KANSAI 空港レビュー

No.421
2013.12

KANSAI 空港レビュー

DEC 2013 No.421

CONTENTS

1 巻頭言
関空の母都市大阪の魅力向上に向けて
小林　哲也

2 各界の動き

9 講演抄録
関西国際空港の冬ダイヤと航空貨物･LCCの動向について
住田　弘之

21 プレスの目
新関空会社の『プラスワン』
平井　久之

23 航空交通研究会研究レポート
ボーイング787型機の運航停止と関連リスクの処理
羽原　敬二

26 データファイル
・運営概況について［平成25年10月］（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］（平成25年10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（2013年10月分）

【表紙写真】「タイ国際航空　A380」

タイ国際航空の A380 です。
これまでジャンボ機 B747-400 で運航していた TG622 便 /623 便が 12 月 2 日から A380 に大型化したものです。
KIX では 2007.10.18 にエアバス社 A380 のテスト機が飛来し空港の適合性を検証しました。
あれから 6 年経ち待望の定期便がデイリーで運航を開始しました。

撮影：柴﨑　庄司

当調査会ホームページの「KANSAI空港レビュー」では、講演抄録等の図表がカラーで分かりやすくご覧いただけます。
是非ご覧ください。 ⇒ http://www.kar.or.jp

巻頭言

関空の母都市大阪の魅力向上に向けて

近畿日本鉄道株式会社
代表取締役社長　**小林　哲也**

関西国際空港の旅客数が、本年度上半期、国際線・国内線とも高水準に推移し、足元さらに勢いを増しています。経済環境の変化だけでなく、LCC 専用ターミナルの整備など、これまでの基盤強化策がいよいよ効果を発揮しているのだと思います。

この好調を維持し、関空の価値をさらに高めるには、空港に直結する母都市である大阪の吸引力、魅力の向上が不可欠です。「関空に降り立つ」ということは、とりもなおさず「大阪を訪れる」ことが主要な目的になるからです。

都市の魅力を形成する要素については経済力や歴史文化、エンターティメントなど様々ありますが、私は、都市の持つ「多様性」が鍵になると考えています。沢山の機会や場があり異質な価値が共存し、様々な人々が交流する、そうした中から新しいものが生まれるダイナミズムこそ、都市の魅力の本質ではないでしょうか。その意味から、キタ、ミナミ、阿倍野・天王寺の主要な拠点が、それぞれに強い個性を競い合っている大阪は、多様性の魅力を十分備えた都市といえるでしょう。

大阪の発展のためには、この多様性を失わないことが重要ですが、近年行なわれている拠点開発においても、立地する地域の個性は自ずから反映されています。例えば、キタは「はたらく」要素の強い街ですが、グランフロント大阪のナレッジキャピタルでは、ビジネスマンや研究者などの交流を通じて新しい商品やサービスを生み出すことを目指しており、はたらく街ならではの試みが行なわれています。また、大阪の「あそぶ」街の代表格ともいえるミナミでは、世界的なファストファッション企業が集積するなど、流行に敏感な若者を惹き付ける街づくりが進んでいます。

そして、当社が手がける「あべのハルカス」は、これまで住宅地として開発され、「くらす」要素が強い阿倍野・天王寺地域の特性への対応をコンセプトにしています。すなわち、大規模開発として、地域外からの来街者、さらには関空を介して海外までをマーケットに据えてはいますが、加えて周辺住民の暮らしを支えるための機能を充実させているのが特色です。例えば、地域の方々がコミュニティ活動に使えるスペースを多数設けたほか、屋上菜園や集いの広場、さらには地域医療の拠点となる施設も備えました。まさに、地域住民の生活の場となることを目指したものです。

このように、キタ、ミナミ、阿倍野・天王寺、さらには他の拠点でも、地域の個性に根ざした独自の価値を創出することに取り組んでいますが、一方、各拠点が連携することで、さらなる魅力を創造・発信することも可能になるのではないかと思います。ハルカスでも、「地域との連携」をキーワードに、JR 西日本や東急不動産、そして地域の方々と共に、エリアキャンペーンを継続的に実施し、地域の集客力強化などに取り組んできました。また、これまで市内各地で行われていたイルミネーションイベントを共同で PR する仕組みとして、「大阪光の饗宴」が 12 月から実施されており、当社も参画していますが、このような各地域・拠点の連携による情報発信力の強化も、大阪のさらなる賑わい創出のために欠かせない取り組みであると考えます。

平成25年 11月1日～11月30日

各界の動き

関西国際空港

●リムジンバス　東大阪便が運行開始

関西空港と東大阪市の大阪市営地下鉄長田駅、近鉄布施駅を結ぶ空港リムジンバスが 11 月 1 日、運行を開始した。大阪、近鉄、南海、関西空港各バス会社の共同運行。片道 1,600 円で南海特急ラピートを使った場合よりやや割安。所要時間はほぼ同じ。1 日 13 往復する。

●淡路島土取り跡地で関西最大級ソーラー着工

淡路市佐野地区などの関西空港の埋め立て用土砂採取跡地、約 60ha に建設される津名東太陽光発電所が 11 月 6 日、着工された。出力は関西最大級の 3 万 3,500kw で、全量を関西電力に売電する。一般家庭約 1 万 1,000 世帯分の使用電力量をまかなえ、2015 年 7 月に営業運転開始を予定している。

●旅客ビル改修で日本最大級の免税店計画

新関西国際空港会社は 11 月 7 日、国内最大級の免税店の新設を柱とした旅客ターミナルビルの改修計画を発表した。開港以来、初の大規模改修で、投資額は約 80 億円。2015 年 3 月末に完成する予定で、年間 60 億～ 70 億円の増収を見込む。第 1 旅客ターミナルビル 4 階に、売り場面積各 500㎡の免税店 2 店を新設する。3 階の免税店も一部改修し、免税エリアは計 4,700㎡から 6,500㎡と約 1.4 倍になり、店舗も 52 店から 55 店に増える。

このほか 4 階にある団体客向けカウンターを減らし、跡地に外貨両替所や ATM を集約。待合用の椅子を更新して携帯機器を充電できるようにしたり、ラウンジやシャワーを増やしたりして利便性を高める。

●15年ぶりジャカルタ便

ガルーダ・インドネシア航空は 11 月 8 日、関西～ジャカルタ直行便の運航を始めた。週 4 往復で、同路線の直行便は 1998 年以来、約 15 年ぶり。エアバス A330 － 200 型機（222 席）を使用。

●香港エクスプレス航空が香港線増便

香港エクスプレス航空は 11 月 21 日に就航する関西～香港線を 12 月 8 日から 4 便増便し、計週 11 便で運航すると 11 月 11 日、発表した。使用機材はエアバス A320 型機（174 席）。

●3月期予想を上方修正

新関西国際空港会社が 11 月 13 日発表した 9 月中間連結決算は、円安や格安航空会社（LCC）の増便で東南アジアからの旅行客が増えたことから、営業収益は 561 億円、最終利益は 69 億円の黒字を確保した。2014 年 3 月期通期の業績予想も上方修正し、営業収益は当初予想を 106 億円上回る 1,235 億円に引き上げ、最終利益も 24 億円増の 103 億円とした。新関空会社は 24 年 7 月から関空と伊丹空港の一体運営を始めたため、前年と単純比較はできないが、関空、伊丹空港単体ではいずれも増収増益だった。

クリック！

中国路線の減便や路線休止の影響で年間、売上高で 15 億円、営業利益では 11 億円の減収減益要因になる中での好決算となった。LCC 効果に支えられる関空、増便が続く伊丹といずれも国内線の好調がカバーした。通期業績の上方修正は下期に子会社化した大阪国際空港ターミナル（OAT）の売上高 157 億円と営業利益 4 億円が上乗せされる効果が大きい。「運営権売却に向け、成長路線に向かっているという大きな方向性が示せた」（安藤圭一社長）と言えよう。

●国際線の日本人客、7か月ぶり増

新関西国際空港会社が 11 月 21 日発表した 10 月の運営概況（速報値）によると、関西空港の国際線の日本人旅客数は、前年同月比 1％増の 56 万 5,320 人となり、7 か月ぶりに前年実績を上回った。昨年秋に尖閣諸島問題で大きく落ち込んだ中国方面の旅客が、順調に回復していることが主な要因。円安や LCC の増便で、国際線の外国人旅客数は 35％増の 40 万 4,820 人と 10 月として過去最高となった。好調な国内線を合わせた全体の旅客数は 12％増の 152 万 1,726 人となり、25 か月連続で前年を上回った。

大阪空港は、プロペラ機枠の一部が低騒音のジェット機に転換されたことで利用が増加、旅客数は 5％増の 123 万 808 人となった。

●LCC向け新ターミナルに国際線就航へ

新関西国際空港会社が 2016 年度中の供用開始を目指す LCC 専用の第 3 ターミナル（T3）に国際線が乗り入れる見通しとなった。税関職員や入国審査官など、出入国の手続きに必要な人員を政府が確保する。これまでピーチ・アビエーション以外の LCC は使用料が高い第 1 ターミナルを使わざるを得なかった。アジアと日本を結ぶ路線で LCC は伸びており、T3 でそうした需要を取り込む。

●マンダリン航空、台中線へ初の定期便

台湾のマンダリン航空は 11 月 27 日、関西～台中線を週 5 往復の定期チャーター便で開設した。関西空港から台中への定期路線の就航は初めて。機材はエンブラエル 190 型機（104 席）。同社はチャイナエアラインの子会社。

空港

═ 大阪空港 ═

●ターミナルビル20年までに改修

新関西国際空港会社の安藤圭一社長は 11 月 1 日、記者会見し大阪国際空港ターミナル（OAT）を年内にも完全子会社にすると発表するとともに、懸案となっているビルの改修については、「航空会社の使い勝手、利用客の利便性や快適性、商業ビルの収益性を一体で考えていく」と述べ、東京五輪が開かれる 2020 年までに終わらせる方針を示した。

●利用促進協、運航緩和求め要望書

大阪空港の利用拡大を図る大阪国際空港利用促進協議会会長の浜田士郎兵庫県県土整備部長と副会長の行沢睦雄伊丹副市長が 11 月 12 日、国土交通省を訪れ、国際チャーター便の運航制限の緩和などを求める要望書を提出した。

●駐車場の土地利用、日建設計総研と計画策定

新関西国際空港会社は 11 月 29 日、大阪空港前の駐車場の土地利用高度化を進めるため、日建

設計総合研究所と業務委託契約を結んだ。同駐車場は平面駐車場や未利用地が多く、有効活用の余地がある。今後、開発計画を策定し、メリットやデメリット、課題を洗い出す検討作業を始める。

═ 神戸空港 ═

●県内から定額タクシー

タクシーの神戸エムケイは 11 月 7 日、神戸空港と兵庫県内各地を結ぶ定額運行を 2014 年 1 月に始めることを明らかにした。神戸空港と県内の大半のエリアを直行するのは初めて。有料道路の通行料を含まない片道分で、姫路市は 1 万 300 円、洲本、南あわじ市は 1 万 1,100 円、丹波市は 1 万 2,700 円になる見通し。

●10月の搭乗者、12.7%減

神戸市は 11 月 11 日、10 月の神戸空港の搭乗者数が前年同月比 12.7％減の 19 万 1,388 人だったと発表した。相次ぐ台風の接近により欠航が 31 便に上ったことが影響した。2 か月連続で 2 けたの落ち込みとなるのは、3 年 3 か月ぶり。

●関西3空港の航空需要を考えるフォーラム

兵庫県は関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラムを 11 月 15 日、神戸市内で開いた。席上、安藤圭一新関西国際空港会社社長は「都心に近い神戸は利便性が高く、将来は 3 空港の一体運営が望ましい」としたが、当面は関空と伊丹の運営権を民間に売却する「コンセッション」の完了に注力すると強調。「一体運用は、3 空港の関係者の合意が大前提」と述べるにとどめた。

═ 首都圏空港 ═

●国交省、機能強化へ専門委設置

国土交通省は 11 月 1 日、交通政策審議会航空分科会基本政策部会に設置した首都圏空港機能強化技術検討小委員会（委員長・家田仁東大大学院教授）の初会合を開いた。国際競争力の強化や利用者の利便性向上、日本経済の活性化に向けて首都圏空港のさらなる機能強化が求められる中で、ハード･ソフト両面による技術的な対応策について 2013 年度末まで議論していく。羽田･成田両空港の発着容量拡充だけでなく、米軍の横田基地との軍民共用化など「タブーなく選択肢を探る」（家田委員長）予定だ。

═ 成田国際空港 ═

●9月中間期、純利益26%増

成田国際空港会社が 11 月 12 日発表した 9 月期連結決算は、純利益が前年同期比 26％増の 128 億円だった。韓国、シカゴへの増便や円安を追い風に訪日外国人客が伸び、施設内での物販や飲食が好調だった。国際線の着陸料の引き下げを受け空港運営事業は減収となったが、リテール部門の伸びが補い、売上高は 4％増の 994 億円だった。

