

2017年関西空港調査会シンポジウム

グローバル社会における 関西の未来と空港

～関西3空港の活用について～

講演録

主 催

一般財団法人 関西空港調査会

後 援

国土交通省近畿地方整備局、国土交通省近畿運輸局、国土交通省大阪航空局
公益社団法人 関西経済連合会、大阪商工会議所、関西エアポート株式会社

目 次

発刊にあたって.....	3
基調講演.....	4
パネルディスカッション.....	14

2017 年関西空港調査会シンポジウム

グローバル社会における 関西の未来と空港

～関西 3 空港の活用について～

日時

2017年
9月28日(木)
14:00～17:00

会場

スイスホテル南海大阪
8F 浪華の間

南海電鉄なんば駅直結。(3 階改札口より専用エスカレーター有)
地下鉄御堂筋線・四つ橋線・千日前線なんば駅、近鉄線・阪神なんば線、
大阪難波駅下車すぐ。(4 番、5 番出口)

グローバル社会における空港は、
空港間競争により利用者や航空会社
に選ばれる立場におかれています。
将来、国内人口の減少とわが国を訪れる
インバウンドの増大が見込まれています。
そこで、関西の 3 空港を活用して、
旅客・物流を拡大させ関西圏の発展に向けて、
どのような準備が必要なのかを考察します。

P R O G R A M

14:00

開会挨拶

黒田 勝彦 氏

一般財団法人 関西空港調査会理事長

14:10～14:50

基調講演

関西の未来と広域地方計画

講師

池田 豊人 氏

国土交通省近畿地方整備局長

14:50～15:00

休憩

お申込み

参加申込書にご記入の上、メール又は、ファクシミリにて
お申込ください。ホームページからお申込できます。

<http://www.kar.or.jp>

15:00～17:00

パネルディスカッション

関西 3 空港の活用方策

～旅客・物流を拡大させ
関西圏の発展に向けてどのような準備が必要か～

パネリスト

池田 豊人 氏

国土交通省近畿地方整備局長

竹林 幹雄 氏

神戸大学大学院
海事科学研究科教授

西尾 忠男 氏

日本航空株式会社常務執行役員
経営企画本部長、事業創造戦略部担当

山谷 佳之 氏

関西エアポート株式会社
代表取締役社長 CEO

コーディネーター

小林 潔司 氏

京都大学
経営管理大学院教授

参加費
無料

(定員 300 名受付先着順)

主催 一般財団法人 関西空港調査会

後援 国土交通省近畿地方整備局、国土交通省近畿運輸局、国土交通省大阪航空局
公益社団法人 関西経済連合会、大阪商工会議所、関西エアポート株式会社

関西空港調査会シンポジウム グローバル社会における関西の未来と空港 ～関西3空港の活用について～

日時 2017年9月28日（木）午後2時～5時
場所 スイスホテル南海大阪 8階 浪華の間
主催 一般財団法人 関西空港調査会
後援 国土交通省近畿地方整備局、国土交通省近畿運輸局、国土交通省大阪航空局、
公益社団法人 関西経済連合会、大阪商工会議所、関西エアポート株式会社



会場風景

関西空港調査会の
黒田勝彦理事長による開会挨拶



2017年9月28日に関西空港調査会シンポジウムを開催しました。約300人のご参加をいただきました。

開会にあたって主催者の関西空港調査会黒田勝彦理事長（神戸大学名誉教授）は「一昨日に神戸市と関西エアポート神戸株式会社との間で神戸空港の運営事業に関する実施契約書が交わされ、来年4月から神戸空港の運営事業が開始されることになりました。そして、いよいよ関西エアポートグループによる関空・伊丹・神戸の関西3空港の一体運営が始まります。本日のシンポジウムを通じて、関西3空港の活用について皆様と共に考えて参りたいと思います。」と述べました。

国土交通省近畿地方整備局池田豊人局長の基調講演「関西の未来と広域地方計画」、その後のパネルディスカッションでは、「関西3空港の活用方策」と題しまして、パネリストとして、日本航空株式会社常務執行役員経営企画本部長西尾忠男様、神戸大学大学院教授竹林幹雄様、関西エアポート株式会社代表取締役社長CEO山谷佳之様、そして基調講演をいただいた池田豊人様、コーディネーターは、京都大学経営管理大学院教授小林潔司様で行われました。

本誌11月号で、国土交通省近畿地方整備局池田豊人局長の基調講演「関西の未来と広域地方計画」の内容を掲載しました。パネルディスカッションの内容は12月号で掲載いたします。

関西の未来と広域地方計画

講師

池田 豊人 氏

国土交通省近畿地方整備局長



■はじめに

今日はこのように大勢の方々の前で関西の未来、インフラ、特に関西3空港についてお話できることを大変嬉しく思います。昨日の新聞で、神戸空港の運営は関西エアポート神戸に決まったという記事を見ました。こういったことを議論するのに本当にいいタイミングでした。

私は去年の6月に着任し、大阪はインバウンドの活気があると思ったのですが、いまはそのときよりもっと活気が増しているのを実感しています。この会場は南海電鉄の本拠地です。大阪では新しい鉄道路線、なにわ筋線などの計画が次々と発表されています。鉄道会社の社長に伺うと、インバウンドの流れがなければ踏み切れなかったとのことでした。私もこれほどインバウンドの増加が全体の景気をアップするというのは思っていなかったのですが、そういう力を追い風にしながらこれから伸びていく必要があると思います。

「Look West」という言葉があります。今年2月の関西経済界の幹部の方々が一同に介していろいろな話し合いをする関西財界セミナーがあり、私も参加させていただきました。関経連松本会長が、関西は「Look West」でいく必要があるのではないかとおっしゃったのです。非常に共感し、これからは近畿地方整備局もこれでいこうと言っています。ぜひこの合い言葉を共通のスローガンにしていってはどうかと思っています。

■スーパー・メガリージョン構想と Look West

国土交通省では国土計画や地方計画をつくるのですが、国土計画というと、過去を見ると全国総合開発計画や新全国総合開発計画が印象に残っていると思います。拠点開発計画といって、水島や鹿島など、それまで何もなかったようなところに工業地域をつくり、港をつくって発展させようという計画や、大規模開発プロジェクト構想で高速道路や新幹線を張りめぐらせていこうという、日本全体の発展計画がありました。

平成になってからは低成長、安定成長でこういう計画の位置付けも変わってきました。スーパー・メガリージョン構想という言葉は聞くことがあると思いますが、リニア中央新幹線を軸に東京、名古屋、大阪は一体化する。それで国土の大きい核になるということです。松本会長もおっしゃっていましたが、これだけではむしろ関西は埋没してしまうと。私もそういう心配があるので、前からこのスーパー・メガリージョン構想は単純に鵜呑みにはできないと思っていました。大事なのは関西から西に向かって、そしてアジアに向かって、関西の拠点性を伸ばしていかないと日本のためにもよくならないのではないかと思います。

首都圏への集中が進むという話がありましたが、インバウンドで必ずしもそうではない流れが出てきたのではないかと思います。インバウンドはアジアが多いのですが、アジアから見れば、飛行機で東京よりも大阪のほうが1時間早

いわけです。東京のアドバンテージがなくなるわけですから、アジアの中の日本として見ると流れが変わってきています。

インバウンドが年間1,000万人もなかった時代にはそんなことを言っても仕方がなかったのですが、今年は3,000万人に近づき将来は6,000万人へととなると、いろいろなものの軸が西へ西へと行くのは当たり前前で、関西がしっかりと中心になっていく、まさに「Look West」だと思います。そのためにはどうすればよいか、今日は関西3空港も含めてインフラを中心に話します。

■ミッシングリンクの状況

高速道路の状況を長い目で振り返って見たのがこの図です。左が10年前、右が現在で、阪神淡路大震災もあり、いろいろなものが遅れてきたことは否めません。首都圏に比べて周回遅れだともいわれます。周回遅れは言い過ぎだとしてもやはり遅れており、10年前がこんな状態で、さらにその10年前と見比べてもどのくらい変わったのだろうかと思うくらいの停滞ぶりだったと思います。

この10年で、右の地図にあるように、いろいろなものがつながってきたことが実感できます。その中で特徴的なところを二つ三つ言いますと、相変わらず大阪や神戸と西のほうをつなぐところを見ると何の変化もないわけです。いかに西方向の軸に強化が見られないかというの

が一つ大きなポイントだと思います。

次に私も大阪に来たときに思ったのですが、関西ではすぐ山が見えます。私のオフィスからは生駒山が見えます。関西には最初は六甲と勘違いしていました生駒山以外に、六甲山もあります。東京はどこまで行っても不安になるぐらい山が見えない地形なので、山に囲まれてやはり平野が小さいというディスアドバンテージがあるのかと思ったのですが、生駒山の向こうには奈良盆地があります。六甲の裏には平野はないが、なだらかな丘陵地があってまだまだ使える。一つ裏へ行くと十分使えそうなところがあるのではないかなと思うのです。

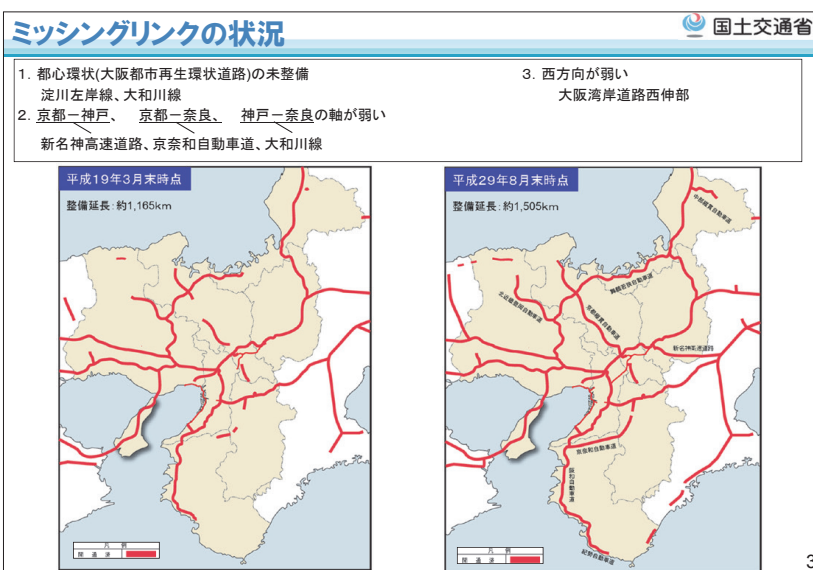
ところが高速道路が繋がっていない状態ですから、このあたりは使いようがなかったのが実際のところだったと思います。大阪ベイエリアが中心であることには変わりないのですが、京都も縦がつながり、奈良の縦軸もかなり完成してきた、和歌山との間もできてきた、兵庫も北のほうにできつつある、となってくると、一つ裏側の内陸に今後の発展の可能性が出てきて、そのためのインフラの必要性が増しているところだと思うのです。これが二つ目です。

■京阪神圏の道路ネットワークの課題

次に、大阪都心内には一方通行の阪神高速環状線がありますが、その外には環状道路はありません。大阪都市再生環状道路の建設が急務です。京都から来ても奈良から来てもみんな東大

阪線へ集中するわけです。ここが詰まって東西の動きが非常に悪い、都心内の動きも悪くなっているのです。

やっと大和川線完成のめどが立ってきて、あと2年半くらいで完成するのですが、大和川線だけでも渋滞解消に非常に大きな力を発揮するのではないかと考えています。というのも、今は名古屋方面から名阪道、西名阪と来ても湾岸線に出るには一般道を走らないと抜けられな





い。これがつながればこれから神戸、奈良は一気にいろいろなものが動き始めるでしょう。

これは鉄道でも実証されています。阪神なんば線ができました。以前、阪神なんば線が出来る前には、三宮と奈良間の交通需要がどれほどあるのか、と皆懐疑的でしたが、出来てしまえば、奈良へ行く神戸の人は相当増えました。奈良の人も神戸に行く時は、難波に出て地下鉄に乗って梅田から行くのが面倒だったのが、1本で行けるわけですから、それによって乗客も増え、奈良・神戸の交流ができるようになりました。

これにもう1本東西の交通軸ができればかなり変わるはずですよ。渋滞解消以外にも大きな効果が出てくると思います。また、第二京阪によって、京都方向の軸は強くなりました。第二京阪から湾岸線に出る淀川沿いの淀川左岸線も

重要になってくる。こちらはようやく今年から阪神高速と近畿地方整備局が折半で事業に入ります。大阪の渋滞解消のためになんとしても早く行わねばなりません。そして、大阪湾岸道路を六甲アイランドから西へ、これも阪神高速と近畿地方整備局で手を取り合って1日も早く開通できるようにしていきたいと思っています。

■淀川左岸線延伸部と大阪湾岸道路西伸部

どんなものができるか少しだけお話をさせていただきます。淀川左岸線としては、現状、I期部分である湾岸側からは海老江まで整備されていますが、その先はまだ工事に着手出来ていません。計画としては、海老江から淀川の堤防沿いに東に向かい、新御堂筋と接続し、近畿道の門

くっているところが多い。仕分け作業がかなりあるのですが、一度倉庫を見せてもらったとき、1,000人くらい仕分けのために働いていました。だから人が集めやすくなければいけないのです。また、特に仕分けの倉庫は大きいので土地も安くなければならず、やはり湾岸地域よりも内陸の地域のほうが有利な点が多い。交通の便は遜色がなくなってきたおり、内陸や日本海、紀伊半島のほうなどにも立地が始まっているということだと思います。

■九州・四国・京阪神を結ぶ「新たな国土軸」を形成

今後の関西を考えると、もう少し大きな目で見て、「Look West」を別の観点で話してみます。現在の物流は、東から来ると、米原から京都を通過して下関、関門、という軸だと思っています。

ところが今、九州と四国の海を挟んだルートが注目されつつあるのです。九州の東側は高速道路ができなかったのですが、4～5年前に全部がつながり、そして、九州の佐賀関港と四国の三崎港などの間で1日往復50便近くのフェリーが出ています。

フェリーは今満席になっています。関門海峡大橋を利用して本州経由で関西方面に行くのと、フェリーを利用して四国から関西へ行くのでは、200kmのショートカットになるので距離的にも近くなる。そして、フェリーに乗

