



KANSAI 空港レビュー



No.401
2012.4

CONTENTS

1 巻頭言

関西活性化とともに歩みを～関空の競争力強化～

大竹 伸一

2 各界の動き

9 講演抄録

LCCと関空の未来

岩村 敬

16 プレスの目

正念場の1年 使命感持って

藤原 由梨

18 航空交通研究会研究レポート

始まった3大航空連合(グローバル・アライアンス)のジョイント・ベンチャー

西村 剛

22 データファイル

- ・運営概況について(平成24年2月分)(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成24年2月分)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況(平成24年2月分)

【表紙写真】「JAL B787-8」

JALのB787-8である。JALはB787-8による運航を4月22から成田=ボストンで開始するが、それまで訓練飛行がKIXで行われた。

訓練は朝7時台の着陸に始まり、夜21時過ぎの離陸でまで毎日10往復である。1日3回ほどKIXに2機が並ぶのを見ることができた。鶴丸を描いた真新しい機体をマールビーチから撮影できた。

関西活性化とともに歩みを ～関空の競争力強化～



一般社団法人 関西経済同友会 代表幹事

大竹 伸一

現在、わが国は出口の見えない閉塞感に包まれ自信と気概を失っている。

こうした状況を打破していくには、国主導による全国画一的な政策展開を改め、地域の特長を活かし、独自の“地域力”を発揮した地域主導の活性化戦略の実行が不可欠である。

関西では、「関西広域連合」の設立や大阪府市における新しい改革の動きなど、全国に先駆けて地域主権型社会の実現に向けた一歩を踏み出し、さらに昨年末には、国際戦略総合特区に選定されるなど、地域の活力を取り戻す環境も整いつつある。今こそ関西が独自の地域活性化戦略を展開し、わが国の再興を先導していくべきである。

関西の活性化に向けては、環境・エネルギーや医療・バイオ分野等の産業力、大学や研究機関の集積による人材力、陸・海・空の広域インフラ力などの強みを活かして、新たなイノベーションを起こしながらオール関西で未来産業を創出し続け、地域全体で国際競争力を高めていく仕組みを構築しなければならない。そして、産学官はもとよりアジアをはじめとした海外の優秀な人材等とイノベーションの源泉となる知の交流を図っていくべきである。

そのためには、関西の強みの一つである独特のコンセプトや繊細なデザイン、習慣・価値観等の“文化的要素”と、心の豊かさを実現する経済活動を融合させることで、従来の「大量生産・大量消費」型経済成長モデルから、日本流の新たな「高品質・高付加価値」型経済成長モデルへ転換する『文化経済大国』を目指すべきであろう。

あわせて、インバウンド戦略として、大阪ベイエリアに関西統合型リゾートを建設し、国際会議や展示会等を積極的に誘致するなど、都市としての魅力も高めていかなければならない。

こうした取り組みを通じて、関西がアジアの中核となり、成長著しいアジアの活力を積極的に取り込んでいくべきである。

これらを実現するためには、人・物・知の交流を支える基盤の充実が欠かせない。そして、その中核となるのは紛れもなく関空であり、国際拠点空港としての機能を強化し、アジアのゲートウェイへと進化させることが重要となる。

4月1日に新関空会社が設立され、関空は新たな一歩を踏み出した。今後、伊丹空港との経営統合による経営基盤強化はもとより、LCCの就航などによる更なる路線拡充、都心部からのアクセス改善など、競争力強化に努めることが不可欠である。特に、関空は後背地に大きな経済圏を抱え、国際コンテナ戦略港湾である阪神港も極めて近い距離にある。関空とこれらを有効に連携・機能させた地域全体としての活性化戦略が欠かせない。

新体制においては、これまで以上に民間の発想による柔軟かつスピーディな空港経営が求められる。そのためには民間の経営ノウハウを活かす必要があり、関西経済同友会としても、これまでに関空の国際競争力強化に向けた提言等を繰り返し行ってきたが、関空が早期に国際拠点空港として再生し、関西ひいてはわが国の発展に寄与すべく、今後も引き続き積極的なサポートを実施していきたい。

各界の動き

関西国際空港

●格安航空ピーチ就航、一時トラブル

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションの第1便が3月1日、拠点の関西空港から新千歳空港へ出発した。LCCが国内路線を飛ぶのは初めて。自動チェックイン機が作動しないトラブルが一時発生し、職員が搭乗券を発券して対応した。

●国交相が視察

前田武志国土交通相は3月10日、関西空港を視察した。対応した福島伸一関西空港会社社長は、建設中のLCC専用ターミナルを10月末に供用開始する方針を明らかにした。前田国交相はピーチ・アビエーションが就航したことについて「航空機が利用しづらかった層がどんどん関空に来ている。波及効果が大きい」と述べた。

●「Air Cargo Excellence」5年連続1位

航空貨物専門誌「Air Cargo World」は3月12日、「2012 Air Cargo Excellence Survey」を発表した。アジア地域の貨物取扱量40万t以上100万t未満部門で関西空港が通算で5度目の1位に選ばれた。

●関西戦略特区14事業認可

関西6府県市が国に共同提案した「関西イノベーション国際戦略総合特区」計画のうち、14事業が3月12日、国から認められた。医薬、医療機器、バッテリーなど6つの分野が柱。税制優遇措置を受けるほか、国の補助金33億円が支給される。関西空港で医薬品専用倉庫を設置する物流業者が対象になる。

●統合法の施行令公布

政府は3月16日、関西・大阪両空港の経営統合の細目を定めた「関西国際空港および大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置および管理に関する法律」施行令を閣議決定した。22日に公布、施行日は会社設立に係る規定は4月1日、その他は7月1日。現関空会社の債務を引き継ぐ関空土地保有会社は、2060年3月31日（2059年度）までに全債務の償還を終えることを定めた。新関西国際空港会社に対する空港用地の貸付料については、土地保有会社の債務を2060年3月31日までに償還した場合に決まる毎年の償還額と空港用地の租税と管理費を足した額を基準とする。また、土地保有会社が新関空会社に空港用地の貸し付けを終了する時期については、2059年度末以降とした。

●エア・インディアにプロモーション

関西国際空港会社は関西経済連合会、兵庫県とともに3月18～21日まで、エア・インディア本社を訪問し、関西空港発着便の拡大を働きかけるエアポートプロモーションを行った。

●2月の日本人旅客16%増

関西国際空港会社が3月19日発表した2月の運営概況（速報値）によると、国際線の日本人旅客数は、円高が追い風となり前年同月比16%増の60万7,290人となった。国内線も4%増の26万8,880人だった。外国人旅客数は前年同月比19%減の21万1,330人で、2か月

ぶりに減少したが、前年に中国の春節（旧正月）で観光客が増えた反動が大きい。

●夏ダイヤ国際便、過去最高に

関西国際空港会社は3月21日、国際線の2012年の夏ダイヤ（3月25日～10月27日）を発表した。ピーク時の8月に前年比134便増えて週862便と開港以来の最高を更新する。これまでの最高は、2007年と2008年夏の週782便だった。ピーチ・アビエーションが3路線を開設するなどLCCの新規就航が59便あり、中国向けの路線も拡充されるためだ。



クリック!

夏ダイヤにLCC効果がはっきりと表れた。ピーチが28便増、ジェットスター・アジアが11便増など、8社が11都市に翼を広げる。関空に就航するLCCは、週102便と前年（43便）の倍以上に拡大し、国内最多となる。LCC以外でも全日空の青島線、杭州線がそれぞれデイリー化されるとともに、中国国際航空の北京線がトリプルデイリー化されるなど中国をはじめとするアジア路線の増便効果も大きい。また、中国南方航空大連線の西安延伸で、中国の20都市へ就航することとなり、国内最多のネットワークを維持する。

●ピーチ、長崎線就航記念2,500円

ピーチ・アビエーションは3月21日、25日に開設する関西～長崎線について、座席の約1割を就航日にちなみ片道2,500円のキャンペーン価格で販売すると発表した。4月9日～6月8日（4月26日～5月7日は除く）の便が対象。

●新会社社長に安藤氏内定

国土交通省は3月22日、4月に設立する新関西国際空港会社の第3回設立委員会を東京で開き、代表取締役候補に三井住友銀行の安藤圭一副頭取（60）を選出した。設立委員会では定款も確定し、地元自治体や経済界などで作る協議会が新関空会社の方針策定にかかわること、資本金を3億円とし本社を大阪市に置くことなどを明記した。

●安藤社長、運営権「14年度メド売却」

新関西国際空港会社は3月23日、大阪市内で創立総会を開き、社長に三井住友銀行の安藤圭一副頭取を選任した。安藤新社長は記者会見で、収益性を高めたとうえで2014年度をメドに両空港の運営権を外部に売る目標を示した。また伊丹の活用法を含む経営戦略や事業計画を「7月くらいまでにまとめたい」とした。関空の国際競争力の強化策として、LCCの誘致や貨物便の増加、都心部からのアクセスの改善を挙げた。

安藤氏以外の取締役には、関西電力の安部川信・執行役員京都支店長と、国土交通省出身で現関空会社の室谷正裕常務が就き、監査役（非常勤）には門口正人・アンダーソン・毛利・友常法律事務所顧問兼明治大学法科大学院特任教授がなる。

●スカイマーク、羽田便1か月で運休

スカイマークは3月25日から就航する関西～羽田便を約1か月で運休させる。就航前から運休を決めるのは異例だ。同社によると、1日5往復の神戸～羽田便のうち1往復を空港業務の都合で関空に振り替えるが、4月末で神戸に戻すという。

●全日空が中国線増便

全日本空輸は3月25日からの夏ダイヤで関西～杭州線を週3便から週7便へ、青島線を週4便から週7便へ、増便した。いずれもB737-700型機（120席）を使う。

●チャイナエアラインがバンコクに貨物便

チャイナエアラインは、2012年夏期スケジュールが始まる3月25日から、バンコクに貨物便を新規就航した。ボーイング747-400F型貨物専用機(最大積載量110t)で週2便運航する。これで同社の貨物便は、北米線7.5便、台北線9.5便、バンコク線1便の合計週18便となる。

