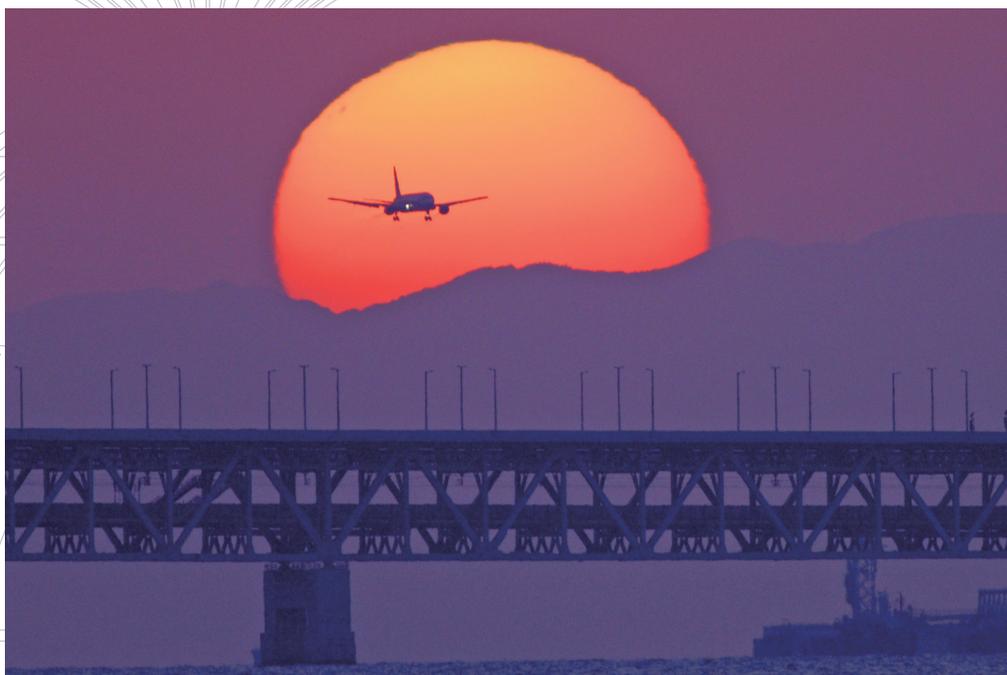




KANSAI 空港レビュー



No.422
2014.1

- 7 | 巻頭言
高齢化社会における航空機利用について
黒田 勝彦
- 2 | 関西国際空港2013年のあゆみ(平成25年1~12月)
- 3 | 各界の動き
- 13 | 関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム
空を変える、日本が変わる
安藤 圭一
- 23 | 講演抄録
世界におけるLCCの動向と日本でのLCCの現状と今後の課題
秋本 俊二
- 30 | プレスの目
冷静で実のある「おもてなし」を
竹内 健二
- 32 | 航空交通研究会研究レポート
空港と地域経済
高橋 望
- 36 | データファイル
・運営概況について[平成25年11月](速報値)
・大阪税関貿易速報[関西空港](平成25年11月分)
・関西国際空港の出入(帰)国者数
・平成25・26年年末年始繁忙期間(12月25日~1月6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(2013年11月分)

【表紙写真】「連絡橋と航空機」

1月初旬は夕陽が一年で一番南に日の入りします。
この時期だけ二色浜からは連絡橋に掛かる夕陽が見られます。
友が島方向からの着陸機が夕陽を横切るの是一年で数日ほどの短いチャンスです。
青島からのANA NH158便のB767が夕陽を抜けて到着しました。

撮影：柴崎 庄司

高齢化社会における航空機利用について



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

新年おめでとうございます。日頃は当調査会の御指導並びにご鞭撻を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、一昨年（平成24年4月）に伊丹空港民営化に伴い関西国際空港株式会社と統合され新関西国際空港株式会社が発足し、2空港を併せて運営する体制となり、着々とコンセッションに向けての準備が進んでいることは御承知の通りです。同時に、日本のLCC元年と呼ばれてから1年が経過し、関西空港にピーチ・アビエーションはじめ多くのLCCが乗り入れるとともにLCC専用ターミナル（第2PTB）も完成して関西の空に久しぶりに活況が戻って参りました。LCCは当初から予想されておりましたように、新しい航空需要を確実に掘り起こしているようです。調査会におきましても昨年末にピーチを利用して職員旅行をさせて頂きました。ただ、気になることが御座いました。1回だけの例で拙速かも知れませんが同乗旅行者の中に私も一行以外に高齢者はほとんど見当たらなかった点です。もともと関西は高齢者の旅行が少ないのかも知れない、と思い平成24年度法務省府県別年齢別出国者数統

計と平成24年度総務省統計局の人口統計を用いて府県別の高齢者海外旅行の動向を分析してみました。図から解りますように、高齢化が進行するほどお年寄りの海外旅行率は減少しますが、高齢化率が同水準にある府県間で比べると滋賀県を除いて近畿のお年寄り頑張っていることが解ります。特に奈良県のお年寄りが頑張っていることが驚きです。別の統計で見ますと奈良県は近畿の中で一人当たり県民所得が一番低いのですが海外出国率は高く、逆に、滋賀県は一人当たり県民所得が東京に次いで全国2位ですが出国率は近畿で最低ですから、関西空港へのアクセスビリテイの悪さが影響しているのではないかと思います。

いずれにしても、高齢化社会を迎えてLCCのサービスと高齢者の航空機利用との関係を詳細に分析しておく必要はあるでしょう。

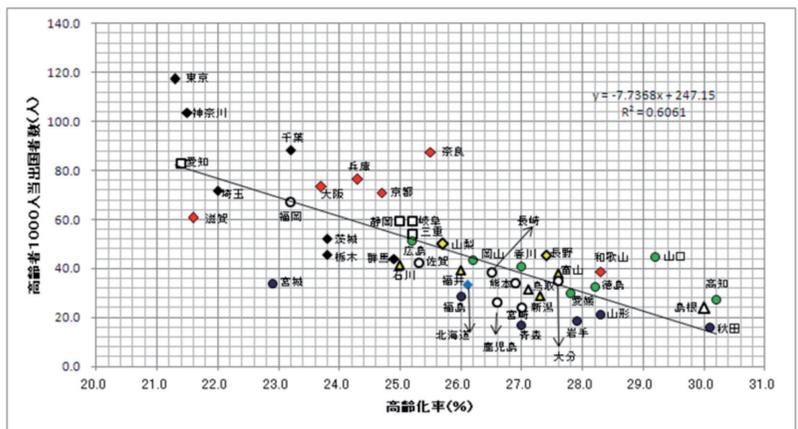


図 府県別高齢化率と高齢者出国率

関西国際空港2013年のあゆみ（平成25年1～12月）

- 1月・年末年始（12月26日～1月7日）の出入国者数（速報値）が約44万3,500人で、昨シーズン（12月23日～1月4日）に比べ12.6%（4万9,800人）増
 - ・米航空貨物大手フェデックスが使う貨物施設（延床面積約2万5,000㎡）の起工式を行った
 - ・関空の2012年の運営概況（速報）によると、国際線（貨物含む）の発着回数は前年比11%増の8万3,865回、外国人旅客は31%増の360万1,262人と1994年の開港以来、過去最高を更新
 - ・2013年度政府予算案で関西空港の経営支援のための補給金は国土交通省の要求通りの40億円が計上
 - ・関空が英国に拠点を置く国際会議運営会社のセラピン社から、LCCへの対応で優れた功績を上げたアジアの空港に贈られる「ロー・コスト・エアポート・オブ・ザ・イヤー」を受賞
- 2月・格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは2月6日、2012年3月の運航開始からの便数が1万便に達した
 - ・新関空会社は、新規就航・増便を促進するため、3月末から国際線の着陸料を5%引き下げるとともに、国際貨物便だけが対象だった深夜早朝割引をすべての便に広げる
- 3月・新関空会社は、4月1日から関空発着のリムジンバスと高速船の早朝・深夜便を計7本増やすと発表
 - ・新関空会社は、国土交通省から総事業費が約925億円となる2013年度事業計画の認可を受けた
 - ・関西空港連絡橋の通行車両から泉佐野市が往復100円を徴収する空港連絡橋利用税（関空橋税）の課税が3月30日始まった
- 4月・関西国際空港施設エンジニア会社と関西国際空港給油会社を4月1日付けで合併、新社名は新関西国際空港エンジニアリング
 - ・新関空会社は『Air Cargo World』が行った『2013 Air Cargo Excellence Survey』で、関西空港はアジア地域において、8年連続の受賞となったと発表
 - ・新関空会社は、関西空港がマレーシア航空から「ベスト・インターナショナル・エアポート・オーソリティ」を受賞したと発表
 - ・新関空会社は、昭和シェル石油の子会社、ソーラーフロンティア（東京）や日本政策投資銀行と共同で、関西空港に大規模太陽光発電所（メガソーラー）「KIXメガソーラー」を建設すると発表
- 5月・新関空会社は、関西・大阪両空港が経営統合して初めての2013年3月期連結決算を発表、営業利益は267億円
 - ・国際交通フォーラム（ITF）加盟国による国際交通相会議で、新関空会社は資金調達に革新的な手法を導入したとして、今年のITF最優秀賞「トランスポート・アチーブメント・アワード」を受賞
 - ・新関空会社は、関西・大阪両空港の情報誌「KIX-ITM MAGAZINE」を6月1日に創刊すると発表
- 6月・安藤圭一新関西国際空港会社社長が6月28日付で世界空港評議会（ACI）のアジア太平洋地域理事に就任
 - ・新関空会社は6月26日、関西空港で第1回定時株主総会を開き、新役員体制を決めた
- 7月・新関空会社は8月1日から、駐車場予約サービスの試験運用を開始すると発表
- 8月・国土交通省が発表した2014年度予算の概算要求で、新関空会社への政府補給金は2013年度の40億円から20億円で減額
 - ・新関空会社は医薬品や医療機器の輸出入にかかる通関手続きの簡素化や関税の免除を求め、政府の国家戦略特区に応募することを決めた
- 9月・新関空会社は9月4日、グループ会社の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
- 10月・新関空会社は10月23日、関西空港の冬期国際線ダイヤ（10月27日～2014年3月29日）を発表。ピーク時（12月）の週間便数は昨冬比52便増の862便で、開港以来最高
 - ・関西空港の2013年度上半期（4月～9月）運営概況（速報値）によると、国際線の外国人旅客数は前年同期比27%増の245万222人で、上半期としては開港以来最高
 - ・新関空会社は、旅客ターミナルビルの改修計画を発表。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。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
- 11月・新関空会社が発表した9月中旬連結決算は、営業収益は561億円、最終利益は69億円の黒字を確保
- 12月・閣議決定された政府の2014年度予算案で、新関空会社経営支援を目的とした補給金が概算要求通り20億円（前年は40億円）計上。2015年度からは補給金を廃止する見通し
 - ・新関空会社は、LCC国際線専用の第3ターミナル（約3万3,000㎡）を2016年度に新設し、既存の第2ターミナルを国内線用に改修する計画を発表した。受け入れ可能な旅客数は年400万人から800万人に倍増
 - ・新関空会社は、大阪国際空港ターミナルの全株式の取得を終え、完全子会社化したと発表

各界の動き

関西国際空港

●A380型機が初の定期就航

タイ国際航空が世界最大の旅客機、エアバス A380 型機（507 席）をバンコク～関西線に投入し、関西空港で 12 月 2 日、記念行事があった。関空では、シンガポール航空が夏期限定の臨時便として A380 を就航させたことがあるが、定期便としては初めて。

●イスラム教徒の修学旅行生にハラールミール提供

新関西国際空港会社は 12 月 2 日、イスラム教の戒律に基づき厳密に調理した食事、ハラールミールをマレーシアから修学旅行で来日した高校生らに提供した。マレーシアやインドネシアなど東南アジアからの観光客が急増していることを受け 9 月にサービスを始めたが、予約は今回が初めて。

●フィンランドから5年ぶりサンタ

サンタクローズが 12 月 4 日、母国フィンランドから関西空港に到着した。同国政府が支援するサンタクローズ財団の公認サンタで、関空に到着するのは 5 年ぶり。千葉、東京、愛知、大阪、兵庫などの各地のイベントに登場し、子どもたちと触れ合う。

●TABiフェス開く

エフエム京都、Kiss FM KOBE などは 12 月 7、8 の両日、関西空港会議場と南イベント広場で若者の旅を応援するイベント、TABi フェス 2013 を開いた。海外旅行セミナーや旅行にまつわるトークイベントなどを行った。

●3 回目の関西メガセール

新関西国際空港会社は 12 月 9 日、近畿運輸局、大阪市、神戸市、堺市、大阪観光局、大阪商工会議所、大阪市商店会総連盟と連携し、海外からの観光客の増加が見込まれる年末年始から春節時期（12 月 14 日～2 月 28 日）にあわせ、観光施設や商業・飲食施設などで、パスポート提示等により割引などの特典を受けられる関西メガセールを実施すると発表した。今回で 3 回目。

●与党税制改正大綱、運営権売却で税軽減

12 月 12 日決定された 2014 年度与党税制改正大綱に、関西・大阪両空港の運営権売却への税制面の支援策が盛り込まれた。法人税課税を繰り延べることが可能になるほか、運営権を引き継ぐ新会社の登録免許税も減免する。

●第3ターミナル、LCC積極誘致

安藤圭一新関西国際空港会社社長は 12 月 12 日、報道各社のインタビューで 2016 年度中の使用開始を目指す格安航空会社（LCC）専用の第 3 ターミナル（T3）にシンガポール航空子会社のスクートやインドネシアのライオン航空、中国の春秋航空などアジアの格安路線を積極誘致する意向を明らかにした。T3 には中・大型機の乗り入れが可能な駐機場を整備し、小型機の利用を見込んだ既存の第 2 ターミナル（T2）と接続。国内線と国際線の乗り継ぎを容易にする。

●吉祥航空が2月乗り入れ

上海を拠点とする LCC、吉祥航空が、福岡～上海線に 2014 年 1 月から、関西～上海線に同 2 月から就航すると、中国民用航空局に申請した。いずれも、エアバス A320 型機が A321 型機を使用し、デイリー運航を予定している。

●旅客サービス施設利用料など値上げ

新関西国際空港会社は 12 月 13 日、4 月 1 日からの消費税率引き上げに合わせて旅客サービス施設使用料 (PSFC) と旅客保安サービス料 (PSSC) を値上げすると発表した。いずれも 4 月 1 日以降の搭乗分で、2 月 1 日以降に発券する航空券が対象。国際線の PSFC (大人) は第 1 ターミナルビルが 2,650 円から 2,730 円に、第 2 ターミナルビルが 1,200 円から 1,230 円になる。PSSC は 300 円から 310 円になる。

●社債で300億円調達

新関西国際空港会社は 12 月 18 日引き受けで第 7 回社債 (期間 3 年、利率 0.217%)、第 8 回社債 (同 5 年、0.289%)、第 9 回社債 (同 15 年、1.231%) 各 100 億円 (いずれも一般担保付) を発行した。

●スターフライヤー、福岡線運休へ

スターフライヤーは 12 月 18 日、1 日 4 往復している福岡～関西線を 2 月 20 日に運休すると発表した。2013 年 10 月に新規就航したばかりだが、新幹線や LCC との競争が激しく、10 月の搭乗率が 55% と低迷していた。

●11月の外国人旅客最高

新関西国際空港会社が 12 月 19 日に発表した 11 月の速報値によると、関空の発着回数は国際線旅客便が前年同月比 7% 増の 5,859 回と、11 月としては過去最高水準となり、2 か月連続で前年を上回った。新規就航や増便が続く国内線旅客便は 5% 増の 3,597 回となった。総発着回数は 8% 増の 1 万 1,073 回で、7 か月連続で前年を上回った。国際線の旅客数は 10% 増の 97 万 4,240 人と 3 か月連続で前年を上回った。外国人旅客は 32% 増の 40 万 4,820 人と 21 か月連続で前年を上回り、11 月としては開港以来過去最多となった。

●年末年始の国際線、旅客数5%増見通し

新関西国際空港会社は 12 月 19 日、年末年始 (12 月 25 日～1 月 6 日) の国際線旅客数が前年同期比 5% 増の 46 万 3,500 人になりそうだと発表した。1 日当たりの旅客数は 3 万 5,700 人と過去最高を更新する。LCC を中心に増便や新規就航が寄与するほか、最大 9 連休となる日並びの良さで旅客数が大幅に伸びる。

●米貨物機トラブルで一時間閉鎖

12 月 19 日午前 10 時 5 分ごろ、関西空港の A 滑走路で成田行き米フェデックスの貨物機 MD11 型機が機体トラブルのため離陸を中止した。機体の一部とみられる金属片が散乱したため、同滑走路は約 1 時間 20 分閉鎖され、B 滑走路を使って離着陸した。

●小型機のタイヤ破裂で滑走路閉鎖

12 月 20 日午後 4 時 40 分ごろ、グアムから韓国・済州島に向かっていた米国籍の小型機、セスナ 208 キャラバンがタイヤの不調を通報し、関西空港に着陸した。右側のタイヤがパンクし、滑走路上で立ち往生したため、約 8 時間滑走路を閉鎖した。

●最後の補給金20億円

12 月 24 日に閣議決定された政府の 2014 年度予算案で、新関西国際空港会社の経営支援を目的とした補給金が概算要求通り 20 億円 (前年は 40 億円) 計上された。新関西空会社は 2014 年度中の運営権売却 (コンセッション) を目指しており、2015 年度からは補給金を廃止する見通し。このほか、2016 年度の開業を目指す LCC 専用の第 3 ターミナルで、税関や検疫など国

関連施設の設計調査費も盛り込まれた。

●新ターミナルでLCC旅客受け入れ年800万人可能に

新関西国際空港会社は12月26日、LCC国際線専用の第3ターミナル(約3万3,000㎡)を2016年度に新設し、既存の第2ターミナルを国内線用に改修する計画を発表した。投資額は約120億円。2012年10月に完成した第2の国際線を第3に移し、両ターミナルの間に共用のチェックイン棟を建てる。受け入れ可能な旅客数は年400万人から800万人に倍増する。



クリック!

