



KANSAI 空港レビュー



No.434
2015.1

1 巻頭言

関空の国際貨物の動向

黒田 勝彦

2 関西国際空港2014年のあゆみ(平成26年1～12月)

4 各界の動き

12 講演抄録

関空の2014年冬ダイヤとターミナルビル整備等について

住田 弘之

22 プレスの目

追い風を受けてさらなる発展を

小田島勝浩

24 航空交通研究会研究レポート

イギリスの小規模な地方空港の運営主体とその手法

西藤 真一

28 データファイル

- ・運営概況について(平成26年11月)(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成26年11月)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・平成26・27年末年始繁忙期(12月19日～1月4日)に関西空港を利用した出入(帰)国者数【速報値(概数)】
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況(2014年11月分)

【表紙写真】「ベトジェット A320」

ベトジェット航空のA320です。

この年末年始にベトナムのLCCであるベトジェット航空のチャーターが行われました。

関空=ハノイ=シェムリアップを往路12月30、復路1月4日で運航しました。ベトジェットは、これまで就航記念イベントとして機内で水着ダンスショーを行ったこともあるようです。

撮影：柴崎 庄司

関空の国際貨物の動向



一般財団法人 関西空港調査会理事長
神戸大学名誉教授

黒田 勝彦

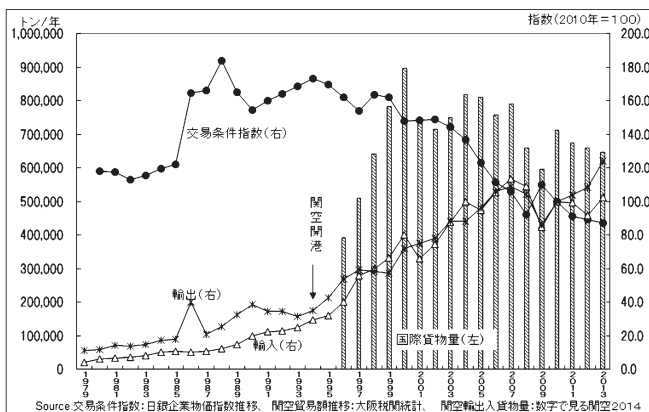
新年おめでとうございます。日頃は当調査会
へ御指導ご鞭撻を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、平成 24 年 7 月の新関空会社発足以来、新体制による伊丹・関空の付加価値向上の努力が成果を上げ、着々とコンセッションへの準備が進んでいることに敬意を表します。国際旅客面では LCC の誘致・第 2 旅客ターミナルの整備を通じたアジア路線の拡充、FSC の欧米路線の復活誘致が進められ国際旅客数が過去最大を達成しました。また、貨物面では FedEx の誘致及び貨物ターミナルの整備を通して貿易額も過去最大となっています。昨年は「高齢化が進む日本人国際旅客の動向」について私見を述べましたが、今回は、国際貨物の動向について私見を披露致します。

図は日本の貿易動向を分析する指標として交易条件指数の推移を、併せて、関空（開港以前は伊丹）の実質貿易額推移を示しています。2008 年のリーマンショックによる一時的な減少はありましたが輸出入とも順調に成長していること、最近ではアベノミクスの影響で円安となり輸出が大きく回復している様子も理解されます。一方、交易条件指数（輸出物価指数 ÷ 輸入物価指数）は 1988 年をピークに減少に転じ、特に、グローバル化が進展していく 2000 年以降は急激に落ち込んでいます。1970 年代後半～1985 年の交易条件の落ち込みはオイルショックの影響ですが、この頃から産業構造の転換が進み高付加価値産業の成長によ

で交易条件が良くなった背景が読み取れます。問題は、2000 年以降の急激な交易条件の悪化です。これは日本の工業製品の輸出競争力が次第に失われている傾向と解釈されます。事実、詳細は省きますが、関西の輸出を支えてきた家電製品の交易指数は 100 を切り殆ど輸入に転じています。一方、関空の貿易額の伸びに反してトンベースの取扱量は漸減しています。このことは電子部品等高付加価値中間材の輸出に対して製品組み立てが海外に移転していることが原因と考えられます。この傾向は今後も続くと考えられ、関空の財務としては着陸料の収入の伸びが必要ですので物量の漸減は良い傾向ではなく、今後着陸料の収入増加には、アジアから北米向け貨物のトランシップを関空で取り扱う必要があります、そのために FedEx の極東ハブとしての頑張りと共に FSC の欧米路線の拡充が必要です。

図 関空の貿易状況と交易条件指数の推移



関西国際空港2014年のあゆみ（平成26年1～12月）

- 1月・大阪入国管理局関西空港支局は1月9日、年末年始（12月25日～1月6日）に関西空港を利用した出入国者数（速報値）が前年同期比10.0%増の48万7,700人だったと発表した。
- ・新関西国際空港会社は1月27日、企業幹部や富裕層向けに、空港への到着から出発までをVIP待遇でエスコートする新サービスを2月1日から始めると発表した。料金は出発時に1人で利用する場合は国際線で2万1,000円、2人だと3万1,500円など。
- 2月・関西空港を拠点にする格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは2月1日、関西～松山線に就航した。ピーチにとって初めての四国路線で1日2往復する。
- 3月・中国のLCC、春秋航空が3月15日、関空～上海線を開設した。
- ・新関西国際空港会社は3月26日、関西空港の2014年夏期（3月30日～10月25日）の国際線運航計画を発表した。8月のピーク時の発着数は週919便と、冬期を含めた過去最多を見込む。これまで13年冬実績の868便が最多だった。LCCは週153便と、国際線の旅客便に占める割合が初めて20%になった。
- 4月・上海吉祥航空は4月15日、関西～上海線を1日1往復で就航した。A320型機（158席）で毎日運航する。
- ・新関西国際空港会社は4月23日、2013年度に関西空港で国際線を利用した外国人客は前年度比約30%増の496万人で、過去最多を更新したと発表した。関空の国内線や新関西空会社が運営する大阪空港も合わせた全体の利用者は3,222万人で、目標としていた3,200万人を上回った。
- 5月・大阪入国管理局は5月9日、関西空港のゴールデンウィーク（4月25日～5月6日）の出入国者数が前年同期比15.8%増の40万5,900人だったと発表した。開港以来過去最高で、初めて40万人台に乗せた。
- ・新関西国際空港会社が5月22日発表した2014年3月期連結決算は、売上高が1,268億円、営業利益は326億円だった。最終損益は239億円の黒字に転じた。12年7月に関西・大阪両空港の一体運営を始めたため、前期との単純比較はできないが、関空の12年4～6月の経営成績を加えて比較すると、売上高は24.6%増、営業利益は21.7%増だった。LCCの就航が増え、観光客の利用増が寄与した。
- 6月・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。
- 7月・関西空港交通、大阪空港交通、阪神バスの3社は7月8日、関西空港～大阪駅前間のリムジンバスを増発するダイヤ改正を行った。深夜に到着するLCCに対応するため第2ターミナルビルを午前0時半に出る便を増やした。
- ・新関西国際空港会社は7月18日～8月17日の国際線旅客数が前年同月比8%増の122万3,200人になりそうだと7月11日発表した。1日平均は3万9,500人で史上3番目に多い。LCCの増便で香港やマカオ、中国、台湾の出入国が増える。
- 8月・国土交通省は8月28日、2015年度概算要求で、関西・大阪空港に前年度比2億円減額の85億円を要求したと発表した。

- 9月・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期島エアロプラザを起終点に、2期島の「KIXそらばーく」を往復するコース。
- ・ 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。関空線は週5便で運航する。
 - ・ 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開業で、2015年3月末の完成を予定している。
 - ・ 関西空港調査会は9月22日、関西国際空港開港20周年・大阪国際空港開港75周年を記念したシンポジウム「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」を開催した。
- 10月・安藤圭一新関西国際空港会社社長は10月3日、関西プレスクラブで講演し、2017年度以降、国内線専用の第4ターミナルを新設する検討に入ったことを明らかにした。第3ターミナルの隣接地に建設し、第1ターミナル、空港駅をつなぐ橋も造る方針。
- ・ 新関西国際空港会社は10月22日、2014年冬期（10月26日～15年3月28日）の国際線の運航計画を発表した。ピークとなる15年3月の発着数は週926.5便で、夏期を含めて過去最多になる。
 - ・ 関西空港の国内線便数に占めるLCCの比率が2014年度上期（夏期）の55%に対し、下期（冬期）は59%に高まる見込みとなった。関空を拠点とするピーチ・アビエーションが機長不足の混乱から復調する一方、成田空港を拠点としてきたジェットスター・ジャパンも増便している。
- 11月・新関西国際空港会社が11月18日に発表した9月中間連結決算は営業収益が741億8,500万円（32%増）、純利益が96億9,100万円（前年同期比39%増）だった。関空単体の営業収益は前年同期比10%増の541億3,800万円、営業利益は21%増の158億2,200万円となった。伊丹は運航機材の変更などで着陸料収入が減ったため、営業収益は3%減の69億3,900万円、営業利益は8%減の37億5,900万円だった。
- 12月・新関西国際空港会社が12月16日発表した2014年の関西空港の運営概況予測によると、国際線の旅客数は前年比10%増の1,304万人、うち外国人旅客数は35%増の628万人となり、いずれも過去最高を更新する見込みとなった。
- ・ 新関西国際空港会社は12月26日、関西・大阪両空港の運営権売却について事前審査の結果を公表した。企業連合体の中核企業9社と海外の空港運営会社11社が審査を通過した。中核企業の候補では、空港のターミナルビル管理の実績がある東京急行電鉄やグループに不動産会社を持つオリックス、三菱地所、三井不動産、住友不動産、大和ハウス工業の不動産関連4社、丸紅、三菱商事の2商社、日本生命保険が通った。空港運営会社ではシンガポール・チャンギ国際空港の運営会社、オーストラリアのマッコーリー・キャピタル・グループなど11社が通過した。

各界の動き

関西国際空港

●ピーチ、搭乗者数700万人を突破

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは、12月2日、累計搭乗者数が11月24日に700万人を突破したと発表した。2012年3月1日から3機で関西～千歳・福岡線の2路線の運航を開始、2014年4月には500万人を突破していた。

●ピーチ、客室乗務員を15%増員へ

ピーチ・アビエーションが2015年度中に客室乗務員の数を約15%増やし350人とするのが12月2日、分かった。アジア諸国からの外国人観光客が増える中、事業拡大のための新規路線就航や便数増に備える。

●ジェットスター・ジャパン、香港線開設発表

LCCのジェットスター・ジャパンは12月3日、同社初の国際線となる関西～香港線の運航を2015年2月28日に始めると発表した。週3往復運航し、利用状況をみて増便も検討する。エアバスA320-200型機(180席)を使う。3月29日以降は関空着が午前2時5分と、最も遅い便になる。

●年末年始、過去最高68万人予想

新関西国際空港会社は12月12日、年末年始（12月19日～1月4日）に関西空港の国際線を利用する旅客数が、過去最高の前年比6%増の67万7,700人になるとの予想を発表した。1日あたり3万9,900人。

●山東航空が青島線

中国・済南を拠点とする山東航空は、関西～青島線に2015年3月29日から毎日就航させると、中国民用航空局に届け出たことが12月15日明らかになった。機材は、ボーイング737型機。

●年間国際線旅客1,304万人、外国人が35%増

新関西国際空港会社が12月16日発表した2014年の関西空港の運営概況予測によると、国際線の旅客数は前年比10%増の1,304万人、うち外国人旅客数は35%増の628万人となり、いずれも過去最高を更新する見込みとなった。円安や観光ビザ（査証）の発給要件の緩和で、台湾や香港、東南アジアを中心に訪日観光客数が大きく伸びた。

貨物便を含めた国際線・国内線の発着回数も8%増の計14万2,000回で最高となる見通し。ジェットスター・ジャパンやピーチ・アビエーションなど、LCCの新規就航や便数増が相次いだためだ。



クリック！

円安の影響などで国際線の日本人旅客数は2年連続で減るものの、外国人旅客の急増がそれをカバーし、国際線全体では2けたの増加を維持している。10年前の2004年は国際線旅客の約4分の1を外国人が占めていたが、2007年以降は30%前後で推移、2013年に39.3%までシェアを上げ、2014年はついに半分近い48.2%に達した。この勢いが続くと2015年は過半数に達する可能性もある。

●空港で免税品受け取り、今秋から

安藤圭一新関西国際空港会社社長は 12 月 16 日、日本経済新聞の取材に対し、訪日外国人らが買った免税品を成田、羽田、関西の 3 空港で受け取れるサービスを導入する方針を明らかにした。まず 2015 年秋に三越銀座店内に開設する空港型免税店で始める考え。三越銀座で買った免税品を関西で受け取ったり、大阪市内で買った商品を成田空港で入手したりできるようにする。

