



# KANSAI 空港レビュー



No.396  
2011.11

## CONTENTS

### 1 巻頭言

国家戦略としての空港

竹林 幹雄

### 2 各界の動き

### 8 講演抄録

関空の旅客・貨物の現況及び成長戦略

住田 弘之

### 17 プレスの目

回復は軌道に乗るか。「神戸」浮上のかぎ

石沢菜々子

### 19 航空交通研究会研究レポート

複数空港の「合併」とその評価方法に関する覚書

手塚広一郎

### 22 データファイル

- ・運営概況について(平成23年度 上半期運営概況)(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成23年9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23年9月分)

### 25 ア・ラ・カルト

2011年度 第2回 CSエクセレント

関西空港CS向上協議会

新千歳空港ターミナルビルのご紹介

北海道空港株式会社

#### 【表紙写真】「全日空 B787 Dreamliner 1号機」

全日空 B787 Dreamliner JA801A である。

全日空のB787 1号機は9月28日にシアトルから羽田空港に到着した。

11月の就航までの10月12日から23日までKIXをベースに慣熟飛行が行われた。慣熟飛行のルートは岡山空港と広島空港であり、多い日は3往復の運航が行われた。離陸するB787を至近で撮影して感じたのは、これまでにない小さい騒音レベルであったことだ。

撮影：柴崎 庄司(関西国際空港給油課)

## 国家戦略としての空港



神戸大学大学院海事科学研究科 教授

竹林 幹雄

先日、韓国・中国視察に同行する機会を得た。釜山港、大連港など物流拠点を中心の視察であった。中でも印象に残るのは仁川空港の物流施設であった。

ご存じの方も多いと思うが、仁川空港は世界有数の国際航空貨物の輸送拠点となっている。開港から10年でこの規模であるから快挙といってよい。

仁川空港は開港前から成田、関空の強力なライバルとなることがいわれていたが、こと物流機能に限っていえば、その規模はわが国の空港の比ではない。特に興味を引くものとして、彼らの空港経営戦略の中での「物流機能」の位置づけが挙げられる。

「航空貨物／物流」機能は、国際空港を運営する上で、旅客輸送と並ぶ重要な機能である。この機能を卓越させることは、ローカルカーゴの少ない韓国では至難の業である。ゆえに、彼らは極めて戦略的に物流基地となる方法論を採った。

物流施設からの収入は、非常に低価格で提供している（と彼らは言っている）地代収入のみである。航空会社を含む物流関連会社の進出には、規制は全くなく、上屋などの施設整備は全て進出する航空会社やフォワーダーの自前で行っているそうである。つまり、空港側は土地以外何も提供しないし、何も取らないのである。

こういうことを行えば、物流単独での収益

性は非常に低くなると考えられる。しかし、彼らは全く頓着しない。なぜならこの機能は「インフラ」だからである。

産業活動などへの2次効果など、さまざまな副次効果の期待できる空港の物流機能を卓越させることは、韓国の国家戦略の基軸となっている。ゆえに物流機能を一種の「インフラ」と考え、ほぼ採算度外視で運営していると考えられるのである。

「損して得を取る」の実例と言え、優れた戦略の好例であるといえる。

これはわが国で「インフラ（単独で）の収益性」を議論している状況と比較すれば、その考え方の違いは際立っている。現在のように国間の競争が激化した状況の中で産業活動を活性化するための「インフラ」の機能強化を行うには、強力な国家の後押しは必須であろう。

関西空港の経営を語るとき、財務的な問題（建設費の償還）が常に前面に出されてきた。

「損して得を取る」ための「戦略物資」としての空港の機能と、この財務の話の隔たりは大きい。物流機能はインフラである、という視点から政・官・財界が一丸となって関西空港を「戦略物資」として仕立て直すことが強く望まれる。

# 各界の動き

## 関西国際空港

### ●中国南方航空、中国路線を倍増

中国南方航空は 10 月 3 日、冬期スケジュール（10 月 30 日～2012 年 3 月 24 日）で、関西空港発着の中国路線を現在の週 17 便から週 33 便に倍増させると発表した。関空～広州線は、1 日 1 便から 2 便に増やし、ハルビンと長春に直行便を新設する。ハルビン線は週 2 便でエアバス A320 型機（156 席）を使用、長春線は 3 便でエアバス A319 型機（128 席）を使う。

### ●シカゴ貨物便就航で記念式典

台湾のチャイナエアラインは 10 月 7 日、関西空港発着の米シカゴ貨物便の就航を開始、記念式典が同空港で開かれた。チャイナエアラインの関空発着の貨物便は 2009 年 8 月から就航した米ロサンゼルス便に加え、今年 6 月からアトランタ、ニューヨークにも就航している。

### ●3空港活性化セミナー

関西 3 空港の需要拡大や活性化策を探るセミナーが 10 月 6 日、神戸市内で開かれ、関西学院大学経済学部野村宗訓、上村敏之両教授と、全日本空輸の清水信三執行役員が講演。関西空港と大阪空港の経営統合をどう生かすかについて、それぞれが意見を述べた。

### ●ピーチの1期生が入社式

関西空港を拠点に、2012 年 3 月の就航を目指す格安航空会社（LCC）、ピーチ・アビエーションは 10 月 11 日、関空内の本社で第 1 期客室乗務員の入社式を開いた。内定者 92 人のうち、男女 22 人が入社、緊張した表情で式に臨んだ。

### ●ハワイアン航空機が滑走路誤進入

10 月 12 日午後 9 時 35 分ごろ、関西空港で待機を指示されていたホノルル行きハワイアン航空 450 便ボーイング 767 型機（乗客乗員 208 人）が誤って滑走路に進入、成田発の全日本空輸貨物機が着陸をやり直すトラブルがあった。全日空機は滑走路の手前約 6.5km まで迫り、数分以内に滑走路に到達する予定で、着陸をやり直すよう管制の指示を受けて午後 9 時 45 分ごろに着陸した。

### ●ピーチが「初号機」の名前を募集

ピーチ・アビエーションは 10 月 12 日、11 月に初めて納品される「初号機」の名前の募集を始めた。採用された名前は機体に記入され、同社は「日本とアジアの懸け橋となる機体にふさわしい名前を」と呼びかけている。

### ●ピーチに国内線運航許可

運輸審議会がピーチ・アビエーションとスカイマークが運航許可申請していた案件について、「許可することが適当である」と 10 月 13 日付で国土交通大臣に対し答申した。ピーチが申請していたのは、関西～札幌線の 1 日 3 便と福岡線の 1 日 4 便。2012 年 3 月 1 日からエアバス A320 - 214 型機を利用して運航することが可能となった。

### ●LCC専用ターミナルの起工式



関西国際空港会社は10月19日、2期島につくる格安航空会社専用の新ターミナルの起工式を開いた。2012年度後半に使用が始まる予定で、国内では初のLCC専用ターミナルとなる。維持管理費を抑えるため、エレベーターやエスカレーターが不要な平屋（鉄骨造り）で延べ約3万㎡。国内・国際線共用で9機分の駐機場や給油設備も整備する。搭乗橋（ボーディングブリッジ）はなく、乗り降りはタラップを使う。総事業費は100億円近くになる見通し。

#### ●国際線旅客、上半期は11%減

関西国際空港会社が10月21日発表した9月の旅客数（速報値）は前年同月比4%減の126万5,977人で、国際線旅客数は3%減の88万4,520人となった。上半期合計では全旅客数は11%減の671万491人、国際線旅客数は11%減の479万7,795人。国際線旅客数のうち、日本人旅客は前年と同様で334万7,673人、外国人旅客は震災直後に比べると回復傾向にあるものの、35%減の123万7,610人となった。

#### ●冬期スケジュール、便数が過去最高に

関西国際空港会社が10月25日発表した2011年度冬期スケジュール（10月30日～2012年3月24日）の国際線旅客便の週間便数は、2012年3月のピーク時に前年比43便増の620便と過去最高となる見通した。夏期スケジュールと比較しても37便の増加。貨物便を合わせると週792便となり、過去最高となる。



### クリック！

冬期スケジュールの便数は、日系が105便で前年同期と比べ横ばいであるのに対し、外国系は515便で、中国南方航空が広州、大連、瀋陽線などを増便し、合計で18便増となるほか、ハワイアン航空の新規就航、タイ国際航空、大韓航空の増便も寄与し同43便増と大きく伸ばした。日系の減便が一段落した一方で、格安航空会社はエアアジアX（マレーシア）の就航で1社増え6社の10路線となった。

#### ●福島社長、通行税を批判

関西国際空港会社の福島伸一社長は10月25日の定例記者会見で、連絡橋の通行税について「関西経済の活性化のために関空を強化するという大きなトレンドに反する」と批判した。

#### ●泉佐野市長が国に連絡橋の料金下げ要望

泉佐野市の千代松大耕市長は10月25日、国土交通省に対し関西空港連絡橋の通行料金引き下げを要望した。同市は2012年度から連絡橋を通行する車両1台ごとに100円（往復）を通行料金（普通車は800円）に上乗せして徴収する通行税の課税を計画。これが導入された場合、利用者の負担感が増さないよう、国にも協力を求めた。

#### ●ピーチ、九州全主要空港に就航検討

ピーチ・アビエーションの井上慎一・最高経営責任者（CEO）は10月25日、福岡市内で記者会見し、「九州は観光資源に恵まれ、気候も安定していて運航のリスクが低い。アジアに近く、海外からの観光客も利用が見込める」と強調し、九州地区の全ての主要空港を就航候補地として検討していることを明らかにした。

#### ●消火救難訓練

航空事故を想定した消火救難総合訓練が10月27日、関西空港で行われ、警察、消防、陸上自衛隊、海上保安庁など70機関から約700人が参加、放水や負傷者の搬送、応急手当ての訓練に取り組んだ。

## ●マクドナルドが復活

昨年3月に一時閉店したマクドナルドの関西空港店（101席）が10月28日、利用客の要望に応え、約1年半ぶりに復活した。営業時間は24時間に拡大、関空の念願だったターミナルビル初の24時間営業飲食店で、深夜早朝の利用客にも対応する。店舗は黒や茶を基調にした関西初の新世代デザイン店。

---

## 空港

---

### ＝ 大阪空港 ＝

#### ●伊丹市長、長距離増便を国交相に要望

伊丹市の藤原保幸市長は10月12日、前田武志・国土交通相を訪ね、2012年7月の関西空港との経営統合に合わせ、大阪空港発着の長距離便を増やすよう求めた。大阪・関西空港の統合で「関西全体の航空需要が増やせる」としている。北海道釧路市、沖縄県石垣市など地元以外の11市町長も、初めて連名で要望に加わった。

#### ●副首都構想、議連が特派員協会でアピール

首都機能を代替する「副首都」整備を目指す超党派の「危機管理都市推進議員連盟」（会長・石井一民主党参院議員）のメンバーが10月24日、日本外国特派員協会で講演した。石井氏は首都のバックアップ機能の重要性を説明するとともに、候補地として大阪空港跡地が最適であると強調した。

### ＝ 神戸空港 ＝

#### ●スカイマークが本社機能

スカイマークが10月6日、東京・羽田にある本社機能の一部を神戸に移したことを明らかにした。同空港ターミナルビル内にある神戸事業所を拡張。パイロット、客室乗務員らの管理や、機体整備の一部を担う社員約10人を移した。

### ＝ 成田国際空港 ＝

#### ●滑走路2本同時離着陸を開始

成田空港で10月20日、平行する2本の滑走路で旅客機を同時に離着陸させる新管制方式が始まった。1時間あたりの離着陸それぞれの回数が最大32回から46回に増え、年間発着枠は1万5,000回増の23万5,000回となる。

#### ●千葉県がプロジェクトチーム、国内線ネットを強化

千葉県は10月20日、「パワーアップ！30万回ビジョン検討プロジェクトチーム」を立ち上げた。成田空港の国内線ネットワークの強化など、同空港を中心とした地域活性化策を検討し、2012年8月をめどに施策をとりまとめる。

#### ●冬期ダイヤ、回数は微増

成田国際空港会社は10月27日、30日からの冬期ダイヤを発表した。国内線旅客便と貨物便が増加するものの、国際線旅客便の減便があり、年間1万5,000回分拡大される発着枠に対し、実際の発着回数は1日平均513回と2回増にとどまる見通した。

