



KANSAI 空港レビュー



No.458
2017.1

CONTENTS

1 巻頭言

「新世界」の実現を夢見る

黒田 勝彦

2 関西国際空港2016年のあゆみ(2016年1～12月)

4 各界の動き

12 講演抄録

みんなもうかりまっせ! The 関西モデルの現状と課題

井上 慎一

25 プレスの目

加速する関西のインフラ整備

山本 照明

27 航空交通研究会研究レポート

空港運営の民間委託と地元のつとめ

加藤 一誠

30 データファイル

- ・ 関西国際空港2016年11月運営概況(速報値)
- ・ 大阪税関貿易速報[関西空港] 2016年11月
- ・ 関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・ 2016年度 年末年始繁忙期における関西国際空港の
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 2016年11月

【表紙写真】「チャイナエアライン A350-900」

チャイナエアラインの A350-900 です。12 月 5 日から台北=関空線のCI152 便に A350-900 が運航するようになりました。関空の定期便としてはベトナム航空に続いて2社目になります。

チャイナエアラインによると長距離路線投入前の慣熟飛行を3月下旬まで行うようです。

同社は 14 機の A350-900 を導入し、台湾の鳥を 14 種描くとしています。1号機にはミカドキジが描かれ既に運航をしています。

撮影：柴崎 庄司

「新世界」の実現を夢見る



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。日頃は当調査会のご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4月から新しく関空・伊丹両空港の運営者が決定し関西エアポート株式会社が業務を開始した。また、神戸空港の運営権売却も開始され、今年の8月頃を目途に交渉優先権者を決定するとの報道があった。同時に、関空・伊丹・神戸の3空港を一体運営できる会社が望ましい、との市長のコメントも公表された。関西としては、いくつかの規制緩和が必要だが3空港の一体運用が実現し、さらなる関西の飛躍を担う基盤組織となって欲しいと願っている。

ところで、昨年12月に航空大手のANA・HD、旅行大手のHISが、宇宙船開発のベンチャー企業に出資し、宇宙旅行などの事業に参入すると発表した。同グループは2023年12月の実現を目指す、と宣言している。そうすると、21世紀後半には「新世界」が実現するかもしれない。すでに、随所にその兆候が出ているが、「交通・物流」の世界は大きく変わろうとしている。IoTとAIの急速な進歩が世界を変えようとしている。自動運転車の実用化は目前に迫っているし、タクシーやバス等の公共交通はOn demand運用に大きく変化するだろう。シンガポールでは既に、スマホによるタクシーのコールが当たり前になっており、タクシー乗り場で待っていてもタクシーは来ない。ドローンによる配達サービスも実証実験の段階に入った。高齢化や女性の社会進出が進み、家

事が不可能になった家庭や、家事の時間が取れなくなった人々に、食料も日用品も、スーパーから直配してくれるサービスも増えている。すでに自動運転貨物車を見込んだ人手を経ない配達サービスも実験的に行われている。労働代替手段としてのロボットの開発も急速に進んでいる。すでに多くの生産工場ではロボットによる生産が当たり前になっているし、医療、介護ロボットの開発も著しい。長らく低迷が続いている関西の家電メーカーもロボットの開発で復活を遂げる可能性もある。労働力不足が深刻な欧米諸国では、続々とコンテナターミナルの自動化が進められている。このように世界が変化すると、労働力を求めて工場が都市周辺に立地する必要もなくなるし、通勤交通も大きく変化する。各種の行政サービスや医療相談もIC化され、個人のスマホで自由にサービスを受けられるようになるだろう。それにとまって都市の構造や機能が変わり、人々のライフスタイルは大きく変化するだろう。一方では、このような「新世界」の実現に対する課題も多い。最大の課題はエネルギーである。新世界では電池が重要となり、この分野での新製品開発競争も熾烈となっている。「新世界」の運用者は高度の専門家集団であり、単純労働しか提供できない人々が大量に失業する可能性があり、貧富の格差が益々拡大するリスクが潜んでいる。政治がこのような課題をどう解決するか、夢が「悪夢」にならぬよう祈るばかりである。

関西国際空港2016年のあゆみ（2016年1～12月）

- 1月・日本航空、全日本空輸、ピーチ・アビエーションの3社が発表した年末年始（12月25～1月3日）の関西3空港発着の利用実績によると、国際線はピーチ・アビエーションが前年同期比33%増の4万4,000人で日航（2万1,000人）・全日空（1万4,000人）の利用合計を超えた。
 - ・関西国際空港の年末年始（12月18日～1月3日）の出入国者数(速報値)が前年比26%増の84万5,550万人となり、開港以来、年末年始としては最多となった。
 - ・新関西空社は18日、2015年の関西国際空港の旅客数が前年比20%増の2,321万人だったと発表。2000年の実績（2,049万人）を上回り過去最高を更新した。
 - ・大阪税関関西空港支署は26日、2015年の関西空港の貿易統計を発表。輸出は5兆3,064億円、輸入は3兆9,033億円で、いずれも開港以来、最高となった。
- 2月・新関西空社及び関西エアポートエージェンシーは3日、空港型市中免税店を大阪ミナミの家電量販店、ビックカメラなんば店6、7階（4,400㎡）に2017年春にオープンすると発表。
 - ・新関西空社は5日、関西財界セミナー賞2016の特別賞を受賞した。
- 3月・バニラエアは14日、台北～関西線を4月27日に開設すると発表。関西空港への乗り入れは同社初。
 - ・航空格付け会社のスカイトラックスは16日、「ワールド・ベスト・エアポート2016」を発表。関西空港は9位に入り7年ぶりにベスト10入りをはたした。また、手荷物取扱い部門では2年連続で1位となった。
 - ・国土交通省は30日、日本では初となる「ファーストレーン」を成田、関西両空港の入国審査場に設置した。
 - ・関西空港2期島にLCC専用の新たな駐機場が完成し、31日から運用を開始した。
- 4月・関西・大阪両空港の運営が1日、オリックスと仏空港運営会社のヴァンシ・エアポートなどが出資する関西エアポートに移管された。
 - ・関西エアポートは1日から関西空港第2ターミナルビル国際線保安検査場でボディスキャナーの運用を開始。
 - ・新関西空社が22日に発表した2015年度の関西空港の旅客数は前年度比20%増の2,405万人で4年連続で前年実績を上回り、過去最高となった。
 - ・関西空港の月間の外国人入国者数が2月の速報値で開港以来、初めて成田空港を抜き、国内最多になったことが法務省の出入国管理統計で明らかになった。
- 5月・タイ国際航空は17日から関西～バンコク線で大型機、エアバスA380型機（507席）の運航を開始。
 - ・新関西空社が24日発表した2016年3月期の連結決算は、営業利益が前期比34%増の592億円と過去最高を記録。関西空港分の営業利益は41%増の460億円で開港以来、初めて成田空港会社（433億円）を超えた。
- 6月・関西エアポートは3日、香港航空が7月15日から関西～香港線を開設すると発表。
- 7月・関西エアポートエージェンシーは1日、5か国語で商品案内ができるタブレット端末12台を6つの直営免税店に導入した。
 - ・関西エアポートが22日発表した2016年上半期（1～6月）の運営概況（速報値）によると、関西空港の旅客数は前年同期比12%増の1,229万人で過去最高となった。
- 8月・関西エアポートは9日、関西空港の複合施設エアロプラザに2017年3月、簡易宿泊施設ファーストキャビンオープンすると発表。
 - ・大阪入国管理局は25日、関西空港の8月10～21日の出入国者数が前年と比べ、約13%多い72万2,180人だったと発表。
 - ・春秋航空日本は25日、9月28日から関西～成田線を週7便のデイリーで新規就航すると発表。
 - ・厚生労働省は31日、海外から持ち込まれたはしかが、関西空港を中心に広がっている恐れがあるとして、17～30日に関空を利用した客に注意を呼びかけた。

- 9月 ・ 中国・武漢に本社を置く、貨物専用会社、Uni-top Airlines（友和道通航空）が6日から関西-深圳線を週7便で開設した。
- ・ 政府は30日訪日外国人の入国審査の待ち時間を短縮するため、審査ブースに並んでいる間に顔写真と指紋の情報を取得できる新たな機器、バイオカードを関西と高松、那覇の3空港に計81台の導入を決定。
- 10月 ・ 大阪府警は24日、関西空港ターミナルビル内の交番に外国語を話せる警察官4人を常駐させ、「外国語対応モデル交番」としての運用を開始。
- ・ 関西エアポートは28日、LCC用新ターミナルについて名称を「第2ターミナルビル（国際線）」とし、2017年1月末までに開業すると発表。現行のLCCターミナルは「第2ターミナル（国内線）」とする。
- 11月 ・ 関西エアポートは1日、関西空港内に事業所内保育所「ボピンスナーサリースクール関西空港」を2017年4月に開園すると発表。
- ・ 法務省入国管理局は1日から、関西など4主要空港の上陸・出国両審査場に設置されている自動化ゲートの利用対象者を、短期滞在の在留資格で入国する外国人にも拡大する「トラステイド・トラベラー・プログラム」を開始。
 - ・ 関西エアポートは16日、燃料電池を動力源とするフォークリフト1台を購入した。
 - ・ 大阪税関が7日発表した10月の貨物取扱量は総取扱量が6万6,477tで前年同月から8.8%増加し、3か月連続のプラスとなった。
- 12月 ・ 関西エアポートは6日、関西空港と伊丹空港が、地球温暖化防止をめざす空港として日本で初めて国際空港評議会から認定を受けたと発表。
- ・ 関西エアポートは8日、運営後初の9月期連結決算（2015年12月～2016年9月）を発表。売上高は891億円、当期純利益は73億円だった。
 - ・ 2017年度の予算案で関西空港・伊丹空港関連では38億円（前年度83億円）が閣議決定された。
 - ・ 関西エアポートは22日、第2ターミナルビル（国際線）の開業日を2017年1月28日とすると発表。

各界の動き

関西国際空港

●11月の貨物取扱量が15.7%増加

大阪税関が12月6日発表した、11月の関西空港の貨物取扱量は総取扱量が6万6,000tで前年同月比15.7%増加となった。4か月連続のプラス。積込量は3万486t（17%増）、取卸量が3万6,377t（14.6%増）。

●厚生労働省、12空港に感染症患者隔離室

厚生労働省は、関西空港など11空港の検疫所内に新型インフルエンザなどの感染症患者を病院に搬送するまで一時的に隔離する待合室を整備し、検疫所の職員も増員する。

●「地球温暖化防止を目指す空港」に日本で初めて認定

関西エアポートは12月6日、関西空港と伊丹空港が、地球温暖化防止をめざす空港として日本で初めて国際空港評議会から認定を受けたと発表した。両空港では省エネルギー化による温室効果ガス排出量の低減に向け、空港施設のエネルギー使用の効率化、建物施設の断熱や日射対策の向上、クールビズの導入などに取り組んでいる。

●初年度決算、黒字確保

関西・大阪両空港を運営する関西エアポートは12月8日、運営後初の9月期連結決算（2015年12月～2016年9月の10か月）を発表した。売上高は891億円、当期純利益は73億円だった。運営権料などで新関西空港会社時代より約127億円の費用が上乗せされたが、格安航空会社（LCC）を中心に便数が増え、4～9月の総旅客数が過去最多の1,281万人（前年同期比7%増）となったことから黒字を確保した。山谷佳之社長は「44年間にわたる空港運営の順調なスタートを切ることができた」と語った。



クリック！

新関西国際空港会社と関西エアポートの決算は鉄道事業が引き継がれなかったこと、運営権対価の会計処理が行われることなどから単純比較できない。こうした要素を考慮した関西エアポートの試算によると、上半期（4～9月）で売上高は前年比2.9%増、経常利益は同2.6%増と増収増益だった。

●神戸空港運営権、改めて意欲示す

関西エアポートの山谷社長は12月8日の記者会見で、神戸空港のコンセッションについて、「空港で最も時間がかかるのは新たな滑走路を作ることだが、神戸空港には立派な滑走路が一つあり、需要の増加にすぐに対応できる。神戸空港は一つのチャンスだ」と改めて前向きな姿勢を示した。

●年末年始の国際線予測、7%増の70万人

関西エアポートは12月16日、年末年始（12月22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 70 万人になる見込みだと発表した。

●訪日客の人気上昇率10位に

旅行サイト、楽天トラベルは 12 月 19 日、2016 年の訪日外国人客の人気上昇エリアランキングを発表した。人気の上昇率がもっとも高かったのは香川県の「高松・さぬき・東かがわ」だった。大阪南部（堺・岸和田・関西空港）は 10 位で前年比 2.2 倍だった。

