



KANSAI 空港レビュー



No.382
2010.9

CONTENTS

1 巻頭言

概念と戦略
黒田 勝彦

3 各界の動き

10 世界の目

関西に住み、馴染み、そして思う一私を感じる関西一
畠 靖涵

12 講演抄録

訪日中国人観光客の現状と今後
坪倉 大輔

21 プレスの目

関西のインバウンドは安泰か？
佐藤 慶

23 航空交通研究会研究レポート

港湾間競争モデルの空港間競争への適用の可能性と留意点
手塚広一郎

26 データファイル

- ・運営概況について(平成22年7月分) [速報値]
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] (平成22年7月分)
- ・平成22年夏季繁忙期間(7月17日～8月16日)における
出入(帰)国者数【実績数(速報値)】
- ・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(平成22年7月分)
- ・関空2期見学ホール情報

【表紙写真】「ジェットスター・アジア航空 A320」

ジェット・スター・アジア航空 3K522 便の A320 である。7 月 5 日から関空⇔台北⇔シンガポールを運航している。

ジェット・スター・アジア航空はジェット・スターと同様にカンタス航空系の LCC でシンガポールがベースである。これにより関空に定期就航した LCC は、ジェット・スター、セブ・パシフィック、チエジュ・エア、エア・プサン、そしてこのジェット・スター・アジアとなった。

撮影：柴崎 庄司(関西国際空港給油機)

概念と戦略



神戸市立工業高等専門学校校長
神戸大学名誉教授、当調査会理事

黒田 勝彦

先般、「国際コンテナ戦略港湾」に阪神港が選定された。これに関連する報道では、阪神港が「国際ハブ港湾に」といった表現が踊っているが、これは誤りで、政策の狙いは国内のハブ港の形成である。海でも空でも、筆者は「ハブ概念のミス・ユース」が気になっている。ここで、改めて「ハブ空港」の概念とその背景を整理しておきたい。

もともと、ネットワーク（NW）形状は供給サイド（キャリア）の機材運用効率の視点から形成されるものであり、ハブアンドスポークス H & SNW と 2 点間 ポイントツーポイント P P NW の二つの形状がある。PP を全てのノード（空港）に広げると網目状 NW となる。航空自由化の以前では、いわゆる NW キャリアは網目状 NW で機材を運用していても規制に守られ経営上問題はなかった。しかし、規制緩和が進み航空自由化時代になると、市場競争が激化し赤字路線を多く抱えるようになった。この対策として マイレージ FFP サービスによる顧客囲い込み、CRS（IT 予約）や H & S 型 NW による運用コスト削減策が考えだされた。これに伴い、NW 上のノードが機能上どのような役割を担っているかが注目されるようになり、「ハブ空港」、「スポークス空港」、「フォートレス空港」という概念が出てきた。その結果、空港を抱える都市はハブ空港機能を持たせることで、「ハブ空港都市」の経済的メリットを追求すべく空港都市間競争が始まったのである。したがって、空港都市間競争は米国で航空規制緩和が始まった 1970 年代後半に端を発する。さらに、これがグローバル規模に拡大されるのは、EU の

航空規制緩和、米国のオープンスカイ政策の拡大が始まった 1990 年代であった。

1) グローバル・ハブ（Global Hub Airport）— アライアンス・ハブ

地球規模での NW の中で、国際地域（ヨーロッパ、北米、東アジアなど）に位置し、国際地域間の乗り継ぎ機能を持ち、地域内の各都市にスポークス路線（支線輸送路線）を張り巡らしている国際空港。現在では、実質的に一航空会社がこのネットワークを維持することは不可能で、アライアンス・ハブしか実現しない。（例：ヒースロー空港の欧州域内 BA ネットワーク＋スターアライアンスによる国際地域間輸送）

2) リージョナル・ハブ（Regional Hub Airport）— キャリア・ハブ

一つの国際地域内または国内の航空輸送 NW 上の乗り換え機能を持つ空港。多くの場合、その国のエアラインが中心となってネットワークを組んでいる。（例：羽田空港の NH + JAL、ドバイ空港の EK）また、グローバル・ハブはそれが立地する地域内でのリージョナル・ハブを兼ねる場合が多い（ヒースロー空港の BA、シャルル・ド・ゴール空港の AF、フランクフルト空港の LH、シンガポール空港の SQ、仁川空港の KE + OZ など）。

3) フォートレス・ハブ（Fortress Hub Airport）

H & S ネットワークのハブ空港で特定エアラインが独占的に利用している空港（例：AA の

ダラス・フォートワース空港など)。リージョナル・ハブ空港の特化型。

以上の概念をしっかり理解していないと、空港経営や空港整備の戦略が間違っただけになり、目的を達成できなくなるので注意したい。このような概念から考えると羽田がグローバル・ハブになるには空港容量面から困難である。ハブを形成するためには、①地理学的な地位（地理上の位置、

周辺の経済・社会条件等）、②空港容量と空港サービス、③ベースとなるキャリアの存在、が必要である。関空が現在持っている条件を考えると、グローバル・ハブを目指すのは難しく、西日本の国際ゲート・ポートの地位を確立し、次いで、関空を基地とするキャリア（海外キャリアでもよい）を育て東アジアの北米向けゲート・ポートを目指すのが良い戦略と考えられる。

国際物流シンポジウム 2010 開催概要

～〈先手必勝！関西が日本をリードする〉～

◎開催日時 10月15日（金）14:00～
◎会場 ホテルニューオータニ大阪

1. 目的

2005年、日本初の「国際物流戦略チーム」が関西で生まれました。

このチームの活動が牽引力となり、関係法令の改正によって「一開港化」等を実現に導いたほか、世界トップレベルの環境関連企業が臨海部に集積、今年8月には、阪神港は最高評価で「国際コンテナ戦略港湾」に選定されました。

低迷する日本経済をリードするのはこれからも関西です。国際物流戦略チームは関西の原動力となり、本シンポジウムを通じて、日本経済と関西地域活性化の方向性を示します。

本シンポジウムにぜひ参加し、次の一手をともに議論しましょう。

2. プログラム

開会・主催者挨拶

基調講演 「関西を支えた国際物流戦略チームの5年間」

黒田 勝彦（国際物流戦略チーム幹事会座長、神戸市立工業高等専門学校 校長）

パネルディスカッション 「先手必勝！関西が日本をリードする」

黒田 勝彦（国際物流戦略チーム幹事会座長、神戸市立工業高等専門学校 校長）
地域開発、財政関係の有識者、各分野の代表者他

※申込要領等の詳細は国際物流戦略チーム HP をご覧下さい。
<http://www.pa.kkr.mlit.go.jp/kbutsuryu/top.html>

各界の動き

関西国際空港

●2期駐機場を市街化区域に

大阪府都市計画審議会は8月3日、関西空港2期島の駐機場を市街化区域に指定した。これによって関西国際空港用地造成会社は都市計画税や固定資産税の負担を強いられる。関西国際空港会社や用地造成会社は中部空港や神戸空港が駐機場を市街化調整区域に指定しており「駐機場は一般の立ち入りが制限され、市街化されることはあり得ない」と反対したが、府は「空港ごとに地元自治体の意向が異なるため」としている。

●大韓航空、清州線を定期化、最多に

大韓航空は6月21日から定期性チャーター便として運航中の関西～清州便を、9月1日から定期便として週4便運航すると8月4日発表した。ボーイング737-800型機（149席）を使用。これにより同社の関空発着便は貨物を含め週64便となり、日本の航空会社を抜き、最多となる。また、8月18日から関西～金浦便の機材をエアバス A300-600型（266席）から A330-300型（295席）に大型化する。これらは6月に関西国際空港会社が大阪府と共に実施した「関空プロモーション」の結果、実現した。

●ソウルと済州でエアポートプロモ

関西国際空港会社は大阪商工会議所とともに、8月4日から6日にかけて韓国のソウルと済州でエアポートプロモーションを実施した。アジアナ航空本社やチェジュ航空本社などを訪問、チェジュ航空に済州線の就航を訴えるとともに、両社に既存路線の増便を要請した。

●出国エリアの免税店を増床

関西国際空港会社は8月5日、旅客ターミナルビル出国エリア南側の免税店「デューティーフリーショップカンサイエアポート本館南店」を拡充、店舗面積を約2倍の480㎡にし、営業を開始した。中国人客をターゲットとする店舗が出店する。

●大阪府、LCC促進など特区提案

大阪府は8月5日、法人税減免や関西空港への格安航空会社（LCC）の参入促進などを柱とする総合特区を内閣府に提案した。夢洲・咲洲には法人税や企業の進出に課せられる税の減免や土地利用規制の緩和を、阪神港についてはコンテナ貨物集積のため関連税の免除や港湾コストの低減による企業の誘致を、それぞれ掲げた。

●買い物に電話通訳サービス

関西国際空港会社は8月9日、空港内の土産物店などで外国人が買い物をする際、電話での通訳サービスを始めた。個人観光ビザの発給条件緩和で中国人観光客が増えるのに対応したもので、全店舗などに190台の専用電話を設置、電話を通じ通訳する。中国語のほか英語や韓国語にも対応する。旅客ターミナルビル内の案内センターにも9月から、新たに採用した中国人スタッフ3人が配置される。

●キャセイ、香港線増便

キャセイパシフィック航空は8月9日、2010年冬期スケジュールとなる10月31日から関西

～香港線を1日1便増便し、4便体制で運航すると発表した。機材はエアバス A330-300型機(311席)を投入する。

●コタキナバルに直行便

マレーシア航空は2011年1月18日から関西～コタキナバル直行便を週2便で開設すると8月10日発表した。ボーイング737-800型機(160席)を使う。これに伴いコタキナバルを経由していた関西～クアラルンプール線が直行となる。

●日航、地上業務子会社を鴻池運輸に売却

会社更生手続き中の日本航空は8月10日、関西空港で地上業務を手掛ける JAL グランドサービス関西、手荷物の積み降ろしなどを展開する JAL グランドサポート関西、旅客カウンター業務などを手掛ける JAL スカイ関西の3社の発行済み株式の90%を、鴻池運輸に9月末に売却すると発表した。関西発着路線を大幅に廃止するのに伴う効率化と、グループの人員削減が狙い。これで連結従業員数は約900人減る。

●7月の発着、21か月ぶり前年プラス

関西国際空港会社が8月17日発表した7月の運営概況(速報値)によると、便数は1日平均で前年同月比1%増の154.9便となり、2008年10月以来21か月ぶりに前年を上回った。海外航空会社による新規就航や増便があり、国際線便数が6%増えた。特に国際貨物便が、米フェデラル・エクスプレスや台湾エバー航空などの増便の影響で25%増となったことが大きかった。

外国人旅客数も52%増の34万4,690人で、7月の旅客数としては開港以来最高を記録。外国人旅客数が過去最高となるのは6か月連続で、世界的に景気が回復基調にあることに加え、7月から中国人向けの個人観光ビザ(査証)の発給要件が大幅に緩和され、中国人観光客が増加したことも影響したとみられる。

●チャイナエアがロス貨物便を倍増

チャイナエアラインは9月2日からロサンゼルス～関西～台北線(貨物専用)を週2便から週4便に倍増すると8月19日発表した。ボーイング747-400F 型機(最大積載量110t)を使う。

●日航、羽田線など5便減便

会社更生手続き中の日本航空は8月20日、10月31日以降、関西～羽田線を1日7便から3便に、那覇線も1日4便から3便に減らすことなどを盛り込んだ運航計画を発表した。大阪(伊丹)発着も福岡線を5便から2便に減らすほか新潟、出雲、大分、熊本線で計6便減便する。関西～羽田線は週末と週初めの深夜・早朝は別に週2便運航する。

●全日空が札幌便増便

全日本空輸は10月31日から関西～札幌線を1日4便から5便に増やすと8月20日発表した。大阪(伊丹)発着では大館能代、石見、(いずれも1日1往復)と佐賀(2往復)を2011年1月5日で運休する。

●夏繁忙期、出入国者15%増

大阪入国管理局関西空港支局は8月23日、夏季繁忙期間(7月17日～8月16日)に関西空港から出入国した人が前年同期に比べ15%多い99万7,300人だったと発表した。1日平均では3万2,200人で、金融危機前の2007年の水準に回復した。渡航先別では、北米が86.7%増となったほかオセアニアが44.4%増で、関空発着の便数が増えた地域の伸びが鮮明だった。

●海南航空へプロモーション

関西国際空港会社は兵庫県とともに、8月24～27日、中国の海南省を訪問し、海南航空に関西空港と海南省との間の直行便開設を働きかけた。

●リニア開通で3空港に打撃

大阪府や兵庫県、経済団体などでつくる関西3空港懇談会の事務局を務める関西経済連合会が、神戸空港の利用者数について、2027年に予定されるリニア中央新幹線（東京～名古屋間）の開通後、2009年度（約230万人）より4割少ない137万人に落ち込む可能性がある、と試算していたことがわかった。情報公開請求に基づき、大阪府が8月25日に公開した。関西空港の国内線や伊丹もそれぞれ約3割減少する、としている。

●南海が医療観光誘致

南海電気鉄道は富永病院（大阪市）と岸和田徳洲会病院（大阪府岸和田市）と提携し、関西空港から入国する外国人向けに脳ドックなどの医療検査を提供する医療ツーリズム事業に参入、8月26日から韓国、中国の旅行会社売り込みを始めた。近隣のヤマダ電機など商業施設とも連携し、検診だけでなく買い物や娯楽を楽しめるようにする。年明けに第1陣を受け入れ、初年度には50人前後の利用を見込む。

