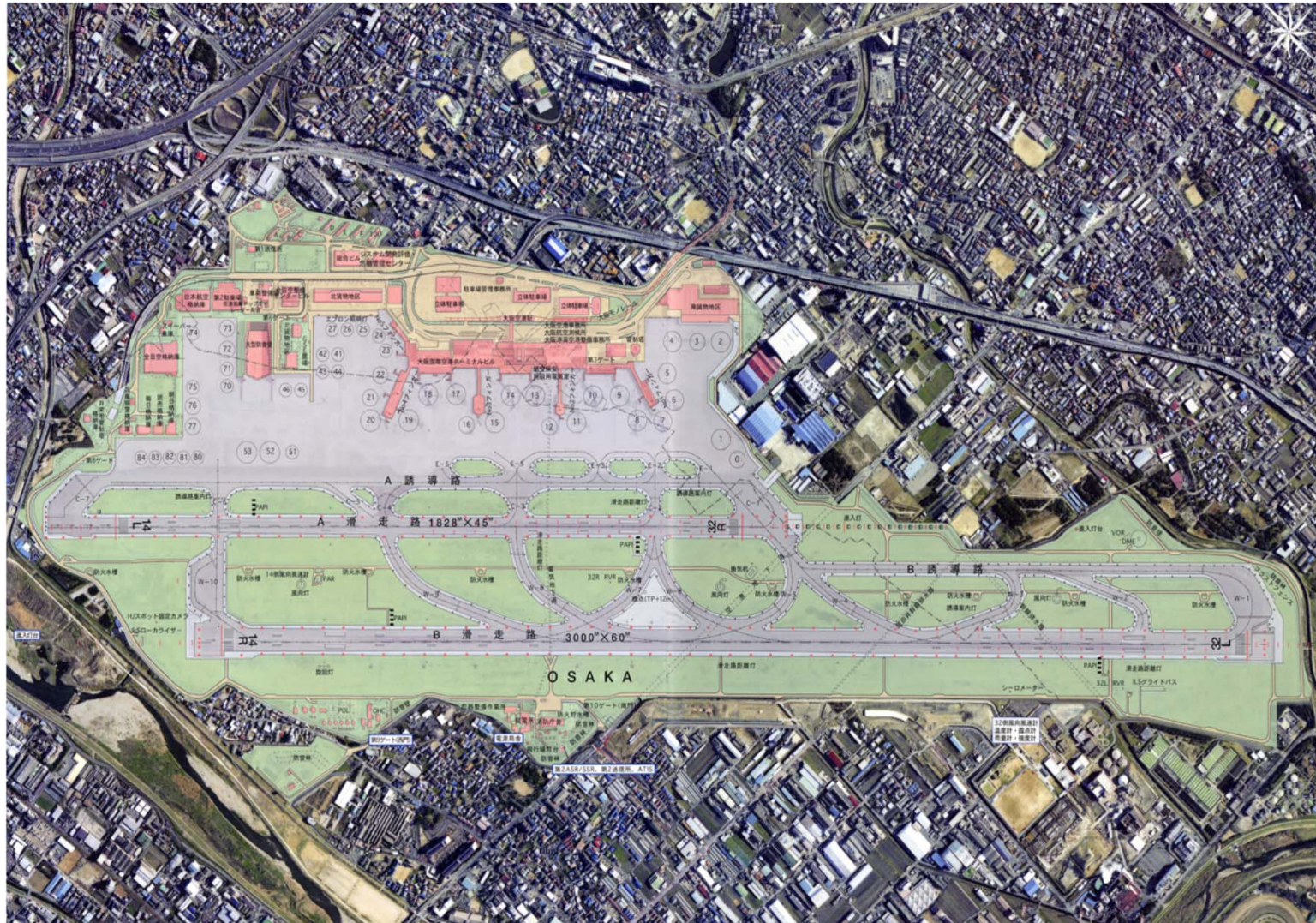


# 伊丹空港の事業価値向上 に関する研究会

伊丹空港の事業価値向上のための  
新たな空港ビジネスモデルの提言

平成24年4月

# 大阪国際空港 平面図



## 提言の構成

1. 研究会の枠組み
2. 調査研究の前提条件
3. 伊丹の空港機能及び周辺地域の現状と課題
4. 新たな空港ビジネスモデルのコンセプトと機能・施設の展開
5. 伊丹空港の事業価値向上のための提言

# 1.「伊丹空港の事業価値向上に関する研究会」の枠組み

- 検討テーマ
- 主要な検討項目
- 検討の体制
- 研究会のメンバー
- 研究会開催実績

# 検討テーマについて

---

## ＜関空をとりまく状況と課題＞

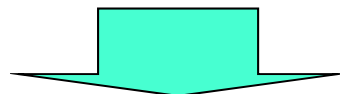
○国土交通省の成長戦略会議の報告において

### 「バランスシート改善による 関空の積極的強化」

が打ち出される。

- ・伊丹空港と関西空港との経営統合（統合事業運営会社の設立）
- ・統合事業運営会社の事業運営権のコンセッション契約による売却

○関空の負債を一掃しうるような価格での民間への売却が必要  
伊丹空港のキャッシュフローから生み出される事業価値や  
不動産価値も含めてフル活用することが必要



平成23年度 検討テーマ

「伊丹空港の事業価値向上に関する研究」



# 「伊丹空港の事業価値向上に関する研究」

## － 主要な検討項目 －

---

### ① 伊丹の空港機能

関西圏全体の航空需要を拡大する関西三空港の機能分担と伊丹の航空利用の可能性・運用の検討。

### ② 土地利用・空港施設の見直し及び周辺地域の土地利用・開発状況

伊丹の空港用地・施設利用の現状把握と、非効率な土地や施設の利用状況の洗い出しを行うとともに、周辺地域の地域開発および交通施設整備等の動向を整理。

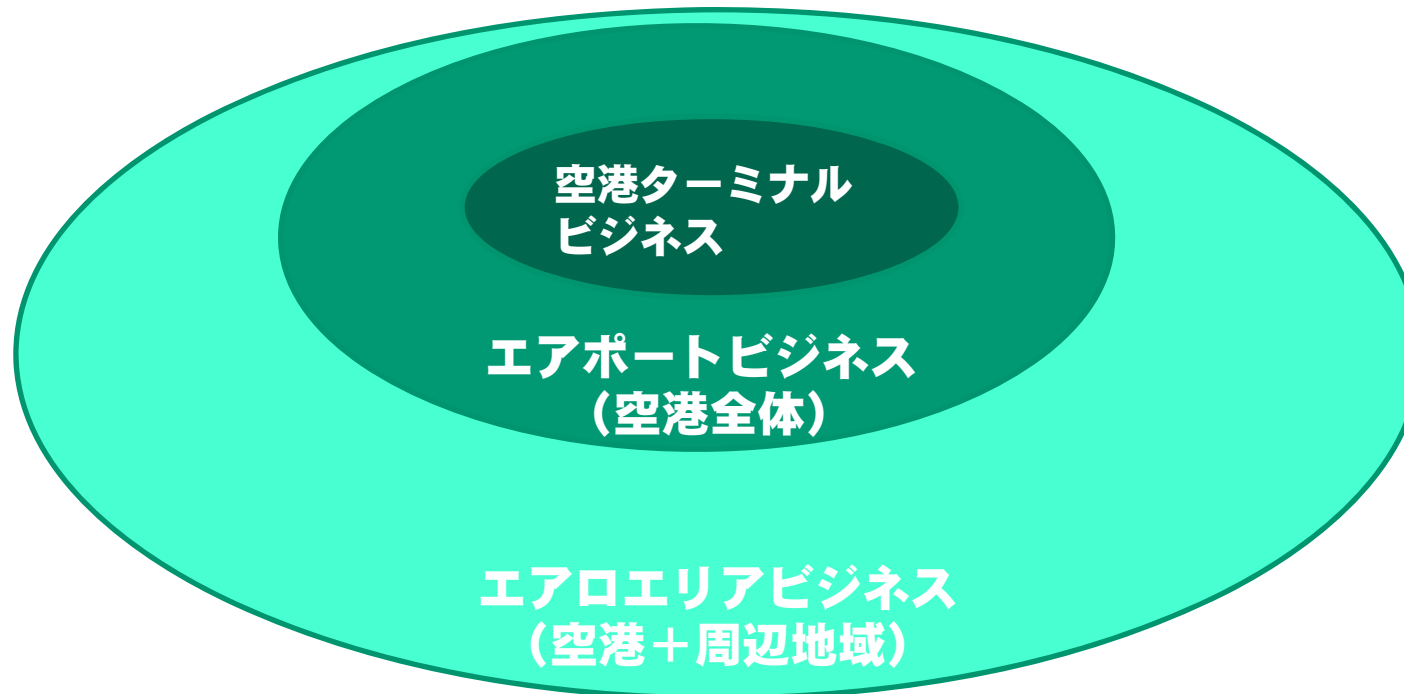
# 「伊丹空港の事業価値向上に関する研究」

## － 主要な検討項目 －

### ③空港と周辺地域との関係のあり方

民営化空港として事業価値を高めるとともに、空港周辺地域の地域経済の発展ツール・空間として活用する新しい空港ビジネスモデルのあり方について検討する。

#### ＜空港ビジネスモデルのイメージ＞



# 「伊丹空港の事業価値向上に関する研究」

## － 主要な検討項目 －

### ④伊丹の事業価値向上策の提案

①～③の検討を踏まえ、特定都市機能との連携に着目した新たな空港ビジネスモデルを複数設定し、ビジネスモデルのタイプ毎に、事業価値を高めるための核施設、周辺施設との組み合わせ等を検討・提案。  
(核施設・組み合わせのイメージ)

※下記のイメージは企画書段階の例であり提案は全く異なったものになる可能性がある

大規模集客施設  
タイプ

例：  
航空テーマパーク

大規模商業設  
タイプ

例：  
アウトレットモール

複合交通ターミナル  
タイプ

例：  
空の駅＋道の駅

地域情報発信基地  
タイプ

例：  
各種地域情報紹介発信  
機能＋地域のアンテナショップ

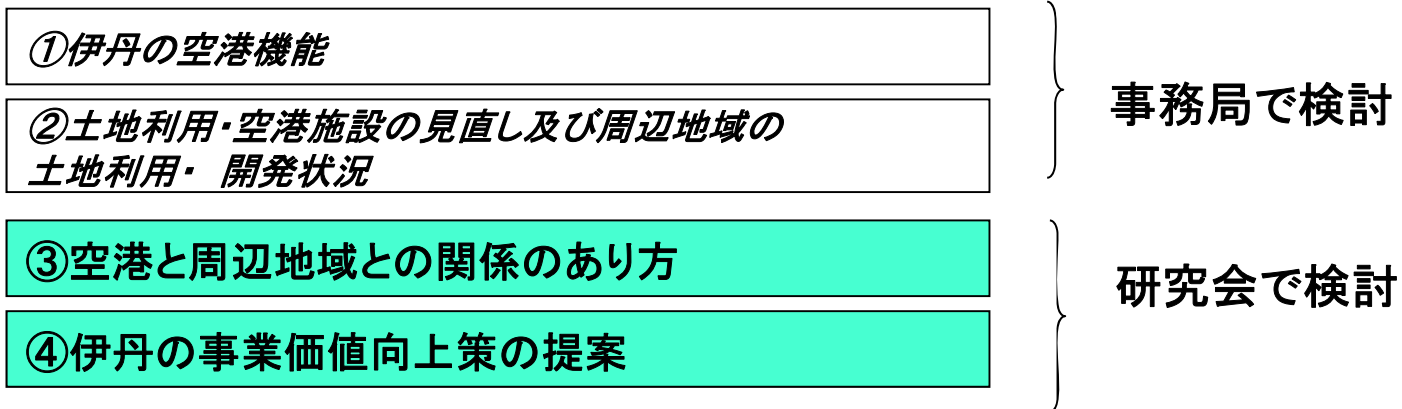


# 「伊丹空港の事業価値向上に関する研究」 － 検討の体制等 －

## (1) 研究会の設置

参加メンバーは、関西空港部会員から本研究の趣旨に賛同する会員  
(必要に応じて会員以外の団体・機関が加わることもある)。  
事務局は関西空港調査会とワーキングサポート機関。

## (2) 研究会での検討範囲



## (3) 研究会の開催頻度

平成23年6月～平成24年4月にかけて 4～5回程度



**研究成果は研究会メンバーの共同提案による**

**「伊丹空港の事業価値向上策の提案」 として公表**

# 伊丹空港の事業価値向上に関する研究会 登録メンバー

## ○登録メンバー

(順不同、敬称略)、

平成24年3月15日現在

|        |                             |        |  |
|--------|-----------------------------|--------|--|
| 瀬田 安隆  | (株)大林組大阪本店建築事業部営業部          | 副部長    |  |
| 大村 光正  | 東亜建設工業(株)大阪支店土木営業部          | 営業課長   |  |
| 米村 博文  | 栗原工業(株)西日本営業本部第二営業部         | 部長     |  |
| 辻本 祐吾  | イオンディライト(株)西近畿支社営業部         | 部長     |  |
| 木俣 順   | 中央復建コンサルタンツ(株)計画系部門総合政策グループ | 統括リーダー |  |
| 谷垣 俊彦  | 関西電力(株)お客さま本部地域プロジェクトグループ   | 課長     |  |
| 中川良一郎  | 清水建設(株)関西事業本部企画部            | 部長     |  |
| 徳弘 仁志  | 三菱重工業(株)関西支社 支店長付           |        |  |
| 金子 淳一郎 | 鹿島建設(株)関西支店営業部              | 部長     |  |
| 玉井 宏   | (株)きんでん大阪営業本部               | 副本部長   |  |
| 藤本 勝   | 五洋建設(株)大阪支店                 | 調査役    |  |
| 橋本 正信  | (株)竹中工務店大阪本店営業部             | 技術営業担当 |  |
| 海老名 正裕 | 東洋建設(株)大阪本店土木営業第一部          | 課長     |  |
| 曾根 裕文  | パナソニック(株)関西渉外室              | 企画渉外部長 |  |

