



# KANSAI 空港レビュー



No.428  
2014.7

## CONTENTS

- 1 | 巻頭言  
関西空港コンセッションに期待する  
小林 潔司
- 2 | 各界の動き
- 10 | 第5回懇話会  
ANA Cargoの事業戦略について  
～関西からアジアへ、世界へ～  
岡田 晃
- 23 | 講演抄録  
東アジアからの訪日旅行客の現状と今後の動向について  
鳴尾 仁秀
- 33 | プレスの目  
運営権売却の出発点をもう1度  
飯山 順
- 35 | 航空交通研究会研究レポート  
BAAをめぐる最近の動きと空港運営の諸問題  
小島 克巳
- 38 | 見学レポート  
大阪沖埋立処分場の見学会
- 42 | データファイル  
・運営概況について[平成26年5月](速報値)  
・大阪税関貿易速報[関西空港](平成26年5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5月分)

### 【表紙写真】「UPS MD-11F」

UPS ユナイテッド・バーセル・サービス 5X77 便のMD-11Fです。  
この迫力ある離陸は毎週日曜日の朝に見かける風景です。  
5X77 便は、SZX-KIX-ANCと運航しています。  
関空には早朝 07:00 頃到着し、08:00 頃離陸します。  
いつ見ても、KIXの3,500m 滑走路を目いっぱい使います。  
この朝も 06R滑走路の末端の展望ホール前でも 15m程度しか上昇しませんでした。

撮影：柴崎 庄司

## 関西空港コンセッションに期待する



京都大学経営管理大学院教授 **小林 潔司**

関西空港と伊丹空港の経営が統合され、ようやく関西空港コンセッションの姿が見えてきた。空港コンセッションは、多様な背景を持つ民間事業者が参画できるフィールドを提供し、彼らの創意工夫、経営努力を積極活用することにより、空港の価値を可能な限り増加するための1つの手段である。それに加えて地元自治体、経済界、住民が空港に対して当事者意識をもって空港運営にかかわることで民間事業者と地域が一体になって魅力ある空港作りが実現できる。

もともと、ゲートウェイ空港は、国内線と国際線が相互に補完しあい、多くの航空会社が多様化されたOD旅客サービスを提供するためのコンセッション機能を持っている。国内都市から海外都市へ移動する旅客が、ゲートウェイ空港において乗り継ぎを行う場合、国内路線を利用する旅客の中には、海外のいろいろな都市へ乗り継ぐ旅客が含まれる。国内線の就航都市が増えれば、国際線の就航都市も増える。国内線と国際線を運航する航空会社の間に外部性が存在するのである。このような外部性を持つ市場を2面性市場と呼ぶ。2面性市場の例としてクレジットカードを考えればいい。クレジットカード（空港）を利用する顧客と企業が増加するほどカード（空港）の魅力は増加する。ゲートウェイ空港は、国内線、国際線に対する空港着陸料の設定を通じて、国内航空会社及び国際航空会社の就航路線の決定行動に影響を及ぼすことが可能である。国内線と国際線の経営が分

離した空港。それは2面性市場として機能していない。

空港コンセッション機能は、国際線と国内線の間での調整だけではない。空港へのアクセス、空港でのさまざまなサービス機能、さらには背後圏における多様な都市機能を、旅行者の行動を通じて互いに結びつけるプラットフォームとしての役割を果たす。ともすれば関西空港コンセッションに関しては、民間ファイナンスに基づく事業スキームを中心とした議論ばかりが先行している。もちろん、短期的には財政的問題が極めて重要であるが、中長期的には航空ビジネスの変容や成長性を鑑みながら、着陸料の柔軟な設定による航空ネットワークの拡充、LCCやエアカーゴ等の誘致、伊丹と関空の連携強化、新たな鉄道アクセスに関する調査・検討の早期化や、高速道路を使ったアクセスの阻害要因となっているミッシングリンクの解消、地域経済の活性化を戦略的に展開しながら、空港コンセッション機能の最大化をめざしていくことが重要である。ゲートウェイ空港の役割は、もともと空港コンセッション機能にあった。機能としての空港コンセッションを、組織としての空港コンセッションが運営する。それは、いわば「カエサルのものはカエサル」に返すことに他ならない。当たり前のことを、当たり前に運営する。しかし、そのためには空港コンセッションの卓抜した運営能力が求められる。関西空港コンセッションの将来に大いに期待したい。

# 各界の動き

## 関西国際空港

### ●運営権売却、入札3社以上で

新関西国際空港会社は関西・大阪両空港の運営権売却（コンセッション）に向けた入札について「3業者以上」の参加を条件として検討していることが6月2日分かった。4月に発表された仙台空港の運営権売却に向けた実施方針でも3業者以上の入札を前提にしており、同様の手法をとる。

### ●パスポート取得キャンペーン

新関西国際空港会社と日本旅行業協会関西支部は6月6日、関西空港の開港20周年と海外渡航自由化50周年を記念して、共同でパスポート取得キャンペーンを開始すると発表した。4月以降にパスポートを取得し7月から11月までの間に関空から出発することなどの条件を満たした人の中から抽選で、合計100人に1万円ずつプレゼントする。

### ●ジェットスター・ジャパン、第2拠点化スタート

格安航空会社（LCC）のジェットスター・ジャパンは6月12日、関西空港を第2ハブとして稼働させた。エアバスA320型機の整備基地として利用できるようになり、夜間整備や駐機が可能になった。第2ハブ化は当初、2012年10月を予定していた。A320型機を最大3機駐機する。

### ●海外向けFacebookページ開設

新関西国際空港会社は6月16日、英語版の公式Facebookページをオープンした。2011年7月から日本語版を展開しているが、2万7,000件超の「いいね！」のうち約4分の1は海外の利用者のものだという。英語版では、関空の就航情報や店舗・サービスの情報などを発信。また、関西圏の観光団体などと連携して地域の観光情報も発信していく。

### ●24時間対応のEV用急速充電器

新関西国際空港会社は6月17日、第2ターミナルビルに併設の第5平面駐車場で電気自動車（EV）用急速充電器の24時間運用を開始した。空港内6台目のEV用充電器で、24時間の急速充電は初導入となる。

### ●運営権落札企業が公的年金を活用へ

関西・大阪両空港の運営権売却（コンセッション）をめぐる、運営権を取得する企業が公的年金の資金を活用できる仕組みを整備する方向で検討が進んでいることが6月18日分かった。厚生年金や国民年金を管理する年金積立金管理運用独立行政法人（GPIF）から、企業が資金を得られるようにし、調達の実績を上げる。

### ●ピーチが3年で黒字を達成

関西空港を拠点とするLCCのピーチ・アビエーションが6月19日発表した2014年3月期決算は、売上高が前期比2.1倍の305億円、最終損益は10億円の黒字（前期は12億円の赤字）となった。路線網を積極的に拡大し、順調に利用者数を伸ばした。2011年2月の会社設立以来、初の単年度黒字で、黒字達成は国内LCC3社で初。同期の平均搭乗率は83.7%で、有償旅客数は約300万人だった。



## クリック!

3年での黒字達成について井上慎一・CEOは「LCCビジネスモデルが、条件さえ整えば事業として成立することを実証致した」とコメントした。2015年3月期は機長不足による減便で30億円の減収要因になるものの、1割程度の増収の見込みという。今後は海外勢を含め、競合の激化が予想されるが、定時運航率の維持のほか、得意のブランドイメージアップ作戦でどう乗り切っていくのか、注目される。

### ●5月の旅客数2か月連続150万人超え

新関西国際空港会社が6月20日に発表した5月の速報値によると、関空の発着回数は国際線旅客便が前年同月比15%増の6,608回と、5月としては過去最高水準となり、8か月連続で前年を上回った。国内線旅客便は10%増の3,675回と2か月連続で前年実績を上回った。総発着回数は9%増の1万1,829回で、13か月連続で前年を上回った。

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11%増の150万6,186人で、32か月連続で前年を上回った。

### ●カンボジアに直行チャーター便

新関西国際空港会社は6月20日、関西空港開港20周年を記念してエイチ・アイ・エス（HIS）の協力により、同社が出資する国際チャーター専門航空会社、アジアアトランティックエアラインズが、カンボジア（シェムリアップ）と関西を結ぶ直行チャーター便を8月に運航すると発表した。関西空港では2013年夏のバンコクへのチャーター便運航に続いて、今回が2度目。ボーイング767-300ER型機（261席）を使用する。

### ●ジェットスターが増便

ジェットスター・ジャパンは夏場の旅客需要の伸びに対応するため、9月12日から10月25日にかけて関西空港発着の一部の路線を増便すると発表した。期間中、1日最大2往復の運航を計画していた関西～新千歳線と関西～那覇線について、1日最大3便にする。

### ●新役員体制が発足

新関西国際空港会社は6月26日、定時株主総会と取締役会を開き、新役員体制を発足させた。新任は執行役員1人と監査役3人。

新体制は次の通り。

代表取締役社長兼 CEO(最高経営責任者)全般 経営戦略・コンセッション担当	安藤 圭一
代表取締役会長 渉外(航空営業等)担当	福島 伸一
代表取締役副社長 伊丹空港本部長、渉外業務(関係行政機関等)担当	春田 謙
専務取締役兼専務執行役員 経営効率化、不動産活用、グループ会社担当	安部川 信
同 ターミナル営業担当	新堂 秀治
常務取締役兼常務執行役員 安全対策、コーポレート戦略(広報、CS、CSR等)担当	加藤 芳充
同 財務、調達担当	竹嶋 孝育
同(取締役から昇任)総務、人事、経営戦略・コンセッション(副)担当	志村 格
取締役兼執行役員 関空運用、技術・施設関係担当	鈴木 慎也
取締役兼執行役員(新任)伊丹空港運用(環境対策、オペレーション等)担当	村上 玉樹
常勤監査役	北尾 保博
監査役	門口 正人

監査役（新任）	井上 博司（大阪府会計管理者兼会計局長）
監査役（新任）	常松 貞雄（兵庫県会計管理者）
監査役（新任）	岩橋 良晃（和歌山県会計管理者）
執行役員兼国際・事業連携室長 経営戦略、国際・事業連携担当	山口 勝弘
執行役員 安全推進、地域調整担当	藤島 昇
執行役員兼コンセッション推進部長 コンセッション担当	岡田信一郎
執行役員 航空営業担当	住田 弘之
同 ターミナル営業担当	後藤 潔
執行役員兼伊丹空港ターミナル改修推進室長 伊丹空港不動産活用、地域共生、伊丹空港 PTB 等の改修・運営関係業務担当	山本 雅章

### ●10年もの社債300億円発行

新関西国際空港会社は6月26日払い込みで政府保証第3回社債（期間10年）300億円分を発行した。利率は年0.644%。

### ●リムジンバス、早朝深夜便を強化

関西空港交通、大阪空港交通、阪神バスの3社は7月11日、関西空港のリムジンバスのダイヤ改正を行うと6月26日発表した。関西空港～大阪駅前(梅田)線では新たに関西空港第2ターミナル0時30分発が追加され、三宮～関西空港線は始発便を1時間5分繰り上げ、神戸三宮発午前4時50分発、関西空港第1ターミナルに午前5時55分、第2ターミナルに午前6時6分に到着するようになり、LCC早朝便利用者の利便性が向上する。

### ●タイ・エアアジアX就航を許可

国土交通省は6月27日、マレーシアのLCC大手エアアジア傘下のタイ・エアアジアXが、成田～バンコク線と、関西～バンコク線の定期便を9月1日に開設することを許可した。タイを拠点とするLCCが日本に就航するのは初めて。関西～バンコク線は週5往復とする計画だ。機材はエアバスのA330-300型機を使う。

### ●春秋航空、青島線の週3便運航を申請

中国民用航空局は6月27日、中国のLCC、春秋航空が関西～青島線を週3便で運航することを申請したと発表した。機材はA320型機を使用する。

### ●ターミナル改修、9月にロッテ免税店

新関西国際空港会社は6月30日、進行中の第1ターミナルの改修について、開港20周年の9月4日に一部店舗や施設を第1次オープンすると発表した。3階本館の国際線出国エリアでは、韓国のロッテ免税店（320㎡）が日本初出店し、新関空会社のグループ会社が運営する。このほか英国のバーバリーやイタリアのエルメネジルドゼニア、フランスのクロエなど、5店舗が営業を開始する。

### ●運営権2兆円強、売却へ入札条件固まる

新関西国際空港会社が、関西・大阪両空港の運営権売却の入札条件として、最低落札額2兆円強を視野に最終調整していることが6月29日、分かった。運営期間の45年間、年平均400億円以上を支払う。これにより新関空会社は、負債約1兆2,000億円を完済できる見通しだ。

### ●ピーチ、5～10月の欠航は計2,080便

ピーチ・アビエーションは6月30日、機長不足による9～10月の欠航数が740便となると発表した。これにより、最大2,128便に上る可能性があるとしていた5～10月の欠航は、2,080便に確定した。

---

## 空港

---

### ＝ 大阪空港 ＝

#### ●大阪モノレール、乗客4年連続増

大阪高速鉄道は、運営する大阪モノレールの昨年度の乗客数が、1990年の開業以来で最多の3,872万人になったと発表した。過去最多の2012年度から3.7%増。4年連続で前年度実績を上回った。沿線で人口が増え、起点の大阪空港で航空旅客数が伸びたことが影響した。

### ＝ 神戸空港 ＝

#### ●兵庫県タクシー協会、予約で定額に

兵庫県タクシー協会は6月18日、加盟53社が神戸空港と神戸・阪神間など8市1町を結ぶルートで7月から定額運賃を設けると発表した。18エリアに分け、予約をすればエリア内どこで乗り降りしても同じ運賃で神戸空港まで利用できる。

### ＝ 首都圏空港 ＝

#### ●東京都心の飛行制限を緩和

国土交通省の交通政策審議会航空分科会基本政策部会の下に設置された首都圏空港機能強化技術検討小委員会（委員長・家田仁東大大学院教授）は6月6日、羽田・成田両空港の発着枠拡大に向けた案をまとめた。2020年の東京五輪までに実現可能な方策として、羽田空港では東京中心部上空を飛ぶ新飛行経路の導入などを提案、両空港で計7万9,000回発着回数を増やす。五輪以降、さらに空港処理能力を拡大するには、滑走路増設が考えられるとし、現在のC滑走路に平行するセミオープンパラレルの配置案が最も効果的との試算も明らかにした。

これに対し、飛行経路にあたる大田、品川両区の区長は飛行高度やルート、緩和時間帯の見直しを求める方針を明らかにした。

### ＝ 成田国際空港 ＝

#### ●ビジネスジェット専用駐機場拡大

成田国際空港会社は6月26日、ビジネスジェット機用のスポット（駐機場）を最大3つに拡大する。大型機材化するビジネスジェット機の受け入れ環境を充実させる。9月には、ビジネスジェット専用ターミナルと駐機スポットの区域間に、新たなアクセス道路の供用を開始。道路は計2本となり、移動時間を16分から8分に短縮する。

### ＝ その他空港 ＝

#### ●仙台空港民営化、目標旅客数設定求める

国と宮城県は6月27日、仙台空港民営化に向け、空港運営を委託する事業者の選定基準を発表した。国の基準は空港の活性化に重点を置き、旅客数と貨物量の目標値に加え、着陸料の設定方針や航空会社の誘致など具体的な提案を事業者に求めた。実質的な事前審査を担う県は同日、候補事業者の応募受け付けを開始した。

---

## 航空

---

#### ●全日空、国際線で日航を初逆転

全日本空輸が6月2日発表した4月の国際線の旅客輸送実績によると、輸送規模を示す数値の「座席キロ」が、前年同月比27.2%増の40億5,122万座席キロとなった。日本航空は3.7%増の38億3,682万座席キロで、全日空が1986年の国際線定期便就航以降、単月で初めて日航を上回った。3月に実施された羽田空港の国際線発着枠の拡大で、5便の増加にとどまった日航に対し、全日空は11便を獲得、輸送量を大幅に伸ばした。

#### ●昨年度、国内航空旅客7.7%増

国土交通省は6月3日、2013年度の航空機輸送統計の速報を発表した。国内定期路線の旅客数は9,264万人で対前年度比7.7%増の伸びを示した。景気回復に加え、LCCが相次いで就航したため。

#### ●航空分科会基本政策部会、国際競争力強化に向け提言

交通政策審議会航空分科会基本政策部会（部会長：家田仁・東京大学政策研究大学院大学教授）は6月6日、今後の航空行政に関する課題のとりまとめを発表した。羽田と成田両空港の役割分担の議論を進める必要性や関西・中部空港を中心にLCCの活用が示された。

#### ●春秋航空日本、就航を1か月延期

中国系LCCの春秋航空日本は6月6日、6月27日に予定していた成田空港と佐賀、広島、高松を結ぶ3路線の就航を8月1日に延期すると発表した。運航体制が整わず、期限までに国土交通省の認可を得られないと判断した。同社の就航延期は2回目。また、パイロット不足のため就航後も高松線で約3か月間は一部運休する。

#### ●経団連、高いレベルの観光立国実現へ政策提言

日本経済団体連合会6月11日、「高いレベルの観光立国実現に向けた提言」を発表した。日本に注目が集まる2020年を1つのステップとして、質・量ともに高いレベルの観光立国を目指し、地方活性化や震災復興、国全体の成長を実現すべきとする。具体的な方策として、国の体制強化と観光立国のためのハード・ソフトのインフラ整備などを提示。

#### ●次期ボーイング777X、主要部分を日系航空企業が担当

日本航空機開発協会（JADC）と三菱重工、川崎重工業、富士重工業、新明和工業、日本飛行機は6月12日、ボーイングと次世代大型旅客機「777X」の開発・量産事業に参画するための主要契約条件に関する覚書に調印した。日本企業5社が機体部品の21%を製造する。現行の「777」と同じ割合だが、777Xは胴体延長で機体が大型化することなどにより、日本企業全体の製造規模は777を上回る。