企業立地の促進 ～近畿圏の倉庫業立地動向～

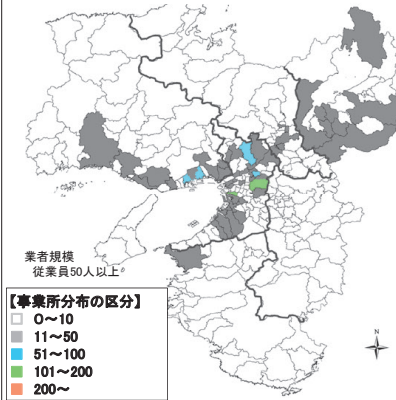
国土交通省

● 近畿圏の従業員50人以上の倉庫業の分布

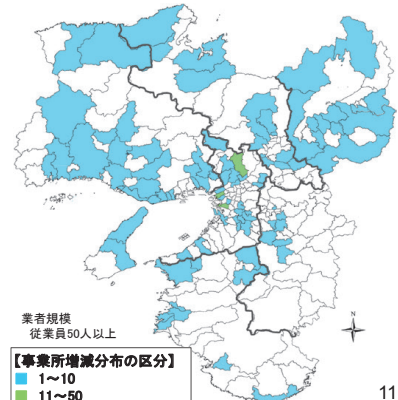
①平成26年度の分布、②平成18年と平成26年の増減分布

※H26年度経済センサスおよびH18年度事業所・企業統計調査に基づき、近畿地方整備局で作成

①平成26年度 倉庫事業所分布図



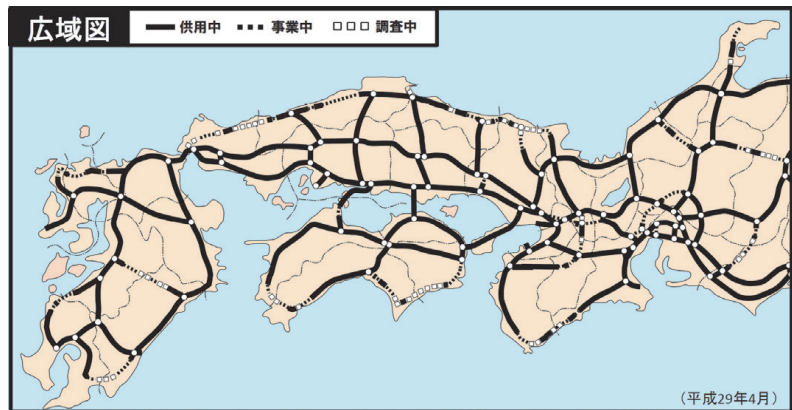
②平成18年と平成26年の倉庫事業所増減分布図



11

関西広域図

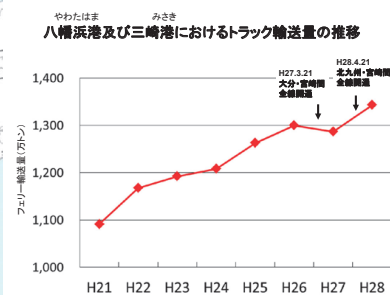
国土交通省



12

九州・四国・京阪神を結ぶ「新たな国土軸」を形成

国土交通省



資料) 港湾統計年報 基礎資料(八幡浜市及び伊予市の港湾調査)

13

船している時間は4時間くらいあるのですが、4時間あると連続運転が途切れます。全部走ろうと思うと運転手2人必要ですが、フェリーで

休みながら行くと運転手1人で目的地まで行ける。人手不足と相まってこのルートが注目されているのです。

徳島から和歌山にフェリーがあり、これを通して道がつながってきますと奈良、三重、名古屋もショートカットできます。このルートのトラック輸送は、まだ実績は上がってはいませんが、私は伸びると思っています。これは平成29年4月の図ですが、8月には奈良県の点線部分約7kmがつながっています。名古屋と大阪についてもこのルートは圧倒的近道になります。

これを私は「南海経済軸」と呼んでおり、これから日本の中で注目される経済軸になるのではと思っています。こういうことを考えると西日本が1軸から2軸になり、厚みのある経済圏になってくると思います。

■国際コンテナ戦略港湾「阪神港」への「集貨」

神戸も頑張っています。阪神淡路大震災のあと、西日本の製品が釜山に行き、上海に行き、そこから欧米に行く流れができました。もうだめかと思って諦めかけていたのですが、神戸の人は粘り強い。諦めずに頑張った末、これが戻ってきています。

なぜこんなに戻ってきたのかというと、「コンテナ一つ当たり1万円助成するので、神戸に来てください」という取組をしています。1万

円は国と自治体等が半々で負担し、神戸に荷物を集めてそこから欧米へ出しているわけです。

かなり思い切った手法だと思うのですが、こういう流れができれば、内航海運の会社は、荷物があれば船を出し、船がどんどん出ればコストは下がり、1万円出さなくても今の値段で運べるようになると思います。そうすると神戸にモノが集まる。モノや人が集まらないと経済は拡張しないので、こういったことを粘り強くやっていく必要があると思います。

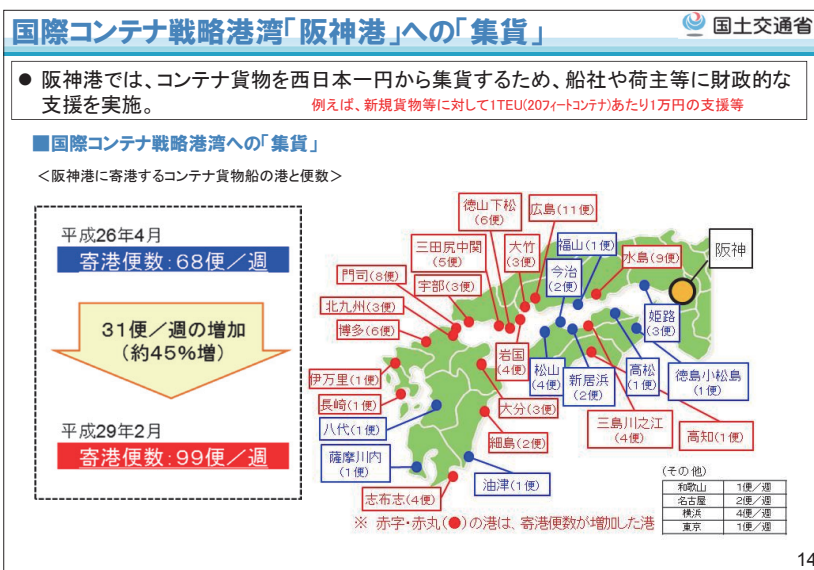
■2030年インバウンド6000万人時代の関西

インバウンド6,000万人をめざして、今年は3,000万人になりそうだということですが、それでも倍は相当な数です。これをいかに関西の力、日本の力に変えていくかが大事です。今日も開演前に黒田先生はじめ皆さんと意見交換したのですが、これは関西が引っ張っていると思うのです。日本のインバウンドがすごいというより、関西が引っ張っている。

アジアから東京よりも大阪のほうが1時間近いのが圧倒的な理由として考えられますが、私がこちらに来て思ったことは関空の力だと思うのです。関西エアポートの社長が来られているのでリップサービスをするわけではないのですが、本当に関空の力です。長い滑走路が2本あってまだ余力がある。今、急激に増えて国内線合わせ発着回数18万回、この数はまだいけます。

これを活用できるので関西にはまだ来るという読みをしている人が多いのです。私もそう思います。

首都圏では、成田と羽田は新しい滑走路の構想はありますが、物理的な余裕はあまりありません。いろいろな管制の工夫などで隙間を見いだして頑張っていますが、関空ほどの余力はありません。これから6,000万人ということになってくると圧倒的に有利になってきます。も



う一つ関西には神戸空港という余力のある空港があるので、これも有効活用が期待できます。

日本は海に閉ざされているため、海外から人やモノを呼んでくるために一番大事なものは、空港と港湾です。それがなければどうにもなりません。関西はその二つがそろっており、これからまだまだチャンスがあると思います。

インバウンドの消費額にしても百貨店の売上げにしても、関西が日本の牽引役になっている状況です。

インバウンドが3,000万人から6,000万人、関西でも1,000万人から2,500万人となると心配もあります。京都の四条通りは車線を狭めて歩道を広げたので何とかなっていますが、昔のままだったらどうなったかと思うくらい毎日大勢の観光客が歩いています。あれがまた倍になったら一体どうなるのか。空港はありますが、行ったらぎゅうぎゅう詰めで大変だったということになれば、日本に行きたくなくなることもありうるわけです。

■空港アクセス

これから考えなければならないのは、関西に降りたあと、どうやっていろいろな所を巡ってもらうかということです。関空から四国、中国、九州へも行ってもらうような流れが大事だと思います。日本はもともと多くの人を円滑に移動させることが得意で、多くの外国の方が、東京でも大阪でもあれだけの過密な車や人が混乱せずスムーズに移動しているのを見て、感心して帰られます。もともとはそういうことを一番得意としている国民ですから、これから皆様と一緒に知恵を絞って6,000万人来てもスイスイ回れて気持ちよく帰っていただき、また来ようと思うような関西、日本を

考えなければいけないのではと思います。

そのために一つ課題になるのが関空からのアクセスだと思います。関空はまだ余力があって増えていくでしょう。アクセスは、鉄道なら南海とJR西日本ですが、首都圏では都心と成田はJR、京成、成田新高速の3本があります。関空は、成田に近いぐらいの発着回数の可能性があるわけですから、今後どうするかは皆様で考えなくてはいけないことだと思います。

羽田と成田の間を鉄道で行き来するなど昔はとても考えられませんでした。今は直通や1回乗り換えで行き来できるようになっています。同じように関空から伊丹空港に行って地方都市へ行こうと思うと、2回や3回乗り換えになり、これではなかなか関空から伊丹空港へ行って、四国や九州に国内線乗り継いでとは

国際空港間の鉄道アクセス



関空と成田との都心道路アクセス



思えないでしょう。

なにわ筋線もあり、いろいろな新線構想が進んでいますが、早く実現して関空と伊丹、関空と神戸、国内各地をつなぐ流れを加速させないと、6,000万人構想を考えれば不十分ではないかと思います。

道路は、関空では1本ありますが、一番の軸になっている湾岸線は堺の三宝から2車線になります。成田は東関東道に3車線あって、しかも北にもう1本高速道路をつくっており、まだ完成していませんがまもなく全通します。関空の発着回数18万回から今後さらに増えていくことを考えたときに、車線を増やすなり、第2湾岸道路という構想もありましたが、こういうものも、鉄道と同様に着実に一步一步強化していくことを皆様と一緒に考えていかなければと思います。

■関西 Wi-Fi を用いた多言語案内

海外の人が来ていつも困るのは日本語がわからないこと。特に駅が困ります。梅田や難波は日本人でも大変なので、海外の人はもっと大変です。関西にはフリー Wi-Fi が駅などで1万ヶ所付いています。これは本当に素晴らしいインフラだと私は思います。東京は、あっても特定の通信会社しか使えないなど、なかなかそこまでできていません。関西では早くから通信3社共通の Wi-Fi スポットがあります。

しかもこの1万ヶ所のほかに、民間の施設にしているものでも3社共通 Wi-Fi なので、外国の方はものすごく頼りにしています。日本人はフリー Wi-Fi がなくても、通信料を払えば使えるからいいのですが、外国の方は来たらたちまちスマホが使えないので、とにかくスマホが自由に使える環境は大きな魅力です。

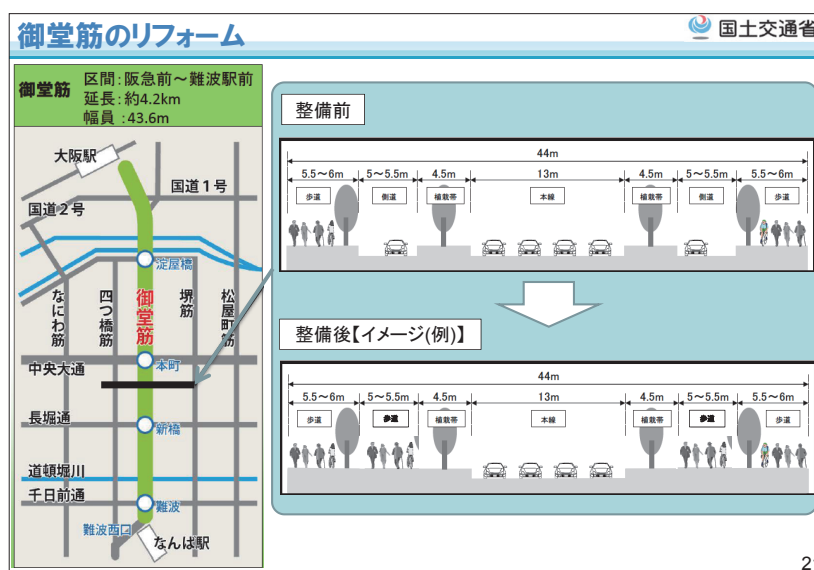
昔、トルコで急に観光客が伸びたのは Wi-Fi を随分広げたからだったということがありま

した。関西は Wi-Fi 環境がすばらしいのでこれを生かしていくべきでしょう。生かし方はこれから皆様で考えればいいと思います。一つは、駅の周辺に多い案内看板には必ず QR コード、もっと技術が進歩するかもわかりませんが、そういうものを付けることを標準ルールにする。海外の人も、よくわからないけれど QR コードが付いていれば、読み取って情報が得られることを、各鉄道会社や道路管理者がルールにしていけば、誰が関西に来てても安心という評判が世界で立つのではと思います。

■御堂筋のリフォーム

大阪は最近随分きれいになったという評判を聞きます。私は去年から来たので、大阪はいいなと思いましたが、久しぶりに大阪に来た人には、昔はこんなにきれいではなかった、という人が結構います。ブルーシートや放置自転車はどこに行ったのかと言って帰る人もいます。それくらい急激によくなっているのですが、どの都市もこれからはもっと磨きをかけてきます。少しずつでも磨きをかけ、きれいで歩いているだけで気持ちいいまちにしていけることが、地味ですが一番大事な都市の魅力づくりではないかと思います。

一つは御堂筋です。今もきれいですがもう少し磨きをかければ、一つの観光拠点になります。右上が現状で右下が整備後のイメージです。長堀通りから難波まではリフォームの方針



が固まったので、来年度から車道を歩道に変える取り組みを進めていくことになります。難波駅前に広場があり、今はタクシープールになっていますが、広場にしようと南海と大阪市が進めています。

今心齋橋には観光客が大勢来ていますが、こういう取り組みを進めることで、心齋橋と御堂筋の両方が賑わい拠点になると思います。かなり前からオープンカフェなどの取り組みを期間限定でやっているのですが、日常的な御堂筋の風景にすることが重要です。車を使うには不便になる面もあり得ますが、道は並行してたくさんあるので、皆さんで考えていけば、すばらしい通りになると思います。

一度ここを歩行者天国にして、車道まで人工芝を張り、ただ歩くだけでなく寝転がれるような歩行者天国をつくりたいと思っています。日本ではどこもやったことがないので、やれそうなところという銀座通りと御堂筋だと思うのですが、御堂筋で寝転がり型ホコ天を日本初でやればどうかと、あっちこちで言っています。また、賛同者は少ないのですが御堂筋が一番にやれば、大阪は何をやっても一番ということになるのではと思います。



23

■バス停の集約～バスタ構想

もう一つはバス停の問題です。これは全国の問題でもありますが大阪でも大変です。新宿が特にひどかったので、19か所に分かれていた高速バスのバス停を、新宿南口の鉄道の上に人工的な地盤をつくってそこに集約しました。皆さんもテレビで見たことがあるかもしれませんがバスタ新宿です。思った以上に評判がよく、今まで新宿のバスはどこで乗ればいいのかわからないのでいつも困っていたのですが、今はバスタ新宿に行けばどこでも行けると思うと安心してバスに乗れるとのことでした。

大阪も工夫されていますが、まだまだ梅田、難波、新大阪も大変なようです。京都も三宮も大変な状態になっていますが、三宮はようやくミント神戸の東側にバスタ構想が動き始めまし



パネルディスカッション

関西3空港の活用方策

～旅客・物流を拡大させ、関西圏の発展に向けてどのような準備が必要か～

パネリスト

池田 豊人 氏

国土交通省近畿地方整備局長

竹林 幹雄 氏

神戸大学大学院海事科学研究科教授

西尾 忠男 氏

日本航空株式会社
常務執行役員経営企画本部長

山谷 佳之 氏

関西エアポート株式会社
代表取締役社長 CEO

コーディネーター **小林 潔司 氏**

京都大学経営管理大学院教授



近畿圏の将来像とその戦略

小林 潔司 氏

皆さんお集まりいただきありがとうございます。先ほど黒田理事長もおっしゃったように、関西3空港を一体的に運用していく体制が整ったこのときに絶好のいいタイミングでシンポジウムを持てたことは意義あることだと思います。皆さんも肌で感じておられると思いますが、昨今のインバウンド観光客増加は尋常ではなく、昔は考えもしなかったことが現実のものとして動いてきています。