## ○事務局

|       |                      |         |           |
|-------|----------------------|---------|-----------|
| 杉原 五郎 | (株)地域計画建築研究所         | 代表取締役社長 |           |
| 坂井 信行 | (株)地域計画建築研究所大阪事務所計画部 | 部長代理    |           |
| 橋本 晋輔 | (株)地域計画建築研究所大阪事務所計画部 |         |           |
| 山内 芳樹 | (財)関西空港調査会           | 参与      | 調査研究グループ長 |
| 小西 桂  | (財)関西空港調査会           | 参与      |           |

# 研究会の開催実績

---

第1回 平成23年6月30日 「関西圏の空港の概要・利用実態」  
「大阪空港周辺の土地利用等」

第2回 平成23年9月8日 「臨空産業の概念と空港内事業所」  
「新たな空港ビジネスモデルのコンセプト」

第3回 平成23年11月8日 「前提条件」  
「新たな空港ビジネスコンセプトと施設・機能のイメージ」

第4回 平成24年1月31日  
「新たな空港ビジネスコンセプトと施設・機能のイメージ」

第5回 平成24年3月15日  
「伊丹空港の事業価値向上のための新たな空港ビジネスモデルの提言(案)」

## 2. 調査・検討の前提条件

- 検討期間

- 伊丹空港の空港機能

- 検討対象の空間範囲

- 立地に関する制約事項

## 検討期間

---

○伊丹空港は、2012年4月に設立される統合事業運営会社(新関西国際空港株式会社)に、7月に統合される予定である。

○その後(早ければ2014年度中)、両空港の事業運営権を、民間にコンセッション契約で売却することとなる。

○コンセッション契約期間は、一般的には30～45年(国交省のコンセッション試算では、30年と45年で設定)と言われているが、この期間中は、伊丹空港は空港施設として活用されることが前提となっている。

○本研究における「新たな空港ビジネスモデル」を体現する施設・機能の立地・整備の検討期間は、伊丹空港が空港として活用されるコンセッション契約期間中を対象とする。

# 伊丹空港の空港機能

---

○現在の国内線の基幹空港としての機能を前提とする。

- ・ 伊丹空港の機能分担について、国と関西との合意「関西3空港のあり方について」（平成17年11月）が存在

- ・ 関空・伊丹の統合会社の事業運営権の売却は、当面は伊丹の空港としての活用が前提

○運用については、騒音対策として下記のような運用制限が地元との合意により存在している。

- ・ 現行の運用時間7:00～21:00、

- ・ 発着枠1日370回（うちジェット枠200回、プロペラ枠170回）



## 関西3空港のあり方(参考資料)

### 関西3空港の在り方について

平成17年11月  
国土交通省航空局

- ・関西3空港については、関空二期2007年限定供用、大阪国際空港の運用見直し、神戸空港の開港を踏まえた上で、関空を核としつつ、伊丹、神戸を加えた3空港をトータルとして運用して最適運用を図るという観点から、以下のように運営されていくことが適当と考えている。
- ・関西国際空港は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は、今後も関空に限定することが適当。平成16年12月の大 臣合意を踏まえ、2007年13万回程度、2008年13.5万回程度の発着回数を確保すべく、利用促進が課題。(以下略)
- ・伊丹空港は国内線の基幹空港。環境と調和した都市型空港とするという観点から、平成16年に運用見直しの方針を決定した。これにより、発着回数は総枠370(うちジェット枠については200)を上限、運用時間は7時から21時までの14時間。また、空港整備法上の空港種別の在り方の見直し必要性等の論点を踏まえ、第2種A空港への変更につき、次期社会資本整備重点計画の策定の中で、交通政策審議会航空分科会において検討を行う。
- ・神戸空港は150万都市神戸及びその周辺の国内航空需要に対応に対応する地方空港。運用時間は15時間。3空港間の役割分担を踏まえつつ、安全かつ円滑な航空機の運航の観点から、1日の発着回数は60回、年間の発着回数は2万回程度が上限となる。

(注)アンダーラインは調査会作成

## 検討対象の空間範囲(空港用地内)

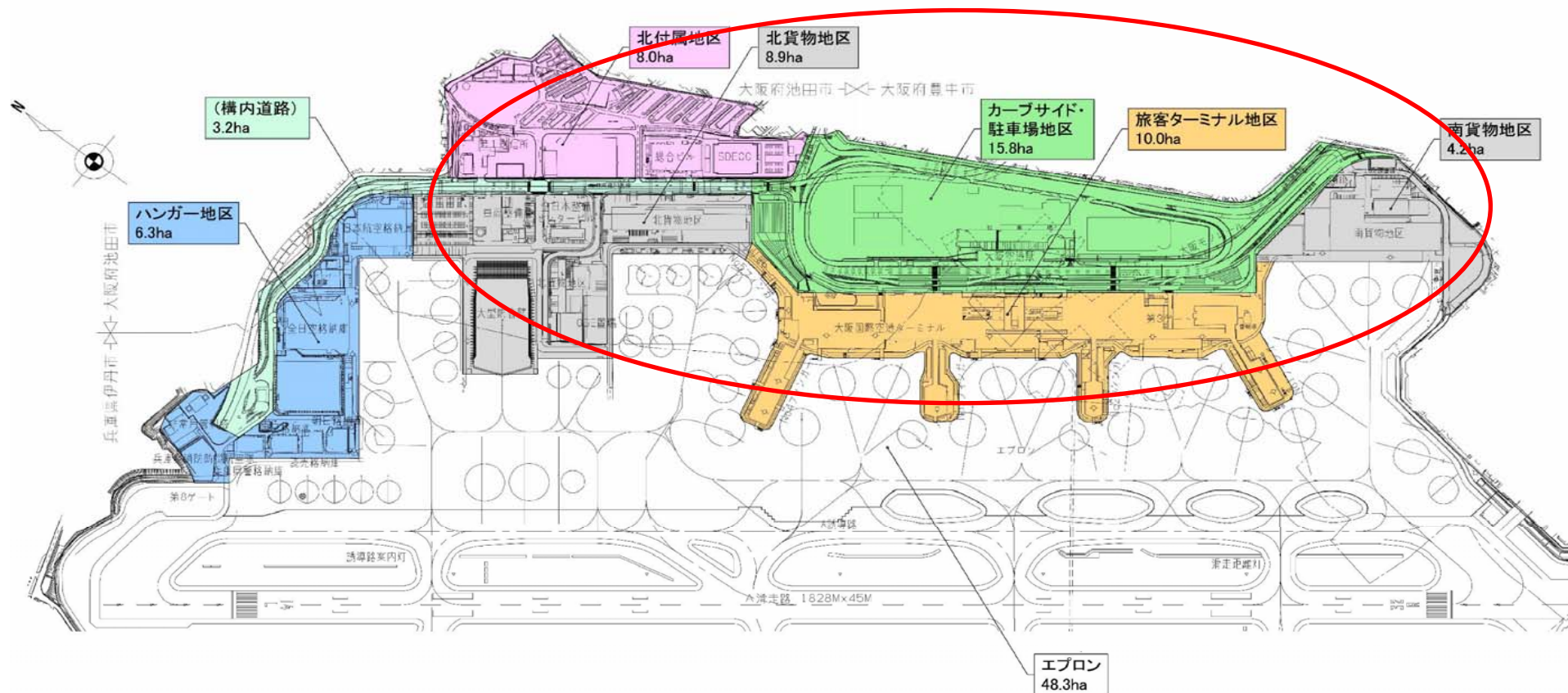
---

検討する新たな空港ビジネスモデルの施設・機能は、基本施設以外の機能であることから、その立地空間範囲は、現在の伊丹空港の滑走路、誘導路、着陸帯、エプロンなどの基本施設(エアサイド)以外のターミナル地域とする。なお、ハンガー(格納庫)地区は、エアラインの施設であり、かつ制限地域内であることから、今回の調査では対象外とした。

- ・旅客ターミナル地区
- ・南貨物地区、北貨物地区
- ・カーブサイド・駐車場地区
- ・北附属地区(構内道路から東側地区)

※地区区分は、次頁の図面を参照

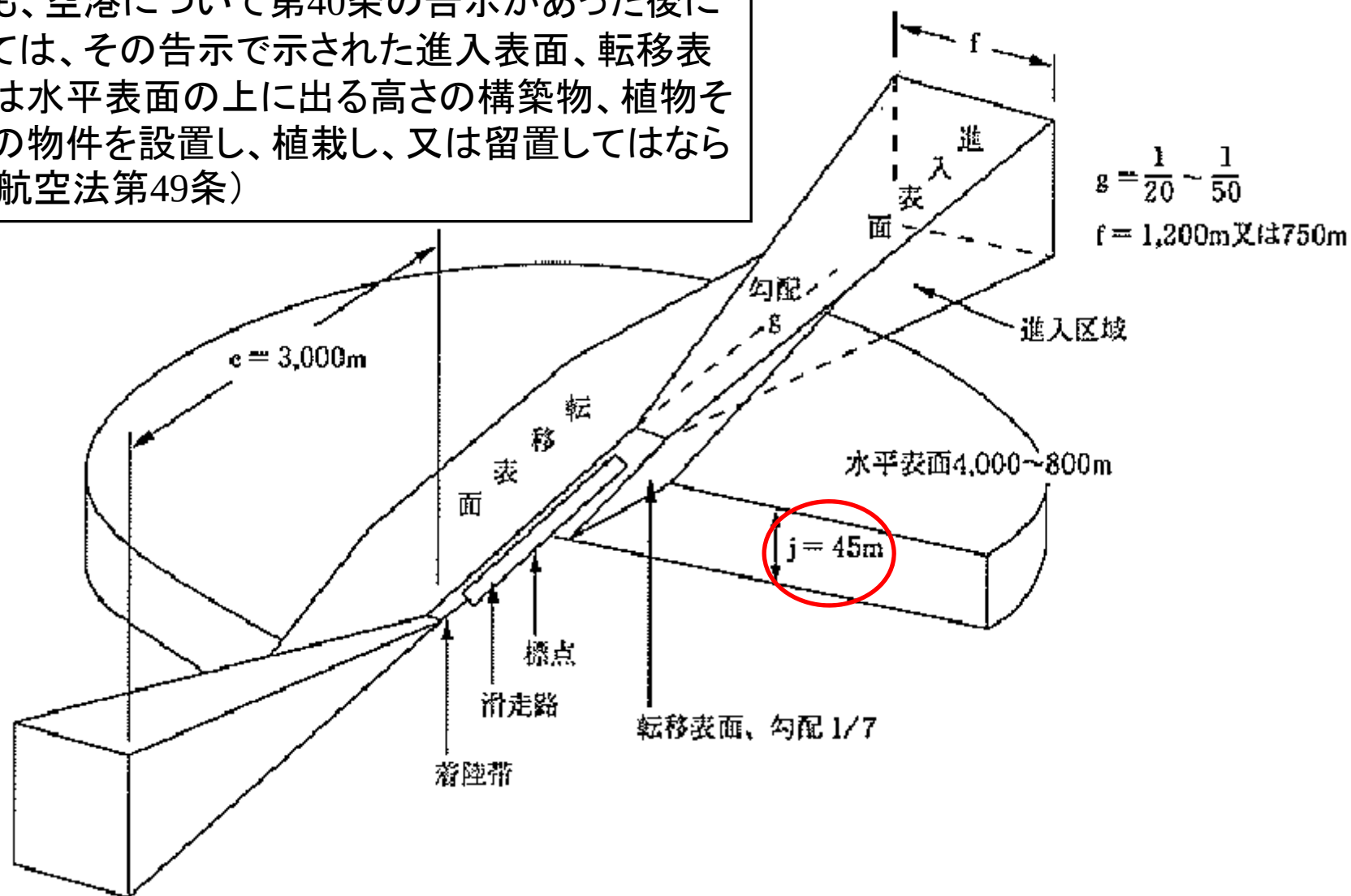
# (参考)伊丹空港の空港用地内の地区区分



資料:「大阪国際空港ターミナル地区整備構想検討調査」(平成18年3月、国土交通省大阪航空局)

# 立地に関する制約事項①空港における空域制限表面

何人も、空港について第40条の告示があった後においては、その告示で示された進入表面、転移表面又は水平表面の上に出る高さの構築物、植物その他の物件を設置し、植栽し、又は留置してはならない(航空法第49条)



## 立地に関する制約事項②空港内用地の施設の用途

---

○空港用地内の地域のうち、空港の基本機能に係る施設（滑走路、誘導路、着陸帯、エプロン、照明施設）の用地については、空港機能を現状維持としていることから、未利用地はないものとする。

○上記の基本機能以外の機能に供している用地については、それぞれの施設管理者が空港管理者の承認を受けて使用しており、未利用の状況であっても直ちに他の施設への転用が可能となるものではない。しかしながら、本研究会では未利用の状況の用地については、新規施設の立地が可能とした。

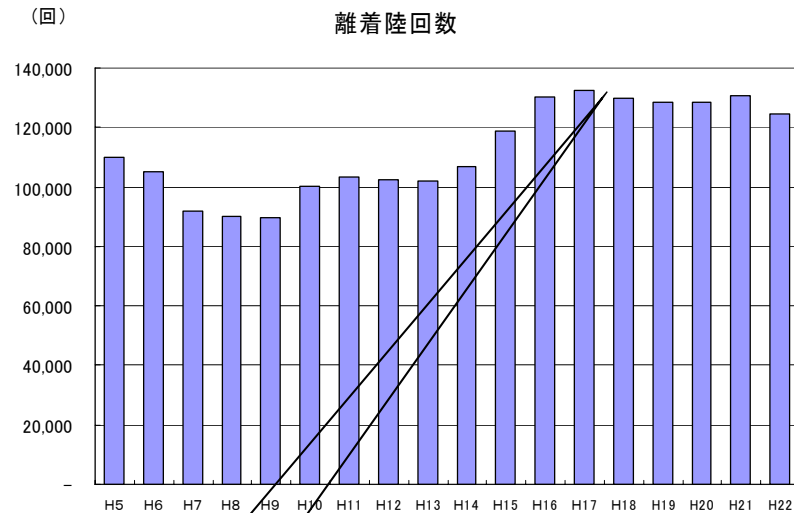
○空港用地内の施設の用途については、基本機能以外の施設であっても、空港機能に資する施設であることが原則であるが、具体的な用途の基準は明示されておらず、また近年周辺地域の活性化に資する施設も受け入れている事例がある。以上を踏まえ、本研究会では、立地施設の用途については制約を設けないものとした。ただし、住宅用途は対象外とする。

