

# 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

## 「関西3空港を生かした地域戦略」

2017年 12月12日 (火)

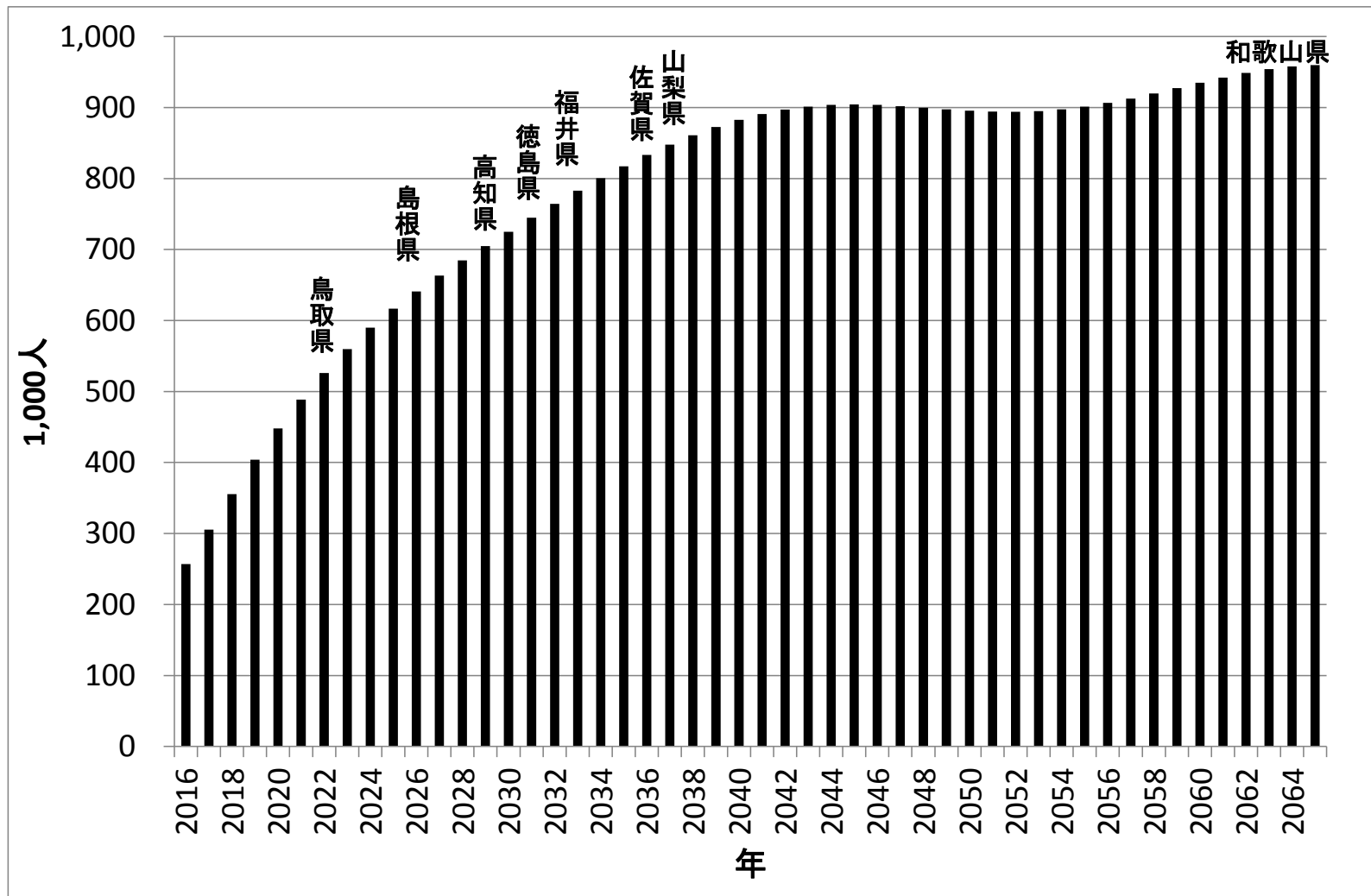
関西学院大学 学長補佐・経済学部教授  
上村敏之



# 7つの主張

- 1) 一見、日本経済は好調のように見えるが、現状の日本社会・経済・財政には持続可能性がない。
- 2) 有効な成長戦略が実施されておらず、現状のままだと日本社会・経済・財政は行き詰まる。
- 3) 戦略的な成長戦略・行財政改革が不可欠。
- 4) 航空需要は右肩上がりだが、いまのままでは関西での受け入れは頭打ちか。海外の需要を取り込む地域戦略が不可欠。
- 5) 東京オリパラ、それ以降も持続可能な関西のために、関西3空港を活用する視点が重要。
- 6) 日本経済を支える関西という大きな視点が大切。
- 7) 外需やイベントは起爆剤になるが、本来は内需が成長する日本経済・関西経済に転換する必要あり。

