



KANSAI 空港レビュー



No.419
2013.10

1 巻頭言

関西3空港への期待
角 和夫

2 各界の動き

11 平成24年度研究事業成果報告会

空港経営研究会～持続的・効率的な空港経営に向けて～ 野村 宗訓 氏
航空需要創出研究会～ビジネスインバウンド需要の拡大～ 竹林 幹雄 氏
関西空港の事業価値向上に関する研究会～マイシティ・マイエアポートの実現～
山内 芳樹

21 プレスの目

新関空会社の海外空港ビジネスはどこまで拡大するか
中村 智隆

23 航空交通研究会研究レポート

合併企業の運賃設定行動～USエア合併とデルタ航空合併のケース～
朝日 亮太

26 見学レポート

関西国際空港2期島南側貨物地区上屋及びKIXメガソーラー工事現場見学会

28 データファイル

- ・運営概況について[平成25年8月分](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成25年8月分)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況(2013年8月分)

【表紙写真】「ANA B747-400D ピカチュウジャンボ」

ジャンボ機の世代交代がすみ9月30日で運航を終えたANAのピカチュウジャンボです。
ポケモンジャンボ・シリーズのなかでも最後まで運航されました。
特に目立つ色合いからか人気者でKIXのイベントにも飛来してくれました。
写真は去る6月の日曜日、沖繩へ向けての離陸がKIX最後の定期便となりました。

撮影：柴崎 庄司

関西3空港への期待



阪急阪神ホールディングス株式会社
代表取締役社長

角 和夫

先般、2020年夏季オリンピックの東京開催決定という嬉しいニュースがありました。安倍政権のもと、金融、財政、成長戦略のいわゆる「3本の矢」の政策が進捗し、企業の景況見通しなども上向いてきているなか、さらに吉報がもたらされたことを心から喜んでいきます。この勢いで日本が着実にデフレを脱却し、今後の成長軌道へとつながっていくことを強く願います。

なかでも、観光は経済や地域の活性化を支える極めて重要な成長分野です。今年はリーマンショック以降の急激な円高が是正されたこともあり、悲願であった年間外国人旅行者数1,000万人達成が視野に入ってきました。東京オリンピック開催決定を機に、観光業界だけでなく様々な分野が連携すれば、次の目標に「2000万人」を掲げることも夢物語ではありません。是非とも観光立国実現に向けて、国を挙げて取り組んでいただきたいと思います。関西においても、観光関係の組織として、関西広域連合、関西地域振興財団、大阪観光局、自治体の推進協議会などがありますが、インバウンド促進に向け、関西の力を結集していくために、新関西空会社社長の福島様に座長をお務めいただき、ホスピタリティー充実に向けた取り組みを始めております。多くの国の方に日本・関西の良さをお伝えし、「おもてなし」の心でお迎えしたいと思います。

さて、新関西空会社発足によって、関空と伊丹が連携して事業を展開するステージを迎えまし

たが、関西の成長のためには、神戸空港を含む関西3空港をもっと活用することが重要です。まず関空は、LCC事業や24時間空港の強みを最大限に生かした貨物ハブ戦略などを進め、より世界に開かれた、アジアをリードする空港になっていただきたいと思います。伊丹については、現在、検討されている羽田発最終便の到着時刻の繰り下げが実現すればさらに利便性が増すほか、国際空港の名の通りアジアなど近隣国との国際線就航の復活や、空港周辺の方々に散歩に来ていただくような魅力的なまちづくりができればいいと思います。神戸空港についても、現在、22時までとなっている運用時間を2時間程度延ばすなど、夜間運行時間の延長・増便策を実施すれば、利用者の実需に合うと思います。

関西は、国際的な都市間競争の中で、ヒト・モノ・投資を呼び込み、選ばれるエリアとなることをめざして、産官学連携による成長戦略を推進しているところです。特に、関西の強みである医療・医薬・バイオ分野については、自治体、大学や研究機関、企業、経済界がともに力を入れて取り組んでいます。特区の活用により規制改革を進め、力強い成長を実現し、関西、そして日本の経済を牽引していけるよう、関西が一つになって努力していきたいと思います。今後、文字通り「ゲートウェイ」である空港の役割、期待はますます大きくなるものと思いますので、是非ともよろしく願います。

各界の動き

関西国際空港

●泉州にぎわいフェスタ開く

関西空港の開港 19 周年記念事業、泉州にぎわいフェスタ&アジア民俗芸能祭が 9 月 1 日、同空港で開かれた。地元 9 市 4 町でつくる泉州観光プロモーション推進協議会と新関西空港会社の主催。ステージイベントのほか、各市町のブースでは農産物など特産品を販売した。

●社長「運営権売却先はインフラファンドの参加想定」

安藤圭一新関西国際空港会社社長は 9 月 3 日、神戸市内で講演し、2014 年度中の実施を目指す関西、大阪両空港の運営権売却（コンセッション）に関し、「年金資産や生保資金を運用するインフラファンドの参加を想定している」と語った。

●ベトナム空港を技術支援

新関西国際空港会社は 9 月 4 日、空港施設の運営を手掛けるグループ会社、新関西国際空港エンジニアリングがベトナム・ハノイのノイバイ国際空港で給油施設の運営や維持管理に関する支援業務を国際協力機構(JICA)から受注したと発表した。海外空港で技術支援するのは初めて。円借款で整備される第 2 ターミナルには、航空機の給油システムなどでベトナム初の最先端技術が導入されるため、専門家を派遣、給油ノウハウを指導する。2014 年 3 月末までで、受注額は約 1,200 万円。

●第3ターミナル、開業1年遅れ

安藤新関西国際空港会社社長兼 CEO（最高経営責任者）は 9 月 4 日の記者会見で、関西空港に建設を予定している格安航空会社（LCC）専用の第 3 ターミナルの開業時期を当初計画より 1 年遅らせ 2016 年度にする方針を明らかにした。関空を拠点とするピーチ・アビエーション以外の LCC の増便が見通せないため。

●チャイナエアライン、台北線を週24便に増便へ

チャイナエアラインは 9 月 3 日、10 月 27 日から関西～台北線を現在の週 17 便から 24 便に増便すると発表した。使用機材は A330 - 300 型機（313 席）。

●開港20周年へ「Smile」取り組み

新関西国際空港会社は 4 日、来年の開港 20 年に向けて、利用客の満足度を向上させる取り組みを始めると発表した。「Smile Airport !」をスローガンに 1 泊 3,000 円程度の簡易ホテルの新設などを検討。早朝や深夜に離着陸する LCC などの利用客の利便性を高め、滞在しやすい空港を目指す。

旅客ターミナルビルでこの日開かれた式典で、安藤新関西国際空港会社社長が「空港島で働く約 1 万 3,000 人全員で、利用客に感謝の意を表す心構えで盛り上げていきたい」とあいさつした。

●京都行きリムジンバス最終便を遅く

関西空港交通、大阪空港交通、京阪バスの 3 社は 9 月 4 日、関西空港～京都線のリムジンバスについて、10 月 1 日から関西空港発最終便を増便すると発表した。第 2 ターミナルビル発の最終便はこれまで午後 10 時 50 分だったが、11 時 40 分発を増やす。

●ニュージーランド航空、日本発着チャーター倍増へ

ニュージーランド航空は9月6日、12月から2014年3月までの日本発着チャーター便を29便運航すると発表した。昨年の14便と比べて約2倍となる。関西空港が15便と最多で、機材はボーイング767-300ER型機。

●関西・食・輸出推進事業協同組合が発会式

近江牛や京野菜、鮮魚など関西の食材をパッケージにしてアジアなどへ輸出する関西・食・輸出推進事業協同組合（理事長・内畑谷剛関西運輸社長）の設立を祝う発会式が9月9日、ホテル日航関西空港で開かれた。2015年度に売上高10億円、取扱量300tを目指す事業計画を決めた。

●ピーチが実機訓練

関西空港を拠点とするピーチ・アビエーションは9月10日、自社養成パイロットの実機訓練を同空港で始めた。関西空港や成田、羽田など混雑の激しい空港では民間航空会社の訓練飛行は原則的に認められていないが、新関西国際空港会社が国土交通省航空局や大阪府と協議し、「拠点を置くピーチ社だけの特例」として認めた。発着機の少ない早朝にタッチ・アンド・ゴーの訓練を実施する。

●取材ヘリ、滑走路に誤進入

9月10日午前8時半ごろ、関西空港で滑走路手前での待機を指示されていた朝日放送の取材ヘリ（ベル430型、朝日航洋が運航）が滑走路に誤って進入し、着陸のため滑走路の約2km手前まで迫っていた羽田発の全日本空輸141便、ボーイング767型機（乗員乗客140人）が着陸をやり直すトラブルがあった。国土交通省は事故につながる恐れのある重大インシデントに当たると判断。運輸安全委員会は航空事故調査官3人を派遣した。機長は「計器を操作しているうちに行きすぎた」と話しているという。

●国家戦略特区へ提案

新関西国際空港会社は9月11日、国が募集している国家戦略特区への提案として、関空を活用した医療機器分野のアジア拠点立地と空港内での水素エネルギー活用の2分野を、内閣官房地域活性化統合事務局に提出したと発表した。医療機器の修理センターを誘致し、関空にアジア圏の医療機器を集約し、修理など付加価値を加えて再輸出する。また燃料電池システムを採用したフォークリフトなど、産業用車両を関空の貨物施設へ積極的に導入し水素充填設備の屋内設置を可能とする規制緩和などを求める。提案は、大阪府・大阪市、関西経済連合会と連携。これら3団体からも同じ趣旨の提案が国に行われている。

●HIS傘下のチャーター便会社が初就航

エイチ・アイ・エスグループの航空子会社、アジアアトランティックエアラインズは9月11日、関西空港とバンコクを結ぶチャーター便の路線を開設した。運賃は往復6万円程度で、大手より約2割安。27日まで1日1往復し、大型連休など需要が見込まれる時期の就航を計画している。

●HIS子会社便、引き返しタイヤ破裂

9月12日午後4時3分ごろ、関西空港発バンコク行きアジアアトランティック航空のボーイング767-300型機（乗員乗客99人）が淡路島上空を飛行中、右主翼後方のフラップの不具合を示す表示が点灯したため、関西空港に引き返した。午後4時半ごろ、同空港に着陸した際、右側のタイヤが破裂した。タイヤ付近から白煙が上がったため、消防が放水した。

●香港エクスプレス航空、香港線就航へ

香港国際空港を拠点とする唯一のLCC、香港エクスプレス航空は9月12日、10月から関西空港など7路線に新規就航すると発表した。

●香港で観光・物産をPR

新関西国際空港会社は関西広域連合や経済界と連携し、9月13～16日、香港と広州を訪問、香港では関西観光展・物産展を開催し、一般消費者に関西をアピールしたほか、香港・広州の政財界との交流レセプションを開催した。

●ピーチが釜山線

ピーチ・アビエーションは9月13日、関西～釜山線に新規就航した。エアバス A320 型機(180席)で週7往復運航する。

●社債3本で300億円調達

新関西国際空港会社は9月17日払い込みで第4回社債(期間5年、利率年0.392%)、第5回社債(期間10年、利率年0.900%)、第6回社債(期間15年、利率年1.445%、いずれも一般担保付、各100億円)3本を発行、計300億円を調達した。

●ピーチ、搭乗者300万人達成

ピーチ・アビエーションの累計搭乗者数が9月17日、300万人を突破した。関西空港で開かれた記念式典で井上慎一最高経営責任者(CEO)は「予定よりも2か月早く達成できた」と語った。

●マレーシア最大級の食に関する国際総合見本市に出展

ALL 関西「食」輸出推進委員会(委員長・住田弘之新関西国際空港会社執行役員)は9月17～20日、クアラルンプールコンベンションセンターで開かれたマレーシア最大級の食に関する国際総合見本市「FHM2013」に出展した。関西・食・輸出推進事業協同組合との共同出展で鮮魚、高級フルーツ、野菜、加工品を売り込んだ。

●ホテル日航、客室にイスラム教メッカのシール

ホテル日航関西空港は9月19日、イスラム教徒の宿泊客が礼拝できるよう、全客室にメッカの方角を示すシールを貼る作業を始めた。礼拝用の衣装やマットの貸し出しも始めている。

●国内線旅客18%増、国際線は前年割れ

新関西国際空港会社が9月20日に発表した8月の速報値によると、関空の国際線旅客数は前年同月比1%減の115万6,496人と4か月ぶりに前年割れとなった。外国人旅客は17%増の41万5,770人で18か月連続で前年を上回ったが、円安などの影響で、日本人旅客は8%減の70万6,680人となり、5か月連続で前年を下回った。国内線の旅客数は18%増の60万1,176人と増加し、23か月連続で前年越えが続いている。