関空はLCCが国際線で9社、週140便、国内線が2社1日28便が乗り入れる国内最大のLCC空港で、2013年度のLCC利用客は280万人に達する見通し。この基調が続けば容量を早晚超えることからT3の新設を決めた。数年内には1,000万人を超えるとみられ拡張用地も確保している。「アジアを代表するLCCの拠点空港を目指す」(安藤圭一社長)との新関空会社の決意がうかがえる。

●ピーチ、4~11月搭乗率6ポイント改善

関西国際空港を拠点とするLCC、ピーチ・アビエーションの井上慎一・最高経営責任者(CEO)は12月26日、4~11月の平均搭乗率が約84%だったことを明らかにした。前年同期から6ポイント上がった。

●キャセイパシフィック、香港線を毎日5便体制へ

キャセイパシフィック航空は12月26日、現在毎日4便の関西~香港線に新たなデイリー便を加えて、2月16日から毎日5便の運航を開始すると発表した。増便分にはボーイング747-400型機(359席)を投入する。

●大阪国際空港ターミナルの全株式取得を完了

新関西国際空港会社は12月27日、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の全株式の取得を終え、完全子会社化したと発表した。ビルと空港を一体的に運営し、利便性を向上させる。取得総額は約278億円になった。

空港

— 大阪空港 —

●ターミナル改修推進室設置

新関西国際空港会社は12月1日付で大阪空港のターミナルビル改修に関連して、伊丹空港本館内に「伊丹空港ターミナル改修推進室」を新設した。室長には執行役員の山本雅章氏が就任した。

— 神戸空港 —

●広域搬送医療施設を設置

兵庫県は南海トラフ地震など巨大災害発生時に、重症者の搬送拠点になる広域搬送医療施設(SCU)を神戸空港、大阪空港など県内4か所に設置する方針を決めた。神戸空港など4施設は倉庫などをSCUに転用。搬送用モニターや医療用酸素ボンベ、簡易ベッド、発電機など応急措置が可能な医療機器を設置する。

●11月の搭乗者6.8%減

神戸市は12月10日、11月の神戸空港の搭乗者数が前年同月比6.8%減の19万1,818人だったと発表した。運航便数が前年同月から1往復減の26往復となったことに加え、機体の小型化

などから5か月連続で前年実績を下回った。

●スカイマーク、米子線を開設

スカイマークは12月20日、神戸空港と鳥取県・米子鬼太郎空港を結ぶ路線を就航させた。1日2往復で、神戸空港から中国地方への路線開設は初めて。ボーイング737型機(177席)を使う。

●空港島埋め立て完了

神戸市は12月24日、神戸空港島の埋め立てで、最後まで残っていた約30haの工事が完了したと発表した。99年6月の埋め立て開始から14年半で、計画面積272haの全体が完成した。

＝ 首都圏空港 ＝

●発着容量の制約要因を整理

国土交通省は12月9日、首都圏空港機能強化技術検討小委員会(委員長・家田仁東京大教授)の第2回会合を開き、成田・羽田両空港の容量を制約している要因を整理した。成田では大型機が離陸しにくいB滑走路(2,500m)の短さや複雑な誘導路の配置、羽田では駐機場の少なさや大型機が移動しづらい誘導路の形状などが課題に挙げられた。

●アクセス向上へ都心直結線に調査費

政府は12月24日決定した2014年度予算案で、羽田、成田両空港と東京都心のアクセスを改善する「都心直結線」など鉄道新線の調査費補助金として、1億8千万円を計上した。都心直結線は、都営浅草線の押上～泉岳寺をバイパス線で結び、両空港間を直通運転する構想。途中に東京駅に隣接して「新東京駅」を新設する。リニア中央新幹線が開業する27年ごろの完成を目指す。

＝ 成田国際空港 ＝

●「一坪共有地」農家脱退へ

成田空港に反対する三里塚・芝山連合空港反対同盟北原派の農家で、芝山町菱田の騒音区域に居住する女性と家族が反対運動から退き、自宅と農地を成田国際空港会社に売却したい意向を同派に伝えたことが分かった。農家は航空貨物ターミナル増設予定地に一坪共有地をもち、県企業庁から明け渡しを求める民事訴訟を起こされ係争中。同派からの農家脱退は16年ぶり。

●政府予算案、LCC施設に16億

12月24日閣議決定された政府の2014年度予算案で成田空港関連予算が29億円計上された。LCC専用ターミナルの税関、入管、検疫各施設の整備事業費に16億円など。

＝ 羽田空港 ＝

●ANA国際線、新たに6路線

全日本空輸は12月9日、羽田空港の国際線が2014年3月30日から40便増えるのに伴い国際線を6路線新設し、16路線にすると発表した。新規路線はハノイ、ジャカルタ、マニラ、ロンドン、パリ、バンクーバー。シンガポールとバンコク便は現在の往復1便から2便に増やす。同時期に、ドイツへ毎日2便の新規就航と、北京便の増便を調整しており、計11便増える予定だ。

＝ その他空港 ＝

●チャンギ空港ターミナル4、竹中工務店が落札

チャンギ空港を運営・管理するチャンギ・エアポート・グループ(CAG)は12月26日、第4ターミナル(T4)の建設を竹中工務店が落札したと発表した。受注額は9億8,500万シンガポール・ドル(約813億円)となる。2014年1～3月期に着工し、2017年の完成を目指す。

航空

●アジアナ副社長に元全日空・山村氏

韓国のアジアナ航空の副社長（安全保安室長）に、元全日本空輸パイロットの山村明好氏（65）が12月1日付で就任した。山村氏は4日、記者会見し「世界最高水準の安全基準にANAの安全習慣をうまく混ぜ合わせ、新しいアジアナの安全文化を構築したい」と抱負を語った。

●日本・エチオピア航空協議

日本とエチオピアとの航空当局間協議が12月2、3の両日、東京で開催され、成田空港に、週7便乗り入れ可能な枠組みを新たに設定するとともに、コードシェアを自由化することで合意した。

●アジア8地域、日本が行きたい国トップ

日本政策投資銀行が行ったアジア8地域・訪日外国人旅行者の意向調査（2013年版）で、海外旅行で行きたい国のトップが日本になった。韓国、中国、台湾、香港、タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシアの8地域の中から、海外旅行経験がある4,000人を対象とした。8地域のうち、台湾、香港、タイ、マレーシア、インドネシアの5地域で、日本が1位に輝いている。

また日本政策投資銀行関西支店がアジアの関西訪問希望者に対するLCC利用希望についてアンケートを実施したところ、関西訪問希望者のうち、今後LCCを利用したいと回答した人の割合は76.6%にのぼった。また、すでに訪日経験およびLCC利用経験を持つ関西訪問希望者のうち、再びLCCを利用したいと回答した人の割合は91.2%となった。

●豪カンタス、1,000人削減

オーストラリアの航空最大手カンタス・グループは12月5日、少なくとも従業員1,000人を削減するなど、今後3年間に20億豪ドル（約1,850億円）の経費を圧縮する経営合理化策を発表した。

●ジェットスター、利用300万人突破

LCCのジェットスター・ジャパンは12月6日、利用者が300万人を突破したと発表した。国内LCCとしてはピーチ・アビエーションに次いで2社目。2012年7月3日の就航以来、75週目で300万人を超えた。

●AMRとUSエアの合併完了

米航空大手アメリカン航空の親会社AMRとUSエアウェイズが12月9日に合併を完了し、新会社、アメリカン航空グループが誕生することになった。2012年の旅客輸送実績を示す有償旅客キロは両社で計3,378億人kmと、首位だったユナイテッド（3,306億人km）を上回って世界最大となり、米航空業界はデルタ航空を含めた「3強体制」となる。

●アジアナ機事故で調査報告

米運輸安全委員会は12月11日、米ワシントンで公聴会を開き、サンフランシスコ国際空港で7月6日に発生した韓国アジアナ航空の着陸失敗事故について、「操縦士が手動での着陸に対して過度に緊張して操作をミスしたことが原因」との調査報告を発表した。

●韓国、方針転換し中国に飛行計画提出

韓国国土交通省当局者は12月12日、国内の航空各社に対し、中国の防空識別圏を通過する際の同国への飛行計画提出を容認する方針を伝えたことを明らかにした。これまで提出しないよう指示しており、事実上の方針転換。大韓航空やアジアナ航空などは、同日から飛行計画の提出を始めた。

●IATA、航空業界利益見通しを上方修正

国際航空運送協会（IATA）は12月12日、世界航空業界全体の2013年の純利益が129億ドルになるとの見通しを示し、9月時点の予想を10%上方修正した。2014年の純利益は197

億ドルで、過去最高になる見通し。世界的な低迷に促されて統合や合理化が進んだことが、輸送能力を抑え価格を支えたという。

●航空各社、年末年始の予約好調

国内航空 13 社が 12 月 13 日発表した年末年始(12 月 20 日～1 月 5 日)の予約状況によると、国内線が 413 万人で 17% 増、国際線が 79 万人で 7% 増となった。最大 9 連休を取得でき、好調だ。

●中華航空が LCC 参入、シンガポール社と合併

台湾の中華航空は 12 月 16 日、シンガポールの LCC、タイガー航空と合併で LCC、台湾虎航を台湾に設立すると発表した。中華航空による初の LCC で、2014 年末に営業を開始。日本、中国大陸などの東アジアや東南アジアへの就航を目指すともみられる。

●春秋航空日本、5月に国内就航

中国の LCC、春秋航空などが出資する春秋航空日本は 12 月 17 日、国土交通省から航空運送事業の許可を取得したと発表した。国内線を運航する LCC は 4 社目。成田空港を拠点に 2014 年 5 月末から高松、佐賀、広島 の 3 路線の運航を始める計画。

●ANA、国内全空港の搭乗ゲート刷新

ANA ホールディングスは羽田空港など全空港の国内線搭乗ゲートに、誤った便に乗ろうとすると鉄道の自動改札機のように通路が閉まる仕組みを導入する。11 億円を投じ、2015 年 3 月期までに 52 空港に導入する。70 人の省人化が可能で、年 4 億円弱のコスト削減につながるという。

●国交相、ASEANと地域航空協定検討

太田昭宏・国土交通相は 12 月 17 日の定例記者会見で、日本と ASEAN 間で単一の地域航空協定の締結に向けた検討を進めることを明らかにした。現在は各国と個別に二国間の航空協定を締結しているが、これを ASEAN 全体に拡大しようとするもの。ASEAN では 2015 年を目標として航空市場の統一が進められており、今回の地域航空協定はこれを前提としたもの。

●地域航空リンク、自己破産申請

航空産業への参入を目指していた地域航空会社、リンク(福岡市)が 12 月 17 日、福岡地裁に自己破産を申請した。帝国データバンク福岡支店によると、負債総額は約 9 億円。2012 年 4 月に設立、福岡空港を拠点に 14 年 3 月、3 路線の就航を目指していた。

●全日空、国内線を3月に値上げ

全日本空輸は 12 月 19 日、円安で燃料費の負担が増加したため、2014 年 3 月 7～29 日の国内線運賃を引き上げると発表した。片道普通運賃は 9% 程度の値上げで、羽田～伊丹は片道 2 万 4,600 円から 2 万 6,800 円に上がる。4 月以降はさらに消費税率引き上げ分を転嫁する。

●ANA系LCC、バニラ・エア就航

ANA ホールディングスが 100% 出資する LCC、バニラ・エアが 12 月 20 日、成田～沖縄線、成田～台北線を就航した。前身のエアアジア・ジャパンが業績不振で 10 月下旬に国内 LCC 事業から撤退。それから約 2 か月で社名を一新して再起をめざす。

●ホンダ・ジェット、米航空局の型式検査承認を取得

ホンダは 12 月 23 日、開発中の小型ジェット機「ホンダ・ジェット」(操縦士を含め 6 人乗り)が米連邦航空局 (FAA) から型式検査承認を受けたと発表した。2015 年の量産開始に向けた準備が整う。

関西

●USJ、11月の入場者が過去最高

米映画テーマパーク、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12月2日、11月の入場者数が前年同月比16%増の約102万人だったと発表した。11月では過去最高。100万人超えは4か月連続で、開業初年度（2002年度）に約1,102万人を記録して以来の年間1,000万人超えも射程にとらえている。

●**りんくうタウンの企業誘致用地を競争入札で分譲**

大阪府は関西空港対岸のりんくうタウンの企業誘致用地1区画（8,485㎡）を一般競争入札で分譲する。最低売却価格は10億4,400万円。

●**同友会代表幹事「リニア延伸に政府支援を」**

関西経済同友会の加藤貞男代表幹事（日本生命保険副会長）は12月3日の記者会見で、JR東海が東京～名古屋間で2027年に開業を目指すリニア中央新幹線について「大阪への延伸が20年近くも遅れては意味がないと述べ、大阪同時開業に必要な資金調達を政府が支援すべきだとの考えを示した。

●**向井・泉南市長、今限りで引退**

向井通彦泉南市長（72）は12月4日、市役所で記者会見し、2014年5月21日の任期満了に伴う次期市長選に出馬しない意向を表明した。現在5期目で現職市長では府内最長となっている。

●**泉北高速の米ファンド売却、堺市議会が撤回要求**

大阪府が泉北高速鉄道などを運営する第3セクター、大阪府都市開発の株式売却の優先交渉権者に米投資ファンドを選んだことについて、地元の堺市議会は12月4日、選定の白紙撤回を求める決議を可決した。

●**JR東海社長「リニア大阪同時開業無理。国費投入でも5年遅れ」**

JR東海の山田佳臣社長は12月4日、大阪市内で記者会見し、関西経済界などが求めているリニア中央新幹線の東京～大阪間の同時開業について「大阪まで早くという要請を頭から断固として拒絶しているわけではない」と強調しつつも、全額国費が投入されても「東京～名古屋間の開業からは4～5年遅れる。時間を考えれば物理的に無理だ」との認識を示した。