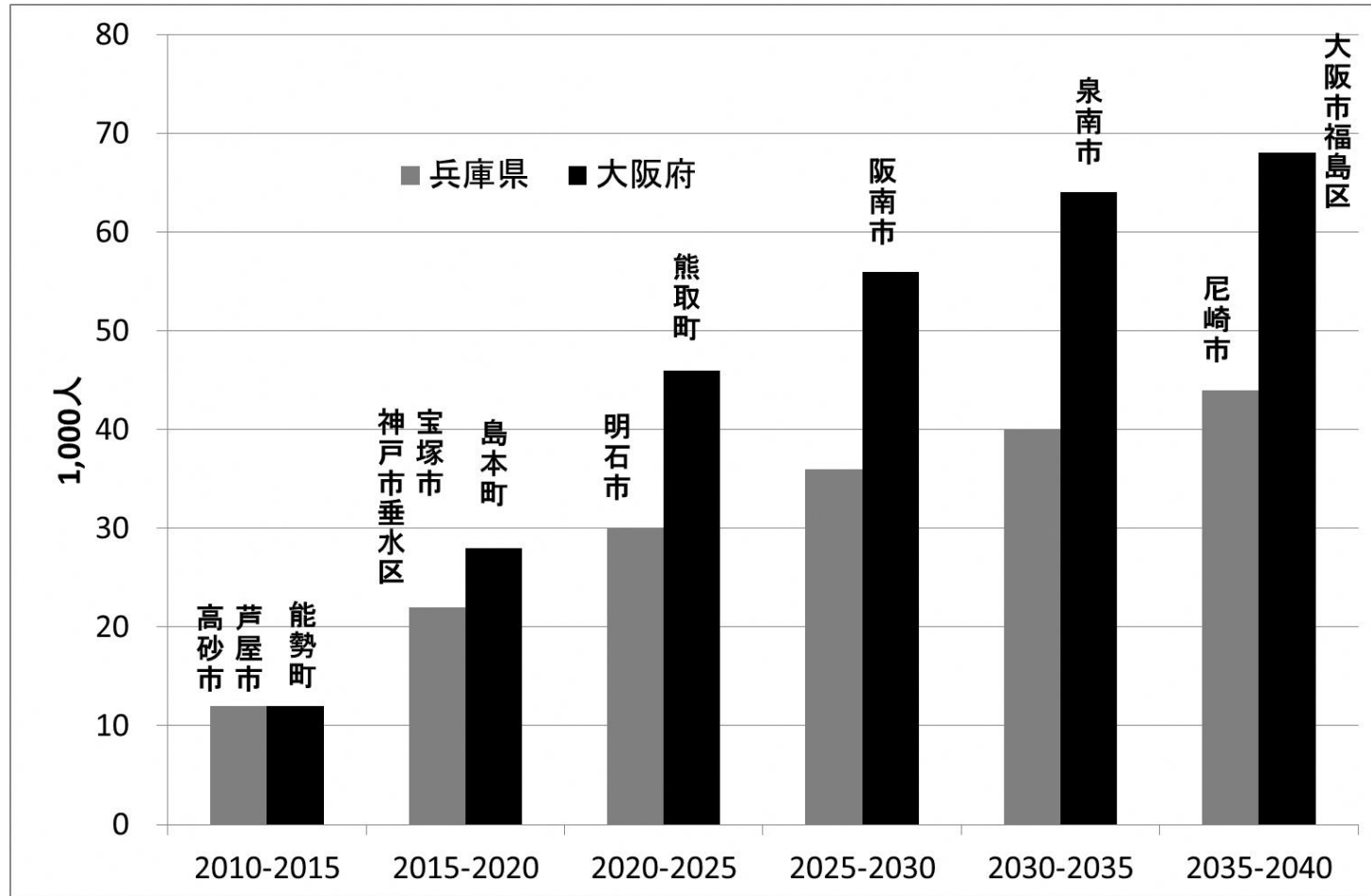
# 総人口の減少（1年単位）の速度



備考) 国立社会保障・人口問題研究所『日本の将来人口推計』出生中位(死亡中位)推計

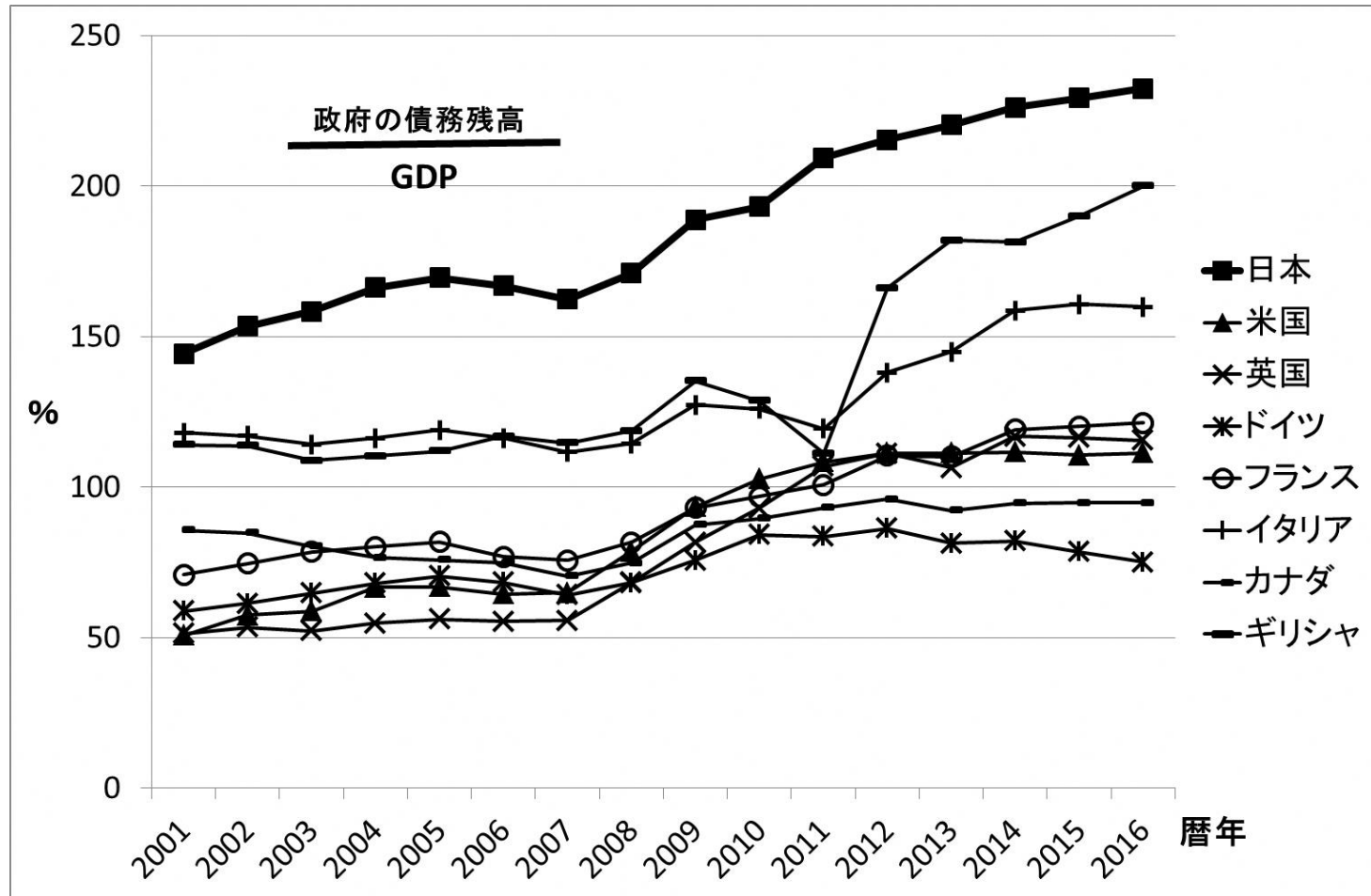


