



KANSAI 空港レビュー



No.446
2016.1

CONTENTS

1 巻頭言

成長戦略を支える関空への期待

黒田 勝彦

3 関西国際空港2015年のあゆみ(2015年1月~12月)

5 各界の動き

14 講演抄録

関空の2015年冬ダイヤと最近の取り組みについて

住田 弘之

25 プレスの目

「新空港」離陸~試される民間の手腕

伊藤 正泰

27 航空交通研究会研究レポート

コンセッションを地域の発展にどう活かすか

高橋 望

30 データファイル

- ・運営概況について[2015年(平成27年)11月](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2015年(平成27年)11月
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・2015年度 年末年始繁忙期(12月18日~1月3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 2015年(平成27年)11月

【表紙写真】「シンガポール航空 A380 シンガポール建国50周年塗装機」

シンガポール航空のシンガポール建国50周年塗装機です。

普段は機種 A330-300 で運航している SQ618/619 便です。

年末年始期間の7往復便に総2階建大型機 A380 が運航されました。

A380 の運航は前年の年始年末、8月のお盆期間など期間限定で運航されています。

1月2日は赤いシンガポール国旗を帯状に塗装した特別塗装機が運航されました。

撮影：柴崎 庄司

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

是非ご覧ください。 ⇒ <http://www.kar.or.jp>

成長戦略を支える関空への期待



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。日頃は当調査会の御指導並びにご鞭撻を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、昨年12月にはオリックス・ヴァンシエアポートグループを代表として関西財界挙って出資した関空・伊丹両空港運営新会社「関西エアポート株式会社」が発足し、早くも第4旅客ターミナル整備など新規投資計画も一部発表され、関西経済浮上の担い手として大きな期待が寄せられています。またLCC元年と呼ばれた2012年以降、アジア諸国をはじめとするインバウンド旅客が急増し、昨年末には「爆買い」が流行語大賞に選定されるなど訪日旅客の国内消費に熱い視線が向けられています。

本調査会でも、昨年10月7日には関西におけるインバウンド客の増加策を考えるためのシンポジウムを開催し有意義な意見交換が出来ました。

また、本年2月5日には本調査会と堺都市政策研究所の共催で訪日旅客による関西への経済効果についてのシンポジウムを開催いたしますので多数の参加を期待しております。

わが国では訪日観光旅客のさらなる拡大に向けて国を挙げての施策が次々と講じられていることは周知のとおりです。訪日旅客の経済効果は国内消費拡大という直接効果だけでも2兆円を超える効果があります。

その実態の一端を知って頂くために図（次

頁）のようなデータを整理してみました。図は観光庁のサンプル面接調査データ「2014年度（平成26年度）訪日外国人消費動向調査」に基づいています。但し、個人旅行の航空・海運運賃及びパッキングツアー等で事前にエージェントに支払った額のうち航空・海運運賃は除いています。また、訪日目的は「全目的」で集計しています。図に示すように「爆買い」の内容は、ベトナム訪日客（研修等長期滞在者が多い）一人当平均消費額は33万円、次いで中国が32万円、オーストラリア29万円と続き東南アジア諸国はほぼ15万円～20万円を国内で消費してくれています。これらの一人当平均消費額にそれぞれの国籍の訪日旅客数（折れ線）を掛けて算出した国別総消費額も同時に示しました。それらは中国旅客だけで8,230億円、台湾4,190億円、韓国3,140億円となり全ての訪日客の総国内消費額は2兆円を超える額に上ります。これら直接消費に関連する波及効果を入れますと日本のGDP（国民所得）の1%に上ることが想像出来ます。まさしく、成長産業と言っても過言ではありません。

関空がこの成長産業を支える重要な窓口の一端を担う訳ですから期待が大きくなる理由が納得出来ます。もちろん、為替相場、LCCの動向、周辺諸国との政治的軋轢、疫病流行やテロなどさまざまなリスク要因によって変動はしますが傾向的には大きな市場となるこ

とは間違いないと思われます。

ただ、われわれもかつてそうであったように、アジアの人々にとっては、日本は身近な工業先進国ですから近代的な都市や工業製品は珍しいものが溢れており「爆買い」をしてくれていますが、現在日本でしか手に入らないモノも彼らの国で生産が進んでくると「爆買い」も一段落してくると思われます。

われわれ日本人が西欧諸国に出かけるのは、工業先進都市への憧れではなく異文化体験や日本で体験できない自然や文化に触れたいことが中心で、「買い物」を目的に出かける旅行はほとんどありません。

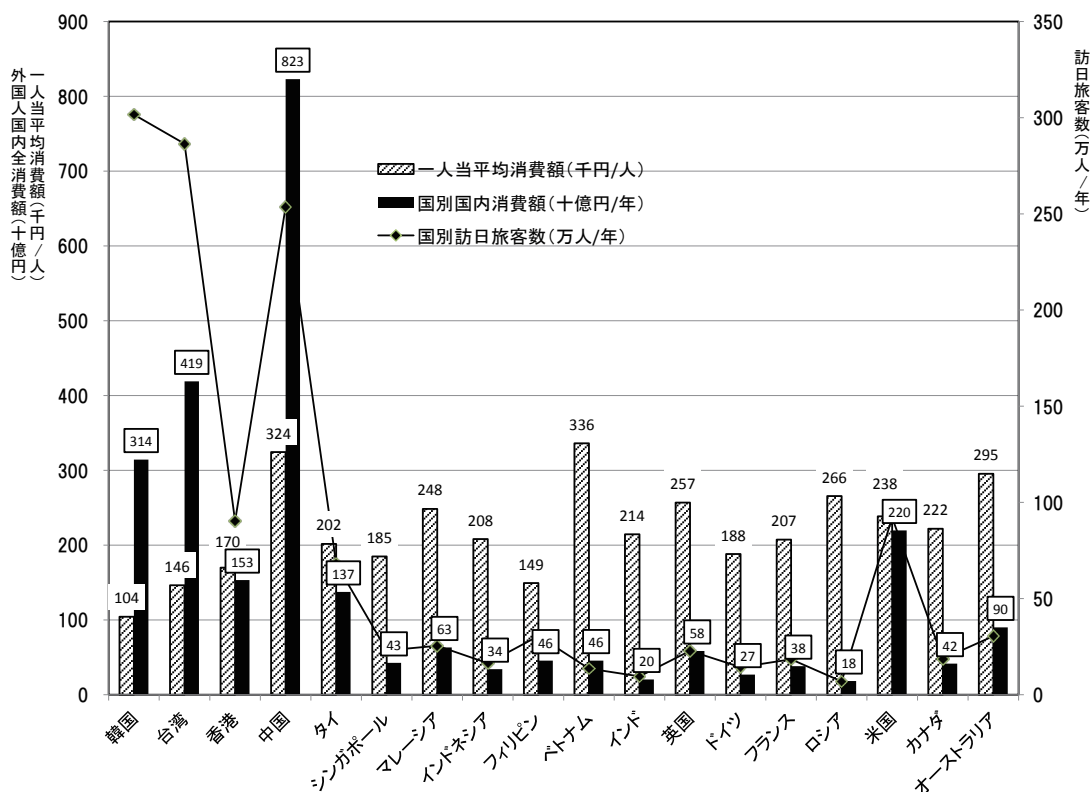
このように考えると、いつまでもアジアの人々の「爆買い」だけを頼りにするとやがて経済効果も頭打ちになることが想像されます。

重要なことはよく指摘されているように、

MICE (Meeting, Incentive (招待・研修)、Conference, Exhibition) の充実はもとより、「いつまでも魅力あふれる美しい街」を育むことが必要です。もちろん「日本人のやさしさ、気配り」を基本とする「おもてなしの国」が一番魅力的で長持ちする観光要素だと思えます。

長期的な関西の戦略としては 100 年の大計のもと「個性溢れる都市群」を作り上げることが大切ではないでしょうか。どうしても政治は「現在 (いま)」にとらわれ目先のことだけを考えがちですが、「まちづくり」は市民が「自分達のまちは自分達で作り上げる」といった価値観を共有し、息の長いまちづくりに努力する必要があると思います。三都物語から四都物語、五都物語……と発展していく関西を作り上げたいものです。

図 インバウンド旅客の国内消費額 [2014年 (平成26年) 度]



国土交通省観光庁「訪日外国人消費動向調査 (全目的)」2014年 (平成26年) 度
法務省「2014年港別外国人入国者数」により筆者作成

関西国際空港2015年のあゆみ（2015年1～12月）

- 1月・年末年始（12月19日～1月4日）の関西国際空港の出入国者数（速報値）が約67万500人で、昨シーズンに比べ5%増え、開港以来最多となった。
- ・ 関空の2014年運営概況（速報）によると国際線を利用した外国人旅客が前年比36%増の630万人で、3年連続で過去最高を更新。
 - ・ 2014年の近畿圏貿易概況（速報）によると関西空港の輸出入の合計額は前年比9.5%増の8兆4,721億円になり、大阪港を7年ぶりに上回った。
- 2月・新関空会社は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り、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。
- ・ ピーチ・アビエーションは28日、累計搭乗者数が800万人を突破したと発表。2012年3月の就航から3年で達成した。
- 3月・中国の格安航空会社（LCC）の春秋航空は3月3日、関西空港を同社初の海外拠点とし、中国への4路線を3月下旬以降に開設すると発表。
- ・ 新関空会社は、英国の航空関連調査会社、スカイトラックスが実施した2015年の世界の空港ランキングで、LCC用ターミナル部門と荷物デリバリー部門でそれぞれ1位になったと発表。
 - ・ 日本航空は関西空港と米ロサンゼルスを結ぶ直行便を8年ぶりに週7便で再開した。
 - ・ 新関空会社は3月末で期限を迎える着陸料割引制度を2年延長すると発表。
 - ・ 新関空会社は3月30日、大阪国際空港ターミナル会社と2016年1月頃、合併する合併覚書を締結。
- 4月・関空の2014年度の関西空港の運営概況（速報）によると、国際線の外国人旅客数は前年度比41%増の698万7,904人、日本人旅客は7%減の629万7,397人で、1994年の開港後、年度で初めて外国人が日本人を上回った。
- ・ 関西・大阪両空港の運営権の取得に向け、オリックスが空港運営大手の仏ヴァンシ・エアポートと連合で応札することを決め、新関空会社に書類を提出した。
 - ・ 新関空会社は、関西・大阪両空港の利用者向けにiPhoneとAndroid端末に対応する公式アプリ「KIX-ITM Airport」の配信を開始。
- 5月・新関空会社が発表した2015年3月期の連結決算は、売上高が前期比21%増の1,538億円、営業利益が前期比36%増の442億円だった。
- ・ 新関空会社による関西・大阪両空港の運営権売却に向けた1次入札が22日締め切られ、オリックスと仏空港運営大手のヴァンシ・エアポートの企業連合が入札した。
 - ・ 台湾のLCC、タイガーエア台湾は、7月3日から関西～台北線を1日1往復のデイリー運航で開設すると発表。
- 6月・全日本空輸は1日、関西～宮古島間の直行便の運航を開始。8年8か月ぶりの再就航。
- ・ 新関空会社は大手航空貨物専門誌「Air Cargo World」が行った「2015 Air Cargo Excellence Survey」で、アジア地域の年間貨物取扱量40万t以上100万t未満部門で2年連続1位を獲得したと発表。
 - ・ 新関空会社は、関西・大阪両空港の運営権を売却する1次入札でオリックスと空港運営大手の仏ヴァンシ・エアポートが通過したと発表。
 - ・ 関西空港交通、大阪空港交通、阪神バスはリムジンバス、大阪駅前～関西空港線の深夜早朝便を7月1日から増便し、24時間運行を実施すると発表。

- 7月・シンガポール航空系のLCCスクートは8日、関西～シンガポール線を就航した。週6便の運航。
- ・ 関空の運営概況（速報）によると1～6月の旅客数が前年同期比19%増の1,096万人で、開港以来過去最高となった。
 - ・ 訪日外国人客の急増や、LCCの深夜早朝便の旅客に対応するため、関西空港の複合施設「エアロプラザ」に仮設の仮眠・休憩スペースがオープンした。
- 8月・関空の7月の運営概況（速報）によると、関西空港の国際線の発着回数が1か月として初めて1万回を超え1万82回（前年同期比26%増）になった。
- ・ お盆期間（7～16日）の関西空港の出入国者数は、外国人客が前年同期比85%増の30万9,789人に対し、日本人客は同10%減の22万5,450人で、初めて外国人が日本人を上回った。
- 9月・オリックスは9日から関空国際貨物地区で新たなメガソーラーの運用を開始。再生可能エネルギーの固定価格買い取り制度を使い、発電事業を実施する。
- ・ 大阪国際大学は9月24日、関西空港を利用する外国人旅行者をアシストするボランティア活動「アシスト関西国際空港ボランティア25（AKV25）」を10月1日から実施すると発表。
- 10月・不審物を探るボディスキャナーの試験運用を10月15日から26日まで関西空港で実施した。
- ・ 関西空港で27日から国際線出発エリアの免税店で購入した酒、化粧品などを乗り継ぎ時の量的制限を受けずに機内に持ち込めるようになった。
 - ・ 関西空港調査会は7日、シンポジウム「関西圏における訪日旅客への取り組みと関空への期待」を開催した。
- 11月・関西・大阪両空港の運営権売却で、新関空会社はオリックスと仏ヴァンシ・エアポートの企業連合に優先交渉権を与えると発表。2016年3月末に運営事業を移管し、両空港は翌4月に民営化される。
- ・ 新関空会社が発表した9月連結中間決算は、外国人旅客数が大幅に増加したことから営業収益が前年同期比23%増の916億円、最終利益が66%増の161億円となり、いずれも過去最高となった。
 - ・ 新関空会社は20日、オリックスを中心とする企業連合と、関西・大阪両空港の運営権売買に向けた基本協定書を締結したと発表した。12月にも正式契約を結び、2016年4月からオリックスなどが出資する特定目的会社（SPC）による運営が始まる。
- 12月・関西・大阪両空港の運営権売却先に決まったオリックスなどで作る企業連合は、空港を運営するため新設する特別目的会社（SPC）の社名を関西エアポートに決定し1日、新会社の設立を申請した。
- ・ オリックスと仏空港運営大手ヴァンシ・エアポートの企業連合が設立した空港運営会社、関西エアポートの初代社長に、オリックスの山谷佳之副社長（59）が就任した。
 - ・ 新関空会社は15日、関西・大阪両空港の運営権売却で、オリックスと仏空港運営会社ヴァンシ・エアポートを中心とした企業連合が設立した関西エアポートと正式に契約を締結した。
 - ・ 法務省は15日、外国人旅行客の増加を受け、関西空港に45人の入国審査官を緊急増員すると発表した。
 - ・ 24日閣議決定された2016年度政府予算案に関西空港と大阪空港の施設整備に83億円を計上。関空でのLCC専用の国際線となる第3ターミナル整備費などに充当する。

