



KANSAI 空港レビュー



No.431
2014.10

CONTENTS

1 巻頭言

特区制度等の活用による関空と関西の成長に向けて
井上 博司

2 各界の動き

9 関西国際空港開港20周年 大阪国際空港開港75周年 記念シンポジウム

～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「関西国際空港、大阪国際空港の将来ビジョン」
安藤 圭一

26 プレスの目

外国人取材で考えた、関空・関西の将来
西村 宏治

28 航空交通研究会研究レポート

アジア地域における都市間競争 ①ー空港取扱量と国際航空旅客・貨物流動ー
松本 秀暢

32 データファイル

- ・運営概況について[平成26年8月](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成26年8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8月分)

【表紙写真】「ユナイテッド航空 B787」

ユナイテッド航空 UA34 便、サンフランシスコ行き B787 です。
ユナイテッド航空は KIX での B787 の定期便運航として 2 番目の航空会社になりました。これまでサンフランシスコ便は UA885/886 便として B747-400 や B777-200ER で長く運航しましたが、B787 への機材変更とともに UA35/34 便に変わりました。
機材変更直後の関空旅博では、ユナイテッド航空のブースでは B787 のコックピットや機首の実物大ほどの写真を展示し、航空機内にいるようなイメージをつくっていました。

撮影：柴崎 庄司

特区制度等の活用による 関空と関西の成長に向けて



大阪府会計管理者
新関西国際空港株式会社 非常勤監査役

井上 博司

先日、関西国際空港・大阪国際空港のコンセッションの実施方針が発表されました。平成28年の初めにも新たな運営事業者による運営が始まる予定で、民間の戦略的な経営により関空を大きく発展させていきたいと思えます。

我が国初の試みであるこのコンセッションを成功させ、関空を首都圏空港と並ぶ西の国際拠点空港としていくためには、民間事業者の知恵と工夫を存分に活かすための環境整備を図っていくことが重要であり、そのツールとして注目しているのが、特区制度の活用です。民間目線で、エアラインや貨物事業者、空港利用者の利便性の一層の向上等に向けた規制緩和や制度改善が図られていけば、他空港にはない関空の強みとなり、国際競争力の向上につながっていくものと考えています。

関空では、これまでも特区制度を積極的に活用し、関西の成長産業を空港の発展に活かしていくための取り組みが進められてきました。

まず、医薬品の分野では、全国の空港に先駆け医薬品専用定温庫を整備したほか、国際戦略総合特区による規制緩和を活用し、全国の空港で唯一、医薬品の輸入手続きの電子化を実現することにより、関空を利用する医薬品メーカー等の通関手続きに要する時間・費用等の大幅な縮減が可能となりました。これらの結果、近年、関空の医薬品取扱額は大幅に増加してきています。

エネルギーの分野でも、関空を「世界最大級の水素グリッドエアポート」にしていくという目標を定め、空港施設への水素エネルギーの積極導入

と、関西の水素関連産業の活性化とその海外展開までを視野に入れた「KIX 水素グリッドプロジェクト」が進められています。整備予定の水素ステーションが国際戦略総合特区の国税軽減認定を受けたことは事業者の後押しとなり、燃料電池フォークリフトの実用化や、水素関連のインフラ整備に係る規制緩和なども検討されているところです。

現在、国では、新たな特区制度「国家戦略特区」が本格的に始動し、この5月には、関西圏として、大阪府、兵庫県および京都府の全域が指定されました。関西が「健康・医療分野」や「都市再生・まちづくり分野」を中心に特区の規制緩和等を活用し、イノベーションを生み出し、日本の成長のエンジンとなることが期待されています。

関空においても、今後、この国家戦略特区の活用も視野に、医療機器や食といった分野についても新たな規制緩和等の検討を進められていると伺っています。

関空のこうした特区制度活用の取組みは、空港と地域との連携の一つの先進的なモデルとして全国的にも注目されています。これも共通の目標のもと、空港と地域がしっかりと手を携え、win-winの関係構築してきたからにほかなりません。

コンセッショナーにおかれても、引き続き空港と地域との関係をしっかりと構築し、地元自治体・経済界等の連携のもと、これまでの取り組みを更に発展させ、「アジアで一番ビジネスのしやすい空港」を実現し、関西の成長を力強く牽引していただくよう期待してやみません。

各界の動き

関西国際空港

●タイ・エアアジアX、バンコク線に就航

格安航空会社（LCC）のタイ・エアアジア X は 9 月 1 日、成田と関空発着でバンコク線の運航を開始した。成田線はデイリー、関空線は週 5 便で運航する。使用機材はエアバス A330 - 300 型機（377 席）。

●エアアジアXがバンコク線をデイリー運航に

9 月 1 日から関西～バンコク線に就航したタイ・エアアジア X は 9 月 3 日、2015 年 3 月 26 日から週 2 便増便し、1 日 1 往復のデイリー運航すると発表した。

●1・2期島を結ぶジョギング・ウォーキングコースを整備

新関西国際空港会社は 9 月 1 日、全長 6km の「KIX ジョギング・ウォーキングコース」を整備した。1 期島エアプラザを起終点に、2 期島の「KIX そらばーく」を往復するコース。小形風力発電を眺め、親水護岸緑地で海面を跳ねる魚や藻場を見ることができる。

●利用促進ツアーコンペ、優秀商品決まる

新関西国際空港会社は 9 月 3 日、関西空港利用促進 KIX ツアーコンペの審査結果を発表した。40 点の応募商品の中から、7 点を KIX 賞（事務局賞）に選んだ。今年度から新たに、韓国、グアム、台湾、中国、フィリピン、香港、マレーシアの各国政府観光局も 1 点ずつ選出した。

●開港20周年で成人式

開港 20 周年を迎えた関西空港で 9 月 4 日、国際線出発ロビーで関空の「成人式」が開催された。晴れ着姿の京都大学の女子大生ら 8 人が、出発客に和歌山名産の梅酒を振る舞った。安藤圭一新関西国際空港会社社長は「足元では海外からの利用客が過去最高で、成長トレンドの中で 20 年を迎えられてうれしい」と語った。



この 20 年間で関西空港の国際線便数は週約 340 便から 900 便超に増えた。しかし、その過程は「平坦ではなかった」（安藤社長）。発着回数を見ると、1998 年度に国内線の大幅減により初めてマイナスになって以来、2002 年度には SARS（重症急性呼吸器症候群）の発生で大きく落ち込み、2009 年度はリーマンショックで再びマイナス成長になった。2014 年に前年度比増になると、初めて 5 年連続の成長を達成することになる。

●免税エリアにロッテなど新店舗

関西空港国際線出国エリアに 9 月 4 日、ロッテの免税店やファッションブランド店など 5 店舗がオープンした。開港以来初めてとなる、第 1 ターミナル大規模改修の第 1 次開業で、2015 年 3 月末の完成を予定している。

●促進協、高速鉄道整備など要望

関西の政財界でつくる関西国際空港全体構想促進協議会の森詳介会長（関経連会長）や松井一郎大阪府知事らは9月4日、国土交通省や財務省を訪れ、大阪都心部と関空を短時間で結ぶ高速鉄道の整備など、関空の機能強化を求める要望書を提出した。

●日航ロス線、来年3月復活

日本航空は9月5日、関西～ロサンゼルス線を2015年3月に8年ぶりに再開すると発表した。これまで大型機などを使っており採算性が悪かった。今回は低燃費で座席数が少ないボーイング787型機を使い、ビジネス客などを取り込み効率の改善につなげる。

●開港20年で記念式典

関西空港の開港20周年と大阪空港の開港75周年を祝う記念式典が9月6日、ホテル日航関西空港で開かれ、国や地元自治体、経済界から関係者約460人が出席した。安藤新関西国際空港会社社長が「多くの皆さんの応援で20周年を迎えられた。今後も観光立国のトップランナーとして走っていききたい」とあいさつ。来賓の太田昭宏国土交通相も「関空は関西の成長のエンジン。国として今後も最大限支えていく」と述べた。

●泉州グルメフェスタ

泉州地域の魅力をPRする関西・泉州グルメフェスタが9月6日、関西空港南広場で開かれた。ご当地グルメを販売する17の店が並び、多くの家族連れらでにぎわった。関西空港開港20年を記念し、13市町でつくる泉州観光プロモーション推進協議会が主催。

●バンクーバー線、7年ぶり復活

エア・カナダは9月16日、2015年5月2日から関西～バンクーバー線を再開すると発表した。2008年10月に運休して以来、約7年ぶりの就航。週5便でボーイング767 - 300ER型機を使う。

●ベトジェットがチャーター便

新関西国際空港会社は9月16日、ベトナムのLCC、ベトジェット航空が関西空港から首都ハノイを経由し、カンボジアのシムリアップを結ぶチャーター便を12月30日に1往復運航させると発表した。機材はエアバスA320型機（180席）。ベトジェット航空の日本就航は初めて。チャーター運航を複数回実施し、この冬季からの定期便就航を目指す。

●チャイナエアライン、高雄線を増便

チャイナエアラインは9月18日、関西～高雄線を10月26日から週5便増便し、週12便運航すると発表した。ボーイング737 - 800（158席）を使用。

●8月の総旅客数、13年ぶり180万人超え

新関西国際空港会社が9月19日に発表した8月運営概況の速報値によると、関空の発着回数は国際線旅客便が前年同月比11%増の6,907回と、8月としては過去最高水準となり、11か月連続で前年を上回った。国内線旅客便も7%増の4,214回と5か月連続で前年実績を上回った。通過旅客を含む国際線と国内線の総旅客数は、前年同月比6%増の186万8,269人で、2年11か月連続で前年を上回った。8月の総旅客数としては、13年ぶりに180万人を超えた。

●「食」輸出強化へクアラルンプールで売り込み

新関西国際空港会社は9月19日～10月1日、関西・食・輸出推進事業協同組合と連携して前年度に引き続き、マレーシア・クアラルンプール伊勢丹KLCC店で第2回ALL関西フェスティバル in クアラルンプールを、日本料理店「勘八」で第2回関西フードフェアを開催した。

●ユナイテッド航空と米国乗継ぎキャンペーン

新関西国際空港会社は9月22日、ユナイテッド航空と共同で米国行きキャンペーンを実施すると発表した。特設ウェブサイト開設や関西空港内でのコックピットパネルの設置などで訴求する。

●社長、空港型免税店へ進出検討

安藤新関西国際空港会社社長は9月22日、関西空港調査会が主催した関西空港開港20周年シンポジウムで講演し、LCC専用の第4ターミナル建設の可能性に言及した。

●DHL、定温航空輸送拠点を開設

DHL ジャパンは9月25日、グループ会社のDHL グローバルフォワーディングが成田・関西空港にライフサイエンス業界向けステーションを設置し、定温航空輸送サービス「サーモネット」を日本で開始した、と発表した。成田・関西両空港に近い新施設は、合わせて4,000㎡の定温スペースを備え、ライフサイエンスやヘルスケアなどの顧客企業ニーズに対応する。

●免税店エリアに「ユニクロ」が進出

新関西国際空港会社は9月30日、第1旅客ターミナルビルの免税店エリアに2015年3月、ユニクロがオープンすると発表した。総面積は450㎡で、免税店エリアの店舗としては国内最大。さらに関空運営のVIPラウンジを、南北の出国エリアにそれぞれ新設する。東京五輪開催の2020年に向けて増加が見込まれる国際線利用の要人らに使うてもらう。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●おおさか環境賞の大賞受賞

大阪空港は9月1日、豊かな環境づくり大阪府民会議、大阪府が設けた、おおさか環境賞の大賞を受賞した。空港で発生した刈草を飼料化・肥料化した取り組みが高く評価された。

●改修計画発表、到着口を2階に集約

新関西国際空港会社は9月2日、大阪空港のターミナル改修計画「Speedy & Smart 都市型先進空港 ITM」を発表した。日本航空と全日本空輸で南北に分かれている到着口を中央に集約し、三菱航空機のリージョナルジェット機、MRJに対応したフィンガーを新設する。2015年春に着工、2016年秋に中央エリアが先行開業し、2020年春に全面開業する。投資額は200億円強。大規模改修は1969年の開港以来。

さらに各種交通機関から空港までのアクセス改善も実施、モノレール駅直結の高架の歩行者用通路を新設し、モノレール駅から2階の保安検査場へ階層の移動なく直行できるようにする。

●駐車場30分以内無料に

新関西国際空港会社は9月25日、大阪空港の駐車場料金を見直し、10月1日から30分以内の料金を無料にすると発表した。ターミナルビルに近い一般車の降車スペースの混雑緩和を図る。

＝ 成田国際空港 ＝

●国内線利用者からも施設使用料徴収へ

成田国際空港会社は、成田空港の国内線利用者から施設使用料を徴収する方針を固め、航空会社と協議していることが9月9日、わかった。日本航空や全日空は往復で利用した場合900円程度で調整中だが、LCCは低くなる見通し。

＝ 羽田空港 ＝

●「蒲蒲線」で渋谷と30分以内に

東急電鉄は9月5日、国土交通省で行われた委員会で同社の蒲田駅と京急電鉄の京急蒲田駅を結ぶ「蒲蒲線」について、東横線と多摩川線と乗り入れることで渋谷と羽田空港を30分以内で結ぶ構想を明らかにした両社は線路の幅が違うため、乗り換えが必要となる。

●国際線チャーター枠、15年3月末まで延長

国土交通省は羽田空港に設けている国際線のチャーター便向け発着枠を2015年3月末まで延長する。当初は10月下旬までの暫定措置だったが、定期便が割り振られている米国との航空交渉がまとまらず、就航先が決まらない状態が続いているためだ。

●深夜早朝帯、国際線旅客便の着陸料軽減

国土交通省は9月19日、羽田空港の深夜早朝時間帯（午後11時～午前6時）に新規就航または増便した国際線の旅客便について、3年間、着陸料を引き下げる措置を11月から導入すると発表した。

●国内初のトランジットホテル開業

羽田空港国際線ビルに隣接したホテル「ロイヤルパークホテル ザ 羽田」が9月30日、開業した。313室のうち17室は国際線の乗り継ぎ客が日本への入国手続きをせずに利用できるのが特徴。一般客の入り口は国際線ビルの出発階に直結し、トランジット区域の部屋には行けない仕組み。

●ビジネス機の出入国の手続きを短縮へ

国土交通省は9月30日、羽田空港の国際線ターミナルにビジネスジェットの利用客専用の出入国管理施設を設置し運用を始めた。一般客と分けることで、通常は10～30分かかる出入国手続きを3分程度に短縮する。

