



# KANSAI 空港レビュー



No.410  
2013.1

## CONTENTS

### 1 巻頭言

更なる飛躍の年に  
黒田 勝彦

### 2 関西国際空港2012年のあゆみ(平成24年1~12月)

### 3 各界の動き

### 10 講演抄録

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  
住田 弘之

### 22 第1回懇話会

アジアの物流マーケットの現状と今後の展望  
黒田 勝彦

### 35 プレスの目

新関西空会社、中期計画達成に二つのリスク  
仲嶋 芳浩

### 37 航空交通研究会研究レポート

ニホンカワウソの絶滅と離島空港の未来  
湧口 清隆

### 40 データファイル

- ・運営概況について[平成24年11月分](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成24年11月分)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・平成24・25年年末年始繁忙期間(12月26日~1月7日)における  
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11月分)

#### 【表紙写真】「エジプト航空 A330-200」

エジプト航空 MS963 便 カイロから到着した A330-200 である。

2011年2月から一時運休していたが2012年12月から運航を再開した。

これまで4発機 A340-200 で運航していたが運航再開からは新塗装の双発機 A330-200 に機材変更していた。

新塗装機には天空の神ホルスが機首と垂直尾翼に大きく描かれていた。

## 更なる飛躍の年に



一般財団法人 関西空港調査会理事長  
神戸大学名誉教授

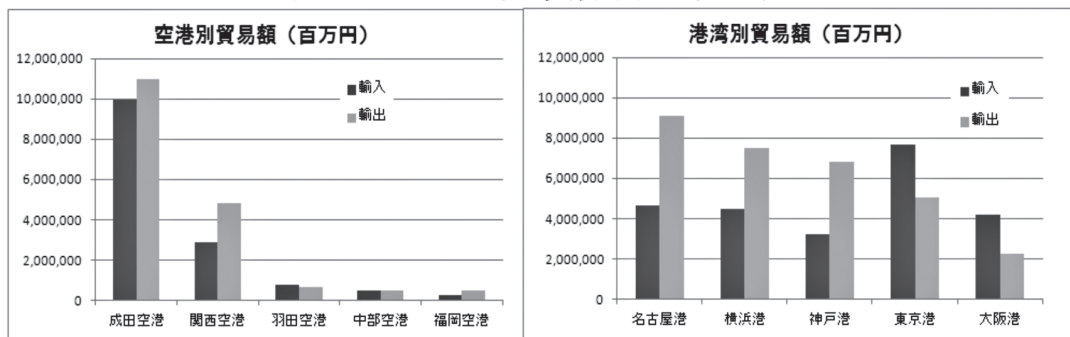
黒田 勝彦

新年明けましておめでとうございます。皆さまにおかれましては良き新年をお迎えのことと拝察申し上げます。

さて、昨年は関西の永年の悲願でありました「関西空港の財務体質の抜本的改正」の手だてとして伊丹空港を民営化した上で関西空港株式会社と経営統合が行われ、御承知のように新関西国際空港株式会社が発足いたしました。新会社は安藤圭一社長を迎え新経営戦略を構築し、既に、着々と新経営戦略の実現に向けて歩み出しています。経営戦略の柱の一つとしてLCCの招致は確実に実を結び、昨年ピーチを初め多くのLCCが関空に乗り入れを開始し「LCC元年」と言える状況になりました。また、Fedexが極東航空貨物の基地として関空を選択し関空敷地内での貨物上屋の整備も進んでいます。一方、関西の物流関連では、神戸港埠頭株式会社及び大阪港埠頭株式会社がそれぞれ「特例港湾運営会社」として国土交通大臣の指定を受け、

昨年12月28日付けで特例運営会社として発足しています。ちなみに、23年度の貿易収支は円高や世界的景気の低迷で赤字でありましたが、日本の貿易収支は図に示しましたように、空港では関空、港湾では名古屋港、神戸港、横浜港が貿易黒字の稼ぎ手となっています。特に関西空港は貿易額は成田空港に比べて小さいですが、黒字額は全国一位を、また、神戸港は黒字額では名古屋港に次いで全国2位の地位を占めています。四大都市圏で見ますと、1位は中部圏（約5.7兆円：中部空港+名古屋港+清水港+三河港）で2位は関西圏（約3.6兆円：関西空港+神戸港+大阪港）、3位は東京圏（1.3兆円：成田空港+東京+横浜港）、4位が北九州圏（0.7兆円：福岡空港+北九州空港+博多港）となっています。日本の製造拠点である中部には及びませんが、関空と神戸港は関西圏の貿易黒字の稼ぎ手です。Fedexが本格的に活動を開始すると更なる飛躍が望めます。

図 空港・港湾別貿易収支（H23）



（H23年度財務省積卸港別貿易統計による）

## 関西国際空港2012年のあゆみ（平成24年1～12月）

- 1月・年末年始の出入国者数が39万3,700人で、前年同期に比べて6.4%増
  - ・2011年の運営概況（速報値）によると、国際線の旅客数は前年比6%減の1,352万663人で、2年ぶりの減少
  - ・関空夏ダイヤ、国内線が前年の1日43便(11都市) から28%増の55便(12都市)
  - ・泉州市・町関西国際空港対策協議会は、木村慎作・大阪府副知事と、福島関西国際空港会社社長に対し、関空の国際ハブ(拠点) 化の早期実現などを求める要望書を提出
- 2月・関空の1月の国際線の外国人旅客数は前年同月比6%増の27万5,520人で、1月として過去最高
- 3月・ピーチ・アビエーションの第1便が拠点の関西空港から新千歳空港へ出発した。LCCが国内路線を飛ぶのは初めて
  - ・関空が「2012 Air Cargo Excellence Survey」で、アジア地域の貨物取扱量40万t以上100万t未満部門で通算で5度目の1位
  - ・政府が「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置および管理に関する法律」施行令を閣議決定
  - ・関空2012年夏ダイヤ、国際線ピーク時の8月に前年比134便増の週862便と開港以来の最高を更新
  - ・関空が、世界空港評議会（アジア太平洋地域）が初めて設けたグリーンエアポート表彰制度で、「審査員特別賞」を受賞
- 4月・政府が全額出資する関西・伊丹両空港の運営会社、新関西国際空港会社が発足
  - ・2011年度の運営概況（速報値）によると、国際線と国内線を合わせた旅客数は1,385万7,044人で前年度比2%減少
  - ・関西国際空港全体構想促進協議会は、同空港を拠点とする航空会社を対象に着陸料を補助する「拠点化定着激励一時金」を創設
- 5月・大阪府市統合本部の地下鉄改革プロジェクトチームは会合で、市営地下鉄四つ橋線を延伸し阪急、南海両電鉄と接続して新大阪と関西空港を結ぶ構想を発表
  - ・大阪入国管理局関西空港支局は、ゴールデンウィーク期間の出入国者数が前年比27.1%増の36万4,300人だったと発表
  - ・関空会社の2012年3月期連結決算は、純利益が前期比12.5%増の82億3,800万円になったと発表
- 6月・関西・神戸両空港を結ぶ高速船「神戸～関空ベイ・シャトル」の乗客数が、2006年7月の就航以来200万人を突破
  - ・新関西国際空港会社、7月の経営統合後の新役員体制を発表。三井住友銀行出身で新関空会社の社長を務める安藤圭一氏が社長兼最高経営責任者（CEO）、パナソニック出身で現在の関西国際空港会社社長の福島伸一氏が会長に就任
  - ・関西国際空港会社は、新関西国際空港会社との会社分割・吸収により、社名を7月1日から「関西国際空港土地保有会社」に変更すると発表
  - ・新関西国際空港会社は、大阪国際空港ターミナルビル会社との間で、ターミナルビル会社を子会社化する協定を結び、国が認可
- 7月・新関西国際空港会社は、取締役会で役員体制を決定したと発表
  - ・日本航空などが出資するLCC、ジェットスター・ジャパンが成田～関西線に就航
  - ・新関空会社は、2014年度までの経営戦略を発表
  - ・新関空会社は、関西空港の旅客数が3億人を突破したと発表
  - ・新関空会社は、LCC専用ターミナルの国際線旅客サービス使用料（PSFC）を1,500円にすると発表
- 8月・大阪入国管理局は、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
- 9月・国土交通省は、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40億円を盛り込む
  - ・国土交通省は、関西・大阪両空港を一体運営する新関西国際空港会社が、旧関空会社から引き継ぐ資産と負債の評価額を公表
- 10月・関空2012年冬ダイヤ（2012年10月28日～2013年3月30日）の国際定期便は、ピークの13年3月に旅客と貨物を合わせ週853便の見通しで、冬ダイヤでは過去最高
  - ・2012年度上半期の運営概況（速報値）によると、国際線旅客便が22%増の3万5,572回と上半期としては過去最高
  - ・新関西国際空港会社は、2014年度までの3年間に548億円を投資することを柱にした中期経営計画を発表
- 11月・新関空会社は、関空・伊丹両空港一体運営を7月に始めて初となる9月中間期の連結決算を発表。売上高にあたる営業収益は両空港合わせて503億円、営業利益は143億円。
  - ・泉佐野市は、関空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、2013年3月30日に徴収を始めると発表

# 各界の動き

## 関西国際空港

### ●エジプト航空がカイロ線再開

エジプト航空は12月2日、関西～カイロ線の運航を再開した。エアバス A330 - 200 型機で、週2便運航する。2011年1月の大規模デモ発生による政情不安を受けて同年2月に運休しており、1年10か月ぶりの直行便再開となる。

### ●社長、仙台空港運営に意欲

安藤圭一新関西国際空港会社社長は12月4日の記者会見で、「仙台空港などで議論されているコンセッション（運営権売却）のような話があれば手を挙げたい」と話した。同時に「九州などにも関心を示している空港がある」と指摘。参入余地の拡大に期待を示した。また早ければ2014年度中に実施する運営権の売却価格について最大9,000億円程度になるとの見通しを示した。

### ●関西駐在総領事に成長戦略説明

新関西国際空港会社は12月7日、関西にある総領事館・領事館との懇談会を開いた。安藤新関西国際空港会社社長は格安航空会社（LCC）の就航拡大を柱とする成長戦略や、2014年度を目指す運営権売却の見通しなどについて説明、泉州沖5kmの海を埋め立てた建設ノウハウをアジアなど新興国に売り込むとともに経営統合で培ったコスト削減などのノウハウを国内空港に提供するなどコンサル業務に参入する考えを明らかにした。

### ●南海、ピーチ機内で販売する割引切符を値下げ

南海電気鉄道は12月7日、LCC、ピーチ・アビエーションの機内で販売している割引切符を12月9日から値下げすると発表した。大阪・難波と関西空港を結ぶ特急「ラピート」の片道料金1,250円が1,000円になる。関空連絡橋の施設使用料引き下げに伴うもの。

### ●大阪活力グランプリを受賞

大阪の産業や地域経済に貢献した企業などを称える「大阪活力グランプリ」（大阪商工会議所主催）の表彰式が12月17日、大阪市内で開かれ、「新関西国際空港会社の設立とLCCの就航」がグランプリに選ばれた。福島伸一新関西国際空港会社社長や関空を拠点とするLCC、井上慎一ピーチ・アビエーション最高経営責任者（CEO）が出席、福島会長は「これからも地元経済界や自治体の支援のもと、ネットワークを強化していきたい」とあいさつ。井上CEOも「関東らしくない、関西らしいおしゃれで面白い会社にしていきたい」と意気込みを語った。

### ●ジェットスター・ジャパン、拠点化3月以降に

LCCのジェットスター・ジャパンが社内規定を満たしていない整備士に機体の最終チェックをさせた問題で、同社は12月17日、国土交通省に改善計画書を提出した。整備本部に7人を増員して企画部門を新設。事業拡大に伴う規定のチェックなどと日常の整備業務を切り離し、余裕を持たせる。いったん無期延期とした関西空港の拠点化は2013年3月以降を目指す。

関空の拠点化延期に伴う欠航や運航便の時刻変更により、10月28日から13年3月30日までの期間中、約2万2,000人に予約の取り消しなどの影響が生じた。

### ●海上アクセス、再生計画案を認可

民事再生手続き中の神戸市の第三セクター、海上アクセスは12月17日、神戸地裁から再生計画案の認可を受けた。市への借金約134億円を時価評価し、1億7,000万円分の株式に交換。財務を改善し、2017年度以降、毎年約3,000万円の黒字を見込む。

#### ●水素グリッド研究会を設立

新関西国際空港株式会社は環境先進空港を目指して、「KIX スマート愛ランド構想」の実現に取り組んでいるが、その一環として水素エネルギーの更なる活用を図るため、12月19日、「KIX スマート愛ランド水素グリッド研究会」を設置したと発表した。研究会は、同社のほか岩谷産業、トヨタ自動車、大阪府が参加、実証例のないメガワット級の水素エネルギーシステム（水素製造・貯蔵・燃料電池及びステーション）の構築を目指すほか、2015年に予定される燃料電池自動車の本格市場導入や、今後の水素社会の到来を見据えて、関西空港で世界に先駆けた大規模な水素インフラ整備の実証を行う。

#### ●年末の国際線旅客、5%増と予想

新関西国際空港会社は12月19日、年末年始（12月26日～1月7日）に関西空港の国際線を利用する旅客が前年同期比5%増の41万3,500人になるとの予想を発表した。1日当たり3万1,800人で、2年連続の増加。LCCの増便や円高の影響と分析している。渡航先では、尖閣諸島をめぐる問題で関係が冷え込む中国は、36%減の2万500人に落ち込み、台湾が39%増の2万7,700人と韓国、東南アジアに次ぎ3位に入った。

#### ●ユナイテッド、サンフランシスコ線機材を大型化

ユナイテッド航空は12月5日、2013年夏期スケジュールの6月6日から関西～サンフランシスコ線のデAILY直行便に、現行のボーイング777型機（258席）に代えてボーイング747-400型機（374席）を投入すると発表した。夏季繁忙期に、特に需要の高い路線に大型機を導入することで、より多くの個人旅行の需要に対応し、大型団体の受け入れも容易になると、している。

#### ●11月の国際線旅客は3%増

新関西国際空港会社が12月19日発表した11月の運営概況（速報値）によると、国際線旅客数は前年比3%増の88万3,586人だった。中国の旅客は減少しているが、全体では13か月連続で前年を上回った。このうち、日本人旅客数は4%減の55万8,640人で2か月連続の減少となったが、外国人旅客は21%増の30万5,140人と9か月連続でプラスとなり、11月としては開港以来過去最高となった。国内線旅客数は49%増の42万9,677人で、14か月連続の前年超えとなった。

旅客便の発着回数は、国際線は9%増の5,465回となり、11月として開港以来過去最高を記録。14か月連続で前年を上回るとともに、11か月連続で月の最高実績を更新した。国内線は新規就航などが奏功し、56%増の3,606回と好調に推移した。

#### ●ピーチ、2013年9月に釜山線就航

釜山地方航空庁は12月24日、ピーチ・アビエーションが2013年9月から釜山～関西線に就航する予定だと明らかにした。

#### ●トルコ航空、デAILY運航再開へ

トルコ航空は2013年4月1日から、関西～イスタンブール線のデAILY運航を再開する。12年夏期スケジュールからデAILY運航を開始していたが、冬期スケジュールでは週5便の運航としていた。4月から再びデAILY化し、13年冬期スケジュールでもデAILY運航を継続する計画だ。

#### ●立体駐車場にEV用普通充電設備を設置

新関西国際空港会社は12月27日、関西空港の駐車場内に電気自動車（EV）用普通充電設備を4台設置した。200Vコンセントのもので、無料で使用できる。

#### ●スカイマーク、3月に撤退

スカイマークは12月27日までに関西空港発着の沖縄、札幌線から2013年3月末で撤退する方針を固めた。割安な運賃で利用者を増やすLCCや全日本空輸などとの競争で苦戦していた。

## 空港

### ＝ 大阪空港 ＝

#### ●低騒音ジェット25便導入で地元と合意

国土交通省、新関西国際空港会社、大阪国際空港周辺都市対策協議会（10市協）は12月3日開いた会合で、2013年の夏ダイヤ（3月末～10月末）から現在のプロペラ機枠を低騒音ジェット機枠に段階的に転換することで合意した。まず春に25便50回を転換し、騒音の影響を測定しながら毎年拡大していく。大阪空港は1日370回の定期便発着枠のうち200回がジェット機、170回がプロペラ機の枠。ジェット機枠は使っているが、プロペラ機枠は使い切っていなかった。

#### ●国内長距離航空便、倍増へ

新関西国際空港会社は2013年3月末から大阪空港発着の中・大型ジェット機の国内長距離便を、1日4便から10便に増やす方針だ。全日本空輸、日本航空が運航する北海道、沖縄路線などが対象で、将来は一段の増便を目指す。旅客需要の多い長距離便を増やすことで収益力を強化する。国土交通省は関空の経営を支えるため、伊丹発着の国内長距離便（1,000km超）を制限していたが、統合を契機に新会社の収益基盤の強化を優先すべきだと判断した。



**クリック！**

関西空港と大阪空港の経営統合を機に、大阪空港の活用強化の動きが目立ってきた。低騒音ジェット機の定着に合わせ、プロペラ機枠を段階的に低騒音ジェット機に振り向ける案について「増便後の騒音監視とともに対策の継続を」（大塩民生・川西市長）との注文がつきながらも地元も同意した。長距離便の拡大についても、新関空会社が「関空における国内路線網の維持も重要」としつつも、増便に舵を切った。神戸を含む関西の5本の滑走路を有効活用することは関西全体の浮揚に欠かせない。

#### ●土地売却をみずほ信託不動産販売に委託

新関西国際空港会社12月27日、大阪空港の周辺にある遊休地計14haを売却するための業務委託契約を、みずほ信託不動産販売と結んだと発表した。同社の販売網などを活用するのが狙い。原則として遊休地を売却するが、幹線道路沿いなど立地条件の良い土地は商業施設の誘致なども検討する。

### ＝ 神戸空港 ＝

#### ●11月利用者、前年比3.2%減

神戸市は12月10日、神戸空港の11月の搭乗者数が、前年同月比3.2%減の20万5,821人だったと発表した。7か月連続で前年を割り込んだ。関西空港に発着するLCCの影響に加え、11月16日に成田線が廃止されたことも理由とみられる。

#### ●ソラシドエア、2013年6月に沖縄線就航

「ソラシドエア」を運航する新規航空会社、スカイネットアジア航空（宮崎市）は12月21日、2013年度から同社初の関西発着路線として6月1日に神戸～沖縄線を就航すると発表した。ボーイング737-800型機（174席）と737-400型機（150席）で1日3往復運航する。

#### ●エア・ドゥ、2013年6月に札幌線就航

北海道を拠点とする新規航空会社、AIR DO（エア・ドゥ、札幌市）は12月26日、同社初

の西日本向け路線として2013年6月中旬に札幌～神戸線を新設すると発表した。ボーイング737-700型機(144席)と737-500型機(126席)で1日2往復する。札幌～神戸線は全日本空輸、スカイマークと合わせ3社の運航となる。

## ＝ 成田国際空港 ＝

### ●A滑走路、初の全面運用

成田国際空港会社は12月13日、未買収地の影響で1978年の開港以来、着陸時に使用を一部制限していたA滑走路(4,000m)の初の全面運用を始めた。開港時にA滑走路南側の用地買収が難航したため、航空機の着陸に必要な進入灯を滑走路内に食い込む形で整備。南側からの着陸では滑走路を3,250m分しか使えなかった。国土交通省の規制緩和などで全面運用が可能になった。

### ●遅延は「門限」延長案を地元へ提示

国土交通省は12月14日、成田空港の離着陸が制限される時間(午後11時～午前6時)について、出発空港でやむを得ない事情で遅延したなどの場合に限り、使用を認める弾力的な運用案を千葉県と地元9市町に示した。LCC就航以後、制限時間のために空港を使用できないケースが増えているほか、同空港の発着枠拡大をスムーズに実施するための措置。

## ＝ その他空港 ＝

### ●軍民共用2か所目、岩国空港が開港

米軍岩国基地の滑走路を利用した軍民共用の岩国空港(愛称・岩国錦帯橋空港)が12月13日、開港した。米軍との共用は三沢空港に続き2か所目。全日本空輸が羽田便を1日4往復運航する。岩国基地では1964年まで民間の定期便が運航されており、48年ぶりの民間利用の再開となる。

---

## 航空

### ●全日空、東京～ソウル線は羽田～金浦に集約

全日本空輸は12月3日、週7往復運航している成田～ソウル・仁川線を2013年3月31日以降、休止すると発表した。関東方面からの韓国路線は、需要が減少していた成田～仁川線を休止し、週21往復を運航している主力の羽田～金浦線に集約する。