●伊丹との統合準備費12億円

国土交通省は8月27日、2011年度予算の概算要求案を発表した。関西空港と大阪空港の統合準備費12億円を盛り込んだほか、関西国際空港会社に対し経営支援のため支給する補給金は、前年度と同じ75億円にとどめた。統合準備費には、大阪空港の株式会社化に必要な土地測量などの資産評価費や、民営化後に必要な人事管理や収入管理などのシステム整備費を盛り込んだ。

また、国交省は2011年度税制改正要望に、新設する持ち株会社と民営化した伊丹の負担軽減のため、登録免許税や不動産取得税などの免除を盛り込んだ。格安航空会社専用のターミナル整備などを支援するため、新会社の利益の一部を社債償還の準備金として積み立てる制度の新設も求めた。



クリック！

関空会社への補給金について、国交省は2010年度実績と同額の75億円しか要求しなかった。同年度は行政刷新会議の事業仕分けで「凍結」の判定を受け、解除の条件となった経営改善策の提示までの2か月分15億円がカットされた経緯があり、概算要求にこの数字を引きずるのは根拠がない。競争力強化のための着陸料引き下げなどの原資になるだけに国交省の姿勢に疑問が残る。一方で、伊丹との統合の調査費を計上した。中長期の絵を描くのもいいが、足元の競争力強化もないがしろにしてはならない。

●エバー航空ロス貨物便を増便

エバー航空は9月1日から台北～関西～ロサンゼルス線（貨物）を週1便から週2便に増便すると8月30日発表した。ロサンゼルス～関西～台北の3便と合わせ週5便になる。ボーイング747-400F型機（最大積載量110t）を使う。

●トルコ航空にプロモーション

関西国際空港会社は8月31日から9月4日まで、和歌山県とともにトルコ航空に対して関西～イスタンブール線の増便を要請した。

●泉佐野市長、通行税導入を示唆

泉佐野市の新田谷修司市長は8月31日の記者会見で、関西空港2期島の護岸建設工事の完成時期に関し、国土交通省が約束した2010年中の完成が困難な場合、「マイナスにならないよう対抗策は取る」として、いったん取り下げた通行税の導入などを示唆した。2011年度から見込んでいた税収が期待できなくなるため、通行税のほか、完成前の2期島の土地に固定資産税を

課す「みなし課税」の導入も検討項目にあげた。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●議連会長「空港跡地に首都代替機能を」

大地震などで東京が壊滅的被害を受けた際、首都の代替機能を果たす都市の整備を目指している超党派の「危機管理都市推進議員連盟」会長で、民主党副代表の石井一参院議員が8月9日、大阪府庁で橋下徹知事と懇談し、大阪空港が廃港された場合、跡地をバックアップ機能エリアとして整備する構想への協力を求めた。石井会長は「東京一極集中の危機を救い、関西復興の決め手となる」と構想の必要性を強調。約3年で政府方針を固めたいとの意気込みを示した。

●国交相、安全対策は国が責任

大阪空港周辺11市で構成する大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）の藤原保幸伊丹市長らは8月20日、前原誠司国土交通相に伊丹民営化後の国の対応などについて要望した。これに対し国交相は「運営方法に変更があっても、安全対策には国が引き続き責任を負う」と述べた。

＝ 神戸空港 ＝

●兵庫の経済団体が制限緩和を訴え

神戸商工会議所、兵庫県経営者協会など経済5団体の幹部が8月5日、東京都内で、兵庫県選出の国会議員と懇談会を開き、神戸空港の規制緩和について民主、自民両党議員と意見を交わした。1日15時間の運用制限や60回の発着枠、自己利用チャーター限定の国際便の規制緩和が欠かせないとしている。

●神戸市長、国交相に3空港一体運営を要望

神戸市の矢田立郎市長は8月10日、国土交通省で、成長戦略会議が示した関西空港と大阪空港の経営統合方針を見直し、神戸空港も含め3空港一体で経営するよう求める要望書を前原誠司国交相に提出した。要望書は兵庫県、神戸商工会議所との連名。神戸空港を「関西圏全体の発展に寄与する重要な都市基盤」と位置づけ、運用時間の延長▽発着枠の拡大▽国際チャーター便の規制緩和も求めた。

●日航撤退で前年比大幅減

神戸空港の7月の利用状況は、16万1,026人と前年同月に比べ19.3%の大幅減となった。6月に続くマイナスで5月末の日本航空の撤退が影響したとみられる。

●天草エアライン、撤退は10月

熊本県などが出資する第三セクター、天草エアラインは8月12日、1日1往復している神戸～熊本線について、10月11日の運航を最後に撤退すると発表した。

＝ 成田国際空港 ＝

●国交相、格安航空専用ターミナルを要請

前原国土交通相は8月10日の閣議後の記者会見で、成田国際空港会社の森中小三郎社長に、格安航空会社とビジネス用小型ジェット専用ターミナルを設置するよう要請したことを明らかにした。成田空港を急成長するLCCの拠点とすることで、旅客需要を取り込むのが狙い。国際化が進む羽田空港との関係についても「成田がLCC専用ターミナルをつくりコストを低減することで住み分けができる」と説明した。

＝ 羽田空港 ＝

●国際線ターミナルお披露目

10月21日にオープンする羽田空港の新しい国際線旅客ターミナルビル（5階建て、延べ約16

万㎡)が完成し、8月2日、報道陣に公開された。国内線ターミナルと滑走路を挟んだ西側に建設され、2階が到着、3階が発着ロビー、4、5階は飲食店などが入る商業施設で、4,000万個の星が楽しめるプラネタリウムや江戸の街並みが再現された。店舗数は、出国前の一般エリアが74店舗、出国後エリアは免税店など31店舗。京急電鉄と東京モノレールが乗り入れる。年間700万人程度の利用客を見込む。

＝ その他空港 ＝

●バンコク空港に鉄道

バンコク国際空港（スワンナプーム空港）とバンコク都心部間30kmを最短15分で結ぶ高架鉄道空港線（エアポートリンク）が8月23日、全面開業した。これまでは道路しかなく交通渋滞で1時間以上かかることもあった。

航空

●全日空、11年にも格安航空

全日本空輸は海外の航空会社やファンドと共同出資で格安航空会社を設立する方針を固めた。アジアをはじめ6時間以内で飛べる海外拠点と日本との間を、大手航空の半額以下の運賃で運航するサービスを2011年にも開始する意向だ。関西空港を拠点とし、国内線と、アジア路線中心の国際線を展開する方向。

●タイ国際航空がLCC設立

タイ国際航空は8月2日、シンガポールを拠点とするタイガー航空と、格安航空会社（LCC）を共同で設立することについて覚書を締結した。社名は「タイ・タイガー航空」で、2011年第1四半期の運航開始をめざす。新会社はスワンナプーム空港を拠点とし、5時間以内の短距離国際線と国内線を運航する計画だ。

●経団連が航空機燃料税廃止を要望

日本経団連は8月3日、2011年度の税制改正要望を政府に提出した。この中で、新たに航空機燃料税の廃止・大幅削減を求めた。減税が実現すれば1972年の航空機燃料税の導入以来初めてで、航空運賃の引き下げにつながる可能性もある。

●全日空旅客が日航を上回る

全日本空輸が、6月の国際線と国内線を合わせた旅客数で、会社更生手続き中の日本航空を初めて上回った。全日空が前年同月比9.6%増の365万514人と大幅に伸ばしたのに対し、日航は0.9%減の355万3,695人ととどまり、約10万人の差が付いた。旅客数で両社が逆転するのは、2002年の日航と旧日本エアシステムの統合以降で初めて。

●FDA、静岡～福岡2往復に減便

フジドリームエアラインズ（牧之原市）は8月30日、10月31日からの運航ダイヤを発表した。現在1日3往復の静岡～福岡線は需要低迷を受け2往復に減らす。1往復の静岡～札幌線は2011年3月下旬まで冬季運休。静岡～松本線を新設して松本経由で札幌に向かうルートを確保する。

●茨城～上海が4,000円

中国の民営格安航空会社、春秋航空は8月30日、茨城空港と上海間で運航するチャーター便で片道4,000円の航空券の発売を始め、初日売り出し分は20分で売り切れた。9月15～29日までの7往復について、1便あたり座席の10%を4,000円とし、その他の座席は、8,000円から2万6,000円までの間で発売している。

●日航が更生計画提出

会社更生手続き中の日本航空と管財人の企業再生支援機構は8月31日、不採算路線の廃止や

人員の大幅な削減などを柱とする更生計画案を東京地裁に提出した。更生計画案によると、日航は国内・国際線を秋以降に45路線廃止し、2010年度中にグループ人員約1万6,000人を削減。銀行団などによる5,215億円の債権放棄や機構による3,500億円の出資で財務を立て直し、2010年度末に債務超過を解消する。今期中に営業黒字に転換したうえで、2012年末までの再上場を目指す。

これに伴い関西空港ではデンパサール、北京、広州、香港、グアム線の国際線5路線と福岡線の撤退が決まった。

関西

●設備投資、一転大幅増

日本政策投資銀行関西支店は8月3日、近畿2府4県の企業の設備投資動向を発表した。薄型ディスプレイや太陽電池、リチウムイオン電池など環境関連分野での設備投資が好調で、2010年度設備投資計画は製造業が前年度（実績）比9.8%増の8,607億円となった。15.1%減の大幅減から増加に転じた。

●大手前にゲートパーク

大阪府の大手前・森之宮まちづくり協議会（会長・加藤晃規関西学院大副学長）が8月4日開かれ、大阪府が両地区の土地利用案を提示した。大手前ではホテルと大阪城への観光客が立ち寄れるゲートパーク、メディア・情報発信、医療サポート機能を設定、森之宮地区は成人病センター跡地に健康医療系学校などを計画している。

●阪神港を戦略港湾に選定

アジアのハブ港湾を目指して国が重点投資する「国際コンテナ戦略港湾」に、8月6日、阪神港（神戸港、大阪港）と京浜港（東京港、川崎港、横浜港）が選定された。阪神港は西日本を中心に国内貨物の集約を図り、韓国・釜山港などに対抗する構えだ。

●エキスポランド跡地に集客施設

大阪府は8月26日、閉園した遊園地エキスポランド跡地を含む万博記念公園南側エリアの土地活性化プランの素案をまとめた。集客数が年間500万人以上を見込めるエンターテインメント性を有した事業を誘致するとし、同プランに沿って11月に事業者の公募を始める方針。

●「関西広域連合」年内発足へ

近畿、中四国の2府5県（滋賀、京都、大阪、兵庫、和歌山、鳥取、徳島）は8月27日、関西広域連合の設立に向けて、9月議会に関連議案の提出を目指すことで合意した。それぞれの府県議会で承認されれば、総務大臣の許可を経て、年内に発足できる。

●和歌山県人口、100万人割れ

和歌山県の推計人口（8月1日現在）が99万9,834人と、100万人を割ったことが8月30日、県の調査でわかった。人口100万人未满是これで鳥取、徳島など9県になった。和歌山県の人口は1955年に100万人を超え、ピーク時の82年は109万521人に達したが、96年から減っていた。

国

●議員連盟がカジノ整備の特別法案

超党派でつくる国際観光産業振興議員連盟（会長・古賀一成衆議院議員）は8月5日、カジノを核とした複合観光施設の整備を目的とした「特定複合観光施設区域整備法案」のたたき台となる会長私案をまとめた。同施設を設置できる区域を「特定複合観光施設区域」とし、国、自治体、民間主体の役割を明示。国や自治体が運営を厳格に管理・監督することで、賭博を禁じ

ている刑法に抵触しないよう立法措置を講じる。開発・施設整備には税金を使わず、民間資金を活用する。当初は国内に2か所とし、最大10か所に限定し区域は国が指定する。2011年の通常国会に法案上程を目指している。

●国土交通省人事（8月10日付）

辞職（事務次官）	谷口 博昭
事務次官（国土交通審議官）	竹歳 誠
国土交通審議官（総合政策局長）	増田 優一
航空局長（鉄道局長）	本田 勝
政策統括官（航空局長）	前田 隆平
航空局監理部長（空港部長）	渡辺 一洋
空港部長（会計課長）	佐藤 善信

●日中韓観光、2015年に2,600万人目標

日中韓の観光担当大臣による会合が8月22日、中国浙江省杭州であり、3か国間を行き来する訪問者を2010年の1,700万人から、2015年には2,600万人まで拡大するとの目標を盛り込んだ共同声明を採択した。

●九州新幹線、鹿児島～新大阪3時間47分

JR 九州が2011年春の九州新幹線鹿児島ルート（博多～鹿児島中央）の全線開業後、山陽新幹線と直通運転し、新大阪～鹿児島中央間を結ぶ列車について、途中停車駅を主要駅に限定し、3時間47分で運行する列車を設定する方向で JR 西日本などが検討を進めていることが8月24日わかった。JR 西日本と九州は、既に運行を決めた山陽新幹線と直通する「さくら」について、同区間の所要時間を約4時間としていた。

