

関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム講演録

日時：平成26年12月12日(金)

場所：ホテルオークラ神戸1F 松風の間

主催：兵庫県

開会挨拶： 兵庫県知事 井戸 敏三 . . . p 2

基調講演： 航空需要拡大に向けた関西3空港の最大活用 . . . p 3
関西学院大学経済学部 教授 上村 敏之

パネルディスカッション： 関西3空港の挑戦 . . . p 8
コーディネーター： 関西学院大学経済学部 教授 上村 敏之
パネリスト： 文教大学国際学部 教授 小島 克巳
新関西国際空港株式会社 常務取締役 志村 格
神戸青年会議所 理事長 久武 伸之介

<フォーラム 開会挨拶 >

兵庫県知事 井戸 敏三

皆様、こんにちは。このフォーラムも4年続けてやっていますが、ようやく、関西全体の航空需要も上向いてまいりました。ご承知のように、新関西会社になってから関西空港の利用客は25年度で1,800万人。もしかすると、今年か来年には2,000万を超えるかもしれない。伊丹空港の利用客も1,300万から1,400万人へと100万人増えています。特に、関空の利用客の増加は、LCCが関空を中心に東南アジアあるいは中国等を頻繁に結んでくれていることが大きいですが、利用客が増えているということはそれだけ日本に対する関心が深まっていることの表れかと思えます。

先日、関西広域連合でタイのバンコクとマレーシアのクアラルンプールに参りましたが、最近の円安もあって、両国とも日本に非常に強い関心を持たれています。マレーシアは回教の国ですので、ハラールの問題とイスラムフレンドリーな対応が重要ですが、これも、徐々に準備が整いつつあります。例えば、三田の食肉センターは年度内にはドバイの認証を受けるはずですし、姫路の食肉センターも外国に出せるような厳格なHACCP仕様にしていこうとしています。また、関空やJR大阪駅には礼拝室が用意されており、神戸には回教寺院がありますので、関西に訪れていただくに際して必要となる施設も整備されつつあります。

そして、現在、2016年神戸サミットの誘致活動を行っていますし、2017年には、日本スポーツマスターズが兵庫で開かれます。2019年にはラグビーの世界カップが、2020年には東京オリンピック・パラリンピックが、2021年には生涯スポーツのオリンピックといわれるワールドマスターズゲームズが関西全体で開かれるというように、立て続けに行事が開催されますので、これをぜひ追い風にしなければなりません。関空・伊丹のコンセッションも手続きが進められ、2016年1月頃には、空港の民営化が実現することになるでしょうし、その際には、任意事業として、神戸空港の運営も一緒にやっていただいたら、3空港一体運用が実現することになるかと思えます。そのような意味では、3空港が関西の航空需要を満たす運営形態になりつつあると評価できるのではないかと思いますし、そうさせなくてはならない状況にあると思えます。

もう一つ、私どもは、コウノトリ但馬空港を抱えておりまして、できれば羽田直行便を運航したいと考え、検討を進めているところですが、利用客が年間2万6,000人ほど見込めれば、黒字経営ができます。その場合、運航機材は、県が提供することになるわけですが、そのような前提で但馬空港から羽田直行便を運航できるという状況も分析できています。そのような中で、リニアが大阪へ乗り入れるまでの大きな交通基軸としての飛行機・航空路線の役割、世界と結ぶ交通手段としての飛行機の役割は大きくなることはあっても小さくなることはないと思います。そのような意味で、3空港一体運用の早期実現を目指して、皆様方と一緒に努力をしていきたいと考えています。神戸空港は本来24時間運用できる空港にも関わらず制限をかけられていますけれども、これも、今申し上げた流れの中で解決が見えてくるのではないかと、そのように期待をするとともに、そうしていかななくてはならないと思えます。

本日の基調講演、パネルディスカッションをお聞きいただき、私が申し上げた流れが本流になりつつあることをご確認いただき、皆様とともにより利便性の高い関西を目指していきたい。このように願っております。以上、冒頭のご挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

<フォーラム 基調講演 >

航空需要拡大に向けた関西 3 空港の最大活用

関西学院大学経済学部 教授 上村 敏之

皆さん、こんにちは。本日は、関西全体の航空需要拡大を考えるフォーラムにお越しいただきまして、ありがとうございます。私は、関西学院大学経済学部の上村です。このような場所でお話させていただく機会をいただいたことを感謝しております。今、選挙の真ただ中で、明後日が投票日という状況の中で、このように皆さんにお集まりいただいたこと、特に、空港について関心を持っていただいているということに、本当に感謝しております。

本題ですが、「関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム」という、このタイトルに非常に思いが込められていると思います。それは、関西全体とありますから、関西全体として問われるべきだということ、航空需要は拡大していくという意思を地域が持つべきだということ、航空需要の拡大が関西全体のためになるということです。空港をめぐる状況は、この5年間で大きく変化しました。5年前には関西 3 空港をめぐる議論が活発になり、伊丹空港廃止論や、関西国際空港への利子補給問題が出てきて、それらが、時の政権の事業仕分けにかかったり、選挙の争点になったこともありました。その一方で、空港をめぐる動きも非常に目まぐるしく推移しました。大きな動きとしては、やはり、関西国際空港と伊丹空港の経営統合があり、さらにはコンセッションがあります。関空と伊丹空港については、日本のほかの空港よりも先んじて新たなビジネスモデルを提示したと考えています。このように、現実が大きく動いて新しいステージに入ったことを考える中で、今日のフォーラムの基調講演として、私から「航空需要拡大に向けた関西 3 空港の最大活用」というタイトルでお話しします。

まず、過去のフォーラムの経緯についてです。お手元の資料の 2 ページ目からですが、この一連のセミナー・フォーラムは 2011 年から始まっています。関西国際空港と伊丹空港の関係が世間で大きな話題になったのは、私の記憶では 2008 年だったと思いますが、その後の 3 年間は政治的にも空港の話題は混迷を極めた時期でした。そのような政治の動きを尻目に、こちらのセミナー及びフォーラムが開催されてきました。2011 年と 2012 年に、それぞれ計 4 回開催されています。黒い丸がついている回は、私自身が講演ないし、パネリストとして参加したものです。今日も含めて 2011 年から 2014 年の 4 年間で 14 回のセミナー・フォーラムが開催されました。講演が 35 回、パネルディスカッションは計 4 回です。延べ 48 人の講演者ないし、パネリストが関西全体の航空需要拡大について考える、このセミナーもしくはフォーラムに関わってきました。

これだけの回数を重ねて、これだけの方々が集まって提供してきた論点は一体どういうものか。まずは、この点について触れたいと思います。既に、関西の 3 空港は新しいステージに入っているわけですが、まずは、過去に指摘されてきた論点がどこまで解決して、まだどの点が解決していないのかということ整理したいと思います。そこで、私の基調講演では、過去 4 年間にわたるセミナー・フォーラムが指摘してきた論点をまとめて、関西 3 空港の今後の課題を浮き彫りにしたいと思います。その後のパネルディスカッションについては、ここで出てきた論点をもとに話を進めたいと考えております。

4 ページですが、2011 年のセミナー・フォーラムの論点です。この時期は、そもそも関西に 3 つの空港が必要なかどうか、さらには、関西 3 空港の役割分担はいかにあるべきなのかについて問題意識があったと考えています。これらの点について、まずは、関西 3 空港全体の評価として、関西 3 空港の共