### ●HISがタイ拠点の航空会社

旅行大手のエイチ・アイ・エス(HIS)は12月4日、タイのバンコクを拠点とする国際チャーター便専用の航空会社、アジアパンフィックエアラインズ(資本金・5億4,000万バーツ＝約14億円)を年内に設立すると発表した。成長著しいアジア地域での旅客需要を取り込むのが狙い。2013年夏から中型機2機で、タイと日本や中国、中東などを結ぶ便を運航する。

### ●IATA、旅行会社へ新システム

大手航空会社で構成する国際航空運送協会(IATA)は、旅行会社が航空券販売に使う取引システムを刷新する。座席をクラス別にしか分類できない現在の仕組みを、旅行会社が広めの座席や食事のアップグレードといった付加価値を確認したうえで販売できるようにする。2013年に試験運用を始め、効果を見極めたうえで14年にも本格導入する。

### ●2013年の海外旅行、過去最高予測

JTBは12月20日、2013年の海外旅行人数が前年比1.5%増の1,870万人となり、1981年の調査開始以降で最高になるとの見通しを発表した。3連休が前年より3回多い8回あるうえ、LCCの相次ぐ就航や円相場の高止まりで海外に出かけやすくなるのが理由。

### ●年末年始の海外旅行、過去2番目

JTBは、2012年12月23日～13年1月3日の12日間に1泊以上の旅行に出かける人の

動向予測を12月5日発表した。総旅行人数は前年比1.3%増の3,002万8千人で、6年ぶりの3,000万人台に達する見込みであることがわかった。海外旅行は同0.3%増の65万7,000人で過去2番目の高水準。

#### ●2016年の航空旅客数、36億人に

国際航空運送協会（IATA）は12月6日、2016年の航空旅客数を2011年比で8億2,500万人増の36億人とする予測を発表した。期間中の平均伸び率は5.3%。伸びを支えるのは経済成長が見込まれるアジア太平洋、ラテンアメリカ、中東で、特に中国路線は全体の伸びの4分の1を占める計算となる。

#### ●LCCの遅れ改善

LCCの出発時の遅れが減ってきた。ジェットスター・ジャパンの「定時出発率」は10～11月に9割前後まで向上、エアアジア・ジャパンも就航当初に比べて大幅に改善した。国内有数の混雑空港、成田空港を拠点とする両社はダイヤの遅れが目立っていたが、予備機の導入や業務面での改善効果が出てきたとしている。

#### ●米デルタ航空が英ヴァージンに49%出資

米デルタ航空は12月11日、英ヴァージン・アトランティック航空に49%出資することで合意したと発表した。シンガポール航空が保有するヴァージン株を全株取得する。ヴァージンと大西洋路線で合併会社を設立する。実質的にヴァージンを取り込むことで、米ユナイテッド航空を抜いて世界最大手に浮上する。

#### ●MRJ、米航空会社から最大200機受注の契約

三菱重工業の子会社、三菱航空機は12月13日、開発中の国産旅客機、MRJ（三菱リージョナルジェット）について、地域航空会社最大手の米スカイウェストから最大200機を受注する契約を結んだと発表した。2017年から納入を始める予定で、スカイウェストからの受注総額は84億ドル（約7,000億円）となる。受注累計で325機となり、採算ラインとされる350～400機に近づいた。

#### ●全日空、スターフライヤーの筆頭株主に

全日本空輸は12月14日、新規航空会社のスターフライヤーの株式を買い増し、同社株約18%を保有する筆頭株主になったと発表した。投資額は約24億円。全日空は2005年からスターフライヤーと業務提携し、07年から羽田～北九州線でコードシェア（共同運航）を実施している。今後も提携関係をさらに維持・強化するのが株式取得の狙いとしている。

#### ●年末年始、LCC予約率6割超

航空各社は12月14日、年末年始（12月21日～1月6日）の予約状況を発表した。全日本空輸、日本航空の国際線は7割以上の予約率だが、国内線は5割台。スカイマークは前年比9.4ポイント減と予約率を大きく落としている。LCC3社の予約率は、いずれも6割を超えた。

#### ●HISが最高益

エイチ・アイ・エス（HIS）が12月14日発表した2012年10月期の連結決算で、純利益は前の期比12%増の93億円だった。2期連続の最高益。円高で欧州やハワイを中心に海外旅行の需要が伸びたのに加え、国内では傘下のテーマパーク、ハウステンボス（長崎県佐世保市）の集客が寄与した。

#### ●エアアジア・ジャパンCEO、交代

全日本空輸が出資するLCC、エアアジア・ジャパンは12月17日、全日空出身の小田切義憲取締役（50）が同日付で最高経営責任者（CEO）に就任する人事を発表した。岩片和行 CEO（55）は取締役を退任し、代表権のない会長に就いた。経営トップの交代に合わせて取締役の人数も

10人から7人に減らし、意思決定の迅速化など経営改革を急ぐ。

#### ●エアアジア、搭乗手数料を無料化

エアアジア・ジャパンは12月20日、8月の就航以来、有料（1,000円）だった空港カウンター経由での搭乗手数料も無料にした。インターネット上や空港に設置したキオスク（自動チェックイン機）で搭乗手続きを行った場合、手数料は無料だった。

#### ●日本航空、9年ぶりに制服刷新

日本航空は12月20日、パイロットや客室乗務員など5職種の新しい制服を羽田空港で公開した。客室乗務員の制服を刷新するのは約9年ぶり。2013年度上期の導入を予定している。

#### ●訪日中国人観光客数、大幅に減少

日本政府観光局（JNTO）が12月21日に発表した統計データによると、11月に日本を訪れた中国人観光客は5万2,000人で、前年同期比44%減少、前々年同期比24%減少となった。尖閣問題で団体ツアーが激減したことが要因。

#### ●日経と阪急交通社が合併会社設立

日本経済新聞社と阪急交通社は12月25日、国内や海外の旅行ツアーを販売する合併会社、日経カルチャーを2013年1月1日付で設立すると発表した。日経は子会社の日経カルチャーが手掛ける旅行業を新会社に移す。

#### ●尖閣問題で日東トラベルが破産申請へ

中国からの訪日旅行を手掛けていた日東トラベル（大阪市）が営業を停止し、大阪地裁に破産申請をする準備に入ったことが12月27日、分かった。負債総額は約4億円。尖閣諸島をめぐる日中関係が悪化し、利用者が大きく落ち込んだことが響いた。

---

## 関西

#### ●アジアでの「関西」認知度35.7%

日本政策投資銀行関西支店は12月5日、中国やタイなどアジアに居住する海外旅行経験者に「関西」を知っているか尋ねたところ、「知っている」と答えた人の割合が35.7%にとどまったとのアンケート結果を発表した。神戸や京都、大阪の都市名については認知度が56.0～68.7%と高かったことから、関西支店は「（格安航空会社の就航が相次いでいる）関西空港を拠点として関西一円を巡る旅行客を増やし、知名度を上げてほしい」と話した。

#### ●関経連、うめきた2期地区に都市機能案

関西経済連合会は12月10日、JR大阪駅北側の再開発地区、うめきたの2期地区について、緑地だけでなく都市機能も必要とする案を公表した。道路や広場を除いた10万㎡のうち南側の4万㎡を「民間参加型開発地」と位置付けた。全面緑化としていた従来の案から軌道修正した。

#### ●堺東・ジョルノビル建て替えへ

堺市の南海堺東駅前にあるジョルノビル（地下4階地上8階建て延べ3万8,618㎡の管理運営委員会と建替推進委員会は12月14日、第1種市街地再開発事業の実施に向けた都市計画手続きの開始要請書を堺市に提出した。完成後30年たって老朽化が進む同ビルの建て替えが本格的に始動する。

#### ●うめきた2期、緑地と都市機能融合 大阪市が開発案

大阪市は12月18日、大阪駅周辺地域部会（部会長＝橋下徹大阪市長）で、うめきた2期地区について、緑地が中心となるものの、民間のビル建設を認める開発案を提示した。民間資金を呼び込み、市などの財政負担を軽減するのが狙い。

#### ●関西経済同友会代表幹事に日本生命保険の加藤副会長

関西経済同友会は12月18日、2013年5月に任期を終える大林剛郎代表幹事（58）（大林組会長）の後任に、日本生命保険の加藤貞男副会長（63）が就く人事を内定したと発表した。就任2年目に入る鳥井信吾代表幹事（59）（サントリーホールディングス副社長）とともに政府や自治体などへの提言に取り組む。

#### ●関西特区24か所の追加申請を決定

「関西イノベーション国際戦略総合特区」を共同申請した大阪、京都、兵庫の6府県市の代表と関西経済連合会など関西経済団体の代表でつくる関西国際戦略総合特別区域地域協議会（会長・森詳介関経連会長）は12月19日、委員会を開き、新たに既存エリア外にある医薬品や医療機器メーカーの研究所など24か所を、特区エリアに追加申請することなどを決議した。

#### ●近畿の貿易赤字1,261億円 11月、過去2番目に大きく

大阪税関が12月19日発表した11月の貿易概況によると、近畿圏（2府4県）の貿易収支は1,261億円の赤字になった。赤字は2か月連続。単月では比較可能な1979年以降で2番目の大きさになった。輸入が前年同月比2.7%増の1兆2,005億円と3か月連続で増えた一方、輸出は同3.9%減の1兆745億円と15か月連続で前年同月の実績を割り込んだ。

#### ●大阪地下鉄、初乗り180円に段階的引き下げ

大阪市交通局は12月25日、現在200円の地下鉄初乗り運賃を2014年4月から段階的に引き下げ、15年10月に180円とする見直し案を発表した。同局は、15年4月には地下鉄事業を市100%出資の株式会社に移行する方針も決定。新会社では運賃を引き下げても経費削減などで黒字を確保できる経営を目指す。

#### ●「大阪都」法定協議案を可決

大阪府議会は12月27日、大阪府市を「大阪都」へ移行させる際に必要な法定協議会の設置議案と規約案を、大阪維新の会や公明党などの賛成多数で可決した。大阪市の橋下徹市長も同様の議案を2013年1月の臨時市議会に提出する意向で、知事と市長、両議会各9人の議員の計20人による法定協議会が2月にも発足する見通しとなった。

---

## 国

---

#### ●衆議院選挙、自公325議席、法案再可決可能に

第46回衆議院選挙が12月16日投票、即日開票された。自民党が294議席、公明党が31議席と合わせて総定数の3分の2を超えて325議席を獲得して圧勝し、約3年3か月ぶりの政権奪還を果たした。民主党は公示前の約4分の1に落ち込む57議席の歴史的な惨敗。日本維新の会は54議席で第3党に躍進した。みんなの党は倍増して18議席、日本未来の党は公示前勢力から激減した9議席。共産党は8議席、社民党が2議席、新党大地と国民新党がそれぞれ1議席、無所属が5議席となった。小選挙区の推計投票率は59.26%と過去最低の水準となった。

#### ●第2次安倍内閣が発足

自民党の安倍総裁（58）は12月26日、国会で首相指名を受け、第96代の首相に就任、第2次安倍内閣を始動させた。首相は同日夜の記者会見で、「国家国民のために危機突破内閣を組織した」と述べ、デフレ脱却と円高是正を通じた経済再生、東日本大震災からの復興を内閣の最重要課題に位置づける方針を表明した。

国土交通相には公明党の太田昭宏前代表を起用、防災対策に取り組む「国土強<sup>きょうじん</sup>靱化」担当相を新設し、古屋圭司氏を充てた。財務・金融相には副総理兼務で麻生太郎・元首相を指名した。

# 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

新関西国際空港株式会社  
執行役員兼航空営業部長  
**住田 弘之 氏**



● と き 平成24年11月30日（金）

● 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。11月末のお忙しい中、お越しいただきましてありがとうございます。新関空会社で執行役員兼航空営業部長の住田です。

今日、お話する内容は新会社の中間決算も出ましたので、10月に発表した中期経営計画についてもう一度復習し、その上で航空ネットワーク拡大と貨物需要への取り組みをお話したいと思います。

## ■2014年度目標 【輸送量】

2012～2014年度の3カ年の輸送量の成長戦略で、発着回数30万回超、旅客数3,300万人超、貨物100万トン超という成長目標を設定しました。

発着回数は、昨年度実績で、関空で10万数千回、統合した伊丹の13万回をプラスして23万数千回です。それを30万回超に。旅客数は、関空と伊丹を合わせて2,677万人、それを3,300万人。

貨物の100万トン超は一番大変な目標ですが、実は2000年頃は景気も良く関空だけで100万トン近くありましたが、現在は82万トンに下がっています。

## ■旅客ネットワークの拡大戦略

重点プロジェクトのうち旅客ネットワークの拡大については、LCCによる成長ネットワークの獲得とフルサービス・キャリア（FSC）による基本ネットワークの拡充であります。つまりLCCとFSC双方のシナジーによって厚みのあるネットワークを形成しようということであります。

関空・伊丹両空港の旅客ネットワークを支えているのはシェア85%のFSCです。1994年以来旅客ネットワークを支えていただいているFSCをベースとし、新しい選択肢のLCCもさらに伸びていくことによってネットワークの厚みを増していく予定です。

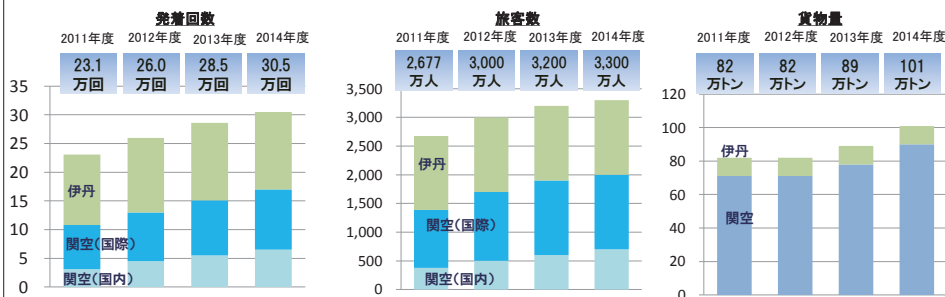
## 1. 新関西国際空港(株)の成長戦略(抜粋) 主な経営指標



### 2014年度目標

&lt;輸送量&gt;

発着回数30万回超 旅客数3,300万人超 貨物100万トン超



現在の関空におけるLCCのシェアは15%ですが、世界的に見れば欧米で30%ぐらいの割合になっています。私どもは25%を目指そうとしていますが、もちろんFSCも増えた上にLCCがさらに伸びてほしいというイメージです。

週当たり便数の拡大では中国便が現在の158便から220便へ、韓国便が143便から200便へ、香港や台湾、東南アジアもそれぞれ85便前後から

120便になることを目指しています。首都圏空港に比べて私どもの方はアジアと1時間早いという有利さを生かしています。

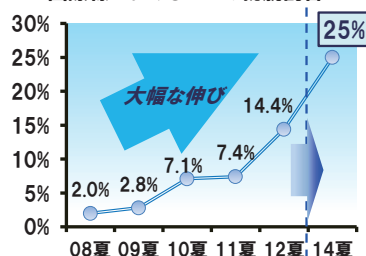
長距離路線として新規就航を目指す地点はロンドン、ロサンゼルス、デトロイト、バンクーバー、ロシア、東欧、ジャカルタ、インド等があります。もちろん中国便もまだ飛んでいない天津やアモイ、重慶、武漢等への新規就航を目指しています。

## 1. 新関西国際空港(株)の成長戦略(抜粋)

### 重点プロジェクト①: 旅客ネットワーク拡大戦略

#### 目標

#### 国際線におけるLCCの就航割合



#### 主要路線の週間便数拡大

| 路線      | 2011年時点 | 2014年度中 |
|---------|---------|---------|
| 中国路線    | 週158便   | 週220便～  |
| 韓国路線    | 週143便   | 週200便～  |
| 香港・台湾路線 | 週 86便   | 週120便～  |
| 東南アジア路線 | 週 85便   | 週120便～  |

#### 主な新規就航地点

長距離路線 : ロンドン・ロサンゼルス・デトロイト・バンクーバー等  
 中国路線 : 天津・厦門・重慶・武漢・桂林・長沙・三亜等  
 アジア路線 : ジャカルタ・インド・ミャンマー・カンボジア・ラオス・コタキナバル・ダナン等  
 その他路線 : ロシア・東欧等

## ■貨物ハブ空港戦略

貨物ハブ空港にしようと考えています。完全24時間運用で4,000坪級の滑走路を2本持っていますので貨物ハブとしては最適なのです。成田や羽田はなかなか目指せないと思いますので私どもの方でアジアだけでなく欧米を含めて担当したいと思っています。

それで私どもに必要なことを3つ考えました。①西日本発生の貨物を集める「集荷」、②新しい貨物の流れを創る「創貨」、③アジア・太平洋の物流が通る「通貨」の3つに取り組もうと考えております。

そのためにフェデックス社による北太平洋地区ハブ化とフォワーダーとの連携や特区制度活用による物流ルートの呼び込み、経済界や自治体との連携による新たな航空需要の創出、Sea & Air の推進、物流コストの低減をやっていると思っています。

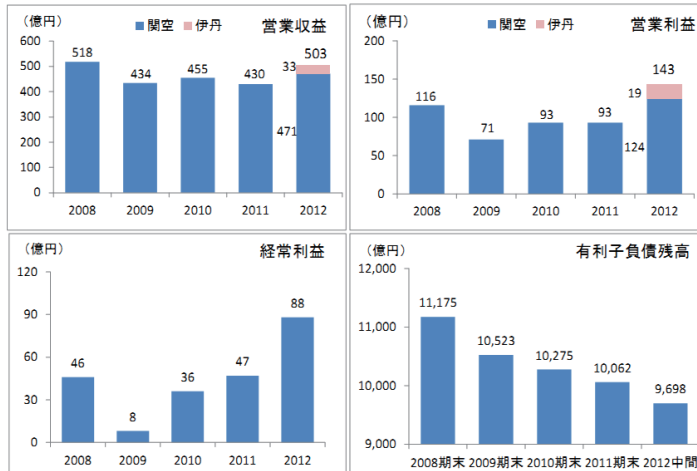
以上が10月に発表した中期経営計画の主な内容です。

## ■2012年度中間決算の概要

2012年度中間決算を発表しました。今年度は4月に新会社が出来て7月に伊丹と経営統合して複雑なのですが、単純化すると営業収益は503億円、営業費用は360億円、営業利益は143億円で経常利益は88億円となっています。黒字は前年比で倍増しましたが伊丹の利益をプラスしたことと社員の頑張りがありました。中間決算までは良い感じでできています。

関空で17年間仕事をしている者として、印象的なのは有利子負債残高が9,698億円になったことです。関空の債務をお話する時はいつも枕言葉のように、1兆円を超える債務があると言っていました、それが1兆円を切った数字が出てきたことです。

## ② 連結決算（中間期）の経営指標



※2012年度は、旧関西国際空港(株)連結(4～6月)＋新関西国際空港(株)連結(4～9月)の6ヶ月分

## ■ 2012 年度決算の予測

10月以降、中国との尖閣問題、また韓国との竹島問題等があるため予想を立てにくいところがありますが、2012年度通期の決算予測としては営業収益1,008億円、営業利益236億円、経常利益142億円を目指しています。発着回数は26万回、旅客数は3,000万人という見通しです。3,000万人というのは世界レベルで見て20位ぐらいに入る数字で、インチョン空港が今年3,500万人を超えていますから、関西・伊丹統

合のシナジー効果を生かしてお客様を増やして行きたいと思っています。

## ■ 国際線冬ダイヤの概要

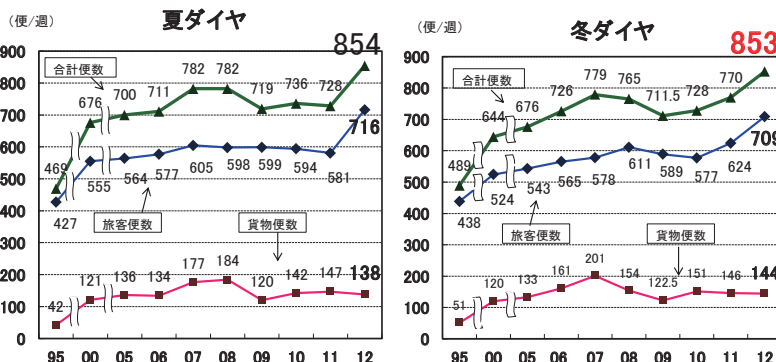
国際線の冬ダイヤの概要を説明します。合計便数は853便で旅客便が709便、貨物便が144便となっております。普通は夏ダイヤ(854便)と比べて減る場合が多いのですが頑張った便数に落ち着いています。中国の航空会社は相当の減便・運休傾向が出ているのが気がかりです。