＝ その他空港 ＝

●仁川空港、日本出発の乗り換え客が急減

仁川国際空港会社によると、4～8月の日本出発の乗り換え客は22万322人から19万6,224人に10.9%減少した。羽田空港が3月に国際線の発着枠を1.5倍に増やし、欧州や東南アジア、米州路線を強化した影響だ。

●福岡空港滑走路増設、運営の民間委託が前提条件

福岡空港の運営の民間委託を議論する福岡空港運営検討協議会（会長・河部浩幸九電工相談役）が9月21日開かれ、国の担当者は滑走路増設を巡り「運営権の対価も財源として見込む必要がある」と述べ、国が担っている運営管理の民間委託が増設の前提条件との認識を示した。

航空

●HISとANAセールス、訪日客事業で新会社

エイチ・アイ・エス（HIS）と全日本空輸子会社の旅行会社、ANAセールスは9月1日、訪日外国人向けの旅行事業で提携したと発表した。11月に訪日旅行を企画する共同出資会社を設立し、2015年春からHISの海外店舗などで販売する。急増する訪日客を取り込み新たな収益の柱に育てる。

●スマホなど離着陸時の使用「機内モード」で解禁

旅客機の離着陸時に禁じられていた機内でのスマートフォンやタブレット端末などの電子機器の使用制限が、9月1日から緩和された。通信用電波を発生しない「機内モード」に切り替えれば、離着陸の際に電子機器も使えるようになった。ただし、通話やメールなどの通信は引き続き禁止。

●地方・アジア線運航受託、三菱商事など新会社検討

三菱商事や三菱重工業などは産学による次世代地域航空ネットワーク検討協議会を設立し、国産初のジェット機、MRJを使い、航空大手や地方空港を拠点にする地元企業から運航業務を受託する事業を検討する。燃費効率のいい最新鋭機を駆使して低運賃を実現する。アジアからの訪日需要を取り込み、地方空港の活性化を担う。

●全日空、ルフトハンザとの貨物輸送統合を発表

全日本空輸は9月3日、ルフトハンザ航空と日欧間の貨物輸送を一体運営すると発表した。運賃の共通化や運航スケジュール、営業などで連携し今冬から運航を始める。成田空港やデュッセルドルフなど主要空港の貨物用建物も統合する。航空大手が貨物事業を一体運営するのは世界で初めてとなる。

●英ヴァージン、成田便など廃止

英ヴァージン・アトランティック航空は9月3日、東京、ムンバイ、バンクーバー、ケープタウン便を廃止し、大西洋航路に注力する方針を明らかにした。2年にわたり赤字が続いており、49%を出資する米デルタ航空との提携を通じて主力の大西洋航路を強化し、業績改善を目指す。

●バニラ、香港、高雄線開設

ANAホールディングス傘下のLCC、バニラエアは9月10日、成田～香港線を11月2日に、成田～高雄線を2015年2月1日に開設すると発表した。香港線は週3便でスタートし、段階的に拡大し2月12日から1日2便とする。高雄線は1日1便。これにより、バニラエアのネットワークは国際線4都市、国内線3都市になる。

●787型機発煙、原因特定に至らず

運輸安全委員会は9月25日、2013年1月に発生した全日本空輸のボーイング787型機でバッテリーから煙が出たトラブルについて、発煙はバッテリー内のリチウムイオン電池が冬の低温などによりショートした可能性があるとして推定しながらも、ショートの根本的な原因は特定できなかったとする調査報告書を発表した。この調査を踏まえ、安全委は米国連邦航空局（FAA）に対し、メーカーへの指導など安全勧告を行った。

●背面飛行で急降下、操縦ミス

全日本空輸系のエア・ニッポン機が2011年9月、浜松市沖の太平洋上でほぼ背面飛行の状態になって急降下したトラブルで、運輸安全委員会は9月25日、副操縦士の操縦ミスが原因とする調査報告書を公表した。ミス防止の訓練体制が不十分だったとして、国と全日空に対し、異常姿勢からの回復訓練を行うよう勧告した。

●エア・ドゥ記録改ざん、国交省が厳重注意

国土交通省は9月26日、AIRDO（エア・ドゥ）が社内の管理システムの記録を改ざんし、旅客機の整備を先延ばししていたとして、厳重注意した。1～6月にすべきだったボーイング767型機と737型機の主翼の部品点検など4件の整備を、メーカーの定めた期限内にしていなかった。

●国交省、バングラデシュと成田の枠組み拡大で合意

国土交通省はバングラデシュ当局との航空協議で、成田空港の乗り入れ枠組み拡大とコードシェア枠組みの自由化について合意したと、9月26日に発表した。

●政策投資銀、航空機メーカーに1,000億円投融资へ

日本政策投資銀行は、国内の航空機メーカーに対し今後2年間で1,000億円の投資や融資を行う方針を明らかにした。世界の航空機市場の拡大に対応し、国内メーカーが競争力を高められるよう金融面で支援する。

関西

●USJ入場者、13年ぶり最高更新

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは9月1日、8月の入場者数が前年同月比6%増の133万人だったと発表した。開業した2001年8月の132万人を上回り、単月の入場者数として13年ぶりに過去最高を更新した。7月に映画「ハリリー・ポッター」をテーマとした新エリアが開業

し、関東や海外など関西圏以外からの客足が大きく伸びた。

●あべのハルカス、半年で2,220万人集客

近畿日本鉄道は9月1日、高さ日本一の超高層複合ビル、あべのハルカスの来館者数を発表した。全面開業から約半年間（3月7日～8月31日）に約2,220万人が訪れた。展望台やホテルが好調だったものの、子会社が運営する百貨店が計画を1割以上下回った。施設全体の来館者数は1日平均で約12万4,000人と目標より約6,000人少なかった。

●南海、日中の空港急行増発

南海電気鉄道は9月2日、南海本線と空港線のダイヤ改正を10月18日に実施すると発表した。関西空港方面や和歌山方面へのアクセスを改善する。特急「ラピート」のうち停車駅が多いラピートβについて、難波6時発と関西空港20時05分発以降の7本を速達タイプのラピートαに変更し、所要時間を最大4分短縮する。また、10～15時台の空港急行を1時間当たり2本から4本とし、所要時間も最大4分短縮の44分とする。

●空き部屋を宿泊施設として利用する条例否決

アパートの空き部屋などを活用した、外国人観光客向けの宿泊施設事業を可能にする大阪市の条例案が9月11日の市議会委員会で否決された。国家戦略特別区域法における旅館業法の特例を利用するものだったが、野党が衛生面や安全面で懸念があるとして反対した。

●泉南でアカウミガメ、139匹巣立つ

泉南市は9月16日、4年ぶりに関西空港対岸の海水浴場「タルイ・サザンビーチ」でアカウミガメが誕生したと発表した。140個の卵が孵化した。

●カジノ誘致へ鉄道延伸3案

大阪府と大阪市は9月18日、誘致を目指しているカジノを含む統合型リゾート（IR）についての立地準備会議を開き、候補地に決めた人工島・夢洲への交通の便を改善する鉄道整備案を示した。市営地下鉄中央線、JR桜島線、京阪中之島線を延伸する3案。

●3大都市圏の基準地価、2年連続上昇

国土交通省が9月18日発表した2014年7月1日時点の基準地価は三大都市圏（全用途）が前年比0.8%上がり、2年連続で上昇した。緩やかな景気回復を背景に住宅地が6年ぶりに上昇し、商業地も上昇率が拡大した。

●岬町、淡路島航路「1,000円が最適」

淡路島との航路復活を目指す岬町は9月22日、運賃を1,000円にすると約19万人の利用が見込め、採算が成り立つとする需要予測の調査結果を発表した。田代堯町長は「岬町ができて60周年にあたる来年にも、航路を復活させたい」と話し、船会社へ働き掛けるとしている。

●関西圏特区、教育・外国人活用など積み残し

政府は9月24日、特区に関する関西圏の区域会議を開き、医療分野の事業計画を決めた。規制緩和を活用し、iPS細胞を使った医療拠点などを整備する。ただ、実施する予定だった公立学校運営の民間委託や、家事支援での外国人の活用などの規制緩和は今後に持ち越しとなった。

●特区諮問会議、関西・福岡の特区計画を正式認定

政府は9月30日、国家戦略特区諮問会議（議長・安倍晋三首相）を開き、関西圏と福岡市の事業計画を認定することを決めた。関西圏では、病床規制の緩和を活用してiPS細胞を使った目の手術をする病院を2017年度にも神戸市に開く。大阪大や京都大の附属病院などでは混合診療も実施する。

●USJ、9月の入場者も過去最高

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは9月30日、9月の入場者数が前年同月比26%増の

135万人となり、2か月連続で月間の最高を更新したと発表した。7月15日に開業した人気映画「ハリー・ポッター」の新エリアや夜間のハロウィーンイベントが好評だった。

●なんばCITYにムスリム祈祷室

南海電鉄は9月30日、なんば駅に直結するショッピングセンター、なんばCITY本館地下1階にムスリム（イスラム教徒）向けの祈祷室を開設した。なんばCITY、なんばパークスの飲食7店では10月1日からポーク、アルコールフリーメニューの提供を開始し、サービス向上に努める。

●米国新総領事、直行便増便に期待

8月に着任した駐大阪・神戸のアレン・グリーンバーグ米国総領事が9月18日、記者会見し「関西には進取の気性があるという。日米間の経済協力こそが最重要」と強調し、関西空港との米国直航便の増便や先端医療技術の共同開発の促進などに期待を示した。

国

●内閣改造、国交相は留任

安倍晋三首相は9月3日、第2次政権になって初めての内閣改造を実施した。新設の地方創生相に石破茂前自民幹事長、同じく安保法制担当相には防衛相との兼務で江渡聡徳氏を起用。麻生太郎副総理兼財務・金融担当相、甘利明経済再生担当相、岸田文雄外相、太田昭宏国交省、菅官房長官らは留任とし、政権の骨格を維持する。女性閣僚は5人で過去最高に並んだ。

●国交副大臣に北川、西村両氏

安倍晋三首相は9月4日、第2次安倍改造内閣の副大臣・政務官を任命した。国土交通副大臣には北川イッセイ、西村明宏両氏が就任、政務官には上野賢一郎、大塚高司、青木一彦の3氏が起用された。

●訪日客の最長1年滞在、預金3,000万円以上対象に

政府は海外の富裕層が訪日旅行で長期滞在できる規制緩和案の詳細を固めた。現在は観光目的の滞在日数を90日までとしているが、60歳以上で夫婦合わせて預貯金を3,000万円以上持っていることなどを条件に、最長1年まで滞在を認める。訪日客に全国の観光地をまわってもらい、地方経済の活性化につなげる狙いがある。2015年4月から受け入れを始める予定だ。

●外国人客19か月連続プラス

日本政府観光局が9月17日発表した8月の訪日外国人客数（推計値）は、前年同月比22.4%増の110万9,600人で、19か月連続のプラスとなった。8月としてはこれまで過去最高だった昨年（90万6,379人）を上回った。円安や3月末の羽田空港の国際線発着枠の拡充、アジアから地方空港へのチャーター便の就航などが追い風となった。

●地方航空路線活性化プログラム、8路線採択

国土交通省は地方航空路線の維持に向けた取り組みに実証調査費を支援する地方航空路線活性化プログラムに応募のあった提案について、実証調査の対象となる8路線を決定したと9月19日、発表した。北海道エアシステムの釧路～丘珠線、全日空の羽田～オホーツク紋別線と羽田～能登線、フジドリームエアラインズの小牧～山形線と静岡～鹿児島線、日本航空の羽田～南紀白浜線、日本エアコミューターの但馬～伊丹線、天草エアラインの福岡～天草線。

KIX

関西国際空港
開港 20周年

ITM

大阪国際空港
開港 75周年

～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～

2014年9月22日(月) 午後1時30分～5時
スイスホテル南海大阪 8階 浪華の間

主 催

一般財団法人 関西空港調査会

後 援

国土交通省大阪航空局・公益社団法人 関西経済連合会・大阪商工会議所・新関西国際空港株式会社

2014年9月22日に関西国際空港開港20周年、大阪国際空港開港75周年記念シンポジウムを開催しました。約460人のご参加をいただき、会場は満席になりました。

開会にあたって主催者の関西空港調査会黒田勝彦理事長(神戸大学名誉教授)は「関空と伊丹は、かつてない成長と発展をしている。コンセッション(運営権の売却)を経て、東京オリンピック・パラリンピックの開催される2020年には神戸空港を含めた関西の3空港が更なる発展を遂げ、関西のゲートウェイに成長することを期待している」と述べた。

来賓の国土交通省の蒲生猛大阪航空局長は、「過去に伊丹空港の存廃問題に関わった経験をふまえて、予定されているコンセッションの成功を願っている」と述べられました。続いて、来賓の大阪商工会議所の佐藤茂雄会頭は、「関空は、来春からロサンゼルス線とバンクーバー線の再開が決まっているが、欧米路線の更なる拡充に向けて大商としても取り組んでいきたい」と述べられました。

新関西国際空港会社の安藤圭一社長の基調講演「関西国際空港、大阪国際空港の将来ビジョン」、その後のパネルディスカッションでは、パネリストとして、井上慎一氏(Peach Aviation 株式会社代表取締役CEO)、亘信二氏(南海電気鉄道株式会社代表取締役社長 関西経済連合会国土広域基盤委員会関空担当委員長)、加納國雄氏(大阪観光局長)、志村格氏(新関西国際空港株式会社社務取締役兼常務執行役員)、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)で行われました。

本誌10月号で、新関西国際空港会社の安藤圭一社長の基調講演「関西国際空港、大阪国際空港の将来ビジョン」基調講演の内容を掲載しました。パネルディスカッションの内容は11月号で掲載いたします。



基調講演

「関西国際空港、大阪国際空港の将来ビジョン」

講師 安藤 圭 一 氏

(新関西国際空港株式会社 代表取締役社長兼 CEO)

◆はじめに

ご紹介いただきました安藤でございます。今日はお忙しい中、大勢の方にお集まりいただきありがとうございます。先般、関空の 20 周年、伊丹の 75 周年の記念式典をおこないました。数々のご苦勞の中で、空港に携わってこられた方々に対する感謝の記念式典、すべての人々への感謝の式典でした。

伊丹の騒音問題とか高まる航空需要の拡大に対応するために関空が出来たわけです。どこに造るか色々な意見が出て、反対意見もある中で泉州沖に決まりました。伊丹は廃港という前提だったわけですが、今は伊丹も活用しようということになっています。その後、神戸市も神戸空港を造りました。現在 3 空港があるわけですが、関空に 2 本、伊丹に 2 本、神戸に 1 本と、計 5 本の滑走路が関西にあることは大きなポテンシャルになっていると思います。ロンドンやニューヨークなんかでは複数空港を持つことが当たり前なので、その意味では利便性の