●7月の中国人訪日、2.4倍

独立行政法人の国際観光振興機構（日本政府観光局）が8月25日発表した7月の訪日外国人数によると、中国からの訪日が16万5,100人と前年同月の2.4倍に大幅に増えた。中国人向け観光査証の発給要件が7月1日に富裕層から中間層にまで拡大したことが大きく寄与し、中国からの月間訪日人数として過去最高を記録した。

●航空機燃料税、来年度半減

前原国土交通相は8月25日、国内線の航空機の燃料に課税されている航空機燃料税（2010年度予算で716億円、地方分除く）の税率を2011年度から半減を要求し、着陸時に空港が航空会社課す着陸料（同819億円、空港整備勘定分）の引き下げ要求は見送る意向を示した。

●国交省概算要求、公共事業費0.5%減

国土交通省は8月27日、2011年度予算の概算要求を発表した。一般会計総額は10年度当初予算比で2.2%増の5兆7,079億円。10年度予算で15%減と大幅カットした公共事業関係費は0.5%減とほぼ横ばいの4兆8,342億円とした。民主党マニフェスト（政権公約）の目玉政策である高速道路無料化の費用は500億円増にとどめ、12年度までに原則として全国で無料化する目標を事実上、修正した。アジアの拠点港として育てるため、京浜港と阪神港を指定した国際コンテナ戦略港湾には401億円要求する。首都圏空港（羽田、成田）の機能強化にも95億円を盛り込んだ。羽田空港の新国際線地区の拡充や駐機場の新設などを進める。

世界の目



関西に住み、馴染み、そして思う —私が感じる関西—

俞 靖涵 氏

振り返って見れば、関西での生活も今年で9年目に入りました。私にとって、この9年間は非常に大きな意味を持っている歳月です。なぜなら、この9年間は自分の視野を広めるだけでなく、関西への認識と理解も一層深めてきたからです。

関西と言えば、一般的に京都・大阪・神戸を中心とする地域であると考えられています。この三つの都市は大阪を挟んで東西に位置し、西日本で最も交通が便利な立地条件を作りあげて、多くの人々をこれらの玄関都市に誘致してきました。今回私は自分の生活に深く関わりのある都市、京都と大阪を取り上げて紹介したいと思います。

京都は美しい風景と古い歴史を持って、観光名所としてよく知られています。市の東西と北には多くの山があって、いく筋かの川も流れていて、自然に恵まれています。主要な交通手段は市営バスのほか、町の中心部を貫通する地下鉄もあって、非常に暮らしやすいです。また、京都での外出は、自転車一台だけでもう十分足ります。それは学校から区役所まで、スーパーから商店街まで、衣食住に関わる店は全部人を最優先に配置されているからです。

京都にはたくさんの名物があります。京野菜やハツ橋菓子、祇園や金閣寺などの名勝、どれも私の身近な存在のように感じられます。しかし、京都において、私は特に旅館に興味を抱いています。京都には様々な趣の旅館があって、

各季節において旅客を収容している役割を果たしています。春の桜や秋の紅葉を楽しむ観光客や修学旅行で関西を訪れる学生団体など、誰もが京都の旅館を利用して、京都の町に活気をもたらすと共に、京都の物語を描き続けていきます。

それでも京都は静かな町です。勉強に良く上品な環境を提供してくれます。私が初めて京都に来た時、この新たな環境に対して、不安な気持ちでいっぱいでしたが、京都の安らかな風情がいつも私の不安を和らげてくれました。また、市内には京都大学や同志社大学などの名門大学が佇んでいて、さらに私の学習を励ましてくれました。

時の流れは早く、あっという間に2年が過ぎて、2004年3月私はそれまで馴染んできた京都から大阪へと移住しました。当時の気持はもちろん残念でしたが、わくわくとした新生活への期待もありました。

私が大阪に来たきっかけは大学への進学でした。上海出身の私にとって「大阪」はとても馴染み親しんだ名前でしたが、引っ越してきたその時はやはり心配でした。

1974年大阪市は上海市と友好都市の提携を始めて以来、両政府の間に、様々な交流が行われてきました。そして今日のように、大阪～上海間の行き来が自由になって、海を越える親しい存在となりました。今年の上海万博もちょうどよい追い風となって、日本館及び日本産業館



京都の旅館



京都・鴨川



上海万博日本館
中国では紫蚕島 (zǐ cán dǎo) という愛称で呼ばれている



上海万博 日本産業館

を通してより多くの中国人に日本を紹介することができました。いつか大阪も上海を拠点にして中国全土へ発信することを期待しています。

一方、関西国際空港や大阪国際会議場などの施設がよく利用されて、大阪の国際化も休みなく進んでいます。政府機関から公共施設まで多言語で表示されるものも多くて、外国人も積極的に受け入れています。そのため、大学から会社までよく外国人の姿が見られます。

また、大阪の交通が近畿地方において、非常に大きな役目を果たしています。市内から関西各地に延伸する JR、地下鉄、私鉄などの路線が各地域間の線路を繋げて、関西圏の住民たちの生活を支えています。私が特に感心したのは電車の運行システムでした。「分」どころか

「秒」単位での運行は、いつも遅れることなく、時間通りに発着しています。

最後に、何よりも大阪の「情熱」を皆様に伝えたいと思います。外国から見れば、日本は慎重、繊細、内気な国ですが、大阪に来てみれば、そのイメージが一転するでしょう。「大丈夫!」、「おおきに!」、「ほんまかいな?!」の数々の大阪弁で、大阪人のあっさりとした性格がしゃべり方だけでも伝わりました。

関西で暮らしたことによって、私は関西のたくさんの事情を学習しました。驚いたこともあれば、感動したこともあります。どれも素晴らしい体験でした。皆さんもぜひ関西に来て、その感動を実感してください。

〈プロフィール〉

俞 靖涵 (Yu Jinghan)	上海市出身
2002. 3	来日
2002. 4 ~ 2004. 3	京都国際日本語センター 日本語専修
2004. 4 ~ 2008. 3	大阪市立大学 商学部
2008. 6 ~ 2009. 8	上海市にて就職
2009. 9 ~	現在 尼崎市にて就職

訪日中国人観光客の現状と今後

株式会社日本政策投資銀行 関西支店 業務第2課 副調査役

坪倉 大輔 氏



●と き 平成22年7月15日（木）

●ところ 大阪キャッスルホテル7階

■はじめに

ただいまご紹介に預かりました日本政策投資銀行の坪倉と申します。たくさんの方々にお集まりいただき、ありがとうございます。本日のテーマは「訪日中国人観光客の現状と今後」ということです。お手元にレポートを配布しています。これは5月中旬に私どもの政策投資銀行関西支店から発表したもので、公式ホームページにも掲載されています。

関西の数少ない成長マーケットの一つ、観光インバウンド（国際観光客の受け入れ）は政府の新成長戦略でも注目されているところで、特に国別で見ると中国人のお客様の伸びは目を見張るものがありまして、関西としても成長の果実に如何にどれだけあやかれるか、という着眼点から色々とデータを整理し、関西は今後どうあるべきかの提言を含めてまとめました。基本的に無味乾燥なデータ中心のレポートという形になります。本当は色々、中国人観光客についての思いを書きたかったのですが、一度根っここのデータに立ち返って見つめ直すことも必要かなと考えました。棒グラフや円グラフが並んでいるレポートになっていますが、皆様が少しでも新しい発見を持ち帰っていただければ幸いです。

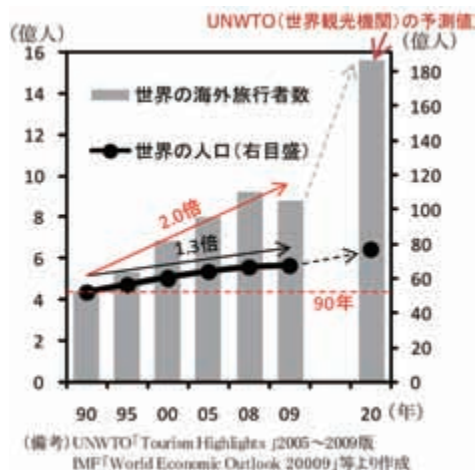
■世界の海外旅行者数

最初に全世界の旅行マーケットの動向を基本データとして整理し、まとめて見ました。世界の海外旅行者数は1990年に年間4億人余

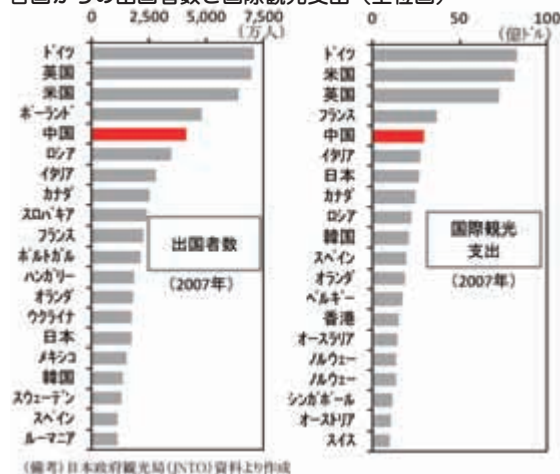
だったのが2009年には8.8億人となり、約20年間で2倍強になっています。世界の人口の伸びが20年で1.3倍ですから、いかに世界の旅行マーケットが急成長しているかが分かります。定住人口、交流人口という言い方がありますが、世界で活発な交流が進んで、一人当たりの動く量が増えているという状況です。10年後の2020年には海外旅行者数は15億人になるだろうと推測されています。

その中で中国人の海外旅行者数はどうなっているかを見ますと、2000年から8年間で4.4倍の4,000万人を超えて、全世界の5%を占めるまで増えています。2020年には1億人に達するという予測値もあります。国別の出国者数とどれだけお金を使ったかのランキングを見ると2007年で中国は人数でも支出額でも世界

世界の海外旅行者数



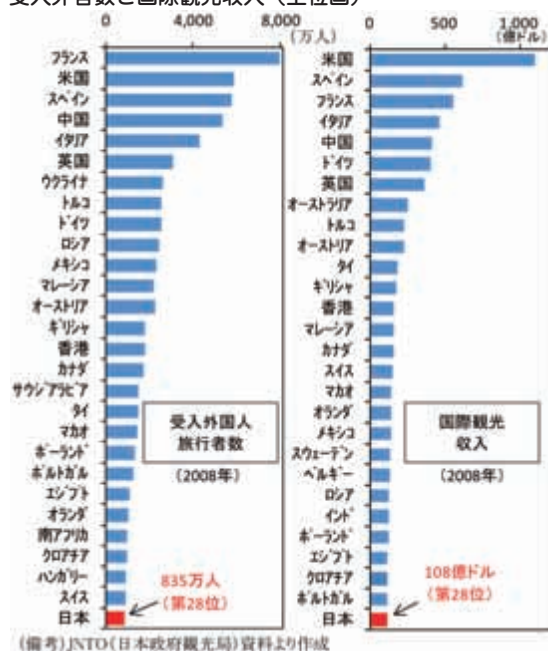
各国からの出国者数と国際観光支出（上位国）



第5位。日本は出国者数15位、支出額では7位で、今後ますます中国の順位が高まって行くと思われます。人口の多い中国ですから出国者数が上位に来るのは当然としても、重要なことはお金もしっかり落としていることが中国マーケットの魅力であり、経済効果の大きさに関わっています。

次にどの国にどれだけの外国人旅行者が来ているか、またどれだけお金を落としてもらっているかの国別国際観光収入のランキングを

受入外客数と国際観光収入（上位国）



見てみましょう。日本は人数と金額でどちらも28位。先進国の中では異常なほど低位で、日本のインバウンド市場はまだ未熟であり、逆に言うとな成長の余地があるマーケットだと言われる所以ですけど、かなり寂しい状況です。南アフリカでさえ23位、しかもワールドカップの開催以前の2008年時点の数字です。日本はそれほど観光未熟国なのかと私自身驚いた数字です。

■訪日外国人旅行者

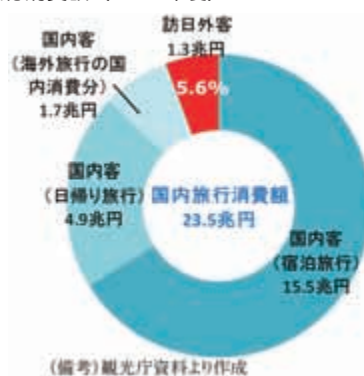
また日本国内の消費割合は訪日外国人客が落とすお金がわずかに5.6%に過ぎず、大半は国内の旅行者に頼っている実情です。

欧米諸国は外国人観光客の落とすお金で稼いでいる国が多く、フランスは世界から8,000万人近くを集めて600億ドルを稼ぎ、アメリカは7,000万人に来てもらって1,100億ドルを稼いでいます。スペインも約6,000万人の観光客が来て600億ドルの収入を得ています。

日本は2008年に835万人、108億ドルにとどまっています。今後いかに戦略的に伸ばして行くかが、課題だと思います。訪日旅行者数は835万人から700万人弱と2009年度のリーマン・ショックで大幅に減少しました。特にウォン安のために韓国からの旅行者が減りましたが、そういう状況の中で中国人訪日客は08年、09年ともに約100万人を維持してしまっていて、底固い傾向を示しています。