また原発事故による損害賠償金として、9 月に東京電力から 32 億円の支払いを受けたことを明らかにした。

═ 羽田空港 ═

●国交省、日航の国際線配分見直し要求に応じず

国土交通省は 11 月 5 日、羽田空港の国際線発着枠の配分見直しを求めていた日本航空の申し入れを認めず、当初通りとすると伝えた。日航が経営再建の際に公的資金で手厚い支援を受けた結果、全日空との健全な競争環境がゆがみつつあると指摘。羽田の国際線発着枠を傾斜配分することで調整する考えを日航に説明した。

●千葉上空通過着陸数を拡大、国交省提案

千葉市上空から羽田空港に着陸する航空機の騒音問題で、国土交通省は 11 月 8 日、2014 年 3 月の国際線増枠に合わせて 1 時間当たりの離着陸回数の上限を現行の各 37 回から各 43 回に

ひろげる運用案を示した。千葉県や千葉市など関係 25 市町で構成する連絡協議会で提案されたが、協議会は「求めてきた騒音軽減と逆行する」と拒否し、国土交通省に改善策を求める方針だ。

●騒音問題で緊急要望書「飛行ルート分散を」

羽田空港再拡張後の騒音問題で県、騒音被害のある千葉、四街道両市などは 11 月 19 日、国土交通省に緊急要望書を提出した。飛行ルートを首都圏全体に分散することや、騒音軽減の抜本対策を求めている。

●JRが都心と結ぶ「新路線」構想

2020 年東京五輪開催で羽田空港の利用者増が見込まれる中、JR 東日本が都心と空港を結ぶ新路線を整備する検討に入った。現在休止中の東海道貨物線を活用する構想だが、新たにトンネルを通す大規模工事のため、五輪に間に合わない可能性が高い。

●山形、鳥取、石見で増便、初の発着枠配分コンテスト

国土交通省は 11 月 26 日、地元空港の優れた利用促進策を提案した地域に羽田線の新設・増便を認める羽田発着枠政策コンテストで、山形、鳥取、石見（島根県）の 3 空港を選んだと発表した。2014 年 3 月から 2 年間、山形、石見は 1 日 2 便（現在 1 便）、鳥取は 5 便（同 4 便）に増える。

═ 中部国際空港 ═

●エアアジアX、クアラルンプール便就航を発表

マレーシアの LCC、エアアジアグループで中･長距離路線を担うエアアジア X は 11 月 18 日、2014 年 3 月に中部空港とクアラルンプールを結ぶ直行便を就航すると発表した。愛知県などからの要請を踏まえたもので、週 4 便を運航する。同路線はマレーシア航空が 2008 年 1 月に撤退して以来、6 年ぶりに復活する。

═ その他空港 ═

●仙台空港コンセッション7月にも募集要項

国土交通省は、コンセッション（運営権付与）方式の導入を検討している仙台空港特定運営事業の基本スキーム案をまとめた。運営権者の公募スケジュールによると、2014 年 7 月ごろに募集要項を公表し、2015 年 3 月ごろに優先交渉権者を選定する。事業期間は 30 年とするが、延長を認める。また、自然災害などで被った損害を回収するための期間延長措置も設け、運営権の存続期間は最長 65 年間とする。代表企業には 2004 年以降に商業、公共施設の建設運営や買収運営経験などがあることを求める。国内外は問わない。

●愛知県、航空機整備拠点づくりへ用地取得

愛知県は 11 月 19 日、県営名古屋空港に隣接する土地などを購入するための 12 月補正予算案を発表した。アジア NO1 航空宇宙産業クラスター形成特区構想の実現に向けて民間航空機の生産や整備の拠点として必要な土地を購入するため、約 30 億円が計上された。

航空

●スターフライヤー、最終損益13億円の赤字

スターフライヤー（北九州市）が 11 月 1 日発表した 9 月中間単独決算は、最終損益が 13 億 1,800 万円の赤字（前年同期は 1 億 7,100 万円の黒字）で、中間期としては 5 期ぶりの赤字となった。円安で燃料費や機材費負担が増え、リース期間が満了した機体の返却に伴う整備費の負担も影響した。増便により、売上高は前年同期比 28.0％増の 160 億 2,400 万円と 4 期連続の増収を確保した。通期の最終赤字は 17 億 4,000 万円となる見通し。

●米航空2社の合併、司法省が容認

米航空大手アメリカン航空の親会社 AMR と US エアウェイズ・グループは 11 月 12 日、両社の合併計画に異議を唱えて提訴していた米司法省と和解したと発表した。両社がワシントンにあるロナルド・レーガン・ワシントン・ナショナル空港とニューヨークのラガーディア空港でそれぞれ 104、34 の発着枠を手放すほか、他の 5 か所の空港でも発着枠を返上する。これにより、両社は 12 月の合併完了を目指す。

●離着陸時のスマホ、欧州もOKに

欧州航空安全局（EASA）は 11 月 13 日、旅客機の離着陸時に電源を切る必要があるスマートフォンや電子書籍端末やパソコンについて、電波を送受信しない「機内モード」での使用を認めることにしたと発表した。

●バニラエア、初号機到着

ANA グループの LCC、バニラエアは 11 月 14 日、初号機となるエアバス A320 型機が成田空港に到着したと発表した。大阪空港で機体の塗装を施し、成田に戻る。

●日航、3路線で787の使用中止

日本航空はボーイング 787 型機を使用している羽田～シンガポールなど国際線 3 路線について、11 月 25 日から別の機体に変更した。高度 9,000m 以上で積乱雲などに入った際、搭載する米ゼネラル・エレクトリック（GE）製のエンジンに不具合が出る恐れがあるため。

●モンゴル航空協議、成田週7便で合意

日本とモンゴルの航空当局間協議が 11 月 21、22 の両日、東京で開催され、成田空港での就航可能便数を現行の週 5 便から週 7 便に増加することで合意した。またコードシェアの枠組みも拡大、路線ごとに週 3 便のみに制限していたがこれをなくし、成田に週 7 便を運航すれば週 7 便のコードシェアも可能とした。

●全日空と日航、飛行計画書の提出中止

中国が尖閣諸島を含む東シナ海上空に防空識別圏を設定したことに関し、全日本空輸と日本航空は 11 月 25 日、防空識別圏を通過する台湾便などの運航で、中国当局に飛行計画の提出を始めたことを明らかにした。

日航、全日空など国内航空 4 社は 11 月 26 日、中国当局への飛行計画提出を 27 日以降は取りやめると国土交通省に報告した。提出を続ければ、中国の防空識別圏を認めることになるとの政府の要請を受け入れた。

●防空識別圏でICAOに対応要請

日本政府は、中国の防空識別圏設定を受け、カナダのモントリオールで 11 月 29 日に開かれた国際民間航空機関（ICAO）理事会で「安全が脅かされる」として対応策を検討するよう提案した。米国、英国、オーストラリアが賛同したが、中国は反発した。

●米民間航空3社、飛行計画を提出

米政府は 11 月 29 日、自国の民間航空会社に対し、東シナ海上空での飛行計画を中国当局に提出するよう勧告した。その後、ユナイテッド、アメリカン、デルタの米航空 3 社が中国当局に飛行計画を提出したことを明らかにした。

●海外航空機の「上空通過料」引き上げ検討

国土交通省は日本の管制空域を通過する海外の航空機から徴収する上空通過料を 2016 年度にも引き上げる検討に入った。値上げは 00 年の導入以降で初めて。日本の空域を通過する航空機が管制サービスに見合う負担をしていないと判断した。14 年度にも具体的な引き上げ方法をつめ、世界の航空会社で構成する国際航空運送協会（IATA）と交渉に入る。

関西

●御堂筋沿いの一部地域でマンション解禁

大阪市は 11 月 1 日、御堂筋沿いの一部地域、中央大通から長堀通までの 800m の区間で上層階に高級賃貸マンションの建設を認める都市計画案を一般に公開した。都心活性化のため同じ地域で建物の 2 階以下に店舗や文化施設の入居も認める。

●大阪府立国際会議場の管理業者内定

大阪府は 11 月 8 日、府立国際会議場の管理・運営にあたる事業者に、民間企業と府が出資する第三セクター、大阪国際会議場（秋山喜久社長）が内定したと発表した。同社が指定管理者を務めていたが、「他都市との競争力を高めるために幅広く事業者を募集すべきだ」という松井一郎大阪府知事の意向で指定管理者を公募することになっていた。

●OTK売却　ローンスターに優先交渉権

大阪府は 11 月 26 日、泉北高速鉄道と物流事業を展開する第三セクター、大阪府都市開発会社（OTK）の株式売却を巡り、米投資ファンドのローンスターに優先交渉権を与えたと発表した。泉北高速と相互乗り入れする南海電気鉄道が当初から有力視されていたが、応札額で約 780 億円と南海を 60 億円上回るローンスターが交渉権を獲得した。

●大阪のホテル稼働率88％

日本経済新聞社がまとめた 10 月の大阪市内の主要 15 ホテルの平均客室稼働率は 88％と、前年同月に比べて 1.1 ポイント上昇した。9 か月連続で前年実績を上回った。昨秋の尖閣諸島問題で落ち込んだ中国人客が回復基調にあり、建国記念日に当たる国慶節の連休（10 月 1 ～ 7 日）を利用した観光客が増えた。東南アジアなどから関西を訪れる旅行客も増加が続いている。

●うめきた2期区域民間提案募集1次、国内外46者に参加資格

大阪府と大阪市、関西経済連合会、大阪商工会議所、関西経済同友会で構成するうめきた 2 期区域民間提案募集実行委員会は 11 月 20 日、まちづくり提案募集（1 次）の参加有資格者を 46 者に決めたと発表した。内訳は国内 23、海外 23（米国、イギリス、イタリア、シンガポール、中国、フランス）。3 月下旬に複数の優秀提案者を決定する予定だ。

●中之島図書館、存続へ

美術館などへの転用が検討されていた大阪府立中之島図書館について、松井大阪府知事は 11 月 20 日の定例記者会見で、「図書館機能を堅持しつつ、周辺とセットで魅力あるものにしたい」と述べ、図書館として存続させる方針を明らかにした。橋下徹大阪市長が美術館としての活用を提案し、いったんは図書館の廃止方針が示されていたが、転用に多額の費用が必要なこともあり、方針転換した。

●USJ、入場料値上げ

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは 11 月 22 日、入場料を 2014 年 1 月 27 日に上げると発表した。大人（12 歳以上）の 1 日券は 6,600 円から 190 円値上げする。4 月 1 日には消費増税分も上乗せする。

●岸和田市長に維新系破り信貴氏初当選

任期満了に伴う岸和田市長選挙は 11 月 24 日に投開票され、無所属新人の元市議、信貴芳則氏（52）＝自民、民主推薦＝が無所属新人で衆院議員（日本維新の会所属）元秘書、原田栄夫氏（64）を破り、初当選を果たした。

選管確定は以下の通り。

当	32,465	信貴	芳則	無新
	21,785	原田	栄夫	無新

●田代和・元大商会頭死去

近畿日本鉄道の社長、会長を歴任し、大阪商工会議所会頭なども務めた田代和氏が 11 月 24 日午前 11 時 33 分、心不全のため生駒市内の病院で死去した。86 歳。大分県出身。大商会頭を 11 年から 16 年まで務めた。

●大阪市営地下鉄、初乗り運賃以外を10円値上げへ

2014 年 4 月の消費税増税を前に、大阪市は 11 月 29 日、市営地下鉄の初乗り区間以外の運賃を値上げするための改正条例を市議会で可決した。4 月 1 日から、初乗り以外の 4 区間をそれぞれ、10 円値上げする予定だ。一方、初乗り運賃は、橋下大阪市長の要請を受け、200 円から 20 円値下げする。

国

●地方のインフラ整備、政府が支援　民間資金活用

政府は民間資金を使った公共インフラの整備（PFI）に取り組む地方自治体を支援する。2014 年度に空港の運営権売却や工業用地への太陽光発電施設の建設など、民間の参入が期待できるインフラ案件を自治体から公募。3 地域を選んで入札や契約の助言、代行をする。PFI の成功例を増やし、自治体の財政負担の軽減につなげる。

●高速道路有料期間延長へ

政府は、老朽化した高速道路の改修費用などをまかなうため、全国の高速道路料金の有料期間を最大で 15 年間延長する。高速道路の建設に伴う約 40 兆円の借金を、利用者から料金をとって 2050 年 9 月までに完済し、その後は無料にする計画だったが、最長で 65 年 9 月まで有料を続ける。

●カジノ議連、法案提出を確認

カジノ解禁の賛成派で構成される超党派の議員連盟、国際観光産業振興議員連盟は 11 月 12 日、総会を開き、今臨時国会にカジノを解禁するための法案を提出することを確認した。法案の要綱案では、カジノは民間事業者による建設・運営を基本とし、内閣府に新設するカジノ管理委員会が運営を許可する免許制を採用する。同委員会の下には逮捕権を持つ「査察官」を置き、立ち入り検査や財務状況の閲覧、運営の一時停止命令など、不正・違法行為の摘発に関する強い権限を与えることを盛り込んだ。

