



KANSAI 空港レビュー



No.427
2014.6

CONTENTS

1 巻頭言

近畿地方の発展と国際競争力の強化に向けて
池内 幸司

2 各界の動き

8 講演抄録

日本通運のアジア展開
長谷川雅行

19 プレスの目

「さほど遠くない」ことを強調してイメージアップを
石橋 弘彰

21 航空交通研究会研究レポート

空港アクセスサービスの利便性について一旅客の知覚コストの視点から一
毛海千佳子

24 データファイル

- ・運営概況について[平成26年4月](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成26年4月)
- ・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(2014年4月分)

【表紙写真】「ルフトハンザドイツ航空 B747-400『Fanhansa』」

ルフトハンザドイツ航空のB747-400「Fanhansa」です。

2014 FIFAサッカーワールドカップ ブラジルの期間中、社名ロゴを「Fanhansa」に書き換え運航する機体があります。

「Fanhansa」はサッカーファンに対する感謝の意味があるといえます。

ルフトハンザドイツ航空は2006年のドイツ大会の時も特別塗装機を運航しました。機体のノーズにあるレドームをサッカーボールのように塗装したエアバスA340-300がKIXにも運航していました。

撮影：柴崎 庄司

近畿地方の発展と 国際競争力の強化に向けて



国土交通省 近畿地方整備局長 池内 幸司

今年度は、新関西国際空港株式会社の中期経営計画の最終年度となりますが、LCCの就航増加、貨物ハブ機能の強化等による航空需要拡大、関西国際空港と大阪国際空港の一体的な管理・運営によるサービス水準の向上等、アジアのリーディングエアポートを目指した戦略的な取り組みが順調に進んでおり、両空港がますます発展し、関西経済のさらなる発展に寄与することをご祈念申し上げております。

経済を再生させ、成長軌道に乗せることが現在の日本の最重要課題の一つですが、そのためには、人流・物流の効率化が欠かせません。しかし、高速道路のミッシングリンクも数多く残っており、渋滞等による経済損失は、日本全体で年間約50億時間、280万人分もの労働力を失っている計算になります。1年間の出生数は現在約100万人ですから、280万人分もの労働力の損失は、いかに大きな数字かということがわかつてと思います。近畿地方整備局や高速道路会社では、現在高速道路の整備を進めており、平成26年度には、舞鶴若狭自動車道の小浜IC～敦賀JCT間、京都縦貫自動車道の京丹波わちIC～丹波IC間が開通予定で、京都、舞鶴、若狭、琵琶湖の湖東、大津を回る環状高速道路が完成します。また、近畿自動車道紀勢線の南紀田辺IC～すさみIC*間も平成27年度に開通する予定です。さらに、京奈和自動車道も平成28年度には大和郡山JCT*から和歌山JCT*がつながる予定で、阪和自動車道と接続されて大阪、奈良、和歌山を結ぶ環状高速道路が完成するとともに、近畿南部と中部圏の連携が強化されま

す。このように、近畿地方の高速道路の状況は平成28年度までに、大幅に改善する予定です。

また、港湾関係では、コンテナ船のさらなる大型化や基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中で、我が国の産業競争力の強化等を図るため、「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフトが一体となった国際コンテナ戦略港湾政策を進化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図ることとしております。

昨年は、訪日外国人旅行者数が史上初めて1千万人を超え、観光立国の実現に向けて、節目の年となりました。近畿地方には、多くの文化遺産や美しい自然環境などの豊富な観光資源が存在していますが、これらをいかした観光振興を支援していきたいと考えております。また、別の観点からは、我々が所管している施設、例えば、ダムや「道の駅」等も観光資源となっている例が数多くありますし、工事現場そのもの自体も観光資源となっている例があります。近畿地方整備局では、昨年8月から「魅せる！現場」として、見学可能な工事現場等の一覧をホームページで公開し、見学希望者の募集を行っています。このように、我々が所管している社会資本の整備・管理を通じた観光振興への支援も積極的に行っていきたいと考えています。

近畿地方整備局では、関係機関と連携しながら、近畿地方の発展と国際競争力の強化に向けた取り組みを積極的に進めていきたいと考えております。今後ともご協力をよろしくお願い申し上げます。

注）※印は仮称

各界の動き

関西国際空港

●地元農産物を販売

新関西国際空港会社は5月5日、開港20周年記念の朝市「鮮度抜群！KIX マルシェ」を関西空港駅前、旅の広場で開いた。JA 大阪泉州がふき、若ゴボウ、水なす、たまねぎなど農産物6種類を販売した。関西空港地元、泉州と和歌山の野菜、果物など、直送農産物を販売し、今後月に2回開催する。

●エバー航空、台北線を増便

台湾のエバー航空は7月1日から10月25日まで、関西～台北線を週3便増やし、週17便で運航すると5月7日発表した。増便分の運航機材はボーイング777型機（313席）。

●GW出入国者数が最高

大阪入国管理局は5月9日、関西空港のゴールデンウィーク（4月25日～5月6日）の出入国者数が前年同期比 15.8%増の40万5,900人だったと発表した。開港以来過去最高で、初めて40万人台に乗せた。今年は日並びが悪かったが、香港や台湾などへ行く人が増えた。

●異常降下でピーチ社を監査

太田昭宏国土交通相は5月9日の閣議後記者会見で、旅客機の異常降下などトラブルが相次いだ格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションに対し、航空法に基づく監査を始めたことを明らかにした。2か月に1回程度の定期監査の一環として、9日まで2日間、トラブルへの対応状況や再発防止策、安全管理体制をチェックした。

●国交省、ピーチに是正指導

ピーチ・アビエーション機が那覇空港の手前で異常降下したトラブルで、国土交通省は5月12日付で、同機がトラブル後も運航を継続したことは問題があったとして、同社に対し、是正するよう指導した。

●ピーチ、隣席を空スペースとして予約可能に

ピーチ・アビエーションは5月13日、隣の空席を確保できるサービス「スペースシートオプション」の販売を開始した。予約した座席の隣の席、またはAからC、DからFの同ブロック内で、1席あたり最大2席を確保できる。カップルや子供連れの利用、1人でゆったりスペースを使いたいという需要などを見込む。料金は、1席あたり国際線が3,000円、国内線が2,000円。

●4店舗がオープン

新関西国際空港会社は5月15日、第1ターミナルに4店舗を新たにオープンすると発表した。6月26日に「ポケモンスター」、7月6日に「BEAMS Planets」が西日本初出店、「3COINS OOOPS！」「マーガレットキッチン」は8月上旬にオープンを予定している。

●水素発電の実証実験へ

新関西国際空港会社は5月20日、トヨタ自動車、豊田自動織機、岩谷産業と共同で記者会見し、関空での「水素グリッドプロジェクト」の概要を発表した。水素を使ってメガワット級の電力を発電するシステムを第2ターミナル付近に整備することを検討する。安藤圭一新関西空港会社社長は「早ければ2015年度以降に実証実験をする」と話した。

またトヨタなどが開発した燃料電池を使ったフォークリフトを 16 年秋に数十台規模で導入する。今秋に 1 台、15 年前半に最新型 2 台を関空に配備し、実証実験に取り組む。岩谷産業が水素の充填装置などを整備する。関空は今後 3 年の事業費を 15 億円と見込んでいる。

●ピーチ欠航、最大2,128便

ピーチ・アビエーションは 5 月 20 日、5 月～10 月に運航を予定していた国際線と国内線で、最大 2,128 便が欠航になると発表した。機長として運航乗務にあたる予定だった訓練生 2 人が 5 月上旬に退職したため、8 月に那覇～台北線で運航予定だった 56 便を追加で欠航する。

●4月の運営概況、外国人が初めて60万人超す

新関西国際空港会社が 5 月 21 日発表した、4 月の関西空港の運営概況（速報値）は、国際線の外国人旅客数が前年同月比 35% 増の 61 万 8,650 人となり、単月として初めて 60 万人を超え過去最高を更新した。LCC の利用が伸びていることに加え、春の花見シーズンでアジアからのツアー客増加が寄与した。また国際線と国内線の総旅客数は、前年同月比 15% 増の 156 万 1,939 人で、13 年ぶりに 150 万人を超えた。

●春秋航空が武漢線開設

春秋航空は、7 月 18 日から関西～武漢線を新設すると 5 月 21 日発表した。週 4 往復で、機材はエアバス A320 型機（180 席）。関空からは新規就航都市で、中国路線の就航地は 20 都市になる。

●ジェットスターの第2拠点化、6月12日に延期

LCC のジェットスター・ジャパンは 5 月 21 日、6 月 3～11 日に国内線 101 便を欠航すると発表した。関西空港に新設した整備基地の運営の準備が間に合わず、予定していた増便ができないため。欠航するのは成田発着の福岡、那覇、関西線と、関西発着の那覇、福岡線の 5 路線。

●3月期決算、営業益22%増

新関西国際空港会社が 5 月 22 日発表した 2014 年 3 月期連結決算は、売上高が 1,268 億円、営業利益は 326 億円だった。最終損益は 239 億円の黒字に転じた。12 年 7 月に関西・大阪両空港の一体運営を始めたため、前期との単純比較はできないが、関空の 12 年 4～6 月の経営成績を加えて比較すると、売上高は 24.6% 増、営業利益は 21.7% 増だった。LCC の就航が増え、観光客の利用増が寄与した。

15 年 3 月期は売上高が 15% 増の 1,459 億円、営業利益が 8% 増の 353 億円を見込む。



クリック！

売り上げが大きく増えたのは外国人旅客数が前年度比 3 割増の 496 万人と、開港以来、最多となったのが大きい。東南アジアの観光ビザ発給要件緩和、LCC の増便のほか、尖閣問題で落ち込んでいた中国便が回復基調にあることも寄与した。好条件が重なった結果だが、LCC の成長に要員不足から思わぬブレーキがかかり、対外関係も波乱含み。「成長トレンドが出始めた」（安藤圭一社長）と手放しでは喜べない。

●関空旅博が10周年

新関西国際空港会社は 5 月 24、25 の両日、今年 10 回目を迎えるイベント、関空旅博 2014 を開いた。国内外の航空会社や観光局、旅行会社など新規出展 19 団体を含む、過去最高の 157 団体が出展。「旅行フェスティバル」や「海外旅行セミナー」などが開かれた。

●香港エクスプレス航空、香港線増便

LCC の香港エクスプレス航空は 5 月 27 日、香港～関西線を増便し、ダブルデイリーで運航

すると発表した。7月19日から増便し、週11往復から週14往復となる。使用機材はエアバス A320 型機（174 席）。

●春秋航空が初の海外拠点に

中国・上海を拠点とする LCC の春秋航空は 5 月 28 日、関西空港と中国の天津、重慶を結ぶ路線を 7 月 18、19 日にそれぞれ開設すると発表した。天津線は週 4 便、重慶線は週 3 便。上海線も 7 月 19 日から週 10 便に増便する。これに合わせ、同社は関空を中国以外で初となる拠点空港に位置付け、旅客機 2 機を夜間に駐機させる。運航機材はエアバス A320 型機（180 席）。

●中国国際航空、天津線増便

中国国際航空は、7 月 1 日から大連経由の関西～天津線を週 1 往復増便し、週 4 往復で運航すると 5 月 30 日発表した。使用機材はボーイング 737 - 800 型機（167 席）。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●甲子園の3.5倍の緑地完成

