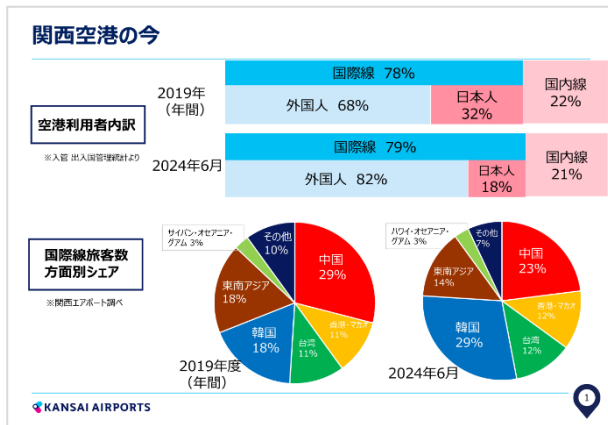


# 「関西空港構想から 60 年、 姿を変えた関西の空港と利用客の動向」

関西エアポート株式会社

代表取締役社長 CEO 山谷 佳之

関西エアポートの山谷佳之です。ご紹介のとおり、私は大学卒業来民間企業でビジネスに従事してきましたので、お話しする内容は 100%民間目線のものになります。皆さまには民間社長からの話だと割り切ってお聞きいただければと思います。

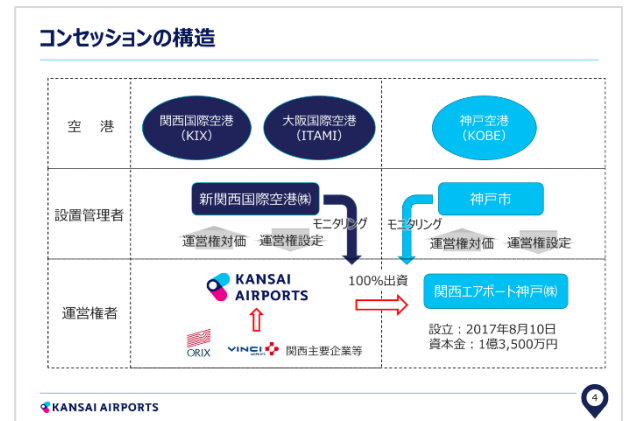


昨年ようやくコロナが収束し、街にはインバウンドの旅客で溢れています。最初に回復状況について少しお伝えしておきたいと思います。空港利用者数をコロナ前の 2019 年と比較すると、国際線に関しては昨年末で 40%、今年 3 月末で 80%、直近 6 月末には 92%まで回復しました。大きな変化が 2 つあります。国際線比率は 80%弱とほぼ同じなのですが、直近(6 月)の外国人(インバウンド)比率が 82%、日本人比率が 18%となっています。コロナ前もインバウンドがとても多かったのですが、外国人比率 68%、日本人比率 32%でした。つまり関空の最大の利用者は日本人だったということです。ところが現状は外国人比率 82%の中で、下のパイグラフにもう 1 つの変化があります。韓国からの旅客比率が直近 29%に対しコロナ前は 18%でした。そうすると、現状関西国際空港の国際線の最大のお客様は韓国からの旅行される方で、日本人よりも多いことになります。そして中国の方の比率も直近で 23%まで上がってきたので、第 2 位は中国の方、日本人のご利用は第 3 位とい

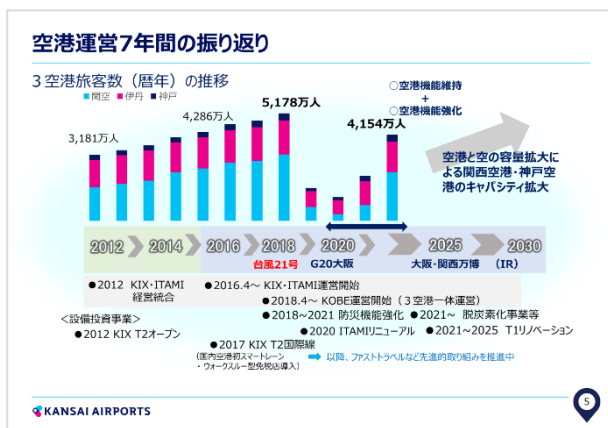
うことになっています。この原因はいくつかありますが、最大の要因は円安。日本人が特にレジャーで海外へ出かけにくい状況かと思えます。このまま円安が続くと、関西国際空港の国際線はまさに海外の方が多く利用される空港になっているということかと考えます。



