KANSAI 空港レビュー

No.391
2011.6

KANSAI 空港レビュー

JUN 2011 No.391

CONTENTS

1 巻頭言
関西国際空港 成長への第一歩　～就任2年を振り返って～
福島　伸一

3 各界の動き

9 世界の目
音楽の言葉を超えた魅力
戴　　茜

11 講演抄録
訪日外国人（中国人）観光客の今後の動向
～関西における経済効果を高めるための諸課題について～
山脇　裕生

19 プレスの目
橋下知事「過激発言」の真意
南　　省至

21 航空交通研究会研究レポート
日本出発航空旅客における経路選択率と経由空港シェアの推定 ③
Joost ZUIDBERG・松本 秀暢

24 データファイル
・運営概況について（平成23年4月分）（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］（平成23年4月分）
・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23年4月分）
・関西国際空港株式会社　新役員体制

28 ア・ラカルト
2010年度「CS年間グランプリ」が決定
東日本大震災当日に深夜営業した飲食店スタッフに

【表紙写真】「ハワイアン航空　B767−300ER」

ハワイアン航空の B767−300ER である。
7 月 13 日から関空=ホノルルにデイリーで就航する。先のゴールデンウイーク中にホノルルへのチャーター運航が行われ関空に飛来した。大きなウイングレットのある B767 であった。
尾翼にはハイビスカスを付けた女性の横顔をシルエットで表現していた。
すこしレトロなロゴマークと南国風なカラーが嬉しいところである。

撮影：柴崎　庄司（関西国際空港給油㈱）

巻頭言

関西国際空港 成長への第一歩
～就任2年を振り返って～

関西国際空港株式会社
代表取締役社長　**福島　伸一**

東日本大震災で被災された皆様に心よりお見舞い申し上げますとともに、一日も早い復興をお祈りいたします。

関西国際空港は、9月で開港17年を迎えます。開港以来、2億8,200万人ものお客様にご利用いただきましたのも、偏に皆様のご支援の賜物とお礼申し上げます。

最近のトピックスとしまして、4月28日よりニューヨーク直行便がチャイナ エアラインによって就航されました。開港以来初、念願の新路線開設となりました。6月22日よりチェジュ航空の済州線が運航開始、7月13日よりハワイアン航空のホノルル線が新規就航、貨物便では、中国国際貨運航空と中国貨運郵政航空の増便など、嬉しい話題が相次いでおります。

さて、私が就任（2009年6月）いたしましてからの2年間を振り返りますと、当初は景気低迷、新型インフルエンザの逆風の中、着陸料の割引施策を実施するなど需要の回復に邁進いたしました。2010年には免税エリアをリニューアルし、「KIX エアサイドアベニュー」としてグランドオープン、景気回復とあいまって外国人旅客数は346万人と過去最高を記録しました。2010年度決算において当期純利益が前年比72億円増の73億円となるなど、関空は成長への第一歩を着実に踏み出しつつあるものと感謝申し上げます。

東日本大震災の影響により航空需要は不透明ですが、来年度には関西空港と伊丹空港との経営統合を控えており、更なる飛躍のために、当社は以下の4つを「関空の成長エンジン」として強化してまいります。

1. LCCの積極的な誘致
2. 関空の特徴を活かした貨物ハブ機能の強化
3. 中国を中心としたインバウンドの更なる振興
4. 商業事業収入の拡大

インバウンドは震災後、減少しておりますが、関西の自治体・経済界とともに誘致活動に取り組み、中国の国慶節、10月頃には回復できるよう努力する所存です。また、一時中断しておりましたエアポート・プロモーションにも再び注力してまいります。

LCCにつきましては、先頃ブランド名「Peach」を発表されました新LCC会社、Peach Aviation株式会社が、2011年度下期に関空を拠点として新規就航することを表明されています。国内線のネットワーク復活、際内乗り継ぎ機能の強化に貢献するものと大変期待しております。

また、貨物量につきましては2010年度実績で対前年118%と大幅に伸びております。2011年3月期には薬品及び通信機の輸入、科学光学機器の輸出において過去最高額を記録しました。

日本全体が困難な状況にある今、「関西から日本に元気を」、そして復興を支える、という気概を持って空港運営に取り組んでまいる所存です。

当社では先頃、「24時間、こころ動かす空港」という新スローガンを掲げ、「おもてなし」

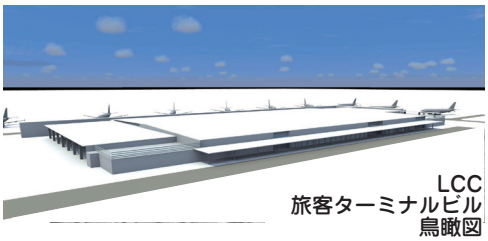
の精神をもってお客様に24時間素晴らしい時間、空間、体験を提供してまいるという決意を新たにいたしました。

これからもアジアのゲートウェイとしての地位を確たるものにし、関西そして日本経済および社会に貢献する空港を目指して努力してまいります。

皆様のより一層のご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

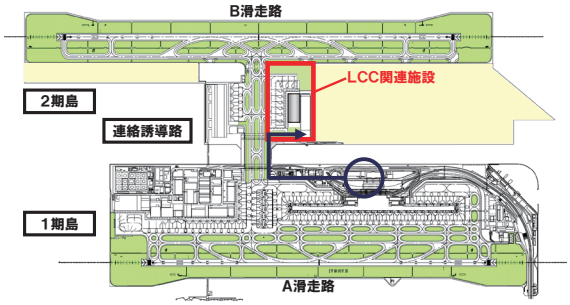
2012年　LCC専用ターミナル供用開始！

LCC
旅客ターミナルビル
出到着ロビー



LCC
旅客ターミナルビル
鳥瞰図

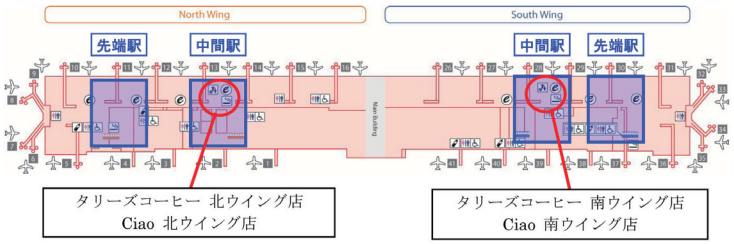
LCC関連施設の整備位置



～国際線出国エリア南北ウイングがリニューアル～
搭乗ゲート付近の店舗が充実しました

2011年6月10日(金)に『タリーズコーヒー 関西空港北ウイング店』および『タリーズコーヒー 関西空港南ウイング店』がオープンいたしました。(画像左：北ウイング店、右：南ウイング店)

さらにタリーズコーヒーに隣接して、生ビールをはじめとしたアルコール飲料やおつまみ、軽食などもご提供する『Ciao（チャオ）』が同時オープンいたしました。ご搭乗前のひとときをぜひ両店でお楽しみください。



◆開業日◆
2011年6月10日（金）
◆営業時間◆
8:00～21:30（北ウイング店）
8:00～22:30（南ウイング店）

平成23年 5月1日～ 5月31日

各界の動き

関西国際空港

●初のヨットレース

ヨットチームが関西空港を一周するタイムなどを競い合う関空一周ヨットレース（大阪府マリーナ協会など主催）が5月4日、初めて開かれ、関西や四国、中国地方から69チーム400人が参加した。

●京都へ割引きっぷ

大阪市や京都市、阪急電鉄、南海電気鉄道などは5月9日、関西空港と京都市の中心部を結ぶ企画乗車券「京都アクセスきっぷ」と「関空アクセスきっぷ」を14日から発売すると発表した。各路線を乗り継いだ場合の正規運賃から2割以上安い1,200円に設定した。南海の駅窓口で提示すると、関空特急「ラピート」の特急料金が200円引きの300円になる割引特典も付ける。12月25日までの期間限定。

大阪市交通局と阪急電鉄は14日のダイヤ改正で、地下鉄堺筋線の天下茶屋駅と阪急河原町駅を結ぶ相互直通列車を土日祝日に設定。天下茶屋駅での乗り換え1回で関空から京都市の中心部へ向かえるようになる。

●GWの出入国者数12％減

大阪入国管理局関西空港支局は5月12日、ゴールデンウイーク期間中（4月28日～ 5月9日）の関西空港の出入国者数（速報値）が約28万6,700人で、昨年同期に比べ12.2％減ったと発表した。「東日本大震災後の自粛ムードの影響で減った」とみている。

●CSグランプリに松本さんら

関西空港内の事業所を対象に優れた顧客サービスを顕彰する「CS 年間グランプリ」（関西空港 CS 向上協議会主催）に、旅客ターミナルビル内のイタリア料理店「J.YAMASHITA Dining ‘BIS’」の松本敬大店長（33）とスタッフの藤原緑さん（24）が選ばれ、5月12日表彰式があった。東日本大震災当日、ターミナル内で足止め状態になった客のために、徹夜で店を開け、食事や飲み物を提供したことが評価された。（後掲「ア・ラ・カルト」参照）

●2年ぶりにシンガポールカーゴ

シンガポール航空カーゴは5月14日から週2便、関西～香港～シンガポール線を開設した。シンガポール航空カーゴの関西空港就航は2009年4月以来、約2年ぶり。 ボーイング747－400F 型機（最大積載量110t）を使う。

●4月の旅客数、25％減

関西国際空港会社が5月16日発表した4月の運営概況（速報値）によると、総旅客数は前年同期比25％減の約86万1,600人にとどまった。東日本大震災の発生を受け、西日本も訪日観光やビジネス需要が打撃を受けたため。国際線は26％減の約63万9,100人、うち外国人旅客は61％減の約14万4,100人と、4月としては阪神大震災直後の1995年に次ぐ過去2番目の低水準となった。

●統合法案が可決、成立

関西空港と大阪空港の経営を統合して新運営会社を設立する法律が5月17日の衆院本会議で賛成多数により可決、成立した。両空港の運営権は民間へ売却する計画で、黒字が出ている大阪空港と一体的に運用することにより、約1兆3,000億円に上る関空の有利子負債を早期に解消し、国際拠点空港として再生するのが目的。国土交通省は2012年4月を目標に政府の全額出資で運営会社となる新関西国際空港会社を設立し、同年夏から業務を始めたい考え。

