



KANSAI 空港レビュー



No.476
2018.7

1 巻頭言

関西国際空港のさらなる発展を目指して
芝原 哲彦

2 各界の動き

10 講演抄録

フジドリームエアラインズの現状と課題
内山 拓郎

21 プレスの目

富を生み、呼び込め
青木 俊次

23 航空交通研究会研究レポート

赴任者等を通じた観光地の集客の可能性
鎌田 裕美

26 データファイル

- ・ 関西国際空港2018年5月運営概況(速報値)
- ・ 大阪税関貿易速報 [関西空港] 2018年5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 2018年5月

【表紙写真】「ルフトハンザ・カーゴ MD-11F」

ルフトハンザ・カーゴの定期便が4年ぶりに復活しました。

運航は週2便、木・土曜日にフランクフルトから中間地点のロシア・ノボシビルスク経由で関空に18:00にやって来ます。

夕方の着陸はB滑走路なのでどこからも逆光でしか撮影できません。あえて雨の滑走路 24R の着陸を待ちました。

白黒写真の様に見えますが、ルフトハンザの新塗装は旅客便も含め濃紺と白の2色になりました。尾翼の黄色い部分がなくなってしまう好みは分かれそうです。

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。 ⇒ <http://www.kar.or.jp>

● 巻 | 頭 | 言 ●

関西国際空港のさらなる発展を目指して



大阪府政策企画部
戦略事業室長

芝原 哲彦

関西国際空港は、2017年度の発着回数が18.8万回、旅客数が2,880万人と3年連続で過去最高を更新しました。特に、国際線の旅客数は2,190万人と初めて2,000万人を超え、そのうち外国人旅客数は1,500万人に達し、我が国における海外からの玄関口として、成田国際空港とともに重要な役割を担っています。

また、関西国際空港においては、大阪国際空港との経営統合が実現し、2016年からは関西エアポート株式会社による運営が開始し、さらに、この4月には神戸空港を含めた関西圏3空港の一体運営が開始するなど、空港を取り巻く状況は大きな変化を見せています。

こうした中、国においては、「明日の日本を支える観光ビジョン」で、訪日外国人旅行者数について、2020年には4,000万人、2030年には6,000万人と、積極的な目標を掲げており、来年には「ラグビーワールドカップ2019」、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会」、「ワールドマスターズゲームズ2021 関西」と、いわゆるゴールデンスポーツイヤーズを迎えます。

また、来年6月には、「2019年G20大阪サミット」が日本で初めて開催されることとなり、さらには、現在、国を挙げて誘致活動が進められている2025年日本万国博覧会やIR（統合型リゾート）の大阪誘致など、内外の交流を飛躍的に活発化する取組みが進められています。これらのタイミングを逃さず関西圏の都市機能

や観光資源の魅力を高め、外国人旅行者の流れを取り込んでいくことが重要です。

このため、関西の自治体や経済団体で構成する関西国際空港全体構想促進協議会では、「航空ネットワークの強化とインバウンド拡大」、「関西の魅力発信と食の輸出促進」、「関西国際空港のアクセス利便性の向上」の3つを柱に取り組んでいます。今年度も、関西国際空港に国際線を就航する航空会社等と連携し、海外の旅行会社やメディア等を招聘し、関西の物産・観光等を体験いただく招聘旅行事業等を実施する予定です。

私が前職で観光振興事業に関わった4年前、大阪を訪れる外国人旅行者数は263万人（2013年）でしたが、昨年は1,100万人を超え、4年間で4倍以上と、思いもつかないスピードでインバウンドが伸びています。この効果は、大阪・関西の賑わいの向上だけでなく、消費需要をはじめとした経済の活性化にも寄与しているとされています。こうした流れを支えているのは、ひとえに、先人の知恵と熱意、努力の賜物である関西国際空港の存在であると思います。

地域と関西国際空港との良好な関係は、お互いの理解と努力によって維持され、高められます。今後も、関西国際空港を運営する関西エアポート株式会社をはじめ関係者のみなさまと連携しながら、地元としての役割を着実に果たし、地域の発展と関西国際空港の成長に力を尽くしていきたいと考えています。

各界の動き

関西国際空港

●バンシが万博誘致委員会の公式パートナーに

関西エアポートに出資するフランスのバンシ・エアポートが、2025年国際博覧会（万博）の大阪開催を目指す誘致委員会の公式パートナーに加わったことが6月4日分かった。仏企業が誘致委パートナーに加わるのは初めて。

●エミレーツ航空、ドバイ線にもA380を投入

エミレーツ航空は10月28日から、関西～ドバイ線に2階建て大型機A380型機（489席）を投入すると6月4日、発表した。現在、777-300ER型機で1日1便運航されており、座席提供数は38%増加する。

●佐川とMKが荷物だけタクシーで運ぶ

佐川急便は6月5日、タクシー会社エムケイ（MK、京都市）と組み、乗り合いタクシーを使い、関西空港～京都市内間を荷物だけ運ぶサービスを始めた。タクシーの空きスペースを利用する。料金は手数料などを含め、スーツケースが1個2,463円。

●環境5か年計画を策定

関西エアポートグループは6月5日、関西3空港における環境5か年計画（2018～2022年度）を新たに策定した。環境に優しいスマートエアポートの実現に向けて、エネルギー使用料を5%削減するほか、二酸化炭素排出量を5%削減する。

●5月の貨物取扱量12.5%増加

大阪税関が6月6日発表した、関西空港の5月の総貨物取扱量（速報）は、6万9,871tで前年同月に比べて12.5%増加し、22か月連続のプラスとなった。積込量は3万5,036t（18.4%増）で22か月連続プラス、取卸量は3万4,835t（7.1%増）で2か月連続のプラスだった。

●訪日客増加で純利益67%増

関西エアポートが6月7日発表した2018年3月期の連結決算は、営業収益が前期比15%増の2,064億円、純利益が67%増の283億円だった。インバウンド（訪日外国人）の増加に支えられ、関西・大阪両空港の総発着回数が過去最高となり、着陸料や空港施設利用料が増えた。免税店の売り上げも好調だった。



クリック！

免税店など非航空系収入は19%増の1,190億円で、航空系の伸び率（8.7%）の2倍を超え、業績をけん引した。この結果、非航空系の割合は、前年度から3ポイント上昇して58%となった。特に目立ったのが前年比49%増の免税店売り上げで、国籍別に見ると中国が63%を占め「中国人旅客の客単価と購買率の高さに支えられた」としている。

●5年間で1,000億円投資、スマートレーン導入など

関西エアポートは6月7日、2019年3月期からの5年間で関西・大阪・神戸の3空港に総額1,000億円の設備投資を実施すると発表した。関西空港島の沈下対策などの定期的な補修作業に加え、伊丹空港はターミナルビルの改修が継続する。さらに関空と伊丹空港の搭乗橋をすべて更新するほか、手荷物検査の時間を短縮するスマートレーン導入など利便性を高める設備投資も進める。

●顔認証ゲートを導入

法務省は6月8日、羽田空港の上陸審査場に先行導入していた「顔認証ゲート」を、成田空港や関西空港などにも順次導入すると発表した。関西空港は入国審査場に7月23日から12台、出国審査場には11月下旬から15台設置し、運用を開始する。利用できるのは日本人に限られ、事前に登録する必要はない。

●洲本～関空航路7月休止へ

洲本港と関西空港間で高速船を運航している淡路関空ラインは6月13日、国土交通省神戸運輸監理部に運航休止を届け出た。休止は7月13日付。訪日外国人客を淡路島に呼び込もうと、2017年7月に10年ぶりに復活させたが、利用客数が低迷。わずか1年で姿を消すことになる。

●デルタがシアトル直行便開設へ

米デルタ航空は6月14日、関西空港と米北西部シアトルを直行便で結ぶ新路線を2019年に設けると発表した。デルタは関空からはハワイ・ホノルル便を毎日運航しており、これに続く米国路線となる。運航機材はボーイング767-300ER型機（225席）。

●24時間のビジネスジェット専用施設オープン

関西エアポートは、24時間運用のビジネスジェット専用施設、Premium Gate 玉響（プレミアムゲートたまゆら、約300㎡）をLCCが乗り入れる第2ターミナル国内線エリアに新設し6月15日午前0時から供用を開始した。専用の保安検査場やCIQ（税関・出入国管理・検疫）などを設けた。料金は1回20万円（税抜き）。

●チェジュ航空が第2ターミナルへ移転

関西エアポートは6月18日、韓国の格安航空会社（LCC）、チェジュ航空が11月1日から利用料の安いLCC専用の第2ターミナルへ移転すると発表した。同ターミナルの国際線エリアに乗り入れる航空会社は、ピーチ・アビエーション、春秋航空に続き、3社目となる。

●大阪北部地震、15便に遅れ

6月18日朝に発生した大阪北部地震で関西空港は滑走路をはじめ空港機能への影響はなかった。ただ国際線で出発便13便、国内線で出発便1便、到着便1便が最大3時間遅延した。

アクセスは南海電気鉄道とJR西日本の路線が運転を見合わせたほか、リムジンバスも地震直後から一時全路線で運休したため、スーツケースを抱えて立ち往生する外国人らがターミナルにあふれた。南海は駅員が通訳アプリを備えた専用のタブレット端末で外国人を案内し、京都方面に向かう観光客が多い京阪電気鉄道は、英語版のフェイスブックで運行状況を知らせた。JR阪和線、関西空港線は午後7時20分に運転を再開した。

●輸出額4か月ぶり増加

大阪税関が6月18日発表した関西空港の5月の貿易概況（速報）は、輸出額が4,460億1,500万円で前年同月に比べて6.9%増となり、4か月ぶりの増加となった。半導体など電子部品、原動機、遊戯用具などが増加した。一方、輸入は3,084億4,800万円で14%増。主に医薬品、航空機類、半導体など電子部品が増えた。

●チェジュ航空、グアム線、韓国・清州線開設

韓国 LCC のチェジュ航空は 6 月 18 日、7 月 21 日に関西～韓国・清州線と関西～グアム線に就航すると発表した。清州線は週 7 便、グアム線は週 6 便の運航。機材はボーイング 737-800 型機（189 席）を使用する。この就航でチェジュ航空の関西路線は週 76 便となり、海外航空会社では最多となる。

●国際線旅客数が5月で最高、韓国便増加が貢献

関西エアポートが 6 月 25 日発表した 5 月の関西空港の運営概況（速報値）によると、国際線の旅客数は、前年同月比 20% 増の 195 万人となり、5 月として最高を更新した。このうち外国人旅客数は 23% 増の 138 万人、日本人旅客数も 13% 増の 55 万人だった。LCC の韓国と結ぶ便が増えたことが貢献し、アジアを中心とした訪日客の利用が引き続き好調だった。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●フルフラットな旅客搭乗橋を導入、2023年までに全基を更新

関西エアポートは 6 月 1 日、大阪空港にフルフラットタイプの旅客搭乗橋を導入した。今後、合計 30 基の導入を予定しており、2023 年までに全て同タイプの搭乗橋に更新する。新しい搭乗橋は新明和工業製で最伸長 30.3m、最縮長 18.7m。搭乗橋内の段差や溝をなくし、車椅子や杖を使用する乗客も、安全・快適に通行できる床を採用している。加えて、壁面部分にはガラスを採用し、明るく開放感のある空間を提供する。

●大阪北部地震で82便が欠航

6 月 18 日朝発生した大阪北部地震の影響で、大阪空港を発着する 82 便が欠航した。館内施設では水漏れ、天井剥がれ、ひび割れ、空調吹き出し口の器具落下などの被害があった。滑走路への異常はなかった。各空港の一部店舗では限定営業となった。