●着陸料割引2年延長へ

安藤新関西国際空港会社社長は 12 月 16 日、産経新聞の取材に対し、2015 年 3 月までとされていた関西空港と大阪空港の着陸料割引制度を、2017 年 3 月まで 2 年延長する方針を明らかにした。両空港は、運営権売却により 2016 年 1 月に運営主体が民間に移行するが、新関西会社は運営権売却の入札参加者に割引制度継続を求めている。

●社債2本で200億円を調達

新関西国際空港会社は 12 月 17 日払い込みで第 13 回社債（10 年、利率 0.506%）と第 14 回社債（20 年、利率 1.318%）を発行した。いずれも 100 億円。

●11月、国際線日本人前年割れ続く

新関西国際空港会社が 12 月 19 日に発表した 11 月運営概況の速報値によると、関西の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 13% 増の 166 万 3,883 人で、3 年 2 か月連続で前年を上回った。国際線の旅客数は 15% 増の 112 万 3,982 人と 1 年 3 か月連続で前年を上回り、11 月としては過去最高を記録した。このうち日本人旅客は 7% 減の 51 万 3,520 人で、前年割れが 11 か月続いている。

●関西観光情報センターが最高ランク取得

新関西国際空港会社は 12 月 25 日、第 1 ターミナルビル到着ロビーにある関西観光情報センターが日本政府観光局（JNTO）の定める外国人観光案内所の認定制度で、最高ランクである「カテゴリー 3」を取得したと発表した。同センターは関西の 16 府県市が共同で運営している。

●運営権売却で20社が1次入札審査を通過

新関西国際空港会社は 12 月 26 日、関西・大阪両空港の運営権売却について事前審査の結果を公表した。企業連合体の中核企業 9 社と海外の空港運営会社 11 社が審査を通過した。中核企業の候補では、空港のターミナルビル管理の実績がある東京急行電鉄やグループに不動産会社を持つオリックス、三菱地所、三井不動産、住友不動産、大和ハウス工業の不動産関連 4 社、丸紅、三菱商事の 2 商社、日本生命保険が通った。空港運営会社ではシンガポール・チャンギ国際空港の運営会社、オーストラリアのマッコーリー・キャピタル・グループ、英国のヒースロー空港の運営に関わるスペインのフェロピアル、独アヴィ・アライアンスとカナダの親会社、英国のマンチェスター空港の運営会社、インド、豪の空港運営に携わる企業など 11 社にのぼった。

●人事異動

- ▽退職（環境・地域振興部長）南 忠行（12 月 31 日、国土交通省東京航空局総務部長に復帰）
- ▽環境・地域振興部長油谷 勝章（1 月 1 日）（国土交通省航空局航空ネットワーク部環境・地域振興課環境・地域振興調整官）

空港

＝ 大阪空港 ＝

●ターミナルビル開館時間繰り上げ

新関西国際空港会社は 12 月 26 日から、大阪空港のターミナルビルの開館時間を午前 6 時から午前 5 時 30 分に繰り上げた。これまでは航空会社のチェックイン開始時刻に合わせていたが、

早めに空港へ到着した利用者は館外で待たされていた。開館時間の繰り上げで、チェックイン開始まで館内で過ごせるようになる。

＝ 神戸空港 ＝

●搭乗者11か月連続増

神戸市は12月11日、11月の神戸空港の搭乗者数が前年同月比5%増の20万1,459人だったと発表した。米子線の月間搭乗者が2013年12月の就航以来最高になるなど、11か月連続で前年を上回った。搭乗率は63.8%だった。

＝ 成田国際空港 ＝

●デルタ航空が格納庫開設

デルタ航空は12月1日、成田空港の整備地区に整備用ハンガー、成田テクニカルオペレーションセンターを開設した。米系航空会社が同空港にハンガー施設を持つのは初めて。100人超の専門スタッフで太平洋路線に投入しているボーイングB747-400型機などの定期整備をおこなうほか、他社の整備も請け負う。

●累計旅客9億人突破

成田空港は12月22日、累計旅客数が9億人を突破した。8億人到達から約2年10か月での達成となった。

＝ 羽田空港 ＝

●C滑走路延伸、供用開始

羽田空港C滑走路の延伸部分が12月11日、併用を開始した。同空港で最長となる3,360mとなり、昼間の欧米方面の北側への離陸が可能になるほか、深夜早朝は沖合にあるD滑走路(2,500m)のみの利用に制限されていたものの、必要な場合に限り、C滑走路の利用も可能になる。

●年間利用者、7,000万人超え

羽田空港の年間利用者が日本の空港で初めて2014年に7,000万人を超え、同空港で12月22日、式典が開かれた。2013年の利用者数は世界4位の約6,874万人で、14年は3位になる可能性もあるという。

＝ その他空港 ＝

●仙台空港民営化、4グループ応募

国土交通省は12月5日、民営化を進める仙台空港の運営権者募集を締め切った。国は企業名を公表していないが、関係者によると、イオン、東急、三菱商事・楽天、三菱地所・ANAホールディングスの4グループが応募した。

●但馬空港、三セク運営に移管

兵庫県が設置している但馬空港の運営などが、2015年1月1日から、県の第三セクター、但馬空港ターミナルに移管される。県によると、地方自治体が管理する空港としては、全国で初めてという。新たに同社が受け持つのは、滑走路や無線などの空港施設の施設管理、着陸料の設定など。期間は2020年3月末まで。必要な費用は、県が同社に助成する。

●北京の新空港着工 2019年開業予定

2019年の開港を目指す北京新空港が12月26日着工された。4本の滑走路、70万㎡のターミナルビルを持ち、総投資額は800億円(約1兆5,000億円)。北京市の中心部から南へ約50kmの郊外に、北京市と河北省の境界をまたぐ形で建設する。25年に7,200万人の旅客数を見込む。北京が立候補する22年の冬季五輪の誘致にアピールする狙いもある。

●ハノイ空港で第2ターミナル運用開始、円借款で建設

ベトナムの首都ハノイのノイバイ国際空港で、2 番目の旅客ターミナルが完成し、12 月 31 日運用を開始した。これにより利用可能な旅客数がほぼ 2 倍になる。給油施設の運営については新関西国際空港会社のグループ会社である新関西国際空港エンジニアリング会社が 2013、2014 年両年度、独立行政法人国際協力機構（JICA）から技術支援を受託している。

同空港とハノイ中心街のアクセスを改善する大型の道路橋、ニャッタン橋（日越友好橋）も完成、両事業は日本が計 1,000 億円超の円借款を供与しており 1 月 4 日、太田昭宏国土交通相が出席して完成記念式典が行われた。

航空

●ボーイング787の出火、設計の欠陥原因

米運輸安全委員会（NTSB）は 12 月 1 日、2013 年にボーイング 787 型ドリームライナーのリチウムイオン電池から出火した問題で、原因は設計の欠陥にあったとの調査結果を発表し、認証されるべきではなかったとして連邦航空局（FAA）を批判した。異物の存在や、欠陥を確実に検出することができない検査プロセスなど、ショートを引き起こしたとみられる設計・製造上の問題が複数見つかったとしている。

●年末年始の旅行者、過去2番目の多さ

年末年始に 1 泊以上の旅行に出かける人は 3,045 万人で、過去最多だった前年に次いで 2 番目に多くなるという見通しを JTB が 12 月 1 日、発表した。長期連休が取りやすい日並びの影響という。ただ、旅行日数の平均は 3.5 日で、データを比較できる 1996 年以降で最も短くなった。

●HISが営業益最高、ハウステンボス好調

エイチ・アイ・エスが 12 月 5 日発表した 2014 年 10 月期の連結決算は営業利益が前の期比 34%増の 159 億円と、4 年連続で最高になった。子会社のハウステンボスを中心に、訪日客の消費を取り込んだ。15 年 10 月期も 5 年連続の営業最高益を見込む。

●MRJ初飛行は15年5月

三菱航空機が国産小型ジェット旅客機、MRJ の初飛行を 2015 年 5 月下旬に計画していることが分かった。6 月の国際商談を前に実績をつくり、受注に弾みをつける。

●日航、燃油サーチャージ値下げ

日本航空は 12 月 9 日、国際線の燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）を 2015 年 2 月発券分から値下げすると発表した。原油の価格低下によって航空機燃料も下がっているため、値下げは 4 か月ぶりになる。

●スカイマーク共同運航、全日空にも要請

スカイマークは 12 月 10 日、日本航空と協議している羽田空港発着便を中心とする共同運航について、全日本空輸にも要請すると発表した。全日空が受け入れれば、スカイマーク便の座席の一部を、日航と全日空が自社便の席として販売できるようになる。

●IATA、2014年の航空業界の利益見通し10%上方修正

国際航空運送協会（IATA）は 12 月 10 日、2014 年の世界航空業界の利益見通しを 199 億ドル（約 2 兆 3,400 億円）と、10% 上方修正したことを明らかにした。石油価格の急落が航空各社の追い風だとみている。

●全日空、ヒューストン線を今夏新設

全日本空輸は 12 月 11 日、2015 年度に成田空港発着の国際線を拡充すると発表した。米ヒューストン線を 2015 年 6 月 12 日に 1 日 1 便で開設するほか、シンガポール線とタイのバンコク

線を増便する。

●バニラ、成田～奄美1か月4万円定期券

LCCのバニラ・エアは12月11日、成田～奄美線の1か月定期券を発売した。定期の航空券は国内LCC初で、ほかの国内航空会社でも現在はないという。土日や祝日も利用できる全日パス（20枚限り）は4万円、平日限定の平日パス（30枚限り）は2万7,000円。2015年1、2月限定。

●航空各社、年末年始予約好調

国内航空14社が12月12日発表した年末年始の予約状況によると、空の便（12月19日～1月4日）は国内線が405万人で3%増、国際線は88万人で18%増と好調だ。9連休を取りやすい曜日配列が好調の要因。国際線は、成田空港が前年同期比で4%減となったが、発着枠を拡大した羽田空港が57%増となり、関西空港もプラスとなった。

●ピーチ、オンライン決済にYahoo!ウォレット採用

ピーチ・アビエーションは12月15日から、航空券購入時の決済方法としてヤフーが提供する「ヤフーウォレット」を採用した。日本の航空会社として初めて、他のサービスアカウントに紐づいた決済手段を導入することになる。

●全日空も燃油サーチャージ引き下げ

全日本空輸は12月17日、燃油価格の下落を受け、2015年2月発券分から国際線の燃油特別付加運賃を引き下げると発表した。値下げ率は路線によって異なり、最も大きい韓国路線で50%となる。

●最後のYS11、八尾の会社が落札

国土交通省が保有する国産旅客機、YS11型機の最後の1機の売却先を決める入札が12月17日行われ、航空部品販売のエアラボ・インターナショナル（八尾市）が223万円で落札した。同社は「飛べる状態に戻したい」としている。

●管制システムに一時障害

12月18日午前9時45分ごろ、東京航空交通管制部（所沢市）と羽田空港の間をつなぐデータ通信回線に障害が起きた。午前11時35分ごろ復旧したが、日本航空の6便が欠航し、全日空でも遅れが生じた。

●エア・ドゥに事業改善命令

航空会社AIR DO（エア・ドゥ）の副操縦士が機長昇格訓練で不適切な操縦をしたにもかかわらず、訓練を修了して昇格させたとして、国土交通省は12月19日、同社に対し航空法に基づく事業改善命令を出した。同省は立ち入り検査を実施し、乗務員の訓練体制や安全管理が不十分だと判断した。

●成田の787型機、ショートの原因特定できず

成田空港で2014年1月、日本航空のボーイング787型機のバッテリーから液体が漏れた問題で、国土交通省は12月19日、8つあるリチウムイオン電池の一つで内部ショートが起きて過熱したとする調査結果を公表した。ショートの原因は特定できなかったが、周囲の電池に熱は伝わっておらず、昨年の改修の効果が確認されたと指摘。ボーイング社や米当局と連携し、バッテリーの信頼性向上に努めるとした。

●全日空、新幹線に対抗、北陸路線の割引運賃引き下げ

全日本空輸は12月24日、北陸新幹線が開業する2015年3月14日搭乗分から羽田空港と富山・小松・能登の北陸3空港を結ぶ路線の各種割引運賃を引き下げると発表した。

●国交省、スカイマークに経営報告指示

国土交通省は12月2日、混雑のひどい羽田、成田、関西、大阪の各空港を利用する航空会社に対し、2015年1月末で切れる運航許可を5年間延長した。スカイマークには羽田で引き続き1日36往復分の発着枠を割り当てて一方、経営状態が改善するまで財務状況や経営計画を報告する条件を付けた。

●エアアジア機墜落、162人不明

ジャワ島・スラバヤ発シンガポール行きのLCC、エアアジア（本社・マレーシア）の8501便、エアバスA320-200型が（乗員乗客162人）が12月28日午前、インドネシア・カリマンタン島付近上空で消息を絶った。最後の交信時、現場空域は悪天候だった。