# 兵庫県・大阪府における人口減少（1年単位）の速度

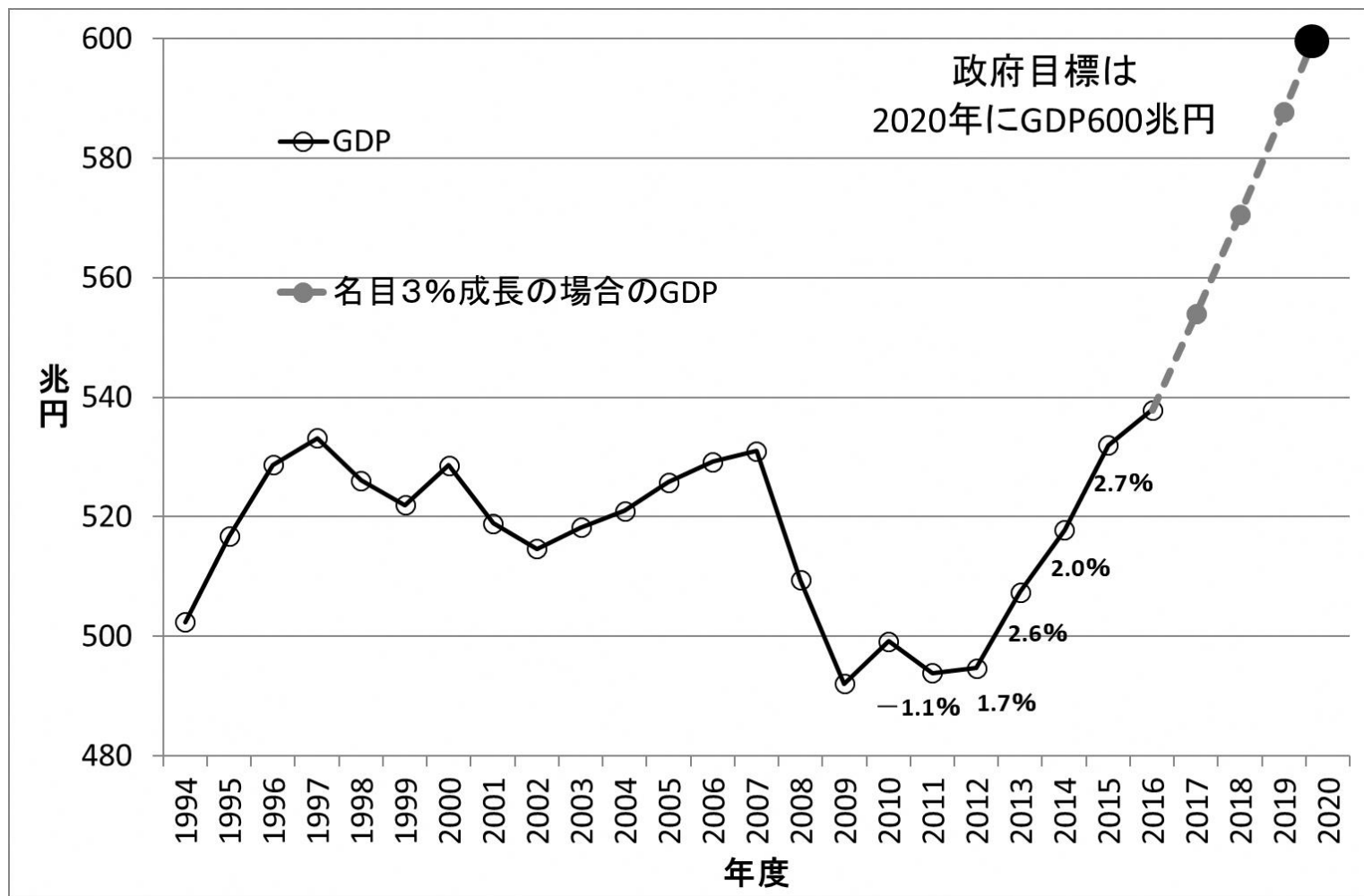


備考) 国立社会保障・人口問題研究所『日本の都道府県別将来推計人口』より作成

# 先進国最悪、悪化し続ける 政府の債務残高対GDP比



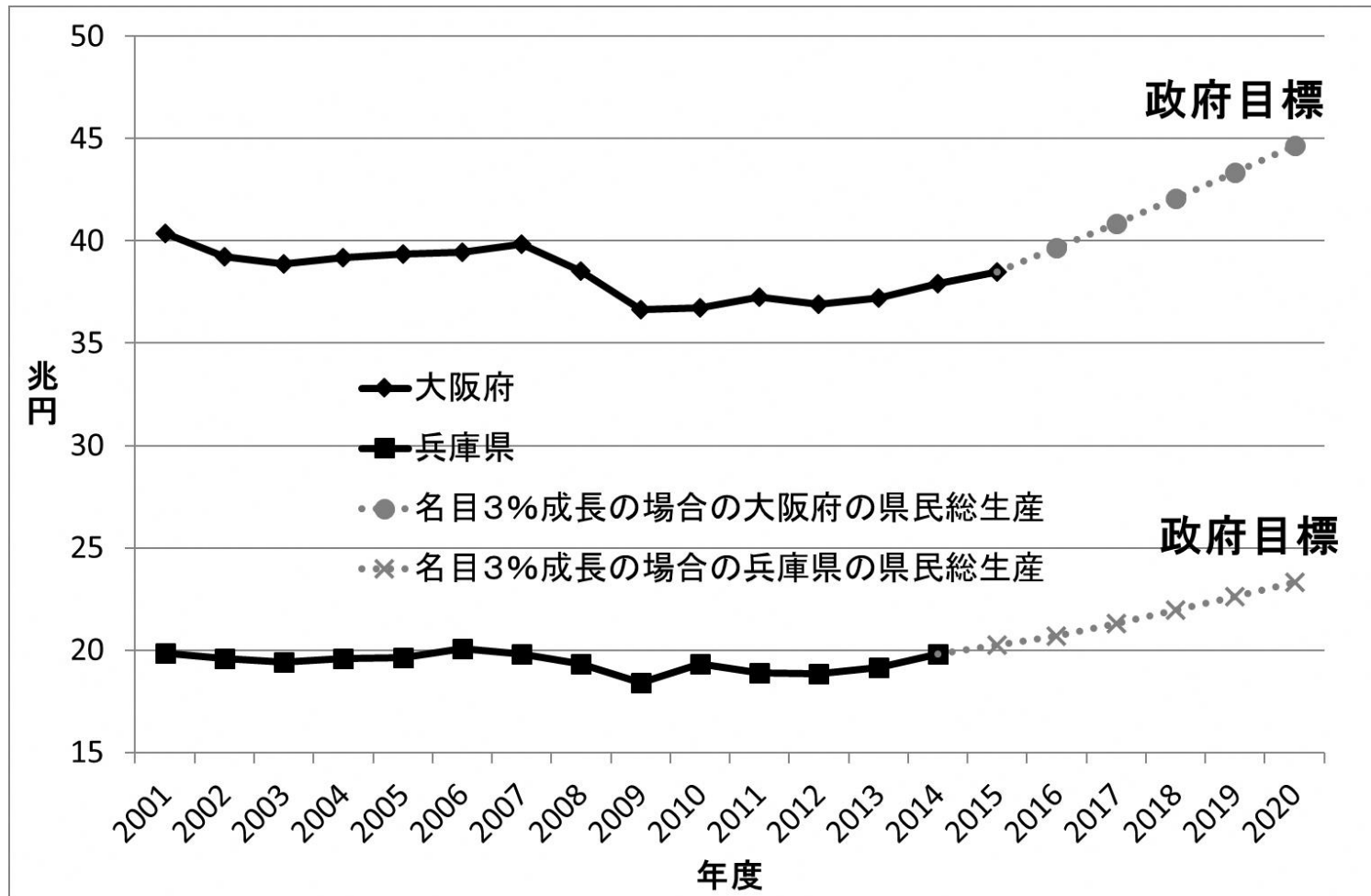