●ピーチ、長崎線就航

ピーチ・アビエーションは3月25日、関西～長崎線の運航を開始した。新千歳、福岡線に次ぎ3路線目。通常運賃の最安値は3,780円と大手航空会社の半額以下で1日2往復する。

●トルコ航空がイスタンブール線デイリー化

トルコ航空は3月25日から関西～イスタンブール線を週5便から週7便(デイリー化)へ増便した。

●グリーンエアポートで審査員特別賞

世界空港評議会のアジア太平洋地域(95社加盟)は3月26日、初めて設けたグリーンエアポート表彰制度の結果を発表し、関西国際空港会社が「エコ愛ランド推進計画」による積極的な環境取組みが高く評価され、「審査員特別賞」を受賞した。

●ピーチ、ソウル線最安で5,280円

ピーチ・アビエーションは3月27日、5月8日に就航する同社初の国際線、関西～ソウル線の運賃を発表した。片道5,280～2万3,980円で、燃油サーチャージの追加徴収はしない。6月30日分までは一部座席を片道2,500円のキャンペーン運賃で販売する。1日1往復で運行を始め、7月からは3往復に増やす。

●関空協が伊丹廃港時期明記を要望

関西空港周辺13市町でつくる泉州市・町関西国際空港対策協議会(関空協)は3月26日、関西・大阪両空港の統合で国が定める「基本方針」に、伊丹空港の廃港時期などを明記するよう求める要望書を国土交通省に提出した。伊丹空港での国際チャーター便や国内長距離便の復活については、「関空の再生や機能強化を阻害し、認められない」としている。

●ピーチ、機体トラブルで欠航

ピーチ・アビエーションは3月28日、長崎空港で乗務員が誤って緊急脱出用スライドを作動させるトラブルがあった影響で、同日3便、29、30両日は各6便が欠航した。

●3か月分の事業計画認可

国土交通相は3月30日、関西国際空港会社の2012年度(4月～6月)の事業計画を認可した。事業費104億8,900万円で経営統合までの3か月分。LCC用ターミナル整備などを行う。

●人事異動(3月31日付)

退任(常務取締役兼常務執行役員) 室谷 正裕＝新関西国際空港会社取締役就任
退職(建設事務所長) 宮間 俊一＝国土交通省港湾局付

●用地造成会社を吸収合併

関西国際空港会社は大阪府などの自治体と共同出資する関西国際空港用地造成会社(KALD)を6月末までに完全子会社化し、吸収合併する。KALDは関空会社と自治体が5億円を折半出資して96年に設立、2期空港島の埋め立て・造成を担当した。

空港

— 大阪国際空港 —

●11市協、ジェット機枠拡大を国に要請

大阪国際空港周辺都市対策協議会(11市協、会長・藤原保幸伊丹市長)は、今後の大阪空港

の運用について、安全・環境対策を最優先で実施することを前提に、総発着枠 370 便のうち現状では使い切っていない 170 のプロペラ機の発着枠を低騒音ジェット機が活用できるように求める意見書をまとめ、3月30日に国土交通省大阪航空局に伝えた。

＝ 神戸空港 ＝

●スカイマーク成田線就航

スカイマークは3月7日、神戸～成田線（1日2往復）を開設した。これで神戸空港は過去最多の8都市と結ばれることになる。また神戸～茨城線も同日、1日2往復に増便された。

●熊本線、大幅減

神戸市は3月10日、2月の神戸空港の搭乗者数が前年同月比1.3%減の19万2,012人だったと発表した。搭乗率は68.5%で前年同月比0.7ポイント減だった。路線別の搭乗率では、九州新幹線の影響を受けた熊本線が41%と低迷。

＝ 成田国際空港 ＝

●開港以来初、雇用者が減少

成田国際空港会社は3月19日、空港内で働く雇用者の数が2011年、開港以来初めて減少したと発表した。2008年度の調査に比べ、9715人減の3万8,689人で、3年間で約2割も減った。リーマン・ショックや航空需要低迷に伴う航空各社のリストラなどが背景にある。

●夏ダイヤ、過去最高に

成田国際空港会社は3月23日、夏ダイヤを発表した。2011年から続く国内線の大幅な便数増加により、旅客便便数が過去最高となる前年比116便増の週1,903便となる。スカイマークの就航などにより国内線が84便増、国際線も21便増となっている。

●ビジネスジェット専用ターミナル開業

成田国際空港会社は3月31日、企業の幹部や芸能人などの富裕層が利用する小型航空機、ビジネスジェット専用のターミナルをオープンした。第2旅客ターミナルビルに隣接した施設の一部に設置、利用者は飛行機を降りると専用車で新ターミナルに移動し、列に並ぶことなくCIQ（税関、出入国管理、検疫）を受けられる。利用料は1回25万円。

＝ 羽田空港 ＝

●国際教養大と提携

日本空港ビルデングと公立大学法人国際教養大（秋田市、中嶋嶺雄学長）は、羽田空港を国内の大学の国際化拠点として活用する構想「University Hub Haneda Airport」(UHHA)を発表した。アクセスの良さを生かし、国内外の空港利用者に大学に関する情報を発信したり国際シンポジウムを開いたりするスペースを設けることを想定している。

●地所グループが国際線ターミナルに新ホテル

日本航空ビルデングと三菱地所、ロイヤルパークホテルズアンドリゾーツは3月6日、羽田空港国際線旅客ターミナルでホテル事業に参画すると発表した。ホテルの名称は「ロイヤルパークホテルズザ羽田」（仮称）とし、2014年秋頃の開業を予定している。

●日建連が処理容量拡大へ3方策

日本建設業連合会の海洋開発委員会は3月14日、羽田空港の処理容量拡大方策に関する調査研究の中間報告をまとめた。①東側沖合への新滑走路の建設②A滑走路の南側へのスライド③旧B滑走路の有効活用の3案を提示、これらをすべて実施した場合、年間発着回数を現在の40.7万回（深夜早朝時間帯を除く）から、49.9万回まで増やせる。

＝ 中部国際空港 ＝

●国際線、週289便に

中部国際空港会社は3月21日、夏ダイヤの国際線旅客便数を発表した。2011年冬ダイヤの期初に比べて、26便多い週289便となる。済州航空のソウル便が倍の14便になるのをはじめ、中国や香港など東アジアの路線が大幅な増便になる。

航空

●伊藤忠系リース会社がジェットスターに出資へ

日本航空などが出資するLCCのジェットスター・ジャパンに、伊藤忠商事系の東京センチュリーリースが資本参加することが3月10日、明らかになった。筆頭株主で33.4%を出資する三菱商事から16.7%を取得する。

●スリランカとオープンスカイ協定

国土交通省は3月26日、スリランカ航空当局との協議事項が合意したと発表した。2013年夏に予定される成田空港の発着枠27万回化のタイミングでの成田の日本～スリランカ間輸送のオープンスカイ（航空自由化）を実現する。関西空港などの首都圏空港以外の空港について、現在の二国間輸送の自由化に加え、以遠地点への輸送についても相互に自由化する。首都圏空港を含めたオープンスカイについて合意した国・地域は15か国目。

●シベリア航空が成田乗り入れ

シベリア航空は3月26日からウラジオストク～成田、ハバロフスク～成田間の定期チャーター便の運行を始めた。いずれも週2便で成田乗り入れは初めて。

●日航に787初号機

日本航空が米ボーイングから受け取った最新鋭中型機、787型機の初号機が3月27日、成田空港に到着した。4月22日に開設する成田～ボストン線を始め、成田発着のモスクワ線とデリー線、羽田発着の北京線の3路線などに順次投入する。

●日航機、滑走路接触で圧力隔壁が変形

3月31日午後4時10分ごろ、上海発羽田行き日本航空82便、ボーイング777-200型機（乗員乗客308人）が羽田空港で着陸をやり直そうとし、機体尾部を滑走路に接触させた。国土交通省の調べで客室の空気圧を支える圧力隔壁が、衝撃でわずかに変形していたことが1日分かり、運輸安全委員会は同日、航空事故調査官を羽田空港に派遣した。

関西

●岬町で新エネなど産業集積計画

大阪府と岬町は、岬町多奈川地区多目的公園事業活動ゾーンなど岬町全域で企業立地促進法に基づく基本計画を策定し、2月29日付で国から同意を得た。新エネルギーなど環境配慮型・低炭素関連産業、水産加工など地域資源活用型産業の集積を進める。

●阪神高速、距離制料金で利用台数減

阪神高速道路会社は3月1日、1月の利用状況を発表した。料金を距離別に変更したことを受け、阪神地域の1日当たりの利用台数は前年同月比4%減の70万1,000台となり、現金利用者が23%減った。収入は5%増。

●同友会「大阪・舞洲にカジノを」

関西経済同友会は3月2日、大阪湾岸の舞洲にカジノ、国際会議場、劇場などで構成する統合型リゾートの「KIR」（仮称）を整備すべきだとの提言を発表した。アジアから観光客やビジネス客を誘致するとともに、カジノに収益補完と雇用創出機能を担わせる仕組み。敷地面積は

79万3,000㎡で、土地取得費、建設費など総投資額は6,000億～9,000億円に上る見通し。全額を海外のカジノ運営事業者や国内企業などの民間出資で賄う。

●同友会「うめきた緑化を」

関西経済同友会は3月5日、JR大阪駅北側の再開発地域「うめきた」の2期開発用地について、橋下徹大阪市長らの緑地化構想に賛同し、大阪府が土地を買い取って防災機能を備えた広大な緑地にするよう提言した。

●関経連もうめきた緑地化案

関西経済連合会は3月9日、「うめきた」2期地区について、まず全体を緑地化したうえで、その一部を20年程度かけて段階的に開発していく開発案をまとめた。2期地区（約17万㎡）を東側の「恒久緑地」と西側の「暫定緑地」に分け、経済情勢などを踏まえながら暫定緑地を徐々に民間企業などに売却し、段階的に開発する。

●うめきた、2013年春に街開き

うめきたで新しいビル群「グランフロント大阪」の開発を進める三菱地所やオリックス不動産などの企業連合は3月14日、3棟の上棟式を行い、街開きを2013年春の黄金週間に予定していると明らかにした。