大阪モノレールは 6 月 20 日の始発から大阪空港～万博記念公園間で約 10 ～ 20 分間隔で運転を再開、23 日に全線が復旧した。

＝ 神戸空港 ＝

●5月の旅客数は前年比5%増の26万6,300人

関西エアポートが 6 月 25 日に発表した神戸空港の利用状況によると、5 月の旅客数は前年同月比 5% 増の 26 万 6,351 人だった。2017 年 5 月の約 25 万人を上回り、5 月の旅客数としては開港以来の最高を記録した。主力の羽田便や那覇便が前年同月の旅客数を大きく上回り、長崎便や鹿児島便の減少を補う構図が継続した。

＝ 成田国際空港 ＝

●東京五輪で臨時ターミナル開設

成田国際空港会社は 6 月 28 日、2020 年の東京五輪・パラリンピックの開催に向けて五輪選手やスタッフ専用の臨時ターミナルを開設するほか、保安検査装置を増強するなどの設備投資計画を公表した。総事業費は 337 億円。選手や観戦客の安全確保や混雑対策を図り、首都圏の空の玄関口で円滑に迎え入れられるようにする。

＝ その他空港 ＝

●セブ空港第2ターミナル完成、受け入れ2.8倍に

2014 年から開発工事を進めてきたマクタン・セブ空港第 2 ターミナルが完成し 6 月 7 日、ドゥテルテ大統領が出席して完成式典が行われた。7 月 1 日から稼働し、旅客受け入れ能力は年 1,250 万人とこれまでの 2.8 倍に増える。フィリピンとインドの企業連合が運営する。

●熊本空港民営化1次審査に3陣営、

国土交通省は6月15日、2020年4月に予定する熊本空港の民営化について、入札手続きの1次審査書類の提出を締め切り、3陣営から応募があったことを明らかにした。企業名は公表していないが、応募したのはマ九州産業交通ホールディングス、九州電力、テレビ熊本、九州産交運輸、再春館製菓所の地元企業5社を含む三井不動産を中核にしたグループマ住友商事などで構成するグループマ清水建設などでつくるグループ——の3陣営とみられている。

●世界の空港建設市場、今後4年間で42兆円規模、豪コンサル会社推計

2018～2021年に世界で行われる空港建設の事業規模が総額3,833億ドル（約42兆円）に達することが、オーストラリアの航空コンサルティング会社、CAPAの推計で明らかになった。新空港の建設費は1,671億ドル（約18兆円）で、2,161億ドル（約24兆円）は既設空港の増築や改修などに充てられる見込み。

●福岡空港民営化、国交省、地元連合と協定締結

国土交通省は6月26日、2019年4月の福岡空港民営化に向け、優先交渉権を持つ九州電力や西日本鉄道など地元連合が設立した福岡エアポートホールディングスグループと基本協定を結んだ。

航空

●シンガポール航空、世界最長のニューヨーク直行便復活

シンガポール航空は5月30日、シンガポール～ニューヨーク間の世界最長の直行便を10月11日に就航すると発表した。燃費のよいエアバスの新型機A350-900ULR型機を使い5年ぶりの復活で、所要時間は18時間45分。

●空港民営化「慎重に」IATA年次総会

IATA（国際航空運送協会）のアレクサンドル・ド・ジュニアック事務総長兼CEO（最高経営責任者）は6月5日に閉会した第74回年次総会で、各国政府が空港を民営化する際、慎重に検討するよう求めた。「民営化された空港で、効率性や投資水準が向上していないことがわかった。民営化にすべての答えがあると仮定するのは間違いだ」と述べ、各国の政府が不十分な検討で空港を民営化することで、長期的に空港の社会的な便益が損なわれる可能性がある、警鐘を鳴らした。

●アエロメヒコ、9月から日航と共同運航へ

中米航空大手アエロメヒコ航空は6月6日、日本～メキシコ路線などの日本航空との共同運航（コードシェア）を9月に始めることを明らかにした。両社は2017年に提携を発表していた。

●ホンダジェット、国内販売開始

本田技研工業の米国子会社、ホンダエアクラフトカンパニーは6月6日、小型ビジネスジェット機、ホンダジェットの日本での受注を始めた。丸紅エアロスペースを、ディーラーに指定。2019年前半の納入開始を目指す。カタログ価格は、1機525万ドル（約5億7,800万円）。

●ピーチ機が仙台空港に緊急着陸

6月10日午前8時半ごろ、関西発仙台行きのピーチ・アビエーション131便（乗員乗客150人）が飛行中のエンジントラブルのため、仙台空港に緊急着陸した。午前8時5分ごろ、会津若松市上空を飛行中に第1エンジンの油圧低下の表示が出たため、第1エンジンを止め、予定時刻より2分早く着陸した。エンジンのオイルフィルターから複数の金属片が見つかった。

●2017年度旅客数、国際線6.3%増、国内線4.1%増

国土交通省は6月13日、2017年度の航空輸送統計の概況を発表した。国内線の旅客数は前

年度比 4.1%増の 1 億 211 万 9,000 人、国際線は 6.3%増の 2,238 万 7,000 人だった。また、貨物重量は国内線が 0.6%減の 90 万 4,327t、国際線が 10.0%増の 176 万 3,226t となった。

●日本貨物航空、全便運航停止

日本貨物航空は 6 月 16 日、整備記録に事実と異なる記載が判明したとして、全便の運航を一時停止することを明らかにした。同日の成田空港出発便から順次停止し、17 日から全便で運航を取りやめる。全 11 機の整備記録を再点検するが、確認には少なくとも 1 週間程度を見込んでいる。

●日航・全日空、燃油サーチャージ値上げ

日本航空は 6 月 21 日、国際線の燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）を 8 月発券分から値上げすると発表した。航空機の燃料市況が上がったことなどが要因。北米、欧州路線は片道 3,500 円高い 1 万 4,000 円、中国、台湾は 1,000 円高い 3,500 円になる。

全日本空輸も 6 月 22 日、同様の発表を行った。

●航空貨物輸出、5月は22%増

航空貨物運送協会が 6 月 22 日発表した 5 月の航空貨物輸出货量（混載貨物ベース）は 10 万 6,994t で前年同月に比べ 22% 増えた。前年実績超えは 22 か月連続。自動車部品や電子部品、建設機械など幅広い貨物の荷動きが好調だ。

●春秋航空日本の2017年12月期、最終赤字42億円で債務超過

春秋航空日本が 6 月 22 日に公表した 2017 年 12 月期決算は、売上高は 91 億 4,100 万円（前期比約 1.8 倍）、純損益が 42 億 4,800 万円の赤字（前期 2016 年 12 月期は 37 億 9,100 万円の赤字）だった。第 1 期以来、6 期連続で最終赤字となり、27 億 4,500 万円の債務超過に陥った。

●ピーチ、貨物便への参入検討

ピーチ・アビエーションの井上慎一最高経営責任者（CEO）は日本経済新聞のインタビューに答え、バニラ・エアとの統合後に貨物便への参入を検討する意向を示した。中距離路線への新規参入については「混雑していない空港など、ピーチらしいやり方をしたい」と述べた。

●ピーチ、初の減益、国際線収入が国内上回る

ピーチ・アビエーションが 6 月 27 日発表した 2018 年 3 月期決算（単体）は、純利益が前期比 24.6%減の 37 億円と、2011 年 2 月の会社設立以来初めての減益となった。先行投資として、パイロットや整備士を積極的に採用したことで人件費が増加したが、主な要因。売上高は 5.9%増の 547 億円となり、過去最高を更新した。訪日客の利用が引き続き好調で、初めて国際線の旅客収入（223 億円）が国内線（217 億円）を上回った。

●MRJ、米で飛行試験を初公開

国産初のジェット旅客機、MRJ（三菱リージョナルジェット）を開発中の三菱航空機は 6 月 27 日、米西部ワシントン州のグラントカウンティ空港で、現地の飛行試験や、試験拠点、モーゼスレイク・フライトテスト・センターを報道陣に公開した。開発責任者のアレクサンダー・ペラミー氏は 70 席級の小型モデルを 2021 年後半～2022 年前半に投入すると明らかにした。

●ANA、国際線も自動チェックイン機で、パスポート読み取り機能搭載

ANA はパスポート読み取り機能を追加した自動チェックイン機を、7 月上旬に広島空港への導入を皮切りに、10 月末までに国内の 50 空港に順次導入すると 6 月 29 日発表した。国内空港の自動チェックイン機へのパスポート読み取り機能の追加により、国内航空会社としては初めて、国内線から国際線へ乗り継ぐ際に、国内空港で利用者自身の操作によりスルーチェックインが可能となる。

関西

●なんばスカイオに訪日客向けフロア

南海電気鉄道は6月7日、10月中旬に開業する難波駅直結の複合ビル、なんばスカイオ5階(3,600㎡)に、訪日外国人客をターゲットにした商業フロアをオープンすると発表した。フロア名を「伝統・文化の体験工房 ほんまもん」として、12店が入り、飲食や体験ができるスペースを設ける。

●米シカゴと「姉妹ストリート」協定、大阪・御堂筋

大阪、米シカゴの両市は6月6日、大阪・御堂筋とシカゴのザ・マグニフィセント・マイルを姉妹ストリートとする協定を結んだ。両市は1973年に姉妹都市となり、今年で45周年を迎える。今回の協定は両市の連携強化を目指した内容で、観光振興のためのマーケティングや、歩行者を優先する道路整備などの分野で協力する。

●南海トラフ被害、20年間で最悪1,410兆円

土木学会は6月7日、南海トラフ巨大地震が発生した際に20年間の経済的な被害が最悪1,410兆円に上るとの推計を発表した。建物の被害のほか、交通インフラが寸断されて工場が長期間止まる影響なども考慮した損害額1,240兆円を盛り込んだ。首都直下地震は778兆円とした。インフラの耐震化などに南海トラフ地震は約40兆円、首都直下地震は約10兆円投じれば、被害額は3～4割減するという。

●土木学会新会長に京大・小林潔司氏

土木学会は6月8日、東京都内で定時総会と臨時理事会を開き、京都大経営管理大学院教授の小林潔司氏の新会長就任を決めた。

●阪神高速、料金収入増 西日本高速は増収減益、前期

阪神高速道路会社が6月8日発表した2018年3月期決算によると営業収益(売上高)は2,142億円で前期に比べ14.2%減少した。料金収入は2017年6月の値上げ効果で1,861億円と7.5%増えたが、国の独立行政法人に売却する開通道路が減ったため全体では2桁減となった。営業利益は10.2%増の17億円だった。

西日本高速道路会社が同日発表した2018年3月期決算は営業収益が1兆6,213億円、営業費用が1兆6,164億円だった。新名神高速道路の一部開通により収益、費用ともに7割超増えた。営業利益は雪対策費が過去最大となったこともあり、48億円とほぼ半減した。

●民泊市場規模、関西がトップ、リそな総研調べ

リそな総合研究所は6月8日、2017年の国内の民泊市場規模は2016年比約2倍の1,251億円と試算した。このうち関西圏の市場は447億円と首都圏を初めて上回り全国トップ。都道府県別では東京都(307億円)が最も高く、大阪府(264億円)と京都府(137億円)が続いた。アジアから訪日外国人が集中する関西圏では大阪府(2.5倍)と京都府(2.3倍)で市場が急拡大した。これに比例しホテルの稼働率の低下幅も大阪府(4ポイント減)と京都府(3ポイント減)が大きく、民泊の拡大が少なからずホテル業界に打撃を与える点も指摘した。

●大和リゾート、京都に9か国語対応ホテル

大和ハウス工業子会社の大和リゾートは6月9日、京都駅近くに9か国語に対応できるホテル、ダイワロイヤルホテルグランデ京都(272室)をオープンした。海外で採用した外国人スタッフを10人以上配置し、拡大を続けるインバウンド(訪日外国人)をもてなす。

●泉佐野市、りんくう中央公園開発事業者にセティアジャパンを選定

泉佐野市は6月11日、りんくう中央公園用地(約2万㎡)を活用したMICE施設事業者の公募で、マレーシアの不動産会社の子会社、セティア・インターナショナル・ジャパンを最優秀

