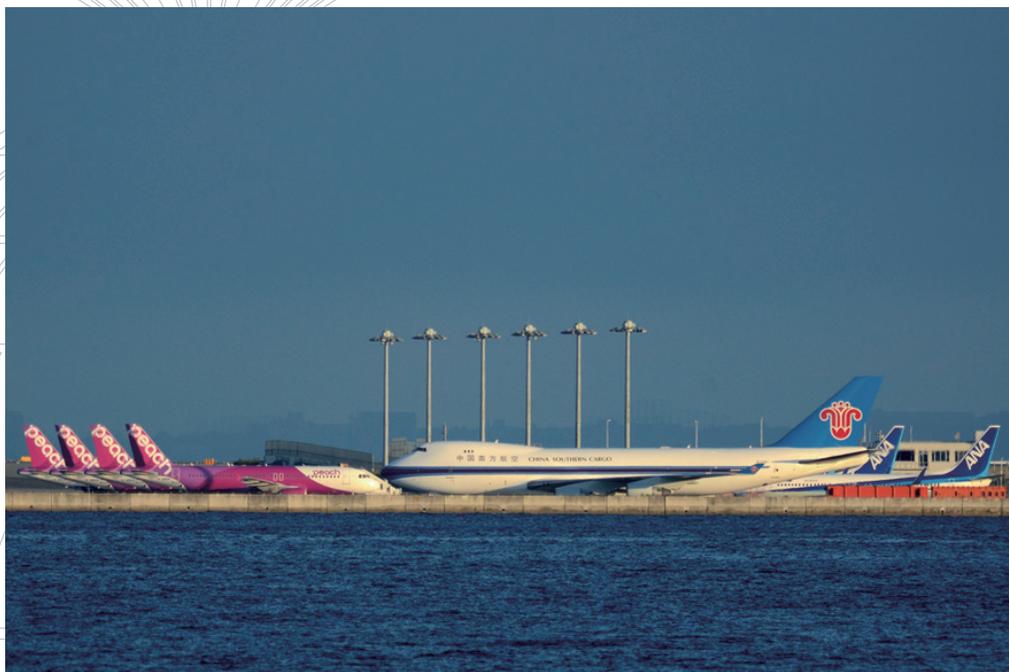




KANSAI 空港レビュー



No.407
2012.10

CONTENTS

1 巻頭言

「共同・共通」のキーワードで関西の発展のために!

山澤 俱和

2 各界の動き

9 講演抄録

関西国際空港におけるLCCターミナルの整備

鈴木 慎也

17 プレスの目

LCCはどこまで関空への追い風になりうるか

中村 智隆

19 航空交通研究会研究レポート

航空産業の変化と株式投資リスクの推移

手塚広一郎

22 見学レポート

関西国際空港LCCターミナル見学会

24 データファイル

- ・運営概況について [平成24年8月分] (速報値)
- ・大阪税関貿易速報 [関西空港] (平成24年8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8月分)

【表紙写真】「中国南方航空 B747-400F」

中国南方航空のCZ445便、B747-400F貨物専用機である。

8月24日から上海～KIXを週3便で運航を開始した。

到着は06:00、出発は08:00である。6時前後の30分ほどはPeachの全4機が唯一集まる時間である。

そこに06:00 定刻どおりCZ445便が到着した。

「共同・共通」のキーワードで 関西の発展のために!



阪神高速道路株式会社 代表取締役社長

山澤 倶和

複数空港を経営統合するわが国初の試みとして、本年7月1日、関西空港と伊丹空港の一体運用がスタートしました。

申すまでもなく、関西空港は24時間眠らないアジアの国際ハブ空港として、また、伊丹空港は大阪都心部から至近な国内基幹空港として更なる機能強化が求められています。そしてこの2つの空港を約1時間で結び付けているのが阪神高速です。

阪神高速の営業延長は250kmを超え、毎日70万台以上のお客さまが利用される大動脈として、関西の社会経済活動に大きな役割を果たしています。また、阪神高速は本年1月より、料金圏のない距離料金に移行し、普通車1,200円であった伊丹空港～関西空港は900円、同じく1,700円であった神戸空港～関西空港は約半額の900円でご利用いただけるようになりました。さらに今年10月1日には、新神戸トンネルが当社に移管され阪神高速のネットワークに組み入れられたことで、神戸市北部エリアから関西空港へのアクセスがより一層向上いたしました。

当社の最大の使命は、約3兆円という道路建設に要した債務の確実な償還ですが、「関西と共に、関西の発展のために」を旗印に、尽きる事のない時代の要請と向き合いつつ、高齢化の進展や道路構造物の老朽化といった時代の変化、お客さまのニーズの変化に対してどの様にサービスを強化していくかが、今後の大きな課題であると認識しています。

また、「先進の道路サービスへ」の経営理念のもと「共同・共通」といったキーワードを率先垂範し、事業の効率化に努めてまいりたいと思えます。関西空港と阪神高速はこれまで「旅博」等のイベントを中心に連携を図ってまいりましたが、関空・伊丹の経営統合を契機として、今後はお客さまキャンペーン企画等の共同展開を通じて、重要なパートナーである新関空会社との連携をより深めてまいりたいと考えています。

関西には大阪・京都に代表される歴史と伝統に培われた観光資源が凝縮されています。しかしながら、関西空港から大阪都心部を経由した京都エリアへのアクセスは必ずしも良好とは言えません。また、昨年発生した東日本大震災では災害物資輸送に必要な幹線道路の重要性が再認識されましたが、近い将来発生が危惧されている東南海・南海地震の代替道路の確保が阪神エリアにおいては急務となっています。

都心部高速道路の慢性的な渋滞解消や地域防災の観点からも、大阪都市再生環状道路のミッシングリンクである「淀川左岸線延伸部」の整備は是非とも必要であると考えています。これには財源等多くの課題があるものの、関西経済発展のため大いに実現を願うものです。引き続きご指導、ご支援をお願いします。

最後に、競争力強化の新戦略を次々と打ち出される新経営陣と社員の皆様に敬意を表すると共に、関西空港にオープンするLCC専用ターミナルの成功を心よりお祈り申し上げます。

各界の動き

関西国際空港

●安藤社長「将来は3空港一緒に」

安藤圭一新関西国際空港会社社長は8月31日、伊丹市内での講演で「将来は関西3空港が一緒になって海外の空港と競わないといけない」と述べ、関空、大阪に加えて、将来的に神戸空港を含めた一体運用に言及した。一体運用の時期についてはコンセプション実現後の段階との見方を示した。

一方、安藤社長は大阪空港の有効活用策について「(新関空会社の企業価値の向上へ)伊丹が起爆剤となる。環境と利便性を両立する」と強調した。

●アメリカへプロモーション

新関西国際空港会社は9月3～10日、大阪商工会議所、兵庫県などとアメリカを訪問、エアポートプロモーションを行った。現地で川崎重工業アメリカ、パナソニック・ノース・アメリカの責任者も加わり、関西～ニューヨーク線を就航するチャイナエアランのニューヨーク支店とデルタ航空本社で関西空港の北米ネットワーク拡充を働きかけた。

●ピーチ利用者、半年で60万人突破

関西空港を拠点とする格安航空会社(LCC)のピーチ・アビエーションは9月4日、3月の就航から半年間で、国内・国際線の利用者が60万人を超えたと発表した。利用率は79%で、就航率は99%、定時運航率は89%だった。



関空期待の星、ピーチ・アビエーションは就航半年で順調に巡航高度まで達した。井上慎一最高経営責任者(CEO)が9月19日の関西プレスクラブで語ったように「割安な価格で、初めて飛行機に乗る人も3割程度」おり、新たな需要を開拓した。心配された機材故障、機材繰りに伴う欠航も1%に抑えられている。国内線ネットワークに弱みを抱えていた関空にとっては頼もしい援軍となった。

●エジプト航空がカイロ線再開

エジプト航空は、2011年2月から休止していた関西～ルクソール・カイロ線を12月2日から再開すると9月6日発表した。週2便でエアバスA340-200型機(257席)を使用する。

●沖合でスナメリの群れ

関西空港沖合で生態系の豊かさの指標になるイルカの種類、スナメリの姿が群れで確認された。周辺は禁漁区域であることなどから、エサとなる魚が多く身の危険も少ないためと見られる。瀬戸内海では2000年までの約20年間で3分の1に減ったとの調査結果があり、大阪湾のある東部は減少が著しいとされる。

●免税店エリア1.5倍に増床

新関西国際空港会社は2014年をメドに、ターミナルビルの免税店エリアを約1.5倍の5,000

m²に増床する。総事業費は数十億円になるもよう。海外ブランドなどを誘致し、店舗数を現在の52から大幅に増やす。

●来年度概算要求、補給金40億円に減額

国土交通省は9月7日、2013年度予算の概算要求に、新関西国際空港会社への補給金40億円を盛り込んだ。前年度予算の69億円から約4割減らした。政府は補給金を段階的に減らす方針。国交省によると、前年度では認めていた2期島完成に関連する費用25億円を減らし、一体経営による合理化効果や伊丹の黒字が収益を改善させるとみて、さらに4億円減額した。関西・大阪両空港の整備費として78億円を計上し航空保安施設の更新や関西空港庁舎耐震対策などを予定している。

●ベイシャトル、2013年4月に増便検討

矢田立郎神戸市長は9月11日の定例記者会見で、海上アクセスが神戸空港～関西空港間で運航している高速船、ベイシャトルについて、2013年4月をめどに運航時間を拡大し、現行の1日16便を増便する方針を明らかにした。神戸空港発午前6時半～関西空港発午後10時となっている現行時間を、同5時半～同午前0時に拡大する。安藤新関西国際空港会社社長から要請を受けた。

●人事異動（9月12日付）

採用、経営効率化担当参与（株式会社インデックスコンサルティング）伊藤克尋

●マレーシアにプロモーション

新関西国際空港会社は9月13～15日、関西国際空港全体構想促進協議会のメンバーである大阪府と、マレーシア航空本社とエアアジアX本社（いずれもクアラルンプール）を訪問し、マレーシアと関西とのさらなるネットワーク拡大を働きかけた。

●関西広域連合、上海などで観光PR

関西広域連合の井戸敏三兵庫県知事らは9月13日、上海市内で記者会見を行い、関西観光の魅力をPRした。中国人観光客の誘致が狙いで、現地旅行社向けの観光セミナーなども開催した。知事らは上海市に先立ち、11日に北京市、12日に浙江省杭州市をそれぞれ訪問していた。当初予定していた、北京と上海での政府機関への表敬訪問は実現しなかった。

