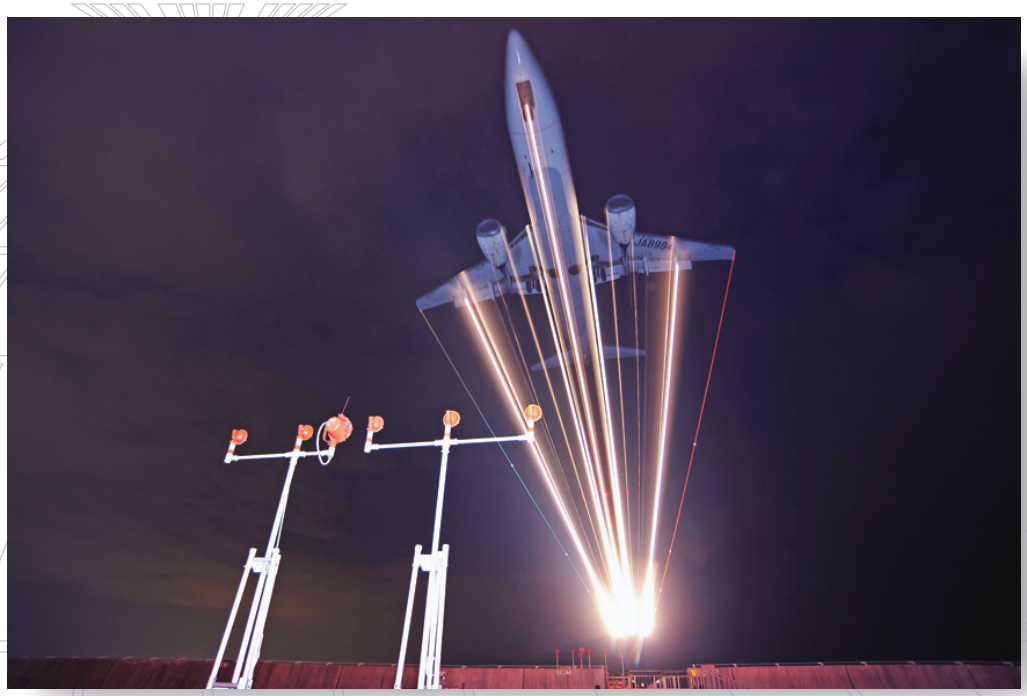
KANSAI 空港レビュー



No.409
2012.12

KANSAI 空港レビュー

DEC 2012 No. 409

CONTENTS

1 巻頭言
関西の活性化に向けて
～関空アクセスの改善と関空を活用した観光の振興～
大黒伊勢夫

2 各界の動き

7 講演抄録
新関西国際空港株式会社中期経営計画
～戦略的成長プログラム～
室谷　正裕

18 プレスの目
対岸にいかに観光客を呼び込むか
諏訪部　敦

20 航空交通研究会研究レポート
LCCと空港の収益に関する一考察
横見　宗樹

23 データファイル
・運営概況について［平成24年10月分］（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］（平成24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24年10月分）

26 インフォメーション
KIX-ITM RAINBOW XMAS 2012

【表紙写真】「光跡　B737−400」

ジャパントランスオーシャン航空 NU84 便として着陸する B737-400 である。B737-400 は、B737-200 から低騒音型へ移行したJAL系の機体である。
この機体は各部に多くのライトを点灯し着陸してくる。
写真は飛来する航空機をカメラのシャッターを開放して光跡を写し、上空通過時にストロボ発光してシャッターを閉めたものである。
特に光跡の綺麗な航空機は B737-400 と B737-500 である。

撮影：柴崎　庄司（関西国際空港給油㈱）

巻頭言

関西の活性化に向けて
～関空アクセスの改善と関空を活用した観光の振興～

国土交通省近畿運輸局長　**大黒伊勢夫**

アジアの航空マーケットの成長や、オープンスカイの進展、LCC の台頭など関西の空を取り巻く環境が大きく変化しているなか、平成 24 年 7 月には関空・伊丹の経営統合が実現し、新関空会社による一体運営が開始されました。新関空会社では平成 24 年 10 月には LCC 専用ターミナルが完成するなど、アジアのリーディングエアポートを目指した取組が行われており、関空が関西経済の活性化に向けて求められる役割はますます大きくなっておりますが、こうした関空の果たす役割に鑑み、近畿運輸局においても、関西の活性化に向けて、自治体や交通事業者等と連携して、関空アクセスの改善に向けた取組やビジット・ジャパン事業等の観光振興等を行っております。

関空への鉄道アクセスの所要時間の改善については、自治体等を中心に様々な方策の検討が進められているところですが、その一環として近畿運輸局においても、平成 21 年度から平成 23 年度にかけてなにわ筋線の調査を行っております。一連の調査により、なにわ筋線について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資する関西の活性化にとっても極めて重要な役割を果たす路線であることを確認した上で、既存の補助制度を活用する場合であっても収支採算性が成立するケースがあること、大阪（梅田）－関空間を最速 41 分（一定の仮定によれば 34 分まで短縮の可能性あり）となること等について明らかとなり、自治体や鉄道事業者等の関係者間で認識を共有できたことに大きな意義があったと考えております。今後、関空へのアクセス鉄道の検討にあたっては、なにわ筋線以外の路線も含め、関係者において具体化を目指した検討が進むことを期待しております。

また、関空への鉄道アクセス料金の低廉化については、これまでも鉄道事業者の連携により関空から大阪、京都、神戸、奈良の関西各方面への企画乗車券の発売等の取組が行われているところですが、関西空港連絡橋の施設使用料の引下げにあわせて、新たに、平成 24 年 12 月から、南海電鉄よりラピート特急券付き企画乗車券「関空トク割ラピートきっぷ」が発売され、また、JR 西日本においても、平成 25 年春から特急「はるか」の特急料金が値下げされることとなっており、関空アクセスが利用者にとってより使いやすくなり、更なる関空の発展に資するものと期待されます。

関空を活用した観光の振興については、ビジット・ジャパン事業や訪日外国人の受け入れ環境整備など様々な取組を行っているところであり、韓国の LCC と連携した韓国の若者向けの格安プランの PR や外国人旅行者向けに関西国際空港到着後や出発時間までの短い時間を利用した回遊モデルコースの複数紹介を行っております。また、外国人旅行者がパスポート提示等により特典を受けられる「第 2 回関西メガセール」を関空や商店街等を中心とする関西全域で平成 24 年 12 月 1 日から実施しております。

今後とも、関空の機能の拡大に合わせ、アクセス利便性の向上や国際観光の振興を通じての利用拡大に努めてまいります。

平成24年 11月1日～11月30日

各界の動き

関西国際空港

●LCC対応でリムジンバス増便

関西空港交通などバス会社 3 社は 11 月 6 日、関西空港発着で大阪市や神戸市と結ぶリムジンバスの便を早朝や深夜の時間帯で増やすと発表した。12 月 6 日から実施する。格安航空会社（LCC）が関空で運航を増やしていることに対応する。

●「ラピート」最大290円割安に

南海電気鉄道は 11 月 9 日、難波～関西空港を結ぶ特急「ラピート」の料金が最大で 290 円割安となる企画乗車券を 12 月 1 日から販売すると発表した。企画乗車券はレギュラーシートが 1,100 円、スーパーシートが 1,300 円。関空の利用促進のため連絡橋の施設利用料が値下げされたことを受けた措置。

●中間決算、営業益33.2％増

新関西国際空港会社は 11 月 14 日、関西空港と大阪空港の一体運営を 7 月に始めて初となる 9 月中間期の連結決算を発表した。LCC の新規就航や増便が相次いだことなどから、売上高にあたる営業収益は両空港合わせて 503 億円、営業利益は 143 億円となった。うち関空の営業収益は、前年同期比 9.4% 増の 470 億円、営業利益は 33.2% 増の 124 億円だった。

クリック！

統合後初の連結決算は LCC 効果で「順調な滑り出し」（安藤圭一社長）を裏付けるものとなった。また有利子負債は 2012 年 3 月末から 364 億円減少し、9,698 億円となって、初めて 1 兆円を下回った。それでも支払利息は旧関空会社分（4 ～ 6 月）も合わせ 79 億 2,000 万円あった。前年同期比 3 億 5,100 万円減ったとはいえ、政府補給金 23 億円と比べ、まだまだ大きい。

●ジェットスター、第2拠点化当面延期に

国土交通省は 11 月 16 日、ジェットスター・ジャパンに対し、社内規定の基準に満たない整備士 2 人を機体点検責任者に使っていたとして、厳重注意処分を行った。同省が国内系 LCC に行政処分を行うのは初めて。行政処分の影響で、12 月 6 日へ再延期した関西空港の第 2 拠点化計画は「安全体制の確立が先決」として、当面延期する。

●大連・成都線を運休

中国国際航空は 11 月 16 日、関西～大連・成都線のうち週 3 便を 2013 年 1 月 1 日から 3 月 30 日まで運休すると発表した。

●「日本」テーマにファッションショー

アジアの文化交流や若手クリエーターの育成、日本観光のプロモーションを目的としたファッションイベント「SAKURA COLLECTION in KANSAI」が 11 月 18 日、関西空港の商業施設、エアロプラザの広場で開かれた。台湾やシンガポールなどアジアの 5 つの国・地域から来日し

たデザイナーや女優、モデルらが「日本」をテーマとしたショーを華やかに繰り広げた。

●国際線の日本人客が1年4か月ぶり減

新関西国際空港会社が 11 月 21 日発表した関西空港の 10 月の運営概況（速報値）によると、国際線の日本人旅客数は前年同月比 6% 減の 55 万 8,380 人で、1 年 4 か月ぶりに前年水準を下回った。これまで円高を追い風に順調に推移していたが、中国で沖縄県・尖閣諸島をめぐる反日デモなどがあったため、渡航が敬遠されたとみられる。国際線全体の旅客数は、1% 増の 88 万 5,580 人と 12 か月連続で増加した。

発着回数は国際線旅客便が前年同月比 14%増の 5,755 回と 13 か月連続で前年を上回り、月間では開港以来最高となった。月間最高実績の更新は 10 か月連続。国内線旅客便は 48%増の 3,527 回で、国際線と国内線の総発着回数では 18%増の 1 万 756 回と 13 か月連続で前年を上回った。

●エコ愛ランド推進協が記念植樹

関西空港エコ愛ランド推進協議会（43 社で構成）は 11 月 21 日、1 期空港島と 2 期空港島を結ぶ連絡道路の歩道沿いの約 100m にオリーブ 50 本を植樹した。同空港が進める「空港緑化」の一環。

●ジェットスター、1日4便運休

ジェットスター・ジャパンは 11 月 22 日、関西空港を新たな拠点とする計画の延期に伴い、成田～関西線、関西～那覇線など 3 路線で 12 月 6 日以降の運航スケジュールを変更すると発表した。成田～関西線は 1 日 3 往復する予定だったが、時期によって 2 ～ 4 往復になる。また、2 往復するとしていた関西～那覇線は、一部の便で運休や運航時間の変更が生じる。

●エアアジアX　クアラルンプール線、週7便に

マレーシアの LCC、エアアジア X は 11 月 26 日、週 4 便の関西～クアラルンプール線を来秋にも 1 日 1 便（週 7 便）に増やす方針を明らかにした。

●仙台空港の運営参入検討

新関西国際空港会社が、東日本大震災で被災した仙台空港の運営への参入を検討していることが、分かった。仙台を含む国管理空港について、政府が民間への運営委託を可能にする法整備に着手したため。これまで蓄積してきた空港経営のノウハウを生かし、他空港の運営ビジネスに乗り出す考えだ。

●ピーチ利用者100万人達成

関西空港を拠点に 3 月に就航した LCC、ピーチ・アビエーションの国内線と国際線を合わせた利用者が 11 月 29 日、100 万人に達した。低運賃を武器にこれまで航空機を利用したことがない層の取り込みに成功。就航当初は 2013 年 3 月ごろの達成を見込んでいたが、大幅に前倒しして達成した。

●連絡橋利用税、3月30日に徴収開始

関西国港と対岸を結ぶ連絡橋の通行車両に 1 往復 100 円を課税する空港連絡橋利用税について、泉佐野市は 11 月 30 日、2013 年 3 月 30 日に徴収を始めると発表した。同税は自治体が独自に課税する法定外普通税。税収は年 3 億円を想定、利用税を含んだ料金を西日本高速が徴収し、2 か月後に同市に納める。

