



KANSAI 空港レビュー



No.377
2010.4

CONTENTS

1 巻頭言

関西空港は関西発展の鍵である

宮本 勝浩

2 各界の動き

10 講演抄録

フジドリームエアラインズの挑戦

内山 拓郎

17 プレスの目

どうなる、伊丹存続

今西 和貴

19 航空交通研究会研究レポート

LCC育成を狙った空港経営

野村 宗訓・角田有衣子

22 データファイル

- ・運営概況について(平成22年2月分)[速報値]
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成22年2月分)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況(平成22年2月分)
- ・関空2期見学ホール情報

【表紙写真】「ベトナム航空 A321」

ベトナム航空のハノイ行VN945便のA321である。

ベトナム航空は、関空=ホーチミン線をA330-200でデیلیー運航しているが、先の1月よりハノイ線を週5便での運航を開始した。更に7月からはハノイ線もデیلیーで運航する。

現在、関空からの出発便はハノイ便VN945便、ホーチミン便VN941便ともに11:00である。このため2機が同時にプッシュバックする光景や順番に離陸するのを見ることができる。

撮影：柴崎 庄司(関西国際空港給油隊)

関西空港は関西発展の鍵である

関西大学 大学院教授

宮本 勝浩



一昨年の秋、1850年に設立され、その後150年以上続いたリーマンブラザースが破綻してから、世界の経済は大不況に陥った。その結果、世界の経済、輸送、旅行などは急速に縮小した。しかし、中国、インドを中心とした東南アジアの諸国は、短期間で経済を建て直し、高い経済成長を再開した。特に、中国はこの世界不況のなかでも昨年は8.7%という驚くべき高成長率を記録した。今後、かなり長い期間にわたって、膨大な人口を有し、高い経済成長の余地を有している東南アジア諸国が、世界の経済を牽引することになるであろう。関西国際空港は、日本の国際空港の中では今後発展が期待される東南アジア諸国と最も近い位置にあり、東南アジアへの「最短のゲートウェイ」となると期待される。

2010年3月の関西空港の発表によると、2月の国内線、国際線合わせた旅客数は前年同月比で4%増加した。旅客数の増加は1年9ヶ月ぶりである。旅客数増加の内容を見ると、国内線は路線の廃止や減便が響き9%減少したが、国際線が10%増加し、全体として4%の増加を記録したのである。これは、昨年秋から実施している国際線の着陸料の引き下げによる増便の効果と、春節で中国人の旅行客が例年以上に増加したからである。つまり、国際的に見てかなり高い関西空港の着陸料の引き下げと、中国をはじめとする東南アジア諸国との人的、経済的交流の拡大が、今後の関西空港の活性化に繋が

ると考えられる。

そのためには、約1兆1千億円の有利子負債の縮小による着陸料の引き下げとアクセスの改善が必要である。有利子負債の縮減には、公共交通施設として国のサポートが不可欠である。上下分離などの手法により、関西空港の負担を大幅に軽減することが必要である。また、アクセスの改善には、大阪市の中心部から関西空港までの時間の短縮と料金の引き下げのサービスなどが必要となる。

関西三空港の問題が議論されているが、関西空港建設の初期の目的からすれば、伊丹空港の廃止は当然考えられることである。但し、今すぐに需要者のニーズの多い伊丹空港を急に廃止することは市場原理から考えれば難しいと考えられる。しかし、中長期的に考えれば、伊丹空港の縮小、廃止は考えられる選択肢である。

関西全体の中長期的な発展を展望すると、大阪湾ベイエリアの開発、関西空港の発展、大阪湾の港湾施設の整備・拡充、それらを関連づける陸上交通アクセスの整備は、それぞれ独立したものではなく、お互いに密接に関連した関西発展の重要なファクターである。

関西空港の発展が将来の関西発展のキーになっていることを認識することが大切である。

各界の動き

関西国際空港

● 済南便が就航

中国・山東航空の済南～関西便が3月2日就航した。済南との定期便は国内では初めてで、関空発着の中国路線は20（香港、マカオ含む）となった。済南市は中国東部・山東省の省都で、孔子の出身地として観光客に人気が高く、関空会社が就航を呼びかけてきた。ボーイング737-800型機（166席）で週2便運航する。

● 社長「着陸料大幅下げ見送り」

関西国際空港会社の福島伸一社長は3月2日、読売新聞のインタビューで、国際競争力強化を目的に、今春から予定していた航空機着陸料の大幅な引き下げについて、経営支援のための政府補給金が例年の90億円から75億円の減額されたことを受け、当面、見送る考えを明らかにした。また同日の日本経済新聞のインタビューで、関西3空港一元管理案について「世の中から賛同は得られない」と述べ、実現性を疑問視した。

● 社長、格安航空会社専用を検討

福島関西国際空港会社社長は3月3日、産経新聞のインタビューで、先送りされている2期島の旅客ターミナルビルの建設について、需要の伸びが見込める格安航空会社（LCC）専用のビルにすることを視野に入れて検討する考えを示した。中・大型機用のターミナルビルよりも簡易に建設できるため、事業費を抑えられるのが特徴で、財務省の理解を得られやすく、関空会社の負担も軽くできるという。

● 春夏のツアーコンペ優秀賞に32点

関西国際空港会社は3月5日、夏季スケジュール期間中の需要喚起に向けた関空利用促進ツアーコンペの審査結果を発表した。応募総数91点中、32点を優秀商品として選んだ。

● 情報誌「KIX MAGAZINE」発行

関西国際空港会社は3月6日、情報誌「L magazine 別冊『KIX MAGAZINE』」（112ページ）を同空港内店舗と京阪神の書店で発売した。「KIX エアサイドアベニュー」のグランドオープンを記念し、京阪神エルマガジン社とのコラボレーションにより制作した。「空港×旅×デザイン」をテーマに人気グッズや舞台裏を紹介している。680円。

● 韓国スターグッズ・食品専門店

関西空港の旅客ターミナル3階の商業ゾーンに3月6日、韓国に関する商品の専門店、関西空港・韓情館^{ほんじょうかん}が5月31日までの期間限定でオープンした。韓流スターグッズや音楽DVDなどを中心に、韓国食品・韓国民芸品など幅広くそろえる。

● 2期島護岸で親子がワカメ収穫

関西空港2期島の護岸で3月6日、親子連れら約320人が昨年12月に種付けしたワカメを収穫した。関西国際空港用地造成会社が、環境学習の一環で企画した。

●改修記念で制服のファッションショー

関西国際空港会社は3月7日、旅客ターミナルビルの改修完了を記念し、全日本空輸や日本航空など航空会社約20社が歴代の制服を披露するファッションショーを、大阪市内のホテルで開いた。

●3空港懇談会、需要予測で意見交換

関西の自治体や経済団体でつくる関西3空港懇談会は3月8日、実務者による幹事会を開き、関西の航空需要予測をめぐる意見を交わした。JR 東海が計画するリニア中央新幹線の開業によって、大阪空港の需要は低下するとした前回会合で事務局が提示した予測について「もう少し短期の方がいいのでは」「リニア開通で、本当に飛行機から乗客が移るのか」など疑問の声が出た。

●チャイナエアライン、ロスへ貨物便

台湾のチャイナエアラインは3月9日、4月2日の2010年夏期スケジュールからロサンゼルス～関西間の貨物便（週2便）を開設し、関西～台北線を増便すると発表した。これにより同社の関空への貨物便就航便は週4便から週6便に増便となる。ボーイング747-400F 型機（最大積載量110t）を使う。

●貨物専門誌から表彰

大手航空貨物専門誌『Air Cargo World』が毎年実施している『Air Cargo Excellence Survey』の2010年調査結果が発表され、関西空港はアジア・中近東地域（年間貨物取扱量50～100万t未満部門）で高評価を獲得したとして、カナダ・バンクーバーで3月9日開催された『The Air Cargo Excellence Award』授賞式で表彰を受けた。受賞は2007年以降、4年連続。

●社長、伊丹の国際線復活に反対

福島関西国際空港会社社長は3月10日の共同通信のインタビューで「関西空港が国際拠点空港の役割を果たすため、財務構造の抜本的な改善が最優先課題だ」と述べ、1兆円を超える有利子負債のうち最低でも8,000億円を削減できるように国に支援を求める考えを明らかにした。国土交通省の成長戦略会議が大阪空港の近距離国際線の復活を検討していることについては「経営への影響は避けられず容認できない」と述べた。

●カード会員向け駐車サービスを延長

関西国際空港会社は3月10日、KANKU CLUB カード会員3万人突破と開港15周年を記念して、2009年12月20日～2010年3月31日の期間限定で実施してきた無料駐車サービス、「パーク&フライ」キャンペーンを、2010年6月30日まで延長すると発表した。

●タイ国際航空にエアポートプロモーション

関西国際空港会社と関西経済同友会は、3月11日から13日にかけて、タイでエアポートプロモーションを実施した。タイ国際航空本社とタイ国政府観光庁本部などを訪問、タイ方面への路線拡充を訴えた。

●出国エリアの施設がリニューアル

関西空港の旅客ターミナルビル3階の国際線出国エリアの商業施設がリニューアルし、3月15日オープンした。大規模改修は94年の開港以来初めてで、商業施設の面積を1.5倍の約5,600㎡に増床し、店舗数は29から41に増加、「KIX エアサイドアベニュー」と名付けた。新規店舗は「カルティエ」「ティファニー」「ブルガリ」などの高級ブランドを含む免税店9店舗、日本製品などを扱うギフトショップや書店などの販売店4店舗、飲食店2店舗となり、一部の店舗は24時間空港の航空機ダイヤに対応して深夜早朝営業を行う。

●CS年間グランプリに藤木さん

関西空港 CS 向上協議会が主催する空港スタッフ表彰制度「CS 年間グランプリ」の授賞式が3月16日行われ、関西国際空港施設エンジニア会社の藤木剛さんがグランプリを受けた。