存・共栄は可能であるということと、関西に航空需要拡大の余地があるということで、この認識はほぼ一致しています。さらに、関西は、関空+伊丹+神戸の3空港体制をとって一体運用すべきだという意見が多く見られます。続いて、政策のあり方ですが、関西3空港は行政主導で役割分担やすみ分けされてきましたが、セミナー・フォーラムにおいては、そのような政策的な誘導は行うべきではなく、基本的に市場の判断、すなわち、エアラインや利用者の判断に委ねるべきだという指摘がありました。

続いて、この時点ですでに空港のコンセッションの話題がありました。コンセッション価格は、経営自由度の高さとリスクの低さに依存する、伊丹空港をどれだけ自由にできるのかが鍵を握っているということが指摘されています。この点に関して、関空と伊丹の経営統合が実現し、伊丹空港の規制が緩和されたことは記憶に新しいところです。最後に、個々の空港の課題として、関西3空港は個々に問題を抱えていることです。関空には有利子負債があり、伊丹空港には騒音問題と発着枠の制限、神戸空港には市債の償還と発着枠の制限。伊丹と神戸については運用時間も加えてもよいと思いますが、これらの課題を克服していくことが2011年に指摘されていました。

続いて、2012年です。この年の7月に関空と伊丹空港の経営統合が行われました。そのため、経営統合の評価がセミナー・フォーラムでは話題になっています。まず、全体的に関空、伊丹の経営統合が評価されていますが、統合によって両空港の最適化を行うことで航空需要の拡大に期待するというようなことが言われています。また、両空港の企業価値を最大化していく、もしくは、アジアの成長を取り込んでいくというイメージが固まったと言えます。さらには、神戸空港を含めた3空港一体運用、複数空港の全体最適を実現すべきというような意見も出ています。

引き続き、政策のあり方ですが、空港には多くの規制がかかっているわけで、航空需要の拡大のためには、伊丹空港と神戸空港の規制緩和が必要だという指摘がありました。これに関連して国際会議の数が話題になっています。関西における国際会議の数は、トップが京都で2番目が神戸ですが、伊丹と神戸空港に国際便がないのは非常に残念だという意見がありました。資料には出ていませんが、神戸空港に関していうと、ポートアイランドにスーパーコンピュータ「京」があって、このスパコンは世界で空港に最も近い場所にあるわけですが、その立地のよさが生かされているのかどうかという指摘もあります。

次に2013年のセミナー・フォーラムについてです。まず、海外の空港、特に、イギリスの空港との比較において、関西3空港は過剰ではないという指摘がありました。そして、3空港全体のあり方としては、全体最適を目指すべきということが引き続き指摘されています。航空需要の拡大については、関西全体の視点から戦略を立てるべきというような指摘もなされています。

個々の空港の課題についても話し合われています。伊丹空港に関しては、発着時間の延長と国際便復活への期待も語られています。神戸空港に関しては、報道では苦戦が伝えられていますが、年間旅客数のデータを見る限り、地方管理空港の中ではナンバー1の実績を誇っています。しかも、この数字は地方管理空港の中で一番重い規制をかけられた上での数字であることも認識しなければなりません。逆に言えば、規制緩和によって航空需要を拡大させる余地があるのではないかということになります。この点を踏まえて、多くの地方管理空港の中でコンセッションを実現できる空港に最も近いのが神戸空港であるという意見もありました。

続いて、2014年です。今年度のセミナーですが、大きな動きとしては、7月25日に新関空会社がコンセッションの実施方針を提示しました。これを踏まえて、今年度2回のセミナーで提示された論点をまとめてみます。まず、政策のあり方としては、地域全体として空港をどうするべきかという視点が不可欠であること、さらには、内需ではなく外需、特にアジアの経済成長を取り込めるかどうか勝負で

あって、そのことと規制緩和の重要性について指摘されています。伊丹空港については、騒音問題の克服が課題であるものの、アジア近隣地域への国際便就航による成長が考えられるというふうにされています。

以上、過去4年のセミナー・フォーラムの論点を紹介してきましたが、私自身、過去の資料を見ながら思ったことは、実のところ、論点は毎年ほぼ共通しているということで、それをまとめてみれば、11ページのようになるかと思います。まず、現状認識のまとめですが、関西3空港は過剰ではないことと、関空、伊丹の統合並びにコンセッションには、一定の評価が与えられるということです。今後の課題については、関空、伊丹、神戸の3空港一体運用に期待するということですが、この場合はどのような形で神戸空港を一体運用に含めるのが現実的な課題であり、重要な論点になると思います。そして、関西の航空需要を拡大する政策を実施することについてですが、人口減少が進む日本においては、内需を期待することは非常に難しいわけで、特にアジアの成長を取り込む形で外需を伸ばしていく必要があります。関空が外需を取り込んでいくのはもちろんですが、伊丹と神戸についても、それが可能なのかどうか。それが関西全体の航空需要の拡大にあたって重要なのかどうかということが論点としてあるというように思います。

以上が、過去4年のセミナー及びフォーラムにおいて、指摘されてきた論点です。会場におられる方々は気づいたと思いますけど、実のところ、4年間で多くの論点に実は変化はありません。このセミナー及びフォーラムは何度も回数を重ねて、何人もの方々が関わってきたわけですが、繰り返し、同じ論点が指摘されてきたといえます。

以上を踏まえて、私のほうから、航空需要拡大に向けた関西3空港の最大活用のために、関西3空港の未来の課題を提示したいと思います。第1に関空と伊丹空港のコンセッション成立後に神戸空港をどのように一体運用の中に組み込むのかという課題です。一体運用といってもさまざまな形態があると思います。ただ、どのような一体運用であっても、関西3空港の全体最適が図られるようなものでなければならぬと考えます。

この点に関しては、神戸空港の収支がどのようになっているのかが重要な論点になってきますので、神戸空港の収支の現状について報告したいと思います。13ページが神戸空港の管理収支ですが、収入には、着陸料や停留料といった空港使用料や県、国からの補助金が入り、歳出には管理経費や市債償還費が入ります。

14ページは、支出の推移です。横軸が時間を示していきまして、縦軸は金額ですが、一番大きいウエートを占めているのが市債償還費で、これが支出を大きく膨らませていることがわかります。先ほど、神戸空港の課題は市債償還だと指摘しましたが、この管理収支を圧迫しているのが市債償還費です。

一方、15ページの収入です。着陸料収入は徐々に下がっていましたが、ここ数年は安定しています。支出が収入を上回っているため、新都市整備事業特別会計という、ほかの特別会計から借入金を行うことで収支均衡が図られてきました。2011年から2014年にかけて、過去4度借り入れが行われて、恐らく来年度もそうならざるを得ないと思います。この収支の結果をまとめたのが16ページです。開港当初は収入が支出を上回るよい循環でしたが、4年目の2009年度から実質的に支出が収入を超えてしまい、それを借入金で補填することで収支を一致させています。つまり、市債償還費の増加が収支を圧迫しているわけです。

これだけですと、神戸空港は借金をたくさん背負っていて、かなり苦戦をしているというように聞こえるかもしれませんが、国管理空港を見れば、借金を背負っているのは、羽田空港だけです。それ以外の国管理空港は借金を背負っていません。債務償還費や利払い費も存在しません。そういう意味では、

国管理空港は収支の面では非常に改善されています。一方、神戸空港は地方管理空港なので地方債の債務償還費がかかってきます。これは神戸空港だけでなく、比較的新しい地方自治体管理空港は、同じように地方債の債務を背負っています。つまり、国管理空港よりも地方管理空港のほうが、債務返済の分だけ不利になっています。このことから、神戸空港の債務を部分的にでも切り離すことができるかどうか。もしくは、コンセッションをして、その債務を圧縮することができるかどうか今後の課題になると考えます。このとき、神戸空港の収支をそのまま評価するのか、規制緩和による就航便の増加を見込んで評価するのかによって、運営権の価格が大きく左右されると考えられます。神戸空港は、地方管理空港の中ではずば抜けた旅客数を誇るわけですし、間違いなく地方管理空港の中では優等生であると思うわけですが、知事のご挨拶にあったように、海上空港であるにもかかわらず、運用時間や発着枠に制限があり、国際便も規制をかけられていることをどのように考えるかということだと思えます。

