

KANSAI EEBULEIT







DEC 2011 No.397

CONTENTS

7 ● 巻頭言

関西国際空港への鉄道アクセス改善に向けて

2 ■ 各界の動き

9 ▮ 講演抄録

日本初の本格的LCC"Peach"の戦略 井上 慎一

16 プレスの目

LCCは関空の切り札になるか? 諏訪部 敦

18 ■ 航空交通研究会研究レポート

フィリピン航空·空港事情① 引頭 雄一

21 ▮ データファイル

- ・運営概況について(平成23年10月分)(速報値)
- ·大阪税関貿易速報[関西空港](平成23年10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10月分)

24 空港セミナー 2012のお知らせ

【表紙写真】「Peach A320-200」

Peach Aviation の A320-200 1 号機である。11月10日9時00分に第2滑走路06Rに着陸した。

滑走路横の場周道路では大勢の報道陣や関係者が待ち構えていた。

Peach は、KIX を拠点とする国内線と国際線を運航する LCC となる。

2012 年 3 月から KIX= 福岡、KIX= 新千歳を、5 月からは KIX= 仁川を運航する。

現在、KIX から福岡、新千歳空港などへ路線訓練が行われており、12 月中には 2 号機を受領するという。

撮影:柴崎 庄司(関西国際空港給油㈱)

● 巻 | 頭 | 言 ▶

関西国際空港への 鉄道アクセス改善に向けて



国土交通省近畿運輸局長 石津 緒

関西国際空港については、平成22年5月の国土交通省成長戦略会議において、バランスシート改善による関西国際空港の積極的強化のため、伊丹空港の事業価値や不動産価値を含めてフル活用するとされ、関西国際空港を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生させる旨の報告書がとりまとめられました。これを受け、関西国際空港と伊丹空港を一体的に経営する統合事業運営会社を設立する経営統合スキームが提示され、本年5月に「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」が国会で成立しました。

近畿運輸局としても、こうした関西国際空港の果たす役割にかんがみ、ビジット・ジャパン事業等の観光振興、関空を活用した新たなビジネス創造セミナーの開催等に取り組んできたところです。

しかしながら、世界的な景気低迷、東日本大震災等による訪日外客数の大幅な減少など、社会経済情勢は大変厳しい状況に置かれており、今後、都市機能を強化し、関西の活性化、国際競争力の強化を図っていくためにも、より一層の取組を推進する必要があると考えております。

近畿運輸局においては、平成21年4月、大阪府知事、大阪市長をはじめ、経済界、鉄道事業者、関空会社の皆様にご出席いただき、「関西活性化に向けた今後の鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」を開催し、懇談会の総意として、実務者レベルによる検討会を設置し、な

にわ筋線等、大阪ビジネス拠点から関西国際空港をはじめとした高速交通ネットワークへのアクセス改善方策について、必要な調査を実施すること等により議論を深めることとなりました。

これを受け、21年度はなにわ筋線の整備の意義・性格、技術的実現性の検討、整備効果(時間短縮効果)等を調査しました。なにわ筋線の整備の意義・性格については関西国際空港へのアクセスの改善、都市鉄道ネットワークの強化等に効果を有するものであること、技術的実現性の検討についてはJR難波・南海難波ルート及びJR難波・南海汐見橋ルートのルートや中間駅の有無により概算建設費が約1,900億円〜約3,900億円、整備効果(時間短縮効果)については大阪(梅田)ー関空間を最速約41分(一定の仮定によれば30分台後半まで短縮の可能性あり)という結果でした。

22 年度は需要予測・費用便益分析・収支採算性等を調査しました。需要予測については約14万人/日〜約21万人/日、費用便益分析については費用便益比(B/C)0.76~1.80、収支採算性については都市鉄道利便増進事業費補助を活用した場合に最短24年目に累積資金収支が黒字転換可能という結果でした。

23 年度は他路線との相乗効果、コスト縮減、 関西国際空港アクセス時間の短縮(既設路線の 改良)等なにわ筋線の整備効果の一層の発現に つながる可能性の高い課題について優先的に深 度化を図ってまいります。

各界の動き

関西国際空港

●最新鋭旅客機で新着陸システム研究

独立行政法人電子航法研究所は、全日本空輸がボーイング 787 型機の慣熟飛行で関西空港 に着陸する際、次世代着陸誘導システムである地上型衛星航法補強システムの地上実験装置の 実験を始めた。GPS 衛星から送られる情報と、その誤差をなくす補正情報を空港の地上装置 から受信し、正確な位置情報をもとに着陸するシステムで、高低の誤差がなくなり、曲がりな がらの進入も可能になる。羽田~関西間では飛行時間を3分短くする効果がある。

●日航がバンコク便を減便

日本航空は11月4日、タイでの洪水の影響で、毎日1往復している関西~バンコク便を7 日から一部運休すると発表した。予約率が極端に落ち込んでいるためで、タイ洪水を受けた運 休は同社で初めて。

●コカイン密輸、最大量

大阪府警関西空港署などは11月8日までに、ブラジルからコカイン約13kg(末端価格約 7億8.000万円相当)を密輸したとして、パン工場勤務の日系ブラジル人の女(25)=茨城 県常総市=を麻薬取締法違反の疑いで逮捕した。関空でのコカイン押収量では最大。

●着陸の中華航空機、タイヤ破損

11月9日午前7時35分ごろ、関西空港のA滑走路に着陸した台北発の中華航空5124便、ボー イング 747-400 型の主脚のタイヤ 1 本が破損しているのを整備十が見つけた。滑走路を点検し たところ、ゴムの破片が散乱していた。破片回収のため、A 滑走路は約 1 時間、閉鎖された。

申申間期の営業収益、最低

関西国際空港会社が11月9日発表した9月中間連結決算は、東日本大震災以降旅客数が減 少した影響で、売上高に当たる営業収益が前年同期比 5.5%減の 430 億円と中間期としては 過去最低となった。ただ空港内施設の減価償却費が大きく減ったため、営業利益は同 0.1%減 の 93 億円、当期利益は同 33.3%増の 44 億円だった。

航空機の発着回数は3.2%減の約5万3.000回で、商業施設などの収入も同8.4%減だった。 有利子負債は142億円返済し、残高は1兆133億円となった。

2012年3月期の連結業績見通しについては、国際線での増便や円高で日本人の旅客が伸び ていることから上方修正し、営業収益を858億円から873億円に、最終利益は29億円から 50 億円に、それぞれ見直した。

クリック!

関空会社の中間決算は東日本大震災の影響を受け、売上高が落ち込んだが、成田、中 部の両社に比べ、営業利益の減少は小さかった。新型インフルエンザの影響で売上高 が落ち込み今年とほぼ同じ水準の 2009 年 9 月中間期と比べると減価償却費が 30 億円 減ったことが効き、営業利益は70億円から93億円に上積みされている。経営利益も政 府補給金が7億5.000万円減ったにもかかわらず、39億円多い。これは支払利息が25 億円減ったためだ。有利子負債の削減効果が大きく、経営改善は着実に進んでいる。

●ピーチの1号機到着

関西空港を拠点に 2012 年 3 月から運航を開始する格安航空会社(LCC)、ピーチ・アビエー ションが導入した 1 号機のエアバス A320 型機(180 席)が 11 月 10 日、フランスから同空港 に到着した。当面は試験飛行や操縦十の訓練などに使用する。

●ピーチ、来夏にも国内・国際で路線追加

ピーチ·アビエーションの井上慎一最高経営責任者(CEO)は11月10日、2012年夏スケジュー ル(12年3月25日~10月27日)で、国際·国内線で運航路線を増やす方針を明らかにした。

●ピーチ、乗員訓練スタート

ピーチ・アビエーションは 11 月 15 日、1 号機による乗員の訓練を始めた。11 月末まで就航 予定地の福岡、新千歳の他、那覇にも飛行し、慣熟訓練を重ねる。

●チェジュ航空社長、仁川便倍増を表明

韓国の格安航空会社、チェジュ航空の、金鍾喆社長は 11 月 16 日、福島伸一関西国際空港会 社社長とソウル市内の本社で会談し、2012年下半期に関西~仁川線の便数を現在の週7便から 週14便に倍増する計画を表明した。

●福島社長「LCC便数、2年後には2割に」

韓国の航空会社を訪問中の福島関西国際空港会社社長は 11 月 16 日、記者団に対し、関空の 発着便数で格安航空会社(LCC)が占める割合を現在の約7%から、2年後には20%に引き上 げることを目指す考えを明らかにした。

●韓国LCCが新規就航計画

韓国の格安航空会社のティーウェイ航空は 11 月 17 日、産経新聞の取材に対し、早ければ 2012年前半にも関西空港と仁川空港を結ぶ路線で新規就航を目指す方針を明らかにした。週7 便から始め、将来は週 14 便に増やす計画。関空に就航する韓国 LCC としては 3 社目となる。

●乗り入れ便数6か月ぶり増

関西国際空港会社は 11 月 18 日、10 月の運営概況(速報値)を発表、国内線と国際線合計の 1日平均便数が、前年同月比3%増の147便と、6か月ぶりに増加に転じた。国際線の外国人旅 客は、円高の影響などで 14%減の 25 万 280 人と 9 か月連続の減少、国際線の日本人旅客は、4% 増の 59 万 3.610 人と 4 か月連続のプラスとなった。

●関空線、強風で2時間ストップ

関西空港連絡橋で規制値の風速 30m を超す風が観測され、JR 関西空港線と南海空港線は 11 月19日午後1時10分ごろから約2時間、りんくうタウン~関西空港間で運転を見合わせた。 両社で上下計51本が運休し、約5.700人に影響が出た。

●推進会議を開催

関西国際空港会社と地元自治体などが空港運営などについて意見を交わす第 42 回関西国際空 港推進会議が11月21日、ホテル日航関西空港で開かれた。福島関西国際空港会社社長が大阪 空港との経営統合について「両空港がウィンウィンになれるようにしたい」と述べた。

●マレーシア航空が貨物便増便

マレーシア航空は、11月26日からクアラルンプール・ペナン〜関西線の貨物便を调1便増 便し、2 便とした。A330 - 200F 型貨物専用機(最大積載量 65t) を使う。

●ピーチ、機内アナウンスは関西弁

ピーチ・アビエーションの井上最高経営責任者(CEO)は 11月24日、大阪市内で開かれた 関西空港調査会の定例会で講演し、機内の日本語放送を関西弁で行う構想を明らかにした。地域 色を前面に出し、アジア勢との競争に挑む。