●旅客21か月ぶり前年比増加

関西国際空港会社は3月18日、2月の運営概況（速報値）を発表した。国際、国内線を合わせた旅客数は前年同月比4%増の110万3,903人で、2008年5月以来、21か月ぶりに前年実績を上回った。春節（旧正月）の休暇を利用して訪れる中国人観光客らが増えたためとみられ、国際線の外国人旅客は、55%増の26万8,650人だった。

●3空港の結論、先送り

関西の自治体、経済団体でつくる関西3空港懇談会は3月18日、幹事会を開き、関西、大阪、神戸の3空港のあり方に関する結論を出す時期を4月に先送りすることを決めた。

●深夜・早朝の駐車料金を割引

関西国際空港会社は3月20日から、深夜・早朝時間帯に空港駐車場を出入庫した普通車の料金を大幅に割引するサービスを始めた。電車、バスなどの便数が少ない時間帯の利便性を高めるのが狙いで、6月末まで実施する。午後11時～午前7時に出庫・入庫した普通車が対象で、24時間利用で、通常4,000円が1,000円、48時間利用で、同6,000円が2,000円となる。

●大阪府知事、行政刷新相に航空機燃料税優遇求める

枝野幸男行政刷新相と大阪府の橋下徹知事が3月21日、事業仕分け第2弾の対象となる独立行政法人や公益法人のあり方などについて、東京都内で意見交換した。橋下知事は独自の特区構想を提出、関西空港で燃料を積み込む場合の航空機燃料税の優遇などを求めた。

●兵庫県議会「伊丹存続」を決議

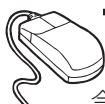
兵庫県議会は3月23日の本会議で、「大阪空港の存続と関西3空港の有効活用を求める決議案」を自民党、民主党・県民連合、公明党・県民会議の与党3会派の賛成多数で可決した。関空支援のため、伊丹の国内長距離便が制限されるなどし、関西全体の航空需要の縮小を招いたと指摘。伊丹を「関西の浮揚に欠かせない貴重な社会資本」と位置付けたうえで、国に関空の財務構造の改善を求める一方、伊丹は国内長距離便の運用制限の廃止や近距離国際便の就航を提案している。

●大阪府議会が廃港を決議

大阪府議会は3月24日、「関西空港のハブ化の実現を求める決議」を自民、公明の両会派などの賛成多数で可決した。「中長期的に大阪空港の廃港を考える」などとする内容で、採決では自民や民主など主要会派から離反者がでた。決議では伊丹・関空の経営を一体化し、伊丹の収益を関空に投入。鉄道アクセスの改善などを行ったうえで、中長期的に伊丹廃港を考えるとしている。このほか、伊丹存続を求める共産案や、伊丹の存廃に踏み込まず関空ハブ化を求めるという民主案なども提案されたが否決された。

●夏ダイヤ、国際線10便増

関西国際空港会社は3月25日、2010年の国際線夏ダイヤ(3月28日～10月30日)を発表した。8月のピーク時の就航便数は、前年実績より10便多い週729便（往復）となる。貨物便が19便増え、旅客便は9便減る。外国航空会社のアジア便などが増え83便（うち貨物は25便）増となるのに対し、経営破綻した日本航空は54便（うち貨物1便）、全日本空輸は18.5便（同4.5便）減便する。海外勢は、韓国のエアプサンが釜山便で新規就航し、米デルタ航空がシアトル便を復活させる。



クリック！

今回の夏ダイヤの特徴は貨物便の増加だ。これまで中国を中心にしたアジア路線の強化が目立っていたが、2010年ダイヤではルフトハンザ・カーゴのフランクフルト線が週1便増便、チャイナエアラインのロサンゼルス便が週2便増便など欧米路線の拡充が注目される。これでもピークの2008年夏ダイヤに比べ、貨物便は45便も少なく、旅客便（9便減）に比べ落ち込みが大きい。今後の関空の便数を占う上で航空貨物の復調がカギを握る。

●なにわ筋線で「梅田から最速41分」

国土交通省は3月26日、計画中の鉄道新線「なにわ筋線」について時間短縮効果や整備費を盛り込んだ試算を公表した。大阪・梅田地区から関西空港までの所要時間は最速41分で、従来の平均時間（56～68分）を大幅に下回ると説明。新線につなぐ駅を南海難波、南海汐見橋のどちらにするかや、新設する中間駅の規模などで整備費は2,000億～4,000億円になるとした。

●旅博で旅行情報集結

関西国際空港会社は3月27、28の両日、海外・国内の旅行情報を紹介する「関空旅博2010～世界に一番近い旅の博覧会～」を関西空港で開いた。欧米やアジア、アフリカなど世界各国の政府観光局はじめ、航空会社や旅行会社など約80の旅行関係者が参加した。

●セグウェイを駐車場の巡回警備に導入

関西国際空港会社が、4月から空港駅周辺や旅客ターミナル両端の立体駐車場の巡回警備に米国製の電動2輪スクーター、セグウェイを導入することになり、3月29日、試験走行の様態を公開した。

●関経連、存廃議論の先送り素案

関西3空港懇談会の事務局を務める関西経済連合会は3月30日の同懇談会幹事会で、焦点の大阪空港の存廃問題について、「リニア中央新幹線（東京～名古屋間）の開通時期など計画がはっきりしてから議論すべきだ」として、判断を先送りする素案を関係団体に提示した。議論の対象期間を今後10年間に設定。関西空港を関西のハブ（拠点）空港と位置付ける一方、大阪、神戸両空港には関空を補完する役割を担わせることも盛り込んでいる。

●国交省戦略会議「両空港をフル活用」

国土交通省の成長戦略会議（座長・長谷川閑史武田薬品工業社長）が3月31日開かれ、航空分野の分科会が検討状況を報告した。関西3空港について「関西空港と大阪空港を当面フル活用し、最大化される事業利益を活用して関空のバランスシート改善に取り組む」とした。長谷川座長は終了後の記者会見で、関西国際空港会社の財務構造改善策について「最終的には（前原国交相の）政治判断に委ねる可能性もある」とした。

●伊丹廃港議論 国交相が批判

前原誠司・国土交通相は3月31日、大阪空港の廃港論について「関西空港へのアクセス（交通の便）が改善されないと、議論をしても意味がない。結論を先に出すことを目的にされているようで、少し現実的ではない」と批判した。民主党府議団から関空の財務構造改善などの要望をうけた際に述べた。

●HISが旅券代補助

旅行業大手のエイチ・アイ・エス（HIS）は関西空港を使って初めて海外旅行に行く人にパスポートの取得費用の一部を補助する。同社を通じて旅行を申し込むと商品価格から5,000円

が割り引かれる仕組み。海外旅行需要を喚起するのが狙い。

●国交省、事業計画を認可

国土交通省は3月31日付で関西国際空港会社の2010年度の事業計画を認可した。2期事業として、用地造成事業に係る資金35億1,000万円を関西国際空港用地造成会社に前渡しする。また、国交省の委託で13億9,400万円で1期進入灯監視制御設備の更新を行う。このほか427億2,300万円で空港の運営のための管理を行う。

空港

— 大阪空港 —

●兵庫県知事、発着時間延長提案

伊丹商工会議所や伊丹調停団連絡協議会などでつくる実行委は3月5日、伊丹市内で大阪国際空港の活性化を考える集いを開き、兵庫県の井戸敏三知事は「関西3空港の最大活用—伊丹空港廃止論を廃す」と題して講演、「騒音を増やさないのが前提だが、環境を守りながら（伊丹を）使いこなしていけるのではないかと述べ、1日のジェット機発着回数（200便）の制限見直しや近距離国際便の復活を目指す意向を表明した。午前7時～午後9時に制限されている運用時間についても、中長期的な検討課題との認識を示した。大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）会長の藤原保幸・伊丹市長は「現在の環境制約の範囲内でフル活用すべきだ」と述べた。

●兵庫県が需要予測を独自試算

井戸兵庫知事は3月8日の定例記者会見で大阪空港の夜間運用制限以外の制約を撤廃した形での3空港の需要予測を、独自に試算していることを明らかにした。関西空港にシフトされている長距離国内便を戻すほか、近距離国際チャーター便を運航。同時に神戸空港の1日15時間、発着枠60回の運用制限も撤廃し、伊丹の夜間分を補うことを前提としている。

●伊丹市長、運用制限堅持の意向

大阪空港の運用制限見直しについて、藤原保幸伊丹市市長は3月10日の市議会定例会で、「歴史的経緯から、特に慎重に扱うべきだ」と述べ、運用時間や発着枠について堅持する考えを示した。

●関経連会長「一元管理 模索を」

大阪空港の存廃を巡って大阪府と兵庫県の主張が対立していることに対し、関西経済連合会の下妻博会長は3月15日の定例記者会見で、「時空を超えた論議だ」と指摘、「現段階では3空港を併存しながら、適切な一元管理を模索するしかない」と述べた。伊丹の存廃論議については「中央リニアの開業などの条件が現実味を帯びた段階で、3空港がどういう姿になるかを視野に入れながら、今の段階での方向づけをすればいい」と指摘した。

●豊中市議会は「存続」可決

豊中市議会は3月25日の本会議で、大阪空港存続を支持する決議案を全会一致で可決した。橋下大阪府知事から「市も市議会も豊中のことを一切考えていない」と批判されたため、市議会の姿勢を表明する狙い。

●箕面市議会は伊丹廃港決議

箕面市議会は3月25日の本会議で将来的に大阪空港の廃止を求める決議案を可決した。同市など近隣11市でつくる大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）が伊丹空港存続協定を国と結んだ1990年以降、廃港を決議した加盟市議会はない。