●南海と市営地下鉄、関空発着の共同割引券

南海電気鉄道と大阪市交通局は4月から関西空港と大阪市営地下鉄の各駅を結ぶ割引乗車券を共同販売する。片道一律980円で、通常料金より最大220円安い。

●なにわ筋線、難波ルートに

大阪都心部から関西空港への所要時間を短縮する鉄道新線、なにわ筋線（約10km）について、国土交通省近畿運輸局の検討会は3月21日、新大阪駅とJR西日本、南海電気鉄道の難波駅を結ぶ二またの「JR難波・南海難波ルート」（難波ルート）で合意した。「JR難波・南海汐見橋ルート」（汐見橋ルート）に比べ、建設費が700億円安くなり、需要も多い難波ルートが採算性の面などで優れていると判断した。難波ルートは、JR大阪駅北側の「うめきた」地下に設ける新駅（北梅田）を経由するが、中間駅を設置せずノンストップで運行するケースと、中間駅5駅を設置するケースの2案を示し、建設費は駅を設置しない場合は約1,800億円、中間駅を設けると約2,500億円になると試算した。

●関空土砂採取跡地にシャープがメガソーラー

大阪府3月22日、関西空港2期島の埋め立て用土砂を採取した岬町の跡地（3.5ha）にシャープが進出し、最大出力2,000kwの太陽光発電施設（メガソーラー）を建設することが内定したと発表した。この跡地には豊田通商などの出資会社も最大出力8,000kwの施設を建設予定で、関西有数のメガソーラーの拠点になる。

●専門家会議「大阪府に観光局設置を」

大阪府と大阪市合同の専門家会議「都市魅力戦略会議」（座長・橋爪紳也大阪府立大教授）は3月26日、府内の観光振興などを一体的に推進する「大阪観光局」を、2013年度以降に設立することを盛り込んだ観光・文化に関する戦略の中間報告案をまとめた。企業交流など有料イベントの企画や、局独自の商品開発で収入を得る仕組みも検討する。

●泉佐野市、市名売却を表明

泉佐野市は新たな歳入確保を目的に「自治体名」の命名権（ネーミングライツ）などの売却方針を3月27日の市議会全員協議会で表明した。6月から半年間、企業を募る予定。市の名称を変更するためには市議会での条例案可決と大阪府の同意が必要だが、市議からは否定的な意見が相次いだ。

●商業地の一部で地価上昇

国土交通省が3月22日発表した2012年1月1日時点の公示地価は近畿2府4県の商業地、住宅地とも、11年に比べ下落率が縮小した。商業地は再開発の動きがある大阪市や京都市など一部で上昇し、住宅地も阪神間を中心に駅からの徒歩圏で上昇地点が増えた。

●ユーラスエナジー、淡路島にメガソーラー建設

ユーラスエナジーホールディングス（東京都）は淡路市の関西空港の埋め立て用土砂採取跡地約60haに大型太陽光発電所（メガソーラー）を建設する。3万～4万kwの太陽電池を設置。淡路市の総世帯数の50～67%にあたる約1万～1万3,000世帯分相当の電力を供給する。2013年度中に稼働し、全量に関西電力に売電する。

●近畿の工場立地3年ぶり増

近畿経済産業局が3月30日発表した2011年の近畿2府5県の工場立地件数は前年比22.6%増の163件と、3年ぶりに増加に転じた。東日本大震災後、近畿に分散立地する企業などが件数を押し上げ、兵庫県は件数で全国1位だった。

国

●「空港上下一体化」めざし法案閣議決定

政府は3月6日、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案」を閣議決定した。国管理空港などの運営を民間事業者がおこなう際の基本方針や法律の特例措置などを定め、空港運営の民間委託を推進する。民間委託により、空港関連施設と空港ビルの「上下一体化」運営による各空港の経営効率化や集客力の向上をはかり、航空産業の活性化につなげたい考えた。

●着陸料割引、1年継続

国土交通省は、3月末で期限が切れる国が管理する空港の着陸料の割引措置を、2013年3月まで1年間延長することを決めた。便数の少ない路線ほど、割引率が大きくなる仕組みで、需要の減少に苦しむ航空会社の路線維持を支援する狙い。

●10月から環境税導入

10月からの環境税導入などを盛り込んだ2012年度の税制改正法が3月30日、参院本会議で賛成多数で可決、成立した。環境税（地球温暖化対策税）は石油など二酸化炭素を出す化石燃料にかかる石油石炭税に上乗せする形で導入する。納めるのは業者だが、ガソリン価格などに転嫁されて消費者が負担することになる見通し。

●講演抄録

LCCと関空の未来

関西国際空港株式会社
取締役会長

岩村 敬 氏



●とき 平成24年3月22日（木） ●ところ 大阪キャッスルホテル7階

■はじめに

ご紹介いただきました関西国際空港株式会社の岩村です。今日はLCCと関空の未来というテーマでお話したいと思います。LCCの話は最近、新聞やテレビでよく見かけます。関西の話題というのは東京では余り取り上げられないのですが、LCCのピーチ・アビエーションについては関西と同じくらいに記事が出ていますし、全国的に注目を浴びていると考えられます。LCCはロー・コスト・キャリアの略称ですが、低コスト航空と言っても皆様に受けにくい、格安航空という言葉が日本で使われるようになってきました。格安と言えば安かろう、悪かろうのイメージがあって余り使いたくない、そんな言葉です。実際には航空輸送のコストを下げてお客様を増やして行くという1つのビジネスモデルなのです。2012年の関空の夏ダイヤが3月25日から始まりますけど、8月には関空の発着便数の14%超をLCCが占める見通しになりました。まさに日本でLCC時代の到来を告げることになったわけです。LCCが関空にどんな影響を与えるか、そんな話を中心にしたいと思います。

最初にお話することは①世界におけるLCCビジネス、次いで②LCCと関空との関係 ③日本の航空市場の未来 ④ぬるま湯に浸かった日本の航空企業 ⑤縮小する日本の航空企業 ⑥カボタージュ ⑦空港の制約と緩和 ⑧関空と伊丹の経営統合 ⑨関空の未来——ということとまとめて行きます。

■わが国航空業界の戦後史

わが国航空業界の戦後史をおさらいしておきますと、敗戦と占領下のもと主要空港は接収されていたわけですが、昭和26年（1951年）に日本の資本による日本航空が事業を再開します。50年、60年を経て色んなことがありましたが、1970年代から航空大衆化が始まり、そして2000年代からアジア経済の発展とともにアジアで航空ビッグバンと呼ばれるマーケットの拡大が起こります。そういう中で2010年には日航の経営破たんがあり、日米オープンスカイ協定が結ばれます。2010年はちょうど日本に初めて飛行機が飛んだ1910年から数えてちょうど100年目の年に当たります。航空100周年ですけどLCC時代を迎えるなど日本にとっては奇しくも激動の始まりの年でもあります。航空事業新時代の幕開けと言えます。

■世界におけるLCCビジネス

LCCは1980年代にアメリカで始まりましてサウスウエスト航空等が飛びはじめました。同社は、30年経って今や全米一という国内線旅客では世界一の会社に成長しています。10年後にはヨーロッパに波及してLCCビジネスが進み、ロンドンを中心にしたライオンエアが国際線で世界一のシェアを誇るまでになっています。次に動き出したのは東南アジアとオーストラリアで2000年からエアアジアやジェットスターが成長をはじめます。非常に格安の運賃で新しい旅客を獲得しています。獲得という

より新しいお客様を創造していると思います。次の段階は南米と中国、韓国で2005年から動き出しました。最後は日本で2010年によくLCCの波が押し寄せて来て、2012年には日本のLCC、ピーチ・アビエーションが就航するようになりました。いよいよ日本に黒船が到来したというわけです。

世界のLCCビジネスとフルサービス航空会社を比較しますと、LCCはマイレージサービスはありません。航空券はインターネット販売が基本で、機材は単一という特徴があります。運賃は格安と言われていますが、LCCが定着しているアメリカの例では必ずしも大きな差はなくてフルサービスの会社（FSA）と比べて10%安程度でしょうか。10年前は20%安でした。FSAも徹底的に合理化して運賃を下げてきていますので、今やLCCが圧倒的に安いということではありません。

■ LCC と関空との関係

LCC と関空の関係では、現在、乗り入れ型として6社、拠点型として今年からピーチ・アビエーション1社が入っています。日本ではLCCの乗り入れが一番多い空港です。これまでは乗り入れ型でしたが、今後は日本の空港も拠点型に移行し、外国との合弁LCCがピーチを含め3社が日本の空港に基地を設けてLCCビジネスを展開すると予想されています。ピーチ・アビエーションは全日空と香港の投資グループ等が中心になって出資した会社ですが、関空を拠点に選んだ理由はいくつかあります。滑走路に余裕があることが第一です。羽田だと飛びたい時に飛べない状況に置かれます。関空であれば運用は比較的自由になります。A320の機材を使って早朝から夜半まで1日に何回飛ばして高稼働を図れます。コスト管理を徹底することによって常識を覆す低運賃を実現しました。現在、福岡と新千歳の路線だけですけれど近々長崎、鹿児島路線、5月からはインチョンへの国際路線も予定されています。

関空～福岡の運賃は3,780円、関空～新千歳は4,780円となっていますが、これは裸の運賃

でして、インターネットを使わず電話で予約する人は1,050円上乗せされるし、座席を指定すれば別途料金がかかります。求めたサービスに応じただけお金がかかるということです。運賃は需要とリンクしていてお客がいなければ安くなります。マニアの間ではギリギリになって申し込む、ボヤボヤしていると運賃が上がる、そんな駆け引きがあるようです。2年後に10機体制にして400万人を運び、5年後には16機を運航して600万人の利用を想定しています。いま関空の利用客は1,400万人ですから5年後にはピーチが加わるだけで2,000万人を達成することになる計算です。LCCが拠点にしてくれますので、関空会社としてもターミナルに投資することにしました。LCC専用ターミナルを2期島に造成します。電車も繋がっていないところですけどバスでお客様を運ぼうと考えています。このターミナルのエプロンの特徴は飛行機が自走式になっていることです。飛行機はバック出来ないのでトラクターによってバックさせるのが一般的ですが、このトラクターの費用が結構高いのです。LCCの新ターミナルはバックしないで、飛行機が自力で方向転換出来るようになっています。そういうターミナルが今年10月には完成します。