#### ●スカイマーク、A380導入最大6か月延期も

スカイマークの西久保慎一社長は6月13日、国内の航空会社で初導入となるエアバスA380型機について、受領が最大6か月延期になる見通しであると明らかにした。10月から11月ごろに受領する予定だった。この結果、同社初の国際線定期便となる成田～ニューヨーク線の就航は、最大で2015年夏ごろまで就航が先送りとなる可能性がある。

#### ●スカイマーク、A330就航

スカイマークは日本の航空会社として初めてヨーロッパのエアバス社のA330型機を導入し6月14日、羽田～福岡間の運航を開始した。最大で440席の座席を271席に抑え、利用者に快適な空間を提供することにより、競争が激化するLCC市場において利用者獲得を目指す。

#### ●三菱航空機のMRJ、エンジン搭載完了

三菱航空機は6月26日、開発を進め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）の飛行試験用機体へのエンジン搭載が完了したと発表した。機体の外観がほぼ完成し、今秋に機体の最終的な完成を目指す。搭載されたエンジンは米航空機エンジン大手プラット・アンド・ホイットニーがMRJ用に開発した最新型。騒音が少なく燃費効率を大幅に向上できる。

#### ●ホンダジェット、量産初号機が初飛行成功

本田技研工業の米国子会社ホンダエアクラフトカンパニーは6月27日、小型ビジネスジェット機、ホンダジェットの量産初号機が初飛行に成功したと発表した。

---

## 関西

---

### ●泉佐野市、ふるさと納税の記念品に航空券

泉佐野市は6月3日、古里や応援したい自治体に寄付できる「ふるさと納税制度」で、市が寄付者に贈る記念品の種類を、現状の3倍以上の品ぞろえとなる100種類にすると発表した。新たにピーチ・アビエーションの航空券や貴金属などが加わる見込み。

### ●リニア経済効果、全線同時開業なら16.6兆円

大阪府は6月6日、リニア中央新幹線について、開業後50年間の全国への経済波及効果を試算した。大阪まで全線同時開業した場合、名古屋までの部分開業に比べ4兆9,000億円多い16兆6,000億円に上るとした。大阪府内の効果も部分開業に比べて9,000億円多い2兆4,000億円になるという。

### ●大阪府議会、泉北高速の南海への売却可決

大阪府議会は6月6日の本会議で、泉北高速鉄道を運営する府の第三セクター、大阪府都市開発（OTK）の株式を南海電気鉄道に売却する議案を全会一致で可決した。売却額は関西電力など民間保有分を含め約750億円で、このうち府の売却益は約367億円。7月中に一括譲渡する。府は売却益を北大阪急行の延伸など府内の鉄道整備に充てる方針だ。

南海の山中諄会長は同日、記者会見し南海と泉北高速との乗り継ぎ運賃を80円値下げし、通学定期は約25%値下げするとした。

### ●過去最高「262万外国人」が大阪に

大阪観光局の評価委員会が6月9日開かれ、昨年1年間に大阪を訪れた外国人旅行者が確定値で262万人となったことが明らかになった。当初目標の260万人を達成しており、現行の統計を取り始めた2001年以降で最高となった。

### ●大阪・神戸港、コンテナ岸壁運営会社を10月統合

大阪市と神戸市は6月10日、大阪港と神戸港のコンテナ岸壁を運営する第三セクター、大阪港埠頭と神戸港埠頭の2社を10月1日に経営統合し、新会社、阪神国際港湾を設立すると発表した。荷主や海運会社への営業活動を共同化するとともに国の後押しでコンテナ集荷や航路誘致を強化し、「国際コンテナ戦略港湾」として競争力を取り戻す。

### ●JR東海社長「リニア大阪延伸、健全経営確保なら検討」

JR東海の柘植康英社長は6月11日、名古屋市内で記者会見し、国による財政支援でリニア中央新幹線の大阪までの同時・早期開業を求める自民党案について「健全経営が確保できる枠組みが提示されれば検討していきたい」との考えを示した。

### ●南海会長、松井知事と面会

泉北高速鉄道を買収する南海電鉄の山中諄会長は6月12日、松井一郎大阪府知事と面会し、大阪市営地下鉄御堂筋線との乗り継ぎをやすくするため、大阪市と調整したいという考えを伝えた。松井大阪府知事が、泉北高速鉄道と大阪市営地下鉄御堂筋線との相互乗り入れの実現を要望したのに対し、山中会長は、「レール幅、高低差など難しい問題がある。長期的な課題として取り組みたい」と述べた。

### ●りんくうタウン、クールジャパン拠点に

関西空港対岸のりんくうタウンをアニメやゲームなどの拠点「クールジャパンフロント」にしようとして、大阪府は6月13日、開発と運営を行う民間企業の公募を始めた。11月に業者を決定し、4年以内の開業を目指す。

### ●大阪、堺泉北、阪南の3港 一元管理へ行政委

大阪府と大阪市が共通の重要課題を協議する府市統合本部会議が6月17日開かれ、府と市で管理する3港の業務を一元化するために共同で行政委員会を設置する方針を決めた。将来的には神戸港なども含めた大阪湾内の業務一元化を目指す。今秋にも府市両議会に設置条例を提案する。

## ●リニア中央新幹線の同時開業要望

関西経済連合会など関西の経済3団体の幹部は6月18日、首相官邸で世耕弘成官房副長官と会い、東京～名古屋で先行開業するリニア中央新幹線に関し、6月下旬に閣議決定する成長戦略に大阪までの同時開業の方針を明記するよう求めた。

## ●京都市の観光客最多

京都市は6月18日、2013年の市内観光客数が5,162万人となり、5年ぶりに過去最高を更新したと発表した。円安効果で外国人が増えたほか景気回復で旅行需要が活発になったことなどが影響したとみられる。外国人宿泊者数や全体の観光消費額も最高だった。

## ●リニア同時開業へ推進組織

大阪商工会議所の西村貞一副会頭（サクラクレパス会長）は6月20日の記者会見で、リニア中央新幹線の大阪までの全線同時開業を目指す官民連携の推進組織を7月中旬に発足させる方針を明らかにした。大商のほか、大阪府・市、関西経済連合会が参加し、奈良を経由するルートを軸に、大阪同時開業に向けた国への要望活動を強める。

## ●HIS、大阪駅前に初のハワイ旅行専門店

旅行大手エイチ・アイ・エス（HIS）は6月21日、ハワイ旅行を専門に扱う同社初の代理店をJR大阪駅前にオープンした。ハワイ旅行は近畿地方で人気が高いことから、専門店で利用客の獲得増を狙う。

## ●総務相戦略特区初の区域会議

地域を限定して規制を緩和する国家戦略特区で、地元が中心となって具体的な事業計画を決める初の「区域会議」が6月23日、大阪市内で開かれた。兵庫、大阪、京都の3府県による「関西圏」は、国際的な医療・健康分野の拠点を目指しており、今夏までに事業計画を策定する。関西圏では、医療拠点のほか、高層ビルを建築しやすくするために容積率を緩和したり、大阪府・市が提案していた民間のノウハウで公立学校を運営する「公設民営学校」を設置したりする方針。家事支援を行う外国人労働者の受け入れについても検討を進める。

## ●USJ「ハリポタ効果」で海外客100万人へ

米映画テーマパーク、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの運営会社ユー・エス・ジェイの森岡毅執行役員は6月23日、関西プレスクラブの会合で講演し、7月15日に開業する映画「ハリリー・ポッター」の新エリアの開業効果で、年間の外国人客が現在の2倍の100万人に膨らむとの見通しを示した。

## ●リニア大阪同時開業、新成長戦略に記述なし

政府が6月24日に閣議決定した新たな成長戦略にあたる「日本再興戦略改訂版」では、リニア中央整備新幹線の早期整備の方針が盛り込まれたが、自民党や関西経済界が求めている2027年の東京～名古屋と名古屋～大阪の同時開業についての具体的な記述は見送られた。

## ●南海が泉ヶ丘駅前のビル取得

南海電気鉄道は泉北高速鉄道泉ヶ丘駅前の商業施設や駐車場施設5施設を45億円で大阪府タウン管理財団から取得する方針を明らかにした。取得日は2014年7月末。南海はビル取得により泉北ニュータウンエリアへの進出を果たし、収益確保や沿線地域の活性化を図る。

## ●神戸市長、大阪湾5港管理一元化「検討も」

久元喜造神戸市長は6月30日、日本経済新聞に対し、大阪府市が提唱する大阪湾5港の管理一元化について「頭から反対というわけではない。具体的な提案があれば検討する」と述べた。

## ●リニア新幹線環境相意見書「相当な環境負荷」

石原伸晃環境相は6月5日、JR東海が2027年に品川～名古屋間での開業を目指すリニア中央新幹線の環境影響評価書に対し、「相当な環境負荷が生じることが懸念される」とする意見書を国土交通相に提出した。計画区間286kmのうちトンネル部が86%を占めるため、建設残土の抑制や適切な管理、地下水の影響の最小化などを求めた。

## ●旅行収支、万博以来44年ぶり黒字

財務省が6月9日発表した4月の国際収支（速報）によると、来日した外国人が日本で使った金額から、日本人が海外で使った金額を差し引いた旅行収支が177億円の黒字となった。黒字は、大阪万博が開かれた1970年7月以来、約44年ぶり。4月の訪日外国人数（推計）は、64年の調査開始以来、最高となる123万1,500人にのぼり、出国した日本人の数（119万人）を約44年ぶりに上回った。

## ●観光白書「訪日客増へ五輪活用を」

政府は6月10日の閣議で、2014年版観光白書を決定した。政府が目標とする年間の訪日外国人数2,000万人の達成に向けては、東京五輪・パラリンピックが「強力な追い風」になるとして、波及効果を高める取り組みに直ちに着手する必要性を強調した。

## ●観光立国へビザ緩和

第4回観光立国推進閣僚会議が6月17日に開催され、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」を決定した。訪日ビザ施策では、インドネシア向けで免除を決定。フィリピン、ベトナム向けでは、観光目的・指定旅行会社経由の場合は実質免除並みの緩和とすることや数次ビザの発給要件緩和・有効期限の最長5年への延長など、大幅な緩和策を盛り込んだ。さらに、今夏までにインド向けの数次ビザの発給も開始する予定だ。

## ●企業外国人の在留要件緩和

政府は6月17日、地域を絞って大胆に規制を緩和する国家戦略特区で行う追加の規制緩和項目を取りまとめた。外国人の日本での起業を促す在留資格の要件緩和や、保育士が不足している都市部で保育士試験を年1回から2回に増やすことなどが柱。特区への交通アクセス向上を重視。羽田空港や成田空港、関西空港と都市部を結ぶバスの運賃やダイヤを柔軟に設定することを可能とすることや、掃除や洗濯などの家事分野の人材受け入れも盛り込まれた。

## ●訪日外国人、3か月連続100万人超

独立行政法人日本政府観光局は6月18日、5月に日本を訪れた外国人旅行者数（推計）は、前年同月より25.3%多い109万7,200人だったと発表した。3か月連続で100万人を超え、1～5月の累計は前年同期を28.4%上回る520万3,300人となった。

## ●2016年度末まで空港の民間委託は6件目標

政府は6月24日に閣議決定した「日本再興戦略」改訂版で、空港の民間委託について2016年度末までの3年間を集中強化期間として、空港は6件の数値目標を達成すると掲げた。また国内にある免税店の数を、東京五輪が開催される2020年までに1万店規模に倍増させる方針が盛り込まれた。現在は国際空港や大都市部の百貨店、電器店に集中する免税店を、地方にも増やす。

## ●次期政府専用機、ボーイング777に

天皇陛下や首相が外国訪問に使う政府専用機の後継機が6月25日、米ボーイングの大型機777-300ER型機に確定した。後継機には欧州のエアバスも受注に意欲を示し、米欧の一騎打ちとなっていた。防衛省が後継機の機種や整備委託先の提案募集を企業側にしたところ、締め切りの24日までに日本航空と全日本空輸の2社が応募し、両社とも提案したのはボーイングの777-300ER型機だった。

第5回懇話会

ANA Cargoの  
事業戦略について  
～関西からアジアへ、世界へ～

講師

岡田 晃氏

株式会社 ANA Cargo  
代表取締役社長



■はじめに

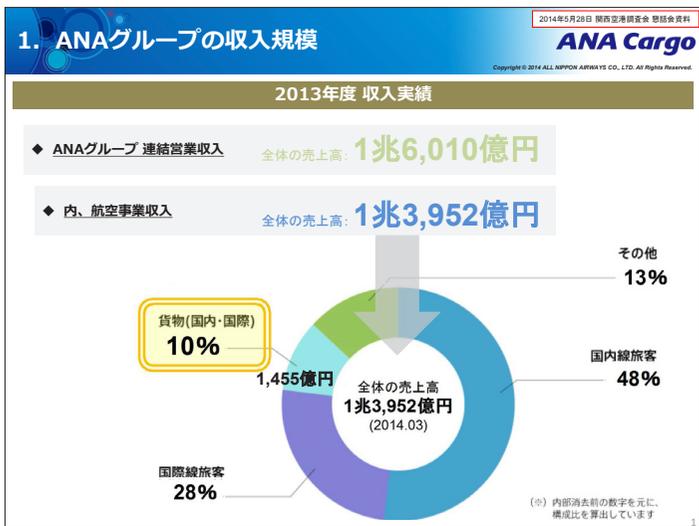
ただいまご紹介賜りました ANA Cargo の岡田と申します。本日は貴重な時間を頂き私の講演を聞いていただく機会を得ました。ありがとうございます。

本日は、ANA Cargo の事業戦略について、お話をさせていただきます。最初に ANA グループの概要からお話します。2013 年度決算では、ANA グループ全体の売上高は 1 兆 6,010 億円。このうち航空事業は 1 兆 3,952 億円になりました。その内訳を見ますと国内線旅客が 48% (約 6,700 億円)、国際線旅客が 28% (約 4,000 億円弱)、私が担当している貨物は 10% (1,455 億円) の売上になります。

私どもの ANA グループの歴史をひも解きますと国内線の会社として 1952 年 (昭和 27 年) にスタートいたしました。グループ全体としては 62 歳、還暦を過ぎたところです。国際線は 1986 年 (昭和 61 年) から始めておりますので、まだ 28 年間の歴史しかなく、グループ全収入の半分にもなっていません。国内線の貨物はずっとやっていたが、国際線でも扱うようになったのは 1986 年 (昭和 61 年) からということになります。グループで貨物専用機 (フレーター) を持ち始めたのは 2002 年からです。干支でいう 12 年一回りです。沖縄の貨物ハブが 2009 年からで、ちょうど今年で 5 周年になります。グループ全体で貨物が 10% の売上を占めるようになりましたが、グループの歴史の中ではまだまだ若い事業です。

■株式会社 ANA Cargo の設立

実は ANA グループは昨年ホールディングス制に移行しました。ANA ロジスティクスサービスという会社があって、それと ANA 本体の 1 部門だった貨物事業室を統合して、新しく ANA



Cargo を設立、今年4月1日から営業を始めました。ホールディングスの100%子会社で私が初代社長を拝命したわけです。我々の会社の従業員数は約900名でございます。

新会社は飛行機を持っていません。ANA 本体が飛行機のアペレーションを行っていますので、ANA Cargo は航空会社ではございません。グループ貨物事業に関する全般の業務とセールス、アペレーション、ソリューションなどを行っている会社です。従って私の身分はカーゴの社長でもあり、ANA 貨物担当の役員も兼務しております。先ほど申しました貨物売上高1,455億円はANAに計上して、売りに上げに連動した部分で我々の会社は収入を得て貨物事業をやるという仕組みでございます。ちょっと変わった仕組みです。将来的にはANA Cargo も貨物専用機を持って、ペリー（航空機の貨物スペース）の方もANAから買ってやるような会社にしたいと思っております。ヨーロッパで言うとルフトハンザ・カーゴがそういう仕組みです。

## ■ ANA の保有機材

ANA の機材は、グループ全体で235機保有

しています。その中で貨物専用機はB767を10機、225機が旅客機です。

旅客機の方はお腹の部分（ペリー部分）を使って貨物部門として、先ほどの売上高1,455億円を稼いでいるわけです。旅客機のペリーと貨物専用機を持っている会社をこの業界ではコンビネーション・キャリアと呼んでいます。日本航空はかつてフレーターを持って貨物事業をやっておられたが、いわゆる企業再生の段階で止められました。日本貨物航空会社の方は貨物専用機だけですので、両方を使っているのはわが国では唯一わが社だけです。

世界の貨物業界は非常に厳しい状況でして専用機を持っている貨物会社は苦勞をしております。KLMも苦しんでいてフレーター事業を止めるのではないかという話が出ているほどです。そういう意味ではフレーターと旅客機をトータルで使いながらネットワークで運用していくのが我々のビジネス・スキームで、我々の持ち味の1つです。

我々のフレーターは50トンの貨物の積載が可能です。B767-300BCF/300という機体表記になっていますが、BCFというのは旅客機で使っていたB767を貨物専用機に改修した

1. ANA Cargo事業概要 ~保有機材~

2014年5月28日 関西空港調査会 懇話会資料

ANA Cargo

Copyright © 2014 ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD. All Rights Reserved.