●ホテルが開業

大阪空港のターミナルビル中央棟3階に3月25日、ビジネスホテル「大阪空港ホテル」（114室）

がオープンした。阪急グループ経営し2006年に閉鎖した大阪エアポートホテルを全面改修した。

＝ 神戸空港 ＝

●2年ぶり旅客数増

神戸市は3月5日、神戸空港の月別旅客数が2年ぶりに増加したと発表した。2月の旅客数は18万9,299人で、前年比8.9%増。好調なのは、昨年12月にスカイマークが2往復増やした那覇線で前年比3割増。熊本、新千歳線も7～13%増えた。

＝ 成田国際空港 ＝

●中期計画、2012年までに27万回へ

成田国際空港会社は3月24日、2010～12年度を対象とする中期経営計画を策定した。発着枠については27万回への拡大を実現することを最大のテーマに設定、チャーター便の誘致や離着陸禁止時間帯の短縮のほか、格安航空会社（LCC）やビジネスジェットへの対応も進める方針だ。具体的取り組みとしては、B滑走路西側誘導路と横堀地区エプロンを整備する

●発着枠22万回に拡充、4社が新規就航

成田空港の年間発着枠が3月28日、これまでの2万回増え22万回になった。これにより、アラブ首長国連邦（UAE）のエミレーツ航空とエティハド航空、カタールのカタール航空、中国のマカオ航空の4社が新規参入し、中東湾岸地域への直行路線が首都圏で初めて開設された。就航都市は世界90都市から95都市に拡大する。

＝ 羽田空港 ＝

●再拡張後の飛行ルートで地元合意

羽田空港の再拡張に伴う騒音問題で、浦安市など千葉県内の関係市町村と県、国土交通省は3月15日、千葉市内で開かれた県・市町村連絡協議会で、深夜早期時間帯（午後11時～午前6時）の着陸ルートを東京湾上空の海上ルートにすることで合意した。

＝ 中部国際空港 ＝

●中期計画、年間旅客者1,200万人復活目指す

中部国際空港会社は3月31日、2010～14年度の中期経営計画を発表した。期間中の累積解消を目標に掲げるとともに、過去に実現した年間の旅客数1,200万人と国際貨物取扱量24万tの到達と、安定的に連結売上高を500億円以上を確保できる体制を目指す。

＝ その他 ＝

●需要予測達成8空港のみ

国土交通省は3月9日、全国72空港の新設時や滑走路延長時などに試算された国内航空旅客の需要予測と、2008年度の利用者実績の一覧を公表した。実績が予測を上回ったのは羽田や名古屋など8空港にとどまった。

●茨城空港が開港

国内で98番目の空港となる茨城空港（茨城県小美玉市）が3月11日、開港した。航空自衛隊の百里基地に約220億円をかけ2本目の滑走路などを整備した共用空港で、首都圏第3の空港となる。定期便は韓国のアシアナ航空のソウルと、スカイマークによる神戸の2路線のみ。運営コスト削減のためターミナルビルと航空機を結ぶ搭乗橋（ボーディングブリッジ）がない。

●上海虹橋で第2ターミナル供用開始

上海の虹橋空港の第2ターミナルと長さ3,300mの第2滑走路が3月16日、供用を開始した。これにより同空港の旅客受け入れ能力は年間4,000万人に拡大する。新ターミナルに直結する形で巨大な鉄道駅も建設。北京～上海間の中国版新幹線の始発駅となるほか、複数の地下鉄路線やリニアモーターカーの駅も建設される計画。

●新千歳・新国際線ビル開業

新千歳空港国際線旅客ターミナル(地上4階、地下1階、延べ6万㎡)が3月26日、オープンした。同ビル運営会社、北海道空港が約206億円をかけて整備した。

航空

●日航、日本郵船との貨物事業の統合断念

日本航空は3月2日、海運大手、日本郵船との貨物事業の統合を断念すると発表した。両社は、航空貨物事業を2010年4月に統合することで基本合意していたが、日本航空の再建を主導する企業再生支援機構が貨物事業の抜本的な見直しが必要だと判断したため、統合を見送ることになった。

●米電子渡航申請に10ドルの手数料導入

オバマ米大統領は3月4日、旅行促進法に署名し、これまで無料だった電子渡航認証システムの申請に際し、10ドルの手数料が導入されることとなった。手数料は、アメリカへの旅行者増加や観光産業発展をめざすために世界的に展開するプロモーション費用にあてられる。

●航空業界赤字、前回予想より半減

国際航空運送協会(IATA)は3月11日、2010年の航空業界全体の純利益が28億ドル(約2,500億円)の赤字になるとの見通しを発表した。1月以降、アジア・太平洋や中南米で想定以上に利用客数が回復してきているとして、2009年12月時点の前回予想(56億ドルの赤字)から赤字額は半減させ、業界の収益が改善傾向にあると指摘した。

●国交省、スカイマークに安全監査

前原国土交通相は3月15日、業務上のトラブルが相次いでいる新規航空会社のスカイマークに対して同日から3週間の特別安全監査を実施すると発表した。副操縦士が社内規定に反し操縦室内でカメラ撮影したり、西久保慎一社長らが客室乗務員の交代をめぐり機長の判断に介入したりするなどトラブルが相次いだのに加え、11日に新千歳発羽田行きのスカイマーク機が、管制官から指示された高度よりも6,500ft高い高度を飛行したことが発覚した。

●小型機の着陸料、値下げへ

国土交通省は4月から国管理の27空港の着陸料を5年ぶりに改定する。主に地方路線に使われている小型機を値下げし、地方路線の経営を支援する。100t以上の大型機は値上げする。

●日本・スリランカ航空協議、首都圏除く自由化で合意

日本とスリランカの航空当局間協議が3月16、17の両日に開かれ、乗り入れ地点と輸送力について首都圏の2空港を除いて原則自由化することで合意した。自由化は10か国目。

●日米、沖縄の航空管制日本移管で合意

日米両政府は3月18日、日米合同委員会を開き、在日米軍が管轄する沖縄本土周辺空域の航空管制システム「嘉手納ラプコン」を3月31日付で日本側へ移管することで合意した。移管後は国土交通省の管制官が那覇空港で、軍用機と民間機の管制業務を一元的に担うことになる。

●全日空、国際線を成長の柱に

全日本空輸は3月19日、国際線の増設で2010年3月期比70%の増収を見込む新たな経営戦略計画を発表した。成田、羽田両空港の発着枠が2010年に拡大されることにあわせ、成田発着のアジア路線を2010年度下半期から2011年度に4路線、2011年度に欧米2路線をそれぞれ開設する。羽田発着の欧州路線も2011年度に開設する。

同時に、2010年3月期連結業績予想について、売上高を従来予想の1兆2,600億円から1兆2,200億円、営業損失を同200億円から600億円の赤字、純損失を同280億円から650億円の赤字に下方修正したと発表した。営業赤字は7年ぶりで、純損失は2年連続。景気低迷で落ち込ん

だビジネス需要の回復が遅れていることに加え、経営再建中の日本航空が各種の割安運賃を打ち出したことが響いたとみられる。

●ボーイング、民間機の増産計画を繰り上げて実施

米ボーイングは3月19日、航空業界の景気回復を受け777型機と747型機の増産計画を予定より早めて実施すると発表した。777型機は2012年初頭までは月間5機の生産に縮小する計画だったが、減産期間を6か月短縮し、2011年中旬に月間7機体制に戻す。747型機は、2013年中旬からを予定していた月産2機(現在は1.5機)体制を2012年中旬からに前倒しして実施する。

●2009年の国内線旅客9%減

国土交通省が3月21日まとめた2009年航空輸送統計によると、国内線の定期便を利用した旅客数は前年に比べ9.6%減り8,395万人だった。3年連続の下落で、現在の集計方式となった1987年以降の下げ幅では最大となった。

●日航、貨物専用機撤退へ

会社更生手続き中の日本航空は3月25日、貨物事業について10月末をめぐに、貨物専用機による輸送を中止すると発表した。専用機は国際線の輸送だけで使用しており、旅客便の貨物室を利用した輸送は国内、国際線ともに継続する。

●全日空、13路線でコンチネンタルと共同運航

全日本空輸と、同じ国際航空連合に加盟する米コンチネンタル航空は3月28日から日米13路線で共同運航(コードシェア)を開始した。

関西

●関空2期島の土砂採取跡地開発、内定3社撤回

関西空港2期島の埋め立て用土砂を採取した岬町の跡地128haで、大阪府や町の誘致に応じ、進出を内定していた食品会社など3社が2009年末までに、景気悪化や住民の反対を理由に撤退を決めたことが分かった。

●外国コンテナ、大阪港が神戸抜く

2009年の大阪港の外国貿易向けコンテナ取扱個数(輸出入の合計)は184万個(20ftコンテナに換算)で177万個の神戸港を上回った。阪神大震災があった1995年を除くと統計が残る69年以来、初めて逆転した。大阪港は衣類を中心とした中国からの輸入増加に下支えされた。

●兵庫県が空港政策課新設

兵庫県は3月26日、交通政策課の空港室を独立させ、4月1日付で空港政策課を新設すると発表した。人員も3人増やし12人とする。

●佐藤茂雄・京阪電鉄CEOを大商新会頭に選任

大阪商工会議所は3月29日、通常議員総会を開き、野村明雄会頭(大阪ガス相談役)の退任を了承し、後任に副会頭で京阪電気鉄道CEO(最高経営責任者)の佐藤茂雄氏を選任した。任期は2011年10月末まで。佐藤新会頭は記者会見で、「行政と方向性を合わせた成長戦略を描き、神戸や京都などの商工会議所との連携を強化したい」と述べた。

●梅田北ヤード、第1期着工

JR大阪駅北側の梅田北ヤード(計約24ha)で3月31日、第1期開発(約7ha)の地鎮祭が開かれ、工事がスタートした。三菱地所やオリックス不動産、阪急電鉄など12社の企業連合が開発し、2013年3月の完成を目指す。地上33～48階建ての高層ビル4棟を建設する。先端技術や産業の集積を目指す産学官の研究拠点「ナレッジキャピタル」が入るほか、高級ホテルやマンション、オフィスビル、商業施設などとなる計画だ。

