

平成29年度

# 関西全体の航空需要拡大 について考える

## セミナー・フォーラムの記録



兵庫県では、関西全体の航空需要が拡大する中、セミナーとフォーラムを通じてみなさんに関西の3空港が持つ強みと課題を認識していただき、3空港の一体運営や最大活用の実現に向けた気運が盛り上がるよう努めてきました。

平成30年4月から始まる3空港一体運営を目前に控え、平成29年度も「関西全体の航空需要拡大について考えるセミナー・フォーラム」を開催し、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、その要旨をとりまとめました。

この冊子に関西3空港のさらなる活用や地域活動、経済の活性化を図る参考にご活用ください。

兵 庫 県

# 平成29年度 関西全体の航空需要拡大について考える セミナー・フォーラムの記録

## 目次

### 第1回セミナー

#### 最大活用に向けて動き出す関西3空港の“いま”

- 講演 1 首都圏における空港機能拡大の取り組みと関西3空港の運用状況・・・ p 1  
茨城大学 工学部 准教授 平田 輝満
- 講演 2 関西発着のANA航空ネットワークについて・・・ p 2  
全日本空輸株式会社 取締役執行役員マーケティング室長 稲田 健也
- 事業報告 大阪国際空港ターミナル改修プロジェクトの概要について・・・ p 2  
関西エアポート株式会社 常務執行役員 伊丹空港本部長 北山 博

### 第2回セミナー

#### 3空港一体運用を契機とした拡大する航空需要の取り込み

- 事業報告 神戸空港コンセッションの取り組みについて・・・ p 3  
神戸市 みなと総局空港事業担当局長 香川 賢次
- 講演 1 関西3空港を生かした地域戦略・・・ p 4  
関西学院大学 経済学部 教授 上村 敏之
- 講演 2 今後拡大する航空需要を取り込むためのエアラインの経営戦略・・・ p 4  
定期航空協会 理事長 辻岡 明
- 講演 3 拡大するインバウンド需要を兵庫でいかに取り込むか・・・ p 5  
株式会社日本旅行 取締役兼執行役員 国際旅行事業本部長 喜田 康之

### フォーラム

#### みんなで盛り上げる3空港一体運営～関西経済浮揚のため、業界・地域は何をすべきか～

- 基調講演 関西経済・日本経済浮揚に向けた3空港の活用・・・ p 6  
慶應義塾大学 商学部 教授 加藤 一誠
- パネルディスカッション みんなで盛り上げる3空港一体運営・・・ p 7  
<テーマ> ① インバウンド等による航空需要の現状と今後の見通し  
② 拡大する航空需要を関西全体で取り込む際の課題  
③ 輸送能力の拡大、利便性の向上に向けた対応策
- 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 関西エアポート株式会社 代表取締役社長CEO 山谷 佳之  
Peach Aviation株式会社 取締役副社長兼COO 森 健明  
公益財団法人大阪観光局 理事長 溝畑 宏





# 最大活用に向けて動き出す関西3空港の“いま”

**日時** 平成29年9月4日

**場所** 伊丹シティホテル

**参加者** 150名



## 講演1

### 首都圏における空港機能拡大の取り組みと関西3空港の運用状況

point

混雑空港の取り組みを参考に、次世代の航空交通システムを取り入れて、関西3空港の効率的な運用に向けて、関西全体の空域の効率性を考えるいい機会ではないか。

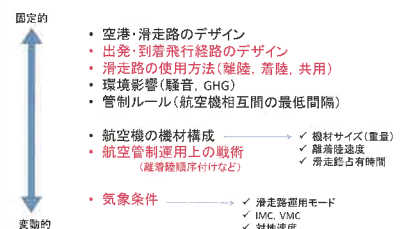
- ▶ 首都圏では、国土交通省が航空需要の拡大に対応した容量拡大を議論し、羽田の環境影響に配慮した運用方式として騒音の公平分担という概念を創出している。
- ▶ 海外の混雑空港では、航路の計画的分散により、騒音と無騒音時間の公平負担に取り組み、容量の拡大を図っている例がある。
- ▶ 滑走路の容量は、飛行中の最低間隔と滑走路の占有時間が制約であり、平行滑走路の容量は、滑走路の間隔と航路の分岐角度が重要な条件となる。
- ▶ 近年、飛行機は高性能GPSにより地上の無線施設に依存せず、指定した飛行経路を飛べる。さらに地上からの補正信号を使用すればILS(計器着陸装置)を使わずにGPSによる着陸が可能だ。
- ▶ 関西3空港の航路には様々な制約があるが、関空の2本の滑走路での同時離発着や神戸の効率的な飛行経路設計などにより、関西全体の空域の効率性を考えるいい機会ではないか。



