



KANSAI 空港レビュー



No.430
2014.9

CONTENTS

1 巻頭言

関空・伊丹のコンセッションに向けて
田村明比古

3 各界の動き

11 講演抄録

民間航空市場の現状と経済産業省の取り組みについて
須山 稔

21 平成25年度研究事業成果報告会

空港と地域研究会～地域活性化に資する空港の活用～ 野村 宗訓
ビジネス航空需要研究会～関西圏におけるビジネス航空需要の拡大～
竹林 幹雄

32 プレスの目

関西国際空港と地元自治体
山田 毅

34 航空交通研究会研究レポート

地域にとっての空港経営改革
錦織 剛

37 データファイル

- ・運営概況について[平成26年7月](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成26年7月)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・平成26年夏季繁忙期間(8月8日～8月17日)における
関西空港を利用した出入(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(2014年7月分)

【表紙写真】「関空就航20周年記念フライト エアバス A380」

関空は開港して20周年になりました。

関空就航20周年の記念フライトとしてアジアナ航空、シンガポール航空がA380を運航しました。

またタイ国際航空は昨年12月から定期便を運航しています。

運航スケジュールはタイ国際航空とシンガポール航空が午前中、アジアナ航空は午後でした。

この日の午前には台風11号が四国から兵庫県に抜けるコースを通り関空も暴風域に入りました。

このためA380の全便は16時前後に連続して到着しターミナルビルに3機が並びました。

撮影：柴崎 庄司

当調査会ホームページの「KANSAI空港レビュー」では、講演抄録等の図表がカラーで分かりやすくご覧いただけます。

是非ご覧ください。 ⇒ <http://www.kar.or.jp>

関空・伊丹のコンセッションに向けて



国土交通省航空局長

田村明比古

関西国際空港・大阪国際空港は、本年、それぞれ、開港 20 周年と 75 周年を迎えます。まずもって、両空港がこれまでの長きに亘り安全に、また、円滑に運営できたことは、地元関西の関係各位のご尽力の賜であり、深く敬意を表する次第です。

さて、平成 6 年 9 月に開港した関西空港は、4,000m 級の滑走路を 2 本有する完全 24 時間運用可能な我が国唯一の国際拠点空港であり、関西圏のゲートウェイとして重要な役割を果たしています。また、首都圏空港等に比べアジア諸国に近いという優位性を有し、世界に誇る魅力ある数多くの観光地に至便な空港であり、背後には人口 2 千万人超で韓国に次ぐ経済規模の豊かな経済・文化圏域が広がっています。

関西空港は、このように大きな成長のポテンシャルを持ちながら、海上建設に多くの事業費を要したこと等により、約 1 兆円を超える多額の負債を抱え、その元利返済が空港運営の大きな負担となった結果、積極的な投資が困難となり、このポテンシャルを必ずしも十分に活かしきれない状況が続いていました。

こうした状況を踏まえ、関西空港の国際拠点空港としての機能の再生・強化、関西・伊丹両空港を適切かつ有効に活用することを通じた関西の航空輸送需要の拡大を図るため、平成 23 年 5 月に制定された「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」に基づき、平成 24 年 7 月に新関西国際空港株式会社の下で、関西空港と伊丹空港の経営統合が行われました。

新関空会社は、早期のコンセッションの実現を目指し、戦略的な中期経営計画を策定し、両空港の事業価値の増大に取り組んでいます。具体的に、関西空港では、LCC 専用の第 2 ターミナルに加え新たな LCC 専用の第 3 ターミナルの整備等が進められており、LCC の関空拠点化等により新たな航空旅客需要が創出されてきています。また、貨物分野でも、関西圏の特色である医療産業と連携した様々な取組や、本年 4 月のフェデックス社の北太平洋地区貨物ハブの開設等、国際航空貨物の拠点空港化・中継空港化に取り組んでいます。一方、伊丹空港では、新関空会社が昨年末に大阪国際空港ターミナル株式会社（OAT）を完全子会社化し、航空系事業と非航空系事業の一体化が実現しました。また、平成 25 年 3 月からのプロペラ機枠の低騒音機枠への段階的転換が実現するとともに、ターミナルビルの改修計画等が進められております。

こうした両空港の事業価値増大に向けた努力をもとに、本年 7 月には、新関空会社から、関西・伊丹両空港のコンセッションの実施方針が公表され、その早期実現に向けた準備も

本格化しています。コンセッションの実現を通じて、民間の柔軟な経営判断や創意工夫が一層発揮され、関空・伊丹の成長のポテンシャルが最大限引き出されることにより、利用者ニーズに即したサービスの提供等、利用者利便・満足度の向上が期待されます。また、新関空会社は安定収入の確保等が可能となり、その債務の早期・確実な返済が可能となりま

す。このような両空港の取組は、地元関西経済のみならず、日本経済全体の活性化に大いに寄与するものと考えます。

国土交通省としましては、今後とも、新関空会社の経営判断を最大限尊重しつつ、コンセッションの円滑な実現に可能な限りの支援を行ってまいります。引き続き関係各位のご理解、ご協力をお願い申し上げます。

一般財団法人 関西空港調査会の新刊

激動の航空・空港業界。地域における空港の役割とは！
多彩な研究者たちが、多彩な視点で現状分析と将来への指針を示す
「空港経営」の研究書。航空、空港、自治体の関係者必読の一冊！

空港経営と地域

航空・空港政策のフロンティア

加藤一誠・引頭雄一・山内芳樹 編著



「地域力」は航空需要の大きさを決め、
空港のあり方も左右する。
地域は空港をどのように位置づけ、
空港は地域にどのような影響をもつのだろうか。
空港政策や空港の仕事の解説をはじめ、
空港と航空会社の関係、地元と路線の就航地との
関係、空港アクセス、観光振興など多角的な視点
から考察する。

A5判・上製
定価 3,000円
(税別)

一般書店でも注文可能です。

お問い合わせは

成山堂書店 営業グループ 電話 03 (3357) 5861
ご注文専用アドレス order@seizando.co.jp

各界の動き

関西国際空港

●中国国際航空、上海線を1日3便に

中国国際航空は8月1日から、関西～上海線を1往復増便し、1日3便での運航を開始した。使用機材はエアバス A320 型機（158 席）。

●外国人専用の「みどりの窓口」オープン

関西空港駅に8月1日、外国人専用の JR の「みどりの窓口」（80㎡）がオープンした。中国語と英語を話すスタッフが、外国人向けの割引切符などを販売する。

●運営権売却の説明会、150社・団体が参加

新関西国際空港会社は8月7日、関西・大阪両空港の運営権売却についての説明会を開いた。150 社・団体から約 350 人が参加。運営権取得に向け不動産や生命保険会社に加え、外資も意欲を示した。



クリック！

最低価格が 45 年間の均等払いなら、金利を含め 2 兆 2,000 億円という条件に、参加企業からは「価格が高い」との声が多く聞かれた。一方で、海外の空港運営会社やコンサルタント会社からは「アジア最大のプロジェクト」と高い関心も寄せられている。都心に近い大阪空港での商業施設開発も魅力的で、最終的には空港運営に通じた海外勢、商業施設開発のブローカーである不動産会社、資金面を受け持つ金融機関などの連合体による応札が見込まれる。

●ピーチ&ラピート、特別コラボ車両

南海電気鉄道は8月7日、大阪・難波と関西空港を結ぶ特急「ラピート」の特別車両として、格安航空会社（LCC）、ピーチ・アビエーションの機体の塗装を模した列車を9月7日から2015年8月31日まで走らせると発表した。関空が9月に開港20年を迎えるのを機に話題性を高め、空路と鉄路双方の利用増を図る。

●台風で2時間、孤島に

台風11号の通過に伴い、8月10日午前11時10分ごろ、関西空港連絡橋（りんくう JCT～関西空港）を上下線ともに通行止めになったが、午後1時20分ごろに解除された。南海電鉄は午前10時20分から空港線（りんくうタウン～関西空港）の運転を見合わせ、JR 西日本も午前11時20分から関西空港線（日根野～関西空港）の運転を見合わせたため、一時、関西空港は孤立した。

●複合管理棟に「適」マーク

泉州南広域消防本部は8月18日、関西空港の複合管理棟に防火基準適合表示マーク（適マーク）を交付した。ホテル、旅館を含む一定規模以上の施設を対象に4月に施行された新防火基準適合表示制度に基づく交付で、同本部管内では初めて。

●ピーチ冬ダイヤ、機長不足を解消

ピーチ・アビエーションは8月19日、10月26日から2015年3月28日までの冬季ダイヤを発表した。機長不足のため、夏季ダイヤ中の5月19日～10月25日に計約2,000便の欠航を公表していたが、「十分な人数の機長が確保できた」として、当初の想定通りの1か月平均2,027便を運航、減便した夏季の実数より、1割程度多くなる。

●ジェットスターが熊本線

ジェットスター・ジャパンは8月20日、成田、関西、中部の3空港と熊本空港を結ぶ新路線を10月26日に開設し、1日各2往復すると発表した。関西～熊本線は2004年以来、約10年ぶりの復活。エアバスA320-200型機（180席）を使う。

●7月、外国人旅客数が過去最高

新関西国際空港会社が8月21日発表した7月の関西空港の運営概況（速報値）によると、国際線の外国人旅客数が前年同月比27%増の55万4,910人となり、7月として過去最高だった。単月では、60万人を突破した今年4月に次ぐ2番目の水準。7月15日に開業したユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）の「ハリー・ポッター」の新エリアが、アジアを中心に多くの観光客を呼び寄せた。国内線は、LCCの新規路線就航や増便が寄与し、6%増の53万1,726人だった。

●安藤社長、運営権売却で官民ファンド活用

新関西国際空港会社の安藤圭一社長は日本経済新聞のインタビューで、関空と大阪空港の運営権売却を巡り、2013年秋に発足した官民ファンド「民間資金等活用事業推進機構（PFI推進機構）」の資金を活用する考えを示した。ファンドの資金を活用することで、落札者の負担を減らす狙いだ。

また、入札への自信を示すとともに、神戸空港との一体運営が「望ましい」との認識を改めて示した。国からの補給金は2015年度以降、受けない方針も明らかにした。

●特典つき法人カード発行へ

安藤新関西国際空港会社社長は8月21日、産経新聞のインタビューに応じ、関西空港で出入国時に優先的に審査する「ファーストレーン」やラウンジなどが利用できる特典付きの法人会員カードを、年内にも発行することを明らかにした。国際線の利用に応じて特典用ポイントがたまる仕組みにする。首都圏空港に流れがちなビジネス客を関西に引き留める狙いだ。

●フィリピン航空がセブ線開設

フィリピン航空は8月21日、関西～セブ線を週4往復で開設すると発表した。運航開始は12月19日。使用機材はエアバスA321-200型機（199席）。

●ミャンマー国際航空、ブノンペン・ヤンゴン線を開設

ミャンマー国際航空は8月22日、関西～ブノンペン～ヤンゴン線を10月8日から週3便、チャーター便として開設すると発表した。12月1日までの運航を計画している。行きのみ、ブノンペンを経由する。機材はエアバスA319型機（124席）を使用。

●開港20年でシンポ

関西空港が開港20周年を迎えるのに合わせ、関空を活用した産業振興などについて考えるシンポジウム「航空新時代へ～関西の発展と関西国際空港の役割～」(産経新聞社・関西学院大学産業研究所主催)が8月22日、大阪市内で開かれた。講演した安藤新関西国際空港会社社長は、LCCなどの就航拡大で訪日外国人を取り込みたいと強調した。

●ニュージーランド航空がオークランド便

ニュージーランド航空は、10～11月に、一部の便で、成田～オークランド直行便を関西経由で運航すると発表した。ボーイング777-200型機で運航する。

●無線LANのメール丸見え

成田、関西、神戸の3空港が提供する無料の公衆無線 LAN サービスでインターネットを利用した場合、送信したメールの宛先や中身、閲覧中のウェブサイトの URL を他人がのぞき見できる状態になることが8月26日、神戸大学大学院の森井昌克教授（情報通信工学）の実地調査で確認された。暗号化すれば防止できるが、パスワードの入力などが必要となり、3空港は利便性を考慮し暗号化していないという。

●外国人向け案内サイト開設

新関西国際空港会社は8月27日、関西の魅力を発信する訪日外国人向け特設サイト「Welcome to Kansai」を開設した。海外における“日本ファンづくり”を目的とした、ぐるなび運営の各国版サイト「Japan Trend Ranking」と共同で開設した。訪日外国人向けに関西各地の観光スポットやグルメ情報、お得な交通アクセスチケットのほか、空港内の食事処や土産物屋なども紹介している。

●概算要求85億円を要求

国土交通省は8月28日、2015年度概算要求で、関西・大阪両空港に前年度比2億円減額の85億円を要求したと発表した。老朽化が進む航空保安施設の更新を実施するほか、関西空港の事業価値向上をめざし、成田空港と同様に国際会議の参加者などの出入国手続の迅速化を図るため、ファーストレーンの設置、CIQの整備、充実事業を実施する。

このほか、関西空港では新関西国際空港会社が自己財源で、LCC専用ターミナルの整備、伊丹空港のターミナルビルの改修を行う。予算額は153億円。

●タイ空港会社と提携

新関西国際空港会社は8月29日、新バンコク国際空港（スワンナプーム空港）などを運営する国営のタイ空港会社（AOT）と提携した。海外の空港運営会社との提携は4社目。AOTはタイ国内で6空港を運営。関空と大阪国際（伊丹）空港を運営する新関空会社は、LCCの誘致などを巡り、複数の空港の運営ノウハウを共有したい考えた。

●南海トラフ地震想定し、広域医療搬送訓練

9月1日の防災の日を前に、南海トラフ巨大地震を想定した広域医療搬送訓練が8月30日、内閣府の主催で実施された。主会場の関西空港ではDMAT（災害派遣医療チーム）10チームや消防機関などの関係者ら約150人が、DMATの参集や派遣、域外搬送拠点の設置や運営などで実際の動きを確認した。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●日航松本線、4年ぶり就航

日本航空は8月1～31日、松本～大阪線を季節便として再開運航した。同路線は1982年に以降、通年運航したが、日航の経営破綻の影響で2010年に撤退していた。

＝ 首都圏空港 ＝

●羽田・成田の国際線アジアトップ級に

国土交通省は8月5日、羽田、成田両空港の国際線就航都市数をアジアの主要空港並みに増やすなどの目標を盛り込んだ交通政策基本計画の中間まとめ案を公表した。2020年の東京五輪を機に訪日外国人旅行者の増加、国際競争力の強化を図るのが目的で期間は2014～20年度。現在88都市に就航している両空港の国際線を、アジアでトップクラスのソウルの仁川、金浦両空港の143都市、香港の138都市並みに増やす。

●お盆期間、成田発の日本人、1割以上減、羽田は大幅増

東京入国管理局は8月20日、お盆期間（8～17日）に成田、羽田の両空港を利用した出入

国者数の速報値を発表した。羽田利用者が3月の国際線増便を反映して前年同期比43.6%の大幅増となる一方、成田利用者は同6.6%減で、特に日本人は1割以上落ち込んだ。

●国交省、羽田・成田空港の機能を強化で地元などと協議会

国土交通省は8月26日、羽田空港と成田空港の機能を強化するため首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会を設置、初会合を開いた。協議会は、全日本空輸、日本航空両社社長のほか、東京都、千葉、埼玉、神奈川、茨城各県副知事、有識者らで構成、同省が都心上空の飛行ルート of 解禁案を説明、地元自治体からは、航空機の騒音や落下物を懸念する声が相次いだ。

＝ 羽田空港 ＝

●JR東日本、都心と18分で結ぶアクセス新線構想公表

JR東日本は8月19日、交通政策審議会（国土交通相の諮問機関）の小委員会で2020年代半ばに、休止中の貨物線などを活用し、東京都心と羽田空港を結ぶ羽田アクセス線を開設する構想を説明した。東京、新宿、新木場の各駅から、東京湾岸部にある東京貨物ターミナル駅まで3つのルートを新設。そこから羽田空港までの約5.7kmに地下ルートのアクセス新線を開設し、東京都心部と羽田空港を直結する。所要時間は東京から18分で現状の半分程度になる。事業費は約3,200億円を見込む。

●モノレールも東京駅へ延伸検討

東京モノレールは8月19日の国土交通省交通政策審議会的小委員会で浜松町～羽田空港の路線を東京駅まで約3km延伸する計画を説明した。JR山手線の西側に平行して高架柱を立て、レールを新設。東京駅上空にホームを設置する。設計や建設工事に10年を要し、事業費は1,095億円と試算。