フジドリームエアラインズの 挑戦

株式会社フジドリームエアラインズ 取締役副社長

内山 拓郎 氏



●と き 平成22年2月26日（金）

●ところ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

皆様、こんにちは。ご紹介にあずかりましたフジドリームエアラインズ（FDA）の内山です。昨年7月23日から運航開始しましたFDAは、昨年6月4日開港しました富士山静岡空港を拠点にしています。

そこで、最初に静岡県のことについて簡単にお話させていただきます。関西では静岡県と言ってもよく分からない方が多いと思いますが、東京圏と関西圏の真ん中にあるので通過しやすい県です。熱海や伊豆にはよく来られているのに静岡市、浜松市には馴染みがないようです。人口は約380万人で、一人当たりの県民所得は平成17年度（2005年度）334万4,000円で全国第3位。ちなみに1位は東京、2位は愛知です。製造品の出荷額も全国3位です。製造品だけでなく農水産品の出荷額も大きいのが特徴になっていて、例えばお茶やミカン、メロンが全国1位。製造品もオートバイ、自動車、医薬品が全国1位になっています。かなり裕福な県であると言えます。

■富士山静岡空港について

富士山静岡空港について申しますと、静岡は中部圏、首都圏、関西圏にも近いということで航空需要がないだろうと誰もが思っていて、県内に空港は出来ませんでした。しかしながら実際に空港を設立したら人々の交流が増えて効果が出ています。これまで遠方に飛行機で行く時はわざわざ羽田へ行く、中部へ行くという方法

しかなかったわけです。空港が出来てそれなりの利便性があるという状況です。新幹線は県内に6か所も駅があるのですが、ひかりが1時間に1本、こだまが2本しか止まりません。空港の沿革を申し上げますと昭和62年（1987年）に建設予定地を現在の榛原・島田地区に決定しました。当初は平成21年（2009年）3月に開港予定でしたが、ご存知の通り立木問題があったので6月4日になりました。

当初は2,200mの滑走路の暫定運用で、8月27日から2,500mになり、ILS（計器着陸装置）も付いて完全運用となりました。空港の概要は駐機スポットが5か所、ボーディングブリッジが2か所、駐車場は約2,000台（無料）、運用時間は8時半～午後8時の11.5時間でちょっと短いです。空港のある場所は牧之原市と島田市に跨ってしまっていて、静岡市と掛川市の中間地点、山の上であり、下はトンネルで新幹線が走っています。自動車で2時間圏内は人口668万人になっていますけど、実際に利用されるキャッチメントエリアは熱海・伊豆を除いて浜松の東部ぐらいまでで約300万人かなと思っています。交通アクセスは静岡駅から車で40分、浜松から50分、沼津から80分。バスは空港～静岡市を18往復、空港～島田を15往復、空港～浜松・掛川は18往復あるのですが、山梨からは1日1便しかありません。またバスの時間が合わないという不満もあるようで、最後の午後7時15分着小松便の乗客のためにFDA 自社バスを島田まで運行しています。



驚いたのは開港1か月間で多くの人が空港に来てくれました。平日で約6,000人、土日は1万人を超えました。現在でも天気がよければ平日1,000人以上、休日3,000人以上が訪れています。静岡の人たちの空港に対する関心の深さを表しているのかなと思っています。それを需要に結びつけたいと考えています。

昨年7月23日から、FDAは国内3路線、静岡～小松、静岡～熊本、静岡～鹿児島で就航したわけですが、今年2月20日現在のフライトスケジュールはJAL、ANAが札幌へ2往復、福岡へ3往復、那覇へ1往復あり、FDAは小松へ2往復、熊本へ1往復、鹿児島へ1往復となっています。

国際線は大韓航空とアジアナがソウルへ1便ずつ飛ばし、中国東方航空が上海便を週2便(夏

ダイヤ週4便)就航しています。静岡県には世界中に工場を持っているような製造業が張り付いています。おそらく上海便は景気が回復して来るとお客がもっと増えるかと予測しています。

開港から2010年1月31日までの全エアラインの利用状況は、国内線は平均62.8%の搭乗率、札幌や沖縄の観光路線が好調だったことによります。ビジネス客は不況の影響を受けて余りよくありません。国際線はチャーター便も含めて平均66.7%の搭乗率です。最近ソウル線のお客がものすごく増えて来ているという情報を聞いております。

■フジドリームエアラインズ (FDA) について

FDAは鈴与という会社が100%資本を持っています。鈴与はどういう会社かというと、設立は寛政13年(1801年)で200年以上の歴史があります。回漕業としてスタートし、郵便汽船三菱の荷扱い店となり、昭和11年(1936年)に鈴与商店株式会社、主に物流を手掛けて来ました。グループ社は約130社ありまして全体で従業員7,000名ぐらいになっています。売り上げは約8,000億円、非上場会社ですが地元静岡とともに発展して来た会社です。

現在の社長である鈴木与平(創業者から8代

利用状況 (’09 6/4 ~ ’10 1/31)



就航路線		提供座席数 (席)	搭乗者数 (人)	搭乗率(%)	
国内線	札幌線	114,545	82,525	72.0	
	小松線	57,456	22,859	39.8	
	福岡線	151,163	97,279	64.4	
	熊本線	28,652	12,178	42.5	
	鹿児島線	29,108	15,843	54.4	
	沖縄線	56,971	44,332	77.8	
	国内線計	437,895	275,016	62.8	
国際線	ソウル線	165,996	109,199	65.8	
	チャーター	台湾	12,004	9,501	79.1
		香港	1,727	1,229	71.2
		マカオ	1,408	784	55.7
		大連	480	383	79.8
		スイス	400	342	85.5
	国際線計	182,015	121,438	66.7	
合計		620,470	396,918	64.0	

※ 上海線(中国東方航空)は除く。なお、上海線の21年度累計搭乗率は49.4%

目)が、平成3年(1991年)に静岡に空港が出来るから航空事業を構想して、静岡エアコミュニティ株式会社を設立したのが始まりです。ヘリコプターやビジネス・ジェット機を飛ばしている会社でした。実際に航空事業に参入を表明したのは2007年9月で、リージョナルな定期路線を持つ航空会社を作ろうと活動を始めました。静岡に空港が出来るのを機会に航空会社を作って静岡の人たちの便宜に供するという意味でこれからも地域に貢献する仕事をやろうというわけです。物流業の他に色々やっております。サッカーの清水エスパルスも関係会社です。

FDAの企業理念は「常に改革に挑戦する若々しい精神を持って安全で快適な空の旅を創造する」ということを掲げております。事業方針は安全運航の堅持、地元根付いた独自性のある事業展開、お客様の視点に立ったサービスの提供、適正運賃水準の確保、大手航空会社との共存共栄で、特に大手との競合を避けて、大手が抜けているところをカバーして行くことを方針にしています。

FDAの会社概要ですけど設立は平成20年(2008年)6月24日で、資本金4.5億円、本社所在地は静岡県牧之原市。従業員52名で発足し、現在は約240名ですが、平成21年(2009年)2月27日に国交省より事業許可を得まして、本格的準備に入りました。

航空機は70～80人乗り程度の小型機を導入することを決め、ブラジル・エンブラエル社のERJ170が1号機としてブラジルから平成21年

1月末、また2号機は同年6月に到着、いよいよ運航・整備の規程類審査や施設検査、実証試験飛行に入りました。

経験された方はご存知だと思いますけど、新規の航空会社を立ち上げるのは相当なエネルギーのいる仕事でして、まず資格者を集めるのが大変です。例えばパイロットはブラジル・エンブラエル社のERJ170という機種の資格を持つパイロットを集めなければならない。少し前にJALが導入しているものの、これまで日本にはなかった機種です。従って日本にはこの機種のパイロットはいませんでした。他の機種のパイロットたちに資格を取ってもらわなければならない。エンブラエル社のシンガポール訓練施設で訓練を行いました。国交省の検査官がシンガポールへ行行って試験することも必要です。現在は訓練中も含めて30名ほどパイロットがおります。また整備士も必要です。一等航空整備士も他の機種の資格を持つ整備士をブラジルへ送って実機訓練を行いました。さらにシンガポールでシミュレーターによる訓練を重ねました。これも検査官にブラジルやシンガポールへ行ってもらいました。現在、一等整備士は13名おります。

航空会社を始めるには有資格者がいるだけではダメで、きっちと体系通り作業が出来るように色々な規程類を整備する必要があります。これも大変で運航関係の従業員は去年の連休からほとんど休みを取ってないと思います。就航前に国土交通省(JCAB)の検査があるので準備をするわけですが、ほとんど徹夜状態でした。7月23日の就航日の前日ようやく認可をいただきました。制度面からも人材面からも日本で航空会社を立ち上げるのは大変な作業です。現場だけでなく間接部門の人材集めも大変です。

基本的な考え方は乗員・整備士を自分たちの手で独自に養成することです。他の会社から来た人材を活用していくこともありますが、それも含めて自社グループでやって行こうと考えています。先ほど申しましたように我々の会社は関連会社をたくさん持っています。



その1つ、静岡エアポートサービスは静岡空港におけるすべての航空会社に対してランプ・ハンドリング、旅客ハンドリングや給油等を行い、もちろんチャーター便に対してもサービスしています。

また静岡エアコミュタという会社は航空運送事業、航空機の保守管理、修理・整備事業等でビジネス・ジェットやヘリを持っています。

私はシンガポールで貨物航空会社の立ち上げに携わった経験がありますが、ジャンボ2機を持つ会社の場合、整備間接部門5名、運航部門もパイロットを除いて7名で立ち上がるわけです。他の作業は委託されます。ベルギーでもジャンボ2機で整備間接部門4名、運航部門7名と日本に比べて外国の場合は簡単です。日本の場合は制度上、様々な資格者、技術者をたくさん集めなければならない。ワンセット揃えねばなりません。それが大変だったということでもあります。