●春秋航空日本、成田増便へ

LCC の春秋航空日本は 12 月 20 日、成田～関西線を 1 日 2 往復に増便すると発表した。2017 年 1 月から増便し、中華圏の正月「春節」での訪日客獲得を強化する。

●2017年度予算、38億円計上

12 月 22 日に閣議決定された 2017 年度予算案で関西空港・伊丹空港は 38 億円（昨年度 83 億円）が計上された。航空保安施設の更新などを実施する。

●第2ターミナルビル、1月28日に開業

関西エアポートは 12 月 22 日、第 2 ターミナルビル（国際線）の開業日を 2017 年 1 月 28 日とすると発表した。現在の「第 2 ターミナルビル」は「第 2 ターミナルビル（国内線）」に改称する。

●バニラ・エア社長「需要増やせるところで」新路線を検討

LCC、バニラ・エアの五島勝也社長は 12 月 22 日、大阪市内で記者会見し関西空港からの新路線について「需要が増やせるところでやっていきたい」と事業拡大に意欲を示した。訪日外国人の利用が見込める東アジアが有力という。

●国際線旅客、11月で1,700万人突破

関西エアポートが 12 月 26 日発表した 11 月の関西空港の運営概況（速報値）によると、1～11 月累計の国際線の旅客数が前年同期比 16% 増の 1,720 万人となり、昨年 1 年間の 1,625 万人を上回って年間最高となった。LCC の新規就航や増便などアジアを中心とした路線拡充が影響した。11 月の総旅客数は前年同月比 5% 増の 203 万人、国際線は 9% 増の 152 万人だった。

●南海、ダイヤ改正で空港急行を増発

南海電鉄は 12 月 27 日、空港線列車の強化を中心とした 2017 年 1 月 28 日付ダイヤ改正の内容を発表した。空港急行（難波～関西空港）は 2 本増発されるなどし、上下線あわせた運転本数が現行の 118 本（土休日 117 本）から、改正後は 132 本（同 127 本）に増やされる。特急「ラピート」（難波～関西空港）も、早朝時間帯は土休日に 2 本、深夜時間帯は全日、2 本がそれぞれ増発される。

空港

＝ 神戸空港 ＝

●11月搭乗者数、前年比15.3%増

神戸市は、神戸空港の 11 月の搭乗者数が、前年同月比 15.3% 増の 22 万 7,649 人だったと発表した。6 か月連続で前年を上回った。

●運営権売却、関西エアポート陣営と双日の4社が審査通過

神戸市は 12 月 20 日、神戸空港の運営権売却について、関西エアポート陣営と双日の 2 陣営計 4 社が資格審査を通過したと発表した。4 社は滑走路やターミナルビルの維持管理や収益性確保について、市と協議を始め、6 月に最終的な枠組みで提案書を出し、8 月には優先交渉権者が決まる予定だ。資格審査では金融機関 1 社がいったん申請したが、すぐに取り下げた。

●兵庫県知事、3空港懇談会を要請へ

井戸敏三兵庫県知事は12月28日、新聞各社のインタビューで、神戸空港の機能拡大に向けて、関西での意見調整を呼びかける考えを示した。関西3空港懇談会の場で、時代に合わせた神戸空港のあり方を主張する考えだ。運営権売却の優先交渉権者が決まる来夏以降の開催を想定している。

＝ 成田国際空港 ＝

●エプロン新設・誘導路整備を申請

成田国際空港会社は、空港を拡張する変更許可を国土交通大臣に12月6日付で申請した。第2ターミナル付近を拡張し、駐機場を増加する。増加後は1時間あたりの発着回数を68回から72回に拡大する。

●2017年度予算、39億円計上

12月22日発表された2017年度予算案で成田空港は39億円（昨年度49億円）を計上、継続中の震災対策強化や耐震対策を進めるほか、ターミナルビル全体の利便性向上に向けた実施設計をおこなう。

●1月1日にロゴ刷新

成田国際空港会社は12月22日、空港のブランドロゴを2017年1月1日から刷新すると発表した。新しいロゴは組みひもをイメージし、「大空」「日本」「地球」の3種類のテーマで色分けした線を組み合わせ、到着、出発、乗り継ぎの航空機の軌跡をそれぞれ表現した。

＝ 羽田空港 ＝

●ロボットの実証実験に17社が参加

日本空港ビルデングは12月15日、同社が管理する羽田空港国内線第2旅客ターミナルで業務用ロボットの实証実験を始めた。日立製作所やシャープなど17社が参加、顧客案内や移動支援、清掃に携わるロボットの運用を検証。東京五輪・パラリンピックが開催される2020年までに順次、実用化していく。

●発着枠拡大へ609億円計上

12月22日閣議決定した2017年度予算案で、羽田空港では609億円（昨年度498億円）を計上し、交通経路見直しに必要な、航空保安施設や誘導路などの施設整備などを実施。また、駐機場や国際・国内の乗継ぎ経路の整備に加え、耐震対策や老朽化対策を進めていく。

＝ その他空港 ＝

●熊本空港民営化、国へ要請方針

蒲島郁夫熊本県知事は12月6日の県議会で、熊本地震で被害を受けた熊本空港について、滑走路などを国が所有し、運営権を民間に売却するコンセッション方式の導入を国に要請する方針を明らかにした。ターミナルビルについては国内線と国際線を一体化し建て替えを目指す。

●高松空港の民営化、6グループが応募

国土交通省は12月9日、高松空港の運営権売却について、事業者の募集を締め切った。関係者によると、オリックス、三菱地所、清水建設、測量サービスなどの日本アジアグループ、地元の穴吹興産など6グループが応募した。

●広島空港民営化、21年めど

広島県は12月12日、広島空港を民営化する時期を2021年をめどとする方針を発表した。空港に隣接する県営駐車場や第三セクターの子会社が運営するホテルなどが対象となる。2017年3月末までに民営化の基本方針を策定し、国に伝える。

航空

●年末年始旅行、5年ぶり減、海外は増加

JTB が 12 月 5 日発表した年末年始（12 月 23 日～1 月 3 日）の旅行動向予測によると、国内旅行が前年同時期に比べ 2.2% 減の 2,930 万人と減少に転じる一方、海外旅行は 3.3% 増の 64 万 6,000 人と 3 年ぶりに増加する見通しだ。国内と海外を合わせた総計は、2.1% 減の 2,994 万 6,000 人と 5 年ぶりに減少する。

●ピーチ、国際線の搭乗者500万人

LCC のピーチ・アビエーションは 12 月 6 日、関西発香港行き 63 便で国際線の累計搭乗者数が 500 万人に達したと発表した。国際線の運航開始から約 4 年 7 か月での到達となった。

●世界の航空、6年ぶり減益へ

国際航空運送協会(IATA)は 12 月 8 日、世界の航空業界の 2017 年の最終利益が 298 億ドル(約 3 兆 4,000 億円)と 2016 年の見込みより 16% 減るとの予想を発表した。減益は 6 年ぶり。原油価格が底打ちし、燃料費の負担が増す。旅客の伸びが鈍ることも響く。

●ピーチ、那覇～バンコク線を開設へ

ピーチ・アビエーションは 12 月 9 日、那覇～バンコク線を 2017 年 2 月 19 日に開設すると発表した。週 7 便運航する。ピーチの国際線は 13 路線目だが東南アジア路線は初めて。

●ポーランドとオープンスカイ、香港とは以遠権の拡大で合意

国土交通省は、12 月 5 日から 9 日までバハマで開催された、国際民間航空機関(ICA0)主催のイベント、ICAN2016 で、12 か国・地域の航空当局と協議を実施し、合意したと発表した。ポーランドとは二国間輸送の自由化(オープンスカイ)、地方空港での以遠権と第三国企業を含む共同運航(コードシェア)を相互に自由化した。香港とは中部空港と香港空港での以遠権の拡大、スリランカとはコードシェアの枠組み拡大に合意した。

●年末年始の航空予約、1割増

国内航空各社は 12 月 16 日、年末年始(12 月 22 日～1 月 3 日)の予約状況を発表した。国際線、国内線ともに予約数は前年同期に比べ 1 割上回った。2015 年 11 月にパリで起きたテロの影響が薄れた欧州路線が回復したほか、アジアなどのリゾートに出かける人が増えた。国内では割安な航空券が需要を喚起している。

●全日空と日航、燃油サーチャージを復活

全日本空輸と日本航空は 12 月 19 日、日本発の旅客を対象とした燃油特別付加運賃(燃油サーチャージ)を 2017 年 2～3 月の発券分に上乗せすると発表した。10 か月ぶりの復活で、北米や欧州で片道 3,500 円、ハワイなどで同 2,000 円になる。

●JTB、2017年の訪日客12%増予想

JTB が 12 月 20 日発表した 2017 年の旅行動向調査によると、訪日外国人旅行者数は 2016 年に比べて 12.0% 増の年間 2,700 万人となり、過去最高を更新する見通しとなった。円安基調を背景に、日本に旅行に来やすい環境が続くのが主要因だ。

●ニュージーランド航空、7月に羽田便就航

ニュージーランド航空は 12 月 21 日、羽田～オークランド線の運航を 2017 年 7 月 21 日に開始すると発表した。週 3 便運航する。機材はボーイング 787-9 型機を使用する。

関西

●JTB西日本、海外ツアー17年度2%増

JTB 西日本は 12 月 1 日、主力の海外旅行パッケージ商品「ルック JTB」の 2017 年度の取扱人数を前年度比 2% 増の 27 万人を目標にすると発表した。関西空港発のチャーター便を利用

した旅行商品や追加料金なしで参加できる現地ツアーを増やして需要を掘り起こす。

●リそな総研、関西成長率を下方修正

リそな総合研究所は12月1日、2016年度の関西の実質経済成長率を0.7%増とする見通しを発表した。前回予測（2015年12月）から0.5ポイント下方修正した。海外経済の停滞やこれまでの円高で企業業績が悪化。賃金の伸びが抑制され、個人消費が鈍化していることが響く。

●大阪府が万博誘致経費1億6,200万円計上

大阪府は12月2日、万博の誘致活動の経費として、約1億6,200万円を2016年度一般会計補正予算案に盛り込むと発表した。博覧会国際事務局の総会で流すプロモーションビデオ制作費（1,400万円）など。

●大阪万博の誘致議連が設立総会、超党派80人

2025年に大阪万博の誘致を目指す超党派の議員連盟（会長・二階俊博自民党幹事長）が12月2日、国会内で設立総会を開いた。自民、公明、民進、日本維新の会の4党の国会議員ら約80人が出席し、政府に対し、誘致の立候補に必要な閣議了解を早期に行うよう要望する方針を決めた。

●中之島の市有地活用、再生医療集積を提言

大阪市中之島4丁目地区の市有地に国の再生医療拠点の誘致を目指す大阪市などは12月2日、関係者を招いた会合を市役所で開いた。研究者らで構成する日本再生医療学会が、病院や臨床研究施設、細胞バンク、人材育成のためのトレーニングセンターなどを集積した「再生医療国際センター（仮称）」の構想を提言した。

●関西同友会次期代表幹事にコクヨの黒田会長

関西経済同友会は12月9日、2017年5月で任期満了となる蔭山秀一代表幹事（60）（三井住友銀行副会長）の後任に、コクヨの黒田章裕会長（67）を内定したと発表した。黒田氏は「アジアへの輸出が多い特長などを生かし、関西の経済力を強化したい」と語った。

●大阪城公園に集客施設整備計画

大阪城パークマネジメント共同事業体（大阪城パークセンター）は12月9日、大阪城公園の魅力向上に向け、新たに整備する2施設の計画概要を発表した。JR大阪城公園駅前に複合施設「JO-TERRACE OSAKA」（2階建て、4,823㎡、15店舗）を新設するほか、公園内の歴史的建造物旧第四師団司令部庁舎を改修し、飲食物販・歴史体験施設として整備する。

●近畿日本ツーリスト、訪日客誘致の拠点、京都に

近畿日本ツーリストは12月12日、訪日外国人客を誘致する営業拠点「DMC Japan 京都」を京都市内に開業した。タイやマレーシアなど主に東南アジアの旅行会社に関西各地を巡るツアーなどを売り込む。自治体や学術団体などとも連携して訪日客を取り込む。

●USJ、マリオエリア開業、2020年までに

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの運営会社は12月12日、マリオを中心とした人気キャラクターが登場する任天堂エリア「SUPER NINTENDO WORLD」を東京五輪が開催される2020年までに開業すると発表した。投資規模は約500億円。

●大阪市議会、地下鉄民営化基本方針案を可決

大阪市議会は12月13日の本会議で、市営地下鉄民営化に向けた基本方針案を大阪維新の会、公明党などの賛成多数で可決した。慎重姿勢だった自民党も新会社全株式の市保有など、賛成条件の大半が受け入れられたとして賛成した。市は2018年4月の民営化を目指す。