### 3. 伊丹の空港機能及び周辺地域の 現状と課題

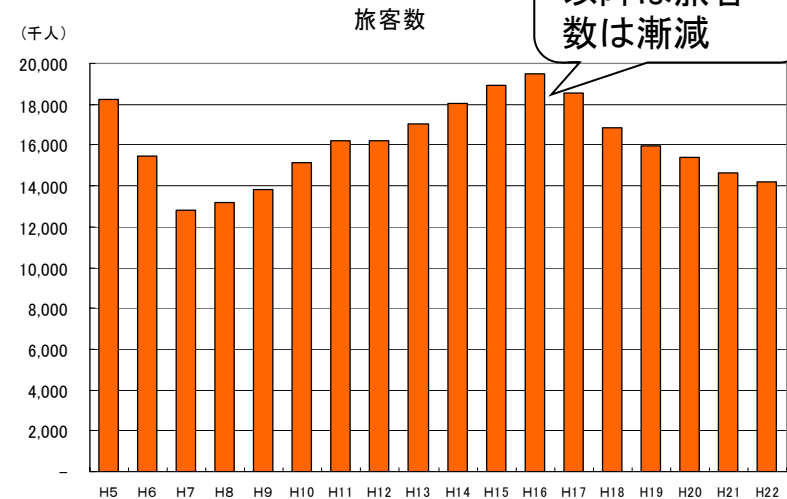
○伊丹の空港機能の現状と課題

○伊丹空港周辺地域の現状と課題

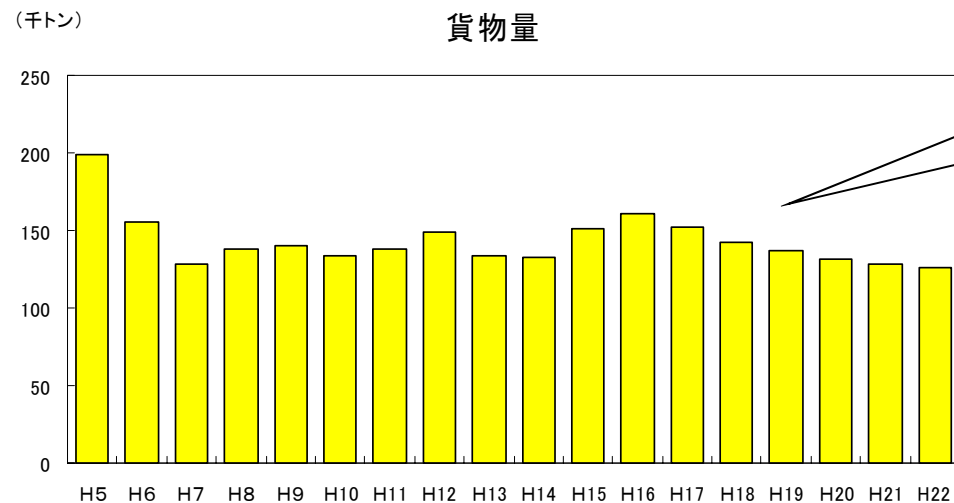
# 伊丹空港の航空輸送量(国内線)の推移



平成16年度以降は離着陸回数は大きな変化なし

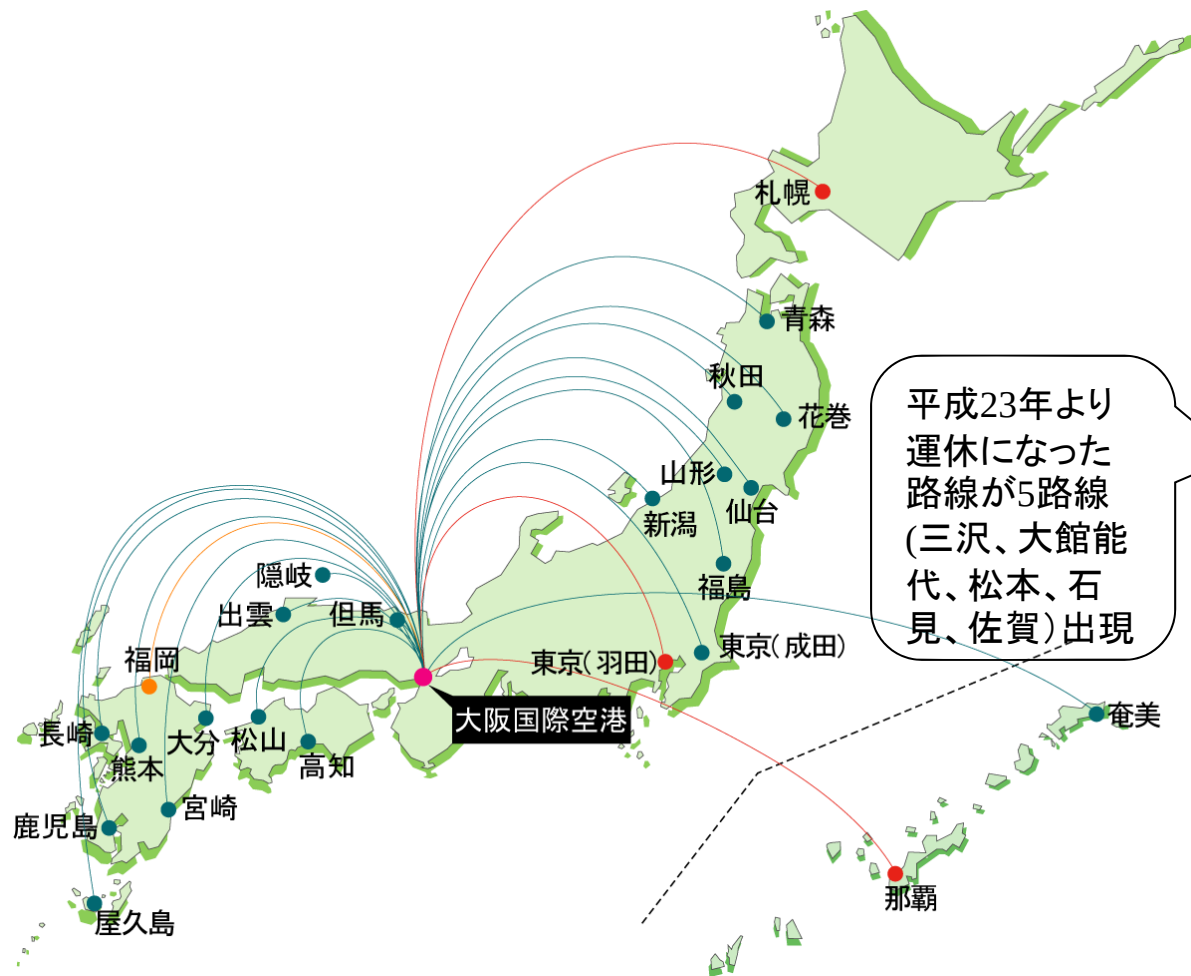


平成16年度以降は旅客数は漸減



平成16年度以降は貨物量は漸減

# 伊丹空港の国内航空ネットワーク



注：関西3空港による競合路線は赤色、関空と伊丹の2空港による競合路線はオレンジ色

路線別便数／日

(各年とも9月ダイヤ)

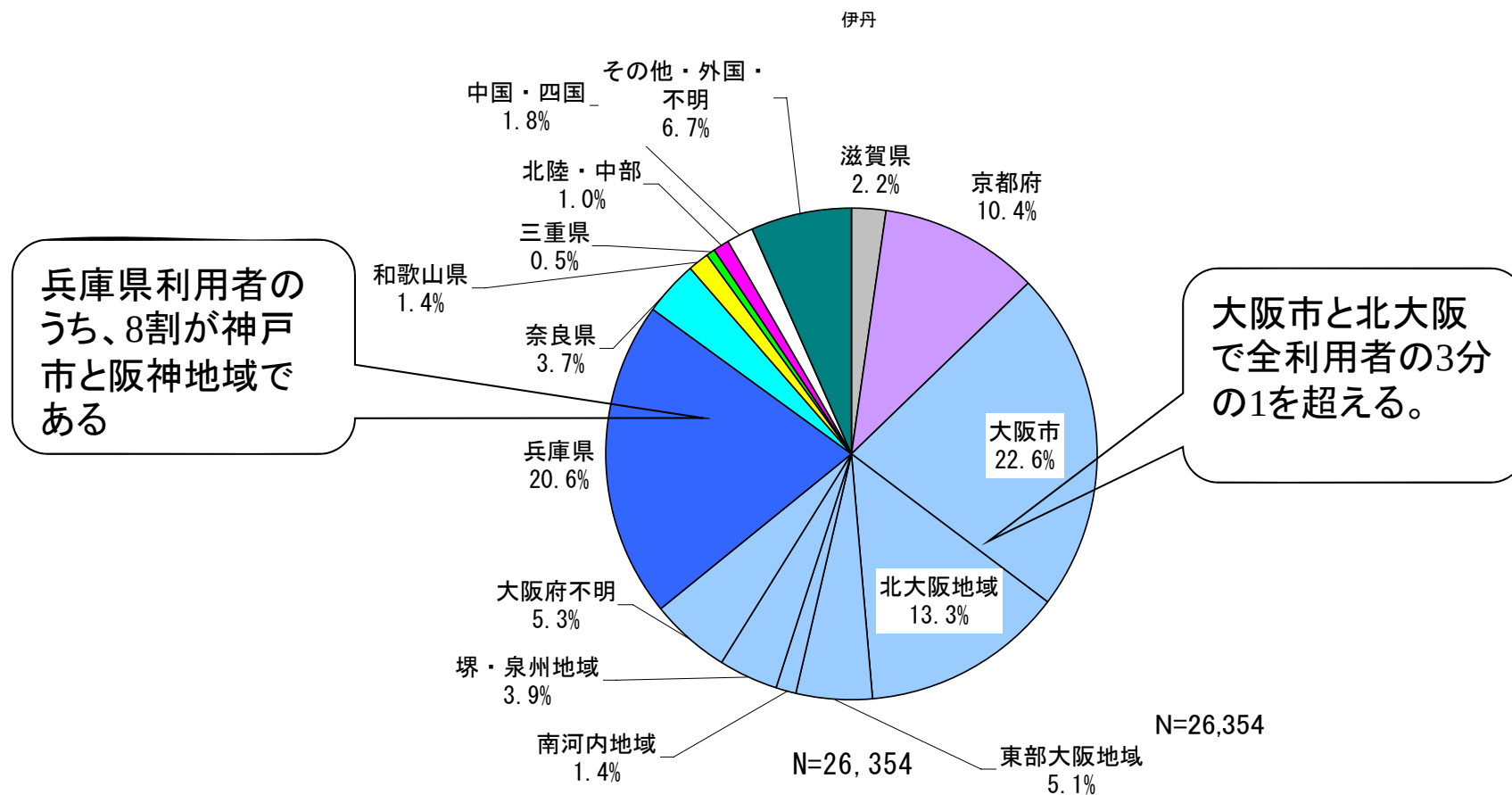
| 路線     | 17年 | 18年 | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 | 23年 |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 新千歳    | 7   | 4   | 3   | 3   | 3   | 3   | 3   |
| 青森     | 2   | 2   | 2   | 2   | 2   | 2   | 2   |
| 三沢     | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 0   |
| 大館能代   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 0   |
| 秋田     | 1   | 3   | 3   | 3   | 4   | 2   | 3   |
| 花巻     | 3   | 2   | 2   | 2   | 3   | 3   | 3   |
| 庄内     | 1   | 1   | 1   | 1   | 0   | 0   | 0   |
| 山形     | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   | 3   | 3   |
| 仙台     | 13  | 12  | 11  | 13  | 13  | 11  | 15  |
| 福島     | 4   | 5   | 5   | 4   | 5   | 5   | 5   |
| 新潟     | 6   | 9   | 9   | 9   | 9   | 10  | 9   |
| 成田     | 3   | 3   | 4   | 4   | 4   | 4   | 4   |
| 東京(羽田) | 29  | 28  | 28  | 29  | 29  | 29  | 30  |
| 松本     | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 0   |
| 但馬     | 2   | 2   | 2   | 2   | 2   | 2   | 2   |
| 隠岐     | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   |
| 出雲     | 6   | 7   | 7   | 7   | 8   | 7   | 6   |
| 石見     | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 0   |
| 高知     | 14  | 12  | 9   | 6   | 7   | 9   | 9   |
| 松山     | 13  | 16  | 14  | 15  | 14  | 14  | 11  |
| 大分     | 6   | 5   | 6   | 7   | 7   | 6   | 5   |
| 福岡     | 10  | 10  | 10  | 10  | 11  | 13  | 12  |
| 佐賀     | 2   | 2   | 2   | 2   | 2   | 2   | 0   |
| 長崎     | 6   | 7   | 7   | 6   | 6   | 6   | 6   |
| 宮崎     | 6   | 7   | 8   | 10  | 9   | 9   | 9   |
| 熊本     | 8   | 8   | 8   | 8   | 8   | 8   | 8   |
| 鹿児島    | 11  | 11  | 11  | 12  | 11  | 11  | 12  |
| 種子島    | 1   | 1   | 1   | 1   | 0   | 0   | 0   |
| 屋久島    | 0   | 0   | 0   | 0   | 1   | 1   | 1   |
| 奄美大島   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   |
| 那覇     | 5   | 2   | 2   | 2   | 2   | 2   | 2   |
| 石垣     | 1   | 1   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   |
| 合計     | 170 | 170 | 165 | 168 | 171 | 168 | 162 |
| 路線数    | 31  | 31  | 30  | 30  | 29  | 29  | 24  |

資料：JR時刻表より調査会作成



# 国内航空旅客の出発地・到着地内訳(伊丹)

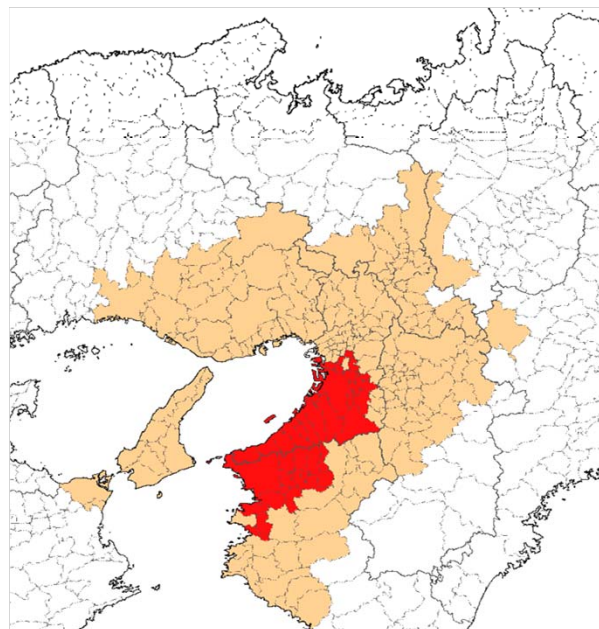
## －大阪国際空港－



注: 平日1日調査のデータによる割合。Nはサンプル数。  
資料: 平成19年度航空旅客動態調査(国土交通省)