クリック！

運営権の売却時期は 2015 年度までという計画だが、東日本大震災の影響で航空需要が落ち込む中、売却時期のずれ込みや、売却自体の実現を疑問視する声もある。当面は国全額出資の新会社が運営にあたり、現関空会社は用地保有会社に変わるが、ここまで一歩一歩築いてきた「民間精神」が株主の交代でどうなるのか、懸念されるところだ。法律は成立したが、先行きは全く見通せない。

●日航、成田線を一時運休

日本航空は5月17日、東日本大震災による需要減を受けて成田～関西線と成田～香港線を、6月は一部の便を除き運休すると発表した。また、5月31日～ 7月1日の一部日程について羽田発着の大阪（伊丹）線などを1日1往復減らす。

●2010年度決算、大幅増益で2期連続黒字

関西国際空港会社が5月18日発表した2011年3月期連結決算は、営業収益が前期比3.3％増の893億円、営業利益は51.5％増の190億円となった。中国やアジアからの旅客増に加え、免税店「KIX エアサイドアベニュー」が昨年3月にグランドオープンし、商業事業の収入が増えたため。支払利息の減少などで、経常利益は8.9倍の82億円、最終利益は前期の1億円から73億円に拡大し、2期連続で最終黒字を確保した。

2012年3月期は東日本大震災の影響で発着回数が前期並みになるとみて、旅客数は前期比4.1％減の1,359万人と予想。営業収益は4.0％減の858億円、最終利益は60.0％減の29億円を見込んでいる。

●統合へ特命担当取締役

関西国際空港株式会社は5月18日の決算取締役会で、役員3人の退任と2人の新任、自治体推薦の非常勤監査役3人の交代を決めた。新任役員は次のとおり。

▽常務取締役兼常務執行役員･特命事項担当（国土交通省航空局管制保安部長）室谷正裕▽同･空港運用担当（総務省大臣官房付）小暮純也▽監査役　大阪市計画調整局長　北村英和、和歌山県会計管理者　米山重明、兵庫県会計責任者　青山喜敬▽執行役員　商業戦略担当兼経営戦略室長　浜　勝俊、航空系営業担当兼航空営業部長　住田弘之（後掲「データファイル」参照）

●チャイナエアラインがアトランタへ貨物便

チャイナエアラインは5月23日、6月から関西～アトランタ間に貨物便を週1便就航させると発表した。また関西～台北線貨物便を週1便増便し6便とする。ボーイング747－400F 型機（最大積載量110t）を使う。

●全日空系格安航空、200人採用

全日本空輸などが出資し、関西空港を拠点とする格安航空会社、Ａ＆Ｆ・アビエーションの井上慎一社長は5月23日、大阪府庁に橋下知事を表敬訪問し、パイロットや客室乗務員など全職種で、関西圏を中心に200人程度を採用する方針を伝えた。

●ブランド名は「Peach」

全日本空輸系の格安航空会社、A & F･アビエーションは5月24日、ブランド名を「Peach（ピーチ）」にすると発表した。社名も「ピーチ・アビエーション」に変える。アジアで親しまれている「桃」にちなみ、機体も桃色のデザインを採用する。

会見には関西国際空港会社の福島伸一社長も出席し、2期島内に、LCC 専用の新ターミナルを建設する計画を発表した。2012年下期には供用開始予定で、延べ床面積3万㎡、一部2階建て。国際線、国内線共用で、駐機場は9スポットを新設する。

●4月の国際貨物量8％増

関西国際空港会社が5月31日発表した4月の運営概況によると、1日当たりの国際貨物量が前年同月比8％増の2,165t となった。前年同月を上回ったのは17か月連続。東日本大震災の被災地に近い首都圏などから、貨物便の発着地を関空に移す動きが貨物量を押し上げている。

●高知のレーダー管制を統合

国土交通省関西空港事務所は5月31日、高知空港の周辺空域をレーダーで監視する管制業務を6月2日から関空に統合、一元化すると発表した。地上の管制業務は、引き続き高知空港で実施する。2012年度には岡山、高松両空港周辺空域を担当する高松空港事務所のレーダー管制業務も関空に統合の予定。

空港

═ 成田国際空港 ═

●民営化後初めて増収増益

成田国際空港会社が5月11日発表した2011年3月期の連結決算は、営業収益は前期比4.5％増の1,878億円、最終利益は同64.4％増の99億円と、2004年の民営化以降初めて増収増益となった。2012年3月期は、震災や福島第一原発事故などの影響で、航空機発着回数は当期比9.7％減の17万3,000回、航空旅客数は同19.8％減の2,607万人と予測。売上高は同14％減の1,616億円、最終損益は民営化後初めて32億円の赤字に転落する見通し。

●4月の国際線旅客39％減

成田国際空港会社が5月26日発表した4月の国際線旅客数は速報値で前年比39％減の156万9,720人となり、東日本大震災の影響で3月を上回る落ち込みをみせた。なかでも、外国人旅客数は63％減の32万1,625人となり、開港以来過去最大の下げ幅となった。日本人旅客数は26％減の89万6,253人で、通過客は28％減の35万1,842人であった。

═ 中部国際空港 ═

●3期ぶり黒字

中部国際空港会社が5月16日発表した2011年3月期連結決算は、最終損益が10億3,400万円の黒字（前期は27億円の赤字）になり、2008年3月期以来、3期ぶりに最終黒字を確保した。米デルタ航空のホノルル便の新規就航、フィンランド航空のヘルシンキ便の毎日運航など国際線旅客便の増便に加え、人件費などコスト削減活動が奏功した。

═ その他 ═

●千歳に初の格安航空就航

韓国のイースター航空の定期運航初便が5月5日、新千歳～仁川間に就航した。格安航空会社としては初の国際定期便で、記念行事が行われた。同社の新千歳定期便は、当初3月27日を予定していたが、東日本大震災や原発事故の影響による観光客の激減で延期されていた。

●春秋航空7月に高松就航

東日本大震災の影響で3月就航の予定が先延ばしされていた春秋航空（中国・上海）の高松～上海間の定期チャーター便が、7月15日から就航することが5月25日発表された。当初予定の週4往復ではなく、週2往復でスタートする。

航空

●FDAが青森～名古屋便

フジドリームエアラインズ（静岡市）は5月11日、東日本大震災復興のため、名古屋（小牧）と青森、いわて花巻の両空港を結ぶ2路線に定期便を就航させることを決めた。経営破綻した日本航空が昨年10月、中部空港発着の両路線を廃止していた。

●スカイネット、便名を「ソラシドエア」に

スカイネットアジア航空（宮崎市）は5月12日、新しい企業ブランド「Solaseed　Air（ソラシドエア）」を7月から導入すると発表した。日本語の「空」と英語の「種」を組み合わせて「空から笑顔の種をまく」との意味を込めたという。機体の外装デザインも2002年の運航開始以来初めて変更、7月から順次刷新する。尾翼には笑顔をイメージした新しいロゴマークを掲げる。

●スカイマーク、最高益

スカイマークが5月12日発表した2011年3月期単独決算は、税引き利益が63億円と前期の2.4倍となり、3年ぶりに過去最高となった。低運賃戦略が奏功し、主力の羽田～福岡線を中心に搭乗者を増やした。2012年3月期も連続最高益を見込む。

●日航も土日割引

日本航空グループは5月14日～ 6月26日の土曜日・日曜日に限定した国内線新割引運賃「特便割引7」を設定した。予約受付は搭乗日の7日前まで。羽田～伊丹が9,300円など。

●全日空の旅客数、日航を抜く

全日本空輸が5月16日発表した2010年度の旅客輸送実績によると、国内線と国際線を合わせた旅客数は前年度比2.3％増の4,305万9,622人だった。日本航空は12.6％減の4,192万3,452人で、全日空が上回った。全日空と日航の旅客数逆転は日航が旧日本エアシステムと統合した02年度以降で初めて。

●スカイマークが増資

スカイマークは5月17日付で、公募増資及び第三者割当増資により、6月に最大で212億9,000万円の資金調達を行うと発表した。調達資金の全額を、A380型機の調達のほか、シミュレーター導入や神戸空港の格納庫といった設備投資に充当する。

●日航が最高益

日本航空が5月18日発表した2011年3月期連結決算は、営業利益が目標の641億円を大幅に上回る1,884億円で、過去最高となった。売上高は1兆3,622億円と、目標（1兆3,250億円）を上回った。赤字路線の廃止や人件費の削減、機材の小型化などのリストラ策が奏功した。

●中国が日本企業に外国旅行業務の免許

中国の温家宝首相は5月22日、菅首相との首脳会談で、中国人の外国旅行業務の取り扱い免許を日本の旅行会社1社（JTB・新紀元の合弁会社）に与えると表明した。これまで外資には認められていなかったが、東日本大震災の被災地復興を観光分野で支援する目的があるという。

●全日空、米コンチネンタルとの共同運航拡大

全日本空輸は5月24日、米コンチネンタル航空との提携強化の一環として、同社運航便の一部座席を全日空名で販売する共同運航の対象路線を拡大すると発表した。5月から成田～ヒューストン、成田～ニューアークの両路線で開始。6月からは、成田や中部、関西など国内8空港と

グアムを結ぶ各路線でも実施する。

●B787が日本で試験飛行へ

米航空機大手ボーイングの次世代ジェット旅客機「B787ドリームライナー」が7月、日本に初飛来し、試験飛行を行う。発注した全日本空輸とボーイングが5月26日、共同発表した。大幅に遅れている全日空への納入は、8～9月ごろになる見込み。

●成田～ボストン、日航が8年ぶりに新路線

日本航空は5月27日、2012年4月22日に成田と米ボストンを結ぶ国際線の新路線を開設すると発表した。日航が成田発着の新規路線を開設するのは8年ぶり。新路線はアジアと米東海岸のボストンを結ぶ初の直行便で、週7便の運航を予定している。