●初の津波避難計画、想定値を2倍に

東日本大震災で仙台空港が津波被害を受けたことを受け、関西国際空港会社は11月28日、津波到達までに旅客らをターミナルビル上階などに誘導する新たな避難計画を発表した。地震発生時の避難計画はあったが、津波対策が盛り込まれたのは初めて。計画では、東南海・南海地震が発生した場合、約1時間後に到達するとみられる津波の想定値を、従来の高さ1.7mから倍の3.4mに見直し、旅客らをターミナルビル2階(高さ7m)以上や立体駐車場3階(同8.5m)以上など、関空島内21の建物に避難させるとしている。

●中国東方航空機、管制官の許可得ずに離陸

11月28日午後1時47分ごろ、関西空港で上海行きの中国東方航空516便、エアバスA330-200型機(乗員乗客245人)が、管制官の許可を得ないまま離陸するトラブルがあった。同便は管制官から「滑走路内で離陸待機」との指示を受けて滑走路に進入。管制官が海上保安庁のヘリコプターと無線交信中に、離陸滑走を始めた。気付いた管制官が「すぐに止まれ」と無線で呼びかけたが、同便はそのまま離陸したという。

中国東方航空は30日、無許可離陸を受け、パイロットの英語コミュニケーション能力の標準化を図ると発表した。

●統合会社で2回目の意見交換会

2012年7月に予定している関西・大阪両空港の経営統合について、国土交通省と地元自治体など関係者の2回目の意見交換会が11月30日、大阪市内で開かれた。国交省は両空港を運営する「新関西国際空港会社」の定款などを決める設立委員会(委員長・家田仁東京大大学院教授、13人)の初会合を12月5日に東京で開催することを明らかにした。国交省、財務省の事務次官や経済界代表らのほか、地元から井戸敏三兵庫県知事や松井一郎大阪府知事らが出席する。出席者からは「民間の経営感覚を活用して欲しい」「統合後も政府補給金は必要」などの意見が出た。

●アジア最大の格安航空会社が就航

マレーシアを拠点とするアジア最大の格安航空会社、エアアジア傘下のエアアジア X が 11 月 30 日、関西〜クアラルンプール路線に就航した。週4往復運航する。エコノミークラス(365 席)の運賃は大手の5割程度の片道1万4,000~7万円。日本への就航は羽田線に続き2路線目。関空へのLCC 就航は計6社となった。

●ピーチ、150億円の増資

関西空港を拠点にする格安航空会社、ピーチ・アビエーションは 11 月 30 日、主要株主の全日本空輸、産業革新機構、香港のファーストイースタン投資グループの 3 社を引受先とする約150 億円の第三者割当増資を実施したと発表した。半分を資本金に繰り入れるためピーチの資本金は 2 月の設立当初の約3,000 万円から約75 億円に増加。2012 年 3 月の就航開始以降の路線拡大資金などに充てる。増資により、全日空の持ち株比率は33.34%から38.67%に上がる。

空港

-- 大阪空港 ---

●周辺住民らの協議会、環境対策求め国に要請書

関西・大阪両空港の経営統合を巡り、大阪空港の周辺住民らでつくる川西市南部地区飛行場対

策協議会は11月10日、国土交通省に対し、環境対策に関する要請書を提出し、新関西国際空港会社に対し、国と同会を交えて協議する場を設置するよう求めた。

●統合で2億円以上歳入増

関西・大阪両空港との経営統合を 2012 年 7 月に控え、伊丹市が、大阪空港の土地にかかる 固定資産税などを試算したところ、少なくとも 5 億 1,100 万円に上ることが分かった。統合後 に打ち切られる国からの交付金の約 2 倍。伊丹、豊中、池田の 3 市は現在、国有資産の大阪空港に課税できず、その代わりとして国から交付金を受けていた。経営統合後は、民有地として扱われ、原則、課税対象となるため、交付金はなくなる。

-- 成田国際空港 ---

●営業利益が半減

成田国際空港会社が11月10日発表した9月中間期連結決算は、売上高が840億円(前年同期比14%減)、営業利益が109億円(同50%減)だった。東日本大震災や福島第1原子力発電所の事故で旅客数が減少したのに加え、昨年10月の羽田空港の国際化も影響した。同社は客足が徐々に戻っていることから、12年3月期通期の純利益予想を32億円(8月は10億円の赤字予想)に上方修正した。

●スカイマーク、便数3倍に

スカイマークは 11 月 30 日、2012 年 2 月から成田~福岡線を 1 日 2 往復新設、現在 1 往復の成田~札幌線を 2 往復に増便すると発表した。これで同社の成田路線は、4 都市計 9 往復となり、成田就航 3 か月余で便数が 3 倍となる。福岡、札幌線とも 3 か月限定で最安料金(WEB バーゲン)を 980 円に設定する。

-- 羽田空港 --

●千葉市長が騒音改善を申し入れ

羽田空港の再拡張に伴う航空機の騒音問題で、千葉市の熊谷俊人市長は11月7日、国土交通省を訪れ、松原仁副大臣に早期の改善を求める申し入れ書を手渡した。副大臣は「速やかに改善の方向性を出したい」と述べ、飛行ルートの分散化を含めた軽減策を早期に打ち出す姿勢を示した。

●騒音軽減へ新ルート提示

国土交通省は11月29日、羽田空港の拡張に伴う騒音対策として、南風好天時に千葉市上空を通過する着陸機同士の交錯ポイントを、人口が比較的少ない東側にずらす新ルートを千葉県や千葉市などの関係自治体に伝えた。新ルートの運用開始予定日は2012年2月9日。

--- 中部国際空港 ---

●3月期は赤字転落へ

中部国際空港会社は 11 月 16 日、2012 年 3 月期連結業績予想の純損益が、2 億円の赤字(前期は 10 億円の黒字)に転落する見込みと発表した。東日本大震災の影響で上期の旅客数の落ち込みが大きく、商業施設の改修や設備更新費、販促費なども増すため。9 月中間連結決算は、売上高が 6.0%減の 204 億円、純利益が 91.6%減の 7,500 万円だった。

--- その他 ---

●福島空港に震災後初の国際チャーター便

東京電力福島第一原発事故の影響で国際線の運休が続いている福島空港に 11 月 19 日、震災 後初めて台湾から国際線チャーター便が到着した。

航空

●787、国内線で運航開始

全日本空輸が世界に先駆けて導入した米ボーイング社の最新鋭の中型旅客機、787型機が11月1日、羽田〜岡山間で運航を始めた。国内線の定期便としては初フライトで、同路線と羽田〜広島間でそれぞれ1日1往復運航する。

●佐賀空港に佐賀とのチャーター便

中国の格安航空会社、春秋航空は 11 月 1 日、佐賀~上海浦東を結ぶ定期チャーター路線を 2012 年 1 月 18 日に開設すると発表した。日本での就航は 3 か所目で、九州では初めて。エア バス A320 - 200 型機(180 席)を使用する。

●日航の3月期、営業利益を上方修正

日本航空が 11 月 8 日発表した 9 月中間期連結決算は、営業利益が前年同期比 4%減の 1,061 億円だった。東日本大震災で需要が落ち込み路線絞り込みなど合理化で補えなかった。コスト削減をテコに 12 年 3 月期通期の営業利益予想を 1,400 億円と従来予想の 2 倍弱に上方修正した。

●台湾との航空自由化協定

日本と台湾の交流窓口機関は11月10日、航空自由化(オープンスカイ)協定に成田空港を加えることで合意した。成田の年間発着回数が現在の22万回から27万回に引き上げられる2013年夏にも実施する。また「定期便を就航できる日本の航空会社は3社まで」といった就航企業数の規制も撤廃する。

●全日空、2012年4月にエアーニッポンを吸収合併

全日本空輸は11月25日、100%子会社のエアーニッポン(ANK)を2012年4月1日に吸収合併すると発表した。全日空は、管理、整備部門などの業務を集約して経営効率化を図るほか、需要が見込める国際線を強化する。

●アメリカン航空、破産法申請

米航空3位のアメリカン航空と親会社のAMRは11月29日、ニューヨークの裁判所に米連邦破産法11条(日本の民事再生法に相当)を申請したと発表した。人件費の膨張など高コスト体質が響き、事実上の破綻に追い込まれた。法的整理をテコにコスト構造を抜本的に見直す。当面は通常通りに運航するとしている。

関西

●なにわ筋新線、中央復建が調査受託

鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道建設本部大阪支社は、なにわ筋新線について概略のルート検討や設備計画、建設費の算定を行う「鉄道新線の概略ルート検討及び概略設備計画に関する調査」の標準プロポーザルを実施した結果、中央復建コンサルタンツに決め640万円で契約した。年度内に調査結果をまとめる。

●シマノ本社にシンガポール領事館

自転車部品メーカーのシマノの島野容三社長がシンガポールの名誉総領事に任命され、11月1日から堺市堺区の本社内に名誉総領事館を置いた。大阪市中央区にあった在大阪総領事館は9月末で業務を終えており、パスポート更新などの業務を引き継ぐ。管轄区域は近畿以西。

●京都府知事、外国人専用カジノは容認

京都府の山田啓二知事は11月4日の記者会見で、関西広域連合が観光振興策として検討しているカジノを含めた統合型リゾート施設について「京都は古都のイメージがあり修学旅行生も来る。京都で作る気は全くない」とする一方、関西空港の周辺地域を挙げ「外国人が多く来る所であれば、(カジノを)排除する必要があるのか」と述べた。

●関西経済同友会提言「関空運営会社に民間経営陣を |

関西経済同友会は11月7日、関西空港の競争力を強化するための国への提言を発表した。関西・大阪両空港を運営する「新関空会社」の定款に、民間の経営感覚を取り入れるため国の意向に左右されずに経営陣を選ぶ「第三者委員会」設置を盛り込むことなどを求めた。 また、統合対象から外れた伊丹のターミナルビル事業を新会社に統合し、さらに収益力を高めるよう求めた。政府が関空支援のため支給している年額75億円の「補給金」は、国際拠点空港を育成する「競争力強化金」に改め、100億円程度に増額するよう要望した。

●関空の国際ハブ化早期実現求め要望書

関西空港の地元 9 市 4 町でつくる泉州市・町関西国際空港対策協議会(会長・福山敏博阪南市長)は11月7日、国土交通省を訪れ、関空の国際ハブ化の早期実現などを求める要望書を提出した。①補給金(90億円以上)の維持②大阪空港の廃港③大阪都心部と関空を結ぶ鉄道新線の整備による移動時間の短縮などを求めた。

●阪神高速、定額制から距離制に

阪神高速道路会社は11月9日、2012年1月1日から、これまでの定額制から距離に応じた料金制度に改めると発表した。現在、東線が普通車で700円、西線と南線が500円の定額制だが、新制度では初めの6kmまでが500円で、6kmごとに100円加算される。

●大阪駅ビル、来場者7.200万人

JR 西日本は 11 月 16 日、開業半年(5 月 4 日 - 10 月 31 日)の大阪ステーションシティの来場者数が延べ約 7,200 万人に上ったと発表した。北ビルには百貨店、JR 大阪三越伊勢丹と専門店「ルクア」、南ビルには大丸梅田店があり、8 施設の合計。