12 ページのスライドに戻って、2 つ目の課題ですが、関西 3 空港として、ビジネス需要をいかに掘り起こせるかが課題ではないかと思えます。特に、関西国際空港は、金融緩和に伴う円安効果やビザの緩和、LCC の取り込みもあって、観光需要が顕著に伸びています。しかし一方で、関西経済の地盤沈下はじわじわと進んでおり、そのためにビジネス需要が低迷しています。観光需要はよいときはよいですが、為替の影響やイベントリスクに左右されます。安定的な需要を確保するためにも、伊丹および神戸空港を含めた観点から、ビジネス需要を増やす政策を検討することが大事だと思います。

3 つ目の課題ですが、関西全体の経済成長に寄与するためという大きな視点から、関西 3 空港ができることを考えなくてはいけないと思えます。空港だけよければいいというものではなくて、空港は地域経済のためにあるということです。空港とまちづくりは密接に関わっていると考えられていますので、まちづくりを無視して、空港のあるべき姿を考えることはできないと思えます。このことは、特に都心との距離が近い神戸空港に最も当てはまるのではないかと思えます。17 ページは、先月、兵庫医療大学で「都心の未来を考えるシンポジウム」という市民参加型のシンポジウムがあったときに使用した資料です。今、神戸市は新しい都心のあり方について市民を巻き込んで検討しています。私からは、神戸都心の再生のためには、思い切って、中心街に市民の広場を作って、人々の交流を促進する街をつくるべきだという話をしました。都心のまちづくりにとっては、都心周辺にあるインフラをどう活用するのが大事で、神戸の場合は、港湾、空港といった人の交流を促進するインフラがたくさんあるので、それをどのように活用するかということが大事な論点だと思っています。

18 ページも同じシンポジウムで使ったスライドですが、人間の交流がなければイノベーションは起こらないわけで、大阪の梅田でもこの点を考えながら、グランフロントやナレッジキャピタルが作られました。都心に人を集めて交流を促進するための玄関口として、新幹線、港湾、空港があります。加えて、神戸の場合は、医療産業都市があり、スパコンの「京」がありますので、国内外の研究機関の誘致やメディカルツーリズムの促進などさまざまな可能性があると思えます。要は、いかにして人を呼び込むのが関西経済全体の発展につながるわけですが、そのためのツールとして、空港は何をすべきなのかということを考えることが大事であって、関西経済全体ないし、都市の発展という観点から空港のあるべき関わりを考える政策の検討が必要だということです。特に、関西全体でみても人口が減っていますので、都市の交流人口を増やしていくことが関西全体の底上げにつながるわけです。関西全体で考えるならば、京都や奈良といった観光都市との連携や経済特区との関係、大阪の都心との関係を整理して、戦略的に空港のあるべき関わりを考えないといけないと思えます。

また、12 ページに戻りますが、神戸空港について言えば、神戸の発展、さらには、関西経済全体の発展に対して、規制緩和が欠かせないと思えます。規制されている発着枠、運用時間、国際便といった問

題をいかにクリアしていくのが今後の課題です。しかしながら、これらの課題については、これまで常に認識されてきましたし、国に対して何度も要望がなされてきてはいたがなかなか実現できていません。どのようなブレイクスルーがあるのか。それは、関西3空港一体運用とどのような関わりを持つのか。一体運用が実現したら規制緩和が実現するのか。神戸空港に関しては、これが未来の課題だと思います。

最後に、第4の課題です。実のところ、取り組むべき政策はほとんどわかっているのではないかと考えています。これまでのセミナー・フォーラムでも、あるべき政策については何度も指摘されているわけですが、進んだものがあれば、全く進んでないものもあります。進んでないものについては、どのようにして進めるべきか。誰がどのように進めるのか。誰が、政策の司令塔になるのかというところだと思います。政策といえば、どうしても、3空港の役割分担はどうあるべきなのかというような話が出てきますが、あくまで、利用者やエアラインの視点からあるべき政策について考えることが大事だと思っています。

以上、私からは「航空需要拡大に向けた関西3空港の最大活用」という話をしました。関西3空港の未来の課題については、パネルディスカッションの中で、パネリストからも現状報告や問題提起があると思います。引き続き、パネルディスカッションでは、私もコーディネーターとして参加させていただきます。どうも、ありがとうございました。

< フォーラム パネルディスカッション >

関西3空港の挑戦

コーディネーター : 関西学院大学経済学部 教授 上村 敏之

パネリスト : 神戸青年会議所 理事長 久武 伸之介

新関西国際空港株式会社 常務取締役 志村 格

文教大学国際学部 教授 小島 克巳

○ 上 村

それでは、パネリストの方々よろしくお願いします。

これからのパネルディスカッションでは、フォーラムのテーマである「関西3空港の挑戦」について、先ほどの、私の基調講演も踏まえながら、「関空・伊丹コンセッションへの期待」、「関西3空港の最大活用～首都圏空港への挑戦～」という2つのテーマについて、パネリストの方々からご意見をお伺いし、その後に、関西3空港の航空需要拡大に向けたコメントをいただいて、最後に私からまとめをさせていただきます。

まず、パネリストの皆さんを会場の席順に従ってご紹介いたします。

まず、一般社団法人神戸青年会議所理事長の久武伸之介様です。

○ 久 武

私、一般社団法人神戸青年会議所で本年度理事長をしております、久武です。神戸青年会議所は1958年の設立以来、「明るい豊かな社会」の実現に向けた、まちづくり、人づくりを進めております。当青年会議所は20歳から40歳までの若手の経済青年人の集まりで、本年度の事業としては、来年、阪神・淡路大震災20周年を迎えるに当たって、備えることの重要性を伝える事業や、青少年事業として郷土愛を育む事業などを実施しております。空港についていえば、神戸空港開設に至るまで空港推進を一貫して訴えてきた団体ですので、本日は、そういった観点から発言できればいいかなと思っております。よろしくお願いします。

○ 上 村

ありがとうございます。

続きまして、新関西国際空港株式会社常務取締役の志村格様です。

○ 志 村

志村です。日ごろから、関空・伊丹をご利用いただきありがとうございます。新関西空社は、以前の関西空社との違いで言いますと、1つは伊丹を運営しているということ、もう1つは、関空・伊丹のコンセッションを実現するために、法律によって作られた会社であるということです。今日は、その辺りのことを、ご説明させていただきたいと思っております。よろしくお願いします。

○ 上 村

ありがとうございます。

最後に、文教大学国際学部教授の小島克巳先生です。

○ 小 島

文教大学国際学部の小島と申します。よろしくお願いいたします。

私は、今は神奈川県のある大学にいますが、2013年までの5年ほど神戸の大学にいました。その際、2011年の「航空需要拡大について考えるセミナー」でお話しさせていただいたご縁がございまして、今回お声がけいただきました。今は、関西から離れていますが、首都圏にいる人間から見た関西の空港の話を今日はさせていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○ 上 村