提案者に選定し仮契約を締結したと発表した。同用地売却後、27 階建て住宅棟や 18 階建てホテル棟を中心にコンベンションホール、物販・飲食店などを含む複合施設を整備する。提案売却価格は 15 億 5,500 万円だった。2020 年夏に着工し、2023 年 3 月ごろの完成を目指す。

●堺市、大阪モノレール延伸で検討支援業務を公募

堺市は 6 月 13 日、大阪モノレールの堺市への延伸について、調査検討支援業務を公募すると公告した。大阪府が事業着手した門真市～瓜生堂(東大阪市)間から大阪中央環状線を南下し、美原ロータリーから西進して南海堺駅に至る 21.7km について、次期近畿地方交通審議会での延伸路線が位置付けられるよう、その必要性や沿線まちづくりに関する検討を支援する。

●大阪のホテル稼働率、17か月連続上昇

日本経済新聞社が 6 月 15 日発表した大阪市内にある主要 13 ホテルの 5 月の平均客室稼働率は 90.1%と、前年同月比 1.3 ポイント上昇した。前年実績を上回るのは 17 か月連続。一方、平均客室単価は下落するケースが目立つ。民泊や新型ホテルの増加の影響もあり、価格を下げたり団体客を確保したりして稼働率を高めている。

●大阪北部で震度6弱、4人死亡、300人けが

大阪府北部で 18 日午前 7 時 58 分ごろ、大阪府北部を震源とするマグニチュード 6.1、最大震度 6 弱を観測する強い地震があった。大阪府で 4 人が死亡、大阪、兵庫、京都、奈良、三重、滋賀の各府県で 423 人が負傷、住宅被害が 1 万 824 棟（6 月 26 日現在、総務省消防庁調べ）となった。

JR 西日本は駅間で緊急停車した列車が 143 本、閉じ込められた乗客は約 14 万人に上った。在来線の約 20 路線の再開完了が午後 11 時 5 分で、和歌山線など 4 路線は 19 日の朝になった。運休や遅れは約 3,800 本で、影響は 240 万人に及んだ。南海、京阪、近鉄、阪神の各私鉄と、新幹線は午後 3 時頃までに再開したが、大阪メトロは御堂筋線の復旧が午後 9 時 40 分、阪急も京都線が午後 10 時 45 分までかかった。

●近畿の5月の輸出額、13%増

大阪税関が 6 月 18 日発表した 5 月の近畿 2 府 4 県の貿易概況によると、輸出額は 1 兆 4,027 億円と前年同月比 13.2%増えた。増加は 3 か月連続。特に中国を中心とするアジア向けに電子部品が大幅に伸びた。輸入額は 15.3%増の 1 兆 3,201 億円で 2 か月連続増加。貿易収支は 826 億円と 4 か月連続の黒字だった。

●近畿の5月の百貨店売上高0.1%増

日本百貨店協会が 6 月 22 日発表した 5 月の近畿地方（福井県含む 2 府 5 県）の百貨店売上高は、1,119 億円と前年同月比 0.1%増加した。3 か月連続で前年実績を上回った。前年よりも休日が 1 日少なく客数は減ったうえ、気温の低い日が続き、日本人客向けの販売は苦戦したもの、免税品販売が好調で補った。

●西日本高速新社長「老朽化した高速道を更新」

西日本高速道路会社の酒井和広新社長は 6 月 26 日、就任後初の記者会見で「高速道路がつかっていないミッシングリンクの整備や 4 車線への拡幅、スマートインターチェンジの開設などでネットワークを強化するとともに、老朽化した高速道路を更新して将来の世代に引き継ぎたい」と語った。

●梅田スカイビル空中庭園展望台を一新

積水ハウスは 6 月 27 日、開業 25 周年を機に梅田スカイビル（大阪市）の空中庭園展望台をリニューアルし報道陣に公開した。「雲の中にいるような非日常感」を演出するため内装を白で統一し、急増する訪日外国人客も楽しめるようにガイドツアーを始める。2018 年 1 月期は過去

最高の 150 万人が訪れ、うち約 75% が外国人だった。

●南海、日本初の窓口モバイル決済導入

南海電気鉄道は 6 月 28 日、7 月 14 日からモバイル決済サービス「Alipay（アリペイ）」と「WeChat Pay（ウィチャットペイ）」を難波、関西空港などの駅窓口で導入すると発表した。

●阪和道岸和田SAに外貨両替機

アクトプロ（東京都千代田区）は 6 月 29 日に 12 種類の通貨に対応する自動外貨両替機を阪和自動車道岸和田サービスエリアの上下線 2 か所に設置した。関西空港を利用する訪日外国人の立ち寄り増加が期待されるため、NEXCO 西日本管内では初めて。

●USJ、「ジョージ」「ミニオン」の2アトラクションを新設

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは 6 月 30 日、2 つの新アトラクションをオープンした。絵本シリーズ「おさるのジョージ」が題材のショーと、アニメ映画のキャラクター「ミニオン」の乗り物型アトラクション。

国

●医療費未払い訪日客、再入国拒否

訪日した外国人が病院にかかった際に医療費を支払わないまま帰国したり、言葉が通じなかったりする問題に対応するため、政府は 6 月 14 日、東京五輪・パラリンピックが開催される 2020 年度までに取り組む総合対策をまとめた。未払いの外国人の再入国を拒否することが柱。2019 年度にも運用を始める方針。

●国交省、ネパール当局と週28往復で合意

国土交通省は 6 月 20 日、ネパールの航空当局との航空協議について、両国の就航地と便数の拡大で合意したと発表した。コードシェア（共同運航）の枠組みも新たに設定した。乗り入れ空港は、ネパールからは羽田を除くすべて、日本からは全地点へ就航できるようにする。便数は、現状の週 2 往復ずつから、週 14 往復ずつに拡大する。

●5月の訪日客267万人、16.6%増で過去最多

観光庁は 6 月 20 日、5 月に日本を訪れた外国人旅行者が推計で前年同月比 16.6% 増の 267 万 5,000 人だったと発表した。5 月として過去最多。個人旅行者が増えている中国などが好調だった。

●民泊届け出3,700件、解禁日時点

観光庁は 6 月 20 日、住宅宿泊事業法の施行により民泊が解禁された 15 日時点で、民泊営業の届け出が全国で 3,728 件あったと明らかにした。このうち手続き終了（受理）は 2,210 件。

●国交省、空港制限区域内で自動走行の実証実験者募集

国土交通省は 6 月 26 日、国内初となる空港の制限区域内での乗客・乗員の輸送を想定した自動走行の実証実験を実施することにし、事業者の募集を開始した。空港地上支援業務の省力化・自動化の推進を目指す。仙台空港、成田空港、羽田空港、中部空港のうち、応募者が希望する空港で 10 月～2019 年 2 月の間で応募者が希望する期間に実施する。

フジドリームエアラインズの 現状と課題

株式会社フジドリームエアラインズ
顧問

内山 拓郎 氏



●と き 2018年4月27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 — 会社概要

フジドリームエアラインズを設立した鈴木グループは創業1801年で、江戸時代は廻船問屋をやっていました。会長は鈴木与平、彼は八代目です。関係会社が140社ほどあり、従業員も約1万人です。現在FDAの使用機材がE170(76人乗り)、E175(84人乗り)合わせて12機です。

鈴木は江戸時代、富士川を中心とする幕府免許の廻船問屋でしたが、明治になって清水港の発展と共に成長してきました。個人的な話ですが、鈴木与平は私と日本郵船での同期入社でした。彼は以前から航空会社を始めたいと話していました。

静岡に空港ができることになり、静岡を中心とする航空会社の存在が地域の発展のためになるだろうと、静岡の経済界に「航空会社を始めよう」と呼びかけたそうです。しかしリスクの多い仕事であるため、賛同が得られませんでした。それなら自分でやろうと、単独で始めることになりました。

■マルチカラーコンセプト

少し変わっているのは、現在ある飛行機12機の色が全て違うことです。小型のコミューター機なので空港にいても目立たないため、少しでも目立つようにと派手な色を塗る「マルチカラーコンセプト」を採用しました。

これには思わぬ波及効果があり、「次は何色、次は何色…」と、お子様たちが違う色の飛行機に乗りたがるようになり、意外と大人気になりました。

80人程度のサイズは、プロペラ機もありますが、静岡は日本列島の中心なので、北海道や九州の南など1,000km以上の路線になり

1. FDAの現状

③ マルチカラーコンセプト



FDAの機体カラーは、1号機レッド、2号機ライトブル、3号機ピンクと、1機ごとに色が異なる『マルチカラー・コンセプト』を採用しています。



ます。やはりスピードと乗り心地を重視してジェット機を採用しました。

■ FDA の現状

現在の路線は、名古屋9路線、静岡4路線、松本3路線、ほか新潟～福岡、山形～札幌、仙台～出雲、合計19です。2017年度は約130万人を運び、搭乗率は67%でした。○印は JAL とのコードシェア便で、多くの路線は JAL が撤退した後を引き継いでいます。JAL から

今まで運航していた路線なのでコードシェアしてほしいという希望がありました。

コムーターとは、100席以下の飛行機を指します。日本には100席以下の飛行機を運航しているコムーター会社が10社あります。

FDA は当初2機で運航を始めましたが、年々飛行機を増やしていき、いつの間にかコムーター会社の中では3番目の機材数になりました。運航距離ではすでに今2番目です。

よく「LCC ですか」と聞かれます。当社

の機材は76人乗りと84人乗りです。LCC の明確な定義があるわけではありません。LCC は一般には「A320」のような180人乗り程度の航空機を旅客数の多い幹線に投入し、サービスを極端に切り詰めるまたは別料金として、低運賃を提供して搭乗率を上げ、収支を保つ航空会社であると言われています。

世界的には多数のLCCが存在します。例えばスカイマークが登場した頃は、外国でも「日本にLCCができた」と言われていました。LCC に特別な定義はないと思っています。

FDA は、旅客数のさほど多くない地方に小型の飛行機を投入して、フルサービスの大手キャリアとあまり変わらないサービスを提供しています。しかしながらリーズナブルな

1. FDAの現状

④ 路線

(2017年度)			
路線	便数(便/日)	客数(人)	搭乗率(%)
名古屋＝青森	0	115,095	68.7
名古屋＝花巻	0	137,734	65.5
名古屋＝山形	4	65,113	56
名古屋＝新潟	2	37,200	66.1
名古屋＝出雲	4	81,487	68.3
名古屋＝高知	4	78,525	68.7
名古屋＝北九州	2	24,955	42.1
名古屋＝福岡	10	216,596	74.1
名古屋＝熊本	6	117,416	66.3
新千歳＝山形	2	37,839	67.6
静岡＝丘珠	2	26,153	72.7
静岡＝出雲	2	996	92.7※1
静岡＝福岡	8	155,966	65.1
静岡＝鹿児島	2	38,609	64.2
松本＝丘珠	2		※2
松本＝新千歳	2	43,717	74.3
松本＝福岡	4	78,709	67.6
福岡＝新潟	2	38,975	69.5
仙台＝出雲	2		※3
合計	74	1,295,097	66.9

※1 2018. 3～就航

※2 2018. 8就航

※3 2018. 4～就航

○ JALとのコードシェア便



5

1. FDAの現状

⑤ 日本のコムーター会社

航空会社	路線数(路線)	保有機数(機)	運航距離(千キロ)	輸送人員(人)	利用率(%)	主な路線
ジェイエア	36	28	42,758	3,450,926	71.8	伊丹・福岡・新千歳・羽田
日本エアコムーター	22	14	13,208	1,366,770	65.5	鹿児島・奄美・伊丹
フジドリームエアラインズ	18	12	17,172	1,238,472	63.8	小牧を中心
アイベックスエアラインズ	16	9	13,678	1,003,128	74.4	仙台・伊丹・中部・福岡
琉球エアコムーター	12	5	2,690	503,558	73.0	那覇から各島
北海道エアシステム	5	3	1,619	184,690	57.9	丘珠を中心
オリエンタルエアブリッジ	5	3	1,468	170,839	59.1	長崎を中心
新中央航空	4	9	1,316	95,465	58.8	那覇から伊豆諸島
天草エアラインズ	3	1	945	83,933	58.6	天草を中心
東邦航空	5	2	192	16,595	55.9	伊豆七島間

