KANSAI 空港レビュー

No.405
2012.8

KANSAI 空港レビュー

AUG 2012 No. 405

CONTENTS

1 巻頭言
関西の総合特区からみた関西国際空港
北野　義幸

2 各界の動き

9 講演抄録
空を変える。日本が変わる。
～新関西国際空港株式会社経営戦略～
室谷　正裕

16 プレスの目
新関空の変革に期待
江渕 智弘

18 航空交通研究会研究レポート
日本における低費用航空会社（LCC）時代の到来 ②
―航空企業の市場シェアの推定―
松本　秀暢/Rogier LIESHOUT

22 データファイル
・運営概況について［平成24年6月分］（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］（平成24年6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6月分）

【表紙写真】「シンガポール航空　A380」

シンガポール航空のA380 である。
8月10日から15日まで期間限定であるが、シンガポール航空のA380 が SQ618 便 /SQ619 便として就航した。これはシンガポール航空が大阪就航40周年を記念しての運航であり、KIXへのA380 は定期便としてのは初めてとなる。
8月10日の初便は 4,000m 滑走路 06Lに着陸し、2期島と1期島を結ぶJ4 誘導路上で空港消防車から放水のアーチで歓迎を受けた。

撮影：柴崎　庄司（関西国際空港給油㈱）

巻頭言

関西の総合特区からみた関西国際空港

大阪府商工労働部　理事　**北野　義幸**

関西国際空港は、今年度、大阪国際空港（伊丹）との統合という新たな節目を迎えます。

地元の大阪府では、伊丹の航空機騒音問題を原点に関空の１期、２期事業への参画、関連地域整備と大きな関わりを持ってきました。

開港前は、大阪府政は関空を中心に回っていたと言っても過言でない月日もありました。

○空港進化論

国直営から公団、そして、株式会社へと関空の事業主体対論では、当時の運輸省が「空港進化論」を唱えて地域の参画を訴えられました。今回の事業運営権の民間売却方式も新たな進化と考えるべきなのでしょうか。地域の参画は株主から、空港運営事業者と出資自治体との連携、法定協議会での基本方針策定へと切り替わるものと伺われます。

○関空の更なる活用、特区法の地位指定

関空は伊丹との経営統合を経て新たな運営主体へと切り替わって、新会社が地域で果たす空港機能に注目度も高まっています。

昨年、「総合特別区域法」に基づき、関西イノベーション国際戦略総合特区が指定されたのですが、関空の国際貨物地区も特区エリアとなりました。

何が特区なのかと言いますと、日本の産業の国際競争力強化を目指した計画に基づき、事業を行った法人の設備投資に投資税額控除等の税制上の支援措置が可能となりました。

具体的には、認定を受けた関西イノベーション特区は、ライフサイエンスや新エネルギーをターゲットにしていますので、そのための国際物流事業に投資された設備・機器について、取得価額の 15％、建物で 8％を法人税額から控除することが可能となりました。

さらに、特区法の本来の目的である規制の特例措置についても、「医薬品等輸入届の電子化、簡素化のための薬事法施行規則等の緩和」提案を大阪医薬品協会と大阪府が共同で行い、５年後以降とされた実施時期が来年度から前倒しで取り組むという協議が煮詰まってきています。紙ベースで行わざるを得なかった手続きが電子化され、航空貨物で重要な位置を占める医薬品について、世界とのクールチェーン（低温管理）を確保する手立てが関空から具体化できる方向です。

○関空の新たな役割

特区による新たな規制の特例措置協議を進める中で、高い関心を示されている事業者が現れています。がんの早期診断に様々な放射性診断薬が開発され、PET（ポジトロン断層法という核医学検査）診断で活用されています。その性質上数日から数時間という放射線の半減期間内に医療機関に届けられるよう、世界の航空貨物ネットワークが厳重な管理のもとに構築されていますが、関空を使った東アジアでのデリバリーの可能性が議論されています。単に物流を担う国際空港という見方ではなく、人々の命を繋ぐ空港へと期待も高まる話が検討されているわけです。

「総合特別区域法」という切り口で、関空に広がる新たな側面を紹介してみました。日本のものづくりの技術を命のために生かしたいという医療機器開発の取り組みも進められています。長い時間をかけて、整備が進められた関空に、命のために役立てる機能を充実できますよう、空港関係の皆様にご協力をお願いする次第です。

平成24年 7月1日～7月31日

各界の動き

関西国際空港

●経営統合で記念式典

関西・大阪両空港が７月１日に経営統合し、一体運営する新関西国際空港会社が関西空港で記念式典を開いた。安藤圭一新関空会社社長は「関空と伊丹、２つの翼で日本の空を変える。関西ひいては日本の経済を変える原動力になっていきたい」と述べた。式典に出席した羽田雄一郎国土交通相は「国交省からはあまり口出しせず、民間や地域の声を重視すべきだと考えている」と話した。松井一郎大阪府知事は「関空が仁川空港やチャンギ空港に勝つためのスタートだ」と強調した。

また、大阪航空局大阪空港事務所での業務引き継ぎ式があり、同事務所の加藤敏空港長が「両空港が一体的かつ効率的に運営されることを祈念する」とあいさつ。新関空会社の安藤圭一社長は「都市型空港の機能をしっかりと受け継ぎ、利便性の高い、地域に親しまれる空港づくりを目指す」と述べ、飛行場の維持管理や空港警備、環境対策など、引き継ぐ業務の目録を受け取った。

大阪空港の周辺自治体でつくる大阪国際空港周辺都市対策協議会（11 市協）会長を務める藤原保幸伊丹市長は経営統合を受け、コメントを発表。「新会社の知恵と柔軟な経営判断により、安全・環境対策には万全を期すとともに、長距離線や低騒音ジェット機の復活や増便など、目に見える形で早期に統合の効果が現れることを期待する」と表明した。

●ピーチ、香港線に就航

格安航空会社（LCC）のピーチ･アビエーションは７月１日、関西～香港線の運航を開始した。国際線は５月に就航したソウル線に次いで２路線目。

●新会社の役員体制決定

新関西国際空港会社は７月２日、同日開催の取締役会で役員体制を決定したと発表した。

役員体制は下記の通り（役職・担当・氏名の順で敬称略）。

代表取締役会長　渉外（航空営業等）	福島 伸一
代表取締役社長兼 CEO（最高経営責任者）全般、経営戦略・コンセッション	安藤 圭一
代表取締役副社長　伊丹空港本部長、渉外業務（関係行政機関等）	春田　謙
専務取締役兼専務執行役員　経営効率化、不動産活用、グループ会社	安部川 信
専務取締役兼専務執行役員　ターミナル営業	新堂 秀治
常務取締役兼常務執行役員　安全対策、コーポレート戦略（広報、CS、CSR 等）	加藤 芳充
常務取締役兼常務執行役員　財務、調達	竹嶋 孝育
常務取締役兼常務執行役員　総務、人事、経営戦略・コンセッション（副）	室谷 正裕
取締役兼執行役員　伊丹運用（環境対策、オペレーション、不動産活用等）	蒲生　猛
取締役兼執行役員　関空運用、技術・施設関係	鈴木 慎也
常勤監査役	北尾 保博
監査役（非常勤）	門口 正人
監査役（非常勤）	木村 愼作
監査役（非常勤）	雑賀 忠仁

監査役（非常勤）	山本 亮三
執行役員　経営戦略	濱　勝俊
執行役員　ターミナル営業	後藤　潔
執行役員兼コンセッション推進部長　コンセッション	岡田 信一郎
執行役員兼航空営業部長　航空営業	住田 弘之

●元社長の御巫清泰氏が死去

元運輸省〈現国土交通省〉港湾局長で関西国際空港会社の社長を務めた御巫清泰氏が7月7日、急性硬膜下血腫のため死去した。77歳。告別式は14日正午から東京・青山葬儀所で執り行われた。喪主は妻、瑛子さん。

●ジェットスター・ジャパン、成田線に就航

日本航空などが出資するLCC、ジェットスター・ジャパンは7月9日、成田〜関西線に就航した。エアバスA320型機（180人）で1日1往復する。

●夏の節電を実施

新関西国際空港会社は7月10日、関西電力管内の節電要請期間（7月2日〜9月7日）に、2010年夏のピーク時と比べ約10%の節電を行うと発表した。旅客ターミナルビルの冷房の設定温度を1度高い27度とするほか、手荷物の搬送設備に、使用していない時に自動停止する機能を追加する。昨年夏の実績の2倍の節電となる。

●泉佐野市、連絡橋利用税10月導入を断念

泉佐野市が、関西空港連絡橋の通行車両に往復100円を課税する橋利用税の10月導入を断念することが7月11日、分かった。税の徴収を担当する西日本高速道路会社のシステム改修が間に合わないためで、年内の課税開始を目指す。

●不具合表示でピーチ便引き返し、4便欠航

7月13日午前7時40分ごろ、関西発福岡行きピーチ・アビエーション151便、エアバスA320型機（乗客乗員153人）が離陸直後、エンジンオイルの不具合を示す表示が出たため、関西空港に引き返し、約40分後に着陸した。不具合は見つからなかったが、整備のためピーチはこの機体を使用する予定だった福岡、鹿児島線の計4便を欠航した。

●14年度までの経営戦略、発着回数30万回目指す

新関西国際空港会社は7月13日、2014年度までの経営戦略を発表した。LCCの誘致などをテコに、両空港を合わせた発着回数は11年度比30%増の30万回（うち関西は16万〜17万回）を目標にし、旅客数を同23%増の3,300万人にする。ターミナルビル改装などにも努め、売上高は1,500億円を目指す。

また10月には関西空港の国際線着陸料を一律5%値下げし、ターミナルビルの定額賃料も年内に25%下げる予定。着陸料値下げは2001年以来、11年ぶり。時間帯など条件付きの着陸料減額も始める。空港がほとんど利用されていない午前1〜6時は、国際線着陸料を13年度から半額にする方針。このうち貨物便は7月から先行して実施している。

クリック！

新関空会社が新たな経営戦略を打ち出した。着陸料やターミナルビルの家賃値下げは競争力改善の第一歩となる。それでも「アジアの主要空港に料金では歯が立たない」（安藤圭一社長）のも事実で、LCCの台頭などの追い風を生かし、利用拡大を目指す。関西・大阪両空港の一体運営というシナージー効果をどう発揮するのか。運営権の早期売却は残念ながら依然として展望が見えてこない。