最後に、私、関西学院大学の上村がコーディネーターを務めさせていただきます。どうぞ、よろしくお願いいたします。

【関空・伊丹コンセッションへの期待】

○ 上 村

それでは、早速、1つ目の「関空・伊丹コンセッションへの期待」について、パネリストの方々にそれぞれお話をいただきたいと思います。

それでは、席順に従いまして、まずは、久武理事長からお話しいただき、その次に、志村常務、そして、小島先生ということで、よろしくお願いいたします。

○ 久 武

それでは、私から発言させていただきます。まず、「関空・伊丹のコンセッションへの期待」ということですが、そもそも、このコンセッション、運営権の売却ということですが、安倍政権が成長戦略の1つとして、PFIという民間資本を活用した社会資本の整備を掲げていますが、この中で関空・伊丹のコンセッションは、大変、期待をされています。世界的に見ても、民間企業による空港運営は既に行われていますし、様々な経営ノウハウを持っている、外資系を含めた企業グループで自由度の高い空港運営の実現が期待できるのではないかということが、まず1点。加えて、関空の有利子負債も返済のめどが立つであろうという期待を持っています。さらに、関空はLCCの就航に力を入れているということで、ここに国内線の増便が加われば、関空を拠点に海外に出る利用客も多くなって、関西からアジア方面に行きやすくなるという期待も持っています。貨物においても、24時間運用のメリットを生かした増便が期待できるのではないかと思います。

このように、多くの期待はある一方で、神戸空港をどうするかが1つの問題点になってくるのかと思います。地元空港である神戸空港は、経営統合から外れてしまっているという現状があります。関西全体の活性化を考えたとき、関空・伊丹と競合する意味は全くないと思いますので、1日30便といった規制緩和の問題もありますが、都心から近いという地理的なメリットを生かした運営を心がけてほしいということも、地元の間人としては期待したいところです。

神戸青年会議所は神戸空港の建設に尽力してきた団体です。過去の資料をひもといてみますと、神戸青年会議所創立10周年のときに、「関西新国際空港の西日本経済圏に及ぼす経済効果」というテーマで

シンポジウムを開催し、当時の運輸大臣をお招きいたしまして、「エアポート・オブ・ビジョン」というものを発表しています。残念ながら、1972年には神戸市議会で新空港反対決議が出されてしまいましたが、その後も神戸青年会議所としては空港誘致の立場を貫いており、さまざまな提言や意見を出し、多くのプログラムを開催しました。空港は地域の活性化に直接つながっていくものですので、これからもいろいろと考えていかなければならない問題の1つであると、私は思っております。

昨年度も神戸空港で1機チャーターして、震災事業を実施しましたが、空港ができた頃の熱意に比べると、これから神戸空港をどのように活用していくかについての声は少ないのかなと感じます。関空・伊丹が先に統合してしまいましたが、海外からの需要もどんどん増えてくる中で、神戸空港の立ち位置をしっかりと持つておかなければならないと思います。チャーター便の規制緩和や国際定期便の実現など、規制緩和が肝になってくるとは思いますが、国際都市や医療産業都市という神戸の知名度を生かしながら、もっと積極的に活動を展開していかなければならないと思います。まずは、関空・伊丹のコンセッションに牽引していただき、我々も神戸空港をどのように入れていくかということを考えながら活動していきたいと思っております。

○ 上 村

ありがとうございます。

続きまして、志村常務、よろしく申し上げます。

○ 志 村

それでは、資料を用いて説明いたします。まず、2ページ。2013年度の関空と伊丹の発着回数はそれぞれ13.3万回と13.9万回。2014年度、伊丹は変わりませんが、関空は14万回を超えます。それから、井戸知事からお話がありましたように、2013年度の航空旅客数は関空が約1,800万人、伊丹が約1,400万人でしたが、2014年度の関空は1,900万人を超える見込みです。伊丹は1,400万人。また、2014年度の営業収益は、OAT、伊丹のターミナルビルを運営する会社を、昨年度完全子会社化したことによって、大幅に増加する見込みです。

次に、3ページ。コンセッションについてです。民営化のやり方には、例えば、新関空会社は株式会社ですから、株式を売却するというやり方もあるわけですが、コンセッションとは、所有権は新関空会社に残しながら、運営権だけを切り出して売るというものです。運営期間は来年から2059年度までの44年3カ月間としており、コンセッションでは、運営権取得者は着陸料や商業収入によって、運営権対価を払っていくというのが基本コンセプトです。目的は右側に書いてありますが、1つ目は、関空の国際拠点空港としての再生・強化と関西全体の航空輸送需要拡大であり、2つ目は、関空債務1兆2,000億円の早期の確実な返済です。

先ほど、上村先生からご紹介ありまじょうに、コンセッションの実施方針を7月25日に出しました。なぜ、コンセッションをやるのかですが、まず、民間の柔軟な創意工夫による空港ビジネス。新関空会社も、現在、社長は民間出身者ですが、国から20億円の補給金があって、着陸料の変更や事業計画など国からの承認を得なければいけない部分があります。そこから一層、経営の自由度を上げていくということが1つ。2つ目に、運営権対価の収受による債務の早期の確実な返済。3つ目に、関空の国際拠点空港としての再生・強化及び関西全体の航空需要の拡大ということです。

その手法として、事業方式ですが、運営権者が滑走路の運営とターミナルビルの運営を一体的に実施するという。それから、新関空会社が運営権者から運営権対価をもらうとともにモニターするとい

うこともありますし、最終的には保証金を差し入れていただくことを考えております。職員についても、新関空会社の職員を雇用することになっています。

先ほど、知事のお話の中にあった任意事業についてですが、SPCは義務的事業として滑走路やターミナルビルの運営を行わなければいけないわけですが、その他に、任意事業をやってもいいということにしています。これまで、この事業に関心を示していただいた方々に聞きますと、やはり、神戸空港がどうなるかというのは大きな論点です。神戸が関空、伊丹の競争相手になるのではないかという意見もあれば、関空、伊丹と一緒に運営することによって、より大きな成果を得られるのではないかという意見もありました。実施方針では神戸空港が民営化される場合には、関空、伊丹の運営権者が交渉できるということになっています。次にスケジュールですが、現在、募集要項を配布しまして、いろんな提案を募っているところです。最終的には、再来年、平成28年の1月頃にコンセッションが始まることを考えていますが、来年の6月頃には、優先交渉権者1グループということで、どういう人がやってくださるのか、顔が見えてくると考えております。

以上、簡単ですが、コンセッションについての説明とさせていただきます。

○ 上 村

ありがとうございました。

それでは、続きまして、小島先生よろしく申し上げます。

○ 小 島

まず、資料の2ページのとおり、ここ数年の航空の市場環境の変化として主なものを整理しました。ここ数年とは、この3、4年ぐらいのスパンで考えていただきたいのですが、2011年9月のセミナーで私が講演したときは、関空に本格的な国内LCCが登場する以前のこととして、関空では旅客数の底を打ったときだったと思います。そのときにコンセッションの話が出ていましたので、いかに高い価格で運営権を買ってもらうか、そのためには伊丹空港の最大活用が重要だろうという話をしました。具体的には、伊丹のプロペラ機枠の低騒音ジェット機への開放や、長距離国内便の制限緩和を挙げさせていただきましたが、最近、そのような動きが実現しています。

その中で、新たに加わった動きとして、①に羽田の再国際化を挙げています。関西にどのような影響があるのかというと、成田は羽田から国際線を持っていかれている状況で、成田のLCCターミナルが来年春に完成します。ですから、羽田の国際化によって、成田空港におけるLCCの積極的な誘致が始まり、それが関空と競合するのではないかということを考えています。特に海外のLCCにとってみれば、日本での乗り入れ先を考えるとときに、成田か関空どちらを選ぶのかという選択が出てくるので、そういう点で関空と成田の競合を挙げました。