※路線数、保有機数は2018年夏ダイヤ期間、それ以外は2016年度のデータ

⑥ LCCとの差異

機材: E170(76人乗) E175(84人乗)
 路線: 地方～地方
 サービス: 地域の特性を生かした独自のサービス

6

運賃で運航している会社です。

当社は機材当たりの席数が少ないコンピューター機です。B737中心のスカイマークやLCCに比べると、1席当たりのコストは高くなっています。従ってわれわれはLCCと競争する考えは一切ありません。

いろいろな物を機内で提供していますが、これらは、地域の皆さまが「FDAさん、細々とやっているけど頑張って」と提供していただいているものがほとんどです。新聞では、「岐阜新聞」「信濃毎日」「熊本日日」「静岡新聞」ほか、新潟や島根などさまざまな地方新聞が読めます。このように、サービスは行っていますが、なるべくコストを下げようと努めています。

■ FDAの歴史

FDAは2009年から2機で運航を始め、年々増やしていき2017年度は11機、今年度に入って12機になりました。毎年1機ずつのペースで増やし、搭乗率も60～70%程度です。全体収支は2015年度からやっと黒字が出ました。

FDAの歴史は、2008年の6月に静岡で設立されたのが始まりです。2009年の6月に静岡空港が開港しました。本当は4月開港予定だったのですが、立ち木が高くてすぐには飛ぶことができず、開港が6月まで遅れました。(株)エス

エーエス(SAS)は、静岡空港でグランドハンドリングや給油、お客様対応といった業務を行う会社ですが、JALやANAが就航したので、事業を開始しました。

われわれも開港と同時に就航したかったのですが、いろいろな準備が間に合わず、初便就航は7月になってしまいました。当初の路線は、小松、熊本、鹿児島 の3路線で飛行機は2機。人員は計160人程度で、うちパイロットが22人、ライン整備士が20人、客室乗務員23人と、やっと揃えることができました。

なぜこのような路線にしたのか。本当は福岡線や札幌線など、もう少し旅客の多い路線に就航したかったのですが、福岡や札幌にはすでにJALが、札幌と沖縄はANAが就航することになっていたもので、競争を避けるためでした。路線をどうやって決めるかですが、ほとんど数字がないので、県間移動統計に頼って、札幌と福岡を除いて多そうな所、かつ飛行機に適した所、という感じで選んだのがその3路線でした。

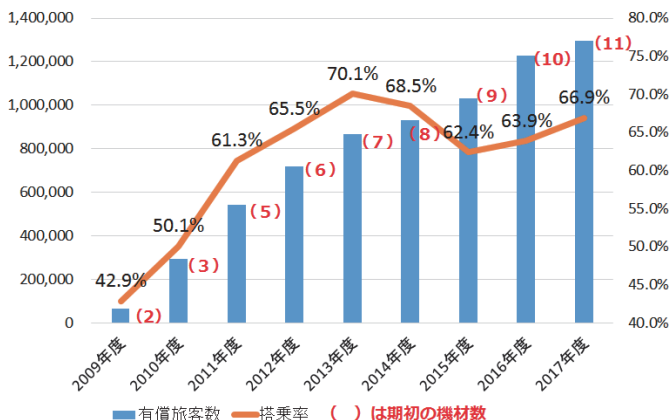
3路線で始めてすぐに、JALが静岡空港から撤退することになりました。われわれとしては、思ってもみなかった路線が飛び込んできました。2010年の夏ダイヤから、札幌と福岡を始めました。福岡線を始めるにあたり、当時の麻生渡福岡県知事に挨拶に行きました。すると

開口一番、「JALも撤退したような路線をあなたたちはやっていけるのですか」と言われました。「われわれはこれが専門なので一所懸命やります」と答えたものの、本心は心配でした。

その後、小松と熊本はどうしても旅客が少ないので運休となりました。札幌線も、冬期はかなり格安の運賃でないとお客様を集められません。うちは小さ

2. FDAの歴史

(1) FDA全線 就航からの旅客運送実績の推移



な飛行機なのでそんなに安い運賃では運航できないため、冬期は運休しました。一方で福岡を2015年から4便化しました。4便にすると使い勝手がよいのか、お客様が増えてきて、まだ赤字ではありますがトントンに近づいてきています。札幌線は2017年3月より、新千歳から丘珠に変更しました。

そうこうするうちに、2010年6月に信州まつもと空港に進出することになりました。それまでは JAC が伊丹から飛行機を回して、ある曜日は福岡へ飛ばし、福岡からまた松本に返し、伊丹に帰って来ていました。次の日は、伊丹から松本へ行った飛行機を札幌へ回してまた返してくるといったように、福岡と札幌を曜日運航していました。

しかし、JAC はそれをやめることになりました。われわれは静岡で2009年に運航を始めたところだったのですが、長野県、松本市、商工会議所の皆さん方から、「信州まつもと空港から定期便が一つなくなるのは困るので、何とかしてほしい」という強い要望がありました。われわれとしては、静岡空港で始めたのですが、静岡だけでは足りないかもしれないなと考えていたこともあり、それなら松本空港へ進出したわけです。

しかし、われわれの場合は、飛行機を福岡から回し、松本、札幌へ行き、札幌からまた松本へ返して福岡に戻るということで毎日運航を始めたので、提供座席がいきなり倍になりました。これはいかがなものかと思ったのですが、毎日運航したほうがお客様が増えるだろうと考えました。かつ、地元の皆さまも、JAC が撤退したので分かったのでしょう。FDA は小さな会社だからうかうかしている

とすぐ撤退するぞ、と。本当に熱心に、いろいろなことをしていただき、お客様も増えてきました。

お客様が少なかったのは就航率が悪いからという理由もあったのですが、いろいろな規則を調べると、われわれの飛行機だと、上から飛行場が見えないと降りてはいけません。それまでは、326m で飛行場が見えない場合は降りてはいけなかったのです。しかし、128m でも運航上は大丈夫と国土交通省に言っていただいたので、128m にすると、天候上の欠航が半分ほどになり、路線の搭乗率が75%程度になりました。そういう意味で飛行の信頼性が出てきたのもお客様が増えた理由だろうと考えています。

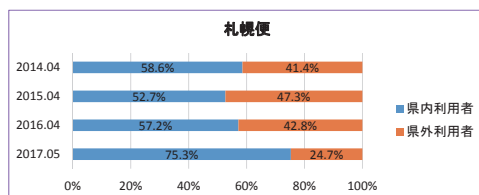
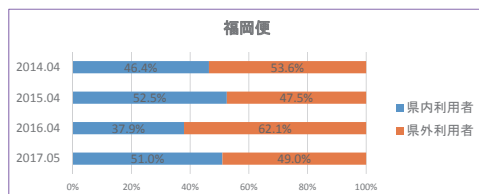
■松本路線について

松本路線の利用者は、われわれが引き継いですぐは、県内利用者が約70%でした。しかし、長野県、松本市の皆さまが福岡まで出掛けて行き、予算や人力を使っていろいろな宣伝やキャンペーンを行ったところ、だんだん福岡からのお客様が増えてきました。2014年では、県内利用者と県外利用者の割合が半々くらいになっています。2015年からは毎日1便を2便にしたのですが、2便にしてもお客様が増えました。

2. FDAの歴史

松本路線の利用者

(平成29年度 信州まつもと空港搭乗者アンケート調査)

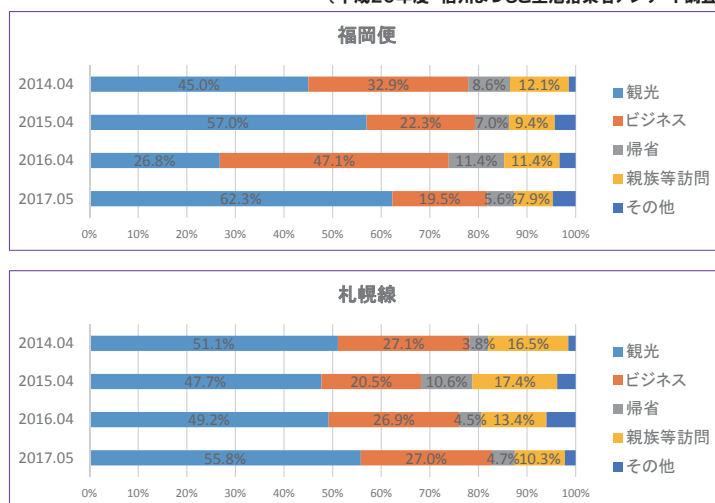


2. FDAの歴史



松本路線の利用目的

(平成29年度 信州まつもと空港搭乗者アンケート調査)



13

札幌の場合、北海道の人はあまり外へ（内へ）出ないと聞いています。従って札幌便はやはり長野県の人を中心になっています。

松本路線の利用目的ですが、福岡線の場合、ビジネス利用は20～25%程度はあると思います。札幌線も意外とコンスタントにビジネス利用があります。地元長野にはエプソンがあり、千歳にも工場があります。エア・ウォーターも、北海道と松本に拠点があるのです。その関係の方々の行き来がかなりあるからでしょう。

■県営名古屋空港（小牧）への進出

ジェイ・エアが2010年度中に名古屋空港（小牧）から撤退すると発表しました。われわれとしては、静岡と松本で運航を始めたとはいえ、これだけではある程度の機数は運航できないと考えました。装置産業なので、ある程度は動かさないとコストが下がらないのです。そう考えていた矢先に名古屋空港が空くというので、進出を決めました。

2009年に初便を就航してから翌年の2010年10月、冬ダイヤからFDAの名古屋～福岡線

1日5便を開始しました。われわれが名古屋空港への進出を決めた最も大きな理由は、ジェイ・エアが撤退したからです。また、空港の立地が街から近く、名古屋駅からバスで20分、市内の栄周辺からでも車で15分と、便利な立地だったというのも理由の一つです。

中部地方、特に名古屋は便利ようで不便です。新幹線は東京も大阪もすぐなので便利ですが、飛行機は、羽田便は少なく、伊丹便はありません。例えば青森から名古屋へ行こうとすると、全行程新幹線でもいいのですが、5時間もかかるので、羽田又は伊丹まで飛行機で行き、羽田又は伊丹から新幹線に乗り換えて名古屋へ来る。こういう地域がけっこうあります。だから名古屋便を就航させてほしいという人がかなりいます。名古屋は地方から来るとき、そんなに便利な所ではありません。そのようなことがわれわれも分かってきたので、名古屋空港に進出しました。