関西

●夢洲産業・物流ゾーン推進会議を設置

大阪市は、夢洲先行開発地区（約140ha）の産業・物流ゾーンで今後の企業立地を促進するため夢洲産業･物流ゾーン推進会議を設置､4月27日に初会合を開いた。物流拠点｢国際ロジパーク」の実現に向けて、2012年2月最終とりまとめを行う。

●大阪ステーションシティ開業

新しいJR大阪駅と南北の駅ビルで構成する大阪ステーションシティが5月4日､全面開業した。駅舎は約30年ぶりのリニューアルで5代目となる。北側に新築したノースゲートビルディングに入るJR大阪三越伊勢丹などがオープンし、初日から約50万人が訪れた。ノースゲートビルディングには、他に専門店街「ルクア」、関西最大級の映画館などが入る。既存ビルを増床したサウスゲートビルディングは、テナントの大丸梅田店が売り場を拡大した。総事業費は約2,100億円。

●りんくうタウン活性化へコンサルの知恵

大阪府は5月11日、りんくうタウンの活性化を図るため、土地利用方法やイベントなど具体的に提案する民間コンサルティング事業者を公募すると発表した。りんくうタウンの分譲・定期借地（130ha）のうち約1割が利用されていない。7月上旬に事業者を決める。

●大商、大阪府・市など「海外から観光客呼び込みを」

大阪商工会議所、大阪府、大阪市など7者は5月11日、東日本大震災で落ち込んでいる海外からの観光客拡大に向け連携することで合意したと発表した。「がんばろう！日本～大阪・関西から元気を！～」をスローガンに中国をはじめとするアジア向けPR活動などを進める。

●うめきた商業施設8万㎡超に

JR大阪駅北側で再開発が進む梅田北ヤード（うめきた）で、先行開発区域に入居する商業施設の規模が売り場面積8万700㎡となり、約300店が出店する計画が5月12日、明らかになった。主要ターミナル直結の施設としては国内で最大級となる。

●関西広域連合が首都機能補完を提言

関西広域連合は5月17日、東日本大震災を受け、関西での首都機能補完に関する提言を政府に提出した。政府機能の関西への配置を具体化するよう求め、非常事態に備えた関東と関西の「双眼化」を唱えている。京阪神の3商工会議所も同時に、復興対策本部に西日本本部を設け、関西が首都圏の代替機能を発揮できるよう政府に要望した。

●港湾・道路の管理機能「関西広域連合に統合を」関経連が提言

関西経済連合会は5月17日、関西の港湾や道路の管理主体（オーソリティ）を一元化する関西版ポート・オーソリティを2020年をめどに設立するよう求める提言を発表した。権限を国や地方公共団体から関西広域連合に委譲して一体的な運用を図ることで、関西全体での国際物流

機能の強化を促す。空港に関しては、関西・大阪両空港の経営統合に向けた準備が進んでいることを踏まえ、「地元と空港事業会社が協働で振興策を実施する機能を設ける」とした。

●西日本で観光推進申し合わせ

日本観光振興協会は5月17日、東日本大震災で深刻な打撃を受けた観光産業の振興を図るため、西日本の5支部長が福岡市に集まり「西日本広域観光緊急会議」を開いた。官民問わず幅広く連携し、直接被災していない西日本地域全体で観光を推進し、復興に寄与しようと申し合わせた。

●大阪府、大都市制度室を新設

大阪府は5月18日、府と大阪市の再編を含む都市制度のあり方を検討する大都市制度室を設置した。府市再編に伴う広域行政の一本化や財政調整など、府と基礎自治体の関係について検討。国に対して制度改正の働きかけも行う。

●九州新幹線利用喚起へ5,000円引きお試し切符

JR 西日本、九州の両社は5月20日、九州新幹線の利用客増加を目指し、「お試し早特往復きっぷ」を23日から期間限定で販売すると発表した。価格は正規よりも5,000円程度安い。

●関経連会長に森氏が就任

関西経済連合会は5月23日に開いた定時総会で、新会長に森詳介・関西電力会長を選んだ。

●フェニックス計画2014年度に満杯

近畿の廃棄物で海を埋め立てる大阪湾フェニックス計画で、産業廃棄物の受け入れが想定を上回り、当初予定より7年早い2014年度に産廃処分場が満杯になる見通しになった。管理する大阪湾広域臨海環境整備センターは、2011年度から搬入量を2009年度の3割減に制限しているが、東日本大震災で生じたがれきの受け入れも検討しており、処分場が足りなくなる時期が、さらに早まる恐れがある。

●関西広域連合、新エネルギー普及促進

関西広域連合は5月26日の委員会で、新エネルギーや節電対策に積極的に取り組む方針を決めた。ソフトバンクの孫正義社長が提唱する太陽光や風力など自然エネルギーの普及・促進を目指す協議会に広域連合全体で参加することを決定。家庭・オフィスに5 ～ 10％の削減を呼び掛ける節電対策もまとめた。

●近畿の輸出額、全国の25％超す

大阪税関が5月25日発表した4月の近畿圏（2府4県）の貿易概況（速報）によると、輸出額は前年同月比2.1％増の1兆3,062億円だった。前年を上回ったのは17か月連続。東日本大震災の影響で全国ベースの輸出が12.5％減と大幅に落ち込む中、主要経済圏の中で唯一の増加だった。全国の輸出に占める近畿圏の割合は25.3％と26年ぶりの高水準となった。

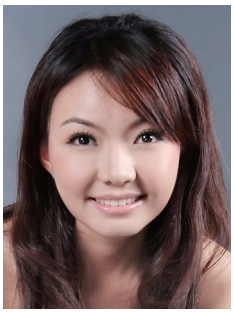
●リニア中央新幹線、国交相が建設指示

大畠国土交通相は5月27日、JR 東海に対して、リニア中央新幹線（東京～大阪間）を建設するように指示した。2014年度中に着工し、2027年に東京～名古屋間、2045年に東京～大阪間の開業を目指す。指示書には主要な経由地として甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市付近、奈良市付近があげられている。建設費は9兆300億円で JR 東海は中間駅を除いて全額を自己資金で建設する。

●リニア大阪延伸「できる限り早く」

JR 東海の山田佳臣社長は5月30日の記者会見で、2045年をめどとしてきた東京～大阪間のリニア中央新幹線の全線開業時期について「東京～名古屋の開業を達成したあと、できる限り早い時期に大阪までたどり着きたい」と前倒しに言及した。また、大阪の終点については「新大阪に結ばないと意味がない」と述べ、東海道･山陽新幹線の新大阪駅を活用する意向を改めて強調した。

世界の目



音楽の言葉を超えた魅力

古箏奏者

戴　　茜 氏

私は、小さな頃から、古箏（こそう）という中国の代表的な民族楽器と共に成長してきました。

古箏は、約2500年前に作られ、春秋戦国時代に秦の地で流行り、秦の始皇帝も愛用した楽器で、日本には、奈良時代に唐より伝わり、日本のお琴のルーツになったとも言われています。当初の古箏は弦が5本であったと伝えられていますが、その後、長年の歳月を経て、現在は21弦の古箏が主流となっています。音域は4オクターブにも及び、とても迫力のある音楽を奏でることができる楽器です。また、べっ甲で作られた爪を両手の小指以外の指に付けて弾くため、表現方法も豊富であり、音色がハープのように聴こえるため、オリエンタルピアノとも言われています。

古箏の最大の魅力は、聴衆に対して、時には「蓮花のような清らかさを」、時には「雄大な雪山を」、時には「宮女の郷愁の漂いを」、時には「将軍の奮戦を」、大自然の情景から人の情緒までを感じさせることにあります。

私は、古箏を弾くとき、自分が曲の一部となり、古箏との一体感を得ることができます。そのため、楽しく弾けることも多いのですが、ごく稀に古箏に負けてしまい、泣いてしまうこともあります。

しかし、演奏会のたびに、多くの人々とその場の空気を共感できる音楽の素晴らしさに包まれ、気が付くと既に二十数年もの年月を古箏と共に歩んできました。私にとって古箏は、人生を導いてくれた大切な道標であったと思います。

古箏と共に過ごした日本での生活は、今年で10年目を迎えました。来日した際には、数枚の服しか持たず、大きな古箏を背負ってきました。日本では知り合いもおらず、日本語も殆ど話すことができなかったため、唯一の友人が古箏でした。来日当初、昼は日本語学校に通い、夜は古箏の練習をしていました。古箏の音色を聴くと、故郷を思い出し、思わず涙が溢れたことも少なくありません。

そのような中、来日して一ヶ月も経たないとき、ある演奏に誘われました。中国で音楽学院に通っていた私にとって演奏は苦になるものではないですが、日本語が殆ど分からず、曲の説明すら上手くできない状況で、古箏の素晴ら

しさが相手にきちんと伝わるかが心配だったことを覚えています。演奏の当日、多くのお客様が聴きに来てくださり、ドキドキした私は自分が立つべきステージさえ見ることができませんでした。頭が真っ白にならないように、何も喋らず、一心不乱に曲を演奏しました。1曲目が終わったところで拍手が聞こえたときには、少しずつ頭が上がり、自分でも顔の表情も柔らかくなっていくのがわかりました。演奏後、お客様から「曲の説明がなくても曲の意味がよく理解できたよ」という言葉をいただき、不安は一気に吹き飛んでしまいました。

この演奏をきっかけに、言葉は上手く通じなくても音楽を通じてコミュニケーションがとれることを実感し、これが大きな自信となりました。また、それと同時に、音楽の持つ力の大きさが偉大であることを知りました。

音楽は身近なものです。それ故、社会の中で大きな役割を果たすこともあります。音楽は、様々な感情や思想を音で表現し、民族、地域または時代などの特徴をも表すことができます。さらに音楽は、人間の「喜・怒・哀・楽」の全てを表現することもでき、人間にとって音楽は、必要不可欠な存在となっています。音楽は、社会に大きな影響を与え、人間と共に発展し、成長した分野とも言えるでしょう。

普段、我々は、音楽を聴いたり、歌を歌ったり、楽器を演奏したりして、無意識のうちに自分の心を癒し、悲しみや苦しみを和らげ、目に見えない無形の力を得ています。音楽には国境がなく、言葉の代わりとなり、旋律、リズム

