KANSAI空港レビュー 2012・9 No.406

KANSAI 空港レビュー

No.406
2012.9

KANSAI 空港レビュー
SEP 2012 No. 406

CONTENTS

1 巻頭言
アジアの活力を日本へ世界NO.1のLCCとして
岩片　和行

3 各界の動き

12 講演抄録
観光のビジネスモデル
～利益を生み出す仕組みを考える～
高橋　一夫

20 平成23年度研究事業成果報告会
●空港経営研究会　成果報告
～新たな環境における空港とエアライン等による航空ネットワークの強化～
野村　宗訓
●航空需要創出研究会　成果報告
～本格的なLCC時代における航空需要の創出～
竹林　幹雄
●伊丹空港の事業価値向上に関する研究会　成果報告
～伊丹空港の事業価値向上のための新たな空港ビジネスモデルの提言～
山内　芳樹

38 プレスの目
国内初のLCCターミナルに注目
山田　泰正

40 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 ③
―アメリカとヨーロッパからの示唆―
松本　秀暢/Rogier LIESHOUT

44 データファイル
・運営概況について［平成24年7月分］（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］（平成24年7月分）
・関西国際空港の出入（帰）国者数
・平成24年夏季繁忙期間（7月21日～8月20日）における
関西空港を利用した出入（帰）国者数【速報値（概数）】
・関西3空港と国内主要空港の利用状況（平成24年7月分）

【表紙写真】「エミレーツ航空　B777F」

エミレーツ航空 EK9891便の B777F である。
ドバイ～KIX～仁川～ドバイを運航する貨物専用便である。
エミレーツ航空の貨物機には Emirates SkyCargo のロゴが書かれている。
これまで Emirates SkyCargo を見かけるのは 11 月のワインチャーターで飛来する B747-400F が主だった。
今後は毎週金曜日に最新鋭貨物機 B777F が運航される。

撮影：柴崎　庄司（関西国際空港給油㈱）

巻頭言

アジアの活力を日本へ
世界NO.1のLCCとして

エアアジア･ジャパン株式会社 代表取締役社長　**岩片　和行**

「LCC（ロー・コスト・キャリア）」という言葉は今年に入り、頻繁に耳にするようになりました。エアアジア・ジャパンで実施した消費者意識調査によると、LCC の認知率は今年 5 月時点で 47.8% でしたが、8 月末の調査では 77.9% と 3 か月の間に飛躍的に伸びています。欧米や東南アジアでは LCC はすでに定着し、航空需要のおよそ 30% を占めており、多くの人々の足として利用されています。エアアジアは、2001 年にマレーシアで設立され、その後 10 年で 87 か国に渡る 150 以上の路線と、105 機もの飛行機を保有するアジア最大の LCC に急成長した会社です。

そのエアアジアと全日本空輸株式会社が合意し、2011 年 8 月 31 日に合弁会社としてエアアジア・ジャパンが誕生しました。設立合意からおよそ 1 年、2012 年 8 月 1 日、エアアジア･ジャパンの真っ赤な機体は、成田国際空港から日本の空を飛び始めました。

運航初月にあたる 8 月のエアアジア・ジャパンの搭乗率は 84.7% と大変好調で、特にお盆時期にはほぼ満席の便も多くありました。ご利用いただいたお客様にはこの場を借りて、心から御礼を申し上げたいと思います。夏休み時期ということもあり、小さいお子様連れのご家族や若い年代の方に多くご利用いただきましたが、50 ～ 60 代のシニア層のご利用もみられました。また飛行機に乗り慣れていないお客様を含め、幅広い層の方にご利用いただき、エアアジア・ジャパンが目指している「新規顧客層の開拓」に向けて、一歩前進したと感じています。そして日本市場における LCC の需要の高さも実感しております。

LCC の一番の魅力は「運賃」です。電車やバスに乗るのと同じように、ちょっと親戚や友人に会いに行く、そんないままでになかった気軽な飛行機の使い方をしていただける価格になっています。低運賃は「効率的な経営による低コスト」に裏付けられたものであり、根拠なく値下げをしている「格安価格」ではありません。そして何よりも優先しているのは「安全」です。安全については妥協せず、投資は惜しみません。エアアジアではマレーシアに世界基準の設備をもつ訓練施設「エアアジア・アカデミー」を設立し、乗務員の訓練を行っています。エアアジア・ジャパンの乗務員は 2 ～ 3 か月、このアカデミーで英語での厳しい訓練と試験を乗り越え、乗務にあたっています。

エアアジア・ジャパンの現在の就航地は、成田を拠点に札幌（新千歳）、福岡、沖縄（那覇）の 3 路線で、10 月からは韓国への就航も開始します。関西国際空港への運航はしておりませんが、同じエアアジアグループで長距離路線を運航するエアアジア X が、クアラルンプールとの直行便を運航しています。日本という大き

な視点でとらえますと、関西国際空港を中心とするエリアには、京都や大阪、神戸、奈良など、海外の特にアジアのお客様にとって大変魅力のある場所がたくさんございます。エアアジアの強みは、アジア地域に住む人々への認知度の高さとブランド力。そしてスカイトラックス社による「ワールド・ベスト・ローコスト・エアライン」部門1位の4年連続受賞に裏付けられる世界NO.1LCCとしての信頼性の高さです。エアアジアの路線ネットワークが広がるアジアから多くの人を日本へ呼び込み、エアアジア・ジャパンが日本経済の再生と活性化、アジア諸国との相互理解促進の一助となるよう、前進して参りたいと思っております。

平成24年 8月1日～ 8月31日

各界の動き

関西国際空港

●エレベーターにUSJキャラクター

新関西国際空港会社はユニバーサル・スタジオ・ジャパンの協力で旅客ターミナルビル吹き抜けのシースルーエレベーター 10 基を 8 月 2 日から 9 月 30 日まで、同テーマパークのキャラクターで装飾した。前面に「アメージング・アドベンチャー・オブ・スパイダーマン・ザ・ライド」と「ユニバーサル・ワンダーランド」の装飾を行った。

●人事異動（8月10日付）

執行役員（国土交通省鉄道局総務課長）山口　勝弘

●手荷物の宅配サービス開始

新関西国際空港会社は 8 月 10 日、コウノイケ・エアポートサービスが旅客ターミナルビル 1 階と 4 階に手荷物の宅配・一時預かりサービスを行う「関西 エアポート バゲージ サービス」を 9 月 1 日にオープンすると発表した。手荷物を自宅～関空間で運ぶほか、手荷物やコートなどの一時お預かりサービスも行なう。

●エミレーツがドバイに貨物便

エミレーツ航空は、貨物部門であるエミレーツ・スカイカーゴが 9 月 7 日から関西～ドバイ間に貨物便を週 1 便就航すると 8 月 13 日、発表した。往復とも韓国・仁川発着。ボーイング B777F 型機（最大積載量約 100t）を使用。中東や欧州、南米向けに自動車部品や家電製品を輸出し、アフリカ産や欧州産の切り花、鮮魚、医薬品などを輸入する。

●メガソーラーの設置を検討

新関西国際空港会社が関西空港と大阪空港で大規模太陽光発電所（メガソーラー）の設置を検討していることが 8 月 15 日分かった。2012 年度にも関空の貨物倉庫の屋根などに太陽光パネルを敷き詰める方向で、合計出力は 1,000kw を超える見通し。環境に配慮した空港の実現に役立てる考えだ。すでに医薬品倉庫の屋根で太陽光発電に取り組んでおり、規模を拡大する。伊丹では空港周辺の遊休地が候補となっている。

●ピーチが客室乗務員120人追加募集

全日本空輸などが出資する格安航空会社（LCC）ピーチ・アビエーションは 8 月 17 日、客室乗務員を 120 人追加募集すると発表した。今秋に選考し、2013 年 1 月以降に順次入社させ、約 290 人の規模にする。

●医薬品の温度保ち輸送

新関西国際空港会社は 8 月 17 日、医薬品の温度を保ったまま運べる体制が 8 月 21 日に整うと発表した。内容物をセ氏 20 ～ 25 度に保つ搬送機を国内空港で初めて導入。夏でも航空機と倉庫の間を保冷状態で運べるようにする。関空の競争力が高まるうえ、関西の主要産業である医薬品の貿易拡大にもつながるとみている。

●ピーチ、国内線5割増便

ピーチ・アビエーションは 8 月 21 日、関西空港発着の国内線の便数を 2013 年 2 月までに現

在の 1.5 倍の 1 日あたり 34 便に増やすと発表した。12 月に札幌線と鹿児島線を 2 便ずつ増やしてそれぞれ 10 便、6 便にする。福岡線は 13 年 2 月に 2 便増の 8 便にする。今年 10 月から 4 便で運航する那覇線も 13 年 2 月に 6 便に増やす。同社は旅客機を現在の 4 機から 13 年夏までに 10 機に増やす計画で、新たな機材が届くたびに増便や路線開設に充てる。

●エアプサン、釜山線を1日2便に増便

エアプサンは 11 月 15 日から関西～釜山線を週 7 便から週 14 便（ダブルデイリー）に増便すると 8 月 22 日発表した。エアバス 320 － 200 型機（162 席）を使用。

●7月の国際線便数、過去最高

新関西国際空港会社が 8 月 21 日発表した 7 月の関西空港の利用実績（速報値）によると、国際線旅客便数は前年比 23％増の 6,189 回で、7 月単月で過去最高となった。国内線は新規就航や季節運航便が増加し、33％増の 3,419 回となった。国際線旅客数は 17％増の 101 万 9,582 人と 9 か月連続で前年を上回った。

●ジェットスターが第二拠点に

日本航空などが出資する LCC、ジェットスター・ジャパンは 8 月 23 日、関西空港を成田に次ぐ第二の拠点とし、発着便を大幅に増やすと発表した。那覇線を 10 月から 2 便運航し、12 月に 4 便に増やす。8 月 24 日から 2 便ずつ運航する札幌線と福岡線や既存の成田線も増便し、12 月には 4 路線 20 便を運航する体制になる。これに伴い関西で客室乗務員や操縦士、整備士の採用を進め、約 80 人の雇用を見込む。

クリック！

関空が拠点のピーチ・アビエーションの便数を 1.5 倍化計画に続き、ジェットスター・ジャパンの関空第二拠点化で、関空の国内線 LCC の便数は成田を抜いて最多になる見通しとなった。「24 時間運用で発着枠にも余裕がある。国際線との乗り継ぎ需要も期待できる」（鈴木みゆき・ジェットスター・ジャパン社長）というように、ぎりぎりの機材繰りで運航する LCC にとって門限のない 24 時間運航は大きな魅力。ジェットスターグループは国際線も運航しており、内際乗り継ぎの利便性も享受できる。

●ジェットスター・ジャパンの福岡便が初日から欠航

ジェットスター・ジャパンは 8 月 24 日、関西空港で見つかった機体トラブルの影響で、関西～福岡など 3 便を欠航した。ジェットスターは成田に続き、同日から関西発着線の運航を始め、1 日の運航便数を 16 便から 26 便に増やしたばかりだった。関西発福岡行き 151 便の出発前点検で、機体下部の外装パネルを留めるボルトが 1 本欠落しているのが分かり、整備士を配置していないため運航を中止した。

●ピーチ、継続降下方式を導入

ピーチ・アビエーションは早朝に香港から関西空港へ到着する便で、8 月 24 日から継続降下到着方式の試験運用を開始した。消費燃料を節約し、二酸化炭素（CO_2）の削減に効果がある。同方式は巡航高度から降下を開始後、水平飛行に近い状態にならないようにすることで燃料効率を最適にし、エアバス A320 型機の着陸では 300 ～ 800 ポンドの消費燃料と、CO_2 約 420 ～ 1,120kg の削減につながるという。

●来年度予算で補給金、40億円に減額

国土交通省は 2013 年度予算の概算要求で、関西空港の経営安定のための政府補給金として

40 億円を盛り込む方針を固めた。12 年度の支給額より 29 億円少なく、支給を始めた 03 年度以降で最も少ない。大阪空港との経営統合効果や LCC による旅客の増加などを見込み、減額しても問題ないと判断した。

●ドラゴンボート大会開く

関西空港で 8 月 26 日、竜をかたどったドラゴンボートのレースが行われ、白熱した戦いが繰り広げられた。ことしで 9 回目で 1 期島と 2 期島の間に設けられた 250m の特設コースを舞台に、国内外から 50 チームが参加した。

●今夏の出入国20％増

大阪入国管理局は 8 月 27 日、関西空港の今夏需要期（7 月 21 日～ 8 月 20 日）の出入国者数が前年同期比 20％増の 114 万 4,600 人だったと発表した。1 日平均 3 万 6,900 人で、2001 年以来 11 年ぶりの高水準となった。LCC などの増便や円高を背景に、韓国や中国に向かう人が増えた。

●ピーチ、国内線利用者50万人突破

ピーチ・アビエーションは 8 月 27 日、国内線利用者が 26 日に累計 50 万人に達したと発表した。3 月の就航から約半年で大台を突破した。関西空港を拠点に札幌、福岡など国内 4 路線を運航中で、搭乗率は 7 ～ 8 割で推移している。

●スカイマーク、旭川線の運航期間延長

スカイマークは 8 月 27 日、関西～旭川線が、10 月 28 日からも運航を継続されることになったと発表した。冬期ダイヤでの旭川直行便は、2008 年度以来 4 年ぶりの運航となる。

●連絡橋利用税、来年3月メド導入

関西空港連絡橋の通行車両に 1 往復 100 円を課税する空港連絡橋利用税について、千代松大耕泉佐野市長は 8 月 28 日、来年 3 月をメドに導入する方針を明らかにした。同日発表した 9 月補正予算案に徴収に向けたシステム改修費などの 4,900 万円の経費を盛り込んだ。

●新会社初の社債発行

新関西国際空港会社は会社発足後初となる第 1 回政府保証新関西国際空港債券（10 年債）を 8 月 29 日払い込みで 230 億円発行した。利率は年 0.801％。

●バンコクで関西の食をPR

新関西国際空港会社や経済団体などは 8 月 30 日から 9 月 9 日までタイの伊勢丹バンコク店で「第 2 回 ALL 関西フェスティバル in バンコク」を開き、関西発の料理や生鮮食品を実演販売した。また現地旅行会社のブースを設置し、関西への旅行を呼びかけた。

●旧会社株主「1株1円」同意できず、大阪地裁に申し立て

旧関西国際空港会社の株主 4 人が 8 月 29 日までに保有株の買い取り価格を決めるよう大阪地裁に申し立てた。旧関空会社が提案した「1 株あたり 1 円」には同意できないとして司法の判断を仰ぐ。新関西国際空港会社への事業移管に反対する 61 人の旧関空会社株主が株式の買い取りを請求、うち 43 人が請求権を撤回した。1 円での買い取りに応じたのは 300 株を保有する法人株主 1 人だけだった。

空港

═ 大阪空港 ═

●丹後海陸交通が乗り入れ

京都府北部の丹後半島を拠点にする丹後海陸交通が、9 月にも高速バス路線を大阪空港に乗り入れることが分かった。現在、宮津～大阪・梅田を阪急バスと共同で 1 日 3 往復運行している

が西宮、宝塚、新大阪を経て梅田に向かうルートを、宝塚の次に大阪空港を経由する経路に変える。

●テレビ受信料助成、3月末で終了

新関西国際空港会社は 8 月 20 日、大阪空港の第 1 種騒音対策区域内に 2009 年 3 月 31 日以前から住む人を対象にした NHK テレビ受信料の一部助成を 2013 年 3 月末で終了すると発表した。10 月から補助が半額になる。羽田、福岡、宮崎、鹿児島の各空港で国土交通省が補助を廃止するのに合わせた。 防音工事が完了していることや航空機の低騒音化が進んでいることが理由。

●滑走路に亀裂、一時閉鎖

8 月 21 日午前 6 時 20 分ごろ、大阪空港で滑走路の点検中に亀裂が見つかり、午前 7 時から約 40 分間、2 本の滑走路のうち 1 本が閉鎖された。影響で到着予定の 2 便が関西空港に目的地を変更したほか、6 便に遅れが出た。

●就航都市の連携さらに　首長ら集いサミット

空港を生かした街づくりを考えようと、豊中市は 8 月 29 日、大阪空港との間で路線のある空港の地元首長らを集めた「大阪国際空港就航都市サミット」を初めて開催した。地元の池田、伊丹両市のほか、宮城県名取市（仙台空港）、島根県益田市（石見空港）、鹿児島県奄美市（奄美空港）など 25 市区町村が参加。就航都市同士の連携強化などを盛り込んだ「サミット宣言」が採択された。

═ 神戸空港 ═

●物流施設用地、進出事業者の公募を開始

神戸市は 8 月 2 日、神戸空港島の総合物流施設用地（5 区画、計 8 万 3,500㎡）で物流関連施設を建設して事業展開する事業者の募集を開始した。航空貨物を扱う倉庫などの物流関連施設を新たに整備して運営する事業者が対象。

●活用促進協「3空港一体運用を」

経済団体や企業などでつくる 21 世紀神戸空港活用促進協議会の総会が 8 月 3 日、神戸市内で開かれ、関西・大阪両空港に神戸を含めた 3 空港の一体運用を求めるとともに、神戸空港の運用時間の延長や発着枠の拡大などの規制緩和が早期実現できるよう、引き続き関係機関に対し積極的に働きかけるとする 2012 年度事業計画案などを承認した。

●軽飛行機パンクで一時閉鎖

8 月 3 日午前 11 時 40 分ごろ、神戸空港で訓練用の軽飛行機が滑走路に着陸した際、タイヤがパンクしたと神戸水上署に通報があった。軽飛行機を撤去するため、滑走路は午前 11 時半ごろから午後 0 時 20 分ごろまで閉鎖され、2 便が関西空港などに着陸先を変更し、1 便に遅れが出た。

●7月も利用減、LCCの影響続く

神戸市は 7 月の神戸空港の搭乗者数が、前年同月比 6.7％減の 19 万 8,093 人だったと 8 月 10 日、発表した。前年割れは 3 か月連続。搭乗率は同 9.4 ポイント減の 59.2％となり、7 月としては開港した 2006 年以来 6 年ぶりに 50％台に低迷した。関西空港の LCC の影響を受けたとみられる。

●スカイマーク、熊本線を10月から休止

スカイマークが神戸～熊本線を 10 月 1 日から休止することが 8 月 16 日、分かった。6、7 月の搭乗率が 20％台に落ち込み、機体をより需要のある路線に振り向ける。神戸空港の就航地は国内 7 都市となる。また、成田線の 10 月からの増便も中止した。

●全日空、羽田線を減便へ

全日本空輸は 8 月 21 日、1 日 3 往復している神戸～羽田線を 12 月 13 日から 2 往復に減便すると発表した。

═ 成田国際空港 ═

●A滑走路、12月に完全運用

成田国際空港会社は 8 月 22 日、開港以来、北風時の着陸で 3,250m 分しか利用できなかった A 滑走路について、風向きにかかわらず 4,000m 全部が利用できる運用を 12 月 13 日から開始すると発表した。滑走路南端から約 800m に空港反対派の団結小屋があり、着陸機を誘導する進入灯の設置位置が制限されたためだが、2006 年に進入灯の設置に関する国の基準が緩和されたため、昨春から全面供用に向けて進入灯の整備工事を進めていた。

═ 羽田空港 ═

●全日空「破綻企業に発着枠ダメ」 羽田配分で日航批判

国土交通省は 8 月 22 日、羽田空港の国内線枠の配分基準を決める懇談会を開き、航空会社 6 社が各自の要望を説明した。全日本空輸は、政府支援の下で経営再建中の日本航空を念頭に「破綻企業は発着枠配分を受ける資格がない」と主張。日航は「配分にあたっては、国際線との連携も考慮すべきだ」と枠の配分を求めた。25 都道県などでつくる全国空港建設整備促進協議会の担当者も出席、地方と羽田を結ぶ路線の維持や新規開設を求めた。

═ 中部国際空港 ═

●来場1億人

中部国際空港会社は 8 月 14 日、旅客ターミナルビルで、来場者 1 億人到達を記念する式典を開いた。2005 年 2 月の開港から 7 年半での達成となる。来場者は旅客のほかに、見送り客なども含めた。

航空

●エアアジア・ジャパンが国内線に就航、LCC3社目

全日本空輸系国内線の LCC のエアアジア・ジャパンが 8 月 1 日、成田空港に就航した。新千歳便と福岡便が運航を始め、3 日には那覇便も飛び始めた。国内線 LCC は、関西空港が拠点のピーチ・アビエーションを加えた 3 社態勢となる。