●国際線ターミナル拡張完成

羽田空港国際線ターミナルの拡張工事（1万5,000㎡）が完了し8月28日、新しい商業スペースの供用が始まった。同ターミナル2～5階で江戸時代の日本橋を模した総ヒノキ造りの「はねだ日本橋」（約25m）が設けられ、和の文化を強く意識したものとなった。

●B滑走路横エプロン整備など291億円を要求

国土交通省は8月29日、2015年度の概算要求で、羽田空港に前年度とほぼ同額の292億円を要求した。継続実施するB滑走路横の京浜島側と旧整備場側と2か所のエプロン整備、国際線と国内線地区を結ぶ際内トンネルの整備等を行う。

＝ その他空港 ＝

●仙台空港運営権、応募締め切る

インフラ運営権の民間売却第1号となる仙台空港について、宮城県は8月1日、応募を締め切った。三菱商事やイオン、楽天、前田建設工業、オーストラリア投資銀行のマッコーリー・グループなどが応募した。

●但馬空港の利活用検討へ第三者委員会発足

兵庫県が運営する但馬空港（豊岡市）の利用促進を考える第三者委員会、利活用検討会議（座長・黒田勝彦神戸大名誉教授）が8月26日、設置され、同空港で初回会合が開かれた。地元の商工団体役員や大学教授、航空関係者ら12人が委員を務め、2014年度中に具体的な方策をまとめる。

航空

●春秋航空日本が国内3路線で運航開始

中国系のLCC、春秋航空日本は8月1日、成田空港を拠点に国内線の運航を開始した。国内線LCCとしては4社目で、当初は成田を起点に広島（1日2往復）、高松（同1往復）、佐賀（同

2 往復) の 3 路線を運航する。

●お盆の空、予約好調

国内航空各社が 8 月 1 日発表してお盆期間(8 ~ 17 日)の予約状況によると、12 社合計で国内線が前年同期より 5% 多い 285 万人、国際線が 7% 多い 52 万人と好調だ。国内線は関西方面が好調で、日航では大阪、関空の発着便が 16% 増。

●9月から離着陸時のスマホOKに

国土交通省は 8 月 7 日、旅客機の離着陸時にもスマートフォンやタブレット端末といった電子機器を使えるよう、9 月 1 日から規制を緩和すると告示した。解禁されるのは、通信しない「機内モード」に設定したスマホのほか、デジタルカメラ、パソコン、デジタル音楽プレーヤー、携帯ゲーム機など。

●6月の国際線輸送距離、日航が逆転

全日本空輸が 8 月 7 日発表した 6 月の国際線旅客輸送実績によると、全乗客の輸送距離を合計した需要量は、前年同月比 14.2% 増の 28 億 4,097 万人 km となった。日本航空は 2.3% 増の 29 億 6,386 万 8,000 人 km で 5 月に全日空が初めて日航を上回ったが、1 か月で逆転された形だ。座席数に飛行距離を掛けて算出する供給量は、全日空が 3 か月連続で日航を上回った。

●ガルーダ航空、アジア路線拡張凍結

ガルーダ・インドネシア航空は年内に予定していたジャカルタと印ムンバイ、比マニラをそれぞれ結ぶ直行便の開設を凍結する。原油高と通貨安でコストが膨らみ、1 ~ 6 月の赤字幅は前年同期比で 20 倍に拡大したため。

●バニラ・エア、成田~香港、高雄線開設へ

ANA ホールディングス傘下の LCC、バニラ・エアは 8 月 7 日、成田と香港、高雄(台湾)を結ぶ路線をそれぞれ開設する方針を明らかにした。香港線は 11 月に、高雄線も 2015 年 2 月に就航する。

●ANAがタイに操縦士訓練会社設立

ANA ホールディングスは 8 月 8 日、75% を出資してタイの大学や航空会社とバンコクに操縦士訓練の合併会社を設立したと発表した。9 月から養成を開始、2015 年には毎年 200 人程度を受け入れる体制を整備、アジアの航空会社の需要を取り込む。

●マレーシア航空を国有化へ

マレーシアの国営投資会社カザナ・ナショナルは 8 月 8 日、経営危機に直面する国営のマレーシア航空を完全国有化すると発表した。カザナはすでに発行済み株式の 69% を保有しており、その他の投資家が持つ残る株式は消却する。

●伊アリタリア救済、エティハド航空が49%出資

経営難に陥っているイタリアのアリタリア航空は 8 月 8 日、アラブ首長国連邦(UAE)のエティハド航空の出資を受けることで合意した。アリタリアは、優良事業の新会社と、過去の負債を抱える不採算部門に分割され、エティハドが新会社の株式 49% のほか子会社などを取得する。

●全日空、燃油サーチャージ引き下げへ

全日本空輸は 8 月 13 日、燃料価格に応じて国際線の航空運賃に上乗せする燃油サーチャージを、10 月 1 日以降に発券する航空券から引き下げると発表した。引き下げは 1 年 2 か月ぶり。6 ~ 7 月の燃油市場の平均価格が低下したためで、値下げ幅は片道で 500 ~ 4,000 円になる。

●スカイマーク、成田撤退を表明

国内航空 3 位のスカイマークは 8 月 14 日、10 月 26 日から成田空港を発着する 3 路線を含む計 4 路線から撤退すると発表した。LCC との競争激化などで業績が悪化しており、不採算路

線を廃止し、利用者の多い羽田空港を発着する路線に集中する。2015 年夏に計 38 機を運用するとしていた機材の拡大計画も断念し、30 機前後へと縮小する。成田を拠点とする国際線への参入は事実上断念する。

一方、羽田空港を発着する路線は福岡線と神戸線を 1 往復増やした。冬ダイヤの路線見直しで、1 日の運航本数は計 84 往復から 75 往復へと縮小し、年間 30 億～50 億円のコスト削減効果があるという。

また大部分の路線で運賃を直前の 10 月 25 日と比べて値上げ、最大の大人普通運賃の引き上げ率は神戸～札幌の約 69%となる。

●お盆の国際線10%増

お盆期間中の航空の利用実績が 8 月 18 日、まとまった。羽田空港の国際線発着枠の拡大を背景に空の便は国際線を中心に好調で前年同期比 10.1%増。方面別では北米や欧州の伸びが目立った。国内線は 0.1%増。台風 11 号の影響で前半に欠航が相次いだ。全日本空輸と日本航空の旅客数は減少したが、LCC はジェットスター・ジャパンとピーチ・アビエーションは好調だった。

●日航も燃油サーチャージ下げ

日本航空は 8 月 19 日、国際線旅客便の燃油サーチャージを、10 月 1 日の発券分から引き下げると発表した。基準となるシンガポール市場の燃油価格が下落しているためで、引き下げは 2013 年 8 月以来。

●日航もMRJ32機導入へ

日本航空は 8 月 28 日、三菱航空機が開発を進めている国産初の小型ジェット旅客機、MRJ（三菱リージョナルジェット）を導入することを決め、32 機を発注すると発表した。発注額は定価ベースで総額 1,500 億円程度になる見通し。

関西

●推進協、リニアの全線同時開業を要望

リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会の森詳介代表（関経連会長）は 8 月 6 日、東京都内で菅義偉官房長官や高木毅国土交通副大臣、自民党の高市早苗政調会長に対し、全線同時開業に関する要望を行った。

●大阪市長、万博誘致に取り組む意向

橋下徹大阪市長は 8 月 6 日に出演した BS 日テレの「深層 NEWS」で、「2025 年、30 年あたりの万国博覧会を狙っていききたい」と述べ、万博の大阪誘致に取り組む意向を示した。「もう一回、万博記念公園を活用し、リニアの東京～大阪間の全線同時開業を迫っていく」と述べた。

松井一郎大阪府知事も同日、大阪維新の会府議らとの会談で、「東京五輪も 2 度目。大阪万博も 2 度目といきたい」と語った。

●JR西、アルファベットで路線記号

JR 西日本は 8 月 6 日、近畿と広島地区の各路線をアルファベットで表現する「路線記号」を導入すると発表した。10 月以降、路線図や駅の案内などに表示する。急増する訪日外国人らに配慮し、乗り換えなどがしやすくなるように考えた。

●兵庫県・神戸市が神戸に2016年サミット誘致へ

井戸敏三兵庫県知事と久元喜造神戸市長は 8 月 8 日、神戸市役所で共同記者会見を行い、2016 年に日本で開催予定の先進国首脳会議（サミット）の神戸市誘致を目指すことを発表した。メイン会場や各首脳の宿泊先はポートアイランドの神戸ポートピアホテルなどを想定。久元神戸市長は「神戸港のかつての優位性が失われる中、神戸の名前を世界にアピールできるのが最大のメリッ

ト」と強調した。井戸兵庫県知事も「世界に開かれた窓として発展した神戸はサミット開催地にふさわしい」と語った。

●和歌山市長に尾花氏が初当選

任期満了に伴う和歌山市長選挙が8月10日投開票され、無所属新人で元和歌山県県土整備部長の尾花正啓氏（61）＝自民、民主、公明推薦＝が、元市会議長の遠藤富士雄氏（67）、元農協職員の中津孝司氏（66）＝共産推薦＝らいずれも無所属新人の5人を破り、初当選した。投票率は30.84%と過去最低だった。

選管確定は次の通り。

当	44,723	尾花 正啓	無新
	21,450	遠藤富士雄	無新
	9,534	浜田 真輔	無新
	8,630	中津 孝司	無新
	6,668	芝本 和己	無新
	1,627	小早川正和	無新

●近鉄「ハルクス効果」で増収

近畿日本鉄道が8月11日発表した2014年4～6月期連結決算は、3月に全面開業した超高層ビル「あべのハルクス」に入る近鉄百貨店本店が大幅増収だったことなどから、売上高が前年同期比1.2%増の2,918億円と、4～6月期では過去最高だった。

●米MGMリゾート、東京・大阪に日本法人設立へ

世界最大級のカジノ運営会社、米MGMリゾート・インターナショナルは8月21日、9月にも東京都と大阪府に日本法人を設立する方針を明らかにした。カジノを含む統合型リゾート（IR）の法案が、秋の臨時国会で継続審議されることをにらみ、日本市場進出の拠点とする。IR候補地ともなっている東京と大阪の2か所にほぼ同時期に事業拠点を設置することで、国内企業との交渉を進展させる一方、MGMリゾートの情報提供にも注力する。

●泉佐野市が財政健全化計画を達成

財政破綻の懸念がある財政健全化団体である泉佐野市は8月26日、2013年度決算を市議会に示し、健全化を判断する4つの指標がすべて基準内となった。12年度は将来負担比率が基準（350.0%）を上回っていたが、302.1%に低下した。市は健全化計画の完了を大阪府・国に報告する。

●JR東海、リニア計画認可申請

JR東海は8月26日、2027年に東京～名古屋間で開業を目指すリニア中央新幹線の工事実施計画の認可を国土交通省に申請した。計画では、総工費が5兆5,235億円となる見通しを示した。申請に先立ち、環境影響評価の評価書を一部修正して、国交省に送付した。

●関西の2014年度成長率、0.9%に上方修正

アジア太平洋研究所は8月26日、2014年度の関西の実質域内成長率が前年度比0.9%増になるとの予測を発表した。5月発表の前回予測から0.1ポイント上方修正した。6月の日銀短観で設備投資に前向きな企業が多かったことや、外国人観光客の増加などを反映した。

●大阪市審議会、市営地下鉄4線「採算ムリ」

大阪市営地下鉄で今里筋線など3路線の延伸と、1路線の新設について検討していた市の諮問審議会、大阪市鉄道ネットワーク審議会（会長・斎藤峻彦近畿大学名誉教授）は8月28日、採算性などの試算結果から、いずれの整備も「事業化の可能性は極めて厳しい」とする答申を市に提出した。一方で、次世代型路面電車「（ライト・レール・トランジット）」など幅広い交通システムの導入を検討するよう提言した。

●関西の官民、戦略特区に追加提案

地域を限り規制を緩和する国家戦略特区に指定された大阪府、大阪市、京都府、兵庫県、神戸市と関西経済連合会などは8月29日までにタクシーの規制緩和や外国企業の進出などを促す追加提案を国に提出した。大阪府市はタクシー規制を巡って、審査を経た優良な事業者には公定運賃以外での営業や台数制限の緩和を認めることなどを提案した。

●泉佐野コスモポリス構想跡地、公園に

泉佐野コスモポリス構想の跡地に大阪府立公園、泉佐野丘陵緑地（泉佐野市上之郷）が8月30日、オープンした。府による先端産業の誘致計画が失敗し、多額の税金が無駄になった「負の遺産」は、公園に生まれ変わった。

国

●国交省、空港従業員に犯歴を確認

国土交通省がテロ対策強化のため、空港の制限区域への立ち入り許可証を発行する際、航空各社の職員や整備士、免税店の販売員ら全員の犯罪履歴の確認を求めていることが8月4日、分かった。禁錮以上の刑を受けたことがあるかと、刑の執行後5年がたっているかを雇用先がまとめて回答するよう求めている。

●エボラ出血熱で外務省が渡航延期呼びかけ

外務省は8月8日、エボラ出血熱の感染が拡大している西アフリカ3か国への不要不急の渡航を延期するよう求める感染症危険情報を出した。在留邦人にも早期退避を呼び掛けた。対象となったのはギニア、リベリア、シエラレオネ。

●政府専用機、整備はANA

政府は8月12日、政府専用機の後継機に米ボーイングの777-300ER型機、整備委託先に日本航空に替えてANAホールディングスを選んだと発表した。

●農産物の輸出拠点国際空港近くに、農水省が予算要求

農林水産省は8月19日、2015年度予算案の概算要求に盛り込む重点事項をまとめた。20年に農林水産物・食品の輸出額を1兆円に倍増するために、成田空港など国際空港の近くに野菜や果物、花卉などの輸出拠点を設ける構想を進める。業者が輸出用の野菜などを長い間保存しておける低温貯蔵施設をつくる場合に補助する案も盛った。

●7月の外国人旅行者127万人、単月で最高に

独立行政法人日本政府観光局が8月20日発表した7月の外国人旅行者数（推計）は、前年同月より26.6%多い126万9,700人で、単月としての最高を3か月ぶりに更新した。18か月連続で前年実績を上回った。3月に羽田空港の国際線の発着回数が増え、航空各社が中国などアジアを中心に旅客便を充実させたことや円安の追い風などが要因だ。

●国交省、地方空港使う観光周遊ルートを創設へ

国土交通省は8月24日、地方の観光地を訪れる外国人旅行者を増やすため、地方空港を利用して複数の都道府県を訪問する「広域観光周遊ルート」を創設することを決めた。2020年までに訪日客を年間2,000万人とする目標達成とともに、東京などに偏っている訪問先を地方に分散させる狙いがある。

●出入国審査ブース増に15億円概算要求

法務省は8月27日、2015年度予算の概算要求案を自民党法務部会に提示した。東京五輪の20年開催に備え、外国人の出入国審査の迅速化に向けた空港の審査ブース増設などに15億円を計上した。

民間航空市場の現状と 経済産業省の取り組みについて

経済産業省近畿経済産業局
産業部長

須山 稔 氏



●と き 平成26年7月10日（木）

●ところ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

ご紹介いただきました近畿経済産業局の須山でございます。平素は、経済産業省の行政にご支援、ご協力を賜り、この場をお借りしてお礼申し上げます。

本日は、お話をさせていただく機会を得ましたことを空港調査会の吉川会長、黒田理事長はじめ皆様方に感謝申し上げます。

景気の方が明るくなって参りました。政府を挙げてここ1、2年景気対策に取り組んで来てようやく少しずつ成果が表れて来ているのではないかとと思っています。もちろん業種によって、あるいは地域によってまだまだ温度差がありますが、総じて景気がよい感じになっています。4月の消費増税の影響が心配されましたが、大方の人が想定範囲内とお話されています。私も仕事柄、経営者の方々とお話する機会があるのですが、先行き

については総じて期待を持っているという状況ではないかと思えます。景気が少しよくなって全体のムードが上がっている中で、特に中小企業の皆様方にこの機会を捉えて新しいビジネスのきっかけになるような取り組みをしていただきたいという話をずっとし

ておりました。

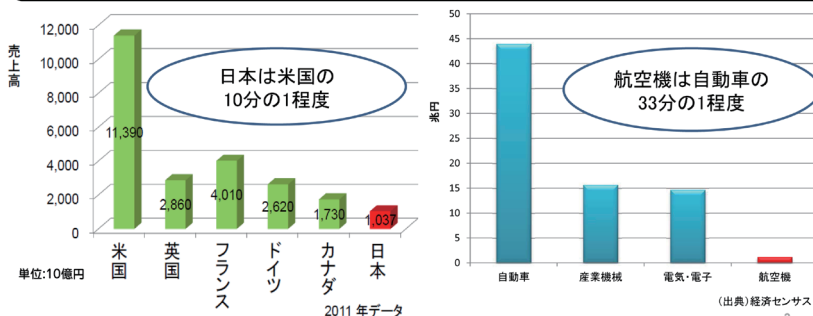
本日のテーマは「民間航空機市場の現状と経済産業省の取り組み」としてありますが、この航空機産業市場へ力のある関西の中小企業の方々にどんどん参入してほしいとの思いから様々な施策を行っていますのでよろしくお願いします。

