



KANSAI 空港レビュー



No.436
2015.3

CONTENTS

1 巻頭言

関西圏空港の機能拡大と魅力ある観光地域に
土屋 知省

3 各界の動き

11 講演抄録

大阪国際空港ターミナル改修プロジェクト
山本 雅章

23 プレスの目

スカイマーク破綻、正念場の神戸空港
高見 雄樹

25 航空交通研究会研究レポート

欧州 LCC ノルウェージアンの躍進
野村 宗訓

28 データファイル

- ・運営概況について 2015年(平成27年)1月(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2015年(平成27年)1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 2015年(平成27年)1月

【表紙写真】「ダグラスDC-3T (ベイズラー・ターボ・コンヴァージョン BT-67)」

関空を離陸するDC-3Tです。

DC-3は 1935 年から 1940 年代までに 1 万機以上が生産され、多くの航空会社が旅客機として採用しました。DC-3当時の星形エンジンからターボプロップエンジンに改造されたものでDC-3T、ベイズラー・ターボ・コンヴァージョン BT-67とも言われています。

この機体は昨年の3月にも関空に寄港しており、この航空会社のWebサイトによればカナダの航空会社として同型機を数機を所有しているようです。

DC-3は製造され既に 70 年以上も経つが今も現役として見られるのは嬉しいことです。

撮影：柴崎 庄司

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

是非ご覧ください。 ⇒ <http://www.kar.or.jp>

関西圏空港の機能拡大と 魅力ある観光地域に



国土交通省 近畿運輸局長 **土屋 知省**

昨年は関西国際空港の開港 20 年、大阪国際空港は 75 年という節目を迎えました。

関西国際空港は、国際拠点空港としての機能の再生及び強化を、大阪国際空港は、環境負荷の低減に努めるとともに都市型空港としての特性を活かした運用を、両空港の特性に十分配慮しつつ、適切かつ有効に活用することにより、関西全体の航空輸送需要の拡大を図ることを目的として、平成 24 年 7 月に新関西国際空港株式会社の下で、空港管理並びに航空旅客・商業・貨物等の施設の管理を一体的、効率的に運用するために経営統合がおこなわれました。

また、同社は LCC 拠点、国際貨物ハブ空港としての機能強化を目指し、平成 25 年 12 月には大阪国際空港ターミナル株式会社の全株式取得によるターミナルビルの一体運営等積極的な取組みを進められ、これらの取組みにより、両空港の事業価値の増大を図り、公共施設等運営権の設定（コンセッション方式による PFI 事業）をおこなうことを目指して来られました。このコンセッション方式の実現に向けた取組みが本格化して来ており、昨年 7 月には実施方針が国土交通大臣により承認され、この両空港のコンセッションは、世界的にも注目されているところで、関西圏の将来に向けた成長の原動力となり、ひいては、我が国全体の成長に寄与するものと心から期待いたしております。

一昨年の 2013 年においては、訪日外国人旅行者数が史上初の 1,000 万人を超える 1,036

万人となり、各種施策の継続的な実施効果もあって、昨年の 2014 年はこれを上回る 1,341 万人となりました。

また、関西国際空港における外国人入国者数でも 2013 年は 232 万人でしたが、2014 年は 300 万人を超える 317 万人となり、順調に増加しているところとお聞きいたしております。

2020 年にはオリンピック・パラリンピック東京大会が開催されることから、インバウンド 2,000 万人の高みを目指す取組みなど、国内外の交流は拡大することが見込まれ、この拡大を関西圏全体に取り込んで行くことで、関西の益々の発展に繋がっていけばと願っております。

さらに、関西経済連合会が設置した「広域観光研究会」におきましても、関西の観光振興に向け、関西全体での取組みとその推進体制を「関西広域観光戦略」として、世界に通用する魅力ある観光地域づくりに向けた、関西独自の歴史・伝統・文化・都市観光などを活かした広域観光ルートの策定、関西ブランドとしての認知度向上や展開を図る取組を進めております。

一方、外国人旅行者増加に伴い、受入環境の充実も喫緊の重要な課題であります。

昨年 10 月の外国人消費税免税制度の拡大、無料 Wi-Fi の充実・整備、バス・タクシー及び鉄道などの公共交通の整備、ホテル・旅館等宿泊施設の受入れ体制の充実に向け、観光産業

の一翼を担うこれら関係機関とも連携を密にし、より良い環境づくりに取組んでまいりたいと考えております。

関西国際空港へのアクセスについては、鉄道アクセス改善策とされる「なにわ筋線」の整備効果等に関する検討が進むことや、鉄道各社における企画乗車券、特急列車内での訪日外国人向け WiFi サービスの導入など、利用者にとってより使いやすい取組みがさらに進められるこ

とを期待しております。

また、関西国際空港における第3ターミナル整備などの空港機能拡大に合わせ、バス、タクシー、鉄道などの各公共交通分野においても、利便性の向上や先に述べた外国人旅行者の受入環境の充実なども合わせて、観光振興を支える公共交通機関の取組みが強化されるよう努めてまいりたいと考えております。



THE FLOWER OF JAPAN
KANSAI

2020年・800万人の外国人旅行者数の達成に向け

官民一体で取り組む 関西広域観光戦略

※ 関西経済連合会では、「広域観光研究会」を設置し、関西広域連合、関西地域振興財団、および会員企業などとともに、関西広域の視点で、官民一体で取り組む観光振興策について議論を重ねられ、2019年の「ラグビーワールドカップ2019」、2020年の「東京オリンピック・パラリンピック」、2021年の「関西ワールドマスタースゲームズ2021」を中期的なターゲットとし、関西が2020年に訪日外国人旅行者数800万人をめざす数値目標や、その目標の達成に向けた具体的な取り組みおよび推進体制などを「関西広域観光戦略」として取りまとめられました。その内容についてご講演をしていただきます。皆様のご参加をお待ちしております。

関西空港調査会第421回定例会を下記のとおり開催致しますので、ご案内申し上げます。

日 時	平成27年4月9日(木) 午後4時～5時
会 場	大阪キャッスルホテル6階 鳳凰・白鳥の間 (大阪市中央区天満橋京町1-1 京阪天満橋駅上 電話 06-6942-2401) 交通アクセス (http://www.osaka-castle.co.jp/access/)
テ ー マ	「関西広域観光戦略について」(仮題)
講 師	野島 学氏(公益社団法人 関西経済連合会産業部長)

お申込は関西空港調査会ホームページ <http://www.kar.or.jp/> から

各界の動き

関西国際空港

●「Kyoto Beef」初輸出

「Kyoto Beef 雅」という新たなブランドの京都産和牛約500kgが2月2日、関西空港から初めてシンガポールに輸出された。3月には米国へ約300kgが輸出される。

●シンガポールで食のフェスティバルと商談会を開催

新関西国際空港会社や経済団体でつくるALL関西「食」輸出推進委員会などは2月3～12日、シンガポールでALL関西フェスティバル in シンガポールを開き、関西名物の食品の実演販売や店頭販売、各種関西の文化のPRなどを行った。また5日にはB to B商談会も開かれた。

●チェジュ航空が釜山線を開設

チェジュ航空は関西～釜山線を、4月3日から1日2便就航すると2月6日、発表した。機材はボーイング737-800型機（189席）で運航する。

●運営権売却の入札期限3か月延長

安藤圭一新関西国際空港会社社長は2月10日、関西・大阪両空港の運営権売却の1次入札締め切りを2月16日から5月22日へ、約3か月延長すると発表した。安藤社長は「超長期の事業リスクの負担のあり方など、企業は不安を抱え慎重になっている。懸念を解消したい」と話し、入札の仕組みを改め、2次入札前に予定していた企業側との直接協議を1次入札前に前倒しし、直接協議する期間を長めに設け相互の理解を深める。また企業側の要望を踏まえて入札条件を緩和、運営の中心となる代表企業の負担が大きいという声に配慮し、代表企業として複数の企業を認める方針。2016年1月の運営開始時期は変えず、45年間の運営期間と、最低落札価格の2兆2,000億円は維持するとした。



クリック！

入札締め切りは延期されたが、企業側が懸念している45年という長い運営期間や高い取得額については変更しない方針を示した。もともと新関西国際空港会社が抱える1兆円を超える負債の肩代わりを狙ったものだけに、その前提となる期間・金額は変えにくい。入札前協議で会社側と企業側がどう歩み寄れるか。状況次第では入札が不調に終わる可能性も残っている。

●中国東方航空、寧波線に新規就航

中国東方航空は2月12日、関西～寧波線に新規就航すると発表した。開設日は夏ダイヤが始まる3月29日。関西空港の寧波便は初めて。週2便で使用機材はエアバスA320型機（156席）。

●北京首都航空、定期チャーターで杭州線

北京首都航空は2月13日、関西～杭州線の運航を定期チャーターで始めた。週2往復しエアバスA320型機（172席）で運航する。定期便化を目指す。

●仙空港会社会長「運営権売却枠組み、問題ない」

関西・大阪両空港の運営権売却で入札への参加を検討している仙空港運営会社、ヴァンシ・エアポートのニコラス・ノータベルト会長は読売新聞のインタビューに対し、価格や期間などの枠組みについて「大枠は市場の慣習に沿ったもの」と評価した。

●オリックスと三菱商が入札協議参加を表明

新関西国際空港会社は2月16日、運営権売却で、入札に向けた協議への参加意思表明を締め切った。運営の中核となる代表企業の資格審査を通過した9社のうち、オリックスと三菱商事の2社が参加を表明し、大和ハウス工業は見送った。

●関空入札、三菱地所が応札見送り

新関西国際空港会社が実施する関西・大阪両空港の運営権売却で、三菱地所が1次入札に向けた協議への参加意思を表明せず、応札見送りを決めたことが2月17日、分かった。運営の中核となる代表企業としての資格審査に通過した9社のうち、参加見送りが明らかになったのは大和ハウス工業に次ぎ2社目。

●国際線搭乗口付近でNHKの英語放送を放映

新関西国際空港会社は2月17日から、国際線ゲートラウンジで英語放送「NHK ワールドTV」の専用モニター10台を設置し、放映を開始した。これにより、出発前の利用者が日本のニュースなどの様々なコンテンツを英語で視聴できる。2月25日からは、ホテル日航関西空港の客室でも視聴できるようになった。

●国際線、外国人旅客数が日本人を上回る見通し

新関西国際空港会社が2月18日発表した運営概況（速報値）によると、4月～1月の国際線外国人客は前年同期比37%増の556万人で日本人客より約35万人多かった。2月も中国の春節（旧正月）などで外国人客が好調とみられ年度ペースで日本人客数を超えることが確実となった。

●キャセイが増便、1日6便に

キャセイパシフィック航空は7月1日から10月24日まで、関西～香港線を週4便増便すると2月19日発表した。1日6便、週42便を運航することとなる。機材はボーイング 777-300ER 型機（275 席）。

●ピーチ、九州新路線検討

ピーチ・アビエーションの井上慎一最高経営責任者（CEO）は2月20日、日本経済新聞社の取材に対し、関西空港と九州を結ぶ新たな路線を検討していることを明らかにした。「佐賀、大分、宮崎、熊本のどこかになる」と述べた。

●燃料電池フォークリフトの実証実験を開始

新関西国際空港会社は2月23日、水素を燃料に走行する燃料電池タイプのフォークリフトの実証実験を開始した。今年末にも2期島に充てん基地となる水素ステーションを設置する。フォークリフトは豊田自動織機、水素の供給施設の整備などは岩谷産業が受け持つ。

●国交相、運営権売却の条件「ご理解いただける」

太田昭宏国土交通相は2月24日の閣議後の記者会見で関西・大阪両空港の運営権売却をめぐる条件に関し、応札を検討している企業側に「ご理解いただけると考えている」と述べた。

●空港駅で無線LANサービス

JR 西日本は2月25日、関西空港駅のみどりの窓口内で3月1日から、訪日外国人客向けにパスワードなどによる認証が不要な無料公衆無線 LAN「Wi-Fi」サービスを始めると発表した。パスワードなどを入力しなくても規約に同意すれば使える仕組みで、利用時間は1回当たり15分間。