●奈良公園西にホテル、県が事業者募集

奈良県は12月14日、奈良公園西側の日本庭園「吉城園」周辺における民間事業を活用した

宿泊施設整備の募集要項を公表した。庭園を生かした高級ホテルなどを想定、ホテル不足の解消につなげる。

●阪神高速300～1,300円に、国交省が新料金案

国土交通省は12月16日、阪神高速道路の通行料金を2017年度から下限300円、上限1,300円（普通車、ETC使用の場合）に改定する案を発表した。現行の510～930円に比べて短距離の利用は値下げ、長距離では値上げとなる。中長距離の利用者が多いため、平均すれば値上げになる。

●淀川左岸線延伸部、西日本高速も施工

国土交通省は12月16日、2017年度事業着手が予定される高速道路の淀川左岸線延伸部（大阪市～門真市）を阪神高速道路会社と西日本高速道路会社が施工すると発表した。これまで阪神高速単独の施工を想定していた。

●国の万博誘致検討会が初会合

経済産業省は12月16日、大阪府が目指す2025年万博誘致を議論する有識者検討会（座長・古賀信行経団連副会長、29人）の初会合を開いた。府がまとめた「人類の健康・長寿への挑戦」をテーマとする基本構想を検証。今後、2回程度の会合を経て、2017年春までに報告書を取りまとめる。

●大商、健康や観光などに重点、基本方針を発表

大阪商工会議所は12月16日、2017年度から3年間の事業運営の基本方針「たんと繁盛 大阪アクション」を発表した。健康や観光関連などの成長産業を育成して大阪での起業を促し、投資を呼び込む計60の事業を進める。

●泉大津市長に新人の南出氏

任期満了に伴う泉大津市長選挙が12月18日、投開票され、新人で元市議の南出賢一氏（36）（無所属）が、再選を目指した現職の伊藤晴彦氏（63）（同）を破り、初当選を果たした。南出氏は現職としては府内で最年少の市長となる。

開票結果は次の通り。

当	13,575	南出 賢一	無新
	10,207	伊藤 晴彦	無現

●民泊客に宿泊税、2017年夏頃

大阪府議会は12月20日、ホテルや旅館の宿泊客に課税する宿泊税を、マンションなどの空き部屋を活用した「民泊」の利用者から徴収するための条例改正案などを可決した。宿泊税を民泊へも適用するのは全国初となる。

●ザイマックス、田尻町の家電量販店を改装しホテルに

ビル運営受託のザイマックスは12月20日、田尻町のコジマ NEW リンくう羽倉崎店を改築して2017年1月に開業する「からくさスプリングホテル関西エアゲート」（139室）を報道陣に公開した。中国の旅行・航空大手、春秋集団（上海市）と組んで訪日外国人を取り込む。

●北陸新幹線、小浜・京都ルート正式決定

北陸新幹線で未着工となっている敦賀～新大阪の延伸ルート3案について、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームは12月20日、福井県・小浜から南下して京都を経由する「小浜・京都ルート」の採用を正式決定した。

●多言語で無料電話対応 訪日客向けに大阪観光局

大阪観光局は12月20日、外国人客などを対象に、観光と医療機関を紹介する無料の多言語対応コールセンターを2017年3月に開設すると発表した。医療機関の紹介は24時間対応する。

●関西観光本部を4月に設立

近畿2府4県と近隣4県、経済団体などで行う関西国際観光推進本部は12月22日、訪日外国人観光客の呼び込みを強化するため、2017年4月に関西観光本部を設立すると発表した。関西広域連合や関西経済連合会の観光事業も引き継ぎ、官民や府県の枠を超えた取り組みを加速させる。

●第二阪和国道が2017年春全線開通

近畿地方整備局は12月19日、阪南市と和歌山市を結ぶ第二阪和国道（国道26号、20.6km）のうち、淡輪ランプ（岬町）～平井ランプ（和歌山市）間7.6kmが2017年春に開通すると発表しました。これにより、第二阪和国道の全線が開通する。

●USJ、新エリア「ミニオン」4月開業

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは12月26日、人気キャラクター「ミニオン」を題材にした新エリア「ミニオン・パーク」の開業時期が2017年4月21日に決定したと発表した。春の目玉の一つとして集客を図る。

●西日本・阪神高速が2017年6月から距離制料金

西日本高速道路と阪神高速道路は12月26日、1km当たり36.6円（普通車）にそろえた距離制の料金体系を2017年6月から導入すると発表した。国土交通省が示した近畿圏の新たな高速道路料金案に基づき、利用者に分かりやすくする狙い。

●USJ、8年連続値上げ

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは12月27日、2017年2月8日から1日券「スタジオ・パス」の大人料金を200円値上げして7,600円にすると発表した。子供（4～11歳）料金も120円値上げして5,100円にする。USJの値上げは8年連続で、再び東京ディズニーランド（7,400円）を上回る。

●11月の大阪市内主要ホテル稼働率、ほぼ横ばい91%

日本経済新聞社が12月29日まとめた大阪市内の主要13ホテルの11月の平均客室稼働率は前年同月より0.2ポイント低い91%とほぼ横ばいだった。全体的に宿泊料金の上昇が一服して前年並みの稼働率を保ったホテルが多かった。

国

●空港使用料、10年間で3億円未納

航空機が空港を使用した際、国土交通省に支払われる空港使用料の未納が2015年までの10年間で3億円以上に上ることが12月3日明らかになった。多くはチャーター便を運航する海外の航空会社。

●旅館業法の規制緩和を提言

政府の規制改革推進会議は12月6日、ホテルや旅館の営業を柔軟化するための規制緩和を議論し、「最低客室数」撤廃や、「フロント設置義務」緩和を盛り込んだ提言をまとめた。2017年の通常国会への提出を目指す旅館業法改正、関連政省令の改正などに反映させる。

●カジノ法案成立

カジノを含む統合型リゾート（IR）を解禁する法案（IR推進法案）が12月15日、前日の参院本会議に続き、衆院本会議で可決され、成立した。政府は、規制や依存症対策などの具体的な制度設計を盛り込んだ「IR実施法案」を1年以内に国会に提出する作業に入る。

●11月の訪日客、187万人

日本政府観光局が12月21日に発表した11月の訪日客数は前年同月比13.8%増の187万

5,400人で、11月の最高記録を更新した。出国日本人数は10.6%増の148万1,000人で、6か月連続で前年を上回った。

●**2017年度予算案、過去最大97兆4,547億円**

政府は12月22日、2017年度予算案を閣議決定した。一般会計の歳出総額は97兆4,547億円と5年連続で過去最高を更新した。税収は景気の足踏みを反映して1,080億円増にとどまる。新しい国債の発行額は2016年度からわずかに減るが、借金頼みの構図が続く。

●**地方15空港の訪日誘客支援に415億円**

国土交通省は12月22日閣議決定した2017年度予算で、訪日外国人旅行者の受け入れ態勢強化などに向け、地方空港と地方航空路線ネットワークの活性化に向けた関連費用として、前年度比約28億円増の415億円を計上した。LCCなどの誘致に積極的な15程度の空港を「訪日誘客支援空港」に認定し、国際線の着陸料軽減を3年間にわたり支援。2017年度は税関など受け入れ施設の整備費を補助する。

●**政府、訪日外国人の消費動向などデータベース化**

政府は2017年度、訪日外国人の属性や消費動向などに関するデータベースの構築に本格的に乗り出す。集約した情報を分析し、新たな観光サービスの創出につなげる狙いで、東京五輪・パラリンピックが開かれる2020年に全国規模で実用化することを目指す。

みんなもうかりまっせ！ The 関西モデルの現状と課題

Peach Aviation Limited CEO

井上 慎一 氏



●と き 2016年11月29日（火）

●ところ 大阪キャッスルホテル6階 鳳凰・白鳥の間

■はじめに

なんとか今日まで生きて来られたのは、関西の皆さまのお陰です。心から御礼申し上げます。初就航から4年間、皆さまにたくさんのご支援をいただきながらここまで来たわけですが、本日は感謝の気持ちを込めていままでの歩みを紹介いたします。

資料の1ページ目に女性5人のグループがいます。弊社の典型的なお客様像です。4年前、「空飛ぶ電車」になると謳って、気軽にご利用いただきたいと思って始めましたが、ほぼ想像したとおりのお客様にご利用いただけるようになりました。就航当初から「女性をターゲットにする」と謳っていたのですが、ありがたいことに昨今、女性を中心に、このように写真を撮ってインスタグラムなどで発信してくれています。これが弊社のローコストモデルを強力にサポートしてくれています。自発的に発信していただけるので、費用をかけずに宣伝していただいています。

写真の彼女たちは月1回程度、沖縄にダイビングをしに行き、その様子を彼女たちのSNSで掲載してくれます。それを見て友人やフォロワーに、「あ、Peachで行ってるんだ」と思ってもらえます。どれくらいの影響力があるのか調べると、この方たちは5人合わせてインスタグラムで16万人のフォロワーがいるので、投稿がどんどん拡散されていくわけです。

彼女たちが沖縄へ行って何をしているのか。

われわれの想像を超えるような、自由で、心の底から仲間と一緒に沖縄を楽しむ雰囲気が出ており、私もこの写真が大好きです。ここには許可を得て使わせてもらっています。こういったムーブメントが4年間で関西を中心に沸き起こってきました。



自由に楽しむPeachのお客様！



■これまでの歩み～スピード感のある路線展開

Peach は2008年1月に全日空の社内ベンチャーとして発足しました。その3年後の2011年2月に会社を設立しました。2012年3月に初便が就航。日本企業としては史上初のLCCでしたが、世界にはすでに様々なLCCが存在します。先人がすでにやっていることを真似するだけではうまくいかないだろうなと思っていました。マーケティングの世界では当たり

前のことです。どうすれば差別化できるだろうかと考えた結果、そのコンセプトがまとまり、会社を設立しました。それ以降一気に来られたのも、事前のいろいろな検討が実を結んだのではないかと、今となっては思います。2012年3月に国内線就航、その2カ月後には国際線就航と、スピーディに展開してきました。まだまだ拡大していくつもりですが、これを可能にしたのは3年間の勉強期間でした。

peach これまでの歩み ～スピード感のある路線展		
年月	内容	
2008年1月	ANA内にアジア戦略室設立	
2010年12月	ANA内にLCC共同事業準備室設立	
2011年2月	A&F Aviation株式会社 設立 → 5月に Peach Aviation株式会社に變更	
2011年7月	航空運送事業許可受領	
2012年3月	【国内線就航】	大阪(関西) — 福岡、札幌(新千歳)、長崎線就航
2012年5月	【国際線就航】	大阪(関西) — ソウル(仁川)線就航
2013年9月	【沖縄発着国内/国際線就航】	沖縄(那覇) — 石垣、台北(桃園)線
2014年7月	【沖縄拠点の本格展開】	沖縄(那覇) — 福岡線就航
2015年3月	【首都圏本格進出】	東京(成田) — 福岡、札幌(新千歳)線就航
2015年8月	【羽田進出】	東京(羽田) — 台北(桃園)線就航
2016年11月	【中国本土進出】	大阪(関西)・東京(羽田) — 上海(浦東)線就航
2017年夏	【東北(仙台)拠点化開始】	仙台 — 内線複数路線就航予定

Strictly Confidential © Peach Aviation Limited | 2016 All rights reserved

■出資者／出資比率／出資総額

弊社の出資者は3社。まず元々の母体である全日空、あとの2社は香港のファーストイースタン、国のファンドである産業革新機構です。3社からの総出資額150億円という潤沢な資金で始めました。ベンチャーを経験された方なら分かると思うのですが、資金を集めようにもなかなか貸してもらえず、大変な苦労がありました。幸い、3年かけていろいろと研究をしていたので、ビジネスモデル自体を2社の投資会社に評価していただき、ありがたいことに150億円という額の投資を得ることができました。

全日空は38.67%で、筆頭株主ではありますが

が、Peach は連結子会社ではなく、持分法適用会社です。

ファーストイースタンが3分の1。入っていたのは、やはりインバウンドを考えたからです。私自身、中国、香港、台湾に駐在した経験があり、そこに関する限界は知っていたつもりなので、それなら分かった人に入っていた方がいい、と考えました。株主としてだけでなく、今でもいろいろな知見をいただいております、非常にありがたく思っています。