●手ぶらで観光、外国人客の宅配サービス試験導入へ

国土交通省は訪日外国人観光客が首都圏の宅配サービスを利用しやすくする仕組みをつくる。ヤマト運輸や佐川急便などと共同で、空港や駅から滞在先のホテルまで荷物を即日配達するサービスを 2014 年度にも試験導入する方針だ。訪日客が大きな荷物を持たず、手ぶらで観光できるようにする。

●10月の訪日外国人3割増　中国7割増、韓国減少

政府観光局は 11 月 20 日、10 月に日本を訪れた外国人旅行者が、推計で前年同月比 31.5％増の 92 万 9,000 人だったと発表した。尖閣諸島をめぐる関係の悪化から落ち込んでいた中国が 74.1％増の 12 万 1,400 人と回復。一方、東京電力福島第 1 原発の汚染水問題への不安から、韓国は 5.9％減の 15 万 8,300 人だった。

●お台場カジノ概要判明

国内でのカジノ解禁を前提に、フジテレビ、三井不動産、鹿島などが東京・台場に建設を検討している総合カジノリゾートの概要が 11 月 21 日、明らかになった。カジノを併設した巨大ホテルを中心に商業施設や国際展示場などを配置。発電施設も整備した 24 時間型スマートシティー（環境配慮型都市）を目指す。

●講演抄録

第405回 定例会

関西国際空港の冬ダイヤと航空貨物・LCCの動向について

新関西国際空港株式会社執行役員
（航空営業担当）
住田　弘之 氏

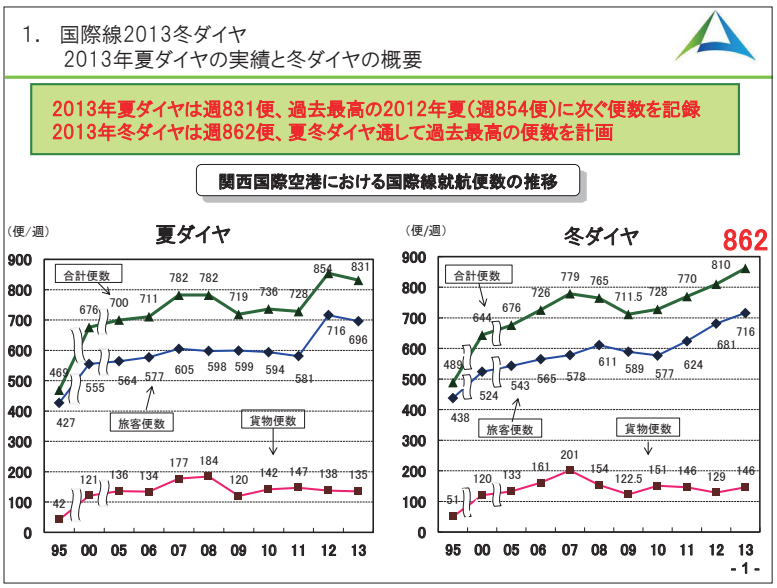
●と　き　平成25年11月1日（金）　●ところ　大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

ご紹介に預かりました新関西国際空港株式会社で航空営業の執行役員をしている住田と申します。関空と伊丹空港がうまく運営出来ておりますのも、皆様方にいつも応援していただいているお陰と思っておりまして改めてお礼を申し上げます。

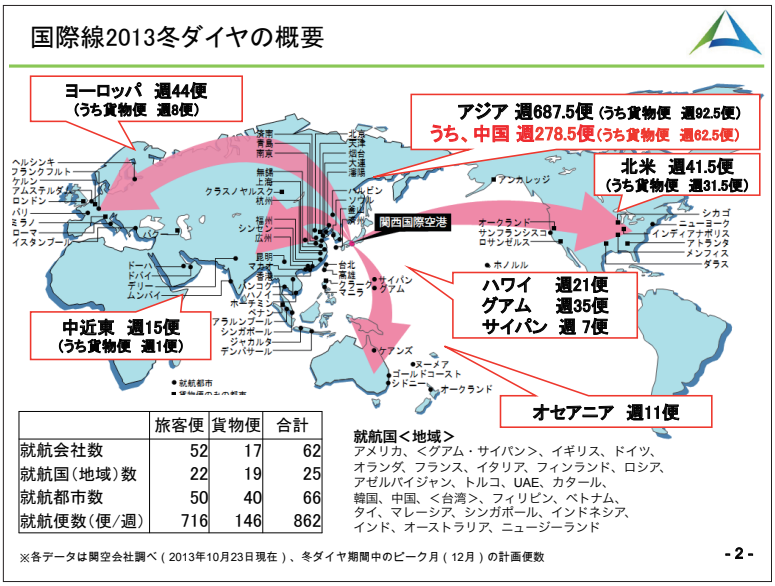
本日は、2013年の冬ダイヤ、国内線の状況、LCC（ローコストキャリア）とFSC（フルサービスキャリア）の状況、さらに貨物ハブへの取り組み、関空アクセスの改善等についてお話させていただきます。

■国際線冬ダイヤの概況



関空の2013年国際線冬ダイヤは旅客便、貨物便を合わせて週862便ということで過去最高の便数を計画致しております。旅客便が週716便、貨物便が146便という内訳です。ヨーロッパ便が44便、北米が41.5便、アジア便が687.5便、その他オーストラリアやハワイ、中近東等の89便です。アジア便687.5便のうち278.5便は中国の路線が占めています。就航国・地域は25、就航都市数は66都市、就航会社数は62で過去1位タイの記録になります。今回、このような良い数字になったのは、地元の方々や自治体、経済界、有識者の方々が一体となってこれまで継続的に取り組んで来られた成果で、ようやく花開き出す時期になっていると思います。それが大変印象的だと受け止めています。

増便のポイントをLCCとFSC、貨物に分けて見ました。LCCではピーチ・アビエーションが好調で11月1日から香港路線を週7便から14便に増やしたこと。香港エクスプレス航空が11月21日から週7便を就航させること。エアアジアXがクアラルンプール便を11月26日から週4便を7便にし、セブ・パシ



フィック航空が12月19日からマニラ便の週3便を7便にする予定であること。

香港エクスプレスはかつてFSCとして就航していたのですけど、冬ダイヤからはLCCとして復帰してくれました。これで関空に就航のLCCは国際・国内線を合わせて計10社となり、もちろん日本最多の会社数です。目標の2桁会社数を達成したわけです。セブ・パシフィック航空には4年ごしで口説いていたのです。ようやくデイリー運航してくれました。エアアジアXは私の上司の一人がずっと口説いて来たのですが、ようやく遂にデイリーの運航が実現したわけです。

FSCでは台湾のチャイナエアラインが週17便から24便に増やしてくれました。次にガルーダ・インドネシア航空ですけどジャカルタ路線の開設をずっとお願いしていました。遂に11月8日から週4便飛ぶことになりました。考えてみればジャカルタ路線を張ってほしいと言い始めて大阪支店長はもう4代目になっています。4代の支店長の名前はすべて覚えています。最初の支店長はもう本社の上級副社長になっておられます。そういう中で週4便の路線を張ってくれました。これまではシンガポール経由で11時間かかっていましたが、7時間で直行出来ることになります。ビジネスにも観光にも良い路線になると思われます。

タイ国際航空のバンコク路線は機材を大型化して12月2日から世界最大の総2階建て旅客機エアバスA380型機を就航することに決まりました。関空には初めての定期便としてA380が乗り入れます。座席は12席のロイヤルファーストクラス、60席のロイヤルシルククラス、435のエコノミークラスと計507席の構成となります。当然2階建てのボーディングブリッジが必要になりますが、私どもでは一所懸命造り始めていまして来年中に造り終える予定です。

またエアインディアがB787機を10月31日から関空では初めて飛ばしはじめました。もちろん伊丹では全日空がすでに国内線で飛ばしていますけど国際線で初めてのことでした。嬉しくて私はゲートまで見に行きましたところ、おしゃれな姿で入って来たのですが新しい機材に見えなかったのですね。エアインディアに聞いたらインド国内で慣熟訓練をしていたのだそうです。そのために真っさらでなくなったというので私は感心しました。機長ともお話をしたけどお世辞も含めて関空は素敵な空港であると言っていました。

貨物ではフェデックスが週38便から47便に増やしてもらえるし、香港航空が週3便から4便に増便しました。このように盛りだくさんな嬉しいことが続くのもアベノミクスの中で日本の経済状況が回復して来たことがあり、一方で多くの便が張れるよう環境整備をしていただいたこと、国の政策の的確さにありがたいと思っております。オープンスカイ政策の推進と外国人旅行者に対するビザ発給の緩和などが相まっており、感謝の気持ちでいっぱいです。

	航空会社	路線	便／週	増便数／週	就航時期	備考
【LCC】	peach ピーチ・アビエーション	香港	7→14	7	11月1日から	ピーチ香港線が、午前便を増便！香港へのアクセスがますます便利になり、旅行プランの幅も広がります。
	HONGKONG EXPRESS 香港エクスプレス航空	香港	0→7	7	11月21日から	香港エスプレス航空がこの度LCCとして就航することで、関西空港の国際線LCC就航会社数は合計9社となり、日本最多のLCCネットワークがさらに拡充されます。
	AirAsia.com エアアジアX	クアラルンプール	4→7	3	11月26日から	これまで非運航日であった火・木・日曜日にフライトが追加され、デイリー運航となります。 ※曜日によって発着時刻は異なります。
	CEBU PACIFIC AIR.COM セブ・パシフィック航空	マニラ	3→7	4	12月19日から	月・水・金・土曜日も運航。フィリピンを代表するLCCがさらに身近に、便利になります。
【FSC】	CHINA AIRLINES チャイナエアライン	台北	17→24	7	10月27日から	関西空港から台北へ夜の出発便が毎日加わることとなり、観光およびビジネスの旅程がますます便利になります。
	Garuda Indonesia ガルーダ・インドネシア航空	ジャカルタ	0→4	4	11月8日から	関西とジャカルタを結ぶ往復ノンストップ便が約15年ぶりに就航
	THAI タイ国際航空	バンコク	大型化		12月2日から	総2階建ての世界最大の旅客機、エアバスA380型機が、初めて関西空港に定期就航します。
【貨物】	FedEx Express フェデラルエクスプレス	-	38→47	9	10月27日から	38便/週から47便/週へ大幅に増便されます。
	HONGKONG AIRLINES 香港航空	香港	3→4	1	10月30日から	関空＝香港線が3便/週から4便/週へ増便されます。

今後のターゲットは、内陸部に成都という都市があってロンドン・ヒースロー空港に路線を張っています。どうして成都とロンドンが結ばれるのか不思議に思って関係者に聞いたところ、欧米では早くから内陸部に着目して企業進出が行われ、ビジネス需要があってヨーロッパとの間で人とモノの交流が多く優良な路線になっているそうです。

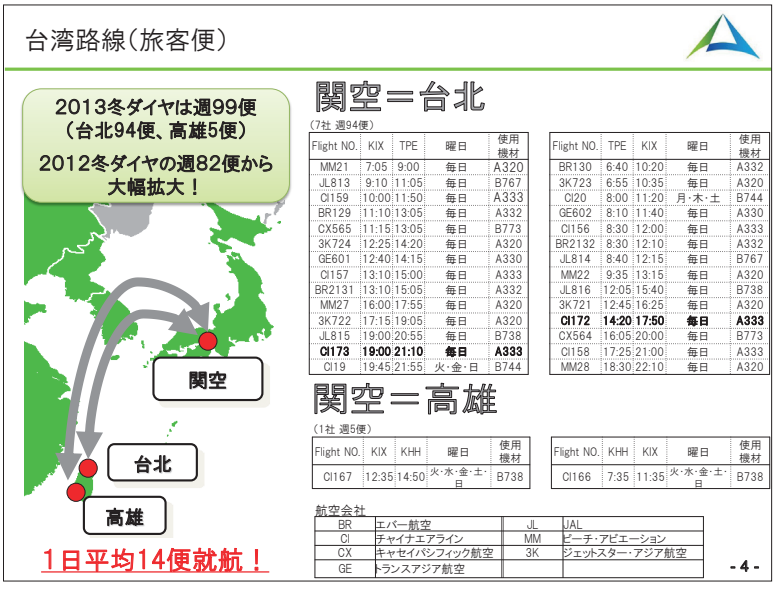
尖閣問題の間隙に欧米は内陸部を攻めて路線を引き出すような勢いになっています。日本も次の一手として着目していかなければならないと思っています。

■台湾が１位に

関空の国際線就航都市を多い便数で並べますとこれまではソウル、上海の順でしたけど遂に台湾が上海を抜いて2位になりました。国際線のエアライン別の便数で見ますと週64便の大韓航空が1位で次いで60便の全日空、59便のアシアナ航空と続き、ピーチが56便で４位に上がって来ました。ピーチは2014年１月から台湾・高雄線を新たに飛ばすと発表していますので計63便になって順位に変動があると考えられます。

次に関空で増えている台湾路線についてですけど、３年前は週42便でした。それが旅客便だけで99便と２倍以上になっているのです。こんなに増えて大丈夫なのか、誰が乗るのだろうと思うほどですが、結構利用されているのです。成田はさらに多くて112便あります。国際線では関空は通常成田の半分と言われていたの方面別の便数ではアジア方面が８割を占め、欧米方面は２割しかないというアンバランスな状況です。

