



# KANSAI 空港レビュー



No.399  
2012.2

## CONTENTS

### 1 巻頭言

合理的な経営を！  
加藤 一誠

### 2 各界の動き

### 9 講演抄録

関西の活性化につながる観光振興について  
森 宏之

### 15 プレスの目

空港経営にスピードを  
宮内 禎一

### 17 航空交通研究会研究レポート

関西国際空港の国内線の現状と将来のあり方  
小島 克巳

### 20 データファイル

- ・運営概況について(平成23年12月分)(速報値)
- ・運営概況について(平成23年暦年分)(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成23年12月分)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成23年暦年分)
- ・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12月分)

### 24 ア・ラカルト

2011年度第3回 CSエクセレント  
関西空港CS向上協議会

#### 【表紙写真】「夕陽のニューヨーク便」

関空の夕陽の綺麗な時季は2月と11月です。

特に二色浜からはターミナルビルの大屋根に夕陽が沈みます。

地平線まで雲もなく、また滑走路が24L(A 滑走路の北からの着陸)の条件が揃った時だけ見ることができます。

この日はニューヨークからの到着機チャイナエアラインCI019便が太陽に向かってアプローチしました。

## 合理的な経営を！



日本大学経済学部教授 加藤 一誠

2つの空港の統合により、その設置管理を担う新関西国際空港株式会社（新会社）が設立される。新会社には、関空の国際拠点空港としての機能の再生と両空港の活用を通じた関西の航空需要の拡大という仕事 awaits。その先には関空の債務の早期返済という仕事も待ち受ける。つまり、新会社は需要増と収益改善の二兎を追い、しかもそれが関西経済活性化ひいては日本の産業や観光の競争力に寄与することも会社の目的とされている。

筆者の試算では、関空の営業実績は業界の常識を裏付けている。1995年～2009年までの空港事業収入と営業収入の伸びとの関係を見ると、国際線の着陸回数と旅客数の伸びとの相関係数はいずれも0.75～0.89という正の高い相関を示すのに対して、国内線のそれらは、0.28～0.37にとどまっている。つまり、国際線の増加は国内線に比べて収入増につながる可能性が高く、国際拠点空港としての機能再生は新会社にとって重要な視点となる。LCCの関空からの国際線進出は、多少なりとも関空の収入に対してプラスに作用するだろう。

他方、関西の航空需要を拡大し、他の目的を達成するためのいまひとつの方法としては、増便やジェット利用の拡大をはじめとする伊丹の活用が現実的である。そのため、短期的にはふたつの制約を取り払うべきである。ひとつは、遠距離国内線の大半を関空に移したためロードファクターが低下し、路線が休廃止に追い込まれた歴史の針を元に戻すことである。旅客に選ばれる路線設定という基本姿勢を貫くべきなの

であり、それを阻害する制約をリセットするのは政府の役割である。いまひとつは、ジェット枠200便・プロペラ枠170便という根拠に乏しい機材にもとづく制約の即時撤廃である。

さて、両空港のコンセッションは既定方針となっており、関空の債務返済にはコンセッション価格が高いことが望ましい。それは両空港の価値（収益性）を反映するから、空港運営者には「自由」を与え、空港という資源を有効に活用させることがその根幹である。伊丹の活用は関西の航空需要増加とともに、新会社の収益性を高めるために不可欠な解なのである。

収益は「経営」の重要指標であり、新会社にも経営感覚が求められる。例えば、関空ではLCC専用ターミナルが建設される。諸外国の前例に倣った質素なターミナルだと言われても、LCCからの収入や自らの収入を考慮して建設されたか、建設費は誰が負担するのか、などの疑問が拭いきれない。建設費を関空会社内部で処理し、LCC以外の航空会社の負担額（料金）が増加すれば、航空会社間の競争条件を変えることにならないか。費用のうちどこをLCC用と判断するのは容易ではないとしても、本来、LCCターミナルの費用は利用者であるLCCと旅客が負担するべきである。合理的ではない料金は航空会社の路便減少や旅客の新幹線へのシフトに直結し、航空需要そのものを減少させてしまう。こうしたことから、新会社には2つの空港のみならず、他の空港や交通機関の利用動向に留意しながら、合理的な経営をしてほしいと願うのである。

# 各界の動き

## 関西国際空港

### ●ピーチ、福岡線250円で発売

関西空港を拠点に3月に就航する格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは、記念価格として片道250円で提供する関西～福岡便の航空券を1月5日午前10時から発売し2日間で完売した。同社のホームページには約30万人がアクセスしたほか、予約手数料が必要な電話予約にも約13万件が殺到したため、HP、電話ともつながりにくい状態となった。

### ●ターミナルビルに回転寿司とすき家

関西国際空港会社は1月6日、旅客ターミナルビル2階に「回転寿司てっかまる」が3月に、すき家が5月に、それぞれオープンすると発表した。てっかまるは静岡県清水港で水揚げされた、マグロ間屋直送のマグロを使用したメニューが売り物。すき家が空港に出店するのは初めてで、24時間営業を予定。2店目の24時間営業となる。

### ●ターミナルビル1、3階を全面改装

関西国際空港会社は1月11日、旅客ターミナルビルの1階到着フロアと3階商業フロアを全面的に改装すると発表した。3月までに約9億円をかけて、店舗の再配置や案内表示の視認性の向上などを行う。福島伸一関西国際空港会社社長は「開港20年の2014年度までに2階と4階も順次改装し、ターミナルビルの魅力を高めたい」と語った。

### ●全日空が福岡線減便

全日本空輸は1月17日発表した2012年度輸送計画で関西～福岡線を3月25日から1日2便から1便に減便することを盛り込んだ。

### ●日航が羽田減便、那覇増便

日本航空は1月17日発表した2012年度上期路線便数計画で3月25日から関西～羽田線を1日3便から2便に減便、那覇線は7月13日から1日4便から5便に増便（3月25日から7月12日までは3便）することを盛り込んだ。

### ●中国国際航空が北京線1日3便に増便

中国国際航空は3月25日から関西～北京線を週14便から週21便（トリプルデイリー）へ増便すると1月10日発表した。ボーイング737-800型機（167席）とエアバスA321型機（185席）を使う。

### ●ジェットスター・アジアが台北・シンガポール線を増便

ジェットスター・アジア航空は3月25日から関西～台北～シンガポール線を7便増便し、ダブルデイリーで運航すると1月10日発表した。エアバスA320型機（180席）を使う。

### ●年末年始客、6.4%増

大阪入国管理局関西空港支局は1月11日、年末年始（12月23日～1月4日）に関西空港を利用した出入国者数が39万3,700人で、前年同期に比べて6.4%増えたと発表した。円高が後押ししたとみている。

### ●ピーチ、香港線など5路線追加

ピーチ・アビエーションは1月12日、関西～長崎、鹿児島、沖縄、香港、台北の5路線を今秋までに開設すると発表した。発表済みの福岡、札幌、ソウルを含め計8路線（国内5、国際3路線）となり、低運賃を売りに利用客の獲得をめざす。長崎は3月25日に、鹿児島は4月1日に就航、ともに1日2往復する。沖縄、台北、香港は7月～10月下旬に就航する。

#### ●浅沼清太郎・元関西空港調査会理事長死去

警察庁長官、阪神高速道路公団理事長、関西空港調査会理事長を歴任した浅沼清太郎さんが2011年11月30日、老衰で死去、90歳。お別れの会は2月3日、大阪市中央区のプリムローズ大阪で行われた。

#### ●ジェットスター・アジアがマニラ・シンガポール線開設

ジェットスター・アジア航空は3月25日から関西～マニラ～シンガポール線を週4便で新規就航すると1月18日発表した。エアバスA320-200型機（180席）を使用。これで3月25日以降の同社の関西空港での運航は、合計週18便となる。

#### ●国際線の外国人旅行者22%減

関西国際空港会社が1月23日発表した2011年の運営概況（速報値）によると、国際線の外国人旅客数が前年比22%減の273万4,196人と、減少幅が94年の開港以来過去最大となった。全体の旅客数は同6%減の1,352万663人で、2年ぶりの減少となった。東日本大震災後の原発事故や歴史的な円高が響いた。一方、国際線の日本人旅客数は円高効果で同1%増の678万5,055人と2年連続で増加した。

発着回数は1%減の10万6,001回。特に国内線の発着回数は、航空各社の路線縮小などにより5%減の3万230回と、2年連続で過去最低を更新した。

#### ●スカイマーク札幌線、3,800円から

スカイマークは1月24日、3月25日に就航する関西空港と札幌（新千歳）、那覇を結ぶ路線の割引運賃を片道3,800～1万8,800円にすると発表した。予約時の空席率が高いほど安くなる新制度を導入。最安値ではピーチ・アビエーションの札幌線（4,780円）よりも安く設定した。両路線とも大人普通運賃は1万9,800円。席数限定でのキャンペーン運賃は両路線とも780円とする。

#### ●国内線夏ダイヤ大幅増

関西国際空港会社は1月24日、夏ダイヤ（3月25日～10月27日）での国内線ネットワークが大幅に増便されると発表した。前年の1日43便（11都市）から28%増の55便（12都市）となる。ピーチ・アビエーションとスカイマークの新規就航に伴い、就航地が長崎、鹿児島と増加するほか、全日本空輸の石垣線運航再開や、季節運航だった北海道への運航期間延長などが要因。



## クリック！

2008年度以来、便数減が続いていた関西空港の国内線に反転の兆しが出てきた。ピーチが11便、スカイ7便という格安航空会社2社の新規就航が寄与したものだ。これで国内・国際線乗り継ぎが容易という関西空港の利点を生かす道が広がった。しかし、これまでのピークだった、開港翌年（96年度）の82.5便にはほど遠く、格安航空会社の参入が刺激となって、国内ネットワークがさらに拡大することを期待したい。