#### ●発着便の遅れ、報告義務化

航空機の発着が定刻より1時間以上遅れたり早まったりした場合に国土交通省への報告を航空会社に義務付ける運用が10月30日、成田空港で始まった。原因を分析し定時運航を確保するのが狙い。

### ＝ 羽田空港 ＝

#### ●ルート変更で騒音苦情520件

千葉県は10月5日の県議会で、昨年10月の羽田空港の拡張に伴う着陸便の飛行ルート変更と増便で8月末までに県や千葉市などに直接寄せられた苦情が520件に達していることを明らかにした。このうち4割を超える苦情は千葉市からのもの。

#### ●国際化1年、570万人が利用

羽田空港の新しい国際線ターミナルビルがオープンして10月21日、1年を迎えた。震災の影響などで国際線の就航都市は14都市にとどまっているが、搭乗率は高く、8月までの利用者は約570万人に上っている。

### ＝ 中部国際空港 ＝

#### ●冬期ダイヤ、2年ぶりの増加

中部国際空港会社は10月27日、2011年冬期スケジュールの国際線旅客便数が週263便となり、2010年冬期スケジュールの期初計画と比べると2年ぶりに前年を上回ったと発表した。年実績と比べると7便減、11年夏期スケジュール実績と比べると19便減と減少している。

### ＝ その他空港 ＝

#### ●茨城空港、ローコスト・エアポート・オブ・ザ・イヤー2011受賞

茨城県は10月20日、茨城空港が海外の独立系シンクタンク、CAPA（本部・シドニー）から、ローコスト・エアポート・オブ・ザ・イヤー2011を受賞したと発表した。低価格で使いやすい点などでLCCの運航を支援し、東京北部・近郊へのアクセス拠点になっていることや、東日本大震災の3日後に運航を再開し、LCCに優れたサービスを提供したことが評価されたという。

#### ●国交省、空港の津波対策で指針

国土交通省は10月21日、沿岸部にある空港が、東日本大震災を受けて津波対策をつくる際の指針をまとめた。津波発生時に滑走路に残っている航空機が被害を避けるため機長の判断で離陸できるとしたほか、緊急物資輸送のため、被災から3日以内に航空機の就航を再開できる態勢を確保すべきだとした。指針は、東海・東南海・南海の3連動地震などによる津波被害の危険性が高い関西空港など17空港を想定。

#### ●ドンムアン空港、水害で閉鎖

10月25日、タイの首都バンコクに洪水が迫る中、バンコク第2の空港ドンムアン空港が閉鎖された。ドンムアン空港は1日100便ほどの国内線が離発着している。

---

## 航空

---

#### ●スカイマーク、上方修正

スカイマークは10月19日、2012年3月期の連結営業利益予想を前年比51.9%増の170億円に上方修正すると発表した。従来予想に比べて20.6%の上方修正となる。

#### ●ボーイングが航空機需要見通し発表

ボーイングは10月20日、今後20年間の日本や韓国などの北東アジア地域における民間航空機需要は、機数ベースで1,250機、金額ベースでは2,000億ドルであると発表した。また北東アジアでは、航空の自由化も進み、ローコスト航空会社を含めた各航空会社も新規路線の開設やサービスの拡張を進めることから、今後20年間における当地域発着の航空旅行客数は、年4.3%の率で増加していくと見ている。

#### ●エアアジア・ジャパン、国内外5路線申請

全日本空輸がアジア最大の格安航空会社、エアアジア（マレーシア）と共同出資で設立したエアアジア・ジャパンは10月27日、国土交通省に事業許可を申請し、成田空港を拠点に2012年8月に国内線3路線（札幌、福岡、沖縄）、同年10月に国際線2路線（ソウル、釜山）を開

設すると発表した。使用機種は各路線ともエアバス A320 型機（約 180 席）。

#### ●米航空、2社赤字

米航空大手 5 社の 7～9 月期決算が 10 月 27 日、出そろった。売上高では格安航空のサウスウエスト航空が前年同期比 35% 増、他の 4 社も 1 割前後の伸びとなったが、燃料コストが約 4 割上昇。アメリカン航空を傘下に持つ AMR など 2 社が赤字となった。

#### ●全日空の9月中旬、最終利益は228億円に拡大

全日本空輸が 10 月 28 日発表した 9 月中旬連結決算は、売上高が前年同期比 3.0% 増の 7,048 億円、営業利益が同 11.8% 減の 501 億円となったが、最終損益は前年同期より 95 億円多い 228 億円だった。7～9 月期は、東日本大震災に伴い大幅に減少した国際線ビジネス需要が急回復したことが牽引し、営業利益は同期間で過去最高となる 582 億円だった。

#### ●カンタス航空 全路線の運行停止

豪カンタス航空は、労働組合によるストライキに対抗するためとして、10 月 29 日からすべての路線の運航を停止した。両者の仲裁にあっていた豪州政府の公正労働委員会は 31 日、労働組側にスト終結を命じた。これを受け同航空は、同日午後から運航を再開した。

---

## 関西

---

#### ●御堂筋を「水都・大阪」のシンボルに

関西経済同友会の「水都・大阪」推進委員会（共同委員長・佐藤茂雄京阪電気鉄道相談役）は 10 月 3 日、大阪市に対し御堂筋を「水都・大阪」のシンボルにすることを求める「水の路づくり」構想を発表した。側道を廃止し、幅 15m のスペースに水路や自転車専用道、遊歩道、緑地、カフェテラスなどを整備する内容だ。

#### ●堺市が環境未来都市へ提案

堺市は 10 月 4 日、環境問題や高齢化社会に対応した施策など先進的なモデルとなる、国募集の「環境未来都市」に提案した、と発表した。今後 5 年間の具体的な取り組みとして、エネルギーの生産と消費の均衡がとれた「ネット・ゼロ・エネルギータウン」など 8 事業を掲げている。

#### ●人気旅行先、京都がアジアで1位

米旅行雑誌コンデナスト・トラベラーは 10 月 11 日、読者による今年の人気旅行先の投票で、京都市がアジア都市部門の 1 位に選ばれたと発表した。同誌によると、京都市がアジアのトップになったのは初めて。2 位はバンコク、3 位は香港で、東京が 7 位に入った。

#### ●近畿運輸局長「なにわ筋線、調査する」

10 月 1 日付で就任した石津緒・近畿運輸局長は 13 日、記者会見し、関西空港アクセスとして検討されているなにわ筋線について「他の路線との相乗効果やコスト縮減について調査する」と述べた。

#### ●「うめきた」の大阪市研究施設、京大・阪大など参加

大阪市は 10 月 14 日、JR 大阪駅北側の再開発地域「うめきた」に 2013 年春開設する市の研究施設「オープン・イノベーション・ヴィレッジ」に京都大学や大阪大学など 6 大学・研究機関が参加することで基本合意したと発表した。スーパーコンピューターを使って分子の動きを映像化する「可視化技術」の研究などに市と取り組む。

#### ●2010年度の早期健全化団体は泉佐野市など6市町村

総務省は 10 月 14 日、2010 年度決算を基に自治体の財政健全度を発表した。収入における借金の返済額の割合が 25% を越えるか、将来の借金割合が 350% を越え、財政破綻の可能性が高い「早期健全化団体」には泉佐野市、御所市など 6 市町村が指定された。

### ●昨年大阪市の外国人観光客 最多219万人

2010年に大阪市を訪れた外国人が219万人に達し、過去最多となったことが10月16日、大阪市の観光動向調査で分かった。特に、韓国から大阪港への入国が約8割増となるなど、中国、韓国からは客船を使って来日するケースが増加。船は旅客の手荷物超過料金が飛行機に比べて安いことから、大阪で電化製品などを購入し、帰国する旅行が目立ったという。

### ●関経連「首都機能、関西で補完」法整備訴え

関西経済連合会は10月20日、東日本大震災の復興に関する第3次提言を発表した。中長期的な視点から、大規模災害が発生した際に関西地方が国会や行政、司法など様々な面で首都のバックアップ機能を担えるよう、政府に対し法制度整備など省庁の垣根を越えた対応が不可欠だと訴えた。

### ●ガンバ大阪、新スタジアムを吹田市に建設

サッカーJ1のガンバ大阪は10月24日、新スタジアムの建設地を吹田市の万博記念公園内に決定し、金森喜久男社長が吹田市政府を訪れ、井上哲也市長に報告書を手渡した。新スタジアムは収容人数約3万2,000人で、2013年度末の完成を目指している。

---

## 国

---

### ●9月の出国者数、3か月連続増

日本政府観光局(JNTO)が10月21日発表した9月の日本人出国者数の推計値は、前年比6.7%増の164万5,000人となり、3か月連続で前年を上回った。また、1月から9月の累計は0.3%増の1,253万1,000人となり、震災後初めての前年超えとなった。円高が進行し、海外旅行需要を後押しした。一方、9月の訪日外客数は、推計値で24.9%減の53万9,000人となった。震災発生後徐々に減少幅は縮小傾向になり、9月は減少幅が2割台まで回復した。

### ●日本人人口、初めて減少

総務省が10月26日発表した2010年10月実施の国勢調査の確定値によると、日本人の人口は1億2,535万8,854人と、前回調査(2005年)に比べ37万人(0.3%)減少した。国勢調査で日本人人口が減るのは、日本人と外国人を分けて集計を始めた1970年調査以来、初めて。



## ●講演抄録

関空の旅客・貨物の現況  
及び成長戦略

関西国際空港株式会社 執行役員兼航空営業部長

住田 弘之 氏



●と き 平成23年10月31日(月)

●ところ 大阪キャッスルホテル6階

## ■はじめに

皆さん、お忙しいところご出席いただきありがとうございます。私は執行役員と航空営業部長をやっております。今日話したいことは4つありまして ①2011年冬ダイヤ等の概況 ②航空ネットワーク拡大に向けた取り組み ③関空の4つの成長戦略+1 ④関空の目指す空港像——これらについてご説明したいと思えます。

## ■2011年冬ダイヤ等概況

まず冬ダイヤの概況ですけど、10月30日から冬期ダイヤがスタートしました。お陰さまで沢山の増便がありました。ありがとうございます。どれからお話ししようか迷うほどですけどエアアジアXは、アジアを代表するLCCの航空会社です。何年もかけて我々と関西経済界とともに就航を口説いて来まして。そしてついにクアラルンプール～関空間路線を11月30日から週4便で就航していただけることになりました。また中国南方航空は広州便を週7便から14便へ、瀋陽路線を週3便から7便へ、新たに長春線を週3便、ハルビン線を週2便と、こんなに沢山増便していただきました。観光だけでなく、広州線のようにビジネス

ス路線も含まれています。会社の名称は南方となっていますけど瀋陽、長春、ハルビンと北方にも多く飛んでいます。

洪水が心配されるタイ航空は11月16日からバンコク便を週14便から17便へ、大韓航空は2月1日から釜山線を週7便から14便に、1日2便のダブルディリーになります。貨物の方でもFedExが37便から45便へ、チャイナエアラインとエバー航空が荷主から要望の多かった北米路線を大幅増便になりました。以上をトータルしますと週792便(旅客便620便、貨物便172便)と開港以来最高の便数になるわけでございます。皆様方のお陰と改めてお礼を申し上げます。