折しもスーパー・メガリージョンあるいは北陸新幹線という非常に新しい大型の国土プロジェクトも動き始めました。この絶好の機会をとらえて将来の関西の発展をどう考えていけばいいのか、どのようなインフラをどう整備していったらいい

のか。とりわけ今日はその中で関西3空港の役割、これからの活用方策に重点を置いて議論をしていきます。

私はこの図を好んで使っているのですが、世界地図の白い円で囲っている地域にはインド、中国、インドネシアが入っています。白い円の中の地域には世界人口の半分以上が住んでいます。GDP もあと数年で世界の半分に到達します。時代が非常に大きく変わってきているということです。昔は、関西はアジアとの結びつきアジアに焦点を置くといったような言





世界の旅行者の動向～国別の海外旅行者数、外国人旅行者受入数の状況～

国土交通省

・各国の海外旅行者数(出国者)について、日本は順位を下けているが、旅行者数は横ばいである。
・各国の海外旅行者数(出国者)について、中国の旅行者は急増している。
・外国人旅行者の受入数では、日本は順位を上げており、旅行者数も増加している。

表 各国の海外旅行者数 (2000年)			(2007年)		
順位	国名	旅行者数(千人)	順位	国名	旅行者数(千人)
1	ドイツ	74,400	1	ドイツ	70,400
2	アメリカ	58,399	2	英国	69,450
3	英国	56,837	3	アメリカ	64,052
4	ポーランド	56,677	4	ポーランド	47,561
5	チェコ	38,177	5	中国	40,954
6	マレーシア	30,532	6	ロシア	34,285
7	イタリア	21,993	7	イタリア	27,734
8	カナダ	19,163	8	カナダ	25,163
9	ロシア	18,371	9	スロバキア	23,837
10	日本	17,819	10	フランス	22,467
11	フランス	17,389	15	日本	17,295

表 各国の外国人旅行者受入数 (2001年)			(2008年)		
順位	国名	旅行者数(千人)	順位	国名	旅行者数(千人)
1	フランス	76,506	1	フランス	78,499
2	スペイン	49,519	2	アメリカ	58,030
3	アメリカ	45,490	3	スペイン	57,190
4	イタリア	39,055	4	中国	53,049
5	中国	33,167	5	イタリア	42,734
6	英国	22,833	6	英国	30,142
7	ロシア	21,109	7	ウクライナ	25,392
8	メキシコ	19,811	8	トルコ	24,994
9	カナダ	19,697	9	ドイツ	24,886
10	オーストリア	18,180	10	ロシア	23,676
35	日本	4,772	28	日本	8,351

(出典)観光白書

2010(国土交通省観光庁)より国土交通省観光統計課作成。

17

い方をしていましたが、アジアとの結びつきを強化するということは、これからは世界との結びつきを強化するのと同じ意味になってくる。そういう時代に突入したのです。

少し古い資料ですが、世界の観光客流動のパターンを表した図です。われわれは日本にいと、日本の観光客がものすごく増えていて、世界の主要なコリドーになっているという考え方をもちがちですが、世界の観光客のコリドーはもっと大きく動いていると考えていただいて結構です。

インバウンドのお客さんがたまたま増えてきているので、将来また減るのではというリスクを気にされる方と何回もお会いしましたが、そうではなく、もちろん年ごとの変動あるいは政治的リスクで動くことはあると思いますが、長期的傾向としてこの動きは後ろには戻らないと考えてよいと

思います。

私はよくベトナムに行きますが、ベトナムもこの2年ほどで非常に変わりました。ベトナムの中で観光という概念が生まれてきたのです。国内旅行者がどんどん増加している。これまでは海外旅行などは夢のまた夢だったようですが、今のベトナム人にとって海外旅行が普通になってきました。旅行会社が多数出てきて海外旅行のいろいろな商品を販売する時代になりました。

経済はこうなると後戻りしません。旅行会社は必死になって商品開発し、生き残りをかけてビジネスを展開しています。アジアで最もインバウンドの観光客が多い街はバンコクです。バンコクに来る観光客は日本に来る観光客よりも多い。膨大な観光客をバンコクの街はさばいています。

われわれが勉強するべきところは非常に多いと思いますが、京都大学は、観光に焦点をおい

た新しいマネジメントコースを発足させますが、その中でタイの観光庁と提携し、タイのインバウンド旅行者のニーズに関する研究を実施することになりました。少し宣伝させてもらいましたが、そういう状況になってきています。

今日はパネリストの先生方に、いろいろな角度から関西3空港の活用について多角的に議論をしていただきます。パネリストの方々に、ご自分が今感じておられる、あるいは仕事でいろいろ携わっておられるなかで得られた情報、知見などをまず披露いただき、それを受けてのちほど3空港の活用方策という統一的なテーマで議論を行います。先ほど池田局長から基調講演をいただきました。改めて空港の問題に焦点を絞って話題提供していただき、順次ご意見を頂戴しようと思います。よろしくお願いします。



1. 関西の都市インフラ整備について

引き続き発言の機会をいただきありがとうございます。少し先ほどの話の補足をさせていただきます。2030年にインバウンド6,000万人という目標はなんとか実現できそうではないかと思うのです。インバウンドの意味合いは、改めて皆さんとも共有できたらと思うのですが、日本は人口が減少による経済縮小の可能性もあり、将来はどうなるかというのが最大の国民的課題だと思います。

例えばあと12、3年で2030年ですが、人口は1年に平均して50万人ぐらいい減っていくような時代にそろそろなってきます。これが外れることはないでしょう。必ずそういう時代が来るわけです。2030年までに600万人、700万人ぐらい人口が減るのですが、このインバウンド「6,000万人」というのがその人口減少と比べてどうなのかといったときに、これはまだはっきりとした定説はありません。

経済学者が、だいたいインバウンドの方10人で定住の日本人1人と同じ経済的意味合いがあるのではないかとおっしゃっていました。仮にそれがある程度正解だとすれば、6,000万人来るとということは、600万人分の定住人口と同じ経済的な意味合いがあるということなので、人口が減少しても経済的なパワーがあることになる。これを日本の発展、関西の発展につなげていかなければいけない。このことは、ぜひ皆さんと共有していきたいと改めて思います。

小林先生からタイのバンコクの話がありましたが、インバウンドの方々に今は東京と関西以外に

も、もう少し日本全体に行ってもらうことが大事で、そのために関西3空港の連携が必要になるのではないかと思います。

関西の宿泊の状況ですが、右にある2016年外国人延べ宿泊者数の棒グラフで左側から立ち上がっている大阪、京都にたくさん泊まっています。奈良も大変頑張ってきています。新しくホテルをつくるなどして、増えてきているのですが、出遅れているのが兵庫です。兵庫だけ宿

2030年インバウンド6000万人時代の関西

国土交通省

インバウンド(2016)

全国2400万人、関西1000万人



インバウンド(2030)

全国6000万人、関西2500万人

KIXの利用者:2500万人 【発着回数 18万回】

(日本人利用者、国内便を含む)



KIXの利用者:5000万人 【36万回の潜在需要】

15

近畿2府4県のインバウンドの特色

国土交通省

府県別の訪問状況

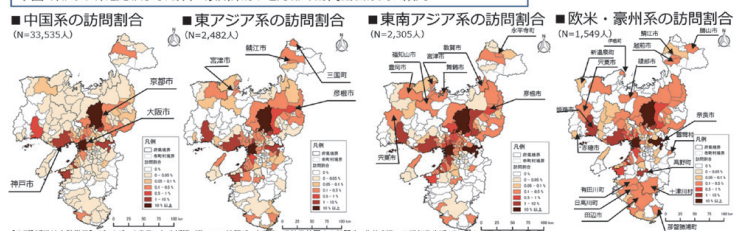
訪問者は、大阪府(アジア)と京都府(欧米系)に集中

【外国人・地域別】近畿2府4県の訪問者数(2016年・観光レジャー目的)

府県	中国	韓国	台湾	東南アジア	欧米系	合計
大阪府	44.7	68.6	34.4	31.2	42.1	219.0
京都府	33.2	49.5	19.5	21.7	27.7	152.6
兵庫県	6.6	5.9	6.0	8.4	7.5	34.4
奈良県	8.4	13.2	3.9	8.1	2.1	35.7
和歌山県	1.4	1.3	0.1	0.7	3.1	6.6
鳥取県	0.6	0.5	0.1	1.4	0.5	3.1
徳島県	0.6	0.5	0.1	1.4	0.5	3.1
高知県	0.6	0.5	0.1	1.4	0.5	3.1
福岡県	44.5	69.7	15.5	30.1	29.0	189.8

市町村別の訪問状況

中国・東アジア系と比較して、欧米・豪州系は、地方部の訪問割合が高い傾向



【出所】近畿地方観光振興センターデータを用いた分析結果。SNS検索データを用いて訪日外国人の訪問先、公共交通への評価を分析。2017年1月～2017年7月

17

泊がマイナスになっています。兵庫は車移動が非常にしにくいので、観光ルートに取り組みにくかったのです。出遅れた感はいろいろな面であると思うのですが、これから十分取り戻すことができるので、神戸に住んでいる方のためにもこれがプラスになっていくような、神戸への流れがよくなるようなことを考える必要があります。

関西3空港活用の方向性

これからお話しする内容は私の個人的な見解です。私は大学で航空輸送と海上輸送を専門にしていますが、こういう場で専門の話をするとまるっきりおもしろくない話になってしまうからです。そこで、私なりに考えた上で個人の考えとして述べさせていただきます。

関西3空港の割り振りです。旅客数でいうと伊丹が全体の35%ぐらい、関空は60%ぐらい、神戸は5~6%ということです。いっぽう飛行機のカウントの仕方ですが、旅客数と着陸回数から見るとどのくらい大きな飛行機なのかがわかって、われわれ専門家はおもしろいのですが、着陸回数で伊丹は全体の41%、神戸が6~7%で50%以上が関空です。関空は、インバウンドで増加している国際線を一か所で抱えている関係でこのレベルになっていると思われる。

伊丹空港は、リムジンバスで大阪から30分、京都から1時間、三宮から40分です。神戸空港は、大阪駅から鉄道とポートライナーで50分、京都駅から80分、三宮からはポートライナーで20分です。鉄道とポートライナーで行けるので時間が読みやすいのです。関空は、大阪、三宮からリムジンで1時間、京都から特急はるかで80分です。関空は遠いといわれますが、私は成田に比べるとそんなに遠いとは思っていません。

私は都市から近い（容量制約のある）空港と遠い（容量制約のない）空港が二つあった場合に、どう使い分けるべきか、という考察を外国の雑誌に出しました。どう使い分けたい

ます。

さらに、欧米系の方は特に紀伊半島や城崎温泉が大好きなので、関西の中でもいろいろなところへ行けるようにする。国内線との接続をよくして西日本各地へ行ってもらうことが大事ではないかと思います。

竹林 幹雄 氏



いか、いわゆるペリメータールールというものが飛行機の世界にはあります。距離帯によって棲み分ける、割り当てるところを

変えるというものです。これが理にかなっているかどうかを理論的に考えたのですが、都市から近い空港は国内線に割り当て、都市から遠い空港は国際線に割り当てると、やはり理にかなっているという答えが出ました。

ペリメータールールの割り当ては常套として考えられることで、関西でも現状では行われています。首都圏でも少し前、2010年まではそのパターンになっていたのですが、現状では両方とも使える形になっています。

ただし最近ではキャリア別の棲み分けも行われています。キャリアタイプ別棲み分けは、エアラインごとに空港を使い分けるパターンもあるのですが、もう一つはフルサービスキャリア（FSC）日本ではJALやANAと、ローコストキャリア（LCC）日本ではピーチやジェットスター・ジャパンで、使う空港を分けようというものです。

外国での例ではかなりあります。ロンドンが一番有名な例ですが、一番大きいヒースロー空港や次に大きいガトウィック空港ではフルサービスが入り、遠いところにあるスタンステッド空港にはローコストが入っている。遠いところはローコストという棲み分けを行っている形で

す。それ以外に、ファーンボロー空港がありますが、ここはビジネスジェットばかりを使っており、違ったサービスを売りものにしています。

こういった棲み分けがあるので、棲み分けするという方法はいろいろな意味で理にかなっている。ペリメータールールは伊丹空港と関空にも一時期導入されていましたが、一昨日に、神戸空港のコンセプション案も決まって今後は関西3空港のオペレーティングやマネジメントは関西エアポート株式会社で運営されていきますので、棲み分けは一つのアイデアとして考えられるわけです。

飛行機の世界で棲み分けはどう行われているかを、事例を踏まえて見てみます。欧米の事例などを参考に、関西3空港に当てはめてみますと、関空は、フルサービスの国際線、国内線が入っており、それにプラス近距離のローコストの国際線、国内線が入っています。伊丹空港は国内線の拠点空港で十分に需要があるので今まで通りフルサービス国内線として使っていくのいいのではないかと。神戸空港はLCCが中心と考えます。スカイマークをローコストと判別するかは人によると思いますが、そういった形の低費用航空会社に準ずるようなところをベースにすることもありうるでしょう。

それよりもっと意識的にサービスを色分けしてしまうということも戦略上は考えられます。関空、伊丹空港は変わらないのですが、神戸空港は都市中心部に近くビジネスの割合が大きい

と考えられます。だからビジネスジェットのフライトを受け入れることが考えられるのではないのでしょうか。それに付随する高価格な貨物などを扱うことが考えられます。大阪湾の臨海部は土地がないという話ですが、神戸空港にはまだ土地があるのでそういったところに、飛行機のメンテナンス事業がアジアではかなり進んでいるのですが、こういったものを立地する。私は関空が一番いいと思っていたのですが、神戸空港も考えられるのではないかとということで、そういう形の大きな色分けをすることもありうると思います。

小林 お話の中で直接には触れられなかったのですが、空港を一つに集約するのがいいのか、分散して複数の空港があったほうがいいのか、といった議論もあります。今世界中の大きな空港が混雑で非常に悩みを抱えているのです。特に、ユーザーが使いたい時間帯が同じような時間帯なのでどうしても特定の時間帯に集中します。一つの巨大空港で全部さばくのはとても無理があるので、関西は幸いなことに三つの分散した空港があります。

竹林先生の話はこれをどう棲み分けていけばいいのか、どうしたら効率的に使えるのか、これからの議論になりますが乗り換えやアクセス、このあたりをどう考えていけばいいのか、三つの空港をそれぞれの地域でどう活用していけばいいのか。

一つの考え方

- 案1：定石に従う。
 - 関西：フルサービス（国際線、国内線）＋近距離ローコスト（国際線、国内線）。
 - 伊丹：フルサービス国内線。
 - 神戸：ローコスト国内線。
- 案2：あえて強い差別化を図る。
 - 関西：フルサービス（国際線、国内線）＋ローコスト（国際線（中長距離含む）、国内線）、貨物。
 - 伊丹：フルサービス国内線。
 - 神戸：ビジネスフライト中心＋貨物。→神戸、大阪のCBDアクセスとしては好条件、周辺の土地利用に余裕あり（カーゴ、あるいは新規立地（MRO含む））。