●東京で「食品輸出ハブ」活用セミナー

新関西国際空港会社は9月24日、関西経済連合会、大阪商工会議所、関西国際空港全体構想促進協議会とともに、東京都で関西空港を「食品輸出ハブ空港」として活用してもらうため、セミナーを開催した。

●エジプト航空、政情悪化で運休

エジプト航空が10月中旬から、週2便の関西～カイロ線を運休することが9月24日分かった。成田～カイロ線は、7月にエジプトで起きた事実上のクーデター後の政情悪化による利用者の減少で運航を休止しており、日本路線は全面運休となる。

●社長「運営権売却、14年度中に実現」

安藤新関西国際空港会社社長は9月25日、日本経済新聞社のインタビューで関西・大阪両空港の運営権売却(コンセッション)について「2014年度中に実現する」と述べた。入札条件の提示について「もう少し時間がかかりそうだ」と述べた。

●奈良駅・学研都市のリムジンを増便

奈良交通は9月25日、10月1日からJR奈良駅、学研都市のけいはんなプラザと関西空港

をそれぞれ結ぶリムジンバスを増便すると発表した。LCCの利用者が増えていることを踏まえ、奈良線でLCC専用の第2ターミナルに乗り入れる便を増やすほか、学研関空線でも乗り入れる便を新たに設ける。

● 駅でファッションショー

ファッションショーを中心に日本やアジア各国の文化・観光面での交流を図るイベント「サクラコレクション」(会場=大阪、東京)の開催に合わせ、関西空港駅コンコースで9月28日、同コレクションを紹介するステージが開かれ、多くの女性らでにぎわった。2回目の今回はタイやベトナム、マレーシア、韓国のデザイナーが着物の反物など伝統的な和の素材を使って衣装を制作した。

● 泉南市観光協会が飛行機撮影ツアー

泉南市観光協会は9月29日、関西空港での撮影や見学を楽しむツアー「KIX フォトクルージング」を実施した。飛行機好きの女性、空美ちゃんを参加者に限定し、関空のまち・泉南の魅力を伝える。

空港

＝ 大阪空港 ＝

● 新関西空会社がターミナル会社株取得へ調整

新関西国際空港会社は9月5日、臨時取締役会を開き、大阪国際空港ターミナル会社(OAT、資本金12億円)の株式取得に向け、OATの株主である自治体や企業と調整していく方針を決めた。自治体の出資比率は大阪府、大阪市が各20%、兵庫県が6%、神戸市が4%。買収総額は278億円になる見込み。



クリック!

2014年に迫ってきた関西・大阪両空港の運営権売却に向け、新関西国際空港会社によるOATの買収が実現の見通しとなった。OATは空港ビルという、高収益物件を保有・運営する不動産会社であり、10億円を超える営業利益を稼ぎ出してきた。「財布を1つにすれば、空港の商業収入を着陸料引き下げの原資にして便を呼び込める」(安藤新関西国際空港会社社長の神戸市内での講演)ことになり、運営権売却には不可欠の条件だった。

● 最終便、30分繰り下げ協議入り

新関西国際空港会社は、大阪空港の最終便の到着時間を繰り下げる方向で豊中市、川西市など地元自治体と協議に入った。羽田空港を出発する伊丹行き最終便は現在の午後7時25分発から30分程度遅くなり、8時直前になる見通し。早ければ2015年の適用を目指す。新幹線などの競合が激しく、到着時間の見直しで同空港の利用拡大を狙う。

＝ 神戸空港 ＝

● スカイマークが米子線就航へ

スカイマークは9月18日、神戸と米子空港を結ぶ路線を12月20日に新設すると発表した。高速バスでは約3時間半かかるため需要があると判断した。運航機材はB737-800型機(177人席)。また、11月5日から、現在1日2往復の神戸～鹿児島線を1往復に減便予定。

● カツヤマキカイが本社移転

物流・運搬用機械のカツヤマキカイは9月26日、大阪市内の本社と、赤穂市、守山市の2工

場を神戸空港島に移転・集約した。空港島に製造拠点が進出するのは初となる。

＝ 首都圏空港 ＝

●五輪決定で発着枠拡大を検討

国土交通省は9月10日、羽田、成田両空港の発着枠を拡大する方向で具体的な検討を始める」と発表した。2020年の夏季五輪の東京開催が決まったことで、訪日外国人の急増などで両空港を利用する航空需要の拡大が見込まれると判断した。

●東京都知事「横田基地を軍民共用化」

猪瀬直樹東京都知事は9月18日の都議会での所信表明で、東京五輪に向け、海外からの観光客の増加に伴う航空需要への対応について、「横田基地の軍民共用化に引き続き取り組み、五輪開催を契機に日米協議の促進を政府に強く求めている」と述べた。

●東京都知事、空港連絡鉄道に異論

猪瀬東京都知事は9月18日、記者団に、成田・羽田両空港を結ぶ新鉄道構想について「東京から成田まで車で1時間で行けるし、電車も速くなっている。成田から羽田を電車で結ぶ必然性はない。採算が合うわけがない」と述べ、反対の考えを表明した。

●需要予測、22年度に発着枠の上限超過

国土交通省は9月26日、交通政策審議会航空分科会の部会で、首都圏空港の年間旅客数が2022年度に1億1,000万～1億3,000万人となり、今後10年間で23～38%増えるとの予測を公表した。この結果、成田・羽田両空港の発着回数は早ければ2022年度には現在計画中の年間発着枠の上限（旅客便71万回）を超える見通した。予測には2020年開催の東京五輪の影響は織り込んでいない。

＝ 成田国際空港 ＝

●連絡シャトル廃止

成田空港の第2旅客ターミナル本館と別棟のサテライト施設を結ぶ新しい連絡通路（長さ220m）が完成し、9月27日から運用を始めた。これに伴い、開港以来、サテライトと結んでいた連絡シャトルは廃止された。

●利用客の検問廃止へ

成田国際空港会社は9月26日、開港以来駅や道路など6か所で続けてきた空港利用客の検問を、2015年3月までに全て廃止すると発表した。駅や旅客ターミナル内の約70か所に、人の顔を識別する機能が付いたカメラ約150台を13年度末までに設置。爆発物探知犬の導入も検討する。道路にもカメラを設置し、車両の入場記録を管理するシステムを14年秋までに整備するとしている。

＝ 羽田空港 ＝

●発着枠の政策コンテスト、評価基準発表

国土交通省は9月4日、羽田空港国内線の発着枠のうち、地方自治体と航空会社が共同で地方路線の利用者を増やすアイデアを出し合い、優れた提案に配分する「コンテスト枠」（1日3往復）の評価基準を発表した。提出期限は10月15日で、11月中にコンテスト選定路線を決定する。対象路線は20路線。

●深夜早朝の国際線着陸料下げ

国土交通省は羽田空港の国際線着陸料を深夜早朝便に限り引き下げる方針を決めた。2014年度から3年間にわたり50～20%減額する方向で財務省と調整に入る。2020年の東京五輪を控え、航空機の発着枠に余裕のある時間帯に路線を誘致し、訪日外国人客の受け入れ態勢を整える狙いがある。

●国内・国際線ターミナルをトンネルで接続

国土交通省は羽田空港の国内線と国際線の乗り継ぎを改善するため、双方のターミナル間を結ぶトンネルを新設する。乗り継ぎ客をバスで輸送し、移動の円滑化や時間短縮を図る。2014年度予算の概算要求に調査設計費1億円を盛り込んだ。15年度に着工し、19～20年度の完成を見込む。

＝ 中部国際空港 ＝

●豊田通商などとインドの空港計画調査

豊田通商、中部国際空港会社などの企業連合はインドで、新空港建設・運営参入に向けた事業化調査を始める。国際協力機構（JICA）の制度を活用し、インド西部で建設予定の新空港について情報収集や調査を実施。今後実施される入札を通じ、空港の施設整備や運営権の獲得を目指す。

＝ その他空港 ＝

●国管理空港の9割が赤字

国土交通省は9月10日、羽田や福岡など国が管理する26空港の2011年度収支を発表した。国からの税金などを除いた営業損益は熊本が前年度の赤字から黒字に転じたほか、新千歳と小松は前年度に続いて黒字だった。残り23空港は赤字だった。26空港を合わせた営業損益は285億円の赤字で、赤字幅は前年度より448億円少なくなった。前年に損失として計上した羽田空港のD滑走路建設費617億円がなくなった影響が大きい。

●滋賀県知事、びわこ空港計画の廃止表明

嘉田由紀子滋賀県知事は9月19日の県議会で、旧蒲生町（現東近江市）と日野町に建設を計画していたびわこ空港の計画案を廃止すると表明した。1990年に基本計画案を作成、その後10年以上凍結状態だった空港整備構想に決着が付いた。

●那覇空港第2滑走路埋め立てを申請

那覇空港の第2滑走路増設に向けて、沖縄総合事務局は9月20日、沖縄県と那覇港管理組合（管理者・仲井真弘多沖縄県知事）に公有水面の埋め立て申請書を提出した。2,700mの滑走路を新設するため、約160haを埋め立てる計画。2019年末の完成を目指す。

●仁川空港第2ターミナル着工

仁川国際空港第2ターミナルの起工式が9月26日、行われた。2018年の平昌冬季五輪前の2017年末の完成を目指しており、完成すれば年間の旅客処理能力は現在の4,400万人から6,200万人に増える。

航空

●中国・春秋航空、日本で国内LCC参入

中国のLCCが母体の春秋航空日本は9月5日、国内でのLCC事業に参入すると発表した。成田空港を拠点にして、2014年5月末に佐賀、高松、広島の3路線で運航を開始する。春秋グループ便で来日した中国人客など、日中の観光旅行者を顧客ターゲットに据える。機材はボーイング737-800型機（189席）を使用し、就航時は3機体制でスタートする。

●三菱航空機、MRJの機体を初公開

三菱航空機は9月7日、開発中の小型ジェット旅客機、MRJのコックピットを含めた機首部や座席部分の中部胴体など4つの主要部品を初めて公開した。試験機の完成は2014年中になる見通し。

●住商などミャンマー主要空港インフラ構築受注

住友商事、NEC、NEC ネットズエスアイ、東芝、モリタの企業連合は、ミャンマー運輸省航空

局と全国空港保安設備整備計画に関し、9月10日付で契約を締結した。日本政府による約12億円の無償資金協力をもとに、ヤンゴン国際空港など6空港に通信制御装置やX線検査装置などを一括納入する。

●フィリピンとオープンスカイ合意

国土交通省は9月13日、フィリピン航空当局との協議に合意し2014年3月以降、昼間時間帯（6時～23時）と夜間時間帯（23時～翌6時）に羽田空港～フィリピン主要都市間の航空便の運航を可能にすると発表した。また成田空港を含む航空自由化政策「オープンスカイ」にも合意。2国間の航空輸送が相互に自由化された。首都圏空港を含むオープンスカイに合意した国・地域は、フィリピンが25か国目。

●旅客機騒音軽減へ 能登空港で実験

騒音の少ない旅客機の開発を目指し、宇宙航空研究開発機構（JAXA）は9月17～20日、能登空港でジェット機を利用した騒音測定実験を行った。翼に付いている高揚力装置や脚にぶつかる風で生じる騒音の低減を目的としている。

●日航、撤退地方路線を再開

日本航空の植木義晴社長は9月18日の定例記者会見で、経営破綻後に撤退した地方路線のうち、代替交通手段がない路線の運航を再開する方針を発表した。撤退路線の4分の1にあたる10路線を候補とし、2014年4月以降準備が整った路線から再開する。

また「北海道エアシステム（HAC）を最大限支援していきたい」と述べた。現在、14%出資しているが、「51%を念頭に出資率を引き上げる方向だ」と話し、HACを日航の連結子会社として経営再建を図る方針を明らかにした。

●エールフランス、早期退職で2,800人削減

エールフランス・KLMは9月18日、2014年までにエールフランス航空の従業員2,800人を削減する計画を発表した。不採算路線から撤退し、傘下のLCCに移管するほか、燃費が悪い航空機を早期に入れ替える方針も公表。同社は昨年、13年までに5,100人をリストラすると発表済みだが、一段の経営合理化を進める。