地元の人々も大変熱心でした。小牧が自衛隊だけの基地になってしまうことに反対する人々も周りにいたので、自治体としてもなかなか大

2. FDAの歴史



県営名古屋空港の路線及び旅客数推移

	平成18年度		平成19年度		平成20年度		平成21年度		平成22年度		平成23年度		平成24年度		平成25年度		平成26年度		平成27年度		平成28年度	
	旅客数	搭乗率	旅客数	搭乗率	旅客数	搭乗率	旅客数	搭乗率	旅客数	搭乗率	旅客数	搭乗率	旅客数	搭乗率	旅客数	搭乗率	旅客数	搭乗率	旅客数	搭乗率	旅客数	搭乗率
豊田	26,742	73.7%	25,481	70.2%	22,662	62.0%	21,985	58.7%	17,920	76.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
青森	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,558	62.8%	69,268	64.2%	88,596	68.5%	90,753	67.8%	100,326	66.5%	109,333	65.6%
花巻	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,510	64.9%	79,654	66.1%	109,866	74.0%	120,337	70.5%	119,987	67.2%	138,005	63.5%
敦賀	52,093	63.6%	47,082	62.1%	39,194	52.9%	42,152	48.0%	38,646	46.4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
山形	23,082	63.5%	22,471	61.7%	19,935	54.8%	16,261	44.9%	10,412	49.0%	-	-	-	-	296	88.1%	36,781	63.7%	38,357	59.7%	67,706	57.4%
新潟	48,913	53.9%	46,105	63.5%	43,006	59.2%	38,082	53.2%	33,834	40.9%	505	42.9%	46,827	54.2%	39,927	71.4%	39,167	67.4%	34,546	59.0%	38,176	63.9%
出雲	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	448	68.9%	41,876	70.2%	68,940	68.9%
高知	54,301	59.2%	45,490	62.7%	40,362	55.8%	35,521	48.8%	34,446	52.1%	-	-	146	86.1%	42,146	70.2%	40,560	70.2%	39,044	64.5%	70,881	60.0%
松山	49,641	56.4%	46,331	62.7%	40,814	52.7%	42,946	50.7%	34,860	43.9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
熊本	46,326	61.6%	39,959	55.6%	32,804	60.2%	31,071	58.7%	63,860	52.6%	62,473	54.2%	75,912	63.8%	106,186	63.4%	103,736	60.7%	103,565	58.8%	108,132	61.7%
長崎	38,352	52.9%	42,946	59.2%	39,367	58.8%	31,420	54.1%	15,310	68.8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
北九州	33,839	42.2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	505	50.1%	50,128	42.6%	61,426	53.9%
福岡	41,926	56.1%	114,223	62.8%	132,553	68.4%	180,305	69.4%	153,260	57.9%	194,636	65.7%	224,485	70.0%	220,372	74.3%	222,749	73.9%	211,107	71.1%	211,639	71.1%
合計	415,217	55.9%	430,088	62.1%	410,489	60.0%	439,745	57.8%	402,853	52.4%	317,884	62.8%	496,294	65.8%	607,372	70.8%	655,036	68.8%	736,936	63.5%	875,215	64.0%

15

変でした。この飛行場は、昭和19年に陸軍が土地を安く買い、勤労奉仕もさせられてつくった空港でした。そういうことを覚えている人が地元にはかなりいました。

結局、全部の定期便をセントレアに移すということで中部空港の建設が決まったわけですが、地元の人からは、かなり反対運動が起こりました。その後通勤用には使うことを決めて残すことになったわけです。

■県営名古屋空港の路線及び旅客数推移

P.15の表が細かくて恐縮ですが、太い線がジェイ・エアとFDAの境目です。ジェイ・エア当時は9路線あり、お客様は最高で約44万人でした。FDAになり、現在も9路線ですが、お客様は90万人近くと、以前の倍以上になっています。

ジェイ・エアの路線をずっと見ていくと、小さい路線が多いのです。小牧の空港はセントレアとの関係で「あそこは飛ばしてはダメ」「1,000km以上飛ばしてはダメ」など、いろいろと制限されています。FDAは今でも名古屋

屋全体のオペレーションは赤字です。

■名古屋空港路線の利用者、利用目的

出雲線の例を見てみます。搭乗旅客の居住地は、愛知、岐阜、三重の地元が6割、就航地が3割です。利用目的は、ビジネスが3割というところですが、これは当社の9路線どの路線でもこのような傾向です。最もビジネスが多いだろうと思われる福岡線でも、35%がビジネスです。中部空港も大体34～35%で同様の傾向です。とにかく、ローカル線の場合は、ビジネスが多数を占めることはありません。

■丘珠空港への展開

われわれの少し特殊なところは、丘珠空港です。丘珠空港からは、タクシーで約20分で札幌中心部に行くことができますが、ランウェイが1,500mと短いため、以前は騒音問題等でジェット機の運航は禁止と言われていました。しかし、われわれのエンブラエル機は、冬期は難しいのですが夏期は問題なく離発着できます。そこでわれわれは、2010年頃から丘珠空

港の調査を開始し、実機による着陸トライアルや、地元の協力によるお客様を乗せた飛行機の離発着などを行いました。

札幌市内で騒音に関する住民説明会が9回行われ、われわれも、それに参加しました。結果、ジェット機でもよいことになり、2014年からチャーター運航を行ってきました。2016年には静岡から定期便を開始しました。本当は名古屋から運航したかったのですが、先ほど述べたようにセントレアの関係でいろいろと規制され

ており、名古屋が実現しなかったので静岡から始めることになりました。

丘珠空港は本当に札幌市中心部から近く、利用者のアンケート調査では、75%が「近いから利用した」という回答でした。経験上、短い地方路線は、空港が近いところでないと成り立ちません。飛行機に乗るまで1時間半かかってフライトは1時間だと、あまり乗ろうと思いません。だからわれわれのような短い地方路線は、北海道辺りになるとそうでも

ないと思いますが、内地のもっと近い、地上の交通機関と競合するような所では、空港が遠い所は難しいと考えています。

■その他地方路線への進出

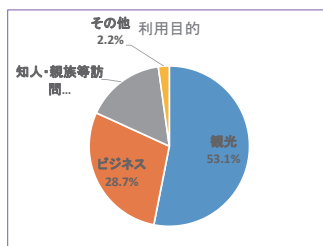
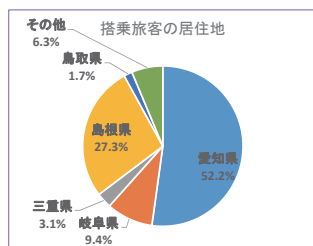
2011年10月に福岡～新潟へ進出しました。これは、その当時ANAが以前2便だったのを1便にしたため、新潟県から「1便しかないのでもう1便、飛ばしてください」と言われて始めたものです。山形～札幌は、山形県から「昔、就航していたので運航してください」と言われて始めました。

今年の3月末から静岡～出雲、4月に仙台～出雲に就航しました。東京～出雲、大阪～出雲、名古屋～出雲もたくさんのお客様があります。出雲は不便なところだし、飛ばせ

2. FDAの歴史

誰が利用しているか、利用目的は

出雲線の例（平成29年度 出雲名古屋線アンケート調査）

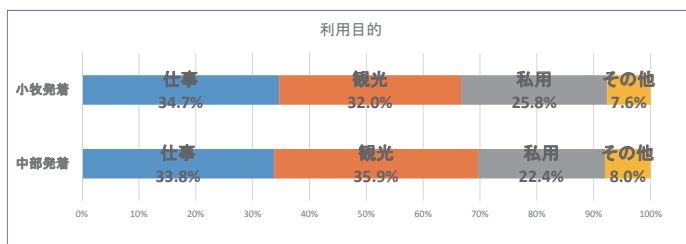


16

2. FDAの歴史

誰が利用しているか、利用目的は

福岡線の例（2015年 国土交通省調査）



17

ばお客様は乗っていただけるのではないかと考えました。

■地方と地方を結ぶ・地元からの支援

われわれの会社は、「地方と地方を結ぶ」というコンセプトでやっております。地方路線の数は、2007年に56あったものが、2017年に37になりました。旅客数も減っています。減少の一番大きな理由は、新幹線が各地に開通して、大手のエアラインが撤退してしまったことです。

しかし地方路線は、地方にとって重要な役割があります。自治体同士が防災協定を結んだり、姉妹都市になったり、災害支援を行ったりするなど、交流のため、あるいは経済関連というと、工場進出などです。例えば名古屋から、岩手や青森や島根などに、当社が運航し始めてから工場が進出したケースが増えました。

民間交流もあります。例えば島根県との間なら、小牧の空港近くにある大口町出身の堀尾吉晴が松江で松江城を建てたという縁でお互いに行き来しているといったように、いろいろなことで結びつくための役割を果たしています。

地方路線は、航空会社だけではなかなか難しいものです。地方全体で維持していく必要があります。地方の皆さんも、JALの撤退などの経験をしているので、自治体や商工会議所が協議会や振興会などをつくって、飛行機に乗るお客様を増やしていくための運動を大々的にやってくださっているのです。何とか持っているという感じです。

松本でも協議会などをつくっていただき、路線維持のための努力を、われわれだけではなく、地方の皆さんと一緒にやっているのが現状です。

岩手県のネーミングライツ（命名権）の例ですが、当社の9号機は金色なので、「黄金の国、いわて。」とネーミングしてもらい、岩手県の宣伝をして多少のお金をいただくわけです。これも路線維持のためにしていただいていることです。民間団体や商工会議所、企業団体などに

いろいろなことをしてもらい、路線が維持できているわけです。

■地元自治体と就航先との協力関係

当社が就航し始めて、防災協定もかなり結ばれました。春日井市と青森市、小牧市と南国市、小牧市と出雲市、羽島市と村山市など。このような協定ができると、いざ災害のときはもちろん、通常の日でも職員の行き来や市議会議員同士の交流などがあるので、役立ちます。

松本でも、文化観光交流都市協定の締結で札幌や福岡経由での鹿児島との行き来が生まれています。先ほど申し上げた大口町と松江市は、堀尾吉晴の縁で姉妹都市になり、頻繁に行き来されています。名古屋市と陸前高田市の間では、震災の後、名古屋市が市をあげて陸前高田市に援助を行っています。名古屋市が寄付金で陸前高田市の全中学生を名古屋に招待したとき、当社も協力しました。

高山市と上山市はFDA就航以前から交流がありましたが、高山城主の金森氏が上山城主に移ったという関係によるものです。

■チャーター事業の推進

当社はチャーターも手がけています。2009年10月に静岡～花巻のチャーターを始めました。当社はその頃、静岡から地方の定期路線だけでは十分な数字をあげるのは大変だが、チャーターなら1便売れば、代理店に売り切ってしまうので利益が出ると考えていました。その頃、大手の航空会社が機材の小型化を進め、団体旅行に割り当てるスペースが減っていました。地方によっては観光客が来なくなって困っている所もありました。一方代理店にとっては、従来大手のエアラインが飛ばしている一番小さなB737でも人数が多すぎました。180人が行っても旅館がとれないのです。

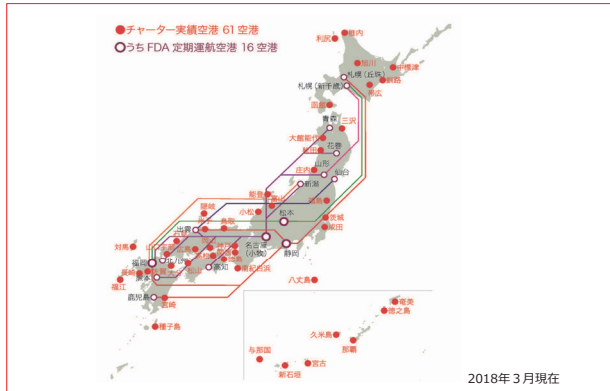
そんな中でFDAの80人程度の飛行機は大変引き合いがありました。お客様も、直行で行けば乗り継ぐよりずっと簡単なので、チャーターはかなり受け入れられるようになりました。われわれとしても、チャーターは飛行機の稼働が

3. FDAの戦略

(2) チャーター事業の推進

① 地方と協調して旅客需要創出

② 機材の優位性を利用して、機材の稼働をあげる



23

上がるし、地方の役にも立つので、力を入れています。最近では、年間1,200便（片道）の実績となっています。

■地上ハンドリングの自社化及び関連事業との協調

当社の最初からの戦略は、1社だけでやらないということです。例えば地上ハンドリング作業です。

㈱エスエーエス（SAS）は、FDAのハンドリングおよび、静岡空港の全ての航空会社のハンドリングを行い、当社のコスト削減とサービスの向上に役立っています。

㈱ドリームスカイ名古屋（DNGO）は、JALの子会社を買収したものです。静岡エアコミュニティ（SACC）は、ビジネスジェットや防災ヘリ、報道ヘリなどを受託して運航している会社です。当社は地方に飛行機を運航しているわけですが、例えば鳥に当たったなど、そこで何かあったとき、必ず整備士に見せるようにします。しかし整備士がいつもそこにいるわけではなく、地上で送っていると時間がかかるので、ここのジェット機で整備士を送っています。