●**大阪観光局が商談会**

大阪観光局は12月5、6の両日、大阪国際会議場でMICE主催者団体に大阪の魅力を伝える大阪MICEディスティネーション・ショーケースを初開催した。MICE主催者130人と大阪の民間事業者50社が対象とする商談会を中心に、大阪のMICEの現状を伝えるセミナー、アトラクションや食事などで大阪の魅力を体感するテーマパーティーも開き、会議施設やあべのハルカス、USJなどMICEに使える施設を見学した。

●**大阪都構想で財政試算を公表**

大阪市内24区を5か7の特別区に分割し、大阪府と統合再編する「大阪都構想」で、府市大都市局は12月6日、2015年度に「都」へ移行した場合の特別区の財政試算を法定協議会で公表した。5区案では移行から7年後の22年度に収支不足が解消して黒字化する一方、7区案では黒字化が29年度までずれ込むとしている。

●**リニア大阪まで同時開業求め決起大会**

2027年に名古屋まで開通する計画のリニア中央新幹線について、関西広域連合と経済界は12月13日、決起大会を大阪市内で開き、国費を投入して大阪まで同時に開業するよう政府に求めていくことを決めた。

●**あべのハルカス、タワー館が全面開業**

日本一の超高層ビル、あべのハルカスの近鉄百貨店本店のタワー館が12月13日、全面開業

した。これで2014年3月7日の全面開業を前に売り場面積の8割がオープンした。

●香港投資会社、USJに250億円出資

香港の大手投資会社パシフィック・アライアンス・グループ（PAG）は12月13日、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンを運営するユー・エス・ジェイに約250億円を出資したと発表した。USJはレジャー施設の運営ノウハウを生かしてアジアへの進出を視野に入れており、PAGは出資に際して「USJの次の成長と発展を助ける」とコメントした。

●大阪府議会、米ファンドへの三セク株売却議案否決

大阪府議会は12月16日の本会議で、泉北高速鉄道を運営する府の第三セクター大阪府都市開発（OTK、和泉市）を米投資ファンドのローンスターに売却する議案を反対多数で否決した。売却後の運賃割引額などを巡り慎重論が根強く、賛成方針を決定していた大阪維新の会から府議4人が造反した。米投資ファンドへの売却は白紙に戻った。

維新は4人の会派除名処分方針を決め、府議会での単独過半数を失う見通し。

●泉北高速鉄道の売却方法2月再提示へ

大阪府都市開発を米投資ファンドに売却する議案が府議会で否決されたことを受け、松井一郎大阪府知事は12月18日の定例記者会見で「大阪の成長のため、民営化を進める」と述べ、改めてOTKを売却する考えを強調した。今後、売却条件の変更や随意契約の可能性などを検討し、2014年2月府議会に新たな売却方法を提示する方針だ。

●北大阪急行延伸、2駅新設へ

松井大阪府知事は12月18日の定例記者会見で、千里中央～江坂を走る北大阪急行について、千里中央駅から北側への2.5km延伸と、2駅の新設に着手する意向を表明した。2駅の建設が予定される箕面市が資金負担を申し出たのを受けたもので、2013年度中にも同市と整備費の負担割合などを盛り込んだ協定書を結び、2018年度以降の開業を目指す。

●東海道新幹線、15年春にも最高速度アップ

JR東海は12月19日、時速270kmで走行する東海道新幹線の最高速度を引き上げると発表した。具体的な速度は明らかにしていないが、最新車両の「N700A」で2015年春の開始を目指す。速度引き上げは1992年以来。

●本四高速債務、本州3社が肩代わり

国土交通省は12月19日、本州四国連絡高速道路会社の債務を、2014年度から東日本、中日本、西日本の高速道路会社3社と統合することを決めた。政府と地元自治体が、同社への出資を今年度限りで打ち切る方針を決めたため。今後は他社の料金収入を、本四高速が抱える約1兆4,000億円の債務返済に充てる。

●大商が千客万来プラン拡充

大阪商工会議所は12月20日、中期事業ビジョン「千客万来都市 OSAKA プラン～全員参加で『大大阪』『大関西』をつくろう」の第2期（2014～2016年度）を取りまとめた。アジアをはじめとする新興国から大阪・関西への集客と投資導入を図るとともに、大阪・関西で新たなビジネスを創出して、海外へ発信し、大阪・関西への集客と投資導入につなげることを目指す。

●泉佐野市の命名権売却、5件で年間180万円

財政難解消のため、泉佐野市が取り組む市施設の命名権（ネーミングライツ）売却について、同市は今年度、計5件の売却先が決まったと発表した。契約期間は5年を予定し、広告料は年間計180万円。

●阪神港など国際コンテナ戦略港湾予算11%増

12月24日決定された2014年度政府予算案では、阪神港（大阪、神戸両港）などを対象と

した「国際コンテナ戦略港湾」関連予算が、前年度比 11% 増の 446 億円計上された。新規事業としては、国内の各港から船舶や鉄道を活用して、阪神港などに貨物を集める「集貨」の支援事業に約 17 億円を計上した。

●大阪府知事「東京五輪に合わせカジノ開業したい」

カジノを含む統合型リゾート（IR）の大阪への誘致を目指し大阪府と大阪市で協議する IR 立地準備会議の初会合が 12 月 24 日、府咲洲庁舎で開かれた。松井大阪府知事は大阪での IR 開業について「東京五輪に間に合わせたい」と述べ、五輪との相乗効果で大阪の景気を活性化させたい考えを示した。

●100m超の高層ビル可能に、御堂筋の新都市計画決定

大阪市都市計画審議会は 12 月 25 日、御堂筋沿道のビルの高さ制限を緩和する新たな都市計画を承認した。淀屋橋～心斎橋（約 2km）で 100m 超のビル建設を可能にし、ビル 1 階部分は飲食店や小売店などに原則限定。にぎわい作りを目指す。

●関西同友会代表幹事に NTT 村尾氏

関西経済同友会は 12 月 25 日、2014 年 5 月に任期を終える鳥井信吾代表幹事（60）（サントリーホールディングス副社長）の後任に、NTT 西日本の村尾和俊社長（61）を充てる人事を内定したと発表した。就任 2 年目に入る加藤貞男代表幹事（65）（日本生命保険副会長）とともに政府や自治体などに対する提言に取り組む。

●新名神、凍結解除区間の大津市～城陽市に着手

西日本高速道路会社は 12 月 26 日、神戸市と名古屋市を結ぶ新名神高速道路（174km）のうち、一時期凍結されていた一部区間（12.9km）の着手式を城陽市で行った。新名神のうち大津市～城陽市（25.1km）と八幡市～高槻市（10.7km）は 2006 年 2 月に凍結、2012 年 4 月に再開が決まった。

●高島屋、不振の和歌山店を 8 月に閉鎖

高島屋は 12 月 26 日、業績不振が続いていた和歌山店を 2014 年 8 月末に閉店すると発表した。1973 年に開店、南海電鉄和歌山ビルにテナントとして入居している。ピークの 91 年には 65 億円を売り上げたが、近隣の近鉄百貨店や郊外ショッピングセンターとの競合で、2013 年 2 月期の売上高は約 22 億円にまで落ち込んでいた。

●うめきた 2 期に 40 者提案

大阪府は 12 月 26 日、JR 大阪駅北側の再開発地域、うめきた 2 期開発について国内外の企業、企業グループ計 40 社・団体から提案を受け付けたと発表した。2014 年 3 月下旬に優秀案を複数選び、秋にまとめるまちづくりの方針に反映させる。

国

●NEXCO3 社、事実上値上げ

国土交通省は 12 月 20 日、高速道路で 2014 年 4 月から導入する新しい料金制度を発表した。対象は東日本、中日本、西日本と本州四国連絡の各高速道路会社の 4 社。本四高速が抱える債務を、東日本などの高速道路 3 社が肩代わりすることと、国費で負担してきた料金割引の財源を同 3 月末で使い切ることに伴う措置。基本料金を普通区間、大都市近郊区間、海峽部等特別区間の 3 つに再編、1km 当たりの基本料金は普通区間で 24.6 円、大都市近郊で 29.52 円、海峽部は東京湾アクアライン、本四高速の海峽部を対象に 108.1 円とした。

●訪日旅行者、初の 1,000 万人突破

2013 年に日本を訪れた外国人旅行者が 12 月 20 日、政府が目標に掲げていた年間 1,000 万

人を初めて突破し、観光庁が成田空港で記念式典を開いた。円安や観光ビザ（査証）の発給要件の緩和で、東南アジアからの旅行者が大幅に増えた。

●**2014年度予算、一般会計過去最大**

政府は12月24日、2014年度予算案を閣議決定した。一般会計の歳出総額は過去最大の95兆8,823億円となった。4月の消費税増税で税収は50兆円と7年ぶりの高水準を見込むが、歳出も増えるため、借金である国債の発行残高は29兆円膨らむ。

●**インフラ更新費、10年後は最大5.1兆円必要**

国土交通省12月25日、道路や空港などインフラ10分野の維持管理・更新費用の推計を発表した。2013年度は年間3.6兆円必要で、これが10年後には最大で5.1兆円と今年度比4割増となる見込み。

関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム ～日本の成長エンジンとしての関西圏空港の最大活用～

日時	平成 25 年 11 月 15 日（金）午後 1 時 30 分～午後 4 時
場所	ホテルオークラ神戸 1 階松風の間
主催	兵庫県
後援	公益社団法人 関西経済連合会

平成 25 年 11 月 15 日（金）、ホテルオークラ神戸にて、「関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム～日本の成長エンジンとしての関西圏空港の最大活用～」が開催されました。主催者を代表して兵庫県井戸敏三知事による主催者挨拶の後、新関西国際空港株式会社代表取締役社長 兼 CEO の安藤圭一氏による基調講演「空を変える、日本が変わる～戦略的インフラの国際競争力の強化と新関西モデル実現に向けた挑戦～」がおこなわれました。

その後のパネルディスカッションでは、パネリストに公益社団法人関西経済連合会森詳介会長、新関西国際空港株式会社安藤圭一社長、関西大学商学部高橋望教授、コーディネーターとして日本経済新聞社磯道真編集委員で、「日本の成長エンジンとしての関西圏空港の最大活用」と題して議論されました。本誌上では基調講演の内容を掲載しました。



基調講演時の会場風景



パネルディスカッション時の会場風景

【写真提供】 兵庫県

空を変える、日本が変わる

～戦略的インフラの国際競争力の強化と新関西モデル実現に向けた挑戦～

講師 安藤 圭一 氏

(新関西国際空港株式会社代表取締役社長 兼 CEO)

■はじめに

ただいまご紹介いただきました安藤でございます。このような素晴らしい場所で皆様にお話出来ることを光栄に思っています。今日、関経連の森詳介会長がお見えになっていますが、先般、アメリカで関経連によるミッションがありましてご一緒させていただき、アメリカの国務省や通商代表部とお話をしてきました。アメリカの指導部は、日本経済が復活し始めているという期待感を持っていらっしゃるようでした。アベノミクスは凄いじゃないか、是非成功してほしい、少なくとも3年間は安倍さんにやってほしい、という声をよく聞きました。昨年アメリカに行った時には、日本はどうしてTPPに入らないのか、という話が多かったのですが、今回は、TPPに日本が入ってよかった、日本が入ることによってスケジュールが遅れるのではないかと心配していたがむしろ逆に日本がリードしている、というお話を聞くことができました。



TPPについては経済的な問題もありますけど、安全保障の面もありまして、経済連携なくしては安全保障もないという考え方がベースにあると思います。それと今回、アジアが急成長しているため基本的にリバランス政策が必要で、アジア・太平洋地域へのウエートを上げていくという話がほとんどでした。

■成長するアジア・太平洋マーケット

アジアのマーケットがどんどん拡大していることが背景にあって、アメリカは貿易をいかに拡大していくかを狙っています。ちょうどシェールガスの生産が進み、エネルギーコストが大幅に下がり、モノづくりの企業が強くなって来ています。もう一度輸出を強くしようという動きがあり、アジアのマーケットへ日本とともにしっかりコンタクトをしていこうということが背景にあります。そういう意味でTPPはまさに成長するアジアを象徴するような大きな流れで、日本も参加することによって人・モノの流れがさらに加速するような感じを受けました。

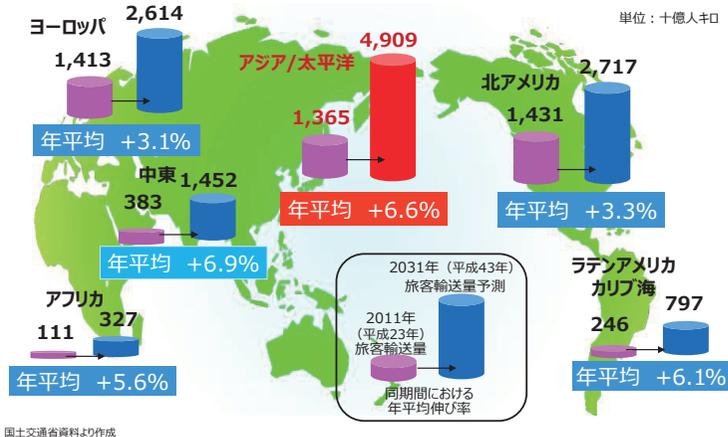
成長するアジア・太平洋マーケットですが、アジアの中間所得層の推移を示したデータを見ますと、基準となる2009年ではヨーロッパや北米が多いのですが、2030年代には圧倒的にアジア・太平洋地域で中間所得層が生まれて来るのです。また、航空業界を見ますと、世界の航空旅客輸送量予測(2011年～2031年)ではアジア・太平洋地域が年平均6.6%で成長して約4倍に増え、2031年には北米やヨーロッパを超え、世界最大の航空市場になるのです。

一方、ジェット機の機材がどうなるかを見ま

世界の航空旅客輸送量予測(2011年~2031年)



2031年(平成43年)までの世界の航空旅客輸送において、アジア太平洋地域は年平均+6.6%で成長。輸送量も2011年(平成23年)に比べ約4倍に増加し、世界最大の航空市場に。



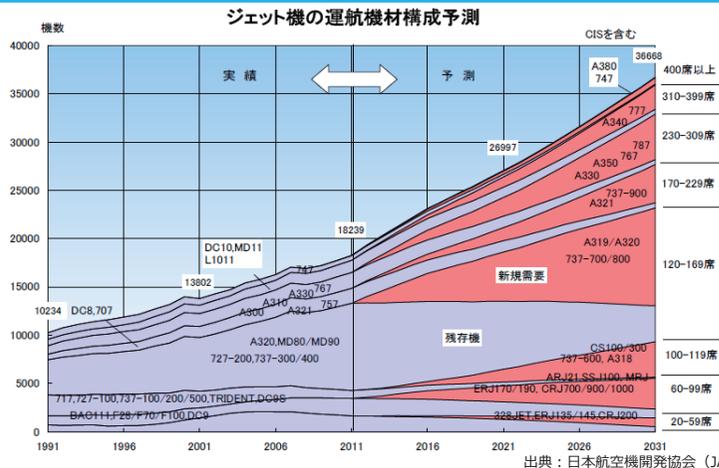
した。2011年~2031年を予測して比較したのですが、2031年には倍増する形になっています。エアラインの競争は物凄く厳しいですが、航空産業に携わる炭素繊維もそうだし、エンジン回りもそうだし、航空機部品関係もそうなのですが、本当に航空業界は成長産業なのです。特にA320やB737の機種が増えて来

す。これはLCCがよく使っており、LCCが大きくなることを示唆しています。今人気の出ているB787やA380も当然あるし、三菱のMRJも伸びていくでしょう。基本的にはLCCベースで、アジアを中心に増えていくということです。