■路線ネットワーク

弊社の路線は、まず拠点を決め、そこから片



道約4時間程度の範囲を飛ぶように展開しています。

その同心円をどんどん増やしていき、“へそ”となるベースを増やすことでカバレッジを広げていっています。関空はメインの拠点ですが、その他に、第2の拠点としての沖縄があり、2017年には仙台、2018年度には新千歳を拠点化します。現在は国際線12、国内線14計26路線が就航し、一日100便以上の規模になりました。

飛行機をどんどん増やした結果、どうなったか。関空では、国内線、国際線ともに便数は1位です。週単位でいくと、国内・国際合わせて500便以上飛んでいます。

2016年11月7日時点で購入できる、3月1日出発の最安値をネットで拾い上げて他のエアラインの運賃と比較してみました。例えば関空から新千歳は4分の1でした。ちなみに関西-新千歳間の通常運賃の最低は、片道で4,890円からです。プロモーションの際には、これよりも安くなります。また、関空から香港は、約3分の1、往復で2万1,840円でした。羽田-仁

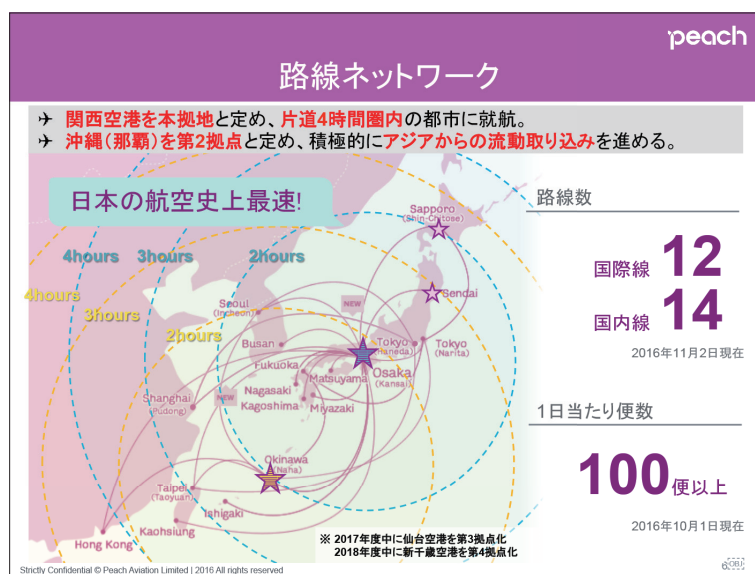
川が約2分の1、関空-那覇で約2分の1といったレベルです。

弊社のターゲットは当初から女性で、それに伴うプランディングも行ってきました。その結果、お客様の男女比率は女性の方が多く、半数を超えます。

年齢層は20代~30代の合計で半数を超えます。面白いことに、国籍別で見ても同じような傾向です。香港、台湾、韓国でも20代~30代が最も多いのです。11月に上海線が就

航しましたが、やはり似たような年齢構成でした。外国人の比率は、国際線で7割を超えます。

お客様の旅の目的も他とは多少違う傾向があります。表現がふさわしいかわかりませんが、“思いつき”の観光とでもいうのでしょうか、例えば「思いつきで大阪に来た」など、安いチケットが取れたので来た、というようなケースです。興味深いのは、「思いつきで来たが、面白かったのでまた来ちゃった」という方がいることです。観光の一つのきっかけには十分になっていると思います。帰省でしょっちゅう帰る人もいます。同窓会、法事など、友人や親



族との集まりで利用する方もいます。そしてイベント参加、なかには好きなグループの全国のツアーを全て回るといすごい人もいらっしゃいます。また、介護や通院で使う方もいます。非日常というよりは、次第に日常的な使い方、いよいよ当初から目指していた「空飛ぶ電車」のようになってきたとうれしく感じています。

お客様の9割がFIT（個人旅行）で、グループツアーはほとんどいません。潜在需要を掘り起こしているの、いわゆるフルサービス系のお客様との重複が少ないといえます。

■業績

当初から、「No Profit, No Business：利益がなければビジネスではない」という意識を強く持っていたところ、2013年度から純利益を出せるようになり、昨年度は3年連続で純利益を出しました。営業収入は480億円、営業利益61億円、純利益27億円で、累積損失を就航5年度めで全部解消しました。お陰さまで今年度から健全な財務体質の会社としてビジネスをさせていただいております。



■運航実績

これは一番力を入れているところです。これまで、妥協のない、愚直なまでの取り組みを進めてきました。昨年度の就航率は99.3%、逆に言うとキャンセル率が0.7%で、日本一の数字となっています。搭乗率も平均86.7%で、ほとんどの便が「混んでいる」か「ものすごく混んでいるか」という状況になっています。

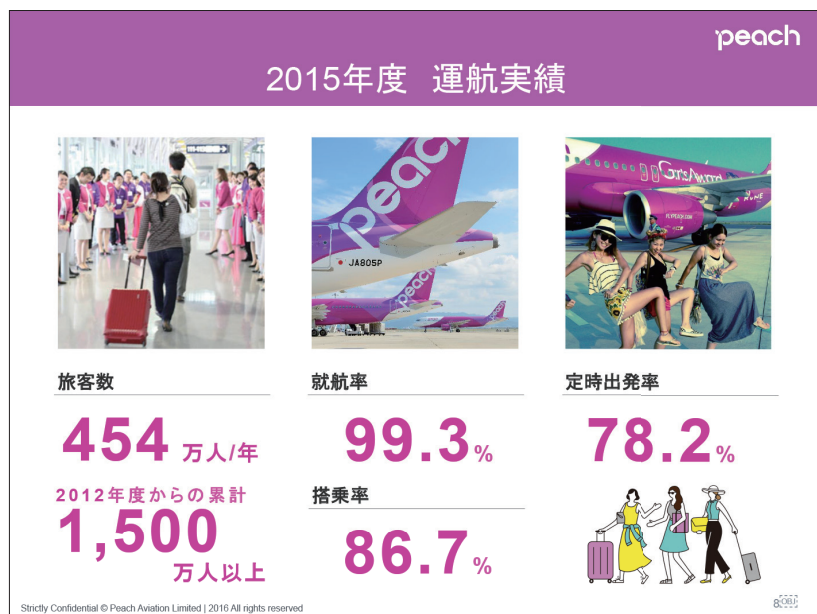
年間では、2012年度からの累計で1,500万人以上にご利用いただきました。本当にありがたい限りです。

日常使いが広がってきたと申しましたが、まず始まったのは韓国日帰り海外旅行というムー

ブメントでした。これは大阪の主婦の方々が開発したものです。一部日帰りで韓国を楽しんでいる方がいらっしゃるらしいというので、試しに往復7,600円くらいの日帰り運賃を出してみたら、大きな反響がありました。今ではすっかり根付いています。

冒頭に紹介した女性たちは、月一回沖縄に行く大阪の方々です。石垣市の方から聞いたのですが、Peach が就航して3年間の間に52回石垣島に行ったお客様がいらっしゃったそうです。関空—石垣間の最低運賃は6,590円です。これを狙って行ってらっしゃるようでした。

意外と富裕層の方も利用しています。台湾、



香港から、大阪リッツカールトンのスイートルームを定宿にしているようなお客様がなぜか弊社を選んでい。F1レースの最も高いバックストレートの席で爆音を楽しむような方々です。そういうリッチな人たちがPeachを利用しています。たまたま会う機会があったとき、なぜLCCを選ぶのか聞いてみると「移動にお金を払う気は全くない」と、極めて明快な答えが返ってきました。移動はこれで十分だと割り切っていらっしゃるようです。

沖縄県の方に聞いた話ですが、台北 - 沖縄便で美容院に通う方がいるそうです。日本の美容技術は世界最高レベルだということで、台北からもわざわざ来ていらっしゃるとのことでした。

お手頃運賃できちんと飛んでいることでこういう新しいムーブメントが起きていることが非常に面白いと思います。

■ Peach の企業理念

弊社の理念は最初から決めていたものです。お客様を単にA地点からB地点に運ぶだけではなく、アジアの架け橋になろうという志があります。手頃な運賃でフライトを提供すれば、若者が多数来てくれるのではないかと思います。そこでface to faceのリアルなコミュニケー

ションが発生すれば、さまざまな誤解を解いていくきっかけになって、未来志向の日本と近隣アジア諸国の良好な関係構築に役立つのではないだろうかという想いから理念をつくりました。

コアストラテジーのキーワードは「差別化」です。何をもって差別化するのか、4点考えました。1点目は運航技術。成功しているLCCは全て高い運航技術を持っています。

2点目はコストマネジメント。コストカッ

peach

peach 企業理念



空飛ぶ電車！

**ヒト・モノ・コトの交流を深める
アジアの架け橋となり、
人間愛を育むエアラインとなる。**

**Peach serves as a bridge promoting the
exchange of ideas, information, and
cultural understanding between people.**

Strictly Confidential © Peach Aviation Limited | 2016 All rights reserved

トではありません。調達のしかたや稼働のしかたを変えてコストを抑えています。3点目、「キュート&クール」という女性にアピールしたブランディング。4点目のイノベーションは、目的ではなく手段です。イノベーションを通して新しい価値のご提供ができれば、それが差別化になるのではないのでしょうか。

■運航技術

運航技術の差別化には、安全推進体制の構築が欠かせません。われわれのメンバーは、事業を行う上で、安全運航を第一優先事項と捉え、

日々のオペレーションに取り組んでいます。

■緊急時対応…航空事故訓練も入念に

それ以外に、緊急時対応にも努めています。航空事故訓練は入念にやっています。相互訓練にも参加して、飛行機も提供させていただきました。社内で行ういろいろなケースを想定したエマージェンシー訓練を行います。もちろん私も参加します。何がよかったか、何が足りなかったか、という反省会を行いながら、もちろんあってはならないことなのですが、緊急時に備えておこうと訓練を重ねております。



■コストマネジメント

やりくりすればお金はいらない。知恵の問題です。これは関空の第2ターミナル建設時にいろいろなミーティングに呼んでいただき、意見を述べさせていただきました。例えば、プッシュバックをしない「自走 in・自走 out」という飛行機の進入形式を採用したのも、高価なトローリングカーという車両を購入しなくてすむようにと考えたからです。

ターミナルの建物自体も平屋にしてもらい、エレベーター、エスカレーター施設を不要にしました。中も、お客様が接する部分はそれなりにしたのですが、他の部分ではできるだけ手を加

えず、安い賃料を実現しました。

弊社は広告予算をほぼ使っていません。「何か他に手があるのではないかと常に考えるようにしています。直近の例では、国土交通省で行った記者会見で2015年度の決算を発表したときの写真があります。左側が財務担当役員、右側が総合企画部長なのですが、従来の決算発表を行う方々とは一味違う風貌が SNS で話題になり、意外なところで広がりました。

こちらは意図的だったのですが、近畿大学が、近大マグロに続いてナマズを開発。これを機内食に取り入れました。そのとき錦糸卵に目を付けたキャビンアテンダントが、記者会見の

peach

広告予算ゼロ! でも、あらゆる場面で話題づくり!

peach CFO!?(最高財務責任者)

peach 総合企画部長!?

決算発表@国土交通省の様子もSNSで話題に!

peach

うなぎ味のナマズごはん
CAの髪色も話題に!

Strictly Confidential © Peach Aviation Limited | 2016 All rights reserved

ています。お陰さまで、「こんなふう楽しそうにやりたいな」というコンセプトに共鳴した方とさまざまなコラボを実現しています。

例えばケツメイシさん。9枚目のアルバムを出したとき、そのうち5枚がオリコンでナンバーワンになったほどの、日本を代表するグループです。1回のツアーで約25万人を動員するそうです。そのケツメイシさんがわざわざPeachの曲をつくってくださいました。この彼らの10枚目のアルバムの14曲目にある「Take off」という曲です。歌詞が素晴らしくて、よくぞPeachの生き様を表現してくださっています。非常にいい曲なので、もしご興味があれば聴いてみてください。

その2週間くらい後、フォルクスワーゲンとコラボすることになりました。意外に思ったのですが、「理念が合う」と言われたのです。フォルクスワーゲンは「国民の車」という意味で、Peach

peach

CNN でも話題に!

The best airline meals, according to an in-flight food addict

世界の機内グルメ、格安航空ピーチに高い評価

もちろんタダで世界中に発信!!!