■ 日本の航空市場の未来

少し話題を変えて、どうして今までLCCが日本に來なかったのか、また日本の航空市場がどういう状況にあったか、という話をします。簡単に言うと新参者が参入しにくいシステムになっていたのです。日本の空はかつてJAL、ANA、JASの3社が独占していて日本の空港には外国航空会社はしめ新規の航空会社が入りにくい競争制限の状態が続いていました。10年ほど前までは路線は免許制、運賃は認可制になっていて、外敵から守られていたわけです。そんな規制は2000年に廃止されました。もう一つは日本の人口が1億人以上あったことで、しかも大きな経済成長力を持っていました。世界に1億人の国はそうざらにないのです。つまり大きな市場があったために航空需要も右肩上がり、ほっておいても会社の経

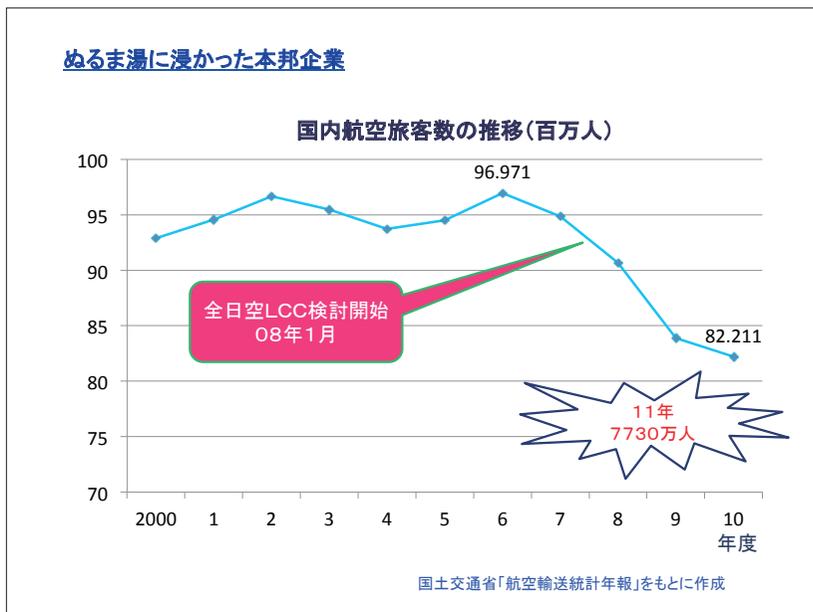
営はうまく行ったのです。結果的に日本の航空企業はぬるま湯に浸っていて、競争に弱い体質だったというのは私の分析です。現在は経営環境が激変しています。国内の需要は減少し、一方国際線は規制緩和されていますから空港が拡張されればどんどん外国企業が進出してきます。合理化の遅れから大手航空企業は苦戦せざるを得ない。これが日航の破綻に繋がって来たのだらうと思っています。苦しくなった企業はよく言い訳をします。不採算路線を政府が無理やり飛ばさせたために経営が悪化した。自分は悪くないという言い訳です。そういえば国鉄も分割民営化される前は、赤字路線を無理やり建設させて、汽車を走らせた国が悪いという同じような言い訳をしていたのを覚えていてます。

日本の大手航空会社にとって合理化し、競争力を強化するのはもちろんですけど、LCCの道を探るのも国内市場の再成長を促し、国際市場での生き残りを目指す手段となります。国際線に関しては世界が3つのアライアンスに組み込まれています。ヨーロッパではすでにBA、エールフランス、ルフトハンザの3社のグループにほぼ集約されています。その中で路線を維持するためにはアライアンスが大きな意味を持っていると私は思います。近々試験飛行す

るMRJ（三菱リージョナルジェット）は極めて低騒音、燃費のよい飛行機と聞いています。まだ飛んでいないので先の話になりますけど、こんな機材を使って国内再成長、国際生き残りを図る手もあります。そして操縦士が高齢化したり、人数が足りなくなって来ると言われています。日本の場合、かつての成長期に大勢のパイロットを養成したのですが、その団塊の世代が今次々と退職しています。従ってパイロットが足りなくなるというのですけど、私は逆に会社にとって生産性が低い運航乗員（パイロット）を合理化するチャンスではないかと考えています。断っておきますが、これらの話は関空会社の見解でなくて私の個人的な見解です。

■ぬるま湯に浸かった日本の航空企業

ぬるま湯に浸かった日本の航空企業の話をもう少ししますと、国内航空旅客数が2006年度の9,697万人をピークに2010年度には8,220万人に落ち込み、2011年には7,730万人（暫定値）と急激に減っています。この5年間に2,000万人近くの国内旅客がいなくなっているのです。日本の人口が減るから航空需要は少なくなるとは言われて来ましたが、そんなレベルではありません。極端に落ち込んでいるので



す。一方で高コストのまま大した努力もしてこなかった航空企業があり、他方でデフレが続いてお客様に負担力が無くなっている。双方相まって国内旅客が減ったのだと思います。それにしてもこれほど減ってきたのには私自身驚いています。面白いのは全日空がLCCの検討を開始したのは2008年とされています。まさに国内旅客数が落ち始めた時期にあたります。全日空はよく先を見ていたと思います。国際旅客数は、日本の航空会社の輸送分だけで見ると、2000年の1,954万人から2010年の1,370万人と大幅に減っています。アジアの航空市場が拡大している中で、日本の航空企業の一人負けです。

■縮小する日本の航空企業

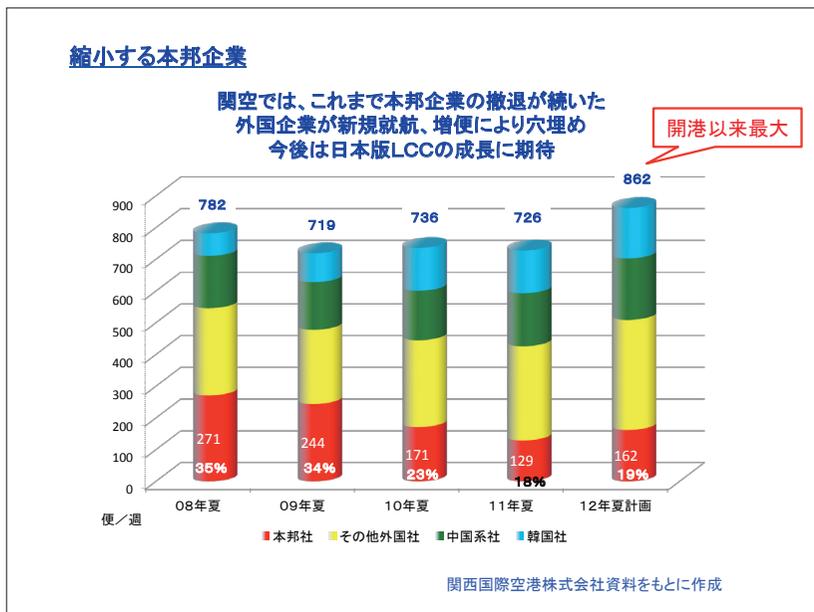
関空の発着便数を見ましても2008年以来、中国や韓国、その他外国航空会社は便数を減らしていません。日本の航空会社が減らして来ただけなのです。ようやく外国のLCCやピーチ・アピエーションによって2012年夏ダイヤで関空は開港以来最大の発着数になると予想されています。

韓国のインチョン空港へは日本の21のローカル空港から飛んでいまして日本のハブ空港の

ようになっています。日本のハブ空港は成田でも関空でもない状態です。

■カボタージュ

国内線に外国航空会社の参入を認めること、いわゆるカボタージュについてお話しします。日本は、アメリカ、中国同様カボタージュは禁止されています。このため、日本企業は国内線では外国航空会社と競争する必要がありません。このことも日本企業の競争力を失わせていると思います。ただ、国際線の分野ではオープンスカイが進んでいます。1992年の米国オープンスカイ政策、93年のEU域内カボタージュ廃止、2007年の米・EUオープンスカイ、2010年の日米オープンスカイ協定という形で空の自由化はどんどん進んでいます。しかし、日本の場合、騒音問題から発着回数が制限されたり飛行ルートの制約もありました。成田の場合は市街地の上空を4,000フィート以下で飛んではいけないとなっています。このように発着回数が制限されていて日本ではオープンスカイ協定がつい先頃まで結ばませんでした。その結果日本では大型機で一度にたくさんのお客様を運んでいます。羽田の場合は1機当たり平均200人以上が乗っています。シカゴは77人で



すから日本は、いかに大型機に依存しているかが分かります。ですからお客様がいても飛行機が飛べないという状況が続いています。羽田の国際化の議論が盛んですが羽田はなんだかんだと言っても国内線の拠点空港ですから、国際化には限界があると思っています。国内線を追い出してまで国際線を入れることは無理だと思いますし、何らかのルール作りが必要になって来ます。また成田空港との役割分担が重要になって来ます。関空と伊丹の関係と同じように大きな課題です。