等の独自な様式を用いて表現し、人と人の間で、共感・共有しています。音楽は、文化、歴史、社会の背景等と密接な関係にあり、一種の伝達手段として存在しています。

私は音楽の力を信じています。これからも古箏を通じてより多くの人々に中国の音楽や文化を伝え、日中の文化交流に努めていきたいと思っています。

2011年3月11日に発生した東日本大震災では、多くの方々が被害に遭われ、本当に心が痛みます。心からお悔やみとお見舞いを申し上げます。一日も早く、皆さんが穏やかな生活に戻れますようにお祈りいたしております。来日してから多くの日本の方々に助けてもらい成長してきた私は、上に述べたような音楽の力を十分に発揮し、古箏を通じて被災者の方々と向い合い、共感し、そして、心身を癒すことができればと思っています。

〈プロフィール〉

戴　茜（だい　ちぇん　Dai Qian）

中国遼寧省瀋陽生まれ。4歳から古箏を習い始める。
その後、古箏大師･闌俐教授に師事。1989年に北京の中南海で国家指導者を前に演奏をする。1995年に瀋陽音楽学院に入学し、2001年には初のリサイタルを行い、数多くの独奏曲がテレビ放送局に採用、放送される。2002年に来日し、Dai Qian古箏サロンを主宰しながら、日本全国にて演奏活動を行う。詳細は、http://daiqian.info/music をご覧ください。

【History】

1992年	瀋陽市「小芸術家」の称号獲得	2006年	第7回大阪国際音楽コンクール民族音楽部門1位
1994年	遼寧省民族楽器大会　優勝	2009年	CD「GUZHENG」発売
1996年	全国古箏コンクール　優勝		

●講演抄録

第379回関西空港部会

訪日外国人（中国人）観光客の今後の動向

～関西における経済効果を高めるための諸課題について～

株式会社ケイアイイー　チャイナ　営業部大阪在駐部長
（近畿日本ツーリストグループ）
山脇　裕生　氏

●と　き　平成23年5月26日（木）　●ところ　大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

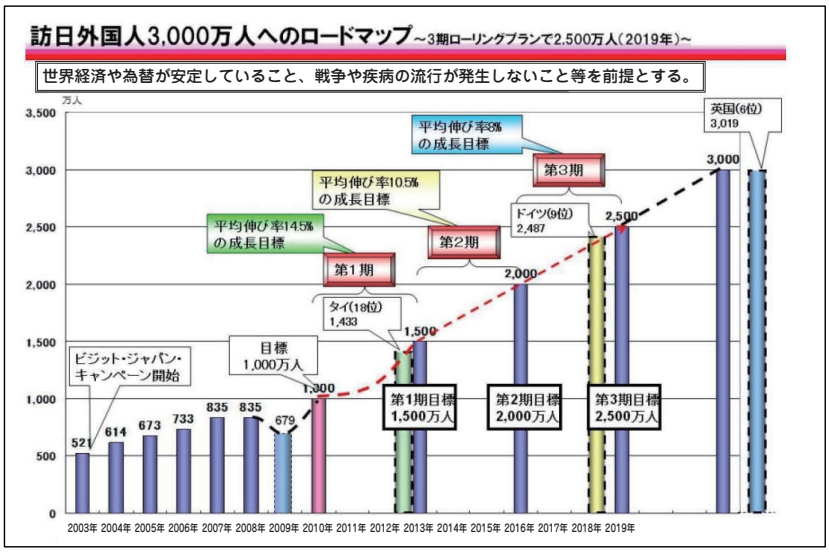
近畿日本ツーリストの山脇でございます。会社へ入りまして30数年経ちますが、ここ3年間ぐらいは中国への送客が中心で北京オリンピックや上海万博を睨んでのことでした。同時に中国、香港、台湾からの訪日のお客様の誘致をどうするかをテーマにケイアイイー　チャイナというグループ会社で仕事をしております。主に観光業が中心の仕事ですけど、県庁所在地以外の地方都市の産業マッチングのビジネスアドバイス等も手がけております。本日は訪日旅行についてというテーマでお時間を頂戴したいと思いますのでよろしくお願いします。

■観光立国推進基本計画について

観光全般について申し上げますと、日本人の旅行が団体旅行から個人旅行に徐々に移り変って来たように、日本へ来る訪日の観光客も個人旅行へシフトされて来ています。今日のテーマである中国はまだまだ団体旅行の比率が高い国であります。これには理由があり、のちほど説明しますが、全体の流れとしてマクロの商品からミクロの商品へ変りつつあるということで、単一的なものから多様化しています。多様化に対応するためにはそれぞれの国民性を理解しながら個別に細分化された戦略がどうしても必要になって来ます。このような流れを踏まえて訪日旅行についてお話します。

2007年（平成19年）に観光立国推進基本計画が閣議決定されました。当時、私ども旅行会社は国土交通省、観光庁から簡単な数字だからぜひ覚えなさいと言われた数字があります。インバウンドの目標は1,000万人、アウトバウンドは2,000万人、訪日客の消費額は30兆円、宿泊数は4泊、国際会議は5割増を目標とします。1、2、3、4、5という数字だからぜひ覚えてくださいと言われ、我々はこの目標に向かって進みました。当社もインバウンド事業に本格的に乗り出した背景があります。国の目標は残念ながら現在まで未達成です。インバウンドでは1,000万という目標に対して2010年は861万人でしたので未達成になっています。アウトバウンド（日本人海外旅行）は2,000万人の目標に対して1,660万人でしたから到達しえなかった。残念ながら国としても目標に到達出来る数字はなかったことになります。我々現場で売っている旅行会社の感覚としては、少し目標数値が高かったのではないかと思っています。

観光庁の目標は2019年までに訪日客を2,500万人、最終的に3,000万人を掲げています。2019年の2,500万がどういう数字か、ということを少しお話します。2009年に世界で一番外国人を受け入れた国はフランスです。7,420万人で、2位はアメリカの5,500万人、日本は33位。アジアで8番目でした。アジアのトップは中国の5,100万人。上海万博のあった2010年はもっと伸びると予想されているので、アメリカを抜いて世界第2位になるでしょう。アジアの2番目はマレーシア、次いでウクライナ、香港、タイ、マカオ、韓国と続きます。韓国の後塵を拝して



いるわけですけど、2019年の2,500万人という数字は世界第7位に相当します。現在は33位ですから日本は現状で世界水準にまだまだ達していないと言えるわけです。

■データで見る訪日旅行の現状

次にJNTO（日本政府観光局）のデータによって訪日旅行を振り返って見ました。2005年～2009年の訪日外国人の国別人数を見ますと、2008年9月にリーマン・ショックがあって世界的な景気後退により、全世界で観光は激減します。アメリカのサブプライズ問題が発端と言われており、特に日本では韓国のお客様が激減します。年間230万人もあった韓国からの訪日旅行客が150万人まで落ち込みました。ウォンが半額ぐらいに下落したので、円高の日本へ行けるような状況ではないということに加えて、運悪く新型インフルエンザの流行も要因の1つになりました。従って2009年の訪日外国人数は年間678万人と前年に比べて2割近くも激減しました。世界33位に甘んじた要因であると考えております。

翌年の2010年は861万人と回復して対前年比は126％増という驚異的な数字になるのですけど、それは余りにも2009年が悪すぎたためです。2008年の835万人と比べると微増でしかない。2009年の数字がいかに悪かったか、ということが改めて言えます。どこの国から多く来てくれているか、2010年の数字で見ますと一番は韓国の243万人です。韓国の人口は4,800万人と言われていますから実に人口の5％の人が日本へ来てくれたわけです。3番目の台湾からは126万人の訪日ですが、台湾の人口は2,300万人ですから5％強の人が訪日しています。同じように中国を見ますと訪日は2番目に多い141万人ですけど、人口は13億人と言われていますから、人口の0.1％強に過ぎません。香港は5番目に多い50万人の訪日で、人口700万人で割ると7％強です。

中国の0.1％強という数字に対して、尖閣諸島等の外交問題による反日感情があったためとか、色々言い訳されていますけど、実はそういう理由からではなくてもっと大きい課題があります。実はビザの問題があるのです。我々日本人が中国に行く場合は15日間、ビザなし滞在が可能ですけど、中国人が日本に来る場合、ビザが必要になります。ビザを取るために時間がかかります。パスポートを1週間寝かせて日本大使館や領事館に申請しなければならない。時間もお金もかかります。ビザなし渡航出来る国（韓国、香港、台湾等）は比べるとパスポートさえあればビザ申請しなくてもいつでも訪日出来ます。中国の人たちが日本に来にくいのはビザ申請の手続きがあるためです。いずれ緩和されますけど、まだまだ障害になっています。煩雑なビザ手続きを緩和してよいのかということになりますと、まだ逃亡という可能性を中国人は秘めています。

旅行業者は中国人団体を日本に迎えた後で、確実に帰りましたという報告をツアーごと、個人ごとに全部、官公庁に提出します。ビザの名

国・地域別訪日外国人数の推移（2010年暫定）

訪日外国人数のトップ５（韓国、台湾、中国、米国、香港）で、全体の７割以上をしめている。

国名	2005年		2006年		2007年		2008年		2009年	
	実績（人）	前年比（%）	実績（人）	前年比（%）	実績（人）	前年比（%）	実績（人）	前年比（%）	実績（人）	前年比（%）
韓国	1,747,171	110	2,117,325	121.2	2,600,694	122.8	2,382,397	91.6	1,586,772	66.6
台湾	1,274,612	118.0	1,309,121	102.7	1,385,255	105.8	1,390,228	100.4	1,024,292	73.7
中国	652,820	106.0	811,675	124.3	942,439	116.1	1,000416	106.2	1,006,085	100.6
香港	298,810	99.5	352,265	117.9	432,042	122.6	550,190	127.3	449,568	81.7
タイ	120,238	114.7	125,704	104.5	167,481	133.2	191,881	114.6	177,541	92.5
シンガポール	94,161	104.6	115,870	123.1	151,860	131.1	167,894	110.6	145,224	86.5
オーストラリア	206,179	106.1	195,094	94.6	222,518	114.1	242,031	108.8	211,659	87.5
アメリカ	822,033	108.0	816,727	99.4	815,882	99.9	768,345	94.2	699,919	91.1
カナダ	150,012	105.6	157,438	105.0	165,993	105.4	168,307	101.4	152,756	90.8
イギリス	221,535	102.7	216,476	97.7	221,945	102.5	206,564	93.1	181,460	87.8
ドイツ	118,429	111.4	115,337	97.4	125,193	108.5	126,207	100.8	110,692	87.7
フランス	110,882	115.6	117,785	106..3	137,787	117.0	147,580	107.1	141,251	95.7
合計（その他含）	6,727,926	109.6	7,334,077	109.0	8,346,969	113.8	8,350,835	100.0	6,789,658	81.3

