

WING DAILY

Airline & Aviation E-mail News

発行所 航空新聞社：WING DAILY 編集部
〒107-0052 東京都港区赤坂4-8-6 赤坂余湖ビル3階
TEL(03)3796-6647 FAX(03)3796-6643
URL=http://jwing.net E-mail=mail@jwing.net
購読料 半年34,560円 年間64,800円(消費税含む)

【HEADLINE NEWS】

★川崎重工、C-2量産初号機を防衛省に納入 空自飛実団での開発試験に投入後、美保配備へ

川崎重工は6月30日、同社岐阜工場で航空自衛隊向けC-2輸送機の量産初号機を防衛省に引き渡した。同機は岐阜基地の航空自衛隊飛行開発実験団(飛実団)に配備され、開発のための技術・実用試験に投入され、開発完了を待って今年度末(2017年3月)頃に航空自衛隊美保基地の第3輸送航空隊に配備され、部隊運用を開始する予定。また、防衛装備庁は同日、C-2の開発費について2643億円になると明らかにした。

川崎重工岐阜工場では同日、若宮健嗣防衛副大臣、渡辺秀明防衛装備庁長官らが出席して納入式が行われた。岐阜工場では量産2~4号機も組立作業が本格化しており、契約済みのC-2輸送機合計8機が2018年度末までに納入の予定となっている。

現用のC-1輸送機の後継機XC-2として2001(平成13)年度に次期輸送機の開発が次期固定翼哨戒機(現在のP-1)との同時開発としてスタートした。その後、日本で製造される過去最大の航空機であり、大きな開口部を持つ輸送機であることなどから、胴体の強度不足が地上試験で判明し、補強や新胴体の設計など、P-1より開発が難航した。XC-2の初飛行は2010年1月となり、現在も防衛装備庁と航空自衛隊が開発を継続しており、最終段階を迎えているが、XC-2試作2号機を電波測定機として転用のため改修を開始し、飛行試験機が1機となったことから、生産が順調に推移し去る5月に初飛行した量産1号機を当面、試験用に使う。2機を使用した試験や輸送機能の確認などの試験に量産1号機を使用する。

量産初号機の価格は188億円 新設計胴体で重量増加は僅か

また、防衛装備庁は、今回納入されたC-2量産初号機の機体価格は約188億円であり、量産9号機の見積価格(2016年度概算要求時)は約229億円であったとしている。輸入品の為替レート変動などもあり、価格が上昇、結局2016年度予算では



C-2量産初号機の全景

1機調達を諦め、エンジン2機分の調達など部品購入にとどめた経緯がある。

また、強度不足から補強を行って当初計画に対して、飛行性能低下やペイロード減少が発生していないかについて、防衛装備庁では新設計の一体型設計新胴体により、重量増は僅かで強度を確保しており、性能マージンの範囲に収まり、性能への影響はないとしている。

更に、C-2の海外移転については、同じく防衛装備庁から、もともと輸送機の輸出は武器輸出に当たらないとの法解釈もあり、国名は出せないが幾つかの国から関心が寄せられており、要望が本格化すれば対応しく考えを示した。

納入式で村山KH会長が防衛省、協力各社に謝意 若宮防衛副大臣、開発の苦勞に敬意、価格低減も要望

納入式は、機体を駐機場場に置き、参列者が組立工場内に列席する形で行われた。神事の後、川崎重工の村山滋会長が挨拶し、「平成13年度の開発開始以来、主契約者として、防衛省の指導を得ながら、日本の航空機産業の総力を挙げて開発を推進して来た。本日納入する量産1号機は平成24年3月に量産第1次契約により受注し、各種試験の成果を適宜反映して完成し、去る5月に初飛行し、社内飛行試験、領収飛行試験を経て、納入に至った。これまでの開発における防衛省の適宜、適切な指導に感謝するとともに、長きに亘り開発の苦勞を共にしていただいた三菱重工、富士重工、ナブテスコなどの機体、搭載装備品、部品、材料等協力企業、エンジンを提供のGE社など製造に携わった全ての方々々に御礼申し上げる。日本で製造された最大の航空機であるC-2はC-1を大きく上回る機体規模だけでなく、飛行制御システム、搭載卸下システムなど最新技術を織り込んでいる。今後の部隊運用及び将来の能力向上まで万全の支援を続ける所存だ」と述べた。

引渡しは村山会長より渡辺英明防衛装備庁長官に目録が渡され、完了した。

防衛省側を代表して、若宮健嗣防衛副大臣が挨拶、「C-2量産初号機の完成を祝い、開発に大変な苦勞があったと聞いており、川崎重工始め各社の努力に敬意を表する。引き続きの尽力を期待する。C-2は統合機動防衛力にとって特に重要な航空輸送力の中心となうものと期待している。、島嶼防衛、災害派遣、海外運航などで威力を発揮するものと思う。