**ANA Cargoは貨物専用機であるBoeing767-300Fをはじめ、全235機を使用**

※保有機材数：2014年4月24日現在

貨物専用機



B767-300BCF/300
10機 / 搭載可能重量 約50トン

※2014年5月14日（水）に第10号機が導入されました。

【フレーター内のメインデッキ（上部貨物室）の様子】



旅客機



**B777-300/300ER**  
 26機 / 搭載可能重量 約30トン



**B777-200/200ER**  
 28機 / 搭載可能重量 約20トン



**B787-800**  
 27機 / 搭載可能重量 約18トン



**B767-300/300ER**  
 56機 / 搭載可能重量 約12トン



**A320-200**  
 16機 / 搭載可能重量 約3トン

※その他 B737-800/700/700ER, DHC8-300/400 等82機

3

という意味で10機のうち7機をBCFとして使っています。

なぜそういうことをするかというと、旅客機は20～25年で新しいものに入れ換えますが、飛行機自体はまだ30年強は使えます。ある程度使い込んだ旅客機を貨物機へ転用します。現在、旅客機はB777型とB787型、B767型、A320型などを持っていますが、B787が導入されたらB767と置き換える計画でした。その時にB767をフレーターに転用する予定でした。昨今、羽田空港の国際化が急激に拡大して旅客の方が忙しくなって貨物転用をしてもらえないという状況です。従って10機目の貨物専用機は仕方なく他からリースしました。旅客機のペリーは馬鹿に出来ません。B777-300型機は30トンの積めます。かつてジャンボと呼ばれる飛行機が欧米を飛んでいましたが、B777は大変良い飛行機で2エンジンのため燃費も2、3割少なくて済みますし、収益率が上がりました。国際旅客分野は長らく赤字続きでしたが、B777型機が運航するようになってから黒字に転じたという経緯もございました。旅客便でペリーの収入は全体の25%ほど稼いでくれます。

私どものグループでは2020年に向けて飛行機の発注計画を発表しました。東京五輪に向けて現在の235機体制に加えてB777型-9を20機、B777型300を6機、B787型-9を14機、A320型を20機、計70機を発注して色々な形で組み換えていく予定です。航空会社にとって飛行機は命なので、これを使い分けてやっています。

また、NCA（日本航空貨物）のフレーターを成田～沖縄間の深夜1往復チャーターを毎日運航しておりまして、我々のトータルネットワークの一助になっています。B4フレーターは100トンの積めますのでB6フレーターの2機分の展開になります。我々が成田から沖縄に向けて深夜2便飛ばしていたのを1便に出来て、浮いた飛行機を別の路線に使うことが出来ました。

## ■ ANAのネットワーク

次に申し上げたいのは私どもANA全体のネットワークです。国内線で1日1,100便、国際線で週1,100便あります。また、貨物のネットワークは国内で週70便、国際で週248便です。成田、羽田、関空、中部、沖縄の国内5空港を基地にして海外と結んでいます。先ほどコンピネーション・キャリアと申しましたが旅客便とフレーター便を合わせて世界35都市、国内51都市にネットワークを張り巡らせています。ネットワークは航空会社の真骨頂でして、色々な戦略に繋がります。

今年3月から羽田で国際線が拡大して我が方でも10路線13便だったのが17路線23便に増え、ヨーロッパ行きがかなり羽田に移りました。そのために色々な組み合わせが出来るようになりました。IATA（国際航空運送協会）の貨物取扱ランキングによると、ANAは世界11位。1番と2番はフェデックスとUPSでアメリカ大陸を自由に飛び回っていて図抜けています。私は昨年UPSのハブ空港であるケンタッキー州ルイビルへ行って来ました。見た瞬間に私どもの沖縄ハブと比べると、私ども方はハブと言えないなと思いました。大人と赤ちゃんぐらゐの差があります。ガク然として帰って来ました。

しかし、先日、UPSのアジアのハブである中国・深圳へ行きましたら、我々の沖縄と同じぐらゐの規模でしたので、安心して元気が出ました。

逆に言えばアメリカ国内の物流レベルは凄いです。2012年のランキングで我々は年間1千万トンの取扱量、世界11位です。トン・キロで言うと世界21位。重量に対してどれだけ距離を飛んだかという数字ですと私どもは近場のアジア中心ですのでランクは下がります。空港のランキングを見ますと香港は1位、アメリカのメンフィスが2位、上海が3位、インチョンが4位とアジアの空港が頑張っています。成田は9位、羽田は23位、関空は29位という状況です。

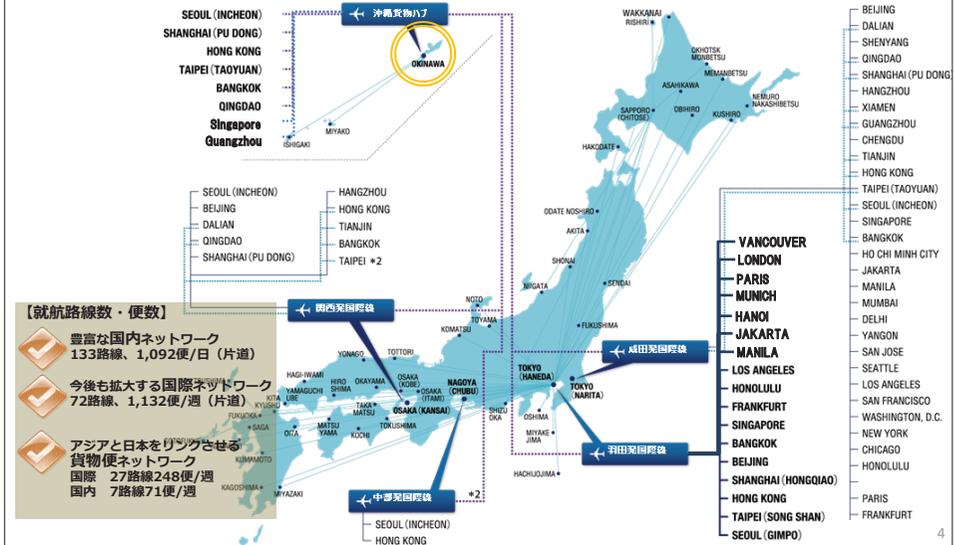
# 1. ANA Cargo事業概要 ～ネットワーク～

2014年5月28日 関西空港調査会 懇話会資料

**ANA Cargo**

Copyright © 2014 ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD. All Rights Reserved.

旅客便・フレイターを組み合わせ、世界35都市、国内51都市をスピーディに繋ぎます



## ANA 貨物事業 重量シェア

次に私どもの貨物の2013年度重量シェアをまとめて見ました。重量で言うと総量は1,188万トんで、国際が6割、国内が4割でございます。

国際の内訳は中国が33%、アジアが25%、北米17%、欧州10%、その他15%。売上高で言うと国際が75%を占めます。

ただ3国間の物流、例えばアジアから日本を

## 【参考②】2013年度 ANA貨物事業 重量シェア

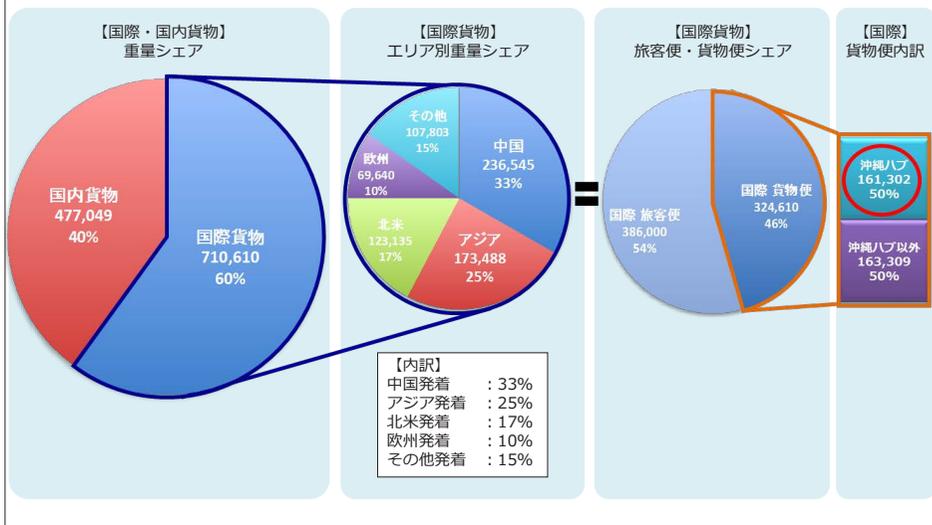
2014年5月28日 関西空港調査会 懇話会資料

**ANA Cargo**

Copyright © 2014 ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD. All Rights Reserved.

### 2013年度実績 取扱重量シェア

※単位：トン



經由してアメリカへ行くとかのシェアが近年、増えています。国内の売上が少なくなり、3国間の比率が40%に上がっています。これはまさに日本の国内産業の地盤沈下を示すものです。エリア別のシェアを見ると中国とアジアを合わせると6割を占めていますので私どもは中国、アジアを中心にした部分が大いなる部分を占めています。シーベリという会社の市場調査によると中国、アジアの伸び率は非常に高く、またエクスプレスのアジアでの伸び率は約7%で大きな成長が期待されています。

私どもの国際貨物は貨物専用便が46%、旅客機のペリーによる貨物が54%になっています。ただ売り上げは旅客便貨物が63%、貨物専用便が37%で、旅客便の方が長距離便ですので稼ぎは大きくなります。

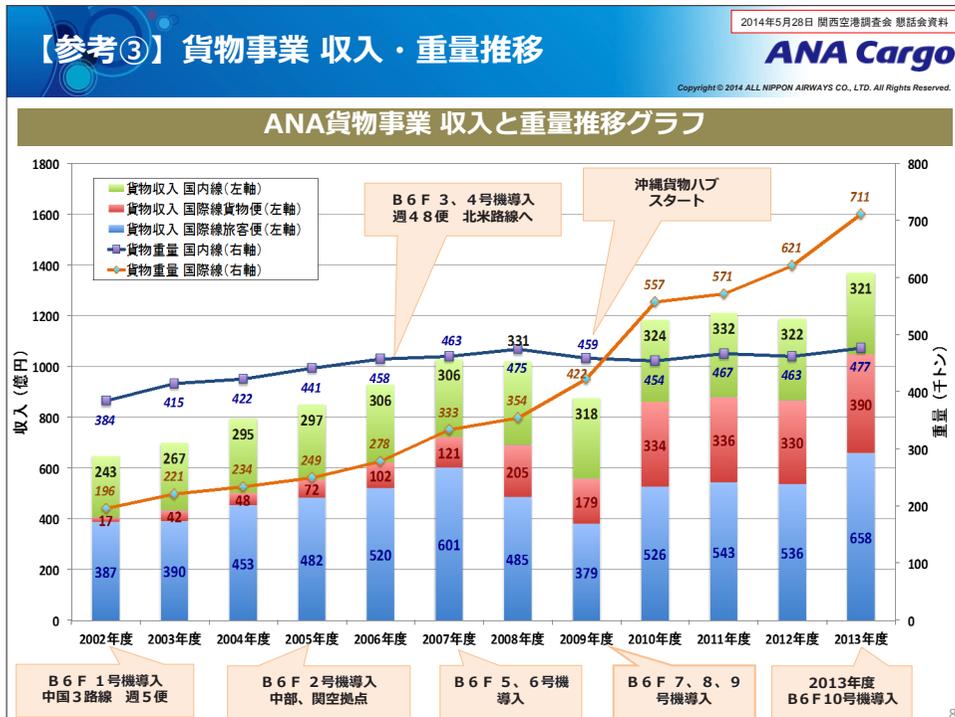
### ■ ANA 貨物事業収入と重量推移

次に ANA の貨物事業の売上と重量の推移を見ました。2002 年度以降、右肩上がりになっているのが国際線の重量です。国内線はほぼ横ばいです。売上の方を見ますと 2002 年にフ

レーターがスタートして 2005 年辺りは関空、中部をベースにやっていました。2009 年に沖縄ハブをスタートし、その時の国際貨物の売上は 558 億円、2013 年には 1,048 億円となり、初めて 1 千億円を突破しました。国内線を合わせたトータルは先ほど申し上げた 1,455 億円になるわけです。前年が 1,263 億円ですから 1 年で 200 億円も増えており、2014 年度も 1,680 億円という予想でさらに 200 億円増えるということで、国際線がどんどん増えている状況です。

### ■ 沖縄貨物ハブ

私どもの貨物の大きなビジネスモデルとしてスタートしたのが沖縄貨物ハブです。2007 年に沖縄県と私どもは物流拠点づくりで交流し始めました。実際に沖縄貨物ハブがスタートしたのは 2009 年 10 月 26 日です。なぜ沖縄なのか、という理由がありました。2007 年ごろ沖縄貨物ハブを決める時に、実は私、貨物担当ではなくて事業計画、企画担当役員でした。当時、関空会社の方がよく我々のところを訪ねていただ



きまして、「岡田さん、関空に貨物ハブをよろしく」とアグレッシブなアタックを受けていました。ところが、当時の貨物事業室は沖縄に貨物ハブをつくると言い出しました。最初、私は何で沖縄へ行くのが、何もない、上屋もない、後背地需要もないし、大変じゃないのと思っていたのですが、さらに彼らが言ったのは「関空は高いから」という理由を挙げました。「関空会社さんなら必ず安くしてくれるぞ」という私とのやり取りがあったのですが、私はこの絵を見せられて降参致しました。絵というのは1枚の地図で沖縄を中心にした半径4時間のフライト範囲内にアジアの主要な都市がすっぽり入っているのです。関空だと結構入らないところが出て来ます。これがまさに沖縄の地理的優位性です。関空と同じように沖縄も24時間空港であること、さらに沖縄県が物流インフラを整備していただくこともあって、沖縄に

決まったということでございます。

沖縄は昔、琉球王国の時に「万国津梁」と呼ばれ、海の貿易の中心地でした。まさに今回の沖縄貨物ハブは21世紀の空の「万国津梁」になるかということでございます。今年1月24日の安倍首相の施政方針演説の中で、沖縄

## 2. 沖縄貨物ハブ ～概要～

2014年5月28日 関西空港調査会 懇話会資料

**ANA Cargo**

Copyright © 2014 ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD. All Rights Reserved.

### なぜ、沖縄なのか？

### 20億人の巨大マーケット その中心に位置するのが沖縄県

①地理的優位性

②24時間運用の高機能空港

③整備が進む物流インフラ



10

## 2. 沖縄貨物ハブ ～概要～

2014年5月28日 関西空港調査会 懇話会資料

**ANA Cargo**

Copyright © 2014 ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD. All Rights Reserved.

### ANA 沖縄貨物ハブのネットワーク

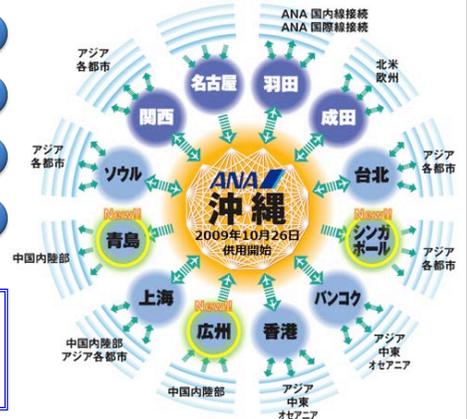
### 那覇空港を基点に日本とアジアの主要都市を結ぶ貨物便ネットワーク

① 貨物専用機 (B767-F) をアジア主要都市へ深夜運航

② 羽田経由で日本国内の主要都市への接続もスピーディ

③ 国内20の直行旅客便路線あり。(羽田に次ぐ国内2位)

④ アジア域内間の急送ニーズにも対応可能



<Point> 新規路線就航によるネットワーク効果

就航前 : 53路線

就航後 : 73路線

あって、沖縄に

11

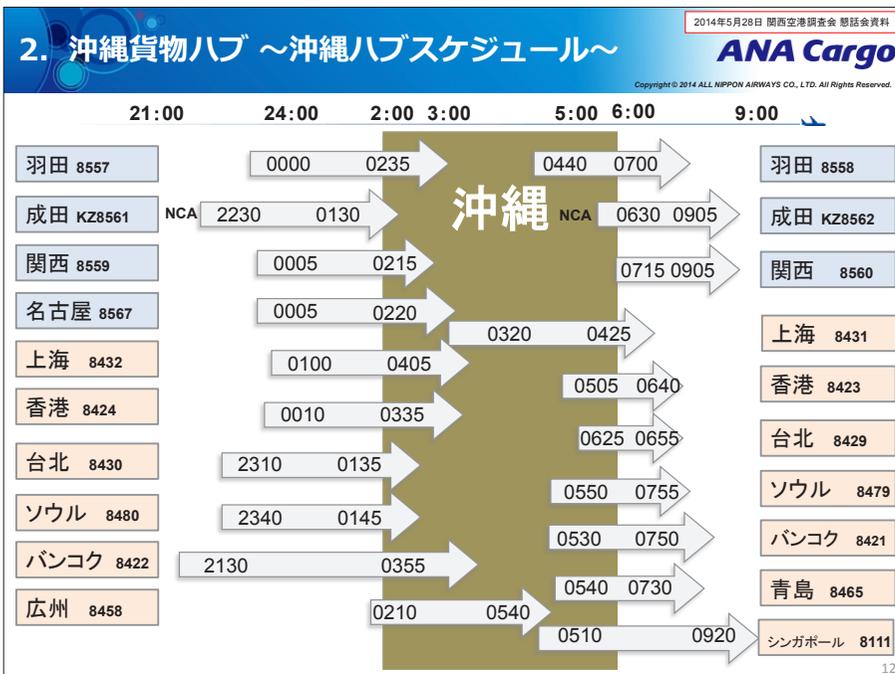
が21世紀のアジアの架け橋になると述べていました。人口で言うと中国の13億人、アセアンの6億人、日本の1.3億人を合わせて20億人の巨大なマーケットの中心に沖縄があるということではないかと思います。2009年の段階では8都市をネットワークしていましたが、その後、名古屋、青島、広州、シンガポールを追加して現在12都市です。先ほどの空港ランキングの中のTOP20のうち7空港が入っています。また沖縄は日本の国内便を多数持っています。福岡より規模は大きいという状況です。路線数でいうとスタート当時53路線だったのが73路線に増えたのもネットワーク効果でしょう。例えば沖縄～青島だけでなく名古屋～沖縄～青島の路線が増えました。関空～沖縄～台北の路線も増えました。1つの地点が出来るると10路線ぐらい増えます。多くの組み合わせの中で上海～沖縄～バンコクという貨物の動き方もするのです。時間が節約出来れば逆行するようなケースも出て来るのです。

2009年以降、月間1万2,000トンをぐらゐ沖縄ハブで取り扱っていますけど、2013年には月間平均1万4,000トンに増えて、今年3月には消費増税の駆け込み需要があつて1万8,000

トンを超え、着実に増えている状況です。

フライト・ダイヤを見ますと羽田発深夜12時をはじめほとんどが出発時間が12時前後になっています。遅くまで集荷が出来るわけで、沖縄で積み換えて夜中に各地へ飛びます。到着時間は午前5時や6時で遅い集荷と早い配送が可能になります。当初、フォワーダーの皆様からは夜中の積み換え作業に対して商品は壊れるし、無くなるし、愚の骨頂だと言われました。この数年間でオペレーションがようやく安定して競争力がついて来ました。上海を午前1時に出て沖縄経由バンコクへ午前7時50分着です。上海～バンコクの夜中の直行便はないので利用度が高いのです。また上海から午前4時5分に到着して羽田行き4時40分発の便に接続させるという離れ業の繋ぎ方もやっています。

沖縄ハブは上屋敷地面積2万7,700平方メートル。一部LCCに貸していますが、上屋の前から基本的にはパレットで運び、飛行機to飛行機です。沖縄ハブと関西エリアとの関係はどうか、どんなダイヤが出来るのか、少しシミュレーションしました。関空の出発が午前0時5分の場合、沖縄着が午前2時20分。午前3時



## 2. 沖縄貨物ハブ ～上屋全図～

2014年5月28日 関西空港調査会 懇話会資料

**ANA Cargo**

Copyright © 2014 ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD. All Rights Reserved.