■国別訪日外国人数の推移

国名	2010年	
	実績（人）	前年比（%）
韓国	2,439,816	153.8
台湾	1,268,278	123.8
中国	1,412,875	140.4
香港	508,691	113.5
タイ	214,881	121.0
シンガポール	180,960	124.6
オーストラリア	225,751	106.7
アメリカ	727,234	100.4
カナダ	153,303	100.4
イギリス	184,045	101.4
ドイツ	124,360	112.3
フランス	151,011	107.0
合計	8,611,175	126.8

出典：日本政府観光局（JNTO）

簿リストを出国する空港の航空会社のスタンプを全部もらいに行き、飛行機の座席番号を記入します。それを観光庁に送って業務が終了する訳です。中国のお客様をお迎えするのは入り口もハードルが高いし、出口も大変なのです。

■訪日旅行の目的について

次に訪日外国人がどのような目的で来るのか、というデータを見ますと韓国人は観光が80％、台湾は90％、香港は93％。中国は観光60％でビジネス40％です。タイは77％が観光、アメリカは66％が観光で34％がビジネスです。この数字を見ますと観光で日本へ来てもらい、消費していただくための誘致政策はアジアが主体になるであろうということが分かります。

次に訪日外国人がどの都道府県に来ているかを見ました。複数回答によるデータがあります。2006年、2007年辺りでは、それほど都道府県の順位変動はしていないのですが、2009年、2010年を見るとこれまで全くランキングに入ってなかった山梨県が10番目、9番目に入って来ました。これは特徴的な理由があり、中国人観光客が増えたことと連動しています。中国の旅行会社がお客を集める手段として使われるのは新聞媒体です。資料の中で日本行きの旅行案内に、例えば8,390元の募集に東京、箱根、高山、白川郷等と行き先が書いています。実は箱根というのは富士山の代名詞で、中国の人は富士山が見えるのならどこでもよいわけです。

国・地域別の訪日外国人の目的（2010年）

国名	総数	伸率（%）	観光客	伸率（%）	商用客	伸率（%）	その他客	伸率（%）
韓国	2,439,816	53.8	1,963,002	70.1	334,592	14.7	142,222	0.7
台湾	1,268,278	23.8	1,139,339	24.8	95,159	18.9	33,780	8.0
中国	1,412,875	40.4	831,652	72.7	230,597	26.7	350,626	2.4
香港	508,691	13.2	473,031	13.1	30,949	14.7	4,711	6.9
タイ	214,881	21.0	165,901	22.1	30,661	23.6	18,318	8.9
シンガポール	180,960	24.6	151,580	24.8	26,590	26.2	2,790	5.0
オーストラリア	225,751	6.7	182,420	6.3	30,653	13.0	12,678	-2.1
アメリカ	727,234	3.9	457.247	1.3	208,232	12.6	61,755	-3.2
カナダ	153,303	0.4	121,900	-0.3	20,289	9.3	11,114	-7.2
イギリス	184,045	1.4	110,995	-1.7	54,715	9.5	18,335	-1.0
ドイツ	124,360	12.3	62,384	11.7	52,548	16.1	9,428	-1.6
フランス	151,011	6.9	99,500	5.1	37,364	16.3	14,147	-2.3
総数	8,611,175	26.8	6,361,974	33.7	1,394,586	16.9	854,615	2.1

出典：日本政府観光局（JNTO）

東アジア主要4市場および米国・英国の傾向（2010年）

全体傾向

都道府県別 訪問率推移 （N＝回答者数）

平成18年度（N=13,891）2006-2007		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	57.4
2	大阪	23.7
3	京都	20.3
4	神奈川	18.8
5	千葉	16.7
6	愛知	9.6
7	福岡	8.7
8	兵庫	7.4
9	山梨	6.6
10	北海道	6.4

平成19年度（N=14,535）2007-2008		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	58.2
2	大阪	25.8
3	京都	21.8
4	神奈川	16.3
5	千葉	11.4
6	福岡	9.6
7	愛知	9.4
8	兵庫	8.8
9	北海道	7.6
10	奈良	7.1

平成20年（N=14,963）2008		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	58.9
2	大阪	25.0
3	京都	21.4
4	神奈川	16.0
5	千葉	11.8
6	愛知	10.1
7	福岡	9.7
8	兵庫	8.1
	北海道	8.1
10	奈良	6.5

平成21年（N=15,355）2009		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	58.8
2	大阪	24.4
3	京都	20.6
4	神奈川	16.7
5	千葉	12.7
6	愛知	9.6
7	福岡	8.6
8	北海道	8.0
9	兵庫	7.9
10	山梨	6.8

平成22年（N=21,342）2010		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	60.3
2	大阪	26.1
3	京都	24.0
4	神奈川	17.8
5	千葉	15.0
6	愛知	10.9
7	福岡	9.1
8	北海道	8.8
9	山梨	8.2
10	兵庫	7.6

東アジア主要４市場および米国・英国の傾向

都道府県別 訪問率一覧（東アジア主要４市場および米国･英国）（N＝回答者数）

韓国

平成21年（N=3,716）2009		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	45.0
2	大阪	21.6
3	福岡	20.3
4	京都	11.1
5	神奈川	9.7

平成22年（N=5,569）2010		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	44.7
2	大阪	22.7
3	福岡	22.1
4	大分	14.2
	京都	14.2

中国

平成21年（N=2,068）2009		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	70.8
2	大阪	41.6
3	神奈川	30.1
4	京都	29.4
5	千葉	23.1

平成22年（N=3,057）2010		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	80.0
2	大阪	51.3
3	京都	39.3
4	神奈川	36.4
5	千葉	35.3

台湾

平成21年（N=2,286）2009		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	44.3
2	大阪	23.7
3	京都	15.8
4	千葉	15.2
5	神奈川	15.0

平成22年（N=3,281）2010		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	42.9
2	大阪	23.7
3	京都	18.6
4	千葉	15.3
5	神奈川	13.0

香港

平成21年（N=1,100）2009		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	53.7
2	大阪	19.6
3	北海道	17.3
4	千葉	13.9
5	京都	10.2

平成22年（N=1,485）2010		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	55.8
2	大阪	20.9
3	北海道	18.8
4	千葉	13.1
5	京都	11.6

米国

平成21年（N=1,516）2009		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	66.5
2	京都	20.4
3	神奈川	20.3
4	大阪	17.2
5	千葉	11.2

平成22年（N=2,120）2010		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	66.7
2	京都	25.2
3	神奈川	20.9
4	大阪	16.2
5	千葉	10.5

英国

平成21年（N=446）2009		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	75.6
2	京都	27.6
3	神奈川	15.7
4	大阪	15.2
5	広島	11.7

平成22年（N=524）2010		
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京	79.2
2	京都	25.6
3	大阪	17.0
4	神奈川	16.0
5	千葉	9.5

出典：日本政府観光局（JNTO）

それで箱根のホテルより安い山梨県河口湖を選ぶのです。箱根は3、4万円しますが、河口湖は7,000円ぐらいで泊まれる旅館があります。そんな高い箱根の表富士でなくても、河口湖の裏富士でいいですよと商売が進められて行きます。そういう事情があって山梨県がランキングして来ました。

また、台湾や香港からの旅行客は第4位に千葉県を選んでいます。アメリカやイギリスも千葉県が第5位で、ご存じの通り東京ディズニーランドがあるためです。その中で訪日客一番の韓国を見ると千葉県は全くランキングに入っていません。韓国人はテーマパークに行きたがりません。韓国にテーマパークはほとんどないのです。ロッテワールドという小さい室内系のテーマパークが1つあるだけです。韓国をターゲットに東京ディズニーランドへ行きましょうとPRしても、彼らは魅力を感じることはなく宣伝効果はありません。これから個人旅行が増えて多様化する時に、相手の国民性をもっと知らなければならないし、様々な商品形態を作って行く必要があります。

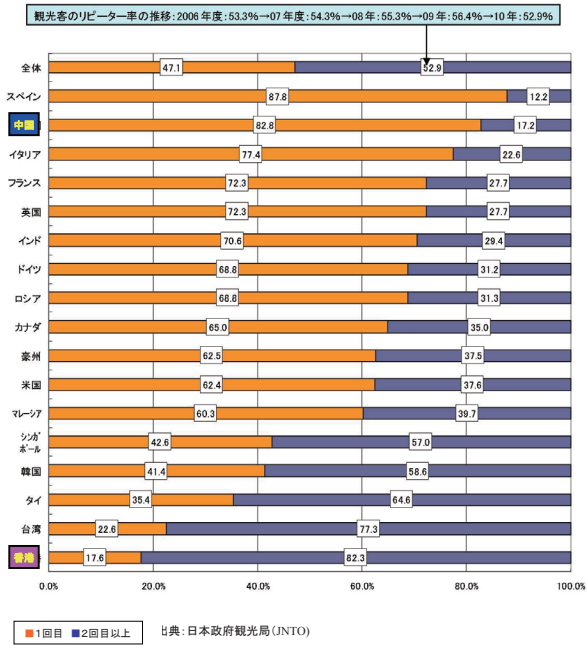
■観光客のリピーター率について

次に観光客のリピーター率を見ました。初めて日本へ来た人、2回目に来た人を国別でみると基本的に中国を除くアジアの観光客はリピーターが多いのです。これには理由があります。最大の要因は欧米人の休暇は10日間とか1か月とか長く、従って旅行日程も長く取って来ます。九州から北海道まで日本を縦断するような旅行が多く、1回きりのタイプです。アジアの人は休暇が短く旅行期間も短く、単一地域の滞在型になって数回に分けて訪日します。単一型の例で言うと黒部・立山アルペンルートはほとんど台湾人で占められて、台湾以外の外国人を探すのが難しいほどです。しかも台湾は雪が降らない国なので雪を見たいという要因も加わっています。今回は黒部･立山へ行ったけど次回は九州、あるいは北海道へ行くとどうしてもリピーターになるのです。