これまでの最高は2007年、2008年に記録した782便で、2本目の滑走路が供用開始された

| 2011年冬ダイヤ等概況 ～国際線 2011年冬スケジュールの特徴～                |                                                   |       |       |                          |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-------|-------|--------------------------|
| 2011年冬期スケジュールの主な増便                                |                                                   |       |       |                          |
| ●旅客便                                              |                                                   |       |       |                          |
| 航空会社                                              | 路線                                                | 便/週   | 増便数/週 | 就航時期                     |
| 中国南方航空<br>CHINA SOUTHERN                          | 広州                                                | 7→14  | 7     | 10月30日から                 |
| 中国南方航空<br>CHINA SOUTHERN                          | 瀋陽                                                | 3→7   | 4     | 10月30日から                 |
| 中国南方航空<br>CHINA SOUTHERN                          | 長春                                                | 0→3   | 3     | 10月31日から                 |
| 中国南方航空<br>CHINA SOUTHERN                          | ハルビン                                              | 0→2   | 2     | 11月1日から                  |
| エアアジア<br>X                                        | クアラルンプール                                          | 0→4   | 4     | 11月30日から                 |
| THAI<br>タイ国際航空                                    | バンコク                                              | 14→17 | 3     | 11月16日から                 |
| KOREAN AIR<br>大韓航空                                | 釜山                                                | 7→14  | 7     | 2月1日から                   |
| ●貨物便                                              |                                                   |       |       |                          |
| 航空会社                                              | 路線                                                | 便/週   | 増便数/週 | 就航時期                     |
| FedEx<br>フェデックス<br>エクスプレス                         | —                                                 | 37→45 | 8     | 10月30日から                 |
| 中国国際航空<br>China Cargo Airlines Ltd.               | 上海                                                | 9→14  | 5     | 10月30日から                 |
| EVA AIR<br>エバー航空                                  | タスク<br>ニューポート<br>アムステルダム<br>(7カ所増便)               | 4→7   | 3     | 10月30日から                 |
| 最近の増便(貨物便)                                        |                                                   |       |       |                          |
| 航空会社                                              | 路線                                                | 便/週   | 増便数/週 | 就航時期                     |
| ロサンゼルス<br>アトランタ<br>ニューヨーク<br>カンガ<br>(7カ所増便)<br>台北 | ロサンゼルス<br>アトランタ<br>ニューヨーク<br>カンガ<br>(7カ所増便)<br>台北 | 7→16  | 9     | 8月5日～<br>8月7日～<br>10月7日～ |

頃です。旅客便だけで見ると過去最高は611便だったのですが、今回620便となったのが特記すべきことだと思います。貨物便では過去最高が2007年の201便で、今回の172便でもまだ追いつけないのですが、当時は全日空が関空を貨物のハブ化してしまして週四十数便飛んでいたのです。それが大きかったわけで、また戻ってこないかと思っています。

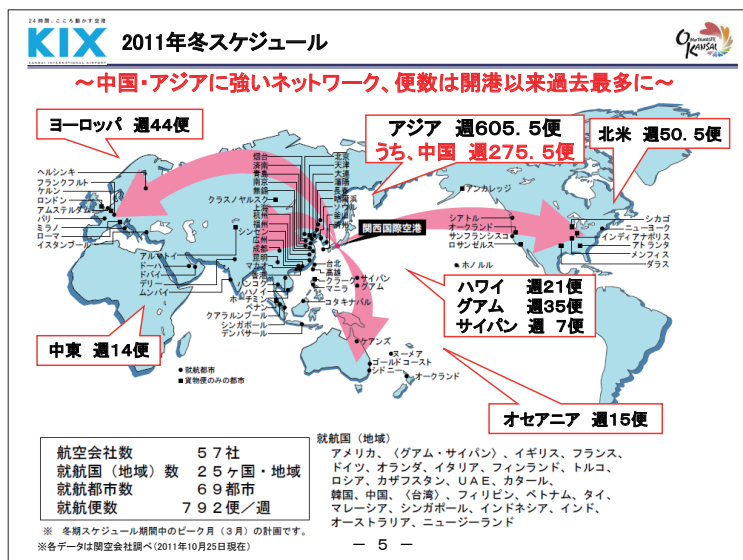
過去最高の792便の内容を見るために韓国系、中国系、その他、本邦系と分けて見ました。昨年冬と比べて韓国系が6便増、中国系が29便増、その他のアジアを中心とした地域が同じく31便増えています。逆に本邦系が2便減少しており、アジアの元気な航空会社が増便や新規就航している状況です。ただ世の中、不透明です。何が起こるか分かりませんが、何とか計画便数を定着させ、さらに増便があるように頑張っていきたいと思っていますので皆様方もご利用をお願いします。就航航空会社数は57社、25ヶ国・地域、就航都市数は69都市に及んでいます。中でもアジアが792便中に605便を占め、そのうち約半分の275便が中国です。アジアに強い空港と言えるわけですが、逆に言うとアメリカ、ヨーロッパに弱いということになるのですが、これからも便数を張っていただくよう頑張ってお願ひして参りたいと思います。

## ■航空ネットワーク拡大に向けた取り組み

次に関空の地域ごとのネットワークについて説明します。中国との就航都市数は国内最多です。成田より多い19都市で、就航便数は週206便。貨物便を含めると300便ほどあり、1日に25～30便も飛んでいることになるか思います。中でも煙台、福州、昆明、済南の4都市へは、日本で関空のみの独自路線です。これだけ多く飛んでいるので、もう良いじゃないかという人もおられますけど、我々としてはまだまだです。日本人と中国人との往来は現在、500万人ほどですけど、ここ数年の間に1,000万人ぐらいになるように頑張るべきであると考えています。現在の就航路線をもっと増やし、さらに新しい都市との就航を考えねばなりません。そのような都市を7つほどターゲットにしています。1つは天津で北京空港への便数をなかなか増やせないため、その代替空港という意味と温家宝首相が重点地域として発展を目指している都市ということです。2つ目はアモイです。かつてアモイ航空が就航していました。観光でも物流の貨物でもよい都市です。桂林はご存じの通り風光明媚な観光都市です。次に海南島にある三亜という都市は東洋のハワイと言われているところです。湖南省の長沙は人口が多く富裕層が多くなっており、目指すべき都市です。

武漢、重慶は自動車工業都市として知られ、中国の重点都市として大事になっており、これらの都市を目指すべきと思っています。皆様から別の候補都市がありましたらぜひお知らせください。

次の韓国ですけど、1日に20便も就航しています。インチョンと金浦空港で15便ありますから、いつの時間に行っても切れ間なく運航している状態です。フルサービスキャリアからLCCまで色々な航空会社があって大変便利



になっています。これだけ飛んでいることは案外知られていませんので、現在のダイヤ表を参考にいただければと思います。他に釜山、濟州島がありますけど韓国と日本には年間500万人の往来があります。これも倍の1,000万人にはなるだろうと予測されています。韓国観光公社の社長がいつも言われていることがあります。ドイツ出身の社長で、ドイツとフランスは仲が悪いけれど年間2,000万人ぐらい交流しているそうです。地続きの隣国ですから当然であると言います。日本と韓国は海がありますので半分としても1,000万人の交流は十分可能というわけです。従ってまだまだ韓国便は2倍ぐらい伸びると思っています。

航空会社の方はもうこれ以上はと思っているかもしれませんが、韓国でどんどん育っているLCC等がありますのでそこらをターゲットにしたいと考えています。

次は台湾です。現在JAL、エバー航空、チャイナエアライン、キャセイパシフィック、ジェットスターアジア、フェデラルエクスプレスが飛んでおります。台北だけでなく高雄空港への路線もチャイナエアラインが飛んでいます。台湾は親日派が多く震災後の義援金など思い起こされます。日本人よりも台湾人の往来が多く、我々としてもさらに充実を図って行きます。

次に我々が弱いと言われている欧米線ですけど、関西経済界の経営者層の集まりがあると関空からヨーロッパへの便がないという人が時々おられます。

確かにJAL、ANAは飛んでいません。しかしヨーロッパへはハブの6都市にナショナル・フラッグが就航しています。エールフランスがパリへ、ルフトハンザがフランクフルトへ、KLMがアムステルダムへ、アリタリア航空がローマへ、トルコ航空がイスタンブールへ、FINNAIRがヘルシンキへ飛んでいます。ヨーロッパへはぜひ関空からご利用いただければと思っています。ただ1つ無いのはロンドン便で、関空が開港したころは3社も飛んでいました。今は1便もありません。成田にはたくさん飛んでいますので1便ぐらい関空に回してもよいだろうと願っているところです。北米路

24時間、どこも動かす航空

**その他近距離アジアとの航空ネットワーク ①韓国**

**関空の韓国路線**  
(11冬スケジュール 旅客便)

2011年冬スケジュール計画発表

航空会社数 6 社  
就航地点数 4 地点  
週間便数 143 便

**1日平均 20便就航!**

仁川(4社 58便)

| Flight NO. | KIX   | ICN   | 曜日 |
|------------|-------|-------|----|
| OZ115      | 9:20  | 11:20 | 毎日 |
| KE722      | 9:40  | 11:40 | 毎日 |
| TC1301     | 11:45 | 13:45 | 毎日 |
| OZ111      | 12:30 | 14:30 | 毎日 |
| KE724      | 13:30 | 15:30 | 毎日 |
| NH177      | 15:55 | 18:00 | 毎日 |
| OZ113      | 17:00 | 19:00 | 毎日 |
| KE726      | 18:05 | 20:05 | 毎日 |

金浦(4社 49便)

| Flight NO. | KIX   | GMP   | 曜日 |
|------------|-------|-------|----|
| JL371      | 9:45  | 11:40 | 毎日 |
| OZ1115     | 11:10 | 13:00 | 毎日 |
| KE726      | 11:45 | 13:35 | 毎日 |
| JL973      | 15:20 | 17:15 | 毎日 |
| TC1481     | 18:40 | 19:35 | 毎日 |
| KE728      | 18:45 | 21:35 | 毎日 |
| OZ1135     | 20:25 | 22:15 | 毎日 |

釜山(3社 29便)

| Flight NO. | KIX   | PUS   | 曜日 |
|------------|-------|-------|----|
| OZ143      | 11:50 | 13:20 | 毎日 |
| KE732      | 12:45 | 14:15 | 毎日 |
| BX121      | 18:10 | 19:40 | 毎日 |
| KE780      | 18:50 | 20:20 | 毎日 |

濟州(2社 10便)

| Flight NO. | KIX   | CJU   | 曜日    |
|------------|-------|-------|-------|
| KE734      | 9:00  | 10:30 | 水・金・日 |
| TC1331     | 17:15 | 19:05 | 水・金・日 |

仁川(4社 58便)

| Flight NO. | ICN   | KIX   | 曜日 |
|------------|-------|-------|----|
| TC1302     | 9:10  | 10:55 | 毎日 |
| KE723      | 9:35  | 11:20 | 毎日 |
| OZ112      | 10:00 | 11:40 | 毎日 |
| NH172      | 13:30 | 15:05 | 毎日 |
| OZ114      | 14:10 | 15:50 | 毎日 |
| KE725      | 15:15 | 16:55 | 毎日 |
| KE781      | 19:05 | 20:45 | 毎日 |
| OZ116      | 19:10 | 20:50 | 毎日 |

金浦(4社 49便)

| Flight NO. | GMP   | KIX   | 曜日 |
|------------|-------|-------|----|
| OZ1125     | 8:30  | 10:10 | 毎日 |
| KE725      | 9:00  | 10:35 | 毎日 |
| JL972      | 12:40 | 14:20 | 毎日 |
| TC1482     | 14:10 | 15:50 | 毎日 |
| KE727      | 16:55 | 18:35 | 毎日 |
| OZ1145     | 17:45 | 19:25 | 毎日 |
| JL974      | 18:15 | 22:15 | 毎日 |

釜山(3社 29便)

| Flight NO. | PUS   | KIX   | 曜日 |
|------------|-------|-------|----|
| OZ144      | 9:30  | 10:50 | 毎日 |
| KE731      | 10:50 | 12:10 | 毎日 |
| BX122      | 16:00 | 17:20 | 毎日 |
| KE759      | 16:30 | 17:50 | 毎日 |

濟州(2社 10便)

| Flight NO. | CJU   | KIX   | 曜日    |
|------------|-------|-------|-------|
| TC1332     | 15:00 | 16:25 | 水・金・日 |
| KE723      | 19:30 | 20:55 | 毎日    |

24時間、どこも動かす航空

**その他近距離アジアとの航空ネットワーク ②台湾**

**関空の台湾路線**  
(11冬スケジュール 旅客便)

**往路: 関空→台北**

| 便名     | 出発曜日 | 出発時刻 | 到着時刻 | クラス |   |   |   |       |       |     |
|--------|------|------|------|-----|---|---|---|-------|-------|-----|
| JL813  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 9:15  | 11:30 | OY  |
| CI156  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 11:00 | 13:15 | OY  |
| BR2131 | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 12:55 | 15:05 | OY  |
| CI157  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 12:55 | 15:05 | FCY |
| CI157  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 13:10 | 15:20 | OY  |
| CI157  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 13:10 | 15:20 | FCY |
| 3K722  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 17:15 | 18:55 | Y   |
| CI159  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 17:20 | 19:30 | FCY |
| CI159  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 17:20 | 19:30 | OY  |
| JL815  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 18:50 | 21:15 | OY  |
| CI19   | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 20:05 | 22:15 | OY  |

