KANSAI 空港レビュー

No.460
2017.3

KANSAI 空港レビュー

MAR 2017 No. 460

CONTENTS

1 巻頭言
関西経済の飛躍と関西三空港の役割
蔭山　秀一

2 各界の動き

7 講演抄録
春秋航空の紹介及び日本戦略
湯　　励

17 E-Commerceの動向について
瀧本　哲也

27 プレスの目
関空の利用客増で変わる鉄道の戦略
小坂　剛志

29 航空交通研究会研究レポート
水上飛行機による高速交通イノベーション―全国津々浦々の地方創生をめざして―
轟　朝幸

32 TOPICS
・川崎重工業㈱　ロボットショールーム見学会レポート

34 データファイル
・関西国際空港2017年1月運営概況（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］　2017年1月
・関西国際空港の出入（帰）国者数
・関西3空港と国内主要空港の利用状況　2017年1月

【表紙写真】「春秋航空　A320」

第２ターミナルビル（T2）の国際線が拡張し春秋航空が３月１日からT1からT2に移転しました。同社が使用するのはT2でも北側のエリアです。

春秋航空 9C8794 便、定刻 18：30 が青島に向けて出発です。淡路島に日が沈み、ブルーモーメントのなか明石海峡大橋をバックにした機体が撮れました。

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

巻頭言

関西経済の飛躍と関西三空港の役割

一般社団法人 関西経済同友会代表幹事
（三井住友銀行　取締役副会長）　**蔭山　秀一**

近年、インバウンドを語らずして、関西経済は語れない。2016 年（暦年）のデータをみると、関西を訪れた外国人は 940 万人、関西国際空港を利用した外国人旅客数は 1,217 万人と、ともに過去最高を記録している。

関空の利用者増大に関しては、LCC を多く就航させたことが大きい。関西はアジアから見ると、東京より 1 時間程度短い時間で往訪できる。LCC ユーザーにとってこの 1 時間は非常に大きいものがある。また、観光資源も関西は豊富であり、リピーターが増えていることも関空の好調につながっている。

さて、昨年は、関空・伊丹と仙台空港が民営化され、神戸、高松、静岡、福岡、北海道（新千歳ほか 6 空港）で民営化のプロセスが始まる等、まさに空港民営化元年といっても差し支えなかった。私は、関空・伊丹がベストなタイミングでコンセッションが出来たと評価しているが、その理由は、運営が民間にゆだねられたからこそ、急増するインバウンド客への対応がスピーディにできたからである。他の地域においても、民営化による空港の活性化を期待したい。

今後を展望すると、これまで関西人が経験したことがないほど関西経済活性化の材料は豊富にある。まず、2019 ～ 21 年のゴールデン・スポーツイヤーズでは、日本・関西を訪れるインバウンド客が爆発的に増えることが予想される。加えて、夢洲における統合型リゾート（IR）と 2025 年国際博覧会（万博）の誘致が成功すれば、一層、世界から関西が注目されることとなる。夢洲は大阪都心部からも近いうえ、中之島 3 つに相当する 220 ヘクタールの広大で平坦な空き地があり、ポテンシャルは非常に大きい。この夢洲をエネルギーコントロール・センサー通信等の高度インフラが整備されたスマートシティとするほか、「グーグルアイランド構想の様な IoT を活用した未来都市」「特区を利用した社会実験の街」「ビッグデータの収集が可能な街」となれば、日本のみならず、世界中の企業が集積する地域になると言っても過言ではない。

また、うめきた 2 期や中之島等都心の再開発や、関西でのベンチャー・エコシステム形成に向けた取り組み等も進められている。さらには、リニア中央新幹線・北陸新幹線の早期全線開業（大阪延伸）、高速道路のミッシングリンク（淀川左岸線・大阪湾岸道路西伸部）解消など、広域インフラ整備にも進捗が見られる。こうした好材料をオール関西で一つ一つ形にしていけば、関西はアジア屈指の魅力的な地域となることができる。関空の果たす役割はますます大きくなるだろう。

先日、シンガポール政府観光局の方にお会いした際、シンガポール飛躍の理由に空港の整備が挙げられていた。関西においても関空・伊丹・神戸の三空港の利便性向上・サービスの強化が必要不可欠である。関西にとっての最適となるよう、三空港が最大限に活用されることを期待する。

2017年 2月1日～ 2月28日

各界の動き

関西国際空港

●ファーストキャビン、3月30日開業

ファーストキャビンは 2 月 1 日、旅客機のファーストクラスをイメージした簡易宿泊施設、ファーストキャビン関西空港（1,500㎡、153 室）を 3 月 30 日にエアロプラザ 3 階に開業すると発表し、予約受付を始めた。

●初のLCCハワイ線、6月就航

マレーシアの格安航空会社（LCC）のエアアジア X は 2 月 10 日、関西～ハワイ・ホノルル線を 6 月 28 日に開設すると発表した。日本とハワイを結ぶ路線に LCC が就航するのは初めて。日本からの以遠権を用い関西～クアラルンプール線を延長する形でホノルルまで飛ばす。週 4 便で機材はエアバス A330–300 型機（377 人乗り）を使う。

●ジェットスター片岡会長「格安航空、競争環境是正を」

LCC、ジェットスター・ジャパンの片岡優会長は日本経済新聞の取材に「関西空港の競争環境にゆがみが生じている」と述べ、使用できるターミナルによって LCC の運航コストが左右される現状の是正を訴えた。施設使用料が安い LCC 専用ターミナルの利用を求めているが、飛行機の混雑で「移行が難しい」という。

●春秋航空日本、成田線を減便

春秋航空日本は 1 月 28 日から春節による訪日需要を見込んで増便した関西～成田線を夏ダイヤが始まる 3 月 26 日から 1 日 1 往復に減便すると 2 月 21 日、発表した。成田～佐賀線を 3 月 26 日から、1 日 2 往復に増便することに伴う。

●連絡橋利用税5年延長、泉佐野市が条例改正案提案へ

泉佐野市は 2 月 22 日、関西空港連絡橋を通る車両に課している利用税（1 往復 100 円）について、2018 年 3 月までとしていた課税期間を 5 年間延長する条例改正案を 3 月 3 日開会の市議会に提案すると発表した。市は、関空関連施設の維持管理費などの財源確保のためとしている。

●JATA関西支部、欧州回復に向けチャーター、7、8月に3本

日本旅行業協会関西支部は 2 月 22 日、ヨーロッパ方面への需要喚起を図る目的で夏期に関西空港発のチャーター便 3 本を設定すると発表した。日本航空と全日本空輸を使い、7 月 15 日はリスボン行き、7 月 22 日はマドリード行きとマドリード発、7 月 29 日はリスボン発、8 月 12 日はドブロブニク行き、9 月 19 日はリュブリャナ発をそれぞれ運航する。

●1月の国際線旅客数が最高

関西エアポートが 2 月 24 日発表した 1 月の関西空港の運営概況（速報値）によると、国際線の旅客数は前年同月比 13% 増の 166 万人となり、1 月として過去最高を更新した。このうち外国人客は 18% 増の 112 万人。LCC の増便で、アジア各国からの利用が引き続き好調だった。

═ 神戸空港 ═

●三宮とBRTで結ぶ実証実験などに予算

神戸市は三宮駅と神戸空港を結ぶバス高速輸送システム（BRT）の運行に乗り出す。2017 年度予算案に実証実験などのための事業費を盛り込む。空港アクセスの課題となっている神戸新交

通のポートライナーの混雑緩和が狙い。

●運営権売却、申し込みオリックス陣営のみ

神戸市は 2 月 13 日、神戸空港の運営権売却（コンセッション）選定手続きで、競争的対話の参加申し込みを締め切り、オリックス・ヴァンシエアポーツ・関西エアポートコンソーシアムグループの 1 者から申し込みがあったと公表した。双日は応募を断念した。5 月ごろにかけて競争的対話を実施し、提案審査書類を 6 月 30 日に提出させる。

クリック！

神戸市は神戸空港のコンセッションで関西、大阪との 3 空港一体運営を前提としており、関西・大阪両空港を運営するオリックスグループのみが競争的対話を申し込んだことから、ほぼ想定された結果となった。正式に決まれば、神戸空港の発着便数や運用時間の規制緩和について、自治体・経済界を巻き込み、3 空港関係者で改めて議論されることになりそうだ。

●11年目、過去最高の搭乗率

神戸市が 2 月 13 日発表した開港 11 年目（2016 年 2 月～ 2017 年 1 月）の搭乗者数は、前年比 9.3％増の約 267 万 8,000 人となり、2 年ぶりに前年実績を上回った。260 万人を超えるのは 8 年ぶりで過去 3 番目に多く、搭乗率は過去最高の 76.4％だった。

●消防防災ヘリ基地、空港島に移設へ

神戸市消防局は 2 月 16 日、兵庫県と共同運航する消防防災ヘリコプター 3 機が駐機するポートアイランドのヘリポートを神戸空港島に移設すると発表した。空港島の 1.7ha に 7 機分の駐機スポットと格納庫を新設し、2018 年度中の運用開始を目指す。

●空港島に水素基地整備へ

神戸市と川崎重工業などは 2017 年度、次世代エネルギーとして期待される水素の貯蔵・供給拠点となる全国初の「水素基地」の整備に着手する。予定地は、神戸空港島の北東部の約 1ha。神戸市は今春から、運搬船が着岸する岸壁を、国の補助金を含む総工費約 13 億円で整備する。貯蔵用タンクなどの施設は、川崎重工や岩谷産業などの企業が国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の助成金も受けて進める方針。2020 年度には川崎重工が開発を進める運搬船を使い、水素を輸入して国内に供給する実証実験をスタートさせる予定だ。

═ 成田国際空港 ═

●自動荷物預け機を導入

成田国際空港会社は 2 月 14 日、3 月 30 日から国際線として日本初となる自動荷物預け機を導入すると発表した。第 1 旅客ターミナル北ウイングに 4 台設置し、同ターミナルを利用するスカイチーム加盟会社のうち、エールフランス航空、KLM オランダ航空、大韓航空、アリタリアーイタリア航空のフライトを対象とする。

═ 羽田空港 ═

●第2ターミナルも国際化

国土交通省は、全日本空輸が国内線に使用している羽田空港第 2 ターミナルに同社の国際線を発着させることを決めた。東京五輪・パラリンピックを控えて羽田の国際線発着が大幅に増えるため、23 か所ある駐機スポットのうち 7 か所を国際線に充て、出入国審査や税関、免税店などを整備する。2020 年 3 月に運用を開始する。

═ その他空港 ═

●福岡空港民営化で入札の母体企業設立

2019 年 4 月に予定される福岡空港民営化を巡り、九州電力や西日本鉄道などが出資する福岡空港ビルディングが 2 月 8 日、臨時株主総会を開き、入札の母体企業となる福岡エアポートホールディングス（HD）を 2 月 14 日に設立することを決定した。福岡エアポート HD には現在福岡空港ビルに出資する地元有力企業や、ANA ホールディングス、日本航空がそのまま参加する。

航空

●三菱航空機社長に水谷氏

三菱重工業子会社の三菱航空機は 2 月 2 日、森本浩通社長（62）が 3 月 31 日付で退任すると発表した。三菱重工の水谷久和常務執行役員（65）が社長に就任する。防衛･宇宙事業を率いてきたエースの水谷氏を派遣し、国産初のジェット旅客機「MRJ」の商用化に向けて背水の陣を敷く。

●春節で中国から615万人が海外へ

中国国家観光局は 2 月 2 日、春節（旧正月）の大型連休（1 月 27 日～ 2 月 2 日）の期間中に海外を訪問した中国人旅行客が約 615 万人（前年比 7%増）で過去最高になったと発表した。

●航空管制能力アップへ、神戸に新施設

国土交通省は神戸航空交通管制部を 2018 年 10 月に神戸市西区に新設することを決めた。訪日外国人の増加で LCC などの便数が増える状況に対応し、航空管制の処理能力を現状の 1 割増の年間 200 万機に引き上げる。そのため高度 10km で空域を上下に分け、上は福岡管制部、下は東日本を東京管制部、西日本を新設の神戸管制部が担当する。

●ジェットスター、LCC初のビジネス旅客向け運賃オプション

LCC のジェットスター･ジャパンは 2 月 8 日､ビジネス旅客向けの新運賃オプションセット｢フレックス Biz」の販売を開始した。日本の LCC としては初めて。エコノミークラスの基本運賃に国内線 2,000 円、国際線 3,000 円を追加するオプションで、搭乗日当日に同一区間で前後の便に無料で変更できるほか、キャンセルする際も購入額相当の金券で払い戻しも可能となる。

●全日空、成田～メキシコ市線開設

全日本空輸は 2 月 15 日、成田～メキシコ市線を開設した。日本とメキシコをノンストップで結ぶ定期便は日本の航空会社では初めて。ボーイング 787 型機（169 席）で､1 日 1 往復する。

●日航・全日空、燃油サーチャージ引き上げ

日本航空は 2 月 16 日、国際線利用客が支払う燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）について、4 月発券分から引き上げると発表した。全日本空輸も 2 月 17 日、燃油サーチャージを 4 月発券分から値上げすると発表した。燃油価格の上昇と円安によるもの。

●全日空社長に平子氏

ANA ホールディングスは 2 月 16 日、全日本空輸の社長に平子裕志取締役執行役員（59）が 4 月 1 日付で就任すると発表した。篠辺修社長（64）は ANAHD の副会長に就任する。

●ピーチの成田～新千歳・那覇間が運休、搭乗率目標届かず

LCC のピーチ・アビエーションは 2 月 18 日、成田～新千歳、那覇の 2 路線を 3 月 26 日から運休すると明らかにした。搭乗率が目標に届いていないため、機材を他の路線に振り向けるなど運用効率を高める。

●エアアジア、16年度純利益3.8倍海外事業が復調

マレーシアの LCC 大手、エアアジアが 2 月 22 日発表した 2016 年 12 月期決算は、純利益が 20 億 3,600 万リンギ（約 516 億円）と前期の 3.8 倍に増えた。国内で値下げ競争が一服したのに加え、インドネシア事業でリストラ効果が出るなど関連会社の業績が好調だった。

●ANA、ピーチを子会社化

ANA ホールディングスは 2 月 24 日、ピーチ・アビエーションへの出資比率を現在の 38.7% から 67%に引き上げ、連結子会社にすると発表した。訪日客の急増で今後も成長が見込める LCC への影響力を強めることで、グループの収益力を上げる狙いがある。4 月をめどに 304 億円を投じ、香港の投資会社から 15.4%分、産業革新機構から 12.9%分の株式を買い取る。

関西

●1月の大阪百貨店4店、インバウンド消費復調

大阪市内の主要百貨店が 2 月 1 日発表した 1 月の売上高（速報値）によると、訪日外国人の増加で免税売上高が軒並み前年同月比で増加し、インバウンド消費の復調ぶりが裏付けられた。全体の売上高は 4 店が前年同月比で増収だった。

●夢洲開発、3段階でまずカジノ

大阪府・市や経済 3 団体は 2 月 6 日、大阪湾の人工島、夢洲を国際観光拠点とする夢洲まちづくり構想案をまとめた。総面積 390ha のうち中心の 170ha が対象。2024 年ごろの誘致を目指すカジノ併設の統合型リゾート（IR）を 1 期とし、2 期で万博会場、3 期で長期滞在型リゾート施設を整備する。