官民関係者10氏によるテープカット

本機の開発で得られた貴重な技術力、経験が航空機産業の発展に寄与するものと確信する。さらに海外移転を念頭に、価格低減にも配慮頂きたい」など述べた。

調達管理に当たった当期防衛支局岐阜事務所の検査官と飛行開発実験団整備群の整備主任の2名に花束贈呈があった。

恒例のテープカットは次の10名で行われた。

- ▼高木憲優・ナブテスコ執行役員航空宇宙カンパニー副社長
- ▼水谷久和・三菱重工常務執行役員ドメインCEO防衛・宇宙ドメイン長
- ▼本橋克広・近畿中部防衛局東海防衛支局長
- ▼吉田浩介・空将航空自衛隊補給本部長
- ▼村山滋・川崎重工代表取締役会長
- ▼若宮健嗣・防衛副大臣
- ▼渡辺秀明・防衛装備庁長官
- ▼武藤容治・衆議院議員
- ▼波多野淳彦：経済産業省中部経済産業局長
- ▼永野尚・富士重工常務執行役員航空宇宙カンパニープレジデント

なお、武藤議員は外務副大臣を務めているが、地元選出議員としての政務活動としての出席。

高さ4メートルの大型貨物室確保 ほとんどの車両を搭載可能

納入先に先立って、川崎重工航空宇宙カンパニーの野久徹(のひさ・とおる)PX・CX設計チームチーフ・デザイナーがC-2輸送機の概要説明を行った。

この中で野久氏は、輸送機の設計で最も重要なことは貨物室の空間確保であり、まず貨物室の大きさを決め、主翼はその上に乗せ、脚や補器は胴体外側に付けるといった基本構成であるとした。その上で、C-2では貨物室の高さを4メートルとし、道路交通法で定められる最大車高3.5メートルを上回り、重量が許す限りあらゆる車両が自走で搭載できることを強調した。貨物室の高さ4メートルは米軍のC-17と同じであり、C-2は機体規模ではC-17より小型だが、貨物室の高さが高いことで、搭載可能物件が多くなるとした。

C-2のペイロードは防衛装備庁側から30トンをやや超えるとの説明もあり、機動戦闘車、大型セミトレーラー(戦車運搬車)、手術車、バケットローダー、陸自大型トラック、さらにローターを外してUH-60Jヘリが搭載できる。なお、10式戦車は重量が約45トンのため、寸法的には入るが重量的に搭載できない。



川崎重工の野久徹チーフ・デザイナー

また、量産機の製造分担について野久氏は次のように説明した。川崎重工は前胴、中胴、水平尾翼と最終組立、三菱重工は後胴、カーゴ扉、エアデフレクタ、富士重工は外翼、中央翼、垂直尾翼、エンジン・パイロン(ナセルはGE)、日本飛行機がランプ扉、バルジ、翼胴フェアリングとなっている。

このうち、三菱重工担当のエアデフレクタは空挺降下扉の直前に展開する遮風板のことで、機体表面と一体化した曲面を持つ。バルジは胴体側面下部に取り付けられる張り出し部で、主脚や補助動力装置などを納め、外形は整流形状をしている。翼胴フェアリングは胴体の上に乗せる形状の主翼の前後の整流覆いとなる。

C-2の製造に関係する企業数は、川崎重工との直接契約が約40社M下請けが約120社、孫請けを入れると約200社と言われる。

離陸重量はC-1の約3倍、脅威回避性を確保

C-2とC-1の外形寸法を比較するとC-2が全長、全幅とも約44メートルに対してC-1は全長、全幅とも約30メートルと寸法は約1.5倍増だが、最大離陸重量はC-2が141トン、C-1が45トンと約3倍になっている。

C-2への適用技術では、夜間運行時のナイト・ビジョン・ゴーグル使用可能なコックピット、ミサイル警報装置、チャフ・フレア射出装置による脅威回避性の確保、空中給油樹輸装置の搭載、空挺降下、空等のための低速飛行安定性の確保、低高度地形回避飛行能力の確保、などが挙げられている。航続性能は貨物12トン搭載で約6500キロとハワイまで無給油飛行が可能としている。

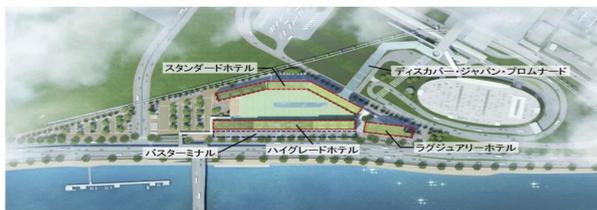
また、C-2量産機の独特の迷彩は、いわゆるカウンター・シェイド迷彩と呼ばれるものであることが、明らかにされた。つまり、主翼や水平尾翼の日影となる部分は明るい色で、日が当たって強く明るくなる上面部分は暗い色に塗り、全体として同じような灰色に見えるというもの。

