



KANSAI 空港レビュー



No.461
2017.4

CONTENTS

1 巻頭言

グローバル化の中でわれわれはどこに向かうべきなのか
小林 潔司

2 各界の動き

10 講演抄録

ジェットスター・ジャパンの事業について
片岡 優

23 プレスの目

3空港一体経営「役割分担」議論のチャンス
大平 要

25 航空交通研究会研究レポート

離島航空路線に対する政策対応と路線維持に向けた今後の課題
小熊 仁

28 データファイル

- ・関西国際空港2017年2月運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2017年2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2月

【表紙写真】B777-200 「C-3PO ANA JET」

ANAのスターウォーズ プロジェクトの第4弾のC-3PO ANA JETです。
これまでの3機は国際線用にR2-D2のB787-9、BB-8のB777-300ER、国内線用のB767-300のSTAR WARS JETでした。この第4弾はC-3POのB777-200です。
色合いが黄色でとても目立つ機体です。運航開始した3月21日から4月2日までは運航路線が公表されていました。現在は、当日までどの空港に行くか判らず楽しみのひとつになります。
この機体塗装は、この写真を撮影した大阪国際空港の整備施設で塗装されたものです。

撮影：柴崎 庄司

グローバル化の中で われわれはどこに向かうべきなのか



京都大学経営管理大学院教授 **小林 潔司**

グローバル化の中の軍事衝突、原理主義の台頭、とめどなく娯楽化していくメディア。社会が狂信と軽信におおわれ、歴史が進歩をやめて後ずさりし始めたかに見える。ウンベルト・エーコが「歴史が後ずさりするとき」で警鐘をならしたように、歴史が後戻りしているような同時代的閉塞感にとらわれる。

グローバル化により異質な価値観をもつ新興勢力が参入し、政治経済レジームが不安定化する。異なる価値ベクトルを自身のベクトルに投影すると、あたかも歴史が後退すると感じる。同時代的にさまざまに揺らぐ政治経済の中で、歴史の進化をよみとり、確かな羅針盤を持つことが求められる。では、日本、さらには関西が向かうべき羅針盤とは何なのか？

インターナショナルリゼーションとグローバリゼーション。前者は活動拠点を本国に置きながら、活動範囲の海外展開を図る過程である。後者は、グローバル社会において直接活動を展開する。英語圏の国々では、インターナショナルリゼーションは、グローバリゼーションの前段階とみなされる。これに対して、ヨーロッパ大陸では、インターナショナルリゼーションは相手国の実情に応じて活動を適応するローカリゼーションを意味する。

シリコンバレーは、グローバリゼーションの1つの成功事例だろう。シリコンバレーは特異な地域である。人口の36パーセントが外国生まれである。15,000社のハイテク企業が立地し、就業人口170万人のうち44パーセント

が大学院以上を卒業している。知識が高度化するほど、それを用いる才能は一極集中する。日本の都市が、シリコンバレーモデルに対して同じ論理で競争することは、ほとんど不可能である。別のモデルで戦わざるを得ない。

日本的モデルは、知識そのもののコンテンツだけでなく、文化や歴史というコンテキストにより価値を創出する。それは、生産者が一方的に製品を提供するシリコンバレーモデルとは根本的に異なる。日本製品がハイコンテキストであるが故に孤立するガラパゴス化現象が起こっている。グローバリゼーションが支配する世界では、ガラパゴス化は敗北につながる。しかし、コンテキスト性の高い新興国では、現地に合わせてローカル化する戦略が効を奏するだろう。ハイコンテキストがあつてのローカル化である。ガラパゴス化は問題ではない。

著書「地球市場時代の企業戦略」の中で、パートレットとゴチャールは、現地ニーズに合わせてローカルな経営を行う企業をマルチナショナルと呼んだ。これは、大陸的なインターナショナルリゼーションである。さらに、その発展形として現地法人のネットワーク化と哲学やイノベーションを共有するトランスナショナル企業像を提案した。依然として、我が国の国際化は英語圏におけるインターナショナルリゼーションの段階にとどまっている。大陸的なインターナショナルリゼーションへの脱皮とトランスナショナル化、それは日本が向かうべき羅針盤を示しているように思える。

各界の動き

関西国際空港

●ピーチが就航5周年

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは3月1日、就航から5周年を迎えた。本拠地の関西空港では国内線始発便の出発に合わせて、記念品のフライトタグを乗客に配布した。エアバス A320 型機（180 席）を 18 機保有し、国内線 14、国際線 13 路線に就航、1 日約 100 便を運航している。関西空港では最大便数を誇る。井上慎一・最高経営責任者（CEO）は同日の記者会見で「北東アジアの LCC 比率は約 10% で、あと 30% 分は伸ばせる。北東アジアのリーディング LCC になりたい」と語った。

●JR駅、みどりの窓口の外国人スタッフ3倍に

JR 西日本は、訪日外国人旅行者へのサービスを充実させるため3月1日、関西空港駅のみどりの窓口をリニューアルオープンした。外国人スタッフを7人から21人に増やし、英語・中国語を中心に韓国語やスペイン語なども対応できるようにした。

●春秋航空、旅客サービス施設使用料を値下げ

春秋航空は3月1日、関西空港の発着ターミナルを LCC 専用の第2ターミナルに変更したのに合わせ、旅客サービス施設使用料の徴収額を変更した。大人 2,730 円、小人 1,370 円を大人・小人いずれも 1,230 円とした。

●海上保安庁が急病人搬送訓練

救助活動の際の救命率向上につなげようと、海上保安庁の関西空港海上保安航空基地は3月14日、大阪府泉州救命救急センターなどと合同で、関空で急病人の搬送訓練を行った。約30人が参加した。

●手荷物取扱部門で世界一に

関西エアポートは3月15日、イギリスの航空サービスリサーチ会社、スカイトラックス社が世界の550を超える空港を対象に実施した国際空港評価、ワールド・エアポート・アワード2017のベスト・バゲッジ・デリバリー2017部門で関西空港が第1位を受賞したと発表した。3年連続の受賞となる。

●第1ターミナル免税店を拡張へ、2020年めど

関西エアポートは3月16日、関西空港の第1ターミナルビルについて免税店の拡張などの改修を検討していることを明らかにした。増加する外国人観光客の需要に応えるのが狙い。2020年ごろの完成を目指す。

●バニラエアが函館線就航

バニラエアは3月18日、関西～函館線を1日1往復で開設した。4月5日までの季節運航で、その後の運航スケジュールは決定していない。機材はエアバス A320 型機（180 席）。

●中国・西部航空が就航へ

中国 LCC の西部航空は関西～合肥～重慶線と千歳～鄭州～重慶線の開設を中国民用航空局に申請した。いずれも6月から1日1便を、エアバス A320 型機または A321 型機を使用して運

航する計画。西部航空は重慶・鄭州を拠点とする海南航空系のLCC。

●夏ダイヤは過去最高の週1,260便

関西エアポートは3月23日、国際線の2017年夏期ダイヤ（3月26日～10月28日）を発表した。中国と韓国向けの便が引き続き好調で、ピーク時の就航便数は開港以来最多の週1,260便（前年同期は1,241便）となる。旅客便が過去最多の週1,126便、貨物便が週134便。中国方面は北京首都航空が瀋陽線を新設するなど前年同期比14便増の週449便で、韓国方面も29便増の週284便となった。



クリック!

夏ダイヤでのLCCは17社が20都市と結び、13便増の週378便で、旅客便に占める比率は33.6%となった。国内線は、バニラエアが函館線、奄美大島線を開設し国内LCC全社が乗り入れ、57%がLCCとなる。「エアアジアXのように長距離運航するLCCも増えてきた。長距離を含めたLCCの総合的なハブを目指す」（山谷佳之社長）との姿が鮮明になってきた。

●11月から国際線着陸料の単価5%引き下げ

関西エアポートは3月23日、関西空港の新たな料金体系を発表した。航空会社が支払う着陸料について、単価を引き下げたり新しい割引制度を設けたりする。国際線の着陸料を11月から現行の料金水準から約5%引き下げる。欧米便など国際線の中長距離の新規路線では、初年度に限って着陸料を無料にするほか、関空を中継地として利用する国際線の旅客便については、短い区間の着陸料を4月から3年間無料にする。アジアから関空を経由して北米に向かう便などへの適用を想定しており、関空のハブ機能を強化する。

●国際線発着、3年5か月ぶり前年割れ、訪日客は1%増

関西エアポートが3月23日発表した2月の利用実績（速報値）によると、関西空港の国際線と国内線を合わせた総旅客数は前年同月比4%増の210万9,012人で、5年5か月連続で前年を上回った。発着回数は国際線は全体で1%減の1万20回、このうち旅客便は2%減の8,939回で、それぞれ3年5か月ぶりに前年を割り込んだ。国際線の旅客数は、4%増の159万3,234人と3年6か月連続で前年を上回った。このうち、外国人旅客は1%増の104万8,210人と60か月連続で前年を上回った。

●泉佐野市議会、連絡橋利用税5年延長可決

泉佐野市議会は3月23日、関西空港と対岸を結ぶ連絡橋を通行する車両に1往復100円を課税している利用税について、2018年3月までの課税期間を5年間延長する改正条例を可決、成立した。市が独自に設けた法定外普通税で、2013年3月から導入。2015年度までの税収は約10億6,700万円に上る。

●バニラエア、奄美大島線就航、19年ぶり再開

バニラエアは3月26日、関西～奄美大島線の運航を開始した。関西空港と奄美大島を結ぶ路線は1998年以来19年ぶりの復活となる。エアバスA320型機で、1日1往復を運航する。

●中国南方航空、大連線を増便

中国南方航空は、関西～大連線を、3月26日から週3便から週5便に増便した。増便分はボーイング737-800型機で運航する。

●新ロゴを発表

関西エアポートは3月31日、同社と関西・大阪各空港の新しいロゴマークを発表した。水色

に近い青と深いピンク寄りの赤を用い、濃紺の文字を配した。青は安心感や快適性、赤はワクワク感を表現し、バランスよく両立しているイメージをデザインしたという。また、スローガンとして「Shaping a New Journey（新しい旅の体験を創造しつづける）」を掲げた。

空港

＝ 神戸空港 ＝

●2月の搭乗者数、9か月連続で増加

神戸市が3月13日に発表した神戸空港の2月の搭乗者数は、前年同月比10.8%増の22万4,420人で、9か月連続で前年実績を上回った。便数で7割を占めるスカイマークの搭乗率アップが全体を押し上げた。

●兵庫県知事「関西3空港懇談会、開催呼び掛ける」

井戸敏三兵庫県知事は3月16日の県議会予算特別委員会で、関西、大阪、神戸各空港の在り方を検討する関西3空港懇談会の開催を、関係府県市や経済界に呼び掛けていく方針を示した。神戸空港の運営権売却（コンセッション）の手続きが進み、3空港の一体運用が現実味を帯びる中、「あらためて役割分担について議論する必要がある」と述べた。

＝ 成田国際空港 ＝

●航空会社の販促費を一部支援

成田国際空港会社は3月23日、4月から航空会社の旅客数や貨物量に応じて販促費の一部を支援すると発表した。国際線の場合、出発旅客1人あたり45～60円支給し、旅客を増やせば1人90～120円を上乗せする。テレビCMや運賃割引、空港内施設の改修などに充ててもらう。すべての航空会社が申請した場合、支給額は年12億円程度になる。

●夏ダイヤ、発着回数・就航都市数・航空会社数で過去最高を更新

成田国際空港会社は2017年夏ダイヤ（3月26日～10月28日）について、発着回数、就航都市数、定期乗り入れ航空会社の数がいずれも過去最高を更新したと発表した。総発着回数は2016年夏より206回多い週4,720回。国際線が124回増の週3,695回、国内線は82回増の週1,025回で、いずれも過去最高値となった。国内線が週1,000回を超えたのは初めて。就航都市数は海外108都市、国内17都市の合計129路線125都市に拡大。定期乗り入れ会社数は96社となった。

●国際線でボディスキャナー導入

羽田空港国際線ターミナルを運営する東京国際空港ターミナルと、成田空港を運営する成田国際空港会社は3月29日、保安検査にボディスキャナーの導入を開始した。それぞれ、国際線の出発客を対象に検査する。

＝ 羽田空港 ＝

●年間旅客、初の8,000万人超

羽田空港の2016年の年間旅客数は前年比6.4%増の約8,012万人で、開港以来最多となったことが3月10日分かった。8,000万人を超えたのも初めて。国際空港評議会のランキングで前年は世界5位だったが、2016年は米国シカゴ・オヘアを抜き世界4位となる見通し。