中国に関しては昨年９月からの尖閣問題に端を発して辛い状況が続いていますが、貨物を含めて300便近くあって19都市と連絡しています。成田の18都市を超えています。特に関空だけに就航している都市は煙台、済南、鄭州、無錫、福州、昆明の６都市でぜひ関空経由で行ってくださいと宣伝しています。



Flight NO.	KIX	TPE	曜日	使用機材
MM21	7:05	9:00	毎日	A320
JL813	9:10	11:05	毎日	B767
CI159	10:00	11:50	毎日	A333
BR129	11:10	13:05	毎日	A332
CX565	11:15	13:05	毎日	B773
3K724	12:25	14:20	毎日	A320
GE601	12:40	14:15	毎日	A330
CI157	13:10	15:00	毎日	A333
BR2131	13:10	15:05	毎日	A332
MM27	16:00	17:55	毎日	A320
3K722	17:15	19:05	毎日	A320
JL815	19:00	20:55	毎日	B738
CI173	**19:00**	**21:10**	**毎日**	**A333**
CI19	19:45	21:55	火・金・日	B744

Flight NO.	TPE	KIX	曜日	使用機材
BR130	6:40	10:20	毎日	A332
3K723	6:55	10:35	毎日	A320
CI20	8:00	11:20	月・木・土	B744
GE602	8:10	11:40	毎日	A330
CI156	8:30	12:00	毎日	A333
BR2132	8:30	12:10	毎日	A332
JL814	8:40	12:15	毎日	B767
MM22	9:35	13:15	毎日	A320
JL816	12:05	15:40	毎日	B738
3K721	12:45	16:25	毎日	A320
CI172	**14:20**	**17:50**	**毎日**	**A333**
CX564	16:05	20:00	毎日	B773
CI158	17:25	21:00	毎日	A333
MM28	18:30	22:10	毎日	A320

Flight NO.	KIX	KHH	曜日	使用機材
CI167	12:35	14:50	火・水・金・土・日	B738

Flight NO.	KHH	KIX	曜日	使用機材
CI166	7:35	11:35	火・水・金・土・日	B738

ですけど互角になるほど伸びて来ました。その理由は東京が買い物をする街として飽きられてきて、関空の近くには京都があるので自転車で回って古い街並みを楽しむ人が増えているそうです。特に京都には東京のデパートで売っていないような物がたくさんあると言うのです。さらにワビ・サビを体験しようという人が年配者だけでなく若い人にも流行していると関係者は話しておりました。それに加えて LCC の影響が大きいようです。

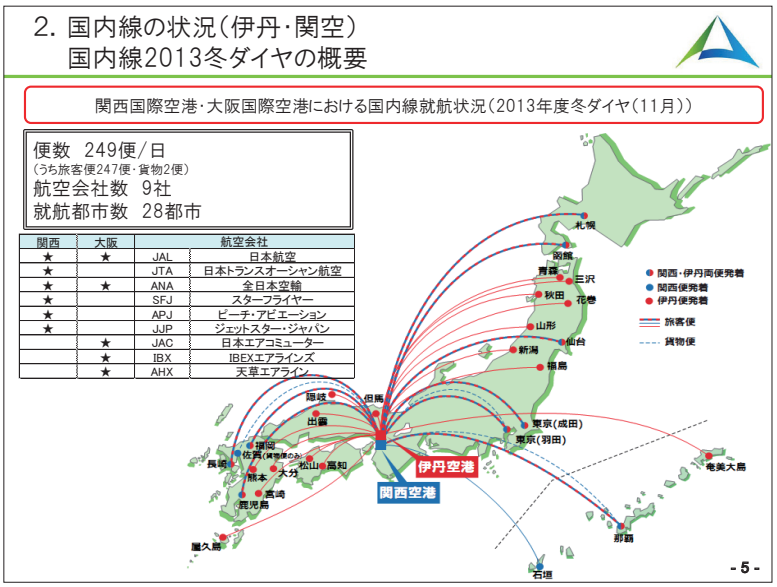
■国内線の状況

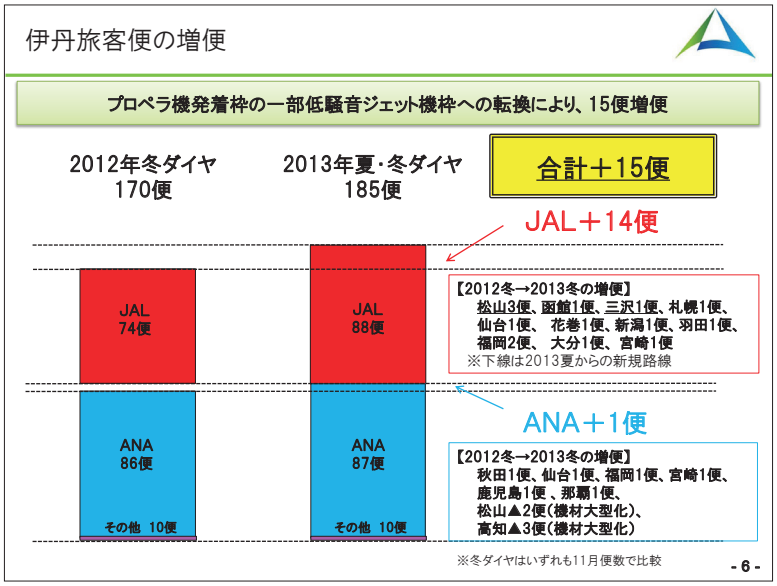
次は国内線です。関空では6社が頑張ってくれています。日本航空は今回、伊丹で増便してくれました。全日空は辛い時も悲しい時も頑張ってくれています。ピーチは本当に核になってくれています。スターフライヤーは羽田路線を中心にたくさん飛ばしてくれています。ゆったりとした座席で、なかなかおしゃれな機材を使っていますのでぜひご利用になってください。最近は福岡便を一気に4便もやり始めたので心配しているのですが、何とか繋がって行くように我々としても九州のお客様が増えるように努力しています。例えば関空経由で中東やヨーロッパへ行くような商品を考えてもらいたいと旅行会社にお願いして、実際に福岡～関空～ドバイとか、福岡～関空～中東等が少しずつ出来ています。

伊丹と併せて1日に249便、就航都市28となっています。伊丹では今年からプロペラ機発着枠を一部低騒音のジェット機へ転換していただきまして15便増えました。日本航空が14便、全日空が1便、お陰さまで上半期の収益が上がりました。元気が出て来ているところです。

■ LCC の状況・誘致戦略

次に LCC の話です。香港エクスプレスが加わって計10社になりました。今後さらに誘致しようと考えています。現在の状況は国際線が10都市、国内線が9都市。旅客便数に占める LCC

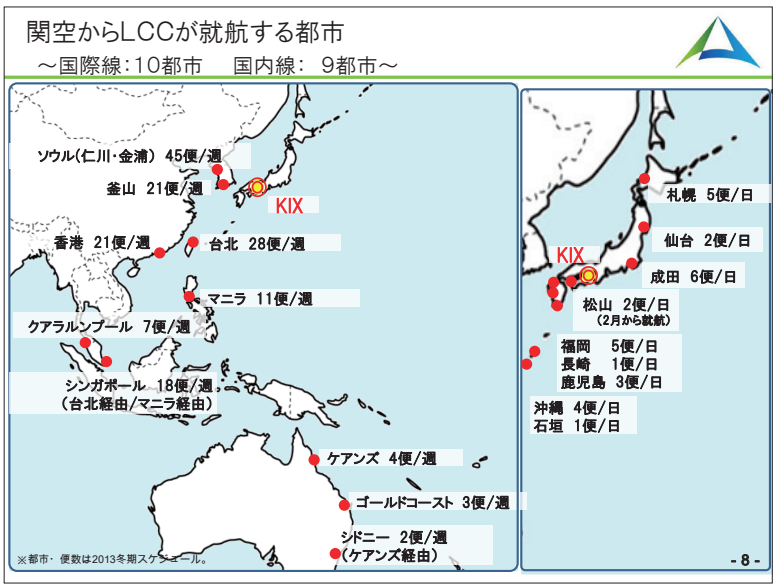


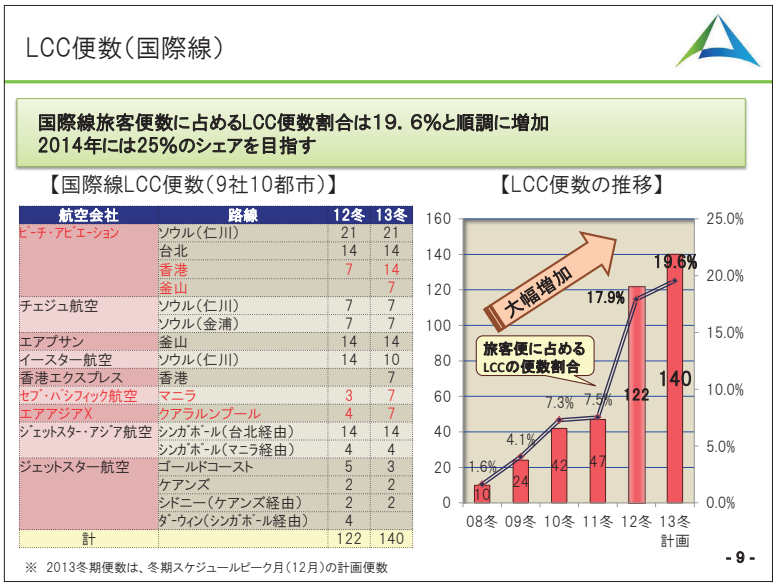


便数割合は、国内線では5割を超えています。国際線では19.6％と2割近くに達しています。我々の計画は25％まで伸ばすことで、順調に来ています。LCC 専用の第2ターミナルが手狭になればその隣に用地があり、関空を拠点にしようという新たな LCC の動きに対応出来ます。

ピーチは順調に来ていて2012年3月にスタートして9ヶ月後に累積搭乗者数が100万人を超えました。2013年5月に200万人、9月に300万人達成と頑張っていただいています。それに続いてジェットスター・ジャパンが関空を拠点にしようと努力しておられます。

アジア方面からは安全・安心な元気のある LCC を積極的に誘致します。ジェットスター・アジアをはじめシンガポール航空の子会社であるスクート等をターゲットにしています。さらにタイガーエア･フィリピンやエアアジア･フィリピン等が関空に関心を示しておられます。フィリピンの人は奇麗な英語を話されますので語学留学として若者の需要が見込めます。それ





に加えてミャンマー路線が自由化したので、ゴールデン・ミャンマー航空に当たりを付けています。

■ FSC（フル・サービス・キャリア）の状況・誘致戦略

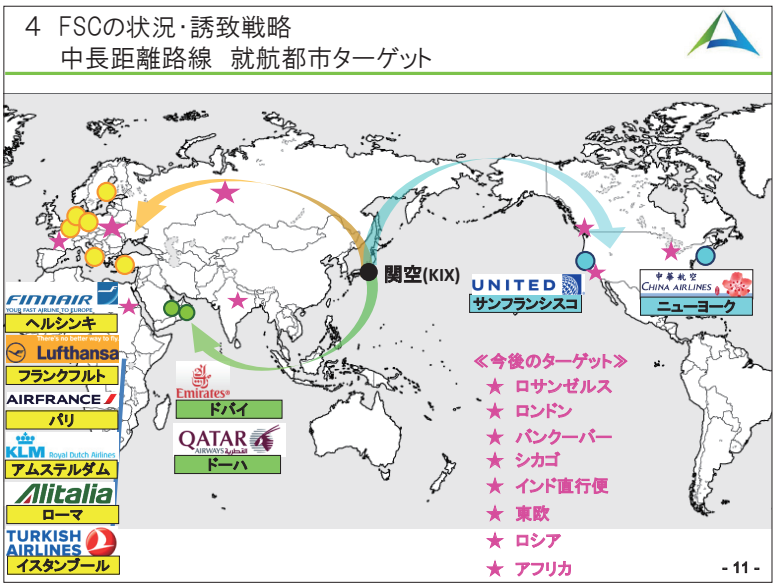
次に FSC についてお話します。関空はアジアに強いけれど欧米に弱いと言われるところがありまして、アメリカに至ってはユナイテッド航空のサンフランシスコ線とチャイナエアラインのニューヨーク線しかない状況になっています。ロサンゼルス線やシカゴ線を張っていただけるようにお願いしているところです。