●人事異動（7月15日付）

退職（執行役員）濱　勝俊＝国土交通省大臣官房審議官（情報政策・危機管理担当）に就任

●6月の国際線発着回数、開港以来最高

新関西国際空港会社は 7 月 17 日、6 月の運営概況を発表した。旅客数は国内線・国際線合わせて前年同月比 25% 増の 128 万人。前年実績を上回ったのは 9 か月連続。発着回数は、国際線旅客便が 23% 増の 6,946 回と 9 か月連続で前年を上回り、月間として開港来最高となった。

●旅客数3億人突破

新関西国際空港会社は 7 月 17 日、関西空港の旅客数が 6 月に 3 億人を突破したと発表した。94 年 9 月の開港から 17 年 9 か月での達成。国際線が 6 割強の 1 億 8,900 万人、国内線が 4 割弱の 1 億 1,100 万人。1 億人の達成は開港後 5 年 4 か月、1 億人から 2 億人までは 5 年 10 か月と 5 年強で達成したが、3 億人までの 1 億人は 6 年 7 か月を要した。

●ジェットスターがダーウィン線

ジェットスター航空は 7 月 17 日、11 月 1 日から、関西～シンガポール～ダーウィン線を週 3 便（12 月 17 日以降は週 4 便）で開設すると発表した。関西～シンガポールは A330 型機、シンガポール～ダーウィンは A321 型機を使う。これで関西空港に就航している国際線 LCC は 8 社 12 地点となる。

●今夏の国際線旅客13%増

新関西国際空港会社は 7 月 19 日、今夏の需要期（7 月 21 日～ 8 月 20 日）の国際線旅客数が前年同期比 13%増の 107 万 8,500 人になる見通しだと発表した。LCC の増便や円高が追い風になり、韓国や中国などアジア方面への旅客が大幅に増え、同期間では史上 3 番目の高水準となる。

●はるか値下げを検討

JR 西日本が 2012 年度内にも、関西空港に乗り入れる特急「はるか」の特急料金の引き下げを検討していることが分かった。南海電気鉄道も関空路線の値下げを検討する方針だ。はるかの新大阪～関空間の特急料金（1,150 円）を 210 円値下げする方向だ。

●人事異動（7月22日付）

執行役員（地方公務員災害補償基金事務局長）藤島　昇

●ピーチ、台北線を10月に開設

ピーチ・アビエーションは 7 月 26 日、3 路線目の国際線となる台北線を 10 月 16 日から開設すると発表した。エアバス A320 型機（180 席）が 1 日 1 往復する。

●旧関空株「1株1円」で買い取り提示

関西国際空港土地保有会社（旧関西国際空港会社）が株主に対し、保有株を 1 株あたり 1 円で買い取ると伝えていたことが 7 月 27 日分かった。新関空会社への事業移管に賛同しない一部株主の買い取り要求に応じたものだ。1 株 5 万円で発行されたが「将来の収益や過大な債務を考慮すると、備忘価格しか付けられない」（旧関空関係者）というのが理由。不服とする株主は 8 月末までに裁判所に価格決定を申し立てる。

●ピーチが那覇線

ピーチ・アビエーションは 7 月 31 日、関西～那覇線の運航を 10 月 18 日から 1 日 2 往復で始めると発表した。ピーチの国内線は 5 路線目となる。新しい航空機が 9 月下旬に加わり、全部で 5 機を運用できるようになるため、路線拡大を決めた。国際線では関西～台北も 10 月 16 日に就航し、国内外で計 8 路線を運航することになる。

●LCCターミナル、使用料は4割安く

新関西国際空港会社は 7 月 31 日、建設中の LCC 専用ターミナルの使用料などを発表した。

旅客から航空運賃と合わせて徴収する国際線の旅客サービス施設使用料(PSFC)は1,500円と、従来の国際線と比べて4割安い。国内線では初めて出発時400円、到着時に350円のPSFCを設定した。供用開始日は冬ダイヤが開始する10月28日で、名称を第2ターミナルとする。従来のターミナルは第1ターミナルとなる。　LCCターミナルには免税店や飲食店、コンビニエンスストアなど計17店が出店する予定。ピーチの関連グッズを並べる専門店もお目見えする。駐車場は300台分を用意。鉄道利用者については無料バスでLCCターミナルまで送迎する。安藤圭一社長によると、第2ターミナルは2013年夏以降、年間400万人の利用者を見込んでおり、収入は約50億円規模となる。

空港

═ 大阪空港 ═

●大阪市、11市協から脱退表明

大阪市は7月27日、伊丹市で開かれた大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）の総会で協議会から脱退すると表明した。運営を巡る意見の食い違いが理由。11市協は5月、関西空港と大阪空港の統合の基本方針案に盛り込まれていた「伊丹の将来の廃港検討」との文言の削除を国土交通省に要望したが、大阪市は事前に「重要事項なので臨時総会などでしっかりした検討が必要」と反対していた。　総会後、11市協会長の藤原保幸・伊丹市長は「長年活動してきた積み重ねがあるので脱退は残念だが、11市協の活動が大きく影響を受けることはない」と述べた。

═ 神戸空港 ═

●搭乗率、4年5か月ぶりに60％割れ

神戸市は7月10日、6月の神戸空港の搭乗者数が前年同月比8.9％減の17万7,273人だったと発表した。搭乗率は同6.2ポイント減の57.1％と、2008年1月以来、4年5か月ぶりに60％を割った。3月に関空拠点で就航したピーチ・アビエーションに利用者を奪われたとみられる。

═ 羽田空港 ═

●拡張で騒音、千葉市上空で高度引き上げ試行へ

千葉県と千葉市は7月2日、国土交通省が羽田空港の滑走路拡張に伴い発生している千葉県内の騒音問題で、8月23日から11月14日まで千葉市上空を通る着陸機の一部の飛行高度を2～4割程度引き上げる試行運用を始めると発表した。

●発着枠の競争入札など検討

国土交通省は7月27日、羽田空港国内線の年間発着枠の増加分を、航空会社に配分する基準を決める有識者会議の初会合を開き、競争入札の導入などを検討する方針を確認した。発着枠は2013年3月末から2万回増の34万回となる計画で、1日当たりの往復25便を日本航空や全日空、スカイマークなど6社に割り当てる。

═ その他 ═

●新千歳空港ターミナルに航空博物館

新千歳空港国内線ターミナルビル3階に7月14日、航空博物館「大空ミュージアム」がオープンした。広く空の旅の魅力を伝え、空港と航空に対する理解を深めてもらおうと、約145坪のスペースに、クラシック航空機、フライトシミュレーター、実物の航空機のタイヤを展示する。入場無料。

●那覇空港にLCC専用ターミナル

那覇空港貨物ターミナル会社は7月31日、那覇空港の貨物ターミナル内にLCC専用施設（3,000㎡）を設けると発表した。駐機スペースに余裕がある貨物ターミナルを活用して、航

空機の混雑を防ぐ。全日本空輸系のピーチ・アビエーションが関西～那覇路線に就航する 10 月 18 日の供用開始を目指す。2014 年に国際線ターミナルの建て替えが完了、空港の駐機スペースに余裕ができるまでの暫定措置。

●ピーチ、那覇空港を第2拠点に

ピーチ・アビエーションは 7 月 31 日、那覇空港を第 2 の発着拠点にする方向で検討していることを明らかにした。現在は全便が関西空港で発着しているが、2014 年度にも那覇から海外や関空以外の国内空港への運航を始める。沖縄は中国などアジアからの旅行客も多く需要が見込めると判断した。

航空

●エアバス、米に初の工場

欧州の航空機大手エアバスは 7 月 2 日、米アラバマ州南部のモービルに主力小型旅客機、A320 型機の組立工場を建設すると発表した。エアバスが米国で航空機を生産するのは初めて。2015 年から組み立てを開始し、16 年に第 1 号機が完成する予定。

●日航系LCC、ジェットスターが就航

日本航空が出資する LCC、ジェットスター・ジャパンの第 1 便が 7 月 3 日、拠点の成田空港から新千歳へ出発した。LCC の国内線就航は、ピーチ･アビエーションに次いで 2 社目。ジェットスター・ジャパンは国内 6 路線に就航する。

●ジェットスター初日に成田「門限」で欠航

ジェットスター・ジャパンは就航初日の 7 月 3 日、最終便の新千歳～成田の運航を見合わせた。成田空港は午後 11 時以降、緊急時以外の着陸を受け入れていないことから、時間内に間に合わないとして欠航扱いとした。使用機材が福岡空港から成田に向かった際、搭乗管理システムのトラブルが発生したうえ、離着陸が混雑していて出発時刻が 30 分以上遅れたことが影響したという。

●ジェットスター、2013年初頭に国際線就航

ジェットスター・ジャパンの鈴木みゆき社長は 7 月 3 日、日本経済新聞の取材に応じ 2013 年初めに国際線に参入する計画を明らかにした。東アジア地域の各都市を候補に交渉中で、今秋にも詳細を発表する。

●全日空、2,000億円の増資

全日本空輸は 7 月 3 日、公募増資により最大 2,110 億円の資金調達を行うと発表した。調達資金は最新鋭の旅客機ボーイング 787 型機の購入など設備投資に充てる。さらに、アジアでの企業の合併・買収（M & A）などに機動的に対応できる体制も整える。同社の資金調達では過去最高の規模となる。

●フランスも羽田昼間可能に

国土交通省は 7 月 9 日、日本とフランスの航空当局が航空自由化（オープンスカイ）協定を結んだと発表した。航空会社が自由に路線や便数を設定できる同協定の合意は 17 か国目。成田空港では年間発着回数が 27 万回に拡大する 2013 年春にも実施する。仏領土であるニューカレドニアやタヒチ線も含まれる。羽田空港については、国際線の発着枠が 3 万回から 6 万回に増加する 14 年春にも、昼間の時間帯に 1 日につき日仏 2 便ずつの運航を認めることで合意した。