●日連連海洋開発委、E滑走路南に人工地盤で用地確保提案

日本建設業連合会の海洋開発委員会は3月14日、羽田空港の機能強化に関する検討結果を発表した。5本目として計画されるE滑走路は、既存のC滑走路の東京湾側に整備し、その南側に人工地盤による用地も確保する配置案を提示。その造成には12年9か月が必要と試算した。

＝ 中部国際空港 ＝

●滑走路2本へ調整、発着能力1.6倍

国土交通省と愛知県などは、中部空港に2本目の滑走路を新設する方向で調整に入った。急増する訪日観光客の受け皿として、旅客機の発着能力を年20万回前後と最大で1.6倍にする。リニア中央新幹線が開業する2027年までの供用開始を目指す。総事業費は3,000億円規模を見込む。

●LCC棟、17年度下期着工へ

中部国際空港会社は3月31日、2019年度上期の開業を目指すLCC専用ターミナルの概要を発表した。2階建て、延べ床面積は約4万㎡。国際線と国内線合わせ、最大で年間450万人の旅客への対応を可能とする。2017年度下期に着工する。

＝ その他空港 ＝

●台湾・桃園空港線が開業

台湾・桃園国際空港と台北駅間51kmを結ぶ鉄道、桃園空港MRTが3月2日、開業した。桃園空港から台北中心部まで、バスで約1時間かかることもあったが、MRT開通で35分に短縮される。丸紅、川崎重工業、日立製作所が共同で、2006年1月に鉄道システム一式供給と車両基地の建設を受注した。

●沖縄県、下地島空港活用で三菱地所などと合意

沖縄県は3月8日、宮古島市にある県営下地島空港と周辺用地の活用について、事業を提案した三菱地所とFSO（沖縄県北谷町）の2社と基本合意書を締結した。三菱地所は旅客ターミナルを新設し、国内・国際線の誘致を進める計画を提案しており、2017年6月に着工、2018年10月の開業を目指している。FSOは国内外から訓練生を受け入れパイロット養成事業を始める。同空港では1994年に定期便が休止され、パイロットの訓練に利用されている。

●福岡空港運営権入札方針発表、1,610億円超

2019年度に予定される福岡空港の民営化を巡り、国土交通省は3月24日、最低価格を30年間で計1,610億円とすることなどを盛り込んだ実施方針を発表した。内訳は一時金200億円、分割金として年47億円を超える提案を受け付ける。

●仙台空港、着陸料、乗客数で変動

仙台空港を運営する仙台国際空港会社は3月24日、着陸料が乗客数によって変動する新たな料金システムを、4月1日から国内外の13路線すべてで導入すると発表した。

航空

●ピーチ、那覇に事務所、客室乗務員ら常駐

ピーチ・アビエーションは、那覇市に運航本部沖縄事務所を開設した。那覇空港を本拠地である関西空港に次ぐ第2拠点に位置づけ、今後の路線拡大をにらんで那覇空港に客室乗務員やスタッフを常駐させ、機材を効率的に運用できるようにする。

●ホノルル線、A380にウミガメ親子デザイン

全日本空輸は3月6日、2019年春にホノルル便に就航予定の総2階建て超大型機エアバスA380型機を、ウミガメの親子を描いたデザインにすると発表した。ウミガメはハワイで「ホヌ」と呼ばれる神聖な生き物で、幸福や繁栄の象徴。

●ピーチが新卒採用、操縦士など以外で初

ピーチ・アビエーションは2018年春入社予定の新卒採用を始めた。操縦士など運航乗務員以外では初めて。就航から5年がたち社内での教育体制も整ってきたことから、事業拡大に備え、人材確保を急ぐ。応募資格は短大卒以上で6～10人程度の採用を計画する。

●キャセイ航空、8年ぶり赤字

香港のキャセイパシフィック航空が3月15日発表した2016年12月期決算は最終損失が5

億 7,500 万香港ドル（約 85 億円）と 8 年ぶりの赤字に転落した。米欧金融機関などのビジネス需要の低迷に加え、中国の国有航空会社や LCC が台頭し、収益が低下した。

●**てるみくらぶ、破産手続き開始決定、負債151億円**

格安ツアーの旅行会社、てるみくらぶ（東京）は 3 月 27 日、東京地裁に自己破産を申請し、破産手続き開始の決定を受けた。負債額は約 151 億円。代金を支払い済みの顧客は 8 万～9 万人とみられ、旅行代金の債務は約 99 億円。日本旅行業協会の弁済保証金制度で保証できるのは最大 1 億 2,000 万円で、代金はほとんど返還されない可能性が高い。

●**米アメリカン航空、中国南方航空に222億円出資**

米航空最大手アメリカン航空は 3 月 28 日、中国最大手の中国南方航空に 2 億ドル（約 222 億円）出資すると発表した。両社はコードシェア便などで路線網の充実を図る。両社は互いに異なる航空連合に属しているが、成長が期待できる米国と中国を往来する旅客需要を取り込むためグループの垣根を越え連携する。

●**中国・春秋航空、初の減益**

中国の LCC 大手、春秋航空（上海市）が発表した 2016 年 12 月期決算は、純利益が前の期比 28% 減の 9 億 5,000 万元（約 150 億円）だった。業績を開示している 11 年以降で初めて減益となった。売上高は同 4% 増の 84 億 3,000 万元（1,330 億円）だった。

関西

●**大阪城天守閣入館、最多234万人**

大阪城天守閣は 3 月 6 日、2016 年度の入館者数が約 234 万 9,000 人（5 日現在）に上ったと発表した。過去最高となった前年度を上回り、2 年連続での記録更新となる。外国人観光客の増加や、NHK 大河ドラマ「真田丸」の人気の追い風になったとみられる。

●**三ノ宮駅ビル、2018年3月に営業終了、高層に建て替え**

JR 西日本は 3 月 6 日、JR 三ノ宮駅南側の駅ビル、三宮ターミナルビルの営業を 2018 年 3 月で終わると発表した。オフィスやホテル、商業施設が入る高層ビルに建て替える方針。三宮ターミナルビルは 1981 年に開業、客室数約 190 室のターミナルホテルと商業施設、三宮オーパが核テナントとなっている。ホテルは 2017 年 12 月末で営業を終える。

●**あべのハルカス、開業3年で1.2億人超**

近鉄グループホールディングスは 3 月 7 日、同日開業 3 周年を迎えたあべのハルカスの 3 年目の来館者数がほぼ前年並みの 3,881 万人となり、累計で 1 億 2,000 万人を超えたと発表した。

●**星野リゾート、新今宮にホテル**

大阪市は 3 月 8 日、大阪市浪速区の JR・南海新今宮駅前に市が所有する遊休地（1 万 3,900 ㎡）の開発業者に、星野リゾート（長野県軽井沢町）が決まったと発表した。温浴施設やレストランを備えた 20 階建ての滞在型ホテル（608 室）を建設。それ以外の敷地は芝生などで緑地化した広場を整備する。2021 年度中の開業を目指すとしている。

●**JR東海社長、リニア延伸前倒し「体力や資金力は無い」**

JR 東海の柘植康英社長は 3 月 8 日、関西プレスクラブで講演し、新大阪まで最速 2037 年に延伸するリニア中央新幹線について「品川～名古屋間と並行して大阪の工事をやる体力や資金力は無い」と述べ、さらなる前倒しは難しいとの考えを改めて示した。

●**大阪万博、運営費90億円増、国検討会が報告書**

2025 年の国際博覧会（万博）の大阪誘致に向け、国の有識者検討会（座長＝古賀信行・経団連副会長）は 3 月 13 日、大阪市内で開いた会合で、国の開催計画の概要を示した報告書をまと

めた。テーマは府案の「人間の健康・長寿への挑戦」から、より幅広い理念をうたった「いのち輝く未来社会のデザイン」に変更した。運営費を見直し、最大約 830 億円と府想定より約 90 億円増加。会場建設費は 1,250 億円を見込んだ。来場者の宿泊や飲食など直接的な経済効果について、府の試算より 4,000 億円少ない 1.9 兆円とした。

●奈良公園の整備計画、森トラストに決定

奈良県は 3 月 14 日、奈良公園の西端にある県有地の一部(3.1ha)を貸し出し整備する計画で、不動産開発大手の森トラストが事業者が決まったと発表した。同社は高級ホテルの誘致やレストランの開業を予定している。

●大阪市内ホテルの1月稼働率、4か月ぶり上昇

日本経済新聞社がまとめた大阪市内の主要 13 ホテルの 1 月の客室稼働率は 83.1%と、前年同月に比べ 2.8 ポイント上昇した。前年を上回るのは 4 か月ぶり。13 ホテルのうち 6 ホテルで稼働率が前年を上回った。

●北陸新幹線のルート確定

北陸新幹線の未着工区間の福井県敦賀以西のルートについて、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームは 3 月 15 日、京田辺市に新駅を設ける南回り案を採用することを決めた。2031 年春に着工する場合、2046 年春に開業する。敦賀～新大阪間の所要時間は現在の特急より 30 分以上短い 44 分となる。

●阪急、なにわ筋線乗り入れ検討

新大阪と関西空港を結ぶ鉄道新線、なにわ筋線について、大阪府と大阪市、JR 西日本、南海電気鉄道、阪急電鉄の 5 者は、阪急が乗り入れることを検討することで大筋合意した。阪急が阪急十三駅と北梅田駅をつなぐ新線構想をなにわ筋線関連事業として協議するよう 4 者に打診。北梅田～新大阪駅と北梅田～十三駅の 2 区間については 5 者で協議することになった。

●USJ来場者、3年連続で最高に

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは 3 月 17 日、2016 年度の来場者数が 3 年連続で過去最高になったと発表した。2016 年 3 月に導入した新型ジェットコースターが人気だったうえ、開業 15 周年記念イベントの効果もあった。

●りんくうタウンに大型ホテル

泉佐野市は 3 月 17 日、りんくうタウン駅前の市有地を対象にしたホテル事業者の公募で、旅行会社のホワイト・ベアーファミリー（大阪市）を代表とする 3 社グループを最優秀提案者に選定した。同社は 2020 年春をメドに地上 20 階、地下 1 階、延べ床面積約 2 万 6,500 m²の大型ホテル（813 室）を開業する。

●尼崎にアジア最大級の物流施設

物流施設開発のESR(東京)は3月17日、尼崎市の湾岸地域の旧パナソニック第3・第4工場(19万4,000m²)で、延床面積が約39万m²と日本最大、アジア全域でも最大クラスの物流施設を建設すると発表した。2018年1月に着工、2019年12月竣工の計画で、総投資額は約700億円を想定している。

●京奈和道、和歌山県内区間が全線開通

和歌山市から橋本市などを経て、奈良、京都に至る京奈和自動車道（総延長約 120km）の紀北西道路内で、岩出根来インターチェンジ～和歌山ジャンクション間約 6.5km が完成し 3 月 18 日、開通式典が開かれた。同区間の開通で京奈和自動車道の和歌山県内区間は全線開通となる。

●公示地価上昇率、商業地は大阪がトップ

国土交通省が 3 月 21 日発表した 1 月 1 日時点の公示地価は全国平均(全用途)で前年比 0.4%

プラスと2年続けて上昇した。低金利のもと、訪日客向け店舗やホテル用地の需要が高まった。全国の住宅地は0.022%プラスと9年ぶりに上昇に転じた。大阪府の商業地の上昇率は5.0%と2016年に続き都道府県で1位だった。住宅地は近畿2府4県のうち京都が下げ止まったが、他府県は人口減や都心回帰で下落した。

●近畿の果物輸出、2年連続で最高

大阪税関は3月22日、2016年の近畿圏からの果物輸出が前年比3%増の58億円と、2年連続で過去最高を更新したと発表した。アジアの観光客が日本滞在中に味わった果物を帰国後に取り寄せる動きが広がったためだという。

●近鉄不動産が京都にカプセルホテル

近鉄不動産は3月22日、高級カプセルホテル、ファーストキャビン京都三条（126室）を2017年秋にオープンすると発表した。近畿日本ツーリストが所有していたビルを取得し、ファーストキャビンに賃貸する。

●大阪市長、3港湾管理一元化議案を取り下げ

吉村洋文大阪市長は3月23日の記者会見で、大阪府管理の堺泉北港、阪南港と、市管理の大阪港の3港を一元管理する条例案を取り下げる方針を明らかにした。同条例案は2014、2015年に府市両議会で否決されている。

