

# KANSAI EEBUCEE







#### MAY 2017 No. 462

#### CONTENTS

#### 1 ■ 巻頭言

関西の魅力向上に向けて 池森 啓雄

#### 2 ■ 各界の動き

9 ▮講演抄録

バニラエアの事業について 五島 勝也

#### 22 ▮ プレスの目

空港機能とアクセス機能の強化を 和田 武也

#### 24 ▮ 航空交通研究会研究レポート

ロンドンにおける低排出ゾーン制度と規制強化 醍醐 昌英

#### 27 ▮ インフォメーション

2017年度調査研究助成事業の決定について

#### 28 ▮ データファイル

- · 関西国際空港2016年度 運営概況(速報値)
- ·大阪税関貿易速報[関西空港] 2017年3月
- ·2017年G/W期間中における出入(帰)国者数【速報値(概数)】
- ・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3月

#### 【表紙写真】「S7航空 A320」

S7 航空の A320 です。

4月 28日、ロシア、ウラジオストク=関空に週 1 便(GW 中は週 2 便)で就航しました。航空会社名としては見慣れないロゴです。

航空会社を示す IATA の2レターが S7 であり、そのまま航空会社名にしています。

またS7航空のコールサインがシベリアンであることからシベリア航空の新しい名称のようです。

就航先のウラジオストクと関空は意外に近く、実質の飛行時間は 1 時間 40 分くらい北海道と同じで

す。 撮影:柴崎 庄司

当調査会ホームページの「KANSAI空港レビュー」では、講演抄録等の図表がカラーで分かりやすくご覧いただけます。 是非ご覧ください。  $\Rightarrow$  http://www.kar.or.jp

## ●巻 | 頭 | 言 ▶

## 関西の魅力向上に向けて



経済産業省 池森 啓雄

我が国経済は、雇用・所得環境の改善傾向が 継続するなど、緩やかな回復基調が続いていま す。好調な企業収益に加え企業の業況判断も緩 やかに改善し、各種政策の効果による経済の好 循環が回り始めています。政府は昨年6月に 策定した「日本再興戦略 2016」において、回 り始めた経済の好循環を持続的な成長路線に結 びつけ、名目 GDP600 兆円の実現を目指すべ く、アベノミクス第三の矢である成長戦略の第 二ステージとして、有望成長市場の創出、新た な規制・制度改革メカニズムの導入、イノベー ションと人材の強化を第4次産業革命実現の 鍵として取り組むこととしています。関西には、 優れたものづくり企業、大学や研究機関の立地、 伝統的工芸品と匠の技などの幅広い分野の集積 に加え、新市場開拓に挑戦する産学連携や、海 外交流などの活発な取り組みが数多く存在しま す。この関西の強みを最大限に発揮し、経済の 好循環を生み出すことが必要不可欠と考えてい ます。

さらに「日本再興戦略 2016」では、「ローカルアベノミクスの深化」について、観光立国実現のために、宿泊施設、税関・出入国管理・検疫(CIQ)、交通、通信等の受入環境整備を推進することにより、今後の観光需要に対応していくことが不可欠とされています。また、「海外の成長市場の取り込み」については、外国企業に日本へ目を向けてもらうために、自治体と連携しながら、日本の魅力や地域の"売り"を

アピールするとともに、ビジネスのみならず生活も含めた、外国企業および外国人が活動しやすい環境整備に取り組んでいくことが重要と示されているところです。

そのような中、近畿経済産業局では、関西へのインバウンドの更なる進展を可能とするべく、関西経済連合会等とともに「はなやか KANSAI 魅力アップフォーラム」を開催し、知見の共有と先進事例の発掘、情報発信に努めています。また、訪日外国人客の関心が爆買いから"コト消費"へ移る中で、昨年秋、関西国際空港において、「関西産業観光博覧会」を開催、ものづくり技術を活用した製品・伝統工芸品等や各地の食、酒、特産品などの関西の魅力を、約15,000人の空港利用者に紹介いたしました。これら活動を通じ、さらに磨きのかかったも地の魅力が効果的に情報発信されることにより、交流人口のさらなる増加が生まれ、関西経済の好循環につながることを期待しています。

2016年の訪日外国人旅行者数は 2,400万人を超え、前年比 22%近い伸びを見せております。アジアのゲートウェイとして、また、関西でのインバウンドの要としての関西国際空港の役割も益々大きくなっています。関西経済の発展に向けて、関西国際空港の更なる飛躍をご期待申し上げます。

## 各界の動き

#### 関西国際空港

#### ●ブランド・ブティック、DFSと契約

免税店を展開する DFS グループの沖縄ディーエフエスは、関西エアポートと契約を結び、第1ターミナルビルのブランド・ブティックのうち 7 店(520㎡)の運営を 4 月 1 日から始めた。日本空港ビルデングとの定期賃貸借契約が満了したのに伴うもの。

#### ●第2ターミナルに「ガチャガチャ」118台を設置

関西空港を利用する外国人旅行客が帰国前に余った日本の硬貨を使って楽しめるよう、おもちゃメーカーのタカラトミーアーツは4月7日、格安航空会社(LCC)専用の第2ターミナルビル国際線にカプセル玩具販売機のガチャガチャを118台設置した。

#### ●液化水素タンクが完成

産業ガス大手の岩谷産業が関西空港に整備していた液化水素タンク(容量24m³)が4月11日、完成した。燃料電池で動くフォークリフト1500台分の燃料を貯蔵できる。関西エアポートは、空港島で稼働する約400台すべてを、燃料電池タイプに切り替える構想を進めている。

#### ●国土強靭化貢献団体認証を取得

関西エアポートは4月14日、事業継続に積極的に取り組んでいる事業者に与えられる国土強 靭化貢献団体認証(レジリエンス認証)を、空港運営会社として初めて国から取得したと発表し た。巨大地震や津波の発生を想定した大規模な防災訓練を継続的に実施するなど、危機管理への 取り組みが評価された。

#### ●強風で一時孤立、600人足止め

4月17日午後10時25分ごろ、関西空港連絡橋で風速30mを超える強風を観測し、JRと南海電鉄の空港線が運転を見合わせた。約1時間半後には車も通行止めとなったが、18日午前2時55分ごろ解除された。このため600人が空港で足止めされた。

#### ●GW予測、52万人

関西エアポートは4月21日、ゴールデンウィーク(4月28日~5月7日)に関西空港の国際線を利用する旅客数が、52万1,600万人になる見込みだと発表した。1日平均の国際線旅客数は、前年比7%増の5万2,100人。

#### ●JR西など京都と手荷物配送サービス

JR 西日本と京都市は4月22日、関西空港と京都駅や京都市内のホテル間で手荷物を配送するサービスの実証実験を始めた。かばんや土産を持ち歩かなくてすみ、増加する個人旅行者に対応する狙い。9月末まで実施する。料金は1個2,000円。

#### ●日台間の旅客増へ4社提携

関西エアポートと南海電鉄は4月24日、台湾の桃園国際空港、同空港と台北を結ぶ鉄道、桃園メトロとの4社間で、それぞれの利用客の利便性向上を図るための共同サービスに取り組む 覚書を締結した。南海は桃園メトロと乗車券の相互販売の検討を始める。

#### ●2016年度の総旅客数2.571万人、7%増

関西エアポートは4月25日、2016年度の関西空港の総旅客数(速報値)が前年度比7%増 の 2.571 万人だったと発表した。2.500 万人を上回るのは初めて。アジアを中心に国際線旅客 数が11%増の1.914万人と過去最高を更新した。関空と伊丹両空港を合わせた総旅客数も初め て 4.000 万人を上回った。



## クリック!

総旅客数は2年連続で過去最高を更新したが、伸び率は2015年度(20%増)や2014 年度(11%増)に比べ、鈍化している。これは国際線外国人旅客が2けたの増加を示し たものの 2014、2015 年度ほどの驚異的な伸びでなかったこと、国内線旅客が 5 年ぶり に前年度を下回り、3%減の656万9.782人となったことによる。ただ、国内線はバニラ・ エアや春秋航空日本の新規就航により、年明け以降は前年実績を4~9%上回っている

#### ●ターミナル間に連節バス運行

関西エアポートと南海バスは、関西空港の第1ターミナルエアロプラザと第2ターミナルを 結ぶ路線に、メルセデス・ベンツ製連節バス(全長 18.12m)を 4 月 28 日から 2 両導入した。 従来の標準ノンステップバスの約2倍の100人程度が乗車できる。

#### 空港

#### - 大阪空港 -

#### ●鴻池運輸グループが全日空機の機内清掃業務を受託

鴻池運輸のグループ会社で関西、羽田、成田空港でグランドハンドリング事業を行うコウノイ ケ・エアポートサービスは、新たに大阪空港で全日本空輸の機内清掃業務を受託、4月1日より 業務を開始した。

#### -- 神戸空港 ---

#### ●水素の海上輸送実験で岸壁の整備開始

神戸市は4月1日、次世代エネルギーとして注目される水素を海上輸送する実証実験で、陸 揚げする岸壁の整備を神戸空港島で始めた。水素をクリーンエネルギーとして生かす官民連携の 取り組みで、中核施設の工事が動きだした。

#### ●兵庫県知事、3空港懇談会を関経連会長に申し入れ

井戸敏三兵庫県知事は4月3日の定例記者会見で、関西、大阪、神戸3空港の在り方を検討 する関西3空港懇談会の開催を、関西経済連合会の森詳介会長に口頭で申し入れたことを明ら かにした。神戸空港の発着枠(上限 1 日 60 回)や運用時間(15 時間)などの規制緩和を話し 合うのが狙いとみられる。

#### ●2016年度搭乗率、過去最高77.4%

神戸市が4月11日発表した神戸空港の運営概況によると、2016年度の搭乗率が77.4%とな り、最高だった。搭乗者数は 272 万 4.000 人で過去 3 番目に多かった。

#### -- 成田国際空港 --

#### ●周辺9市町「発着時間延長見直しを」

成田空港で発着時間を深夜と早朝の計3時間延長する計画を巡り、成田市など空港周辺の9 市町の首長でつくる成田空港圏自治体連絡協議会(会長・小泉一成成田市長)は4月19日、騒 音悪化を懸念する住民の反対が強いとして、成田国際空港会社と国土交通省に延長計画の見直し

を促すよう、千葉県に要望書を提出することを決めた。

#### ●2016年度旅客数、初の3.900万人超え

成田国際空港会社が4月27日に発表した2016年度空港運用概況によると、総発着回数は前年比4%増の24万5,705回で5年連続で前年度を上回り、過去最高を記録した。旅客数は4%増の3,962万801人で、2年連続で最高値を更新。初めて3,900万人を突破した。外国人旅客は韓国や香港など、アジア方面での旅客を中心に増加したことにより、年度として日本人旅客を初めて上回った。

#### -- 羽田空港 --

#### ●JAXAが低層風情報の運用開始

JAXA(宇宙航空研究開発機構)は4月19日、気象庁と共同開発した空港低層風情報(ALWIN)の実運用が羽田空港と成田空港で始まったと発表した。風情報サービスの実運用は世界で初めて。航空機の着陸経路上に吹く風の風向や風速、ウィンドシアー(風向や風速の急変)、乱気流などの情報を提供するサービス。

#### --- 中部国際空港 ---

#### ●2016年度旅客、1,096万人

中部国際空港会社は4月20日、2016年度の航空旅客数が前年度比5%増の約1,096万人だったと発表した。5年連続の増加で、訪日観光客の増加が追い風になった。

#### --- その他空港 ---

#### ●仁川空港近くに韓国初の統合型リゾート施設

セガサミーホールディングスと韓国のパラダイスグループが設立した合弁会社パラダイスセガサミーは4月20日、韓国の仁川広域市に同国初の統合型リゾート(IR)施設、パラダイスシティをオープンした。仁川空港から車で3分という場所に立地し、ラグジュアリーホテル(711室)、韓国最大規模の外国人専用カジノ、コンベンションホールなどからなり、2018年上半期には商業施設などを含むすべての施設が完成する予定。

#### ●静岡空港民営化実施方針、運営事業者が株8割保有

静岡県は4月26日、2019年度に予定する静岡空港の民営化に向けた実施方針を公表した。 公募で選ぶ民間の運営事業者が現在空港を運営する第三セクター、富士山静岡空港会社の株式の 8割を取得して、同社を特別目的会社(SPC)とする方式を採用する。残り2割は現株主である県内企業などが継続保有して、空港運営に一定の関与を残す形だ。

#### ●ホノルル空港、イノウエ空港に改称

ハワイのホノルル国際空港が、日系人初の連邦上院議員の故ダニエル・イノウエ氏にちなみ 4 月 27 日、ダニエル・K・イノウエ国際空港に改称された。空港の発展に貢献したイノウエ氏への敬意を示すため、州議会が昨年決議した。

#### 航空

#### ●路線制限解け日航、羽田~NY線就航

日本航空は4月1日、羽田〜ニューヨーク線を就航した。公的資金で再建した経緯から課されていた路線開設や投資の制限が2016年度末で解け、新設路線の第1号になる。日航の同路線は成田空港開設に伴い発着空港を羽田から移した1978年以来となる。

#### ●中国の国際航空3社、増収増益

中国 3 大航空会社は 4 月 4 日、2016 年の経営報告を発表した。中国国際航空の営業収入は 1,139 億 6,400 万元(約 1 兆 8,291 億円、前年比 4.6%増)となった。純利益は同 0.6%増の