次に羽田での内際乗り継ぎの利便性向上です。羽田に国際線が飛び始めたことで、日本各地から羽田経由で海外に行くことができるようになりました。これまでは、羽田から成田まで電車やバスで移動する必要があるのですが、伊丹から関空まで電車やバスで移動することと同じような手間がかかったわけですが、羽田の再国際化によって、羽田の内際乗り継ぎが便利になると、関空直接あるいは伊丹経由での内際乗り継ぎに影響が出てくるのではないかと思います。

②は、首都圏空港を含むオープンスカイ政策の推進です。要するに、首都圏、羽田と成田空港を含めたかたちで国がオープンスカイを進めていますので、LCCに限らず、FSCと呼ばれる海外大手エアラインも、日本での乗り入れ先を考えるとときに、首都圏か関西かどちらを選ぶか選択することになりま

すので、関空の国際線への影響は避けられないだろうと見ています。2012年にピーチを皮切りとして国内のLCCが3社誕生しました。それ以降、関空、成田にも、海外LCCがたくさん入ってきています。ですから、関空を見るとピーチの健闘によって旅客数が底を打って、今では増加傾向にあります。今後は成田との競合が出てくるのではないかと見ています。

3ページに移って、関空・伊丹のコンセッションへの期待ですが、先ほどの上村先生のお話にもありましたように、いかに魅力ある投資案件にするかです。詳しくは後ほどイギリスの例でご紹介しますが、国の規制によって、株主が空港運営に興味を失ってしまうケースが見られますので、40年、50年という長いスパンで安定的に空港運営をしてもらうという意味で、長期的にということを含弧書きで入れています。そのためには、いかに経営の自由度を空港の運営会社に与えるかがポイントになってくると思います。一番重要なのは、着陸料を始めとする、空港使用料の自由な設定です。自社のサービスに自由に価格をつけられない企業に果たして魅力があるかということを考えればよいと思います。

また、民営化の目的の1つとしてよく言われますのが、空港の収入を航空系収入と非航空系収入とに分けた場合に、ターミナルのテナント料や、売店の売り上げ、駐車場収入などの非航空系収入をいかに活用して空港使用料を下げていくかです。これが民営化空港の標準的なビジネスモデルですので、非航空系収入の活用を期待したいということと、航空会社、事業者の判断で自由な路線が設定されるべきだという考え方に基つくと、国際線、国内線も含めたすみ分けは、運営会社にある程度任せるべきではないか。その結果として、両空港の持つ事業価値が向上するのではないかと考えています。

一方、課題は何かというと、1つ目は神戸をどのように組み込むのかということ。2つ目は空港運営にかかわる長期的な人材の育成です。以前、大阪航空局の蒲生局長のお話の中で、「コンセッションの後、国からの出向者が全て新関空会社から引き揚げます。そのときに、残った方々でこれまでどおりの空港運営がきちんとできるのでしょうか。」ということを言われていました。後ほど、志村常務にお伺いできればと思いますが、運営会社内でどうやって優秀な人材を育てていくのか、その体制があるのかということが課題として考えられます。

3つ目は、先ほど少し申し上げましたが、規制リスクがあるのではないかとことです。つまり、自由に運営をさせると言いながら、国の規制が何かしら残ったとき、果たして運営会社が魅力を感じられるかがあるかと思っています。

そこで、1つの例として、イギリスのBAAという空港の運営会社の現状についてご紹介をします。BAAは現在、ヒースロー・エアポート・ホールディングスと名前が変わりましたので、HAHと呼びますが、ここではBAAとします。BAAはロンドンのヒースローとスコットランドのアバディーンとグラスゴー、サウザンプトンの4空港を運営しています。BAAはもともと空港公団でしたが、イギリスの民営化政策の中で、1987年に完全民営化されました。その後、2006年にスペインの建設会社であるフェロビアル社によって買収されます。現在、フェロビアル社が筆頭株主となって、BAAという組織が成り立っていますが、株主構成は、買収時にはフェロビアル社が62%の株式を持っていましたが、現在は25%まで減らしています。かわりにカタールや中国の投資会社が投資しています。4ページの地図にある7空港は、フェロビアル社が買収したときにBAAが運営していた空港です。その後、BAAがスコットランド、ロンドン周辺の空港を独占している状況に対して、日本の公取に当たるイギリスの競争委員会が、独占力があるために空港間競争が進まないということで、いくつかの空港の売却を命じます。それが、地図にある緑色で記しているガトウィック、スタンステッド、エジンバラ空港です。このように国の政策によって売却されて、4空港になったという経緯があります。

5ページは4空港売却前の旅客数シェアですが、イングランド南東部ではBAA空港が約9割のシェ

アを占めていました。スコットランドでも、85%のシェアをBAAの空港が占めていました。この状況が競争委員会の勧告につながりました。フェロビアル社としては、7空港あってこれはいい投資だと思って買収しましたが、その後、3つの空港は強制的に売却させられています。また、少し専門的な話になりますが、イギリスでは航空券収入や着陸料などの航空系収入について、プライスカップ制という規制がかけられています。要するに物価上昇率と同率の増収が認められるわけではなくて、そこからX%と呼ばれる、生産性の向上見込み分を差し引いた額しか航空系収入の増収が認められないという規制がかかっています。6ページにある表の一番上のLHRがロンドン、ヒースローです。真ん中がガトウィックで、一番下がスタンステッドです。ヒースローを例にすると、赤字は例外的にターミナルの改修等による投資資金の回収ということで物価上昇率以上のプラスの数字が認められていますが、今年度以降、1.5%というキャップがかけられています。このように、フェロビアル社からすると儲けたくてもこういうところで政府からの規制がかかっています。加えて、発着枠についても国が関与しています。

その結果、今年10月の記事によると、BAAの筆頭株主であるフェロビアル社が、オーストラリアの投資会社であるマッコーリーと組んで、先ほど御紹介したBAAの保有する4空港のうち、ヒースロー以外の空港を買収すると発表しています。要するに規制のない地方空港のほうが投資対象として魅力があると判断しているわけで、ヒースロー空港の規制リスクの回避策ということなのかもしれません。国の規制が厳しいと、運営会社はこのような行動に出ることもあるということで、ご紹介しました。私からは以上です。

○ 上 村

小島先生ありがとうございました。

ここまで、「関空・伊丹コンセッションへの期待」というテーマで、3人のパネリストからご意見をいただきました。私自身、コンセッションについてはいろいろ思うことがありまして、関空・伊丹のコンセッションの行方が、今後の日本の空港に関わるコンセッションの方向性を決める可能性すらあると思っています。それほど、今回のコンセッションが重要だと思っています。コンセッションに関して、私が期待というか、願望を1つ申し上げるならば、コンセッションをすれば空港がどのように変わるのか、その変化が空港の利用客やエアラインとっても明確にわかるぐらいのインパクトを持つものになるのかどうかということです。単にお金が右から左に移るということではなくて、コンセッションを機に、ドラスティックに関西の空が変わるようになってもらいたい。そのような中身のあるコンセッションになってもらいたいと考えています。

【関西3空港の最大活用～首都圏空港への挑戦～】

○ 上 村

続きまして、関西の空を活性化させるために、2つ目のテーマとして、関西3空港の最大活用について考えたいと思います。再びパネリストからご意見をいただきたいのですが、まず、久武理事長にお聞きします。神戸空港の現状については、決して満足していないというお話でしたが、どのような状態になるのが望ましいかということも含めて、お話しいただきたいと思います。よろしくお祈りします。