関西

●淡路島土取り跡地に関西最大級メガソーラー完成

淡路市野島貴船に関西最大級となる出力30メガワットの大規模太陽光発電所（メガソーラー）、淡路貴船太陽光発電所が完成し、12月1日、現地で開所式が行われた。1973年から24年間、港湾土木建設会社、寄神建設（神戸市）が関西空港や神戸空港などの埋め立て用土砂を採取した跡地。土地は同社が民間や淡路市から賃借し、総事業費は約100億円。

淡路市内では来夏に出力33.5メガワットの太陽光発電所が運転開始を予定している。

●USJ、11月も入場者過去最高

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは12月1日、11月の入場者数が前年同月の102万人を上回り、11月として過去最高を更新したことを明らかにした。実際の入場者数は非公表。単月で過去最高の入場者数となった10月の146万人には届かなかったが、7月から5か月連続で各月の入場者数の過去最高を更新した。

●大阪市、鉄道ネットワーク審議会でなにわ筋線など検討

大阪市は12月8日、なにわ筋線、西梅田～十三連絡線、中之島線延伸の整備のあり方を審議する鉄道ネットワーク審議会（会長・斎藤峻彦近畿大学名誉教授）を開いた。国の調査結果などを踏まえ、事業化に向けた新たな需要予測の進め方などについて意見交換した。

●2014年度の関西経済、0.4%のマイナス成長

日本総合研究所は12月10日、2014年度の関西2府4県の実質経済成長率が0.4%のマイナスになるとの見通しを発表した。7月時点では0.9%のプラス成長を見込んでいたが、消費税増税による消費の落ち込み幅が予想より大きく、回復も遅れたのが主因。マイナスは5年ぶり。

●訪日外国人に共通IC乗車券

関西経済連合会が、関西の主要私鉄5社とJR西日本などに呼びかけ、訪日外国人向けの共通乗車券を作る検討を始めることが12月12日、わかった。1月にも関係者を集めたワーキンググループを立ち上げ、2016年4月の発売を目指す。

●USJに大阪活力グランプリ

大阪の地域経済に貢献した企業などをたたえる大阪活力グランプリ（大阪商工会議所主催）が12月15日発表され、2014年のグランプリにテーマパーク、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンが選ばれた。今夏に映画「ハリー・ポッター」の新エリアを開業し、観光客を呼び込む新たな集客拠点となった点が評価された。特別賞には3月に全面開業した「あべのハルカス」（大阪市阿倍野区）を選出した。

●USJ隣接地に新ホテル

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンと東急ホテルズは12月15日、USJの隣接地に2015年夏に開業予定のホテル「ザ・パーク・フロントホテル・アット・ユニバーサル・スタジオ・ジャ

パン」の概要を発表した。USJの5つ目となるオフィシャルホテルで、パークに近く、館内でチケットなどが購入できる。東急ホテルズが運営する。

●関西の主要ホテル、宿泊料値上げ

大阪市内の主要ホテルが相次ぎ宿泊料を上げる。リーガロイヤルホテル大阪や帝国ホテル大阪は宿泊料を2015年、平均5～7%程度、JR大阪駅周辺の好立地にある大阪新阪急ホテルやホテルグランヴィア大阪は10%超、それぞれ引き上げる。

●うめきた2期半分緑化案、国や関西経済界と合意

大阪府・市や国、関西の経済団体などでつくる大阪駅周辺地域部会第6回会合が12月18日開かれ、府・市が9月に提出した大阪駅北側の再開発地区「うめきた2期」の敷地面積16.2haの半分にあたる約8haを「みどり（緑化）」とするまちづくり方針案について、国や関西経済界も合意した。

●年末年始、関西への旅行好調

年末年始は関西を訪れる旅行客が大幅に増えそう。旅行予約サイト、楽天トラベルでは関西2府4県の宿泊予約が前年同期に比べ13%増、日本旅行も17%増える。新エリアが開業したユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）や高さ日本一のビル、あべのハルカス、双子のパンダが生まれた和歌山県のアドベンチャーワールドなど、関西では注目の施設が多い。

●関西経済同友会、次期代表幹事に三井住友銀の蔭山副頭取

関西経済同友会は12月22日、2015年5月で任期満了となる加藤貞男代表幹事（66）（日本生命保険副会長）の後任に三井住友銀行の蔭山秀一副頭取（58）が就く人事を内定し、発表した。代表幹事は2年務めるのが慣例で、村尾和俊代表幹事（62）（NTT西日本社長）とコンビを組む。

●USJ、2014年度入場者が過去最高更新へ

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは12月29日、12月の入場者数が同月として過去最高となったことを明らかにした。4月からの入場者数は2015年1月半ばごろに1,000万人を超える見通しで、2014年度は開業直後の13年度に記録した約1,100万人を超え過去最高となるのは確実だ。

国

●国交省が空港施設メンテ会議

国土交通省は12月5日、空港内の施設の維持管理等に係る検討委員会（座長・福手勤東洋大教授）の第6回会合を開き、地方空港の管理者への連携・支援に向けて、維持管理に関する技術的知見を共有するための2015年度に「空港施設メンテナンスブロック会議（仮称）」を全国4ブロックで立ち上げることを決めた。

●インフラ整備計画、前倒して見直し

国土交通省は12月8日、社会資本整備審議会と交通政策審議会（いずれも国交相の諮問機関）の合同会議を開き、中期的な社会資本整備のあり方を示した現行計画の見直し作業に着手した。閣議決定した2012年と比べ、インフラの老朽化や地方の人口減、気象災害の激甚化が進んでおり、前倒して見直すことにした。新計画を15年夏に閣議決定し、同年度中の実施をめざす。

●衆院選、自公3分の2維持

第47回衆院選挙は12月14日投票、即日開票され、アベノミクス継続の是非を最大の争点に掲げた自民党と、連立を組む公明党は公示前に並ぶ326議席を獲得、参院で否決された法案

を再可決できる衆院の3分の2（317議席）超を維持した。経済政策の転換などを訴えた民主党は公示前の62議席から11議席増と伸び悩み、維新の党は横ばいとなった。

●訪日客1,300万人突破

観光庁は12月22日、2014年の訪日外国人が1,300万人を突破したと発表した。成田空港第1ターミナルの出発ロビーで達成セレモニーを開催。太田国土交通大臣や久保成人観光庁長官らが出席した。太田国交相は達成を祝い、「2013年は1,000万人。今年は1,300万人で、飛躍的に伸びた。大きな成果を得た1年だった」と振り返った。

●第3次安倍内閣発足

衆院選挙を受けた第188特別国会が12月24日召集され、衆参両院は午後の本会議で安倍晋三首相（自民党総裁）を第97代首相に選出、同日第3次安倍内閣が発足した。2015年度予算案の編成を急ぐため、閣僚全員を再任する方針だったが防衛相だった江渡聡徳氏が政治資金問題で再任を辞退、中谷元氏が就任した。

●第3次安倍内閣：副財務相に菅原氏 副大臣と政務官決まる

政府は12月25日の臨時閣議で、第3次安倍内閣の発足に伴う副大臣と政務官の人事を決定した。副大臣24人と政務官26人を再任。一方で、再任を辞退した大塚高司・国土交通政務官の後任に鈴木馨祐衆院議員を充てた。

関空の2014年冬ダイヤとターミナルビル整備等について

新関西国際空港株式会社執行役員
(航空営業担当)

住田 弘之 氏



●と き 平成26年11月6日(木)

●ところ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

皆さん、こんにちは。お忙しいところお越しいただきましてありがとうございます。この季節になるといつもお話する機会を与えてくださり感謝しています。また日ごろから関空と伊丹をサポートいただき、皆さんのお陰で段々成長軌道に乗りそうな手応えを感じます。関空は今年で開港20周年、伊丹は75周年です。

今日は関空・伊丹の概況、2014年冬ダイヤの概要、LCCと第3ターミナルの整備、国際貨物ハブ、アクセス改善、インバウンド拡大等についてお話しさせていただきます。

り随分減ったのですが、意外にも世界で30位ぐらいにランクされているのです。

関空の旅客は順調に伸びているが貨物はどうなのかという議論があるのですが、世界から見ると貨物も評価されているのです。だから一緒に提携したいという空港が現れて来るわけで、その1つがドイツのライプチヒ空港です。ヨーロッパ内で5番目の貨物取扱を誇る同空港と2014年3月、戦略的提携に関する覚書を締結させていただきました。

■関空国際線冬ダイヤ概況

2014年の関空冬ダイヤ国際線は、週926.5

■関空・伊丹の概況

2013年度の関空の概況は旅客数1,812万人、伊丹が1,410万人。貨物取扱量が関空の67万ト、伊丹の13万トです。関空の旅客数は、世界の空港で言うと第100位(2012年ACIランキング)。一番多いところはアトランタや北京で1億人近い旅客を運んでいます。一方、貨物量の67万トについて言うと2000年ごろは100万トあって当時よ

1. KIX・ITMの概況

- ・ 民営化へ向け、関西国際空港と大阪国際空港は2012年7月に経営統合
- ・ 新関空会社は、都市型空港として高い利便性を持つ大阪国際空港、2本の4,000m級滑走路を有し、完全24時間空港である関西国際空港を運営

KIX
KANSAI INTERNATIONAL AIRPORT



20周年

4,000 m
3,500 m

91

24時間

1,812万人

(66%, 34%)

13.3万回

67万トン

87%

(アジアで

第5位)

滑走路

駐機場

運用時間

旅客数

(国際、国内)

発着回数

貨物取扱量

定時運航率※

(2013年度実績値)

3,000 m
1,828 m

50

7:00 - 21:00

1,410万人

(0%, 100%)

13.9万回

13万トン

93%

(世界第2位)

ITM
OSAKA INTERNATIONAL AIRPORT
OSAKA (ITAMI)



75周年

※ FLIGHT STATS社『On-time Performance Report』より

便（旅客 777 便、貨物 149.5 便）で開港以来過去最高になる予定です。旅客はもちろん過去最高ですが、貨物はかつて週 201 便を記録したことがあり（2007 年冬）、現在はようやくその数字に近づきつつあるというところです。

内訳を見るとアジアが週 759.5 便（82%）、北米 49 便（5%）、ヨーロッパ 41 便（4%）、グアム 35 便、ハワイ 21 便、中東 14 便、オセアニア 7 便になっています。アジアに強い空港ですが逆に言えば欧米便に弱い空港でもあって欧米戦略が今後の課題です。

冬ダイヤの増便ポイントはいくつかありますが最大のポイントは念願だった日本航空のロサンゼルス線が約 8 年半ぶりに復活が決まったことです。中国便もさらに充実して尖閣問題前の便数を超えています。関空はどういうところに飛んでいるか国別便数（旅客便と貨物便の合計便数）の推移を見ると尖閣直後 2012 年の中国便のシェアは 29%に落ち込んでいたのが 2014 年で 37%になりました。空港別ではいままで仁川が 1 位でしたが上海がトップに、香港が 2 位になりました。3 位が仁川、4 位以下は台北、

金浦、釜山、グアム、北京と続きます。

航空会社別に見ると大韓航空が 1 番で旅客便、貨物便あわせて週 66 便、続いてピーチ・アビエーションが 63 便、全日空、日本航空、フェデックスとなっております。国別に戻りますと尖閣以後ようやく中国のシェアが拡大して韓国は 24%から 19%に落ちました。かつては韓流ブームで絶好調でしたがその後は厳しくなっているようでしばらくこの状態が続くようです。貨物便だけを見ますと中国のシェアがやはり 5 割あります。後はアメリカ貨物便が 4 分の 1 あることです。

■中長距離路線のターゲット

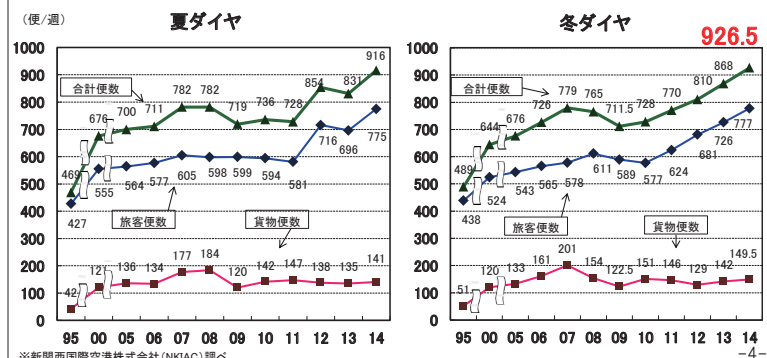
私どもは中長距離路線を何とか復活しなければという課題をずっと持ち続けていましたが先ほど申したように日本航空のロサンゼルス線が来年 3