高い伊丹空港があり、海上空港として関空と神戸があるということですから関西にとってこれほど素晴らしいインフラはないかなと改めて思います。

また、関空の 2 期島を造る時にはバブルが崩壊していたり、アメリカの同時多発テロがあったりして色々大変な時期でした。それ以降も失われた 20 年と言われた時期で、リーマン・ショックや東日本大震災や尖閣諸島問題など、常にリスクが伴ってなかなか浮上する機会がなかったのですが、ここへ来てようやく成長への足掛かりが出来始めている時期に、関空 20 周年と伊丹 75 周年を迎えたことは素晴らしいと思いました。当時関空に 2 本目の滑走路を造っていたいた方々の考えに対して敬服いたします。

2 本目の滑走路がなければ、LCC のピーチの関空拠点化も、フェデックスの関空貨物ハブ化もなかったわけです。これらはすべて 2 期島にあります。現在、LCC 専用の第 2 ターミナルに続いて第 3 ターミナルを造ろうとしています。2 期島と 2 本目の滑走路がなければこれだけの成長を吸収出来なかったわけで、海外に行っても、4,000 坪級の滑走路を 2 本持ち、24 時間運用が可能な関西空港は高い評価をいただいています。アジアの主要空港と十分戦えるだけの力を備えたインフラを持っているということなのです。素晴らしいことです。このインフラをさらに成長させていくことが出来るかどうか、今後の大きな課題になると考えています。

◆海外のインフラ投資家の目

コンセッションを控えて、先週までメルボルン、トロント、ロンドンを回って来ました。



30社50人以上に来てもらいました。彼らが、アジアのこと、日本のこと、関西の実情や関空と伊丹のことをよく知っておられることに驚きました。総じてポジティブな考えを持っておられます。アベノミクスに対する評価も高く、3本目の矢が成功するかどうか微妙な段階ですが、取りあえず長期のデフレから脱却し始めているという認識を持っていました。日本がようやく元気になり始めている、東京オリンピック・パラリンピックもある、さらにUSJにハリーマニアのアトラクションも出来て、今後の関空に注目しているという印象を受けました。海外の人々は、空港は長期的な成長産業と見ています。そして、アジアは最大のマーケットになるという認識を持っています。我々日本人が思っている以上に関空・伊丹のポテンシャルについて積極的に評価していただいています。それだけではなく、関空の沈下の問題とか新幹線やりニアとの競合の問題とかもよく理解していて、さらに伊丹の370回の発着枠のことも認識しています。

欧米の方々はコンセッションの経験が豊富で、LCCビジネスについても将来的にどうなるか彼らは分かるわけです。ようやく日本は一昨年からLCCがスタートしました。彼らはフルサービス・キャリア（FSC）との関係がどうなるか経験から分かっているのです。従って的確な質問が飛んで来ます。その意味で、コンセッションを海外国内とも理解していただいたうえで、成功させなければいけないと改めて思いました。

今日は、関空・伊丹の将来ビジョンについてお話をさせていただきたいと思います。最初にマクロの中長期の経営環境について、2つ目が中期経営改革の進捗状況についてです。3つ目が足もとの業績推移、4つ目が関空・伊丹のポテンシャルの再度の見直し、5つ目が長期展望です。5つの観点から説明します。

◆中長期の経営環境

まずマクロの中長期の経営環境について、世界の航空旅客の輸送量予測を見ますと、現在は

アメリカ・ヨーロッパが旅客の大半を占めていますが、2033年にはアジア・太平洋地域が圧倒的に大きなマーケットになっています。平均年率6.6%の伸びで、海外ではこのような認識があるのです。エアバス社やボーイング社は機材がどうなっていくのかを予測しています。2033年にはエアバス320がLCCを中心に伸びて行き、三菱のMRJも出て来るでしょう。また空飛ぶホテルと言われる豪華なエアバス380も伸びて行きます。

日本は航空自由化、オープンスカイ戦略を取っています。中国とは尖閣諸島問題が起こる前に協定が結ばれました。その後、鳴かず飛ばずでしたが今年になって動きが出て来ました。ミャンマーやフィリピン、タイといった国とも航空自由化を図っていますが成田、羽田は発着制限があったのでオープンスカイ戦略と言っても機能しませんでした。

羽田・成田の発着枠をオリンピック・パラリンピックまでに82万回に増やして、将来的には100万回にしようと、空港の容量を拡大する方向になっています。いままで、高い着陸料にもかかわらず、日本へ飛んで行きたい、東京へ飛んで行きたいという航空会社がいっぱいいたのですが、成田は時間制限があり、羽田は容量がないという理由で断っていました。成長を阻害していた要因になっていたのです。それではいけないと、観光立国を目指すということもあって、2020年には82万回にしようと、成田に3本目の滑走路を造る案が出ています。羽田に5本目の滑走路を造る案や、東京都内上空を飛ぶルート案も出ていますし、成田ー羽田間の高速鉄道アクセス計画も出ています。

このように、東京の一極集中がさらに進むような状況ですが、関西においては、巨額の債務に苦しんで来た関空と伊丹を統合し、コンセッションによって民間のノウハウを入れて発展させる大きな動きがあるわけです。

日本では、一昨年からピーチをはじめ日本のLCC会社が急成長しました。アメリカ・ヨーロッパから十数年遅れていましたが、ピーチの一人勝ちのような状況になっています。これに

については、ピーチが関空に拠点を置いたことが、一つの要因になっていると思います。ピーチは、時間制限のない関空でうまく立ち上がったのかなと思っています。24時間運用の空港で、首都圏よりもアジアに1時間以上近いという特性を活かしています。

ジェットスターとエアアジアは成田を拠点に、ジェットスター・ジャパン、エアアジア・ジャパンとして参入しましたが、エアアジア・ジャパンはうまく行かずANAが子会社化してバニラエアとして再出発しました。エアアジア・ジャパンは一度撤退しましたが、再上陸しようとしています。中国の春秋航空は、春秋航空日本として、成田を中心に国内路線に進出しました。LCCは低運賃で勝負しています。スカイマークはJAL、ANAより安い運賃だったのですがLCCよりは高いということで苦戦しておられます。

アベノミクスでデフレを脱却して日本は元気が出て来ました。金融・財政政策に加えて第3の矢の成長戦略の1つとして観光立国を目指そうと、去年は様々な取組みを行い、1,036万人の訪日外国人を記録しました。今年度

は1,200万人になると予測されています。東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年までには2,000万人にし、その後10年かけて3,000万人にしたいという考えです。ようやく観光立国の戦略が出来たわけです。内外の環境を含めて追い風になっています。

◆中期経営改革の進捗状況

～カスタマーズ・アイ（顧客目線）～

新関空会社は空港経営改革を推進しているところです。そこで、中期経営計画の進捗状況について少しお話します。2012年に策定したものです。当社は毎年、国から補給金を措置されていたのですが、これからは補給金を受けずに自立した経営をしようという計画で、来年度はようやく補給金を貰わなくて行ける形になりました。それと同時に事業価値をどんどん上げていかねばならない。そしてステップ3として、コンセッションにより完全民間運営化を図ろうという考え方になっています。

特に大事なのは事業価値の拡大で、カスタマーズ・アイ（顧客目線）で、と書いています。

新関空会社の経営計画(2012年策定)



目指す空港像 「ワンエアポート」で、世界に開かれた、アジアのリーディングエアポート

基本コンセプト 「空を変える。日本が変わる。」 空港のビジネスモデルの変革

3つのキーワード

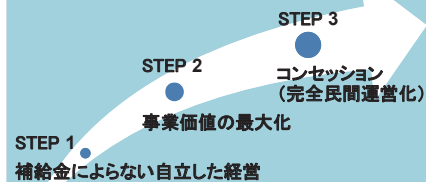
「安全・安心を大前提として、」

「カスタマーズアイ」顧客目線で、

「シナジー」両空港の価値を最大化し、

「クリエイティブ」新たな課題に果敢に挑戦。

3つのステップ



空港を利用される利用者の方の目線になることは当然のことですが、我々はエアラインや、ターミナルに入っているテナントもお客様として捉え、彼らの目線に立つことも忘れてはいけません。顧客目線に立ち、着陸料を安くして、エアラインに路線をたくさん張ってもらってネットワークを拡充し、多くのお客様が利用し易くする。お客様が増えればテナントの物販店や飲食店等の非航空系部門の収益が上がります。それを原資にしてさらに着陸料の引き下げを行う。このような好循環を生み出すことが必要で、そのために国際線の着陸料を5%引き下げました。また、新たな路線を張ってくれたエアラインに対して着陸料を初年度80%引き、2年目は50%引き、3年目は30%引きというディスカウントをしています。

国も、80%、50%、30%のインセンティブ制度を地方空港の活性化のために導入することを決定しています。成田は着陸料を5%下げましたし、報道によると、羽田は夜間の着陸料のディスカウントを行うそうです。ようやく良い回転になり始めているのかなと思います。

～LCCへの対応～

LCCへの対応では、将来の成長を見込んで第3ターミナルを新たに造ります。第2ターミナルは2012年10月に完成し、すでにLCCのピーチが拠点として利用しています。LCCビジネスにマッチしたターミナルになっているということです。

第2ターミナルの隣に第3ターミナルを建設中で、国際線専用になる予定です。第2ターミナルの利用客は年間400万人、第3ターミナルも400万人で計800万人ですが、ほとんどピーチで埋まるのです。従って第4ターミナルを造らざるを得ないということになってくると思います。実際にジェットスター・ジャパンが関空を第2拠点にしましたし、中国の春秋航空も使いたいと言っています。

また第1ターミナルビルのリノベーションも同時に行っています。案内表示板の改定やトイレ、ベビールームのリニューアルを行っています。免税店の拡充を進め、ロッテ免税店がオープンしました。来年3月末には4階エリアに新しいブランド店を引っ張って来る予定です。喜んでもらえる店が並ぶと思います。

LCCターミナル – 新たな試み



・日本初の本格的LCCターミナルをオープン

第2ターミナルビル：2012年10月供用開始

- ・ 延床面積：約3万㎡（一部2階建）
- ・ 処理能力：旅客数 年間400万人
- ・ 9スポット
- ・ 搭乗橋なし/自走式



ローコストエアポート
オブザイヤー(2013)



- ・ 拠点LCC専用 (Peach)
- ・ 9スポットは既に埋まっており、1日36便運航
(国際線：10, 国内：26)



第3ターミナルビルの整備



LCC に対するニーズは益々高まり、関西空港でも近い将来、T2 の処理能力には限界が生じると予測されることから、今後の拠点 LCC の成長を可能とし、成長著しいアジアの需要を取り込んでいけるよう、T3 の整備を決定



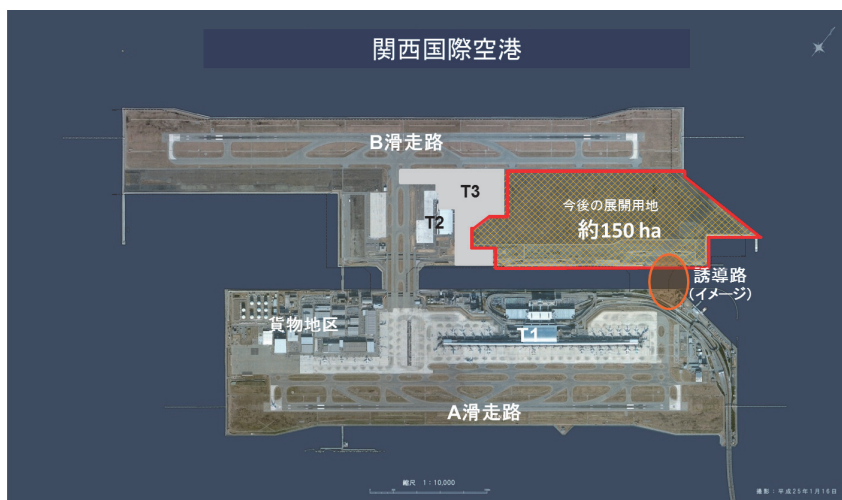
第3ターミナルビル:

- 2016年下期供用開始予定
- 延床面積 約3.3万㎡ (平屋建[一部2階建])
- T2は、国内線用に改修し、T3は、国際線に利用
- 6スポット(小型機であれば11機まで対応可能)

第4ターミナルや更なる展開



- 第3ターミナルは、第4ターミナルなど次への展開を考慮して計画、実施中



～貨物ハブへの取り組み～

貨物ハブへの取り組みとしては4月からフェデックスの北太平洋地区のハブが稼働し始めました。仁川空港との競合の中で地元、経済界、自治体等色々応援していただいたお陰でスタートしたのです。フェデックスの方にどうして関

空を選んだのか聞きました。答えは膨大な敷地を残していて拡張余地が沢山あるからだということでした。ポテンシャルを良く見ておられると思いました。他にも、KIX Medicaとして医薬品のための定温倉庫を造り、日本では一番先行した形になっています。

貨物ハブへの取り組み

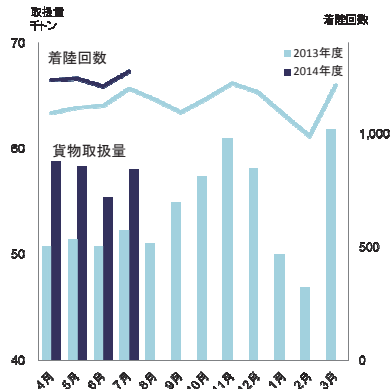


- FedEx社北太平洋地区ハブへ向けた貨物施設の整備
- 更なるエアライン・フォワーダーへの拠点誘致

新たな貨物ターミナルが2期島の誘導路を挟んだ第2ターミナルの反対側に建設された



貨物機の着陸回数推移と貨物取扱量



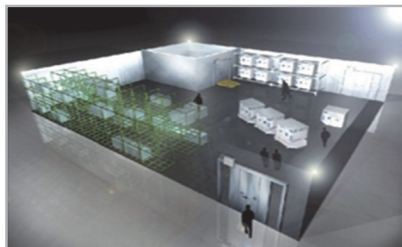
New Kansai International Airport Company, Ltd.

4

KIX Medica



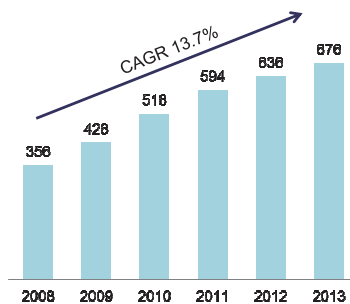
徹底した温度管理が可能な日本の空港初の医薬品専用共同定温庫であるKIX Medicaが2010年9月に運用開始。安心・安心でスピーディな医薬品の管理を可能にした



施設概要

- 最大取扱量：約1,200t/月
- 管理温度帯：20℃・約650㎡ 5℃・約100㎡
- 定温コンテナ用の保冷ドレーの導入

関西空港における医薬品の輸入額(十億円)



New Kansai International Airport Company, Ltd.