会社の紹介を少しさせていただきます。設立は 2015 年 12 月、2016 年 4 月 1 日からコンセッション方式で民間による空港運営を行っており、現在 9 年目に入っています。資本構成は、オリックスが 40%、世界 13 か国で 70 以上の空港運営を行うフランスのヴァンシ・エアポート社が 40%、残り 20%を関西有力企業に出資いただいています。



コンセッションとは、英語で「譲歩する」とか「譲与する」という意味合いがあります。空港設置管理者いわゆる空港の所有者から、空港の運営権の譲与をうけ、定められた年数民間が運営するものがコンセッションでありPFI官民連携の一つの形態になります。関西空港・伊丹空港は44年間、神戸空港は42年間運営権を受けて事業をおこなっています。関西3空港の場合、関西国際空港と大阪国際空港(通称伊丹空港)の設置管理者は国が100%出資する新関西国際空港株式会社、神戸空港は神戸市が設置管理会社になりますので、コンセッションとしては2つに分かれます。先に開始した関西エアポート株式会社が関西エアポート神戸株式会社を100%出資で作り、役員も全員兼務する形で、実質的に3空港の運営を2つに分かれたコンセッションで進める構造になっています。若干複雑ですが、現実的には一体的にこの3空港を1つのシステムで運用するということが実現できています。

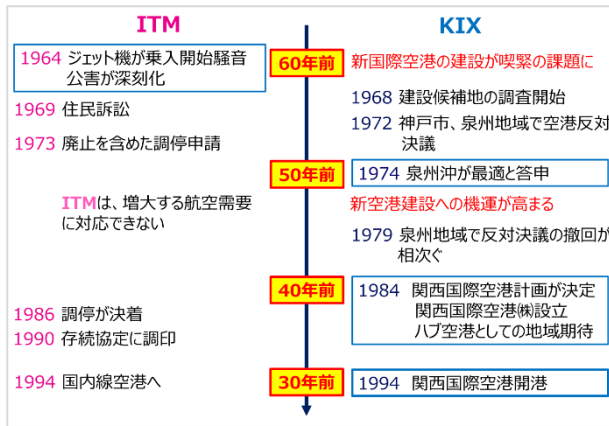


7年間の空港運営を少し振り返ってみます。オリックスは新しい事業へチャレンジするタイプの会社ですが、44年間の運営権総額2兆2000億円という大きな投資を決断した背景をここに示しています。2012年以降の3空港の旅客数を表示していますが、かなりの勢いで伸びています。ところがこの2012年という年は、2008年にリーマンショックがあり、世界経済が落ち込み資金調達が非常に難しい時期で、かつ2011年日本では東日本大震災が起こっています。そのような状況下での決断には、2つの背景がありました。1つは2003年の小泉改革以降、観光立国を推進してきたという流れ、もう1つは2009年に民主党が政権を取り、その中で事業構造改革いわゆる事業仕訳として事業整理を進めた流れがあります。民主党政権下において関西空港と伊丹空港は統合し1つにまとめ、民間へコンセッション方式で運営委託することになりました。一言でい

と、そういう時世だったと思います。資金調達がとても難しかった時代で、オリックスとしても、これをマジョリティで1社総額2兆2000億という投資決断には至りませんでした。ただこのコンセッションには1つの条件がありました。それまで日本は国や地方自治体が空港運営をおこなってきており、民間での空港オペレーターがいない。そこで世界の空港オペレーターにも出資を受け、世界のグローバル空港オペレーターと一体化して遂行していくという1つの枠組です。その条件に対してオリックスは、企業規模が似ているヴァンシを選びました。長期価格付や、株価、従業員数、アセット規模が概ねよく似ている会社であり、もし空港運営に失敗すると2兆2000億、現在価値へ修正すると1兆8500億ぐらいだと思いますが、オリックスのバランスシートへ連結すると全体の足を引っ張る可能性があり、株式分散させる意味からも、パートナーを選ぶ必要がありました。その当時から私が考えていた事は、経営戦略上パートナーが強いか弱いか、あるいは同等であるかということが非常に重要であるということです。弱いパートナーであれば経営は楽です。しかしもし万が一の時にそのパートナーに体力がなくなってしまうことになれば、結局オリックスが1社でやらないといけないということになります。このような公共施設のコンセッションで44年間コミットするためには、やはり強いパートナーと組む必要があるとして選んだのがヴァンシでした。フランスと日本の合弁であり、意見の対立も相当ありましたが、今グローバルの非常に進んだ空港経営を関西エアポートは取り入れることができています。