○ 久 武

やはり、規制のことが頭の中でありまして、神戸空港は1日30便という規制があります。現在、関空・伊丹、神戸空港と、滑走路は5本ありますが、有効に活用しているとはいいいがたい状況ではないか

と思います。まだまだ需要は伸びるという中で、こういった規制があるのはいかがなものかと思います。神戸に関しては、貨物の取扱量もついになくなってしまったというニュースがありました。神戸は関空、伊丹から30分圏内の距離にあって両空港を補完できるというメリットがありますし、協力体制さえ整えば、羽田にも負けないメリットは必ず出てくるはずとっております。

観光面でも、関西には京都、大阪、神戸と3都市もありますし、首都圏では味わえない独自の魅力を持っています。仮に神戸空港が国際化すれば、神戸空港からでも3都市間の移動がスムーズに行えるようになりますし、加えてポートアイランド内に高速道路を整備していけば、十分に神戸空港も有効活用され、それが関西3空港の最大活用につながっていくのではないかと思います。リムジンバス等の長距離バスも西日本方面を中心に増やしていけば、より利益も上がるし、国際ビジネスジェットもありますが、現在は利用時間の規制があって、なかなか実現が難しいということもありますので、いろいろ考えていって国際都市としてすばらしい空港を目指していただきたいと思います。

関西3空港の最大活用について、専門的なことを申し上げるのは難しいですが、まずは声を上げていかなければ地域活性化にはつながらないと思いますし、我々青年会議所としても、空港を活用して地域の活性化につなげていかなければならないということを発信していかなければいけないと思います。今回のフォーラムのような機会を通じて、多くの人と声を上げて、一体となって動けば、よりよい結果が生まれてくるのではないかと思います。防災の面からも、東京一極集中ではなく、関西にも拠点を置くことがメリットになるのではないかと思います。

なかなか難しいところではあると思いますが、せっかくできた空港を、政官財お互いが協力して活動することが首都圏への挑戦につながっていくと思います。難しい面はどうしてもありますが、首都圏空港への挑戦というテーマですので、そういったつながりをもっと大事にして、各空港のメリットをどのように生かしていくかということを考えていく必要があるのではないかと思います。以上です。

○ 上 村

ありがとうございました。

続いて、小島先生にお伺いします。このフォーラムでは、関空、伊丹、神戸の一体運用が非常に重要であるという話をしてきましたが、先ほどの小島先生のお話は、現在、羽田と成田のいい意味での空港間競争があって、非常に切磋琢磨している。一方で関西は3空港一体化するとき、ひょっとすると、空港間競争がなくなる可能性があるのではないかというご指摘があったかと思いますが、そこで、神戸空港は、競争させたほうがいいのか、もしくは統合するほうがいいのかという、根本的な問題に立ち返ってお話をいただければと思います。

○ 小 島

では、私のほうからは、今、上村先生からいただいたご質問も含めて、首都圏から見た関西3空港の課題ということをお話しいたします。8ページです。

1点目は、先ほどの話と関連しますが、羽田の再国際化によって、国際空港としての関空の役割の低下が指摘できます。羽田からの内陸乗り継ぎが便利になってしまったということと、国内外のLCCが成田に集まってきているということ。ですから、首都圏から見ると関空から海外に行こうという発想がなかなか出てきません。開港当初、国内線で着いてそのまま上階に行くとすぐ国際線のチェックインができて内陸乗り継ぎが非常にスムーズですということが関空の売りでした。羽田空港に行くと、関空経由で海外に行こう、というポスターが張ってあったことを記憶しています。私も、一度ヨーロッパに行

くときに、成田経由でなくて、羽田から関空経由でJALのロンドン行きを利用したことがあります。非常に便利でした。自宅が神奈川ですので、羽田経由のほうが圧倒的に近いので、これは便利だと思った記憶があります。ただ、残念ながら、現在はそういう状況でなくなっています。関東にいと、関空の存在がだいぶ小さくなってしまったかなと思います。

2点目は、LCCをめぐる関空と成田の競合です。ともに東西のLCC両拠点であると言えますので、競合ではなくてうまく相乗効果を発揮できないかと思います。LCCの場合、観光需要のほうが恐らく多いと思いますから、成田イン関空アウト、関空イン成田アウトといった路線を組んで、観光客にツアーを売ることもできるのではと思います。昔、羽田と伊丹の関係で使っていた2眼レフ構造という言い方ができるのではないかと思います。

個々の空港の課題を見ると、伊丹はやはり利便性が高い。ただ、東京から伊丹に行ってどこかに乗り継ぐという需要はほとんどありません。といいいますのも、羽田から直行便が出ているところが多いので、東京＝伊丹間、あるいは、関西の方が羽田経由で東北や北海道に行くことはあるのかと思いますが、関東の方が伊丹で乗り継いでどこかに行くというケースはあまり多くないだろうと思います。

次に、関空については、残念ながら羽田線が非常に減少しています。先ほど申し上げた関空から海外に行くことを考えると、羽田から関空に行きにくくなっていますので、内際乗り継ぎ機能が衰退してしまっていることが言えます。

最後に、神戸については、現在、全日空が3便飛ばしていますが、スカイマークがメインですので、ビジネスマンは伊丹で大手キャリアを使うのかなという気がします。今日、私は伊丹から来ましたが、三宮行きのリムジンバスにはスーツ姿の人が並んでいました。伊丹に来るたびにその光景を見ますので、伊丹経由で三宮方面に行く人はかなりいるのかなという認識を持っています。

次に9ページです。羽田・成田＝関空線の旅客数を調べてみますと、2001年がピークで約240万人いました。このときは伊丹が500万人弱ですから、伊丹が2に対して関空が1ぐらいの割合で移動していました。便数もそれなりにあった時代です。昨年の実績ですと成田は約100万人で、最近少し回復しています。伊丹は約520万人ですので、大体5対1になってしまっています。航空会社ごとのダイヤを見ても、現在、JALの羽田＝関空線は1日2便で朝早くと夜遅い時間帯しかありません。ANAは4便、スターフライヤーは5便飛ばしています。そういう意味で、伊丹と同じぐらいの便数を飛ばしていた関空開港当初に比べると、今の羽田＝関空線は完全な地方路線です。ですから、関空を経由して海外に行くことが非常に難しくなっています。

次に10ページです。神戸空港の今後についてですが、私自身は、伊丹空港の補完空港として非常に魅力的な空港だと思っています。ただし、ネックとなるのは運用時間です。伊丹が夜9時まで、神戸が夜10時までです。そうすると、どうしても9時半頃に神戸に着く便が最終ダイヤになりますので、羽田発は夜8時頃になります。一方、新幹線は夜9時頃発で新大阪、新神戸に帰れますので、神戸の運用時間があと1時間でも延長されれば、新幹線の最終便と競争できます。あと、駐車場も24時間まで無料ですから、空港に着いて車ですぐに自宅に帰れることができれば、便利で快適な出張になるかと思えます。

2点目は、上村先生のご質問とも関連します。神戸をどうするのかを考えたときに、まず、関空・伊丹と競争させるとして、果たして生き残れるのかどうか。右肩上がり需要が増えている時代であれば、あえて一体運用させずに、関空・伊丹対神戸で競争させるという構図が成り立つかと思いますが、現状はどうか。国内線の需要が減ってきている状況下で競合させるのがいいのかというところがあります。一方、一体運営についていうと、空港間競争という視点で考えてみれば、3空港の運営が独占的になっ