ジェット機の運航機材について



ジェット機数は、2031年には、2011年の約2倍。特に、A320やB737が増加する傾向。



■東アジアの空港と関西国際空港について

そうした中であって、アジアにおいては空港の拡張競争がどんどん進んでいるわけです。アジアの主要空港別の旅客数の増加率について、2004年を100としてどこがどう伸びているかを見ますと、やはり北京空港や韓国の仁川空港とかシンガポールのチャンギ空港や香港空港が100を上回っています。ずっと後の方でようやく羽田、成田があって、関西、中部、伊丹と続きます。アジアの中で日本は大きく劣後しています。日本の中では首都圏に比べると関西はどんどん引き離されているという形になっています。そういう中で、東京オリンピックの決定や富士山の世界遺産登録などを踏まえると、首都圏がさらに成長して関西との格差は開くばかりでしょう。

空港については仁川空港やチャンギ空港にハブを奪われており、港湾についても、釜山港がどんどん強くなっています。ようやく日本も危機感を持ち始めて阪神港を強くするとか、伊丹と関空を統合するとか、反転攻勢に出始めているところであります。東アジア、東南アジアを含めたアジアの経済圏が形成されて来ると、人・モノの流れを含めたボーダレスな世界が実体化して来ると思います。

その中で空港や港湾は成長戦略の一つである

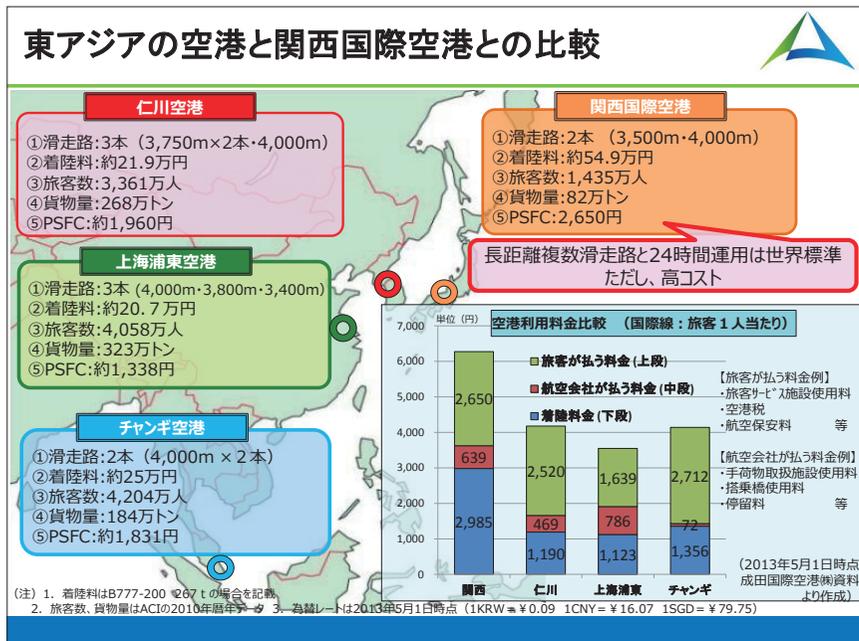
ということです。新興国においては空港、港湾を強くしないと国の成長が出来ません。国家戦略として拡張競争をやっているわけです。

日本においても、ようやくアベノミクスによってインフラに光が当たり始めています。成長戦略の1つの柱になりかけているところです。

■関西3空港について

こういった観点からしますと、関西に関空と伊丹と神戸の3空港があることは大きいポテンシャルです。東京は、成田と羽田で6本の滑走路がありますが、関西においては、関空に2本、伊丹に2本、神戸に1本と、全部で5本の滑走路があります。しかも関空と神戸は海上空港で、伊丹は都市型空港です。そういう意味では、ビジネスからレジャーまで、様々な需要を3つの空港でシェアしていけると思います。

空港だけでなく、阪神港や高速道路といった陸・海・空のインフラが一体化することによって、関西の人・モノの流れをスムーズにして行くことに期待が持てると思います。関経連も、ポート・オーソリティ構想を掲げておりますけれども、将来的には、陸・海・空の一体的運用という方向にいくべきかと感じています。まさに国家戦略として、空港を核としたインフラ戦



略、あるいはサプライ・チェーン戦略をしっかりと進めていく時期にきていると思います。

実際にニューヨーク、ロンドンを見ましても、ニューヨークの場合はジョン・F・ケネディ、ラガーディア、ニューアークと3つの空港があります。ロンドンにはヒースロー、スタンステッド、ガトウィック、ロンドン・シティの4つの空港があります。このように、今の主要都市には複数の空港があり、うまく機能分担して使っています。そういう意味では、関西にも3つの空港があるわけですから、しっかり活用していく方向性がよいのではないかと思います。

関西は首都圏に比べると、アジアに1時間近いという優位性があります。その上、関空は24時間運用なのです。今、関空では、フェデックスに賃貸する大きな倉庫の工事をしています。2014年春に稼働を開始する予定で、アジアと北米を結ぶ一大ハブ拠点が出来上がります。成長するアジアと北米を結ぶ重要な結節点になるわけです。

TPP や LCC も、人とモノの流れを拡大していくと期待されています。関空は現在、日本で最大のLCC拠点になっています。10社のエアラインが入っていますけど、さらにアジアのLCCの誘致に向けてプロモーションを行い、

積極的に取り組んでいるところです。

■航空戦略の転換

インフラ整備やハブ機能という点で、日本はアジア諸国に負けているわけですが、日本は航空戦略を大きく転換しようとしています。キーワードはオープンスカイ。これは航空自由化の推進ということ。それとLCC戦略。スターフライヤーとかスカイマークなど新興のエアラインを含めたLCCの参入をどんどん促していくという戦略です。それと、我々が今直面している空港経営改革とコンセッション。この3つの大きなトレンドがあります。

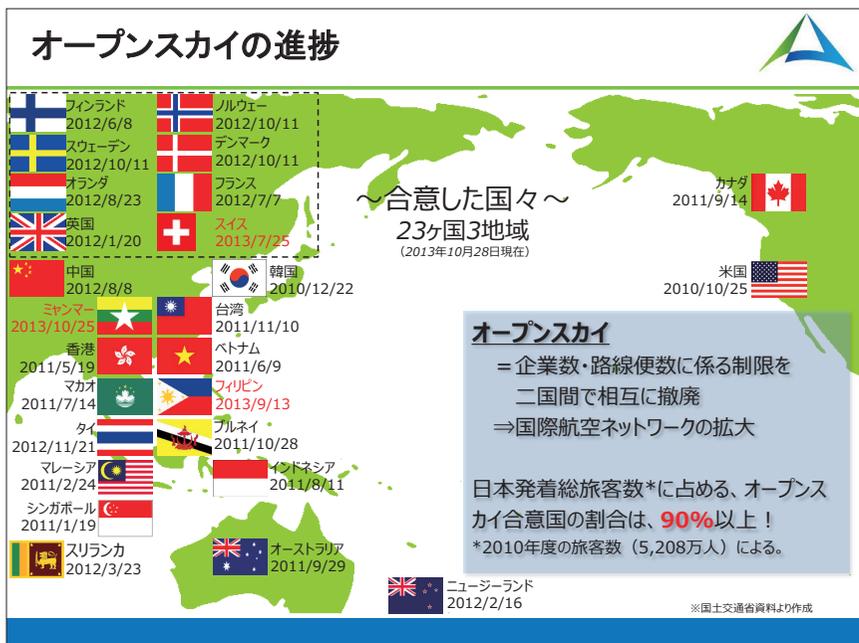
■オープンスカイ

オープンスカイ戦略を見ますと、従来は海外のエアラインの乗り入れ、便数等については国家間で決めなければならなかったのですが、航空会社が自由に決めてよろしいということになりました。成田や羽田もどんどんオープンスカイになっています。現在、日本は世界の23か国・3地域でオープンスカイ協定を締結し、中国とも2012年8月にゴサインが出ましたが、尖閣諸島問題でストップしています。ピーチも中国の春秋航空も含めて飛びたい航空会社がいく

つもあるのですが、現在、動きはない状況です。しかしアジアをはじめ、オープンスカイで空港を開放していく流れは出ています。

■LCC

昨年、日本ではLCC元年ということで、3つのLCCがスタートしました。関西を拠点にANA系のピーチ・アビエー



ションが、成田を拠点にジェットスター・ジャパンとエアアジア・ジャパンがスタートしましたが、新聞などで報道されているように、ピーチ・アビエーションが一人勝ちのような形になっています。エアアジア・ジャパンは、エアアジアとANAでスタートしたのですが、うまくいかず、エアアジアが撤退してANA100%出資のパニラ・エアとして再出発しました。

ピーチは、24時間運用の関空を拠点としていることのほかに、LCC専用のターミナルを利用しているという理由から、成田を拠点とする2社より優位に立っているようです。成田の2社はアジアの成功事例を日本に持ち込んで来たのですが、なかなか難しかったようです。ピーチはANAの指導もよかったのですが、日本的なLCCとしてスタートし、好調に推移しています。現在、ターミナル2は、実質ピーチ専用になっているわけですが、とても枠が足りない状態です。現在の機材は10機ですが、倍の20機体制になるということなので、第3ターミナルの計画が始まっています。さらにアジアのLCCの誘致をやろうとしていますし、ジェットスター・ジャパンは関空を第2拠点にしたいという意向があるようで、そうすると第3ターミナルでも足りないという状

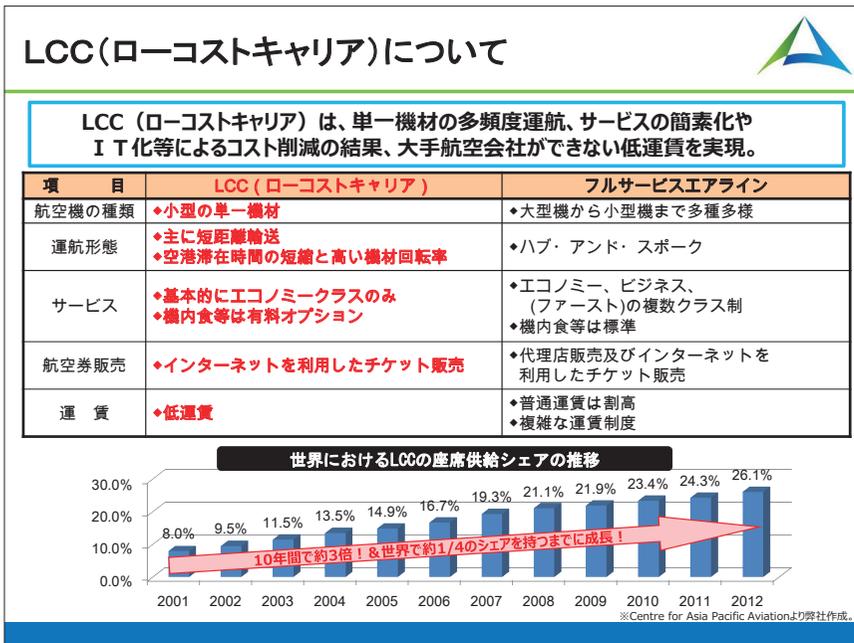
況になって来ています。それほどLCCは急成長しているということです。

海外のLCCの状況について、エアラインの旅客数ランキングを見ますと、アメリカのサウスウエスト航空が国内線で最大のエアラインになっています。イギリスのライアンエアは国際線で1位になっており、2位は大手のルフトハンザ航空ですが、3位にはLCCのイーージェットが入ってきました。

先般、春秋航空のトップと話し合ったのですが、近距離はLCCばかりになるだろうと言っていました。大手のフルサービスキャリアは中長距離路線を中心に快適なビジネスクラスのお客様を確保する方向を追求するようになると思いますが、シンガポール航空出資のLCCスクートなどはB787を導入して中距離以上に挑むという戦略になっています。大手と新興、それにLCCが加わって競争が大変激化している状況にあるわけです。

■空港経営改革

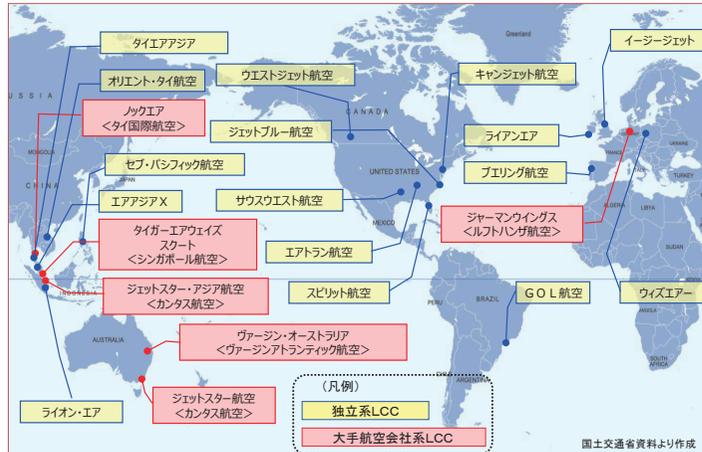
3つ目の空港経営改革の話です。日本の空港は100ほどあります。そのうち国管理空港は28。特殊法人になっているのが成田、関空、伊丹、中部。その他に地方自治体の管理空港が



世界のLCC(格安航空会社)



近年、LCC が米国市場・欧州市場に加え、東南アジア市場等においても積極的に事業を展開。



世界のLCC(格安航空会社)の旅客数ランキング



世界の航空会社ランキング(旅客数 2011年)

国際線

	航空会社	旅客数 (千人)
1	ライアンエア	76,422
2	ルフハンザ航空	49,755
3	イージージェット	42,028
4	エミレーツ航空	32,730
5	エールフランス	32,597
6	プリティッシュ エアウェイズ	29,307
7	エアベルリン	25,825
8	KLMオランダ航空	25,066

国内線

	航空会社	旅客数 (千人)
1	サウスウエスト航空	110,587
2	デルタ航空	92,023
3	中国南方航空	74,648
4	アメリカン航空	65,303
5	USエアウェイズ	46,619
6	中国東方航空	45,595
7	中国国際航空	42,072
8	ユナイテッド航空	40,524

国土地交通省資料より作成

あります。黒字になっているのは新千歳、熊本、小松の3つで他はすべて赤字です。そこで、民活空港運営法が可決されました。民営化して、もっと自由な経営をさせることによって、収益を上げるような形に持っていくという方向に舵が切られました。

現在、国や地方管理空港の着陸料は一律で、加えてターミナルビルは民間が持っている状況

です。空港経営はターミナルビルの収益が重要で、その収益によって着陸料を安くしたり、エアラインのコストを下げたりして、路線が増えて空港が活性化します。そういう良い循環が出来ない状態だったのです。民営化法によって仙台空港などは先行してターミナルビルの経営を一本にしようと取り組んでいます。

混雑空港であります羽田、成田についても、

変化が見られています。飛んで来たいというエアラインが多いにもかかわらず、発着枠の制限等があって飛んで来られませんでした。これは、日本の成長を阻害していたと思います。しかし、ここ数年、どんどん拡張が行われて、羽田は国内線だけだったのが国際線を飛ばせるようになりました。そうなると成田が危機意識を持って時間延長出来ないかと言いついています。

それに加えて東京オリンピックが決まったことで、羽田は5本目の滑走路を模索するとか、羽田～成田間を高速地下鉄道で結ぶとか、プロジェクトが目白押しです。オリンピックで当然海外からお客様が来られます。関西は京都、神戸、大阪と色々な観光資源を持っていますので、関西にも寄っていただければいいと考えています。

■ 関空、伊丹の経営統合

関空、伊丹が経営統合して、伊丹が元気になりました。発着回数やお客様の数も右肩上がりです。関空は、中国の尖閣問題や韓国の竹島問題で

厳しくなり、正直、中間決算は大変だと思っていたのですが、台湾、香港、東南アジアの方が円高修正や観光立国に向けたビザ緩和のお陰で日本へたくさん来てくれています。こういった国からのお客様が中国や韓国のマイナスをカバーし、さらにイスラム圏の人々や欧米の人々が増えて来ました。