●アジアナ航空、釜山線をダブルデイリーに増便

アジアナ航空は11月15日から、関西～釜山線を1日1便から1日2便に増便すると9月18日発表した。これにより、既存の午前便を合わせ、同航空だけで日帰りの旅程が可能となる。使用機材はエアバスA320型機（141席）。

●新会社に負債3,700億円を移管

国土交通省は、関西・大阪両空港の経営統合に伴い、両空港を一体運営する新関西国際空港会社が、旧関空会社（現関空土地保有会社）から引き継ぐ資産と負債の評価額を公表した。旧関空会社の借金は、有利子負債約1兆円と無利子負債約2,300億円（2012年3月末時点）。このうち、有利子負債約3,700億円を新関空会社に移管。旧関空会社は新規借入れなどで増えた有利子負債約6,600億円と、国などから借り入れている無利子負債約2,300億円を引き継いだ。

●テロ防止へ官民連携の協議会

関西空港にある事業所と警察や自治体などの官公庁がテロの未然防止に連携して取り組もうと関西空港テロ対策パブリック・ネットワーク推進協議会が発足し9月20日、第1回定例会が開かれた。府警機動隊による爆発物処理訓練も行われ、出席者はテロ対策の必要性を再認識した。

●8月の外国人旅客、過去最高

新関西国際空港会社が9月21日発表した関西空港の8月の運営概況（速報値）によると、

発着回数は国際線旅客便が前年同月比 22%増の 6,317 回と 11 か月連続で前年を上回り、月間では開港以来最高となった。国内線旅客便も 35%増の 3,511 回で、総発着回数では 21%増の 1 万 1,368 回と 11 か月連続で前年を上回った。国際線の外国人旅客数は前年同月比 41%増の 35 万 3,160 人となり、6 か月連続で前年水準を上回った。8 月として過去最高だった。東日本大震災による落ち込みからの回復や、格安航空会社の就航が貢献した。国際線の日本人旅客数も 12%増の 77 万 1,790 人と、円高を背景に好調だった。

同時に発表した大阪空港の運営概況によると、国内線旅客数は前年同月比 2%減の 125 万 9,985 人だった。

●日航、中国線を減便

日本航空は 9 月 21 日、尖閣問題の影響で団体旅行客を中心に予約のキャンセルが相次いでいるため、成田や関西発着の中国路線で 10 月 10 日から 27 日まで、1 日 3 往復分を減便すると発表した。関西発着は上海線を 1 日 2 往復から 1 往復に減らす。

●兵庫県が3空港活用でセミナー

兵庫県は関西 3 空港の方向性を探ろうと、関西全体の航空需要拡大について考えるセミナーを 9 月 24 日、神戸市内で開き、大学教授ら 3 人が一体運用の今後などをテーマに講演した。関西学院大経済学部の野村宗訓教授は、英国と日本の空港規模を比較しながら、国内に国際線の比重が高い空港が少ない現状を指摘。アジアの航空需要を取り込める環境整備が必要とし、「関西の地方ハブ化を進めれば、国際空港としての価値が高まる」と強調した。新関西国際空港会社の室谷正裕常務は、同社の経営戦略を説明した。

●LCC専用ターミナル公開

新関西国際空港会社は 9 月 25 日、2 期島に 10 月 28 日開業予定の LCC 専用ターミナル、第 2 ターミナルビルを報道関係者に公開した。LCC 専用施設の建設は国内の空港で初めて。コストを減らすためエスカレーターやエレベーターはなく、1 階と 2 階の移動にはスロープを使用。旅客の航空機への乗降はタラップで行う。

一方、新関西空会社は同日、LCC ターミナル隣接地に芝生広場をメインにした緑地公園（4ha）を整備すると発表した。芝生広場には対岸の眺望を楽しめる高さ 2 ～ 3m の小山やジョギングコースを配置する。同社はこの公園の名称を公募する。

●LCCビルへ水素燃料電池バス

新関西国際空港会社は 9 月 25 日、LCC 用の第 2 ターミナルビルへのアクセスとして、空港駅そばのエアプラザから連絡バス（無料）を運行し、土、日、祝日の一部で水素燃料電池バスの走行実証を行うと発表した。関西では初。

●海外空港運営への参画を検討

新関西国際空港会社は 2013 年度にも、海外空港の運営に参画する検討に入った。東南アジアなどの新興地域では空港の建設や拡張が相次ぐ。同社は 2 空港の運営で培った安全性確保や商業施設誘致などのノウハウを提供し、新たな収益源に育てる。海外空港の運営への参画は国内空港会社で初の試みとなる。

●クアラルンプール線、デイリー化

新関西国際空港会社は 9 月 27 日、2012 年冬期スケジュールから、マレーシア航空が、関西～クアラルンプール線を週 6 便から週 7 便に増便すると発表した。エアバス A330 - 300 型機（281 席）を使う。

●メガソーラー事業者を募集

新関西国際空港会社は 9 月 27 日、空港建物の屋根や土地を賃貸し、太陽光発電設備の設置・

管理を行う事業者をプロポーザル方式で募集すると発表した。屋根は1㎡当たり年150円、土地は300円で20年間貸与する。屋根は14か所、計10万2,400㎡、土地は2か所、計10万3,200㎡。

●バゲージラッピングサービス がオープン

グランド・ハンドリングサービスを提供するKグランドサービスは9月28日、関西空港の旅客ターミナルビル4階北にバゲージラッピングサービスを提供する「YOUR WRAP」をオープンした。飛行機に預ける手荷物の損傷、汚れ、水濡れ、口開き、内容物の遺失、盗難などのトラブル軽減のため、手荷物をストレッチフィルムで包装するサービスで、1個当たり600～1,000円。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●2か所で2年連続騒音上昇

大阪空港周辺で国が騒音を測定してきた11か所のうち2か所で、2年続けて騒音上昇を記録したことが9月1日、わかった。機材の小型化などで騒音測定値は年々小さくなってきただけに、地元自治体などは国などに原因究明を要求し始めた。

●新会社が環境対策を継続

7月に国から、大阪空港の運営を引き継いだ新関西国際空港会社と、空港周辺10市による大阪国際空港周辺都市対策協議会、国土交通省の3者で、安全・環境対策などを話し合う初めての協議が9月3日、大阪空港事務所で開かれた。会社側は「国などで進めてきた環境対策を引き継いで進めていく。万全を期したい」と説明した。

●新関西空会社社長「ビル改修に200億円」

安藤新関西国際空港会社社長は9月3日、神戸新聞社のインタビューに応じ、大阪空港のターミナルビル改修と施設整備にかかる費用が総額200億円規模となる見通しを明らかにした。来春の着工を目指し、到着口の一元化などで利便性の向上を図る。ほかに、空港駐車場の地下化などによるスペースを生かし、敷地内にある遊休地と合わせて体験型施設や見学施設などの建設も検討する。

＝ 神戸空港 ＝

●8月の搭乗者数9%減

神戸市は9月10日、8月の神戸空港の搭乗者数が前年同月比9%減の23万1,539人だったと発表した。搭乗率は11.7ポイント減の70%と低迷。関西空港を拠点とするLCCに乗客が流れた影響が続いている。

●スカイマーク、成田線を運休

スカイマークは9月14日、1日1往復の成田～神戸線は11月15日までで運休すると発表した。また、季節便の関西～旭川線も同15日までの運航とした。成田～札幌線を11月16日から増便し、1日3往復にするのに伴うもの。

●全日空、羽田線を減便

全日本空輸は9月21日、1日3往復している神戸～羽田線を12月13日から1日2往復に減便すると発表した。

＝ 成田国際空港 ＝

●戦略会議「空港活用協設置を」

成田空港と周辺の活性化策を官民で考える千葉県グレードアップ『ナリタ』活用戦略会議の

最終会合が9月5日開かれ、ビジネス・観光の目的地としての地域の魅力向上や、「成田空港活用協議会（仮称）」の設置を盛り込んだ提言をまとめた。

●アクセス時間短縮へ「新東京駅」構想が始動

東京駅前の地下に新東京駅を造り、羽田空港まで18分、成田空港へ36分で行なう「都心直結線」構想が動き出す。国土交通省は2013年度予算の概算要求で調査費として2億5,000万円を計上。東京都と事業化を見極める検討会議を設けることで合意した。空港アクセスで海外に引けをとらないよう東京の国際競争力を高める。

●国内線LCC用の暫定施設オープン

成田国際空港会社は9月12日、LCCのジェットスター・ジャパンの乗客が主に利用する第2旅客ターミナルビルの「南側国内線施設」（鉄骨造り2階建て、延べ約4,000㎡）をオープンした。これまで手荷物を預かる設備は、建物の外にあったが、チェックインカウンターのすぐ横で荷物を預けられる。

●社長「着陸料割引で新制度検討」

成田国際空港会社の夏目誠社長は9月24日までに日本経済新聞の取材に応じ、航空会社の着陸料を割引する新制度の導入を検討していることを明らかにした。前年の着陸実績から増えた分の着陸料を割引する方式などを検討している。この方式だと新規に就航する航空会社は前年実績がないため、全てが割引対象になる。航空会社に就航や増便を促し、空港の稼働率を高めるのが狙いだ。

＝ 中部国際空港 ＝

●エアアジアが第2の拠点に

マレーシアのLCC、エアアジアのトニー・フェルナンデス最高経営責任者(CEO)は9月11日、大村秀章愛知県知事を訪ね、中部空港を成田空港に次ぐ第2の拠点とする意向を伝え、協力を求めた。

航空

●トランスアジア航空、9月に日本5路線新設

台湾のトランスアジア航空（復興航空）は9月に台北発着の那覇、札幌、函館、旭川、釧路の5路線を開設する。使用機材は那覇線がエアバスA320型機、北海道4路線がA320型機もしくはA321型機。

●全日空、空港ラウンジで電子雑誌を無料配信

全日本空輸と日本ユニシスは9月3日、空港ラウンジ内限定の新しいデジタルコンテンツ配信サービス「ANA LOUNGE Digital Service」を始めると発表した。まず9月10日から、大阪空港のラウンジでサービスを始める。経済誌など23誌を無料で配信する。

●ピーチ、那覇・福岡から中国・ベトナム便

ピーチ・アビエーションの井上慎一最高経営責任者（CEO）は9月6日、日本経済新聞社の取材に対し、那覇と福岡発着の国際線を就航する方針を明らかにした。2013年にも那覇から中国やベトナムへの路線、14年には福岡と韓国や中国を結ぶ路線を検討している。主力の関西国際空港に加え、アジアに近い2空港を国際線の新たな拠点と位置付け、観光需要などの取り込みを狙う。