このように、いろいろな会社と協力しながらやっているのであって、決して1社でやってい

るわけではありません。

■乗員、整備士の養成

当社では乗員や整備士を自社養成しています。2011年からは小牧に整備用ハンガーも保有しています。もともとジェイ・エアのときに使っていたものですが、われわれが空港施設から買い取りました。2014年には静岡でも保有しています。

創業時は、乗員22人で現在110人。ライン整備士は創業時の20人から現在は73人です。皆さんご存知だと思いますが、乗員は機材ごとに資格が異なります。従ってわれわれとしてはエンブラエルの資格を取らせなければならないのですが、当初は日本にそのような施設がなかったため、シンガポールにあるエンブラエルの施設で訓練し、日本から国土交通省の検査官に行ってもらって資格を取っていました。しかしこのようなことをしては大変なので、まだ飛行機は少なかったのですが、飛行機、約1機分の費用をかけて静岡に訓練施設をつくりました。それがなければ後の拡大ができなかったのです。

当時はJALもエンブラエルを飛ばしていましたが、JALにシミュレーターがなく、うちへ来て訓練をされていました。うちは幸い、シ

3. FDAの戦略

(3) 地上ハンドリングの自社化及び関連事業との協調

鈴与 航空事業グループ



(株)フジドリームエアラインズ／FDA

●事業内容：航空運送事業 ●設立：2008年6月24日 ●社員数：約500人



(株)エスエーエス／SAS

●事業内容：静岡空港、信州まつもと空港、名古屋小牧空港、福岡空港、青森空港、花巻空港、熊本空港における地上取扱業務全般
① ランプハンドリング ② 旅客ハンドリング ③ 整備補助 ④ 航務補助等
●設立：2008年3月6日 ●社員数：約280人
●受託会社：ANA、大韓航空、アジアナ航空、中国東方航空、FDA 他



フジドリームエアラインズエンジニアリング／FAE

●事業内容：受託整備事業、格納事業、整備部品供給事業
●設立：2013年8月8日 ●社員数：約10人



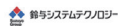
静岡エアコミュニティ(株)／SACC

●事業内容：航空運送事業、航空機使用事業
① 報道取材、防災ヘリの運航整備受託
② ビジネスジェット機の国内/国際運航受託
●設立：1991年4月1日 ●社員数：約30人



(株)ドリームスカイ名古屋／DNGO、中部スカイサポート(株)／CSS

●事業内容：中部国際空港における地上取扱業務全般
① ランプハンドリング ② 旅客ハンドリング
●株式取得：2010年8月19日 ●社員数：DNGO=約430人、CSS=約380人



鈴与システムテクノロジー(株)／SST

●事業内容：情報システム事業 ① 航空券予約発券/運航システムの開発運用
●設立：1990年4月16日 ●約300人



24

ミュレーターがフル稼働していました。

今は乗員確保がどの会社でも問題になっています。2009年の創業時はJAL出身者中心だったのですが、その後、2012年頃からLCCが3社スタートし、乗員の取り合いになっていました。乗員の養成は、経験者を採用しても5～6カ月かかります。自衛隊の方を採用しても同じくらいかかります。航大や大卒の人ならパイロットにするまで7～8カ月かかります。

われわれは自分たちの施設で、毎年30人弱程度は養成しているのですが、けっこう他社へ流出します。やはりパイロットは大きな飛行機に乗りたい、国際線に行きたいと考える人が多いです。FDAの場合は割合若くして機長になります。若くして機長になった人ほどそういう望みを持つのです。ある程度、流出していくのは仕方がないことですが、一所懸命養成に励んでいます。

■ FDAの将来と課題

将来の話ですが、今12号機まであり、14号機までをすでに決めています。そして、地方路線を今後もやっていくのはもちろん、地方／地方の路線をもっとやっていきたいと考えています。地方路線は、ビジネスなどの基礎需要は3

割程度しかなく、あとは観光などで何とか発掘していくほかありません。当社はそれでやってきました。

地方路線運航上の問題は、空港の運用時間が短いことです。例えば松本だと8時半～17時、山形、花巻は8時～19時半、出雲は7時半～20時半というように、主要空港より運用時間が短いので、飛行機の稼働が落ちるのです。われわれも常に地方に、運用時間を延ばしてくださいとお願いしているのですが、なかなか進みません。

また、地方／地方路線というのは政府の補助もないのです。例えば離島なら離島補助があります。われわれは時々こんなことを言っています。「松本なんか離島みたいなもののなのに、なぜ離島補助がないんだ」。松本の人に怒られるのですが。しかしいずれにせよ、補助がありません。FDA以外で搭乗率補助がなされているところもありますが、先ほども言いましたように、搭乗率補助なんて、どこか他社が来たらややこしい話になってきます。

やはり、地方路線が本当に必要だ、地方創生が必要だ、そうになったら政府ももう少し、運用時間を見直したり、いろいろなことをしてくれるのではないかと思います。

中部国際空港と県営名古屋空港の問題につい

4. FDAの将来と課題



④ 中部国際空港と県営名古屋空港

・両空港の機能分担

中部国際空港 …中部圏のハブ空港。

国内大都市や海外を結ぶ。

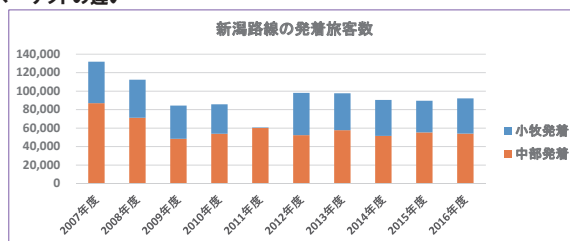
三河地区や豊橋等、愛知県東部が近い。

県営名古屋空港…尾張地区及び岐阜地区を中心的商圏とする。

100席以下のリージョナル航空により地方都市を結ぶ。

尾張岐阜地区は新幹線が便利

・マーケットの違い



28

て。大阪でも伊丹と関空の問題がありました。最初の頃は、関空に国内線が少ないので長距離路線は全て関空に移せといったようなこともありました。名古屋でもやはりそのような問題があります。P.28のグラフは新潟線です。当社は2012年度から新潟線を始めたので、それ以前はジェイ・エアの実績です。2011年度は小牧が全くありませんが、2012年度から始めたら小牧のお客が増えました。

しかしセントレアのお客が減っているわけではありません。小牧のお客が増えているのです。新幹線との競争が非常に厳しいわけで

す。福岡線にしろ、熊本線にしろ、結局われわれの本当の競争は中部空港ではなく新幹線なのです。だから県営名古屋空港でももっともっと自由にやらせてくださいよ、という話をしています。

FDA 全体の約7割が名古屋なので、われわれとしては、わが国唯一の独立系リージョナル航空会社のビジネスモデルが成立するかどうかは、ここで自由な路線展開ができるかどうかにかかっていると考えています。

これで本日のお話を締めさせていただきます。ご清聴誠にありがとうございました。



富を生み、呼び込め

日刊工業新聞社 大阪支社 編集局経済部 青木 俊次

はじめに

関西の景況は、全体として緩やかな回復基調にある。スマートフォン向け電子部品や一般機械などの輸出が伸び、百貨店は、年々増加する訪日外国人旅行者（インバウンド）で好調だ。さらに2025年国際博覧会（万博）や統合型リゾート（IR）の誘致活動は、関西を内から刺激し、懸案のリニア中央・北陸の両新幹線の大阪への早期開業もここ1～2年で大きく進展した。しかし、今の景況は、そのような将来への期待より、インバウンドのおかげと言える。ただ、その頼みのインバウンドは、政治不安や円高などに大きく左右され、決してあてにはできないのが実情だ。関西には今「内から富を生み、外から富を取り込む」仕組みが必要だ。

富を生む

経済を活発にするには新たな企業が数多く生まれる環境が要る。厚生労働省の雇用保険統計年報によると、2016年度の大阪府の開業数は全国2位の1万1,700社。東京都の半分以下だが、大阪府の開業率は、6.7%の6位で、東京都（6%、10位）や全国平均（5.6%）より高い。一方、日本取引所グループでは2016年の新規上場企業数は全国で86社。そのうち東京都は55社だが、大阪府はわずか6社しかない。つまり起業はあるが、育たないという状況にある。その要因には、ベンチャー企業の成長を加速するアクセラレーターやベンチャーキャピタル（VC）の不足や、うまく連動しない国や自治体の創業支援機関がある。そもそも「ベンチャー」の定義自体がなく、分野、段階、規模別にどれだけ関西にベンチャー企業があるかも不明だ。まずは金融機関、支援機関、VCで

ベンチャーの実態を把握すべきだ。その上で、ベンチャー企業を一貫支援できる仕組みが求められる。

航空機や医療など成長分野への取り組みも重要だ。世界の民間航空機市場は、今後約20年間に4～5兆ドル程度と見られている。関西には航空機の組み立てを担う企業が数多くあり、中小企業や地域クラスターは現在、航空機産業への参入を目指しているところ。しかし、航空機産業への参入は、仕事のない段階から設備投資を必要とし、投資から回収まで長い時間がかかる。これらの事情を理解し、長期的に支援できる金融機関が不可欠だ。航空機産業の成長には金融機関の協力が欠かせない。

医療分野も成長分野の一つ。関西には医薬品メーカーが多く、iPS細胞をはじめ、最先端のバイオを研究する大学の研究機関も多々ある。医療分野の成長にも中小企業の参入が欠かせないが、参入には医薬品の製造や販売の認可が必要となる。その対象外となる機器や用具なども幅こそ広いが、その市場は極めて狭く利益を上げにくい。中小企業の参入には、自社の身の丈（技術、生産量）に合った対象を見つける必要があり、その点をしっかりサポートできる支援機関が欠かせない。

新産業創出への取り組みも要る。2019～2021年にかけて、関西ではラグビーのワールドカップやワールドマスターズゲームズなどのスポーツイベントが開かれる。関西にはスポーツメーカーが数多くあり、スポーツや健康増進運動を通じ、高齢化で年々増える医療費を抑える健康寿命延伸産業を創出しようとする動きがある。大阪府は2015年に健康寿命延伸産業分野で新事業創出を目指す組織を設立した。一方、

関西経済連合会は2017年にスポーツ振興委員会を設置、トップ選手の育成やスポーツ産業の育成などの検討を始めた。大阪商工会議所も同年、スポーツ分野の研究開発から販路開拓を支援する組織を立ち上げ、スポーツによる新ビジネスを目指し始めた。これらは、健康やスポーツで共通点はあるが、自治体や経済界が一体となった組織はまだない。スポーツ産業創出のためにも、将来の関西のスポーツをオール関西で議論する場の設立を急ぐべきだ。

富を呼び込む

関西を訪れたインバウンドは2017年に1,111万人に達した。“爆買い”は去ったが、高品質の薬や化粧品の需要は根強い。しかし、これらが自宅で簡単に買える日はすぐに来る。インバウンドで消費が好調な今こそ“モノからコト”へいかに移行させるかが課題だ。しかし、関西国際空港に降り立つインバウンドは格安航空会社（LCC）を利用するアジア諸国からがほとんど。彼らは購買意欲の方が高く、体験型に移行するにはまだ、時間がかかりそうだ。関西広域連合や関西経済連合会では、広域観光周遊ルートを設け、近畿経済産業局も産業観光に力を入れるが、ターゲットを絞り切れていない。観光客の多くは東アジアからで、所得や興味などもバラバラ。彼らが何を求めているか、リピートしてもらうには何が必要か精査する必要がある。今後は、イスラム圏の富裕層に日本の四季の観光と最先端の健康診断を組み合わせるツアーを提案するなど、「コト」に対象を絞った戦略を検討する必要がある。