講師

茨城大学工学部  
准教授  
**平田 輝満**

#### 滑走路容量に影響を与える要因



講演スライドより抜粋



## 講演 2

# 関西発着のANA航空ネットワークについて

point

ANAは関西3空港すべてに就航する唯一の航空会社。伊丹では羽田などの幹線を中心に就航し、関空では幹線以外に伊丹から就航がない長距離リゾート路線を就航することですみ分けている。

- ▶ 国際線はアフリカと南米地域を除く43都市88路線に就航し、約200便/日が飛んでいる。利用率は約76%と好調。一方、国内線は49都市114路線に就航し、約900便/日が飛んでいる。利用率は66%。
- ▶ 空港別旅客数実績は、伊丹が811万人でシェア58%、関空が国際線やピーチ、バニラを含み690万人、神戸は58万人で、関西3空港の旅客数は年間計1,560万人。
- ▶ 国内線の利用目的別割合は、伊丹は半数以上をビジネス利用が占めている。関空は伊丹と比べ、ややビジネスの割合が少ない。神戸は便数が少ないため旅行が半分を占める。
- ▶ ANAの国際線は成田・羽田をハブにし、アジア~北米間の需要を取り、関西は中国とのつながりが強いため関空は中国路線をメインにしている。



講師

全日本空輸(株)  
取締役執行役員  
マーケティング室長  
**稲田 健也**



ボーイング787

## 事業報告

# 大阪国際空港ターミナル改修プロジェクトの概要について

point

飛行機に乗られる方だけでなく、空港に来られる全てのお客様に新しい体験をしていただくことを理念として空港運営を行っている。建設から47年が経過したターミナルビルを2020年夏までに改修することを計画している。

- ▶ 2018年春に中央エリアを先行オープン、2019年春に駐車場を整備し、2020年夏にグランドオープンを目指している。
- ▶ 中央エリアの先行オープンでは到着口を2階中央に集約、モノレールなどとのアクセスを改善する。1~4階の中央エリアに新たな商業店舗を誘致、リニューアルオープンする。
- ▶ 駐車場整備では、混雑緩和のため新たに北立体駐車場を設置、また利用者の利便性向上のため、駐車場内の空きスペースがすぐに分かる案内システムを導入する。
- ▶ グランドオープンでは、保安検査後のエリア内にウォークスルー型商業施設を展開、コンコース内のムービングウォークを2基から14基に増設、保安検査場の大半のレーンに最新型スマートレーンを導入する。



講師

関西エアポート(株)  
常務執行役員  
伊丹空港本部長  
**北山 博**



大阪国際空港





## 3空港一体運用を契機とした拡大する航空需要の取り込み

日時

平成29年12月12日

場所

神戸市教育会館

参加者

120名



### 事業報告

## 神戸空港コンセッションの取り組みについて

point

運営権者である関西エアポート神戸(株)から、機材大型化の働きかけ、ビジネス需要の喚起などにより、さらなる旅客の増加を目指すとの目標が示された。今後、民間のノウハウを生かした運営が期待される。



講師

神戸市みなと総局  
空港事業担当局長  
**香川 賢次**

#### ➤ コンセッションの経緯

2017.7 優先交渉権者にオリックス・ヴァンシエアポーツ・関西エアポートコンソーシアムを優先交渉権者に選定。

2017.8 空港の管理運営を行うSPC(特定目的会社)として関西エアポート神戸(株)を設立。

#### ➤ 関西エアポート神戸(株)が目指す姿

- (1) 航空系事業：機材大型化の働きかけ、ビジネス需要の喚起などにより、さらなる旅客の増加を目指す。
- (2) 非航空事業：商業エリアの拡張、保安検査機器の導入による搭乗手続の効率性の向上と回遊時間の拡大、スピーディーなサービスの実現を期す。



神戸空港

## 講演1

# 関西3空港を生かした地域戦略

point

首都圏空港の供給に制約がある中で、関西3空港として入国外国人をどう増やすかが重要。関西3空港を最大活用できる条件整備を行い、関西全体に恩恵が行き渡る仕組みを構築する。