●ピーチ、11年ぶり沖縄～台北路線就航

ピーチ・アビエーションは、9月20日、沖縄～台北線に就航した。日系航空会社の同路線の就航は約11年ぶり。同社5路線目となる国際線となる。1日1往復運航する。

●IATA、2013年の航空会社利益を8%下方修正

国際航空運送協会（IATA）は9月23日、2013年の国際航空会社の利益見通しを8%引き下げ、117億ドルとした。6月の前回予想から10億ドルの下方修正となる。一部アジア地域の成長鈍化と貨物需要の鈍化ペース加速が背景という。また、シリア情勢に関連した原油価格上昇も考慮している。

●今後20年で4.7%成長、エアバス需要予測

エアバスは9月24日、2013年までの航空機市場予測、グローバル・マーケット・フォーカストを発表した。その中で、今後20年間で航空輸送量は年間4.7%ずつ増加し、2万9,220機以上の新造旅客機及び貨物機が必要になると予測している。ジョン・リーヒー顧客担当最高業務責任者は、「2032年までに、アジア太平洋地域は欧州や北米を追い抜き世界最大の航空輸送市場となるだろう」とコメントしている。

●バニラ・エア、12月から運航開始

ANAホールディングスのLCC、バニラ・エアは9月30日、12月20日に成田～那覇と成田～台北の2路線を開通すると発表した。機材の拡大に合わせて那覇線と台北線の増便を進め

つつ、2014年1月29日から成田～札幌線、3月1日から成田～ソウル線を就航し、路線を拡大していく計画。

●**ジェットスター、尾翼に点検漏れ、18便欠航**

LCCのジェットスター・ジャパンが運航するエアバス A320 型機の7機で、水平尾翼に点検漏れがあり、緊急点検に伴い9月30日、18便を欠航、約2,400人に影響が出た。

関西

●**関経連会長が東京五輪歓迎**

関西経済連合会の森詳介会長（関西電力会長）は9月9日の記者会見で、夏季五輪の東京開催決定を「日本経済全体を活性化する起爆剤となる。歴史や文化の集積地として、東京にない魅力を発信する」と外国人観光客らを関西に呼び込む取り組みを進める考えを示した。角和夫副会長（阪急電鉄社長）は、外国人観光客らが成田空港から入国し、関西空港から帰国するような仕掛けづくりを提案。「関西にまた来たいと思ってもらえるように、おもてなしを工夫したい」と意欲を示した。

●**JR西社長「うめきた地下駅前倒しも」**

JR西日本の真鍋精志社長は9月11日の記者会見で、「関西空港と大阪駅、新大阪駅をつないでスムーズな旅客の流れをつくりたい」と述べ、大阪駅北側「うめきた」の地下駅の早期建設に意欲を示した。2020年の東京五輪開催をにらみ、2015年度着工、2022年度末開業の現在の計画を前倒しする可能性もある。

●**紀淡ルート実現目指し10府県が協議会**

関西空港への高速交通アクセスや紀淡海峡ルートなどの実現を目指して近畿・四国・九州の各府県が参加する関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会（会長・仁坂吉伸和歌山県知事）の設立総会が9月21日、大阪市内で開かれた。和歌山、大阪、兵庫、奈良、徳島の1府4県の知事が会員として参加、香川、愛媛、高知、大分、宮崎の5県知事はオブザーバー参加となった。

●**りんくう医療拠点化難航、府監査委指摘**

りんくうタウンに国際医療ツーリズムの拠点を整備する大阪府の事業が当初予定より大幅に遅れていることが、9月24日公表された府監査委員の監査結果で分かった。府は、松井一郎大阪府知事肝煎りの事業として、大規模医療施設を整備する民間事業者への補助金10億円を2012年度当初予算に計上したが、遅延に伴い、全額を2013～15年度に計上し直す異例の措置を取った。府監査委員は、外部有識者の意見も参考に事業の実現可能性を審査するよう求めている。

●**大阪主要15ホテルの8月稼働率過去5年で最高**

日本経済新聞社の調査によると、大阪市内主要15ホテルの8月の平均稼働率は93.1%で、前年同月に比べて2.8ポイント上昇した。過去5年で最高となり、7か月連続で前年実績を上回った。円安やLCCの就航に加え、東南アジア5か国に対するビザ発給要件を緩和したことで外国人客が増加。国内客も伸びている。

●**堺市長選で現職再選、維新敗れる**

任期満了に伴う堺市長選が9月29日、投開票され、無所属で自民党支持、民主党推薦の現職、竹山修身氏（63）が、諸派で地域政党・大阪維新の会公認の新人、西林克敏氏（43）を破り、再選を果たした。大阪府と政令市の大阪・堺両市を再編する「大阪都構想」の是非が最大の争点で、都構想に反対する竹山氏の当選で堺市の不参加が確定的となった。

選管確定は次の通り。

当 198,431 竹山 修身 無現

●USJがJTBと共同で旅行プラン

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンを運営するユー・エス・ジェイは9月30日、JTBと業務提携し、旅行プランを共同で開発すると発表した。来春以降に発売するプランでは、USJのオフィシャルホテルに宿泊した人に限り、通常の開園時刻より数十分程度、早く入場し、アトラクションを楽しむことができる。

国

●2020年五輪、56年ぶり東京開催決定

国際オリンピック委員会（IOC）総会は9月7日、2020年夏季五輪の開催都市を東京に決定した。東京での開催は1964年以来56年ぶり。東京は第1回投票を1位で通過。ともに決選投票に進んだイスタンブール（トルコ）を60対36で制し、念願の五輪開催をつかんだ。

●JR東海社長「リニア新幹線、五輪前の部分開業も無理」

JR東海の山田佳臣社長は9月11日の記者会見で、品川～名古屋で2027年の先行開業を目指すリニア中央新幹線について、「工事には10年以上かかる。短縮しようがない」と述べ、五輪には間に合わないとの見方を示した。

●8月訪日外国人、最多の90.7万人

政府観光局は9月18日、8月に日本を訪れた外国人旅行者が、推計で前年同月比17.1%増の90万7,000人だったと発表した。円安傾向が追い風となり、8月としては2010年の80万3,000人を上回り、過去最高となった。

●外国人観光客、免税に

政府は9月28日、外国人観光客が日本国内で土産物として購入した全物品を対象に、消費税を原則免除する方針を固めた。出国時に消費税相当額を還付する方式を検討中で、早ければ2014年度内に実施する。現行の免税制度は電気製品や洋服などは適用対象とする一方、外国人に人気の高い国産の化粧品や食料品、菓子類は対象外となっている。

●国交副大臣に高木、野上両氏

政府は9月30日の臨時閣議で副大臣・政務官人事を決定した。国土交通副大臣には高木毅氏（57）（衆院福井3区）と野上浩太郎氏（46）（参院富山選挙区）が選ばれた。同政務官には土井亨氏（55）（衆院宮城1区）と中原八一氏（54）（参院新潟選挙区）が就任した。

平成24年度研究事業成果報告会

平成25年8月6日(火) 大阪キャッスルホテル7階

空港経営研究会

～持続的・効率的な空港経営に向けて～



研究会主査 関西学院大学経済学部教授

野村 宗訓 氏

◆はじめに

平成24年度の研究会のご報告をします。研究会の公式の報告書は会員の方には配布されていますし、ネットでも報告書をご覧いただけます。

空港経営研究会は主にコンセッション、民営化を念頭に置いて調査して参りました。とりわけコンセッション方式に焦点を当ててということで、3回の研究報告と最後のまとめの計4回開催しました。

◆研究会の概要

空港経営が持続的なものでないといけないということで、それにはどういう方策があるのか海外の事例等を調べて参りました。提言の背景にはもちろん空港経営の環境変化があります。オープンスカイの進展だとか、LCCがアジアに出て来て我が国でもLCCとなる新規企業が設立されました。また、国や地方自治体における投資余力の減少だとか、様々な変化が起こっています。その中で空港経営の効率化を求めなければならぬし、空港の存続危機を回避しなければなりません。現実には離島では休港に追い込まれたケースもあって、それらの危機を回避するためにはどういう方策があるのか、研

◆研究会の開催実績

開催日	テーマ	講演者
第1回 平成24年 8月3日(金)	「空港コンセッションの事例研究」	関西学院大学 経済学部 教授 野村 宗訓
第2回 平成24年 9月27日(木)	「公共施設等運営権制度・契約と空港について」	新日本有限責任監査法人 エグゼクティブ・ディレクター 福田 隆之
第3回 平成24年 11月19日 (月)	「いま、何故『コンセッション』なのか? ……三位一体と成長戦略」	三菱商事㈱ 産業金融事業本部 石田 哲也
第4回 平成25年 2月20日(水)	24年度研究会のまとめと提言(案)	関西学院大学 経済学部 教授 野村 宗訓

◆研究会メンバー

空港経営研究会 登録会員名簿(24年度)

(順不同、敬称略、25年1月1日現在)

主査

野村 宗訓 関西学院大学 経済学部 教授

メンバー

横見 宗樹 大阪商業大学総合経営学部 准教授
大田 康介 新関西国際空港株式会社技術・施設部 施設計画グループリーダー
一博 新関西国際空港株式会社経営戦略室 総合企画グループリーダー
轟木 敬二 新関西国際空港株式会社経営戦略室 経営管理グループリーダー
高野 敬二 新関西国際空港株式会社経営戦略室 経営管理グループリーダー
松居 雅人 新関西国際空港株式会社コンセッション推進部 コンセッション準備グループリーダー
大藪 典子 神戸空港ターミナル株式会社 代表取締役常務
伊織 憲幸 株式会社日建設計 プロジェクト開発部門企画開発部 主管
中尾 健良 三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社研究開発第1部
部長 兼 社会資本マネジメント研究グループ長
藤本 勝 五洋建設株式会社大阪支店 調査役
星加 俊史 日本通運株式会社大阪航空支店国際貨物部 次長
滝本 哲也 株式会社南海エクスプレス ソリューション営業部 執行役員

オブザーバー

清水 良浩 全日本空輸株式会社施設部 リーダー
上小牧 司 国土交通省大阪航空局空港部 次長
中西 保宏 国土交通省大阪航空局空港部関西国際空港・大阪国際空港課 課長
大江 吉仁 国土交通省近畿地方整備局企画部企画課 課長補佐
勝井 健二 大阪府政策企画部空港戦略室 課長補佐
吉村 文章 兵庫県国土整備部県土企画局空港政策課 課長
野口 浩 大阪市計画調整局計画部交通政策課 空港等広域計画担当課長
中野 正明 神戸市みなと総局空港事業室 推進課長
中西 康真 公益社団法人関西経済連合会地域連携部

副査・事務局

山内 芳樹 一般財団法人関西空港調査会 参与兼調査研究グループ長

究をしてきました。また空港基本施設とターミナル等の「上下」で運営主体が分かれていることが問題とされています。国や自治体の空港運営ではどうしても効率化インセンティブが機能しないこと、その改善方策として海外の事例に着目して参りました。

第2回目の研究会では新日本有限責任監査法人エグゼクティブ・ディレクターの福田隆之様に「公共施設での運営権制度・契約と空港について」のテーマで発表していただきました。

第3回は、三菱商事の石田哲也様に「いま何故 コンセッションなのか・・・三位一体と成長戦略」と題して話していただいて、提言の内容に取り込んでより充実したものになりました。

基本認識として先ほども申し上げたように環境の変化が大きくLCCの進出にしてみてもすべての空港が恩恵を受けるわけでもなく、拠点になっている空港も将来、永続的かどうか不確定であること、鉄道との競争や就航便数の減少に悩む地方空港も揺らいでいる現状を含めて研究していかねばならないということでございます。

◆上下一体化

上下一体化され株式会社形態をとっているハブ空港の形に持って行くのが望ましいということ、海外で見られるような株式売却やコンセッションをやって行く方向を見出すということです。インフラ全般に言えることですが、コアの部分でかなり資金調達が難しくなっているのが問題意識としてあります。それをクリアするために内部相互補助で競争を歪めないような方策が探られなくてはいけない、幸いに空港経営の場合、航空収入と非航空収入を合わせてシングル・ティルという言い方をしますが、その形で空港施設使用料を引き下げてキャリアに飛んで来てもらうという1つの解決策もあります。そういうことを探って行けないかと。ただ海外ではファンドマネーが入っているケースも見られ、かなりドラスティックに変容しています。それと比較して我が国では国管理・自治体管理