■団体旅行・個人旅行について

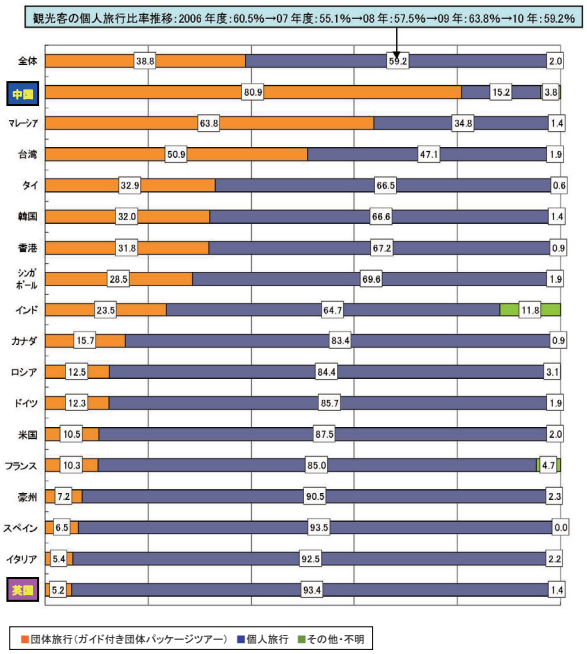
次は団体旅行と個人旅行を国別で見ました。欧米はほとんどが個人旅行で、アジアはまだまだ団体旅行が中心です。中国は8割が団体です。個人旅行が今後増えて来ると言われているものの、現状は団体ビザを取って団体行動していることが分かります。さらに訪日の旅行目的を事前に調査した結果が出ています。欧米の

観光客の訪日回数（2010年）



出典：日本政府観光局（JNTO）

観光客の旅行形態（2010年）



出典：日本政府観光局（JNTO）

各国では目的の1位の日本の食事に続いて2番目に伝統的景観・旧跡を見ることが常に入って来ます。やはり欧米人は日本の景観と同時に仏教文化に対して神秘的な関心を持っているのです。一方、アジアの人の旅行目的は食事やショッピング、温泉に自然景観と続いてようやく5位に伝統的景観・旧跡が入って来ます。アジアにとって仏教遺跡はそれぞれの国にあるので日本の仏教遺跡に関心が薄いのは当然です。欧米と同じ戦略は取れないということが、このデータで分かるのではないかと思います。我々旅行会社は今まで単一的な商品展開をして、単一的な戦略を打って来たところが正直あります。けれどこれから先は国民性とか、彼らのニーズとか、欲望とかを十分に理解しないと彼らに買ってもらえる商品になかなかたどり着けないということを過去のデータから我々は勉強しているところです。

■国際会議・国際学会の開催状況について

先ほどから将来は個人旅行が主流になると言っておりますけど、それでは団体旅行が無くなるのか、と申しますと実はそうではありません。その前に少し話を変えて国際会議・国際学会の開催状況を説明したいと思います。UIA（国際団体連合）というところがデータを取っています。外国人観光客を迎える数は日本が世界で33位と言いましたが、国際会議・国際学会の開催件数では世界第5位です。2009年に全世界で行われた国際会議・国際学会は11,500件ありまして欧州が54％、アジアが22.6％。シンガポールが頑張って伸ばしているもののアジアはまだまだで、欧州とアメリカにシェアを奪われています。国際会議がなぜ重要かというと、参加者は最低2泊以上しないと国際会議と認められず、平均2.7泊します。食事は6回、あるいは7回になります。開催地は大変潤います。参加人数かける3倍ぐらいの需要が発生すると言われています。観光で富士山・箱根へ来ても1泊、帰りに大阪で買い物してもせいぜい2泊程度ですから、いかに国際会議は有効かが分かります。我々はMICE（ミーティング、

インセンティブ・ツアー、コンベンション、イベント）と呼んでいますが、MICE を取り込んだ方がビジネスになるという訳です。また我々旅行業界は国際会議を着型ビジネスと呼んでいまして、日本へ来るのは各人の手配で個人で来ます。到着してからは1か所に集結して団体旅行と同じ形態になります。従って到着後の団体として対策を強化すればインバウント・ビジネスに成り得ると思っています。JNTO のデータによると2009年に全世界で125万人が国際会議に参加しました。うち日本では538件開催され、11万人で9％弱しかありません。まだまだ日本は欧米に差をつけられています。

ここまでで過去のデータから各国の戦略を個別にしなければならない、特に欧米とアジアとは趣味・嗜好が違うということで、単一的なやり方ではビジネスに結び付かないということがご理解いただけたと思います。

■訪日中国人について

本日のメーンテーマである訪日中国人についてお話します。中国はまだ、ゴールデンルートの大阪―京都―温泉＆富士山―東京（逆コースも含む）が人気を占めています。10月の国慶節、旧正月の春節などに1週間程度の休暇が取れるのであちこち行って見たいというのが人気の要因と考えられます。また、中国人は東京のお台場、銀座、秋葉原、それに大阪の心斎橋、日本橋を大変よく知っています。新しもの好きという国民性を表しています。日本で韓流ブームがありました。冬のソナタというドラマが火を点けたのですけど、実は中国でも同じようなことがありました。中国語の呼び方は分かりせんが、日本語の「狙った恋の落とし方」というラブコメディー映画で、3年前に北京で火が点いて全土に波及しました。舞台になった北海道ブームが中国で起こりました。

中国はまだまだ個人旅行へ完全脱皮には至っていないというところです。2008年3月に家族観光ビザの発給が開始されました。しかし、これはまだ団体旅行の延長のようなもので、家族で来ても中国人の添乗員を付けなくては駄目で、結構、割高感があってなかなか浸透しませんでした。2009年7月に個人観光ビザがテストケースとして発給され始めました。もっと緩和されると中国は圧倒的に個人旅行形態に変るであろうと推測されます。現在は日本の旅行会社が身元保証人になって招聘状を出します。身元保証人と招聘状がないと日本領事館は受け付けてくれません。この2つを無くすと

国別国際会議の開催件数（2000年～2009年ただし2006～2009年は暫定値）

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
アメリカ	1,264	1,145	1,168	1,582	1,713	1,605	894	1,114	1,079	1,085
	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
シンガポール	121	119	142	142	172	226	298	466	637	689
	(24)	(19)	(20)	(25)	(22)	(15)	(10)	(4)	(3)	(2)
フランス	845	701	703	829	850	859	634	598	797	632
	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(3)
ドイツ	588	528	543	633	705	616	434	523	440	555
	(4)	(3)	(3)	(3)	(3)	(4)	(3)	(3)	(6)	(4)
日本	**237**	**233**	**235**	**280**	**285**	**259**	**166**	**448**	**575**	**538**
	(13)	**(12)**	**(13)**	**(13)**	**(14)**	**(14)**	**(18)**	**(5)**	**(4)**	**(5)**
ベルギー	350	330	364	371	421	382	239	307	383	470
	(9)	(8)	(8)	(8)	(8)	(9)	(12)	(11)	(9)	(6)
オランダ	352	263	306	344	353	429	391	423	428	458
	(8)	(11)	(9)	(9)	(9)	(7)	(4)	(6)	(7)	(7)
オーストリア	258	269	275	313	329	395	382	366	315	421
	(12)	(10)	(11)	(11)	(12)	(8)	(5)	(9)	(11)	(8)
イタリア	486	462	437	605	552	571	324	414	413	391
	(5)	(4)	(5)	(4)	(5)	(5)	(9)	(7)	(8)	(9)
スペイン	374	358	431	454	509	498	362	393	467	365
	(7)	(6)	(6)	(6)	(6)	(6)	(6)	(8)	(5)	(10)

注：2000年～2005年　確定値
2006年　2007年8月UIA発表の暫定値　／　2008年　2009年6月UIA発表の暫定値
2007年　2008年8月UIA発表の暫定値　／　2009年　2010年6月UIA発表の暫定値

出典：日本政府観光局（JNTO）

もっと簡素化され、スピーディーになります。これはまだOKになっていません。このような条件が解消されるとかなりの人数が個人旅行形態として訪日すると想定されています。

中国の13億人という人口は中国の旅行会社にとっても大きいマーケットであると彼らは言っています。ただし、たくさんの中国人が日本へ行けるようになるためには、健康で平穏な日中関係が維持されることが重要です。これは、私が言っているのではなくて、北京の国際旅行総社社長の言葉です。日本の自治体は個々別々にプロモーションしているけど、一体型で来てほしい、日本の地理が理解出来ている訳でなく、どういう地区に何があるのか教えてほしい、企画として日程表に加えたらどう動けるのかというところまでやってほしい、と要望されています。例えば、日本の武道館でのスポーツ観光や、医療観光、美術館や博物館等やお城等のユニークベニューの単独訪日営業活動はいままで行われてはいません。これらを包括的に企画素材として日本から提供してほしい、というのが中国の要望です。彼らはいままでは新聞媒体での訪日旅行者の募集を主としていましたが、今後はIT機器等を使って営業活動して行くと言っています。ただ課題として飛行機の席数が少ない、日本のガイドの質が悪い、宿泊代が高いと言われています。

現状の訪日旅行には基本的には満足しているが、不満足な点は中国には富裕層と中間層もあってそれぞれ違う欲求があるので、ここにも注目してほしいと指摘されています。例えば宿泊代は高いのと安いのと両極端でなく、中間クラスもいっぱいあるでしょうと言われています。また、ガイドの質は大変大きい問題で、もう少しレベルを上げてほしいと言われており、今後の課題です。これらをクリアーすれば中国人はどんどん日本へ行くようになるでしょうというのが今年1月の中国国際旅行総社の社長の話でした。