【航空関連ニュース】

★羽田跡地第2ゾーン、整備・運営事業者は住友不動産チームに 3つのホテルで計1704室提供、ホテル不足解消の一助に

国土交通省は6月30日、国有財産である羽田空港跡地第2ゾーンの整備・運営事業者を、住友不動産を代表企業とする「住友不動産・東京国際空港プロジェクトチーム」に決定したことを発表した。同チームの提案は、計1704室もの3つの宿泊施設を主軸としたもので、首都圏中心部のホテル不足に対応を図るというもの。国土交通省では、今年7月中に基本協定を締結して、9月には事業協定・国有財産定期借地権設定契約書を締結する方針で、貸付期間は2018年4月1日から50年間。国土交通省は昨年12月25日に入札公告して、今年6月17日に開札および落札者を決定していた。

羽田空港跡地は、羽田空港に隣接した貴重な空間を活用するためのプロジェクト。第1ゾーン、第2ゾーン、そして第3ゾーンに区分けされ、第1ゾーンは文化・交流機能および産業支援機能を、第3ゾーンは空港連携機能を、そして今回、整備・運営事業者が決定した第2ゾーンは国際交流機能および商業機能を持たせることになっている。



(2) 施設概要

施設名称	延床面積	特徴
ラグジュアリーホテル (154室)	9,437㎡	住友不動産ヴィラフォンテーヌによる運営 (ラグジュアリーホテルのブランドは、外資系ホテルブランドを予定)
ハイグレードホテル (644室)	20,626㎡	
スタンダードホテル (906室)	23,652㎡	住友不動産による運営 加えて専門性の高い協力会社による協力
飲食施設	2,134㎡	
物販施設	2,087㎡	
バスターミナル・ステーション	507㎡	
おもてなしセンター	184㎡	
サービスマニカ施設	562㎡	
温浴施設「泉の湯」	1,310㎡	
フィットネス	258㎡	
業務(サービスオフィス)	168㎡	
業務安全管理センター	141㎡	
ディスカバー・ジャパン・プロムナード (アクセス通路)	2,515㎡	住友不動産ベルサールによる運営 加えて専門性の高い協力会社による協力
バンケットルーム (兼会議室)	1,230㎡	
ランドホワイエ	1,100㎡	
イベントホール	1,163㎡	
イベントシアター	632㎡	

「住友不動産・東京国際空港プロジェクトチーム」の提案 (出典：国土交通省資料より)

同事業に入札したのは「住友不動産・東京国際空港プロジェクトチーム」のほか、日本空港ビルディングを代表企業とする「日本空港ビル・京急・三菱地所・大成グループ」と、ANAホールディングスが代表企業となった「GLOBAL WINGS 羽田チーム」。このうち、入札を勝ち取ったのが「住友不動産・東京国際空港プロジェクトチーム」で、住友不動産のほか、住友不動産ヴィラフォンテーヌ、日建設計、西松建設、そして前田建設工業で構成されている。

決め手は国に支払う土地の賃料？ 内容評価最低点も価格評価でダントツトップ

国土交通省が明らかにした各チームの提案評価によれば、「住友不動産・東京国際空港プロジェクトチーム」の提案で目を引くのが価格評価点だ。国に年間で支払う土地の賃料である提案賃付料で、同チームの提案賃付料は27億円となっていて、他チームの提案賃付料に対して、二倍以上の開きがあった。その一方で、内容評価では3チーム中もっとも低い評価点となっているなど、いくつかの「宿題」も残されている様相。計画に対する評価でも、「首都圏の空の玄関口として、国際線旅客等の来訪者にとって質の高いサービスの提供を行う観点から、十分に検討がなされたか」という点では、必要最小限の施設・機能の提案」といった指摘や、「宿泊施設に対して、飲食及び物販の規模施設は決して大規模ではない。ピーク時における宿泊客およびその他利用者の対応で、混雑の発生が予想されるなど、利用者への配慮が十分に読み取れない」など、厳しい指摘がいくつかみられた。

そうしたなか、決め手となったのは、やはり提案賃付料の高さと、3チーム中もっとも多い客室数を有する宿泊施設を設置することなどだったようだ。

■住友不動産チームの提案内容とは

「住友不動産・東京国際空港プロジェクトチーム」の提案は、宿泊施設、複合業務施設など全ての施設は2020年6月までに開業する方針だ。その計画の基軸を担っているのが宿泊施設だ。訪日外国人旅行者が急増するなか、都心のホテルは慢性的な不足状態にあって、一部では値段も高騰している。

東京オリンピック・パラリンピック大会に向けて、今後ホテル不足は更に深刻な問題となりかねない様相で、同チームの提案では3つのホテルを建設して、計1704室を設置。さらに、約250室を増築することが可能とする計画だ。

1704室のうち、ラグジュアリーホテルが154室、ハイグレードホテルが644室、そしてスタンダードホテルは906室を備える。いずれも12階建て。

そのほか、600名を収容できるバンケットルームなど複合業務施設を開設する計画。

また、国際線ターミナルからのアクセス通路は「ディスカバー・ジャパン・プロムナード」として、デジタルサイネージなどにより、日本の歴史・文化などを発信する計画のほか、クール・ジャパンを発信・体験することができるイベントホール、イベントシアター商業施設などにより、ビジット・ジャパンを発信していく。