●訪日客向け関西ワンパス、通年販売

京阪神の鉄道事業者9社・局などは3月23日、訪日外国人向け共通交通パス、関西ワンパスを4月17日から通年で販売すると発表した。1枚2,000円で、JR西日本の関西空港駅など19か所で売り出す。2016年4月から3,000円で試験販売していた。

●南海新ビルに最先端クリニック

南海電気鉄道は3月23日、南海難波駅の隣に建設中の新南海会館ビル（2018年9月完成予定）に、がん診断に関する最先端機器を備えるクリニックを開設すると発表した。アジアの富裕層などの間で観光と診察を組み合わせた医療ツーリズムが広がっていることから、関西空港を利用する訪日客を誘致する。運営は福島県や東京都内に総合病院、介護老人保健施設を持つ医療機関などで構成する南東北グループ。

●JR大阪駅に訪日客向け案内所

JR大阪駅に3月24日、外国人観光客向けの案内窓口、トラベルサービスセンター大阪が開設された。中央改札口の正面にあり、中国語や韓国語などで相談を受け付けるほか、両替や荷物の一時的預かりの機能も集約した。JR西日本と大阪府、大阪観光局が約1億円をかけて整備した。

●関経連、スポーツ・万博に注力、17年度の事業計画

関西経済連合会は3月24日、2017年度の事業計画を発表した。スポーツ振興を新たな重点課題に掲げたほか、訪日外国人の増加に向けた観光施策など13項目の事業を盛り込んだ。2025年万博の誘致に向けたPRや機運醸成にも取り組む。

●大阪府の宿泊税申告額1月4,800万円

大阪府は3月24日までに、1月から徴収を始めた府独自の税金、宿泊税について、1月分の申告額を集計した。府内のホテルや旅館からの申告額は249施設で合計4,800万円だった。

●大阪万博、誘致委が始動

2025年の大阪万博開催を目指す誘致委員会が3月27日、東京都内で初会合を開き、松井一郎大阪府知事と関西経済連合会の森詳介会長が会長代行に就く役員人事を決めた。副会長に吉村大阪市長、関西広域連合の井戸敏三連合長、大阪商工会議所の尾崎裕会頭ら7人が就いた。

●大阪市営地下鉄民営化、市議会が可決

大阪市議会は3月28日の本会議で、市営地下鉄を民営化する議案を、大阪維新の会、自民党、公明党などの賛成多数で可決した。2018年4月に新会社に移行する予定で、公営地下鉄の民営化は全国で初めて。地下鉄運営を担う新会社は当初、市が株式を100%保有し、ホテルや飲食店の運営など事業の多角化を検討する。市への納税や配当は年間約100億円を見込む。

●訪日客の宿泊 19%が民泊使う

大阪観光局は3月28日、2016年度に関西空港で実施した訪日客アンケート調査結果を発表した。大阪府内で宿泊した施設のうち19%が旅行者を住宅の空室などに泊める民泊だった。人数は中国、韓国、台湾などアジアの客が多く、欧米客は比較的少なかった。

●大商、スポーツ産業育成に注力、2017年度計画

大阪商工会議所は3月28日の通常議員総会で、スポーツ産業の振興などを柱とする2017年度の事業計画を決議した。産学が連携してスポーツ業界が参加するシンポジウムを開くことに加え、共同研究や販路開拓を支援する。飲食店での訪日外国人対応の充実策のほか、中小企業の採用支援なども盛り込んだ。

●大阪府・市、「IR推進会議」が初会合

カジノを含む統合型リゾート（IR）の誘致に向け、大阪府と大阪市は3月30日、有識者らでつくるIR推進会議（座長・溝畑宏大阪観光局理事長）の初会合を開いた。事業者選定のあり方やキャンセル依存症対策などを検討し、IR設置を可能にする法整備の実現後、速やかな誘致を目指す。

●奈良県、ヒューリックに優先権、裁判所跡地のホテル事業

奈良県は3月30日、奈良市高畑町の裁判所跡地ホテル事業の優先交渉権者が不動産大手のヒューリックに決まったと発表した。ヒューリックは高畑町の森を生かして環境に配慮しつつ、上質な旅館風ホテルを2020年春に開業する予定だ。

国

●外国人宿泊者数、初の7,000万人超え

観光庁は3月3日、2016年に国内のホテルや旅館に泊まった外国人の延べ人数は前年比8%増の7,088万人（速報値）となり、過去最高を更新したと発表した。7,000万人を超えたのは初めて。三大都市圏に比べて地方の伸び率が高く、宿泊先が全国各地に広がり始めた。大阪府は東京都に次ぐ1,026万人（14.4%増）だった。

●民泊新法を閣議決定、上限は180日

民泊サービスの適正化を目的とした住宅宿泊事業法案（民泊新法）が3月10日、閣議決定された。現在、一部の国家戦略特区などに限定されている民泊を一定の条件を付して解禁する。運営日数上限は年間180日で、地域の実情を反映し自治体が条例で制限できる。民泊事業者の都道府県知事への届け出が義務付けられる。

●国交省、「訪日誘客支援空港」募集

国土交通省は3月15日、国際線のLCCの誘致など訪日外国人旅行者の呼び込みに向け、着陸料の軽減などで支援する訪日誘客支援空港の募集を始めた。6月に全国の地方空港から15程度を選ぶ予定。

●訪日客、2月も203万人超

日本政府観光局は3月15日、2月の訪日外国人数が、前年同月比7.6%増の203万6,000人だったと発表した。航空路線の新規就航・増便や、クルーズ船の寄港数の増加が訪日客数の増加につながったとみている。

ジェットスター・ジャパンの 事業について

ジェットスター・ジャパン株式会社
代表取締役会長

片岡 優氏



●と き 2017年2月10日（金）

●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

私は京都出身で大阪に27年ほど在住、現在も大阪の市民です。勤務地は東京、成田周辺で毎日勤務していますが、大阪に来ると「もう東京の人になってしまったな」と言われるのですが、今日は、関西弁でのびのびと気持ちよく喋れると思っています。最後までどうぞよろしくをお願いします。

今日は、一つ目がジェットスターグループおよびジェットスター・ジャパンの現在の事業概要について、二つ目は関西空港における私どもの今までの取り組みと課題、三つ目は今後の事業展開についてお話しをさせていただきます。

■ジェットスターグループ

ジェットスターは、オーストラリアで2004年にカンタス航空のLCCとして設立しました。現在オーストラリアをベースにするジェットスター・オーストラリア、ニュージーランドをベースにするジェットスター・ニュージーランド、シンガポールをベースとするジェットスター・アジア、ベトナムをベースとするジェットスター・パシフィック、五つ目のグループ会社としてジェットスター・ジャパンを設立し、全体で17カ国80都市に就航しています。

機材数は全グループで127機、週4,200便以上を運航しています。ジェットスターは2007年に関西空港に初めてシドニーから乗り入れました。これが日本で就航したLCC第1号で、

私もこの運航に関わっていたのですが、あれからもう10年です。つい最近のように思えるのですが、当時はLCCという言葉も世間に知れる名前ではなく、メディアの皆さまからは黒船がやってきた、これで日本に価格破壊が起こってフルサービス航空会社が潰れるのではないが、いや日本は品質にこだわるお客さまが多いのでLCCは絶対成功しないのでは、というような話がいろいろありましたが、10年経って状況はかなり変わってきています。私も何とかこの業界で生きているということは、LCCが世間で認知されてきたと思っています。

2010年にジェットスター・アジアがシンガポールから関西空港に乗り入れました。この便が台北経由で乗り入れた台北～関西空港間で飛んだ初のLCCです。台北～関空間、そして台北～日本間は、今LCCの乱立状態になっていて、多くの便数が飛んでおり大きく成長した航空路線です。

■ジェットスター・ジャパンの会社概要

2011年9月にジェットスター・ジャパンを設立、資本金410億円、株主はカンタス航空、日本航空が各3分の1出資、三菱商事、東京センチュリーが各6分の1出資しています。

2012年7月成田空港を拠点に新千歳、福岡に初便が飛び、2014年6月関西空港を第2拠点として夜間に飛行機整備ができる施設の認可を受けて開設しました。2015年2月ジェットス

ジェットスターグループの設立と日本進出



2004 **カンタス航空100%出資のLCCとしてオーストラリアに設立**

2007 日本で初めてLCC就航 **ジェットスター航空 関西空港に就航**

2010 **ジェットスター・アジア航空 関西空港に就航**

2011 **ジェットスター・ジャパン 設立**

2012 7月 成田空港を拠点に国内線の運航を開始 (3機、2路線でスタート)

2014 6月 関西空港を第二拠点化

2015 2月 国際線の運航を開始

ジェットスターグループ (アジア太平洋地域で急成長)



2017

- ★ 5カ国をベースに運航 (オーストラリア, ニュージーランド, シンガポール, ベトナム, 日本)
- ★ グループで現在17ヶ国, 80都市に就航
- ★ 運航機材数: 127機
- ★ 週4,200便以上を運航
- ★ ジェットスター・ジャパンに加え、ジェットスターグループ各社も日本路線を展開
関西=ケアンズ、シンガポール (台北/マニラ経由) / 成田=メルボルン、ゴールドコースト、ケアンズ

Jetstar - Privileged and Confidential

は私どもの国内旅客数が53%、ともに最大となっています。

■ジェットスター・ジャパンの路線網

国内路線の特徴は東京、大阪、名古屋の日本3大都市からそれぞれの就航地に運航しているLCCは私どもだけです。国際路線では現在香港、台北、マニラに就航しており、このマニラ線は日本のLCCで初めて東南アジアへの運航便ということになります。関西からは国際線は香港、台北、マニラの3カ国に就航しており、国内線は札幌、成田、福岡、沖縄の4地点に就航しています。

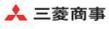
ジェットスター・ジャパンの国内線旅客数シェアですが、2015年度旅客数は約490万人の方にご利用をいただきました。そのうちLCC4社の中で弊社は約53%のシェアを占めており、国内線に重きを置いた

ジェットスター・ジャパンの会社概要



株式構成




「国内LCCシェアNo1」 (国内路線数、国内旅客数、LCCで共にNo1)

- ★ **運航機材** 20機 x Airbus 320型機 (180席)
- ★ **就航** 国内線: 11都市、16路線
国際線: 3都市、8路線
- ★ **輸送実績** 年間521万人 (2016年度)
累積旅客数1,700万人達成 (2016年12月)
- ★ **就航率** 国内線: 99.3% (2017年1月)
国際線: 100.0% (2017年1月)
- ★ **業績** 2016年度 (通期) 当期純利益 6,300万円



Airbus 320型機

LCC最大の保有機材数
日本最大のエアバス機オペレーター

LCC最大の運航便数
1日あたり100便以上を運航

LCC最大の国内線マーケットシェア
53% (2015年4月~2016年3月)
*国土交通省発表資料ベース

Jetstar - Privileged and Confidential

ター・ジャパン初の国際線として香港に就航しました。

昨年の年間輸送実績は約520万人、就航以来の累積旅客数1,700万人、日本でのLCCとして最速での達成となります。

社員数は今年1月現在900人弱です。運航機材はエアバス320型20機。国内線11都市16路線、国際線3都市8路線運航しています。

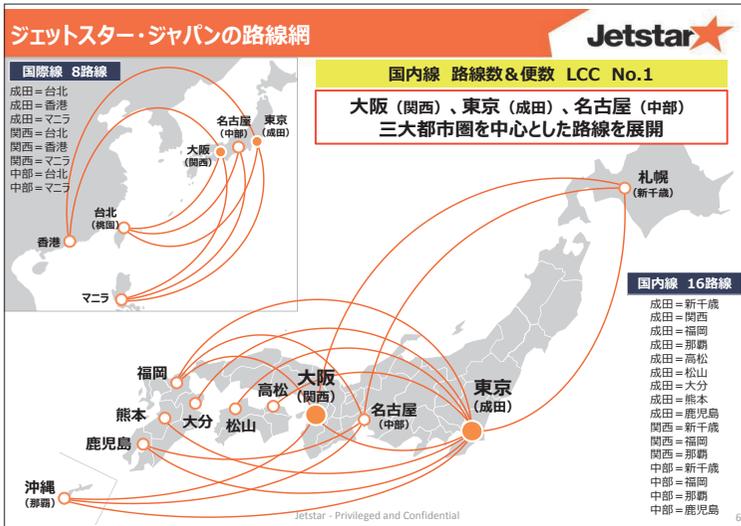
業績は、2016年度当期純利益 6,300万円、就航4期目初めて黒字を達成しました。私どもは日本のLCCとしてナンバーワンというところがありますが、機材数20機保有。1日あたり100便以上を運航。国内線のマーケットシェア