5

～環境対策～

環境対策としては、再生可能エネルギーの促進を図っており、環境先進空港としてメガソーラー、風力発電がスタートしています。その他

にも、水素エネルギーを利用して、将来的には空港内のすべての自動車、フォークリフト等の燃料をすべて水素に変えることも目指しています。

関西空港における環境への取り組み



・クリーンエネルギー、再生可能エネルギーの利用促進



New Kansai International Airport Company, Ltd.

7

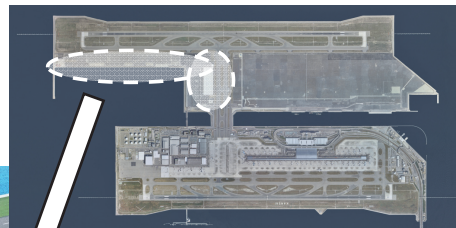
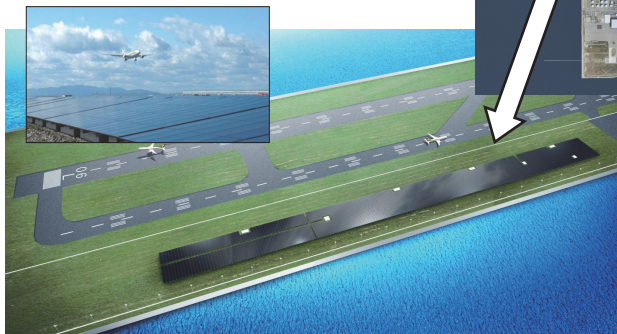
KIXメガソーラー事業の展開



- ・ 関空の2期島にアジアの空港で最大級となる太陽光発電施設(メガソーラー)を設置
- ・ 2014年2月より運用を開始

設置場所と規模

- ・ 日滑走路横の土地と貨物上屋、合計約12万㎡の広さに、計72,000枚の太陽光パネルを設置。



年間 1,200万kWhの
発電量を想定

New Kansai International Airport Company, Ltd.

8

～大阪国際空港～

伊丹についてはターミナルビルの改修を行います。2020年の東京オリンピック・パラリンピックに間に合うように造り直します。快適な、ビジネス特化型の素晴らしい空港になると思います。

また低騒音ジェット機への転換も行っています。伊丹は370回の発着枠がありました。ジェット機が200回、プロペラ機が170回に制限されていたのです。現在は機材の性能が向

上して騒音が小さくなっていますので現在は段階的にジェット機を飛ばせるようにしようとしています。

長距離便についても北海道等の路線を段階的に緩和を試みています。ようやく伊丹が浮上して来ています。元々伊丹は色々議論がありましたが、今は関空と伊丹が一緒の会社になっていますから関空を棄損しない範囲で伊丹の活性化を図るということでやっています。

大阪国際空港ターミナル改修事業



安全性の向上を図り、お客様にとって利便性・快適性の高い都市型先進空港へ生まれ変わるため、ターミナルビル等の改修を実施

改修のポイント

- ・ 到着口を中央に集約
- ・ 魅力的な店舗展開
- ・ 耐震性の強化





イメージ図：中央到着ロビー

完成イメージ

New Kansai International Airport Company, Ltd.17

～関空の国際線便数～

このような取組みの結果、関空の国際線便数は週919便と1994年の開港以来、最高を記録しています。もちろんLCCの伸びもありますが、FSCも両方とも伸ばしています。今回就航を発表したJALのロサンゼルス線、エアカナダのバンクーバー線もFSCです。

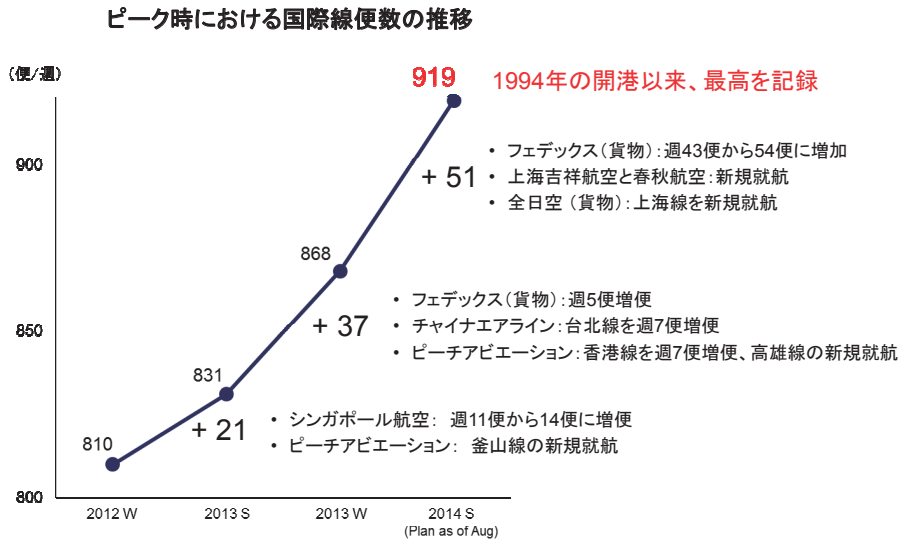
関空へ海外から来られる訪日外国人はここ数年、2倍～4倍に拡大しています。年間500万人を超えて年々更新して史上最高です。伸びの大きいのはインドネシア、タイ、ベトナム、フィリピンが来てマレーシア、中国と続きます。中

国は尖閣諸島問題以降しんどかったのですが、ようやく戻ってきています。日中首脳会談をやるという流れもあり、良い方向になることを期待しています。LCCについて国際線に占める割合を25%にするという目標を掲げていました。今はもう22%です。海外のLCCがたくさん来てくれて、12月にチャーター便が就航するベトナムのベト・ジェットを含めると12社が就航しており、さらに増える方向にあります。よく言われるのはLCCに偏っていいのかという疑問ですけど、基本的にLCCとFSCは両方とも伸びていましてWin-Winの関係なので

す。LCC は日本でまだ初期段階なので、まずLCCが出来たことによってマーケットが拡大しました。FSCのシェアを取らないでどちらも

成長して全体のパイが拡大したことが分かります。今後続くかどうかは不透明ですが、LCCが需要を開拓していることは間違いありません。

国際線便数 一過去最高を記録！



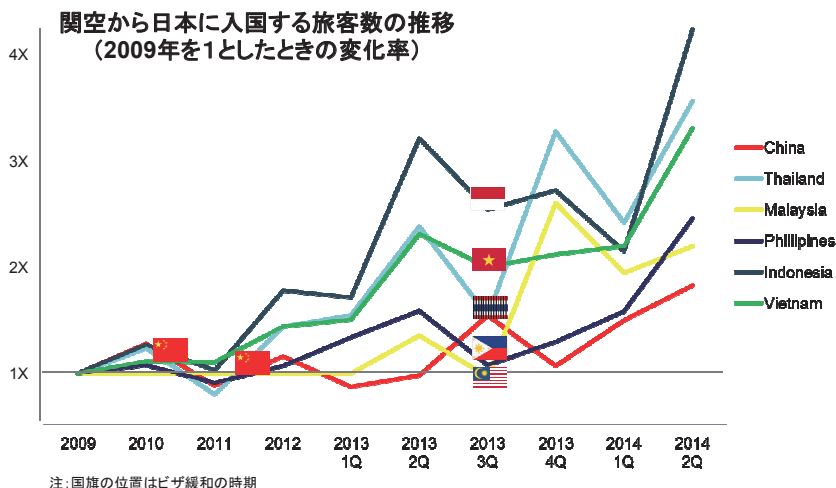
New Kansai International Airport Company, Ltd.

2

政府の支援による外国人旅客の誘致



日本のビザの緩和により、インバウンド旅客が増加



New Kansai International Airport Company, Ltd.

14

◆足もとの業績推移

業績推移について、第1ターミナルビルのリノベーションや伊丹のターミナルビル改修等かなり先行投資を行っているわけですが、新会社のEBITDA（減価償却金利前利益）は7.2%の伸びになりました。経営統合や大阪国際空港ターミナル（株）の一体化など、前提が変わっているという要因を除けば、実際は2.2%ぐらいの成長です。日本のGDP成長率が1.7%ですから、それを上回る成長を遂げているのかなと考えています。

足もとの業績について、成田、中部と関空との比較を見ていただきます。営業利益で350億円を計上してまして、伊丹を含めての合算ながら成田を超える水準に来ています。利益率

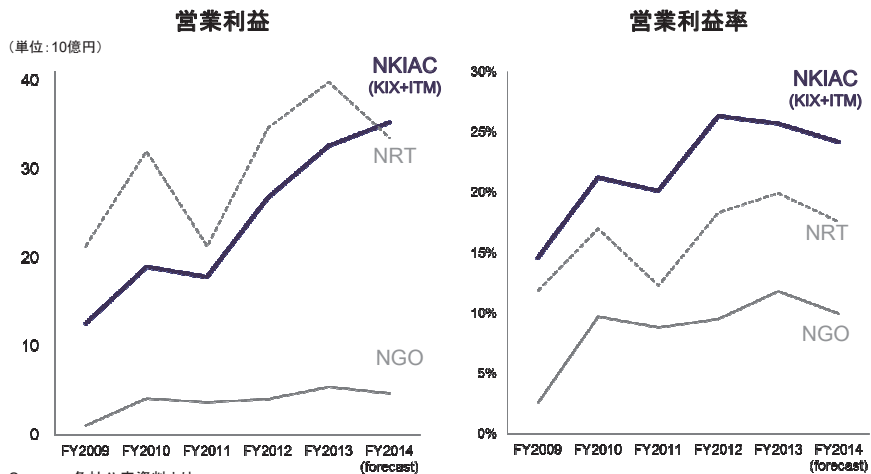
は高く収益の上がる空港なのです。ただ借金が多いから当期純利益はしんどいのですが、営業利益で言えば利益率の高い空港で、海外から結構評価されています。

今後の見通しについて、商業部門はかなり投資していますが、収益は来年度以降になります。着陸料については初年度80%のディスカウントをしているのでたくさんのエアラインが飛んで来ても20%の利益しかありません。しかし来年度以降は50%になるので約20億円ほどの増益要因になります。3年後の2017年は740億円の営業利益が見込まれます。現在は680億円ですからうまく成長軌道に乗り始めているのかなと思っています。

国内3空港会社(成田、中部、新関空)の比較



- 中期経営計画を進めた結果、営業利益の着実な増加
- 2014年度においては、成田空港会社を上回る見通しを発表



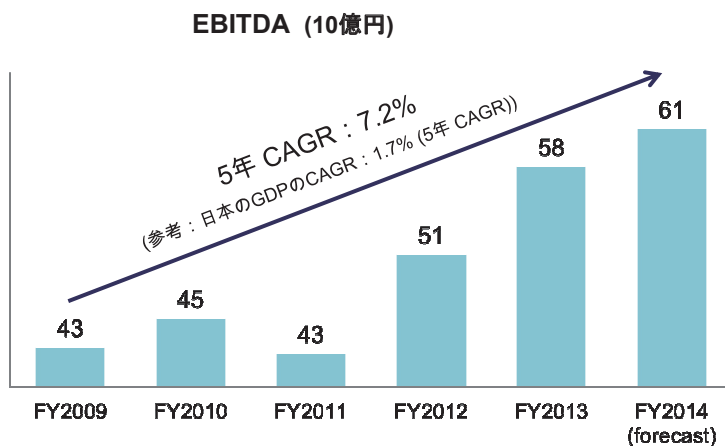
New Kansai International Airport Company, Ltd.

10

EBITDAの推移



NKIACのEBITDA は日本のGDPの成長率を上回る、大きな伸びを見せている



New Kansai International Airport Company, Ltd.

11

◆関空、伊丹のポテンシャル

次に関空、伊丹のポテンシャルについてお話します。ご存じのように首都圏空港よりもアジアに1時間近いという優位性があります。そして成田、羽田は容量を拡大するにしても東京オリンピック・パラリンピック頃になってしまうので、関空が24時間飛べるということは大

きなメリットになると思います。

～関空のポテンシャル～

関空は最大発着可能回数が23万回です。現在13.3万回ですから1.5倍の余力を残しています。世界でこんなに余力を残している空港はありません。これが海外の評価を高める要因になるわけです。

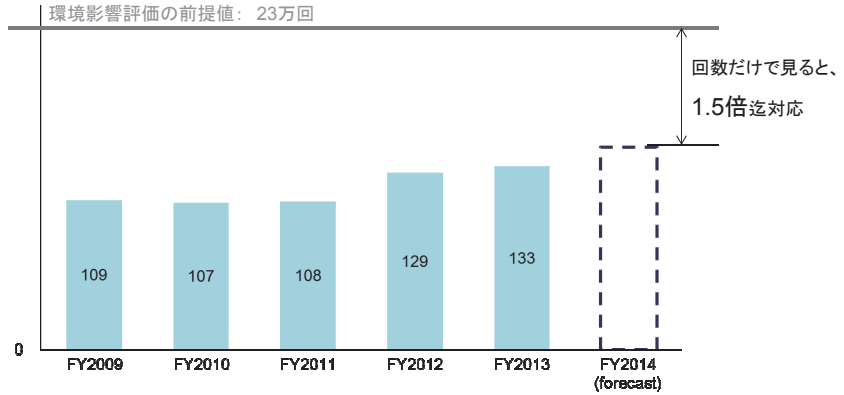


増便に対する十分な拡張余地



年間離発着回数の推移

(千回)



第1ターミナルビルの改装



過去数年間で商業施設の改装や改修、案内サインやトイレのリニューアルを実施



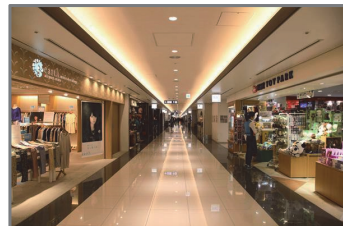
トイレのリニューアル



出国エリアの商業施設の改装



案内サインの更新



一般エリアの商業施設の改装

第1ターミナルビルのリノベーション(免税店エリアの拡張)