大阪空港の騒音対策の一環で、大阪府や国、豊中市が空港南東側の同市服部西町周辺に整備を進めてきた「ふれあい緑地」（13.5ha）が完成し、5 月 3 日に記念イベントがあった。緑地は阪神甲子園球場の 3.5 倍の広さ。航空機の着陸コース直下にあった住宅などを移転させた後、府の事業として 1987 年度からグラウンドやテニスコート、芝生広場などが整備され、4 月 1 日に全面オープンした。

●マスコットキャラ、名前は「そらやん」

大阪空港が今年、開港 75 周年を迎えた記念に制作されたマスコットキャラクター「そらやん」が 5 月 24 日、空港の屋上展望デッキ「ラ・ソーラ」などで開かれた「空楽フェスタ 2014」でデビューした。キャラクターは、奈良県の大路麻純さんがデザイン。機長の帽子をかぶった双発ジェット機の姿で、愛称は全国から応募のあった 1,904 件の中から選ばれた。

＝ 首都圏空港 ＝

●滑走路新設し発着枠5割増を検討

羽田、成田両空港に発着できる航空便を増やす国土交通省の検討案が明らかになった。東京上空の飛行制限を緩め、2020 年の東京五輪までに 14 年度末の計 75 万回から約 1 割増の約 83 万回にする。両空港で滑走路も新設して 30 年代をめぐに最大 110 万回に増やす。

＝ 成田国際空港 ＝

●14年3月期、最高益更新

成田国際空港会社が 5 月 9 日に発表した 2014 年 3 月期連結決算は、旅客数の伸びを受け、売上高が前期比 5.4% 増の 1,994 億円、純利益は同 30.1% 増の 199 億円となった。純利益は 2004 年の民営化後の最高を 2 年連続で更新した。

●外国人旅客、日本人上回る

成田国際空港会社は 5 月 29 日、国際線を利用した 4 月の外国人旅客数（速報値）が 99 万 4,590 人で、過去最高になったと発表した。一方、日本人旅客は羽田空港に利用者が流れたことなどから、前年同月比 17% 減の 93 万 1,179 人で開港以来初めて、外国人旅客数が日本人旅客数を上回った。

＝ 羽田空港 ＝

●ユナイテッドがシスコ線開設

米航空大手のユナイテッド航空は 5 月 12 日、羽田～サンフランシスコ線を 10 月 28 日から 1 日 1 往復で開設すると発表した。羽田に乗り入れるのは 1978 年の成田空港開港以降では初めて。ライバルの米アメリカン航空が羽田～ニューヨーク線から昨年撤退したのに伴って空いた発

着枠を活用する。

＝ 中部国際空港 ＝

●3月期決算、増収増益

中部国際空港会社が5月15日発表した2014年3月期の連結業績によると、売上高は前年比7.7%増の460億100万円、営業利益は34.0%増の54億2,900万円となった。

＝ その他空港 ＝

●仙台空港民営化で事業者説明会

国土交通省は5月2日、仙台空港民営化に関する事業者向け説明会を同省で開いた。総合商社やゼネコンなど約150団体の約270人が出席。質疑応答では運営委託先の選定手順やリスク管理について質問が相次ぎ、事業参画への関心の高さをうかがわせた。

●福岡空港、滑走路早期増設を要望

日本一の過密空港と呼ばれる福岡空港の滑走路増設問題で、地元経済4団体の代表が5月8日、記者会見し、「福岡空港の需要が高まる中、滑走路増設が遅れれば福岡・九州の国際化と発展の好機を逃す」として、新滑走路の早期着工を求める声明を発表した。近く国土交通省と財務省に要望する。

●名古屋空港隣にMRJ拠点

大村秀章愛知県知事は5月12日の記者会見で、県営名古屋空港に隣接した県有地の事業予定者を三菱重工業に決めたと発表した。2014年度中に売却する。三菱重工は子会社の三菱航空機が開発を進める国産小型ジェット機「MRJ」の組み立て棟などを整備する計画で、建屋や設備の投資額は200億円程度になる見込み。

航空

●LCC旅客数が大幅増加、GWの利用実績

航空各社は5月7日、ゴールデンウィーク（4月25日～5月6日）の利用状況を発表した。国内線の利用客が全日本空輸、日本航空グループともにほぼ前年並み。国際線は、路線拡大に加え、後半の4連休を中心にアジアなど短期間で観光できるリゾート路線が好調で、全日空では前年比17.2%増、日航は同4.7%増だった。LCCのピーチ・アビエーションは国際線が前年比83.9%増、国内線が42.4%増、ジェットスター・ジャパンは前年比66.5%増などとなった。

●スターフライヤー、純損失30億円

スターフライヤーが5月9日発表した2014年3月期決算は、純損失が30億4,000万円（13年3月期は2億8,700万円の純利益）となった。3月に撤退した国際線用システムなどの減損損失2億3,400万円や、国際線運休による助成金返還、希望退職者への支援金などの事業構造改善費用1億8,100万円といった特別損失計上が影響した。

●トルコと航空協議

国土交通省は、日本とトルコとの間の航空協議を、5月13、14の両日、イスタンブールで開催し、両国は東京・羽田の深夜早朝の発着枠に合意し、各国1便ずつの運航が可能になる。

●スカイマーク、5期ぶり最終赤字

スカイマークが5月15日発表した2014年3月期決算は、営業損益が25億円の赤字だった。赤字は5年ぶり。円安のため燃料費の負担が増えたことや、エアバス製の新しい中型機、A330型機の導入に費用がかかったことが響いた。

●バニラ・エア、6月に154便欠航

ANAホールディングス傘下のLCC、バニラ・エアは5月16日、パイロット不足のため、6月に全体の2割に当たる合計154便の欠航を決めたと発表した。欠航するのは、成田～札幌、

成田～那覇の2路線の一部。

●旅客誘致策提案で空港着陸料下げ 国交省、自治体から募集

国土交通省は5月21日、地方航空路線の着陸料を引き下げる新制度の募集を始めた。全国28か所の国管理空港が対象。航空会社と空港の立地する地方自治体に対し、旅客誘致や地域経済の活性化策を盛り込んだ提案書の提出を求める。審査の上、7月に1～2程度の対象路線を選び、11月からの割引適用を予定している。

●ソラシドは増収減益

ソラシドエア(社名はスカイネットアジア航空)は5月29日、2014年3月期決算を発表した。営業収入は前年度比13.9%増の349億3,700万円、営業利益は19.3%減の15億6,800万円、経常利益26.7%減の13億5,000万円だった。

●エア・ドゥも増収減益

エア・ドゥが5月30日に発表した2014年3月期決算によると、純利益は前期比80.7%減の1億2,300万円だった。売上高は9.4%増の494億9,800万円、営業利益は56.4%減の7億8,300万円、経常利益は79.9%減の3億6,300万円と、2年連続で増収減益になった。

関西

●大阪市バス、31年ぶり経常黒字に

大阪市交通局は5月9日、バス事業の2013年度の本業のもうけを示す経常損益が1982年度以来31年ぶりの黒字となる見込みだと発表した。従来の地下鉄事業からの繰り入れは含まず、バス事業単独で4億円の経常利益となる見通し。地下鉄事業も同年度の経常利益が303億円と過去最高額となる見込みという。

●大阪市営地下鉄、資産評価8,500億円

大阪市交通局は、市営地下鉄の資産価値を8,534億円とする調査結果をまとめ、5月9日開いた同局の経営会議で公表した。民間企業の自己資本比率に相当する純資産比率は31%。いずれも民間企業の会計基準ベースで算定した数値。

●大阪のホテル、活況続く

日本経済新聞社がまとめた2013年度の大阪市内の主要14ホテルの平均客室稼働率は87%に達し、12年度比2.6ポイント上昇した。4年連続で前年度の実績を上回り、集計を始めた過去6年間で最高となった。円安やLCCの就航増で訪日外国人が増加。景況感の改善で、シニア層や家族連れなど国内のレジャー客も伸びた。

●大阪のカジノ「5,000億～1兆円投資」米社会長

米カジノ大手、MGMリゾート・インターナショナルのジェームス・ムーレン会長は5月13日、大阪市内で事業説明会を開き、大阪市に統合型リゾート(IR)施設を建設する場合、5,000億円から1兆円規模の投資を行う計画があることを明らかにした。ムーレン会長は「大阪は京都、神戸などに隣接し、世界各地から観光客の誘致が可能。世界最良のIRが設置できる」と述べた。

●カジノ5社目も進出意欲

松井一郎大阪府知事は5月14日、世界6か国でカジノを併設した統合型リゾート(IR)などを展開する米シーザーズ・エンターテインメント社幹部のスティープン・タイト氏と府庁で面会した。府と大阪市が共同で誘致を目指すIRを巡っては、4月以降、海外事業者の訪問が相次いでおり、今回で5社目。松井大阪府知事は「大阪に世界から人が集まるエリアを作りたい。その核になるのはIRだ」と説明。タイト氏も「IRは経済発展のエンジンの役割を果たす」と応じ、大阪進出に意欲を見せた。

●関西経済同友会、村尾・新体制発足

関西経済同友会は5月15日、大阪市内で通常総会を開き、退任する鳥井信吾代表幹事（サントリホールディングス副社長）の後任に、村尾和俊・NTT西日本社長を選出する人事など、今期の新体制を決めた。

●泉南市長に竹中氏が初当選

任期満了に伴う泉南市長選挙が5月18日、投票され現市長の路線継承を唱えた自民、民主、公明推薦の元副市長、竹中勇人氏（60）が、変革を訴えた元市議の森裕文氏（64）をわずか16票差で振り切り、初当選した。

選管確定は次のとおり。

当	8,904	竹中	勇人	無新
	8,888	森	裕文	無新
	3,687	小山	広明	無新

●関経連副会長に東洋紡・坂元氏とNTT西・大竹氏

関西経済連合会は5月19日の理事会で、東洋紡の坂元龍三会長（66）とNTT西日本の大竹伸一取締役相談役（66）を副会長に充てる人事を決めた。大竹氏と入れ替わる形で、森下俊三NTT西日本相談役（69）は副会長を退任する。東洋紡出身者が関経連副会長に就くのは2011年5月まで務めた津村準二相談役以来、3年ぶりとなる。

国

●競争力会議、インフラ運営権、売却前倒し提言

政府の産業競争力会議（議長・安倍晋三首相）は5月19日、政府が取り組む空港や水道などインフラの運営権売却の前倒しを求める提言をまとめた。現行計画では2022年までに売却規模を2兆～3兆円とすることを目標にしているが、達成期限を3年後の17年とする。会議で安倍首相は「自治体の協力も要請し、具体案件を創出してほしい」と関係閣僚に指示した。

●インフラ長持ちへ地域連携協議会

国土交通省は道路やダム、空港などのインフラを長持ちさせるための行動計画をまとめた。国や都道府県、市町村が地域単位で連携し、インフラの維持管理に取り組む協議会を設置。小規模な市町村が抱える施設の管理業務を、協議会が代行したり委託を受けたりできるようにする。財源や技術者の不足を補い、インフラが適切に維持される仕組みを整える。