各界の動き

関西国際空港

●運営会社名は関西エアポート

関西・大阪両空港の運営権売却先に決まったオリックスなどで作る企業連合は、空港を運営するため新設する特別目的会社（SPC）の社名を関西エアポートに決定し12月1日、新会社の設立を申請した。

●地球温暖化防止活動環境大臣表彰を受賞

新関西国際空港会社の環境への取り組み、スマート愛ランド推進計画が12月2日、地球温暖化防止活動環境大臣表彰（対策活動実践・普及部門）を受けた。受賞は空港では初めて。

●第4ターミナルへ「動く歩道」の連絡橋検討

関西・大阪両空港の運営権を取得したオリックスなどの企業連合が、格安航空会社（LCC）の乗り入れ需要増などを見込んで2期島に建設を計画する第4ターミナルについて、1期島から動く歩道を設置した連絡橋の建設を検討していることが12月4日、わかった。

●関西エアポート初代社長にオリックスの山谷氏

オリックスと仏空港運営大手ヴァンシ・エアポートの企業連合が設立した空港運営会社、関西エアポートの初代社長に、オリックスの山谷佳之副社長（59）が就任した。山谷氏は関西・伊丹の運営権取得を目指す担当役員として、事業計画の作成などに関わってきた。副社長にはヴァンシの出身者が就いた。

●南海トラフを想定し復旧計画を策定

新関西国際空港会社は12月8日、南海トラフ巨大地震や、地震による津波などを想定した災害時の事業継続計画（BCP）を発表した。関西・大阪両空港は、大阪府から大規模災害時の航空輸送基地に位置づけられており、地震発生後（大津波警報が発令されている場合は警報解除後）、7時間以内にヘリコプターでの災害医療派遣チームの輸送受け入れや、24時間以内に飛行機での緊急物資輸送をそれぞれ可能にするなど、防災拠点としての役割を果たすとしている。

●四川航空が成都線を開設

四川航空は、1月19日から関西～成都線を週3往復、新規就航すると12月8日発表した。使用機材は、エアバス A330-300 型機（298席）。

●深圳航空、南通線就航へ

深圳航空は12月10日から、中国・江蘇省南部の南通から関西空港へ新路線を開設した。南通は関空にとって新規の就航都市で、日本唯一の便となる。週2往復で機材はボーイング 737-800 型機（160席）を使う。

●チェジュ航空、仁川・金浦路線を増便

チェジュ航空は12月11日から関西～ソウル仁川線、関西～ソウル金浦線を、それぞれ週7往復増便し、1日2往復にした。

●年末年始旅客、最高の80万人予想

新関西国際空港会社は12月11日、年末年始（12月18日～1月3日）に関西空港の国際線

を利用する旅客数が、過去最高の約 81 万人（前年比 21%増）になる見込みだと発表した。出発方面別では韓国が 9 万 1,400 人（前年比 34%増）で 8 年連続首位、中国が 7 万 9,000 人（43%増）、台湾が 6 万 8,700 人（33%増）と続いた。伸び率では、2.08 倍の北米が 1 位となっている。

●関西エアポートと正式に契約

新関西国際空港会社は 12 月 15 日、関西・大阪両空港の運営権売却で、オリックスと仏空港運営会社ヴァンシ・エアポートを中心とした企業連合が設立した関西エアポートと正式に契約を締結した。

関西エアポートは、契約締結後に開いた記者会見で、社名や、初代社長にオリックス副社長の山谷佳之氏が就任した人事などを正式に発表した。副社長には、ヴァンシ役員のエマヌエル・ムノント氏を起用した。



クリック！

関西エアポートのムノント副社長は「ヴァンシはフランス、ポルトガル、チリ、カンボジアでネットワークを形成しており、相乗効果を生み出している」と語ったが、26・27 番目となる関西・伊丹クラスの大規模空港は初めて。「アジアが第一優先。中国・韓国をかなりカバーしているが、よりフォーカスし、アジア太平洋地域に拡大したい」（同）と引き続きアジアシフトを強調するが、欧米路線を強化したい地元の意向にどう応えていくか、手腕が問われる。

●入国審査官45人緊急増員

法務省は 12 月 15 日、外国人旅行客の増加を受け、関西空港に 45 人、那覇空港に 12 人の入国審査官を緊急増員すると発表した。入国手続きの円滑化を図るとともに、テロ防止に万全を期す。混雑時の審査の待ち時間は関西空港 30 分以上、那覇空港 50 分程度で、政府目標の 20 分以下に達していない。

●中国東方航空が杭州線就航

中国東方航空は 1 月 8 日から関西～杭州線を開設すると 12 月 15 日発表した。使用機材はエアバス A320 型機（156 席）。今回の就航で中国東方航空グループは、関西空港から中国の 14 都市へ、計週 57 便を就航することとなる。

●11月の訪日客47%増

新関西国際空港会社が 12 月 16 日に発表した 11 月の運営概況速報値によると、関西空港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 16%増の 192 万 6,665 人で、4 年 2 か月連続で前年を上回った。国際線の旅客数は、24%増の 139 万 5,434 人と 2 年 3 か月連続で前年を上回った。このうち、外国人旅客は 47%増の 88 万 6,910 人と 3 年 9 か月連続で前年を上回った。一方で、日本人旅客は 3%減の 49 万 7,330 人で、2 か月連続で前年を下回った。国内線の旅客数は 2%減の 53 万 1,231 人で、2014 年 10 月以来 1 年 1 か月ぶりに前年を下回った。

●食料品輸出、初めて100億円突破

大阪税関が 12 月 17 日に発表した関西空港の 11 月の貿易概況によると、輸出入収支は 792 億 4,800 万円の輸出超過となったものの前年実績と比べ黒字幅が 30.5%縮小した。輸出は 4,361 億 1,700 万円で 4.3%減少し 17 か月ぶりのマイナス。輸入は 4.5%増加となった。

また食料品の輸出が1～11月の累計で開港以来初めて100億円を突破し、109億2,000万円となった。前年は年間で86億9,000万円だった。

●**大韓航空、ソウル線増便、1日4往復に**

大韓航空は12月18日から、ソウル～関西線を1日1往復増便し、1日4往復となった。ボーイング777-200ER型機と737-800型機で運航する。

●**JR西日本ダイヤ改正、はるか増発**

JR西日本は12月19日、2016年3月26日のダイヤ改正で、特急はるかを増発すると発表した。インバウンドの利用が好調であることを受け、昼間時間帯に6往復増発し、運転時刻も見直され、京都駅・新大阪駅では平日昼間時間帯、毎時0・30分に発車する。ダイヤ改正を機に、高槻駅も停車駅に追加。朝6～7時台の関西空港行4本、17～21時台の関西空港発10本が停車する。

●**「環境激変で解約可能」盛り込む、契約公表**

新関西国際空港会社は12月22日、オリックスと仏空港運営大手ヴァンシ・エアポートの企業連合と結んだ関西・大阪両空港の運営権売却に関する契約内容を公表した。収益環境の大幅な悪化なども念頭に、契約を解除できるとの文言を盛り込んだ。原子力発電所事故などによる放射能汚染は、復旧費が10億円を超える部分は国側が補償する。

新関空会社の従業員は原則、オリックス連合の空港運営会社、関西エアポートが全員を引き継ぐ。既存の空港設備の不具合など、3億円を超える工事費は新関空会社が負担する。

●**深圳航空、無錫線・深圳線を増便**

深圳航空は12月22日、関西～無錫線を1月4日から週2便から5便に、関西～深圳線を2月2日から週4便から7便に増便すると発表した。機材はいずれもボーイング737-800型機(160席)を使用する。

●**16年度予算、施設整備に83億円**

12月24日閣議決定された2016年度政府予算案に2016年4月から民間運営が始まる関西空港と大阪空港の施設整備には83億円(15年度も同額)を計上。関空でのLCC専用の国際線となる第3ターミナル整備費などに充当し、訪日外国人の受け入れ態勢整備を加速する。

●**淡路島との定期航路復活へ試験運航**

一般社団法人瀬戸内海島めぐり協会(会長・中西進氏)は12月25日、増加する外国人観光客をターゲットに2007年に休止となった淡路島と関西空港を結ぶ定期航路の復活を目指して今春、試験運航を行うことを決めた。同協会は訪日外国人を淡路島内や瀬戸内海へ誘導することなどを目標として2015年10月に発足した。

●**中国・奥凱航空、天津へ新規就航**

中国の奥凱航空(OK air)は12月29日から関西～天津線を週2往復、新規就航した。運航機材はボーイング737-800型機(180席)。奥凱航空は、2005年に中国で設立し、天津を拠点にネットワークを展開している。

空港

＝ 神戸空港 ＝

●**神戸市長、運営権売却準備**

新関西国際空港会社が運営権売却に関する正式契約を結んだことを受け、神戸市の久元喜造市長は12月15日、「神戸空港も現行の運用条件を前提としてコンセッション(運営権売却)の準備を進めており、公募による選定を前提に、広く民間事業者からアイデアを募っていきたい」と

のコメントを出した。同市は民間による 3 空港の一体運用を目指している。

＝ 成田国際空港 ＝

●2016年度予算、514億円

12 月 24 日決まった 2016 年度政府予算で成田空港は前年度比 5 億円増の 44 億円となった。耐震対策に加えて、CIQ エリアの利便性向上に向けた調査に取り組む。運営会社の成田国際空港は、自己財源の約 470 億円で高速離脱誘導路やエプロンの整備などを実施する予定。1 時間あたりの処理機数の向上をはかる。

＝ 羽田空港 ＝

●訪日客にスマホで道案内

NTT とパナソニックは 12 月 3 日、スマートフォンなどを使って外国人観光客にスムーズに道案内するシステムの実証実験を羽田空港で始めた。空港内の案内表示などにスマホをかざすだけで、母国語で施設や移動手段などの案内が表示される。音声ガイドもあり、東京五輪が開催される 2020 年までの実用化を目指す。

●ビックカメラなどが家電免税店

日本空港ビルデングとビックカメラは 12 月 17 日、家電製品の免税店を国内外で展開するための共同出資会社を設立すると発表した。2016 年夏までに羽田空港国際線旅客ターミナルに 1 号店を出す。訪日客に人気のある炊飯器や理美容家電など約 1 万点を販売する。

●2016年度予算、大幅増

12 月 24 日決まった 2016 年度政府予算案によると、羽田空港は前年度比 206 億円増の 498 億円で、飛行経路の見直しに必要となる航空保安施設や誘導路などの整備に関する調査や設計などを実施。あわせて駐機場の拡充、際内トンネルの整備、空港アクセス道路の改良などもおこなう。予算額 498 億円のうち「新しい日本のための優先課題推進枠」が 121 億円を占める。

＝ 中部国際空港 ＝

●国際線、便数最多に

中部国際空港会社は 12 月 24 日、国際線の便数が 2016 年 1 月中に週 361 便となり過去最多を更新する見通しだと発表した。国内外の LCC による中国本土や台湾など東アジア路線への参入が相次いでいるため、リーマン・ショック前の 2007 年夏のピーク（週 354 便）を上回る。

＝ その他空港 ＝

●仙台空港民営化へ運営会社と契約

国が管理する仙台空港の民営化に向け、国土交通省は 12 月 1 日、東京急行電鉄などの企業連合が設立した運営会社、仙台国際空港と本契約を結んだと発表した。契約期間は 30 年間を基本に最長 65 年間まで延長可能。国管理空港の民営化第 1 号で、2016 年 7 月に新会社が運営業務を引き継ぐ。運営権は 22 億円。

●14年度の空港ターミナルビル、7割が増収

東京商工リサーチが 12 月 4 日まとめた空港ターミナルビル経営動向によると、2014 年度の主な空港ビル会社 58 社の売上高は前年度比 12.3% 増となったことが分かった。LCC の就航や円安で訪日外国人が増えたことが要因で、空港ビル全体の 7 割（40 社）が増収となった。

●仙台空港、民営化で着陸料、乗客数で変動へ

2016 年 7 月から仙台空港を運営する新会社、仙台国際空港の岩井卓也社長が、着陸料の大部分が乗客数によって変動する仕組みを導入することを明らかにした。国内初の取り組みで、閑散期の着陸料を低く抑え、航空会社が新規路線を就航しやすくすることを狙う。

航空

●スカイネットアジア航空、社名もソラシドエアに

九州・沖縄地区を中心に運航するスカイネットアジア航空は12月1日、社名をブランド名のソラシドエアに変更した。同社は宮崎市を拠点に2002年に運航を始め、2011年からソラシドエアのブランド名で運航してきた。

●ミドリムシで航空燃料、横浜に施設建設へ

ベンチャー企業、ユーグレナや横浜市などは12月1日、藻の一種、ミドリムシなどを原料としたジェット燃料を製造する実証プラントを、同市鶴見区に建設すると発表した。生物由来の原料からジェット燃料を生産する施設を造るのは国内で初めて。2018年前半に稼働させ、2020年までの実用化を目指す。

●補正予算でボディースキャナー関連費計上

菅義偉官房長官は12月2日、国内の主要空港に最新型のボディースキャナーを導入する関連費用を2015年度補正予算案に計上する考えを明らかにした。羽田空港視察後、記者団に語った。

●日米航空交渉、「羽田の昼便」合意できず

日米の航空交渉が12月2～4日、米ワシントンで開かれたが、羽田空港の昼時間帯（午前6時～午後11時）の日米路線就航について合意できなかった。次回は東京で開く見通し。

●EUが旅客機搭乗者記録収集へ新制度で合意

欧州連合は12月4日の内相理事会で、テロ対策強化のため、旅客機の搭乗者記録を収集する新制度案で合意した。欧州議会がプライバシー保護の観点から懸念を示し、協議は難航していたが、パリ同時多発テロが11月に起きるなどテロへの懸念が世界的に高まるなか、妥協案が成立。議会は年明けにも関連法案を成立させる見通しだ。