●LCC予約率8割超　お盆の予約状況

航空各社は 8 月 2 日、お盆期間中（10 ～ 19 日）の予約状況を発表した。LCC3 社とも予約率は 8 割を超えた。一方、全日本空輸、日本航空は国際線は 9 割近い予約率だが、国内線は 6 割台。スカイマークも 6 割台だが前年比 14.7 ポイント減と予約率を大きく落としている。

●日本航空、営業利益83％増

経営再建中の日本航空が 8 月 2 日発表した 4 ～ 6 月期連結決算は、営業利益が前年同期比 83.1％増の 314 億円で、2003 年度の四半期決算導入以来、同期としては過去最高となった。円高の影響で国際線の旅客収入が 21.6％増の 959 億円と大幅に増加。前年同期は東日本大震災の影響で旅客数が落ち込んでおり、その反動もあった。

●日航再上場を承認

東京証券取引所は 8 月 3 日、日本航空が 6 月に申請していた東証への再上場を承認した。再上場日は 9 月 19 日。日航は 2 年 7 か月で株式市場に復帰、政府支援下での経営再建を完了する。日航の破綻後に 3,500 億円を出資し、再建を主導してきた企業再生支援機構は、再上場に合わせ日航の発行済み株式の 96.5％に当たる 1 億 7,500 万株全てを売却、投入資金を全額回収する見通しだ。

●全日空、4〜6月期、黒字転換

全日本空輸が 8 月 3 日発表した 4 ～ 6 月期連結決算は、最終損益が前年同期の 84 億円の赤字から 6 億円の黒字に転換した。中国路線の充実によるビジネス需要の取り込みや東日本大震災後に落ち込んだ訪日観光客の回復、新割引運賃の設定による国内線の需要喚起などが奏功。売上高は 12.5％増の 3,431 億円、営業損益は 110 億円の黒字（前年同期は 81 億）だった。

●出入国審査の迅速化へ「機械識別」実証実験

空港の出入国審査を迅速に行うため、法務省は 8 月 6 日、集積回路（IC）旅券に登録された顔写真のデータや指紋を利用し、機械で本人を識別する実証実験を成田、羽田の両空港で始めた。同意が得られた日本人を対象に、審査場で顔写真を機械で撮影して、登録データと瞬時に照合し、顔の特徴で本人か識別する。

●全日空は運航支援子会社

全日本空輸は 8 月 6 日、運航支援や旅客ハンドリングなど空港ハンドリング業務全般を行う子会社 ANA エアポートサービスを設立したと発表した。2013 年 4 月に全日空東京空港支店が現在行っている旅客ハンドリング業務と運航支援業務を移管、コスト削減を進める。

●日中航空自由化で合意

日本、中国両政府は 8 月 8 日、両国の航空会社が路線や便数を自由に設定できる航空自由化（オープンスカイ）協定で合意。日本とオープンスカイを結ぶ国・地域は 18 になった。また羽田空港と中国を結ぶ昼間時間帯（午前 6 時から午後 11 時）の定期便を 2013 年 3 月から、1 日 16 便に倍増する。

●国交省、日航の投資・路線計画を監視

国土交通省は 8 月 10 日、公的支援を受けて再建した日本航空と他社との公正な競争を確保するため、日航に地方路線拡充や、地域航空会社の支援などを求めると発表した。ライバルの全日本空輸などが競争環境の整備を求めていることを受けた対応だ。日航グループの中期経営計画が終了する 2017 年 3 月まで経営状態を監視。必要に応じて指導や助言をする。新規の投資や路線開設は報告を求める。

●近ツリとクラブツーリズムが経営統合

近畿日本鉄道は 8 月 10 日、2013 年 1 月 1 日付で関連会社の近畿日本ツーリストと子会社のクラブツーリズムを株式交換方式で経営統合すると発表した。経営統合により、近畿日本ツーリストは持株会社と事業会社に分割し、クラブツーリズムの商号は変更しない。2011 年度の取扱額では日本旅行を抜き、業界 2 位になる。

●全日空、日航、燃油サーチャージ引き下げ

全日本空輸は 8 月 14 日、燃料価格に応じて国際線の航空運賃に上乗せする燃油サーチャージを、10 月 1 日以降に発券する航空券から引き下げると発表した。値下げ幅は片道で 200 ～ 2,500 円になる。日本航空も 8 月 21 日、燃油サーチャージの改定を国土交通省に申請した。

●全日空、公募増資で1,736億円を調達

全日本空輸は 8 月 15 日、経営基盤の強化に向けて実施した公募増資で 1,736 億円を調達することが確定したと発表した。調達資金は、航続距離が長く、燃費性能に優れた最新鋭機のボーイング 787 型機の購入に充てる。

●日航、国際線に新座席

日本航空は 8 月 16 日、2013 年 1 月から成田～ロンドン線を皮切りに国際線用ボーイング 777 － 300ER 型機で順次、ビジネスクラスでフルフラット（180 度）にできる座席を採用するなど、新座席を導入すると発表した。ビジネス需要のある国際線のサービスを強化し、顧客を獲

得するのが狙いだ。

●全日空とヤマト、手荷物を海外空港で受け取れるサービス

全日本空輸とヤマト運輸は 8 月 16 日、成田、羽田、関西空港から全日空を利用して海外へ渡航する利用者向けに「手ぶらサービス」の提供を 9 月 1 日搭乗分から開始すると発表した。手荷物をヤマト運輸で事前に発送すると、海外の到着空港で直接受け取ることができる。

●エアアジア・ジャパン、成田〜那覇線の発着時刻繰り上げ

エアアジア・ジャパンは 8 月 17 日、9 月 1 日から成田〜那覇線の発着時刻を 15 分繰り上げると発表した。騒音対策のため飛行禁止となる午後 11 時までに、成田空港に余裕を持って到着できるようにする。

●LCC3社の搭乗率は90％前後

お盆期間中の航空と JR 各社の利用実績が 8 月 20 日まとまった。国内航空 13 社の国内線利用実績は前年比 1.3％増の 298 万 3,903 人。初めてお盆期間中に運航した LCC3 社の利用率はいずれも 9 割前後となり、日本航空や全日本空輸の 70％台を大きく上回った。全日空や日航は LCC や新幹線との競争が激化したこともあり、前年実績を下回った。

●日航・全日空、国際線を増便

日本航空と全日本空輸は 8 月 21 日、2012 年度下期の路線計画を一部変更した。日航は成田〜サンディエゴ線を 12 月にまず週 4 往復で就航し、2013 年 3 月からは毎日運航に増やす。全日空は成田〜サンノゼ線を 2013 年 1 月 11 日に就航することを決めた。両社は増便時期の前倒しや、新型旅客機ボーイング 787 型機の投入便を増やすことで、国際線を強化する。

●カンタス、民営化後初の赤字

豪カンタス航空は 8 月 23 日、2011･12 年度（2011 年 7 月〜 12 年 6 月）の通期決算を発表し、最終損失が 2 億 4,400 万豪ドル（約 200 億円）と大幅な赤字に転落した。1995 年の完全民営化後、初の通期赤字で、ジェット燃料価格の高騰のほか、昨年起きた労使紛争への対策と事業再編へのコスト拠出などが響いた。

●オランダと航空自由化

国土交通省は 8 月 24 日、日本とオランダ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 19 か国･地域目。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。関西や中部空港など首都圏空港以外では即日実施した。羽田発着便のコードシェアに関する規制も緩和した。

関西

●促進協が拠点会社に支援

関西の自治体や経済界でつくる関西国際空港全体構想促進協議会（会長・森詳介関経連会長）は 8 月 3 日、2012 年度総会を開き、関西空港を主要拠点とする航空会社向けに今年度から新たな着陸料補助制度を導入することを承認した。国際便の新規就航や増便は 1 年目は 20％、2 年目は 10％を支給する。ピーチやフェデックスが該当する。

●大阪府、5地区で税減免　特区進出企業向け

大阪府は 8 月 7 日開いた戦略本部会議で関西イノベーション国際戦略総合特区に進出する企業に府税を減免する条例案を 9 月議会に提出する方針を決めた。大阪市も歩調を合わせる予定で、松井一郎大阪府知事は記者団に「吹田や茨木など特区指定を受けている他市にも呼びかけ、大阪の特区は地方税をゼロにする方向でまとめたい」と述べた。

●南海にLCC効果

関西の私鉄大手5社の2012年4～6月期決算が8月10日までに出そろい、運輸収入と輸送人員はおおむね1年前の実績を上回った。東日本大震災後に外出を自粛するムードが広がった昨年からの反動増に加え、LCCを使って関西を訪れる旅行客が鉄道を利用した。南海電気鉄道では関西空港路線の利用が14％増えた。運輸収入は2.1％増となり、5社の中では最も高い伸び率となった。

●関西広域連合への京都・神戸両市の参加許可

川端総務相は8月14日、関西広域連合（連合長・井戸敏三兵庫県知事）への京都、神戸両市の参加を許可し、これで関西4政令市の全ての加入が完了し、広域連合の構成自治体は2府5県4政令市、各自治体の議員による連合議会の定数は2増の29議席になる。

●関西空港シンポ:観光で地域活性化へ

関西空港を軸にした観光振興を考える地域活性化シンポジウム「関西国際空港を活かした観光・ブランド戦略」（高石市主催、毎日新聞社）が8月18日、高石市内で開かれ、 阪口伸六高石市長が「泉州地区が一体となって関西空港を盛り上げ、外国人観光客の誘致や市の活性化に取り組みたい」とあいさつ。基調講演では、福島伸一新関空会社会長が「LCCの就航が同窓会や墓参りなど、新しい航空需要を作り出している」と指摘した。

●「着陸料引き下げ支援を」促進協が要望書

自治体や経済団体でつくる関西国際空港全体構想促進協議会（会長・森詳介関経連会長）は8月21日、関空の着陸料引き下げなどを国が積極的に支援するよう求める要望書を羽田雄一郎国土交通相と民主党に提出した。新関空会社に対する政府補給金の適切な支給や、関空と大阪中心部を結ぶ高速鉄道の早期実現などを求めている。

●三重、奈良の経済団体がリニア早期全線開業求める

三重、奈良両県の商工会議所連合会など経済団体は8月21日、リニア中央新幹線の早期開業などを国やJR東海に求める「リニア中央新幹線建設促進三重県・奈良県経済団体連合協議会」の設立総会を津市で開いた。東京～名古屋の先行開業ではなく東京～大阪の全線同時開業や、三重、奈良両県への中間駅設置に向けた取り組みの推進をうたった決議案が承認された。

●大阪国際会議場、競争入札を了承

大阪府立大阪国際会議場を運営する第三セクター、大阪国際会議場は8月27日、運営主体を競争入札で決める府の要請を受け入れることを決めた。運営会社が保有する土地の買い取りか賃料の支払いを求める。

●「あべのハルカス」が300m到達、高さ日本一に

近畿日本鉄道が2014年春の開業を目指して建設中の複合商業ビル、あべのハルカス（大阪市阿倍野区）の鉄骨の高さが8月30日、最終的な高さとなる300mに到達した。地上60階、地下5階建ての日本一の超高層ビルがほぼその姿を現した。ハルカスには近鉄百貨店本店や大阪マリオット都ホテルのほか、オフィス、美術館などが入る。大阪市立大病院など医療機関を集めた「メディカルフロア」もできる。

国

●人口減少幅は過去最大

総務省は8月7日、住民基本台帳に基づく2012年3末時点の人口動態調査を公表した。全国の人口は、前年同期より26万3,727人（0.21％）少ない1億2,665万9,683人で、3年連続の減少だった。減少の数、率とも過去最大。死亡者数が出生者数を上回る「自然減」は初めて20万人を突破した。関西圏は3年連続の減少だった。

●7月の出国者、8.8%増の159.5万人

日本政府観光局（JNTO）が8月17日発表した7月の日本人出国者数（推計値）は、前年比8.8%増の159万5,000人だった。2010年比でも13.5%増となり、震災前の水準を上回った。訪日外客数は50.5%増の84万5,300人。過去最高だった10年7月の87万8,582人に次いで多かったが、10年比では3.8%減だった。

●航空網維持へ着陸料割引、地方で拡大

国土交通省は2013年度から国が管理する空港の着陸料割引を全面的に見直す。需要の大きい「羽田発新千歳便」「羽田発福岡便」などの割引制度をやめる代わりに、その他の地方空港を結ぶ便の割引率を拡大する。最大40億円程度を地方路線の負担軽減に充て、旅客数が減少する航空網維持へ航空会社の路線維持を支援する。

●谷本近畿地方整備局長「近畿の魅力発掘し、活力取り戻す」

8月10日付で国土交通省近畿地方整備局長に就任した谷本光司氏が、8月24日に就任記者会見を開いた。「近畿地方の活力を取り戻すために、近畿の魅力を掘り起こしていきたい」と話し、国際戦略港湾「阪神港」や淀川左岸線延伸部、近畿自動車道紀勢線などの事業に重点を置く姿勢を見せた。

●阪神港2社特例申請　利用料引き下げ目指し

阪神港（大阪港、神戸港）を運営する神戸港埠頭会社と大阪港埠頭会社が8月28日、港湾法に基づく特例港湾運営会社の指定申請を国土交通省に提出した。申請が認められれば施設整備のための国からの無利子貸し付けの割合が現在の最大6割から8割に引き上げられ、施設利用料の引き下げが可能になる。

●死者最悪32万人想定、南海トラフ巨大地震

東海、東南海、南海地震などが同時発生するマグニチュード（M）9級の南海トラフ巨大地震について、国の二つの有識者会議が8月29日、被害や津波の想定を公表した。死者数は最大で32万3,000人で、関東大震災の約3倍、東日本大震災の約20倍に上り、日本の災害史上、記録のない規模に達する。想定に基づいて、国や各地域は津波避難の強化や高台移転の検討など本格的な震災対策を進める。

●「大阪都」法成立

参院本会議で8月29日、橋下徹大阪市長が目指す「大阪都」構想実現の前提となる大都市地域特別区設置法が成立した。政令市と隣接市町村を含む総人口200万人以上の大都市区域で、市町村を廃止し、東京23区のような特別区の設置を認めるもので、民主、自民、公明各党などが賛成した。

●講演抄録

第393回 定例会

観光のビジネスモデル
～利益を生み出す仕組みを考える～

近畿大学経営学部教授
高橋　一夫 氏

●と　き　平成24年8月21日（火）　●ところ　大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

皆さん、こんにちは。高橋です。どうぞよろしくお願いします。私は7年前まで旅行会社のJTBにおりまして、20年前に関西空港調査会の吉川和広会長とご一緒してヨーロッパ各地の空港を視察する仕事をいただいたりしていました。お陰で空港の勉強をさせていただいたわけであります。今日は観光のビジネスモデルというテーマでお話させていただく機会を与えてくださり感謝しています。テーマのサブタイトルは利益を生み出す仕組みを考えるとなっていますが、実は昨年12月に神戸大学名誉教授で、今は流通科学大学の学長をしておられる石井淳蔵先生と1冊の本にまとめたものでして、その中からこんな面白いモデルがあるのだというものをご紹介したいと思います。

■ビジネスモデルとは

ビジネスモデルをどのように考えているか、ということですけど商品やサービスの裏側の仕組みとしての事業システムと、儲かる仕組みを加えたものをビジネスモデルと呼んでいきたいと思います。ただビジネスモデルという言い方に違和感を持たれる学者もおられます。モデルというとそれ1つしかないと受け止められるのはおかしいというわけで、ビジネス・システムという言い方をする先生もおられます。経営学で唯一分かっていることはこの形しかない、1つしかないことは絶対ないということで、いろんな勝ち方があるのでモデルという言い方は不遜なのだというお考えです。ここではビジネスモデルとは裏側を支える事業システムで、儲かる仕組みであることを前提にお話して行きたいと思います。

例えば吉野家はなぜ儲かっているのでしょうか。マクドナルドはなぜ儲かっているのか。そういうことを考える。それがビジネスモデルを考えるということです。またアップル社はすごいですね。iPhoneにしてもiPadにしても、自分のところは企画設計するだけで、世界各地のその分野のナンバーワンを統合しながらまとめ上げて行く。例えばEMS（Electoronics Manufacturing Service）のナンバーワンと言えば台湾の鴻海（ホンハイ）精密工業です。そこでは電子部品の組み立てをやっています。そこへ持って来るのはサムスンの半導体で、すべて世界一のものを揃えて自分たちは企画設計するだけでまとめてしまう。このような端末だけではなくてサービスやコンテンツを提供する会社もすべてまとめてしまう。いわゆるiPhone王国みたいなものを創り上げてしまいます。こういうものは裏側を支える事業システムであって、儲かる仕組みを創り上げているということなのだと考えています。

■オープンテーブル

観光についてお話します。最初はオープンテーブルというビジネスモデルを紹介します。先日、神戸市の方から伺った話ですが、市長がアメリカへ旅行してホテルのコンシェルジュに

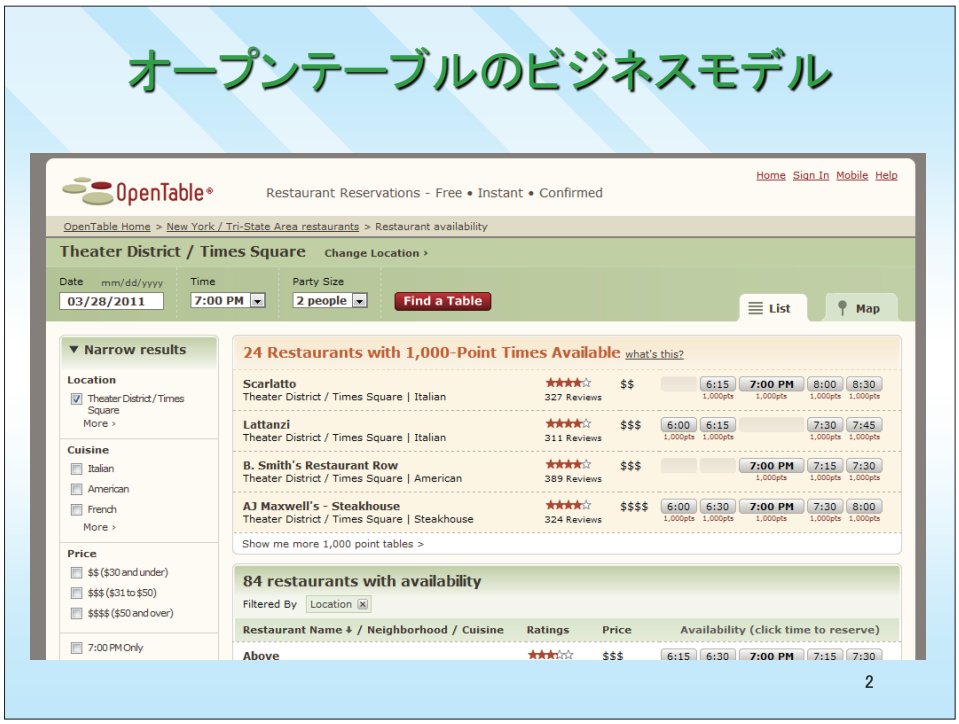
レストランの紹介を依頼したら、パソコンを素早く操作して○時から4名様で○○レストランを予約出来ますと、すぐ答えてくれました。すごい仕組みがあるなあと驚いたそうです。それはオープンテーブルというレストラン予約サイトです。オープンテーブルというサンフランシスコにある会社のシステムは日本円にして客単価7,000円ぐらいで食事の出来る店を中心にアメリカで2万軒集めて、予約の取れる店を探すサイトの会社です。例えば朝に日本にいてサンフランシスコのイタリアンに夕食4名の予約をパソコンで打ったら現地に到着してすぐに食事が出来るわけです。

この図は2011年3月28日午後7時に2名でニューヨークのイタリア料理店に予約を入れた時の画面ですけど、星の数で店の価格帯が分かるようになっています。

この仕組みの面白いところは、お客の利便性だけでなく、店のテーブルマネジメント（例えば回転率）を考えています。オープンテーブル導入している大阪のレストランの中には1つのテーブルを1日4回転させているところがあります。

この図の中に予約時間に7:00pm がない店がありますが、ディナーは午後6時の予約をしてもらえるようにサービスポイントなどで誘導すると午後8時過ぎにもう1回転出来るわけです。ランチも同様に午前11時に予約を誘導して午後1時にもう1組のお客を入れることが出来ます。テーブル・マネジメントが可能なことが分かります。ネットで予約が取れると様々なメリットが出て来ます。消費者にとっては24時間予約が出来ること、空き状況がすぐに分かるし、店側にとってはテーブル・マネジメントが可能になる。今や爆発的に増えています。7年かかって黒字化し、現在は世界各地に展開されています。日本でも東京を中心に1,500軒のレストランの予約が取れるようになったそうです。