■世界の航空機産業の現状

まず世界の航空機産業の現状について簡単にご紹介させていただきます。世界の航空旅客需要は年率5%で伸びると予測されています。今後20年間でほぼ倍増の4～5兆ドル規模の市場になり、世界で約3万機が飛び交います。しかも需要が最も伸びるのはアジア・太平洋地域です。機材の需要が多くなるのはB737、A320型の座席数150席クラスです。次に航空機産業の各国比較ですけどアメリカが飛び抜けて大き

1-2 航空機産業の各国比較／他産業比較

- 我が国航空機産業の規模は、1兆円超で米国の10分の1程度。欧州各国と比較しても、小規模に留まっており、今後世界市場が拡大する中で成長余地が大きい。
- 国内で見た場合にも、自動車や電子デバイス等に比べると小規模に留まっており、今後我が国の基幹産業となるべく、さらなる成長が期待される。



く11兆円、日本は約10分の1の1兆円規模で6位。2位はフランスの4兆円、3位がイギリスの2.8兆円になります。

日本はまだまだ小規模ですが逆に言うと今後世界市場が拡大する中で日本の成長の余地が大きいと言えるかと思います。国内での他産業と比べますと自動車産業が45兆円と言われており、航空機産業は33分の1程度です。

■航空機産業の構造変化 所有からリースへ

このような航空機産業ですけど近年大きく構造変化しています。旅客需要の増加が見込まれる一方で燃料費の高騰や環境規制の強化、LCCの台頭等色々な問題があって、航空機産業が大きく変化しています。1つは航空分野の自由化を背景にしてロー・コスト・キャリアという航空会社が台頭して来たこと。さらに航空会社は航空機を所有するのが当たり前だったのにリースで調達するケースが増え、巨大なリース会社が出て来たこと。さらに航空機等のメンテナンスを自社で行わず委託業者に任せる。そのためにMRO（Maintenance, Repair and Overhaul、受託整備）の世界市場規模が年間500億ドルに成長していること。加えて複合材料の利用でアルミ合金の素材から炭素繊維等の複合素材に転換しているこ

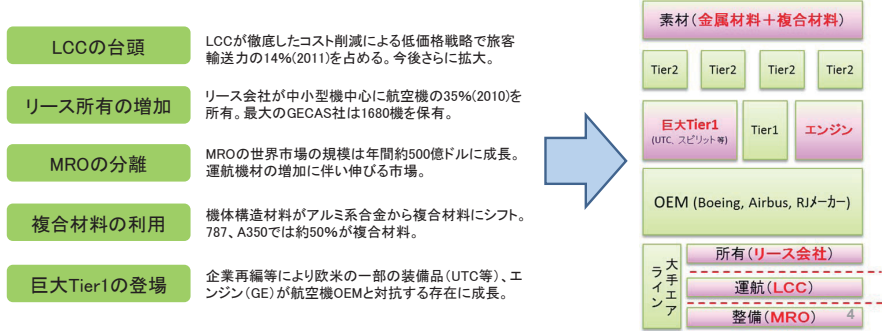
と。これらが航空機産業の変化をもたらしています。

LCCの台頭についてもう少し述べます。2001年に3%だったLCCが2011年には14%になり、20年後には2割まで拡大と言われていています。LCCのビジネスモデルについてはご承知の通りですけど、徹底したコストダウンによる低価格路線、機体を保有せずにリースを活用、整備を外部サービスに任せること、サービスの有料化等があります。いずれにしてもLCCの台頭が航空機産業の構造変化を加速しました。もう1つは所有からリースへの変化で1990年以降、リースが増えて2010年には35%がリースになりました。それによって大きいリース会社が設立されて来ました。アメリカのGECASという会社は1,700機を保有し、同じくILFCも1千機以上を保有する巨大企業になっています。

先ほど申し上げたMROビジネスですが、保守・点検の業界でも大きく変化しています。LCCの航空会社がどんどん外部に委託して行く中でシンガポールのSASCOや香港のHEACOという会社が立ち上がって来ました。他にも色んなところで設立されてこの市場は今後拡大と言われております。

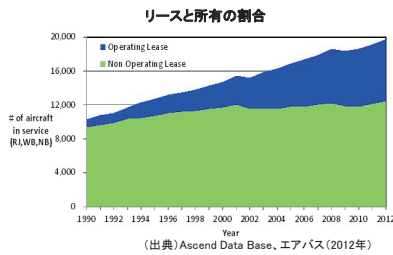
1-3 世界の航空機産業の構造変化

- 世界の経済成長を背景とした旅客需要の増加が見込まれる一方で、燃料費の高騰、環境規制の強化、航空分野の自由化（格安航空会社（LCC）の台頭）により、航空会社は保有コストの削減（リース活用）、機材運用コストの削減（低燃費機材の調達、整備の外部化、高稼働率の追求）等の徹底を加速。これらの事業環境の変化を受け、航空機分野の産業構造は近年大きく変化。
- 我が国としては、航空機を巡るバリューチェーンの中で、我が国の強みを生かしつつ、効果的に事業を展開し、世界市場の成長の果実を国内に取り込んでいくことが喫緊の課題となっている。



【参考】航空機分野の構造変化(所有からリースへ)

- 航空機を自社で保有するのではなく、リースにより取得するエアラインが増加。LCCの台頭や中古機市場の拡大がこうした傾向を加速。リースの比率は、1980年の3%から2010年には35%に増加。
- また、リース会社は、中小型機を大量保有。新規参入や再編により、エアラインを凌駕する保有機数を誇るリース会社も登場。



世界のリース会社(2012年12月時点)

ランク	リース会社 (親会社拠点-主要拠点)	機数	機体 カテゴリー		
			Wide (e.g. B777)	Narrow (e.g. A320)	RJ/TP (e.g. E-jet, ATR)
1	GECA(米国-米国/アイルランド)	1,742	194	1,102	446
2	ILFC(米国)	1,033	277	756	-
3	Babcock & Brown Aircraft Management(米国)	332	33	297	2
4	Aer Cap(オランダ)	297	44	246	7
5	Aviation Capital Group(米国)	270	11	259	-
6	CIT Aerospace(米国)	268	39	217	12
7	AWAS(米国-アイルランド)	244	50	192	2
8	Boeing Capital Corp(米国)	236	18	209	9
9	SMBC Aviation Capital(日本-アイルランド)	232	2	218	12
10	BOC Aviation(中国-シンガポール)	198	27	166	5
15	ORIX Aviation Systems Ltd(日本-アイルランド)	120	17	100	3
16	MC Aviation Partners(日本-アイルランド)	110	28	82	-
23	Sumisho Aircraft Asset Mgt.(日本-オランダ)	86	6	77	6
30	Jackson Square Aviation(米国)	65	6	59	7

(出典) Aircraft Finance 2013

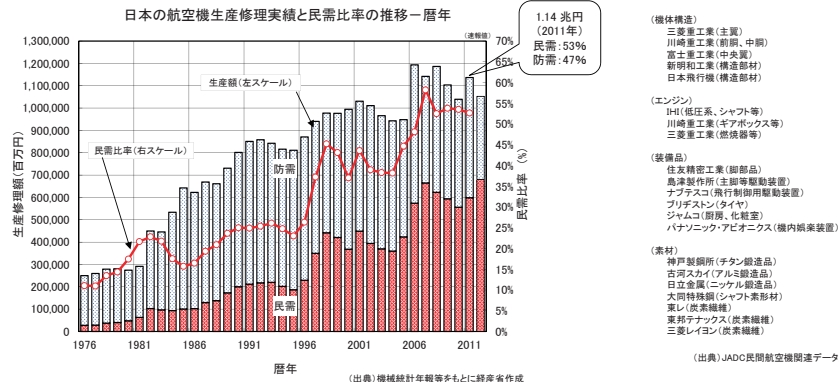
■我が国の航空機産業の動向

次に我が国の航空機産業の動向についてお話します。2011年で1.14兆円のうち民間需要53%に対して防衛需要が47%の割合です。ご承知の通り我が国の航空機産業は防衛需要を通して技術を獲得し、あるいは国際共同開発を通

じて1980年代以降から大きく発展して来ました。近年、民需の勢いが高まっている状況です。我が国の航空機産業市場は1兆円ぐらいと言われていますが、私どもが作った産業構造ビジョンの中では2020年には2兆円規模に拡大すると予測しています。

2-1 我が国航空機産業の動向

- 我が国の航空機産業(民需)は、防衛を通じて技術を獲得、向上させ、機体、エンジンの国際共同開発を通じて1980年代から大きく発展。機体は米・ボーイング社、エンジンは米GE社及びP&W社、英・RR社との間での取引を中心に事業展開。
- 今後、737、777、787やA320の増産及び国産旅客機MRJの量産開始により、大幅な売上げが見込まれる。
(国内航空機産業を 現在1.1兆円 → 2020年 2兆円規模へ拡大[産業構造ビジョン2010])

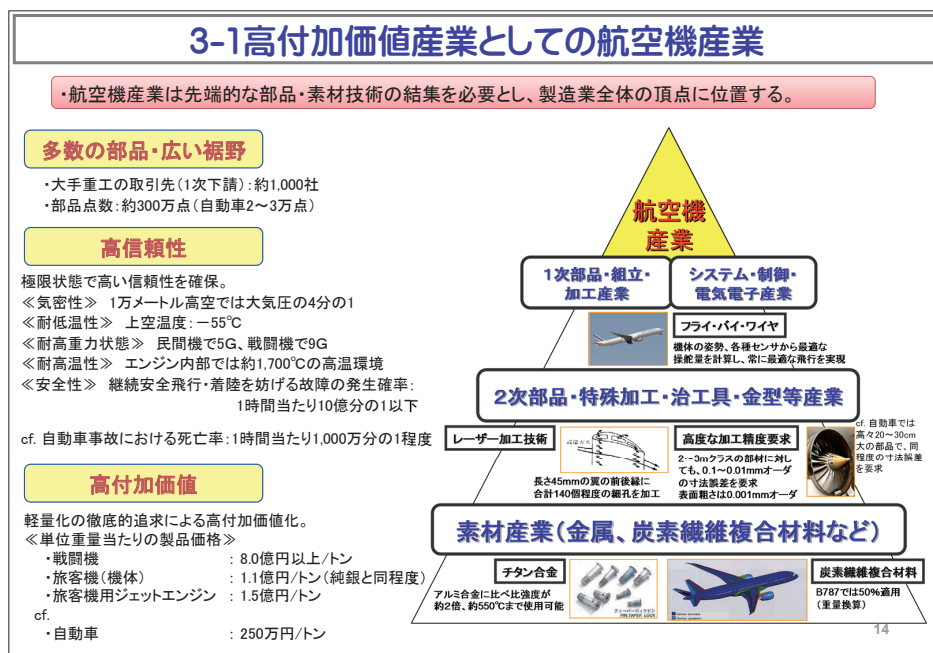


次に航空機産業の重要性についてご紹介したいと思います。航空機産業がなぜ重要なのかと言いますと、付加価値の高い産業であるということです。色んな先端的な部品や素材を結集して初めて航空機が出来上がる。いわば製造業全体のピラミッドの頂点に位置すると言われております。例えば自動車は部品数が2万～3万点であるのに対して航空機は300万点です。取引先が非常に多い産業という特徴もあります。それから高い信頼性が得られること、例えば高度1万mでは気圧が4分の1、また温度がマイナス55度という過酷な極限状態に耐える機材にしなければならないので、それをクリアしている会社には高い信頼性が寄せられます。また事故発生率は1時間当たり10億分の1以下という

厳しい安全性が求められる産業でもあります。

■高付加価値産業としての航空機産業

高付加価値という点では常に軽量化を徹底的に追求する産業です。トン当たりの製品価格は戦闘機が8億円、旅客機が1.1億円。機体は純銀と同程度の価値を持っています。自動車の場合はトン当たり250万円ですから遙かに付加価値の高い産業です。航空機産業全体をピラミッド型で見ると底辺にはチタン合金や炭素繊維の素材産業があり、その上に2次部品や特殊加工産業があって、さらにその上に1次部品の組み立て、システム電子産業があり、これらが合わさって航空機産業が成り立っているということでございます。



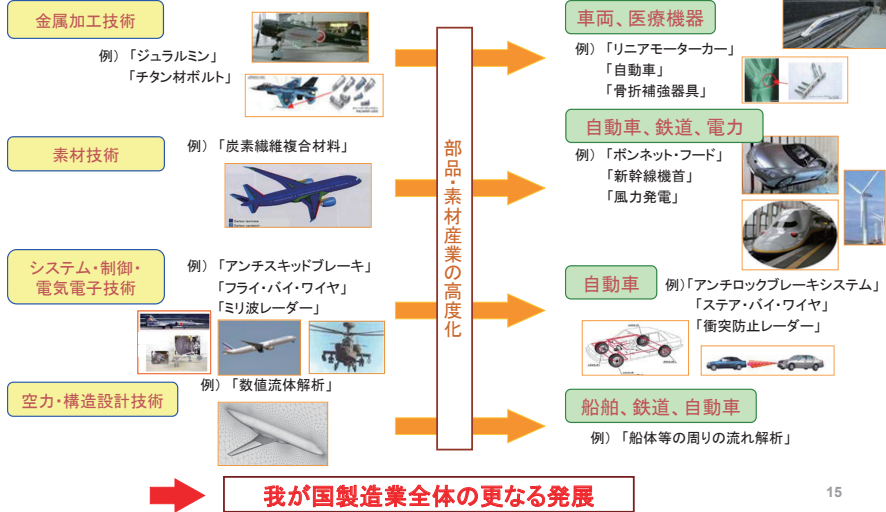
開発された技術が色んな産業に応用されています。その意味で技術波及・高度化の中核的役割を果たしていると言えます。例えば金属加工技術のチタン材ボルトやジュラルミンが車両や医療機器の分野で活用され、素材技術では炭素繊維複合材料が自動車・鉄道・電力に活用されています。そのために我が国の製造業全体の発展に寄与する産業であると言われております。

■完成機事業への取組

次に完成機事業への取り組みについて説明します。ご案内のように国産のジェット機、MRJ(三菱リージョナル・ジェット)が開発中です。これは新型のエンジンや機体を軽くすることで20%以上の燃費改善を実現しました。大変付加価値の高い国産ジェットになります。その他に陸上だけではなく海面などにも離着水できるのUS2という飛行機が新明和工業

3-2 技術波及・高度化の中核的役割

- ・高信頼性、軽量・高付加価値を実現するため、部品・素材に厳しい技術的要求
- ・部品、素材産業の高度化を通じて自動車などの産業分野に技術波及



15

によって製造されています。防衛省発注から海難救助などの民間機に活用出来るよう商業展開が検討されています。

■今後開発が見込まれる機材

世界で今後開発が見込まれる機材をまとめて

見ました。航空機は座席400～250のワイドボディ座席200～110のナローボディ、座席70程度の小型のリージョナルジェットに分類されますが、150席クラスのナローボディがボリュームゾーンと言われています。ボーイング757やA330の後継機が最も開発の可能性が高

4-1 完成機事業への取組の現状

- MRJが今後20年間で4000～5000機の需要を見込む完成機市場（リージョナル機）に参入。世界最先端の空力設計、新型エンジン等により、競合機に比べて20%以上の燃費改善。騒音や排出物等の環境適合性も劇的に改善。高い快適性も備えた、付加価値の高い国産ジェット機。機体単体の開発・製造・販売はもちろん、ファイナンス、MRO等のアフターサービスまでを含めたビジネスモデルで競合相手（ブラジル等）に先行する必要がある。
- US2についても防衛省機から転換し、海外での商業展開を検討中。

主要な民間航空機プログラム

MRJ(三菱航空機)

初飛行 2015年第2四半期
量産機納入 2017年第2四半期
受注状況 計325機
(うち160機オプション)



BK117(川崎重工業)

開発 現エアバスヘリコプターとの国際共同開発
型式証明 1982年
納入機数 162機(2014年2月)
(エアバスヘリコプター分含め1132機)



検討中のプログラム

US2(新明和工業)