Strictly Confidential © Peach Aviation Limited | 2016 All rights reserved

ときに自分の髪を錦糸卵のような金髪に染めて来ました。それで「錦糸卵も入ってます」とやったものですから、またSNSで話題になりました。

関西でよかったなと思う一つの事例があります。CNNが世界の機内グルメでLCC部門のベスト2のうちの二社に弊社を選んでくださいました。もちろんこれもタダで世界に発信されました。

本年度からはブランドのコアバリューを「シェアハピネス＝みんなで幸せを分かち合えたらいいな」に設定し、ブランディングを進め

は「空飛ぶ電車」と謳っている。コンセプトが合うということで興味を持っていただいたわけです。そしてシリーズ9色目となる「ピンクビートル」を出されました。機内限定(300万円)で売り出したところ、2台売れました。このような相乗効果でブランドが発展してきているのも興味深いところです。

■ Peach ブランド

もう一つ忘れてはいけないのが「関西魂」です。弊社の社員はほとんどが関西出身なので、笑いを忘れてはいけないと思っています。



でも、関西魂は忘れない・・・

■ますますイノベーションに！

4点目の要素、イノベーション。新しい顧客価値の創造ということで、とかくマーケティング的なことになりがちなのですが、実は関空の第2ターミナルの保安検査機器は最先端のものを入れています。より安全で、よりスピーディに検査を実施できるようなものになっており、小さな危険も見逃さないという弊社のこだわりを具現化

2011年5月24日に行った Peach ブランドの発表の写真があります。このとき、Peach の綴りを入れ替えてわざと「cheap」にし、「cheap とちゃうやろ！」と私が突っ込んで、吉本風にドタドタッ！とさせてまた組みなおして「Peach」です、とやったのです。

関西ではバカうけしました。あれは忘れられません。東京ではシーンと静まり返りました。これも忘れられません。この対比が未だに忘れられなくて、関西に来てよかったと思った次第です。やはり笑いは大事です。この精神を忘れないでいこうと思っています。

映像を一つご覧ください。今年の4月1日にエイプリルフールのティザーとして「サムライ号」という架空の飛行機を発表しました。これを本当にやっていいのか、社内でも「超賛成派」と「超反対派」で激論が起こりましたが、やってみたら意外にも大反響になって驚きました。やはりお客様は面白いことが好きなのだと、改めて認識した次第です。海外、特に台湾の反響がすごいものでした。ユーチューブでは各国合計で30万回以上再生され、この後台湾から「この飛行機はいつ飛ぶのか」と真面目な問い合わせをいただきました。今後も面白いことをいろいろやっていこうと思った次第です。参考としてご紹介いたしました。

しています。目立たないものですが、スピーディでストレスフリーな保安検査が可能になるような機械が入っています。

こちらはチェックインキオスクです。「空飛ぶ電車」という名のもと、本当に電車になろうと思ってやったものです。カウンターでチェックインするのではなく、キオスクでチェックインします。写真左側は初代のモデルで、たったの5秒でチェックインが終わるので高い評価をいただきました。しかも社員が自分たちで全部組み立てます。

シンプルでスピーディな搭乗手続きを実現しましたが、少し背が低いためお客様が一度に訪れると、どこにキオスクがあるのか分からなくなることがありました。また、所要時間はごく短いのですが、それでも混雑時には列ができてしまうので、列をどれだけ短くすることができるかのチャレンジも含めて、新世代のキオスクを開発し、昨年10月から使い始めました。背を高くしてモニターの大きさを3倍くらいにして視認性を高め、多言語に対応できるようにしました。上に紫のゾーンがあるのですが、次のお客様に対するメッセージを多言語で出すようにしました。

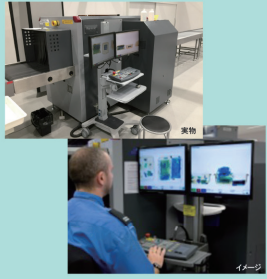
その結果、並ぶ時間が確実に減りました。次の人が「これとこれを用意すればいいんだな」

peach

ますますイノベティブに！

関西空港第2ターミナルの保安検査機器は最先端!!
より安全・よりスピーディーに検査を実施

最新保安機器で
小さな危険も見逃さない!



実物

イメージ

スピーディーで
ストレスフリーな保安検査



機器内部に入り、
両手を上げて静止(約3秒間)

実際の様子

検査画面イメージ

Strictly Confidential © Peach Aviation Limited | 2016 All rights reserved

peach

ますますイノベティブに！



所要時間はたったの5秒。
社員が組み立てたマシンで
「シンプル」&「スピーディー」な
搭乗手続きを実現



2015年10月からは世界初の
段ボールでできたチェックイン機を導入！
お客様にあった言語で画面表示する
ちょっと賢いマシン

Strictly Confidential © Peach Aviation Limited | 2016 All rights reserved

peach

ますますイノベティブに！

本邦航空会社初！

AI(人工知能)を活用した
自動音声対応を開始
(実証実験)

コンタクトセンターの
オペレーターに代わり、
AIを活用した自動音声対応
システムを運用
(24時間365日)
→顧客サービス向上の
検証を実施



Google Cloud Platform

自動応答
システム

利用者

運航情報

Strictly Confidential © Peach Aviation Limited | 2016 All rights reserved

と準備できるからです。そして自分がチェックインするときは5秒で終わるので、よりストレスフリーなサービスを提供できるようになりました。これは、機能アップを主目的に開発したのですが、モニターはサイズが3倍なので高くなりました。しかしトータルのコストは絶対に初代と同じかそれ以下にする、というチームの熱い思いがあったため、外のケースに段ボール素材を使ってそれを実現しました。段ボールでつくったことのインパクトが強かったようで、メディアの方には「段ボールでできたチェックイン機」と紹介いただいております。とても軽いのので女性でも持ち運びができ、使い勝手のよい賢いマシンになりました。

他には、本邦航空会社初で、AI（人工知能）を活用した自動音声対応の実証実験を始めています。コンタクトセンターのオペレーターに代わってAIを活用できないか、顧客サービス向上の検証を今実施しています。

■経済効果

これまでの5年間で、関西圏の航空旅客需要を開拓してきたと言えます。Peach 就航路線の10都市間を結ぶ旅客数の推移をみると、Peach が運んだお客様は、右肩上がりに増えています。それ以外の神戸空港、伊丹空港で既存のエアラインが運んだお客様は、減ってはいませんでした。両方を足した旅客数はずっと右肩上がりになっています。つまり、Peach が既存のエアラインのお客様を奪う、いわゆるカニバリゼーショ

ンは発生していないことが分かります。結果として航空総需要が増えているので、航空産業としてはいい方向に進んでいると思います。

経済効果について、関西大学の宮本名誉教授が出した数字では、2014年度LCCを利用して海外から関西に来た方は133万人で、使われたお金は総額1,884億円でした。おそらく全てのLCCにいえることだと思うのですが、LCCのお客様は「お金を使わない」のではなく、むしろ「使う」のです。結果、大阪経済が外国人の消費によって広がりを見せているので、Peachとしても多少なりとも貢献できたのかなと思っています。

我々が設立した2011年は、大阪の人気観光地には人がいるのは間違いなかったのですが、少しメインストリートから離れると、シャッターが閉まった店があったりしました。ところが今は、例えばいわゆる裏ナンバでも活気があり、ほとんどのシャッターが開いていつも人がたくさんいる状態です。5年前には信じられないような状況が今の大阪に起こっています。お客様がたくさん来ることは経済活性化の原点なのだと改めて実感しました。Peachのお客様に限っていうと、調べると非常に消費意欲が強いことが分かりました。個人客が圧倒的で、いわゆる爆買いするお客様像とは異なります。では何を買っているのか。意外な楽しみ方をされているのです。例えば京都に行って、和紙、筆、すずり、墨など書道の道具を売っている有名な店で、キャリーバグ一杯に買物をします。聞くと、すずりが一つ30万円もするそうです。そういう商品を大量に買う方がいるそうです。

あるいは、大阪から東京へ行き、また帰って来た人の話では、最高級和食ブランドの築地の料亭で食事を楽しんだとのことでした。

つまり、移動にお金をかけたくないのです。こういう人たちがだんだん増えていっているのは間違いありません。運賃が安いのでしょっちゅう日本に来ています。そして新しい日本を発見して、どんどん深掘りしていく。例えば原宿に行っている女性たちが「裏原」と呼ばれるところにどんどん入っていくような、そんな現

象があちこちで起きているのが非常に興味深いです。

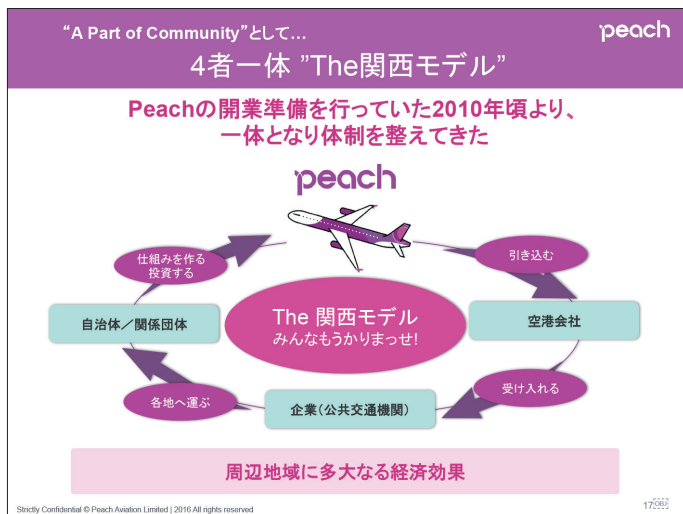
■ 4 者一体 “The 関西モデル”

このように関西が活性化してきたのは、空港会社、2次交通を担う交通機関を含む地元企業、自治体や経済団体など、そして航空会社が一体となって取り組んできたからではないかと考えております。このビジネスモデルを勝手に「The 関西モデル」と呼ばせていただいています。Peachが立ち上がった頃は、航空ベンチャーなので、関西の皆さまには大変ご心配をおかけしました。関西空港様からは着陸料の減免措置をいただいたり、地元からさまざまな支援をいただいたりするなかで、それを原資にして弊社が運賃を下げました。

航空事業は、運賃を下げるとお客様が増え、上げると減るという価格弾性が高い商品なのです。運賃を下げたのでお客様が増えたわけですが、その分空港での消費が増加します。増えたお客様はそのままダウンタウンに移動するので、鉄道、バス、フェリー、タクシーなどの二次交通がもうかります。次にダウンタウンで宿泊し、ホテル、飲食、その他消費活動も活発になります。ご存知の通り、大阪は今最もホテルが取りにくい街のひとつとなりました。こういうムーヴメントが起きたのは、このビジネスモデルがうまく回っているからなのではないか、とわれわれは考えています。

このビジネスモデルをうまく回し続けることを意識すれば、大阪ならびに関西はもっと潤うのではないかと思います。今後こうした動きをもっと加速できればと考えています。何よりも、そうなることで元々われわれが目指していた「a part of community（コミュニティの一員）」として貢献できるような会社でありたい」という思いが実現するのではないかと思います。みんながもうかるのがいいところです。

二次交通や地元の皆さんと連携して、皆さんがwin-winになる事業展開を実現していきたいと考えています。例えばLCCターミナル。いろいろと意見を述べましたが、いろいろなところ



peach

みんなOOKINI!!

お手本となる
LCCターミナル

Peach ラビット
ハッピーライナー

二次交通の充実！
梅田への24hアクセス

地元と連携して、みんながWIN-WINになる事業展開の実現!

