

The Weekly Report of

Hakodate North R.C.



函館北ロータリークラブ会報

2002～03年度
国際ロータリー・テーマ

Sow the Seeds of Love



2002～03年度
国際ロータリー会長
ピチヤイ・ラタクル

慈愛の種を播きましょう

小笠原 孝会長テーマ 『仲間を増やしロータリーを広めよう！』



8月21日 夜間例会「ピアパートナー」

《第1885回例会》 第8号 8月28日(水)

本日のプログラム

会員卓話 「私の人生」

福井 昇 会員

★会長 小笠原 孝 ★幹事 増田定雄

例会場：函館国際ホテル 〒040-0064 函館市大手町5-10 TEL23-5151
 例会日：毎週水曜日 12:30～13:30 事務局 函館市大手町5-10 ニチロビル4F TEL23-3870

◎ 7月31日出席報告

会 員	49名	出席率対象会員		47名
		出席規定免除会員	2名	
当 日 出 席	28名	出 席 率 規 定 免 除 会 員	1名	
他 ク ラ ブ 出 席	11名	当 日 欠 席	19名	
出 席 率	11名	出 席 合 計	39名	
		出 席 率	84.78%	

・テレフオンサービス(例会移動案内)電話 23-2377 番

次回・9月4日
プログラム

「新入会員卓話」

茂木 政雄 会員

2002～2003 (第1883回例会) 第6号
8月7日の記録

◎司会 小笠原 孝会長 ◎斉唱 君が代、奉仕の理想

◎ゲスト 日本航空柳函館支店 支店長 出原 和正氏

◎ピジター 函館R.C.高橋研二君、函館東R.C.大鎌政雄君

★誕生祝 千葉会員(4日)、野田会員(7日)、大谷会員(11日)、鈴木会員(14日)、藤谷会員(17日)、川村会員(23日) 小池会員(3日)、成田会員(8日)

★結婚祝

◎会長報告 小笠原 孝会長
○新入会員の紹介：久保田 博氏 推薦者：数下義晴会員
○所属委員会：親睦活動委員会
○第2510地区に新しいクラブが誕生いたしました。名称は札幌セントラルロータークラブです。

◎委員会報告

●雑誌委員会 今井 定一 委員
会報への投稿について。

●会員増強委員会 森 秀樹 委員長
8月は会員拡大強化月間です。現在会員数50名と少ないですが、各自1名推薦を是非
お願い致します。60名を目標に協力よろしくお願いします。

◎幹事報告 増田 定雄 幹事

○次週の例会は自主休会、21日の例会は夜間例会に変更になっております。
○12日函館亀田R.C. 13日函館東R.C. 15日函館R.C. 16日函館五稜郷R.C.自主休
会です。19日函館亀田R.C.夜間例会です。
○合同事務所は8月12～15日まで夏期休暇の為、閉所致します。
○例会終了後、理事会を開催致します。
○ガバナ一月信について必読願います。

◎親睦活動委員会

ニコニコBOX投入報告
小笠原会長・増田幹事・今井会員・成田会員・高橋会員・金子会員・佐々木会員・
森 会員・西尾会員・柴前会員……月始めです。
数下会員……新入会員の久保田さんを歓迎して。

竹谷 会員……娘が今月で20才です。
山下(補)会員……ゲストの出原さんをお迎えして。
北村 会員……ノースアイランダーの皆様、万代町のイベントも無事終了しました。
久保田会員……今日から入会です。
栗飯原会員……出原支店長の卓話を楽しみにして。

◎卓話 「函館～東京線について」 日本航空柳函館支店 支店長 出原 和正氏
日本航空 出原でございます。

日頃は、私も飛行機をご利用いただき、誠にありがとうございます。日本航空が函
館に就航してこの夏で丸13年になりました。国内では大半の都市で全日空さんより後発
でございまして、2番目3番目に入っていていくというむずかしいことがあるのが通例
ですが、当地ではたいへん暖かいご支援を受けながらここまで歩んできたものと、全
社を挙げて感謝しております。

今日は、皆様方にとって一番馴染み深いのであろう函館/東京線について数字的なこ
とをまじえ現状をご説明し、観光客入り込みとの係わり、あるいは航空会社としてこの
路線をどういうように見ているという話、JASさんとの統合を控えたこの10月から話しをさせ
ていただきます。

図①は、函館/東京線の年度別搭乗者推移です。二番目の表は月別の搭乗者数の比
率が高い、また、季節によって人数が大きく違う等々、典型的な観光路線と言えようか
らです。図③は、今年度の月別搭乗者数です。実は10月の人数が一番多い。

10年前の1991年度の月別搭乗者数と比較しますと6月7月は横ばい、8月はむしろ下
がっている。他方は増えたのは5月、9月以降の秋です。ピーク時期以外のシーズンにつ
き、旅行商品が値ごろ感をもって受けとめられ入れこみ人数が増えたものと思われま
す。次に、航空会社としてこの路線は儲かっているや否やとの視点からご説明します。

次は、航空会社と収入ということになるわけですが、図5は一便飛ばすのにかかる費
用の内訳です。
それを一席(一人)当たりの平均収入で割りますと、何名乗っていたかによって費用が
という人数が出ます。470名乗りのB777-300であれば、一便飛ばすの費用が
約400万円、一席あたりの平均収入は13,000円位ですから、割り算をしますと300名、
すなわち65%の席が埋まればトントンということになります。

図⑥は、JALの東京行き各便の搭乗率です。
この3便の中で、542便という午前発の便は函館の皆様が主体となっているわけ
が、搭乗率が最も低いわけで、私ども支店の一層の努力が必要なことだと思っております。

最後に、JAL/JASの統合についても強い業界の一角です。運賃は届け制度となり、ま
た、路線の開拓、便数の設定は各社の自由になりました。ただ、実際には羽田空港、伊
丹空港の容量に限界があり発着枠が足りず、各社の思惑だけでは増えません。結局
以前から枠のある全日空さんが強く、国際線というのは一企業の枠を越えた事由により
一方、昨年のテロのケースの通り、国際線というのはいくつかの企業に比較的安全な国内線と

大きな影響を受けることがある為、航空会社にとって、比較的安定した国内線と