●国際線テロ対策で無作為に身体検査

金属探知機に反応しない爆発物を使った航空機テロやハイジャックを防ぐため、国土交通省は9月13日、国際線定期便の就航する成田や関西など全国29の空港で、無作為に抽出した乗客に

ポディータッチして不審物の有無を確かめる検査を10月から開始すると発表した。

●日航、東証に再上場

日本航空が9月19日、東京証券取引所に再上場した。公的支援を受け、不採算路線からの撤退や人員削減などの大規模なリストラで業績が急回復し、会社更生法の適用申請に伴う上場廃止から2年7か月ぶりというスピード復帰。

●シンガポールと航空自由化、羽田乗り入れへ

国土交通省は9月20日、シンガポールの航空当局との航空協議に合意し昼間時間帯（6時～23時）に羽田空港～シンガポール線の運航を可能にすると発表した。羽田の国際線の発着枠が3万回から6万回に増加が予定される2014年3月末以降のタイミングで、日本・シンガポール双方の航空会社が1日2便ずつ運航できることを可能にする。

●全日空が最新鋭ボーイング787型機11機を追加発注

全日本空輸は9月21日、米ボーイング社に最新鋭の中型旅客機、ボーイング787型機11機を追加発注すると発表した。2018年度から21年度までの間に受け取る予定だ。66機となる。

●尖閣問題で予約キャンセル5万席

全日本空輸は9月26日、尖閣問題の影響による中国路線の団体旅行予約キャンセル（9～11月分）が約4万席に達したと発表した。キャンセル発生は鈍化傾向にあるが、新規の予約が入りにくい状況が続いている。キャンセルは日本航空の1万5,500席（24日時点）と合わせると、計約5万5,500席に上る。

●日航株、外国人保有が外資規制超す

日本航空の発行済み株式の約4割を外国人が保有していることが9月26日、分かった。航空法により、日本の航空会社は外国人の議決権割合を3分の1未満に抑える外資規制があり、規制を超えた分は株主名簿に記載されないため、議決権や配当を一部失う外国人株主が出る可能性がある。

関西

●世界観光機関アジア太平洋センター、奈良に移転

荒井正吾奈良県知事は8月31日、国連機関、世界観光機関（UNWTO）アジア太平洋センター（大阪市、職員約10人）が今秋、奈良市に移転すると発表した。同センターは、大阪府や大阪府が橋下徹氏の方針で国交省の「天下り」を理由に支援を打ち切った経緯がある。

●泉大津市長選 神谷氏無投票で3選

泉大津市長選挙が9月2日告示され、現職の神谷昇氏（63）（無所属）以外に立候補がなく、無投票での3選が決まった。

●泉州にぎわいフェスタ開く

堺市以南の9市4町からなる泉州地域プロモーション実行委員会主催の泉州にぎわいフェスタが9月2日、関西空港南イベント広場で開かれた。泉州地域の特産品や泉州太鼓の披露などがあった。

●リニア推進協「京都ルートに変更を」

リニア中央新幹線をめぐり、奈良ルートから京都ルートに変更するよう求める京都府中央リニアエクスプレス推進協議会の総会が9月4日、京都市内で開かれた。府や市、経済界の幹部が出席した総会は1990年の設立時以来22年ぶり。

●都市再生協を設立、うめきた2期など協議

JR大阪駅北側のうめきた2期開発区域（17ha）の開発計画などを話し合う法定協議会、大

阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域都市再生緊急整備協議会が9月6日設立され、大阪市内で初会合を開いた。橋下徹大阪市長と松井一郎大阪府知事は、大阪府市で同区域を買い取る意向を表明。橋下大阪市長は起債による財源確保も検討していることを明らかにした。

●グランドデザイン推進会議が初会合

大阪府と大阪市、経済界で都市計画を描く「グランドデザイン・大阪推進会議」の初会合が9月14日開かれ、御堂筋の緩速車線（側道）の一部について2013年度にも歩行者空間とする方針を決めた。グランドデザインは6月に府市が決定。計画を具体化させるために、同会議が発足した。

●大阪市、大阪湾埋め立て中止

大阪府は9月14日、大阪湾の大規模な埋め立てを中止すると発表した。夢洲沖につくる予定だった新人工島造成事業は2001年に着工、海底地盤の改良を終えていたが中止する。

国

●国交省の空港整備費要求1%増

国土交通省が9月7日発表した空港整備事業の概算要求額は前年度比1%増の1,409億円となった。羽田空港関係には1,096億円を計上し、国際線地区の拡充やC滑走路延伸事業（延長360m）を進めるほか、エプロンの新設、航空保安施設の更新・改良、空港アクセス道路改良などを実施する。成田空港関係は56億円を計上し、成田空港庁舎耐震対策、LCC専用ターミナルの整備を行う。中部空港では、羽田空港から移転する飛行検査拠点の工事費や航空保安施設の更新などに14億円を要求した。

一般空港関係は184億円を要求。予防保全的な維持管理による既存空港の更新・改良を行うほか、新規に那覇空港の滑走路増設事業に着手する。増設滑走路は延長2,700m、幅60mで全体事業費1,900億円。

●国土交通省人事（9月10日）

国土技術政策総合研究所長（近畿地方整備局長）上総周平
近畿地方整備局長（独立行政法人水資源機構副理事長）谷本光司

●国土交通省人事（9月11日）

事務次官（技監）佐藤直良
航空局長（鉄道局次長）田村明比古
国土交通審議官（近畿運輸局長）石津 緒
近畿運輸局長（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事）大黒伊勢夫
海事局・港湾局担当官房審議官（大阪航空局長）花角英世
大阪航空局長（自動車検査独立行政法人理事）福内直之

●自民党総裁に安倍氏

自民党総裁選挙が9月26日行われ、安倍晋三元首相が新総裁に選出された。国会議員票と党員票の合計で行われた1回目の投票では、過半数を得た候補者がおらず、1位の石破茂前政調会長と2位の安倍氏との間で、国会議員による決選投票が行われ、安倍氏が108票を獲得し、石破氏の89票を上回り、逆転勝利した。

関西国際空港における LCCターミナルの整備

新関西国際空港株式会社
取締役

鈴木 慎也 氏



●と き 平成24年9月25日（火） ●ところ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

ただいま、ご紹介いただきました新関西国際空港株式会社の鈴木でございます。7月1日に経営統合がなされてから早くも3か月が経過しました。この夏の関西空港と伊丹空港、特に関西空港は、旅客、便数ともに非常に好調で、これまでの記録を次々と塗り替えている状況です。昼休みや朝夕の空港内の様子を見ましても、お客様が多いなあ、活気が溢れているなあと日々肌で感じているところです。いろいろな方とお話をしても、最近の関空は元気だね、と言ってくることが多くなった気がいたします。このように、新会社として好調なスタートを切れましたことは、各界の皆様方のご支援、ご協力の賜物であり、この場をお借りして感謝を申し上げたいと思います。

さて、今から1ヶ月後の10月28日には、新しいLCC専用ターミナルビルがオープンいたします。本日は、その概要についてご説明したいと思います。本日、お話をさせていただく内容は大きく3つです。1つはLCCの概要について私の知識の範囲でご説明し、2つ目はそのLCCが関空でどうなっているかといった現状に触れ、最後にオープンを待っている関空のLCC専用ターミナルの整備概要についてご説明したいと思います。

■LCCの概要

LCCという言葉は、今や航空業界の流行語のようになっていますけど、私が6年前に関空

の2期計画を担当していました当時は、恥ずかしながらLCCとは、ライフ・サイクル・コストの略称としてしか理解していませんでした。それが、いまやロー・コスト・キャリアの略称として普く知れ渡っています。2期計画の議論の中で、LCCはアメリカ、ヨーロッパに続いてアジアでも爆発的に広がる兆しがあり、計画に取り込むべきと、大学の先生から指摘いただき、2期計画では、大きなターミナルビルの横の余ったエリアに、申し訳程度に小さなLCC用ビルを加えた記憶がございます。それからわずか数年後に、このような大きなLCC専用ターミナルを計画し、供用を迎えることになろうとは、思いもしませんでした。

LCCとは、従来の航空会社とは異なる経営戦略により、低価格の運賃を武器として、近年、急速に発展してきた航空会社です。航空会社別の輸送旅客数ランキングを見ますと、国内線の1位がLCCのサウスウエスト航空です。この会社は、アメリカで40年前に設立され、LCCのビジネスモデルを世界に先駆け最初に確立しました。今では、大手のアメリカン航空やデルタ航空を抜いてダントツの1位に成長しています。一方、国際線の1位は30年程前にアイルランドで設立されたLCCのライアン・エアです。英国をはじめ欧州各地に路線網を拡大し続けています。国内、国際ともにLCCが1位を占め、既存の大手航空会社はLCCの後塵を拝している状況です。

サウスウエストの拠点空港はダラスのラブ

フィールド空港、ライアン・エアはロンドンのスタンステッド空港にしており、どちらもセカンダリー空港を拠点に力をつけて来たことが共通しています。

これらLCCの急成長ぶりをアメリカ、欧州、アジア・太平洋の3地域に分け、2001年～2009年の9年間でどれだけ供給シェアを伸ばしてきたかをグラフで見ますと、最初にLCCを確立したアメリカでは、2001年ですですに18%のシェアがありました。その後、2009年には28%まで成長しています。少し遅れてLCCが設立された欧州では、2001年の5%から2009年には32%へと、9年間でアメリカを追い越す成長ぶりです。さらに後発のアジア・太平洋では、2001年にはわずか1%だったシェアが、2009年に16%まで伸びています。アメリカや欧州と対比すると、今後さらなる成長が充分に見込め、将来は20～30%を超える成長も想像できるグラフだと思えます。

LCCの特徴を整理しました。びっくりするような低価格運賃を売りにし、それを実現するためにサービスの簡素化、飾りのないノンフリルと称されていますが、ビジネスクラス等は設けず、座席はすべてモノクラスに統一し、機内食や飲み物はすべて有料、受託手荷物も有料。受益者負担方式と言えるのかもしれませんが。

長距離路線は無く、およそ4時間以内の飛行範囲で、2点間を多頻度運航します。折り返し

時間も20分程度に短縮させます。小型の単一機材を使い、整備コストを削減、パイロット資格も単一化できます。また、発着枠に余裕があることや、安価な空港使用料など有利な条件を引き出せるなどの理由で、セカンダリー空港を拠点にするのも特徴です。チケットの販売はインターネットを利用した直販が基本になっています。これらの欧米で確立されたLCCの特長が、アジア、日本でそのままあてはまるのか、諸条件に適合させるために、多少変形していくのか、と言ったところは、今後、推移をみていく必要があると考えています。