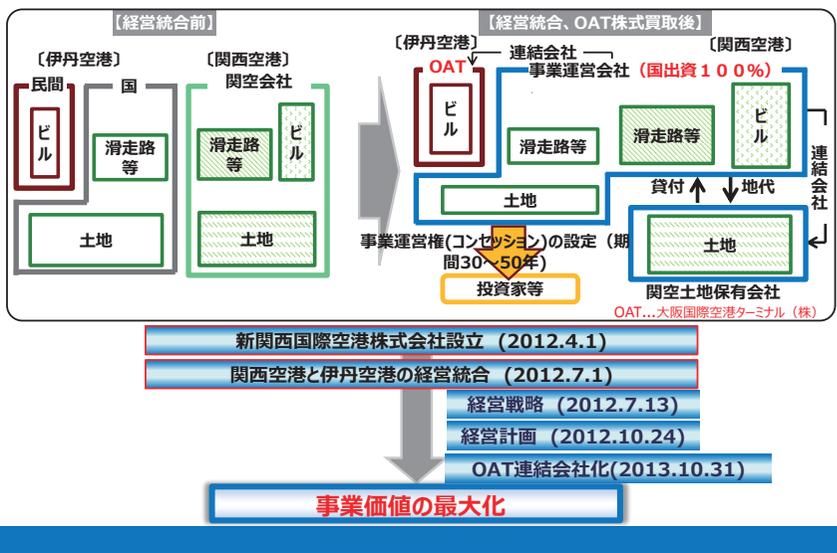
関西国際空港と大阪国際空港の経営統合について(その1)

背景・課題	関空会社管理	国管理	
<関西国際空港 (関空) > [開港日] 1994年9月4日 [滑走路] 2本 (3,500m、4,000m) [総発着回数] 12.9万回 [総旅客数] 1,680万人 { 国際1,142万人 国内 538万人		<大阪国際空港 (伊丹) > [開港日] 1958年3月18日 [滑走路] 2本 (1,828m、3,000m) [総発着回数] 12.8万回 [総旅客数] 1,315万人	

- 国土交通省成長戦略 (平成22年5月17日 国土交通省成長戦略会議)**
- 関空については、早期に政府補給金への依存体質から脱却し、1.3兆円を超える債務を返済することにより、健全なバランスシートを構築することを目標とし、これを通じて前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を行う必要がある。
 - バランスシート改善にあたっては、関空のキャッシュフローから生み出される事業価値のみならず、伊丹のキャッシュフローから生み出される事業価値や不動産価値も含めてフル活用する必要がある。
 - 関空・伊丹の事業価値の最大化とキャッシュ化の手法としては、両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソース (いわゆるコンセッション契約) する手法を基本にその可能性を追求する。

- 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及び管理に関する法律の目的**
平成23年5月17日に、国会で可決、成立
- 関西国際空港 (関空) 及び大阪国際空港 (伊丹) の設置・管理を行う新関西国際空港株式会社を設立するとともに、公共施設等運営権の設定 (コンセッション) を通じた関空債務の早期かつ確実な返済を図る。
 - これにより、関空の我が国の国際拠点空港としての機能の再生・強化及び関空・伊丹の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図り、我が国の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与する。

関西国際空港と大阪国際空港の経営統合について(その2)



今年は何が何でも訪日外国人 1,000 万人を達成しようと成田、羽田、関空、中部が頑張っています。さらに続いて 2,000 万、3,000 万人に持っていこうという大きな流れが出ています。

■インフラ輸出

またインフラ輸出もアベノミクスの戦略の大きな柱になっています。空港だけに限らず新幹線や高速道路、港湾、上下水道にもインフラ投資をしようとしています。いままでは ODA でお金を出して建設等に日本の企業は携わっていたわけですが、日本は、建設だけでなく、オペレーションの力も凄いのです。先般の東日本大震災でも新幹線を事前に止めることが出来たという事例がありますし、空港も、混雑している羽田や成田を安全に運航させています。現在アジアでは色々な空港のリノベーションや建設が始まっており、日本のオペレーションのノウハウが欲しいという声が多くなっています。先般、我々はミャンマーの空港管理に手を挙げて頑張ったのですが、結局、韓国の仁川空港に負けてしまいました。勝つためにはどうすれば良いか、官民あげてインフラの輸出戦略を見直そうと打ち合わせが始まっています。

■新関空会社の戦略成長プログラム

この流れの中で、新関空会社は成長事業戦略を立てています。我々の空港ビジネスモデルの変革と新関空モデルを見ていただきたいと思います。アジアのリーディングエアポートにしようとして「空を変える、日本が変わる」というキャッチフレーズのもと、新関空モデルを実現しようとして 3 年間の取り組みを始めています。

一番大きいことは料金戦略です。日本の着陸料は圧倒的に高いのです。先般も IATA の幹部が来られて日本の着陸料をもっと下げられないのか、これでは飛んで来られないということですので。エアラインがどンドン仁川に流れた原因の一つでもあります。

関空の着陸料は成田より 10% 高かったのです。我々は 11 年ぶりに着陸料を 5% 引き下げましたが、その後、成田が 5% 下げました。引き続きまた 10% の差が残っていますが、よい方向に向かっていると思います。

また、新規に関空へ来てくれたエアラインには着陸料を 80% 減免し、残り 20% は自治体や財界にご支援いただいで、初年度の着陸料は無料としています。2 年目は 50% 減免、3 年目 30% 減免にしています。ほかにも、オフィ

新関空会社による挑戦「空を変える。日本が変わる。」

— 戦略的成長プログラム(中期経営計画)のポイント —

「新関空モデル」

日本初の空港ビジネスモデルにより
アジアのリーディングエアポートを目指した成長を実現
～「空を変える。日本が変わる。」ための TAKE OFF～

国家的戦略プロジェクト（日本初の試み）

- 国の基幹インフラにおける民間主導の経営とコンセッションによる民間資金の活用
- 土地保有と運営の分離
 - 民間主導の徹底
 - 複数空港の運営
 - 航空系事業と非航空系事業(商業事業)との一体化
 - コンセッション(公共施設等運営権)の設定

新しい取り組み

カスタマーズ・アイ	料金戦略	LCC ターミナル	貨物ハブ	ローコストオペレーション	環境先進空港 (スマート&ランド付道)	国際事業展開
<ul style="list-style-type: none"> ・利用者、エアラインなどの目線に立った料金設定 ・お客様満足度を向上させるための快適性の追求など 	<ul style="list-style-type: none"> ・11年ぶりの着陸料引下げ ・新規需要の成長をサポートする増量割引の複数年化 ・伊丹空港における低騒音機導入促進料金など 	<ul style="list-style-type: none"> ・我が国初のLCC専用ターミナル(第2ターミナル)の整備・運営 ・LCCの更なる成長をサポートするための第3ターミナルの整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・FedEx社北太平洋地区ハブに向けた貨物施設の整備 ・更なるエアライン・フォワードゲートの拠点誘致など 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間的手法の徹底、経営統合のシナジー効果などによる施設運営費の削減 ・空港運用の体制見直し(マルチオペレーション)など 	<ul style="list-style-type: none"> ・クリーンエネルギー、再生可能エネルギーの活用促進 ・低騒音・低排出機材の導入促進など 	<ul style="list-style-type: none"> ・新関空モデルの国内外への情報発信 ・コンサルティング等の海外事業の展開など

スの賃料や空港使用料等で魅力ある提案をして、これだけの用意をしているから是非飛んで来てほしいとネットワークの拡充に力を入れています。

LCC に力を入れているのは事実ですが、今回の冬ダイヤでも国際線に占める LCC 割合は約 20% です。来年は 25% に持って来ようとしています。残りの 75 ~ 80% はフルサービスキャリアなのです。フルサービスキャリアに対しても着陸料を下げることによってネットワークの拡充をお願いしています。特に JAL には関西発の欧米路線を復活してくださいとお願いし、来年は関空 20 周年ですからロンドン、ロサンゼルス線に戻してと頼んでいます。ANA にはアジア路線の復活をお願いしています。

貨物ハブについては、フェデックスがスタートすることによって関西の物流が変わります。いかにしてアジア~北米便をうまく使うかを考える必要があると思います。

また伊丹を含めて環境先進空港で行こうとしており、関空では太陽光のメガソーラーが来年初頭から稼働しますし、フェデックスの建屋の屋根にもソーラーパネルが設置されています。近々、自動車をはじめ空港内の動力をすべて水素で動くようにしようと取り組んでいます。

■コンセッションについて

コンセッションについてですが、経営統合の事をご理解いただきたいと思います。統合に書かれている我々の使命は、伊丹の資産を使いながら、早期に政府補給金への依存体質から脱却して、1.2 兆円を超える負債の返済計画を進め、バランスシートを改善させることです。早ければ来年度中に伊丹と関空の運営権をコンセッションによって民間に売却し、関空の巨額債務の早期返済をしてほしいというのが大きな柱になっています。現在、我々は来年度中にコンセッションの実現を図りたいと国と議論しているところです。

従来、インフラは基本的に国や自治体が運営するものでした。そこに民間のノウハウを入れ

ることで、さらに使いやすく、便利で競争力のある事業に変えていくということで、新たなインフラの運営モデルを構築しようということが、コンセッションの大きな背景になっています。コンセッションについては、有料道路等の小さな例がありましたが、これだけ大きい事業の民営化は初めてのケースで、海外からも注目を集めています。しっかり議論しながら進めたいと思っています。

民営化と言えば JR の例を思い出しますが、JR は民営化後活性化しています。高速道路もサービスエリアで活性化しました。空港も上場したらどうかという話があります。そうなれば様々な外資が入って来ます。滑走路を含めた空港の土地が外資に委ねられたら安全保障や災害時の対応などで問題が起こる可能性がないとは言いきれません。その意味でインフラの土地資産等の所有権は国がしっかり持っていることが大事だということがベースにあります。従って運営権だけを、30 年とか 40 年に期限を区切って民間に委託するやり方なのです。欧米では PFI (民間資金を利用して民間に委ねる手法)、PPP (官民パートナーシップ) の考え方は普通になっています。先般、ドイツのライプツヒで会議があった時も全部 PFI、PPP の話ばかりでした。先進国は財政的に余裕がないのです。

■おわりに

来年は消費税が上がりますが、TPP にも参加し、法人税も下がる方向です。関空と伊丹のコンセッション、神戸空港の活性化も大事です。関西には大企業も中小企業もあり、大学もそろっています。日本のシリコンバレーになるかもしれません。京都、大阪、神戸は大変なポテンシャルがあるのです。いつまでもポテンシャルのまま置かないで、関西を活性化させたい、我々もその一翼を担えればと考えています。ご静聴ありがとうございました。

世界におけるLCCの動向と 日本でのLCCの現状と今後の課題



作家／航空ジャーナリスト
秋本 俊二 氏

●とき 平成25年11月8日（金） ●ところ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

こんにちは。ご紹介いただきました作家で航空ジャーナリストの秋本俊二です。今日は多数の方々にお集まり頂きましてありがとうございます。これから1時間、与えられたテーマに出来るだけ沿って、出来るだけというのは私の話はよく脱線します。そこをうまく調整しながら楽しくお話出来たらと思います。よろしくお願いします。

「世界におけるLCCの動向と日本でのLCCの今後の展望」というテーマになっておりますが、最初にパワーポイントでお見せする写真はLCCでなくて、先週私が乗って来たカタール航空の機内の写真です。LCCの話に入る前に、大手エアライン、フルサービス・キャリア（FSC）の話をしていただきます。

■フルサービス・キャリア（FSC）のビジネスクラス

カタール航空は日本の旅行者に人気がありまして、元々関空から就航し始めたのですが、需要が高いというので成田から関空經由ドーハという路線になったのです。それでも需要を賄い切れないため成田線を就航させました。カタール航空がワン・ワールドのアライアンスに加盟したというので、その加盟式典をドーハで先週取材して来ました。カタール航空はスカイ・トラックス社という英国の調査会社から5つ星エアラインの称号を受賞していますが、とってもサービスの質が高く、人気を得ています。そしてビジネスクラスがすごく混んでいるのです。

そこで、まずFSCの中でも、大手エアラインのビジネスクラスのキャビンの現状についてお話します。成田線に就航しているB777-300ERは長距離路線向けの機材で、通路が2本あって通路を挟んで横一列に2・2・2の座席構成になっています。以前は2・3・2が主流だったのですが、ど真ん中の座席のお客様が両側に挟まれてトイレ等に行くのも不便だと苦情があり、そこで2・2・2の座席が主流になりました。



カタール航空の
2・2・2シート配列のビジネスクラス

窓側か通路側かで好みが分かれますが、商用のお客は圧倒的に通路側を好みます。窓側に座った場合、通路へ出る時に通路側の人に遠慮しなければならないからです。そして1・2・1という横4席の贅沢な座席構成が生まれて来ました。

全席が通路側になり、大手エアラインの主流になって来ました。しかし座席数が少なくなつて、需要に応えられないという理由から、エアカナダ等では座席を斜めに配置して座席数を増やす方法が考えられました。魚の骨みたいな形になっているのでヘリンボーンタイプと呼ばれました。

しかしヘリンボーンタイプは、飛行機の進行方向に対して斜めに座るのは気分が悪くなるという苦情、さらに通路へ出る時に隣の人と顔を

向き合わせてしまう等の不満が出て、次にデザインされたのがデルタ航空等に見られるように窓側を逆斜めの座席にする方法です。こうなるとまるで個室です。ここまで来るともうかつてのファーストクラスさえ超えています。それほど豪華で、ゆったりした形になりました。

これらは1・2・1のタイプです。もう1つはスタッカート型と呼ばれる別のタイプでジグザグ、あるいは互い違いに座席を配置する方法です。座席の前にテーブルがあって、その前には座席がなく足を伸ばせるわけです。隣にも座席がなく後ろ後方に隣の人のテーブルと座席が配置されているのです。ANA やエミレーツ航空が一時期採用しました。

アリタリアがさらに改良して個室風にしました。しかしテーブルが邪魔でシートスペースが

狭くなったという不満が出ました。お客様というのは色々難癖をつけるのです。最後に究極のビジネスクラスが出て来ました。シンガポール航空は一人の座席を二人分のスペースで提供するレイアウトを出して来ました。それでも二人分のスペースだと広過ぎて居心地が悪いという人がいてさらに改良を加え、テーブルや物置を付けています。これが最先端のビジネスクラスです。

デルタ航空の窓側を向いた斜め座席



シンガポール航空の最先端のビジネスクラス



■ビジネスクラスで勝負

なぜこんな話をしたかと申しますと、いま大手エアラインはお金とモノと知恵を全部ビジネスクラスに集中しています。ビジネスクラスが勝負どころで、そこで勝てないとエアラインは経営出来ないと思っているのです。ビジネスクラスで負ければ敗退です。エコノ

ミー席の10倍の値段がビジネスクラスです。お客様の僅か2割がビジネスクラスで、全体の収益の8割を生み出しているという構図があります。大手のエアラインは2割のビジネスクラスのお客様の争奪戦で勝負しているのです。だからエコノミーの部門でいくら頑張っても全体の収益に影響しません。

先日、スカイマークの社長とお話をしました。スカイマークは、LCCとの競争激化で苦戦していますが、A380を買いました。A380は二階建ての超大型機です。その全座席をビジネスクラスとプレミアムエコノミークラスで構成し、エコノミークラスを設定しないそうです。ビジネスクラスの料金を、FSCのようにエコノミー席の10倍の値段ではなく2.5倍の値段にしてビジネスクラスのお客様を集めようとしています。この大きなチャレンジで、ニューヨークやロンドン線を飛ばすそうです。2014年11月にA380で成田～ニューヨーク線就航を予定していますが、この結果はどうか分かりません。

■ファーストクラスについて

それではファーストクラスはどうなっているのか、例えばエミレーツ航空で見るともう完全にホテルの一室です。ただこのエアラインもファーストクラスの客席は埋まっています。半分ならよい方かなという程度で、儲からないのです。ビジネスクラスで十分だというユーザーが多く出て来てファーストクラスを廃止するところもあります。しかしファーストクラスを残しているエアラインもかなりあります。

なぜ残しているのかと言えば、世界のトップ企業の社長が乗るファーストクラスがないエアラインは利用されなくなる。ファーストクラスのあるエアラインにその企業の社員全員が乗り換える結果にな