●スカイマークの操縦士ミス、前年度の5倍

スカイマークが運航する旅客機で、操縦士の人為的ミスによる安全上のトラブルが 2011 年度に年間 20 件あり、前年度の 5 倍に急増していたことが 7 月 9 日までに分かった。同省は事態を重くみて同社への監査体制を拡充。月内にも現場社員らから聞き取り調査する専従チームを設ける。運航に安全上の支障を及ぼす機長や副操縦士の人為的ミスによるトラブルは、11 年度に

国内の全航空会社で計 75 件あり、うち 20 件、約 4 分の 1 をスカイマーク 1 社が占めていた。

●三菱航空機、MRJ100機受注

国産小型ジェット機「MRJ」を開発する三菱航空機は 7 月 11 日、米地域航空会社のスカイウェスト社から、100 機を受注することで基本合意したと発表した。受注額は 42 億ドル（約 3,360 億円）。MRJ にとっては 2011 年 6 月以来、約 1 年ぶりの受注となる。

●スターフライヤーが初の国際線

スターフライヤーの初の国際定期便として北九州～韓国・釜山線が 7 月 12 日就航した。国際線では国内初となる「日帰り割引運賃」を導入した。エアバス A320 型機（144 席または 150 席）で 1 日 2 往復する。

●ジェットスターがA320を24機リースで調達

ジェットスター・ジャパンは 7 月 12 日、航空機リース 5 社との間で、欧州エアバスの小型旅客機、A320 型機 24 機のリース契約を結んだと発表した。今後 3 年間の航空機材の調達に一定のめどをつけたことで、国内外の就航路線網を一気に広げていく方針だ。

●2011年度の航空輸送8,000万人割る

国土交通省は 7 月 26 日、2011 年度の航空輸送統計の概況を発表した。国内線の旅客数は前年度比 3.8％減の 7,905 万人、国際線は 8.1％減の 1,259 万人だった。また、貨物重量は国内線が 4.8％減の 89 万 5,762t、国際線が 14.5％減の 107 万 2,517t となった。東日本大震災や欧州債務問題による世界経済減速などの影響を受けた。

関西

●路線価、下落率が縮小

国税庁は 7 月 2 日、2012 年分（1 月 1 日現在）の路線価を発表した。全国の平均変動率は前年比マイナス 2.8％で、4 年連続で下落したが、下落率は前年より 0.3 ポイント縮小した。大阪国税局管内（近畿 2 府 4 県）にある 83 税務署ごとの最高路線価では 4 年ぶりに上昇地点があった。再開発が進む大阪市北、阿倍野両区の計 2 地点で、横ばいに推移したのも昨年の 10 地点から 29 地点に増加。約 5 万 9,000 地点ある標準宅地の平均変動率も昨年のマイナス 3.3％から同 2.1％に下落幅が縮小し、底打ちの兆しがみられた。

●大阪府知事がカジノやハブ空港視察

松井大阪府知事は 7 月 8 ～ 12 日、シンガポールやマレーシアを訪れ、世界有数のカジノを持つ統合型リゾートや、国際ハブ空港・港湾を視察した。

●堺市が臨海部活性化ビジョン

堺市は 7 月 11 日、臨海部の活性化の方向性を示す堺臨海部再生・創造ビジョンを発表した。市民などの憩いやにぎわいの場づくりや水辺環境の改善などを進める。

●りんくうアウトレット増設

泉佐野市の商業施設、りんくうプレミアム・アウトレットは 7 月 12 日、3 回目の増設部分の営業を始めた。新たに 55 店舗増え 208 店となり、店舗面積 3 万 9,400㎡で西日本最大となった。関西空港の対岸という立地を生かして、辻野弘之支配人は「現在 2％程度の外国人観光客の来場者比率を 10％程度にしたい」と意気込む。

●阿倍野の超高層複合ビル「ハルカス」に4大学が入居

近畿日本鉄道は 7 月 12 日、2014 年春の開業を目指す超高層複合ビル「あべのハルカス」の 23 ～ 24 階に大阪大谷、四天王寺、大阪芸術、阪南の 4 大学が入居すると発表した。学生が交流を楽しむスペースなどもつくる。

●泉佐野にボートピア

泉佐野市の佐野漁港周辺に、12 月にも競艇の場外発売場「ミニボートピアりんくう（仮称）」がオープンすることが 7 月 13 日、分かった。レジャー業、泉佐野総合研究所が、りんくうタウンの東端を一部含み、漁港やヨットハーバーが集まる「泉佐野フィッシャマンズ・ワールド」区域内の 3,600㎡を大阪府から借りて建設する。府内のボートピアは梅田に続いて 2 例目。市は 2011 年 12 月、競艇の主催者である府都市競艇組合などと、年間売り上げの 1％（約 3,000 万円）を環境整備費として受け取る協定を結んでいる。

●関西広域連合と関経連、特区など協力確認

関西広域連合は 7 月 26 日、東京都内で関西経済連合会との意見交換会を開いた。参加自治体の首長と関経連の会長・副会長が集まって意見交換するのは初めて。国際戦略総合特区や地方分権の推進、首都機能バックアップの構築などで協力することを確認した。今後、同様の意見交換会と担当部局の事務レベル会合を定期的に開くことを決めた。意見交換会は広域連合の首長が都内で開催される地方分権シンポジウムに出席することに合わせて、東京都内で開いた。両者は意見交換会に先立ち、昨年 12 月に国から指定を受けた「関西イノベーション国際戦略総合特区」について、規制緩和･税負担軽減の早期実現や支援措置適用エリアの拡大などを政府や民主党に共同で要望した。

●関空協、名称を「推進」に変更

関西空港の地元 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 7 月 30 日総会を開き、名称から「対策」の文言を削除し、「推進」を入れた「泉州市・町関西国際空港推進協議会」に変更した。また観光振興のため「泉州観光推進協議会」（仮称）を 13 市町で設立することも決めた。

●関西イノベーション特区、15事業認定

大阪、兵庫、京都 3 府県と京阪神 3 政令市が進める関西イノベーション国際戦略総合特区で 7 月 30 日、2 次計画として企業や大学、行政機関が進める 15 事業が新たに国の認定を受けた。これで認定事業は 26 になった。

●道頓堀川に800mプール

大阪に観光客を呼び込む起爆剤として、大阪府市特別顧問の堺屋太一元経済企画庁長官が提唱していた大阪･ミナミの道頓堀川にプールを整備する構想の基本計画が 7 月 31 日、発表された。幅 12m、長さ 800m の布製プールを川に浮かべ、道頓堀完成 400 周年にあたり、「大阪都」移行を目指す 2015 年夏の営業開始を目指す。2012 年度中に建設と運営を担う株式会社を設立し、開業までに約 30 億円の整備費を調達するという。堺屋氏が 1 月に発表した「大阪 10 大名物」の一つ。河川管理者の橋下徹大阪市長も乗り気で実現に向け官民が動き出していた。

国

●6月の訪日外国人、震災前上回る

日本政府観光局が 7 月 20 日発表した 6 月の訪日外国人旅行者数（推計値）は、東日本大震災で落ち込んだ昨年の反動から前年同月比 58.6％増の 68 万 6,600 人となり、2010 年 6 月に比べて 1.4％増と、初めて震災前水準を上回った。中国や東南アジアからの個人・団体旅行が堅調に推移したほか、今春から国際線の新規就航が相次いだことが回復を後押しした。個人観光ビザの発給要件緩和を背景に中国が前年同月比約 2.1 倍の 12 万 9,600 人となった。

●講演抄録

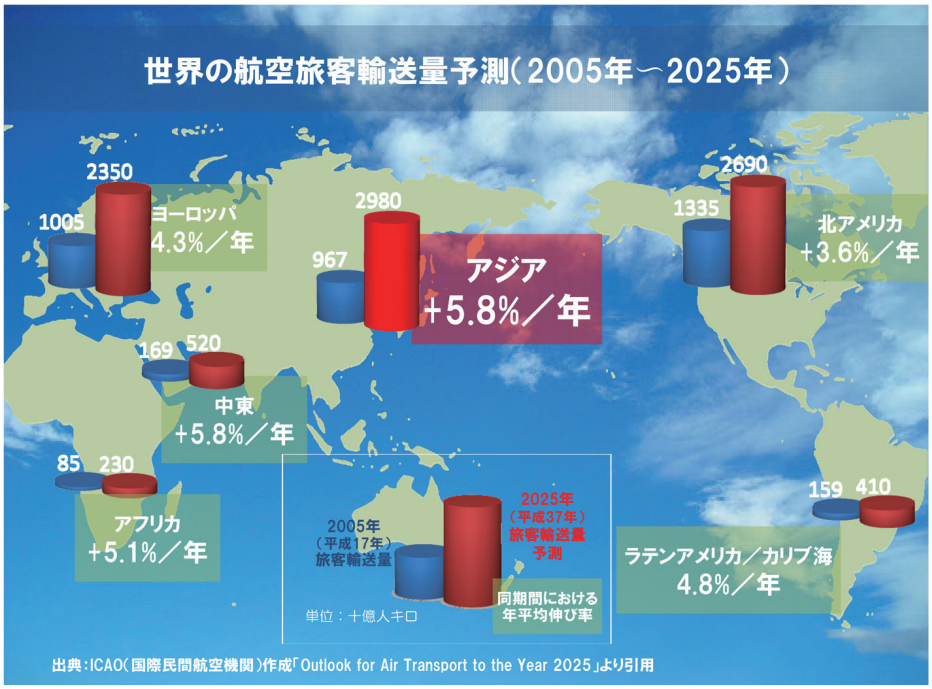
空を変える。日本が変わる。
～新関西国際空港株式会社経営戦略～

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7月30日（月）　●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と申します。本日は弊社の経営戦略につきまして、ご説明させていただく機会を与えていただき誠にありがとうございます。また日ごろから関空、あるいは伊丹空港をご利用いただき、また、何かとご支援いただいておりますことに心から感謝を申し上げます。関空・伊丹の経営統合、このテーマについてはこれまでも関西空港調査会で何度も取り上げていただいており、皆様のご理解も相当深まっているものと思います。いくつかの局面がありましたけれど、昨年5月には関空・伊丹の経営統合法が成立し、今年4月には経営統合の事業主体である新関空会社が設立され、6月には新関空会社の今後の事業価値向上に向けた指針ともなるべき基本方針を取りまとめていただきました。そして7月に新関空会社の下に関空事業と伊丹の事業が経営統合されました。今日は新関空会社として今後、どう事業価値を高めて行くのか、ということについての経営戦略を説明させていただきます。経営戦略のタイトルもずばり弊社の思いを込めて、「空を変える。日本が変わる」としました。