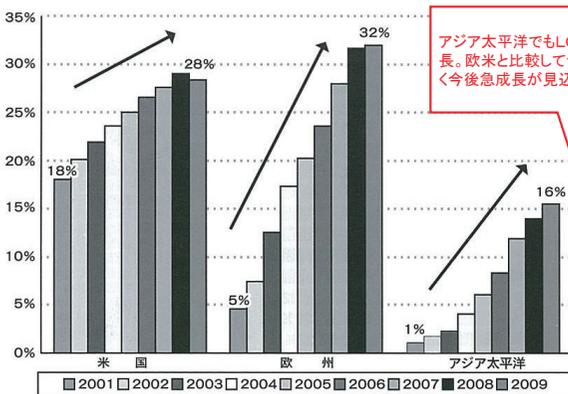
私どもはLCC専用ターミナルを計画するにあたって、海外の空港を勉強してきました。例えば、クアラルンプール空港のLCC専用ターミナルでは、飛行機のタラップまで旅客に歩いてもらい、乗り込んでいただく。雨が降ったら傘をさすように用意されています。1分でも早くお客様に乗り込んでもらうために、タラップは前後に2か所セットしています。

こうした世界の流れを受けて、2010年5月、国土交通省は成長戦略の中で、LCC参入の拡大を打ち出しました。戦略の1つ目はLCCの専用ターミナルを成田、関空の拠点空港で整備し、LCCのビジネスモデルを支えるようなターミナル・オペレーションを実現することとされました。2つ目は技術規制の緩和で、外国籍のパイロットをさすようにすることや、駐機時間

の短縮のために、お客様が搭乗している最中でも給油作業をしてもよいという規制緩和が打ち出されています。また着陸料体系の再構築等が掲げられています。

こうした流れの中で、我が国にも次々とLCCが設立されてきました。関空を拠点にしたピーチ・アビエーション、成田を拠点にしたエアアジア・ジャパン、成田と関空両方を拠点にするジェットスター・

世界主要市場のLCC供給シェア



アジア太平洋でもLCCは急成長。欧米と比較してシェアが低く今後急成長が見込める。

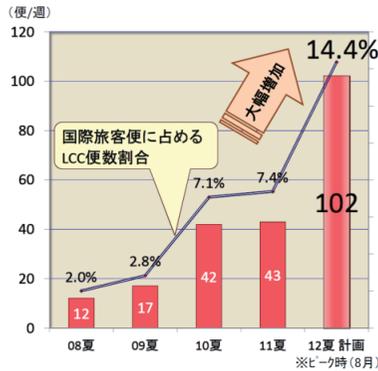
出典：格安エアライン利用ガイド(イカロス出版)
CAPA情報をもとに航空経営研究所作成

ジャパンが設立され運航を開始しています。本邦LCCの特徴を挙げると、ANAやJALの出資で設立されていること、また国内線と国際線の両方の事業を進めていることも特徴です。LCCモデルを忠実に再現して低価格を実現し、お客様を新たに開拓することが狙いとされています。

関西空港のLCC就航状況



◇関空における国際線LCC便数の推移



航空会社	就航地点	機材種	備考
ピーチ・エアライン	ソウル(仁川)	21	12.5日～就航予定
	香港	7	12.7日～就航予定
	台北	7	12.9日～就航予定
チェジュ航空	ソウル(仁川)	7	
	ソウル(金浦)	7	
	濟州	5	
エア부산	釜山	7	
イースター航空	ソウル(仁川)	14	12.3日～就航予定
セブ・パシフィック航空	マニラ	3	
エアアジア X	クアラルンプール	4	
ジェットスター・アジア航空	シドニー(台北経由)	14	
	シドニー(マニラ経由)	4	12.3日～就航予定
ジェットスター航空	ケアンズ	2	
	シドニー(ケアンズ経由)	2	
	ゴールドコースト	5	
計		109	

■関空のLCCの現状

次に、関空でのLCCの現状についてお話しいたします。関空は、我が国のなかではLCCの先進空港、トップランナーです。2012年夏ダイヤの国際線では、8社のLCCが12都市にネットワークを広げています。関空拠点のピーチの便数が最も多く、チェジュ航空、ジェットスターアジアが続きます。今夏のLCCの国際線は週109便、就航シェアは14%を超えるまでになりました。いよいよ、LCCが関空で爆発的に成長をはじめています。LCCで先行する諸外国でのシェアを考えると、まだまだ今後の伸びが楽しみです。

関空がLCCの先進空港たりえる客観性があるのかをみていただくために、関空のメリットを整理しました。これは私どもの手前ミソで整理したものではなく、航空会社のコメントをもとに4つの項目に整理したものです。1つ目は地理的優位性があることです。関空は東京よりもアジアに1時間近いのですが、概ね4時間以内の運航時間を目指すLCCビジネスモデルにとって、この1時間の差は非常に大きく、就航都市の選択性が広がるとともに、多頻度運航にとっても強みになります。2つ目は市場規模の優位性で、関西の人口は約2千万人、GDPは韓国に匹敵します。首都圏には及ばないが航空需要は相当の規模です。3点目は空港施設の優位性です。関空は国際、国内線両用の一体空港ですので、際内乗り継ぎ旅客の需要が見込め、LCC

専用施設を造ることも大きい利点になっています。さらに24時間空港であること。成田は午後11時の門限があり、昼間に運航ロスがあると夜までダイヤに影響し、最終便が門限に遅れてキャンセルや先行変更されるといった問題が起きています。その点、関空は24時間発着可能という魅力があります。また、滑走路処理能力に余裕があり、飛びたい時にいつでも飛べる。4点目は観光資源の優位性で、京都や奈良、神戸等に豊富な観光ポイントをいくつも持っていることが挙げられています。これらが、関空をLCC先進空港たらしめている理由です。

■関空のLCC専用ターミナルの整備概要

本日の主要テーマである関空のLCC専用ターミナルの整備概要についてご説明します。

(挿入「LCCターミナル関連施設整備位置図」「LCCターミナルのコンセプト」)

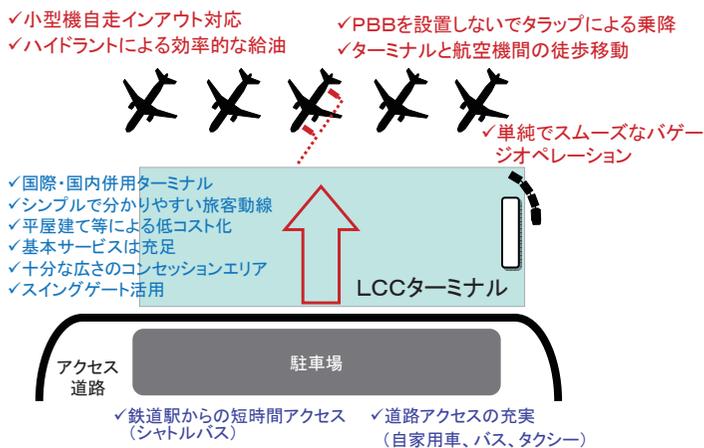
私どもがLCCターミナルを計画した時のコンセプトは、いかにLCCの多頻度運航を支えるか、駐機時間を短くするか、そういうLCCのビジネスモデルを最大限発揮出来るようなターミナルを計画しました。

コンセプトは機能性・経済性・安全安心の3点です。機能性では、LCCの運航形態に特化したターミナルと駐機場を一体に整備し、またコンパクトに集約するように考えました。経済性では、いかにコストカットして施設を安く提

LCCターミナル関連施設 整備位置図



LCCターミナルのコンセプト



供出来るかということを徹底的に追求しました。もちろん基本サービスや基本機能は手抜きしていません。安全安心にも十分な配慮をしています。

具体的には、駐機場は、飛行機が自走で出入り出来るようにしています。飛行機は自力ではバックできないため、旅客を乗せて動き出す際には、牽引車で押し出してバックする必要がありますが、出発の際にも自走で前進だけで駐機場をくると旋回できるようにしています。一方、旅客はボーディング・ブリッジを使わず、ビルから飛行機まで歩行し、タラップから搭乗していただきます。

また、ハイドラントという、エプロンの下にある給油のパイプラインですが、給油時間の短縮のためには不可欠な施設です。コストのかかるバゲージ・ハンドリング・システム（受託手荷物扱い施設）も出来るだけ簡素にしました。

ターミナルビルは国際線と国内線併用のシンプルな平屋建て、旅客に分かり易い動線になっています。低コスト化を図るために屋根も建設素材そのままのむき出しです。これが逆におしゃれな感じで仕上がっています。また、非航空系の売り上げでも収益を上げるという空港側のビジネスモデルを実現するため、飲食店や物販店等のコンセッションエリアはしっかりと確保しています。また、コストカットの工夫として、スイングゲートも3つ用意しています。国内線、国際線のどちらにも状況に応じて切り替えるゲート、ス

ポットを用意しようというものです。アクセスについては、シャトルバス、リムジンバス、団体バス、自家用車、タクシー等を受け入れる施設を用意しています。鉄道利用のお客は、1期島の駅からシャトルバスを使い、所要時間5、6分、運転間隔3～6分でアクセスできます。

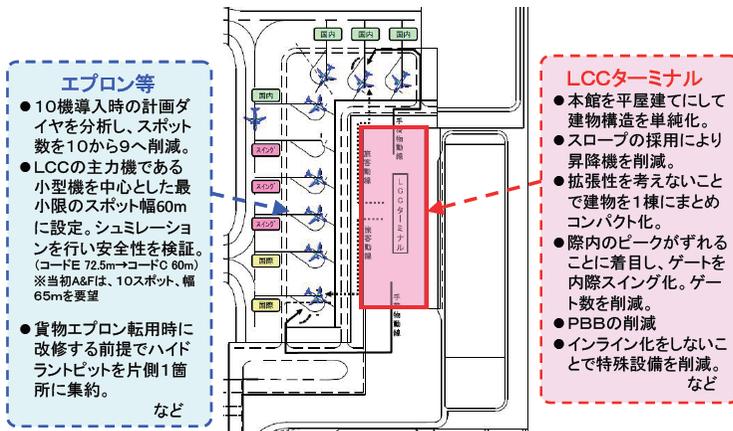
LCCターミナルが整備されるまでの動きをまとめました。2010年5月に国土交通省が成長戦略にLCC参入環境の整備の必要性を盛り込み、同年9月に全日空が関空を拠点に我が国初のLCC事業開始を表明し、2011年2月にピーチの元になる「A&F・Aviation株式会社」が設立され、LCC整備事業は10月に着工