68億1,400万元(約1,093億6,400万円)。中国南方航空の営業収入は1,147億9,200万元(約1兆8,417億円、3%増)となった。純利益は50億5,500万元(約811万円)で前年比29.9%の大幅増。中国東方航空の営業収入は985億6,000万元(約1兆5,823億円、5%増)、純利益は65億700万元(約1,044億6,500万円、14,7%増)に達した。

#### ●電気飛行機、30年までに実現

米航空機大手ボーイングと LCC のジェットブルー航空が出資する米新興企業、ズーナムエアロは 4月5日、2030年までに電気飛行機を完成させると発表した。 $10\sim50$ 席で、まずは航続距離 700 マイル(約1,126km)、最大で1,000マイルを目指す。

#### ●MRJ、パリ航空ショーで初の実機展示

三菱航空機の水谷久和社長は4月1日の就任後初めて報道各社の取材に応じ、開発中の国産 小型ジェット旅客機、MRJの試験機を6月にフランスで開かれる世界最大級の航空宇宙産業展、 パリ国際航空ショーに出展する考えを明らかにした。MRJの実機展示は初となる。

#### ●GW予約、国際線7%増

航空各社は 4 月 21 日、ゴールデンウイーク(4 月 28 日~ 5 月 7 日)の予約状況を発表した。 国際線の予約者数は前年同期比 7.1% 増の約 60 万 8,000 人だった。日並びの良さから欧州方面など長距離線の好調ぶりが目立つ。国内線は 11.1% 増の 269 万 9,000 人。LCC が国内やアジアなど近場の海外旅行の需要を押し上げている。

#### ●春秋航空日本、最終赤字38億円

春秋航空日本が4月25日に発表した2016年12月期決算は、純損益が37億9,100万円の赤字(前期は49億円の赤字)だった。創業以来、5期連続で赤字となった。売上高は51億6,200万円(前期比約2倍)。

#### ●那覇空港離着陸トラブル、指示遅れや誤認重複原因

運輸安全委員会は4月27日、那覇空港で2015年6月に起きた、航空自衛隊へリコプター1機と民間機2機が関係した離着陸トラブルの調査報告書を公表した。管制官が民間機に出した離陸許可をヘリが自機への指示と誤認したほか、着陸寸前だった別の民間機に向けた管制官のやり直し指示が遅れるなど、複数のミスが重なったと指摘した。

#### ●パプアニューギニアとオープンスカイに合意

日本とパプアニューギニアとの航空当局間協議が、4月26、27の両日、台北で開かれ、成田空港を含む航空自由化(オープンスカイ)などに合意した。成田空港を含むオープンスカイに合意した国・地域は、32か国目。

#### ●高島屋、空港型免税店を新宿で開業

高島屋は4月27日、消費税のほか関税、たばこ税、酒税が免除される空港型免税店、高島屋 免税店 SHILLA & ANA(2,800㎡)を新宿店の11階で開業した。高級時計や化粧品などに加え、その場で商品を持ち帰れる売り場を作り、マツモトキョシとラオックスを導入した。成田か羽田空港から出国する客が対象。初年度売上高80億円を見込む。

#### ●3月期、航空大手2社減収

ANA ホールディングスと日本航空は 4 月 28 日、3 月期連結決算を発表した。原油価格の下落に伴う燃油特別付加運賃(燃油サーチャージ)の低下に加え、円高による外貨建て収入の目減りが響き、両社とも売上高は前期に比べて減少した。

#### ●スターフライヤー、増収増益

スターフライヤーが 4 月 28 日発表した 2017 年 3 月期決算(非連結)は、売上高は 1.3%増 の 348 億 8,600 万円、経常利益は 12.6%増の 29 億 8,500 万円と増収増益になった。売上高

#### 関西

#### ●第二阪和国道が全線開通

大阪府南部と和歌山市を結ぶ第二阪和国道の淡輪ランプ(岬町淡輪)~平井ランプ(和歌山市平井)の7.6kmが完成し4月1日、同国道が全線開通した。

#### ●USJ昨年度入場者、1.460万人

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは4月3日、2016年度の入場者数が前年度比5%増の約1,460万人だったと発表した。3年連続で過去最高を更新。「ハリー・ポッター」エリアが引き続き人気で、新アトラクションも集客を底上げした。

#### ●大阪の百貨店5店中4店が増収、3月の売上高

大阪市内の主要百貨店は4月3日、3月の売上高(速報)を発表した。気温が上がらず春物 衣料は苦戦したが、訪日外国人の来店数増加が売り上げを押し上げ、5店中4店が前年同月と比 べて増収となった。

#### ●大阪府市がIR推進局

大阪府と大阪市が人工島、夢洲(此花区)に誘致を目指すカジノを含む統合型リゾート施設(IR)について、誘致を進める府市の共同部署、IR推進局が4月1日付で発足、その発足式が4月3日、府咲洲庁舎で開かれた。IR推進局は31人態勢。

#### ●大阪市内のホテル稼働率、2月は89%

日本経済新聞社がまとめた2月の大阪市内の主要13ホテルの平均客室稼働率は89.0%と、前年同月に比べて2.5ポイント上昇し2か月連続で前年実績を上回った。閑散期で料金を下げて稼働率を上げたホテルが多かった。

#### ●泉佐野市、観光案内所3施設目オープン、午後11時まで営業

泉佐野市は外国人観光客へのおもてなしと町の活性化を図ろうと、南海泉佐野駅近くに観光案内所、泉佐野まち処(上町)をオープンさせた。りんくうタウン、空港について3施設目となるが、最大の特徴は、午後4~11時までの夜間営業。

#### ●大阪城天守閣、年間入館者数255万人超え

大阪市は4月10日、大阪城天守閣の2016年度の年間入館者数が255万7,394人で過去最多となったと発表した。これまでの最高は2015年度の233万7,813人だったが、それを20万人以上上回った。外国人観光客に加え、NHK大河ドラマ「真田丸」の影響で国内からの来場者が増えたことが記録更新の要因。

#### ●エディオン、大阪・難波に大型店訪日客向け商品充実

エディオンは 4月 13日、2019年春にも大阪・難波の旧精華小学校の跡地に大型店を開業することを明らかにした。敷地面積は約4,000㎡で、商業ビルの1~7階を店舗にする方向。「全体の3割をインバウンド向けの店作りにしたい」としている。

#### ●大阪に新エンターテインメント拠点設置へ

官民ファンドのクールジャパン機構は旅行大手エイチ・アイ・エスや吉本興業、在阪の民放各社と組み、日本の文化・芸能などを発信する劇場を大阪に新設すると4月13日発表した。20億円超を投じ、大阪城公園の周辺に複数の劇場や屋外ステージをつくる計画だ。2018年春までの開業をめざす。

#### ●関西観光本部、近畿運輸局と訪日客対応提携

関西の自治体や経済界で組織する関西観光本部(森詳介理事長)は4月14日、訪日外国人の

集客で近畿運輸局と提携すると発表した。今秋に多言語対応のコールセンターを設置するなど受け入れ体制を整える。

#### ●泉佐野市の条例認定第1号ホテルオープン

泉佐野市が宿泊施設を新設する事業者に奨励金などを交付する、おもてなし条例の認定第1号となったホテルアストンプラザ関西空港(125室)が4月17日、オープンした。京都プラザホテルズが運営する。同条例についてはこれまでに4ホテルが申請している。

#### ●訪日客向け関西ワンパス、4割が「3府県以上訪問」

近畿運輸局と関西経済連合会、関西観光本部は4月18日、訪日外国人向けの関西の共通交通パス、関西ワンパスの利用実績をまとめた。近畿2府4県のうち、3府県以上を訪れた人は4割に上り、利用者の52%が訪問先の増加につながったと答えた。滞在時間は大阪(62.5時間)が長く、2番目が京都(25.5時間)だった。最短は奈良(4.7時間)で、兵庫(6.5時間)や和歌山(8.4時間)、滋賀(12.5時間)と共に大阪に水をあけられた。

#### ●心斎橋筋など訪日客誘致で「イケテル商店街」に選定

近畿経済産業局は4月19日、訪日客の誘致と空き店舗対策で成果を挙げた商店街各4か所を「イケテル商店街」に選んだと発表した。訪日客誘致では亀岡商業協同組合、心斎橋筋商店街振興組合、千日前道具屋筋商店街振興組合、神戸元町商店街連合会が選ばれた。

#### ●JR西、昨年度運輸収入1%増

JR 西日本は 4 月 19 日、2016 年度の運輸収入(速報値)が前年度と比べて 1.1% 増えたと発表した。プラスは 7 年連続。北陸新幹線の開業効果が一服したが、訪日外国人の利用が伸び、近距離、中長距離ともに  $1 \sim 2\%$  増えた。

#### ●大阪地区百貨店売上高、3か月連続増加

日本百貨店協会が4月20日発表した3月の大阪地区の百貨店売上高は前年同月比3.4%増の665億円と、3か月連続のプラスとなった。全国の売上高総額がマイナスの中で、大阪は訪日外国人客の旺盛な需要に支えられ、地区別でもっとも高い伸び率となった。

#### ●積水ハウスなど大阪市に宿坊イメージしたホテル

積水ハウスと宿坊型施設を運営するベンチャーの和空プロジェクト(大阪市)は 4 月 23 日、大阪市天王寺区に宿坊をイメージしたホテル、和空下寺町を開いた。宿泊客が写経や茶道の体験、精進料理など日本文化に触れられる機会を用意する。両社は年内に、同様の宿坊型ホテルを国内で 10 棟つくる計画だ。

#### ●大阪万博、立候補届け出

2025 年万博の大阪誘致に向け、松井一郎大阪府知事と誘致委員会の榊原定征会長(経団連会長)らが4月24日、パリの博覧会国際事務局(BIE)でロセルタレス事務局長に面会、立候補表明文書を提出した。昨年11月にフランスが立候補しており、今後、誘致合戦が本格化する。開催地は18年11月、BIE総会で加盟国の投票で決まる。

#### ●京都市、大原などで宿泊施設解禁へ

京都市の門川大作市長は4月24日の記者会見で、外国人観光客らの増加によるホテル不足に対応するため、大原(左京区)と大原野(西京区)、市南部の工業地域、らくなん進都で、これまで制限していた宿泊施設の営業を解禁する方針を明らかにした。長期雇用を生み、地元が活性化すると認められる場合は、積極的に誘致する特例措置を5月から始める。

#### ●1~3月の大阪の訪日客16%増

大阪観光局は 4 月 25 日、1 ~ 3 月に大阪府内を訪れた外国人観光客数が 236 万人と、前年 同期比 16%増だったと発表した。韓国が 49%増の 58 万 8,000 人だった。溝畑宏局長は「韓国

の SNS で大阪の良さが口コミで広がっており、新規の来阪が多い」と分析している。

#### ●関西広域連合、万博誘致対策会議を新設

2025 年万博の大阪誘致をめぐり、関西広域連合(連合長・井戸敏三兵庫県知事)は4月28日、 大阪市内で会合を開き、誘致委員会と連携して関西全体で誘致活動に取り組む 2025 年日本万国 博覧会誘致対策会議を新設することで合意した。

#### ●大阪府、万博推進本部設置

大阪府は4月28日、2025年万博の誘致に全庁を挙げて取り組むため、松井大阪府知事を本 部長とする万博誘致推進本部を設置した。

#### 新名神城陽~八幡京田辺が開通

新名神高速道路の城陽~八幡京田辺両ジャンクション・インターチェンジ(JCT·IC)間 3.5km が 4月30日に開通した。京都府北部の京丹後市から奈良県境の木津川市まで 140km が南北に つながった。城陽で京奈和自動車道と、八幡京田辺で第2京阪道路と接続する。

#### 国

#### ●航空旅客情報、離陸後30分以内に税関に報告

財務省は海外からの航空便について、航空会社が旅客情報を税関に報告する期限を 6 月から 前倒しする。現行制度はフライト時間の短い便は到着直前での報告を認めているが、離陸後30 分以内の報告を義務付ける。税関が前もって情報を把握できるようにし、重点的に検査する必要 のある旅客を抽出しやすくする。

#### ●政府、IR推進本部初会合

政府は4月4日、カジノを含む統合型リゾート(IR)を推進する特定複合観光施設区域整備 推進本部(IR 推進本部)の初会合を首相官邸で開き、制度設計の本格的な検討を始めた。

#### ●IR、有識者会議が初会合

カジノを含む統合型リゾート施設に関する政府の有識者会議、IR 推進会議の初会合が4月6 日、開かれた。海外事例を参考に検討し、カジノ運営基準などの大枠について議論を詰め、夏ご ろに提言をまとめる方針だ。

#### ●政府、大阪万博誘致を閣議決定

政府は4月11日の閣議で、2025年万博の大阪誘致をめざす方針をア解した。世耕弘成経済 産業相は閣議後の記者会見で「フランスはたいへんな強敵だ。オールジャパンの体制で必勝を期 していきたい」と述べた。

#### ●観光競争カランキング日本過去最高の4位に

ダボス会議で知られる世界経済フォーラムは4月11日までに、2017年版の観光競争カラン キングに関する報告書を発表、日本は前回 2015 年版から順位を 5 つ上げて過去最高の 4 位に 浮上した。交通インフラの至便さなどが評価された。