●ピーチ、成田～那覇就航へ

ピーチ・アビエーションは12月8日、那覇～成田線を2016年2月に開設すると発表した。同路線のLCC参入は3社目。当初、週3往復で開始し、2016年夏ダイヤからは1日1往復に増便を計画する。また那覇～台北線も2月19日から週3往復増便し、那覇空港の拠点化を強化する。

●ホンダジェット、米で安全認証を取得、納入開始

ホンダは12月9日、ビジネスジェット機、ホンダジェットが規制に照らして安全だとの承認を米連邦航空局（FAA）から得たと発表した。

12月23日、米・ノースカロライナ州グリーンズボロのホンダエアクラフトカンパニーの本社工場で、量産初号機を引き渡した。すでに米国を中心に100機超を受注している。

●日航、訪日客向け国内線運賃で地方誘客

日本航空は12月8日、訪日客を対象とした国内線運賃「JAPAN Explorer Pass」の販売を開始したと発表した。搭乗72時間前までの購入を条件に1区間1万800円で提供するもので、地方誘客の拡大を図る。

●スカイマーク、11月の搭乗率75%

民事再生手続き中のスカイマークが12月10日発表した11月の搭乗実績によると、全路線の平均搭乗率は75.6%と、前年同月比で14.7ポイント改善した。不採算路線を減らした効果により、3か月連続で2桁の改善となった。

●世界航空業界、16年最高益見込む 原油安が貢献

国際航空運送協会（IATA）は世界の航空業界の最終利益が2016年に合計で363億ドル（約

4兆4,000億円)と15年見込みより10%増え、過去最高に達するとの予想をまとめた。原油価格の下落で燃料費が下がることが貢献する。中国経済の減速やテロの影響を受けつつも、旅行需要が底堅く伸び続けていることも追い風になる。

●ピーチ、座席指定料金や受託手荷物料金を改定

ピーチ・アビエーションは12月15日発券・搭乗分から、座席指定料金や受託手荷物料金を改定した。国内線「ハッピーピーチ」運賃利用時の座席指定料金は、スタンダードシートはネット予約では260円から350円、プレジャーシートはネット予約では440円から500円に値上げ。受託手荷物料金は、関西～成田、松山、福岡、長崎、宮崎、鹿児島線は、「ハッピーピーチ」運賃の場合、ネット予約では1個あたり1,030円から1,200円に値上げされるなど、多くの路線で値上げとなっている。

●日航、成田～パリ便を一時運休

日本航空は12月15日、1日1往復で運航している成田～パリ便を2016年1月12日から2月29日まで一時運休すると発表した。11月に発生した同時多発テロの影響で、8割程度あった搭乗率が約4割に落ちているため。約6割を維持している羽田～パリ便は運航を続ける。

●日本航空、国内の全客室乗務員を正社員雇用

日本航空は12月15日、2016年4月に国内客室乗務員(CA)職の契約社員制度を廃止し、全CAを正社員として雇用すると発表した。入社1年目から一時金を支給できるようにするなど待遇を改め、働く意欲を高める。全日本空輸は14年から同様の取り組みを始めており、採用競争力を高める狙いもあるようだ。

●16年の訪日は2,350万人、JTB予想

JTBは12月16日、2016年の旅行動向の見通し調査を発表し、16年の海外旅行者数が前年比0.3%増の1,620万人になるとの予想を示した。訪日外国人旅行者数については、円安基調や日本の旅行先の認知度の向上などから、19.0%増の2,350万人を予想。人数は過去最高を更新する見込みだが、伸び率は15年の47.2%増から低下するという。

●ビックカメラ、中国・春秋航空と提携

ビックカメラは中国のLCC、春秋航空のグループと資本・業務提携する。春秋航空日本に10億円を出資し、機内で割引券を配るなど訪日客の来店拡大につなげる。

●MRJ納入、1年程度延期に

三菱航空機は12月24日、開発を進める国産初のジェット旅客機MRJ(三菱リージョナルジェット)の初納入時期を1年程度延期すると発表した。主翼部分の強度不足が判明し、機体の改修作業や試験の実施に時間がかかるため。2017年4～6月にANAホールディングスに引き渡す予定が、18年半ばにずれ込む。納期延期は4度目。

関西

●リソナ総研、関西の15年度成長率0.5%発表

リソナ総合研究所は12月3日、関西の域内総生産の実質成長率について2015年度は0.5%、2016年度は1.2%になるとの見通しを発表した。2015年度は景気の持ち直しの遅れに加え、中国など海外経済減速で企業の収益環境が厳しくなるため、16年度は消費税増税の駆け込み需要が見込まれるが、引き続き海外経済の減速の影響が見込まれるためとしている。

●舞洲野球場、オリックス2軍の拠点に

大阪市は12月7日、舞洲野球場の敷地と隣接の市有地計約10.4haを貸し付ける一般競争入札を実施し、オリックスの関連会社、大阪シティドームが予定価格と同じ月額賃料599万円で

落札した。契約期間は2016年4月から50年で、球場の運営も任される。隣接地は、プロ野球オリックス2軍の拠点となる見通しで、専用練習場や合宿所が建てられる。

●関西の成長率、16年度は0.9%、日本総研が予測

日本総合研究所は12月9日、2016年度の関西の実質域内総生産（GRP）の成長率が0.9%になるとの予測を発表した。中国の景気減速を受け、7月時点の予測から0.1ポイント下方修正した。

●政府機関移転で京阪神の同友会が要請書提出

政府が地方創生の一環で打ち出した政府機関の地方移転について、関西、京都、神戸の3経済同友会は12月10日、石破茂・地方創生担当相宛てに移転を実現させるよう求める要請書を提出した。大阪府は中小企業庁の移転と特許庁の審査機能の拠点設置を提案し、京都府は文化庁の移転、兵庫県は観光庁の移転を提案している。

●大阪府知事、所信表明で副首都化強調

再選された松井一郎大阪府知事は12月14日、府議会で所信表明を行い、公約に掲げていた大阪の副首都化に取り組む考えを改めて示した。「平時から経済中枢機能を分散することで、災害に強い国土構造に転換することが必要だ」と副首都の意義を強調した。

●大阪副知事に政策企画部長の新井氏

大阪府議会は12月14日、副知事に政策企画部長の新井純氏（60）を充てる人事に同意した。任期は14日から4年間。任期途中で退任した小西禎一氏（61）の後任。

●カジノ、関西ワールドマスタースゲームズを関西経済同友会が知事・市長に要望書

関西経済同友会は12月14日、松井大阪府知事と吉村洋文大阪市長に対し、カジノを含む統合型リゾート施設（IR）誘致や、2021年に開催予定の関西ワールドマスタースゲームズへの協力などを盛り込んだ要望書を手渡した。

●大阪活力GPにミナミの商店街

大阪商工会議所は12月14日、大阪の地域経済に貢献した企業や団体などに贈る今年の大阪活力グランプリに、大阪市の繁華街ミナミの大阪市中央区南商店会連合会を選んだ。多言語対応や免税店カウンターの設置に取り組むなど、訪日外国人の受け入れ体制を強化し、「爆買い」の拡大に貢献したことが評価された。

●和泉市庁舎移転、議会1票差で否決

老朽化した和泉市庁舎を建て替える場所について、12月15日の市議会で、泉北高速鉄道の和泉中央駅前に移転する議案が議員提案され、賛成が多数を占めた。しかし、地方自治法が定める移転に必要な3分の2に1票届かず、否決された。これを受け、辻宏康市長は「従来の方針通り、現在地での建て替え計画を進める」と述べた。

●大阪商工会議所、新会頭に尾崎氏選任

大阪商工会議所は12月18日、臨時議員総会を開き、副会頭の尾崎裕・大阪ガス会長（65）を新会頭に選任した。任期は2017年10月末まで。尾崎新会頭は記者会見で、関西経済の発展に向け「サービスを含むものづくりの振興をぜひやりたい」と意欲を表明した。大阪府・市だけでなく地域の自治体や経済団体との対話も重視し、緊密な連携をはかる考えた。

●大阪府議会、府立大と市大の統合準備案を可決

大阪府議会は12月22日の本会議で、府立大と大阪市立大の統合準備を進める議案を大阪維新の会や自民、公明、民主の賛成多数で可決した。議案は両大の中期目標に「統合による新大学実現に向け、準備を進める」との文言を盛り込む内容。

●「北陸新幹線」大阪延伸調査費など計上

政府が12月24日に閣議決定した2016年度予算案では、北陸新幹線の大阪までの延伸に向けた敦賀（福井県）以西のルートについての調査費（8億5,000万円）などが盛り込まれた。阪神港（大阪、神戸港）を含めた「国際コンテナ戦略港湾」関連事業には747億円（15年度は687億円）が計上された。国際競争力強化のため、コンテナ船の大型化に対応した岸壁整備などを進める。

●関西広域連合、防災庁調査費など17億6,000万円

関西広域連合は12月24日、防災庁（仮称）の創設に向けた調査費200万円を含む総額17億6,000万円の2016年度予算案を委員会決定した。

この日の委員会には12月4日付で広域連合に正式加盟した奈良県の荒井正吾知事が初出席。

「防災」「観光・文化・スポーツ振興」の分野で副委員を務める。

●外国人旅行者のリピーター率・消費額アップ

大阪観光局は12月24日、関西空港から出発する外国人旅行者を対象にした動向調査の結果を発表した。昨年と比べてリピーター率が5.5ポイント上がり、1人当たりのお客の消費額も5,000円昨年を上回った。

●関西の百貨店免税売上高、11月72%増

日銀大阪支店が発表した11月の関西地域の百貨店免税売上高は前年同月比72.8%増の46億6,600万円だった。伸び率は14年9月以来、1年2か月ぶりに2倍を下回った。

●大阪のホテル稼働率91.2%

日本経済新聞が12月25日発表した大阪市内の主要12ホテルの11月の平均客室稼働率は前年同月比1.5ポイント低い91.2%だった。改装中のところもあり、前年を下回ったが、5か月連続で90%を上回った。

●北大阪急行の延伸認可、新箕面まで2.5km

国土交通省は12月25日、北大阪急行電鉄が申請していた千里中央駅以北新箕面駅まで2.5kmの延伸を認可したと発表した。北大阪急行は車両費を含む建設費を672億円と見込み、2020年度の開業を計画している。途中に箕面船場駅も設置される予定。

●ラピートとスカイライナーセットで700円お得に

南海電鉄と京成電鉄は12月25日から、成田・関空スカイライナー＆ラピートきっぷの販売を開始した。京成上野～成田空港間の京成スカイライナーと、難波～関西空港間の南海ラピートの特急券と乗車券（いずれも片道）がセットにされ、大人3,200円で通常より700円安い。

●大阪府・市の副首都推進本部が初会合

大阪府と大阪市の共同組織、副首都推進本部が12月28日発足し、府庁で初会合が開かれた。大阪維新の会がダブル選で公約に掲げた「大阪の副首都化」に道筋をつけるのが狙い。前東京都知事の猪瀬直樹氏ら有識者を交え、副首都に必要な機能などをまとめる「副首都ビジョン」について、2016年秋にも策定する方針。

府市特別顧問の猪瀬氏は、府が国に求めている省庁移転は現実的でないとして、「新たな概念の省庁を作るなど発想の転換が必要だ」と指摘。自由な寄付活動を促す「公益庁」を大阪に新設する案を披露した。

●USJ、7年連続値上げへ

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は12月28日、入場料金を2016年2月1日から値上げすると発表した。値上げは2015年1月以来で、7年連続。大人（中学生以上）の1日券は200円高い7,400円（税込み）となる。

●クルーズ船訪日客100万人突破

クルーズ船で全国の港から入国した訪日外国人客数が12月8日、1月からの累計で100万人を突破した。国土交通省によると年間100万人超えは初めて。この日、中国・上海発のイタリアのクルーズ船「コスタセレーナ」（総トン数約11万4,000t）が入港した博多港で記念式典があった。

●15年の訪日客が出国者上回る見通し

日本政府観光局が12月16日発表した1～11月（推計値を含む）の訪日外国人客数は前年同期比48%増の1,796万人。これに対し同期間の出国者数は4%減の1,487万人にとどまり、通年での逆転は確実となった。11月の訪日客数は前年同月比41%増の164万7,600人。11月として過去最高だった。

●リニア最難関工事、南アルプス貫くトンネル着工

東京・品川～名古屋間で2027年開業を目指すリニア中央新幹線で、JR東海は12月18日、南アルプスを貫くトンネル（総延長25km）の起工式を山梨県早川町で行った。約10年をかけて、日本列島中央部の複雑な地層や水圧の高い地下水などの危険が潜む最難関の工事に挑む。

●2016年度予算案を閣議決定

政府は12月24日の臨時閣議で、2016年度予算案を決定した。一般会計の総額は96兆7,218億円で、15年度当初予算比0.4%増。高齢化などで社会保障費が膨らみ、過去最大を更新した。「1億総活躍社会」の実現に向けた対策には2.4兆円（特別会計を含む）を充てる。公共事業費は26億円増の5兆9,737億円。

観光庁の予算案は前年度比2.02倍の200億1,400万円で過去最高となった。急増する訪日外国人観光客の受け入れ環境を整備する。

●地方創生戦略を改定、観光戦略用の組織10か所に

政府は12月24日の臨時閣議で、地方創生のための国の施策を盛り込んだ「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の改定版を決定した。急増する外国人観光客を地方に呼び込むため、観光戦略を練る地方組織を2020年までに全国100か所に設置する。

関空の2015年冬ダイヤと最近の取り組みについて

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 2015年11月12日(木)

●ところ 大阪キャッスルホテル7階

■はじめに

昨日、一昨日と新関西国際空港株式会社のコンセッションや中間決算などの発表がありました。本日は、関空の現況について、関空の国際線2015年冬ダイヤ、国内線の現状、インパウンドの拡大傾向、アウトバウンドつまり日本人の海外旅行復活の必要性といったお話を中心にさせていただきます。

■関西空港・伊丹空港の概況

弊社は現在、関空と伊丹空港の両方を運営しています。去年の旅客数は関空が2,049万人、伊丹は1,462万人で合わせると約3,500万人です。今年の関空の旅客数は上期で約1,200万人、このままいくと2,400万人近くになります。世界の空港でもどんどん旅客数が増えていますので2,400万人という数字は、世界で100位程度です。

貨物は際内合わせて74.1万トです。これは世界で30番目程度です。関空は24時間空港ですが、貨物の伸びは横ばいなので強化は今後の課題です。

2015年10月25日からの国際線の冬ダイヤでは、就航便数が来年1月のピーク時で週1,215.5便となっています。そのうち旅客便が週1,069便、貨物便が146.5便です。