## 3. 国際線冬ダイヤの概要

### ① 2012年夏ダイヤの実績と冬ダイヤの概要

2012年夏ダイヤは、週854便と夏冬ダイヤ通して過去最高の便数に！  
2012年冬ダイヤは、週853便と冬ダイヤでは過去最高の便数を計画

#### 関西国際空港における国際線就航便数の推移



## ■国際線就航都市

就航国は26か国、就航都市は73都市です。何と言ってもアジアに強い関空ですのでアジア便は週669便、78%を占めています。うち中国は270便で32%です。しかし裏を返せば欧米便が少ないということで、再生した日航に欧米路線を張っていただくよう期待しています。

関空に発着する国際線の就航都市別ランキング

グを出して見ました。一位がソウル（仁川）で旅客便91、貨物便7の計98便あります。2位が上海、3位が台北、4位香港、5位にまたソウル（金浦）が出て来ます。そして北京、釜山と続きます。やはり近距離のアジア便が占め、8位からはシンガポール、グアム、バンコク、ホノルルとなり東南アジアにも便が張られていることがよく分かります。

| ③ 国際線就航都市                         |          |     |      |      |
|-----------------------------------|----------|-----|------|------|
| 就航都市別便数上位20位<br>(2012年 冬ダイヤ 3月計画) |          |     |      |      |
| 順位<br>(貨客計)                       | 都 市      | 旅客便 | 貨物便  | 貨客合計 |
| 1                                 | ソウル(仁川)  | 91  | 7    | 98   |
| 2                                 | 上 海      | 70  | 22.5 | 92.5 |
| 3                                 | 台 北      | 59  | 11.5 | 70.5 |
| 4                                 | 香 港      | 42  | 16.5 | 58.5 |
| 5                                 | ソウル(金浦)  | 49  | 0    | 49   |
| 6                                 | 北 京      | 35  | 8.5  | 43.5 |
| 7                                 | 釜 山      | 42  | 0    | 42   |
| 8                                 | シンガポール   | 29  | 7    | 36   |
| 9                                 | グアム      | 35  | 0    | 35   |
| 10                                | バンコク     | 24  | 1    | 25   |
| 11                                | ホノルル     | 21  | 0    | 21   |
| 12                                | 成 田      | 0   | 15.5 | 15.5 |
| 13                                | クアラルンプール | 11  | 2    | 13   |
| 14                                | フランクフルト  | 7   | 4    | 11   |
| 15                                | 広 州      | 7   | 3.5  | 10.5 |
| 16                                | マニラ      | 10  | 0    | 10   |
| 16                                | 大 連      | 7   | 3    | 10   |
| 18                                | メンフィス    | 0   | 9.5  | 9.5  |
| 19                                | ドバイ      | 7   | 1    | 8    |
| 20                                | パ リ      | 7   | 0.5  | 7.5  |
|                                   | その他      | 156 | 31   | 187  |
|                                   | 合 計      | 709 | 144  | 853  |

就航都市の上位7都市を  
中国・韓国・香港・台湾が占める、  
中国・アジアに強い空港

アジア～ミクロネシア～  
ヨーロッパ～アメリカと  
幅広いネットワークを  
持つ空港

## ■国際線就航エアライン

関空に就航しているエアラインは60社。これは大変な数字でそれぞれの会社が日本支社、大阪支社、関空支店を設けますので、1日1か所ずつ挨拶回りしても1年かかります。1社1社大切にしているつもりですけど、まだまだ頑張りがが必要です。

就航会社別に見ると1位全日空、2位大韓航空、3位アジアナ、4位日航、5位ピーチアビエーションとなり、これは貨物便も含めた順位ですけど、旅客だけでいうと大韓航空が63便で1位で、開港当初とは違った様相を呈していますが、これからはまた本邦の航空会社が復活して伸びて来ると期待しています。そうなると空港としての厚みが増します。さらに期待しているのはアジアの航空会社で、チャレンジ

精神に富んでおり、台湾のチャイナエアラインが6位38便、次いで中国国際航空、アメリカのフェデラルエクスプレス、香港のキャセイパシフィック航空と続きます。

## ■国際線旅客便 方面別便数推移

次に方面別の便数を見ますと中国、韓国をはじめアジア路線が拡大し、特に2011年冬にぐんと伸び、2012年夏にはLCCが入って来てさらに伸びました。中国が29%、韓国が27%、台湾9%とアジア全体で79%を占めます。

## ■中国就航都市

中国便はエアライン12社も入ってくれて就航都市は20都市。1日30便飛んでいます。貨物を加えると週270便、21都市になります。

#### ④ 国際線就航エアライン



航空会社別便数上位20位  
(2012年 冬ダイヤ 3月計画)

| 順位 | 国(地域)名 | 航空会社         | 2012年冬期 |     |     |
|----|--------|--------------|---------|-----|-----|
|    |        |              | 旅客便     | 貨物便 | 合計  |
| 1  | 日本     | 全日本空輸        | 56      | 13  | 69  |
| 2  | 韓国     | 大韓航空         | 63      | 4   | 67  |
| 3  | 韓国     | アジアナ航空       | 56      | 3   | 59  |
| 4  | 日本     | 日本航空         | 56      |     | 56  |
| 5  | 日本     | ピーチアビエーション   | 42      |     | 42  |
| 6  | (台湾)   | チャイナ エアライン   | 22      | 16  | 38  |
| 7  | 中国     | 中国国際航空       | 35      |     | 35  |
| 7  | アメリカ   | フェデラルエクスプレス  |         | 35  | 35  |
| 9  | (香港)   | キャセイパシフィック航空 | 28      | 5   | 33  |
| 10 | 中国     | 中国東方航空       | 30      |     | 30  |
| 11 | アメリカ   | デルタ航空        | 25      |     | 25  |
| 12 | 中国     | 中国南方航空       | 20      | 3   | 23  |
| 13 | アメリカ   | ユナイテッド航空     | 21      |     | 21  |
| 14 | シンガポール | ジェットスター・アジア  | 18      |     | 18  |
| 14 | アメリカ   | ユナイテッドパシフィック |         | 18  | 18  |
| 16 | 韓国     | チェジュ航空       | 17      |     | 17  |
| 16 | タイ     | タイ国際航空       | 17      |     | 17  |
| 18 | 韓国     | エアプサン        | 14      |     | 14  |
| 18 | ベトナム   | ベトナム航空       | 14      |     | 14  |
| 18 | 韓国     | イースター航空      | 14      |     | 14  |
|    |        | その他          | 161     | 47  | 208 |
|    |        | 合計           | 709     | 144 | 853 |

上位5位は、本邦社と韓国の航空会社が占める。

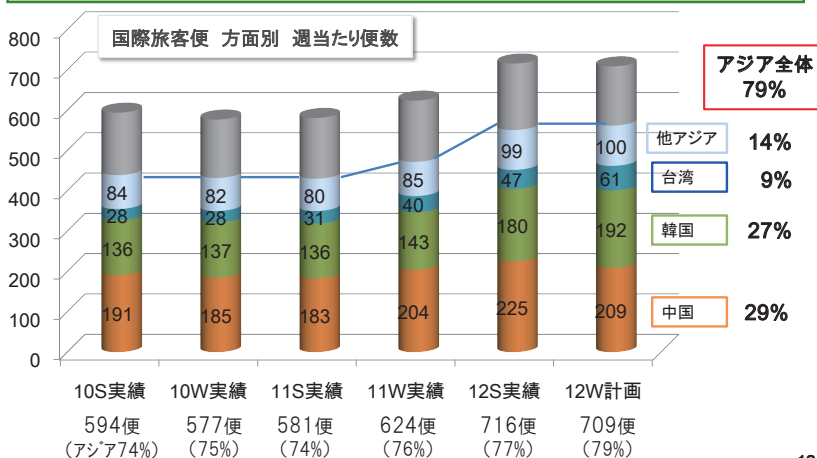
上位20社中、  
本邦社3社・韓国系5社・  
中国系3社・東南アジア系3社と  
アジア系の航空会社に強み。  
他に貨物を中心に  
アメリカ系も4社乗入

- 11 -

#### ⑤ 国際旅客便 方面別便数推移



中国・韓国路線はじめ、アジア方面の便数が拡大  
2012冬ダイヤでは、アジア方面便数が全体の8割を占め、アジアに強い空港



- 12 -

成田には便数で負けますが、就航都市数では日本一です。中でも上海が77便、香港が45便、北京が35便で、煙台や無錫、福州、鄭州、昆明、済南は関空のみの就航です。

戦略的互惠関係で切っても切れない間柄ですので私どもとしては増便や直行都市を増やすよう目指しています。

#### ■韓国路線

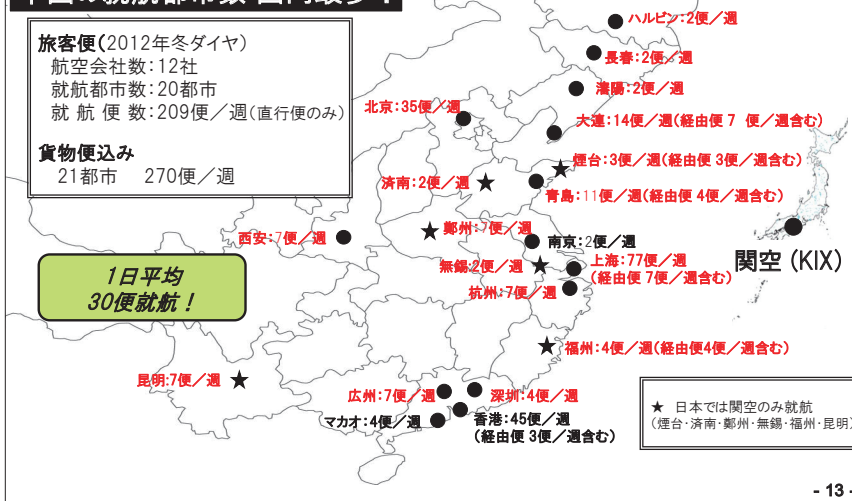
韓国の場合は中国のように広くはないのですが、1日27便も就航しています。例えばインチョンはほぼ1時間ごとに飛んでいます。JAL、ANA はじめ大韓航空、アジアナ、チェジュ、エアプサン、イースター、ピーチと多くの航空会社が入っていてうまく住み分けが出来るよう

## ⑥ 中国就航都市(旅客便)

### 中国の就航都市数 国内最多！

旅客便(2012年冬ダイヤ)  
航空会社数:12社  
就航都市数:20都市  
就航便数:209便/週(直行便のみ)  
貨物便込み  
21都市 270便/週

1日平均  
30便就航！



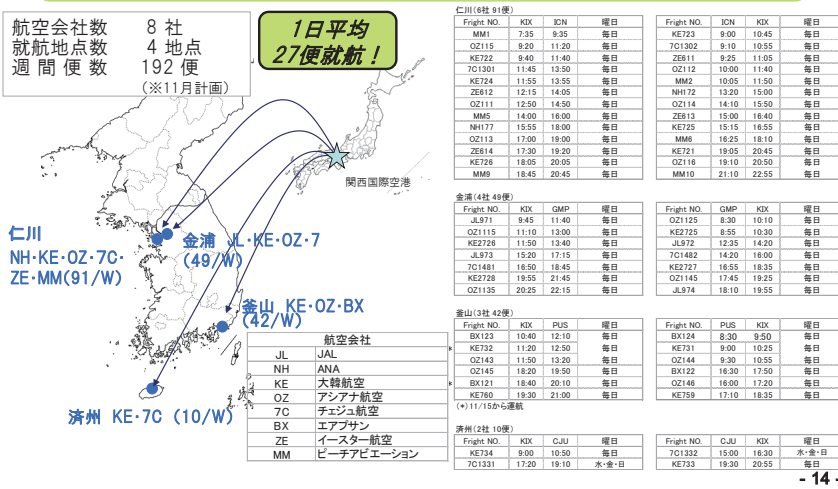
- 13 -

## ⑦ 韓国路線(旅客便)

### 関空の韓国路線 (2012冬ダイヤ 旅客便)

航空会社数 8 社  
就航地点数 4 地点  
週間便数 192 便  
(※11月計画)

1日平均  
27便就航！



- 14 -

に環境整備に努めようと思っています。日本と韓国は年間500万人が行き来していますが、ドイツとフランスは2,000万人ぐらいが行き来します。海を隔てているとはいえ日本～韓国は1,000万人ぐらいの交流があって当然だと思います。そう考えると現在の便数は限界ではなく、もっと増える可能性があると思います。

私どもの航空営業部は34人の社員がいますが半数は女性社員です。そこで、政治問題や景気に左右されない女子旅の定着を旅行会社と計画しています。

## ■台湾路線

次に台湾路線についてです。日本が大好き、

## ⑧ 台湾路線(旅客便)



### 関空の台湾路線 (2012冬ダイヤ 旅客便)



**1日平均12便就航！  
毎週82便  
(台北80便、高雄2便)**

### 関空＝台北

台北 (6社 80便)

| Fright NO. | KIX   | TPE   | 曜日    |
|------------|-------|-------|-------|
| MM21       | 7:00  | 9:15  | 毎日    |
| CI159      | 9:00  | 10:50 | 毎日    |
| JL813      | 9:10  | 11:05 | 毎日    |
| CX565      | 11:10 | 13:05 | 毎日    |
| 3K724      | 12:30 | 14:20 | 毎日    |
| GE601      | 12:40 | 14:30 | 毎日    |
| CI157      | 13:10 | 15:00 | 毎日    |
| BR2131     | 13:10 | 15:05 | 毎日    |
| *MM27      | 15:45 | 18:00 | 毎日    |
| 3K722      | 17:15 | 19:05 | 毎日    |
| JL815      | 19:00 | 20:55 | 毎日    |
| CI19       | 19:50 | 21:40 | 火・金・日 |

(\*)は、12/15より運航

| Fright NO. | TPE   | KIX   | 曜日    |
|------------|-------|-------|-------|
| 3K723      | 6:55  | 10:35 | 毎日    |
| CI20       | 8:00  | 11:20 | 月・木・土 |
| GE602      | 8:05  | 11:40 | 毎日    |
| CI156      | 8:30  | 12:00 | 毎日    |
| BR2132     | 8:30  | 12:10 | 毎日    |
| JL814      | 8:40  | 12:15 | 毎日    |
| MM22       | 9:50  | 13:15 | 毎日    |
| JL816      | 12:05 | 15:40 | 毎日    |
| 3K721      | 12:45 | 16:25 | 毎日    |
| CX564      | 16:05 | 19:40 | 毎日    |
| CI158      | 17:30 | 21:00 | 毎日    |
| *MM28      | 18:35 | 22:00 | 毎日    |

### 関空＝高雄

高雄 (1社 2便)

| Fright NO. | KIX   | KHH   | 曜日  |
|------------|-------|-------|-----|
| CI167      | 13:00 | 15:15 | 火・金 |

| Fright NO. | KHH  | KIX   | 曜日  |
|------------|------|-------|-----|
| CI166      | 8:00 | 12:00 | 火・金 |

航空会社

|    |               |
|----|---------------|
| CI | チャイナエアライン     |
| JL | JAL           |
| CX | キャセイパシフィック航空  |
| 3K | ジェットスター・アジア航空 |
| BR | エバー航空         |
| MM | ピーチ・アビエーション   |

- 15 -

大阪が大好きという台湾の人たちですけど、関空開港の頃は、今ほど便数は多くありませんでした。当初は日航が頑張っていて、日本アジア航空も頑張っていました。そのうちにチャイナ・エアラインが入り、ジェットスター・アジアが入り、そしてピーチが就航して活気づいて来ました。今は1日平均12便が就航しています。台湾の人はたくさん大阪に来てくれています。日本から台湾へ行く人はちょっと少ないのです。私は休日になるとブラッと台湾の旅に出ます。大変よいところで、現地の人は日本人を見てにっこり迎えてくれますし、食べ物で最近おいしかったのは牛肉麺でした。

## ■国内線冬ダイヤの概要

国内線冬ダイヤの概要です。考えてみれば開港当時は1日83便もあったのです。それが2010年には30便ぐらいいで落ち込みました。どうしたらよいのだろうと思っているとスカイマーク、ピーチ、ジェットスター・ジャパンが入って来てくれました。また沖縄方面等についてはJAL、ANA ももう一度やって見ようと飛ばし出してくれました。本当に嬉しく思います。

国内の場合は、関空の路線だけではなく伊丹

と併せてご利用願いたいのですが、両空港の便数は1日235便あり27都市に就航しています。関空に来られた訪日外国人の方々に、無料リムジンバスで伊丹に行ってもらい、日本の地方都市に行っていただければとお勧めしています。

逆に東北の方には伊丹經由関空から海外へとPRしているわけですが、このような乗り継ぎで一番多かったのは松山ですね。松山～伊丹～関空～海外のルート、次に仙台～伊丹～関空～海外が多かったのです。また最近ではLCC が札幌、沖縄とうまく結んでいるものですから札幌～関空～沖縄という乗り継ぎも出来ているようです。

国内線はJAL グループとANA グループで8割を占め、14% がLCC、6% が他のFSC という割合です。

関空の国際線はFSC が65%、LCC が19%、JAL グループ、ANA グループともに8% ずつでした。両空港の国内、国際を合わせるとANA グループが33%、JAL グループが28%、他のFSC が24%、LCC が16% という割合になります。

## ■航空ネットワークの拡大に向けた取り組み

航空ネットワークの拡大戦略として2011年

度に関経連、大阪商工会議所、自治体と一緒に計11回、プロモーションを行いました。FSCが元氣になって飛ばしてくれるようお願いするとともに、成長著しいLCCがさらに伸びて25%にするというもので、アメリカ、中国、タイ、トルコ、インド等へ行ってお願いして参りました。このプロモーションはすっかり定着

していますが、航空営業部というセクションは17年前からあったわけではなく、当初の関空会社は、空港の管理運営をしていればよいという会社だったのです。エアラインの窓口になる部門が必要ではないかと若手社員3人ほどで役員会まで押しかけて出来たのが8人の航空営業室でした。現在は34人のスタッフがいます。

## ② 国内線2012冬ダイヤの概要

関西国際空港・大阪国際空港における国内線就航状況(2012年度冬ダイヤ)

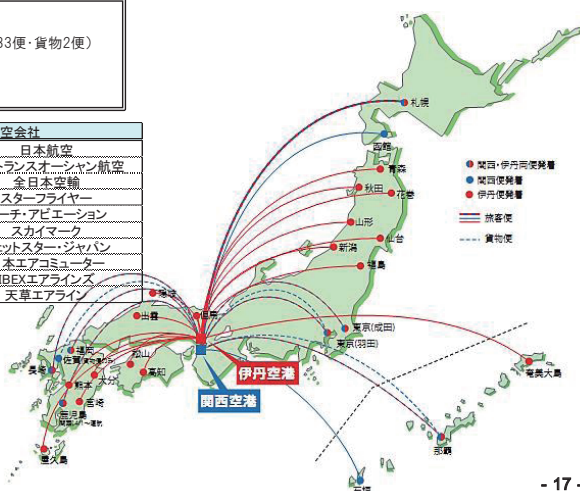
便数 235便/日

(臨時便等を除くピーク時、うち旅客便233便・貨物2便)

航空会社数 10社

就航都市数 27都市

| 関西 | 大阪 | 航空会社              |
|----|----|-------------------|
| ★  | ★  | JAL 日本航空          |
| ★  | ★  | JTA 日本トランスオーシャン航空 |
| ★  | ★  | ANA 全日本空輸         |
| ★  |    | SFJ スターフライヤー      |
| ★  |    | APJ ビーチ・アビエーション   |
| ★  |    | SKY スカイマーク        |
| ★  |    | JJP ジェットスター・ジャパン  |
|    | ★  | JAG 日本エアコミューター    |
|    | ★  | IBX IBEXエアラインズ    |
|    | ★  | AHX 天草エアライン       |