●韓国人の来日旅行者5%減

独立行政法人・日本政府観光局が5月21日発表した4月に日本を訪れた外国人旅行者数（推計）は、前年同月より33.4%多い123万1,500人で15か月続けて前年実績を上回った。単月ベースでは2か月連続で1964年の調査開始以来の最高を更新した。3月30日に羽田空港の国際線発着枠が拡大したことで旅客数が増えた。国・地域別では2位の韓国は5.0%減の19万4,000人で、旅客船の沈没事故による観光自粛ムードが響いた。

●厚木基地訴訟、夜間・早朝の飛行差し止め

米軍と海上自衛隊が共同使用する厚木基地の周辺住民約7,000人が、国に航空機の夜間・早朝の飛行差し止めや損害賠償などを求めた第4次厚木騒音訴訟の判決が5月21日、横浜地裁であった。佐村浩之裁判長は「原告らが受けている睡眠妨害の被害は相当深刻」として、自衛隊機の午後10時から翌午前6時までの飛行差し止めを命じた。全国の基地騒音をめぐる訴訟で、飛行を差し止める判決は初めて。米軍機の差し止め請求は退けた。損害賠償は、過去の騒音被害について総額約70億円の支払いを命じた。

日本通運のアジア展開

株式会社日通総合研究所顧問
流通経済大学客員講師

長谷川雅行 氏



●と き 平成26年4月10日（木）

●ところ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

ただいまご紹介いただきました日通総合研究所の長谷川です。日ごろは親会社である日本通運、日通航空が皆様方に変なお世話になっていましてお礼申し上げます。

3月から国際貨物部門がたいへんです。3月10日に日本版の24時間ルールが始まりました。当初は「出港前24時間までに積み荷の明細を日本税関に提出せよ」と決められたのですが、日通のRORO船は、上海から福岡まで26時間で着いてしまいますので、財務省にお願いして「入港前24時間」に緩和して頂きました。3月は決算期の荷主が多く、輸出貨物が増えるところへ、輸入貨物も消費増税前の駆け込み需要で大変でした。4月1日からは航空テロ対策としての「新KS/RA制度」が始まり、旅客機搭載の貨物については全数爆発物検査を行わねばならず、各フォワーダーが多忙を極めています。

これから、「日通の概要」「運送・物流・ロジスティクス・SCM（サプライ・チェーン・マネジメント）」「日通の海外事業」「日通のアジア展開」——の4つについてお話したいと思います。

■日本通運の概要

1872年（明治5年）に、前島密男爵により郵便は国営になりましたが、その代わりに貨物については民間に任せることにされました。それが陸運元会社で、日本通運の前身であり、日通の創業とされています。その後1937年（昭和12年）に戦時体制の一環として、日本通運

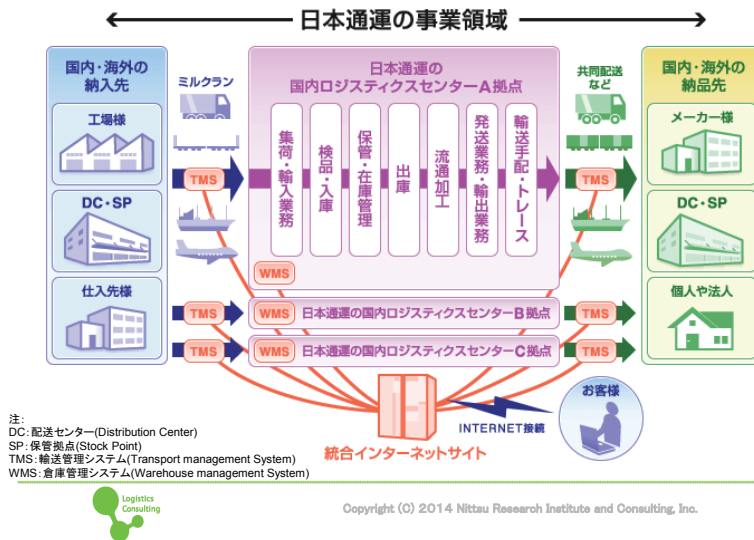
株式会社法が施行されて、半官半民の日通ができました。戦後は財閥解体のあおりで、純民間会社として1950年（昭和25年）に再発足しました。国鉄・電電公社・専売公社などより、民営化の先輩企業といえます。

日通総合研究所は1961年（昭和36年）にスタートしました。日通は、今年で設立77周年、日通総研は53周年を迎えています。

2012年度の日通単体の売上高は1兆251億円、連結では1兆6,133億円になります。経常利益は223億円、2013年度は営業利益が410億円になりそうです。

日通では、メーカーや流通業をお客様・荷主として、各地に物流拠点を設けて集荷、輸出入、流通加工など、物流・ロジスティクス全般を行うのがビジネスモデルになっています。日通はトラックを全国で2万台ほど持っていますが、飛行機と船舶は持っていません。フォワーダー（利用運送業者）としてお客様から貨物をお預かりして、JAL・ANAなどの航空会社、日本郵船・マースクなどの海運会社に運んでもらいます。関空にFedEXの北太平洋地区の貨物ハブが4月8日にオープンしました。2012年10月に、経団連のミッションで関空へ来たのを思い出しました。ちょうどLCCのターミナルが完成直前で、そのすぐ前に「FedEXの建物が立つのですよ」と紹介されたことを覚えています。一昨日にオープンしたのですから感慨深いものがあります。FedEXはアメリカ等から荷物は積んで来るのですが、帰りに荷物が少ないので、日通航空が帰り便を利用しています。

2. 日通の概要



■運送・物流の歴史

運送・物流の歴史を振り返りますと、1950年代代までは国鉄の貨物輸送が花形でした。今は「グランフロント大阪」になっている梅田や、淀川に貨物駅があって国鉄が陸上輸送の主役だったのです。当時は荷主さんも、運送と倉庫はそれぞれ別の部門になっていたのです。1960年～70年代になってようやく物流（物的流通）部門として1つにまとまって協力しようという機運が生まれてきました。運送・保管だけでなく包装や流通加工も、物流部という1つの組織で扱う時代になりました。さらに1970年代後半からは調達や生産、販売、回収や廃棄までモノの流れを統合して効率化しようという、ロジスティクスの時代になりました。さらに1990年代以降は、企業という枠を超えたSCM（サプライ・チェーン・マネジメント）の時代と言われるようになりました。実需に合わせて生産・販売、在庫を効率化して、キャッシュフローを重視する。さらには、グローバル化や環境対応の時代になってきました。物流企業側から見ると、

先進的なSCMを実践している企業はまだ数少ないように思います。

最近の動向としては、ネット通販が挙げられます。ネット通販の売上は、既に百貨店を抜いていると言われています。

■物流を取り巻く環境

阪神淡路大震災と東日本大震災、今後想定される首都直下・南海トラフと、大災害に対応した物流をどうするか的问题があります。

日本の物流を取り巻く環境は、大きく変化して来ています。まず、少子高齢化、人口減少の問題があります。例えばトラック運転手は現在、110万人いますが2015年には96万人に減るという国土交通省の予測があり、2015年ショックと呼ばれています。消費増税前の駆け込み輸送が増えた3月には、運転手不足で荷物を運べない状況が生じ、トラックで運べない貨物がJR貨物や宅配便に回りました。4月になって少し落ち着きましたが、アベノミクスにより日本経済は上向き基調にあり、今後も予断を許さない状況です。私は、消費は6月ぐらいから

2. 運送・物流、そしてロジスティクス・SCM

運送の時代(～1950年代)

○輸送力不足 ○国鉄が陸上輸送の主役 ○運送・保管など「部分最適」の時代「運送課・倉庫課」

物流の時代(1960～70年代前半)

○物的流通「物流」＝輸送・保管・荷役・包装・流通加工・情報処理→「部門最適」○大量生産・大量輸送・大量消費 ○輸送革新(コンテナ船・ジャンボ機) ○高速道路(東名・名神)「物流部」

ロジスティクスの時代(1970年代後半)

○調達・生産・物流・販売・回収廃棄を統合管理→「全社最適」○オイルショック ○作っても売れない時代 ○多品種少量生産・JIT「ロジスティクス部」

SCMの時代(1990年代～)

○実需に合わせた生産・販売 ○在庫圧縮・キャッシュフロー重視 ○グローバル化 ○環境対応・グリーン物流 ○ネット通販 ○BCP「SCM部」



Copyright (C) 2014 Nittsu Research Institute and Consulting, Inc.

6

持ち直すのではないかと考えています。日通総研は国内貨物輸送の見通し・予測を毎年出していますが、2013年度は前年対比2%増で久しぶりに増える見込みです。2014年は消費税の反動で逆にマイナス2.4%になると予想しています。一方、国際貨物輸送は、新興国経済の減速、ブレーキがかかっているという感じがしています。アメリカは少しよくなってきています。

その他、物流を取り巻く環境としてはセキュリティの強化、安全・安心の問題、グローバル化の問題、地球環境や気候変動の問題があります。先日、私が住んでいる横浜でIPCC(気候変動に関する政府間パネル)が開かれました。温室効果ガスの話も出ましたが、地球全体の気候変動による天変地異が取り上げられました。今後もこういうことが起こるだろうと思われる。

■日通の海外進出の歴史

日通の海外進出の歴史は1958年(昭和33年)に始まり、56年になります。最初は米国・

ニューヨークのレールウェイ・エクスプレス社に机を置いて、駐在員(後に日通の社長となった故・長岡氏)1人で仕事を始めました。その後、初の海外現地法人として米国日通が設置され、イリノイや西海岸、ハワイにも拠点ができ、ブラジルにも進出しました。今でこそ、ブラジルはBRICsと言われていますが、それまでは日通も苦戦しました。欧州は1963年ドイツ・ハンブルグに駐在員を置いたのが始まりです。シェンカーというドイツの大手フォワーダーと提携しましたが、同社は現在、西濃運輸と組んでいます。その後、オランダ・フランスなど各国に現地法人をつくりました。アジアにはソウル(1963年)、香港(1964年)と展開していきました。韓国が外国の物流企業の進出を許可したのは最近のことです。それまでは、大韓通運というパートナーに任せていましたが、やっと最近、現地法人を設立しました。

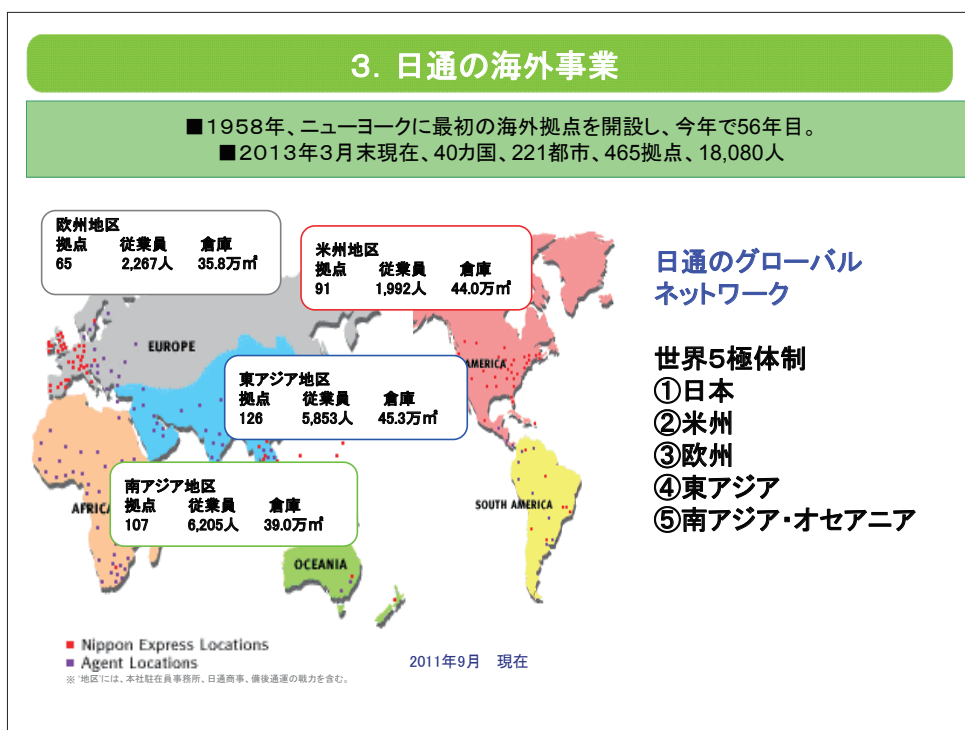
中国には香港で合弁会社をつくり、1994年に上海通運、続いて天宇客貨運輸(後に日通国際物流会社に改称)ができます。中国も各省ご