空港

═ 大阪空港 ═

●豊中市と新関空会社、まちづくり推進で覚書

豊中市と新関西国際空港会社は 11 月 1 日、大阪空港周辺のまちづくり推進の覚書を結んだ。豊中市が同社から借りている土地（288 か所、208ha）を活用し、地域活性化につなげるのが狙い。貸し付け継続や市への売却、空港会社への返還などの方針を決め、順次実施する。

●KIXカード、利用可能に

新関西国際空港会社は 11 月 15 日から KIX カードのサービスの一部を大阪空港でも利用できるようにした。駐車場料金を 10％割り引くほか、ターミナルビル内の飲食 17 店舗と物販 34 店舗、計 51 店舗の提携店舗で、優待などのサービスを提供する。両空港一体でサービスを展開することで、利用者の更なる利便性の向上をめざす考えだ。

●ターミナル増築を検討

新関西国際空港会社と、大阪空港のターミナルビルを運営する大阪国際空港ターミナルが、同ターミナルを増築した上でフィンガーを撤去し、飛行機が自力で滑走路から出入りできる方式に切り替える検討を始めたことが 11 月 12 日、分かった。ムービングウォーク（動く歩道）を整備するなど利用者の利便性を高めるとともに、飛行機の移動に牽引車を不要にすることで航空会社のコスト削減につなげるのが狙い。

═ 成田国際空港 ═

●着陸料5.5％引き下げ

成田国際空港会社は 11 月 13 日、国際線着陸料を 2013 年 4 月から平均 5.5％引き下げると発表した。引き下げは 7 年半ぶり。ソウル・仁川や上海・浦東など近隣国の空港との競争力を高める。着陸料は現在、航空機の騒音指数に応じて 1t 当たり 1,650 ～ 2,100 円に設定されているが、それぞれ 100 円ずつ引き下げる。着陸料全体では年間約 21 億円の減収となるが、事務所費の割引廃止などで実質的な減収は約 10 億円にとどまるという。

●9月中間期、2期ぶり増収増益

成田国際空港会社は 11 月 13 日、9 月中間決算（連結）が中間期として 2 期ぶりの増収増益になったと発表した。純利益が前年同期比 3.38 倍の 101 億円、売上高が 13.6％増の 955 億円、営業利益が 85.2％増の 202 億円、経常利益が 2.48 倍の 165 億円だった。

●反対同盟熱田派の団結小屋を撤去

成田空港東側の芝山町香山新田にある三里塚・芝山連合空港反対同盟熱田派の横堀団結小屋に対し、千葉地裁八日市場支部が小屋の撤去と土地の明け渡しを催告していた問題で熱田派と住人の男性が明け渡しに応じないため、同支部は 11 月 28 日、強制執行し、木造 2 棟を撤去した。

═ 羽田空港 ═

●外国人出入国、年間200万人突破

10 月までの 1 年間に羽田空港から出入国した外国人が、それぞれ 100 万人を超えたことが、東京入国管理局のまとめでわかった。入国者は約 107 万人（前年同期比約 10％増）、出国者は約 109 万人（同約 20％増）だった。

●スカイマークに施設利用料の支払い命令

羽田空港の施設利用料を搭乗者から徴収せず納入していないとして、ターミナルを管理する日本空港ビルデングが、スカイマークに約 7 億円の支払いなどを求めた訴訟の判決で、東京地裁の石栗正子裁判長は 11 月 21 日、全額の支払いを命じた。施設利用料は航空会社が徴収し、支払う規定となっているが、2011 年 4 月、ターミナル増築を理由に大人は 100 円から 170 円、子どもは 50 円から 80 円に引き上げたが、スカイマークは同年 4 ～ 8 月の値上げ分を支払わず、9 月以降は徴収自体を拒否していた。

●発着枠、日航3便、全日空8便

国土交通省は 11 月 30 日、2013 年 3 月に拡大する羽田空港の国内線発着枠（1 日 25 便分）について、日本航空に 1 日 3 便、ライバルの全日本空輸には 8 便を割り当てると発表した。経営破綻した日航に対しては、公的資金による支援を受けたことを踏まえて配分を抑制した。

═ 中部国際空港 ═

●業績予想を下方修正

中部国際空港会社は 11 月 15 日発表した 9 月中間連結決算は売上高が 217 億 6,000 万円、最終利益は 11 億 2,000 万円と 2 期ぶりの増収増益を確保した。2013 年 3 月期の連結業績予想を下方修正し、売上高は 425 億円、当期利益は 7 億円とした。

●LCC専用ターミナル新設を検討

川上博中部国際空港会社社長は 11 月 15 日の記者会見で LCC などの利用を念頭に運営費用を抑えた新ターミナルの建設を検討していることを明らかにした。エアアジアの運航計画が確定次第、建設の是非を判断する。

＝ その他 ＝

●愛称「富山きときと空港」に

富山県は 11 月 9 日、富山空港の愛称を「富山きときと空港」に決めたと発表した。「きときと」は富山弁で「新鮮」を意味する言葉。方言が空港の愛称に使われるのは全国で初めてという。2014 年度予定の北陸新幹線開業を前に富山県をアピールしたい考えだ。

●国管理の空港、9割超が赤字

国土交通省は 11 月 12 日、国が管理する 26 空港の 2010 年度の収支を発表した。経常赤字となったのは全体の 9 割超に当たる 24 空港だった。赤字空港は 09 年度から 4 空港増えた。航空会社が航空機や機材の小型化を進めていることから、空港が受け取る着陸料が減少。地方路線の減便も収益悪化につながった。黒字だったのは新千歳、小松の 2 空港だけだった。

●広島西飛行場が廃港に

広島県営広島西飛行場が 11 月 15 日、廃港になり 51 年の歴史に幕を下ろした。定期路線があった空港の廃港は全国初。廃港後は広島ヘリポートとして県と市が共同で運営する。

●枕崎空港跡地にメガソーラー

枕崎市は 11 月 27 日、市営枕崎空港を 2013 年 3 月末で廃止し、跡地に枕崎メガソーラー発電所（仮称）を設置する計画を発表した。オリックスと九電工が出資する新会社が事業主体となり、13 年 7 月着工、14 年 3 月の発電開始を目指す。

航空

●日航の中間期、増収増益

日本航空が 11 月 2 日発表した 2012 年 9 月中間期の連結決算は、売上高が前年同期比 5.7％増の 6,342 億円と増収となった。増収やコスト削減効果で、営業利益は同 5.7％増の 1,121 億円、経常利益が同 7.7％増の 1,110 億円、純利益は同 2.4％増の 997 億円と増益となった。通期見通しは売上高は尖閣問題などによる旅客需要の落ち込みを想定、前回予想より 50 億円少ない 1 兆 2,150 億円に下方修正した。

●航空会社支援の公平性確保へ有識者会議

国土交通省は 11 月 8 日、航空会社への公的支援のあり方を議論する有識者会議の初会合を開いた。会議は「経営破綻した日本航空への公的支援は必要だった」との見解で一致。航空会社を支援する際に競合他社との公平性を確保するための指針を検討することになった。

●9月の海外旅行取扱額、減少に

観光庁が 11 月 13 日発表した 9 月の主要旅行会社 58 社の旅行取扱概況によると海外旅行取扱額は 6.3％減の 2,159 億 1,125 万円となり、1 年 2 か月ぶりに減少した。中国、韓国旅行が低迷したのが要因。2012 年度上半期は前年比 12.8％増の 1 兆 2,588 億 5,614 万円だった。

●訪日中国人、10月33％減

日本政府観光局が 11 月 16 日発表した 10 月の訪日外国人数は、中国人の数が 7 万 1,000 人と前年同月比で 33.1％減った。減少は 8 か月ぶり。尖閣諸島をめぐる中国との緊張が 9 月半ばから高まったことが響いた。

●日本とタイ、航空自由化で合意

国土交通省は 11 月 22 日、日本とタイとの 2 国間を結ぶ路線や便数を航空会社が自由に設定できる航空自由化（オープンスカイ）について合意したと発表した。2013 年 3 月末から実施される予定だ。航空自由化の合意は 23 か国目。

関西

●関西経済同友会「うめきた2期、全域公園に」

関西経済同友会は 11 月 5 日、JR 大阪駅北側のうめきた 2 期開発区域（17ha）全域を公園「大阪セントラルパーク（仮称）」として整備すべきだとの提言をまとめた。全域を緑の広場とし、建物はカフェやレストランなど一部の施設に限る。鉄道や道路は地中に埋設する。大阪府・市が用地を取得することを想定しているが、維持･管理は新たに財団を設立し、企業や個人も支援する体制を整えるべきだとした。景観を維持するため、周辺の地権者などを加えた「景観協議会（仮称）」の設立も提案した。

●あべのハルカス近鉄本店、2014年春に全面開業

近鉄百貨店は 11 月 6 日、高さ日本一の超高層ビル「あべのハルカス」に入る阿倍野本店の概要を発表した。百貨店として日本最大級となる約 1 万 1,000㎡のレストラン街を 12 ～ 14 階に展開するほか、現阿倍野本店の屋上などに百貨店初の貸し菜園を設け、子供用の屋外遊具も設置する。

●うめきた「ナレッジキャピタル」に5大学11企業・団体

JR 大阪駅北側の再開発エリア、うめきたの中核施設「ナレッジキャピタル」を運営する一般社団法人ナレッジキャピタル（宮原秀夫代表理事）は 11 月 7 日、専門的な研究を担うオフィス部分に大阪、大阪市立、大阪工業、関西、慶応の 5 大学と、大阪ガスなど 11 の企業・団体が入ると発表した。また科学ミュージアムの日本科学未来館（東京・江東）と科学技術に関する展示、プログラムの共同開発および人材育成などを目的として、包括的な基本協定を締結したと発表した。

●阪神高速淀川左岸線延伸部、年明けにも環境調査

大阪市は 11 月 9 日の市議会で、阪神高速淀川左岸線の延伸部（新御堂筋の豊崎出入口～門真ジャンクション）について環境調査を年明けにも始めることを明らかにした。延伸部は工事中の淀川左岸線 2 期と近畿自動車道などを結ぶ。

●泉州3市3町が:消防・救急業務を広域化

消防・救急業務の広域化を目的に、泉州地区の 3 市 3 町が 2013 年 4 月に発足させる泉州南消防本部について、大阪府は運営主体となる一部事務組合の設立を許可し 11 月 14 日、松井一郎大阪府知事が代表の千代松大耕泉佐野市市長に許可指令書を手渡した。国の指針を受け、府内で消防組織の広域化が実現するのは初めて。

●泉佐野市、命名権売却応募なし

泉佐野市は 11 月 30 日、自治体名の命名権（ネーミングライツ）の売却先企業を 1 か月間募集したが、応募がなかったと発表した。一方で、公共施設の命名権購入などの提案は 8 社から 9 件あった。提案内容や金額を審査し、2013 年 1 月以降、契約を結ぶ。

●泉佐野市、カジノの誘致検討

泉佐野市は 11 月 30 日、カジノ誘致について検討を始めると発表した。市への経済効果を調べるため、補正予算案に調査費約 180 万円を計上する。千代松泉佐野市長は「カジノの合法化をみすえ、準備を進めたい。実現できれば、外国人客の観光の目玉になる」と述べた。

●講演抄録

新関西国際空港株式会社 中期経営計画 ～戦略的成長プログラム～

新関西国際空港株式会社
常務取締役
室谷　正裕 氏

●と　き　平成24年11月13日（火）　●ところ　大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

新関西国際空港株式会社の室谷です。日頃は関空あるいは伊丹空港をご利用いただきまして誠にありがとうございます。また本日は弊社の中期経営計画につきましてご説明させていただく機会をいただき心からお礼申し上げます。

新会社では、7月1日に経営統合を実現させ、7月13日には、統合のシナジー効果を活かしながらどうやって事業価値を高めていくかについてのビジョンとして経営戦略を発表いたしました。その概要については、7月30日にこの関西空港調査会定例会にてご説明させていただいたところです。その時、具体の数値や施策については秋に策定予定の中期経営計画としてお示ししたいと申しましたが、何とか今般、その中期経営計画をまとめることができました。本日は、その概要についてご説明させていただきます。