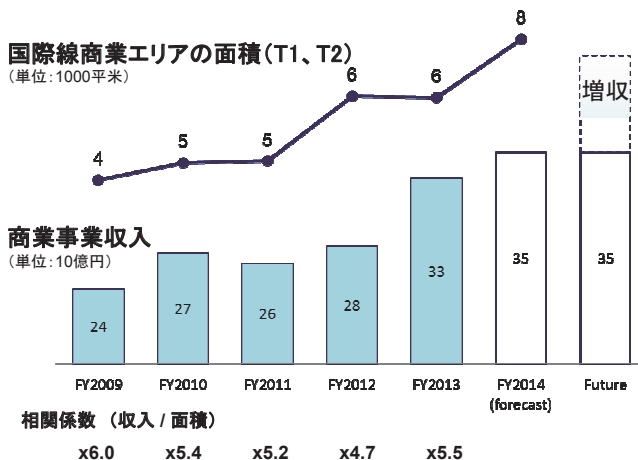
アジアからの旅客の高まる購買力を取り込むため、現在商業施設のリノベーションや拡張、改修を実施している。第1ターミナルビル内やAGTのエリアには商業エリアとして利用できる場所がまだあり、拡張の余地も残っている



関西国際空港における商業事業の拡大



今年度、実施中の第1ターミナルのリノベーションにより商業施設は拡大し、さらなる収入の増加に貢献



～市中免税店について～

次に市中免税店について説明します。空港内から離れた都市部に空港型免税店を設置して利用客の便宜を図る試みです。世界では当然のようにありますが、日本ではようやく成田が三越デパートとタイアップして市中免税店を開設する方向になっています。空港型免税店は消費税だけでなく関税も免除されます。それを市中に展開しようというわけで、日本では沖縄にあるだけです。便利で安く買えますが、買った品物は空港でしか受け取れません。それを成田がや

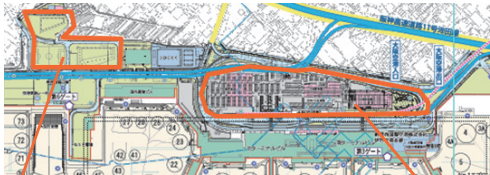
ろうとしています。

～伊丹のポテンシャル～


伊丹については、周辺にかなりの空港所有の遊休地があります。職員の元官舎地とかが5.4畝あり、駐車場になっているところが6.2畝あります。この土地については新しい投資家が活用方法を判断できるようにします。すでに色々なアイデアが寄せられていて、排水管をどうするか等、具体的な議論を展開しています。

大阪国際空港における空港用地の有効活用 ITM

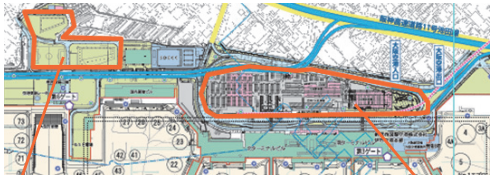
低利用又は遊休地となっている空港用地について、有効活用を推進することによって、地域における賑わいや雇用を創出するとともに、新たな施設(例えば、物流関連施設やマルチ商業施設と駐車場)の立地による収益力の向上が可能




北貨物地区



➤ **北貨物地区の利活用**



駐車場用地



➤ **駐車場用地の高度利用化**

New Kansai International Airport Company, Ltd. 16

◆長期展望

このように2つの空港のポテンシャルは大きいのですが、関西のポテンシャルも大きいのです。日本の国宝の6割が、重要文化財の5割が関西に集まっています。USJもありますし、2021年にワールド・マスターズ・ゲームズの関西開催が決まっています。

世界の旅客数の将来予想を見てみましょう。これはアラップ社(Arup)という会社のデータです。アラップ社は関空の設立当初から参画していただいている、世界的に有名な技術アドバイザーです。我々は過去の客観的な20年の

データをすべて出して、そのデータを基に彼らに予測を立ててもらいました。伊丹との合算で現在、旅客数は3,222万人ですけどコンセッションの目標である2059年になると旅客数は6,000万人になるというのです。年率で1.3%伸びて行くという見通しをしています。エアバス社も同じような強気の予測をしています。ACI(国際空港協議会)は世界の空港が加盟している団体で、サービス水準などもチェックする権威ある組織ですけど、その予測も今の2倍ぐらい、6,000万人にはなっているであろうという見通しです。

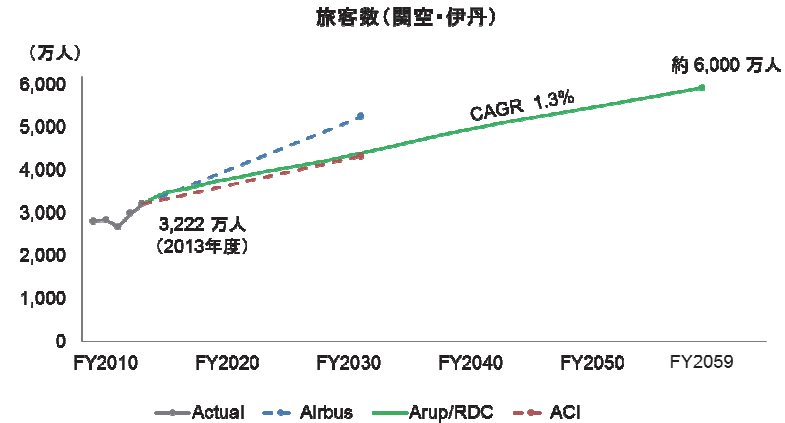
色々な見方があるので分かりませんが、その旅客予想数をベースにアラップ社が収益予測をしています。現在、EBITDA が 700 億円ほど

あるのですが、2059 年には 2.5 倍強の 1,800 億円ぐらいになるという数字を出しています。海外で空港は成長産業と認識されています。

旅客数の将来予測



複数の機関や専門家が旅客数は長期安定的に伸長するものと予測



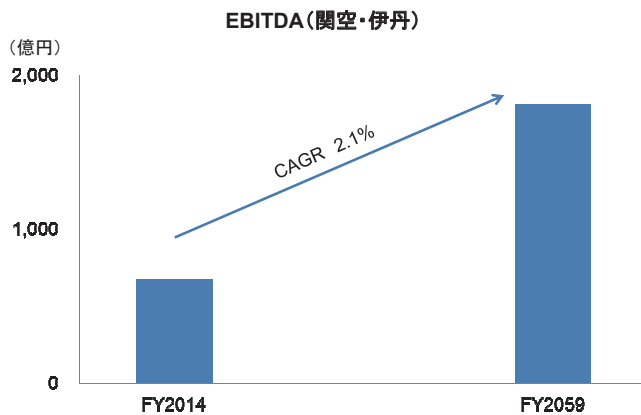
New Kansai International Airport Company, Ltd.

21

EBITDAの将来予測



航空・空港業界の著名な技術コンサルタントであるArup社・RDC社の予測では、45年間でEBITDAが約3倍まで成長



New Kansai International Airport Company, Ltd.

22

空港をしっかり拡張することが国にとっても大事な戦略的インフラと認識しています。特にアジアで凄い成長があると冒頭で説明しましたが、アジアの中間層がどんどん拡大します。人口の分母が大きいのです。2009年にアジアの中間層は5億人でしたが、2020年には3倍の17億人になります。2030年には32億人になり、所得がどんどん豊かになります。一方でLCCの普及や、燃費性能が改善されたB787の登場もあり、それにうまくマッチして航空マーケットが一気に拡大しています。

◆コンセッションに向けて

コンセッションにより45年間で2兆2,000億円を支払ってくださいと報道されています。年間約490億円の固定収入があるということで、結構儲かると思われるかもしれませんが、将来的に何が起こるか分かりません。2兆2,000億円は高いという意見もありますが、関空・伊丹が持っているポテンシャル、さらに日本や関西のポテンシャルを考えるとそれだけの価値があると思っています。結果として今抱えている1兆2,000億円の負債を返すことが可能になるということです。

コンセッションをしっかりやるのは我々の使命、ミッションです。日本が抱えている高速道路や上下水道などの公共インフラを維持管理するためにはお金がかかります。先進国の共通の

悩みで、キャッシュ・フローが生まれるような公共事業を民間に委託して活性化出来るのではないかという考え方になっています。

そのトップバッターとして関空・伊丹が初めてコンセッションを行います。仙台では村井知事が一生懸命になって仙台空港のコンセッションをやらうとしています。東日本大震災復興のシンボルと位置付けています。これらがうまく行かないと今後のPPP（官民パートナーシップ）、PFI（民間資本主導）も成功しないと思っています。国も同じように考えていまして関空・伊丹は新しいビジネスモデルを示す重要なプロジェクトなのです。税制面の優遇措置を図っていただきましたし、色々説明する機会を与えてもらえました。我々のスローガンは「空を変える、日本が変わる」です。

関空・伊丹の活性化を図ることで関西全体の航空需要を拡大し、グランフロントのナレッジ・キャピタルとかあべのハルカスとかUSJのハリウッドとかIR（統合型リゾート）とか、あるいは国家戦略特区等で関西は立ち上がろうとしています。東京一極集中のリスクも認識しています。地方創生が言われ、地方のトップである関西が再生強化して後に続く地方を引っ張りたいと考えています。今後もご支援とご理解を賜りたいと、私からの説明を終わります。本日はありがとうございました。



外国人取材で考えた、関空・関西の将来

朝日新聞大阪本社 経済部 西村 宏治

関西国際空港のいまを、どう伝えるか。そう考えたとき、やはり目が行くのは外国人旅客数の伸びだろう。8月は前年比34%増。30カ月連続で前年を上回り、8月としては過去最高、単月としては歴代2番目の多さだった。

そこでこの夏、関空などで外国人の声を集めてみた（取材は英語。中国、韓国語ができれば、もっと違う話があったと思うが）。そこで感じたことを少し、まとめてみたい。

まずは日本人の間では、あまり評判の良くない関空アクセス。だが、この取材では「遠い」という外国人には1人も出会わなかった。

中国・海南省から新婚旅行に来ていた許林さん（28）は、なんば駅から関空へ。「たった45分。便利です」。ほかにも「米国なら、空港へは車で40～50分が当たり前」（米国・女性）、「ロンドンのガトウィック空港なんて、もっと不便」（オランダ・男性）、「欧州の感覚だと、これぐらいが普通」（ポーランド・男性）といった声ばかりだった。

「不便」（インドネシア・女性）という声もあるにはあったが、これは遠いというよりも、英語が苦手だと駅の看板や放送が分かりにくくて乗り換えが難しい、という話だった。

こうした声は、大阪観光局が関空で行っている「外国人動向調査」の結果と整合的だ。昨年4～7月の調査では、空港アクセスが「難しい」と答えた人は1.3%しかいなかったという。

この事実は、よく知られているのかもしれない。ならば関空アクセス改善の議論にも、もっと生かされていいのではないだろうか。

つまり、こういうことだ。確かにアクセスが良くなれば空港の魅力は上がる。ただ、今でも

外国人にさほど不満がないなら、それで、どれほど利用が増えるのだろうか。国内の旅行者やビジネス客が、大きく増えるだろうか。

私は先日、出張の際に関空→成田と飛び、羽田→神戸と帰ってみた。が、どうにも時間が惜しい。常識的には新幹線か、大阪（伊丹）空港便を使うだろう。やはり伊丹は便利なのだ。

結局、国内のビジネス利用の場合は、関空は常に伊丹と比較される運命にある。関空アクセスが便利になるに越したことはないが、限られた予算と時間の中で利用客を増やすには、むしろ伊丹の利便性向上に先にお金を使うべきだという考え方だって、あり得るだろう。

関西の活性化を考えるのなら、やはりもう一度（あるいは何度でも）、神戸を含めた3空港をどう使うのかという議論が必要になる。改めてそう、思った。

道頓堀などでは「成田 IN / OUT」という人も多かった。豪州メルボルンから一家4人で来たシェイン・デブニーさん（46）の訪問先は東京、京都、大阪、広島。これなら関空 INでも良さそうだが、「直行便がないので…」。

ただ、路線だけの問題とも言えない。東京人気が高いからだ。デブニーさん一家の場合は、子どもたちの希望で秋葉原が外せなかった（ちなみに大阪では、同じ理由で日本橋オタロードとUSJが外せなかった、という）。

日本を何度も訪れている旅行者でも、「やっぱり東京は外せない。関西に行くなら新幹線で行く」（タイ・女性）という声は少なくない。

旅行代理店勤務のインドネシア人女性も、「関西に縁がないと、東京中心の旅行が多い。なにより東京は有名。ガイド本が『まずは東京』と

書く影響も大きい」と教えてくれた。

JTB 総合研究所が昨年、過去3年以内に日本を訪れた韓国・台湾人を対象に実施したネット調査によると、「次に行ってみたい場所」は韓国人で1位が東京(15.1%)、2位は大阪(12.3%)、3位が北海道(11.8%)の順。台湾人では北海道(33.3%)がトップで、東京(19.5%)、京都(13.5%)、大阪(7.1%)と続いている(「韓国、台湾からの訪日旅行(インバウンド)に関する調査」)。

でも、その東京を訪れるにしても、例えば東京→富士山→関西という「ゴールドルート」を、関空 IN / OUT で東京に足を伸ばすルートにはできないだろうか。

面白かったのは、インド・ジャールカンド州から訪れた K.P. チダムバラムさん(52)の話。岩手県北上市で開かれたアジアマスタース陸上に出るのに、「安いから」と関空 IN / OUT だった。国内移動は、JR ジャパンレールパス。新幹線が乗り放題で東京や京都などにも寄れ、「ずいぶん助かった」と喜んでた。

さすがに、これはちょっと珍しい例だとは思う。でも、時間、コスト、観光体験などのバランスを見直せば、私たちが見落としている魅力的な関空 IN / OUT ルートがあるのかもしれない、と考えさせられた。

取材が夏休みだったこともあり、関空では留学生もよく見かけた。大阪の学生もいたが、遠方の学生も多い。インドネシアから鹿児島大に留学しているユドさん(30)は「夏休みなので、妻と中東に旅に出る途中です」と言った。

そこで思ったのは、関空の活性化を考えるなら関西にとどまらず、西日本全体の留学生に目配りしてもいいのではないかと、ということだ。

旅行者と違って、留学生らは国内での居どころが決まっている。西日本と海外を行き来するのに、わざわざ東京に「寄り道」することは少ないだろう。やはり関空利用が多いと思う。

それなら、大阪には寄ってもらえるのではないかと。実際、インドネシアから関空に着き、琉球大に向かう予定だったクスマさん(24)は「今

回は地理に慣れていないから行かないが、本当は大阪の街に寄りたい」と話していた。

もう一つ感じたのは、留学生をめぐる VFR (Visiting Friends and Relatives) 需要を、うまく関西に取り込めればいいな、ということだ。