#### ●3月の訪日客、9.8%増の220万人

日本政府観光局は4月19日、3月の訪日外国人客数が前年同月に比べ9.8%増の220万5.700 人だったと発表した。伸び率は 2013 年 2 月から 2 桁台が続いていたが、足元では 2 か月連続 で 1 桁台に鈍化している。

観光庁が同日まとめた訪日外国人の消費動向調査によると、1 ~ 3 月の旅行消費額は前年同期 比 4% 増の 9.679 億円。1 人あたり支出額は 14 万 8.066 円と前年同期に比べ 8.5%減少した。 中国人観光客の「爆買い」が一服しており、1人あたり支出額は2016年1~3月からマイナ スに転じている。

## 講演抄録

## バニラエアの事業について

バニラ・エア株式会社 代表取締役計長

#### 万鳥 勝也氏

●と き 2017年3月16日(木)

●ところ 大阪キャッスルホテル7階 松・竹・梅の間

#### ■はじめに

実際に LCC に乗ったことがある方は挙手いた だけますか?……ありがとうございます。かなり の方がいらっしゃいますね。その中で、もしか したらバニラエアをご利用いただいた方はいらっ しゃいますか? ありがとうございます。

私たちバニラエアも成田空港をベースとしてお り、台北線で関西空港に乗り入れたのが昨年4月 27日です。どちらかというとインバウンドの方々 にご利用いただくことが多いので、皆様にはまだ まだ当社の飛行機をご利用いただく機会がなかっ たのかもしれませんが、最近国内線も充実させて きているので、今日話を聞いてご興味を持たれま したら利用いただければと思います。

#### ■自己紹介

私は ANA の出身です。新入社員のときは伊 丹空港で地上係員として勤務していました。昨 年に大阪に来て驚いたのは、歩いている方の約 半分が外国人だということでした。私もバニラ エアの宣伝をするのに難波あたりでビラまきを していたのですが、よく道を尋ねられました。 スマホを示して「これはどこにいったらいいで すか」と。そのたびに「すみません私は大阪の 人間ではないですから | と説明しながらも一生 懸命アドバイスをしたのですが、外国人が多 かったことに時代の移り変わりを感じました。 関西空港からたくさんの方がいらっしゃってい るのだと思いました。

私が仕事として一番長かったのは、1994年 7月からの全日空国際線のネットワーク戦略部 です。「どこにどういうダイヤで飛ばそうかし を検討することを主な仕事にしていました。 1994年7月というと2ヶ月後の9月4日に関西 空港のオープンをひかえていました。私の最初 の什事は、関西空港の国際線をどうするかとい う話から入っていったので、関西空港との結び つきを感じるところがあります。

余談ながら、1986年に全日空国際線定期便 が就航して18年間赤字を継続していました。 私は2003年夏には異動したのですが、とうと う一度も黒字になることなく卒業しました。

2008年にスターアライアンスという全日空 が入っているグループがあるのですが、こちら の本部へ派遣され、フランクフルトの事務所で 4年ほど、スターアライアンスにどんな航空会 **社を引っ張ってくるかという仕事をしていまし** た。当時はヨーロッパで LCC はかなりシェア を握っていました。FSC(フルサービスキャ リア)の脅威はLCCと中東キャリアでした。 この二つからどんどん需要を取られて、生き残 り策をアライアンスの中でもいろいろ議論した 記憶があります。LCC の反対側にいたので、 日本に戻ってきてまさか LCC の会社に携わる ことは夢にも想像しなかったのですが、これも 何かの縁でしょう。今日は当社のご紹介とどん なことを考えているかを簡単にご説明いたしま す。

#### ■旧エアアジア・ジャパンの設立

バニラエアの前身はエアアジア・ジャパンと いう会社です。現在もエアアジア・ジャパンは 中部空港をベースにした新しい会社が起ち上 がっていますが、それは"新"で私が言って いるのは"旧"ということになります。LCC 元年の2012年3月にピーチ・アビエーション (Peach Aviation Limited.) が最初に就航し ましたが、Peach も全日空が出資しています。 矢継ぎ早に ANA がさらに LCC をもう1社つ くることを発表して、当時トニー・フェルナン デス氏のエアアジアとジョイントベンチャーを 組んで51%対49%、経済的な株のベースです が、そのような割合の出資で起ち上げました。

当時エアアジアが2002年にマレーシアでス タートして、ものすごい勢いで成長していまし た。そういう既にある LCC のビジネスモデル を使って、日本でクイックリーに LCC を起ち 上げようという、Peach とはまったく逆のア プローチでできた会社だと思います。予約シス テムも飛行機もエアアジアからのリースで、ノ ウハウ、ITシステムはすべてエアアジア、た だスタッフは日本人もいました。

2012年3月に Peach が就航、7月ジェット スター・ジャパン、8月にエアアジア・ジャパ ンが就航、しかもジェットスター・ジャパンと 同様に成田空港ベースでした。飛行機5機で週 98往復(国内線63往復、国際線35往復)でし たが、利用率も50~60%と低迷して、結果的 には運航開始した翌年の6月下旬ジョイントベ

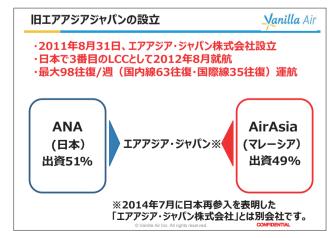
ンチャーを解消、その後 ANA ホールディング スが100%株を取得して新しい会社バニラエア にしました。

私は2013年の8月に赴任してきたので、資 本関係が解消された後、まだブランドとしては エアアジア・ジャパンのときにこの会社に入社 しました。なぜうまくいかなかったのかとよく 聞かれるのですが、一つは、エアアジアの予約 システムをそのまま日本語に訳して引っ張って きたためウェブサイトが日本人にわかりづら かったからだと思います。私も途中で航空券を 買って乗ったことがあったのですが、わかりに くいシステムだと思って面食らった記憶があり ます。さらに、しばらくは少ない機材で飛んで いたので、なかなか飛行機が来なかった。そう した中で成田空港がジェットスター・ジャパン と競合になって調子が悪いというので、中部に も進出して中部空港からいくつか便を飛ばして いましたが、少ないリソースを分散したため効 率も悪く、お客様の利用も少なかったのです。 スケールメリットもなくてうまくいかず、大損 失を出していたわけです。

#### ■バニラエアブランドの誕生

なぜ「バニラエア」という名前なのかよく聞 かれます。特に外国の方から聞かれます。成田 空港をベースに飛ぶことはある程度決めていた のですが、そうした中で路線に特徴を出そう と思いました。当時インバウンドも上り調子 だったので、国際線をイメージしながら、そ

> してまたレジャーやリゾート地など、観 光が主な目的のお客様をターゲットに集 客すればどうだろうと考え、そういうセ グメントにフォーカスして事業を起こそ うというアイデアがありました。バニラ といえば日本人にはバニラアイスクリー ムなどでなじみがあるでしょう。バニラ はシンプルに見えますが、育てるのは結 構手間暇かかる植物で、手をかけるクオ リティーといったイメージもしていまし た。もちろんバニラというとシンプルバ ニラといって、何もフリルがないという



#### バニラエアブランドの誕生

Vanilla Air

運航開始: 2013年12月20日

: 150億円 (ANAホールディングス100%)

売上高 : 218億円 (2015年度) 営業利益: 15億円 ( 同上 )

従業員数: 646人 (2017年2月末現在)

使用機材: エアバスA320-200型機(180席)×12機





英語の意味もありますが、そういったことから 「バニラエア」という名前に決めました。

コーポレートカラーも、リゾートや海をイ メージしたブルーと、夏のサンシャインとヒマ ワリの黄色にしました。ただブルーと黄色はエ アラインの中で多いです。国内のほかの会社に もありますし、セブパシフィックとそっくり じゃないかともいわれましたが、このカラーリ ングでいくことにしました。

2013年10月末にエアアジア・ジャパンとし ての運航を終え、同時並行でクロージングをし ながら新しいブランド会社を立ち上げるのは大 変なタスクでした。同時並行で進めて何とか 12月には運航を再開、約2ヶ月のブランクで スタートしたのです。最初はもちろん収支的に は厳しいものがありましたが、何とか3年目の 2015年には油も安かったり、インバウンドが 強かったり、需要が強かったりという追い風も あって、営業黒字が初めて出た年でした。

現在は先月末時点で従業員600人を越え、飛 行機は12機です。先行の他社に比べるとまだ まだ飛行機の数は少ないのですが、一度運航を 停止してから再開して何とか追いかけようと、 後ろからキャッチアップしている状況です。

#### ■存在価値

エアラインとしての社会的使命を整理してみ ました。設立当初はいくつか考えていたのです が、やっていく中でもう少し整理をしようと、 昨年度アイデアとしてまとめました。

「日本のLCCとして、低運賃に よって人々の交流を促進し、お客様 と地域社会に喜びを届ける上低運賃 がキーワードです。我々は格安航空 とよく言われます。社員には、格安 航空だからといって何も下を向く必 要はなく低運賃を提供することでど れだけお客様に喜んでもらえるかを 目指していこうと言っています。

今日はお手元に運賃も入った夏ダ イヤのパンフレットを配布しまし た。3.000円台や、国際線でも5.000

円を割るような運賃で、もちろんこれは最低運 賃だけの部分ですが、FSC の2分の1や3分の1 という運賃レベルです。この運賃を提供するこ とによって、今まで飛行機に乗ったことのない 方に初めて乗ってもらう、今まで年に1回しか 旅行に行かなかったのが年3回行ってもらうな ど、たくさんの方に利用してもらい、お客様に 喜んでもらうことです。

もう一つは、地域社会も意識しています。日 本が少子化し、地方も人が少なくなってきて高 齢化しているので、地方の活性化をどうすべき かが日本各地で問題になっています。我々が就 航することによって交流が進みいろいろな経済 効果が生み出されるのであれば、地元にも喜ば れます。利用されるお客様と就航地の新たなつ ながりを育んで喜んでもらいたいと考えていま

キーワードは低運賃です。どうやって低運賃 を生み出すか、それは飛行機を最大限活用して 牛産量を高めユニットコストを下げること、こ れにつきるのですが、そのためには工夫が必要 です。これまで成田空港をベースとしていまし たが、混雑空港なので、そこでスロットがとれ るか、短時間で離着陸できるか、門限がある中 で大丈夫なのか、いろいろな問題があります。 その中で最大生産量を高めてユニットコストを 下げて行く。そういう工夫をして生産性効率を 上げることによって初めてコストが下がって低 運賃が提供できます。まだまだ力不足ではあり ますが努力している最中です。



ますが、このアジアのエリアを見ると 需要の見込めるところがまだまだたく さんあります。今使っている飛行機は エアバス320、これは他の LCC も一 緒ですが、フライトはだいたい5時間 までがマックス です。それでもより 遠いところでも安い値段を求める需 要・お客様がいらっしゃるだろうと思 い、どうすれば運航できるかを研究し たいと思っています。

#### ■企業理念/経営ビジョン

経営理念として3点に集約して、(1) 計員と 社会の豊かな未来を創造します。(2) 低運賃 を提供するために常に創意工夫をします。(3) 日本品質で、安心、信頼を提供します。経営ビ ジョンとは中期的な目標です。事業を再開して 3年経って落ち着いてきたので、改めて将 企業理念 来のビジョンとして掲げたのが「安心」「規 模」「挑戦」の3点です。

「安心」がないと選んでいただけない、 LCC で運航品質ナンバーワンをめざして いきます。指標は就航率、定時出発率で FSC に負けないこと。就航率99%、定時 出発率85%を目標にして取り組んでいま す。前の会社のときは、欠航率が2%を越 えていました。定時率も7割を切ってお り、"安かろう悪かろう"だったのかなと 今になって思います。

「規模」は、当初ベースが成田空港だっ たので成田空港での LCC でナンバーワン をめざしていきたいと考えました。便数、 旅客数、利用率など規模の概念もそうです が、利益を上げ続けて行かないと企業とし ても存続できないので、使命としている存 在価値を発揮することもできない。やはり 利益も重視していきたいと思っています。 そのためにはコスト競争力を高めることが 肝心です。

最後に「挑戦」は、これからのテーマか もしれません。LCC モデルの進化もあり

#### ■機材について

関西空港でバニラエアが飛んでいたのは台北 から夜中2時に着いて3時に折り返す便で、ほ とんどお客様に飛行機を見ていただく機会がな かったので、関西の方はご存じではないと思い ます。先ほどブルーと黄色を基調にしていると いうことでご紹介しましたが、バニラの花を

Vanilla Air



日本のLCCとして、『低運賃によって人々の交流を促進し、



彩ったデザインで、ブルーと黄色で少し目立つ 色の制服になっています。機内もブルーと黄色 をベースにした色で、機材・制服ともにコーポ レートカラーを意識しています。

#### ■ネットワーク

3月26日から就航する関空~奄美大島線、3 月18日から就航する関空~函館線を入れて、 国内線7路線、国際線7路線です。再開当初は 首都圏を狙い、成田空港をホームベースとしな がら、名古屋に分散して失敗した実例があった ので、一極集中でいこうと成田をベースに飛ば し始めました。