しました。そして、着工からわずか1年という非常に短い工期で完成にこぎつけています。整備すべき施設は、ハイドランド（エプロン下の給油施設）をはじめ、駐機場のエプロン、誘導路、エプロン照明、駐車場、警備システム、上下水道等のライフライン、そして、LCCターミナルビルです。通常は、設計と工事を分離して発注するのですが、ハイドランドとターミナルビル工事は、全体工程のクリティカルパスであり、時間短縮のために設計施工発注としました。大きな建築工事では初めての試みでした

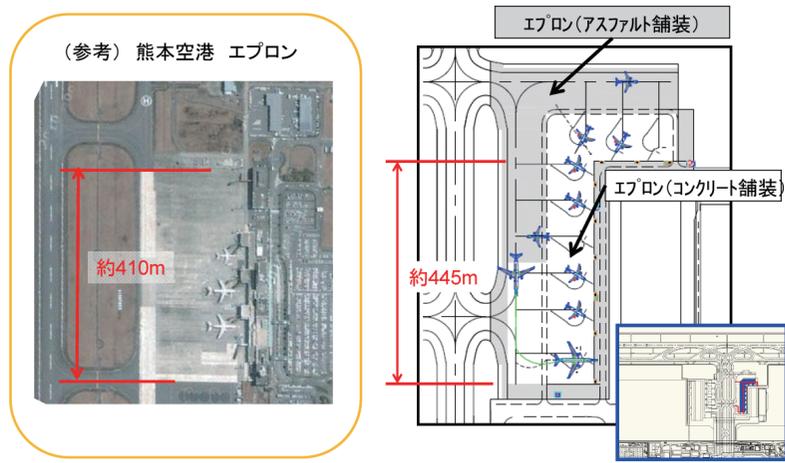
が、受注業者の方とのコミュニケーションもうまくとれ、問題なく工事を進捗できました。

コスト削減をいくつかご紹介すると、まず、当初は駐機スポットを10機分予定していましたが、運航ダイヤを精査して9スポットにしました。国内線専用が4スポット、国際線専用が2つ、あとの3つは国内・国際両用のスイングスポットです。スポットの間隔は小型機用の60mとし、1スポットだけは中型機が駐機出来るようにしました。ターミナルビルは平屋建てで、一部回廊が2階建てですが、エレベーター

計画段階でのコスト削減



エプロン舗装区分の工夫



やエスカレーターは一切なくしてスロープで対応し、メンテナンスコストがかかるモーター系を無くしました。

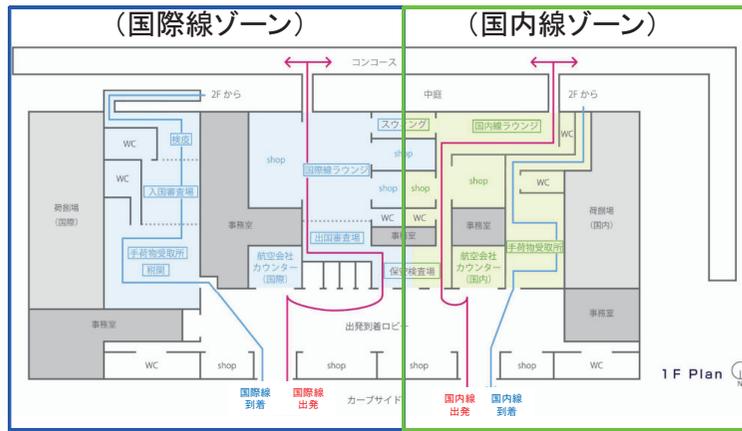
エプロンは、通常、コンクリート舗装ですが、LCC専用エプロンは、4割をアスファルト舗装にしています。LCCの飛行機は自走でスポットから出発する形態なので、通常のように、牽引車で飛行機をバックさせて一旦停止し、牽引機を外して自走で移動する必要がありません。牽引車を外す場所はいつもほぼ同じ場所になり、燃料を満載した飛行機の重さがエプロンに加わるため、轍ができないように通常はコンクリート舗装としています。LCCはスポットを出発すると自走で停止しないのですからアスファルト舗装でよいわけです。エプロンの10分のうちの4分をアスファルト舗装とすることで、コストカットもさることながら、工期を1か月以上短縮しました。コンクリート舗装の施工では、5分ごとにレールを敷設し、レール上の各種機械でコンクリートの打設から仕上げまでの各工程を省力化施工し、1日100分のペースで仕上げていきました。

ターミナルビルは、概ね幅100分、長さ200分の平屋建てで、周りの回廊だけは2階になっています。回廊の1階は出発旅客、2階は到着旅客で、出到着客を分離しています。到着のお客様は、スロープで2階に上がっていただきます。ターミナルビルの内部のレイアウトでは、国際線ゾーンと国内線ゾーンとに分かれます。国際線のお客様の出発動線は、カウンター、保安検査所、出国検査場を通

て、出発ラウンジに入り、コンセッションも用意しています。出発時間になりますと、回廊の1階の通路をとおり、ゲートを出てエプロンを40分歩くとタラップ車が待っています。到着のお客様は、スロープで回廊の2階に上がり、回廊を回ってターミナルビルにはスロープで下り、検疫、入国検査、手荷物を受け取るという動線です。国内線はCIQ検査がないため、さらにシンプルです。際内がコンパクトに隣り合っていますので、LCCのお客様にとっては、究極の際内乗り継ぎターミナルになっています。

出発到着ロビーは、天井の高さが最大8分弱で開放感があり、トップライトから自然光も取り入れ、照明にはLEDを採用するなど環境に

LCC専用ターミナルビルの内部コンセプト



出発到着ロビーのイメージ

自然光を採り入れるトップライトとLED照明



搭乗待合室のイメージ

大きなガラス面と中庭 明るくひろがりのある空間



国際線出発ロビーのイメージ



も配慮しました。床は白っぽく明るい色にしました。搭乗待合室には大きなガラス面を張り、回廊との間には中庭を造り、明るく、広がりのある空間を演出しています。中庭は、日本庭園の造り方を参考として奥行き感が出るようなデザインとしています。

ターミナルビル内の商業施設は、国際線エリアには免税店や飲食店等、国内線エリアには物販店、飲食店を配置しています。また一般エリアにも、コンビニ等の物販店、飲食店、各種サービス店を配置しました。

アクセスについては、1期島の鉄道駅とLCCターミナルビル間を、シャトルバスで6分で結

びます。各方面行のリムジンバスについてもターミナル前面に駐車場を設けます。マイカーなどの一般車には、当面300台、最大900台まで駐車可能な駐車場を準備しています。一時乗降のための自動車も、一旦駐車場に入っただき、中の一般降車場で乗降していただきます。タクシーや団体バスの駐車施設も用意しています。

グリーンを整備ですが、駐車場へ行くまでの空地には、お弁当も広げていただける小さい丘の芝生広場も造っています。農園やジョギングコース等も用意し、みなさまに愛されるエコパーク(仮称)にしていきたいと考えています。

エコパークのネーミングは現在公募中で、11月5日締め切り、賞金は3万円です。奮ってご応募いただければ幸いです。

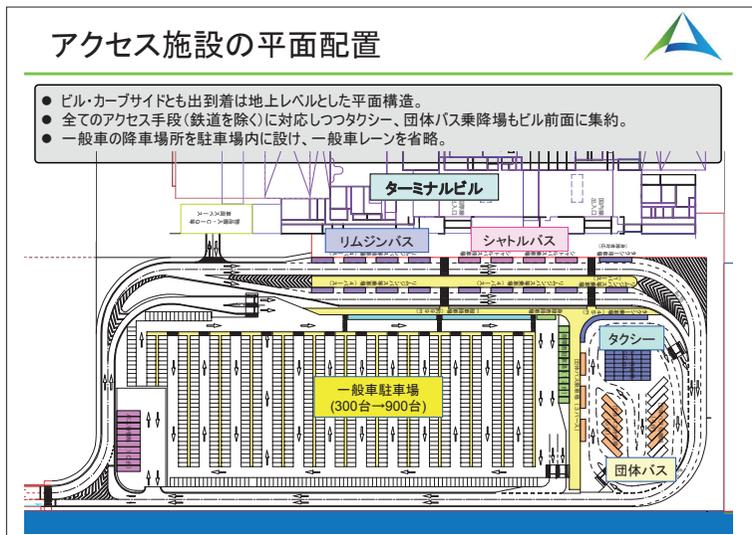
1期島のターミナルビルを第一ターミナルビル、2期島のLCCターミナルビルを第二ターミナルビルと名付け、10月27日深夜にはビルや道路の案内サインの衣替えを済ませて翌日の供用開始に備えます。

■おわりに

今回のLCCターミナル整備は、日本初の本格的なLCC拠点ターミナルの整備事業であり、我が国の空港整備にとって、エポックメー

キングとなるプロジェクトになることを信じ、1か月後に控えた供用開始に向けて最後の調整を行っているところです。

一方、新しいLCCターミナルと誘導路を挟んで向かい側には、フェデラルエクスプレス社の北太平洋地区の貨物ハブ基地を2014年春に供用すべく、設計作業を進めているところです。これからの関空を支えるLCCと貨物という両輪の基地が整備されることで、当社が掲げる「空を変える。日本が変わる」という目標が具現化されていくものと考えています。ご清聴ありがとうございました。





LCCはどこまで 関空への追い風になりうるか

産経新聞経済部 中村 智隆

海外の格安航空会社（LCC）に加え、3月に全日本空輸系のピーチ・アビエーション、7月には日本航空系のジェットスター・ジャパンと、国内系LCCも乗り入れた関西国際空港。LCC旋風の到来で、国内線、国際線ともに発着回数は好調に推移している。10月28日にはLCC専用ターミナルが供用を開始し、新関空会社はこれを足がかりにターミナル拡充も視野に入れ、LCC誘致を強化するという。関西の空の活性化、ひいては関西経済の底上げにつながることを期待したい。

◇ ◇

7月に航空担当となり、初仕事はジェットスターの関空～成田線就航の取材だった。就航当日、ロビーはジェットスターのコーポレートカラーであるオレンジ色に包まれ、なんとも賑やかな雰囲気。そんな中、鈴木みゆき社長は「関空には需要が潤沢にある。魅力的な価格を提供していきたい」と熱っぽく語った。ピーチに続く国内系LCCの就航に、「LCCが身近になり、いよいよ空の価格競争が本格化するな」と気を引き締め直したのを思い出す。