●万博誘致委会長に榊原経団連会長

2025 年の国際博覧会（万博）開催を目指す松井一郎大阪府知事は 2 月 7 日、東京都内で経団連の榊原定征会長と会い、誘致委員会の会長就任を要請、受諾された。榊原氏は「世界に大阪・関西の魅力を発信することが大事だ。何としても誘致を勝ち取らねばならない」と述べた。

●りんくう商業施設に優遇両替機

大和ハウス工業が運営する泉佐野市の複合商業施設、りんくうプレジャータウンシークルは 2 月 7 日から新たな機能を加えた外貨両替機を導入した。マーケティング会社のジェイカレント（大阪市）が提供し、専用アプリなどで入手したバーコードをかざすと優遇レートが適用される。業界初となる 7 言語（日本語、英語、韓国語、タイ語、フランス語、中国語＝繁体字、簡体字）対応機能。

●大阪・中之島の市有地 に4拠点整備

大阪市北区中之島 4 丁目地区の市有地（約 1.2ha）の活用を検討している大阪府・市、大阪大、関西経済 3 団体などの協議会は 2 月 8 日、構想の基本方針を公表した。▽社学共創▽産学共創クロスイノベーション▽アート▽再生医療国際ーーの 4 拠点整備を目指す。早ければ 2021 年度にオープンする。

●副首都ビジョンでパブリック・コメント

大阪府と大阪市は「副首都ビジョン～副首都化に向けた中長期的な取組み方向～」案をまとめ、2 月 9 日から 3 月 10 日まで、パブリック・コメントを募集した。案では副首都の役割について▽「西日本の首都」として中枢性・拠点性を充実▽首都機能のバックアップとして代替機能を確保――などを挙げている。

●関西財界セミナー、スポーツ先進地域など宣言

企業経営者らが関西経済の成長戦略などを議論する第 55 回関西財界セミナー（関西経済連合会、関西経済同友会主催）が 2 月 9、10 の両日、「温故創新～総力でつくる未来～」をテーマに約 640 人が参加して京都市の国立京都国際会館で開かれた。▽「自分の国は自分で守る」安全保障を考え、憲法改正の是非も議論を深める▽ NPO や行政との連携を深め格差問題解決を図る▽生涯スポーツ先進地域を目指す――とのセミナー宣言を採択した。

●大阪市新美術館、コンペで設計者決定

大阪市は 2 月 9 日、2021 年度開館を目指す大阪新美術館の設計コンペで遠藤克彦建築研究所（東京）の作品を最優秀案に選んだと発表した。ガラス張りの上に黒い直方体が宙に浮いている

ように見える外観で、建物中央にある内部空間を貫く吹き抜けが特徴。68 者の応募があった。

●新経済連盟、関西支部が発足

IT 企業などで構成する経済団体、新経済連盟（三木谷浩史代表理事）は 2 月 10 日、関西支部を発足させ大阪市内で記念イベントを開いた。関西で活動する IT 企業の経営者や起業家など約200人が出席した。関西の加盟企業は80社程度だが、活動本格化により100社程度に増やす。

●和歌山市長がIR誘致を表明、カジノは外国人専用

尾花正啓和歌山市長は 2 月 15 日記者会見し、カジノを含む統合型リゾート誘致を目指す方針を明らかにした。カジノ施設については、ギャンブル依存症対策として日本人の入場を制限し、外国人専用とする考えを示した。

●中之島の再生医療拠点構想、基本方針を決定

大阪市北区中之島 4 丁目の市有地を再生医療の拠点とする構想について、大阪府市と関西経済 3 団体でつくる協議会は 2 月 16 日、基本方針を決めた。市有地約 1 万 2,000㎡のうち西側の約 7,500㎡に、最先端の医療を受けられる病院を併設する「再生医療国際センター」を整備し、2021 年度の開業を目指す。

●大阪府2017年度予算案、万博・IR誘致へ準備加速

大阪府は 2 月 17 日、一般会計を前年度当初比 6％減の 3 兆 865 億円とする 2017 年度当初予算案を発表した。インバウンド（訪日外国人）対策や交通網整備に加え、2025 年の万博、カジノを含む統合型リゾートを誘致する施策に配分した。万博関連経費として、前年度当初の 15 倍となる約 3 億円を計上し、IR 誘致にも、約 4,800 万円を充てた。

●経産省の万博推進本部が初会合

経済産業省は 2 月 21 日、大阪府が誘致を目指す 2025 年万博について、政府として立候補に向けた検討を行う推進本部の初会合を開いた。世耕弘成経産相は会合で「非常に強力なライバルと戦わなければならない。国内外の支持拡大を進め、誘致を実現させる」とあいさつした。

●今年の近畿訪問外国人客、消費総額1兆円超予測

三菱 UFJ リサーチ＆コンサルティングは、2017 年に近畿 2 府 4 県を訪れる外国人観光客による消費総額が、前年比 23.7％増の 1 兆 1,312 億円となり、初めて 1 兆円を超えるとの予測を発表した。訪日客数が 15.1％増の 1,179 万人になるほか、買い物やサービスなどに支払う 1 人当たりの消費単価が 7.5％増の 9.6 万円に伸びるとみている。

●米コムキャスト、USJを完全子会社化

米ケーブルテレビ大手のコムキャストは 2 月 28 日、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）の運営会社であるユー・エス・ジェイを 4 月末をメドに完全子会社にすると発表した。2015 年に発行済み株式の 51％を取得して子会社にしたが、残りの 49％を 2,548 億円で取得する。

国

●2016年の国立公園の訪日外国人545万人

環境省は 2 月 7 日、全国に 33 か所ある国立公園を 2016 年に訪れた外国人旅行者は推計で前年比 11％増の 545 万 7,000 人だったと発表した。富士箱根伊豆（東京、神奈川、山梨、静岡）が 257 万 7,000 人で、前年に続き最も多かった。

●1月の訪日客、月間最多水準229万人

観光庁は 2 月 15 日、1 月に日本を訪れた外国人旅行者が前年同月比 24.0％増の推計 229 万 5,700 人だったと発表した。月間として過去最多だった昨年 7 月の 229 万 6,451 人に並ぶ水準。春節（旧正月）に伴う大型連休で、中国や台湾が好調だった。

●講演抄録

第440回定例会

春秋航空の紹介及び日本戦略

春秋航空股份有限公司
日本支社営業本部長

湯　　励 氏

●と　き　2017年1月25日（水）　●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

春秋航空は中国で初めてのLCCの航空会社です。2011年東日本大震災がありましたが、そのとき弊社は上海～茨城線を就航したばかりでした。これから続けられるかどうかかなり大きな課題でしたが、2012年弊社の会長が、これからは中国からの海外旅行の目的地は一番がタイでその次は日本だと判断して2012年から高松線、佐賀線、2014年には関空線、2015年中部空港に就航しています。

■春秋航空の歴史と事業について

1981年、2㎡の「小屋」で上海春秋国際旅行社が設立されました。上海春秋国際旅行社は中国で初めての民間旅行社です。当時中国では民間の旅行社という概念はありませんでした。旅行社は国営の旅行会社ばかりでした。その後、90年代後半に民間の旅行社が続々と誕生しました。

最初は何からスタートしたかというと、上海近辺の短い距離でパッケージ商品と団体ツアー商品を開発して販売を始めました。

団体のお客さま向けのツアーを販売する業務は当時少なく、社員旅行が主流で、個人で申し込む団体旅行は少なかったのです。中国の鉄道は路線も便数も少なく、上海から出発したり、上海に来たりするお客さんはたくさんいましたが、どうやって鉄道チケットを手に入れてお客さんに販売するかが大きな課題でした。

そのとき中国国内旅行はスタートしたばかりで、お客さんにとって旅行はかなり贅沢なものでした。旅行は日常生活にとって欠かせないものではなかったのです。1976年に毛沢東が亡くなり、1978年に鄧小平が中国のトップのリーダーになってから、開放の国策を始めて1980年代の中国はまだまだ貧しかったと思います。

当時、中国人サラリーマンの1ヶ月の平均収入は、中国トップの国際都市上海で、当時のレートで換算すると日本円で約1万円でした。1万円の中で家賃、食事代、一般歳出を除いて、一家庭が貯金できるお金はたった千円くらいでした。上海から蘇州まで約70キロですが、当時は新幹線がなかったので一般の列車での所要時

間は約1時間半です。在来線のチケット代は日本円で片道約300円、往復600円です。蘇州市内で観光の料金、拝観料や食事代も入れて1人当たり蘇州に観光へ行くとしたら1ヶ月の貯金が飛んでしまうことになります。

しかし、弊社の会長はこれから先、需要は必ずあると読んで、まず上海近隣の蘇州などへ、墓参りやパッケージ商品と団体ツアー商品を開発して販売しました。

■2016年春秋グループ収入169.3億元

航空会社として設立した2005年に初めてエアバス320型の飛行機を導入しました。

2016年春秋グループ収入169.3億元、これは中国の人民元表示で、17を掛けると日本円の金額になります。さらに2015年1月、上海証券取引所で上場しました。一時的には最高の株の値段は、この表にもある通りですが、今は1株日本円で1,000円くらいです。

「低価格で高品質のサービスを提供する」のが春秋航空の方針でありスローガンです。

弊社の飛行機保有数は68機。単一の機種でエアバス320型ですが、自社購入は37機、レンタルが31機です。中国の三大航空会社、中国国際航空、東方航空、南方航空、さらに民間では大阪でも運航している吉祥航空ですが、ボーイングとエアバスが両方あります。しかもエアバスには320、321、330といろいろな種類があるので、メンテナンスにとても手間とコストがかかります。単一の飛行機ならメンテナンスのコストが安いです。

LCCの航空会社は、一般の人にとってはFSC（フル･サービス･キャリア）の航空会社よりは定刻率が低い、時間帯も悪いというイメージがあります。それは事実ですが弊社は徐々に定刻率も向上させて業界ではナンバーワンです。特に2016年の8月、9月、11月ピークのときは3ヶ月の定刻率は国内でナンバーワンです。

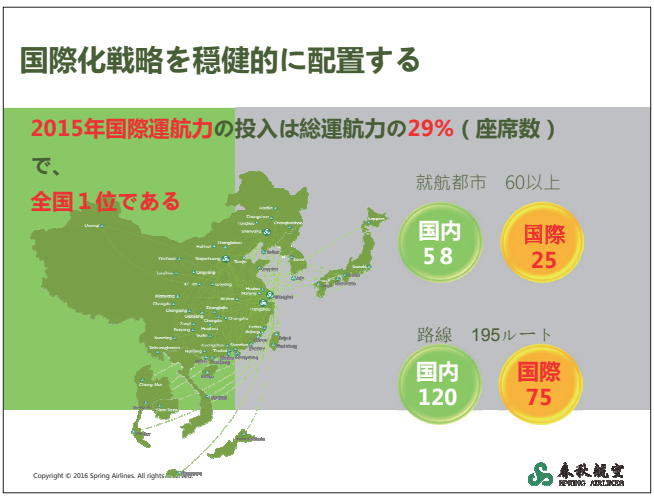
「飛常準」というアプリがありますが、このアプリは飛行機の離陸、着陸データがすべて入っているので、中国国内の携帯で飛行機を利用する人は随時飛行機の動向を調べることができます。データは毎月発表します。

■国際化戦略の配置

中国のLCC航空会社は3社ありますが、弊社と九元航空、中国聯合航空会社（日本語では中国連合航空）です。LCCの航空会社の中で国際化戦略は弊社がナンバーワンだと思います。

エアバス320なので、最大飛行時間は5時間です。しかも中国の民航局の規則によると、飛行機が着陸する際に3.3ﾄﾝの燃料を保有していないと着陸できません。目的地に着陸するまで飛行機の中に3.3ﾄﾝの燃料が必要だという規則です。3.3ﾄﾝというのは、もし、目的地の空港の着陸ができない場合、ほかの予備の空港に着陸をしようと思ったら、あと40分くらいの余裕が必要であるという大変厳しい規定があるからです。

そのルールに従い、弊社飛行機の最大の飛行時間は5時間ジャストです。上海から一番西のウルムチまでは5時間です。南のほうに行くとシンガポールが5時間。北はウランウデまでが5時間です。2016年の国際運航力の投入は総運航力の41％で、引き続き全国でナンバーワンとなっています。将来はA320neo,A321neo機種を導入する計画があり、飛行時間を7.5時間延長して，更なるより多い都市部を結ぶ予定があります。

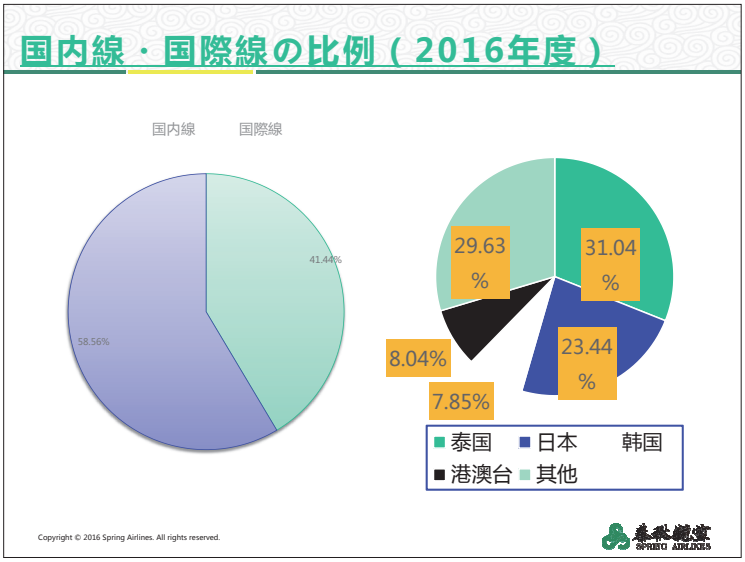


■国際線の割合

2016年の国際線の中で最も多いのはタイです。中国人が海外旅行に初めて行こうと思ったらタイです。タイは1993年から中国人のインバウンドの旅行が始まっているので、旅行代金は安いです。今は春節なのでピークですが、オフシーズンのときは飛行機代を含み3泊4日や4泊5日で1人当たり3万円くらいです。

現地に着いてからオプショナルツアーも販売していますが、オプショナルツアーに参加しなければたった3万円で海外旅行の夢も叶えることができます。

国際線の内訳ですが、タイ（31.04％）、日本（23.44％）、韓国（7.85％）です。韓国は済州島（チェジュ島）へ行く中国人が多いです。済州島はビザがいらず旅行代金も安い。最近は台湾、香港には行きません。台湾、香港は言葉も通じる、食べ物も中国本土とあまり変わらないので外国に行くイメージがないのだと思います。



■日本線の詳細

最も多いのは関空、次に中部空港です。羽田は、上海線を運航しています。羽田はもっと多数の便を就航したいと思っていますが、成田、羽田は国土交通省が直接管轄する空港なので、運航を簡単に申請することはできないと思います。

最初に就航したのが上海～茨城線で搭乗率は毎便ほぼ100％です。東京に行くとしたら、春秋航空の茨城線に乗って、料金は他社より3割以上安く、茨城空港に着いてからは茨城県が運行している1日3便、茨城空港から東京駅まで運行しているシャトルバスがあるので、通常は1,500円の乗車料金ですが、春秋航空の搭乗券を見せると500円で乗車できます。