17

いと見られています。こういう流れを踏まえながら市場に参入する必要があるかと思えます。

参考までに B787 (210席～250席) のプロジェクトについてご紹介しておきます。飛行当初、色んなトラブルがあって心配したところですけど、画期的な飛行機と言われております。大幅な軽量化を実現して767に比べて2割も燃費向上させました。炭素繊維は東レが独占供給しています。機体のうち35%は我が国の

メーカーが受注し、エンジン部も15%を担当したということで日本のメーカーが相当活躍しています。また、先ほど申し上げた MRJ ですが、標準座席数が92、開発費は約1,500億円。国から3分の1ほど補助金が出ています。例の YS11以来の国産機の開発ということで期待が高まっているものです。日程的には平成27年度の第2四半期に試験機の初飛行が予定され、現在まですでに世界各国から325機を受注しています。

4-2 航空機の分類と今後開発が見込まれる機材

- ①ワイドボディ、②ナローボディ、③リージョナルジェットの各セグメントにおいて、燃費が大きく向上したエンジンを搭載する将来機材の投入が予測されている。
- LCC (Low Cost Carrier) が運航するシングルアイル機 (150席クラス) がボリュームゾーンと称されているところ、エアライン及び乗客のニーズを踏まえ、OEMにおいては、200席クラスの機材 (B757後継、A330後継) の開発可能性が謳われている。
- 日本としては、MRJでリージョナルジェットのセグメントの需要を取り込みながら、ボリュームゾーンのナローボディのセグメントの需要も取り込む戦略が必要。

分類	席数	現行機材	将来機材 (市場投入時期)
ワイドボディ (ツインアイル)	400～	A380,B747	
	300～	B777,A350	B777X(2020), A350XWB(2014)
	250～	B787,A350,B767	A350XWB(2014)
ナローボディ (シングルアイル)	200～	B757,A330	B757X(-)
	110～	B737,A320	B737max(2017) B737X(-) A320neo(2016) A30X(-), CRJ(C-series)
リージョナルジェットなど (*ターボプロップ機)	70～	CRJ,ERJ,Superjet ATR72*, DHC-8-Q*	MRJ(2017), ERJ-E2(2018), ARJ21(-)
	30～	ATR42*, DHC-8-Q*	

18

■近畿経済産業局の取組について

航空機産業の現状と大きな流れについてお話ししてきましたが、力のある中小企業の方にどんどん参入してほしいという願いから始めた近畿経済産業局の取り組みについて説明します。これまで航空機産業への参入世代は4つに分けられます。第1世代は1955年～1964年で、戦中からの企業の再参入が始まり、YS11の運航開始に伴って下請の参入がありました。第2世代は1980年～1999年で、我が国の防衛需要でヘリの生産等により参入企業が飛躍的に増えました。第3世代は2000年～2009年で複合素材の製造が始まり、加工企業の本格的な参入があり、第4世代の2010年以降は787機の素材供給

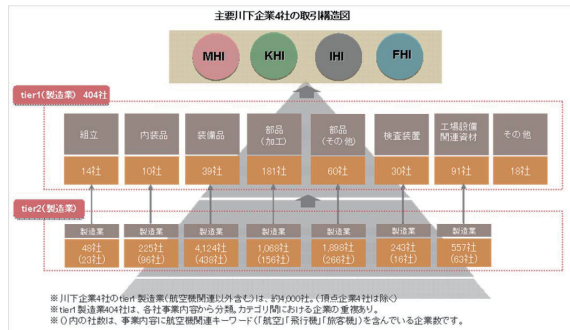
が本格化し、一貫生産体制構築の動きが強まって来ました。

次に航空機産業の取り引き構造について説明します。主な川下企業の下に1次下請け、2次下請けがあり組立や内装品、装備品等に分かれて Tier 1、Tier 2 と言われる企業が連なっております。航空機市場はクローズな産業で新規参入が難しいと言われてきましたが、近年は川下メーカーのニーズが変化してきて参入の可能性は広がっています。

なぜ関西に期待するのか、ということですけど関西には優れた中小企業が多数集積しています。例えばものづくり日本大賞の内閣総理大臣賞に輝いたのが京都のクロスエフェクトという

5-2 航空機産業の取引構造

- ・航空機市場は比較的クローズドな取引構造をもつ産業で、新規参入がしづらく、すでに参入済みで長期的な関係を結んでいるサプライヤーの下請け、孫請けとなってしまうケースも多い。
- ・しかしながら、近年、国内の川下メーカーのニーズは変化しており、グローバル競争の激化や国際分業の進展の中で、生産管理・技術における能力の向上、生産コストの引き下げ、多工程一括発注等を川上メーカーに求めるようになってきた。
- ・このような状況の下、今後、優れた技術・製品を生み出すことができる中小企業の参入の可能性は広がりつつある。



23

会社で、心臓の模型をリアルに再現して手術前の検討や若手医師の訓練に使われています。また関西ものづくり新撰選定では大阪市のゴールデンダンスという会社が道路工事現場の騒音下でも聞こえる骨伝導の通信機器を開発して受賞しました。グローバルニッチトップ企業100選では30社が関西から選定されています。大阪市の太陽工業はW杯ブラジル大会のスタジアムでテント素材が使われるなど世界市場の6割のシェアを持っています。関西には優れた中小企業が多く、ぜひ航空機産業に参入してもらうために我々経済産業局は色々な施策に取り組んでいます。

航空機産業への参入の目的と課題を簡単に整理して見ました。メリットとして参入は大変ですが、いったん中に入ったら10年～20年の長期的な事業になり計画的な生産が見込まれると言われております。先ほど申したように製造業の頂点に立つ産業ですので参入出来たら企業の対外的信頼性を高めます。もちろん従業員のモチベーションも向上します。一方でデメリットは参入のハードルが高いため設備費や人材確保が大変で、短期的な利益が出にくいと言われております。

次に航空宇宙産業振興に取り組む全国の活動組織を紹介します。全国各地に50ほどの組織

があって関西では平成17年に出来た次世代航空機部品供給ネットワークは参加企業28社、平成16年に設立された近畿産業技術クラスター協同組合は加盟の技術者17人など4つほどあり、全国へ次々広がっています。

こういった新しい成長市場に参入して行こうということで、我々として平成21年から支援事業を立ち上げています。目標は3つ、中小企業に参入の機会を創出すること、関西における航空機分野のサプライチェーンの強化、関西での航空機分野のバリュー創出とボリュームゾーンへの進出の3つです。実際に行ったことはまず航空機産業の現状を知ってもらおうと平成21年4月に総合ガイダンスを始めました。私も1回目にあいさつに行ったことを覚えています。かなり大勢の方が参加されて熱気がありました。次に工場見学を行いました。JALの方にお手伝いしてもらい成田や羽田のメンテナンス現場等を見学しました。さらに参入を希望する企業に訪問指導を行いました。関西の航空機メーカーである島津製作所、新明和工業、住友精密、川崎重工のOBに訪問していただき、参入の覚悟や見極め等々指導をお願いしました。最後にぜひ参入したいという企業に個別のマッチングをして行きました。関西を代表する4社にニーズを出してもらい、中小企業に商談や共

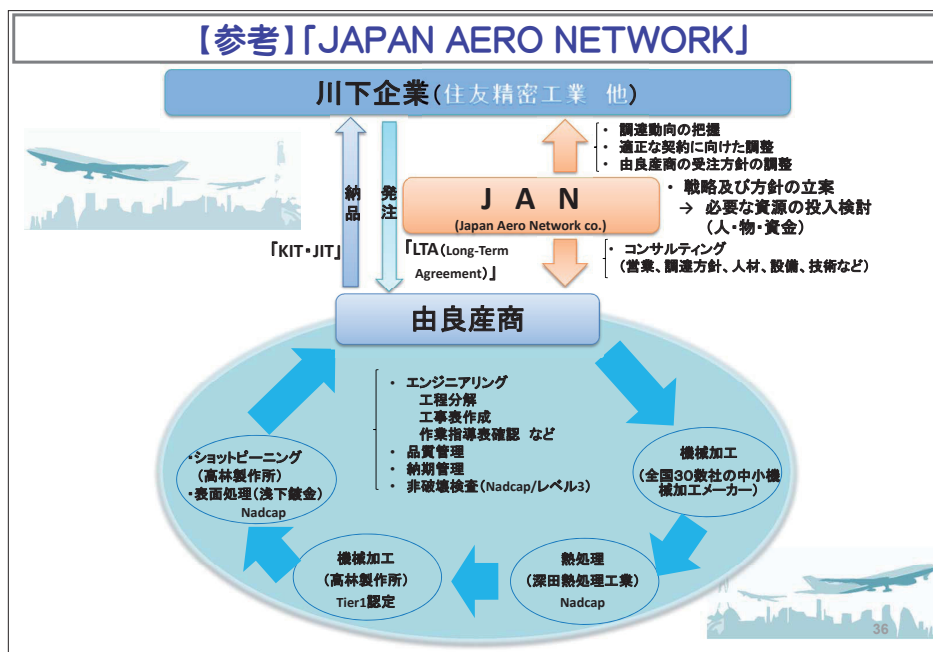
■参入のタイミング

参入のタイミングですけど一般的に製造業の場合、開発から量産、リニューアルという流れになるのですが航空機産業では新規開発のところで新しい技術と既存の技術が組み合わさって新型開発機が作られます。量産に入る前にもう1度コストなど色んなことを見直して改良・改善をして行きます。さらにリニューアルの時期になると大幅な改造が求められますのでそこに再び参入の機会が訪れます。そのような機会をうまく活用することです。いきなり新機種の開発に参入するのは難しいので、それまで川下企業から一定の受注を受けて信頼を得ながら本格参入して行くことが必要ではないかと思います。中小企業が参入する際の課題で一貫受注体制構築の重要性があります。それぞれ加工過程で熱処理、特殊工程等々を発注して納入して検査をして、次の仕事に向かうのが一般的ですが、航空機の価格競争が激化しているのだどこかの中核企業が一括受注して川下企業に収めて行くことが大きく求められて来ております。それによってコスト削減、時間短縮に結び付けるという流れになっています。

先ほどの平成21年～24年にかけてやった参

入支援事業の主な成果は中小企業の新規事業創出で170件、売上高約8億円、新規雇用約40人。川下メーカーとの新規取引は20社、検討中が15社。認証取得も十数社ありました。一番大きい成果は一括受注による新たなサプライチェーンの構築をしてみようという企業体が現れたということでございます。それがJapan Aero Network、我々はJANと呼んでいます。個々の企業名を出すと叱られるかもしれませんが、住友精密と由良産商の間の仕組みを紹介します。由良産商はネジのメーカーで住友精密から一括発注し、由良がコーディネートし、納品するという例を作り上げました。これによって住友精密は工程ごとに外注を繰り返すという手間をかけていたのが、一気に効率化出来ました。グループで参入する仕組みが新しい参入の形態ではないかと思っています。

次は航空機産業の中で本省と我々経済産業局との役割分担を図にしてみました。本省では海外の機体メーカー、エアラインとの出荷量や受注機会の拡大を図る大きい仕事をしています。私どもは受注したものを川下メーカーに商売をしやすいするか、サプライチェーンを新しく作っていくのか、というお手伝いをしてい



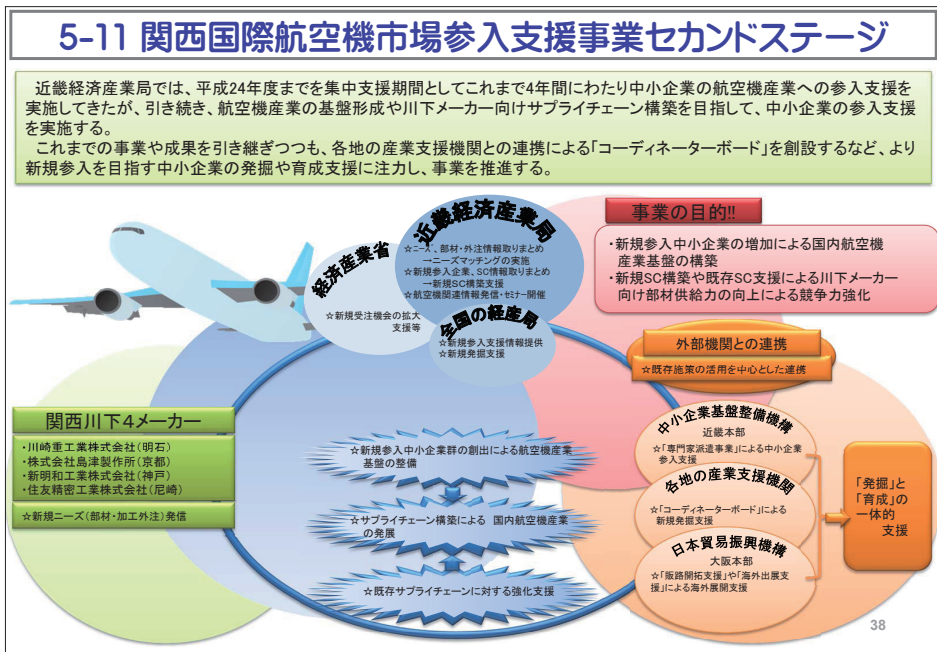
ます。川下メーカーにとっては今までの取引先だけではなかなか新しいことが出来なかったところを、私どもの方が技術力のある新しい中小企業に参入を促すことによってサプライチェーンを構築して行くという役割分担になっています。

いよいよ一定の成果を得ましたので昨年度からセカンドステージと我々は呼んでいますけど、Japan Aero Networkのような新たな企業体を作り出すことが出来たので、これをもっと広げて行こうと本年度から取り組んでいます。その一環としてコーディネーターボードを各府県の支援センターの皆様方と作っているところであります。これは川下メーカーからのニーズがあった場合に、供給側の各地域の企業をご紹介して行く。そのコーディネートを各都道府県の産業支援センターに担っていただく。そういう仕組みを作って掘り起こしを行っているところでございます。また国際航空機市場への参入メソッドということで今年2月にA4版

で35ページの小冊子を作りました。参入に当たって必要なスキルや注意しなければならないことなどのポイントをまとめています。申し出ていただければ差し上げることが出来ると思います。

■おわりに

最後に本日のメッセージをまとめました。航空機産業というのは高度な技術が必要とされる業界である一方、参入障壁もあります。また、日本は戦前から高い航空技術を保有していましたが長い空白期間があって国際的に遅れている面が多々あります。しかし高度な技術が必要とする分野に参入してこそ初めて日本の企業が世界にアピール出来るわけです。今後は発展途上国等からも参入拡大が出て来るかと思いますが、高い技術力を持った関西の中小企業の方々に参入してもらって、日本の航空機産業を発展させていただきたいと思っています。ご静聴ありがとうございました



平成25年度研究事業成果報告会

平成26年8月5日(火) 大阪キャッスルホテル6階

空港と地域研究会

～地域活性化に資する空港の活用～



研究会主査 関西学院大学経済学部教授

野村 宗訓 氏

1. 研究会の概要と研究の背景

関西学院大学の野村でございます。本日は暑い中、お集まりいただきありがとうございます。空港と地域研究会の内容に関して、ご説明して参りたいと思います。これまで4回、研究会を開催しました。最初は私が「空港と地域、いかに連携するか～イギリスの経験に学ぶ～」をテーマに発表しました。2回目がANA総合研究所・主席の須藤誠氏が「空港と地域活性化」について、3回目が北海道大学大学院の田村亨教授が「地域の豊かさを支える空港・航空ネットワーク」について報告し、最後に私がまとめと提言を行いました。研究会のメンバー等については資料に付いているので参考にしてください。

研究会の提言骨子は大きく3つに分け、それぞれ3項目ずつ計9項目の提言を付けています。まず流れとして提言の背景に何があったかを示して、空港と地域が連携した戦略的活用の必要性を述べて具体的な提言に繋げました。最後に若干取り上げにくかった問題を今後の検討課題として挙げております。最初の提言の背景を、航空会社の環境変化と空港経営の環境変化の2つに分けています。ご存じのように航空自由化とい

◆研究会の開催実績

開催日	テーマ	講演者
第1回 平成25年10月1日(火)	「空港と地域、いかに連携するか～イギリスの経験に学ぶ～」	関西学院大学 経済学部 教授 野村 宗訓
第2回 平成25年11月11日(月)	「空港と地域活性化」	株式会社 ANA 総合研究所 主席 須藤 誠
第3回 平成26年1月21日(火)	「地域のゆたかさを支える 空港・航空ネットワーク –北海道を事例として–」	北海道大学大学院 工学研究院 教授 田村 亨
第4回 平成26年3月26日(水)	25年度研究会のまとめと提言(案)	関西学院大学 経済学部 教授 野村 宗訓

◆研究会メンバー

空港と地域研究会 登録会員名簿(25年度)

(順不同、敬称略、平成26年2月1日現在、括弧内は前任者)