2. 国際線2014冬ダイヤ概要 2014年夏ダイヤの実績と冬ダイヤの概要



2014年夏ダイヤは週916便で夏ダイヤとして過去最高を記録
2014年冬ダイヤは週926.5便、夏冬ダイヤ通して過去最高の便数を計画

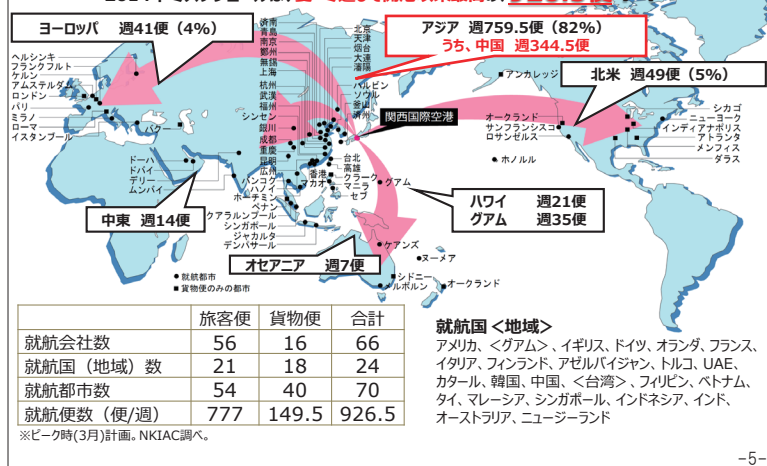
関西国際空港における国際線就航便数の推移



国際線ネットワーク



2014年冬スケジュールは、夏・冬通して開港以来最高の、**926.5便**！！



月 20 日から復活します。嬉しい限りです。私どもはロサンゼルス線、ロンドン線、カナダ路線の復活を当面のターゲットにしていました。3 路線の頭文字を取って LCC ならぬ LLC 戦略と称しておりますが、日本航空のロサンゼルス線については関経連さん、大商さん、促進協さんとオール関西で何度も日本航空本社にお願ひに行き、ようやく最新鋭の 787 によるデیلیー運航が実現しました。カナダ路線については冬ダイヤには間に合わなかったのですが 2015 年 5 月 2 日からエアカナダがまずは夏期間運航していただけることになりました。

ロンドンについても布石を打っています。たとえば、今年 10 月に大阪商工会議所のヨー

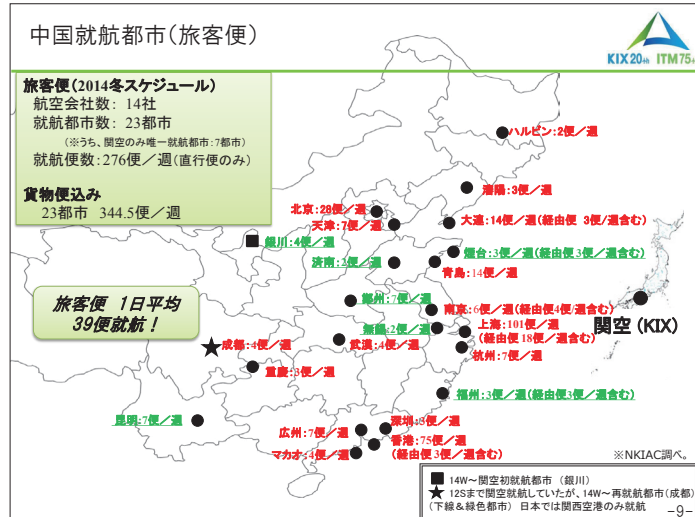
ロッパ・ミッションのひとつとして、ロンドンのチームズ・バレー商工会議所を訪問しました。ヒースロー空港から西にチームズ・バレー地区がありウインザー城やオックスフォード大学で知られています。イギリスのシリコン・バレーともいわれており、日本からも電機系や医療系、任天堂さんなどのゲーム系の会社も進出されています。双方の商工会議所が提携して来年から動き出すのですが私から足りないものがあると訴えました。ロンドン～関空の直行便がないことと言ったらチームズ・バレーの人たちは是非、実現しようと言うことで、プリティッシュ・エアウェイズと日本航空の双方に働きかけていきます。



■中国就航都市

中国の旅客便については、就航便数 276 便、航空会社数 14 社、23 都市を結んでいます。都市数で成田を抜いています。関空にしかない 7 路線があります。目新しいのは内陸部の銀川で上海吉祥航空が週 4 便上海経由で関空と結ぶことになりました。どんなものがあるのかと聞いたら砂漠とモスクだと言っていました。銀川にはお金持ちも多いようで、最初の便でさっそく地元の旅遊局長が来られ、関西でセミナーを開き、富士山を見て帰られました。また、LCC は私どもにとって最大の強みでして、今まで手薄

であった中国内陸部に LCC の春秋航空が頑張っているのが特徴です。中国への旅客便は 1 日約 40 便あります。これは相当なものです。貨物便を含めると 1 日約 50 便、ご利用のほど、よろしくお願いします。4 年前の 2010 年と比べますと中国路線の旅客便は便数・都市数ともに急拡大し、路線数は 1.4 倍、香港路線については USJ 効果もあって 35 便から 72 便へと 2 倍に拡大しています。特にキャセイパシフィック航空は、大型機みの運航でたくさんお客様を運んで来ていただいてありがたいと思っています。



中国就航都市(旅客便)

KIX20th ITM75th

5年前と比較すると、中国路線の便数・都市数は急拡大

- 中国路線全体&上海路線は、1.4倍
- 香港路線は2倍に拡大
- 都市数は19都市⇒23都市へ、4都市増加

	2010夏	2010冬	2011夏	2011冬	2012夏	2012冬	2013夏	2013冬	2014夏	2014冬
中国便数(便/週)	191	185	183	204	225	184	187	232	269	276
中国本土	151	138	140	158	172	138	141	161	195	200
上海	59.5	58	63	63	63	61	56	63	87	83
北京	35	28	28	28	35	28	28	28	28	28
その他	56.5	52	49	67	74	49	57	70	80	89
香港	35	42	39	42	49	42	42	67	70	72
マカオ	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4
中国都市数	19都市	19都市	20都市	19都市	20都市	16都市	17都市	19都市	21都市	23都市

-10-

■欧米路線

欧米路線の話に戻りますが、関空の課題はこの部分にあります。関空の場合、北米線の旅客便は2社、週14便です。首都圏は、成田・羽田を合わせると週309便あります。北米に行くのならどうしても成田、羽田に行かねば不便だという状況です。北米線は首都圏の便数のわずか4.5%ですから、日本航空、全日空、アメリカン航空、ユナイテッド航空といったところが関空への便を張っていただけるようお願いして行きたいと思っています。

ヨーロッパ線は北米線ほどではないのですがヨーロッパへの乗り継ぎ線を持っているということでカタールとエミレーツの中東線を含めました。関空は50便に対して首都圏は247便で関空は首都圏の20%という状況です。

関西圏における北米渡航者61万人のうち31万人が成田、羽田からの出国で、約50%が関空から直行出来ないで成田、羽田を経由しているのです。これを何とかするには北米路線を増やして行くしかないわけです。

ヨーロッパ線については関西圏からの渡航者は年間127万人おられます。そのうち9万人(7%)が成田、羽田経由になっています。118万人(93%)が関空からの直行便でヨーロッパへ向かっています。この流れをさらに加速して行きたいところです。

関西からの渡航者がどこの国へ行っているか調べました。空港ごとに見ると1番は台北で146万人、2番目は仁川で109万人。上位30番目までは関空に路線が引かれているところがほとんどです。30位内に入っているニューヨー

関空と首都圏空港の就航社数・便数比較



便数のシェアは、北米は首都圏の4.5%、欧州は首都圏の20%

北米線 (2014冬)

(便/週)

航空会社	関空	成田	羽田	首都圏計
日本航空	7	49	7	56
全日空		63	14	77
アメリカン		26		26
デルタ		49	14	63
ユナイテッド	7	52	7	59
シンガポール		7		7
エアカナダ		10	7	17
アエロメヒコ		4		4
便数計	14	260	49	309
就航社数	2社	8社	5社	8社

欧州・中東線 (2014冬)

(便/週)

航空会社	関空	成田	羽田	首都圏計
日本航空		24	14	38
全日空		14	35	49
エールフランス	7	7	11	18
フィンランド	5	7		7
アリタリア	3	13		13
KLM	7	7		7
ルフトハンザ	7	7	13	20
ターキッシュ	7	14		14
ブリティッシュ		7	7	14
オーストラリア		6		6
スカンジナビア		7		7
アエロフロート		7		7
ヴァージン		7		7
スイス		7		7
カタール	7	7	5	12
エミレーツ	7	7	7	14
エティハド		7		7
便数計	50	155	92	247
就航社数	8社	17社	7社	17社

※NKIAC調べ。

-11-

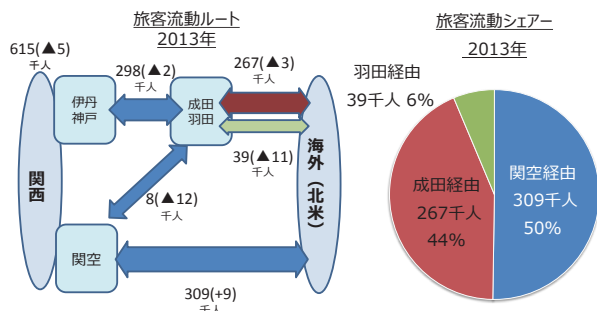
く、ロンドンの路線が関空にあってよいと思うのですが、路線は引かれていません。31位～50位に入っているアムステルダム、イスタンブール、ヘルシンキ、福州、ハルビンは関空の直行便があります。49位のバンクーバーも路線が出来ることになっています。

私どもがあってもよいなと思っているのはバルセロナやセブ島、ラスベガス、マドリードでセブ島はようやく出来ましたが、このような数字をターゲットにしてエアラインへのセールスに出掛けています。

北米線の現状



関西圏における北米渡航者61万人の内、約31万人が成田・羽田空港を経由している。割合にすると約50%に達している。



※ JATA Airport-IS (2013 Jan. - Dec.) のデータを基にNKIAC調べ / 旅客数は往復

-12-

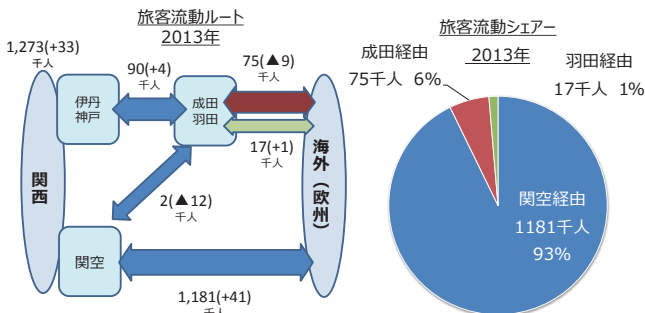
■ A380 に対応した搭乗橋

関空で A380 に対応した搭乗橋が 10 月 24 日から供用を始めました。搭乗橋を A380 の 2 階部分に直接繋がるようにしたのです。今回は北ウイングの 11 番スポットを整備、南ウイング 31 番スポットには今年末までに整備する予定です。世界有数の空港の仲間入る条件を 1 つ備えました。昔、A380 運航会社の本社へ行ったら、そろそろ A380 を関空へ飛ばしてくれませんかとお願ひしたところ、関空は搭乗橋さえ対応していないと言われまして、その後懸命に努力して整備にこぎつけました。結果、タイ国際航空が A380 のデイリー運航を始めてくれたし、シンガポール航空も例年夏、今年は 12 月末にも来てくれます。すでに飛来済のアシアナ航空や他にもエミレーツ航空、ルフトハンザドイツ航空、中国南方航空、カタール航空といった A380 運航会社も考えて頂ける下地がようやくできました。

欧州線の現状



関西圏における欧州渡航者127万人の内、約9万人が成田・羽田空港を経由している。割合にすると約7%に達している。



※ JATA Airport-IS (2013 Jan. - Dec.) のデータを基にNKIAC調べ / 旅客数は往復

-13-

A380用アップパーデッキ搭乗橋



2014年10月24日 A380アップパーデッキ搭乗橋が供用開始

南北ウイング2か所整備
(整備費約6億円)
・北ウイング 11番スポット
2014年10月24日 供用開始
・南ウイング 31番スポット
2014年12月末までに整備予定



-14-

■ LCC の誘致戦略

次にLCCの誘致戦略です。LCCの国際線は11社15都市に及び、国際旅客便数に占めるLCC便数割合は22.4%と順調に増加しています。たくさんのLCCが就航しています。セブ・パシフィック航空やチェジュ航空やエアブサンなど単発で頑張っている航空会社もありますし、ピーチ・アビエーション、春秋航空、ジェットスターグループといった関空を拠点として使われる航空会社もあります。拠点として運用し始めるとたくさんの便数を運航していただける。例えばピーチ・アビエーションなら際内あわせて1日30便以上飛んでいただいております。そうなる

と1つのまとまった施設を造ってお貸しすることも出来ます。もちろん1日1便のLCCもウエルカムです。就航都市は国際線で15都市、国内線で11都市となり、国際線は日本一です。今後のターゲットはグループ誘致、後はシンガポールのスクート、ライオン、ベト・ジェット等を狙っています。