高松空港は最近人気があります。東京、大阪、名古屋に初回に行ってから2回目、3回目訪日というお客さんにとって四国はとても魅力がある地方です。高松線は最近増便しました。もとは週4便だったのが今は週5便です。

佐賀線の搭乗率は90％以上を維持していますが、佐賀県内のお客さんは少ないです。ほとんどは他県から来るお客さんです。春秋旅行社はかなり中国国内で佐賀を宣伝しました。佐賀名物には佐賀牛がありますよ。有田焼も有名ですが中国にも焼き物はたくさんあるので興味としてはもう一つです。

■韓国、東南アジア、タイ

ソウルは少なく、済州島です。済州島は最近私も行ったことがあるのですが、もう全然韓国らしくありません。看板などにハングル文字はありますが、半数以上はハングルと漢字の両方が記載されており、しかも観光名所にいくと中

国語しか聞こえてこないくらいです。「アニョハセヨ」のような言葉は珍しく聞こえます。

最近、カンボジアはよく行っています。中でもシェムリアップは中国人にとっては新しく開発した観光名所です。今の中国人の生活は結構豊かになったのですが、中国近辺にはまだまだ豊かでないところもあると思っています。ただ中国とカンボジアは昔から仲のいい関係で続いてきたので、カンボジアに行くのは好きなほうです。

上海～シンガポールは1便しか運航していません。シンガポールは中国の旅行社にとってはあまり魅力がある国ではないのです。小さい国ということもあるのですが、言葉は全部中国語を話し、カジノ好きな人であふれていて外国の雰囲気がしないというところだと思います。

タイは便数が一番多い国です。中国のいろいろな空港からタイに運航しています。中国人はタイが大好きです。

■海外のベース駐機数

海外のベースは日本、バンコク、済州島と三つあります。日本が一番で関空は3機駐機、中部国際空港は2機で計5機です。あとバンコク、済州島です。

■日中線

2016年12月で就航する日中線は合わせて29本あり、日本8都市と中国内陸部の17都市を結んでいます。

■ LCC の飛行機について

今、関西空港を利用して運航しているLCCの航空会社は18社あります。ピーチ航空は上海線と北京線も

日本線詳細

国家	目的地	番号	路線	備考
日本	茨城	1	上海浦東=茨城	
	高松	2	上海浦東=高松	
	佐賀	3	上海浦東=佐賀	
	東京羽田	4	上海浦東=東京羽田	
	関空	5	上海浦東=大阪関空	
		6	武漢=大阪関空	
		7	重慶=大阪関空	
		8	青岛=大阪関空	
		9	天津=大阪関空	
		10	蘭州=上海=大阪関空	
		11	鄭州=揚州=大阪関空	新増
		12	福州=大阪関空	新増
		13	長春=大阪関空	
		14	西安=大阪関空	
	中部国際	15	銀川=常州=名古屋中部	
		16	上海浦東=名古屋中部	
		17	フフホト=石家庄=名古屋	
		18	寧波=名古屋中部	新増
		19	貴陽=名古屋中部	
		20	ハルビン=名古屋中部	
		21	合肥=名古屋中部	
	旭川	22	上海=旭川新千歳	
	札幌	23	上海=札幌新千歳	
合計				3

Copyright © 2016 Spring Airlines. All rights reserved.

韓国線

国家	目的地	番号	路線	備考
韓国	ソウル	1	上海=ソウル	
		2	石家庄=ソウル	
	チェジュ 済州島	3	上海=済州島	
		4	天津=済州島	
		5	寧波=済州島	新増
		6	ハルビン=済州島	
		7	揚州=済州島	新増
		8	杭州=済州島	増便
		9	済州島=石家庄=ウルムチ	新増
		10	瀋陽=済州島	新増
合計				4

Copyright © 2016 Spring Airlines. All rights reserved.

東南アジア

国家	目的地	番号	路線	備考
カンボジア		1	深圳=シェムリアップ	新増
		2	上海=シェムリアップ	
		3	広州=シェムリアップ	新増
		4	成都=シェムリアップ	新増
	プノンペン	5	広州=プノンペン	新増
マレーシア	サバ州	6	上海=サバ	
		7	深圳=サバ	新増
シンガポール	シンガポール	8	上海=シンガポール	
合計				5

Copyright © 2016 Spring Airlines. All rights reserved.

タイ

国家	航点	航线序号	航线	备注
タイ	バンコク	1	上海=バンコク	
		2	成都=バンコク	
		3	ハルビン=バンコク	新増
		4	済南=バンコク	新増
		5	南昌=バンコク	
		6	福州=バンコク	
		7	バンコク=大連	新増
		8	天津=バンコク	新増
		9	寧波=バンコク	新増
		10	広州=バンコク	新増
		11	長春=揚州=バンコク	新増
		12	瀋陽=洛陽=バンコク	新増
		13	蘭州=バンコク	新増
		14	石家庄=バンコク	
		15	銀川=バンコク	新増
	プーケット	16	上海=プーケット	
		17	瀋陽=プーケット	新増
		18	石家庄=プーケット	新増
	チェンマイ クラビ	19	上海=チェンマイ	
		20	上海=クラビ	
		21	成都=クラビ	新増
	スラートターニー	22	成都=スラートターニー	
合計				13

Copyright © 2016 Spring Airlines. All rights reserved.

春秋航空 SPRING AIRLINES

海外ベース（基地）駐機数

海外駐機数			
日本	関空 3 機	中部 2 機	計 5 機
バンコク	4 機		計 4 機
済州島	3 機		計 3 機

Copyright © 2016 Spring Airlines. All rights reserved.

春秋航空 SPRING AIRLINES

日中線路線図

2016年12月まで就航する日中線は29本，日本8都市+中国内陸17都市を結んでいる。

Copyright © 2016 Spring Airlines. All rights reserved.

春秋航空 SPRING AIRLINES

運航しています。

関空の現在のLCCの比率は34.5％です。LCCは欧米ではかなり納得されていますが、アジア、中国ではまだ納得のいくものではないようで、中国人はまだ数多く乗っていません。14億人の中国人の中でパスポートを持っている人は4億くらいの人です。飛行機に乗った経験のある人は7.5億人くらいで、残りの約7億人は飛行機に乗ったことがありません。

弊社が最初にLCCとして中国国内で起業したとき、中国人の大多数がそのサービスやサービス理念を理解してくれませんでした。彼らにとって飛行機は、席を45度倒すことができ、若くてきれいなくキャビンアテンダントが冷えたシャンパンを持ってきてくれるというイメージですが、それはビジネスクラスです。春秋航空では、席は倒れないし機内販売もするし、機内食も付いていません。しかし、弊社の知名度に伴い、徐々にLCCの認可率は向上しています。弊社の飛行機に乗ることにより、LCCへの理解度が高まったと言っても過言ではありません。

関空から取ったデータですが、冬期のスケジュールでLCCの便が週1,273便中90便（34.5％）あります。しかも関空発や中部空港発の航空会社で、LCCではないのにLCCのような航空会社、LCCらしいFSCの航空会社が多く出ています。LCC航空会社ではないですが、機内食も用意していない、飲み物はサービスとしてあると思いますが、機内食はほとんど付いていない、席は以前よりは狭くなってくるという感じがしました。

他社の飛行機は何回も乗ったこ

とがあります。名前は伏せますが、LCC ではないのに LCC らしい感じがすると私は思っています。中国民航局の規定によりますと、最小間は、席と席の前後の間隔が66cm、巾が48cm です。ある会社は70cm くらいでや

や広かったです。幅は50cm ですが全然ゆったりする感じがありません。FSC の値段ですが LCC のイメージだと思いました。弊社の機内の紹介ですが、席と席の前後は66cm、幅は48cm で、飛行機後部のトイレは二つあります。

■北東アジアでの伸びを予測

弊社はヨーロッパに飛ぶ計画はしばらくありません。中国を中心として周辺5時間以内の就航路線がメインです。世界のLCC から見ると、提供する座席数のシェアは4割くらいです。2007年は18％でしたが2017年には4割になっています。アジア太平洋地域は世界とあまり変わりません。北東アジアはかなり低い。これから LCC は日本を含む北東アジアのほうで伸びる余地が十分あると弊社は判断しています。

日本での LCC の国際線ですが、2007年はゼロでした。2017年には21％です。21％の中でピーチ航空は去年11月1日上海線と北京線を就航しました。中国発の国際線ですが2007年は1％、その1％は弊社で、定期便ではなくチャーター便です。ベトナムとタイのチャーター便。今は11％でほぼ春秋航空が運航しています。

春秋航空は今、中国最大の LCC 航空会社です。中国の FSC 以外で、中国で格安航空会社はどこですかと聞くと、春秋航空だという、皆さんからそういうイメージが出ていました。「春秋航空」という4文字の社名を知っている中国人はかなり多いため、春秋航空は中国の中でもブランド化してきているかもしれません。

■日本への投資

14億人の中で2千万人～ 3千万人くらいは春秋航空の飛行機を常に利用しています。弊社の中国国内のフェイスブックなどから見ると、今年更新してからの数字は3千万人くらいいます。常に春秋航空の Web に注目してチケットを購入する人たちです。さらに弊社は日本への投資も多様化しています。2016年の2月には中部空港の常滑でホテルに投資して運営が始まりました。

2件目の契約は、2017年1月16日から南海本線の羽倉崎で「からくさスプリングホテル」の名称でテスト運営が始まりました。きれいなつくりのホテルです。皆さん一度行ってみてください。

■中国人から見る日本のイメージ

2014年から中国人はなぜ爆買いをし、また訪日中国人がなぜ多くなったのか。2014年は訪日観光にとっていろいろなメリットがありました。まず中国の周辺には不祥事が多数出てきました。韓国ではMERS（マーズコロナウイルス）という伝染病が流行、台湾では花蓮で地震が発生しました。マレーシアではマレーシア航空の飛行機が突然行方不明になっており、今でもまだ見つかっていません。タイでは大規模なデモが起こり、香港でも反政府デモが起こって、周りの国は全部訪問できなくなったのです。その際、春秋航空がLCC航空会社として日中線を介入して、より多くの中国人が春秋航空の飛行機で日本を訪れてきました。

そのとき日本はアベノミクスで円は大幅に安くなり、以前に比べ訪日の料金より約3割以上が安くなったので、各国は一斉に訪日に転じました。昨年で年間6百万人超の中国人が日本を訪問しています。

日本は中国にとってどんなイメージかというと、一番近い先進国です。先進国ということからいうと、都市部の外観など、高層ビルなどは上海や北京も優れていますが、細かいところは非常に感動することが多い。まずトイレが大変きれいだということ。どこに行っても安心してトイレが使用できる。びっくりするところです。田舎のほうに行ってもきれいなのです。

日本人は気づいていないと思いますが、中国人にとって非常に大事なことは、日本が漢字を使う国だということです。読み方や発音は違いますが、中国人は日本語が喋れなくても日本で自由自在に観光ができます。そして交通アクセスがとても便利です。アメリカに行くと、レンタルできる車がないと全然動けませんが、日本では東京、大阪、名古屋は電車で自由自在に移動できます。

食べ物は、韓国の場合、キムチの味ばかりなので、初日はいいのですがずっとキムチを食べると飽きてきます。日本の場合、日本食は中国人の口に合います。中華もあります。和風中華ですがそれでも口に合うわけです。中国以外の海外の中華料理で一番おいしいのは日本の中華料理だと思います。アメリカの中華はインチキの中華です。韓国の中華はキムチの中華です。全然中華といえません。

中国人が日本を好きになる理由は、主にはこれら三つです。ほかにもいろいろあります。例えば態度も優しくて治安もよくいろいろ含めて先進国に行こうと思ったら日本です。中国の国土の面積から見ると、日本は中国の26分の1しかありませんが、決して小さい国ではないと私は思っています。北の北海道から南の沖縄までは、1回だけで訪問できないので、だいたい私の周りで知っている中国人の友達はみんな平均して4回以上訪日した経験があると思います。

爆買いが消えてしまった理由は、最初訪日したときはみんな安くて大量に買ったのですが、帰ってから全然使っていないものがたくさんあったわけです。買うときは嬉しかったのですが国へ帰って少し後悔したということです。しかも中国は今、インターネットアリババで何でも買えます。少し値段は高いですが、必要があるときは注文して買えるのです。

中国の方は今、体験重視に変化しています。今週から春節で海外旅行のピークに入っていま

す。私の携帯で Wechat を見ると、多くの中国人が北海道へ行っています。北海道のニセコスキー場は今、中国語しか聞こえない状況かもしれません。温泉や座禅体験、茶道体験いろいろあると思います。関西は例えば、京都に行くとしたら初めてのお客さんはたぶん金閣寺や清水寺に行くと思いますが、何回も訪日しているお客さんは、京都のもっと山間部の田舎のほうにあるお寺に行こうとするのではないかと思います。和歌山にも行きます。

これは中国人から見る日本のイメージです。北海道はズワイガニ、ラベンダーです。東京ですが、初めて東京に行く中国人は必ず浅草寺に行きます。中部ですが最近は五箇山に結構人気があります。

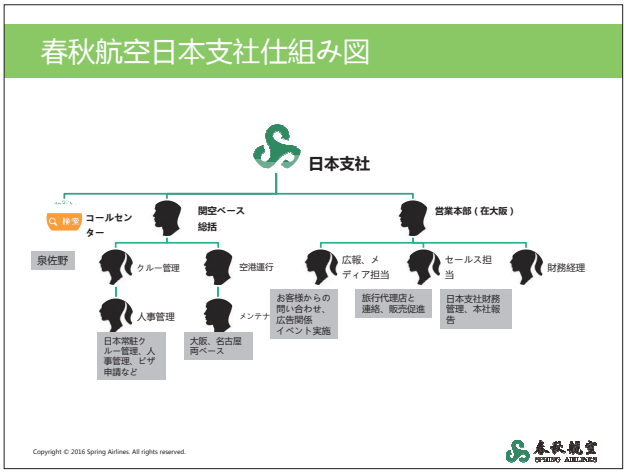
関西で FIT（個人旅行）のお客さんにとって最適なところは大阪です。大阪に入るといろいろなところに行くのが便利だからです。私はたくさんのお客さんにアンケートや口コミで聞いたことがありますが、大阪に泊まって京都や奈良に行っても神戸に行っても日帰りができる。ただしピークのときは大阪市内のホテルがなかなか予約できないので、今一部のお客さんは大阪市内ではなく吹田市や江坂のあたりなど、また、南の堺市に泊まっている人が増えています。関西は弊社のデータで FIT の連続ナンバーワンです。FIT のお客さんが最初に行くのは関西です。東京に行ったら必ず関西のほうが好きになると思います。