# GDPの推移と政府目標



備考) 内閣府『国民経済計算』より作成



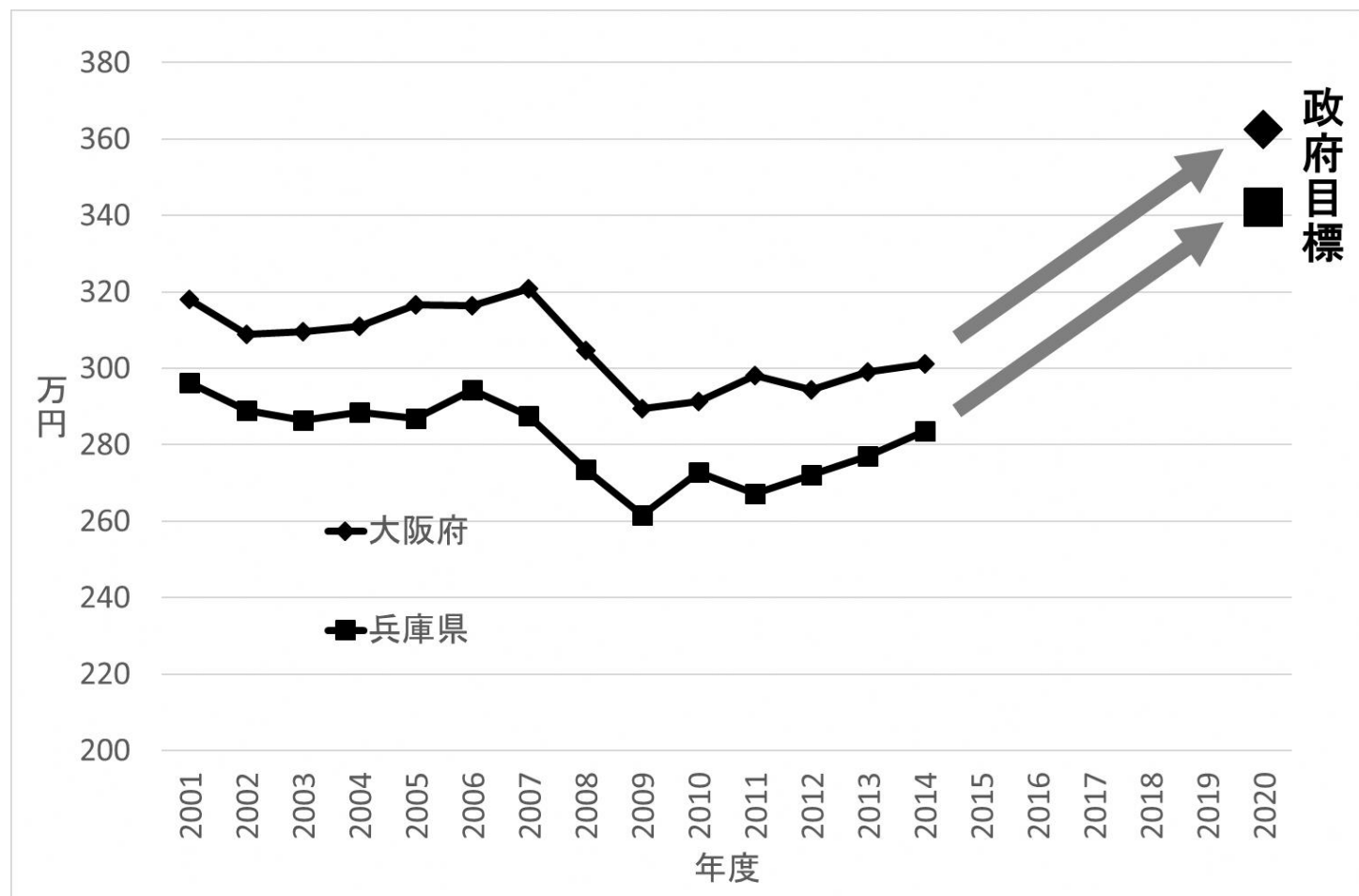
# 兵庫県・大阪府の県民総生産



備考) 内閣府『県民経済計算』より作成



# 兵庫県・大阪府の一人当たり所得



備考) 内閣府『県民経済計算』より作成