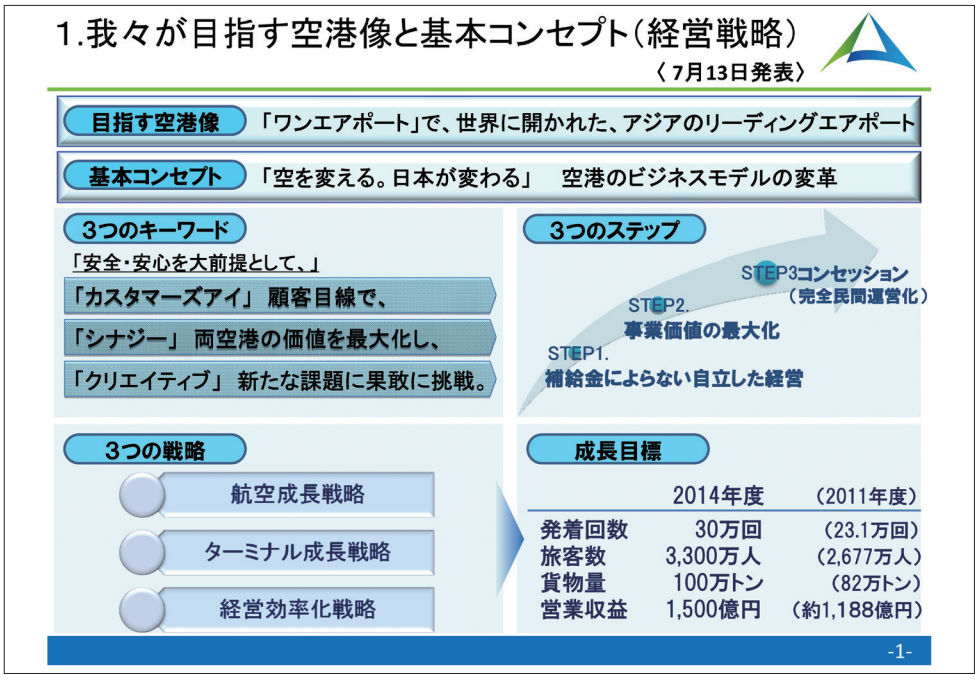
■経営戦略の概要

先の経営戦略で示した我々の目指す空港像は、「ワンエアポート」で世界に開かれた「アジアのリーディングエアポート」になることです。アジアのリーディングエアポートというのは、旅客数、取扱貨物量、収益力はもちろんのこと、お客様の満足度、安全・安心への取り組み、環境への取り組み等幅広い意味でリーディングエアポートを目指すことです。そして、それを実現するにあたってのキー・コンセプトは「空を変える。日本が変わる。」すなわち、空港のビジネスモデルを変革していくということです。安全・安心、地域との共生は大前提としつつ、顧客目線の徹底、統合のシナジー効果を発揮した全体の最適化、新たな課題に果敢に挑戦してまいります。

そのため3つのステップを考えています。ステップ1として、政府からの補給金に頼らない自立経営。関空会社は平成15年から、国から90億円、今年度は69億円の補給金をいただいてようやく経常ベースで何とか収支あい償ってまいりました。新会社は補給金に頼らない自立した経営を目指して行きます。ステップ2は、コンセッションを視野に入れながら事業価値の最大化に努め、ステップ3は、コンセッションによる完全民間運営化の実現です。

事業価値の最大化というのはトップラインを上げること、つまり売り上げを増やしていくこと、もう1つは経営の効率化によるコストを下げること、その両面から事業価値の最大化を図ります。具体的には3つの戦略を考えています。①航空成長戦略　②商業系と言われるターミナル成長戦略　③経営効率化戦略です。これらの施策を総合的にシナジーを利かせながら推進してまいります。

併せて経営戦略の成長目標を発表いたしました。発着回数は2014年度までに30万回、旅客数は3,300万人、貨物量100万ﾄﾝ、営業収益1,500億円を目指すというものです。これがどういう数値か、参考までに2011年度の関空・伊丹を単純合計したものを示しますと、発着回数23.1万回、旅客数2,677万人、貨物量82万ﾄﾝ、営業収益1,188億円ですから2014年までのあと2年半で20～30%も伸ばさなくてはいけないという極めてチャレンジングな目標です。



■新関西国際空港グループの経営理念

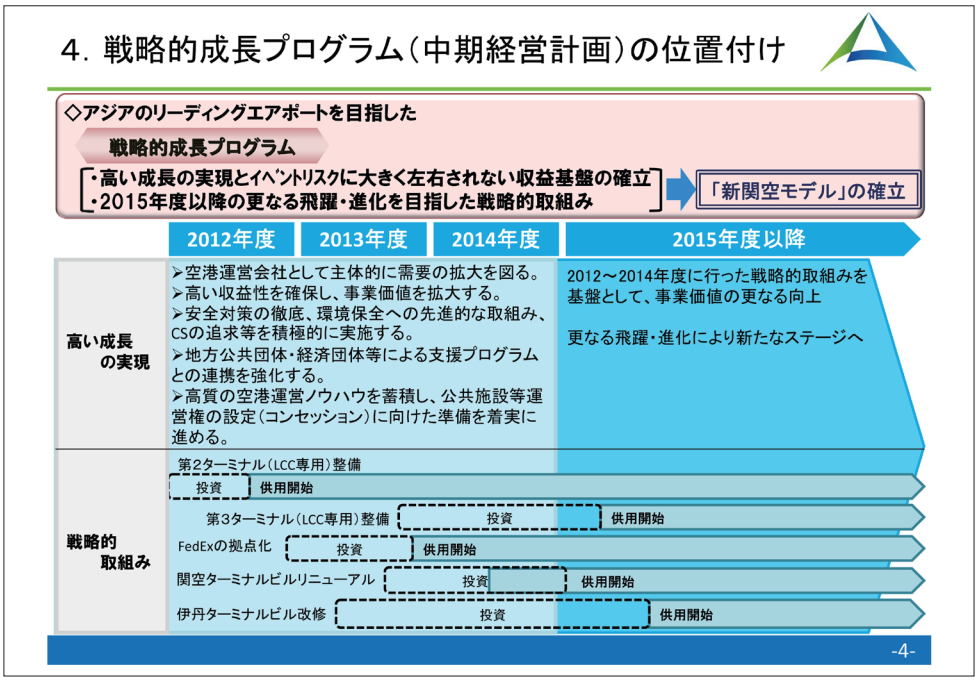
経営戦略で発表した目標数値は非常に意欲的な数字ですが、何としても達成したい、それじゃどうやって実現するか。考えた結果が今回の中期経営計画、戦略的成長プログラムです。空港運営のビジネスモデルを変えて行くということですが、その前提として我々社員一人ひとりの意識も含めて変わっていかねばならないという気持ちを込めて経営理念の確認をしています。それは「わたしたちは人・モノ・文化を通じて世界の社会・経済の発展に貢献します。新しい空港価値を創造し、未来に向かって挑戦を続け、空から世界を変えていきます。」といたしました。

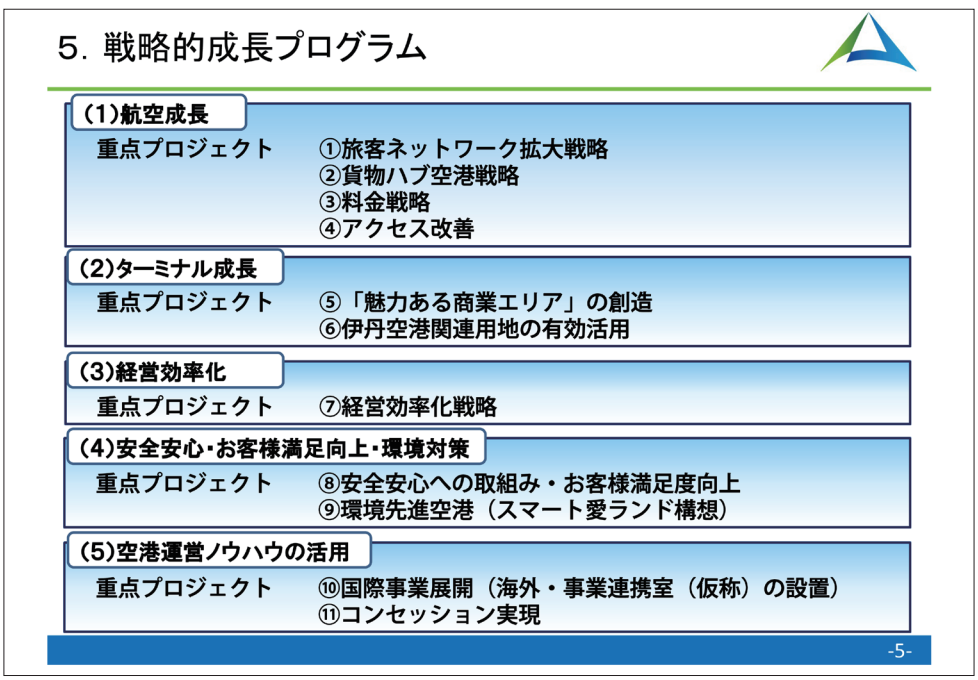
経営ビジョンである成長戦略、経営理念、行動指針を踏まえ、それらを具体の数値に落とし込み、具体の施策に仕立て上げたのが中期経営計画です。そして、新関空会社が考えている中期経営計画は、一民間の空港運営会社の経営改革のモデルにとどまらない国家的戦略プロジェクトなのだ、という気概を持って挑戦していきたいと思います。このことについては最後のところで少し触れたいと思います。

■戦略的成長プログラム（中期経営計画）の位置付け

中期経営計画の期間としては2012年度～14年度の3か年間で、2つの意味合い、位置づけを想定しています。1つは、当然のことではありますが、この3年間で事業価値を目一杯高めていくということです。コンセッションを考えるとこの3年間の頑張りが決め手になると思っています。そのため、コンセッションを視野に入れて関係自治体や経済界の皆さんと一層連携を強めながら空港会社としても主体的に需要の拡大に努め徹底的に収益性にこだわって事業価値の拡大を目指す、そういう3年間にしたいと考えています。

2つ目は、空港事業として2015年度以降も更なる飛躍・発展に繋がるようなそのために必要な布石は並行して打っていくことにします。戦略的な取り組みとして、第2ターミナルは10月28日に供用開始していますが、例えば、第3ターミナルについては需要を見極めながら必要な投資はやっていきたいと思います。また、第1ターミナルビルのリニューアルも考えています。これらは、これから投資することになりますので投資効果が発現するのは2015年度以降ということになりますが、短期的には期間中の





財務内容を痛めてでも将来に必要な投資はしっかり行っていくということです。

どうやって事業価値を高めていくかについては、戦略的成長プログラムとして航空成長はじめ5項目を柱に、それぞれ11の重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

■旅客ネットワーク拡大戦略

ネットワークをどう拡大していくのか。空港会社にとっては基本の戦略です。新関空会社はLCCを成長ドライブとして位置付けています。もちろんフルサービスキャリア（FSC）による基本的なネットワークの拡充がベースになります。

FSC と LCC 双方による総合的な航空ネットワークの拡充、例えば FSC が飛んでいないエリア・時間帯に LCC の路線を張っていただくこと、LCC で国内のお客さんを運んでいただき FSC の中長距離国際線とのコネクションを図ること、また、経営統合の肝である関空・伊丹の一体運用による両空港を活用したネットワークの拡充を図ることなどです。