- ▶ 人口減少が地域経済に与えるインパクトは相当大きく、高齢化を伴うため社会保障費は右肩上がりが増えるが、主な財源の社会保険料収入は伸びておらず、財源を赤字国債で賄う状態になっており、財政の持続可能性に懸念がある。
- ▶ 関西経済の成長戦略は、観光・インバウンド、交通物流ネットワークなどがあるが、空港機能を様々な産業と結びつける全要素生産性を向上させることが一番大切である。また、ビザ緩和により航空需要はさらに増加するため、空港の供給体制だけでなく地域の受け入れ体制を整備することも必要である。
- ▶ 巨大な航空需要が日本に到来するのに、みすみす他の地域に需要を奪われてしまうような空港の体制のままでよいのか。それとも前向きに航空需要を取りに行くのかの分岐点に来ている。
- ▶ 関西の一番期待できそうな成長戦略は空港のあり方だが、その態勢が整っていない。受け入れ態勢の整備に向けて、規制緩和をどうするか考えなければならない。



講師

関西学院大学  
経済学部教授

上村 敏之

入国外国人4000万人達成に向けて

- 全体的に増加率は減少傾向。
    - 特に都市部の空港には供給制約があるため、今後は劇的に増えないのではないか。
    - 2020年の東京オリンピックも視野に。
  - 関西3空港で増やす意識が重要ではないか。
    - その場合でも、関空で14%増以上が必要に。
    - 関空も時間帯によっては余裕がなく、伊丹空港は容量いっぱいの混雑が続き、神戸空港も規制がかけられている状況。
    - みすみす需要を逃すことのないように。
- 2030年の6000万人に向けた検討も必要。  
KWANSEI GAKUIN UNIVERSITY

講師スライドより抜粋

## 講演2

# 今後拡大する航空需要を取り込むためのエアラインの経営戦略

point

空港容量拡大のポイントは「空」にある。関西3空港問題を議論する際、「空域」を忘れずに議論すれば神戸空港の発展があるのではないか。

- ▶ 10年前、訪日外国人へのビザの発給は、一部のビジネスマンを除くとパッケージツアーの観光客しか認められていなかった。その後、ビザの規制緩和を図り、中国、韓国、台湾のインバウンドが急激に伸びた。
- ▶ 外国人入国者の割合は、2012年関空20%、成田39% → 2016年関空26%、成田29%と関空はほぼ成田と肩を並べている。このうちアジアの旅客数は、関空が成田を抜き、日本の玄関口は関空に代わってきている。
- ▶ 福岡、伊丹は実質1本の滑走路で神戸と同じ。離発着回数は福岡が1日当たり約200便であるのに対し、神戸は30便のままの状態。現行の6倍くらいポテンシャルがあるのに満杯の状態、今後どうやって需要を取り込むのか。
- ▶ 神戸は滑走路2,500mで国内線としては一流の空港。神戸のターミナルビルは伊丹に比べ小さいが使い勝手は良い。神戸は乗りやすさという点でポテンシャルがある。



講師

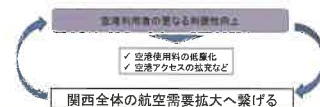
定期航空協会  
理事長

辻岡 明

4. 今後の関西3空港に期待すること

	神戸空港	伊丹空港	関西空港
運用時間	7:00~22:00	7:00~21:00	24時間
運用制限	年間約270回(1日30回)	1日185便	なし

3空港が一体運営になったことにより利用者からの期待は大きい



講師スライドより抜粋





### 講演3

## 拡大するインバウンド需要を兵庫でいかに取り込むか

point

既に来訪者の多い神戸、姫路、城崎に焦点を絞った誘客が効果的で、ひょうごゴールデンルートだけを目当てに来日する客はレアケース。訪日外国人が都心部に宿泊する場合、日帰りや1泊のバス旅行を利用する傾向があるので、ひょうごゴールデンルートの利用促進にはバスツアーの造成が効果的。

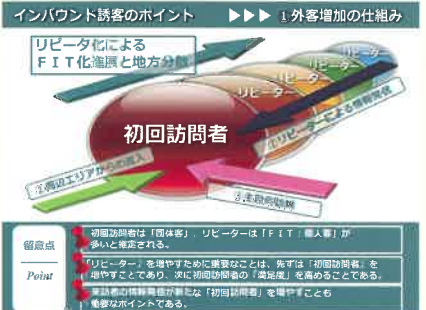
- インバウンドの誘致には初回訪問者の多い団体旅行でしっかりと土壌を作ることが重要。初回訪問者の取り込みは、京都や大阪でオーバーフローした団体客、京都・大阪に泊まった個人客に兵庫でもう1泊してもらうことが有効である。
- リピーターの取り込みには環境整備と情報発信が大切で、空港は情報発信する上で有望な場所。外国人観光客が反応した実需をしっかりと発信する方が効果的である。
- 県内へのインバウンド誘致の着目点として、3空港一体運営を契機に神戸が京都、大阪に近いと訴える絶好の機会だ。国際線チャーターは関空のLCCと値段で勝負できるかが一番のポイントとなる。