### ●ピーチ、長崎線は3,780円から、鹿児島線は4,280円から

ピーチ・アピエーションは1月25日、3月25日から就航する関西～長崎線と4月1日から就航する鹿児島線の運賃を発表した。通常運賃となる「ハッピーピーチ」では、長崎線を3,780～1万1,780円、鹿児島線を4,280～1万3,280円で販売する。

### ●韓国のLCC、イースター航空が就航へ

関西国際空港会社は1月27日、韓国の格安航空会社のイースター航空が3月30日から関西～ソウル・仁川便を1日2往復で運航すると発表した。ボーイング737-700型機(149席)を使用。運賃は片道8,000円から。就航記念キャンペーンとして3月30日と4月1日の関空発便、4月1日と2日のソウル発便で、各50席を片道980円で販売、それ以外の席は片道4,750円で提供する。関空への韓国LCCの就航は3社目。ピーチ・アピエーションを含めるとイースター航空は8社目となる。

### ●泉州協、国際ハブ化を要望

関西空港周辺の13市町でつくる泉州市・町関西国際空港対策協議会(会長・福山敏博阪南市長)は1月31日、木村慎作・大阪府副知事と、福島関西国際空港会社社長に対し、関空の国際ハブ(拠点)化の早期実現などを求める要望書を提出した。「関西の発展のために、完全24時間運用が可能な関空が、ハブ空港の機能を十分に発揮することが不可欠」と強調。7月に関空との経営統合が予定されている大阪(伊丹)空港の将来的な廃港や、大阪都心部からの交通時間短縮のための鉄道整備などを求めた。

### ●梅田から早朝・深夜バス

関西空港交通(泉佐野市)などバス3社は1月31日、大阪・梅田～関西空港間を共同運行するリムジンバスを3月から片道1便ずつ増発すると発表した。ピーチ・アピエーションのダイヤに合わせ、現在より25分早い午前5時55分に関空に到着する始発便と、25分遅い午後11時10分に関空を出発する最終便を運行する。

---

## 空港

---

### ＝大阪空港＝

#### ●全日空が福島線を新設

日本航空と全日空は17日、3月からの新しい運航計画を発表した。全日空は6月から福島～大阪(伊丹)線を開設するほか、伊丹発着の福岡線を1日9便から10便に、仙台線を6便から7便に、新潟線を5便から6便に、大分線を3便から4便にそれぞれ3月25日から増便する。日航は伊丹～青森線を1日2便から3便に増便、新潟線を4便から3便に減らす。

### ＝成田国際空港＝

#### ●12月の旅客数、前年並みに回復

成田国際空港会社は1月26日、2011年12月の航空旅客数が248万8,503人で、前年同月並みに回復したと発表した。前年同月比100%以上になるのは2010年10月以来。東日本大震災発生翌月の4月には同62%に落ち込んでいた。

#### ●LCC受け入れへ国内線枠撤廃

国土交通省は1月27日、成田市内で開いた地元自治体などとの協議会で成田空港で約1割に制限していた国内線の発着枠を夏ダイヤが始まる3月25日から撤廃することを明らかにした。今夏以降、日系の格安航空会社2社が就航するほか、2013年には航空自由化で国際線も増便されることから、地方路線を拡充し、空港のハブ機能を強化する狙いがある。夏ダイヤで、発着枠が年間23万5,000回から25万回に拡大し、国内線の発着枠は現在の約3万回から1万回程度

増える見込み。

## ＝ 羽田空港 ＝

### ●日英航空協議で昼間も就航可能に

日本と英国の航空当局間協議が1月17～20日行われ、羽田空港の昼間時間帯で、国際線発着枠9万回拡張時に双方2便ずつの就航を可能とすることで合意した。就航可能となるのは、羽田空港の昼間時間帯の国際線発着枠が現在の3万回から6万回に拡張し、国際線発着枠が計9万回となる予定の2014年3月末以降から。今までは昼間時間帯はアジア近距離路線に限定されていたが、今回の合意で初めて長距離路線が運航できるようになる。

## ＝ その他空港 ＝

### ●仁川空港乗り継ぎ客、成田超える

韓国の仁川国際空港公社は1月4日、2011年の年間の乗り継ぎ客が566万人となり、前年を9%上回ったと発表した。成田空港の国際線乗り継ぎ客は東日本大震災の影響で10年の602万人を1割以上、下回ったことが確実視されており、仁川が成田を上回ったとみられる。

---

## 航空

---

### ●年末年始の国内線3.8%、国際線9.6%増

航空各社は1月10日、年末年始(12月22日～1月9日)の輸送実績を発表した。国内線は復興需要などから東北路線が好調で前年比3.8%増の437万9,489人、国際線も円高の追い風を受けて同9.6%増の77万6,106人といずれも前年を上回った。東北地方の各空港発着路線の利用者は日本航空、全日空ともに同9.4%の大幅増だった。

### ●エアアジアX、欧州線から撤退

マレーシアを拠点とするアジア最大規模の格安航空エアアジア傘下で長距離路線を運航するエアアジアXは1月12日、クアラルンプールと欧州、インドの4都市を結ぶ路線を3月31日までに順次、廃止すると発表した。今後は中核市場と位置づけるオーストラリア、中国、日本、韓国に経営資源を集中する。

### ●欧州エアバス、2010年の受注が米ボーイング上回る

欧州のエアバスは1月17日、2010年の航空機受注が、644機(840億ドル超)となり米航空機大手ボーイング(625機)を8年連続で上回ったと発表した。キャンセル分を除いたネットベースの受注は574機(740億ドル相当)でボーイングのネットベースの受注は530機だった。

### ●日航、植木氏が新社長に

経営再建中の日本航空は1月17日、大西賢社長(56)が会長に就き、植木義晴専務執行役員(59)が新社長に就任する人事を内定したと発表した。稲盛和夫会長(79)は代表権のない取締役名誉会長に退く。2月開催の臨時株主総会で決定する。植木氏はパイロット出身で、日航のトップにパイロット出身者が就任するのは初めて。

### ●定時到着率で1位独占

アメリカのコンデューシブ・テクノロジーが発行する「フライトスタッツ」で、2011年の定時到着率で、全日本空輸と日本航空が1位となった。定時到着率は、予定時刻に対し、遅延15分未満で到着した便が全体に占める比率。全日空は大手航空会社部門と、アジアの航空会社部門で1位を獲得。定時到着率は90.18%だった。日航は、共同運航便を含むキャリア別ネットワーク部門で1位となった。定時到着率は、86.33%だった。空港ではアジア部門で羽田空港が1位に。アジア・リージョナル部門で伊丹空港が1位となった。

### ●FDA、名古屋～新潟便を運航へ

フジドリームエアラインズ（FDA）は3月25日から、県営名古屋空港と新潟空港を結ぶ路線を1日1往復就航させ、名古屋～花巻、青森の2路線を1日1往復から2往復に増便すると1月24日発表した。新潟便は、日本航空の子会社ジェイエアが運航していたが、2011年3月に撤退。FDAは、新潟県内に自動車部品メーカーも多く「ビジネス客の需要が見込める」と新規就航を決めた。

---

## 関西

---

### ●大阪市、中田宏氏と稲継裕昭氏に特別顧問を委嘱

大阪市は1月4日、前横浜市長の中田宏氏と、早稲田大学大学院教授の稲継裕昭氏が5日付で市特別顧問に就任すると発表した。中田氏は市政改革の柱とする公募区長の権限強化策や区役所の新体制作りをアドバイスし、大阪都への移行時に設置する特別自治区の制度設計も担当する。稲継氏は元大阪市職員で、職員の給与制度や人事制度の見直しについて専門の行政学の立場から意見を述べる。

### ●同友会次期代表幹事に鳥井信吾氏

関西経済同友会は1月10日、5月に任期満了になる大竹伸一代表幹事（NTT西日本社長）の後任に、サントリーホールディングスの鳥井信吾副社長（58）を内定したと発表した。任期は慣例で2期2年。5月から1年間は大林剛郎代表幹事（大林組会長）がパートナーとなる。

### ●大阪市長、特区進出企業「地方税ゼロ」

橋下徹大阪市長は1月11日、政府の「国際戦略総合特区」に指定されたJR大阪駅周辺や臨海部の夢洲・咲洲地区への進出企業について、「大阪府と市と合わせて地方税ゼロ」を目指す考えを明らかにした。固定資産税を免除した上で、法人事業税など府税の免除も松井一郎大阪府知事に働きかける。

### ●熊取町長選挙、中西氏が無投票で再選

熊取町長選挙が1月17日告示され、現職の中西誠氏（59）のほかに立候補の届け出がなく、無投票で中西氏の再選が決まった。無投票は99年以来。

### ●大阪ステーションシティの来場者1億人突破

JR西日本の佐々木隆之社長は1月18日の定例記者会見で、2011年5月4日に全面開業した大阪ステーションシティの来場者数が1億人を突破したことを明らかにした。9～11月は月間の来場者数が1,000万人を下回ったが、歳末商戦がピークを迎えた12月は1,200万人を超え、開業時に近い水準に持ち直した。

### ●関西広域連合、観光・文化計画最終案で「カジノ誘致」削除

関西広域連合の関西観光・文化振興計画策定委員会（座長・大橋昭一和歌山大名誉教授）が1月19日、京都市内で開かれ、計画（2012～14年度）の最終案をまとめた。賛否が分かっているカジノ誘致の検討について計画から文言を削除することを決めた。「アジアの文化観光首都」を関西が目指すとし、将来目標として海外からの観光客を現在の3倍以上にあたる1,000万人に増やすことを目標に掲げた。

### ●百貨店、大阪一人勝ち

日本百貨店協会が1月19日発表した2011年の百貨店売上高によると、大阪地区は前年比3.6%増（新店含む）だった。増加に転じたのは1996年以来15年ぶり。関西経済が低迷するなかで、個人消費は数少ない堅調な分野だが、新規開業や大幅増床が相次いだ大阪の百貨店がけん引役になっているようだ。既存店ベースでの伸び率も0.6%と全国10都市で唯一のプラスだった。一方、京都や神戸は伸び悩んでおり、地域によって明暗が分かれる形になった。