多くのネットワークが張られるようになりましたので是非とも更なるご利用をお願い致します。

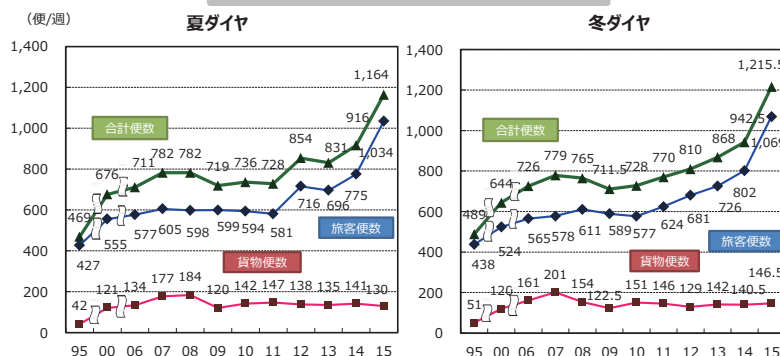
関空は成田空港より中国等アジアまで1時間近いという強みを活かして、名実ともにアジアのゲートウェイをめざすべく頑張っております。関空の就航便数の約9割がアジア便で、その半分が貨物も合わせて週508便が中国便です。欧米便などは残りの12%なので、欧米便

2. 国際線2015冬ダイヤ概要 2015年夏ダイヤの実績と冬ダイヤの概要



2015年夏ダイヤは週1,164便、開港来初めて週1,000便を突破
2015年冬ダイヤは週1,215.5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



※新関西国際空港株式会社 (NKIAC) 調べ。

- 2 -

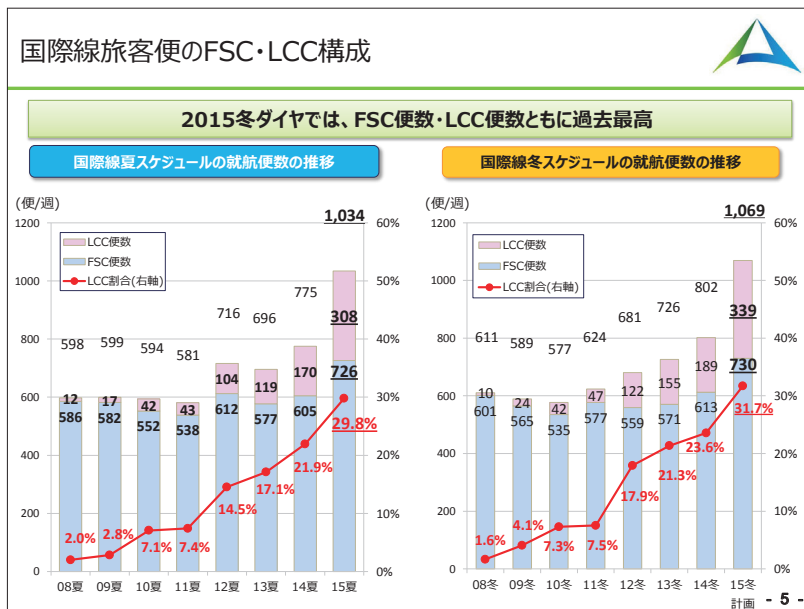
の復活めざして頑張ります。

■国際線ネットワーク

次に2015年冬ダイヤからの主な増便ですが、FSC（フルサービスキャリア）もLCCも新しく就航したり、増便したりしていますが、その中心はアジアからの旅客を多く運ぶ路線の増便拡大です。チャイナエアラインの台南線は関空初就航の路線です。

2015年夏ダイヤの国際旅客便は3月の計画段階では週882便を見込んでいましたが、実績

としては150便程増加し1,034便が就航しました。航空会社も、FSCでは、天津航空、北京首都航空、廈門航空などが、LCCでは、タイガーエア台湾、ティーウェイ航空、スクートなどが新たに就航しています。関空はLCCを中心とする空港ということでマスコミでも言及されていますが、LCCは今年の冬ダイヤでは昨年の冬ダイヤと比較して150便増の週339便になりました。一方、FSCも今年の冬ダイヤでは117便増の730便で、LCC、FSC両方ともに増えているところが特徴です。



■就航都市

国際線が関西空港からどの都市に向けて多く就航しているか、1位はソウルの仁川空港、2位が台北、3位が上海、4位が香港、5位が釜山、ソウルの金浦空港が6位です。上位10位のうち8都市が東アジアです。仁川と金浦を合わせるとソウルへの旅客便は週161便で1日23便も飛んでいます。昼間だけでいえば30分に1本飛んでおり、国内線より多く飛んでいます。韓国ではMARSもあったのですが、それを乗り越えて韓国の方が多く来られています。上位20位のうち中国が9都市あります。中国のネットワークの充実が図られてきました。

■航空会社別就航便数

旅客便、貨物便をあわせた国際線便数を航空会社別に見ると、1位はピーチ・アビエーション（日本のLCC）で週70便、1日10便です。2位が大韓航空、3位が全日空、4位が中国東方航空、5位に昨年4月から関空を貨物ハブとして利用頂いているフェデラルエクスプレス、6位に中国南方航空、7位が本年3月にロサンゼルス線の運航再開をして頂いた日本航空、8位が中国国際航空、9位が台湾のチャイナエアライン、10位が春秋航空（中国のLCC）とキャセイパシフィック航空です。この中で関空を拠点としているのはピーチ・アビエーション、フェデラルエクスプレス、春秋航空です。

■方面別便数

方面別の便数の推移を見ると、3年前3割だった中国が4割を超えたことが一つの特徴です。中国には旅客便・貨物便あわせて約500便就航しています。旅客便だけでも関空は中国の41都市に就航があります。成田の20都市や中部の23都市に比べても非常に多いといえます。

中国には23省、5自治区、4特別市、2つの特別行政区がありますが、関空から飛んでいないのは内モンゴル地区やチベット、青海省などです。関空から中国へは5年ほど前までは19都市にしか就航していなかったのが、今は41都市で、約2倍になっています。便数では、中国本土に限っていえば、上海、北京以外の都市では5年前の約4倍まで拡大しているといえます。中国本土線の便数については成田、羽田と合わせても遜色がありません。だいたい同じ程度の便数だと思います。

現在は短距離路線、東アジア路線が非常に充実してきました。関空はアフターケアの充実した空港会社として東アジアの航空会社から高評価を受けているので、これからも引き続き丁寧な取り組みを進めます。

しかし中距離である東南アジアはまだまだ足りないで、各都市にFSCもLCCも、それぞれ少なくとも1日2便は就航することを目標に、積極的セールスを展開していこうと思っています。皆さまからは「なぜ東南アジアから真夜中に出て、朝早く帰ってこなくてはいけないのか、夜行便は大変だ、翌日から働かなくてはいけないのだから」という話をよく聞きます。従って1日2便というのは、午前中に出発して夕方関空に帰ってこられるような2便目が求められていると思います。以前は日本人

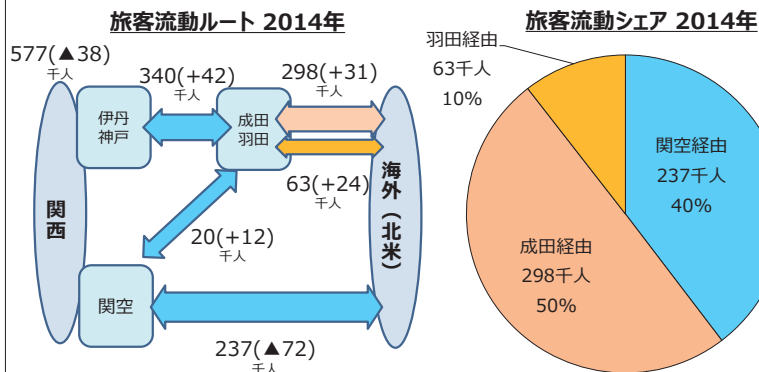
のアウトバウンドばかり言及していましたが、今はビザも緩和され、東南アジアも豊かになってきてインバウンドの需要もあるので、双方向の需要があるのならこういうことが可能だと思います。ただ、なかなか綿密なマーケティングができないまま就航しているところもあり、インバウンドのお客さまだけに頼ることなく、アウトバウンド、日本人の海外旅行、出張を盛り上げていくことがポイントだと思います。

■欧米線の現状

北米線については、本年、日本航空のロサンゼルス線、エア・カナダのバンクーバー線が復活してきました。伊丹時代から継続して運航頂いているユナイテッド航空のサンフランシスコ線も頑張ってくださいしていますが、関空から冬は2都市（バンクーバーは夏のみ運航）、それに対して成田、羽田は20都市で週310便就航しています。あまりに差がつき過ぎているので、簡単ではないでしょうが関空からの直行便を増やすのが今後の課題だと思います。関西圏から北米に行く方々は、2014年で年間57万人でしたが、そのうち36万人が成田、羽田を経由しています。つまり60%の人が成田、羽田から出発しているのです。今後の北米線復活の条件はやはり、関空からの直行便に乗ってい

北米線の現状

関西圏における北米渡航者57万人の内、約36万人が成田・羽田空港を経由。割合にすると約60%。



※ IATA Airport-IS (2014 Jan. - Dec.)のデータを基にNKIAC調べ / 旅客数は往復。() 内は前年比

- 7 -

ただたくお願いいたします。関西圏からヨーロッパに行く方は90%が関空からの直行便を利用しています。

ヨーロッパ線はロンドンをはじめとして、皆様方から復活してほしいといわれています。コンセッションで優先交渉権者にオリックスとフランスの空港運営会社ヴァンシ・エアポートが選定されました。今後は新しい運営者と欧米路線についても検討をしていくことになると思います。

■国内線の状況

国内線の就航会社数は9社（関空6社、伊丹空港5社）で就航都市は27都市（関空に12都市、伊丹空港26都市）就航便数1日257便（関空72便、伊丹空港185便）です。関空の国内線は、国際線よりもLCC比率が高くなっており、現在約60%がLCCです。FSCの頑張りも期待したいところです。全日空、日本航空のご努力によって本年10月25日から関空－羽田線を1便ずつ増やして頂いています。増便された関空線の利用促進を地元の方々と一緒になってアピールし、乗ってもらうようお願いしたいと思っています。ビジネスの利用には、自治体、民間問わず、ぜひ関空からお願いいたします。また、海外からのお客さ

まは関空に到着するので、関空からの国内線を利用して旅を続けて楽しんでもらえるような国内観光を提案したいと思っています。

関空には、地元の9市4町にも、また近接する和歌山県にも高野山をはじめとするすばらしい観光名所があります。そういうところへのバスの直行便を考えていただき、日本の各地から来てもらい、関空の周辺を楽しんで

もらえるよう取り組んでいきたいと思っています。いずれにしても関係者の皆さん、航空会社、鉄道会社も含めて一緒にやりたいと思います。

■LCCについて

LCCは現在国際線16社、国内線に2社就航しています。最近では2015年からジンエアーが就航しました。キャビンアテンダントがジーンズをはいているのでジンエアーといえます。ティーウェイ航空は「T」が最初は「トマト銀行」のTだったのが、「Tomorrow」や「Together」という解釈になったとのこと。

台湾のタイガーエア台湾は、せっかくの会社名ですので、ぜひタイガースとの連携をお願いしたいと思っています。同社はチャイナエアラインとシンガポールのLCCであるタイガーエアの出資会社ですので、タイガーエアともコラボできないかと思います。シンガポール航空の子会社のスクートは、おしゃれな航空会社でLCCですが、大型機を持つ航空会社として頑張っています。

LCCはトータルで週339便就航しています。中距離も出てきています。中距離には、それなりに広い席で快適なアップークラスがあります。

LCC専用ターミナルビルの整備も着々と進め

4. LCCの状況・誘致戦略

LCC便数（国際線）

国際線旅客便のLCC便数は週339便、LCC割合は初めて3割を突破

航空会社	路線	便数/週	航空会社	路線	便数/週
ピーチ・アビエーション (計70便)	ソウル（仁川）	21	春秋航空 (計46便)	上海	7
	香港	14		武漢	4
	台北	21		天津	4
	釜山	7		重慶	3
	高雄	7		青島	3
ジェットスター・ジャパン (計14便)	香港	7		蘭州（上海経由）	7
	台北	7		鄭州	4
チエジュ航空 (計42便)	ソウル（仁川）	14		成都	4
	ソウル（金浦）	14		泉州	4
	釜山	14		西安	4
エアバス	釜山	21		長春	2
	ソウル（仁川）	14	セブパシフィック航空	マニラ	5
イースター航空 (計21便)	釜山	7	エアアジアX	クアラルンプール	7
ジンエアー (計28便)	ソウル（仁川）	14	ジェットスター・アジア航空 (計13便)	シンガポール（台北経由）	9
	釜山	14		シンガポール（マニラ経由）	4
ティーウェイ航空 (計17便)	ソウル（仁川）	7	スクート	シンガポール（バンコク経由）	3
			(計6便)	シンガポール（高雄経由）	3
	大邱	7	タイ・エアアジアX	バンコク（ドンムアン）	7
	グアム	3	ジェットスター航空	ケアンズ	3.5
タイガーエア台湾 (計14便)	台北	7	(計5便)	シドニー（ケアンズ経由）	0.5
	高雄	7	メルボルン（ケアンズ経由）	1	
香港エクスプレス航空	香港	23	計		339

※ 2015冬期ピーク月（1月）の計画便数。NKIAC調べ。

- 9 -

ています。第2ターミナルビルが3年前に供用を開始しましたが、すぐに足りなくなり、現在第3ターミナルビル（仮称）を整備しつつあります。航空会社の人気のある着陸時間帯は特に重なるので、飛行機の駐機場・スポットが足りなくなるため、スポットを先に整備する計画となっています。

第3ターミナルビルのスポットは今年度中に供用開始予定で、プラス6スポットになります。小型機なら11機まで対応可能です。ターミナルビルは一部2階建てで2016年度中に供用開始予定です。