●関経連会長ら国交相にインフラ整備を要請

関西経済連合会の森詳介会長(関西電力会長)ら京阪神の経済団体代表は 11 月 17 日、東京都内のホテルで前田武志国土交通相と意見交換した。森会長は関西圏のインフラ整備について、「東日本大震災のような災害時のバックアップになり、日本経済の活性化にもつながる」と強調。国交省が来年度予算で前年同額を概算要求している関空補給金 75 億円について「関空と大阪空港との経営統合後も安定経営できるように満額確保を」と要望。北陸新幹線も「災害時に太平洋側交通のバックアップになる」として整備促進を求めた。

●三谷財務政務官に関空補給金の確保要望

大阪商工会議所、関西経済連合会、関西経済同友会の関西経済3団体は11月21日、大阪市内のホテルで三谷光男財務政務官らとの意見交換会を開催。大商の佐藤茂雄会頭が、2012年度予算での関西空港への補給金75億円の満額確保を求めたのに対し、三谷政務官は「しっかり受け止めさせてもらった」と語った。

●大阪府知事・市長選で維新の会が当選

大阪府知事・大阪市長のダブル選挙は11月27日投開票され、大阪府知事選は大阪維新の会幹事長、松井一郎氏(47)が、前池田市長、倉田薫氏(63)=同=と弁護士、梅田章二氏(61)=共産推薦=ら6人を破って初当選した。市長選は大阪維新の会代表で前知事、橋下徹氏(42)が、現職の平松邦夫氏(63)=民主府連支援、自民府連支持=を破り、初当選した。「大阪都構想」を掲げる維新が大差で両選挙を制したことで、府市は2015年4月の都制移行に向けた制度設計に入る。

ダブル選は 40 年ぶりで、大阪都構想の是非が最大の争点となった。橋下氏の政治手法や教育への政治関与を打ち出した教育基本条例案なども問われた。投票率は市長選が 60.92% (前回 43.61%)、知事選が 52.88% (同 48.95%) だった。

大阪ダブル選:知事選確定得票数は次の通り。

▽大阪府知事選挙

当 2,006,195 松井 一郎 諸新 1,201,034 倉田 薫 諸新 357,159 梅田 章二 無新 29,487 岸田 修 無新 27,809 高橋 正明 無新 22,347 中村 勝 諸新 21,479 マック赤坂 諸新

▽大阪市長選挙

当 750,813 橋下 徹 諸新 522.641 平松 邦夫 無現

●田尻町長に原さん

田尻町長選挙が11月27日、投開票され、無所属新人で町文化協会長の原明美さん(54)が、無所属新人で前町議の射場義幸さん(61)を破り、初当選を果たした。同町長選は、過去2回は無投票で、選挙戦となるのは11年ぶり。金田通町長が健康上の理由で、任期途中の11月末で辞職するのに伴って行われた。

選管確定は次の通り。

当 2,017 原 明美 54 無新 1,876 射場 義幸 61 無新

围

●台湾、香港からの訪日客プラスに

日本政府観光局(JNTO)が11月18日発表した10月の訪日外客数は、前年同月比15.3%減の61万5,800人だった。東日本大震災の発生から半年余りが過ぎ、下げ幅は1割台にまで縮小した。震災後初めて台湾(2.6%増)、香港(16.7%増)がプラスに転じ、中国も前年並みに回復した。米国や英国も下げ幅が縮まっている。一方、訪日外客数でトップの構成比を占める韓国は、円高の影響も受けて依然3割減だった。

●地方空港民営化へ法案提出

国土交通省は 11 月 28 日、地方空港の民営化を推進するための法案を 2012 年の次期通常国会に提出する方針を決めた。民間資本の導入による地方空港の経営合理化と収益力強化などが目的で、法案には国と民間事業者の間での適切な契約による空港運営権の移転や管理義務、航空機の安全運航の確保などに関する規定を盛り込む見通し。

講演抄録

日本初の本格的LCC "Peach"の戦略

Peach Aviation株式会社 代表取締役CFO

井上 恒— 氏



●と き 平成23年11月24日(木)

●ところ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

ただいまご紹介に預かりました Peach Aviation (ピーチ・アビエーション) の井上 でございます。本日はこのような貴重な機会を 与えていただきまして誠にありがとうございま す。どこまで皆様のご期待にお応え出来るか、 不安ですが精一杯お話させていただきますので よろしくお願いします。

本日は以下の5つの観点からお話します。① 世界の LCC の動向、② Peach Aviation 事業概 要、③ Peach Aviation ブランドコンセプト、 ④ Peach Aviationの目指す姿(将来ビジョン)、 ⑤関西国際空港発着の課題——の5項目です。

■世界の LCC の歴史

まず世界の LCC の動向ということで、LCC の歴史を辿りますと1970年代にすでにアメリ 力で誕生しています。サウスウエスト航空が代 表格です。それが1990年代にヨーロッパへ飛 び火しまして、ライアン・エアやイージージェッ トが誕生しました。その10年後の2000年代に なると東南アジアとオセアニアに波及してシン ガポールのタイガー航空とかマレーシアのエア アジア、オーストラリアのジェットスター等々 が誕生しました。その後、スピードが段々早く なって2005年にはインドや中東にも入って来 ます。さらに中国、韓国、南米に飛び火して、 最後のホワイトスポットといわれている北東ア ジアに波が押し寄せて来ようとしているのが ざっとした LCC の流れです。

LCC はロー・コスト・キャリアの意味です。 「格安航空」という日本語訳は間違っていると 思っています。是非、新しく正しい日本語訳を 作っていただきたいと思っています。格安航空 と言われると安かろう悪かろうと受け取られ、 Peach は全日空のオンボロ中古機でやるので はないかと真顔で聞かれたりして困っていま す。そうではないことを後から説明します。 LCC は日本でまだ馴染みがないのですが、日 蔭の花のような産業かと言うと実はそうではな いと言う数値があります。

■搭乗旅客数について

国際線の搭乗旅客数を見ますと LCC のライ アン・エアが年間7.100万人で1位を占め、2 位がフルサービスキャリアのルフトハンザで 4.400万人。2位に大きく水を開けているので す。3位がまたヨーロッパのLCC、イージー ジェットで3.700万人ということでベスト3に LCC が2社も入っている事実があります。さら に国内線を見ると1位はアメリカのサウスウエ スト航空が1億600万人を1年間に運んでいま す。2位がデルタ航空で9.000万人。国内と国 際を合計すると1位がデルタ航空の1億1,000 万人、2位がサウスウエスト航空の1億600万 人ということで、LCC が世界のトップの旅客 を運んでいることが分かります。ライアン・エ アも内際併せて5位に入っています。日陰に咲 く花ではなくて十分な存在感をマーケットで示 してことを理解いただけると思います。

■航空機の座席シェアについて

次に供給としての座席シェアでイギリス~EU間の旅客数の推移を見ますと、1997年にヨーロッパでオープンスカイが始まり、LCCの航空会社の旅客数が徐々に増えて行きます。10年後の2007年にはフルサービスキャリアとチャーター便を合計した旅客数とほぼ同じになりました。1997年の旅客数と比べて航空需要は倍に増えています。

つまりLCC が増えた分は新たな航空旅客の倍増に繋がったのです。フルサービスの航空会社の旅客は右肩上がりではないにしても、それほど減っていません。LCC とフルサービスキャリアはお互いに旅客を食い合っているのではなく、多少は取り合っていても航空総需要を増やす効果がはるかに大きいのです。私は全日空にいましたが、全日空との棲み分けは可能だと判断してLCC を作ったという経緯がございます。

■ LCC の品質について

日本ではLCCを安かろう悪かろうの航空会社と受け取られていますので、本当にそうだろうかとLCCの品質を調べてみました。定時の出発率と手荷物事故の発生率、それにお客がいないと間引き運航するのだろうという変なうわさもありますので就航率も調べました。

結論から言いますとライアン・エアは3つの指

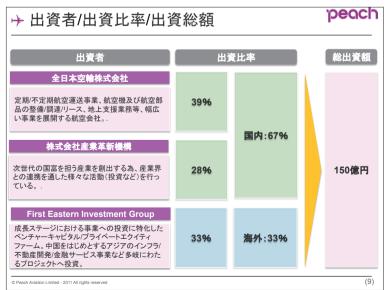
標においてすべてトップです。定時出発率は90%、ルフトハンザやエールフランスは83~85% ぐらいでした。

手荷物事故の発生率でも ライアン・エアは1,000個 当たり0.6個。ところがルフトハンザは10.9個、エールフランス /KLM は18.9個 の事故を起こしているのです。LCC は極端に事故が少ないことが分かります。

就航率では間引き運航 なんてとんでもなくライア ン・エアが99.6% を誇っています。2位のルフトハンザが98.4%、3位のエールフランス /KLM が96.6% です。ライアン・エアは260機ほど航空機を所有していますが、平均機齢は3年、新品同様で飛ばしています。

■ Peach Aviation 事業概要

弊社の事業概要を説明します。出資者は全日 空が39%、株式会社産業革新機構が28%、香港 の投資会社のファースト・イースタン・インベ ストメント・グループが33%です。これが最終 形で外資枠目一杯の33%になっており、残り を国内2社で分け合っています。これは全日空 が出資を39%に抑えて連結子会社にしないとい う意志の表れです。経営は独立していまして、 例えばネットワーク戦略や運賃、どこへ飛ばす かという路線設定等に関して全日空は干渉出来 ません。実際に私も e メールを含めて旧職場に コンタクトしないようにしています。独立性を 保つという強い意図が込められているのです。 ファースト・イースタンを入れたのはアジアの リージョナル・エアラインになりたいという気 持ちがあって、同社と組むことによって日本企 業だけでは出来ない新しい価値を Peach の中に 提供していただくことを目的にしています。分 かりやすく言うとアジアからのインバウンドの マーケティング知識は日本企業に真似の出来な



いノウハウを持っています。最終的には150億 円まで出資額を増やす予定です。

■日本初の本格的 LCC を目指す

会社の特徴をまとめました。日本初の本格 的 LCC を目指すことが1つです。私は香港で2 年間、ビジネスモデルについて研究して来まし た。既存の日本のモデルとは全く違います。新 しく学んだビジネスモデルをプラットフォーム にして、猿真似するのではなく新しい付加価値 を付け加えた航空ビジネスモデルを作りたいと いうのが我々の思いです。

また格安航空というイメージから脱却して先 進テクノロジーを導入して安全で、低コストの オペレーションが実現出来るような仕組みにし て行きたいと考えています。

2つ目は日本で初めての関西をベースにした アジアのリージョナル・エアラインになりたい と思っています。我々は関西とアジアにフォー カスしていますので、東京は余り視野に入って いません。アジアと関空が我々のキーワードで す。