とに規制が違うので現地の中国企業と提携するのが早道でした。2005年のWTO加盟後は、100%外資も認められるようになり、後から進出の方が容易に現地法人を作れるようになりました。早くに進出した山九や佐川急便なども、100%子会社化するため、提携パートナーからの資本買取りなどで苦労したようです。

先ほど日通は、トラックの他は飛行機・船舶を持たないと言いましたが、海外ではトラックもほとんど持ちません。フォワーダーとして、荷主から預かった貨物の輸出入通関の手続き、空港や港湾までの集配をします。新興国の場合、自国のトラック運送業者・倉庫業者を保護するため、トラック輸送や倉庫を100%外資が行うことについては、まだ許可していない国や、何らかの制限をしている国があります。ただし、フォワーダー業務の場合は比較的緩やかです。先進国よりも新興国ほど敷居が高いと言えます。

■現在の日通の海外事業

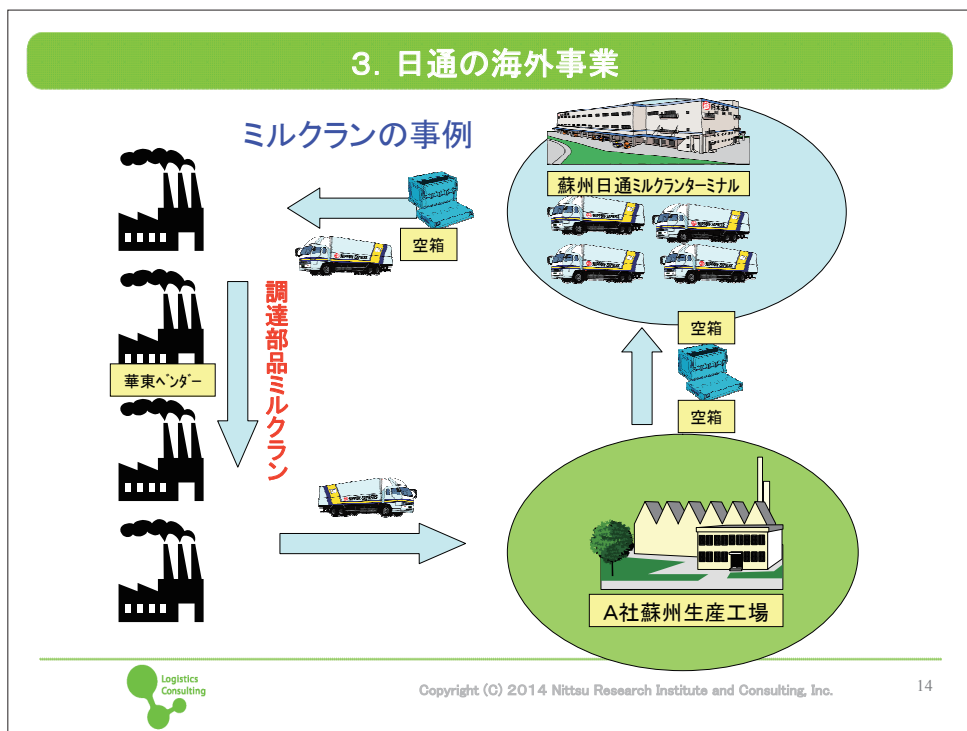
日通の海外事業は2012年度末で40か国221都市465拠点があります。世界を五極体制にして、それぞれの地域ごとに統括拠点があります。日本を別とすれば、米州はニューヨーク、欧州はオランダ、東アジアは香港、南アジア・オセアニアはシンガポールで、それぞれの地域にある現地法人をコントロールしています。海外従業員数は1万8,000人、各拠点をみると、日本人は数人で大半は現地で雇用した人々です。米州、欧州が各2千人前後に対して東アジア5,853人、南アジア・オセアニア6,205人ですからこの2極が主力です。海外現地法人の売上は全体で2,112億円ですから、先ほどの連結売上高の約13%を占めています。日通では、海外での売上を増やすとともに、国内でも海外関連の業務を強化して、国内と海外の売上比率を50対50にしたいと考えています。日本通運というよりも、滝川クリステルさんのCMで「世界日通」と言うように、国際的にもっと飛躍したいという気持ちです。



■ミルクラン

現在では、中国もかなり開放的になって100%子会社の日通国際物流という会社を設立しています。牛乳メーカーが牧場を回って牛乳

を集めてくることをミルクランと言いますが、同じようにサプライヤーを回って部品を集める仕事をしています。



■海外インフラの需要

日通の海外進出パターンは従来、わが国製造業が海外に製造拠点を移すのに、一緒について行くという方法でした。その前は、わが国のプラント工事が、アジア・中東・中南米などで石油化学プラントなどを建設する際に、日通の重量品輸送・建設部門が、「足を持った建設屋」として一緒に出て行き、長期間にわたる海外工事を行いました。

アベノミクスの成長戦略の一つとして、今後、海外インフラシステムを輸出していくことになり、ASEAN 諸国・インドなどで、再びインフラの輸送や工事の需要が増えると思われます。先日東京で海外インフラのセミナーが行われ、私も聞きましたが、日本の電機メーカー、車両メーカーなどにより、鉄道・港湾・空港・道路・水道などインフラ事業の受注が増えてお

り、政府も後押ししています。

日通も、ベトナムに重量品・建設の拠点を設けるなど、再びの海外インフラ需要に対応を進めています。とくにクレーンやドーリーなどの大型機材は、日本は固定資産税が高いので、税金の安いシンガポールで保管し、工事がある国へ運んでいます。

■海外の倉庫

日通は、日本国内の営業倉庫は260万平方メートル、大阪ドーム70個分ぐらい。海外でも170万平方メートル保有しています。最近、フォワーダー業務だけでなく、各地で日本メーカーへのJITの部品供給や、海外各国における輸出入貨物の保管・流通加工・配送などの、ロジスティクス拠点としての倉庫施設の需要が増えて、次々と新規の倉庫拠点ができています。

■情報システムネットワーク

日通の海外事業を支えているのは、独自の情報システムです。先ほど海外には170万平方メートルの倉庫があると紹介しましたが、日通が世界中でお預かりしている在庫が全部、リアルに分かる REWARDS というシステムがあります。日通では KDDI から専用の通信回線を借りて、ど

この倉庫にどれだけあるか、また洋上倉庫と言って現在船やトラック、飛行機で運んでいる積み荷まで在庫管理ができます。それらをお客様にフィードバックしているので、お客様からの信頼も高まります。在庫が足りない拠点へ、余裕のある拠点から運んだり、洋上在庫の到着先変更も可能なのです。

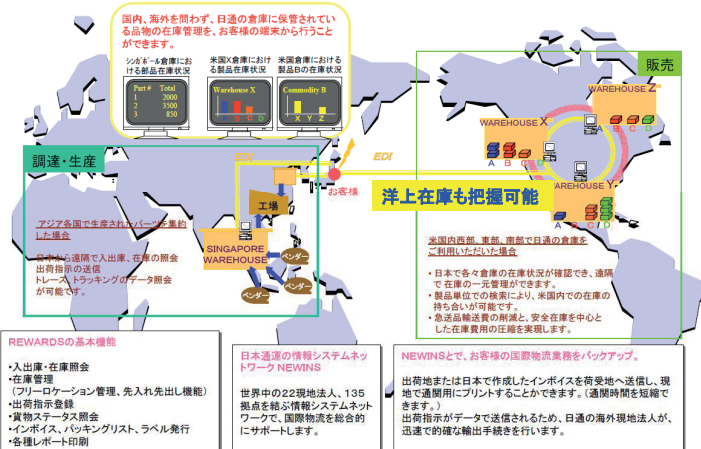
3. 日通の海外事業

REWARDS

日本通運の遠隔在庫管理システム

世界に広がる拠点の製品・部品在庫を正確に把握できていますか？

- ・販売製品の地域共通在庫や各拠点在庫の一元管理
 - ・調達部品の在庫管理やVMI在庫のサプライヤーへの情報開示
 - ・世界在庫の本社一元管理
- など



Copyright (C) 2014 Nittsu Research Institute and Consulting, Inc.

11

VMI

VMI（ベンダー・マネジメント・インベントリー）も売り物にしています。簡単に言いますと、組立メーカーにとって、目の前の在庫は自らの所有でなくて、サプライヤー（ベンダー）の預り在庫であり、部品を使ったときに初めて買い取るシステムです。ベンダー側は、部品が売れることを予測して納品します。そのベンダー在庫の管理を、物流業者が代行するのがVMIです。ベンダーに代わって物流業者が、日々在庫を管理して多頻度・迅速に納品する仕組みです。海外での場合、現地法人を持っていないサプライヤー、あるいはメーカー（海外非居住者）の在庫も管理しています。例えば、ロシアは2010年にWTOに加盟しましたが、実務上は未だに非居住者在庫は認めません。2010年に黒田理事長ほかとご一緒にウラジオ

ストックを訪問した時に、私がFESCO（ロシア極東海運）のロジスティクス担当幹部に質問したら、「法律上はできるが、実務上はできない」と訳の分からないことを言っていました。それでは、日通はどうしているかと言えば、ロシアに現地法人を置けない荷主には、フィンランドに在庫を置き、フィンランドからロシアに国境を越えて運んでいます。

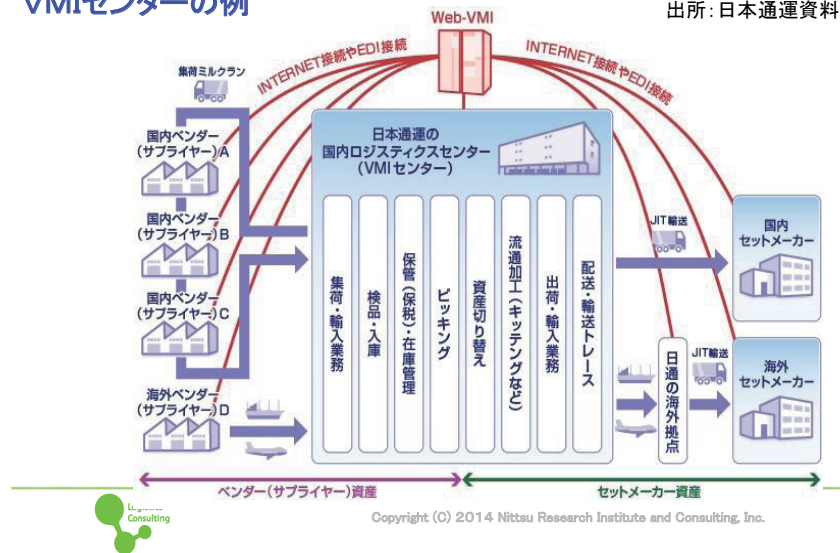
ロシアはLCL（コンテナ混載）貨物の場合、通関に1ヵ月かかると荷主さんがごぼしています。そこで日通では、ウラジオストクで通関業の許可を得て、通関の迅速化を図っています。