■空を取り巻く３つの背景

1つはアジアの成長であります。今後の航空マーケットはまだまだ成長すると予想されておりますが、中でもアジアの成長は他の地域よりも大きく伸びるであろうということです。ICAO（国際民間航空機関）の資料を見てもボーイング社の予測を見てもこの傾向は変わらないと思います。従ってアジアの成長を我々は取り込んでいかねばならないということです。

2つ目は航空業界では既に大きな地殻変動が起こっています。オープンスカイの進展やLCCの台頭など航空会社は熾烈な競争の中で生き残りをかけた懸命の戦いが行われています。

LCCはここ10年間で全世界の座席供給シェアを3倍に伸ばし、全体の4分の1を占めるまでになっています。我が国においても今年新たに3社が運航開始し、LCC元年と言われています。航空会社のダイナミックな事業戦略に空港の側も応える必要があるということです。

3点目は空港間競争の激化です。アジアの主要国における空港の整備は国家的な戦略として着々と進められています。そして旅客数も貨物量も大きく伸ばしています。我々は、世界と戦える空港を目指して競争していかなければなりません。

アジアの主要空港が旅客数と貨物量を大幅に伸ばしていますが、我が国の空港は停滞、むしろ減少している。中でも関西圏の落ち込みは残念ながら際立っているのが現状です。

■関空・伊丹空港の経営統合

この度、関空・伊丹の経営統合が実現しました。この2つの翼のポテンシャルを見ますと関空は4,000㍍級の複数滑走路を持つ完全24時間空港であり、成長著しいアジアに首都圏より1時間も近い位置にあります。そして関西圏という大きな後背地を持っています。　関空は、海上空港で環境制約が少ないという強みもあります。

伊丹空港は都市型の利便性の高い空港で国内ネットワークの基幹空港です。こういった強みを持っている2つの空港がこれまでは別々の主体によって運営されていました。従ってともすれば対立的な関係になったり、あるいは単なるパイの寄せ換えであったりしたわけです。経営統合によって両空港を合わせて滑走路4本体制で運用が可能になるということです。

関空と伊丹の両空港を足した数字で、現時点での実力はどんなものだろうと、見てみました。発着回数、旅客数、貨物量ともにアジアの中でトップ10の中に十分入っています。2010年の両空港を合わせた旅客数は2,700万人ぐらい。韓国の仁川（インチョン）空港の背中が見える数字です。もちろん、インチョンも今後とも成長し続けるでしょうが、射程距離に入っている位置にあると考えております。

■両空港のネットワーク

関空・伊丹のネットワークを見ますと、関空の国際線は今年夏ダイヤで開港以来最高の週862便になっております。昨年夏と比べて130便ほど増えています。中でも成長著しいLCCの便数が約14％を占め、我が国では一番LCCの集積度の高い空港です。国内線ネットワークを見てもピーク時で33都市へ1日245便を飛ばしています。

厳しい状況の中での経営統合であり、両空港の事業価値を高めていかねばなりませんが、関空と伊丹空港は関西にとって2つの大きな宝だと思います。そしてこの宝に一層磨きをかけて行くシナリオ、それがこれからご説明する成長戦略です。

■我々が目指す空港像

まずは、我々が目指す空港像とは何だろうかと議論しました。

関空・伊丹を一体で、つまり「ワンエアポート」で世界に開かれた、すなわち旅客の皆様、エアライン、テナント等空港をご利用いただくすべてのお客様の良きパートナーとして、共に発展する「オープンエアポート」にして行きたいということであります。

そしてネットワークや旅客数や収益力はもちろん、安全・安心、お客様の満足度や環境等の様々な分野においてアジアの「リーディングエアポート」を目指して行きたいと考えております。

■成長目標

向こう3年間を中期経営計画期間として位置づけ、コンセッションを視野に入れながら事業価値の向上に取り組んで行きたいと思っていますが、その中で成長目標を設定しました。発着回数は年間30万回を目指します。旅客数は3,300万人を目指し、貨物量は100万㌧が目標です。売上は1,500億円を掲げました。

発着回数30万回を設定しましたが、現在はどうなっているかというと、2011年度で関空は年間10.8万回、伊丹が12.3万回ですから23万回余りでございます。これを後2年半しかない2014年度には30％の伸びを目指して行きたいという難しい目標を掲げています。関空は一昨年10.7万回でした。2008年のリーマン・ショック以後伸び悩んでいます。伊丹も1日370回という規制があり、そういう中で2014年度までに30％増の発着回数を目指すのはかなりチャレンジングな目標だと思いますが、何としても達成したいと考えています。

旅客数3,300万人（年間）は、現在の関空の旅客数は1,386万人、内訳は国際線が約1,000万人、国内線が400万人弱です。もちろん昨年は大震災の影響があったことは否めませんが、一昨年より下回っています。伊丹も昨年1,300万人を割って1,291万人になってしまいました。平成16年に1,960万人とピークを迎えましたが、平成17年、18年、19年と長距離便の抑制や大型機の禁止などで、減少傾向をたどっているのが現状です。それを何とか23％増の3,300万人にしたいと考えております。

売上目標の1,500億円は、関空の売上は883億円で1,000億円にも達していません。これに伊丹の着陸料等の収入を加えてようやく1,000億円の売上になります。現在、伊丹で空港ビル事業を営んでおられるOAT（大阪国際空港ターミナル会社）さんの売上188億円を勝手に乗せて見ても2011年は1,200億円の売上です。OATさんについては来年夏には一緒になることで合意を得ていますので、2014年には連結決算になります。それでも26％増の伸びを実現しなければ1,500億円には達しません。

これらの数値目標は公表した以上、石にかじりついてでも達成して行きたいと思います。具体的にどう達成するのか、中期の経営計画として今年秋に発表したいと考えています。

■基本コンセプト

新関空会社として事業価値向上に向けての経営戦略の基本コンセプトとしては「空を変える。日本が変わる」としました。つまり「空港のビジネスモデルを変革」し、社員一人一人が変わっていかねばならないということです。向こう3年間を見据えて3つのステップを設定しました。

1つは、補給金によらない自立した経営の実現。2つ目は、成長戦略を打つことによってトップラインを上げ、経営効率化によってコストを下げ、事業価値の最大化を実現。3つ目は、早期のコンセッションの実現です。

そのための具体の戦略ですが、3つのキーワードで考えて見ました。安全・安心、地域との共生は当然の前提として、1つは「カスタマーズ・アイ」ということ。2つ目は「シナジー」、3つ目は「クリエイティブ」であります。カスタマーズ・アイは顧客目線の重視を徹底して行きたいということです。料金設定その他すべてにおいてお客様とともに発展するオープン・エアポートを目指すということです。シナジーは関空と伊丹を統合したのですから統合の効果を出していかなければいけない。1プラス1は2でなく、3にも4にもして行く工夫を込めたキーワードです。3点目のクリエイティブは環境その他様々な分野において先進的な取り組みに果敢に挑戦して行くということです。

関空は、当時の中曽根内閣で民活の第1号でした。5㌔離れた海上を埋め立てて1,000㌶以上の陸地を造り、空港を展開したことは世界に類を見ない先駆的な土木事業でした。

今回、国管理空港の伊丹を切り出し、さらに空港運営事業をコンセッションするのも我が国では初めての試みです。進取の気性旺盛な関西は元々日本をリードして来たし、色んなことが関西から始まっています。関西から新たな挑戦をして行きたいと思う次第です。

■３つの戦略

具体の戦略を3つに体系化して見ました。1つは航空成長戦略。2つ目は非航空系、商業系と言われるものを我々はターミナル成長戦略という形でまとめています。3つ目は経営効率化戦略で、これら3つを相互に有機的に結びつけることによって事業価値を高め、成長目標を達成したいと考えております。

1．航空成長戦略

1つ目の航空成長戦略ですが、両空港の特性を踏まえた全体最適を目指すことを基本にして、ネットワークの更なる拡大を目指します。エアラインに1本でも多くの路線を張っていただき、1人でも多くのお客様にご利用いただくことが、事業価値を高めることだと考えるからです。

関空では着陸料の引き下げと併せて戦略的な料金設定による航空会社の拠点化を進めて行きます。LCC や貨物ハブ等のネットワーク拡大を図り、フォワーダーや荷主の物流拠点化の促進、インバウンド旅客の誘致、阪神港と連携したシー&エア輸送拡大の検討などの施策を組み合わせることによって国際線・国内線のネットワークの充実を図り、国際拠点空港としての再生強化をしたい。また環境先進空港としての取り組みもしっかりと行ってまいりたい。

伊丹空港は環境制約のある中で、地元と共存して来た空港です。引き続き環境対策の実施、安全面での先進的な取り組みを行いながら先の基本方針で示されたプロペラ枠の段階的見直しによる有効活用も追求し、また低騒音化を促進するような料金制度も考え、利便性の高い都市型空港として活用していくとともに、環境に優しい空港を目指したいと考えています。

今回、関空・伊丹が経営統合され両空港の一体運用が可能になりました。統合のメリットを出していかなければならないわけで、この辺が知恵の出しどころです。例えば両空港間の連絡バスの無料化や両空港を取り込んだ旅行商品の開発が考えられます。

関空は、中国との路線を日本で一番たくさん持っている空港ですので、中国の観光客を関空に受け入れて無料の連絡バスで伊丹に移動し、国内線で東北に足を伸ばしてもらうような旅行商品などが出来ないかと考えています。いずれにしても両空港の乗り継ぎ機能や利便性を強化します。

伊丹の長距離便についても、関空のネットワークとのバランスを考えながら、見直しが出来ないか、関係方面と調整します。また、伊丹と羽田間は30分ごとにシャトル便が飛んでおり、伊丹の利用客の約半分が羽田間シャトル便利用者ですが、残念ながら伊丹は21時までの運用制限があります。最終便は羽田が19時半発、伊丹が20時20分です。もう少し遅く出来ないかということで伊丹がクローズした後は関空がリレーすることで21時以降も羽田～関西圏のシャトル便を増やせないか、取り組んで行きます。