るそうです。そんな事態になるのを防ぎます。

もう一つはキャビンアテンダントに対する教育問題があるのです。ファーストクラスのサービスには世界一のクオリティーが求められます。キャビンアテンダントはいずれファーストクラスで働きたいという憧れを持ち、全体の意欲がレベルアップします。そういう効果でファーストクラスを残すところもあります。

なぜファーストクラスのサービスがすごいかというと、マンツウマン対応なのです。お客様からコールボタンを押されたらキャビンアテンダントとしては失格という教育を受けるのです。お客の様子を常に見ていて、寝ていたお客がモゾモゾとしたら、そろそろ起きるかな、喉が渇いて飲み物を持って行こうか、その前にトイレに行くかもと先々を読んでサービスをします。エミレーツ航空のファーストクラスの前菜を見ますとキャビアが盛り沢山に出ます。私も食べましたが、すごくおいしいです。ビジネスクラスまでは決まった時間にサービスが始まって、エコノミークラスでは一回食事や飲み物を配ればもうおしまいです。ビジネスクラスは飲み物、前菜、メイン、デザートに分けて出しますけどファーストクラスはメインを先に出せと言われれば要求通り出す、食べたくないと言えば食事時間を遅らせてくれます。それもお客様に言われる前に、察するように彼女たちは懸命に模索しているのです。そういうキャビンアテ



エミレーツ航空のファーストクラス

ンダントを育てることが社内全体のレベルアップに繋がるということでファーストクラスを続けています。

■ LCC のビジネスモデル

LCC は、FSC のエコノミークラスと同じことをしたのではなく、全く違うビジネスモデルを作ったのです。今まで、豪華な大手エアラインのビジネスクラスやファーストクラスの話をしました。急に暗い話になります。

ピーチが就航する時に私は一冊の本を刊行しました。LCC とはなんだ、どうやってコストを抑えているのか、どこが勝負なのか、というテーマで書いているうちにつまらなくて嫌になりました。ご飯は出ないとか、シートは狭いとか、これが LCC の世界なのかと気持ちが沈んで来ます。しかし、それが彼らのビジネスなのです。これから暗い話をしますけどしばらくお付き合いください。

サウスウエスト航空が LCC のモデルを作りました。アメリカで成長して少し低迷する時期もあったのですが、定着してやがてヨーロッパに波及します。ヨーロッパで大ブームになりました。イージージェットとライオンエアの2社です。

次にアジアに波及してご存じのエアアジアが大成功しました。残る市場は東アジアしかないだろうと、韓国にも立ち上がって、その後日本でも昨年3社が就航したのです。LCC のモデルが日本に定着するのか、ちょっと疑問が残っているのです。日本ではまだ結果が出ていません。

LCC は、日本では「格安航空」と訳されています。それは間違いです。安いチケットを売る航空会社ではなくてコストを安くする、うまく経営を回しながら経営コストを抑えていく「低コスト航空」です。その結果、FSC より安い航空券を売ることが出来るというわけです。

どうやってコストを低減出来るか、いくつかのポイントがあります。それはアジアもヨーロッパもアメリカも変わっていません。

■ 機材の統一化

1つは機材の統一化です。サウスウエストは B737、ピーチは A320 一本に絞っています。A320 は大ベストセラー機でいままで 9,000 機ぐらい受注していて 5,000 機ほどが世界を飛んでいます。通路が一本のタイプで通路の両側に 3 席ずつ。普通は 160 席なのですが、ピーチをはじめ LCC は 180 席にしています。前後の間隔が狭いのです。もう 1 つは B737 でこれもボーイング社のベストセラー機です。受注が 9,500 機ほどあって 5,800 機が納入されています。LCC が立ち上げる時はどっちかに絞っています。信頼性が高いのです。機種を 1 つにすると効率がよくなります。パイロットは機種ごとに免許を持っており、この 2 つの機種のパイロットは世界で有り余っています。いつでも安い給料で雇用することで出来ます。ベストセラー機なので部品が豊富に出回っているため調達しやすく整備に有利です。この 2 機種は最大 4 時間飛ぶのが限度で、世界では 4 時間以内の短距離路線が一番多くて、A380 とか B777 のようにヨーロッパ、アメリカへ直接行くような長距離路線は一部の大手エアラインだけの路線です。

■ 飾りのないサービス

2 つ目は、ノンフリル、つまり飾りのないサービスしかない。ご飯を出すとか、おしぼりを配るとか、一切しません。必要ならお金を払ってもらってサービスします。1 時間や 2 時間のフライトなら食事を出す必要はないという姿勢です。到着してから食事を取ってくださいというわけです。荷物に対しても別途料金を取りません。でも短距離ですからお客は荷物をそれほど持っていません。そういうコスト削減をします。

■ 駐機時間を徹底的に短縮

3 点目は、飛行機というのは空港に駐機していても儲けになりません。駐機時間を徹底的に短縮します。大手は最短で 45 分の駐機時間ですが、LCC は 20 分程で飛んで行きます。例えばエアアジアはタイ・バンコクからマレーシ

ア・クアラルンプールまでがドル箱路線です。1日3往復がやっとだったのですけど、5往復にしました。その代わり到着前に機内のゴミ集めをし、すぐ降りろと言わんばかりに乗客を追い立てます。次のお客が乗り込んで来ます。

■空港の施設使用料を安く抑える

4点目は、空港の施設使用料を安く抑えます。例えばライアンエアはヨーロッパのネットワークを誇っています。ロンドンにもフランクフルトにもパリにも就航していますが、日本人はライアンエアの機体を見たことがない人が多いのです。なぜかというロンドンではヒースローではなくて100^{km}も離れたスタンテッド空港を使っているからです。フランクフルトでも小さなハーン空港を利用しています。なぜそういうことをしているかという大都市の空港は使用料が高いからで、郊外の安い空港を利用します。しかも倉庫のようなところをターミナルにし、ボーディングブリッジなんてないので歩いてタラップから乗り降りしてもらいます。いまヨーロッパで問題になっているのですが、フランクフルトのハーン空港は130^{km}も離れた郊外にあってフランクフルトではなくて別の都市なのです。でもライアンエアはロンドン～フランクフルト路線と名乗って売っています。大手のルフトハンザ航空は猛烈に苦情を言っています。でもライアンエアは言うことを聞きません。この問題はまだ解決していません。

日本にも同じようなことがあって、上海の春秋航空というのが茨城空港へ飛ばしていますが、上海の旅行会社は北東京空港に就航という宣伝文句で売り出していました。茨城空港では売れないので北東京空港という現実にはない空港名で表記しているのです。到着した乗客はびっくりしました。空港の周りは田園でこれが東京かと驚きました。ライアンエアや春秋航空は上手に嘘をつきながらコストを抑えています。乗客も段々分かって来ますが、お得だと思えば利用するし、だまされたと思う人は二度と利用しません。

■LCCの成功理由

アメリカはバスで移動出来ないほど広い。飛行機が必須なのです。安ければ安いほどよくて、バスと同じ感覚で使うという歴史がありました。ヨーロッパはパックスツアーがなくてすべて個人旅行です。そこにLCCが入り込みました。

そしてLCCが定着した地域は市民のライフスタイルに変化が起って来ています。隣の国に良い歯医者があるとLCCで通います。また安い温泉地があれば週末を過ごします。スペインにマラガという町があってピカソが生まれたところですが、セカンドハウスのブームが起りました。LCCでは2,500円で行けるというので馬鹿売れしたのです。

アジアはまだまだリッチではないので、エアアジアが設立した2001年に調査したらマレーシアの周辺で飛行機に乗ったことがある人はわずか6%、残る94%は一回も飛行機に乗ったことがない。その人たちを飛行機に乗せようと挑戦したのがエアアジアで、バスや船を利用していた出稼ぎの人たちが飛行機を利用し始めました。3年に1回の帰郷が年に3回帰れるようになりました。そういうスタイルが果たして日本に来るのか。

■日本でLCCは成功するか

LCCが進出したところで失敗はなかったから日本でも定着するという意見と、いや日本は少し違って鉄道網や道路網が完備しているのでLCCの入る余地はないという意見の2つに分かれました。しかも日本人にとって旅は1年に1回か2回の楽しみで、ご飯を食べられないような飛行機に乗りたくないという感覚があります。日経ウーマンがアンケートしたところLCCに乗りますという人が3割、乗りたくない人が7割になったそうです。その声は無視出来ません。女性がLCCもいいじゃないと評価されない限り、LCCは定着しないだろうと言われています。

就航して1年半になるピーチはどうなっているか、まあ頑張っているなあという面もありま

すが、まだまだ定着まで行かないということで、答えが出るまでもう少し時間がかかります。LCCはローコストのためというのがすべてなのに、日本人相手では遠慮が始まります。もう少し手厚くもてなそうとコストを無視し始めるとLCCの良さがなくなります。ピーチは、「かわいい」ブランドで女性から支持を得たということですが、結果はまだ未知数です。ピーチとエアアジア・ジャパンはANAの系列会社です。ジェットスター・ジャパンはJALの系列会社です。そこでも疑問がありまして、市場を食い合うようなことになればLCCはすぐ消えます。すでにエアアジア・ジャパンは解散して、ANA100%出資のバニラに名称を変更しました。

LCCが生き残る道は、いままで飛行機に乗らなかった層をいかに取り込めるかです。ピーチの井上CEOにお話を伺いましたが、ピーチでは2割ぐらいのお客様が初めて飛行機に乗る人だそうです。お客様に直接お聞きしたのではないようですが、座席番号を理解できなかった人、座席の上部の荷物入れを知らなかった人などが2割程度おられるそうです。

■オーストラリアでは

オーストラリアのカンタス航空の子会社、ジェットスターはFSCとLCCが共存する形で台頭して来ました。十数年前にお互いが食い合って両方とも潰れるのではないかと、という議論がありました。ところが飛行機がないとどうしようもない大きいオーストラリアでも、飛行機に乗ったことがない人がたくさんいたのです。ジェットスターは3割の新規需要を開拓出来たのです。ドル箱のシドニー～メルボルン路線は元々カンタス航空が大きい収益を上げていたところですけど、そこにジェットスターも乗り入れました。1年後に両方とも増便出来ました。新しいお客様が付いて来ていたのです。ジェットスターの社長とインタビューした時、日本でも負けるわけがない、絶対に市場を開拓して人々のライフスタイルを変えてみせる、今はデフレで旅行を控えている人が多いけど安い

LCCで気軽に旅をしてリフレッシュしてもらえることに協力出来たらよいなど、おっしゃっていました。

■成田の門限で欠航

航空会社の人たちに聞くと日本のLCCは成功ですよと言うのですが、まだ結果は出ていません。ほぼ2年経ってそろそろLCCはサービスが悪いし、欠航も多い。もういいやという人が増えて来る可能性もあるのです。特に成田は門限がありますので一便遅れると玉突き的に遅れて最後の便は欠航になってしまいます。ジェットスターなどはホテルを用意していますが、帰れないと困る人がいます。2～3回そういう目に遭うともう嫌だと思う日本人は諸外国に比べて多いようです。LCCはその辺を割り切って使う必要があるのです。例えばイタリアでLCCを利用しようと待っていても飛行機が来ない。説明もない。日本人の乗客はその段階で怒り出します。ところがイタリア人は、安いだから仕方ないとじっと待っています。サービスの悪さにいちいちクレームをつけていたら大変で、そういうリスクを分かった上で上手にLCCを使うと、ソウルまで5,000円で行けるのです。

これから日本人はどうやってLCCを受け入れて行くか、今後、2年ぐらいが勝負になると思うのです。LCCに乗ったけどもうイヤだという人はFSCに流れて行きます。LCCがいままで飛行機に乗ったことがない新しいお客を掘り起こしてくれれば、FSCも結果的に潤うのです。そうなれば航空市場にとっても理想的です。

今後10年間、航空市場は必ず伸びて行きます。世界中には飛行機に乗ったことがない人がたくさんいるので市場は間違いなく膨らみます。そういう中で日本だけが頭打ちで伸びなかったという旅行産業も潤わないし、経済が低迷します。

LCCを好きになって旅行を始める人が増えると、ホテルも儲かるし土産物店や飲食店も儲かる、そういう構図が理想的だと思います。

■仁川空港が日本のハブに

韓国の仁川空港に行って1日ボーとしていると、日本の各地方空港から多くのエアラインが飛んで来るのです。日本の地方都市の多くの方は、関空や成田を経由しないで仁川空港経由で海外旅行をしているのです。新潟の人がパリへ旅行する場合、普通は荷物を持って新幹線で東京駅、そして成田へ行きます。ところが新潟空港が駐車場を無料で開放していますから、車に荷物を積んで新潟空港に行きそこで荷物を預け、そこから仁川空港へ、そしてパリで荷物を受け取れるのです。ものすごく楽なのです。日本の26の地方空港と仁川空港が繋がっています。しかも大韓航空やアジアナ航空を利用すれば日本の地方空港から仁川空港経由でヨーロッパやアメリカまで直通の安いチケットが取れるので、わざわざ成田や関空へ行きません。

■関空の課題

羽田が国際化し、成田も時間制限を緩和し遅い時間でも離着陸出来るようになるでしょう。カタール航空は成田線に力を入れて今、満席です。そうなると成田と羽田で十分と関空から撤退する可能性があります。関空の国際線が減っていくことになればLCCはピンチになって来

ます。LCCは国内だけでなく海外へのネットワークを膨らませないと、頭打ちになります。地方空港から安い運賃で関空へ来て、海外へ向かうというシステムを目指さないと関空は駄目になります。成田は今必死でそれをやり始めています。

■ピーチについて

ピーチは関空を拠点にしましたから、一定の成果を上げられたといわれています。その理由は、関空は成田のように早朝、深夜の門限はなく、24時間使用できます。早朝から深夜まで機材の最大限稼働が可能です。また、関空は成田よりアジア圏に1時間近いのです。ということは、1時間余分に遠くへ飛べるわけで、香港やマニラまでエリアに入り路線展開が有利になるのです。これまでは関空拠点で平均搭乗率77%とよい成績を出していますが、海外も含めてこれからは競争も激しくなります。

そのピーチがいよいよ成田にも入って来ました。近日中に、ピーチの関空～成田線に取材で乗る予定です。ピーチが成田で成功するかどうかまだ分かりません。もう少し見守ってから、またご報告の機会があればさせて頂きたいと考えています。ご静聴ありがとうございました。



冷静で実のある「おもてなし」を

共同通信社 大阪経済部 竹内 健二

2014年は、新関西国際空港会社による関西空港と大阪（伊丹）空港の運営権売却が大きな注目を集めるだろう。「コンセッション元年」になる可能性が高い。この売却益を高めるため、新関西会社には空港の価値を向上させるさらなる取り組みが求められる。

13年は、関西空港にとって記念すべき年だった。訪日する外国人旅行者が増え、11月の運営概況速報（12月19日）時点で、国際線の外国人旅客数は21カ月連続で前年実績を上回った。2月から11月まで、その月の過去最高記録を更新し続けた。

久しぶりの円安が追い風になった。同時に、格安航空会社（LCC）の就航が相次いだことが大きい。香港やインドネシア、マレーシアからの観光客をタイミングよく取り込んだ。かつてフルサービスキャリアとして飛んでいた香港エクスプレスが、LCCとして11月に再就航したのは象徴的な出来事だろう。成田や羽田と比べても、先行してLCC専用の第2ターミナルを運営した関西空港の優位性は明らかだ。第3ターミナルの青写真も見えてきた。JTBは、国内のLCC利用でも関西空港が突出しており「西高東低」の傾向と指摘している。



画竜点睛を欠くのは、中国本土と関西空港を結ぶLCCがまだ無いことだ。新関西会社の安藤圭一社長は年末の共同通信のインタビューで、中国方面にLCCが飛んでいないことが機会損失となっていると話し、春秋航空などを誘致する方針を示している。