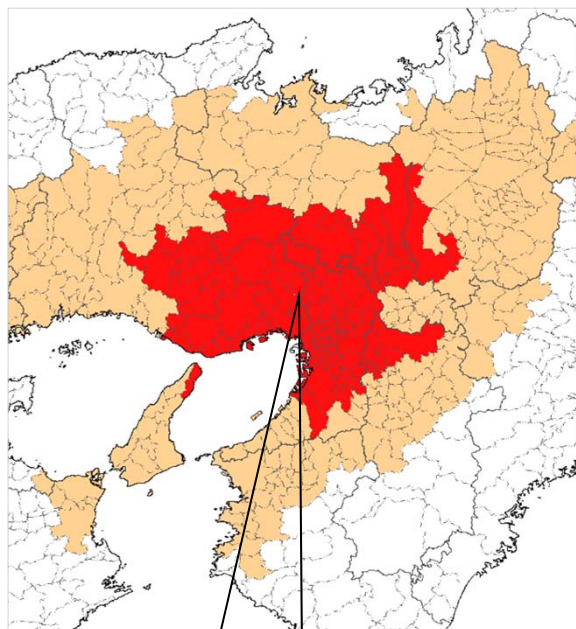
# 関西3空港の後背圏の比較①(人口)

関空からの等時間圏

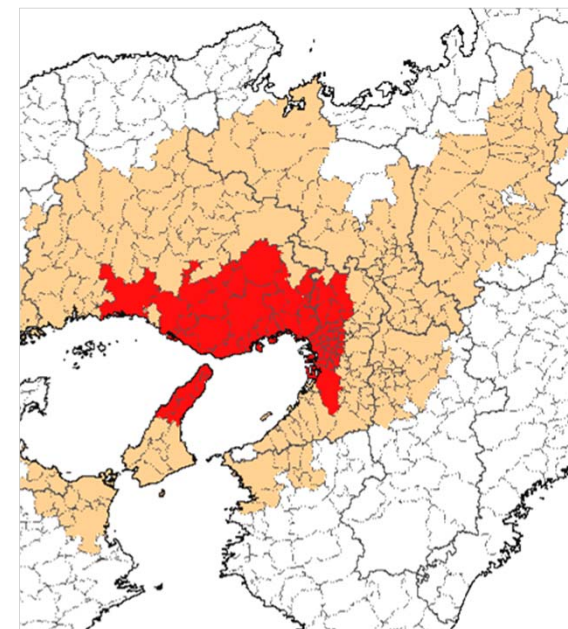


1時間圏人口: 約400万人

伊丹からの等時間圏 神戸からの等時間圏



1時間圏人口: 約1,500万人



1時間圏人口: 約1,000万人

時間 (分) 圏域

0 - 60  
61 - 120

(注) 国土交通省NAVINETを用いた試算

資料: 「航空の動き・関西の課題」(大阪航空局)

# 関西3空港の后背圏の比較②(人口当たり航空利用率)

平成17年度

| 地域区分   | 人口当たり航空利用率(%) |       |    |       |
|--------|---------------|-------|----|-------|
|        | 関空            | 伊丹    | 神戸 | 合計    |
| 滋賀県    | 0.010         | 0.064 |    | 0.075 |
| 京都府    | 0.022         | 0.100 |    | 0.122 |
| 大阪市    | 0.043         | 0.281 |    | 0.324 |
| 北大阪地域  | 0.014         | 0.223 |    | 0.237 |
| 東部大阪地域 | 0.014         | 0.111 |    | 0.124 |
| 南河内地域  | 0.043         | 0.069 |    | 0.112 |
| 堺・泉州地域 | 0.109         | 0.049 |    | 0.158 |
| 大阪府計   | 0.047         | 0.183 |    | 0.230 |
| 神戸市    | 0.028         | 0.164 |    | 0.192 |
| 阪神南地域  | 0.015         | 0.181 |    | 0.196 |
| 阪神北地域  | 0.009         | 0.263 |    | 0.272 |
| 兵庫県計   | 0.015         | 0.136 |    | 0.152 |
| 奈良県    | 0.029         | 0.090 |    | 0.120 |
| 和歌山県   | 0.111         | 0.029 |    | 0.140 |
| 近畿計    | 0.035         | 0.138 |    | 0.173 |

平成19年度

| 地域区分   | 人口当たり航空利用率(%) |       |       |       |
|--------|---------------|-------|-------|-------|
|        | 関空            | 伊丹    | 神戸    | 合計    |
| 滋賀県    | 0.010         | 0.042 | 0.002 | 0.054 |
| 京都府    | 0.035         | 0.104 | 0.007 | 0.146 |
| 大阪市    | 0.047         | 0.225 | 0.009 | 0.280 |
| 北大阪地域  | 0.021         | 0.201 | 0.007 | 0.229 |
| 東部大阪地域 | 0.015         | 0.066 | 0.001 | 0.082 |
| 南河内地域  | 0.035         | 0.056 | 0.001 | 0.091 |
| 堺・泉州地域 | 0.096         | 0.059 | 0.002 | 0.156 |
| 大阪府計   | 0.048         | 0.154 | 0.005 | 0.208 |
| 神戸市    | 0.017         | 0.096 | 0.131 | 0.244 |
| 阪神南地域  | 0.013         | 0.132 | 0.029 | 0.174 |
| 阪神北地域  | 0.009         | 0.219 | 0.018 | 0.246 |
| 兵庫県計   | 0.010         | 0.097 | 0.058 | 0.166 |
| 奈良県    | 0.026         | 0.070 | 0.003 | 0.100 |
| 和歌山県   | 0.115         | 0.036 | 0.001 | 0.152 |
| 近畿計    | 0.036         | 0.114 | 0.019 | 0.168 |

大阪市、北大阪、神戸市、阪神地域の航空利用率が高い。

資料:「平成17、19年度 航空旅客動態調査」(国土交通省)から調査会作成

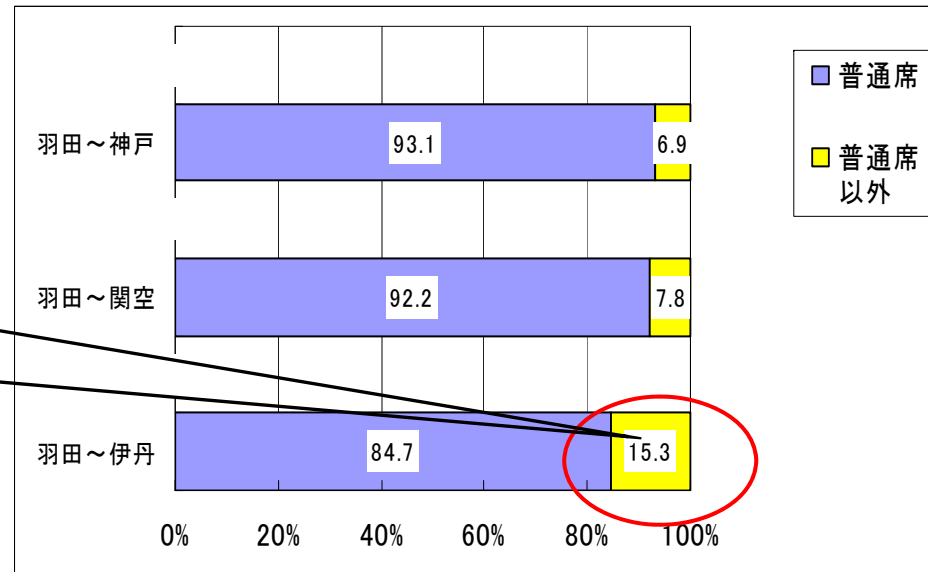
(注1) 人口当たり航空利用率＝出発・到着地別各空港乗降客数／人口

(注2) 各空港の乗降客数は、調査実施日(平日)の1日の回収サンプル数である。

# 関西3空港の羽田路線の利用内容比較

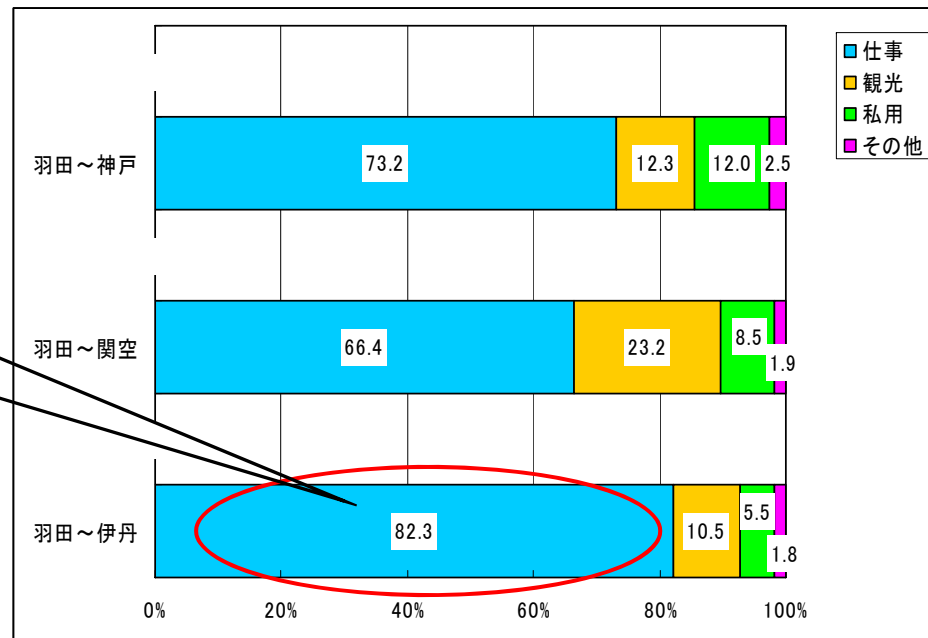
## 利用座席の内訳

伊丹便はビジネスクラスのような普通席以外の席の割合が多い



## 利用目的の内訳

伊丹便はビジネス目的の割合が多い



資料:「平成19年度 航空旅客動態調査」

(注) 平日・休日調査の平日分

# 伊丹空港の航空利用の現状のまとめ

---

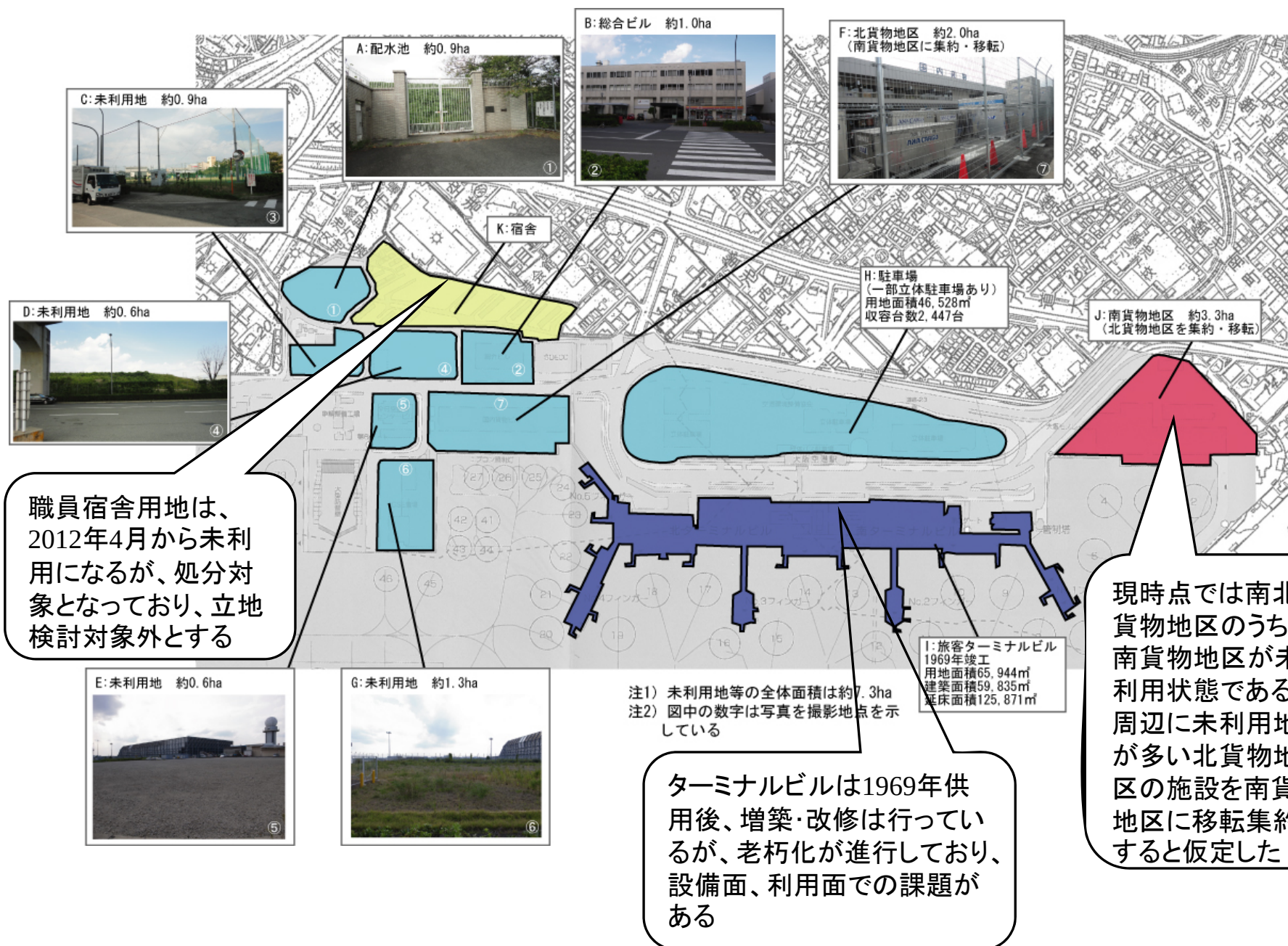
○航空旅客は、6年連続で減少し、平成16年度の1950万人から、平成22年度の1420万人へ500万人減少。ただし、着陸回数は大きく減少しておらず、人口減少、経済低迷、新幹線との競合、JAL経営破綻のほかでは、機材の小型化の影響が大きいとみられる。