グラフが示すように、コロナが無かりせば右肩上がりで、いわゆる空港にとっての需要、旅客数などエンジョイできていました。しかしながら3年を上回るコロナの時期があり、これはものすごく堪えました。緊急事態宣言下においては、ある月は売上の90%が消えました。70%の売上というのも1年ぐらい続いたと思います。利益が90%無くなる、あるいは70%喪失することはビジネスではよくあることだと思います。しかし売上そのものが本当に90%消える事態というのは、1980年からビジネス界でいろいろな仕事に携らせていただいているのですが、全く初めての経験でした。如何ともし難いということで、耐えに耐えたということですが、その中でやはり職員たちの不断の努力と頑張り、そして関係する皆さまからサポートをいただき、無事破綻することもなく生き延び、冒頭に申し上げたように需要の方も着実

に回復してきました。当初思い描いた大きな変化をチャンスと捉えてチャレンジしていく精神でこの先も続けていきます。来年には大阪関西万博もあり、そういったものを大きな弾みにして、2030年に向かって右肩上がりの需要を今私は思い描いており、確実に取り込んでいきたいと考えています。

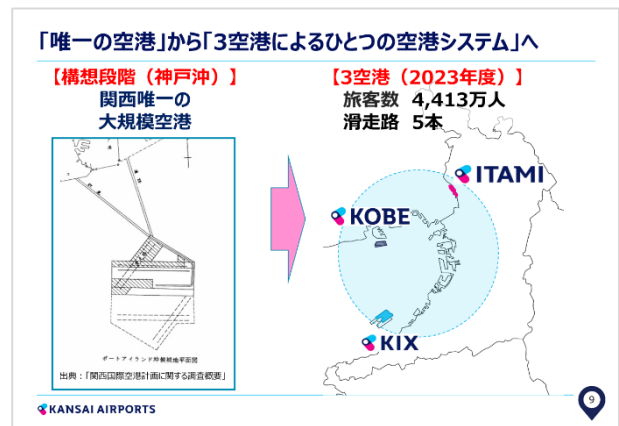


このように 2010 年から大きな変化を見せた空港ですが、出発点は 2003 年に日本が観光立国へ舵を切ったところかと思えます。そのことを踏まえて、関西国際空港の歴史を少し振り返ってみます。大きな変化の始まりは、1960 年関西で初めて国際線就航を開始した伊丹空港まで遡ります。その後 1964 年にジェット機の乗り入れが始まり、騒音公害が大きな課題になりました。1970 年に大阪万博が開催される少し前に今の伊丹空港の B 滑走路つまり 3000m のメイン滑走路が完成しています。当時において大型ジェット旅客を受け入れに必要であった滑走路です。因みに 1970 年大阪万博では全体で約 6400 万人の来場者数があり、そのうちインバウンドは 170 万人で比率は 2.5% ぐらいでした。今回の大阪関西万博では 2820 万人の入場者目標に対してインバウンド 350 万人を掲げています。50 年以上前の大阪万博で 170 万人、今回 350 万人。約半分が 1970 年に来られています、その時のインフラがどうだったか。直前に伊丹の 3000m 滑走路ができましたが、概ねはおそらく羽田で受け入れられてるのです。相当大型 4 発のジェットエンジンを持つ飛行機を受け入れないと 170 万人にはならないと私は思っており、当時の騒音公害は私自身も中学生時代で多少接することがありましたが、かなり大きな音がしていた記憶があります。

そのようなことで、皆さまよくご存知のとおり市街地の伊丹では無理があるということで、60 年前から新しい国際空港を関西エリアに作ろうということで、立地をどこにするかという議論が巻