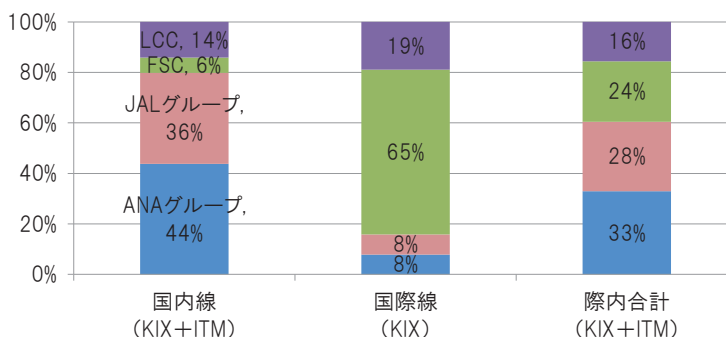


- 17 -

## ③ 旅客便(国内線+国際線) エアライン別便数割合

国内線(関空+伊丹)は、JALグループ・ANAグループが全体の8割を占める  
国際線をあわせても、JALグループ・ANAグループのシェア6割

旅客便(KIX+ITM) エアライン別 便数割合



※ 際内ともに2012冬ダイヤのピーク月(3月)の便数

※ LCC…ローコストキャリア、格安航空会社、FSC…フルサービスキャリア、従来型の航空会社

- 19 -

当時はエアラインへ行ってもなんで空港会社の者が来るのかと驚かれました。空港のスポットに余裕があってビジネスチャンスがたくさんありますよと海外へもPRして回りました。地元経済界や自治体に協力を求め、就航した後も地元としてのサポートをしていただければというのが売りで、その結果、いまでは多くのエアラインが路線を張ってくれるようになりました。

今後の就航都市のターゲットは東南アジア、インドを含んだ地域にお願いしようと考えています。ジャカルタやヤンゴン、ハノイ、ホーチミンをはじめカンボジア、ラオス、インドが狙いです。ジャカルタへは成田経由や関空～香港経由もあるのですがやはり直行便があればよいと思います。インドネシアは人口2億人、将来に大きなチャンスを秘めています。また長距離路線のターゲットとしてはロンドン、ロサンゼルス、バンクーバー、デトロイト、ロシア、東欧です。ターゲットとは別に関空～ニューヨーク直行便が火、木、土の週3便あるのをぜひ紹介しておきます。チャイナ・エアラインが飛んでいます。安い時には1万円ぐらいで行ける場合があります。サーチャージが8万円ほどかかりますけど、ぜひ1回乗って見てください。

私どもは関空をベースにする、関空をハブに

する航空会社を誘致するよう頑張っております。開港当初はJAL、ANAが関空をベースにしていたのですが、現在は便数も少なくどうしようかと思っていたところにピーチ・アビエーションがベースを張ってくれました。本当にありがたいことだと思っています。

ピーチ・アビエーションは、1年後に10機体制、年間400万人、2015年には15機体制、就航後5年以内に600万人の利用を想定されています。

ピーチに続いてジェットスター・ジャパンが成田空港を拠点にしていたのですが、2012年7月から関空にも就航し、関空でも拠点化を目指して次々に路線の開設を予定しています。

## ■日本初のLCC専用ターミナルビル

日本初のLCC専用ターミナルビル(第2ターミナルビル)が10月28日に供用開始されました。駐機場は9スポットありビルから駐機場まで歩いて搭乗します。駐車場は300台(900台まで拡張可能)、リムジンバスやタクシーの車寄せ等の使い勝手はよいと思います。

ただ駐機場まで歩いて行くので雨の日、特に風の強い日は大変なので何か対策を考えないと思っています。

### ③-3 拠点LCC専用ターミナルの概要(その1)

**日本初のLCC専用ターミナルビル(第2ターミナルビル) 2012年10月28日供用開始!**

**【第2ターミナルビルの位置】**

**【第2ターミナルビルの外観】**

- LCC専用ターミナルビル
  - 延床面積 約3万㎡
  - 鉄骨造(平屋 一部2階建て)
  - 搭乗橋なし  
(搭乗ゲートから航空機は徒歩で移動)
- 駐機場 9スポット  
(国際 2 国際国内共用 3 国内4)
- アクセス
  - 無料連絡バス(エアロプラザより随時運行)
  - 自家用車 駐車場300台  
(P1～P4駐車場と同料金)
  - リムジンバス(一部路線のみ)
  - タクシー
- 旅客サービス施設使用料(PSFC)
  - 国際線 1,500円(出発時・税込)
  - 国内線 400円(出発時・税込)  
350円(到着時・税込)

建設費85億円(うち、ターミナルビルは37億円)
- 26 -

## ■関空に就航する国際線 LCC

関空に就航する国際線 LCC は、2007年にジェットスターがオーストラリア線に就航して以来、2008年にはフィリピンのセブパシフィック、2009年韓国のチェジュ航空、2010年に韓国のエアプサン、ジェットスター・アジア、2011年エアアジア X がクアラルンプールに就航し、2012年に

韓国のイースター航空、本邦のピーチ・アビエーションが就航しています。そして中国の春秋航空が2013年就航予定で手を挙げています。国際線は9社14都市になり国内線 LCC はピーチとジェットスター・ジャパン、スカイマークの3社6都市に就航しています。今後はシンガポールのスクートエアラインに働きかけたいと思っています。

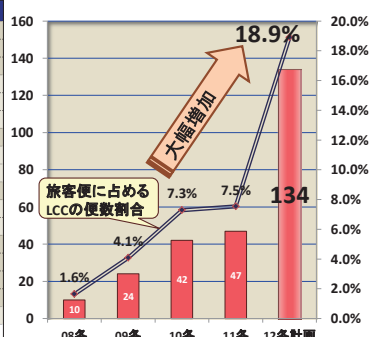
### ③-6 LCC便数(国際線)

国際線旅客便数に占めるLCC便数割合は18.9%と大幅に増加

【国際線LCC便数(9社14都市)】

| 航空会社          | 路線              | 便数/週 | 備考         |
|---------------|-----------------|------|------------|
| ピーチ・アビエーション   | ソウル(仁川)         | 21   |            |
|               | 香港              | 7    |            |
|               | 台北              | 14   |            |
| チェジュ航空        | ソウル(仁川)         | 7    |            |
|               | ソウル(金浦)         | 7    |            |
|               | 済州              | 5    |            |
| エアプサン         | 釜山              | 14   |            |
| イースター航空       | ソウル(仁川)         | 14   |            |
| 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 | シンガポール(台北経由)    | 14   |            |
|               | シンガポール(マニラ経由)   | 4    |            |
| 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    |            |
| 春秋航空          | ダーウィン(シンガポール経由) | 4    | 12.11.1～就航 |
|               | 上海              | 7    | 調整中        |
| 計             |                 | 134  |            |

【LCC便数の推移】



※ LCC便数は2012冬期スケジュールのピーク月(3月)の計画便数(2012/10/22当社発表資料より)

- 29 -

## ■旅客需要拡大に向けての取り組み

次に旅客需要拡大に向けての取り組みですが、2011年度は東日本大震災の影響で関空の旅客は1,353万人に落ち込んだのですが、今年は10月までの10ヵ月間で昨年度並みの1,347

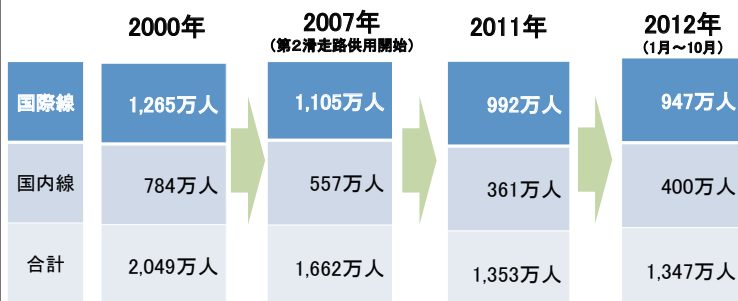
万人に達していますので、第2滑走路供用開始の2007年に記録した1,662万人ぐらいまで達成できるのではと期待しています。さらに過去最高の2000年2,049万人を目指して頑張ろうというところです。

### 6. 旅客需要の拡大に向けた取り組み

#### ① 関空の航空旅客数の状況

関空の2011年の航空旅客数は1,353万人  
東日本大震災のあった2011年は、国内線旅客数が開港以来過去最低となるも、2012年はLCCの就航もあり、大幅に回復の見通し

【関西国際空港における航空旅客数】



※ 数値はいずれも暦年の合計値で当社発表資料による。端数調整の関係で合計値が合わないところがある。

- 30 -

## ■関空の出入国者数の状況

関空の出入国者数を見ますと10年前は日本人77%、外国人23%でしたが今は日本人66%、外国人34%で3分の1を外国人が占める状況になっています。訪日外国人の国籍で見ると韓国30%、中国23%、台湾13%、東南アジアとヨーロッパが7%、香港と北米が5%ずつ、豪州2%、その他8%となっていてまして旅客の78%がアジア圏の人たちです。

今後は、東南アジアからの旅客を誘致したいと様々な取り組みをしています。国事業のビジット・ジャパンをはじめ、関空独自の事業としてバンコク伊勢丹で関西フェスティバルを開催したりしました。また、日本人の海外旅行需要拡大のために毎年実施している関空旅博は今年から5月開催にして2日間で3万5,000人が来られました。近年、若者が海外旅行をしなくなっているというのでHISさんと連携して12月1日、2日とタレントのIKKOさんを招いてTABiフェスを開催します。梅田から関空までの無料バスを走らせますのでぜひのぞいてみてください。

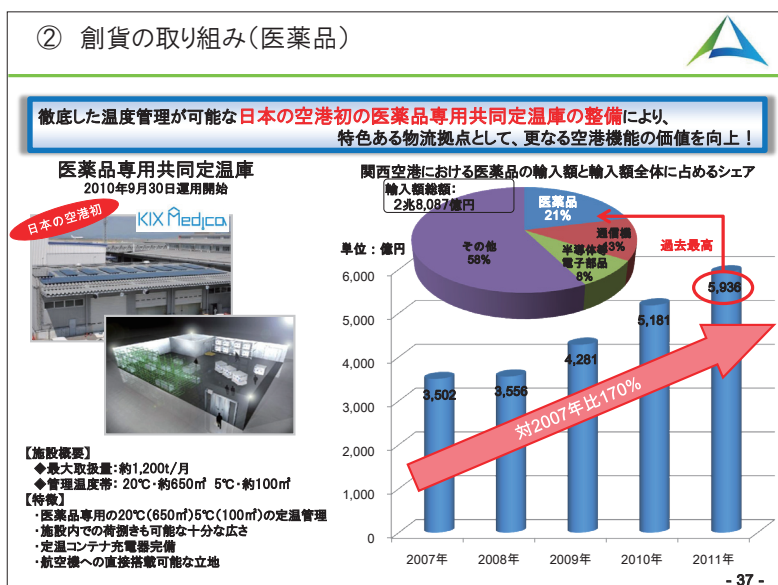
## ■貨物需要の拡大に向けた取り組み

次に貨物需要の拡大に向けた取り組みです。関空は貨物ハブになれる要素を持っています。関空の取扱貨物量の推移を見ますと、リーマ

ン・ショック以前の数量に至っていないのが1つの問題です。輸出品目では、半導体や科学光学機器、スマホとかコンデンサー、映像機器、デジカメ等。輸入の方は4年連続で医薬品がトップ。第2位にスマホが出て来ます。医薬品を輸入するなら関空からということを目指しまして医薬品専用定温庫を造りました。20度の部屋と5度の部屋があり、航空機への直接搭載が可能というので人気が出ています。

関空の国際貨物地域が特区に指定されていますので医薬品の輸出入手続きをスピードアップするためハンコの必要な届け出用紙から電子化を目指し2013年春から実証実験を行います。

また医薬品と並んで関西には食の文化があります。例えばブドウやモモの輸出は関空が日本一ですし、最近は近江牛、神戸ビーフも出しました。そこで食への創貨の取り組みをしています。関空だけが飛んで跳ねているわけではなく産官学の国際物流チームを作り、その1つとしてオール関西食輸出推進委員会を設け自治体やジェトロと連携していろんな事業をしています。食輸出セミナーを開いたり、マカオで商談会を開いたり、バンコク伊勢丹で牛肉や生鮮食品、フルーツ等の物産展を開催したりしました。これらの物産はJALのタイ行きベリールカーゴで運んでいます。

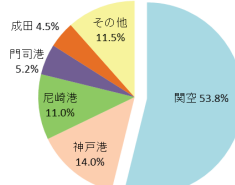


### ③-1 創貨の取り組み(食) ～関空の食品輸出現状～

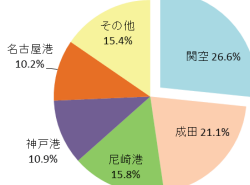


**ぶどう・ももの輸出は関空が日本一の貿易港(2011年度)、和牛の輸出量もトップに！**

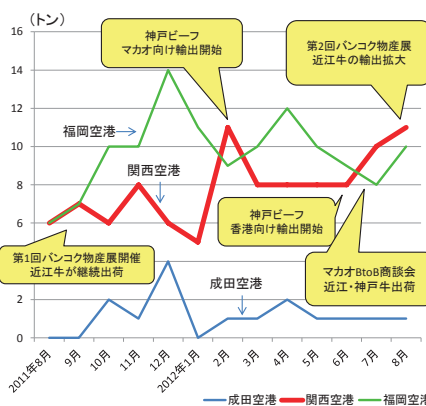
【ぶどう(重量ベース)】



【もも(重量ベース)】



【肉の輸出(重量ベース)】



※2011年税関貿易統計を元に当社調べ

- 38 -

## ■フェデックス北太平洋地区ハブの誘致

そしてついに世界最大のインテグレーターであるフェデックスが関空に北太平洋地区ハブを設けることになりました。フェデックスは現在週35便あります。昼間22便、成田が閉まっている23時～6時に13便が飛んでいます。そういう深夜早朝を利用したアジア～関空～北米、あるいは北米～関空～中国に貨物を持って行くことを目指しているわけです。2014年春には2期島に2万5,000平方メートルの貨物専用倉庫を設けてアジアの各方面から集めた貨物を関空で仕分けして北米の各地へ運んで行く。まさに「通貨」です。関空は、そういうトランジット貨物を扱うのに立地的、運用時間的に最適と自負しています。施設にはフェデックスのカーゴ機(貨物専用飛行機)が同時に7機並びます。大変楽しみです。

## ■着陸料の値下げ

航空機の着陸料を2012年冬ダイヤから5%値引きしました。たった5%かと言われるかも知れませんが、5%で国際線の着陸料を、当たり2,090円から1,990円へ100円値引きしました。ようやく成田並みになったかと思っていたら1か月後に成田が5%下げたのでがっくりし

ました。もう5%下げてくださいと経営陣に頼んでいるところです。また国際線、国内線の増量割引があって初年度80%、2年目50%、3年目30%を割り引きます。

## ■関空へのアクセス改善

関空への鉄道料金が安くなります。南海特急「ラピート」(関空～なんば)が今年12月から、JR特急「はるか」(関空～京都)が2013年春から安くなります。そして早朝深夜のLCCに対応して早朝深夜のリムジンバスも運行されました。関空24時発や梅田午前4時30分発が実現しています。また深夜早朝の神戸～関空ベイシャトルもやろうと思っています。マイカー利用者のために駐車料金を値下げしました。1日2,500円、KIXカードを使えばさらに25%安くなります。ひたすら工夫しまくっています。

説明不足のところもあり、時間もオーバーしましたがこれで終わります。長時間にわたりご清聴いただき、ありがとうございました。

第1回懇話会

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

一般財団法人関西空港調査会理事長  
神戸大学名誉教授



■はじめに

黒田でございます。2011年8月、私の恩師である吉川先生から後を引き継いで理事長を仰せつかっているところです。2012年、調査会が一般財団法人に移行しましたが、どうしたらもっと会員の皆様方のお役に立てるのか、内部で議論しておりまして、新たに懇話会という形式で会員の皆様方と講演の後の懇親会でお互いの情報交換の場を作ったらどうだろうという提案を私がしたものですから、では第1回は理事長がやれということになりましたので今日の段取りになった次第です。

講演のテーマを、事前には「アジアの物流マーケットの現状と今後の展望」としていましたが、今日お話するのはアジアの物流の中でも特に海上物流に絞らせていただきました。実は航空物流についてもお話をしようとして色々用意してはいたのですが、パワーポイントデータを整理してしましたら200枚以上になりまして、1回ではとてもしゃべり切れないなと思いまして海上物流だけに絞らせていただいて、機会があれば航空物流のことについてお話をさせていただくことにしました。ご容赦お願いしたいと思います。

■国際コンテナ輸送

本日は海上物流の中でも、国際コンテナ輸送市場が主なお話になります。バルク輸送（ばら荷のまま輸送すること）は一次資源産出国から消費国までピストン輸送をしております。ネットワーク上のメリットはほとんどないわけです。ところがコンテナ輸送というのは航空貨物と同じようにネットワークが重要になって来るマーケットです。船社の動きが航空業界のエアラインの動きとよく似ています。ご承知のようにアジアは急成長しています。世界の中でも巨大なマーケットを形成しつつあります。大きな荷動きはアジアが中心になっています。航空業界と同様に海上コンテナ輸送業界も規制緩和で競争が激しくなっています。航空業界におけるLCCの台頭とよく似ているのですが、少し違っているのは海上輸送の場合は巨大船社化していることです。私個人の希望としては日本で巨大船社が出て来てほしいと期待しているのですが、残念ながら今はそういう状況にありません。しかし東アジアのフィーダー・サービスをしている新興船社は、LCCに相当するような海上のキャリアだと言っても過言でないほど、アジアで台頭しています。そういうことで船社がどのようにコンテナ輸送に対応しているか、最初にお話します。

## ■成長する東アジア

国際物流を考える場合、世界の経済力バランスがどうなっているかを見ておくことが重要です。世界の人口とGDPがどのように分布しているか大陸別に整理しました。人口は圧倒的にアジアで、中国の13億人、インドの12億人と巨大な人口を抱えています。しかしながらGDPを見ると北米が17.4兆ドル、ユーロ圏の16兆ドルと圧倒的に世界のGDPを占めています。物流の世界では北米とEU諸国が一番モノを買ってくれるわけです。従って物流では基本的にアジアから北米とユーロ圏の両極に流れているのですが、次いで中国が追随しています。日本がGDPで中国に負けて世界第2位を中国に譲ったというニュースが数年前に伝えられたように、成長率はすごい勢いです。そしてその次に来るのはどこか、インドも有力ですけど、私はアフリカに注目しています。人口は10億人あってGDPは現在、1.3兆ドル、大きなポテンシャルを秘めた地域と言えます。しかし、政治的にまだ安定していませんので、成長期に入っていませんが何十年後にはかなり重要な役割を占めて来るのではないかと予想されるわけです。

30年前から2009年までの地域別GDPの推移を見ますと、中国が世界を引っ張っている状況が続いて、2番目はインドで、3番手がASEAN諸国です。

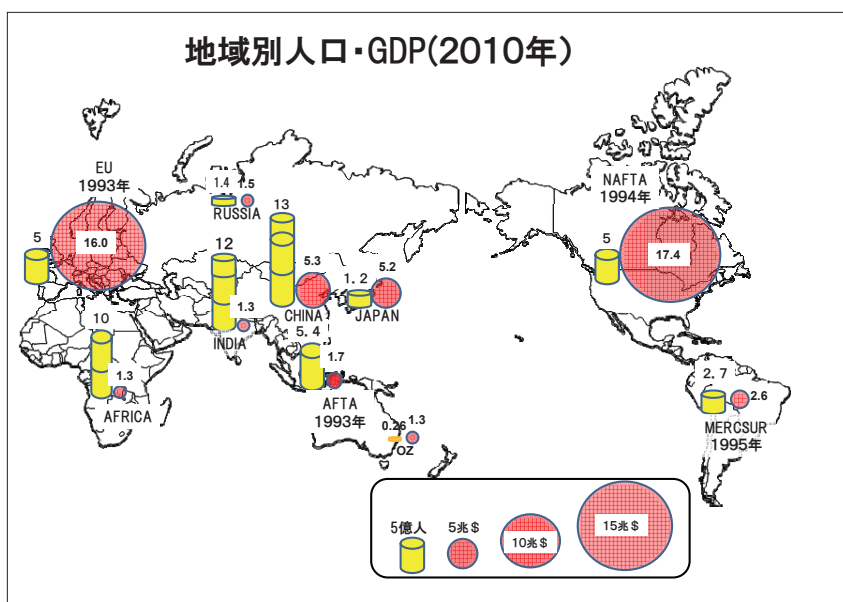
1980年代前半は日本がジャパン・アズ・ナンバーワンと謂われたように日本が経済を牽引しました。日本は1985年のプラザ合意辺りから低迷し始め、1990年代はバブル崩壊の時期でした。日本が低迷し始めると韓国、台湾、香港、シンガポールが投資を呼び込んで成長しました。続いてASEANと開放経済に移行した中国が台頭、中国は2001年のWTO加盟以降急激に成長し、その次がインドだろうと謂われています。