●南海電鉄会長、運営権売却「無関心ではられない」

山中諄南海電気鉄道会長は2月26日の記者会見で、運営権売却に関し、「関西空港へのアクセスを担当する会社としては無関心ではられない。当社の経営体力では企業連合の代表にはなりえないが、グループの一員として（空港運営に）参画していきたい」と述べ、運営権を獲得した企業連合が設立する特別目的会社（SPC）への出資も含めて参画を検討する考えを明らかにした。

また、南海電鉄は同日、2015～17年度の中期経営計画を発表した。3年間で計1,100億円の投資を計画しており、うち半分程度を首都圏での不動産事業など成長分野に充てる方針だ。

●ピーチ、松山3か月乗り放題パス

ピーチ・アビエーションは2月26日、関西～松山線が3か月乗り放題になる「Peach Go!パス」を3月2日から販売すると発表した。土日祝を含む全日と平日のみに使用できるパス2種類を数量限定で提供する。150枚限定の平日パスは4万8,000円、50枚限定の全日パスは7万2,000円。

●ジェットスター社長「年内に国際線増やす」

LCCのジェットスター・ジャパンは2月28日、同社初の国際線となる関西～香港線を就航した。鈴木みゆき社長は記念式典で「年内にいくつかの海外路線を増やしたい。成田空港も関空も視野に入れている」と話した。

●ピーチ、3年で800万人突破

ピーチ・アビエーションは2月28日、累計搭乗者数が800万人を突破したと発表した。2012年3月の就航から、3年で達成した。

空港

＝ 神戸空港 ＝

●運営権売却に調査費2億円

神戸市は2月2日、神戸空港の運営権売却に向けた資産評価などの調査費として約2億円を2015年度の当初予算案に盛り込むと発表した。売却手法やどの程度の金額で売ることができるのか検討を始める。

●神戸市長「ANAなどから増便打診」

神戸市の久元喜造市長は2月9日の記者会見で、全日本空輸やエア・ドゥなど神戸空港に就航する3航空会社から「空港を一層活用するとの話をもらっている」と述べ、増便などの打診があることを明らかにした。

●搭乗者数3年ぶり増加

神戸空港の開港9年目（2014年2月～15年1月）の搭乗者数が、前年比6.8%増の約249万1,000人となり、3年ぶりに増加に転じたことが2月12日、神戸市のまとめで分かった。スカイマークが米子便と仙台便を新規就航させたことが貢献した。ただ、経営破綻した同社便の欠航が相次いだ1月は、13か月ぶりに前年同月を下回り、先行きは不透明だ。

＝ 成田国際空港 ＝

●着陸料、最大で1年間無料

成田国際空港会社は2月26日、国際線や国内線で成田空港と結ばれていない都市に新たに就航するなどした場合、航空会社が負担する着陸料を最大で1年間50%安くする制度を4月から導入すると発表した。2018年3月末までの3年間。同社は13年から、国際線の機材の大型化などを対象に着陸料を最大で半額にする割引制度を実施しており、これに今回導入する制度を組

み合わせると、航空会社と成田の双方にとっての新規路線を設ければ、さらに 50% の割引が加算されるため、開設 1 年目の着陸料が最大で無料になる。2 年目は最大で 25% の割引となる。

＝ 中部国際空港 ＝

●開港10周年、利用者復調

中部空港は 2 月 17 日、開港から丸 10 年を迎え、旅客ターミナルビルで記念式典が開かれた。愛知万博の開幕を翌月に控えた 2005 年 2 月 17 日に開港。翌 05 年度に利用者はピークの 1,235 万人を記録したが、リーマン・ショックなどの影響を引きずり、11 年度には 889 万人に落ち込んだ。近年は訪日外国人客の増加などに後押しされ、13 年度は 987 万人まで回復し、14 年 10 月には累計 1 億人に達した。

＝ その他空港 ＝

●横田基地の民間利用めざし経済団体など新組織

東京都商工会連合会を中心とした多摩地域を地盤にする経済団体が中心となり 2 月 2 日、多摩地域経済団体横田飛行場民間利用促進協議会が発足した。東京五輪の開かれる 2020 年までに横田基地にある飛行場の民間利用を目指す。

●但馬空港搭乗者50万人

但馬空港と大阪空港を 1 日 2 往復している定期便の搭乗者が 2 月 25 日、93 年 5 月の開港以来、20 年で 50 万人に達した。

航空

●スカイマーク、5月中に再生計画

民事再生法の適用を申請したスカイマークは 2 月 4 日、東京地裁から民事再生手続きの開始決定を受けたと発表した。今後は支援企業を募集・選定し、5 月 29 日までに再生計画案を提出する。

●スカイマーク、投資ファンドから90億円支援

スカイマークは 2 月 5 日、投資ファンド、インテグラル（東京都）と再生支援基本契約を結び、将来の出資を前提としたつなぎ融資などで最大 90 億円の資金支援を受けると発表した。

●国交相「スカイマークの公的支援、考えてない」

太田国土交通相は 2 月 6 日の参議院決算委員会で、スカイマークについて「公的支援は考えていない」と語った。「日航は国民生活、経済・社会活動に必要不可欠であり、企業再生支援機構の下で再生を図ることになったと認識している。スカイマークは日航の場合とは異なる」などと述べた。

●日航、燃油サーチャージ引き下げ

日本航空は 2 月 6 日、4 ～ 5 月発券分の国際線の燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）を引き下げると発表した。燃油価格が下落したため。値下げ率は路線によって違い、最も大きい韓国・極東ロシア路線で 50% とする。2 月にも最大 50% 下げたばかりで、原油安の影響が一段と広がってきた。

●ピーチが成田～福岡、新千歳線開設

ピーチ・アビエーションは 2 月 10 日、成田空港と福岡、新千歳を結ぶ新路線を 3 月 29 日から開設すると発表した。成田発着は現在、関西～成田の 1 路線だが、3 路線に拡大し、関西空港や那覇空港に次ぐ第 3 の拠点とすることで、首都圏の顧客を増やす考えた。

●スカイマーク搭乗率、1月は55.1%

スカイマークが 2 月 10 日発表した 1 月の搭乗率は全路線の平均で 55.1% と、前年同月比で 2.8

ポイント低下した。1月としては過去5年間で最低となり、搭乗者数も前年同月より3万6,000人以上減少した。

●ANAも燃油サーチャージ引き下げ

全日本空輸は2月10日、国際線の燃油サーチャージについて、4月1日から5月31日発券分までを引き下げると発表した。燃油価格の下落によるもので、サーチャージ引き下げは2月から3月発券分に続き4か月連続となる。25～50%程度引き下げる。

●スカイマーク、136億円の最終赤字

スカイマークが2月12日発表した2014年4～12月期単独決算は、最終損益が136億円の赤字（前年同期は2億3,000万円の黒字）だった。エアバスの中型機、A330型機の導入コストや、円安に伴うリース料や燃料費の増加、LCCとの競争激化などが響いた。売上高は1.4%減の643億円だった。

●ANAHD、片野坂副社長が社長に昇格

ANAホールディングスは2月13日、片野坂真哉副社長（59）が4月1日付で社長に昇格する人事を発表した。伊東信一郎社長（64）は代表権のある会長に就く。国際線事業の拡大を含めた長期戦略を進め、格安航空会社（LCC）事業の競争力を高める。

●世界の航空旅客数が過去最高の33億人に

国際航空運送協会（IATA）は、2014年の世界の航空旅客輸送結果を発表した。国内線線を含めた需要は前年比5.9%増の33億人となり、過去10年の平均増加率5.6%も2013年の増加率5.2%も超える結果となった。アジア太平洋では、旅客数は同5.8%増となり、世界でも高い成長率を記録した。

●スカイマーク共同スポンサー、HISなど名乗り

スカイマークの共同スポンサー（航空会社を除く）の募集が2月19日に期限を迎えた。旅行大手エイチ・アイ・エスのほか、オリックス、大和証券グループ、新生銀行が出資を含む支援に名乗りを上げた。日本交通など事業提携の候補を含め、合計20社前後が支援の意向を表明した。

●スカイマーク支援にANA、エアアジア

スカイマークは2月23日、再建を支援する航空会社のスポンサー企業の募集を締め切り、全日本空輸を傘下に持つANAホールディングスとマレーシアのLCC、エアアジアが名乗りを上げた。ANAは出資を含めた包括的な支援を申し込んだ。

●スカイマーク、羽田発着2路線で値下げ

スカイマークは2月24日、羽田～神戸・鹿児島 の2路線の普通運賃を2月25日搭乗分から下げると発表した。値下げ幅は曜日によって異なり羽田～神戸で最大18%、羽田～鹿児島で最大27%。航空大手の半額以下の運賃を打ち出し搭乗率改善を見込む。

●タイ国際航空、2期連続の最終赤字に

タイ国際航空が2月26日発表した2014年12月期の最終損益が156億バーツ（約570億円）の赤字（前の期は120億バーツの赤字）だったと発表した。赤字は2期連続。政情不安やLCCとの競争が重荷となり客数は前期比11%減った。

●エアアジア、拡大路線修正

マレーシアに本拠を置くLCC大手のエアアジアは2月26日、運航する路線の拡大を2015年は抑える方針を発表した。14年10～12月期に路線を拡大したにもかかわらず、激しい競争を背景に乗客数が伸びなかったためだ。機内の物販など運賃以外の収入を増やし、収益の改善を目指す。

●スカイマーク、米子全路線9月から運休

スカイマークは2月27日、国土交通省へ9月から米子～神戸、那覇の2路線を運休することを届け、同空港から撤退する。

関西

●泉佐野市、大阪観光大学中尾教授を特別顧問に

泉佐野市は、観光行政に詳しい大阪観光大学（熊取町）観光学部の中尾清教授（70）に市特別顧問を委嘱した。任期は2016年3月31日まで。中尾氏は神戸市で観光行政の現場も経験。

●Wi-Fi拡大や多言語化、関経連が観光戦略

関西経済連合会は2月3日、訪日外国人観光客の急増に対応し、要望が多い公衆無線LANサービス「Wi-Fi（ワイファイ）」の設置拡大や、宿泊施設の整備、観光拠点での多言語対応などの施策をまとめた「関西広域観光戦略」を発表した。東京五輪開催の2020年に関西全域で年間800万人の外国人観光客を受け入れ、その消費額を1兆円とする目標が明記された。

●総務省人口移動報告、大阪圏転出超過

総務省統計局が2月5日公表した2014年の住民基本台帳に基づく人口移動報告によると前年に転入超過だった大阪は391人の転出超過になった。東京圏（東京、神奈川、埼玉、千葉）は10万9,408人の転入超過となったのに対し、大阪圏（大阪、兵庫、京都、奈良）は1万1,722人の転出超過だった。

●近鉄百貨店に外国人専用サロン

近鉄百貨店の高松啓二社長は2月5日までに、報道機関のインタビューに応じ、あべのハルカスに入る本店に外国人観光客専用のサロン（500㎡）を新設すると明らかにした。苦戦が続く本店だが、増加する外国人観光客へのもてなしを強化することで集客につなげたい考え。5月までのオープンを目指す。

●医療産業で関西創生財界セミナー開幕

関西の企業経営者らが経済や政治など幅広いテーマで議論する第53回関西財界セミナー（関西経済連合会、関西経済同友会が主催）が2月5、6の両日開かれ、「関西から我が国の持続的成長をけん引していくという強い意志を共有する」との宣言を採択。新たな成長モデルを創出して、地方創生を関西の経済界が主導することで一致した。

●総務相、大阪都構想案に了承の意見書

大阪市を5つの特別区に分割する大阪都構想の制度案（協定書）に対し、高市早苗・総務相は2月6日、「特段の意見はない」として了承する意見書を示した。

●世界遺産登録めざし堺市が整備費

堺市が2月6日発表した2015年度当初予算案に、堺、羽曳野、藤井寺3市にまたがる「百舌鳥・古市古墳群」の府内初の世界文化遺産登録に向けて、関連事業費として計14億5,000万円を盛り込んだ。世界最大級の墳墓である仁徳陵古墳の最寄り駅、JR百舌鳥駅周辺の整備に2億6,000万円を充て、近くの大阪女子大跡地に、同古墳群の説明などをするガイダンス施設の整備などに7億2,400万円を付けた。