自民党政権下で年間訪日外国人旅行者を2,000万人にしようという目標が掲げられ、国

国内旅行消費額（2008年度）



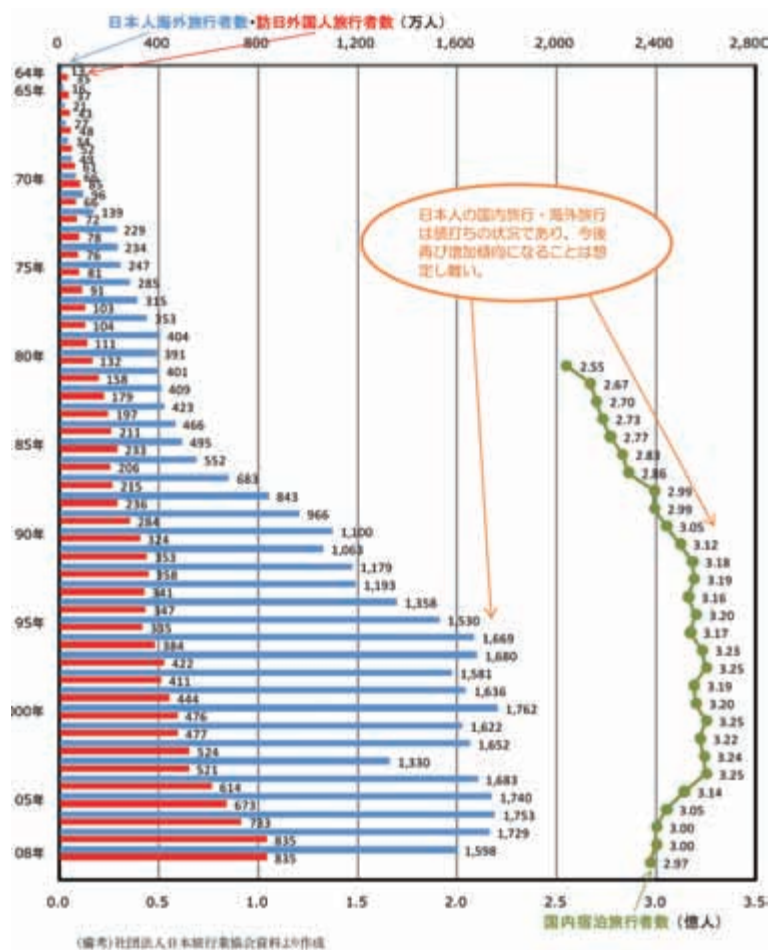
別で中国人の訪日を600万人と見込んでいます。達成出来るかどうかは中国にかかっているわけです。

民主党政権になってから観光庁は「訪日外国人3,000万人へのロードマップ」を発表しました。

旅行消費額に占める外国人客比率



国内旅行者数・海外旅行者数・訪日外国人旅行者数



た。実現可能性があるのかという議論になっていますけど、欧米並みの観光立国になるには、いずれにしても中国のお客さんをどれだけ連れて来られるにかかっています。

訪日外国人数と日本人の海外旅行者数、日本人国内の旅行宿泊者数を一緒にした表を見ますと、ここ15年は日本人の海外旅行と国内旅行は頭打ち状態が続いていまして、インバウンド（訪日外国人旅行者数）のお客さんが唯一伸びているという状況です。中でも中国人旅行者の伸びが高く、その流れを取り込みたいと考えているのは日本だけではありません。色んな国が誘致合戦を繰り広げているわけです。

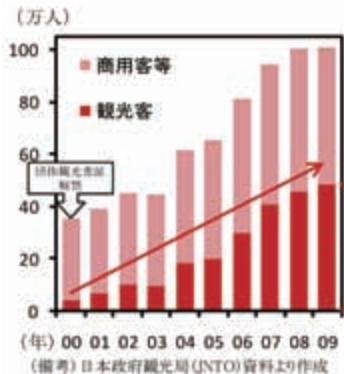
■訪日中国人旅行者

中国人の観光の歴史は中国政府による国別の観光ビザ発給解禁の歴史に関わっています。

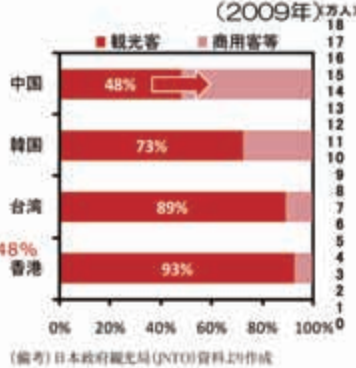
一番早かった1983年の香港・マカオを手始めに1988年から92年にかけてのタイ、シンガポール、マレーシア、フィリピンが第2グループ。2000年までの韓国、オーストラリア、ニュージーランド、日本が中国人観光客を受け入れることが出来るようになった国々です。解禁の歴史の通り、中国人観光客が多く訪れる外国はシンガポール、韓国、タイ、日本となっています。近いアジアということと先行者利益でマーケットの中では一定のボリュームを得て来ました。

一方、2000年以降は一気にビザ解禁が世界に広がり、2004年に欧州、2008年にアメリカ、台湾が認められ、日本にとって脅威になって来ました。

訪日中国人の推移



各国の観光客割合



訪日中国人観光客の目的は温泉やグルメ、歴史的建造物の見学等より際立っているのがショッピング目的で2008年の調査ではショッピングが1位の50.9%を占めました。一人当たりの物品購入費は平均約12万円で、韓国の3万円やアメリカの2.5万円を圧倒しています。マスコミなんかで中国人観光客が百貨店や量販店に押し

まだ日本より下位にありますけど台湾、アメリカ、欧州各国は伸びると思われます。特に台湾は距離的に近いし、安いツアーがたくさん出ていて、日本と同じマーケットを食い合う形になりそうな状況です。PRする時も意識してやらねばならないと思います。

次にどういう中国人の層が日本に来て、どういう目的を持っているか、どういう行動をしているかを調べてみました。2000年ごろはビジネス客が中心だったのに2009年にかけて観光客が増え、ちょうど半々の状態になりました。

香港からは93%が観光目的、台湾からも同様に89%が観光客、韓国は少し観光客の割合は下がりますが73%もあります。中国もビザの発給が解禁され、制限緩和とともに観光客の割合が高まると思われます。

訪日中国人観光客の伸びている年齢別、性別で分析しますと20歳台と30歳台が圧倒的に多く、性別では2000年ごろは男性が53%だったのに2008年は女性が51.8%で逆転しました。これからの中国人観光客は20～30歳台の女性が牽引すると考えて間違いのないでしょう。

この世代は1979年に始まった中国の一人っ子政策の元に育った世代で、両親に大変大事にされ、消費に親しみをもち、ショッピング意欲が旺盛で、流行にも敏感であり、インターネットに馴染みがあるという特徴を持っています。この世代は消費意欲が旺盛で、今後どう攻略して取り込めるかが重要になって来ます。

し寄せていると報道されますが、まさに買い物意欲の高さを示すものだと思います。

ところが2005年には訪日目的の第1位は自然景観の35.6%、温泉の33.1%、都市景観の30.6%に次いで第4位がショッピング目的の29%だったのです。この3年間の変化は何だったのか、やはり中国経済の成長だったのではないかと思います。

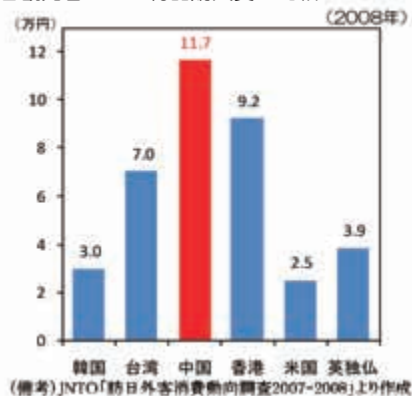
百貨店や家電量販店等の小売業界は大きな恩恵を受けています。中国人観光客受け入れに際しては、中国の銀聯カードの決済システム導入や中国語対応の初期投資が必要ですが、客単価は日本人の数倍の5～6万円であるため、各社とも中国向けPRに力を入れています。

中国人観光客の訪日目的

2005年		2008年	
自然景観	35.6%	ショッピング	50.9%
温泉	33.1%	温泉	39.7%
都市景観	30.6%	伝統・歴史的建造物	25.3%
ショッピング	29.0%	自然景観	24.4%
伝統・歴史的建造物	27.1%	日本のグルメ	23.0%

(備考) 日本政府観光局(JNTO)資料より作成

各国訪日観光客による物品購入費の比較



中国人観光客の訪日目的

人気商品は高級デジタルカメラ、ブランド製バッグ、高級化粧品、高級食材などです。関空では炊飯器と粉ミルクがよく売れているそうです。

■関西を訪問する外国人旅行者

次に関西を中心に分析してみました。今後より多くの中国人観光客が関西に来てもらうために、あえて課題をいくつか提示します。関西2府4県にどの国のお客さんが、どれだけ宿泊しているかというデータを見ますと、2009年には中国が一番で43万人（15.3%）を占め、次いで台湾の39万人、アメリカの38万人、韓国の34万人等になっていて中国の43万人の府県別内訳は大阪が圧倒的に多く35.5万人、京都が6.1万人、兵庫4.7万人、その他の滋賀、奈良、和歌山を合わせて2.3万人の順です。

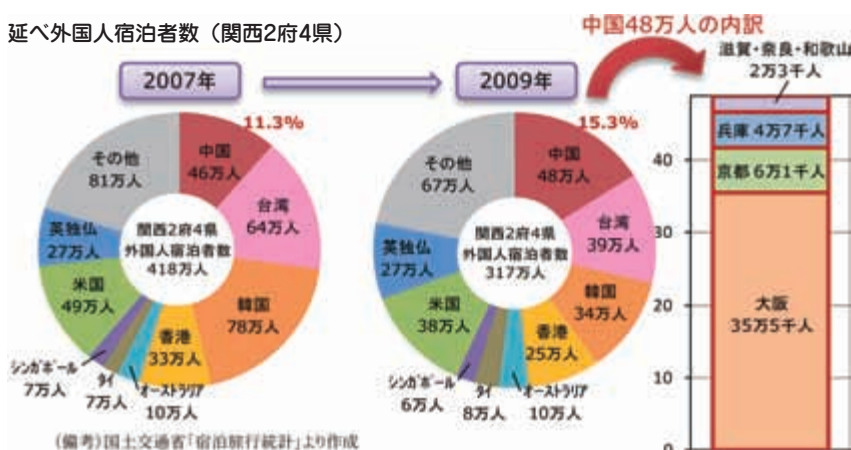
次に中国人ツアー客138団体と中国旅行社10社についてうちの中国語が出来る社員に調べさせました。どこの空港から入国して、どこを訪問して、どこに宿泊して、どこの空港から出て行くか、一つ一つ調べたものです。成田

から入って来て関空から出て行くツアーが20件。逆に関空イン、成田アウトを合わせると54件でした。

いわゆるゴールデンルートツアーと呼ばれているコースです。大阪～東京間を5泊か、6泊で駆け抜けるバスツアーですけど、中国人のほとんどが初めての訪日で、そこが台湾や韓国人との違いでして、名所を一通り巡りたい、富士山も見たい、東京も大阪もということで太平洋側を駆け抜けて行くツアーです。次に多かったのは成田イン・成田アウトで39件の東京滞在型、続いて北海道滞在型の15件、残念ながら関空イン・関空アウトの関西周遊型は6件しかありませんでした。このサンプル調査は今年2月に行ったのですが、2月は春節（旧正月）に当たって一番ツアーの設定数も多く、バラエティーに富んだ時期にも関わらず6件しかなかったのが残念な結果でした。

さらに加えて関西に宿泊するツアー客が少ない点です。関空に入って大阪で一泊した後は京都を少し見て、すぐに関東に向かうケースがほとんどだったことです。関東では箱根を含め

延べ外国人宿泊者数（関西2府4県）



中国国内の国際旅行社（上位10社）が取り扱う訪日ツアーを利用空港別に集計

out空港	都府県		福岡		関空		中部		成田・羽田		北海道(新千歳ほか)		全体							
	77-数	平均価格	77-数	平均価格	77-数	平均価格	77-数	平均価格	77-数	平均価格	77-数	平均価格	77-数	平均価格						
in空港	77-数	平均価格	77-数	平均価格	77-数	平均価格	77-数	平均価格	77-数	平均価格	77-数	平均価格	77-数	平均価格						
都府県	2	4,490	3.0										2	4,490						
福岡				2	10,790	5.5	1	7,980	4.0	1	5,700	5.0		4	8,815					
関空			1	8,680	6.0	6	6,953	4.5	2	5,000	5.0	34	7,530	5.4	43	7,346				
中部				1	5,000	5.0				2	8,735	5.5		3	7,490					
成田・羽田						20	8,149	5.3	2	8,950	5.0	39	8,500	4.3	3	11,590				
北海道(新千歳ほか)						3	11,333	4.7			2	9,845	5.5	15	10,368	4.4	20	10,461		
その他										1	6,480	4.0	1	7,480	4.0	2	6,980	4.0		
全体	2	4,490	3.0	3	10,087	5.7	31	8,116	5.0	5	6,720	5.0	78	8,098	4.8	19	10,409	4.6	138	8,377

(備考)各社HP、アンケート等より集計(日本商業見聞銀行調べ)

大阪→東京間を走る「ゴールデンルート」 東京(十路程度)滞在型 北海道のみ滞在型(季節限定) 季節限定(主に夏季)