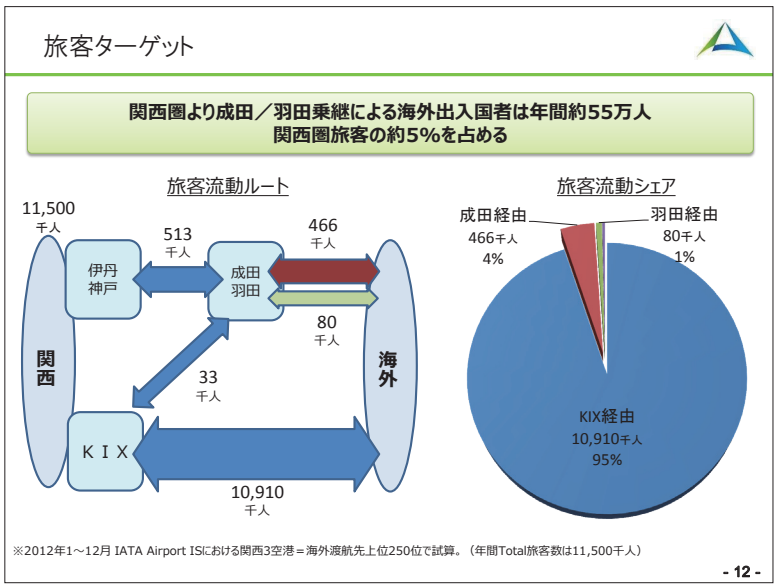
ヨーロッパの方は辛い中にあって観光需要が結構ありまして、また底固いビジネス需要もあるようで6路線があり、中東のエミレーツ航空によるドバイやカタール航空のドーハ路線を経由してヨーロッパへという方法も確立しています。日本航空や全日空による中長距離路線の復活が期待されるところです。例えばシカゴ線は年間2万2,000人しか予測出来ませんが、ビヨンドを含めるとプラス4万人が見込めるの

です。今後のターゲットとしてはシカゴの他にロサンゼルス、バンクーバー、ロンドン、インド直行便、ロシア等への路線を張ってもらえるよう努力を重ねて参ります。実は関西圏から成田・羽田経由の海外出入国者は年間55万人に達しています。これらの人々を関空が受け入れる路線がないのだから仕方がないのですけど、そのあたりを理解していただいて関西からの路線を引いてほしいとエアラインにお願いしております。

■インバウンド・アウトバウンドの状況

次にインバウンド旅客の状況を見て行きます。今年、大阪観光局が設立されました。本気になって関西への外国人集客を推進しようと2020年に650万人を呼び込む予定です。その前の2016年に450万人を目標にしています。日本全体の目標は訪日外国人3,000万人を見据えた観光立国です。日本へ行けば何かいいことがありそうだという雰囲気が出て来ている中で、東京オリンピックの開催決定があり、大き





5. インバウンド・アウトバウンドの状況・誘致取組

インバウンド・アウトバウンド旅客の推移（1月～9月）

・外国人は春節の月ズレの影響があった1月を除き、毎月二桁の伸び率
・日本人は円安傾向・国内旅行へのシフトから前年割れが続く

【訪日外客数・出国日本人数（人）】

	訪日外客数			出国日本人数		
月	2012年	2013年	伸び率	2012年	2013年	伸び率
1	681,786	668,610	▲1.9%	1,331,144	1,360,639	+2.2%
2	546,451	729,460	+33.5%	1,572,587	1,430,633	▲9.0%
3	676,662	857,024	+26.7%	1,737,033	1,652,417	▲4.9%
4	779,481	923,017	+18.4%	1,410,963	1,244,438	▲11.8%
5	667,046	875,408	+31.2%	1,431,204	1,265,170	▲11.6%
6	682,932	901,066	+31.9%	1,481,674	1,299,286	▲12.3%
7	847,194	1,003,032	+18.4%	1,598,035	1,454,281	▲9.0%
8	774,239	906,700	+17.1%	1,964,041	1,842,000	▲6.2%
9	658,239	867,100	+31.7%	1,622,996	1,550,000	▲4.5%
計	6,314,030	7,731,400	+22.4%	14,149,677	13,099,000	▲7.4%

※日本政府観光局（JNTO）発表資料に基づく

【関空における出入国者数（速報値・人）】

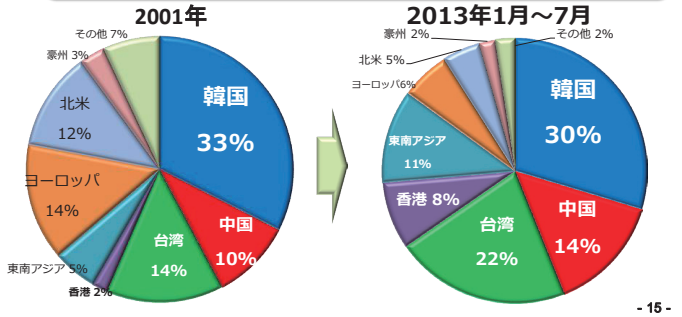
	外国人入国者数			日本人出国者数		
月	2012年	2013年	伸び率	2012年	2013年	伸び率
1	143,410	142,240	▲0.8%	263,110	281,680	+7.1%
2	101,120	161,120	+59.3%	315,610	291,760	▲7.6%
3	140,630	196,350	+39.6%	342,150	340,910	▲0.4%
4	185,120	221,010	+19.4%	271,520	230,470	▲15.1%
5	141,910	189,510	+33.5%	276,680	245,960	▲11.1%
6	140,620	202,340	+43.9%	290,270	253,110	▲12.8%
7	180,460	217,670	+20.6%	310,790	281,580	▲9.4%
8	168,960	200,520	+18.7%	391,270	357,130	▲8.7%
9	143,800	192,950	+34.2%	308,240	296,520	▲3.8%
計	1,346,030	1,723,710	+28.1%	2,769,640	2,579,120	▲6.9%

※大阪入国管理局関西空港支局の資料に基づく

関空における地域別外国人旅客動向

■関空における訪日外国人の国籍（法務省統計資料より）

2001年以降、中国・台湾からの観光客が急増。韓国・中国・台湾・香港の東アジアだけで、**外国人旅客74%**を占め、東南アジアを加えると**全体の85%**に。
日中間の問題や、福島原発の汚染水漏れ等の影響等により、伸び悩みがみられる市場はあるものの、長期的には**東アジア、東南アジアを中心にインバウンド需要は拡大**していく見込み。



東南アジアにおける訪日ビザ免除・緩和

日・ASEAN友好協力40周年に合わせ、東南アジア各国からの訪日ビザ免除・緩和が決定（2013年7月1日～）。
安倍首相が進める「観光立国」政策の一環で、訪日旅行客の増加に期待。

※いずれも、「IC旅券」を所有していることが条件

各国からの訪日外客数の前年同期比推移

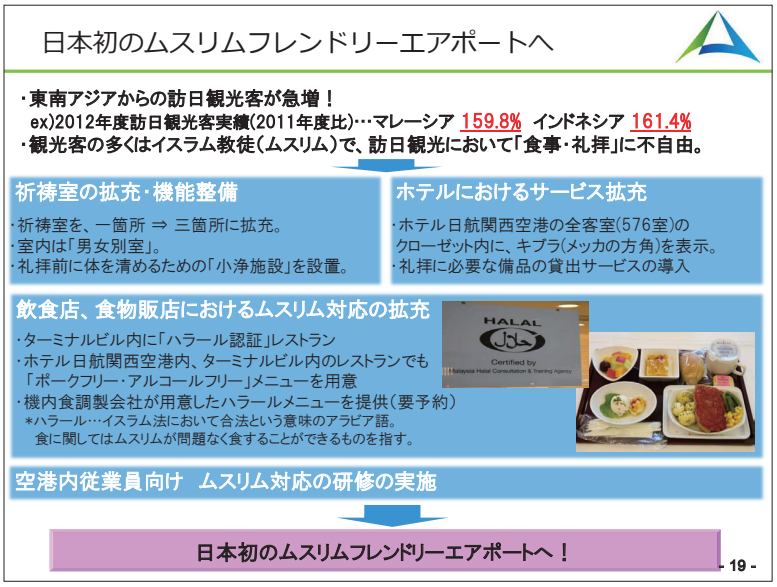
国名	5月	6月	7月	8月
タイ	67.7	50.7	**84.7**	**102.3**
マレーシア	17.9	16.1	**25.2**	**42.2**
インドネシア	39.9	56.6	4.1	29.6
ベトナム	32.9	79.8	59.4	46.4
フィリピン	33.8	18.8	11.8	14.1

なチャンスが生まれています。

最新のデータに拠りますと海外へ出かける日本人と入国して来る外国人の人数が関空では、これまでは4対1で圧倒的に出国日本人の方が多かったのですが、最近は2対1になっていました。それが遂に今年の4月では1対1近くにまでなってきています。訪日外国人が増えて来たということです。大きな理由はビザ発給の緩和でタイからの訪日がすごく増え、次いでマレーシア、インドネシア、ベトナム、フィリピンと続きます。実際、南海電車のラピートに乗っていると外国人をよく見かけますし、大阪のキタやミナミでもアジアの観光客が増えていることが実感出来ると思います。

■外国人に人気のスポット

外国人に人気のスポットを調べて見ました。USJでは来年秋からハリー・ポッターが入るし、100㌔圏内には多くの世界遺産、金閣寺や姫路城、奈良の大仏さん等があってもちろん人気なのですけど、これらの定番のほかに意外な人気スポットがありました。例えば京都の伏見稲荷大社の千本鳥居がいかにも日本的なものとして人気があります。また和歌山電鉄のたま駅長とたま電車は東南アジアのツアーに組み込まれ、高野山へ行く前の観光として人気になりました。ビルの中を高速道路が貫いているところとか、外国人は意外な感覚で見ます。その意味ではもっと観光資源があるはずです。関空はイスラム教徒に対するムスリム・フレンドリー・エアポートを目指しています。例えば空港内の祈祷



室を3か所に増やし、男女別室のために衝立を設けるとか、礼拝の前に足などを清める施設を造り、ホテルのクローゼットの中にメッカの方向を示す表示板を作るなど細かい配慮をしております。またターミナルビル内のレストラン等にも豚肉や酒を出さないハラール認証を取得しているところがあります。このような細かい配慮が集客に結び付いて行くと思っています。

■国際貨物ハブへの取り組み

次に貨物の話をします。貨物を増やすことは大変難しいのです。円安になったのにどうして貨物が増えないのだと上司に質問されます。理由は日本の産業が海外にシフトして生産地が海外に移ったため集荷量が少なくなっていること。飛行機輸送は大変だから船輸送にしたとかの話をよく聞きます。運ぶ量は変わっていないのですが、海外 to 海外のケースが増えて日本の輸出というところではまだ円安の効果が出て来ていません。自動車産業は好転しており、報道ではパナソニックも回復し、家電全体も回復しそうでこれから楽しみがあると思っています。その中で航空貨物に載せていただき易くするようなことを私どもは進めています。

日経新聞に「日本経済再起動」というコラムが出ていました。日本経済のサイクルは60年周期だというのです。1945年から60年が政治改革の時期、60年から75年が高度経済成長の時期で東京五輪や大阪万博もありました。75年から90年は文化の時代、90年から2005年が困難期、05年から2020年は再び政治改革の時期となって2020年からは高度成長の時期の始まりになるというのです。ちょうどそこに東京オリンピックがあります。私は日本オリンピックと言っていますけど、色んなことが整い出している感じがします。

関空の国際貨物ハブ化を目指して色々やっています。基本は集貨･通貨･創貨の３つですが、集貨がなかなかうまく行かない。今は通貨と創貨に焦点を当てて取り組んでいます。通貨とし

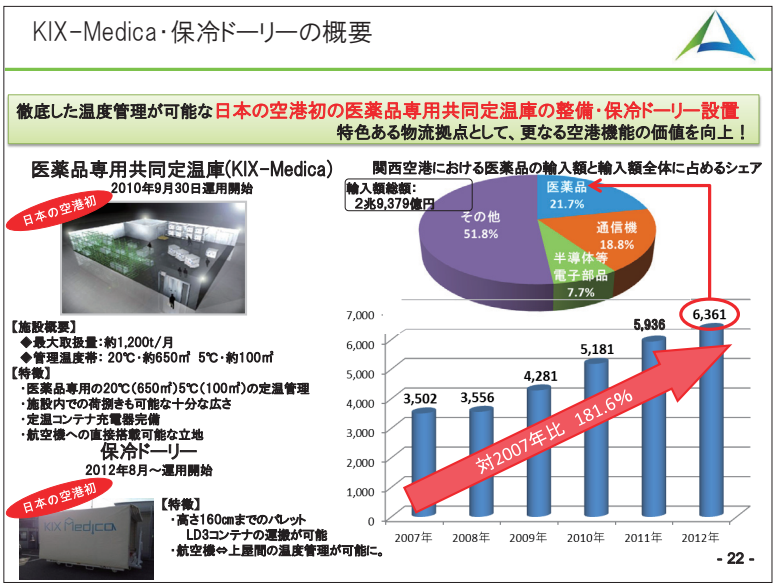
て、関空を拠点にしたフェデックスの北太平洋地区ハブが2014年春にオープンします。上屋は延べ床面積2万5,000平米、貨物仕分け能力毎時9,000個、上屋まわりの駐機数は7、24時間オペレーション体制になります。