■ 海外空港との提携

私どもは新会社となって以降、海外空港との提携を積極的にすすめています。例えば、バンクーバー空港と提携しておりますが、この度のエアカナダの復活について相当お互い話し合いました。一緒にエアカナダ本社にセールスを行ったりした結果、バンクーバー～関空の復活が決まり、姉妹提携をして両空港間でセールスをしていく新たな形が見えて来たかなと思います。またタイ空港公社と提携しています。タイ空港公社はスワンナプーム空港の他にドンムアン、プーケット、チェンマイなどを持っていますので、この辺も楽しみです。その1つとしてドンムアンとはタイ・エアアジアXで結ばれますし、他の航空会社

LCC便数(国際線)



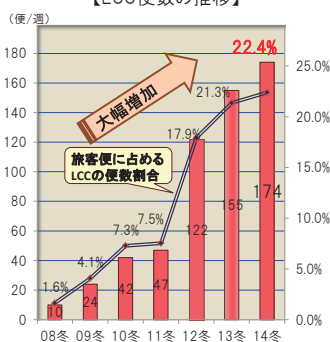
国際線旅客便数に占めるLCC便数割合は22.4%と順調に増加

【国際線LCC便数(11社15都市)】

航空会社	路線	便数/週
ピーチ・アビエーション	ソウル(仁川)	21
	香港	14
	台北	14
	釜山	7
	高雄	7
チェジュ航空	ソウル(仁川)	7
	ソウル(金浦)	7
エアブサン	釜山	14
イースター航空	ソウル(仁川)	9
香港エクスプレス航空	香港	14
春秋航空	上海	10
	重慶	3
	天津	4
	武漢	4
セブ・パシフィック航空	マニラ	7
エアアジアX	クアラルンプール	7
タイ・エアアジアX	バンコク	5
ジェットスター・アジア航空	シンガポール(台北経由)	11
	シンガポール(マニラ経由)	4
ジェットスター航空	ケアンズ	4
	メルボルン(ケアンズ経由)	1
計		174

※ 2014冬期便数は、冬期スケジュールピーク月(3月)の計画便数。いずれもKIX調べ。

【LCC便数の推移】



-16-

ともドンムアンから路線を引いてもらえるよう頑張っています。貨物関連では、ベルリンの南にある貨物の専用空港であるライプチヒ空港とも提携しております。我々はフェデクックスに続くハブとして使っていただける事業社を誘致して行ければと考えています。

■第3ターミナルの計画について

次に第3ターミナルの計画について説明します。第2ターミナルが出来てわずか2年しか経っていないのですが、時間帯によっては

待ち合いのスペースが混雑したり、スポットが不足したりする状況のなか、2016年下期の完成を目指して第3ターミナルの整備を計画しました。延べ床面積は約3.3万平方メートル。駐機は6スポット、小型機なら11機まで対応出来ます。第2で400万人、第3も同じで計800万人を捌ける予定です。第2は国内線用、第3は国際線用にしようと考えています。

■国際貨物ハブへの取り組み

次に貨物の説明に入ります。貨物について

も辛い時期が続きまして大変でした。貨物重量は2005年以来下がって来ました。輸出・輸入額は2009年から漸増です。2014年からはお陰さまでどちらも増える傾向にあります。近年、海上輸送が頑張っているので航空貨物は15年前のような勢いはないと認識しています。その中で取扱い額としては、関空、羽田が増えて成田は減少です。関空が増えているのは医薬品の扱いを増やしているのが1つの大きな理由です。輸入で医薬品が圧倒的に多くて6,721億円もあって最近では1位を続けています。2位がスマホです。輸出は電子部品を中心に1兆円を超えており、中国や韓国、ASEAN諸国が多いということが分かります。私もは新しい貨物分野の医薬品と食品に焦点を当ててやって行こうと考えています。医薬品は年に6%ほど伸びていて食品

4. 第3ターミナルビルの整備

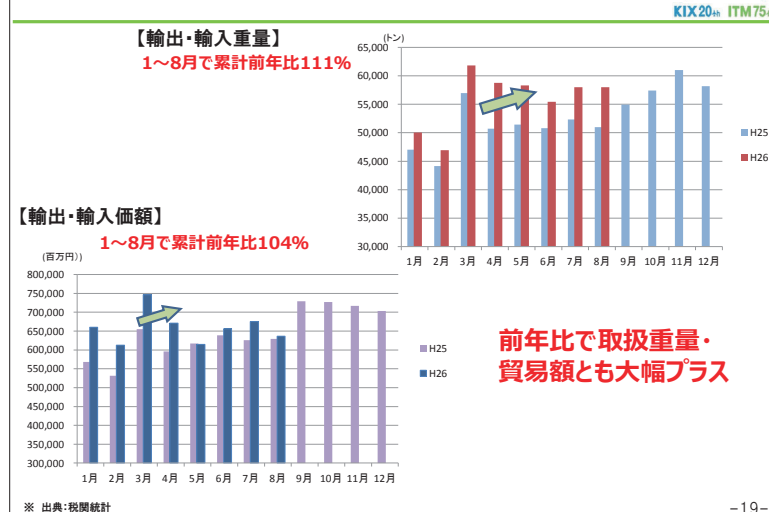
- お客様のLCCに対するニーズは益々高まり、関西空港でも近い将来、T2の処理能力には限界が生じると予測されることから、今後の拠点LCCの成長を可能とし、成長著しいアジアの需要を取り込んでいけるよう、T3の整備を決定



- 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)

-17-

関空の貨物取扱量の推移(対前年)



-19-

の方は額が1ケタ違うのですが2倍に拡大しています。たとえば、関空に生産地が近いブドウは、すでに関空から物凄く台湾や香港へ輸出されていますし、牛肉もいよいよ始まりました。香港、シンガポール、タイの希望が多いようです。

■フェデックス北太平洋地区ハブの開設

仁川空港がなぜ貨物ハブになっているかというと、通過貨物が75%を占めていると聞いたことがあります。そういう貨物を取り戻そうと仁川空港などと競った結果、フェデックスが関空にハブを設けていただくことになりました。今年4月1日からオープンしています。上屋まわりの同時駐機数は最大7機、貨物の仕分け能力は毎時9,000個、オペレーション体制は24時間、従業員は約200人で、色々工夫されながら運用されています。現在は週51便飛んでいるのですが早朝から午前中が大体輸入貨物で、午後が輸出貨物、夜間・深夜が積み替え作業になっているようです。時間帯によって作業内容が違っているところが面白いですね。フェデックスがオープンした効果としては、昨年の半年間の月平均の貨物量が0.7万トだったのが今年は1.3万トに増え、中継貨物は75%増加しています。これは明らかにフェデックスの中継

貨物が本格的になっていることの表れだと思います。

■医薬品の取り組みについて

今後の医薬品の集荷創貨の取り組みですが、医薬品流通品質基準（GDP：Good Distribution Practice）がすでにヨーロッパでは重きを置かれていまして、適正な温度を保ったまま、かつ、品質を保ったまま輸送することが求められているわけです。ところが医薬品の温度を保てなくなるのが航空機内から一旦おろ

通貨の取り組み：FDX北太平洋地区ハブの開設



フェデックスが関西空港を新たな北太平洋地区ハブに。
2014年4月1日にオープン。

北太平洋地区ハブ：
アジアと米国間を輸送する貨物を集約し、仕分け・積み替えを行う拠点。

延床面積（上屋（底下等を除く）・オフィス）：約25,000㎡

貨物仕分け能力：毎時9,000個

可能駐機数：最大7機

オペレーション体制：24時間

業務内容：通関業務、ランプオペレーション、仕分け・積み替え業務

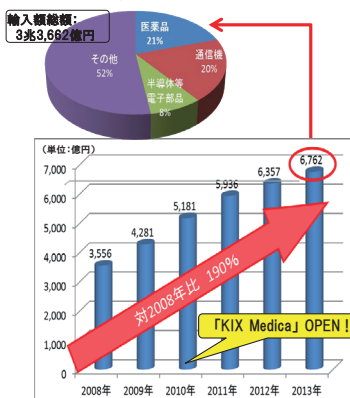


-20-

医薬品の集荷・創貨への取り組み



【関西空港における医薬品の輸入額と輸入額全体に占めるシェア】



※ 出典：税関統計

2010年に日本の空港初となる、
医薬品専用共同定温庫「KIX Medica」を開設！



-21-

し、空港内で運ぶ時です。ドバイ空港やシンガポール空港を想像して見るとお分かりのように、夏は路面温度などが高くて大変なことになります。品質が劣化するのですがそれでは駄目なのです。関空の場合は保冷ドローを導入しましたので、空港内で運ぶ時にも温度を保つことができます。さらに、医薬品専用共同定温庫である KIX Medica で一定の温度を保っています。航空会社を含めて私どもが音頭を取って医薬品流通品質基準を達成して行くということで、選ばれた空港になる可能性はあります。そうすると医薬品を輸出入するなら関空からということになってどんどん世界中から貨物が集まります。

■食材の輸出促進について

食材の方では関西・食・輸出推進事業協同組合が昨年夏に出来て農水省からも認可団体と指定され、全国的にも、また経産省やジェットロさんからも注目していただいています。そうしたのは外国の現地に支店を持ち、物流を担っている日通さんが一緒にやるぞと言ってくれたこと、三井住友銀行さんが組合に入れるような人たちや海外でのバイヤーを紹介してもらえなことなどを一緒にやってくれたこと、生鮮食品ですから腐ることもあるが一定の条件を付けて保証する保険を三井住友海上保険さんが作ってく

れたことが大きかったのです。我々はアジアの人に魅力ある食を食べてほしいという中小企業の方々と一緒にやっておりますので、アジアの弱みを強みに変えていただいた人が集まっています。また衛生面でアドバイスをくれるサラヤさんが相まって来たのでこれからドンドン進みそうな気がします。このような環境が整備されているために一社で輸出するよりも私どもの仲間に入って輸出する方が安心だし、儲かる可能性があるのではないかと本格的に進み出しています。この人たち全部を合わせて関西フードエクスポート&ブランディング協議会という組織になりました。

今年もマレーシア、タイ、マカオ、シンガポール等で輸出の増加をジェットロさんと相談して支援して行きます。航空貨物が変化して行く中で、1つのキーとなっていますし、国の施策の流れにも合っていると思います。もちろん、すぐ関空の収入になるのかと言われるればそうはなりません。しかし良い状態で進んで行けば輸出専用の定温倉庫をもう1棟造り、お借りいただくこともそう遠くない時期になって来るかも知れません。我々はオール関西でやっていますが、海外のバイヤーは関西のモノだけが欲しいわけではなくて全国のモノが欲しいのです。関西に就航している国内線を利用して全国の土地か

ら多様なモノを関空に運び、それを混載して海外へ持って行くことを狙っています。そういう意味でLCCのお腹も利用させてほしいと思っている次第です。

■アクセスへの取り組み

次にアクセスへの取り組みです。リムジンバスは1日1,100便も発着していますし、関空～神戸空港間の高速船は1時間に1本、鉄道は南

関西フードエクスポート&ブランディング協議会
(KANSAI FEB)

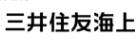


**中小事業者の支援を目的とした輸出体制を整備・開発し
地域の各機関・団体と連携して「輸出増加」実現を支援する**

事業概要

- (1) 中小事業者向けに海外販路の開拓支援・輸出に伴う貿易実務を含む物流手配の簡素化・リスク対策をパッケージ化した「KANSAI FOOD PACKAGE」の導入
- (2) 「KANSAI FOOD PACKAGE」と連動した国別の経済・物流・貿易為替、リスク情勢、商談対策、衛生面等に関するセミナー開催
- (3) 経済・リスク・物流状況等に関する情報提供メールマガジン配信
- (4) マーケティング情報の提供
- (5) 海外開催「日本食」「関西食材」の知名度向上PRイベントの企画・運営
- (6) 日本食材の各国・地域の趣向に合わせたパッケージ等の開発・改良
- (7) 食品製造時・輸送時の衛生面でのサポート・基準の統一化

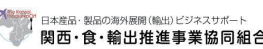
立ちどまらない保険。









海電鉄が空港急行を増発して頂き、また終電を午後 11 時 40 分まで延ばしてくれました。深夜・早朝アクセスではリムジンバスが大阪駅を 4 時 28 分に出て関空へ 5 時 30 分に着くと 6 時半の始発便に乗れます。終電後のアクセスで関空午前 1 時半発大阪駅 2 時 52 分着というリムジンバスも出来ました。

■インバウンドの受け入れ態勢

次にインバウンドの受け入れ態勢についてです。今年 1 月～8 月の外国人旅客の合計は全国で 916 万人ですが、関空には 201 万人が来ました。単純に計算すると年間 300 万人を関空で受け入れることになるわけです。海外の人の楽しみは買い物だということで国際線出国エリア (3 階本館) のお店を充実させました。9 月にオープンしたバーバリーやイタリアの紳士物 Zegna やフランスの女性物 Chloe、ロッテのデューティフリー KAA、和 (なごみ) もオープンしました。ファミリーマートも出来ました。4 階には 2015 年 3 月にユニクロがオープンします。最近オープンするのは女性物のヴィクトリアズ・シークレットとかばんの LONGCHAMP です。また北側にも KIX NORTH LOUNGE が 2015 年 3 月に誕生します。