●関西大手私鉄、3社が最高益

関西の大手私鉄4社の4～12月期連結決算が2月6日、出そろった。あべのハルカスの開業で不動産収入が増えた近畿日本鉄道や、観光利用が好調な南海電気鉄道、京阪電気鉄道の純利益が過去最高となった。南海は関西空港と大阪市内をつなぐ路線の売り上げが10%以上増えた。

●阪和線東岸和田駅周辺下りの高架化完成

大阪府や岸和田市が進めてきたJR阪和線東岸和田駅周辺の下り線1.0kmの高架化工事が完

成、2月8日から同駅下り線で高架ホームの使用を始めた。上り線も2016年度末までの高架化を目指す。

●中国人観光客の売り上げ比率が最高

大阪商工会議所は2月9日、大阪市内の主要商店街などに立地する中小小売店の売り上げのなかで、中国人観光客向けの占める割合が過去最高を更新して11.3%に達したと発表した。2年前の調査より4.8ポイント上がった。中国人観光客らの旺盛な消費欲が、大阪の商店街に波及していることがうかがえる。

●大阪・夢洲、観光開発に最大190ha

大阪市は2月9日、人工島、夢洲の活用方針を策定するまちづくり構想検討会を開き、観光利用に最大190haを充てる中間とりまとめを決定した。大阪府市は夢洲にカジノを含む統合型リゾート（IR）を誘致する方針。構想はその前提となり、将来の投資動向に柔軟に対応できる内容とした。

●大阪観光局、コンベンション協会と一体化

大阪府の松井一郎知事は2月10日、大阪府・市と経済界が共同出資する大阪観光局について「公益財団法人大阪観光コンベンション協会と観光局との2本のレールを一体化させる」と述べ、組織を統合する考えを明らかにした。

●阪神高速松原JCTと湾岸線三宝出入口、3月29日に開通

阪神高速道路会社は2月13日、松原ジャンクション北西渡り線と湾岸線三宝出入口（関西空港方面）が3月29日に開通すると発表した。松原JCTの開通により、阪神高速松原線と近畿自動車道の吹田方面が直接つながる。また、三宝出入口は全方向の出入口が開通することになり、堺北臨海部から関西空港へのアクセスが向上する。

●大阪府予算案、都市発展、防災に重点

大阪府は2月16日、3兆2,885億円の2015年度一般会計当初予算案を発表した。財政再建路線を維持しつつ、将来の鉄道延伸に向けた調査費や防災対策などを盛り込んだ。なにわ筋線などの調査費に前年度比3,600万円増の6,000万円を計上した。

●大阪ミナミで観光バス乗降場所を増設

大阪府警は2月16日、大阪市内の繁華街ミナミの堺筋沿いにある観光バス乗降場所を2台分から5台分に増設した。外国人観光客の急増で、駐車しているバスの横で二重に駐停車するバスが横行しており、交通の妨げになっていた。

●南海電鉄、クレジットカード決済を拡大、銀聯カードにも対応

南海電気鉄道は2月16日、三井住友カード、ジェーシーピー、アプラス、セディナと提携し、クレジットカードで購入できる乗車券類の種類を、3月28日から拡大すると発表した。また、同日から難波、新今宮、天下茶屋、りんくうタウン、関西空港、高野山の各駅で、定期券や通学用割引回数券などを除くほぼ全ての乗車券類の購入時に、銀聯カードの利用も可能となる。

●南海電鉄に新キャラ「関空戦士ラピートルジャー」

外国人旅行者にもっと鉄道を使ってもらおうと、南海電鉄は2月16日、戦隊キャラクター「関空戦士ラピートルジャー」を作ったと発表した。イベントなどに出動する。

●関西認知度は33.8%、アジア地域調査

日本政策投資銀行関西支店が2月16日発表したアジア地域に住んでいる海外旅行経験者への調査結果によると、地域としての「関西」の認知度は33.8%にとどまった。「大阪」「京都」「神戸」の認知度も尋ね、それぞれ68.9%、62.8%、50.2%と半数以上が知っていた。また来日した人のうち60%が関西を訪れており、東京の68%に迫った。

●大阪市予算案、夢洲整備調査費の8,000万円

大阪府は2月17日、総額1兆7,270億円の2015年度一般会計当初予算案を発表した。出直し市長選（昨年3月）後に補正した前年度比で2.7%増。関西の観光拠点として統合型リゾート（IR）を誘致し、人工島、夢洲を発展させるための調査費として計8,000万円を盛り込んだ。うめきた2期地区関連として東海道線支線の地下化と新駅設置などに13億8,000万円を計上した。

●ふるさと納税、泉佐野が4億円突破

泉佐野市は、2014年度のふるさと納税の寄付額が4億円を突破したと発表した。昨年7月に謝礼品を約30種から約100種に増やし、ふるさと納税を紹介するホームページ運営会社に委託し、PRに力を入れていた。1月末時点で2万221件にのぼり、件数・寄付額とも昨年度のほぼ10倍になった。

●USJ入場者が最多を更新

ユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）の2014年度の入場者数が2月20日、過去最高の1,102万9,000人を更新した。昨年7月にできた「ハリー・ポッター」エリアの集客効果が大きく、2014年度は1,200万人を超えそうだ。

●淀川の魅力創出へ、大商が活性化を提言

大阪商工会議所の都市活性化委員会は2月20日、「淀川の活性化と賑わい創出に向けた提言」をまとめた。上流から下流まで「舟運」でつなぐほか、上流域をスポーツツーリズム、下流域を水と光のエンターテインメントの拠点とし、水辺と街が一体となって魅力を発信していく。そのため淀川大堰閘門設置による上流域と下流域の航路開通などを求めている。

●大阪の百貨店の春節特需、3倍以上に

中国の春節（旧正月）の連休が2月24日終わり、期間中に中国本土や香港、台湾から多数の観光客が大阪の百貨店を訪れた。外国人向け売上高の指標となる免税売上高は、各店で昨年の3倍以上に増加。これまで百貨店の閑散期とされた2月に、特需となった。

●近鉄、「花園ラグビー場」売却東大阪市に

近畿日本鉄道と東大阪市は「近鉄花園ラグビー場」の土地を東大阪市に45億円で売却することで2月26日、大筋合意した。ラグビー場の設備は無償譲渡する。自社のラグビーチーム「近鉄ライナーズ」の本拠地であるため、ラグビー界の発展や振興のために東大阪市に5億円を寄付する。

●外国人客、GRPを0.5%押し上げ

アジア太平洋研究所は2月26日、関西を訪れる外国人が年間800万人のペースなら関西の域内総生産（GRP）を年最大0.5%押し上げる効果があるとの試算を発表した。

国

●羽田と成田の就航都市数、ソウル・香港並みに、交通政策基本計画を決定

政府は2月13日の閣議で、羽田、成田両空港の国際線就航都市数を、2020年までにソウルや香港並みに拡充するとして交通政策基本計画を決定した。東京五輪も見据え、産業や観光の国際競争力強化につなげる狙いだ。人口減少対策にも重点を置き、地方での生活の足確保に向けて、コミュニティバスや乗り合いタクシーの普及促進も挙げた。

●1月の訪日外国人、3割増の121万人

日本政府観光局は2月18日、1月の訪日外国人客数が前年同期比29.1%増の121万8,400人（推計値）だったと発表した。24か月連続で前年実績を上回っており、円安や免税制度拡充などに加え、スキーや雪遊び目的の観光客が増えたことなども追い風となった。

大阪国際空港ターミナル 改修プロジェクト

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

山本 雅章 氏



●と き 平成27年1月16日(金)

●ところ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

大阪国際空港ターミナルの改修は、ターミナル部分は大阪国際空港ターミナル株式会社(OAT)によって計画が進められています。それに伴い新関西国際空港株式会社(NKIAC)は、エアサイド側ではスポットの整備、エプロン照明灯の設置、航空機の運用に関する調整、また、カーブサイド側では立体連絡通路の整備、そしてバス・タクシー等の乗降場の再配置、横断歩道ルーフの設置等を実施します。

OATとNKIACの業務が緊密に関連していますので、一昨年の12月よりNKIACの改修スタッフとOATの改修スタッフが共同チームとして連携をとりながら、一体的に現プロジェクトを進めています。大阪国際空港ターミナル改修プロジェクトについては、昨年の9月2日に、当社安藤社長とOAT岡本社長によりニュースリリースをしました。ハードの整備なので、現段階ではリリース時と大きく計画内容に変更はありませんが、本日は空港の沿革、ターミナルビルの改修の履歴、また、大阪国際空港の最近の取り組みを交えたお話をさせていただきます。

■大阪国際空港の沿革

大阪国際空港は、1939年1月におおむね現在の空港の位置である、兵庫県川辺郡神津村、現在の伊丹市および、一部池田市に大阪第2飛行場として開設されました。

昨年は、大阪第2飛行場開業から75周年に当たる年であり、関西国際空港開港20周年と併せてイベントと式典を実施しました。戦後からは、米軍によって「伊丹航空基地」(伊丹エアーベース)として管理運営され、一般的に伊丹空港と呼ばれているのは、その伊丹航空基地という名称の名残だと言われています。

その後、1958年3月に米軍より日本政府に返還され、「大阪空港」と改称し、現在の1,828mのA滑走路を1本で供用しました。1959年7月、空港整備法による国際航空路線に必要な設備を備えた第1種空港という指定を受け、「大阪国際空港」と改称しています。現在は、国内線の基幹空港として運用されています。

国際線の1番機の乗り入れは、1960年にキャセイ航空が、国際線ジェットの1番機の乗り入れは、1964年のタイ国際航空でした。1970年3月に大阪万博が開催されましたが、その開催に向けて大阪国際空港が拡張整備されることとなりました。整備内容は、ターミナルビル、駐車場等の整備と滑走路の増設です。3,000mのB滑走路は万博開催直前の1970年2月に供用を開始し、1970年3月から開催の万博には、国内外のお客様を多数迎えることができました。その後、大阪国際空港の騒音問題、航空需要の増大により、1994年9月関西国際空港が開港し、すべての国際線と長距離路線を主とした国内線の一部が移管されました。

その後、1997年4月に大阪モノレールが空

港まで乗り入れ、空港のアクセスが改善しています。

■大阪国際空港の旅客数推移

ターミナルビルの供用開始時の1969年は、国内線旅客が664万人、国際線旅客が38万人で、当時のターミナル施設としてはかなり余裕のあるものでした。オイルショック等で一時的に航空旅客が減少した時期もありますが、国内旅客・国際旅客共に堅調に増加し、関西国際空港開港の前年1993年には、国内旅客が1,827万人、国際旅客が534万人となり、繁忙期には国内線・国際線ともに出発のお客様が列をなし、1階まで行列ができるというような状況になっていました。駐車場も、駐車場の入口から周りに入場を待つ長い行列ができる状況で、非常に混雑していました。

関西国際空港が開港した翌年の1995年には、旅客数は1,279万人と大幅に減少しましたが、再び増加し、2004年には大阪国際空港の国内旅客の取り扱いとしては過去最高の1,948万人となりました。しかしながら、2005年からは、3発機以上の大型機の就航制限や長距離便規制などの発着便規制、2006年に開港した神戸空港やリーマンショック等の影響によって再び減少に転じ、2011年には1,290万人まで減少しました。2012年の関空・伊丹の経営統合を機に、2013年の夏ダイヤより始まった、プロペラ機枠の低騒音機枠への転