で、しかも上下が一体化されていない中で、どういう手続きを踏めば改善できるのかというのが24年度の研究の大事な論点でした。

◆空港民営化

空港民営化の方向として現状把握、民営化の手法、運営権譲渡の3つに分けて分類して見ました。例えば、民営化の手法として公有比率50%以上にする場合には、運営権譲渡によって民間企業に近づくことが可能ですし、50%以下の空港は基本的に民間企業とみなせるわけで、経営自主権の確保ができていますと判断できます。また運営権を譲渡する時に受託企業が世界的な専門企業なら効率的経営を追求するわけですが、複数の資金提供集団に任せたら無責任な経営体質が蔓延することになります。そういう点に着目しながら分類出来るという意味でまとめられています。

◆コンセッション

わが国ですべての空港について、株式売却を実行することは容易ではないと思います。魅力ある会社として認められる空港は数少ないのが実情です。その中でどうやって企業価値の向上を図るのが、その手法を考えて行くと、公有の状態政府が公的な管理の下に置きながら、コンセッションという方法で、運営権を譲渡して民間の活力を入れて行くやり方が考えられます。関空・伊丹には累積債務の問題もありますが、成田との競争等で厳しい状況に置かれている中で、成長戦略の提言に従って関空のバランスシート改善に向けて現在、改革の道を進めているところではあります。

◆イギリスのルートン空港

世界でも大規模空港のコンセッションは事例として少ないです。イギリスのルートン空港が有名です。しかし、参考例が少ないので今後の改革でどのように進めたらよいのか、今1つはっきりしていません。コンセッションの期間は一般的に30年と言われていています。受託企業に設備投資をしてもらう意味からも、インセン

ティブを付与するためにも長期間にならざるを得ません。例外的に90年や100年、あるいは無期限というケースもありますが、効率性が改善できるのかという点で疑問が出て来ます。

研究会では24年度からルートンについてかなり調査して来ましたが、実は今年7月になってルートンは大きく揺れています。イギリスの地方自治体が所有する空港でしたが1998年に30年間にわたり運営権をロンドン・ルートン・エアポート・オペレーションズ株式会社に譲渡しました。その後株主変更等があった2005年にスペイン企業のACDL (Airport Concessions & Development Ltd) に買収されました。ACDLはスペインの建設会社アベルティスが90%出資の会社で、空港を運営していましたがアベルティスがルートン空港から撤退したいと公式の場で表明しました。従ってルートンの評価も若干変わって来ますが、これまでは先進国の中で比較的うまく動いて来たコンセッションとみなされてきました。

1998年から30年後のことを予測するのは難しいのですが、2015年に向けて中間見直しの機会があった時に、運営方法をめぐる意見の相違が起きたと考えられます。ルートンの自治体はLCCのイーゼージェットを中心に旅客数が増加しているのだから、コンセッションの受託企業にもっと投資してほしいと主張しています。このように契約内容の細部についての交渉が、今回のトラブルの原因になっているようです。

◆空港公有化に逆行するケースも

現在ACDLはウェールズとベルファストにある空港を手放しています。カーディフ空港は売却されましたが、購入したのは地元の自治体で公有化に戻っています。民間による複数空港の一括運営がよいと私は評価して来ましたが、ACDLの事例を見ていると混乱してしましますし、ガバナンスが効いていない時には公有化に逆行することもあり得るのがわかりました。ルートンは結局、スペインの空港会社アエナが米国の金融会社と共同で、2031年まで責任を持って運営する契約がなされたというニュース

が流れています。またフランスにはビンシィ (vinci) という会社も山岳地帯の小さな空港ですがコンセッションを行っています。それよりもドイツのホッホティーフ (Hochtief) という会社の方が有名ですし、このコンセッションも現在、流動的で株式比率が変わって来ています。

◆新関空会社のケースは

申し上げたいのは、関空・伊丹の場合、株式売却の見通しが立たないために、新関空会社の株式に関して政府は100%保有してコンセッションに掛けるという動きをしていますが、ドイツのホッホティーフの場合、6つの空港を持っていてオーナーとしてハンブルグ市やデュッセルドルフ市が入っているながら、運営権についても譲渡されています。

頭の体操のような話ですが、日本の場合は株式売却が難しいからコンセッションに掛けるのに対して、ドイツの場合は株式を売却した上で、更にコンセッションに掛けています。しかも運営権の期限はなしという形になっています。私は民営化とどう違うのかと、指摘しましたがそのような事例が見られます。

他のギリシャ、ハンガリー、オーストラリアに関しても、政府等がガバナンスを効かせながらホッホティーフという会社にコンセッションさせているというわけです。要するにガバナンスを効かせている主体がいるということ、その中で技術的に空港を動かせるホッホティーフという建設会社が専門集団として入っていると理解できます。

◆PFI法改正から新たな空港入札

新日本有限責任監査法人エグゼクティブ・ディレクターの福田隆之様からは、PFI法改正から今回の新たな空港入札法という流れの中でSPCを作ったり、加盟ファンドを作ったり、これまでの指定管理者より一歩踏み込んだ形で空港を動かしていくことが可能であるというスキームをご紹介いただきました。コンセッションはいろんなやり方がありますが、これまでの

指定管理者のような失敗でなく、もう少し自由度を与えて、日本の場合は難しいと思いますが、将来的に空港使用料とかも民間事業者が設定出来るような可能性を探ってほしい。いきなり制度を変更するのは難しいので、コンセッションという形で民間事業者の枠を設けて、いろんな業務の整理をして下さっています。それを包括的に委託を受けた会社が自由に決められるようにしましょうと官民の役割分担を示しました。すでに加入ファンドが来ていますので、それを主体に官民が協力して空港経営が動くと思っています。研究会としてもそれが妥当ではないかと考えております。

三菱商事の石田様のご報告はコンセッションと三位一体というキーワードでした。地域の役割をこれから担って行ってもらわないと困るということを強調されていました。アジアとの繋がりの中で観光市場を広げ、アジアの競争時代が到来するけれど、いかに空港の競争力を上げるかが重要な課題であると主張されました。

研究会全体の提言は、①空港施設の上下一体化のための収支透明化・統一化を図ること、②コンセッションに向けて投資リスクを下げなくてはいけないこと、③事業価値向上に向けては空港全体の収入増加と自立化と中長期的ビジョンの提示、地域とのコミュニケーションの実施を図ること等があります。イギリスの空港経営研究者と意見交換していて指摘されたのはマスタープランを誰が作るのかということです。ルートンは2006年にACDLがマスタープランを作りました。その後、自治体も異なる見解を提案し、ミスマッチを起こしています。それがトラブルの原因になったであろうと指摘してい

ます。マスタープランは誰が作るか、誰の責任で出すのか、ということを決めておかないと齟齬をきたしてしまったというのが今回の事例で明らかになりました。すべて契約で動きますので日本が1つの自治体、国管理の中でやって来たことがクローズドな世界ではなくて、もう少しオープンな原則でやってもらいたいと思いません。

更なる提言でエアラインの拡大は難しいし、1つのメガキャリアやLCC依存は非常に危険です。発想を転換して複数のエアラインの拠点になるような料金施策、運航コスト削減のための規制緩和、季節限定便やチャーター便の活用、就航先の空港・地域との連携強化が挙げられます。フランスのシャルルドゴール空港を動かしている会社ADPが2012年5月にトルコのTAVという空港会社に38%出資しています。中東の需要をヨーロッパに入れる意味で意識の高い行動だと思います。

◆おわりに

研究会はいつも時間が足りないと感じるのですが、3回開いて積み残しとなっている今後の課題は、インフラの拡大のための制度設計や民営化に向けた空港の情報公開等の問題です。特に、商業ベースだけで動けない大規模災害時の空港の重要性について考慮しなければなりません。空港ビジネスを巡るリスク問題等への対応もこれから考えさせていただきます。まだ確定しておりませんが、地域密着型の空港、三位一体の空港改革をテーマとして、今年度も取り組んでいく計画を事務局と話しています。以上で私の報告は終わらせていただきます。

平成24年度空港経営研究会の報告書は関西空港調査会のホームページ
(<http://www.kar.or.jp>) からダウンロードできます。

平成24年度研究事業成果報告会

平成 25 年 8 月 6 日 (火) 大阪キャッスルホテル7階

航空需要創出研究会

～ビジネスインバウンド需要の拡大～



研究会主査 神戸大学大学院教授

竹林 幹雄 氏

◆はじめに

神戸大学の竹林です。航空需要創出研究会の目的は「ビジネスインバウンド需要の拡大」です。先ほど野村先生が、空港は何とか自力でやるように努力しようという話をされましたけれど、われわれの研究会の方ではどんなお客様をつかまえたら儲かるかということを研究している、と考えていただいたらよいかと思います。

分かり易く言うとお金を払ってくれる人を増やそうというわけです。観光インバウンド、観光客の一人当たりの消費額はそれほど多くありません。恒常的に来てたくさんお金を払ってくれる人をつかまえる方がよいのは当然で、いわゆるビジネスインバウンドが重要となって参ります。ただビジネスの人たちは放っておいて来てくれるような人たちではございませんので、どういう仕掛けをすればよいのかを探していくのが今年度の研究会のテーマでした。

◆研究会の概要

研究会の第1回は、私が全体像をお話して、関西空港調査会の山内さんがインバウンドの現状を説明しました。大阪商工会議所の川端啓恵さんがインセンティブ旅行

◆研究会の開催実績

開催日	テーマ	講演者
第1回 平成24年 7月27日	24年度研究内容について	神戸大学大学院 教授 竹林 幹雄
	インバウンド需要の概要について 大阪商工会議所におけるインセンティブ旅行誘致活動	関西空港調査会 参与 山内 芳樹 大阪商工会議所地域振興部 課長 川端 啓恵
第2回 平成24年 10月12日	ビジネスインバウンド (MICE) 需要の拡大	日本コンベンションサービス㈱ インバウンドツーリズム研究所 所長 廣江 真
第3回 平成24年 12月4日	進む医療の国際化 ～アジアの医療ツーリズムの動向～	㈱日本政策投資銀行 産業調査部 副調査役 植村 佳代
第4回 平成25年 2月26日	24年度研究会のまとめと提言	神戸大学大学院 教授 竹林 幹雄

◆研究会メンバー

航空需要創出研究会 登録会員名簿 (24年度)	
(順不同、敬称略、平成25年1月1日現在)	
主査	竹林 幹雄 神戸大学大学院海事科学研究科 教授
メンバー	大田 康介 新関西国際空港株式会社技術・施設部 施設計画グループリーダー 轟木 一博 新関西国際空港株式会社経営戦略室 総合企画グループリーダー 高野 敬二 新関西国際空港株式会社経営戦略室 経営管理グループリーダー 松居 雅人 新関西国際空港株式会社コンセッション推進部
コンセッション準備グループリーダー	福村 和広 株式会社Jプロデュース 第2営業局第3営業部チーフプロデューサー 山脇 裕生 株式会社 KNT ASIA 部長 津田 裕史 株式会社日建設計 CR部 課長 藤本 勝 五洋建設株式会社大阪支店 調査役 中尾 健良 三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社研究開発第1部 部長 兼 社会資本マネジメント研究グループ長
	大塚 英生 南海電気鉄道株式会社 ツーリズム事業部 課長 滝本 哲也 株式会社南海エクスプレス ソリューション営業部 執行役員 片岡 真己 株式会社日本政策投資銀行関西支店企画調査課 調査役
オブザーバー	上小牧 司 国土交通省大阪航空局空港部 次長 中西 保宏 国土交通省大阪航空局空港部関西国際空港・大阪国際空港課 課長 大江 吉仁 国土交通省近畿地方整備局企画部 企画課 課長補佐 勝井 健二 大阪府政策企画部空港戦略室 課長補佐 吉村 文章 兵庫県県土整備部県土企画局空港政策課 課長 野口 浩 大阪市計画調整局計画部交通政策課 空港等広域計画担当課長 中野 正明 神戸市みなと総局空港事業室推進課長 中西 康真 公益社団法人関西経済連合会地域連携部 川端 啓恵 大阪商工会議所地域振興部 課長
副査・事務局	山内 芳樹 一般財団法人関西空港調査会 参与兼調査研究グループ長

(報償旅行)について報告してくれました。2回目はMICE(Meeting Incentive travel Convention Exhibition)についての報告、3回目は医療ツーリズムについて、最後の4回目で私がまとめを行いました。

まず全体像についてお話しすると関西発着でどのようなお客様が増えているかを調べました。はっきり言うと中国頼みなのです。韓国も多いのですが竹島の問題等でガクッとするわけですけど割と近隣の国のお客様が多いのです。関西はアジア特に中国のお客様に頼っているわけです。先閣諸島問題がありますけどこれからは伸びてくれるだろうと考えています。