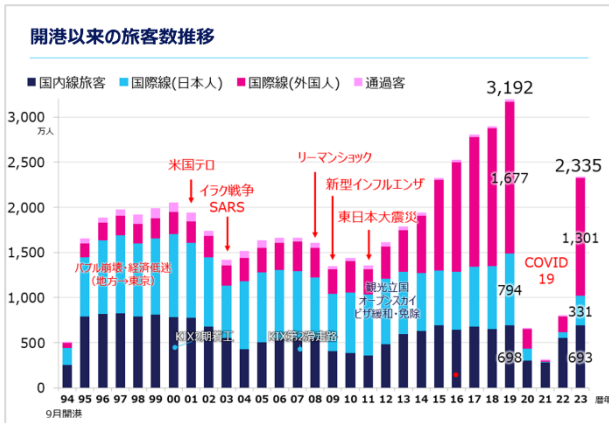
き起こりました。いろんな変遷があったことは皆様のご記憶にはあろうかと思いますが、1974 年に泉州沖が最適であるとした当時の運輸大臣へ答申がなされ、新しい関西国際空港は泉州沖でほぼ確定しました。そして 10 年後の 1984 年に、空港設置管理会社である関西国際空港が設立されました。実際の開港は 1994 年 9 月 4 日です。間もなく開港 30 周年を迎えますが、この 9 月 4 日は約 6 年前の 2018 年まさに台風 21 号で浸水を受けた日でもあり、開港記念日でありかつ台風の大被害を経験した忘れがたい日になっています。伊丹空港においては、当初計画では関西国際空港ができると廃港と聞いていましたが、地元から伊丹空港も存続させよという声があがり現状は国内線の空港ということになっています。以上が 2 つの空港の歴史になります。

これらからビジネスとして何を捉えるかという、1970 年の大阪万博は凄い規模の万博だったこと、そこへ目掛けて伊丹空港へ 3000m の滑走路を作る大きな投資をしたことです。170 万人のインバウンドを万博会場に迎えたという実績は、当時いろいろな影響を与えたと思います。これからは国際化が必要で、国際空港が大事だが、騒音公害に立ち向かわないといけない。いろいろな議論の末、泉州沖を選定した。大きな変化に沿っていろいろな大きな決断がなされたということだと思います。

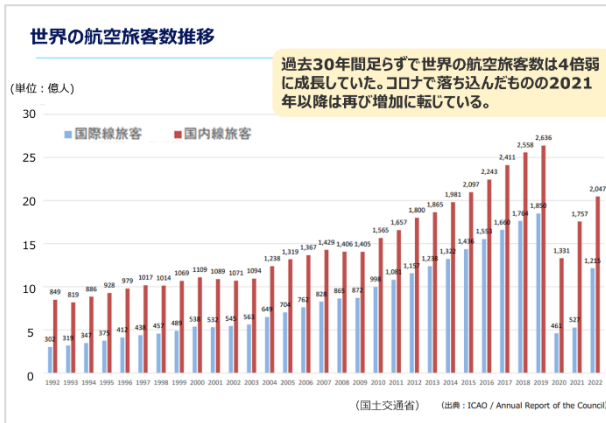


泉州沖に決定される前に、神戸沖はどうかという話もありました。元々ポートアイランド沖に大きな 1 つの空港を作るという構想があったようです。インターネットの掲載図面を引用しており滑走路が 4 本か 5 本か定かではありませんが、今の神戸空港よりさらに沖合の場所のようです。しかしこの構想は崩れ、現在はこちら右側に示すように泉州沖に関西国際空港、そして元々の伊丹空港、そして新たに神戸空港が加わり、この 3 空港で関西の 1 つの空港システムをつくっています。滑走路

は、関西国際空港 3500m、4000m の滑走路間の間隔が 2200m という堂々たる国際空港の基準であり、伊丹空港は先ほど申し上げたように 3000m の滑走路があり、神戸空港も 2500m の滑走路があります。航空事業が今後も増えていこうかと思いますが、1 番重要な滑走路の本数に関しましては、個人的な見解になりますが、関西には 5 本の滑走路があり滑走路容量としては現状は足りていると思っています。

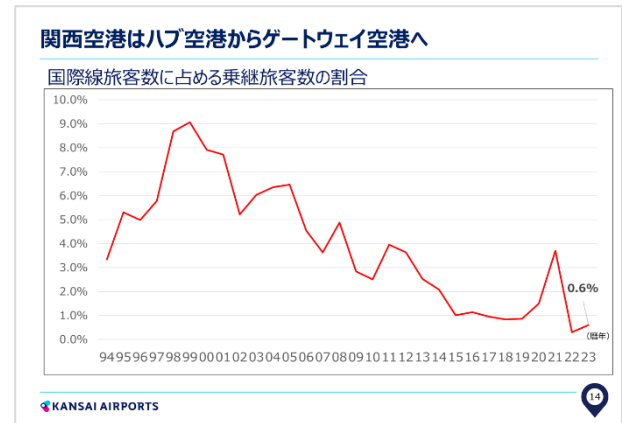


カイの協定締結へと進んだわけではありません。アメリカとオランダが 1992 年、我が国の場合は 2006 年に観光立国推進基本法が成立して以降オープンスカイが検討され、2009 年に日米オープンスカイ協定が締結されましたので、それほど古いことではありません。2012 年以降、韓国における海外のエアラインの就航数が右肩上がりが増えてきましたが、その背景にもオープンスカイがあるのです。