換により再び上昇に転じています。2013年度の旅客数は、1,410万人対前年比で7%増加し、今年度も対前年比で4%程度増加しています。

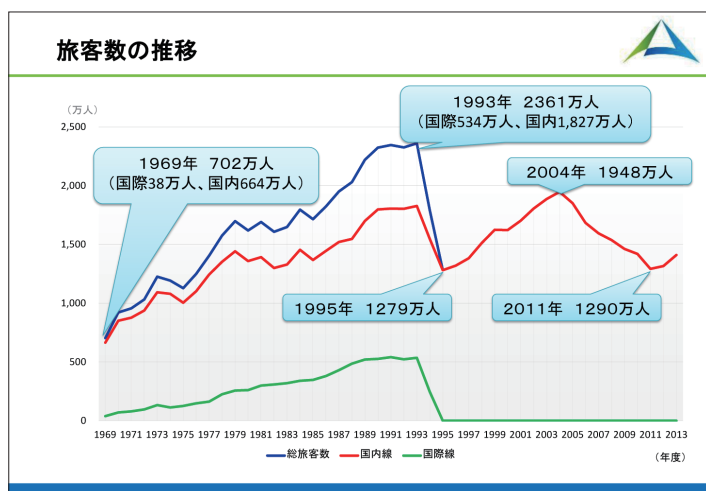
■プロペラ機枠から低騒音機枠への転換

大阪国際空港の1日の発着回数は370回、そのうちジェット機枠は200回と定められています。関空・伊丹の経営統合の基本方針及び当社が発表した中期経営計画にも記載していますが、2013年の夏ダイヤから3年をかけて、段階的に170回のプロペラ機枠を低騒音機枠へ転換していくものです。低騒音機ジェット機とは騒音の影響がプロペラ機と同等以下のジェット機です。

機種は、CRJ(ボンバルディアCRJ(Bombardier CRJ)は、カナダのボンバルディア・エアロスペース社が製造・販売)、E170(ブラジルの航空機メーカーであるエンブラエルが開発)、ボーイング737-700型・737-800型(アメリカのボーイング社が開発)、A320(欧州エアバス社が製造した近・中距離向け商業旅客機)、MD90(アメリカの航空機メーカー、マクドネルダグラス(現ボーイング)が最後に設計した小型機)となっています。

2013年の夏ダイヤでは50回、2014年の夏ダイヤにおいてもさらに50回、現在合計100回を低騒音機枠へ転換しています。低騒音機枠化以前は、プロペラ機枠が170回のうち、140回しか使用されず、30回が未使用の状態でした。2013年の夏ダイヤからは370回すべての枠を使用しています。

低騒音機枠化の実施にあたり、利用者ニーズに即した路線展開が期待された一方で、騒音値の上昇が懸念されました。このため、転換については3段階にわたって実施すると共に、各段階においては騒音調査のモニタリング



を実施して、各地元自治体との情報共有や調整を密に行い、航空会社にも協力を頂きながら、環境負荷の低減に努めています。次の2015年の夏ダイヤからの第3段階の実施についても、地元のご理解を得ながら着実に実施していきたいと考えています。

こういった歴史を踏まえて現在の大阪国際空港に至っています。

空港全体としては約317ha、豊中市・池田市・伊丹市の3市にまたがっています。主な基本施設は1,828mのA滑走路、3,000mのB滑走路、駐機場は現在50スポットとなっています。運用時間は7時から21時の14時間、発着回数が370回、うちジェット機枠が200回、低騒音機枠・プロペラ機枠が170回です。

■ターミナルビルの沿革

ターミナルビルの供用開始は1969年の2月1日であり、この2月で開館46周年を迎えます。ターミナルビルの供用開始以来、大型機への対応、増加する航空旅客への対応、また旧国際線ターミナルの国内線仕様への変更、バリアフリー対応、そして耐震工事等増築・改修を繰り返し、現在の形になっています。そのうち大きな工事をご紹介します。

ジャンボジェット等大型機の就航による旅客数の増加に対応するために、1980年から1982年にかけて、フィンガー等のゲートラウンジや国内線の到着ビルの増築工事を実施しました。当時は、13番スポットまでが国際線使用、14番以降が国内線使用でしたが、国内線の旅

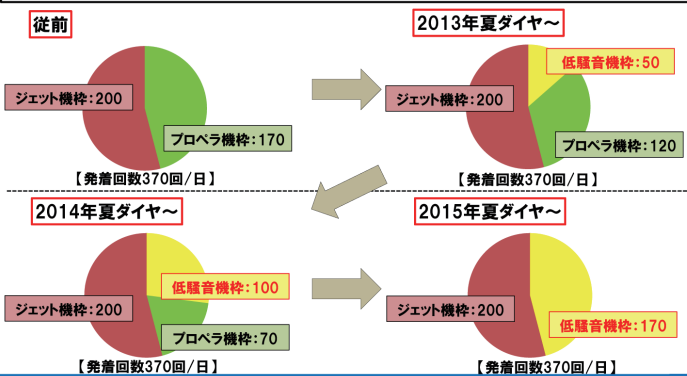
客数が国際線に比べてかなり多いこともあり、現在も北ターミナルのほうが南ターミナルよりも施設規模が若干大きいものになっています。

1994年9月4日の関西国際空港開港以降、国際線のターミナルビルを閉鎖していました。新聞には幽霊ターミナルなどと報じられたこともありましたが、約5年弱閉鎖していた旧国際線ターミナルは、CIQ施設の撤去、国内線仕様への改修を行い、1999年から現在の南ターミナルとして、ANAグループ、アイベックスにご利用頂いています。従来の国内線ターミナルも1階のチェックインカウンターのセットバック工事などを実施して、現在の北ターミナルとしてJALグループ、天草エアラインにご利用頂いています。

このとき併せて、屋上展望デッキも改修しました。当時は、各空港とも屋上は有料施設でした。大阪国際空港は大人1

プロペラ機枠の低騒音機枠への転換

航空会社のプロペラ機から低騒音ジェット機への転換需要に対応するため、騒音値の変化の状況をモニタリングしながら、従来のプロペラ機枠について、低騒音機枠（プロペラ機のほか、低騒音ジェット機も使用可能な枠）への段階的な転換を進めている。
※ 低騒音ジェット機：騒音影響がプロペラ機と同程度以下のジェット機（CRJ-27、E170、B737（-700、-800に限る）、A320、MD90）



大阪国際空港の現状

◇面積：約317ha（豊中市、池田市、伊丹市）

◇主要な基本施設等

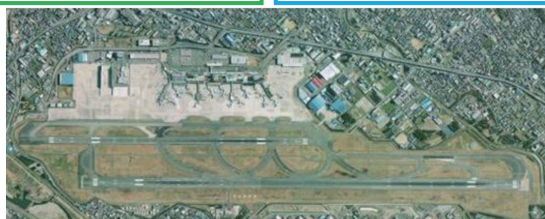
- ・A滑走路(1,828m×45m) 1958年供用開始
- ・B滑走路(3,000m×60m) 1970年供用開始
- ・駐機場(50スポット)
(大型ジェット20、中型／小型機13、その他停留用17)

◇運用等

- ・運用時間 7:00～21:00（14時間）
- ・発着回数 370回／日
- ・ジェット機 200回／日
- ・低騒音機・プロペラ機 170回／日
(うち低騒音機100回／日)

◇2013年度実績

- ・発着回数 139,150回
- ・航空旅客数 14,101,239人
- ・貨物量 133,263トン



人 50 円・子ども 1 人 30 円でしたが、地域との共生という観点で、他空港に先駆けて、植栽・ウッドデッキなどを整備し、かつ無料で地域開放型の展望デッキを整備しました。規模は約 5,000㎡、名称を「ラ・ソーラ」としてオープンしています。展望デッキのオープン直後は、年間で 167 万人のお客様からのご利用があり、10 数年たった昨年でも 124 万人と多数の来場があります。

当時の店舗誘致としては、現在は至るところにあるスターバックスも関西では 2 号店、空港では 1 号店としての出店でした。屋上には売り場面積は約 3,000㎡のインテリアショップ・アクタスも誘致し、多くのお客様にお越し頂いています。

■改修プロジェクトの概要

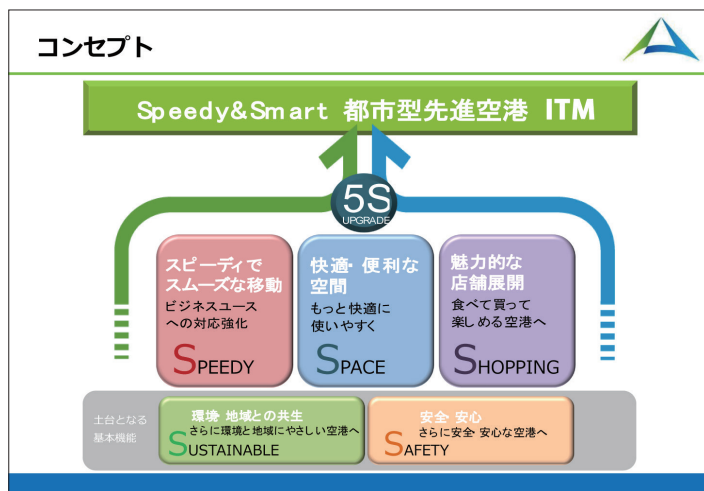
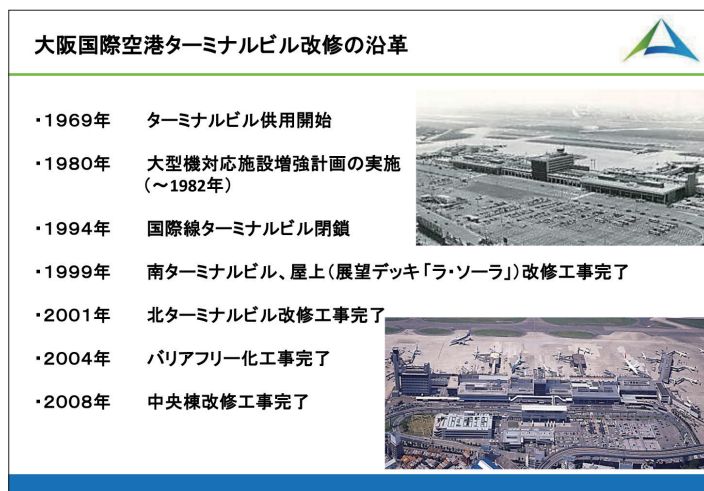
このターミナル改修プロジェクトは、2020 年の東京オリンピック、パラリンピックの開催に向け、関西を訪れる国内外の多くのお客様に大阪国際空港を快適、便利にご利用頂けるよう実施するものです。改修の柱は 5 つあり、供用開始後 46 年が経過したターミナルですので、「安心・安全の強化」はもちろんのこと、都心に近い空港として、「環境・周辺地域とのさらなる共生」。また、新幹線との競争環境にあり、それに対応するために出到着時の「スピーディでスムーズな移動」の実現。ターミナルビル内の「快適、便利な空間」の創出。「魅力的な店舗展開」となります。

この 5 つのコンセプトを英語で言うと「Speedy」「Space」「Shopping」「Sustainable」「Safety」となり、5 つの S をアップグレードすることによって、「Speedy & Smart 都市型先進空港 ITM」を実現したいと思っています。

■スピーディでスムーズな移動

まず、今回のメインコンセプトである、「スピーディでスムーズな移動」ですが、現在の出発動線を、お客様目線で課題抽出してみます。リムジンバスのお客様は、今は中央で降りて両出発ロビーに平行に移動してもらっています。この距離は、両方ともおおむね 100m 以上あるため、不便をかけています。

モノレールで空港に向かうお客様は、手荷物のない方でも基本的には 1 階に降り、出発ロビーを通るようになっていきます。1 階の出発ロビーでは現在手荷物受託のエリアが大変混雑しており、ご不便をかけていま



す。2階に行くと保安検査場がありますが、保安検査場もピーク時は大変混雑しています。保安検査場を出て各搭乗口に行くわけですが、搭乗口までの距離が長く、遠いところでは300m以上歩かなければならない状況です。横断歩道には屋根がなく、雨の日は大変不自由をかけています。

このように様々な課題を抽出し、改修することになりました。改修後ですが、空港に到着するリムジンバスは、今回は出発ロビーの前にとまり、降りればすぐに出発ロビーに入って頂けるよう動線を変更します。モノレールのお客様は今回ペDESTリアンデッキを新設しますが、受託手荷物のないお客様はペDESTリアンデッキを通してターミナルの中から階層移動することなく保安検査場まで向かえます。

1階の出発ロビーは、今は手荷物検査で時間がかかっていますが、インラインスクリーニングシステムの導入によってスピーディな手荷物受託が可能となります。また、セルフバゲージドロップというシステムがありますが、これはエアラインと協議して導入を考えており、導入できればよりスムーズな移動が実現できます。