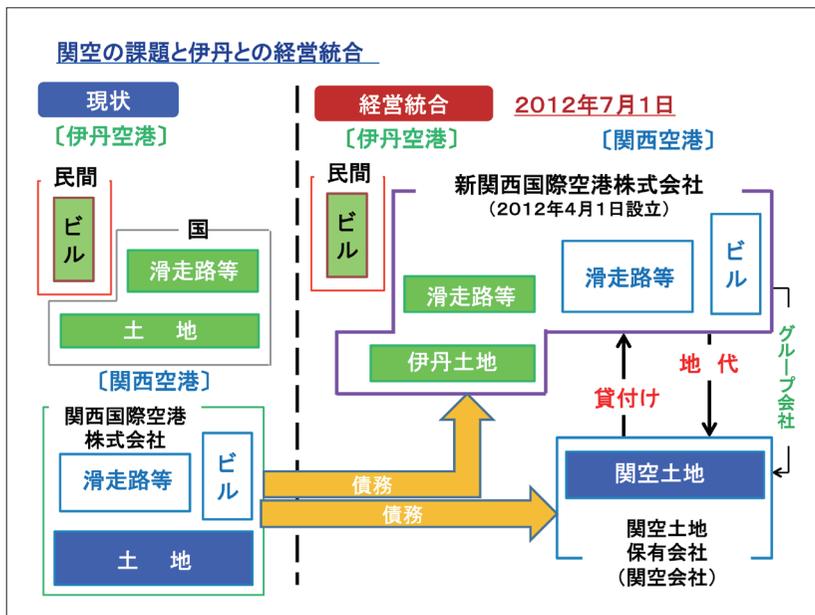
■関空と伊丹の経営統合

関空は大規模な埋め立て工事をやったということで、世界一がたくさんあるのですが、例えば連絡橋の長さが世界一ですし、埋め立てに使った土砂の量も世界一でした。その結果、偉大なる土木工事ということでアメリカの土木学会から表彰されるぐらい20世紀で傑出した工事でした。そのために未だ1兆円を超える有利子負債が残っている。膨大な借金の結果として高コストになっていることはご承知の通りです。空港としては日本で唯一の4000級級の滑走路が2本あって24時間完全オープンというのはこしかなないわけです。悲しい話ですけど、日本には世界標準の空港が関空しかないということです。日本の空港整備が遅れているうちにあれよあれよという間にアジア諸国に追いつかれてしまったわけです。2007年に関空の二期工事が完成し、ようやくアジアに追いついた段階です。わが国の空港は大変貧弱であると言えますが、ただ関空は運用や敷地にまだまだ余裕があって、将来に大きい可能性を秘めた空港であると言えます。

関空と伊丹の経営統合の話になりますけど、まず関空の旅客数と経常利益をグラフにして見ますと、国際線のお客様の多寡が収益に大きい影響を与えていることが分かります。リーマン・ショック等の国際的要因で落ち込みやすく、大変不安定です。国際線中心でやっている特殊な要因で経営に大きな影響を与えます。その意味で国内線の伊丹と一緒にすることで

益の変動を小さくできるのではないかと思います。関空は営業利益190億円もあげている会社です。ところが1兆円を超える有利子負債のため利息に支払いに186億円もかかっています。営業利益率が2割もある会社は珍しいのですが、あまりの借金の多さに、補給金を政府からもらっても経常利益率は大した数字にならないというのが現状です。

私なりに統合の意義と課題について分析してみました。やはり空港の運営効率化があげられます。いままでも、お前は関空派、伊丹派と言われるように国は効率的な便の調整をして来なかったわけです。結果として便数に偏りがあったと言わねばなりません。飛行機が飛びたい時間帯は朝と夕方、同じなのですがそれをうまく割り振ることによって効率的運用が出来ます。統合の効果で一番大きいのは財務の改善です。片や無借金経営で利益が出ている。他方は多額の借金を抱えながら政府補給金を受けて経常黒字にしている。両方が一緒になることによって財務の改善が図れます。それにあまり言われてないことですけど伊丹には未利用地がかなりあります。その活用によって借金の返済を考えるべきです。それから法律に書かれていることですが、コンセッション売却による長期債務の縮減です。統合といってもことはそう簡単ではありません。課題の1つは伊丹のターミナルビルは民間会社が持っています。その収益をどうやって新会社に任せるか、1つの試金石になると思っています。特にターミナルビルというのは空港の中で一番効率的に収益を上げられる場所です。滑走路は面積の割には収益性の低いスペースです。ターミナルを持っているか、いないかで経営統合がうまく行くか、行かないか試金石になると思っています。そうかと言って相手は民間会社ですから新会社が勝手に盗るわけにも行きません。これから大きな課題になって来るでしょう。もう1つ、言いますと国は現在、29の空港を管理していますが、伊丹のようなよい空港を手放して行くと残りはどうなるか、これはあまり議論されていません。残った不採算の空港は税金で補てんするのとか



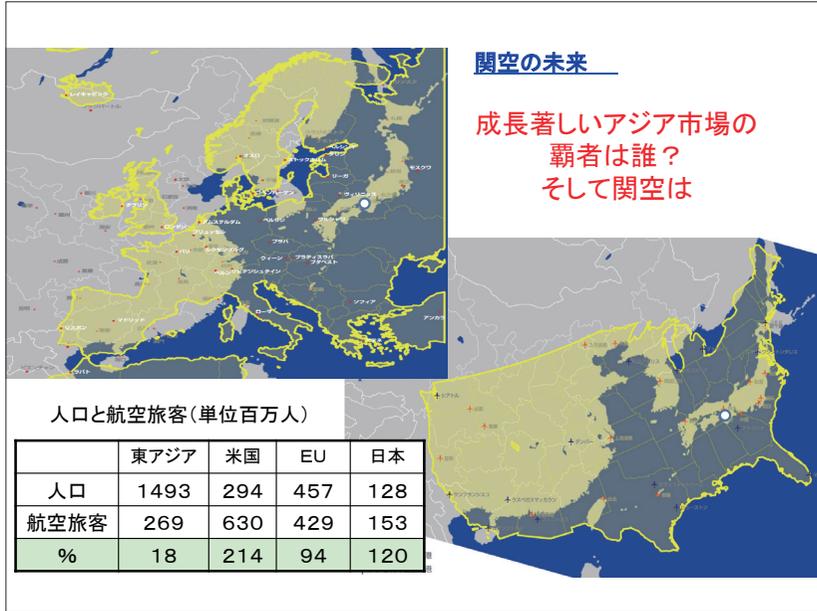
うか。国がどう判断するかですけど、最後は不採算空港を潰さない限り税金でということになります。

4月1日に新関西国際空港株式会社が設立されて、経営統合は7月1日に行われます。いまマスメディアは新会社の人事を巡って騒いでいます。新会社は経営統合するためのいわば種となる会社であって、7月から関空の滑走路等とターミナルビルを、伊丹の滑走路等と伊丹の土地を一元管理します。今の関空会社は関空土地保有会社として、新会社に土地を貸し付けて地代を徴収します。それを負債の返済に充てることになっています。伊丹の騒音問題は終わったという人もいますが、伊丹周辺には今なお騒音被害を受けている人々が約3万世帯あります。伊丹の騒音問題は終わったというのは乱暴な意見でして、なお騒音縮減の努力が必要です。これから新時代に入って行くのですけど、国内線中心でやるなら3,000級滑走路は要らないわけで、滑走路を短縮して騒音被害を減らしたらよいと思えます。いずれにしてもこれからの国の方針がどうなるかで、伊丹の活用方式は決まります。確かに騒音はかつてに比べると小さくなっています。伊丹はかつては大騒音地帯だったのですが、今では4,000世帯位まで被害

が縮小しています。それでも伊丹市民の中には、けしからんという人もいるわけです。そこをどう調整するか、新会社の課題であると思っています。

■関空の未来

関空の未来について、4つの戦略+1があります。1つはLCCの積極的な誘致。これは先ほどお話した通りです。2つ目は貨物の戦略です。関西地区はパネルベイと言われたり、メディカルベイと言われたりしています。液晶パネルや医薬品等航空貨物に適したような生産工場が集積している地域でもあります。インテグレーター（航空業界の宅配便）と言われるFedExの基地が関空に来るかどうかが、関心事です。是非とも関空にということで働きかけています。3つ目は中国・アジアからのインバウンドの振興。日本国内の経済が落ち込んでいるこの時期に外需を求めるのは当然です。4つ目は商業事業の収入の拡大です。最近、関空はきれいになったと言われています。私の感覚では3か月前から関空はやたら人が増えたような気がします。昨年があまりにも寂しかったせいかも知れません。大変賑わっているような気がしています。プラス1はアクセスの利便性向上です。私も毎



日、関空内の会社に行っています。関西の人はあんな遠くと言いますが、時間もさることながら料金の問題があるように思います。伊丹へ行けば千円足らずで行けるのに関空へは千数百円かかる。駐車場を利用してさらに取られます。電車やバス代、駐車場代を含めて今、見直しをしています。電車・バスによって1,000円前後で関空にアクセスできるようにしたいと考えています。不便で遠いと言われないようにプラス1も重要だと考えています。

関空の未来について言えば、後背地の人口とGDPはオーストラリアやニューヨーク圏と同じ規模を持っています。成長産業と言われる環境・エネルギー・メディカルの生産拠点が整っていて、非常に可能性を秘めている地域です。もう1つ言えばアジアの活力の取り込める場所に位置するという事です。東アジアの地図にヨーロッパやアメリカを重ねて見ました。するとアメリカ西岸のシアトルがちょうど中国の昆明に当たり、東岸のニューヨーク圏は仙台沖になります。成長著しい中国・沿海部はまさにど真ん中のあるわけです。ヨーロッパの地図を重ねて見ますとリスボンが昆明の手前ぐらいに当たり、モスクワが仙台沖ぐらいになります。大事な視点は東アジアの人口は15億人、航空旅

客は約2割の2億7,000万人です。これに対してアメリカは人口3億人、航空旅客は2倍の6億人を超えています。EUは人口4億6,000万人に対してほぼ同じ航空旅客になっています。日本も人口1億2,800万人より少し多い航空旅客があります。急成長している東アジアが航空旅客が人口の2割のままで留まるわけがありません。いずれ15億人に近づいて来ます。これは私だけが言っているのではなくて、世界中の航空関係者が分析していることです。東アジアが世界最大のマーケットに変身しようとしている中で、日本は少し遅れを取っています。アジアの活力を取り込むためにLCCを誘致することも必要です。せっかく成長の土台があるのに日本の航空業界は取りこぼしをしています。悪口も言いましたけれど基本的に関空の未来は明るいと思っていますし、LCCだけでなく既存の大手エアラインにも発展してもらうこと、これが関空の成長の源であると思います。関空の未来は明るいということで今日のお話を終わらせていただきます。御清聴ありがとうございました。



正念場の1年 使命感持って

産経新聞大阪本社 社会部 関西空港支局 藤原 由梨

昨年10月に関西国際空港の担当になったばかりの若輩者ということもあり、この半年あまりの空港取材は知らなかったことや驚きの連続だった。そもそも平成24年は、関空を含め、日本の航空業界にとって今後の発展を占う、大きな転機の年になるのは間違いない。その大きな流れの中で、関西を活性化させようとする関係者の意気込みが最も印象に残った。