加盟店は電話で受け付けなくてもテーブルは自動的に埋まる。アメリカのレストランの中には電話をかけても予約出来ず、ウェブで予約してくれと電話を断る徹底ぶりです。レストラン側は食事に来られているお客様にサービスを集中したいわけです。電話の応対に従業員を回すよりもテーブルサービスに重点を置きたいのです。ウェブだと深夜早朝にパソコンを開けば予約客を把握できるのです。



■リピーターを増やすには

予約時に新規か常連か、2回目のお客か分かるようになっています。レストラン側は2回目のお客を大事にするのです。リピーター化させるには2回目のお客をいかに満足させるかなのです。2回目のお客に「○○様、いつもご利用ありがとうございます。」と挨拶出来るわけです。常連客になるとご家族の状況や誕生日等までさらにきめ細かな対応が可能です。オープンテーブルは世界中で月間700万件の予約が入る状態になりました。

お客はリーン消費（無駄のない消費）が益々大事になって来ます。例えば銀行の窓口で番号カードをもらって15分以上待たされてイライラしたりします。また旅行会社の窓口に航空機や JR の予約をしに行ったところ、窓口で満席ですと言われ、わざわざそのためにきたのに、と思うこともあります。

私たちは欲しいと思ったらその場で情報を取りたい、次に予約も取りたいのです。リーン消費とは無駄を削ぎ落とすという意味があって、予約や決済のプロセスを合理化しようという消費者の意識に対応した考え方です。予約・決済の段階で無駄な時間を取られたくないのです。24時間受け付け可能、無料予約、無料は当たり前のように聞こえますけど海外のレストランの予約サービスをしている予約サイトの中には2,500円ほどの手数料を取られるところもあります。

ウェブ上で予約が確定できるようになると、個別顧客のカスタマイズが可能になります。また、電話での応対では聞き間違いがよく起こります。日本語では1時と7時の聞き間違いがあるのですけど、ウェブ予約では防げるし、顧客データの蓄積が大きな財産になります。

■エクスペディア

もう1つ紹介したいのはエクスペディアです。エクスペディアは旅行会社専用の予約サイトです。ホテルの宿泊価格の最低価格保障をしていて、高かったら返しますと平気でサイトに書き込んでいます。返すというだけでなく、「熊の手」という名を付けてエクスペディアがホールセラーになって、日本の旅行会社等を予約システムの中で系列化しているのです。10％～ 11.5％の手数料を旅行会社に還元しているのです。

エクスペディアは、同業他社のホテル販売価格を常時検索するスパイダーというソフトで価格変動を常に監視しています。人間が監視するのではなくコンピューターシステムが常に監視している状態ですので、最低価格保障を約束できるのです。加えて、提携の旅行会社に10％を超える手数料を提示できるのですから、宿泊施設からの販売手数料は推して知るべしでしょう。

「熊の手」という提携販売システムを作り上げましたから、小さな旅行会社はいままで大手に頼んで仕入れていたものが、サイトから直接予約が出来るようになります。消費者へのリーン消費が実現されます。なおかつ手数料が10％～ 11.5％もらえた上でお客様には最低販売価格を保障してお渡ししますと言えるものですから、「熊の手」に加入している旅行会社にとっては価値の高い仕組みになって来ています。

このようなものがすべて ICT（Information and Communication Technology、情報通信技術）の枠組みの中で出来上がっていることに

私たちは注目しなければいけないのではないかと思います。

オープンテーブルとエクスペディアの2つの例を見て来ましたが、販売する側とレストラン・ホテル側の双方に Win − Win になるような仕組みを作っていることをご紹介申し上げました。

それだけでなく様々な情報を提供しているサイトもあります。例えば Joobilli(ジョウビリ)というサイトは、○月○日なら海外に行けるという、皆様方のように忙しい人は、どこへ行きたいよりも、この日だったら行けるしかないわけです。いつだったら行けるのを、入力するとヨーロッパでどんなイベントをやっているか、お祭り情報等を出してくれます。

Air B & B は大変面白いサイトです。サンフランシスコに本社があるのですけど、設立して5年のサイトです。ホテルに泊らない新しい旅行術として、190カ国、19,000都市に及ぶホテルや旅館ではない、民宿や自宅のベッドを提供する人たちとそういう方と交流したいと思っている消費者をマッチングさせるサービスです。2008年9月から2012年2月までに500万人泊の宿泊実績と、10万軒の登録があるようです。

例えばサンフランシスコではツリーハウスという民宿があって、木の上に小屋を造って、宿泊をしてもらっています。テレビで紹介したら

パックンや宮崎美子さんは即行きたいと言っていました。

プロが把握していた情報以上のものをサイトから取り寄せるようになって、しかもリーン消費を実現しながらビジネスとして取り扱っている人たちの間で Win − Win の関係を創り上げるシステム、このようなものが観光サービスの中で非常に有用なものになって来ていると言えると思います。

■ LCC のビジネスモデル

次は LCC（ロー・コスト・キャリア）の話です。8月21日付けの日経、朝日新聞ともに LCC の話題が報道されていました。お盆の時期に日系の LCC は9割の搭乗率だったと伝えていました。マレーシアに拠点を置くエア・アジアは大きな発展を遂げていますが、日系のおとなしいキャビン・アテンダントに比べて、派手な雰囲気でサービスします。LCC としてのビジネスモデルが存在しているわけです。昨年12月に大阪商工会議所でエア・アジア X の CEO アズラン・オスマンラニ氏が講演に来られました。お話を聞いていると、財産は社員だとおっしゃっていました。なぜそんなことを言うのかと思いましたけど、日系大手とエア・アジアの1マイル当たり1席のコストを比較した場合、運航乗務員の経費や燃料はそれほど違いはありません。ところが機内サービスや着陸料、販売管理、機材調達の分野で徹底したコスト削減が行われています。機材を単一化するこ とは整備費の削減になるのは当然ですし、機材の効率運用にあります。

ピーチ・アビエーションは1日に4往復させているのには驚きです。3往復が最大と言われていたのですけど、ピーチは福岡を2往復して千歳へ1往復、さらに福岡への最終便を1往復します。そういうモデルを持っています。徹底的に機材稼働時間を高くしています。また2次空港の使用や LCC 専用の安いターミナルの利用を目指し、関空も対応していますね。エコノミークラスの機内サービスを徹底的に削減し、マイレージもやらない。旅行会社を通さずにインターネットでお客を集める、高い生産性を維持しようということでしょう。

関係自治体からの補助金が結構な収入源になっている例もあります。ベルギーのシャルロア空港を使っているライアン航空は3億円を一挙にもらう話をつけました。LCC が地域経済に貢献がある例としては日本の場合、茨城空港がそれになるのでしょうか。普通ならなかなか飛んでくれない空港の自治体からすると、LCC は新たな経済効果をもたらします。ホテルができて、レストランができてレンタカーが利用されるのであれば自治体も応援します。

【LCCの販売方法（直接販売・間接販売）】

	直接販売	間接販売（旅行代理店）
提供航空運賃	LCC本来の低価格	レガシーキャリアの水準
付帯サービス（機内食・飲み物、毛布、預託手荷物など）	別途販売	航空運賃に含まれる
その他の販売 （ホテル、イベント入場券、空港バス券など）	別途販売 （積極的な取り組み）	別途販売
キャンセル料	旅客から航空会社に直接支払い （代理店販売条件と比べると厳しい条件を適用）	＊ 代理店から航空会社に支払うキャンセル 料は緩やかな条件を設定 ＊ 旅客から旅行会社へ支払うキャンセル料は旅行業約款に基づいて徴収
予約方法	自社Webとコールセンターのみ	旅行会社が旅客に代わりLCCのWeb（少数の航空会社はGDS経由）
決済方法	主にクレジットカード	＊ 代理店・航空会社間： 銀行振込、BSP（既存決済システム） ＊ 旅客・代理店間： クレジットカード、銀行振込、コンビニ決済、現金など

出所：観光のビジネスモデル

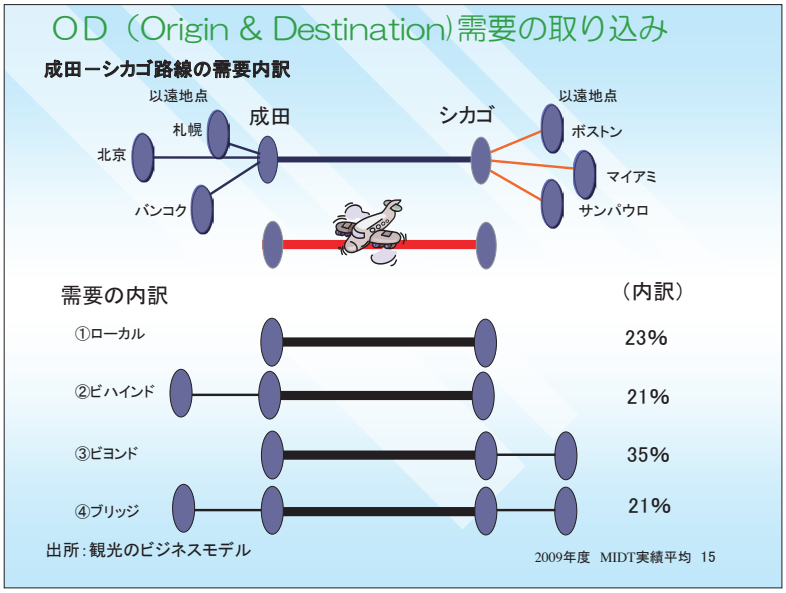
■既存の航空会社のビジネスモデル

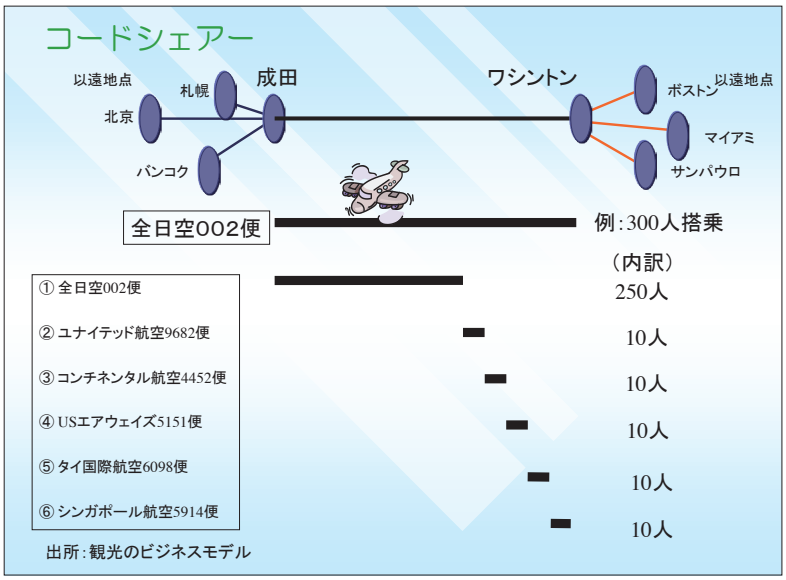
既存の航空会社はのビジネスモデルの要は、ネットワークとマイレージです。

2008年5月にユナイテッド航空が、国際航空券のゼロ・コミッションを日本でも実施すると発表しました。日本の旅行会社にとっては困った話です。ノースウエスト航空が10月にゼロ・コミッションを実施し、2009年4月から日本航空も追随しました。ユナイテッド航空の広報は面白い話をしています。ゼロ・コミッションにしたら日本の旅行会社との関係が悪くなりますよねという質問に対して、ユナイテッド航空にはローカルのお客は30％程度しか乗らないと言いました。ローカルとは何かということですけど、例えば成田～シカゴ間は23％のお客しかなくてもシカゴからマイアミに行くお客が35％もあるというのです。しっかりネットワークを組むことが大事、アライアンスが大事なのだというわけです。単一の航空会社でネットワークを作ろうと思えばとてもコストに見合わないけど、例えばバンコク～成田をタイ航空で結んでくれて、シカゴ～マイアミについてはユナイテッド航空が飛べばよい。それが全日空の名前で飛ばすこと、コードシェアが出来ればそれでよいのだという考えです。

対象とするのはほとんどビジネスマンだから、ビジネスマンにとっては安ければよいのではなくて、安全に定刻通りに確実に到着するのが価値です。価値に見合ったものを提供すればよいのです。飛行機代は会社が払い、ビジネスマンは選択する航空会社のマイレージをため込むのです。

航空運賃の支払いが会社や団体なのか、あるいは個人なのかによっても我々は航空会社の使い分けをします。ターゲットをどこに絞り込んで行くのか、ということがLCCとレガシーキャリアの違いで、モデルとしての差が出て参ります。





■吉野山の桜

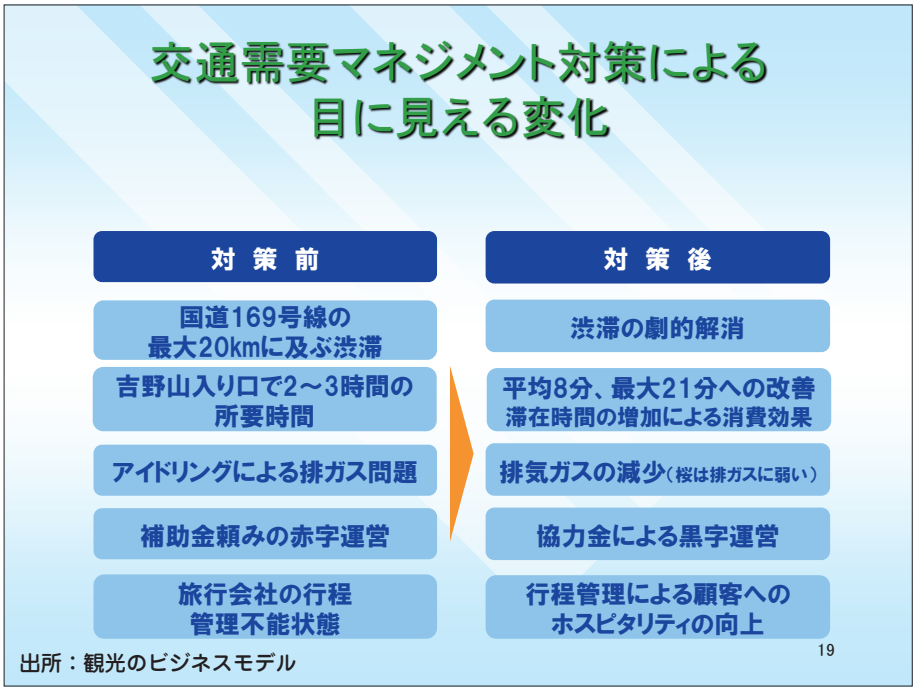
次に吉野山の桜のモデルをご紹介します。観光の重要な特徴の1つに季節性があります。ある季節だけに人が集まる、スキー場、海水浴場がそうです。吉野山は4月にどっと人が来るわけです。1ヶ月間で30万人。下千本から望む桜が満開の時になると周辺国道が大渋滞を起こします。土曜、日曜には吉野大橋を渡ってから下千本の駐車場まで2～3時間かかるということが当たり前になり、2005年まではこのような状況が続いていました。

2006年に1つのモデルを持ち込みました。何を持ち込んだかというと、吉野山の交通需要マネジメントをやりましょうと、JTBが提案しました。私は当時、JTBにいましてこれが最後の仕事になりました。交通工学の専門家も入り、綿密な実施計画を提案したのです。

対策前と対策後に分けてみますと、対策前は国道169号線が最大20㌔に及ぶ渋滞があり、吉野山入り口から約3時間かかり、アイドリングによる排ガスの問題がありました。また駐車場管理に吉野町は年間700万～1,000万円の補助金を出さねばならない状態、さらに旅行会社は渋滞のために下千本の観桜に20分しか取れず観光客に不満が残るというので吉野山は行程管理が出来ないと言われていました。対策後はどうなったかというと、渋滞は劇的に解消しました。3時間かかっていたのが平均8分に改善されました。バスガイドが驚いていました。吉野川にかかる前の道の駅にバスを止めて、トイレを済ませておかないと大変なことになると説明していたら、8分で到着したのです。また桜は排ガスに弱いので駐車場周辺の桜が枯れていたのですがこれも解決しました。

地元管理の駐車場はバス1台につき500円、バス客1人200円の協力金を出してもらって、吉野町の補助金も必要なくなり黒字経営になりました。旅行会社の行程管理も大幅に改善されたのです。

どういうことをやったのかというと、バスの駐車場に予約制を導入し駐車場の時間帯別管理とパーク＆バス・ライドを実施する、この2つです。駐車場の滞留時間とバス台数を調べて前後に振り分けるようにしたのですが、地元の関係者は大反対でした。もし赤字になったら誰が負担するのかと言われ、JTBが負担しますが、



その代わり儲かったら丸々持って行きますよというような話をしたら吉野町の職員が仲介に入って応分の配分になりました。終わってみたら黒字で事業が展開できました。

駐車場を時間帯別の管理をする、パーク＆バス・ライドをしっかり実施する、この2つが重要でした。パーク＆ライドは4か所になり、渋滞が解消した道路に路線バスを走らせました。地域の観光事業は自治体の補助金がないとやって行けないのだということはなくなりました。いままでこの企画に参加しなかったバス会社や旅行会社も新たな商品企画に参入してよい効果が生まれています。

■日光のいろは坂では

吉野山での成功を、日光のいろは坂で同じことをやろうとしましたが、栃木県は「このプランは駄目」というのです。観光客が渋滞で疲れ切っていろは坂を上ったところに大駐車場があってその周辺にたくさんある土産物屋で買い物をしてくれる、これがすんなり行けば観光客は大駐車場で土産物を買わないで中禅寺湖まで行ってしまうのではないかというのです。消費者のホスピタリティーではなく地元の観光事業者を優先しなければいけないことが非常にナーバスな話です。

■おわりに

環境の変化に敏感になり、変化の中に新たな価値を見出し、確信を持って展開する、それが観光のビジネスモデルを創り上げるためには重要だと思います。

日本で一番、国際会議の多いホテルが関西にあるのをご存じでしょうか。神戸のポートピアホテルです。神戸のポートピアホテルでは医学系の学会の誘致に的を絞って徹底的に営業活動を行っています。すると、難しい医学系の先生方を相手によくやっているから安心だということで工学系の学会が入るようになり、相乗効果が生まれてきました。

観光に携わる企業も観光地も「誰に対して、どのような価値を、どのような方法で提供するのか」という事業の定義をしなければなりません。顧客はニーズと価値観に基づき企業や観光地の選択をします。人それぞれ認める価値に違いがあるのだから、ターゲットとする顧客をはっきりさせなければならないのです。そして、自らの事業ミッションに基づいて価値を創造する。例えば、航空輸送サービスにおいて、早く、正確に、安全に世界中の目的地に到着することが、ビジネスで利用する顧客から求められる価値だとすれば、その価値をどのようにして顧客に届けるのかが重要な課題となるのです。この「価値をどのようにして顧客に届けるのか」ということがビジネスモデルです。価値を届けるための仕組みといってもよいでしょう。

観光のビジネスモデルとは顧客の求める価値を提供するための仕組みだと重ねて申し上げて、私の話はこれで終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

平成23年度研究事業成果報告会

平成 24 年 7 月 9 日（月） 大阪キャッスルホテル 6 階

空港経営研究会　成果報告

～新たな環境における空港とエアライン等による航空ネットワークの強化～

研究会主査　関西学院大学経済学部教授　**野村　宗訓** 氏

◆はじめに

平成23年度の空港経営研究会のテーマは「新たな環境における空港とエアライン等による航空ネットワークの強化」ということで研究会を計4回開催しました。

1回目の平成23年9月26日は私が「空港民営化と航空ネットワークの強化～欧米の経験から学ぶべき点～」というテーマで講演しました。私が海外の事例について、特に英国を専門にしているものですから英国を中心にお話させていただきました。

2回目は23年10月31日、大阪商業大学総合経営学部の横見宗樹・准教授が「LCC が空港経営に及ぼす影響について」の講演を行い、LCC 専門の横見准教授は DEA（Data Envelopment Analysis、包絡分析法）からどういうことが言えるかを導き出しました。

3回目は平成24年1月12日、三菱総研主任研究員の幕亮二氏が「持続可能な地方航空ネットワークについて～航空機共同保有機構の提案～」をテーマに発表されました。幕氏は三菱総研で小型機共同保有機構を組織化されていますので、その辺の具体的な話を伺いました。

4回目は平成24年3月30日に、私が全体のまとめと提言ということで

◆研究会の開催実績

開催日	テーマ	講演者
第 1 回 平成 23 年 9 月 26 日	空港民営化と航空ネットワークの強化 ～欧米の経験から学ぶべき点～	関西学院大学経済学部 教授　野村宗訓
第 2 回 平成 23 年 10 月 31 日	LCC が空港経営に及ぼす影響について	大阪商業大学総合経営学部 准教授　横見宗樹
第 3 回 平成 24 年 1 月 12 日	持続可能な地方航空ネットワークについて ～航空機共同保有機構の提案～	㈱三菱総合研究所社会システム研究本部政策科学グループ 主任研究員　幕　亮二
第 4 回 平成 24 年 3 月 30 日	23 年度研究会のまとめと提言	関西学院大学経済学部 教授　野村宗訓