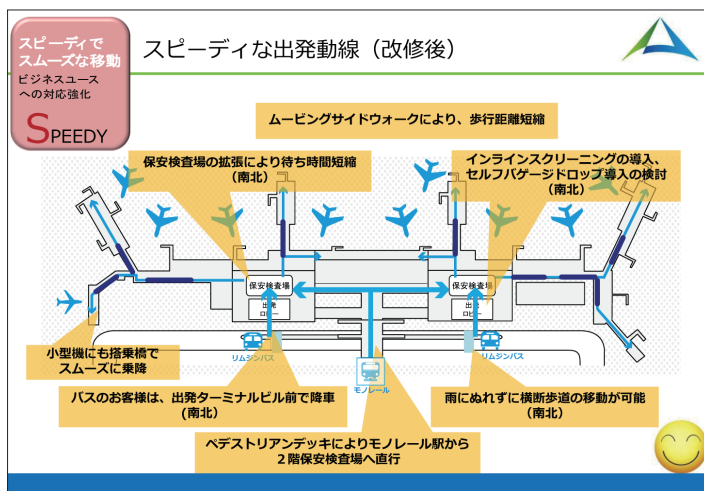
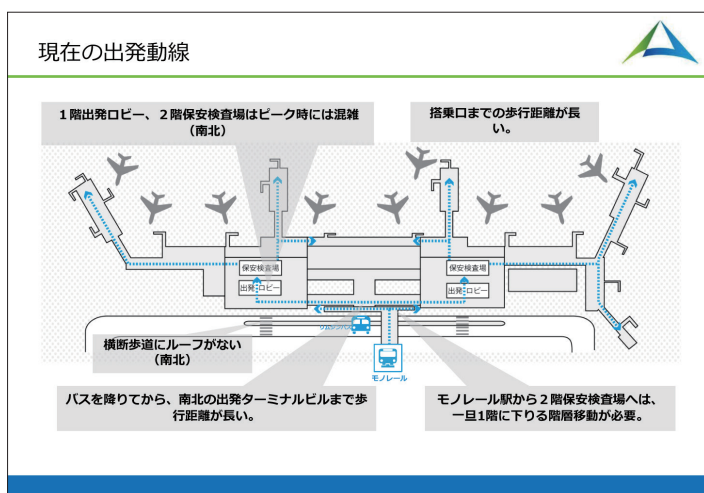
保安検査場も混雑をしています、今回の拡張によって混雑時の待ち時間を短縮できます。保安検査場を出て各搭乗口までは、各所に新設するムービングサイドウォークによってさらに便利にご利用頂けます。

小型機対応のフィンガーも新設します。フィンガー自体を低床にするのでMRJ等小型機の搭乗もスムーズになります。横断歩道はルーフ

をかけて雨でも濡れずにご移動頂けるようにします。

これは新設をするペDESTリアンデッキを中心とした、改修後のカーブサイドのイメージパースです。リムジンバスは両出発ロビーの前に到着するのでそのまま出発ロビーに入れます。モノレールのお客様はモノレールの駅舎からそのままペDESTリアンデッキを通してターミナルビルに直行できます。手荷物のないお客様はこれでダイレクトに保安検査場に移動できることになります。

現在、タッチアンドゴーやスキップサービスをご利用のお客様が大変多いので、この動線は非常に便利になると思います。1階の出発ロビーですが、インラインスクリーニングの導入で、よりスピーディな受託手荷物の業務が可能となります。こちらは南ターミナルの全日空側の保安検査場前のイメージですが、検査レーンを増設すると共



スピーディでスムーズな移動
ビジネスユースへの対応強化
SPEEDY

ペDESTリアンデッキの新設 バス・タクシー乗降場の再配置

バスを降りると出発ターミナルが目の前

モノレール駅から2階保安検査場へダイレクトアクセス

バスを降りてから、南北出発ターミナルまでの歩行距離が大幅に短縮され、チェックインがよりスピーディに。新しいペDESTリアンデッキにより、モノレール駅からターミナルビル2階保安検査場へのダイレクトアクセスが可能に。

にスペースを拡張して、よりスムーズな保安検査を実施したいと考えています。

保安検査場からコンコース内に現在は1カ所2本のムービングサイドウォークを設置していますが、改修後は全体で14カ所23基に増設する予定です。

大阪国際空港では、昨今小型機の割合が大変増加しています。それに対応するためにゲートラウンジの床高そのものを低床にして、PBBで小型機に搭乗の際にスムーズにご利用頂けるようになります。これは2017年以降に国内で導入が予定されているMRJにも大変便利な施設となります。

到着動線は、現在は到着口が2つに分かれています。お出迎えのお客様が間違えるケースが意外と多いのです。お出迎えのお客様は、例えば、東京から来る、程度の情報で空港へ来るケースがあり、到着口を間違えやすいということで不便をかけています。

また、到着口を出てから次の交通機関への乗り継ぎが分散しています。特にモノレールのお客様は、到着口を出てリムジンバス乗車の行列を横切りながら、かなり長い距離を移動しなければならない不便をかけています。到着時のリムジンバスは、南ターミナルから

スピーディでスムーズな移動
ビジネスユースへの対応強化
SPEEDY

搭乗手続きのスムーズ化 保安検査場の拡張

1階

インラインスクリーニング
※横断イメージ

セルフバゲージドロップ
※横断イメージ

店舗のセットバックにより保安検査場拡張

2階

保安検査レーンの増設

1階はインラインスクリーニング、最先端のセルフチェックイン（セルフバゲージドロップ、ICタグ等）の導入を検討することで、スムーズな搭乗手続きが可能に。
2階は保安検査場の拡張により待ち時間を短縮。スムーズな通過が可能に。

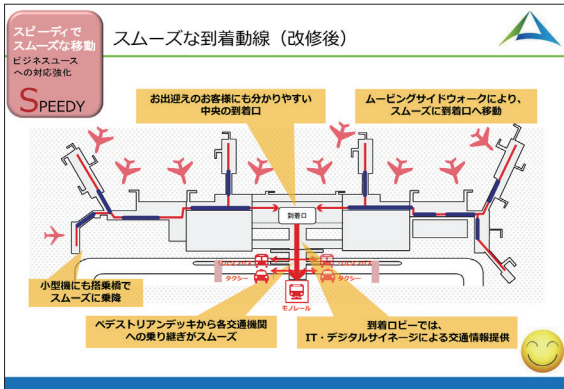
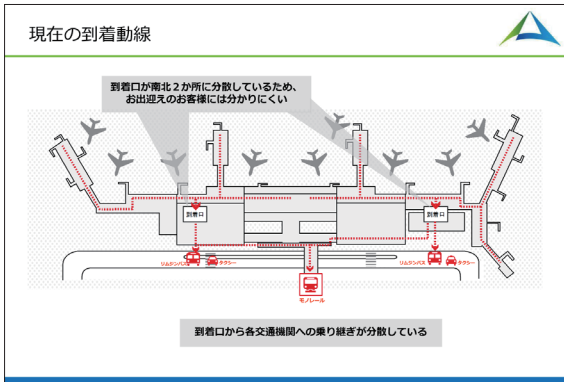
スピーディでスムーズな移動
ビジネスユースへの対応強化
SPEEDY

ムービングサイドウォークの設置

ムービングサイドウォークの設置場所

ムービングサイドウォーク
2基→23基

コンコース内にムービングサイドウォークを設置し、スムーズに移動。
2基から23基へ大幅増設。



出発してお客様を乗せ、北ターミナルでさらにお客様を乗せるという動線になっていますが、南ターミナルでほぼいっぴいになった場合には、北ターミナルのお客様は補助席しか乗れないとか、満席のために希望の時間に出発できないといった不便があります。

改修後、伊丹空港に到着したお客様は、まずムービングサイドウォークに乗り、中央の到着口に移動します。到着口を1カ所にする事で、出迎えのお客様にも分かりやすくなると考えています。到着口から直結するペDESTリアンデッキによって、バス、タクシー、モノレール等各交通機関にワンショットで大変便利に乗り継げるようになります。

バゲージクレームエリアは増築部分になるので、今の天井口は3m前後ですが、本エリアは6mの天井口として明るく開放感のある空間へとリニューアルします。手荷物を受け取るターンテーブルは、今は南ターミナルに3基、北ターミナルに5基設置していますが、今回中央に8基集約することによって、より効率的な運用が可能となります。

これはペDESTリアンデッキの手前に設置するデジタルサイネージのイメージです。モノレール、電車、バスなどの様々な交通機関のリアルタイムな運行情報、高速道路の渋滞情報などを分かりやすく一元的に表示して、目的地にどの交通機関で行くのが一番便利かを選択できます。

到着動線においてもペDESTリアンデッキによりさらに利便性が向上します。バゲージクレームを出て到着ロビーを出るとすぐペDESTリアンデッキがあり、ここからリムジンバス、タクシー、モノレールとワンショットで行くことができます。

モノレールの駅舎の裏には団体バスの駐車場があり、通常の駐車場も広がっています。なお、平成23年度の航空旅客動態調査によると、分担率はリムジンバス等が

37%、モノレールが25%、団体バスが9%、タクシーが8%、駐車場が18%となっております。ほとんどのお客様が、ここから次の交通モードを選択できる便利な構造にしたいと思っています。

■快適・便利な空間

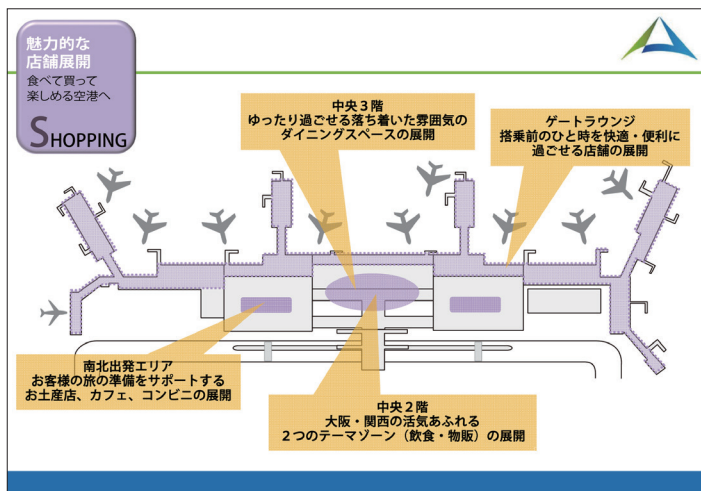
二つめのコンセプトである「快適・便利な空間」ですが、到着の中央集約にあわせ、中央エリアの2階、3階を大幅リニューアルします。ゲートラウンジ部分は、現在若干古い感じがしますが、フィンガーの建て替え等を含めてすべて大規模リニューアルします。ユニバーサルデザインへの対応、全館Wi-Fiの導入、デジタルサイネージの空間演出、携帯アプリによる情報提供も実施します。

中央に新たに整備する到着ロビーですがこちらを増築部分になりますので、吹き抜けを生かした開放感のある空間となります。大阪国際空港に到着したお客様が最初に目にする空間なので、素敵なおもてなし空間にしたいと思っています。到着ロビーの両サイドにはショッピングモールもしくは飲食店を展開する予定です。

新設する中央3階に新設するもう一つのロビーですが、このフロアにはロビースペースのほか、落ち着いた雰囲気ダイニングスペース、カードラウンジ、ビジネスサポートセンター等を設置する予定です。ロビースペースは地域の皆様にイベントスペースとしてもご利用頂きたいと考えています。

ゲートラウンジは、フィンガーの建て替えを含め、明るく快適な空間に全面リニューアルします。館内表示は4か国語による案内表示、音声案内、点字表示の拡充や段差解消によってユニバーサルデザインに対応します。空調システムも改善し、快適で使いやすい空間を提供したいと考えています。現状の空調は冷温水を熱源とした2管方式なので春・秋の中間期は自由