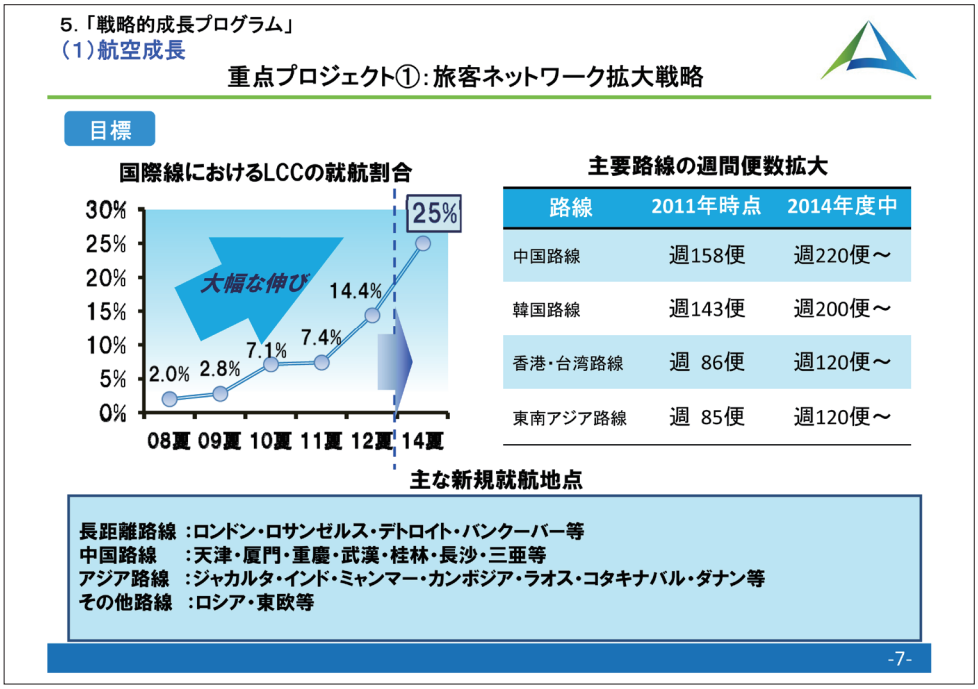
LCC については拠点化を進めてまいります。すでにピーチさんには拠点化をしていただいていますが、今後、際内路線の拡大・乗継利便性を高めていただきます。同様の観点から、ジェットスタージャパンさんも関空を拠点に路線を張っていただく予定ですが、同社グループは関空からオーストラリアやシンガポールへの路線を持っておられます。また春秋航空に代表される成長著しい中国、アジアの LCC 誘致を促進してまいります。需要に応じて新たな LCC 拠点となる第3ターミナルの整備についても検討してまいります。設計思想としてはエキスパンダブルというか拡張性のある柔軟な対応が必要だと考えています。

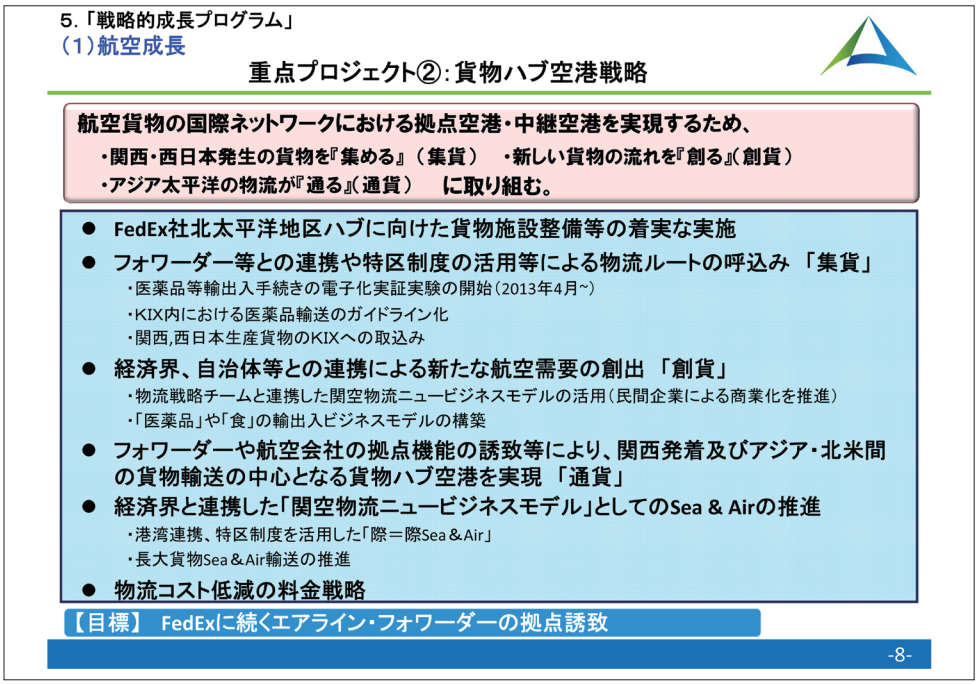
これらネットワークの拡大については、着陸料の引き下げ等々の戦略的料金設定、アクセスや施設の改善等を通じてその実現に努めてまいります。それぞれの重点プロジェクトには出来るだけ定量的な目標を設定しており、例えば、LCC のネットワークについては、2014年夏ダイヤで LCC の国際線就航割合を25% にまで高めていきたいと考えています。今年の夏ダイヤでは LCC のシェアは14.4% でした。成田は同2.2%、中部で4.5% ですから関空はすでに LCC の比率が高い空港ですが、さらに25% までの目標を掲げています。世界的にはヨーロッパで40%、アメリカで30%、東南アジアでも比率が高まっていることを考えますと25% という目標設定は妥当なところかと思います。

その他の目標としては、主要路線の週間便数の拡大、新規の乗り入れや以前飛んでいた路線の回復等があり、ロンドン便、ロサンゼルス便や東南アジアのジャカルタ、インド等への就航のお願いをしながらネットワークを充実させていきたいと考えております。

■貨物ハブ空港戦略

貨物についても国際ネットワークにおける拠点化、中継空港化を目指しています。関西、西日本発生の貨物のうち2 ～ 3割は関空以外の空港からという現実があります。なぜ関空が使われない





のかしっかり調査して対応を考え、西日本の貨物は関空をご利用いただけるよう「集荷」に努めます。そして新しい貨物の流れを創るという意味で「創貨」と言っていますが、例えば医薬品や関西の食材を航空貨物の流れに仕立てて行く。そのため経済界、地元の自治体との連携による関空物流ニュービジネスモデルを活用した「創貨」の取り組みを進めてまいります。さらに、アジアと太平洋の大きな物流の流れに関空がしっかり絡んでいきたい。物流が通るという意味の「通貨」に取り組みます。そのための大きなステップとして、フェデックス社が北太平洋地区のハブを関空に置くことを決定していただきましたので、2014年春から操業できるよう貨物施設等の整備に着手してまいります。

■料金戦略

続いて料金のお話をさせていただきます。ネットワーク拡大の大きなツールとして戦略的な料金設定を考えています。国際線の着陸料については本年10月28日の冬ダイヤから5% の引き下げを実施しました。わずか5% かと思われるかも知れませんが11年ぶりの値下げです。はじめの一歩とお考えください。今後さらなる値下げを検討するとともに、新規の就航や拠点化の促進、安全の確保、負担の適正化や合理化といった政策目的に合わせた料金体系を提案していきます。例えば新規就航や増便に対しては、現在、初年度に80% の着陸料のディスカウントをしています。残りの20% は地元経済界・自治体で構成されている関西国際空港全体構想促進協議会からの助成があり、初年度は実質無料になっています。実際は、路線が定着するには時間がかかる、最初は持ち出しも多いということですので、2年目は50%、3年目は30% という割引きの複数年化を2013年夏ダイヤ、3月から実施したいと考えています。また深夜・早朝については、現在、国際貨物便について50% 割引きを7月から実施していますが、国内貨物便や旅客便にも対象を拡げていきたいと考えており、24時間空港としての活用、路線の拡大を図ってまいります。

伊丹については環境負荷の低減に資するような料金体系を提案したいと考えています。低騒音機材にシフトすればメリットが出るような料金体系を提示し、関係方面と調整してまいります。そして、できれば来年夏ダイヤから実施したいと考えています。

■アクセスの改善

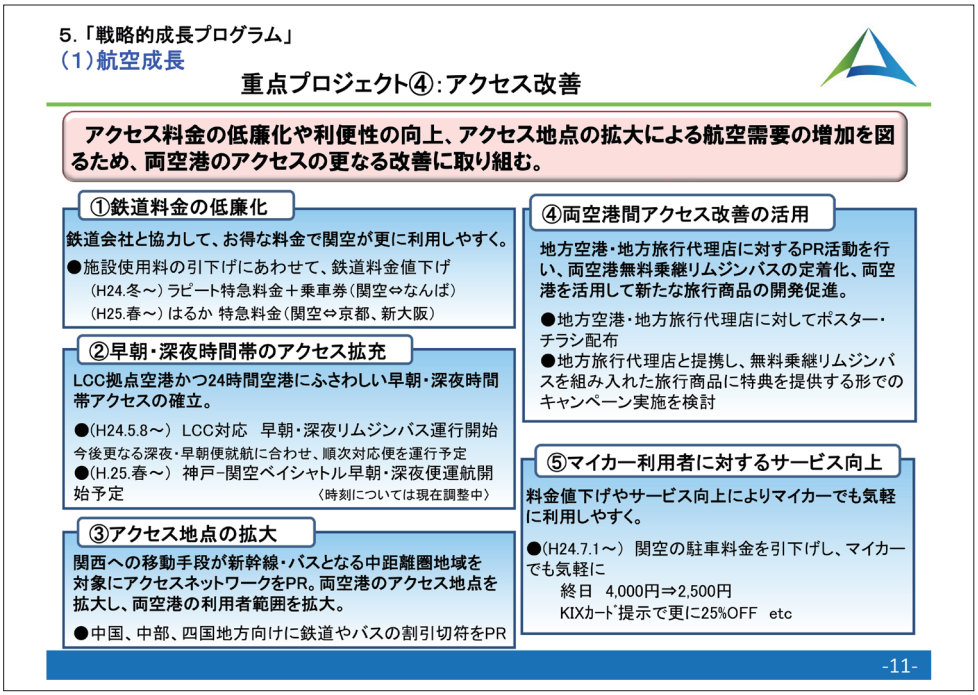
関空は遠くて高いと思われています。都心から遠いなと感じるのは致し方のないことかも知れませんが、高いという部分については改善の余地があると思います。現に、交通事業者の皆さんの大変なご協力により随分安くなっています。例えば、都心から地下鉄全線と南海電車（なんば駅で乗り換えが条件）を乗り継いで980円で関空まで行けるようになりました。しかも普通の券売機で買えます。リムジンバスも往復割引の設定で大体、関空まで1,000円で行けるまでになりました。あとはこの努力の結果をたくさんの方に知っていただくことが大事であり、それは我々の責任だと思います。

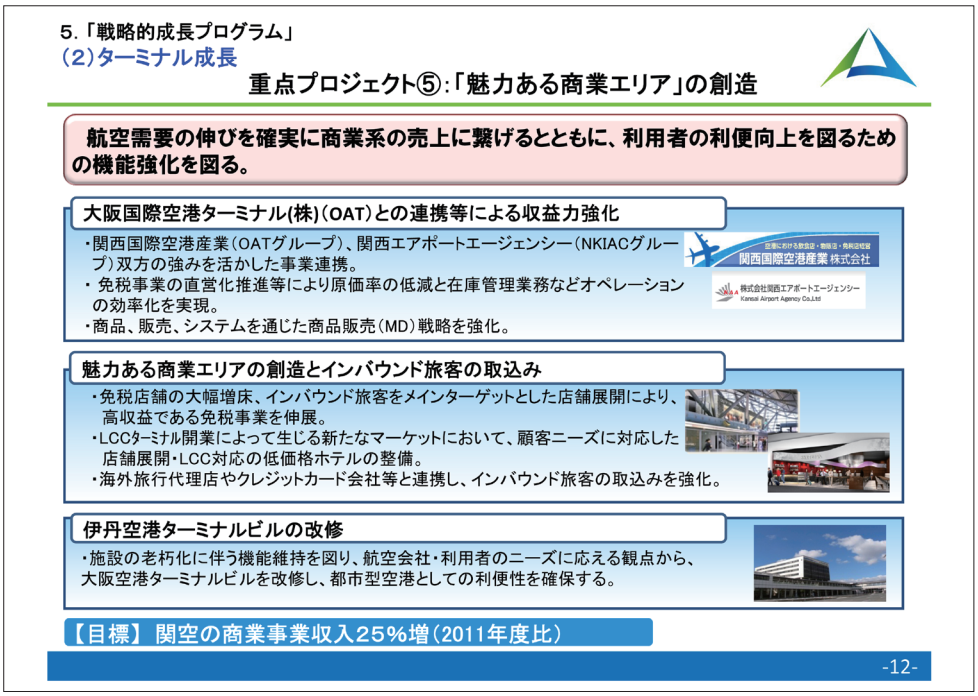
さらにいくつかのアクセス改善を考えています。1つは鉄道料金の一層の低廉化です。新会社では、連絡橋の線路使用料を経営統合を機に値下げいたしました。その分、JR 西日本、南海電鉄さんには料金で還元してほしいとお願をしておりまして、南海さんは12月9日から「ラピート」特急券と乗車券とのセットで現行1,390円を1,100円にしていただきます。JR 西日本さんも来年春から特急「はるか」の料金を値下げしていただけると伺っております。