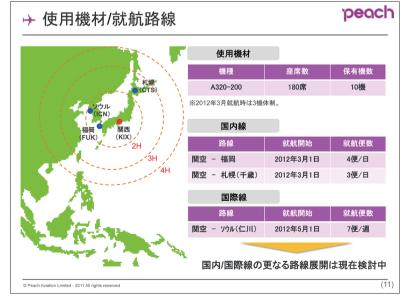
3つ目は独自の経営モデルということで、全 日空から独立した経営の維持、つまり我々で独 自の意志決定が出来ること、多様な国籍の人材 を採用していまして従来の日本の業界の既成概 念にとらわれないイノベーティブな企業文化を 形成して行きたいと思っています。この3つが 会社の特徴です。

■使用する機材と就航路線

使用する機材と就航路線ですが、機材はエア バス A320-200型機で、世界で7.000機以上 受注しています。安全性は折り紙付きです。就 **航機は全日空の払い下げじゃないですよ。新し** い飛行機を今のところ10機の調達が決まって います。座席数は180席。全日空だとこのクラ スで166席です。180席はこの機材で目一杯の 席数です。

就航路線は来年3月1日に関空~福岡を1日に 4往復、関空~札幌(新千歳)を3往復します。 国際線は来年5月1日から関空~ソウル(仁川) を1日1往復するところから始めたいと思いま す。さらに他路線への展開を検討中で、来年1 月にも発表することになっています。関空を起 点にして4時間圏内までの同心円を描いてみま した。Peach は、最大でも片道4時間のところ にしか飛ばないと決めております。飛行機は性 能上もっと飛べるのですけど、私どものビジ ネスモデルから中長距離を外しています。4時 間の同心円内しか飛ばないというのが私どもの 回答です。なぜ4時間圏内かというと、他社の

> A320に乗って見たところ 機内の座席は3列、3列並 びになっていまして中央 に通路があります。中央 席に座ると最大4時間が限 度でした。これを超える と苦痛になりますので、 顧客不満足が生じると思 いましたから自社で規制 したわけでございます。



■関西国際空港発着の メリット

拠点空港としてなぜ関 空を選んだのかという と、地理的に優位性があ ること。我々は日本とアジアを結ぶリージョナル・エアラインになろうと思っていますので、東京に比べてアジアに1時間近いのは魅力的で就航都市の選択肢が広がって来ます。

2つ目は、市場規模の優位性で、近畿6府県の関西圏は関東圏に次いで人口2,000万人あります。GDP も80兆円を超えていまして、韓国とほぼ同じ規模の巨大市場です。

3つ目は、空港施設の優位性です。昨年5月の国土交通省成長戦略会議で拠点空港にLCC専用ターミナルを造っていただけることが明記され、3月末に関空に造られることが実現しました。理想的な形で専用ターミナルが出来れば賃料の圧縮が可能になりますのでLCCとしては好ましい条件が備わってきます。さらに関空は24時間空港で、スロットの制約も少なく、ダイヤ設定の自由度が高いのです。我々にはこれも魅力です。もう1つは国内、国際の一体空港ですので国際線から国内線、また逆の場合も含めて旅客の一貫運送が可能になります。

4つ目は、観光資源の優位性です。大阪、京都、奈良、兵庫、和歌山、三重といったエリアは国内外の観光客に人気があることは統計的に分かっています。私どもの会社の外国人社員に聞きましても、大阪や京都、奈良、兵

■設立経緯と今後のスケジュール

全日空内に LCC プロジェクトを立ち上げ たのは2008年1月でした。アジア戦略室とい う部署が出来て初代室長に私が任命されまし た。その後、香港に2年間滞在しLCCにつ いての調査を行い、そして日本に戻り、A&F Aviation 株式会社という会社を作ったのが 2011年2月です。A は ANA、F はファースト・ イースタンの頭文字を取った会社です。3月に は産業革新機構の事業参画があり、5月24日に 新社名の Peach を発表して本社所在地を東京 から大阪に変更いたしました。これで晴れて関 西の会社になったわけです。7月7日に航空運 送事業許可を受けて航空会社として正式に認め られました。10月に客室乗務員のユニフォー ムを発表。11月10日に初号機が関空に到着し ました。11月15日から訓練飛行を行っていま す。福岡や沖縄を飛び、間もなく札幌にも飛び ます。12月には航空運賃を発表する予定です。 皆様の最も注目ところだと認識しています。

■ Peach のブランドコンセプトについて

Peach のブランドコンセプトをご紹介します。なぜ Peach という名前にしたかと申しますと従来型の航空ビジネスモデルと違うことをやりますので、名前も全く違うものにというの

→ スケジュール(概略)

| | _ | _ | _ | _ | ١. |
|-----|---|---|---------------------|---------------|----|
| - 0 | _ | | $\boldsymbol{\Box}$ | | |
| | | C | u | $\overline{}$ | |
| | | | | | |

| 2010年12月 ANA内にLCC共同事業準備室設立 2011年2月 A&F Aviation株式会社設立 2011年3月31日 株式会社産業革新機構の事業参加 2011年4月13日 航空運送事業許可申請 2011年5月24日 新ブランド「Peach」発表、社名および本店所在地変更 2011年7月7日 航空運送事業許可受領 2011年8月23日 国内線運航許可申請 2011年10月 JATA旅博にて客室乗務員ユニフォーム発表 出資者(ANA/First Eastern/㈱産業革新機構)による増資初号機受領/内質会開催航空運賃発表 2012年1月~2月 安全性実証試験/施設検査 2012年3月1日 大阪(関西) 一福岡線、大阪(関西) 一札幌(千歳)線就航開始 | 年月 | 内容 | | | | | |
|---|--|-------------------------------|--|--|--|--|--|
| 2011年2月 A&F Aviation株式会社設立 2011年3月31日 株式会社産業革新機構の事業参加 2011年4月13日 航空運送事業許可申請 2011年5月24日 新ブランド「Peach」発表、社名および本店所在地変更 2011年7月7日 航空運送事業許可受領 2011年8月23日 国内線運航許可申請 2011年10月 JATA旅博にて客室乗務員ユニフォーム発表 2011年11月 初号機受領/内質会開催 航空運賃発表 2012年1月~2月 安全性実証試験/施設検査 2012年3月1日 大阪(関西) 一 札幌(千歳)線就航開始 | 2008年1月 | ANA内にアジア戦略室設立 | | | | | |
| 2011年3月31日 株式会社産業革新機構の事業参加 2011年4月13日 航空運送事業許可申請 2011年5月24日 新プランド「Peach」発表、社名および本店所在地変更 2011年7月7日 航空運送事業許可受領 2011年8月23日 国内線運航許可申請 2011年10月 JATA旅博にて客室乗務員ユニフォーム発表 2011年11月 初号機受領/内質会開催航空運賃発表 2012年1月~2月 安全性実証試験/施設検査 2012年3月1日 大阪(関西) - 札幌(千歳)線就航開始 | 2010年12月 | ANA内にLCC共同事業準備室設立 | | | | | |
| 2011年4月13日 航空運送事業許可申請 2011年5月24日 新ブランド「Peach」発表、社名および本店所在地変更 2011年7月7日 航空運送事業許可受領 2011年8月23日 国内線運航許可申請 2011年10月 JATA旅博にて客室乗務員ユニフォーム発表 2011年11月 出資者(ANA/First Eastern/株産業革新機構)による増資初号機受領内貿会開催航空運賃発表 2012年1月~2月 安全性実証試験/施設検査 2012年3月1日 大阪(関西) ー福岡線、大阪(関西) ー札幌(千歳)線就航開始 | 2011年2月 | A&F Aviation株式会社設立 | | | | | |
| 2011年5月24日 新ブランド「Peach」発表、社名および本店所在地変更 2011年7月7日 航空運送事業許可受領 2011年8月23日 国内線運航許可申請 2011年10月 JATA旅博にて客室乗務員ユニフォーム発表 2011年11月 初号機受領/内覧会開催航空運賃発表 2012年1月~2月 安全性実証試験/施設検査 2012年3月1日 大阪(関西) - 福岡線、大阪(関西) - 札幌(千歳)線就航開始 | 2011年3月31日 | 株式会社産業革新機構の事業参加 | | | | | |
| 2011年7月7日 航空運送事業許可受領 2011年8月23日 国内線運航許可申請 2011年10月 JATA旅博にて客室乗務員ユニフォーム発表 出資者 (ANA/First Eastern/株産業革新機構)による増資 初号機受領/内覧会開催 航空運賃発表 2012年1月~2月 安全性実証試験/施設検査 2012年3月1日 大阪(関西) - 札幌(千歳)線就航開始 | 2011年4月13日 航空運送事業許可申請 | | | | | | |
| 2011年8月23日 国内線運航許可申請 2011年10月 JATA旅博にて客室乗務員ユニフォーム発表 2011年11月 出資者(ANA/First Eastern/株産業革新機構)による増資初号機受領/内質会開催航空運賃発表 2012年1月~2月 安全性実証試験/施設検査 2012年3月1日 大阪(関西)ー福岡線、大阪(関西)ー札幌(千歳)線就航開始 | 2011年5月24日 新プランド「Peach」発表、社名および本店所在地変更 | | | | | | |
| 2011年10月 JATA旅博にて客室乗務員ユニフォーム発表 2011年11月 出資者 (ANA/First Eastern/株産業革新機構)による増資初号機受領/内質会開催航空運賃免表 2012年1月~2月 安全性実証試験/施設検査 2012年3月1日 大阪(関西) 一 相同線、大阪(関西) 一 札幌(千歳)線就航開始 | 2011年7月7日 | 航空運送事業許可受領 | | | | | |
| 出資者(ANA/First Eastern/株産業革新機構)による増資 初号機受領/内質会開催 航空運賃発表 2012年1月~2月 安全性実証試験/施設検査 2012年3月1日 大阪(関西) - 札幌(千歳)線就航開始 | 2011年8月23日 | 国内線運航許可申請 | | | | | |
| 2011年11月 初号機受領/内覧会開催 航空運賃発表 2012年1月~2月 安全性実証試験/施設検査 2012年3月1日 大阪(関西)-福岡線、大阪(関西)-札幌(千歳)線就航開始 | 2011年10月 | JATA旅博にて客室乗務員ユニフォーム発表 | | | | | |
| 2012年3月1日 大阪(関西)-福岡線、大阪(関西)-札幌(千歳)線就航開始 | 2011年11月 初号機受領/内覧会開催 | | | | | | |
| | 2012年1月~2月 | 安全性実証試験/施設検査 | | | | | |
| 2012年5月1日 大阪(関西)ーソウル(仁川)線就航 | 2012年3月1日 | 大阪(関西)-福岡線、大阪(関西)-札幌(千歳)線就航開始 | | | | | |
| | 2012年5月1日 | 大阪(関西)ーソウル(仁川)線就航 | | | | | |
| | | | | | | | |