その他、温浴施設「泉の湯」や「おもてなしセンター」、フィットネス施設など、複数の施設が建設することを計画している。

★ANAとスターアライアンス、成田出発カウンター刷新 わかりやすい動線目指し航空会社毎カウンター配置に

全日空(ANA)とスターアライアンスは去る6月2日、成田空港第1ターミナル出発ロビー南ウイングのカウンターレイアウトをリニューアルしたが、これを記念するイベントを30日に同空港で開催した。イベントには、ANAの篠辺修社長とスターアライアンスのマーク・シュワブCEO(最高経営責任者)、成田空港会社(NAA)の夏目誠社長が出席したほか、スターアライアンスに加盟する各エアラインの関係者からも駆け付けた。

既報の通り、ANAをはじめスターアライアンスが成田空港で実施したカウンターリニューアルは、わかりやすい動線の確保を目指して、従来、搭乗クラスごとの「ゾーン別」になっていたレイアウトを航空会社ごとの形に刷新したというもの。あわせて、自動チェックインが可能な新端末116台を導入し、スムーズな手続きと待ち時間の短縮を図った。ANAはこの自動チェックイン機によって、利用客自身が搭乗手続きと平行して、手荷物タグを自ら印刷できるサービスを7月7日から始める予定だ。

スターアライアンスのシュワブCEOは、アライアンス加盟各社が2006年に第1ターミナル南ウイングに集結して以降、



スターアライアンスのマーク・シュワブCEOも会場に駆けつけた



カウンターの刷新を記念したイベントで鏡割り。左からマーク・シュワブCEO、篠辺社長、NAAの夏目社長

加盟社や便数の増加に伴ってターミナルのキャパシティに余裕がなくなる中、他の主要空港の取り組み事例なども参考にしながら、投資コストを抑えた改革を図るため、効率性の改善を重視した形での刷新を検討してきたとして、今回のリニューアルの経緯を説明。約2年間の準備期間において、「ANAが主にリードしてくれた」としてANAに謝意を示した。そして、自動チェックイン端末の導入により、「利用客が自分の旅をコントロールできるようになっていく」ことが、利用客の満足度向上につながるとの考えを示した。

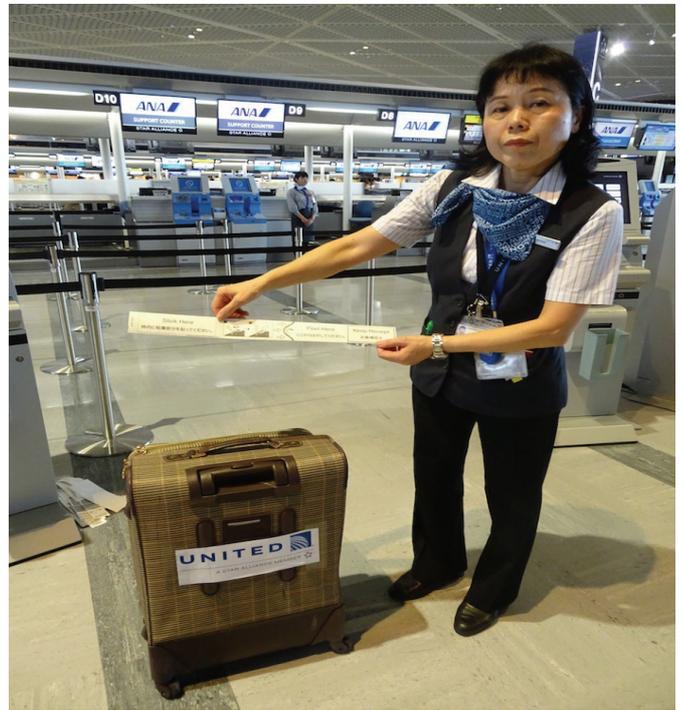
ANAの篠辺社長も、利用客の利便性向上を目的に今回のリニューアルに至ったとした上で、「ANAにとって成田が国際線最大のハブ空港」として成田の重要性を強調。「スターアライアンス加盟キャリアとのコードシェアを含めた提携をさらに強化しながら、成田をハブとするネットワークのさらなる拡大に努めていく」との考えを示した。

今回のリニューアルで、NAAは案内表示システムを新設するなどのサポートを行っているが、夏目社長は祝辞の中で、訪日客のさらなる増加に対応するため、18年度末までにピーク時間帯の1時間当たり発着数を現行の68回から72回まで拡大する方針を示したほか、滑走路の増設なども含め、「さらなる航空機能強化に向けて関係者と議論を進めているところで、今後も航空会社にとって使い勝手のよい空港にするために整備を図りたい」と話した。

ANA、LOTと日本でコードシェア便 南欧・独フランクフルト以北の市場に関心



イベントで挨拶するANAの篠辺社長



新型の自動チェックイン機では預け荷物のタグも発行される

イベント後のメディア取材の中で、ANAの篠辺社長は、今後の方針について言及。1月14日から成田ーワルシャワ線に就航したLOTポーランド航空(LOT)との間で、手始めに、日本における国内線でのコードシェアを実施する方針を明らかにした。