■関西の強みと弱み

最後に関西はどういう環境にあるか、についてお話します。企業がよく使うSWOT分析、つまり強みと弱み、機会、脅威の4つに分けてプロジェクト等を分析する手法ですけど、それによると関西の強みは名所・旧跡・世界遺産の多さであり、モノつくりは世界的水準、関空の24時間空港を持っているし、神戸港のような国際港を持っている、各種イベントを開催出来る施設がある、国際会議や学会を開催出来る大学や施設がたくさんある、神戸コレクションのようにファッションも先端を行っているし、地域が何よりも安心・安全です。食べ物も安い。ただし、弱みも多い。航空路線網の少なさや産業の流出に経済力の低下。言葉の障害と国際規格の案内表示板、バリアフリー等観光インフラの未整備が弱みとして挙げられます。関西の区域内でも表現方法がバラバラというのが外国人から見て違和感を持たれます。ライセンスを持ったガイドの少ないことが一番の問題です。すぐに土産物屋へ行こうと言う。脅威は円高と原油高、魔女狩り的な風評被害等が挙げられますが、これらを全部ひっくるめて、どうしたら関西が元気になるか、戦略を申し上げます。

■関西が元気になる戦略とは

今後はマスからミクロの時代になると思われるので、地域の中で何が売り物になるかの再確認、マーケッティングが必要になります。マイクロターゲット（消費者の絞り込み）、どの消費者を目指すか、台湾に対する戦略と韓国に対する戦略は違います。その上で我々は何が出来るかを確認する事が大切です。関西には分析したとおり4つの元気の素があります。①伝統・文化や名所・旧跡、世界遺産や自然を生かすこと②先端技術の環境学や工学を観光に生かすこと③国際会議・学会、展示会、スポーツイベントの誘致活動をもう一度、地道に取り組む④食事やショッピング、テーマパークの販路拡充の分野に分けられます。業務プロセスとして我々観光業者がやらねばならないことはたくさんあります。官、観、産、学の融合と連携が重要になって来ますが、地域のパートナーとして、このようにしたら売れますよと提案して行くのは旅行業者の仕事と考えます。そのために個々

SWOT分析シート

組織のミッション

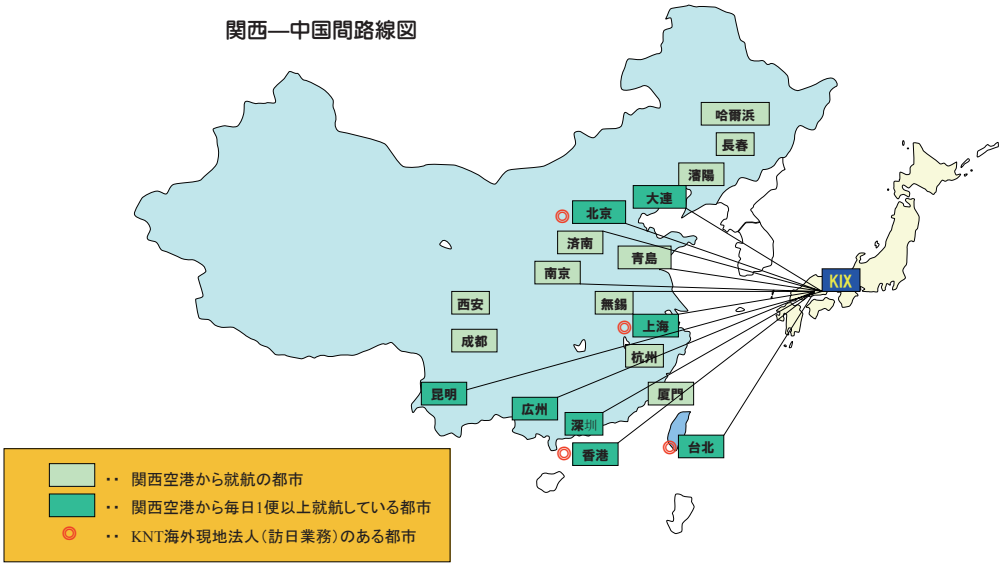
観光（訪日旅行）を通じての社会的貢献→地域再生・活性

組織のビジョン

地域の価値＝地域ブランドの確立

外部環境分析	内部環境分析
機会（Opportunity）	**強み（Strength）**
≫ 国際的知名度　→　高い	≫ 名所・旧跡、世界遺産
≫ 世界遺産　（京都・奈良・姫路・和歌山）　→　多数	≫ 伝統・文化　（ものづくりの文化）
≫ 歴史・文化・伝統	≫ 世界水準技術　（工作機械）
≫ 食文化　（酒文化）　→　豊か　（大阪ステーションシティ）	≫ 24時間空港　（人・物流）・国際航路（港）
≫ 環境　（技術力・生活）　→　良好	≫ 公共交通機関・宿泊施設の充実
≫ アジア近隣諸国の経済力の向上（ASEAN・BRICS）と地理的条件　→　近い	≫ イベント（文化・スポーツ）誘致
≫ 国際競争力も持つ企業→多い	≫ 国際会議・学会誘致　（産・学）
	≫ ファッション　（神戸コレクション）
	≫ 安価・安心・安全　（食・ショッピング）
脅威（Threat）	**弱み（Weekness）**
≫ アジア近隣諸国の台頭	≫ 航空路線網・便数の減少
≫ アジアハブ空港　（韓国・仁川空港／中国・上海空港）	≫ 産業の流出
≫ 少子化	≫ 経済力の低下
≫ 原油高	≫ 観光インフラの整備（言語・マーク/バリアフリー）
≫ 風評被害　（平和産業・魔女狩り的報道）	≫ 表面的統一性の欠如
≫ 外交上の意見の不一致　（領土問題・教科書問題）	≫ 発信拠点（ＩＴ）が明確でない
≫ 円高	≫ ライセンスガイド・通訳が不足

関西―中国間路線図



バラバラで動いていたものを1つにまとめる必要があります。私はそれを勝手にKANSAI PLEASURE　CONSORTIUM（仮称）と名付けました。基本の言葉は安心・安全であって楽しくなければ世界各国の旅行者は動きません。その上に新鮮さを求めます。あくまでも真のベースになるのは平和産業とレジャー産業であることが表裏一体になっていることと、次に地域の特色はギャップマネジメントとして地域のものは地域で大切にしようと言う基本形。例えば関西の味噌の味と東京の味噌の味は違います。九州の味噌は甘いです。それを東京の味にする必要はありません。

地域の味、文化を大切にしてそれを売り物としてブランド化して行く。結果、外国人をたくさん呼び込めて地域を活性化出来る。それが我々の目標とするインバウンドの最終の姿と位置付けています。

最後に言いたいことは、地域が強くならないと外国人は来てくれません、魅力ある地域つくりをしましょう、そのために自治体の方も産業界の方も観光業者も学術機関の皆様も手を携えてやって行こう、そうでないとインバウンド・ビジネスは片手落ちで終わって、包括的な取り組みは出来ないと考えます。これで私の話を終わります。ご静聴ありがとうございました

橋下知事「過激発言」の真意

読売新聞社会部　南　省至

昨年 11 月、5 年近く勤めた東京から故郷・関西に転勤となり、大阪府庁担当となった。赴任直後、大阪府の橋下徹知事のこれまでの発言を追ってみようと、まずは過去の記事をたどっていった。空港問題だけでも、いくつもの過激な発言が目に留まった。

「伊丹空港は廃港にすべき」

「関空を基幹空港にするというなら明らかに伊丹は邪魔。地元が存続してくれというのはエゴだ」

「中央の官僚は地方の実情を知らず、関空の方向性も考えていない」

こうした激しい言葉の真意はどこにあるのか？　日々の橋下知事の発言だけを追っていては、なかなかうかがい知ることができない。そこで、橋下知事が知事就任前、茶髪にサングラス姿のタレント弁護士時代に書いた著作「最後に思わず YES と言わせる最強の交渉術」を読んでみた。

読み進めると、交渉テクニックについて「相手を思い通り動かし、説得するには 3 通りしかない」とある。そのうちの 1 つとして「合法的に脅す」とあった。この言葉にヒントが隠されているように思う。

前述した、いくつもの「脅し」とも取れる発言には、国も、地元自治体も、航空会社も、関係する皆が驚いたことだろう。中には強く反発した人もいるのではないか。ただ、これらの発言をきっかけに、関空をはじめとした関西 3 空港を取り巻く環境に少なからず変化を呼び込んだことは間違いない。橋下知事の思い通りに動いているのかはわからないが……。

私が過去に関空に抱いていたのは、「空港までのアクセスが遠い」「北米への直通便が少ない」など不満な点が多かった。しかも、打開策を探りながら、効果も出ていない。あまりいいイメージを持ち合わせていなかった。

ただ、今年に入ってからも、明るい話題が続いているように思える。

まずは、空港までのアクセスの悪さにも改善の兆しがあることだ。政府が 2011 年度の予算に、大阪市中心部と関空（約 40 キロ）を結ぶリニアなどを視野に入れた高速アクセス鉄道についての調査費を計上した。6 月中にも具体的な協議が始まろうとしている。

さらには、関空と米国本土を結ぶ直通便も増加傾向にある。2001 年の米同時多発テロなどもあって、サンフランシスコとシアトルの 2 都市計 14 便に落ち込んでいたが、今年 4 月、台湾の中華航空が関空―米ニューヨーク便の就航を開始した。関空と米国の東海岸を結ぶ路線は、1994 年 9 月の関空開港以来、初めてのことで、埋もれたニーズを掘り起こすことになる。

全日本空輸（ANA）などが出資し、関空を拠点とする日本発の本格的な格安航空会社（LCC）「ピーチ・アビエーション」が来春の就航に向けて動き出したことも、関空の経営環境を大きく変えることになるだろう。

このたび発表されたブランド名は「Peach（ピーチ）」。アジア発祥の果物は長寿、繁栄、幸福のシンボルで、同社が関空に繁栄、幸福を呼び起こせるのか、今後の動向に注目したい。