～5時にかけてシンガポールやソウル、上海などに向けて出発して行きます。実際問題として関空から直行便がある場合は我々の沖縄ハブはセカンド・オピニオンになろうかと思えますけど、ソウルや香港へは我々のところは毎日フレター便を飛ばしていますので、お客様に選

んでいただきながらやって行きます。いかにネットワークを充実させるかが勝負ですので、関空からの組み合わせでアジアの都市へ繋ぐことが出来るというモデルもあります。

通常、貨物は空港で計量して通関するという手続きですが、我々は通関手続きのサポートの

## 3. 関西エリアからの輸送事例

### ～貨物専用機の活用～

2014年5月28日 関西空港調査会 懇話会資料

**ANA Cargo**

Copyright © 2014 ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD. All Rights Reserved.

関西圏で夕方集荷し、アジア主要都市に翌日朝到着！



### 3. 関西エリアからの輸送事例 ～ANA通関サポート (FSC) 機能～

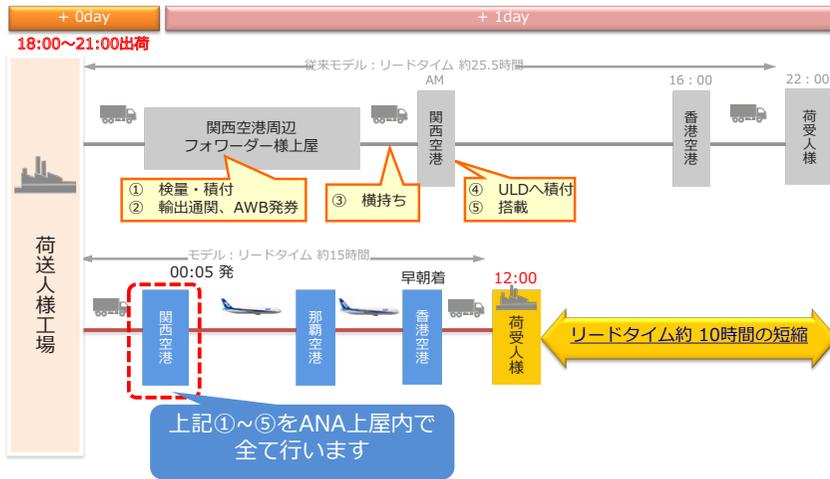
2014年5月28日 関西空港調査会 懇話会資料

**ANA Cargo**

Copyright © 2014 ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD. All Rights Reserved.

#### ANA 関西空港FSC (フレイトサポートセンター) の活用

輸出の際に必要な輸出通関業務等の作業を当社が一手に引き受けます！



15

### 3. 関西エリアからの輸送事例 ～拡大した羽田空港発着便ネットワーク～

2014年5月28日 関西空港調査会 懇話会資料

**ANA Cargo**

Copyright © 2014 ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD. All Rights Reserved.

#### 2014年3月30日より拡大した羽田空港発着国際便の活用



上記ネットワークに加えて3月30日より、ロンドン、パリ、ミュンヘン、バンクーバー、ジャカルタ、ハノイ、マニラが新規就航、フランクフルト、シンガポール、バンコクが増便

7

代行機能があります。FSC (フレイト・サポート・センター) に任せると早く入って早く出せる。リードタイムを約10時間も短縮出来るメリットがあります。荷主はリードタイムをいかに短くするか、いつも考えておられてサプライ・マネジメント・チェーンの中で大き

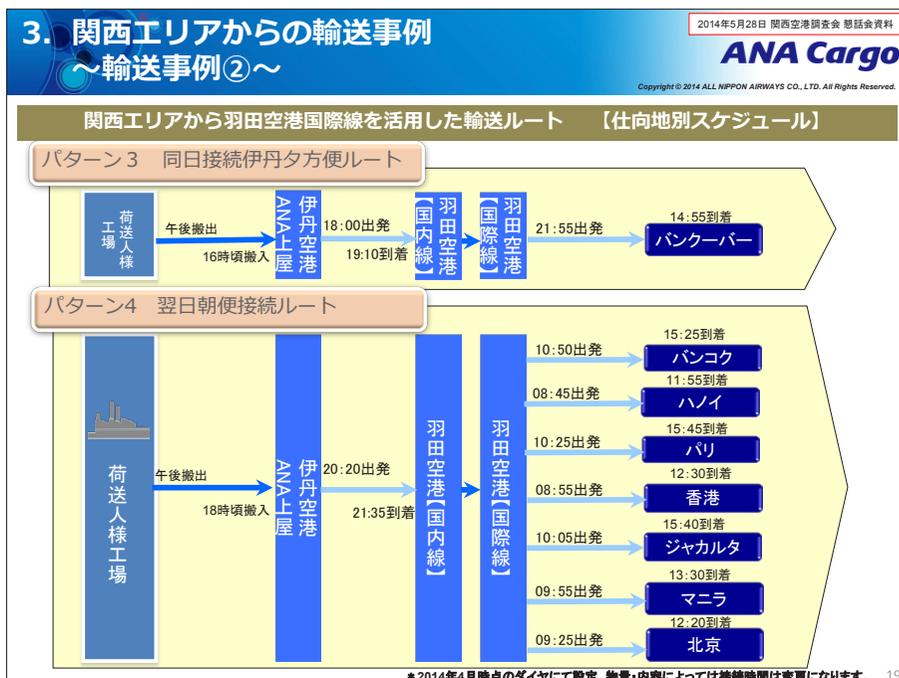
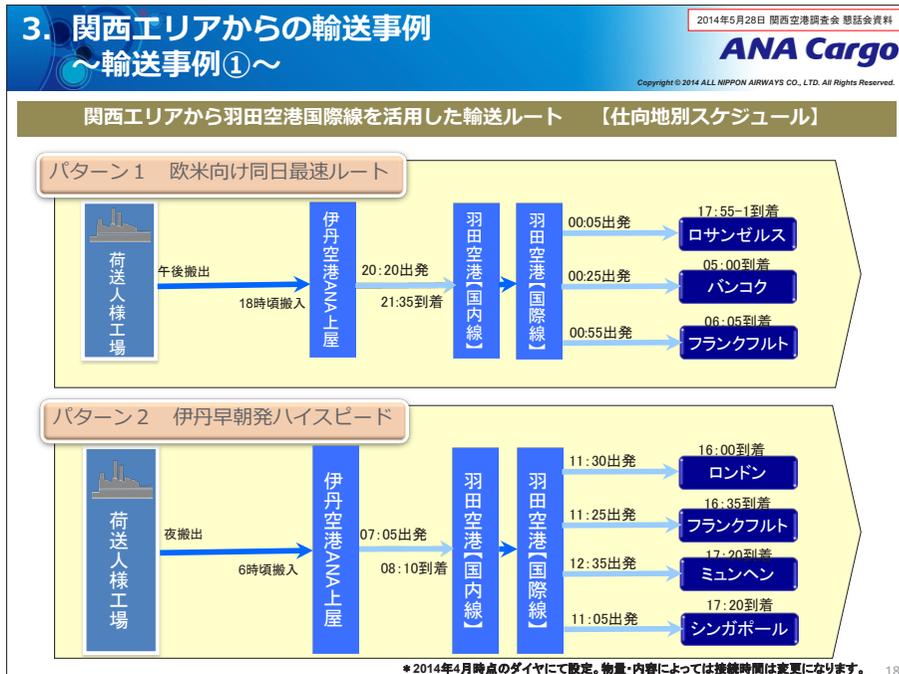
な部分があります。

関西エリアからの輸送事例で伊丹空港を利用したケースを少し説明します。路線が拡大した羽田と繋ぐことによって色々な可能性が出て来ます。1つは欧米向けの最速輸送ルートで、午後6時ごろに伊丹へ荷物を搬入して午後8時

20分に出発、羽田に9時35分に到着、午前0時台の深夜便でロサンゼルスやフランクフルトへ運ぶ。また早朝の6時に搬入、7時5分に伊丹を出て8時過ぎに羽田へ着いて11時過ぎにロンドンやミュンヘン、シンガポールへ出発というケースが考えられます。これらのケー

スは3月末に始まったばかりで私どもも荷主側も慣れていなくて話し合いながらやっていく必要があるかと思えます。

また名古屋のケースですけど、昔 ANA では、名古屋は自動車産業があるので天津や香港などに直行の貨物便を飛ばしていました。ただ毎



日50トンをデイリーで運べと言われると集荷に相当厳しい状況です。満杯にならないと思います。直行便にこだわらず、いったん沖縄を経由すると10トンはバンコクへ、10トンは上海、10トンは香港となって目標の50トんに近づけるわけです。昔は関西から液晶テレビが直行便でバンバン世界へ運ばれた時代がありました。今はそういう時代ではなくなって来ましたが、旅客の場合はあちこち振り回すわけにはいきませんが、貨物は効率さえよければ上海～沖縄～バンコクのような逆戻りコースでも時間が短縮出来れば荷主側に許容されると思います。

関西エリアからの輸送事例を何種類か申し上げましたが、今後のネットワークの作り方は色々考えられます。例えばANAとヤマト運輸が組んでやっている日本の名産品の配送システムがあります。Eコマースを活用し、ヤマトの陸送ネットワークを使って日本の生産者からアジアの消費者の自宅に届けようという事業です。Webサイトで香港のお客様が和歌山のモモやカキをオーダーすると生産者へ届き、沖縄経由で香港に到着。ヤマトのクール宅配便で翌日には消費者宅に届きます。世界初的方式で昨年10月28日から香港でスタートしました。

Eコマースは2013年度で18%も増えているそうで非常に大きいマーケットと期待しています。2014年には台湾、シンガポールへ拡大する予定です。

日本の成長戦略で農産物の輸出を2020年には1兆円にしようという目標があります。また和食がユネスコ無形文化遺産に指定されて関西の得意な和食文化が海外にどう繋がるか、シンガポールには和食店が800軒もあり、アジアのニーズは大きいと思います。香港で好まれるモモをはじめリンゴ、マンゴー、イチゴ、日本酒も売れます。海産物や牛肉もビジネスチャンスです

### ■物流拠点として沖縄のポテンシャル

沖縄の物流拠点の話に戻りますけど、那覇空港の周辺には物流特区に指定されて沖縄県が物流センターの整備を進めています。2012年9月に3号棟、2015年春に4号棟が完成します。ここにパーツセンターが出来ました。いままでは成田の近くにありましたが、沖縄に出来ると夜中の便で出荷して朝に着くことが可能になります。ストックヤードを造ることでモノが動くビジネスモデルが成立して来ます。先ほど

## 3. 関西エリアからの輸送事例

### ～輸送事例③～

2014年5月28日 関西空港調査会 懇話会資料

**ANA Cargo**

Copyright © 2014 ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD. All Rights Reserved.

ANAとヤマトが日本各地の名産品をアジアへ輸出する輸送プラットフォームを構築

- e-commerceサイトモールを活用し、直接消費者からオーダーを受注
- ヤマトの陸送ネットワークを活用し、生産者から直接消費者の自宅まで配送
- ANA国内線ネットワークと沖縄貨物ハブの接続により、地方からもスピーディーな輸送が可能に
- 保冷コンテナ、保冷車の活用によりDoor to Doorで厳密に温度コントロールされた輸送を実現

【輸送フロー イメージ図】

<集荷手配>
<インターネット受注>

<出荷>

[N]

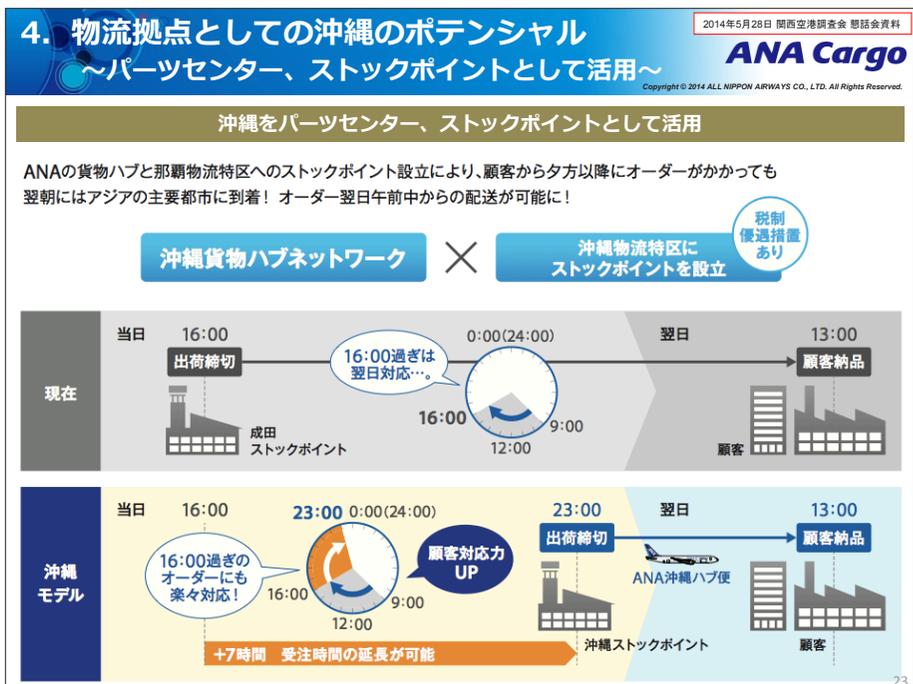
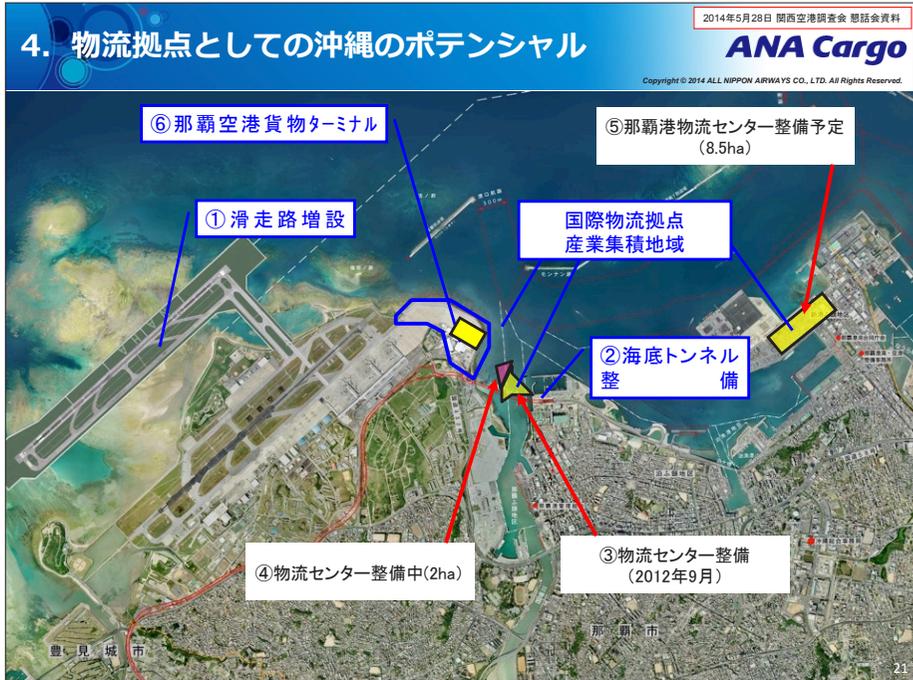
[N+1]

地方県産品が集荷翌日に配達可能

申した3号棟には東芝自動機器システムサービ  
 スが入っています。お札のカウンタマシ  
 ンが扱っている会社で、機器が停止してはいけ  
 ないのでメンテナンスのパーツをいつでも出せるよ  
 うにと昨年8月パーツセンターが沖縄に出来ま  
 した。いままでフランスに機器を納入していた

のを今後アジアにも進出するそうです。製品は  
 韓国で作って沖縄でストックして欧州やアジア  
 に運ぶという仕組みです。

モノの流れは色んな組み合わせが出来るし、  
 時間価値の問題もあります、また、規模の経済  
 が働かしないとネットワークは維持できませ



## 4. 物流拠点としての沖縄のポテンシャル

～ソリューション事例 沖縄在庫型モデル～

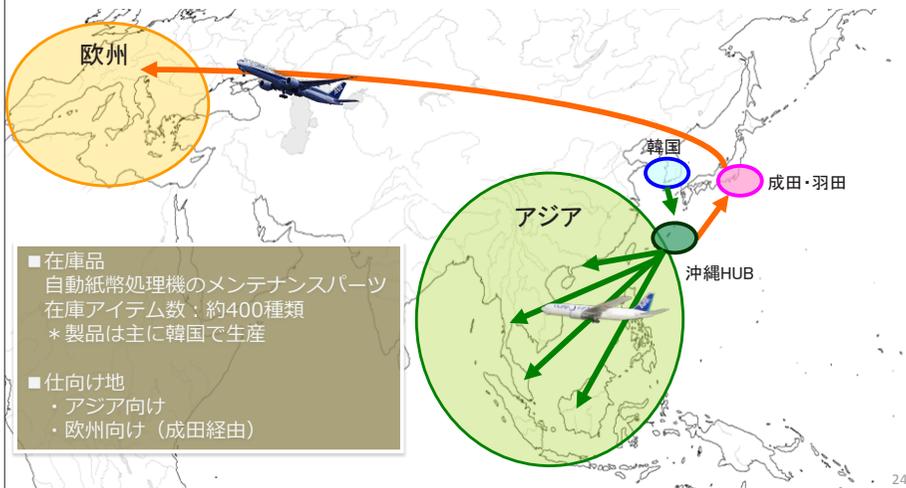
2014年5月28日 関西空港調査会 懇話会資料

ANA Cargo

Copyright © 2014 ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD. All Rights Reserved.