今年の大きな動きとして、まず、3月には関空を拠点とする日本初の格安航空会社（LCC）「ピーチ・エアーション」が就航した。

3月1日午前5時。ピーチの搭乗手続き窓口のある商業施設「エアロプラザ」には、搭乗を待ちきれない乗客が集まりだしていた。百人以上の報道陣も詰めかけ、同社のコーポレートカラーであるピンクと紫の看板や幕で華やいた雰囲気にも包まれた。

関係者も高揚していた。6時過ぎからのセレモニーで、ピーチの井上慎一CEOは「航空新時代の幕開けがまいりました」と熱く意気込みを語り、他の社員も第1便の乗務に就く機長や客室乗務員と固く握手を交わしていた。

ピーチの使用機材はエアバス A320—200型。記者も新千歳行きの初便に搭乗した。

離陸後しばらくすると客室乗務員が飲食物を乗せたカートを押してきた。ソフトドリンクは150～200円で、物珍しさもあってか注文が殺到した。新千歳空港への到着はやや遅れたものの、乗客はおおむね満足した様子だった。

新千歳便に搭乗した大阪府貝塚市の男性は「私が買ったチケットは往復で9980円。この値段で北海道に行けるのが驚きです。関空までは車で15分で行けるので、今後もピーチを応援したい」と就航を喜んだ。

今年は日系LCCの就航が相次ぐが、過剰なサービスに慣れきった日本で定着するかどうかは未知数で、ピーチの成功にかかっているとみえる。

また、ピーチは、関空巻き返しに向け、強力な後押しとなることを期待されている。就航から1カ月間の搭乗率が8割を超えるという好調さで、関空からの期待に応えている格好だ。また、18年に撤退したスカイマークも、6年ぶりに関空に戻ってきた。

今年秋には、19年の供用開始以降、活用が遅れてきた2期島で、建設費約100億円をかけてLCC専用ターミナルが完成予定で、新たなLCC誘致にも弾みがついた。このため、利用客に価格面でのメリットが増え、関西を訪れる観光客の増加も見込まれる。

■日本初の空港統合

加えて、7月には、関空と大阪（伊丹）空港との国内初の経営統合という、かつてない取り組みが動き出す。

4月に誕生した両空港の運営を担当する新関西国際空港会社。早ければ平成26年度を目指すというコンセッション（民間への運営権売却）の成功、ひいてはアジアで激化する空港間競争に勝ち残れるかが課題だ。関空関係者から「正念場の年だが、必ずや成功を収めたい」という声を何度も聞いた。

関空と伊丹両空港の経営統合は、関西のみならず、日本の航空政策にとって過去最大のターニングポイントとなる。

これまで、関空は民間の関西国際空港会社が運営し、伊丹は国が直営してきたが、4月1日に両空港の滑走路や関空のターミナルビル、伊

丹の土地を7月から保有する「新関西国際空港会社」を政府が全額出資して設立した。

関空幹部は「一体運営により、両空港それぞれの強みを生かした経営を図ろうという、まったく新しい試み」という。

統合後、関空については、24時間運用が可能なことを生かして首都圏空港と並ぶ国内ハブ空港を目指す。伊丹は都市部からアクセスしやすい立地を生かし、ビジネス客にターゲットを絞ったサービスを提供することなどが考えられる。

いわずもがなではあるが、統合の背景には、平成6年の開港以降、利用客の伸び悩みなどで1兆円を超える関空の有利子負債解消がある。統合による収益力の強化で負債を圧縮すると同時に、航空機の発着料引き下げなど国際競争力の向上を図る。関空は「進展が著しいシンガポールのチャンギ空港や韓国・仁川空港などをしのぐ、アジアの拠点空港化を狙う」としている。

しかし、両空港を抱える地域の自治体の思いはさまざまだ。関空の地元9市4町でつくる「泉州市・町関西国際空港対策協議会」（関空協）は3月に、統合後の両空港の経営方針となる「基本方針」に、伊丹空港の廃港時期を明記することなどを求める要望書を国土交通省に提出した。基本方針は、6月末までに、国土交通省が策定することとなっている。

要望書で特に明記を求めたのは、廃港時期のほか、廃港まで、伊丹空港を関空の補完的空港として位置づけることや、伊丹空港発着の成田線、長距離国内線の関空移行など。また、伊丹空港での国際チャーター便、長距離国内線の就航については「関空の国際ハブ空港としての再生・強化を阻害するため認められない」などとした。

これに対し、伊丹空港の周辺11市でつくる大阪国際空港周辺都市対策協議会(11市協)は、発着可能回数が余っている伊丹のプロペラ桟について、プロペラ機に限定せず低騒音ジェット機の就航も認めることで合意した。

国土交通省は基本方針に伊丹の「柔軟運用」

を盛り込むとみられ、両空港の最適運用による収益拡大を目指す。

伊丹の発着桟は16年以降、1日にジェット機200回、プロペラ機170回に制限されてきた。ジェット桟が必要に足りていないのに対し、プロペラ桟は約40回余っている。実現すれば伊丹空港にとっても画期的な転換点だ。

ただ、伊丹廃港時期に対する結論は出ていない。両空港の活性化を目指す2つの地元の期待はそれぞれ強いが、双方が納得する着地点を見いだすのは簡単ではない。

■重いミッション

「重いミッションだが、使命感に基づきお受けした」

関空と伊丹空港の経営統合に向け、4月に誕生した新関西空社の安藤圭一社長が、3月末の設立総会後の会見で使命感という言葉を繰り返したことが印象的だった。

安藤社長にとって最大の責務は、コンセッション実現に向け、両空港の事業価値を高めることだ。売却額を現在の関空会社の負債総額(約1兆2千億円)にどれだけ近づけられるかが問われることになる。

副頭取を務めた三井住友銀行では、法人営業や企業審査の経験が長く、22年4月からの大阪駐在で、関西経済界とのパイプもある。

「2年前は日本航空の担当で、日本の航空産業を強めるために議論してきた」と畑違いの業種で舵取り役を務めることにも不安感を否定し、コンセッションへの道筋を今後3年間で固めたいと述べ、安藤氏は「コンセッションまで死ぬつもりで仕事をする」と力を込めた。

世界の空港間の競争が激しさを増し、`空港淘汰時代、などとささやかれる昨今に、関空、伊丹という関西の空港が改めてどれだけ実力を示すことができるのか。「使命感」という重い言葉で任に当たろうとする安藤社長の手腕に期待したい。



始まった3大航空連合(グローバル・アライアンス)の ジョイント・ベンチャー



(株)ANA総合研究所
西村 剛
(財関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

1. はじめに

昨年11月のアメリカン航空(AA)の連邦破産法11章申請で、最後に残ったメガ・キャリアAAも破産法適用による再建を目指すこととなった。一方でAAにとって昨年は、14年越しの英国航空(BA、イベリア航空IBと合併しIAG)との米国・EU間のジョイント・ベンチャー(JV)が認可され、悲願の国際線シャトルサービス等のJVが始まった記念すべき年でもあった。

AAとBA(IAG)のJVは、ライバル航空連合のSKYチーム(SKY)・STARアライアンス(STAR)と同様の「疑似合併形態」のJV方式¹であり、これにより世界最大の国際線市場で、史上初の3大航空連合のJV方式による航空連合間競争が始まった。

AAも他社との合併が噂されているが、むしろ当面は今回のJV²を単独での再建の足がかりとし、LCCに苦戦する国内線依存から脱却し国際線比率を高めていくものと思われる。

関空では「LCC元年」を迎えピーチの就航や新規LCCの乗入れで沸いているが、国際航空の主役である3大航空連合の競争環境とロンドン・ヒースロー空港(LHR)の現状をモデルに、今後のカギとなるグローバル・ハブ空港³のスロット問題を本稿では取り上げ、長期的、国際的な視座で伊丹・関西空港がグローバル・ハブ空港に成長していくための視点を提供したい。

2. AA・BA(IAG)のJV認可要件

表1：割譲スロット(発着枠)の内訳

対象路線	現状		割譲スロット	
	1日便数	現シェア	割譲数	新シェア
*London-New York	10(16)	63%	▲3	44%
London-Boston	5(6)	83%	▲2	50%
London-Miami	4(5)	80%	▲1	60%
London-Dallas	3(4)	75%	▲1	50%

注) ()内はLHR路線の総便数で()前の数値はAA+BA合計便数、シェアは便数シェア。

*Londonはロンドン・ヒースロー(LHR)とロンドン・ガトウィック(LGW)の両空港。出所)EUプレスリリース2010年7月14日から筆者が加筆して作成。

1 metal neutralityと呼ばれ、この提携方式では当該路線のスケジュール・運賃・収入管理・マーケティング・セールス活動全てが調整可能となり合併と同様な効果が得られる。EC & DOT Transatlantic Airline Alliances, 16Nov.2010, p.7

2 AA・BA(IAG)のJVは目玉のLHR=JFK間11便を1時間ごとに結ぶShuttle化を始め、LHR・JFK・MADなど欧米7グローバルハブ空港間を一日96便運航する巨大な規模で年間売上79億ドル、年間利用客12百万人、欧米間シェア2割を見込む。2011年サマーからはJoint Sellingも始まった。IAG, 11NOV2011

3 国際空港協議会の定義によれば年間国際線利用客1,000万人以上で関空は2011年991万人。

過去2回と同様に今回も米国・EU競争当局よりAA・BA（IAG）の寡占路線のスロット割譲が求められ、最終的に上記4路線の7スロットを2年以内にライバル社に割譲することで着着した。

英国は2008年よりスロットの航空会社間取引⁴が正式に認められている唯一のEU加盟国であり、EU自身が説明しているように、今回のAA・BA（IAG）による7スロット割譲は、2008年の米国・EUオープンスカイからこれまでにライバル各社が獲得した12スロットを合わせると1996年6月にAA・BAが提携を表明し1998年にEU競争当局が初回に裁定した19スロットと同数で、結局、認可に際してのEUの要件は不変であったということになる。

これは後述するように、世界最大のグローバル・ハブ空港であるLHR及び単滑走路では発着数最大のLGWのスロットが既に飽和状態であり規制要件のスロット容量に変化がなかったためである。ライバル各社は同一アライアンス間のスロット賃借や他社からの譲渡等あらゆる手段を使い、世界一狭隘なグローバル・ハブLHRへのスロットを徐々にではあるが増やしつつある。