LCCターミナルビルの整備



コンセプトは「機能性・経済性・安全安心」

- ・搭乗橋なし（徒歩でタラップによる搭乗）
- ・小型機が自走アウト可能

平成27年度政府予算案において、第3ターミナルビル（仮称）におけるCIQ関連施設の整備予算が認められた。

第2ターミナルビル：2012年10月28日供用開始

- ・延床面積 約3万㎡（平屋建[一部2階建]）
- ・国際線・国内線共用
- ・9スポット



第3ターミナルビル（仮称）：2016年度中に供用開始予定
基本施設（駐機場、スポット等）：2015年度中に供用開始予定

- ・延床面積 約3.3万㎡（平屋建[一部2階建]）
- ・国際線
- ・6スポット（小型機であれば11機まで対応可能）





ターミナルビル内 旅客待合室

アクセス

- ・無料連絡バス（エアプラザより随時運行）
- ・自家用車 駐車場900台（P1～P4 駐車場と有料金）
- ・リムジンバス（一部路線）
- ・タクシー

イギリスの航空サービスリサーチ会社、SKYTRAX社が世界の550を超える空港を対象に実施した国際空港評価「World Airport Awards 2015」において、「Best Low-Cost Terminal 2015」部門第1位を受賞！

- 10 -

■国際貨物ハブへの取り組み

貨物は量的にあまり伸びていない状況です。2000年の約90万トンの時代から、現在は70万トンの時代になりました。貿易額は増加傾向で、取扱貨物は高付加価値貨物にシフトしており、例えば半導体、科学光学機器、通信機、これはスマートフォンですが、これらは輸出で、輸入は医薬品が上位ですが、通信機のスマートフォンが上位と同じくらいになってきました。次に半導体、科学光学機器といったところです。

10年前と比較すると少し変わってきている部分はあります。今年度は3月、4月、7月には重量も前年を上回ったのですが、全体としては差がないか、それ以下が続いています。輸出入の額は1月から9月までで、2014年比122%となっています。量は減っているが額が増えている、ということは、航空貨物で小さくて高額なものを運んでいることになります。しかしフォワーダーからは量がないとだめだという話があ

ります。量だけではない、なにかを見つけるよう知恵をしばりたいところです。

■医薬品輸送の高品質化

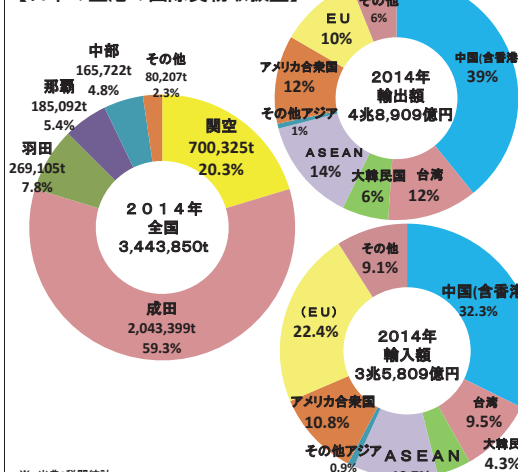
最近の貨物における目玉は二つ、医薬品と生鮮食品でマスコミでもよく記事にでます。医薬品も通信機・スマートフォンに輸入総額が迫られてはいますが、10年間で見ると輸入額も倍になっているので相当なものです。だから安定成長になっているわけです。そのような中で医薬品なら関西空港で輸入・輸出してもらおうという取り組みを行っており、そのためのハードとしては2010年に「KIX-Medica」を整備しました。今年の5月からは「KIX-Medipac」という、輸出を中心とした定温庫を設けて一つの上屋内で医薬品の定温輸出の梱包もして輸出に備える施設ができました。整備及び運営は、和歌山に本社があるワコン(株)が行っています。

医薬品の荷主の方々、特にヨーロッパのお客

5. 国際貨物ハブへの取り組み 関西国際空港の物流動向（2014年実績）



【日本の空港の国際貨物取扱量】



※ 出典：税関統計

【関空の輸出先と主要品目】

(金額単位: 億円)

品目	輸出額	構成比
総額	48,909	
半導体等電子部品	11,389	23.3%
科学光学機器	4,092	8.4%
電気回路等の機器	2,869	5.9%
半導体等製造装置	1,575	3.2%
コンデンサー	2,001	4.1%
通信機	1,961	4.0%

【関空の輸入元と主要品目】

(金額単位: 億円)

品目	輸入額	構成比
総額	35,809	
医薬品	6,702	18.7%
通信機	6,550	18.3%
半導体等電子部品	3,009	8.4%
科学光学機器	1,737	4.9%
事務用機器	1,616	4.5%
衣類及び問付属品	1,241	3.5%

- 11 -

さまなどは品質管理に関して厳しいので、しっかり対応して定温保冷輸送できるようなシステムづくりを心がけています。キープクール（保冷）をしっかりとやるのが大事です。特に飛行機から空港内の倉庫に入れるときですが、世界

のどの空港でも一番悩んでいるところなので、商品に応じた管理を確実にすることで、医薬品の流通品質基準を世界でも優秀な基準になるよう努力しています。そのためにフォワーダーと一緒に連携しながら頑張っているところです。

医薬品輸送の高品質化



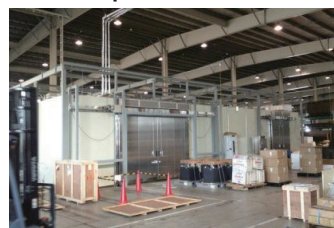
【KIX-Medica】



施設概要

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

【KIX-Medipac】



施設概要

- ・管理温度帯：20℃・50-100㎡
5℃・50-100㎡
(2温度帯で約150㎡)
-20℃・12.5㎡
- ・1つの上屋内で医薬品の定温輸出梱包、保管が可能

- 13 -

■関西国際空港における食輸出の取り組み

国が明確な目標を立てるまで、今までは2020年までに1兆円輸出することが目標だったのですが、2030年には5兆円輸出する目標

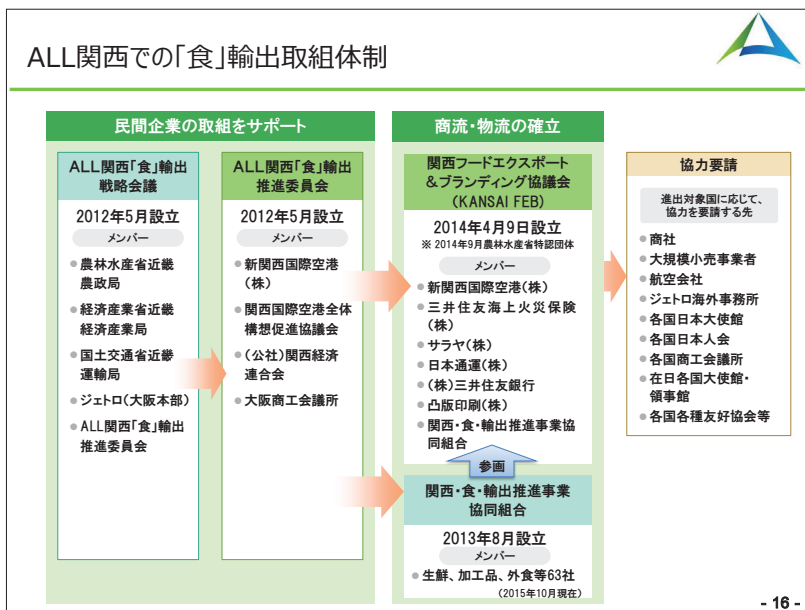
になってきています。2010年から私たちは取り組みを始めていましたが、食は輸出できる可能性がある。おいしい食べ物がいっぱいあって、元気な中小企業があり、輸出したい人たち

がいる。ぶどう、桃、牛肉、真鯛と、ここ数年で輸出額が急激に増えている状況にあり、このような得意とするところを、個々の会社がやるのではなく、オール関西として輸出していこうと思っています。

最初は関西国際空港全体構想促進協議会、大阪府、関西経済連合会、大阪商工会議所と一緒にタイに輸出する取り組みを進めていましたが、サプライヤーである生鮮、加工品、外食産業の方々と協同組合をつくることになり、関西・食・輸出推進事業協同組合が発足しました。発足当初の方々が中心になって運営しており、今は63社ほどとなっています。輸出を促進するために、いろいろな環境整備を民のレベルで考えてもらうということで三井住友海上火災保険、輸送中や生産工程の衛生基準を満たせるようにサラヤ、海外への物流を日通、いろいろな

会社を紹介してもらえる、あるいはサポートしてもらえる三井住友銀行。またデザイン、パッケージなどの見た目も重要な役割で、おいしいものを見たとのよくない箱に入れてもうまく売れないので、大切な要素の一つとして凸版印刷にも入ってもらいました。こうして皆で工夫しながら取り組んでいます。

さらにその周りに、さまざまな形でサポートしてもらえる近畿農政局、近畿経済産業局、近畿運輸局、ジェットロなどの行政機関があり、場合によってはジェットロの海外事務所、大使館、領事館、各国の日本商社などとも連携しながら、トータルでオール関西輸出に取り組んでいます。これからは、関西だけでなく、全国から集荷してオールジャパンで関西空港から輸出といったことも目指したいと思います。



■インバウンドの拡大とアウトバウンド復活の必要性

開港以来2013年度までは、関空の国際旅客数に占める割合は、外国人旅客より日本人旅客の方が多かった状況でした。例えば2013年度でいうと678万人の日本人旅客に対し497万人の外国人旅客だったのが、2014年度で700万人の外国人旅客、630万人の日本人旅客と逆転しました。外国人が日本人よりも関西空港を利用することが多く

なったということです。これは大変うれしいことです。私が思うにきっかけとしては、まずは航空自由化による航空路線の増大です。特に関西空港や中部空港は国が航空路線の自由化を実施したことが大きな要素でした。次にこれをもとにビザの緩和が実施されました。アジアの人が裕福になって外国に行きたい、特に日本に行きたいという流れが出てきた中で、ビザの緩和と円安があいまって、大勢の方に来てもらえるようになったのだと

思います。

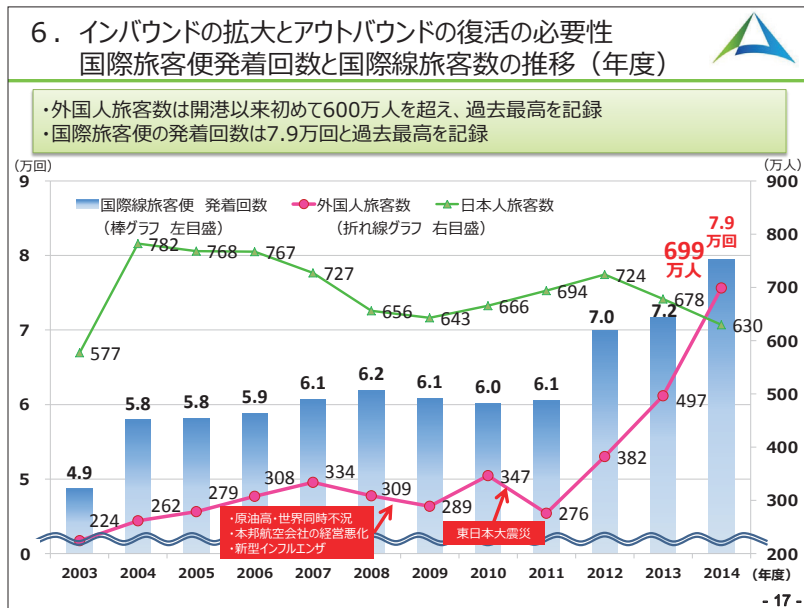
新聞では“中国の減速”などと、もうすぐ経済がダメになるのでは、ということが言われていますが、無策でそうになっているのではなく、計画的減速、ソフトランディングできるように調整しているのでは、と私は見ており、これからもこの傾向は続くと考えております。

ただ、この傾向の中で、日本人の海外旅行利用が減ってきていることが問題です。中国の便にしてもアジアの便にしても、外国人旅客と日本人旅客とが1対1、50%対50%であればいいのですが、90%対10%、95%対5%といった便もだんだん出ています。インバウンドの方々がたくさん来て、たくさん買物をしてくれるからそれでいいと思っていますと、そのままだと大変なことになります。日本も元気になってきたので、今こそ日本人のアウトバウンドについて考え、日本人の外国旅行を復活させる取り組みを強化したいと思っ

ています。

関空における訪日外国人の国籍別シェアは、2014年暦年で台湾22%、韓国22%、中国21%という感じです。また、訪日外国人の日本の空港別シェアで関空のウエイトも3年前と比べると増えています。さらに今年度の4月から8月のデータでは、韓国籍、中国籍、香港籍の訪日外国人では関空のほうが成田空港よりも、つまり日本で一番多くの方々に利用されていることが統計から分かります。

もう一つの問題は、入国時の待ち時間が長いことです。到着して、自分の家から関空に来るまでの時間に相当する長時間を待つなんて冗談じゃない、と言う方もおられます。私たちも必死に対応していますが、これもまた私たちだけではなく、入国管理局をはじめとする関係する皆様方と綿密な連携を取って尽力しています。



■ CS 向上に向けた取り組み

お客様のCS向上で私たちがができること、その取組みの一つとして国際線保安検査場のファストレーンを整備しました。特にビジネスマンの利用を促進するために、当社が企業に発行するグローバルビジネスクラブ（GBC）の会員になってもらうとファストレーンを利用できる特典を設けました。当初は50社ほどからなか

なか加入が上がらなかったのですが、今年7月18日に運用開始してからは急に伸び、問い合わせも増えてきて、現在は約160社になりました。まだ加入されていない企業の皆様はぜひご検討をお願いします。きっと出張がスムーズに進んでいい仕事ができると思います。

深夜の旅客便も増えてきたので、アクセス改善に向けてバス会社に非常に頑張ってもらって

います。本年7月から大阪駅前行のリムジンバスは、関空0時発、以降毎正時、つまり1時、2時、3時、4時、5時と運行頂いており、飛行機が遅れて着いても必ずあります。全方面ではありませんが大阪方面には必ずバスがあるという安心感を持って到着してもらえようになりました。本当にバス会社には感謝しています。こ

れで本当の24時間空港らしくなりました。バスには50人しか乗れないのではと思われるかも知れませんが、そんなことはありません。深夜の全便ではないですが、続行便バスが来ますので、安心してバスを利用してもらえればと思います。