運航形態の反映と思っています。

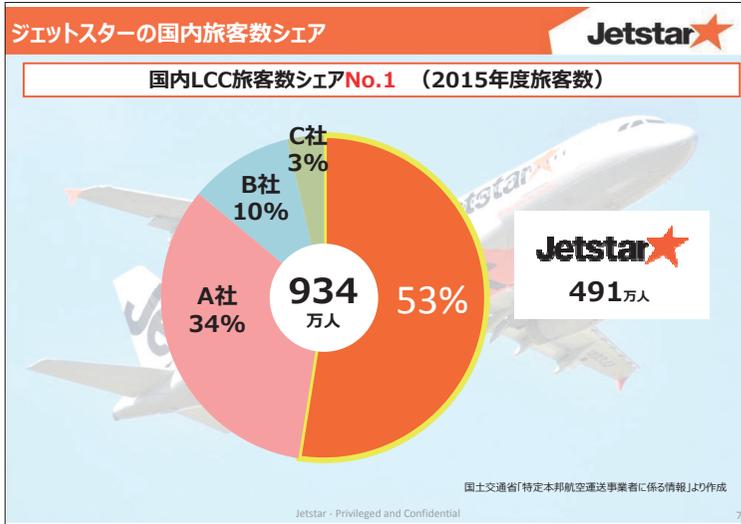
■ジェットスター・ジャパンの保有機材、路線数の拡大

2012年7月運航開始当初は3機から運航を開始しました。2013年10月で18機というかなりのペースで飛行機保有機材が増えており、ほぼ毎月一機の割合で飛行機が18機まで増えています。この飛行機の増え方はこちらも含め日本の航空会社では最速というところですが、逆に言うとその最速が仇となって黒字になるのが遅れたということでもあります。

この3機から18機までに移行する間に変化が

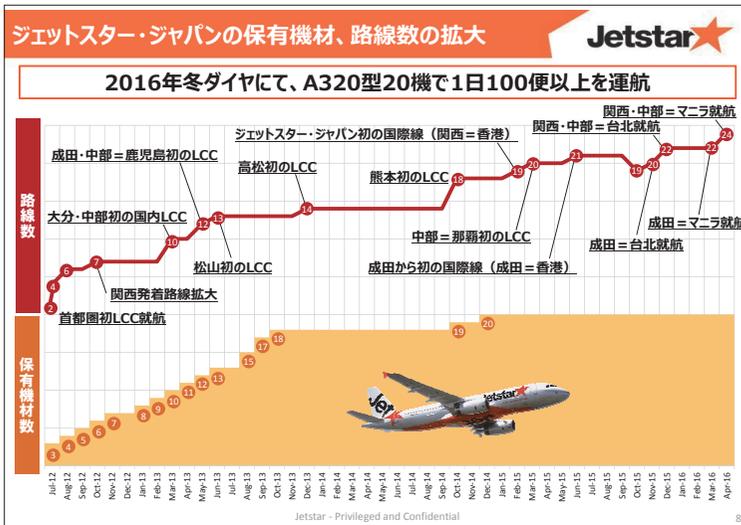


あった路線数を図に示しました。例えば2012年10月からは関西発着路線が拡大しています。2013年10月以降は18機から次の19機までは1年近く日数が空いており、そのあと20機になるのが2014年12月です。2017年1月現在、20機の状態が長く続いています。機数が増えるごとに路線数も増えているわけですが、当初は2路線からスタートして、最新で見ると国際線のマニラ路線も含めて国内線、国際線合わせて24路線、1日100便以上を運航しています。



■ジェットスター・日本の旅客数推移

保有機材の増加とともに旅客数が増えています。図の点線は累積旅客数です。昨年の12月に1,700万人を越えました。上の年代と下段の数字は2012年59万人、2013年265万人、2015年以降は航空機の保有機材数は増えていないのですが、旅客数は16万人ほど増えている。これは例えば飛行機の機材繰りをうまく工夫して、できるだけ飛行機をたくさん回すなどして、国際線の増えた分旅客数が増えたのです。機材が増えない中でも保有機材を効率的に活用することで旅客数を増やしているわけです。

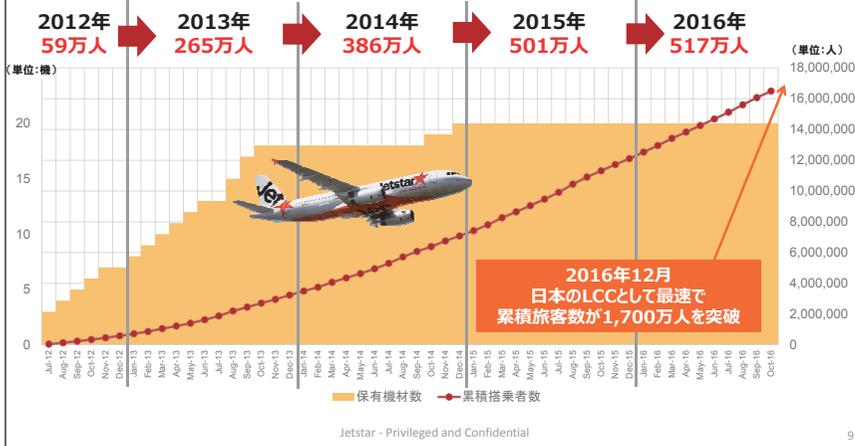


航空券を販売するだけで

ジェットスター・ジャパンの旅客数推移



2013年10月以降、新機材導入が無い中、保有機材の効率的な活用による路線拡大を行い、旅客数は着実に増加



います。関西では南海電鉄のラピートチケットを事前に弊社の予約サイトで購入すると100円お得になったり、また、成田空港周辺の駐車場と提携したり、レンタカー会社と提携したり、航空会社として航空機のチケット販売だけではなく、それ以外の付帯、2次交通に関しても業務

はなく、到着の空港から先の観光地に行く乗り物と路線網を、航空機でまかなえない部分を他業種の皆さまと一緒にできないかという発想で始めた事例です。バス会社のウィラートラベル(WILLER TRAVEL)と業務提携して、ジェットスターが到着する空港から先の乗り物を一緒に販売することで、例えば千歳空港から先のニセコ町や富良野など、成田空港から先の日光、新潟までバスで運行しています。

関西空港では高野山や奈良に行くバスが運行していますが、このバスも私どものサイトからチケットを購入できるようになっています。身近なところでは成田空港発着の東京シャトル、これは東京駅まで行くバスですが通常は1,000円のところ、機内では900円で購入ができます。こういう2次交通の共同販売や業務提携も行って

提携しながら一緒に取り組んでいます。

■お客様利便を追求した航空券の予約・購入方法の開発

弊社をご利用いただいているお客さまの6割から7割の方がインターネットを活用して購入していますが、それ以外でも日本のお客さまのニーズに合わせた販売方法、購入チャネルを確保しています。例えばコンビニでの予約、決済ができるようになりました。これは2013年か

就航空港におけるお客様利便向上への取り組み



ジェットスターは航空券と一緒に空港アクセスの予約・購入が可能

航空券と空港発着バスを同時に予約・購入



WILLER TRAVEL との業務提携



関西・成田・新千歳など観光地を結ぶバス路線(19路線)ジェットスター予約時に一緒に購入可能

成田空港発着バス(東京シャトル)



東京駅～成田間 約1時間
ジェットスター予約時または機内で買うと100円お得!
(通常1,000円→900円)

航空券と鉄道を同時に予約・購入

関西空港発着特急(南海ラピート)

なんば駅～関西空港 約34分
ジェットスター予約時に買うと100円お得!
(通常1,130円→1,030円)



空港駐車場割引サービス

成田空港周辺駐車場(ココパーク)



ジェットスター予約時に買うと特別価格で駐車可能

航空券とレンタカーを同時に予約・購入

レンタカー会社(エイビス、バジェット)



ジェットスター予約時に一緒に購入可能

ら始めています。

ローソン、ミニストップ、ファミリーマートとも共同で展開しており、全国で2万3千店舗のコンビニエンスストアで航空券の予約ができて決済までできるというのは、日本の航空会社としては初めての試みでした。これはクレジットカードを利用しない方やインターネットを利用しない方が、コンビニにいてジェットスターの航空券を予約、決済ができるという便利なシステムです。

それ以外に旅行会社で購入したいという方はたくさんいます。そういったニーズも取るために各旅行会社、大手の旅行会社といわれるところでH.I.S. や JTB、旅行会社と提携してパッケージ旅行や航空券のみの販売もしてもらっています。現在国内線で約20%が旅行会社経由の販売になっていますので、LCCとしてはかなり高いシェアだと思っていますが、私どもは特に旅行会社で20%の販売目標を持っているわけではなく、いろいろなチャンネルを提供してもらって最終的にお客様の一番購入しやすいチャンネルで購入してもらおうということで取り組んでいます。

最近のトレンドですが、スマートフォンをほとんどの方が持っていると思います。このスマートフォンをフルに活用してスマートフォン一つ

で予約・決済、搭乗までをしてもらうという流れをつくっており、そのうちの一つが「モバイル搭乗券」というものです。事前にウェブサイト、モバイルサイトでウェブチェックインして、完了後モバイル端末に搭乗券が送られてきます。その搭乗券があれば空港でチェックインカウ

ンターに立ち寄らなくてもそのまま搭乗ゲートまで進めるというシステムで、これも日本のLCCで唯一行っていることです。そうすることによって空港での手続きが省けたり時間が短縮できたりというメリットもあります。

それ以外に au と提携して「au かんたん決済」という、初めて携帯電話会社を通した予約決済が可能になりました。最近の若者の間ではカードを使用しないでこういう、かんたん決済といわれる携帯電話会社の決済方法を使う方が多いようです。私たちも今回トライアルでチャレンジしました。それ以外に24時間対応のコールセンターもあります。こういったさまざまな購入方法、マーケティングを提案してお客さまに選んでいただいています。

■お客様利便に対する運航品質へのこだわり

運航品質をいかに上げるとかいう点では、信頼される運航品質が必要になってくると思います。就航率は私たちも社内で努力している部分ですが、2016年の1月から12月の就航率は98.5%で欠航率が1.5%です。就航率だけを見るとかなり高い数字で推移していると思います。

定時運航率は、定時よりも15分以内で出たものを定時と判断して16分以上遅れたものは

お客様利便を追求した航空券の予約・購入方法の開発



お客様のニーズにあわせ、多様な航空券の予約・購入方法を展開

<h5>インターネット</h5>  <p>日本の航空会社初</p>	<h5>コンビニエンスストア</h5>  <p>全国のローソン、ミニストップ、ファミリーマート（計23,000店舗）にて航空券の予約・購入が可能</p>	<h5>旅行会社</h5> <p>ジェットスターツアーズ T-TRAVEL H.I.S. 333 トラベル予約</p> <p>ダイナミックパッケージ (ジェットスター航空券+ホテル)の予約・購入が可能</p>
<h5>モバイル (スマートフォン)</h5>  <p>日本の航空会社初</p> <p>「auかんたん決済」での予約・購入が可能</p>	<h5>モバイル (スマートフォン)</h5>  <p>日本のLCCで唯一</p> <p>スマートフォンひとつあれば、予約・購入、チェックイン、搭乗まで全て可能</p>	<h5>コールセンター</h5> 

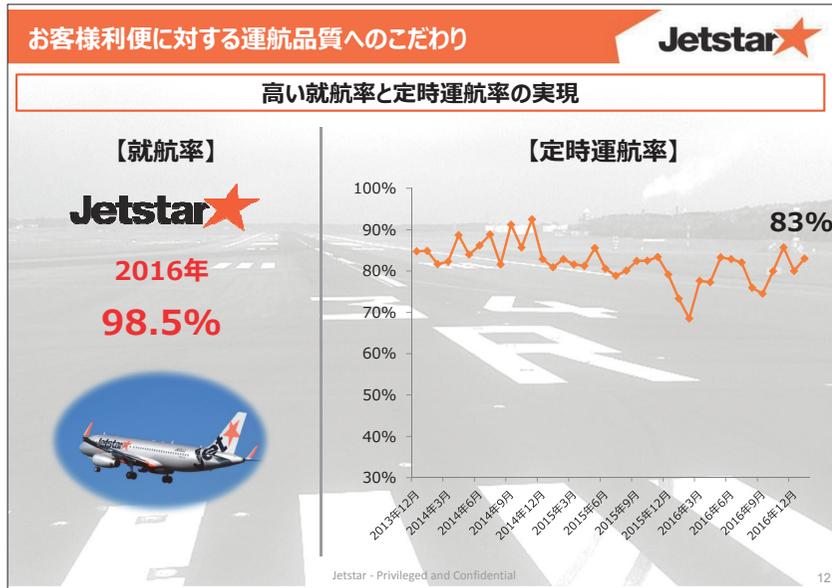
Jetstar - Privileged and Confidential

遅延という見方をして出した数字です。定時運航率数値も運航品質を図るうえでは重要なファクターになりますが、直近の3か月では11月が86%、12月は雪の影響などがありました。80%、先月11月が83%、だいたい80%台を推移していると思います。株主である日本航空は世界一という定時運航率を維持しているわけですが、私たちもその高い目標をめざして頑張っているところです。