札幌と沖縄と台北から始めて、徐々に香港、 奄美大島、高雄、今年になって函館、東京から 見れば大阪関空ということになります。ホーチ ミンは台北から飛ばしており、セブ線というの も飛ばし始めました。当初は成田へ集中のつも



りだったのですが、インバウンド路線を考 えてみると、行きたい先として大阪は多 いのです。東京より多いほどで、食の文化 もあればお買い物もあり、奈良、京都文化 もあり、さまざまな文化がミックスしてい ます。すばらしいところで外国の方も行き たいというので、台北から関空線を飛ばし た、という背景もあります。奄美大島は地 元の方とのつながりなどがあり、これも開 くことになりました。このように少しずつ ネットワークが増えてきました。

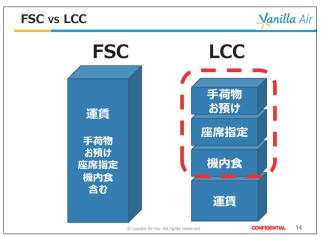
#### FSC vs LCC

LCC とは何かを少しご紹介します。言わず もがなですが、FSC (フルサービスキャリア) は、いろいろな旅行目的の方を相手に、すべて のお客様に対してサービスを提供してご満足い ただこうとする会社です。従っていろいろなと ころへ飛ぶので機種も複数あり、サービスクラ スは複数提供されています。ファーストクラ ス、ビジネスクラス、プレミアムクラス、エコ ノミークラスなどがあります。またビジネスマ ン向けに利便性の高いダイヤ、囲い込みのマイ レージ制度、ラウンジ設備提供、多種多様な サービスがあります。しかもそれらのサービス 料が全部運賃の中に含まれているというのがフ ルサービスキャリアです。

LCC はどちらかいうと目的は旅行、観光、帰 省という、ご自身のポケットからお金を出して旅 行するような方、つまり少しでも安いほうがいい

という方がターゲットといえましょう。その ためには極力運賃を安くして、もしそれ以外 にサービスが必要であればそのつど追加で 出していただく。例えば手荷物を預けたい、 座席を指定したい、機内食を食べたいといっ た要望はすべて別料金で有料にする形で、 基本的な運賃を下げることができると思い ます。もちろん運賃を下げるためには、低 いコストを実現しなければいけない。その ためにはユニットの費用も抑えていく必要 があるわけです。

FSC は運賃に全て含まれていますが、



LCC は積み上げ算です。ただ比率的には運賃 が8割から9割の間で上のほうはもっと小さい です。ただし LCC にとっては、いかに点線で 囲っている部分、よく付帯収入といいますが、 これを高めるか、そこが収益性に大きく影響し てきます。FSC も最近では、足元が広いエコ ノミークラス席でお金を取るようになったり、 手荷物も預けるとお金を取るようになったり、 かなり垣根がなくなりつつあります。

#### ■世界の航空会社ランキング

世界の航空会社で LCC はどれくらい あるでしょうか。定期旅客便運航会社が 605社、そのうち LCC が124社なので、 世界的に見れば5社に1社はLCCです。 2015年国別エアラインの旅客輸送量ラ ンキングでは、アメリカがトップで中国 も非常に伸びてきています。イギリス、 ドイツと続き、日本が5位です

エアラインの旅客数ランキングで見 ると、国内線・国際線合計で1位はFSC のアメリカン航空ですが、2位はLCC

のアメリカのサウスウエスト航空です。5位に LCC のライアンエア、これはアイルランドの LCCです。国内・国際合計で見ても2位と5位 に LCC が入るほど、今は欧米では大きな存在 になっています。参考までにアジアでエアアジ アグループがありますが、出資している会社を 全部足して約5.000万人で、ライアンエアの約 半分です。

2015年 航	空旅客輸送量ランキン	ッグ(国別) <u>Y</u> anilla Air
1位	アメリカ	7億9,823万人
2位	中国	4億3,618万人
3位	イギリス	1億3,145万人
4位	ドイツ	1億1,554万人
5位	日本	1億1,376万人
6位	アイルランド	1億1,314万人
7位	ブラジル	1億0,204万人
8位	インド	9,893万人
9位	トルコ	9,661万人
10位	インドネシア	8,869万人
世界総計		34億4,086万人
	© Vanilla Air Inc. All rights res	Source : ICAO CONFIDENTIAL 16

2015年	<b>・航空会社ランキング(旅客数</b>	) <u>Y</u> anilla A								
<国際線部門>										
1位	ライアンエア	1億0,140万人								
2位	イージージェット	6,267万人								
3位	エミレーツ航空	5,104万人								
4位	ルフトハンザドイツ航空	4,692万人								
5位	ブリティッシュ・エアウェイズ	3,698万人								
<国内	線部門>									
1位	サウスウエスト航空	1億4,241万人								
2位	アメリカン航空	1億1,976万人								
3位	デルタ航空	1億1,385万人								
4位	中国南方航空	9,768万人								
5位	ユナイテッド航空	6,923万人								
	Source : IATA公表データに基づきパニラエア作成 © Vanilla Air Inc. All rights reserved. CONFIDENTIAL 18									

2015年 航空会社ランキング (旅客数) Yanilla Air										
<国内線	、国際線合計>									
1位	アメリカン航空	1億4,653万人								
2位	サウスウェスト航空	1億4,458万人								
3位	デルタ航空	1億3,884万人								
4位	中国南方航空	1億0,930万人								
5位	ライアンエア	1億0,140万人								
:	:	:								
(参考)	エアアジアグループ (5 社計)	5,370万人								
	Source © Vanilla Air Inc. All rights reserved.	IATA公表データに基づさパニラエア作成 CONFIDENTIAL 17								

国際線、国内線いずれも世界のトップ10は アジア・パシフィック地域の路線									
	<国際線>	<国内線>							
1位	香港=台北	済州島=ソウル							
2位	ジャカルタ=シンガポール	羽田=札幌							
3位	バンコク=香港	羽田=福岡							
4位	クアラルンプール = シンガポール	メルボルン=シドニー							
5位	香港=シンガポール	北京=上海							

国際線と国内線の旅客数を分けて見ま す。国際線では、ヨーロッパ EU 域内は国 際線になるので、そういう意味で1位、2 位が LCC になっています。ライアンエア が1位で2位がイギリスのイージージェッ ト。国内線でもサウスウエストが北米で一 番強く、国内線ではアメリカで一番です。

#### ■世界の路線別旅客数ランキング

世界の路線別ランキングを見てみると、 国際線のセクターで1位の香港・台北から 10位まで全部アジア・パシフィックの路

線です。香港〜台北は、私が国際線で仕事をし ていた約20年前も確か世界で一番だったので すが、今はこの路線、例えば1位から5位です べて LCC が飛んでかなりかさ上げしている状 況です。

国内線のセクターでは、これは私も驚きだっ たのですが、済州島~ソウルが1位。これも 韓国の LCC がたくさん飛んでいるので1番に なっています。羽田~札幌、羽田~福岡あたり は日本大手の航空会社が運んでいます。 4位と 5位はLCC が入っています。ここでいいたかっ たのは、路線別で見るとかなり LCC が飛んで いる路線が多いこと、アジア・パシフィックが かなり占めていることです。

#### ■世界の地域別 LCC シェア

世界の地域別 LCC シェアでは、2002年と 2014年の比較です。地域における LCC のシェ アを示しています。北米は10ポイント上がっ ています。やはりサウスウエストやジェットブ ルーなどがかなり前から運航しているからで しょう。

サウスウエストは1973年にスタートした老 舗で、ある程度アメリカ国内線のシェアを奪 いました。しかしながら、北米では FSC が M&A によってコスト競争力を高めて、アメリ カン航空、ユナイテッド航空、デルタ航空の三 大グループはかなり盛り返し、LCC はむしろ 国内線セクターでいうと30%でとどまってい る状態と思われます。

#### 世界の地域別LCCシェア

**Vanilla** Air





欧州では、2014年に LCC がたくさん出来 たので、44%と非常に高い比率です。東南ア ジアは、トニー・フェルナンデス氏がエアアジ アをつくったのが2002年、60%近くがLCC で、今まで乗ったことのない人が利用するよう になりました。「Now Everyone Can Fly」と 飛行機にも書いてありますが、LCC によって 新規のお客様が非常に増えたことが大きな特徴 です。

北東アジア、これは日本、韓国、中国、香 港ですが、シェア的には12%でまだまだで す。中国も春秋航空は2005年設立と古いので すが、それ以外の LCC はきわめて最近できた 状況です。むしろLCCの先進国は韓国で、 2006年頃から、現在、6社ほどあってシェア が大きいです。日本はまだ4社です。そうい う意味では国内線・国際線合わせてシェアが 12%というのは、ほかの地域と比べてかなり 低い数字です。この数字を見ると、まだまだ伸 びがあるといえます。

#### ■成田空港定期旅客便 乗り入れ状況

成田空港は、国内線国際線を合算すると便 数シェアで30%弱まで LCC が増えています。 国内線の LCC が圧倒的に多く、国際線は FSC が多く飛んでいる状況です。

そうした中でこのスライドを出したのは、バ ニラエアが一生懸命国際線を飛ばしていること をアピールしたかったからです。この冬ダイヤ の便数では国際線で6位にきています。

成田空港定期旅客便 乗	成田空港定期旅客便 乗り入れ状況 Yanilla Air										
<国際線上位10社>	週間便数	前年比									
1位 ANA	554	+14									
2位 JAL	552	+28									
3位 デルタ航空	172	<b>▲</b> 56									
4位 ユナイテッド航空	168	<b>▲14</b>									
5位 大韓航空	104	+6									
6位 バニラエア	98	0									
7位 中国国際航空	72	0									
8位 キャセイパシフィック 航空	68	<b>▲</b> 2									
9位 中華航空	66	0									
10位 アシアナ航空	56	0									
Source : NAA %2016年後夕/ヤ (10/30~3/25) © Vanilla Air Inc. All rights reserved. CONFIDENTIAL 21											

## ■ネットワーク戦略―バニラ効果(奄美 大鳥)

成田から沖縄にたくさんのLCCが参入し て、非常に運賃も下がって流動が増えました。 奄美大島はあまり皆様ご存じないかもしれませ んが、沖縄の少し北にあって気候的にはほとん ど一緒ですが、所属が鹿児島県で行政区分が違 います。南の島で手つかずの自然があってすば らしいところです。羽田から奄美大島へ飛んで いましたが、片道運賃が4万円を超えます。家 族で帰省しようものなら20万円以上かかって しまうためなかなか帰れない。どうして沖縄は 奄美より遠いのに安い運賃で、奄美は手前にあ るのに運賃が高いのか、という話もありまし た。地元から奄美大島へ LCC をという要望が あり就航しました。

2014年 7月に就航して、ふたを開けて見る とおかげさまで順調に利用いただきました。年

成田-奄美大島線 搭乗実績 Vanilla Air 成田-奄美大島線の累計搭乗者数は28.1万 累計搭乗率81% (%) (人) 20000 100 18000 16000 14000 12000 60 搭 10000 8000 6000 4000 2014年7月~2017年1月

末年始は臨時便を飛ばしたり、昨年夏は 8月の間1日2便飛ばしてお客様に乗って いただきました。ホテルが足りるか心配 したのですが大丈夫でした。それもあっ て関空からも飛ばしても大丈夫かなとい う手ごたえはあります。2017年3月26 日に奄美〜関空を飛ばすことになりまし た。

成田~奄美はこれまで2年半以上飛ば していますが、搭乗率が80%を越えて います。帰省だけではなく観光もあるの でシーズナリティがあり折れ線グラフの

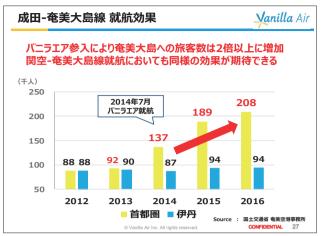
ロードファクターからおわかりいただけると思 いますが平均すると8割以上の搭乗率で、収益 が見込めるところまできています。棒グラフは 旅客数ですが、1ヶ所飛び抜けている棒は、昨 年8月、1日2便にしたところです。

#### ■成田~奄美大島線 就航効果

成田から奄美大島に飛んだときの就航効果で すが、既存の需要を食べた、カニバリゼーション を起こしたということではなく、新たな需要をつ くっていることを紹介したのがこのスライドで す。首都圏(羽田・成田と奄美)の棒グラフは合 計値です。2014年7月から初めて当社が半年間だ け飛んで少し上がりました。2015年は数字が増 えて、2016年はさらに増えています。2013年の 年間9万2.000人から2016年は20万8.000人で倍 以上になっています。新しい需要をつくっている と思います。伊丹の棒グラフはほぼフラットで、

最近若干増えていますが、やはり奄美大島 というのを一生懸命露出しているのでその 効果があったのではと思っています。

成田~奄美に参入することによって、新 たな需要を喚起したと思います。20代から 30代で半分近くを占めています。 地元の 方も今まではどちらかいうと旅行者は年配 が多かったそうですが、最近は非常に若い 学生の方などが多いということ。客層の違 う人をたくさん連れてきたともおっしゃっ ています。そういう意味で新しいお客さま を連れてきたことになると思っています。



奄美空港全体の旅客数です。2013年は55万 人でしたが、16年は69万人で過去最高です。今 年、当社が奄美〜関空を飛べばさらに増えてい くと思っています。地元もそのように期待され ています。