Strictly Confidential © Peach Aviation Limited | 2016 All rights reserved

peach

日本の地域を変える“The 関西モデル”

関西国際空港民営化
⇒ より一層魅力的な空港へ

地元のもりあがり
⇒ アジアの首都へ！
東京にはまけまへん

第2ターミナルビル国際

2025年大阪万博？！

緑化構想

医療タウン

ホテル新設で利便性向上

斬新なまちづくり構想

「The 関西モデル」はまだまだ発展！⇒他地域への展開も

Strictly Confidential © Peach Aviation Limited | 2016 All rights reserved

が参考になるということで、一つのいいお手本になりました。

南海電鉄には「Peach × ラピート ハッピーライナー」を昨年の夏まで1年間走らせていただきました。濃紺の大人っぽいラピートがかわいらしいラピートになって話題になりました。Peach バスも走らせていただいています。今後もこんなふうにいろいろな楽しい事業を地元の皆様と行っていけると光栄です。

日本の地域を変える THE 関西モデルということで、今、関空が関西国際空港民営化によって一層魅力的な空港になりつつあります。また、2025年の大阪万博が語られたり、新たなまちづくり構想が生まれたりしています。こういうことにも少しでも貢献できればと思っています。

■現在の事業と今後の構想

以前エアバスの CEO と一緒に記者会見をさせていただきましたが、お陰さまで13機発注しました。今後も積極的にネットワークの拡充に努めます。政府が主催した「観光ビジョン構想会議」のメンバーと呼ばれ、その議論に参加させていただきました。結果、2020年の訪日外国人旅行客の目標数は4,000万人になりました。こんなご縁もあるのでインバウンドの目標達成ならびに地方創生に向けて貢献したいと考えています。

2020年の機材数は約2倍にし、各国内拠点からの路線拡大を目指しています。

より顧客重視ということで、お客様のニーズに寄り添いながら事

peach

現在の事業と今後の構想：関空からは！

関西国際空港は、今までも今からもPeachの本拠地！

関空＝国内／国際路線を拡充！
 ➡ 関空をもっと忙しくしちゃいます♪

Strictly Confidential © Peach Aviation Limited | 2016 All rights reserved

2016

業を発展できればと考えています。

関西国際空港は、今までもこれからもPeachの本拠地です。関空からの国内・国際路線を拡充し、関空をもっと忙しくなるように頑張りたいと思います。

その結果、地方経済のさらなる活性化、訪日外国人旅客のさらなる拡大をもたらすことができたと願っています。お手頃運賃でちゃんと飛んでいると、新しい旅のスタイル、新しいムー

ヴメントが起きてくるので、これがもっといろいろと起きればいいと思います。

2020年の訪日外国人旅行者4,000万人という目標は、決して低いハードルではありませんが、弊社としても少しでも貢献できるように頑張ります。

これにて本日のお話を終わらせていただきます。ご静聴ありがとうございました。

質 疑 応 答

質問 現行の第2ターミナルビルは私もよく利用するのですが、かなり狭隘化している印象を受けます。今後増床されそうかがっています。増床後、早急に新たな路線展開はお考えでしょうか。また、今の関西の需要をどのようにとらえていますか。関西は筒一杯で他のところに拠点を移そうと考えているのか、関空のスペックが一杯だから今休止中なのか、といったところをお聞かせください。

応答 新しいターミナルができた後の路線展開は、現在検討中です。他のところに行くのでは

ないかというご心配についてですが、関西の潜在需要はまだまだあると考えており、今のところ本拠地を関空から移す予定はございません。

質問 意外だと感じたのは、定時出発率が78.2%で低いことです。非常にタイトなスケジュールでフルに働かせることが経営のポイントだろうと思うのですが、利用する側から見れば「ずいぶん遅れるんだな」という印象を受けました。地方では一日数便しかない空港がけっこうあるので、Peachさんに今後の展開をぜひ頑張ってもらっていて、いわゆるハブアンドス

パークで拠点をつくり、そこで乗り継いで地方からの頻度を上げていただいて、ということなことを思います。ただ一点、定時出発率が低いのはなぜかなと思いました。

応答 ご指摘の通り、定時出発率は引き続き改善に努めるべきポイントです。一方で、定時出発率を向上することだけに注力してしまうと、遅れそうな便は早めにキャンセルしてしまうということにもつながりかねません。お客様に確実にご搭乗いただけるよう就航率を維持しながら、定時出発率を改善できるよう努めて参ります。

質問 地方空港からの国際線を増やしたいというお話がありました。現状そういうものがあって、そのあたりの採算性はどうなっているのでしょうか。国際線を地方空港から飛ばすと、採算が合わなくなっていずれなくなってしまうのではと危惧してしまいます。そのあたりの展望があれば教えていただきたいです。

応答 採算を保つためにはまずコストを低く低くということで、先ほど述べたコストマネジメントを妥協なくやっています。そうするとこれまでと違って、地方路線から飛んでも利益がでる構造になると思っています。また、手軽な航

空運を提供することで、潜在需要を喚起できるということも分かってきました。こういう努力も含めて採算性を確保しようとしています。

質問 今鉄道でやっていることが飛行機でできそうだとか、交通関係で Peach さんの方でもっとこんなことをやっていきたいとか、あるいは地方創生という観点で Peach だったらこんなことができるのではないかと、といったようなことがありましたらお聞かせください。

応答 鉄道各社はパートナーだと私は思っています。インバウンドの方々は着いたあと必ず移動するので、二次交通を担う各社との連携が必要です。そこに気付いたので、南海電鉄様と機内でのチケット販売を始めたのですが、非常に好評です。鉄道会社とのコラボは今後も是非積極的に進めていきたいと考えています。

弊社は空飛ぶ電車でありたいと思っているので、実はいろんなことを勉強させていただいています。機内食を有料にしたのは、新幹線の有料のグリーン車からのヒントです。チケットの売り方などは、いろいろ工夫されているので、もっと参考にさせていただきたいと考えています。何かアイデアがあれば是非ご教示ください。



加速する関西のインフラ整備

読売新聞大阪本社経済部 山本 照明

関西国際空港と大阪（伊丹）空港の運営を4月に引き継いだ関西エアポートが、2016年9月期の連結決算を発表しました。初年度は10か月間の変則決算で、実質的には半年間の運営実績を反映したものです。

売上高にあたる営業収益は891億円、経常利益は115億円、当期純利益は73億円。中国人旅客による「爆買い」の勢いは衰えたものの、外国人旅客や就航便数の増加などにより、900億円近い水準の収入を確保しました。関西エアポートが新関西国際空港会社の決算と比較できるように推計した結果、営業収益は前年同期比2.9%増、経常利益は2.6%増となり、増収増益を達成したとのことでした。

関西エアポートは関空の整備に伴う1兆円超の負債一掃に向け、毎年多額の運営権の対価を新関西空会社に支払わなければなりません。年間約373億円の対価以外にも、固定資産税等の負担金約80億円を支払う必要があり、今期は収益連動負担金を含め、半年分の約230億円を費用に計上しました。そのうえで黒字が確保できたということは、順調なスタートを切ることができたと言えるでしょう。アジアの人々の旺盛な訪日意欲やビザの要件緩和、円安などの「追い風」を受けているのは間違いありませんが、民間による運営の成果は着実に現れつつあります。

運営権売却による空港の民営化は、政府の方針もあり、各地で検討が進められています。国内で初めて本格的な運営権の売却に至った関空と伊丹の動向は、今後の各空港での取り組みの成否を占うものとなります。その意味でも、関西エアポートの業績は非常に心強い結果になったのではないのでしょうか。

関西では、神戸市も関西3空港の一体運営の実現を目指し、神戸空港の民営化に向けて手続きを進めています。入札の参加に必要な資格審査には、オリックス、ヴァンシ・エアポートを含む関西エアポート陣営と、総合商社の双日が申し込み、いずれも通過しました。今後、競争的対話を経て、具体的な提案が行われることになります。いずれが競り勝つにしても、3空港の一体運営の実現に近づいていくことが期待されます。

*

こうして考えると、2016年は関西で交通インフラを巡る大きな動きが相次ぎ、地盤沈下が言われて久しい関西経済の活性化に向けて、光が差した1年だったと言えるのではないのでしょうか。

空港では、上述したように、関空と伊丹の民間運営が始まり、神戸空港も民営化に向けて動き出しました。関西の3空港には計5本の滑走路がありますが、3本が24時間運用が可能な海上にあり、大きな潜在力があります。3空港の有機的な運営は、将来的に拡大が見込まれる航空需要を逃さずに取り込むことにつながり、関西の発展に大きく貢献することが期待できます。

インフラ関連で大きなインパクトがあったのは、リニア中央新幹線の東京～大阪間の全線開通が、2045年から最大8年前倒しされる可能性が大きくなったことではないのでしょうか。大阪までの開業が遅れば遅れるほど、首都圏と中京圏が一つの経済圏となって大きな成長を遂げる一方、関西が取り残されてしまうという懸念がありました。

JR東海は当初、自力で資金調達してリニア

を整備する方針で、財務状況の悪化を避けるため 2027 年に東京～名古屋間を先行開業させ、その後の 8 年間は借金返済を優先する計画でした。それを政府が財政投融资を活用して低利で融資する枠組みを整えたことで、JR 東海の金利負担が減り、「空白」期間を短縮できる見込みが大きくなりました。政府が JR 東海向けに財投の活用を決定した 3 兆円は名古屋～大阪間の整備費の大半を賄える水準で、関西にはさらなる前倒しを求める声も高まっています。全線開業後、東京～大阪間は 1 時間余りで結ばれ、所要時間は新幹線の半分程度に短縮されます。

北陸新幹線も未着工区間の整備に向けて動き出しました。福井県敦賀市から小浜市、京都市を經由して大阪に延伸するルートに決まりました。完成すれば、金沢～新大阪間の所要時間は 1 時間 19 分となり、こちらも特急利用の場合に比べて、半分程度の時間で行き来できるようになります。

JR 大阪駅北側の「うめきた」2 期の地下に建設中の新駅から難波付近まで、地下トンネルでつなぐ「なにわ筋線」の計画も進みつつあります。JR 西日本と南海電気鉄道が運行のあり方について協議を進めており、実現すれば、梅田～関西空港の所要時間は、現状の約 1 時間から 40 分以下に短縮される見込みです。

高速道路では、長い間、地元が要望してきた「ミッシングリンク」の解消にメドが立ちました。阪神高速道路と大阪市北区でつながり、大阪府門真市で近畿自動車道などと接続する淀川左岸線の延伸部（8.7*_〆）が、2017 年度に事業化されることになりました。事業費約 4,000 億円のうち半分程度を高速道路料金収入で賄うことで、早期に完成させる計画です。開通すれば、大阪市内の阪神高速環状線に流入する車が減り、渋滞緩和が期待されます。神戸市東灘区と長田区を結ぶ大阪湾岸道路西伸部（14.5*_〆）にも、約 5,000 億円の半分に高速料金収入を充てることが決まりました。こちらも交通が分散され、慢性的な渋滞に悩まされる阪神高速神戸線の混雑緩和につながる効果が見込まれます。

＊

関西の交通インフラの整備が加速してきたのは、地元関係者の粘り強い取り組みの成果でしょう。ただ、こうした動きが昨年に集中したのは、これまで関西でインフラ整備が進んでこなかったことの裏返しとも言えます。事実、高速道路だけみても、ここ 10 年の整備延長は 60*_〆程度にとどまり、首都圏の 3 割に過ぎません。今後はこの遅れをどう取り戻すか、いかに早く完成させて利用できるようにするかが重要になります。順調に着工しても、技術的な課題や人手の確保の問題などで物理的に工事が進まない可能性もありますし、世界経済や国際情勢などの外部要因がどのように影響するかを予測して対応するのはとても難しいでしょう。地元としては、これからも早期完成を求め続けていく必要があります。

完成後、関西に「ヒト・モノ・カネ」が集まるよう、いかに活用するかにも知恵が求められます。最近では格安航空会社（LCC）が良い例ですが、新しいインフラが新たな人の流動を生み出す原動力になるのは間違いありません。ただ、その効果を最大限に引き出すには、地域そのものに、他のエリアと明確に差別化できる魅力が不可欠です。

ショッピングやグルメ、歴史、文化など、関西には魅力ある素材がそろっていますが、常にブラッシュアップしていかなければ、リピーターをつなぎ留めておくことはできません。誘致の機運が高まりつつある日本万国博覧会（万博）やカジノを含む統合型リゾート（IR）も、海外から人を呼び込むには、よそと違う関西ならではのウリが必要となるでしょう。

今後、関西がどのように地域の魅力を創り出し、あるいは掘り起こしていくのか。注目していきたいと思います。



空港運営の民間委託と地元のつとめ



慶應義塾大学 商学部

加藤 一 誠

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1. はじめに

2015年の法務省「出入国管理統計」によれば、関西国際空港（関空）の外国人入国者数は対前年比で58%増の501万人で、成田国際空港の612万人に迫った。関空が利用者の伸び悩みに苦しんでいたころ、筆者が関空と伊丹の地域統合を唱えたことがあった。当時、航空関係者の反応は絵に描いた餅という感じであった。しかし、2つの空港の統合を経て運営の主体が民へと移り、インバウンド旅客で活況を呈していることは、京都人としてご同慶の至りである。本稿では、インバウンド旅客急増の要因に関する私見と、筆者の地元に対する期待を述べることにする。

2. インバウンド旅客急増の要因

インバウンド旅客急増の原因は、円高、関空路線就航国の所得増加などのマクロ要因、SNSの普及などの技術要因、ピザの発給条件緩和などの制度要因に分けることができよう。しかし、筆者は、日本経済の地盤沈下が大いではないかと考えている。このことは、読者の欧米出張時の実感と符合するのではないだろうか。20年前に欧米、とりわけアメリカ出張時の宿泊代は妥当に思えたし、食事代は安いとすら感じた。ところが、いま、（主観になるが）快適なホテルの宿泊代を、大学教員の旅費規程の範囲で支払うことは難しい。レストランの食事もうずいぶん高くなった。

また、大学卒の初任給は20万円程度で大きく変化していない。20年前に携帯電話を全員が持っていなかったのに、同じ所得で通信費を捻出できるのは、その他の財の値下がりによるところが大きい。周囲を見渡せば安くなった衣料品や電化製品に気づく。