8. CS向上にむけた取り組み アクセス改善 ～深夜・早朝アクセス～	
LCCの増加による個人旅行者にも使いやすい空港・空港アクセスを目指し、7/1からKIX⇒大阪駅前のリムジンバスが増便。これにより空港アクセスの24時間化が実現！	
 KIX行始発（発地→KIX） 天王寺 5:29発 ⇒ KIX 6:06着 南海なんば 5:15発 ⇒ KIX 5:58着	 KIX発終電（KIX→着地） KIX 23:32発 ⇒ 天王寺 0:16着 KIX 23:40発 ⇒ 南海なんば 0:40着
始発前のアクセス（発地→KIX）	終電後のアクセス（KIX→着地）
 大阪 ⇒ KIX 大阪 3:28発 ⇒ KIX 4:30着	KIX ⇒ 大阪方面 (7/1～) KIX 0:00発 ⇒ 大阪 0:58着 KIX 0:30発 ⇒ 南海なんば 1:24着 (7/1～) KIX 1:00発 ⇒ 大阪 2:07着 (10/1～) KIX 1:30発 ⇒ 南海なんば 2:24着 (7/1～) KIX 2:00発 ⇒ 大阪 3:07着 (7/1～) KIX 3:00発 ⇒ 大阪 4:07着 (7/1～) KIX 4:00発 ⇒ 大阪 5:07着 KIX 5:00発 ⇒ 大阪 6:07着
 京都 ⇒ KIX 京都 4:30発 ⇒ KIX 5:55着	KIX ⇒ 京都 KIX 23:40発 ⇒ 京都 1:20着
 神戸三宮 ⇒ KIX 神戸三宮 4:50発 ⇒ KIX 5:55着	KIX ⇒ 神戸三宮 KIX 23:50発 ⇒ 神戸三宮 1:10着
 姫路 ⇒ KIX 姫路 4:10発 ⇒ KIX 6:17着	KIX ⇒ 神戸空港 KIX 0:00発 ⇒ 神戸 0:31着
 神戸空港 ⇒ KIX 神戸空港 5:30発 ⇒ KIX(桟橋) 6:01着	

数時間のことなので、空港内で少し寝てから始発に乗ってダウンタウンに行こうと考えているお客様のために、駅をはさんで第1ターミナルビルと反対側に位置するエアプラザに、仮眠が取れるよう待合・休憩スペースを設けました。シャワーも5ブースつくりました。電源コーナーや無料 Wi-Fi の整備、巡回による警備もしっかりしています。到着していろいろと待つ時間があるという点に関しては、国際線到着ロビーの案内カウンターを24時間化したり、エリアマネージャーと呼ばれる、第1ターミナルビル4階国際線出発ロビーをトータルマネジメントする人を配置しています。

入国審査場では、不慣れな外国人旅客が入国カードを書かずに来るので、案内スタッフが記入方法を説明するなど、少しでも早く出られるように工夫しています。そのことが、旅慣れているお客様のためにもなるわけです。

本日お越しの日本人の皆さまにぜひお願いし

たいのは、自動化ゲートの利用です。そうすることで自動化ゲートを通れない外国のお客様に少しでも多くの入国審査官が対応できます。登録が必要ですが、PiTaPaのようにスムーズに通れるので、自動化ゲートを活用してほしいと思います。

余談ですが、なかなか日本人には分かりづらいことですが、中国の方々はお湯が必須なので、お湯サーバーを7月に設置し、9月からは本格的な給湯器を設置しました。また中国、イスラムの方々には洋式トイレの使い方が分からない人が多いため、使い方の注意もしっかり喚起しています。1階中央にあるインフォメーションセンターも JTB さんが中心となって非常に充実しています。お待ちいただく列はできておりますが、お客さんへのスムーズな対応ができるようになっています。

急増するインバウンド旅客対応



急増するインバウンド旅客の混雑緩和やサービス向上のための取組も実施中

- **国際線保安検査場のブース増設（計4ヶ所）**
 - ・ T1国際線保安検査場に現在南北各7ヶ所あるブースを各1ヶ所増設（2015年6月25日～）
 - ・ ファストレーンを南北各1ヶ所設置（2015年7月18日～）
2015年度中に更なる増設を検討中
- **エリアマネージャーの配置（2015年7月1日～）**

T1国際線出発ロビーをトータルにマネジメント。
航空会社、CIQ、関係機関との調整・連携により、保安検査場・出国審査場の混雑緩和を図るとともに、待ち時間の不満を少しでも軽減できるよう努める。
- **入国審査場において、中国語対応の案内スタッフを追加配置（2015年7月18日～）**

EDカードの配布・記入方法説明、税関申告書の記入説明、誘導案内等
- **お湯サーバーの設置（6ヶ所）（2015年7月1日～）**

携帯水筒にお湯を補充したいというニーズに応えるために設置
主な利用者は中国方面からのお客様。
→2015年9月30日～ お湯サーバーに替えて、給湯器を本設（7か所）
- **便座使用における注意喚起ステッカーの更新（2015年7月21日～）**

従来使用していたステッカーを改良。より大きいサイズに変更し、個室ブースの正面に貼付



- 21 -

■環境への取り組み

一環境先進空港を目指して一

環境先進空港を目指して風力発電、水素グリッドプロジェクト、太陽光発電などの取組みが進んでいます。岩谷産業に積極的に取り組んでもらい、第2ターミナルビル近くに同社の水素ステーションが今年度中にはできる予定です。

■アウトバウンドへの布石の重要性

インバウンドについては、スムーズに出入国できる、快適に過ごせる空港づくりを関係機関と一緒に頑張っていきます。入国審査が早くない、とよくいわれますが、決してそのようなことはなく、入国審査官はトイレに行く時間もないほど頑張っておられます。そんな現状を克服するために、かねてより入国管理局も増員を要求していました。それが実現し、年度途中にもかかわらず順次増員がなされ、かなりスムーズになりました。しかし、到着便が一斉になる時間帯はどうしてもまだまだ克服できていないので、20分以内に手続きできるよう努力しているところです。

一方で今、布石を打っていくべき大事なことは、アウトバウンド、日本人が海外旅行をする

ことだと思います。一番大事なものは、修学旅行や教育旅行を通じて学生のときにもっと海外の面白さを体験できるような教育的取り組みではないでしょうか。海外の修学旅行は減っているのですが、それを復活させるのがアウトバウンドを復活させる一番の近道だと思います。当社の社員にも、修学旅行でどこそこに行ったことが忘れられなくて、国際的な仕事がしたいと思うようになって入社した者が何人もいます。

たまたま先週、タイの政府観光庁の副総裁を訪問していたときに、通訳をしてくれたタイ人に今の話をしました。するとそのタイの通訳者は「私が通訳の仕事をするようになったのもそういう体験があったからです」と言ってくださいました。やはり若いときに経験することはとても大切だと思いました。修学旅行でハワイやグアムももちろんいいのですが、やはりアジアがいいのではないかと思います。こうしてアウトバウンドに向けての布石を皆さんで打っていくことが大切ではないかと思います。そのためにもインバウンドの受け入れが非常に大事になってくるのだと思っています。

■台南で体験したこと

～功績を称えられた日本人の存在を知る

先々週、チャイナエアラインが関空初就航してくれた、台湾の台南市に出張で行きました。台南はもともと台湾の首都で、高雄市から車で北に50分ほど走ったところに位置します。私は28人の団体旅行で、2日しか滞在できなかったのですが、台湾の歴史も文化もあって、見どころが多い観光地です。私が印象に残ったのは、台南で活躍して今も大尊敬されている日本人がいることです。八田與一氏という方です。

八田氏は、台湾が日本の県だった頃、台南に派遣された技術者でした。台南には広大な土地がありましたが、灌漑設備が不十分だったために、田畑は常に干ばつの危険にさらされ、また海岸付近の土壌は塩分を多く含んだ土地だったため、なかなか作物ができなかったので、耕作には向いていませんでした。八田氏は灌漑用水路をつくるために10年かけてダムを建設し、三年輪作法という三毛作農作法を定着させ、年に3回は作物がとれる土地に台南を変えました。台湾の教科書には必ず書かれています。台湾の方々は皆さん八田氏を知っており、尊敬しています。なぜ日本人がこんな大切なことを知らないのだろうと思いました。このような見聞

を中学生や高校生が修学旅行で体験すれば、きっと感動できるでしょう。日本で知らない人が多いのはとても残念です。

外国において、その国民から大尊敬を受けている日本人はたくさんいます。トルコのエルトゥールル号遭難事故もそうです。1890年9月にトルコへの帰路、和歌山県串本町沖で海難事故を起こして座礁、大破したエルトゥールル号の乗組員を串本町の人々が必死で救助したことがありました。その遭難事故が今年は映画化されて12月5日から「海難1890」、トルコと日本を結ぶ友情の絆ということで上映されます。

外国で評価いただいている日本人が日本の教科書にも載らないことは問題だと思うのですが、今後はぜひ口伝えしていきたいと思っています。空港の仕事のおかげで素晴らしい日本人を知る機会があったので、その縁を結んでくれた台南線のチャイナエアラインにも感謝しています。皆さんも外国に行ったときに、それぞれに気づいたことがあれば口伝えして行って、楽しさや感動を共有できれば最高だと思っています。

関空のネットワークを使って皆さんが行って、ビジネスだけではなく、感動の体験をしてほしいと思います。



「新空港」離陸 ～試される民間の手腕

日本経済新聞社大阪本社 編集局経済部 伊藤 正泰

「新空港」がいよいよ動き出す。関西国際空港と大阪国際（伊丹）空港の運営権売却が2015年12月、オリックスとフランスの空港運営大手バンシ・エアポートの企業連合に正式に決まった。最低入札額など運営権売却の実施方針を公表してから1年5カ月。入札の延期など紆余曲折を経て、ようやく空港の「主」が決まった。関空はアジア各都市からの就航便の増加で収益が伸びており、民営化にはまたとない時期といえる。1994年の関空開港からおよそ20年。関西の玄関口が大きな節目を迎えた。民間の知恵で空港がどう変わるのか、オリックスとバンシの手腕が試される。

「民営化でスピーディーな意思決定ができる。民間の発想で利用者の利便性などが増すことを期待したい」。新関西国際空港会社の安藤圭一社長は11月10日、オリックス連合を優先交渉権者に選んだ記者会見で運営権売却の意義をこう強調した。

オリックス連合は昨年12月に空港運営の専門会社「関西エアポート」（大阪市、山谷佳之社長）を立ち上げて、今年4月からの運営開始に向けた具体的な準備を始めた。今後の事業計画では、フランスやカンボジアなど海外で30近い空港を運営するバンシのルートなどを生かして欧米やアジアなどから新たな航空会社を誘致する。これに伴い着陸料もこれまで以上に航空会社や時期などによって柔軟に割り引く方式にする。

また、商業施設の運営に強みを持つオリックスのノウハウを生かし、空港内や周辺に新たな商業施設などを設ける。乗り継ぎ客向けには宿泊料が安価なホテルなども設置し、急増するアジアからの訪日客向けには高級ブランド店など

も拡充する。具体的には年齢や性別、旅行会社のツアーの中身など搭乗客のデータをこれまで以上に詳細に分析し、売れ筋商品などを割り出す。このデータに基づいて、空港内のテナントの配置や販売品目などをその都度変える。

一連の投資額は年平均215億円を予定しており、これは新関空会社の現行水準を約6割上回る。オリックス連合は「空港を飛行機に乗らなくても家族連れらが楽しめる『目的地』に変える」（安藤社長）考えで、景気などに左右されやすい航空会社の就航だけに頼らず、集客力をどれだけ高められるか民間事業者として腕の見せ所になる。

運営権売却では契約期間が44年間と長いことが最大の懸念事項になった。入札への参加企業が1陣営だけになったのも、この「時間リスク」を民間企業が担保することに他社が二の足を踏んだためだ。安藤社長はオリックス連合のみの応札に終わったことについて、「事業戦略を高く評価している。一陣営だがふさわしいと認識している」と強調した。運営権の対価は総額約2兆2,000億円。毎年約500億円の支払いが必要になる。オリックス連合にとっても大きな賭けだが、オリックスの井上亮社長は長期契約のリスクについて「当社にとってそれほど大きな決断とは思っていない。両空港はポテンシャル・旅客も増しており、まだまだ拡大余地がある。採算的には問題ない」と懸念を一蹴する。

幸いなのは新関空会社の収益拡大が続いていることだ。2016年3月期の業績予想では国際線が好調な関空がけん引役になって増収増益を見込む。売上高は前期比17%増の1,802億円、純利益も31%増の257億円になる見込み。安

藤社長は業績拡大について「訪日客の増加が大きい。商業収入の拡大にもつながっている」と述べ、オリックス連合には「収益環境の良いときにバトンタッチできるのでよかった」と話す。

けん引役の関空の15年4～9月期の売上高は前年同期比32%増の713億円で、このうち商業事業の占める割合は45%だった。前年同期に比べて9ポイント上昇しており、商業事業の売上高の伸びも67%と全体の伸び率を大幅に上回った。関空は着陸料を割り引いて格安航空会社(LCC)などを積極的に誘致しており、利用者の増加で割引分を補った格好だ。商業収入を拡大するというオリックス連合の戦略とも合致する流れがすでに出来ている。

「取締役担当の宮内義彦シニア・チェアマンが就くのは30社の地元企業への気配りだ。地元出身でもあり、関西の関西による関西の企業にしようと万全の布陣を敷いた」。オリックスも大型プロジェクトに大いに力が入っている。昨年12月15日、オリックスの顔役である宮内氏が関西エアポートの役員に名を連ねる意義について井上社長は記者会見でこう強調した。

関西エアポートに出資する30社には関西電力や阪急阪神ホールディングス、パナソニック、大和ハウス工業、ダイキン工業など地元を代表する大企業が名を連ねる。まさに「オール関西」の体制だ。そこに地元経済界の重鎮ともつながりの深い宮内氏を起用することで、空港運営にかけるオリックスの本気度を示したといえる。

関西エアポートの社長に就いたオリックスの山谷佳之氏は「空港で上げる収益よりも、関西に落ちる収益の方が大きい」と指摘する。そのうえで、「(空港関連ビジネスで)直接的に出資先の収益に跳ね返ってくるというよりも、空港の収益が伸びれば関西が潤うという考え方で出資先とはお付き合いしたい」と話す。

オリックス連合は、関西エアポートの売上高を契約最終年度の2060年3月期に新関空会社の前期実績に比べて7割増の2,509億円に、関空と伊丹の旅客数も7割増の5,751万人に引き上げることを目標に掲げる。出資先の30

社近い関西企業と一体での収益拡大を目指す。運営方針は一見スタンダードだが、今後の具体的な運営作業では一定の「摩擦」もあるだろう。

「出発便のゲートを直前まで表示しないようにするのはどうでしょうか」。2020年の完成を目指す伊丹空港の大規模なターミナル改修工事で昨夏、パンシの提案が国土交通省や新関空会社関係者を驚かせた。ゲート表示をしないとは、日本航空や全日本空輸など伊丹から各地に飛び立つ飛行機の場所を搭乗客に出発直前まで知らせないということだ。現在なら、出発1時間前に空港に行けば、トラブルなどよほどのことがない限り電光掲示板に示されている。オリックスやパンシが水面下で空港関係者と今後の運営方針について協議する中で、伊丹のゲート表示の案も示されたという。