会社の施設は空港から車で5分ほどのところの牧之原市坂口工業団地に本社棟があり、管理部門や間接部門、訓練センター、シミュレーターもここに 있습니다。空港旅客ターミナルビル内とすぐ近くに運航管理部門を置いています。JR 静岡駅前に営業所とコールセンターがあります。エンブラエル社は日本にシミュレーターを置いていませんので、思い切ってシミュレーターを造りました。昨年11月から稼働しています。普通は2、3機しかない航空会社がシミュレーターを持つことはあり得ないのですが、思い切って揃えました。FDA の社員訓

練だけでなく JAL の社員も使ってくれるよう話し合っています。現在は3,000時間の稼働ですが、来年には4,000時間になりそうで、採算が取れて来るようになると思っています。

1号機は赤色、2号機は青色、今年1月に買入れた3号機はピンク色です。ERJ170は76人乗り、ERJ175は84人乗り。エンブラエル社（ブラジル）は世界第4位の会社で、現在運航している機材は507機、発注残369機で、かなり世界で使われています。同クラスの飛行機はカナダのボンバルディア社と二分しています。今度、三菱重工がこのクラスの航空機メーカーとして参入して来ます。

台湾のマングリン航空会社と我々には関係があるのですが、彼らは E190（100人乗り）を運航しており、このクラスなら台湾～静岡の運航が可能ですが、ERJ170は那覇～静岡ぐらいまでが最長です。我々は国内中心ですからこれでよいのです。なかなかよい飛行機で、初期故障が非常に少ない。機材故障のキャンセルは皆無に近く、昨年末に小松で雷にやられて1週間修理にかかって欠航しましたが、欠航したのはこれまで台風の時を含めて2回だけ。信頼性の高い飛行機です。エンジンは CF34 という GE 製です。燃費もよく貨物もかなり積みますし、同クラスの飛行機に比べて背が高いのです。胴体を輪切りにした図を見ればよく分かりますが、胴体は円形ではなくて楕円形になっています。ボーイング737に乗った感じです。椅子と椅子のピッチも長いので、小型機にしては乗り心地がよいということです。カナダのボン



バルディア機は背が低く、日本には背の低い飛行機を着けるボーディングブリッジはありませんが、エンブラエル機は日本でもボーディングブリッジにつけます。

■今後の就航予定

昨年7月23日から、FDA は国内3路線、静岡～小松、静岡～熊本、静岡～鹿児島で就航しましたが、4月1日からFDA のピンク色の3号機（ERJ175、84人乗り）を投入して、JAL が撤退する静岡～福岡3往復、静岡～札幌1往復を飛ばします。6月1日からは松本～福岡、松本～札幌を予定しています。

昨年7月に初めて就航するに当たって、どこへ飛ばしたらよいか路線選定を行いました。まず小松を選んだのは地域間流動が多いことでした。搭乗率70%と仮定して毎日1便飛ばすと年間4万人になり、従って地域間流動は31万人あること、また電車で静岡から金沢・小松に行くには米原まで新幹線で、在来線に乗り換え4時間以上かかることなどでした。熊本を選んだのは地域間流動が13万人と少ないのですが、静岡に立地しているヤマハやホンダ、他の部品メーカーなどは熊本に工場を持っているため利用が多いだろうという理由でした。鹿児島も流動は少ないのですが鹿児島・静岡がお茶の産

地同士で交流があること、またウナギの産地同士、漁業では枕崎と焼津などで交流があるという理由で決めました。

現在の状況を説明しますと、就航率は98%、雷と台風で運休しただけです。搭乗率は平均43.7%で、鹿児島が一番よくて53.6%、熊本が41.8%、悪いのは小松で39.6%です。当初は小松がよいだろうと思っていたのですが全く逆になり、予測は難しいということですね。航空事業は分からないもので予測も難しく大変だということです。

4月1日から新たに飛ばす福岡や札幌行きは、JAL が撤退する路線です。地域住民のためにも JAL 撤退の後を埋めよということです。6月1日から予定している松本線は JAL の撤退に伴って松本空港の路線がなくなるというので長野県から FDA が引き受けてほしいと強く要請されました。鈴与という会社は戦前から長野県に進出していて関係が深かったことから静岡以外の空港からの発着に踏み出します。無理に長野県へ進出したのではなく、我々の方針は大手と競合しませんということですから、大手がやってないところなので「よし、やろう」ということにしました。

■今後の事業展開について





FDA 2010. 4. 1～2010. 5. 31搭乗分 運賃一覧

(単位: 円 税込)

区間/種別	大人普通運賃	小児運賃	身体障がい者割引運賃	55歳運賃	F1ドリーム	小児 F1ドリーム	F2ドリーム	小児 F2ドリーム	F3ドリーム	小児 F3ドリーム
富士山静岡＝小松	20,800	10,400	17,400	10,000	11,500	8,000	13,500	9,000	17,000	10,000
富士山静岡＝熊本	34,800	17,400	29,400	17,000	19,000	13,300	22,000	15,400	25,000	16,400
富士山静岡＝鹿児島	37,800	18,900	31,000	19,000	21,000	14,700	24,000	16,800	27,000	17,800
富士山静岡＝福岡	30,800	15,400	25,400	16,000	18,000	12,600	20,000	13,400	23,000	14,400
富士山静岡＝札幌	35,800	17,900	29,400	19,500	21,000	14,700	27,000	15,900	32,000	16,900

「F1、F2、F3ドリーム」運賃

「F2、F3ドリーム」については搭乗日前日まで、「F1ドリーム」については3日前までのご予約・ご購入が可能な日本初の変動型割引運賃で、空席状況によっては搭乗前日まで最大割引率50%の料金でご利用いただけます。

長期的事業展開については、2012年度には5機体制にします。国内と外国航空会社との共同運航を考え、羽田や成田へのフィーダー路線の展開も視野に入れています。

今後の課題の1つは静岡から出て行くお客様は結構あるのに、静岡へ来てくれるお客様が少ないことで、プロモーションを相当行いまして3月末までには通年搭乗率が全体で50%近くになるだろうと思っています。

実際に飛ばして見ると石川、熊本、鹿児島県の経済団体から小学生まで交流が増えて来ています。地域間交流を増やして行きたいことが目標ですし、清水エスパルス、ジュピロ磐田はいま鹿児島でキャンプをしており、行き来はどんどん増えています。

新規のエアラインは当初、設備投資や乗員の養成等で会社の規模以上に先行投資して行かねばなりません。事業乗り出しの資金がたくさん掛かることは予測してまして、今のところ資金が足りなくなって救済を求める事態にはなっていません。

そこで大手と競合して運賃競争に巻き込まれたらおしまいですから、なるべく避けたいということです。

運賃体系は現在、主流になっている購入期限付き事前割引型ではなく空席状況に応じて繰り

上げ・繰り下げする変動型割引方式で、FDA が初めて取り入れました。その後、全日空も導入しています。基本的には独自でやって行くことで、営業で独自の予約システムを開発して動かしています。静岡空港はいままでにないマーケットなので、独自開発すれば何とかやって行けるのではないかとということで頑張っています。

■課題と要望について

ここで、空港への要望や課題について述べていただきます。

静岡空港はスポットが足りなくて、会社で所有しているビジネス・ジェットやヘリを小牧空港や埼玉の桶川に置いていますので、早くスポットを増設してくださいと空港に要望しています。

静岡空港は訓練飛行を認めないという協定があります。訓練は大分や名古屋で訓練しているわけです。地元には日中の訓練ぐらい認めてと交渉しています。

また、空港の運用時間の延長も大切です。現在静岡空港では1日11.5時間の運用となっています。1日11.5時間では便が組みにくい。地域との協定では13時間までよいということになっているので、早く13時間にしてほしいと話合っています。運用時間の13時間実施は、来年度は無理で、2011年度以降になりそうです。


FDA
 FUJI DREAM AIRLINES

リージョナルエアラインとしての経営上の問題点

空港使用料について

種類	料金率				
着陸料	以下の〈a〉と〈b〉の合計額				
	〈a〉重量部分				
	最大離陸重量	料金			
	25t以下	1,000円/t			
	26～100t	1,400円/t			
	101～200t	1,550円/t			
	201t以上	1,650円/t			
停留料	〈b〉騒音部分				
	※3,400円 × (騒音値-83)EPNdB				
航行援助施設利用料	最大離陸重量	料金			
	25t以下	90円/t			
	26～100t	80円/t			
	101t以上	70円/t			
航行援助施設利用料	最大離陸重量	飛行距離(km)	料金		
	15t未満	-	(定額) 120円		
	15t以上	400以下	950円/t		
		401～800	1,180円/t		
		801以上	1,670円/t		

リージョナル機の基準である50t以下の設定がない

リージョナル機の基準である50t以下の設定がない

15トン以上は一律の料率

⇒機材が小さい方が、座席あたり料金は高くなる傾向

リージョナルエアラインとしての経営上の問題点

公租公課の比較（リージョナル機と小型機の比較）

＜前提条件＞・同距離を飛行した場合を試算する
・一機一日6往復の運航と仮定する

機材	ERJ170	B737-800	1席あたりの コスト比較 ①-②
機材	①	②	
	MTOW (t)	34	70.5
	騒音値	80	91
【時間⇒距離】 （仮定）	座席数	76	177
	区間距離(km)	882	
	燃料消費量(t)	2,819	4,290
着陸料	1便	¥54,600	¥116,600
	1席	¥718	¥659
航操料	1便	¥56,780	¥118,570
	1席	¥747	¥670
停留料	1回	¥2,970	¥5,930
	1席	¥39	¥34
航空機燃料税	1便	¥73,288	¥110,771
	1席	¥964	¥626
1席あたりのコスト合計	¥2,469	¥1,988	¥481