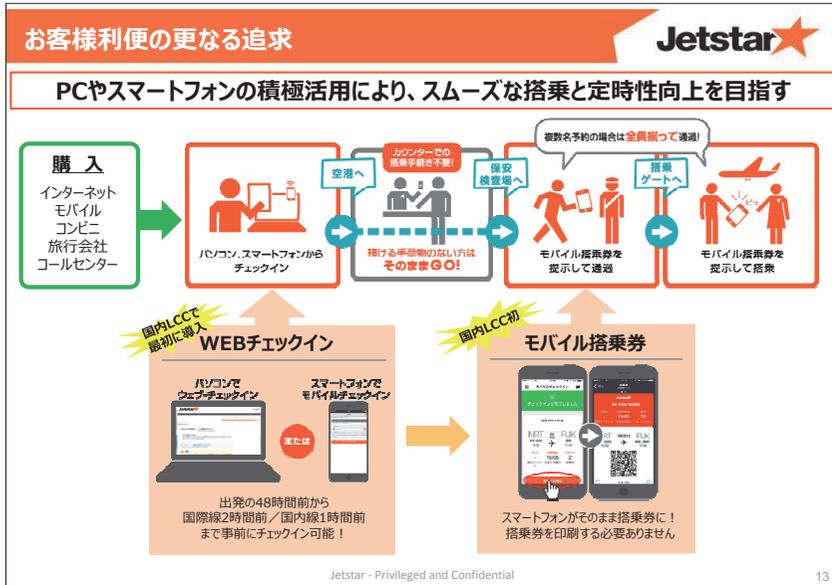
お客さま利便のさらなる向上をめざして、購入に関してはインターネット、モバイルを通

じた予約、コンビニでの決済、旅行会社、コールセンターを活用して購入。下の図にあるように最新のいろいろなデバイスを利用してウェブチェックイン、モバイル搭乗券など、料金だけではなく、より簡単にスムーズに搭乗ができるシステムもどんどん提供しています。これがお客さまの利便性につながり定時制に貢献していると思っています。

■ビジネス利用のお客さまを対象にしたオプション 最近の取り組み



新たにビジネス利用のお客さまを中心にしたオプションのセット販売を企画しました。「フレックス Biz」といいます。今までLCCとしてなかなか訴求できなかったビジネス客の利用に焦点をあてて、新しい取り組みができないかと模索していました。私どもは就航5年目になりますので、純粋なレジャーで旅行をするお客さまや、親戚、友人の相互訪問等だけではなく、やはり航空需要にとって大きな割合を占めているビジネス渡航のお客さまに、より便利に活用する機能をご提案できればということで企画した商品です。



弊社国内線の約20%のお客さまがビジネス利用という社内調査の結果

があるのですが、その結果に基づくとまだまだ伸びるのではと考えました。この「フレックス Biz」はフライト変更が当日無料でできたり、機内持ち込みの荷物を1点追加可能にしたり、座席指定無料、それも前方の座席指定が含まれていたり、急なキャンセルでも払い戻しがあったり、ビジネスのお客さまが必要とするようなものだけを集めて、国内線ではプラス2,000円でご購入していただけますかという料金形態です。ぜひこちらのほうもビジネスでご出張される際は一つのオプションとしてご検討いただければと思います。

また、機内食も老舗有名店とのコラボレーションによって独自の商品を開発、機内食として販売をしています。それ以外にも関西では枚方のTSUTAYA(ツタヤ) T-SITEで私どもの有人カウンターを開設しており、ここで航空券販売や直接対面販売でいろいろな相談も受けられるような場所も設けています。こちらLCCにしては非常に珍しい取り組みで、他社にはない企画だと思っています。

■貨物事業

貨物事業も展開しています。航空機がエアバス320でそれほど大きな飛行機ではないので、大量に荷物は運べないのですが、1機当たり7

台のコンテナ搭載可能なところ、最大5台搭載として貨物用コンテナを使用しています。関西からは成田、福岡、沖縄、札幌と現在運航している4路線すべて貨物事業も展開しているので、貨物利用もぜひ一度ご検討いただければと思っています。

以上がジェットスター・ジャパンの概要でした。

■関西空港における今までの取り組みと今後の課題

2014年6月、ジェットスター・ジャパンと

最近の取り組み

Jetstar

国内LCC初

ビジネスのお客様にも使いやすく

新運賃オプションセット「フレックス Biz」の導入

ビジネス旅客向けに「LCCで安心・安全かつ低価格での出張」という新しい選択肢を提供



フライト変更
当日無料



お手持ち品1点
追加持ち込み可



フライトの日付など
変更手数料無料



座席指定無料



予約キャンセル可能
(払い戻しあり)

他企業とのタイアップ・プロモーション

老舗有名店とコラボした機内メニュー

東京・自由が丘「ジュノエスクベール」
成田山表参道「なごみの米屋」



タコスベールサンド



ジェットスターオリジナル
なごみどら焼き

「Jetstar Business Hub」の開設

決済前の航空券予約、「フレックスBiz」の購入、経費処理作業の負担軽減機能などが備わったビジネス向け予約サイト



NEW! 国内LCC初
Jetstar Business Hub
ビジネス出張サイト

お客様への安心サポート

枚方T-SITE内に有人カウンター開設

具体的な旅の計画から航空券販売まで
“空のコンシェルジュ”による一気通貫サポートを実現



Jetstar - Privileged and Confidential

14

その他付帯事業

Jetstar

日本のLCCで唯一貨物事業を展開

ジェットスター・ジャパン
貨物路線図



関西空港・成田空港をベースとし、国内最大の路線網を活用して貨物事業を展開

貨物事業展開路線 10路線 (2017年2月時点)

関西 = 成田・新千歳・福岡・那覇
成田 = 新千歳・福岡・那覇
中部 = 新千歳・福岡・那覇

切花、生鮮貨物(野菜、果物、魚)、衣類、一般産業貨物(主にB2B)を輸送

保有機材20機全てが貨物搭載可能

A320 搭載可能コンテナ数 7台
1機あたりの貨物搭載コンテナ数は最大5台

Jetstar - Privileged and Confidential

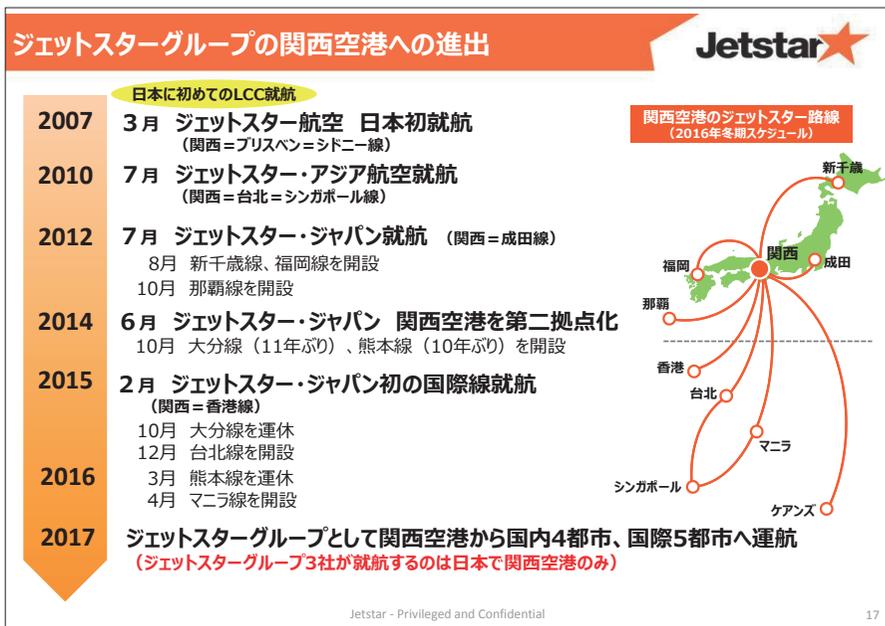
15

16 KANSAI 空港レビュー 2017. Apr

して成田に続く二つ目の整備基地拠点を関西空港に開設しました。関西空港の第2拠点化は、本当はもっと早い時期に開設する予定でしたが、社内でいろいろな整備の問題が発生したり、スムーズに進まなかったりして1年半ほど遅れました。それに伴って国際線の就航も遅れてしまいました。

2014年10月関西空港は大分線を11年ぶりに路線復活。同じ10月熊本線も就航、こちらは10年ぶりの開設でした。2015年2月関空が

ら香港へ国際線を就航しましたが、そのあと10月に大分線を運休し、12月台北線開設、2016年3月熊本線を運休、4月マニラ線を開設。就航と運休を繰り返しながら路線の確保を進めてきたというところですが、現在はジェットスターグループとして国内線4都市、国際線5都市、香港、台北、マニラ、シンガポール、オーストラリアのケアンズに就航しています。



■関空における便数と駐機機材数の推移

2014年6月に関西空港の第2拠点化を開始して、この月から関西空港に飛行機を3機駐機するようになりました。そのあと4機、5機、6機と駐機機材数を増やしています。

それに伴い、関西空港1日の最大便数をラインで示していますが、まず1日1往復から開始した2012年7月から関西空港の拠点化時点では1日12往復で24便出発・到着が運航されていました。そのあと大分、熊本に就航。香港に就航した2015年2月には最大18往復36便関空から運航していたこととなります。残念ながらこのあと大分が運休、熊本が運休で、就航と運休を繰り返しながら、現在の1日13往復26便

で駐機機材は4機となっています。矢印で表していますが本来なら最大の18往復以降、さらに増やしていこうと計画をしていたので、もしかすると今頃は50往復ぐらいになっていた可能性もあるのですが、現状は便数、駐機機材ともに減少しました。

ここは私たちが残念に思うところではありますが、だからといって関西空港を断念したわけではなく、私たちにとっては非常に大事な2番目の拠点空港で、今後もますます増やしていって最大便数に近づけるような形に持っていきたいと思っています。

2012年の就航当初より路線を開拓し着実に便数を拡大
 2014年の第二拠点化により更なる便数拡大（1日最大18便運航）
 2015年3月以降、便数及び駐機機材数は減少



課題1 国内線共用施設使用料の徴収方法の違い

どうしてこういう結果になったかという経緯ですが、まず一つ目として、この図は関西空港と他の空港の成田空港、中部国際空港を比較したのですが、私どもが関西空港で使用させてもらっているのは第1ターミナルです。こちらは共用施設使用料が発生して、施設使用料は第1ターミナルの国内線の場合は、

利用している航空会社が折半して空港会社に賃料を支払いするシステムですが、成田、中部の場合はそれぞれ旅客から別途、空港使用料として徴収し、航空会社が空港管理会社へ納入するものです。

成田は大人380円、中部は大人310円です。ただ関西空港もLCCの第2ターミナルは成田、中部と同じく旅客から徴収しています。

これで何が変わってくるかというと、私ど

【課題1】国内線共用施設使用料の徴収方法の違い

主要民間空港*のうち、関西空港のみ共用施設使用料を航空会社から徴収

*弊社の就航する空港のうち、株式会社が運営する空港

「共用施設使用料」とは、
 旅客ターミナルビルの出発・到着ロビーや 搭乗ゲートなど、共用で使用する施設を整備・運用するための費用

関西国際空港



第1ターミナル
 (メインターミナル)

航空会社から徴収
 (第2ターミナルは旅客から徴収)

成田国際空港



第3ターミナル
 (LCCターミナル)

旅客から徴収
 (大人380円)