ゲート表示を直前までしないことは、欧州を中心に海外では採用している空港も多い。ゲートを早々と示せば、搭乗客はそのゲートで出発まで待機し、空港内の商業施設を回遊することが少ない。逆にゲートが分からなければ、時間をつぶすために搭乗客は店舗を見て回り、そこでの買い物が空港運営会社の収益向上に直結するというわけだ。

しかし、新関空会社の幹部は「ゲート表示をギリギリまでしないということは、几帳面な日本人には混乱を呼ぶ。航空会社の定時運航へのこだわりも強い」と指摘する。このパンシの提案は結局、反対が多いため採用されずにお蔵入りとなった。今後はこういったこれまでの日本での空港運営の「固定観念」が根底から覆されることも出てくるだろうが、それも民営化の「果実」として柔軟に対応することが求められそう

だ。

最後に日本最大のPFI(民間資金を活用した社会資本整備)でもある関空と伊丹の運営権売却がまずは無事に終わったことについて、新関空会社の福島伸一会長、安藤社長以下、関係各位の皆様に心からお疲れ様でしたと申し上げたい。



コンセッションを 地域の発展にどう活かすか



関西大学商学部

高橋 望

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

■むかしのことなど

大学院を修了し関西に赴任して早々の筆者が、関西経済連合会空港対策委員会専門部会顧問を務めることとなったのは、故榊原胖夫同志社大学名誉教授の推挙による。昭和62年から6年程、大企業の管理職の方々と関西国際空港のあり方を議論する貴重な経験をさせていただいた。そこで今も記憶に残るエピソードを二つ紹介したい。

一つは、需要喚起のため地元が中心となった「ポート・セールス」を提言したことである。後の部会で行政当局から、「国際定期便の就航を民間人が外国に依頼するのはいかななものか」と不快感を露わにされた。いま一つは、平成元年に公表した『航空新時代における空港整備について』の中で、案にあった「埋め立て工事は国・地元自治体を中心とする別組織が行い当該資産を現在の空港会社にリースする仕組み」のくだりが、修正を余儀なくされたことである。

前者について、ポート・セールスを地元自治体と経済界が連携して行うことは現在では半ば常識化しており、関西の場合も大きな成果を上げている。国の専決事項を侵されるとの危機感によるものか。後者は、二期事業を土地造成会社が行い、さらに利子補給金という形で結実した。いずれもアイディア自体が先進的すぎたのだろう。隔世の感がある。

■航空市場の自由化と空港経営の市場化

その後紆余曲折はあったが、廃港まで主張された伊丹空港との統合を経て、いよいよ2016年にコンセッション（運営権売却）が行われ、一連の関空再生の道筋が確かなものとなる。しかし空港経営改革は、運営権売却が既に世界的に行われていることから明らかなように、個別関空問題への対処として求められたものではない。

そもそもの発端は、航空規制緩和（自由化）以降に生じた環境変化にある。つまり、参入規制の撤廃によりネットワーク産業の典型である航空輸送産業では、都市間ペアを効率的に増大する必要に迫られ、ハブ・システムが開発されたことから、ハブ空港をめぐる空港間競争が生じた。同時に、価格規制の撤廃で運賃競争を仕掛けたLCCは、同一地域内でも利用料金の低廉なセカンダリー空港を選好したのである。その結果、空港は規制時代の地域独占の地位を失い、エアラインに選ばれる存在に転化したのである。

米国で1970年代半ばから進められた航空規制緩和は、実質運賃の低下による需要増があって、世界的潮流となった。その過程で、規制緩和の経済理論である新自由主義に基づき欧州を中心に空港が民営化されたこともあって、空港経営の効率化と自立化が求められ、PPP / PFI（社会資本整備の民間活用）の一環で議論されるようになった。

しかしここで問題なのは、規制緩和で航空輸送市場の競争は促進されたが、空港に関する市場機構の活用が十分でなく、両者に整合性が見られないことである。結果的に、拠点空港の発着枠不足による混雑と遅延に対処できず、わが国のように規制緩和を後らせる言い訳にも使われた。他方、種々の形態をとる空港改革が他産業並みの経営裁量権を自動的にもたらすものではなく、また空港間競争が平等な基盤の下に展開されないため、空港問題の解決を全て市場機構に委ねて常に最適解が得られるとは限らない。市場機構の可能性と限界の双方を勘案し、加えてその適用妥当性も政策目標の優先順位によって大きく変わること留意すべきである。

関空については、将来は別にしてまだ容量に余裕があるので、発着枠配分に大きな問題は生じていない。しかし競争となると、騒音費用を空港整備特別会計のプール制によって他空港からの補助で後払いした伊丹と、多額の借入れで土地を造成し騒音費用を前払いした関空との間で、公平な競争は期待できない。ここに両空港統合の経済合理性が認められる。他方アジアのゲートウェイをめぐる実際の競争は、経済成長に必須の戦略的基礎構造として国策により大規模空港を建設した近隣諸国との間で展開されている。わが国の場合、空港数の概成で整備から経営に政策転換し、企業化・商業化による競争力強化が期待されるが、そもそも輸入不可能な土地に典型的なように、インプット・コストの差は如何ともしがたいし、税制をはじめとした制度格差も指摘できる。

そこで改めてコンセッション成功の条件とされる、長期に及ぶ契約期間中の様々なリスクに対応可能な「経営裁量権」を検討したい。まず、関西唯一の国際空港である関空について、アジア・オープンスカイの進展で一見完全自由化しているようだが、現実には航空協定が未締結の諸国が散見されるのも事実であり、経営戦略の自由度に不安が残る。また現在の関空の隆盛はひとえにLCCによるが、それは伊丹からの内部補助で着陸料を見直し低廉な専用ターミナルを建設できたことに由来する。統合効果の極大化には、便数・運用時間・国内線専用といった伊丹に対する規制の議論を避けるわけにはいかない。

すなわち、運営権売却を関西ローカルではなく、規制緩和による航空市場の自由化に端を発した空港経営の市場化という文脈で捉えると、航空と空港に関わるあらゆる規制の見直しを今後も継続的に進める必要がある。官に残された重要な役割である。

■空港周辺の地域開発を促進する要因

したがって、コンセッションで関西の空港問題に一区切りがつくのではなく、実は改革の端緒に過ぎない。最大限の経営裁量権を追求すると同時に、空港経営を運営権者に一任するのではなく、それを地元利益に繋げる工夫と責任がますます地域に強く求められると考えるべきである。例えば、将来的には飛行ルートを含めた空域の有効活用や管制の能力向上等が、容量拡大に向けて必要となるが、それは運営権者だけの努力ではなく、地元の理解と協力なくして実現できない。

関空建設の出発点が騒音問題であったように空港は従来迷惑施設で、経済のグローバル化でその重要性は認められるようにはなったが、世界でも空港を核とした地域開発は容易ではない。かつて「臨空工業地帯」がもてはやされたが、わが国の生産拠点が海外移転し産業構造がサービス化・情報化したことで、死語と化してしまった。

とはいえ、空港改革で経営多角化が可能になったこともあって、エコノミストは都市の経済活動と空港を融合することで地域経済発展を探っている。そのための要素として、Romero [2013] は以下の五点を指摘している。①空港自体の発展（就航状況・マイアミのクルーズ業との連携にみられるターミナル内外の業務）、②複合一貫輸送（日通は組織改革し、航空輸送顧客に空港・倉庫間のトラック輸送を一体で提供するようになった）、③資金源の多様化、④地域の経済活動と空港の発展

を結び付けること、⑤利害関係者とのコラボ、である。

■今後の課題

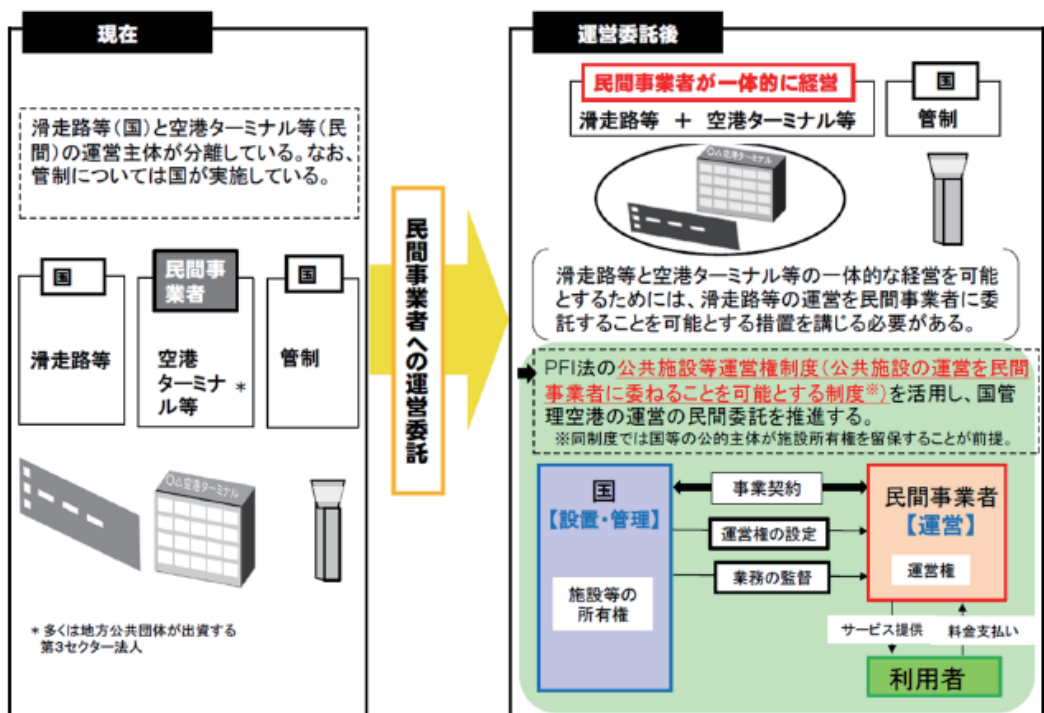
ここで注目すべきは、住民・地元自治体と空港経営者との協議である。実際、空港改革で先行する英国では、地域協議会を通じて空港の地域への貢献について対話を通じて確認しているのである（兵庫県〔2013〕『関西全体の航空需要拡大について考えるセミナー・フォーラムの記録』4-19ページ）。したがって、運営権売却による空港改革の実を地元に戻し地域発展を期すには、空港の発展が地域の発展に繋がり、また地域の発展で空港の発展を促すという循環ないし一体化システムの構築が、運営権者と地域の双方に求められるのである。

* 本稿は、平成 27 年度関西大学教育研究高度化促進費による課題「関西圏の交通社会資本（空港・港湾）と地域経済発展」の成果の一部である。

【参考文献】

Romero, J. (ed.) [2013] *Airport-Centric Development : The Aerotropolis Concept and Needs*, Nova Science Publishers.

1 公共施設等運営権制度を活用した国管理空港の運営の民間委託について 国土交通省



出所：国土交通省資料

2015 年（平成 27 年）11 月運営概況（速報値）

【参考】<http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm>

○発着回数 467.4 回 / 日（対前年比 116%）

国際線：336.7 回 / 日
（対前年比 129%）

国内線：130.7 回 / 日
（対前年比 93%）

発着回数について

国際線と国内線の合計は、前年比 116%と 11 月として過去最高を記録し、31 ヶ月連続で前年を上回りました。
国際線は、これまでに引き続き中国等アジアを中心に LCC、FSC 両方で増便が相次ぎ、前年比 129%となり 11 月として過去最高を記録し、26 ヶ月連続で前年を上回りました。
国内線は前年比 93%と 13 ヶ月ぶりに前年を下回っております。

○旅客数 64.2 千人 / 日（対前年比 116%）

国際線：46.5 千人 / 日
（対前年比 124%）

国内線：17.7 千人 / 日
（対前年比 98%）

旅客数について

国際線と国内線の合計旅客数は、前年比 116%と 11 月として過去最高を記録し、50 ヶ月連続で前年を上回りました。
国際線の日本人旅客は前年比 97%と 2 ヶ月連続で前年を下回っておりますが、外国人旅客は前年比 147%と 45 ヶ月連続で前年を上回り、11 月として過去最高を記録しました。

○貨物量 1,988t / 日（対前年比 89%）

国際貨物：1,927t / 日（対前年比 89%）

積込量：868t / 日（対前年比 87%）

取卸量：1,059t / 日（対前年比 91%）

国内貨物：62t / 日（対前年比 104%）

貨物量について

国際線貨物量は前年比 89%と 4 ヶ月連続で前年を下回っております。

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。

2015 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〕

2015 年（平成 27 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	1,236,891	93.5	20.7	1,264,234	94.0	19.9	△ 27,343
管内	799,772	93.1	13.4	971,742	93.3	15.3	△ 171,970
大阪港	258,512	97.8	4.3	423,463	100.0	6.7	△ 164,952
関西空港	436,117	95.7	7.3	356,869	104.5	5.6	79,248
全国	5,981,377	96.7	100.0	6,361,097	89.8	100.0	△ 379,719

【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	436,117	95.7	7.3	356,869	104.5	5.6	79,248
成田空港	720,017	98.1	12.0	1,135,763	101.4	17.9	△ 415,746
羽田空港	23,374	118.6	0.4	64,800	135.1	1.0	△ 41,427
中部空港	78,739	95.1	1.3	84,084	120.2	1.3	△ 5,346
福岡空港	83,276	88.4	1.4	36,415	122.5	0.6	46,861
新千歳空港	2,775	78.2	0.0	1,365	93.1	0.0	1,410