主査

野村 宗訓 関西学院大学 経済学部 教授

メンバー

横見 宗樹 大阪商業大学総合経営学部 准教授
高橋 潤一 新関西国際空港株式会社技術・施設部 施設計画グループリーダー(高野 功)
高野 敬二 新関西国際空港株式会社経営戦略室 経営管理グループリーダー
大藪 典子 神戸空港ターミナル株式会社 代表取締役常務
福村 和広 株式会社Jプロデュース 第2営業局ツーリズムプロモーション推進室室長
伊織 憲幸 株式会社日建設計 プロジェクト開発部門企画開発部 主管
木保 順 中央復建コンサルタンツ株式会社計画系部門ゼネラルマネージャー代理
清谷 康平 三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社政策研究事業本部 研究開発第1部 研究員
藤本 勝 五洋建設株式会社大阪支店 調査役
高橋 幸一 日本通運株式会社大阪航空支店国際貨物部 次長(星加 俊史)
滝本 哲也 株式会社南海エクスプレス ソリューション営業部 取締役
福盛田真義 株式会社日本政策投資銀行関西支店企画調査課 副調査役

オブザーバー

清水 良浩 全日本空輸株式会社空港・施設企画部 副部長
谷川 晴一 国土交通省大阪航空局空港部 次長
橋本三喜昭 国土交通省大阪航空局空港部関西国際空港・大阪国際空港課 課長(中西 保宏)
大西 康洋 大阪府政策企画部空港戦略課 課長
吉村 文章 兵庫県県土整備部県土企画局空港政策課 課長
野口 浩 大阪市都市計画局計画部 空港等広域計画担当課長
岡山 裕司 神戸市みなと総局空港事業室 推進課長
矢野ひとみ 公益社団法人関西経済連合会地域連携部 副主任
川端 啓恵 大阪商工会議所地域振興部 課長

副査・事務局

山内 芳樹 一般財団法人関西空港調査会 参与兼調査研究グループ長

うことでオープンスカイが進展しています。その中でLCC、特にアジアのLCCも増えて来ています。路線の採算性が重視されているので、利用者の希望が叶うような路線の継続が難しくなっています。一方で空港経営を見ると、これまで国内需要が多かったのに経済的要因で停滞して来ました。そして国管理と地方自治体管理の空港が財政逼迫により苦しくなっています。その背後には、少子高齢化問題もあるということです。

そういう中で民活空港運営法が成立しました。空港経営をどのように変えて行けばよいのか、研究会でも前向きに取り組んできました。平成24年度までは空港経営と民営化、広い意味でのコンセッションを含む民営化を主として扱って来たのですが、25年度はさらに踏み込んで、民営化された空港がどのように地域と関わるべきなのかという問題に焦点を当てています。従来は空港の路線・便数の維持や開拓は航空会社と空港運営体に依存していました。そして空港の後背地の地域の観光施策・産業施策との連携不足が指摘されて来ました。内外の空港活用の事例に目を向けますと、空港後背地の特性に合わせた多様な空港活用法があり、ネットワークや需要面からのバンドリングによる複数空港の活用もイギリスでは一般的になってきました。まさに関西でも同じ複数一括経営に入るところです。その辺りを踏まえて今後の全国の空港経営を視野に入れながら、地域活性化に資する空港活用の提言を行ったわけです。

2. 提言の構成

提言は大きく3つの論点を挙げております。1つは地域戦略に基づく航空需要の開拓で、細分化するとツーリズム・インバウンド振興のための環境整備、ビジネス・インバウンド振興のための環境整備、中核となる地域資源の育成・活用です。2つ目の論点は地域戦略に基づく空港の有効活用で、地域の空港を拠点とする航空会社への支援や路線の相手先空港・地域との連携・協力の強化、適切なバンドリングによる複数空港間の役割分担と連携です。3つ目の提言

はステークホルダー間のコミュニケーション強化です。新たな形態の地域協議会の組織化、空港と地域との共存関係の構築、空港の真のブランドディング——とそれぞれ提言の内容を解説しております。

3. 地方空港の現状

以下、簡単に内容を見て参ります。最初の2枚のスライドは日本の空港の現状ということで、事務局から資料を提出していただきました。日本にある97のすべての空港を拠点空港、地方管理空港、その他の空港、自衛隊や米軍との共用空港の4つに分類したもので、皆様もこの実態に関して周知されているかと思います。空港民活法は基本的に国管理空港の改革ですが、地方管理空港に関しても同じように民間の能力を使って改革して行くという点も示されていますので、地方空港も含めているという理解をしてよいかと思います。残念ながら、これまでに休港状態から廃港することに決まってしまった空港があります。具体的には、北海道の弟子屈空港、広島西空港、鹿児島の枕崎空港と3つです。このようなことが広がらないようにするために、地方と連携する手法がないだろうか、という問題意識を持っております。

4. 提言～地域戦略に基づく航空需要の開拓～

4-1 ツーリズム・インバウンド振興のための環境整備

提言の1つ目は地域戦略に基づく航空需要の開拓です。ツーリズム・インバウンド振興のための環境整備ということで最初にまとめています。とりわけ医療ツーリズムが近年世界的に注目されており、とりわけシンガポールやインド、タイではその需要をターゲットにした戦略がとられています。我が国でも世界を相手に医療ツーリズムを振興して行く動きがありますが、医療以外にもエンターティメント・ツーリズムが重要です。スポーツ観戦や音楽鑑賞をターゲットにして、新たな需要を開拓出来る可能性があることを指摘しております。近年カジ

ノが注目されていますが、カジノ施設だけでなく国際会議場やホテル、劇場等をすべて含んで、IR（Integrated Resort）施設としての動きがかなり具体化しているようです。これからカジノ論も議論されますが、ショッピング・ツーリズムを含めてかなり大きな経済効果が期待されています。日本にカジノ文化が根付くのか、やや不安なところもあるのですが、ショッピング等で需要を開拓することが出来る可能性もあります。定期便が難しい場合にはチャーター便の可能性もありますので、そういうところでインバウンドを開拓することを目指していけそうです。

4-2 ビジネス・インバウンド振興のための環境整備

次のビジネス・インバウンド振興のための環境整備もすでに言い尽くされているかと思いますが、MICE（マイス、Meeting Incentive Convention Exhibition）という手法でどんどん人を入れ込んで、全体としてのパイを広げることは重要です。日本の外国人誘致目標は2020年2千万人、将来は3千万人という目標を立てていますが、現在の1千万人からさらに飛躍するために、観光とビジネスの両方で海外からのインバウンドを増加させる必要があります。大きな国際会議を誘致したり、定着させたりするためには、地域の歴史遺産資源をMICEの会場にする方法があります。「ユニークベニュー」という言葉を使っていますが、そのために交通分野のみならず総合的な規制緩和が必要になって来ます。空港とは距離をおいているような組織とのコラボレーションによっても、外国人観光客を増やすことができると指摘しています。大学や研究所などの教育機関も積極的に協力していくことが求められている。教育関係の組織は、まさにMICEの渦中にあるわけで、コンベンションとかミーティングに熱心に取り組む姿勢が重要と考えています。

4-3 中核となる地域資源の育成・活用

次に中核となる地域資源の育成・活用です。

ANA 総研の須藤氏から指摘していただいたのですが、地域には豊富な資源が存在しているので、それを掘り起こしていく余地があるし、そのための人材の育成も必要になります。これまで航空利用のツーリズム商品は、航空会社と旅行社だけが担うものと理解されて来ましたが、ツーリズム需要が多様化している現在、地域の魅力が一番知っているのは地域の行政、企業、住民です。特に、地方空港はターミナルビルのショップだけに頼るのではなく、非航空収入をアップするためにも眠っている地域資源の食べ物や行事、イベントの活用が求められています。各地域が主体性を持って動かないとツーリズム需要と結び付けられません。他地域の資源に対して優位性を示し、差別化出来るような「中核」資源を見つけ出す必要があります。そのためには第三者的な外部の専門家が客観的に見て発見、判断出来ることもあり得るのです。

5. 提言～地域戦略に基づく空港の有効活用

5-1 地域の空港を拠点とする航空会社への支援

2つ目の提言、地域戦略に基づく空港の有効活用についてです。まず地域の空港を拠点とする航空会社への支援について申し上げます。LCCという言葉に魅力を感じるわけですが、海外ではリージョナル・エアラインというカテゴリーも重視されています。必ずしも横並びの路線ではなくて、軸足は拠点空港に置きながら片方の足を地方空港にというパターンもありますし、ローカルローカルで飛ぶキャリアも見られます。特定のキャリアだけを優遇するのは必ずしも適切ではないのですが、これまで飛んでいなかったようなところに飛ぶような工夫が必要なのではないかと考えています。新たな需要を開拓するという意味で、地方空港はまだ活用の余地があるかと思います。

5-2 路線の相手先空港・地域との連携・協力の強化

次に路線の相手先空港・地域との連携・協力

の強化です。これまで新路線開設はキャリアが主導権を持って来ました。近年、日本の大手キャリアがなかなか厳しい状況の中で、空港側が待ちの姿勢を取っているのは問題があるのではないかということです。肝心の地元はどういう路線が欲しいのか意思表示する必要があります。首都圏と結びたいという空港が多いように思いますけど、そうではなくて工夫によってインバウンドを取れるような路線もあるはずですし、地方公共団体や空港ビルなどが中心になって取り組み内容を提案する羽田発着枠のような政策コンテストを行うのも一例です。従来通りの待ちの姿勢ではなかなか空港の有効活用が出来ないと思われますので、地域側との密接な協議や地域の中でのコラボレーションも当然必要になって来ますし、路線誘致には関連する様々な人たちが参画しないと動かないということです。

5-3 適切なバンドリングによる複数空港間の役割分担と連携

次に適切なバンドリングによる複数空港間の役割分担と連携です。バンドリングはイギリスでは一般的になっています。日本の場合、どこまでバンドリングが進められるか、不確定なところがあります。ただ株式売却による民営化なのか、あるいはコンセッションのような形で広義のPPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ、公民連携に基づく公共サービスの提供）のような民営化なのか、形態は多様になるかと思います。どちらの場合においてもメリットさえ出せることが確実であるなら、そういう空港運営手法も今後参考になります。特にキャリアに対して空港側がどこそこへの路線を張ってもらえばこの料金でという、セットでの売り出し方も不可能ではないと思います。今回の関空・伊丹のコンセッションの入札に複数の候補が挙がって来るかと思いますが、うまくコンセッションを受けられる事業者とそうでない事業者が出て来ます。そうすると関空・伊丹だけしか複数空港を運営することが出来ないのかという見解も出てくる可能性もあります。

全国には97空港も存在しますので、その中でどのようなバンドリングがあり得るのかという議論になるかと思います。イギリスの場合、2空港だけではなく、3空港や4空港の組み合わせもあります。株式売却による民営化が多いため、組み合わせが流動的で、競争政策当局側によって特定事業者だけが巨大化しないように、競争がうまく調整されています。ロンドンとスコットランドを結ぶ路線が集中的にならないように、空港間競争を意識した上で、違うオーナーの下で都心の空港を運用する工夫がされています。その意味で日本のバンドリングの問題は国交省と公正取引委員会等が関与する可能性もありますが、少なくともネットワーク・便数の拡大を通して、利用者サービスの向上に繋がるような組み合わせはまだ日本の空港にあり得ると思います。その方が財務状況の向上と収益向上が早く出来るケースもあるので、是非、議論が進んでほしいと思っています。ただバンドリングを進める場合、関係者間の合意形成が事前に行われなくてはいけない点から、手続きが容易ではないということも認識しています。

6. 提言～ステークホルダー間のコミュニケーション強化

6-1 新たな形態の地域協議会の組織化

次に3つ目の提言、ステークホルダー（利害関係者）間のコミュニケーション強化です。報告書はかなり厳しい表現になっております。高度成長期以降、一般的に空港は迷惑施設という評価を受けて来たと思います。騒音問題の解決で苦勞されて来た方は、行政や住民のサイドで多数おられることも理解しています。依然と比較すると、現在は技術的に低騒音の機材が出てきましたし、海上立地になっている空港がある点を考えると、地域協議会の性格がこれまでとは異なってきたように思います。むしろ自ら地域後背地の特性を踏まえて、需要を増やすような路線を発掘して行く役割を担っていただかないといけないですし、東アジアを含め空港間競

争が国際的レベルで展開されている中で、もう少しビジネスマインドを持って空港経営の手法を考えていただいてもよいのではないかと提言しています。

事例を紹介しますと、例えば成田の「空援隊」と名付けられた組織があります。成田空港株式会社の方も参画していますが、地元の店舗経営者がかかなり主導権を取って、空港の街ということで普段から地域の方々を中心に動いておられます。これから「民間の知恵と資金」で動かして行くことが主流となる空港経営については、地域が行動主体として積極的に参画することが不可欠であると考えられます。ビジネスマインドという言葉が、過去の公的主体による空港運営に慣れて来た方には馴染まないかと思うのですが、ただ東アジア、中東地域を含めて大きな変化が見られます。国有企業の下でも空港の利益を上げる、あるいは空港を核にした都市づくりをする計画が進んでおりますので、その辺にスピード感を合わせていかないといけない。地域協議会も積極的に協力する意識を持っていただきたいと思っています。

6-2 空港と地域との共存関係の構築

空港と地域の共存関係の構築については、ほぼ同じような提言になりますが、キャリアが飛ばなくなったら地域の雇用も減らされ、旅客数も減るという悪循環に陥っていたと思います。そうではなくて選ばれる空港として常に自ら変革していくことが大事ではないかということです。例えば、自衛隊の基地が近くにあるような空港であれば、家族も含めて動きやすい街づくりを売りにして、路線の張り方も工夫すべきではないかと指摘しています。これまで周辺住民が路線に関して、自発的に要望を出す場はあまり多くはなかったと思います。従って首都圏に繋がる路線に焦点が当てられていたわけですが、そうではなく複数の都市から自由な移動ができるような路線設定も重要ではないかということです。

トータルコーディネートをして行くという言葉をごここで使わせてもらっています。ある特定

のステークホルダーだけが有利になるような空港運営ではなくて、トータルコーディネートするような人材を中核に据えて地域の活性化を図るべきという意味合いで報告書に書いております。

6-3 空港の真のブランディング

最後に、空港の真のブランディングという言葉を使わせてもらっています。ネーミングと言えばスタジアムやコンサートホール等でもネーミング・ライツ（命名権）が話題になっていますが、それとはちょっと違うように思います。報告書ではイギリスのリバプール・ジョン・レノン空港とロビンフッド・ドンカスター・シェフィールド空港を例に挙げました。両方とも同じ会社が動かしていますが、LCCの利用者を中心にしながら時代に即したネーミングで空港運営に成功している事例です。日本の空港も愛称名を付けて動いているところが増えてきました。自治体では「ゆるキャラ」を使って集客を成功させている事例が増えています。ただ継続性のあるサステナブルな性格を持つ公共施設に関するブランド戦略ですので、国内だけでなく国際的に広く浸透しつつ、永続的な効果が発揮出来るネーミングが必要なのではないかと考えています。アニメやキャラクターもので世界に通用するものがありますので、それも一例かなと思っております。賛否両論がありますが、地域振興のために打って出るのも一案かと思います。

7. 今後の検討課題

今後の検討課題として挙げているのは医療ツーリズムで、エステから癌の闘病まで幅の広い施策です。患者のみならず家族が動くことも含めて考えると、需要開拓は期待できますが、地域が主体的にそれなりの努力を払っていく必要があります。特に言語対応の面では、大手家電量販店等が行っていることを行政、市民レベルできめ細かく対応することが求められます。外国人労働者の多い町や東京五輪を迎える首都圏では、充実していますが、地方空港でも努力

する必要があります。タイ、シンガポール、インドを参考にすべきです。日本の医療や医薬品の規制緩和と組み合わせ、空港改革を展開しなければ、医療ツーリズムは定着しないと考えられます。共用空港の有効活用では、百里基地から発展した茨城空港の事例や、札幌・丘珠空港がロンドン・シティ空港を見習って、フジドリーム・エアラインズと加森観光とのコラボで改革している事例を挙げています。満杯状態の首都圏空港では対応し切れないので、周辺空港の横田や厚木を有効活用すべき議論がすでに始まっています。西日本では米子や徳島等の空港が更に民間用に活用可能かどうかについて、検

討を重ねていくべきと考えられます。

最後に全国に多数あるヘリポートの整備問題です。医療用や災害用として緊急時に、円滑に使えるように整備する必要性が高まっています。定期便が飛んでいない大阪・八尾空港については、ビジネス・ジェットの発着可能性を検討することも含めて、ヘリポートとして有効活用出来る可能性も探る必要があります。多様な利用による空港改革の中で、ヘリポートに関しても考慮されるべきだということを問題提起させていただきました。研究会の提言内容の説明と報告をこれで終わります。ありがとうございました。