て競合相手がなくなったときに、空港運営会社がどういう行動に出るのか読めないところがあります。そのときに、もし、地域独占に対して国が何か規制を課す、あるいは規制を残存させるとなったときに、運営会社にとって、その空港の投資先としての魅力はどうなってしまうのかということが懸念されます。ですから、私個人としては競合よりも一体運営のほうが望ましいと考えていますが、効率的な運営をする、あるいは魅力的なサービスの向上を図るといったインセンティブをどうやって運営会社に付与するかということが重要ではないかと思えます。

最後に、スカイマークの問題については、今流動的で、JALとコードシェアするのか、全日空とコードシェアするのかなどここでは何ともわからないですが、神戸空港のメインキャリアですので資料に載せました。

11 ページのまとめですが、まずは、伊丹の最大限の活用です。近距離国際線、国内の長距離線も含めて、今後の規制緩和に期待するということが挙げたいと思えます。次に、関空の国際空港としての価値の向上です。要するに、羽田、成田ととともに競争するのではなく、差別化を図ることが重要だと思えます。関空からしか飛んでいない国際線もいくつかありますし、これから国際線を増やすにしても、羽田、成田から直行便が飛んでいないところを重点的に開設することでうまく差別化を図っていただきたい。加えて首都圏からのお客さんをどんどん関空に運んでいただきたいと思えます。

先日、羽田空港に行ったときに、羽田空港の国内線ターミナルに関西空港のパンフレットがいくつか置いてありました。関西の私鉄各社が作られているようですが、「関空へ、関空から。」と書いてあって、京都、神戸、奈良に関空からこれだけ安く行けますという内容でして、一生懸命、羽田からもお客さんを呼ぼうとしていることが実感できましたので、ぜひ、頑張ってもらいたいと思えます。

最後に、神戸については高い潜在能力があると思えますので、これを何とか生かしてもらいたい。繰り返しになりますが、最終的には空港の選択は市場に任せるべきであって、その結果、事業価値の最大化にもつながりますし、運営会社にとっても魅力的な投資先になるということと、長期的に安定した空港運営が可能になるのではないかと考えます。以上です。

○ 上 村

ありがとうございました。続きまして、志村常務にお聞きします。今、小島先生から、関西の空港のプレゼンスが低下しているのではないかとのご指摘がありましたし、私も先ほどの基調講演で、ビジネス需要を増やしていくことが非常に大事ではないかという話をいたしました。これらの点も含めまして、よろしく願います。

○ 志 村

はい。確かに低下していると思えますし、今、首都圏では、東京オリンピック・パラリンピックが2020年に開催されることになって、成田・羽田の発着回数を75万回、さらには、82万回に増やしていくという議論がされています。一方、関西では、そういう議論すらあまりないという状況ですので、世論としても、首都圏の空港を何とかしなければいけないということがあると思えます。

先ほど、小島先生から、関空経由で行ける都市を増やしたらいいのではないかとご指摘がありました。まさに、そのとおりです。以前、中近東のエアラインが関空に入ったときには、そういう状況も見られましたし、現状でも中国内陸のいくつかの都市は、成田、羽田からではなくて関空からのみ発着しています。ただし、羽田空港からの路線はこれからも拡大していくわけで、日本全体として見たときに、羽田に集中させていくことと、関空も含めた関西圏との2眼レフ構造を維持するのはどちらがいい

のかということだと思います。新関空会社としてはもちろん2眼レフがいいと思いますが、個人的には、アジア各地から仁川・北京経由で北米へ向かうお客さんの取り込みだけを考えると、一時的に羽田に集中させるのもいいかとは思いますが、ただ、先ほどオープンスカイの議論がありましたが、成田、羽田の発着枠は大変貴重でして、オープンスカイといっても羽田や成田からの以遠権は制限されています。一方の関空については無制限ですから、アジアのキャリアが関空経由で自由に北米に行けますので、そこに関空の優位性はあるかと思えます。

ここからは、資料を使って3点。インバウンドと関空の現況と、我々が取り組んでいることについて説明させていただきたいと思えます。

まず、4ページ。まず、関空の伸びしろという意味で、訪日外国人旅客数の状況について説明いたします。表の一番右上の数字、127.1%ですが、これは日本に訪れた外国人の前年比ですが、2014年1月から10月までの合計で1,100万人、約27%増加しています。国籍別に見ますと、中国人が約80%増、台湾人が約26%増、タイが約48%増、マレーシアが約49%増、フィリピンが約65%増と大変伸びています。これは、円安の影響もありますが、昨年のビザの緩和でマレーシアとタイ国籍の人に対してはビザ免除、今年9月にインドネシア、ベトナム、フィリピン国籍の人に対してのマルチビザの開始、12月1日からインドネシア国籍の人に対してのビザ免除が行われた影響かと思えます。中国に対しても、東北3県か沖縄に行かなければ、マルチビザを出さないというこれまでの規制をなくす動きも出ていていると聞いております。表の左から4列目が2014年10月の伸び率ですが、韓国人は57.7%、中国人は84.0%など、全ての国籍で前年同月を上回っているだけでなく、ビザの緩和が行われたところについては伸び率が高い傾向がみられます。一方、関空の10月の外国人旅客数の伸びは48%増でした。5ページに移って、今年1月から10月までの外国人旅客数の合計は約512万人で、昨年の暦年合計である464万人を既に上回っています。6ページ。国籍別に見ますと、2014年の第2四半期ですと、インドネシアやタイ、ベトナムの伸びは大きいですし、フィリピンやマレーシアも伸びています。

次に、7ページは政投銀が作った日本の観光地の認知度と訪問意欲についての資料でして、まずは、この関西エリアという四角の中を見ていただきますと、関西の認知度は34%と非常に低いです。他方、京都は63%、大阪は69%、神戸も50%、奈良が33%。私、奈良県に4年間住んでいましたが、日本の魅力を言うときに、京都、大阪、奈良とくるわけですが、実は、奈良より神戸のほうがよく知られているようです。訪問意欲についても、関西だと10%、神戸ですと16%。神戸の認知度は高いと考えられます。8ページに移って、どこの国で神戸の認知度が高いかという点、中国、台湾、香港といった中華系の人たちで認知度が高く、訪問意欲も高いです。神戸の認知度については、それ以外の韓国、タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシアでも高いようです。

11ページの、関空の国際線便数の状況ですが、冬ダイヤで週926.5便です。0.5便というのは、貨物便で見られますが、例えば木曜日に出て、翌週の水曜日に帰ってくるような便のことです。増便の内訳は、LCCだけではなくて、フェデックスやチャイナエアライン、上海吉祥航空、フィリピン航空、来年ですけどエア・カナダといったフルサービスキャリアでも伸びており、開港以来、最高を記録しました。12ページは、国際線に占めるLCCの割合ですが、国際線に就航したLCCが今11社ありまして、先週ジェットスター・ジャパンが香港線を飛ぶと発表したので12社になります。LCCの便数に占める割合は、成田空港よりも高い22%です。

13ページ以降は、新関空の取り組みを紹介します。企業価値を上げるために経営の自由度を上げなければならないというご指摘がありましたが、経営統合に関する基本方針の中で、例えば、伊丹空港の1日の総発着回数は370回など、かなり厳しく決められている部分がありますので、その範囲内でコンセ

ッションに至るまでに我々ができることをやろうとしています。例えば、LCCの第3ターミナルの整備。これは、ピーチを利用した方にはわかると思いますが、第2ターミナルは、平屋で非常に簡素な作りのターミナルです。同じコンセプトで第3ターミナルも作りたいて考えていまして、完成後は第3ターミナルを国際線用、第2ターミナルを国内線用と考えております。