### ●大阪りんくうホテル特別清算開始決定

大阪府が第三セクターを通じて出資し、飲食店経営会社、ダンシンダイナー（大阪市）にホテル事業を譲渡した大阪りんくうホテル（泉佐野市）が、1月20日付で大阪地裁から特別清算の開始決定を受けた。負債総額は約23億円。このうち、約20億円は、府三セク大阪府都市開発株式会社の貸付金などで、府が三セクを通じて行った融資のほぼ全額が、回収困難と見込まれている。

### ●特定都市再生緊急整備地域に大阪駅周辺、コスモスクエア

内閣府は1月20日、産業・商業の集積拠点を国内の中核都市内に整備するため、特定都市再生緊急整備地域にうめきた1、2期を含む大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域82haとコスモスクエア駅周辺地域53haを指定した。不動産取得税の減額や建築物の規制緩和が行われる。

### ●堺屋太一氏が「大阪10大名物」構想を提案

大阪府、市の特別顧問を務める堺屋太一・元経済企画庁長官は1月25日の統合本部会議で、大阪の知名度を世界的に高めるため、「10大名物」を4年以内につくる構想を提案した。2015年の道頓堀完成400周年に合わせ、「2kmプール」を整備し、世界遠泳大会を開催する案や、JR大阪駅・大屋根下の「空中カフェ」構想、関西空港と舞洲を一体開発し「国際特区」にする——などを盛り込んでいる。他の事業は▽2015年ごろに「大阪都発都記念大博覧会」を開催、シンボルとして大阪城公園と天満公園を結ぶ大歩道橋をつくる▽御堂筋の美術デザインストリート化▽大阪市内か堺市に1万平方メートルの映像「ヘクター・ピジョン」をつくり、CMなどを上映▽近鉄阿倍野タワーに「驚愕展望台」の設置を依頼▽北ヤード2期工事に高層マンションと空中緑地を実現▽北ヤード1期の「ナレッジキャピタル」を世界的名物になるよう改善▽咲洲または南港にエレクトロ・ゲーム・センターをつくる。

### ●2011年の近畿輸出1%増

大阪税関が1月25日発表した2011年の貿易概況（速報値）によると、近畿圏（2府4県）の輸出額は前年比1.0%増の14兆5,660億円だった。世界的な景気減速や円高で、伸び率は10年の19.9%から急低下した。

---

## 国

### ●国交省、国管理空港 民間運営に

国土交通省は国が管理する全国の27空港について、30～50年間の運営権を民間企業に売却する。国が土地や施設を所有したまま、滑走路から空港ビル、駐車場まで空港全体の経営を民間に任せる。通常国会に「民活空港運営法案（仮称）」を提出し、空港の運営権売却に必要な特例を設ける。今夏以降に売却先を公募し、2014年度にも仙台や広島など利用者の多い空港の運営権を売却する。民間企業による運営で経営を効率化し、航空機の着陸料を安くできるようにするほか、国の財政負担も減らす。

### ●野田改造内閣が発足

野田佳彦首相（民主党代表）は1月13日、改造内閣を発足させた。閣僚5人が交代、岡田克也前幹事長を副総理として入閣させ、税と社会保障一体改革の担当に起用することで「消費増税ソフト」を鮮明にする一方、小沢一郎元代表に近い議員も登用し、党内融和に一定の配慮をした。国土交通、財務大臣などは留任した。

### ●2011年の外国人旅行者最大の27.8%減

独立行政法人の日本政府観光局（JNTO）が1月20日発表した2011年の訪日外国人旅行者数（推計値）は、東日本大震災と原発事故の影響で、過去最高（861万1,175人）だった前年

に比べ、27.8%減の621万9,300人と大幅に減少した。減少率は、大阪万博開催の反動減があった1971年の22.7%を上回り、64年の統計開始以来で最大となった。下落率は徐々に縮小しており、12月は11.7%減だった。国・地域別では、訪日数が最も多い韓国が前年比32.0%減、中国が26.1%減、台湾が21.6%減だった。出国日本人数は前年比2.1%増の1,699万3,000人だった。

### ●31年ぶり貿易赤字

1月25日発表された財務省貿易統計（速報値）によると、2011年の日本の貿易収支は約2兆5,000億円の赤字となった。赤字転落は第2次石油危機後の1980年以来31年ぶり。東日本大震災による生産設備被災や継続的な円高などによる製造業の輸出減に加え、全国的な原子力停止の拡大に伴う火力燃料輸入の増加が響いた。

### ●50年後の人口3割減、人口問題研が推計

国立社会保障・人口問題研究所は1月30日、2060年までの将来推計人口を公表した。2048年に日本の総人口が1億人を割り、60年には8,674万人まで減る見通し。一方、女性が生涯に産む子どもの数（合計特殊出生率）の50年後の見通しは1.35で、2006年の前回推計の1.26から上方修正した。ただ、少子高齢化や厳しい人口減が続く傾向は変わっていない。

## ● 講演抄録

## 関西の活性化につながる 観光振興について

国土交通省近畿運輸局  
企画観光部長

森 宏 之 氏



●と き 平成24年1月24日（火） ●ところ 大阪キャッスルホテル7階

### ■はじめに

ただいまご紹介に預かりました近畿運輸局企画観光部長の森です。よろしくお願ひします。本日、お集まりの皆様には常日頃より交通行政、観光行政にご理解、ご協力を賜っており、誠に感謝申し上げます。私は昨年5月より現在の仕事をさせて頂いておりますが、その前に国土交通省航空局に2年程、さらにその前に成田国際空港株式会社に3年程在籍させて頂いたこともあり、現在の関西における航空を取り巻く状況、関空と伊丹の統合、LCC（ローコストキャリア）の新規就航等のダイナミックな動きに大きな期待をさせて頂いております。それらも背景に、観光が関西経済発展の起爆剤になることを願っております。

### ■観光行政をめぐる最近の動き

観光は裾野の広い産業であり、皆が協力して一体的に推進していくことが効果的なものです。日本の経済、関西の経済を活性化するため、観光産業に携わっている方、観光旅行に行かれる方、関係事業者の方、地方公共自治体等多くの方々と協力し、国としても観光振興を積極的に推進しているところです。

観光行政をめぐる最近の動きとしましては、平成15年にビジット・ジャパン・キャンペーンを開始し、平成18年に観光立国推進基本法が成立、平成20年に観光庁が設置されました。その後、中国個人観光ビザの発給開始、訪日外国人3,000万人プログラムの策定等がありました。

平成22年の新成長戦略においては、観光立国・地域活性化戦略が7つの戦略プログラムの1つに選定されております。しかし、昨年3月の東日本大震災後、外国人観光客が激減しております。

### ■観光産業の波及効果

観光立国の意義は、国際観光の推進は国家間の外交を補完・強化し、安全保障にも大きく貢献する我が国のソフトパワーを強化するものです。また、少子高齢化時代の経済活性化の切り札になると考えています。国内における旅行消費額（平成21年）は概算で25.5兆円と言われており、非常に大きな経済効果がある分野と考えています。このうち日本人の国内宿泊旅行が17.4兆円、日本人の日帰り旅行が5.5兆円で合計約90%を占め、残りは訪日外国人旅行が4.6%の1.2兆円、日本人の海外旅行による国内消費分が5.8%の1.5兆円となっています。

しかも、観光は関係事業が広範であり、土産物の工場から交通機関、旅館の食料生産者まで、生産波及効果は53.1兆円、対国民経済計算で6.1%にまでなると考えられています。一方、各国の観光GDPが占めるシェアを見ますと、スペインの10.7%から、欧米の国々等と比較して、1.9%と日本はなっており、まだ伸びる可能性があるのではと考えております。

もう少し具体的に言いますと、少子高齢化等による人口減少による経済規模縮小に対し、観光交流人口の増大は一定の効果があると考えております。試算ですが、現在、定住人口が1億

2,806万人で、1人当たり年間消費額は122万円とした場合、これをカバーするには旅行者がどれだけいけばよいか、試算によると定住人口1人減少分は外国人旅行者9人分に相当します。国内宿泊旅行者だと24人分、国内日帰り旅行者だと76人分に相当します。外国人旅行者が日本を訪問頂くことによる経済効果等も重要と考えます。

## ■外国人旅行者受入数の国際比較

実際に外国人旅行者がどれくらい日本を訪問しているか、逆にどれだけの方の方が海外へ出ているかについては、2009年、世界第1位の出国者数はドイツ7,230万人、2位アメリカ6,142万人、3位イギリス5,861万人、4位中国4,766万人で、日本は1,545万人の10位です。これに比較して、逆に日本へ訪問する外国人旅行者は2010年で861万人の世界第30位となっています。最大の外国人入国者数はフランスの7,680万人、アジアの中でも日本は、中国をはじめマレーシア、香港、タイ、マカオ、シンガポール、韓国に及ばない状況であり、もう少し増加が期待できるのではと頑張っているところです。