また、成田ーワルシャワ線におけるコードシェア運航については、「日欧間のジョイントパートナーであるルフトハンザドイツ航空(DLH)との間で調整を進める必要があるため、時間がかかる」との認識を示した。また、次のジョイント事業の計画があるかを問われると、「残念ながら、現時点で公式に発表できるものはないが、可能性については様々なエアラインと話していきたい。少し時間を置いて、楽しみに待っていてほしい」と話し、共同事業の相手をめぐり、水面下で検討を進めていることを示唆した。



カウンター刷新を機に導入された新型のチェックイン機

さらに、興味のあるマーケットとして、南欧とドイツのフランクフルト以北地域を挙げ、双方ともに同社のネットワークが手薄なため、「ずっと検討を続けている」ことを明らかにした。

シュワブCEO、英国のEU離脱めぐり「現実的な対応も必要」 拠点のEU内への移転も視野に

一方、スターアライアンスのシュワブCEOは、英国のEU(欧州連合)離脱の影響について、「世界中がインパクトを受け、未だにポラリティに包まれている」として、影響の大きさに言及した上で、「スターアライアンスにとって英国は非常に重要なマーケット」と強調。その一方で、現実的な対応の必要性も指摘し、「時期尚早の話」と前置きしながらも、「たとえば銀行などの金融機関がロンドンからフランクフルトに拠点を移す考えを示しているが、我々も欧州に多数の拠点を持っているため、そうしたシフトをすることになるかもしれない」との考えを示した。

また、昨年12月に発表した、LCCなどとの接続も含めたネットワークの拡充策「コネクティング・パートナー・モデル」について、現在、世界中の航空界社と話し合いを進めていることを明かした上で、「アジアのエアラインの中からも、このモデルに参加してくる会社があると思う」と話した。

★成田、中国出発旅客5月14%減、6月直近で9%減 「成田需要羽田に食われ」、爆買いは沈静化へ

成田国際空港会社(NAA)の大塚洋取締役は6月30日の定例会見で、直近の中国旅客の動向について、成田空港の5月の中国路線出国者数が前年同月比14%減であり、6月(25日まで)には9%減と、対前年同月比で減少したことを説明。日本全体では中国向け出国旅客数が増えていることから、あくまで短期的なものとして前置きした上で「首都圏の需要の伸びよりも羽田の伸びが大きく、直近では成田の需要が食われている」との見解を示した。

NAAでは、こうした成田・羽田間の需要の食い合いについて、羽田は首都圏とのアクセス面で有利な位置関係にあるため、成田の需要を持っていくことは想定されることだとしている。今後は、容量に限界が近い羽田で受けきれない需要を成田で補うことになるため、羽田への需要の移行が短期的なうちに終わるとの見方を示している。

中国旅客の減少影響は、NAAの収入として徐々に拡大しつつある非航空系収入の構内営業売上げにも影響している。空港全体の店舗売上は5月が15%減で、6月には16%減となった。これが免税店売上げになると5月が26%減、6月も同じ26%減と、中国線出国者数の減少以上に、免税店の売上げは前年を下回った。こうした傾向から、中国人による爆買いの減少は「傾向として明らか」と述べた。

大塚取締役は免税店売上げの減少について、このところの円高進行により、日本での買い物に割安感がなくなったことが要因の一つとなっていると分析。さらに中国政府では4月8日から、輸入品の関税引き上げを行ったため、買い控えが発生したという。しかし一方で、一般物販店では、客の出入りや売上げ自体は減っておらず、明らかに免税店の高額商品に陰りが見えるため、サービス向上に努めながら、中国人旅客

の動向を注視したいと話した。

接続旅客、地道な接続利便向上活動に効果

成田空港では、アジアと米国とを接続するアジア有数の国際ハブ空港を目指しているところ。しかしながら、このところ通過客は前年同月を下回る月が続き、接続機能を活かしきれていない状況が続いたが、ここへきて5月実績では前年並みで回復傾向が見えてきた。NAAでは乗継旅客を獲得するため、サービスの向上を地道に行ってきたという。

例えば、セキュリティチェックのスムーズ化への取組みでは、旅客の誘導などをあらかじめ航空会社へ問い合わせ、トランジットの規模に合わせて機動的に行ってきたという。また、定時性の確保については、航空会社との協力によって、施設の利用状況を見極めつつ調整を行った。大塚取締役は、ひと月だけを見て判断することは難しいとしながらも「地道な取組みの効果が始まってきたのでは」と、考えを述べた。さらに、成田の位置関係上、東アジア・東南アジアと北米との結節点という、地理的な優位性を最大限活用していくことを改めて強調し、「そのための努力は惜しまない」と話して、改めてハブ空港としての機能を充実させる考えを示した。