Takebayashi, M. 0927, 2017

5

池田局長の話では、兵庫県はもう少し考えていく余地があるのではという問題提起もありましたが、地域や県域全体として活用できる方策を考えていくということ、これを今日のシンポジウムの一つの大きな主題にしたいと思っています。次はキャリアの立場から、日本航空の西尾さんよろしくお願いします。

エアラインが考える『関西3空港』の活用について

西尾 忠男 氏



航空会社が路線設定をする際に重視するポイント

私どもが路線を設定するときは、次の4つのポイントを重要視します。

1点目は、十分な後背地需要と、地域としての魅力です。その地域にデスティネーションとしての魅力がないと路線を設定してもお客さまはいらっしゃいません。目的地には、観光地としての魅力、ビジネスとしての魅力が重要なわけです。

また、飛行機は、目的地に飛んで行ったら、また戻ってこなくてはいけないので、往路で多くのお客さまにご利用いただいたとしても、復路で十分なご利用がない場合は、行きは満席でも、帰りは空席だらけというようになってしまいます。私どもが一番理想としているのは、往路、復路のお客さまが50%対50%の割合でご利用いただくことです。この形が一番いいのですが、ローカル線では、厳しいところは、極端に申し上げれば、首都圏からのご利用は9なのに、逆区間のご利用は1などとなってしまう、これでは往復の需要がアンバランスなので路線の採算が取れなくなってしまいます。その点、関西においては、2府4県で2,069万人の後背人口があって、なおかつビジネスならびに観光としてのデスティネーションの魅力が十分あると考えています。

2点目は、利便性の高い空港アクセスです。航空の一番のライバルはやはり新幹線ですが、お客さまは、新幹線と航空の比較で、トータルの所用時間と旅費コストを考慮されます。新幹線の駅は、空港に比べ、家から近い、都心から近いというメリットがあるので、我々航空が新幹線と競争するには、空港へアクセス時間が短いことが重要です。また、所用時間に加え、空港バスや電車の路線数、それに本数も大変大事です。これら空港と市内を結ぶ公共交通機関の路線数や本数が十分でないと、せっかく飛行機で早く目的地空港に着い

ても、空港から電車に乗って都心に行くまで30分待ちのような形になってしまい、飛行機のよさが活かされなくなります。この点、多くの地方空港は、飛行機の発着時間に合わせてバスを走らせており、臨機応変に対応されています。また、トータルコストという点では、空港の駐車場料金がいくらかかるかということも忘れてはなりません。

3点目は、柔軟性のある空港運用です。日本航空の場合は、国内線で航空機127機を使って、年間約5,000億円の売上げがありますが、飛行機を運航する側の立場で申し上げますと、目的地選定を行う上で二つのポイントがあると考えています。それは、空港の運用時間と路線設定の自由度です。運航の安全を確保しつつ、限られた数の航空機を使用してできる限りお客さまの利便性を高めていくためには、空港運用時間や便設定に柔軟な幅があると、よりベストな路線構築ができるのではないかと考えています。

空港の運用時間を見ると、伊丹空港14時間、神戸空港15時間、他では、例えば、福岡空港も15時間空港です。私は、かつてLCCのジェットスター社に出向していたことがありますが、ジェットスター社の拠点空港のひとつである成田空港は、その運用時間が午前6時から午後11時までとなっています。当時の経験を元に申し上げると、LCCの場合、例えば、成田＝札幌間の最終便は、北海道を終点とせず、必ず成田に戻すようにダイヤを組んでいました。札幌を終点とすると、その便を担当した乗務員が北海道に宿泊せざるを得なくなり、宿泊コストが発生します。これを効率化するために、基地である成田空港に戻ることを必

要なのです。

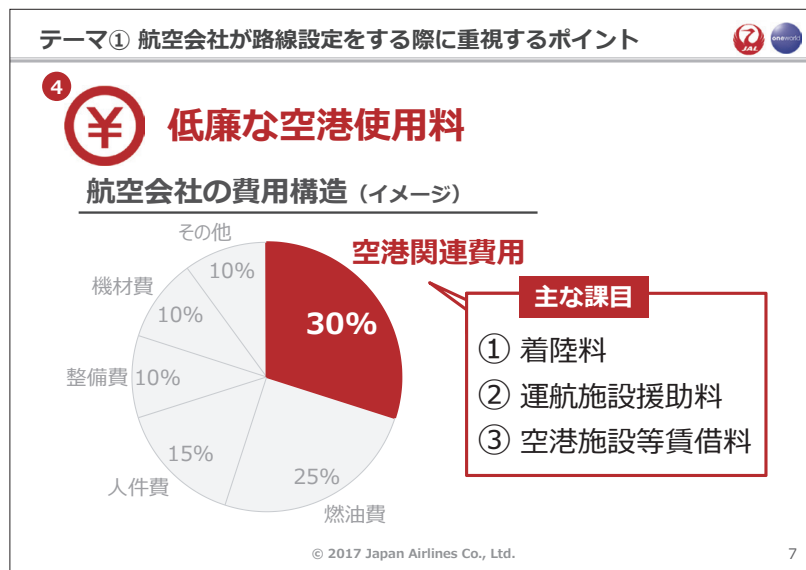
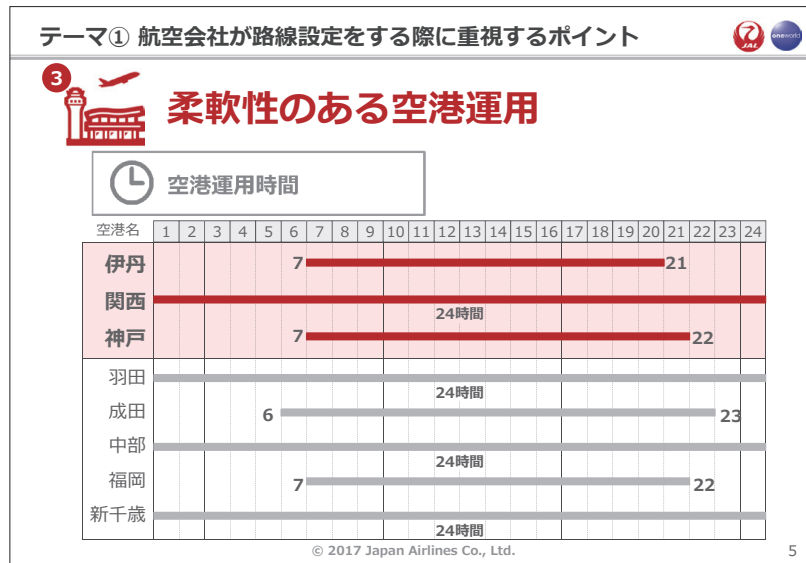
成田空港の運用時間は午後11時までなので、天候などの理由で便が遅れると、本来、

札幌から成田に戻ってくるはずの航空機が運航できなくなることもあります。そうすると、この便の乗務員の札幌での宿泊コストが発生

することになり、効率的な機材運用と徹底的なコスト削減で安い運賃をご提供するLCCのビジネス・モデルが成り立たなくなってしまいます。当時のジェットスター社は、この点が大きな課題となっていました。関西空港でLCCが伸びているのは、この運用時間制限のない24時間運用であることが寄与していると考えられ、LCCのニーズに合致していたのではないかと考えています。

路線設定の自由度について申し上げますと、伊丹空港の場合、370回の発着枠のうち、これまでのプロペラ機枠とジェット機枠の構成から、地元と航空局、皆さまのご理解により、ジェット枠と低騒音機枠という構成に変更いただいたおかげにて、低騒音ジェット機も運航できるようになり、私どもの便設定も柔軟性が増したと思っています。

4点目は、空港使用料です。航空会社の費用のうち、空港関連費用は、着陸料や航行援助施設利用料、それに、私どものオフィスを設置したり、いろいろなところで施設を賃借している費用である空港施設等賃借料などを全部含めると、全費用の30%くらいを占める大きさになってきます。こういったコストについてご相談できると、われわれも路線を張りやすいと考えます。



関西空港、伊丹空港の運営を昨年の4月1日からさせていただいております。関西空港調査会の黒田理事長から、昨年の早い段階で講演のお話をいただいたのですが、実は二つ理由があって本日まで引き延ばしておりました。まず去年の4月、5月あたりの時期では、私は社長とはいえまだそれほど空港の知識はなかったので話すネタがありませんでした。

もう一つは、巷でいわれているように、年間約490億円のコンセッション対価を新関西国際空港会社に支払うことになっております。非常に長期かつ巨額で、1年支払えば終わるような取組みではなく、44年間継続して支払う必要があります。その総額は2兆2千億円という巨額になり、この返済について責任を持たなければなりません。このような立場で講演はあまりにも時期尚早で株主からお叱りを受けるだろうと思い、少し控えさせていただいたという次第です。

日頃調査会にお世話になっていることもあり、お引受けしないといけないと思っておりましたところ、黒田理事長のご人徳でしょうか、ちょうど2日前の9月26日に神戸市との間で神戸空港コンセッションの契約がまとまり、今日の講演は絶好のタイミングとなりました。

空港コンセッションに企画・検討段階から携わり、3年弱で関西空港、伊丹空港だけではなく、神戸空港も含めて関西3空港一体運営というところに至ったことは非常に大きな喜びです。本日ご

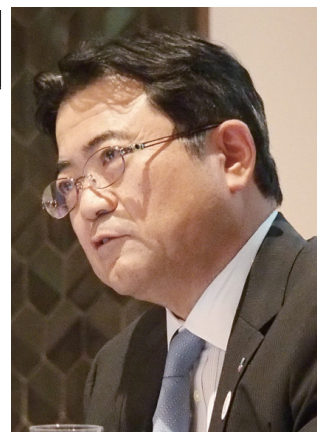
出席の皆さまも含め多くの関係者の方々の支えがあつてのことと思い感謝する次第です。誠にありがとうございます。

ちょうど神戸空港コンセッションの発表後ということもありますので、神戸コンセッションに関係するお話から始めます。こちらのスライドは提案の概要について示したものです。「3空港一体運営体制」は、神戸空港コンセッションの提案を行う際の一つの大きな条件であり課題でした。私たちがこの課題を踏まえて行った提案を審査されたわけですが、提案の主要なポイントはここに記載した7点です。

①航空ネットワークの最適化と拡充②空港アクセスの改善③安全・安心、品質向上④資源の共有化と共同調達による最適な設備投資⑤非航空系事業での高品質な商品、サービスの提供⑥人材の融合、地元関西の人材の活用⑦関西地域との共生と連携です。

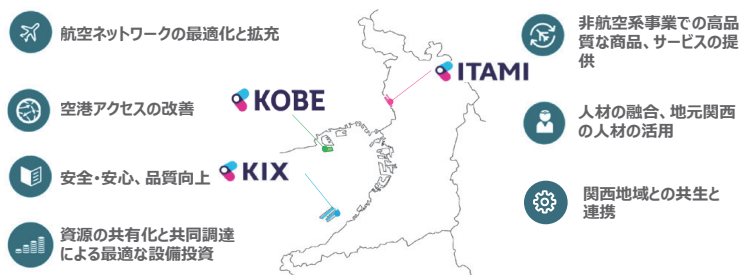
航空ネットワークの最適化と拡充は、先ほど竹林先生がおっしゃった「棲み分け」をどう考えていくのかということ。一番合理的な棲み分けを考えていかなければ、なかなか成長発展は望めませんので、基本に忠実に実行していくことが大切です。

この7ポイントは神戸の提案書に記載したもの



神戸空港コンセッション ～提案の概要～

3空港一体運営による関西経済の活性化



Shaping a New Journey KANSAI AIRPORTS



ですが、伊丹空港と関西空港にあって、2つの空港は歴史も違いますが、いろいろな相違点があります。些末なことをいえば、コンピュータシステムもまだ統一されていません。色々なシステムとどう統合していくかの過程にあり、そこに神戸空港が入るわけです。関西空港、伊丹空港も含めてこの7点は、3空港の統合のために共通する非常に重要なポイントと考えています。

池田局長がおっしゃるように2点目の空港アクセスの改善は、私たちだけでできるものではなく、地方自治体や事業者の皆さんにお願いすることによって、拡充していかなければなりません。

4点目の資源の共有化と共同調達ですが、これらをもっと踏み込んで言うと、グローバルなノウハウを取入れるということです。その例として、関西空港の第2ターミナルビルにウォークスルー型の免税店やスマートレーンを導入しましたが、グローバルな空港運営プレーヤーであるヴァンシ・エアポートのノウハウを3空港で積極的に取り入れていくこと。そして、共同調達とは、“安く調達できるように3空港共同でやることに加えてグローバルベースでの調達を実現していく”という意味です。

このようにして神戸空港、伊丹空港、関西空港と3空港を関西における一つの空港システムとしてつくりあげていきたいというのが関西エアポートの考え方です。さて、次にこれは関西エアポート会社のロゴマークですが、少し先行して神戸空港を加えました。4月1日から運営開始ですが神戸空港のロゴは、このようになります。

コンセッションについての概略を説明いたします。まず関西空港および伊丹空港が2011年、関空・伊丹統合法という法律のもとに統合され、その際に設立された会社が新関西国際空港株式会社（NKIAC）です。コンセッション実施後に空港運営権はNKIACから関西エアポートに移りました。しかし法律のもと空港の設置管理者（所有者）としてNKIACは役割を

替えて、常時運営者である関西エアポートが適切に運営しているかどうかのモニタリングをしていただくことになります。

神戸空港の場合は少し枠組みが違います。神戸市が設置管理者であり、運営権者として関西エアポート神戸という会社を新たに設立しました。関西エアポート神戸に関しては、関西エアポートが100%出資する子会社です。設置管理者が異なるので、関西エアポート1社で神戸空港を含めた3空港の運営を行うのが難しいため、関西エアポート神戸を設立しました。少し複雑になってしまいましたが、結果、関西エアポートの経営陣が関西エアポート神戸の取締役就任することにより、実質上一つの会社で3空港を運営するということになります。

いずれにしても、空港運営の事業リスクを民間の関西エアポートがとります。そういう意味で非常に大きな責任を負うわけですが、所有権は設置管理者に残りますので、官民が連携して空港の運営を行っていくことになると思います。

先ほども申し上げましたように、44年あるいは神戸に関しては42年、そういう事業リスクを私たちは今後取っていきます。運営権の対価をきっちりお支払いすることはもちろんですが、今後行う投資に関しても確実に返済（回収）しなければなりません。3空港が発展していかなくて、多くの新規投資も発生すると思いますが、その合理性もよく考えて、ハコ物が先行してなかなか需要が追いつかないというようなことは避けたいと考えています。

3空港一体運営体制



現在の3空港の状況ですが、神戸空港は、旅客数 278万人。運用時間は、朝7時から夜の10時までの15時間。滑走路 2,500m、発着回数年間約2万5千回、1日60回。このような状況で制約があります。

伊丹空港は、運用時間は朝7時から夜の9時まで。滑走路は3,000m と 1,828m の2本。ただし、滑走路間の離隔が300m ほどしかありませんので、オープンパラレルで使えるわけではありません。つまり一つの滑走路を使っているときに、もう一つの滑走路は使えないという制約があるため、2本なのか1.5本なのか見方が分かれるところです。発着回数は1日370回、年間13万9千回です。

関西空港は旅客数 2,572万人を誇り、運用時間は24時間。滑走路は3,500m と4,000m があって離隔は2,300m あります。堂々とした空港でキャパシティが非常に大きいのが特徴です。ちょうど日本の経済環境が非常にいい時に企画され、世界最高技術を駆使して建設された世界最高水準の空港が関西空港であったと言えます。その代わり非常に多額なお金が掛かってしまったことが後世に残った最大のネックであります。