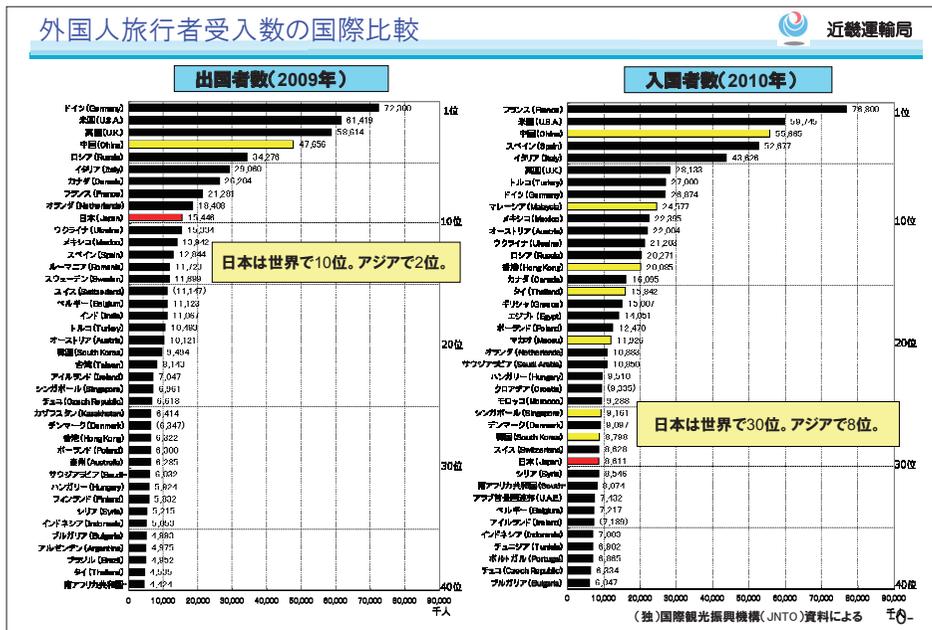
中国人は年間4,765万人海外へ出ているのですが、日本を訪問しているのは年間141万人

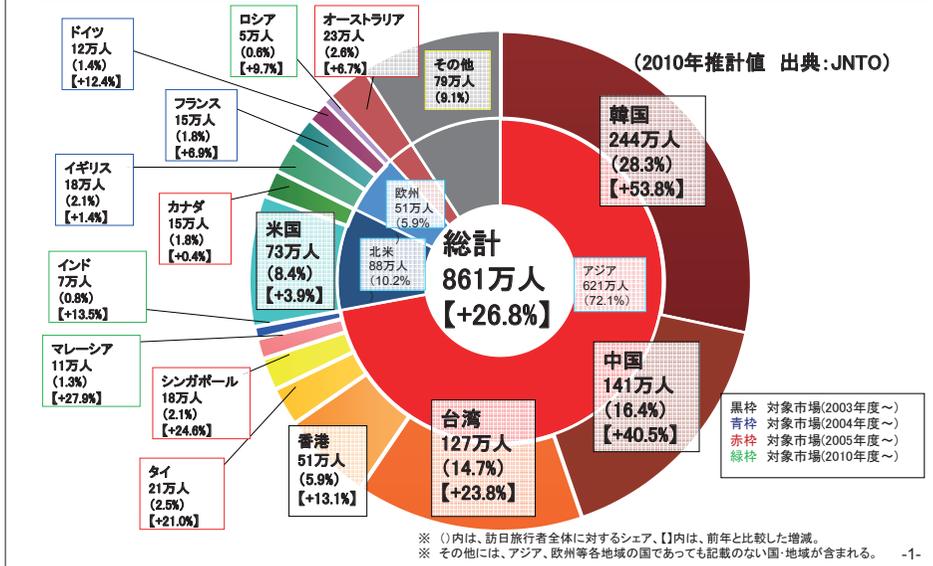
です。年間訪日外国人861万人の内訳（2010年推計値）は、韓国の244万人、次いで中国の141万人、台湾の127万人、香港51万人、アメリカ73万人となっており、シンガポール、マレーシア、インド等も含め、アジア、欧米からの訪問者が多くとなっております。

## ■ビジット・ジャパン・キャンペーン

UNWTO（世界観光機関）は、2020年に向け、東アジア・太平洋地域において、国際観光到着客数が大きな伸びとなると予測しています。現在の約9億人の旅行者が15億人以上になり、このうちアジア・太平洋地域は約4億人、世界の25%を占めると見ています。こうした状況下、熾烈な外国人客誘致のための国際間競争が生じており、我が国もビジット・ジャパン・キャンペーンを展開しております。日本は、訪日外国人3,000万人へのロードマップを示し、2013年までに1,500万人、2016年に2,000万人、さらに2019年に2,500万人、最終的には現在の世界6位のイギリスを抜く3,000万人を目指しています。

しかし、昨年3月、東日本大震災が発生し、風評被害等の影響もあり訪日外国人旅行者が激減しております。4月は前年度比63%減、5月





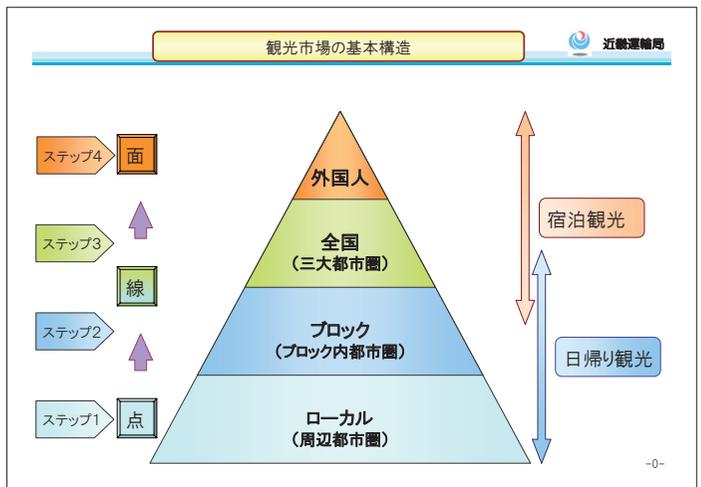
も50%減となりました。その後、関係者皆様方の協力により、日本の安全・安心に関する正確な情報の発信、訪日ツアー支援等に努め、11月には13%減、12月には12%減まで回復してきております。日本国内観光については、震災後、自粛等による減少はあったものの、震災復興のためにも、官民合同観光振興キャンペーン等を展開し、夏頃には旅行者数は前年度並みとなりました。

具体的には、メディア招請では、震災後、台湾テレビ局3社6人を大阪・京都・神戸に招き、黒門市場や錦市場、柴島浄水場等を取材頂き、台湾で放映されました。また、現地メディアや旅行会社との商談会、関西観光安全PR等をユニバーサルスタジオジャパンで大規模に展開したり、また、9月には、関西へのインバウンド促進を目的に、海外8か国旅行者、ランドオペレーター等39人に関西各地のモデルツアーに参加頂き、その後、国内約140人の観光業者との商談会を開催し、ツアー造成を進める等、訪日観光旅行者の回復に取り組んで参りました。

また、夏の和歌山県、奈良県の紀伊半島における台風12号による甚大な被害、その後の風評被害に対応し、現在、関係者の方々と協力し、温泉地、観光地に賑わいが戻るよう、モニターツアー等に取り組んでいるところです。

### ■観光市場の特性・分析

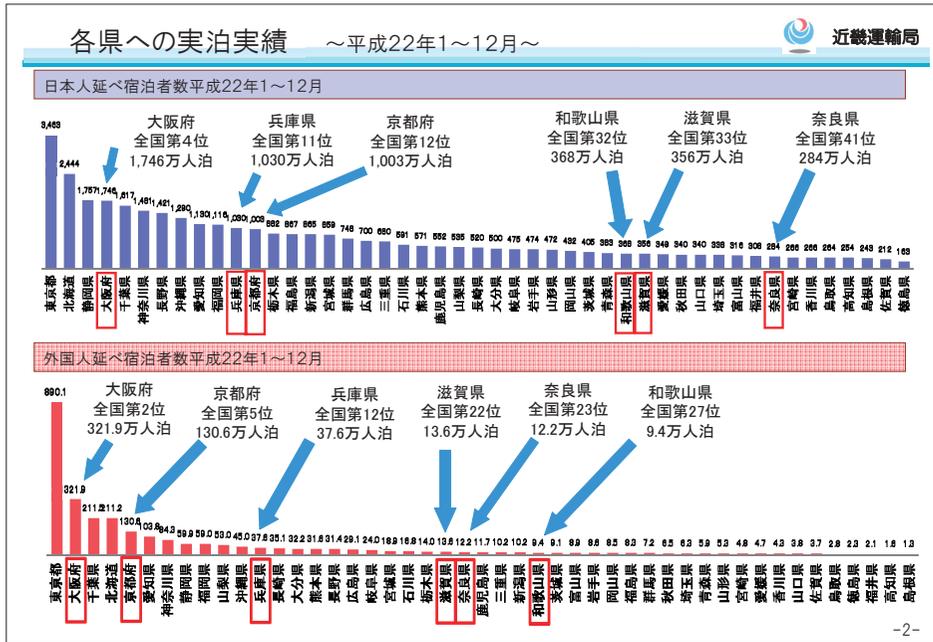
観光市場の基本構造は、図に示しましたとおり、周辺都市圏のローカル、ブロック内都市圏のブロック、三大都市圏からの全国、外国人があると考えられ、日帰り観光から宿泊観光となると考えられます。先程述べさせて頂いて



おりますとおり、海外には膨大な外国人旅行者がいること、日帰りから宿泊と遠距離になる程、1人当たり経済効果も大きい傾向があること等も踏まえると、必ずしもこのような三角構造とは言えないかもしれません。

次に各県の日本人宿泊実績を見てみると、東京が1位で北海道、静岡、大阪と続き、近畿各

県では、兵庫が11位、京都が12位に続き、和歌山32位、滋賀県33位、奈良県41位です。外国人延べ宿泊数を見ると東京が抜きん出てトップで、次いで大阪、千葉、北海道、京都と続き、兵庫が12位となっています。東京はビジネス客が多いことありますが、外国人宿泊の6割が東京というのが現実です。国別で見ると、韓



### 訪日外国人旅行者数の推移



訪日外国人の訪問率(都道府県別)