次々と経済牽引国が現れて、渡り鳥の雁の飛行に似たような先行牽引鳥が次々引っ張って行くところから雁行型東アジアの発展と、経済学者は言っています。

## ■国際海上物流の拡大とコンテナ輸送の現状

世界の海上荷動量は1985年からずっと拡大基調で、そのうち3分の1がコンテナ輸送です。世界でコンテナがどれだけ動き回っているか、2010年の世界コンテナ荷動き推計を見ました。これは金額表示の貿易統計から物量に換算して、その物量を全部コンテナに詰めたらコンテナが幾らになるか、計算したものです。従って実際のコンテナ輸送量の4分の1ほどです。実際は空のコンテナを運んだり、トランジットで積み換えたり

しますのでコンテナの動きは4倍ほどあります。推計でアジア域内が圧倒的に多く次いで北米、EU諸国、南米、オーストラリア、アフリカとなっています。しかしアジアから北米等への往きはよいのですが、帰りはほとんど空っぽです。アジアの低所得層向けの商品はEUや北米では作っていないからです。船社にとって



空のコンテナをいかに減らすか、コスト削減に響いて来るわけです。従ってどうというネットワークで船舶を動かすかを考えます。ちょうどエアラインの動きとよく似て来ます。

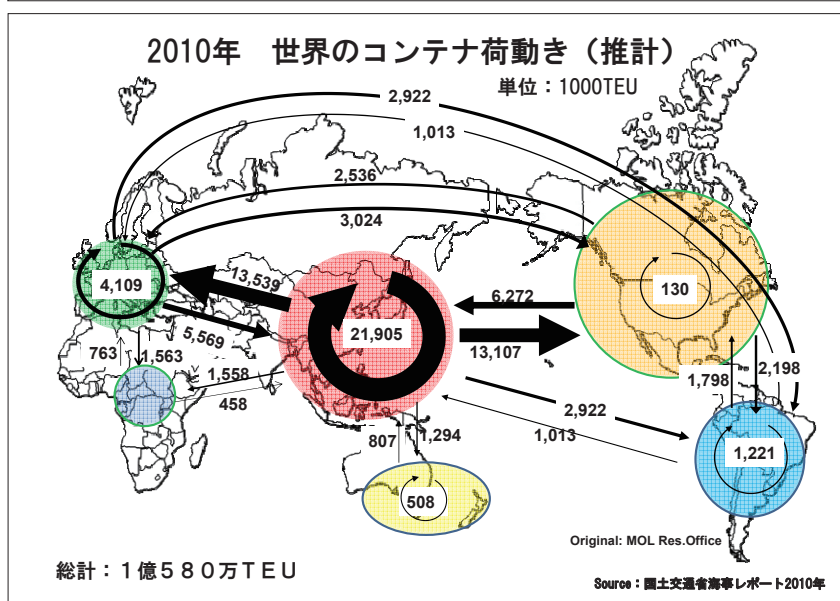
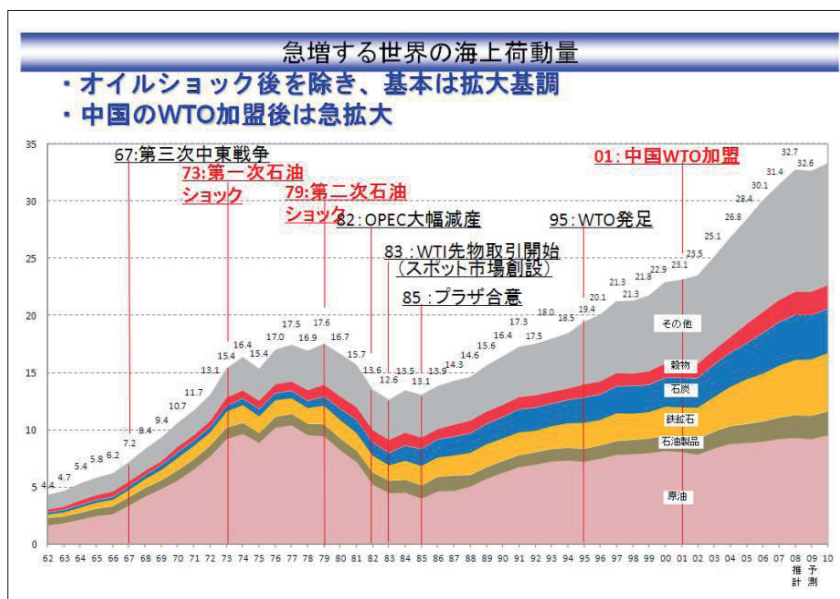
1980年代で北米へコンテナを1個運ぶのに30万円ぐらいしました。アメリカからアジア、欧州へのコンテナ輸送は1998年のアメリカ海運改革法で運賃協定をしただけで、大きく値崩れして来ました。従って船会社にしたらアメリカから欧州行き、アメリカからアジア行きは儲けがないので、逆にアジアから北米、アジアから欧州へ運ぶ路線で稼いでいる状況が続いているわけです。

インターネットで公表している主要船社の経常収支推移を

見ますと、2008年までは商船三井も日本郵船も、大手のマースクも黒字だったのですが、リーマン・ショックをきっかけに2009年以降、ほとんどの船社は赤字に転落して行きます。

## ■市場競争における船社の対応

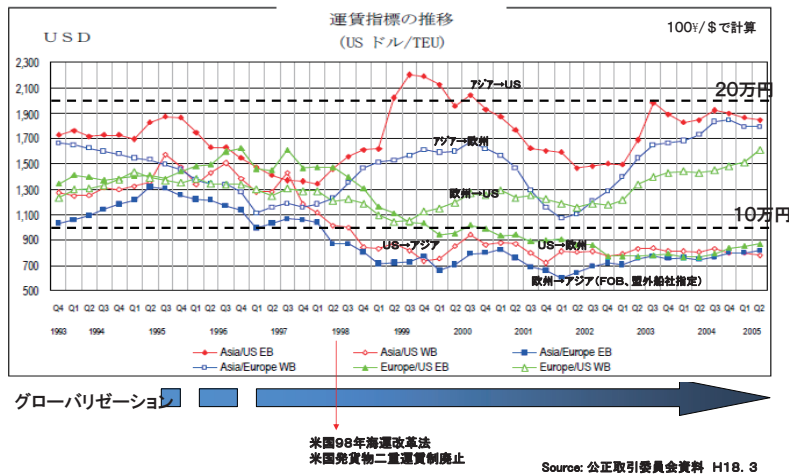
厳しい市場競争の中で船社はどのように対応しているのかと言いますと、1つ目の対応としては、船の大型化による規模の経済性の追求です。かつてアジア～北米やアジア～欧州の基幹



航路に就航していたのは最大でコンテナ4,000個積載の船で、これ以上大きくするとパナマ運河が通れないという理由でした。パナマックスと呼ばれる物理的制約でしたが、最近はそのような制約が無視されて1万2,000個積みの大きな船が投入されてきています。少ない船員で一度にたくさん運び1個当たりのコストを下げるのが目的です。

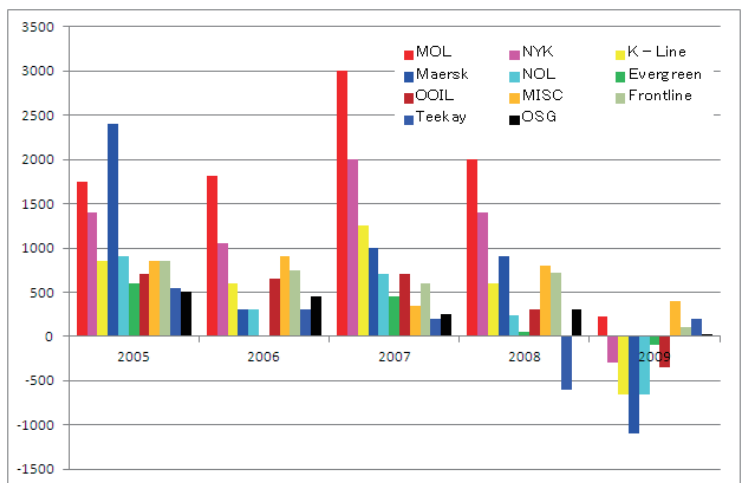
2つ目の対応は、便宜置籍船によるコスト削減です。税金を安くして多くの国から船を登録

## 熾烈な競争に晒される国際コンテナ輸送市場



たのです。アライアンスをどうするかということで、アメリカン航空が買収にきました。その時の同盟を外れるコストは30億円とか言われました。船社の同盟はもっと緩やかな縛りです。5つ目は寄港地の集約によるコスト削減。6つ目は海上輸送だけでは儲からないので、陸上輸送まで進出する総合一貫物流の形態になりつつあることです。

## 主要船社の経常収支推移



## ■コンテナ船の大型化について

コンテナ船の大型化についてですが、1960年、70年代はパナマックスと言われた4,000個積み込みの船が中心で神戸港や横浜港、東京港等がそのクラスに合わせたコンテナターミナルの岸壁整備を行いました。岸壁

させようという国があります。日本の船会社も8割ぐらい船籍を便宜置籍国に移しています。船の所有者は日本なのに船籍はパナマという船がたくさんあります。

3つ目はM & Aによる寡占化です。吸収合併が激しく続いています。4つ目はアライアンスによるコスト削減です。エアラインと同じようなアライアンスを組んでいるのですが、エアラインほどきつい縛りはありません。日本航空が倒産した時に日航はワンワールドに入ってい

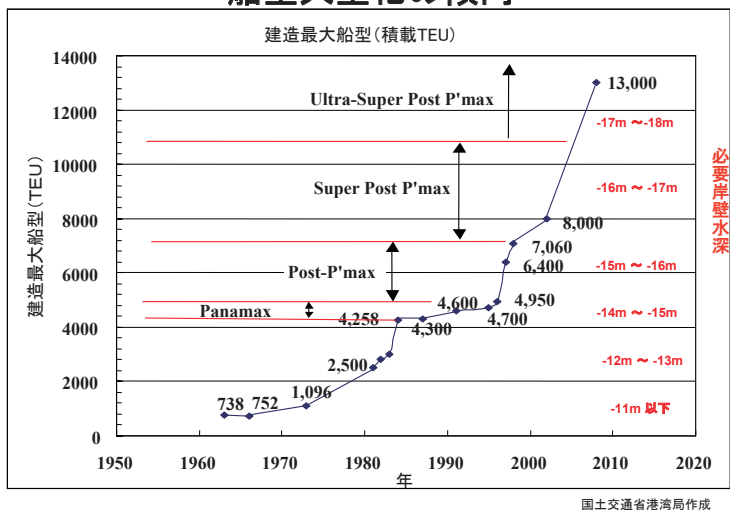
の水深は14メートルあればよいということでした。ところが現在は1万2,000個を積載出来る巨大船が就航して、水深14メートルでは接岸出来ず新興国は水深18メートルという巨大船に合わせた岸壁をどんどん造っています。日本ではあわててスーパー中継港湾事業に2000年ごろから取り組み始めました。しかし8,000個用の水深16メートル岸壁を計画していたら、さらに船が大きくなって水深が足りなくなる。今は18メートルが必要と言われて巨額の投資に追いつかないという状況です。コンテナ化に早く

対応した方は施設が陳腐化しているのに対し、後追いの新興国、途上国は最新規格の岸壁を造れるので有利です。アジアで先走っていた日本は不利な立場に追いやられています。生産技術と同じで先に製造したところは機械や技術が古くなって得意先が逃げて行くパターンと似ています。デンマークの大手マースク社が所有する最大の船は1万1,000個積載可能で、世界就航に使っています。神戸港に入ってきた時にどうしたかという、他港で積み荷を降ろした後、喫水線を神戸港の水深に調節して入港し、北米に向かったという話があります。

## ■便宜置籍船制度について

次に便宜置籍船制度についてですが、2000年当時の主要海運国の船籍海外移転率を見ました。ギリシャは90%以上が外国船籍ですし、日本は80%近くになっています。どこの国に移しているのかというと、一番がパナマ、次いでリベリアです。世界を走っている多くの船のフラッグはこの両国に占められています。船籍を移してどんなメリットがあるのかということですが、登録料と固定資産税（トン税）が安く抑えられます。またマンニング（乗組員）規制がなく人件費を低減出来ます。日本は規制が

## 船型大型化の傾向



マースク社保有:Emma Meask 11,000TEU積

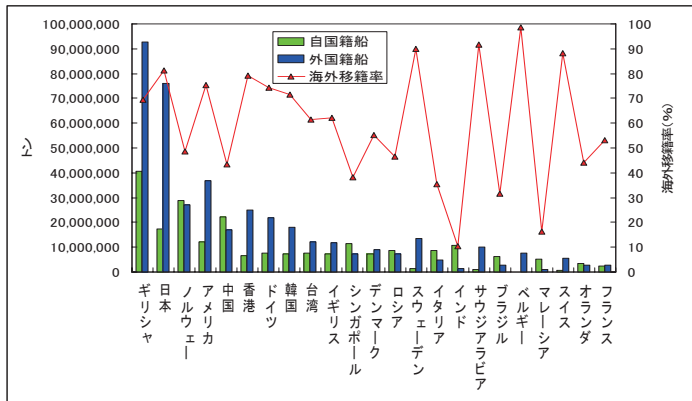


厳しかったのですがかなり緩和されて乗組員はすべて日本人でなければならないという規制は無くなりました。商船三井のデータでは1995年の外国人船員は4,300人だったのが2010年には7,900人になり、人件費の安いフィリピンやインド人を雇用しています。

## ■M & Aによる寡占化について

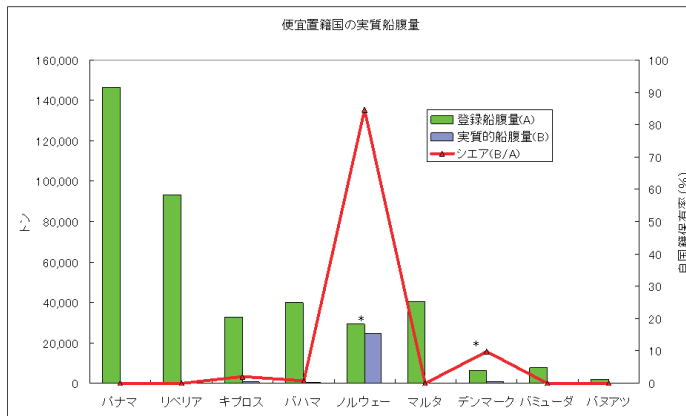
次にM & Aによる寡占化についてですが1996年と2006年の10年間にどれほど吸収合併が進んだかを見ますと、米国ではシーラン

## 主要海運国の船腹量と海外移籍率(2000年)



海運統計2000より黒田作成

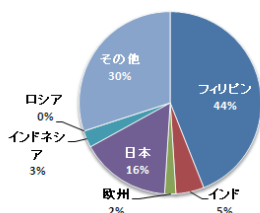
## 便宜置籍国の船舶保有状況



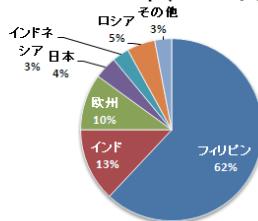
## 便宜置籍による船主会社のメリット

- ✓ 置籍国は登録料、トン税 (固定資産税) が安い
- ✓ 置籍国は法人税を徴収しない。→タックス・ヘイブン  
→置籍国子会社の収益は本国会社で法人税として徴収される。
- ✓ マンニング (乗組員) 規制が無い→船員費の低減

### 1995年(4300人)



### 2010年(7900人)



MOL ; Investors Guidebook, 2010

ドやウエストウッド、アメリカン・プレジデント・ライン (APL) らが代表的な船会社でした。APL はシンガポールの NOL に買収されたし、シーランドがマースクに吸収されました。イギリスでも P & O や CPShips, Hatsu Marine の3大船社がありましたが、全部買収されました。欧州ではデンマークのマースクが色々な会社を吸収して巨大船社になっています。アメリカではウエストウッドだけになり、台湾ではエバーグリーンがイギリスの Hatsu Marine 等を傘下に収めています。いわゆるメガ・キャリアと言われた船会社がどんどん統合されているのが世界の傾向です。世界のトップ20にはマースク社が世界の14%のコンテナシェアで1位、海のない山国のスイスの MSC が2位。日本は商船三井が11位、日本郵船が12位、川崎汽船が15位で、3社足しても10%に達しない状況なのです。

## ■船社アライアンスについて

次に船社アライアンスについてお話します。大きいグループとしてはグランド・アライアンスとして日本郵船や Hapag-Lloyd 等が属し、The New World Alliance には商船三井や APL が所属、CKYH Alliance に川崎汽船等が入っています。あとは船社単独でやっています。アライアンスメンバー間では、航路

の共同運航やコンテナヤードの共同利用、コンテナの相互融通等の便宜を図っています。グループで大きいのはCKYH Allianceでアジアを中心に181隻を抱えてコンテナの世界では断然トップ。もちろんバルク輸送は別の世界があります。

## ■主要船社の売上高構成比率

次に船社の稼ぎはコンテナかバルクか、あるいは原油輸送で稼いでいるのか、主要船社の売上高構成比率（2009年）を見ました。これはMOLのInvestors Guidebookという形でインターネットに公表されています。これによりますと、商船三井や川崎汽船等は多角分散型、エバーグリーンやNOLは

コンテナ中心で稼いでいます。韓国のHanjinや香港のOOCLなんかもコンテナ一辺倒。これらの船社はコンテナ市場での競争に打ち勝つ戦略に長けているのです。その他の船社はコンテナに命運を懸けるとはありません。

## ■港湾について

船社には港に入るのに様々なコストがかかっています。まずパイロット・チャージがあります。エアラインで言うと航空支援施設に相当す

### トップ20社のコンテナ船船腹量シェア

|    | 船社                               | 国      | 隻数    | TEU        | シェア |
|----|----------------------------------|--------|-------|------------|-----|
| 1  | Maersk                           | デンマーク  | 545   | 2,029,206  | 14% |
| 2  | MSC                              | スイス    | 394   | 1,748,944  | 12% |
| 3  | CMA-CGM                          | フランス   | 348   | 1,171,998  | 8%  |
| 4  | Evergreen                        | 台湾     | 158   | 606,235    | 4%  |
| 5  | Hapag-Lloyd                      | ドイツ    | 130   | 584,266    | 4%  |
| 6  | APL                              | シンガポール | 137   | 570,038    | 4%  |
| 7  | CSAV                             | チリ     | 150   | 567,122    | 4%  |
| 8  | COSCO                            | 中国     | 139   | 530,626    | 4%  |
| 9  | Hanjin Shipping                  | 韓国     | 100   | 470,946    | 3%  |
| 10 | China Shipping Container Lines   | 中国     | 119   | 430,559    | 3%  |
| 11 | 商船三井                             | 日本     | 98    | 396,610    | 3%  |
| 12 | 日本郵船                             | 日本     | 92    | 372,440    | 3%  |
| 13 | OOCL                             | 香港     | 81    | 357,563    | 3%  |
| 14 | Hamburg-Süd                      | ドイツ    | 101   | 355,133    | 3%  |
| 15 | 川崎汽船                             | 日本     | 79    | 328,908    | 2%  |
| 16 | Yang Ming                        | 台湾     | 79    | 318,791    | 2%  |
| 17 | Zim Integrated Shipping Services | イスラエル  | 87    | 305,576    | 2%  |
| 18 | Hyundai Merchant Marine          | 韓国     | 56    | 292,519    | 2%  |
| 19 | Pacific International Lines      | シンガポール | 130   | 252,500    | 2%  |
| 20 | UASC                             | 湾岸6カ国  | 51    | 216,620    | 2%  |
|    | 20船社合計                           | —      | 3,074 | 11,906,600 | 84% |
|    | その他                              | —      | 1,831 | 2,185,721  | 16% |