○関西3空港の中では、伊丹の後背圏（道路時間距離1時間圏）の人口規模は圧倒的に大きく、また後背圏の中心である大阪市、北大阪、阪神地域の航空利用率は近畿圏の中でも極めて高い。

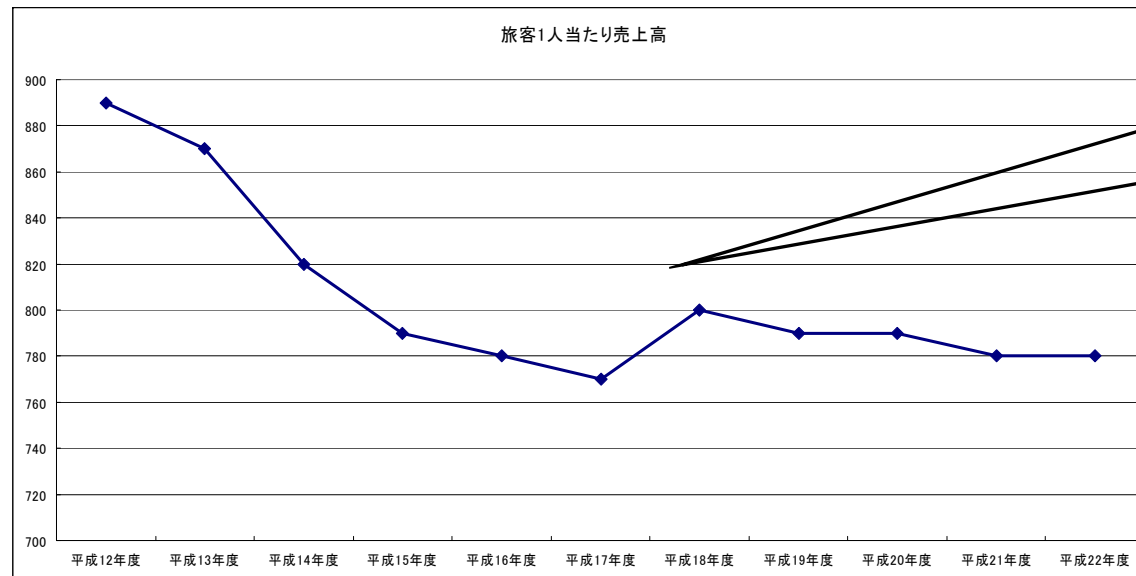
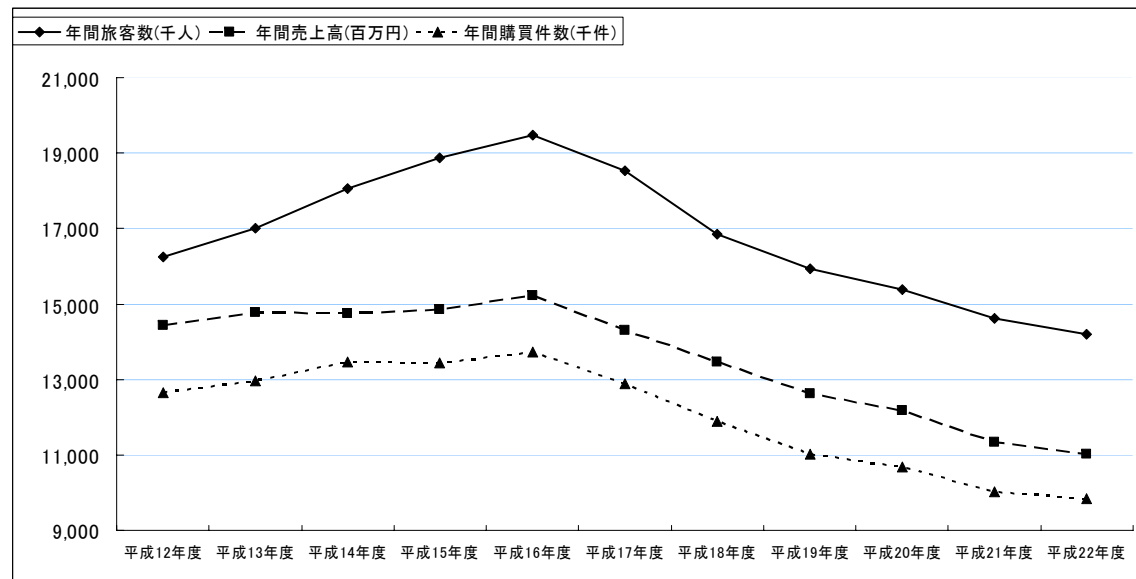
◎伊丹空港は、都心部に近く航空旅客にとっては利便性が高い空港であるとともに、ビジネス利用の割合が高いなど、航空会社にとっても需要及び収益力の面で重要な空港である。



# 伊丹空港内における未利用地等の状況



# 伊丹の旅客ターミナルビルの売上等の実績



旅客当たりの  
売上高は漸減  
状況にある

資料:大阪航空局資料から調査会作成

# 関空・伊丹の状況

資料:「関空・伊丹統合事業について」(国土交通省大臣官房参事官 岡西 康博:空港セミナー 2012.2.15)

## 関空会社の損益計算書 (連結) (H22年度有価証券報告書)

|            |         |           |
|------------|---------|-----------|
| 営業収益       | 89,354  | (単位: 百万円) |
| (うち空港運営事業) | 58,160) |           |
| (うち商業事業)   | 26,982) |           |
| (うち鉄道事業)   | 4,210)  |           |
| 営業費用       | 70,314  |           |
| 営業利益       | 19,039  |           |
| 営業外収益      | 7,854   |           |
| (うち政府補給金)  | 7,500)  |           |
| 営業外費用      | 18,602  |           |
| (うち支払利息)   | 18,233) |           |
| 経常利益       | 8,289   |           |

Ⅱ期工事竣工の影響  
(関空会社の試算)

維持管理費等(建設仮勘定に資産計上)  
公租公課(新たに発生)など

支払利息(建設仮勘定に資産計上)

営業費用 +2,570

営業外費用 +3,350

→ 収益が約59億円悪化

## 伊丹空港の収支 (H21年度空港別収支の試算)

|            |         |           |
|------------|---------|-----------|
| 営業収益       | 13,567  | (単位: 百万円) |
| (うち着陸料等収入) | 11,937) |           |
| (うち貸付料収入等) | 1,630)  |           |
| 営業費用       | 8,078   |           |
| 営業利益       | 5,489   |           |
| 営業外収益      | 656     |           |
| 営業外費用      | 0       |           |
| 経常利益       | 6,145   |           |

固定資産税が約16億円発生するため、  
収益改善効果は約45億円

## 関空会社の貸借対照表 (連結) (H22年度有価証券報告書)

|            |            |           |                    |            |
|------------|------------|-----------|--------------------|------------|
| 流動資産       | 18,097     | (単位: 百万円) | 流動負債               | 191,552    |
| 固定資産       | 1,875,340  |           | (うち短期借入金)          | 3,900)     |
| (うち空港事業関連) | 1,404,480) |           | (うち1年以内償還社債・長期借入金) | 173,452)   |
| (うち鉄道事業関連) | 64,410)    |           | 固定負債               | 1,094,028  |
| (うち建設仮勘定)  | 400,975)   |           | (うち社債・長期借入金)       | 1,083,614) |
| 資産合計       | 1,893,420  |           | 負債合計               | 1,285,580  |
|            |            |           | 資本金                | 814,990    |
|            |            |           | 利益剰余金              | ▲207,530   |
|            |            |           | 純資産合計              | 607,839    |



## 伊丹空港の施設・土地利用の問題点・課題

---

○空港内において、かなりの規模の未利用地、遊休地が存在している。

○PTBは改修は行っているが、築年数は古く、南北棟の連絡など、使いづらい面がある。また、中央棟に未使用部分があるなどの課題がある。また、テナントも売上額、旅客当たり単価が低下しているなど、課題がある。

○大阪市都心・阪神間からのリムジンバスのアクセスは良いが、関空・神戸のように鉄道が直接都心から乗り入れているいない。

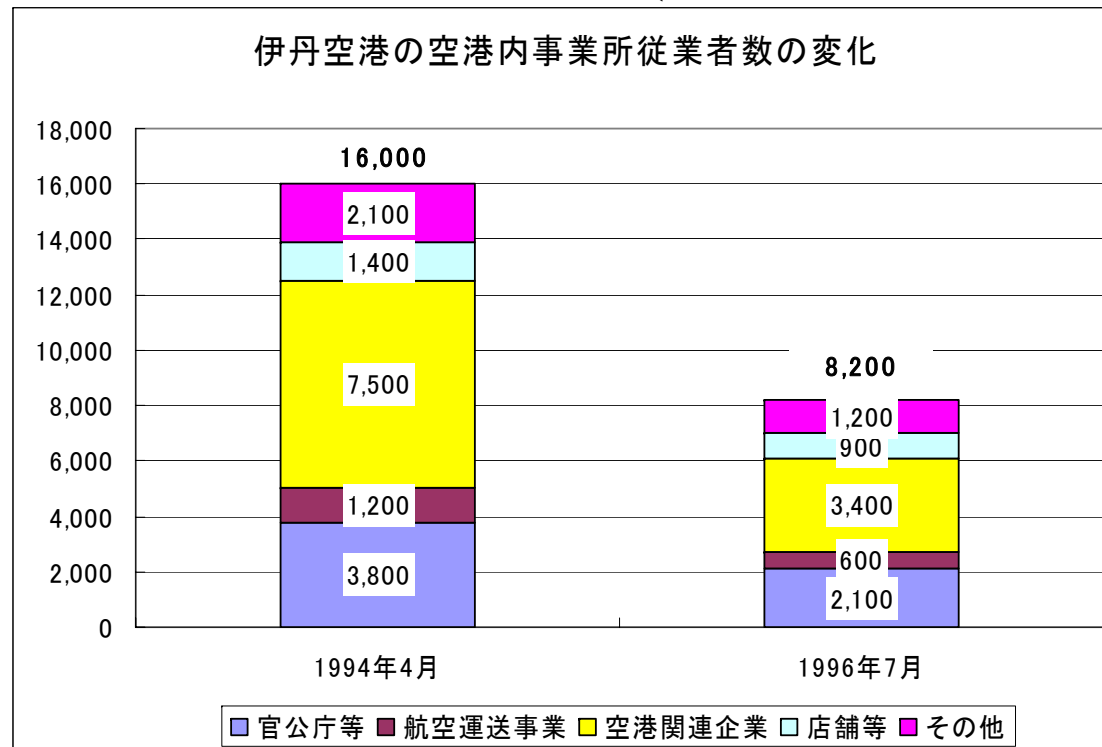
○関西3空港の中では、唯一、用地に係る負債がなく、基本施設だけでも、施設全体でも運営収支は黒字である。

## 伊丹周辺地域の人口・従業者等の状況

| 地域     | 人口(人)       |             |             |           | 事業所数(力所)  |           |           | 従業者数(人)    |            |           |
|--------|-------------|-------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|
|        | 2000        | 2005        | 2010        | 2005/2000 | 2001      | 2006      | 2006/2001 | 2001       | 2006       | 2006/2001 |
| 豊中市    | 391,726     | 386,623     | 389,341     | 0.99      | 15,590    | 13,778    | 0.88      | 132,598    | 127,242    | 0.96      |
| 池田市    | 101,516     | 101,616     | 104,229     | 1.00      | 4,022     | 3,645     | 0.91      | 46,535     | 41,156     | 0.88      |
| 伊丹市    | 192,159     | 192,250     | 196,127     | 1.00      | 6,022     | 5,770     | 0.96      | 73,444     | 73,365     | 1.00      |
| 川西市    | 153,762     | 157,668     | 156,423     | 1.03      | 4,086     | 3,971     | 0.97      | 37,282     | 38,819     | 1.04      |
| 周辺地域合計 | 839,163     | 838,157     | 846,120     | 1.00      | 29,720    | 27,164    | 0.91      | 289,859    | 280,582    | 0.97      |
| 大阪府    | 8,805,081   | 8,817,166   | 8,865,245   | 1.00      | 483,964   | 428,247   | 0.88      | 4,778,808  | 4,450,505  | 0.93      |
| 兵庫県    | 5,550,574   | 5,590,601   | 5,588,133   | 1.01      | 252,132   | 238,879   | 0.95      | 2,329,868  | 2,286,149  | 0.98      |
| 日本全国   | 126,925,843 | 127,767,994 | 128,057,352 | 1.01      | 6,350,101 | 5,911,038 | 0.93      | 60,158,044 | 58,634,315 | 0.97      |