1カ月半後、その思いは現実味を増すことになった。ジェットスターは10月に関空を成田空港に続く第2の拠点空港とすることを発表。関空～那覇線を開設するとともに、8月24日就航の関空～札幌、福岡の2路線を増便し、便数は12月までに4路線で計10往復とする計画を打ち出した。国際線も、来年にもアジア方面を中心に就航する方針。また拠点化に伴い航空機の夜間の駐機や整備を実施し、パイロットや地上職員らを採用することも明らかにした。

先行するピーチは着実に利用を伸ばし、絶好

調だ。国内線は関空～札幌、福岡、長崎、鹿児島島の4路線、国際線は関空～ソウル、香港の2路線を展開。就航から半年間で国際線、国内線合わせた利用者は60万人を超え、搭乗率も79%と高水準をたたき出した。さらに10月16日には関空～台北線、2日後の18日には関空～那覇線を開設。初年度目標の利用者100万人を超えるのは確実な情勢となっている。今後も「片道4時間」の圏内で国際線に力を入れていくという。

ピーチとジェットスターの切磋琢磨が、関空を盛り上げていくことは間違いないだろう。

◇ ◇

LCCの就航に沸く関空だが、そのフィーバーにさらに拍車をかけそうなのが、10月28日にオープンするLCC専用ターミナルだ。オープンに先立つ9月25日、ターミナルが報道陣に公開された。平屋建て（一部2階建て）で、エスカレーターなどはない。天井の鉄骨はむき出しで、白色を基調にしたロビーなどは自然光を採り入れて電気代を抑える。搭乗橋もなく、利用者は航空機まで徒歩で移動することになる。

施設の簡素化を徹底するとともに、手荷物処理システム使用料なども抑え、航空会社の負担を軽減する狙いだ。また国際線利用者が払う施設使用料は、既存のターミナルより4割安い1,500円に引き下げる。国内線は出発時に400円、到着時に350円とする。国内線ではこれまで航空会社が支払っていたが、金額を下げて利用者に支払ってもらうという。実質的にピーチ・アビエーションの専用施設となる。運賃のさらなる引き下げにつながる可能性もあ

り、利用者はさらに増えそうだ。

一方で LCC 専用ターミナルについては、ジェットスターも新関空会社にラブコールを送る。ジェットスターの鈴木社長は7月の就航時から新関空会社の安藤圭一社長に対し、ことあるごとに「LCC 専用ターミナルを拡充して」と直訴。安藤社長も「次の建設を視野に入れる」などと応じていた。実際、安藤社長は「今回はピーチだけで満杯になる。ジェットスターの話もあるし、アジアから有力な LCC を引っ張ってこようと思うとスポットが圧倒的に足りない」として、次なるターミナルの建設を検討する考えだ。

LCC 専用ターミナルが新たな LCC を呼び込み、さらに拡充…。こんな「好循環」に期待したくなる。

また LCC 専用ターミナルには、関空と大阪都心部などを結ぶ路線を運行する鉄道会社やバス会社も期待を寄せる。大阪・難波と関空を結ぶ路線を運行する南海電気鉄道は、新たな割引切符の販売を検討する方針で、担当者は「LCC 利用者の多くは価格に敏感。利用状況を見て、形にしていきたい」と話す。関空へのリムジンバスを運行する関西空港交通や近鉄バス、南海バスなど7事業者は、一部路線で開業日から乗降場所に LCC 専用ターミナルを組み込む。運賃は据え置きだ。関空アクセスの向上で鉄道、バス会社が潤い、さらにこうしたことが周辺経済にも波及効果が広がっていけば言うことはない。



「関空には発展の余地がかなりある。大きな魅力だ」。9月24日に神戸市内で開かれたセミナーで、新関空会社の室谷正裕常務はこう力を込めた。24時間運用が可能な利便性、経済成長に伴って観光需要が急拡大しているアジアに近いという地の利、設備拡充の余地が多い2期島…。どれも特に LCC 誘致には有効な「殺し文句」となる。室谷常務はこうしたことを中心に説いて回り、関空の価値の再発見を呼びかけている。長く利用が低迷してきた関空だが、今、大きな追い風が吹いているといえる。

7月に関空と大阪（伊丹）空港の一体運営を始めた新関空会社は、2014年度までの経営戦略を発表した。関空が LCC をはじめとする国際拠点空港を目指し、伊丹は国内線の都市型空港として利便性の高さを生かすという。発着回数は11年度の約23万回を14年度に30万回、旅客数は約2,700万人を3,300万人、売上高は約1,200億円を1,500億円にそれぞれ引き上げる。いずれも関空と伊丹を合算した数字で、会見した安藤社長は「チャレンジング」の表現を繰り返した。しかし、14年度を目指す両空港の運営権売却（コンセッション）に向けて、「投資家に魅力を感じてもらおう」（室谷常務）ために、企業価値は少しでも高めなくてははいけない。

ただ周囲を見回すと、新関空会社が置かれている立場は決して楽なものではない。国際線の着陸料は14年に成田空港と同等にする方針だが、アジアの国際拠点空港に比べれば高水準だ。30万回の発着回数をとっても、中国・北京首都空港や韓国・仁川空港などに及ばない。また国内に目を向けてみても、成田空港は LCC 専用ターミナルを14年度に完成させるほか、羽田空港も国際線の昼間時間帯の発着枠が年間3万回増える。国内外の空港との競争は、「前門の虎、後門の狼」の状況ともいえる。

新関空会社はこれから、中期経営計画を発表する。先般の経営戦略をどう肉付けし、今後の展望をどこまで開けるか、注目したい。



航空産業の変化と株式投資リスクの推移



日本大学経済学部
手塚 広一郎

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1. はじめに

近年、航空産業を取り巻く環境は大きく変化した。このような変化を定量的に把握する方法としては、例えば、航空輸送量や価格水準などに着目して実証を行うことなどが想起される。こうした直接的に市場の変化を把握する方法に加えて、当該産業の株式投資リスクの推移を見ることで、その産業において生じた変化を解釈するという方法もある。これは、Tezuka, Ishii and Ishizaka (2012) において用いられ、海上輸送産業におけるここ2～30年の構造変化を株式投資リスクの推移から捉える試みをしている。さらに、手塚 (2012) では、同じ枠組みを用いて、わが国の航空産業の変化についての解釈を与えている。そこで、小論では、手塚 (2012) の成果をもとに、1980年から2009年の間のわが国の航空産業の株式投資リスクの推移を示した上で、それに対していくつかの解釈を与える。あわせて、今後の課題について紹介する。

2. 株式投資リスクの指標と推計方法

株式投資のリスクとして、ここではシステマティック・リスク β をその指標として取り上げる。ここでシステマティック・リスク β とは、企業（銘柄）が市場に共通したリスク（いわゆる市場ポートフォリオのリスク）に対してどの程度反応するかという、いわば市場全体の動きに対する感応度を示している。例えば、この β の値が高い銘柄は、市場全体に共通したリスクにより多く反応することになる。このとき、危険回避的で分散投資を行う投資家からは、その銘柄のリスクは高いと判断されることになる。したがって、誤解を恐れずにいえば、 β の値が高いほど、ある基準のもとの株式投資リスクが高くなるといえる。CAPM（資本資産評価モデル）を仮定すれば、この β は、以下の式を用いて推定される。

$$R_{it} - R_{ft} = \beta_{it}(R_{Mt} - R_{ft}) + e_{it}$$

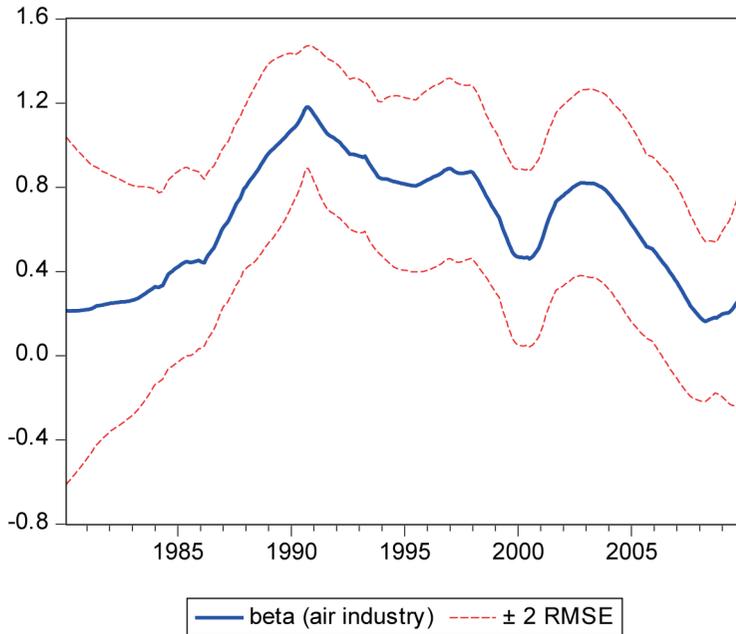
ここで、 R_{ft} は t 時点におけるリスクフリー・レートを表し、 e_{it} は t 時点での誤差項を表す。上式の左辺は個別銘柄の収益率がリスクフリー・レートからどれだけ乖離しているかを表すことによって個別銘柄のリスク・プレミアムを表し、右辺の括弧内は全銘柄からなる市場ポートフォリオのリスク・プレミアムをそれぞれ表している。手塚 (2012) および Tezuka et al. (2012) では、この式を展開させて、それぞれの時点ごとの β の値（時变的な β と呼ばれる）を推定した。具体的には、1980年1月から2009年12月までの20年間の対象として、月次データを用いて、航空産業の時变的な β を推定した。推定に際して、日本証券経済研究所『株式投資収益率2010』を利用した。

3. システマティック・リスク β の推移といくつかの解釈

推計された β の推移（パス）を表したのが、次の図である。おおまかに言えば、この図の β の値

が高いほど航空産業の株式投資リスクが高い状態であるとされる。この図から、1990年ごろに大きな山があり、その後2000年前後にいちど減少した後、再び上昇し、2008年あたりでもっとも低くなっていることが見て取れる。この図に関しては、次のようないくつかの観点から、解釈を加えることができる。