◆研究会メンバー

空港経営研究会 登録者名簿

（順不同、敬称略、平成 24 年 1 月 6 日時点）

主　査

野村 宗訓　関西学院大学 産業研究所所長 教授

メンバー

江村　剛　関西国際空港株式会社計画技術部 空港計画グループリーダー
瀬井 威公　関西国際空港株式会社経営戦略室 総合企画グループリーダー
高野 敬二　関西国際空港株式会社経営戦略室 経営管理グループリーダー
大藪 典子　神戸空港ターミナル株式会社 代表取締役常務
伊縫 憲幸　株式会社日建設計 プロジェクト開発部門企画開発部 主管
平野 誠也　三菱 UFJ リサーチ＆コンサルティング株式会社研究開発第 2 部 社会資本 マネジメント研究グループ 主任研究員
藤本　勝　五洋建設株式会社大阪支店 調査役
米内山徹治　日本通運株式会社大阪航空支店国際貨物部 次長
滝本 哲也　株式会社南海エクスプレス ソリューション営業部 執行役員
玉井　宏　株式会社きんでん 大阪営業本部 副本部長

オブザーバー

若松　務　日本航空株式会社経営企画本部経営戦略部
（宮本 航也）　（注）（ ）は、前任者。
清水 良浩　全日本空輸株式会社施設部 リーダー
黒田 勝己　国土交通省大阪航空局空港部 次長
永友 政行　国土交通省大阪航空局空港部関西国際空港課 課長
川端 俊也　国土交通省近畿地方整備局企画部企画課 課長補佐
勝井 健二　大阪府政策企画部空港戦略室 課長補佐
成岡 英彦　兵庫県県土整備部県土企画局空港政策課 課長
寺本　譲　大阪市計画調整局計画部 空港等広域計画担当課長
中野 正明　神戸市みなと総局空港事業室 推進課長
中西 康真　公益社団法人関西経済連合会地域連携部

副　査・事務局

山内 芳樹　財団法人関西空港調査会 参与兼調査研究グループ長

進めて参りました。

◆研究会の概要

第1回研究会

「空港民営化と航空ネットワークの強化
～欧米の経験から学ぶべき点～」

○空港民営化の動き

空港経営の変容・多様化は海外で早くから起こりました。イギリスでは1986年に空港法が出来て90年代に入って一気に動きます。ヨーロッパ全体では、冷戦時代の軍用空港をどのように転用するかの問題を含めて動き出し、空港民営化の動きは素早かったと思います。地方空港に関しては旅客数が多くないものですから、地方自治体と民間の共有にしたり、複数空港を一括民営化したり、イレギュラーな形になったところもありました。しかしながらLCCのライアン・エアやイージー・ジェットの拠点空港になったところは劇的に旅客数を伸ばしました。空港のオーナーに自国企業だけでなく海外の企業が入っていたために国際線を拡充出来た例や投資ファンドが資本参加したためにインフラ開発に資金投入してくれたというプラス評価の例もあります。

○キャリア誘致の方策

次にキャリア誘致の方策ですけど、空港が行う誘致作戦はマーケティング支援とパッセンジャーへのディスカウントの2つに分けるのが一般的な見方です。マーケティング支援は広告宣伝費支援として行われており、間接的な支援ですけど意外にお客を掴んでいます。

○LCC ターミナルビル

今秋にも関空ではLCC専用ターミナルが完成するということで注目されています。コペンハーゲン空港のCPH-Goという新規のLCC専用ターミナルビルでは、旧ターミナルビルと棟続きであることが非航空系収入を上げるポイントになっていました。関空ではどのようなLCC専用ターミナルビルにされるのか、伺っていませんが、旧館から離れた2期島に建設されるわけで、旧館とどのように結び付けるのか考えなくてはいけません。バス移動になった場合、旧館に足を運んでもらえるのかという懸念があります。

コペンハーゲン空港の場合は旧館の中心部からLCCが使用するゲートへ行くのに約10分かかります。CPH-Goには飲食店も物販店もなにもないと分かっているので、利用者は旧館でたくさんの買い物をし、飲食もして行きます。平均すると、以前の3倍くらいの支出をしているとのことでした。ブリュッセル空港もコペンハーゲンも同じマッコーリーという会社の経営で、国内線と国際線のみならず、到着便と出発便も区別せずに、すべての旅客が同じビル内でくつろげるようにしています。誰でも免税店を利用できて、非航空系収入を増大させる戦略が採用されています。ヘルシンキ空港でも国内線旅客が免税品を買えるようになっていました。

○空港間競争と需要開拓

事例として2つ挙げました。1つはノルウェーのオスロの事例です。オスロ空港は人口の割にパッセンジャーの数が多いところで、ノルウェーの人口は約500万人でそのうち約10％の56万人がオスロに住んでいます。その南部にモスという町があり、リュッゲ空港があります。乗降客数は年間140万人ぐらい。滑走路は2,442㍍でオスロ都心から60㌔離れてアクセスに1時間かかります。オスロ空港の1,900万人には及びませんが、LCCのライアン・エアをうまく招き入れて成功しています。経営は民間企業4社で動かしています。民間企業の運営のお陰で、ライアンの誘致交渉がやり易くなりました。これに関連してスウェーデンも調べてみましたが、かなり民間企業を活用しています。軍用空港の転用の中でスペインのインフラ企業アベルティスという会社に空港運営を任せています。軍用空港の一部を外国企業に渡しているケースがあるほか、サーブとかボルボとか重工業系の会社も地方空港の株式を一部保有するという形で、いわゆるセカンダリー空港化させて競い合わせているケースがありました。

またイギリスではブリストル、カーディフ、エクスターの3空港間競争があり、距離的には60㌔ほど離れていて色んな資本が入って変動

しています。ブリストルではオーストラリアのマッコーリーとカナダのOTPP（年金基金）が入り、カーディフ空港にはスペインのアエナという空港経営会社とアベルティスが出資しています。エクスター空港に関しては英国系ファンド会社バルフォア・ビーティが保有して3空港は競い合いながらスペインのリゾート地などに路線を伸ばし、右肩上がりで旅客を増やしています。日本だとパイを奪い合うから、やめようとなりますが、LCCがきちっと需要のある路線を張っていれば年々旅客は増えるという事例です。

◆第２回研究会「LCCが空港経営に及ぼす影響」

次に横見准教授の「LCCが空港経営に及ぼす影響」について報告します。関空にもチェジュやエア釜山、フィリピンのセブパシフィック、オーストラリアのジェットスター、シンガポールのジェットスターアジア等のLCCが入って来ていますが、横見准教授は空港に与える影響に着眼しました。LCCがどういう客層なのかスペインのアンケートの結果を4つ挙げています。①とにかく安ければよいという客（45.5％）、②目的地での滞在にお金をかける客（40.5％）、③ビジネス客（11.5％）、④学生や別荘所有者、女性や単独旅行客（2.5％）―という結果を報告しています。

○非航空系収入

非航空系収入への影響が実は微妙で、両論ありました。LCCの旅客は結構買い物をして非航空系収入に寄与しているケースと、そうではないケースがあるということで、いずれが正しいか評価は定まってはいません。自分でペットボトルを持って来て乗るだけという人もいるだろうし、逆にLCCで節約をしてホテルでお金を使っているのだという客層もあると指摘しています。イギリスでLCCが早く発展した理由を3点挙げています。①早くから航空規制緩和が実施されてきたこと、②早い段階から既存航空会社（full-service carriers）の競争力が育成されてきたこと、③島国だったということ。LCCは地方空港に参入することで活性化したし、地方空港はLCCを誘致するために着陸料を安くするなど空港間競争を促進してきた。地方空港とLCCは車の両輪のような関係であると指摘しています。

ここからは実証分析に入ります。DEA（包絡分析法）を用い、いかに少ない投入でいかに多くの産出を得るかという概念、効率性を計測する手法です。分析の結果、LCCは航空系収入の面ではプラスに働いているが、非航空系収入の面では、はっきりした影響は見られなかったということです。今後どうすべきかの結論になりますけど、民営化空港は効率性が高く、公的部門が所有する空港は効率性が低いというのが一般的帰結でした。LCCの影響は航空系収入に大きい影響を与えますが、非航空系収入に関しては微妙であるという結論です。

◆第３回研究会「持続可能な地方航空ネットワークについて～航空機共同保有機構の提案～」

次に三菱総研の幕さんの報告です。かなり時間をかけて全国地域航空システム推進協議会について調査されてこられました。地方空港は機材の調達で苦労していることから、三菱総研としては共同調達、共同保有・整備、共同運航を提案しています。特に共同保有に着眼されました。地方空港は国や地方自治体の財政逼迫を背景に公的支援が不可能になってきて、さらに大型機にシフトしてしまったという背景があります。小型機を買えないため、地方エアラインが撤退する、雇用もなくなるという悪いスパイラルを回避するために小型機の共同保有を提案しています。

2000年以降、日本では毎年十数路線が廃止されてきました。年間4万人以上の旅客のある路線でも廃止されています。理由は航空機調達のための初期負担が多き過ぎること、公租公課が負担になっていることがあります。それを打開するためには機材生産・輸入では経産省がサポートすべきですし、地方自治体の起債を国交省、総務省が認めるべきであると。財政基準があるのですが、特

例で上乗せできないかということを含めて、3省庁の協力で共同保有機構を実現したいと提言しています。参加団体はフェーズごとに増えていまして現在はフェーズⅢの段階ですけど、フェーズⅣがスタートすると関西の自治体や企業も参加してきます。8段階まで予定して2014年達成を目指しています。

◆第４回研究会
「提言と今後の検討課題」

提言

○その1

ガバナンスと集客力の強化に寄与する空港経営主体の参画

イギリスの場合、空港の親会社は投資ファンドや不動産会社、物流会社、地元自治体等様々な主体が関与しています。国籍も欧州だけでなく北米やアジアと世界全体にまたがっています。ほとんどが株式売却されたケースですが、ロンドンのセカンダリー空港であるルートンだけが例外でコンセッションになっています。現在はスペイン系2社が運営していますが、期間は1998年から30年という契約です。

注意しなければならないことは、出資企業数が多いと独自性のある経営方針を貫くことが難しくなります。イギリスの場合は大体4社程度です。出資者は製造業や商業施設運営者、投資ファンドなど国籍を問わず多様な主体が含まれ、企業数についてはガバナンスや意思決定の面からは、少数である方が戦略的な空港経営には望ましいと言えます。伊丹のコンセッションに関しては規制緩和をどうするのか不明で、時間がかかると思われます。関西では鉄道会社や百貨店が集客という面で実績があり、候補の1つになるかもしれません。集客のノウハウを持つ企業のコンセッション参画は、周辺地域の活性化につながると期待されています。

○その2　非航空系収入の増大による路線誘致インセンティブの強化

関空のことを想定して、全国どこでもあてはめることはできないかもしれません。安い空港使用料を提供するなら非航空系収入で稼いで、その分をエアラインにサービスする。LCC の路線を増やして空港全体の収益増加に結びつけるということです。伊丹のターミナルビルは第3セクターの運営だったのですが、2013年度に完全持ち株会社になるということが決まっていて明るい情報ですけど、どういう会計処理をするか明らかになっていません。ぜひ実現していただきたいと思います。関空の国際拠点空港としての機能強化と関西圏全体の航空需要増大という観点から、周辺環境の保全と地元の合意を前提として伊丹の弾力的運用がなされ、空港の収益増大と航空路線の維持強化に寄与することが重要な点です。もちろん関空の路線についても魅力あるところを見せるということです。

○その3

新たな需要開拓による路線の維持・拡大

これは LCC の利用層で新たな需要が生まれるように動いていけばよいと思います。特に国際線の LCC は4時間前後のフライトと言われていますが、エアアジア x などは4時間を超える路線を動かすようになってきていると聞いております。基本的にアジアの中での VFR を増やすことが可能です。特に関空は24時間体制、複数滑走路という魅力があるので、LCC 専用ターミナルにリムジンバスの発着場を充実させることが重要です。手軽なバス・アクセスで大阪都心や京都・奈良への移動を可能にすることが早急に求められています。また深夜・早朝時間帯はバスが効果的だろうと考えられます。インバウンド需要と国内需要を連携させることが重要であると明記しました。

アジアの需要を取り込んで、乗り継ぎで地方都市に入って行くことが理想ですけど、関空はフィーダー線が偏っていて北海道、九州、羽田、成田しかありません。少なくとも本州内の地方空港への路線が必要です。大手2社だけでなくリージョナルなエアラインがサポートしてくれればと思っています。伊丹については長距離便、ジェット便規制に関してはかなり前向きに動いて行けます。あとは空港利用時間の問題、ビジネス・ジェット、国際線就航が課題ですけど、今後、コンセッションの受け手を招き入れ

るためにも議論になるかと思われます。神戸空港に関しても3空港で行くのか、違う道を探られるのか、はっきりしませんが、少なくともロンドンは5空港が併存しています。関西もモデルにしてよいのではないかと考えています。例えば関空と神戸はフライ＆クルーズ、伊丹はフライ＆バスという商品開発の可能性が残っているということです。

○その4

航空機のシェアリングの事業環境整備

航空機共同保有機構がすでに動いていますけど、航空機シェアリングの複数の組織が存在すれば料金低下も見込めるのではないかということを指摘しています。

○今後の検討課題

1は、他国企業を空港経営の主体に迎え入れられるか

他国企業による空港経営の参画については、かなりアレルギーがあることを承知した上での指摘です。イギリスでは以前から外国系企業が業務を行うことが当たり前になっています。ヒースローはスペインのフェロビアルが関与し、ルートン、カーディフ、ベルファストの3空港もスペイン系企業の ACDL が運営しています。ACDL の親会社がバルセロナを拠点にする土建会社のアベルティスであり、空港会社のアエナも関与している。スペインとイギリスの流動性は非常に高く、ヨーロッパの中でトップです。他国企業が参画することで路線設定にプラスに働くという効果があるのです。国内企業だけでのコンセッションや株式売却はオーナーの引き受け手を探しにくく、うまくいくかどうか疑問です。ピーチのように3分の1に関して、外国企業による出資も可能であるという理解で検討課題に挙げております。

2は、コンセッションに向けて条件整備

簡単に言えば経営の自由度を拡大できればよいとういうことです。ルートン空港の場合は累積債務がありませんから、地元の自治体がガバナンスを利かすことで TBI という英国企業に運営権を譲渡し、たまたまスペイン系企業に買収されたために、空港の運営権もスペイン系にシフトしただけです。ルートンはイージー・ジェットの拠点になっています。アクセスは決してよくありません。鉄道を降りてからもう一度バスに乗り換えねばならない。でもイージー・ジェットが低料金のバスをロンドン市内まで運行していますし、広大な駐車場を低料金で提供するなど魅力のあるところを見せています。空港運営の引き受け手が出るように工夫されています。伊丹のコンセッションについては、規制緩和で優遇しないと厳しいのではないかと私個人は思っています。2014年度までに実現させるためには来年度中に方向性を明確にしなければならず、それには今年度中に何か具体策を示す必要があると思います。

3は、リージョナル・エアラインの育成

2つの事例を挙げています。欧州でヨーロッピアン・リージョンズ・エアライン・アソシエーション（ERAA）という組織があり、62社のエアラインと15の空港会社、メーカー 11社、サプライヤー 93社が参加しています。アメリカではリージョナル・エアライン・アソシエーション（RAA）という組織で、様々な関係会社がそれぞれリージョナル・エアラインをサポートして、LCC プラスアルファのところでネットワークを強化するのに効いてきています。2000年から8年間で旅客数が2倍に増え、リージョナル・エアラインだけに特化する空港もアメリカで7割に及ぶなど意義は大きいと考えています。

○おわりに

共同保有機構が立ち上がった全国地域航空システム推進協議会（全地航）のような主体が、研究会の指摘する組織化のタマゴだと理解しています。過去に路線を張るのに難しかったところであっても、組織化で対応していけば不可能ではないことを強調しておきます。以上で空港経営研究会の報告を終わります。ご静聴ありがとうございました。

本研究会の報告書（全編）は関西空港調査会のホームページからダウンロードできます。http://www.kar.or.jp/index.html

平成23年度研究事業成果報告会

平成 24 年 7 月 9 日（月） 大阪キャッスルホテル 6 階

航空需要創出研究会　成果報告

～本格的な LCC 時代における航空需要の創出～

研究会主査　神戸大学大学院海事科学研究科教授　**竹林　幹雄** 氏

◆はじめに

航空需要創出研究会の報告は、①本研究会の趣旨、②計4回開催した研究会の概要、③提言、という内容でお話しします。

先ほどの野村先生の話にありましたけど日本の航空輸送は2000年をピークに国際線も国内線も伸びていない。原因として少子高齢化だとか、不況が長引いたとか言われていますが、いずれにしても航空需要は伸び悩み状態で国内線に至っては下がって来ています。

しかし世界的に見ると決して航空需要は下がっているわけではなく比較的堅調に推移しています。この間、リーマン・ショックや欧州経済危機で多少伸び悩んでいる部分はありますけど、LCC の台頭や、日本航空の破綻・再生にみられるように世界的に航空業界は再編期にあります。今年第1四半期から中国経済が減速しかかっていると言われ心配な面もあるという状況です。

国内に目を向けると羽田、成田の動きを気にするわけで、2番手の関空、伊丹はどうかというと余り話題にもなっていないのが現実です。今度の関空・伊丹との統合で何か新しい動きが出るのではないかと、日本の航空関係者は期待していますが、

◆研究会の開催実績

開催日／場所	テーマ／講演者
第 1 回 平成 23 年 10 月 5 日 大阪キャッスルホテル	「航空需要創出研究会の活動内容について」 「航空利用者と新幹線利用者の特性比較等」 財団法人関西空港調査会 山内芳樹　羽根田淳
第 2 回 平成 23 年 12 月 2 日 ドーンセンター	「航空機・新幹線旅行商品の利用実態について」 近畿日本ツーリスト（株） 関西メイト企画部企画 2 課課長 角本 和久 氏 「航空利用に関するアンケート調査」 財団法人関西空港調査会 課長　羽根田淳
第 3 回 平成 24 年 1 月 19 日 大阪キャッスルホテル	「ANA の航空事業戦略と LCC ビジネスの展開」 全日本空輸株式会社 企画室 企画部長 宮川 純一郎
第 4 回 平成 24 年 3 月 21 日 大阪キャッスルホテル	「全体のとりまとめ」 神戸大学大学院海事科学研究科 教授 竹林 幹雄

◆研究会メンバー

航空需要創出研究会 登録者名簿

（順不同、敬称略、H23 年 9 月 21 日現在）

主　査

竹林 幹雄　神戸大学大学院海事科学研究科 教授

メンバー

江村　剛　関西国際空港株式会社計画技術部 空港計画グループリーダー
瀬井 威公　関西国際空港株式会社経営戦略室 総合企画グループリーダー
高野 敬二　関西国際空港株式会社経営戦略室 経営管理グループリーダー
福村 和広　株式会社 J プロデュース 第 2 営業局第 3 営業部チーフプロデューサー
山脇 裕生　近畿日本ツーリストグループ
株式会社ケーアイイーチャイナ 営業部 部長
津田 裕史　株式会社日建設計 CR 室 主任
中尾 健良　三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社研究開発第 2 部
社会資本マネジメント研究グループ 主任研究員
藤本　勝　五洋建設株式会社大阪支店 調査役
大塚 英生　南海電気鉄道株式会社 事業推進室ツーリズム事業部 課長
滝本 哲也　株式会社南海エクスプレス ソリューション営業部 執行役員
鈴木 正敏　株式会社 日本政策投資銀行関西支店 公共・金融企画課 課長

オブザーバー

黒田 勝己　国土交通省大阪航空局空港部 次長
永友 政行　国土交通省大阪航空局空港部関西国際空港課 課長
川端 俊也　国土交通省近畿地方整備局企画部 企画課 課長補佐
勝井 健二　大阪府政策企画部空港戦略室 課長補佐
成岡 英彦　兵庫県県土整備部県土企画局空港政策課 課長
寺本　譲　大阪市計画調整局計画部空港等広域計画 担当課長
中野 正明　神戸市みなと総局空港事業室推進課 課長
中西 康真　公益社団法人関西経済連合会地域連携部