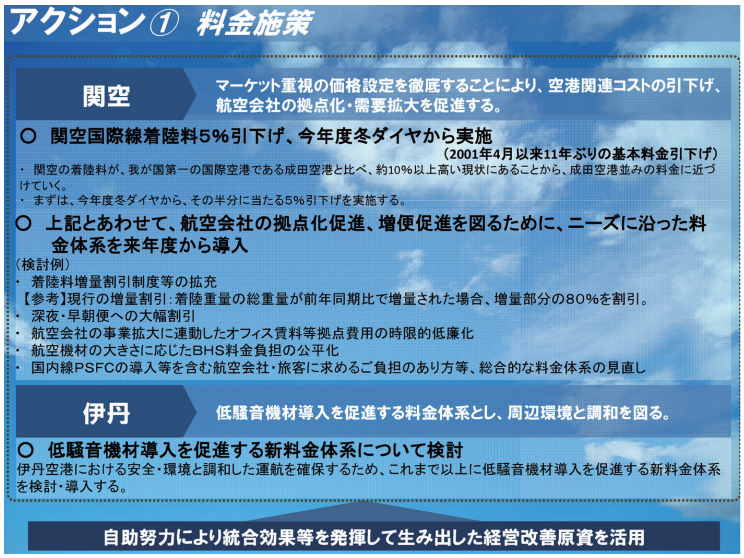
アクセスの改善は引き続いての重要課題です。関空は遠くて高いというイメージがすり込まれているのですが、実際はこれまで鉄道、道路事業者やバス会社等交通関係の皆さんのご努力でアクセスはかなり改善されて来ています。料金面も大きく改善されてきており、大阪市内～関空は約1,000円、京都からでも1,200円でアクセスが可能になりました。駐車場は日本一高いと言われていましたが、1日利用で関空は4,000円だったのが7月から2,500円になり、最初の30分は無料と料金見直しを行いました。また LCC の就航に伴って深夜早朝便がますます増えて来るので、その時間帯の対応をしていかねばなりません。すでに5時台のバスを走らせたりしていますが今後、拡大して行きます。

また関空・伊丹の利用の分水嶺を北陸や中国地方にまで拡大することに取り組んでいきたいと思っています。中長期的には鉄道アクセスの抜本的改善が必要で関係者へのお願いを引き続き行ってまいります。いずれにしてもアクセスは相当改善しているのに十分周知されていない嫌いもありますので、情報提供にも心がけてまいります。

以上が航空成長戦略としての政策の方向性です。以下、少し具体的なお話をさせていただきます。

アクションプラン①料金施策

関空の着陸料は世界一高いと言われています。アジアの主要空港と戦わねばならないのに関空は3倍ぐらい高いのは事実です。成田より



約10%も高い水準です。そこで第1弾としてこの冬ダイヤから5%の引き下げを実施します。

その他、様々な料金体系を見直し、深夜早朝便の割引をはじめ、ターミナル関連の料金のインセンティブ化によって航空会社の拠点化に繋げて行きたいと思っています。航空会社にとっては着陸料だけでなく、オフィスの賃料や各種の使用料等の経費がかかります。我々としてはトータルのターミナルコストとして料金引き下げを考えて行きたいと思っています。

また損して得取れという言葉がありますが、短期的に見ると新関空会社にとってマイナスであっても中長期的に見ればプラスになるのであれば果敢に挑戦します。料金施策はとても難しい経営戦略です。従って導入してうまく行かなければまた見直す柔軟性を持って対応したいと考えています。伊丹については環境に優しい空港に資するような料金体系に出来ないものか、関係の皆様と調整を進めてまいります。

伊丹は全国に28か所ある国管理空港と基本的には同じ料金体系です。重量による部分と騒音に連動した部分とで構成されています。今回、国の直轄から伊丹を切り出して新関空会社に出資していただいたわけですから、柔軟で目的的な料金体系を目指したいと思います。ここで大事なことは、自助努力による統合効果等を発揮して生み出した原資を活用して着陸料の引き下げ等に充てるということで、もう国からのニューマネーを期待するわけには行きません。自ら経営合理化をすること、統合効果によって生み出した原資を回すということで対応していきたいと考えています。

アクションプラン②貨物ハブへの取り組み

フェデックス社が北太平洋地区のハブを予定通り2014年に関空で操業開始していただけるように貨物ターミナルを建設します。これによって大幅な便数増を期待しています。

また、様々な場所に散在しているフォーダー、荷主の物流拠点を関空2期島に集約出来ないかと考えております。そこでは保管だけではなくて簡単な加工、あるいは組立などが出来るようなトータルの物流基地・サービスが提供

可能な施設整備をおこないます。

Sea & Air 国際複合一貫輸送の展開、これは古くて新しいテーマになります。関空は海上空港です。そして阪神港を近くに持っている強みを生かして、もう一度、Sea & Air の一貫輸送が出来ないものか、トライして見たいと思います。

先日、関西空港調査会の黒田理事長が来られて、どういうものが海上貨物に馴染むか、お話しをお伺いいたしました。これまでは航空貨物とは運賃負担力のある高付加価値貨物、という伝統的な考え方があったのですが、最近はそうでもないですよ、荷主の都合で急ぐ場合は重量があっても航空が利用されてきています、というお話でした。

現に海上輸送から関空で飛行機に積み換えて運ぶことが行われています。例えばバンコクの洪水の時に、日系企業は日本国内でパーツを作って船で関空まで運び、大きな輸送機に積み換えてバンコクに運ばれていました。

最近、神戸ビーフを中国へ輸出するという報道がありましたが、メードインジャパンの食が注目されています。そのような新たな輸出の拡大にも取り組んでいきます。貨物を待っているのではなく、新たな貨物を造る「創貨」を実現していきます。

アクションプラン③環境先進空港への取り組み

関空は騒音に対応した環境に優しい空港で、水質保全にも意を用いてまいりました。その結果、ACI（世界空港評議会）のグリーンエアポート審査員特別賞を受賞しました。

2. ターミナル成長戦略

次はターミナル成長戦略についてです。伊丹は商業部門が別会社によって運営されており、上下が一体化していないとよく言われて来ました。そこで空港ビルの運営会社である大阪国際空港ターミナル㈱さんとの連携を強化し商業機能を取り込むため、来年夏ごろまでにはグループ化を実現する予定です。また、シナジー効果の早期の発現のため、この秋には共同仕入れ会社を設立するほか、人的交流によりノウハウの活用をはかってまいります。ターミナルビルは築40年で、今後の使い方を展望したうえ、改修を検討したいと思い

ます。また両空港の不動産の活用を図らねばなりません。伊丹は空港内や周辺に未利用地や環境対策用地が相当程度あり、関空も2期島用地を有効に活用して収益拡大を目指します。ターミナル成長戦略としては、要は航空成長戦略でお客様を増やし、その増えたお客様を確実に商業系売上の増に繋げて行くということです。

3. 経営効率化戦略

最後に経営効率化の戦略です。関空・伊丹の一体運用、一体管理で初めて可能になるシナジー効果を最大限活用します。

一括発注とかマルチオペレーションシステムとか運用の効率化・省力化を、安全・安心は当然の前提としつつ、進めてまいりたいと考えています。さらに民間の経営手法の徹底追求ということで、グループ会社を含めた業務効率化、生産性向上を図って行きます。関空・伊丹が経営統合されて相当な合理化が可能であろうと思われておりますが、実は言われるほど合理化の余地はないのです。その理由は共通出来る管理部門はほとんどありません。伊丹の事業を国から承継しましたが、ほとんどが現場の業務です。総務や人事、経理系統とかがあれば合理化の対象になりますが、伊丹は現業部門を引き継いだのであって、これら現業部門は手を抜くわけに行きません。しかしながら、全社員参加の CR（コストリダクション）活動といった地道な取り組みも含めて一層の効率化を進めてまいります。

■おわりに

経営効率化により成長の原動力となる原資を獲得し航空成長戦略やターミナル成長戦略から生み出される利益をさらなる成長のための布石に投資することで、好循環にして事業価値を高めてまいりたいと考えております。

我々の挑戦は始まったばかりですが、秋には具体の数値を落とし込んだ経営計画として発表しますので皆様の一層のご支援をお願いします。ご清聴ありがとうございました。

プレスの目

新関空会社の変革に期待

日本経済新聞社大阪本社 経済部　江渕　智弘

関西国際空港と大阪国際（伊丹）空港の運営が新関空会社に託された。同社は経営統合から間もない7月13日、「アジアのリーディングエアポート」を目標とする2014年度までの経営戦略を公表した。航空会社やわれわれ利用者にとって使い勝手の良い空港にしてくれるよう、新関空会社の変革に期待したい。

経営戦略で強調したのは関空の料金施策だ。国際線着陸料を5%引き下げる。早朝深夜は半額にする。新規就航・増便時の割引は国内線も含めて単年から3年に延長する。ターミナルビルの固定賃料を25%減額する。格安航空会社（LCC）専用ターミナルの施設使用料は既存ターミナルより4割安くする。30分の駐車は無料、長時間の駐車代は最大4割引き下げる。関空～伊丹間の連絡バスを無料にする･･･。

どれだけ効果が出るかはともかく、「値段を下げる」というメッセージは十分伝わってきた。少なくとも「変革」の雰囲気づくりには成功したと言えるだろう。

ただ韓国・仁川空港やシンガポール・チャンギ空港の国際線着陸料は関空の約3分の1。今回着陸料を下げても、アジアの主要空港に料金では全く歯が立たない。約1兆円の有利子負債を抱え国から補給金を受ける新関空会社には、思い切った値下げをする経営体力も自由もない。自助努力による経営改善で捻出できそうな原資をかき集めた結果、現状では5%の値下げが精いっぱいだったということだ。

さらなる値下げには売上高の拡大やコスト削減が必要になる。コスト削減は旧関空会社の村山敦社長と福島伸一社長の時代にずいぶん進んだ。ただ「子会社を含めた新関空会社の組織にはまだスリム化の余地がある」「清掃業務などの外注先が多すぎる」などという指摘もたびたび耳にする。経営統合を機に、グループ全体を一から総点検してほしい。