講師

(株)日本旅行 取締役  
兼執行役員国際旅行  
事業本部長

喜田 康之



講師スライドより抜粋



関西国際空港 第1ターミナル風景



# みんなで盛り上げる3空港一体運営 ～関西経済浮揚のため、業界・地域は何をすべきか～

日時

平成30年3月28日 西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム  
～みんなで盛り上げる3空港一体運営～

場所

ホテルオークラ神戸

参加者

200名



基調講演

## 関西経済・日本経済浮揚に向けた3空港の活用

point

関西が持続可能な成長を果たすには、アジアの経済発展などの外的要因を追い風に、関西の魅力を維持する努力が欠かせない。空港が訪日外国人受け入れのボトルネックとならないよう関西3空港をフル活用すべきだ。

講師



慶應義塾大学商学部  
教授

加藤 一誠

- 羽田は都心上空に飛行機を飛ばし、2020年東京オリンピックまでに発着回数を年3.9万回増やす。成田も早朝夜間の離着陸制限を緩和し、発着回数を増やすことで地元と合意した。関西は首都圏空港の条件が良くなってきていることを注視しなければならない。
- 首都圏だけでは訪日外国人を受け入れできないため、国は地方空港から訪日誘客支援空港を選定、支援することで訪日客の受け入れ拡大を促進している。
- 伊丹空港は乗り継ぎを便利にして旅客数を増やすことや、遅延便の着陸を認めて信頼性を向上させる必要がある。
- 一つの会社が関西3空港を運営するのは経営戦略的に良いが、空港の地域独占性が強くなる。利用者である航空会社と乗客を大切にすることや、地元との共生を常に念頭に置いてほしい。

### 「伊丹」・「神戸」

- 1) 伊丹の乗り継ぎ機能強化
- 2) 遅延便対応: 「確実性」は航空全体の信用の向上
- 3) 国際線関空限定 = 利用者利益、経営利益、経済効果
- 4) 「当面」は21時以降、ダイヤ設定認めない

空港運営会社にとって神戸の意味すること

- 1) 国内線空港の選択肢増加
- 2) 前提: 制約の緩和、航空会社・地元の理解 = 空港運営会社は伊丹・神戸を選択することが可能

31

講師スライドより抜粋



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：関西エアポート株式会社 代表取締役社長CEO 山谷 佳之  
Peach Aviation 株式会社 取締役副社長兼COO 森 健明  
公益財団法人大阪観光局 理事長 溝畑 宏

テーマ：①インバウンド等による航空需要の現状と今後の見通し  
②拡大する航空需要を関西全体で取り込む際の課題  
③輸送能力の拡大、利便性の向上に向けた対応策



慶應義塾大学商学部  
教授  
加藤 一誠



関西エアポート(株)  
代表取締役社長CEO  
山谷 佳之



Peach Aviation(株)  
取締役副社長兼COO  
森 健明



(公財)大阪観光局  
理事長  
溝畑 宏

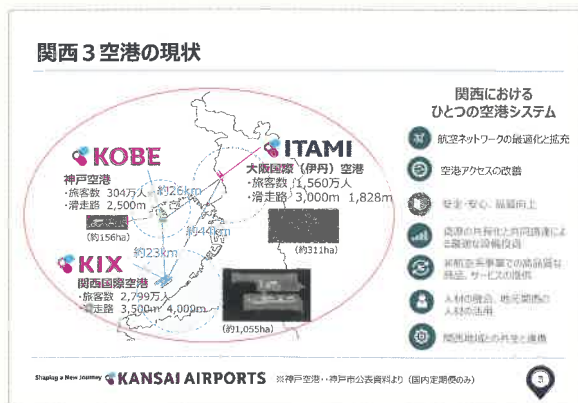
## テーマ1：インバウンド等による航空需要の現状と今後の見通し

〈山谷〉関西3空港一体運営を機に、関西における一つの空港システムを作りたい。

2018年度の関西3空港の旅客数は5,000万人（世界の空港の旅客数ランキングで30位程度）を目標にしている。

〈森〉LCCは、インバウンドが行っていない地方へ路線を開設する使命がある。

また、若い人を中心に海外に行かなくなっているので、インバウンドとアウトバウンドの両面で潜在需要を掘り起こす役割は大きい。



山谷氏講演スライドより抜粋

〈溝畑〉「KANSAI国際観光指針」では関西への訪問率を2020年に45%に設定し、1,800万人の受け入れを目標にしている。関西3空港の受け入れ態勢を議論すべきだ。