中部国際空港



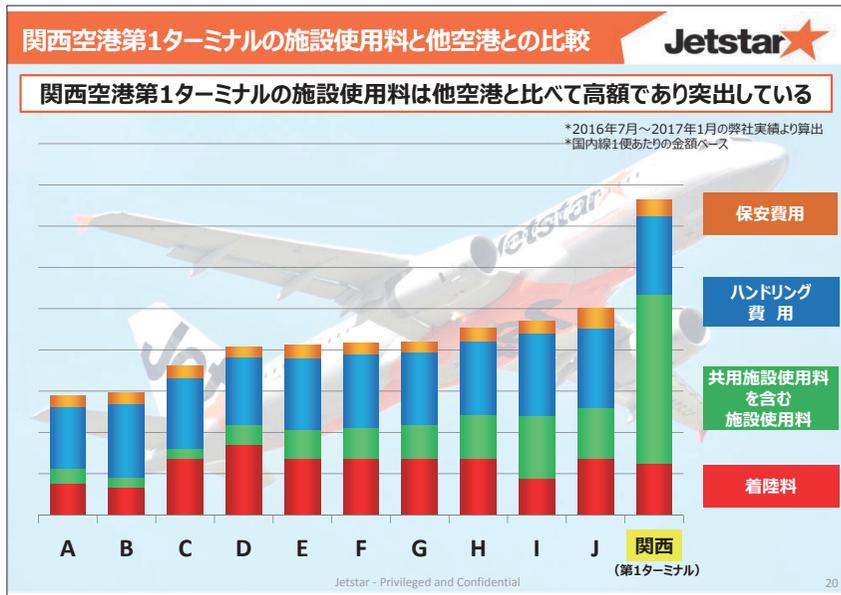
メインターミナル

旅客から徴収
 (大人310円)

羽田空港においても旅客から徴収 (大人290円)

もの持ち出し負担が出てしまうというところ
です。このグラフは弊社が使用している関西第
1ターミナルのコストと、他空港で私どもが使
用しているコストの比較です。赤が着陸料、緑
が共用施設使用料を含む施設使用料、青がハン
ドリング費用、オレンジ色が保安費用、これら
を合わせたものを私どもの中では関連費用とし

て考えているのですが、この関西第1ターミナ
ルは他の空港と比較しても料金差があり、こ
のあたりに先ほど述べた18往復からなかなか
伸びていかない要因があるのではと考えていま
す。関西第1ターミナル施設使用料は他空港と
比べてもかなり突出しています。



■第1ターミナルと第2ターミナルの違い

関西空港の第1ターミナルと第2ターミナル
では施設使用料の料金差や徴収方法の違いがあ
ります。

第1ターミナルは、現在私どもが使用してい
るところです。このターミナルはFSC（フル
サービスキャリア）基準でつくられたターミナ
ルで、LCCの環境とは異なるハイレベルなも
の含まれます。例えばラウンジやお客さまが
ゆっくりくつろげる施設、しっかりした搭乗橋
など、これらを含めたコストを各航空会社で分
担しているのでも高コストになります。第
1ターミナル国内線においてはそのコストを航
空会社が負担しているということになります。

第2ターミナルはLCCターミナルなので、
LCCに特化したLCCが最低限必要とする施設
で当然使用料は安くなります。かつ国内線、国

際線両方ですがそのコストは空港会社が旅客か
ら徴収しているということで、ここで歴然とし
た航空運賃コストの差が出てしまうわけです。
ジェットスターはどうしてLCCターミナルに
入らないのか皆様から聞かれるのですが、空
きがなくて入れないのが現状です。

新しく国際線用LCCターミナルができた
ましたが、LCC間ではピーク時間帯と空いて
いる時間帯があり、ピーク時間帯は使え
ますが重なるので、空いている時間帯は使
えますがピーク時間帯は使えないのが現
状で、弊社の運航スケジュールでは対応し
きれない状況です。関西空港就航のLCC
間でコスト環境が異なるため、正常な企
業間競争にひずみが生じているのではな
いかと思っています。各社が同じような
運航コストで利用できるような形態をつ
くってほしいと思っています。

関西空港に乗り入れているLCCは国内線、

関西空港におけるLCC受け入れ環境の実態



利用ターミナルによって運航コスト環境が異なるほか、LCCの受け入れ環境が不十分なため、多くのLCCがFSC基準の高コスト環境下で運航している

FSC：フルサービスキャリア

	第1ターミナル	第2ターミナル
	 <p>高コスト</p>	 <p>低コスト</p>
特徴	FSCの基準で作られたターミナル	LCCの基準で作られたターミナル
就航LCC航空会社数	国際線：14社 国内線：3社	国際線：2社 国内線：1社 (新規参入困難)
共用施設使用料	国際線：旅客から徴収 (大人2,730円) 国内線：航空会社から徴収	国際線：旅客から徴収 (大人1,230円) 国内線：旅客から徴収 (大人出発410円)
施設使用料 (カウンター、搭乗橋、手荷物ベルト)	FSC基準の料金体系	LCC基準の料金体系

関西空港就航のLCC間でコスト環境が異なるため、競争に歪みが生じている

Jetstar - Privileged and Confidential

21

ほうから岡山へ回って最終的に関空に降りてくるという、かなり遠回りなコースになります。新千歳から伊丹空港に行くコースと、関西空港に行くコースでは、標準のスケジュールでプラス25分変わってきます。羽田から伊丹と、成田から関空もだい

国際線含めて現在20社あるそうです。そのうちの2社がLCCターミナルを利用して、あとの18社は使えない状況なので、これはかなりLCCにとっては厳しい状況だと思っています。関西空港も新しい形態になりましたが、私たちも引き続き話しを進めており、いろいろな部分でご検討をしてもらっていますが、できるだけ早急に問題が解決できるようにお願いしたいと思っています。

たい25分変わってきます。70分対95分というかなり大きい差で、特に昨今燃料費が高騰してきている時期で1分でも2分でもフライト時間を短縮してコストを下げようとしている中で25分は大きな違いです。地理的になかなか難しいものはあると思いますが、今後いろいろな工夫をしてもらって何とかこの差を縮められるような施策をご検討いただければと思っています。

■課題2 到着便における関空と伊丹の所要時間比較

今後の課題として、この図は伊丹空港に着陸する場合と、関西空港に着陸する場合の運航経路を表したものです。北海道方面から到着する場合に皆様もご経験があると思いますが、関西空港に降りる場合、鳥取の

【課題2】到着便における関空と伊丹の所要時間比較



関西空港の着陸経路は伊丹空港に比べ長く、所要時間が25分多い



関西空港の競争力の向上には着陸経路の短縮の検討も必要

Jetstar - Privileged and Confidential

22

■関西空港における今後の事業拡大のために

関西空港の強みは、後背人口が2千万人以上いるという大きな人口をかかえていることです。それに加えて京都、奈良、大阪というような世界でも有数の観光地を控えています。何よりも24時間オープンな空港ということでは、ほかの空港よりも利便性は高く、私ども運航する立場としては本当に便利な空港だと思っています。国内線、国際線の乗り継ぎという利便性でも非常に優れた空港です。

今後の課題ですが、関西空港は他空港に比べて高コストで、私たちの事業を今後伸ばしていく上でネックになってきています。LCCをもっと受け入れてもらうような事業環境や施設環境が今後ますます必要になってくると思います。また、併せて効率的な運航経路の見直しによる運航時間の短縮もぜひお願いしたいと思っています。

空港への2次交通のアクセス、24時間空港としてそこから先、対岸の泉佐野市、大阪市内や和歌山方面へのアクセスが24時間確保されるか

というところも、今後の課題だと思っています。こういう課題を解決できれば、関西空港は国内だけではなく、近隣アジアとの空港間競争力が向上します。インバウンドのお客さまがますます増え、それに伴って関西空港から国内線へのネットワークがどんどん増える可能性があります。ジェットスターも関西空港を第2拠点としてフル活用して、事業の拡大とまだ就航していない未就航地への国内線、国際線への就航が今後の展望として開けてくるとと思っています。

■今後の事業計画

現在20機のエアバス320で運航していますが、この3月から21機目が入ってきます。この21機目を活用して成田から新千歳便、現在最大1日7往復運航していますが、これを2往復増やして9往復に増便します。成田だけではなく関西空港も21機目の機材が入ってくることで、増便をして現在最大1日2往復運航している関西空港から新千歳を3往復に増便します。そして2019年までに28機まで増機予定です。



現在よりも8機増えるのですが、この増機分をどのように活用するか、どういう路線展開をするかということは今後検討していくところです。

先ほど申しました関西空港の課題が解決できれば、私どもとしてはより関西空港発着便のネットワークを充実することができると思っています。現在国内11都市、海外3都市に運航

していますが、海外路線も含めて国内路線の拡充をして、今後も国内LCCナンバーワンとして路線の展開を進めていきます。

ぜひ先ほどの課題解決のために皆様のご支

援、ご理解を賜って、関西空港を盛り上げていきたいと思っています。本日はご静聴ありがとうございました。

質疑応答

質問 貨物をLCCで扱われるということでした。他のLCCでは貨物利用ができないところもあるのですが、国内線の貨物利用はどのような状況でしょうか。

応答 おもに貨物で受注しているのが小口の郵便、沖縄なら今はランの花を北海道に運んだり、逆に北海道の海鮮物でサケ、ウニ、イクラを東京経由で九州に運んだりしていますが、コンテナが5コンテナまでで、それほど大きな荷物は運べません。花、海鮮物は季節変動がありますが、郵便はかなりコンスタントに注文をいただいていると聞いています。それ以外にもヤマト運輸さんも利用していただいています。この時期は沖縄に行かれるゴルファーの方のゴルフバッグも多く運んでいます。

質問 御社の予約サイトを見ていると、世界共通の路線検索ができるのが非常に魅力だと思います。何度か利用させてもらった中で、国内線でも結構多くの外国人が乗っているのがその成果の表れだと思うのですが、実際には日本国内線、関西空港発着ではどれくらいの割合の方が外国人ですか。

応答 私どもの予約サイトは多言語なので、現在インバウンドのお客さまが増えたということもあるのですが、関西空港～成田線は15%くらいが外国のお客さまです。関西空港～新千歳

便も15%くらいです。福岡～沖縄便はほぼ日本人のお客さまで、路線によって分かれてはいるのですが、直接海外からチケットご購入していただくお客さまもいらっしゃいます。

質問 貨物の件ですが、LCCは機材稼働率を高めるということがビジネスモデルです。空港での折り返し時間を短くするためには、基本的に貨物を取り扱わないのが常識なのかと考えていましたが、御社の場合は貨物を取り扱うことによって定時運航といいますが、空港での折り返し時間にどのような影響を与えているのか、教えてもらえないでしょうか。

応答 30分で折り返すタイムテーブルをつくっています。私どもは貨物を運ぶのにパレットではなくてコンテナを使っています。コンテナのメリットはまず搭載に時間が掛からないということです。事前にコンテナに荷物を入れておくので、準備しておいて7個のコンテナ（2個は搭乗されるお客さまの荷物用）を一気に積み込むことでバラ積みするよりは短時間で可能です。コンテナを使うことで貨物事業も成り立っているということです。そのためには初期投資は掛かりますが、最少の人数、短時間で貨物の積み入れ・積み下ろしが可能になっています。



3空港一体経営 「役割分担」議論のチャンス

朝日新聞大阪本社経済部 次長 大平 要

国際競争力のある空港をつくることは、日本にとっての悲願といっても言い過ぎでは無いでしょう。「日本にとって」を「関西にとって」と言い換えてもよいかもしれません。世界各国とつながり、スムーズに行き来できれば、モノ・カネ・ヒトが集まり、都市に活気も生まれます。関西が、そんな空港を手に入れるには、どうすれば良いのでしょうか。

私は、大阪本社経済部のデスクとして今年1月に着任したばかりです。それ以前も、関西勤務はありません。関西空港は、完成間もない学生時代の旅行で、国際線を1度利用したことがあるだけ。もう20年以上前のことです。大阪（伊丹）空港も、羽田から数回使った程度で、神戸空港にいたっては、まだ利用したことはありません。地元の実態を、よく理解しない中で、このような大胆な命題で原稿を書くことを、お許しいただきたいと思います。

関西の空港という、思い出すことがあります。

2008年、大阪府知事に就いた橋下徹氏は、伊丹空港の「廃止も検討する」と発言しました。すると、関係自治体のトップらは一斉に反発。兵庫県が地盤の冬柴国土交通相（当時）も、「素人の発想だ」と述べました。

当時、国土交通省の記者クラブで、交通政策や運輸業界などを担当していた私は、この問題について、「3空港乱立こそ『素人』の発想では」と紙面で指摘しました。

関空は開港当初、24時間発着が出来る海上空港の利点を生かし、国際線にも国内線にも乗り継げる「ハブ（拠点）空港」になることを掲げていました。ところが、都心に近い伊丹を、人々は手放そうともしませんでした。都心からの