が出発点でした。なるべく肩の力の抜けた名前 がよいなと言っていました。アジアの人に好ま れるもの、繁栄や幸福に繋がるものということ で議論を続けて五百数十の候補の中から決めま した。Peach には、我々のビジネスにかける 思いが込められていまして P は Pan-Asia (日 本とアジアをつなぐ)、EはEnergetic (元気 に溢れた)、AはAffordable(お手頃価格で)、 CはCute&Cool(かわいい&かっこいい)、 Hは Happy (ハッピー) という航空会社であ りたい。そういう思いです。

■ Peach の経営ビジョンについて

私どもが目指す経営ビジョン は、ジャパンブランド LCC と して関空を拠点に日本とアジア の架け橋になり、関西発のお客 様だけでなくアジア発のお客様 もターゲットにしています。

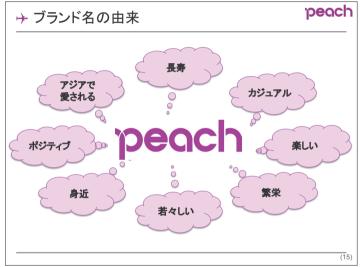
お客様と3つのお約束があり ます。①安全なフライトは航空 会社として絶対外せません。② 低価格運賃の提供は LCC とし ての青務です。③ジャパン・ク オリティーで、日本の品質の 高さをサービスに生かしてい く――ということです。

■ LCC の激しい競争の時 代

LCC は安い運賃だけで差別 化出来た時代が終わり、LCC 同十の激しい競争が始まると いう認識で、新たな差別化戦 略が必要であると考えた次第 です。具体的に説明しますと 安全なフライトの確保はまず 社内の体制で、7月7日に航空 事業許可をもらった時、私は その場で国土交通省航空局長 に同日付けで安全推進委員会 を立ち上げると申しました。

通常は新会社が出来た時には当局から安全体制 を指摘されて設置するのでが、私どもは航空会 社として認められた瞬間からやるぞと決めてい まして、そんな思いで航空局長に申し上げた次 第です。その後、毎月1回社員全員に安全啓発 活動を行っています。

A320は安全な飛行機で、Peach はその新造 機をリースします。中古機は一切使いません。 全日空から独立した会社だと先ほど申しました が、安全に対しては全日空と業務契約を結んで 有償で彼らのノウハウを提供してもらいまし た。確かな安全フライトを約束します。低価格 運賃の実現については徹底的に単純化を追求





し、安くなりました。

例えば機材は1種類だけです。整備士もパイロットも1種類の訓練で済みますし、短距離しか飛ばないので運航宿泊はありません。その日のうちに関空に帰って来るわけで、管理費用はかかりません。

また私は我が社の飛行機を「空飛ぶ電車」と表現していますが、皆様は電車に乗る時にいちいちコールセンターに電話してチケットを買わない。似たようなことを考えていましてウェブで買っていただきたい。飲み物や食べ物もどこかで買って来てほしい。あるいは機内のワゴンサービスで買ってもらいたいのです。好きな席に座りたい人は別料金を出して座っていただく。ライト・アンド・イージーというか、電車のように手軽な航空輸送の実現を考えています。

■ジャパン クオリティー

ブランドの話ですけど日本らしい品質を全面的に押し立てて差別化の要因にしたいと思います。例えばクール・ジャパンというキーワードがあります。私は北京や香港、台湾に居たのですけどそこでよく見た日本のブランドが無印良品とユニクロと資生堂の3つでした。どこでも目にしました。この3社はすべてのアジアの人々に愛されている優れたブランドだなと個人的に感じています。Peach もこのようなブランドになれたらよいなという思いがありまして、そのためにクール・ジャパンの要素を持ちながら Peach だけが提供出来るコンセプトを開発したいと考えています。

具体的に Peach が考えるジャパン・クオリティーとは何かというと、いくつかキーワードがありますけど最先端の日本の美的センス、「Cute&Cool」が1つあるかなと思っています。日本というと富士山とか芸者とか古いイメージがあるもので、一方では、現代の若者文化に代表される Cute&Cool が幅広くアジアに知れ渡っています。そこをフィーチャーしたいと思っています。

■機内アナウンスを関西弁で

また日系エアラインとしての信頼感で、日本の品質はアジアの人に高い評価を得ていますので信頼感を打ち出して行きます。さらに元気あふれる日本らしい品のあるサービス、高い清潔感。日本の航空機は機内やトイレがきれいだと言われます。日本のカルチャーやユーモアをフィーチャー出来ないかと考えています。折角関西に拠点を定めたのだから関西の文化を売り込めたらよいなと。例えば機内アナウンスを関西弁ですることも真剣に検討しています。

私どもの飛行機のデザインは「Cute&Cool」を表現したもので、完全に女性を意識しています。25歳~40歳前後の女性層に焦点を当てております。機内のデザインを同じようにすると反発を買うと判断して、意外にシックにしています。先般ご披露した客室乗務員の制服ですけどお客様から2つコメントが寄せられています。もっとド派手になるかと思っていた、スカートの丈が長いじゃないか、というご意見。あるいはもっとカジュアルになるかと思っていた、制服よりもポロシャツでいいじゃないかというご意見がありましたが、ブランドコンセプトに基づいて華やかながら品のあるデザインを心掛けました。ご披露の時はモデルを使わずLCCらしく社員で対応しました。

嬉しいニュースですが、「旅行の口コミサイトフォートラベル」のアンケートで、今後利用してみたいLCCランキングの1位に弊社が選ばれました。就航もしていないのになぜ1位だろうとびっくりしたのですが、それだけ皆様の期待が高いのだなとますます気を引き締めて諸準備を進めているところです。ありがたい限りでございます。初号機が関空に飛んで来たのは11月10日朝でした。苦労を共にして来た仲間と一緒に迎える初号機はよいものだと忘れられない1日になりました。記者の皆様も多数来ていただき、インタビューも受けさせていただきました。

■関空発着の課題

関空発着の課題について申し上げます。高過ぎる着陸料の問題があります。昨年5月に国交

peach → Our Value 3: ジャパンクオリティー 日本らしさである「Cute & Cool」を表現 11月4日に初号機受領



省成長戦略会議で、拠点空港における LCC 専 用ターミナルの整備、着陸料体系の再構築等航 空会社のコスト削減に資する各施策の総動員を 図るという表現が入れられて我々は期待し、 色々お話をさせていただいています。専用ター ミナルはすでに解決済みですが、我々が着陸料 にこだわるのはなぜかというと、成功している LCC はこういうすべての条件が整っているの です。逆に条件がないと LCC にならないので す。私どもがコントロール出来るコストと出来 ないコストと2つありまして、コントロール出 来るコストは、例えば社員がトイレ掃除をやっ たり、ゴミ捨てをやったりするなど努力出来ま すが、着陸料だけは努力のしようがありませ ん。他国の事例を参考に他国と近い条件になる よう願っております。

2つ目は規制緩和です。成長戦略会議で早期 に実現を目指すものと2、3年後に目指すもの に分けて表現されています。例えば内航機と外 航機の変更手続き簡素化していただける方向に なりました。また旅客が乗っている間に給油し てもよい方向になろうとしています。ターンア

→ Our Value 3:ジャパンクオリティー





peach

ラウンドと言いまして到着してから飛び立つま での時間短縮に大きく寄与します。機材稼働率 が高くなりコストが下がります。海外の LCC の稼働率は1機1日当たり13時間ですが、全日 空ですと7、8時間ぐらいです。これらを前向 きに検討していただき感謝しています。

2、3年後に実現を目指すべきものとして乗 員資格の相互承認、米国等との協議推進・締結 とありますが、自動車でいうと国際免許のよう な制度がなくて米国のエアバス A320の免許が 日本では通用しないわけで、これも取り組んで もらっています。こういう規制緩和がないと他 国の LCC と対抗出来ません。

最後に関空のアクセス問題について申し上げ ます。ロンドン郊外のスタンステッド空港と比 較しました。ヒースロー空港のセカンダリー空 港でして、ライアン・エアがハブとして使って います。関空と同じ24時間運用です。都心と の距離は関空の38 1 に対してスタンステッド は48*。ですが、電車で行くと関空の約1時間に 対してスタンステッドは35分で行けてほぼ24 時間運行しています。関空は早朝がほぼ6時前 後の始発、深夜は11時半が最終で6時間ほどの 空白があって本当の24時間空港になっていま せん。今後はアクセス会社とお話して改善して 行こうと考えています。

以上で終わらせていただきます。ご静聴あり がとうございました。

プレスの目



LCCは関空の切り札になるか?

読売新聞大阪本社 社会部

諏訪部 敦

関西空港で最近、格安航空会社(LCC)の 明るい話題が相次いだ。11月30日にはアジ ア大手·エアアジア傘下の「エアアジア X」(マ レーシア)が就航した。関空を拠点とする全 日空系の「ピーチ・アビエーション」の機体 も既に関空に到着し、来年3月の〈テーク オフ〉を待つばかりだ。「LCC の拠点に」と 位置づけ、積極的な誘致活動を展開している 関空。まずはマスコミに相次いで姿を現した LCC2 社の経営者の発言から、関空の行方を 追いたい。

■LCCとは?