表2：ロンドン近郊5空港＝米国間国際線乗客数実績（定期便のみ：英国航空庁CAA）

		2007	2008	2009	2010	2011
Heathrow (前年比%)	3,901m × 1 3,660m × 1	11,421,502	12,599,296 (110.3)	12,334,603 (97.9)	12,338,610 (100.0)	13,507,429 (109.5)
Gatwick (前年比%)	3,316m × 1	3,809,734	2,634,200 (69.1)	1,466,561 (55.7)	1,389,610 (94.8)	1,350,613 (97.2)
City	1,508m × 1	0	0	5,486	19,319	21,622
Luton	2,160m × 1	54,215	33,829	0	0	0
Stansted	3,049m × 1	150,140	66,478	0	1,835	0
計		15,435,591	15,333,803	13,806,650	13,748,968	14,879,664

近頃EU競争当局は、LH・UA（STAR）の審査に続き、JVで先行するSKY⁴のアライアンスが競争環境を阻害していないかの審査を開始したが、今回のAA・BA（IAG）の審査結果と同様に、JV認可後の先行2航空連合の審査結果が注目される。並行して昨年末申請されたLHRをハブとするブリティッシュ・ミッドランド航空（bmi）⁵のBA合併が審査中だがこちらもEU競争当局の厳しい対応が伝えられている。

3. 3 大航空連合のJV戦略

表3：北大西洋市場での3大航空連合（EC&DOT、2010年11月1日現在）

統合レベル	STAR	oneworld	SKY
Low（提携）	全26社	全11社	全12社
Medium (ATIをDOTより 取得済み)	Air Canada, Austrian, bmi, L OT, Lufthansa, SAS, Swiss, T AP, United/Conの9社	American, British/Iberia, Finnair, Royal Jordanianの 5社	Air France/KLM, Alitalia, Czech, Delta, Koreaの5社
High（統合）	Air Canada, Lufthansa, United/Conの3社	American, British, Iberiaの3社	Air France/KLM, Delta, Alitaliaの3社
年間輸送人数	885万人	536万人	666万人
市場シェア	37.6%	22.7%	28.3%

表3からわかるとおり、世界最大の大西洋市場（2,370万人）の88.6%は3大航空連合の圧倒的な寡占状態であり、長距離国際線市場ではレガシー航空連合の独壇場である。各航空連合とも中核3社で最も統合度の高いJV方式で競争しているが、最も早く始めたSKYでもまだ5年で、AA・BA（IAG）のoneworldにいたっては前述の通り1年目と実施の期間がまだ短い。

4 DLによれば直近のSKYの北大西洋JV規模は年間売上100億ドル、シェア26%。

5 直近の2012年サマーダイヤでのLHRのスロット（計9,524/週）シェアは、BA44.1%、bmi4.8%、IB1.6%、AA2.6%。bmi合併が実現すればoneworldは初めて5割を超えて53.1%となる。

欧米メガキャリア同士の JV は、企業規模の大きさだけでなく欧米の企業文化や運航方式も異なり、同じ航空連合とはいえ、実際に JV 効果をあげるのは並大抵のことではない。先行するデルタ航空も「5年を経てようやく欧州メガキャリアとの JV が軌道に乗り始めた」と説明している。AA・BA で実施している LHR = JFK 等のシャトル便も、一日数千便運航している中で一部の路線で機材稼働を落とさずにダイヤを1時間おきに揃えるのは実務上極めて難しい。

3大航空連合では、LHR = JFK のような2つの巨大ハブ空港を結ぶグローバル・ゲートウェイの流動をメインに (Gateway-to-Gateway)、それぞれの behind (後背) 市場と beyond (以遠) 市場をサブ市場にして提携各社の多数のネットワークでグローバル・ネットワーク・システムを構築し利用客を囲い込んでいるⁱⁱ。LHR では3大航空連合のそれぞれ複数のゲートウェイが重複し、乗継客も含めて利用客をグローバルに奪いあう争奪戦を繰り広げている。航空連合は JV によって、国際線市場におけるダブル・マージナリゼーションを回避し、密度の経済性を享受ⁱⁱⁱ することにより航空運賃の競争力を高めていることが実証され、これを各国の規制当局が厳しく事後監視している。

ハブ空港と言うと日本では内際乗り継ぎの利便性が強調されるがグローバル・ハブ空港ではどの国際ハブ空港と結んでグローバルゲートウェイを作り出すか、behind 市場と beyond 市場はどうか^{iv} が重要である。関西空港も成長著しい北東アジア及びアセアンのハブ空港と単に競争するばかりではなく、どこと協調してグローバルゲートウェイを創り出すかの発想が重要である。

4. 2011年4月～12月 JV 実績

表4：割譲対象路線 4月～12月実績

	2011年	2010年	対比%
Heathrow=Boston	869,406	705,034	+23.3
Heathrow=Dallas	454,173	395,736	+14.8
Heathrow=Miami	744,153	614,818	+21.0
Heathrow=JFK	2,161,726	2,010,250	+7.5
Heathrow21 路線計	10,957,132	9,836,909	+11.4

出所) CAA のデータをもとに筆者が作成。

3大航空連合の JV が始まった2011年4月～12月の期間は、前年にアイスランド火山噴火や BA 乗員スト等の悪条件の反動もあり LHR = 米国全路線で +11.4% の二桁の高い伸びを示した。

中でもスロット割譲の対象となった AA・BA 寡占4路線 (上記路線) の伸びが極端に高かったが、LHR を含む英国全空港と米国を結ぶ全路線の伸びでも +8.5%、英国と全世界の実績が +7.7% の伸びに留まっていることを考慮すれば、AA・BA の JV が需要獲得で大きな効果を発揮したことがわかる。この期間はまだスロット割譲以前であり、多便数の圧倒的な独占状態のままでシャトル便化し利便性を高めたのだから当然の結果とも言える。

表5：米系3社前年同期比 (%: ASM、RSMは百万)

	収入	ASM	RSM	LF	Yield	PRASM	競争力比		
DL (SKY)	+7.2	▲1.9	39,655	▲2.6	33,690	▲0.5	+10.0	+9.3	+0.6
UA (STAR)	+7.0	+1.1	37,886	▲1.2	31,202	▲1.9	+8.2	+5.7	▲1.0
AA (oneworld)	+3.4	+0.3	18,870	+2.9	15,724	▲0.5	+0.5	▲0.1	+0.7

出所) 筆者が作成。PRASM はユニット収入、競争力比は RSM の伸び ÷ ASM の伸び。

注) ASM: 有効座席マイル RSM: 有償座席マイル

詳細なデータが公表されている米系3社の実績を代用し3大航空連合の JV 効果を見ると、確かに前述のとおり AA (oneworld) は JV 効果により需要 (RSM) を他2社 (航空連合) から獲得し競争力も上げてはいるが、対する DL・UA は AA に比べてイールドを大幅に向上させている。先行

研究によれば JV により運賃競争力を高めることが知られ、JV で先行しシェアも大きい DL・UA が JV 初年の AA を上回る運賃効果をあげイールドを向上させ収入を拡大させた。特に DL は北大西洋市場で最大の供給シェアを有し、この期間は供給 (ASM) を 2%程度減らしながらも唯一二桁のイールド向上を果たし、運賃効果に加えてイールド・マネジメントの面でも効果を上げた。

5. おわりに－EU 空港総合政策「Europe's Airports 2030」^{iv}

表 6：ロンドン近郊6空港発着数推移（単位：千回、CAA）

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	前年比%
Heathrow	464	476	478	477	481	479	466	455	481	+5.7
Gatwick	243	251	261	263	267	264	252	241	251	+4.1
City	53	61	71	79	91	95	77	69	69	0.0
Luton	85	94	108	116	120	118	99	95	98	+3.2
Southend	43	38	39	39	40	37	32	27	25	-7.4
Stansted	186	192	194	207	208	193	168	155	148	-4.5
計	1,074	1,112	1,150	1,182	1,208	1,185	1,093	1,041	1,072	+3.0

LHR は既に 2004 年に物理的限界と言われる年間発着回数 47 万回を超え、昨年は 48 万 1 千回と 2007 年と並ぶ過去最高の発着回数であった。JV に関する先行研究に拠れば、スロット(空港容量)に制限があるケースでは運賃効果が発揮しづらいたことが指摘されており 3 大航空連合が LHR でこれ以上の JV 効果を期待するにはあまりにも厳しい環境と言える。

ロンドンでは近郊 6 空港が既に狭隘で 7 空港目の建設が要望されているが、関西圏では 3 空港と半数であり、競合する首都圏空港(羽田・成田)に比べてまだスロットに余裕がある現状はむしろ今後の拡大するアジア航空需要を獲得する上で好都合である。

EU 域内空港では世界の 3 分の一にあたる年間 8 億人が利用するが、既に LHR・LGW・フランクフルト・デュッセルドルフ・ミラノリナーテの 5 空港はスロットの限界に達し、このままでは 2030 年までにパリ・シャルルドゴール、パリ・オルリーなど 19 のハブ空港が限界に達する。

このため EU は昨年 12 月、議会で市場メカニズムに基づく新たなスロット配分規制案などの空港総合政策「Europe's Airports 2030」を提案した。この案ではスロットの競売制度は導入されなかったが、初めて英国以外でも航空会社間のスロット市場取引を認め、並行して現行の Use-it-lose-it (スロット先例優先権ルール)の適用を 80%から 85%に厳格化しスロットの有効活用を図る。その他、地上ハンドリングの効率化や高騒音機の退出を促進させ、総合的に域内空港の効率化と高質化を目指している。年内にも成案化され事実上の世界標準になることが期待されている。

関西 3 空港でも EU の先進的な空港総合政策の発想を先取りし、今後の「大阪都圏」グローバル化の強力な原動力となることを期待したい。正に、「グローバル・ハブ空港」を「LCC 元年」を迎える関西空港の成長キーワードに付け加えたい。

i 福井秀樹 (2011)『英国における発着枠取引の経験的分析』日本交通学会 2011 年研究年報ほかが欧米のスロット問題に詳しい。

ii W.Robert Hand (2011)『CONTINENTAL JOINS THE (ALL) STAR ALLINCE』Houston Journal of International Law

iii Davide Pavone (2012)『The Effects Of Airline Alliances On Airfares』Seeking Alpha

iv EU MEMO/11/857『Europe's Airports 2030 : Challenges Ahead』1DEC2011

2012 年(平成 24 年)2 月運営概況(速報値)