平成 25 年度空港と地域研究会の報告書は関西空港調査会のホームページ
(<http://www.kar.or.jp>) からダウンロードできます。

平成25年度研究事業成果報告会

平成26年8月5日(火) 大阪キャッスルホテル6階

ビジネス航空需要研究会

～関西圏におけるビジネス航空需要の拡大～



研究会主査 神戸大学大学院海事研究科教授

竹林 幹雄 氏

1. ビジネス航空需要研究会の概要と研究の背景

神戸大学の竹林です。先ほどの野村先生の話とはトーンが違ってビジネス航空需要がテーマです。皆様はビジネス需要という言葉が使われていると思いますが、私は全く使いません。使わない私が研究会主査をやっているのは変なのですが、第3者的に見て考えようということで引き受けた次第です。研究会は計4回開きました。1回目は「ビジネスジェットから読み解く関西経済の活路」と題してビジネス航空ジャーナリストの石原達也氏。2回目が「ツーリズム産業を取り巻く国際環境の変化と関西におけるビジネスクラスの現状について」。3回目が「ビジネス利用の現状と制約」について関西空港調査会の羽根田淳氏、「ビジネスクラスの現状と関西マーケット」について航空経営研究所の森崎和則氏に話題提供してもらいました。最後の4回目は私、竹林がまとめと提言をした形になっています。

研究会の趣旨というのは、背景から申し上げると関西は元々第2の経済圏になっていましたが、残念ながら1980年代後半から本社機能が東京へ出て行きました。登記上は本

◆研究会の開催実績

開催日	テーマ	講演者
第1回 平成25年10月8日	「ビジネスジェットから読み解く関西経済の活路」	ビジネス航空ジャーナリスト 石原 達也
第2回 平成25年12月10日	「ツーリズム産業を取り巻く国際環境の変化と関西におけるビジネスクラスの現状について」	株式会社 JTB 西日本 海外旅行部企画課長 近崎 雄一
第3回 平成26年2月3日	「ビジネス利用に関する現状と制約」 「ビジネスクラスの現状と関西マーケット」	一般財団法人関西空港調査会 羽根田 淳 株式会社航空経営研究所 主席研究員 森崎 和則
第4回 平成26年3月12日	25年度研究会のまとめと提言	神戸大学大学院教授 竹林 幹雄

◆研究会メンバー

ビジネス航空需要研究会 登録会員名簿 (25年度)

(順不同、敬称略、平成26年3月現在、括弧内は前任者)

主査	
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科 教授
メンバー	
畑 良明	朝日航洋株式会社 中部航空・ビジネスジェット事業支社 支社長
赤井 伸郎	大阪大学大学院 国際公共政策研究科 教授
藤井 綾	オーストラリア総領事館 商務部 商務官
倉林 睦	オリックス不動産株式会社 不動産投資事業本部 課長
引頭 雄一	関西外国語大学 外国語学部 教授
花畑 雄士	空港施設株式会社 リンくう国際物流センター 担当次長
森崎 和則	株式会社航空経営研究所
藤本 勝	五洋建設株式会社 大阪支店 調査役
三輪 徳泰	静岡エアコミュニティ株式会社 代表取締役社長
加藤 芳充	新関西国際空港株式会社 常務取締役
住田 弘之	新関西国際空港株式会社 執行役員
勝谷 一則	新関西国際空港株式会社 技術・施設部 次長
高橋 潤一	新関西国際空港株式会社 技術・施設部 施設計画グループリーダー
(前任 高野 功)	
滝本 哲也	株式会社南海エクスプレス 取締役
寺岡 紀晋	和歌山大学大学院 経済学研究科 修士課程
オブザーバー	
太田 光彦	株式会社 ANA 総合研究所 取締役 副社長
樹本 政美	ANA ホールディングス株式会社 調査部 部長代理
清水 良浩	ANA ホールディングス株式会社 空港・施設企画部 副部長
橋本 三喜昭	国土交通省 大阪航空局 空港部 関西国際空港・大阪国際空港課 課長
(前任 中西 保宏)	
仲田 博	大阪府 政策企画部 空港戦略課 参事
吉村 文章	兵庫県 県土整備部 県土企画局 空港政策課 課長
垣内 良彦	兵庫県 県土整備部 県土企画局 空港政策課 主査
野口 浩	大阪市 都市計画局 計画部 空港等広域計画担当課長
岡山 裕司	神戸市 みなと総局 空港事業室 推進課長
矢野ひとみ	公益社団法人関西経済連合会 地域連携部 副主任
川端 啓恵	大阪商工会議所 地域振興部 課長
事務局	
羽根田 淳	一般財団法人関西空港調査会 調査研究グループ 課長

社を関西に置いていても、もう1つ東京本社が存在していて実際上の業務を東京でやっています。関西の産業が空洞化の影響を受けたことは皆さんが経験された通りです。関西の地盤沈下はもう20年以上になりますが、何とかしなければというのが背景の1つです。もう1つは地元が中心になって経済を活性化しよう、そのために規制の緩和をやったり、補助制度を設けたりして、国が地域指定してあげるという形で支援するという動きです。その代表格が内閣府でやっている国際戦略総合特区です。これは複数の地域にわたって国際的に産業競争力がある経済体制を地元主導で作りなさいという制度です。

最初に指定されたのが2011年で、7つほど候補があってそのうちの1つに関西という括りで医療、グリーンエネルギー、物流等の分野に国際競争力があると認定されて特区指定を受けました。特区の中でも国際的な輸送インフラの増強が挙げられています。関空と神戸、大阪港の環境を整備しなければならないという社会的要請が出て来ました。加えて関西にはiPS細胞をはじめ大阪バイオ等でトップクラスの人が活動していますし、神戸には理研という組織もあります。あるいは神戸には義手義足の技術が超一流で世界中に需要を生み出している企業が集積しています。また新エネルギー分野では天然ガスの利用で、火力発電に技術開発の必要が迫られていますし、少し落ち込んでいるものの太陽電池とかメガソーラーとかでも頑張っているという気風もあり、石油に代わる代替エネルギーの開発が関西で出来ないかと社会的にも要請されています。

2. 日本と海外のビジネス航空需要

このような背景の中で空港では何が出来るのか、という話になります。関空がLCCのピーチを引っ張って来て、アジア系のLCCがかなり飛んで来ています。関空の第2ターミナルは朝から凄い賑わいで活況を呈しています。LCCは汎用のお客ですけど、需要に直結するお客様は実はビジネスマンなのです。LCCも

使うけどビジネスクラスを使うし、特に6時間を超えるトリップの場合、エコノミーでは駄目となるそうです。ところが日本では例えば私の大学はビジネスクラスでの出張を申請しても普通は通りません。日本では制度上ビジネスクラスは使えないというシステムになっているのです。執行役員以上でないと駄目という社内規約があったりします。また日本の空港にはラウンジという施設がほとんどありません。成田ですら貧弱です。関空も非常に貧弱です。ビジネスの方々は食べながら仕事をするし、逆に疲れて休みたい時もあるのです。空港での待ち時間を利用出来るラウンジが絶対必要なのです。

アジアから来日するお客様は基本にお金を持っています。富裕層とまで言えるかどうかは別として、日本に来て1日中買い物している団体客もいます。お金を持っている人は日本へ来て何をしたいかという、よいサービスを受けられることを期待して来るわけです。高い物を作っている国だからそれなりのサービスがあると飛行機に乗った時から高度なサービスを求めて来ます。それに果たして応えられているのかどうか疑問でもあるし、逆に日本人自身もサービスをもっと受けてもよい環境になっているのにいままでの習慣から余り受けていない。その辺の需給ギャップの大きさが問題かなと思っています。

外国人は一般的にそうですけど、特に中国、台湾の人は日系キャリアに対して物凄い信用というか崇拝に近い気持ちを持っているそうです。日本人も我々の親世代は絶対に日系キャリアを信頼していて外資系を使いたくないという気持ちがあるようです。外国人も本邦キャリアを使いたいのです。特にアジアの方は高い席が欲しいようです。それなのにビジネスクラスが十分に用意されていない。関空で言うと本邦キャリアの欧米路線はゼロに近い状態ですし、この夏から日航がロンドン線を復活したという話は聞きましたが、まだ確認していません。多くの人が本邦キャリアを使いたいと思っていても関空では路線がないという状況です。先ほど申しましたラウンジに関しても日本の空港は力

を入れていません。エアラインが独自に用意しているラウンジは別にして皆が使えるような場所でのラウンジ機能を増強して欲しいと思います。

本邦キャリアの話ばかりでしたが、ゴルフと呼ばれる湾岸系のエアラインは高いお金を取ってないのに高級なサービスを提供していると評価されています。エミレーツ、カタール、エティハド航空の3つがゴルフ系でプラス1のトルコ航空があります。これらはいずれもヨーロッパ路線に強くて、いままでシンガポール航空がほぼ独占的に行っていた路線を叩きつぶすぐらい元気に路線を張っています。大きな要因はサービスがよいこと、特にビジネスクラスのサービスが徹底してよいのです。関空はその辺のエアラインに対する路線誘致がまだまだ弱いと言えます。

3. ビジネスジェットについて

もう1つ、日本にはビジネスジェットの専用空港がないことです。日本ではかなり特殊でビジネスジェットが一般化する時代が果たして来るのかなと思うほどですけど、世界では当たり前になっています。現実には東京オリンピックにはビジネスジェットでやって来るエグゼクティブがいるそうです。来るなとは言えないので受け入れる環境は造っておかねばならないだろうということ。社会的環境では企業や大学、公的機関の出張等にビジネスクラスが容易に使えるような、プレミアムなサービスが受けられるような態勢にすること。そんなことを我々研究会の提言としたわけです。

最初にビジネスジェットという特殊な事例の話になりますが、石原氏に日本と世界ではえらい乖離があるという話をさせていただきました。ビジネスジェットは10人ぐらいが乗る飛行機で、アメリカ映画によく登場して私なんか現実離れた話だと思って来ました。実は韓国や中国では普通に使われていると聞きました。世界のビジネス界では贅沢品ではなくて必需品という感覚です。エグゼクティブの人たちは分刻みの生活ですからアボを取る場合もエアラインに

空席があるかどうか尋ねているようでは仕事にならない。即日時を決めることから仕事が始まるわけです。そのためにビジネスジェットを持つのですが、日本ではそのような習慣はないのでビジネスが硬直化する危惧はあるかも知れません。従って日本には飛行機も施設も格納庫もない状況です。ビジネスジェットは世界で普通、アジアですら当たり前になっていました。後に詳しく紹介します。

4. インバウンドへの対応

次にツーリズムの話です。とにかく今一番友達にならねばいけないのはアジアです。物凄い勢いで伸びています。中国だけでなくタイからも凄い人数が日本に来ています。バンコク市内の地下鉄車両全部に長崎への旅行広告が出ていました。アセアン諸国は非常に経済力を伸ばしていて、彼らはかなりお金を持っています。よいサービスを受けたいと強調していました。どんな需要があるかと言えばエコツアーやグリーンツーリズムの自然系とかパワースポット巡りとかレアな体験が新たな需要のニーズになっています。中国人は京都より奈良を希望するようです。かつての自分たちの文化が奈良に一杯あるそうで、その後大阪で買い物して帰るようです。

日本へのインバウンドを阻害する原因に言語不安があります。私も海外へ行って英語が通じないと不安で、最近では日本も英語は多少クリア出来るようですが、英語を使わない人も多いのです。その辺がまだまだ課題が残ります。さらに入国審査をもっと短縮出来ないかという問題で、私がタイから帰国した時、関空の出入国通関外国人コーナーが凄い混雑でした。気の毒になりました。空港の施設改善は是非して欲しいことです。フレンドリーでよいサービスを手軽に受けられるようにしなければならないのに日本のATMは全然ダメです。世界の通貨が引き出せないのです。バンコクでは90%以上引き出せるのに日本は25%程度です。すごく遅れています。その他、外国人向け案内表示の問題とか国内移動の円滑化とか、病院の緊急対応が

出来ていないとか問題が多々あり、これらのサービスは必須でエグゼクティブな人を捉まえようとすれば必要なことです。

5. ビジネスクラスと商習慣

羽根田氏からは日本にはビジネスにコストをかける商習慣がないとの指摘がありました。従ってやたら規則を作っている種の身分制度を設けています。アメリカへ飛んで朝9時からミーティングがよくあるのですが、そんなケースではビジネスクラスを使わせて欲しいというのが本音です。そういうところにコストをかけられるよう制度上、保障してという問題提起をしています。ただビジネスやファーストクラスの需要は世界的に見て伸び悩んでいます。景気後退の影響でコストカットのせいかと思えます。

6. 関西圏におけるビジネス航空需要拡大のための提言

6-1 プレミアム・ツーリズム

しかし、ビジネスクラスはエアラインにとって非常に採算性がよいのです。エコノミーは85%以上の搭乗者がないと採算割れになりますが、ビジネスクラスは35%でよいのです。最近はエコノミーの座席を少しゆったりしたプレミアム・エコノミーが売り出されましたが46%が採算ラインです。ファーストクラスは27%で、エアラインにしたらこれらのクラスが売れる路線が大好きになりますね。そういうお客様を確保すれば路線も安定します。関空から出て行く日本人のうちビジネスクラスを利用するお客様は9%強です。成田、羽田は約15%。中部も9%、福岡空港は約6%。ビジネスクラスのお客様を誘致するためにどのような手法があるのかどうか、研究会の提言になるわけです。

1つは都市機能の強化・育成の視点から頑張ってみませんかという提言です。関西のプレミアムな観光インバウンド事業を創り出そうというわけです。フランスのパリはどんなに不景気になっても多くの人々が訪れます。パリになれ

とは言いませんが、ある程度の仕掛けが必要です。4月第1週と第2週に東南アジアから日本へ来るフライトはいつも満席です。「花見フライト(cherry blossom flight)」と呼ばれ、限られた期間に一斉に満開になってすぐ散ってしまうのが非常に珍しいそうです。これを見るためにお客様は相当なお金を払って来ます。これとよく似たものは何かないのかというのがヒントです。

6-2 MICE 需要に係る環境整備

2つ目は関西から流出した本社機能を補うものはあるのかということで、バイオや医薬品が候補に挙がりました。これらの産業は人材交流が必要になります。野村先生の話にあったようにMICEに代表される人材交流の仕掛けを持っていないと厳しい。神戸のポートアイランドなんかはこれになっています。またR&D(研究開発、research & development)機能のある研究機関の設置、運営をする仕掛けが制度的にも要るだろうということです。そこへ行かざるを得ないものを作りなさいということが航空需要を高める大きい要因になります。

繰り返しになりますけど関西は内閣府の国際戦略総合特区に指定されています。ライフサイエンスのiPS細胞と新エネルギー分野で優位に立ち始めました。兵庫県佐用町にあるSPRING-8(大型放射光実験施設)を利用した省エネ材料の開発とか、その隣にある巨大な顕微鏡など関西は5年前から立地している世界最先端機能の研究施設をもっと積極的に使ってもらおう、国際的にもっと利用してもらおうと色んなところでPRして行く必要があります。これらも関西へ来てもらう仕掛けの1つになります。

6-3 ビジネスクラス利用のための空港サービス

3つ目のビジネスクラスを利用してもらうためにはどんな仕掛けがあるか、ハード整備の話です。世界では常識ですけどWifiを使えない空港は仕事になりません。ラウンジの整備です

けどシャワーのサービスを私は関空で経験していませんが、インチョン空港ならターミナル1も2もあります。チャンギは当然、ドゴールもありました。普通の人たちが使える環境を整備して欲しいと思います。またビジネスシートの利用は日本でもシニアに広がっていますが往復ビジネスを使うかと言えばちょっと高過ぎるので片道だけビジネスシートするという旅行商品が売れています。

6-4 邦人系エアラインの欧米路線の充実

本邦エアラインの欧米路線の充実ですけど、関空は特にアメリカ便がゼロというのは困ります。積極的なエアセールスと各種サービスの強化で頑張りたいと思います。湾岸系エアラインのさらなる誘致については関空にエミレーツとカタールが飛んでくれています、エティハド航空は成田です。トルコ航空は関空に入っています。これら中東のエアラインの路線拡大とビジネスクラスの利用促進を図ってほしい。他の航空会社に比べて割安ですし、関西のお客様に中東のエアラインのヨーロッパ便をもっと利用されると色々オプションが増えて来ると思われます。そのための社会環境の改善は難しいですけど、ビジネスシートは贅沢という意識をなくしてもらうことが一番。企業がビジネスシート利用を負担に感じないような制度的環境の整備をすることが効果的と考えます。