「日本でもローコストの航空会社が今後も登 場してくるが、日本の消費者も歓迎している はず」。そう胸を張るのは、エアアジアXの CEO(最高経営責任者)を務めるアズラン・ オスマンラニ氏だ。同氏は、就航日の翌日の 12月1日に、大阪市内のホテルで開いたマ スコミ向けの就航記念イベントに出席。サム ライ姿で登場すると、会場に詰めかけた報道 陣を前にビジネス論を展開した。

その中で強調したのが、「需要の創出」だっ た。これまで旅行客は、Aという目的地が元々 あって、Aへ運航している航空会社から飛行 機を選んでいた。エアアジアXは、Bへの便 を格安で販売することで、Bへの旅行者を創 出させるという考えだ。同氏は「エアアジア Xが飛ぶ所は観光客が増えている。目的地を 売ることが重要だ」と話す。

一方、11月10日に待望の機体が関西空港 に着いた和製 LCC の「ピーチ・アビエーショ ン」CEO の井上慎一氏は、機体の到着式典で 自社機を「空飛ぶ電車」と表現した。同氏は「電 車では指定席を希望すれば、別料金を払い、 食事も欲しければ、自分で買う。電車のよう に簡素なサービスを基本にし、手軽な輸送手 段にしたい」と強調する。サービスの簡素化 でコストカットを進めることで運賃を安くし、 利用客がそれ以上のサービスを求める場合は、 プラスアルファで料金を徴収するという考え だ。

■関空の可能性

エアアジアXで、関空に就航したLCCは 6 社目にあたる。LCC にとって、成田、羽田 空港と比べた関空の優位性は何だろうか。そ の一つに、アジアの主要都市への近さを指摘 する声がある。LCCは、低料金でも収益を確 保するために、乗客を多く乗せようと座席の 間隔を狭くしている。成田、羽田便と比べて、 関空の場合は中国や東南アジアなどの主要都 市への飛行時間が30分から1時間程度短く なる。ある LCC 社幹部は「狭い座席に乗っ たまま、乗客が我慢できる時間は限られてい る。その時間内に飛行が可能な都市が、成田 などと比べて多い」と言う。

エアアジアX幹部は、「国内の新規路線の 開拓より、関空でのデイリー(1日1便)を まずは目指したい」と話し、現行の1日4便 からの増便を示唆している。ほかの LCC 社 でも、関空発着便の新規路線などに向けた準 備を進める動きがある。エアアジアXで見れ ば、関空~クアラルンプール(マレーシア) の通常時のエコノミークラスの運賃は、大手 の5割程度の片道1万4.000円から7万円 で、確かに安い料金設定は魅力的だ。LCC を紹介するテレビや雑誌も増えてきており、

関空の発着便が増加するにつれて、日本人の 観光客やビジネスマンの間で、LCC が新た な選択肢として定着していく可能性は十分に ある。

■課題

相次ぐLCCの就航でにぎやかになってきたかのように見える関空。ただ、利用者には「まだまだ寂しい」という声が多い。

11 月に行われた大阪府知事、大阪市長のダブル選に合わせ、関空の旅客ターミナルで利用者の声を集める機会があった。多くのビジネスマンの話も聞いたが、その中で多かった声が、国内線との乗り継ぎの悪さだった。

「海外出張の後に、引き続き国内の他都市に 飛ぶとしても、関空からは便がなく、飛べな い。だからいったん伊丹(大阪)空港や新大 阪駅に行く必要があり不便」。あるビジネスマ ンはそうつぶやくと、「せっかく立派な設備 なのに、関空は空港としての本領を発揮して いない」と続けた。中には「仁川空港(韓国) から、日本国内の地方都市に直接飛んだほう が便利だ」と話す会社員もいた。

国内の他空港でもLCCの誘致合戦は始まっている。LCCの相次ぐ就航で関空がにぎやかになったとしても、国内線が充実しないと、会社員や観光客は利便性の高いほかの空港に奪われてしまう気がしてならない。ほかにも、「リニアまではいらないが、梅田まで短時間で直結する鉄道が欲しい」など、大阪都心部へのアクセスの悪さを指摘する声も多かった。実際に利用者の声を聞くことで、関空の抱える課題を肌で再認

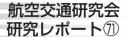
識した。

■経営統合もカギ

大阪府知事選では、伊丹空港の廃港を掲げていた橋下徹·前知事の意向を引き継いだ「大阪維新の会」の松井一郎氏が初当選した。12月5日には、関空と伊丹空港の経営統合に向けて、来年4月に設立される「新関空会社」の設立委員会が東京都内で開かれ、経営統合に向けた議論も大詰めを迎えている。

会議は非公開で行われたが、出席した関係者によると、松井知事は「関空を国際拠点空港として育てることが重要だ。その後、伊丹空港は役割を終えるだろう」と発言。それに対し、兵庫県の井戸敏三知事は「(伊丹、神戸、関西の)3空港がせっかくあるのだから、活用するのが重要だ。伊丹廃港は、地元で決めたことでもない」と話し、改めて大阪府と兵庫県のスタンスの違いが浮き彫りとなった。

私は現在、泉佐野支局に所属し、普段は関空の記者クラブに詰めているが、関空の周辺自治体に取材してみると、統合対象に伊丹空港のターミナルビル事業が含まれていない点について、「大きな利益を出しているのに外された。経営統合が結果として骨抜きになるのでは」と危惧する声もあがっている。様々な〈思惑〉が、今も交錯し続けている経営統合。就航が相次ぐLCCが、関空の新たな柱となり、活性化につながるか。それは経営統合が成功し、空港経営が軌道にのるかにかかっているともいえる。





フィリピン航空・空港事情①



㈱日本空港コンサルタンツ JACフェロー 引頭 雄 -関西外国語大学 講師 (財関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

1. はじめに

2008年のリーマン・ショック、現在進行中の欧州経済危機の兆しにより、これまで世界の経済を リードしてきた欧米諸国の役割が減退してきている。これに代わり、中国、インド、東南アジア等の アジア諸国の存在が重要な役割を果たすとの見通しが強くなっており、将来の成長センターとしてア ジアの役割が期待されてきている。

このような経済の動きは航空輸送にも影響を及ぼしており、ICAO、ボーイング社、エアバス社等 による今後20年先の航空需要見通しでも、世界全体では4.8~5.6%の増加見通しであるのに対し、 アジア地域の増加率は5.7~6.7%と高い成長が期待されている。

アジアの中でもずば抜けた成長を示してきたシンガポール、一歩先を行くタイ、マレーシアばかり でなく、成長著しいベトナム、インドネシア等のニュース報道が多く見受けられる。これらの国々で は近年5%を超える経済成長を継続しており、かつて先進諸国の企業が安い労働力を活用するために 進出してきた生産拠点としての開発途上国から、国民の所得向上に伴って消費国としての期待を得ら れるようになってきた。

アジアにおける航空輸送の報道でも、アジアで最初の LCC、AirAsia が生まれたマレーシア、ア ジアのハブ空港として大きな位置を占め、世界で評判の高いシンガポール航空を有するシンガポール、 微笑の航空会社としてホスピタリティで名高いタイ国際航空の拠点であるタイ等の国々の話題は数多 い。しかし、アジアで最も歴史のある航空会社であるフィリピン航空を有し、かつてはタイと並んで アジア諸国では一歩先んじていたフィリピンの話題が最近は余り聞かれない。

昨年から今年にかけて久しぶりにフィリピンで仕事をする機会を得て垣間見た「フィリピンの航空・ 空港事情」について報告してみたい。

2. 航空会社の状況

(1) 輸送概要

7 千を超える島々から成るフィリピンにとって、航空輸送は必要不可欠な交通インフラである が、現在、フィリピン国内で定期旅客輸送を行なっている航空会社はフィリピン航空(Philippine Airlines)、セブパシフィック航空 (Cebu Pacific Air)、エアーフィルエキスプレス (Airphil Express)、ゼストエア(Zest Air)、シーエア(SEAir)の5社がある。これらの航空会社が輸送し た国内航空旅客は 2009 年に 1.475 万人、2010 年には 12.4% 増加して 1.657 万人となった。

その背景には 2010 年の GDP が対前年 +7.3% を記録し、過去 5 年間でも年平均約 5% という 好調な経済成長を継続しているフィリピン経済があり、規制緩和によってセブパシフィック航空、 Airphil Express 等の LCC が台頭してきたことがある。この結果、かつてはフラッグキャリアとし

て名を馳せたレガシィキャリアの部類に入るフィリッピン航空の旅客数が2桁のマイナスを示して 激減しているのに対し、LCC4 社はいずれも大幅な増加を示し、セブパシフィック航空はフィリピン 航空を抜いて国内トップの航空会社となった。

LCC の台頭によって、かつては「ビジネス客は航空、庶民はバスかフェリー」が一般的であった ものが、フェリー、バスにより近い運賃で飛行機を利用できるようになったことから、航空旅客数は 爆発的に増加している。

| 空会社別 | 国内旅客数 | (2009年・ | 2010年) |
|------|-------|-------------|-------------------|
| | 空会社別 | 空会社別(国内旅客数) | 空会社別 国内旅客数(2009年・ |

| 航空会社 | 2 | 009年 | | 2 | 2010/2009 | | |
|---------------------|---------|--------|-----|---------|-----------|-----|--------|
| | 旅客数(千人) | 構成比 | 搭乗率 | 旅客数(千人) | 構成比 | 搭乗率 | 増減率(%) |
| Cebu Pacific Air | 7,234 | 49.1% | 81% | 7,984 | 48.2% | 83% | 10.4% |
| Philippine Airlines | 6,047 | 41.0% | 77% | 5,312 | 32.1% | 79% | -12.2% |
| Zest Air | 872 | 5.9% | 67% | 1,230 | 7.4% | 70% | 41.1% |
| Airphil Express | 409 | 2.8% | 69% | 1,850 | 11.2% | 70% | 352.3% |
| SEAir | 184 | 1.2% | 73% | 193 | 1.2% | 76% | 4.9% |
| TOTAL | 14,746 | 100.0% | 78% | 16,569 | 100.0% | 79% | 12.4% |

資料: Civil Aeronautics Board (Philippines)

(2) 航空各社の概要

①フィリピン航空(Philippine Airlines)

フィリピン航空は第2次世界大戦直後にアジアの航空会社で初めてのアメリカ線、ヨーロッパ線 も開設した歴史ある航空会社であり、長年にわたって名実ともにフィリピンのフラッグキャリア、ア ジアで最も歴史のある航空会社として活躍してきた。しかし、LCC の急成長に押されて、2009 年 には国内旅客輸送量でセブパシフィック航空にその座を譲った。これは同じ PAL ホールディンググ ループに所属する LCC の Airphil Express の台頭もあって、フィリピン航空は国際、国内共に主要 路線の運航に特化してきている。この結果、レガシキャリアと LCC の役割分担が明確になってきて おり、結果としてフィリピン航空の旅客数が急減している。しかし、長距離線においてもフィリピン の航空会社は航空機の安全性に疑念を有する EU により EU 地域への乗り入れを禁止されており、厳 しい局面に立たされている。

このような背景から、フィリピン航空は一層のコスト削減が必須とされているため、グランドハンドリ ング、コールセンター、ケータリング業務を本体から切り離そうとしているが、これに反発する職員組合 との協議がまとまらず、会社は組合に対して最近の日本航空の事例も持ち出しながら説得に務めている。

② セブパシフィック航空(Cebu Pacific Air)

1996 年より運航開始したセブパシフィック航空は 2001 年に国際線に参入した。その後、2006 年にはLCCとして生まれ変わり、この5年間で機材をA319、A320とターボプロップ機の ATR72 の3機種に統一し、いずれも新型機を導入しているため平均機齢は3.5年と非常に若い。 さらに、同社は現在、10機の A319、18機の A320、8機の ATR72、計36機を運航している が、2013 年までに A320 を 12 機を導入して 48 機体制する予定。そして今後 10 年間で国際線の 運航規模を2倍以上に拡大させることを目標にしており、今年6月のパリエアーショーでは新型機 A320neo を 30 機導入する調印を行い、A320 シリーズを 71 機まで増やす計画を発表した。国内 外での積極的な路線展開、マニラ空港での新ターミナル3の使用開始等、常に急成長を実現してきた結果、国内34路線、国際17路線、約8百万人輸送する国内最大の航空会社となった。