中国とは、12年9月の沖縄県・尖閣諸島の国有化以来、関係悪化が続いている。一時激減した中国からの訪日観光客は戻りつつあるが、

最近では中国政府が突如、防空識別圏を設定するなど日本周辺の空と海をめぐる環境は厳しさを増している。少なくとも多くの日本人がそう考えているようだ。「反日」の中国との付き合い合いはもういいよと、そんな雰囲気は日本国内に漂っている。

だが、中国が依然として最大級の人口を有し、日本との経済関係も大きいことは厳然たる事実だ。そして、いわゆる「反日」なるものがどれだけ実態を持っているのかも、一歩引いて観察する必要がある。

中国経済に詳しいキャノングローバル戦略研究所の瀬口清之研究主幹が、13年11月16日のレポート「『来年の対中投資は勢いを回復する』と予想する根拠」で、興味深いエピソードを紹介している。瀬口氏が陝西省西安市を訪問した時のこと。ある旅行業者が真新しいホンダ車に乗って現れた。西安市といえば、12年9月、反日デモの暴徒がホンダ車を壊し、運転手の中国人男性が重傷を負う事件が起きた都市だ。ホンダ車で大丈夫か。心配する瀬口氏に、業者はこう答えたという。

「いまだにそんなことを心配しているのは毎日ネットばかり見ている大学生ぐらいで、大人は誰もそんなことは心配していない」。

「大人は」という言い方に説得力がある。もちろん、こうした大人が「子ども」たちの尖遊びを抑制できていないことも重い現実だ。だが中国にも現実感覚があり、ある意味で冷めた人々の層もかなりのボリュームで存在する。日中ともに、一部の政治家や論客、ネチズンの声は実にイサマシイが、互いに「反日／反中はケシカラン」を言い続けるだけでは生産性がない。



個人的な体験だが、08年の中国・四川大地震で山奥の被災地まで取材に行き、帰りの車がなくて困ったことがある。山の入り口で、チャーターしていた車を警察に取り上げられてしまったからだ。山の上までは物資を運ぶトラックをヒッチハイクしたが、トラックは私を降ろした後、さらに奥地に行ってしまった。取材は無事終えたものの、道端で途方に暮れていたところを救ってくれたのは、たまたま止まっていたタクシートの運転手だった。「君は日本人か」「そうだ」「車はどうした」「(かくかくしかじかで)帰れないんだ」「じゃあ、オレが探してきてやる。君は仕事をしている」。結局、ほかのタクシーは見つからなかったが、この運転手は雇い主の現地メディアのスタッフたちに事情を話し、一緒に車に乗せてくれた。当時は日本の救助隊の活動が現地で好感を持って受け入れられていたという事情もあったが、こういう時のわけへだてなきはありがたかった。当局には腹は立ったが、運転手たちには感謝した。私たちは、後者のような人たちとならまっとうに付き合えるはずだ。

逆に言えば、どんな外国人だって、鶴橋や新大久保の街頭で正気とは思えないヘイトスピーチを繰り返すような手合いとは関係を持ちたくないだろう。

「反日」に対する「親日」という言葉にも危うさがある。昨今、まるで親日にあらずんばまともな国にあらず、と言いたげな主張が雑誌やネットで飛び交っている。「チャイナプラスワン」はリスク分散としては当然だ。だが中国や韓国以外の国々にはリスクがないかのような錯覚に陥っていないだろうか。東南アジア市場は別に日本の専有ではない。どこの国にもリスクはある。「親日」が一種の信仰になっては元も子もない。

さらに言えば近年、ベトナムやミャンマー、ラオスといった新興国に「新華僑」が急増している。マレーシアやインドネシアにはもとから華人社会がある。「(アジアの中産階級は)タイ語、インドネシア語、韓国語などの母語に加え、英語とおそらく中国語(普通話)を理解す

るバイリンガル、トリリンガルとなり、かれらが正統と受け入れる規範が、政治においてもビジネスにおいても…この地域の規範となるだろう」(白石隆、ハウ・カロライン『中国は東アジアをどう変えるか 21世紀の新地域システム』中公新書、2012年)。つまりアジアのどこに行っても、一定規模の「チャイニーズ」と付き合わざるを得ない。冷静で、ビジネスライクな姿勢が必要だ。



話を関西空港に戻そう。新関西空港が実施しているサービス向上の施策は現実的だ。例えば、イスラム教徒向けの設備を拡充している。イスラム教の礼拝施設を、1箇所から3箇所に増やす。戒律に従い、水で身体を清めるための蛇口を男女別々の部屋に設置する。ホテル日航関西空港も、礼拝がしやすいように全客室にメッカの方角を示すシールを張った。いずれも、イスラム教徒が多いインドネシアやマレーシアからの訪日観光客の増加に対応するための取り組みだ。

ツボを得た対策だと思う。本当の「おもてなし」は、奇妙なポーズを流行らせたり、国際的な舞台上で「うちは銀行に金がある」(実際には鞆の中だったようだが)と大声を張り上げたりすることではないはずだ。観光客が日常的な行為で困らないようにする、かゆいところに手が届く気遣いだろう。あるこわもてで知られる中国の將軍クラスの軍人が、退役前に訪日し「日本はいいところだ」と感想を述べたと聞いたことがある。こうした実のある交流の積み重ねがあれば、多少の政治的な風波は恐るに足らないと思うのは、楽観的だろうか。



空港と地域経済*



関西大学 商学部
高橋 望

(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

わが国では、石炭から石油へのエネルギー転換に合わせ、高度経済成長期に臨港工業地帯が形成された。それにあやかって「臨空工業地帯」なる用語が造語され、一時期九州はIC アイランドともてはやされた。しかし実際には、九州で生産された輸出用集積回路はトラックで成田空港に運ばれ、空運に適した技術化体物品を生産する工場の立地上の優位性は活かされなかった。

空港が周辺地域に経済効果をもたらすことは事実だが、実際に空港機能と結び付けてその開発効果を実現するのは容易ではない。地域が空港に積極的に関わらない限り周辺地域は単なる通過地点にすぎず、また航空は派生需要で無目的に利用することはないので、空港だけでは経済効果は生じないからである。空港に運ばれてくる資源（人・モノ・資金・情報・文化）を活用して地域発展に結びつけるには、何らかの仕組みや政策が必要となる。

2. 成長エンジンとしての空港

また地域経済を支える空港関連産業を考える際、空港を取り巻く経営環境が大きく変わったことを認識する必要がある。経済のグローバル化と航空自由化の進展で、空港はかつての地域独占を失って空港間競争が激化し、空港の競争力と経営のあり方が問われるようになったからである。それに呼応して空港民営化が世界的に進められ、小売り・テナントを中心とした商業系収入が重視され、さらに多様な収益源が注目されるようになっている。

同時に地域の側も、空港関連産業の認識の転換に迫られた。空港での消費から恩恵を受けるのではなく、航空需要を創出し空港周辺地域の発展に寄与する産業の育成が求められるようになったのである。

そこで、空路によって結ばれるビジネス拠点を網羅して新しい空の経済圏を形成することが考えられる。国境によって隔絶していたビジネス拠点を空路で直結するのである。例えば、昨年7月のサンフランシスコにおけるアジアナ航空機事故の数少ない犠牲者は、乗客291人中141人を占める中国人から出たが、そもそも彼らが直行便ではなく韓国経由便を利用したのは、1990年代の韓国繊維業の山東省移転による産業空洞化対策としてハブ機能を強化する「北東アジア・センター構想」で産業回帰と雇用拡大を図ろうとしたことに由来する。つまり、国際分業の移転先地域と空港周辺地域を空路で一体化し、産業センターを構築してグローバル企業の誘致を図ろうとしたわけである。そこでトランジット誘致のため、韓国経由を条件に他国ビザ取得者のノービザ入国や積み替え貨物の保税申告手続き軽減等の規制緩和、インフラ整備、オープンスカイ、空港会社・港湾公社・税関・荷主・キャリア間の協力があつたことを確認しておく必要がある。

また、2012年は日本のLCC元年とされたが、低運賃で人の動きが活発化して新しい生活様式・

経済連携が生じる可能性が期待される。現に外国人メイドを頻繁に往復させることが可能となってスペインはイギリス人の単なる避寒地から別荘地になったように、空港周辺で外国人向け医療ツーリズム・保養地の開発や、移動が活発化する労働力を介護等に活用することが考えられる。ドバイでは、多国籍の外国人労働者の受け入れで醸し出される独特の雰囲気が周辺地域と空港の魅力となって利用者を増やしている。

関西圏には、観光地としての魅力の他、世界的な研究力を備えた人材と施設等があることから、3空港で合計年間38.5万回という空港容量をテコに関西の潜在力を活用して地域開発するために、統合された両空港に神戸を加え相乗効果で経済効果を極大化することが期待される。

3. エアトロポリス (aetropolis) の競争力

この場合、空港が地域を潤し地域が空港を支えるという循環図式の中で、「エアトロポリス」という概念を考えてみたい。つまり、空港の競争力が地域の競争力を規定するが、空港の競争力は経営力に左右されることから、地域の経済活動と空港を融合して空港の経営基盤を強化するため、伝統的なエアポート・ビジネスの境界を越えてドバイやスキポールのように多角化したエアトロポリスが大きな役割を果たすと期待されるからである。

東アジアの五大エアトロポリスの競争力を比較した研究 (Yao, et al. [2013]) によると、居住地・ビジネス地区以外良好な香港が一位で、以下ハブ機能に優れた仁川 (ソウル)、空港アクセスに優れるが人的資源に弱い北京、FTZ で優位だが政府支援が弱い桃園 (台北) と続き、IT 環境以外総じて弱い上海が最下位となっている。これから明らかなことは、空港は孤立しては機能せず、近接地域と一心同体であって、基本インフラとしてのハブ機能と空港運用上の利便性が重要な競争力規定要因とされる一方、環境問題はあまり重視されなかった。

つまり、良質な交通ネットワークが人と製品を世界の需要地に適宜移動させるために必要なことから、路線網が充実してフライト選択肢が豊富なことに加えて空港の乗り継ぎ施設とサービス水準、そして空港周辺の居住機能が問われる。同時に、世界の各地域との近接性という立地、またロジスティクスには十分な土地が必要であることから、後背地と土地費用が競争上重視される。

4. おわりに—関西圏 3 空港への期待と戦略—

以上の知見を関西圏に適用すると、複数空港のあり方が問題となる。伊丹と関空の経営統合とコンセッションという空港のイノベーションに留まらず、地域で一層のイノベーションを展開しなければ空港は成長エンジンとならない。

例えば、現在既に満杯となっている神戸空港を年間2万回の制限のまま枠外に放置しておいてよいものか。神戸空港の経営は極めて堅調であり、3空港を経営統合することで空港会社の採算性が向上し、首都圏及び東アジアの諸空港に対する競争力を強化することが期待される。

再統合により3空港の枠内で空港容量が調整可能となって、後背需要の旺盛な神戸空港の発着枠が拡大するとともに、神戸空港のみを枠外に置くことで懸念される他空港との無駄な競合が回避され、乗り継ぎ等の連携で相乗効果が生じ地域経済効果を高めることが可能となる。つまり、3空港がワンエアポートとして機能すると機能分担等の調整が不要となり、運用規制の緩和によりどこからでも関西に入れどこからでもアジアに行ける体制が整い、国境の壁を越えてアジアに強い関西の潜在力を成長に結びつけることが期待されるのである。

しかしそのためには、航空需要の開発を空港会社に任せるのではなく、地域が率先して取り組まねばならない。空港周辺をエアトロポリスとして開発し、空港の経済効果を極大化する施策が必要となる。上質の地元意識に基づいて、空港を単なる交通施設ではなく、地域社会の財産 (防災拠点・

地域社会の賑わいと交流の拠点・多機能文化施設等）として活用する工夫と努力が求められるのである。

*本稿は、2013年11月15日開催の「関西全体の航空需要について考えるフォーラム～日本の成長エンジンとしての関西圏空港の最大活用～」(主催：兵庫県、於：ホテルオークラ神戸)のパネルディスカッションにおける筆者発言部分を要約したものである。なお本稿の一部は、平成25年度関西大学教育研究高度化促進費における課題「関西圏の交通社会資本(空港・港湾)と地域経済」として支援を受けた成果である。

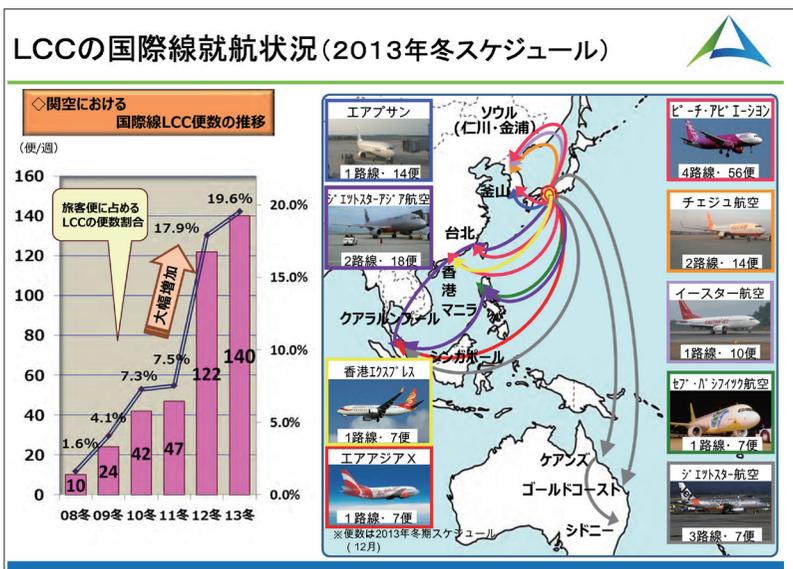
【参考文献】

岡田夕佳・李貞和 [2013]「シー・アンド・エア輸送とターミナル」『港湾経済研究』No.51.
 Yao, Wang & Chou [2013] "Evaluating the competitiveness of the aetropolis in East Asia," Journal of Air Transport Management, Vol.32.

関西空港の貿易額シェアが20%を超える輸出品目

品目	全国	関西空港	
	金額(百万円)	金額(百万円)	比率(%)
総額	81,018,088	4,635,609	5.7
医薬品	379,876	103,731	27.3
電算機類(含周辺機器)	722,551	155,185	21.5
通信機	927,174	238,797	25.8
電池	471,344	151,483	32.1
半導体等電子部品	4,625,012	1,117,685	24.2
IC	2,975,519	602,937	20.3
コンデンサー	473,743	189,902	40.1
眼鏡の枠及び柄	18,339	7,064	38.5
遊戯用具	284,111	205,758	72.4

資料:「平成20年貿易統計」より関西空港調査会作成



資料：新関西国際空港株式会社作成



新規就航!

✈️ 大阪(関西) = 台湾・高雄

2014年1月18日就航!

✈️ 大阪(関西) = 愛媛・松山

2014年2月1日就航!

大阪(関西) = 高雄

ハッピーピーチ **7,980**円(片道)~

大阪(関西) → 高雄		
便名	出発	到着
MM035便	11:50	14:20

高雄 → 大阪(関西)		
便名	出発	到着
MM036便	14:55	18:35

適用期間: 2014年1月18日~3月29日
スケジュールは予告なく変更となる場合があります。関係当局の許可を前提としています。

大阪(関西) = 松山

ハッピーピーチ **3,290**円(片道)~

大阪(関西) → 松山		
便名	出発	到着
MM301便	7:55	8:55
MM309便	19:10	20:10

松山 → 大阪(関西)		
便名	出発	到着
MM302便	9:25	10:15
MM310便	20:40	21:30

MM301/MM302: 3月の月・金のみ20分遅発
MM309/MM310: 3月の月・火・木・金・日のみ5分早発
適用期間: 2014年2月1日~3月29日
スケジュールは予告なく変更となる場合があります。関係当局の許可を前提としています。

支払手数料、空港使用料等は別途必要となります。/手荷物のお預け、座席使用には別途料金がかかります。/コンタクトセンター、空港カウンターにてご購入の場合、別途予約手数料がかかります。/運賃額は空席状況によって変動し、ご購入時点で有効な金額が適用されます。/運賃額・ご利用条件は予告無く変更および追加設定の場合がございます。関係当局の許可を前提としています。

詳細はこちら!

flypeach.com

Peach からおトクな最新情報はウェブサイトからメールマガジンを登録!