て3泊か4泊しています。ゴールデンルートツアーで関西には来てくれてはいるのですが、滞在時間が少ないことがもう1つの課題です。そして中国人観光がショッピング目的ですから、買い物は帰国前日か2日前になり、関空イン・成田アウトのツアーは圧倒的に東京での買い物に集中しています。これらをいかに改善出来るか、今後の課題であるとまとめておきます。また数多くの観光資源を抱えている関西なのに、滞在時間はわずか1泊で、中部と同じというのは何と言っても寂しい感じがします。

中国客ツアーは価格重視で質が低い、いわゆる「安かろう、悪かろう」になってしまっていることです。旅行というのは基本的に楽しいものですから、皆が日本ツアーに不満を持っているわけではないのですけど、まだまだ質の改善と満足度を上げる余地があると思います。質の低いツアーが主流になっている背景は、ゴールデンルートツアー一辺倒ということに繋がります。ゴールデンルート以外では東京滞在型か北海道へ行くか、程度しか選択肢がないものですから、訪問地の差別化が難しいためどうしても

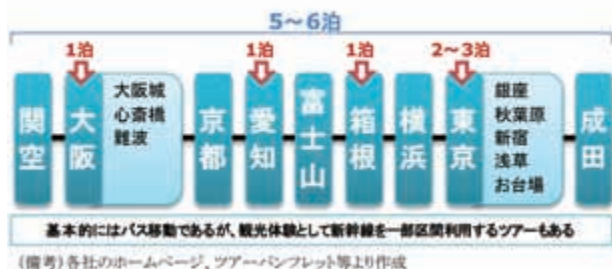
同じ訪問地での価格競争になってしまいます。もう1つは現地の旅行会社の宣伝方法にも問題があります。新聞に一行広告のような形で価格と行き先と宿泊数を知らせ、後は旅行代理店の窓口に来たら詳しく説明しますという形にしていますので、結局安いゴールデンルートにまず行って見ようとなってしまいます。

中国マーケットの特徴は、ショッピングにはお金を使うけど、それ以外のことは余りこだわらない、安いホテルでもOKだし、食べ物には高級志向があるものの安いもので我慢出来る、とにかくショッピングを楽しむことが重要なわけです。その要求が現地のエージェントから日本のツアー手配会社や華僑系のランドオペレーターに降りて来ます。

日本のホテルやレストランは、インパウンド料金と言われる値段で訪日外国人を受け入れています。例えば欧米人なら2割引き、東南アジア人には4割引き、中国人には最大5割引きと言われる価格で対応するのが業界慣行になっているようです。

また日本のどの地方が良かったと思うか、各国（中国、韓国、台湾、米国、英国）の訪日客に聞いた地方別推薦率の調査があります。データが2007年と古く、サンプル数も少ないので絶対的なものとは言いかねますが、それを見ると訪日中国人の推薦地方の一番は沖縄で60%強、次が北海道の60%弱、九州50%強でした。それ以外の地方は50%以下で、関西は28%と相当低くなっています。

ゴールデンルートツアーの典型例



中国からの訪日ツアー原価試算

＜ゴールデンルートツアーの原価構成（売れ筋である5泊6日7000元程度のツアー）＞

ツアーの原価項目	金額（円）	備考（計算根拠等）
宿泊費	¥ 25,000	5,000円×5泊
交通費	¥ 10,000	バス1日貸切60,000円×5日間 ^{*1} ÷30名 ^{*2} =10,000円
飲食費	¥ 5,000	1日当たり1,000円×5日間 ^{*1}
観光費	¥ 5,000	1日当たり1,000円×5日間 ^{*1}
ツアーガイド費	¥ 5,000	ガイド日当30,000円×5日間 ^{*1} ÷30名=5,000円
粗利（ランオペ）	¥ 5,000	ランオペの粗利率は5~10%程度が相場
ランドコスト計	¥ 55,000	
航空運賃	¥ 25,000	中国・日本間の往復運賃
ツアー原価計	¥ 80,000	
粗利（現地エージェント）	¥ 20,000	現地エージェントの粗利率は20~30%程度が相場
ツアー販売価格	¥ 100,000	7,000元程度※のツアー ^{*3}

(備考) 旅行会社等へのヒアリングに基づき作成。

^{*3} 1元=14円換算

米英や韓国、台湾からの訪日客は関西を50%以上も良かったと推薦しているのに、中国人の関西満足度は非常に低い状況だと言えます。米英のお客さんが京都に対して関心が高く、関西の推薦率のプラス要因になっていることもあるのですが、中国のお客さんが低いのは、大阪城とミナミを少し見て京都でお寺を一つ二つ見て、すぐ名古屋や東京に向かう、滞在時間が短いためにインパクトに欠けて負けてしまうという現状です。

中国、韓国、台湾は北海道に高い数値が出ていますが自然景観や冬の雪景色などの癒し系の観光スポットが多く、また温泉地が多いこともその要因の一つと考えられます。関西には癒し的な要素がツアーに組み込まれていないのがマイナス要因だと思われます。

■関西誘致に向けた課題

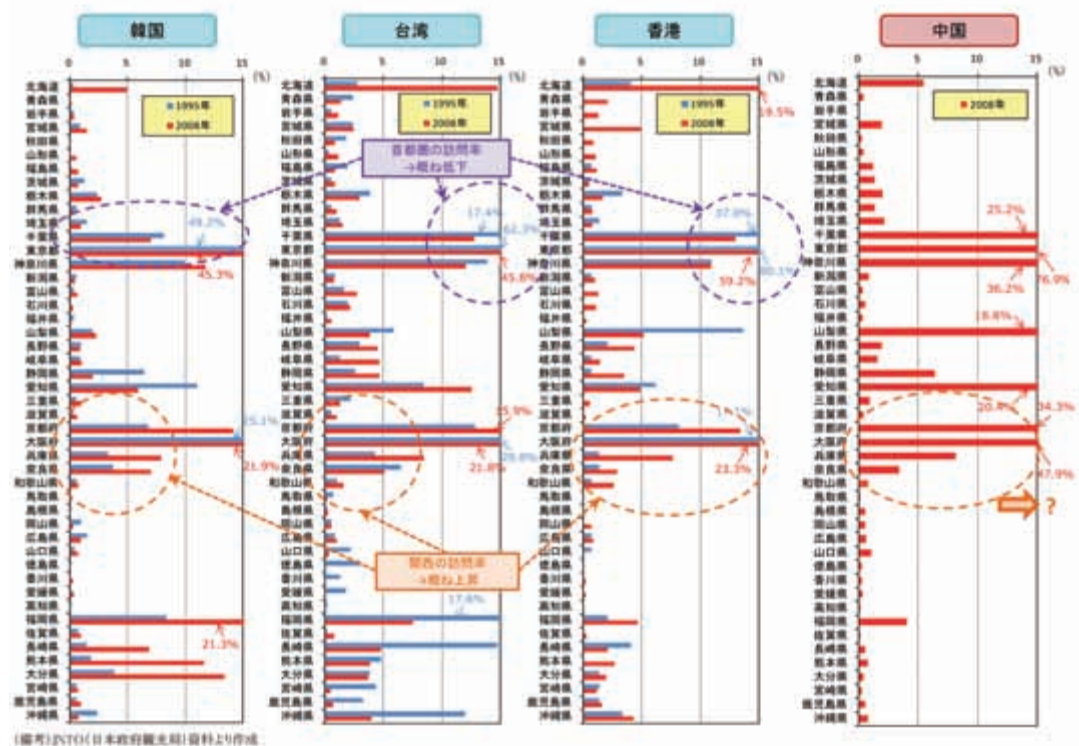
関西での滞在時間の短さや関西ツアーの質の低さを少しでも改善するための提言をまとめました。

第1に日系旅行会社による中国でのツアー販売の解禁が重要です。中国でツアー販売出来るのは中国資本の旅行会社だけという規制があります。少しは開放する動きも見え始めていますが、日本政府が働き掛けているもののなかなか進んでいない状況です。

将来はゴールデンルートや関東滞在型に限らず様々な形のツアーが日系旅行会社によって販売出来るようにと第1提言に挙げました。ツアーは最大40人、30人で催行してゴールデンルートを巡っているわけですが、30人すべてが求めているルートではなくて、もっと質の高い旅行をしたいというニーズを取り逃がしている側面があると考えられます。色んなニーズを汲み取って現地で販売出来る時代が早く来ることを願っています。

第2は規制の関係で民間レベルでの現地PRが難しく、自治体を中心に動いている実情です。PR方法に非効率的部分があることです。観光庁の予算が増額される中で各自治体は訪問営業等を積極化しているものの、新規ツ

アジア近隣諸国からの訪日客が訪問した都道府県（訪問率）



アー造成に繋げることが難しくなっています。
やはり長期戦になっても中国メディアを通じて
直接 PR に力を入れるべきです。

第3として PR 態勢の人材育成に課題がある
ことです。自治体の人事ローテーションは3年
程度で観光 PR 担当者が交代するため専門家が
育ちません。現地エージェントとの関係構築に
非効率的な状況です。

第4は、広域的な観光推進組織にて、自治体
だけでなく民間からも人材と資金を集中させて
現地メディア・エージェントに PR 活動を行う
べきである。

以上、皆様には目新しいことはなく昔から言
われていることですが、改めて提言しておき
ます。

中国、台湾、韓国、香港の人が各都道府県に
どれだけ来ているか、1995年と2008年に対比
して見ました。伸びている府県、伸びていない
府県があるわけですが、台湾の九州への訪問
客動向を見てもらえば面白いことが分かりまし
た。1995年に福岡と長崎で物凄い勢いで伸び
ています。当時、九州のホテルや旅館で誘致合
戦のあけく、安値競争に走ったのです。確かに
一度は来てくれたのですが、二度目は来ないと

いう状況になりまして、リピーターが根付かず
に数年で激減します。

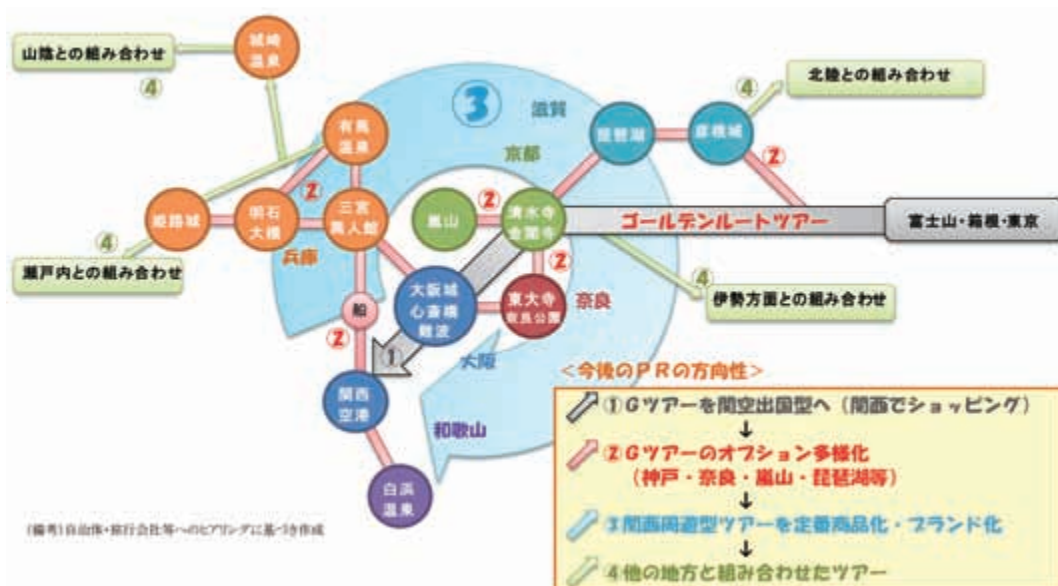
関西対中国の関係で教訓的な話ですけど、安
値合戦の中で取りあえず来てもらったら良いと
いう方法は長続きしません。今後、関西に中国
人観光客を呼び込むためにどういう形で進めて
行くのがよいかを考えて見ました。

ゴールデンルートツアーは根強いので、そ
こは大きく変わらないという前提で関西の観光
地へ呼び込む方策として、ツアーオプションの
形で周辺の観光地を組み込んで行くのが基本か
と思います。例えば大阪城とミナミから京都へ
向かう間に奈良の東大寺と奈良公園を組み込む
とか、京都の嵐山や琵琶湖をプラスする手段を
PR するのもあるかと。最近ですと関空から船
で神戸へ行き、北野異人館や明石海峡大橋、有
馬温泉、姫路城を巡るのも面白いと思います。

■おわりに

最後に、中国人観光客増加による経済効果
を、大阪を例にご紹介しようと思っていたので
すが、時間が少なくなったため、結論だけ申し
上げます。現在の大阪府訪問率を前提にします
と、訪日外国人年間2,000万人時代（内中国人

関西エリアにおける今後の訪日ツアー造成



中国人旅行者が持つ訪日前後のイメージ

中国人訪日客による評価項目		訪日前	訪日後	差
肯定的評価	日本人の人々が親切・礼儀正しい	16.2%	22.0%	5.8%
	都市景観が美しい	29.5%	21.3%	-8.2%
	サービスが良い	17.2%	26.2%	9.0%
	文化と歴史が素晴らしい	7.7%	6.7%	-1.0%
	食事が美味しい	7.3%	9.7%	2.4%
否定的評価	物価が高い	13.9%	13.1%	-0.8%
	言語障壁	2.1%	4.3%	2.2%
	食事が合わない・不味い	0.5%	1.2%	0.7%