**復路: 台北→関空**

| 便名     | 出発曜日 | 出発時刻 | 到着時刻 | クラス |   |   |   |       |       |     |
|--------|------|------|------|-----|---|---|---|-------|-------|-----|
| CI156  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 8:00  | 11:20 | OY  |
| CI156  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 8:20  | 11:40 | FCY |
| BR2132 | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 8:30  | 11:50 | OY  |
| CI156  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 8:35  | 11:55 | OY  |
| CI156  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 8:35  | 11:55 | FCY |
| JL814  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 8:40  | 12:05 | OY  |
| JL816  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 12:30 | 15:45 | OY  |
| 3K721  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 12:45 | 16:25 | Y   |
| CI158  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 12:50 | 16:10 | FCY |
| CI158  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 12:50 | 16:10 | OY  |
| CX564  | 月    | 火    | 水    | 木   | 金 | 土 | 日 | 15:55 | 19:20 | OY  |

**往路: 関空→高雄**

AE 7387 (火・金) E190(Y) 関空発 21:30 / 高雄着 23:45

**復路: 高雄→関空**

AE 7386 (火・金) E190(Y) 高雄発 16:30 / 関空着 20:30

線については今年夏からニューヨーク線が出来ました。チャイナエアラインが台北～関空～ニューヨーク路線を週3便飛ばしてくれました。ユナイテッド航空のサンフランシスコ線、デルタ航空のシアトル線となっています。やはり国際空港ですから欧米線をもっと増やしたいと考えていまして、ロスアンゼルスとカナダ線を目指しています。これにロンドンを含めロスとカナダの頭文字を取り、LCCならぬLLCをターゲットに誘致してまいりたいのでよろしくお願いします。

発着回数から見た2010年までの関空の現況についてお話しします。1994年の開港から2000年までは順調に伸びて12万4,000回を記録したが、翌年に米国同時テロや2003年にはイラク戦争とか SARS の流行等で10万回まで下がりました。再び回復の道を辿って2007年の2本目の滑走路供用が始まったころ、13万回の過去最高を記録したのですが、翌年に中国・四川省の大震災、リーマンショック、世界同時不況、2009年の新型インフルエンザ、2010年のアイスランド火山噴火、尖閣諸島漁船衝突事件、韓国延坪島砲撃事件と最近では1年に1回どころか、何回も大きい出来事が発生しており、航空業界を苦しめています。関空の発着回数は2010年に10万7,000回。その後、東日本大震災と原発事故、欧州債務問題、円高、タイ

洪水と不安定が続くのですけど、最近は活動しなければ世の中、進まない日本人も強くなったのか、色々な事件・事故が続発しながらも旅客が戻って来つつあって2011年冬期ダイヤでは航空会社が増便を増やしてくれ、過去最高を記録することになったわけです。最新の2011年度上半期の実績を見ますと、大震災があったにも関わらず対前年比96.8%まで回復しております。国内線はさすがに93.7%とにぶい回復ですけど国際線は98.2%の回復率です。これからの下半期を増えて来るように頑張ろうと考えています。

次に航空ネットワークの回復に向けた取り組みですけど、東アジアでの国際ハブ空港との競争では、ずっと前から言われているように関空の着陸料が3倍以上高いという現状です。インチョン空港の着陸料が18万円、チャンギ空港も18万円、上海浦東空港が16万円に対して関空は58万円になっています。アジアで競争すべき主要空港の3倍以上では競争出来るわけがなく、これからの大きな課題です。そういう中で航空会社を呼んで来るということなので、2009年度からリーマンショックの回復のために新規就航や増便促進策として割引制度の拡充を行いました。80%割引は2011年度も続いてやっています。新規就航については地元経済界の奨励金も加算されるので1年間は着陸

料を100%引き、つまり無料にして、お陰でかなりの便数が増えました。もちろん地元経済界と自治体と連携してのプロモーション活動を行ったことが、新規就航・増便に繋がりました。また関西の各企業、団体、大学に対して利用促進の呼び掛けを行って来た努力の結果でもあります。新規就航や増便が実現しましたがお客に利用していただいておりますお客様も航空会社も喜んでいただくのはこれからで、





## 滑走路整備からコストと旅客獲得競争へ

- ◆関西国際空港の着陸料は、海外主要空港の3倍以上。
- ◆日本の地方空港の需要及びネットワークが、数年間で大きく変化した。

## 仁川空港

- ①滑走路: 3本(3,750m×2本・4,000m)
- ②着陸料: **18万円**
- ③国際旅客数: 2,821万人  
(参考)国際貨物量: 227万トン

## 関西国際空港

- ①滑走路: 2本(3,500m×4,000m)
- ②着陸料: **58万円**
- ③国際旅客数: 935万人  
(参考)国際貨物量: 55万トン

ハードは世界水準。  
しかし、高コスト。

## 上海浦東空港

- ①滑走路: 3本(4,000m×3,800m・3,400m)
- ②着陸料: **16万円**
- ③国際線旅客数: 1,110万人  
(参考)国際貨物量: 178万トン

## チャンギ空港

- ①滑走路: 2本(4,000m×2本)
- ②着陸料: **18万円**
- ③国際旅客数: 3,720万人  
(参考)国際貨物量: 163万トン

(注)1. 着陸料は、B777-200の場合を記載。  
2. 国際旅客数、国際貨物量はACIの  
2009年暦年データを記載。

- 12 -

頑張っていくのが我々の役目と思っています。

## ■関空の4つの成長戦略+1

関空の成長戦略について説明します。冒頭で4プラス1と申し上げましたが、4つの成長戦略として①LCCの積極的な誘致②貨物ハブ機能の強化③インバウンド旅客の拡大④商業事業の強化——があり、それにプラス1として、開業以来の懸案である関空アクセスの改善——を掲げております。

ロンドン、ロス、カナダへの就航を目指すLLCも大事ですし、もちろんLCCの誘致も大切、さらにフルサービスキャリアも色々増便してくれています。例えばキャセイパシフィックが1日3便から4便になったとか、トルコ航空がデイリーに向けて整備したとか、ルフトハンザが機材を大型化したとか、大韓航空が増便したとか、色々あるわけでフルサービスキャリアが機嫌よくやっていただきながら、更に多様な新しい需要に応えるためにLCCの積極的な誘致をするのが私どもの戦略です。マスコミさんたちの報道はどれも関空がLCCだけに特化した空港になりつつあるように見受けられますが、少し違うのでご理解をお願いします。従ってLCCの誘致はフルサービスキャリアのお客を取るのではなくて、飛行機に乗ったことのない海外や国内の新しいお客様を開拓するため、新

しい需要を呼び起こすためです。

## ■インバウンド旅客の拡大

3番目はインバウンドの拡大と強化です。これは日本全体のテーマであるし、関西としてもインバウンドを増やせる材料がたくさんあります。訪日外国人による消費規模は約1兆円、まだ1兆円です。政府は観光立国を推進してしまし

て2010年は訪日外国人が861万人で、世界30位です。1位のフランスは7,680万人で、フランスの人口より多い人が訪れています。もちろんフランスは陸続きのヨーロッパ諸国からたくさん訪れるわけですけど、日本の目指すべき国の1つです。中国から200万人、韓国から250万人が日本に訪れていますが、それを倍にして行くことが取りあえずの方向であります。関空は2010年度に外国人旅客数で過去最高の346万人を記録しました。ありがたいことで、さらに拍車をかけて行きたいと思っています。

国の目標として2013年までに1,500万人に増やすことが掲げられています。一方、関空で扱われる訪日外国人を見ますと2010年度は169万人でした。内訳は韓国54万人、中国41万人、台湾23万人といったところです。特記すべきは中国で、2003年に比べて3.6倍も増えており、今後も中国人旅客は爆発的に増えると思われ、受け入れ拠点として関空は必要不可欠になって来ます。

今年は東日本大震災があって大変な春を過ごしたのですが、4月8日の大阪府、大阪商工会議所による自粛打開宣言から始まって観光庁による観光促進の呼び掛けがあって、4月下旬には中国、香港からのツアーが再開されました。7月から関西広域連合による中国プロモーションがあり、9月にかけて関西からの「あり



がとう」キャンペーンでこの時期に来られた訪日外国人に飲食物を割引したり、入場料を割引したり、関係機関連携して行いました。お陰さまで回復しつつあり、日本人の7月～9月国際旅客数は対前年を超えています。首都圏は少し出足が遅れていましたが成田のデータで分かるように回復し出したらテンポが猛烈に早い。関空も健闘しています。旅行者の話の聞くと若いOLやお母さんと娘さんとか、女性らが元気になって円高で海外に行こうということになって来ているので、旅行商品が売れているそうです。ただ外国人はまだ8割弱の回復率ですが、これからは期待出来ると思います。関西の場合は観光資源がたくさんあります。日本の世界遺産14か所のうち5か所が近畿圏に集中しています。国宝の6割、重要文化財の5割が所在するエリアです。ゴールデンルートと言われる関西イン・東京アウトが流行っていますけど、関西イン・関西アウトや関西イン・九州アウトがあってもよいだろうと言うわけです。

## ■ LCC の積極的な誘致

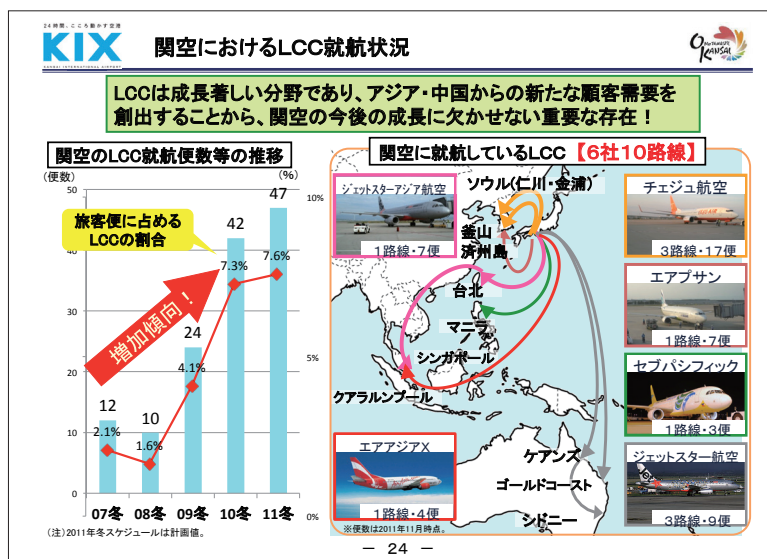
そういうインバウンドのお客を誘致するのに必要なのが LCC です。LCC の特徴は小型単一機材の多頻度運航、サービスの簡素化、IT 化によるコスト削減の結果、大手航空会社に出

来ない低運賃等があります。関空の LCC 就航状況は6社、10路線です。最初に入ってきたのがジェットスター、次いでセブパシフィック、チェジュ航空、エアプサン、ジェットスターアジア航空、エアアジアXとなっています。便数的にいうと増えて来たといってもまだまだで、8%弱を占めるに過ぎません。

これを飛躍的に増やしたいと頑張っておりまして、Peach Aviation (株)が関空ハブとして来てくれることになりました。来月のこの定例会で井上慎一 CEO が講演される予定ですから、私からその前座として少しお話しさせていただきます。Peach は関空を拠点に国際線、国内線の LCC を推進する、来年3月から福岡線と札幌線を、5月からインチョン線が運航開始。5年後には年間600万人の利用を想定しています。失われつつあった関空の国内線ネットワーク回復をしていただけたことが大変楽しみです。Peach が関空を選んでくれたのは24時間運用の空港、関西という後背地、豊富な観光資源、成長著しいアジアに近いことが評価してもらったのだと思います。