上段：都道府県、下段：延べ訪問率%

国	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
全体	東京 60.3	<b>大阪 26.1</b>	<b>京都 24.0</b>	神奈川 17.8	千葉 15.0	愛知 10.9	福岡 9.1	北海道 8.8	山梨 8.2	<b>兵庫 7.6</b>
韓国	東京 44.7	<b>大阪 22.7</b>	福岡 22.1	大分 14.2	<b>京都 14.2</b>	熊本 11.4	神奈川 10.8	千葉 8.7	<b>兵庫 8.2</b>	<b>奈良 7.7</b>
台湾	東京 42.9	<b>大阪 23.7</b>	<b>京都 18.6</b>	千葉 15.3	神奈川 13.0	北海道 12.2	愛知 11.1	<b>兵庫 10.3</b>	長野 7.2	<b>奈良 7.0</b>
中国	東京 80.0	<b>大阪 51.3</b>	<b>京都 39.3</b>	神奈川 36.4	千葉 35.3	山梨 27.2	愛知 26.1	北海道 11.6	静岡 6.7	<b>兵庫 6.2</b>
香港	東京 55.8	<b>大阪 20.9</b>	北海道 18.8	千葉 13.1	<b>京都 11.6</b>	神奈川 9.2	山梨 7.4	愛知 6.9	沖縄 6.9	<b>兵庫 6.1</b>
米国	東京 66.7	<b>京都 25.2</b>	神奈川 20.9	<b>大阪 16.2</b>	千葉 10.5	愛知 9.3	<b>奈良 7.7</b>	広島 7.3	沖縄 6.0	<b>兵庫 5.7</b>
仏国	東京 81.8	<b>京都 48.0</b>	神奈川 22.8	<b>大阪 20.6</b>	<b>奈良 20.6</b>	広島 12.9	<b>兵庫 8.9</b>	栃木 7.7	山梨 7.2	愛知 7.2

(資料)日本政府観光局(JNTO)「訪日外客訪問地調査2010年調査結果」

-3-

国、台湾、中国等は全国の傾向と類似していますが、欧米では、東京に次いで京都が訪問率の高い宿泊先となっています。年間5,000万人以上の旅行者が来ている京都は、ローカルやブロックの観光者、リピーターや外国人も多いと考えますが、大規模な人口圏である首都圏から新幹線で来られる方も多いと考えます。

## ■観光地としての関西の優位性と交通の重要性

パリ、ニューヨーク等世界の主要都市における半径100\*<sub>0</sub>圏と比較し、大阪の100\*<sub>0</sub>圏には京都、神戸、奈良が入り、世界遺産5か所、国宝の約6割が集中し、独自性のある多様な観光資源が集積しているエリアです。更に交通網が充実し、30分程度で各所に移動できるという利便性の高い地域です。この関西圏に滞在し、周遊して頂くことが効果的と考えております。昨年開通した九州新幹線は、夏頃より関西と九州の間の交流を活発化させており、九州と関西の交流をより促進するため、相互の自治体、観光協会、観光・交通事業者等が連携し、各種の 프로모ーション等を展開しております。

また、ローコストキャリア（LCC）の新規就航等航空分野の拡大については、今までなかった潜在需要も喚起するものとして期待しております。関西空港では、ここ10年間、中国、台湾をはじめ海外からのお客が増加しており、LCCのチェジュ航空、エアプサン、セブパシフィック、ジェットスター航空、ジェットスターアジアが就航、昨年11月からエアアジアXも運航しています。日系ではピーチアビエーションが3月から国内運航、5月からソウル便を予定しています。このような中、関空会社、大阪市、チェジュ航空等と連携にソウルから現地メディアを招請し、安くて楽しい大阪の旅をテーマにファミツアーを実施しました。また、南海電鉄、大阪市交通局、阪急電鉄は、関空一京都のアクセスきっぷ（1,200円）、関空から天下茶屋まで乗り、堺筋線で京都河原町まで行ける企画乗車券を昨年春から発売しています。アクセス交通は利便性や速達性が求められています

が、安価を求める層もあり、利用者のニーズに応じた対応が必要となっています。ヨーロッパのLCCでは、フライ&レールサービスもあり、インターネットにより、安価な航空券及びアクセスサービスも購入できる時代となっています。また、関空のアクセスでは、地方交通審議会第8号答申にもある「なにわ筋線」等も検討されています。

## ■訪日外国人旅行者の受入環境整備等

訪日外国人旅行者の受け入れ戦略拠点を全国12カ所、関西では大阪と京都、さらに受入地方拠点を全国11カ所、関西では奈良と白浜・田辺を定めて、受入環境整備を進めています。具体的には、京都でICTを活用した観光情報の提供実験を行ったり、奈良で社寺の外国語のガイド等を作成する等もしています。また、訪日外国人のおもてなしキャンペーンとして、外国人に限り関西2府1県の7,000店舗で割引等のサービスを受けられるビジット ジャパン カードを発行し、関西メガセールを展開しています。さらに、日本在住の外国人留学生に観光施設を実際に訪問してもらい、SNS等により情報を発信頂くサポーター事業等も実施しています。また、鉄道会社各社と連携し、光と灯の街めぐりとして神戸のルミナリエ、京都の嵐山花灯路、大阪の光のルネサンスをPRする広報を展開、さらに、旅行会社等有識者の方々から構成される委員会より、観光地の旅行商品化のためのアドバイスを頂く事業等も進めています。

## ■観光圏整備事業

地域の関係者による広域的な連携による着地型観光の醸成、長期滞在型観光が可能な観光地域づくりを行うため、観光圏整備事業、観光地域づくりプラットフォーム支援事業等を実施しています。全国で観光圏は48地域あり、関西には琵琶湖・近江路、京都の丹後、淡路島、熊野、吉野大峯・高野の5地域があります。

## ■ニューツーリズム、MICE、ポジティブ・オフ運動等

新たな観光資源として、エコツーリズム、グリーンツーリズム、文化観光、産業観光、ヘルスツーリズムの他、スポーツ観光、医療観光、ファッション・食・アニメ等まで広くニューツーリズムを推進しております。スポーツ観光は、「参加するスポーツ」から「見るスポーツ」、「支えるスポーツ」と多岐に渡っております。MICE（Meeting・Incentive・Convention・Event）による経済効果も大きいものです。例えば、本年、大阪で開催予定の国際銀行間通信協会（SWIFT）国際業務セミナー（Sibos）については、期間5日間で参加者1万人、経済波及効果は約26億円とされています。また、

企業等において、休暇の取得と外出を促進するポジティブ・オフ運動も推進しています。さらに、ピジット・ジャパン・プラスという活動も展開しております。訪日観光ビザの見直し、通訳案内士制度の特例等も進めております。

## ■終わりに

観光を通して関西の経済活性化が進めばと願っております。関係者の皆様方には、引き続きのご理解、ご協力をお願い申し上げます。以上で説明を終わらせて頂きます。ご静聴ありがとうございました。



## 空港経営にスピードを

日本経済新聞 大阪本社 地方部 編集委員 宮内 禎一

### ■ゼロからのスタート

昔話から始めたい。1984年、関西国際空港会社が発足した年のこと。私は駆け出し記者として大阪府庁や空港会社などを回っていた。心斎橋にあった空港会社の本社はゼロからのスタートで、雑然としていた。約150人の社員は運輸省、建設省、大蔵省、大阪府など官庁や、航空会社など民間からの出向者。当初は関係もぎくしゃくして業務はそう円滑には進まなかった。漁業補償交渉に当たる調整部は常に困難に直面していたし、広報機能も不十分だった。ただ空港島を建設する工務1部、連絡橋担当の工務2部の技術者は未曾有の工事に取り組む意気込みが感じられた。

特に印象深いのは漁業補償交渉の取材だ。泉州各地の漁協や組合長宅などを訪ねて歩いた。交渉が始まる前から漁協組合員の水増し問題などが起き、空港会社による大阪府漁連への第1回の説明会も、竹内良夫社長が欠席したことに漁業者が反発して流会になるなど波乱の幕開け。案の定、交渉は長引き補償額は次々と積み上がって、空港会社が府漁連と漁業補償交渉の調印ができたのは86年4月になってからだった。

漁協回りの合間には泉佐野の青空魚市場でシャコを買って食べたりした。海岸を歩きつつ、「ここから沖合5キロに本当に海上空港ができるのだろうか?」と空想してみても、穏やかな泉州の海にその像は結ばなかった。まさに夢のような計画だった。

夢物語といえば、当時はまさか四半世紀後に関西3空港問題などというものが持ち上がるなどと想像すらできなかった。伊丹は廃港の方針だったし、神戸空港は影もなかった。まだバブル崩壊前の右肩上がりの時代。85年のブラ

ザ合意後の円高で日本企業のアジア進出が活発になるなかで、旅客も貨物も急成長が期待できた。ライバルとなるアジアの空港はまだ旧態依然で、成田空港も反対闘争が続いていた。日本初の海上24時間空港の計画はアジアの拠点となるにふさわしく、輝いていたといえる。

しかし、その後のバブル崩壊、東京一極集中の進行、伊丹空港の存続と神戸空港建設など、関西空港の成長の足を引っ張る様々な事態が起きた。長々と昔話を書いたのは、わずかに四半世紀で予想もできないような変化が次々と起きるということを示したかったからだ。これからの四半世紀も変化の勢いが鈍ることはないだろう。空港経営にはますますスピードと的確な洞察力が求められる。

### ■スピード重視で

これまでの変化には予想できない部分もあったが、もう少し手の打ちようがあったのではないか。空港問題だけではなく、日本はとにかくスピードが遅い。筆者が2003年から3年間駐在したシンガポールの事例を中心にみてみよう。当時のシンガポールが空港の成長の柱に置いたのは現在の関西空港と同様、やはりLCC、航空貨物、非航空系だった。

03年、重症急性呼吸器症候群(SARS)騒動からようやく立ち直り始めたシンガポール。真っ赤なTシャツに真っ赤な野球帽という奇抜なスタイルで記者会見場に現れたのはエアアジアのトニー・フェルナンデス最高経営責任者(CEO)だった。従来の航空会社とはまったく違う点をアピールするのが狙いだったのだろう。ワーナーミュージックのマレーシア現地法人役員だった彼が、経営破綻していたエアアジアを安価で買い取ったのがその2年前。瞬く