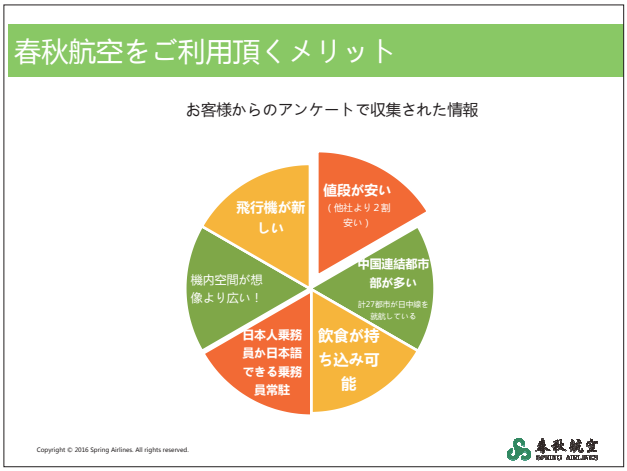
■データについて

弊社の日本支社の仕組みはこの図の通りですが、コールセンターがあって日本語が話せるので、お客さんに何か問題があってもいつでも対処できるようになっています。お客さんをサポートする仕組みですが、スタッフの人数は空港のメンテナンスの者も入れて100名です。チケットの販売はウェブ、市内代理店、大阪の営業本部もあるのですが、H.I.S. と提携しているのでチケットも販売しています。

春秋航空を利用するメリット。お客さんのアンケートがあります。まずは値段が安い。だから弊社は値段が安くなければ乗ってくれるお客さんは少ないかもしれません。2005年設立した航空会社なので飛行機も新しいです。さらに新しく導入した飛行機が31機あるので飛行機の平均使用年数は4.3年でかなり新しいです。

機内の空間は想像よりゆったりしています。飲食の持ち込みが可能です。皆さんはヨーロッパの LCC に乗ったことがあるかどうかわかりませんが、私はアメリカで一度乗ったことがあります。東南アジアでもあります。基本的には飲食は持ち込めません。関西空港発は弊社の搭乗口はいつも5 ～ 8番ですがちょうどファミリーマートの隣なのでお客さんはファミリーマートでお弁当、ペットボトルを買って機内で





食べ、弊社の販売する弁当は買わずにすませます。そういうお客さんは結構多いのですが全然かまいません。

ただしカップヌードルは持ち込んではいけません。この前事件がありました。気流の関係で飛行機が非常に揺れていたときに、カップヌードルの熱いスープが隣のお客さんにかかってケンカになってしまいました。東南アジア線ではドリアンの持ち込みは絶対にだめです。飛行機が到着してから次の便に搭乗するまでに1時間しかないので、いくら消臭しても、例えば飛行機の4つのドアを全部開けて風を通してもドリアンの臭いは強烈でなかなか消臭できません。

キャンペーン案内として、毎月9日から15日、日本から中国行き片道999円のキャンペーンも実施中です。いったい春秋航空はどうやってこのチケットで儲かるのか、とお客さんから必ず聞かれます。飛行機チケット自体の利益は少ないのですが、収入といえば手荷物の超過料金の徴収、機内販売です。年間5千万人くらいのお客さんを運送しているので、5千万人の中の5百万人くらい、10％パーセントのお客さんが機内の商品を買うといい利益が出るわけです。

■おわりに

春秋航空をご利用いただき、中国方面にお出かけください。よろしくお願いします。これは宣伝のポスターで、この女性は中国初の女性パイロットです。今は産休を終え職場に復帰しており、中国では人気が高いです。今はほかの会社も女性パイロットを採用するところが増えています。弊社の女性パイロットは看板娘として宣伝ポスターに出ています。今日は本当にありがとうございました。

質疑応答

質問　最近関西空港発着の国際線で、中国内陸部を結ぶ路線が増えているのですが、報道などで内陸部も所得が上がってきて旅行を楽しむ人も出てきているということです。内陸部の訪日需要の動向はこれからどのようにお考えでしょうか。

応答　北京や上海などの沿岸部以外の内陸部の人の訪日の需要は結構あると思っています。日中両国の関係が、今後特に大きな事件や不祥事がなく、今の状態でそのまま穏やかに維持すれば、年間600 ～ 700万人くらいの訪日者は必ずあると思います。

一度日本に来て故郷に帰ると、日本がどんなイメージだったかを周りの人に伝えます。彼ら

はまた必ずツアーに参加してくると思います。ただし内陸部の人たちが日本に来ると不満を持つと思います。一つは飲食が合わないこと。特に四川省や辛い食べ物を食しているところの人は、さっぱりしている日本食は合わない人が多くいます。もう一つはホテルが狭いこと。中国に行かれた方はご存じだとは思いますが、中国国内はビジネスホテルが少なく、ホテルはみな部屋が大きいのです。だいたい24㎡以上の部屋が普通なので、ベッドのサイズはせめてダブルで、ツインもありますがセミダブルすらありません。この2点は内陸部の人にとってはなかなか納得できないと思います。基本的には、観光、買い物、リゾートと、日本は需要がどんどん増えてくると私は思いますし、弊社もそのような見通しを持っています。

質問　日本では、結構パッケージ旅行といって飛行機とホテルがセットになっているような旅行商品がポピュラーですが、中国でもそういう旅行商品を日本向けに発売されているのですか。

応答　沿岸部のほうは弊社の傘下の春秋旅行会社があるので、日本ツアーのパッケージ商品を開発して販売しています。年間40万件の販売数が出ています。

質問　上海からのクルーズ船と春秋航空の間でお客さんとの取り合いになることはありますか。

応答　クルーズ船の客層と、飛行機で来る客層を弊社で細かく分析しましたが、客層が違いました。クルーズで来るお客さんは基本的にはクルーズ船内で楽しむことがメインです。朝、福岡港に入港して午前8時くらいに船から降りて、午後5時には必ず船に戻らねばなりませんから、福岡市内をたった1日8時間くらいしか観光できない。クルーズは人数が多いので、例えば有名な太宰府天満宮などに何百人も一斉に行くと観光するイメージではないと思います。、しかも悠々自適で、観光できないので買い物もあまりできないと思います。年間150万人くらいの中国人がクルーズで来ますが、船内で食べたり飲んだりするのが大半だと思われます。2回目、3回目は必ず飛行機で訪日すると思います。私は調査のため何回もクルーズ船に乗ったことがありますが、7～8割以上は60～70代以上のお客様です。

　弊社の客層のターゲットは20代～40代、つまりお金が使える、お金を使うことが好きな人々です。特に20代、30代は、中国が一人っ子政策を実施してから生まれた子供です。私の時代はまだ兄弟がいますが彼らは兄弟がいないので、親は資産を全部彼らに譲ると思います。彼らはお金で困ることはないでしょう。親は、子供が生きているだけでいい、頑張らなくてもいいとさえ思っています。彼らは好きなものや好きなことがあれば存分にやると思います。これからの中国国内の消費、海外の消費は彼らが引っ張っていくと私は思っています。

質問　パイロットの養成についてうかがいたいのですが、日本ではパイロット不足が問題で路線を開設したくてもなかなかできない状況があります。春秋航空の場合は、どんどん新しく就航していくので、中国のパイロットはどういう経過を経て育てているのかを、わかる範囲で教えていただければと思います。

応答　中国の航空業界でパイロットは3割くらい不足しています。中国のパイロットの育成システムはとても厳しいです。中国民航局の育成システムから見ると、10人のうち合格してパイロットになるのは3、4人です。そういうわけで、春秋航空を含めすべての航空会社はパイロット不足なのです。一つは、海外からの導入です。もう一つは、中国の軍隊、空軍からの導入。中国国内では中国民航大学などでパイロットを育成する学校があり年間400人くらいのパイロットを育成しています。春秋航空でもパイロットを育成する学校の設立を考えています。2025年か2030年まで、パイロットは3割くらい不足するだろうと考えています

●講演抄録

2016年度「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」第３回研究会

E-Commerceの動向について

株式会社南海エクスプレス
取締役

瀧本　哲也 氏

●と　き　2016年12月13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

皆さん、こんにちは。南海エクスプレスの瀧本です。

2016年の９月に台湾の国立交通大学でT-LOG（International Conference on Transportation and Logistics）という国際会議がありました。E-commerceという新しくできた産業なので多くの課題があります。我々南海エクスプレスは、コンプライアンス的にも非常に役目の大きい輸入通関や輸出通関と通関後の国際輸送する発送業務などを担当させてもらっています。

本日は、T-LOGでお話しした「E-commerceの動向について」を中心にお話しさせていただきます。E-commerceのビジネスチャンスは実は多彩なところにあり、すごくブームになっていますが、どこからそのビジネスチャンスが落ちてくるか、どこに関われるかというのは、いろいろな切り口を考えていかなければなかなか分かりづらいというのが実情です。

皆さんの中で、インターネットでショッピングをされる方はたくさんいらっしゃると思います。その中で、AmazonのE-commerceで注文された方はいらっしゃいますでしょうか？かなりいらっしゃると思います。その中での便利さは多分実感されているのではないかなと思います。

私も、今日は少し風邪声ですが、これは先日インド、ミャンマーへ出張に行った際、風邪を引いてしまい、先週も会社を1日休んでしまったのです。喉が痛いので加湿器が欲しい。でも、風邪を引いているので買いに行けない。それならAmazonで買おうと思い注文したら、その日の夕方に届きました。本来なら風邪を押して電器屋まで買いに行かないといけないところですが、家にいてクリック一つで当日配達、しかも、私はAmazonのプライム会員なので送料無料です。こういう人間がいるから送料がどんどん安くなって物流業者にしわ寄せが来るのではなかろうかと自問自答したわけですが、それぐらい便利な世の中になっています。

■ E-Commerceのビジネスチャンス

そのようなE-commerceビジネスのどこに関われるか？南海エクスプレスでは通関の部分あるいは国際輸送のエアポート･ツー･エアポートの部分、こういったところに我々のビジネスチャンスが落ちているので、そこに関わらせていただいています。

その他のどのようなところにE-commerceのビジネスチャンスがあるかといえば、ラストワンマイルのところ、いわゆる佐川急便やヤマト運輸がされているような物流インフラを利用したラストワンマイル部分、あるいはポータルサイトというのですか、いわゆるITを駆使して、IoTを使った形で販売に結びつけるような、個人の売り手と買い手をドッキングさせるような運営であったり、またはメーカーであっ

たりサプライヤーの販路拡大であったり、このようなところにビジネスチャンスが落ちているのかなと思われます。

■IATA（国際航空運送協会）第72回AGM（年次総会）

そのような中で、前半はE-commerceがいろいろと盛り上がっていますという話と、後半は通関や発送業務で我々が今携わっている中での課題を少しお話ししたいと思います。決して現状の通関制度などに対して批判をしているわけではありませんので、そこは誤解のないようにお願いいたします。

通関の仕組みの中には歴史的な背景も踏まえ数種類の仕組みがあり、E-commerceというのは新しい産業なので、その中では盲点みたいなところがあります。盲点をついて悪いことを考える人がいますので、そのような人たちに負けないように我々業界の人間が、さらにしっかりと仕組みづくりをしていかなければならないというのが個人的な感想です。

今年の6月にIATA（国際航空運送協会）の第72回AGM(年次総会)で決議されたことは、一言で言えば安全対策です。テロへの脅威に対する安全担保の宣言です。E-commerceは、危機に直面していると言ったら大げさですが、非常に容易に出荷できます。X線検査や爆発物検査をしているものの、テロの脅威にさらされる場面があります。IATAとしては、そういうことには断固として闘っていきますよということを改めて決議採択したというのがこの記事なのです。

外部環境資料

IATA：16年純利益予測を上方修正
テロ非難決議採択（2016.06.02)

アイルランドの首都ダブリンで現地時間6月2日、IATA（国際航空運送協会）の第72回AGM（年次総会）が開幕した。航空機や空港へのテロが多発する中、航空会社の経営課題や安全性確保などについて、2日間にわたり議論が交わされる。

今回のAGMはエアリンガス（EIN/EN）がホストを務め、同社のステファン・カバナCEO（最高経営責任者）が議長として議事を進行する。AGMのアイルランド開催は、1962年に続き2回目となった。

IATAでは、世界各国の航空会社の純利益予想について、2016年は原油価格の下落などを受けて394億ドル（約4兆2900億円）と予測。2015年12月発表の363億ドルから31億ドル引き上げた。売上高は7090億ドルを見込んでいることから、利益率は5.6%となる見通しで、7年連続の増益と5年連続の利益率上昇を想定している。

トニー・タイラー事務総長兼CEOは、「利益率が5.6%では、乗客1人あたりの利益は平均的な片道運賃で10.42ドルに過ぎない。ダブリンのスターバックスで、エスプレッソのダブルを4杯頼むのには十分な額だが」と語った。

「セールスや経済成長は鈍化しており、われわれは原油価格の下落による恩恵もピークに近づいていると見ている。しかしながら、プラスの側面として航空業界は運航効率が高まり、ロードファクター（座席利用率）も高い。付帯収入源も成長している」との見通しを示した。

また、欧州などでのテロを受け、AGMではテロへの非難決議を満場一致で採択。各国政府と航空業界が協力関係を深め、フライトの安全性確保を目指す。

今回のAGMでは、2011年から事務総長兼CEOを務めてきたタイラー氏が退任し、後任が選出される。

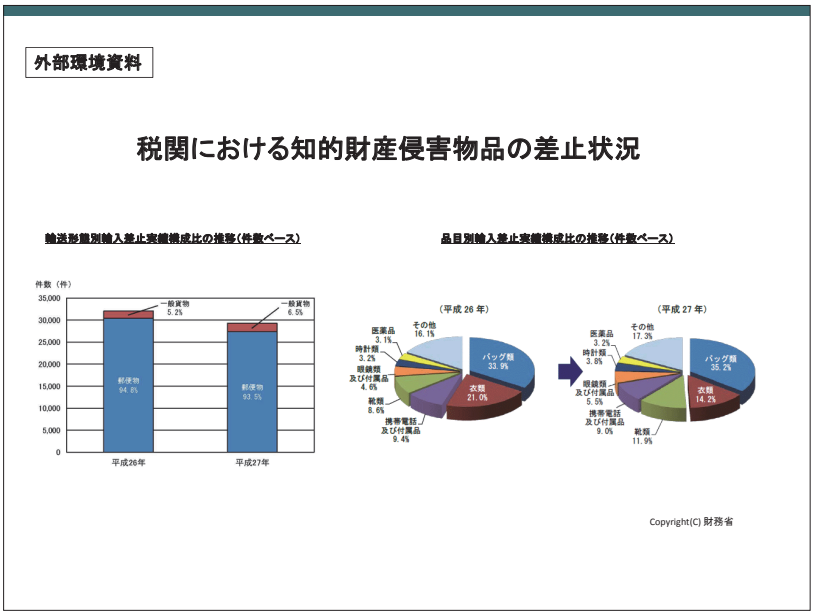
ダブリンで開幕した年次総会で挨拶するIATAのタイラー事務総長＝16年6月2日 PHOTO: Tadayuki YOSHIKAWA/Aviation Wire