東芝自動機器システムサービス（株）様による活用事例

～アジア・ヨーロッパへの緊急パーツの供給～



ん。私どもは沖縄ハブ、成田、羽田、関空からアジアとの直行便の組み合わせ、旅客便のベリーの活用をして行きます。関空に関しましては、近々上海直行便を増便させる予定です。

本当は私は貨物便をどんどん拡大したいのですが、機材がなかなか回って来ません。そこをご理解いただきながら私の話を終わります。ご清聴ありがとうございました。

## 東アジアからの訪日旅行客の 現状と今後の動向について

株式会社JTB西日本  
地域交流ビジネス推進室地域交流チームマネージャー  
(インバウンド事業政策・訪日マーケティング担当)

鳴尾 仁秀 氏



●とき 平成26年5月22日(木) ●ところ 大阪キャッスルホテル7階

### ■はじめに

ただいまご紹介いただきましたJTB西日本の鳴尾でございます。私は、この3月までの7年間、訪日外国人を専門にお世話する国際旅行営業部という部署で勤務しておりました。直近の2年間は、東アジア主要4カ国(香港、中国、台湾、韓国)の営業を担当しておりました。本日は、私がこれまでの営業で経験して参りました訪日マーケットを振り返りながら、営業現場で起こっている現状について少しお話をさせていただきます。

本日は訪日マーケットについて4つの項目をお話させていただきます。まず、過去10年間の訪日外国人マーケットの動向を簡単に振り返りたいと思います。次に、東アジアマーケット4カ国の最新動向についてお話しします。さらに、東アジア市場における消費動向の変化についてお話しします。最後に、JTBグループの訪日インバウンドへの取り組みについてご紹介させていただきます。

### ■訪日外国人マーケットの推移

訪日外国人数の推移については、新聞やメディアですでに伝えられていますように、2013年に訪日外国人が1千万人を突破し1,036万人となりました。心斎橋商店街に買い物に行きますとアジアからの観光客を多く目にします。海外からのお客様が増えたなあと実感する瞬間です。しかしこれは大阪だけのことではありません。例えば、人気が増えている北海道の小樽運河の駐車場では、アジアからの観光客を乗せた観光バスで一杯になる状況が続いています。

いつからこのような状況になったのでしょうか。少し振り返ってみたいと思います。ピジット・ジャパン・キャンペーンは2003年から始まりました。10年前訪日外国人は年間521万人で、現在の約半分でした。その後少しずつ増えて2008年に835万人に達しましたが、2009年にリーマン・ショックの影響を受け678万人に落ち込み、さらに2011年には東日本大震災のため621万人に減ってしまったのです。翌年2012年に復活し、そして昨年、ついに1千万人を超えました。政府は3年後の2016年に1,800万人にするという目標を掲げています。

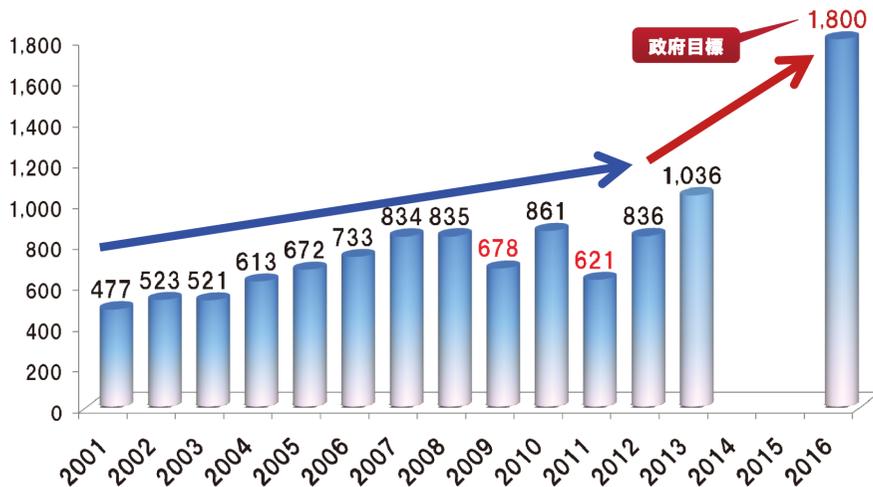
海外からのお客様はどんどん来られるようになりましたが、一方、日本人が海外へ旅行する数は2012年の1,849万人をピークに2013年は約100万人も減りました。為替レートが円安に振れたためと言われております。

日本は島国です。日本から出るにも、外国から来ていただくにも飛行機か船を使わねばなりません。最近、クルーズ船の旅行が人気になっていますが、1隻のクルーズ船で運べる人数は大体3千人前後です。また、1年間に運べるクルーズの旅客は限られておりボリュームゾーンにはなりません。やはり航空機利用の旅行客が中心であるのは明白です。

では、日本の国際線航空座席の状況がどのような状況か見てみたいと思います。2012年度の海外入国者と出国者の合計が2,680万人で、2013年度は2,780万人と1年間で約100万人分の座席利用が増えました。今後、訪日外国人を

1 訪日外国人マーケットの推移(ビジット・ジャパン事業開始以降)

訪日外客数の推移(単位:万人)



Japan. Endless Discovery.

出典: 日本政府観光局(JNTO)

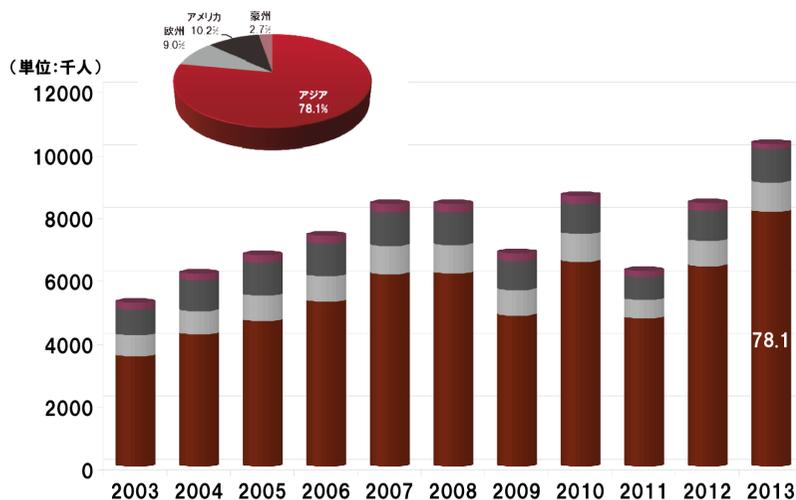
Copyright©2014JTB Western Japan, Corp. all rights reserved.

増やすためには旅客を運べる手段として航空座席の確保が必要だと考えられます。これまでのように、空いている座席を利用するというインバウンド需要から、座席を確保しなければ拡大できない需要であるという認識を持たなければならぬと感じています。

では次に、訪日外国人マーケットをもう少し分析してみたいと思います。訪日外国人をエリア別に分けてみました。アジア、欧州、南北アメリカ、オセアニアと分けるとアジアからの訪日客の比率は2013年度で78.1%となりました。

1 訪日外国人マーケットの推移(ビジット・ジャパン事業開始以降)

訪日外国人マーケットにおけるアジア比率(2013年)=78.1%



Japan. Endless Discovery.

出典: 日本政府観光局(JNTO)

Copyright©2014JTB Western Japan, Corp. all rights reserved.

興味深い点は、ビジット・ジャパン・キャンペーンが始まって10年、各年の訪日客数に大きく影響を及ぼしたのは、欧州やアメリカ、豪州ではなくてアジアマーケットだという点です。訪日外国人が減る時も増える時も大きくアジアマーケットが影響していることがわかります。JNTO（日本政府観光局）が発表した2014年1～4月の最新数値を見ても、アジアマーケットが訪日全体に与える影響は大きい事が分かります。韓国は1月～4月の累計で対前年比マイナス0.8%と増加していませんが、中国は昨年比で1.9倍に増えています。また、台湾は40.8%増、香港も34.5%増と、アジアの主要4カ国のうち韓国以外はすべて増加しており、その伸び率は訪日全体の数字に大きな影響を与えています。

アジアマーケットの影響力について別のデータもご紹介いたします。世界経済の中でアジアの存在感が増してきていることはご承知の通りですが、世界のGDPの20%をアジアが占め

ており、今後も拡大すると予測されています。牽引しているのは中国、インド、マレーシア、ベトナム等で、残念ながら日本やアメリカ、ユーロ圏は成長率2%前後しかないという状況です。これらの経済発展がアジア発の海外旅行需要を伸ばす要因となっています。

国連世界観光機関（NUWTO）のデータによると、世界で2013年度に海外旅行した人は10億8,700万人でした。その中でアジアの方は22%を占めています。2020年になるとその比率は26%を占めると予測されています。その背景は経済の発展に伴い、今まで海外旅行を出来なかった人たちがどんどん行けるようになるからです。2030年には世界で18億人が海外旅行するようになると予想されており、そのうちアジアの人は4.8億人、26.5%を占めると予測しています。

次に今後の世界ではどのような人の流れになるのかを考えてみたいと思います。日本人の海外旅行を考えてみて下さい。遠いヨーロッパへ

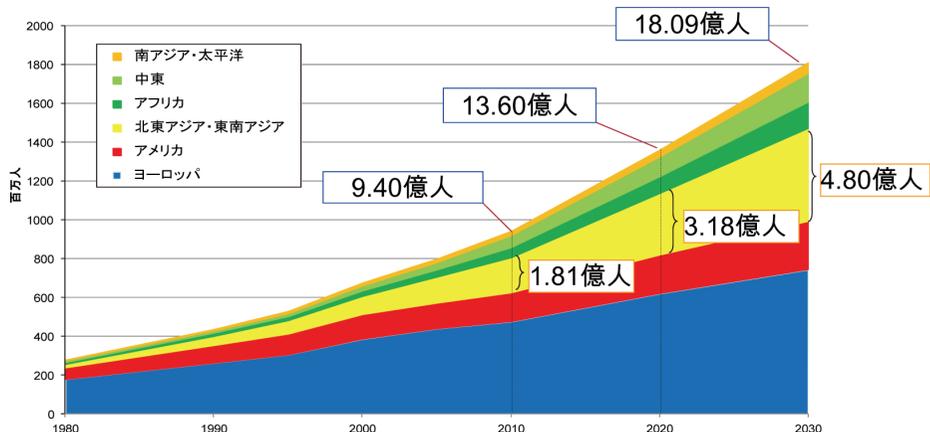
## 1 訪日外国人マーケットの推移(ビジット・ジャパン事業開始以降)

Perfect moments, always **JTB**

### 国際観光においてアジア地域は世界の中で最も高い伸びが予測

#### <アジアの国際観光到着人数と総到着人数における割合>

2010年:1.81億人(19.3%) ⇒ 2020年:3.18億人(23.4%) ⇒ 2030年:4.80億人(26.5%)



Japan. Endless Discovery.

出典:UNWTO「Tourism Towards 2030」

Copyright©2014JTB Western Japan, Corp. all rights reserved.

は毎年旅行される方はなかなかおられません  
が、アジア諸国であれば毎年旅行される方はお  
られます。家族旅行などでグアムに行ったり、  
友人同士で香港や韓国に行くケースも多いと思  
います。同様に、ヨーロッパの方々から見れば  
ユーロ圏には気軽に旅行出来ても、Far East  
Asia（ヨーロッパから見れば極東アジア）の  
日本へは簡単に旅行出来ません。つまり人の流  
れ、海外旅行は世界で大きい3つエリアに分け  
られるということです。これを我々はグロー  
バル3極の人流と呼んでいます。アジア・パシ  
フィックのエリアとヨーロッパエリア、南北ア  
メリカエリアの3つです。アジアの人にとっ  
てはヨーロッパやアメリカへ行くよりもアジア近  
隣の方が旅行し易いのは当然です。では、それ  
はどれ程伸びるのでしょうか。2020年までに  
アジア域内の人流は40%増になると予測され  
ています。

これら人の移動はどのように行なわれるので  
しょうか。当然のことながら、航空座席がどう  
供給されるのが重要な要素となります。いま

日本で話題になっている LCC の台頭も大きな  
ファクターです。私はロンドン駐在時代にヨー  
ロッパの航空事情を調べた事がありました。  
イージージェットやライオンエアなど LCC  
各社は4時間圏内の短いスパンのフライトをど  
んどん飛ばしていました。この動きがアジア圏  
にも浸透してきたと痛感しています。

## ■東アジアマーケットの最新動向と変化

では次に、東アジアマーケットの最新動向と変  
化を見ていきたいと思います。2013年の訪日外  
国人の国別シェアを見ると、アジアの方が78.1%  
を占めているとご説明しました。さらにその内  
訳を詳しく見ると、一番大きいシェアを持って  
いるのが韓国23.7%、次いで台湾21.3%、中国  
12.7%、香港7.2%と続きます。この4カ国を合  
計すると日本の訪日外国人の東アジアマーケッ  
トのシェアは64.9%を占めているのです。

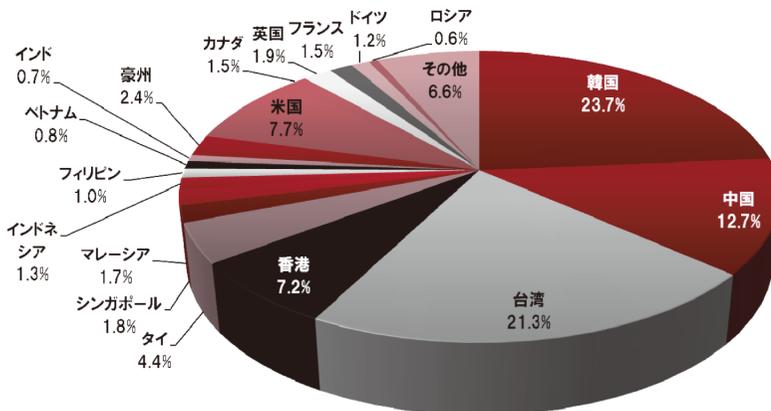
その他にタイ、シンガポール、マレーシア、  
インドネシア等東南アジアが加わってアジア全  
体で78.1%となります。これら東南アジア諸

## 2 東アジアマーケットの最新動向と変化

Perfect moments, always **JTB**

### 2013年 訪日外客数 国・地域別シェア

東アジア4カ国(韓国・中国・台湾・香港)=64.9%

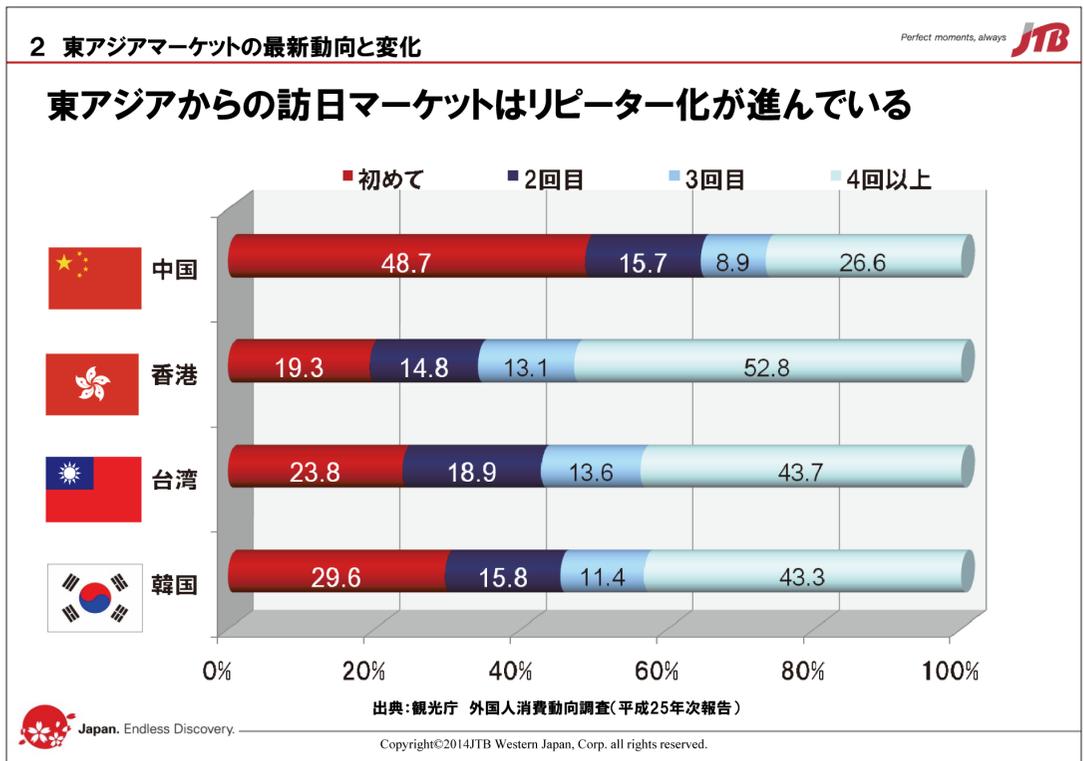


国は新しいマーケットとして昨年から急速に動き始めているところです。このことから最大ボリュームゾーンである主要4カ国のポテンシャルが訪日マーケットに与える影響力をご理解いただけたと思います。