③エアーフィル エキスプレス (Airphil Express)

Airphil Express の前身は 1995 年に設立された Air Philippine である。同社は、2 年後の 1997 年にはフィリピン航空傘下に入って同社路線の一部を継承したものの、2009 年 8 月には一時運航を停止し、その後フィリピン航空傘下の別会社 PAL Express と合併して、2010 年 3 月からは LCC の Airphil Express として運航を再開した。現在、7 機の A320、3 機の DHC8-Q300、4 機の DHC8-Q400 により、マニラ、セブをハブ空港として、国内 27 空港との間で路線展開しており、国際線ではマニラ〜シンガポール線、セブ〜香港線を運航している。2013 年までに 13 機の A320 を導入して 28 機とし、香港、韓国、中国等の短距離国際線の拡大を予定している。

④ゼストエア (Zest Air)

Zest Air は 1995年に Asian Spirit として運航開始した航空会社であるが、2008年 10月にフィリピンの飲料メーカー(Zest-O社)に買収され、Zest Air に社名を変更した。現在、A320を3機、56席の中国製のリージョナル・ターボプロップ機 MA60を3機、計6機の航空機を運航している。マニラ空港をベースとして国内 18路線を運航しており、国際線はカリボ空港から上海、台北、釜山の3路線とセブ〜上海線を運航している。カリボ空港はフィリピン有数のリゾート地であるボラカイ島への最寄り空港であり、国際線はリゾート客を対象とした観光路線を中心に路線展開を行なっている。

Zest Air は 2011 年末までに 3 機の A320 を導入し、カリボから仁川、成都へ路線展開を計画しているほか、セブ、バコロド、マニラからの国際線の展開も予定している。

⑤シーエア (SEAir)

シーエアは正式には South East Asian Airlines という社名であるが、通称として SEAir と呼ばれている。同社は 1995 年に設立され、当初はチャーターとわずかの定期路線を運航していた。国内線ではターボプロップ機のドルニエ 328 によりマニラ空港からリゾート地であるボラカイ島の玄関となっているカティクラン空港(カリボ空港よりもボラカイ島に近いプロペラ機専用空港)への路線を中心として、エルニド、バスコなど観光路線を主体とした 5 路線を運航している。

2010年にはシンガポールのLCC、タイガー航空と業務提携を行い、同航空より2機のA320をリースし、SEAir の乗務員によって国際線の運航を開始した。国際線はマニラの北約100kmに位置する旧米軍基地のクラーク空港をベースとして、香港、マカオ、バンコク、シンガポール路線を運航しているが、予約、チケット販売はすべてタイガー航空のウエッブサイトで行われている。また、クラーク空港からはカティクランへの国内路線が運航されている。

⑥エアアジア・フィリピン (AirAsia Philippines)

フィリピンでの6番目の航空会社が2010年12月に誕生した。同社はアジアにおけるLCCの先駆者であるAirAsiaがフィリピン財閥、テレビ局TV5等と共同出資によって設立したLCCで、AirAsiaは40%の株式を保有している。同航空は混雑するマニラ空港を避けて、クラーク空港をベースとした路線展開を計画しており、使用機材はA320を導入し、今年の8月に1号機が11月には2号機がクラーク空港に降り立った。2012年にはさらに2機が追加され、4機体制でクアラルンプール、香港、マカオ、仁川、シンガポール、バンコク等への展開を計画している。当初は今年9月の運航開始を予定していたが、関係当局の最終承認が遅れており、2011年中には運航開始の見込み。

平成 23 年 11 月 18 日 関西国際空港株式会社・発表資料より

10 月運営概況(凍報値)

【参考】http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm

○乗入便数 147.0 便/円 (対前年比 103%)

国際線:1024 便/日

(対前年比 100%)

国内線: 44.6 便 / 日

(対前年比 111%)

発着回数について-

発着回数につきましては、旅客便は国際線、 国内線ともに前年を上回り、全体としても6ヶ 月ぶりに 103% と前年を上回りました。

○旅客数 39.334 人/日(対前年比 101%)

国際線: 28.172 人/日

(対前年比 98%)

国内線: 11.162 人/日

(対前年比 107%)

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、円高もあり前年を86%と下回りま 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4ヶ月連続で前年を上回っております。

)**貨物量 1.959t/日**(対前年比 91%)

国際貨物: 積 込 量:

1.850t/日(対前年比 90%) 821t/日(対前年比 89%)

取 制 量: 1.029t/日(対前年比 92%) 国内貨物:

109t/日(対前年比 114%)

- 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月以降前年を下回っておりま すが、前年比は9月の89%から90%へと改 善しました。

- 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11月21日 大阪税関・発表資料より

(平成 23 年 10 月分)

【貿易額】(単位:百万円、%)

【参考】http://www.osaka-customs.go.jp/

| | | 輸出 | | 出 | 前年比 | 全国比 | 輸 | 入 | 前年比 | 全国比 | | ランス は入超) |
|---|----|----|------|-------|------|-------|------|--------|-------|-------|-------------|-------------|
| 近 | 畿 | 圏 | 1,18 | 1,461 | 96.6 | 21.4 | 1,12 | 24,651 | 122.4 | 19.4 | | 56,810 |
| 管 | | 内 | 71 | 2,482 | 96.3 | 12.9 | 86 | 69,814 | 121.2 | 15.0 | \triangle | 157,333 |
| 大 | 阪 | 港 | 23 | 0,011 | 85.3 | 4.2 | 36 | 64,434 | 113.3 | 6.3 | \triangle | 134,423 |
| 関 | 西空 | 港 | 34 | 1,694 | 94.0 | 6.2 | 25 | 8,668 | 109.5 | 4.5 | | 83,027 |
| 全 | | 玉 | 5,51 | 2,776 | 96.3 | 100.0 | 5,78 | 36,570 | 117.9 | 100.0 | Δ | 273,794 |

【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 | | ランス よ入超) |
|---------|---------|-------|------|---------|-------|------|-------------|-------------|
| 関 西 空 港 | 341,694 | 94.0 | 6.2 | 258,668 | 109.5 | 4.5 | | 83,027 |
| 成 田 空 港 | 719,007 | 80.3 | 13.0 | 810,452 | 99.9 | 14.0 | \triangle | 91,445 |
| 中部空港 | 60,174 | 102.2 | 1.1 | 60,705 | 109.0 | 1.0 | \triangle | 532 |
| 福岡空港 | 46,649 | 86.8 | 0.8 | 26,125 | 88.9 | 0.5 | | 20,524 |
| 新千歳空港 | 1,132 | 151.7 | 0.0 | 2,682 | 424.0 | 0.0 | \triangle | 1,550 |

[※]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 目 | ■ 人 | | | 日 z | | | ^ =I | (1 0 |
|------------------|-----------|--------|-----------|-------|-----------|--------|-----------|--------|------------|--------|
| | 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 | |
| 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 | |
| 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 | |
| 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 | |
| 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 | |
| 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 | |
| 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 | |
| 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 | |
| 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 | |
| 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 | |
| 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 | |
| 平成 22 年 1 月 | 127,210 | 4,100 | 113,630 | 3,670 | 271,080 | 8,740 | 269,480 | 8,690 | 781,400 | |
| 平成22年2月 | 129,790 | 4,640 | 138,860 | 4,960 | 259,830 | 9,280 | 277,180 | 9,900 | 805,660 | |
| 平成 22 年 3 月 | 150,350 | 4,850 | 125,460 | 4,050 | 344,010 | 11,100 | 323,440 | 10,430 | 943,260 | |
| 平成 22 年 4 月 | 174,420 | 5,810 | 189,840 | 6,330 | 240,230 | 8,010 | 244,640 | 8,150 | 849,130 | |
| 平成 22 年 5 月 | 149,930 | 4,840 | 143,320 | 4,620 | 252,690 | 8,150 | 252,850 | 8,160 | 798,790 | |
| 平成 22 年 6 月 | 138,070 | 4,600 | 132,450 | 4,420 | 261,820 | 8,730 | 263,680 | 8,790 | 796,020 | |
| 平成 22 年 7 月 | 172,630 | 5,570 | 172,060 | 5,550 | 275,530 | 8,890 | 281,420 | 9,080 | 901,640 | |
| 平成 22 年 8 月 | 166,780 | 5,380 | 179,920 | 5,800 | 325,470 | 10,500 | 327,310 | 10,560 | 999,480 | |
| 平成22年9月 | 144,140 | 4,800 | 134,600 | 4,490 | 308,770 | 10,290 | 299,410 | 9,980 | 886,920 | |
| ┃ 平成 22 年 10 月 ┃ | 145,990 | 4,710 | 143,880 | 4,640 | 285,530 | 9,210 | 287,260 | 9,270 | 862,660 | |
| 平成 22 年 11 月 | 128,730 | 4,290 | 130,020 | 4,330 | 269,660 | 8,990 | 267,910 | 8,930 | 796,320 | |
| 平成 22 年 12 月 | 123,830 | 4,000 | 131,860 | 4,250 | 259,140 | 8,360 | 259,480 | 8,370 | 774,310 | |
| 平成 22 年 累計 | 1,751,870 | 4,800 | 1,735,900 | 4,760 | 3,353,760 | 9,190 | 3,354,060 | | 10,195,590 | |
| 平成 23 年 1 月 | 131,920 | 4,260 | 126,230 | 4,070 | 270,190 | 8,720 | 252,650 | 8,150 | 780,990 | |
| 平成23年2月 | 127,500 | 4,550 | 130,480 | 4,660 | 247,530 | 8,840 | 277,930 | 9,830 | 783,440 | |
| 平成 23 年 3 月 | 88,160 | 2,840 | 127,590 | 4,120 | 332,980 | 10,740 | 312,810 | 10,090 | 861,540 | |
| 平成 23 年 4 月 | 73,920 | 2,460 | 70,200 | 2,340 | 226,800 | 7,560 | 240,010 | 8,000 | 610,930 | |
| 平成23年5月 | 84,080 | 2,710 | 73,920 | 2,380 | 247,540 | 7,990 | 231,520 | 7,470 | 637,060 | |
| 平成23年6月 | 104,200 | 3,470 | 97,800 | 3,260 | 253,970 | 8,470 | 256,070 | 8,540 | 712,040 | |
| 平成23年7月 | 128,430 | 4,140 | 129,420 | 4,170 | 282,340 | 9,110 | 286,140 | 9,230 | 826,330 | |
| 平成23年8月 | 120,120 | 3,870 | 127,990 | 4,130 | 342,660 | 11,050 | 347,820 | 11,220 | 938,590 | i |
| 平成23年9月 | 114,250 | 3,810 | 102,600 | 3,420 | 322,570 | 10,750 | 310,150 | 10,340 | 849,570 | |
| 平成 23 年 10 月 | 126,360 | 4,080 | 123,920 | 4,000 | 297,860 | 9,610 | 295,750 | 9,540 | 843,890 | |
| 平成 23 年 11 月 | 127,200 | 4,240 | 123,040 | 4,100 | 288,160 | 9,610 | 290,930 | 9,700 | 829,330 | |
| 平成23年累計 | 1,226,140 | 3,670 | 1,233,190 | 3,690 | 3,112,600 | 9,320 | 3,101,780 | 9,290 | 8,673,710 | |
| 前年同期 | 1,628,040 | 4,870 | 1,604,040 | 4,800 | 3,094,620 | 9,270 | 3,094,580 | 9,270 | 9,421,280 | |
| 対前年同期比 | 75.3% | | 76.9% | | 100.6% | | 100.2% | | 92.1% | |