かつては中国へ出て行って商売しようとしたのですが、最近では中国の方が日本へ来て日本で商売を立ち上げています。日本の会社を買収したりすることが実際起こっています。例えば富山の製薬会社を買収し日本の販売ルートを確認するなどのケースが実際にあります。日中の関係も10年前とは違っています。

訪日外国人の消費額は一人平均約11万円ですが、インセンティブや業務目的の旅客は3割以上高いのです。ビジネス客をつかまえる方が有難いのです。ただどこへ行っているかと言うと圧倒的に東京が多い。大きく離れて2位が大阪、3位京都、10位神戸となりますが、ビジネス目的となりますと相当大変だというのが実情です。

◆インセンティブ旅行

大阪でビジネス客をつかまえるための仕掛けを何かやっているのかということでは、大阪商工会議所がインセンティブ旅行で来てもらうために旅遊都市化推進プロジェクトを立ち上げています。千客万来都市プランの戦略プロジェクトを掲げてやっています。このターゲットもはっきり申し上げれば中国ですが大中華圏(台湾や香港、シンガポール)に広げての取り組みをしています。

◆MICE

大きなテーマであるMICEについては、日

本コンベンションサービス株式会社執行役員でインバウンドツーリズム研究所長の廣江真さんに報告していただきました。

日本のMICE、アジアのMICEの事情はどうなっているのか、基本的には国際会議や報償旅行等を含めて受け入れる施設や体制、そういうMICEを招く方策等あるのか等の話でした。その中で特に日本は頑張っているけれど関西はMICEを開催するだけの基礎がないという指摘です。

アジアの都市における開催件数では圧倒的一位でシンガポールです。便利だし会場やすべての装置が揃っています。二番手に韓国・ソウルが続きます。日本では東京が3番目、横浜が7位、京都が12位、神戸が17位、大阪は19位です。施設の整備も大切ですが国際会議を招くだけのコンテンツが必要なのです。例えばバイオやライフサイエンス、京都大学・山中教授のiPS細胞等の素地はあります。それをタネにしてお客様を呼ぶ仕掛けを作らねばなりません。これらのお客様は飛行機で飛んで来ます。関西で開催されると関空発着になり効果は大きいのですが、関空が受け入れやすい造り具合になっているかというところ少し問題があるようです。

◆医療ツーリズム

もう一つは医療ツーリズムです。日本政策投資銀行の植村佳代さんに「進む医療の国際化～アジアの医療ツーリズムの動向～」と題して報告していただきました。

私の知り合いも韓国で治療を受けて来た経験を持っていますが韓国の医療ツーリズムは進んでいます。医療ツーリズムは(いろんな国の例を見ると)はっきり言えば相当儲かると考えられるわけです。滞在型の旅行になり、しかも家族も付いて来るので消費額は相当な高額になって波及効果も大きいのです。

日本はほとんど進んでいませんが、周辺国の韓国やタイ、インドは医療ツーリズムに積極的に参入しています。それが日本を除くアジアの実態なのです。日本の有名な俳優の奥様が韓国・済州島で出産したと報じられていました

が、外国人が安心して出産出来るシステムが確立しています。インドネシアもシェアを上げて来ています。いずれにしてもアジアはこのような動きの中心にあります。日本は全く後進国状態です。厚生労働省としては広げていく話になっているのですが、現実ほとんど手つかずです。(欧米と比べて安価で高度医療が受けられるということで) アジアでの医療ツーリズムが欧米では大人気になっています。例えばアメリカやドイツなどからタイへ行って医療を受ける方たちが増えています。欧米では医療費が高いので航空運賃を払っても安くして優良な医療を受けられるというのが、人気の理由です。日本はこのような体制を整えられなかった。1つは言葉の壁があります。英語が(窓口なども含めて普通に)通じる病院はなかなか無いのですが、内閣府の総合特区で、現地の人が母国語で医療が受けられるような特区を東京に造ろうと動き出しています。

ようやく東京でスタートしたのですから関西ではまだ先のようにですけど、少し考えて見ませんかという状況です。

◆研究会の提言

研究会としての提言は MICE 振興のために誘致戦略をしっかりとやろうと言っています。さらに関空はディスティネーション空港と言われていますけど、それを逆手に取って出来ることを探そうと提言しています。昔のディスカバー・ジャパンじゃないですけどもう一度、関西で出来る仕掛けを考えようというわけです。そのための組織を作ること。

MICE を呼ぶためには IT 技術が整っていないければなりません。インテックス大阪では無理です。そういうことを含めて考えて行こうと提

言しています。

医療ツーリズムの拡大においてわが国は言語の壁をなかなか解消出来ませんから、外国の言語(英語に限らない)を理解出来る医師の養成、厳しい条件ですけど絶対必要です。美容や健康増進、ヘルスケア、出産、整形外科などの得意分野を見極めて手を打つことが必要です。日本が比較優位と考えられているのは医療器具や医療技術です。一方、医薬品では日本国内では未承認でも海外では普通に使われている医薬品はかなりあります。それらを常備薬品として持っている外国人は結構いるのです。そういう規制緩和を少し考えてほしいと頑張っています。

例えば関西の国際戦略総合特区で薬監証明の電子化が始められています。そういうグローバル化へ進めようと提言しています。

◆おわりに

最後に、ビジネスインバウンドを全般的に拡大するために環境整備が必要で、関西に優位性のある産業技術を活用したバイオ、メディカル等の得意なものを探して何とか日本で仕事を恒常的にやってくれることが必要です。(こういった人向けに外国でも行われている施策を参考に) ビジネスジェットの容易化を提言します。これはあくまでも超リッチ向けです。ビジネスマンが日本国内にジェット機で来た場合、日本国内で受け入れる規制緩和、手続きの簡素化、容易化が必要です。

研究会のテーマの中には少し倫理的にどうかという話もありましたが、それらを含めてビジネス客を集めるためにはどうしたらよいか、ということを勉強した1年でした。ありがとうございました。

平成 24 年度航空需要創出研究会の報告書は
関西空港調査会のホームページ (<http://www.kar.or.jp>) からダウンロードできます。

平成24年度研究事業成果報告会

平成25年8月6日 大阪キャッスルホテル7階

関西空港の事業価値向上に関する研究会

～マイシティ・マイエアポートの実現～



関西空港調査会参与兼調査研究グループ長 **山内 芳樹**

◆研究会の概要

本研究会の目的は、関西空港の事業価値向上に関する研究会という名称のように、関西空港のコンテンツを活用して、いかにして関西空港への来港者を増やし、事業価値を向上させるかということです。研究会には賛助会員の民間企業の方のほか、オブザーバーとして情報提供していただくために新関西国際空港株式会社の経営戦略室の方にも加わっていただきました。

研究会では、いかに来港者を集めるかということがミッションですので、人を集めるエキスパートの方のお話を聞いて、それを参考にアイデアをまとめるといことにしました。第2回から第4回まで、異なる講師の方から人集めのお話を聞きました。

◆非航空系の来港者

来港者と言っても、どのような来港者を増やすのかについて色々議論があったのですが、結論から言えば、非航空系の来港者を増やしましょうとなったわけです。空港には色んな来港者がありますが、大きく分けて国内線と国際線の航空利用者、空港内のテナントで働く従業員、それ以外に航空旅客の見送りや

◆研究会の開催実績

回	時期	検討内容
1	2011年 10月2日	○「関西空港の利用の実態」 関西空港調査会参与 山内芳樹 ○「関西空港の事業価値向上の戦略と方策」 新関西国際空港株経営戦略室調査役 池田 均 新関西国際空港株技術・施設部企画グループ 鳥井和樹
2	2011年 11月9日	「コミュニティデザイン 人と人をつなぐ仕組みを作る」 Studio-L 代表 山崎 亮
3	2011年 12月11日	「空港の活性化も、BRANDING 発想」 大阪府立江之子島文化芸術創造センター館長 甲賀雅章
4	2012年 2月22日	「関西空港へ集客アイデアについて」 中央復建コンサルタンツ株計画系部門 日下郁恵 阿久井康平
5	2012年 3月29日	「関西空港の事業価値向上のための新たな活用方策について」 関西空港調査会参与 山内芳樹

◆研究会メンバー

関西空港の事業価値向上に関する研究会 研究会メンバー

(順不同、敬称略、平成25年1月1日現在)

○登録メンバー

谷河 秀信	株式会社大林組大阪本店建築事業部営業部副部長
大村 光正	東亜建設工業株式会社大阪支店関空事務所所長
米村 博文	栗原工業株式会社西日本営業本部営業部長
林 秀行	イオンデイトラスト株式会社近畿営業部次長
木俣 順	中央復建コンサルタンツ株式会社計画系部門総合政策グループ統括リーダー
谷垣 俊彦	関西電力株式会社お客さま本部地域開発グループ課長
中川良一郎	清水建設株式会社関西事業本部企画部長
徳弘 仁志	三菱重工株式会社関西支店支店長付
玉井 宏	株式会社きんでん 経営企画部長
藤本 勝	五洋建設株式会社大阪支店 調査役
橋本 正信	株式会社竹中工務店大阪本店営業部 主任
浅野 恒平	東洋建設株式会社大阪本店土木部工事課長
増森 毅	パナソニック株式会社本社関西渉外室部長
横山 祥生	JFEスチール株式会社大阪建材・プロジェクト営業部土木建材室長
松川 康司	南海電気鉄道株式会社経営政策室経営企画部長
作田 善宏	前田建設工業株式会社関西支店土木営業部民間営業チーム長
伊織 憲幸	株式会社日建設計企画開発部主管

オブザーバー

池田 均 新関西国際空港株式会社経営戦略室調査役

○事務局

山内 芳樹 一般財団法人関西空港調査会 参与調査研究グループ長
小西 桂 一般財団法人関西空港調査会 参与

出迎えのために訪れる人たち、あるいは空港内の見学施設に来られる人たちがあり、これらの方々を非航空系の来港者と定義しています。

関西空港の1日当たり来港者（片側）は2004年のデータで約4万5,000人、このうち航空利用者が約2万人、非航空系来港者（送迎、見学、商用等）は約2万人、その他にテナント従業員が約6,000人となっており、航空利用者数と非航空系来港者のボリュームはほぼ同じです。したがって、非航空系来港者を増やして行くことが、空港の商売にとっても重要ではないかと考えたわけです。非航空系来港者がどういう特性を持つ人たちかという10代～20代の若い年齢層の割合が高いことです。アクセス手段としては圧倒的に自家用車で、どこから来るかという近場の大阪府とか和歌山県です。もう一つの特徴は同行者数が3、4人で、ファミリーで来られる方が多い。また見学者は、施設のオープン時には、たくさん来るが、時を経るにつれて右肩下がりになって来るので、回復するには施設をリニューアルする、料金施策を行うなど、何か手を打たないとじり貧になるという特徴を持っています。

◆非航空系の来港者の増やし方

また空港内では色んなイベントを開催していますが、地元と一緒に参加するイベントだと数万人規模の来港者になります。こういった特徴を押さえた上で非航空系来港者を増やすにはどうしたらよいかと考えたわけでありませう。航空系来港者（航空旅客）を増やすには路線や便数を拡大するなど航空サービスを向上させるのが1番です。非航空系来港者は、空港の施設を見るために来たり、空港内のコンテンツを楽しむために来ているのですから、施設やコンテンツを拡充させればよいわけです。ただし、非航空系来港者のため、お金をかけて施設やコンテンツを拡充し続けることが果たして空港会社にとってよいのかという疑問が出て来ます。人を集めるための戦略としては、従来型では有名人を招く大規模イベントやテーマパーク等の施設等が考えられて来ました。しかし問題

点としてはイベントが終われば人は来なくなるし、施設は飽きられたら来場者が減る。また仕掛ける側とお客様が完全に別物、つまり二極構造です。あるいは、お金をかけたイベントには人が集まるけれど、お金をかけないイベントには人が集まりにくいというような問題点があります。したがって、施設やお金に頼る従来型の方法ではない集客方法を考えてみようということになりました。

◆少人数を何回も集める

第2回研究会では、人集めについてコミュニティ・デザインのプロの方のお話を伺いました。1回のイベントで10万人を集めるのではなくて、1,000人を100回集める仕組みはどうだろうかというヒントをいただきました。少人数で何回も人が来てくれるような仕組みとしては、お客さんにもなり、売り手にもなるような「お客さん市民」を増やすことがとりあげられました。その事例として公園の計画・整備段階から、市民自身に公園整備やアイデアの提供をしてもらいながら公園造りを進めることによって、参加した市民が新たな利用者を連れて来たり、公園の運営に協力するなど、施設側の人間にもなってくれるという話でした。