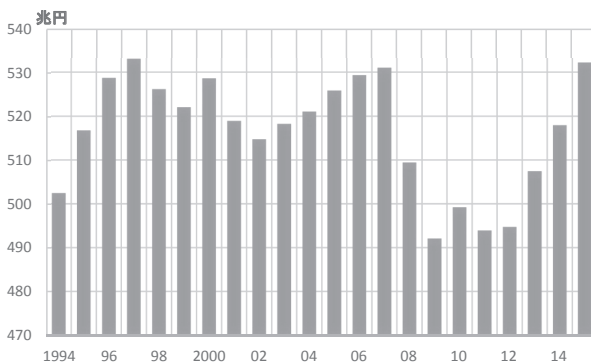


図1 名目GDPの推移

出典) 内閣府SNAホームページより筆者作成

データもそれを裏付けている。図1は名目GDPの推移を示している¹。1996年のわが国の名目GDPは529兆円、1人あたりGDPはOECD諸国の中で第3位であった。それに対して2015年の名目GDPは532兆円であり、1人あたりGDPは第20位になってしまった。そして、経済規模は20年前よりもわずかに拡大したものの、世界に占めるGDPのシェアは15.2%から5.9%にまで低下した。

1 2016年12月に新基準のGDPが公表されたため、ここではその数値を用いている。

つまり、外国人からみれば、廉価な財やサービスが溢れるわが国は、ホスピタリティに満ちた人びとがいる親切的な国なのである。そこに、為替や SNS などの効果が加わっているのだから、インバウンド客の増加もうなずける。もっとも、中国政府の関税引き上げや中国経済の変調もあり、爆買いの勢いは沈静化している。インバウンド旅客の消費行動とその規模は制度にも左右される。

しかし、空港の民間委託とインバウンド旅客の増加の因果関係は不明であり、さまざまな地元の資産と人びとの魅力とともに、外生要因が寄与したことは否めない。そして、航空需要に応えたのは LCC をはじめとする航空会社であり、空港（利用者）はその派生需要にすぎない。5年のロックアップ期間が終われば、運営権者である関西エアポートの経営自由度は増すことと思われる。同社はこのような認識に立ち、地元と手を携えて空港の利益とともに地元の利益を増やすような努力をしてほしい。

また、ビジネス客は観光客に比べて景気や外生要因の影響をうけにくい、ビジネス利用の多い伊丹空港の制約をどうするのか。筆者はまず遅延便を認め、その後、夜間の飛行禁止時間を短縮すべき時に来ていると考えている。

3. 地元のつとめ

多くの自治体はインバウンド旅客を呼び込む努力をしている。あらゆるチャネルを使って外国とのパイプをつくり、航空会社にインセンティブを与えて路線を維持している自治体も多い。他方、努力が結実しない自治体も少なくない。

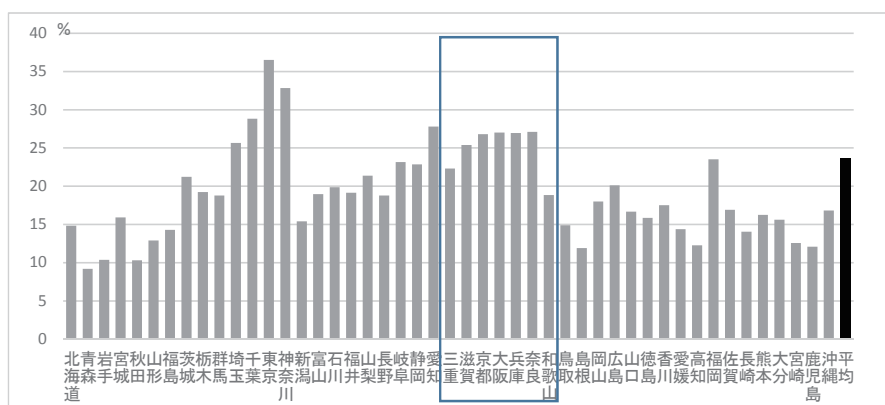
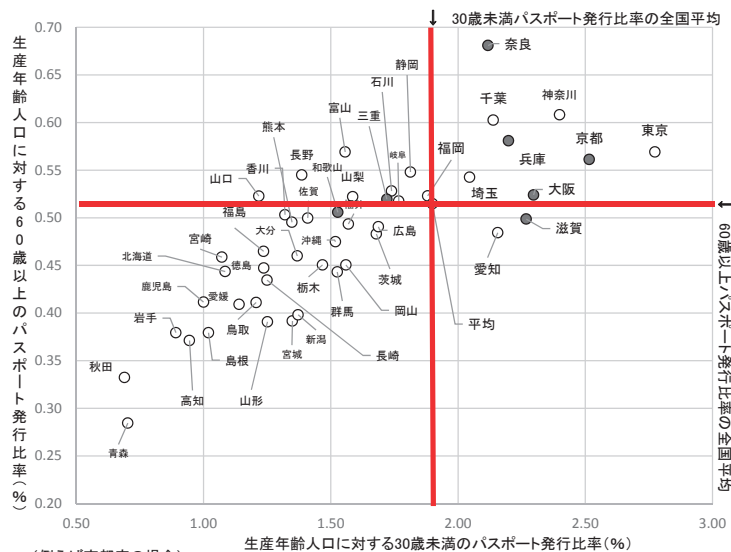


図2 有効旅券（パスポート）の保有率（2014年）

出典）外務省「旅客統計」より筆者作成

それに比べ、関西地域には大きなポテンシャルがある。図2は有効旅券（パスポート）数（5年と10年の合計）を人口で除したものである。この数値が大きいほど、海外渡航の潜在需要があると考えてよいだろう。さらに、図3は2014年の発行数を30歳未満、30歳～59歳、60歳以上に3区分し、それぞれを都道府県別生産年齢人口で除したパスポート発行比率のうち、30歳未満と60歳以上の相関を示したものである。都市圏には学生が多いこともあるだろうが、30歳未満の発行比率が高い。また、生産の観点からはマイナスとなる高齢者率の高さであるが、パスポートをもつ高齢者の比率も高い。つまり、すぐにでも海外アウトバウンド旅客になれる人が多いのである。インバウンド旅客のみでは往復ともに座席がうまらないうち、アウトバウンド旅客で往復ともに座席がうまるのであれば、航空会社にとっても魅力と映るはずである。

大阪、京都、神戸という関空・伊丹の地元は、このような恵まれた条件下に置かれている。3つの都市は誘致に汗をかいておられると思うが、努力をしなくても一定のインバウンド旅客がいることも事実である。筆者は地元のなかで、京都の航空に対するクールさが気になって仕方がない。京



(例えば京都府の場合)
 生産年齢人口=1,586,000人
 30歳未満のパスポート発行数=39,900人 ⇒ パスポート発行比率=39,900÷1,586,000≒2.52%
 60歳以上のパスポート発行数=8,902人 ⇒ パスポート発行比率=8,902÷1,586,000≒0.56%

図3 生産年齢人口に対するパスポートの発行比率(2014年)

出典) 外務省「旅客統計」より筆者作成

都の市域や府域には空港がなく、市民にも地元が航空や空港の受益地域であるという認識は著しく欠如している。

京都市の観光政策は旅客の入洛を前提とし、航空や空港に関心を払わず、航空会社や空港を関係者とも思っていないようである。交通と言えば、域内公共交通しか関心がない。空港に対して今のまま消極的な姿勢を続けるのではなく、航空会社や空港を観光関係者とし、事業部門や戦略部門と積極的に対話すべきであろう。少なくとも、航空関係者の京都出張が増えるようになってほしい。

4. おわりに

関係者にとって「天から降ってきたような」インバウンド旅客の観光需要の誘惑は理解できる。しかし、航空需要の変動の大きさを考えれば、関係者はアウトバウンド旅客やビジネス旅客に目を向けておく必要がある。

ビジネス旅客の変動は観光に比べて小さい。関空にはLCCが多いため、運賃や景気を含め経済社会環境の変化の影響を受ける可能性が高い。ビジネス旅客の多い伊丹の活性化は空港経営だけではなく、関西経済にとっても重要であることは論を待たない。関空が絶好調である今から準備をはじめなければならないのである。

パスポート保有枚数は、アウトバウンドのポテンシャルを示唆する資源であるが、これらを旅客としてさらに顕在化させる余地があるのではないだろうか。あるいは未取得の若者がいれば、海外の魅力を知ってもらうような機会を作る努力もいっそう重要になろう。

関西国際空港 2016年11月運営概況（速報値）

【参考】 <http://www.kansai-airports.co.jp/company-profile/about-airports/itm.html>

○発着回数 14,467 回（前年同月比 103%）

国際線： 10,668 回
（前年同月比 106%）
国内線： 3,799 回
（前年同月比 97%）

発着回数について

国際線、国内線の合計発着回数は前年同月比 103% の 14,467 回を記録しております。国際線については前年同月比 106% の 10,668 回を記録しております。

○旅客数 2,034,558 人（前年同月比 105%）

国際線： 1,519,008 人
（前年同月比 109%）
国内線： 515,550 人
（前年同月比 97%）

旅客数について

国際線、国内線の合計旅客数は前年同月比 105% の 2,034,558 人を記録しております。このうち国際線旅客数は中国や韓国などアジアからの旅客増が貢献し、前年同月比 109% の 1,519,008 人と 11 月としては前年に引き続き過去最高を記録しております。内訳として外国人旅客数は前年同月比 109% の 966,870 人、日本人旅客数は前年同月比 109% の 539,690 人となっております。

○貨物量 68,324t（前年同月比115%）

国際貨物： 66,863t（前年同月比116%）
積込量： 30,486t（前年同月比117%）
取卸量： 36,377t（前年同月比115%）
国内貨物： 1,461t（前年同月比79%）

貨物量について

国際線貨物量は前年同月比 116% の 66,863t を記録しております。

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。

2016年12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]

2016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	1,251,022	101.1	21.0	1,173,452	92.7	20.2	77,570
管内	823,029	102.9	13.8	883,295	90.7	15.2	△ 60,266
大阪港	264,537	102.3	4.4	368,056	86.8	6.3	△ 103,519
関西空港	449,361	103.0	7.5	332,892	92.9	5.7	116,469
全国	5,956,514	99.6	100.0	5,804,001	91.2	100.0	152,513

【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	449,361	103.0	7.5	332,892	92.9	5.7	116,469
成田空港	835,664	116.3	14.0	941,727	82.9	16.2	△ 106,063
羽田空港	34,422	147.3	0.6	79,831	122.9	1.4	△ 45,410
中部空港	67,072	85.2	1.1	76,108	90.3	1.3	△ 9,036
福岡空港	101,412	121.8	1.7	38,893	106.6	0.7	62,519
新千歳空港	2,297	82.8	0.0	1,741	127.5	0.0	556

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合 計 (1日平均)	
	外国人入国 (1日平均)	外国人出国 (1日平均)	外国人入国 (1日平均)	外国人出国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)	日本人帰国 (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	27,919
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	26,006
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	5,012,402	13,733	4,974,063	13,628	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,061,104	44,003
平成28年1月	482,220	15,560	467,450	15,080	260,890	8,420	243,920	7,870	1,454,480	46,920
平成28年2月	502,930	17,340	532,020	18,350	232,990	8,030	249,720	8,610	1,517,660	52,330
平成28年3月	517,180	16,680	459,840	14,830	322,450	10,400	298,130	9,620	1,597,600	51,540
平成28年4月	557,170	18,570	591,900	19,730	200,530	6,680	225,040	7,500	1,574,640	52,490
平成28年5月	470,770	15,190	468,920	15,130	252,760	8,150	227,910	7,350	1,420,360	45,820
平成28年6月	512,100	17,070	486,630	16,220	239,200	7,970	237,680	7,920	1,475,610	49,190
平成28年7月	579,850	18,700	575,740	18,570	255,540	8,240	262,590	8,470	1,673,720	53,990
平成28年8月	518,880	16,740	554,480	17,890	334,370	10,790	340,540	10,990	1,748,270	56,400
平成28年9月	460,420	15,350	430,260	14,340	296,720	9,890	284,170	9,470	1,471,570	49,050
平成28年10月	505,750	16,310	502,470	16,210	266,890	8,610	267,650	8,630	1,542,760	49,770
平成28年11月	484,440	16,150	482,430	16,080	268,890	8,960	270,800	9,030	1,506,560	50,220
平成28年12月	498,590	16,080	499,670	16,120	258,730	8,350	278,860	9,000	1,535,850	49,540
平成28年累計	6,090,300	16,640	6,051,810	16,540	3,189,960	8,720	3,187,010	8,710	18,519,080	50,600
前 年 同 期	5,012,402	13,733	4,974,063	13,628	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,061,104	44,003
対 前 年 同 期 比	121.5%		121.7%		104.7%		105.2%		115.3%	