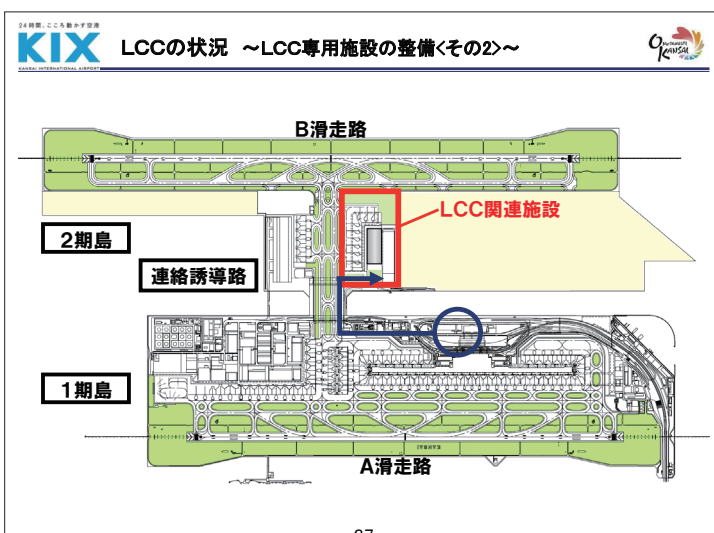
## ■ LCC 専用ターミナルの整備

LCC の特徴を發揮してもらうために LCC の専用施設が必要だと判断して日本初の施設を関空に造ることになりました。コンセプト



は駐機場とターミナルを一体整備する機能性、徹底的に安く造る経済性、セキュリティや災害の備えを確実にする安全・安心性は当然です。2期島に来年秋までに整備します。スポットは9か所、ボーディングブリッジはなくてお客様は歩いて飛行機のタラップへ行ってもらいます。ターミナルビルも内装に手をかけません。倉庫の中のようになります。免税店やレストラン等は通常通り設けます。

今後も新たなLCCの就航を目指して営業活動を行いますけど、Peachが順調に増便して1日に何十便も関空から飛んでくれるようお願いすること、エアアジアXは週4便で始まりますが、1日1便のデیلیーになるよう頑張っていきたいと思っています。またジェットスター・ジャパンが関空に飛んで来るようにお願いして行きます。韓国にもLCCはたくさんありましてジンエアとか、t'wayとかがあってソウル～済州島を4,000円くらいで飛んでいます。高速バスみたいなものですね。手軽に乗れるようになったら新しい需要が喚起されると思います。関空の近くの泉州の人たちはあまり海外に行かれた方がなくて、パスポートを持っている人が少ないと聞いています。そういう関空の周りの人たちの心をかきたてることにもなるはずだと前向きに考えています。



## ■国内線ネットワーク

これからの国内線は期待が持てるのですが、現状ネットワークは北海道と沖縄に少し強く、次いで羽田と成田の路線、福岡、福江です。多いところは1日に80便ありましたが、現在は43便に落ち込んでいます。これを何とか復活出来ればと思います。80便ぐらいになれば日本各地から関空へ来て海外へ、あるいは海外から帰国して日本各地へ行ける。元々関空が目指していた際内乗継機能が戻って来ます。インチョン空港に見習わねばならないところは多いのですが、日本の人たちがインチョン経由で世界各地へ飛んで行かれる需要を、関空経由で行けるようなハブ機能を取り戻したいという気持ちでいっぱいです。

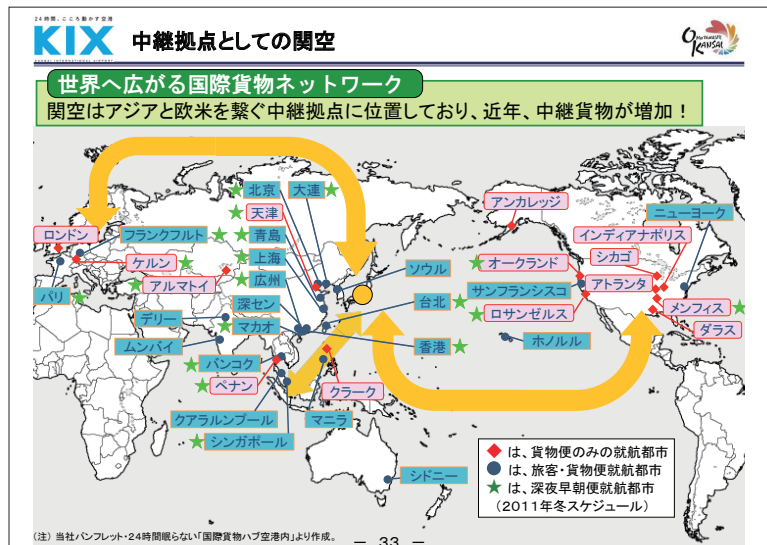
## ■貨物ハブ機能の強化

貨物も中国に強いネットワークがあります。日本の国際航空貨物シェアを見ますと、世界貿易額では成田58.2%、関空20.7%ですけど中国貿易額だけだと成田55.9%、関空24.4%になりシェアの高いことが分かります。貨物取扱量はリーマンショックで激減しましたが、少しずつ回復基調にあります。ヨーロッパ相手だと大変ですけどアジアの需要は今後、どんどん伸びます。さらに関空経由でアジアの製品をアメリカに運ぶこともこれから増えて来るとい

すのでチャンスは十分にあります。

私もが目指すのは関西の貨物をアジア、欧米に運ぶのはもちろんですけどアジアから関空経由で欧米に運ぶ。その際に関空では貨物を降ろしたり積んだりせずに中継だけする。そういう役割を果たして行けることも大事ではないかと思っています。近年、中継貨物が増加していることもあります。中継拠点として地理的な良さを航空会社は気づき始めました。貨物のアメリカ線がかなり増えて来ています。2010年夏が週23.5便だったんですけど2011年冬には35.5便と約1.5倍に増加しています。つまりアジア～関空～アメリカ、その逆のアメリカ～関空～アジアの貨物が増えて来ている証しです。荷主にアンケートしたところ関空は欧米便が少ないから利用しにくいという意見が多かったのですが、その通り関西発の製品貨物の3割～4割が成田、インチョンから出ていました。それがアメリカ便の復活によって戻って来る、さらにその上で中継機能の強化をやって行こうというのが私どもの戦略です。

関空の周辺には航空輸出貨物を生産する企業・工場で満ち溢れています。大阪湾岸、滋賀県、和歌山県、兵庫県に及び、ポテンシャルの1つです。新たに医薬品の輸出入も注目を集めていて、それを見越して航空会社が増便してくれていると思っています。航空貨物の新たな



ターゲットとして医薬品と食材があり、その拠点整備を進めています。医薬品の倉庫は最初は800トくらいしか利用出来なかったのですが、改良して1,200トを扱えるようになりました。20度と5度の定温に保てるので医薬品業界で大人気になりまして対前年比20%ずつ増えています。

もう1つの食材輸出は物流戦略チームの今年度の目玉だったのですが、大震災の影響でこの取組にブレーキがかかってしまいました。そんな中でぜひ物産展をやってほしいと言って来たのがタイでした。関西の生産者の食品を中心に伊勢丹バンコク店で物産展が10/20～10/31まで開かれました。マスコミは洪水の報道ばかりですけど、伊勢丹の周りは被害がなくて毎日好天でした。関経連や関空促進協、大商と連携したイベントでしたが、今回で終わりではなく、今後は毎年のように開催できるように頑張ります。

## ■商業事業の強化

ターミナルビルの施設に今年新たに9店舗がオープンしました。道頓堀のラーメン店「神座」は有名ですけど、いよいよ来春出店予定です。他にもありますけど、まだ明らかに出来ません。展望ホールもリニューアルしました。ウッドデッキで優しい感じにして床もソフトに、飛行機を落ち着いて見れるし、色々なイベントを開催しています。

## ■関空と伊丹空港との統合問題

伊丹空港との統合問題では、国土交通省や促進協など皆様のお陰で来年4月に新会社が設立され、7月に完全統合することが決定されています。現在、それに向けて一丸となって頑張っています。やはり統合効果を目指し、発着回数も20万回を超えますし、お客様も2,500万人以上になります。貨物量も約90万トを扱います。世界のすう勢は複数空港を経営するのは当たり前ですが、世界に肩を並べる空港として進化して行くワンステージだと思っています。

## ■関空アクセスの改善

最後に関空アクセスの改善ですが、現在、リムジンバスを24路線1,000便を運行しています。こんなにたくさんの便があることは余り知られていません。また京都は第2京阪道路の開通でリムジンの所要時間が短縮し85分1日24便が運行されています。鉄道各社のご協力で京都へのアクセス切符が出来ています。阪急、大阪市営地下鉄、南海を利用して河原町～関空間1,200円もあります。またマイカーでは連絡橋の通行料がETC割引で往復400円になりました。空港駐車場も安くなっています。しかしながら根本的なアクセスの改善が必要で、深夜早朝対応のアクセス充実、定額タクシーの導入等に加え、なにわ筋線等の新鉄道網の動きかけを進めて参ります。

話が少し長くなりましたが、ご静聴ありがとうございました。





## 回復は軌道に乗るか。「神戸」浮上のかぎ

神戸新聞経済部 石沢菜々子

### ■新路線効果で25万人超え

神戸空港の月間搭乗者数が今年8月、25万4千人と2008年3月以来、3年5カ月ぶりに25万人を超えた。同じ8月で比較すると、最高だった07年の29万2千人には及ばないものの、昨年の18万8千人から実に35%増となった。

大手航空会社の相次ぐ路線撤退や便数の削減で開港2年目の07年以来、搭乗者数の減少が続いていた神戸空港。昨年5月には、搭乗者数の4割を占めていた日本航空（JAL）が経営再建に伴い完全撤退し、翌6月は最低の14万4千人にまで落ち込んだ。だが今年に入り、前年を平均約2割上回るペースで推移、20万人を超える月が増えていった。

「減少傾向によやく歯止めがかかった」。夏休みシーズンの搭乗者数回復に神戸市の担当者は胸をなでおろした。

一方、今年5月に経営統合が成立した関西、大阪（伊丹）両空港は、国内線の搭乗者数が昨年とほぼ横ばい、もしくは微減で、際立った変化はみられなかった。大阪空港は、就航する航空機の小型化などが影響したともされるが、関西3空港の中、経営統合の枠組みから外れた神戸空港がなぜここまでの搭乗者数回復にこぎ着けたのか。その最も大きな要因には、神戸を「西日本の拠点空港」と位置付ける航空会社スカイマーク（SKY）の積極的な路線拡張が挙げられる。

日本航空撤退後、SKYは5路線（新千歳、茨城、鹿児島、熊本、長崎）を相次いで開設した。現在、7路線で18便を運航（全日本空輸は3路線9便）。中でも、昨年9、10月にそれぞれ開設した鹿児島線と長崎線の好調ぶりが

目立つ。今年4月からの平均搭乗率は約7割。3月に全線開通した九州新幹線との競合が懸念されたが、早期購入の割引運賃が破格の5,800円から設定されていることもあってか、今のところ利用者の“棲み分け”がうまくいっているようだ。

搭乗率が6割前後で推移している茨城線は、ビジネス利用が堅調という。背景には兵庫県内に本社を置くアシックス（神戸市）や伊藤ハム（西宮市）をはじめ、関西の大手企業が近年、茨城をはじめ北関東に工場を設ける動きもある。お盆の休みと重なる8月の搭乗率は2年連続で9割近い水準に達している。東日本大震災直後は、福島などから茨城経由で関西に避難する人が集中し、一時的に増便された。

### ■「拠点化」の限界

急ピッチで路線拡張を進めたSKYは9月、東京の本社機能の一部を神戸に移した。神戸では運航やパイロット、客室乗務員らの管理、整備機能の一部を担う。乗り入れ空港が14カ所となった上、羽田を経由しない地方間の路線も増え、管理機能を拡充する必要が生じたためだ。同時に東日本大震災を受け、大災害などに備えリスク分散、バックアップ機能の強化を図っていくという狙いもあるという。

既に神戸空港ターミナルビル内にある神戸事業所に、羽田本社から運航と整備関連の社員約20人が移り、勤務している。また、神戸空港に建設中で、主力機であるボーイング737-800（177人乗り）1機の収容が可能な格納庫も、2012年1月までに運用を始める予定だ。来年、所有機を現在の20機から30機近くに増やすのに伴い、夜間を含め機体の整備、修理