距離は、航空会社にとっては競争力に直結しません。国内線については、伊丹が中心になるのは当然で、関空の路線はなかなか増えませんでした。

さらに、2006年に神戸が開港すると、さらに関空の国内線は厳しさを増します。大手航空会社の幹部は、「航空会社の競争も厳しくなっているときに、3つの空港に投資する余裕なんて無かった」と振り返ります。関空や神戸の不振は、当然の結果でした。

こうした状況は、何も関西に限ったことではありません。例えば愛知県に中部国際空港が開港したときにも、計画当初は廃港するはずだった名古屋空港が、県営空港として存続することになりました。地域住民にとっては、既存の空港と新しい空港、自分にとってどちらが便利かが、考えの基準になります。世論に頼りすぎると、空港政策はどうしてもうまくいなくなってしまう。

近くにある空港同士が足を引っ張り合うのでは無く、互いに連携し合う。言うのは簡単ですが、難しいことです。

例えば首都圏では、羽田空港と成田空港の「一体運用」が模索されてきました。しかし「どのように」というのが難しい。かつて、羽田と成田をリニアで結ぶ、というアイデアが出たこともありましたが、仮に実現したとしても、出入国審査や搭乗手続きなどと考えると、「一つの空港のように」運用するのは難しいと思います。空港の機能はそれぞれ独立していますので、近くにあるからといって相互に利用し合える、とはいきません。むしろライバル関係になってしまう可能性の方が高いのでは無いでしょうか。

もともとは、羽田は国内線、成田は国際線、

とはっきり役割が分かれていました。もちろん、成田には様々な制約があったことも事実です。しかし、羽田の国際化が強く叫ばれるようになったのは、アジア域内でのハブ空港争いで、日本が劣勢だったためです。

国は第1次安倍政権時代の2007年、「アジア・ゲートウェイ構想」を打ち出し、近距離の国際線に限って羽田への乗り入れを認めます。その後、民主党政権のもとでも羽田の国際化が推進され、空港が拡張されるたびに国際線の発着枠が増えました。欧州路線も就航し、もつれていた日米航空交渉が決着した昨年には、ついに、羽田とニューヨークを結ぶ路線も開設されました。

困ったのは、成田です。成田が売りにしていたのは、北米から東南アジアに向かう人（またはその逆）にとっての、乗り継ぎの利便さでした。日本の航空会社だけでなく、米国や東南アジアの航空会社も、「成田経由便」を運航しています。

なかでも、日米路線に力を入れていた旧ノースウェスト航空を引き継いだデルタ航空は、日米合意前、成田空港から北米各都市やホノルルのほか、アジアの主要都市も路線を張っていました。日米交渉のさなか、デルタの幹部は取材に、「乗客の3分の1ほどが乗り継ぎ客だ。羽田と成田に別れてしまったら、路線が成り立たなくなる」と話していました。実際その後、ニューヨークやバンコク線などを廃止し、羽田に移した路線も含め、大きな減便に踏み切りました。

関西の空港をめぐるのは、大きな動きがあります。コンセッション方式で運営権を売却する神戸空港の運営者として、関西エアポート社を含む陣営が有力になっています。実現すれば、関空、伊丹と合わせ、3つの空港を一体で運営できることとなります。

ですが、やはり経営が一体になるだけでは問題は解決しません。3つの空港の「役割分担」を明確にできなければ、同じ経営でも足を引っ張り合うことになってしまいます。

将来の拡張などを考えれば、国際的な拠点空

港になり得るのは関空ではないでしょうか。すなわち、まず、関空をどうすれば国際的な拠点空港にできるかを考え、伊丹と神戸はそれをどう補完するか、という発想をするべきでしょう。

もっとも、関空は今、瞬間風速的には絶好調です。昨年の発着回数や旅客数は、いずれも過去最高を記録しました。

牽引役になっているのが格安航空会社（LCC）です。中国などからの便が増え、買い物目当てなどの旅行者が大勢訪れています。両空港ともLCC専用の新しいターミナルをつくり、安い施設利用料を設定するなどして路線の誘致に力を入れています。

ただし、この訪日観光ブームがいつまで続くのかは見通せません。日本には空港が100近くあり、多くがLCC便の誘致に力を入れています。「初めての場所」を求める日本へのリピーター旅行者たちは、関空より着陸料の安い地方空港を選ぶかもしれません。

そう考えると、関空の成長は、LCCだけではなく、長距離路線を増やすことがカギになるでしょう。ですが、長距離線の飛行機は大きいので、関西地域の人だけでは座席が埋まりません。東南アジアから北米など、長距離線を使い継ぐ需要の取り込みはさらに難しく、現実的ではありません。将来的には国内線を増やし、LCCで乗り入れるアジアの地方都市の人たちの乗り継ぎ需要も合わせて、関西以外の人に関空から長距離線に乗ってもらう、という流れをつくることが重要です。

訪日旅行ブームだからしばらくは大丈夫、というのは甘い考えです。「国内線は伊丹・神戸」「国際線は関空」というすみ分けは、いずれ立ちゆかなくなるでしょう。3つの空港の一体経営が実現したならば、優先順位をつけることをためらわずに、「役割分担」を議論するチャンスととらえ、とりかかるといいます。



離島航空路線に対する政策対応と 路線維持に向けた今後の課題



高崎経済大学地域政策学部

小熊 仁

(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

日本はユーラシア大陸の東側、東西南北合計約3,000メートルの海域に「本土」5島（北海道・本州・四国・九州・沖縄本島）と6,847もの離島から構成される海洋島嶼国である。

陸上交通が整備されている本土内を除き、本土と離島間、あるいは離島相互間の輸送手段は船舶が航空のどちらか一方に限られている。とくに、航空は船舶と比べて航行速度が速く、短時間で長距離の輸送が実現できるため、離島の社会経済基盤を支えるばかりでなく、離島住民の生活の質を向上させるためのインフラストラクチャーとしての役割を果たしてきた。

しかし、離島航空路線は2000年の航空法改正以後、採算路線における価格競争やそれに伴うイールド低下の影響を受け、従来の内部相互補助を活用したサービスの維持が困難をきたしている。さらに、対抗輸送手段としての船舶の高速化や2010年のJALの経営破綻をはじめとする様々な事業リスクが重なり、路線のなかにはサービスが完全に撤退し、空港の廃港を余儀なくされた地域も存在する。

以下では、離島航空路線に対する支援制度の内容や航空ネットワークの概要を概観し、将来にわたる路線の維持に向けた今後の課題について検討する。

2. 離島航空路線の現状

2016年現在、離島航空路線はJALの羽田～奄美、羽田～宮古、JTAの伊丹～奄美の3路線を含め合計52路線で、国内線旅客数で見れば全体の約10%を占めている。離島航空路線は平均航行距離278.8Kmの短距離路線が中心で、その53.8%が奄美群島と沖縄離島に集中している。2014年度の年間座席利用率は八丈島～青ヶ島（81.1%）、那覇～北大東（79.0%）において高い利用がみられる以外は平均53.9%に止まり、羽田～三宅（31.3%）、三宅～大島（35.9%）をはじめとする11路線では50%に届かない水準が続いている。

離島航空路線に長年携わってきたのは、コミューター航空会社である。コミューター航空会社とは60席以下の小型機・ヘリコプターで、不定期航空運航事業免許によって二地点間輸送を定期的に行う航空会社を指し、航空ネットワークの便益を十分に享受できない、もしくは、地域の社会経済上必然性が認められるが、ネットワークから漏れざるを得なかった路線を対象に輸送面でのボトルネックを解消する役割を担ってきた。

しかし、コミューター航空会社はあくまで定期航空会社を補完するための存在として位置付けられてきたため、2010年の羽田空港再拡張事業の完了まで混雑空港への就航が規制されてきた。さらに、人口の減少が著しい離島を拠点とし、小型機による短距離輸送を余儀なくされることから、運航費用の削減が見込めない、また、離島の特殊な気象条件によって欠航やダイバードが発生しやすい

く、サービスの信頼性が得られないという不利を抱えてきた。このような不利は容易には改善されにくく、2014年度にユニット・プロフィット（＝座席キロ当たり収支の差）を計上した航空会社はTOH（9.4円）、CHK（2.2円）、JTA（1.1円）、RAC（3.9円）の4社のみで、HAC（-6.0円）、ORC（-5.6円）、AMX（-7.2円）、JAC（-0.5円）はユニット・ロスが生じている^{（※）}。

3. 離島航空路線をめぐる支援制度

離島航空輸送は、離島航路整備法が定められ、運航自体に法的な保障が課されている航路とは違い、運航そのものに際して法的側面からの裏付けは存在しない。しかし、2000年の航空法改正によって定期・不定期の区別が撤廃されたことから、通勤・通学航空会社も定期航空会社と同様の取り扱いを受けることになった。他方、国は規制緩和に伴う離島航空路線の運賃高騰や路線からの撤退を避けるため、1999年に従来の航空機購入補助や運航費補助等をパッケージとした離島航空路線維持対策事業を開始した。

事業の対象は離島航空路線に就航する全ての航空会社で、運航費補助に関しては離島にとって日常拠点性を有する二地点間を結ぶ路線で、①補助金交付決定の前年度に経常損失を計上している路線、②航路等代替輸送手段による所要時間が2時間以上の路線、③2社以上の競合がない路線、④9人乗り以上、1,500メートル以下の滑走路を離発着する路線が対象である。本制度の対象とならない路線や本事業で不採算が生じる路線に関しては、地方自治体単独の補助をもって航空路線の維持にあたる方策がとられている。

地方自治体単独補助は、北海道、東京都、島根県、長崎県、新潟県、鹿児島県、沖縄県で設置されており、国との協調補助という形が一般的である（新潟県と北海道の一部は例外あり）。なお、2011年から運航費補助は「地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～」に統合され、補助の財源が空港整備勘定から一般会計に移行した。これによって、地域協議会を通じた包括的な交通計画の策定が可能になり、2012年からは地域協議会が設置した島民割引運賃制度を支援拡充する国の制度も整備されている。

4. コミューター航空会社の効率性

通勤・通学航空会社は様々な事業リスクに晒されながらも、離島の社会経済生活の基盤として大きな役割を果たしてきた。国や地方自治体も運航費補助や割引運賃等各種支援制度を通じ、路線の維持を支援してきた。その一方で、離島における人口減少のスピードは本土過疎地域以上に早く、65歳以上の高齢化率はこの20年の間に全国平均の20%よりも13%高い33%を記録している。また、一部の離島を除いて多くの離島では農林水産業以外に中核となる産業が存在しないことから、今後、大幅な需要の伸びは期待できない。従って、通勤・通学航空会社は離島の社会経済生活の基盤という従来の役割を担いつつ、他方で、運営面での効率化という課題を解決していかなければならない。

では、通勤・通学航空会社はどの程度運営上の効率性を発揮してきたのか。ここでは、DEA（Data Envelopment Analysis）を利用し、通勤・通学航空会社8社の運営効率性の時系列的变化について、企業の効率性の変化（TC）と技術進歩等の外生的な要因による変化（EC）を分解して導出されたMalumquist Indexを示したい。Malumquist IndexはTCとECの積から構成され、各々1以上（以下）であれば、対象期間内に年平均で上昇（低下）したものと判断し、1であれば変化がなかったものとみなされる。表は、2000～2013年度のTC、EC、Malumquist Indexの平均値を図示したものである。

（※）TOH：東邦航空、CHK：新中央航空、JTA：日本トランスオーシャン、RAC：琉球エアコミューター、HAC：北海道エアシステム、ORC：オリエンタルエアブリッジ、AMX：天草エアライン、JAC：日本エアコミューター

表 コミューター航空会社の効率性変化の平均値（2000～2013年度）

Airlines	TC	EC	Malumquist
JTA	1.05704	0.44360	0.46890
JAC	0.01000	1.05703	0.01057
CHK	3.82760	0.16118	0.61692
ORC	6.17229	0.79813	4.92631
HAC	0.38159	0.56557	0.21581
RAC	2.04753	0.75113	1.53796
AMX	1.81894	0.36803	0.66942
TOH	0.79978	1.28278	1.02594
Average	2.01434	0.67843	1.18398
Max	6.17229	1.28278	4.92631
Min	0.01000	0.16118	0.01057
S.D.	2.05949	0.37032	1.58417