国内線増は「階段の踊り場」、さらなる拡大へ

国内線については、LCC増便が落ち着き、それまで急増していた旅客、便数とも一巡した感がある。NAAでは、16年度から18年度の目標を定める中期経営計画で、国内線を国際線と共に増やしていく意向を示している。現在は表立ったLCCをはじめとした国内線の就航は落ち着いていたが、一部のLCCからは第3ターミナルの利用に限らず、国内線就航への要望はあるという。そこで現在の国内線は、会談で例えると「踊り場の位置」だとして、いぜん旅客が一巡していないことを説明した。今後も国内就航への可能性がある地点はあるとし、「需要のある未就航の地点は残っている」ことから、今後は少しずつではあるものの、発着枠は着実に増えていくとの見解を示した。

英国EU離脱影響、円高株安続けばダメージ

また今後の動向について、英国のEU離脱決定の影響は、現時点で見られないとするが、円高、株安の傾向になるため、「方向としては厳しい方へ向かっている」との見解を示した。この動向が今後継続することで、訪日旅客などへ影響を及ぼすことになるため、動向を注意深く見ていきたいと説明した。

連絡バスルート短縮化、費用は4億円弱に

連絡バスルートの短縮化は、第3ターミナル行くためのサービスレベルが大幅に向上する。これにかかる費用は4億円弱で、基本的には道路の切り替えなど土木関連で費用がかかるという。バス停はより北側へずらし、これまでレンタカーを置くスペースを改良して、新たなバス停を置き、東道路などの改良などを行っていく。

計画段階環境配慮書、国交大臣提出9月7日に

第三滑走路建設など、さらなる機能強化へ向けた取組みとして、先ごろ整備事業に対する計画段階環境配慮書を公開した。これは環境アセスメント法に基づき、計画段階で義務付けられたこと。すでに地域住民からは、「機能強化を早く実現すべき」、「空港の価値はアクセスがポイント」といった前向きなもののほか、「騒音調査や住民の意見を聴く機会を多く設けてほしい」、「天候と滑走の状況で電波障害が発生する」など、一方で慎重な意見も見られるという。

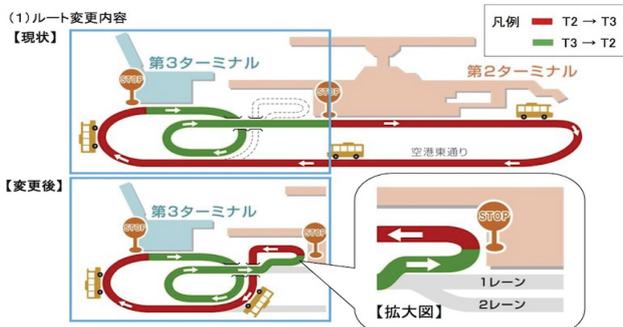
地域などからの意見は、7月15日まで広く受け付けているところ。今後は、知事の意見提出期間、国土交通大臣からの意見提出を踏まえ、今後の計画の作成に反映していくという。今後のスケジュール感については、千葉県知事から意見の提出期限が8月5日期限となっており、国交大臣の提出期限が90日以内の9月7日となる。

(5月方面別国際線出発旅客(通過客含む))

- ▼太平洋線=31万9100人(3%増)
- ▼欧州線=11万1000人(7%減)
- ▼オセアニア線=3万8900人(9%減)
- ▼グアム線=4万2400人(8%増)
- ▼中東含むアジア線=28万8000人(8%増)
- ▼台湾線=12万6000人(19%増)
- ▼香港線=8万1800人(4%増)
- ▼中国線=14万7200人(18%減)
- ▼韓国線=9万7100人(1%減)
- ▼アフリカ線=1600人(433%増)

★成田、第2PTBと第3PTBの連絡バスルートが短縮

成田国際空港会社(NAA)は、構内道路の一部改良とバス停の新設で、第2ターミナルから第3ターミナルへの連絡バスルートを、空港東通りを経由しないルートに変更する。これにより、今年11月から、両ターミナル間のバス走行距離が短縮する。現状では約11分を要しているが、ルート変更によって約4分に短縮されることになる。また、ピーク時間帯の運行間隔も、現状の5分~8分程度となっていることに対して、ルート変更後には3分~5分に縮まることになる。



ルート変更内容(提供:NAA)

★FDA、小牧空港乗り継ぎキャンペーンを実施

フジドリームエアラインズは10月29日まで、名古屋(小牧)空港を経由する乗り継ぎ利用者を対象に、「名古屋

(小牧)空港乗り継ぎキャンペーン」を実施する。同キャンペーンでは、乗り継ぎ空港を示す3レターコードがデザインされた「FDAオリジナルトランスファーステッカー」に加え、小牧空港内の売店やレストランで利用可能な1000円クーポンを、もれなくもらえる。

【防衛関連ニュース】

★韓国のP-3CK哨戒機が厚木に初の親善訪問

海上自衛隊はこのほど、韓国海軍のP-3CK哨戒機1機が7月4日から7月7日まで、初めての親善訪問として訪日、厚木基地で海上自衛隊第4航空群と親善訓練を実施することを明らかにした。