アジアのリーディングエアポートを目指すうえでもう一つ重要なのがプロパー社員の育成だ。責任ある役職に就かせ、会社全体でノウハウを蓄積する必要がある。

1984年の旧関空会社設立時、国、自治体、経済界が人材を出し合って会社を構成した。30年近く経った今も多くの役員や部長職は国など外部の出身者が担っている。

開港前の90年に新卒採用を始めてから22年。着実にプロパー社員は増えているが、まだ外部頼みの印象は拭えない。外部の出身者は数年しか在籍せず、会社にノウハウが残らない問題がある。新卒1期生もそろそろ部長年次。できる限りプロパーに権限を移管していくべきだ。運営権売却が実現して運営主体が変わっても、なかで働くのは現在の従業員。空港を熟知したプロパーの育成が重要なことは運営主体がどうであれ変わりない。

最近の関空には追い風が吹く。朝、関空駅の改札を出る人を見ていると、半数ぐらいがターミナルビルとは逆のエアロプラザの方に歩いて行く。LCC、ピーチ･アビエーションの集客力は絶大だ。同じくLCCのジェットスター・ジャパンも関空を第2拠点にしたいと考えている。8月8日には日中間でオープンスカイ協定が結ばれた。国内空港で最も多い中国21都市との間で定期旅客便を持つ関空にとって、さらに就航先を増やすチャンスとなる。新関空会社の経営戦略の基本コンセプトは「カスタマーズアイ（お客さま視点）」。追い風を生かして関空をもっと便利にしてほしい。一利用者としてそう願っている。

関空からのアクセスが より安くて便利に!

家族旅行は近くて便利な関空がいいね!

My Car 関空～神戸・大阪 片道換算1,100円

「阪神高速 距離料金」導入で上限は900円 ETC利用の普通車なら関空連絡橋も最大半額

今年からスタートした阪神高速の距離料金制度は上限が900円。たとえば、旧料金では1,700円かかっていたりんくうJCTから神戸(京橋)間が約半額の900円とお得になっています。また、関西国際空港連絡橋ETC時間帯割引が適用となる時間帯にETC搭載車で通行すると、関空連絡橋料金が片道換算で200円(普通車)となり、合計で片道1,100円と大変お得です。

▶阪神高速 距離料金

詳細は阪神高速ホームページでご確認ください。

阪神高速　距離料金　検索

▶関空連絡橋料金(往復・ETC利用)

車種	通常料金	割引時間帯 休日 終日	平日 0時～4時 6時～9時 17時～20時	平日 左記以外の時間帯
軽自動車等	600円	300円		400円
普通車	800円	400円		550円

Train 関空～京都 片道1,200円

関空から京都までお得にアクセス 「京都・関空アクセスきっぷ」

関空発京都行きの「京都アクセスきっぷ」と、京都発関空行きの「関空アクセスきっぷ」は、普通運賃より最大350円お得。南海電鉄・関西空港駅から、天下茶屋駅で乗り換え(梅田・なんばは乗り換え不可)、阪急京都線を利用。天下茶屋駅まではプラス300円で特急ラピートに乗車でき快適です。

[有効期間] 京都アクセスきっぷ：発売当日限り
関空アクセスきっぷ：発売期間中の任意の1日

[発売場所] 京都アクセスきっぷ：南海電鉄・関西空港駅
関空アクセスきっぷ：阪急・河原町駅・桂駅・高槻市駅・茨木市駅・北千里駅・淡路駅の各ごあんないカウンター、扇丸駅

Train 関空～阪神電車各駅 片道1,100円

関空から神戸までお得にアクセス 「神戸・関空アクセスきっぷ(阪神版)」

関空発神戸行きの「神戸アクセスきっぷ」と、神戸発関空行きの「関空アクセスきっぷ(阪神版)」は、南海電鉄・関西空港駅～阪神電車の各駅間(神戸高速線を除く・なんば駅で大阪難波駅へ乗り換え)を片道1,100円で連絡する大変お得な割引乗車券です。

[有効期間]
神戸アクセスきっぷ：発売当日限り
関空アクセスきっぷ(阪神版)：発売日～翌月末までの任意の1日

[発売場所]
神戸アクセスきっぷ：南海電鉄・関西空港駅
南海ツーリストサポートセンター
関空アクセスきっぷ(阪神版)：阪神電車 主要駅

Train 関空～近鉄奈良駅 片道1,200円

奈良へ出かけるなら 「奈良アクセスきっぷ」

「奈良アクセスきっぷ」は、関空から奈良へ旅行や出張で利用するのに便利なきっぷ。南海電鉄・関西空港駅から近鉄奈良駅まで(なんば・大阪難波駅経由)の片道1,200円、または往復2,400円の2種類販売しており、片道で230円お得です。南海電鉄・関西空港駅で購入できます。

詳しい情報は▶携帯でチェック!

Ship 関空～神戸空港 片道換算1,200円

神戸空港まで ベイ・シャトルで約30分 「ぷらっと日帰り往復チケット」

「ぷらっと日帰り往復チケット」なら日帰り往復2,400円(片道換算1,200円)で、往復1,200円もお得。1日16往復運航で、時間とお金どちらもセーブしたい方にぴったり。

[有効期間] 乗船当日限り
[発売場所]
神戸空港海上アクセスターミナルチケットカウンター、関西国際空港ターミナルチケットカウンター

Train 大阪市営 関空～地下鉄各駅 一律980円

地下鉄・ニュートラム沿線なら一律料金の 「関空ちかトクきっぷ」

券売機で簡単購入

南海電鉄・関西空港駅からなんば駅で乗り換え、大阪市営地下鉄・ニュートラム各駅まで980円のお得なきっぷが新登場です!券売機で簡単に購入でき、きっぷも1枚で便利。

関空ちかトクきっぷ Kanku Chikatoku Ticket

◀詳しい情報は携帯でチェック!

Bus 関空～大阪駅前／神戸三宮 片道換算1,000円

梅田・三宮まで日帰りなら、 「リムジンバス日帰り往復乗車券」

梅田、三宮発着のリムジンバスのお得な乗車券。日帰り往復2,000円(片道換算1,000円)で関空と都心を結びます。このほか、尼崎、六甲アイランド、近鉄上本町など各方面にも運行しています。

[有効期間] 発売当日限り

24時間、こころ動かす空港 KIX KANSAI INTERNATIONAL AIRPORT 関西国際空港 www.kansai-airport.or.jp kix 検索

日本における低費用航空会社（LCC）時代の到来 ②*
―航空企業の市場シェアの推定―

神戸大学大学院 海事科学研究科
松本　秀暢
（（一財）関西空港調査会　航空交通研究会メンバー）
SEO Economic Research
Rogier LIESHOUT

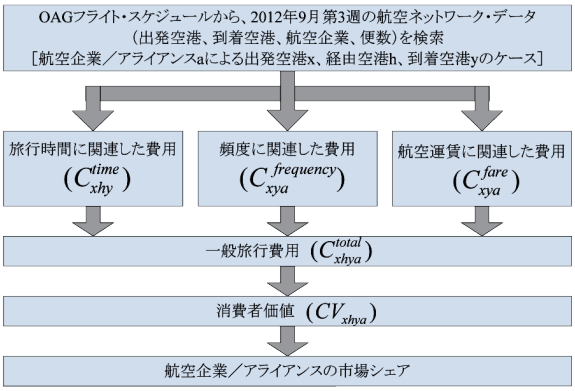
1 はじめに

前稿においては、世界における LCC の現状を把握し、2012 年に運航を開始した我が国の LCC3 社について簡単に取り上げた。本稿では、航空旅客の経路選択を推定するモデルの概要を説明した上で、LCC が就航している国内および国際各 2 路線に焦点を当て、各航空企業の市場シェアの推定を行う。

2　分析モデルの概要

2.1　一般旅行費用

以下のモデル[注1)]では、旅行時間、頻度、および航空運賃から構成される“一般旅行費用”という概念が用いられる。航空企業（アライアンス）a による出発空港 x、経由空港 h、そして到着空港 y の場合の一般旅行費用については、まず、旅行時間に関する費用（C_{xhy}^{time}）は、直行便はノン・ストップ飛行時間、経由便はノン・ストップ飛行時間に迂回時間と経由空港における接続時間を追加した上で、全ての旅行時間に関する構成要素を各々の時間価値と掛け合わせることで決定される。次に、頻度に関する費用（$C_{xya}^{frequency}$）とは、スケジュール遅延に起因するものであり、推定遅延時間とその時間価値を掛け合わせることによって費用に転換される。そして、航空運賃に関する費用（C_{xya}^{fare}）については、まず、出発空港と到着空港の間の大圏距離（時間）に基づいて参照運賃（reference fare）を求めた上で、路線タイプ（直行便か経由便／調整ファクター：π_r）、航空企業タイプ（ネットワーク型かポイント・トゥー・ポイント型／調整ファクター：π_o）、航空企業／アライアンス（調整ファクター：π_a）、旅行目的（観光かビジネス／調整ファクター：π_p）、そして路線の競争レベル（調整ファクター：π_c）の 5 つのファクターによってこの参照運賃が調整される結果、次式のように表される。



出所）筆者作成。

図-1　モデルのコンセプト

$$C_{xya}^{fare} = reference\ \ fare * \pi_r * \pi_o * \pi_a * \pi_p * \pi_c$$

＊本研究は、平成 24 年度 平和中島財団「アジア地域重点学術研究助成」の下で遂行した研究成果の一部である。ここに記して、心より感謝の意を申し上げます。

注1) 本モデル（NetCost Model）の詳細な説明については、参考文献 3）を参照のこと。

最終的には、旅行時間、頻度、そして航空運賃に関連する 3 つの構成要素を足し合わせることによって、一般旅行費用は以下の式のように表される。

$$c_{xhya}^{total} = c_{xhy}^{time} + c_{xya}^{frequency} + c_{xya}^{fare}$$

2.2　経路選択率と市場シェア

一般旅行費用は、ある特定路線の魅力度を決定し、ある特定路線の魅力度は、その路線が選択される確率を決定する。しかしながら、その路線の費用レベルだけではなく、その路線で提供される便数レベルについても同時に考慮する必要がある。本モデルでは、一般旅行費用と便数から、当該路線の魅力度、すなわち消費者価値が求められ、そしてこの消費者価値から、経路選択率と航空企業（アライアンス）の市場シェアが推定される。図 -1 は、同モデルのコンセプトを示している。