間に LCC として再生させ、シンガポール乗り入れへ何回も政府との交渉に足を運んだ。

エアアジアはチャンギ空港への乗り入れを希望したが、シンガポール政府は当初、小規模なセレーター空港への乗り入れは認めたもののチャンギの利用は許さなかった。LCC の将来性に気づいた政府が時間稼ぎをしたのだろう。シンガポール航空傘下に LCC のタイガー航空を急ぎょ設立するとともに、チャンギ空港で LCC 専用ターミナルの建設にも着手した。一方のエアアジアはシンガポール島の対岸のマレーシア・ジョホールバルの空港からクアラ Lumpur 便を飛ばし、シンガポールからジョホールバルへはタクシーやバスで来てほしいと宣伝。それでも客は集まった。シンガポール政府とエアアジアの火花が散る先陣争い。両者とも実績づくりの重要性を理解していた。それからの東南アジア、インドでの LCC の拡大は目を見張るばかりだった。

当時、シンガポールで開かれた航空ショーに訪れた日本の大手航空会社首脳に LCC 旋風の話をしたが、あまりピンとこないようだった。これに対し韓国のアジアナ航空の首脳は「前向きに考えている」と語り、受け止め方がまったく違ったのを覚えている。アジアナが LCC のエアブサンを設立したのは 07 年。日本はさらに 4 年遅れた。

幸い、日本では関西空港が LCC で一歩先んじている。3 月 1 日から関空を拠点にしたピーチ・エアレーションが運航を始めるし、国内初の LCC 専用ターミナルも今秋には開業する。片道 4 ~ 5 時間圏といわれる LCC にあって、アジア便を考えると関空は成田よりアジアに近く優位に立てる。LCC を日本の消費者の意識に定着させるため、空港会社と LCC を運航する航空会社はしばらくの間、なりふり構わぬ PR が必要だろう。「LCC といえば関空」というイメージが定着すれば成功だ。旅客が増えて、空港がにぎやかになること。すべてはそこから始まる。高品質のサービスを求める日本人に LCC はそぐわないという意見もあるが、そうは思わない。私も昨年秋に関空からジェットスターアジア航空で台北まで出かけたが、まったく快適だった。

### ■ 3 空港経営で柔軟性を

次に航空貨物だが、関西空港は 24 時間運用の利点を生かし切っていない。日本企業がアジアへの生産移転を加速させるなかで、一層の手を打つ必要がある。チャンギ空港では隣接地に政府が建設した保税物流地区 ALPS がある。自由貿易地区に指定され、関税が免除になる。シンガポールに拠点がない企業の製品や部品を集配する「非居住者在庫サービス」などが可能で、各国の物流会社がここにアジア太平洋地域のサプライチェーン・マネジメントの統括拠点を置くなどしている。関西空港でも無税扱いで簡単な組み立てなどができるように、施設や制度の検討が必要だ。

そして非航空系収入の拡大。物販では関空はまだまだ改善の余地がある。新千歳空港は昨年、国内線ターミナルビルを大改装し、エンターテインメント施設を新設したほか、物販・飲食店を大幅に拡充した。このうち人気漫画の施設「ドラえもん わくわくスカイパーク」は国際線ターミナルビルとの連絡通路に開設し、アジアからの客などに連日人気だという。映画館や温泉施設など空港周辺地域の住民が利用できる施設も備えた。飲食・物販では道内各地の有名店を集め、改装で開業した 123 店のうち半分以上が新規出店だ。現在の関空ターミナルビルは初代の竹内社長の「単なる飛行場でなく、都市機能を満載したインテリジェント・アイランドに」との方針に沿うもの。まだ実現できたとはいえない。チャンギは乗り継ぎ客に無料で市内バスツアーを提供している。大阪府の特別顧問である堺屋太一氏は「大阪の 10 大名物創り」を提唱しているようだが、関空がその周辺に内外から集客できる名物がほしい。

これからは関西空港と伊丹空港の経営統合がうまく進むかが焦点になる。数十年に及ぶコンセッションの間には予想もつかないことが起きるだろう。であれば、状況の変化に柔軟に対応できるように、神戸を含めた関西 3 空港を複数経営するスキームを整えていくのが最善の道ではないか。



## 関西国際空港の国内線の現状と将来のあり方



神戸夙川学院大学 観光文化学部 准教授

小島 克巳

(財関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

### 1. はじめに

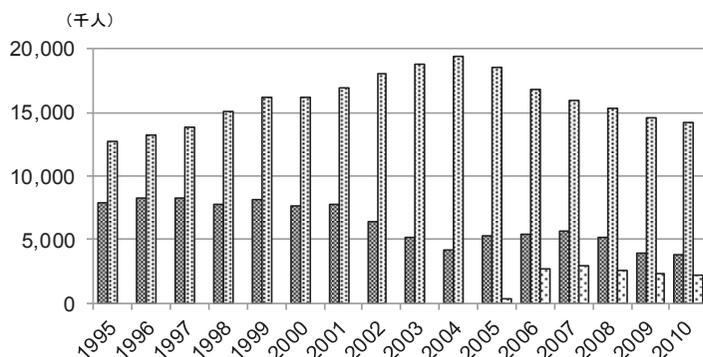
今年 2012 年の航空業界の話題は、何といてもピーチ・アビエーションをはじめとする国内 LCC（格安航空会社）の新規就航であろう。数年前から国内空港に海外 LCC が乗り入れを開始し、わが国でも少しずつ LCC の存在感が高まってきたが、今年はまさに“国内 LCC 元年”ともいうべき年になる。

関西国際空港(以下、関西空港)の国内線においても、国内 LCC として昨年誕生したピーチ・アビエーションが札幌線と福岡線に、既存のスカイマークも札幌線と沖縄線にそれぞれ 3 月から就航する予定である。しかしながら、関西空港の国内線の現状をみると、1994 年の開港当時と比較して路線便数が大幅に減少し、国内線カウンター前のロビーも往時の賑わいがなくなっている。

本稿では、関西空港国内線の旅客数と便数の推移と現状を簡単に整理するとともに、今年の 7 月に予定されている関西空港と伊丹空港の経営統合をにらんで、関西空港の国内線のあり方について考えてみたい。

### 2. 関西 3 空港の国内線の推移と現状

最初に、関西、伊丹、神戸の各空港の国内線旅客数の推移と現状についてみてみたい。これら 3 空港の国内線旅客数の推移をグラフにしたものが図 1 である。



■ 関西 ■ 伊丹 ■ 神戸

出所) 国土交通省『航空輸送統計年報』各年度版より筆者作成

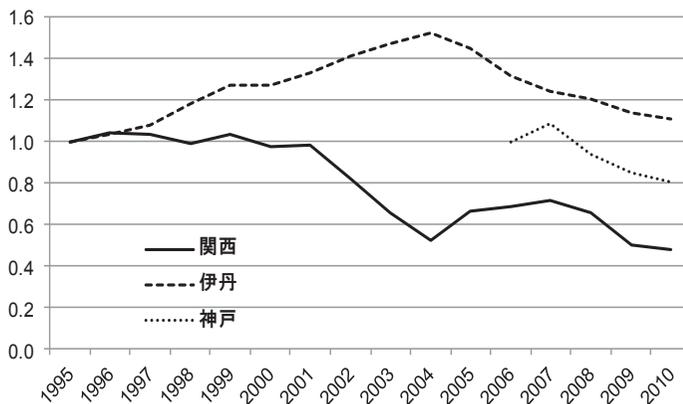
図1 関西・伊丹・神戸各空港の国内線旅客数の推移

関西空港の国内線旅客数は開港直後の 1995 年には約 800 万人であったが、2000 年頃から徐々に減少し、ここ数年は 400 万人台と、1995 年と比較すると半分以下の旅客数まで落ち込んでいる。

伊丹空港の旅客数は2004年度が約1,950万人でピークであったが、最近は減少傾向にあり、おおよそ1,500万人を切るぐらいの水準になっている。神戸空港は2007年度がピークで、約300万人の旅客数となっている。その後、JALの全面撤退などの影響もあり、ここ数年は200万人近くまで減少している。

2010年度の国内線旅客数のシェアをみると、おおよそ伊丹空港が70%、関西空港が20%、神戸空港が10%になっている。1995年度には、伊丹空港が60%、関西空港が40%というシェアであったため、当時と比較すると関西空港のシェアは半分ほどになっている。

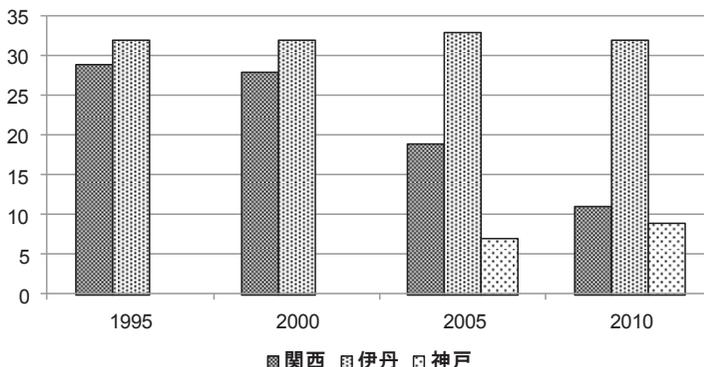
図2は、1995年度（神戸空港は2006年度）を1とした場合の国内線旅客数の増減を表したグラフである。このグラフでも関西空港の落ち込みが目立っている。2004年度を底として関西空港の旅客数が一時的に増加に転じているが、これは2005年度から伊丹空港の長距離便に運航制限（ペリメーター規制）が課されたことが影響している。しかしながら、この増加傾向も長くは続かず、最近では元と同様の水準に戻ってしまっている。