Source:国土交通省海事レポート2010年

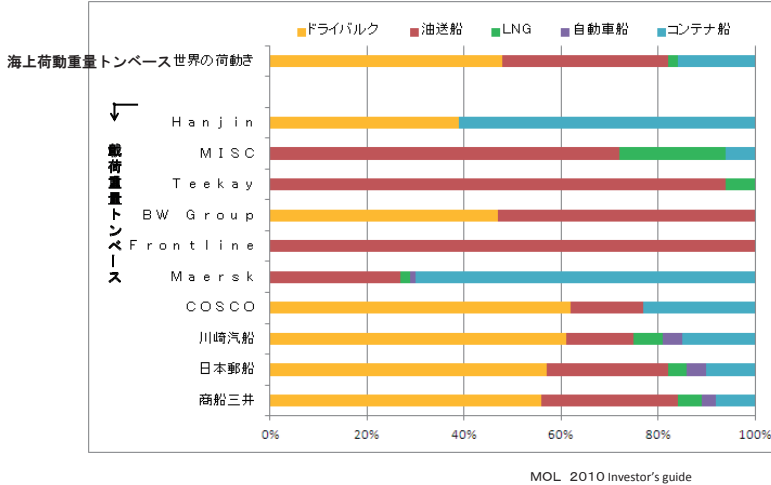
### 基幹航路アライアンスのシェア

| グループ                   | メンバー        | 隻数  | TEU       |
|------------------------|-------------|-----|-----------|
| Grand Alliance         | 日本郵船        | 130 | 833,406   |
|                        | Hapag-Lloyd |     |           |
|                        | OOCL        |     |           |
| The New World Alliance | 商船三井        | 130 | 770,404   |
|                        | APL         |     |           |
|                        | HMM         |     |           |
| CKYH Alliance          | 川崎汽船        | 181 | 1,101,133 |
|                        | COSCO       |     |           |
|                        | Yang Ming   |     |           |
|                        | Hanjin      |     |           |
| Maersk Line            |             | 136 | 986,505   |
| MSC                    |             | 109 | 866,483   |
| CMA-CGM                |             | 82  | 609,455   |
| Evergreen              |             | 61  | 370,546   |
| CSCL                   |             | 31  | 207,923   |

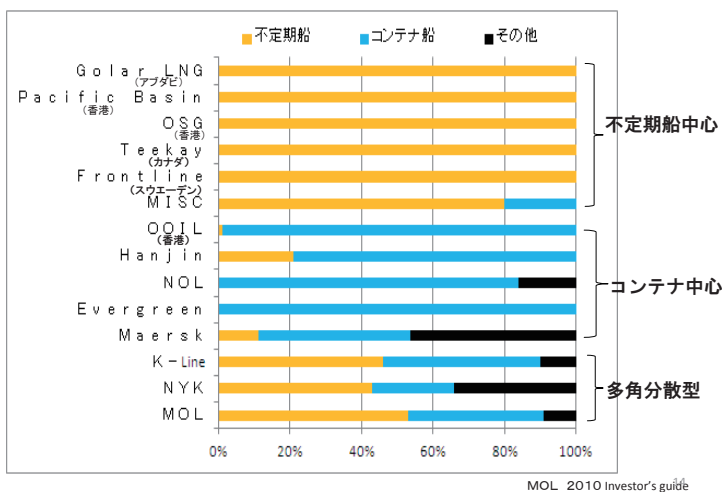
Source:国土交通省海事レポート2010年

るものです。さらにポート・チャージ（入港料、トン税、代理店代行料等）があり、これはエアラインで言うと着陸料に相当します。またターミナル・チャージ（岸壁使用料、網取料、荷役料、薪水料等）があって、実はこれが一番高いのです。日本のコンテナターミナルの場合、一定期間、例えばバースを10年間専用貸し制度にしています。アジアの多くの新規ターミナルは専用貸ししないでコモンバース方式と呼ばれるように4バースほどの岸壁を一体運用してい

主要船社の船隊構成比率（2009年）



主要船社の売上高構成比率（2009年）



く、現在は完成している岸壁もかなりありますが、韓国や中国に比べると相当遅れています。韓国の釜山は12バース、中国・上海は69バース、台湾・高雄5バース、シンガポール52バースと圧倒的に日本は負けています。特に洋山深水港は水深18メートルというでっかいバースをどんどん造っているのです。そういう港湾に基幹航路の大型船が寄港してくれます。日本の港に水深がなくて入れない船社は寄港しなくなります。空港で言えば3,000メートルの滑走路が必要なのに1,000メートルしかないから路線を張るのを止めようということと同じことです。

## ■港湾のコンテナ取扱量

阪神大震災前の1994年と2010年のコンテナ取扱量トップ10を比較しますと、1994年震災

ます。場合によっては、このバースしか開いていないと言われることもあり、船社にとっては不安定だから専用貸しがよいという場合もあります。しかし専用貸しは通常、借受料が高いのでどうしてもコモンバース方式に流れます。

それでは船会社が実際に寄港する港湾はどういう状況になっているか説明します。東アジア主要港のターミナルで、水深16メートル以上ある港のバース数を調べました。横浜が2、名古屋2、大阪1、神戸1となっていますがデータが古

前の神戸港はコンテナ取扱量260万個で世界第5位でした。1位はシンガポール522万個、2位香港510万個、3位ロッテルダム366万個、4位台湾・高雄349万個となっています。このころはまだ周辺の多くの港のコンテナが神戸港で積み換えられて北米や欧州に向かっていました。神戸港のトランシップ率は40%多い時は50%を超えていたのです。2010年に神戸港は256万個取扱っていますが、世界で40位ぐらいに低迷しています。1位は上海の2,900万個、2位シンガポール2,800万個、

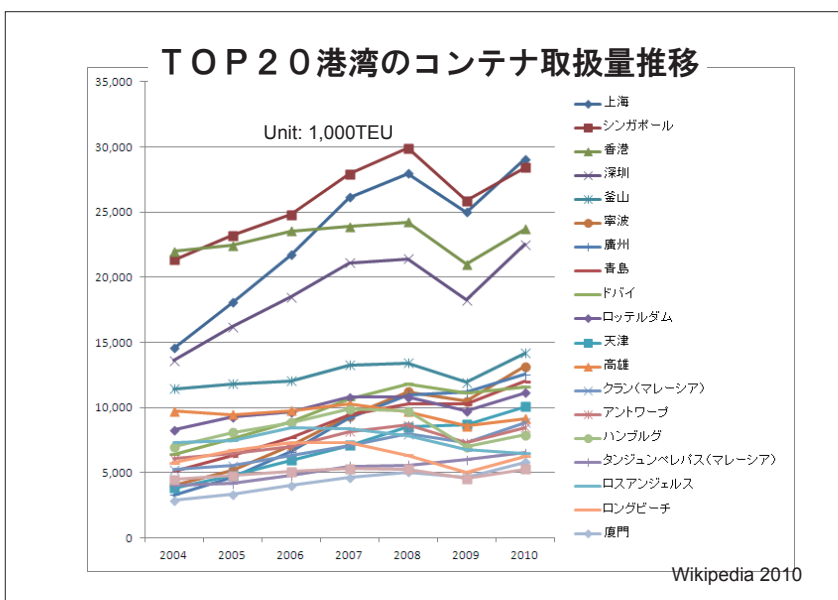
香港2,300万個、シンセン2,200万個、釜山1,400万個と続きます。神戸港のトランシップ率は、ゼロに近くなってしまいました。コンテナ取扱量は日本全体を合わせても1,700万個に過ぎないのです。日本は人口1億2,000万人、GDPは5兆ドルあります。シンガポールは人口600万人ほどなのにどうしてこんな多くの貨物が出るのか。すべて他国の貨物であり、8割がトランシップなのです。日本の多くの貨物は韓国・釜山港経由に取られてしまっています。どうして日本の貨物が他国の港湾経由でしか捌けないのか。コンテナ・パースの設備だけでなく、港のマネジメントまで負けてしまっています。

世界の港のコンテナ取扱量トップ20を時系列的に見たものですが、日本の港はどこも入っていません。東京港でさえ30位ぐらいです。神戸港は震災前に世界で5位、トランシップ率50%を誇っていたのですが、周辺国は最新のコンテナターミナルを整備しだして神戸港の貨物は少しずつ減少します。落ち止まりかなと思われた時に震災でガタッと下がり、2年間港湾機能がストップしたのです。この間に、釜山港に全部持って行かれました。神戸港のトランシップ貨物はもうほとんどありません。神戸港の荷物を出す背後圏の推移を1989年～2004年を5年ごとに見ますと九州から石川県にまで及んでいたのが、兵庫、京都、滋賀県ぐらいになりました。輸出入ともです。どうしてこんなに痩せ細るのか、今までは神戸港を通さないとコンテナ貨物が出せなかったのです。

世界の港のコンテナ取扱量トップ20を時系列的に見たものですが、日本の港はどこも入っていません。東京港でさえ30位ぐらいです。神戸港は震災前に世界で5位、トランシップ率50%を誇っていたのですが、周辺国は最新のコンテナターミナルを整備しだして神戸港の貨物は少しずつ減少します。落ち止まりかなと思われた時に震災でガタッと下がり、2年間港湾機能がストップしたのです。この間に、釜山港に全部持って行かれました。神戸港のトランシップ貨物はもうほとんどありません。神戸港の荷物を出す背後圏の推移を1989年～2004年を5年ごとに見ますと九州から石川県にまで及んでいたのが、兵庫、京都、滋賀県ぐらいになりました。輸出入ともです。どうしてこんなに痩せ細るのか、今までは神戸港を通さないとコンテナ貨物が出せなかったのです。

## ■我が国の港湾の実情

瀬戸内海の各地の港は国際コンテナターミナ



ルを整備してほしいと要望し、日本各地で国際線乗り入れ可能空港をたくさん造ったのと同じ状況になっています。

神戸港以外の港はガントリークレーンがないからコンテナを扱えなかったのですが、震災後は瀬戸内の各港でガントリーが整備され韓国船は神戸へ行かなくても貨物が集められます。地方の首長は高い税金を使って港を整備したのに港が使われないと批判されます。そこで何をやっているかと言えば、韓国の船社に対して、寄港して貨物を運んでくれたらコンテナ1個につき1万円差し上げるというサービスをしているわけです。荷主にもうちの港を使ってくれたら陸送運賃を安くする補助制度を作っています。あちこちの港でやるものですから韓国船は5つほどの港を回ればえらい儲かるわけです。荷主もコストの高い神戸に貨物を持って行きませんので、結果として欧米へ持って行く基幹航路も減少します。わずかに横浜港が頑張っていますが、東京、名古屋、大阪もじり貧状態に対し、香港やシンガポール、上海、釜山に急速に基幹航路を持って行かれています。航空業界と同じで、関空から直行便で行きたいのに欧米路線の便が少ないから仕方なくインチョン経由にするのと同じです。

## ■港湾の輸出入手続きについて

もう1つは港湾の輸出入手続き在り方です。昔は国交省系と財務省系と別々のシステムを作って、使っていたのですが平成12年ぐらいいから段々統合されてきて拡大 Sea Naccs という形で改善されて来ました。しかし、まだ貨物の輸入手続き等で入港から搬入、申告、許可まで時間と日数がかかり過ぎています。例えば輸入手続きで20年前は平均168時間（7日間）もかかっていました。それが平成21年（2009年）には62時間（2.6日間）に短縮されました。それでもまだまだです。どれだけ日本のお役所のハンコが要るか、追跡しますと入国管理局関係では入港通報に始まって入港届、乗員名簿の提出があり、ついで海上保安庁、国交省、厚労省にも入港届を必要とします。厚労省と農水省には動植物検疫が伴います。さらに経産省には輸入許可、財務省関係の税関に何回目かの入港届や乗員名簿提出等が待っています。これらは受け入れる港の業者や代理店が書類とハンコをもらいに荷主に代わって走りまわったのです。日本の船主からは日本の港湾で貨物を出し入れするのはもうタマランという話になっていたのです。それ以後は随分改善されて電子化が進みました。いまや半日ぐらいで通関出来るようになっています。

## ■メガオペレーターの世界展開

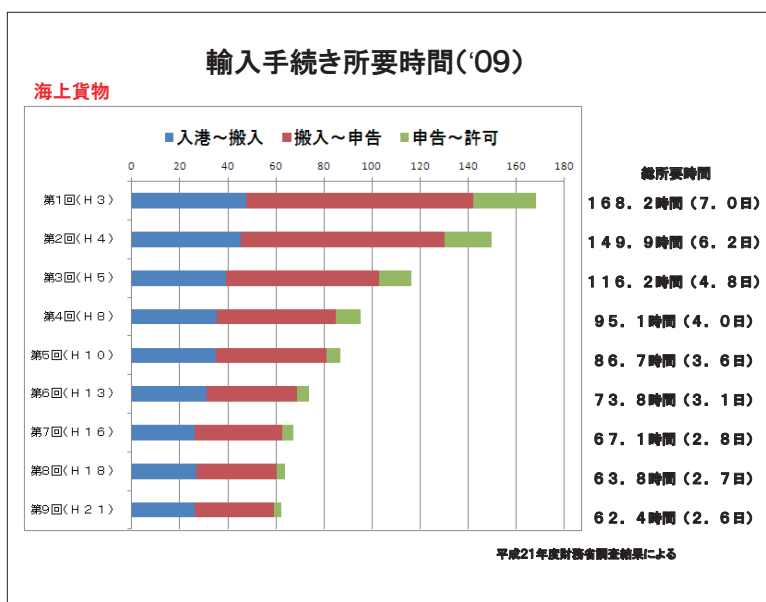
船が港に入って来て荷物の積み卸しをしなければなりません。それをしてくれるのがメガオペレーターです。ターミナル・オペレーターとも言っています。

それが買収などによって世界5大オペレーターに集約されつつあります。P & O Ports はもともとイギリスの船会社系列の港運会社でした。PSA はシンガポールの会社、HPH は香港、PSA はシンガポール、SSA はカナダの会社、他に Eurogate というドイツの会社があります。彼らは世界のターミナルを借り受けたり、直接投資したりして世界ネットワークを作ろうとしています。いまや4大オペレーターに集約されつつあります。2007年のデータですが HPH デンマーク・マースク社の保有の APM-T、PSA、さらに DP-World です。DP-World はドバイが国策として作った会社で、潤沢なオイルダラーをつぎ込み、中東の物流・給油・情報基地にするのが彼らの戦略なのです。例えば PSA は北九州・響灘でターミナルを経営しようとしたのですが、うまく行っていない。やはり日本の港運の壁がきつく、なかなか集荷出来なかったようです。

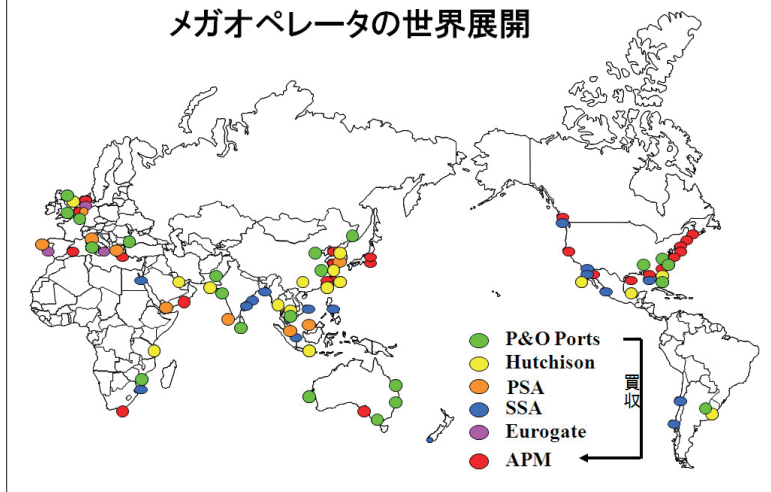
## ■上海港・洋山深水港

近隣の港湾戦略では上海・外高橋港は長江沿いにコンテナターミナルが並んで造られています。外資を呼び込んでターミナルを整備させて運用権をシンガポールや香港、APM、HPH 等の合資会社に任せています。

私が上海を訪れたのは2002年でした。中国・国務院で深水港の開発が承認されてすぐ着工。2回目を訪れたのは2006年で、びっくりするほど工事は早く、水深15メートルのバースが計9バースも造られて、



## メガオペレータの世界展開



370万個のコンテナ処理が可能になっていました。2012年には14バース、1,500個を処理、そして最終形は50バースを整備して2,500万個を扱うことになります。将来は水深19メートルにしてどんな巨大船でも受け入れられるようにするそうです。

### ■釜山港・釜山新港

次に釜山港ですが、ここも国家戦略としてやっています。1991年にコンテナ埠頭公団が設立されてターミナルを整備して行きました。94年には韓国海運港湾庁が出来て、釜山港と釜山新港、光陽港を国際ハブ港とする、仁川港ほかは中国市場だけをターゲットにして整備しています。2004年に埠頭公団は釜山港から撤退し、代わって釜山港湾公社（BPA）が設立されました。100%国出資の会社で釜山新港に3,500億円をかけて投資を行い、整備に力を入れています。社長は大統領の指名制度になっており、部長クラスは大臣が指名し

ます。フィーダー・サービスとして日本の57港とネットワークを持ち、週61便を運航して日本のコンテナを釜山港に集めています。インチョン空港が日本の地方空港の旅客をインチョンに持って行くのと同じパターンです。

旧釜山港の配置を見ますとコンテナは800万個ほどこしか扱えませんが、新港で30バース、計804万個取扱可能な

施設が昨年完成しました。またコンテナターミナルだけでなく施設を使ってくれるお客さんまで連れて来る戦略をとっています。そのために物流や工場誘致の優遇措置は手厚く、例えば借地料は1平方メートル当たり1年間35円です。大阪の舞洲と比較しますと借地料は4,000円ほどになり、100倍も違いますからとても勝負になります。大阪は特区を作って物流関係を招こうとしていますが韓国の免税作戦は徹底しています。法人税、所得税、財産税等すべての直接税は3年間無税です。間接税も50%減免。土地は安いし税金はかからないし企業には夢のようなところです。

### 釜山新港背後地の優遇措置

|                    | 釜山新港背後地                                                                          | 大阪港背後地<br>(舞洲地)                                                      | 大阪府内陸工業団地<br>(茨木市ライフサイエンスパーク)                      |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 利用形態               | 最長50年間の借地権                                                                       | 分譲                                                                   | 原則分譲(一部借地可)                                        |
| 募集形式               | 提案型の公募                                                                           | 一般競争入札又は先着順受付                                                        | 提案型の公募                                             |
| 建蔽率                |                                                                                  | 60～70%                                                               | 60%                                                |
| 容積率                |                                                                                  | 200～400%                                                             | 200%                                               |
| 借地料<br>または<br>分譲価格 | 借地料:480won/㎡/年<br>≒¥35/㎡/年<br>(※換算Rate:1won=¥0.073)                              | 最終落札価格(実績値):¥75,000～<br>¥120,000/㎡程度。<br>(借地料換算で¥4,000/㎡/年程度)        | 分譲価格:¥70,000～¥130,000/㎡程度。<br>(借地料換算で¥4,000/㎡/年程度) |
| 条件                 | ・進出企業の条件<br>ー物流業又は製造業<br>ー外資10%以上の出資企業                                           | ・進出企業の条件<br>ー売買契約履行能力を有する者<br>ー反社会的組織でないこと等<br>※但し、土地利用形態に関する条件別途有り。 | 情報無し<br>※但し、土地利用形態に関する条件別途有り。                      |
| 優遇措置               | ・直接税の減免<br>法人税、所得税、登録税、財産税、総合土地税を3年間100%免除、以降2年間50%減免<br>・間接税の減免<br>無関税、付加価値税減免等 | 情報無し                                                                 | ・直接税の減免<br>条件付にて、対象不動産の取得に関する不動産取得税の1/2に相当する金額の減免。 |

三井物産西日本物流部:伊藤氏資料による。海事フォーラムin大阪

## ■インドの物流事情について

インドの物流事情について少しお話しします。インドは正確な人口を把握していませんが、現在11億人余と言われています。2040年には中国を追い越して世界第1位、14億人余りになります。

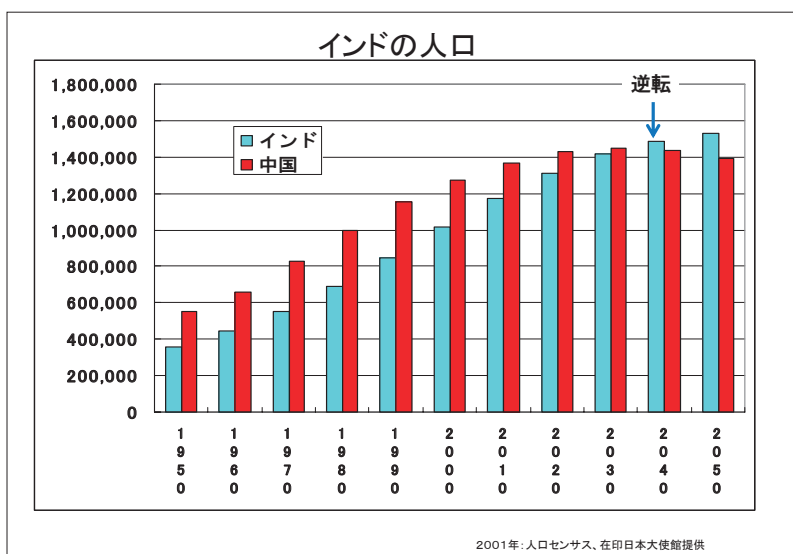
私は2010年9月にインドを視察して来ました。ニューデリーから人口1位のムンバイに入り、チェンナイに行き、大変きつい調査旅行でした。インド北部と南部では文化が全然違います。インドはなるべく格差がないように徐々に成長しようという戦略を持っています。どちら