に対応できる体制を整えていく。これにより、欠航が減ることも期待されている。

しかし、SKYの拠点空港化には少なからず不安要素も付きまとう。9月、同社は来年4月からの新路線就航計画を発表したが、その中には関空と新千歳、那覇を結ぶ路線が含まれていた。神戸と路線が重なる点について、SKY側の説明を受けた神戸市は「大阪以南など、(神戸とは異なる)関西全体の需要の掘り起こしにつながる」と説明するが、地元からは「大阪周辺からの利用者が関空に流れてしまうのではないかと」影響を懸念する声も出ている。

また、格安航空会社(LCC)専用ターミナルを整備中の関空には来年、全日本空輸(ANA)と日本航空(JAL)がそれぞれ設立するLCCが就航を予定している。通常運賃が既存の大手航空会社に比べて3〜7割安いといい、空の格安競争が関西でも激化するのでは避けられない情勢だ。

神戸空港特有の物理的な限界もある。1日30便という発着枠がほぼ埋まり、これ以上の神戸空港での路線拡張が事実上困難なことも関係者の悩みのたねとなっている。SKYは他の路線を新設、増便するため、高い需要が見込まれる成田―神戸線の就航計画をいったん見送った。加えて、市街地などへの騒音軽減に有効な海上空港という立地でありながら、運用時間が午後10時までには制限されている。SKYは午後10時から午前零時までの深夜便を飛ばせるよう具体的にダイヤを作成し、国に提案してきたが、実現には至っていない。深夜便については、ANAも関心を寄せているという。

航空機の小型化が進み、いずれの航空会社も国内線は150人乗り前後の機体が主流になっている。大型機の就航が減っている今、神戸でこれ以上路線を増やすことができれば、大幅な搭乗者数増はなかなか期待できない。JAL再就航や他の航空会社誘致に乗り出すこともできない。関空、大阪空港の経営統合で、「蚊帳の外」に置かれる神戸空港。着陸料収支などによる空港事業の“独立採算”が崩れ、厳しい経営を迫られている中、搭乗者数の回復の兆しを

今後はどうつなげ、確かなものとしていくのか。9月市会で答弁に立った岡口憲義・同市みなど総局長は「発着枠、運用時間の規制緩和を求め、今まで以上に声を上げていく重要な時期だ」と述べ、国への要望に一層力を入れる考えを示した。

### ■「一元管理に活路」は変わらず

昨年4月、関西経済界、自治体でつくる「関西3空港懇談会」が合意した「神戸を含む3空港の一元管理」は、国が打ち出した方針で1年もたたずに有名無実となった。ただ、神戸市側の「3空港を一体運用し、3空港の価値を最大限活用することこそ、関西全体の活性化につながる」との思いは今も変わっていない。

府県をまたがる広域行政組織「関西広域連合」(連合長・井戸敏三・兵庫県知事)も、外国人観光客らを関西に呼び込むため、観光資源をつなぐ周遊ルートづくりを目指している。それには玄関口となる3空港がそれぞれの特性を生かしながら共存、連携を図ることが欠かせない。

神戸ではこの秋、医療関連の学会や会議が例年の2倍のペースで開催されている。空港に隣接するポートアイランド2期には、200を超える医療関連企業・団体が集積。計算速度で世界1位を獲得したスーパーコンピューター「京」はその能力はもちろんのこと、話題性も十分で、空港からのアクセスの良さとともにコンベンション誘致に強みを発揮している。コンベンション誘致の都市間競争が激化する中、空港の利便性のさらなる向上が必要なことは言うまでもない。

関空・大阪空港の経営統合法に基づき、地元の要望を反映させるための協議会が来年4月にも設置される。関空の土地保有会社や大阪空港ビル事業者、国や関西経済界とともに関係自治体として参加が見込まれる神戸市の訴えが、どこまで届くのか。神戸空港の浮沈を懸けた試練は続く。



## 複数空港の「合併」と その評価方法に関する覚書



福井大学・教育地域科学部  
(財関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

手塚 広一郎

### 1. 複数空港の「合併」とその効果

近年、英国における BAA のように、複数の空港を単一の主体が所有し、運営を行うことについての議論がなされることがある。通常、この種の議論は、地理的な近接性やネットワークの確立、事業運営の効率性の改善などのような、何らかの経済性を享受するという議論と関連付けられることが多い。

これまで別々に運営されていた複数の空港を単一主体によって所有・運営をすることは、いわゆる空港事業間の「合併」と見ることもできる。そして、合併によって生じる効果は、それぞれの空港が近接している場合と離れている場合とでは異なるように見える。例えば、近接している空港についていえば、水平的な（競合している事業）を合併させることによる規模の経済性の享受が期待される。それに対して、距離的に遠い空港であれば、相互の空港の機能が補完され、ネットワークが確立することによる利益の享受が期待される。

このような空港の合併による影響や効果の評価は、先行事例にもとづく定性的な面からのものが多い。それでは、定量的な見地からは、複数空港の合併による影響はどのようにとらえられ得るのだろうか。小論では、こうした複数空港の合併が、実際にどのように定量的な面からに評価しうるか、ということについて、合併の影響を計測するひとつの手法を紹介し、その適用可能性などについて若干の検討を行うものである。

### 2. イベントスタディによる合併による影響の評価

合併による影響の計測に関しては、資産評価への影響を計測する方法と効率性の改善の計測の方法が想起される。このうち前者について、合併が当該企業の資産に与える影響を、株式市場のデータから計測・評価する代表的な方法として、イベントスタディによるアプローチがある。

この評価方法の基本的な考え方は、きわめて大まかに言えば、次のようなものである。まず、①複数空港がともにいわゆる上場された株式会社であり、かつその株価データを入手可能であると仮定する。これを A 空港株式会社と B 空港株式会社としよう。そして、②A 社と B 社の合併が市場に発表（announce）された時期が明確に特定可能である、と仮定する。このとき、もし合併の発表が行われることによって、A 社と B 社の両者の株価が上がり、したがって発表の前後の期間を通した株式投資収益率が大きく（低く）なるならば、この合併は何らかの競争力を強める（弱める）効果がある、と市場（株式市場）から評価されたと解釈できる。それに対して、もし、A 社または B 社の空港株式会社による吸収合併であると市場から評価されるのであれば、片方の会社の株価のみ増加することになる。このようにイベントスタディは株価などのデータを用いて、イベントの発生前後の資産価値を比較することで、合併などのイベントの影響をみるものであるといえ

る。より厳密に言えば、このアプローチは報告のようなイベント発生時点における前後の株価などの収益率（異常収益率、Abnormal return、と呼ばれる）と他の時点の（いわゆる通常の）収益率と比較して、有意に違いがあるかを検証するものである。

イベントスタディそのものは、航空・空港に関わる色々な文脈に対して適用可能である。しかしながら、容易に想像できるように、この方法を直接行うことができるのは、上記の①と②の条件を満たす場合に限られる。たとえば、公的所有の下にあったり、株式会社であっても上場されていないような空港会社に対して、この枠組みをそのまま適用させることは困難である。このような場合には、いくつかの限定的な仮定を置いた上での、シミュレーションによるか、あるいは、何らかの代理変数を用いて評価を行うことが必要となる。後者に関して言えば、Hergott（1997）は、1986年に行われたNorth West Orient AirlinesとRepublic Airlinesとの間の大規模な合併を事例として、かつてのハブ空港の形成と市場支配力の強化との関係についてイベントスタディを用いて検討している。しかし、空港そのものを対象とした分析は、データの制約のためにほとんどない。

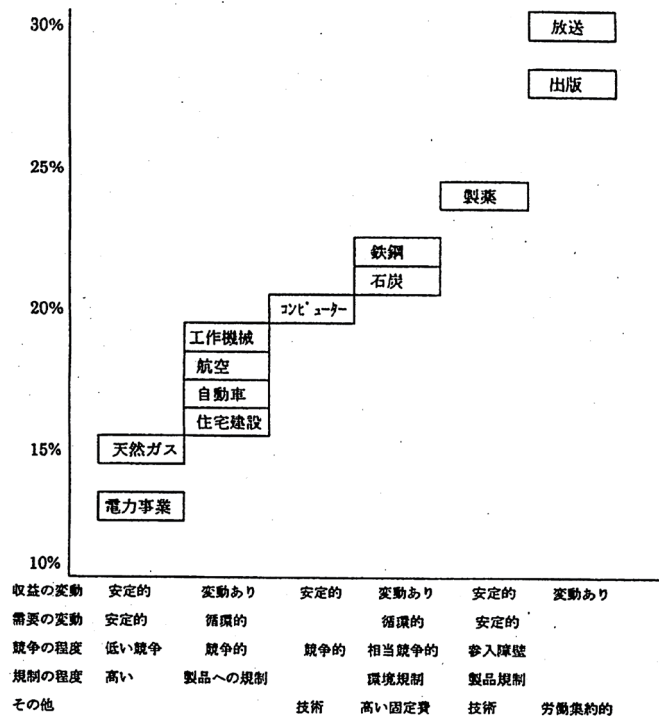
ただし、イベントスタディというアプローチそのものは航空産業においてしばしば利用されている。例えば、航空会社間の合併やアライアンスの形成の影響や、かつてのPeople Expressなどの新規航空会社の参入が既存航空会社に与える影響などの評価に対してこのアプローチが用いられている。また、こうした枠組みをもとに、わが国におけるLCCの設立による影響をイベントスタディを用いて評価することも可能であるが、この分析については、別の機会に譲ることとしたい。

### 3. 市場化されていない事業の企業価値の評価と格付けの決定

イベントスタディが株価などのデータを用いて分析するものである一方で、公的所有の企業や民間所有でも上場していない企業などについて、企業価値や資産の面から合併の効果を評価する他の方法はないのであろうか。この点に関連して、合併の効果を評価するではないものの、市場化ないしは民営化されていない事業の企業価値やリスクの評価の方法として、1990年代に行われたカリフォルニアの州道91号急行線（California State Road 91 Express Lanes）のコンセッションの事例が参考になると思われる（青木・醍醐・手塚（1999））。

この事例は、既存の州道の中央に当たる部分に、有料のレーンを民間事業者が建設し、その事業者が一定期間にわたって運営を行うものであった。この事業を実施するに当たって、カリフォルニア州は外部のコンサルタントを依頼し、有料道路の民営化の先例が乏しい事業における“適正な収益率”の推定を試みている。具体的には、Kolbe et al.（1986）による公益事業の資本コストの算定方法を援用して、有料道路事業と似たような特性を持つ産業を取り上げ、その収益性やリスク項目などを抽出し、比較ないしは評価した上で、有料道路事業の適正な収益の範囲を見積もるという方法である。

このような評価を行う方法の一つとしてリスク・ポジショニング法がある。図は、産業別のリスク・ポジショニング法の例を示したものである。これは、リスク項目として、収益の変動、需要の変動、競争の程度、規制の程度などを取り上げた上で、産業ごとに収益率を見積もって、似た性質を持つ産業でひとまとめにする。そして、当該の有料道路事業を産業の性質に類似性があると思われる所に位置付け（ポジショニングし）、収益率を推測するというものである。この方法は、定性的なアプローチが含まれており完全に定量的ではないものの、株式会社ではなくても“適正な収益率”を見積もることが可能となる。この方法を利用すれば、空港の合併の影響によって収益性や企業価値がどのように影響を受けるかを評価することも可能かもしれない。



産業別リスク・ポジショニング法の例  
出典：青木・醍醐・手塚(1999)

ところで、こうした空港を含めたこれらの事業の評価方法についていえば、実のところ加藤・三枝・黒沢（2008）などで分析されるように、空港債の格付けを行うための評価方法と高い類似性を有している。したがって、空港債に対して、格付け会社がどのような方法で事業を評価し、格付けするかを見ることは、空港事業における合併の影響なども含めた評価を行う上で示唆を与えるものといえよう。

#### <参考文献>

- 青木亮・醍醐昌英・手塚広一郎（1999）「カリフォルニア州における道路整備に対する民間参画」『高速道路と自動車』第42巻第1号。
- 加藤一誠・三枝まどか・黒沢義孝（2008）「アメリカにおける空港債の格付けの決定要因」『公益事業研究』第60巻第2号。
- Hergott, M.J. (1997) "Airport Concentration and Market Power: An Events Study Approach," *Review of Industrial Organization*, vol.12.
- Kolbe, A.L., Read J.A. and Hall, G.R. (1986) *The Cost of Capital: Estimating the Rate of Return for Public Utilities*, MIT Press.