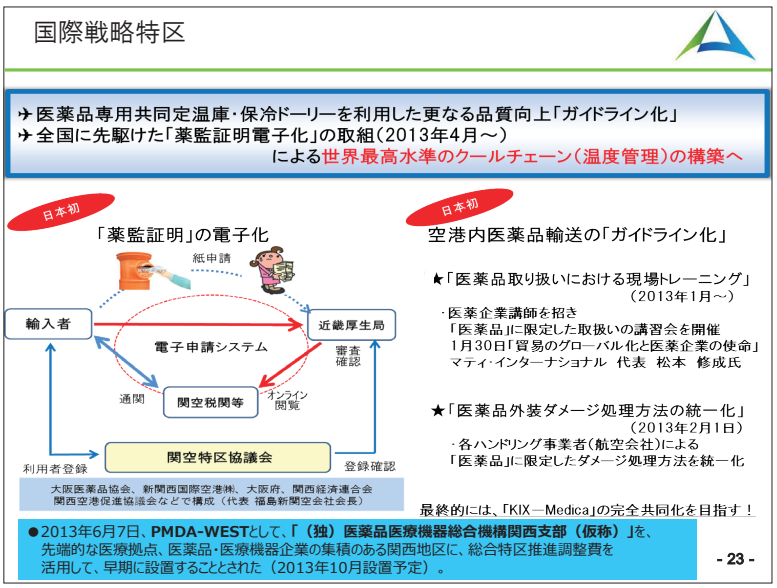
■医薬品の輸入

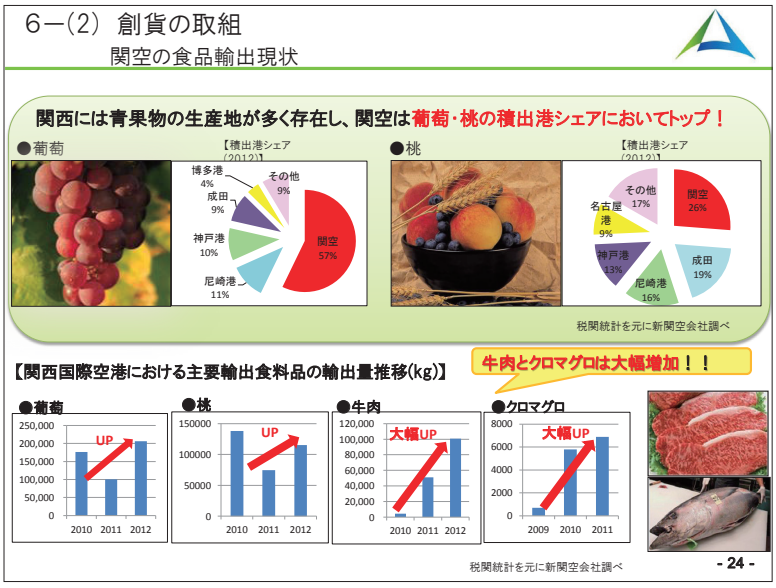
新しい貨物の需要を作る創貨では医薬品の輸入と食材の輸出の2つの取り組みがあります。医薬品については空港内で温度管理が出来ていないという問題がありました。そこで日本の空港初の医薬品専用共同定温庫を造り2010年9月30日に運用を始めました。庫内で荷捌きが可能ですし、飛行機から定温庫に入れるまでの保冷ドーリーもありますので関空の医薬品輸入額はウナギ登りで増えています。関空の医薬品取扱は関空全体の輸入額の21.7％を占め、通信機や半導体電子部品を凌駕しています。定温庫を利用する医薬品の会社は当初は4社でしたが、今では83社になりました。関空は医薬品について国際戦略特区の指定を受けていまして全国に先駆けた薬監証明の電子化が進められ、税関での手続きや近畿厚生局の審査がスピードアップされることになります。また PMDA － WEST（医薬品医療機器総合機構関西支部）がグランフロントに設置され、新たに開発された医薬品や医療機器の承認審査を行う組織ですけど、まず相談業務が始まるというので多くの企業が集まって大変期待されています。こういうところと連携しながら頑張って行きたいと考えています。

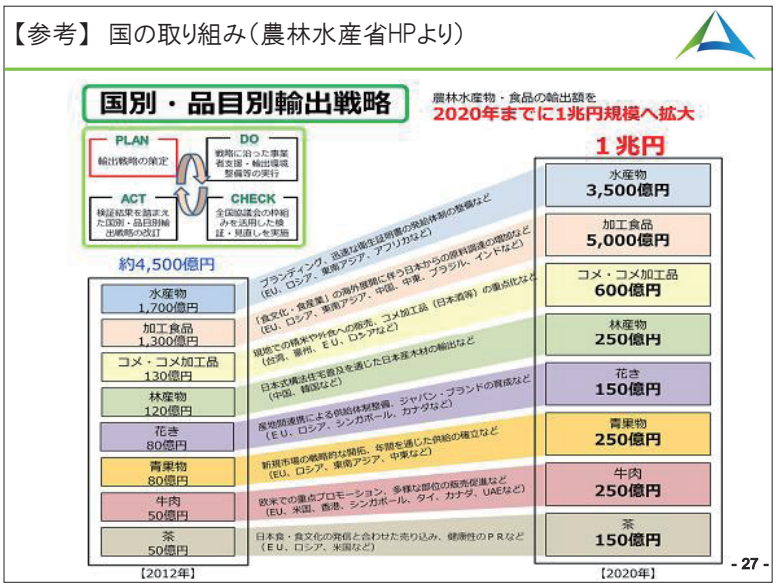
■食品輸出の現状

食品輸出については、関西のおいしい食を輸出して行こうと、オール関西食輸出委員会を立ち上げ、関西経済連合会や大阪商工会議所、ジェトロ、近畿農政局、近畿経産局等が入ってタイ、マレーシア、インドネシアへの輸出を促進します。しかしながら事業者が中心にならなければならないというので関西・食・輸出推進事業協









同組合を野菜と魚、牛肉、輸送を扱う会社の計4社で作りました。今後は組合員数を2,000社、取扱品数を4万にしようと頑張っています。取り組みとしては海外バイヤーにいつでも見てもらえる総合カタログを作って納品予定時間を表記しようとしています。またネット通販業者と連携してパッケージを毎日配送するシステムを作って行こうとやり出しています。香港へは朝の一番便で食を運び、料理店には夕食に間に合うように届けられるような取り組みをやり出しております。近江牛、鮮魚、高級フルーツ等を中心に東南アジアへの販路拡大を目指しています。我々は商社のように大量に扱うわけではありません。少量だけれどおいしいモノ、旬な物、貴重な物をやりたいとチャレンジし始めています。バンコク・伊勢丹での即売会では成功を収め、次はマレーシアのクアラルンプールで来年2月に開催する予定です。さらにジャカルタ便が出来ましたのでインドネシアに挑戦しようと考えています。和食が世界文化遺産に登録されるような動きもあり、日本全体としても食を輸出して行こうということになっています。現在は年間約4,500億円を輸出しております。水産物、加工食品、米、林産物、花、お茶等ですけどいずれも航空輸送に適しているのです。これから飛行機で運べるようにしたいと期待しています。農水省や経産省も補助制度を使ってみないかという話まで出ていまして、2020年には食品輸出額を年間1兆円にしたいそうです。今は輸入専用の施設が多いのですけど、関空は輸出専用の生鮮倉庫を造って食の輸出なら関空からと言われるように食品輸出ハブ化というのも大きな高い目標として設定しております。

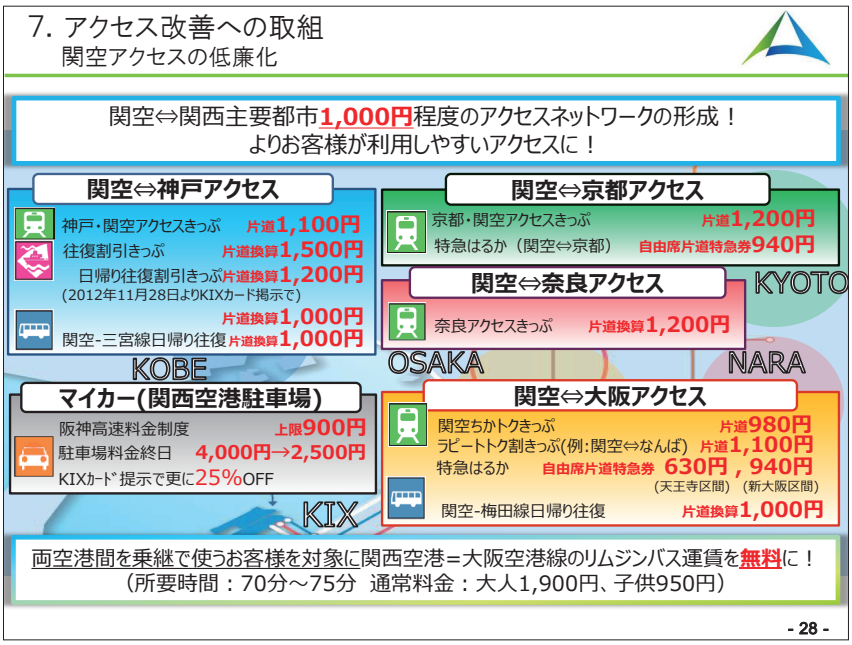
■関空アクセスの改善

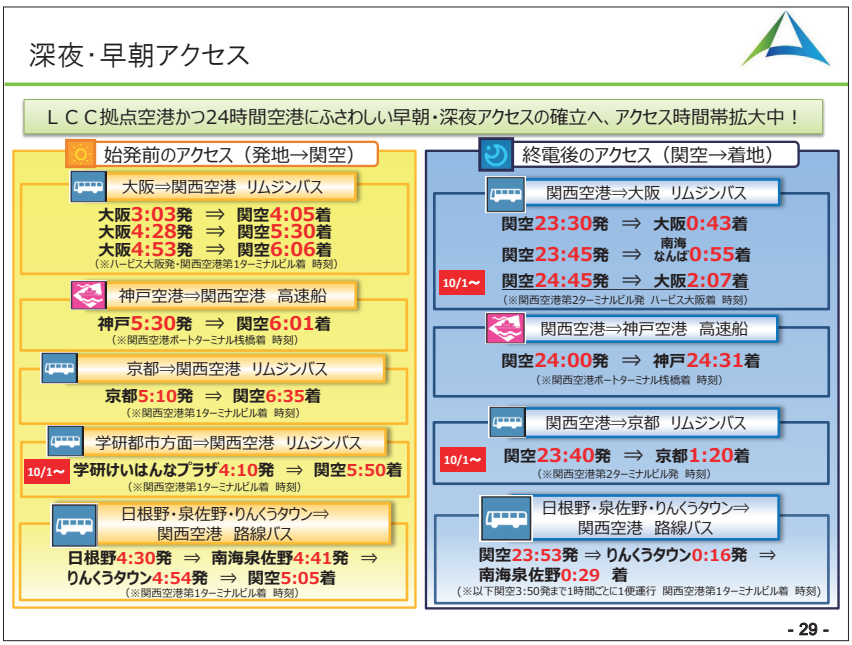
最後に深夜早朝のアクセスについてお話しま

す。鉄道会社、バス会社、船会社も改善に向け協力して頂いており、京都へのリムジンバスの終了時間が早過ぎるとの批判を受けて関空発23時40分、京都着１時20分の運行を新たに開始しました。11月1日からは東大阪線で長田～関空が１日13往復も設けられました。また名古屋駅前～関空が１日２便出来ました。

■おわりに

最後に、関空は4000㍍級の滑走路が2本もあって、展開用地もまだまだ残っています。そういう空港を造っていただいたことに現在があると思います。先輩方やお客様、世界最高の技術力に敬意を表したい、感謝もしています。ありがとうございました。





新関空会社の『プラスワン』

読売新聞大阪本社　経済部　　平井　久之

10 月上旬、大阪商工会議所と日本貿易振興機構（ジェトロ）大阪本部が主催したベトナム、ラオス、カンボジアの 3 か国視察ミッションに同行取材する機会があった。

平均年齢はベトナムで 28 歳程度と若い国が多く、タイやミャンマーを含めたこれらメコン川流域国の人口は 2 億人を超える。所得向上に伴い、消費市場としての魅力も増してきた。経済発展が続くアジアの中でも潜在力の高さから「新･新興国」として世界の注目を集める国々だ。

現地では、海外企業が進出ラッシュの様相を呈しており、受け皿となる経済特区も続々と誕生している。縫製業など労働集約型の産業が、安い賃金を求めて中国やタイの既存工場から生産拠点を移すケースが典型例で、中国やタイでの急激な人件費高騰が背景にある。

また、尖閣諸島問題を契機にした中国での反日感情の高まりを受け、投資の分散先にこれらのメコン流域国を選ぶ企業も増えている。日本企業にとって親日国が多いのも強みだ。インフラ整備の遅れなど、まだまだ課題が多いのも事実だが、活力あふれるメコン経済圏が「チャイナプラスワン」や「タイプラスワン」の有力な受け皿に成長しつつあることを実感した。

◆

尖閣問題の深刻化から 1 年余りが経過したが、いまだに日中両国の関係に改善の兆しは見えない。関西空港の今年の国際線冬ダイヤ（3 月末まで）で、中国路線は週 225 便（香港含む旅客便）で、これまでピークだった 12 年夏ダイヤから 9 便減らすなど、正面から逆風を受けている。