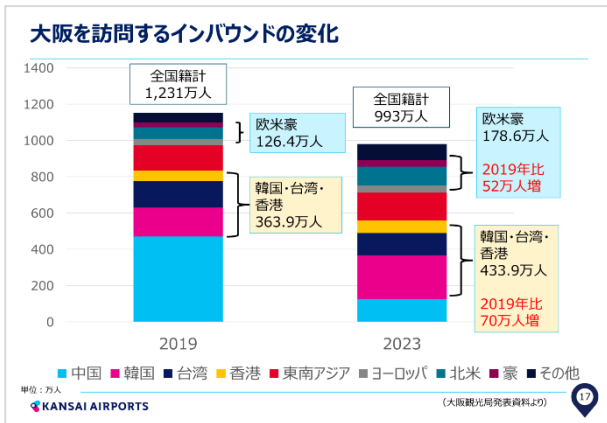


私自身がヴァンシとの共同出資ながらもこのビジネスにチャンスがあると判断した 1 つのきっかけが、こちらのグラフです。世界の航空旅客数の推移ということで、コロナを除くと凄い勢いで伸びています。日本がインバウンドを積極的に受け入れているので、もしかすると皆さん日本だけがとても増えているのではないかと錯覚されているかもしれません。実は日本だけでなく、世界各国が先ほどのオープンスカイをどんどん締結をして旅客、観光客を受け入れているのが現状です。2000 年過ぎに観光立国と言ったのは、日本だけがそう決断したのではなく、世界の趨勢を見て議論され決定があったと見るべきです。コロナによる落ち込みも今年 100%に回復させ、来年以降も関西は万博もあり伸びますが、他の地域も旅客は伸びていく傾向にあると考えています。その根拠の 1 つとして航空機の発展があり、騒音公害対策として航空機の騒音はかなり小さくなってきています。少し前の 747 ジャンボのような 4 発のエンジン航空機は現在貨物機以外はほとんどなく、2 発のエンジンになっています。多少旅客数は少なくなっていますが、効率が高くなっており、騒音も小さくなっています。また 100 人～200 人乗りの小さな航空機でも航続距離がかなり伸びているということもあります。その結果として、世界は短い時間で結ばれるという変化が生じました。近隣アジアの方々も経済成長と共に、都市部の方が中心ですが、世界へ旅行しよう、日本へも行きたいという

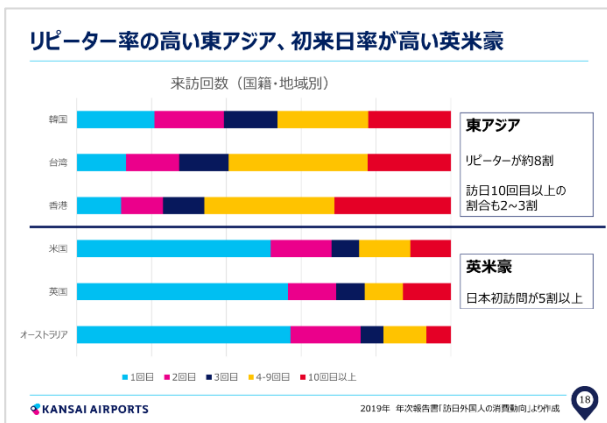
変化が起こっています。日本を中心にしてインバウンドが増えるということも事実ですが、観光客や観光ビジネスは世界レベルで右肩上がりでも伸びていることをご理解ください。このことが、私がこのビジネスは面白いと判断した大きな 1 つの材料となっています。



面白いデータをお見せします。関西国際空港の現在の特徴として、ハブ空港からゲートウェイ空港へということです。1994 年に開港した時は、日本のエアラインが 1 つのハブを開空で作っていました。しかし、エアラインも民間企業であり、旅客が低迷した時期は収益が上らず飛行機を飛ばせないわけで、どんどん便数が減ってしまいました。ですから、多少なりともハブ空港であった 1990 年代の後半は、トランジット比率、いわゆる乗り継ぎ旅客が 10%弱ありました。ところが現状ではトランジットは 0.6%まで下がっています。冒頭申し上げたインバウンドが 82%、そのお客さまは乗り継ぎなしでほぼ大阪関西へ入国されます。空港で入国された時は、消費はほとんど発生しません。空港から出て、電車、バス、タクシーなどのアクセスでまず消費されます。そして宿泊されて宿泊代が発生し、飲食されて飲食代が発生し、お土産を買われてお土産代が発生する。これがインバウンド消費です。最後に関西国際空港から帰国いただければありがたく、その際に免税店で買い物していただくと空港の大きな収益になります。しかしその前に訪問地で宿泊、飲食、お土産など消費されるのがインバウンド観光の特徴であり、このビジネスモデルは本当に効率良くできています。特にトランジット比率が 0.6%しかない関西国際空港においては、大阪関西の皆さまへ、この観光ビジネスモデルを享受いただいていると思っています。