ダブリンで開幕したIATAの第72回年次総会＝16年6月2日 PHOTO: Tadayuki YOSHIKAWA/Aviation Wire

■知的財産対策

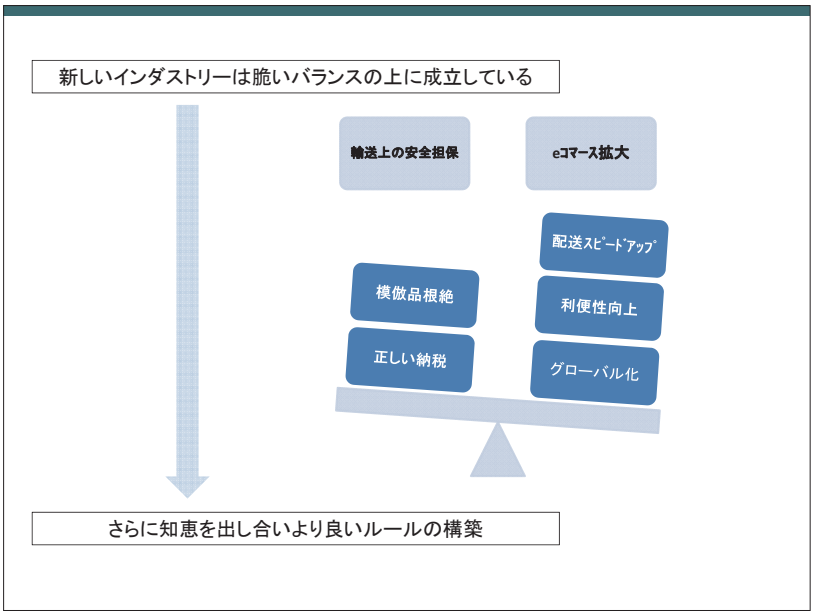
もう一つは、知的財産です。「にせもの」の流通が非常に多いのです。E-commerceが発達することで税関が一番頭を痛めているのは、知的財産侵害物品の差止ではないかなと思います。財務省データで、知的財産侵害物品の差止件数や金額ベースで公表されていますが、今日は件数ベースで紹介しています。

一般貨物に比べて郵便物という部分での差しとめの実績件数がすごく多い。その商品の中身に関しては、かばんであったり服であったり携帯電話及び付属品というのはスマホのケース（容器）ですが、他にも靴であったりというものが非常に多く、頭の痛いところであります。これが実情です。E-commerceの産業自体は新しいので、非常に危ういバランスの上に何となく成立しているのが現状なのかと思います。我々フォワーダー、通関業者としましては、コピー商品



を排除しなければなりません。また納税逃れ、本当は高額な商品なのに安い値段をつけて税金を払わないでおこうという方もいますし、そういう貨物が1箱2箱ですが、集めたら100箱ぐらいありましたよというのが実際にあるようです。

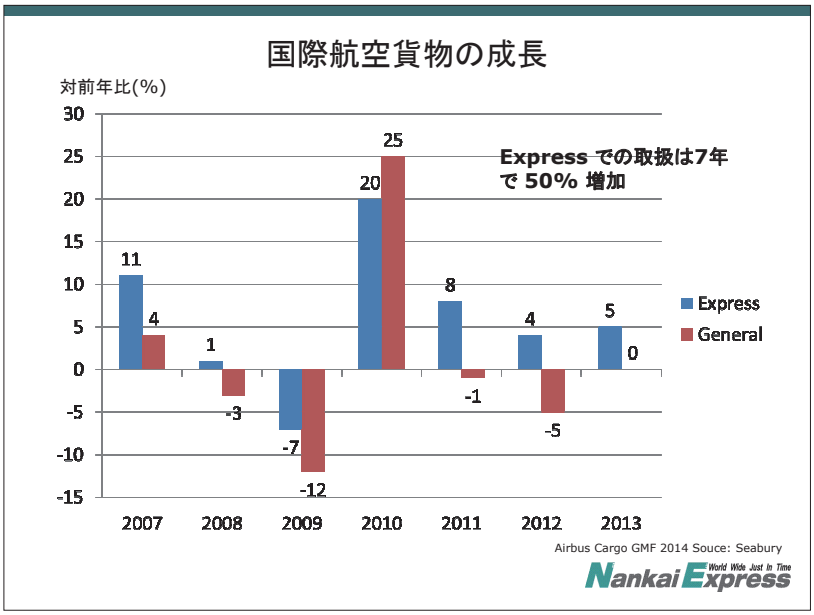
こういうところと闘いながら、E-commerceは非常に便利ですし、やはりこれから正しく成長していってほしいため、便利なものはやはり便利であって、ダメなものはダメだというところを、我々で知恵を出し合って新しいルールのようなものがつくれたらと願っております。

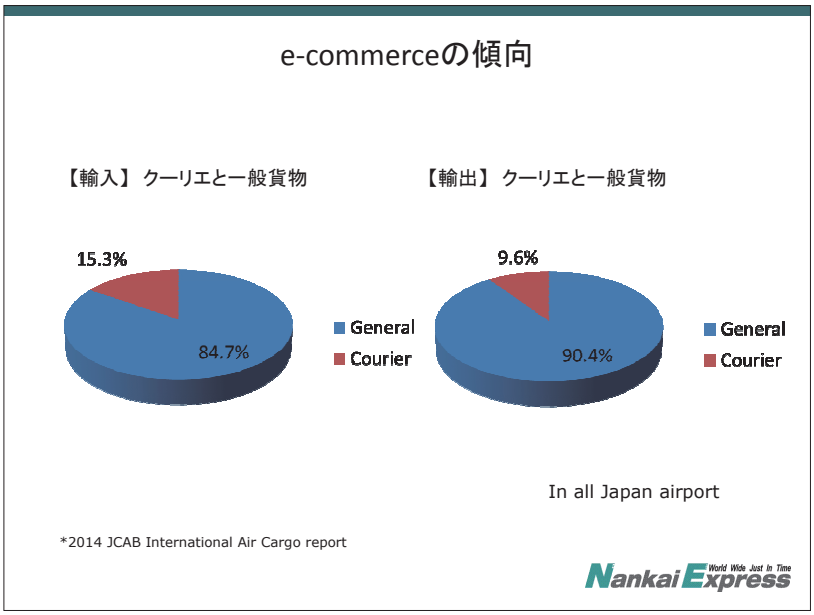


■ E-Commerce の傾向

これは航空貨物の成長をグラフにしていますが、General カーゴというのが一般混載貨物ですが、こちらはいいときと悪いときの差が激しいのです。ただ、Express に関しては、7年間で5割ほど増加しているのが実情です。2013年までの結果ですが、このような結果が出ております。

これは全体範囲の分け方ですが、一般貨物に関しましてクーリエ（小口急送貨物）の割合が非常に大きくなってきている。輸入に関しては15％、輸出に関しても9.6％、約1割の貨物が急送貨物になってきているのが現状です。

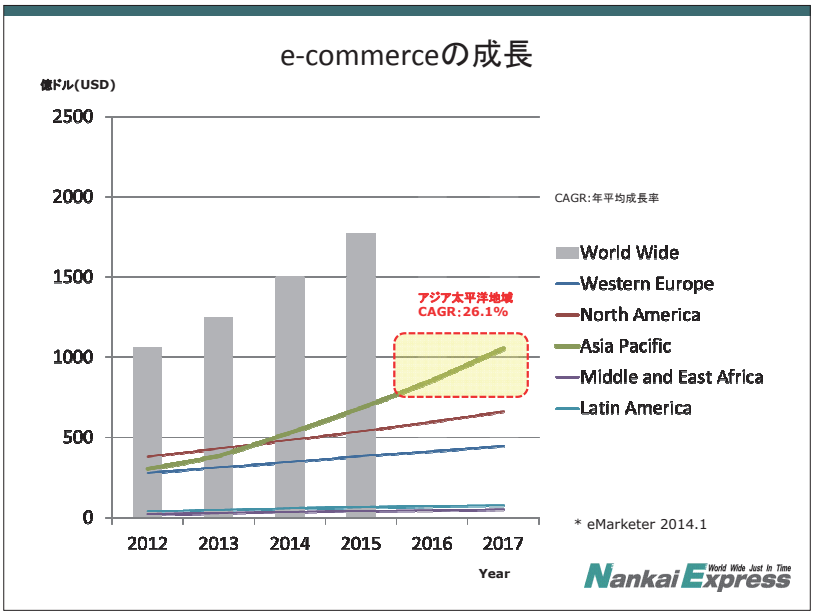




■ E-Commerce の予測

E-commerce の予測ですが、世界中での伸びが薄いグレーの部分です。アジア太平洋地区が、非常に高い成長が見込まれています。今なら中国の爆買いなどもそうですが、日本に来られた旅行者の方がいろいろ買って送られるというパターンもありますし、最近ではそういうのも少し一段落し、自国から通販で買うという傾向もあります。

やはり日本製品は非常に人気がありますので、そのような意味ではまだまだ衰えずに、ここの部分は伸び代がまだまだあるのかなという印象です。



■ Amazon の事例

この写真は、つい最近テレビで放送されていたので見られた方も多いと思いますが、Amazon の新しい倉庫、棚が動くという発想が、毎日物流の仕事をやっている人間でもわきませんでした。これは本当にすごいなと思います。先ほど申しました E-commerce のビジネスチャンスの入り口の部分ではピックアンドパックというゾーンになってくるのですが、そこに大きなポテンシャルもあると思いました。

今までは人が動いて棚に向かって歩いていって商品をピックして、カートを押し、そしてパックをやっていましたが、Amazon の場合は、人はそのままいて棚が自動で動いてくる、夜中もずっと動いているのです。Amazon は、2012年にアメリカの企業を買収してこれを自営化しています。

私がアメリカに駐在していた20年ほど前からサードパーティー・ロジスティクスというのが非

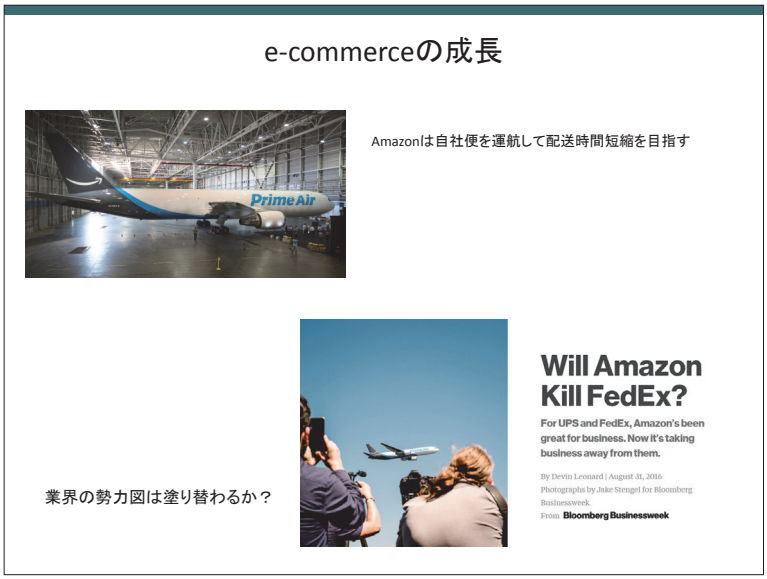
常にもてはやされました。ファーストパーティーというのは生産者であったり荷主であったりいわゆる送り手、セカンドパーティーは受け手、そうではなく第三者に渡しますよということでサードパーティー。そして、もっと付加価値をつけたフォースパーティーというものがこの20年間すごくもてはやされていましたが、ここに来てすごく衝撃を受けたのは、Amazonの場合は自社でやる、いわゆるファーストパーティーにまた戻ってきていると言ったらおかしいですが、そういうのがすごくショックで、えっ‼という印象です。

自分で飛行機を運航して自分の商品を運ぶ、まさしくこれがファーストパーティー・ロジスティクスです。下にもAmazonはFedExをやっつけるのかということが記事に書いてありますが、多くの最近の専門誌では、今までアウトソーシングしていた物流の部分を自営化することによって、業界の勢力図が塗りかわるのではということもささやかれています。

Amazonの Prime Airという航空機ですが、これはリースです。ACMIという方式、いわゆるエアクラフトとクルーとメンテナンス、インシュランスがワンパッケージになったウェット方式のリース契約でこの飛行機を運航しているのですが、Amazonがこれを発表したとき、私はそのときちょうど社内会議があり、その席で絶対に失敗するよ、こういうものは効率を求めないとだめだから、自社でやれば効率なんか上がらないし成功することはないと申し上げたのですが、後でかなり効率を上げながら運航しているということをニュース記事で読みました。本当のところはわかりませんが、すごい時代になってきたなというのが私の印象です。

■ E-commerceの未来図

これはE-commerceの未来図なのかもわかりませんが、1年前の朝日新聞に掲載されていました。日本政府がドローンでの配達地域を絞りトライアルで認めますと発表しました。



この方法はアメリカに多いのですが、アメリカの住宅は前方に芝生があり、そういうところに新聞配達員が新聞を投げて行く、配達証明を取らずに荷物だけ置いていくような配達方法があります。Amazon はアメリカの会社なのでそのようなイメージをされているのではないかと思います。

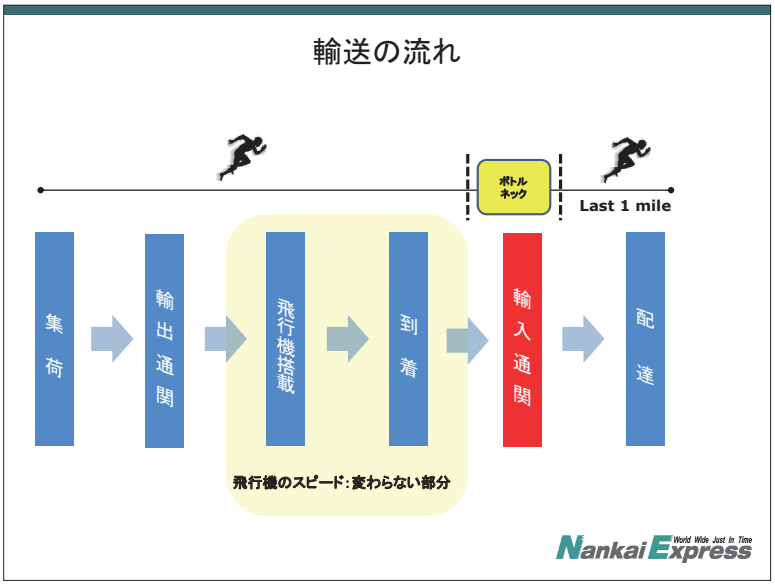
例えばマンションはベランダがあるので、ドローンで上昇して、マンションのベランダに置いてくる。そのようなことをいろいろテストしようとしているのかなというのが私の印象です。

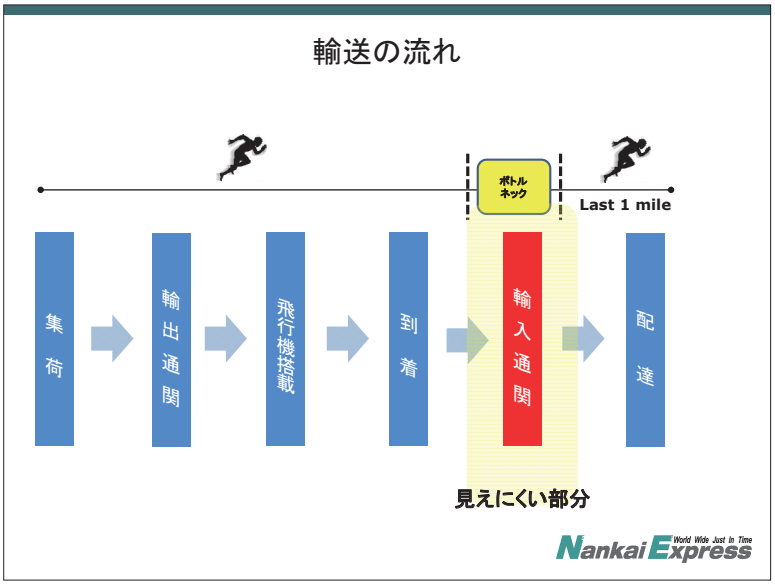
いずれにしても Amazon は自営化された飛行機で運び、自前の仕分けセンターで棚を動かしながら効率化を図り倉庫費用を20％削減し、最終的にはドローンで配達するということを考えておられる。本当にすごい時代が来ると思っております。そういったところが最新の E-commerce の出来事です。