出所) 国土交通省『航空輸送統計年報』各年度版より筆者作成

図2 関西・伊丹・神戸各空港の国内線旅客数の増減比

次に、航空会社の国内線路線数の推移を図3に示す。こちらでも、伊丹空港の国内線路線数はほとんど変化がないのに対し、関西空港の国内線は29路線から11路線まで減っている。11路線の内訳は幹線が5路線、ローカル線が6路線であり、ローカル線のうち通年運航は函館線と石垣線の2路線にしかすぎない。一方、神戸空港は2010年度では9路線あり、路線数での比較では関西空港と神戸空港は大差がなくなっている。国は関西空港の位置づけを“関西圏の国内線の基幹空港”としているが、事実として関西空港の国内線ネットワークは決して十分ではなく、開港当初の売りであった関西空港の内際接続機能はあまり機能していないといえる。



出所) 国土交通省『航空輸送統計年報』各年度版より筆者作成

図3 関西・伊丹・神戸各空港の国内線路線数の推移

### 3. 関西空港国内線の問題点

よく指摘されるように、関西空港の国内線需要が伸び悩む背景としては、空港アクセスや着陸料の問題、旅客の伊丹空港選択にともなう航空会社の伊丹空港へのシフトなどがある。

関西空港へのアクセスについては、特に国内線のように飛行時間の短い路線ではなおのこと空港へのアクセス時間が空港需要に影響を与える。また、既存の航空会社からみれば、関西空港の国内線は伊丹空港よりも相対的に需要が小さいうえに、運賃水準や着陸料といったコスト面からしても収益性が悪い。そのため、旅客ニーズの高い伊丹空港の方に航空会社も路線便数を多く設定しているのが実情である。

その一方で、伊丹空港にはジェット枠や運用時間といった運航に関わる制限事項が存在するため、現状では伊丹空港だけで関西圏の国内線需要を賄うことはできない。したがって、関西空港と伊丹空港との国内線のすみ分けは依然として必要であり、そこでは航空各社のネットワーク戦略が鍵となる。

さらに、国内 LCC を含む新規航空会社にとっては、伊丹空港にはジェット枠の関係で就航できないため、その代替空港として、発着枠に余裕のある関西空港をベースに国内線を運航するという経営戦略がありうる。ただし、その場合には現行の着陸料水準がネックとなるため、着陸料の割引施策が新規航空会社へのインセンティブとして必要である。今回のスカイマークやピーチ・アビエーションの関西空港への就航でも、着陸料の割引施策の有無が就航を決定する大きな判断材料になっていると考えられる。

### 4. 伊丹空港との経営統合後の関西空港国内線のあり方

今年7月に予定される関西空港と伊丹空港の経営統合後は、1つの経営主体が2つの空港を運営することになる。この場合、この経営主体の収入を増やすための施策として、両空港の着陸料について価格差別を行うことが考えられる。すなわち、価格弾力性の低い伊丹空港の着陸料を相対的に高く、価格弾力性の高い関西空港の着陸料を相対的に安く設定するのである。

国内線については、航空会社は関西空港の発着枠よりも伊丹空港の発着枠により高い価値を認めている。それゆえ、関西空港と伊丹空港が経営統合した際に、仮に関西空港と伊丹空港の着陸料に大差がなければ、当然航空会社の需要は伊丹空港に集中する。そこで、関西空港の着陸料を相対的に安く設定する（あるいは割引施策を実施する）ことで、関西空港の国内線の収益性を少しでも改善させ、航空会社に関西空港の国内線を運航させるためのインセンティブを与えることが必要である。着陸料が安く抑えられれば、関西空港の国内線の運賃も下がり、結果的に旅客にもメリットがある。

### 5. おわりに

既存の関西空港の国内線は伊丹空港の国内線と比較して競争力が弱く、その結果、関西空港は国際線のハブ空港でありながら、残念ながら国内線では基幹空港とは成りえていない。このような状況を打破するためには、既存の大手ではできない格安な航空運賃の設定で需要を呼び込めるピーチ・アビエーションとスカイマークといった新規航空会社に就航してもらい、国内線の二次的な空港として、あるいは国内 LCC のハブ空港としての存在価値を高めることがひとつの戦略となるだろう。

さらに、関西空港と伊丹空港の経営統合後の新会社（あるいは将来的に事業運営権を持つ運営会社）には、これらの新規航空会社の就航を後押しするような着陸料のプライシングを行ってもらい、それによって関西空港の国内線がかつての賑わいを取り戻すことを期待したい。

## 2011 年(平成 23 年)12 月運営概況(速報値)

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

- 乗入便数 **146.8 便/日** (対前年比 **104%**)
  - 国際線： 107.5 便/日 (対前年比 104%)
  - 国内線： 39.3 便/日 (対前年比 106%)
- 旅客数 **36.3 千人/日** (対前年比 **106%**)
  - 国際線： 27.6 千人/日 (対前年比 106%)
  - 国内線： 8.7 千人/日 (対前年比 106%)
- 貨物量 **2,066t/日** (対前年比 **97%**)
  - 国際貨物： 1,952t/日 (対前年比 97%)
  - 積込量： 884t/日 (対前年比 93%)
  - 取卸量： 1,068t/日 (対前年比 100%)
  - 国内貨物： 115t/日 (対前年比 96%)

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。

## 2011 年(平成 23 年)暦年運営概況(速報値)

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

- 発着回数 **106,001 回** (対前年比 **99%**)
  - 国際線： 75,771 回  
(対前年比 101%)
  - 国内線： 30,230 回  
(対前年比 95%)

### 発着回数について

暦年の発着回数につきましては、国際線は貨物便の増加により 2 年連続で前年を上回りました。国内線は旅客便・貨物便ともに前年を下回り、国際線・国内線合計では 99% となりました。

- 旅客数 **13,520,663 人**  
(対前年比 **94%**)
  - 国際線： 9,911,185 人  
(対前年比 95%)
  - 国内線： 3,609,478 人  
(対前年比 93%)

### 旅客数について

また暦年の国際線旅客数につきましては、外国人旅客数は 3 月に発生した東日本大震災や原発事故等による訪日回避の影響から徐々に回復しつつも、円高の影響もあり 2 年ぶりに前年を下回りました。日本人旅客数は 2 年連続で前年を上回りましたが、国際線暦年合計では 2 年ぶりに前年を下回る 95% となりました。

- 貨物量 **722,175t** (対前年比 **98%**)
  - 国際貨物： 685,017t (対前年比 98%)
  - 積込量： 316,109t (対前年比 96%)
  - 取卸量： 368,908t (対前年比 99%)
  - 国内貨物： 37,158t (対前年比 101%)

### 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から 2 年ぶりに前年を下回りました。

1. 乗入便数のその他には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機等を含む。  
 2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局発表数値を参考に算出。 3. 国際貨物量は、大阪税関公表の関西国際空港航空機積卸貨物量。

## 大阪税関貿易速報 [関西空港]

(平成 23 年 12 月分)

【貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
近畿圏	1,214,096	93.0	21.6	1,130,039	114.1	19.4	84,057
管内	718,281	92.5	12.8	867,581	115.2	14.9	△ 149,300
大阪港	247,765	86.8	4.4	359,472	103.9	6.2	△ 111,708
関西空港	333,294	92.2	5.9	230,685	103.5	4.0	102,608
全国	5,623,691	92.0	100.0	5,828,753	108.1	100.0	△ 205,062

【空港別貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
関西空港	333,294	92.2	5.9	230,685	103.5	4.0	102,608
成田空港	732,989	81.2	13.0	761,797	97.9	13.1	△ 28,808
中部空港	67,550	106.4	1.2	53,573	96.2	0.9	13,977
福岡空港	48,073	101.4	0.9	25,107	101.5	0.4	22,966
新千歳空港	1,525	131.6	0.0	986	112.5	0.0	539

※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。

## 大阪税関貿易速報 [関西空港]

(平成 23 年暦年分)

【貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
近畿圏	14,566,029	101.0	22.2	13,232,847	115.8	19.4	1,333,181
管内	8,879,744	99.3	13.5	10,077,794	116.2	14.8	△ 1,198,050
大阪港	3,008,238	92.4	4.6	4,319,466	114.8	6.3	△ 1,311,227
関西空港	4,237,006	99.4	6.5	2,808,757	103.9	4.1	1,428,249
全国	65,554,741	97.3	100.0	68,047,427	112.0	100.0	△ 2,492,686

【空港別貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
関西空港	4,237,006	99.4	6.5	2,808,757	103.9	4.1	1,428,249
成田空港	9,228,579	89.2	14.1	9,222,908	93.5	13.6	5,671
中部空港	701,226	94.7	1.1	730,094	116.7	1.1	△ 28,868
福岡空港	569,269	93.8	0.9	303,012	86.9	0.4	266,256
新千歳空港	20,397	118.5	0.0	21,423	230.5	0.0	△ 1,026

※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)	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)	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	1,751,906	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
<b>平成23年累計</b>	<b>1,343,900</b>	<b>3,680</b>	<b>1,363,280</b>	<b>3,740</b>	<b>3,395,940</b>	<b>9,300</b>	<b>3,388,800</b>	<b>9,260</b>	<b>9,491,920</b>	<b>26,010</b>
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
<b>平成24年累計</b>	<b>143,410</b>	<b>4,630</b>	<b>132,110</b>	<b>4,260</b>	<b>274,750</b>	<b>8,860</b>	<b>263,110</b>	<b>8,490</b>	<b>813,380</b>	<b>26,240</b>
<b>前年同期比</b>	<b>131,920</b>	<b>4,260</b>	<b>126,230</b>	<b>4,070</b>	<b>270,190</b>	<b>8,720</b>	<b>252,650</b>	<b>8,150</b>	<b>780,990</b>	<b>25,190</b>
<b>対前年同期比</b>	<b>108.7%</b>		<b>104.7%</b>		<b>101.7%</b>		<b>104.1%</b>		<b>104.1%</b>	