2013 年（平成 25 年）11 月運営概況（速報値）

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

○乗入便数 184.6 便 / 日（対前年比 108%）

国際線：120.0 便 / 日
（対前年比 108%）
国内線：64.6 便 / 日
（対前年比 107%）

発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 107% と 11 月として過去最高の水準となり、2 カ月連続で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 107% となり、国際線・国内線合計でも 108% と 7 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 49.2 千人 / 日（対前年比 112%）

国際線：32.5 千人 / 日
（対前年比 110%）
国内線：16.7 千人 / 日
（対前年比 117%）

旅客数について

国際線旅客数は、全体として 110% と 3 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 99% と 2 ヶ月ぶりに前年を下回っております。外国人旅客につきましては 132% と 21 ヶ月連続で前年を上回っており、11 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 117% と 26 ヶ月連続で前年を上回っております。

○貨物量 2,099t / 日（対前年比 107%）

国際貨物：2,035t / 日（対前年比 108%）
積込量：902t / 日（対前年比 111%）
取卸量：1,132 / 日（対前年比 105%）
国内貨物：65t / 日（対前年比 91%）

貨物量について

貨物量につきましては、国際線貨物量は 2 ヶ月連続で前年を上回りました。積込は 2 ヶ月連続で前年を上回り、取卸は 8 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 25 年 12 月 18 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 11 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	1,242,677	115.7	21.1	1,346,830	112.1	18.7	△ 104,153
管内	799,703	119.7	13.6	1,060,192	111.7	14.7	△ 260,489
大阪港	254,655	114.9	4.3	438,675	121.3	6.1	△ 184,020
関西空港	389,214	118.3	6.6	326,749	109.0	4.5	62,465
全 国	5,900,458	118.4	100.0	7,193,325	121.1	100.0	△ 1,292,867

【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	389,214	118.3	6.6	326,749	109.0	4.5	62,465
成田空港	631,496	104.2	10.7	1,017,150	118.4	14.1	△ 385,654
羽田空港	18,000	112.4	0.3	25,711	67.9	0.4	△ 7,712
中部空港	71,887	144.9	1.2	62,085	93.1	0.9	9,802
福岡空港	34,240	104.7	0.6	24,238	76.4	0.3	10,001
新千歳空港	2,641	231.3	0.0	1,136	95.0	0.0	1,504

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)	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	1,795,222	4,905	1,778,162	4,858	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,812,831	29,543
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12月	192,610	6,210	203,320	6,560	270,860	8,740	299,250	9,650	966,040	31,160
平成25年累計	2,326,950	6,380	2,286,380	6,260	3,433,670	9,410	3,439,210	9,420	11,486,210	31,470
前年同期	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
対前年同期比	129.6%		128.5%		94.9%		94.9%		106.2%	

※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。

平成 25・26 年末年始繁忙期（12 月 25 日～1 月 6 日）に 関西空港を利用した出入（帰）国者数【速報値（概数）】

平成 25 年 12 月 25 日（水）から平成 26 年 1 月 6 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 487,700 人（対前年比 110.0%）（対前年比 44,200 人増）
 （内）出国者数 248,900 人（対前年比 113.2%）（対前年比 29,000 人増）
 （内）入（帰）国者数 238,800 人（対前年比 106.8%）（対前年比 15,200 人増）
- * 出国ピーク 12 月 29 日（日） 24,600 人（本年が過去最高）
- * 入（帰）国ピーク 1 月 5 日（日） 24,700 人（過去最多 平成 8 年 1 月 5 日 26,200 人）
- * 出入（帰）国ピーク 1 月 5 日（日） 43,400 人（過去最多 平成 13 年 1 月 3 日 45,100 人）

※ 1 日当たりの出入（帰）国者数は 37,500 人で過去最高。

（過去 2 番目は 平成 8・9 年の 35,600 人、3 番目は平成 12・13 年の 35,000 人）

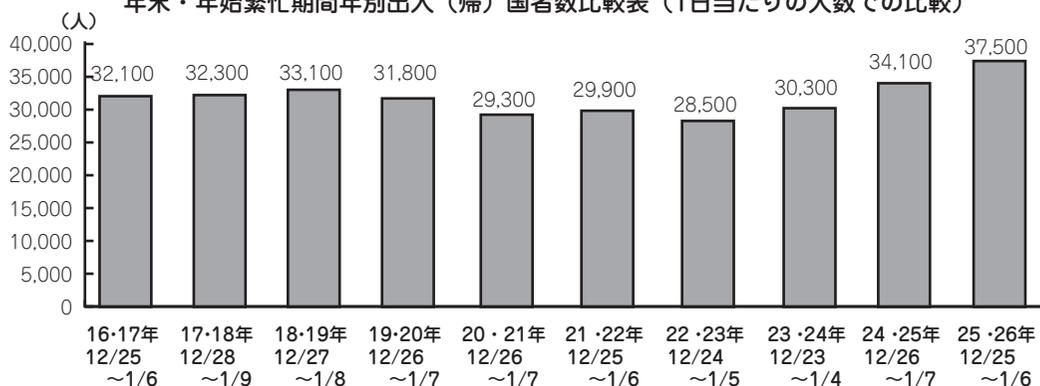
出国者渡航先別一覧表

	平成 25・26 年			平成 24・25 年	
	出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比
韓 国	51,400	20.7 %	97.3 %	52,800	24.0 %
中 国	34,100	13.7 %	135.3 %	25,200	11.5 %
香港・マカオ	27,800	11.2 %	147.9 %	18,800	8.5 %
台 湾	34,800	14.0 %	129.9 %	26,800	12.2 %
東南アジア	45,000	18.1 %	118.1 %	38,100	17.3 %
北アメリカ	4,600	1.8 %	65.7 %	7,000	3.2 %
ハ ワ イ	13,100	5.3 %	121.3 %	10,800	4.9 %
グアム・サイパン	11,600	4.7 %	98.3 %	11,800	5.4 %
オセアニア	4,800	1.9 %	77.4 %	6,200	2.8 %
ヨーロッパ	13,900	5.6 %	92.1 %	15,100	6.9 %
そ の 他	7,800	3.1 %	106.8 %	7,300	3.3 %
合 計	248,900	100.0 %	113.2 %	219,900	100.0 %

年末・年始繁忙期間出入（帰）国者数実績表

平成 24・25 年					平成 25・26 年				
	出 国	入(帰)国	合 計		出 国	入(帰)国	合 計		
12月26日	水	15,100	11,600	26,700	12月25日	水	17,500	14,200	31,700
12月27日	木	17,100	14,700	31,800	12月26日	木	19,600	13,600	33,200
12月28日	金	19,100	17,400	36,500	12月27日	金	22,100	16,300	38,400
12月29日	土	21,900	18,800	40,700	12月28日	土	23,300	18,600	41,900
12月30日	日	21,500	15,800	37,300	12月29日	日	24,600	17,200	41,800
12月31日	月	17,400	11,100	28,500	12月30日	月	22,500	16,300	38,800
1月1日	火	16,600	11,600	28,200	12月31日	火	18,400	14,600	33,000
1月2日	水	18,000	18,200	36,200	1月1日	水	17,400	15,500	32,900
1月3日	木	18,500	20,400	38,900	1月2日	木	17,100	20,700	37,800
1月4日	金	14,600	20,600	35,200	1月3日	金	16,100	23,100	39,200
1月5日	土	14,600	22,000	36,600	1月4日	土	17,200	23,300	40,500
1月6日	日	14,600	22,400	37,000	1月5日	日	18,700	24,700	43,400
1月7日	月	10,900	19,000	29,900	1月6日	月	14,400	20,700	35,100
合 計		219,900	223,600	443,500	合 計		248,900	238,800	487,700

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）

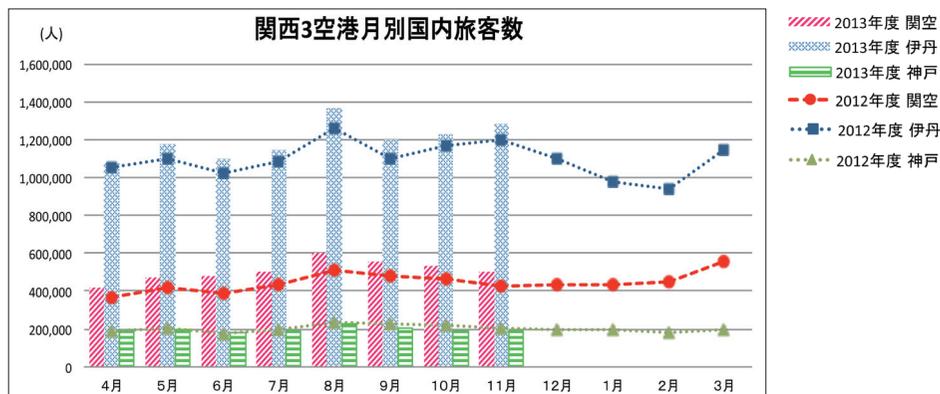
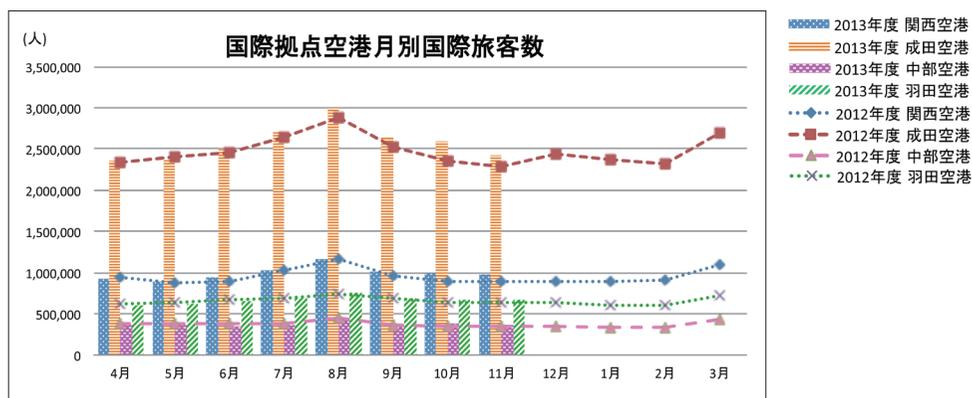


関西 3 空港と国内主要空港の利用状況 2013 年 11 月実績【速報】

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 (回)	関西 3 空港	7,197	107.7%	17,543	107.2%	24,740	107.3%
	関 西	7,197	107.7%	3,876	107.5%	11,073	107.6%
	大阪(伊丹)	0	—	11,325	108.1%	11,325	108.1%
	神 戸	0	—	2,342	102.6%	2,342	102.6%
	成 田	14,342	101.9%	3,627	105.5%	17,969	102.6%
	東京(羽田)	3,266	105.2%	30,507	105.2%	33,773	105.2%
	中 部	2,640	106.5%	4,712	108.4%	7,352	107.8%
旅客数 (人)	関西 3 空港	974,240	110.0%	1,977,465	107.8%	2,951,705	108.5%
	関 西	974,240	110.0%	501,095	116.6%	1,475,335	112.1%
	大阪(伊丹)	0	—	1,284,158	107.2%	1,284,158	107.2%
	神 戸	0	—	192,212	93.1%	192,212	93.1%
	成 田	2,428,608	106.4%	388,247	118.6%	2,816,855	107.9%
	東京(羽田)	671,842	106.8%	5,566,164	105.9%	6,238,006	106.0%
	中 部	360,500	105.3%	459,271	114.1%	819,771	110.1%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	61,036	107.7%	13,531	105.9%	74,567	107.4%
	関 西	61,036	107.7%	1,940	90.9%	62,976	107.1%
	大阪(伊丹)	0	—	11,362	113.1%	11,362	113.1%
	神 戸	0	—	229	38.4%	229	38.4%
	成 田	183,241	107.8%	集計中	—	183,241	107.8%
	東京(羽田)	15,658	110.1%	63,844	107.5%	79,501	108.0%
	中 部	13,971	142.9%	2,774	116.1%	16,745	137.6%

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

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（西日本高速道路株式会社 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㈱常務執行役員）

○第410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3月13日（木） 16:00～17:00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「アジア8地域・訪日外国人旅行者の意向調査結果について」（仮題）
講 師 大来 哲郎 氏（㈱日本政策投資銀行関西支店企画調査課長）

※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3回ビジネス航空需要研究会

日 時 平成26年2月3日（月） 15:00～17:00
場 所 大阪キャッスルホテル
話題提供 「ビジネスクラスの現状と関西マーケット」（仮題）
講 師 森崎 和則 氏（㈱航空経営研究所主席研究員）

○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

▶ 関西空港調査会の職員旅行で、ピーチに乗って沖縄に行きました。事前にピーチから旅行会社を紹介していただき、ピーチの往復搭乗券、ホテル、チャーターバスの手配を旅行会社をお願いすることができました。1人片道8,000円と一般の航空会社の航空券の半額以下という料金も魅力的でした。私たちが乗った便は行きも帰りもお昼時でしたが、85～90%という高い搭乗率にもかかわらずスムーズな搭乗案内、機内での食事販売、乗客へのきめ細やかな対応も良かったです。

私は新聞に「お好み焼きが空を飛ぶ」と書かれていた千房のお好み焼きを、行きの便では売り切れでしたが帰りの便でゲットできました。アサヒスーパードライとセットで1,200円、帰りの南海電鉄特急ラピートの割引切符が1,000円、これもグーです。関西に到着後すぐに長崎に飛び立つので、掃除の時間をできるだけ短くするために各自ゴミを持って出てくださいたいというCAのユーモアあるお願いにも乗客は笑いながら応じていました。

ターゲットを女性にしているとピーチの井上CEOから伺っておりましたが、女性につられて？男性も半数ぐらい乗っていました。沖縄便でしたが外国の方も何人かいました。乗客の話を漏れ聞いているとリピーターが多いように思われました。フライトごとにピーチのファンづくりに努力されているようです。井上CEOがおっしゃっていたブランディング効果が現れているようです。

社員旅行など団体でピーチを利用する場合は、ピーチの搭乗券を扱っている旅行会社を紹介してもらうと便利です。航空券が安くなる分で食事やホテルをランクアップできます。読者の皆様にもご利用をお勧めします。

(kon)

豊臣から徳川、そして今日へ わかやま市のシンボル

和歌山城(和歌山市)



市役所の真正面、都市化した市街地の中心にある虎伏山にそびえ立つ「和歌山城」は、姫路城・松山城と並んで、日本三大連立式平山城と称されています。

和歌山城は、天正13年(1585)に紀州を平定した豊臣秀吉が弟の秀長に築城させたのが始まりです。その後、元和5年(1619)には徳川家康の第10男・頼宣(よりのぶ)が入城し、紀州55万5千石の城となり、以来、水戸・尾張と並び、徳川御三家のひとつとして、長い歴史を刻んできました。

天守閣に登れば、和歌山市街が見渡せ、紀ノ川がゆったり流れているのがよくわかります。現在の天守閣は、戦災後の昭和33年(1958)に再建されたもので、内部には徳川家ゆかりの品が多数展示されています。

和歌山城の石垣には、紀州特産の青石(緑泥片岩)が多く使われ、たしかに和歌山に来たことを実感させてくれます。



- アクセス 【電車】 JR和歌山駅、南海和歌山市駅からバス「公園前」または「市役所前」下車すぐ
【お車で】 阪和自動車道と歌山ICから国道24号、三年坂通り経由約15分
- 開場時間 【天守閣】 9:00~17:30(入場は17:00まで)
- 入場料 【天守閣】 大人 400円、小人 200円(小・中学生)
※30名以上で人数に応じ、団体割引となります。
- 問合せ先 和歌山城整備企画課 TEL073-435-1044・FAX073-426-3905
和歌山城天守閣 TEL073-422-8979