かと言えば内需重視型。日本企業の海外投資は中国が減少して来ているのに対し、インドは増えて来ています。現在はもう逆転しているでしょう。インドの日本大使館からもらった資料によると、北部のグルガオン市などハリヤナ州には日本の主だった企業がすべて進出しています。チェンナイ周辺には日本だけでなく世界の自動車メーカーが出て来ています。またデリーにも日本の名の通った企業が出そろっているのです。もちろん中部や南部も同じ状況です。

現地の進出企業の方と話し合い、色々アドバ

イスを受けましたがインドはインフラが未整備で自ら整備するための資金を初めから事業計画に織り込んでおく必要があるということです。停電がいつも起こるので自家発電設備は必須、道路や港湾施設の不備で物流システムは円滑に行っていません。ニューデリーからムンバイまで物流新幹線を通す計画をはじめ高速道路網の整備に国をあげて取り組んでいます。

それでも高速道路を牛の群れが横切ったり、逆走するトラックがあったり、路肩の舗装やガードレールがなく横転事故はしょっちゅう起こります。インドの国営企業であるマルチ社と日本のスズキが合併してマルチ・スズキを設立しました。国内シェアの4割を握っていますけど物流システムが整っていないことで色々苦労しているようです。



## ■ムンバイ港・チェンナイ港

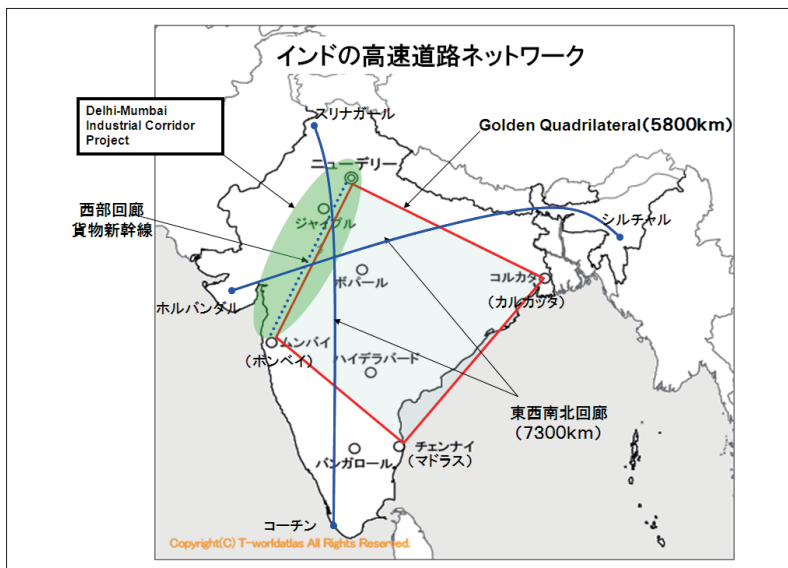
インドには国営の13港湾と州管理のものがありますがコンテナはやはりムンバイ港です。360万個を捌いています。もう1つはチェンナイ港です。チェンナイ港は、インド最大の完成車輸出港になっており、韓国の現代自動車を中心に年間25万台が輸出されています。またコンテナターミナルを新しく造ろうとシンガポールのPSAと共同出資で進めています。内陸部の貨物を鉄道で運ぼうという計画があって鉄道引き込み線を敷設、コンテナ貨物を集荷する戦略です。それでも満杯状態ですのでチェンナイの隣にエンノール港の開発が計画されています。ここを借り受けて日産・ルノーの完成車を出し入れ基地にする話が進められています。

日本では阪神港が戦略コンテナ港湾に指定され

たことはご存じだと思います。神戸港と大阪港を統合してターミナル運営会社が1つになることが決まっていますが、詳細は時間がないので省略します。

## ■北極海ルートでヨーロッパへ

最後に1つだけ地球温暖化にまつわる話ですが、北極の氷が溶けてベーリング海峡ルートでヨーロッパへ到達出来るようになります。スエズ運河経由だと1か月かかりますが、北極海ルートは20日間です。中国や韓国はどういう航



## チェンナイ インド最大の完成車輸出港



- 現代自動車の輸出拠点、Santro/Getz/I10などを輸出。
- 2009年：250,000台輸出、全体の50%。

Copyright © 2008 Mitsui O.S.K.Lines, All Rights Reserved.

路がよいか調査していますし、砕氷能力のあるコンテナ船の開発を行い着々と次の目標を持って国家ぐるみで推進します。日本はそこまで行っていません。日本は貿易赤字に転落したという報道をよく目にするようになりました。しかし黒字に貢献しているのは名古屋、横浜、神戸で稼いでいて関空も稼いでくれる港の1つです。関西の課題では道路のミッシング・リンクの早期解消をやらないとどうしようもなくなっていると思っています。大幅に時間超過して申し訳ありません。最後は駆け足となりましたが、ご清聴ありがとうございました。



## 新関空会社、中期計画達成に二つのリスク

共同通信大阪支社経済部 仲嶋 芳浩

2012年4月に発足し、7月から関西空港と大阪（伊丹）空港の一体運営を始めた新関西国際空港会社にとって最初の年が終わった。二つの空港を一体的に運営するという日本初の試みは、開始前こそ効果を疑問視する声も聞かれたが、ふたを開けてみれば着陸料の値下げや空港へのアクセス改善などこれまでの関空には物足りなかった「利用者目線」の施策を次々と打ち出し、順調な滑り出しを迎えた。10月に発表した中期経営計画では14年度の営業利益を11年度の約2倍にする目標を掲げるなど、攻めの姿勢を鮮明にしている。

ただ、中期計画の達成には複数の懸念材料が存在することも指摘しておかなくてはならないだろう。成長の「原動力」として期待する格安航空会社（LCC）は、ジェットスター・ジャパンの関空拠点化計画が遅れている。新興航空会社のスカイマークはLCCとの競争激化によって関空路線から撤退することを決め、いかに安い運賃の航空券を提供する航空会社といえども一本調子に利用者を増やすことは難しいという現実が露呈した。国際線の旅客数は、災害や国際問題などが起これば大きく変動するリスクがある。反日デモによる中国路線の落ち込みは予想以上に長引き、今年の夏ごろまで続く可能性が出ている。不測の事態にひるむことなく当初掲げた目標を達成できるか。新関空会社の手腕が試される1年になる。

### ▽スカイマーク撤退の衝撃

関空の国際線に占めるLCCの比率を14年に25%まで引き上げる一。この数値目標は、新関空会社が中期計画で発表した目玉の一つだ。12年のLCC比率は14.4%。ピーチ・ア

ビエーションの就航などで08年の2.0%から大幅に上昇したが、それでも2年で10ポイント以上を引き上げようというのはかなり挑戦的な内容だ。新関空会社の安藤圭一社長はその実現可能性について「海外の空港を見るとLCC比率は25～30%が一般的だ。我々は今もアジアのLCCを引っ張ってこようと努力を続けている。その感触からしても、25%は届く数字だと思っている」と説明した。

それだけに、わずか2カ月後に発表されたスカイマークの関空路線からの撤退は、関空関係者にとって衝撃的なものだったに違いない。スカイマークは昨年3月に関西～札幌（新千歳）線と関西～那覇線に就航した。その直前にはピーチが関空を拠点に運航を始め、そのうち札幌線は両社で重なっていたが、スカイマークは「片道780円」のキャンペーン運賃の航空券を売り出すなど価格面で真っ向勝負を仕掛けた。1998年に運航を始めたスカイマークは、大手航空会社よりも運賃を安く設定して利用者を広げた、いわば「価格破壊の先駆者」。ピーチが国内初のLCCとして注目を浴びる中、対等に渡り合える自信があったとみられる。

ところが現実には就航から1年で撤退を余儀なくされた。関空発着の路線だけを運航する「関空専業」のピーチに対し、スカイマークは羽田空港や神戸空港など複数の拠点を持つなど、価格競争の面で不利な条件が重なっていた。ピーチは現在、国内線5路線と国際線を3路線開設しているが、いずれも関空が起点となるため、少ない機体を短時間に繰り返し運航することが可能だ。機体は欧州エアバスA320という単一の機種のみを使用して整備にかかる費用を減らすとともに、1機に多くの座席を設

けることで輸送効率を高めている。客室乗務員は機内の清掃から地上業務までこなすように教育され、人員も無駄なく活用する。10月下旬には関空に建設費を抑えた事実上のピーチ専用ターミナルも完成し、低コストで運航できる環境を整えた。

一方のスカイマークは国際線にエアバスの超大型機「A380」を日本の航空会社として初めて導入する計画を発表した。この機体を使って14年度ごろから順次、英ロンドン、ドイツ・フランクフルト、米ニューヨーク路線を開設する方針。先進的な取り組みとして話題を集めたが、これまでスカイマークが使用してきた米ボーイングB737とは操縦や整備の方法が異なるため、人員を新たに育成しなくてはならない。それには追加の費用負担が必要になることから、LCCと価格競争を続けることは難しかった。

「LCCは既存の航空会社とは顧客層が違うため、食い合いは起こらない」。LCCの就航前には航空業界の関係者からこうした話をよく聞いたし、記者自身もそのように考えていた。ただ実際にスカイマークの撤退という現実を突きつけられると、こうした見方は改めなくてはならないだろう。

LCCがこれまでは飛行機に乗らなかった人たちの需要を創出したのは事実だ。ピーチの昨年3～11月末の平均搭乗率は全路線で約79%と、当初の目標をクリアしている。搭乗客の約9割が観光客や帰省客というのも特徴だ。飛行機に厳密な定時運航を求めるビジネスマンは大手航空会社を使っており、その点ですみ分けはできているのだろう。だが、LCCの前に登場していた、低価格が売りのスカイマークなどにどのような影響を与えるかという視点が抜け落ちていた。

新関空会社の幹部は「今後はLCC同士の競争が激しくなる」との見通しを示す。ピーチは今年夏には10機体制が整い、年間400万人の利用者を目標に掲げる。ジェットスター・ジャパンも関空を成田空港に続く拠点空港にし、便数を増やす計画だ。新関空会社としても約

100億円を投じ、LCC専用の第3ターミナルも建設、運航しやすい環境を整備し、海外の航空会社を含めて誘致を加速する。関空でLCCがひしめく「戦国時代」が幕を開ける。

#### ▽主力の中国路線でデモの影響長期化も

関空にとってもう一つの懸念材料は、沖縄県・尖閣諸島をめぐる国有化で起きた反日デモにより、中国路線の旅客減少が長期化する可能性が出てきたことだ。安藤社長は昨年12月末のインタビューで「関西は中国との関係が深いだけに影響が長引く可能性がある。旅客の減少は13年の夏ごろまでずれこむのではないか」との見通しを示した。関空の国際線発着回数のうち、中国路線は約3割を占める主力路線。現状はLCC効果や大手の増便などで東南アジアや台湾を結ぶ路線が好調なため、中国路線の不振を補っているが、中国便の旅客減少がなければもっと利用が増えていたはずだった。一国への依存度が高ければ、そこでつまずくと全体への影響が大きくなる。代替となる路線の育成が急務となっており、新関空会社は経済成長によって航空需要の増加が期待できるインドネシアやインド、ミャンマーなどを軸に、路線を充実させるためのトップセールスを国内外の航空会社に始める考えだ。

2013年。年が明けても、新関空会社を取り巻く環境が厳しいことに変わりはない。ただ、大規模な設備投資をするだけの資金的な余裕がない中で、限りある設備を有効に活用するための施策が次々に始まる。3月には国際線の深夜早朝便の着陸料を半額にする制度を始め、発着枠に余裕がある時間帯に旅客便を誘致。夏には大阪空港のターミナルビルを運営する大阪国際空港ターミナルを買収し、関空のターミナルに入る商業施設との商品の共同調達などでコストの引き下げが期待できる。空港運営をどこまで「もうかる事業」にできるか。14年度の実施を目指すコンセッションの成否は今年1年の成果にかかっている。



## ニホンカワウソの絶滅と離島空港の未来



相模女子大学 人間社会学部 教授

湧口 清隆

(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

昨年(2012年)8月、環境省がニホンカワウソを絶滅種に指定したと報じられた。実は、一昨年夏にシンガポール動物園でコツメカワウソに出会ってから、私も妻もすっかりカワウソの虜になっていた。大変悲しい知らせであった。時間を見つけては、夫婦でコツメカワウソを追いかけて全国各地の動物園、水族館を行脚している。この間、タスケ、コテツ、オオムギをはじめ、多数のコツメカワウソと握手をし、友情を深めてきた。カワウソは、「よく遊び、よく眠り、よく食べて、また遊び、ちゃんと子育てして、また眠る」家族愛が強い好奇心旺盛な動物である<sup>1</sup>。ニホンカワウソは、かつては全国各地に棲息し、俳句の季語(瀬祭)や地名(瀬越など)にも採用されるごく当たり前の動物だったが、一方で、大食漢で、時に人を化かす河童のモデルとして嫌われることも多かった<sup>2</sup>。

ところで、英語でカワウソのことを「otter」(オッター)という。航空関係者ならば、オッターと聞くと、「オッター」や「ツイン・オッター」の愛称を持つデハビランド・カナダ DHC-3や DHC-6を思い浮かべるであろう。尤も、オッターは「墜ちる」を連想させ、わが国の航空関係者の間ではこの愛称の評判は良くなかったと聞く。しかし、その性能は抜群で、60年前に初飛行した9人乗りの単発機の DHC-3も48年前に初飛行した19人乗りの双発機 DHC-6も、水陸どちらでの運用も可能であるばかりか、短距離で離着陸できる性能を持ち(STOL機)、800m級の滑走路や水上空港しか持たない離島や僻地の路線には不可欠な機材であった。この水陸両用という特性がまさにカワウソの生態と一致している。わが国でも、DHC-3は日東航空、DHC-6は琉球エアコミューター、エアー北海道などで活躍したが、2006年3月31日にエアー北海道の函館～奥尻線の運航を最後に、日本の「双子のカワウソ」は「絶滅」してしまった。



### 2. 双子のカワウソの絶滅の影響

「双子のカワウソの絶滅」は、わが国の

離島航路や離島空港の将来に大きな影を投げかけている。10年前に交通政策審議会航空分科会空港整備部会でも採り上げられているように、DHC-6と同程度の乗客を輸送可能な後継機としては、ビーチ1900D（19席）、ドルニエ328（30席）、DHC8-100（39席）、DHC8-200（39席）などが挙げられるが、これらはいずれもかつてのYS-11と同じ1200m級の滑走路を必要とする<sup>3</sup>。800m級滑走路で飛行可能な主な機材としては、ドルニエ Do228（19席）か、ブリテン・ノーマン アイランダー BN-2（9席）しかない。しかも、Do228の製造元のフェアチャイルド・ドルニエ社は2002年に経営破綻、型式証明を購入したRUAG エアロスペース社がようやく2010年頃からDo228NGとして生産を再開したばかりである<sup>4</sup>。一方、DHC-6の製造元のデハビランド・カナダ社も既になく、その型式証明はボーイング、ボンバルディア・エアロスペースを経て、2006年にヴァイキング・エア社が獲得し、Twin Otter series 400として生産を再開、2010年に初飛行をおこなった<sup>5</sup>。このような経緯のために、800m級の滑走路で運用できる19人乗りの新機材が10年近く供給されなかったのである。さらにこの間、TCAS（空中衝突防止装置）装備の義務化に伴い、国内での使用機体数の少ない航空機での運航は一層割高になった。そもそも小型機による短距離の運航では毎便満席でも不採算と言われる状況であったから<sup>6</sup>、DHC-6で運航されていた路線は機材を大型化するか、廃止せざるを得ない状況に追い込まれた。

所属大学が新潟県佐渡市と地域連携している関係で、佐渡市の政策支援を行う「大学発佐渡夢プロジェクト」に協力している。昨夏、私のゼミの3年生が「東京から佐渡空港へ直行便利用のツアーの可能性を探る社会実験」と題し、調布空港又は羽田空港から佐渡市へチャーター便を飛ばし、観光面での効果を検証する社会実験の提案をおこなった<sup>7</sup>。この提案は佐渡市で行われた2次審査で2年間の期間では実現性が低いという理由で不採択となった。しかし、審査の過程で佐渡市や国土交通省とやりとりする機会を得て、「双子のカワウソの絶滅」が日本の離島空港を存続の危機に追いやっていることを痛感した。

### 3. 双子のカワウソの重要性

観光面における19人乗り機材の良さは、小型バスの定員（25人前後）との調和性にある。道路整備状況が悪い離島や僻地では大型バスの乗り入れられる観光地は限定されている。これらの観光地は既にフェリーや高速船利用の安価なツアーで開拓済みである。トレッキングやクルージング、専門ガイド付きツアーなど付加価値の高いツアーを開拓しようとする、小型バスしか入らないような観光地の訪問が必要になる。しかも、2泊3日のトレッキング・ツアーの場合、船利用ならば中1日しかトレッキングの機会がないが、飛行機で移動時間が短縮できれば3日間の実施機会が得られる。天候に応じてトレッキング催行の日程調整が可能になる恩恵が生まれる。さらに、東京～佐渡線の



場合、9人乗りの BN-2では本州中央の3,000m 級の山々を越えられないという課題もある。社会実験に当たり、適切な機材を借用しようとしても、国内では新中央航空しか Do228及び Do228NG（ともに19 席）を保有しておらず、これらの機材も購入に当たり東京都から補助金を得ている関係で調布～伊豆諸島路線しか飛行できないという制約がある。調布空港や羽田空港の利用にも制約が多い。

結果として見えてきたことは、「双子のカワウソの絶滅」によって、全国98空港の1割強にあたる800m 級滑走路しか持たない礼文、佐渡、調布、新島、神津島、小値賀、上五島、大分県央、枕崎、粟国、慶良間、波照間といった空港の半数が、空港は存在しても定期的な航空輸送に使われないうまま放置されざるを得ない状況に追いやられていることである<sup>8</sup>。これらの空港では、一時的にセスナ機や BN-2等で旅客輸送が行われたこともあったが、乗客定員が1桁の機材では商業的に全く成り立たなかったのである。加えて、地方自治体が、運賃が安価で輸送力の大きい高速船の運航に力を入れたことも、航空路線消滅の一因であろう。しかし、高速船は台風や爆弾低気圧による時化に弱い。防災面だけではなく安定的な輸送路確保の観点からも空港存続が求められる。

#### 4. おわりに

緊急輸送や救急輸送にしか用いられない空港のために、自治体が多額の維持費負担を強いられている。800m 級滑走路しか持たない空港の多くが国境付近に存在することを鑑みれば、これらの空港の管理を自治体ではなく自衛隊に移管し、共用空港として利用する道を探るのも一案であろう。同時に、機材欠如のために不定期運航どころか社会実験すらできない現状を鑑みれば、これらの空港を抱える自治体や国が出資、出えんする形で Do228NG や Twin Otter series 400の共同保有機構を設立し、既存のコミューター航空会社が必要に応じて機材を借用し、運航できるシステムづくりも必要であろう。

カワウソの絶滅が離島空港の廃港につながってはならない。

- 1 佐藤淳一、『カワウソ』、東京書籍、2010 年、pp.3-9。
- 2 安藤元一、『ニホンカワウソ―絶滅に学ぶ保全生物学』、東京大学出版会、2008 年。
- 3 交通政策審議会航空分科会第 12 回空港整備部会（2002 年 10 月 25 日）資料 2  
（<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koku/seibi/12/images/shiryou2.pdf>）
- 4 RUAG エアロスペース社のウェブサイトより Do228NG  
（[http://www.ruag.com/do228ng\\_en/Do\\_228NG/Do\\_228NG](http://www.ruag.com/do228ng_en/Do_228NG/Do_228NG)）
- 5 ヴァイキング・エア社のウェブサイト（<http://www.vikingair.com/>）
- 6 日本トランスオーシャン航空のウェブサイトより「さようなら、そしてありがとうツインオッター」  
（[http://www.churashima.net/jta/skymanta/last\\_dhc\\_6/](http://www.churashima.net/jta/skymanta/last_dhc_6/)）
- 7 相模女子大学ウェブサイトより News and Topics、2012 年 8 月 22 日掲載  
（<http://www.sagami-wu.ac.jp/news/2012/08/22/002412.html>）
- 8 国土交通省ウェブサイトより空港一覧（[http://www.mlit.go.jp/koku/15\\_bf\\_000310.html](http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000310.html)）