インバウンドはコロナ前(2019年)と比べると変化があり、欧米豪の方が増えていると言われています。これは関西国際空港だけでなく首都圏空港でもかなり欧米豪の方の入国が増えており、大阪を訪問する比率も高くなっています。関西国際空港においては、いまロシア領空は飛べないためヨーロッパからの直行便は減りましたが、それ以上に中東経由便が増えており、中東経由でヨーロッパの方が大阪に来られる方が増えています。傾向として、やはり円安により日本を訪れやすい状況になっていると思います。



関空からの入国は韓国・台湾・中国・香港など東アジアの方が全体の80%を占めるわけですが、その方々を調査すると実にリピーターが約8割で、初めて来られる人が少ないことが分かりました。一方欧米豪の方を調査しますと、初めて日本に来た方が多いわけです。これは1つの特徴であり、遠方で行きづらかった欧米豪の方は、観光地としての日本の評価が高まり、円安もあって増えてきました。ただ私は、東アジアの韓国、中国、台湾、香港の方々が、大阪や関西へ来られるリピーターが多いことに注目します。それは、ある意味私たちは気づいていないのかもしれませんが、リピーターの方たちと観光だけでなく交流をもっと作ることができれば、それは大阪関西らしいグ

ローバル化になるのではと思うのです。欧米豪と親しくすることだけがグローバル化でなく、アジアの中で観光が付いた交流を増やしてお互い発展していこうとすると、大阪や関西へ多くの方がリピーターとして訪れている潮流を、本当に大切にしなければならぬと思います。

### 飲食費に支出するアジアからのインバウンド

国・地域	飲食費(円)	平均泊数	1泊あたり飲食費
香港	51,066	6.1	8,371
タイ	41,786	5.5	7,597
韓国	27,248	3.6	7,569
シンガポール	57,157	8.0	7,145
台湾	37,354	5.4	6,917
中国	47,173	6.9	6,837
イギリス	77,220	11.3	6,834
アメリカ	68,429	10.4	6,580
オーストラリア	80,248	14.3	5,612
ドイツ	69,191	14.2	4,873
フランス	61,933	14.6	4,242

KANSAI AIRPORTS 2024年4月17日「観光庁訪日外国人消費動向調査」より、関西エアポートで作成

インバウンドの消費傾向として、国別に1泊あたりの飲食費を調べてみたところ、面白い結果が出ました。上位から香港、タイ、韓国、シンガポールなどアジア国が並んでおり、アジアの人が大阪・関西にやってくる飲食を楽しみにされています。そこに使うお金は、イギリス、アメリカ、オーストラリア、ドイツ、フランスよりもかなり使っておられます。

### 宿泊費に支出する英米豪からのインバウンド

国・地域	宿泊費(円)	平均泊数	1泊あたり
イギリス	162,968	11.3	14,421
アメリカ	131,558	10.4	12,650
オーストラリア	169,943	14.3	11,884
香港	71,592	6.1	11,736
シンガポール	93,186	8.0	11,648
タイ	57,305	5.5	10,419
中国	66,378	6.9	9,620
台湾	51,275	5.4	9,495
韓国	31,239	3.6	8,678
ドイツ	121,223	14.2	8,537
フランス	116,255	14.6	7,963

KANSAI AIRPORTS 2024年4月17日「観光庁訪日外国人消費動向調査」より、関西エアポートで作成

一方で1泊あたりの宿泊費をみると、イギリス、アメリカ、オーストラリアが上位にきており、欧米の方々は、宿泊費にお金をかけるが飲食費は抑え、アジアの方々はその反対という傾向が出ています。日本人の捉え方は、日本国内ではどのホテルへ泊まっても安全安心において大差はない。しかし海外へ行った時は、安いホテルは危ないというものがあります。特に欧米の方々は、宿泊する時はお金を出すほど安全が買えるという考え方ではないかと私は思っています。アジアの人は日本が安全な国であることを理解されており、飲食にお金をかけて、