# 成長戦略が最重要

- 金融政策と財政政策には頼れない
- 人口減少のため国内経済は徐々に縮小
- 成長戦略が最重要に
- 海外の需要を取り込むことが大切
  
- 観光分野ではビザ緩和が有効に機能
- 空港や地域の受け入れ体制が要
  - 増える需要に対応できる供給体制が不可欠



# 明日の日本を支える観光ビジョン (2016年3月30日) の数値目標

- **訪日外国人旅行者数**

2020年 4,000万人 (2015年の2倍)

2030年 6,000万人 (2015年の3倍)

- **訪日外国人旅行消費額**

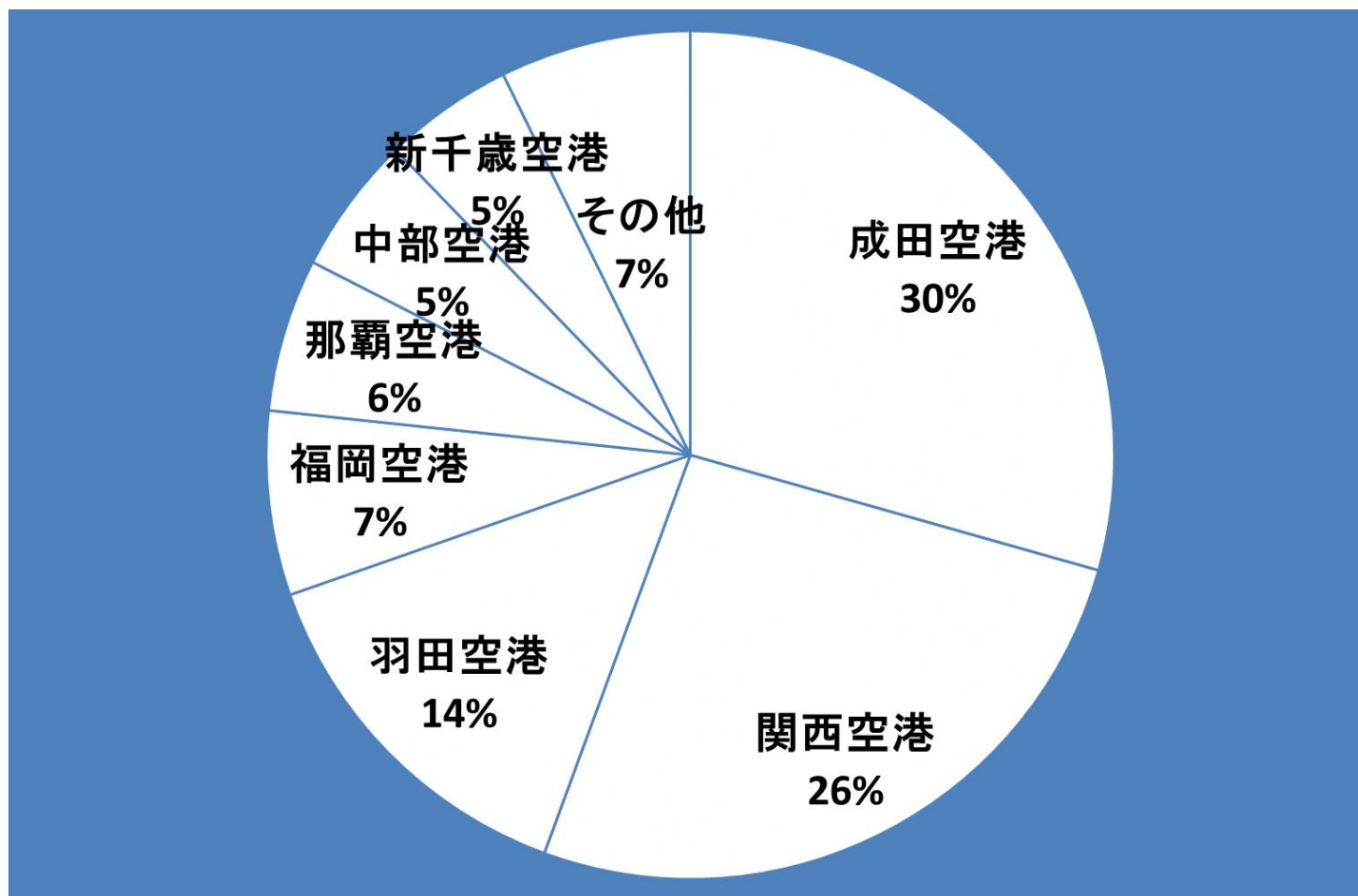
2020年 8兆円 (2015年の2倍強)