■日通のアジア展開

アジア地域での日通の拠点は、年々増えています。中国では、沿岸部から始めて、内陸部へ展開していきますが、時間が掛かります。そこ

3. 日通の海外事業

VMIセンターの例



で、インドで M&A をしました。事業展開のため「時間を買う」という判断と言えましょう。

先日、日豪 EPA (経済連携協定=エコノミック・パートナーシップ・アグリメント) が大筋合意して、日豪間の物流がいっそう増えて行くと思われます。オーストラリアに2カ所とニュージーランドに1カ所の拠点があります

が、もう1カ所、西海岸にも拠点が欲しいところです。

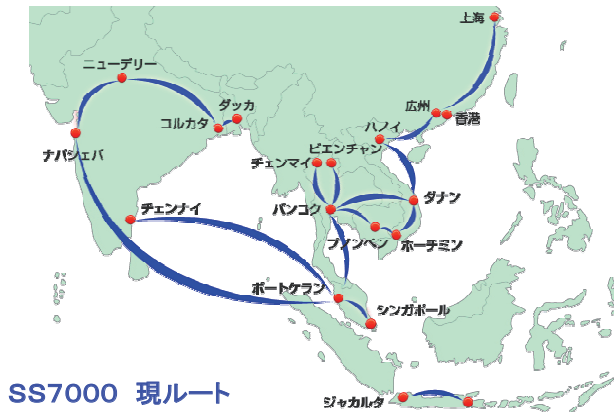
アジア展開は SS7000 ルートを基本に進めてきています。SS7000 というのは上海の“S”からシンガポールの“S”まで、陸路で「7,000」*₀あるので、名付けたルートです。

実際は7,000*₀を通して運ぶ仕事はほとんど

4. 日通のアジア展開



4. 日通のアジア展開



SS7000 現ルート



Copyright (C) 2014 Nittsu Research Institute and Consulting, Inc.

17

ありません。荷主さんには、コースを部分的に利用して頂いています。もちろん1台のトラックが7,000*直行するわけではなくて、ルート上を接続しながら走っています。例えば広州～上海2,000*、広州～ハノイ1,500*、ハノイ～バンコク1,500*、バンコク～シンガポール2,000*に分けてトラックが走っています（各ルートごとに〇〇〇エクスプレスという商品名がある）。

それ以外に、航路でポートケラン（マレーシア）～チェンナイ（インド）、ポートケラン～ナバシェバ（インド）、そして陸路でナバシェバ～ニューデリー～ダッカなどのルートがあります。ハノイ～バンコクは3日かかります。国境で積替えがあるのと、国境の税関は昼間しか開いていません。トラックは夜間、無人の税関で待つと危険なので、付近の大きな街で待機します。そのために、3日かかります。

バンコクから船でマ

レー半島をぐるっと回ってインドへは2週間かかります。陸路を併用すると10日間です。航空はどうかという話ですが、バンコクにはスワンナプーム空港があるのですが、荷扱いは相当悪いようです。貨物ターミナルでは荷崩れを起こしたり、混雑していて貨物が見つからないこともあるようです。見かけは立派ですけど、オペレーションはわが国の関空、羽田、成田には及ばないよ

うです。

バンコクでは、市内に昼間、大型トラックが入れません。昼は1ト以下のピックアップしか走れません。そこで、大型トラック1台分を5台ぐらいに積替えて市内に運びますが、台数ばかり増えてしまい逆に混雑・渋滞しています。

カンボジアのプノンペン港は河川港で、水深は5メートルぐらいしかありません。ハシケのような小さな船で何度も往復して、コンテナを運ぶので非効率です。シアヌーク港は水深10メートルで、

ロジスティクスの点：空港

スワンナプーム国際空港貨物ターミナル



(出所: <http://www.suvarnabhumiairport.com/>)

- 基本的に航空貨物の取扱は空港指定会社しか行えない。(現状2社の独占)
- 作業スペースは狭隘化しており、積付けや荷扱いの品質が悪く貨物ダメージが多い



Copyright (C) 2011

Copyright © 2011 Nittsu Research Institute and Consulting, Inc.

狭隘化した構内



荷崩れをおこした航空会社バレット



年間取扱量も新潟港と同じくらいで、最近では貨物が集まっているようです。

昨年12月から、バンコク～クアラルンプール間1,600*の国際鉄道貨物輸送を始めました。SS7000と同じように、バンコク“B”からクアラルンプール“K”まで、「1,600」*を運ぶルートなので、「BK1600」と名付けています。タイ・マレーシアの両国鉄のゲージ(軌間)は1,000mmと、JR貨物(1,067mm)よりゲージは狭いのですが、40ftコンテナまで運べます。速度は遅く60時間かかります。しかし、国境を越える時に積替えをしなくて済むのがメリットです。

国境を越える時の積替え問題については、CBTA(クロス・ボーダー・トランスポート・アグリメント:越境交通協定)が2007年にASEAN各国・中国等で結ばれました。しかし、実際は自国のトラック運送業者を保護するため、国境で積替えが行われています。10トンの車は積替えに2～4時間かかり、貨物も傷みます。日通は自前のコンテナを作ってトレーラ

で運び、国境ではトップリフターなどでコンテナごと積替えて、時間短縮や輸送品質の向上を図っています。2015年に、ASEANがEUのように統合されて、積替え問題が無くなることを期待しています。

また、ASEANでは高速 RORO 船(ロールオン・ロールオフ。車両をそのまま収納できる

4. 日通のアジア展開



Copyright (C) 2014 Nittsu Research Institute and Consulting, Inc.

28

4. 日通のアジア展開



Copyright (C) 2014 Nittsu Research Institute and Consulting, Inc.

29

タイ・バンコクマレーシア・クアラルンプールにおいて日系企業として初となる国際鉄道輸送サービスを2013年12月18日から開始した。

「SS7000」の主要ルートであるタイマレーシア間の輸送量は近年大幅に増加しており、輸送能力の増強が大きな課題となっていた。

この国際鉄道輸送サービスは、専用列車により最大27両分の貨物を一度に運ぶことで大量輸送が可能となり、輸送能力の大幅な増大を実現します。一方、コスト、通関手続き時間を含めたリードタイムは従来のトラック輸送と同等である。

2013年7月から試験輸送を実施し、サービスレベル、品質、定時性、安全性を確認できたため、「SS7000」プラスワンの輸送手段として、この国際鉄道輸送サービスを本格的に実施した。

環境負荷の少ない輸送手段である鉄道を利用することで、同区間における温室効果ガス排出量はトラック輸送と比較して削減が可能となる。

自動車部品関連の輸送を中心に定期運行サービスを開始するが、運行便数を増やすことにより輸送キャパシティを広げ、更なるサービスの拡充を目指す。

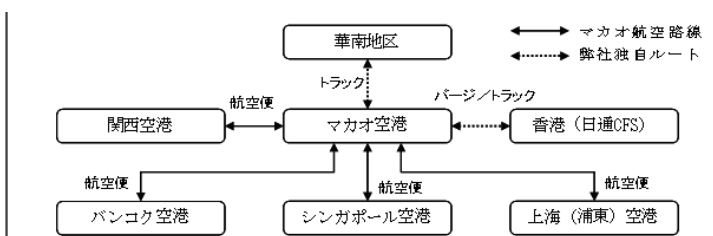
基幹輸送サービスであるSS7000に国際鉄道輸送サービスを加えることにより、アセアン域内物流をさらに強化し、様々な輸送モードを通じて、お客様の物流ニーズに対応していく。

貨物船)の普及が進められています。RORO船は、コンテナ船のような積卸し時の貨物への衝撃が少ないのです。飛行機では、着陸の際にドンとショックが来ます。また、高速道路の高架区間では床板の継ぎ目で、ドーン、ドーンと大きな衝撃があります。これらは、貨物に加速度センサーを取り付けて、G値を計測して分かったことです。

■航空機利用の将来

アジアでの航空機利用の将来がどうなるか、日通では全日空の沖縄貨物ハブ以外に、週4便のマカオ航空による関空～マカオ貨物便を利用して、アジア各地のネットワークを構築しています。フォワーダーは、荷主のニーズや航空会社のネットワークを見極めて、フリーハンドで利用する航空会社・航空便を決めています。

4. 日通のアジア展開



ーブロック・スペース契約を推進し、往復航空スペースを大幅に拡大ー

関西空港ーマカオ空港間に週4便の貨物専用機を定期運航するマカオ航空とブロック・スペース契約(以下、BSA)を締結し、日本発着路線に加えて、マカオ空港とシンガポール、バンコク、上海を結ぶアジア域内往復路線についても貨物スペースを確保した。

また、マカオ空港を基点とするアジア域内の各路線についても、それぞれ週1便を確保し、輸送能力を大幅に拡大している。

また、当社現地法人である香港日本通運手配の転送サービスにより、香港・華南地区のお客様にも、マカオ航空の貨物スペースを利用した輸送サービスを提供する。



Copyright (C) 2014 Nittsu Research Institute and Consulting, Inc.

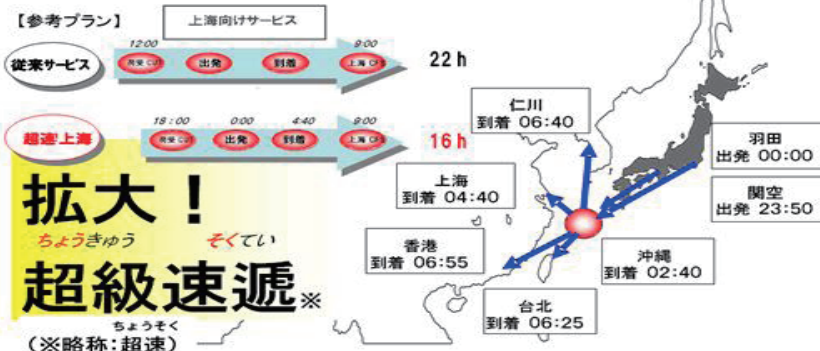
36

4. 日通のアジア展開

- ・自社CFSから現地自社CFSまでの責任一貫輸送。
- ・従来サービスと比較して大幅な輸送時間短縮を実現。

(※CFS=Container Freight Stationの略。貨物集積所の総称。)

【参考プラン】



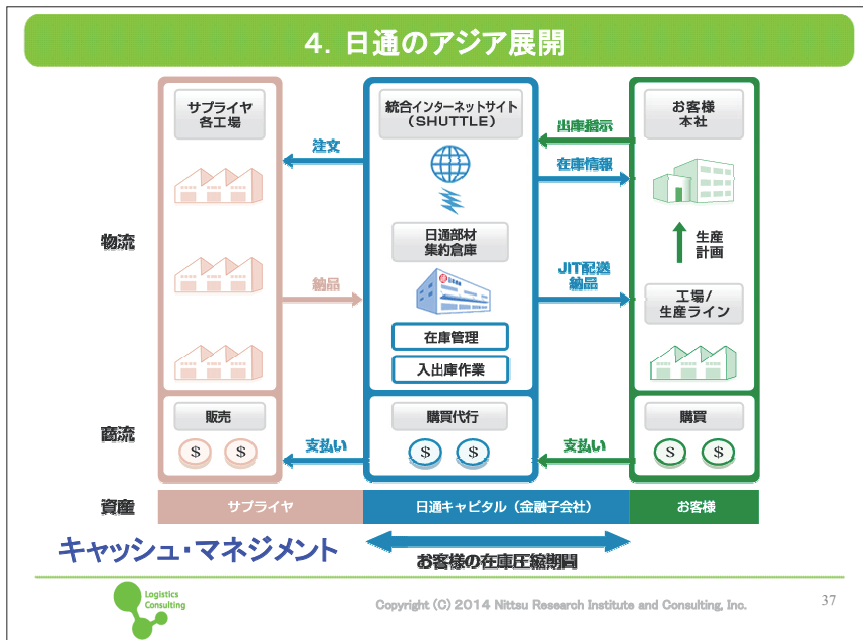
Copyright (C) 2014 Nittsu Research Institute and Consulting, Inc.