我々が飛んでいることで、奄美大島だけでは なく周りにある奄美群島にも波及効果がありま した。奄美大島以外に喜界島、徳之島、沖永良部、 与論島。奄美大島と首都圏の間で航空流動が倍 近いといいましたが、就航後1年は92%増でし た。その増加影響が群島の喜界島15%、徳之島 18%、沖永良部24%、与論島26%で、JAC(日 本工アコミューター)が飛んでいますが、群島 にもインパクトがありました。

#### ■経済効果試算

奄美大島就航の経済効果を地元の議会が試算 し、年間42億円の経済効果があったと報告され、

これを彼らが「バニラ効果」と名付けま した。我々としても就航して1年でロード ファクター80%、10万人のお客さまを運 ぶことができて、このように地元の方に 喜んでもらえたので、一つの成功事例と 考えています。

関空から奄美大島に飛ぶにあたり、 インフラは大丈夫なのかとご心配だと思 います。我々も心配でした。しかしそこ は空港が今年の秋にゲートラウンジをつ くって、旅客搭乗橋を追加することになっ ています。保安検査場が大変混雑するの

ですがそこも新しくしてキャパシティを 増やしてもらえるので期待しています。

#### ■バニラ効果(北海道)

北海道の事例も紹介します。当社だけ ではなく、ほかの LCC も成田から新千 歳線に参入しています。それまで羽田 ~新千歳線900万人、それが2012年と 2015年でLCC が始まってからどれだ け伸びたかというと4%です。羽田~新 千歳も需要は伸びていますが、成田~新 千歳、我々 LCC が全員で飛んで90%ほ

ど需要を伸ばしているということです。

そのうち半分近くは当社が運んでいることにな りますが、羽田の需要を取るのではなく新しい需 要をつくっています。当社は新千歳の場合、東京 だけのお客様ではなく、北海道のお客様にも多く ご利用いただいています。そういう意味では双方 の地元の方にご利用いただいており、一つの成功 例と思っています。

国内線全路線のうち、伸び率で一番高かったの は成田〜新千歳線です。地元がぜひ飛んできてく ださいと喜んでもらえるところに飛び、安い運賃 で新たな需要を喚起して行きたいと思っています。

#### ■業績推移

好調なインバウンドの需要にも支えられ、冒 頭で申し上げた通り、2015年単年度の黒字化 を達成することができました。次の成長ステー ジを現在やっているところです。



#### ■インバウンドについて

皆様もご承知の通り2020年、2030年は訪日 外国人4.000万人、6.000万人という目標を政 府が掲げています。昨年は2.400万人まできま した。私は90年代に国際線に携わっていまし たが、当時はインバウンドが400万人で、アウ

トバウンドが1.600万人の規模でした。日 本人はほとんど変わっていません。20年 前に400万人だったインバウンドが、今は 2.400万人です。インバウンドはどこから 入ってくるのか。ゲートウェイは成田と 関空、関空は対前年比で60%伸びて、成 田に追いつくレベルで、二つのゲートウェ イを活かすことが大切かと思います。

当社のネットワークは、成田をベースに しながら近距離の国際線と国内線を飛ばし ていますが、成田からの国内線の接続によっ て、インバウンドの人を地方に運ぶのも、 一つの大きな柱になっています。

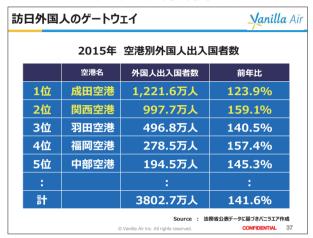
一番わかりやすいのは、成田空港に着 いて、そのあと札幌、函館に乗り継ぎの お客さまは時期によっては20~30%、平 均10%程度です。アジア便で、乗り継ぎ で北に行くのは自然だと思います。成田 に欧米から来るお客さまもいるので、国 内に乗り継いでいくインバウンドの人を 各地に運びたいと思っています。

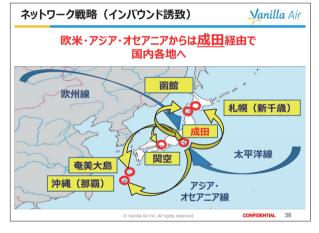
関空の特徴は中国線、韓国線、アジア 線が多いことだと思います。成田、函 館、奄美大島などに乗り継ぐようなトラ フィックも期待しています。国内線乗り 継ぎもあります。北海道の人が南に、南 の人がスキーをしにいくなど、こういっ たこともネットワークが可能になってく るので、我々としては乗り継ぎもターゲッ トにしていくつもりです。

そのためのしくみとして私たちのウェ ブサイトを、複数の予定が取れるように 昨年から変更しました。乗り継いで往復 して合計4セグメントまで取れるなど、乗 り継ぎを可能とするインフラ整備をして います。

#### ■アウトバウンドについて

日本人のお役に立ちたい思いがベースとして あります。ただ、我々の得意分野は若い人です が、若い人は海外に行かなくなっている傾向が あり、ぜひ LCC の安い運賃を利用して、若い うちにどんどん外を見て見聞を広げてもらえれ







ばと思っています。私は海外で暮らして、外の 人がどういう目で見ているのかは、話をしてみ なければわからないと感じました。いろいろな ことを聞かれるので、日本のことを自分で語ら ねばなりません。そういうことに気づいてきま す。

外と交流することによって、これからグロー バル社会で役に立つ若者になっていってほしい という思いがあります。私が学生の頃は1万円 で海外に行けることなどなかったので、ぜひ今 こそ利用していただきたいと思います。エアバ ス320の飛行時間は約5時間といいましたがセ ブ島で結構ぎりぎりです。何とか飛んでいます ので、ここが最長範囲だと思います。

ベトナム・ホーチミンにも飛び始めました が、ここはさすがに届かないので台北経由で飛 んでいます。台北とホーチミン間は以遠権もあ るので、台湾の方をホーチミンにベトナムの方 を台湾で降ろすというトラフィックもとれま す。加えて東京とホーチミンの間を行き来する 需要も取れるので、一つ実験的にやっている路 線です。当初は利用率も苦しかったのですが、 最近は80%を越えるようになりました。ベト ナムは親日国で日本のことを好きな人も多くい ます。日本もベトナムに日本の学校をつくるな ど力を入れているので、これからトラフィック が増えるのではないかと思います。

#### ■バリューアライアンス

昨年5月にアライアンスを結成しました。バ

ネットワーク戦略(アウトバウンド) **Vanilla** Air LCCシェアが約6割を占める東南アジアマーケットへの 参入で、知名度アップを狙う 札幌(新干歳) 成田=ホーチミン線(台北経由) 本邦LCC初、以遠権を活用した路線 , 東京(成田) ⇒『LCCモデルの進化』 高大美彦 成田=セブ線 本邦航空会社初のセブへの定期便就航 日本発観光需要の取り込みを狙う

リューアライアンスという名前です。当社を含 めて8計あります。セブパシフィック(Cebu Pacific)、チェジュ航空(JEJU Air)、ノック (Nok)、ノックスクート(NokScoot)、スクー ト (Scoot)、タイガーエア (Tigerair)、タイガー エア・オーストラリア (Tigerair Australia)、 そしてバニラエアです。

独立系の LCC はセブパシフィックとチェ ジュで、あとは親会社がいます。ノックは TG (タイ国際航空)、スクートとタイガーエアが SQ(シンガポール航空)です。バニラエアは ANA で、なぜかスターアライアンスの会社が 多く集まりました。何を狙ってどういうことを しているか。アジアエリアで LCC というとエ アアジア、ジェットスター、フランチャイズ型 のLCC、ライオン・エアもそうですが、非常 に規模を大きくしています。

国境があるので直接いろいろなベースを、国 境を越えて置くのは難しいので、現地資本と手 を組んでジョイントベンチャーをつくり、そこ にベースを置いてブランドは同じブランドを 使って飛ばすのが流行っています。そういった グループと対抗していこうとつくられたのがア ライアンスです。フィリピン、韓国、日本、タ イ、シンガポールなどと手を組んでネットワー クをつくり、お客さまに乗り継いでもらい、い ろいろなところに行ってもらうわけです。

具体的にはウェブサイトです。1社のウェブ サイトにいくと、乗り継ぎでいけるところが すべて出てきて、1回のウェブサイト上での予

> 約、購入ができます。LCC なので手 荷物預けや座席指定などはあるのです が、そういうのも一括でできるという ものを試行しています。始まったばか りでシステムのドッキングが順番に なっているのでまだできていません。 私たちもスクートと片道だけつながっ ている状況で、まだまだこれからなの で、早くつないでいきたいと思いま す。そうすると日本のお客さまもわれ われの便で乗り継いで、アジア各地に いけます。アジア各地から成田にきた

ら、当社の便で札幌にいくなどいろいろなこと ができると思います。

#### ■取り組み

"安かろう悪かろう"ではいけないと、バニ ラエアとしては就航率99%以上、定時運航率 85%以上を目標にしています。15年度は他社 に遜色のないレベルを達成しています。

安全に関しては、国で定めた点検はきちんと実 施していますが、国交省からの2ヶ月に1回の監 **杳も受けレベルの高い水準を満たしています。** 

社員が自分たちで考えて工夫していることな どをご紹介します。地域の皆様とともに航空教 室に出かけたり、いろいろなイベントに協賛し たりしています。「親しみやすい LCC」を具現 化するために、客室乗務員が外に出てハイタッ チでお見送りしています。機内のドリンクなど に感謝の気持ちを込めてメッセージを書くな ども、自分たちでやっています。当社には男性 客室乗務員がおり、時折おもしろいことをしま す。七夕に「浴衣フライト」、今年はやりませ んでしたがホワイトデーに白いジャケットで 「メンズフライト」をやりました。

できるだけ皆様に気持ちよく機内で過ごして いただきたいので、時折社員で飛行機のアイド ルタイムに機内清掃に取り組んでいます。お客 様の声も聞かせてもらいますので、会社の中に 掲示して全客室乗務員で共有し、喜んでもらっ たことを励みに、お叱りの声であればそれを反

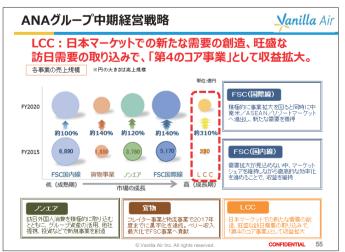
省し、お客様に喜んでもらえるかを 重視して取り組んでいます。

最近の話題でいうと、奄美大島 が3月7日から国立公園になりまし た。さらに2018年ユネスコに向け て世界自然遺産登録の推薦が出され ています。沖縄も含めて奄美エリア を申請登録するとのことで、われわ れもサポートしたいと思い、ロゴを 飛行機に貼ったり、アマミノクロウ サギは希少動物ですが、夜になると 道に飛び出してくるので、レンタ カーで走るときには気をつけてくだ さいということを、機内アナウンスで入れたり もしています。

#### ■今後の展望

当社は ANA ホールディングスの100%子会 社でグループです。ANA ホールディングスは さらに航空マーケットを拡大するべくいろいろ と考えています。LCC も一つの大きなコアの 事業にしたいと考えています。

ANA ホールディングスの2015年度売上げ と、2020年度売上げの目標を表しています が、中期的な2020年度には LCC の売上げを3 倍にしたいというプランを掲げています。成田 ~台北で1日4便飛ばしていて、一番便数シェ アが高いのですが、そういう意味で台湾、台北 に力を入れています。台北を軸にして、アウト バウンドも取り組んでいくことを掲げてネット ワークも拡大していきます。機材も中期的に今 後ますます増やしていくことが具体化している ので、そういった戦略のもと増やしていくつも りです。日本~台湾線で供給量が増え競争が激 化して台湾第2の LCC・V エア、親会社の復 興航空、GE(トランスアジア航空)が運航停 止しました。魅力的なマーケットには他社もど んどん入ってくるので、競争は激しくなってい ます。国内線もあるとバランスのとれた路線の ネットワークになるので、国際線中心にやって はいきますが、国内線も新規の路線も開設して いる次第です。



#### ■関空ネットワーク

関空から4地点を運航させてもらえる結果と なりました。レジャー、リゾート向けのデスティ ネーション、さらには地元が期待しているとこ ろを探して、最適な条件を見定めながら飛ばし ていこうと思っています。成田からの函館線、 今度開く関空からの函館線ですが、成田市、函 館市、こちら地元の泉佐野市で災害時の相互応 援協定を結ぶという記事が新聞に出ていまし た。あってはいけないのですが、もしものとき にはお互いに物資や人、当社の便をお使いいた だいて結構だと思います。そういう協力のため の協定が、私たちバニラエアの縁で結ばれたと 聞いたので非常に嬉しい話です。これも一つ地 元に貢献できる形だと思っています。これも成 田と函館の話ですが、成田はLCCバスが走っ ています。成田空港と東京駅あるいは銀座有楽 町を900円または1.000円で10分、15分おき に走っています。二つグループがありますが、 その一つである京成バスの LCC のロゴを、函

館バスが10台塗ってラッピングバスにすると いう記事が新聞に出ていました。逆に函館の周 遊バスを京成バスにも書くと聞いています。私 たちの就航を縁に成田の企業と函館の企業がコ ラボできたわけで、協力・協働の促進になれば ありがたいと思います。特にバスは2次交通な ので、ありがたいお話だと思います。