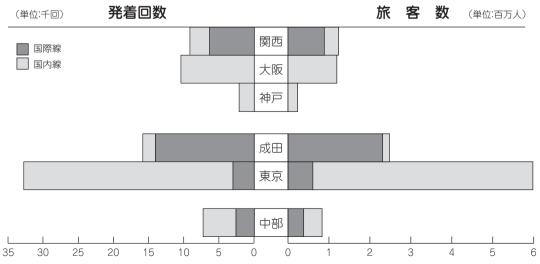
[※]外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。 ※平成 22 年及び 23 年の数値は、当支局において累計した出入(帰)国者の概数である。 ※平成 6 年の数値は、開港(9 月 4 日)以降の総数である。

関西3空港と国内主要空港の利用状況 平成23年10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 | 関西3空港 | 6,351 | 100.0% | 15,324 | 102.7% | 21,675 | 101.9% |
| (0) | 関西 | 6,349 | 100.0% | 2,768 | 111.0% | 9,117 | 103.1% |
| | 大阪(伊丹) | 0 | _ | 10,426 | 97.7% | 10,426 | 97.7% |
| | 神戸 | 2 | 100.0% | 2,130 | 121.3% | 2,132 | 121.3% |
| | 成 田 | 13,984 | 95.3% | 1,859 | 109.4% | 15,843 | 96.7% |
| | 東京(羽田) | 3,039 | 259.3% | 29,679 | 107.3% | 32,718 | 113.5% |
| | 中部 | 2,542 | 97.0% | 4,725 | 108.3% | 7,267 | 104.1% |
| 旅客数 | 関西3空港 | 873,331 | 98.5% | 1,753,774 | 96.6% | 2,627,105 | 97.2% |
| (人) | 関西 | 873,328 | 98.5% | 346,013 | 107.2% | 1,219,341 | 100.8% |
| | 大阪(伊丹) | 0 | _ | 1,171,077 | 90.6% | 1,171,077 | 90.6% |
| | 神戸 | 3 | 16.7% | 236,684 | 118.6% | 236,687 | 118.6% |
| | 成 田 | 2,321,020 | 85.0% | 160,816 | 107.7% | 2,481,836 | 86.2% |
| | 東京(羽田) | 614,982 | 232.7% | 5,381,054 | 98.3% | 5,996,036 | 104.5% |
| | 中部 | 388,300 | 102.5% | 444,734 | 105.0% | 833,034 | 103.9% |
| 貨物量 | 関西3空港 | 57,342 | 90.4% | 13,925 | 88.8% | 71,267 | 90.1% |
| (トン) | 関 西 | 57,342 | 90.4% | 3,382 | 113.5% | 60,724 | 91.5% |
| | 大阪(伊丹) | 0 | _ | 9,844 | 82.2% | 9,844 | 82.2% |
| | 神戸 | 0 | _ | 699 | 98.3% | 699 | 98.3% |
| | 成 田 | 164,233 | 88.6% | 集計中 | _ | 164,233 | 88.6% |
| | 東京(羽田) | 10,118 | 523.2% | 62,345 | 94.0% | 72,463 | 106.1% |
| | 中部 | 10,741 | 98.4% | 2,360 | 87.3% | 13,101 | 96.2% |

- 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



空港セミナー 2012

主催: 財団法人関西空港調査会 後援: 国土交通省大阪航空局 公益社団法人関西経済連合会

テーマ: 「関空・伊丹統合事業への期待と課題」



2012年度から実施される関空・伊丹の両空港の経営統合と、その後の事業運営権の民間売却によって、関西空港の国際拠点空港としての機能の再生・強化と関西圏の航空需要の拡大が実現されることへの期待と課題について、専門家の方により多角的に論じます。

開催日時:平成24年2月15日(水)13:30~17:10

会 場: KKR ホテル大阪 銀河の間 (3F)

大阪市中央区馬場町2番24号 TEL:06-6941-1122 (代表) (会場アクセス http://www.kkr-osaka.com/other/access.html)

定 員:230名

くプログラム>

13:30 一開 会一 主催者挨拶

13:40 講演 1. 「関空・伊丹統合事業について」

参加費無料

国土交通省航空局

14:30 講演 2.「空港セクターの信用力分析の枠組みと海外空港の事例紹介」

スタンダード&プアーズ・レーティング・ジャパン株式会社

金融・事業法人及び公的部門格付部 上席アナリスト 柴田 宏樹

15:30 講演 3. 「新時代の空港経営を考える-海外民間空港経営事例を参考に-|

三菱商事株式会社 産業金融事業本部 インフラ・事業金融ユニット

シニアアドバイザー 石田哲也

16:20 講演 4. 「統合後の関西圏の航空需要の拡大に向けて」

日本大学 経済学部 教授 加藤 一誠

【申し込み方法】

- 〇ホームページからお申し込みください。 申し込みアドレス http://www.kar.or.jp/seminar2012.html
- ○申込期限 平成24年1月31日(火)まで(ただし、定員になり次第、受付を終了いたします)
 - 注1. 参加証の発行はいたしません。お申し込みいただきましたら、参加証をメールで返信します。 その参加証をプリントして当日受付にご提示下さい。

注2. 参加申込の際に入力された氏名等は本セミナーに関してのみ使用させていただきます。

【問い合わせ先】

財団法人関西空港調査会 調査・研究グループ 山内 TEL:06-6943-7841

関西空港調査会からのお知らせ

○第385回定例会(平成23年11月24日開催)

「日本初の本格的LCC "Peach" の戦略」をテーマに井上慎一氏 (Peach Aviation㈱ 代表取締役CEO) の講演会を開催した。

○第386回定例会(平成23年12月14日開催)

「社会インフラとしての植物工場」をテーマに村瀬治比古氏(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)の講演会を開催した。

○第2回航空需要創出研究会(平成23年12月2日開催)

「航空機・新幹線旅行商品の利用実態について」

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)

「航空機利用に関するアンケート調査結果 |

(財関西空港調査会(本研究会事務局)

今後の予定

○第3回空港経営研究会

日 時 平成24年1月12日(木) 15:00~17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

話題提供 「持続可能な地方航空ネットワークについて~航空機共同保有機構の提案~」

講師幕 - 第二 氏(㈱)三菱総合研究所 社会システム研究本部 政策科学グループ主任研究員)

○第3回航空需要創出研究会

日 時 平成24年1月19日(木) 15:00~17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

話題提供 「ANAの航空事業戦略とLCCビジネスの展開 |

講師 宮川 純一郎氏(全日本空輸㈱企画室企画部長)

○第387回定例会

B 時 平成24年1月24日(火)16:00~17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

話題提供 「関西の活性化につながる観光振興について」

講師 森 宏之氏(国土交通省 近畿運輸局 企画観光部長)

○第4回伊丹空港事業価値向上に関する研究会

日 時 平成24年1月31日(火) 15:00~17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

議 題 「新たな空港ビジネスモデルのコンセプトと機能」

事務局だより

この秋、釜山・慶州を旅した。関空から釜山へエアプサン(アシアナ航空共同運航便)でプサンへ。プサン空港(金海国際空港)はこじんまりして親しみの持てる空港。空港から外に出ると正面に駐車場があり、初めてソウルに行ったときの金浦空港の雰囲気に良く似た感じがした。しかし、その向こうに関空のウイングシャトルのような 2 両編成の鉄道が高架で走っている(空港のシャトルと思ったら堂々たる釜山〜金海軽鉄道。なんと今年の9月に開通したばかりとか。)。

日本語の上手な美人のガイドさんの乗る観光バスで都心に。まずは高い所から一望と、龍頭山公園にあるプサンタワーに。下を見ると眼下に鉄道の釜山駅が、あれは韓国新幹線か! 左手には、長いアーケードの国際市場、前方には釜山港、思わず「釜山港へ帰れ〜」の一節が…遠くを望むとめったに見ることができないという対馬(釜山から約 50km で年間 60 日程度見えるとか)がな、なんと薄っすらと。感激。落ちるような速さのエレベータで釜山タワーを降りると、そこには釜山で育ったというチェ・ジウさんがベンチに座ってにっこりと。嗚呼感激! あれ、動かない。ああ人形か、写真は撮り放題、抱きついても怒らないとか。

この後、国際市場へ、ここで餡子がたっぷり入ったほかほかのくるみ饅頭を食べるこれが美味しい。(釜山で初めて食べたものだった)。おもわず土産に買った。屋台のたこ焼き屋さんになぜかおでんの提灯、いいなあこのええ加減さ。まだまだ日は高い。ああ与えられた誌面が尽きてしまった。これから…紅葉の慶州、仏国寺、石窟庵、国立慶州博物館など、堪能し感激した話もたくさんあるのに…。残念ながらコレマデ。 (HY)

みず ま でら せん ぼん プき もち 水間寺千本搗餅つき (貝塚市)





水間寺千本搗餅つきは、貝塚市の市指定文化財(無形民俗)の1つで、毎年1月2、3 日に執り行われています。

水間の集落の"若中"と呼ばれる座中の男子が白いハッピにえび茶の袴、緋だすきの 姿で、8名1組で2臼ずつ餅をつきます。

8名が餅をつきながら、杵で餅を高く差し掲げ、上げ下ろしし、決まった掛け声をか け、音頭が歌われます。

音頭の歌詞にはご詠歌や地元の風物に因んだものなどが数種あります。

寺院を核とした座組織に立脚した正月行事として村ぐるみで継承されており、他に類 を見ない貴重な伝統行事です。

■開催日:平成24年1月2日·3日

■問合せ先:貝塚市役所 教育部 社会教育課 文化財担当

TEL 072-433-7126

貝塚の文化財ウェブサイト http://www.city.kaizuka.lg.jp/bunkazai/