35

■中小メーカー向け立替サービス

中小のメーカーさん向けには、輸出品の代金の立替えサービス（ロジスティクス・ファイナンス）も行っています。これは佐川急便やヤマト運輸も、「運ぶのをわが社に任せて下されば、輸出品の代金もお立替えしますよ」と行ってい

ます。中小メーカーさんには、資金繰りが良くなるというメリットがあります。以前は、国内でも卸売業が中小メーカーのために行っていたサービスですけど、本業に付帯した金融事業まで、いよいよ物流業が始めたということです。



■道路の課題

バンコクからヤンゴンまでの1,300*の道路は、往復で1車線しかありません。1日交替でタイからミャンマー、ミャンマーからタイと一方通行で変わります。日本の援助で2013年7月から迂回バイパスが建設中で、2015年に完成予定です。

日通では、現在、この間を「BY1300」という商品名でトラック輸送しています（商品名の由来は、もうお分かりでしょう）。

■おわりに

昨年はアジア物流において、色々な実験が進みました。例えば、日韓間ではシャーシ（トレーラ）の相互乗り入れです。韓国と九州の工場間で自動車部品を積んだシャーシを韓国から運んでいます。両国の車両保安基準に適合したシャーシが、韓国ナンバーと日本ナンバーの2つのナンバープレートをつけて、コンテナ船であれば1週間かかるところを、フェリーにより

3日間で運んでいます。私は、ダブルライセンスは過渡期的なことで、ダブルライセンスではなくて、本来はEUのようにそれぞれの国のライセンスでやるべきだと思います。なぜかと言うと、1台の車両が韓国と日本に自動車税を二重に払うことになるからで、それは直してほしいと思います。

あとは、先ほどお話しした RORO 船による高速海上輸送の実証実験が始まることです。

また、今年3月にラオスの運輸担当大臣が来日され、伊豆にある日通の運転研修センターを見学されました。日通では、マレーシアなどでトラックの運転研修を行い、安全や省エネに協力しています。このように、日通は、さまざまな分野で、今後ともアジア物流に取り組んでいくことでしょう。

本日は、ご清聴ありがとうございました。

【資料出所】

日本通運ホームページ・パンフレットほか。



「さほど遠くない」ことを強調して イメージアップを

日刊工業新聞社大阪支社 編集局 産業部 石橋 弘彰

私は神奈川県出身の神奈川育ち。学校や仕事場も神奈川、東京ですっと過ごした。2013年春に大阪へ赴任したばかりで、関西3空港を活用した経験は10回あるかないかだ。新聞記者として空港関連の事業を担当したこともない。大層な提言などできる訳がないので、一利用者の立場から、関西の空港について考えを書こうと思っている。

関西国際空港（関空）と大阪国際空港（伊丹空港）の関係は、成田国際空港（成田空港）と東京国際空港（羽田空港）の关系到似ている。歴史的な設置への経緯や東日本、西日本での役割など似通った点が多い。

その類似性は、利用者がそれぞれの空港へ持つイメージにも当てはまるのではないだろうか。東京都や神奈川県など、羽田空港の近くに住む人間は圧倒的に成田までの道のりが遠いため「羽田をもっと拡充してほしい。メーンの国際空港を羽田にしてももらっても良いぐらい」と思う人が多い。成田空港は1978年開港。羽田空港の後にできたいわば「新参者」であることも、より不便になった国際空港への不満を煽っている。

私は成田空港を利用する場合、神奈川県の自宅からバスで移動していた。時刻表を見ると、神奈川県北部から成田空港へ向かうバスでおおよそ2時間半かかることになっている。バス停までの移動や時間の余裕を加味すると3時間弱といったところか。

対して鉄道を利用した場合、携帯電話のアプリケーションで調べてみると、やはり2時間半かかる。こちらは自宅から一番近い駅からの移動になり有利に思える。だが、乗り換えが3回と多く面倒だ。旅行かばんを抱えて駅の階段を乗り降りするのはけっこう辛い。

羽田空港だとどうなるか。バス利用の場合、1時間半から40分。成田と比べ約1時間早く着く。距離も短いので、渋滞や事故に巻き込まれるリスクが少ない。

鉄道だと約1時間20分だ。乗り換え回数は3回から4回。乗り換えの面倒は成田と同レベルになるが、移動時間での1時間10分の差は大きい。

国際線を利用する場合、税関などの諸手続きを考えると出発時刻より2時間程度早く現地に着く必要がある。実家暮らしのときには、成田発9時の便に間に合わせるため、朝5時発のバスを使ったことも何度かあった。羽田なら6時発で間に合う。1時間早く起きることの辛さは、皆さんにも分かってもらえるはずだ。

こうした成田と羽田の関係を関西と伊丹に当てはめるなら、大阪府の北側や京都の方たちも同じ感覚を持っているのではないかと考える。

実際に、取材先などの人に意見を聞いてみた。大阪府吹田市など北部に住む方は「伊丹をもっと拡充せい!」という意見が主だった。関空は開港が1994年。成田空港よりずっと新しい。関空設置までの複雑な経緯は、ユーザーのニーズとはあまり関係ない次元のものなのだろう。

新しいだけに、関空がなかった時代を覚えている方が多いようだ。大阪府高槻市に住む某メーカー幹部は「国際線を伊丹から使っていた時は確かに近かった」と当時を懐かしむ。ただ、この方は移動時間をあまり気にしないタイプのように「自動車移動なので関空が遠くてもさほど気にならない。慣れてしまえばそんなもの」だという。

米国での生活が長かった別のメーカーの社長は、伊丹空港から遠くない場所に居を構える。家族を大切にしているようで、東京など国内出

張の場合、必ず最終便で伊丹空港に戻ってくるそう。そのため、懇親会などのイベントの開始時間が一般的なスタートより早かった。東京から自宅へ戻り、翌朝また伊丹空港を使って上京するといったことも多いという。こうしたライフスタイルの方は、関西3空港が役割分担しているいまの状況の方が、欠航や遅延のリスクが低く都合が良いのかもしれない。

一方、大阪・難波あたりから南側の方は関空に優しい。国際線でのフライトが近くなった上に「りんくうタウンなどの施設が整備されて良くなった」と喜んでいる人がほとんどだった。

そして、京都府の方からは「伊丹も関空もどちらも遠い」との声もあった。空港が遠い地域が一番辛いということか。

成田空港は、東京都心からのアクセス時間が長いことが悪いイメージにつながっている。東京駅から鉄道での移動時間が1時間20分から40分。羽田空港なら東京駅から40分弱。1時間近くという明確な差がある。

一方、関空と伊丹空港はどうだろう。大阪駅からのアクセスを見ると、伊丹空港まではバス、鉄道ともに約40分。対して関空は最短で1時間以内で着く。時間がかかるルートでも1時間15分だ。成田-羽田と違い、20分強の差だ。距離の違いを埋めており、かなり頑張っている。

私は現在、梅田駅から一駅ほどの場所に住んでいる。伊丹空港と関空にはそれぞれ乗り換え1回で到着する。有料特急を使うと時間もさほど違うとは思わない。

ここに関空のイメージを高める力があるのではないだろうか。関空は国内便の活用もあり、格安航空会社（LCC）の国内・国際便も発着する。関西地域の方がもっと国内便を利用し、利便性の高さを実感してリピーターになってくれる。そうした好循環を生むきっかけはイメージの改善だろう。「伊丹と関空のアクセスはさほど変わらない」というポイントをもっと周知してみる、というのは一つの手ではないだろうか。

並行して、交通の利便性を高める努力も引き続き必要だろう。

2020年の東京五輪開催決定を契機に、東京

と成田空港のアクセス改善が再度議論されているようだ。成田空港や関空のような世界の都市と日本を結ぶ「空の玄関口」の場合、都市の中心地や観光地へのアクセスが良好でないと、何度も訪問してもらえなくなる。「日本嫌い」を作る要因にもなりかねない大きな問題だ。

関空の場合、大阪南部や都心への移動時間は成田ほど深刻な不自由さはない。だが京都、奈良といった世界的な観光地とのアクセスには課題を持つのではないだろうか。

関空から京都、奈良へはそれぞれ1時間半、1時間45分ほどで着く。JRの特急が京都方面にはあるし直行バスも出ている。だが、あまり便利だとは思えない。

外国人観光客がどう行動するのが王道なのかは不明だが、東京から京都には新幹線利用で2時間20分。10分間隔で走っている。東京と京都を1回の旅行で回る人も多いだろう。こうした旅程と対抗できるような潜在力が関西3空港にはあると私は考える。

関空から京都、奈良へのアクセス時間を1時間ほどに短縮した有料特急を作り、30分間隔で運行すれば、関空着から京都、奈良を見たあとで、関西3空港を使ってもう1カ所日本国内の観光地を巡ってもらう、といった旅程も楽にできるようになるだろう。

もう一つ言うと、関空自体が不便という声も複数から聞いた。施設が広すぎて移動に時間がかかるという。とくにLCCを利用する場合、時間ギリギリになって困るというケースが多いという。関空では2010年から立ち乗り充電式二輪車「セグウェイ」を警備に活用し始めたという。こうした小型モビリティを一般利用者の移動にも活用してもらえると利便性が上がるのではないかと。セグウェイ以外にも、各所で安全・安心で使いやすい小型モビリティは研究が進んでいる。そうした新技術の活用が場となれば、話題性も高いだろう。

関空は、皆が思っている以上に便利、と思ってもらえるような実績とイメージ作りが求められていると感じている。



空港アクセスサービスの利便性について —旅客の知覚コストの視点から—



近畿大学経営学部
毛 海 千佳子

(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

航空サービスの利用には、空港アクセスの利便性が欠かせない。利便性を高めるには、まず、アクセス時間の短縮が必要である。しかし、空港の立地は固定条件であるため、物理的距離を縮めることは不可能である。また、多額の費用を要する抜本的な新サービスを導入しない限り、アクセス時間の大幅な短縮も期待できない。しかし、アクセス性を高めるといことは、アクセス時間短縮のみを示すことではない。航空旅客が知覚する様々なコストを削減することが、アクセスの利便性につながる。小論では、旅客志向の空港アクセスサービスについて、旅客の知覚コストの観点から、若干の考察を加えたい。