14 ページですが、今年4月にフェデックスが北東アジアの貨物ハブを関空に作ったことにより、着陸回数が増えていますし、トランジット貨物が175%増と大変伸びています。次に、神戸を中心に関西は医療に強いわけですが、関空も医療に力を入れておりまして、15 ページのような定温倉庫を設けました。倉庫から飛行機の間も保冷ドーリーを使って、冷えたままで薬などの医療品を安定的に運ぶサービスを提供しております。

16 ページ以降は、商業エリアの拡大。商業系の営業収入を上げることによって、着陸料を下げるというのが、空港経営の最近の主流になっていますので、関空も商業エリアを広げて、そこに免税店やコンビニを作っています。伊丹も来年からターミナル改修に入りまして、2016年の秋には中央エリアが先行オープンします。今、伊丹空港は、北側と南側、別々に降りるかたちですが、改修により、到着客が必ず真ん中に集まるというかたちにしまして、そこにペDESTリアンデッキをつくったり、ムービングサイドウォークを作って歩く距離を縮めたりします。他にも、セルフバゲージドロップシステムを導入したり、関西名物を集めた店を開いたりということを考えています。2020年春に全面改修が終わります。このほか、エアラインも専用ラウンジを直しますので、伊丹空港はあと数年で大変よくなるのではないかと思います。

最後に、先ほどの小島先生のご質問、現在、国からの出向者が行っている業務はどうなるのかについてですが、飛行場の運用業務、例えば、着陸してからスポットまでの道路整備や滑走路の維持補修、駐機場所の割り当てといった業務や、伊丹空港周辺的环境対策については、新関空会社に業務委託し、国から新関空会社に出向している者が5年間程度は行うことになっております。

○ 上 村

ありがとうございました。

2つのテーマについて、パネリストの皆様からご意見いただきました。これを踏まえて、私から、パネリストに質問したいと思います。まず、志村常務に質問します。コンセッションにおいて、関空・伊丹の運営権を取得する企業が、例えば、神戸空港の価値を認めて、3空港の最大活用に向けた積極的な提案をされた場合、例えば、規制緩和を前提に神戸空港を含めるというような提案があった場合、どのように評価されますか。

○ 志 村

我々は関空・伊丹統合法の基本方針に則って審査しますが、基本方針には、関空・伊丹のことについてしか書かれていません。神戸空港についての提案があることは構わないと思いますが、経営統合に関する基本方針を踏まえた上でのご提案というふうに考えたいと思いますので、いきなり神戸空港を24時間運用するとかいうことだけが書いてあっても、提案としては評価しようがないかなと思います。

○ 上 村

ありがとうございました。次に小島先生に質問したいと思います。今の話、例えば、提案があるとしたら、一体運用といっても実はいろいろ方法があるわけで、どのような形が考えられるでしょうか。難

しい質問だと思いますけど。

○ 小 島

難しいですね。

○ 上 村

コンセッションが1つあると思いますが、もっとゆるい形もあるのかなと思いますが。

○ 小 島

一番きちんとしたやり方はコンセッションに組み込むということでしょう。ただ、伊丹・関西のコンセッションが先にスタートしている中で、今後、神戸空港を組み込むことについて、空港運営会社や国がどう判断するか。上村先生はどう思われますか。

○ 上 村

そうですね。恐らく、一体運用という言葉が先行していて、具体的にどうあるべきかという議論がほとんどされていません。伊丹・関西がコンセッションを先行してやったあとで、次に神戸をどう組み込むかという大きな課題が残っていると思っています。そこは、今後、非常に大きな議論になるかと思っています。ただ、大事なものは、先ほど申し上げたように、関西全体の航空需要が拡大するようなかたちで一体運用されることが大事であって、コンセッションはその1つの手段である。目的と手段を履き違えないようにしないといけないかなと思います。

続きまして、久武理事長に質問ですが、神戸空港について、建設当時は結構声が大きかったけれど、利用し始めてからはだんだんと声が小さくなっている、神戸市民の関心が小さくなってきているということ指摘されましたが、何が原因と考えられますか。どうすれば、神戸市民の関心を高めることができると思われますか。

○ 久 武

なかなか難しい問題だと思いますが、2020年に東京でオリンピックがあっても、関西には関係ないだろうというような考え方が、神戸空港の活性化を阻害しているのではないのかなと思います。これは、地方空港が無駄になっているという意識が先行していて、先ほどの基調講演にあった神戸は地方空港では優秀なほうであるというお話も、専門家の方は知っておられますが、やはり、我々利用者にとっては、そういった情報が入手しにくい状況であることが原因の1つかなと思います。神戸青年会議所としても、県・市、行政の皆さんがいろいろ神戸空港についての規制緩和にご尽力いただいているという情報を共有させていただきまして、多くの一般市民を巻き込んだ神戸空港の盛り上げに向けて頑張っていかなければならないのかなと、まず、声を上げていくというのが絶対に必要であると思います。

【パネルディスカッション総括】

○ 上 村

ありがとうございました。最後に私からパネルディスカッションの総括をします。

このパネルディスカッションを通して、3人のパネリストにお話しいただきました。

まず、久武理事長からは、コンセッションに対する期待と、神戸青年会議所としての取り組みについ

て、お話しいただきました。また、この神戸空港のプレゼンスですが、取り残されないようにしなければなりません。志村常務の話にありましたように、伊丹・関西はどんどん発展しているわけですが、神戸空港がなかなか浮上できないというところにも言及がありまして、その要因は、もちろん、市民の関心もありますが、規制の問題が非常に大きいという話がありました。

志村常務からは、コンセッションの現状報告がありました。また、伊丹・関西の事業価値最大化に向けた取り組みについてお話しいただきました。資料をご覧のとおり、今のところ非常にうまくいっていると思います。コンセッションについて、私から神戸空港の組み込みについて質問しましたが、どのような形の提案があるのかを注意しながら評価したいということでした。

小島先生からは、コンセッションにおいては、経営の自由度が非常に大事だご指摘いただきました。要は、関西、伊丹を魅力ある投資案件にしていくということが非常に大事であるということです。もう1つ、空港の選択は市場に委ねるべきだというご指摘をいただきました。これについては、このフォーラムは、過去4年間やっていますが、一貫して主張されてきたことだと思います。加えて、首都圏から見ると、関西3空港のプレゼンスが低下しているのではないかとご指摘もありました。こちらについては、今後、関西全体として取り組むべき課題だと思います。もう1つ、神戸空港の今後について、私から質問をいたしました。どのような一体運用が具体的に考えられるのかというところは、今後の課題になるだろうということも議論させていただきました。小島先生からは、空港間競争という話がありましたが、恐らく神戸については、一体運用が望ましいだろう、ということです。ただし、競争政策として、独占と競争の問題をどのように考えるのか。ここも1つ課題になるという話をいただきました。

以上のご意見を伺って、特に思ったことは、コンセッションについては、空港の変化が利用客やエアラインとっても明確にわかるぐらいのインパクトを持つものになるようなものを期待したいということです。ただ単に、お金の流れが変わるというだけでなく、コンセッションでどのような効果が生まれるかということの人々が理解できるようなコンセッションをしていただきたいと思います。

もう1つ、神戸空港については、取り残されないように、神戸空港をどのように考えるのかということです。こちらについては、まだ、このフォーラムの段階では、なかなか答えが出せない問題です。既に関西・伊丹については、コンセッションが進んでいて、神戸空港が取り残されている状態で、いかに組み込んでいくのか。組み込む方法はいくつか考えられますが、何がベストなのかということについては今後の議論に委ねたいと思います。

以上で、フォーラムを終わりたいと思います。ありがとうございました。