奄美~関空は3月26日に就航します。今日の 楽天トラベルのプレスリリースで、春の国内旅 行の動向調査をされたそうですが、3月1日か ら4月28日までの宿泊の動向を見たところ、関 西地区在住者の方の奄美、徳之島、喜界島エリ アでの宿泊予約数が4.8倍になったと書いてあ りました。これもバニラエアが就航することか らと書いてあり、先行き嬉しいニュースだと 思っています。函館も奄美も運航させていただ きますが、ますます関西地区の皆様にお役に立 てるのであればありがたいと思ってこれからも 努力していきますので、今後ともよろしくお願 いします。ご静聴ありがとうございました。

## 質疑応答

質問 2月19日に関空から成田の初便に搭乗し ました。関空から今後の路線展開はこの4路線 以外にも考えられていますか。

応答 レジャー、リゾート路線、あるいは地元 の要望など機会があればぜひやっていきたいと 思っています。ベースはあくまでも成田で、機 材とクルーのホームベースは成田にあります が、関空でもチャンスがあればと思っています。

質問 東南アジア方面路線を強く意識されて展 開されているようですが、以前インチョン経由で 航空券を買うと半額程度で海外に行けるといった 話がありましたが、そういう需要を取り込んで成 長してこられたととらえてもよろしいですか。

**応答** 学生などに少しでも安い運賃で、よくい われるのが Time-rich money-poor と英語で あるのですが、時間はあるけどお金はセーブ したい、そういう方のニーズに合うのがこの LCC モデルだろうと思います。圧倒的に安く なりましたのでご指摘の通りだと思います。





## 空港機能とアクセス機能の強化を

日刊建設工業新聞社大阪支社 編集部 和田 武也

関西国際空港と大阪(伊丹)空港の運営が、 オリックスとヴァンシ・エアポート(フランス) らが設立した「関西エアポート」に移ってか ら1年余りが経った。外国人観光客(インバ ウンド)の増加や格安航空会社(LCC)の新 規就航が相次いだこともあり、関空を利用した 2016 年度の旅客数は前年度比 7%増の 2.571 万人(速報値)に達し、伊丹空港を含めた総旅 客数も 4.081 万人と開港以来、初めて 4.000 万人を超えた。44年間にわたる空港運営の1 年目は順調なスタートを切ったと言ってもいい だろう。ただ、いくつかの課題も抱えている。 現在の関空の路線網は東アジアが中心となって おり、欧米やオセアニア方面への路線数は少な いのが現状だ。山谷佳之社長も「中国や韓国、 香港、台湾からの路線が8割以上を占めており、 他の地域からどう呼び込むかが重要だしと話し、 「将来にわたって成長を続けるためにも成田や 羽田に比べて弱いビジネス客をどう取り囲むか だ!と指摘している。今から準備しておくべき ことは、5年先、いや20年先、30年先を見 据えた関空の姿をどう描くかだと思う。同時に 関空へのアクセス強化にも取り組んでほしい。 空港機能の強化に加え、交通インフラを充実さ せることが関空の成長につながるはずだ。

一方で、神戸空港の運営権売却の手続きが神戸市によって進められ、関西エアポートとオリックスが名乗りを上げている。いよいよ関空・伊丹・神戸の3空港一体運営が現実のものになりつつある。神戸空港が加わることで、関西らしい空港運営がますます期待される。

今年1月にはLCC専用の第2ターミナルビル(国際線)が開業し、LCC拠点空港としての機能が強化された。既存の第2ターミナル

ビル(国内線)を合わせると従来の2倍強の 年間 835 万人(国内線 550 万人、国際線 285 万人)の利用が見込まれ、LCC 専用として国 内最大級の規模になった。ターミナル内には民 間の発想で生まれた施設も採用されており、旅 客の増加とともにターミナルの魅力向上に一役 買っている。その一つが曲がりくねった通路を 歩きながら買い物が楽しめる「ウォークスルー 型」の大型免税店の登場だ。保安検査場には4 人同時に検査できる最新鋭の「スマートセキュ リティー」が導入され、待ち時間を大幅に減ら した。これらの取り組みはヴァンシ・エアポー トのノウハウと経験が生かされている。関西工 アポートでは空港インフラの機能維持と競争力 向上のために1兆円近くの設備投資を計画し ているが、空港間の競争が激しさを増す中で、 世界の空港が驚くような魅力的な空港づくりに チャレンジし続けてほしい。

空港機能の強化と同時に進めてほしいのが、 関空へのアクセス機能の強化だ。1 期空港島が 供用した 1994 年以降、関西国際空港の周辺 では、新たなアクセス鉄道は整備されておら ず、今こそ関空と大阪都心を結ぶ鉄道整備が 必要だと思う。ここに来て JR 新大阪駅と大阪 駅、JR・南海難波駅を結ぶ「なにわ筋線」計 画が動き出そうとしているが、完成するまで 早くても10年程度はかかるだろう。大阪府、 大阪市、JR 西日本、南海電鉄が検討を進めて いるようだが、数千億円の事業費の分担も決 まっておらず、着工までしばらく時間を要し そうだ。ただ、大規模開発が進んでいる JR 大 阪駅周辺と若者や観光客で賑わう難波エリア を結ぶ新たなルートが誕生することは、大阪 の活性化に間違いなく貢献する。一刻も早い 着工と開通を期待したい。

さらに将来的には、新大阪と関空、四国を結 ぶ「四国新幹線」を実現してほしい。日本の4 つの島の中で四国だけ新幹線が整備されていな いが、1969年の新全国総合開発計画(新全総) に位置づけられ、1973年には基本計画が決定 している。日本経済が低迷しているために計画 はまったく進んでいないが、大阪市を起点に徳 島市、高松市、松山市を経由し、大分市に至る 延長 480km のルートができれば、新たな国土 軸が生まれる。先日、「国土の強靱化と交通イ ンフラ」をテーマにしたシンポジウムが堺市で 開かれ、和歌山県の仁坂吉伸知事は「四国新幹 線ができれば、山陽新幹線のリダンダンシーが 確保される」と期待を寄せたほか、徳島県の飯 泉嘉門知事も「新幹線で関西と四国が直結する ことで関西はアジアのゲートウエイになる」と 早期の具体化を訴えた。両知事とも「日本全国 に新幹線網を張り巡らすことで国土が強靱化 し、国際競争力も高まる」と考えており、私自 身も早期の具体化を心待ちにしている。

ただ、最近気になるのは、「少子化で人口が 減っているのに、なぜ今、道路を作ったり、鉄 道を敷いたりする必要があるのか」という街の 声だ。道路整備や都市計画の市民説明会でそう した意見をよく耳にするが、公共事業に対する 理解がまだまだ深まっていないと改めて実感す る。「なぜ公共事業が必要か」という問いに対 する答えは簡単だ。人口減少が進んでいる今だ からこそ、道路や鉄道などインフラ整備を進め、 今以上に移動時間を短くしたり、大量に物を運 べたりできるようにすることが必要だからだ。 そうすることで日本の競争力を維持あるいは高 められるのはもちろん、災害時に迅速に物資を 運べたり、被災地の応急復旧活動ができたりす るのだ。

京都大学大学院の藤井聡教授は「ドイツやフ ランス、アメリカなど先進各国で公共投資が増 える中、日本だけが減り続けてきた」と指摘し ており、四国新幹線についても「大阪から大分 まで2時間半で行ける。関空を軸に新幹線で 北陸と四国、九州がつながれば、関空は西日本

の拠点空港になり、高速道路とも結ばれれば、 西日本エリアは大きく成長することになる」と 述べている。人口が減っているから投資は必要 ないというのは大きな間違いであり、今やらね ば将来世代は豊かな暮らしができなくなると思 う。

関空には2期空港島という財産があり、ど う活用するかも大きな課題だ。まだまだ利用し ていない土地が残っているが、夢のある施設を どんどん作ってほしい。例えば、第1ターミ ナルからかなり離れている旅客船ターミナルを 1期空港島と2期空港島の間の水路に設けて はどうか。高速船やフェリーが接岸できる岸壁 を整備し、第1ターミナルと連絡する動く歩 道で結ばれれば、利便性が大きく向上する。そ うすれば、淡路や四国方面からの航路が再び開 設され、空港利用者の増加につながるはずだ。 水深の問題で不可能かも知れないが、大型フェ リーが接岸できれば、関空は旅客船航路の拠点 にもなる。四国新幹線の駅を設置するのもい い。対岸の泉南市が南ルートの実現をめざして いるが、鉄道と道路併用の沈埋トンネルで関空 とりんくうタウンを結び、大阪や四国方面に向 かうのだ。本格的な旅客ターミナルビルも是非 建設してほしい。そして、忘れてはいけないの が、3 本目の滑走路だ。全体構想にも横風用滑 走路が盛り込まれており、3本目の滑走路が整 備されて初めて関空建設事業が完遂するのだ。 こうした思いは関空を愛する地元住民の誰もが 持っていると思う。

日本の未来を担う子どもたちのアイデアや意 見も聞いてほしい。私自身も泉州生まれだが、 関空の存在を自慢に思っている。子どもたちも きっと愛着を持っており、地元の子どもたちに 将来の関西国際空港について、絵を描いても らったり、夢やアイデアを作文に書いてもらっ たりするのはどうだろうか。そして一つでも実 現してみる。みんなで知恵を出し合い、いつま でもにぎやかでそこに居るだけで楽しくなるよ うな関西国際空港であり続けることを願ってい る。



## ロンドンにおける低排出ゾーン制度と規制強化



関西外国語大学 外国語学部 配子 棚子 棚子 神子

((-財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

#### 1. はじめに

EU の環境政策では PM、NO $_X$ 、O $_3$ 等の大気汚染物質を削減するために排出基準が規定されており、欧州の都市・地域交通分野でこの排出基準を道路交通量の抑制を通じて達成するという考え方に基づき、低排出ゾーン (Low Emission Zone: LEZ) 制度が導入されている。道路交通の需要抑制には、車両ナンバーに基づく走行規制や自動車関連税制の修正を通じた走行量の削減等既に多くの手法がある。 LEZ 制度は車両の流入を制限する点ではそれらと類似するが、むしろ旧型車等 EU 排出基準に適合しない車両に対する課金を通じた排出抑制や、適用される排出基準を段階的に厳格にすることで新型車への更新又は汚染削減装置の装着を誘引することを目的とする。

同制度では都市や地域に高濃度の排出車両の流入を制限する区域が設定される。この LEZ と称されるゾーンは、欧州で最初に導入されたスウェーデンをはじめドイツ、イタリア等12カ国の200都市・地域で設定されている。本稿では中でもロンドン市の事例に基づき、LEZ 制度の概要を説明する。

#### 2. ロンドンにおける LEZ 制度の導入と効果

英国は1995年環境法で交通量削減の目的として大気質(air quality)の改善を規定しており、自治体毎に  $PM_{10}$ や  $NO_2$ 等汚染物質の定期的なアセスメントが義務付けられた。また、EU 指令は加盟国に対して  $PM_{10}$ と  $NO_2$ に関して年平均で $40\mu g/m^3$ 未満の排出目標を達成するよう要求する。ロンドンの排出濃度が2000年代初頭に高水準となると、汚染物質の削減が喫緊の課題となった。既にロンドン市(Greater London Authority: GLA)では2003年にロンドン交通局(Transport for London: TfL)が混雑課金(congestion charge)制度を導入していた。混雑課金は道路混雑を解消する手法であり、一般道路の走行車両が課金される。そこで、環境負荷抑制に際して、当初は混雑課金制度を修正して適用することが検討された。しかし、混雑課金と環境負荷の削減が共に交通量抑制を手法とするにせよ目的が異なるため、別個にLEZ 制度の導入が検討された。そして住民投票で3/4の賛成を得て、2008年2月にLEZ 制度が導入された<sup>1</sup>。

適用区域は混雑課金がロンドン中心部(Central London)に限定されるのに対して、LEZ はロンドン市域全体と異なる。また、混雑課金が平日の日中時間帯(7~18時)に適用されるのに対し、1年を通じて毎日24時間適用される。LEZ の規制対象の中心は環境負荷の大きい貨物車である。当初はトレーラー等12t 超の重量(大型)トラックに限定されたが、2008年7月から5t 超のバス・コーチと3.5~12t の軽量(小型)トラックに対象が拡大された。当初の排出基準は Euro III であった。

<sup>1</sup> ロンドンの LEZ 制度の導入経緯に関しては、例えば Ellison 他 (2013) を参照のこと。

また、市の大気質戦略(Air Quality Strategy) に基づき、2012年1月より1.205~3.5tの大型バ ンと5t 未満のミニバスに対して Euro III が適用さ れ、重量・軽量トラック、バス・コーチの排出基 準が Euro IV に強化された。このように、段階的 に適用対象を拡大しつつ排出基準を強化する制度 が採用されてきた。排出基準に適合しない車両は 粒子状物質の排出を抑制する DPF の装着か新型 車への更新が求められるが、基準に不適合のまま 運行する場合は、バンは£100/日、重量車は£ 200/日等の車種別の課金がなされ、不払いの車両 に対しては罰金が通知される。

LEZ 制度導入の効果は次の通りである。2010 年の大気汚染調査(London Atmospheric Emissions Inventory) によれば、中心部の NO<sub>2</sub>