2. 空港アクセスサービスにおける時間的コスト

アクセス時間は、アクセス交通手段選択において、旅客から最も重視されるコスト要因である。旅客は、アクセス時間が短いサービスを好む。特に、これは時間節約価値が高いビジネス旅客において顕著である。

ただし、ここで注意しなければならない点に、閾値の存在がある。閾値とは、時間などの要因の増減に対して、個人がその変化を感知できる最低限の境界値を示す。すなわち、アクセス時間が60分から57分に短縮されたからといって、旅客の選好は変化するのであろうか。この閾値の影響を無視すると、時間短縮の効果を過大評価することにつながる。例えば Cantillo et al. (2006) は、実証分析から、閾値による交通需要や時間節約価値の予測誤差への影響を確認している。さらに同研究では、閾値は、最初に与えられた値（初期値）から約12%離れた境界値であることを導出している。つまり、先のアクセス時間60分の場合、旅客は約7分以上短縮されるとその変化に反応し始めるということである。閾値は初期値に依存するため、当然、初期値が10分と60分では、その値も異なる。ここから、長いアクセス時間に占める微細な時間変化には、航空旅客はそれほど反応しないことが分かる。

時間的コストには、アクセス時間以外に、サービスの定時性や待ち時間がある。旅客は空港への到着時刻が不確実であるほど、航空便に乗り遅れるリスクを恐れ、旅程に余裕時間を組み入れて希望到着時刻を設定する。時刻表上では、空港10時着の便で間に合う状況でも、これが遅れることを意識して、1便前の9時30分着の便を利用する場合、この30分は余裕時間となる。この30分は追加的な空港での待ち時間となり、機会費用となる。Tam et al. (2011) では、余裕時間を長く必要とするアクセスサービスは、旅客に好まれないという結果を得ている。空港アクセスにおいて一般的に定時性の高い鉄道が好まれる理由は、この要因が大きい。Tam et al. (2011) では、香港国際空港へのアクセス手段選択において、空港バスの定時性が改善されると、多くの高速鉄道（空港—香港駅間の135kmを約24分で結ぶ）の利用者が、運賃の安いバス（高速鉄道の約1/4～1/2の運賃：アクセス時間は約3～4倍）を選択するという結果が得られている。

さらに旅客は、利用航空便に最適な時刻で接続するアクセス手段を利用しようとする。もし、最適な

時刻に接続しない場合、出発地域、または利用空港で待ち時間が発生する。さらに、アクセス便の運行頻度が少ない場合、待ち時間の発生確率が高まる。深夜、早朝発の航空便利用の場合、最適なアクセス便がないため、例えば空港で長時間待つことや、1泊することもありえる。旅客が同じアクセス便に乗車していても、利用航空便の出発時刻が旅客ごとに異なれば、個々人で待ち時間の長さは異なる。もし空港で長時間待たされる場合、同一のアクセスサービスであっても、その質は異なり、全ての旅客に同じ運賃を設定することは、妥当な判断とは言えない。空港アクセス手段選択における、ここで指摘する要因の影響については、Keumi and Murakami (2012)でも確認されている。

これらの結果から、アクセスサービスの時間要因の改善には、費用対効果を考えた場合、アクセス時間の短縮よりも、定時性や待ち時間への改善効果が大きいと考えられる。これらの機会費用の削減をより意識したサービス改善には、旅客への的確な情報提示や、待ち時間を感じさせない様々な工夫、機会費用を埋め合わせる様々なお得サービスの提供が必要となるだろう。

3. 空港アクセスサービスにおける金銭的成本

空港アクセスの手段選択には、運賃や駐車場料金などの金銭的成本の影響が非常に大きい。これは、どの旅客セグメントでも共通しており、特に若い世代に顕著なようである。先述した Tam et al. (2011)は、25歳以下の若い世代では、相対的に運賃の安い空港バスを好む傾向にあることを確認している。近年のLCC利用ブームを考えると、航空運賃の安さに対して、アクセス費用は相対的に高い印象となる。例えば片道5,000円の航空運賃に対して、片道1,500円のアクセス運賃はより高く感じてしまうだろう。

多くの場合、レジャー客は、友人や家族など複数人で行動する。この場合、人数が多いほど、人数ごとに運賃を徴収する鉄道やバスなどは好まれない。このようなレジャー客のコスト感覚を緩和するためには、多人数で鉄道やバスなどを利用する場合、運賃を割り引くことも必要となるだろう。Tam et al. (2011)は、高速鉄道の運賃を、2～3人で利用する場合は20%、4人以上では35%割り引いたとしても、年間収益が5千640ドル増加することを導出している。この値の妥当性は検証が必要であるが、この研究結果のように、空港アクセス鉄道に対して思い切った人数割引を導入しても、集客力につながるのであれば、一つのマーケティング手段となるだろう。実際に、仁川空港とソウル駅を結ぶKorail 空港鉄道では、2014年4月から6月まで、一人片道8千ウォンの運賃に対して、4名以上の乗車の場合、6千ウォンに割引くサービスをテスト運営している¹。

なお、Cantillo et al. (2006)の自家用車移動を対象にしたSP調査の結果では、移動時間の閾値は明らかに確認できたものの、移動コストについては、ほとんど確認できていない。すなわち、旅客は、アクセス時間のわずかな変化には反応しない一方で、費用のわずかな変化には反応することが分かる。

4. 空港アクセスサービスにおける身体的・心理的成本

アクセスサービス利用には、身体的コストや心理的成本がともなう。身体的・心理的成本とは、旅客に“手間”、“しんどい”と表現されるものである。その代表要因に、乗り換えや手荷物を運ぶ手間がある。例えば Tam et al. (2010)では、旅客は空港アクセス手段選択において、乗り換えの回数や手荷物の数に敏感に反応することを確認している。彼らの研究では、乗り換え1回につき約3.84ドル、また、荷物1個あたり、高速鉄道では約2.09ドル、バスでは約1.89ドルのコストを確認している。この研究では、鉄道利用による手荷物のコストがバスよりも高く評価されている。旅客の荷物を運ぶ負担軽減には、中心市街地にある駅での手荷物預かりサービスや、空港宅配サービスの活用がある。しかし、これらのサービス価格が高くなると、先述した金銭的成本が高まるため、

1 仁川空港鉄道公式HP (<http://japan.arex.or.kr/jsp/jap/main.jsp>) 参照。(2014/5/16 アクセス)

手軽に利用できる価格水準に抑える必要がある。

さらに、身体的・心理的コストには、旅客の情報探索コストも含まれる。特に、海外旅行や出張をする旅客は、不慣れな地域での様々な準備や意思決定をしなければいけないため、情報検索の手間が多くなる。アクセス性を高めるためには、このコストも意識しなければならない。例えば、各種のアクセス便の割引サービスや、空港宅配サービスなどは、旅客の意思決定に最適なタイミングで、効果的に情報提示する必要があるだろう。例えば、ネット上で航空運賃を購入するタイミング時に、同じウェブサイト上で、特定の旅客ニーズに合致するアクセス手段の情報を提示するなどの工夫が考えられる。

さらにこれらの要因は、旅客セグメントごとでニーズが異なると考えられる。人口構成に占めるシニア世代の増加にともない、この世代の海外旅行者も増加することが予測される。空港アクセスの改善には、シニア世代のニーズ把握が欠かせない。例えば、台北国際空港で行った Chang (2013) の調査では、65 歳以上のシニア世代は、アクセス手段として、家族に自家用車で送ってもらうことを最も好み、次にタクシーというドア・トゥ・ドアのサービスを望む傾向にあることが確認できた。また、アクセス手段には、安全性、手荷物保管の利便性などを最重要視する傾向にあることも確認している。このような結果から、シニア世代は、荷物を持ちながらの移動、乗り換えの負担を避ける傾向にあることがうかがえる。このように、空港アクセスの改善のためには、シニア世代、ビジネス旅客、LCC 利用者、家族旅行者、国外からの旅客などの各々のニーズを把握して、そのニーズを満たす多様なアクセスサービスを提供し、それらを効果的に伝える必要があるだろう。

5. おわりに

小論では、近年の交通行動分析の知見から、旅客の知覚コストに基づくアクセスサービスの利便性について若干の考察を行った。アクセスの利便性を評価する際に、時間や運賃などは、客観的数値として確認できるコスト要因である。その一方で、従来からサービスマーケティング分野において指摘されているように、サービスの利便性とは、旅客が知覚するサービス品質に基づいて評価されるものである。そして、旅客の知覚品質は、移動状況、旅客セグメントごとで変動する主観的なものである。例えば、同じ待ち時間であっても、立ったまま混雑した所で待つのか、快適な所で楽しく待つのかで時間の感覚は異なる。また、シニア世代と若者では身体的コストが異なる。このように、アクセスサービス改善のためには、アクセス交通事業者、航空会社、空港側が互いに連携し、旅客が知覚する様々なコストを十分に把握し、これらコストを低減するマーケティング努力が必要となる。旅客にとって、コスト障壁が低く、利便性の高いアクセスサービスが提供されれば、結果として航空需要を増加させることにつながり、空港経営にとってもその効果は大きい。

〈参考文献〉

- Berry, L. L., K., Seiders and D., Grewal, (2002) "Understanding Service Convenience", *Journal of Marketing*, Vol. 66, pp.1-17.
- Cantillo, V., B., Hydecker and J., de. Dios Ortúar, (2006) "A discrete choice model incorporating thresholds for perception in attribute values", *Transportation Research Part B*, Vol. 40, pp.807-825.
- Chang, Y-C, (2013) "Factors affecting airport access mode choice for elderly air passengers", *Transportation Research Part E*, Vol. 57, pp.105-112.
- Keumi, C. and H., Murakami, (2012) "The role of schedule delays on passengers' choice of access modes: A case study of Japan's international hub airports", *Transportation Research Part E*, Vol. 48, pp. 1023-1031.
- Tam, M. L., W. H. K., Lam and H. P., Lo, (2011) "The impact of travel time reliability and perceived service quality on airport ground access mode choice", *Journal of Choice Modelling*, Vol.4, pp.49-69.
- Tam, M. L., W. H. K., Lam and H. P., Lo, (2010) "Incorporating passenger perceived service quality in airport ground access mode choice model", *Transportmetrica*, Vol. 6, pp.3-17.