旅行を楽しまれている姿が透けて見えます。

**関西における最上級グレードホテルの展開 (赤は日本初展開ブランド)**

開業年	府県	ホテル名	運営	室数	平均単価
1997	大阪	ザ・リッツカールトン大阪	ザ・リッツカールトン	291	100,000
2010	大阪	セントレジスホテル大阪	マリOTT	160	70,000
2013	大阪	インターコンチネンタルホテル大阪	インターコンチネンタル	272	80,000
2020	京都	ホテルザ三井京都 (三井不動産住居の高級ホテル)	三井不動産リゾート	161	200,000
	大阪	W大阪	マリOTT	337	90,000
2021	京都	キャリア二条城京都	バンヤンツリー	25	150,000
	京都	ROKU KYOTO	ヒルトン	114	130,000
2023	京都	ホテルオークラ岡崎別邸	オークラ	60	70,000
	奈良	紫雲ラグジュアリーコレクション奈良	マリOTT	43	80,000
2024	京都	デュシタ二条都	デュシタ	147	60,000
	京都	京都東山シックスセンス	インターコンチネンタル	81	140,000
	京都	バンヤンツリー東山	バンヤンツリー	52	120,000
2025	大阪	フォーシーズンズホテル大阪	フォーシーズンズ	178	100,000
	京都	シャングリ・ラ京都二条城	シャングリ・ラ	77	70,000
2025	大阪	ヴォルドーフアストリア	ヒルトン	252	100,000
	京都	カハラ京都	カハラ	92	80,000
	京都	京都帝国ホテル	帝国ホテル	60	60,000

※ 単価：Bookingなどで予約できる最安価格の部屋代。ここでは6万円以上をビッグアップ。未建設のホテルは業界予測。

皆さんご存じのとおり、大阪のキタを中心に上級グレードホテルがかなり建ち始めています。リッツカールトン、セントレジスは過去に建ったホテルですが、2020年以降もこの表の通り、宿泊代金が6万円以上、場合によっては10万円以上のホテルがかなりの勢いで建ってきています。何を意味するかというと、やはり欧米の方に対する需要が喚起されると思います。ホテルができるということは、ホテルとしても宿泊いただけるお客さんを誘客する、営業する機能が関西にできてきます。従って、アジアだけではなく、特に欧米から立派なホテルに宿泊する指向の方も、今後私は増えていくと思います。やはりホテルの営業力というのは大変強いものがあり、名簿ネットワークも持ちます。そういったところが今後大阪関西の観光事業の中で期待される1つの切り口かなと思います。

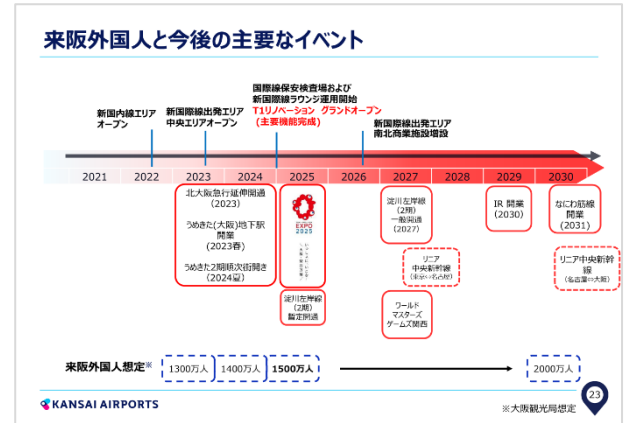
**大阪のマーケット**

	2019年	2024年
来阪外客数 (大阪観光局想定)	1,200万人	1,400万人 (+200万人)
大阪のホテル	92,000室	112,000室 (+20,000室) うち、高級ホテル (+1,600室)
関西空港	2,500万人 (国際線旅客数)	【将来】 4,000万人の 国際線キャパシティ