## 2011 年度（平成 23 年度）上半期運営概況（速報値）

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

### ○乗入便数 53,285 便/日（対前年比 97%）

国際線：37,280 便 / 日

（対前年比 98%）

国内線：16,005 便 / 日

（対前年比 94%）

#### 発着回数について

上半期の発着回数につきましては、旅客便は国際線、国内線ともに 5 月以降前年を下回りましたが、国際貨物便は前年同期を上回り、全体として 97%となりました。

### ○旅客数 6,710,491 人/日（対前年比 89%）

国際線：4,797,795 人/日

（対前年比 89%）

国内線：1,912,696 人/日

（対前年比 90%）

#### 旅客数について

国際線旅客数につきましては、外国人旅客は東日本大震災の影響から回復しつつあるものの、円高もあり前年同期を下回りました。日本人旅客は震災による海外旅行自粛の緩和や円高によって 7 月以降前年を上回り、上半期合計でも前年同期を上回りました。

### ○貨物量 360,600t/日（対前年比96%）

国際貨物：341,765t/ 日（対前年比 96%）

積込量：157,117t/ 日（対前年比 93%）

取卸量：184,648t/ 日（対前年比 98%）

国内貨物：18,835t/ 日（対前年比 96%）

#### 貨物量について

国際貨物量につきましては、世界経済や円高の影響等から、5 月以降前年を下回り、上半期合計でも積込量、取卸量ともに前年同期を下回りました。

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 23 年 10 月 24 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 23 年 9 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<br>(△は入超) |
|------|-----------|-------|-------|-----------|-------|-------|----------------|
| 近畿圏  | 1,235,164 | 98.7  | 20.7  | 1,099,867 | 115.7 | 19.4  | 135,296        |
| 管内   | 756,717   | 96.7  | 12.7  | 845,335   | 117.1 | 14.9  | △ 88,618       |
| 大阪港  | 252,438   | 93.4  | 4.2   | 361,577   | 108.8 | 6.4   | △ 109,138      |
| 関西空港 | 363,494   | 93.9  | 6.1   | 233,000   | 101.3 | 4.1   | 130,494        |
| 全 国  | 5,980,681 | 102.4 | 100.0 | 5,680,257 | 112.1 | 100.0 | 300,425        |

【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<br>(△は入超) |
|-------|---------|-------|------|---------|-------|------|----------------|
| 関西空港  | 363,494 | 93.9  | 6.1  | 233,000 | 101.3 | 4.1  | 130,494        |
| 成田空港  | 842,746 | 93.9  | 14.1 | 763,040 | 92.0  | 13.4 | 79,706         |
| 中部空港  | 57,447  | 89.9  | 1.0  | 61,709  | 125.4 | 1.1  | △ 4,262        |
| 福岡空港  | 52,773  | 105.3 | 0.9  | 27,134  | 95.9  | 0.5  | 25,639         |
| 新千歳空港 | 1,383   | 123.4 | 0.0  | 815     | 140.9 | 0.0  | 568            |

※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) | 日本人帰国:(1日平均) | 日本人出国:(1日平均) | 日本人帰国:(1日平均) | 日本人出国:(1日平均) | 合 計        | (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      | 1,357,558    | 3,719        | 1,332,025    | 3,649        | 3,188,812    | 8,736        | 3,184,158    | 8,724        | 9,052,551  | 24,829 |
| 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 4 月  | 174,420      | 5,810        | 189,840      | 6,330        | 240,230      | 8,010        | 244,640      | 8,150        | 849,130    | 28,300 |
| 平成 22 年 5 月  | 149,930      | 4,840        | 143,320      | 4,620        | 252,690      | 8,150        | 252,850      | 8,160        | 798,790    | 25,770 |
| 平成 22 年 6 月  | 138,070      | 4,600        | 132,450      | 4,420        | 261,820      | 8,730        | 263,680      | 8,790        | 796,020    | 26,530 |
| 平成 22 年 7 月  | 172,630      | 5,570        | 172,060      | 5,550        | 275,530      | 8,890        | 281,420      | 9,080        | 901,640    | 29,090 |
| 平成 22 年 8 月  | 166,780      | 5,380        | 179,920      | 5,800        | 325,470      | 10,500       | 327,310      | 10,560       | 999,480    | 32,240 |
| 平成 22 年 9 月  | 144,140      | 4,800        | 134,600      | 4,490        | 308,770      | 10,290       | 299,410      | 9,980        | 886,920    | 29,560 |
| 平成 22 年 10 月 | 145,990      | 4,710        | 143,880      | 4,640        | 285,530      | 9,210        | 287,260      | 9,270        | 862,660    | 27,830 |
| 平成 22 年 11 月 | 128,730      | 4,290        | 130,020      | 4,330        | 269,660      | 8,990        | 267,910      | 8,930        | 796,320    | 26,540 |
| 平成 22 年 12 月 | 123,830      | 4,000        | 131,860      | 4,250        | 259,140      | 8,360        | 259,480      | 8,370        | 774,310    | 24,980 |
| 平成 22 年 累計   | 1,751,870    | 4,800        | 1,735,900    | 4,760        | 3,353,760    | 9,190        | 3,354,060    | 9,190        | 10,195,590 | 27,930 |
| 平成 23 年 1 月  | 131,920      | 4,260        | 126,230      | 4,070        | 270,190      | 8,720        | 252,650      | 8,150        | 780,990    | 25,190 |
| 平成 23 年 2 月  | 127,500      | 4,550        | 130,480      | 4,660        | 247,530      | 8,840        | 277,930      | 9,830        | 783,440    | 27,980 |
| 平成 23 年 3 月  | 88,160       | 2,840        | 127,590      | 4,120        | 332,980      | 10,740       | 312,810      | 10,090       | 861,540    | 27,790 |
| 平成 23 年 4 月  | 73,920       | 2,460        | 70,200       | 2,340        | 226,800      | 7,560        | 240,010      | 8,000        | 610,930    | 20,360 |
| 平成 23 年 5 月  | 84,080       | 2,710        | 73,920       | 2,380        | 247,540      | 7,990        | 231,520      | 7,470        | 637,060    | 20,550 |
| 平成 23 年 6 月  | 104,200      | 3,470        | 97,800       | 3,260        | 253,970      | 8,470        | 256,070      | 8,540        | 712,040    | 23,730 |
| 平成 23 年 7 月  | 128,430      | 4,140        | 129,420      | 4,170        | 282,340      | 9,110        | 286,140      | 9,230        | 826,330    | 26,660 |
| 平成 23 年 8 月  | 120,120      | 3,870        | 127,990      | 4,130        | 342,660      | 11,050       | 347,820      | 11,220       | 938,590    | 30,280 |
| 平成 23 年 9 月  | 114,250      | 3,810        | 102,600      | 3,420        | 322,570      | 10,750       | 310,150      | 10,340       | 849,570    | 28,320 |
| 平成 23 年 10 月 | 126,360      | 4,080        | 123,920      | 4,000        | 297,860      | 9,610        | 295,750      | 9,540        | 843,890    | 27,220 |
| 平成 23 年 累計   | 1,098,940    | 3,610        | 1,110,150    | 3,650        | 2,824,440    | 9,290        | 2,810,850    | 9,250        | 7,844,380  | 25,800 |
| 前 年 同 期      | 1,499,310    | 4,930        | 1,474,020    | 4,850        | 2,824,960    | 9,290        | 2,826,670    | 9,300        | 8,624,960  | 28,370 |
| 対 前 年 同 期 比  | 73.3%        |              | 75.3%        |              | 100.0%       |              | 99.4%        |              | 90.9%      |        |

※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 23 年 9 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<br>(回) | 関西 3 空港 | 6,293     | 97.5%     | 14,721    | 99.5%     | 21,014    | 98.9%     |
|             | 関 西     | 6,291     | 97.5%     | 2,787     | 94.4%     | 9,078     | 96.5%     |
|             | 大阪(伊丹)  | 0         | —         | 10,036    | 97.2%     | 10,036    | 97.2%     |
|             | 神 戸     | 2         | 100.0%    | 1,898     | 125.2%    | 1,900     | 125.2%    |
|             | 成 田     | 13,843    | 92.7%     | 1,718     | 104.8%    | 15,561    | 93.9%     |
|             | 東京(羽田)  | 2,941     | 247.6%    | 28,270    | 105.3%    | 31,211    | 111.3%    |
|             | 中 部     | 2,372     | 88.5%     | 4,270     | 92.5%     | 6,642     | 91.0%     |
| 旅客数<br>(人)  | 関西 3 空港 | 884,530   | 97.1%     | 1,702,432 | 91.7%     | 2,586,962 | 93.5%     |
|             | 関 西     | 884,520   | 97.1%     | 381,457   | 94.7%     | 1,265,977 | 96.4%     |
|             | 大阪(伊丹)  | 0         | —         | 1,092,907 | 86.5%     | 1,092,907 | 86.5%     |
|             | 神 戸     | 10        | 62.5%     | 228,068   | 119.1%    | 228,078   | 119.1%    |
|             | 成 田     | 2,400,240 | 84.1%     | 148,619   | 102.0%    | 2,548,859 | 85.0%     |
|             | 東京(羽田)  | 605,494   | 223.6%    | 5,211,746 | 96.0%     | 5,817,240 | 102.0%    |
|             | 中 部     | 365,300   | 93.3%     | 414,675   | 95.3%     | 779,975   | 94.4%     |
| 貨物量<br>(トン) | 関西 3 空港 | 55,323    | 89.3%     | 13,916    | 92.2%     | 58,834    | 90.0%     |
|             | 関 西     | 55,323    | 89.3%     | 3,511     | 102.5%    | 9,737     | 88.3%     |
|             | 大阪(伊丹)  | 0         | —         | 9,737     | 88.3%     | 668       | 105.8%    |
|             | 神 戸     | 0         | —         | 668       | 105.8%    | 69,239    | 89.9%     |
|             | 成 田     | 158,165   | 87.4%     | 集計中       | —         | 158,165   | 87.4%     |
|             | 東京(羽田)  | 9,805     | 578.5%    | 60,319    | 96.9%     | 70,123    | 109.7%    |
|             | 中 部     | 9,511     | 85.9%     | 2,295     | 90.9%     | 11,806    | 86.8%     |

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定期の実績。前年同月比は前年同月のチャーター便との比較。

注 3. 東京の国際線旅客数は海外エアライン 3 社の実績を含まない参考値。

注 4. 速報値であり、確定値とは異なることがある。

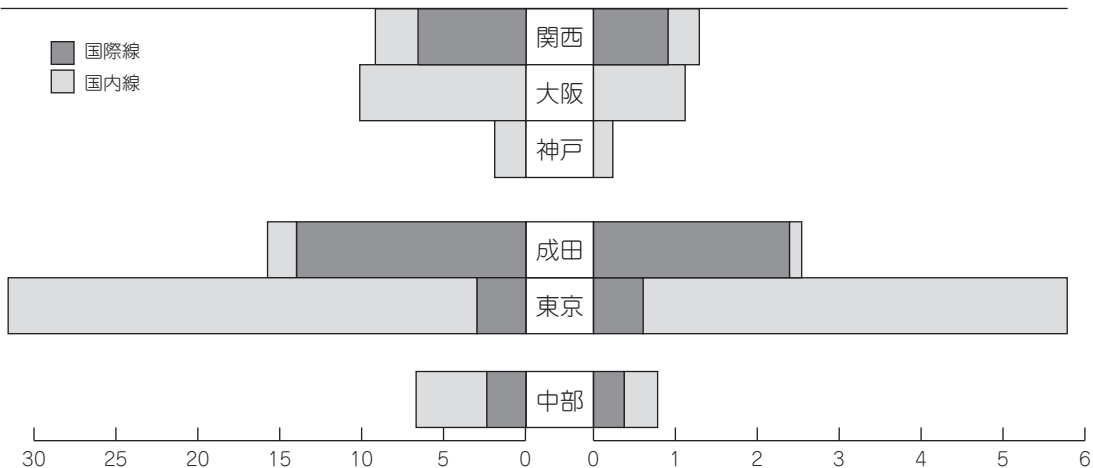
### 関西3空港と国内主要空港の利用状況

(単位:千回)