3　航空企業の市場シェアの推定

3.1　データと分析対象

以下では、LCC が就航している大阪／関西～札幌／新千歳線と大阪／関西～福岡線の国内 2 路線、および大阪／関西～ソウル／仁川線と大阪／関西～香港線の国際 2 路線を分析対象として取り上げ、各路線における航空企業（アライアンス）の市場シェアの推定を行う。

分析データは、OAG フライト・スケジュールから検索した航空ネットワーク・データ（出発空港、到着空港、航空企業、便数）であり、分析対象期間については、2012 年 9 月第 3 週（2012 年 9 月 10 日～ 9 月 16 日）である。

3.2　分析結果

表 -1 は、分析対象 4 路線における各航空企業の市場シェアを示している。2.1 におけるモデルの説明で述べたように、一般旅行費用は旅行時間、頻度、そして航空運賃から構成されるが、以下の分析においては、旅行時間は全ての航空企業に対して同一である。従って、市場シェアの相違は、頻度と航空運賃から生じる。航空運賃に関しては、フルサービス・ネットワークキャリア（FSNCs）に対する相対価格（relative price: RP）が 0.7、0.5、および 0.3 の 3 ケースを設定した。

（1）大阪／関西～札幌／新千歳線

大阪／関西～札幌／新千歳線については、日本航空（28 便／週）、全日空（35 便／週）、スカイマーク（21 便／週）、ピーチ・アビエーション（28 便／週）、そしてジェットスター・ジャパン（7 便／週）の 5 社が就航しており、同路線の HHI[注2)] は 0.232 であった。各航空企業の市場シェアは、RP=0.7 のケースで、各々 19.4%、26.2%、13.2%、34.8%、そして 6.5%であり、高頻度の全日空と低運賃のピーチ・アビエーションの高い競争的地位を反映しているといえる。そして RP が低下するに従って、この競争的地位は FSNCs から LCCs に移ることが分かる。すなわち、ピーチ・アビエーションとジェットスター・ジャパンの市場シェアは、RP=0.5 の時には各々 42.9%および 8.0%、RP=0.3 の時には各々 51.0%および 9.6%にまで上昇する。一方、日本航空と全日空の市場シェアは、RP=0.5 の時には各々 3.2%および 4.3%、RP=0.3 の時にはさらに各々 3.2%および 4.3%低下している。

（2）大阪／関西～福岡線

大阪／関西～福岡線については、全日空（14 便／週）、ピーチ・アビエーション（21 便／週）、そしてジェットスター・ジャパン（7 便／週）の 3 社が就航しており、同路線の HHI は 0.389 であった。各航空企業の市場シェアは、RP=0.7 のケースで、各々 22.1%、61.1%、そして 16.8%

注2) HHI（Herfindahl-Hirschman Index）とは、市場における企業間の競争状態を表す指標の 1 つであり、独占状態では 1 となり、競争的であれば 0 に近づく（0 < HHI ≦ 1）。

表-1　国内／国際 4 路線における競合航空企業の市場シェア

1. 大阪／関西－札幌／新千歳

航空企業	便数	航空機種	座席数	HHI	市場シェア		
					RP=0.7	RP=0.5	RP=0.3
日本航空	7	767	237	0.232	19.4%	16.2%	13.0%
	14	73H	171				
	7	73H	165				
	28						
全日空	35	737	120		26.2%	21.9%	17.6%
スカイマーク	21	73H	171		13.2%	11.0%	8.9%
ピーチ・アビエーション	28	320	180		34.8%	42.9%	51.0%
ジェットスター・ジャパン	7	320	180		6.5%	8.0%	9.6%

2. 大阪／関西－福岡

航空企業	便数	航空機種	座席数	HHI	市場シェア		
					RP=0.7	RP=0.5	RP=0.3
全日空	7	735	126	0.389	22.1%	16.8%	12.5%
	7	737	120				
	14						
ピーチ・アビエーション	21	320	180		61.1%	65.3%	68.6%
ジェットスター・ジャパン	7	320	180		16.8%	18.0%	18.9%

3. 大阪／関西－ソウル／仁川

航空企業	便数	航空機種	座席数	HHI	市場シェア					
					RP=0.7		RP=0.5		RP=0.3	
					A	NA	A	NA	A	NA
大韓航空	7	744	335	A: 0.231 NA: 0.195	17.5%	18.2%	14.0%	14.6%	10.9%	11.3%
	7	333	296							
	2	772	248							
	3	332	226							
	2	73H	162							
	21									
アシアナ航空	6	777	310		25.7%	18.2%	20.6%	14.6%	16.0%	11.3%
	8	333	290							
	7	767	260							
	21									
全日空	7	320	166			5.0%		4.0%		3.1%
済州航空	7	738	189		8.3%	8.6%	9.6%	9.8%	10.7%	10.9%
イースター航空	14	738	189		18.3%	18.8%	21.1%	21.5%	23.6%	23.9%
ピーチ・アビエーション	21	320	180		30.2%	31.1%	34.8%	35.5%	38.9%	39.5%

4. 大阪／関西－香港

航空企業	便数	航空機種	座席数	HHI	市場シェア		
					RP=0.7	RP=0.5	RP=0.3
キャセイ・パシフィック航空	12	773	398	0.295	43.2%	35.3%	26.7%
	1	744	378				
	8	330	311				
	21						
香港エクスプレス航空	7	738	164		11.9%	9.7%	7.3%
エア・インディア	3	77W	342		4.8%	3.9%	3.0%
全日空	7	763	270		11.9%	9.7%	7.3%
ピーチ・アビエーション	7	320	180		28.3%	41.3%	55.7%

注）A および NA は、アライアンスおよび非アライアンスを意味する。

であり、高頻度と低運賃のピーチ・アビエーションの高い競争的地位を反映しているといえる。同社の競争的地位は、RP が低下するに従ってさらに強まり、すなわち、同社の市場シェアは RP=0.5 の時には 65.3％、RP=0.3 の時には 68.6％にまで急激に上昇する。ジェットスター・ジャパンの市場シェアについても、18.0 ％（RP=0.5）および 18.9％（RP=0.3）と、僅かながら上昇する。一方、全日空の市場シェアは、RP=0.5 の時には 16.8％、RP=0.3 の時には 12.5％にまで低下することが分かる。

（3）大阪／関西～ソウル／仁川線

大阪／関西～ソウル／仁川線については、大韓航空（21 便／週）、アシアナ航空（21 便／週）、全日空（7 便／週）、済州航空（7 便／週）、イースター航空（14 便／週）、そしてピーチ･アビエーション（21 便／週）の 6 社が就航している。同路線の HHI は、アライアンスを考慮した場合には 0.231、アライアンスを考慮しない場合には 0.195 であり、これは同路線におけるこれら航空企業間の激しい競争を反映しているといえるであろう。各航空企業の市場シェアについては、まず、大韓航空とアシアナ航空の便数は同一であることから、18.2％（RP=0.7）、14.6％（RP=0.5）、そして 11.3％（RP=0.3）であり、全てのケースで両社の市場シェアは同一である。全日空の市場シェアについては、RP=0.7 の時には 5.0％であるが、RP=0.5 のケースで 4.0％、RP=0.3 のケースで 3.1％と、低頻度と高運賃のためにその市場シェアを低下させている。次に LCC の市場シェアについては、済州航空とイースター航空は、RP=0.7 の時には各々 8.6％および 18.8％であるが、RP=0.5 のケースで各々 9.8％および 21.5％、RP=0.3 のケースで各々 10.9％および 23.9％と、その市場シェアを順調に上昇させている。ピーチ・アビエーションについても、31.1％（RP=0.7）および 35.5％（RP=0.5）から、RP=0.3 の時には 39.5％まで、その市場シェアを上昇させている。アライアンスを考慮した場合、アシアナ航空と全日空が同一アライアンス（ス

ター・アライアンス）と認識される結果、全てのケースにおいて、同アライアンスは僅かながらに市場シェアを上昇させている一方、他の航空企業はその市場シェアを減少させていることが分かる。

（4）大阪／関西～香港線

大阪／関西～香港線については、キャセイ・パシフィック航空（21 便／週）、香港エクスプレス航空（7 便／週）、エア・インディア（3 便／週）、全日空（7 便／週）、そしてピーチ・アビエーション（7 便／週）の 5 社が就航しており、同路線の HHI は 0.295 であった。同路線においては、多頻度のキャセイ・パシフィック航空が、RP=0.7 の時には 43.2％と高い競争的地位を示しているものの、RP=0.5 のケースで 35.3％、RP=0.3 のケースでは 26.7％と、急速にその市場シェアを低下させている。その一方で、ピーチ・アビエーションの市場シェアは、RP=0.7 の時には 28.3％であるが、RP=0.5 のケースで 41.3％、RP=0.3 のケースでは 55.7 ％と、顕著に上昇している。香港エクスプレス航空と全日空の便数は同一であることから、11.9％（RP=0.7）、9.7％（RP=0.5）、そして 7.3％（RP=0.3）であり、全てのケースで両社の市場シェアは同一である。エア・インディアについては、低頻度と高運賃のために、次第にその市場シェアを低下させている（4.8％（RP=0.7）、3.9％（RP=0.5）、3.0％（RP=0.3））。

4　おわりに

次稿では、先行して LCC 時代を迎えたヨーロッパ地域およびアメリカ国内の動向を踏まえた上で、我が国の LCC における今後の課題と展望について考察を行う。

【参考文献】

1）松本 秀暢・Rogier LIESHOUT [2012],“日本における低費用航空会社（LCC）時代の到来 ①－外資系 LCC の参入と我が国の LCC 元年－”,「KANSAI 空港レビュー」, 第 404 号 , pp. 21-23.

2）Matsumoto, H. and R. Lieshout [2012],“The era of low-cost carriers starting in Japan: Development and prospect for the future”, Proceedings of the 16th Air Transport Research Society (ATRS) World Conference, CD-ROM, 32 pages (The 16th Air Transport Research Society (ATRS) World Conference, 27-30 June 2012, Tainan, Taiwan).