10 月 26 日からチェックイン・システムを大

幅改善し、ビルの南北で違ったシステムを一本化したことにより、弾力的な運用ができるようになりました。また、各社共用の自動チェックイン機を漸次投入して、混雑時間帯に長い列が出来ないようにしていきます。欧米では基本になっていますので是非ご利用してください。また、遅ればせながら第 1 ターミナルビル国際線保安検査場へのファスト・レーンの導入をすすめており、早ければ来年度中の導入を目指しています。ご存じのとおり、諸外国では当たり前になっています。

■環境への取り組み

環境への取り組みでは水素燃料電池バスを走らせていますが新たに貨物地区で水素燃料で動く燃料電池フォークリフトを岩谷産業、トヨタ自動車と一緒に導入していきます。2 期島は風力発電に適した風が吹きますので国内空港初の小型風力発電機を設置して 9 月から発電開始しました。この風力発電機の稼働が予想以上に良く更なる設置を検討しています。

時間となりましたので、このあたりでお話を終わりたいと思います。これからも頑張りますのでよろしくお願いします。ご静聴ありがとうございました。



追い風受けてさらなる発展を

共同通信社大阪支社経済部 小田島勝浩

昨年5月に大阪に赴任後、経済部記者として空港の担当になって3カ月ほどだが、「関西を訪れる外国人が増えている」という記事を繰り返し書いてきた。新関西国際空港会社が毎月発表する運営概況の速報はもちろんだが、ホテルの稼働率、鉄道の利用客数、テーマパークの入場者数、百貨店の売り上げなど観光に関連する業界はいずれも外国人観光客の恩恵を受けているようだ。東南アジアなど新興国の経済成長に加えてピザの緩和、円安、国内外のLCCの増便などの外部環境が大きな要因だが、新関西会社の航空ネットワーク拡充のための種々の施策と各業界の対応が実を結んでいるのだろう。

例えば、数年前にイスラム教徒の方々を対象にした礼拝施設が、関西で次から次へとできていくなんてことをみなが想像できただろうか。南海電気鉄道は昨年9月末、難波駅に直結する「なんばCITY」本館地下1階に礼拝施設を設置した。南海電鉄では、関西空港の活況を受けて、関西空港駅と難波駅をつなぐ路線が好調で、難波が多くの人にとって、大阪市内の玄関口だということを意識した動きだった。男女別に礼拝できるように室内を区切り、礼拝前に体を清めるための「小浄施設」もつくられているという。JR西日本も、大阪駅ビルに同様の施設を開いた。JRグループでは初の取り組みということだが、大阪随一の利用客を誇る駅のビルには大丸梅田店やルクアなどの商業施設も入り、外国人も多い。イスラム教徒は礼拝する方角を知る必要があるため、天井には方位を示したという。そういえば、まだ具体化の動きはきこえていないが、阪急阪神ホールディングスの角和夫社長も関西経済連合会の関連の会合で大阪市北区の梅田地区にある阪急電鉄高架下

で礼拝施設を開く検討をする」と表明していた。私が駅ナカの店でそばをすすっている近くで、イスラム教徒が神聖な礼拝をしているなんてことが関西でも一般的な姿になっていくのだろうか。

もちろん外国人を最初に迎え入れる空港にも礼拝施設は広がっている。成田空港や羽田、中部でも設置されているが、関西空港はターミナルビルに3カ所用意されており、東南アジアに多いイスラム教徒には好評のようだ。

ホテルの関連では、そもそも供給がこここのころの爆発的な需要増に追いついていないというハード面での深刻な事態も課題だが、外国人観光客を意識した改装の動きが活発だ。大阪や京都の大手ホテルが大型リニューアルを相次いで発表している。「和」の要素をふんだんに取り入れた内装を強調していることが特徴だ。

関西の経済界のなかには、「さらにソフト面の態勢づくりを急ぐべきだ」との声がある。関経連などの経済団体が旗を振る形で、関西私鉄5社、JR西日本、大阪市営地下鉄が外国人向けの共通乗車券の発売を計画しているというが、外国人からの要望が多いというWiFi（ワイファイ）環境や外国語の案内板表示などの整備などが欠かせない。すでに韓国などからの観光客にはリピーターが多いとも聞かすが、「また関西に来たい」と思わせることがさらなる観光客の増加につながることは言うまでもない。大阪市のテーマパーク、「ユニバーサル・スタジオ・ジャパン」の運営会社、ユー・エス・ジェイの幹部はある講演で、季節ごとに新たなアトラクションを次々と導入することについて、「リピーターをいか増やしていくかが鍵で、そのための施策だ」と語っていた。V字回復を果たし、特

に2014年は「ハリー・ポッター」の新エリアで沸いた人気テーマパークでも、さらなる努力が欠かせないわけだ。

また、ある航空会社の幹部は「日本人が知らない関西の魅力を海外の方は知っているようだ」と話してくれた。外国人には外国人の独特の視点があり、日本人が感じるものとは異なる魅力に引きつけられるという側面は間違いなくあるだろうが、それだからこそまだ知られていない関西の観光資源を外国人から教わり、それを広げていくということも考えられるだろう。

長々と書いたが、これらはすべて、関西空港のさらなる成長を後押しするものだ。新関西空会社にとってはもちろん、コンセッション後、2016年1月から事業を展開する新会社にとっても追い風となるのは間違いない。新関西空会社は現在、着陸料の値下げによる航空会社誘致策や商業エリアの拡充で収益力を高めており、コンセッションによって、「経営の自由度が増す」ことでどこまでそれを拡大させていくことができるか注目したい。

一方で、新関西空会社の地元企業などとの取り組みもおもしろい。昨年、関西空港調査会が実施した「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」で、新関西空会社の志村格常務取締役も触れていた、関西空港周辺に医療関連の産業を誘致していくというものも興味深い。関西の中小食品会社がつくる「関西・食・輸出推進事業協同組合」と新関西空会社、三井住友海上火災保険、サラヤ、日本通運、三井住友銀行が加わり、中小業者の主にアジア地域への食輸出を支援する「関西フー

ドエクスポート&ブランディング協議会」もこれからの拡大を期待できる取り組みだ。

同様の取り組み事例はほかにはなかなか見つけれなさそうだ。人口減少による国内需要の減少を懸念する関西の中小食品会社と新関西空会社とのつながりから発展したものであるという。比較的規模の小さな食品会社は、海外に進出しようという意欲を持っていたとしても、輸出実務などのノウハウはない。リスクを考えればやめておこうという姿勢になりがちだろう。組合を通じてやることで、そういったハードルは越えやすくなるうえ、物流コストを下げることが可能。さらに大手銀行、物流会社がネットワーク力などを生かしてバックアップしていく体制を取っており、すでにタイやマレーシア、シンガポールでは現地の百貨店で物産展などを通じて市場の開拓が進んでいる。輸出先はさらに広げていく方針だ。もちろん新関西空会社が成長の柱に据える貨物の強化という狙いはあったことだが、こういった取り組みは、それ以上のものを地元経済にもたらすことができる。さらに今後は地方自治体などとも連携して事業を発展させていくことを目指しているという。実は関西の私鉄やJR西などが計画する外国人用の共通乗車券の取り組みに新関西空会社が加わっている。空港会社と地元との連携は、環境面の目配りなどでも重要であることは今さら述べるまでもないが、食輸出など地元活性化につながる動きは、新関西空会社の発展のあくまで一つではあるが、大きな道だと思う。今後も期待し、注視していきたいと思っている。



イギリスの小規模な地方空港の運営主体とその手法



島根県立大学 総合政策学部

西藤 真一

(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

2013年6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法律」が成立し、公共施設等運営権の設定、機動的な着陸料の設定が可能となるように、空港の一体経営を通じた運営の効率化の推進が図られる見込みである。また、空港・地域が相互にメリットを享受できるような運営の模索が期待されている。

これまで、空港が官民いずれに所有権が存在するのかという点や空港間競争の存在の有無といった視点からの研究は数多くなされてきた。ところが、その所有者の出資割合やその出資主体の特徴に関してあまり詳しくは知られていない。イギリスの場合、確かに空港の民営化は実施されたが、その手法は株式売却もあればコンセッション方式もある。加えて、株式を所有する主体には民間事業者もあれば自治体などの公的主体もある。

そこで、本稿では単に組織の位置づけが民間化したか否かという視点ではなく、その所有者のタイプに注目しつつ、株主として出資する主体の業態や投資姿勢の観点から空港運営の実態に迫りたい。特に、イギリスでは旅客数の面で小規模な空港であっても民間事業者が株式を100%保有しているケースもあることに注目し、彼らがどのような空港運営を行っているのか実態を考察し、若干の示唆を述べることにしたい。

2 空港への出資者と出資割合

まず、表1は2008年現在のデータを用い、空港の旅客規模別に出資者を分類したものであるが、ここから空港の旅客取扱数が多くなるほど空港の資産価額が高くなっていることがわかる。また、公企業や自治体直営で運営されているのは、旅客数の極めて小さな空港が大半であることも把握できる。スコットランド政府（Scottish Ministers）が出資し、全11空港を運営する Highland and Islands 社はその代表例であり、民間主体での経営は困難ではあるが、地域経済を支えるインフラとして空港の必要性を認識する自治体が強いコミットメントを発揮している。

一方、民間の100%単独出資により空港経営を行うケースは大規模空港には見られず、きわめて小規模な空港で確認される。前述のように、複数空港を民間出資者が買収するには、複数の出資者を募らなければ資金調達できないが、規模の小さな空港は資産価額が低いいため空港を買収しやすい側面があると考えられる。

(表1) 2008年現在の空港の旅客数規模と空港出資者の分類

旅客取扱規模 (2008年)	民営 (100%単独出資の 空港)	民営 (50%以上の出資者 存在する空港)	民営 (50%未満の出資者 で構成される空港)	一部公的部門の出資	公企業・自治体直営	コンセッション
1000万人以上		Heathrow (9864.5), Stansted (1613.1), Gatwick (1925.8)			Manchester (1204.8)	Luton (157.4)
500-1000万人		Edinburgh (327.2), Liverpool (150.2), Glasgow (298.4), Bristol (117.9), Belfast int'l (166.2)		Birmingham (434.1), Newcastle (362.3)	East Midland (274.3)	
100-500万人	Leeds Bradford (143.0), Prestwick, Belfast City	London City (240.2), Aberdeen (125.7), Southampton (111.0), Cardiff Wales			Bournemouth (94.4), Highlands & Islands total (99.9), Jersey	
50-100万人		Exeter (20.4)	Doncaster Sheffield	Norwich (35.0), Durham Tees Valley	Inverness, Guernsey, Isle of Man	
10-50万人	Plymouth, Coventry, Scatsta			Blackpool (13.4)	Newquay, Isles of Scilly, Kirkwall, Stornoway, Sumburgh, Humberside	
10万人未満	Southend (4.2), Lands End, Cambridge, Isles of Scilly, Lydd, Shoreham, Kent				City of Derry, Gloucestershire, Barra, Benbecula, Cambeltown, Dundee, Islay, Tiree, Wick, Lerwick, Alderney	

※ カッコ内は2008年度の期末資産価額（単位：100万ポンド）

（注）CRI（各年版）から資産価額に関するデータを取得できる空港のみ、カッコ書きで2008年度の資産価額を示した。なお、単位は100万ポンドである。

（資料）OFT（2010）*Airports Ownership Database*, CAA（2008）*Airport Statistics*, CRI(2008) *Airports Statistics 2008/2009* から作成。

3 小規模空港への出資者と空港運営

すでに述べたように、極めて小規模な空港でも民間事業者が保有する空港も複数存在するのも事実である。表は資産価額を示すためにデータ入手の制約から2008年現在の状況を示しているが、Durham Tees Valley はその後、大きく旅客数が減少した空港である（図1および表2）。

背景には景気後退のほか、Newcastle に代表されるような近隣の拠点空港に路線を集約化させる航空会社の存在がある。その結果、Durham Tees Valley は2008年に65.7万人の年間利用者数を誇っていたが、2013年には16.1万人にまで減少した。このように旅客数の少ない空港は複数存在するが、彼らはどのような形で経営を成り立たせているのであろうか。その特徴として、以下の3点を指摘できる。

第1に、リピーター利用を獲得している点である。たとえば、Durham Tees Valley の通年定期便の路線展開は、オランダの Amsterdam Schiphol とスコットランドの Aberdeen を結ぶ2路線に限られるが¹、とりわけ Aberdeen 路線は北海油田に近い立地条件を活かし、旅客の27%がリピーター、うち9%は51回を超えて利用経験があるようなビジネス旅客を抱えている。このように、堅調なビジネス利用が空港運営を支えている²。