資料:人口は「国勢調査」、事業所数・従業者数は「事業所・企業統計調査」による

## 伊丹の空港内従業者等の状況(関空開港前後の比較)



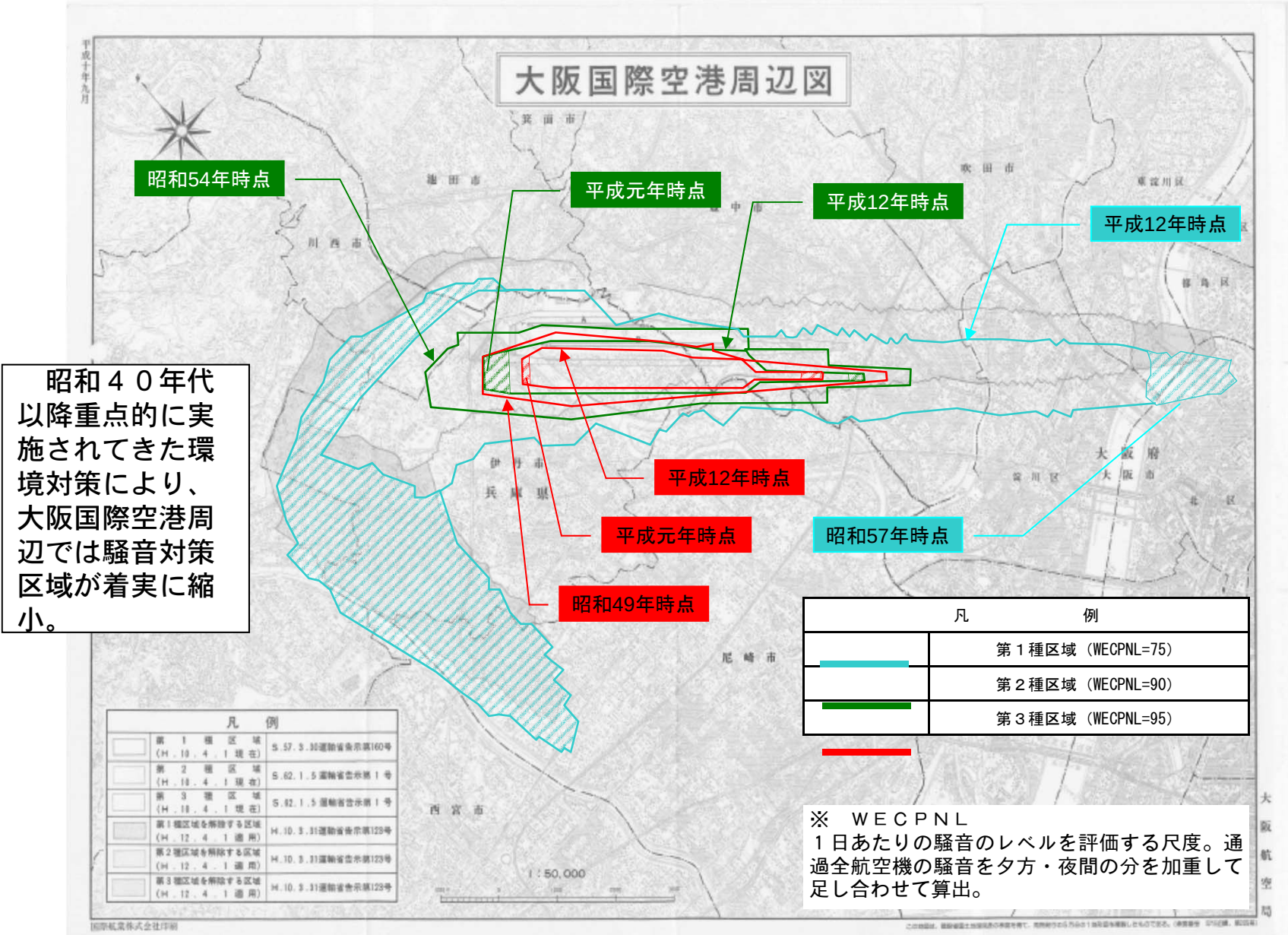
資料:「大阪国際空港地域活性化調査」(平成9年11月、運輸省航空局)

## 伊丹周辺地域3市のまちづくりにおける伊丹の活用について

| 市町名                                       | 豊中市                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 池田市                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 伊丹市                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| まちづくり資料                                   | 第3次豊中市総合計画後期基本計画<br>平成23年                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 第6次池田市総合計画<br>平成22年                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 伊丹市総合計画(第5次)<br>平成23年                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| まちづくり<br>における<br>伊丹の<br>活用の<br>方向性<br>・施策 | <p>《大阪国際空港について》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大阪国際空港を活かしたまちづくりの推進（めざすべき姿）</li> </ul> <p>大阪国際空港の特性や潜在能力が十分に発揮され、その効果が豊中のまちの活力向上や魅力の発信につながっています。</p> <p>（施策の方向性）</p> <p>大阪国際空港がもたらす経済波及効果や、高速道路を含む広域アクセスの潜在能力を活かし、まちの活力向上や豊中の魅力の発信に向けた取り組みを進めます。</p> <p>（主な取り組み）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>空港と地域の活性化</li> <li>空港周辺地域の再生</li> </ul> | <p>《大阪国際空港について》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大阪国際空港の活用（めざすべき姿）</li> </ul> <p>・国際的視野に立つ航空戦略に基づいて、関西3空港の適切な役割分担や運用が行われている。</p> <p>・空港アクセスが整備され、空港周辺や関西全体の経済活性化に寄与し、地域の新たな雇用機会が創出されている。</p> <p>・空港ターミナルビルは新たに整備され、エコエアポートとして人にも環境にもやさしい空港となっている。</p> <p>（施策）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>空港を活かした地域づくり<br/>空港機能を多角的に活用した地域振興と周辺地域のまちづくりを推進する など</li> <li>利用者の利便性向上<br/>国内線の基幹空港として路線・便数の充実を国や航空会社に働きかける など</li> <li>周辺環境の整備<br/>空港周辺地域の安全で良好な生活環境の確保を図る</li> </ul> | <p>《大阪国際空港について》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>施策目標：空港を活かしたまちづくり（現状と課題）</li> </ul> <p>空港と本市との過去の経緯を踏まえ、必要な環境対策と安全確保を前提に、『大阪国際空港と共生する都市宣言』を基本方針として、空港をまちの発展に最大限活かした魅力と活力のあるまちづくりを、地元地区をはじめ市全体で市民とともに取り組んでいく必要があります。</p> <p>（主な施策）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長期的展望にたった空港のあり方の発信<br/>大阪国際空港の最適運用を図ることを関係機関、団体等と連携して発信</li> <li>航空機騒音・安全対策の推進</li> <li>空港を活かした活性化への取り組み<br/>空港の持つ交通結節点と交流拠点としての機能を活かし、周辺の都市基盤を活用することとあわせて、魅力ある施設や企業を誘致して産業振興を図るなど、地域の活性化に努める など</li> </ul> |

資料：記載資料から調査会作成

# 大阪国際空港の騒音対策区域の縮小経過



資料:大阪航空局

## 大阪国際空港移転補償跡地の概要

|     | 跡地数量     | 使用許可    |          | 貸付      |         | 許可・貸付合計 |          | (うち現2種区域内) |         |
|-----|----------|---------|----------|---------|---------|---------|----------|------------|---------|
|     |          | 件数      | 面積       | 件数      | 面積      | 件数      | 面積       | 件数         | 面積      |
| 豊中市 | ha<br>51 | 件<br>52 | ha<br>20 | 件<br>43 | ha<br>3 | 件<br>95 | ha<br>23 | 件<br>12    | ha<br>7 |
| 伊丹市 | 28       | 33      | 15       | 45      | 9       | 78      | 24       | 1          | 8       |
| 川西市 | 11       | 3       | 0        | 30      | 5       | 33      | 5        | 0          | 0       |
| 合計  | 90       | 90      | 35       | 118     | 17      | 206     | 52       | 13         | 15      |

1. 許可・貸付件数は許可書等の件数で、箇所数とは一致しない。
2. うち現2種区域内は概数である。
3. 豊中市都市計画緑地用地として許可・貸付を行っているもののうち33件約13haは現2種区域外である。

資料：大阪航空局



## 伊丹空港周辺地域の問題点・課題

---

○周辺地域3市（豊中、池田、伊丹）の人口は、近年微増であるが、事業所数、従業者数はいずれも減少しており、特に豊中の事業所数、池田の従業者数は大きく減少している。

○空港内従業者数は、関空開港後半減したが、現在でも7～8千人規模の従業者があり、その存在は大きい。

○3市のまちづくりにおいて、空港を活用したまちづくり、空港機能を活用した産業の育成・強化を打ち出しているものの、具体的な進展は見られない。

○騒音対策のための移転補償跡地は、3市で約90ha存在する。公園、緑地、公共施設等利用されている他、利用計画のない跡地が残っている。

## 4. 新たな空港ビジネスモデルのコンセプト と機能・施設の展開

○空港ビジネスモデルとして活用すべき「臨空」の特性

○新たな空港ビジネスモデルのコンセプトと機能・施設の展開



# 「臨空」の特性の活用について

---

○空港及びその周辺地域は、空港に物理的に近い「臨空」地域であり、新たな空港ビジネスモデルとして展開する施設・機能には、他にはない地域特性として「臨空」の特性を活用する。

○「臨空」の特性としては、空港を利用する交通である「航空輸送」の特性と、広域的な交通結節点のインフラである「空港」の特性の双方を活用する。

○「航空(輸送)」の特性から活用すべきものは、

- ①迅速性(高速性)
- ②広域性
- ③先進性(テクノロジー)

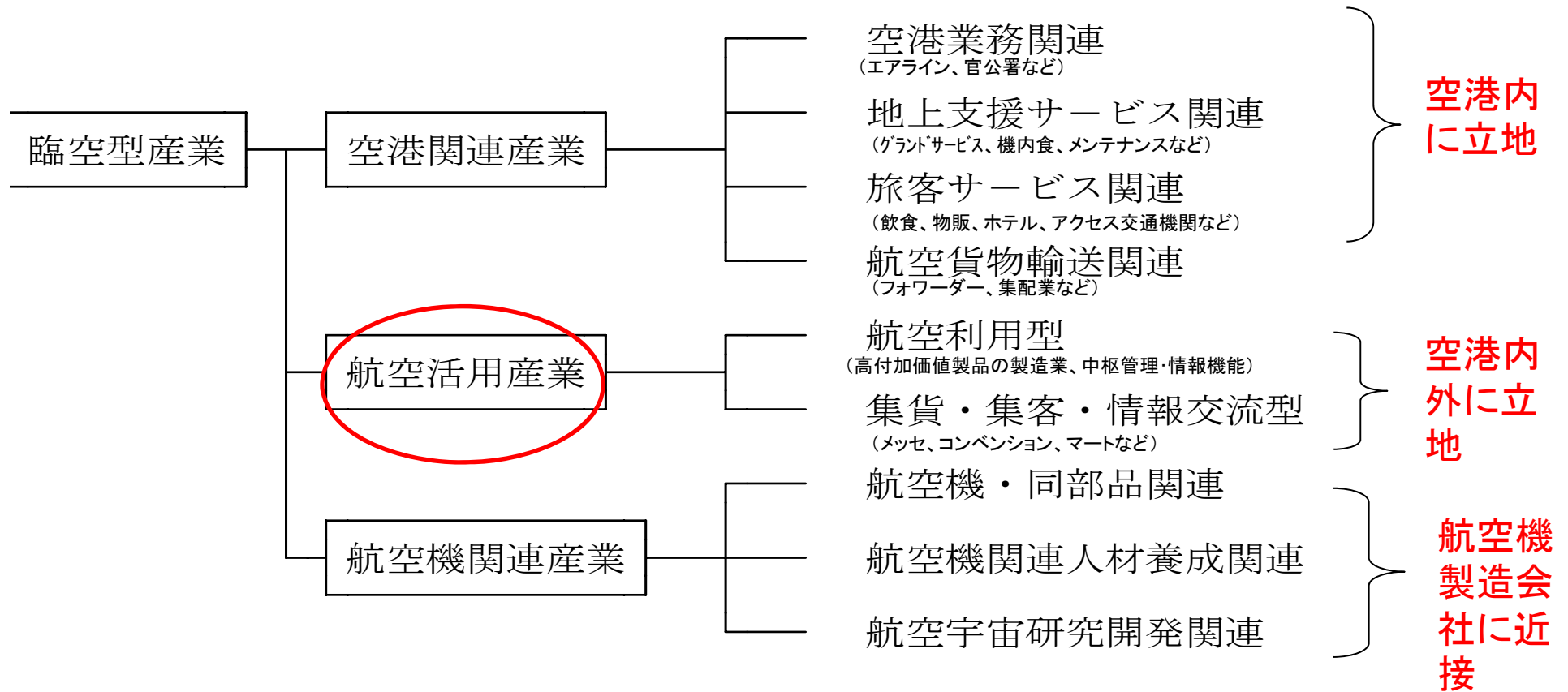
## 「臨空」の特性の活用について(2)

---

○また、「空港」(伊丹並みの基幹空港レベル、広域交通結節点)の特性として活用すべきことは、

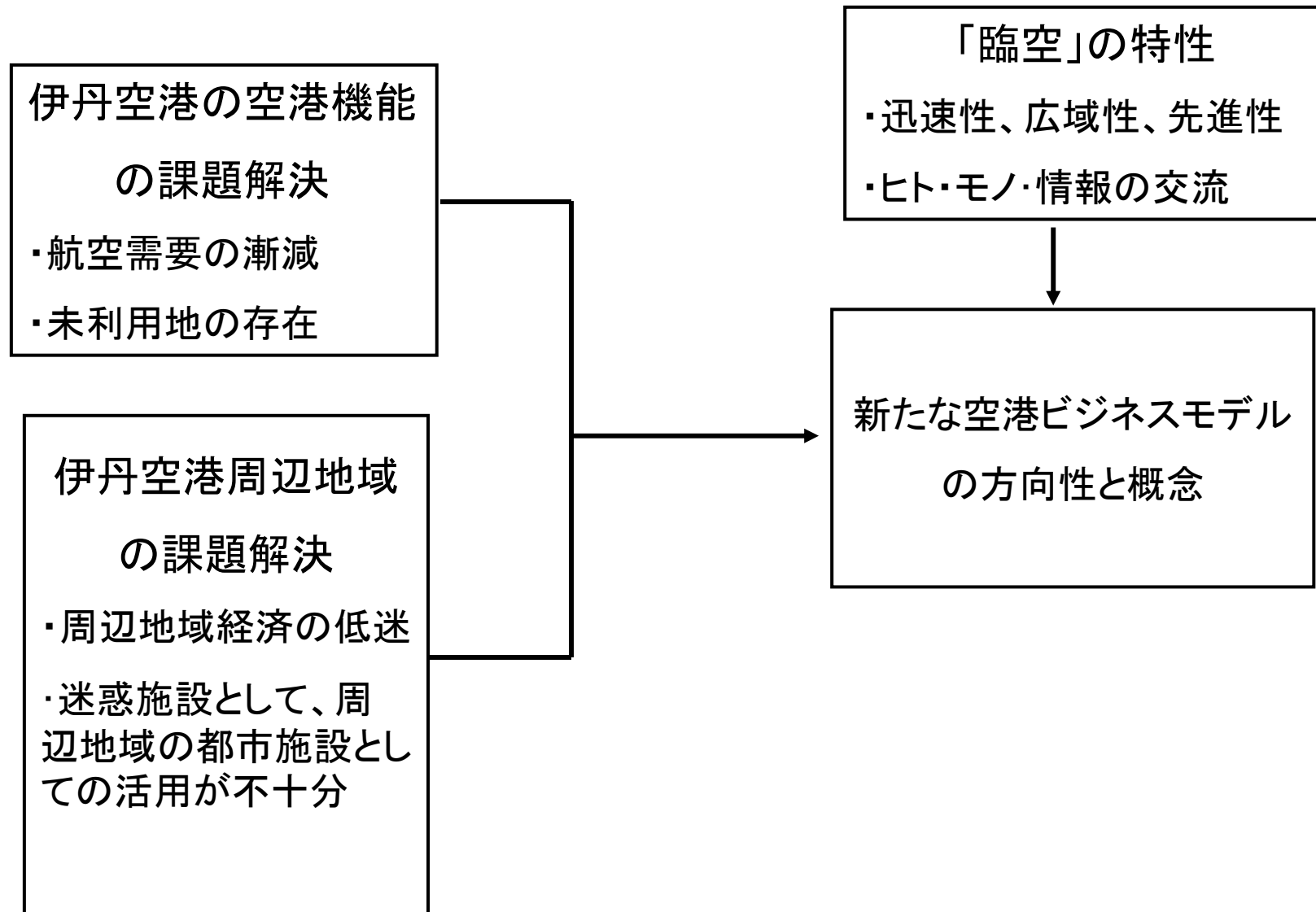
- ①域外の地域に対する圏域の玄関口の一つであること
- ②空港内に相当数の事業所が集積していること
- ③後背地域の各都市を結ぶアクセス交通施設により、高い交通利便性を有していること
- ④航空旅客、送迎者、従業者、見学者などが集散し、大きな交流人口があること
- ⑤空港の立地・運用による直接的・間接的な経済効果が存在すること(雇用効果、来港者消費効果など)