座席数の少ないERJ170(リージョナル機)の方がB737-800(小型機)よりも、

1席あたりのコストが481円高い

つまり、1席を同額の運賃で販売した場合、

1席あたりの収支は、ERJ170の機が481円悪化する



ERJ170(リージョナル)を1機1日6往復、365日

運航した場合、1機あたりの年間収支は

およそ1億6千万円悪化する

もう1つはターミナルの使用料、つまり家賃が高過ぎるのです。例えばターミナルの一角を借りていた某会社が撤退しました。そのコストが残っている会社に上乗せされるのです。ターミナルビルのコストは別の考え方にしてもらえないかと思っています。例えば成田空港のようにお客様のチケットに施設使用料を加えと、何か手立てがないものでしょうか。

一番大きい問題は事業採算性の確保です。国土交通省から航空会社の許認可を得るためには外国と比較してわが国では制度上ワンセットすべてを揃えなければなりません。そのためには、ある程度事業規模を拡大しなければ採算が取れません。

我々の機材は小型機ですが、小型機に対する配慮をお願い出来ないかということです。例えば着陸料は機材100ト以下はすべて同額となっています。50ト以下という区切りがありません。これからは小型機の時代ですから50ト以下の機材の着陸料を安くするなどの配慮が必要だと思います。

着陸料、施設使用料、燃料税、公租公課を全部合わせるとエアラインコストの15%になっています。エアライン事業の支出原価における割合が海外に比べても非常に高い。燃料、人件

費に次いで3番目に公租公課になり、B737に比べ我々の小型機では1席当たりでは25%ぐらい高くなっています。このあたりの見直しをぜひお願いしたいと思います。

日本では離島対策として補助があります。離島と同じように航空サービスが廃止されれば3～4時間余分にかかる地域もあります。例えば松本空港に路線がなくなれば中部に出るか、羽田に出るか3～4時間余分にかかるわけです。そのあたりの配慮もしていただきたいです。

最後は空港に管制官を配置してほしいというお願いです。静岡空港の定時出発率が96.8%ですが、この原因はということかと言いますと、静岡空港には管制官がいません。したがって、空域内に1機おりますと離発着は待たされますので定時率は悪いのです。また、小松から帰って来る便が上空でよく待たされます。40分のフライトなのに15分とか20分待たされるのはたまりません。これも改善していただき、使い勝手のよい空港にしてほしいと思っています。

駆け足の説明になりましたが、これで終わります。ありがとうございました。



どうなる、伊丹存続

産経新聞社会部 今西 和貴

関西国際、大阪（伊丹）、神戸の関西3空港の今後のあり方をめぐる議論が最終局面を迎えている。だが、関西の経済界と自治体で話し合う「関西3空港懇談会」（会長＝下妻博・関西経済連合会会長）では、4月12日に予定されているトップ会合に向けて意見調整を図るが、伊丹の存廃などをめぐって難航。こうしたなか、3月末に開かれた国土交通省成長戦略会議では、伊丹を当面存続し関空とともにフル活用する案が示された。だが、地元自治体では、意見が分かれ、兵庫県議会が伊丹存続を決議する一方で、大阪府議会が、廃港を唱える橋下徹知事を意識した廃港決議を可決するなど対立は激化し、`地元の総意、とはほど遠い状態となっている。

▽伊丹存廃論を事実上棚上げ

大阪市内で3月末、懇談会の幹事会が開かれ、4月12日に予定されているトップ会合に向けた最終調整が行われた。幹事会は、参加する関係団体の部長級で構成され、それぞれのトップが顔をそろえる会合までに意見を調整、集約する役目を担う。そこで、事務局を務める関経連が3空港のあり方について、昨年末に合意した一元管理に向けて議論のたたき台となる素案を提示した。

素案では、3空港の需要予測の対象期間を10年に設定。2020年までの10年間は3空港の処理能力を超える航空需要があり、関空と神戸だけでまかなうことができず、当面は伊丹が必要と結論づけている。一方で、伊丹の存廃については、リニア中央新幹線（東京―名古屋間）の開通時期などの計画が具体化してから議論するとし、事実上棚上げする方向で調整に入った。つまり、今後10年間は、3空港を一元管理し、その後については、リニアの影響な

ども考慮して検討していくという非常に玉虫色が濃いものとなった。

一方で、幹事会の翌日の31日に開かれた国土交通省の成長戦略会議の分科会（座長＝長谷川閑史・武田薬品工業社長）では、3空港について、関空を関西の基幹空港、伊丹を関空を補完する空港と規定。関空への交通アクセスが改善し、リニア中央新幹線が開通した後に、伊丹の廃港を議論していくという。

会議終了後に会見した長谷川座長は「（伊丹廃港時期について）少なくとも20～30年後だ。リニアの大阪市内への延伸が具体化され、伊丹の価値が軽減すれば廃港はあり得る」と指摘。だが、1兆円を超える有利子負債を抱える関空会社の経営改善策については「当面は関空と伊丹をフル活用し、両空港の事業利益を投入する。最終的には政治の判断にゆだねる可能性もある」と政治主導での打開を示唆した。

伊丹を当面の間、存続させるとした長谷川座長の提言は、懇談会の幹事会で示された素案に通じ、後押ししているかのようにも思える。だが、両案とも共通しているのは、関空の財務構造に関し抜本的な解決策が示されていない。3空港問題において、関空の経営改善は至上命題といえるそこにメスを入れなければ、3空港はもとより、関西の浮揚はありえない。

▽橋下知事が訴える関空アクセスの実現性

「3空港懇談会はもういらないんじゃないですか」。橋下知事は4月1日の定例会見で、伊丹存廃の議論が棚上げされるかもしれないという記者からの質問に対して答えた。「3空港の一元化とか、東京が見向きもしないような中途半端な提案を出すのならいらない」と続け、国交省の成長戦略会議が伊丹廃止の前提としてあ

げた関空のアクセス改善については、前原誠司
国交相がやろうと思えばできることだと訴えた。

ここ数ヶ月、「国交省にはまったく理念が感じられない」と言い及ぶようにもなった橋下知事。昨年末の3空港懇談会では、兵庫県の井戸敏三知事らが唱えた3空港一元管理案を「竜宮城のような議論」「一元管理をやっても国土交通省の（成長戦略）会議のメンバーや大臣は1ミリたりとも動かない」などと批判している。

だが、現時点で知事がこれまで訴えている関空リニア構想などにも現実味がないのも事実。伊丹空港のあり方について議論するために大阪府池田市内で2月15日に開かれたタウンミーティングでは、知事の構想に「リアリティーがわからない」とパネリストから投げかけられる一幕もあった。

知事の構想の実現性に疑問を抱く府民の思いを代弁している言葉ではないだろうか。知事の構想は、利便性が悪い関空へのアクセスを改善し、現状の運用枠の範囲で伊丹をフル活用し将来的には廃港にする。その跡地には特区を導入し、国際学園自由都市にするという壮大な計画だ。

この計画の要となるのは関空へのアクセス改善にある。府の資料では、15年後のなにわ筋線の開通で市内中心部の梅田から乗り換えなしで関空まで30分台。25年後のリニア中央新幹線の大阪延伸で、都心と7分でつなぐという。

だが、25年先のリニアは別にして、より現実的ななにわ筋線でさえ、国がまだ需要や採算性を見極めるため調査している段階にある。2,000億から4,000億円の事業費が推定され、深刻な不況のなかで具体化のめどはたっていない。知事は「国は伊丹を自然消滅させるつもり。先に地元から国に廃港のカードを突きつけ、有利な交渉を進めるべき」といって廃港を声高に叫んでいるが、こうした背景を考えると、クリアしなくてはならないハードルが多いことが気づかされる。

▽地元の総意とは

伊丹存廃をめぐるっては、周辺自治体の議会にも波紋が広がっている。兵庫県議会が3月23日に存続を盛り込んだ決議案を可決する一方、伊丹廃港を盛り込んだ決議案をその翌日に可決した大阪府議会。空港地元の豊中市議会が

存続、箕面市議会が廃港をそれぞれ可決するなど相反した決議をしており、地元の総意とは言い難い様相を呈している。

府議会が可決したのは「関西国際空港のハブ化の実現を求める決議」。伊丹・関空の経営を一体化して、伊丹の収益を関空に投入し、そのうえで、鉄道アクセスの改善などを行い、中長期的に伊丹廃港を考えるとしている。

橋下知事は「決議は大きなこと。あとは府議会の意思表示をどこまで政権がぐんでくれるか。全く無視するのなら、地域主権は虚像になる」と国に対してメッセージを込めた。

こうした議会の動きには、来春の統一地方選をにらみ、知事との距離を少しでも縮めておきたい議員らの思惑が見え隠れする。府議会では空港決議に関し、各会派からそれぞれ独自案が提案され、5つの案が浮上するなど異例の展開となった。

最終的に、自民・公明が会派間の調整で過半数を集め可決に持ち込んだが、ある府議は「決議案の文章は各会派とも知事の意向に沿ったようなもの。4月に発足する橋下知事を代表とするグループを意識せざるをえなかった。党利党略でやっている」と非難した。

一方、府議会の決議に先立ち、存続を賛成多数で可決した兵庫県議会。井戸知事の存続を後押しする形となったが、府議会と同様に、県議選を考えて井戸知事と連携したい県議がいると指摘する声もあった。こうしたことを考えれば、議会内で空港問題について議論を深めたとは言い難く、選挙目当てのパフォーマンスと見られても仕方がないように思える。

一元管理に合意した昨年末から橋下、井戸の両知事の議論は平行線のままだ。「伊丹廃港がなぜ関西の浮揚につながるのか」という井戸知事に対し、橋下知事は「3空港をこのまま維持して関西の浮揚につながるのか逆に聞きたい」とやり返す。果たしてこうした議論が、地元の総意として、6月に出される成長戦略会議の最終報告に反映されるとは到底思えない。単なる地域エゴとなっていないか、再度立ち戻って考える必要がある。