図：航空産業の β の推移（1980年1月～2009年12月まで）



第一のポイントとして、経済的規制の緩和による影響があげられる。2000年の航空法の改正による需給調整規制の廃止や価格規制の規制緩和による競争促進政策は、競争が激しくなることによって産業が直面する不確実性を高め、その結果として β の値を増加させる可能性がある。このポイントにもとづいて、図を解釈すると、1985年の航空憲法の廃止（45・47体制における方針の廃止）のあたりまでは β の値が相対的に低い。しかし、1985年以降、 β の値が増加し、1990年以降2004年ごろまでは、2000年前後の“くぼみ”を除けば、相対的に高い値で推移している。この期間には、1990年代半ばから2000年の需給調整規制の廃止に至るまでの時期も含まれている。それゆえ、（確証を得るためにはより正確な検証が必要となるものの）一連の規制緩和が実施された時期は、その β の値の高さから、規制緩和と競争促進が既存企業に対して収益の面で負の影響を与える、と株式市場が評価していた、と考えられる。逆に、もしこの解釈が成り立つとするならば、株式市場では競争導入や新規参入が有効に機能していたと評価できるかもしれない。

第二のポイントとして、日本航空と日本エアシステムの合併があげられる。合併は、市場の集中度を高めることで競争を減じさせる効果がある。したがって、 β の値も減少する可能性がある。ただし、両社が合併するにあたって導入された競争促進のための政策が有効に機能すれば、 β の値は増加する可能性がある。この点については、2002年から2006年にかけて、 β はいったん増加し、その後減少している。したがって、日本航空と日本エアシステムの事業統合そのものが進展した時期は、航空産業自体の株式投資リスクが高くなっている。それゆえ、もし合併が β に対して影響を与えているとすれば、それは、投資家にとってのリスクを高める方向に作用したものと見て取れる。

しかし、2006年以降、合併が定着した後は、 β が減少している。

第三の観察ポイントとして、燃料費の価格変動（および価格の高騰）があげられる。燃料費の価格変動は、航空産業の直面するリスクを高める。特に1990年代の湾岸戦争や2000年代後半の金融危機に至る原油価格の高騰は、航空産業に大きな影響を与えていると考えられるため、それによって β が増加する可能性ある。その一方で、航空産業においてサーチャージが導入されることは、企業の燃料費にかかるリスクを低減させ、 β を減少させる可能性もある。このポイントについては、 β の動きに大きく関連していると考えられる。とりわけ、1990年の β の上昇は湾岸戦争による原油価格の高騰と考えられ、2002年ごろの β の増加は中東情勢による原油価格を反映したものと解釈できるかもしれない。ちなみに、金融危機以前の原油価格高騰では2003年ごろから1バレルあたり40ドルを超え始め、2008年6月ごろにピークを迎えている。ところで、1990年前後の燃料費の上昇と2000年代後半の上昇との間で同じように燃料費が高騰したにもかかわらず、 β の変動の大きさが異なるのは、サーチャージの導入の有無が影響しているかもしれない。もしサーチャージの導入が、燃料費価格のリスクを緩和する効果があるとすれば、2000年代半ば以降の β の減少傾向はこの導入によるものと解釈できるかもしれない。

4. 今後の課題

ここでは、航空産業の株式投資リスクがどのように変化してきたかという問題を取り上げ、手塚（2012）において推計されたシステムティック・リスク β を推移を図として示し、いくつかの解釈を与えた。ただし、小論の推計方法は、航空産業に属するすべての銘柄の平均収益率が用いられたこと、日次データではなく月次データを用いられていることなど、課題も多く、あくまで簡便な分析にとどまるものである。加えて、ここで2009年までの期間までしか扱っていないために、近年のわが国におけるLCCの参入などの影響も考慮されていない。LCCの参入は、今後のわが国の航空の市場構造を変化させ、それゆえシステムティック・リスク β の推移にも影響を与えると予想される。同様に、空港政策をめぐる最近の動向も航空産業に対して影響を与える（与えてきた）と思われる。これらの項目は、今後の課題として残される。さらに付記することとして、空港政策に関して言えば、この枠組みの下で、海外の株式市場に上場されている（されていた）空港会社のデータを用い、 β の推移を表すことで、空港政策と株式投資リスク、したがってファイナンスとの関連についても分析が可能になると思われる。

【参考文献】

手塚広一郎(2012)『株式投資リスクに見るわが国航空産業の構造変化』、航空政策研究会2011年度研究助成論文。
Tezuka,K., M.Ishii, and M.Ishizaka, (2012) "Relationship between CAPM- β and market changes in the Japanese liner shipping industry," Maritime Policy and Management, Vol. 39, No. 3, pp.297-319.

関西国際空港 LCC ターミナル見学会

10月5日に新関西国際空港株式会社のご厚意により、LCC ターミナルの見学会を開催しました。

- 見学先 新関西国際空港株式会社 LCC ターミナル
- 開催日時 平成 24 年 10 月 5 日（金）午後 2 時～ 4 時
 - 14:00 ホテル日航関西空港 1 階フロント前ロビー集合
 - 14:10 チャーターバス出発
 - 14:20～15:20 LCC 専用ターミナルビル現地見学
 - 15:30 ホテル日航関西空港 1 階で解散
- 参加者 賛助会員（特定会員）20 社 55 名



LCCターミナルへの道路



天井8mのターミナルビル内



ターミナルビル内での山縣部長の説明風景

新関西国際空港(株)技術・施設部山縣部長にご説明、ご案内をしていただきました。参加者からの質問にもお答えいただきました。

◆LCC専用ターミナルの概要

2012年10月28日にオープンするLCCターミナルのコンセプトは3点、多頻度運航の実現・最短の駐機時間・LCCビジネスモデルの最大限発揮出来る機能性・経済性・安全安心である。

機能性では、ターミナルと駐機場を一体に整



免税店

備し、ターミナルはコンパクトに集約し、駐機場は、飛行機が自走で出入り出来るようにしている。具体的には、飛行機は自力ではバックできないため、出発の際に牽引車を使用しないで自走で旋回できるようにしている。

一方、旅客はターミナルビルから飛行機まで歩行し、ボーディング・ブリッジを使わずタラップで搭乗する。雨のときは傘を用意する。

経済性では、コストカットで施設を安く提供することを徹底的に追求し、基本サービスや基本機能、そして安全安心には十分配慮した。



国際線出発出口



商業テナント



駐車場

エプロンは駐機場9スポット、国内線4機、国際線2機、国内線、国際線のどちらにも状況に応じて切り替えるスイングゲート3機、ハイドランドという給油時間短縮に不可欠な給油パイプラインを施設し、バゲージ・ハンドリング・システム（受託手荷物扱い施設）も出来るだけ簡素にした。

ターミナルビルは国際線と国内線併用のシンプルな平屋建て、旅客に分かり易い動線、低コスト化を図るために屋根も建設素材むき出しで、これが逆におしゃれな感じで仕上がっている。また、非航空系の収益を実現するため、飲食店や物販店等のコンセッションエリアはしっかりと確保している。

アクセスは、連絡バス、リムジンバス、団体バス、自家用車、タクシー等を受け入れる施設が用意されており、鉄道利用の場合は、1期島のエアロプラザ南側から無料の連絡バスが運行。所要時間5～6分、運転間隔3～6分でアクセスできる。自家用車300台の駐車場を整備。

エコパークは現在まだ植栽中で中には入れなかったが、駐車場東側の空地に整備され、農園やジョギングコース、芝生広場で弁当を

広げて飛行機の離発着が見れる人気スポットになるであろう。

見学会参加者は、オープン前のターミナルビルの簡素さと想像以上の大きさに驚愕することしきりであった。大変参考になったとの感想が多く聞かれた。

ご説明いただいた新関西国際空港株式会社・施設部山縣部長、及びお世話いただいた新関西国際空港株式会社スタッフの皆様改めて謝意を表します。



中庭（京都の東福寺庭園をイメージに）

2012 年（平成 24 年）8 月運営概況（速報値）

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

○乗入便数 183.4 便/日（対前年比 121%）

国際線： 122.2 便/日
（対前年比 116%）
国内線： 61.1 便/日
（対前年比 133%）

発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 122%と 11ヶ月連続で前年を上回り、8月として開港来最高となりました。これにより 2012 年 1 月より 8 ヶ月連続で月の最高実績を塗り替えております。国内線は新規就航や季節運航便等により合計で 133%と引き続き好調となっており、国際線・国内線合計でも 121%と 11 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 54.1 千人/日（対前年比 121%）

国際線： 37.6 千人/日
（対前年比 118%）
国内線： 16.5 千人/日
（対前年比 127%）

旅客数について

国際線旅客数は、全体として 118%と 10 ヶ月連続で前年を上回っております。内訳として日本人旅客は 112%と 14 ヶ月連続で前年を上回っております。外国人旅客につきましては 141%と 6 ヶ月連続で前年を上回り、8 月として開港来最高となったことから、3 ヶ月連続で過去最高のご利用となっております。国内線旅客数につきましても 127%と 11 ヶ月連続で前年を上回っております。

○貨物量 1,886t/日（対前年比 103%）

国際貨物： 1,799t/日（対前年比 105%）
積込量： 836t/日（対前年比 106%）
取卸量： 963t/日（対前年比 104%）
国内貨物： 86t/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 3 ヶ月連続で前年を上回りました。積込は 4 ヶ月連続で前年を上回り、取卸は 3 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 9 月 20 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 8 月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
近畿圏	1,087,047	91.8	21.5	1,115,218	98.6	19.2	△ 28,171
管内	660,837	90.0	13.1	855,484	102.2	14.7	△ 194,646
大阪港	220,175	92.8	4.4	363,529	94.4	6.3	△ 143,353
関西空港	318,205	92.4	6.3	225,886	107.7	3.9	92,320
全国	5,045,868	94.2	100.0	5,799,995	94.6	100.0	△ 754,128

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
関西空港	318,205	92.4	6.3	225,886	107.7	3.9	92,320
成田空港	613,194	77.9	12.2	741,501	97.9	12.8	△ 128,307
羽田空港	16,344	135.2	0.3	31,939	111.0	0.6	△ 15,595
中部空港	51,989	98.8	1.0	75,186	96.3	1.3	△ 23,197
福岡空港	45,492	89.9	0.9	35,424	132.6	0.6	10,068
新千歳空港	2,249	46.1	0.0	2,881	122.6	0.0	△ 631