入を上げていきたいと考えています。中央エリアの2階は到着ロビーの両側に大阪、関西の名物・名品を集めた飲食・物販の二つのテーマゾーンを展開します。

中央エリアの3階は、ホテルのエリアでもあるので、ゆったりとくつろいで過ごせる雰囲気ダイニングスペースを展開します。

南北の出発エリアは空港内で最も売り上げの多いエリアです。ここではおみやげもの・カフェ・コンビニなどを展開します。

ゲートラウンジは今回雰囲気を変えて、飛行機が周辺に見える飲食店など、搭乗前のひとときを快適・便利に過ごせる店舗を展開します。

中央2階に配置する二つのテーマゾーンのうち、関西の名物を集めた飲食エリア、「(仮称) うまいもんゲート」のイメージです。関西の代表的な食事を手軽に楽しめるフード



自在に調整できないため、お客様に不便をかけていますが、新たな空調システムは年間を通じて快適な空調を提供できます。

現在のターミナルでは、Wi-Fi 受信率は60%のエリアに限られています。改修後は100%ターミナルビル内どこでもインターネットの利用を可能にしたいと考えています。携帯アプリは多言語表示にして、外国のお客様でも安心して空港を利用できるようにします。

魅力的な店舗展開

三つめのコンセプトである「魅力的な店舗展開」ですが、出発エリア・到着エリアゲートラウンジで各お客様のニーズが違うので、皆様のニーズに合った店舗展開を実施し、非航空系収

入コートを展開、おみやげ用のテイクアウトも積極的に販売します。もう一つのテーマゾーンは関西の名品を集めた物販店のエリア「(仮称) いびんゲート」です。実演販売なども踏まえて実施する予定です。

現在到着エリアの店舗の売り上げは空港全体の売り上げの6%程度です。到着のお客様と出発のお客様の数はほぼ一緒ですが、到着のお客様にいかにお客様に飲食や買いものをしてもらおうかが今回の売り上げ向上の一つの鍵です。到着口を中央に集約して、店舗も中央に充実させることで到着のお客様の購買機会をどんどん増やしていきたいと考えています。もちろん、従来と同様に南北の出発ターミナルからのお客様も利用できます。



2階の出発エリアなのですが保安検査場前のスペースも広げるため、店舗はすべてセットバックし、リニューアルします。リニューアルによって、選びやすく買いやすい店舗展開を実施したいと考えています。

ゲートラウンジの店舗は、空港を間近に見ながら飲食でき、搭乗までの時間を快適に過ごせる店舗づくりを考えています。

■環境・地域との共生

次に「環境・地域との共生」についてですが、3階のロビースペースは地域のイベントなどにご活用頂けます。4階では屋上展望デッキをさらに拡張する計画です。環境への取り組みとし

ます。展望デッキは、飛行機に近いので安全・安心には十分配慮しながら設置をしたいと考えています。

■さらに安心・安全な空港 へ

最後に「安心・安全」についてですが、耐震性・防火性能・避難安全性能の強化を図り、お客様により安全・安心にご利用頂けるよう、フィンガー等の建て替えを実施しています。改修はターミナルビルを継続的に使用しながらの工事となるため、航空機の定時運行に必要なスポット数を確保して、お客様の不便を最小限にするために、9ステップに分け5年かけて段階的に工事を実施する予定です。工事は中央から両サ

て、雨水の中水利用、照明のLED化、空調の高効率化を計画しています。

拡張する展望デッキですが今回南北ターミナルそれぞれ750㎡、合計1,500㎡程度の展望デッキを拡張して、より間近に飛行機を楽しめるようにする計画です。

この新たな展望デッキの下には、航空会社が見晴らしのよいラウンジを新たに設置する予定だと聞いてい

ます。展望デッキは、飛行機に近いので安全・安心には十分配慮しながら設置をしたいと考えています。

最後に「安心・安全」についてですが、耐震性・防火性能・避難安全性能の強化を図り、お客様により安全・安心にご利用頂けるよう、フィンガー等の建て替えを実施しています。改修はターミナルビルを継続的に使用しながらの工事となるため、航空機の定時運行に必要なスポット数を確保して、お客様の不便を最小限にするために、9ステップに分け5年かけて段階的に工事を実施する予定です。工事は中央から両サイド南北にかけて順次実施していきます。

ステップ1ではターミナルビルの北側のエリアに2スポット増設する予定です。中央棟と一部の撤去工事を実施します。ステップ2、ステップ3は中央部分の工事ですが、中央エリア全体の改修工事として、到着ロビーの新設、ペデストリアンデッキの新設、小型機対応フィンガーの新設等を実施します。ステップ4



ではフィンガーのうち第2フィンガー、第3のフィンガー撤去新設工事、北ターミナル・南ターミナルの本館の改修工事を実施します。ステップ5、これは各社メインゲートとして使っていますが、10番、17番の改修工事を実施します。ステップ6では9番、18番ゲート周辺工事を実施します。

ステップ7は第1フィンガー、第4フィンガーの改修ですが、いっきに閉鎖すると南北共に非常に使いづらいので、片側ずつを改修する計画です。最初の片側をステップ7で、さらに残りの半分以上をステップ8で改修します。最後のステップ9で第5フィンガーの改修を行います。

使いながらの工事なので、お客様にもご迷惑をかけますが、なんとかやっていきたいと考えています。スケジュールは、着工が2015年の春、2016年の秋には中央エリアのオープン、2020年の春にはグラウンドオープンを考えています。

■空港内の未利地活用および環境への取り組み

せっかくの機会なので、現在の大阪国際空港の取り組みについてもご紹介させていただきます。まず、空港内の土地の活用です。空港内は317haあり、そのほとんどが滑走路、エプロンの基本施設、ターミナルビル等で使用されていますが、駐車場地区と北貨物地区に未利用・低利用の土地があります。駐車場地区は6.2haあり、駐車台数が2,450台。南ターミナルは立体駐車場、その他は平面もしくは立体駐車場です。このエリアは建ぺい率が60%、容積率が200%、航空法による高さ制限が40mですが、ここを高

度利用することで地域の活性化、収益の向上、ターミナルビルの相乗効果を狙いたいと考えます。

北貨物地区にある未利用地は、池田市がグラウンドとして使用している部分も一部ありますが、2.9haあって、国が所有している官舎跡地が約2.5haが隣接しています。この二つ未利用地をなんとか高度利用や利活用できないか検討をすすめています。いずれにしても現在、当社でフィジビリティスタディをしており、基本的にはコンセッションの運営権者によって判断が下されると考えています。

■環境への取り組み

環境への取り組みですが、空港の着陸帯では



年間 800t の刈り草が出ます。従来は焼却処分していましたが、現在それらを有機肥料や牛の飼料として再利用する取り組みをしています。この取り組みは豊中市から「とよなかエコ市民賞」、リデュース・リユース・リサイクル協議会より「リデュース・リユース・リサイクル推進功労者表彰」の会長賞、大阪府から「大阪環境賞」の大賞を頂きました。

■空港と地域との共生

最後に、周辺地域の皆様との共生に関わる取り組みについても説明します。空港での大きなイベントは、5月に実施する「空楽フェスタ」が約9,000人、秋のイベントである「空の日」は約3万人と、多くのお客様にお越し頂いています。夏休みに開催している「写生大会」は今年で15回目を迎え、毎年800人程度の子

どもたちが絵を描いています。優秀作品には空港長賞、各自治体の市長賞、エアライン賞、NKIAC賞などを設けて、空港内に展示しています。

北ターミナルの1階では、ジャズコンサートなどを月1回実施し、最近は一皮も増えて皆様にお楽しみ頂いています。また、小学生を対象に空港のさまざまな場所をご覧頂く社会見学を積極的に実施しており、昨年は4,000名の小学生が空港を見学しました。

以上簡単ですが、空港のターミナル改修計画、空港の沿革、最近の取り組みを説明いたしました。今後とも安全・安心はもとより、利便性・快適性の高い空港づくりを目指しますので、関空・伊丹共々皆様の引き続きのご支援をよろしくお願い致します。本日はご静聴ありがとうございました。



スカイマーク破綻、正念場の神戸空港

神戸新聞 経済部 高見 雄樹

1月28日夜、神戸市に激震が走った。スカイマークが民事再生法の適用を申請、経営破綻した。

久元喜造・神戸市長は翌朝、集まった報道陣に「(スカイマークが)西日本の拠点とする神戸空港で、引き続き役割を果たしていただきたい」と運航の継続を強く求めた。同社の有森正和新社長からは28日夜、「運航は従来と全く変わらず続ける」と同市幹部に直々に電話があったことも明かした。

同社便が7割を占める神戸空港は、まさに「スカイマーク空港」だ。羽田空港の本社以外では唯一の格納庫があり、4機が夜間駐機する。ちなみに、約4年前まで、神戸の市営球場は「スカイマークスタジアム」だった。

神戸空港が開港したのは2006年2月。スカイマークは当初から羽田便を1日7往復運航し、JAL、ANAの大手に対して存在感を見せつけた。

転機は2010年。神戸空港で4路線8往復を運航していたJALが経営破綻し、合理化のため神戸から撤退した。

慌てた神戸市はスカイマークに、JALが抜けた穴を埋めるよう要請した。これを受け、年内に茨城、札幌、鹿児島、熊本、長崎と相次いで新規路線を開設。当時、2路線8往復だったスカイマークの神戸発着路線は、2010年末までに7路線18往復と一気に増えた。翌年には運航管理などの一部を羽田から移して「神戸事業所」を置くなど、羽田に次ぐ西の拠点として整備を着々と進めていった。

こうした素早い経営判断は、西久保慎一前社長のトップダウンによるものだ。インターネットプロバイダー「ゼロ」を創業、上場させた同

氏。印象深いのは、取材で訪問した本社のミーティングスペースに貼られたA3判の紙だ。「タイム・イズ・マネー」という題字の下に、「スタッフミーティングは10分、取引先ミーティングは20分、チームミーティングは30分」とあった。

スピード重視を徹底する社風が伝わってきた。ときに、それが行き過ぎることもあったが…。事前の根回しなどは二の次。搭乗実績を基に、自由自在に路線の参入、撤退を決めた。2011年には神戸～福岡線をわずか2カ月で休止するなど、国や自治体を困惑させたこともあった。

地元経済界の幹部は「西久保さんがいなかったら今の神戸空港はない。しかし、経営は結果が全てだ」と受け止める。一方、神戸市幹部は「予期しなかったJALの撤退を救ってもらった恩がある。何としても再生してほしい」と、二度目のスカイマーク頼みに賭けている。

神戸空港は2月16日、開港から丸9年を迎えた。スカイマーク破綻の陰に隠れた形になったが、1月末までの10カ月間、同空港は1日30往復、60便の発着規制枠いっぱいまで埋まっていた。満杯になるのは3回目。これまでは2カ月程度の短期間で終わっていただけに、関係者の規制緩和に向けた意気込みも大きかった。

開港9年目(2014年2月～2015年1月)の搭乗実績などを基に、神戸空港の現状を整理してみたい。

まず、搭乗者数は8年目に比べ6.8%増の249万1千人で、3年ぶりに増加した。米子便(1日2往復)が2013年12月、仙台便(同)が2014年4月に新設されたことが大きい。

平均搭乗率も8年目に比べ0.9ポイント増えて65.6%となり、こちらも3年ぶりに上昇に転じた。路線別の搭乗率と搭乗者数は、羽田便が70.0%、87万5千人（前年比1.5ポイント減、5万4千人増）▽札幌・新千歳＝71.5%、39万7千人（0.9ポイント増、4千人減）▽沖縄・那覇＝68.8%、44万8千人（8.6ポイント増、3万3千人減）▽長崎＝65.1%、33万3千人（0.4ポイント減、5千人減）▽茨城＝59.7%、15万3千人（2.1ポイント増、5千人増）▽鹿児島＝57.4%、7万3千人（8.8ポイント増、3万7千人減）－となった。米子便は42.6%、10万9千人、仙台便は54.5%、9万7千人だった。

一般的に採算ラインの目安とされる60%をクリアしているのは、羽田便など基幹路線を中心に4路線だった。残りはスカイマークが単独で運航する米子、仙台、茨城、鹿児島便だ。同社が5月29日までにまとめる再生計画案で、60%を切る地方路線がどのように位置づけられるのか注目される。