◆「観光」から「感幸」へ

第3回研究会では、人を集める別の戦略として、何度も人が足を運ぶようなまちづくりのために、名所を見る「観光」から、感動を味わえるような「感幸」で人を呼ぶ仕組みが重要であるというお話もありました。あるいは他所と徹底的に差別化することで人を呼ぶ。こういうことが集客には重要だというお話があったわけです。

◆2期島未利用地をデザイン

第4回研究会では、研究会参加者からの提案をいただきました。関西空港の特徴を生かして人を集める方法が提案されました。例えば、関西空港の2期島の広大な未利用地を活用してF1レースの出来るようなサーキットやマラソ

ンコース、サイクリングコース、カジノやゴルフ場、キャンプ場にするのはどうかという提案がありました。

◆キーワードは「関係性」

以上のような集客のお話を踏まえ、研究会としては、最終的に非航空系のお客様を集めるためには、気軽に何回も空港に来られるような戦略で人を集めたらどうかという結論に至ったわけです。キーワードとして我々が提案したのは「関係性」という言葉です。マーケティングの世界でも関係性マーケティングという専門用語があるようですが、この意味は来てくれる方やその方が住んでいる地域の関係性が空港内にあるということです。言い換えれば「自分たちの空港」と思えるような何かが空港にあることです。タイトルに「マイシティ・マイエアポート」と付けたのはそういう意味で、空港内に自分たちの活動の場がある、あるいは空港を自分たちで動かしている、作っていると思えるようなことがある、こういう仕組みで人を集めましょうというのが今回のアイデアの柱でございます。

この「関係性」のコンセプトに基づいて、最終的にいくつかのアイデア出しをさせていただいています。

◆NPO や市民団体の活動の場に

コミュニティ・デザインのプロの方のお話の中からのアイデアを引用したもので、NPO等の市民団体等に関西空港の小スペースを開放して、市民団体の活動を公開・展示することによって人を集めるものです。近鉄のハルカスなどでも同じ人集めの手法が使われているそうです。

◆瀬戸内国際芸術祭国際ゲートに

また、関西空港というのは、国際空港であり、海上の島ですから、出入り制限などさまざまな

制限があります。それを逆に生かして国内で試みられていない先進技術や国際化に関連する規制緩和の実験場にすることが売りになります。

また、関空島は瀬戸内海の1つの島です。従って、関空島は瀬戸内法という環境保全の規制対象地域になっているわけです。厳しい環境規制を逆に生かして世界的な環境空港を売り物に出来るし、最近、人気の瀬戸内国際芸術祭の国際ゲートとして世界の人たちが瀬戸内に来ていただく玄関口になることも可能です。

◆関空版マイスター制度

あるいは、最近まちや名所などで流行りのマイスター認定の関空版も考えられます。空港ではエアラインをはじめ管制官や税関、航空貨物などの色んな専門職種の人が働いているので、その方たちに講師になってもらい、受講生に関空マイスターや空港マイスターを資格を認定して特典をサービスすることも盛り上げの一助になります。

◆関空名所 100 選

あるいは、関空の名所づくりと称して、連絡橋が美しく見えるポイントとか離着陸のよく見える場所とか関空名所100選の提案なども有効です。

また、関西空港に到着した海外旅行者に地元住民が家庭滞在体験やお祭り体験を提供すること、関西空港に出入りする海外の有名人、関西出身の著名人やスターのサイン、記念品等を展示するコーナーを設けるアイデアも有効かと思えます。

◆おわりに

アイデア提供だけの話で、どこまで実現性があるかは分かりませんが、関西空港を自分の空港と思って楽しむお客様が増えれば幸いという思いで、様々なアイデアを出させていただきました。以上で説明を終わります。

平成 24 年度関西空港の事業価値向上に関する研究会の報告書は
関西空港調査会のホームページ (<http://www.kar.or.jp>) からダウンロードできます。



新関空会社の海外空港ビジネスはどこまで拡大するか

産経新聞大阪本社編集局経済部 中村 智隆

新関西国際空港会社が海外空港の運営関与に乗り出した。手始めはベトナム空港にある給油施設のコンサルタント業務。受注額は決して大きくないが、安藤圭一社長は「(海外空港ビジネスの) いいスタート」と期待を寄せる。新関空会社が海外空港の運営に関与するのは、コンサルティング料収入などを上げるとともに、24時間運用可能な関西国際空港と、騒音対策などを進めてきた大阪(伊丹)空港を一体運営するノウハウの高さを国内外にアピールすることで、平成26年度を目指す両空港の運営権売却(コンセッション)実現の一助とするためだ。ただ、新関空会社はミャンマー新空港などの案件で入札に参加しながら、先行する韓国勢などにさらわれた苦い経験がある。今後、海外空港との提携も含め、どうやって遅れを挽回するのか。目が離せない状況となっている。

◇アジアを中心とする空港運営への関与で、事業価値の向上を目指す

ベトナムの案件は、新関空会社のグループ会社「新関西国際空港エンジニアリング」が国際協力機構(JICA)を通じて受注した。首都ハノイのノイバイ国際空港で新たに導入される同国初の給油施設のコンサルタント業務。給油施設は日本の政府開発援助(ODA)により建設中で、2015年4月に供用を開始する予定の第2旅客ターミナル(T2)で導入される。地下の配管から航空機に給油する「ハイドラント方式」で、日本では関西国際空港や成田空港などで使われているが、ベトナムでは初めてだ。

新関西国際空港エンジニアリングは、スタッフを現地に派遣するなどして来年3月まで施設の運用や管理について助言する。受注額は約

1,200万円で高額ではないが、新関空会社が海外空港の運営に関わるのは初めてで、安藤圭一社長は「事業価値の向上につながる」と強調した。成長するアジアや新興国では、空港や港湾などインフラの建設・整備資金を国だけではまかなえず、民営化や、民間資金を導入する動きが活発化している。こうした中で、新関空会社は今後もカンボジアなど東南アジアを中心に海外空港の運営に関与していきたい考えだ。

新関空会社が積極的に海外空港ビジネスを進めるのは、コンサルティング料が得られるほか、互いに着陸料を引き下げるなどして新たな路線を開設できる可能性もあるためだ。また、「(両空港以外でも)オペレーションできるといいうことを発信するため。事業価値向上のためのアピール」(新関空会社幹部)の位置づけでもあるという。そして新興国側としても、「複数空港を安全に運営するノウハウをほしがっている」(安藤社長)という事情がある。ウィンウィンの関係ということだ。

◇ミャンマー新空港などの案件に参加するも、中韓勢に「惨敗」…

こうした考えから、新関空会社はミャンマーの案件も狙っていた。旧首都ヤンゴンのヤンゴン国際空港の拡張・運営にかかる入札に双日などと組み名乗りを上げたほか、同空港の北東約80キロにあるパゴー市で2018年の供用開始を目指すハンタワディ国際空港の建設・運営権入札にも大成建設などと参加した。政府開発援助(ODA)や債務免除を約束する日本政府の後押しも受け、オールジャパンで臨んでいた。

しかし海外空港ビジネスは、まさに生き馬の目を抜く世界。新関空会社連合は、いずれも事

前審査は通過したものの、ミャンマー政府が8月に落札した企業連合を発表した中に、新関空会社の名前はなかった。事業規模150億円とされるヤンゴン国際空港の案件は、これまでも同空港を運営してきたミャンマー企業「アジア・ワールド」と中国などの企業連合が落札。同1千億円といわれるハンタワディ国際空港は韓国・仁川国際空港などの企業連合がさらった。

アジア・ワールドはミャンマーの有力企業。中国の支援で整備が進むチャオピュー港の建設も受注するなど、中国との太いパイプで知られる。韓国勢は日本以上のトップセールスを展開したとされ、業界では「韓国は無償の資金援助を約束したという話がある。日本はODAを約束したが、ミャンマーが円借款という借金を嫌がったのでは」との声も上がっている。

日本勢では、日本航空などが出資する商社「JALUX」（東京）と三菱商事の企業連合が、同約60億円のマンダレー国際空港の案件を落札しただけだった。国土交通省は4月、官民一体で空港インフラ受注を目指そうと、大手商社や空港会社など57社による協議会を発足させたが、国際的にみて、日本勢は空港運営ビジネスで出遅れているともされる。先行する中国・韓国勢にどう対抗し、アジア・新興国ならではのカントリーリスクをどうやって回避するのか、乗り越えるべき課題は多い。新関空会社をはじめ日本勢には、オールジャパンのあり方を見直しつつ、次の案件に臨んでほしい。

◇豪空港などとは提携の動きも

一方で、新関空会社は豪ゴールドコースト空港の運営会社と戦略提携を結んでいる。提携により、着陸料の引き下げなどで両空港が連携すれば、LCCなどの航空会社が就航しやすくなる。安藤社長は「航空会社が新規就航や増便する動機付けにつながる」と強調する。ゴールドコースト空港はLCCを成長の柱に位置づけており、新関空会社はLCC専用ターミナルの運営ノウハウなども吸収したい考えた。

また新関空会社は、カナダのバンクーバー国際空港を運営する公社とも提携しており、関空

ーバンクーバー線の再開に向け、航空会社への働きかけなどで協力している。

新関空会社は4月に「国際・事業戦略室」を新設し、語学や海外の空港事情に精通した人材を育成している。これまでに培った安全性確保や商業施設の誘致、埋め立て方式による空港運営などの知見を活用し、海外空港の運営受託を中心に業務を拡大していく構えだ。

関空と伊丹のコンセッションまで、残された時間はあまり多くない。新関空会社が海外空港との運営関与や提携をできるだけ広げ、少しでも事業価値向上につなげられるよう祈るばかりである。



合併企業の運賃設定行動 ～USエア合併とデルタ航空合併のケース～



福山平成大学 経営学部経営学科
朝日 亮太
(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1. はじめに

近年、欧州および米国で航空会社の合併が相次いでいる。航空産業の合併について、これまでの研究は、経営の効率性の増加や費用削減などを合併の効果として指摘してきた。また合併が合併企業の市場支配力を強め、運賃の上昇、便数の減少を生じることも実証されてきた。しかしながら、既存研究の多くが1980年代の合併を対象としている。近年の合併の背景にはLCC (Low Cost Carrier、低費用航空会社)の成長やオープンスカイへの対応などがあると推察されるため、新たにこれらの要因を考慮した分析を行う必要があると考えられる。以上を踏まえて、本稿は2005年に行われたUSエアとアメリカウエストの合併(アメリカウエスト航空がUSエアを吸収合併し、名称をUSエアとした)と2008年に行われたデルタ航空とノースウエスト航空の合併を対象とし、USエアおよびデルタ航空の運賃設定行動の合併前後の変化について分析を行う。分析では特にLCCとの関係に焦点をあてる。

2. 分析手法について

分析にはMurakami and Asahi (2011) や朝日 (2013) で用いた航空会社の運賃設定行動を説明する関数を応用する。具体的には、この関数に合併企業の運賃設定行動の変化を観測するためのダミー変数を導入し、合併前後にこのダミー変数の係数に変化があるかを分析する。今回の分析で用いられるデータは米国航空産業を対象にしたもので、2003年から2010年の各年の第四四半期のものである(データの出所はOD PLUS発行のDB1A)。

今回は合併の影響の及ぶと考えられる路線を、合併企業2社が同時運航している路線(以下overと表記)、合併後に運行企業が入り替わった路線(例えば、合併前にアメリカウエスト航空が運航していた路線が合併後にUSエアの運航となった路線、以下chaと表記)、合併企業が継続して運航している路線(例えば、USエアが2003年から2010年まで運航している路線、以下conと表記)の3路線に区分、そしてこれらの路線をLCCの有無で分け分析を行った(LCC運航路線には各路線の末尾にLがついている)。つまりover、cha、con、over_L、cha_L、con_Lの6つの路線における合併企業の運賃設定行動について分析を行っている(この区分は、Hüschelrath and Müller (2012)を参考としている)。