2012年と2013年を比較すると、台湾は1.5倍、香港も1.54倍と伸び率が非常に高いことが分かります。中国はマイナス8%、韓国は1.2倍という状況です。中国に関してはビザの発給緩和などによりいったん伸びましたが、尖閣問題発生以降落ち込んだわけですね。台湾は東日本大震災で落ちたものの、その後一気に回復しま

した。香港も同様です。この2カ国の訪日需要を支えたのが航空座席の増加と考えられます。

東アジア4カ国の訪日目的を観光庁のデータで調べますと、香港のお客様は86.4%が観光目的、商用目的の方はわずか9.8%となっています。台湾でも79.3%が観光目的、韓国は56.3%、中国は39.5%となっています。次に初めて日本に来られる方の比率をみると、香港は19.3%の人が初めての訪日旅行だったのに対し、何と4回以上という人が52.8%もおられました。驚くべきことに8割以上の方が訪日リピーターになっているのです。



では、実際にマーケットで何が起きているかをご説明致します。香港からのお客様で4回以上も訪日した人は当然東京や大阪は行っています。人気の北海道にも行っていることでしょう。では次はどこへ行きたいと考えているのでしょうか。「もう1度東京へ行ったら前に出来なかったことをしてみたい」「大阪へ2度目に行く時はあんなことをしたい」というリピーターの世界がもう始まっているのです。添乗員に連れられていく旅行から、何をしようかと

いう旅行の目的をはっきり立てる思考回路になりつつあるのです。同じような傾向は台湾にも見られます。香港ほどでないにしても台湾は4回以上の方が43.7%というリピーター率です。台湾や香港に行かれるとお分かり頂くのですが、日本に関する情報は、ほぼタイムリーに伝わっているというのが私の認識です。芸能界の情報は日本とほぼ同時に見ることが出来ますし、日本のファッション雑誌は同じ表紙のまま現地で販売されています。ゲームや若者の遊び

道具などもすぐ流通します。従って彼らのニーズは一般的な観光ではなく、もはや「大阪へ行ったらこれをやるのだ」という具体的な旅の形を求めています。

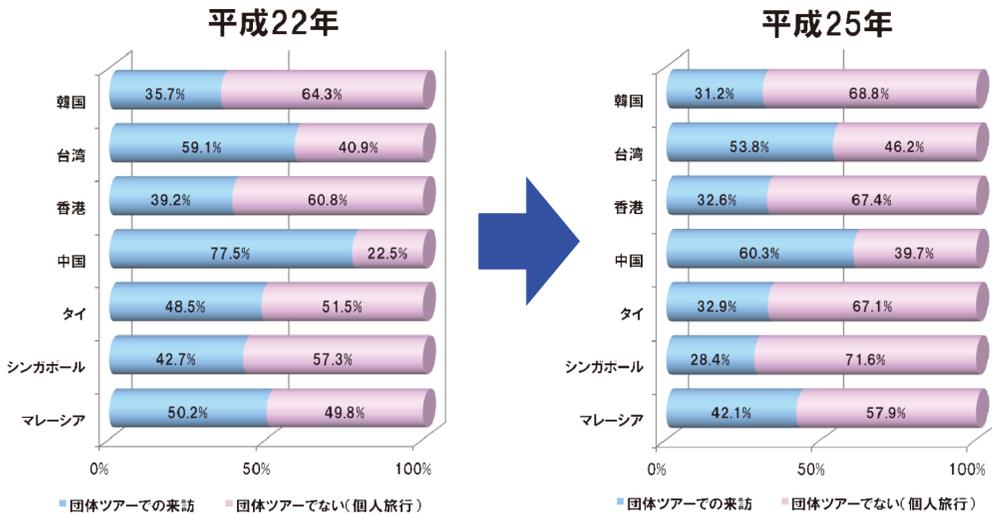
もう1つ、東アジアのマーケットで注目しなければならないのは個人旅行化（FIT化：Foreign Independent Travel）です。つまり団体旅行から個人旅行へシフトしていることです。平成22年と25年を比較した消費動向調査によると、台湾

は40.9%の個人型旅行が46.2%にアップしています。香港は60.8%から67.4%になり6.6%のアップです。その他の国でもFIT化の傾向がはっきり表れています。それを牽引しているのが2012年から本格的に始まったLCCの就航と考えられます。ピーチをはじめジェットスター、エアアジア、香港エクスプレス、チェジュ航空、エアサンなどが関空に就航してFITのニーズをカバーしています。

## 2 東アジアマーケットの最新動向と変化

Perfect moments, always **JTB**

### 東アジアからの訪日マーケットはFIT化が加速



出典：観光庁 外国人消費動向調査(平成25年次報告)



Copyright©2014JTB Western Japan, Corp. all rights reserved.

### ■東アジア市場における消費動向の変化

次に東アジア市場における消費動向がどのように変わってきているのかについてお話しします。特に、個人旅行比率が急速に上がっている台湾について分析したいと思います。弊社グループのJTB総合研究所が昨年、台湾人の旅行形態について調査を行ないました。「直近の海外旅行をどのような旅行スタイルでされたか」というアンケートの結果、団体パッケージツアーの利用者は20.7%、それ以外は何らかの個人旅行の形を取られたという回答を得ました。我々の調査では、78.4%の方が個人旅行

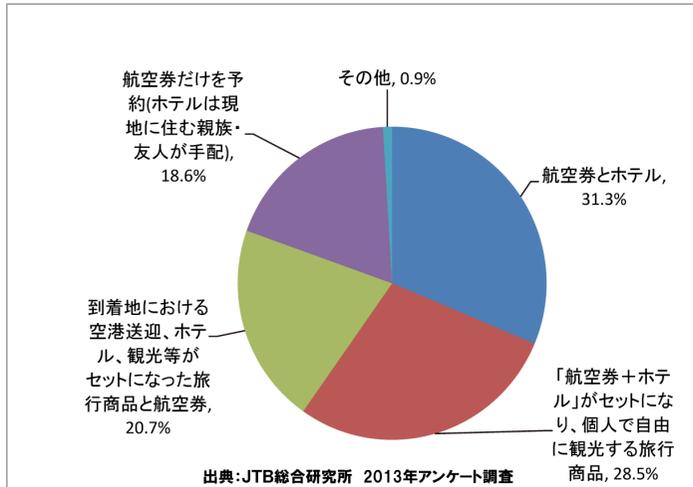
の形を取っているという驚くべき結果になりました。航空券だけを予約した人が18.6%、航空券とホテルを個人で手配した人が31.3%、航空券とホテルがセットになった旅行会社のダイナミックパッケージを利用した方が28.5%という内訳でした。

心斎橋や関空では旅行会社マークの付いた旗を持った添乗員に引率される団体旅行客が目立ちますが、実際はそれ以上に多くの個人旅行客が旅行を楽しんでおられると認識する必要があります。

現地旅行会社はこれまで団体のパック旅行を

台湾における海外旅行形態(航空機利用/業務出張を除く全世界)

個人旅行の比率は、航空券のみ (18.6%)  
 航空券+ホテル (31.3%)  
 フリータイム型旅行商品 (28.5%) } **個人旅行比率78.4%**



出典: JTB総合研究所 2013年アンケート調査



Japan. Endless Discovery.

Copyright©2014JTB Western Japan, Corp. all rights reserved.

中心にビジネスモデルを構築してきました。しかしながら、なかなか団体パッケージ旅行が売れないので、Air + Hotel をセットしたダイナミックパッケージにも取り組んでいるという状況です。旅行者のニーズが急速に変化しているので旅行会社はどうすればよいのか試行錯誤しているのが実状です。

では、訪日旅行についてアンケート調査をさらに分析してみます。次に、台湾のお客様に、「次に海外旅行するならどこの国が良いか」と聞いたところ、複数回答ではありますが、日本と答えた人が58.1%、続いて中国、韓国、香港、マカオの34.3%、ヨーロッパの31.9%という結果でした。非常に高い訪日の意欲が見て取れます。

さらに「次に日本へ旅行する時にどのような旅行形態を希望するか」を聞いたところ、航空券とホテルを手配する人が1位で27.5%、団体旅行でもフリータイムの多いものが2位で25.2%と、日本行きでも個人旅行を希望している人が多い結果となりました。このマーケットの変化は、香港でも同じような傾向でした。このことから、台湾や香港は今後も FIT の比率がさらに

伸びていくという予測をしております。

日本においても、1970～80年代は団体のパッケージ旅行が主流でした。90年代以降は格安航空券の販売が拡大し、航空券とホテルをセットにしたダイナミック・パッケージ旅行が増加しました。さらにインターネット環境の変化と共に海外旅行の多様化が進み、個人が直接ホテルなどを予約する直接手配も増加してきました。それと同様に拡大してきたのが LCC 航空会社です。

海外の旅行会社でも同様の課題を抱えています。インターネットの発達によって、航空座席もホテルも旅行者自身が直接予約できるようになり、旅行会社が取扱える領域が少なくなってきています。東アジア各国の旅行会社はこのような状況でどのように対応したらよいかと試行錯誤しています。

台湾の大手旅行会社 LION TRAVEL のホームページをみてみましょう。彼らの対応策の一つは個人旅行の細分化です。HP を見ると個人旅行を2つに分けて商品展開していることが分かります。1つは団体航空座席をベースにした個人型旅行パック、もうひとつは、旅行日、航

**LCCの就航便数拡大により訪日旅行購買行動は年々変化している**

**訪日団体旅行(パッケージ旅行)**

現地旅行社が主催募集する訪日パッケージ旅行  
航空手配⇒現地旅行社  
日本の地上手配⇒現地旅行社の直接仕入又は日本の旅行社(オペレーター含む)が担う

**訪日個人旅行・ダイナミックパッケージ**

現地旅行社が主催・販売するAIR & HOTELパッケージ旅行  
航空手配⇒現地旅行社  
日本の地上手配⇒現地旅行社の直接仕入又は日本の旅行社(オペレーター含む)が担う

**訪日個人旅行・直手配**

完全個人旅行  
航空手配(LCC含む)、日本の地上手配ともに旅行者が自らが行う  
日本の地上手配⇒ホテルのWebサイト、OTA(オンライントラベルエージェント)サイトでの予約

香港・台湾などは比較的エージェント依存度が高いFIT市場ではあるものの、  
韓国をはじめLCCが就航するマーケットの完全個人旅行化は加速している



Copyright©2014JTB Western Japan, Corp. all rights reserved.

空会社、宿泊施設をすべて選択できる完全個人旅行の商品形態です。台湾の大手旅行会社でさえこうした商品ラインナップを持っています。最近では、LCCを利用した個人旅行客のために、日本到着後のランドパッケージツアーを組みたいという相談も増えています。

彼らのもう1つの対応策は「主題旅行」(テーマ型旅行)の拡充です。FIT旅行を希望する理由のひとつは、明確になった彼らの旅行目的に合致する商品が無いためだと考えられます。お

客様の細かいニーズに応えた商品、つまり、同じような目的(「主題」)を持った顧客を付加価値の高い旅行商品で束ねる事で取扱領域を拡大しようと考えています。鉄道マニアだけのツアーや熟年旅行、その分野の「達人」が同行する各種ツアー、スキー、登山、マラソン、ゴルフ等、目的を明確にしたテーマ型旅行を提案しています。例えば、訪日旅行では能登半島の自転車ロード競走、白川郷のウルトラマラソンの参加募集が実際に行われています。

**台湾マーケットでの旅行商品例 (大手旅行会社 LION TRAVEL)**

新たな旅行商品として「主題旅行」(テーマ型)が拡大している

**鐵道 郵輪 銀髮 達人 滑雪 單車 登山/馬拉松 高爾夫 等**



Copyright©2014JTB Western Japan, Corp. all rights reserved.

香港の大手旅行会社 EGL Tours の商品例もみてみましょう。新たな個人旅行のスタイルがはじめています。香港の最新トレンドは、日本へ到着してからレンタカーを利用する旅行スタイルが本格化してきました。香港はイギリスの文化、法制度の影響を受けていますので日本と同じ右ハンドルです。香港人が日本でレンタカーを運転してもあまり違和感はないよう

す。彼らにとって新たな移動手段としてレンタカー利用が進んでいます。この動向は北海道や沖縄ではすでに数年前から顕在化していましたが、いよいよ本土にも波及してきました。昨年は紀伊半島を巡るレンタカー利用の個人旅行が急速に増えました。飛行機はLCCを利用し、宿泊とレンタカーを旅行会社に依頼するというパターンの商品提供が始まっています。

### 3 東アジア市場における消費動向の変化

Perfect moments, always **JTB**

## 香港発 最新動向① = レンタカーを使った旅行需要が拡大

Japan. Endless Discovery.

Copyright©2014JTB Western Japan, Corp. all rights reserved.

## ■ JTB グループの訪日インバウンドへの取り組み

JTB 西日本としては、関西にお越しただいたお客様がより満足し、さらにリピーターになって頂きたいと希望しております。「良かった、また来たい」とご本人に思って頂いたり、お友達に「あそこ良かったよ」と推薦してもらいたいという希望があります。そのために我々が取組んでいることを最後にご紹介させていただきます。

お話の前半で、世界には欧州、北米、アジアという3極の人流があるとご説明致しました。我々はそれら3極から日本にお越しただくお客様に対して、欧米向けには SUNRISE

TOURS (サンライズツアー)、アジア市場向けに EXPERIENCE JAPAN (エクスペリエンス・ジャパン) という商品をご用意しています。いずれも個人旅行者向けの現地オプションツアーという商品コンセプトです。

SUNRISE TOURS は英語を基本にサービスを提供しており、初めて日本へお越しになられた方を対象にしております。したがって、富士山・箱根の観光、また京都・奈良の観光などハイライトコースが売れ筋となっております。欧米豪マーケットのお客様は、一生に何度も日本にお越しただくのが難しいため、少ないチャンスを活かして日本の見どころをコンパクトに

観たいというニーズにお応えした商品ラインナップとなっています。一方、エクスペリエンス・ジャパンはアジアマーケットをターゲットにしており、何度も日本にお越しになられているリピーターの細かいニーズに対応したものです。現在、中国語・韓国語・英語でのサービスを展開しております。

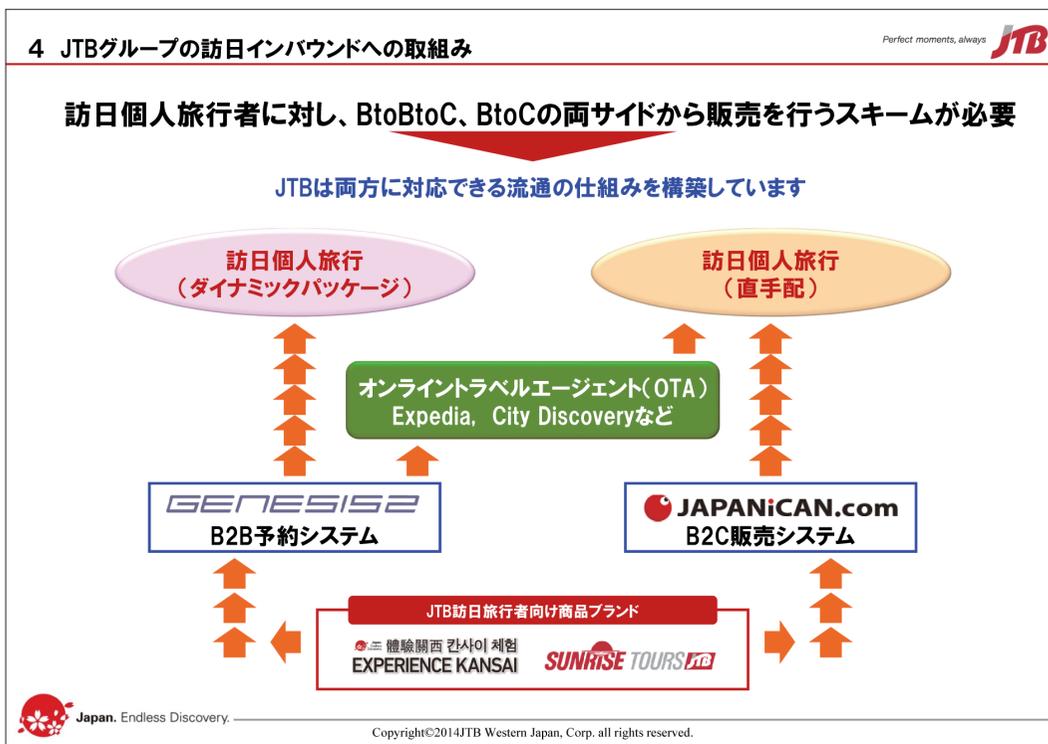
では、これらの着地型商品をどのように展開しているかを少し補足説明させていただきます。これらの個人旅行者向け商品は2つの流通ルートで海外のお客様にご利用頂いています。1つは個人旅行を希望されているお客様のために展開しているWEBサイト“JAPANiCAN.com (BtoC 販売システム)”です。このサイトに世界中からアクセスして頂き、飛行機やホテルの手配と同様に日本国内でのツアーなどもご予約頂けます。

もう一つの方法は、各国の現地旅行会社による提携販売です。その為の B2B 予約システム“GENESIS 2”を開発し営業展開しております。このシステムを使うことで、現地旅行会社が販売するダイナミックパッケージに弊社商品

を組込んで頂いたり、Air+Hotel の追加提案としてご利用頂いたりしています。例えば、香港の EGL Tours の商品の中に弊社が造成する EXPERIENCE JAPAN や SUNRISE TOURS のコースを組込んでもらうということです。このような取組みを通して、これまでなかなかアプローチが出来ていなかった FIT マーケットに対して、JTB グループとして取り込む努力を行っております。これにより、旅行者の訪日旅行の満足度を上げていただくと共に、現地旅行会社の課題解決の手法としてもご活用いただいております。