■ E-commerce の輸送の流れ

輸出手続きが終わってから飛行機に載せて、その貨物が仕向地に到着するまで飛行機のスピードは変わりませんので、ここの部分は何も変わりません。問題は、到着貨物を例にとりますと輸入通関の部分がボトルネックになっており、ここで大きな差が出ます。

先般、国際会議 T-LOG で話題に出したのは、郵便通関は非常に簡単、便利で物流インフラ、基礎的な部分になるのですが、そのようなものと一般事業者が運用しているような宅配事業とではやはり少し差が出ています。そういう側面がまた色々な場面で、非関税障壁＝貿易摩擦のテーマにもなっているということも聞きました。だから、そのようなところをどのようにアジャストできるか、業界で知恵を出し合う取り組みの一つなのかなと思っております。





■ E-commerce の輸入通関

輸入通関で、SP（スモールパーセル）貨物の一般貨物の場合はマニフェスト通関を実施するわけですが、エンベロープ型パーセルであれば手でさわって中に変なものが入っていないか、書類以外が入っていないかなど確認します。さらにお客さんから通関の委任状をいただいて顧客管理をします。一般貨物では当たり前のことで全然特殊ではないですが、そのような部分で郵便・小包の場合は郵便通関という仕組みに分類され簡素化されています。通関システムに関しても、100％非 NACCS で非常に便利なわけです。その便利さを利用して悪いことをする人がいるため、それが問題なのかなということになります。

次のページで、もう少し細かく表にしてみました。インボイス価格、特に少額、20万円以下の場合、郵便通関なら当然 NACCS も介しませんし、税関が主体なのでここも違います、そして料金も当然発生しません。他、法令に関しても、輸入者や郵便局に駐在しておられる検疫所の皆さんが対応されますのでこのような形になります。20万円以上に関しても NACCS を介さず、そして主体は郵便局か輸入者自身、あるいは指定の通関業者が行うのかということで選べるのですが、小口貨物に比べたらやはり簡素化されています。

実際通関業者が通関した場合は、一般通関あるいはマニフェスト通関であっても全部 NACCS を介しますので通関の手続として費用もやはりこのような形で発生することになっております。

最近、日本郵便株式会社から国際郵便物に関する通関業務の有料化の設定がなされました。2016年3月のプレスリリースで、過去無料であった費用も有償化しますよという内容を通知しております。利用者負担の公平の観点というところにアンダーラインを入れましたが、そのような理由です。

管轄省庁が、総務省と国土交通省でそれぞれ管理していますので、我々は利用

比較してまとめると...

輸入	実施内容	システム
SP貨物	マニフェスト通関 書類封筒 – 手触り 委任状の取得 顧客管理	100% NACCS申告 税関検査（ランダム）
郵便・小包	郵便通関	税関検査（ランダム）

※全てのモードで一般通関は可能

Nankai Express World Wide Just In Time

郵便・小包 vs. 小口貨物

輸入	郵便・小包		小口貨物
インボイス価格	> 20万円以下（少額）/HS code	< 20万1千円以上（大額）/HS code	1万円以下を除いて一般 or マニフェスト通関
申告方法	郵便通関	一般通関	一般 or マニフェスト通関
NACCS	N/A	N/A	運送状番号
主体	税関	郵便局or 輸入者 or 通関業者	通関業者 or 輸入者
料金	N/A	6,600円～12,000円/件	大額11,800円 少額8,600円
他法令	輸入者 or 郵便局駐在の検疫所	輸入者 or 郵便局駐在の検疫所	通関業者 or 輸入者
Remote access	不可	不可	可能

※全てのモードで一般通関は可能

Copyrights: Nankai Express

日本郵政グループ

PRESS RELEASE

2016 年 3 月 28 日
日本郵便株式会社

国際郵便物に係る通関業務の有料化

過去無料であった大額に相当する郵便物の通関業務は有償化

日本郵便株式会社（東京都千代田区、代表取締役社長　高橋 亨）は、本年 10 月から、内容品の価格が 20 万円を超える国際郵便物に関して、当社が代理又は代行する輸出又は輸入申告手続（通関業務）を有料化しますので、お知らせします。

国際郵便物への申告納税方式の適用開始（2009 年 2 月 16 日）から一定の期間が経過したので、利用者負担の公平の観点から、次のとおり国際郵便物に係る通関業務を有料化します。

なお、申告納税方式にかかる国際郵便物の通関に関しては、日本郵便株式会社への委任のほか、差出人又は受取人が自ら行う、あるいは任意の通関業者に委任して行うこともできます。

記

1　実施日
・外国来郵便物（輸入）について：2016 年 10 月 1 日（土）以降
・外国宛郵便物（輸出）について：2017 年 4 月 1 日（土）以降

2　料金額

項目	料金（※1）（※2）
外国来郵便物に係る輸入申告	品目数 2 つまで　6,800 円/件 品目数 6 つまで　9,300 円/件 品目数 7 つ以上　12,000 円/件
外国宛郵便物に係る輸出申告	品目数にかかわらず 2,800 円/件

以　上

【注釈】
（※1）消費税は免税です。
（※2）品目数とは、通関業法基本通達 18-1（通関業務の料金）に規定する個数をいいます。

Copyrights: Nankai Express

運送事業法となり、国際宅配便は運営していく上において国土交通省の許認可事業です。郵便は国際郵便法がルールで、ネットワークはUPU という国連に所属するネットワークで動かしているというのが現状です。

■弊社の業務について

ここから我々と日本郵便の関わりを少し紹介致します。私どもは、ラインホールエクスプレス社（キャセイパシフィック航空とドラゴン航空の小口貨物の宅配事業）の日本地区代理店を担当させて頂いており、その延長線上の関係で、輸出通関と発送業務を当社で取り扱いをしています。2014年9月、フランスのラ・ポスト系ジオ・ポストが出資提携しているレントングループ（ラインホールエクスプレス親会社）の第三者割当増資の引き受けで、日本郵便はジオ・ポスト、レントングループとの資本業務提携となっています。日本郵便では EMS の補完機能も果たせるような商品ということで、国土交通省の認可を得て、我々のような一般の通関業者を起用されて、フォーマルにエントリーをすることにより、コンプライアンスを遵守した商品をマーケットに出されています。

LINEX
Neutral Express Solutions

LINEXについて

ラインホールはキャセイパシフィック航空、及びドラゴン航空の海外宛て小口貨物の宅配便輸送をしています。
海外での輸入通関、配達までを自社のネットワークにて行っております。（一部地域は他社とコ・ロード輸送となります。）
成田空港・関西空港にて輸出通関された小口貨物をキャセイ航空、及び ドラゴン航空の旅客手荷物の形で輸送するため、
着地空港において輸入通関をスムーズに行うことが可能です。
ラインホールの営業販売活動については販売代理店契約に基づき、(株)南海エクスプレスが行っております。

KANSAI 空港レビュー 2017. Mar　25

米国通商代表部(USTR) 2016年外国貿易障壁報告書TPPで米企業の輸出促進　国際エクスプレスで対等条件を(2016.05.09)

米国通商代表部（USTR）は今年3月31日（米国時間）、「2016年外国貿易障壁報告書」を公表した。これを受け、外務省は今月、日本関連部分の概要をまとめた。今回の報告書では、環太平洋経済連携協定（TPP）交渉の妥結、署名を受け、米国企業のメリットへの言及が目立った。物流分野では引き続き、日本郵政グループと国際急送便事業者（エクスプレス会社）との対等な競争条件の確保を求めた。一部を抜粋して紹介する。

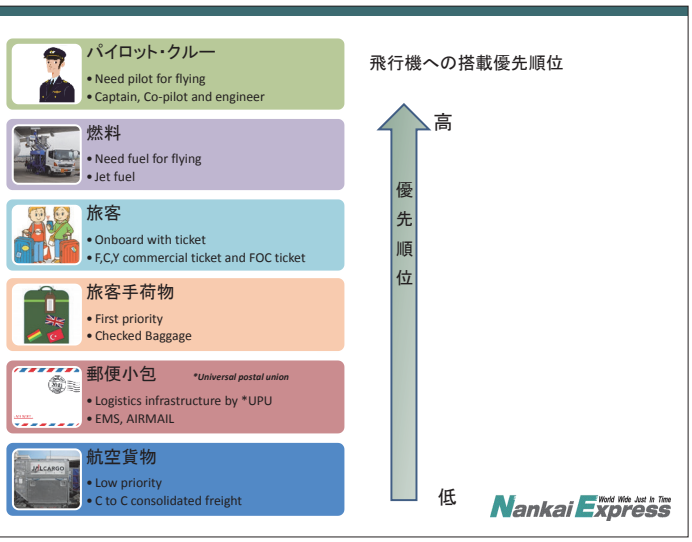
■概観

日本はTPPにおいてほかの10カ国と並ぶ米国のパートナーであり、12のTPPパートナー国は、（GDPベースで）世界経済の40%を占める。15年10月に妥結し、16年2月に署名されたTPP協定は、世界で最も急速に成長する国々における米国の利益を著しく増進させ、米国の物品およびサービスの輸出を促進し、ならびに米国の労働者、農家、ビジネスおよび消費者を資するものである。TPP協定の下、TPPパートナー国は、1万8000もの米国産品に課される輸入税を削減するほか、米国のサービス供給者への新たな市場を開放する。不当に米国輸出品を阻止する非関税障壁に対処し、国際的に競争力があり、知的財産が集約される米国産業のために、デジタル貿易および強力でバランスのとれた知的財産ルールを推進し、公平な競争とグッド・ガバナンスを醸成することにより、米国企業にとり公平な競争の場を作る。執行可能かつ高い水準の労働および環境基準を定め、消費者の安全およびプライバシーを確保しつつ米国のイノベーターと輸出業者による貿易を促進する公平で透明性のある規制政策を確保し、ならびに米国の中小企業への支援を含め包括的な成長を促進するものである。TPP参加国は、自国の労働者、農家、ビジネスおよび消費者が可能な限り早く協定からの利益を得られるようにするため、現在はそれぞれの国内承認プロセスを完了させることに集中している。TPPに加え、米国は、通商に関連した日本との諸問題について、二国間およびほかの場で取り組んでいく。日本はまた、新サービス貿易協定（TiSA）の交渉にも参加している。

■サービス障壁（日本郵政、保険）

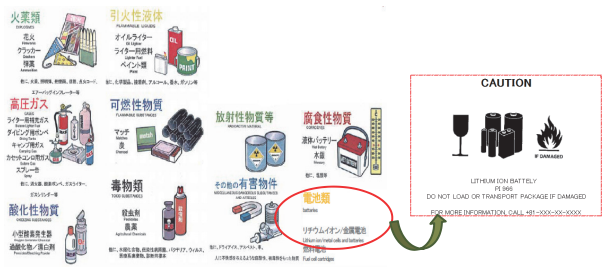
日本政府による改革および銀行、保険、急送便市場で日本郵政とほかの民間会社との間の対等な競争条件が達成されるようあらゆる必要な措置をとるための取り組みを注意深く、注視し続ける。急送便の分野について、米国政府は日本に対し、通関手続きおよび義務を含めた対等な競争状況の確保、また、日本郵便の非競争的（独占的）事業からの収入で同社の国際急送便サービスを補助することを禁止することによる公正競争の向上のための措置をとることを求めていく。TPPの下、日本は小包、物品などの送付について無差別待遇を与えることを含む新たな義務を履行することとなる。

2016/5/19 日刊CARGO | 物流総合専門紙 | 海事プレス社



危険物輸送について

【危険物】航空法で定められた爆発のおそれがあるもの、燃えやすいもの、その他人に危害を与え、または他の物件を損傷するおそれのあるもの
また、国連合定めている9つの分類と区分に1つ以上該当する物質



リチウム電池はUN番号を割り振られた危険品であり取扱には一定のルール順守が必要

Nankai Express
World Wide Just In Time

■ E-commerce の発展に向けて

通関を適正、円滑に実施すること、安全担保のための危険品の適正申告は、フレートフォワーダーでは当たり前のことですが、このようなことが郵便も含めて、SP 国際宅配便の E-commerce という新しいビジネスをやるときにおいて一番気をつけるべきところではないのでしょうか？

また、先ほど話題に出しましたが非関税障壁、いわゆるサービス障壁のところで郵便が著しく優遇されている印象があり、そのことが一部外交問題になったりしています。

E-commerce は日々成長、進化しているのですが、通関の仕組みがやり方によっていろいろ変わりますので、悪いことを企む人がそのような簡素化された通関を不正に利用して、禁制品を輸入しようとするならば、それを阻止・撲滅して、E-commerce の産業を皆さんと共に正しく成長に導いていけたらなと考えております。

以上で、お話しを終わります。本日はご静聴ありがとうございました。

プレスの目

関空の利用客増で変わる鉄道の戦略

毎日新聞経済部　　小坂　剛志

関西国際空港の 2016 年の国際線外国人旅客数は、総旅客数のほぼ半分の 1,217 万人（前年比 21％増）となり、5 年連続で過去最多を更新した。中国の旧正月・春節に伴う大型連休（1 月 27 日～ 2 月 2 日）を過ぎてもその勢いは衰えず、大阪ミナミの戎橋の上は、名物看板「グリコサイン」をバックにポーズをとる訪日外国人（インバウンド）であふれている。関西エアポートも「（総旅客数、国際線外国人旅客数の）伸び幅は小さくなったが、国際線外国人旅客数が前年より 200 万人以上増えるなど、インバウンドが依然として増加している。今年も同様の傾向は続くだろう」と見ている。そして、関空の旅客数の増減で大きく左右されるのが、関西空港駅を持つ南海電気鉄道と JR 西日本だ。今回は鉄道に注目して、インバウンドの受け入れ態勢や今後の戦略についてまとめてみたい。

「関空の開港後、海外にプロモーションに行っても『大阪』という地名を知ってもらうことは至難の業だった。20 年前は京都は知られていても、大阪は知られていなかった。今では大阪がインバウンドの人気観光地となり、隔世の感がある」。

昨年 12 月の毎日新聞のインタビューで、南海電鉄の山中諄会長は感慨深げに話した。南海電鉄によると、同社関西空港駅乗降人員（1 日平均）は、2009 年度～ 2011 年度は 1 万 5,000 人台にとどまっていたが、2012 年度は約 1 万 8,000 人にまで増加。2013 年度は約 2 万人、2014 年度は約 2 万 2,000 人、2015 年度は約 2 万 7,000 人と右肩上がりを続けている。特徴的な外装が人気の「特急ラピート」の利用者も、2010 年度の約 180 万人から、2015 年度は 282 万人で 100 万人以上増加したことになる。一時は利用者が少なく「空気を運んでいると言われた」（南海電鉄社員）というから、確かに「隔世の感」があるだろう。