#### 図1:導入当初のLEZと混雑課金の対象区域



出所: Transport for London (2016) に一部加筆

濃度は46~49μg/m³であり、導入前と比べて平均で0.12μg/m³、ピーク時は0.16μg/m³削減さ れた。また、 $PM_{10}$ 濃度は平均で $0.03 \mu g/m^3$ 、ピーク時は $0.5 \mu g/m^3$ 削減された。同制度の排出濃度 の軽減への寄与は確かめられたが、依然として40μg/m³という EU 排出基準を超過する結果であっ た。

#### 3. ULEZ 制度による持続可能な交通の促進

ロンドン市は一層の環境負荷削減を迫られたため、2016年にクリーン大気行動計画(Clean Air Action Plan) として複数の案を提示した。その内容は次の通りである。まず、排出賦課金 (Emission Surcharge) の導入である。同賦課金は車齢が高く高濃度排出の車両を対象として課金する制度で、 T-Charge とも称されるが、現行の混雑課金制度の修正となる。次に、中心部のみを対象区域とす る ULEZ(Ultra Low Emission Zone) 制度の2019年中の早期導入と将来の対象区域の拡大である。 つまり、ULEZ の対象区域を重量車に関して中心部からロンドン市全域に拡大する案及び全車両につ いて北環状道 (A406) と南環状道 (A205) に囲まれたインナー・ロンドンに拡大する案が示されて いる。そして、ULEZ の排出基準が現行案では NOx のみに関連付けられているのを PM にも関連付 けるように修正する案である。この他、ディーゼル車スクラップ基金 (national diesel scrappage fund) の適用に向けた政府への詳細な提案や、「クリーン・バス回廊」と称される Low Emission Bus Zone 制度が提案されている。これは汚染度の高いルートにクリーン・バスを集中的に投入す ることで高濃度地点の濃度軽減に取り組む手法である。

これらの案は前述の大気汚染調査で、2020年段階で EU 排出基準を達成できないと想定されたこ と、2008年の NOx 排出量の内49.6% が、また2010年では46.7% が自動車交通由来であること、厚 生省(DoH)の示した沿道住民の健康リスク懸念、そしてヒースロー空港周辺と共に中心部の NO。 濃度が高水準に止まること等に基づいている2。

複数の選択肢の中で、2017年2月に排出賦課金の導入が既に市長より示されており、10月から重 量トラック、バス・コーチ、バン、乗用車に対して適用される。排出賦課金は ULEZ の導入の前段

<sup>2</sup> ヒースロー空港会社も地域環境対策として、従業員のカーシェアリングや入構する貨物車の効率的運用を提案して いる。例えば、Heathrow Airport Limited (2012) を参照のこと。

階という意味合いもある。これは、£11.50/日の混雑課金に£10/日を追加する手法であり、対象時間帯は混雑課金と同一である。排出基準は全車両に対して Euro4/IV が適用される。

一方、検討中の ULEZ 制度では重量貨物車やバス・コーチが準拠する排出基準は Euro VI に強化される。課金額は£100/日である。LEZ 制度との相違点は対象となる区域と車両であり、混雑課金と同じく中心部 (Central London) で全車両に適用される。これは混雑課金と同一の車両ナンバー認識設備を用いるためであるが、排出賦課金と同様に混雑課金に環境負荷削減つまり社会的費用の賦課という目的を加えた修正混雑課金とも呼べる当初案に近い制度が導入されることになる。混雑課金制度の対象域が2008年当時は西側に拡張されていたが、2011年に縮小されたため現在は再び中心部に限定されていることもそれを容易としたと考えられる。ただし、混雑課金の運用時間が平日の日中に限られるのに対し、ULEZ 制度は LEZ 制度と同様に毎日24時間を対象とする。

Transport for London (2016) によれば、ULEZ制度の目的は持続可能な交通(sustainable transport)の促進であり、汚染物質の削減、電気自動車等の低排出型車両への更新、公共交通機関への転換、貨物車の運用効率化が誘引される。導入に際しては、中心部の汚染濃度の変化、徒歩や自転車利用の増加等交通量への影響、家計・企業への影響や実現可能性等に関する定性的・定量的評価が前提である。また、政策誘導の対象が交通量である混雑課金と排出基準である環境課金のハイブリッド・モデルを同一区域へ適用する先行

#### 図2:混雑課金とULEZ制度に共通する対象区域



出所: Transport for London (2016) に一部加筆

事例となるため社会実験による検証が必要であるが、排出賦課金が類似の役割を果たすことになる。 Ultra Low Emission Discount 制度により、電気自動車等に対しては混雑課金も含め免除される点も注目に値する。現カーン市長は ULEZ 制度の早期導入に積極的であり、英国の EU からの離脱如何に関わらず遅くとも2020年に導入される予定である<sup>4</sup>。

わが国の都市部では都市高速道路も役割を果たしている点で異なるが、排出基準に基づく大型車の流入規制策など同種の制度が存在する。その上で、LEZ 制度を適用する場合に参考となるのは、複数の LEZ を重層的に設定する手法や観光シーズンなど季節・時間帯別の設定であろう。

#### 【参考文献】

Ellison, R.B., Greaves, S.P. and D.A. Hensher (2013), 'Five years of London's low emission zone: Effects on vehicle fleet composition and air quality', *Transportation Research Part D*, Vol. 23, pp. 25–33.

Heathrow Airport Limited. (2010), Heathrow Air Quality Strategy.

Heathrow Airport Limited. (2012), Sustainable Transport Plan.

Transport for London (2008), London Low Emission Zone: Impacts Monitoring Baseline Report.

Transport for London (2016), New proposals to improve Air Quality – Have your say on the introduction of a new Emissions Surcharge and ideas for improving Ultra Low Emission Zone.

Transport for London (2017), Proposed changes to the ULEZ.

醍醐昌英(2016)「欧州における Low Emission Zone 制度の特徴と示唆」 「交通学研究」 59 号、pp.189-196.

<sup>3</sup> 排出基準として、バン、ミニバス、バイクには EURO3 が、乗用車はガソリン車には EURO4 が、ディーゼルには EURO6 が適用される。課金額は£12.50/日である。

<sup>4</sup> ULEZ 導入後は、混雑課金+ ULEZ (排出賦課金からの置き換え) + LEZ (低排出ゾーン) となる。

#### 2017年度調査研究助成事業の決定について

当調査会では、航空・空港に関する知識や情報の普及啓発を図るため、空港と地域経済の活性化・ 国際化の促進に寄与する調査研究を対象とし、研究者に適正な助成を行い、その成果を広報する調査 研究助成事業を開始しました。

その旨を2016年12月22日からホームページで公表するとともに、土木学会や日本交通学会等 の関係学会への案内、公益財団法人助成財団センターのデータベースへの掲載、当調査会賛助会員等 への周知を行ったところ、2017 年 1 月 16 日から 2 月 28 日までの募集期間中に、東北から九州ま での全国各地から計 19 件の申請が寄せられました。

応募のあった19件について、3月29日の選考委員会で審査を行い、下記4件の研究助成が決定 しました。

下記 4 件の研究成果については、2018 年の夏季セミナーで研究発表を実施予定です。 詳細が決まりましたらご案内します。

記

氏名	調査研究課題	所属・役職	助成額
①吉田 雄一朗	ランダム化コンジョイントを用いた メガハブ型および地域ハブ型の大陸 間国際航空ネットワークの諸属性に 対する利用者選好確率の測定	広島大学大学院 国際協力研究科 教授	200万円
②辻村 浩隆	環境 DNA を活用した関空島周辺の 藻場魚類(カサゴ、キジハタ)の分 布調査法の確立	地方独立行政法人 大阪府立 環境農林水産総合研究所 主任研究員	180 万円
③花岡 伸也	地方空港のインバウンド需要創出施 策の検討	東京工業大学 環境・社会理工学院 准教授	140 万円
④宮武 宏輔	アジア向け越境ネット通販プラット フォームにおける航空物流の役割に 関する研究	流通経済大学 流通情報学部 助教	100万円

2017年4月25日 関西エアポート株式会社・発表資料より

## 對西国際空港 2016 年度運営概況(凍報値)

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

## )**発着回数 178.451 回**(前年度比 105%)

国際線:129.961 回

(前年度比 109%)

国内線: 48.490 回

(前年度比 97%)

#### 発着回数について -

2016年度の国際線・国内線の総発着回数は前年度比 105%の

178,451 回を記録しております。

国際線発着回数につきましては前年度比 109%の 129,961 回と

なっております。

## ) **旅客数 25.714.267 人** (前年度比 107%)

国際線:19.144,485人

(前年度比 111%)

国内線: 6.569.782 人

(前年度比 97%)

旅客数について

2016 年度の国際線・国内線の総旅客数は前年度比 107%の 2,571 万人と 2 年連 続で過去最高を記録し1994年9月の開港以来、初めて2,500万人を上回りました。 国際線旅客数は前年度比 111%の 1.914 万人と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度比 113%の 1.242 万人と 2 年連続で過去最高を 更新、日本人旅客数は前年度比 107%の 651 万人と 4 年ぶりに増加しております。

## ○貨物量 753.364t (前年度比 108%)

国際貨物: 735.238t (前年度比 109%) 積込量: 347.688t (前年度比 109%)

取 卸 量: 387,550t (前年度比 109%)

国内貨物: 18.126t (前年度比 80%)

#### 貨物量について

2016年年度の貨物量につきましては、国際線貨 物量は前年度比 109%の 735.238t となってお ります。

- 1. 発着回数には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機・回転翼機等を含む。
- 2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局の発表資料を基に算出している。
- 3. 国際貨物量は、大阪税関公表の関西国際空港航空機積卸貨物量による。

2017年4月20日 大阪税関・発表資料より

2017年3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	1,47	6,639	110.4	20.4	1,25	3,020	112.2	18.9		223,619
管		内	94	1,169	111.6	13.0	94	2,710	112.5	14.3	$\triangle$	1,541
大	阪	港	33	1,066	114.5	4.6	40	9,391	109.2	6.2	$\triangle$	78,325
関	西 空	港	47	7,497	113.5	6.6	32	28,836	110.7	5.0		148,662
全		玉	7,22	9,077	112.0	100.0	6,61	4,355	115.8	100.0		614,722

### 【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	47	7,497	113.5	6.6	32	8,836	110.7	5.0		148,662
成	$\blacksquare$	空	港	1,06	0,593	129.8	14.7	1,06	1,007	108.4	16.0	$\triangle$	414
羽	$\Box$	空	港	4	1,088	190.6	0.6	6	6,964	116.9	1.0	$\triangle$	25,876
中	部	空	港	7	7,738	96.9	1.1	8	3,221	106.3	1.3	$\triangle$	5,483
福	田	空	港	9	4,882	122.6	1.3	4	1,001	128.1	0.6		53,881
新	千点	兔 空	港		2,741	105.1	0.0		1,569	152.2	0.0		1,172

## 関西国際空港の出入(帰)国者数

		外 旦	人			B 4	7 7		^ =I	(1 🗆 🎞 🗥 )
	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)	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		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		4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427		1,027,910		4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	
平成 10 年	1,079,290	2,957	1,022,094		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		4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	
平成 12 年	1,194,740	3,264	1,158,019		4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	
平成 13 年	1,198,460	3,283	1,152,108		4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	
平成 14 年	1,177,532	3,226	1,119,898		3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	
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		3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	
平成 17 年	1,369,514	3,752 4,123	1,327,750		3,861,466	10,579 10,554	3,861,860	10,580 10,578	10,420,590 10,650,144	
平成 18 年 平成 19 年	1,505,025 1,662,378	4,123	1,431,800 1,584,128		3,852,179 3,676,627	10,073	3,861,140 3,687,939	10,104	10,630,144	
平成 19 年 平成 20 年	1,652,085	4,554	1,568,513		3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	
平成 20 年 平成 21 年	1,357,556	3,719	1,332,025		3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,900,230	24,829
平成 22 年	1,751,906	4,800	1,736,108		3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,190,605	
平成 23 年	1,343,897	3,682	1,363,251		3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9.492.069	
平成 24 年	1,795,222	4,905	1,778,162		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		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	
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	
平成 28 年 4 月	557,170	18,570	591,900		200,530	6,680	225,040	7,500	1,574,640	
平成 28 年 5 月	470,770	15,190	468,920		252,760	8,150	227,910	7,350	1,420,360	
平成 28 年 6 月	512,100	17,070	486,630		239,200	7,970	237,680	7,920	1,475,610	
平成 28 年 7 月	579,850	18,700	575,740		255,540	8,240	262,590	8,470	1,673,720	
平成28年8月	518,880	16,740	554,480		334,370	10,790	340,540	10,990	1,748,270	
平成 28 年 9 月	460,420	15,350	430,260		296,720	9,890	284,170	9,470	1,471,570	
平成28年10月	505,750	16,310	502,470			8,610	267,650	8,630	1,542,760	
平成28年11月	484,440	16.150	482,430		268,890	8,960	270,800	9,030	1,506,560	
平成28年12月	498,590	16,080	499,670		258,730	8.350	278,860	9,000	1,535,850	
平成28年累計	6,090,300	16,640	6,051,810		3,189,960	8,720	3,187,010	8,710	18,519,080	
平成29年1月	585,280		539.440		280,270	9,040	240,070	7,740	1,645,060	
		· ·					i			
平成29年2月	499,570		548,640			8,900	281,430	10,050		
平成29年3月	544,020		496,800			11,470	335,700	10,830	1,732,200	
平成29年4月	632,120		650,210		210,210	7,010	216,490	7,220	1,709,030	
平成29年累計	2,260,990		2,235,090		1,095,250	9,130	1,073,690	8,950	6,665,020	
前年同期	2,059,500		2,051,210		1,016,860	8,400	1,016,810	8,400	6,144,380	
対前年同期比			109.0%		107.7%		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。