関西空港は、現在、環境アセスメント上、年間 23万回の発着を認められていますので、今年度の発着回数の想定は約18万回ですからま

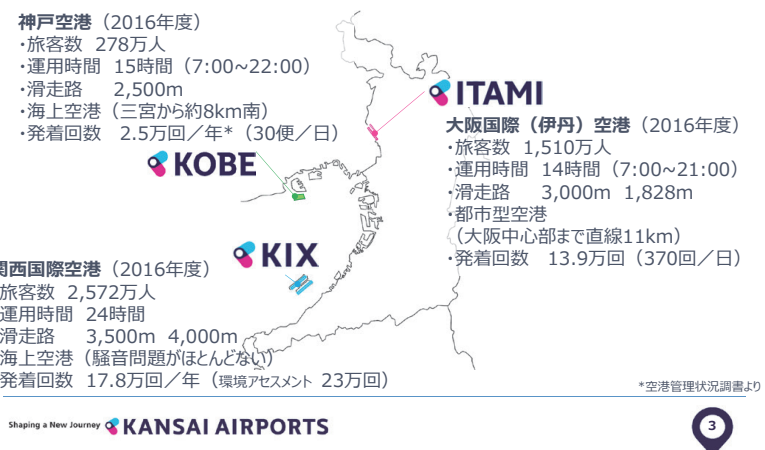
だ若干の余裕はありますが、将来に向けては環境アセスメントを順次クリアできれば、空港そのもののキャパシティは十分にあると考えられます。いろいろな3空港それぞれの制約をどういう形で今後議論し新たな枠組を検討していくのか、慎重に考えたいと思っています。

1990年代から2016年まで、各空港の旅客数の推移を棒グラフにしたものです。これは非常に重要な表だと私は思っています。

1990年から1993年は伊丹空港のみで、1994年9月に関西空港が開港しました。薄いピンクが国内線旅客数、濃いピンクが国際線旅客数で、関西空港は1994年から1995年を見ると旅客数がぐんと増加しています。特に増加しているのは国際線旅客数です。

大事な点は1994年から1999年まで旅客数が増加していることです。この期間は日本においてはバブルが崩壊し経済環境は大変厳しいものでした。それにもかかわらずかなり旅客数が増加したということは、潜在的な需要があり、それを関西空港が吸収できたと考えられる一方で初期の空港運営に携わった方々の努力は大変なものだったと思います。1999年に2期工事を着工し、第2滑走路の供用開始が2007年です。完全24時間運用可能な空港の建設をなんとかしてでも実現させるというなみなみならぬ努力があったと思います。

関西 3 空港の現状



2001年から2003年までは、ニューヨークのテロがあったり、その後に湾岸戦争が起こったり、疫病（サース）が発生したりで空港にとっての環境は大変悪いものでした。本来は第2滑走路の建設途中ですのもっと需要を伸ばしたかったのですが、外的要因が影響しなかなか伸びませんでした。このあたりから関西空港の苦難の道が始まるわけです。

どう需要をつくりあげて収益化を図るかを、空港の職員をはじめ関西の自治体や経済界も知恵を絞りました。その過程で更に神戸空港も開港しました。その後やや回復したものの、2008年9年にリーマンショック、2011年には東日本大震災が発生し需要がどん底に落ちる経験をしています。

そのときクローズアップされたのが、関西空港の建設による大きな借金をどう返済するかと

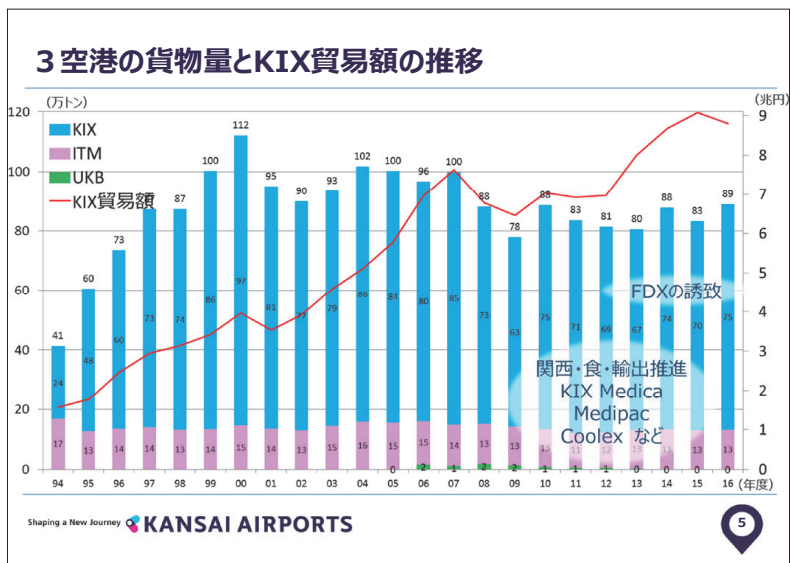
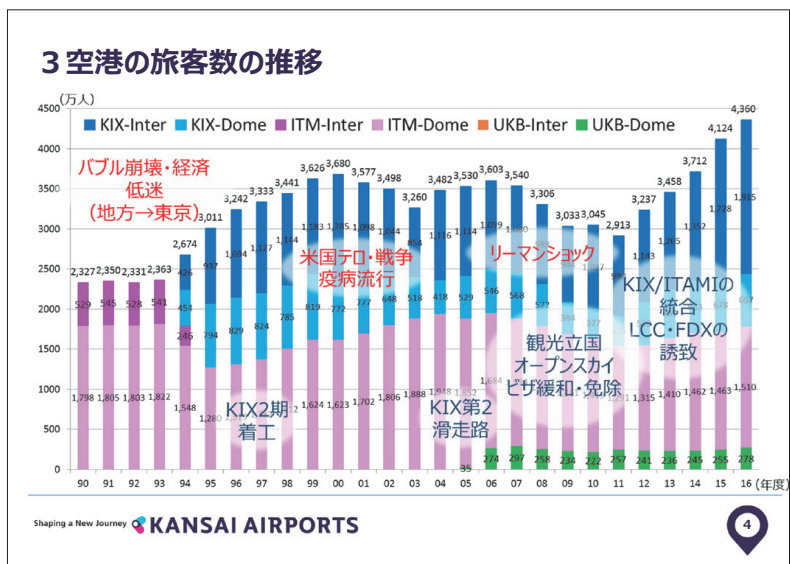
いうことでした。そして政府が知恵を絞った結果としてコンセッションのアイデアが出てまいりました。その後において、観光立国の戦略、オープンスカイ、ビザ緩和・免除、並びにLCC、貨物ではフェデックスの誘致など関西空港にも追い風が吹いてきました。結果として2011年に法案ができ2016年に私たち関西エアポートが引き継ぐことになります。

大事なことは、これまでの関係各位の苦労と努力の結果、今の関西空港の成長があることを理解して引き継がないといけないということだと思うのです。この先の将来についても、神戸空港を含めた3空港を努力を怠らずどのように発展させていくのかが大事な視点と考えています。

貨物について、神戸空港の取り扱いには残念ながらゼロになっています。伊丹空港も増加しておりません。関西空港でも量的には増加しておりませんが、貿易額は増加し右肩上がりで推移しています。

航空貨物に向いているのは、かさばらないが高価な荷物です。あるいは食料品のように、航空貨物で扱わないと商品価値が損なわれるようなものが向いています。その特性のなかでどう傾向を捉えて施策をうつか、これはまだ私たちの今後の課題だと考えており、貨物に関しては今回はこのような推移であることをご報告させていただくに留めます。

小林 ありがとうございました。航空会社あるいは関西エアポート会社の立場から、なかなか日頃われわれの目に触れることのない貴重な情報を提供していただきました。ありがとうございます。とりわけ関西エアポート会社一体運用の中身を、初めてご覧になる方も多かったのではないかと考えております。



これから基調講演およびパネリストの発表を踏まえ、議論をしていきます。いろいろな課題があるのは事実ですが、今日は時間の関係もあり、一番当面の、差し迫った問題に焦点を絞って議論したいと思います。

皆さん空港をよく利用されていると思いますが、ちょうど中国はゴールデンウィークに入ったところで、またこれから非常に混むでしょう。すごい行列ができています。伊丹空港の朝の便を利用しようと思うと混んでいて大変です。特に成田、羽田を経由して外国へ行こうものなら、あそこで本当にヒヤヒヤしながらチェックインしなければいけない、そんな経験

をされた方はたくさんいらっしゃると思います。急増するインバウンドのお客さん、国内の需要も非常に増えてきています。これを差し迫った問題と受けとめたいと思います。

インバウンドの観光客を、3,000万人、6,000万人、どのようにして地域全体、池田局長の話でいえばルックウエスト、西日本全体として受け入れていくのか、そういうところが課題になってくると思います。先ほどから新しい動きをご紹介いただきましたが、これからインバウンドで増える観光客、国内移動などに、会社としてどのような対処をお考えなのかも踏まえ、改めてまたご意見をいただきます。



◇大阪は関空のインバウンド観光客の圧倒的多数の訪問地

山谷 先ほどご説明しました「3空港の旅客数の推移」の図をご覧くださいと、1990年の国際線につきましては伊丹空港のみで2,300万人、その内、国内線利用者1,800万人でしたが、関西空港ができてこの図のように3,000万人台まで上がりました。推移をみてもそれほど多く伸びているように見えません。直近の関西空港のこの伸びはLCCによるものです。3空港で何が伸びているのかといいますとインバウンドの観光客を含む、関西空港の国際線利用者が1,900万人と伸びているのが顕著です。民間の会社としては、毎年最も伸びる分野に対してより強い施策をうっていくのは非常に重要な考え方です。先ほどからご紹介があるように、2030年には6,000万人という一つの政府目標もありますので、その目標に対して空港としてきちんと対応していかなければならないと思っ

ています。

国際線利用者のなかでも、なぜインバウンドが伸びているのか。関西空港におけるインバウンド動向として、関西空港を利用した方が日本のどこを訪問するかという資料があります。この資料は大阪観光局の外国人動向調査結果2017年度第1期から参照しましたが、86%が大阪です。次が京都で65%、3分の1弱の方が東京にも行かれます。意外に少ないのが兵庫・神戸の19%です。

関西の中で大阪は関西空港のインバウンド観光客の圧倒的多数の訪問地になっており、次が京都、これが実体です。もう一点重要なことがあります。関西空港国際線のトランジット利用率についてです。これはトランジット利用の方が多いか少ないかが、国際ハブ空港かそうでないかが分かれるひとつの尺度だと思います。

残念なことに1994年に関空ができて、1998年頃は利用者の10%弱がトランジット利用し

ていただいていたのですが、これは完全に減少傾向で現在わずか1%程です。インバウンドの方の100人に1人が、トランジットで空港から出国せずに次の目的地に向かうということです。現在、99%の方は大阪、京都への訪問を目的として関西空港を利用しているわけです。

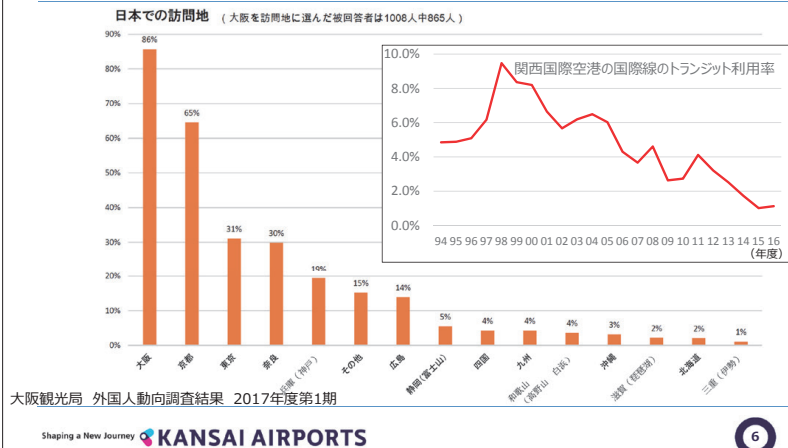
関西空港はトランジットの空港ではなく典型的なデスティネーション空港で、この地域を訪れることを目的に使われる空港です。端的に言うとインバウンド旅客数がこれだけ増加しているのは、この関西地域に魅力があるからです。

多くのインバウンド旅客が大阪を目的に来られます。訪問地に大阪を選んだ理由について私たちも調査していますが、大阪観光局の資料を今回お借りしています。第1位「大阪の観光地が魅力的だった」が38%、次いで「大阪の食事が魅力的だった」が30%、「大阪でのショッピングが魅力的だった」23%。この資料から見るとかなり大阪は頑張っています。

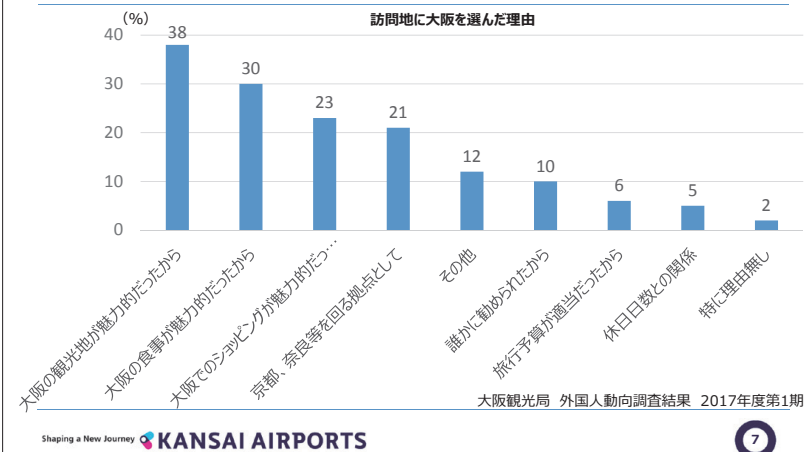
かつては、関西空港から入国し関西空港以外の空港から出国する方の比率は、関西空港インが55%くらい、関西空港以外の空港から出た方は45%という統計になっていました。最近では関西空港アウトが増えてきている状況です。旅の終りに大阪で食事や買い物をして、最後に空港に来て、さらに免税店で買い物をするというモデルに近づいてきているのではないかと思います。これは素晴らしい傾向だと思います。消費する場としての大阪、関西ということを最後に選んでもらっているとすれば、それが関西圏の景気の下支えになっているのだろうと考えるわけです。

もう一つ重要なことは、関西空港に来られる

関西の空港の成長①



関西の空港の成長②



インバウンド旅客の方の平均年齢が若いことです。30代を中心に20代、40代を合わせるとおおよそ70%を超えます。皆さんスマホを持っておられます。大阪は先行して民泊を1室1万円くらいで提供していますが、すべてスマホで手続きができます。スマホ一つあれば宿泊もできる、決済もできる、旅の案内も手に入るという社会構造になりました。

そのなかで重要なのは、皆さんも利用されていると思いますが、SNSでどういう情報発信がなされているかということです。中国の方のキーワード検索として最も多いのが新宿、歌舞伎町のようなものです。これには負けていますが、心斎橋、道頓堀は2位にきています。京都の観光地である金閣寺は随分下の方です。

台湾の方のキーワードを拾うと、若い方が中心だと思いますが、1位が難波、心斎橋が2位、

大阪の場合はクールジャパン的なポップカルチャーが非常に多くのアジアの観光客を惹きつけているとも言えます。このような街の魅力に支えられて関西空港も利用者が右肩上がりに伸びているのだと思います。