## 2012 年（平成 24 年）11 月運営概況（速報値）

【参考】<http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm>

### ○乗入便数 171.5 便／日（対前年比 119%）

国際線： 111.4 便／日  
（対前年比 105%）

国内線： 60.1 便／日  
（対前年比 156%）

#### 発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 109% と 14 ヶ月連続で前年を上回り、11 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 11 ヶ月連続で月の最高実績を更新しております。国内線は新規就航等により合計で 156% と引き続き好調となっており、国際線・国内線合計でも 119% と 14 ヶ月連続で前年を上回っております。

### ○旅客数 43.8 千人／日（対前年比 115%）

国際線： 29.5 千人／日  
（対前年比 103%）

国内線： 14.3 千人／日  
（対前年比 149%）

#### 旅客数について

国際線旅客数は、中国方面の旅客数は減少してはいるものの、全体として 103% と 13 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 96% と 2 ヶ月連続で前年を下回っておりますが、外国人旅客につきましては 121% と 9 ヶ月連続で前年を上回り、11 月として開港来最高となっております。国内線旅客数につきましても 149% と 14 ヶ月連続で前年を上回っております。

### ○貨物量 1,960t／日（対前年比 100%）

国際貨物： 1,889t／日（対前年比 102%）  
積込量： 814t／日（対前年比 98%）  
取卸量： 1,075t／日（対前年比 104%）  
国内貨物： 71t／日（対前年比 67%）

#### 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 ヶ月ぶりに前年を上回りました。積込は 7 ヶ月連続で前年を下回り、取卸は 2 ヶ月ぶりに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 12 月 19 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 11 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<br>(△は入超) |
|---------|-----------|-------|-------|-----------|-------|-------|----------------|
| 近 畿 圏   | 1,074,450 | 96.1  | 21.6  | 1,200,512 | 102.7 | 20.2  | △ 126,062      |
| 管 内     | 668,561   | 98.1  | 13.4  | 948,090   | 105.7 | 16.0  | △ 279,529      |
| 大 阪 港   | 221,652   | 102.7 | 4.4   | 361,348   | 93.3  | 6.1   | △ 139,696      |
| 関 西 空 港 | 328,842   | 97.7  | 6.6   | 299,548   | 109.3 | 5.0   | 29,295         |
| 全 国     | 4,983,900 | 95.9  | 100.0 | 5,937,332 | 100.8 | 100.0 | △ 953,432      |

【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<br>(△は入超) |
|-----------|---------|-------|------|---------|-------|------|----------------|
| 関 西 空 港   | 328,842 | 97.7  | 6.6  | 299,548 | 109.3 | 5.0  | 29,295         |
| 成 田 空 港   | 605,912 | 89.9  | 12.2 | 858,554 | 110.9 | 14.5 | △ 252,641      |
| 羽 田 空 港   | 16,019  | 156.0 | 0.3  | 37,924  | 151.5 | 0.6  | △ 21,906       |
| 中 部 空 港   | 49,853  | 85.3  | 1.0  | 66,565  | 109.5 | 1.1  | △ 16,712       |
| 福 岡 空 港   | 32,717  | 85.9  | 0.7  | 31,678  | 117.7 | 0.5  | 1,039          |
| 新 千 歳 空 港 | 1,142   | 84.2  | 0.0  | 1,197   | 135.7 | 0.0  | △ 55           |

※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) | 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 10 月 | 148,800   | 4,800  | 148,660   | 4,800  | 274,200   | 8,850  | 284,180   | 9,170  | 855,840    | 27,610 |
| 平成 24 年 11 月 | 154,360   | 5,150  | 150,780   | 5,030  | 278,490   | 9,280  | 280,150   | 9,340  | 863,780    | 28,790 |
| 平成 24 年 12 月 | 146,380   | 4,720  | 159,320   | 5,140  | 274,940   | 8,870  | 288,750   | 9,310  | 869,390    | 28,040 |
| 平成 24 年 累計   | 1,795,570 | 4,910  | 1,778,820 | 4,860  | 3,616,410 | 9,880  | 3,622,720 | 9,900  | 10,813,520 | 29,550 |
| 前 年 同 期      | 1,343,900 | 3,680  | 1,363,280 | 3,740  | 3,395,940 | 9,300  | 3,388,800 | 9,280  | 9,491,920  | 26,010 |
| 対 前 年 同 期 比  | 133.6%    |        | 130.5%    |        | 106.5%    |        | 106.9%    |        | 113.9%     |        |

※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・25 年末年始繁忙期（12 月 26 日～1 月 7 日）に 関西空港を利用した出入（帰）国者数【速報値（概数）】

平成 24 年 12 月 26 日（水）から平成 25 年 1 月 7 日（月）までの年末年始繁忙期間（13 日間）において、関西国際空港を利用した出入（帰）国者数は、次のとおりである。

- \* 出・入（帰）国者総数 443,500 人（対前年比 112.6%）（対前年比 49,800 人増）
  - （内）出国者数 219,900 人（対前年比 108.4%）（対前年比 17,000 人増）
  - （内）入（帰）国者数 223,600 人（対前年比 117.2%）（対前年比 32,800 人増）
- \* 出国ピーク 12 月 29 日（土） 21,900 人（過去最多 平成 12 年 12 月 30 日 23,800 人）
- \* 入（帰）国ピーク 1 月 6 日（日） 22,400 人（過去最多 平成 8 年 1 月 5 日 26,200 人）
- \* 出入（帰）国ピーク 12 月 29 日（土） 40,700 人（過去最多 平成 13 年 1 月 3 日 45,100 人）

※ 1 日あたりの出入（帰）国者数は 34,100 人で開港後 3 番目の多さ。

（過去最多 平成 8・9 年の 35,600 人、2 番目は平成 12・13 年の 35,000 人）

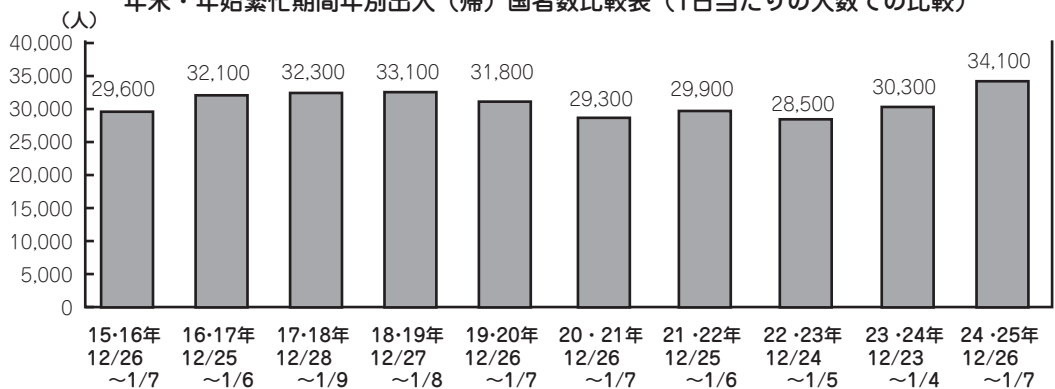
### 出国者渡航先別一覧表

|           | 平成 24・25 年 |         |         | 平成 23・24 年 |         |
|-----------|------------|---------|---------|------------|---------|
|           | 出国者数       | 構成比率    | 対前年比    | 出国者数       | 構成比     |
| 韓 国       | 52,800     | 24.0 %  | 120.5 % | 43,800     | 21.6 %  |
| 中 国       | 25,200     | 11.5 %  | 78.3 %  | 32,200     | 15.9 %  |
| 香港・マカオ    | 18,800     | 8.5 %   | 94.9 %  | 19,800     | 9.8 %   |
| 台 湾       | 26,800     | 12.2 %  | 134.7 % | 19,900     | 9.8 %   |
| 東 南 ア ジ ア | 38,100     | 17.3 %  | 114.4 % | 33,300     | 16.4 %  |
| 北 ア メ リ カ | 7,000      | 3.2 %   | 152.2 % | 4,600      | 2.3 %   |
| ハ ワ イ     | 10,800     | 4.9 %   | 112.5 % | 9,600      | 4.7 %   |
| グアム・サイパン  | 11,800     | 5.4 %   | 102.6 % | 11,500     | 5.7 %   |
| オセアニア     | 6,200      | 2.8 %   | 91.2 %  | 6,800      | 3.4 %   |
| ヨ ー ロ ッ パ | 15,100     | 6.9 %   | 117.1 % | 12,900     | 6.4 %   |
| そ の 他     | 7,300      | 3.3 %   | 85.9 %  | 8,500      | 4.2 %   |
| 合 計       | 219,900    | 100.0 % | 108.4 % | 202,900    | 100.0 % |

## 年末・年始繁忙期間出入（帰）国者数実績表

| 平成 23・24 年 |     |         |         |         | 平成 24・25 年 |     |         |         |         |
|------------|-----|---------|---------|---------|------------|-----|---------|---------|---------|
|            | 出 国 | 入 (帰) 国 | 合 計     |         |            | 出 国 | 入 (帰) 国 | 合 計     |         |
| 12 月 23 日  | 金   | 17,900  | 15,100  | 33,000  | 12 月 26 日  | 水   | 15,100  | 11,600  | 26,700  |
| 12 月 24 日  | 土   | 12,400  | 15,100  | 27,500  | 12 月 27 日  | 木   | 17,100  | 14,700  | 31,800  |
| 12 月 25 日  | 日   | 13,100  | 16,500  | 29,600  | 12 月 28 日  | 金   | 19,100  | 17,400  | 36,500  |
| 12 月 26 日  | 月   | 12,200  | 11,400  | 23,600  | 12 月 29 日  | 土   | 21,900  | 18,800  | 40,700  |
| 12 月 27 日  | 火   | 15,000  | 11,800  | 26,800  | 12 月 30 日  | 日   | 21,500  | 15,800  | 37,300  |
| 12 月 28 日  | 水   | 16,700  | 13,300  | 30,000  | 12 月 31 日  | 月   | 17,400  | 11,100  | 28,500  |
| 12 月 29 日  | 木   | 18,400  | 14,800  | 33,200  | 1 月 1 日    | 火   | 16,600  | 11,600  | 28,200  |
| 12 月 30 日  | 金   | 18,400  | 14,900  | 33,300  | 1 月 2 日    | 水   | 18,000  | 18,200  | 36,200  |
| 12 月 31 日  | 土   | 14,600  | 12,700  | 27,300  | 1 月 3 日    | 木   | 18,500  | 20,400  | 38,900  |
| 1 月 1 日    | 日   | 14,900  | 11,500  | 26,400  | 1 月 4 日    | 金   | 14,600  | 20,600  | 35,200  |
| 1 月 2 日    | 月   | 15,600  | 16,500  | 32,100  | 1 月 5 日    | 土   | 14,600  | 22,000  | 36,600  |
| 1 月 3 日    | 火   | 16,600  | 18,100  | 34,700  | 1 月 6 日    | 日   | 14,600  | 22,400  | 37,000  |
| 1 月 4 日    | 水   | 17,100  | 19,100  | 36,200  | 1 月 7 日    | 月   | 10,900  | 19,000  | 29,900  |
| 合 計        |     | 202,900 | 190,800 | 393,700 | 合 計        |     | 219,900 | 223,600 | 443,500 |

年末・年始繁忙期間年別出入（帰）国者数比較表（1日当たりの人数での比較）



# 関西 3 空港と国内主要空港の利用状況 平成 24 年 11 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<br>(回) | 関西 3 空港 | 6,685     | 104.8%    | 16,365    | 113.1%    | 23,050    | 110.6%    |
|             | 関 西     | 6,685     | 105.1%    | 3,606     | 155.7%    | 10,291    | 118.6%    |
|             | 大阪(伊丹)  | 0         | 0.0%      | 10,477    | 103.3%    | 10,477    | 103.3%    |
|             | 神 戸     | 0         | 0.0%      | 2,282     | 113.1%    | 2,282     | 112.5%    |
|             | 成 田     | 14,075    | 104.4%    | 3,437     | 171.9%    | 17,512    | 113.1%    |
|             | 東京(羽田)  | 3,104     | 103.9%    | 28,995    | 100.4%    | 32,099    | 100.8%    |
|             | 中 部     | 2,478     | 103.3%    | 4,345     | 101.9%    | 6,823     | 102.4%    |
| 旅客数<br>(人)  | 関西 3 空港 | 883,586   | 102.8%    | 1,833,910 | 110.1%    | 2,717,496 | 107.6%    |
|             | 関 西     | 883,586   | 102.9%    | 429,677   | 149.3%    | 1,313,263 | 114.5%    |
|             | 大阪(伊丹)  | 0         | 0.0%      | 1,197,846 | 102.8%    | 1,197,846 | 102.8%    |
|             | 神 戸     | 0         | 0.0%      | 206,387   | 97.0%     | 206,387   | 96.8%     |
|             | 成 田     | 2,282,125 | 104.6%    | 327,323   | 199.4%    | 2,609,448 | 111.2%    |
|             | 東京(羽田)  | 629,170   | 101.4%    | 5,145,097 | 104.0%    | 5,774,267 | 103.7%    |
|             | 中 部     | 342,300   | 93.5%     | 402,392   | 104.9%    | 744,692   | 99.3%     |
| 貨物量<br>(トン) | 関西 3 空港 | 56,657    | 101.6%    | 12,776    | 97.8%     | 69,433    | 100.9%    |
|             | 関 西     | 56,657    | 101.6%    | 2,134     | 67.1%     | 58,791    | 99.8%     |
|             | 大阪(伊丹)  | 0         | —         | 10,044    | 107.7%    | 10,044    | 107.7%    |
|             | 神 戸     | 0         | —         | 598       | 107.9%    | 598       | 107.9%    |
|             | 成 田     | 169,970   | 102.6%    | 集計中       | —         | 169,970   | 102.6%    |
|             | 東京(羽田)  | 14,225    | 137.2%    | 60,305    | 99.8%     | 74,530    | 105.2%    |
|             | 中 部     | 9,777     | 89.3%     | 2,390     | 106.1%    | 12,167    | 92.2%     |

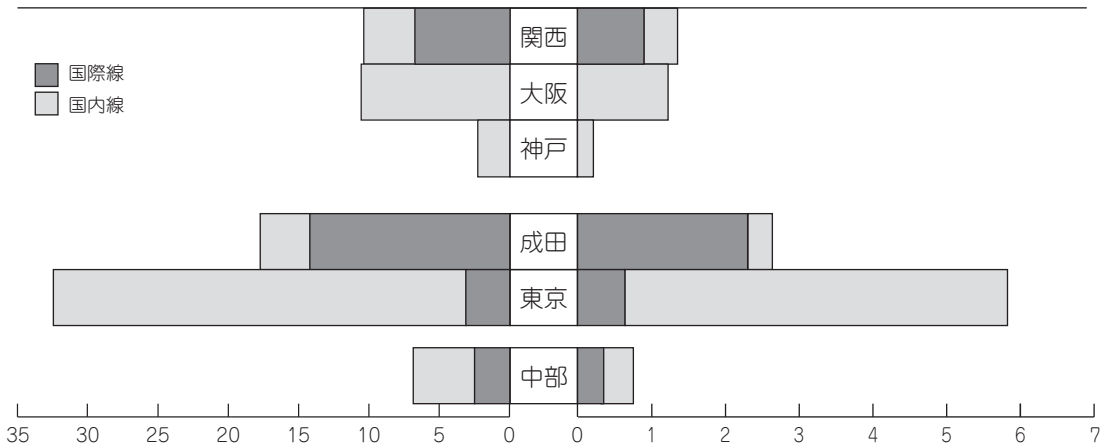
注 1. 神戸の発着回数は着陸回数を 2 倍して求めた数値。

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

(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

### ○見学会（平成25年1月18日開催）

中之島フェスティバルタワーの見学会を実施した。

### 今後の予定

#### ○第398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25年1月29日（火）16:00～17:00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「フェデックスの国際物流ビジネスについて～とりわけ北太平洋地区における展開について～」（仮題）  
講 師 久本 賢 氏（フェデラルエクスプレス コーポレーション アジア太平洋地区  
グローバルアカウントマネージメント兼北太平洋地区営業担当副社長）  
※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回懇話会

日 時 平成25年1月25日（金）16:30～18:30  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「世界のインフラ投資ファンドの動向について」  
講 師 田中 健三 氏（マッコーリーキャピタル証券会社 インフラファンド事業開発部長）  
※ 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5回空港経営と地域・研究会

日 時 平成25年1月28日（月）16:00～18:00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
研究発表 「地方空港のゆくえ」  
講 師 引頭 雄一 氏（関西外国語大学外国語学部 教授）

#### ○第6回空港経営と地域・研究会

日 時 平成25年2月14日（木）16:00～18:00  
場 所 プリムローズ大阪  
研究発表 「未定」  
講 師 米崎 克彦 氏（同志社大学経済学部 助教）

#### ○第4回空港経営研究会

日 時 平成25年2月20日（水）15:00～17:00  
場 所 プリムローズ大阪  
話題提供 「空港経営研究会のまとめと提言」  
講 師 野村 宗訓 氏（研究会主査 関西学院大学経済学部 教授）

#### ○第4回関西空港の事業価値向上に関する研究会

日 時 平成25年2月22日（金）14:00～16:00  
場 所 プリムローズ大阪  
話題提供 「関西空港への集客アイデアについて」（仮題）  
講 師 日下 郁恵 氏、阿久井康平 氏、（中央復建コンサルタンツ株）計画系部門）

#### ○第4回航空需要創出研究会

日 時 平成25年2月26日（火）15:00～17:00  
場 所 プリムローズ大阪  
話題提供 「航空需要創出研究会のまとめと提言」  
講 師 竹林 幹雄 氏（研究会主査 神戸大学大学院海事科学研究科 教授）

## 事務局だより

### ▶ 台湾に旅行し、台湾新幹線（台湾高速鉄道）に乗った。台北～高雄の日帰り強行軍。

台北駅は地下1階が改札口、地下2階がプラットフォーム。改札は自動改札で、乗車券をゲートに入れ改札を通る。乗車券の入れる方向、裏表が決まっており裏（→のついている方）を入れないとゲートが開かない。ゲートを通りエスカレーターでさらに地下のプラットフォームに行く。2本のプラットフォームにオレンジと黒のラインの入ったどこかで見たような車体（それもそのはず日本の新幹線700系の改良型700T型）が、既にホームに停車している。我々の乗る列車はTrain 115号（直達車・ノンストップ。と言っても板橋、台中に停車）2号車、6A窓側。列車は静かに出発し板橋を過ぎてやっと地上へ、あいにくの雨模様。しかし乗り心地は日本の新幹線と同じく滑るように走る。快適。

▶ この新幹線6年前の2007年1月に開通。台北（台北）～高雄（左營）間345km、8駅、最高速度300km/h、所要時間は約90分（在来線特急は3時間59分要した）、編成は12両（日本の新幹線は16両）、全長約304m、1～8号車が指定、9～12号車が自由車、乗客989人、分岐器はドイツ製、列車無線はフランス製、車両などは日本製の日欧混在システムとか。ほとんどが田園風景の中を走りすぎ、無事、高雄・左營に到着。改札ゲートには入った時と同じようにチケットの裏表と方向を確認して入れるとゲートが開き、チケットも出てくる。その使用済みチケットはそのまま持って帰れる。

▶ 今回も、台湾新幹線の話だけになってしまい台北、高雄の観光の話ができませんでした。アシカラズ。（H.Y）

「うまい!!」のひとことが聞きたくて3年間丁寧に育てました

## 淡路島3年とらふぐ(南あわじ市)



冬の味覚の王様といえば「とらふぐ」  
福良湾で育った「淡路島3年とらふぐ」は下関の「とらふぐ」に引けを取らないことをご存知ですか。

全国の養殖場でも1番水温が低く、日本一潮の流れが速い鳴門海峡近くで養殖しています。

世間で流通しているとらふぐのほとんどが2年間育成された800gサイズ以下がほとんどですが、「淡路島3年とらふぐ」は1年長く1.2kg以上に育てます。1.2kgサイズ以上になると養殖魚特有の黒いすじが消え、身のしまりもよく天然のとらふぐとほとんどかわらない美味しさとなります。また白子は2年物では考えられないほどの大きさになります。

鳴門海峡で3年間丹精を込めて大切に育てられた今が旬の「淡路島3年とらふぐ」を是非味わって下さい。

淡路島3年とらふぐを食べられる施設、お店については各案内所にお問い合わせ下さい。



■お問い合わせ先 一般社団法人淡路島観光協会  
南あわじ観光案内所 TEL0799-52-2336  
洲本観光案内所 TEL0799-22-0742  
淡路SA観光案内所 TEL0799-72-0168  
岩屋観光案内所 TEL0799-72-3420  
東浦観光案内所 TEL0799-75-2119  
HP <http://www.awaji-navi.jp/>