一方、開港以来の平均搭乗率は66.5%で、9年目はまだこの水準に届いていない。開港前に神戸市が示した需要予測では2015年度に434万人の利用を想定していたが、実績は6割弱にとどまっている。

空港島の建設費をまかなうための土地売却も進んでいない。港湾物流大手の上組（神戸市中央区）に2013年7月、倉庫の建設用地として約2.5ヘクタールを売却したのが最後で、売れた面積は全体の13%にとどまる。

こうした現状を打開する切り札として神戸市が期待するのが、3空港一体運用を見越した神戸空港の運営権売却（コンセッション）だ。昨年7月、関西、伊丹両空港のコンセッション方針に神戸空港の記述が盛り込まれ、「一体運用の可能性が示された」（神戸商工会議所の大橋忠晴会頭）と、地元の官民一体で期待をつないだ。

神戸市は2015年度当初予算案に、資産査定（デューデリジェンス）費用として2億円を盛り込んだ。関西、伊丹両空港の運営主体が決まっ

た後、速やかに売却に向けた手続きに移れるよう準備を急ぐ。

久元市長は「海上にある神戸空港は24時間の運用が可能で、大きなポテンシャル（潜在能力）を持っている。上手に活用してもらうことが3空港の価値を高める」と意気込む。運営権を落札した企業から国土交通省に、1日30往復60便の発着規制や午前7時～午後10時の運用時間規制の緩和を提案してもらおうという戦略を描いている。

新関西国際空港会社は夏にも、関西、伊丹両空港の運営権を売却する入札を実施する。運営の中核となる代表企業に名乗りを上げる企業幹部は「便数などの規制を抜きにすると、運営する立場としては神戸を含めた3空港がやりやすい」と前向きだ。

一方、大阪の財界には神戸空港に対する厳しい声も根強い。大手メーカートップは「利用者が伸び悩んでおり、政策的に失敗だ。一体運用しても利用価値はない」とぼささり。

神戸空港はスカイマーク再建の行方という爆弾を抱えながら、コンセッションの可能性を探るという難しいかじ取りを迫られている。正念場の同空港から、しばらく目が離せない。



欧州 LCC ノルウェジアン の躍進



関西学院大学 経済学部
野村 宗訓

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1. 欧州第3位のLCC

わが国ではスカイマークの経営破綻とその後の支援策が大きなニュースとなっている。同社は1990年代末に参入した初期のLCCであり、独立系航空会社として成長が期待されてきた。レガシーに対するライバルとなり、一定の役割を果たしたものの、結果的に安定的な経営を維持することはできなかった。欧州においてもレガシーに対抗して参入した航空会社は多いが、大きく飛躍したのはライオンエアとイーージェットだけである。この2社に続いて成長軌道に乗っているノルウェジアンを紹介したい。

欧州LCCの事業者団体ELFAAに加盟しているのは、表に示される10社である。しばしばフライビーが大手2社に続く第3の企業であるとみなされるが、近年、従業員の解雇や所有者の変更もあり、将来性について不安視されている。1日当たりのフライト数では第3位の座にあるが、乗降客数はノルウェジアン、プエリング、ウィズエアの2分の1以下である。小型機を採用しているにもかかわらず搭乗率が低いのは、地方路線が多いからと考えられる。

フライビーに取って代わり成長しているのは、ノルウェーに拠点を置くノルウェジアン(Norwegian Air Shuttle ASA)である。ノルウェーは欧州連合に加盟していないことで知られている。物価・賃金が高いという点で経営上の障壁も高い。更に、ノルウェー、スウェーデン、デンマークの3国で育成してきたレガシーのSASに加え、フィンランドのフィンエアが存在するので、決してLCCにとって有利な地域とは言えない。そのような環境下でも着実に乗降客数を増加させてきた。

航空会社	国	乗降客数 2013/7~2014/6	平均搭乗率 2013/7~2014/6	フライト数/日 2014/6	乗入国数 2014/6	目的地数 2014/6	路線数 2014/6
Ryanair	Ireland	82.8m	82.8%	1,600	30	180	1,600
easyJet	United Kingdom	63.4m	90.1%	1,190	32	134	686
Norwegian	Norway	21.5m	80.0%	435	34	130	405
vueling	Spain	19.1m	78.1%	420	22	88	188
Wizz Air	Hungary	14.5m	85.9%	302	36	91	291
Flybe	United Kingdom	7.0m	64.1%	437	16	93	186
transavia.com	The Netherlands	6.7m	91.0%	128	24	103	158
Jet2.com	United Kingdom	5.9m	90.7%	200	18	61	238
Volotea	Spain	1.5m	71.0%	50	8	60	116
Sverigeflyg	Sweden	0.8m	71.0%	62	2	14	15

航空会社	常勤雇用者数 2014/6	保有機材数 2014/6	平均更新年数 2014/6	保有機材 2014/6
Ryanair	9,000	303	5.5	303 x Boeing 737-800
easyJet	10,012	222	5.7	69 x Airbus A320, 153 x Airbus A319
Norwegian	3,300	90	4.4	74 x Boeing 737-800, 9 x 737-300, 7 x 787
vueling	1,306	90	7.3	65 x Airbus A320, 25 x Airbus A319
Wizz Air	2,005	52	4.0	52 x Airbus A320-200
Flybe	1,891	70	6.1	11 x Embraer 175, 45 x Bombardier Q400
transavia.com	1,286	31	9.3	22 x Boeing 737-800, 9 x 737-700
Jet2.com	3,000	54	2.2	11 x Boeing 757-200, 31 x 737-300, 12 x 737-800
Volotea	380	15	9.2	15 x Boeing 717
Sverigeflyg	140	10	11.7	5 x Saab 2000, 5 x ATR72/500

(出所) European Low Fares Airline Association, members' statistics.

2. 路線拡大と機材の選択

ノルウェジアンが設立されたのは1993年で、当初は小型機のフォッカー 50によりノルウェー西海岸部で短距離路線を運航していた。2002年から B737-300により本格的な国内線サービスを開始した。同社の株式がオスロ株式市場に上場されたのは03年である。04年からフィンエアーの子会社であるフライノルディックや、デンマークに拠点を持つスターリングとのコードシェアによる欧州内の路線も開設された。また、独自にワルシャワやブタペストなど旧東欧路線も開拓し、国際線に乗り出した。

ノルウェジアンはグローバルアライアンスには加盟していない独立系 LCC である。筆頭株主は HBK Invest AS というノルウェーのファンド企業で、27%の株式を保有している。株主構成は上位20社で、全体の61%を占める。その中には比率は低いが、ルクセンブルグ、イギリス、アメリカの金融関連会社も含まれる。07年にフライノルディックを買収、B737-800を42機発注、オンライン銀行のバンク・ノルディックとの協力によるポイント制を通した顧客囲い込みなど、新たな展開を見せた。このような積極経営が採用された背景には、株主である金融関係の経営者層の決断があったと考えられる。

当初の主要路線は国内線が中心であったが、現在は北欧4カ国だけではなく、イギリス、スペインにも拠点を構えて、欧州内の国際線を充実させている。2013年以降、タイ・バンコクに加え、アメリカ・ニューヨーク、フォートローダーデールにも拠点を置いて、長距離路線に進出する拡張戦略に踏み切った。それと同時に、機材に関してはB787-8ドリームライナーを使用することを決定した。ベルゲンとニューヨークを結ぶ路線を開設するなど、LCC としては思い切った戦略をとった。このように小国の LCC であるが、長距離国際線に挑戦することにより、乗降客数、路線数、従業者数をこの5年間で倍増させているのは画期的と言える。

3. 尾翼肖像画のインパクト

2013年と14年に連続してノルウェジアンは、スカイトラックス社による「ベスト・ヨーロッパアン LCC」を受賞した。経営ビジョンには“Everyone should afford to fly”を掲げ、あくまで低料金を強調してきた。利用者の80%以上がインターネットを通してチケットを予約している。サービスについては機内での無料 Wi-Fi を充実させている点から、多くのリピーターが存在する。また、直接的に集客効果が出ているかは明らかではないが、同社は機材デザインから「レッド・ノーズ」という愛称で親しまれている。更に、尾翼に北欧で活躍した歴史上の人物を描いているのはユニークな戦略で注目される。(次頁の写真参照)

ノルウェジアンのホームページでは「アワー・ヒーローズ」として、次のようなジャンルに分類されている。自由戦士3人、スポーツ選手1人、芸術家6人、建築家1人、文学者18人、冒険家9人、音楽家13人、科学者11人、哲学者1人、合計63人。単にノルウェー人だけではなく、スウェーデン、デンマーク、フィンランドの出身者も含まれる。世界的に良く知られているのは、童話作家のハンス・クリスチャン・アンデルセンと人類学者のトール・ハイエルダール、画家のエドヴァルド・ムンクくらいであり、主に、1800年代から1900年代前半に活躍した人物がほとんどである。63人の肖像画が保有機材90機に描かれているので、単純には70%の機材がオリジナルの尾翼を持つことになる。

コスト削減を重視する LCC がこのような手間とコストをかけている点に疑問を感じないわけではない。しかし、これは国境を越えてチャレンジ精神を発揮してきた偉人を称えることで、ノルウェジアン自らもポジティブな戦略を展開する意向を持っているという証しでもある。これまでも大手航空会社が人気俳優やスポーツ選手、アニメのキャラクターなどを特別塗装する事例は多かった。LCC があえて歴史上の人物に着目し、ノスタルジックなタッチで描いているのは風格がある。空港

では目に留まりやすいので、搭乗者のみならず他社のフライト利用者や空港関係者の知的好奇心もくすぐられる。視覚的にブランド力を強調し、差別化した独自性をアピールしている点で影響力は大きい。



(出所) <http://www.norwegian.com/en/about-norwegian/our-company/our-heroes/>

4. 今後の不確実性要因

ELFAAには属していないが、欧州で躍進している別の航空会社としてエアベルリンをあげることができる。同社の機材は143機で、乗降客数でもノルウェジアンを上回る。現実には、エアベルリンが欧州第3位の座にあるが、2011年からUAE アブダビに拠点を置くエティハド航空から出資を受けている点と、翌12年からワンワールドに加盟している点を考慮すると、独立系LCCとみなすことはできない。更に、ドイツ・ルフトハンザの傘下にジャーマンウィングスも存在するため、レガシー系の子会社との競争も意識しなければならない。

ノルウェジアンの2013年の営業収入は155億NOK（ノルウェー・クローネ）であり、前年比で約20%の増加となった。その内、国際線の占める比率は約70%にも達する。しかし、税引き前利益については4億3,700万NOKで、前年の6億2,300万NOKと比較すると30%の減少となったが、これは長距離路線の開設に要した初期費用によるものと考えられる。同社は有効座席キロ（ASK）を着実に伸ばしながら、単位当たり費用の低下とロードファクターの維持に努めている。

2012年1月にノルウェジアンは、B737 MAX8を100機、B737-800を22機、A320 neoを100機、合計222機もの大量発注をかけた。これまでは強気経営の姿勢を貫いているが、今後、中国やインド路線をどのように整備するのかという課題も残っている。北欧では冬季のオーロラ見物やスキー旅行の需要が定着しているものの、テロや感染症、自然災害などのマイナス要因を考えると必ずしも楽観視できない。出資者がファンド企業であるとは言え、スカイマークの事例からも明らかなように機材発注は経営の根幹を揺るがすことになる。LCCの存続可能性を探る上で、ノルウェジアンの将来に注目したい。

2015 年（平成 27 年）1 月運営概況（速報値）

【参考】<http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm>

○発着回数 401.0 回 / 日（対前年比 108%）

国際線：258.5 回 / 日
（対前年比 107%）

国内線：142.5 回 / 日
（対前年比 110%）

発着回数について

発着回数は、国際線と国内線の合計が前年比 108% と 1 月として過去最高の水準となり、21 ヶ月連続で前年を上回りました。
国際線は、過去最高の冬期スケジュールによる供給量の増加により前年比 107% と 1 月として過去最高の水準となり、16 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 110% と 3 ヶ月連続で前年を上回りました。