先日北海道のシンポジウムに出席したときに伺ったのですが、北海道のインバウンド年間観光客数は250万人だそうです。北海道へ行ったときに韓国や中国の人が多いたと思いますが、北海道全体で250万人に対して、非常にラフな言い方かもしれませんが、黒門市場だけで365万

9

人です。これがミナミの集客力のすごさだと思うのです。アジアの人たちが行って楽しいと思うエリアが関西空港からたった40分のところにあることが、世界の空港として非常に恵まれたものではないかと思うのです。

関西空港は大阪へのゲートウェイ、関西地域のゲートウェイに特化した空港として、さらに成長させることに關しては、空港だけが一生懸命投資をしてもだめなわけで、海外の旅行者が大阪に行きたい、関西に旅行したいというこの意思があって初めて成り立ちます。現在、関西空港はデスティネーションとしての空港なので、関西モデルを空港から見ると、関西地域の発展および関西空港の成長というのは一体だということです。

その先にあるのが東アジアの拠点としての太平洋路線のネットワークです。これは関係各位の力をお借りし拡充していきたいと思っております。

ますが、そのなかで伊丹空港、神戸空港をどのように利活用していくかについても真剣に考えてまいります。冒頭お示ししましたように、今好調な関西空港を支えているのはインバウンドで右肩上がりには伸びていますが、関西空港だけではなく地域の皆さんの努力の賜であることを、皆さんにご理解いただきたいと思います。

小林 ひとことインバウンド観光客といえば、関空に到着して新幹線で東京へ行って、東京で買い物をしてから成田で帰るのが一つの定番だったのですが、そういうパターンは過去のものになったということです。関西が最終目的地で関西だけに滞在して帰るお客さんが非常に増えている。主要な部分になっていることをわれわれはもう一度確認すべきだと思います。

東京のいろいろな委員会でもこの話をしても理

解してもらえず、嘘だろうという目で見られがちです。これは事実なのです。われわれ関西に住んでいる人間は誇りに思っていると思うのです。大阪のどこに魅力を感じているのか、そこはもう少しいろいろ調べてみる必要があると思います。とりわけ関西が好きな国はシンガポールですね。香港、台湾、韓国でも、旅行社へ行ってパンフレットを見ると大阪のものがたくさん置いてあります。そういう状況になってきている。

ただ、われわれが考える関西のよさと、彼らがいいと思っている関西のよさはもう少しすりあわせていく必要があります。いろいろな苦情があることも事実です。ネガティブなところを解消していく努力は必要だと思っています。次はインバウンド観光客を一番センシティブに考えるキャリアの立場から、もう一度追加的な情報をお願いします。

関西の空港の成長⑤（黒門市場の事例）

ポイント

インバウンド対応商店街へシフトすることで賑わいを回復。
観光客対応の店舗と地元顧客対応の店舗が共存できる商店街へ。

取組の内容

- ・外国標記の横断幕、大型彫金の設置、多言語対応の商店街マップ作製。
- ・ホームページも英、中、韓に対応。
- ・Free Wi-Fi環境の整備、無料休憩所とトイレの設置、銀聯カードの取扱い。
- ・各店舗スタッフを対象とした実践的な英会話教室の実施。

来街者は2017年3月調査で2万9千人/日（2013年より5割近く増加）

国内外の買い物客それぞれに焦点をあてた次の一手として、大阪の黒門市場は日本の若者を呼び込もうと、PR動画を作製。近頃の千日前では留学生を店頭で受け入れ、接客力の向上につなげつつ、海外販路の開拓をめざす取り組みが始まる。常連やリピーターの定着へ、地域色を生かした商店街ならではの工夫。

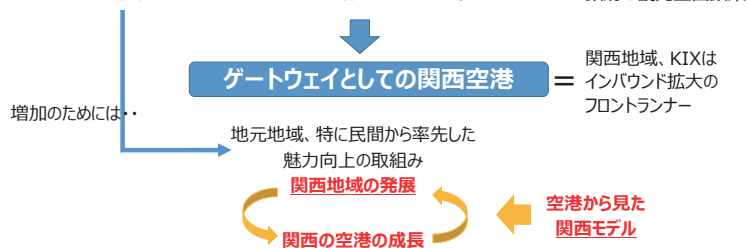
近畿経済産業局資料より抜粋

Shaping a New Journey **KANSAI AIRPORTS**



関西の空港の成長⑥

関西への訪問を目的とするインバウンド（新規・リピーター）の増加 ← 政府の観光立国政策



Shaping a New Journey **KANSAI AIRPORTS**



◇ JAL グループ国内線「大阪（伊丹・関西）発着ネットワーク」

西尾 私どもが、関西の空港をどういう形に機能わけして使っているか、実際の運用状況や課題についてお話しします。

こちらは、われわれが伊丹空港をどう使っているかを示した図です。伊丹空港では、28路線で1日96便を運航しています。

伊丹で一番重要視しているのは、利便性とネットワークです。関西在住の方がいろいろな地域に行きたい、行きたいときに便がある、行きたい時間に便があることが重要なので、ネットワークと利便性を重要視します。そしてできるだけ乗り継ぎなくダイレクトに日本国内に行けるような形で運用しています。

伊丹空港では、当地を基地にしてリージョナルジェットを運航するジェイエア、プロペラ機

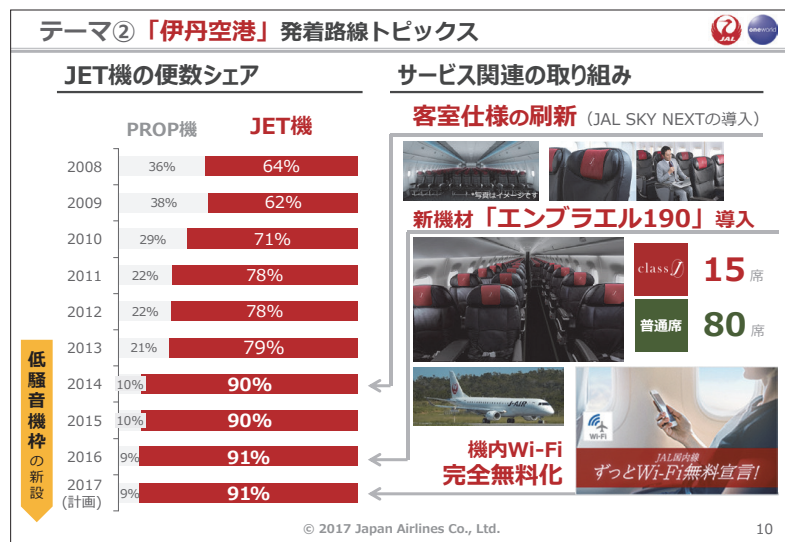
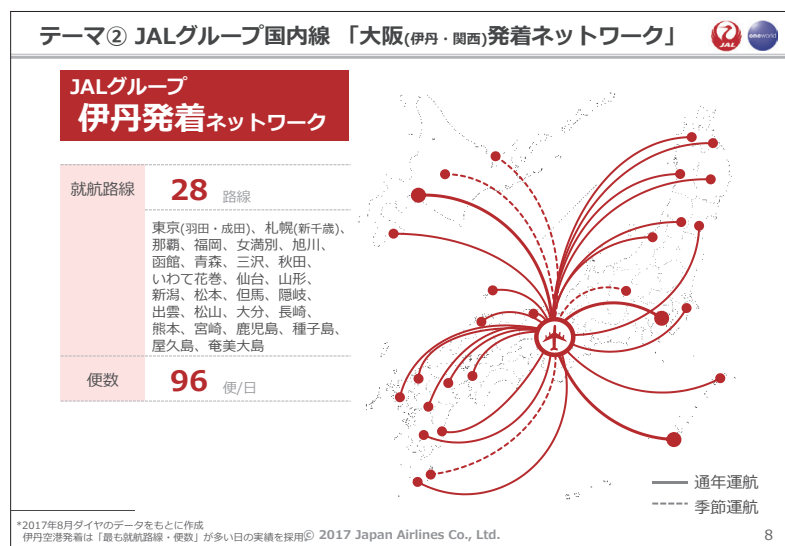
を運航する日本エアコミューター、そして、JALのグループ3社が乗り入れ、需要に応じて、地方への路線をうまく棲み分けながらやっており、このようなネットワークを構築しています。

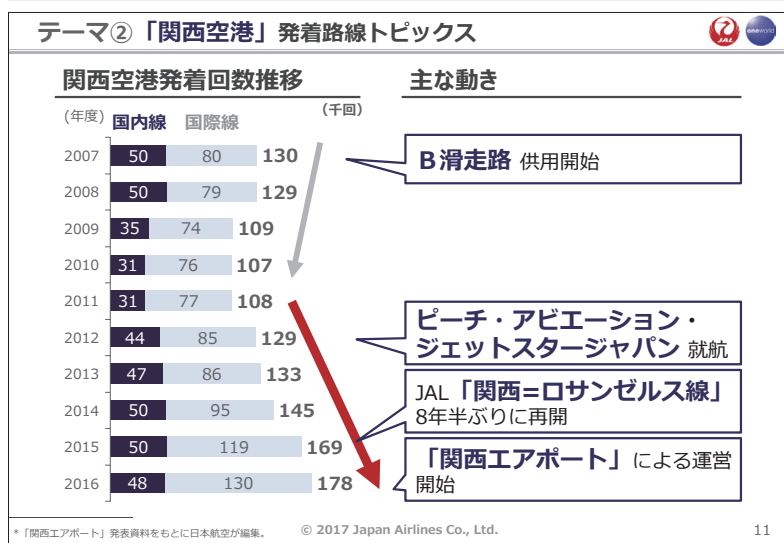
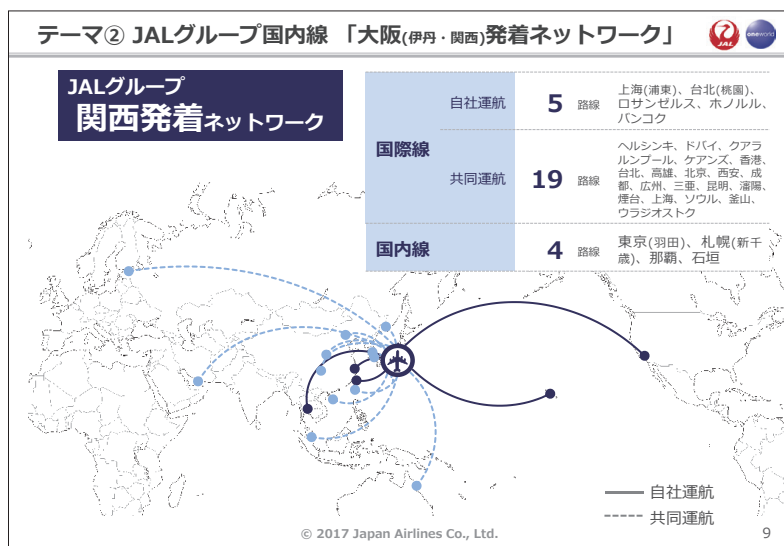
空港の機能、路線の機能で重要なことは、国の政策と空港会社の経営方針、更に、地元の方のご協力があって初めてわれわれ航空会社が路線展開できるということです。例えば、伊丹空港の場合、かつては、ジェット機用の発着枠とプロペラ機用の発着枠がそれぞれ設定されており、その名のとおりに、プロペラ機用の枠はプロペラ機のみしか運航できませんでした。それが現在では、プロペラ機枠は低騒音機枠に変更され、低騒音であれば、この枠を活用してジェット機が運航できるようになったのです。これにより、私どもは、低騒音機枠を活用し、プロペラ機に比べてスピードに優位性のあり、

かつ、静粛性に優れたリージョナルジェット機を運航することで、お客さまの利便性向上に繋げてまいりました。

特に、JAL グループの中でリージョナルジェットを運航するジェイエアの場合は、伊丹空港を基地にして、お客さまの利便性・快適性の向上に努め、上位クラスであるクラスJを15席、普通席を80席備えたエンブラエル190型機という機材を現在9機導入しています。将来的には、これらリージョナルジェットを32機くらいまで増やして、プロペラ機をリージョナルジェット機に順次置き換えながら、更に利便性向上を図っていきたいと思います。そしてその先には、これらのリージョナルジェット機は、現在、国をあげて開発に取り組んでいるMRJ（三菱リージョナルジェット）に全て置き換えていく予定です。

関西空港では、国際線でビジネスと観光需要の双方をしっかり





取っ払いこうと考えるのもと、特にビジネス路線では、ロサンゼルス線も運航できるようになり、また、レジャー路線では、ホノルル行の長距離便も飛ばしています。その他、東南アジア方面にも、バンコク線を運航しています。

関西空港のトピックスですが、資料にありますとおり、2011年、2012年は急にお客さまが増えていますが、これは、国のオープンスカイ政策の効果であると言えます。先にも述べました通り、私は、かつて、ジェットスター航空で仕事をしていたことが、そのジェットスターが日本に乗り込むことになったのは、やはりこのオープンスカイ政策の果たすところが大きいと言えます。オープンスカイ政策は、空港の発着枠が空いていれば、両国間で自由に路線設定ができる国際的な枠組みであり、そのオープンスカイが我が国でも実現したこともあって、24

時間離発着可能で便利な関西空港に多くのLCCが就航したと言えます。

これに加え、大きな効果があったのが、ビザ緩和です。これも国の政策ですが、オープンスカイがあって航空会社が自由に飛べるようになり、そして、今度は、訪日されるお客さまに対しても日本がビザを解禁したり、要件を緩和することによってしっかりと需要にお応えする。この両輪によって国際線の需要は増えてきており、これも国の打ち出している成長戦略の成果ではないかと私は思っています。

飛行機が運航できるのは、航空会社と空港の努力もありますが、忘れてはいけないのは地元の皆さまのご理解とご協力です。地元の皆さまのご協力なしには、空港も、航空会社も共存はできません。地元自治体の皆さまと空港会社、エアラインが三位一体になって、地域の皆さまと寄り添いなが

ら、私どもも常に感謝の気持ちを持ってやっていきたいと考えています。

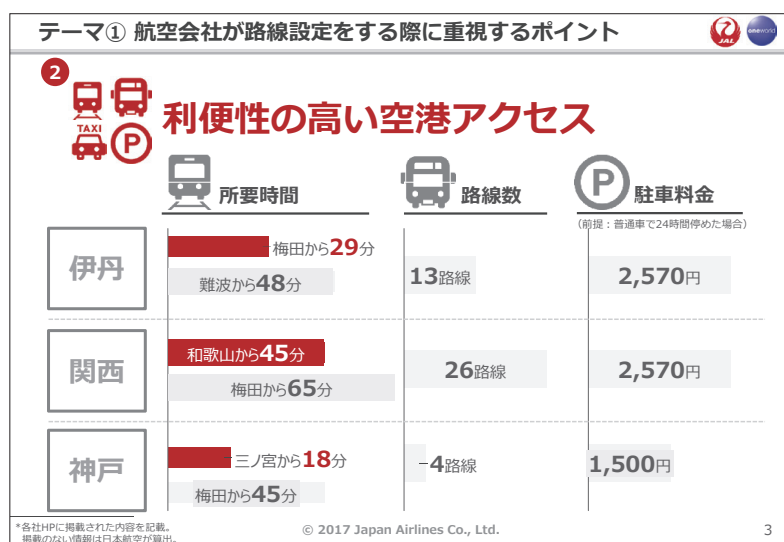
今後の発展に向けたさらなる提言として、もう少しお話しさせていただきます。利便性の高い空港アクセスという点では、ここ関西地区では、なにわ筋線計画や伊丹空港線の検討などの話題もあり、航空をご利用いただくお客さまにとっても大変喜ばしいことだと思います。私ども航空会社にとって、空港と市内が近い時間で結ばれることは大きなメリットですが、こうした大きなインフラ整備計画を地元や鉄道会社、それに国も関わって計画いただくことが、利用者利便をより高めることになり、一層空港の活性化につながるのではないかと考えています。