サービス関連項目の評価は、訪日後に高まっている

言語対応が課題

(備考) JNTO(日本政府観光局)資料より作成(2006・2007年調査)

客600万人と想定している、政府目標では2016年、この試算では10年後の2020年を想定する)において来阪中国人観光客は約250万人と試算されています。その場合、中国人観光客1人当たりの府内消費額は7.6万円と試算されていますので、年間1,900億円程度の消費増効果が見込まれます。

大阪府は今後10年間で28万人の人口減少が見込まれており、約3,300億円程度の府民消費が消失することになります。中国人観光客にはその6割を埋め合わせる程度のポテンシャルがあることになります。

今後、中国人観光客の訪問地の多様化が進展していくものと考えられるため、関西の各自治体においては、関西圏として広域的に中国人客消費の経済効果を十分に認識したうえ成長戦略分野として中国に対する観光誘致PRを施策の根幹に据えることを期待します。

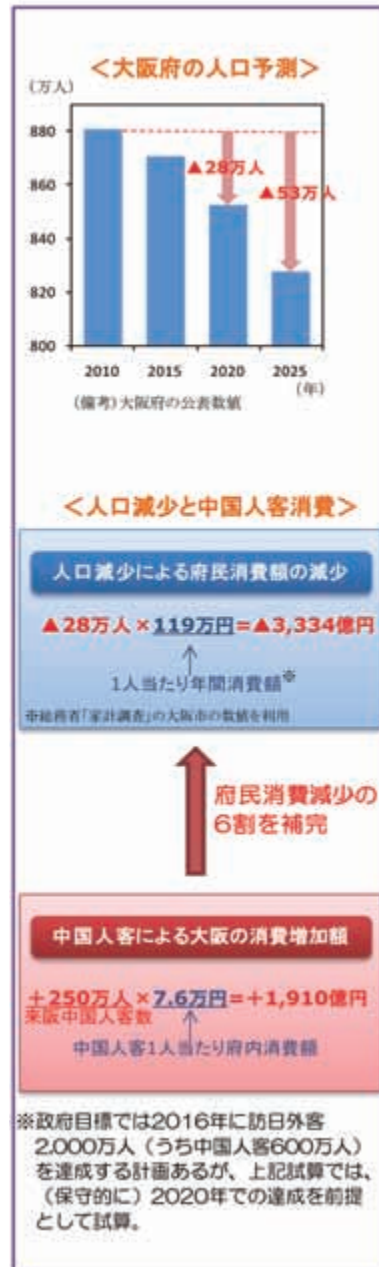
今年7月から中国人観光客に対してビザ発給の年収制限の大幅緩和が行われ、団体ツアーだけでなく個人ツアーも認められるようになります。

訪日前にインターネットで下調べをして、その情報を印刷して持参する中国人観光客を多く見受けま。個人ツアーが増えれば、その傾向はますます多くなるでしょう。

観光地やホテル、小売業界は中国語によるインターネットの充実や銀聯カード決済システムの導入、中国語の出来る人材を配置するなど中国人観光客の受け入れ態勢の整備が大切であると思います。

ご静聴、ありがとうございました。

大阪府人口減少と中国人観光客消費





関西のインバウンドは安泰か？

毎日新聞大阪本社 社会部 佐藤 慶

関空のあり方を考える上での重要な要素の一つである観光。特に注目されているのが、7月からの個人観光ビザの発給要件緩和によって、日本への観光客急増が日々伝えられている中国の存在だ。今年7月の中国からの旅行者はピーク時である07年7月より6万4,000人多い16万5,000人を記録。昨今の国内政治、経済状況下では数少ない明るいニュースの一つだが、果たして関西は将来にわたって安定的な観光客の受け皿となり得るのだろうか。

中国からの観光客増加が報じられる場合、関空イン成田アウトあるいは、成田イン関空アウトの東京～大阪間に京都や富士山などを組み込んだ「ゴールデンコースが人気」という文脈がほとんどを占める。ルートの中にある大阪は、難波、心斎橋での買い物の様子や大阪城での観光などが好意的に伝えられるが、観光業界のなかにはこの状況に危機感を募らせている関係者もいる。ツアー前半となるケースが多く、滞在期間の短い関西は東京に比べてカネが落ちにくいことに加え、関西周遊型のツアー自体がほとんど開発されていないためだ。

現場の状況はどうか。8月下旬の朝、大阪城を訪れてみた。大阪城公園の駐車場には観光バスが並び、天守閣前の広場は、中国をはじめ台湾、韓国などからの観光客でごった返していた。しかし、入館料が発生する天守閣内に入る団体は少なく、広場で記念撮影した後、バスの待つ駐車場へ戻る団体がほとんどだった。あるガイドに聞くと、このツアーは前日に関空から入国し、この日は大阪城、USJなどを巡って愛知で宿泊するという。大阪の観光資源について印象を尋ねると、「見どころは大阪城とUSJくらい」とつれない。大阪の大きな特色である

グルメですらも、「おやつ感覚で粉モノを食べる程度であり重視していない」という。「関西周遊型ツアーがあれば東京まで引っ張る必要はないが、現状ではほとんどない。（一方、人気の）ゴールデンコースは成田アウトが多く、東京で買い物することが多くなる」と解説してくれた。

実際に、こういった「関西軽視」の傾向を裏付ける調査結果も出ている。日本政策投資銀行関西支店の調査によると、09年の中国からの来日者数約100万人のうち、観光客の7～8割がゴールデンコースを選択するため、多くが大阪を訪れる。しかし、ゴールデンコースの典型例は大阪が1泊程度。東京の2、3泊に比べると短く、買い物は出国前の東京で行われるケースが多いという。

中国の場合、ツアー企画は中国側の旅行会社が行い、ツアーの旅程を日本側の旅行会社に提示し、手配を依頼。これに従って日本側の旅行会社がホテルや交通手段を手配する仕組みとなっている。日系の旅行会社は現地でのツアー販売が禁止されている。

同支店によると、中国側旅行会社から日本側旅行会社への価格面での要求は厳しく、一部では格安ビジネスホテルを利用させたり、旅行者を保険に加入させないなどの状況が生まれているという。同支店は「ツアーが『安かろう、悪かろう』になる傾向があり、観光客の満足度低下やクレームにつながっている」と分析。「日系旅行会社による現地ツアー販売解禁が必要」と提言している。

これに関しては8月下旬、大きな動きがあった。前原誠司国土交通相が中国を訪問し、邵琪偉国家観光局長と会談した際、日系の旅行会社

が中国人の訪日旅行を扱えるよう要請。邵国家観光局長から「法改正の準備をしている」との回答を得た。早ければ年内にも実現する可能性もあり、これを契機としたツアーの質の向上や、商品の多様化が期待されている。

ツアーが現在のゴールデンコース中心から、他都市へも広がりを見せた場合、将来的に関西が観光客の有力な受け皿となりえるだろうか。重要となるのが、ツアー造成に向けた観光地 PR の担い手である自治体の動きだ。大阪府では 06 年度～ 09 年度にかけて、関空アウトを PR する「関西国際空港出国型ツアー造成促進事業」を京都や奈良、兵庫などとともに実施。さらに、今年度からは関西周遊型ツアーを造成するために観光プロモーションを始めた。これまでに北京や広東省などで現地旅行会社を対象としたセミナーを開催。事業費 1,390 万円のうち、国は 640 万円、府は 200 万円を負担。自治体のなかで大阪府が多額を負担し、提案者として調整作業を行う「見返り」として宿泊先は大阪に設定され、兵庫や奈良などは日中に訪れる観光スポットを提案する仕組みとなっている。大阪府によると、関西の魅力は交通の便が発達し、心斎橋などショッピングのできる場所もあれば、温泉もあるなどコンパクトにまとまっている点。現地の旅行会社もゴールデンコース以外の情報を欲しており、反応は上々という。

しかし、問題は売り込み方の難しさにある。例えば、近畿ブロック知事会に参加する 10 府県が平等に PR するとなると、売り込む観光スポットが多くなりすぎて一つのツアーとしては成り立たなくなる。平等原則が足かせになるという皮肉な構図だ。仮に年内にも発足する関西広域連合（7 府県）が PR の音頭をとった場合でも、この問題をどのように打開するかが大きな課題になる。

関西がまとまりを欠いたまま有効な観光 PR 策を打ち出せない状態のなかで、ゴールデンコース以外のツアーの流れも生まれている。外国人観光客受け入れ専門の旅行会社「ジャパンホリデートラベル」（大阪市中央区）は今年 5

月、「小松空港（石川県）イン・静岡空港アウト」の地方空港のみを使ったツアーを初めて実施。東京滞在を挟みながら兼六園（金沢市）や富士山などを巡る行程は好評という。これは昨年の静岡空港開港を受け、静岡、山梨、長野、富山、石川の 5 県が検討会を設置。パンフレットやモデルコースを作って、実際に中国側旅行会社にコースを体験してもらったという。石川県の担当者によると、中国から石川に来てもらうには認知度の低さを克服しなければならなかったが、中国側の旅行会社に現地に来てもらうことで加賀 100 万石の文化の売り込みにつなげることができたという。注目すべきは石川を含む中部でも 9 県で広域観光推進協議会を設けている一方、地方都市間の競争意識はお互いに強く持っている点。協議会にこだわらず、状況によってタッグを組む自治体を柔軟に決めているという。「リピーターにはゴールデンコース以外のこちらのツアーにぜひ来てもらいたい」と更なる誘客に向けて意欲的だ。

日本政策投資銀行関西支店によると、訪日 2,000 万人時代に大阪を訪れる中国人客は現在より 250 万人増え、大阪府での消費増加効果は約 1,900 億円に上るといふ。関西経済にとって重要な役割を果たすことは間違いない。当面はゴールデンコースを中心としたツアーが続くとみられるが、一巡して中国人観光客の地方都市志向が高まった時、大阪が一度訪れた場所としてパッシングされる恐れはないだろうか。関空という大きなアドバンテージに乗ったままでは危ういと思う。効果的な PR を通じて関西が観光立国の一翼を担う存在に昇華されることを願う。



港湾間競争モデルの 空港間競争への適用の可能性と留意点



福井大学 教育地域科学部

手塚 広一郎

(財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1. はじめに

空港や港湾について、近年、各インフラ間の競争に注目が集まってきたように思われる。例えば、東アジアにおける港湾間の競争やそれに伴う選択と集中の議論は国内外において中心的なトピックの1つとなっている。東アジアにおいて、どの港が相対的に競争優位性を有するか、どの港が現在あるいは将来ハブの位置を占めるか、そもそも港湾における競争力とは何か、あるいはそれを確保する源泉は何か、などのような問題も議論されている。港湾間の競争に関する議論は、近年の中国における経済発展とそれに伴う急速な港湾インフラの整備を背景としていっそう注目を集めるようになったように見える。

東アジアにおける港湾間競争に関しては、いくつかの論文において検討されている。また、貨物の誘致をめぐる港湾間の競争の議論の枠組みは、空港間の競争、すなわちハブ空港にかかわる議論としてある部分適用可能であると思われる。そこで小論は、こうした港湾間競争について非協力ゲームの枠組みを用いて検討を行った Ishii et al.(2009) の概要を紹介し、このモデルの空港間の競争への文脈の適用および解釈の可能性と留意点について述べる。

2. 港湾間競争の非協力ゲームの枠組みを用いた表現

港湾間競争については、Chang and Lee(2007) のサーベイにもあるように、実証およびモデルの上でも様々な文献がある。この中でもゲームの枠組みで分析したものとして、De Borger et al.(2008) がある。彼らは、2つの港湾をプレイヤーとし、価格を表す港湾料金 (port charge) および港湾の容量投資 (capacity investment) の設定を戦略としたモデルを提示している。具体的には、最終目的地に到達するために、A 港と B 港のいずれかを利用することが可能であるが、それぞれ後背地には混雑などのインフラの制約がある。このとき、2つの港が存在する複占構造のもと、A と B の両港湾がそれぞれの利潤をペイオフとして、後背地の制約を考慮しながら、港湾料金と容量投資の選択を戦略的に行うという状況を設定し、その状況下でのナッシュ均衡がもつ性質を整理している。

Ishii et al.(2009) では、こうした De Borger et al.(2008) を援用しながら、多期間における価格決定のモデルを提示した。このモデルの設定の特徴としては、①釜山港と神戸港という2つの港湾が競争するという複占市場を想定している。②線形の需要曲線がランダムにシフトする。③それぞれの港湾の戦略は港湾料金を設定する。そして、④港湾料金の設定はどちらかの港が容量拡張の投資を行った時点で行われる、などがあげられる。また、De Borger et al.(2008) とは異なり、このモデルでは容量投資が外生的に与えられている一方で、Nash 均衡価格を明示的に導出していること。

詳細については割愛するが、Ishii et al.(2009) では、大まかに言って、次のような結論が得られている。つまり、いくつかの前提となる条件の下で、1) 港湾に対する需要の価格弾力性が低いならば、Nash 均衡価格（港湾料金）も低くなる。2) 2つの港のうちいずれかが容量を拡張した場合、均衡価格は低くなる。3) それぞれの港湾の容量拡張投資の間隔が短いほど均衡価格は低くなる、というものである。