第2に、周辺土地への投資による間接的な利用促進である。前出の Durham Tees Valley はかつて空軍基地であり、用地北側には約200棟の住宅地やコミュニティ施設があった。この地区を再整備することによって250～450世帯程度の居住者を確保する方針である。さらに、用地南側はビジネス向けに開発し、物流や航空機整備等の企業向けの土地を確保している。そして、これらの整備により「潜在的な利用者」の獲得を期待している。

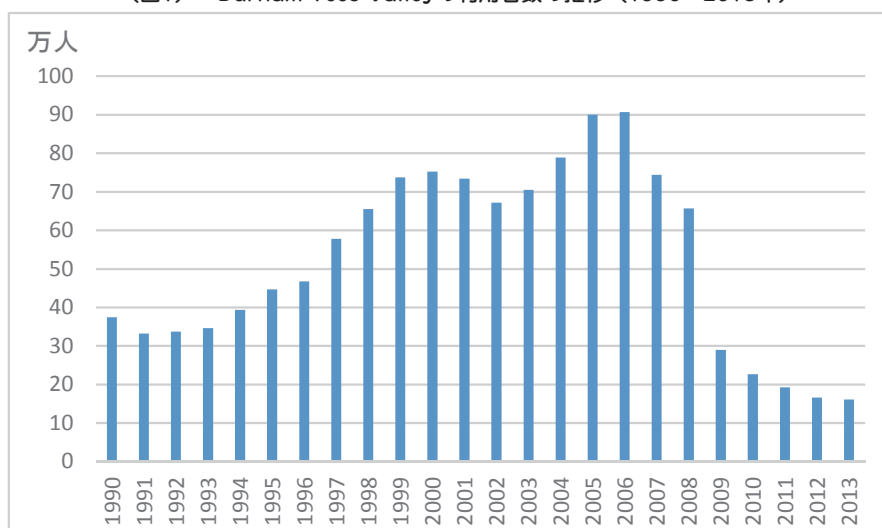
1 夏場の季節便としては Jersey を結ぶ路線があり、Flybe が運航を担当している（Durham Tees Valley Airport ウェブサイトによる）。

2 Durham Tees Valley Airport (2014) *Master Plan to 2020 and Beyond, Consultation Report*, pp.21-22 を参照。

加えて、こうした空港の経営計画（マスタープラン）を空港周辺の自治体が作成する地域開発計画と密接に連携させている点も見逃せない。たとえば、Durham Tees Valley の場合であれば、周辺の自治体（Borough）となる Darlington および Stockton が示した地域開発計画を具体化したものが空港のマスタープランという位置づけとなる。

第3に、空港運営会社に出資する企業が、中核となる自社事業と出資先となる空港の運営を組み合わせることで、彼らの経営における相乗効果を期待している点である。イギリス南東部のコーンウォールにある Lands End に100%出資する Scilly Steam Ship Company は観光業が中核的な事業であるし、Coventry に100%出資する Patriot Aviation Group は、同空港をベースに小型航空機の販売・リースのほか、操縦訓練学校を事業として営んでいる。さらに、Isles of Scilly に100%出資する British International 社も航空機利用事業を営んでいる。

（図1） Durham Tees Valleyの利用者数の推移（1990～2013年）



（出典）CAA（各年版）Airport Statistics から作成。

（表2） Durham Tees Valleyの概要

空港運営者	Peel Investments (DTVA) Ltd.
空港運営者への出資経緯	2008 年現在 Peel Airports Ltd. 75%, Local authorities 25% ※ 2012 年 2 月に Peel Airports Ltd. は Peel Investments に株式を売却した。 なお、Peel Airports Ltd. には Vantage Airport Group（従前は Vancouver Airport Services）が 65%、Peel Group が 35% を出資していた。つまり、この買収により Peel Group として Durham Tees Valley を完全子会社化したことになる。
滑走路	2,291m x 46m
2013 年旅客数	16.1 万人
おもな競合空港	Newcastle, Leeds Bradford
その他	空港運営者に出資する Peel Investments は Peel Group の完全子会社であり、Peel Group として当空港以外に City Airport Manchester, Liverpool John Lennon Airport, Robin Hood Airport Doncaster Sheffield にも出資している。

（出典）Peel Investments Ltd. ウェブサイト、Durham Tees Valley Airport (2014) *Master Plan to 2020 and Beyond*. 等から筆者作成。

4 さいごに

旅客数を多く獲得できれば、より多くの収益機会に恵まれるため、空港は一般にいかに旅客を獲得するかが重要な目標である。ただし、小規模空港は大規模空港にはないリスクを抱えている点を忘れてはならない。それは、単に旅客数が少ないという絶対量ではなく、旅客数が増減するというリスクである。

たしかに旅客数の少ない小規模空港は資産価額が小さいため、単独で買収することは可能かもしれない。ところが、旅客数の少ない空港でひとつの顧客に頼った経営では、需要の変動による影響を大きく受ける。たとえば、Coventry のように極めて規模の小さな空港で、取引関係を持つ航空会社が1社に限られていれば、航空会社の撤退が経営上の大きな打撃となる。

小規模空港では、こうした空港本来の用役に限定したビジネス展開では限界がある。特に空港単体で空港の本来業務だけで経営を成り立たせるのが困難になりつつあるなかで、空港の施設そのものに限った経営努力の効果はそれほど期待できない。そうした認識から、彼らが取り組んでいるのは、まずは確実な空港利用を期待できるリピーター、特にビジネス旅客を獲得するということのほか、空港運営において地域の経済活力を取り込むという、外部性に期待した施策である。

わが国のほとんどの地方空港でも利用は伸び悩んでおり、各地で利用促進活動が展開されているが、助成金による利用者数の増加と観光プランの造成にばかり注目が集まりがちである。言うまでもなく、こうした施策は重要であり欠かすことのできない施策であり、多数の取り組みがみられること自体は評価されるべきであろう。

しかし、問題はそれらの取り組みの効果は、概して助成金の続く間に限定され、短期的な施策にとどまる懸念がある。今後は、地域経済の発展に向けた各種施策の枠組みや制度のなかで、地域のステークホルダーがさらに連携を深め、空港の活かし方を多角的に検討する必要性に迫られているように思われる。

主要参考文献

- ・ Airports Commission (2014) *Utilisation of the UK's Existing Airport Capacity*, Discussion Paper 06, Government of the United Kingdom.
- ・ Gillen, D. (2011) "The Evolution of Airport Ownership and Governance" , *Journal of Air Transport Management*, 17(1), pp3-13

2014 年（平成 26 年）11 月運営概況（速報値）

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

○発着回数 402.8 回 / 日（対前年比 109%）

国際線：261.9 回 / 日
（対前年比 109%）

国内線：140.9 回 / 日
（対前年比 109%）

発着回数について

発着回数は、国際線の旅客便が 111% と 11 月として過去最高の水準となり、14 ヶ月連続で前年を上回りました。
国内線は LCC 新規路線就航、増便等により前年比 109% と 2 ヶ月ぶりに前年を上回りました。

○旅客数 55.5 千人 / 日（対前年比 113%）

国際線：37.5 千人 / 日
（対前年比 115%）

国内線：18.0 千人 / 日
（対前年比 108%）

旅客数について

国際線旅客数は、全体として 115% と 11 月として過去最高の水準となり、15 ヶ月連続で前年を上回っております。内訳として、日本人旅客は 93% と 11 ヶ月連続で前年を下回っておりますが、外国人旅客は 148% と 33 ヶ月連続で前年を上回っており、11 月として過去最高で、歴代 3 番目の実績となりました。

○貨物量 2,227t / 日（対前年比 106%）

国際貨物：2,168t / 日（対前年比 107%）

積込量：999t / 日（対前年比 111%）

取卸量：1,169t / 日（対前年比 103%）

国内貨物：59t / 日（対前年比 92%）

貨物量について

国際線貨物量は前年比 107% と 14 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の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 12 月 17 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 11 月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス （△は入超）
近 畿 圏	1,322,352	106.4	21.4	1,344,285	99.7	19.0	△ 21,933
管 内	858,618	107.4	13.9	1,040,667	98.0	14.7	△ 182,049
大 阪 港	264,308	103.8	4.3	423,098	96.3	6.0	△ 158,789
関 西 空 港	455,711	117.1	7.4	341,513	104.3	4.8	114,199
全 国	6,188,859	104.9	100.0	7,080,718	98.3	100.0	△ 891,858

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス （△は入超）
関 西 空 港	455,711	117.1	7.4	341,513	104.3	4.8	114,199
成 田 空 港	734,272	116.3	11.9	1,119,512	109.9	15.8	△ 385,240
羽 田 空 港	19,662	109.2	0.3	47,945	186.4	0.7	△ 28,283
中 部 空 港	82,784	115.1	1.3	69,849	112.3	1.0	12,935
福 岡 空 港	94,158	275.0	1.5	29,548	121.5	0.4	64,611
新 千 歳 空 港	3,548	134.4	0.1	1,466	129.0	0.0	2,082

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合 計	(1日平均)
	外国人入国	(1日平均)	外国人出国	(1日平均)	日本人帰国	(1日平均)	日本人出国	(1日平均)		
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成21年	1,357,558	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,052,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,188	9,176	10,180,605	27,909
平成23年	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,089	26,008
平成24年	1,795,222	4,905	1,778,162	4,858	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,812,831	29,543
平成25年1月	142,240	4,590	134,640	4,340	294,500	9,500	281,680	9,090	853,060	27,520
平成25年2月	161,120	5,750	163,750	5,850	272,630	9,740	291,760	10,420	889,260	31,760
平成25年3月	196,350	6,330	169,140	5,460	369,090	11,910	340,910	11,000	1,075,490	34,690
平成25年4月	221,010	7,370	236,170	7,870	227,210	7,570	230,470	7,680	914,860	30,500
平成25年5月	189,510	6,110	178,870	5,770	247,910	8,000	245,960	7,930	862,250	27,810
平成25年6月	202,340	6,740	194,470	6,480	255,070	8,500	253,110	8,440	904,990	30,170
平成25年7月	217,670	7,020	218,110	7,040	274,770	8,860	281,580	9,080	992,130	32,000
平成25年8月	200,520	6,470	215,250	6,940	349,550	11,280	357,130	11,520	1,122,450	36,210
平成25年9月	192,950	6,430	173,650	5,790	315,890	10,530	296,520	9,880	979,010	32,630
平成25年10月	204,300	6,590	200,520	6,470	277,110	8,940	288,210	9,300	970,140	31,290
平成25年11月	206,330	6,880	198,490	6,620	279,080	9,300	272,630	9,090	956,530	31,880
平成25年12月	192,610	6,210	203,320	6,560	270,860	8,740	299,250	9,650	966,040	31,160
平成25年累計	2,326,950	6,380	2,286,380	6,260	3,433,670	9,410	3,439,210	9,420	11,486,210	31,470
平成26年1月	214,230	6,910	188,220	6,070	301,010	9,710	255,010	8,230	958,470	30,920
平成26年2月	198,700	7,100	215,360	7,690	254,960	9,110	289,340	10,330	958,360	34,230
平成26年3月	253,960	8,190	221,970	7,160	340,990	11,000	317,620	10,250	1,134,540	36,600
平成26年4月	302,140	10,070	316,510	10,550	221,620	7,390	221,020	7,370	1,061,290	35,380
平成26年5月	255,150	8,230	239,030	7,710	244,070	7,870	242,110	7,810	980,360	31,620
平成26年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10月	303,140	9,780	298,890	9,640	252,660	8,150	265,170	8,550	1,119,860	36,120
平成26年11月	302,230	10,070	298,980	9,970	261,560	8,720	251,960	8,400	1,114,730	37,160
平成26年12月	287,590	9,280	292,710	9,440	246,650	7,960	270,040	8,710	1,096,990	35,390
平成26年累計	3,174,280	8,700	3,106,490	8,510	3,248,970	8,900	3,224,830	8,840	12,754,570	34,940
前 年 同 期	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
対 前 年 同 期 比	136.4%		135.9%		94.6%		93.8%		111.0%	

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

平成 26・27 年末年始繁忙期（12 月 19 日～1 月 4 日）に 関西空港を利用した出入（帰）国者数【速報値（概数）】

- 1 対象期間 平成 26 年 12 月 19 日（金）～平成 27 年 1 月 4 日（日） 計 17 日間
- 2 期間中の出入（帰）国者数（概数）
 - 総 数：67 万 0,480 人
 - 出 国 者：34 万 0,580 人
 - うち日本人：17 万 0,380 人
 - 外国人：17 万 0,200 人
 - 入（帰）国者：32 万 9,900 人
 - うち日本人：17 万 9,440 人
 - 外国人：15 万 0,460 人
- 3 期間中のピーク
 - 出国ピーク 12 月 28 日（日）2 万 4,520 人
 - 入（帰）国ピーク 1 月 4 日（日）2 万 5,230 人
- 4 渡航先国（地域）別出国者数（概数）

第 1 位が韓国で 6 万 8,410 人、次いで東南アジアの 6 万 2,500 人、中国の 5 万 5,260 人、台湾の 5 万 1,820 人、香港・マカオの 4 万 1,500 人となっている。