現在、JAPANiCAN.com のサイトでは宿泊プランや日帰りツアー、レンタカープラン、食事プランを英語、中国語、ハングル、タイ語でサービスをご提供しております。今後さらに ASEAN 諸国などの訪日需要に対し商品ラインアップの拡充と言語対応を強化する予定です。JTB グループとして訪日外国人の拡大に少しでも貢献できるようさらに取組んでいく考えです。

これで私の講演を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。





## 運営権売却の出発点をもう1度

日本経済新聞社 大阪本社編集局経済部 飯山 順

関西国際空港の開港から20年、大阪国際（伊丹）空港が開港して75年という今年2014年は、新関西国際空港会社の今後の運営にとっても転機之年となりそうだ。この原稿を執筆している6月段階ではまだ公表されていないが、両空港の運営権売却（コンセッション）の前提となる実施方針がよいよまとまり、コンセッションが動き出すからだ。

「実施方針を発表したら、あとはそのルールに沿って粛々と進めていだけ。だからその内容を慎重に詰める必要がある」。新関西空会社の幹部は繰り返しこう語っていた。入札を検討する国内外の投資家にとってその号砲が鳴るこの機会に、改めてコンセッションの意義や目的を考えてみたい。

取材を進めていて感じるのは、ステークホルダー（利害関係者）ごとにコンセッションに関わる「思い」にばらつきが大きいということだ。もちろん立場によって意見が異なるのは当然だが、本質から離れすぎている側面もあるように思う。

その根幹にあるのが、1兆2千億円弱という関西建設に関わる債務だ。国や地元自治体などが貸しており、いわば債権者。この債務に最も関心を持っているのは、国の財布を握る財務省だ。

「債務がきちんと返ってこない値段にしかならないなら、コンセッションなどやらない方がいい。今のままだって新関西空会社の経営は黒字で債務は少しずつ返せている。債務が完済できず結果的に国民の税金で穴埋めするようなコンセッションにして、民間企業に金もうけをさせていいと思いますか」。取材中、ある財務省幹部に厳しい口調でこう詰められたことがある。

一方、運営権の入札参加に意欲を示す民間企業のある担当者は「借金があるからといって、空港の本来の価値以上の値段でなければ買えないというのはおかしい」と話し、財務省の態度に不満を持っていた。両者ともその立場から考えれば主張の意図はわかる。

新関西空会社は今年度も増収増益を見込み、運営権の売却額を算出する際の指標となるEBITDA（利払い・税引き・償却前利益）の見通しは605億円としているが、将来はさらに高くなると予想される。運営期間が45年と長期のため、運営権の価格の総額は金利負担分を含むことでふくらむが、実質ベースでも1兆2千億円を完済する金額で売るのはハードルが高いとの見方が強い。実際、今春に新関西空会社のアドバイザーを務める証券会社が、関心を示す投資家に水面下でヒアリングした「マーケットサウンディング」で、1兆2千億円の返済が可能な価格で運営権を売りたいという趣旨を伝えたところ、嫌な顔をする投資家が多かった。

航空行政を担う国土交通省の立場はどうか。ここで触れる必要があるのが、関空が20年前に開港する経緯のしこりが、地元の関西だけでなく中央省庁の集まる霞が関や、永田町にもなお残っている点だ。

伊丹空港の騒音問題に端を発した関西建設は神戸沖が候補地だったが、地元首長の反対で大阪府の泉州沖に決まった。とはいえ現在では、騒音問題を抱える伊丹、そして震災を機に造られた神戸空港、そして関空の3空港が近い場所で併存している。3空港は表向きは財界や地元関係者が協議する形で事実上、発着回数などの取り決めを作っているが、実質的にシナリオを書いているのは国交省だ。

コンセッションで関空・伊丹の運営が民間事業者に移れば、この取り決めに変化が出る可能性が高い。国交省が期待しているのは、実はこの点だ。国交省は本音では現在の3空港体制の改善に前向きだが地元の利害関係も複雑にからみあう。例えば6月中旬。「伊丹空港で国際線を飛ばせないか」。兵庫県の井戸敏三知事は国交省を訪れ、幹部にこんな要請をしていた。「伊丹や神戸空港の活性化をしたいが、関空の利用者を奪いかねない」という三すくみの状態にある中、それぞれが抱える空港を少しでも活性化させたいという地元自治体の調整は難航が必至で、国交省は全面的に乗り出すほどの熱意もない。

もちろん国交省はコンセッションの準備を進める新関空会社に職員を送り込んで実質的な推進役にし、コンセッションを進めようとはしている。ただ航空行政を巡り、霞が関にある本省での最大の関心事は2020年の東京五輪に向けての羽田・成田という首都圏の空港の発着枠の拡大だ。

「国内で2番目の経済規模の関西圏ではコンセッションという新しい試みで活性化ができればいいが、難しい調整を自ら引き受けてまではやろうとは思わない」——。国交省を取材しているとそんな空気を感ずる。

さらに言えば新関空会社の内部でもコンセッションに不安を抱く社員もいる。新関空会社はアジアでの空港運営に自ら手を挙げている。「海外の空港運営を手掛けようとするのに、自分たちの空港を外資の空港運営会社に委ねないといけないなんて…」。コンセッションが実施された場合、海外で空港運営の実績のある外資企業の参入も予想される。「今でも業績が良くなってきているんだから自分たちでも十分にやれるのではないか」。そんな風に思う社員も少なくない。

政府が6月24日に閣議決定した経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）と新しい成長戦略。骨太方針では「民間能力の活用等」との項目で「コンセッション方式を空港、上下水道、道路等へ積極的に導入する」と明記した。

コンセッション方式を活用したPFI事業は今後3年間で2～3兆円にするとも盛り込んだ。成長戦略では、「仙台空港や関空・伊丹空港での取り組みが先行して進められている」とも触れた。

ただ、今回の戦略の根拠として、政府の民間資金等活用事業推進会議が6月16日に決めた取組方針では、コンセッションの事業規模目標を2～3兆円、事業件数目標を空港6件、水道6件、下水道6件、道路1件としたが、具体的な案件に触れなかった。

政府・与党に煮え切らない空気が漂うのは、そもそもコンセッションは2009年に政権に就いた民主党が主導したという背景があるからだ。当時の前原誠司国土交通相と、橋本徹大阪府知事が連携することで関空・伊丹の統合、そしてコンセッションへの道筋を付けた。自民・公明両党に政権が変わった今、一部のPFI推進派を除くと、関心は全体的には高くないように思う。自民党は国土強靱化政策を掲げる中で、「既にできあがった空港という『ハコ』を民間に貸し出しても政治家として『うまみ』を感じにくく、むしろ新しい道路などを作ることに関心がある」（永田町関係者）との見方がもたらした。

結論を言えば、新関空会社や関西財界、地元関係者が最も強く願っているのは、空港の成長と関西経済の発展だと思う。このことは日本経済の活性化にもつながるだけに、すべてのステークホルダーが否定しようのない目的はずだ。関西の空港問題に精通する関係者には物足りない拙稿であることは認識しつつ、霞が関などの取材を長く続けてきた経験から、この節目のタイミングにもう一度、その原点に立ち返る一助となればと思う。



## BAAをめぐる最近の動きと 空港運営の諸問題



文教大学国際学部  
小島 克巳

(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

1987年の英国空港公団の民営化を先駆として、1990年代以降、特に欧州を中心に空港民営化が進められてきた。わが国でも2013年7月に「民営空港運営法」（民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律）が施行され、それを受けて国土交通省が同年10月に「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針」を定めたところである。

そこで本稿では、民営化後の空港運営会社であるBAAが2006年に外資系企業に買収された後の会社による空港運営の問題点を整理し、近い将来に空港運営権の売却を予定するわが国への示唆としたい。

### 2. 英国のBAAの概要<sup>1</sup>

現在のBAAは、英国のヒースロー、アバディーン、グラスゴー、サウザンプトンの4空港を保有する空港運営会社である。もともとは1965年に政府全額出資で設立された英国空港公団（British Airports Authority, BAA）が同社の前身であるが、サッチャー政権下の一連の民営化政策の中で、同公団も1987年に民営化された。その後、BAAは2006年にスペインの大手建設会社フェロビアル社（Ferrovial, S.A.）を中心とするコンソーシアム（FGP Topco社）によって買収され現在に至っている<sup>2</sup>。フェロビアル社は、交通や都市インフラの建設・運営を行う民間企業であり、ヒースロー空港をはじめとする各国の空港だけでなく、幹線道路の運営等も手掛けている。

BAAの株主構成の現況は表1のとおりである。2006年のBAA買収時にはフェロビアル社は過半の株式を取得していたが、後述するように同社は段階的に株式の売却を実施し、現在の持ち分は25%まで減少している。

表1 BAAの株主構成

株主構成	出資比率	
	現在	2006年
Ferrovial S.A.	25%	62%
Qatar Holding LLC	20%	—
Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ)	13.29%	28%
the Singapore Investor GIC Special Investments (GIC SI)	11.88%	10%
Alinda Capital Partners	11.18%	—
China Investment Corporation	10%	—
Universities Superannuation Scheme (USS)	8.65%	—

（出所）Heathrow Airport ホームページ等より作成

1 BAAは2012年10月に社名変更を行いHeathrow Airport Holdings (HAH)となったが、表記の煩雑さを避けるため本稿ではBAAで統一している。

2 民営化後のBAAという社名は公団時代の略称であるBAAをそのまま継承したものである。また、買収に伴い同社の株は上場廃止となっている。

### 3. フェロビアル社による BAA 買収とその後の経営環境の変化

1987 年の BAA の民営化は空港民営化の先駆として世界から注目された。空港収入は着陸料等の空港使用料を中心とする航空系収入と、レストラン・物販・駐車場等の空港内の商業活動による非航空系収入に分けることができるが、BAA は免税店や不動産等の非航空収入を増大させ、それを原資に着陸料を引き下げるといった空港経営のビジネスモデルを確立した。

2006 年に BAA はスペインのフェロビアル社を中心とするコンソーシアムによって約 103 億ポンドで買収された。このコンソーシアムには、フェロビアル社が 62%、カナダの年金ファンドである CDPQ 社が 28%、シンガポールの政府系投資会社である GIC SI 社が 10% をそれぞれ出資していたが、BAA の買収以降、BAA の経営環境に以下のような大きな変化があり、これらのことが BAA の最大株主であるフェロビアル社の空港運営にも大きく影響している。

#### (1) 競争委員会による3空港の売却勧告

2008 年 4 月に英国の競争委員会 (Competition Commission)<sup>3</sup> は、BAA が当時所有していた 7 空港<sup>4</sup> のうちの 3 空港を今後 2 年以内で売却することを勧告した<sup>5</sup>。売却勧告の理由として、BAA が 7 空港を独占していることが空港間競争の阻害要因となっており、特にロンドン 3 空港の容量不足の原因になっていることが指摘された。BAA はその勧告に従い、2009 年にガトウィック空港、2012 年にエディンバラ空港、2013 年にスタンステッド空港をそれぞれ売却し、BAA から分離させた。

#### (2) 厳格なプライス・キャップ規制

ロンドンのヒースロー、ガトウィック、スタンステッドの 3 空港の航空系収入については、その独占的な地位の濫用を防止する目的でプライス・キャップ規制が導入されている (このうち現在の BAA が所有するのはヒースロー空港のみである)<sup>6</sup>。ヒースロー空港におけるプライス・キャップ規制の近年の X 値 (%) は表 2 のように推移している。フェロビアル社による買収後は、空港ターミナルの建設等の大型投資案件が続いたため、投資インセンティブを付与するために物価上昇率以上の収入増が認められていたが、それらの投資が一段落した 2014 年度以降の新たな 5 年間については、以前のように物価上昇率以下に抑制されることとなった。

表2 ヒースロー空港におけるプライス・キャップ規制のX値

年度	1996～97	98～2002	03～07	08～13	14～19
X 値	- 1.0%	- 3.0%	+ 6.5%	+ 7.5%	- 1.5%

(出所) Civil Aviation Authority (2014) 等より作成

### 4. フェロビアル社の対応

#### (1) BAA株式の一部売却

BAA の最大株主であるフェロビアル社にとって、空港運営に政府の規制が残ることは空港ビジネスの制約となり、企業のポートフォリオとしても空港投資の魅力は薄れる。また近年、本業の

3 2014 年 4 月に競争委員会は、公正取引庁 (Office of Fair Trading) の競争政策部門の機能を統合する形で、競争・市場局 (Competition and Markets Authority, CMA) に再編された。

4 ロンドンのヒースロー、ガトウィック、スタンステッドの 3 空港、スコットランドのグラスゴー、エディンバラ、アバディーンの 3 空港およびサウサンプトン空港

5 Competition Commission (2009)

6 プライス・キャップ公式 = RPI (物価上昇率) - X% (生産性向上見込分)

建設業が不振であることも重なり、2011年以降、フェロビアル社は負債圧縮とポートフォリオ改善のためにBAA保有株の一部を売却した<sup>7</sup>。現在のBAAの株主構成は前掲の表1のとおりであり、フェロビアル社の持ち分は当初の62%から25%と大幅に減少しているものの、最大株主の地位は維持している。

## (2) BAA所有の3空港の買収への動き

2014年度以降の厳しいプライス・キャップ規制を受けて、フェロビアル社が他の投資ファンドと組んで、BAAから8億ポンドでアバディーン、グラスゴー、サウザンプトンの3空港の買収を計画しているとの報道がある<sup>8</sup>。スペイン国内の建設業の不振からビジネスの多角化を進めたいフェロビアル社にとっては、政府からの直接的な規制を受けないこれら3空港は、空港経営の規制リスクを極力減らすことのできる魅力的な投資先であると考えられる。

一方で、これらの報道の中には、BAAおよび他の株主はヒースロー空港の運営に集中するために、ヒースロー以外の3空港を売却したい意向があると指摘しているものもあり、このことが今回の買収計画の背景にあると推察される。今のところフェロビアル社からの正式な発表はないが、今後の動きが注目される。

## 5. おわりに

BAAの民営化は空港民営化の成功例とされてきた。しかしながら、その後のフェロビアル社によるBAA買収と最近のBAAをめぐる一連の動きを見ると、BAAの経営環境は民営化当初とは大きく異なっている。

BAAの事例では、政府による空港の売却勧告とプライス・キャップ規制がフェロビアル社の空港投資や経営判断に大きな影響を与えていることが指摘できる。この点からは、空港運営会社にとっての規制リスクを減らし、空港経営の自由度を高めることがやはり重要であり、このことが結果的に安定した空港経営につながると考えられる。また、フェロビアル社自体の経営状況とも相まって、BAAの株主の多様化・多国籍化が進んでいることも、将来的に空港経営の不安定要因となる可能性がある。

BAAの事例をそのままわが国に当てはめることはできないが、政府による規制の有無、空港運営会社の株主の本業の経営状態、安定株主の獲得等の問題は、わが国の運営権売却の事例でも大いに参考となるだろう。

### 【参考文献】

Civil Aviation Authority (2014) *Economic regulation at Heathrow from April 2014: Notice of the proposed licence*  
Competition Commission (2009) *BAA airports market investigation: A report on the supply of airport services by BAA in the UK*

小島克巳 (2009) 「空港の一体運営に関する一考察」『KANSAI 空港レビュー』2009年4月号

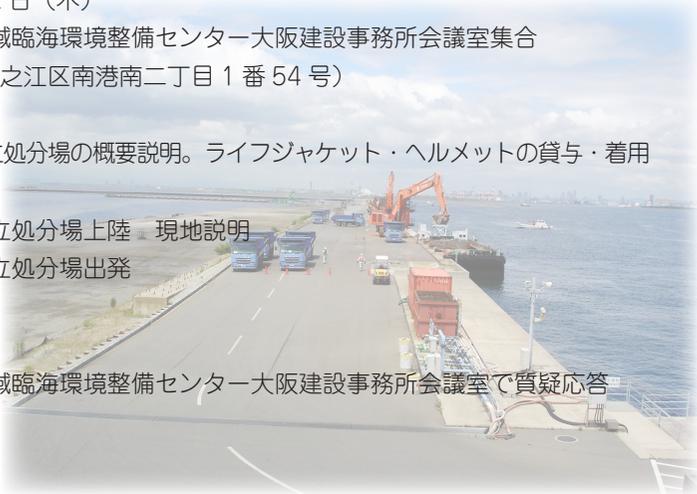
7 具体的な売却先は、米国のインフラ投資会社 Alinda Capital Partners、カタールの政府系ファンド Qatar Holdings、中国の政府系ファンド China Investment Corporation、英国の大学関係者向け退職年金基金 Universities Superannuation Scheme (USS) である。

8 例えば2014年2月17日付 Financial Times 記事 *Ferrovial offers to buy UK regional airports*、同 The Independent 記事 *Spain's Ferrovial makes £800 million bid for Aberdeen, Glasgow and Southampton airports*

# 大阪沖埋立処分場の見学会

6月12日に大阪湾広域臨海環境整備センターのご厚意により、大阪沖埋立処分場の見学会を開催した。

- 見学先 大阪沖埋立処分場 大阪港新島地区 沖合先端部約95㍓
- 開催日時 平成26年6月12日(木)
  - 12:30 大阪湾広域臨海環境整備センター大阪建設事務所会議室集合  
(大阪市住之江区南港南二丁目1番54号)
  - 12:40～13:00 大阪沖埋立処分場の概要説明。ライフジャケット・ヘルメットの貸与・着用
  - 13:15 乗船
  - 13:30 大阪沖埋立処分場上陸 現地説明
  - 14:30 大阪沖埋立処分場出発
  - 14:45 下船
  - 15:00～15:30 大阪湾広域臨海環境整備センター大阪建設事務所会議室で質疑応答
  - 15:30 解散
- 参加者 賛助会員27名