ただ、日本政府観光局（JNTO）が公表した 10 月の訪日外客数によると、中国本土からの訪日数は前年同月比 74.1％と大幅に改善している。富裕層を中心とした個人旅客は回復傾向にあり、団体旅行にも持ち直しの兆しが出ているという。関空島内でも銀聯カードの利用実績が戻るなど、尖閣問題の影響は徐々に薄らいでいるようだ。

一方、本稿を執筆している 11 月末時点で、中国が尖閣諸島を含む東シナ海上空に防空識別圏を設定するなど、新たな問題も浮上している。緊張関係が一段と高まるなか、中国路線復活にはまだ時間がかかる可能性が高いように思う。経済的関係が緊密な中国との航空路線は安定的に維持できることが望ましいが、日中関係の不安定さを念頭に置けば、今後もどのような事態が発生するか、読み切れないのが現状だ。

筆者がかつて関空の取材をしていた 2007 年前後、関空の成長エンジンは間違いなく中国路線だった。当時は中国経済の GDP 成長率が 10％を越え、貨物需要も急速に拡大した時期だ。

「依存度」が高かっただけに打撃も大きい結果になったが、むしろ、今回顕在化した事業リスクを、関空の事業基盤を強固にするチャンスだと前向きに捉えて欲しい。中国に頼らない事業構造の構築が急がれるなかで、問われているのは新関空会社にとってのチャイナプラスワンを何に求めるのか、という戦略だと思う。

◆

オープンスカイ（航空自由化）政策の進展も

あり、関空の今年の国際線冬ダイヤは全体で週862便と過去最高を更新した。LCC（格安航空会社）の就航増や台湾、香港、東南アジア方面への路線拡大によって、中国本土路線の不振を補うことに成功しているようだ。粘り強く、各方面の路線充実を続けてきた努力が結実したとも言える。

ビザ緩和や円安で東南アジアなどからの訪日客数は絶好調が続いており、悲願だった「年間訪日外国人客1000万人」の大台達成も、ほぼ射程に入った。アジアには、スクート（シンガポール）、ライオン・エア（インドネシア）など、勢いのあるな格安航空会社（LCC）がまだまだ多い。関空で計画されるLCC専用第3ターミナルが完成すれば、処理能力も高まる。欧米路線の充実も積年の課題であるとはいえ、まずはアジアの成長を取り込める路線誘致を今後も積極的に進めて欲しい。

「プラスワン」には、非航空系事業の強化も欠かせない。先日、関空第1ターミナルビルの免税エリアの増床も発表されたが、購買力の高まるアジアからの訪日客に対応できるよう、商業系施設の魅力を高めていく必要もあるだろう。

◆

11月に公表された2014年3月期の新関空会社の業績予想では、子会社化した大阪国際空港ターミナル（OAT）の収益も上乗せされることで、当初予想比で営業収益が9.3%、営業利益が4.5%、それぞれ上方修正された。この数字だけを見れば、新関空会社の業績は好調と言える。

気になるのは、中国本土路線の不振や日本から中国への旅行客の伸び悩みなどが響き、旧関空だけでは営業収益、営業利益ともに当初予想を下回る見通しになったことだ。意地悪な言い方だが、昨年7月に経営統合した伊丹（大阪）空港に「助けられた」側面が強い。関空とっての「プラスワン」構築はまだ途上ということだろう。

OATの子会社化したことで伊丹との真の一体運営が可能になり、統合効果を本当の意味で具体化できるのは、むしろこれからだと思っている。伊丹の発着便数の大幅拡大はハードルが高いかもしれないが、ターミナルビルや周辺土地の再開発は、空港としてだけでなく、商業施設としてどこまで集客効果を高められるかにも期待したい。周辺地域の活性化という面からも、今後具体化される事業計画に注目している。

◆

新関空会社は、自身の運営権の売却を控える一方で、海外空港の運営参画を目指すなど新事業の拡大にも意欲を示しており、空港経営が新たな時代に入っていることを実感する日々だ。国内でも建設から運営へと空港政策が大きく動いている時期でもあり、取材する側からも興味は尽きない。

2050年には、世界のGDPの過半をアジアが占めるとの予測もある。幅広くアジアの成長力を取り込める収益基盤の実現が空港の競争力に直結し、2014年度にも予定されるコンセッションの成功に向けた最短距離となる。

関空が置かれた経営環境を悲観的に見る必要はなく、むしろ24時間空港の潜在力はこれから発揮されると思う。手の中にあるカードを最大限に生かし、関西や日本の成長エンジンとして飛躍して欲しい。

ボーイング787型機の運航停止と関連リスクの処理

関西大学　政策創造学部
羽原　敬二
（（一財）関西空港調査会　航空交通研究会メンバー）

1．ボーイング 787 型機の抱える問題

ボーイング787型機（以下 B787）に発煙や出火の重大インシデントが相次ぎ発生し、電源システムの異常により、B787は、世界的に運航停止になる事態に発展した。運航停止が長期化する背景には、従来機よりも電気を多用する最新型機の特徴がみられる。最新鋭機の B787は、軽量化と高い燃料効率を実現するため、リチウムイオン電池を旅客機で初めて本格的に採用した。B787は、座席数200前後の中型機でありながら、軽量で従来機に比べ燃費性能が約2割向上し、航続距離も長い。1回の給油でジャンボ機並みの長距離を飛行できるため、大型機では採算が取れない地域にも路線網を拡大できる利点がある。ただし、リチウムイオン電池は、電気を高密度で蓄えるため、ショートしたり過充電や過放電により電極が溶けたりすると異常な高温を発して出火の可能性がある。

そこで、本稿では、B787の不具合対応事例から、航空機の運航に伴う技術的な問題に関するリスクの広がりと処理についてまとめることとした。

B787の主な不具合事例：

2011年11月 6日　岡山空港着陸時に主脚が出ず、手動への切り替え（ANA）
2012年 2月29日　山口宇部空港で電気系統の不具合により欠航・遅延（ANA）
2012年 9月 5日　岡山空港で左エンジンから白煙（ANA）
2012年 9月27日　油圧系統の不具合により羽田空港着陸後、滑走路上で停止（ANA）
2012年10月23日　山口宇部空港で地上走行中に燃料漏れ（ANA）
2012年12月 4日　電気系統の不具合により米国の別空港に緊急着陸（UA）
2012年12月24日　操縦席の窓ガラスにひびが入り、岡山空港に引き返す（ANA）
2013年 1月 7日　米国ボストン・ローガン空港でバッテリーから出火（JAL）
2013年 1月 8日　米国ボストン・ローガン空港で離陸前に燃料が漏出（JAL）
2013年 1月 9日　山口宇部空港でブレーキの不具合により欠航（ANA）

2．使用機材の運航停止リスク

操縦士は機種ごとに資格が必要で、かつ同時期に原則として1機種しか操縦できない。そのため、航空機が運航停止になると、B787の操縦資格を持つ運航乗務員は、乗務できず、会社や自宅で待機状態に置かれる。その一方で、代替機材となる B777の運航乗務員は、緊急対応に追われることになる。したがって、予備機を使用し、欠航を最小限にとどめる機材と乗務員の遣り繰りの対応が困難となり、運航停止が長期化した場合、航空会社は、B787の運航乗務員の固定費だけを負担し続けなければならない。欠航に伴うコスト負担に加えて、代替機を手配するための機材繰りにもコストがかかる。なお、設計変更による機材の改修が必要になれば、さらにコストが生じることになる。

欠航の場合には収入が得られないが、代替機を運航させても、従来機より燃料が約2割節約できるB787よりはコストが増加し、機材変更や新規路線計画の見直しなど、経営へ及ぼす悪影響が大きくなる。

B787に関し、ボーイング社に対する損害賠償の請求問題は、欠航による損失、運航停止中に待機していた運航乗務員の人件費、代替機材の使用料、および違約金などの補償額について、今後、航空会社と個別に交渉されるであろう。

3．国際分業生産リスク（部品供給リスク）

B787は、日本企業の最先端技術を活用し、機体生産の部品全体に占める日本製品の割合が約35%を占め、準国産機とも呼ばれ、ボーイング自社での組み立てを35％に抑える生産体制が構築されていた。機体の生産は、世界8か国の部材メーカーと国際分業を行う体制となっており、さまざまな国で製造された部品を組み合わせて完成させる分業化が進んだ結果、日系企業が参画する場合の課題とリスクが明らかとなってきた。

コスト削減のため、世界中に部品を発注していたことは、事故調査の進展を阻む要因とされる。具体的には、バッテリーシステムの設計は、仏メーカーのタレス（Thales）が行い、充電器は米航空機メーカーが製造し、バッテリーのリチウムイオン電池を製造したGSユアサコーポレーションは、タレスが制御システムを組み込んだ完成品をボーイングに納入してきた。さらに、GSユアサは、バッテリー内の部材製造を国内外の10社以上に下請けに出していた。このように、部品供給側の日系企業が、海外の巨大な航空機製造会社に部品を供給するリスクが顕在化している実態が窺える。

特に、立場が弱い部品メーカーが世界的な巨大航空機製造事業者と取引をすることは、事業として大きな利益を確保することにつながるが、一旦問題が発生し、原因が明確に判明しない場合には、責任を巡って不利な状況に置かれる可能性もあり、抱える投機的リスクも大きいといえる。しかし、海外のメーカーとの取引に新規参入することを避ける企業が多くなると、製造業の技術衰退をも招きかねない。

日本は、官民一体となって、独自の優れた製造技術とその信頼性を支援する取組みにより、航空機製造の最終組み立て事業者として世界市場に挑戦する戦略を整備する機会を得たともいえる。

4．ローンチカスタマーリスク（新型機導入リスク）

初号機を引受ける顧客航空会社としての位置付けは、航空機メーカーのパートナーとして機体を安価に調達できるなど利点があるが、初期不良や故障などの潜在的なリスク処理への対応を強いられることにもなる。世界で運航停止中の同型機の半数近くは全日本空輸（ANA）と日本航空（JAL）が所有しており、両者はともにB787の最大顧客航空会社であるため、日本では改善策の承認と問題対策の実施がより一層求められる事情がある。

5．運航再開に関する措置と問題点

米国家運輸安全員会（NTSB: National Transportation Safety Board）は、リチウムイオン電池問題の根本的な原因を特定するには至っておらず、調査を継続中であるが、公聴会でも以下のような問題点が明らかにされている。

・「根本原因が究明されるまで航空機の運航再開を待つべきではないか」との見解について
　過去にも事故調査報告書が出される以前に運航再開が認められたことがあり、今回が特別な事例ではないと説明されている。

・「バッテリーを別の種類のものに取り替えるべき」との見解について

バッテリーを替えるには電気システム全体を作り直す必要があり、設計変更に伴う型式証明の再取得にほぼ1年近くを要するとされる。バッテリーの選択については、十分な安全対策が確保されており、種々の優位性があるリチウムイオン電池が最適な技術であるとボーイングが強調している。

・「米国連邦航空局（FAA：Federal Aviation Administration）がバッテリーにリチウムイオン電池の搭載を認可した経緯」に関する問題について

バッテリー認可の際に判断したことについて考え直す必要があるとし、FAA の認証作業においても問題があった可能性が指摘され、リチウムイオン電池の認可過程や基準を再検討する考えが明らかされている。

こうした問題認識について、ボーイング社は、出火や発煙を引起こした原因と考えられる80の事象を洗い出し、すべて対策を検討した結果、①電池性能のばらつきの排除、②電圧の引き下げによるバッテリーへの負担軽減、③耐熱および絶縁の強化、④煙や火炎の封じ込め、などにより十分な安全性を確保したとしている。こうした対応に関しては、リスクは許容できる水準に引き下げられており、リスク軽減対策は尽くされていて妥当という見解がある一方、運航再開が先にありきで、根本的な原因究明がなされていないことも指摘されている。

平成 25 年 11 月 21 日　新関西国際空港株式会社・発表資料より

2013 年（平成 25 年）10 月運営概況（速報値）

【参考】http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm

○発着回数 182.9 便 / 日（対前年比　105%）

国際線：116.3 便 / 日
（対前年比 103%）
国内線：66.6 便 / 日
（対前年比 110%）

発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 103% と 10 月として過去最高の水準となり、7 ヶ月ぶりに前年を上回りました。国内線は引き続き LCC の新規就航や増便等により 110% となり、国際線・国内線合計でも 105% と 6 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 49.1 千人 / 日（対前年比　112%）

国際線：32.0 千人 / 日
（対前年比 112%）
国内線：17.1 千人 / 日
（対前年比 113%）

旅客数について

国際線旅客数は、全体として 112% と 2 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 101% と 7 ヶ月ぶりに前年を上回っております。外国人旅客につきましては 135% と 20 ヶ月連続で前年を上回っており、10 月として開港来過去最高の実績となりました。国内線旅客数につきましては 113% と 25 ヶ月連続で前年を上回っております。

○貨物量 1,922t/ 日（対前年比　99%）

国際貨物：1,852t/ 日（対前年比 100%）
積 込 量：　835t/ 日（対前年比 101%）
取 卸 量：1,017/ 日（対前年比 100%）
国内貨物：　70t/ 日（対前年比　78%）