インバウンドだけでなく海外の企業家も関西に注目している。特に、中国の製造業の経営者は日本の技術に熱い視線を送る。環境規制の強化と沿海部の経済発展による人件費の高騰がその理由だ。さらに「メイド・イン・ジャパン」のブランドを求め、日本に製造拠点を研究所を設置する動きもある。環境対策と生産性向上などに課題を抱える彼らに、関西の企業は十分貢献できる。現在、彼らは以前のように仕事を「儲ける手段」と考え、利益のより高い仕事に簡単

に乗り換える姿勢ではなく、その事業や分野で「成功しよう」とする経営者だ。彼らの経営モラルは遙かに高い。連携次第では事業承継や人手不足で苦しむ日本の中小企業を補完し、良きパートナーとなることも可能だ。そのためにも海外企業の立地を促進する政策を充実させるべきだ。

内外からベンチャー企業を関西に呼び込むことも重要だ。それには、地域を限定して法律や条例などの各種規制を一時的に止める「サンドボックス制度」を使い、技術開発や実証実験がやりやすい環境を整備する必要がある。大阪商工会議所は、大阪市や大阪府と連携し、飛行ロボット（ドローン）による大阪城や大正港などの撮影を支援しているが、現在は、その都度許可が要る。一定の条件を満たせば、自由に実験できるエリアを設置し、内外のベンチャー企業に解放すべきだろう。国には規制緩和を、自治体には認可するという考えを改めてもらう必要がある。

最前線として

今後、航空機需要はアジアをはじめとする新興国の経済発展に応じ、さらなる進展が予想される。しかし、関西は今の歴史・文化のコンテンツだけでは、アジアの一観光地という域を出ない。関西が発展するには「ビジネス」という魅力をさらに磨く必要がある。そのビジネスを海外から呼び込むには、空港は極めて重要な役割を果たす。かつて関西国際空港の第2滑走路は、計画時に「21世紀初頭の三大ばか事業」と言われた。しかし、当時の「愚行」のおかげで現在のにぎわいがある。

現在、関西は「ルックウエスト」を提唱し、アジアに目を向けている。しかし、20～30年後を見据えれば、欧州、中東、アフリカにも目を向けるべきだろう。関西が日本だけでなく世界でどのような存在であるべきか、長期ビジョンを立てる必要もある。今後、空港は「富を呼び込む最前線」であることを意識し、新たな航路やサービス開発などを通じ、関西の活性化につながる提案を積極化すべきだ。自治体や経済界に働きかけることが、新たな刺激となり、関西のさらなる発展につながる。



赴任者等を通じた観光地の集客の可能性



一橋大学 大学院経営管理研究科

鎌田 裕美

(-財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

1. 観光地への集客と航空

現在、多くの地方空港では国内外から観光客を誘客するべく、さまざまな対策が図られている。実際に、国土交通省航空局では「訪日誘客支援空港」として27空港を認定し、それぞれに必要な支援を行っている。海外からの観光客のみならず国内観光客においても、当該地域へのアクセスが便利になる、低価格になることは、訪問をするインセンティブになるだろう。

しかしながら、観光は、いわゆる「経験財」であるため、消費する前にはその財・サービスの価値は「わからない」状態であり、消費してみて初めて判断できるという性質を持つ。「一度来てもらえれば、良さがわかる」という観光地は多いが、観光客にとっては、「一度訪れてみる」ことは容易ではない。費用や時間をかけて行ったこともない観光地に行くリスクを取るよりも、行き慣れた観光地や評判のいい観光地を選択する可能性は高い。「一度来てもらえれば、良さがわかる」という観光地が、仮に航空運賃を割り引いても、宿がお得なキャンペーンを提供しても、観光地として大々的に宣伝をしても、観光客の選択にはそう簡単に影響を与えられないだろう。「一度来てもらえれば」と「良さがわかる」の間には、大きな隔たりがあることを認識する必要がある。

本稿では、赴任者や日本に滞在する外国人が集客のキーパーソンとなる可能性について、拙稿¹の概要とタイ人へのインタビュー調査を基に検討する。

2. 赴任者を通じた集客の可能性

(1) 「よそ者」としての赴任者

「よそ者、若者、バカ者」は、観光・地域振興のキーワードとして表現される。この中で、「よそ者」とは、当該観光地にはない視点を持つ人、すなわち「昔から住んでいる人には気付かない魅力に、気付ける人」である。赴任者は、赴任先について事前によく知らない、期待を持たないことも多い。しかし、赴任後は当該地域で一定期間仕事をして余暇を過ごすという日常生活を送る。赴任前後で赴任地に対する印象は変わるだろうし、また地元の人は気付かない魅力を発見もするだろう。つまり、赴任者は「よそ者」の視点で、しかも一定期間生活をしながら、その地域の良さをわかる「地元住民」の視点も持つ人たちである。まさに、「一度来てもらえれば」と「良さがわかる」の間の大きな隔たりを埋める可能性を持っており、「一度来てもらえれば」という観光地にとって、キーパーソンになる存在であると考ええる。また、航空サービスや空港についても、赴任者は頻繁に赴任先と

1 鎌田裕美 (2017)「観光における空港・航空サービスの役割」、『航空環境研究』、No.21、pp.15-19。

本社や家族等のいる地域を往復することが多く、重要な顧客である。

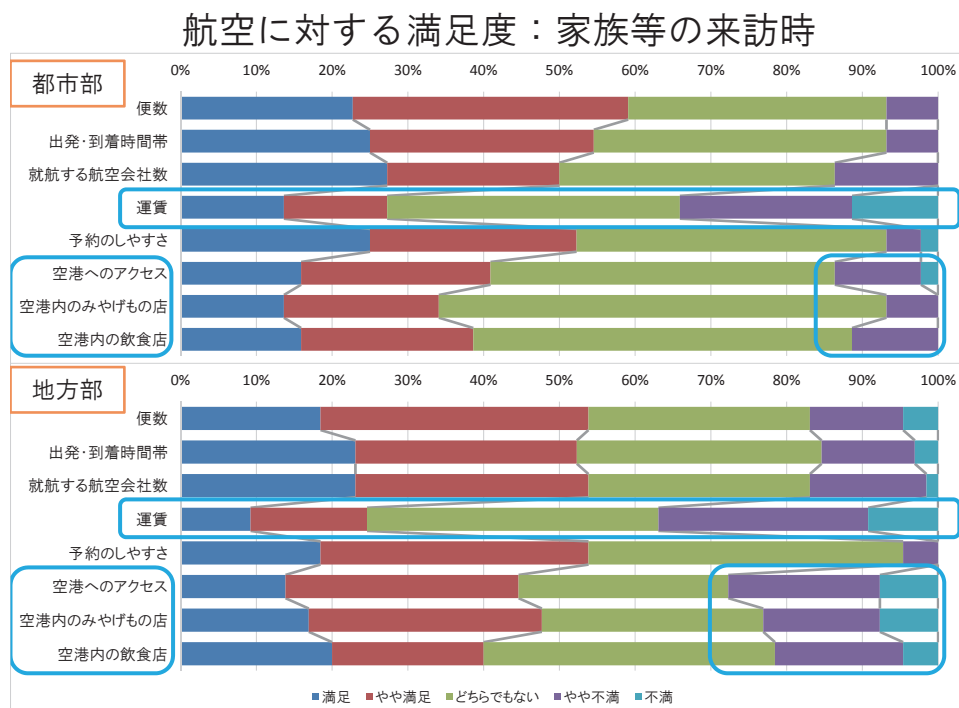
(2) アンケート調査と結果に基づく考察

鎌田（2017）では、航空を利用する（利用した）赴任者を対象にアンケート調査を行った。赴任先は聞かず、利用した航空路線のみを聞いたため、赴任先は地方部でも、利用した航空路線が都市部空港発着の場合には、都市部空港利用者とした。都市部空港利用者（以下、都市部）、地方空港利用者（以下、地方部）に分けて結果を考察した。なお、全体としてサンプルサイズが小さいため、この結果がすべてを代表するものではない。

赴任先の印象は、都市部も地方部も「赴任前の印象よりよくなった」という人が多く、赴任年数が長くなるほど印象がよくなっていた。地方部では、「住めば都である」、「住んで生活してみて良さがわかり、退職後の定住先として真剣に考えている」など、実際に住んで生活することを通じて、印象がよくなっていることが窺える回答もあった。

赴任先やその周辺地域の観光については、都市部より地方部のほうが頻繁に旅行を実施している結果となった。都市部ではメジャーな観光地やスポットが多かった一方、地方部では、温泉や海、川、スキー場など自然資源に関するスポットが多く、さらに居酒屋やバーなど、地元の人が利用する店を観光スポットとしてとらえている回答が見られた。また、都市部、地方部とも過半数が赴任先を観光地として勤めたいと答えたが、地方部は、「住んでみないとわからないことを伝えたい」など、自らの生活に基づく理由が多かった。

赴任先と家族等の居住地間の移動で利用した（する）航空については、ほぼ満足しているが、運賃や便数には少なからず不満を持っていることが明らかになった（下図）。また、「運賃が低下した」、「赴任先のホテル等にお得なプランができた」場合、都市部よりも地方部のほうが「家族等を呼びたい」と考える傾向があった。



3. 日本滞在者を通じた訪日外国人の集客：タイ人へのインタビュー調査から

何度も日本を観光で訪問する行動について、タイ人を対象にインタビュー調査を行った（2018年6月21日～23日タイにて20代～60代の13名を対象に実施。うち7名は20回以上訪日）²。全員日本に対するイメージはよく、「清潔な街」、「人がやさしい」という回答が多かった。また実際に訪問を重ねてもその印象は変わらないということだった。日本を訪問したきっかけを聞いたところ60代は社員旅行が多かったが、それより下の年代では、「留学した（仕事で滞在した）家族や友人を訪ねた」という回答が複数あった。訪問前はとくにイメージはなかったが訪問して良さを実感、再訪するようになった。対象者のうち日本語がわからない人が大半であったが、「家族や友人を訪ねてみたら、日本語ができなくても個人で旅行ができる」ことを経験し、自分で自由に計画できる個人手配をしていた。赴任者と同様に、留学や仕事で滞在する人が訪日のきっかけとなるかもしれない。

何度も訪日する理由は、全員「ビザの緩和」と「安い航空券」が主であった。とくに安い航空券は友人などのグループ内で航空券を毎日チェックする人がおり、安い航空券で行ける観光地を選択し、その後観光ルートを決めるという行動をしていた。この意味では、訪日誘客支援空港などの取組は一定の効果があるといえるのかもしれない。しかし、安価が第一であれば近隣諸国を選べいいはずである。この点について、訪日を繰り返す理由をさらに尋ねたところ、「まだ訪問していない観光地がたくさんある」、「何度も訪問はしているが、日本は季節やメンバーにより『違う旅行』になる」、「日本はもはや観光地ではなく日常生活の一部として訪問している」ということであった。

4. 赴任者等を通じた集客の可能性

簡単ではあるが、赴任者や、留学、仕事の滞在者が観光地を訪れるきっかけとなり得る可能性を提示した。赴任者等を訪ねてきた家族や友人を観光案内しながら自分が発見した地域の魅力を伝えることで、その家族や友人は「一度来て、良さがわかった」人になる。まさに赴任者等は、「一度来てもらえれば」と「良さがわかる」の間の大きな隔たりを埋める可能性を持っているキーパーソンといえよう。また、タイ人の調査から安価な航空券は何度も訪日をする理由ではあるが、それよりもまだ訪れていない日本の地域を季節やメンバーを変えて訪れる、観光ではなく日常生活の一部として訪れることが動機になっていることがわかった。航空サービスや空港は、こうした赴任者等が家族や友人を呼ぶために重要であり、かつ一度訪れた家族や友人が再訪を繰り返すためにも重要な役割を果たすと考ええる。