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

○乗入便数 151.4 便/日 (対前年比 108%)

国際線： 109.5 便/日
(対前年比 106%)
国内線： 41.9 便/日
(対前年比 111%)

発着回数について

発着回数は国際線旅客便が 1 日平均 105%と 5 ヶ月連続で前年を上回り、2 月として過去最高となりました。また、貨物便を合わせた国際線合計でも 106%と 4 ヶ月連続で前年を上回りました。国内線を含めた全体としても 108%と 5 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 38.6 千人/日 (対前年比 101%)

国際線： 29.3 千人/日
(対前年比 101%)
国内線： 9.3 千人/日
(対前年比 101%)

旅客数について

国際線旅客数は、全体として 101%と 4 ヶ月連続で前年を上回りました。内訳として引き続き日本人旅客が 112%と好調であり、外国人旅客につきましては、前年が春節であった反動からも 78%と 2 ヶ月ぶりに前年を下回っております。

○貨物量 1,920t/日 (対前年比 105%)

国際貨物： 1,832t/日 (対前年比 105%)
積込量： 844t/日 (対前年比 96%)
取卸量： 988t/日 (対前年比 114%)
国内貨物： 88t/日 (対前年比 103%)

貨物量について

貨物量につきましては、国際貨物量全体は 10 ヶ月ぶりに前年を上回りました。積込は 10 ヶ月連続下回りましたが、取卸は 2 ヶ月ぶりに上回りました。

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

平成 24 年 3 月 22 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 2 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	1,154,661	95.2	21.2	956,748	106.6	17.7	197,914
管内	683,483	93.4	12.6	740,835	108.4	13.7	△ 57,351
大阪港	231,093	85.2	4.2	253,115	90.1	4.7	△ 22,022
関西空港	322,758	96.8	5.9	229,829	118.1	4.2	92,929
全 国	5,440,866	97.3	100.0	5,407,945	109.2	100.0	32,921

【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	322,758	96.8	5.9	229,829	118.1	4.2	92,929
成田空港	677,576	91.7	12.5	753,516	103.0	13.9	△ 75,940
羽田空港	10,279	136.0	0.2	30,143	113.5	0.6	△ 19,864
中部空港	62,556	123.1	1.1	55,614	113.9	1.0	6,942
福岡空港	44,528	96.7	0.8	27,391	115.0	0.5	17,136
新千歳空港	1,232	166.8	0.0	780	25.5	0.0	452

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

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合計	
	外国人入国:(1日平均)	外国人出国:(1日平均)	日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(1日平均)	日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(1日平均)	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
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年累計	385,160	4,230	365,000	4,010	928,170	10,200	920,870	10,120	2,599,200	28,560
前年同期	347,580	3,860	384,300	4,270	850,700	9,450	843,390	9,370	2,425,970	26,960
対前年同期比	110.8%		95.0%		109.1%		109.2%		107.1%	

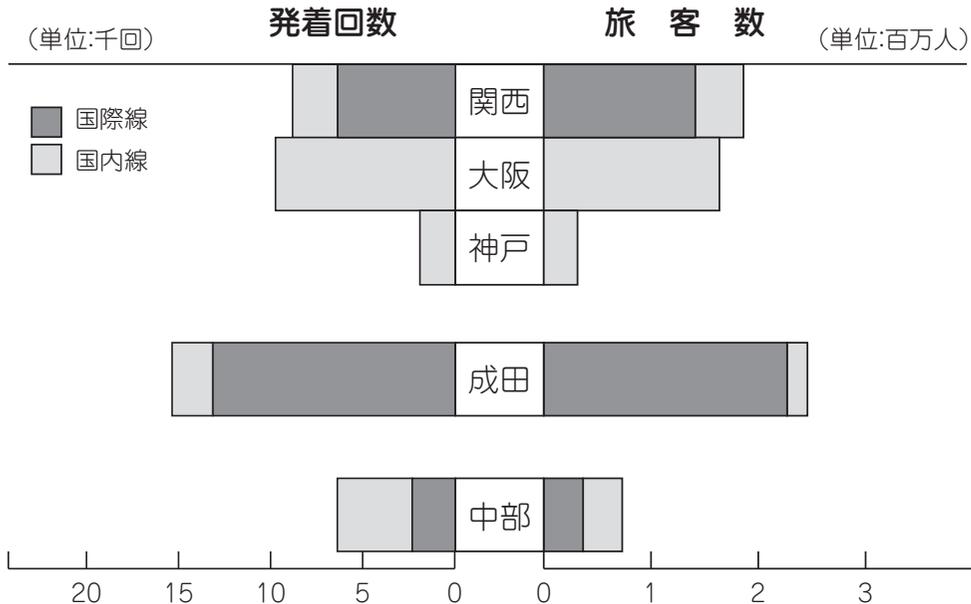
※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。
 ※平成23年及び24年の数値は、当支局において累計した出入（帰）国者の概数である。
 ※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況 平成 24 年 2 月実績【速報】

区分	空港名	国際線	前年同月比	国内線	前年同月比	合計	前年同月比
発着回数 (回)	関西 3 空港	6,353	109.9%	14,074	109.5%	20,427	109.6%
	関西	6,351	109.9%	2,428	115.3%	8,779	111.4%
	大阪(伊丹)	2	—	9,728	107.1%	9,730	107.1%
	神戸	0	0.0%	1,918	115.1%	1,918	115.0%
	成田	13,576	106.9%	2,270	138.7%	15,846	110.5%
	中部	2,344	102.3%	4,209	108.7%	6,553	106.3%
旅客数 (人)	関西 3 空港	849,710	104.8%	1,443,839	100.2%	2,293,549	101.9%
	関西	849,710	104.8%	268,880	104.2%	1,118,590	104.7%
	大阪(伊丹)	0	—	982,628	99.5%	982,628	99.5%
	神戸	0	0.0%	192,331	98.7%	192,331	98.7%
	成田	2,266,293	101.5%	188,498	142.7%	2,454,791	103.8%
	中部	363,100	105.0%	360,048	103.4%	723,148	104.2%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	53,124	108.8%	11,702	101.8%	64,826	107.5%
	関西	53,124	108.8%	2,559	106.5%	55,683	108.7%
	大阪(伊丹)	0	—	8,606	99.3%	8,606	99.3%
	神戸	0	—	537	124.9%	537	124.9%
	成田	159,519	113.4%	集計中	—	159,519	113.4%
	中部	9,691	125.6%	2,087	88.8%	11,778	117.1%

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. 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



関西空港調査会からのお知らせ

○第388回定例会（平成24年3月22日開催）

「LCCと関空の未来」をテーマに岩村 敬 氏（関西国際空港㈱取締役会長）の講演会を開催した。

○第4回航空需要創出研究会（平成24年3月21日開催）

「航空需要創出のための提言（案）」 竹林 幹雄 氏（本研究会主査、神戸大学教授）

○第4回空港経営研究会（平成24年3月30日開催）

「航空ネットワークの強化についての提言」

野村 宗訓 氏（本研究会主査、関西学院大学産業研究所所長）

今後の予定

○第389回定例会

日 時 平成24年4月25日（水）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「新関西国際空港株式会社の設立と今後の展望について」（仮題）

講 師 花角 英世 氏（国土交通省大阪航空局長）

○第390回定例会

日 時 平成24年5月31日（木）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「関空アクセスの改善～なにわ筋線の調査内容について」（仮題）

講 師 森 宏之 氏（国土交通省近畿運輸局企画観光部長）

○見学会

日 時 平成24年7月5日（木）13:30～15:30

見 学 先 堺太陽光発電所

事務局だより

▶ 関西国際空港と大阪国際（伊丹）空港を一体運営する「新関西国際空港会社」の発足式が4月2日に行われたが、昨年1月5日に他界された浅島武雄氏（元関西空港調査会プロジェクトセンター所長）は、このニュースを草葉の陰からどう見守っておられるだろうか。

浅島氏は、以前この欄でも紹介したように、関西国際空港の建設に多方面にわたって尽力されたお方。開港後も、国内便が伊丹へシフトしたため、同じ空港内で国内線と国際線を乗り継ぎできる関西国際空港ならではの「内陸ハブ機能」が存分に発揮できないと嘆いておられた。この問題がどう調整されるかも7月の経営統合に向けての大きな課題のひとつであるが、伊丹の周辺自治体では、先月20日、活性化策としてジェット機の増便を求める意見書を国に提出したという報道もある。草葉の陰での浅島氏の悩みは尽きそうにない。 (K)



大阪ミュージアム構想

"Osaka, The Museum" Concept

～昔懐かしい 黄たまねぎ～

泉州黄たまねぎ祭(田尻町)



泉州玉ねぎ栽培発祥の地とされる田尻町では、古くから盛んに玉ねぎ栽培が行われています。

“幻のたまねぎ”と称される今井早生種は、球形は扁平で水分を多く含むため日持ちはしませんが、肉質は柔らかく甘みが強い品種で、泉州黄たまねぎとして、なにわの伝統野菜にも指定されています。

現在、田尻町では、今井早生の原種に近い吉見早生の復活栽培に取り組んでいます。毎年5月下旬には“泉州黄たまねぎ祭”を開催し、来場された方々で賑わいを見せています。

毎年恒例となってきました『泉州黄たまねぎ祭&田尻漁業農業祭』を今年も田尻漁港の日曜朝市会場で開催いたします。

泉州黄たまねぎ“吉見早生”の試食、農産物や魚介類の販売など、様々なイベントを予定しています。関西を元気にするイベントとしても、皆様方のご来場をお待ちしています。

■開催日時

平成24年5月20日(日) 午前7時～正午

■開催場所 田尻漁港(日曜朝市会場)

泉南郡田尻町りんくうポート北1番地

南海本線「吉見ノ里」駅 徒歩約15分

南海バス「りんくうタウン北」

バス停下車 南約50m

■お問合先 田尻町事業部産業振興課

TEL072-466-5008

開催前日及び当日は田尻海洋交流センター

TEL072-465-0099