2030年 15兆円 (2015年の4倍強)

- どれだけの訪日外国人を関西で引き受けることが出来るか？



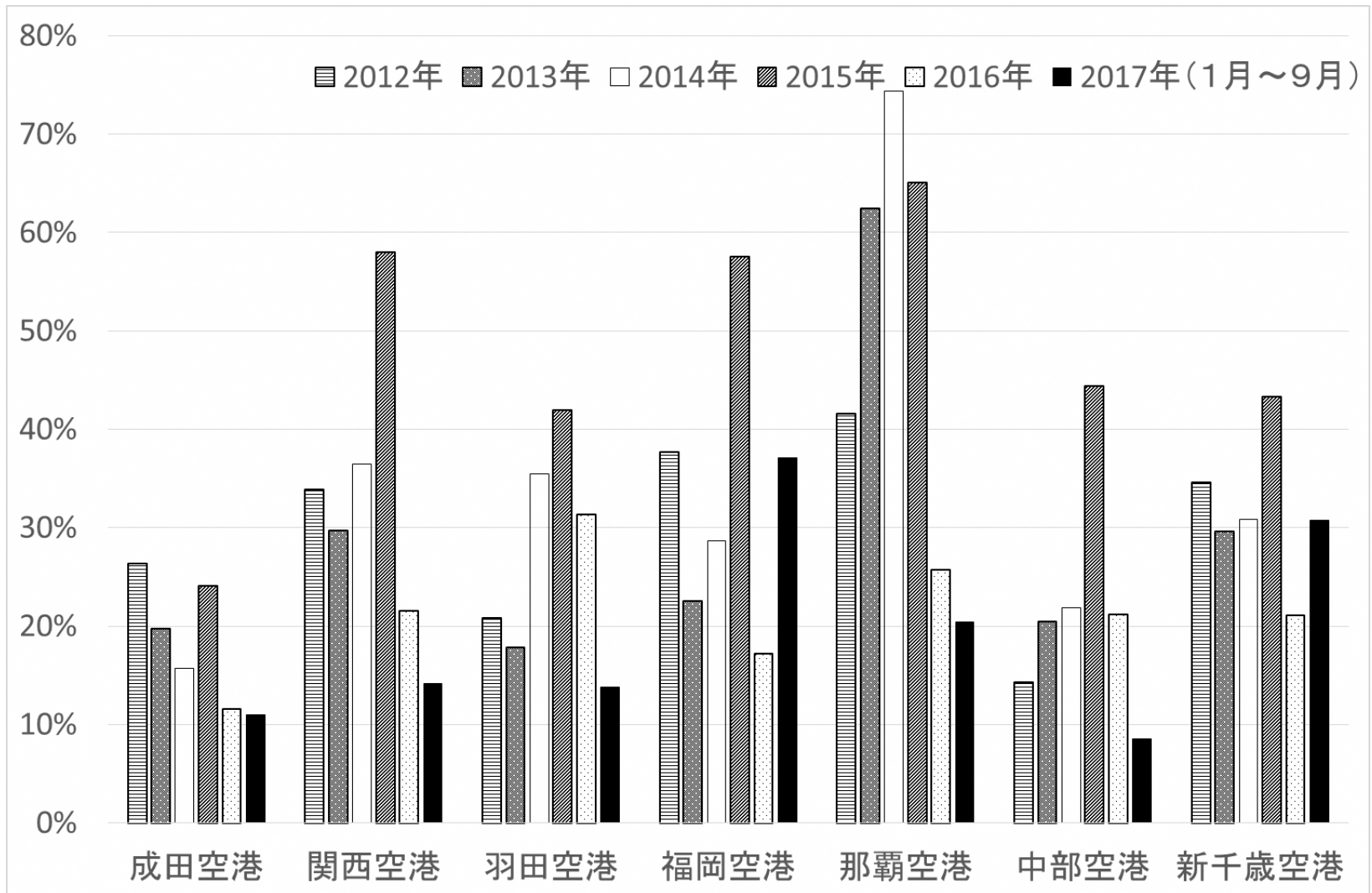
# 入国外国人数のシェア（2016年）



備考) 法務省『出入国管理統計統計表』より作成。



# 入国外国人数の増加率



備考) 法務省『出入国管理統計統計表』より作成。



# 2020年 入国外国人人数4000万人 達成に向けた簡単な試算

- 趨勢としては増加率は低下傾向
- **2017年（1～9月）の増加率で固定の場合**  
2020年 4,224万人（4,000万人達成）  
羽田空港13%増、成田空港11%増、関空14%増
- **増加率が毎年10%低下する場合**  
2020年 3,982万人
- **増加率が毎年20%低下する場合**  
2020年 3,753万人
- 現状の勢いを持続させなければ達成できない





# 入国外国人人数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運営が続いており、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。**



# 関西3空港懇談会の合意内容 (2005年11月)

	関西空港	伊丹空港	神戸空港
基本的役割分担の考え方	西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港。国際線が就航する空港については、今後とも関空に限定することが適当。	関西圏の国内線の基幹空港。環境と調和した都市型空港とする。	神戸市およびその周辺の国内航空需要に対応する地方空港。
運用時間	24時間	14時間 (7:00~21:00)	15時間 (7:00~22:00)
発着回数の制限 (騒音対策上、安全対策上)	なし	370回/日を上限 (うちジェット枠200)	60回/日を上限 (2万回/年を上限)