また深夜・早朝の公共の足の確保です。LCCが路線を展開していく中で、それに見合った足の確保をしていく必要があります。今、ピーチさんの一番早い便は関空～長崎便の午前6時45分発で、それに間に合わせるため梅田を4時台のリムジンバスが出ており、たくさんのお客様にご利用いただいています。冬ダイヤでさらに早朝便が早まるので梅田発4時28分のバスを出してもらいます。また深夜についても今までは23時45分が大阪・梅田行きの最終バスでしたがこれからは24時30分までカバーしていただけることになります。神戸とのベイ・シャトルも深夜・早朝の対応について調整中であります。また関空～伊丹の連絡バスについては7月20日から無料にさせていただいています。現在、1日100人程度のご利用がありますが、さらに利用の拡大を図るべく、旅行会社さんには両空港を組み入れた旅行の商品化をお願いしています。

■ターミナル成長戦略

伊丹空港でターミナルビル事業を運営しておられる大阪国際空港ターミナル株式会社



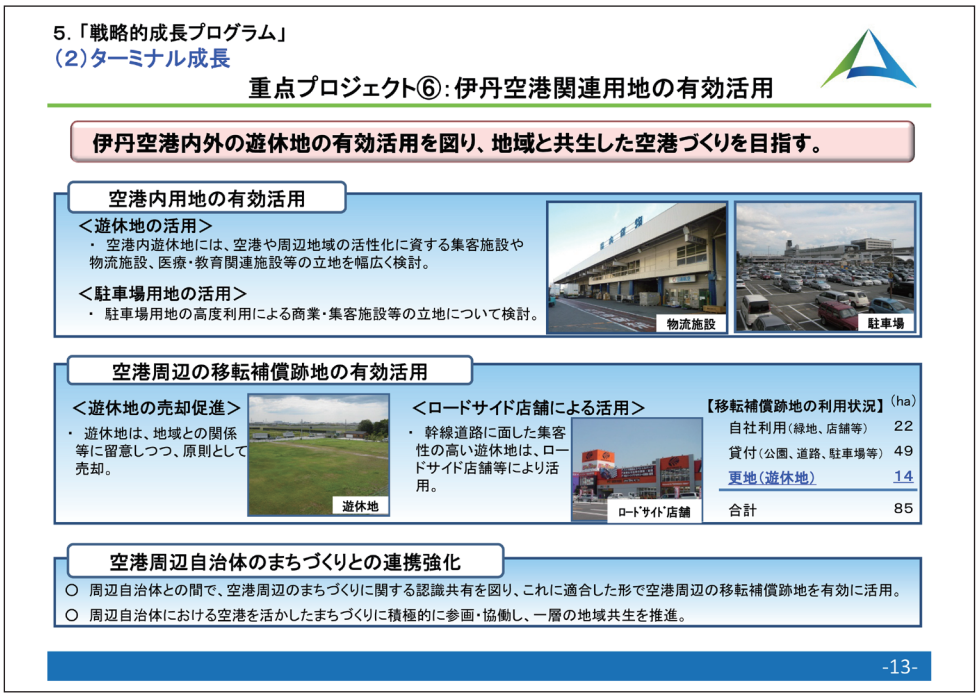


(OAT)さんとの統合を実現し、リテール事業や収益力の強化を図ることとしております。来年夏ごろまでには統合する予定ですが、それを待つことなく、人材の交流や仕入れや販売での事業連携に取り組んでいます。物販ではOATの子会社である関西国際空港産業さんに全部任せます。一方、免税店については新関空会社の子会社である関西エアポート・エージェンシーに一元化して行くことを考えており、それぞれ得意分野を最大限生かせる形での事業連携を図ってまいります。また、関空のターミナルビルはデザイン性も機能性も優れていますが、商業系スペースが少ないという嫌いがあり、そのため、収益性、売り上げ増にも拘ったターミナルビルの改修を行い免税エリアを広げていきたいと考えています。40%ぐらい増床し、そこでは免税店や様々な店舗展開を図ります。また、LCCのお客様向けの安い宿泊施設をエアロプラザの中に整備することも検討しています。現在は、シティホテルとして日航関西空港がありますが、料金的にも住み分けは可能と考えます。また、伊丹空港については老朽化に伴う機能更新を図り、都市型空港としての利便性を確保するための改修を考えています。これらにより、関空の商業事業の収入は2011年度に比べて25%の増収を図ります。ただ3カ年の中でビルの改修をやりますからすぐには投資効果は発現しません。2015年度以降に店がフルオープンした暁には、2011年度比40%の売り上げ増になるものと見込んでいます。

■伊丹の空港関連用地の有効活用

経営統合は両空港の強みを発揮しながら一体運営によって事業価値の最大化を図っていくことが大きな目的ですが、伊丹との統合によって新たな収益源として不動産活用が加わりました。それが空港関連用地の有効活用です。2つありまして1つは空港の中の用地です。かつて伊丹は国際線の一大拠点であり、ジャンボ機も飛んでおりました。それに対応した施設や配置になっているために現時点で見るとかなりの遊休地が生じています。空港機能との関係は十分考えながら有効活用を図れないかということです。

もう1つが空港周辺の環境対策用地として今回現物出資を受けた約85ヘクタールで、ここをタネ地にして有効活用できないかということです。



85ヘクタールの内訳は、公園、道路、駐車場等に貸し出しているのが49ヘクタール、緑地や店舗として自社利用地22ヘクタール、そして更地と遊休地が14ヘクタールとなっており、半分以上は公園等として地元に無償で使ってもらっています。例えば空港のすぐそばにスカイパークという公園がありますが、そこは伊丹市に無償で貸しています。またJR北伊丹駅のすぐ隣の西猪名公園も兵庫県に無償でお貸ししています。そういったところは引き続き公共の目的のために使っていただく予定ですが、更地と遊休地については、その活用を図っていきたいと考えています。基本的には売却する方針ですが、立地条件によってはロードサイド店舗として活用することも考えています。いずれにしても地域の街づくり、地域の土地利用との整合性を図りながら進めてまいります。先般、豊中市が考えておられる街の再生計画と連携を取りながら一緒に遊休地の活用を考えていくことについて確認させていただきました。川西市、伊丹市とも同様の協定を結び地域の土地利用の計画との整合を図りながら街づくりにも貢献していくつもりです。

■経営効率化戦略

次に経営効率化戦略です。トップラインを上げ、経営効率化によってコストを下げる。全社一丸となってローコスト・オペレーションを目指すことは永遠の課題だと思います。そこで生み出した原資を元に料金割引の原資にするとか、更なる成長の原動力に充てるということです。具体的には、業務運営の見直しとして様々な工夫、例えば調達方法について性能発注方式へのシフトであるとか、関空では入札の工夫をしてきていますのでそれを伊丹にも展開するとか、あるいは関空・伊丹の一括発注による経費削減等があります。また、飛行場の運用ではスポット管理や保安・防災、航空照明といった業務が縦系列、それぞれ別々のシステムにより行われています。そこにマルチ・オペレーションシステムを導入することにより業務の一元化を図ります。そのことは情報の一元化、危機管理能力の向上そして省力化にも繋がります。経営効率化の目標としては、2014年度までに2011年度比で16億円のコスト削減を達成したいと思います。これまでも関空会社として、コストの削減には努めてきました。さらに16億円の

削減ですから大変ハードルは高いですが何としても実現して行きたいと思います。

■安全・安心への取り組み、お客様満足度向上

次の重点プロジェクトは安全・安心、お客様の満足度向上への取り組みです。引き続き安全対策の強化を図ります。またCSの観点からは、例えば関空のターミナルビル全館でWi-fi対応の整備をします。伊丹のターミナルは改修の際にお客様の利便性向上のため導線の改善、あるいはファストレーンの整備をします。また関空ではKIXカードを発行しており、カードを提示すれば駐車場料金が25%安くなったり、ターミナルでの買い物も10%割引、フライトポイントが付く等の特典がありますが、伊丹でもKIXカードでサービスが受けられるよう11月15日から実施いたします。

■環境先進空港

環境先進空港への取り組みとしては、「スマート愛ランド構想」として、地球環境保全とか資源の循環、ゼロエミッションなど多面的、総合的な取り組みをしてまいります。例えばクリーンエネルギー、太陽光発電については駅舎や国際貨物上屋の屋上、2期島の使われていないスペース等に太陽光パネルを敷設し、メガソーラーの基地にする計画で間もなく事業者を選定して発表する予定です。ゼロエミッションの取組では、伊丹の空港内の草を定期的に刈っているのですが年間で800㌧ぐらいになります。いままでは飼料として一部を牧場に引き取っていただき乳製品になっていましたが、それ以外のものは焼却処分とし、年間相当な費用がかかっていました。何とか有効活用できないかと研究した結果、農水省のお墨付きをもらって「伊丹空港1号」という肥料が誕生しました。無農薬の肥料ですから大変好評です。関空の第2ターミナルの隣に「そらぱーく」という公園を造りましたが、その植栽の肥料にも使われています。工夫をしながら環境先進空港としてアジアのリーディングエアポートを目指してまいります。

■国際事業展開

重点プロジェクトの10番目は国際事業展開ということです。関空会社が設立されて約30年になります。空港がオープンしてから約20年です。その間、空港の建設はもちろんのこと、安全・安心への取り組みやネットワークの拡大、商業機能の強化等空港運営のノウハウを蓄積してまいりました。そういったノウハウを内外の空港運営に展開できないか。これまでは国際空港会社と言いながらどうしても内向きの仕事が中心だったのですが、海外にも目を向けて空港運営ノウハウをしっかり活用していきたい。そのための専門の組織、人材の育成を図っていきたいと思います。

■コンセッション実現

重点プロジェクト11番目になりますが、以上の施策を講じていくことで事業価値を高め、コンセッションを早ければ2014年度にも実現できるようにマーケットサウンディング、選考手続き、条件設定等の諸準備を着実に進めてまいります。