同機には韓国海軍第6航空戦団長のユ・ソンフン准将ら12名が搭乗してくる予定。韓国海軍とは意見交換、通信訓練、航法訓練などを予定している。

【旅行関連ニュース】

★4-6月期旅行動向、海外・国内ともに悪化 JATA調査、欧州テロ、九州地震から回復へ

日本旅行業協会(JATA)は6月30日、4-6月期の旅行市場動向調査を発表した。それによると、海外旅行DIは1-3月期の-39から1ポイント下落して-40、国内旅行1Dは1-3月期の-6から7ポイント低下して-13となり、海外・国内ともに市場は悪化した。また、海外は7-9月期-29、10-12月期-24と上向き、国内は7-9月期-3と回復し、10-12月期は+4と1年ぶりにプラスに転じると見通している。

4-6月期の海外旅行は、業態別では海外系旅行会社、総合旅行会社、海外ホールセラーは回復傾向で、インハウスは下落した。方面別では、ハワイは-1で2ポイント上昇、韓国は-54と低いが10ポイント、ヨーロッパは-64と8ポイント上昇。顧客層別では商用・視察は7ポイント、ハネムーンは5ポイント、ファミリーは3ポイント上昇、学生は11ポイント下落した。

7-9月期の海外旅行はハワイが上位で横ばい、ヨーロッパ、アメリカ・カナダは8ポイント上昇と回復し、10-12月期はヨーロッパがポイント上昇とヨーロッパがテロの影響から回復すると予想している。

4-6月期の国内旅行は、業態別では国内ホールセラーは63ポイント上昇したが、他は全て下落。方面別では北海道+5と21ポイント上昇してプラスに転じ、九州-70は熊本地震の影響で66ポイントと大きく下落、京阪神+9は横ばいでプラスを維持、北陸-4は19ポイント、東京-4、沖縄・奄美-5と10ポイント下落してマイナスに転じた。

7-9月期の国内旅行は京阪神が一桁台のプラスを維持するもの下落傾向で、北海道、東北は上昇が継続。九州は10ポイント上昇し、10-12月期25ポイントの上昇すると熊本地震の影響から回復すると予想した。

※表=JATA旅行市場動(次ページ)

海外旅行市場動向

	2年前 (4~6月)	1年半前 (10~12月)	1年 3ヵ月前 (1~3月)	1年前 (4~6月)	9ヵ月前 (7~9月)	6ヵ月前 (10~12月)	3ヵ月前 (1~3月)	現況 (4~6月)	3ヵ月後 (7~9月)	6ヵ月後 (10~12月)
総合旅行会社	-23	-27	-38	-36	-38	-40	-39	-40	-29	-24
海外旅行ホールセラー	-34	-56	-64	-49	-68	-71	-63	-35	-18	-18
海外旅行系旅行会社	-50	-74	-62	-55	-61	-53	-48	-14	-19	-19
リテラー1	26	6	-11	-12	-6	-18	-6	-6	29	29
リテラー2	-42	-64	-32	-45	-57	-39	-38	-38	-7	-7
インハウス	-38	-37	-36	-39	-37	-36	-39	-32	-34	-34
ネット系旅行会社	2	-16	-19	-26	-19	-22	-40	-31	-31	-31

※2016年3月期調査見直し数値

	1年前 (4~6月)	9ヵ月前 (7~9月)	6ヵ月前 (10~12月)	3ヵ月前 (1~3月)	現況 (4~6月)	3ヵ月後 (7~9月)	6ヵ月後 (10~12月)
ハワイ	-9	-6	-13	-3	-1	-1	-2
アメリカ・カナダ	-31	-30	-29	-22	-24	-16	-19
ヨーロッパ	-41	-40	-43	-72	-64	-56	-53
オセアニア	-43	-47	-34	-17	-24	-21	-20
ミクロネシア	-33	-37	-37	-24	-28	-28	-23
アジア	-5	-20	-17	-9	-8	-6	-3
中国	-64	-62	-64	-63	-61	-63	-60
韓国	-66	-86	-74	-64	-54	-52	-49

	1年前 (4~6月)	9ヵ月前 (7~9月)	6ヵ月前 (10~12月)	3ヵ月前 (1~3月)	現況 (4~6月)	3ヵ月後 (7~9月)	6ヵ月後 (10~12月)
ハネムーン	-41	-38	-46	-42	-37	-44	-38
ファミリー	-45	-41	-50	-45	-42	-27	-34
OL	-47	-50	-48	-48	-47	-39	-37
学生(教育旅行を除く)	-59	-62	-61	-48	-59	-50	-52
シニア(60歳以上)	-25	-21	-26	-26	-24	-18	-13
一人旅	-	-	-	-	-34	-35	-34
インセンティブ(*)	-31	-31	-39	-32	-29	-26	-21
商用・視察	-14	-15	-17	-21	-14	-14	-11
教育旅行	-	-	-	-	-39	-38	-31