## 臨空型産業の分類と事例



# 新たな「空港ビジネスモデル」の方向性

---



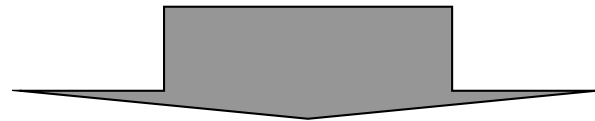
# 新たな「空港ビジネスモデル」の方向性

○新しい「**空港ビジネスモデル**」は、3つの課題を解決することをねらいとする

＜課題1＞都市型空港としての利便性を活かせず航空利用が低迷

＜課題2＞周辺地域が市街地化していることもあり、産業機能が低下し、事業所数・従業者数が減少

＜課題3＞地域の都市機能施設としての活用は不十分



・非航空系部門(空港内事業所)を充実し、航空利用者のサービス向上と非航空系部門の収益を増加させる

・空港内にヒト・モノ・情報の交流を活用する航空活用型産業を立地させることにより、航空利用を含めた交流を増加させる

・空港内に都市機能施設を立地させることにより、周辺地域の活性化に寄与するとともに、航空旅客以外の来港者を増加させる

# 新たな空港ビジネスモデルのコンセプトと機能・施設の展開

## (1) 新たな空港ビジネスモデル展開にかかるSWOT

### Strengths／強み

- ・大阪の都心に近接
- ・後背圏都市の多様な文化と各都市への交通アクセス
- ・国内の多くの就航先都市

### Weaknesses／弱み

- ・施設の老朽化、資源活用が不十分
- ・地元地域との連携が十分でない

### Opportunities／機会

- ・地元地域での空港共生まちづくりへの期待
- ・量から質へのライフスタイルの転換
- ・ICTの普及による生活行動の変化

#### 《強みを活かす戦略》

- ・広域的な交通ネットワークを活かした交流拠点とする
- ・新たな生活文化を創造し発信する拠点とする

#### 《弱みを克服する戦略》

- ・施設の抜本的なリニューアルを前提とする
- ・従来のイメージを転換し、周辺地域住民へのアピール力を高める

### Threats／脅威

- ・大阪都心部での大規模な拠点開発の進展
- ・周辺における商業施設等の立地
- ・航空利用者の減少

#### 《転換が必要な戦略》

- ・航空利用者だけでなく、非航空利用者にもターゲットを拡大する

#### 《差別化する戦略》

- ・既存の拠点開発や商業集積と異なる機能を中心とする

## (2) 新たな空港ビジネスモデルのコンセプト

### ●開発の視点

伊丹空港の立地特性を活かすとともに、潜在的な発展可能性を最大限に引き出しながら、以下の3つの視点に基づく開発を進める。

**航空利用者だけでなく、非航空利用者も  
集まる拠点を形成する**

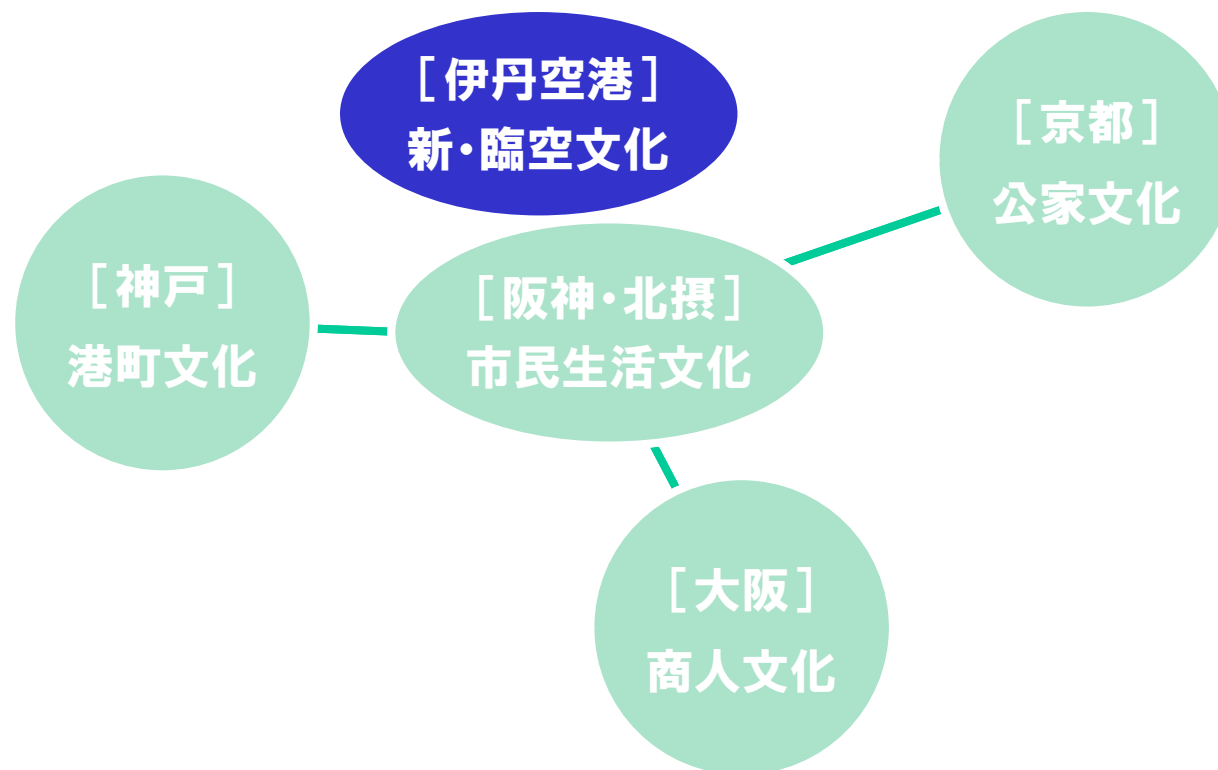
**広域的な交通ネットワークを活かした  
交流・発信拠点を形成する**

**周辺地域住民の利便性向上に資する  
拠点を形成する**

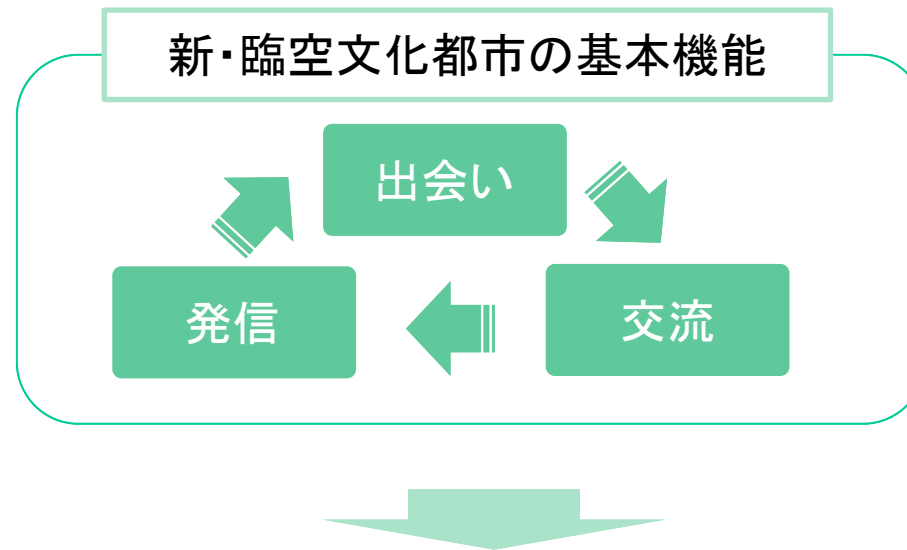


## ●開発の目標

多彩な文化が共生する関西の都市や多様な就航先都市の人・物・文化が**出会い、つながり**、新たな価値とライフスタイルを**生み出し発信する**「新・臨空文化都市」を形成し、関西経済の活性化と人々の豊かな暮らしの実現に資する。



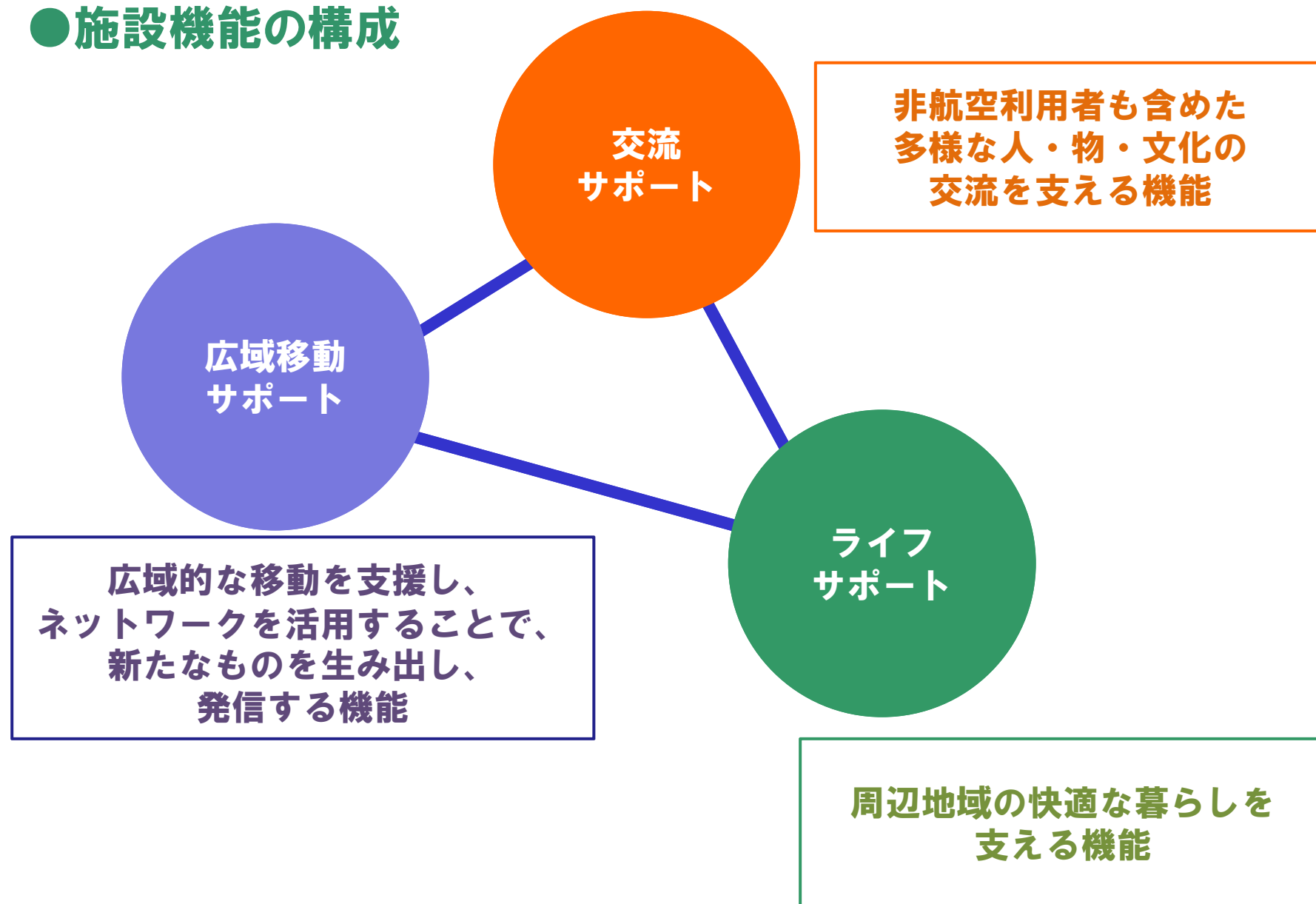
## ●開発のコンセプト



### スーパートランスポートCITY・大阪伊丹

広域的な交通の利便性を最大限に生かし、移動を支援し、出会いと交流を促すとともに、それにより生み出される新たなものを発信するさまざまな機能を集積したまち

## ●施設機能の構成



## ●施設イメージとターゲット層

○:メインターゲット  
△:サブターゲット

| 物販         |         | 施設イメージ                                                                      |                                                                                       | 利用者   |        |
|------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------|
|            |         |                                                                             |                                                                                       | 航空利用者 | 非航空利用者 |
| 関西市場       | 交流サポート  | 関西の有名な飲食店やアート・クラフト店などのアンテナショップを一堂に集めた飲食・ショッピングモール。                          |    | ○     | ○      |
|            | 広域移動    |                                                                             |                                                                                       |       |        |
|            | ライフサポート |                                                                             |                                                                                       |       |        |
| ふるさと市場     | 交流サポート  | 就航先の地域の名物産品や特産品、ご当地の新鮮な旬のうまいものなどのアンテナショップを一堂に集めた飲食・ショッピングモール。               |    | ○     | ○      |
|            | 広域移動    |                                                                             |                                                                                       |       |        |
|            | ライフサポート |                                                                             |                                                                                       |       |        |
| エコマーケット    | 交流サポート  | 先端的なエコライフのための各種機器やシステム（HEMSなどスマートハウスのシステム、ソーラーパネル、各種省エネ機器、EVなど）の体験、展示、販売施設。 |   | △     | ○      |
|            | 広域移動    |                                                                             |                                                                                       |       |        |
|            | ライフサポート |                                                                             |                                                                                       |       |        |
| 高感度リアルショップ | 交流サポート  | ネットショップやSNSで話題になっている商品を実際に手にとって体験し、その場で購入することもできるリアルショップ。                   |  | △     | ○      |
|            | 広域移動    |                                                                             |                                                                                       |       |        |
|            | ライフサポート |                                                                             |                                                                                       |       |        |