■経営指標

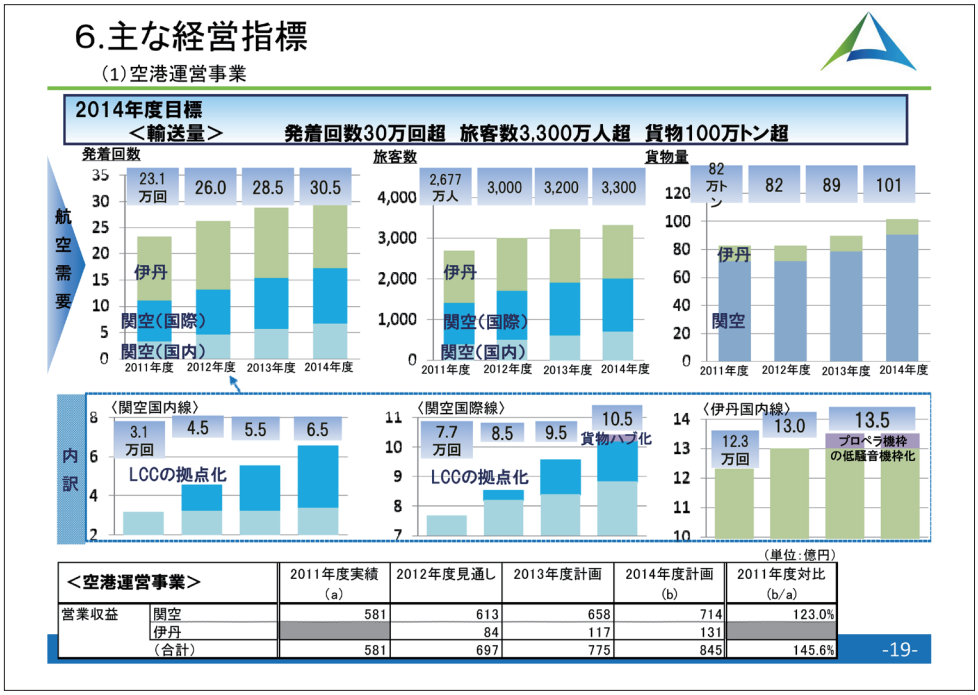
「空港運営事業」

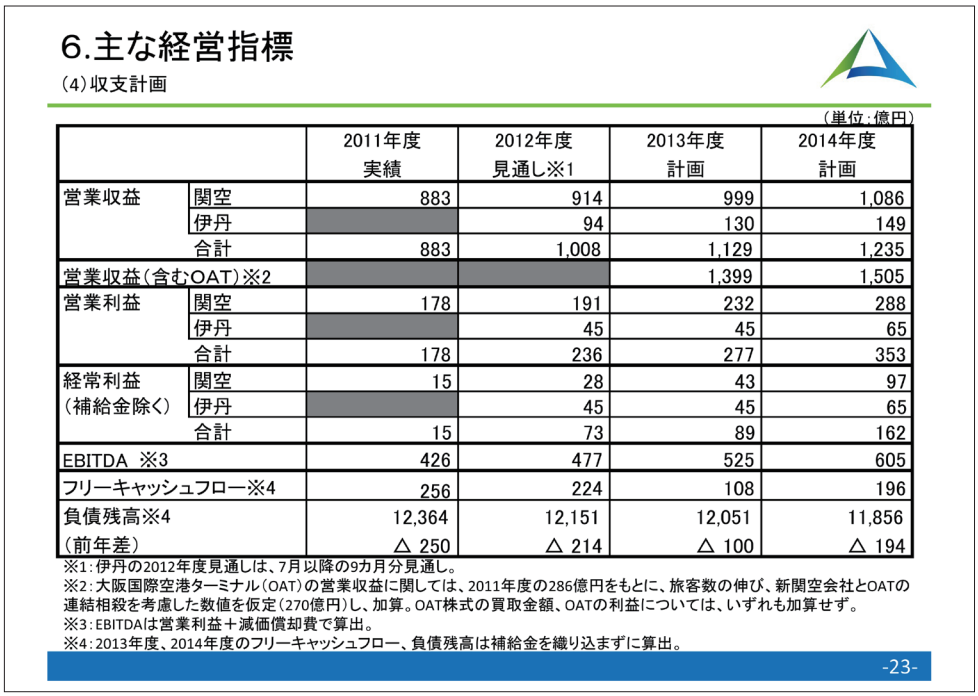
少し数字の話をさせていただきます。成長戦略で打ち出した発着回数30万回、旅客数3,300万人、貨物100万㌧、売り上げ1,500億円の成長目標の達成は大丈夫なのかということですが、何とかいけそうだというお話をさせていただきます。

発着回数については、2011年度の実績は関空・伊丹を足して23.1万回でした。それを2012年度には26万回に持っていきたい。その内訳ですが、関空の国内線は昨年度が3.1万回でしたが今年度は4.5万回になると見込んでいます。これはピーチさんが関空を拠点に積極的に路線を展開していただいているからです。現在、国内線13便、国際線5便、今後も増便計画をお持ちです。ジェットスタージャパンさんも第2の拠点として関空に路線を張っていただいています。また、ピーチさんのソウル便や香港、

台北便も織り込んだ国際線は夏冬ダイヤとも過去最高の便数であり、2012年度の国際線は8.5万回、国内・国際を合わせると計13万回を見込んでいます。それに伊丹の13万回をプラスして合計26万回が達成可能と踏んでいます。

もちろん尖閣問題の影響は大きいのですが、それを織り込んだ上での数値です。そして中期経営計画最終年度の2014年度には目標30万回を超えて30.5万回までいけるかなと見込んでいます。





旅客数については2011年度が両空港合わせて2,677万人でした。今年は3,000万人、最終の2014年度には3,300万人と見込んでいますが、各航空会社の発着回数を元にロードファクターを加味して予測いたしました。2014年度の内訳を見ますと関空の国内線が700万人でこのうちピーチさんは2013年度中には10機体制、国内・国際合わせて400万人の輸送量、ジェットスタージャパンさんも2014年度までには12機体制で同じく400万人近い輸送量が計画されています。関空の国際線は1,300万人。伊丹分の1,300万人を加えて3,300万人になります。伊丹は平成16年の1,900万人をピークに減少傾向が続いておりますが、今般、1日370回の発着枠のうちプロペラ機枠、140回分（70便）を低騒音機枠に順次シフトしていくことになっています。さらに長距離便制限の見直しについても検討中であり、これらにより、輸送量が増えるのではと期待しています。貨物についても2014年からフェデックス社の関空ハブが本格稼働いたしますので100万ﾄﾝは可能とみています。以上の輸送見通しのもと空港運営事業の収益はじめ各経営指標について3年間の見通しを出して見ました。

「収支計画」

そこで、収支計画ですが、まさにこれが3年後の新関空会社の財務内容です。まず2011年度の売り上げ（営業収益）ですが伊丹は不明ですから関空だけの数字は883億円。2012年度は先に述べたピーチさんの就航と旺盛な国際線需要、それに伊丹の分が加わり1,008億円。2013年度はピーチ、ジェットスタージャパンさんのさらなる増便に加え、大阪国際空港ターミナル㈱さんとの経営統合により1,399億円が新会社のトータルの売上予測です。2014年度はフェデックス社の操業開始もあり1,505億円を見込んでいます。次に営業利益を見ますと2011年度は関空の178億円がベースです。2012年度は伊丹を含めて236億円を見込みました。最終年度は353億円で、これに原価償却費をプラスしたEBITDAは605億円になります。我々は、このEBITDA（営業利益＋減価償却費）605億円にこだわりました。というのは関空には負債が1兆2000億円ありますが、この負債をEBITDAの20倍以内に抑えたいという思いがあるからです。また、この収支の試算上は2013年度以降の経常利益、フリーキャッシュフローには政府の補給金を見込んでおりません。（2013年度は40億円を要求していますが。）そして、成長のための投資はしっかりと行いながらも着実に債務の返済を行い、2014年度には負債が1兆2,000億円を切って1兆1,856億円になる見通しです。営業利益が2014年度で353億円になると申しましたが、その増減要因を示したのがこの資料です。関空は2011年度の営業利益178億円がスタートライン、伊丹は60億円がスタートラインで、それに空港事業収入、商業事業収入の増を加え、売上原価等の増に公租公課等を加えた営業費用の増を差し引いて353億円になるわけです。

■おわりに

われわれは、この中期経営計画を、一空港運営会社の経営改革モデルに留まらずに国家戦略的なプロジェクトとして、その実現に向けて果敢に挑戦していきたいと思います。関空という国際拠点空港、伊丹という国内の基幹空港という大事な社会インフラをどうやって機能を維持し、また競争力を高めていくかについての1つの新たなモデルになると考えるからです。27ある国管理空港についても民営化する法案が検討されておりますが、この「新関空モデル」がこれらの運営にあたっての参考になるのではとの想いもあります。複数空港の運営は初めてのことですし、土地と運営の分離、航空系と非航空系の一体運営、これだけの規模での公共インフラについてのコンセッションという手法も本邦初の試みです。

計画はできましたが、これからが正念場です。皆様方のご支援をいただきながら、新関空モデルを着実に実現していきたいと思います。改めまして引き続きのご支援をお願いし、私の説明を終わります。ご静聴ありがとうございました。

対岸にいかに観光客を呼び込むか

読売新聞大阪本社　社会部　　諏訪部　敦

関西空港を抱える大阪府泉佐野市で、その立地を生かした様々な活性化策の検討が進んでいる。今回は、関空対岸の「りんくうタウン」などで進んでいる総合特区制度を活用した「特区ガイド」育成の試みと、市がスタートさせたカジノ誘致検討の動きを取り上げたい。

■特区ガイド

りんくうタウンには、すでに国際外来がある「りんくう総合医療センター」や、がん治療などに定評がある「ゲートタワーIGTクリニック」がある。府と市は、その特性を生かし、同タウンを、観光と先端医療をセットにした「医療ツーリズム」の拠点にし、外国人観光客らを呼び込もうと計画。昨年12月、拠点作りに向けた総合特区に指定された。

今回の指定を受け、市がスタートさせる取り組みの一つが、外国人を案内する有償の通訳ガイドの育成だ。通訳ガイドを有償で行う場合、これまでは通訳案内士の国家資格が必要だった。特区の指定によって、市内に限定して活動するガイドに限って、市が独自に育成することが可能になった。さらに通訳ガイドの不足や、増加する外国人観光客の存在も、ガイド育成に乗り出す背景にあった。

観光庁によると、全国で約1万6,000人の通訳案内士がいるが、英語のガイドが67％を占め、中国語が12％、韓国語が5％と、アジア圏の旅行客に対応できていない状況だった。泉佐野市内の有償の外国語ガイドも慢性的に不足していて、英語が7人、中国、韓国、スペイン語が各1人だけだった。

一方、出国する前日や、来日した初日に、多くの外国人旅行客が市内に宿泊している。市内への外国人旅行客は、昨年は推計で22万4,000人（言語別では、中国語11万2,000人、韓国語5万6,000人、英語2万4,000人など）で、尖閣問題が浮上する前の試算だが、今年は27万人に増加すると見込まれていた。観光庁の調査では、昨年7～9月の外国人の実宿泊者数は、大阪市、千葉県成田市、東京都港区、札幌市などに次いで全国で8位だった。

今回、ターゲットにしているのは、医療ツーリズムの利用客や、空き時間を持てあましている一般の外国人宿泊客。市内には、府内唯一の温泉郷「犬鳴山温泉」や、アウトレット施設「りんくうプレミアムアウトレット」、漁港などがあり、そういった場所を巡るミニツアーを企画し、観光客に消費してもらう。

市は11月、市民らを対象に、英語と韓国語、中国語のガイドの募集をスタート。12月5日時点で20人程度の応募が来ている。市は来年1月中旬～3月上旬の土日祝日に、朝から夕方まで研修を行い、語学や、市内の地理、産業、歴史、文化などを教え込む。地元のことを熟知したガイドを養成し、観光客に充実した内容の案内ができる点が「特区ガイド」の強みで、2015年度中に100人の育成を目標にしているという。特区ガイドの養成は、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」を活用した観光振興を目指す和歌山県の8市町や、札幌市の各エリア内で認められている。

ただ、今のままではせっかくガイドを養成しても、利用されないままで終わってしまう可能性がある。いかにガイドの需要を生み出すかが課題で、最大のネックが旅行業法による規制。市は病院やホテルでのツアーなどの旅行商品の販売を想定しているが、同法では旅行業務取扱

管理者がいない場所では代理販売できないことになっており、現時点では不可能だ。市は代理販売を特例で認めるよう国に求めているが、今のところ合意に至っていない。

確かに同タウン内の商業施設を歩いてみると、中国語や韓国語を話す多くの観光客らがショッピングを楽しんでいる。ただ、そういった人たちが市内のほかの名所などに足を伸ばして、消費してもらう状況にまでは、残念ながら至っていないと感じる。市は 12 月 1 日、りんくうタウン駅の改札前に、観光交流プラザ「りんくう　まち処」を開設。英語や韓国語の地図を置き、外国語を話せるスタッフも常駐させるなどの取り組みも始めているが、まだまだ手探りの状態が続きそうだ。

■カジノ

泉佐野市が新たに検討をスタートさせたのが、カジノを含む統合型リゾートの誘致だ。市はカジノを整備する場所を特定せずに、市内に誘致した場合の経済波及効果の調査に乗り出す。

統合型リゾートは、カジノに加え、大型ショッピングセンターやホテル、国際会議場、劇場などがある複合型観光施設。オーストラリアやシンガポールなど世界各国で整備され、大勢の観光客らでにぎわっている。市は、同タウンにアウトレットや、イオンモールりんくう泉南、国際会議場（りんくうゲートタワービル内）、複数のホテルなどがある点に着目。「そういった施設を融合させると、低コストで統合型リゾートが整備できる。市内全体を見渡せば、このエリアの潜在能力は大きく、統合型リゾートは地域活性化の起爆剤になる可能性がある」と期待を寄せている。

市は 12 月議会に、誘致が実現した場合の経済波及効果などを調査するための関連費用約 200 万円を盛り込んだ補正予算案を計上。市民もしくは事業主らへのアンケートなども実施し、ギャンブル依存症などのデメリットも考慮しながら、誘致の是非を判断する。