○旅客数 51.9 千人 / 日（対前年比 108%）

国際線：34.6 千人 / 日
（対前年比 108%）

国内線：17.3 千人 / 日
（対前年比 109%）

旅客数について

国際線・国内線の合計旅客数は、前年比 108% と 40 ヶ月連続で前年を上回っております。内訳として、国際線の日本人旅客は前年比 90% と 13 ヶ月連続で前年を下回っておりますが、外国人旅客は 138% と 35 ヶ月連続で前年を上回っており、今年度に入って 7 度目の日本人旅客を上回る旅客数となりました。

○貨物量 1,820t / 日（対前年比 108%）

国際貨物：1,773t / 日（対前年比 110%）

積込量：884t / 日（対前年比 119%）

取卸量：889t / 日（対前年比 102%）

国内貨物：47t / 日（対前年比 70%）

貨物量について

国際線貨物量は前年比 110% と 16 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 27 年 2 月 19 日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報〔関西空港〕

2015 年（平成 27 年）1 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	1,500,783	114.7	21.8	1,449,648	104.6	19.2	51,135
管内	931,573	112.0	13.5	1,104,737	103.5	14.6	△ 173,164
大阪港	319,600	120.5	4.6	461,527	105.1	6.1	△ 141,927
関西空港	462,824	116.1	6.7	317,201	104.1	4.2	145,623
全国	6,893,142	112.8	100.0	7,558,293	101.9	100.0	△ 665,151

【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	462,824	116.1	6.7	317,201	104.1	4.2	145,623
成田空港	809,262	122.6	11.7	1,070,775	112.3	14.2	△ 261,513
羽田空港	18,190	123.2	0.3	56,226	225.5	0.7	△ 38,036
中部空港	80,747	114.1	1.2	72,572	92.7	1.0	8,175
福岡空港	96,922	262.5	1.4	32,601	106.3	0.4	64,321
新千歳空港	3,200	143.2	0.0	1,488	146.4	0.0	1,712

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年累計	2,326,263	6,373	2,285,785	6,262	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,485,106	31,466
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
平成27年1月	287,120	9,260	270,370	8,720	260,960	8,420	239,090	7,710	1,057,540	34,110
平成27年2月	338,020	12,070	349,730	12,490	232,270	8,300	240,070	8,570	1,160,090	41,430
平成27年累計	625,140	10,600	620,100	10,510	493,230	8,360	479,160	8,120	2,217,630	37,590
前年同期	412,930	7,000	403,580	6,840	555,970	9,420	544,350	9,230	1,916,830	32,490
対前年同期比	151.4%		153.6%		88.7%		88.0%		115.7%	

※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

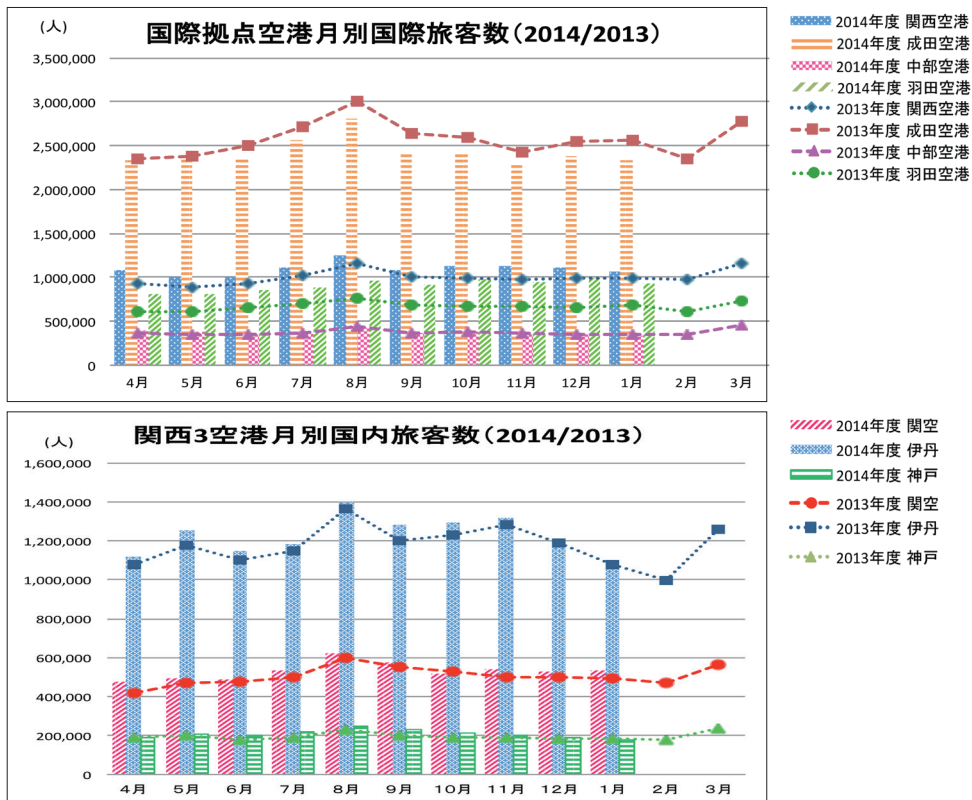
2015 年(平成 27 年) 1 月実績【速報】

区 分	空港名	国 際 線	前 年 同 月 比	国 内 線	前 年 同 月 比	合 計	前 年 同 月 比
発着回数 (回)	関西 3 空港	8,014	107.0%	18,390	101.6%	26,404	103.2%
	関 西	8,014	107.0%	4,416	110.1%	12,430	108.1%
	大阪(伊丹)	0	—	11,766	98.9%	11,766	98.9%
	神 戸	0	0.0%	2,208	101.0%	2,208	100.9%
	成 田	14,609	96.6%	4,127	99.6%	18,736	97.2%
	中 部	2,889	106.0%	4,922	103.4%	7,811	104.3%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,071,654	108.0%	1,816,285	103.4%	2,887,939	105.1%
	関 西	1,071,654	108.0%	537,308	109.2%	1,608,962	108.4%
	大阪(伊丹)	0	—	1,098,212	101.9%	1,098,212	101.9%
	神 戸	0	0.0%	180,765	97.3%	180,765	97.3%
	成 田	2,330,771	91.2%	464,680	105.7%	2,795,451	93.3%
	東京(羽田)	933,545	138.4%	4,955,012	101.6%	5,888,557	106.0%
	中 部	336,100	95.0%	395,322	100.4%	731,422	97.8%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	54,964	109.8%	10,677	92.3%	65,641	106.5%
	関 西	54,964	109.8%	1,453	70.3%	56,417	108.3%
	大阪(伊丹)	0	—	9,224	99.2%	9,224	99.2%
	成 田	158,199	101.5%	集計中	—	158,199	101.5%
	東京(羽田)	27,421	202.1%	55,630	98.1%	83,051	118.1%
	中 部	12,593	102.4%	2,031	91.1%	14,624	100.7%

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

○第420回定例会（平成27年3月18日開催）

「関西経済の新たな成長戦略 ～特区提案を中心に～」をテーマに北野 義幸 氏（大阪府政策企画部特区推進監）の講演会を開催した。

○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（平成27年2月26日開催）

「平成26年度研究会の提言内容とりまとめについて」（事務局から報告）

（3月に平成26年度中間報告書を新関空会社に提言）

○第4回空港ビジネス・イノベーション研究会（平成27年2月27日開催）

「訪日2000万人時代に向けての空港とそこのおもてなし」 村山 慶輔 氏（株式会社やまごころ代表取締役）

○第4回関西圏空港研究会（平成27年3月5日開催）

「航空貨物業界の現状と今後の展開について」 松本 義之 氏（日本通運株式会社 大阪航空支店統括支店長）

「関西圏の空港利用の実態～旅客を中心に～」 山内 芳樹（一般財団法人 関西空港調査会参与）

○第5回ツーリズム拡大研究会（平成27年3月11日開催）

「韓国から見た日本、関西のテクニカルビジットの実態や課題」

李 容淑 氏（株式会社リンカイ 代表取締役社長、ビジットジャパン大使、関西観光大使）

「モノづくりに係るツーリズム拡大の方策について（案）」

坂上 英彦 氏（本研究会主査、京都嵯峨芸術大学教授）

今後の予定

○第5回空港ビジネス・イノベーション研究会

日 時 平成27年3月23日（月）15：00～17：00

場 所 大阪キャッスルホテル

話題提供 「空港ビジネス・イノベーション研究会とりまとめと提言（案）について」

講 師 高橋 一夫 氏（本研究会主査・近畿大学教授）

※上記「研究会は」登録メンバー以外は参加いただけません。

○第421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4月9日（木）16：00～17：00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「関西広域観光戦略について」（仮題）

講 師 野島 学 氏（公益社団法人 関西経済連合会産業部長）

○第422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5月21日（木）16：00～17：00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「観光先進地域・関西へ向けて～インバウンド観光市場が伸びゆくなかで～」

講 師 大来 哲郎 氏（株式会社日本政策投資銀行関西支店企画調査課長）

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

事務局だより

▶京都の東福寺方丈庭園が好きで時折訪ねています。

東福寺を訪ねているうちに、方丈庭園は作庭家の重森三玲によって設計された庭園だということを知りました。三玲の力強い石組みや市松のモダンな雰囲気惹かれ、東福寺に足を運びようになったのですが、昨年12月号のKANSAI空港レビューの裏表紙に掲載された岸和田城庭園が重森三玲の作であることを知り早速、行ってきました。岸和田城庭園は中国三国時代の政治家、諸葛孔明の兵法「八陣法」をイメージしたもので、八陣の庭と言われているそうです。岸和田城は時々、前を通るだけで実際に足を踏み入れるのは初めてです。お城に足を踏み入れると天守閣の前に八陣の庭が広がっていました。三玲の庭は四角正面と言って、どの方向から観てもいいのですが、八陣の庭は上空からも観ることができるのです。庭をぐるりと1周し、天守閣からも眺めました。天守閣の前に造られたこの庭は天守閣にも劣らない力強さを感じました。

▶このあと、紀州街道を少し散策し、最後に忠岡町の正木美術館にも寄りました。正木美術館は創設者の正木孝之が収集した水墨画を中心に日本・東洋の美術品の収蔵・展示を目的として昭和43年に開館した美術館です。

私が行ったときは正木孝之コレクション特別展「水墨画と漆芸」が開催されており、水墨画や根来塗などの素晴らしい作品を堪能してきました。正木美術館もレビューの2004年11月号に掲載されています。

▶久保惣美術館・田尻歴史館・友ヶ島・イングリッシュローズガーデン・岸和田城庭園・正木美術館と、私のレビュー裏表紙めぐりは6か所になりました。

（ふ）

『和泉市いずみの国観光おもてなし処』が JR 和泉府中駅前にリニューアルオープン♪♪

合言葉は『ココロトリコイズミ』……(和泉市) ～いずみの国の“おもてなし”であなたをトリコにさせたい～



『和泉市いずみの国観光おもてなし処』は、一言で言うと、和泉市の観光案内所です。例えば『おいしいランチが食べたい』『施福寺へ行きたい!』『和泉市の特産品は何?』など、行きたい場所や知りたいことについて、何でもお尋ねください。

また、歴史的遺産と豊かな自然に恵まれた和泉市の魅力を、市内外の皆様に広く知って頂くために、多彩なお役立ち情報を盛りだくさんに取り揃えています。

このように、和泉市のおもてなしの拠点とし、観光案内のほか、特産品の販売など市の魅力をたっぷりと伝え、来て頂いた皆さんに『和泉市のおもてなし』を尽くすことにより、気持ちよく過ごしていただき、再び和泉市へ来たいと思ってもらえるような運営をめざしています。

和泉市は都市環境と豊かな自然が調和した魅力あふれるまちです。成長力は全国第4位(東洋経済別冊都市データバック2014)。元気いっぱい楽しいっぴいの和泉市へぜひ一度お越しください。

■アクセス JR阪和線と泉府中駅下車 徒歩3分

■営業時間 10:00～18:00

■定休日 月曜日休業
(祝日の場合は翌日)
年末年始

■住所 〒594-0071
和泉市府中町1-19-9

■TEL 0725-40-5552

■FAX 0725-40-5553