発着回数

旅 客 数

(単位:百万人)



空港内でお客様に素晴らしいサービスを提供したスタッフを表彰しています

(対象期間 2011 年 7 ～ 9 月)

### 重篤なご病状のお客様に感動の対応

株式会社エーエヌエースカイパル

福井亜里紗さん、山中舞子さん、上田知佳さん



左から福井亜里紗さん、上田知佳さん、山中舞子さん

#### 【 職 場 推 薦 】

お客様が重篤なご病状と知り、搭乗の際に「現地で楽しんで来てください」という内容のメッセージカードをお渡しした。数日後、無事帰国されることを知ってうれしくなり、お祝いの気持ちを込めたメッセージカードと千羽鶴のように繋げた7色折りの鶴、そして七夕前であったため、願い事を記入していただけるよう笹の短冊をお客様にお渡しした。お客様は大変喜ばれ、出発時より少し元気を取り戻されたように思えた。お客様は短冊に「また、中国へ？」と最初書かれたが、ぜひ、また中国に行っていただきたいという願いから「？」ではなく「！！」にされてはと提案したところ、お客様は喜ばれて「！！」に書き換えられた。また、お客様の出発時の対応者が到着時にも直接お会いし、ご病状を乗り越えて帰国され、再会できた喜びをともに分かち合うことができた。お客様は目に涙を浮かべお礼を言って下さった。

#### CSエクセレント募集中！

10月から12月を対象期間とした2011年度第3回CSエクセレント候補者を募集しています。お客様に素晴らしいサービスを提供したスタッフ、お客様の心を動かしKIXファンづくりに貢献したスタッフはいらっしゃいませんか。スタッフの皆さまからの推薦をお待ちしております。

◆関西空港CS向上協議会事務局まで

関西国際空港株式会社 コーポレート・コミュニケーションセンター Tel 072-455-2155

## 新千歳空港ターミナルビルのご紹介

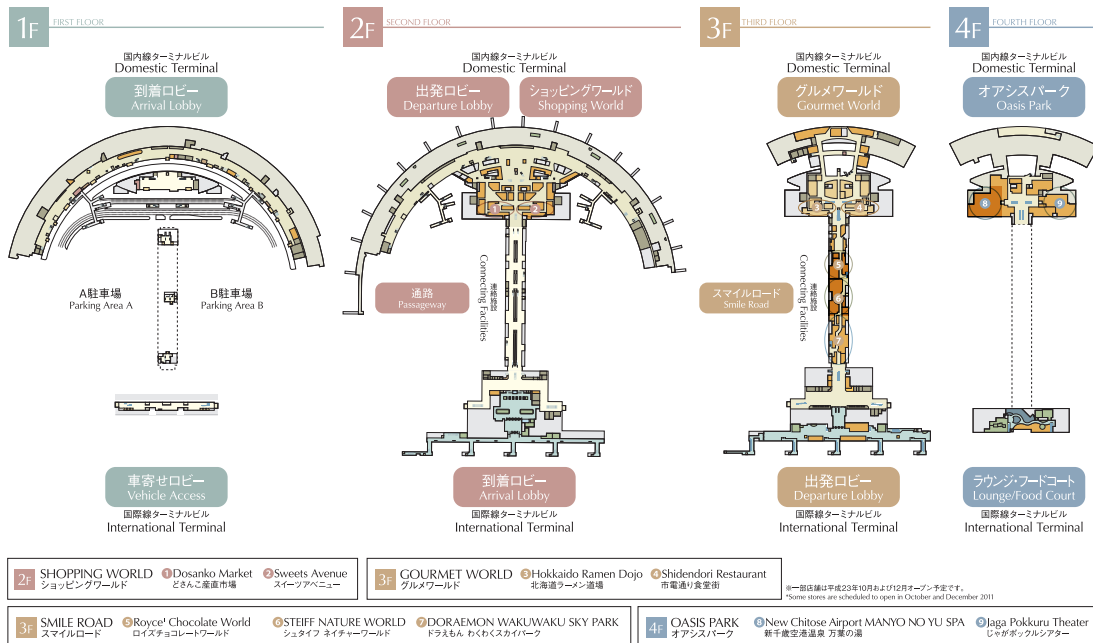
北海道空港株式会社

### より快適に、より楽しい空港ターミナルビルへ

新千歳空港ターミナルビルは、1992年7月の供用開始以来、年間約1,700万人のお客様にご利用いただいております。2010年3月には、アジアを中心に急増するお客様に対応すべく国際線ターミナルビルを新設。あわせて国内線と国際線、2つのターミナルビルを結ぶ連絡施設も新設し、一部運用を開始いたしました。

2011年のリニューアルでは、出発・到着ロビーの拡張やシートスペースの拡充、エレベーターやエスカレーターの新設、最新のデジタルメディアの導入などにより、機能性・利便性の更なる向上を図ります。

さらに、新たな商業施設・エンターテインメント施設を設置し、空港で「過ごす・楽しむ・発見する」という新たな価値を創造することにより、航空旅客のみならず、地域住民の皆様にも楽しんでいただける時間消費型・滞在型空間として生まれ変わりました。





## エンターテインメント空港 ～笑顔と感動で満ちあふれる、新しい空港の誕生です。

### ★じゃがポックルシアター

日本初のエアポートシネマ。最新の設備が整うスクリーンで感動のひとときを。

### ★新千歳空港温泉 万葉の湯

国内空港初の本格的な温浴施設。極上のリラクゼーションで心も身体も癒やされます。

### ★ドラえもん わくわくスカイパーク

空港にドラえもんがやってきた。子供から大人まで楽しめる夢の空間です。

### ★シュタイフ ネイチャーワールド

「最高のぬいぐるみ達との出会い。」ドイツ国外初のシュタイフの常設施設。

### ★ロイズチョコレートワールド

見て、感じて、味わえる。日本初、空港内のチョコレート工場です。



ドラえもん  
「© 藤子プロ・小学館・  
テレビ朝日・シンエイ・ADK」



じゃがポックルシアター



シュタイフ © Margarete Steiff GmbH 2011



新千歳空港温泉 万葉の湯

## 北海道ショールーム ～旬の味覚、匠の技。北海道のすべてがここに。

### ★ショッピングワールド

海の幸に山の幸。笑顔がこぼれるスイーツなど、北海道の魅力が集結しました。

### ★グルメワールド

「食の宝庫 北海道」が誇る銘店が大集合。バラエティ豊かに揃う旬の味覚を堪能できます。



## 利便性の向上 ～すべての人に、快適で楽しい空間を

### ★ロビーの拡張

### ★エレベーター・エスカレーターの新設

### ★エコエアポートの推進

[ 天然ガスへの燃料転換 ]

[ 雪冷熱エネルギーの活用 ]

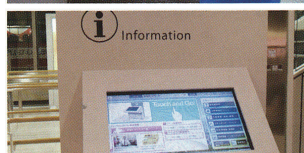
[ コージェネレーションの採用 ]

### ★随所に施されたユニバーサルデザイン

### ★ユニバーサルデザインに基づき構築したFIS

国際線ターミナルビルは  
第4回国土交通省バリアフリー化  
推進功労者大臣表彰を受賞

### ★デジタルメディアによる情報発信。







北海道ラーメン道場

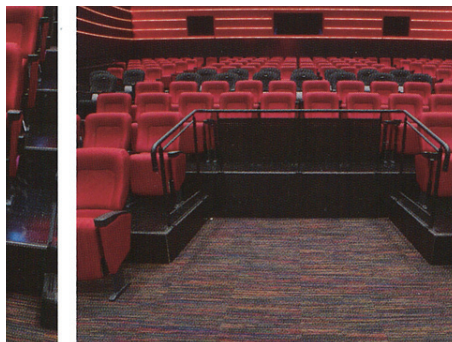
ロイズチョコレートワールド



新千歳空港温泉 万葉の湯



↑じゃがポックルシアター↓



## 関西空港調査会からのお知らせ

### ○第384回定例会（平成23年10月31日開催）

「関空の旅客・貨物の現況及び成長戦略」をテーマに住田弘之氏（関西国際空港㈱ 執行役員兼航空営業部長）の講演会を開催した。

### ○第2回空港経営研究会（平成23年10月31日開催）

「LCCが空港経営に及ぼす影響について」

横見 宗樹 氏（大阪商業大学 総合経営学部准教授）

## 今後の予定

### ○第385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23年11月24日（木）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「Peach Aviationの経営戦略について」

講 師 井上 慎一 氏（Peach Aviation㈱ 代表取締役CEO）

### ○第2回航空需要創出研究会

日 時 平成23年12月2日（金）14:30～16:30

場 所 ドーンセンター

話題提供 「航空機・新幹線旅行商品の利用実態について」（仮題）

講 師 角本 和久 氏（近畿日本ツーリスト㈱ 関西メイト企画部企画2課長）

話題提供 「航空利用に関するアンケート調査結果」

講 師 財関西空港調査会（本研究会事務局）

### ○第386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23年12月14日（水）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「社会インフラとしての植物工場」

講 師 村瀬 治比古 氏（大阪府立大学 21世紀科学研究機構

植物工場研究センター 副センター長（工学研究科 教授））

---

## 事務局だより

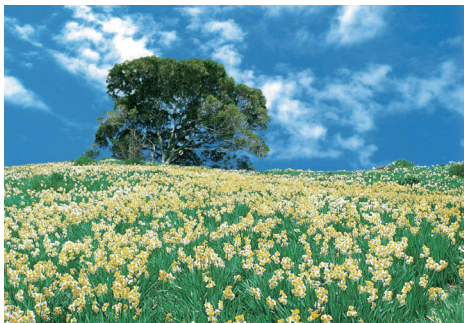
円高の長期化で日本の企業は経営戦略の見直しを迫られている。10 月下旬からの中間決算の発表にあわせ1ドル=80円台だった想定レートを70円台半ばあたりに修正した。経営戦略見直しの中心は、採算が悪化している製品の輸出を絞り国内減産し海外生産を拡大する対策である。家電メーカー各社は円高と関税リスクで、韓国のサムソン、LG電子にテレビの世界マーケットを席巻され来年3月の通期決算で赤字を見込まざるを得なくなった。自動車メーカーも国内販売台数のみ国内生産し、輸出は円高と関税リスクを回避して海外工場から出荷する。しかも、家電や自動車の国内生産の部品は海外から調達し円高の逆ザヤメリットを活用する。このため下請部品メーカーは海外での生産を余儀なくされる。タイの洪水長期化でトヨタは部品調達ができなくなり国内と米国で生産の一部を停止した。製造業の国内空洞化が想像以上のスピードで進んでいる。これが経済のグローバル化であろうか。

(kon)

---

瀬戸内海国立公園 淡路島

灘黒岩水仙郷(南あわじ市)



瀬戸内海に浮かぶ淡路島は花の島。なかでも真冬の水仙の群落美は素晴らしく、日本水仙三大自生地の一つとして知られています。

島の南部に位置する標高608メートルの諭鶴羽山から海に続く45度の急傾斜面の一带、約7ヘクタールにわたって500万本もの野生の水仙が咲き誇り、毎年多くの観覧者に感動を与えています。

黒岩水仙郷に咲く花は、一重咲きの野生のニホンスイセンを中心に、わずかに八重咲きの花も混じり、遊歩道に導かれて可憐な花の間を縫って歩けば、まさに白のじゅうたんのの上を歩いている気分。やわらかな香りがひと足早い春を運んでくれることでしょう。

■所在地／兵庫県南あわじ市灘黒岩

■開園期間／12月下旬～2月下旬（開花状況により変動）【開園時間】9時～17時

■入場料／大人500円 小中学生300円【団体割引】15名以上1割引、100名以上2割引

■駐車場／有（無料）

■アクセス／

【自動車】神戸淡路鳴門自動車道西淡三原ICまたは淡路島南ICを下りて40分

【バス】期間中、福良からシャトルバスが運行されます。

開花状況等により変更がありますのでお問い合わせください。

■問い合わせ／灘黒岩水仙郷0799-56-0720

※開花の状況は天候等により日々変化していきますので、お越しになる前に灘黒岩水仙郷にお問合わせください。

また、園内には急な階段が多いので、運動靴等ヒールの低い靴でお越しください。