## ●施設イメージとターゲット層

○:メインターゲット  
△:サブターゲット

| サービス                   |         | 施設イメージ                                                                        |                                                                                       | 利用者   |        |
|------------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------|
|                        |         |                                                                               |                                                                                       | 航空利用者 | 非航空利用者 |
| サテライト<br>スタジオ・<br>ホール等 | 交流サポート  | 国内航空ネットワークの拠点としての強みを生かした、各種メディア関係者等が利用できる情報発信のためのスタジオや冠婚葬祭等のためのホール。           |    | ○     | ○      |
|                        | 広域移動    |                                                                               |                                                                                       |       |        |
|                        | ライフサポート |                                                                               |                                                                                       |       |        |
| ビジネス<br>サポート<br>施設     | 交流サポート  | 広域的なフィールドで活躍するビジネスマンの活動を支える施設。ビジネスコンセルジュサービス、会議室、コンベンション施設、ホテル、フィットネス、温浴施設など。 |    | ○     |        |
|                        | 広域移動    |                                                                               |                                                                                       |       |        |
|                        | ライフサポート |                                                                               |                                                                                       |       |        |
| 観光情報<br>サービス<br>ステーション | 交流サポート  | 関西(来訪者向け)や就航先の地域(背後地の居住者向け)の旬な観光情報や交通、宿泊、エンターテインメントの手配などのサービスを提供するステーション。     |   | ○     |        |
|                        | 広域移動    |                                                                               |                                                                                       |       |        |
|                        | ライフサポート |                                                                               |                                                                                       |       |        |
| ライフ<br>サポート<br>施設      | 交流サポート  | 引っ越しなどの際の転居支援(住宅検索、運搬業者手配、転出入手続など)の他、冠婚葬祭業務、自動車・自転車の整備など、移動に関する総合的なサポートセンター。  |  |       | ○      |
|                        | 広域移動    |                                                                               |                                                                                       |       |        |
|                        | ライフサポート |                                                                               |                                                                                       |       |        |

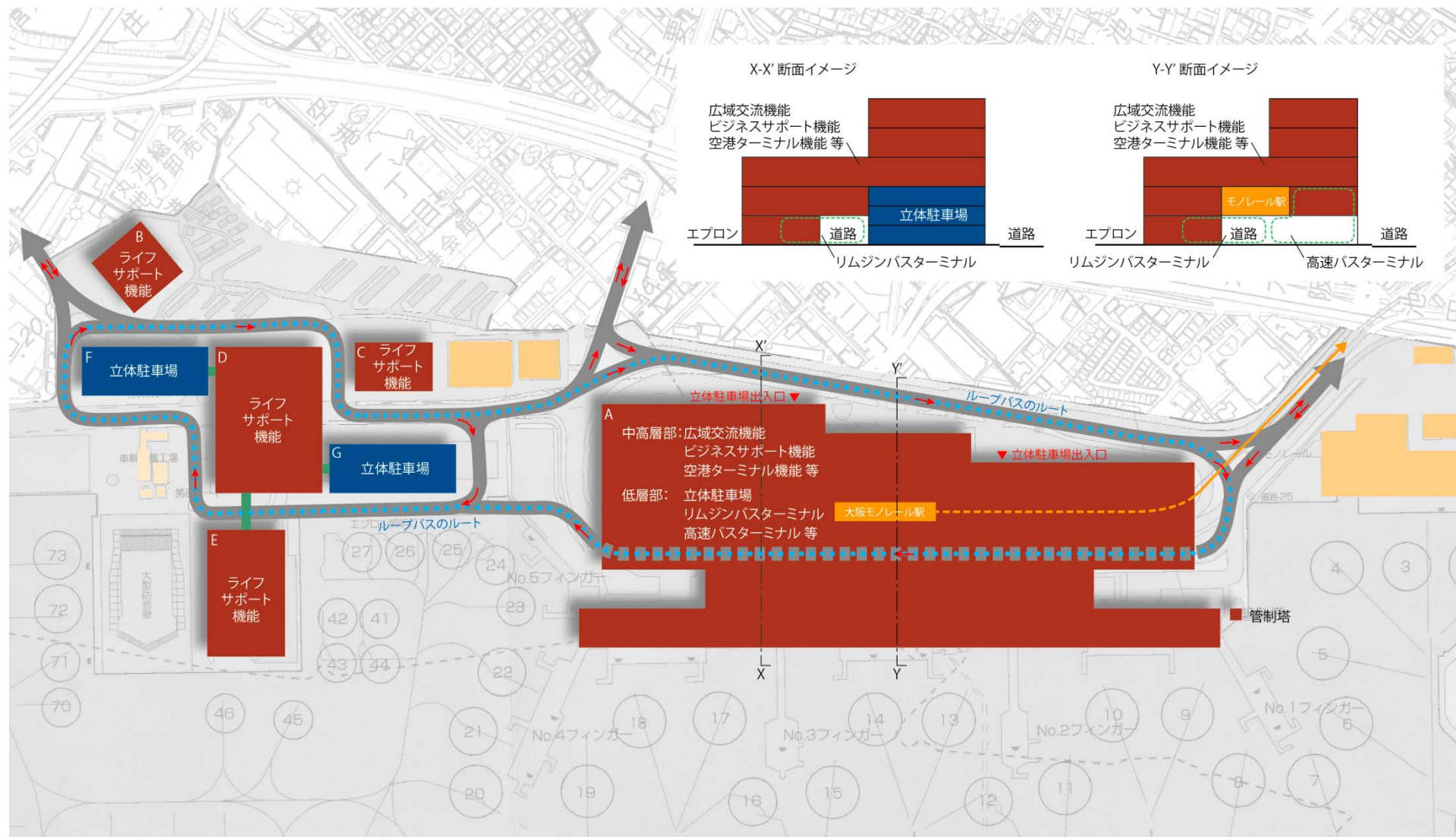
## ●施設イメージとターゲット層

○:メインターゲット  
△:サブターゲット

| その他           |         | 施設イメージ                                                                        |                                                                                       | 利用者       |            |
|---------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------|
|               |         |                                                                               |                                                                                       | 航空<br>利用者 | 非航空利<br>用者 |
| 文化施設・<br>学習施設 | 交流サポート  | 国内空港の拠点として、航空機、航空産業に関するこれまでの歴史・文化の展示・学習や最新技術が体験できるほか、航空模型・エアライングッズ等の購入が出来る施設。 |    | △         | ○          |
|               | 広域移動    |                                                                               |                                                                                       |           |            |
|               | ライフサポート |                                                                               |                                                                                       |           |            |
| 高速バス<br>ターミナル | 交流サポート  | 高速道路ネットワークの要衝である立地を活かし、近畿一円、中国・四国、日本海方面など各地と結ぶパーク＆ライド利用も可能な高速バスターミナル。         |    | ○         | ○          |
|               | 広域移動    |                                                                               |                                                                                       |           |            |
|               | ライフサポート |                                                                               |                                                                                       |           |            |
| 高度救急<br>医療施設  | 交流サポート  | 空港隣接、高速道路ネットワークの要衝という立地特性を活かし、事故や災害時を含めて緊急時にも高度な診療機能を提供可能な医療施設。               |   |           | ○          |
|               | 広域移動    |                                                                               |                                                                                       |           |            |
|               | ライフサポート |                                                                               |                                                                                       |           |            |
| 野菜工場          | 交流サポート  | 季節にかかわらず、新鮮で安全性の高い高付加価値型の野菜を関西や就航先などの消費地にダイレクトに安定して供給する工場。                    |  |           | ○          |
|               | 広域移動    |                                                                               |                                                                                       |           |            |
|               | ライフサポート |                                                                               |                                                                                       |           |            |



## ●土地利用イメージ





## ●概略の施設ボリュームと事業費・事業収入

| 施設区分 |           | 規模                     | 概算事業費  | 概算事業収入   |
|------|-----------|------------------------|--------|----------|
| 建築物  | 店舗・事務所系施設 | 約85,000㎡               | 約210億円 | 約26億円／年  |
|      | ホテル・医療系施設 | 約50,000㎡               | 約150億円 | 約18億円／年  |
|      | 空港ターミナル施設 | 約130,000㎡              | 約325億円 | 約200億円／年 |
|      | 立体駐車場     | 約135,000㎡<br>(約4,500台) | 約95億円  | 約32億円／年  |
|      | 小 計       | 約400,000㎡              | 約780億円 | 約276億円／年 |
| 道 路  |           | 約3,000m                | 約20億円  | —        |
| 合 計  |           |                        | 約800億円 | 約276億円／年 |

※建築物の床面積 敷地面積約200,000㎡、容積率200%で算定

※立体駐車場台数 30㎡／台で算定

※概算事業費 以下の単価を用いて算定した額を1億円単位に四捨五入

店舗・事務所系 25万円／㎡ ホテル・医療系 30万円／㎡ 空港ターミナル 25万円／㎡

立体駐車場 7万円／㎡ 道路 65万円／m

※概算事業収入 以下の単価を用いて算定した額を1億円単位に四捨五入

店舗・事務所系 2,500円／㎡・月 ホテル・医療系 3,000円／㎡・月

空港ターミナルについては現在のターミナルビル(126,000㎡)の売り上げと同額を計上

立体駐車場については現在の駐車場(2,800台)の使用料収入16億円から按分

## 5. 伊丹空港の事業価値向上のための提言

○提言の概要

○伊丹空港の事業価値向上のための提言

- 1.都市型空港としての機能の再生強化
- 2.航空機能を活用した新産業の拠点形成
- 3.空港の「都市機能化」

○新たな空港ビジネスモデル構築に向けての課題

# ●提言の概要

## 開発の目標

新・臨空文化  
都市の形成  
による関西経  
済の活性化と  
豊かな暮らし  
の実現



## 開発のコンセプト

### スーパートランスポートCITY・大阪伊丹

広域的な交通の利便性を最大限に生かし、移動を支援し、出会いと交流を促すとともに、そこから生まれる新たな文化を発信するまち

## 施設機能と施設イメージ

ビジネスサポート施設、  
野菜工場 など



交流  
サポート

関西市場、ふるさと市場 など



広域移動  
サポート

ライフ  
サポート

ライフサポート施設、エコマーケット など



# 伊丹空港の事業価値向上のための提言

## 1.都市型空港としての機能の再生強化

－関西圏の広域交通拠点的形成－

－伊丹空港の航空利用者の利便性向上－

①高速道路とリムジンバスのネットワークを活用して、航空後背圏を拡大するとともに、都市圏の広域交通結節点として機能

②伊丹空港を利用するビジネス客にとって利便性と満足度を向上させ、新幹線との競争力を高める

③機能的・物理的に老朽化している現空港ターミナルビルを再開発し、駐車場との一体的な開発・利用を図る

### <関連施策のアイデア例>

- ・空港のハイウェイオアシス化(バスアクセスの利便性向上)
- ・ETCソフトとの連携(駐車場など)
- ・フライ&バスの関西圏インバウンド旅行商品

# 伊丹空港の事業価値向上のための提言

## 2.航空機能を活用した新産業の拠点形成

ー伊丹空港の強みとポテンシャルを最大限に活用し、  
新たな産業機能を集積させるー

①関西圏と就航先を中心とした日本全国との流通拠点として、外部への関西物産の、関西圏への地方物産の販売等に活用する

②ビジネス、観光、冠婚葬祭、コンベンションなどの交流ビジネスや移動サポート産業等の「航空活用型産業」を導入し、航空需要のもととなる交流を生み出す

③空港内遊休土地を活用する

<関連施策のアイデア例>

- ・各地域のグルメ関係のネットショップのリアルショップ
- ・空港内の冠婚葬祭センター

# 伊丹空港の事業価値向上のための提言

## 3.空港の「都市機能化」

### －空港と地域との新たな共生関係の構築－

- ①伊丹空港の背後圏である北大阪・阪神地域に居住するハイセンスな市民層をターゲットにした都市施設の整備
- ②空港と地域が連携した環境先進空港都市づくりの推進  
(高感度エコエリアの形成、環境に配慮したエコライフの提案など)
- ③「伊丹空港利用促進・地域活性化協議会」(仮称)を結成し、  
関係主体が連携して空港の活用・開発を支援することにより、  
空港が地域の活性化を牽引し、地域が空港の発展を支える
- ④新しい臨空文化を醸成し、伊丹空港のイメージを大きく変える

### ＜関連施策のアイデア例＞

- ・航空・空港関係のテーマの娯楽施設
- ・地域の防災機能関連施設(輸送拠点、備蓄機能など)

# 新たな空港ビジネスモデル構築に向けての課題

---

## 1. 航空需要拡大に結びつく伊丹の運用の再検討

- ・都心近接の空港という特性を最大限に活用し、関西圏の航空需要の拡大を可能とする伊丹の運用について、周辺環境の保全を前提として、現在のジェット桝などの運航規制の再検討

## 2. 空港内における都市機能施設の事業性・市場性

- ・空港周辺地域の産業振興、地域活性化に資する都市機能施設は、本来的には空港外の立地施設であるが、空港内に立地した場合の採算面などの事業性、他の集積との競合面などの市場性

## 3. 空港周辺地域における空港活用への理解・支援体制の構築

- ・空港の利害関係者が全て参加し、空港と地域が一体となった空港の活用と周辺地域の活性化についての協議連携する組織の整備





発行:(財)関西空港調査会

大阪府中央区谷町2-9-3

TEL 06-6943-7841