## テーマ2：拡大する航空需要を関西全体で取り込む際の課題



〈山谷〉関西国際空港を利用したインバウンドの訪問率は大阪89%、京都60%、奈良28%。兵庫は16%だが悲観する必要はなく、伸びる余地は大きい。観光によるインバウンドの増加が続いている間に更なる地域の発展、ビジネスにとっても魅力ある地域へと発展させていく必要がある。

〈森〉インバウンドの地方への誘致は、一つの空港や自治体の取り組みだけでは難しい。地方活性化には広域連携が重要。関西全域に誘客する取り組みは、空港を一体運営する関西エアポートの役割だ。

〈溝畑〉訪日外国人の消費額を増やすには、①テーマごとに広域観光につなげる、②富裕層を受け入れるため、陸・海・空の動線を含めた態勢強化する、③訪日観光客の動線から消費を分析し、データベース化して戦略を策定することだ。

**関西のポテンシャル**

■豊富な観光資源や世界遺産・文化財の集積

- 大阪府域や関西一円に豊富な観光資源や世界遺産が集積
- 広域観光周遊ルートの推進や新たな連携構築により関西全域の観光振興に

関西には、「法隆寺地域の仏教建造物」「姫路城」「古都京都の文化財」「古都奈良の文化財」「紀伊山地の霊場と参詣道」の5つの世界遺産や世界遺産登録をめざす「百舌鳥・古市古墳群」が存在

(出典) 関西航空づくり推進協議会「関西航空づくり推進計画」より作成

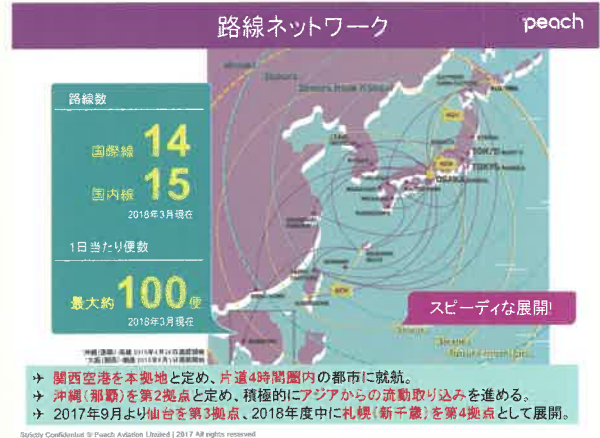
溝畑氏講演スライドより抜粋



## テーマ3：輸送能力の拡大、利便性の向上に向けた対応策

〈山谷〉 コンセッションを機に、今までとは違った空港運営に加え、イノベーションを導入することで旅客数を伸ばせたと思う。今後もイノベーションを続け、需要拡大に貢献しなければならない。旅客数の目標達成には地域のサポートが欠かせない。

〈森〉 関西国際空港はFSC、LCCが就航するバランスのとれた基幹空港。伊丹空港は首都圏と結ぶ動脈の一つの出入口とすべきだ。神戸空港は伊丹空港の運用時間の制約を補完する役割があり、港に近い立地を生かした空港運営ができる。



〈溝畑〉 今すぐできることは、制約の少ない神戸空港の需要を徹底的に高めることにある。

森氏講演スライドより抜粋

また、関西国際空港が羽田、成田との対抗軸となるよう機能強化を図り、みんなで3空港を徹底的に利用促進して盛り上げていかなければならない。

### 総括

〈加藤〉

空港を生かすには交通の面的整備が重要で、首都圏に比べて関西は出遅れている。需要創出は各地域が個別に取り組むのではなく、広域連携が大事だ。関西エアポートが中心となり、関西全体で誘客を図る必要がある。





神戸空港

**兵庫県 県土整備部 県土企画局 空港政策課**

写真提供(順不同)  
関西エアポート株式会社  
全日本空輸株式会社  
神戸市

〒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)

平成30年3月

30土P2-046A4