近畿運輸局によると、関西国際空アクセス交通輸送人員（2015 年度）は、南海電鉄が約 2 万 6,000 人、JR 西日本が約 2 万 9,000 人となっている。外国人観光客の「争奪戦」になっているように思えるが、そう単純でもないようだ。南海電鉄の営業担当者は「欧米や中国からのインバウンドは京都が人気でアクセスのいい JR を使うことが多い。一方で、韓国や台湾からのインバウンドは難波の人気が高まっていて南海を利用してくれている」と現状を説明する。

ただ、新たな外国人観光客やリピーターの確保のためには、空港アクセス、駅や車内環境の利便性を向上させ続けなければならない。南海電鉄は今年 1 月末からラピートや空港急行を増発させ、早朝、深夜時間帯の利便性向上を図っている。さらに 6 両運転が中心の空港急行について、8 両運転を増やすことで車内の混雑緩和につなげたい考えだ。

格安航空会社（LCC）専用の「第 2 ターミナル（国際）」が開業したことで、窓口業務の機能強化も求められている。南海電鉄は外国語対応が可能な「南海チケットインフォメーション（訪日外国人専用窓口）」を今年 3 月に拡大して、スタッフも増やして対応する。「今でも韓国からの LCC が到着する午前の時間帯は、窓口が混雑してしまう。これに中国からのインバウンドが重なれば、窓口業務を拡大しないと対応できない」（南海電鉄広報）と言う。

JR 西日本も関西空港駅の「みどりの窓口」を拡大させる。2013 年 9 月に外国籍の案内ス

タッフを初めて配置し、案内表示を 4 カ国語で大きくわかりやすく変更。2014 年にはインバウンド向けの窓口を設置した。今年 3 月には最大 14 まで窓口を広げて、国内外からの利用客のサービス向上を図る。4 年前から 10 窓口が増えることになり、JR 西日本近畿統括本部の広報担当者は「近年は LCC によってインバウンドが急増しており、窓口の拡大が必要だった」とする。

大阪ミナミの商店街で外国語のマップづくりなどを支援している大阪市中央区のイベント企画会社「リンクコーポレーション」の牧香代子さんは、南海電鉄と JR 西日本の多言語化対応を高く評価する。「数年前は写真付きのわかりやすい看板もなく、LCC から降りてきた外国人観光客がどの電車に乗ったらいいのか分からないような状態だった。今はわかりやすい外国語の看板が出来て、外国人客が迷っているような場面は少なくなっている」と話す。「今後は、梅田や京都、奈良だけではなく、和歌山まで行けばフェリーで四国に行けるというような表記も増やしてほしい。関空が西日本の広域観光の拠点になれば、リピーター客も増えるだろう」と期待する。

急行増発や多言語化対応によって急増するインバウンドに対応してきた南海電鉄と JR 西日本。空港アクセスを飛躍的に向上させると期待されているのが、新線「なにわ筋線」の実現だ。

なにわ筋線は、大阪都心を南北に貫き、JR 大阪駅北側で建設が進む新駅から難波付近までをつなぐ計画で、約 30 年前から構想されてきた。実現には数千億円の事業費が見込まれることから議論は進んでいなかったが、近畿地方交通審議会が 2004 年の答申で「中長期的に望まれる新路線」と位置づけた。さらに近年のインバウンド急増を受けて大阪府、大阪市、南海電鉄、JR 西日本の 4 者による本格協議がスタートした。南海電鉄と JR 西日本の共同運行案が浮上しているが、運賃などを設定・徴収できる営業区間を巡って協議が続いている。

現在は関西国際空港から大阪・梅田の都心部まで行くのに、南海電鉄、JR 西日本のいずれも乗り換えを含めて 1 時間前後かかる。国の調査結果によると、なにわ筋線は梅田〜関空間を最速 38 分で運行できるとされており、関西エアポート幹部も早期実現に大きな期待を寄せている。

南海電鉄の山中会長は「JR 西との共同運行案も含め、水面下でいろいろなことを整理・調整している。自社の利益だけではなく、百年、二百年の計で考えることが大事。なにわ筋線の必要性は、関空から梅田都心部への速達性が格段に高まることにある。今は基本構想を策定している段階だが、早く決まればいいと思う」と話す。JR 西日本の来島達夫社長は 2 月の記者会見で「大阪府、大阪市は行政のめどとして 2016 年度末を意識しているようだ。4 者でまとまるようにのぞんでいきたい」と意欲を見せた。

国の調査では、建設費は 1,800 億〜 3,200 億円に上るとされたが、大阪市の吉村洋文市長は 2 月の記者会見で「4,000 億円くらいが総コスト」「協議は最終段階にあり、完成は 2030 年ごろだと見ている」と説明している。この原稿を執筆している 2 月末時点で正式な発表はないが、掲載されている頃には具体的な計画が明らかにされているかもしれない。

国の調査などに携わった近畿大の斎藤峻彦名誉教授（交通経済学専攻）は「長年にわたって必要性が指摘されていた路線なので『ようやく』という思いだ。なにわ筋線には沿線のまちづくりや国土交通軸という多層的機能があるが、関空の旅客数が増えていることから都心との連絡線という役割が非常に大きくなっている」と話した。

水上飛行機による高速交通イノベーション
－全国津々浦々の地方創生をめざして－

日本大学理工学部
轟　朝幸
（（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

昨年の夏、水上飛行機による遊覧飛行事業が瀬戸内で始まった。国内では半世紀ぶりの水上飛行機による航空運送事業の復活である。運航するのは、瀬戸内の地域振興などを手がけている地元企業グループが設立した「せとうち SEAPLANES」である。風光明媚な多島海やしまなみ海道の橋梁群を上空から眺めるのは格別である。近い将来、関西や山陰などへのチャーター輸送もスタートさせ、さらには全国展開も視野に入れている。

写真1　瀬戸内に就航した水上飛行機

われわれ日本大学の研究グループも、2012年より水上飛行機の国内導入を提唱してきた。きっかけは東日本大震災である。東北沿岸部の復興支援に資するためであるが、東北に限らず、日本各地の地方都市・観光地の地方創生を後押しできる有効な手段だと考えている。

本稿では、提唱している「水上空港ネットワーク構想」を紹介するとともに、海外やわが国での動向、水上飛行機の普及への課題などを紹介する。

2．水上空港ネットワーク構想

東日本大震災で大きな被害を受けた三陸は、空港や新幹線の高速交通網体系から外れた中小都市が連なる地域である。例えば、宮古市や久慈市などの岩手県の沿岸部は、新幹線の盛岡駅やいわて花巻空港から鉄道や都市間バスで3～4時間かかる高速交通不便地域である。われわれは東日本大震災の復興支援活動を行う中で、三陸のような交通不便地域の解消が、復旧復興の先の地方創生には不可欠だとの認識を持った。

そこで、2012年に日本大学理工学部の研究者が中心となって「東日本復興水上空港ネットワーク構想研究会」を設立し、これら地域に高速交通手段を提供すべく、水上飛行機を活用することを提唱してきた。海に囲ま

図1　東日本での水上空港ネットワークのイメージ

れたわが国の特徴を生かして、入江や湾、さらには湖沼や河川を離発着に利用するものである。

航空法第79条では「航空機は、陸上にあつては空港等以外の場所において、水上にあつては国土交通省令で定める場所において、離陸し、又は着陸してはならない。」とあり、現在は省令で定める場所がないことから、静穏な一定の広さ（1km ほどの直線距離と制限表面空間）を持つ水上では、どこでも離着水できる。つまり、海に囲まれた日本の地理的条件は、水上飛行機の運航に適している。

図1は、東日本復興を念頭においた水上機の運航ネットワークのイメージである。定期便ネットワークではなく、水面がある地域を自由に飛び降りできることを示しているが、これ以外にも離発着できる水辺は無数にある。北海道から沖縄まで、全国各地にいまだ残る空港や新幹線から離れた中小都市や観光地に高速交通を提供できる。新幹線や空港などの整備は着実に進み、高速・大量輸送ネットワークは概成してきている。この高速・大量輸送ネットワークを補完する高速少量輸送である水上空港ネットワークの実現は、わが国の高速交通体系においてイノベーションを起こすものである。

3. 水上飛行機による運送事業

水上飛行機には、航空機の車輪のかわりにフロートを脚につけたフロート機と艇体自体で水面に浮くタイプの飛行艇がある。水面だけでなく陸上でも離発着できる水陸両用タイプもある。ほとんどの機材は搭乗者が数名～20名未満の小型の軽飛行機であり、巡航速度は200～300km/h とほぼ新幹線と同じである。

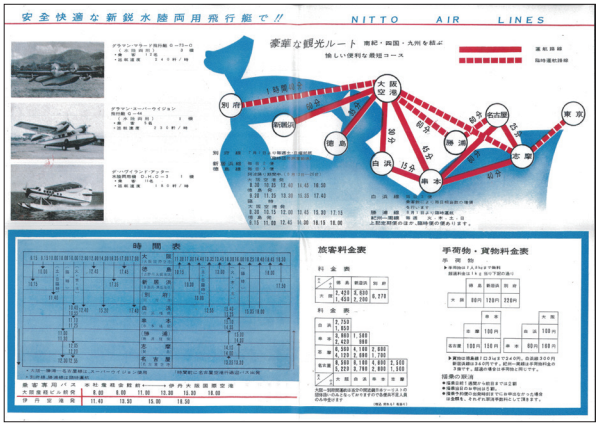


写真2　かつての水上飛行機運送の時刻表
（日東航空「空のしおり」復刻版）

わが国には、海上自衛隊が保有する国産の救難飛行艇（US-2）が現存しているが、民間利用はできない。フロート機は、せとうち SEAPLANES が保有する事業用のコディアック5機と非事業用のセスナ2機のみが現存している。しかし、戦前から1960年代まで、大阪・南紀白浜・新居浜・福岡などに定期便が就航しており、わが国でも水上飛行機による運送事業が行われていた。空港の整備が進み、ジェット機が普及し、高速・大量輸送時代の到来とともに、日本の空から水上飛行機の姿が消えていった。

一方、海外に目を向けると、バンクーバーやシアトルなどの北米西海岸では水上飛行機による運送事業が今でも非常に活発である。モルディブやカリブ海などの諸島リゾート地でも、チャーター輸送などが活発に行われている。2000年代に入り、ヨーロッパ（クロアチア、スコットランドなど）やアジア（中国、香港、タイ、ベトナム、スリランカなど）、オセアニア（オーストラリア、ニュージーランドなど）でも、水上飛行機の運送事業が再開され、世界で水上飛行機運送が急速に普及してきている。

写真3　世界最大級のバンクーバー水上空港

4. 水上空港ネットワークによる地方創生

水上飛行機は水面で離発着するため、広大な空港建設が不要である。中小都市や観光地などでも

高額な建設費を投入することなく、高速交通ネットワークを構築できる。さらに、旧来の港町の直近で離発着でき、都心へのアクセスに優れている。

水上飛行機の導入効果として、まずは交流の活性化があげられる。人口が減っていくなかで交流人口の増加に貢献できる。東京あるいは京都のような有名な観光地はたくさんの外国人が訪れているが、その来訪者に昔ながらの日本の風情が残った地方の小さな都市なども訪問してもらうことができる。また、三陸などの美しいリアス式海岸や瀬戸内の多島海などを空から散策することは非常に魅力的である。新たな観光魅力の創出につながる。

さらに、地域の貴重な産品を大消費地へ迅速に運ぶことができる。例えば魚介類を鮮度が落ちないうちに大都市に提供できる。普段から水上飛行機が飛び交っていれば、緊急時にも負傷者や緊急物資の輸送に使うことができる。

地域での新たな産業の創出も期待できる。航空事業者の進出が考えられ、航空機を整備したり、さらに運航に関わるパイロット等を育成する事業などが地域で育つことが考えられる。

5. 日本の空と水辺に水上飛行機が飛び交う日

様々な地域で水上飛行機を活用しようとの動きもある。三陸の宮古市（岩手県）、竹富島（沖縄県）、上天草市（熊本県）では、独自に水上飛行機の導入調査を行っている。松江市や浜田市（島根県）では地元自治体や経済団体が主体となり、せとうち SEAPLANES の就航を誘致して西日本での水上空港ネットワークの構築を目指している。霞ヶ浦（茨城県）でも、われわれの研究会の支援により、水上飛行機運送事業を誘致しようとの動きがある。

しかし、普及にはいくつかの課題がある。第一に事業性の確保である。小規模需要による収入に対して運航費用がかかり、事業として成立させるのはなかなか厳しい。海外では中古機材を活用したり、安全運航を担保する最低限の極めて簡易な運航支援施設のみを整備したり、繁忙期のみパイロットをパートタイム雇用したりなどにより、コスト縮減を図っている。さらに、水上飛行機のパイロット養成や機材整備などを副事業として手がけている場合が多い。わが国においても事業を成立させるビジネスモデルの確立が重要である。

写真4　浜田市で行われたデモフライト（開会式）

第二に水上飛行機の運航環境の整備である。現在のわが国には水上飛行機を運航するノウハウが残っていない。現代の技術や安全などの基準、社会的環境なども半世紀前とは大きく異なっている。現代にあった運航ノウハウの蓄積が不可欠である。また、地域の受入体制の整備も重要である。都心に近い入江などは、すでに港湾や漁業などが利用しており、水上飛行機の離着水での事故や環境影響を危惧する声もある。これら既存利用者の理解を得ながら、船舶・漁業などとの共存共栄を図らなければならない。

6. おわりに

水上飛行機の普及にむけて関連の調査研究や啓発活動を続けてきた。実際に瀬戸内で運送事業が始まり、急速に全国へ展開する可能性がでてきたことから、さらなる普及のための課題解決などを目指して活動をより一層強化推進したいと考えている。

東京オリンピック・パラリンピックの開催時、インバウンド6,000万人時代には、東京など大都市への来訪者が地方の中小都市へも足を運びやすくなればと考えている。

川崎重工業㈱　ロボットショールーム見学会レポート

川崎重工業㈱ロボットショールーム（西神戸工場）では、カワサキロボットといわれている溶接ロボット、ピッキングロボット、塗装ロボット、医療用ロボットなど24種類のデモセルが展示されています。