関空のように格安航空会社(LCC)の就航が増えれば、アジアから日本に家族や友人を訪ねるハードルはどんどん下がる。私の友人の台湾人女性は「LCCのおかげで3~5日間の短い旅ができ、日台で友達の行き来もある。LCCのセール時期を狙うけどね」と言った。

中国からの VFR 旅行者が多い豪州では、移民が旅行者の傾向に大きな影響を与えているという研究結果もある。今のところ、日本で移民の議論が進む見通しはないが、留学生の家族や友人が、たくさん観光に来やすくなるような取り組みならば、今からでもできるのではないだろうか。

先に引用した観光局の調査では、大阪に「また来たい」人は96.2%で、「友達に推薦する」人は94.8%。リップサービスかなとも思ったが、現場で取材をしてみても評価は高いと感じた(これほどかは分からないが)。

東京をはじめライバルは多いので、評価が高いからといって観光客が増えるとは限らない。それでも、ポテンシャルが高いのは間違いない。問われるのは、それを花開かせる知恵と工夫、そして関係者間の協力態勢だろう。

うまくいけば、2020年の東京五輪の時にだって「日本に行くなら関西ベースがアタリマエ」なんてことになっているかもしれない。ちょっと、いや、かなり、楽しみである。



アジア地域における都市間競争 ①

—空港取扱量と国際航空旅客・貨物流動—



神戸大学大学院海事科学研究科

松本 秀暢

(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

アジア地域では、国際航空輸送ハブを巡って、国境を越えた都市間競争が起き、各国政府は新空港の建設や既存空港の拡張を推進している。今回から3回にわたる研究レポートでは、空港間競争が繰り広げられている東アジア／東南アジア地域を分析対象として取り上げる。そして、これら地域の主要都市について、国際航空旅客・貨物流動の観点からみた拠点性を評価する。

本稿では、まず、東アジア／東南アジア地域における主要空港の取扱量および都市間国際航空旅客・貨物流動を把握する。

2. 東／東南アジア地域における主要都市と空港



図-1 分析対象地域と都市（空港）

図-1は、本稿が分析対象とする地域と都市、およびそれらの都市に存在する空港を示している。地域については、国連の分類に従い、東アジア地域とは大韓民国、中華人民共和国、朝鮮民主主義人民共和国、日本、モンゴル国、および中華民国の5ヶ国1地域であり、東南アジア地域とはインドネシア、カンボジア、シンガポール、タイ王国、東ティモール、フィリピン、ブルネイ、ベトナム、マレーシア、ミャンマー、およびラオスの11ヶ国である。

同地域で分析対象とした都市は、主要国の首都および主要都市であり、取り上げた13都市の中では、東京、大阪、ソウル、上海、台北、バンコク、そしてジャカルタに複数空港が存在する。

3. 東／東南アジア地域における主要空港の取扱量

表-1は、1982年、1997年、そして2012年における13主要都市の航空旅客・貨物取扱量を示している。特に、国際航空に焦点を当てると、旅客については、2012年において香港が55,831千人と最も多く、次いでシンガポールが51,205千人であった。そして、ソウル（42,632千人）、バンコク（41,883千人）、東京（37,547千人）の順に多いことが観察される。1982年においては、香港（9,240千人）、東京（9,113千人）、そしてシンガポール（8,639千人）、1997年においては、東京（25,710千人）、シンガポール（25,195千人）、バンコク（18,762千人）、ソウル（15,233千人）、香港（14,966千人）、そして台北（14,185千人、ただし桃園のみ）であったことから、ソウルとバンコク、さらには中国返還後の香港の急成長を反映しているといえる。貨物については、2012年において香港が4,126千トンと最も多く、次いで上海が2,607千トン、ソウルが2,490千トンであった。そして、東京（2,145千トン）、シンガポール（1,861千トン）、台北（1,538千トン）の順に多いことが観察される。1982年においては、東京（539千トン）、香港（316千トン）、シンガポール（236千トン）、そしてソウル（229千トン）、1997年においては、東京（1,864千トン）、シンガポール（1,363千トン）、ソウル（1,343千トン）、香港（976千トン）、そして台北（900千トン、ただし桃園のみ）であったことから、上海とソウル、やはり中国返還後の香港の急成長を反映しているといえる。特に、ソウルの国際航空旅客・貨物取扱量はともに急増していることが分かる。

大阪に関しては、ソウルと比較すると、旅客については、1982年において大阪は16,234千人（国内：12,997千人、国際：3,237千人）、ソウルは4,300千人（国内：1,566千人、国際：2,734千人）であり、大阪の方が圧倒的に多くの航空旅客を取り扱っていた。1997年には、大阪は33,655千人（国内：22,148千人、国際：11,508千人）、ソウルは36,521千人（国内：21,289千人、国際：15,233千人）とソウルが大阪を上回り、2012年には、大阪は31,809千人（国内：20,555千人、国際：11,253千人）と減少し、ソウルは58,586千人（国内：15,955千人、国際：42,632千人）と急増した結果、大阪

表-1 東アジア／東南アジア地域における主要都市の航空旅客・貨物取扱量

| 都市 | 空港 | 空港コード | 旅客 | | | | | | | | | 貨物&郵便 | | | | | | | | | |
|--------|--|-------|---------|---------|--------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|-------|
| | | | 1982年 | | | 1997年 | | | 2012年 | | | 1982年 | | | 1997年 | | | 2012年 | | | |
| | | | 国内 | 国際 | 合計 | 国内 | 国際 | 合計 | 国内 | 国際 | 合計 | 国内 | 国際 | 合計 | 国内 | 国際 | 合計 | 国内 | 国際 | 合計 | |
| 東京 | 成田国際 東京国際 合計 | NRT | 378 | 8,638 | 9,016 | 803 | 24,865 | 25,668 | 3,236 | 29,619 | 32,855 | 3 | 521 | 524 | 15 | 1,724 | 1,739 | 15 | 1,991 | 2,006 | |
| | | HND | 21,416 | 474 | 21,890 | 48,435 | 845 | 49,280 | 58,702 | 7,929 | 66,720 | 255 | 18 | 273 | 557 | 140 | 697 | 756 | 154 | 909 | |
| | | 合計 | 21,794 | 9,113 | 30,907 | 49,238 | 25,710 | 74,948 | 62,028 | 37,547 | 99,576 | 258 | 539 | 797 | 571 | 1,864 | 2,435 | 770 | 2,145 | 2,915 | |
| 大阪 | 関西国際 大阪国際 神戸 合計 | KIX | — | — | — | 8,326 | 11,508 | 19,834 | 4,860 | 11,253 | 16,114 | — | — | — | 103 | 641 | 744 | 34 | 684 | 718 | |
| | | ITM | 12,997 | 3,237 | 16,234 | 13,822 | 0 | 13,822 | 13,218 | 0 | 13,218 | 147 | 98 | 244 | 140 | 0 | 140 | 126 | 0 | 126 | |
| | | 合計 | 12,997 | 3,237 | 16,234 | 22,148 | 11,508 | 33,655 | 20,555 | 11,253 | 31,809 | 147 | 98 | 244 | 641 | 884 | 168 | 684 | 852 | | |
| ソウル | 仁川国際 金浦国際 合計 | ICN | — | — | — | — | — | 620 | 38,534 | 39,154 | — | — | — | — | — | — | — | 0 | 2,457 | 2,457 | |
| | | GMP | 1,566 | 2,734 | 4,300 | 21,289 | 15,233 | 36,521 | 15,335 | 4,097 | 19,432 | 11 | 229 | 240 | 221 | 1,343 | 1,564 | 104 | 34 | 137 | |
| | | 合計 | 1,566 | 2,734 | 4,300 | 21,289 | 15,233 | 36,521 | 15,955 | 42,632 | 58,586 | 11 | 229 | 240 | 221 | 1,343 | 1,564 | 104 | 2,490 | 2,594 | |
| 北京 | 北京首都国際 合計 | PEK | No data | No data | — | 12,576 | 4,332 | 16,908 | 62,796 | 19,134 | 81,929 | No data | No data | — | 155 | 157 | 311 | 1,006 | 794 | 1,800 | |
| | | 合計 | No data | No data | — | 12,576 | 4,332 | 16,908 | 62,796 | 19,134 | 81,929 | No data | No data | — | 155 | 157 | 311 | 1,006 | 794 | 1,800 | |
| | | 合計 | No data | No data | — | 12,576 | 4,332 | 16,908 | 62,796 | 19,134 | 81,929 | No data | No data | — | 155 | 157 | 311 | 1,006 | 794 | 1,800 | |
| 上海 | 上海浦東国際 上海虹橋国際 合計 | PVG | — | — | — | — | — | 23,350 | 21,530 | 44,880 | — | — | — | — | — | — | — | 344 | 2,594 | 2,938 | |
| | | SHA | No data | No data | — | 9,239 | 4,035 | 13,274 | 31,336 | 2,493 | 33,829 | No data | No data | — | 145 | 215 | 360 | 416 | 14 | 430 | |
| | | 合計 | No data | No data | — | 9,239 | 4,035 | 13,274 | 54,686 | 24,023 | 78,709 | No data | No data | — | 145 | 215 | 360 | 761 | 2,607 | 3,368 | |
| 広州 | 広州白雲国際 合計 | CAN | No data | No data | — | 12,142 | 370 | 12,512 | 40,010 | 8,299 | 48,309 | No data | No data | — | No data | No data | 349 | 349 | 628 | 1,249 | |
| | | 合計 | No data | No data | — | 12,142 | 370 | 12,512 | 40,010 | 8,299 | 48,309 | No data | No data | — | No data | No data | 349 | 349 | 628 | 1,249 | |
| | | 合計 | No data | No data | — | 12,142 | 370 | 12,512 | 40,010 | 8,299 | 48,309 | No data | No data | — | No data | No data | 349 | 349 | 628 | 1,249 | |
| 香港 | 香港国際 合計 | HKG | 0 | 9,240 | 9,240 | 0 | 14,966 | 14,966 | 0 | 55,831 | 55,831 | 0 | 316 | 316 | 0 | 976 | 976 | 0 | 4,126 | 4,126 | |
| | | 合計 | 0 | 9,240 | 9,240 | 0 | 14,966 | 14,966 | 0 | 55,831 | 55,831 | 0 | 316 | 316 | 0 | 976 | 976 | 0 | 4,126 | 4,126 | |
| | | 合計 | 0 | 9,240 | 9,240 | 0 | 14,966 | 14,966 | 0 | 55,831 | 55,831 | 0 | 316 | 316 | 0 | 976 | 976 | 0 | 4,126 | 4,126 | |
| 台北 | 台湾桃園国際 台北松山 合計 | TPE | 1,712 | 3,240 | 4,952 | 1,805 | 14,185 | 15,990 | 1,876 | 25,961 | 27,837 | 7 | 130 | 137 | 14 | 900 | 914 | 59 | 1,519 | 1,578 | |
| | | TSA | No data | No data | — | No data | — | 2,940 | 2,728 | 5,668 | No data | No data | — | No data | No data | — | — | 12 | 19 | 31 | |
| | | 合計 | — | — | — | 4,952 | — | 15,990 | 4,816 | 28,689 | 33,505 | — | — | — | 137 | — | 914 | 71 | 1,538 | 1,609 | |
| マニラ | ニノイ・アキノ国際 合計 | MNL | 2,005 | 2,788 | 4,793 | 5,877 | 7,726 | 13,603 | No data | No data | 31,879 | 44 | 20 | 63 | 93 | 395 | 488 | 149 | 311 | 460 | |
| | | BKK | — | — | — | — | — | — | 12,294 | 40,708 | 53,002 | — | — | — | — | — | — | — | 54 | 1,288 | 1,342 |
| | | 合計 | 560 | 6,192 | 6,752 | 6,824 | 18,762 | 25,586 | 4,808 | 1,175 | 5,983 | 2 | 120 | 121 | 47 | 706 | 753 | 5 | 2 | 7 | |
| バンコク | ドンムアン 合計 | DMK | 560 | 6,192 | 6,752 | 6,824 | 18,762 | 25,586 | 17,102 | 41,883 | 58,985 | 2 | 120 | 121 | 47 | 706 | 753 | 59 | 1,291 | 1,350 | |
| | | 合計 | 560 | 6,192 | 6,752 | 6,824 | 18,762 | 25,586 | 17,102 | 41,883 | 58,985 | 2 | 120 | 121 | 47 | 706 | 753 | 59 | 1,291 | 1,350 | |
| | | 合計 | 560 | 6,192 | 6,752 | 6,824 | 18,762 | 25,586 | 17,102 | 41,883 | 58,985 | 2 | 120 | 121 | 47 | 706 | 753 | 59 | 1,291 | 1,350 | |
| アアランブル | アアランブル国際 シンガポール セレーター 合計 | KUL | 1,496 | 2,592 | 4,088 | 6,849 | 8,761 | 15,610 | 11,902 | 27,986 | 39,888 | 9 | 25 | 34 | 64 | 355 | 419 | 69 | 633 | 702 | |
| | | SIN | 0 | 8,612 | 8,612 | 0 | 25,174 | 25,174 | 0 | 51,182 | 51,182 | 0 | 231 | 231 | 0 | 1,358 | 1,358 | 0 | 1,856 | 1,856 | |
| | | XSP | 0 | 27 | 27 | 0 | 20 | 20 | 0 | 23 | 23 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 | 5 | |
| 合計 | 0 | 8,639 | 8,639 | 0 | 25,195 | 25,195 | 0 | 51,205 | 51,205 | 0 | 236 | 236 | 0 | 1,363 | 1,363 | 0 | 1,861 | 1,861 | | | |
| ジャカルタ | スカルノハッタ国際 ハラム・ヘルダナクスヤ国際 ケマジョラン 合計 | CGK | — | — | — | 8,423 | 5,502 | 13,924 | No data | No data | 47,647 | — | — | — | 131 | 224 | 355 | No data | No data | 375 | |
| | | HLP | 451 | 1,876 | 2,327 | 525 | 208 | 733 | No data | No data | — | 3 | 41 | 44 | 2 | 0 | 2 | No data | No data | — | |
| | | JKT | 3,386 | 0 | 3,386 | — | — | — | No data | No data | — | 43 | 0 | 43 | — | — | — | No data | No data | — | |
| 合計 | 3,837 | 1,876 | 5,713 | 8,948 | 5,709 | 14,657 | — | — | 47,647 | 46 | 41 | 88 | 133 | 224 | 357 | — | — | 375 | | | |

注) 単位については、旅客は千人、貨物&郵便は千トン。
出所) Airport Traffic (ICAO) より、筆者作成。

はソウルの半分程度の航空旅客取扱量となっている。貨物についても同様の傾向が観察され、国内貨物と国際貨物の合計で見れば、1982年には両都市はほぼ同水準、1997年にはソウルは大阪の約2倍、2012年には約3倍となっている。