さらに、この論文では、神戸と釜山との港湾間競争に関して、1990年代の終わりから2000年代の初めにかけての釜山港での容量拡張投資が頻繁に行われる状況のもとでは、神戸は港湾料金を引き下げる必要があった。しかしながら、現実としては相対的にこれまでの相対的に高い価格が維持されたため、結果として神戸港におけるスループット貨物の取り扱いの割合が釜山のそれと比較して低下する要因の1つとなった、と解釈している。図は、1997年から2008年までの神戸港と釜山港のトランシップ貨物の取扱比率の推移を示したものである。特に神戸港のトランシップ貨物の割合は、2000年ごろから急激に低下していることがみてとれる。実際、この10年の間に東アジアにおいて港湾の建設・容量拡張の投資が集中的に行われてきたことを考慮すると、より多くの貨物を誘致するという意味での競争力を保持するためには、容量投資が集中的に行われたこのタイミングで価格を引き下げる戦略をとる必要があった可能性が示唆される。

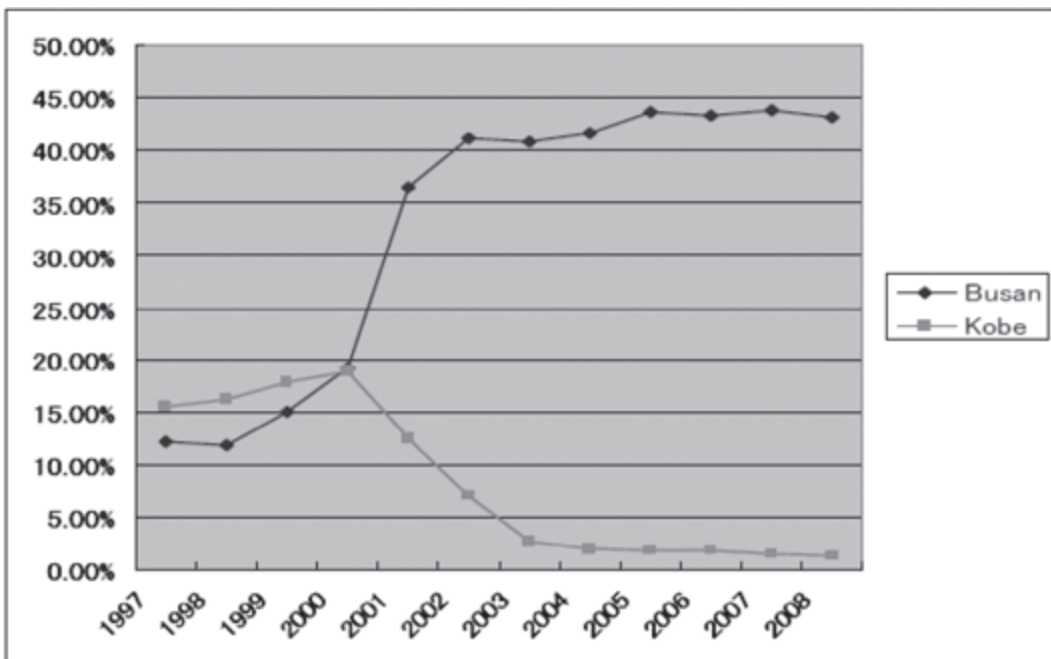


図 神戸港と釜山港のトランシップ貨物の取扱割合の推移
出典：http://spidec.go.kr および神戸市

3. モデルによる論点の提示と空港間競争への適用可能性

Ishii et al.(2009) のモデルは、港湾間の競争を念頭に置いたモデルである。このモデルの設定は、ハブとなるそれぞれの拠点が、自らの利潤を大きくするためにどのような価格を戦略的に設定すべきか、と解釈することができる。そのため、ハブとなる複数拠点での旅客や貨物需要の誘致の競争という形で空港間の競争にも適用することも可能であると思われる。ただし、このモデルを空港間競争に適用し、解釈を与える上で、いくつかの留意すべき点もある。

第1に、この分析は非協力ゲームの枠組みのもとでの各港の期待利潤（厳密にはその現在価値）をペイオフとして Nash 均衡の価格を求めたに過ぎない。言い換えれば、これが社会厚生に対してどのような影響を与えるかについては、検討していない、という点があげられる。この点は、それぞれの空港における「競争力」をどのように評価すべきか、という主要な問題にも関連する。

第2に、このモデルの想定は、2つのハブとなる港の間でトランシップ貨物の誘致を競争するという複占市場を想定している。実際には、東アジアにおいても、それ以上の港湾が存在する。空港においても同様に、旅客の乗り継ぎや貨物のトランシップを観察する場合に、2つの拠点間の競争という設定でどこまでの説明力を有するか、ということは議論を要すると思われる。

さらに、第3として、航空の文脈では、LCC によるセカンダリー空港の活用などで言及されるように、ハブ・アンド・スポークよりも直行便を運行することでの利益の存在も指摘されている。この場合、これも第2の点と関連して、どこまでの説明が可能かということを検討する必要がある。

これらの留意点があるものの、Ishii et al.(2009) のモデルで検討した、需要の価格弾力性の大きさや容量の拡張のタイミングに応じて戦略的に料金を変えるという設定とその帰結は、空港の文脈でも示唆を与えられると思われる。すなわち、それぞれの空港がより多くの利用者や貨物を誘致するという意味での競争力を確保するという場合、価格と投資だけではなく、容量投資や価格設定の水準や価格改定するタイミングなどの構成要素を加味しながらシステムティックな検討を行うことが求められる。

moreover、空港に関していえば、空港使用料などの価格設定や滑走路の増設などといった容量投資の決定およびそのタイミングの議論だけではなく、旅客・貨物のそれぞれの性質の違いの考慮、容量の投資を行う側と利用する側との間の調整、整備・運営のガバナンスのあり方、他の空港や交通インフラとの関係、最終需要地の認識、後背地・後背輸送の整備など、考慮すべき項目が多く存在する。空港の「競争力」を確保するためには、こうしたさまざまな変数間の関係を包括的な把握した上での“戦略的な”検討が必要となると考えられる。

〈参考文献〉

- Chang,Y-T,and Lee, Paul T-W.(2007),” Overview of Interport Competition: Issues and Methods,” *Journal of International Logistics and Trade*, vol.5, No.1.
- De Borger,B., Proost,S.and Van Dender,K.(2008),” Private Port Pricing and Public Investment in Port and Hinterland Capacity,” *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 42, No.3.
- Ishii,M., Lee,Paul T-W, Tezuka,K. and Chang Y-T.(2009), ” A Game Theoretical Analysis of Port Competition: A case of Busan and Kobe,” *Proceedings of IAME 2009 Conference*, Copenhagen Denmark.

平成22年7月 運営概況について

[速報値]

【参考】 <http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm>

○発着回数154.9便/日（対前年比101%）

国際線：106.5便/日
（対前年比 106%）
国内線：48.4便/日
（対前年比 91%）

発着回数について

国際線につきましては、旅客便は7月としては過去最高となり、貨物便は4カ月連続で前年を上回りました。
国内線につきましては、旅客便は昨年の減便・運休の影響により前年を下回りましたが、貨物便は5カ月連続で前年を上回りました。
国際線、国内線合計の発着回数は、21カ月ぶりに前年を上回りました。

○旅客数 41.4千人/日（対前年比114%）

国際線：29.9千人/日
（対前年比 121%）
国内線：11.5千人/日
（対前年比 98%）

旅客数について

国際線旅客数につきましては、日本人は5カ月連続、外国人は9カ月連続で前年を上回りました。外国人は7月としては過去最高となりました。
国内線旅客数につきましては、2カ月ぶりに前年を下回りました。

○貨物量 2,043t/日（対前年比128%）

国際貨物：1,934t/日（対前年比 132%）
積込量：915t/日（対前年比 126%）
取卸量：1,018t/日（対前年比 138%）
国内貨物：109t/日（対前年比 87%）

貨物量について

国際貨物量につきましては、積込は9カ月連続で、取卸は8カ月連続で前年を上回りました。
国内貨物量につきましては、旅客便の減少もあり前年を下回りました。

1. 乗入便数のその他には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機等を含む。

2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局発表数値を参考に算出。 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。

平成22年8月25日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報 [関西空港]

（平成22年7月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

【参考】 <http://www.osaka-customs.go.jp/>

	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	1,266,016	120.9	21.2	961,885	111.1	18.6	304,130
管 内	765,532	115.6	12.8	723,284	111.6	14.0	42,248
大 阪 港	286,221	121.7	4.8	317,301	110.3	6.1	△ 31,079
関 西 空 港	363,488	111.5	6.1	222,836	111.3	4.3	140,651
全 国	5,982,805	123.5	100.0	5,178,605	115.7	100.0	804,201

【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	363,488	111.5	6.1	222,836	111.3	4.3	140,651
成 田 空 港	897,410	125.7	15.0	859,819	120.3	16.6	37,591
中 部 空 港	62,882	114.6	1.1	54,231	107.3	1.0	8,651
福 岡 空 港	55,766	111.7	0.9	30,371	115.4	0.6	25,396
新 千 歳 空 港	1,572	117.0	0.0	713	76.8	0.0	858

※関西空港には平成19年6月までは大阪航空貨物出張所を含んでいたが、平成19年7月以降は関西空港税関支署のみを計上。
前年比は同支署分との比。

平成22夏季繁忙期間（7月17日～8月16日）における 出入（帰）国者数【実績数（速報値）】

平成22年度夏季繁忙期間（7月17日から8月16日まで）の出入（帰）国者数は、対前年（平成21年7月17日から8月16日まで）比15.0%増の997,300人です。

また、1日平均の出入（帰）国者数は32,200人（前年比4,200人増）となっています。

渡航先（地域）別では、第1位が《韓国》、以下《中国》、《東南アジア》の順となっております。

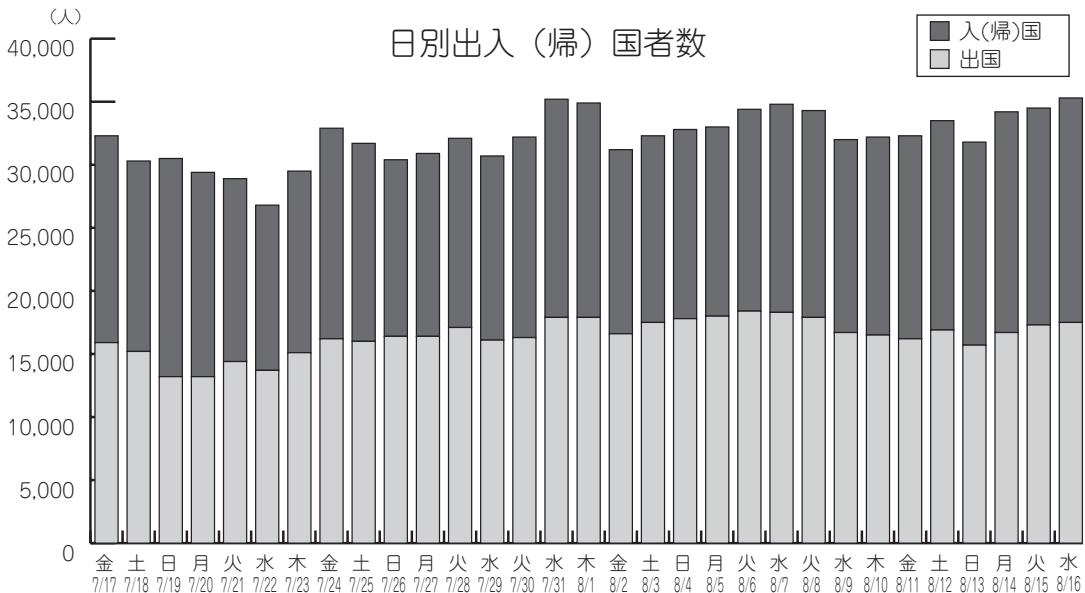
- * 出・入（帰）国者総数 997,300人（対前年比 115.0%）（対前年比130,800人増）
 - （内）出 国 者 数 509,000人（対前年比 115.0%）（対前年比 66,300人増）
 - （内）入（帰）国者数 488,300人（対前年比 115.0%）（対前年比 64,500人増）
- * 出国ピーク 8月 6日（金）18,400人（過去最多 平成13年 8月11日 27,700人）
- * 入（帰）国ピーク 8月16日（月）17,800人（過去最多 平成 9年 8月17日 26,900人）
- * 出入（帰）国ピーク 8月16日（月）35,300人（過去最多 平成12年 8月20日 49,000人）

出国者渡航先別一覧表

	平成22年			平成21年	
	出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比率
韓 国	110,000	21.6%	118.3%	93,000	21.0%
中 国	102,700	20.2%	115.3%	89,100	20.1%
香 港	38,800	7.6%	130.6%	29,700	6.7%
台 湾	45,300	8.9%	124.5%	36,400	8.2%
東 南 ア ジ ア	64,600	12.7%	97.1%	66,500	15.0%
北 ア メ リ カ	14,000	2.8%	186.7%	7,500	1.7%
ハ ワ イ	23,900	4.7%	114.9%	20,800	4.7%
グアム・サイパン	25,000	4.9%	123.2%	20,300	4.6%
オセアニア	15,600	3.1%	144.4%	10,800	2.4%
ヨーロッパ	39,700	7.8%	109.1%	36,400	8.2%
その他（海外）	23,600	4.6%	73.3%	32,200	7.3%
成田（国際線乗り継ぎ）	5,800	1.1%	—%	—	—%
合 計	509,000	100.0%	115.0%	442,700	100.0%