関空2期事業に係る取り扱い (平成16年12月の大臣合意)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2期事業の施設整備は、2本目の滑走路を供用するために必要不可欠なものに限定。</li> <li>・関空会社は、補給金および政府保証債に頼ることのない安定的な経営基盤を早期に確立するよう努める。</li> <li>・関空会社は、平成19年度は13万回程度、平成20年度は13.5万回程度の需要確保に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成18年4月より、エンジンを3、4発搭載した大型機(ジャンボ機など)就航を禁止する。</li> <li>・ジェット枠は、中・近距離路線に優先的に配分し、北海道や沖縄などの長距離路線は抑制する。</li> <li>・環境対策費は平成17年度からの15年間における総額を637億円以内にとするとともに、これを利用者が負担する。</li> </ul>	



# 関西3空港懇談会の早期開催を

- **1)** すでに12年が過ぎており、空港・航空を取り巻く環境が激変している。
- **2)** 効率的な3空港一体経営のためには、空港会社に経営の自由度の確保が重要。
- **3)** 関西全体で今後の航空需要を取り込んでゆくことが、関西経済の成長につながる。



# 関西のプロジェクトを起爆剤に

- **関西ワールドマスタースゲームズ2021**
  - 生涯スポーツの国際大会、関西各地域
- **大阪・関西万博2025（未決定）**
  - 大阪・夢洲が候補地、2018年秋の総会で決定
- **統合型リゾート（IR）（未決定）**
  - IR：カジノ、ホテル、劇場、パーク、ミュージアム、MICE施設などをもつ統合施設
  - 東京都（お台場）、**大阪市（夢洲）**、横浜市、長崎・佐世保市（ハウステンボス）、北海道・・・
- 誘致できれば起爆剤になる一方で、持続可能性の確保は重要



# 外需・イベント依存から内需拡大へ

- **外需（入国外国人）、万博など**
  - 関西経済浮上のきっかけにはなる
- **本来、重要なのは内需維持・拡大である**
  - 関西3空港を生かした戦略を
  - 観光（交流人口）だけでなく定住人口を増やす
  - 企業誘致の促進
  - 規制緩和など特区の活用
  - 外国人労働規制の緩和
  - 多様性を受け入れる社会・街づくり
  - 観光公害への対応も急務