2014 年（平成 26 年）年 4 月運営概況（速報値）

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

○発着回数 384.4 回 / 日（対前年比 113%）

国際線：257.4 回 / 日
（対前年比 114%）

国内線：127.0 回 / 日
（対前年比 113%）

発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 113% と 7 ヶ月連続で前年を上回りました。国内線も 113% と 2 ヶ月ぶりに前年を上回り、国際線・国内線合計では 113% と 12 ヶ月連続で前年を上回り、4 月として過去最高となりました。

○旅客数 52.1 千人 / 日（対前年比 115%）

国際線：36.1 千人 / 日
（対前年比 116%）

国内線：15.9 千人 / 日
（対前年比 114%）

旅客数について

国際線旅客数は、全体として 116% と 8 ヶ月連続で前年を上回り、4 月として過去最高となっております。外国人旅客は 135% と 26 ヶ月連続で前年を上回っており、4 月として過去最高となりました。国内線旅客数は 114% と 31 ヶ月連続で前年を上回っております。

○貨物量 2,017t / 日（対前年比 115%）

国際貨物：1,959t / 日（対前年比 116%）

積込量：918t / 日（対前年比 124%）

取卸量：1,042t / 日（対前年比 109%）

国内貨物：57t / 日（対前年比 99%）

貨物量について

貨物量は、国際線貨物量は前年比 116% と、7 ヶ月連続で前年を上回り、先月（前年比 109%）から大きく伸びております。

1. 発着回数には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機・回転翼機等を含む。
2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局発表資料を基に算出している。
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による。

平成 26 年 5 月 21 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 26 年 4 月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス (△は入超)
近 畿 圏	1,314,065	108.7	21.7	1,322,116	102.7	19.2	△ 8,052
管 内	850,105	114.8	14.0	1,009,999	101.3	14.7	△ 159,894
大 阪 港	276,633	109.4	4.6	425,905	103.1	6.2	△ 149,272
関 西 空 港	402,760	117.8	6.6	266,984	105.2	3.9	135,775
全 国	6,069,221	105.1	100.0	6,878,077	103.4	100.0	△ 808,856

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス (△は入超)
関 西 空 港	402,760	117.8	6.6	266,984	105.2	3.9	135,775
成 田 空 港	641,597	95.0	10.6	876,566	103.3	12.7	△ 234,969
羽 田 空 港	18,748	123.8	0.3	40,648	149.3	0.6	△ 21,899
中 部 空 港	68,861	117.3	1.1	79,579	104.2	1.2	△ 10,718
福 岡 空 港	35,783	96.7	0.6	22,977	111.1	0.3	12,806
新 千 歳 空 港	2,325	109.0	0.0	813	110.7	0.0	1,512

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合 計	(1日平均)
	外国人入国	(1日平均)	外国人出国	(1日平均)	日本人帰国	(1日平均)	日本人出国	(1日平均)		
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成21年	1,357,558	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,052,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,188	9,176	10,180,605	27,909
平成23年	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,089	26,008
平成24年	1,795,222	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
平成26年1月	214,230	6,910	188,220	6,070	301,010	9,710	255,010	8,230	958,470	30,920
平成26年2月	198,700	7,100	215,360	7,690	254,960	9,110	289,340	10,330	958,360	34,230
平成26年3月	253,960	8,190	221,970	7,160	340,990	11,000	317,620	10,250	1,134,540	36,600
平成26年4月	302,140	10,070	316,510	10,550	221,620	7,390	221,020	7,370	1,061,290	35,380
平成26年5月	255,150	8,230	239,030	7,710	244,070	7,870	242,110	7,810	980,360	31,620
平成26年累計	1,224,180	8,110	1,181,090	7,820	1,362,650	9,020	1,325,100	8,780	5,093,020	33,730
前 年 同 期	910,230	6,030	882,570	5,840	1,411,340	9,350	1,390,780	9,210	4,594,920	30,430
対 前 年 同 期 比	134.5%		133.8%		96.6%		95.3%		110.8%	

※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成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

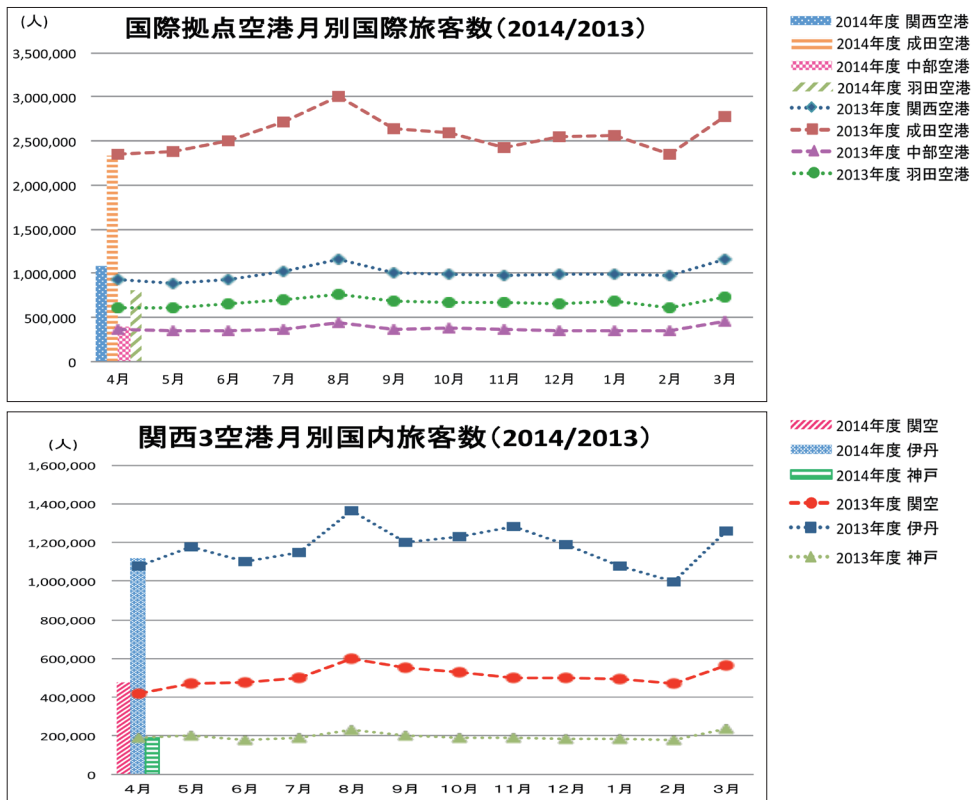
2014 年 4 月実績【速報】

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	7,724	113.7%	17,476	103.4%	25,200	106.3%
	関 西	7,722	113.7%	3,809	112.7%	11,531	113.4%
	大阪(伊丹)	0	—	11,443	100.9%	11,443	100.9%
	神 戸	2	100.0%	2,224	102.0%	2,226	102.0%
	成 田	14,506	102.1%	4,014	111.7%	18,520	104.1%
	中 部	2,917	114.8%	4,741	105.0%	7,658	108.5%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,084,054	116.2%	1,789,030	106.4%	2,873,084	109.9%
	関 西	1,084,052	116.2%	477,887	114.1%	1,561,939	115.6%
	大阪(伊丹)	0	—	1,119,388	104.1%	1,119,388	104.1%
	神 戸	2	33.3%	191,755	102.0%	191,757	102.0%
	成 田	2,333,751	99.2%	403,947	121.8%	2,737,698	102.0%
	東京(羽田)	804,562	131.6%	4,650,509	102.0%	5,455,071	105.5%
	中 部	397,900	107.2%	395,803	105.7%	793,703	106.5%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	58,781	115.8%	11,841	99.2%	70,622	112.7%
	関 西	58,781	115.8%	1,715	99.0%	60,496	115.3%
	大阪(伊丹)	0	—	10,126	105.8%	10,126	105.8%
	成 田	168,360	106.7%	集計中	—	168,360	106.7%
	東京(羽田)	22,533	192.8%	58,628	104.4%	81,161	119.6%
	中 部	13,981	154.2%	2,390	108.5%	16,371	145.2%

注 1. 羽田の発着回数は、2014 年 4 月から速報値では公表していないため掲載していない。

注 2. 神戸の発着回数は着陸回数を 2 倍して求めた数値。神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。

注 3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



関西空港調査会からのお知らせ

○第412回定例会（平成26年5月22日開催）

「東アジアからの訪日旅行者の現状と今後の動向について」をテーマに鳴尾 仁秀 氏（㈱JTB西日本 営業部地域交流チームマネージャー）の講演会を開催した。

○第5回懇話会（平成26年5月28日開催）

「ANA Cargoの事業戦略について～関西からアジアへ、世界へ～」をテーマに岡田 晃 氏（㈱ANA Cargo 代表取締役社長）の講演会を開催し、意見交換を行った

○見学会（平成26年6月12日開催）

「大阪湾沖埋立処分場」の見学会を実施した。

今後の予定

○第413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6月23日（月）16：00～17：00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「近畿圏の国際競争力の強化に向けて

～防災計画、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」等について」（仮題）

講 師 成瀬 英治 氏（国土交通省 近畿地方整備局港湾空港部長）

○第414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7月10日（木）16：00～17：00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「民間航空機市場の現状と経済産業省の取り組みについて」（仮題）

講 師 須山 稔 氏（経済産業省近畿経済産業局産業部長）

※上記「定例会」に参加ご希望の方は当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp/>）からお申し込み下さい。定員になり次第締切いたします。

○シンポジウム

日 時 平成26年9月22日（月）13:30～17:00

場 所 スイスホテル南海大阪

テ ー マ 「関西の発展を牽引する関西国際空港、大阪国際空港の将来」

基調講演 安藤 圭一 氏（新関西国際空港㈱代表取締役社長兼CEO）

パネルディスカッション

パネリスト 井上 慎一 氏（Peach Aviation㈱代表取締役CEO）

亘 信二 氏（南海電気鉄道㈱代表取締役社長）

大川 達也 氏（大阪観光局副局長）

志村 格 氏（新関西国際空港㈱取締役兼執行委員）

コーディネーター 竹林 幹雄氏（神戸大学大学院海事科学研究科教授）

※上記「シンポジウム」の詳細及びお申し込みは、当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp/>）をご覧ください。定員になり次第締切いたします。

事務局だより

▶職場が今の上本町に移転して、「ミナミ」が近くなりました。

先日も、帰り道に道頓堀界隈まで歩いてみて、久しぶりに『雑寿司』に入ってみました。皆さんご存知ですか。屋号のとりの雑寿司があるんです。握り寿司の一つ一つが指先ほどの小さなお寿司。

一時の受け狙いの品物ではありません。創業以来150年を超える6代続いたのれんを守る老舗です。

すぐ後ろが道頓堀川なので、時々、ライブが聞こえますが、店内はおおさか・ミナミの歴史を感じさせるお店です。そんなカウンター席で、旬の魚介類や野菜を料理してもらい日本酒を飲む。ゆったりとした時間が過ぎて、満足感がありました。

派手なネオンで賑やかしくはしていませんが、ほっこりとした雰囲気を持っていて未永く残ってほしいお店です。

ちなみに、6月はハモを主な食材にすると聞いています。

ご存じない方、道頓堀でどこかに行こうかと思われた方は、一度探してみてください。

(KM)

☆ときめきビーチへようこそ

全日本ビーチバレー女子選手権大会(岬町)



淡輪ときめきビーチは、大阪府内でも水質抜群の海水浴場。夏には、さまざまな海水浴場イベントやビーチスポーツの大会が開催され、多くの人で賑わいます。

中でも「全日本ビーチバレー女子選手権大会」は、今年で25回目を数える歴史ある大会。全国予選を勝ち抜いた都道府県代表チームと日本バレーボール協会の推薦チームにより日本一が競われます。メインの試合会場は、「潮騒ビバレー」。約3000人を収容することができる日本唯一の常設のビーチバレーコートです。また、最終日以外は、ときめきビーチの浜コートでも試合が行われます。日本のトップレベルの選手達のプレーを間近で観戦しませんか？



■淡輪ときめきビーチ

アクセス 南海本線淡輪駅下車 徒歩約12分。有料駐車場有。

■第25回全日本ビーチバレー女子選手権大会

8月21日(木)～24日(日)

■問合せ 岬町まちづくり戦略室 Tel.072-492-2775