## 関西国際空港における 2017 年 G/W 期間中の 出入(帰)国者数【速報値(概数)】

2017年4月28日(金)~2017年5月7日(日)計10日間

2 期間中の出入(帰)国者数(概数)

数: 572,800 人 (対前年比約 119.2%) 国 者: 295,340人(対前年比約 124.0%) うち日本人: 99.540人(対前年比約 105.0%) 外国人: 195.800人(対前年比約 136.6%) 入(帰) 国者: 277,460人(対前年比約114.0%) うち日本人: 104,260人(対前年比約 103.5%) 外国人: 173,200人(対前年比約 127.8%)

3 期間中のピーク

出国ピーク 5月3日(金)33,850人 入(帰) 国ピーク 5月7日(水) 35.110人

4 渡航先国(地域)別出国者数(概数)

第1位が韓国で79.600人、次いで中国の58.320人、台湾の45.620人、東南アジアの 40,800人、香港・マカオの38,170人の順となっている。

また、対前年比では、韓国、香港・マカオが大幅に増加した。

## 出入(帰)国者数

(単位:人)

	2017年4月28日~5月7日(10日間)												
		出国				入(帰)国		合 計					
		日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計			
28 ⊟	金	9,700	19,850	29,550	7,320	21,210	28,530	17,020	41,060	58,080			
29 ⊟	土	12,600	18,290	30,890	7,490	22,840	30,330	20,090	41,130	61,220			
30 ⊟		9,460	21,760	31,220	6,740	19,760	26,500	16,200	41,520	57,720			
1 🖯	月	8,450	22,680	31,130	5,950	16,320	22,270	14,400	39,000	53,400			
2 ⊟	火	13,480	18,860	32,340	5,600	14,680	20,280	19,080	33,540	52,620			
3 ⊟	水	18,880	14,970	33,850	6,550	17,720	24,270	25,430	32,690	58,120			
4 ⊟	木	11,320	17,280	28,600	9,550	16,640	26,190	20,870	33,920	54,790			
5 ⊟	金	5,440	18,480	23,920	13,890	16,010	29,900	19,330	34,490	53,820			
6 ⊟	土	3,750	21,430	25,180	19,770	14,310	34,080	23,520	35,740	59,260			
7 ⊟		6,460	22,200	28,660	21,400	13,710	35,110	27,860	35,910	63,770			
合	計	99,540	195,800	295,340	104,260	173,200	277,460	203,800	369,000	572,800			
対前年	比	105%	137%	124%	97%	128%	114%	101%	132%	119%			

	(参考)2016年4月29日~5月8日(10日間)												
		出国			,	入(帰)国		合 計					
		日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計			
29 ⊟	金	17,770	14,210	31,980	7,410	15,840	23,250	25,180	30,050	55,230			
30 ⊟	土	12,510	16,780	29,290	7,460	16,840	24,300	19,970	33,620	53,590			
1 🖯		11,940	16,060	28,000	9,660	10,930	20,590	21,600	26,990	48,590			
2 ⊟	月	9,690	17,050	26,740	7,110	9,650	16,760	16,800	26,700	43,500			
3 ⊟	火	13,210	13,210	26,420	9,630	9,740	19,370	22,840	22,950	45,790			
4 ⊟	水	6,600	12,350	18,950	13,220	12,150	25,370	19,820	24,500	44,320			
5 ⊟	木	6,250	11,150	17,400	17,660	13,330	30,990	23,910	24,480	48,390			
6 ⊟	金	5,300	10,600	15,900	9,920	16,450	26,370	15,220	27,050	42,270			
7 ⊟	土	4,850	15,010	19,860	12,200	15,000	27,200	17,050	30,010	47,060			
8 🖯		6,670	16,870	23,540	12,670	15,560	28,230	19,340	32,430	51,770			
合	計	94,790	143,290	238,080	106,940	135,490	242,430	201,730	278,780	480,510			

#### 出国者渡航先別一覧表

(単位:人)

		2017年		(参考)	2016年
	4月28日~	~5月7日(10	日間)	4月29日~5月	8日 (10日間)
	出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比
韓国	79,600	27.0 %	147.3 %	54,050	22.7 %
中 国	58,320	19.7 %	111.2 %	52,460	22.0 %
香港・マカオ	38,170	12.9 %	150.6 %	25,340	10.6 %
台湾	45,620	15.4 %	114.5 %	39,850	16.7 %
東南アジア	40,800	13.8 %	120.4 %	33,890	14.2 %
北アメリカ	3,380	1.1 %	77.2 %	4,380	1.8 %
ハ ワ イ	8,000	2.7 %	104.4 %	7,660	3.2 %
グアム・サイパン	4,460	1.5 %	109.0 %	4,090	1.7 %
オセアニア	2,730	0.9 %	135.8 %	2,010	0.8 %
ヨーロッパ	11,090	3.8 %	118.9 %	9,330	3.9 %
そ の 他	3,180	1.1 %	63.1 %	5,040	2.1 %
合 計	295,350	100.0 %	124.0 %	238,100	100.0 %

(注) 昨年はゴールデンウィーク期間として、4月28日(木)から5月8日(日)までの11日分を公表いたし ましたが、この資料では、本年のゴールデンウィーク期間に合わせ、前ページ表とも2016年4月28日(木) を表示しておりません。

## 不法就労外国人対策キャンペーン月間

法務省では、例年6月1日から1か月間、「不法就労外国人対策キャンペーン月間」を設け、外国 人の不法就労防止に対する理解と協力を得るために啓発活動を実施しています。

近年、国際交流は一層活発となり、多くの国からたくさんの外国人の方々が日本を訪れており、平 成28年には我が国に入国した外国人は約2,322万人となっており、対前年比約354万人の大幅な 増加となりました。

外国人のほとんどの方々は、適正な手続により入出国されていますが、一方で、不法就労を目的と して我が国に入国しようとする外国人も後を絶たないばかりか、その入国手段も年々悪質、巧妙化し ています。また不法残留外国人数も、当局の施策及びに関係機関の御協力により、年々減少しており ましたが、前年から引き続き3年連続して増加に転じ、本年1月1日現在で、約6万5千人を数え る状況にあります。

今後、更に国際交流を発展させ、より良い日本社会を築くためには、外国人の方々に日本の法律を 遵守していただきつつ、国際交流の推進を図ること、すなわち、「ルールを守って国際化」すること が必要です。

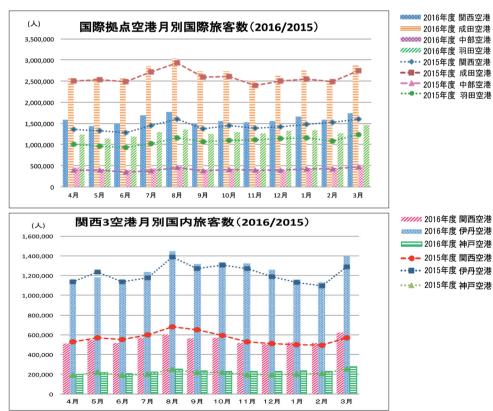
そのためには、喫緊の課題であります不法就労防止に向け、皆様の御理解と御協力をお願いいたし ます。

## 関西3空港と国内主要空港の利用状況

#### 2017年3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	関西3空港	11,163	102.4%	18,360	102.4%	29.523	102.4%
	関西	11,163	102.4%	4.259	107.3%	15.422	103.7%
(0)		_	102.470	.,	-		
	大阪(伊丹)	0	_	11,745	100.0%	11,745	100.0%
	神 戸	0	_	2,356	106.3%	2,356	106.3%
	成 田	16,727	103.6%	4,787	109.6%	21,514	104.9%
	中部	3,404	99.2%	5,252	100.4%	8,656	99.9%
旅客数	関西3空港	1,742,540	108.2%	2,297,121	109.0%	4,039,661	108.6%
(人)	関西	1,742,540	108.2%	620,465	109.0%	2,363,005	108.4%
	大阪(伊丹)	0	_	1,397,196	108.7%	1,397,196	108.7%
	神戸	0	_	279,460	110.3%	279,460	110.3%
	成 田	2,863,588	104.4%	706,571	114.5%	3,570,159	106.3%
	東京(羽田)	1,458,124	117.9%	5,740,657	105.5%	7,198,781	107.8%
	中部	488,100	103.5%	519,788	107.4%	1,007,888	105.5%
貨物量	関西3空港	71,892	118.7%	13,351	100.9%	85,243	115.5%
(トン)	関西	71,892	118.7%	1,715	87.1%	73,607	117.7%
	大阪(伊丹)	0	_	11,636	103.4%	11,636	103.4%
	成 田	204,532	115.2%			204,532	115.2%
	東京(羽田)	50,260	153.5%	69,271	101.9%	119,531	118.6%
	中 部	15,484	105.5%	2,140	102.5%	17,624	105.1%

- 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443回定例会(2017年4月21日開催)

「JR北梅田駅開業で大阪はどう変わるか」をテーマに伊原 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席都市政策技術者)の講演会を開催した。

○第444回定例会(2017年5月12日開催)

「21世紀の航空管制 一人間とコンピュータが協働する「航空管制科学」の世界一」をテーマに伊藤 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)の講演会を開催した。

#### 今後の予定

○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 満畑 宏氏(公益財団法人 大阪観光局理事長(大阪観光局長))

○第446回定例会(土木学会継続教育プログラム〈1単位〉)

日 時 2017年8月31日(木)16:00~17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テーマ 「関西のインバウンド観光動向と関西4都市宿泊施設需給見通し」

講師 布施 健氏(日本政策投資銀行関西支店企画調査課長)

○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空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」

研究会主查 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。

○シンポジウム

日 時 2017年9月28日(木)14:00~17:00

場 所 スイスホテル南海大阪

テーマ 「グローバル社会における関西の未来と空港 ~関西3空港の活用について~」

基調講演 「関西の未来と広域地方計画」

池田 豊人氏(国土交通省近畿地方整備局長)

パネルディスカッション「関西3空港の活用方策|

パネリスト 池田 豊人氏(国土交通省近畿地方整備局長)

竹林 幹雄氏(神戸大学大学院海事科学研究科教授)

西尾 忠男氏(日本航空株式会社常務執行役員経営企画本部長、事業創造戦略部担当)

山谷 佳之氏(関西エアポート株式会社代表取締役社長CEO)

コーディネーター 小林 潔司 氏(京都大学経営管理大学院教授)

※上記「シンポジウム」の詳細及びお申込みは、当調査会ホームページ(http://www.kar.or.jp)からお申込み下さい。定員になり次第締切いたします。

## 事務局だより

- ▶ これまで何十年も、一日は海の上で過ごすものの、あとはひたすらだらだら過ごすGWですが、今年はGWの初日、予め、四股名を登録して申し込んだという大阪府内某神社での"泣き相撲"に孫が参加するというので行ってみました。ルールは"泣いたもん勝ち"。
- ▶ かなりの盛況で、やっと順番まわってきて、うちの孫力士"なおまるう~"との呼び出し。けれど、相手の女の子はもはや必勝の号泣体制、さらに、その応援も"なんやらどっかで聞いたよ~な声やな"と思って振り向くと、、、やはりその声は某有名女性で本人そのもので、"わたしの姪っ子なんです。"。
- ▶ まわりもざわめき、行司さんも気を使ってくれていろいろやってみてはくれましたが、うちの直丸くん、生後7か月、これまでの人生で一番落ち着き払ったご様子で、ご機嫌で、全く動じず、泣くはずもなく、軍配はもちろんその姪っ子さんに。われら付き添い一族、ただただ大笑いのめでたい完敗でした。 (S-3)

## ローズフェスティバル (泉南市)





泉南市の農業公園「花咲きファーム」には、世界中の薔薇愛好家から圧倒的な支持を 得ているデビッド・オースチン・ロージズ社のローズガーデンがあり、世界有数の規 模を誇るイングリッシュローズコレクションを楽しめるのは、本国・英国以外では世 界でもここ泉南市だけです。

毎年5月にローズガーデンで開催されるローズフェスティバルは、普段目にすることの できない、さまざまな種類のイングリッシュローズを一度にご覧いただけるため、パ ラ好きにはたまらないイベントとなっています。

また、隣接するプランツセンターでは、多様な薔薇の苗を購入できる他、イギリスで 製作され、その都度輸入されているインテリアに最適な薔薇グッズなども販売してい ます。

ローズフェスティバル期間中の土日はJR和泉砂川駅・南海樽井駅より臨時シャトルバ スも出ておりますので、ぜひ一度お立ち寄りください。

■開催期間 毎年5月1日(月)~5月31日(水)

■開催時間 午前9時~午後5時

■定 休 日 期間中無休

■駐 車 場 あり (無料) ※ただし団体観光バスでお越しの際は要予約

〒590-0524 泉南市幡代2001番地 花咲きファーム

■問 合 せ 泉南市役所 産業観光課:072-483-9974