カジノを巡っては、太田房江元府知事時代、府は同タウンへの誘致を目指していた。また、関空会社（当時）の村山敦元社長が関空島内への開設に前向きで、2005 ～ 08 年に正装してカジノの雰囲気を楽しむイベントを開くなどしたが、今は表だった動きはない。2002 年 12 月の読売新聞の記事によると、「カジノを同タウンに誘致した場合、経済波及効果は 482 億円」と、大和銀総合研究所（当時）が試算したこともあった。

ただ、橋下徹大阪市長は、大阪市内のベイエリアへの誘致に前向きだ。3 月には関西経済同友会が、大阪湾岸の舞洲（同市此花区）に統合型リゾートを建設すべきだと提言した。その提言内容は、9,000 億円を初期投資し、カジノ（2 か所）、ショッピングセンター（300 店舗）、レストラン（80 店舗）、水族館、博物館、美術館、劇場などを整備する壮大な計画で、総床面積は 90 万平方㍍という。仮に泉佐野市が経済波及効果などを検証した結果、「誘致すべき」と判断した場合には、府内で激しい誘致合戦になる可能性もある。

しかし、カジノは刑法上賭博とみなされている。カジノを整備するには、特別法を新たに制定する必要があるが、肝心の法制化の見通しは立っていない。さらに青少年への悪影響や、治安悪化の懸念から反対論も根強く、実現に向けて動き出すと、様々な議論を巻き起こす可能性もある。下火になったかと思うと、しばらくして再び浮上するカジノの誘致話の行方も注視していきたい。

航空交通研究会
研究レポート㊽

LCCと空港の収益に関する一考察

大阪商業大学
横見　宗樹
（（一財）関西空港調査会　航空交通研究会メンバー）

1．はじめに

LCC 元年ともいわれる2012年、わが国で初の本格的な LCC となる Peach Aviation をはじめ3社の国内 LCC が就航を開始した。関西国際空港では経営戦略の柱に LCC の誘致拡大を挙げており、同年10月28日には国内で初となる LCC 専用ターミナル（第2ターミナルビル）の供用が開始された。

LCC の誘致を活性化の起爆剤と考えている空港は数多くあるが、そもそも LCC は空港の収益に対してどのような効果をもたらすのであろうか？

実は、この問いに関する実証分析は非常に少ない。そこで本稿では、いくつかの先行研究を整理しながら、この問題に関するアプローチを試みる。

2．LCC と空港の関係

Lei & Papatheodorou（2010）に基づけば、LCC と空港の関係は、おおよそ次のように述べることができる。LCC のビジネスモデルは費用最小化と短距離路線を主軸とした機材稼働率の向上である。相対的に多頻度の離着陸を繰り返すことにより、LCC の総費用に占める空港使用料の比率は FSC（Full Service Carrier：既存のフルサービス航空会社）と比較して高水準となり、更なるコスト圧縮を図りたい LCC にとって空港使用料は重要なコスト要因として位置づけられる。

したがって、一般的に LCC は空港使用料の安い空港を拠点として選択しようとする。そこで、空港当局との交渉では、LCC が就航すれば後背地域の観光振興をはじめとする経済効果が期待できることをアピールすると同時に、希望する条件が満たされなければ他の空港に就航先を変える可能性があることをほのめかすことで、空港使用料のディスカウントや何らかの商業的特典を勝ち取ろうとする。概して LCC は空港に対して優位的な交渉力をもつものと考えられている。

こうした背景より、空港の航空系収入に対する LCC の寄与（たとえば同一機材の1離着陸あたり空港が得る航空系収入）は FSC よりも小さいと考えられる。

3．LCC の利用者行動

それでは空港にとって航空系収入に対する寄与度の低い LCC を誘致することの収益面でのメリットはどこにあるのであろうか？この疑問に対しては、従来の研究では次のような主張が展開されてきた。一般的に LCC の旅客は航空機内で飲食などのサービスを受けることができないために旅客ターミナルで相対的に多くの消費をすると考えられる。したがって、空港にとって仮に LCC から得る航空系収入が少なくても、旅客ターミナルにおける商業収入で相殺される、というものである。

しかしながら、これに対して Lei & Papatheodorou（2010）は、こうした従来の主張と異なる実証結果を導出した。イギリスの地方空港のパネルデータを用いた計測の結果、旅客1人が空港に与

える商業収入は、LCC 旅客が2.87ポンド、その他の旅客が5.59ポンドとなり、LCC の旅客は空港でも相対的にお金を使わないという結果が導かれたのである。

このように、LCC 旅客の消費額に関して、先行研究では帰結が一意に定まっていない。その一因として、こうした先行研究では LCC 旅客のセグメンテーションという視点が欠落していることが考えられる。すなわち、LCC の旅客層は一様ではなく、航空会社の国籍や就航先によって様々な所得階層や旅行目的の旅客が混在する。こうした要因を考慮せずして LCC 旅客の空港における消費額を一元的に論じることは、当然のことながらその結果における厳密性を逸することになるであろう。

Martinez-Garcia & Royo-Vela（2010）は、スペインの空港で実施したアンケート調査に基づいて、クラスタ分析により LCC 旅客のセグメンテーションをおこなった。その結果、LCC 旅客は以下の4つの旅客層に分類されるとしている。

①価格に敏感な旅客層（全体の45.5％）：典型的な LCC 旅客であり、サービスが省かれていても、セカンダリー空港までのアクセスが悪くても、とにかく安ければよいという旅客層。
②目的地重視の旅客層（全体の40.5％）：目的地での滞在に重きを置く旅客層。滞在費にお金をかけるので往復の航空運賃は安く済ませようとする。
③いずれにも敏感でない層・ビジネス旅客層（全体の11.5％）
④女性や一人旅の独身者（全体の2.5％）

こうした分類にしたがえば、たとえばエアアジアが拠点とするマレーシアでは、①の「価格に敏感な旅客層」の比率が高いために、空港ではファストフードなどの大衆向けの店舗が選好されるかもしれない。他方で、わが国の LCC は、②の「目的地重視の旅客層」の比率も無視できない水準にあるかもしれず、旅客ターミナルにおける利用店舗の選好は FSC 旅客のそれと無差別かもしれない。空港にとって重要なことは、就航する LCC ごとにその旅客セグメントの構成比率を分析したうえで、これに合致した商業戦略を展開することである。

4. LCC ターミナルの動向

近年、多くの空港で LCC ターミナルの整備が進んでいる。いずれも「平屋造りで簡素化された内装」という基本的な設計コンセプトでは概ね一致しているが、その利便性や快適性では大きな差異がみられる。

比較的に高い利便性や快適性をもつ LCC ターミナルとしては、完成したばかりの関西国際空港の LCC 専用ターミナルや、シンガポールのチャンギ空港のバジェットターミナルを挙げることができる。どちらもメインターミナルから専用の無料バスでアクセスが可能であるうえ、関西国際空港に至っては周辺の主要都市に向かうリムジンバスの発着場まで設置されている。どちらのターミナルも内装こそ簡素であるが、十分な広さと快適性を持ち合わせている。

これと対照的なのが、オーストラリアのメルボルン空港の LCC ターミナル（T4）である。ターミナルまでは徒歩（ただし利用航空会社であるタイガー航空の「虎の足跡」が地面にプリントされており、これを辿っていけば迷わず到達できる工夫がされている）でアクセスしなければならず、さらにターミナルビルの諸施設はどれも著しく簡素化されている。それを象徴するのが、手荷物受取場と到着出口である。それぞれの写真を図1と図2に示しているが、ネットフェンスに囲われただけの到着出口には出迎えのためのスペースは一切なく、手荷物受取場ではアスファルトに直接ターンテーブルが設置されている。旅客の出口にドアはなく鉄製の回転ゲートがあるのみである。

図1：メルボルン空港T4（手荷物受取場）

出典：筆者撮影（2012年8月30日）

図2： メルボルン空港T4（到着出口）

出典：筆者撮影（2012年8月30日）

このように、LCC ターミナルの利便性や快適性に関しては空港により千差万別である。とくにLCC の誘致あるいは拠点化を活性化の柱と考える空港ほど、高い水準の利便性や快適性を盛り込んだ LCC ターミナルを提供する傾向にあると考えられる。

しかしながら、空港経営の側面において、旅客ターミナルにおける商業収入の拡大という視点から考えた場合、LCC ターミナルに配置されている商業施設は、どの空港においてもファストフード店やカフェなど画一的なラインアップとなっている。就航する LCC の旅客セグメントを分析したうえで、いかに航空運賃の節約分を空港における消費に結びつけるか、LCC ターミナルにおいても同様に高度な商業戦略が必要である。

【参考文献】

Lei,Z. & A.Papatheodorou（2010）“Measuring the effect of low-cost carriers on regional airports' commercial revenue,” *Research in Transportation Economics*, Vol.26（1）, pp.37-43.

Martinez-Garcia,E. & M.Royo-Vela（2010）“Segmentation of low-cost flights users at secondary airports,” *Journal of Air Transport Management*, Vol.16（4）, pp.234-237.

平成 24 年 11 月 21 日　新関西国際空港株式会社・発表資料より

2012 年（平成 24 年）10 月運営概況（速報値）

【参考】http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm

○乗入便数 173.5 便／日（対前年比　118%）

国際線：　112.7 便／日
（対前年比 110%）
国内線：　60.8 便／日
（対前年比 136%）

発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 114% と 13 ヶ月連続で前年を上回り、10 月として開港来最高となりました。これにより 2012 年 1 月より 10 ヶ月連続で月の最高実績を更新しております。国内線は新規就航等により合計で 136% と引き続き好調となっており、国際線・国内線合計でも 118% と 13 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 43.7 千人／日　（対前年比　111%）

国際線：　28.6 千人／日
（対前年比 101%）
国内線：　15.1 千人／日
（対前年比 135%）

旅客数について

国際線旅客数は、尖閣諸島の影響により中国方面の旅客数は減少したものの、全体として 101% と 12 ヶ月連続で前年を上回っております。内訳として日本人旅客は 94% と 16 ヶ月ぶりに前年を下回っておりますが、外国人旅客につきましては 118% と 8 ヶ月連続で前年を上回り、10 月として開港来最高となっております。国内線旅客数につきましても 135% と 13 ヶ月連続で前年を上回っております。

○貨物量　1,935t ／日（対前年比　99%）

国際貨物：　1,845t/ 日（対前年比　100%）
積込量：　827t/ 日（対前年比　101%）
取卸量：　1,018t/ 日（対前年比　99%）
国内貨物：　90t/ 日（対前年比　82%）

貨物量について

貨物量につきましては、国際線貨物量は 5 ヶ月ぶりに前年を下回りました。積込は 6 ヶ月連続で前年を上回り、取卸は 5 ヶ月ぶりに前年を下回っております。

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 24 年 11 月 21 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 24 年 10 月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸　出	前年比	全国比	輸　入	前年比	全国比	バランス（△は入超）
近畿圏	1,124,658	95.2	21.8	1,126,202	100.1	19.8	△ 1,544
管内	702,377	99.3	13.6	857,440	98.6	15.0	△ 155,063
大阪港	227,085	98.7	4.4	361,439	99.0	6.3	△ 134,353
関西空港	346,140	101.3	6.7	288,491	111.4	5.1	57,649
全国	5,149,993	93.5	100.0	5,698,965	98.4	100.0	△ 548,972

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸　出	前年比	全国比	輸　入	前年比	全国比	バランス（△は入超）
関西空港	346,140	101.3	6.7	288,491	111.4	5.1	57,649
成田空港	630,345	87.7	12.2	848,508	104.6	14.9	△ 218,163
羽田空港	18,021	182.8	0.3	29,930	70.7	0.5	△ 11,910
中部空港	54,320	89.9	1.1	60,151	99.0	1.1	△ 5,830
福岡空港	34,151	73.2	0.7	38,993	149.0	0.7	△ 4,842
新千歳空港	1,519	134.1	0.0	1,230	45.9	0.0	289