※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。

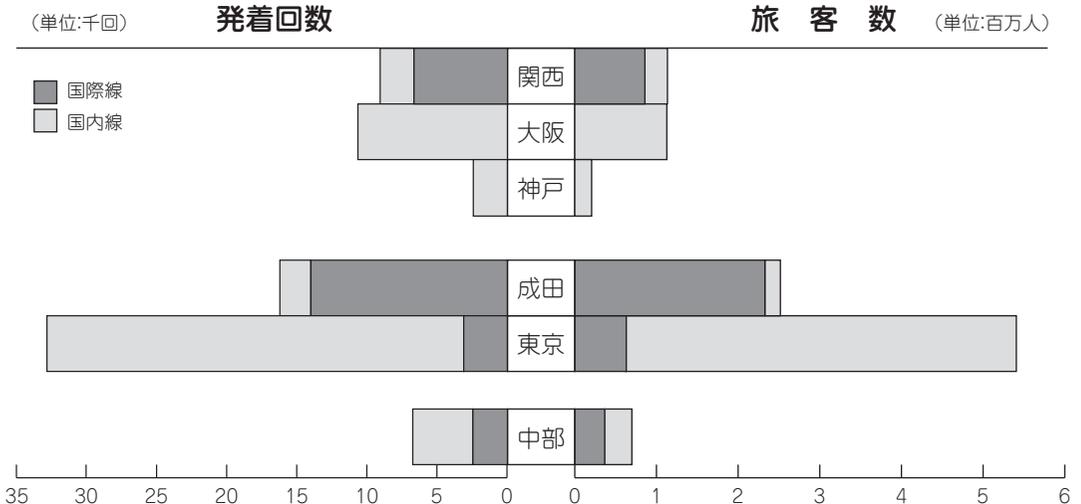
※平成6年の数値は、開港(9月4日)以降の総数である。

## 関西 3 空港と国内主要空港の利用状況 平成 23 年 12 月実績【速報】

区 分	空港名	国 際 線		国 内 線		合 計	
		前年同月比	前年同月比	前年同月比	前年同月比		
発着回数 (回)	関西 3 空港	6,672	104.0%	15,534	104.2%	22,206	104.1%
	関 西	6,666	103.9%	2,438	105.8%	9,104	104.4%
	大阪(伊丹)	2	—	10,626	102.4%	10,628	102.4%
	神 戸	4	—	2,470	110.9%	2,474	111.0%
	成 田	13,998	101.8%	2,206	122.4%	16,204	104.2%
	東京(羽田)	3,084	103.0%	29,756	105.3%	32,840	105.1%
	中 部	2,483	99.0%	4,260	102.9%	6,743	101.5%
旅客数 (人)	関西 3 空港	855,578	106.5%	1,592,412	100.9%	2,447,990	102.8%
	関 西	855,550	106.5%	270,900	105.8%	1,126,450	106.3%
	大阪(伊丹)	0	—	1,112,866	97.8%	1,112,866	97.8%
	神 戸	28	—	208,646	113.1%	208,674	113.2%
	成 田	2,306,315	98.8%	182,188	126.3%	2,488,503	100.4%
	東京(羽田)	612,262	118.8%	4,745,925	102.2%	5,358,187	103.9%
	中 部	360,000	108.2%	333,013	103.2%	693,013	105.8%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	60,503	96.8%	16,629	98.5%	77,132	97.2%
	関 西	60,503	96.8%	3,557	95.7%	64,060	96.8%
	大阪(伊丹)	0	—	12,352	99.6%	12,352	99.6%
	神 戸	0	—	720	93.8%	720	93.8%
	成 田	166,828	100.7%	集計中	—	166,828	100.7%
	東京(羽田)	10,934	144.0%	73,074	98.2%	84,008	102.4%
	中 部	9,957	108.1%	2,728	81.7%	12,685	101.1%

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3. 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10～12月)

※ご遺族の心を支えた職務を越えた対応※

株式会社TEI 辰喜香奈さん、山田明日香さん



左から辰喜香奈さん、山田明日香さん

【職場推薦】

パリから乗継の男性が倒れられ、入院されたため、フランス語通訳の依頼を受けました。フランス語しか話すことができない同行の奥様・娘様の不安を少しでも解消するため、残念ながら4日目にその男性が亡くなられた後も、通訳者は業務以外の時間においても個人的な気持ちで日々精神的に滅入っている奥様と娘様の元に出向き、心の支えとなりました。外国人受入担当者も、病院

に出向いてフォローを共に行い、ご遺体移送について関係者とのやりとりの取りまとめを行いました。通訳者・外国人受入担当者の両名は、関西での思い出にと奥様・娘様を岸和田城等へ個人的にお連れしました。

※ KIX スタッフが連携して同行者とはぐれたお客様に対応 ※

大阪税関関西空港税関支署の皆さん

株式会社エーエヌエースカイバル 小畑菜奈さん、加納由希子さん、川上亜紀さん、中村加恵さん

【お客様推薦】

高齢の父との旅行で到着した際、シャトルに乗るところではぐれてしまい、荷物を受け取るターンテーブルで待っていれば会えるだろうと安易に考えていたところ、父はそのまま外に出てしまっていたようでした。税関の前で父を探し、外に出ると戻れなくなるし、かといって入国審査を済ませているのでシャトルへ戻ることも出来ず、困り果てていました。税関職員の男性に相談したところ、受け取った荷物を一緒に入国審査のところまで運んでくださり「ここで様子を見たら？」とアドバイスしてくださったり、その後も見つからず困っていると航空会社職員の方にもおっしゃってください、その航空会社職員の方もゲートからシャトルなど、警備の方も連携して探してくださいました。皆さん一生懸命に色々な手段を講じて探してくださったことに本当に感激しました。今回の件では、税関職員の方々、航空会社職員の方、警備の方、関空に働く沢山の方にご迷惑をお掛けし申し訳ないと同時に、大好きな関西空港がますます大好きになりました。『心を動かす空港』のキャッチフレーズそのものだと思います。



【後列】大阪税関関西空港税関支署の皆さん、  
【前列】右から株式会社エーエヌエースカイバル  
小畑菜奈さん、加納由希子さん、川上亜紀さん、中村加恵さん

## 関西空港調査会からのお知らせ

### ○第387回定例会（平成24年1月24日開催）

「関西の活性化につながる観光振興について」をテーマに森 宏之 氏（国土交通省 近畿運輸局 企画観光部長）の講演会を開催した。

### ○第4回伊丹空港の事業価値向上に関する研究会（平成24年1月31日開催）

「新たな空港ビジネスモデルのコンセプトと機能」という内容で行った。

### ○空港セミナー（平成24年2月15日開催）

「関空・伊丹統合事業への期待と課題」をテーマにセミナーを開催した。

## 今後の予定

### ○見学会

日 時 平成24年2月23日（木）13:00～14:30

見 学 先 大阪府立大学植物工場研究センター

### ○第5回伊丹空港の事業価値向上に関する研究会

日 時 平成24年3月15日（木）15:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「伊丹空港の事業価値向上のための新たな空港ビジネスの提言案」

### ○第4回航空需要創出研究会

日 時 平成24年3月21日（水）15:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「航空需要創出のための提言（案）」

講 師 竹林 幹雄 氏（本研究会主査、神戸大学教授）

### ○講演会兼第388回定例会

日 時 平成24年3月22日（木）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「関西国際空港の今後の果たすべき役割について」（仮題）

講 師 岩村 敬 氏（関西国際空港株式会社取締役会長）

### ○第4回空港経営研究会

日 時 平成24年3月30日（金）15:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「航空ネットワークの強化についての提言（案）」（仮題）

講 師 野村 宗訓 氏（本研究会主査、関西学院大学産業研究所所長）

## 事務局だより

▶ 昨年12月の異動で関西国際空港の展望ホール2階にあります環境センターに勤務になりました。今までとは全く違う航空機騒音などの業務に毎日奮闘しながら、勉強しております。

先日、飛行機の高度や音を測定する機械を点検するために、淡路島へ行ってきました。その日はかなり寒く、降雪や強風もあり、屋上に置いてある機械を見に行ったときは、風で飛ばされそうになりました。午後には少し晴れ間が出た時があり、関西空港に着陸する飛行機を見ることができ、業務の参考になる現場を経験することができました。

最近空を見上げることが少なかったのですが、これからは飛行機のことにも気にしながら、空を見ることが増えそうです。これから暖くなる季節になるので、たまには、空を見ながらぼーっとするのもいいかなと思っています。

（ホ）

愛情を持って育てた新鮮な農産物が彩り豊かに並んでいます

農産物直売所「<sup>あいざい</sup>愛彩ランド」(岸和田市)



国道170号(大阪外環状線)沿いの岸和田市三ヶ山町にオープンした「愛彩ランド」では、地元の農家で愛情を持って育てられた、安全・安心で新鮮な野菜、果物、花などが直売されています。ここでは、農産物はもちろん鮮魚やお肉、隣接する手作り工房で製造されたお餅や米粉パン、水なすの浅漬けなどの加工品も揃えられており、地産地消を積極的にすすめ、地域の人々との交流をはかることを目的とした農産物直売所となっています。また、同じ施設内には、地元の旬の食材を用いたこだわりの料理をビュッフェ形式で提供するレストランや、季節の果物を使ったソフトクリームなどを提供するカフェ、そして農業に関する講習会や、食育を目的とした調理・加工などの体験学習ができる体験交流施設も併設されており、お子様とご一緒でも農産物に親しみながらゆっくりとお楽しみいただけます。駐車場やトイレなどの「道の駅」としての機能も充実しており、ドライブ途中の立ち寄り休憩もOK。ぜひ春の1日、「愛彩ランド」にお越し下さい。お待ちしております!!



- 営業時間/農産物直売所 10:00~18:00  
レストラン 11:00~15:00 (L.O.14:00)
- 定休日/水曜日
- アクセス/南海岸和田駅より南海ウイングバス「道の駅愛彩ランド」行き  
乗車約30分  
駐車場 約280台(無料)
- 問合せ先/愛彩ランド 072-444-8002(農産物直売所)