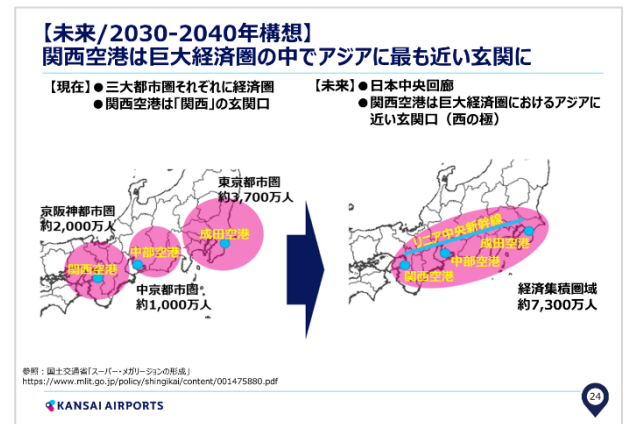
2023年(2019年比) 欧米圏 +52万人 韓台港 +70万人

大阪のマーケットということで、まとめてみました。2019年の関西空港における国際線旅客数は2500万人でしたが、私たちが現在行っているターミナルワンのリノベーションあるいは神戸空港の国際化、そして空域の整備、それらを全部トータルして考えると、2030年に向かい約4000万人の国際線キャパシティを作ることができると考えています。従って、6000万人

という1つの目標が掲げられていますが、これに対応する形で、空港としてもキャパシティを作ることに取り組んでいますので、関西国際空港にはもうキャパがないからこれ以上インバウンドは来れないということにはならないと思っています。むしろ逆に、こういう形で投資をしてきており、増えてもらわないと困るのが、民間企業から見た空港の状況です。



来年万博があり、2030年にIRの計画も進んでいると聞いていますので、コロナで3年以上苦しんだ空港および観光業界ですが、大阪関西にバラ色の5年間がこれからやってくればありがたいと願っています。



2037年にリニアモーターカーの接続が想定されています。これによって日本中央回廊という形でつながり、経済集積として約7300万人が住む世界で見ても非常に大きな経済圏になります。そして成長著しいアジアの経済も取り込めます。関西はこの大きな経済圏の1番西の端であり、アジアに1番近い場所という利点があります。将来の変化の中で、東京の一極集中を是正する上でも、大阪関西がアジアとの玄関口という役割を今後も担い太いパイプ役を果たしていく。そのために空港としても投資をしてるんだという流れを理解いただければありがたいと思います。

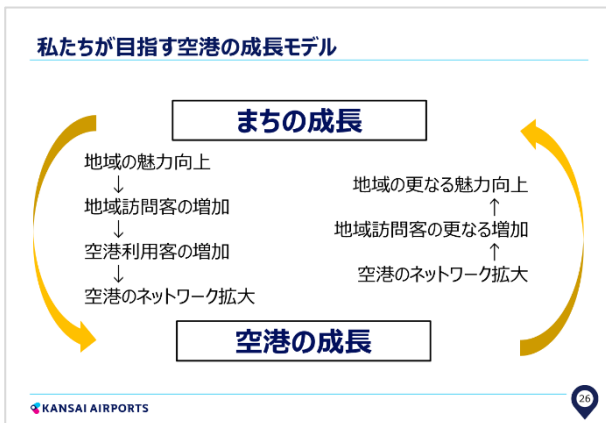


源になります。最初にお金を使わせると嫌われてしまいますが、最後であればお駄賃だと考えてもよいのではないかと思います。そういう意味でもこの大阪関西のエリアにおける3空港の成長、そして大阪関西、あるいは西日本へ成長の輪を広げていきたいと考えている次第でございます。

以上で私の話を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

(終了)

インバウンドにとっての旅マエ旅アトには、ビジネスチャンスがあります。開空がある泉佐野市においては、ひと月に3万7千人の方が宿泊されています。それは開空を利用する前日の宿泊か、あるいは到着されたその日の宿泊です。皆さんもご経験あると思いますが、おそらくその方々はホテルに着き3時間なり5時間なり何かをしたい時間があると思います。「some hours in senshu」ということで、そういう方々へ対して泉州地域で何かレクリエーションやレジャーを提供できれば、いろんな意味でインバウンドに向けてそのビジネスニーズを取り込むことができるのではと思っており、そういう取り組みも少し始まっていることを写真で紹介させていただきました。



最後まとめます。空港の成長に私たちは大きな投資をしました。もう空港だけではとても回収できません。空港の成長というのはその地域の成長があって初めて成長できるものだと思います。地域に魅力がなければ、その空港を利用するお客さんも少ない、しかし反対に地域に魅力があればその空港にたくさんのお客さんが就航し多くの旅客がきていただけます。私自身とても綺麗なビジネスモデルだと思うのは、空港はもちろん離着陸料をいただきますが、旅客の皆さんが1番最後帰国される時に免税店で買い物していただけたところが大きな収益