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

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合計	
	外国人入国:(1日平均)	外国人出国:(1日平均)	日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(1日平均)	外国人入国:(1日平均)	外国人出国:(1日平均)	日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(1日平均)	合計	(1日平均)
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成21年	1,357,558	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,052,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,188	9,176	10,180,605	27,909
平成23年1月	131,920	4,260	126,230	4,070	270,190	8,720	252,650	8,150	780,990	25,190
平成23年2月	127,500	4,550	130,480	4,660	247,530	8,840	277,930	9,830	783,440	27,980
平成23年3月	88,160	2,840	127,590	4,120	332,980	10,740	312,810	10,090	861,540	27,790
平成23年4月	73,920	2,460	70,200	2,340	226,800	7,560	240,010	8,000	610,930	20,360
平成23年5月	84,080	2,710	73,920	2,380	247,540	7,990	231,520	7,470	637,060	20,550
平成23年6月	104,200	3,470	97,800	3,260	253,970	8,470	256,070	8,540	712,040	23,730
平成23年7月	128,430	4,140	129,420	4,170	282,340	9,110	286,140	9,230	826,330	26,660
平成23年8月	120,120	3,870	127,990	4,130	342,660	11,050	347,820	11,220	938,590	30,280
平成23年9月	114,250	3,810	102,600	3,420	322,570	10,750	310,150	10,340	849,570	28,320
平成23年10月	126,360	4,080	123,920	4,000	297,860	9,610	295,750	9,540	843,890	27,220
平成23年11月	127,200	4,240	123,040	4,100	288,160	9,610	290,930	9,700	829,330	27,640
平成23年12月	117,760	3,800	130,090	4,200	283,340	9,140	287,020	9,260	818,210	26,390
平成23年累計	1,343,900	3,680	1,363,280	3,740	3,395,940	9,300	3,388,800	9,260	9,491,920	26,010
平成24年1月	143,410	4,630	132,110	4,260	274,750	8,860	263,110	8,490	813,380	26,240
平成24年2月	101,120	3,490	110,210	3,800	291,680	10,060	315,610	10,880	818,620	28,230
平成24年3月	140,630	4,540	122,680	3,960	361,740	11,670	342,150	11,040	967,200	31,200
平成24年4月	185,120	6,170	194,200	6,470	261,560	8,720	271,520	9,050	912,400	30,410
平成24年5月	141,910	4,580	133,560	4,310	285,480	9,210	276,680	8,930	837,630	27,020
平成24年6月	140,620	4,690	136,680	4,560	289,560	9,650	290,270	9,680	857,130	28,570
平成24年7月	180,460	5,820	179,300	5,780	307,150	9,910	310,790	10,030	977,700	31,540
平成24年8月	168,960	5,450	184,200	5,940	380,520	12,270	391,270	12,620	1,124,950	36,290
平成24年9月	143,800	4,790	127,120	4,240	336,340	11,210	308,240	10,270	915,500	30,520
平成24年累計	1,346,030	4,910	1,320,060	4,820	2,788,780	10,180	2,769,640	10,110	8,224,510	30,020
前年同期	972,580	3,560	986,230	3,610	2,526,580	9,250	2,515,100	9,210	7,000,490	25,640
対前年同期比	138.4%		133.8%		110.4%		110.1%		117.5%	

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

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況 平成 24 年 8 月実績【速報】

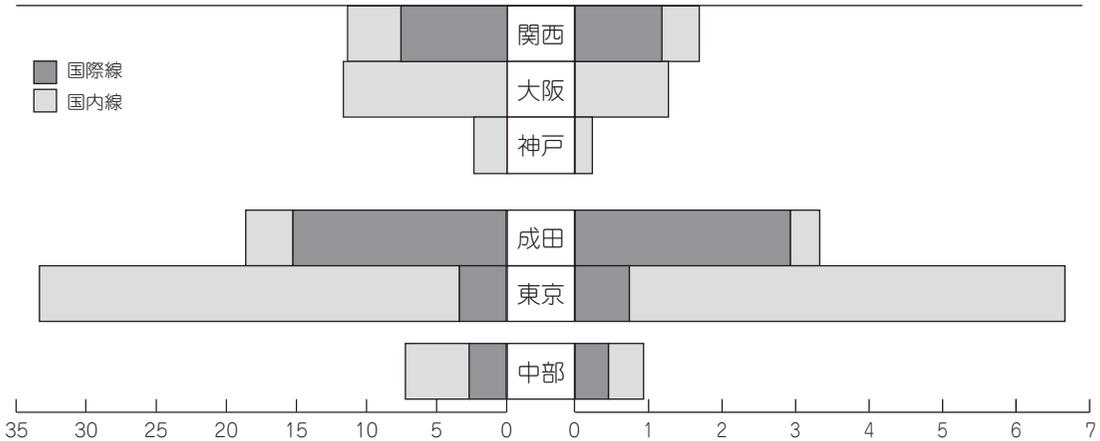
区分	空港名	国際線	前年同月比	国内線	前年同月比	合計	前年同月比
発着回数 (回)	関西 3 空港	7,578	116.4%	17,814	110.1%	25,392	111.9%
	関西	7,578	116.4%	3,790	132.6%	11,368	121.4%
	大阪(伊丹)	0	—	11,688	103.6%	11,688	103.6%
	神戸	0	—	2,336	114.5%	2,336	114.5%
	成田	15,305	106.4%	3,359	186.1%	18,664	115.3%
	東京(羽田)	3,370	106.7%	30,025	100.0%	33,395	100.7%
	中部	2,709	106.2%	4,564	93.0%	7,273	97.5%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,165,438	118.4%	2,003,201	102.9%	3,168,639	108.1%
	関西	1,165,438	118.4%	511,184	126.8%	1,676,622	120.8%
	大阪(伊丹)	0	—	1,259,985	97.8%	1,259,985	97.8%
	神戸	0	—	232,032	91.1%	232,032	91.1%
	成田	2,888,007	109.4%	406,076	240.0%	3,294,083	117.3%
	東京(羽田)	731,158	107.6%	5,873,906	100.7%	6,605,064	101.4%
	中部	448,600	105.0%	473,100	96.1%	921,700	100.2%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	55,777	104.7%	14,381	101.5%	70,158	104.0%
	関西	55,777	104.7%	2,678	78.6%	58,455	103.2%
	大阪(伊丹)	0	—	11,081	110.1%	11,081	110.1%
	神戸	0	—	622	88.9%	622	88.9%
	成田	156,309	105.7%	集計中	—	156,309	105.7%
	東京(羽田)	10,567	100.8%	60,447	105.5%	71,014	104.8%
	中部	8,478	101.4%	2,172	98.5%	10,650	100.8%

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

(単位:千回) 発着回数

旅客数 (単位:百万人)



関西空港調査会からのお知らせ

○第394回定例会（平成24年9月25日開催）

「関西国際空港におけるLCCターミナルの整備」をテーマに鈴木 慎也氏（新関西国際空港㈱取締役）の講演会を開催した。

○第395回定例会（平成24年10月18日開催）

「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」をテーマに平岡 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）の講演会を開催した。

○見学会（平成24年10月5日開催）

新関西国際空港㈱のご厚意により関西国際空港LCC専用ターミナルの見学会を実施した。（参加者59名）

○第2回空港経営研究会（平成24年9月27日開催）

「公共施設等運営権制度・契約と空港について」

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（平成24年10月2日開催）

「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績」

○第2回航空需要創出研究会（平成24年10月12日開催）

「ビジネスインバウンド（MICE）需要の拡大」

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）

今後の予定

○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。一般の方はご参加いただけません。

○第396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11月13日（火）

場 所 大阪キャッスルホテル 6階 鳳凰の間

テ ー マ 「新関西国際空港株式会社の経営計画について」（仮題）

講 師 室谷 正裕氏（新関西国際空港㈱ 常務取締役）

○第397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11月30日（金）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「関西国際空港の冬ダイヤとLCCやエアラインの動向について」（仮題）

講 師 住田 弘之氏（新関西国際空港㈱ 執行役員兼航空営業部長）

※ 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。

○第2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11月9日（金）13:00～15:00

場 所 大阪キャッスルホテル

話題提供 「コミュニティデザイン 人と人をつなぐ仕組みを作る」

講 師 山崎 亮氏（京都造形芸術大学教授）

事務局だより

▶ 「『すごい速い』や『むかつく』『1コ上』——。日常会話でこういった表現を使う人の割合がおおよそ半数に上ることが、文化庁の国語世論調査で明らかになった。」ことを数日前の新聞で知った。

多くは若者から広がるこの種の言葉は他にも幾つか思い当たるが、最近頃に気になるのが「…になります」である。注文の皿を運んできては「A 定食になります」。トイレの場所を聞くと「あちらになります」。人を案内しては「こちらが受付になります」といった具合であるが、どうも違和感があって気になって仕方が無い。

これらは本来、全て「…です」または「…でございます」と言うべきところだ。察するに丁寧語の「…でございます」と言いにくいので何となく格好を付けて「…になります」になったのだろうか？

これも何れは使う人が多くなって市民権を得るかもしれないが、年寄りの固陋ゆえ、こんな日本語の流れに少しムカツウのである。読者諸賢の所感や如何。

(Ko)

悠久の歴史と文化を有した紀州屈指の古刹

根来寺 (岩出市)



根来寺大塔 (国宝)



新義真言宗の総本山である一乗山大伝法院根来寺。古くは学問の寺として栄え、鉄砲隊を率いた根来衆の古里でもあり、境内には木造大塔として日本最大を誇る国宝の大塔をはじめ、大師堂など重要文化財が点在しています。

根来寺及びその周辺は春の桜や秋の紅葉の名所としても名高く、特に根来寺の前山にある八十八ヶ所の石仏が配された約3kmの五百仏山遊歩道は、手軽に散策が楽しめる人気のコースとなっており、四季折々の風景を楽しみながら歴史自然散策をしている人や参拝者などで賑わっています。

また、根来寺の開祖である覚鑿上人の名をいただいた「紀州根来寺かくはん祭り」は、毎年11月の第4土曜日に紅葉に彩られた境内で盛大に行われ、神楽や郷土芸能が披露されるほか、根来塗り（漆器）の体験コーナーなど多彩なイベント体験ができます。



紀州根来寺かくはん祭り (神楽)

■アクセス

(電車で) ▼JR阪和線「紀伊」駅から「粉河駅前ゆき」又は「近畿大学ゆき」バスにて「根来」下車、徒歩15分

▼JR阪和線「和泉砂川」駅・南海本線「樽井」駅から「岩出駅前ゆき」バスにて「根来寺」下車又は「岩出図書館」下車、徒歩10分

(※「根来寺」に停車しない便の場合は、「岩出図書館」で下車)

(お車で) ▼阪和自動車道泉南ICから岩出方面へ、風吹トンネルを抜けて最初の信号を左折約2分(※駐車場無料)

■拝観時間

〈大塔・大師堂などの有料拝観施設〉

(4月~10月) 9:10~16:30 (11月~3月) 9:10~16:00

■拝観料

大人(中学生以上)500円

■問合せ先

新義真言宗 根来寺

(所在地) 和歌山県岩出市根来2286 (TEL) 0736-62-1144

(FAX) 0736-62-1044

(公式HP) <http://negoroji.org/>