副　査・事務局

山内 芳樹　財団法人関西空港調査会 参与兼調査研究グループ長

今は様子見の状態です。

◆本研究会の趣旨

この研究会が設立された動機として、国内でのLCCの登場で航空需要の新たな可能性があるのではないかということでした。LCC（ロー・コスト・キャリア）を日本では格安航空会社と訳されていますけど、正確には低費用航空会社と訳されます．以降LCCと称することにします。

本日（7月9日）もジェット・スター・ジャパンが関空から成田線を就航し始めましたが、それに先立ってピーチが3月1日から飛び、韓国系のLCCが大挙して関空に乗り入れて来ています。いずれも国際線でインバウンドを活性化する意味では非常に大きいと期待しています。

誤解のないように最初に言っておきますが、LCCのインパクトに期待されているのは基本的に国際線のインバウンドです。国内線でどれぐらいインパクトがあるのか、実際のところ余り話題になっていないのです。事務局から、新幹線に乗るように気軽に国内線に乗ってもらう環境を喚起出来ないか、飛行機は高いというムードを払拭して気楽に利用する方策を研究会で提言できればと設立したわけです。

◆研究会の概要

研究会は計4回開催されました。第1回は昨年10月5日で、事務局から全体の説明があって、第2回は昨年12月2日で、近畿日本ツーリストの角本和久課長が「航空機・新幹線旅行商品の利用実態について」と事務局の関西空港調査会の羽根田淳課長が「航空利用に関するアンケート」について報告しました。第3回は平成24年1月19日で、全日空の宮川純一郎企画部長が「ANAの航空事業戦略とLCC事業展開」について報告され、第4回は今年3月21日、私が全体のとりまとめを行いました。第2回と第3回で角本さんと宮川さんが業界的な中身の濃い話があって、それを中心にして研究会提言に繋がったわけです。

◆日本国内の航空需要の落ち込み

世界の航空旅客輸送の実績を見ますと、中国の国内線は10％以上で伸びていますし、ASEAN諸国も物凄い成長率で追い上げています。これらが世界市場の総量を牽引している事実は否定出来ません。中国は1995年から2009年にかけて5倍になっています。ドイツ、フランスにしても2倍以上、カナダもかなり伸びていて、もう航空需要は落ち着いただろうと思われるアメリカでさえ1.5倍ぐらい伸びています。

日本だけが非常に落ち込んでいる状態です。関西圏の国内線航空需要を見ますと、平成17年に神戸空港が開港し、一瞬伸びるのですが平成18年をピークに関西3空港全体で落ち込んでいます。

その原因は、新幹線と長距離バスが影響していると思います。東海道・山陽新幹線にN700系が登場、高速道路の通行料引き下げ実験・バス事業の自由化等もありました。

◆新幹線との競争

第1回の事務局報告の中に「国内航空利用者と新幹線利用者の特性比較」がありました。日本にはウルトラ級の超巨大な輸送能力を有する高速鉄道の新幹線があります。この辺の事情を事務局が整理されているアンケートを見ますと、新幹線を選ぶ理由として、本数の多さと駅と都心間のアクセスの良さを挙げています。飛行機を選ぶ理由は搭乗時間が短いこと、新幹線が走っていないところへ飛んでいるということを挙げています。

特に関西から九州方面へは圧倒的に新幹線が強くなりました。関西～東京も9割ぐらい新幹線になってしまったということです。

飛行機に乗る人は伊丹を使うか、関空かの調査では一般的に伊丹は近いから便利との回答が多く、関空は希望する時間帯に飛んでいないし、路線も本数も少ないという意見がありました。ただしパック旅行などでは関空便を使う旅行社が結構多くて、これは無視出来ません。

2回目の研究会報告で近畿日本ツーリスト、

角本課長からの話にありました、航空機と新幹線はどれぐらい違いがあるのか、繰り返しになりますけど大阪～東京間は平成23年で86％が新幹線利用、14％が飛行機になっています。これはJR東海の資料を使われていたのですが、もっと凄い数字は近畿日本ツーリストが持っている資料ではパック旅行を含めて9割が新幹線でもう国内旅行商品の中に飛行機が入る余地がない、もう商品として見ていないという現状です。関西～博多、あるいは東京～博多でも8対2で新幹線に傾いていて、大阪～東京間、東京～博多間等は飛行機の機材がダウンサイズされています。東京～大阪は明らかにビジネス客中心で、九州へは帰省や旅行という特徴が出ています。

飛行機の場合はキャンセルがやりにくい面があるのに対し、新幹線は発車時刻直前まで変更やキャンセルが出来るという流動性があります。九州に行くなら新大阪から始発で乗れて空港から都心までのアクセス料金もかからないというわけです。

新幹線は関西から熊本へ行くツアー商品が5倍に増えたとか、鹿児島ツアーは15倍になってシェアは27％増とか、信じられないような状態で、神戸空港の熊本便が激減して搭乗率50％を切っています。新幹線が強くなればなるほど強烈な影響が出ているのが実態のようです。鉄道が強くなったら飛行機はもう駄目なのかというところで、新しくLCCが入って来ました。

LCCは旅行社から見ると旅行商品が作りにくいとのことです。インターネットで搭乗券を売るだけなので、旅行会社とコラボレーション出来る余地がありません。LCCは地方の色んな空港に乗り入れ始めているので、今後、いろいろな影響が出て来るかなあという話になっております。

◆ ANAの戦略

第3回研究会で報告したANAの宮川部長の話の中に、ANAが珍しい戦略を取っていることが分かりました。自社ブランドで大きい本体が1つ、自社の子会社として立ち上げた飛行機会社の中の航空会社というべき、エア・アジア・ジャパンを作りました。もう1つ、出自は同じですけど全く別個に切り離した会社を作ってしまいました。これがピーチ・アビエーションです。3種類のブランド戦略を持つ珍しい会社です。世界的にも相当珍しい形です。どうしてこのような戦略を取ったのかと話してくれました。

報告の時期は今年1月19日ですから飛行機はダウン･サイジング（専門用語でダウン･グレード）しているころです。ANAの旅客実績は昨年3月～6月は大震災の影響で下がっていますが、8月から少しずつ戻していますが、まだ戻り切っていないのが現実です。

一般的にドル箱路線と信じられている東京～大阪は厳しいけれど減便していない。搭乗率60％半ばで損益分岐比は超えていて、新幹線との競争のほかにスカイマークとの競争も強いられて大変厳しい。料金の叩き合いになり、ドル箱どころか採算路線であるかどうか問われるところです。厳しくなれば路線を廃止しますかという問題になりますがANAはネットワーク・キャリアという接続も含めて多様なサービスをする総合的企業なので、収益性だけで単純に東京～大阪路線を切ることはないと言っており、儲からなくても残す、逆にあえて捨てることもあり、という形を取っています。

ANAの戦略は羽田プラス成田です。デュアル・ハブ構想と称して、成田で外国人を受け入れ、羽田で乗り継ぎにより稼ぐ、これがANAの戦略ですと断言しているわけです。そこには関空・伊丹のことは見えないのです。

関西のピーチは、ANAとは別の会社と位置付けたそうです。役員も社員もANAを退職してピーチに就職されました。一方、エア・アジア・ジャパンは子会社として連結決算をやっているわけです。

我々はANAがLCCに進出してピーチという会社を設立し関空に拠点を置いたと受け止めていますけど、全く別物の会社なのです。それを我々は認識しないといけない点ではないかと

思います。

ただ、経済雑誌等で毎週のように特集が組まれて、LCC が登場するとすべて万々歳という、そんな楽観視出来るような話ではないのです。余り過大に期待しないでほしい。これは研究者を含めて皆思っていることです。運賃の低下効果は確実にあります。ただし、初年度効果とも考えられるので持続性については即断できないのです。

◆世界的にハイスピード・レールとの競争

世界的にハイスピード・レールと言われる新幹線を含めた高速鉄道との競争が、日本では最も早いペースで、進んでいます。おそらく世界で最先端の競争をやっている状態です。ヨーロッパは高速鉄道の整備が遅れたのと日本ほど進化していないので、そこまでの競争になっていないと考えられます。6月末に台湾で航空輸送の国際会議で、私も野村先生も出席しましたが、ハイスピード・レールは大きなインパクトであるという報告者が何人かいました。台湾でも新幹線との競争が進んでいます。進むというより競争が終わって台湾の国内線は止めた状態です。（ハイスピード・レールとの関係を）これからどうするかは LCC が入って来ても考えなきゃいけないことですね。

◆提言

提言その1は、航空機利用の社会的な環境をもう少し使い易いように出来ませんかという話です。飛行機を使うのはダメですよという出張規程のある会社がいまだにあるのです。私の大学でもこの距離は飛行機での出張は止めてほしいと言われたりするのです。行き先と滞在時間から私に判断させてくれと言いたいのですけど、ダメというところが相当あって実費計算でやってほしいと。非常に細かい話にですけど結構、致命的なことかも知れません。日本の商慣習の問題だと思います。

提言その2は、公租公課の話です。日本では色んな税金等々がかかって来ます。課税しなければならないという反論も出るのですけど、諸外国に比べると日本は割高であり、電車は全くかからないのに飛行機はどうしてという疑問、イーブンな競争にした方がよいのではないかという話です。

提言その3は、規制緩和です。低費用航空がもっと自由にビジネスがやり易い環境を整えて行くことが、空港をもっと使ってもらえるようなインセンティブになるのではないか。例えば給油に関する規制緩和です。ご存じと思いますがサウスウエストではパイロットが自分で給油するなど、パイロットは二役、三役やるのですけど日本では安全性の問題から緩和されていません。安全性との関係でどこまで自由にするか、議論はありますけど実例は外国でかなりあるので日本も考えた方がよいということ。

提言その4は、海外でもビジネスクラスでしか実例がないのですけど飛行機内で E メールやインターネットを出来ませんかという話です。アメリカの国内線ではビジネスクラスでやっています。ただし高いです。日本でもやったら N700系に勝負出来るという話があるのですけど、費用でどこまで払えるかという疑問はありますが、こういう分野を改善出来ないか。

提言その5は、近畿日本ツーリストからの報告にあったように、飛行機利用の商品開発の点でもう少し自由度を上げられないか、申し込み期限を緩くするとか、当日変更ありとかですね。特に関西圏で国内需要を伸ばすにはどうしたらよいか、ずっと言われていますけど関空・伊丹の運用で工夫出来ないかという提言。旅客が使い易いように、航空会社がもっと儲けられるようにということをやってほしいということです。

提言その6は、関空・伊丹統合で国際線と国内線の乗り継ぎ充実が出来ないかということですが、言うのはのは簡単ですけど、実際問題は難しい。1つの契機になるけど国内線サービスでうまく LCC のオペレーションが出来ないか、と考えられるわけです。特に LCC の場合は専用ターミナルを造って彼ら専用の止まり木ぐらいの安いターミナル同士で飛んでもらうというわけです。

国際線でLCCというとジェットスターとか特定の会社になりますが、近距離路線でいうとチェジュやエア釜山にしても接続性をもっとよくする、あるいは東南アジアや中国に飛んで行く場合もうまく出来ないのか、LCC専用ターミナルを造ると離れているので乗り継ぎは滅茶苦茶悪くなります。これを何とかした方がよいということもあります。

提言その7として、空港アクセスを何とかしてほしいということ。関空では努力しており、リムジンバスの接続ポイントや運行頻度が増えたり、あるいは料金も安くなっています。あるいは空港がコーディネートして色んなバスサービスを売り出しています。私たちが思っていたより空港のフィーダーサービスがかなり改善しているということです。同じような文脈で関空発着のお客様を大事にするという意味で旅行商品をうまく開発して行けないか。無理と言われているLCCとタイアップしたような商品を作ってコラボレーション出来ないか。あるいは空港は民営ですから空港自身が開発した旅行商品もありではないかという話があり、鉄道とバスが一体になった航空券を売り出すことも考えられます。実際にヨーロッパで事例があります。ルフトハンザ航空がタリスで自分たちのナンバーを付けた列車を走らせているケースがあり、その研究をしている人が国際会議でしゃべっていました。私も同じようにこのようなサービスを上乗せ出来ないのかと同一セッションで発表しました。

◆おわりに

要は違うモード間でジョイントをもっと活性化する必要があります。例えば関空から東北へ行くのなら東京経由で関空自身が鉄道やバスとジョイントしたらよい方策が出る可能性もあります。関空リニアを走らせることも大事ですけど、このようなソフト面で頭を使ってもらう提案をしています。

かなり盛りだくさんな話でしたが、以上のような形で研究会を進めました。ご清聴ありがとうございました。

本研究会の報告書（全編）は関西空港調査会のホームページからダウンロードできます。http://www.kar.or.jp/index.html

平成23年度研究事業成果報告会

平成 24 年 7 月 9 日（月） 大阪キャッスルホテル 6 階

伊丹空港の事業価値向上に関する研究会 成果報告

～伊丹空港の事業価値向上のための新たな空港ビジネスモデルの提言～

関西空港調査会　参与兼調査研究グループ長　**山内　芳樹**

◆はじめに

関西空港調査会の山内と申します。どうぞよろしくお願いします。今回の調査・研究の目的でございますけれど、皆様、ご存じの通り今年7月に関空・伊丹の両空港の事業が経営統合されましたが今後、事業運営権のコンセッション契約で早ければ2014年度にも民間に売却する、こういうことが予定されております。コンセッションが成立しますと当然のことながら伊丹を空港として活用して行くということでございますので、我々はコンセッションがうまく成立して行くためには、関空だけでなく伊丹も事業価値を向上させた方がよいのではないかと考えました。そこで、現在の伊丹の使われ方、あるいは特性を踏まえて、どういう事業価値を高めるような使い方があるか、これを研究しましょうということで始めさせていただいたわけであります。

◆研究会の開催実績

研究会の開催実績

第1回	平成23年6月30日 「関西圏の空港の概要・利用実態」「大阪空港周辺の土地利用等」
第2回	平成23年9月8日 「臨空産業の概念と空港内事業所」「新たな空港ビジネスモデルのコンセプト」
第3回	平成23年11月8日 「前提条件」「新たな空港ビジネスコンセプトと施設・機能のイメージ」
第4回	平成24年1月31日 「新たな空港ビジネスコンセプトと施設・機能のイメージ」
第5回	平成24年3月15日 「伊丹空港の事業価値向上のための新たな空港ビジネスモデルの提言（案）」

◆研究会メンバー

伊丹空港の事業価値向上に関する研究会 登録メンバー

（順不同、敬称略）、平成24年3月15日現在

○登録メンバー

瀬田　安隆	(株) 大林組大阪本店建築事業部営業部	副部長
大村　光正	東亜建設工業 (株) 大阪支店土木営業部	営業課長
米村　博文	栗原工業 (株) 西日本営業本部第二営業部	部長
辻本　祐吾	イオンディライト (株) 西近畿支社営業部	部長
木俣　順	中央復建コンサルタンツ (株) 計画系部門総合政策グループ	統括リーダー
谷垣　俊彦	関西電力 (株) お客さま本部地域プロジェクトグループ	課長
中川良一郎	清水建設 (株) 関西事業本部企画部	部長
徳弘　仁志	三菱重工業 (株) 関西支社	支店長付
金子　淳一朗	鹿島建設 (株) 関西支店営業部	部長
玉井　宏	(株) きんでん大阪営業本部	副本部長
藤本　勝	五洋建設 (株) 大阪支店	調査役
橋本　正信	(株) 竹中工務店大阪本店営業部	技術営業担当
海老名　正裕	東洋建設 (株) 大阪本店土木営業第一部	課長
曽根　裕文	パナソニック㈱関西渉外室	企画渉外部長

○事務局

杉原　五郎	(株) 地域計画建築研究所	代表取締役社長
坂井　信行	(株) 地域計画建築研究所大阪事務所計画部	部長代理
橋本　晋輔	(株) 地域計画建築研究所大阪事務所計画部	
山内　芳樹	(財) 関西空港調査会	参与　調査研究グループ長
小西　桂	(財) 関西空港調査会	参与

◆研究会の概要

先ほど司会の方から紹介があったように我々の研究会は、関西空港調査会の賛助会員14社に参加していただいて、研究して来ました。事務局には地域計画の専門家である株式会社地域計画研究所の協力をいただいてのメンバー構成になっております。研究会の開催実績は計5回で、第1回は平成23年6月30日、「関西圏の空港の概要・利用実態」「大阪空港周辺の土地利用等」。第2回は平成23年9月8日、「臨空産業の概念と空港内事業所」「新たな空港ビジネスモデルのコンセプト」。第3回は平成23年11月8日、「前提条件」「新たな空港ビジネスコンセプトと施設・機能のイメージ」。第4回は平成24年1月31日、第3回と同じテーマ。第5回は平成24年3月15

日、「伊丹空港の事業価値向上のための新たな空港ビジネスモデルの提言（案）」となっております。

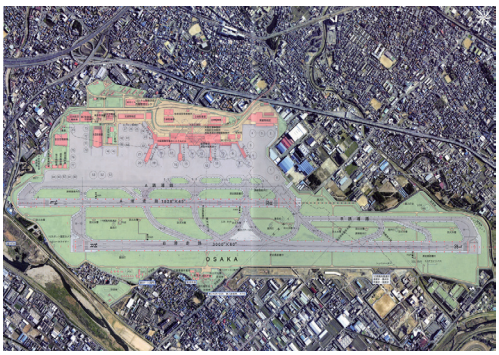
この研究にあたっての前提条件ですけど、概ねコンセッションが成立している間、少なくとも30年～45年、その間に空港の事業価値を上げるような使い方を研究しようということです。

◆伊丹空港の現状と課題

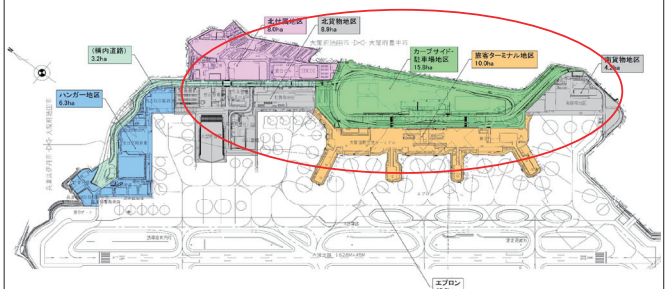
伊丹空港（大阪国際空港）を上空から見た現在の状況です。一番下が3,000㍍の滑走路、その内側に1,828㍍のＡ滑走路、上の方がターミナルでございます。昔は国際空港として使われていたのですけど、今は国内線専用の空港です。伊丹の空港機能は、色んな考え方はあるかと思いますが、現在の運用を基本的に踏まえようということで、新たに国際線を入れるとかの話は、この研究会では前提にしておりません。少なくとも国内線の基幹空港としての活用を前提に考えようということでございます。

次に、伊丹の土地利用のどの部分を検討するのかという検討対象範囲です。現在のターミナルは昭和40年前半に出来たということで、耐震改修はしておりますが、かなり古くなっています。駐車場は周遊道路に囲まれて、ターミナルへ行く歩行者導線が分断されているため使いづらい面があります。したがって、現在の旅客ターミナル、駐車場、周遊道路を含めて土地利用を考えようとしております。また地図の紫色の地域や灰色の地域にかなりの未利用地があります。これを最大限に活用して新たな機能、あるいは施設の立地を考えるということです。　伊丹の土地利用を考えるにあたって、現在の空港の使われ方をおさらいしておかねばなりません。

伊丹空港　平面図

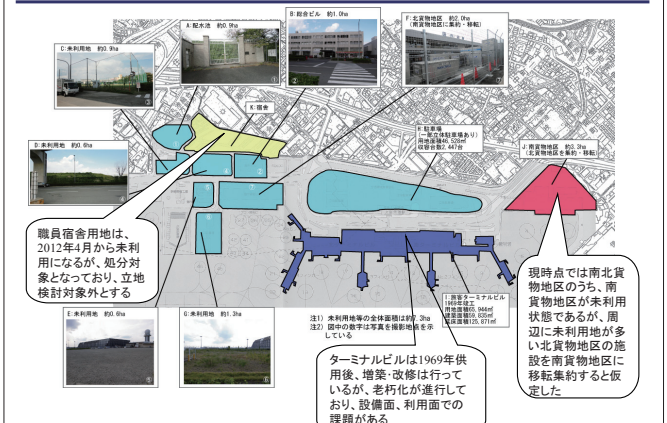


（参考）伊丹空港の空港用地内の地区区分



資料：「大阪国際空港ターミナル地区整備構想検討調査」（平成18年3月、国土交通省大阪航空局）

伊丹空港内における未利用地等の状況



5

◆伊丹空港の航空輸送量（国内線）の推移

伊丹の航空輸送量（国内線）の推移ですけど、先ほど竹林先生のお話の中に出ていた通り、旅客数は平成16年度をピークにしまして、ずっと右肩下がりになっています。実数で500万人以上減っている状況です。ただし離着陸回数で見ると、それほど減っていません。2つのグラフで推測されることは機材が小さくなっている