※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	(1日平均)
	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)		
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	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,188	9,176	10,180,605	27,909
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11月	127,200	4,240	123,040	4,100	288,160	9,610	290,930	9,700	829,330	27,640
平成23年12月	117,760	3,800	130,090	4,200	283,340	9,140	287,020	9,260	818,210	26,390
平成23年 累計	**1,343,900**	**3,680**	**1,363,280**	**3,740**	**3,395,940**	**9,300**	**3,388,800**	**9,260**	**9,491,920**	**26,010**
平成24年1月	143,410	4,630	132,110	4,260	274,750	8,860	263,110	8,490	813,380	26,240
平成24年2月	101,120	3,490	110,210	3,800	291,680	10,060	315,610	10,880	818,620	28,230
平成24年3月	140,630	4,540	122,680	3,960	361,740	11,670	342,150	11,040	967,200	31,200
平成24年4月	185,120	6,170	194,200	6,470	261,560	8,720	271,520	9,050	912,400	30,410
平成24年5月	141,910	4,580	133,560	4,310	285,480	9,210	276,680	8,930	837,630	27,020
平成24年6月	140,620	4,690	136,680	4,560	289,560	9,650	290,270	9,680	857,130	28,570
平成24年7月	180,460	5,820	179,300	5,780	307,150	9,910	310,790	10,030	977,700	31,540
平成24年8月	168,960	5,450	184,200	5,940	380,520	12,270	391,270	12,620	1,124,950	36,290
平成24年9月	143,800	4,790	127,120	4,240	336,340	11,210	308,240	10,270	915,500	30,520
平成24年10月	148,800	4,800	148,660	4,800	274,200	8,850	284,180	9,170	855,840	27,610
平成24年11月	154,360	5,150	150,780	5,030	278,490	9,280	280,150	9,340	863,780	28,790
平成24年 累計	**1,649,190**	**4,920**	**1,619,500**	**4,830**	**3,341,470**	**9,970**	**3,333,970**	**9,950**	**9,944,130**	**29,680**
前年同期	**1,226,140**	**3,670**	**1,233,190**	**3,690**	**3,112,600**	**9,320**	**3,101,780**	**9,290**	**8,673,710**	**25,970**
対前年同期比	**134.5%**		**131.3%**		**107.4%**		**107.5%**		**114.6%**	

※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23年及び24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。

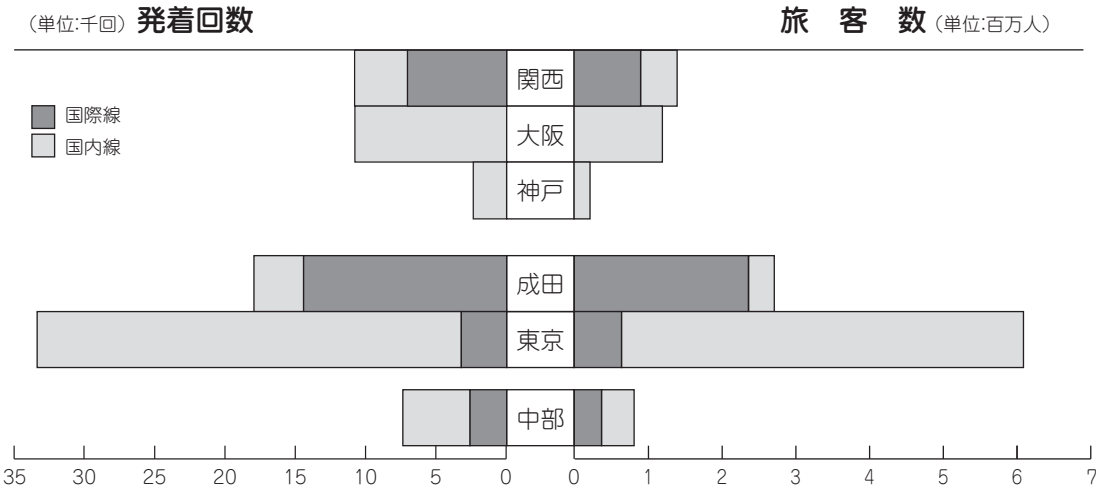
（−財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　平成 24 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（回）	関西３空港	6,990	110.1%	16,825	109.8%	23,815	109.9%
	関　西	6,988	110.1%	3,768	136.1%	10,756	118.0%
	大阪(伊丹)	0	−	10,711	102.7%	10,711	102.7%
	神　戸	2	100.0%	2,346	110.1%	2,348	110.1%
	成　田	14,446	103.3%	3,536	190.2%	17,982	113.5%
	東京（羽田）	3,275	107.8%	30,058	101.3%	33,333	101.9%
	中　部	2,649	104.2%	4,694	99.3%	7,343	101.0%
旅客数（人）	関西３空港	885,588	101.1%	1,858,960	106.0%	2,744,548	104.4%
	関　西	885,580	101.1%	467,790	135.2%	1,353,370	110.7%
	大阪(伊丹)	0	−	1,171,321	100.0%	1,171,321	100.0%
	神　戸	8	266.7%	219,849	92.9%	219,857	92.9%
	成　田	2,358,328	101.6%	345,270	214.7%	2,703,598	108.9%
	東京（羽田）	642,677	101.3%	5,452,909	101.3%	6,095,586	101.3%
	中　部	355,500	91.5%	449,748	101.1%	805,248	96.7%
貨物量（トン）	関西３空港	57,196	99.7%	13,995	100.5%	71,191	99.9%
	関　西	57,196	99.7%	2,790	82.5%	59,986	98.8%
	大阪(伊丹)	0	−	10,584	107.5%	10,584	107.5%
	神　戸	0	−	621	88.9%	621	88.9%
	成　田	166,543	101.4%	集計中	−	166,543	101.4%
	東京（羽田）	13,204	130.4%	61,567	98.5%	74,771	102.9%
	中　部	9,848	91.7%	2,346	99.4%	12,194	93.1%

注１．神戸の発着回数は着陸回数を２倍して求めた数値。
注２．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



七人のサンタ
にじ色の七人のなかよしサンタは、
毎年、みんなの夢をかなえに、
にじのツリーに集まります。
「今年は関西国際空港と
大阪国際空港の
にじのツリーに集まろう！」
七人のサンタがくりひろげる、
夢と感動のクリスマスを
ぜひ、お楽しみください。
KIX-ITM
RAINBOW
XMAS 2012
【レインボー・クリスマス 2012】
11.23FRI-12.25TUE
スノーパーク
11月24日(土)・25日(日)開催
イルミネーション点灯式
12月1日(土)開催
クリスマス
イルミネーション
http://www.kansai-airport.or.jp/play/event/event_121123/index.html

関西空港調査会からのお知らせ

○第397回定例会（平成24年11月30日開催）
「関西国際空港の冬ダイヤとLCCやエアラインの動向について」をテーマに住田　弘之氏（新関西国際空港㈱執行役員兼航空営業部長）の講演会を開催した。

○第3回航空需要創出研究会（平成24年12月4日開催）
「進む医療の国際化　～アジアの医療ツーリズムの動向～」
植村　佳代 氏（㈱日本政策投資銀行 産業調査部 副調査役）

○第4回空港経営と地域・研究会（平成24年12月5日開催）
「地方都市から国際ハブ空港へのアクセス手段選択における影響要因について
－交通行動分析からのアプローチ」
毛海千佳子 氏（大阪成蹊短期大学経営会計学科 准教授）

○第3回関西空港の事業価値向上に関する研究会（平成24年12月11日開催）
「空港の活性化も、BRANDING発想」
甲賀　雅章 氏（大阪府立江之子島文化芸術創造センター 館長）

今後の予定

○第398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25年1月29日（火）16:00～17:00
場　　所　　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　　「フェデックスの国際物流ビジネスについて～とりわけ北太平洋地区における展開について～」（仮題）
講　　師　　久本　　賢 氏（フェデラルエクスプレス コーポレーション アジア太平洋地区
グローバルアカウントマネージメント兼北太平洋地区営業担当副社長）
※上記「定例会」に参加ご希望の方は当調査会ホームページ（http://www.kar.or.jp/）からお申し込み下さい。定員になり次第締切いたします。

○見学会
日　　時　　平成25年1月18日（金）14:00～16:00
見 学 先　　中之島フェスティバルタワー
※ 20名（先着順）、1団体1名に限定させていただきます。

○第2回懇話会
日　　時　　平成25年1月25日（金）16:30～18:30
場　　所　　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　　「世界のインフラ投資ファンドの動向について」
講　　師　　田中　健三 氏（マッコーリーキャピタル証券会社 インフラファンド事業開発部長）

※ 上記「見学会」、「懇話会」は賛助会員特定会員を対象としたものです。
一般の方はご参加いただけません。

事務局だより

▶　2012年8月に日本と韓国の両政府は、1台のトラックに両国のナンバープレートを取り付けるダブルナンバー制度を導入し、公道を相互に乗り入れできるようにすることで合意した。今年11月から実証実験を始めた。第1弾は、日産自動車九州（福岡県）と、提携先の韓国・ルノーサムスン自動車（釜山）の両工場を往復する貨物便で、集荷した自動車部品を相手国に運ぶ。貨物船のコンテナに荷物を積み替える作業が不要になるため、作業速度が上がり、経費削減にもつながる。実験では、例えば、福岡県の工場からダブルナンバーのトラックで積み荷を下関港（山口県）まで運び、トラックごと貨物フェリーで釜山港まで移動させる。釜山港に到着後は、韓国の公道を走ってルノーサムスンの工場まで届ける。

▶　5年前の2007年7月にシングルナンバー制度が中韓両国の間で導入されている。朝9時半に中国・青島の工場から製品を積んで出発した韓国ナンバーのトラックがフェリーで出港、翌朝10時半にインチョン港に着き、正午にはそのままインチョン空港に運ばれ、午後1時には目的地に向けてフライトしている。出庫から27時間半。積み換えは1回。港湾と空港での輸出入申告も1回で済むようにシステム構築。インチョン港湾公社と空港公社、税関が一体となって規制を撤廃したからできたシステム。インチョン空港の貨物輸送は2007年まではトランジット貨物はAir&Airが主でしたが2008年以降はこのシステムでSea&Airが伸びている。

▶　どうすれば関空のSea&Airの貨物を創り出せるか、今こそ関係機関が一体となって真剣に考える必要がある。

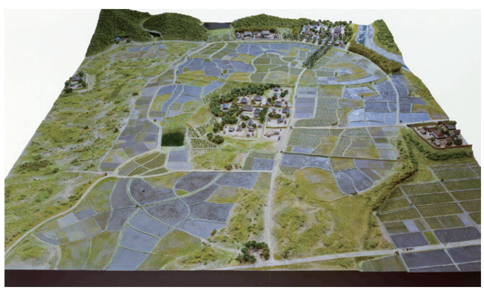
（kon）

中世荘園と地域史の発信基地

歴史館いずみさの（泉佐野市）

歴史館いずみさのは、平成８年に郷土の歴史、民俗について市民の理解を深め、教育、学術及び文化の発展に寄与するために設置されました。

常設展示では、鎌倉時代から戦国時代にかけて泉佐野市全域に展開した荘園「日根荘」（国史跡）をテーマにしています。日根荘は中世以来の溜池や水路等の水利や歴史的景観が今も現地に良く残されていることで、全国でも有名です。展示導入部分では荘園村落を復原した大型模型により、荘園に対するイメージを皆さんに持っていただけるようになっています。また、泉佐野市域を中心とした泉南・紀北地域の歴史・文化に関する資料を収集して、これらをテーマとした企画展・特別展を開催しています。さらにそれらに関連した様々な講座や体験学習を開催し、学校や地域住民といっしょに歴史を学んでいます。



歴史館いずみさのは、関西国際空港のお膝元として訪日外国人の受け入れをはじめ、地域活性化の拠点としてよりいっそう開かれた博物館をめざしています。近くにお越しの際にはぜひお立ち寄り下さい。学芸員一同お待ちしております。

■所 在 地　泉佐野市市場東1丁目295-1
■アクセス　南海本線泉佐野駅から徒歩20分　JR阪和線熊取駅・日根野駅から徒歩20分
■入 館 料　一般300円　高校・大学生200円
　　　　　団体（20名以上）一般200円　高大生100円
　　　　　【中学生以下、65歳以上、障がい者は無料】
■開館時間　午前９時～午後５時（入館は４時半まで）
■休 館 日　毎週月曜日（ただし祝日の場合は開館）
　　　　　祝日の翌日（ただし土曜日・日曜日除く）、年末年始
■問合せ先　歴史館いずみさの　TEL072-469-7140

KANSAI空港レビュー
2012.12 No.409
KANSAI空港レビュー 2012・12 №409
●発行日 2012年12月20日 ●印 刷 ㈱日報印刷
●発 行 一般財団法人 関西空港調査会
〒540-0012 大阪市中央区谷町2丁目9番3号 ガレリア大手前ビル12F
TEL(06)6943-7841 URL http://www.kar.or.jp