3）Lieshout, R. and H. Matsumoto [2012],“New international services and the competitiveness of Tokyo International Airport”, Journal of Transport Geography Vol. 22, pp. 53-64.

平成 24 年 7 月 17 日　関西国際空港株式会社・発表資料より

2012 年（平成 24 年）6 月運営概況（速報値）

【参考】http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm

○乗入便数 171.3 便/日　（対前年比　119%）

国際線：　115.8 便 / 日
（対前年比 117%）
国内線：　55.5 便 / 日
（対前年比 123%）

発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 123% と 9 ヶ月連続で前年を上回り、月間として開港来最高となりました。国内線は新規就航や季節運航便等により合計で 123% と引き続き前年を上回っており、国際線・国内線合計でも 119% と 9 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 42.7 千人/日　（対前年比　125%）

国際線：　29.9 千人/日
（対前年比 120%）
国内線：　12.8 千人/日
（対前年比 138%）

旅客数について

国際線旅客数は、全体として 120% と 8 ヶ月連続で上回りました。内訳として日本人旅客は 114% と引き続き好調であり、外国人旅客につきましては 136% と 4 ヶ月連続で前年を上回り、月間として開港来最高となりました。国内線旅客数につきましても 138% と引き続き大幅に上回っております。

○貨物量　2,007t/日　（対前年比　100%）

国際貨物：　1,919t/ 日　（対前年比　101%）
積 込 量：　920t/ 日　（対前年比　100%）
取 卸 量：　998t/ 日　（対前年比　101%）
国内貨物：　88t/ 日　（対前年比　99%）

貨物量について

貨物量につきましては、国際線貨物量は 4 ヶ月ぶりに前年を上回りました。積込は 2 ヶ月連続で前年を上回り、取卸は 4 ヶ月ぶりに前年を上回りました。

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 7 月 25 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 6 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	1,177,610	92.7	20.9	1,074,166	97.5	19.2	103,444
管内	719,948	93.3	12.8	833,917	100.2	14.9	△ 113,969
大阪港	245,859	94.8	4.4	326,183	90.5	5.8	△ 80,325
関西空港	327,747	88.0	5.8	232,887	100.2	4.2	94,860
全国	5,643,806	97.7	100.0	5,582,152	97.8	100.0	61,653

【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	327,747	88.0	5.8	232,887	100.2	4.2	94,860
成田空港	675,309	79.9	12.0	756,243	97.0	13.5	△ 80,934
羽田空港	17,409	154.8	0.3	45,490	182.6	0.8	△ 28,081
中部空港	62,242	104.5	1.1	58,515	82.2	1.0	3,727
福岡空港	50,971	103.3	0.9	26,103	111.0	0.5	24,868
新千歳空港	1,767	95.3	0.0	1,015	101.1	0.0	752

※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。

大阪入国管理局　関西空港支局・発表資料より

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)		(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年累計	**1,033,270**	**4,850**	**1,008,740**	**4,740**	**2,071,920**	**9,730**	**2,070,130**	**9,720**	**6,184,060**	**29,030**
前年同期	**738,210**	**3,480**	**755,640**	**3,560**	**1,861,350**	**8,780**	**1,857,130**	**8,760**	**5,212,330**	**24,590**
対前年同期比	**140.0%**		**133.5%**		**111.3%**		**111.5%**		**118.6%**	

※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。

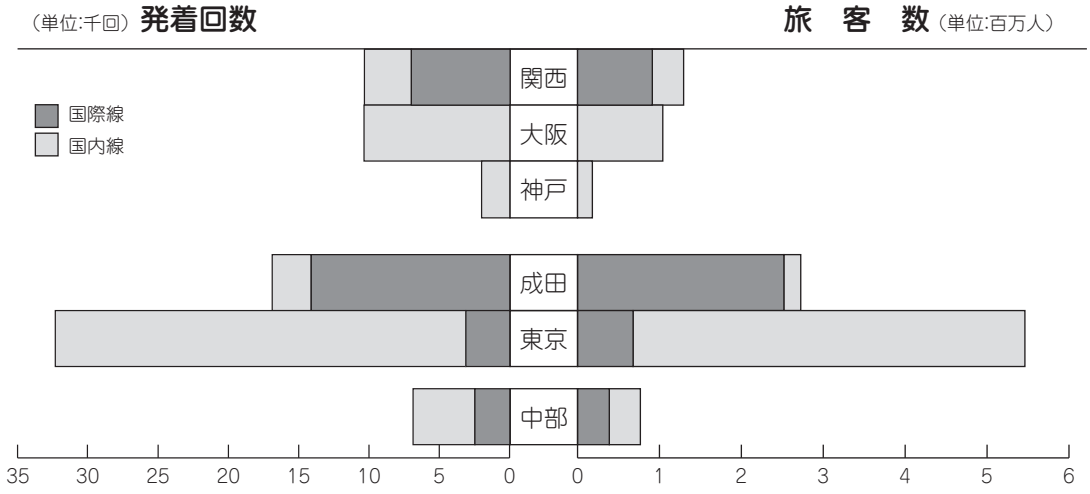
（一財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　平成 24 年 6 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	6,946	117.1%	15,688	109.4%	22,634	111.7%
	関　西	6,946	117.2%	3,330	123.2%	10,276	119.1%
	大阪(伊丹)	0	－	10,326	106.4%	10,326	106.4%
	神　戸	0	0.0%	2,032	105.3%	2,032	105.2%
	成　田	14,032	110.2%	2,746	178.9%	16,778	117.6%
	東京（羽田）	3,199	118.0%	28,802	102.3%	32,001	103.7%
	中　部	2,581	108.0%	4,303	102.1%	6,884	104.3%
旅客数（人）	関西３空港	895,652	120.0%	1,586,856	109.2%	2,482,508	112.9%
	関　西	895,652	120.0%	384,649	138.5%	1,280,301	125.0%
	大阪(伊丹)	0	－	1,024,684	104.5%	1,024,684	104.5%
	神　戸	0	0.0%	177,523	91.1%	177,523	91.1%
	成　田	2,456,139	121.1%	197,261	155.0%	2,653,400	123.1%
	東京（羽田）	665,047	133.9%	4,659,449	108.9%	5,324,496	111.5%
	中　部	379,500	116.1%	368,305	109.3%	747,805	112.6%
貨物量（トン）	関西３空港	57,563	100.5%	11,956	98.7%	69,519	100.2%
	関　西	57,563	100.5%	2,638	99.4%	60,201	100.5%
	大阪(伊丹)	0	－	8,825	100.3%	8,825	100.3%
	神　戸	0	－	493	73.8%	493	73.8%
	成　田	163,637	101.7%	集計中	－	163,637	101.7%
	東京（羽田）	10,937	108.1%	53,921	102.9%	64,857	103.8%
	中　部	8,817	90.3%	2,018	90.3%	10,835	90.3%

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392回定例会（平成24年7月30日開催）

「空を変える。日本が変わる。～新関西国際空港株式会社経営戦略～」をテーマに室谷　正裕　氏（新関西国際空港株式会社常務取締役）の講演会を開催した。

○第1回航空需要創出研究会（24年7月27日開催）

「インバウンド需要の概要について」（関西空港調査会）

「大阪商工会議所におけるインセンティブ旅行誘致活動」

川端　啓恵 氏（大阪商工会議所地域振興部課長）

○第1回空港経営研究会（平成24年8月3日開催）

「空港経営研究会の活動内容について」、「空港コンセッションの事例研究」

野村　宗訓 氏（関西学院大学経済学部教授）

今後の予定

○第393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24年8月21日（火）16:00～17:00
場　　所　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　「観光ビジネスモデル～利益を生み出す仕組みを考える」
講　　師　高橋　一夫 氏（近畿大学経営学部教授）

○第394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24年9月25日（火）16:00～17:00
場　　所　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　「LCC専用ターミナルの概要について」
講　　師　鈴木　慎也 氏（新関西国際空港㈱取締役）

※　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。

事務局だより

▶　7月の3連休の 1 日、友人と3人で信楽に行ってきました。

梅雨明けのような陽射しの中、美味しいものを食べ、信楽焼のギャラリーや美術館を見てまわりました。

今回、一番印象に残ったのはお昼ご飯（笑）。

とあるギャラリーのオーナーさんに案内していただいたのですが、週末だけ OPEN する信楽焼の窯元の古民家を改装した趣のあるお店でした。

お店の中で食事をいただくこともできるのですが、私たちは外のテラスでいただきました。涼しい古民家のテラスは吹く風が心地よく、座っているだけで時間を忘れるほど気持ちがよかったです。

ギャラリー巡りでは各々好きな器を購入し、山の中の美術館では異空間に包まれた雰囲気の中で素晴らしい美術品を堪能しました。このあとお洒落なカフェにも寄って、信楽でちょっと早い夏休みを過ごしました。（ふ）

KANSAI空港レビュー
2012. 8 No.405

泉南の丘に英国の風～ローズガーデン誕生

農業公園「花咲きファーム」（泉南市）

泉南市農業公園「花咲きファーム」の花畑エリアは、イングリッシュローズガーデンとしてリニューアルしていきます。

平成24年５月１日から花畑広場が入場可能（一部造成中）となるプレオープンを実施しています。ローズガーデンは、世界中の園芸家から支持を得ている、デビッド・オースチン・ロージズ㈱が、英国本国以外で展開する初の本格的なローズガーデンとなります。

同社が提供しているイングリッシュローズとは、花びらが多く豪華な「オールドローズ」にカラフルな色彩が特徴的な「モダンローズ」をかけあわせたもので、１年間に何回も繰り返して花を咲かせる四季咲き性を持ち、芳醇で多様な香りがあるのが魅力です。来年春のグランドオープンまでの間も、秋ごろまでは、その姿や香りをお楽しみいただけます。

◆開　園　　平　日　９：00～17：00
　　土日祝　９：00～18：00（入園無料）
◆休園日　　12月29日～翌年１月３日
◆所在地　　泉南市幡代2001番地

・大阪（りんくう）方面よりお越しの方は、泉南ICの信号より、ひとつ和歌山側の信号を右折。あとは直進で施設入口に到達できます。
・和歌山方面よりお越しの方は、泉南ICのひとつ手前の信号を左折。あとは直進で施設入口に到達できます。

●発行日　2012年8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