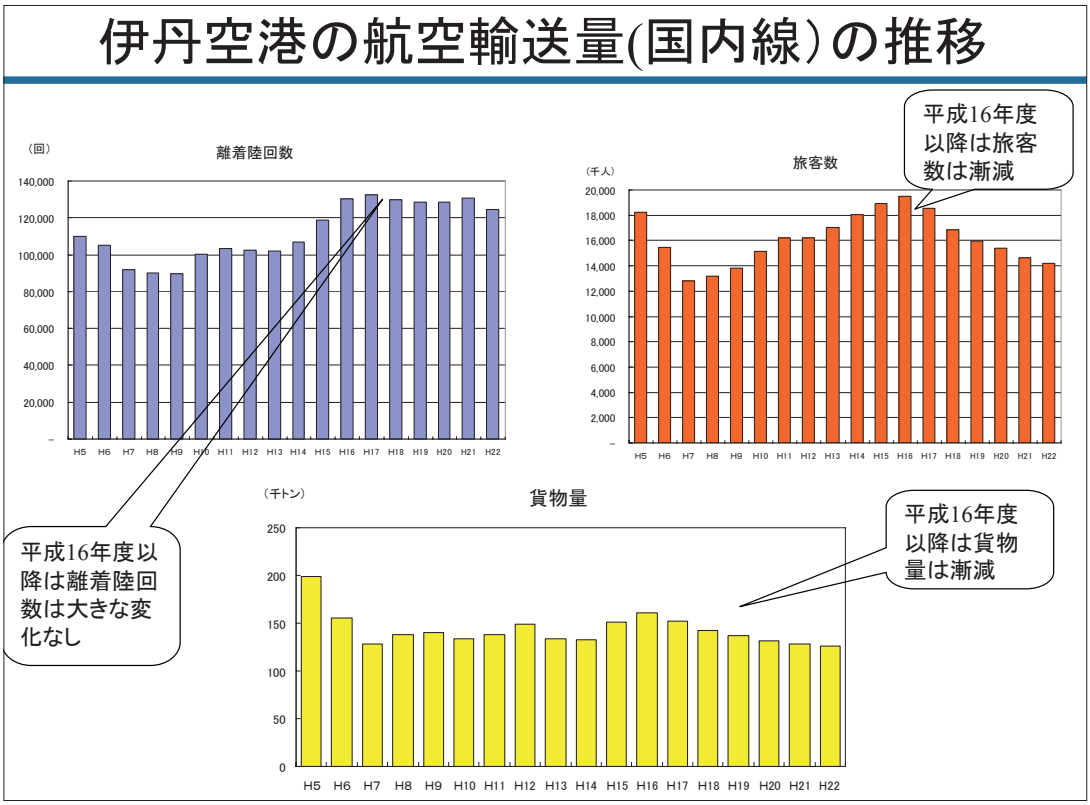
ことです。

もう1つ見ておかなければならないのは空港がどのような地域の人に利用されているか、後背圏の問題です。伊丹の場合は大阪市22.6％と兵庫県20.6％の人の利用が多く、次いで北大阪地域の13.3％になっています。さらに後背圏を空港からの道路距離で1時間圏内に住む人口で比較すると、伊丹が1,500万人、神戸空港が1,000万人、関空が400万人と圧倒的に伊丹の後背圏人口が大きく、潜在的需要は高いと言えます。

もう1つ、伊丹の特徴は人口当たりの航空利用率の高い地域を後背圏として抱えていることです。国交省の平成19年度データで堺・泉州地域では関空に負けているが、大阪市、阪神地域、京都等で伊丹が人口当たり航空利用率で上回っています。さらに忘れてならないのが利用者の内訳です。関空、伊丹、神戸の羽田路線での利用座席内訳と利用目的を見たところ、伊丹のビジネス座席利用は15.3％、関空は7.8％、神戸は6.9％で伊丹が最も高く、利用目的別ではビジネスが伊丹で82.3％、神戸で73.2％、関空で66.4％となり、関空は観光客が23.2％と伊丹を超えています。つまり、伊丹は関空や神戸よりもビジネス客が多いという特徴を持っています。このように見ますと伊丹は航空旅客が減っていますけど後背圏を見る限り、人口規模が大きい、あるいは航空利用率が高い、あるいは高額運賃を払うビジネス客が多いということで、航空会社にとっても重要な空港であると、バックデータから推測されるわけであります。

◆伊丹空港及び旅客ターミナルビルの運営状況

また、伊丹の旅客ターミナルビルの売上実績をみると、航空旅客が減っているので当然ですけど、平成16年をピークに右肩下がりになっています。さらに深刻なのは1人当たりの売上額も低下し、ターミナルビルの魅力が相対的に薄れて来ているのではないかと思われます。ただし、伊丹の運営状況はご存じの通り、基本施設だけの収支ですが、着陸料等が140億円ぐらいあって営業費用80億円を除いた営業利益は



毎年55億円が上がって来ています。営業外収益を含めて経常利益で60億円ぐらい儲かっている空港と言えるかと思います。基本施設だけでもこれだけの黒字が出ている空港です。

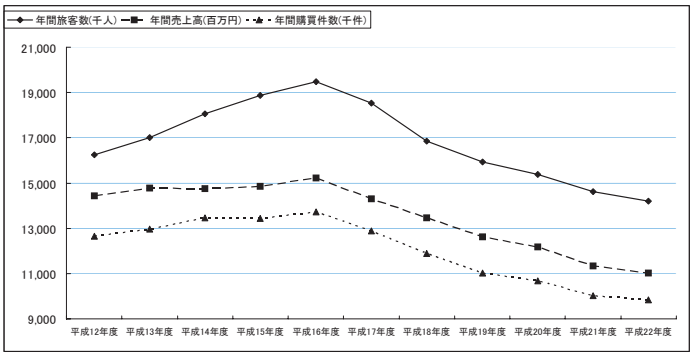
以上のことを整理しますとかなり未利用地・遊休地があるということ、ターミナルビルは築年数が古く使いづらい面があること、売上額や旅客1人当たり消費単価が低下していること、リムジンバスのアクセスは良いけれど関空・神戸のように直接、都心から乗り入れている鉄道アクセスがないこと、ただ用地にかかる負債がなくて基本施設だけでも黒字であるという特徴・課題等があります。

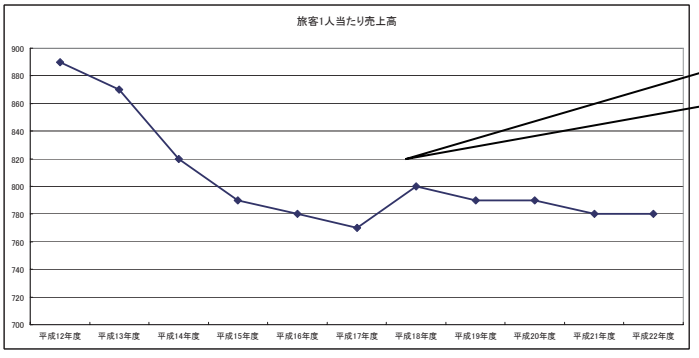
また、空港運営で見過ごせないのは空港の関連施設で働く従業員の状況です。関空が開港する以前の1994年4月時点で伊丹は1万6,000人の雇用があったのですが、関空の開港で半減して8,000人になりました。それでも大きい工場の1つや2つ、あるいはそれ以上の規模の雇用があると言えるわけです。しかしながら伊丹空港周辺の豊中、池田、伊丹の3市は人口で微増しているものの事業所数、従業員数で大きく減少しています。都心に近いこともあって空洞化の影響が出て来ています。空港周辺の伊丹・豊中・池田の3市の街づくりにおいて、産業の育成をしなければならないという方向性が出ています。伊丹空港の新たな土地利用によって、現在の空港内の雇用以上の経済効果を生む産業機能が望まれるところです。

◆伊丹空港の再開発コンセプト

それではどういう空港ビジネスモデルのコンセプトと機能・施設の展開があるのかということです。空港内の土地ですので、航空や空港に関連する特性をうまく生かしたものを創って行くのが自然な考え方でございます。航空輸送の特性としましては迅速性、広域性、航空機に代表される先進性というイメージがあります。あるいは拠点的な空港の特性としては、①地域の玄関口になっていること、②空港内に相当な規模の事業所が集積していること、③リムジンバス、電車、駐車場で代表されるように交通施設で高い利便性があること、④航空旅客・送迎者・

伊丹の旅客ターミナルビルの売上等の実績





旅客当たりの売上高は漸減状況にある

資料：大阪航空局資料から調査会作成

見学者が集まり大きい交流人口があること、⑤空港の雇用効果や空港へ来る人の消費効果等が挙げられます。

航空利用者が低迷していること、空港関連の従業者が半減していること、伊丹の場合は航空機騒音問題が存在して迷惑施設として見て来ただけに地域の都市機能施設としての活用が不十分な面がある等の課題を解決し、航空・空港の特性を活かした機能や施設を創ったらどうでしょうか、というのが我々の提言です。

そのため①航空利用者のサービスを上げるような非航空系部門の事業所を充実する、②空港内に非常に大きな交流人口があるので交流を活用するような航空活用型産業、具体的にはコンベンションとか会議とか交流を活用する産業を立地させ、航空利用そのものを増加させる、③これまで迷惑施設として受け止められていましたが、新たな都市機能施設として開発し周辺の住民に利用してもらって地域の活性化と航空旅客以外の方の来港者を増やしましょう、という方向性を打ち出したわけです。

開発の視点としては、航空利用者だけでなく非航空利用者も集まる拠点とする。アクセス交通を中心として広域的な交通ネットワークがありますので、それを活かした交流・発信拠点を形成する。それから周辺地域の住民の利便性向上に資する拠点を形成する。

開発する土地はかなりの規模になりますので、街として文化的な色合いを付け加えようとしております。最終的な目標は関西の都市と就航先の都市の人・もの・文化が出会い、新たなライフスタイルを生み出し発信出来る新・臨空文化都市の実現をしたいということです。

開発のコンセプトとしては「スーパートランスポート CITY・大阪伊丹」ということで広域的な交通の利便性を最大限に生かし、移動を支援して出会いと交流を促すとともに、それにより生み出される新たなものを発信する様々な機能を集積した街にしましょう。基本機能は「出会い」と「交流」と「発信」です。

◆施設機能の構成

施設機能の構成は、交流サポート機能と広域移動サポート機能、ライフサポート機能の3つを基本として立地させて行きます。

具体的な施設のイメージとしては、物販系で

●施設イメージとターゲット層

○：メインターゲット
△：サブターゲット

物販		施設イメージ		利用者	
				航空利用者	非航空利用者
関西市場	交流サポート 広域移動 ライフサポート	関西の有名な飲食店やアート・クラフト店などのアンテナショップを一堂に集めた飲食・ショッピングモール。		○	○
ふるさと市場	交流サポート 広域移動 ライフサポート	就航先の地域の名物産品や特産品、ご当地の新鮮な旬のうまいものなどのアンテナショップを一堂に集めた飲食・ショッピングモール。		○	○
エコマーケット	交流サポート 広域移動 ライフサポート	先端的なエコライフのための各種機器やシステム（HEMSなどスマートハウスのシステム、ソーラーパネル、各種省エネ機器、EVなど）の体験、展示、販売施設。		△	○
高感度リアルショップ	交流サポート 広域移動 ライフサポート	ネットショップやSNSで話題になっている商品を実際に手にとって体験し、その場で購入することもできるリアルショップ。		△	○

は「関西市場」という関西の有名な飲食店やクラフト店を集める、逆に伊丹から就航する様々な地域のものを集める「ふるさと市場」、最近流行りの「エコ・マーケット」としてエコライフのためのソーラーや省エネ機器の体験、展示、販売施設を集める、「高感度リアルショップ」としてネット・ショップ等でやっている話題商品を実際に手にとって体験、購入出来る店舗を作ってはどうかという提案です。

サービス関係ではサテライト・スタジオ・ホールとして各種メディア関係者等が利用出来る情報発信のためのスタジオや冠婚葬祭ホールの設

●施設イメージとターゲット層

○：メインターゲット
△：サブターゲット

サービス		施設イメージ		利用者 航空利用者	利用者 非航空利用者
サテライトスタジオ・ホール等	交流サポート / 広域移動 / ライフサポート	国内航空ネットワークの拠点としての強みを生かした、各種メディア関係者等が利用できる情報発信のためのスタジオや冠婚葬祭等のためのホール。		○	○
ビジネスサポート施設	交流サポート / 広域移動 / ライフサポート	広域的なフィールドで活躍するビジネスマンの活動を支える施設。ビジネスコンセルジュサービス、会議室、コンベンション施設、ホテル、フィットネス、温浴施設など。		○	
観光情報サービスステーション	交流サポート / 広域移動 / ライフサポート	関西（来訪者向け）や就航先の地域（背後地の居住者向け）の旬な観光情報や交通、宿泊、エンターテイメントの手配などのサービスを提供するステーション。		○	
ライフサポート施設	交流サポート / 広域移動 / ライフサポート	引っ越しなどの際の転居支援（住宅検索、運搬業者手配、転出入手続など）の他、冠婚葬祭業務、自動車・自転車の整備など、移動に関する総合的なサポートセンター。			○

その他		施設イメージ		利用者 航空利用者	利用者 非航空利用者
文化施設・学習施設	交流サポート / 広域移動 / ライフサポート	国内空港の拠点として、航空機、航空産業に関するこれまでの歴史・文化の展示・学習や最新技術が体験できるほか、航空模型・エアライングッズ等の購入が出来る施設。		△	○
高速バスターミナル	交流サポート / 広域移動 / ライフサポート	高速道路ネットワークの要衝である立地を活かし、近畿一円、中国・四国、日本海方面など各地と結ぶパーク＆ライド利用も可能な高速バスターミナル。		○	○
高度救急医療施設	交流サポート / 広域移動 / ライフサポート	空港隣接、高速道路ネットワークの要衝という立地特性を活かし、事故や災害時を含めて緊急時にも高度な診療機能を提供可能な医療施設。			○
野菜工場	交流サポート / 広域移動 / ライフサポート	季節にかかわらず、新鮮で安全性の高い高付加価値型の野菜を関西や就航先などの消費地にダイレクトに安定して供給する工場。			○

置、ビジネスサポート施設としてホテル、フィットネス、温浴施設、会議室等の設置、観光情報サービス施設、ライフサポート施設等を立地しようとしています。

その他の施設としては航空機や航空産業に関する展示、最新技術を体験出来る等々、あるいは高速バスターミナル基地、災害の時には避難地として利用される空港に必要な救急医療施設や野菜工場などを考えています。

実際、これらの施設をどこに造るかということですけど、航空利用者関係の施設は、旅客ターミナルを建て直して立地させますが、併せて駐車場の周遊道路スペースを高度利用し、駐車場はターミナルビルに直結させます。周辺地域の利便性向上に関連する都市機能施設は、旅客ターミナルから少し離れた未利用地に立地させることを想定しています。

これらの施設群の敷地はターミナルを含めて約20㌶の規模になります。容積率200％で建設するとして延べ床面積は40㌶の規模。店舗やオフィス、ターミナル施設、立体駐車場等の開発の概算事業費は約800億円になります。これだけの投資をした場合、どれだけ収入があれば成り立つのだろうかを試算したところ、年間276億円の事業収入があれば回って行くと考えられています。

◆伊丹空港の事業価値向上のための提言

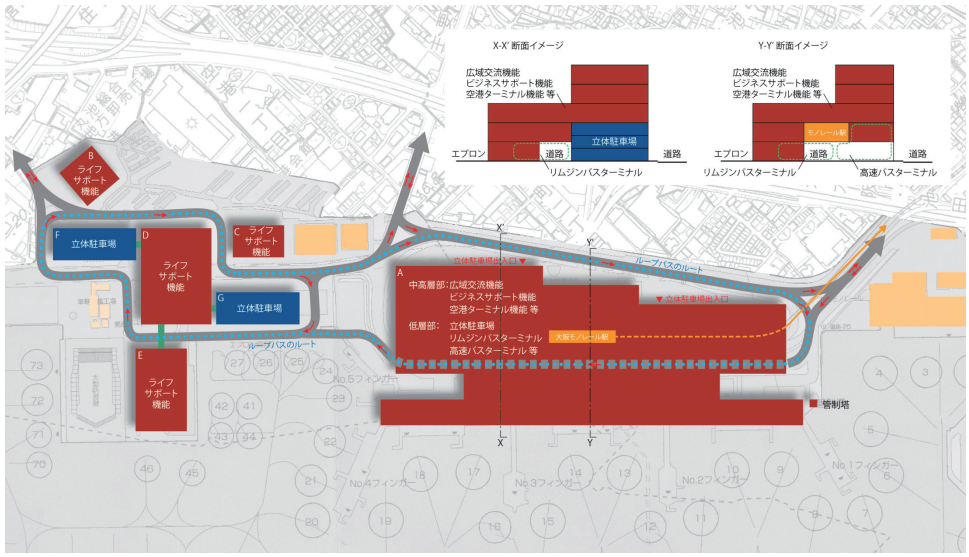
以上をまとめまして、事業価値向上のための提言を出させていただいています。

1つは、都市型空港としての機能の再生強化ということで、航空機能とアクセス機能を活用し、関西圏の広域交通拠点を形成して伊丹の航空利用者の利便性を向上させようと提言します。伊丹は高速道路に近いので、例えばインターチェンジを空港の中に持って来てもよいだろうというイメージです。あるいはバスと航空機を組み合わせた旅行商品の開発等で航空機能を再生強化しようと考えています。

2つ目は、周辺地域の産業機能が低下していることもあって、空港内に新しい産業の拠点を形成しようということです。ヒト・モノ・情報が交流する伊丹空港の強みとポテンシャルを最大限活用した新産業の集積です。例えば、モノでは空港を関西の物産あるいは地方の物産の流通・販売拠点に活用します。

3つ目は、空港の都市機能化ということで、これまで迷惑施設だった伊丹空港を周辺地域と新たな共生関係の構築を図るため、北大阪と阪神地域に居住する市民層をターゲットに新たな都市施設を整備して地域の活性化と周辺住民の利便性の向上に資するような施設を造って行く

●土地利用イメージ



ということでございます。これによって文化的な装いをプラスして伊丹空港のイメージを変えていく開発をしていくということです。

以上、我々の伊丹空港に対する提言を発表させていただきました。ご静聴ありがとうございました。

●概略の施設ボリュームと事業費・事業収入

施設区分		規模	概算事業費	概算事業収入
建築物	店舗・事務所系施設	約85,000㎡	約210億円	約26億円／年
	ホテル・医療系施設	約50,000㎡	約150億円	約18億円／年
	空港ターミナル施設	約130,000㎡	約325億円	約200億円／年
	立体駐車場	約135,000㎡（約4,500台）	約95億円	約32億円／年
	小　計	約400,000㎡	約780億円	約276億円／年
道　路		約3,000m	約20億円	－
合　計			約800億円	約276億円／年

※建築物の床面積　敷地面積約200,000㎡、容積率200%で算定
※立体駐車場台数　30㎡／台で算定
※概算事業費　以下の単価を用いて算定した額を1億円単位に四捨五入
店舗・事務所系 25万円／㎡　ホテル・医療系 30万円／㎡　空港ターミナル 25万円／㎡
立体駐車場 7万円／㎡　道路 65万円／m
※概算事業収入　以下の単価を用いて算定した額を1億円単位に四捨五入
店舗・事務所系 2,500円／㎡・月　ホテル・医療系 3,000円／㎡・月
空港ターミナルについては現在のターミナルビル（126,000㎡）の売り上げと同額を計上
立体駐車場については現在の駐車場（2,800台）の使用料収入16億円から按分

●提言の概要

本研究会の報告書（全編）は関西空港調査会のホームページからダウンロードできます。http://www.kar.or.jp/index.html

プレスの目

国内初のLCCターミナルに注目

毎日新聞関西空港支局　山田　泰正

関西国際空港の２期島に建設中のLCC専用ターミナルが10月28日に供用開始を迎える。建物は平屋建て（一部２階建て、床面積３万平方㍍）で、物販店やレストラン、両替所などを備えた簡素なつくり。駐機スポットはピーチ・アビエーションのピーク時の運用を想定して９機分あり、航空機は牽引車によるプッシュ・バックをしないで済むよう自力でスポットイン・スポットアウトができる設計だ。現在の旅客ターミナルは「ターミナル１」、LCCターミナルは「ターミナル２」と改称される。