LCC育成を狙った空港経営



関西学院大学経済学部

慶應義塾大学大学院

野村 宗訓

角田 有衣子

(財) 関西空港調査会航空交通研究会メンバー

近年、成熟社会の進展と世界的な低成長といった市場環境の変化のなかで、空港経営が厳しくなってきた。その1つの要因は利用者ニーズと期待の多様化である。それらに対応した空港運営の必要性が高まってきている。2つ目の要因は、2001年9月に起きた米国同時多発テロの影響で航空需要が低迷したことに加え、空港での検査体制の強化とセキュリティ設備の増強によってコストが増加していることである。

ACI（国際空港評議会）の調査では、テロ防止に伴うセキュリティ・コストはパリ・シャルルドゴール空港で2億ドル、ミュンヘン空港で5億3千万ドル、ナイロビ空港で3億4千万ドル、成田空港で2億6千万ドルと試算されている。さらにテロ以降も SARS、イラク戦争、燃料価格高騰、インフルエンザの流行、金融ショックなどにより航空会社や空港事業の経営は大きな打撃を受けている。

こうした環境下で、空港の経営状況を改善する2つの有効な方策が考えられる。第1に利用客のニーズに対応したサービスの差別化である。アムステルダム空港では乳幼児に対するベビーケア・ラウンジを提供するサービスがある。ロンドン・スタンステッド空港では有料のラウンジが設けられている。また、リバプール・ジョンレノン空港では3ポンドを支払えば乗客は保安検査の優先レーンを通ることができる。

第2の戦略はLCC（Low Cost Carrier）の誘致である。LCCの経営戦略の特徴として、①機材は150人前後の中型機に統一、②短い飛行時間で多頻度運航、③シートは基本的にエコノミークラスで自由席、④ドリンクやスナックは有料化、⑤使用空港の棲み分け・2次空港の活用などがあげられる。LCCは利用客の多様化したニーズを満たし、成長する航空会社として、近年、欧米のみならずアジアでも注目されている。LCCの登場によって多くの空港が航空会社のタイプ毎に差別化した商品を提供し、収益改善に取り組む動きがみられる。

LCCを誘致するためには、空港は低コストターミナルを経営するか、もしくはLCCが利用しやすい待遇を講じなければならない。別表のように欧州では主としてLCCが専用に使用できるターミナルを開設している空港が増えてきた。イギリスのリバプール・ジョンレノン空港やグラスゴー・プレストウィック空港はLCC市場に焦点を絞った戦略を展開している。オーストラリアのメルボルン近郊にあるアヴァロン空港はLCCであるジェットスターの運営を主眼として開発された注目すべき事例である。

他方、LCCに特化せずに、従来からのフルサービスを提供する大手航空会社とLCCの両方を対象としている空港も多く存在する。同一の所有者が2つ以上の複数空港を経営している場合には、1つの空港を低コストターミナルに対応させるという手法をとることもできる。フランクフルト・ハーン空港やローマ・チアンピナ空港が典型的なケースである。

地方空港の場合、自らを2次空港と捉えることができるため、LCCの誘致に強い立場にある。2次空港は主要空港よりも規模が小さく、都心へのアクセスにも時間を要するが、主要空港を補完する役割をもつ。LCCは都心からのアクセスが悪くても、費用優位性の視点から2次空港を利用する傾向にある。実際に、空港経営者が主要空港に隣接する空港や旧軍事空港を2次空港と捉え、それらを活用しているのは賢明な方策である。

例えば、アメリカではボルチモア・ワシントン空港やニューヨーク・ニューアーク空港のように、2次空港としてLCCの参入を促し、成長したケースがある。また、イギリスでも近年、ロビンフッド・ドンカスター空港のように旧軍事空港を2次空港として再開発して、成功をおさめている。

低コストターミナルの開発はLCCと大手航空会社との間の競争に影響を及ぼす。低コストターミナルはLCCには歓迎されるが、LCCに競争優位を与えることになるので大手の航空会社は不利益を被る点を強調する。低コストターミナルを開発する場合には、競争を機能させるために、大手を含めてすべての航空会社がそのターミナルにアクセスできるようにすべきであるという議論がある。

実際、ジュネーブ空港で、古いターミナルを低コストターミナルに改築する計画があったが、それはLCCに競争優位を与えるとしてエールフランス・KLMが損害賠償請求を行った。ジュネーブ空港はLCCであるイージージェットが主要な航空会社であり、そこに低コストターミナルを開発することは、フルサービス航空会社が競争上、不利になると主張した。スイス連邦裁判所はこれを却下したが、ジュネーブ空港は結果的に、低コストターミナルの開発計画を断念した。

欧州でLCCを誘致する上での注意点は、誘致のために特定のLCCだけを特別に優遇してはいけないということである。地方政府が管理するブリュッセル・サウス・シャルルロア空港は、LCCの最大企業であるライアンエアにかなり手厚い援助をしていた。ライアンエアの存在がサウス・シャルルロア空港の非航空関連収入を実質的に増やし、それを契機に他の航空会社を誘致できると考えたからである。

この資金援助が公正な競争を阻害するとして、2004年に欧州委員会はライアンエアに対して新路線開設に関する援助は認めだが、空港着陸料の特別割引などの優遇措置は認めないという決定を下した。その結果、ライアンエアは運賃を6～8ユーロ引き上げなければならなくなり、競争の激しいロンドン路線の廃止に追い込まれた。

欧州委の判断は、ある空港で与えられる援助が差別的であってはならない点や、透明性を高めるべき点を重視している。一方で、こうした欧州委の決定は航空運賃の引き上げ、消費者負担の増加といった問題や、地方政府が管理する公共空港が民間空港と競争できなくなるという新たな問題を提起している。

欧米ではLCCの誘致により業績を改善している空港会社が多数、存在する。マレーシアやシンガポールでもLCCが空港経営に好影響を及ぼしている事例がある。わが国では主要空港偏重政策により、2次空港の開発が大幅に遅れてきた。もちろんLCCと大手航空会社の競争や空港間の競争に与える影響を熟考する必要があることは言うまでもない。2次空港を活用すればLCCの発展に寄与し、競争の促進に資するのみならず、莫大な投資費用を伴わずに空港容量を拡大できるメリットがある。今後、わが国でもLCCの育成を狙った具体的な構想が検討されることを期待したい。

欧州におけるLCC専用ターミナル

国	ベルギー	デンマーク	フランス			イタリア	オランダ
空港	ブリュッセル	コペンハーゲン	ボルドー	リヨン サンテクジュベリ	マルセイユ プロバンス	ミラノ マルペンサ	アムステルダム スキポール
ターミナル名	未定	CPH Swift	billi	Terminal 3	mp2	Terminal 2	Pier H
開設年月（予定）	(2010/11)	(2010)	(2010/5)	2008/4	2006/9	2006/4	2005/10
現状・計画	環境評価の影響によりオープンが2011年4月に延期。	germanwings がケルン路線で活用する計画を公表。	多数のLCCが既に就航中。Ryanair も就航予定。	easyJet が旅行者を中心に国内線と国際線で活用。	easyJet、germanwings、Ryanair などが利用。	LCC に対応するグランド・ハンドリング会社が多数、存在。	レストランや売店などはない。トイレも限られた場所のみ。

(注) ACI 資料などに基づき筆者作成。

【参考文献】

- Graham, A. [2008] . Managing Airports : An International Perspective, 3rd ed. , Butterworth – Heinemann.
- 野村宗訓 [2009a] 「欧州における空港会社の戦略展開—複数一括運営の推進を中心として—」『経済学論究』第 63 巻 第 1 号.
- 野村宗訓 [2009b] 「地方空港再生策としての複数一括運営—イギリスの実態とわが国への示唆—」『経済学論究』第 63 巻 第 3 号.
- 野村宗訓・切通堅太郎 [2009] 「地方空港再生のための処方箋—イギリスの空港経営から学ぶ—」『公営企業』第 41 巻 第 9 号.

平成22年2月 運営概況について

[速報値]

【参考】 <http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm>

○乗入便数143.4便/日（対前年比89%）

国際線：100.4便/日
（対前年比 98%）
国内線：42.9便/日
（対前年比 73%）

乗入便数について

国際線は、旅客便は9ヶ月ぶりに前年を上回りましたが、貨物便は前年を下回りました。

国内線は、昨年の路線運休の影響が続き、前年を下回りました。

○旅客数 39.4千人/日（対前年比104%）

国際線：29.5千人/日
（対前年比 110%）
国内線：9.9千人/日
（対前年比 91%）

旅客数について

国際線は、外国人旅客は4ヶ月連続で前年を上回り、2月としては過去最高となりましたが、日本人旅客は前年を下回りました。

国内線は、昨年の路線運休の影響が続き、前年を下回りました。

国際線と国内線の合計は、21ヶ月ぶりに前年を上回りました。

○貨物量 1,784t/日（対前年比133%）

国際線：1,698t/日（対前年比 139%）
積込量：837t/日（対前年比 157%）
取卸量：861t/日（対前年比 125%）
国内線：86t/日（対前年比 72%）

貨物量について

国際線取扱量は、積込は4ヶ月連続で、取卸は3ヶ月連続で前年を上回りました。

国内線は、便の減少もあり、前年を下回りました。

1. 乗入便数のその他には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機等を含む。

2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局発表数値を参考に算出。 3. 国際貨物量は、大阪税関公表の関西国際空港航空機積卸貨物量。

平成22年4月6日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報 [関西空港]

（平成22年2月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

【参考】 <http://www.osaka-customs.go.jp/>

	輸 出	前 年 比	全 国 比	輸 入	前 年 比	全 国 比	バランス （△は入超）
近 畿 圏	1,070,294	130.3	20.9	836,104	131.4	18.7	234,189
管 内	676,537	145.4	13.2	641,172	139.2	14.3	35,364
大 阪 港	252,663	145.1	4.9	249,353	138.5	5.6	3,310
関 西 空 港	317,805	150.6	6.2	215,806	139.5	4.8	101,999
全 国	5,127,898	145.3	100.0	4,478,346	129.5	100.0	649,551