6-5 国産ビジネスジェット機の開発

最後に元に戻ってビジネスジェットの話ですけど国産機はありません。MRJ(三菱リージョナル・ジェット)は70人乗りで、個人ユースは想定していないと思います。ビジネスジェットは10～15人乗りで小さいのですが、技術が必要で実は日本のホンダ・ジェットという会社がバージニア州で製造しています。100%メー

ドイン USA です。日本国内のメーカーが国内で生産したら国内の販路開拓もあるのでどうか、少しは変わるかなという話です。ビジネスジェット専用空港は日本にないので例えば小牧空港では対応しているという話ですけど、どの程度使われているか私は何とも言えません。成田は専用でないが窓口があって使っているというが関古鳥が鳴いていると聞いています。350人乗りと10人乗りを比べたら350人乗りを優先するのは当然で、やはり別建ての空港で行くという国の方針があるように聞いています。

6-6 ビジネスジェット専用空港の事例

社会環境の改善では使い易くするための法整備をしたかどうかという話になっています。ちなみに専用空港を見て来ました。研究会メンバーの南海エクスプレスに相談してインドネシアのジャカルタにあるハリム空港を視察しました。軍用空港で今も戦闘機がばんばん飛んでいます。一部を民需に活用してLCCを入れているほかにエグゼクティブ・フライト専用空港としても有名です。ラウンジは高級バーのようで綺麗なソファが並んでカクテルバーも付き、ビジネスミーティングの部屋ありました。真前に20機ほど駐機してさらに離れた場所に40機ほど駐機していました。6割は地元インドネシアのビジネスマンでした。LCCのターミナルに比べて別世界の高級な雰囲気でした。似たようなことはアセアン諸国でもやっているそうです。日本ではこんな施設は見たことがありません。世界では色んなところに専用空港がありますが、今後は関西で必要なオプションとしてどうかご紹介させていただきました。以上です。

平成 25 年度ビジネス航空需要研究会の報告書は
関西空港調査会のホームページ (<http://www.kar.or.jp>) からダウンロードできます。



関西国際空港と地元自治体

毎日新聞大阪本社 社会部 山田 毅

関西国際空港が9月4日、開港から20周年を迎えた。報道各社は特集を組み、関西空港の歴史から、経営権売却（コンセッション）の課題、将来像など、さまざまな切り口で関西空港の20年を報じた。私は今回、関西空港と地元自治体の関係について取材したため、このテーマに絞って空港の20年を振り返ってみたい。

関西空港の建設計画が持ち上がった当初、埋め立てられて行く空港の1期島を「宝の島」と呼んだ人も多かったという。空港ができることで地元に恩恵がもたらされる。多くの人が夢見たが、現実はそうはならなかった。そして現在、「空港があるからではなく、空港をどう地元が活用していくか考える時代になった」と複数の自治体幹部が声をそろえる。その通りだと納得する一方で、ではどう空港を生かしているのか、取り組みはまだ始まったばかりだ。具体的な施策を生み出せるかが、地元自治体の課題と言える。

この課題については後ほどまた触れるとして、まずは空港建設と市政運営がどう結びついていったのか、大阪府泉佐野市を例に見ていきたい。

関西空港の対岸、泉佐野市のりんくうタウン駅の改札を出ると、商業施設「りんくうパピリオ」がある。1996年9月、大阪府がりんくうタウンの玄関口として建設した。現在、飲食店や雑貨店が計10店舗並ぶが人通りはまばらだ。シャッターが閉まった空き店舗も目立つ。施設を管理する大阪府の外郭団体「大阪府タウン管理財団」は「りんくうタウンに空港開港後も企業が進出しなかった。影響は大きい」と話す。建設当初は22店舗あったが、数は年々減っている。建設当初から雑貨店を営む男性（53）

は「完成して2～3年でまずファストフード店が撤退した。アウトレットが近くにできて売り上げが一時上がったが一過性。どの店舗も経営は苦しい」と話す。

関西空港の建設工事が始まった1980年代後半、当時観光部門に所属していた泉佐野市幹部は「バラ色の未来を想像した」と語る。りんくうタウンには高層ビル群が並び、一大ビジネス街ができる構想だった。空港本体とりんくうタウンからの固定資産税を主にした空港関連税収に期待が膨らんだ。市は税収増を見込んで、下水道整備などの基盤整備を進める。市立病院建て替えといった大型事業にも取り組んだ。財源は地方債、つまり借金だ。1986年度～98年度に投じられた一連の空港関連事業費は約1,550億円。このうち約890億円を地方債でまかなった。

当時市長を務めた向江昇氏（80）は「零細企業が大企業の事業を手がけたようなもの」と振り返る。膨大な借金を抱えてまで事業を進めたのには理由があった。向江氏は「大阪北部は70年の万博をきっかけに基盤整備が進んだ。南部は取り残され、『北高南低』という言葉もあった。空港建設はこの事態を打開する100年に一度のチャンスだった」と話す。さらに「国も大阪府も資金面の援助を約束してくれた。あの時に基盤整備をしていなかったら、二度とできなかったはず」という。

しかし、バブル経済の崩壊が大きな誤算となった。りんくうタウンへの進出を決めていた大手企業は軒並み撤退。空港の連絡橋を挟む形で南北のツインビルになるはずだった「りんくうゲートタワービル」（56階建て）が、北側の1棟しか完成しなかったのは象徴的だ。地価

も下落した。200 億円近くと予想していた空港関連税収は約 60 ～ 70 億円しか入らなかった。借金が市の財政運営に重くのしかかることになる。

向江氏の後に市長に就いた新田谷修司前市長(63)は「基盤整備を進めることは必要だった。しかし、空港関連税収が増えるとの予測だけで整備にかけた金額が大き過ぎた。バブルがはじけた誤算があったにしても、身の丈に合った投資をすべきだった」と指摘する。さらに市民が巨大な借金を抱えているという自覚も乏しかったという。2004 年に財政非常事態を宣言したのも「大きな借金を抱えていることを市民に告知する必要があった」との理由からだ。緊縮財政を続けるが 2008 年度決算ではついに「財政健全化団体」に陥った。

2011 年に就任した千代松大耕市長は、就任前の 11 年間、市議として市政を見てきた。千代松市長は「新田谷さんが非常事態宣言を出した 2004 年はちょうど関空開港 10 周年の年だった。それからの 10 年は本当に苦しかった」と振り返る。市民の中にも「泉佐野市がしんどいのは関空が来たからや。関空が来なかったらあんな事業まで手をつけてなかった」という声があったそうだ。空港にマイナスイメージを持つ市民も少なくなかったという。

しかし、千代松市長はこうした状況に「ようやく明るい兆しが見えてきた」と話す。職員数の削減や給与カット、空港連絡橋の利用税徴収などを進め、13 年度決算で財政健全化団体から脱却したことが一つの理由だ。もう一つの理由は、時期を同じくして低空飛行だった関西空港が「上昇トレンド」に転じているからだ。

利用客が伸び悩んでいた関西空港は 2012 年、国内 LCC 大手ピーチ・アビエーション専用の第 2 ターミナルビルの運用を開始した。ここをターニングポイントに、米航空貨物大手フェデックスが今年 4 月、関西空港を北東アジアの物流拠点にしたこともあって、空港は関西経済成長の先導役を期待される存在になりつつある。13 年度の総離発着数は 13.3 万回、外国人旅客数は 496 万人でそれぞれ過去最高

を記録した。千代松市長は「ピーチの関係者が泉佐野市に住んでくれて南海電鉄泉佐野駅周辺にはぎわっている。外国人旅行客が増えたことで市内の宿泊数も増加傾向だ」と地元への好影響を感じている。その上で「苦しいのを関空のせいにしてきた時代から、関空が来たから町が変わったとプラス面を見直せる時代になってきた。これからは、関空と共にどう生きていくか、前向きに考える時代になる」と話す。

さて、長々と泉佐野市と関西空港の関係について書いてきたが、好調な空港をどう地元が生かしていくか、冒頭に掲げた課題について考えてみたい。

関西空港対岸で活魚を扱う卸売業者ら中小 4 業者は昨夏、「関西・食・輸出推進事業協同組合」を設立。東南アジアの日本料理店への食材輸出を本格化させた。空港の航空物流の成長を見込んで、関西の食材を海外に売り込もうという取り組みだ。りんくうタウンでは、海外で評価が高い日本のアニメやゲームなどの拠点「クールジャパンフロント」を造る計画が、大阪府を中心に進んでいる。こうして見ると、行政も民間も共に空港を生かした取り組みを順調に進めているようだが、試みはあくまで始まったばかりだ。軌道に乗り、結果を出している取り組みがあるわけではない。泉佐野市のある幹部に「空港に国際貨物拠点ができて、外国人旅行客も増えている。市としてこれをどう取り込むのか」と質問した。回答は「まさに今それを具体的にどうするか、考えている最中なんです」。正直な回答だと思ったが、頼りなくも映った。批判したいわけではなく、この幹部の回答が現状なのだと思う。「空港があれば地元之恩恵をもたらすと信じた時代から、空港をどう活用するか考える時代に」。多くの人がそのことを理解している。そのためにも、どれだけ具体的なアイデアを自分たちで生み出すか。開港から 20 年が経過した今、地元自治体の力量が改めて問われている。



地域にとっての空港経営改革



株式会社日本空港コンサルタンツ
錦 織 剛

(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

民活空港運営法（2013年7月施行）に基づく空港経営改革（空港運営の民間委託）は、空港が立地する地域の実情を踏まえて進めることとなっており、地方自治体等では空港経営改革の導入について検討することが求められている。

本稿では、地域にとっての空港運営の課題や、民営化が先行する諸外国における空港運営と地域の関係を整理し、地方空港における空港経営改革の検討の一助としたい。

2. 地域にとっての空港

空港の基本的な機能は「航空輸送の結節点」である。我が国では人口減少が進む中、空港が内外の交流人口の拡大による地域の活性化に資するには、より多くの航空サービスが提供され、その利用者が地域の各都市や観光地へと円滑に移動できるような取り組み（二次交通の充実）を行う必要がある。また、空港は適切な投資による混雑の緩和や、柔軟な料金設定等により空港利用者の利便向上を図ることが求められる。

このため、空港が立地する地方自治体にとっての空港活性化に向けた取り組みは、以下の3つの論点に大別できる。

- 1) 航空サービスの維持・拡充（マーケティング・プロモーション、航空会社への提案・協働等）
- 2) 空港アクセスの充実（利用者ニーズへの対応、広域からの集客促進等）
- 3) 空港施設の整備・効率的な運用（適切な投資、柔軟な料金設定等）

取り組み内容の重点は、空港が置かれている事業環境によって異なる。例えば、需要がひっ迫する拠点空港（福岡空港、那覇空港）では空港施設の整備・効率的な運用（空港容量の拡大等）が重視される一方、地方空港では航空サービスの維持・拡充が重視されている。

今般の空港経営改革は、地域にとっては、これらの空港活性化に向けた取り組みの実施体制の改革と捉えられる。地方自治体等では、各地域の将来像に応じた空港の将来像を明確にし、現行体制での課題を踏まえ、地域づくりの一環として、個別空港の特性に応じた望ましい体制を検討する必要がある。

3. 現行体制での空港運営の課題

我が国では表1のとおり2000年以降、航空需要や航空会社を取り巻く事業環境が大きく変化しており、空港運営や活性化の取り組みにも転換が求められている。また、上記の取り組みを行う上では財源が必要となるが、今後、空港施設・設備の更新投資の増加も見込まれており、持続可能な空港運営のあり方が求められている。

表1 航空輸送の需要と供給、及び空港の動向

	1980年代	1990年代	2000～ 2004年	2005～ 2009年	2010～ 2013年	2014年 (現在)
需要 (航空旅客)	成長期 旅行形態の多様化 バブル経済		成熟期 新幹線の利便向上の影響 テロ・戦争・経済危機・天災等による影響 アジアの成長、ビジット・ジャパン・キャンペーン		衰退期 我国の人口減少	回復？
供給 (航空会社)	大量輸送時代 規制緩和 → 航空法改正('00)		需要に対応した機材投入(需給適合) → 小型多頻度化 新規参入、航空運賃の多様化 競争激化、燃油高騰 → 不採算路線廃止 本邦LCCの事業拡大('12～) リージョナル機の拡大 オープンスカイの進展の影響('07～)			
インフラ (空港)	大都市圏及び 地方空港の整備促進		配置的に概成 高質化、利用促進		運営の効率化・ 空港経営改革 HND・NRT発着枠の拡大 KIX・ITM経営統合('12) 空港法改正('08) PFI法改正('11) 民活空港運営法('13)	

空港が立地する地方自治体が空港活性化に向けて取り組むべき課題、及びその解決に向けた問題点は、昨今の事情を踏まえると以下のとおり例示できる。

表2 地方自治体にとっての空港活性化の課題と問題点の一例

論点	空港活性化の課題	課題解決の問題点
航空サービスの維持・拡充	- マーケティング・プロモーション - 航空会社への提案・協働 - インセンティブの付与	- 定期的な異動が伴うため、取り組みの高度化や航空会社との関係が構築しにくい - 特定の企業に対する支援がしにくい
空港アクセスの充実	- 利用者ニーズに応じたアクセス交通の提供・多様化 - 広域からの集客促進	- 既存事業者との調整 - 周辺県に関する取り組みに、地元自治体に関与しにくい
空港施設の整備・効率的な運用	- 適切な投資 - 料金設定 - 新規乗り入れへの対応 - 商業・サービス施設の充実	- 予算の制約（いずれの論点にも共通） - 料金体系が硬直的（告示や条例で規定） - 事業主体が各施設で分離しており、全体最適化しにくい

表2の問題点の多くは、地方自治体を中心となって空港の活性化に取り組んでいる点や、我が国特有の空港の各施設（滑走路、ターミナルビル、駐車場等）の運営・経営体制が分離している点といった構造的な問題に起因するものである。

一方、現行のように地方自治体を中心となって取り組むことで、公共交通としての利便確保や、地域の将来像や政策との整合などのメリットがある。民間による空港運営では、収益性や経営の自由度への関心が高いことから、地域にとっては空港が有する公益性と民間経営のバランスが大きな論点となる。

4. 諸外国における空港運営と地域の関係

表3では空港の民営化が先行する諸外国における空港運営と地域の関係の概要を整理した。民営化の形態は国や空港によって異なるが、いずれにおいても空港会社は地域の政策等と連携しながら空港運営を行っており、我が国の空港運営と地域との関係を検討する上で参考となる。

表 3 諸外国における空港民営化と地域との関係の概要

国	空港民営化の状況と地域との関係
イギリス	・株式会社による民営化が中心である。株式の所有者は空港会社によって多様である（純粋な民間、民間と自治体の混合、自治体等）。 ・2003 年にイギリス運輸省が策定した空港政策白書では、空港会社にマスタープラン（中長期計画）と空港アクセス戦略の作成を奨励した。これらは地域の土地利用計画や交通政策と整合して作成されている。 ・2013 年の空港政策白書の改訂では、関係者間の連携と透明性が補強された。特に地域との連携の重要性が強調され、これまでの取り組み〔空港諮問委員会（ACC）、マスタープラン、空港アクセス戦略の作成等〕の改善の方向性が示された。
オーストラリア	・1988 年に連邦空港公社を設立し、それまで連邦政府が管理していた 22 空港の運営を移管した。1996 年の空港法の施行後、順次、長期リースにより民間企業への運営委託が実施された。空港会社の株主は投資ファンドが中心である。 ・空港法では空港会社にマスタープランの作成を義務付けている。当初の法律ではその提出先が連邦政府であったため、州政府や地元自治体との間で十分な協議がなされずトラブルが発生していた。このため、地元との調整を踏まえるよう、2010 年に空港法が改正された。 ・航空サービスの拡充は、政府観光局（連邦・州）と空港会社が密接に連携している。 ・空港消防は空港会社の業務ではなく、連邦政府の公企業が提供している。
フランス	・地方重要空港（ボルドー、リヨン、トゥールーズ、モンペリエ、ストラスブール等）は従来、国や地方自治体から各地の商工会議所に運営委託されていたが、事業範囲の制約、意思決定プロセス、空港間連携等で問題が生じていた。 ・これを解決するため、2005 年に法改正を行い、商工会議所の発起で空港会社が設立できるようになった。その後、各地で空港会社が設立され、運営権が移転された。空港会社の株式の比率は国 60%、商工会議所 25%、地方公共団体 15% である。 ・空港会社では執行機関とは別に監視委員会が置かれ、地方自治体の代表者も監視委員会に参加している。