そもそもLCCターミナルは国土交通省の成長戦略（2010年５月公表）に建設の方針が盛り込まれたもので、成田や関西など主要空港での整備が検討された。結果的に関西空港が先行したため、今回の供用開始では「国内初」という冠がつくことになる。LCC誘致に力を入れる関西空港の面目躍如というところで、これから国内外の航空関係の事業者や官公庁、自治体などから視察が相次ぐだろう。

実は成田空港も国土交通省の指示を受ける形ながら、かなり早い時期から空港内での候補地探しに着手していた。整備地区の空き倉庫など数カ所に絞って検討したが、どれくらいの需要があるのかがわからず、建設には慎重な対応だった。当時、LCCターミナルの整備方針について話を聞かせてくれた成田空港会社（NAA）の計画部門の幹部は「作ったはいいが、すぐ出ていかれても困る。『過剰投資』になってはいけないし……」と、まだはっきりと実像の見えないLCCの姿に悩ましそうに話していた。今年、相次いで日本の空にデビューしたピーチ・アビエーション、ジェットスター・ジャパン、エアアジア・ジャパンという国内３社のLCCの姿が当時ははっきりしておらず、事業計画なども明らかになっていない段階でははっきりした方針を打ち出すのは難しかったのだろうと推察する。

◇　　◇

昨年、夏休みを利用してマレーシアのクアラルンプール空港のLCCターミナルを見学する機会があった。見学といってもターミナル内をぶらぶらして、エアアジアのシンガポール便を日帰りで往復搭乗しただけだが、にぎやかなターミナルの喧噪にひたっているとアジアの空におけるLCCの浸透ぶりを実感した。

駐機場の数は38、床面積は６万平方㍍。エアアジアグループが拠点として使用するほか、タイ、シンガポールやフィリピンなどアジア各国のLCCが多数乗り入れていた。メーンターミナル（KLIA）とは20㌔離れ、連絡バスで30分ほどの距離。LCCターミナルもメーンターミナルも同一の空港の敷地内にあるのだが、現実的には別の空港というイメージだ。軌道系アクセス（KLIAエクスプレス）はメーンターミナルにしか乗り入れていないため、クアラルンプールの中心市街地との主な移動手段はバス。本数も多く、運賃もLCC利用者向けに安く抑えられているが、どの会社のバスも車体は古く、ギシギシ、ガタガタと音が鳴る年季が入ったものだった。

ターミナルと駐機場の移動は徒歩で、金属製のひさし付きの長い回廊を歩く。搭乗はお決まりのタラップで。突然のスコールに備え、乗客用に傘がたくさん突っ込まれたドラム缶がそこかしこに置いてあった。いくつか気付いたことがあったが、まずカフェテリアやレストラン、ファストフード店など飲食店の数と種類の多さ

に驚いた。LCC は簡素なサービスが特徴であるため、機内食や飲み物も有料での提供が主流。忙しいビジネス客と違い、地上での待ち時間も長い傾向にあり、飲食需要が旺盛なのだそうだ。飲食店はターミナルビルにあるだけでなく、隣接する一角には 500 席ほどあるフードコート専用の建物があった。また、乗り継ぎなど宿泊を要する乗客のためにターミナルの近くには低価格のホテルもあった。

◇　　◇

さて、関西空港の LCC ターミナルだが、建物内部の公開はまだなので、雰囲気などはわからないが、それなりに先行事例も参考にしてテナントや動線を決めたようだ。現在の旅客ターミナルビルやエアロプラザにはコンビニ（ローソン）が出店済みだが、LCC ターミナルには新たにセブン・イレブンが出店、24 時間営業するという。気になるのは、例えばターミナルの屋上やその周囲のスペースに飛行機を眺めながら食事や飲み物を楽しんだりできるスペースがあるのかということ。チェックインを終えた搭乗客は別にして、関西空港には飛行機の離発着をゆっくり眺めることのできる場所が展望ホールしかない。展望ホールは年ごとに展示内容が充実し、レストランやグッズの販売コーナーもあったりして楽しめるが、バスや自家用車でないと行けないのが難点だ。（少々距離はあるが、北ウイング沿いに駐機する機体を眺めながら散歩がてら歩いていけたりすると、家族連れには喜ばれたりすると思うのだが）

いずれにせよ、家族連れや航空ファンが休日に遊びに来たり送迎のついでに飛行機を眺めて食事ができたりする、どこの空港にでもありそうなターミナル屋上の見学スペースが関西空港にはない。1994 年の開港時にも議論になったと記憶しているが、今回の LCC ターミナル建設にあたってはそのへんの事情は考慮されたのだろうか。搭乗客だけでなく、送迎や見学の来場者も、非航空系収入を伸ばそうとすれば重要なターゲットだろう。

空港は地域の重要な観光資源でもある。空港反対闘争の不幸な歴史から今も厳しい警備体制が敷かれている成田空港では、電車、自動車、バス、徒歩のいかなる交通手段にかかわらず、入場時の検問で身分証明書や手荷物のチェックを受けなければならない。この検問、利用客はもとより、地域住民や空港従業員からも非常に不評で、NAA は千葉県警などと廃止に向けた協議を続けているがなかなか結論は出ないようだ。例えば検問が廃止された場合、たくさんある地元の警備会社の雇用をどうするかという問題が発生してくる。また、過去には空港内の手荷物仕分け場で、トランクに仕込まれた時限爆弾が爆発して作業員が死亡した事故（1985 年）も起きており、テロ対策強化の流れもあってすぐに緩和というわけにはいかないだろう。幸い関西空港にはその点、警備上の制約はない。地元の住民に敷居の高さを感じさせてはいけない。空港にはどんどん遊びに来てもらって、飲食や買い物を楽しんでもらえれば良いと思う。

◇　　◇

関西空港を拠点にするピーチ・アビエーションは 10 月 16 日に 3 路線目の国際線となる台北線の運航を開始する。またその 2 日後には 5 路線目の国内線となる那覇線も開設する。それらに備えて 10 月初めには 5 機目の A320 も到着する予定だ。10 月 28 日からは暫定的に搭乗手続き施設を設けているエアロプラザから移転して、LCC ターミナルを拠点にした事業の形が整うことになる。新しいターミナルは物珍しさもあって、活況を呈するだろう。

ところで日本航空系の LCC「ジェットスター・ジャパン」も先ごろ、「関西空港を成田空港に次ぐ第 2 の拠点とする」という方針を発表した。2 機の A320 を関西空港に配置し、パイロット、客室乗務員、整備士の基地も設けるという。同社は当面、現在の旅客ターミナルビルを使うが、将来的には LCC ターミナルへの乗り入れを希望している。そうなると、できたばかりの LCC ターミナルだが、今後の増設、拡張も視野に入ってきた。伸び盛りの LCC が航空不況を吹っ飛ばし、関西空港がにぎやかに変貌を遂げることを祈っている。

日本における低費用航空会社（LCC）時代の到来 ③*
―アメリカとヨーロッパからの示唆―

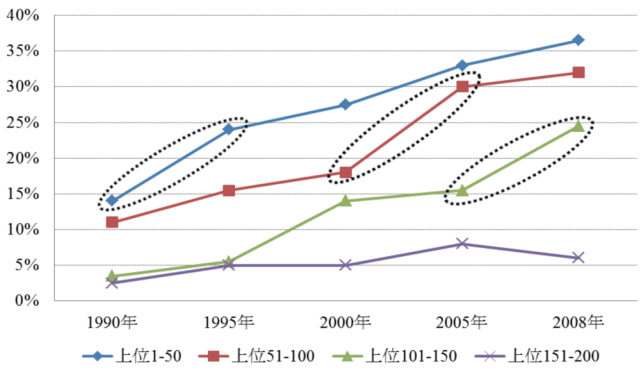
神戸大学大学院 海事科学研究科
松本　秀暢
（（一財）関西空港調査会　航空交通研究会メンバー）
SEO Economic Research
Rogier LIESHOUT

1　はじめに

これまでの2回にわたる研究レポートでは、世界と我が国におけるLCCの現状を踏まえた上で、LCCが新規就航した国内および国際各2路線に焦点を当て、各航空企業の市場シェアを推定した。本稿では、先行してLCC時代を迎えたアメリカ国内とヨーロッパ地域における最近の動向を紹介しながら、我が国におけるLCCの今後について展望する。

2　アメリカ国内におけるLCCの動向

Abda et al.（2012）では、1990年から2008年までのアメリカ国内上位200空港を分析対象として、LCCの新規参入と急成長が国内線運賃と国内線旅客数に与えた影響を分析している。図-1からは、LCCは最初は上位階層の空港に焦点を当て、次に中位階層の空港、そして下位階層の空港に成長の軸足を移していることが観察される。第1階層（上位50空港）におけるLCC市場シェアの平均累計は、1990年の14％から1995年には24％にまで増加した。しかし、LCCが国内市場で成長するにしたがい、ゲート制約やネットワーク・レガシー・キャリア（NLC）による攻撃的な運賃設定によって、第1階層の空港に参入する機会は減少した。そして、LCCは第2階層（上位51－100空港）の空港に参入するようになった結果、同階層におけるLCC市場シェアの平均累計は、2000年の18％から2005年には30％にまで増加した。さらに、LCCは第2階層の空港が飽和状態になると、第3階層（上位101－150空港）にシフトし、同階層におけるLCC市場シェアの平均累計は、2005年の16％から2008年には24％にまで増加した。



出所）Abda et al.（2012）, Fig.2. より、筆者引用。

図-1　空港階層別にみた1空港当たりLCC市場シェアの推移

LCCの成長は、2つの現象に分けることができる。1つはLCCの効果的新規参入であり、同研究では、これは2時点間におけるLCCの市場シェアの増加が0％から5％以上と定義されている。もう1つはLCCの急成長であり、これは2時点間におけるLCC

＊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。

の市場シェアの増加が初期の5％以上から10％以上と定義されている。表-1に示されているように、LCCの新規参入があった15空港では、1995年から2000年にかけて、運賃は平均して10.98%低下する一方、LCCの新規参入がなかった181空港では、運賃は同期間に平均して15.22%上昇した。同様に、LCCの急成長があった23空港では、1990年から1995年にかけて、運賃は平均して16.80%低下する一方、LCCの急成長がなかった172空港では、運賃は同期間に平均して1.69%上昇した。また、表-2に示されているように、LCCの急成長があった26空港では、2000年から2005年にかけて、旅客数は平均して28.54%増加する一方、LCCの急成長がなかった173空港では、旅客数は同期間に平均して4.38%しか増加しなかった。このように、LCCの新規参入や急成長があった空港では、新規航空需要の開拓に大きな効果があったといえるが、このLCC市場刺激効果は薄れつつあり、例えば、LCCの新規参入があった15空港では、1995年から2000年にかけて、旅客数は平均して145.38%増加したが、2005年から2008年にかけては、LCCの新規参入があった8空港においてでさえ、旅客数は平均して4.73%減少した。

表-1 LCCの新規参入と急成長が航空運賃に及ぼす影響

		1995/1990	2000/1995	2005/2000	2008/2005
LCCの新規参入がある空港	空港数	23	15	15	8
	運賃の平均変化率	-5.07%	**-10.98%**	-16.65%	12.82%
LCCの新規参入がない空港	空港数	172	181	184	192
	運賃の平均変化率	-1.75%	**15.22%**	-11.04%	15.76%
LCCの急成長がある空港	空港数	23	11	26	19
	運賃の平均変化率	**-16.80%**	2.85%	-17.66%	10.52%
LCCの急成長がない空港	空港数	172	185	173	181
	運賃の平均変化率	**1.69%**	16.10%	-9.21%	16.72%
全 体	空港数	195	196	199	200
	運賃の平均変化率	-2.10%	14.85%	-11.11%	15.75%

出所）Abda et al.（2012）, Table 2 より、筆者引用。

表-2 LCCの新規参入と急成長が航空旅客数に及ぼす影響

		1995/1990	2000/1995	2005/2000	2008/2005
LCCの新規参入がある空港	空港数	23	15	15	8
	旅客数の平均変化率	32.23%	**145.38%**	15.89%	**-4.73%**
LCCの新規参入がない空港	空港数	172	181	184	192
	旅客数の平均変化率	21.83%	23.90%	9.75%	-0.13%
LCCの急成長がある空港	空港数	23	11	26	19
	旅客数の平均変化率	43.79%	50.04%	**28.54%**	11.17%
LCCの急成長がない空港	空港数	172	185	173	181
	旅客数の平均変化率	17.55%	23.06%	**4.38%**	-2.23%
全 体	空港数	195	196	199	200
	旅客数の平均変化率	22.93%	25.59%	9.83%	-0.15%

出所）Abda et al.（2012）, Table 3 より、筆者引用。

LCCは主要空港への参入を避けてNLCとの競争を回避するという一般的な見解とは異なり、アメリカ国内航空におけるLCCは、まず主要空港に参入していることが分かる。そして、同研究では、LCCは運賃の低下と旅客数の増加をもたらすことが明らかにされているが、アメリカ国内航空市場においては、LCCの持続的成長には限界が来ていることを示唆する結果となっている。

3 ヨーロッパ地域におけるLCCの動向

Klophaus et al.（2012）では、ヨーロッパ地域におけるLCCの4大市場（イギリス、ドイツ、イタリア、スペイン）を分析対象とし、航空企業のビジネス･モデルを評価する手法を提案した上で、表-3に示されている同地域の大手20LCC、およびそれらの比較対象として、4大市場のフルサービス・ネットワークキャリア（FSNC）、すなわち、ブリティッシュ・エアウェイズ、ルフトハンザ、アリタリア、そしてイベリアに適用している。

同研究では、まず、表-4右欄の13項目に関して、分析対象20LCCのビジネス･モデルを評価し、純粋なLCC、LCC寄りのハイブリッド型キャリア、FSNC寄りのハイブリッド型キャリア、そしてFSNCの4タイプへの分類を試みている。次に、これら13項目について、表-4左欄に示している5つの統合指標にまとめた上で、分析対象20LCCの再評価を行っている。各統合指標に決まった評価方法に基づいて0から1までの値を付与した上で、それら5統合指標の平均値であるLCC指標が表

表-3 分析対象 20LCC の概要

LCC	IATA コード	座席数／週（2010年）	国	乗客数（百万人）（2010年）	目的地数（英、独、伊、西）（2011年）
ライアンエアー	FR	1,903,041	アイルランド	72.1	70
イージージェット	U2	1,263,888	イギリス	48.8	56
エア・ベルリン	AB	463,301	ドイツ	33.6a	57
ノルウェージャン	DY	359,715	ノルウェー	13.0	19
ブエリング	VY	356,940	スペイン	11.0	30
エア・リンガス	EI	283,919	アイルランド	9.3a	33
フライビー	BE	264,052	イギリス	6.7	41
ウィズ・エアー	W6	244,800	ハンガリー	9.6	27
ジャーマンウイングス	4U	238,954	ドイツ	7.7	28
メリディアーナ・フライ	IG	166,087	イタリア	4.6a	21
Jet2	LS	128,621	イギリス	3.3	26
エア・バルティック	BT	120,030	ラトビア	3.2	12
Bmibaby	WW	85,566	イギリス	2.3	20
トランサヴィア	HV	81,692	オランダ	5.1	25
ニキ	HG	80,210	オーストリア	3.4	21
ウィンド・ジェット	IV	71,348	イタリア	3.0	14
ブルー・エクスプレス	BV	69,730	イタリア	2.2	14
コレンドン	7H	56,374	オランダ	n/a	3
ブルー・エアー	0B	42,584	ルーマニア	1.4	12
エア・イタリー	I9	39,502	イタリア	1.2a	10

注）a は、長距離路線を含む。
出所）Klophaus et al.（2012）, Table 1 より、筆者引用。

表-4 LCC ビジネス・モデルの評価指標

統合指標	項 目
保有機材の構成	同一機種の割合
空港選択	第2次空港の使用割合
価格政策	片道運賃のみ 常時、1種類の運賃 常時、2種類の運賃
ネットワーク戦略	2地点運航のみ コード・シェアなし
サービス水準	単一座席クラス 最低運賃区分では、機内無料サービスなし 最高運賃区分では、機内無料サービスなし 最低運賃区分では、機内無料手荷物持込みなし 最高運賃区分では、機内無料手荷物持込みなし 常連顧客優待制度（FFP）なし

出所）Klophaus et al.（2012）, Table 4 より、筆者引用。

-5に示されているが、この LCC 指標が1であれば、純粋な LCC であることを意味する。同表によれば、ライアンエアーとウィズ・エアーが標準的な教科書通りの LCC である一方、エア・イタリー、メリディアーナ・フライ、エア・ベルリン、ニキ、そしてエア・バルティックについては、LCC と呼ぶべきではないと評価している。分析対象20LCC における LCC 指標の平均値は0.54であり、これは同市場の LCC がハイブリッド化を進めている証左と判断できるだろう。なお、比較対象である4FSNC については、イベリアは保有機材の構成を表す統合指標が1である結果、LCC 指標は0.2となる以外、その他 FSNC の LCC 指標は0であった。

図 -2は、各統合指標の平均値、および代表的な3LCC の各統合指標の値を示している。まず、保有機材の構成について、分析対象20LCC における同統合指標の平均値は0.80であることから、全体的に同一機種の割合が高いといえる。FSNC に関しても、例えば、イベリアは全て同一機種であり、同統合指標は1となっている。すなわち、保有機材の構成は、もはや航空企業タイプを区分する有効な指標ではないと判断できるだろう。次に、空港選択については、分析対象20LCC における同統合指標の平均値は0.15であることから、全体的に第2次空港を利用していないといえる。その一方で、価格政策に関しては、1社（エア・イタリー）を除き、全ての LCC が片道航空券のみをウェブ上で販売しており、これは全ての LCC に共通した FSNC との唯一の相違である。また、ライアンエアーと比較すると、多くの LCC が典型的な LCC のビジネス・モデル、特に空港選択とネットワーク戦略に関して、大きく逸脱していることが観察される。そして、エア・リンガスとフライビーはほぼ同じ LCC 指標の値を示しているが、空港選択、ネットワーク戦略、およびサービス水準に関しては大きく異なっていることが分かる。

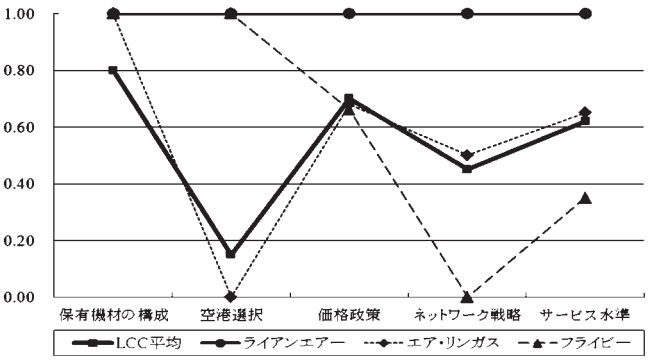
4 おわりに

以上でみてきたように、アメリカ国内では、LCC の新規参入と急成長は運賃低下と旅客数増加に大きな効果があったといえるが、LCC と NLC 間の運賃差異の縮小、および LCC の新規参入を可

表-5 LCC 指標

LCC	LCC指標
ライアンエアー	1.00
ウィズ・エアー	0.97
ブルー・エクスプレス	0.80
Bmibaby	0.77
ブルー・エアー	0.73
イージージェット	0.70
コレンドン	0.67
フライビー	0.60
エア・リンガス	0.57
Jet2	0.57
トランサヴィア	0.57
LCC平均	0.54
ブエリング	0.50
ウィンド・ジェット	0.50
ノルウェージャン	0.47
ジャーマンウイングス	0.43
エア・イタリー	0.27
メリディアーナ・フライ	0.27
エア・ベルリン	0.17
ニキ	0.17
エア・バルティック	0.13

出所）Klophaus et al.（2012），
Table 5 より、筆者引用。



出所）Klophaus et al.（2012），Fig.1. および Fig.2. より、
筆者作成。

図-2 各統合指標の平均値とLCC間の比較

能とする市場数の減少に伴って、近年、このLCC市場刺激効果は消滅しつつある。また、ヨーロッパ地域では、多くのLCCがLCCとFSNCの特色を融合したハイブリッド型に変容している結果、ビジネス・モデルにおける航空企業間の相違が縮小している。

新規参入を果たした我が国における3LCCの共通した特色の1つは、大都市圏の空港を中心とした高密度路線から参入したことである。今後、それらのLCCは、アメリカ国内の経験からは、国際拠点空港から国内拠点空港、地域拠点空港、さらには地方空港にその成長の軸足を移す可能性を指摘できると同時に、ヨーロッパ地域の経験からは、De Wit and Zuidberg（2012）においても指摘されているように、主要空港（第1次空港）へのシフト、乗り換え旅客の取り込み、コード・シェアの実施、アライアンスへの加盟、そして他の航空企業との合併をはじめとするハイブリッド戦略を推進することによって、さらなる成長を確保する可能性を示唆することができるであろう注1)。

【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) 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 ②－航空企業の市場シェアの推定－”,「KANSAI空港レビュー」, 第405号, pp. 18-21.
3)Abda, M. B., Belobaba, P. P. and Swelbar, W. S.（2012）‘Impacts of LCC growth on domestic traffic and fares at largest US airports’, Journal of Air Transport Management, 18(1), pp. 21-25.
4)De Wit, J. G. and Zuidberg, J.（2012）‘The growth limits of the low cost carrier model’, Journal of Air Transport Management, 21, pp. 17-23.
5)Klophaus, R., Conrady, R. and Fichert, F.（2012）‘Low cost carriers going hybrid: Evidence from Europe’, Journal of Air Transport Management, 23, pp. 54-58.