この度は、川崎重工業株式会社様のご厚意で見学会を開催いたしました。

●開催日　2017年2月9日（木）午後12時30分～午後5時30分

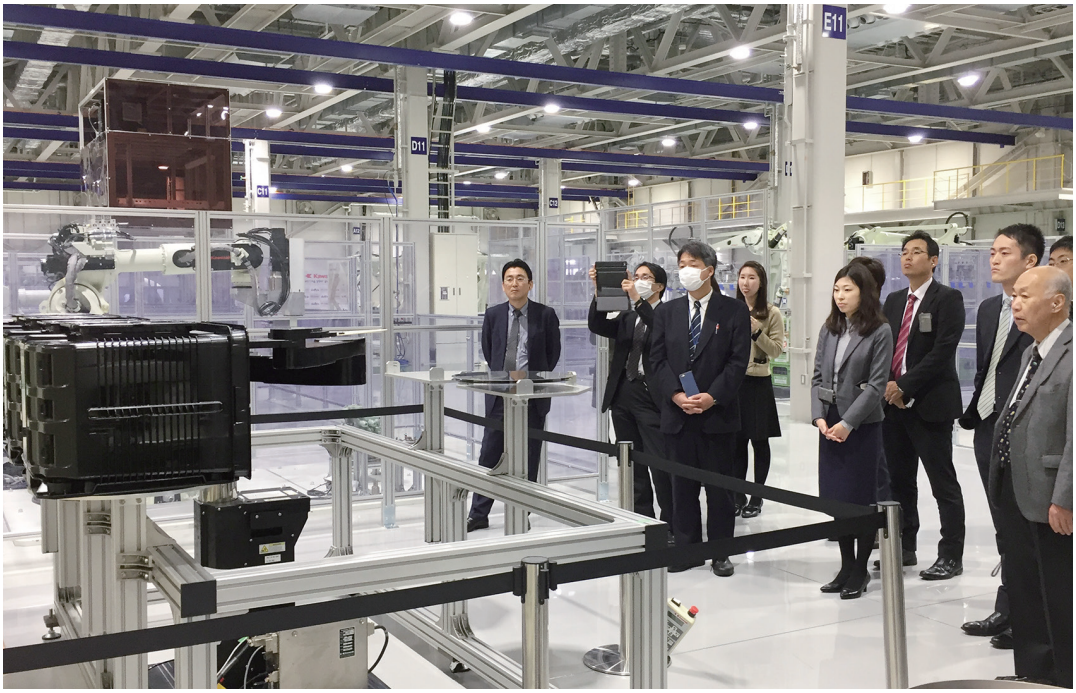
●見学先　川崎重工業㈱西神戸工場内　ロボット第1工場
〒651-2239　神戸市西区櫨谷町松本234番地

●集　合　難波周辺
12:30　チャーターバス出発
13:40　川崎重工業㈱西神戸工場内
ロボット第1工場到着
ロボットショールーム見学
15:30　出発
16:40頃　難波周辺大阪駅周辺着　解散

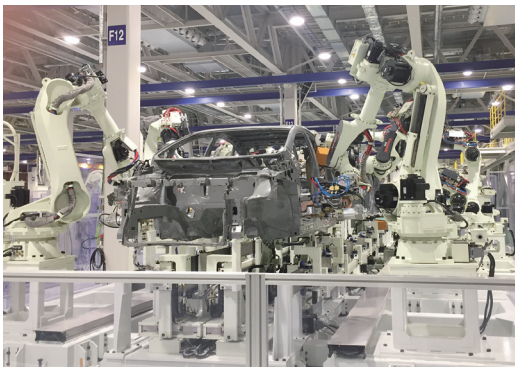
●参加者　25名

ロボットショールーム
説明会

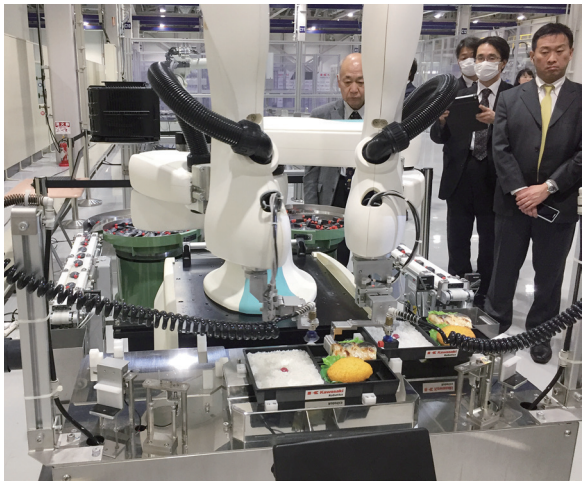
半導体基板運搬ロボット



自動車塗装ロボット



自動車溶接ロボット

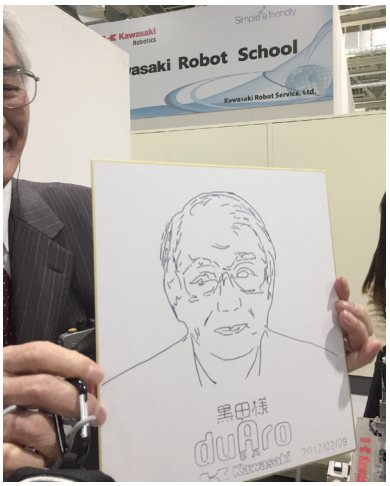


弁当に醤油やソースをセットする

遠隔操作体験セル

川崎重工業㈱は産業用ロボット 50 年の経験と実績を基に、ロボット業界のパイオニアとして、顧客のニーズに対応した様々な分野の先進ロボットを開発しています。

ご案内いただきました川崎重工業㈱の皆様に謝意を申し上げます。



ロボットが描いた黒田理事長の似顔絵

ビールケース運搬ロボット

2017年2月24日　関西エアポート株式会社・発表資料より

関西国際空港 2017年1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 15,045回（前年同月比 105%）

国際線：11,042回
（前年同月比 106%）
国内線：4,003回
（前年同月比 103%）

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105%の15,045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11,042回を記録しております。

○旅客数 2,193,594人（前年同月比 111%）

国際線：1,668,860人
（前年同月比 113%）
国内線：524,734人
（前年同月比 104%）

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111%の2,193,594人を記録しております。国際線旅客数は、LCCの増便でアジア各国からの利用が好調だったこともあり、前年同月比113%の1,668,860人と1月としては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118/%の1,124,720人、日本人旅客数は前年同月比103%の520,340人となっております。

○貨物量 59,190t（前年同月比109%）

国際貨物：57,871t（前年同月比110%）
積込量：26,989t（前年同月比107%）
取卸量：30,882t（前年同月比114%）
国内貨物：1,319t（前年同月比75%）

貨物量について

国際線貨物量は前年同月比110%の57,871t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。

2017年2月20日　大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報［関西空港］　2017年1月分

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸出	前年比	全国比	輸入	前年比	全国比	バランス（△は入超）
近畿圏	1,090,864	98.3	20.1	1,283,774	109.9	19.7	△ 192,910
管内	736,212	100.3	13.6	977,904	111.7	15.0	△ 241,692
大阪港	231,289	99.3	4.3	425,213	105.4	6.5	△ 193,924
関西空港	399,415	102.0	7.4	331,482	111.0	5.1	67,933
全国	5,421,946	101.3	100.0	6,508,823	108.5	100.0	△ 1,086,877

【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	399,415	102.0	7.4	331,482	111.0	5.1	67,933
成田空港	755,145	116.7	13.9	1,017,622	99.8	15.6	△ 262,477
羽田空港	31,565	143.7	0.6	49,785	129.6	0.8	△ 18,220
中部空港	58,349	79.7	1.1	73,721	93.0	1.1	△ 15,372
福岡空港	91,372	134.0	1.7	38,582	103.8	0.6	52,789
新千歳空港	1,996	89.3	0.0	1,808	185.5	0.0	188

大阪入国管理局　関西空港支局・発表資料より

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	27,919
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
平成29年1月	585,280	18,880	539,440	17,400	280,270	9,040	240,070	7,740	1,645,060	53,070
平成29年2月	499,570	17,840	548,640	19,590	249,090	8,900	281,430	10,050	1,578,730	56,380
平成29年累計	1,084,850	18,390	1,088,080	18,440	529,360	8,970	521,500	8,840	3,223,790	54,640
前年同期	985,150	16,420	999,470	16,660	493,880	8,230	493,640	8,230	2,972,140	49,540
対前年同期比	**110.0%**		**108.9%**		**107.2%**		**105.6%**		**108.5%**	

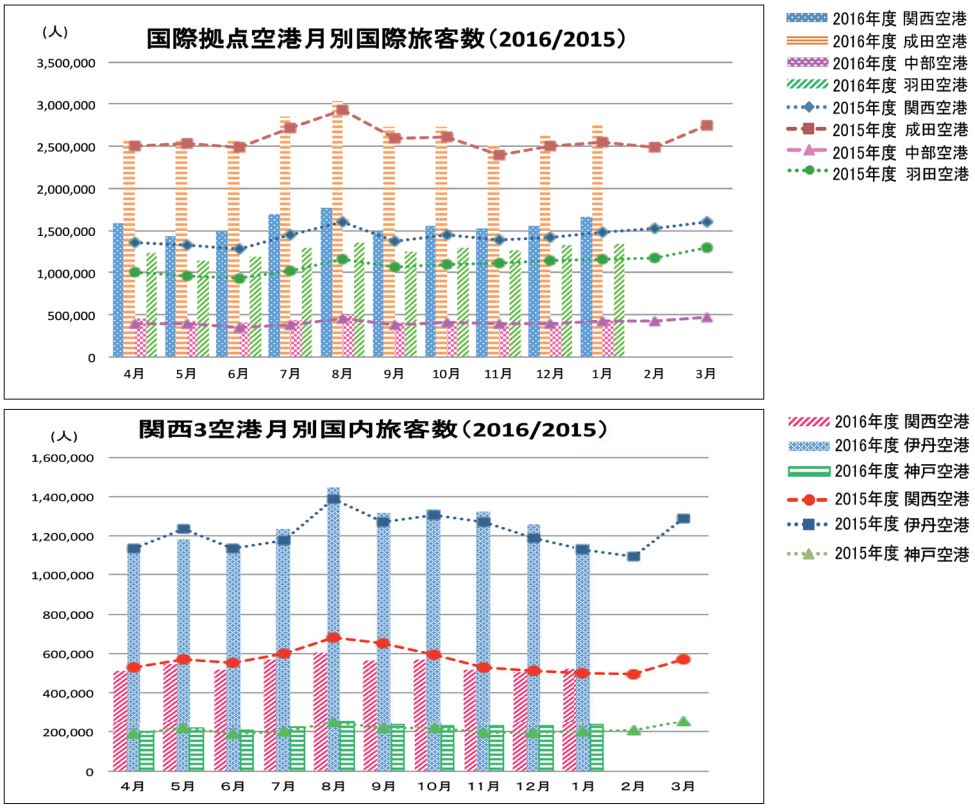
※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。
※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

（一財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　2017 年 1 月実績【速報】

区分	空港名	国際線	前年同月比	国内線	前年同月比	合計	前年同月比
発着回数（回）	関西３空港	11,046	105.9%	17,908	100.8%	28,954	102.7%
	関西	11,042	105.9%	4,003	102.8%	15,045	105.0%
	大阪(伊丹)	0	−	11,759	100.4%	11,759	100.4%
	神戸	4	−	2,146	99.6%	2,150	99.8%
	成田	16,256	104.5%	4,357	104.4%	20,613	104.5%
	中部	3,281	98.4%	5,131	100.2%	8,412	99.5%
旅客数（人）	関西３空港	1,668,886	112.9%	1,924,046	104.9%	3,592,932	108.5%
	関西	1,668,860	112.9%	524,734	104.5%	2,193,594	110.8%
	大阪(伊丹)	0	−	1,161,187	102.6%	1,161,187	102.6%
	神戸	26	−	238,125	118.6%	238,151	118.6%
	成田	2,753,427	107.7%	583,738	109.9%	3,337,165	108.1%
	東京（羽田）	1,342,403	115.7%	4,988,876	103.7%	6,331,279	106.0%
	中部	439,100	103.2%	427,301	105.4%	866,401	104.3%
貨物量（トン）	関西３空港	57,871	110.4%	10,779	96.2%	68,650	107.9%
	関西	57,871	110.4%	1,319	74.6%	59,190	109.2%
	大阪(伊丹)	0	−	9,460	100.2%	9,460	100.2%
	成田	164,837	108.2%	−	−	164,837	108.2%
	東京（羽田）	41,878	136.8%	54,511	98.7%	96,389	112.3%
	中部	12,112	99.8%	1,671	95.4%	13,783	99.2%

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

○第442回定例会（2017年3月16日開催）

「バニラ・エアの事業について」をテーマに五島　勝也 氏（バニラ・エア株式会社代表取締役社長）の講演会を開催した。

○第4回貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会（2017年2月21日開催）

「2016年度研究会報告とりまとめ」

※2016年度報告書は、調査会ホームページ（http://www.kar.jp）からダウンロードできます。

○第5回航空需要に対応した空港運用研究会（2017年3月17日開催）

「関西圏空港・空域の運用課題と研究会とりまとめ（案）」

平田　輝満 氏（本研究会主査 茨城大学 工学部都市システム工学科 准教授）

今後の予定

○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）

○第444回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日　　時　　2017年5月12日（金）16：00～17：00
場　　所　　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　　「未来の航空管制について」
講　　師　　伊藤　恵理 氏（国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所　電子航法研究所主幹研究員）

※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。

○第4回関西におけるビジネス航空利用促進研究会

日　　時　　2017年3月22日（水）15：00～17：00
場　　所　　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　　「研究会とりまとめ（案）について」
講　　師　　高橋　一夫 氏（本研究会主査　近畿大学経営学部教授）

※上記「研究会」は登録メンバー以外は参加いただけません。

事務局だより

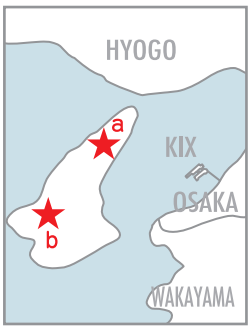
▶　インバウンドに関する話題は良く聞きますが、アウトバウンドに関する話題はあまり聞きません。そのアウトバウンド向けのビジネスで急成長している企業があります。海外用Wi-Fiルーターをレンタルしている企業です。確かに関空のレンタルカウンター前で行列をはじめて見かけたときは驚きましたし、看板も目立つようになり、複数の会社がしのぎを削っています。上場企業もでています。

▶　関空の国際線日本人旅客数は2016年の1月から12月の全ての月で前年比増となっていますが、2016年暦年計で638万人です。国際線外国人旅客数は1,217万人。アウトバウンドにはもっと増えてほしいものです。　（A）

祝!日本遺産認定　見たい!食べたい! 行ってみたい! 今日本で一番アツい島!

『古事記』の冒頭を飾る「国生みの島・淡路」(淡路島)

a.あわじ花さじき



平成28年4月、淡路島を構成する3市(北から淡路市・洲本市・南あわじ市)が申請した「国生みの島・淡路」が日本遺産に認定されました。

日本最古の歴史書である『古事記』において、神様が日本で最初に作ったとされる“淡路島”は、悠久の歴史を感じながら豊かな自然の中でのんびりと心身を癒やすにはもってこいの場所です。

舌(ぜつ)という棒を伴う全国でも希少な松帆銅鐸など古代の文化財が多く揃っています。

b.松帆銅鐸

あわじ花さじきでは、4月に見頃を迎える菜の花やムラサキハナナなど色鮮やかな花畑が丘陵一面に広がっています。

また、淡路島牛丼や島スイーツなどの島グルメから、濃厚な旨味と歯ごたえを極めた淡路島3年とらふぐや新鮮で身の引き締まったハモなどの贅沢グルメまで、どなたでもご満足いただける絶品をご用意してお待ちしております。

各種観光施設やご当地グルメについてはお気軽に下記までお問い合わせください。

■問合せ先　一般社団法人淡路島観光協会　TEL0799-25-5820
淡路島観光ガイドHP　http://www.awajishima-kanko.jp/

●発行日　2017年3月20日　●印　刷　(株)日報印刷
●発　行　一般財団法人 関西空港調査会
〒543-0021 大阪市天王寺区東高津町11番9号
TEL.06)6767-0800 URL http://www.kar.or.jp