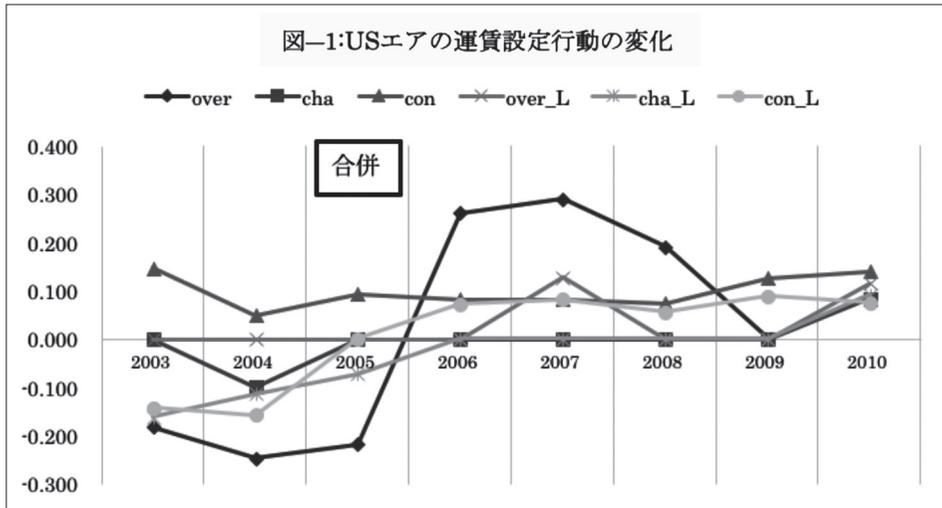
3. 分析結果の検討

分析結果は図一1と図一2に表している。これらは、合併企業の運賃設定行動に関するダミー変数の係数の変化を示している。横軸は年、縦軸はダミー変数の係数の値である。この係数の値の上昇は、合併企業の運賃上昇行動を表す。また係数がマイナスとなっている場合は、合併企業が競争的な運賃設定を行っていることを示している。

3.1. USエアとアメリカウエスト航空合併のケース

USエアの運賃設定行動の変化について、図-1に示している。over路線においてUSエアは2006年に大きく運賃を上昇させている。またcon_L路線においても2005年、2006年に運賃を上昇させている。over路線では、USエアにとって脅威であったアメリカウエスト航空が合併により姿を消したため競争圧力が弱まり、運賃を上昇させたと考えられる。con_L路線においては、合併以前にUSエアがLCCに対抗し、低い運賃を設定する傾向にあったものを、合併後に修正したと考えられる。over_L路線については、合併前後に大きな変動は見られない。over_L路線においてはUSエアがライバルLCCとの競争の激化を恐れた、そして他社にシェアを奪われたいために運賃設定行動を上昇させなかったと考えられる。cha、con、cha_L路線について、2009年以降の運賃設定行動に変化がみられる。これらの路線についてUSエアは、合併直後において現状維持が最適と考えたため、合併前後に大きく運賃を変化させることなく、その数年後にライバルの動向に合わせて運賃を上昇させた可能性がある。

USエアとアメリカウエスト航空の合併について、合併後にUSエアは多くの路線で運賃を上昇させている。この結果は、これまでの既存研究の結果と整合的である。一方で、LCCの有無により合併後の変化に違いの見られる路線も存在している。



注) 図中において確認される変動のうち、統計的に有意でない変動については、変動なしと解釈し、記述対象としていない。またUSエアとアメリカウエスト航空合併のケースにおいてover路線は2010年には存在しない。

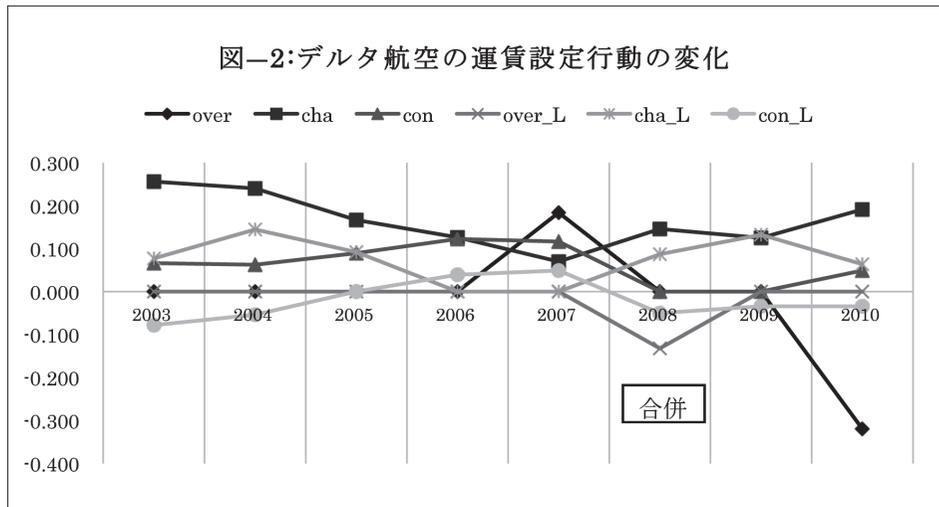
3.2. デルタ航空とノースウエスト航空合併のケース

デルタ航空の運賃設定行動の変化について、図-2に示している。このケースはUSエアのケースと異なり、合併の行われた2008年に多くの路線で運賃設定行動を変化させている。over路線では、2008年に大きく運賃を低下させ、さらに2010年にも運賃を低下させている。これはデルタ航空が合併により経営力を強化し、市場シェアを拡大するために競争的行動に出たものと考えられる。一方、cha路線では2008年に運賃を引き上げる傾向にある。この要因として、合併前のノースウエスト航空の競争的姿勢をデルタ航空が合併後に修正した可能性が考えられる。con路線については、2008年に運賃を低下させ、2010年に再び上昇させている。この路線においては2008年にはシェア獲得のため競争的な行動をとり、2010年にはover路線の損失補填を行おうとし、運賃を上昇させた可能性がある。この路線は他の路線に比べ、合併による影響が少なく、競争が激しくなる可能

性が低いことからこうした現象が生じたと推測される。

over_L 路線について、2008 年に運賃を低下させて、2009 年に再び上昇させている。この変動は、合併を機にデルタ航空が LCC に対し競争的な行動に出て、その後成果があらわず運賃を戻したために生じた可能性がある。cha_L 路線では、2008 年、2009 年に運賃を上昇させ 2010 年に運賃を低下させている。2008 年と 2009 年の上昇に関しては cha 路線と同様の理由が考えられる。2010 年の低下に関しては、前年までの運賃上昇に対し LCC が競争的な行動をとり、その行動にデルタ航空が対応したため発生したと推測される。con_L 路線において、2008 年に運賃を低下させ、2010 年までその傾向を継続させている。この要因として、デルタ航空が LCC に対し積極的に競争を仕掛けたことが考えられる。

これらの変化は、デルタ航空がハブ空港としているアトランタ空港において LCC の一つであるエアトランと多くの路線で対峙しているために生じたと推測される。



4. まとめと今後の課題

今回の分析では、2つのケースに焦点をあて分析を行った。分析の結果、LCC 運航路線と LCC の運航しない路線間において合併後の運賃設定行動に違いが見られた。また、US エアのケースに比べ、デルタ航空のケースのほうが合併時の運賃低下行動が多く見られた。これは、LCC との激しい競争に直面している場合、合併企業が強化した競争力を LCC との競争に用いる可能性を示唆している。

今後の課題として、これらの結果が他の合併ケースについても当てはまるのかを検証する必要があると考えられる。また合併による変化が合併の数年後に発生する可能性もあるため、継続的な分析が必要であると考えられる。そして合併はハブ空港の空港支配力にも影響をもたらすと推察されるため、今後の分析では考慮する必要がある。

参考文献

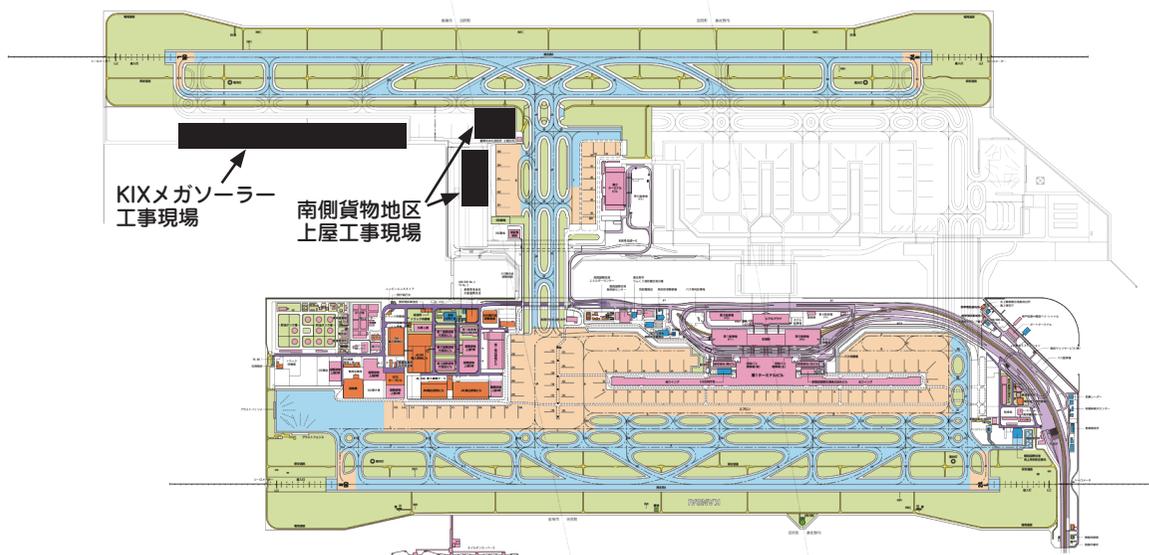
- 1) Murakami, H and R, Asahi. [2011], "An empirical analysis of the effect of multimarket contacts on US air carriers' pricing behaviors," Singapore Economic Review, Vol.56, No.4, pp.593-600.
- 2) 朝日亮太 [2013] 「米国航空産業における合併効果と低費用航空会社の運賃設定行動」『運輸政策研究』Vol.15, No.4, pp.11-18.
- 3) Hüscherlath, K and K, Müller. [2012] "The competitive effects of firm exit: Evidence from the U.S. airline industry," ZEW Discussion papers, No. 12-037.

関西国際空港 2 期島南側貨物地区上屋 及び KIX メガソーラー工事現場見学会

10月3日に新関西国際空港株式会社のご厚意により、関西国際空港2期島南側貨物地区上屋 及び KIX メガソーラー工事現場の見学会を開催しました。

- 見学先 ①関西国際空港 2 期島南側貨物地区上屋工事現場
②関西国際空港 2 期島メガソーラー工事現場
- 開催日時 平成 25 年 10 月 3 日 (木) 14:00 ~ 15:30
14:00 集合場所 関西国際空港エアプラザ
ホテル日航関西空港 1 階ロビー
チャーターバスに乗車 (移動はすべてバスになります)
14:10 バス出発
14:30 南側貨物地区上屋工事現場
15:00 KIX メガソーラー工事現場
15:30 ホテル日航関西空港 1 階で解散
- 参加者 賛助会員 (特定会員) 46 名

関西国際空港平面図 (S=1/7000) (新関西国際空港株 提供)



◆南側貨物地区上屋工事現場

1 期島と 2 期島を結ぶ連絡誘導路がありますが、その南側に位置する貨物地区内において、2 スポットのエプロン増設工事 (既存の 5 スポットのエプロンと合せて、計 7 スポットとなります) と、延床面積約 25,000 m²

(庇部を除く) の貨物上屋新築工事が実施されています。

増設されるエプロンは、既存と同様、大型機を対象として計画されており、貨物上屋も、事務所部分も含めると、300m 程度の間口を有しています。



KIXメガソーラー

写真提供：新関西国際空港株

エプロン及び貨物上屋とも順調に工事が進捗しており、10月末には工事が終了する予定です。その後、エプロンに係る航空法の手続きなどが行われ、来年（2014年）春に供用が開始される予定です。

◆KIXメガソーラー工事現場

バスでさらに南へ進んでいくと広大な土地にソーラーパネルの工事現場が広がっていました。ここからは、新関西国際空港株式会社コーポレートコミュニケーション部スマート愛ランド推進グループリーダー新谷様からご説明をしていただきました。

とにかく広い、バスで工事現場の中間点まで容易にたどり着けないくらいです。全長約1^{km}、幅約90^mもあります。

ソーラーパネルには、航空管制の視認を妨げることのないよう、光の反射を抑えたソーラーフロンティア(株)製のCIS薄膜太陽モジュールが採用されています。ソーラーフロンティア(株)は昭和シェル石油(株)の子会社です。

事業主体は、ソーラーフロンティア(株)と日本

政策投資銀行が新たに設立した共同投資会社「SFソーラーパワー（SFP）(株)」(ソーラーフロンティア(株)60%、日本政策投資銀行40%出資)で運営されます。

関空2期島南側の護岸沿い用地(約10万^m2)にソーラーパネル約6万枚を設置するそうです。

KIXメガソーラーの年間発電量は、約1万1,600キロワット/時を想定しています。ちなみに関西国際空港で使用される電力量の7%相当を発電予定です。この「KIXメガソーラー」は、アジアの空港では最大級のメガソーラーとなるそうで、来年初めの稼働を目指しています。