国内旅行市場動向

	2年前 (4~6月)	1年半前 (10~12月)	1年 3ヵ月前 (1~3月)	1年前 (4~6月)	9ヵ月前 (7~9月)	6ヵ月前 (10~12月)	3ヵ月前 (1~3月)	現況 (4~6月)	3ヵ月後 (7~9月)	6ヵ月後 (10~12月)
	0	8	-2	17	16	9	-6	-13	-3	4

※2016年3月期調査見直し数値

	1年半前 (10~12月)	1年 3ヵ月前 (1~3月)	1年前 (4~6月)	9ヵ月前 (7~9月)	6ヵ月前 (10~12月)	3ヵ月前 (1~3月)	現況 (4~6月)	3ヵ月後 (7~9月)	6ヵ月後 (10~12月)
総合旅行会社	0	15	32	32	11	4	-13	-4	18
国内旅行ホールセラー	-9	-40	-9	-10	-20	-83	-20	0	20
リテラー1	24	12	37	41	25	0	-34	0	-9
リテラー2	7	-9	12	8	6	-7	-11	-8	1
インハウス	9	-2	16	9	10	-2	-8	0	4
ネット系旅行会社	-	-	-	-	-	-	-33	0	-17

	1年前 (4~6月)	9ヵ月前 (7~9月)	6ヵ月前 (10~12月)	3ヵ月前 (1~3月)	現況 (4~6月)	3ヵ月後 (7~9月)	6ヵ月後 (10~12月)
北海道	4	13	-13	-16	5	12	-5
東北	-20	-14	-20	-30	-23	-20	-22
東京(TDR・横浜を含む)	18	17	9	6	-4	1	-4
関東	-6	-11	-13	-13	-17	-16	-17
甲信越	-10	-9	-19	-22	-27	-22	-21
伊豆・箱根(静岡を含む)	-21	-17	-20	-17	-26	-22	-20
愛知・岐阜・三重	-17	-17	-12	-16	-20	-17	-17
北陸	22	21	19	15	-4	-6	-9
京阪神(京都・大阪・USJ)	21	22	26	9	9	8	4
近畿	6	5	7	-1	-15	-13	-13
山陽・山陰	-15	-17	-17	-16	-23	-24	-24
四国	-	-	-	-	-28	-28	-27
九州	-1	1	-4	-4	-70	-60	-45
沖縄・奄美	7	4	0	5	-5	1	-2

	1年前 (4~6月)	9ヵ月前 (7~9月)	6ヵ月前 (10~12月)	3ヵ月前 (1~3月)	現況 (4~6月)	3ヵ月後 (7~9月)	6ヵ月後 (10~12月)
OL	-21	-23	-23	-26	-36	-24	-27
ファミリー	-9	3	-14	-17	-24	-5	-21
一人旅	-	-	-	-	-29	-23	-24
シニア(60歳以上)	21	13	16	8	1	6	11

★HIS夏旅動向、ハワイ・グアム人気、ソウル回復
 北欧・キューバ伸びる、「山の日」で8月に集中

エイチ・アイ・エス(HIS)は6月30日、夏休み(7月16日~9月30日)の予約状況をもとに海外旅行動向をまとめた。それによると、方面別では前年同様にホノルル、グアムが1位、2位で、ソウルが5位から3位に回復し、台北4位、シンガポール5位とランクを一つ落とした。

ハワイは、ハワイアン航空の成田便新規就航、ザリッツカールトンワイキキビーチ、フォーシーズンズリゾートオアフアットコオリナなど新規ホテルがオープンし、プレミアムエコノミークラス、ビジネスクラスの旅行など、注目度が高まっている。

また、韓国・台湾・香港などの近場のアジアを中心にLCCをはじめ、複数の航空会社が新規就航したことで、アジアの都市ランクを上げている。

予約の伸び率では、デンマーク・コペンハーゲンが前年比

449%と1位、ノルウェー・オスロ4位250%、スウェーデン・ストックホルム5位243%と北欧が伸びている。2位はキューバ・ハバナで425%、シニア世代だけでなく30代以上の層が増えている。オーストラリア・シドニーは3位282%で、全日空、カンタス航空が羽田線就航で、人気に戻っている。

今夏の特徴としては、8月11日が「山の日」として20年ぶりに祝日に設定された一方で、昨年9月のシルバーウィーク5連休が今年は3連休のため、8月に出発が集中している。出発日のピークは8月11日、8月10日、7月16日、8月13日、8月12日の順。

顧客層を見ると、子供連れの家族旅行は8月がピークで、方面はハワイ、グアム、シンガポール、台北、セブ島の順に人気。予約伸び率が高いのはゴールドコースト227%、ソウル197%

ケアンズ193%、プーケット157%、ダナン140%。家族旅行はハワイ、グアムなどリゾートの人気が高く、オーストラリア、アジアリゾートの予約が上昇している。

学生旅行は採用試験の解禁日が昨年より2カ月前倒しになったことで、9月が好調で、方面はソウル、グアム、台北、ホノルル、シンガポールの順に人気。予約伸び率はソウル602%、バンコク238%、ケアンズ213%、ダナン207%、プーケット201%。ソウルの回復ぶりが目立つ。