夏季繁忙期間出入（帰）国者数

平成21年					平成22年				
	出 国	入（帰）国	合 計			出 国	入（帰）国	合 計	
7月17日	金	14,400	12,600	27,000	7月17日	金	15,900	16,400	32,300
7月18日	土	15,500	14,400	29,900	7月18日	土	15,200	15,100	30,300
7月19日	日	14,600	12,900	27,500	7月19日	日	13,200	17,300	30,500
7月20日	月	13,700	15,700	29,400	7月20日	月	13,200	16,200	29,400
7月21日	火	11,600	13,600	25,200	7月21日	火	14,400	14,500	28,900
7月22日	水	11,500	13,500	25,000	7月22日	水	13,700	13,100	26,800
7月23日	木	11,300	12,400	23,700	7月23日	木	15,100	14,400	29,500
7月24日	金	12,600	13,500	26,100	7月24日	金	16,200	16,700	32,900
7月25日	土	14,100	14,500	28,600	7月25日	土	16,000	15,700	31,700
7月26日	日	14,400	14,600	29,000	7月26日	日	16,400	14,000	30,400
7月27日	月	13,100	12,200	25,300	7月27日	月	16,400	14,500	30,900
7月28日	火	12,300	11,700	24,000	7月28日	火	17,100	15,000	32,100
7月29日	水	13,800	12,900	26,700	7月29日	水	16,100	14,600	30,700
7月30日	木	14,000	12,100	26,100	7月30日	木	16,300	15,900	32,200
7月31日	金	15,200	13,600	28,800	7月31日	金	17,900	17,300	35,200
8月1日	土	15,000	15,500	30,500	8月1日	土	17,900	17,000	34,900
8月2日	日	15,500	14,900	30,400	8月2日	日	16,600	14,600	31,200
8月3日	月	14,100	12,200	26,300	8月3日	月	17,500	14,800	32,300
8月4日	火	13,500	11,900	25,400	8月4日	火	17,800	15,000	32,800
8月5日	水	15,400	13,000	28,400	8月5日	水	18,000	15,000	33,000
8月6日	木	14,900	11,900	26,800	8月6日	木	18,400	16,000	34,400
8月7日	金	15,900	12,900	28,800	8月7日	金	18,300	16,500	34,800
8月8日	土	17,100	15,800	32,900	8月8日	土	17,900	16,400	34,300
8月9日	日	16,500	14,400	30,900	8月9日	日	16,700	15,300	32,000
8月10日	月	14,100	11,900	26,000	8月10日	月	16,500	15,700	32,200
8月11日	火	14,100	12,100	26,200	8月11日	火	16,200	16,100	32,300
8月12日	水	15,300	13,500	28,800	8月12日	水	16,900	16,600	33,500
8月13日	木	14,400	13,500	27,900	8月13日	木	15,700	16,100	31,800
8月14日	金	13,300	14,600	27,900	8月14日	金	16,700	17,500	34,200
8月15日	土	14,900	17,400	32,300	8月15日	土	17,300	17,200	34,500
8月16日	日	16,600	18,100	34,700	8月16日	日	17,500	17,800	35,300
合 計		442,700	423,800	866,500	合 計		509,000	488,300	997,300



関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合 計	
	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)		(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月	121,200	3,910	99,490	3,210	268,850	8,670	248,640	8,020	738,180	23,810
平成21年 2月	81,190	2,900	89,800	3,210	265,620	9,490	289,590	10,340	726,200	25,940
平成21年 3月	122,420	3,950	102,900	3,320	316,810	10,220	292,880	9,450	835,010	26,940
平成21年 4月	144,590	4,820	152,730	5,090	266,390	7,880	245,370	8,180	779,080	25,970
平成21年 5月	93,100	3,000	94,190	3,040	218,600	7,050	208,910	6,740	614,800	19,830
平成21年 6月	69,870	2,330	69,660	2,320	188,000	6,270	188,100	6,270	515,620	17,190
平成21年 7月	112,670	3,640	111,080	3,580	250,740	8,090	261,240	8,430	735,730	23,730
平成21年 8月	131,090	4,230	140,580	4,530	303,510	9,790	309,060	9,970	884,240	28,520
平成21年 9月	109,580	3,650	99,080	3,300	328,350	10,950	323,110	10,770	860,120	28,670
平成21年 10月	130,350	4,200	124,790	4,030	271,650	8,760	277,630	8,980	804,420	25,950
平成21年 11月	122,070	4,070	119,640	3,990	268,430	8,950	262,450	8,750	772,590	25,750
平成21年 12月	119,420	3,850	128,080	4,130	267,160	8,620	271,850	8,770	786,510	25,370
平成21年 累計	1,357,550	3,720	1,332,020	3,650	3,184,110	8,720	3,178,830	8,710	9,052,500	24,800
平成22年 1月	127,210	4,100	113,630	3,670	271,080	8,740	269,480	8,690	781,400	25,210
平成22年 2月	129,790	4,640	138,860	4,960	259,830	9,280	277,180	9,900	805,660	28,770
平成22年 3月	150,350	4,850	125,460	4,050	344,010	11,100	323,440	10,430	943,260	30,430
平成22年 4月	174,420	5,810	189,840	6,330	240,230	8,010	244,640	8,150	849,130	28,300
平成22年 5月	149,930	4,840	143,320	4,620	252,690	8,150	252,850	8,160	798,790	25,770
平成22年 6月	138,070	4,600	132,450	4,420	261,820	8,730	263,680	8,790	796,020	26,530
平成22年 7月	172,630	5,570	172,060	5,550	275,530	8,890	281,420	9,080	901,640	29,090
平成22年 8月	166,780	5,380	179,920	5,800	325,470	10,500	327,310	10,560	999,480	32,240
平成22年 累計	1,209,180	4,980	1,195,540	4,920	2,230,660	9,180	2,240,000	9,220	6,875,380	28,290
前 年 同 期	876,130	3,610	860,430	3,540	2,048,520	8,430	2,043,790	8,410	5,828,860	23,990
対 前 年 同 期 比	138.0%		138.0%		108.9%		109.6%		118.0%	

※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20年の数値は、当支局において累計した出入（帰）国者の概数である。

※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

平成22年7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	6,605	106.3%	15,501	95.9%	22,106	98.7%
	関 西	6,601	106.2%	3,003	91.5%	9,604	101.1%
	大阪(伊丹)	4	—	11,114	97.6%	11,118	97.6%
	神 戸	0	—	1,384	92.4%	1,384	92.4%
	成 田	15,260	102.2%	1,639	136.4%	16,899	104.8%
	東京(羽田)	1,229	132.2%	27,742	100.6%	28,971	101.7%
	中 部	2,707	101.8%	4,799	98.9%	7,506	99.9%
旅 客 数 (人)	関西3空港	928,007	121.3%	1,731,284	97.4%	2,659,291	104.6%
	関 西	927,712	121.3%	356,902	98.4%	1,284,614	113.9%
	大阪(伊丹)	295	—	1,213,033	99.8%	1,213,328	99.8%
	神 戸	0	0.0%	161,349	80.8%	161,349	80.8%
	成 田	2,920,213	105.4%	149,009	136.7%	3,069,222	106.6%
	東京(羽田)	287,986	125.5%	5,144,316	101.3%	5,432,302	102.4%
	中 部	390,200	111.3%	419,462	95.3%	809,662	102.4%
貨 物 量 (トン)	関西3空港	59,941	131.8%	16,344	94.6%	76,285	121.5%
	関 西	59,941	131.8%	3,382	87.2%	63,323	128.3%
	大阪(伊丹)	0	—	12,200	103.3%	12,200	103.3%
	神 戸	0	—	762	47.7%	762	47.7%
	成 田	188,191	115.5%	集計中	—	188,191	115.5%
	東京(羽田)	1,279	162.0%	66,443	101.6%	67,722	102.3%
	中 部	9,520	104.0%	2,763	82.8%	12,283	98.4%

注1. 大阪、神戸の発着回数は着陸回数を2倍して求めた数値。

注2. 東京の国内線旅客数は国内定期、国際線旅客数は国際線チャーターの実績。

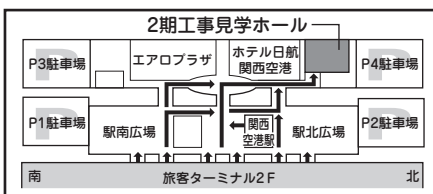
注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。

関空2期見学ホール情報

運営状況

見学ホール8月の入館者数は和歌山工業高等専門学校、シニア自然大学等の視察を含めて月間合計 2,794 人で、ホール開設からの累計は 386,926 人になりました。

また、8月の2期空港島現場見学者数は、「現場見学ツアー」「わくわく関空見学プラン」の見学者を含め 2,124 名で、累計は 206,465 名となりました。



○現場見学ツアーの予約・お問い合わせ

見学希望の方は、予約が必要ですが（空席があれば当日参加も可能です）。

TEL：072-455-4040(9：30～17：00) FAX：072-455-4709 E-mail：kald_kengaku@kald.co.jp

関空2期空港島現場見学ツアー【無料】

○見学内容

専用バスにて2期空港島へ案内し、見学台とガラスポート（平成22年11月末まで）から工事の様子を見学していただき、工事概要についてご説明いたします。

○見学実施日（印）

10月（Oct）

日	月	火	水	木	金	土
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

11月（Nov）

日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

関西空港調査会からのお知らせ

□関西空港部会

○講演会・第371回定例会（平成22年8月26日開催）

「関空の国際拠点空港実現に向けて」をテーマに古土井 光昭 氏（関西国際空港用地造成(株)前代表取締役専務）の講演会を開催。

○第1回航空需要創出研究会（平成22年8月24日開催）

「航空需要創出研究会の活動内容について」 坂上 英彦 氏（京都嵯峨芸術大学教授）
「公的機関のインバウンド施策の現状と課題」（関係機関）

○第1回空港経営研究会（平成22年9月3日開催）

「空港経営研究会の活動内容について」
「空港民営化の手法と効果～イギリスの事例から考える～」
野村 宗訓 氏（関西学院大学経営学部教授）

今後の予定

○第372回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）

日 時 平成22年9月16日（木）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「東京国際空港国際線地区旅客ターミナルビル等新築施設概要について」
講 師 平井 洋一 氏（東京国際空港ターミナル(株)企画部長）

○第2回 航空需要創出研究会

日 時 平成22年10月18日（月）15：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
話題提供 「台湾/訪日旅行市場の現状と訪客のあり方」
講 師 加藤 瞭 氏（関西広域機構 台湾事務所 マーケティングディレクター）
話題提供 「東アジアにける訪日旅行需要と課題についてー中国を中心にー」
講 師 薬丸 裕 氏（日本政府観光局 事業本部 海外プロモーション部 アジアグループ 中国チームリーダー）

○第373回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）

日 時 平成22年10月21日（木）16:00～17:00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「上本町YUFURA、阿部野橋ターミナルビルタワー館（仮称）について」
講 師 谷口 宗男 氏（近畿日本鉄道株式会社専務取締役・不動産事業本部長）

○第374回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）

日 時 平成22年11月18日（木）16:00～17:00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「国際コンテナ戦略港湾としての阪神港について」
講 師 田所 篤博 氏（国土交通省近畿地方整備局港湾空港部長）

事務局だより

現代人には「譲り合う」精神が欠如しているようだ。特に若い人たちにはこの傾向がおびただしい。たとえば、道や駅構内の通路などですれ違う時、ぶつかりそうになってもよけようとせず突進してくる人が非常に多い。また、駅の改札口を今まさに通り抜けようとする人の足もとにキャリーバッグを突き出して足止めし、自分が先に改札口を通り抜けていく不屈き者とも時々出会う。躓いて怪我でもさせたらどうするのだろうかと考えるとぞっとする。

今、概算要求から予算折衝のシーズン。各省庁と財務省の間で「譲り合う」折衝が重ねられ、実りある政府案がまとまるよう望みたい。

(K)

コアラもひつじもうさぎもワラビーも待ってるよ!

淡路ファームパーク イングランドの丘(南あわじ市)



公園内は、珍しい南方系コアラが暮らしているグリーンヒルエリアと、イギリスの湖水地方の風景が広がるイングランドエリアに分かれています。

自家製グルメやパン作りなどの手作り体験教室、菜園での収穫体験、小動物とのふれあいや季節の花々が楽しめます。また、遊びの広場なども人気で、自然豊かなのどかな雰囲気を満喫できるよ。

イングランドの丘で楽しい思い出づくりを。



■トピックス／さつまいも収穫体験

9月中旬～10月中旬頃

バラ 9月下旬～10月見頃

開花・収穫状況はお問い合わせください。

■所在地／南あわじ市八木養宜上1401

■営業時間／9時～17時(12～2月/10時～17時)

■休園日／年中無休

■料金／大人800円(中学生以上) 小人400円(4歳～小学生)

※12～2月は料金半額となります。

■アクセス／洲本バスターミナルから淡路交通バス福良行き25分 ファームパーク下車すぐ

■HP／<http://www.englishhill.jp>

■TEL／0799-43-2626 FAX／0799-43-2622