5. おわりに

地方空港における航空サービスの維持・拡充の取り組みは、従来は地方自治体等から航空会社への“要望”が中心であったが、昨今、航空会社への“提案”や“協働”として地域が積極的に行動を起こす例が増えている。また、そのような中で、表 2 で例示した地方自治体にとっての問題点が表出しつつあり、一部の地方自治体では徐々に実施体制が改善されている。

地域にとっての空港経営改革は、空港活性化に向けた実施体制の改革であり、民活空港運営法に基づく空港運営の民間委託はその方法の 1 つである。各地域では、地域の将来像に応じた空港の将来像を明確にし、地域づくりの一環として、望ましい運営体制を検討する必要がある。

また、諸外国の例では、空港の民営化後においても、空港と地域の関係が事業環境の変化や課題に応じて適宜改善されている点に注目したい。地域にとっての空港経営改革は出発点に過ぎず、その後においても空港と地域がよりよい連携関係を築いていける枠組みが期待される。

※本稿の内容は筆者の個人的な見解であり、所属する組織の公式見解を示すものではない。

【参考文献】

- 1) 加藤一誠・引頭雄一・山内芳樹 編著（2014）. 空港経営と地域－航空・空港政策のフロンティア－
- 2) UK Department for Transport（2003）. The Future of Air Transport
- 3) UK Department for Transport（2013）. Aviation Policy Framework
- 4) (財)自治体国際化協会シドニー事務所（2014）. オーストラリアでの空港周辺地域における公共施設整備について
- 5) 木村琢磨（2012）. フランスにおける空港管理の動向－港湾管理との比較および判例分析を交えて－. 千葉大学法学論文集 第 26 巻第 4 号

2014 年（平成 26 年）7 月運営概況（速報値）

【参考】<http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm>

○発着回数 391.1 回 / 日（対前年比 107%）

国際線：258.4 回 / 日
（対前年比 111%）

国内線：132.8 回 / 日
（対前年比 101%）

発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 10 ヶ月連続で前年を上回り、7 月として過去最高となっております。国内線も旅客便の LCC の新規路線就航・増便等により、4 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 52.8 千人 / 日（対前年比 107%）

国際線：35.7 千人 / 日
（対前年比 108%）

国内線：17.2 千人 / 日
（対前年比 106%）

旅客数について

国際線・国内線の合計旅客数につきましては、13 年ぶりに 160 万人を超え、外国人旅客数は 55 万人で、歴代 2 番目の水準となっております（歴代最高は 2014 年 4 月の 62 万人、歴代 3 番目は 2014 年 5 月の 50 万人）。

○貨物量 1,935t / 日（対前年比 110%）

国際貨物：1,872t / 日（対前年比 111%）

積込量：902t / 日（対前年比 117%）

取卸量：969t / 日（対前年比 106%）

国内貨物：63t / 日（対前年比 93%）

貨物量について

国際線貨物量は、前年比 111%と 10 ヶ月連続で前年を上回っております。

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 8 月 20 日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報 [関西空港]

（平成 26 年 7 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	1,310,730	105.5	21.2	1,372,443	100.5	19.2	△ 61,714
管 内	836,932	105.2	13.5	1,067,668	102.8	14.9	△ 230,736
大 阪 港	281,336	103.9	4.5	441,113	101.6	6.2	△ 159,778
関 西 空 港	395,782	111.5	6.4	279,359	103.1	3.9	116,423
全 国	6,188,609	103.9	100.0	7,152,602	102.3	100.0	△ 963,993

【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	395,782	111.5	6.4	279,359	103.1	3.9	116,423
成 田 空 港	687,160	112.4	11.1	874,418	92.2	12.2	△ 187,258
羽 田 空 港	15,123	123.5	0.2	53,994	151.7	0.8	△ 38,871
中 部 空 港	70,340	118.9	1.1	63,344	90.4	0.9	6,996
福 岡 空 港	80,656	227.8	1.3	29,416	103.4	0.4	51,239
新 千 歳 空 港	3,355	119.4	0.1	1,784	209.4	0.0	1,571

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)	外国人入国 (1日平均)	外国人出国 (1日平均)	外国人出国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (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 6 月	242,680	8,090	239,380	7,980	245,460	8,180	242,700	8,090	970,220	32,340
平成 26 年 7 月	281,500	9,080	273,410	8,820	259,030	8,360	265,210	8,560	1,079,150	34,810
平成 26 年 8 月	269,290	8,690	290,050	9,360	328,290	10,590	328,850	10,610	1,216,480	39,240
平成 26 年 累計	2,017,650	8,300	1,983,930	8,160	2,195,430	9,030	2,161,860	8,900	8,358,870	34,400
前 年 同 期	1,530,760	6,300	1,510,400	6,220	2,290,730	9,430	2,282,600	9,390	7,614,490	31,340
対 前 年 同 期 比	131.8%		131.4%		95.8%		94.7%		109.8%	

※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。

平成 26 年夏季繁忙期間（8 月 8 日～8 月 17 日）における 関西空港を利用した出入（帰）国者数【速報値（概数）】

平成 26 年夏季繁忙期 10 日間（8 月 8 日から 8 月 17 日まで）の関西空港を利用した出入（帰）国者数は、対前年（平成 25 年 8 月 9 日から 8 月 18 日まで）比 5% 増の 418,070 人です。

渡航先（地域）別では、第 1 位が《韓国》、2 位が《中国》、3 位《東南アジア》となっております。

対前年比では《香港・マカオ》が約 152%、《中国》が約 138%、次が《台湾》で 112% の増加となっておりますが、他は前年を下回っています。

* 出・入（帰）国者総数	418,070 人（対前年比 約 5% 増）
（内）出国者数	214,080 人（対前年比 約 4% 増）
（内）入（帰）国者数	203,990 人（対前年比 約 6% 増）
* 出国ピーク	8 月 17 日（日） 22,940 人
* 入（帰）国ピーク	8 月 17 日（日） 25,460 人

出入（帰）国者数

（単位：人）

平成 26 年 8 月 8 日～17 日（10 日間）				平成 25 年 8 月 9 日～18 日（10 日間）			
	出国	入（帰）国	合計		出国	入（帰）国	合計
8 月 8 日 金	22,420	19,460	41,880	8 月 9 日 金	20,700	18,100	38,800
8 月 9 日 土	21,740	18,570	40,310	8 月 10 日 土	22,400	18,900	41,300
8 月 10 日 日	20,350	19,020	39,370	8 月 11 日 日	21,600	17,600	39,200
8 月 11 日 月	22,740	19,370	42,110	8 月 12 日 月	21,800	16,300	38,100
8 月 12 日 火	21,570	17,810	39,380	8 月 13 日 火	20,800	16,600	37,400
8 月 13 日 水	22,550	18,260	40,810	8 月 14 日 水	19,700	18,300	38,000
8 月 14 日 木	19,530	19,820	39,350	8 月 15 日 木	19,600	20,100	39,700
8 月 15 日 金	19,100	22,120	41,220	8 月 16 日 金	19,000	20,500	39,500
8 月 16 日 土	21,140	24,100	45,240	8 月 17 日 土	20,500	23,000	43,500
8 月 17 日 日	22,940	25,460	48,400	8 月 18 日 日	20,700	22,600	43,300
合 計	214,080	203,990	418,070	合 計	206,800	192,000	398,800
対前年比	104%	106%	105%				

出国者渡航先別一覧表

（単位：人）

	平成 26 年 8 月 8 日～17 日（10 日間）			（参考）平成 25 年 8 月 9 日～18 日（10 日間）	
	出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比
韓 国	42,600	19.9 %	96.2 %	44,300	21.4 %
中 国	39,680	18.5 %	137.8 %	28,800	13.9 %
香港・マカオ	22,360	10.4 %	152.1 %	14,700	7.1 %
台 湾	32,020	15.0 %	112.0 %	28,600	13.8 %
東南アジア	32,580	15.2 %	90.2 %	36,100	17.5 %
北アメリカ	3,660	1.7 %	59.0 %	6,200	3.0 %
ハ ワ イ	9,710	4.5 %	85.2 %	11,400	5.5 %
グアム・サイパン	6,760	3.2 %	78.6 %	8,600	4.2 %
オセアニア	3,430	1.6 %	63.5 %	5,400	2.6 %
ヨーロッパ	13,860	6.5 %	97.6 %	14,200	6.9 %
そ の 他	7,420	3.5 %	88.3 %	8,400	4.1 %
合 計	214,080	100.0 %	103.6 %	206,700	100.0 %

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

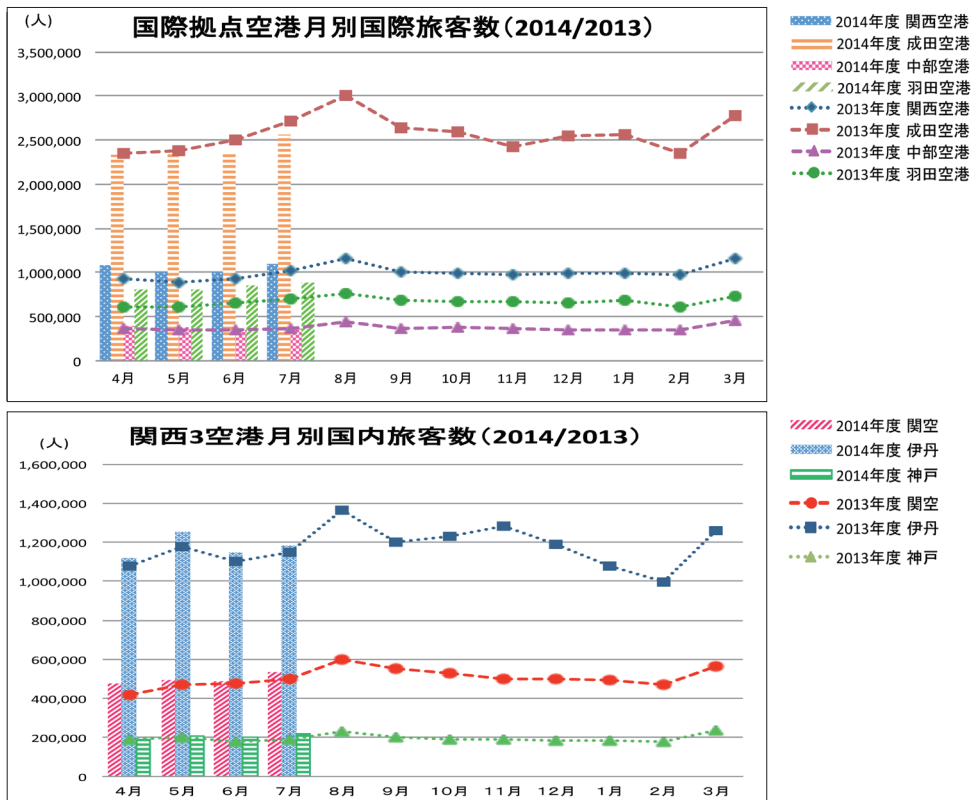
2014 年 7 月実績【速報】

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	8,009	110.6%	18,302	100.7%	26,311	103.5%
	関 西	8,009	110.7%	4,116	101.3%	12,125	107.3%
	大阪(伊丹)	0	—	11,834	99.0%	11,834	99.0%
	神 戸	0	—	2,352	109.2%	2,352	109.1%
	成 田	15,230	99.2%	4,523	108.1%	19,753	101.1%
	中 部	2,828	102.4%	5,027	93.4%	7,855	96.4%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,106,046	107.6%	1,934,158	105.0%	3,040,204	106.0%
	関 西	1,106,046	107.6%	531,726	106.0%	1,637,772	107.1%
	大阪(伊丹)	0	—	1,184,894	103.2%	1,184,894	103.2%
	神 戸	0	—	217,538	113.9%	217,538	113.9%
	成 田	2,557,810	94.2%	544,706	123.7%	3,102,516	98.3%
	東京(羽田)	878,396	126.2%	5,374,712	102.2%	6,253,108	105.0%
	中 部	363,500	99.5%	474,963	101.3%	838,463	100.5%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	58,022	110.9%	13,976	97.9%	71,998	108.1%
	関 西	58,022	110.9%	1,964	93.5%	59,986	110.2%
	大阪(伊丹)	0	—	12,012	100.4%	12,012	100.4%
	成 田	172,687	104.0%	集計中	—	172,687	104.0%
	東京(羽田)	22,275	178.6%	66,874	104.0%	89,149	116.1%
	中 部	14,439	127.1%	2,719	102.4%	17,158	122.5%

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

今後の予定

○第415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10月8日（水）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「大阪湾フェニックス計画の現状と今後の課題について」（仮題）
講 師 池田 秀文 氏（大阪湾広域臨海環境整備センター 常務理事）

○第416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11月6日（木）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「関空の2014年冬ダイヤとターミナルビル整備等について」（仮題）
講 師 住田 弘之 氏（新関西国際空港株式会社執行役員）

○第417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12月 9日（火）16:00～17:00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「U S Jの今後の展開と訪日旅客来場者の増加について」（仮題）
講 師 村山 卓 氏（株式会社 ユー・エス・ジェイ営業部長）

※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。

○第1回 貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会

日 時 平成26年10月28日（火）15：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
主 査 竹林 幹雄 氏（神戸大学大学院海事科学研究科教授）

※上記「研究会」は登録メンバー以外は参加いただけません。

○第6回懇話会

日 時 平成26年12月3日（水）16：30～18：30
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「クアラルンプール国際空港における三井アウトレットパークの事業について」（仮題）
講 師 大林 修 氏（三井不動産株式会社 中国・アジア事業部長）

※上記「懇話会」は賛助会員特定会員を対象としたものです。一般の方は参加いただけません。

事務局だより

▶ 海外旅行に行く際に、現地に住んでおられる妻の友人への手みやげに、ネット販売で書籍を購入した。その友人は、日本の本を要望したのであるが、タイトルや著者は余りなじみがなく、まただいい前に発行されている本であったので、書店で探すのは大変かなと思って、ネット販売を使うことにした。

▶ ネット通販のサイトで検索すると、あっという間に探している本が見つかるとともに、「送料無料」で、かつ最速明日届けられるという。ネットでも対面販売でも、かなり高額で購入でなければ送料無料はしてくれないのだが、せいぜい数千円の商品でも送料無料ということである。このように、ネット通販は、物流のコストとスピードからみて、革命的である。

▶ 私自身は、通常の場合の本探しは、思いがけない本との出会いや発見があるので、書店で探すのが好きであるが、早く手に入れたいだけならば、圧倒的にネット通販が有利である。

▶ このような体験があると、今後、ものを売る店は、お客さんに手間とコストをかけて、わざわざ店まで足を運んで商品を購入してもらうには、商品自体の大きな魅力だけでなく、店に居る間の付加価値づけや、店を含む周辺地域の魅力づくりなどを考えなくては対抗できないと思った次第である。 (Y.Y)

駅前からレンタサイクルで町内観光へ

熊取駅前住民サービスコーナー 駅下にぎわい館(熊取町)



熊取駅前住民サービスコーナー 駅下にぎわい館

JR阪和線熊取駅の真下に位置する「駅下にぎわい館」。開館当初は、住民票などの諸証明の発行や、図書館の本の受取・返却を行う駅前住民サービスコーナーとして開設しましたが、現在では、それらの機能に加えて、まちの最新情報やホットスポットなどの“旬”な情報を集めた「おいしい旬情報ブース」や、町内にある4つの大学や商工会のPRブース、住民活動団体や行政の掲示板なども設置され、“くまとの魅力”をお届けする情報発信の場であり、人々が集う憩いの場にもなっています。



観光レンタサイクル「メジチャリ」

また、平成25年10月からは、閉館していた土日及び祝日を観光案内所として開館し、さらに、平成26年7月からは、観光レンタサイクルも開始され、町のマスコットキャラクター「メジナちゃん」をモチーフにした「メジチャリ」の貸し出しを行っています。熊取町にお越しの際は、駅下にぎわい館で“旬”な情報を収集しながら、「メジチャリ」に乗って熊取観光(くまとりっふ)なんていかがでしょうか？

- 開館時間 平日：午前8時～午後8時 土日祝日：午前9時～午後5時
※土曜日の正午～午後5時と日曜日・祝日は観光案内所として開館しています。
- 休館日 年末年始(12月29日～1月3日)
- レンタサイクル貸出時間 平日：午前8時～午後4時(返却は午後5時まで)
土日祝日：午前9時～午後4時(返却は午後5時まで)
- レンタサイクル貸出料金 1日300円
- 問合せ 熊取駅前住民サービスコーナー 駅下にぎわい館
電話：072-451-2572
熊取町住民部自治振興課自治・協働推進グループ
電話：072-453-0391
熊取町企画部シティープロモーション推進課推進グループ
(観光案内所・観光レンタサイクル担当)
電話：072-452-6084