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	1,357,556	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,062,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,190,605	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	9,492,069	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	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	3,173,759	8,695	3,104,778	8,506	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,752,082	34,937
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3月	386,660	12,470	344,890	11,130	313,730	10,120	296,660	9,570	1,341,940	43,290
平成27年4月	460,450	15,350	481,860	16,060	199,280	6,640	206,370	6,880	1,347,960	44,930
平成27年5月	419,510	13,530	414,660	13,380	242,100	7,810	235,720	7,600	1,311,990	42,320
平成27年6月	411,350	13,710	405,170	13,510	221,270	7,380	218,860	7,300	1,256,650	41,890
平成27年7月	487,070	15,710	472,380	15,240	231,980	7,480	239,700	7,730	1,431,130	46,170
平成27年8月	471,430	15,210	507,690	16,380	304,300	9,820	303,380	9,790	1,586,800	51,190
平成27年9月	404,430	13,480	375,670	12,520	294,200	9,810	283,010	9,430	1,357,310	45,240
平成27年10月	457,520	14,760	461,990	14,900	248,220	8,010	259,880	8,380	1,427,610	46,050
平成27年11月	444,070	14,800	442,840	14,760	252,330	8,410	245,000	8,170	1,384,240	46,140
平成27年12月	444,930	14,350	448,210	14,460	245,340	7,910	260,900	8,420	1,399,380	45,140
平成27年累計	5,012,560	13,730	4,975,460	13,630	3,045,980	8,350	3,028,640	8,300	16,062,640	44,010
前年同期	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
対前年同期比	157.9%		160.2%		93.8%		93.9%		125.9%	

※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。

2015 年度 年末年始繁忙期（12 月 18 日～1 月 3 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 2015 年 12 月 18 日（金）～2016 年 1 月 3 日（日） 計 17 日間
- 2 期間中の出入（帰）国者数（概数）
 - 総 数：84 万 5,550 人
 - 出 国 者：43 万 2,400 人
 - うち日本人：16 万 980 人
 - 外国人：27 万 1,420 人
 - 入（帰）国者：41 万 3,150 人
 - うち日本人：16 万 7,900 人
 - 外国人：24 万 5,250 人
- 3 期間中のピーク
 - 出国ピーク 12 月 29 日（火）2 万 9,960 人
 - 入（帰）国ピーク 1 月 3 日（日）2 万 9,340 人
- 4 渡航先国（地域）別出国者数（概数）

第 1 位が韓国で 10 万 8,390 人、次いで中国の 7 万 7,760 人、台湾の 6 万 7,180 人、東南アジアの 6 万 6,670 人、香港・マカオの 5 万 4,830 人となっている。

出入（帰）国者数

（単位：人）

2015・2016 年 12 月 18 日～1 月 3 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
18 日 金	6,950	14,870	21,820	9,050	16,410	25,460	16,000	31,280	47,280
19 日 土	7,660	16,440	24,100	9,850	16,220	26,070	17,510	32,660	50,170
20 日 日	7,380	18,190	25,570	9,740	15,940	25,680	17,120	34,130	51,250
21 日 月	6,180	15,640	21,820	7,640	13,590	21,230	13,820	29,230	43,050
22 日 火	6,240	16,410	22,650	6,950	13,900	20,850	13,190	30,310	43,500
23 日 水	8,530	15,540	24,070	8,560	15,670	24,230	17,090	31,210	48,300
24 日 木	7,650	15,930	23,580	7,720	17,850	25,570	15,370	33,780	49,150
25 日 金	10,260	15,410	25,670	6,880	17,210	24,090	17,140	32,620	49,760
26 日 土	12,610	14,790	27,400	7,560	15,830	23,390	20,170	30,620	50,790
27 日 日	11,300	18,570	29,870	8,540	15,600	24,140	19,840	34,170	54,010
28 日 月	10,380	15,990	26,370	7,470	13,260	20,730	17,850	29,250	47,100
29 日 火	16,300	13,660	29,960	9,250	13,630	22,880	25,550	27,290	52,840
30 日 水	14,460	12,560	27,020	11,370	13,210	24,580	25,830	25,770	51,600
31 日 木	10,980	14,320	25,300	11,250	14,680	25,930	22,230	29,000	51,230
1 日 金	6,690	14,870	21,560	9,940	12,830	22,770	16,630	27,700	44,330
2 日 土	7,740	18,030	25,770	17,020	9,190	26,210	24,760	27,220	51,980
3 日 日	9,670	20,200	29,870	19,110	10,230	29,340	28,780	30,430	59,210
合 計	160,980	271,420	432,400	167,900	245,250	413,150	328,880	516,670	845,550
対前年比	94 %	159 %	127 %	94 %	163 %	125 %	94 %	161 %	126 %

(単位：人)

2014・2015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

出国者渡航先別一覧表

(単位：人)

		2015・2016年 12月18日～1月3日(17日間)			2014・2015年 12月19日～1月4日(17日間)	
		出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比率
韓 国		108,390	25.1 %	158 %	68,410	20.1 %
中 国		77,760	18.0 %	141 %	55,260	16.2 %
香港・マカオ		54,830	12.7 %	132 %	41,500	12.2 %
台 湾		67,180	15.5 %	130 %	51,820	15.2 %
東 南 ア ジ ア		66,670	15.4 %	107 %	62,500	18.4 %
北 ア メ リ カ		6,290	1.5 %	218 %	2,880	0.8 %
ハ ワ イ		13,160	3.0 %	84 %	15,670	4.6 %
グアム・サイパン		11,570	2.7 %	100 %	11,520	3.4 %
オセアニア		4,740	1.1 %	110 %	4,320	1.3 %
ヨーロッパ		11,560	2.7 %	71 %	16,180	4.8 %
そ の 他		10,250	2.4 %	97 %	10,520	3.1 %
合 計		432,400	100.0 %	127 %	340,580	100.0 %

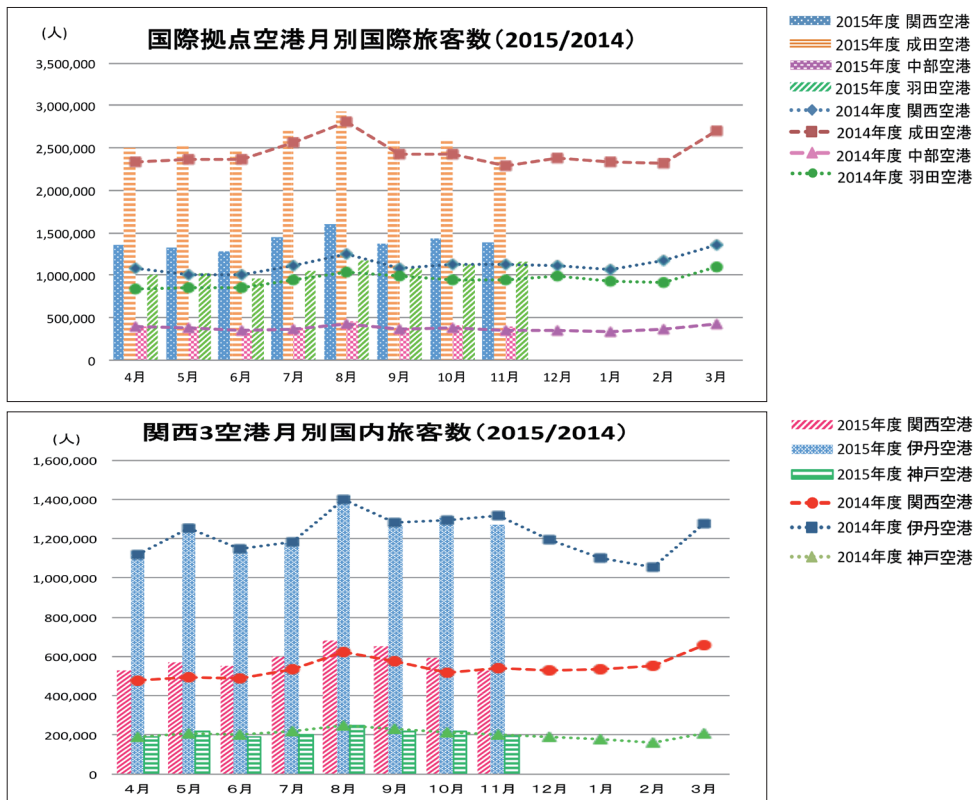
関西 3 空港と国内主要空港の利用状況 2015 年(平成 27 年) 11 月実績【速報】

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	10,105	128.6%	17,417	96.5%	27,522	106.2%
	関 西	10,101	128.6%	3,921	92.8%	14,022	116.0%
	大阪(伊丹)	0	—	11,288	99.3%	11,288	99.3%
	神 戸	4	200.0%	2,208	90.0%	2,212	90.1%
	成 田	14,913	104.1%	3,978	101.4%	18,891	103.5%
	中 部	3,163	116.8%	4,970	103.6%	8,133	108.4%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,395,460	123.9%	1,998,432	96.9%	3,393,892	106.5%
	関 西	1,395,434	123.9%	531,231	98.4%	1,926,665	115.7%
	大阪(伊丹)	0	—	1,269,551	96.2%	1,269,551	96.2%
	神 戸	26	2600.0%	197,650	97.9%	197,676	97.9%
	成 田	2,392,691	104.6%	531,719	113.6%	2,924,410	106.1%
	東京(羽田)	1,155,909	122.9%	5,530,950	97.1%	6,686,859	100.7%
	中 部	398,300	111.3%	459,179	98.3%	857,479	103.9%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	57,805	88.9%	12,819	99.3%	70,624	90.6%
	関 西	57,805	88.9%	1,847	103.9%	59,652	89.3%
	大阪(伊丹)	0	—	10,972	98.6%	10,972	98.6%
	成 田	173,331	95.5%	集計中	—	173,331	95.5%
	東京(羽田)	36,283	112.2%	64,358	96.7%	100,641	101.8%
	中 部	13,310	95.8%	2,057	82.4%	15,367	93.8%

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

今後の予定

○第429回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）

日 時 2016年1月28日（木）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「関西経済の現状と展望 ～インバウンド経済効果をふまえて～」
講 師 宮野谷 篤 氏（日本銀行理事 大阪支店長）

○第430回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）

日 時 2016年2月17日（水）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「中国経済の現状と今後の見通し ～訪日中国人の今後の見通しについて～」（仮題）
講 師 朱 炎 氏（拓殖大学政経学部教授）

○第431回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）

日 時 2016年3月16日（水）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「関西の活性化に向けて ～観光から交流人口増へ～」（仮題）
講 師 布施 健 氏（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。

○第3回ツーリズム拡大研究会

日 時 2016年1月26日（火）15：30～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
話題提供 「百貨店業界におけるインバウンドの現況について」
講 師 佐伯 匡由 氏（近畿百貨店協会 事務局長）

※左記「研究会」は
事前登録メンバー以外は
参加いただけません。

○見学会

日 時 2016年1月29日（金）
見 学 先 ①川崎重工業㈱岐阜工場航空宇宙カンパニー（<http://www.khi.co.jp/aero/>）
②かかみがはら航空宇宙科学博物館（<http://www.city.kakamigahara.lg.jp/museum/>）
定 員 30名（先着順）

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

○シンポジウム

日 時 2016年2月5日（金）
場 所 関西国際空港会議場（ホテル日航関西空港内）
テ ー マ 「関西国際空港を活用した観光戦略について」～インバウンド観光客の動向、泉州地域の事例をふまえて～
開会挨拶 黒田 勝彦 氏（（一財）関西空港調査会 理事長、神戸大学名誉教授）
基調講演 宮本 勝浩 氏（（公財）堺都市政策研究所 理事長、関西大学名誉教授、大阪府立大学名誉教授）
パネルディスカッション
パネリスト 石川 浩司 氏（新関西国際空港㈱ 執行役員、コーポレートコミュニケーション部長）
阪田 茂 氏（南海電気鉄道㈱ 取締役 鉄道営業本部副本部長、営業推進室長）
狭間恵三子 氏（堺市副市長）

コーディネーター 宮本 勝浩 氏（（公財）堺都市政策研究所理事長、関西大学名誉教授、大阪府立大学名誉教授）

※上記「シンポジウム」に参加ご希望の方は、当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp/>）からお申し込みください。定員になり次第締切いたします。

事務局だより

▶ オリックスと空港運営の仏ヴァンシ・エアポート連合が、関空と伊丹の運営権を取得した。「関西エアポート」会社を設立し4月から運営に乗り出す。すでに新関空会社内にはフランス語が飛び交っているそうで「フランスの上司とうまく仕事が出来たのだろうか?」と社員の不安の声も聞こえてくる。

▶ 「ヴァンシという社名は、イタリアのルネサンス期を代表する芸術家で、工学や解剖学などにも秀でた天才、レオナルド・ダ・ビンチ（Leonardo da Vinci）の「Vinci」（仏語読みでヴァンシ）にちなんで付けられた。」（産経新聞2015/11/10記事）関空の欧米線の誘致にヴァンシの手腕に期待したい。

▶ 「コンセッションでは2兆円を超える取得額に大手の不動産や商社はすべて尻込みしたが、オリックスは宮内義彦シニア・チェアマン（79）の積極姿勢があった。」（日経産業新聞2015/6/8記事）

▶ オリックスの100%子会社で航空機リース事業を手がけるORIX Aviation Systems Limited（本社：アイルランド・ダブリン）は現在130機の旅客機を保有し、世界のエアラインに貸し出している。その事業拡大にともない航空機メンテナンス工場を関空2期島に開設していただきたいものである。（kon）

開館から10ヵ月で来館者40万人突破

さかい利晶の杜(堺市)



家族で楽しめる、堺のまち旅のスタート地点。

さかい利晶の杜は、堺のまちの魅力がいっぱいつまった宝箱です。堺が生んだ茶の湯の大成者・千利休と茶の湯、歌人・与謝野晶子と文学、堺の歴史・文化を楽しみながら学び体験していただけます。また、イス席で気軽に抹茶と和菓子を味わっていただける立礼呈茶や、千利休屋敷跡に面した本格的な茶室でのお点前体験も



お楽しみいただけます。利晶の杜を満喫した後は、併設の「湯葉と豆腐の店 梅の花」でさかい利晶の杜限定懷石「利休〜りきゅう〜」や、和の要素を感じられる店舗の「スターバックス コーヒー」の縁側席で美味しいコーヒーや軽食を楽しむこともできます。

- 開館時間 9:00~18:00 (最終入館17:30)
※茶の湯体験施設は10:00~17:00 (最終入席16:45)
- 休館日 毎月第3火曜日(祝休日の場合は開館して翌平日休)、年末年始
- 料金
・展示観覧料 大人300円 高校生200円 中学生以下100円
・茶の湯体験料(立礼呈茶・茶室お点前体験)
大人500円 高校生400円 中学生以下300円
・さかい待庵特別観覧セット
大人1,000円 高校生800円 中学生以下500円
- 問合せ先 さかい利晶の杜 〒590-0958 堺市堺区宿院町西2丁1-1
TEL: 072-260-4386 FAX: 072-260-4725
E-mail: info@sakai-rishonomori.com
HP: http://www.sakai-rishonomori.com