私どもは、伊丹＝東京間を1日に15便飛ばしています。新幹線の1編成は、大型機であるボーイング777型機約3機分の座席数があり、それが

のぞみ号であれば、1時間に約10本走っている
ので、その供給量には圧倒的な差があります。
その新幹線と我々航空会社が共存していくため
には、お客さまの利便性を追求してお選びいた
だけのようにしていく必要があります。大阪＝
東京間の需要は、移動時間を短くしたいので航
空機に乗るというお客さまにご利用いただい
ております。航空会社が移動時間の短縮を重視さ
れるお客さまに訴求していくためには、空港と
市内のアクセスを短縮し、より便利に移動して
いただけるよう、時間の付加価値を提供してい
くことが重要だと考えています。

もう一つが柔軟性のある運用時間なのです
が、ここでは一例として、羽田空港と大分空港
の実績を挙げています。大分空港着最終便のダ
イヤですが、2014年までは、東京発が19時15
分出発でした。その後、大分空港が運用時間を

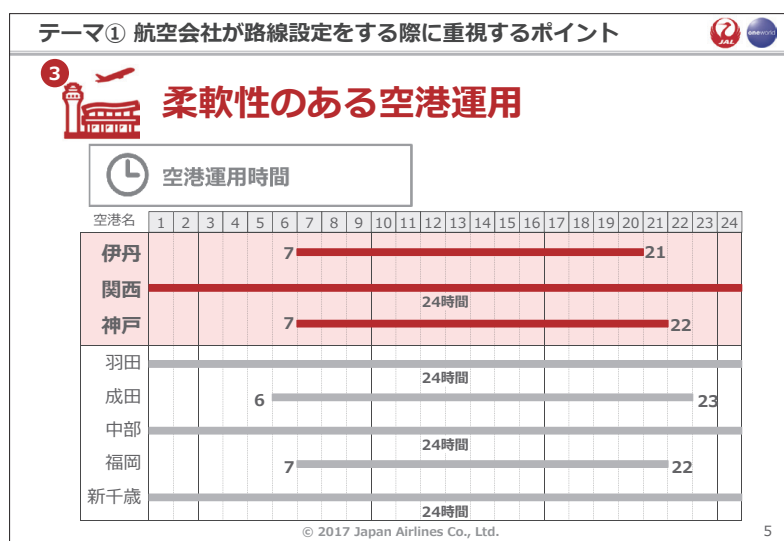
延長していただいたことで、東京発最終便の出
発時刻を遅くして、東京発19時55分の便を設
定することができました。最終便の東京出発を
遅くすることについては、その分、目的地の到
着時刻も遅くなるので、デメリットかと思われ
ましたが、実際のお客さまの声には「東京の出
発時刻を遅らせて欲しい」というご要望があっ
たのです。東京で会議が終わったあと、懇親会
に参加しても、19時15分発の便だとビール一
杯しか飲めずに宴席を離れなければならない。
せっかく会議に行って懇親会にも参加している
のだからもう少し飲んで帰りたいといったお声
をいただきました。そして、19時55分発とし
た結果、2015年3月と2014年の実績を比べる
と、お客さまの数で4.5ポイント、利用率で3.2
ポイント増えたのです。これは、こうした運用
時間制限の緩和がもたらす効果としてご紹介さ
せていただきました。



せていただきました。

小林 私も最後の一杯を余分に、
というところを非常に気にしてい
ます。当たり前のことですが、空
に線路があるわけでもなく、空に
道路があるわけでもないですね。
自由に路線を変えようと思えば
いつでもできるというのが航空機
ネットワークの特徴です。

もう一つ人間は、朝家を出て目
的地に行ったらいつかは出発地に
帰って来ますが、荷物はそういう
わけにいきません。荷物は行っ
たら行きっぱなしで終わりです
が、そこが船と飛行機の違うところ
です。行きの旅客が増えれば帰りの
便の客も増えてくる。難しい言葉
でいうと頻度の経済性。それが飛
行機の場合あるのです。そういう
意味でフレキシビリティに重点を
置いて話をされましたが、いろ
いろなお客さんのニーズにフレキ
シブルに対応していける、これがま
た飛行機の持っている大きな特徴



だと思います。

そのなかで規制や政策、地元の熱意というものが航空機利用に大きな影響を及ぼすという話をさせていただいたと思います。そのなかでアクセスの問題、重要性をご指摘いただいたので、続いて池田局長からアクセスの問題も含めて、話題提供していただきます。

◇空港からのアクセスについて

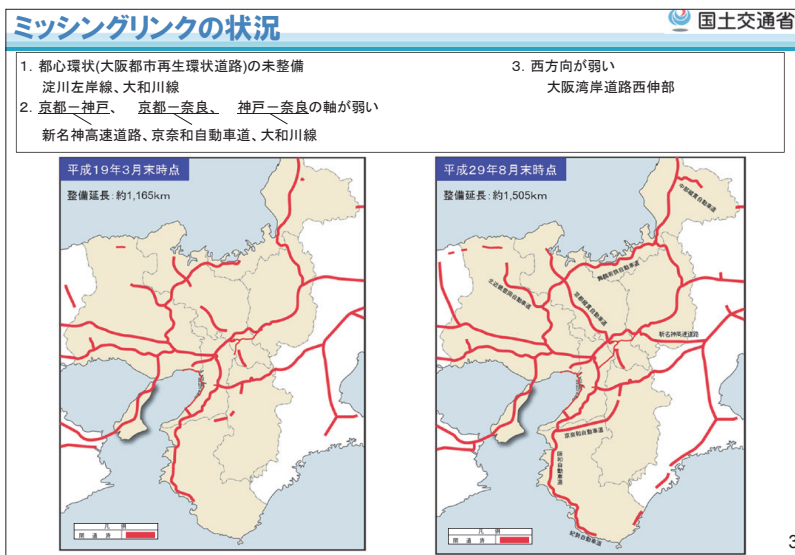
池田 関空が出口の役割を果たすようになってきているという話がありました。成田に入っても、最後は買い物をして関空から出て行く、あるいは関空に来て関西で買い物をしてやはり関空を出口とする、という流れです。前は関空に来て新幹線で東京へ行き、成田から帰るのがむしろ定番でしたが、それが大きく変わってきている。

出口としての関空を考えた場合に、空港へのアクセスには、

いろいろな形・パターンがあるでしょうが、これから伊丹空港に着いて、関空から帰る、というパターンも考えることになると思います。その場合、伊丹空港は大阪から近いといえば近いのですが、今はかなりアクセスに問題があると思うのです。

私もときどき使いますが“行きはよいよい”ではないですが、大阪から伊丹に行くときはほぼ時間も読めますし、すごく早いのです。20分もかからないくらいで、いつでも空港で時間をつぶして飛行機に乗るくらいです。しかし戻ってくるときは、阪神高速道路の社長の前で恐縮ですが、阪神高速池田線はよく混んで、伊丹空港から大阪は下手したら小1時間かかることもあります。

そうすると大阪から関空は今の時点ではいい



として、伊丹から大阪は随分時間がかかる印象があるのではないかと思います。南海電鉄や阪急電鉄の方もおられますが、難波からはラピートなどがあって関空まで一直線です。しかし伊丹から難波となると何回乗り換えなければならぬのかと大変なことになっています。これは出口としての関空にとって非常にネックになってくると思います。やはり伊丹と大阪都心、難波のアクセスを早く便利にしなければ、出口としての関空にも支障をきたすでしょう。

神戸を考えた場合、先ほど竹林先生の資料に伊丹・神戸リムジンバスで40分とありましたが、そう甘くはない。40分で行けるのはごくまれで、下手したらその倍くらいかかることもあるのではないかと思います。そのあたりを解決していかないと神戸空港の活用も追いつき

ません。先ほど山谷さんからの資料にもあったように、データからもやはり今の時点では兵庫は乗り遅れている感じを受ける部分があります。もっと兵庫、神戸にも来てもらえるようにしなければいけないと改めて思いました。

◇ ASEAN の貿易と貨物／

関空のゲートウェイとしての価値

竹林 関空は、近距離路線といわれているところ、中国、韓国、台湾は当然としてそこから先の東南アジアも一応は多くのサービスがあり、会社も選べるし運航頻度も多いです。特に関西の場合ローコストが非常に多く飛んでいるので、比較的値段も安いわけです。

いっぽうで貨物に関しては、旅客機が小さくなっているので貨物が積み減らなくなっています。

旅客機は、お客さんのほかに、ベリーという荷物を乗せているスペースに貨物を積む場所があります。それ以外は貨物専用機（フレーター）ですが、フェデックスなどはもちろん航空貨物専用会社だから持っていますが、フレーターはそんなに頻繁に飛ばすものではありません。アジアのラインでは今はベリーという旅客機の腹に積める部分が少し足りないといったところです。

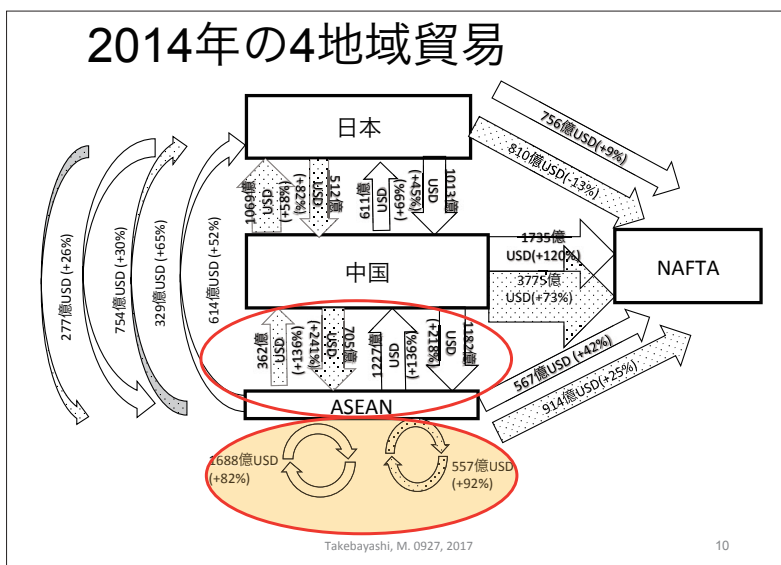
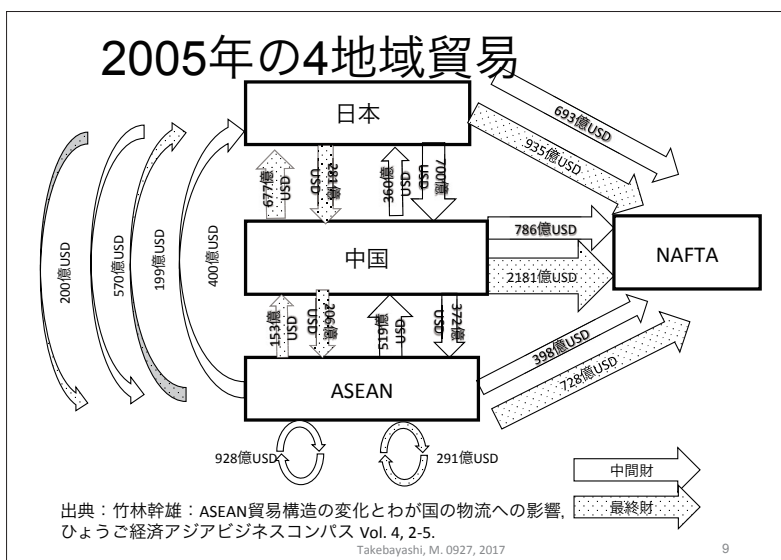
もう一つ長距離で考えると、やっとロサンゼルス便が復活したという話でうれしい限りですが、そこから先は飛んでいないので、欧米便は格段に少ないのです。こう考えると、海外のいろいろなところへ行く方は、国内で乗り継ぐのならどうしても成田を使わなければ仕方がないという話になるわけです。

貨物はもっと深刻で、欧米に持って行くのなら、成田までトラックで走って積む、あるいは他国の空港まで持って行き、そこで

積み替えて欧米の主要都市へ持って行くのが実態です。

関空の強みはアジアですから、アジアをどうしていけばいいのかという話をします。中国の話をする方が多く、それはそれで理解するのですが、私個人は ASEAN かなと思っています。今後 ASEAN が注目されていて、貿易上も非常に伸びている。ASEAN 内部では経済統合のための貿易協定のようなものが批准されています。

これは私が経産省のデータから作成した図ですが、北米（NAFTA）は行きだけ示していますが、日本、中国、ASEAN との間で貿易がどのように変わったかを2005年と2014年の二つの断面で見ているものです。二つの年の10年間で空いただけで1.何倍、下手すると2倍になる。中国と ASEAN の関係などは何倍とい



うレベルで伸びるわけです。日本との間でも1.5倍くらいの形で伸びてきています。

部品であれ完成品であれ、ASEAN との関係は日本も中国も、ものすごい勢いで伸びているのです。無視できないのはこの下の部分で、ASEAN の中でぐるぐるものが回っている。自分たちでつくって自分たちで消費するというレベルですが、10年前に、中国はこんなふうになるのではないかといわれていたのですが、10年経ったら ASEAN にこの波がきている状態になっているわけです。

先ほどから何度も話に出てきていますが、アジアのお客さんのインバウンドは、もちろん中国のお客さんも非常に多いですが、将来的に ASEAN は気にしなければいけないでしょう。航空貨物のサプライチェーンなどもしっかり保っていかなければならないので、当然これはモノが高くなるので飛行機の便も使われるでしょう。ただ冷静に見ると、一番大きい都市しか行っていないのが関空の特徴で、セカンダリーエリアに行っているのはごく少数です。その点でこれから考えなくてはいけない部分があるのではと思っているわけです。

ASEAN とそういう関係をつなげていこうと思うと、飛行機が一番経済効率がいいといわれているのはエアバス A330というタイプです。これはかなりアジアの中を飛んでいます。最近ではそれより胴体が少しだけ大きい A350というタイプの機材が入ってきて、少し積載効率が上がるのですが、こういったものが伸びてきています。ローコストでいうと B737や A320のタイプです。機内の通路1本だけのものでナローボディといいますが、狭いのであまり積めない。それが A330クラスになるとツインアイルという機内の通路2本あるタイプになります。それぐらいになると貨物の積載量もかなりよくなります。

空港でいろいろな税関の手続きがありますが、いくら貨物がきても空港側のメリットはほとんどありません。飛行機が増えれば着陸料が入り、あるいは上屋を使ってもらったら収益がありますが、荷物の回転がよくなったからと

いって空港側には何もお金は入らないわけです。そこはビジネスとして少し考えた方がいいのではないかと。例えば一つの考えとして、ファストレーン（優先保安検査場）という、お金を払うとスピーディーに行けるものを、通関でももっと簡便にやりますよということで、空港側にキックバックがあるような形が考えられてもいいのではないかと考えています。私は関西空港調査会で別途航空貨物の研究会をさせてもらっていますが、そこでもかなり議論されています。