貨物量について

貨物量につきましては、国際線貨物量は 9 ヶ月ぶりに前年を上回りました。積込は 12 ヶ月ぶりに前年を上回り、取卸は 7 ヶ月連続で前年を下回っております。

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 25 年 11 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 25 年 10 月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸　出	前年比	全国比	輸　入	前年比	全国比	バランス（△は入超）
近畿圏	1,284,654	114.3	21.0	1,395,034	123.7	19.4	△ 110,380
管内	814,104	116.0	13.3	1,083,278	126.2	15.1	△ 269,174
大阪港	261,024	115.0	4.3	459,997	127.0	6.4	△ 198,973
関西空港	401,977	116.1	6.6	324,414	112.3	4.5	77,563
全国	6,104,509	118.6	100.0	7,195,191	126.1	100.0	△ 1,090,683

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸　出	前年比	全国比	輸　入	前年比	全国比	バランス（△は入超）
関西空港	401,977	116.1	6.6	324,414	112.3	4.5	77,563
成田空港	656,770	104.2	10.8	1,006,585	118.4	14.0	△ 349,815
羽田空港	21,203	117.7	0.3	28,675	95.8	0.4	△ 7,472
中部空港	80,290	148.5	1.3	74,923	124.3	1.0	5,366
福岡空港	37,598	110.1	0.6	24,965	63.9	0.3	12,633
新千歳空港	2,438	160.5	0.0	874	71.1	0.0	1,564

大阪入国管理局　関西空港支局・発表資料より

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合計	(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)		
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	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,089	26,008
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**
平成25年1月	142,240	4,590	134,640	4,340	294,500	9,500	281,680	9,090	853,060	27,520
平成25年2月	161,120	5,750	163,750	5,850	272,630	9,740	291,760	10,420	889,260	31,760
平成25年3月	196,350	6,330	169,140	5,460	369,090	11,910	340,910	11,000	1,075,490	34,690
平成25年4月	221,010	7,370	236,170	7,870	227,210	7,570	230,470	7,680	914,860	30,500
平成25年5月	189,510	6,110	178,870	5,770	247,910	8,000	245,960	7,930	862,250	27,810
平成25年6月	202,340	6,740	194,470	6,480	255,070	8,500	253,110	8,440	904,990	30,170
平成25年7月	217,670	7,020	218,110	7,040	274,770	8,860	281,580	9,080	992,130	32,000
平成25年8月	200,520	6,470	215,250	6,940	349,550	11,280	357,130	11,520	1,122,450	36,210
平成25年9月	192,950	6,430	173,650	5,790	315,890	10,530	296,520	9,880	979,010	32,630
平成25年10月	204,300	6,590	200,520	6,470	277,110	8,940	288,210	9,300	970,140	31,290
平成25年11月	206,330	6,880	198,490	6,620	279,080	9,300	272,630	9,090	956,530	31,880
平成25年累計	2,134,340	6,390	2,083,060	6,240	3,162,810	9,470	3,139,960	9,400	10,520,170	31,500
前年同期	1,649,190	4,920	1,619,500	4,830	3,341,470	9,970	3,333,970	9,950	9,944,130	29,680
対前年同期比	**129.4%**		**128.6%**		**94.7%**		**94.2%**		**105.8%**	

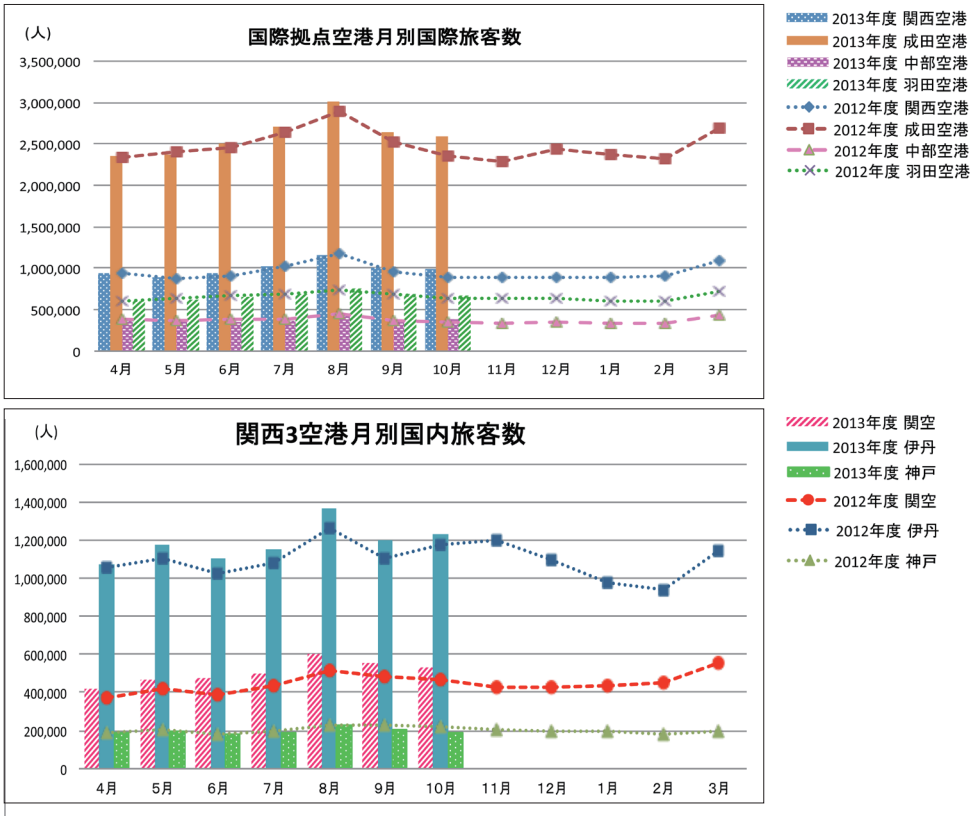
※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。
※平成24年及び25年の数値は、当支局において累計した出入（帰）国者の概数である。
※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

（一財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　2013年10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	7,211	103.2%	17,893	106.3%	25,104	105.4%
	関西	7,211	103.2%	4,128	109.6%	11,339	105.4%
	大阪(伊丹)	0	−	11,607	108.4%	11,607	108.4%
	神戸	0	0.0%	2,158	92.0%	2,158	91.9%
	成田	15,148	104.9%	3,836	108.5%	18,984	105.6%
	東京（羽田）	3,288	100.4%	31,193	103.8%	34,481	103.4%
	中部	2,764	104.3%	4,697	100.1%	7,461	101.6%
旅客数（人）	関西３空港	991,866	111.7%	1,952,271	105.0%	2,944,137	107.2%
	関西	991,858	111.7%	529,868	113.3%	1,521,726	112.2%
	大阪(伊丹)	0	−	1,230,808	105.1%	1,230,808	105.1%
	神戸	8	100.0%	191,595	87.1%	191,603	87.1%
	成田	2,593,836	110.0%	410,069	118.8%	3,003,905	111.1%
	東京（羽田）	677,401	105.4%	5,674,826	104.1%	6,352,227	104.2%
	中部	384,100	108.1%	475,570	105.7%	859,670	106.8%
貨物量（トン）	関西３空港	57,412	100.4%	14,602	104.3%	72,014	101.2%
	関西	57,412	100.4%	2,180	78.1%	59,592	99.3%
	大阪(伊丹)	0	−	12,177	115.1%	12,177	115.1%
	神戸	0	−	245	39.4%	245	39.4%
	成田	175,652	105.5%	集計中	−	175,652	105.5%
	東京（羽田）	13,763	104.2%	67,326	110.7%	81,089	109.6%
	中部	15,135	153.7%	2,847	121.4%	17,982	147.5%

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。



関西空港調査会からのお知らせ

○第407回定例会（平成25年12月12日開催）

「グローバルな航空ネットワークについて」をテーマに山口 勝弘 氏（新関西国際空港㈱ 執行役員）の講演会を開催した。

○第2回ビジネス航空需要研究会（平成25年12月10日開催）

「ツーリズム産業を取り巻く国際環境の変化と関西におけるビジネスクラスの現状について」

近﨑　雄一 氏（㈱JTB西日本 海外旅行部企画課長）

今後の予定

○第408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26年1月21日（火）16:00～17:00
場　　所　　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　　「新名神高速道路の事業概要について」（仮題）
講　　師　　芝村　善治 氏（西日本高速道路㈱　執行役員兼関西支社長）

○第409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26年2月19日（水）16:00～17:00
場　　所　　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　　「グランフロント大阪の現状と今後の展望」（仮題）
講　　師　　林　総一郎 氏（一般社団法人 グランフロント大阪TMO代表理事、三菱地所株式会社常務執行役員）

※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3回空港と地域研究会

日　　時　　平成26年1月21日（火）14:30～16:30
場　　所　　たかつガーデン（大阪府教育会館）
話題提供　　「地域のゆたかさを支える空港・航空ネットワークー北海道を事例としてー」
講　　師　　田村　　亨 氏（北海道大学大学院 工学研究院北方圏環境政策工学）

○第4回懇話会

日　　時　　平成26年1月30日（木）16:30～18:30
場　　所　　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　　「公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドラインについて」（仮題）
講　　師　　福田　隆之 氏（新日本有限責任監査法人エグゼクティブディレクター）

※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。

事務局だより

▶10月初めに立山に行ってきました。朝早く、名神高速道路から北陸自動車道に乗り継ぎー路、立山駅を目指して愛車のアクセルを踏み続けていました。

尼御前サービスエリアを通り過ぎたころ、左手に見える日本海をさわやかな気分で見ていると、戦闘機が2機、まるで空中戦をしているかのように旋回していました。関西空港では見ることがない戦闘機を見て、離着陸する時は「さぞかし、うるさいのだろうなあ、苦情などもあるのかな。」などと思いつつ車を進めていきました。

立山駅からケーブルで美女平へ、美女平からバスで室堂へ向かいました。ところが山の上は下界と異なり、ガスがかかり、10m先も見えない状態。バスもしきりに急ブレーキをふみ、やっと室堂についたら、ガスに加えて、小雨も追い打ち。

山のぼりができない人の恨み涙かと思いつつ雄山を目指しましたが、ガスでまるで雲の上を歩いているような感じで危険なので途中であきらめました。その日は、雷鳥温泉に泊まりました。乳白色の温泉は最高。ただ、火山ガスが吹き上げていて、硫黄の臭いだと思いますが臭くて十分寝ることができませんでした。

次の日も朝から雨でしたが、立山にきたかいがあった事件がーつ。

みくりが池近くの稜線を歩いているときでした。鳥が2羽バサバサと飛んできて、小さな岩の上に降りたのです。雷鳥でした。飛べない鳥だと思っていましたが、数十mは飛んでいました。オス、メスのつがいで、オスの目の上の紅い肉冠が大変鮮やかでした。驚いて見ていると、よちよちと歩いて近づいてきて、目の前（1m位）の小さな岩の上にちょこんと乗り、つぶらな瞳でこちらを見ているのです。まるで「何かちょうだい」と言っているようでした。

あわてて、ビスケットか煎餅でもあげようとリュックの中を探しましたが、よく考えると、まがりなりにも「特別天然記念物」、駅前のハトとは違うと思い餌をやるのを思いとどまりました。

今回は、ガスと雨で山登りもできず、紅葉も見ることができませんでしたが、雷鳥のつぶらな瞳を思いつつ最高の旅でした。　（S.Y）

海辺の公園を満喫しませんか

せんなん里海公園（阪南市／岬町）

せんなん里海公園は阪南市と岬町にまたがり延長は約2.1kmにおよぶ公園で「海に親しむ公園」と位置づけられています。海を埋め立てて海岸を造成し平成9年7月にオープンした後、順次整備を進めており、現在約32haが完成しています。前面に広がる青い海と後背地の海岸段丘の樹林地など、多彩な海岸風景が展開する公園です。

園内には海岸が間近にあった当時の自然環境が残されており、段丘崖にはアカテガニやベンケイガニ等の陸ガニが生息し、人工磯浜では海藻や小魚を見つけることができます。「潮騒ビバレー」は平成9年に日本初の常設ビーチバレーコートとして整備され、全日本ビーチバレー女子選手権大会をはじめとするさまざまな大会に利用されています。香の丘にはラベンダーやカモミール等様々な香草があり、また児童遊技場「イルカ遊園」「タコ遊園」は多くの子どもたちで賑わいます。

展望休憩所からは、関西国際空港や淡路島、明石海峡大橋まで見渡すことができ、潮の香り、明るい日射し、アメリカデイゴやフェニックスなど海岸独特の雰囲気を楽しんでいただける広域公園です。

■アクセス　南海本線「箱作駅」（南西へ1.2km）「淡輪駅」（北東へ700m）
■お問合せ　せんなん里海公園管理事務所
〒599−0301　大阪府泉南郡岬町淡輪地先　TEL 072−494−2626
http://www.osaka-park.or.jp/rinkai/sennan/main.html

●発行日　2013年12月20日　●印　刷　㈱日新印刷
●発　行　一般財団法人 関西空港調査会
〒543-0021 大阪市天王寺区東高津町11番9号　上本町ビル11階
TEL(06)6767-0800　URL http://www.kar.or.jp