注1) ヨーロッパ地域におけるLCCの主要空港（第1次空港）へのシフトに関しては、我が国には厳密に第2次空港と定義される空港は存在せず、我が国のLCCには該当しない。なお、ピーチ・アビエーションは大阪／関西に加えて那覇を、ジェットスター・ジャパンは東京／成田に加えて大阪／関西を、エアアジア・ジャパンは東京／成田に加えて名古屋／中部および北九州を拠点空港とすることを検討している。

平成 24 年 8 月 21 日　関西国際空港株式会社・発表資料より

2012 年（平成 24 年）7 月運営概況（速報値）

【参考】http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm

○乗入便数 179.4 便/日　（対前年比　121%）

国際線：　120.1 便 / 日
（対前年比 117%）
国内線：　59.2 便 / 日
（対前年比 132%）

発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 123% と 10 ヶ月連続で前年を上回り、7 月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 132% と引き続き前年を上回っており、国際線・国内線合計でも 121% と 10 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 46.9 千人 /日　（対前年比　123%）

国際線：　32.9 千人/日
（対前年比 117%）
国内線：　14.0 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 117% と 9 ヶ月連続で上回っております。内訳として日本人旅客は 109% と 13 ヶ月連続で上回っております。外国人旅客につきましては 138% と 5 ヶ月連続で前年を上回り、7 月として開港来最高のご利用となりました。国内線旅客数につきましても 138% と 10 ヶ月連続で前年を上回っております。

○貨物量　1,933t/日　（対前年比　101%）

国際貨物：　1,844t/ 日　（対前年比　102%）
積 込 量：　863t/ 日　（対前年比　103%）
取 卸 量：　982t/ 日　（対前年比　101%）
国内貨物：　89t/ 日　（対前年比　79%）

貨物量について

貨物量につきましては、国際線貨物量は 2 ヶ月連続で前年を上回りました。積込は 3 ヶ月連続で前年を上回り、取卸は 2 ヶ月連続で前年を上回っております。

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

平成 24 年 8 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 7 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	1,123,891	90.2	21.2	1,138,085	98.7	19.5	△　14,194
管　内	680,164	90.1	12.8	863,823	98.2	14.8	△　183,659
大　阪　港	222,150	84.0	4.2	351,966	94.8	6.0	△　129,816
関 西 空 港	320,227	89.7	6.0	258,256	116.0	4.4	61,971
全　国	5,313,281	91.9	100.0	5,830,663	102.1	100.0	△　517,382

【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	320,227	89.7	6.0	258,256	116.0	4.4	61,971
成 田 空 港	623,619	78.5	11.7	782,698	98.2	13.4	△　159,079
羽 田 空 港	17,219	163.0	0.3	43,425	311.1	0.7	△　26,206
中 部 空 港	54,672	91.6	1.0	78,097	109.4	1.3	△　23,426
福 岡 空 港	48,021	92.4	0.9	31,060	134.3	0.5	16,962
新 千 歳 空 港	2,076	97.6	0.0	959	26.5	0.0	1,117

※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8月	168,960	5,450	184,200	5,940	380,520	12,270	391,270	12,620	1,124,950	36,290
平成24年 累計	**1,202,230**	**4,930**	**1,192,940**	**4,890**	**2,452,440**	**10,050**	**2,461,400**	**10,090**	**7,309,010**	**29,950**
前年同期	**858,330**	**3,530**	**883,630**	**3,640**	**2,204,010**	**9,070**	**2,204,950**	**9,070**	**6,150,920**	**25,310**
対前年同期比	**140.1%**		**135.0%**		**111.3%**		**111.6%**		**118.8%**	

※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。

平成 24 年 8 月 27 日　大阪入国管理局 関西空港支局・発表資料より

平成 24 年夏季繁忙期間（7 月 21 日～ 8 月 20 日）における関西空港を利用した出入（帰）国者数【速報値（概数）】

平成 24 年夏季繁忙期 31 日間（7 月 21 日から 8 月 20 日まで）に関西空港を利用した出入（帰）国者数は、対前年（平成 23 年 7 月 22 日から 8 月 21 日まで）比 19.5% 増の 1,144,600 人でした。また、1 日平均での出入（帰）国者数は 36,900 人（前年比 6,000 人増）となっています。

渡航先国（地域）別では、第 1 位が《韓国》、以下《中国》、《東南アジア》と例年どおりの順となっていますが、特に《韓国》、《中国》への出国者数は対前年比 30 パーセント以上の著しい増加となりました。

＊出・入（帰）国者総数　1,144,600 人（対前年比　19.5％増）（186,800 人増）
（内）出　国　者　数　595,100 人（対前年比　20.3％増）（100,300 人増）
（内）入（帰）国者数　549,500 人（対前年比　18.7％増）（ 86,500 人増）
＊出国ピーク　8 月 11 日（土）　24,200 人（過去最多 平成 13 年 8 月 11 日 27,700 人）
＊入（帰）国ピーク　8 月 19 日（日）　22,800 人（過去最多 平成 9 年 8 月 17 日 26,900 人）
＊出入（帰）国ピーク　8 月 11 日（土）　44,300 人（過去最多 平成 12 年 8 月 20 日 49,000 人）

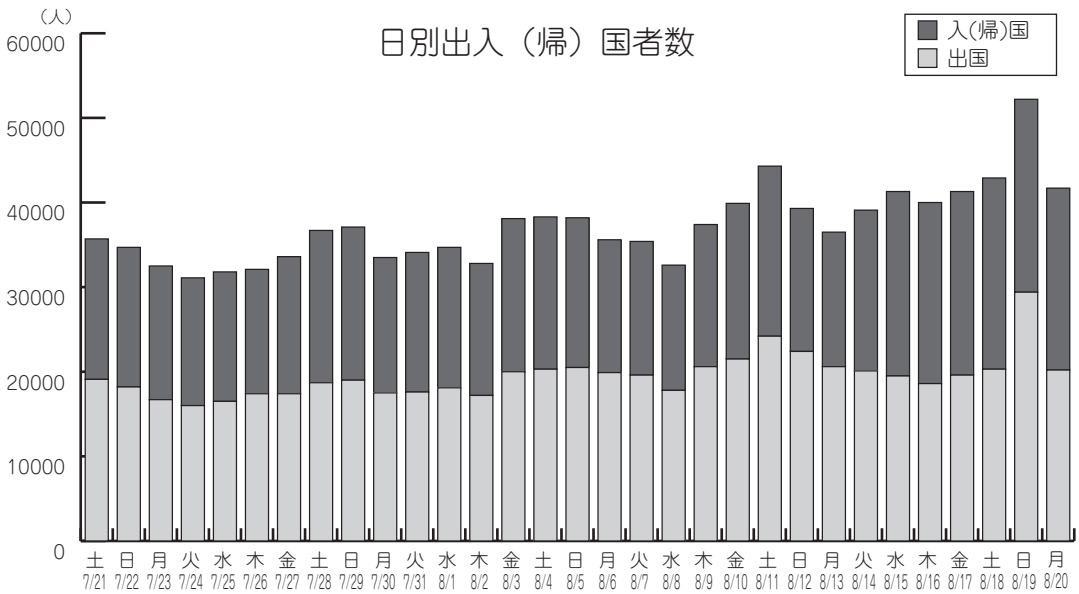
出国者渡航先別一覧表

	平成 24 年			平成 23 年	
	出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比
韓国	143,300	24.1 %	136.5 %	105,000	21.2 %
中国	112,600	18.9 %	132.2 %	85,200	17.2 %
香港	45,000	7.6 %	116.6 %	38,600	7.8 %
台湾	58,400	9.8 %	120.2 %	48,600	9.8 %
東南アジア	77,800	13.1 %	117.3 %	66,300	13.4 %
北アメリカ	19,900	3.3 %	95.2 %	20,900	4.2 %
ハワイ	27,900	4.7 %	114.8 %	24,300	4.9 %
グアム・サイパン	24,300	4.1 %	99.2 %	24,500	5.0 %
オセアニア	17,000	2.9 %	108.3 %	15,700	3.2 %
ヨーロッパ	40,100	6.7 %	101.0 %	39,700	8.0 %
その他	28,800	4.8 %	110.8 %	26,000	5.3 %
合計	595,100	100.0 %	120.3 %	494,800	100.0 %

※その他には、成田等からの国際乗継を含む

夏季繁忙期間出入（帰）国者数

平成23年					平成24年				
		出国	入(帰)国	合計			出国	入(帰)国	合計
7月22日	金	13,000	13,100	26,100	7月21日	土	18,100	16,600	34,700
7月23日	土	14,600	14,700	29,300	7月22日	日	18,200	16,500	34,700
7月24日	日	14,900	14,200	29,100	7月23日	月	16,700	15,800	32,500
7月25日	月	14,300	13,500	27,800	7月24日	火	16,000	15,100	31,100
7月26日	火	13,800	12,700	26,500	7月25日	水	16,500	15,300	31,800
7月27日	水	14,000	12,100	26,100	7月26日	木	17,400	14,700	32,100
7月28日	木	14,800	13,000	27,800	7月27日	金	17,400	16,200	33,600
7月29日	金	14,400	14,200	28,600	7月28日	土	18,700	18,000	36,700
7月30日	土	16,800	15,800	32,600	7月29日	日	19,000	18,100	37,100
7月31日	日	16,800	15,500	32,300	7月30日	月	17,500	16,000	33,500
8月1日	月	15,300	13,300	28,600	7月31日	火	17,600	16,500	34,100
8月2日	火	16,000	12,800	28,800	8月1日	水	18,100	16,600	34,700
8月3日	水	15,800	12,700	28,500	8月2日	木	17,200	15,600	32,800
8月4日	木	16,500	13,200	29,700	8月3日	金	20,000	18,100	38,100
8月5日	金	15,600	14,600	30,200	8月4日	土	20,300	18,000	38,300
8月6日	土	16,000	15,800	31,800	8月5日	日	20,500	17,700	38,200
8月7日	日	15,400	14,900	30,300	8月6日	月	19,900	15,700	35,600
8月8日	月	15,000	13,800	28,800	8月7日	火	19,800	15,800	35,600
8月9日	火	15,700	13,200	28,900	8月8日	水	17,800	14,300	32,100
8月10日	水	15,300	13,900	29,200	8月9日	木	20,800	16,800	37,600
8月11日	木	17,900	15,000	32,900	8月10日	金	21,500	18,400	39,900
8月12日	金	17,500	15,000	32,500	8月11日	土	24,200	20,100	44,300
8月13日	土	19,100	15,600	34,700	8月12日	日	22,400	16,900	39,300
8月14日	日	18,200	15,500	33,700	8月13日	月	20,600	15,900	36,500
8月15日	月	17,700	16,700	34,400	8月14日	火	20,100	19,000	39,100
8月16日	火	17,300	18,200	35,500	8月15日	水	19,500	21,800	41,300
8月17日	水	17,000	17,700	34,700	8月16日	木	18,800	21,400	40,200
8月18日	木	16,400	17,900	34,300	8月17日	金	19,600	21,700	41,300
8月19日	金	15,100	17,200	32,300	8月18日	土	20,300	22,600	42,900
8月20日	土	17,300	18,800	36,100	8月19日	日	20,400	22,800	43,200
8月21日	日	17,300	18,400	35,700	8月20日	月	20,200	21,500	41,700
合計		494,800	463,000	957,800	合計		595,100	549,500	1,144,600



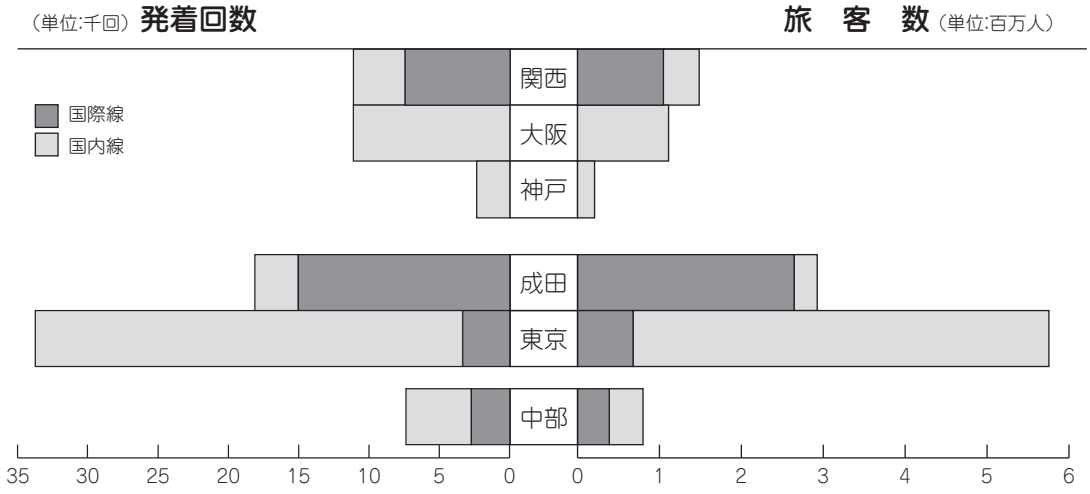
（一財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　平成 24 年 7 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	7,452	116.7%	17,149	113.5%	24,601	114.4%
	関西	7,448	116.7%	3,672	131.8%	11,120	121.3%
	大阪(伊丹)	0	－	11,117	106.9%	11,117	106.9%
	神戸	4	200.0%	2,360	122.7%	2,364	122.7%
	成田	14,921	105.4%	3,046	182.7%	17,967	113.6%
	東京（羽田）	3,356	110.1%	30,096	101.4%	33,452	102.2%
	中部	2,706	110.8%	4,645	103.4%	7,351	106.0%
旅客数（人）	関西３空港	1,019,601	117.2%	1,713,702	107.4%	2,733,303	110.9%
	関西	1,019,582	117.2%	433,879	137.7%	1,453,461	122.7%
	大阪(伊丹)	0	－	1,081,418	101.3%	1,081,418	101.3%
	神戸	19	633.3%	198,405	93.4%	198,424	93.4%
	成田	2,648,913	112.2%	284,014	199.6%	2,932,927	117.2%
	東京（羽田）	688,928	120.2%	5,076,495	103.4%	5,765,423	105.2%
	中部	389,200	107.6%	413,478	105.1%	802,678	106.3%
貨物量（トン）	関西３空港	57,174	102.1%	13,460	94.4%	70,634	100.5%
	関西	57,174	102.1%	2,750	78.7%	59,924	100.7%
	大阪(伊丹)	0	－	10,020	99.9%	10,020	99.9%
	神戸	0	－	690	93.5%	690	93.5%
	成田	162,358	100.3%	集計中	－	162,358	100.3%
	東京（羽田）	10,641	108.6%	61,892	103.4%	72,533	104.1%
	中部	8,610	90.7%	2,294	98.2%	10,904	92.2%

注１．神戸の発着回数は着陸回数を２倍して求めた数値。
注２．速報値であり、確定値とは異なることがある。

関西3空港と国内主要空港の利用状況



関西空港調査会からのお知らせ

○第393回定例会（平成24年8月21日開催）

「観光ビジネスモデル～利益を生み出す仕組みを考える」をテーマに高橋　一夫氏（近畿大学経営学部教授）の講演会を開催した。

今後の予定

○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）

○第395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10月18日（木）16:00～17:00
場　　所　　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　　「関西イノベーション国際戦略特区制度への取り組み状況について」
講　　師　　平岡　潤二 氏（（公社）関西経済連合会　関西イノベーション特区推進室長）

※ 上記「定例会」に参加ご希望の方は当調査会ホームページ（http://www.kar.or.jp/）からお申し込み下さい。定員になり次第締切いたします。

○見学会

日　　時　　平成24年10月5日（金）14:00～16:00
見 学 先　　関西国際空港LCC専用ターミナル

※ 上記「見学会」は賛助会員を対象としたものです。会員以外の方はご参加いただけません。

○第２回空港経営研究会

日　　時　　平成24年９月27日（木）15:00～17:00
場　　所　　大阪キャッスルホテル
話題提供　　「公共施設等運営権制度・契約と空港について」（仮題）
講　　師　　福田　隆之 氏（新日本有限責任監査法人　エグゼクティブ・ディレクター）

○第1回関西空港の事業価値向上に関する研究会

日　　時　　平成24年10月２日（火）15:00～17:00
場　　所　　大阪キャッスルホテル
話題提供　　「関西空港の事業価値向上に関する研究会」における検討内容
　　「関西空港の事業価値向上の戦略と方策」
　　「関西空港の利用の実態」

○第2回航空需要創出研究会

日　　時　　平成24年10月12日（金）15:00～17:00
場　　所　　大阪キャッスルホテル
話題提供　　「ビジネスインバウンド（MICE）需要の拡大」
講　　師　　廣江　　真 氏（日本コンベンションサービス㈱執行役員　インバウンドツーリズム研究所所長）

○第1回懇話会

日　　時　　平成24年10月26日（金）16:30～18:30
場　　所　　大阪キャッスルホテル
話題提供　　「アジアの物流マーケットの現状と今後の展望」
講　　師　　黒田　勝彦（(一財)関西空港調査会理事長）

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

事務局だより

▶　今年は、国内線にも LCC が運航を開始し、LCC 元年と言われるように、現時点では航空業界に新しい風を巻き起こしているようである。航空ファンにとっては、低運賃のシンプルサービスという、航空サービスの選択肢が広がったことは喜ばしい限りである。

▶　ただ、航空利用者の実態調査をした経験から言えば、まだまだ北海道や沖縄以外の国内旅行において、航空を利用したことがある人は意外に少ないということである。少ない理由は、「高い」、「手続きが面倒」、「空港までが遠い」が主なものである。関西空港の例で言えば、「高い」という壁は既に LCC の登場で克服されつつあり、「空港までが遠い」は、アクセス交通のサービス向上と料金低減で、これも改善されつつある。

▶　残るのは「手続きが面倒」であるが、この意見は高齢者層ほど多い傾向があることから推察すると、インターネット利用と関連しているとみられる。2012 年現在で 60 歳以上の世帯のパソコン普及率は 55% であり、ようやく過半数である。しかし、携帯電話の普及率は、60 歳以上の世帯でも 9 割に達している。インターネット利用が携帯電話普及率並みになれば、航空の手続き面の評価も大きく変わるかもしれない。(Y.Y)

歴史ある公園散策をしてみませんか?

浜寺公園（堺市／高石市）

浜寺公園は、堺市と高石市にまたがる南北約2kmの公園で、松林で名高い古来の景勝地、万葉集などの古歌にも詠まれ、白砂青松の場所として知られた「高師浜」を、明治6年の太政官布告により、都市公園とした古い歴史を有する公園です。

その後、浜寺公園は、昭和37年には、泉北臨海工業地帯の造成により、公園地先までが埋め立てられ、海浜公園としての性格を失いますが、当時は東洋一といわれた大プール群やテニスコート、野球場など備えた総合公園として生まれ変わり、子ども汽車やゴーカート、交通教室をもつ「交通遊園」、日本の山野の原風景に日本・中国の自生種バラを数多く集めた「ばら庭園」などが次々と整備され、今では、年間200万人が訪れる大規模公園となっております。

現在、浜寺公園の松林は「日本の名松100選」に選ばれ、松の青々とした樹冠がつくりだす美しい風景は、往時と変わらぬ姿をみせています。春のお花見、春秋のバラ、夏のプール、行楽期のバーベキューなど、一年を通じて楽しめる浜寺公園へ、是非一度お立ち寄り下さい。皆様の来園を心からお待ちしております。

■アクセス　南海電鉄南海線「浜寺公園」すぐ
　　阪堺電軌阪堺線「浜寺駅前」すぐ
　　JR阪和線「東羽衣」（北西へ徒歩450m）

■問合せ先　浜寺公園管理事務所　〒592-8346　堺市西区浜寺公園町
　　TEL　072-262-6300
　　http://www.osaka-park.or.jp/rinkai/hamadera/main.html

●発行日　2012年9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