皆さんの関心は主に旅客だと思いますが、貨物は非常に大きいので貨物を動かすことが空港側のベネフィットにもなり、キャリアのベネフィットにもなる。

洋の東西を問わずプライベートジェットを飛ばす時代です。数年前に調査に行ったジャカルタのスカルノハッタ空港から街中の東側にあるハリム空港という軍が管轄している空港です。主に貨物とローコストを使っており、空港の端っこのほうはビジネスジェット専用です。ラウンジがあり、どこのホテルかという豪華な感じですが。周りにプライベートジェットが並んでいます。ズラッとプライベートジェットが駐機しています。これが世界のビジネスの姿です。

残念ながら日本の空港にはこの手の空港はありません。一般旅客便と貨物便の間に、プライベートジェットが入ってくるのを許可しているに過ぎません。これから先を考えるのであれば、こういったものも本気で考えるべきで、関西の3空港の中で使っていく機能の一つではないでしょうか。

観光の話が出ていますが、確かに大阪はすごく多いです。特に USJ が多く、ここへ行きたいというお客さんが多いそうです。神戸は、私が神戸港の仕事をしていたときに外国の方いろいろな聞いてみたのですが、どこを見に行けばいいのかさっぱりわからないと言われます。事実そのようで、留学生にしても神戸のどこかへ案内して欲しいと言われると困るという話を聞きます。何が観光スポットなのかという発信が少ないのではということでした。

空港のネットワークから考えると伊丹空港は関西からどこか別のところへ行くゲートウェイとして価値があるのです。アジアのお客さんの観光動向はセカンドフェーズやサードフェーズ、団体でやってきて次は個人で来る、3回目は人が行っていないところに行こうということで、旅行会社の方に聞くとそうになってきているそうです。

私が北海道へ行ったときも、「自分は5回目で、これから車をレンタルしてどこどこに行くつもりだ」という、台湾や香港のお客さんと食事を一緒にしたこともあります。伊丹はかなり離島に飛んでいるわけですが、意外な日本を見つけれからということで、離島はかなりデマンドとして大きいのです。

伊丹から飛んでいるところで有名なのはジオパーク指定になっている隠岐もあります。大隅諸島に行くことも可能です。伊丹空港を起点にしていろいろなメニューができるという大きなメリットもあって、そのためにはどうしても先ほどから出ている空港間のアクセスをなんとかしないといけないので、この点の改善は必要です。関西は特にインバウンドを起点にいろいろな形のゲートウェイが設定できてしまう状況にあることを、われわれは意識したほうがいいと思うのです。

もう一つ、船に乗って関西へ来てそのまま関空から出て行くというパターン、その逆もやっています。これは瀬戸内のフェリーがすごく多いのです。瀬戸内のフェリーはさんふらわあや名門大洋に乗るのですが、毎回見るのは台湾のお客さんです。だいたい皆さんは九州・博多、福岡空港に降りて北九州の港からフェリーに乗って大阪に来て、USJに行っ関空で帰るそうです。この流動は無視できないと思います。

先ほど池田局長が言われた、周りの空港との接続も重要ですが、港との接続も含めて向上させるとかなり変わってくると思います。ここへ新しい流動も全部取り込めるのではないかと思います。そういった形でやるためには、船も含めた周遊効果を期待するような形でつくるのも

一つの方法でしょう。

小林 いろいろな角度からご意見いただきましたが、一つはASEANの重要性を指摘されたと思います。かつてASEANはベトナムを除いてそれぞれの国の主要な企業は、ほとんど華僑資本で牛耳られてきたのですが、今はそれが変わりつつあります。民族資本のセクターが非常に大きく発展してきて、ASEAN経済も大きく変わっています。そのなかで域内で回すことが重要だという話がありました。

私も経験したのですが、インドネシアのバンドンというジャワ島の西のほうにある町。バンドンの空港はそれほど大きな空港ではありませんが、週末になるとクアラルンプールから直行便がたくさん飛んできます。何を目当てに乗っているのかというとバンドンのアウトレットです。パティックや民族衣装などを大量買いしている人たちがいます。そういう地域内での流動が大変な勢いで今増えてきている。竹林先生のおっしゃったことが、私は体で理解できるように思います。プライベートジェットの話もありました。

今日はいろいろな角度から、緊急性の高い話を網羅していただいたと思うのですが、一つだけ補足します。ビジネスクラス、ファーストクラスがあまり関空に来ていないという話がありましたが、富裕層の客をどう取り込んでいくのかを真剣に考える必要があると思います。

富裕層の行動はわれわれに理解できないところがありますが、今、欧米の超一流ビジネススクールがこぞって上海に分校を設立しています。上海分校に欧米の学生を送り込んでいる。何を勉強させるためにわざわざ欧米から上海に送り込んでくるかというと、ほとんどのカリキュラムがラグジュアリーマネジメントです。桁違いな人たちがいるので、そのラグジュアリー層がどういう行動をしているのか、どういうビジネスを展開すればいいのかを勉強するためにわざわざ上海分校をつくっているのです。

私のビジネススクールにも1人中国人の留学生がいます。起業目的でやってきました。入学



の面接のときに、ここで勉強をする目的は何か、そのあとどう考えているのかという質問をすると「自家用飛行機を買いたい」というので面食らいましたが、2年の間に起業して帰りました。

何をしたかという、自作ムービーです。今中国ではやっているようですが、自分で撮影してつくった映画をネットで販売するビジネスを立ち上げて、中国で自分のところが一番売上げが高い、卒業させてくれときました。日本ではなかなか飛行機が使いこなせないといって、もう日本に住んでおらずアメリカにいますが、そういうビジネス層、富裕層も取り込んでいかなければいけない。

キャパシティも限界があるので、6,000万人の観光客がやってくるとして、それに全部対応できるわけではありません。関西は其中で高いサービスを求めてもらえる、上質なお客さんもしっかり受け入れられるようなビジネスモデルをこれから勉強していかなければならないと思っています。

これで最後になりますが、このシンポジウムあるいはパネルディスカッションを踏まえ、これからの重点課題、これはぜひ最優先でやっていくべきだということを、各自取りまとめていただきます。

◇お客様の満足度向上と環境配慮の2点を重視

西尾 私どもは、今後も、「お客さまの満足度のさらなる向上」、そして、地元の皆さまのご協力によって航空会社ならびに空港が成り立っているとの考えから、「環境、騒音への配慮」を確実に実施して参りたいと思います。

まずは、お客さま満足度の向上です。

これまでは、飛行機を好まれるお客さまのニーズは、移動時間短縮重視で、かつ、移動中はお休みになることと考えてきましたが、最近では、IT技術の進歩により大きく環境が変わり、SNS、ラインなどのITコミュニケーションツールが普及してくると、飛行機の中で仕事をする方も増えてきました。こうした背景のなかで、JALでは、Wi-Fiを15分間無料というサービスを始め、多くのご利用をいただきました。しかしながら、お客さまのコメントを見ると、15分のみでは中途半端なので、全て無料にして欲しい、というご意見をたくさん頂戴したこともあって、今年から、全て無料でお使いいただくことに致しました。

環境の変化に合わせて航空会社もサービスを変えていかなければ、お客さまが離れてしまいます。お客さまのご要望や社会の変化に合わせて、私どもが常に変わっていく。こうした取り組みがお客さまの満足度のさらなる向上につながっていくと考えており、今回、Wi-Fiを無料

化させていただいた次第です。お蔭さまで、機内から、ラインなどで「あと10分で着くよ」と到着空港でお出迎えにいられている方に送信いただくなど、お気軽にご利用いただいております。

もう一つが環境への配慮です。私どもは、これまでも、伊丹市など近隣自治体の皆さまから、伊丹空港には、低騒音機を就航させてほしいというご要望をいただいておりますが、今般、2019年第3四半期より、低騒音機として実績のあるボーイング787型機の国内仕様機を初めて導入させていただくことを決定しました。この787型機を伊丹＝羽田線を中心に投入し、地元の皆さまのご要望にお応えして参りたく考えております。このように、私ども JAL グループは、引き続き「お客さまの満足度向上」と「環境配慮」、「ご地元の皆様と寄り添うこと」の3点を重視しながら、関西地区の発展に貢献していきたいと思っておりますので、今後ともよろしくご指導のほどお願いいたします。

◇ 6,000 万人を呼ぶための インフラづくり、まちづくりを

池田 先ほど竹林先生のお話の中でドキッとしたことがありました。「4地域間の貿易」で、以前は日本がアジアとの関係で片側の主力として役割を果たしていたのですが、今は中国と周辺アジア諸国の中での貿易がかなり広がってきているという話がありました。インバウンド6,000万人という予想がありますが、うかうかしていると今後は中国の人が日本に来ずほかのアジアへ行くことも大いにありそうです。

最初に小林先生から、インバウンドの観光客がタイへたくさんおいでになっているという話がありました。我々も、今はたくさんインバウンドの方が来ているから20年後もくると思っていたら、もしかすると違うかもしれない、20年後も来てもらえる日本でなくてはいいと思いました。6,000万人来るだろうから何かをやるのではなく、6,000万人呼んで来るためにやっていかなければならないのです。

私は行政の側で、役割としてはアクセスの整備ですが、6,000万人来てもらうためのインフラは1日、2日でできません。長期的な観点に立ち、鉄道も道路も着実に一步一步進めていって、気持ちよく来てもらえるようにしなければいけません。そしてまちの魅力がないとやはり負けてしまいます。魅力というのは歴史的なものやアミューズメントなどがありますが、まちが小ざれいで気持ちよくないとだめだと思うのです。そのためには、今回御堂筋の話もしました、大阪、京都、神戸、奈良それぞれが、今日よりは明日、明日よりはあさって、少しでもきれいなまちになるような努力をしなければいけません。

公共空間には大きな役割があります。私も公共空間を管理する一員であり、今日もそのような役割の方がたくさんおいでになっていると思いますが、そういった人たちが先頭になって、きれいなまちをつくっていかねばならないと思います。それは公共だけではなく、今日お集まりの皆さんが「自分のまちはきれいでしょう」と外国の方に言えるようなまちにできるよう、一人一人取り組んでいただければと思います。

◇ 旅客と貨物のファストレーン実現と 3 空港のゲートウェイ機能

竹林 私が話したことは全部喫緊にやって欲しいのですが、全部は無理なので二つだけ申し上げます。一つは、どうしてもやっていただきたいのですが、お客さんと貨物のファストレーンです。今のところやっているところがどこにもなく、貨物に関してはアジアでもほとんどやっていないと思います。だからこそやることによって、非常に大きなインセンティブを生み出すと思うのです。

それが特徴にもなるだろうし、少なくともこれだけインバウンドが来るのなら、ファストレーンをつくらなければ怒るお客さんが増えるかもしれないので、これは必須だと思っています。旅客用のファストレーンに着手するなら貨物のファストレーンも整備して空港が貨物を扱

うことの価値を再評価して欲しいと思う次第です。

もう一つは伊丹、関西、神戸の3空港の使い方について、キーは何の玄関（ゲート）になるのかだと思います。関西は世界、特にアジアの主要なところへのゲートウェイであるだろうし、伊丹は今後国内に広がっていくためのゲートウェイ。神戸は、私の個人的な考え方ですが、例えばビジネスのゲートウェイになるのなら、それはそれでありとする形だと思うのです。

だから何かしらのゲートとして機能していくにあたり、関西の3空港はそれぞれカラーが違うので、協調してできる部分がかなり強いのではないのでしょうか。それが一つのマネジメントのもとでできるわけですが、そういう形で進めていくのが一番いいと思います。アジアの各地で空港開発が行われていますが、そういうところの先行事例として、今まで日本の空港は悪い例で出されることは多々ありましたが、いい例で出されたことは滅多にないので、ぜひともいい例になっていただきたいと思います。

◇ IR と大阪万博で 3 空港需要と 関西経済の活性化を

山谷 喫緊の課題ということですが、私は関西3空港、特にインバウンドの話を皆さんにしてきました。観光レジャーのインバウンドは問題ないと思うのですが、圧倒的に不足するのがビジネスニーズです。関西空港からなかなか国内のフルサービスキャリアが各地に運航しないのは、やはりビジネスクラスが売れないからです。いつから売れないのかというと、本当はさかのぼって1990年代バブルの崩壊の頃から売れていなかったと思うのです。

その背景は、大阪に仕事がなくなり、企業も従業員も東京めがけて大移動を起こした東京一極集中です。日本全国各地から一極集中しましたが、一番多く移動したのは関西からだったのではないかと思います。グローバルの視点から見ると、東京に本社を置かないと実質上グローバルカンパニーとして海外の競争に対抗し得ない、こんな現象が起こったのだと思います。

それが22、3年前の話です。私も1994年に東京に異動し、昨年帰ってきました。行ったときは37歳、帰って来たときは59歳でした。スーパー・メガリージョンの話がありますが、リニアは2037年に東京、品川から大阪まで開通します。但し、これは20年も先の話です。この



20年どうやって関西を持たせるのか。観光産業を大事に育てていけばなんとかなると思いますが、それ以外に健康、医療やスポーツなど、どんな産業に注力してどのように立ち上げ発展させるのかは非常に重要なテーマだと思います。関西経済界こそって皆で考えなければなりません。

スーパー・メガリージョンがもう少し前倒しになれば、関西はアジアに近いので、東京から逆に吸い戻すことはできると思うのですが、残念ながら20年も先の話です。どうやって関西の経済を発展させ、ひいては空港のビジネス客を増やしていくのが最重要課題です。ここに抜本的に取り組まなければならないと思いますが、20年先のことをあまり話しても仕方ありませんので、喫緊の課題として大事なことは目先のIRと大阪万博だと思っています。2025年ぐらいに一つの大きなイベントを成功させ、その勢いでインフラも整ってくる2030年に、関西は本当に逆ストーリーで東京から吸い戻すことを考えていくと良いと思います。目先の目標としてのIRと万博、これが実現すれば当然3空港の需要も活性化され、関西経済も同様に活性化されますので、この二つに関してはぜひとも皆様のご協力を賜りたいと思っています。

小林 今日のシンポジウムを通じて、参加された皆さん方には、空港が非常に大きな問題としてクローズアップされた、ダイナミックでスリリングな分野だということがおわかりいただけたのではないのでしょうか。ただ、日本では空港の問題あるいはロジスティクスの問題を考える研究者が非常に少ないのです。本当はもっと若い人たちにこの分野に興味を持ってもらい、重要な政策論議をさまざまな角度からできるような社会が本来あるべき姿だろうと思います。

バンクーバーのブリティッシュコロンビア大学では、非常に大きな資金を投じて空港問題あるいは航空産業の問題を研究しています。そこから見るとわが国のこの分野の研究は実に層が薄いというのが正直な実態です。しかし、日本は空港・港湾を通じてしか海外に結びついていけない島国なのです。皆さんがこの分野に関心を持っていただき力強いご支援、研究などを思い立っていただく一つの大きなきっかけになれば非常にありがたいと思います。関西空港調査会は日本で珍しい空港問題に特化したシンクタンクです。皆さんに支えられてこれからも頑張っ

て参りますので、相変わらずのご支援を最後をお願いして、パネルディスカッションを終わります。どうもありがとうございました。

2017 年関西空港調査会シンポジウム

グローバル社会における関西の未来と空港 ～関西 3 空港の活用について～

発 行 日 2017 年 12 月 15 日

発 行 一般財団法人 関西空港調査会
〒543-0021 大阪市天王寺区東高津町 11 番 9 号
TEL 06-6767-0800 FAX 06-6767-0811
URL <http://www.kar.or.jp>

印 刷 株式会社日報印刷
〒550-0004 大阪市西区靱本町 1-16-7
TEL 06-6445-6888