒的に多い。成田空港はアメリカ路線が充実しており、ロサンゼルス等に行けば多くの路線に乗り継げることが理由。また、伊丹空港の経由便も増加している。これは伊丹空港から羽田空港経由で国際線に乗り継ぐ等が背景にある。
- ◆ 接続便数の評価を見ると、羽田空港が大きく伸びている。これは、国内線の接続が多い上に国際線が加わり、急激に接続便数が増加していることが背景にある。
- ◆ 関西空港をヨーロッパの主要空港と比較すると、直行便、経由便、接続便のいずれも主要空港が前後に並んでいることから、ある程度の航空ネットワークを有する空港であると言える。
- ◆ 都市圏レベルの航空ネットワークの評価に当たり、同一都市や地域にある複数空港を一つの空港とみなすマルチ・エアポートという概念で比較すると、アジア地域では東京の航空ネットワークが最も大きい。  
一方、大阪はマニラと同規模で、関西3空港をあわせても大きな航空ネットワークを有している訳ではない。



松本氏講演スライドより抜粋

- ◆ 韓国の大邱国際空港を事例に取り上げると、2004年の高速鉄道KTXの開通によりソウルー釜山間の移動手段が鉄道に移り、輸送量が逆転した。これら2都市の中間に位置する大邱は、空港の利用促進に向けて、2014年に運用時間を3時間延長した。その結果、国際線を中心にLCCが新規参入して潜在需要が喚起され、急激に利用者が増加した。この大邱の経験は、規制緩和で神戸空港の運用時間が延長された場合の参考となるかもしれない。

総括

コーディネーター 慶應義塾大学商学部 教授 加藤 一誠

インバウンドの増加を受けて、羽田ではJRの新線計画が進み、関西空港では「なにわ筋線」の建設が進むなど、鉄道業界がライバルの空港を無視できなくなっている。これは航空が今後需要が拡大すると認識している証左。

大阪国際空港



写真提供(順不同)

株式会社AIRDO

エアバス・ジャパン株式会社

関西エアポート株式会社

スカイマーク株式会社

全日本空輸株式会社

株式会社ソラシドエア

成田国際空港株式会社

株式会社フジドリームエアラインズ

**兵庫県 県土整備部 県土企画局 空港政策課**

〒650-8567

神戸市中央区下山手通5丁目10番1号

電話 (078)341-7711

FAX (078)362-3923

E-mail [kukoseisaku@pref.hyogo.lg.jp](mailto:kukoseisaku@pref.hyogo.lg.jp)