## 処分場施設概要 (平成21年10月1日 受入開始)

- 大阪港新島地区 沖合い先端部約95ha
- 廃棄物埋立処分容量 約1,400万 $m^3$
- 廃棄物埋立護岸総延長 約4,400m
  - ◇西及び北護岸=傾斜式護岸 / 東護岸=鋼板セル式護岸 / 南護岸=スリットケソン式直立護岸
- 着工に至る手続き
  - ◇環境アセスメント
    - ・準備書大阪府提出(平成11年1月) / 市長意見(平成11年6月)、府知事意見(同9月)
  - ◇公有水面埋立免許
    - ・平成12年10月30日 免許出願(大阪市→大阪港湾管理者)
    - ・平成13年1月9日 認可申請(大阪市長→国土交通大臣)
    - ・平成13年7月16日 埋立免許交付(国土交通大臣→大阪市長)





大阪湾広域臨海環境整備センター大阪建設事務所の会議室で、三条所長のご挨拶、鈴木技術専門員から大阪沖埋立処分場の概要についてご説明していただいた。

その後、センターから参加者全員にライフジャケットとヘルメットが貸与され身につけて、センターの船に乗船した。

昨年9月と10月の2回見学会を計画したが、いずれも台風の影響で中止になっていた。今回が3回目の機会である。2度あることは3度あるとか、いや3度目の正直だと話していたが、3度目は梅雨時期にもかかわらず、乗船時には晴れて波も穏やかであった。明石海峡大橋から六甲山、神戸市から芦屋市、西宮市、尼崎市の臨海部、そして大阪市の臨海部から関空まで見

晴らしがよく、センターの方々もこれほど見晴らしが良いのは久しぶりとのことであった。約10分の船旅で目指す大阪沖埋立処分場に上陸した。

#### ☆大阪沖埋立処分場上陸

大阪沖処分場は、とにかく広い。面積は約95㍍、護岸の総延長は約4,400m、廃棄物埋立処分容量は1,400万立方㍍である。

近畿地方の内陸部での最終処分場の確保が困難な状況のため、近畿圏2府4県168市町村の廃棄物を広域的に適正処理するため生まれたのが大阪湾の埋立による「大阪湾フェニックス計画」である。その目的は、大阪湾圏域の広域処理対象区域から発生する廃棄物を適正に処理



船に積まれた廃棄物を大型油圧ショベル2台でダンブに積み替える



し、大阪湾圏域の生活環境の保全、港湾機能の再編・拡充、新たな埋立地を活用し地域の均衡ある発展に寄与することとされている。廃棄物の適正処理と都市の活性化という二つの社会的要請に応える「大阪湾フェニックス計画」は、快適な都市環境を守り新しい大地を造る画期的な事業である。

大阪湾に、尼崎沖埋立処分場、泉大津沖埋立処分場、神戸沖埋立処分場、そして大阪沖埋立処分場の4箇所が建設された。陸側に、廃棄物を船に積み込む基地が神戸基地、大阪基地、堺基地、和歌山基地など9箇所が建設されている。

尼崎沖と泉大津沖はほぼ埋立が終了し、現在は神戸沖が7割程度、大阪沖埋立処分場は平成21年10月から受入が開始され現在で2割程度の埋立進捗状況とのことである。

大阪沖処分場には大型ダンプカー11ト車が20台、大型油圧ショベル(1すくい3ト)6台が配置されている。揚陸岸壁には、大阪揚陸バース、堺揚陸バース、和歌山揚陸バースの3

バースがあり大型油圧ショベルが各2台配置されている。

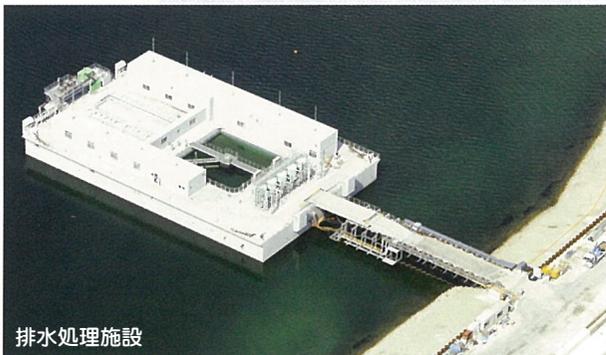
我々が上陸したときは堺基地から積まれてきた廃棄物を大型油圧ショベル2台でダンプに積み替えていた。ショベル3回で満杯となったダンプが護岸道路を走行して大型浮桟橋に移動して埋立場所に順次廃棄されていた。

#### ☆排水処理施設

埋立等により生じた処分場内の余水を処理して海に放流する。そのための排水処理施設を処分場内に設置している。これも大がかりな作業をともなっていた。大阪沖の埋立処分場の南、西、北の3方面の遮断壁護岸を建設後、最後



砂ろ過設備



排水処理施設



2007年12月 IHI横浜工場より曳航据付

タンクに積み替えられた廃棄物は浮棧橋を渡り廃棄場に処分される



の東護岸を建設する前に浮体台船式廃水処理施設のプラント船を IHI 横浜工場で作船し、横浜から処分場内まで曳航して、東護岸を完成させた。この浮体台船式廃水処理施設は最大日処理水量約 5,400トンの能力を持ち、船内にディーゼル発電機を備えており、島内の電源を確保している。埋立が完了しても雨水等で発生した排水の処理作業を続け数十年後にその役目を終えた段階で島内で解体処分されるそうである。

### ☆処分場を後にして

この処分場の大阪寄りには埋立で出来た咲洲、舞洲、夢洲がある。夢洲には現在コンテナ船用岸壁があるが、新たにカジノなどを備えた統合型リゾート構想の話も出てきている。大阪沖処分場は、将来どのような土地に生まれ変わるのだろうかと思ながら帰りの船に乗った。

我々の諸活動から出る廃棄物の最終処分現場を見せて頂き、廃棄物の減量の必要性を痛感した。しかし、いくら減量してもこのような処分場を将来に渡り増設していかざるを得ないことも事実である。

センターの会議室で冷たいお茶のサービスに一同喜んだ。様々な質問にも丁寧に回答いただき、ご説明いただいた大阪湾広域臨海環境整備センター大阪建設事務所の皆様に謝意を表します。



## 2014 年（平成 26 年）年 5 月運営概況（速報値）

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

### ○発着回数 381.6 回 / 日（対前年比 109%）

国際線：256.6 回 / 日  
（対前年比 114%）  
国内線：125.0 回 / 日  
（対前年比 99%）

#### 発着回数について

発着回数は、前年比 109%と 13 ヶ月連続で前年を上回り、国際線も 8 ヶ月連続で前年を上回り、どちらも 5 月として過去最高を記録しました。国内線は 2 ヶ月ぶりに前年を下回りましたが、これは昨年は B787 の試験飛行があったためとみられています。

### ○旅客数 48.6 千人 / 日（対前年比 111%）

国際線：32.6 千人 / 日  
（対前年比 113%）  
国内線：16.0 千人 / 日  
（対前年比 106%）

#### 旅客数について

国際線旅客数は、9 ヶ月連続で前年を上回り、5 月として過去最高となっております。内訳は、外国人旅客が 133%と 27 ヶ月連続で前年を上回り、5 月として過去最高を記録。日本人旅客は 5 ヶ月連続で前年を下回ってはいるものの、回復基調を示しています。国内線旅客数も前年比 106%と 32 ヶ月連続で前年を上回っています。

### ○貨物量 1,934t / 日（対前年比 112%）

国際貨物：1,881t / 日（対前年比 113%）  
積込量：909t / 日（対前年比 115%）  
取卸量：971t / 日（対前年比 112%）  
国内貨物：53t / 日（対前年比 87%）

#### 貨物量について

貨物量は、国際線貨物量は前年比 113%と 8 ヶ月連続で前年を上回り、前々年比も 108%と上回っております。

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 6 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 5 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	1,231,166	101.2	22.0	1,258,818	100.0	19.3	△ 27,653
管内	782,778	100.2	14.0	964,197	101.7	14.8	△ 181,420
大阪港	265,945	107.2	4.7	409,594	99.7	6.3	△ 143,649
関西空港	369,047	102.1	6.6	244,888	95.8	3.8	124,160
全 国	5,607,581	97.3	100.0	6,516,544	96.4	100.0	△ 908,963

【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	369,047	102.1	6.6	244,888	95.8	3.8	124,160
成田空港	631,025	92.1	11.3	802,216	91.8	12.3	△ 171,191
羽田空港	11,951	74.7	0.2	36,766	66.1	0.6	△ 24,815
中部空港	70,874	125.6	1.3	73,067	109.8	1.1	△ 2,194
福岡空港	34,157	86.8	0.6	26,583	114.4	0.4	7,574
新千歳空港	3,674	139.0	0.1	901	83.3	0.0	2,773

## 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)	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)	日本人入国 (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
<b>平成25年累計</b>	<b>2,326,950</b>	<b>6,380</b>	<b>2,286,380</b>	<b>6,260</b>	<b>3,433,670</b>	<b>9,410</b>	<b>3,439,210</b>	<b>9,420</b>	<b>11,486,210</b>	<b>31,470</b>
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
<b>平成26年累計</b>	<b>1,466,860</b>	<b>8,100</b>	<b>1,420,470</b>	<b>7,850</b>	<b>1,608,110</b>	<b>8,880</b>	<b>1,567,800</b>	<b>8,660</b>	<b>6,063,240</b>	<b>33,500</b>
<b>前年同期</b>	<b>1,112,570</b>	<b>6,150</b>	<b>1,077,040</b>	<b>5,950</b>	<b>1,666,410</b>	<b>9,210</b>	<b>1,643,890</b>	<b>9,080</b>	<b>5,499,910</b>	<b>30,390</b>
<b>対前年同期比</b>	<b>131.8%</b>		<b>131.9%</b>		<b>96.5%</b>		<b>95.4%</b>		<b>110.2%</b>	

※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。

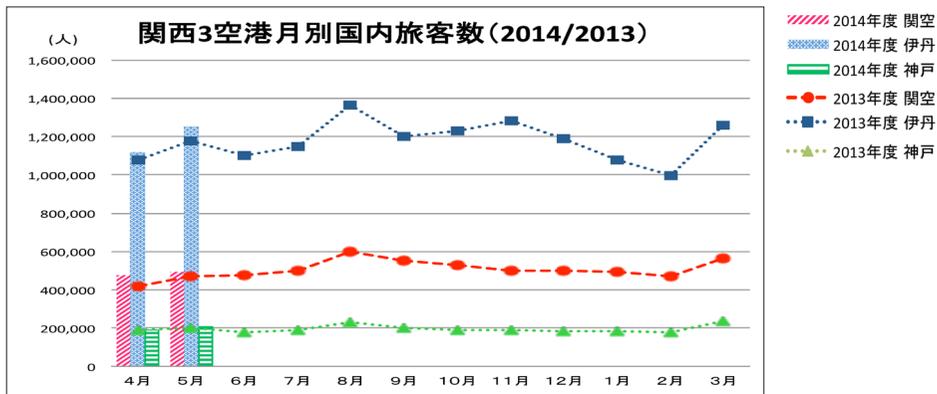
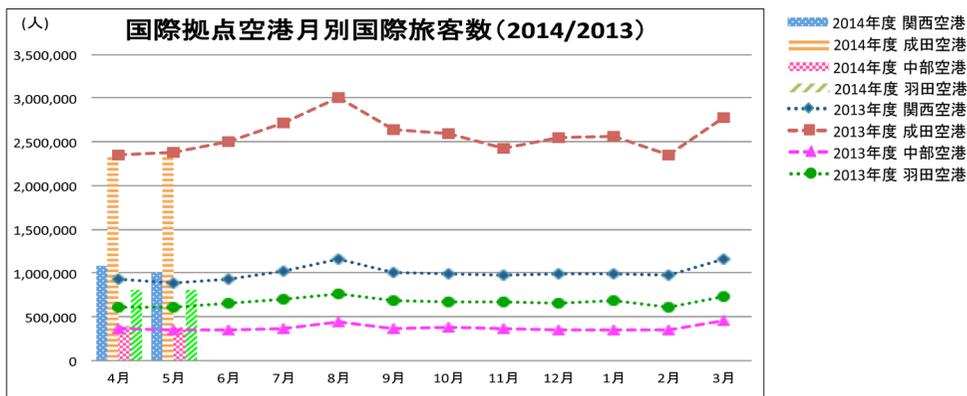
※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

# 関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

2014 年 5 月実績【速報】

区分	空港名	国際線	前年同月比	国内線	前年同月比	合計	前年同月比
発着回数 (回)	関西 3 空港	7,955	114.4%	18,015	100.5%	25,970	104.4%
	関 西	7,955	114.4%	3,874	99.3%	11,829	109.0%
	大阪(伊丹)	0	—	11,793	100.8%	11,793	100.8%
	神 戸	0	—	2,348	101.1%	2,348	101.1%
	成 田	15,011	103.3%	4,094	102.3%	19,105	103.1%
	中 部	2,980	109.4%	5,032	100.5%	8,012	103.6%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,084,052	121.7%	1,957,268	106.0%	3,041,320	111.1%
	関 西	1,084,052	121.7%	496,138	105.5%	1,580,190	116.1%
	大阪(伊丹)	0	—	1,254,315	106.7%	1,254,315	106.7%
	神 戸	0	—	206,815	103.4%	206,815	103.4%
	成 田	2,363,487	99.4%	438,035	132.1%	2,801,522	103.4%
	東京(羽田)	810,647	132.2%	5,166,468	102.0%	5,977,115	105.3%
	中 部	384,500	107.7%	451,328	102.6%	835,828	104.9%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	58,308	113.4%	11,657	98.9%	69,965	110.7%
	関 西	58,308	113.4%	1,650	87.0%	59,958	112.4%
	大阪(伊丹)	0	—	10,007	106.5%	10,007	106.5%
	成 田	164,829	109.4%	集計中	—	164,829	109.4%
	東京(羽田)	21,176	188.8%	55,825	103.7%	77,001	118.4%
	中 部	13,622	147.3%	2,331	106.0%	15,953	139.4%

注1. 羽田の発着回数は、2014年4月から速報値では公表していないため掲載していない。  
 注2. 神戸の発着回数は着陸回数を2倍して求めた数値。神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。  
 注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



## 関西空港調査会からのお知らせ

### ○第413回定例会（平成26年6月23日開催）

「近畿圏の国際競争力の強化に向けて ～防災計画、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」等について」をテーマに成瀬 英治 氏（国土交通省 近畿地方整備局港湾空港部長）の講演会を開催した。

### ○第414回定例会（平成26年7月10日開催）

「民間航空機市場の現状と経済産業省の取組みについて」をテーマに須山 稔 氏（経済産業省近畿経済産業局産業部長）の講演会を開催した。

### 今後の予定

#### ○シンポジウム

日 時 平成26年9月22日（月）13:30～17:00  
場 所 スイスホテル南海大阪  
テ ー マ 「関西の発展を牽引する関西国際空港、大阪国際空港の将来」  
基調講演 安藤 圭一 氏（新関西国際空港㈱代表取締役社長兼CEO）  
パネルディスカッション  
パネリスト 井上 慎一 氏（Peach Aviation㈱代表取締役CEO）  
亘 信二 氏（南海電気鉄道㈱代表取締役社長）  
大川 達也 氏（大阪観光局副局長）  
志村 格 氏（新関西国際空港㈱取締役兼執行委員）  
コーディネーター 竹林 幹雄氏（神戸大学大学院海事科学研究科教授）

※上記「シンポジウム」の詳細及びお申し込みは、当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp/>）をご覧ください。

#### ○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）

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

---

## 事務局だより

---

▶むかし、偉い人が言いました。

「『常識』とは、十八歳までに身につけた偏見のコレクションのことをいう」・・・と。

この言葉には異論をお持ちの方も多数おられると思いますが、先月、「航空輸送の“常識”を打ち破れ」とばかりに、航空機メーカーのエアバス社が、未来の航空輸送アイデアコンテスト「Fly Your Ideas」の開催を発表しました。

このコンテストは世界中の大学生を対象に二年に一度行われていて、今回で4回目。航空業界が抱える課題に対して、若者の常識にとらわれない斬新なアイデアを創出するのが狙いだそうです。

▶学生時代、よく「常識知らず」と言われた私も少し考えてみたのですが、思い浮かんだものといえば“電気飛行機”くらい。でも、調べてみたら電気飛行機は既にエアバス社のe-fanプロジェクトなど、いろんなところで実用化に向けた取り組みが始まっているようです。「下手の考え休むに似たり」という言葉も思い出しました。才能豊かな若者たちの常識破りなアイデアを期待して待ちたいと思います。 (KT)

---

白浜のビーチが約1キロメートルにわたって続く

## 二色の浜海水浴場(貝塚市)



白い砂と青い海、松林の緑のコントラストが美しい二色の浜公園。大阪府下で随一の海水浴場は、春には潮干狩りが楽しめ、夏には多くの海水浴客で賑わいます。色鮮やかな松林を背景に、河口から南へのびる白砂のビーチが約1キロ。帆船マストのモニュメントが公園のシンボルともなっているレストハウスには食堂や休憩所があるほか、海の生き物をモチーフにした子どもたちに大人気の中央遊戯場もあります。



■海水浴期間 平成26年7月11日～8月31日

■アクセス

- お 車 阪神高速4号・湾岸線「貝塚」出口から府道29号・大阪臨海線を南進（泉佐野方面）。「臨海二色の浜」交差点を右折し、約100m。
- 電 車 南海本線「二色浜」駅下車。西へ徒歩約1キロ。

※ご注意：シーズン中は、電車でのご利用をお勧めします。駐車場は公営駐車場（約1,850台）の他、民間駐車場もございます。料金は駐車場により異なりますので、ご確認のうえ、ご利用ください。

■お問合せ

二色の浜公園管理事務所 電話：072-422-0442  
二色の浜観光協会（潮干狩り・海水浴のお問合せ・期間中のみ）  
電話：072-432-3022