(注) DEAの際に入力項目として用いた変数は機材数、従業員数、営業費用、出力項目として用いた変数は運航キロあたり旅客収入（RPK）、営業利益である。また、DEAとMalumquist指標導出の整合性をとり、入力項目からどの程度の出力が生み出されているかに着目するために出力指向のCRSモデルを採用している。

はじめに、ECは全体で平均1を下回り、航空会社間で大きなばらつきが確認できないことから、対象期間内に各社の効率性を左右するほどの外生要因は存在しなかったと言える。その一方で、TCは平均（Average）2.014に上り、標準偏差（S.D.）が2.059であることから、航空会社全体として何らかの効率性変化があったと判断できる。続いて、航空会社別のTCに着目すれば、CHK、ORC、RAC、AMXの効率値が高い。これらの航空会社は地方自治体による手厚い支援とJAL・ANAグループとのハンドリング手続き等の統一化によって、効率値を向上させている。他方、JACとHACはJALの経営破綻やJAL-RACやJAL-AMXとの提携システムの違いの影響があり、効率値を上昇させるまでには至っていない。

5. 離島航空路線の維持に向けた今後の課題

これまでの内容をふまえ、今後離島航空路線の維持に向けた課題を考察すれば、以下の3点に整理できる。第1に、コミューター航空会社とJAL・ANAグループとの提携強化である。効率性を向上させているコミューター航空会社はJAL・ANAグループと何らかの提携関係にあり、ネットワークの統一化を推進している航空会社である。混雑空港への就航による収益面での強化を通して効率性の確保を目指すべきとの見解も存在するが、コミューター航空会社のフリート編成は小型機が中心で、保有機材数も平均3～5機である。そのため、混雑空港に参入してもその他路線との機材繰りや人員配置の面で問題が生じ、かえって非効率が生み出されるし、何よりもコミューター航空会社の経営目的に適っていない。JAL・ANAグループとの路線の棲み分けや間接的な支援のもとでの体制整備を模索する方が効率的な運営が実現できる見込みがある。

第2に、航空輸送の存在価値の検証と地方自治体による支援制度の見直しである。地方自治体の支援制度は一部を除き国との協調補助という形をとっており、国の基準に合致しない路線は補助の対象外となる。様々な事業リスクは存在するが離島にとっての航空輸送の意義や効果を考えるならば、路線別に航空輸送の存在価値を導出し、一定程度の潜在的需要がみられる路線には手厚い支援策を講じてネットワークを増強する一方で、そうでない路線に対しては補助制度自体の改善を検討すべきではないだろうか。

第3に地域の様々なステークホルダーが関与した需要喚起策の推進である。少子高齢化が著しくすすむ離島において地域協議会を通じ、船舶や陸上交通を含めた総合交通計画の策定と需要喚起策の促進は今後の航空路線の維持に必要不可欠である。

関西国際空港 2017年2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 13,829回（前年同月比 100%）

国際線： 10,020回
（前年同月比 99%）
国内線： 3,809回
（前年同月比 105%）

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±0%の13,829回を記録しております。国際線については前年同月比99%の10,020回と3年5ヶ月ぶりに前年を下回りました。

○旅客数 2,109,012人（前年同月比 104%）

国際線： 1,593,234人
（前年同月比 104%）
国内線： 515,778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104%の2,109,012人を記録しております。国際線旅客数は前年同月比104%の1,593,234人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101%の1,048,210人、日本人旅客数は前年同月比110%の530,520人となっております。

○貨物量 54,744t（前年同月比118%）

国際貨物： 53,435t（前年同月比119%）
積込量： 26,297t（前年同月比122%）
取卸量： 27,138t（前年同月比117%）
国内貨物： 1,309t（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119%の53,435t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・回航機等を含む。
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3月22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2月分

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出		輸 入			バランス (△は入超)	
	前年比	全国比	前年比	全国比	前年比		
近畿圏	1,353,113	112.8	21.3	996,202	93.9	18.0	356,910
管内	857,009	114.3	13.5	743,574	93.4	13.4	113,435
大阪港	289,196	112.5	4.6	289,013	83.6	5.2	183
関西空港	438,506	115.7	6.9	265,190	91.2	4.8	173,316
全国	6,346,500	111.3	100.0	5,533,111	101.2	100.0	813,389

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出		輸 入			バランス (△は入超)	
	前年比	全国比	前年比	全国比	前年比		
関西空港	438,506	115.7	6.9	265,190	91.2	4.8	173,316
成田空港	912,474	137.2	14.4	917,530	93.0	16.6	△ 5,055
羽田空港	38,556	166.3	0.6	54,387	129.7	1.0	△ 15,831
中部空港	70,060	105.0	1.1	79,391	112.7	1.4	△ 9,331
福岡空港	91,719	152.1	1.4	36,893	136.6	0.7	54,826
新千歳空港	2,436	126.6	0.0	1,578	129.8	0.0	858

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)	日本人入国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)	合計 (1日平均)	合計 (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3月	544,020	17,550	496,800	16,030	355,680	11,470	335,700	10,830	1,732,200	55,880
平成29年累計	1,628,870	18,100	1,584,880	17,610	885,040	9,833	857,200	9,520	4,955,990	55,070
前年同期	1,502,330	16,510	1,459,310	16,040	816,330	8,970	791,770	8,700	4,569,740	50,220
対前年同期比	108.4%		108.6%		108.4%		108.3%		108.5%	

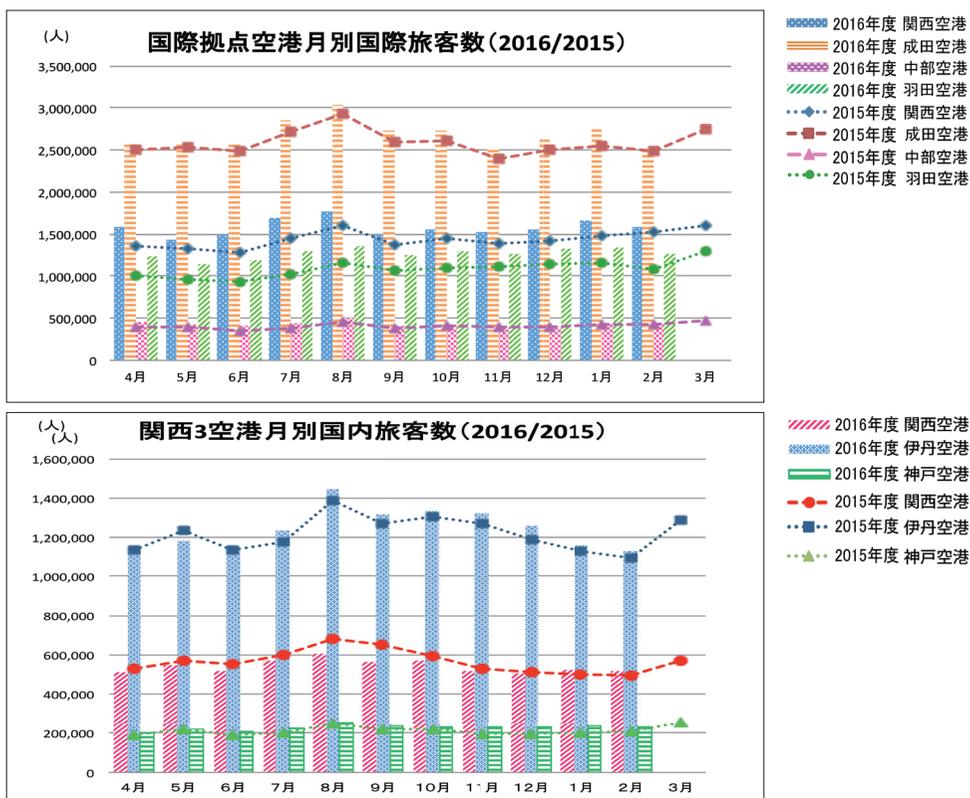
※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。
 ※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

2017 年 2 月実績【速報】

区分	空港名	国際線		国内線		合計	
		前年同月比	前年同月比	前年同月比	前年同月比		
発着回数 (回)	関西 3 空港	10,020	98.8%	16,282	98.1%	26,302	98.3%
	関西	10,020	98.8%	3,809	105.3%	13,829	100.5%
	大阪(伊丹)	0	—	10,491	95.5%	10,491	95.5%
	神戸	0	—	1,982	99.0%	1,982	99.0%
	成田	14,820	100.2%	4,157	107.8%	18,977	101.8%
	中部	3,031	93.2%	4,742	98.9%	7,773	96.6%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,593,234	103.8%	1,874,181	104.3%	3,467,415	104.1%
	関西	1,593,234	103.8%	515,778	104.0%	2,109,012	103.9%
	大阪(伊丹)	0	—	1,130,497	103.2%	1,130,497	103.2%
	神戸	0	0.0%	227,906	110.8%	227,906	110.8%
	成田	2,535,390	101.8%	586,067	112.2%	3,121,457	103.6%
	東京(羽田)	1,273,256	117.5%	4,791,300	101.1%	6,064,556	104.2%
	中部	435,000	100.7%	432,724	102.8%	867,724	101.8%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	53,435	119.4%	11,036	96.0%	64,471	114.6%
	関西	53,435	119.4%	1,309	74.5%	54,744	117.7%
	大阪(伊丹)	0	—	9,727	99.9%	9,727	99.9%
	成田	158,575	112.4%	—	—	158,575	112.4%
	東京(羽田)	38,690	137.9%	59,033	103.1%	97,723	114.5%
	中部	13,047	112.0%	1,887	103.5%	14,934	110.8%

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4回関西におけるビジネス航空利用促進研究会（2017年3月22日開催）

「研究会とりまとめ（案）について」

高橋 一夫 氏（本研究会主査 近畿大学経営学部教授）

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）

○第445回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2017年6月29日（木）16：00～17：00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「大阪の都市魅力創造と観光戦略～統合型リゾート（IR）と大阪万博に向けて～」

講 師 溝畑 宏 氏（公益財団法人 大阪観光局理事長（大阪観光局長））

○関西空港調査会2017年度セミナー（2016年度研究会成果発表会）（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2017年7月21日（金）15：00～17：00

場 所 大阪キャッスルホテル

プログラム 「貨物ハブ空港としての関西の将来像を探る研究会」

研究会主査 神戸大学大学院教授 竹林 幹雄 氏

「航空需要に対応した空港運用研究会」

研究会主査 茨城大学工学部准教授 平田 輝満 氏

「関西におけるビジネス航空利用促進研究会」

研究会主査 近畿大学経営学部教授 高橋 一夫 氏

※上記「定例会」「セミナー」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。

事務局だより

▶ 以前から訪れてみたかったギリシャへ行ってきました。数年前にも行く予定にしていたのですが、ギリシャの財政が悪化していたため、もう少し落ち着いてからにしようと、一度断念しておりました。

▶ 現在でも、景気は悪化の状態が続いており、4人に1人が失業中という失業率の高さや、給与は上がらないが税金が引き上げられ、国民が住みにくくなっているという現状を現地のガイドさんが教えてくれました。

▶ 主要産業のひとつである観光業でギリシャ経済へ少しでも貢献できればと思い、いろいろ観光地を巡りました。その観光地のひとつのエギナ島へ行ってみました。その島はピスタチオが名産で、味付けしていないピスタチオとご飯を一緒に炊くとおいしいと教えていただいたので、買って帰り、ピスタチオの炊き込みごはんを作りました。それほどくせもなく、豆ご飯のような食感でおいしくいただきました。（ホ）

縁結びとパワースポットをひとりじめ

水間寺 (貝塚市)



大阪府貝塚市を縦断する水間鉄道の終着点「水間観音駅」から徒歩5分程で、厄除で有名な水間寺が見えてきます。境内には府下で唯一江戸時代から残る三重塔や、縁結びの愛染明王を祀る「愛染堂」があります。

「愛染堂」には、約700年前に天皇の任務で水間村へやってきた清十郎と地元豪農の娘お夏が互いに惹かれ合うも離れ離れになり、再会を願うお夏が毎日愛染明王にお参りしたところ、後年巡り合うことができ、幸せに暮らしたとの伝説が残っています。

この伝説がもとで今年1月に「恋人の聖地」に選定

され、地元貝塚市だけでなく近畿一円から良縁を願う多くの方が訪れています。

また、境内には水間寺創建にまつわるエピソードの舞台であるパワースポット「降臨の滝」や、近隣の水間公園には春に桜が美しい「愛染橋」があり、散策コースにもなっています。

ぜひ、良縁・永遠の愛を願い、貝塚市の水間寺へお越しください。



■問合せ先 水間寺 大阪府貝塚市水間638番地
TEL: 072-446-1355 午前8時30分~午後4時