※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。

2016年度 年末年始繁忙期における 関西国際空港の出入（帰）国者数【速報値（概数）】

- 1 対象期間 2016年12月22日（木）～2017年1月3日（火） 計13日間
- 2 期間中の出入（帰）国者数（概数）
 - 総 数：72万5,600人（対前年比約111%）
 - 出 国 者：38万0,560人（対前年比約112%）
 - うち日本人：14万8,920人（対前年比約112%）
 - 外国人：23万1,640人（対前年比約112%）
 - 入（帰）国者：34万5,040人（対前年比約110%）
 - うち日本人：13万7,350人（対前年比約104%）
 - 外国人：20万7,690人（対前年比約113%）
- 3 期間中のピーク
 - 出国ピーク 12月29日（木）3万2,460人
 - 入（帰）国ピーク 1月3日（火）3万0,160人
- 4 渡航先国（地域）別出国者数（概数）

第1位が韓国で9万3,990人、次いで中国の7万5,610人、台湾の6万2,170人、東南アジアの5万6,910人、香港・マカオの4万9,950人となっている。

また、対前年比では、オセアニア、次いで中国、台湾、香港・マカオ、韓国、東南アジア、ハワイの順番で増加し、北アメリカ、ヨーロッパ及びグアム・サイパンが前年を下回った。

出入（帰）国者数

（単位：人）

2016・2017年 12月22日～1月3日（13日間）									
	出 国			入（帰）国			合 計		
	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計
22日 木	10,750	17,540	28,290	7,410	17,460	24,870	18,160	35,000	53,160
23日 金	12,910	16,490	29,400	8,230	18,760	26,990	21,140	35,250	56,390
24日 土	8,110	18,030	26,140	8,960	19,490	28,450	17,070	37,520	54,590
25日 日	8,770	18,640	27,410	11,770	15,620	27,390	20,540	34,260	54,800
26日 月	8,030	18,620	26,650	8,420	15,890	24,310	16,450	34,510	50,960
27日 火	9,690	20,030	29,720	8,140	15,760	23,900	17,830	35,790	53,620
28日 水	14,220	17,580	31,800	8,940	18,060	27,000	23,160	35,640	58,800
29日 木	18,710	13,750	32,460	9,470	18,130	27,600	28,180	31,880	60,060
30日 金	16,070	15,320	31,390	10,570	17,030	27,600	26,640	32,350	58,990
31日 土	11,960	17,170	29,130	9,750	16,160	25,910	21,710	33,330	55,040
1日 日	9,300	19,750	29,050	10,050	13,190	23,240	19,350	32,940	52,290
2日 月	9,730	20,150	29,880	16,160	11,460	27,620	25,890	31,610	57,500
3日 火	10,670	18,570	29,240	19,480	10,680	30,160	30,150	29,250	59,400
合 計	148,920	231,640	380,560	137,350	207,690	345,040	286,270	439,330	725,600
対前年比	112 %	112 %	112 %	104 %	113 %	110 %	108 %	113 %	111 %

(単位：人)

2015・2016年 12月22日～1月3日(13日間)										
		出 国			入(帰)国			合 計		
		日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計
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		132,810	206,280	339,090	131,620	183,090	314,710	264,430	389,370	653,800

出国者渡航先別一覧表

(単位：人)

		2016・2017年 12月22日～1月3日(13日間)			2015・2016年 12月22日～1月3日(13日)	
		出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比率
韓 国		93,990	24.7 %	112 %	83,750	24.7 %
中 国		75,610	19.9 %	124 %	60,780	17.9 %
香港・マカオ		49,950	13.1 %	112 %	44,420	13.1 %
台 湾		62,170	16.3 %	119 %	52,280	15.4 %
東南アジア		56,910	15.0 %	108 %	52,670	15.5 %
北アメリカ		4,620	1.2 %	94 %	4,920	1.5 %
ハワイ		10,700	2.8 %	101 %	10,620	3.1 %
グアム・サイパン		8,130	2.1 %	83 %	9,800	2.9 %
オセアニア		4,600	1.2 %	135 %	3,410	1.0 %
ヨーロッパ		7,750	2.0 %	91 %	8,490	2.5 %
その他		6,130	1.6 %	77 %	7,950	2.3 %
合 計		380,560	100.0 %	112 %	339,090	100.0 %

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

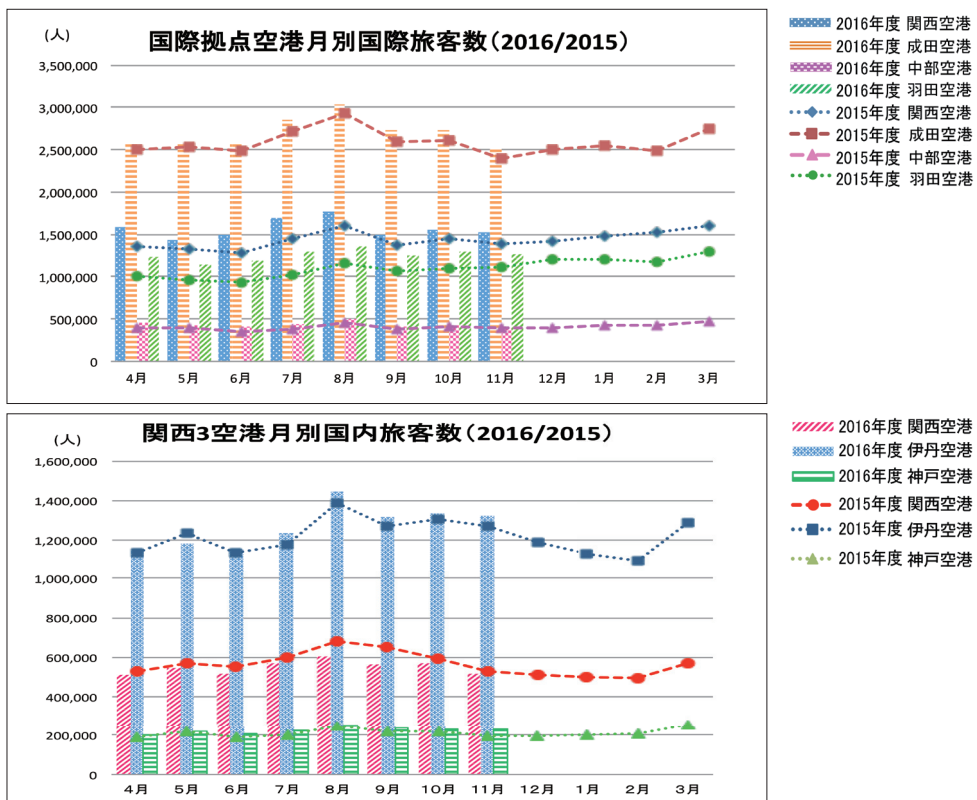
2016 年 11 月実績【速報】

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	10,672	105.6%	17,184	98.7%	27,856	101.2%
	関 西	10,668	105.6%	3,799	96.9%	14,467	103.2%
	大阪(伊丹)	0	—	11,315	100.2%	11,315	100.2%
	神 戸	4	100.0%	2,070	93.8%	2,074	93.8%
	成 田	15,693	105.2%	4,236	106.5%	19,929	105.5%
	中 部	3,017	95.4%	5,018	101.0%	8,035	98.8%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,519,033	108.7%	2,067,777	103.5%	3,586,810	105.6%
	関 西	1,519,008	108.7%	515,550	97.0%	2,034,558	105.5%
	大阪(伊丹)	0	—	1,320,331	104.0%	1,320,331	104.0%
	神 戸	25	96.2%	231,896	117.3%	231,921	117.3%
	成 田	2,513,131	105.0%	586,057	110.2%	3,099,188	106.0%
	東京(羽田)	1,272,059	115.0%	5,419,663	101.4%	6,691,722	103.7%
	中 部	401,600	100.7%	478,115	104.1%	879,715	102.5%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	66,863	115.7%	12,687	99.0%	79,550	112.6%
	関 西	66,863	115.7%	1,461	79.1%	68,324	114.5%
	大阪(伊丹)	0	—	11,226	102.3%	11,226	102.3%
	成 田	184,485	106.4%	—	—	184,485	106.4%
	東京(羽田)	56,015	127.2%	65,539	101.8%	121,553	112.2%
	中 部	13,781	103.5%	2,074	100.8%	15,855	103.2%

注 1. 羽田の発着回数と成田の国内貨物量は速報で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440回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2017年1月25日（水）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「春秋航空の事業について」（仮題）
講 師 湯 励 氏（春秋航空股份有限公司 日本支社営業部 本部長）

○第441回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2017年2月10日（金）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「ジェットスター・ジャパンの事業について」（仮題）
講 師 片岡 優 氏（ジェットスター・ジャパン株式会社 代表取締役会長）

○第442回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2017年3月16日（木）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「バニラ・エアの事業について」（仮題）
講 師 五島 勝也 氏（バニラ・エア株式会社 代表取締役社長）

○第443回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2017年4月21日（金）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「JR北梅田駅開業で大阪はどう変わるか」（仮題）
講 師 伊原 薫 氏（合同会社ブロードゲージ 鉄道ライター 京都大学交通政策研究ユニット上級都市政策技術者）
※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>）からお申込みください。定員になり次第締切いたします。

○MRO Japan伊丹空港 機体整備工場見学会

日 時 2017年1月26日（木）
見 学 先 MRO Japan伊丹空港 機体整備工場
定 員 30名（先着順）
※上記「見学会」は定員に達しましたので締切とさせていただきます。

○川崎重工業ロボットショールーム見学会

日 時 2017年2月9日（木）
見 学 先 川崎重工業株式会社 西神戸工場内 ロボット第1工場
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。

○第3回関西におけるビジネス航空利用促進研究会

日 時 2017年2月14日（火）15：00～17：00
話題提供 「中小企業食品メーカーにおける海外進出の課題と関西国際空港を舞台にした海外展開」
講 師 新古 祐子 氏（スターフードジャパン株式会社 代表取締役）
話題提供 東大阪ものづくり企業の挑戦ーベトナム人研修生受入れから海外ビジネス展開へ
講 師 西島 大輔 氏（株式会社中農製作所 社長）
場 所 大阪キャッスルホテル

○第4回貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会

日 時 2017年2月21日（火）15：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
※上記「研究会」は登録メンバー以外は参加いただけません。

事務局だより

▶ 年末年始といえば故郷への帰省。妻の実家は地元関西なので、例年は私の実家（愛媛）に帰省するのですが、今回は趣向を変えて自宅（大阪）でのんびり新年を迎えました。元日は近所の氏神さんに初詣。何の変哲もない小さな神社ですが、境内の外まで参拝客が並んでいてビックリしました。神社の由来をみると室町時代の創建だとか。身近にありながら由緒ある神社とは知らず、大昔から地域の信仰を集め、代々後世に受け継いでいるんだなあ～と感慨深かったです。

▶ さて、お正月といえばお雑煮。今年は妻の実家でご馳走になりましたが、義母が京都出身なので甘い白みそ仕立ての根菜汁。私の実家はハマグリと水菜のおすましが定番（母は広島出身）なので、結婚して初めて白みそ雑煮を見たときはカルチャーショックでした。ある職場の方（福岡出身）に聞いたら、かしわ入りのおすましとの事。お雑煮に鶏肉というのも新鮮な驚きです。地域（あるいは両親の出身地）によって様々なバリエーションがありそうですね。うちのチビっ子たちが大人になったとき、白みその根菜汁かハマグリのおすましか、どちらのお雑煮を思い出すか楽しみです。（ヒコーキ雲）

関西国際空港の対岸に国際医療施設が完成

メディカルりんくうポート(泉佐野市)



大阪府と泉佐野市が国から指定を受けている地域活性化総合特区の中核事業である高度がん医療拠点として、「メディカルりんくうポート」が完成し、第一弾として、2016年10月より、がんカテーテル治療を主軸とする医療法人龍志会IGTクリニックが開業いたしました。保険診療を中心としながらも、全室オーシャンビューの病室、日本の夕陽百選にも選ばれた夕陽をバックに空港を臨む等、快適な療養空間を実現しています。

本施設では、国際医療交流の推進そして訪日外国人の促進を図る中で、国内外から患者様・医療関係者を受け入れる新しい医療施設を目指す一方、がん検診、予防医療等、泉佐野・大阪地域を始めとした地域医療にも取り組んでまいります。



■問合せ先 ㈱りんくうメディカルマネジメント
医療法人龍志会IGTクリニック

TEL：06-6758-9801
TEL：072-463-0855