発電される電力はすべて関西電力(株)に売電されます。新関空会社は、SFソーラーパワー(株)に土地を20年間貸し出し、SFソーラーから土地使用料を受け取るそうです。総事業費や土地使用料などは非公表とのことでした。

ご説明いただいた新関西国際空港株式会社技術・施設部次長勝谷様、コーポレートコミュニケーション部スマート愛ランド推進グループリーダー新谷様に改めて謝意を表します。

2013 年（平成 25 年）8 月運営概況（速報値）

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

○乗入便数 187.5 便／日（対前年比 102%）

国際線： 120.3 便／日
（対前年比 98%）
国内線： 67.1 便／日
（対前年比 110%）

発着回数について

発着回数は、国際線は旅客便が前年を下回ったものの、8 月として過去 2 番目の水準となっております。国内線は旅客便の新規就航や増便等により合計で 110% と引き続き前年を上回っております。

○旅客数 56.7 千人／日（対前年比 105%）

国際線： 37.3 千人／日
（対前年比 99%）
国内線： 19.4 千人／日
（対前年比 118%）

旅客数について

国際線旅客数は、全体として 99% と 4 ヶ月ぶりに前年を下回っております。内訳として円安等の影響もあり、日本人旅客は 92% と 5 ヶ月連続で前年を下回っております。外国人旅客につきましては 117% と 18 ヶ月連続で前年を上回っており、8 月として開港来過去最高の実績となり、今年の 4 月、7 月に次いで開港来 3 回目の 40 万人超となっております。国内線旅客数につきましては 118% と 23 ヶ月連続で前年を上回っております。

○貨物量 1,706t／日（対前年比 90%）

国際貨物： 1,645t／日（対前年比 91%）
積込量： 736t／日（対前年比 88%）
取卸量： 909t／日（対前年比 94%）
国内貨物： 60t／日（対前年比 70%）

貨物量について

貨物量につきましては、国際線貨物量は 7 ヶ月連続で前年を下回りました。積込は 10 ヶ月連続で前年を下回り、取卸は 5 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 9 月 20 日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報 [関西空港]

（平成 25 年 8 月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
	前年比	全国比		前年比	全国比		
近畿圏	1,257,047	115.7	21.7	1,247,886	111.2	18.5	9,161
管内	802,820	121.5	13.9	954,238	111.4	14.1	△ 151,417
大阪港	265,495	120.6	4.6	417,045	114.5	6.2	△ 151,549
関西空港	376,676	118.4	6.5	252,319	111.7	3.7	124,357
全 国	5,783,712	114.7	100.0	6,744,041	116.0	100.0	△ 960,329

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
	前年比	全国比		前年比	全国比		
関西空港	376,676	118.4	6.5	252,319	111.7	3.7	124,357
成田空港	620,561	101.3	10.7	833,544	112.3	12.4	△ 212,983
羽田空港	15,513	94.9	0.3	48,608	152.2	0.7	△ 33,095
中部空港	65,452	125.9	1.1	68,337	90.7	1.0	△ 2,885
福岡空港	35,894	78.9	0.6	22,553	63.5	0.3	13,341
新千歳空港	2,996	133.2	0.1	698	24.2	0.0	2,298

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

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合計	
	外国人入国:(1日平均)	外国人出国:(1日平均)	日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(1日平均)	外国人入国:(1日平均)	外国人出国:(1日平均)	日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(1日平均)	合計	(1日平均)
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成21年	1,357,558	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,052,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,188	9,176	10,180,605	27,909
平成23年	1,343,897	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年累計	1,723,710	6,310	1,684,050	6,170	2,606,620	9,550	2,579,120	9,450	8,593,500	31,480
前年同期	1,346,030	4,910	1,320,060	4,820	2,788,780	10,180	2,769,640	10,110	8,224,510	30,020
対前年同期比	128.1%		127.6%		93.5%		93.1%		104.5%	

※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成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。

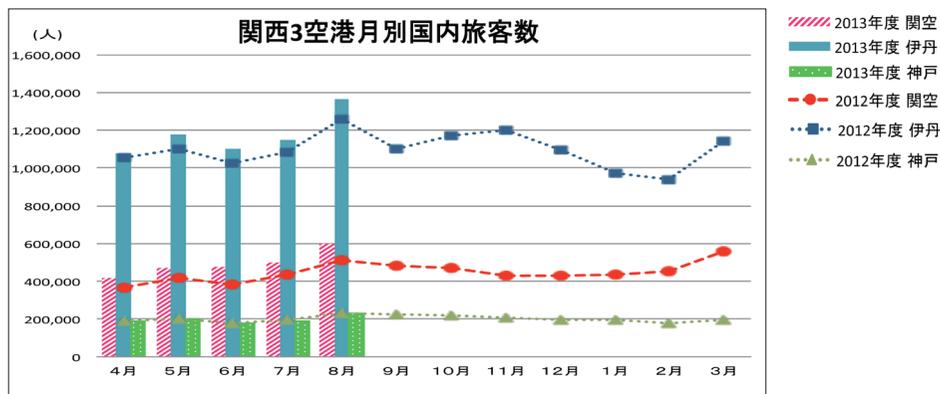
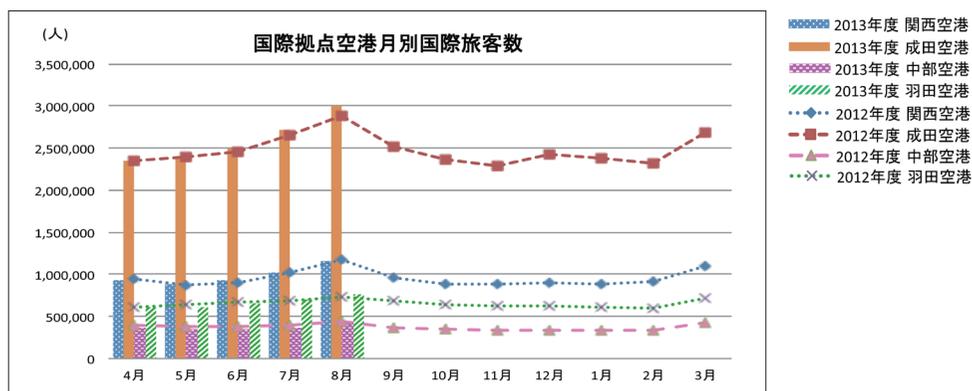
関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

2013 年 8 月実績【速報】

区分	空港名	国際線	前年同月比	国内線	前年同月比	合計	前年同月比
発着回数 (回)	関西 3 空港	7,459	98.4%	19,038	106.9%	26,497	104.4%
	関西	7,459	98.4%	4,163	109.8%	11,622	102.2%
	大阪(伊丹)	0	—	12,585	107.7%	12,585	107.7%
	神戸	0	—	2,290	98.0%	2,290	98.0%
	成田	15,790	103.2%	4,230	125.9%	20,020	107.3%
	東京(羽田)	3,393	100.7%	31,813	106.0%	35,206	105.4%
	中部	2,845	105.0%	5,331	116.8%	8,176	112.4%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,156,497	99.0%	2,195,095	109.6%	3,351,592	105.7%
	関西	1,156,496	99.0%	601,176	117.6%	1,757,672	104.7%
	大阪(伊丹)	0	—	1,364,953	108.3%	1,364,953	108.3%
	神戸	1	—	228,966	98.7%	228,967	98.7%
	成田	3,009,000	104.2%	538,114	132.5%	3,547,114	107.7%
	東京(羽田)	756,741	103.5%	6,255,873	106.5%	7,012,614	106.2%
	中部	444,100	99.0%	577,835	122.1%	1,021,935	110.9%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	51,008	91.4%	14,056	97.7%	65,064	92.7%
	関西	51,008	91.4%	1,871	69.9%	52,879	90.5%
	大阪(伊丹)	0	—	12,036	108.6%	12,036	108.6%
	神戸	0	—	149	24.0%	149	24.0%
	成田	161,045	103.0%	集計中	—	161,045	103.0%
	東京(羽田)	11,885	109.7%	63,067	105.6%	74,951	106.2%
	中部	11,978	141.3%	2,596	119.5%	14,574	136.8%

注 1. 神戸の発着回数は着陸回数を 2 倍して求めた数値。

注 2. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



関西空港調査会からのお知らせ

○見学会（平成25年10月3日開催）

「関西国際空港2期島南側貨物地区上屋及びKIXメガソーラ工事現場」の見学会を開催した。

○空港と地域研究会（平成25年10月1日開催）

「空港と地域研究会の活動内容について」

「空港と地域、いかに連携するかーイギリスの経験から学ぶー」 野村 宗訓 氏（関西学院大学経済学部教授）

○ビジネス航空需要研究会（平成25年10月8日開催）

「ビジネスジェットから読み解く日本経済の課題」

石原 達也 氏（ビジネス航空ジャーナリスト）

今後の予定

○第405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11月1日（金）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「関西の冬ダイヤと航空貨物、LCCの動向について」（仮題）

講 師 住田 弘之 氏（新関西国際空港㈱執行役員）

○第406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11月8日（金）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「世界におけるLCCの動向と日本でのLCCの現状と今後の展望」（仮題）

講 師 秋本 俊二 氏（作家／航空ジャーナリスト）

○第407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12月12日（木）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「グローバルな航空ネットワークについて」（仮題）

講 師 山口 勝弘 氏（新関西国際空港㈱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。

事務局だより

▶ 今年の夏は暑かった。もう、秋は来ないかもしれないと思ったほどに暑かった。半世紀前の私の子供の頃も暑かったが、30度を超えて「夏日だ、暑いあつい。」と言っていた程度だったように思う。ところが、今年の大阪は連日35度超過の「猛暑日」で、おまけに、日本のあちこちで30年に一度とかの集中豪雨が発生し、多大の被害が発生した。我が家の近くを流れる大和川が、「氾濫するかもしれない」と市役所から緊急メール（市にメールアドレスをお知らせした覚えはないのだが・・・）が入ったほどだった。こと無きを得たが、あの大和川が氾濫すれば、中河内一帯は甚大な被害を被っていたことだろう。

▶ 過日、新聞紙上で、フランスの経済学者が、昨今の温暖化現象をとらえて、「危機の時代がやってきた。この影響は、地球生態系の機能に損害を与えるまでに至っており、その結果、6度目の種の絶滅（5度目は、6500万年前の恐竜の絶滅）が既に起こり始めており、」などと、空恐ろしいことをおっしゃっている。今夏生まれた孫娘が天寿を全うする頃に、世の中は、一体どうなっているのだろう・・・。

(A・I)

めざせ！オリンピック

第61回信太山クロスカントリー大会 in 大阪和泉(和泉市)



和泉市では、陸上競技のオリンピック選考会にて惜しくもオリンピック出場を逃しました堀尾正明氏がオリンピック選手の育成を目的に、1954年に第1回信太山クロスカントリー大会を創設してから、今年度で第61回大会を迎えることとなりました。2020年に東京オリンピックの開催が決まり、本大会から東京オリンピックに出場する選手が誕生することを目標に「めざせ！オリンピック」を合言葉に盛大に開催できるよう準備を進めております。

本大会の魅力は、陸上自衛隊信太山演習場内に設置された特設コースであり、大自然の中、山あり谷ありの日本一のオフロードコースは、足腰の鍛錬にはもってこいのコースです。

コース設定は、3km、5km、10km、20kmとファミリーの部（3km）であり、老若男女、初心者から熟練者まで楽しむことができる大会となっており、下記のとおり募集しておりますので、皆様のご参加をお待ちしております。（詳しくは、和泉市ホームページをご参照ください。）

- 大会日時 平成26年1月12日（日）《雨天決行》
- 開催場所 陸上自衛隊信太山演習場（和泉市）
 コース：3km、5km、10km、ウルトラクロスカントリー（20km）、ファミリーの部（3km）
- 申込 ①インターネット・携帯サイトからのお申し込み
 JTBスポーツステーション URL <https://jtbsports.jp/>
 締切：平成25年11月20日（水）午後9時まで
 ②郵便振替口座への払込取扱票（専用振替用紙）によるお申し込み
 払込取扱票（専用振替用紙）付きパンフレットの設置場所及びご請求につきましては下記お問合せ先まで
 締切：平成25年11月20日（水）消印有効
- お問合せ 和泉市教育委員会 生涯学習部スポーツ振興課 0725-99-8162