表-2 東アジア／東南アジア地域における都市間国際航空旅客・貨物流動の上位都市ペアと輸送実績

①国際旅客

| 1982年 | | 1997年 | | 2012年 | |
|-------------------|-------|-------------------|-------|-----------------|-------|
| 1 シンガポール-クアラルンプール | 1,143 | 1 シンガポール-クアラルンプール | 2,493 | 1 東京-ソウル | 3,240 |
| 2 香港-東京 | 1,016 | 2 香港-台北 | 2,343 | 2 香港-台北 | 2,846 |
| 3 香港-バンコク | 973 | 3 東京-ホノルル | 2,208 | 3 香港-シンガポール | 2,624 |
| 4 香港-台北 | 973 | 4 東京-ソウル | 2,038 | 4 香港-バンコク | 2,295 |
| 5 東京-ホノルル | 839 | 5 香港-バンコク | 1,964 | 5 香港-上海 | 2,173 |
| 6 東京-ソウル | 710 | 6 香港-東京 | 1,880 | 6 シンガポール-バンコク | 2,015 |
| 7 東京-台北 | 678 | 7 シンガポール-バンコク | 1,600 | 7 香港-マニラ | 1,951 |
| 8 香港-マニラ | 637 | 8 香港-シンガポール | 1,440 | 8 香港-ソウル | 1,802 |
| 9 シンガポール-ジャカルタ | 611 | 9 シンガポール-ジャカルタ | 1,342 | 9 東京-上海 | 1,780 |
| 10 東京-ロサンゼルス | 605 | 10 東京-ロサンゼルス | 1,328 | 10 ソウル-上海 | 1,726 |
| 11 香港-シンガポール | 595 | 11 香港-マニラ | 1,245 | 11 香港-東京 | 1,642 |
| 12 シンガポール-バンコク | 580 | 12 東京-バンコク | 1,222 | 12 東京-バンコク | 1,571 |
| 13 台北-大阪 | 504 | 13 東京-シンガポール | 1,188 | 13 香港-北京 | 1,345 |
| 14 香港-大阪 | 429 | 14 ソウル-大阪 | 1,091 | 14 ソウル-大阪 | 1,311 |
| 15 大阪-ホノルル | 413 | 15 大阪-ホノルル | 1,059 | 15 シンガポール-ジャカルタ | 1,305 |
| 16 東京-マニラ | 389 | 16 香港-ソウル | 1,041 | 16 ソウル-北京 | 1,267 |
| 17 ソウル-大阪 | 363 | 17 東京-台北 | 990 | 17 東京-シンガポール | 1,202 |
| 18 東京-サンフランシスコ | 318 | 18 東京-ロンドン | 970 | 18 シンガポール-上海 | 1,184 |
| 19 東京-グアム | 318 | 19 東京-グアム | 950 | 19 シンガポール-ロンドン | 1,183 |
| 20 シンガポール-ペナン | 314 | 20 東京-サンフランシスコ | 824 | 20 シンガポール-シドニー | 1,129 |
| 21 東京-シンガポール | 306 | 21 ソウル-ロサンゼルス | 782 | 21 ソウル-バンコク | 1,119 |
| 22 東京-ニューヨーク | 303 | 22 大阪-グアム | 775 | 22 香港-ロンドン | 1,106 |
| 23 香港-ロンドン | 297 | 23 東京-パリ | 743 | 23 シンガポール-マニラ | 1,056 |
| 24 シンガポール-マニラ | 286 | 24 東京-ニューヨーク | 743 | 24 香港-クアラルンプール | 983 |
| 25 ソウル-台北 | 249 | 25 香港-大阪 | 724 | 25 東京-台北 | 976 |
| 26 大阪-釜山 | 237 | 26 シンガポール-ロンドン | 705 | 26 香港-シドニー | 916 |
| 27 香港-ソウル | 231 | 27 ソウル-バンコク | 695 | 27 東京-北京 | 909 |
| 28 シンガポール-ロンドン | 220 | 28 大阪-ロサンゼルス | 630 | 28 東京-パリ | 908 |
| 29 東京-パリ | 209 | 29 台北-大阪 | 627 | 29 シンガポール-ソウル | 904 |
| 30 東京-バンコク | 199 | 30 東京-マニラ | 620 | 30 東京-ホノルル | 898 |

②国際貨物&郵便

| 1982年 | | 1997年 | | 2012年 | |
|--------------------|------|-----------------|-------|----------------|-------|
| 1 東京-アンカレッジ | 76.7 | 1 香港-東京 | 175.6 | 1 香港-ソウル | 182.9 |
| 2 香港-東京 | 50.6 | 2 ソウル-ロサンゼルス | 134.6 | 2 香港-東京 | 180.8 |
| 3 東京-台北 | 46.8 | 3 東京-ニューヨーク | 125.6 | 3 上海-フランクフルト | 155.7 |
| 4 東京-ニューヨーク | 44.1 | 4 東京-ソウル | 123.1 | 4 上海-アムステルダム | 152.3 |
| 5 東京-ロサンゼルス | 41.8 | 5 東京-シンガポール | 118.5 | 5 ソウル-上海 | 150.2 |
| 6 東京-ソウル | 40.9 | 6 東京-サンフランシスコ | 118.4 | 6 香港-シンガポール | 148.5 |
| 7 東京-サンフランシスコ | 38.5 | 7 東京-ロサンゼルス | 111.7 | 7 東京-ソウル | 132.5 |
| 8 香港-バンコク | 35.3 | 8 ソウル-ニューヨーク | 110.2 | 8 香港-上海 | 127.9 |
| 9 ソウル-ロサンゼルス | 31.1 | 9 香港-ソウル | 102.7 | 9 上海-ロサンゼルス | 122.0 |
| 10 ソウル-ニューヨーク | 26.7 | 10 香港-シンガポール | 101.5 | 10 東京-上海 | 120.6 |
| 11 東京-フランクフルト | 23.0 | 11 香港-バンコク | 100.7 | 11 香港-バンコク | 112.3 |
| 12 東京-シンガポール | 22.7 | 12 東京-シカゴ | 100.5 | 12 香港-台北 | 112.2 |
| 13 香港-ソウル | 19.9 | 13 東京-台北 | 100.0 | 13 上海-大阪 | 92.2 |
| 14 香港-台北 | 19.2 | 14 香港-台北 | 98.6 | 14 ソウル-フランクフルト | 91.3 |
| 15 東京-パリ | 19.1 | 15 香港-フランクフルト | 94.1 | 15 ソウル-ロサンゼルス | 90.3 |
| 16 香港-シンガポール | 18.5 | 16 シンガポール-バンコク | 83.8 | 16 東京-バンコク | 88.3 |
| 17 シンガポール-バンコク | 15.0 | 17 香港-大阪 | 80.8 | 17 香港-ロサンゼルス | 87.2 |
| 18 台北-大阪 | 15.0 | 18 東京-アンカレッジ | 79.0 | 18 北京-フランクフルト | 86.8 |
| 19 香港-ロンドン | 14.5 | 19 ソウル-大阪 | 75.5 | 19 上海-アンカレッジ | 83.4 |
| 20 台北-アンカレッジ | 14.1 | 20 東京-バンコク | 75.0 | 20 香港-シカゴ | 82.4 |
| 21 香港-フランクフルト | 13.9 | 21 シンガポール-ソウル | 72.6 | 21 シンガポール-上海 | 82.2 |
| 22 東京-マニラ | 13.4 | 22 東京-フランクフルト | 67.5 | 22 香港-フランクフルト | 79.6 |
| 23 東京-ロンドン | 13.2 | 23 大阪-アンカレッジ | 60.9 | 23 上海-シカゴ | 77.5 |
| 24 香港-マニラ | 12.5 | 24 東京-パリ | 59.2 | 24 香港-マニラ | 75.1 |
| 25 シンガポール-ジャカルタ | 12.1 | 25 ソウル-サンフランシスコ | 58.7 | 25 東京-フランクフルト | 75.1 |
| 26 香港-アンカレッジ | 10.5 | 26 台北-大阪 | 57.4 | 26 ソウル-バンコク | 74.0 |
| 27 東京-ホノルル | 10.4 | 27 東京-ロンドン | 57.2 | 27 ソウル-ニューヨーク | 72.9 |
| 28 シンガポール-クアラルンプール | 10.4 | 28 ソウル-フランクフルト | 55.3 | 28 シンガポール-ソウル | 71.0 |
| 29 香港-大阪 | 10.2 | 29 ソウル-アンカレッジ | 53.8 | 29 シンガポール-バンコク | 70.6 |
| 30 ソウル-大阪 | 9.3 | 30 香港-パリ | 53.0 | 30 香港-大阪 | 68.9 |

注) 単位については、旅客は千人、貨物&郵便は千トン。
出所) On-Flight Origin and Destination (ICAO) より、筆者作成。

4. 東／東南アジア地域における国際航空旅客・貨物流動

表-2は、東アジア／東南アジア地域を発着する都市間国際航空旅客・貨物流動について、1982年、1997年、そして2012年における上位30都市ペアとその輸送実績を示している。国際旅客については、2012年において東京～ソウル間が3,240千人と最も多く、次いで香港～台北間(2,846千人)、香港～シンガポール間(2,624千人)、香港～バンコク間(2,295千人)、香港～上海(2,173千人)、およびシンガポール～バンコク間(2,015千人)であった。そして、香港～マニラ間(1,951千人)や香港～ソウル間(1,802千人)をはじめ、17都市ペアで1,000千人以上2,000千人未満の流動数があった。国際貨物については、2012年において香港～ソウル間が182.9千トンと最も多く、次いで香港～東京間(180.8千トン)、上海～フランクフルト間(155.7千トン)、上海

～アムステルダム間（152.3千トン）、ソウル～上海間（150.2千トン）等が続いており、主に香港や上海を中心とした12都市ペアで100千トン以上の流動量があった。

大阪に関しては、国際旅客については、1982年には5都市ペアが、1997年には6都市ペアが上位30都市ペアに入っていたが、2012年にはソウル～大阪間（1,311千人）のみとなっている。国際貨物についても同様の傾向が観察され、1982年には3都市ペアが、1997年には4都市ペアが上位30都市ペアに入っていたが、2012年には上海～大阪間（92.2千トン）と香港～大阪間（68.9千トン）の2都市ペアのみであった。

5. おわりに

以上のように、1982年から2012年にかけて、東／東南アジア地域における国際航空旅客流動数・貨物流動量は大幅に増加した。そして、東京、香港、およびシンガポールの3極体制から、ソウルやバンコク、上海、あるいは台北も含めた多極体制へと、同地域における国際航空の流動拠点は変遷していると判断できるだろう。その一方で、大阪の競争的地位は低下しているといえる。

本稿における東／東南アジア地域の国際航空の現状を踏まえた上で、次稿では、国際航空旅客・貨物流動の観点から、同地域における主要都市の拠点性について検証する。そして、次々稿では、得られた分析結果を基に新空港の開港と低費用航空会社（LCC）の興隆の観点から考察を行った上で、大阪におけるこれからの国際航空について展望する。

【参考文献】

- 1) Matsumoto, H. 2014. Shifting competitive positions among primary airports in Asia, Proceedings of the 18th Air Transport Research Society, CD-ROM, 11 pages. (The 18th Air Transport Research Society (ATRS) -World Conference, Bordeaux, France, 17-20 July 2014.)

2014 年（平成 26 年）8 月運営概況（速報値）

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

○発着回数 407.1 回 / 日（対前年比 109%）

国際線：264.0 回 / 日
（対前年比 110%）
国内線：143 回 / 日
（対前年比 107%）

発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 11 ヶ月連続で前年を上回り、8 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、5 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 60.3 千人 / 日（対前年比 106%）

国際線：40.2 千人 / 日
（対前年比 108%）
国内線：20.0 千人 / 日
（対前年比 103%）

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 180 万人を超え、外国人旅客数は 56 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 7 月の 55 万人）。

○貨物量 1,932t / 日（対前年比 113%）

国際貨物：1,871t / 日（対前年比 114%）
積込量：892t / 日（対前年比 121%）
取卸量：980t / 日（対前年比 108%）
国内貨物：60t / 日（対前年比 100%）

貨物量について

国際線貨物量は、前年比 114%と 11 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 9 月 18 日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報 [関西空港]

（平成 26 年 8 月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

| | 輸 出 | | | 輸 入 | | | バランス (△は入超) |
|------|-----------|-------|-------|-----------|------|-------|----------------|
| | 前年比 | 全国比 | 前年比 | 全国比 | | | |
| 近畿圏 | 1,273,461 | 101.3 | 22.3 | 1,228,845 | 98.3 | 18.5 | 44,616 |
| 管内 | 809,448 | 100.9 | 14.2 | 920,869 | 96.3 | 13.8 | △ 111,421 |
| 大阪港 | 275,165 | 103.6 | 4.8 | 402,585 | 96.4 | 6.0 | △ 127,420 |
| 関西空港 | 400,650 | 106.3 | 7.0 | 235,972 | 93.4 | 3.5 | 164,678 |
| 全 国 | 5,705,991 | 98.7 | 100.0 | 6,654,458 | 98.5 | 100.0 | △ 948,467 |

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

| | 輸 出 | | | 輸 入 | | | バランス (△は入超) |
|-------|---------|-------|------|---------|-------|------|----------------|
| | 前年比 | 全国比 | 前年比 | 全国比 | | | |
| 関西空港 | 400,650 | 106.3 | 7.0 | 235,972 | 93.4 | 3.5 | 164,678 |
| 成田空港 | 641,461 | 103.4 | 11.2 | 812,569 | 97.3 | 12.2 | △ 171,107 |
| 羽田空港 | 16,911 | 109.0 | 0.3 | 66,791 | 137.4 | 1.0 | △ 49,881 |
| 中部空港 | 71,453 | 109.4 | 1.3 | 72,310 | 102.9 | 1.1 | △ 857 |
| 福岡空港 | 84,850 | 236.4 | 1.5 | 27,949 | 123.3 | 0.4 | 56,901 |
| 新千歳空港 | 2,936 | 98.0 | 0.1 | 1,332 | 190.8 | 0.0 | 1,605 |