なお、本年と昨年の集計期間が異なることから、期間平均で比較すると、中国、香港・マカオ、台湾、東南アジアの順番で増加し、韓国はほぼ横ばい、他は前年を下回っている。

出入（帰）国者数

（単位：人）

平成 26・27 年 12 月 19 日～1 月 4 日（17 日間）										
		出 国			入（帰）国			合 計		
		日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計
19 日	金	7,990	10,310	18,300	9,230	10,300	19,530	17,220	20,610	37,830
20 日	土	8,110	11,720	19,830	9,470	11,210	20,680	17,580	22,930	40,510
21 日	日	7,380	11,720	19,100	8,830	9,590	18,420	16,210	21,310	37,520
22 日	月	6,680	10,610	17,290	7,760	8,250	16,010	14,440	18,860	33,300
23 日	火	7,680	10,600	18,280	10,440	8,250	18,690	18,120	18,850	36,970
24 日	水	6,400	10,400	16,800	7,170	9,730	16,900	13,570	20,130	33,700
25 日	木	9,700	9,780	19,480	6,740	10,160	16,900	16,440	19,940	36,380
26 日	金	12,300	9,350	21,650	6,810	9,890	16,700	19,110	19,240	38,350
27 日	土	15,980	7,730	23,710	8,620	11,350	19,970	24,600	19,080	43,680
28 日	日	15,230	9,290	24,520	7,880	10,120	18,000	23,110	19,410	42,520
29 日	月	14,370	8,560	22,930	9,000	8,530	17,530	23,370	17,090	40,460
30 日	火	14,860	7,840	22,700	10,930	8,180	19,110	25,790	16,020	41,810
31 日	水	9,540	8,400	17,940	10,610	8,970	19,580	20,150	17,370	37,520
1 日	木	7,710	8,400	16,110	10,760	9,040	19,800	18,470	17,440	35,910
2 日	金	7,070	10,620	17,690	16,330	5,560	21,890	23,400	16,180	39,580
3 日	土	8,950	12,440	21,390	19,750	5,210	24,960	28,700	17,650	46,350
4 日	日	10,430	12,430	22,860	19,110	6,120	25,230	29,540	18,550	48,090
合 計		170,380	170,200	340,580	179,440	150,460	329,900	349,820	320,660	670,480

(単位：人)

(参考) 平成 25・26 年 12 月 25 日～1 月 6 日 (13 日間)										
		出 国			入 (帰) 国			合 計		
		日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計
25 日	水	9,900	7,600	17,500	8,200	6,000	14,200	18,100	13,600	31,700
26 日	木	12,200	7,400	19,600	7,500	6,100	13,600	19,700	13,500	33,200
27 日	金	14,800	7,300	22,100	8,900	7,400	16,300	23,700	14,700	38,400
28 日	土	18,400	4,900	23,300	10,200	8,400	18,600	28,600	13,300	41,900
29 日	日	18,900	5,700	24,600	10,500	6,700	17,200	29,400	12,400	41,800
30 日	月	16,900	5,600	22,500	11,200	5,100	16,300	28,100	10,700	38,800
31 日	火	11,900	6,500	18,400	10,400	4,200	14,600	22,300	10,700	33,000
1 日	水	10,200	7,200	17,400	10,600	4,900	15,500	20,800	12,100	32,900
2 日	木	10,800	6,300	17,100	17,000	3,700	20,700	27,800	10,000	37,800
3 日	金	9,600	6,500	16,100	19,500	3,600	23,100	29,100	10,100	39,200
4 日	土	10,300	6,900	17,200	19,500	3,800	23,300	29,800	10,700	40,500
5 日	日	11,200	7,500	18,700	20,100	4,600	24,700	31,300	12,100	43,400
6 日	月	9,500	4,900	14,400	13,500	7,200	20,700	23,000	12,100	35,100
合 計		164,600	84,300	248,900	167,100	71,700	238,800	331,700	156,000	487,700

出国者渡航先別一覧表

(単位：人)

		平成 26・27 年 12 月 19 日～1 月 4 日 (17 日間)		(参考) 平成 25・26 年 12 月 25 日～1 月 6 日 (13 日間)	
		出国者数	構成比率	出国者数	構成比
韓 国		68,410	20.1 %	51,400	20.7 %
中 国		55,260	16.2 %	34,100	13.7 %
香 港・マカオ		41,500	12.2 %	27,800	11.2 %
台 湾		51,820	15.2 %	34,800	14.0 %
東 南 ア ジ ア		62,500	18.4 %	45,000	18.1 %
北 ア メ リ カ		2,880	0.8 %	4,600	1.8 %
ハ ワ イ		15,670	4.6 %	13,100	5.3 %
グアム・サイパン		11,520	3.4 %	11,600	4.7 %
オ セ ア ニ ア		4,320	1.3 %	4,800	1.9 %
ヨ ー ロ ッ パ		16,180	4.8 %	13,900	5.6 %
そ の 他		10,520	3.1 %	7,800	3.1 %
合 計		340,580	100.0 %	248,900	100.0 %

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

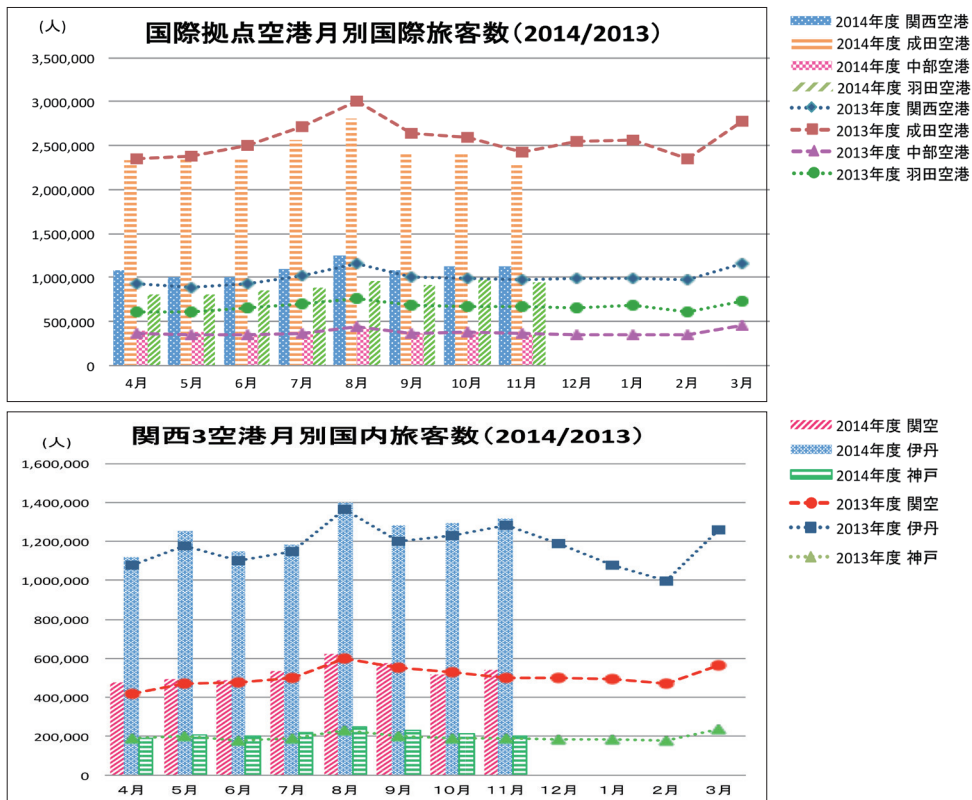
2014 年 11 月実績【速報】

区 分	空港名	国 際 線	前 年 同 月 比	国 内 線	前 年 同 月 比	合 計	前 年 同 月 比
発着回数 (回)	関西 3 空港	7,858	109.2%	18,050	102.9%	25,908	104.7%
	関 西	7,856	109.2%	4,227	109.1%	12,083	109.1%
	大阪(伊丹)	0	—	11,371	100.4%	11,371	100.4%
	神 戸	2	—	2,452	104.7%	2,454	104.8%
	成 田	14,331	99.9%	3,922	108.1%	18,253	101.6%
	中 部	2,708	102.6%	4,795	101.8%	7,503	102.1%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,123,983	115.1%	2,061,460	104.2%	3,185,443	107.8%
	関 西	1,123,982	115.1%	539,901	107.7%	1,663,883	112.6%
	大阪(伊丹)	0	—	1,319,717	102.8%	1,319,717	102.8%
	神 戸	1	—	201,842	105.0%	201,843	105.0%
	成 田	2,287,262	94.2%	467,874	120.5%	2,755,136	97.8%
	東京(羽田)	940,629	140.4%	5,696,723	102.3%	6,637,352	106.4%
	中 部	357,700	99.2%	467,133	101.7%	824,833	100.6%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	65,042	106.6%	12,903	95.4%	77,945	104.5%
	関 西	65,042	106.6%	1,777	91.6%	66,819	106.1%
	大阪(伊丹)	0	—	11,126	97.9%	11,126	97.9%
	成 田	181,550	99.1%	集計中	—	181,550	99.1%
	東京(羽田)	29,376	187.6%	62,313	97.5%	91,689	115.2%
	中 部	13,891	99.4%	2,496	90.0%	16,387	97.9%

注 1. 羽田の発着回数は、2014 年 4 月から速報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

○見学会（平成27年1月15日開催）

「阪神高速道路大和川線シールド工事現場及び発生土再資源化施設」の見学会を実施した。

○第418回定例会（平成27年1月16日開催）

「大阪国際空港ターミナル改修プロジェクト」をテーマに山本 雅章氏（新関西国際空港株式会社執行役員兼伊丹空港ターミナル改修推進室長）の講演会を開催した。

今後の予定

○第3回空港ビジネス・イノベーション研究会

日 時 平成27年1月22日（木）15：30～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
話題提供 「イノベーションへの挑戦」
講 師 原田 勉 氏（神戸大学大学院 経営学研究科教授）

○第4回ツーリズム拡大研究会

日 時 平成27年1月27日（火）15：30～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
話題提供 「京都文化をラグジュアリー層の観光資源に」
講 師 各務 亮 氏（株式会社電通 京都営業局営業部チーフ・アカウント・エグゼクティブ）

○第4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27年2月26日（木）15：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「平成26年度研究会の提言内容とりまとめについて」
（3月に平成26年度中間報告書を新関空会社に提言）
※上記「研究会」は登録メンバー以外参加いただけません。

○第419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27年2月6日（金）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「大阪の都市魅力創造について」（仮題）
講 師 大江 桂子 氏（大阪府府民文化部長）

○第420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27年3月18日（水）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「関西経済の新たな成長戦略 ～特区提案を中心に～」（仮題）
講 師 北野 義幸 氏（大阪府政策企画部特区推進監）

※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

▶2014年は関空開港20周年、伊丹開港75周年となる記念の年で、両空港とも旅客数が増加しました。

特に、2014年4～11月の関空の国際線旅客数は日本人よりも外国人の方が多く、つくづく時代は変わったなと思いました。

▶訪日外国人が増えたのは、円安に加え、ビザが無くても日本に来ていただけるようになった国が増えたこと、LCCが増えたことなど、いろいろな理由があると思います。

一方、関空での日本人の海外旅行は最近なかなか増えていません。景気が本格的に回復し、日本人がアジアだけでなく、欧米などの遠距離方面へジャンジャン海外旅行する時代に変えたいものです。

(A)

泉南市の山間部を彩る梅の饗宴

金熊寺の梅林(泉南市)

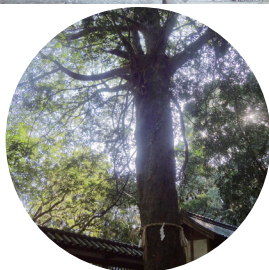


泉南市の東信達地区にある金熊寺は、泉州の梅の名所として古くから知られています。

毎年2月中旬から早春の風に誘われて可憐な白い花が咲きはじめ、2月末から3月中旬にかけて山全体に霞みがかかったように梅の花が咲き乱れ、甘い香りが漂います。

隣接する信達神社は、金熊寺梅林とともに「大阪みどりの百選」にも選ばれている古い社です。大阪府天然記念物に指定されているナギの木を御神木とし、鬱蒼と茂る森に囲まれた境内は、幻想的なパワースポットとして訪れる人を神秘の世界へ誘ってくれることでしょう。

梅林浴と森林浴で泉州の春の訪れを体感しませんか。



■アクセス 【電車で】 南海本線樽井駅、JR阪和線と泉砂川駅から市コミュニティバス（山方面回り）「金熊寺」バス停下車すぐ

【お車で】 阪和自動車道「泉南IC」出口を左折約5分（有料駐車場有り）

■入場料 無料

■問合せ 泉南市産業観光課 TEL 072-483-8191

●発行
●発行

2015年1月20日 ●印刷 (株)日報印刷
一般財団法人関西空港調査会
〒543-0021 大阪市天王寺区東高津町1番9号 上本町ビル11階
TEL:06)6767-0800 URL: <http://www.kar.or.jp>