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出	前 年 比	全 国 比	輸 入	前 年 比	全 国 比	バランス （△は入超）
関 西 空 港	317,805	150.6	6.2	215,806	139.5	4.8	101,999
成 田 空 港	738,130	145.3	14.4	739,934	123.8	16.5	△ 1,803
中 部 空 港	57,360	152.6	1.1	43,035	112.5	1.0	14,325
福 岡 空 港	43,476	155.6	0.8	27,071	192.8	0.6	16,404
新 千 歳 空 港	1,110	162.9	0.0	478	89.8	0.0	632

※関西空港には平成19年6月までは大阪航空貨物出張所を含んでいたが、平成19年7月以降は関西空港税関支署のみを計上。
前年比は同支署分との比。

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合 計	
	外国人入国	(1日平均)	外国人出国	(1日平均)	日本人帰国	(1日平均)	日本人出国	(1日平均)		(1日平均)
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成21年 1月	121,200	3,910	99,490	3,210	268,850	8,670	248,640	8,020	738,180	23,810
平成21年 2月	81,190	2,900	89,800	3,210	265,620	9,490	289,590	10,340	726,200	25,940
平成21年 3月	122,420	3,950	102,900	3,320	316,810	10,220	292,880	9,450	835,010	26,940
平成21年 4月	144,590	4,820	152,730	5,090	236,390	7,880	245,370	8,180	779,080	25,970
平成21年 5月	93,100	3,000	94,190	3,040	218,600	7,050	208,910	6,740	614,800	19,830
平成21年 6月	69,870	2,330	69,660	2,320	188,000	6,270	188,100	6,270	515,620	17,190
平成21年 7月	112,670	3,640	111,080	3,580	250,740	8,090	261,240	8,430	735,730	23,730
平成21年 8月	131,090	4,230	140,580	4,530	303,510	9,790	309,060	9,970	884,240	28,520
平成21年 9月	109,580	3,650	99,080	3,300	328,350	10,950	323,110	10,770	860,120	28,670
平成21年 10月	130,350	4,200	124,790	4,030	271,650	8,760	277,630	8,980	804,420	25,950
平成21年 11月	122,070	4,070	119,640	3,990	268,430	8,950	262,450	8,750	772,590	25,750
平成21年 12月	119,420	3,850	128,080	4,130	267,160	8,620	271,850	8,770	786,510	25,370
平成21年 累計	1,357,550	3,720	1,332,020	3,650	3,184,110	8,720	3,178,830	8,710	9,052,500	24,800
平成22年 1月	127,210	4,100	113,630	3,670	271,080	8,740	269,480	8,690	781,400	25,210
平成22年 2月	129,790	4,640	138,860	4,960	259,830	9,280	277,180	9,900	805,660	28,770
平成22年 3月	150,350	4,850	125,460	4,050	344,010	11,100	323,440	10,430	943,260	30,430
平成22年 累計	407,350	4,530	377,950	4,200	874,920	9,720	870,100	9,670	2,530,320	28,110
前 年 同 期	324,810	3,610	292,190	3,250	851,280	9,460	831,110	9,230	2,299,390	25,550
対 前 年 同 期 比	125.4%		129.4%		102.8%		104.7%		110.0%	

※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成20年の数値は、当支局において累計した出入（帰）国者の概数である。

※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

関西3空港と国内主要空港の利用状況

平成22年2月実績【速報】

区 分	空港名	国 際 線	前 年 同 月 比	国 内 線	前 年 同 月 比	合 計	前 年 同 月 比
発着回数 (回)	関西3空港	5,627	97.6%	13,735	96.3%	19,362	96.7%
	関 西	5,625	97.6%	2,403	72.8%	8,028	88.6%
	大阪(伊丹)	0	—	9,642	101.3%	9,642	101.3%
	神 戸	2	100.0%	1,690	116.7%	1,692	116.7%
	成 田	12,826	96.4%	1,327	130.9%	14,153	98.9%
	東京(羽田)	1,035	129.1%	24,574	99.3%	25,609	100.3%
	中 部	2,274	89.3%	4,245	95.8%	6,519	93.4%
旅 客 数 (人)	関西3空港	826,794	109.7%	1,570,252	100.5%	2,397,046	103.5%
	関 西	826,794	109.7%	277,109	91.1%	1,103,903	104.4%
	大阪(伊丹)	0	—	1,103,688	101.7%	1,103,688	101.7%
	神 戸	0	—	189,455	109.0%	189,455	109.0%
	成 田	2,490,827	107.1%	114,191	131.4%	2,605,018	108.0%
	東京(羽田)	246,752	126.7%	4,555,195	102.6%	4,801,947	103.6%
	中 部	358,100	97.7%	385,736	96.4%	743,836	97.0%
貨 物 量 (トン)	関西3空港	47,552	138.9%	12,267	91.2%	59,819	125.4%
	関 西	47,552	138.9%	2,413	71.8%	49,965	132.9%
	大阪(伊丹)	0	—	8,876	100.0%	8,876	100.0%
	神 戸	0	—	977	80.4%	977	80.4%
	成 田	156,392	141.6%	集計中	—	156,392	141.6%
	東京(羽田)	1,386	364.4%	52,267	102.1%	53,653	104.0%
	中 部	9,245	152.6%	2,308	89.0%	11,553	133.5%

注1. 大阪、神戸の発着回数は着陸回数を2倍して求めた数値。

注2. 東京の国内線旅客数は国内定期、国際線旅客数は国際線チャーターの実績。

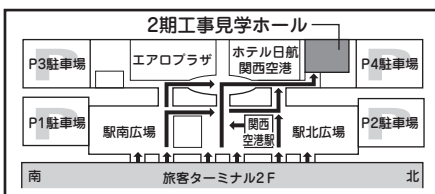
注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。

2期見学ホール情報

運営状況

見学ホール2月の入館者数は神戸ひばり子ども会、神戸市西区子ども会、かんとう会等の視察を含めて月間合計2,764人で、ホール開設からの累計は376,117人になりました。

また、2月の2期空港島現場見学者数は、「現場見学ツアー」「わくわく関空見学プラン」の見学者を含め2,970名で、累計は195,026名となりました。



○現場見学ツアーの予約・お問い合わせ

見学希望の方は、予約が必要ですが（空席があれば当日参加も可能です）。

TEL : 072-455-4040(9 : 30～17 : 00) FAX : 072-455-4709 E-mail : kald_kengaku@kald.co.jp

関空2期空港島現場見学ツアー【無料】

○見学内容

専用バスにて2期空港島へ案内し、見学台とガラスポートから工事の様子を見学していただき、工事概要についてご説明いたします。

○見学実施日（印）

4月（Apr）

日	月	火	水	木	金	土
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

5月（May）

日	月	火	水	木	金	土
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

関西空港調査会からのお知らせ

□関西空港部会

○第366回定例会（平成22年3月31日開催）

「関西国際空港の現況と営業上の取り組み」をテーマに住田 弘之 氏（関西国際空港㈱ 航空営業部長）の講演会を開催。

○第367回定例会（平成22年4月20日開催）

「ミッシングリンクの解消に向けて ～地域主権の観点から～」井出 仁雄 氏（大阪府都市整備部 交通道路室 道路整備課長）の講演会を開催。

今後の予定

○講演会・第368回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）

日 時 平成22年5月13日（木）15:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「関空を国際拠点空港にするために」

講 師 中村 誠仁 氏（大阪府政策企画部空港戦略室長）

テ ー マ 「関西3空港の最大活用について」（仮題）

講 師 河野 信夫 氏（兵庫県県土整備部部長）

事務局だより

- ▼ 去年から何故か滋賀県に出かける機会が多く、夏には草津市水生植物公園や佐川美術館、秋には石山寺や三井寺の紅葉を見に行きました。滋賀は遠いように思っていたましたが、大阪からでも日帰りは可能ですし、桜や紅葉も京都や奈良ほど人も多くありません。お寺めぐりが好きな私にとって秘仏がたくさんあるのも魅力的です。

先日は、仲間6人で大津市のはずれにある叶匠寿庵に行ってきました。

ここは36,000坪もの丘陵地で、農園や庭があって四季の花が楽しめ、食事をしてお茶席も体験できます。行った日は、ちょうど近畿地方に黄砂が来た日で見通しも悪く小雨もぱらつき、カメラやバッグなどに黄砂の痕がついて散々な目にあいました。残念ながら梅は終わっていましたが、カタクリなどの山野草も咲き始めており春の休日を楽しみました。

思ったより(?) 見所満載の滋賀、これから注目してみようかと考えています。

(ふい)

神戸の海から空へつなぐ旅

神戸—関空ベイ・シャトル(神戸市)



神戸—関空ベイ・シャトルは、神戸空港と関西国際空港を最短で結ぶ非常に利便性の高い公共交通機関であり、神戸の国際化を推進するためのゲートウェイとしての機能、あるいは、両空港連携のシンボルとしての機能を果たしていることから、必要不可欠な都市装置であるとともに、医療産業都市構想の推進やポートアイランド2期等への企業誘致、観光客誘致など、神戸経済の活性化を図る上でも必要不可欠な公共性の高い交通機関でもあり、平成18年7月13日に運航を再開し、3年余り経過したところです。

船内には、誰でも利用しやすいユニバーサルデザインを採用し、身障者用座席、車椅子置き場、身障者用トイレ等を設置したほか、利便性向上を図るため、神戸空港側・関西国際空港側とも無料低床バスを船着き場直近まで運行し、乗り継ぎ時間と歩行距離をできるだけ短縮しています。

今後とも、より多くの皆さんに利用していただけるよう、一層の利便性向上に取り組んでいきます。

■運賃：片道 大人1500円／小児750円 往復 大人2700円／小児1350円

■問合せ先：海上アクセス株式会社

神戸市中央区神戸空港10番 神戸空港海上アクセスターミナル2F

電話予約センター TEL 078-304-0033 (9時～18時)

URL : <http://www.kobe-access.co.jp/>