関西国際空港の出入(帰)国者数

| | 外国人 | | | | 日本人 | | | | 合計 (1日平均) | |
|----------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|-------------------|---------------|
| | 外国人入国 (1日平均) | 外国人出国 (1日平均) | 日本人帰国 (1日平均) | 日本人出国 (1日平均) | 日本人帰国 (1日平均) | 日本人出国 (1日平均) | 合計 (1日平均) | 合計 (1日平均) | | |
| 平成6年 | 254,482 | 2,139 | 258,566 | 2,173 | 940,315 | 7,902 | 955,393 | 8,029 | 2,408,756 | 20,242 |
| 平成7年 | 756,740 | 2,073 | 750,195 | 2,055 | 3,271,373 | 8,963 | 3,294,853 | 9,027 | 8,073,161 | 22,118 |
| 平成8年 | 948,542 | 2,592 | 914,848 | 2,500 | 4,067,434 | 11,113 | 4,102,609 | 11,209 | 10,033,433 | 27,414 |
| 平成9年 | 1,079,427 | 2,957 | 1,027,910 | 2,816 | 4,316,824 | 11,827 | 4,320,636 | 11,837 | 10,744,797 | 29,438 |
| 平成10年 | 1,079,290 | 2,957 | 1,022,094 | 2,800 | 4,054,740 | 11,109 | 4,045,772 | 11,084 | 10,201,896 | 27,950 |
| 平成11年 | 1,112,468 | 3,048 | 1,079,403 | 2,957 | 4,251,949 | 11,649 | 4,226,223 | 11,579 | 10,670,043 | 29,233 |
| 平成12年 | 1,194,740 | 3,264 | 1,158,019 | 3,164 | 4,598,347 | 12,564 | 4,646,518 | 12,695 | 11,597,624 | 31,687 |
| 平成13年 | 1,198,460 | 3,283 | 1,152,108 | 3,156 | 4,152,997 | 11,378 | 4,118,258 | 11,283 | 10,621,823 | 29,101 |
| 平成14年 | 1,177,532 | 3,226 | 1,119,898 | 3,068 | 3,809,221 | 10,436 | 3,829,030 | 10,490 | 9,935,681 | 27,221 |
| 平成15年 | 1,112,229 | 3,047 | 1,057,401 | 2,897 | 2,928,003 | 8,022 | 2,916,829 | 7,991 | 8,014,462 | 21,957 |
| 平成16年 | 1,289,109 | 3,522 | 1,245,589 | 3,403 | 3,771,899 | 10,306 | 3,755,088 | 10,260 | 10,061,685 | 27,491 |
| 平成17年 | 1,369,514 | 3,752 | 1,327,750 | 3,638 | 3,861,466 | 10,579 | 3,861,860 | 10,580 | 10,420,590 | 28,550 |
| 平成18年 | 1,505,025 | 4,123 | 1,431,800 | 3,923 | 3,852,179 | 10,554 | 3,861,140 | 10,578 | 10,650,144 | 29,178 |
| 平成19年 | 1,662,378 | 4,554 | 1,584,128 | 4,340 | 3,676,627 | 10,073 | 3,687,939 | 10,104 | 10,611,072 | 29,071 |
| 平成20年 | 1,652,085 | 4,514 | 1,568,513 | 4,286 | 3,342,988 | 9,134 | 3,336,644 | 9,117 | 9,900,230 | 27,050 |
| 平成21年 | 1,357,558 | 3,719 | 1,332,025 | 3,649 | 3,188,812 | 8,736 | 3,184,158 | 8,724 | 9,052,551 | 24,829 |
| 平成22年 | 1,751,906 | 4,800 | 1,736,108 | 4,756 | 3,353,402 | 9,187 | 3,349,188 | 9,176 | 10,180,605 | 27,909 |
| 平成23年 | 1,343,897 | 3,682 | 1,363,251 | 3,735 | 3,396,026 | 9,304 | 3,388,895 | 9,285 | 9,492,089 | 26,008 |
| 平成24年 | 1,795,222 | 4,905 | 1,778,162 | 4,858 | 3,616,472 | 9,881 | 3,622,975 | 9,899 | 10,812,831 | 29,543 |
| 平成25年1月 | 142,240 | 4,590 | 134,640 | 4,340 | 294,500 | 9,500 | 281,680 | 9,090 | 853,060 | 27,520 |
| 平成25年2月 | 161,120 | 5,750 | 163,750 | 5,850 | 272,630 | 9,740 | 291,760 | 10,420 | 889,260 | 31,760 |
| 平成25年3月 | 196,350 | 6,330 | 169,140 | 5,460 | 369,090 | 11,910 | 340,910 | 11,000 | 1,075,490 | 34,690 |
| 平成25年4月 | 221,010 | 7,370 | 236,170 | 7,870 | 227,210 | 7,570 | 230,470 | 7,680 | 914,860 | 30,500 |
| 平成25年5月 | 189,510 | 6,110 | 178,870 | 5,770 | 247,910 | 8,000 | 245,960 | 7,930 | 862,250 | 27,810 |
| 平成25年6月 | 202,340 | 6,740 | 194,470 | 6,480 | 255,070 | 8,500 | 253,110 | 8,440 | 904,990 | 30,170 |
| 平成25年7月 | 217,670 | 7,020 | 218,110 | 7,040 | 274,770 | 8,860 | 281,580 | 9,080 | 992,130 | 32,000 |
| 平成25年8月 | 200,520 | 6,470 | 215,250 | 6,940 | 349,550 | 11,280 | 357,130 | 11,520 | 1,122,450 | 36,210 |
| 平成25年9月 | 192,950 | 6,430 | 173,650 | 5,790 | 315,890 | 10,530 | 296,520 | 9,880 | 979,010 | 32,630 |
| 平成25年10月 | 204,300 | 6,590 | 200,520 | 6,470 | 277,110 | 8,940 | 288,210 | 9,300 | 970,140 | 31,290 |
| 平成25年11月 | 206,330 | 6,880 | 198,490 | 6,620 | 279,080 | 9,300 | 272,630 | 9,090 | 956,530 | 31,880 |
| 平成25年12月 | 192,610 | 6,210 | 203,320 | 6,560 | 270,860 | 8,740 | 299,250 | 9,650 | 966,040 | 31,160 |
| 平成25年累計 | 2,326,950 | 6,380 | 2,286,380 | 6,260 | 3,433,670 | 9,410 | 3,439,210 | 9,420 | 11,486,210 | 31,470 |
| 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9月 | 263,670 | 8,790 | 231,980 | 7,730 | 292,670 | 9,760 | 275,800 | 9,190 | 1,064,120 | 35,470 |
| 平成26年累計 | 2,281,320 | 8,360 | 2,215,910 | 8,120 | 2,488,100 | 9,110 | 2,437,660 | 8,930 | 9,422,990 | 34,520 |
| 前年同期 | 1,723,710 | 6,310 | 1,684,050 | 6,170 | 2,606,620 | 9,550 | 2,579,120 | 9,450 | 8,593,500 | 31,480 |
| 対前年同期比 | 132.3% | | 131.6% | | 95.5% | | 94.5% | | 109.7% | |

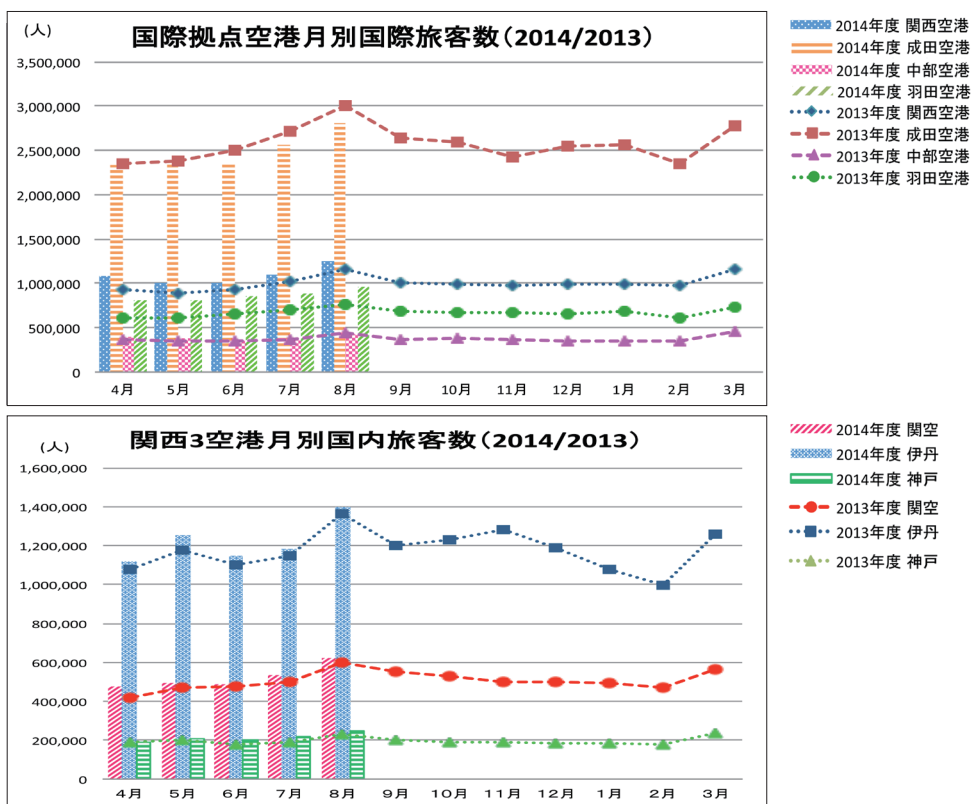
※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。
 ※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

2014 年 8 月実績【速報】

| 区分 | 空港名 | 国際線 | 前年同月比 | 国内線 | 前年同月比 | 合計 | 前年同月比 |
|-------------|---------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| 発着回数 (回) | 関西 3 空港 | 8,185 | 109.7% | 19,284 | 101.3% | 27,469 | 103.7% |
| | 関 西 | 8,185 | 109.7% | 4,434 | 106.5% | 12,619 | 108.6% |
| | 大阪(伊丹) | 0 | — | 12,498 | 99.3% | 12,498 | 99.3% |
| | 神 戸 | 0 | — | 2,352 | 102.7% | 2,352 | 102.7% |
| | 成 田 | 15,643 | 99.1% | 4,994 | 118.1% | 20,637 | 103.1% |
| | 中 部 | 2,887 | 101.5% | 5,153 | 96.7% | 8,040 | 98.3% |
| 旅客数 (人) | 関西 3 空港 | 1,247,188 | 107.6% | 2,269,808 | 103.4% | 3,516,996 | 104.9% |
| | 関 西 | 1,247,188 | 107.6% | 621,081 | 103.3% | 1,868,269 | 106.2% |
| | 大阪(伊丹) | 0 | — | 1,400,233 | 102.6% | 1,400,233 | 102.6% |
| | 神 戸 | 0 | 0.0% | 248,494 | 108.5% | 248,494 | 108.5% |
| | 成 田 | 2,813,884 | 93.5% | 666,594 | 123.9% | 3,480,478 | 98.1% |
| | 東京(羽田) | 963,305 | 127.1% | 6,268,676 | 100.2% | 7,231,981 | 103.1% |
| | 中 部 | 433,900 | 97.7% | 550,578 | 95.3% | 984,478 | 96.3% |
| 貨物量 (トン) | 関西 3 空港 | 58,009 | 113.7% | 13,919 | 99.0% | 71,928 | 110.5% |
| | 関 西 | 58,009 | 113.7% | 1,874 | 100.2% | 59,883 | 113.2% |
| | 大阪(伊丹) | 0 | — | 12,045 | 100.1% | 12,045 | 100.1% |
| | 成 田 | 169,923 | 105.5% | 集計中 | — | 169,923 | 105.5% |
| | 東京(羽田) | 22,530 | 189.3% | 65,035 | 103.0% | 87,565 | 116.7% |
| | 中 部 | 13,629 | 113.8% | 2,579 | 99.3% | 16,208 | 111.2% |

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

○シンポジウム（平成26年9月22日開催）

「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」をテーマに、シンポジウムを開催した。（参加者460名）

○第415回定例会（平成26年10月8日開催）

「大阪湾フェニックス計画の現状と今後の課題について」をテーマに池田 秀文 氏（大阪湾広域臨海環境整備センター常務理事）の講演会を開催した。

今後の予定

○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）

○第1回 ツーリズム拡大研究会

日 時 平成26年10月29日（水）16：00～18：00
場 所 大阪キャッスルホテル
話題提供 「ツーリズム拡大研究会の検討内容について」
講 師 坂上 英彦 氏（本研究会主査 京都嵯峨芸術大学教授）
話題提供 「関西圏のものづくりポテンシャルを活かしたツーリズム推進への国等の取り組みと課題」
講 師 高木 英彦 氏（近畿経済産業局地域経済部地域経済課課長）

※上記「研究会」は登録メンバー以外の方は参加いただけません。

○第6回懇話会（兼）第1回空港ビジネス・イノベーション研究会

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

▶昨夏は脊柱管狭窄症で山へは行けなかった。今年に行くぞと登り始めたが、山頂近くで脚がつた。大腿二頭筋（太もも裏側）が痙攣すると倒れこんでしまう。初めての経験であった。岩場で起こると非常に危険だ。ポカリスエットを飲み、塩を舐めるとよいと山小屋で言われ、みそ汁や梅干で代用し、何とか縦走をこなして無事下山。足腰が不安でも天気が良くて久しぶりにスカッとした。

ソコ同士が会おうと何となく話しかけたくなるようだ。今回は二人に出逢う。ひとり、エスケープルートの尾根道を午前3時から登ってきた老人(?)。この人は、三省堂・日本山名事典の編集委員で、自身未踏のピークを廻っているという。もう一人は、大阪日本橋の元気な酒好きの旦那で、偶然にも梅田への帰りのバスも同じであった。山へ行けば、単独であっても誰かに出会い、お互い名前も知らずに一緒に歩くことが多い。温泉に入り、酒も大いに飲んだ一年ぶりの山旅であった。

(T. N)

みて、ふれて、感じよう産業の魅力

阪南産業フェア・阪南コットンまつり(阪南市)



地元の特産品などの出店で、毎年多くの人でにぎわう「阪南産業フェア」。今年は、「阪南コットンまつり」を同時開催いたします。その昔、泉州地域では綿花の栽培が盛んであり、その原料を生かした和泉木綿の生産などが盛んでした。その土壌のもと、日本の繊維産業の中心地としての発展を遂げました。しかし、今では、国内での生産が皆無となっています。

そこで、阪南市では「阪南コットンプロジェクト」として、遊休農地で綿花を試験栽培し、その綿花を糸から布、製品へと作り上げ、販売を行うことを目指したプロジェクトを商工会を中心に行っています。今回、その一環として、綿花を糸に紡ぐ工程や機織機を使い布にする工程を体験できるイベントとなっています。



- 日 時 平成26年11月2日(日) 9:30から15:00
- 場 所 阪南市役所周辺
- 問 合 せ 阪南市商工会 電話072-473-2100