【参考文献】

鎌田裕美（2017）「観光における空港・航空サービスの役割」、『航空環境研究』、No.21、pp.15-19。

2 インタビュー調査は JSPS 科研費 16K21334 の助成を受けた研究の一部である。

関西国際空港 2018年5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 16,331 回（前年同月比 106%）

国際線：12,302 回

（前年同月比 110%）

国内線：4,029 回

（前年同月比 96%）

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 106%の 16,331 回を記録しております。国際線については前年同月比 110%の 12,302 回を記録しております。

○旅客数 2,512,994 人（前年同月比 114%）

国際線：1,949,638 人

（前年同月比 120%）

国内線：563,356 人

（前年同月比 98%）

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 114%の 2,512,994 人で、うち国際線の旅客数は前年同月比 120%の 1,949,638 人と、いずれも5月として過去最高を記録しております。国際線の外国人旅客数は前年同月比 123%の 1,381,560 人を記録しております。

○貨物量 71,539t（前年同月比 112%）

国際貨物：69,871t（前年同月比 112%）

積込量：35,036t（前年同月比 118%）

取卸量：34,835t（前年同月比 107%）

国内貨物：1,668t（前年同月比 100%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 112%の 69,871t と前年を上回っております。

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

2018年6月18日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報 [関西空港]

2018年5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	1,402,745	113.2	22.2	1,320,136	115.3	19.1	82,609
管内	919,619	112.8	14.5	993,044	117.7	14.4	△ 73,425
大阪港	336,963	124.5	5.3	435,001	114.7	6.3	△ 98,038
関西空港	446,015	106.9	7.1	308,448	114.0	4.5	137,567
全国	6,323,324	108.1	100.0	6,901,645	114.0	100.0	△ 578,321

【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	446,015	106.9	7.1	308,448	114.0	4.5	137,567
成田空港	901,140	105.8	14.3	1,109,296	115.5	16.1	△ 208,156
羽田空港	28,268	53.8	0.4	69,690	123.7	1.0	△ 41,422
中部空港	79,923	117.1	1.3	90,077	127.9	1.3	△ 10,154
福岡空港	29,879	32.6	0.5	36,303	98.7	0.5	△ 6,424
新千歳空港	3,994	166.1	0.1	2,202	142.2	0.0	1,791

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合 計	(1日平均)
	外国人入国	(1日平均)	外国人出国	(1日平均)	日本人帰国	(1日平均)	日本人出国	(1日平均)		
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成21年	1,357,556	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,062,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,190,605	27,919
平成23年	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,069	26,006
平成24年	1,795,222	4,905	1,778,162	4,858	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,812,831	29,543
平成25年	2,326,263	6,373	2,285,785	6,262	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,485,106	31,466
平成26年	3,173,759	8,695	3,104,778	8,506	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,752,082	34,937
平成27年	5,012,402	13,733	4,974,063	13,628	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,061,104	44,003
平成28年	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	7,162,310	19,620	7,126,200	19,520	3,311,930	9,070	3,302,920	9,050	20,903,360	57,270
平成30年1月	647,930	20,900	628,800	20,280	295,080	9,520	273,950	8,840	1,845,760	59,540
平成30年2月	645,330	23,050	677,940	24,210	248,270	8,870	259,070	9,250	1,830,610	65,380
平成30年3月	679,160	21,910	628,250	20,270	383,820	12,380	364,890	11,770	2,056,120	66,330
平成30年4月	735,850	24,530	762,090	25,400	231,320	7,710	247,770	8,260	1,977,030	65,900
平成30年5月	694,010	22,390	687,550	22,180	285,620	9,210	266,410	8,590	1,933,590	62,370
平成30年6月	662,420	22,080	661,780	22,060	268,340	8,940	265,050	8,840	1,857,590	61,920
平成30年累計	4,064,700	22,460	4,046,410	22,360	1,712,450	9,460	1,677,140	9,270	11,500,700	63,540
前年同期	3,409,790	18,840	3,367,340	18,600	1,586,620	8,770	1,549,510	8,560	9,913,260	54,770
対前年同期比	119.2%		120.2%		107.9%		108.2%		116.0%	

※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

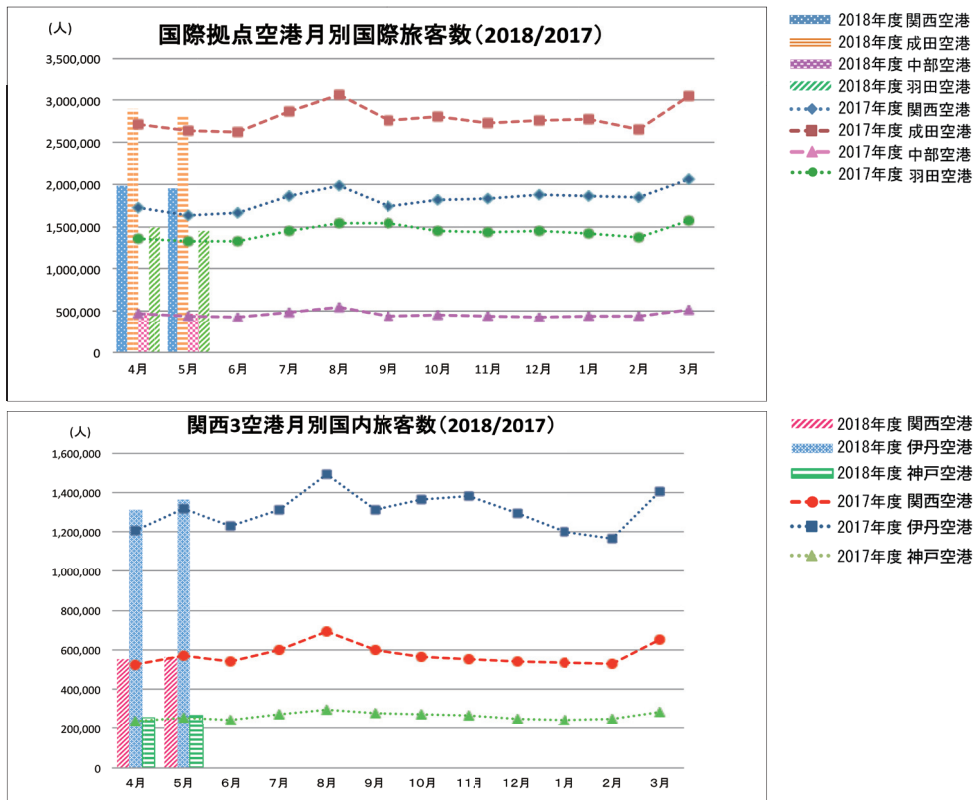
2018 年 5 月実績【速報】

区 分	空港名	国 際 線	前 年 同 月 比	国 内 線	前 年 同 月 比	合 計	前 年 同 月 比
発着回数 (回)	関西 3 空港	12,303	109.9%	18,237	99.7%	30,540	103.5%
	関 西	12,302	110.1%	4,029	95.8%	16,331	106.2%
	大阪(伊丹)	0	—	11,724	99.7%	11,724	99.7%
	神 戸	1	5.3%	2,484	106.5%	2,485	105.7%
	成 田	17,043	102.6%	4,335	93.4%	21,378	100.6%
	中 部	3,319	97.2%	5,257	100.1%	8,576	99.0%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,949,638	119.7%	2,194,306	102.3%	4,143,944	109.8%
	関 西	1,949,638	119.7%	563,356	98.4%	2,512,994	114.2%
	大阪(伊丹)	0	—	1,364,599	103.6%	1,364,599	103.6%
	神 戸	0	0.0%	266,351	104.5%	266,351	104.5%
	成 田	2,831,433	107.1%	582,993	92.8%	3,414,426	104.4%
	東京(羽田)	1,449,708	109.2%	5,329,930	99.3%	6,779,638	101.2%
	中 部	466,800	105.1%	507,809	100.1%	974,609	102.4%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	69,871	112.5%	11,562	98.5%	81,433	110.3%
	関 西	69,871	112.5%	1,668	99.5%	71,539	112.1%
	大阪(伊丹)	0	—	9,894	98.3%	9,894	98.3%
	成 田	193,968	106.0%	—	—	193,968	106.0%
	東京(羽田)	50,326	102.5%	53,889	94.5%	104,215	98.2%
	中 部	15,856	117.1%	1,561	84.0%	17,417	113.1%

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454回定例会（2018年6月28日開催）

「スカイマークの現状と展望」をテーマに市江 正彦 氏（スカイマーク株式会社 代表取締役社長）の講演会を開催した。

今後の予定

○第455回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2018年9月4日（火） 16：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／「航空貨物輸送の現状と展望」（仮題）

講 師／竹林 幹雄 氏（神戸大学大学院教授）

○関西空港調査会2018年度セミナー（2017年度調査研究助成事業調査 調査研究成果発表会）

日 時／2018年7月20日（金）15：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

〔調査研究課題〕

「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」

吉田 雄一郎 氏（広島大学大学院国際協力研究科 教授）

「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）の分布調査方法の確立」

辻村 浩隆 氏（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）

「地方空港のインバウンド需要創出施策の検討」

花岡 伸也 氏（東京工業大学環境・社会理工学院 教授）

「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」

宮武 宏輔 氏（流通経済大学流通情報学部 助教）

※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

大阪北部地震

- ▶ 先月18日に大阪北部を最大震度6弱の地震が襲いました。

報道によると、4名の方が亡くなられ、400名を超える方が負傷されました。大阪府内だけでも2万棟を超える住宅被害が報告されています。被災された方々に謹んでお悔やみとお見舞いを申し上げます。

- ▶ 我が家は千里NTの一角にあり、強い衝撃があったものの大した被害を受けずにすみました。職場に行かなくてはいけませんが、交通機関は全てストップ。1時間ほど道路端で待って、たまたま大阪市内に戻るタクシーを拾うことができ、時間はかかったものの事務所ビルにたどり着きました。

しかし帰路は帰宅難民状態でした。家まで歩いて帰ろうかホテルを探そうかと考えながら、タクシー乗り場で並んでいました。1時間を超えると意地でもう動けません。列の人たちが何人か時間調整に消えていきました。我慢比べの時間を経て、ようやく家にたどり着くことができました。

あの日に出勤された方々は、大なり小なり同じようなご苦勞をされたことと思います。皆様、本当にお疲れ様でした。

(KM)

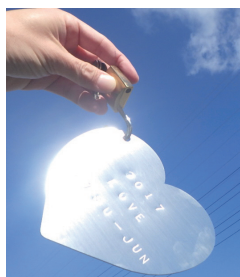
泉佐野市に恋人たちのスポット誕生

LOVE RINKu(ラブりんくう) (泉佐野市)



2018年、空と海に囲まれ眺望抜群のりんくう公園に、恋人たちのスポットが誕生しました。LOVE RINKu(ラブりんくう)と名付けられたモニュメントは、天気によければ関西国際空港まで見渡せる海の近くの絶景スポットにあり、写真撮影には絶好のロケーションです。

また、このモニュメントには、恋人や家族で刻印したハート型のプレート「LOVE♥TAG」を取り付けることができます。是非お越しの際は、りんくうタウン駅改札を出てすぐの「りんくうまち処」で「LOVE♥TAG」を購入(800円)、刻印しモニュメントへ足を運んでください。



恋人や家族と一緒にLOVE RINKuに取り付けられた「LOVE♥TAG」はモニュメントの一部となり風に吹かれ輝きます

■アクセス 南海・JR「りんくうタウン」駅、改札を出てすぐの「りんくうまち処」で「LOVE♥TAG」を購入し、りんくう公園のモニュメントLOVE RINKuへ(りんくうタウン駅から徒歩約8分)りんくうタウン駅からりんくう公園までは上空通路をご利用ください。

■問合せ先 ・観光案内所 りんくうまち処 TEL: 072-474-2056
・泉佐野市まちの活性課 TEL: 072-469-3131