ピーチ社は来年 3 月に関空～新千歳、関空～福岡の国内線 2 路線で就航。その後 5 月には関空～韓国・仁川の国際線 1 路線も続く予定だ。今後、就航都市を増やし、5 年間で 600 万人の利用を目指すという。計画通り、順調に関空とアジアの諸都市と結ばれれば、これまで

目指してきた「内際乗り継ぎ機能」を備えた国際ハブ（拠点）空港への足がかりとなる。

橋下知事は5月22日、ピーチ社の井上慎一社長の表敬訪問を受け、「関空をLCCの拠点空港として位置づけてもらえて、本当にうれしい」と顔をほころばせていた。知事就任以来、関空の国際ハブ空港化に向けた経営資源集中を訴えてきただけに、その「一里塚」が築けたことにホッとしたのかもしれない。

ピーチ社は徹底したコストダウンをはかる意向だ。井上社長は記者会見で「今まで見たことがないような価格にしないと意味がない。365日低価格運賃を提供したい」と強調、航空業界の「価格破壊」に挑む考えを示した。具体的には、機内サービスを縮小し、乗客は搭乗橋を使わず、専用のタラップを使って乗り込むことにし、経費を極力抑えるという。

関西空港会社も1年半かけて、LCC専用ターミナルを整備する方針だ。既存のターミナルとはバスで結び、所要時間は約5分。搭乗橋を設けない分、建設コストが低く抑えられるため、航空会社の使用料を低く設定できるようだ。

私は学生時代、大阪.梅田から夜行バスで福岡に向かったことがある。新幹線料金（自由席）の約半額と安く、貧乏学生にはかなり魅力的だった。ただ、夜10時ごろ出発して、翌朝、博多駅前に到着するという強行軍は、元気だけが取りえの私でもつらかった思い出がある。

ピーチ社は関空～福岡間を1時間強で結び、夜行バス並みの料金設定にするという。これまでの航空運賃の常識を覆すことになり、高価で敬遠がちだった空路を利用する新たな客層を呼び起こすことにつながるだろう。

ただ疑問もある。国内線で就航都市を増やしていくと、どうしても出資するANAが就航する路線と競合するのは確実だ。低価格で優位に立つピーチ社が業績を伸ばし、元々路線を持っていたANAが売り上げを落とすことになりかねない。自らの首を絞めるような事態をどう乗り切るのか。そこは、ピーチ社の経営に注目したい。

関空を巡る明るいニュースは、数字にも現れている。

関西国際空港会社の2011年3月期連結決算では、売上高に当たる営業収益が前期比3.3％増の893億円で、3期ぶりの増収。最終利益は同52倍の73億円と大幅に伸び、2期連続の黒字となった。また、外国人旅客数の伸びも好調で、中国、韓国などアジアを中心に外国人旅客数が同19.8％増の346万人に達し、過去最高を記録した。

ただ、関空をめぐる一定の区切りがついたことや、業績の好不況で一喜一憂している場合ではない。この問題には当然だが、ゴールはない。関空の発展が、大阪.関西の発展に寄与することは間違いないだろう。ただ、それは必要条件であって、十分条件ではないからだ。

橋下知事が空港問題で発信し続けてきた「脅し」の真意は、「ビジョンなき発展はない」ということだったのではないかと思っている。これまで関西3空港問題で複雑に絡まった糸を解きほぐすには、それほどの〈劇薬〉が必要だったのかもしれない。ただ〈劇薬〉には、総じて〈副作用〉が出る。

5月に関空と伊丹空港を経営統合する法案が国会で可決、成立した。政府は、この法律に基づいて、地元との間で設ける協議会には、伊丹周辺11市の大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）は外す方向だ。橋下知事も「各市民から票を得ているのは僕。僕がしっかり北摂も泉南地域も、みなさんの意見をしっかり受けて、しっかり意見を述べたい」と話している。議論の混乱、停滞を招かないためには必要な措置とも言えるが、〈副作用〉を抑えるためにも、知事の立場から地元の意見を聞く努力も必要となろう。持ち前の発信力で物事を動かしていくことも当然だが、これまで描いたビジョンが軌道に乗るまでの環境整備に引き続き努めることも、航空行政を担う知事としての責務ともいえる。

航空交通研究会
研究レポート㊻

日本出発航空旅客における経路選択率と経由空港シェアの推定 ③*

SEO Economic Research　Joost ZUIDBERG
神戸大学大学院 海事科学研究科　松本　秀暢
（（財）関西空港調査会　航空交通研究会メンバー）

1. はじめに

前稿において、航空旅客の経路選択を推定するモデル（NetCost モデル）の概略を説明した。本稿では、我が国を出発する航空旅客を分析対象として、直行便および経由便の割合（経路選択率）、そして経由便に対しては、経由空港における市場シェアの推定を行う。

2. 直行便と経由便の比率（経路選択率）

表－1は、各マーケット・セグメントにおける直行便と経由便の市場シェアを示している。日本－アジア＆オセアニア市場（日本を除く）や日本－日本（国内）市場のような短距離市場では、観光旅客およびビジネス旅客ともに、ほぼ全ての市場シェアを直行便が占めていた。中長距離市場では、経由便の占める市場シェアが次第に大きくなり、例えば、日本－北アメリカ市場および日本－中東市場では、両旅行目的ともに、3割以上を経由便が占めていた。そして、日本－ヨーロッパ市場および日本－アフリカ市場については、両旅行目的ともに、経由便の占める市場シェアは5割程度であった。さらに、日本－ラテンアメリカ市場では、両旅客目的ともに、経由便の占める市場シェアは8割を大きく上回っていた。日本－世界全地域については、国際航空と比較して、国内航空の市場規模が絶対的に大きいため、日本－日本（国内）市場における直行便と経由便の市場シェアを反映した結果となっている。

表－1　各マーケット・セグメントにおける直行便と経由便の市場シェア（2010年9月第3週）

マーケット・セグメント	直行便		経由便	
	観光旅客	ビジネス旅客	観光旅客	ビジネス旅客
1. 日本－アジア＆オセアニア地域	97.72%	97.03%	2.28%	2.97%
2. 日本－ヨーロッパ地域	49.16%	51.87%	50.84%	48.13%
3. 日本－北アメリカ地域	68.50%	67.94%	31.50%	32.06%
4. 日本－ラテンアメリカ地域	14.87%	14.86%	85.13%	85.14%
5. 日本－中東地域	68.81%	69.04%	31.19%	30.96%
6. 日本－アフリカ地域	54.48%	55.94%	45.52%	44.06%
7. 日本－日本(国内)	99.48%	99.34%	0.52%	0.66%
8.1. 日本－世界全地域	99.40%	99.22%	0.60%	0.78%
8.2. 日本－世界全地域(日本を除く)	97.72%	97.01%	2.28%	2.99%

出所）筆者作成。

3. 乗り換え旅客の市場シェア

各マーケット・セグメントにおける経由便の市場シェアについては、表－2に示されている。同表において、最初に観察されることは、国際航空市場と比較して極めて大きい国内航空市場を反映

* 本研究は、平成 22 年度 稲盛財団研究助成の下で遂行した研究成果の一部である。ここに記して、心より感謝の意を申し上げます。

表―2　各マーケット・セグメントの経由便における市場シェア（2010年9月第3週）

1. 日本－ アジア＆オセアニア地域（日本を除く）

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	仁川	33.06%	31.23%
2	上海／浦東	18.18%	18.66%
3	福岡	7.11%	6.61%
4	**関西**	**6.54%**	**5.92%**
5	北京	6.51%	8.61%
6	釜山	5.74%	4.50%
7	台北	4.47%	4.38%
8	**中部**	**4.05%**	**3.77%**
9	羽田	2.66%	3.08%
10	**成田**	**2.35%**	**2.55%**
	その他	9.36%	10.69%
	合　計	100%	100%

2. 日本－ ヨーロッパ地域

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	フランクフルト	14.16%	14.95%
2	ヘルシンキ	11.79%	12.07%
3	仁川	11.16%	10.37%
4	パリ	9.55%	9.96%
5	アムステルダム	7.40%	7.38%
6	北京	5.51%	4.75%
7	ロンドン	5.19%	4.49%
8	コペンハーゲン	4.69%	4.34%
9	ミュンヘン	4.67%	5.01%
10	**成田**	**3.98%**	**4.42%**
	その他	21.90%	22.27%
(17)	中部	(0.72%)	(0.92%)
(19)	関西	(0.43%)	(0.75%)
	合　計	100%	100%

3. 日本－ 北アメリカ地域

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	シカゴ	18.48%	16.60%
2	**成田**	**10.79%**	**10.21%**
3	サンフランシスコ	10.46%	13.38%
4	ロサンゼルス	7.90%	8.81%
5	ダラス／フォートワース	5.90%	5.45%
6	仁川	5.77%	5.49%
7	デトロイト	5.15%	5.75%
8	ミネアポリス／セントポール	5.14%	4.62%
9	デンバー	5.04%	4.41%
10	アトランタ	3.80%	3.74%
	その他	21.58%	21.54%
(20)	関西	(0.39%)	(0.46%)
(－)	中部	(0.00%)	(0.00%)
	合　計	100%	100%

4. 日本－ ラテンアメリカ地域

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	ダラス／フォートワース	24.63%	21.22%
2	ヒューストン	21.02%	22.00%
3	ロサンゼルス	20.86%	19.29%
4	メキシコ	11.96%	14.17%
5	アトランタ	7.10%	7.79%
6	シカゴ	5.00%	4.55%
7	トロント	2.02%	2.94%
8	サンフランシスコ	1.74%	1.56%
9	ニューアーク	1.65%	2.19%
10	ソルトレークシティー	1.43%	1.19%
	その他	2.60%	3.11%
(22)	成田	(0.004%)	(0.01%)
(－)	関西	(0.00%)	(0.00%)
(－)	中部	(0.00%)	(0.00%)
	合　計	100%	100%

5. 日本－ 中東地域

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	ドーハ	20.31%	15.65%
2	ドバイ	14.25%	12.21%
3	仁川	12.74%	17.53%
4	香港	9.30%	7.28%
5	北京	8.80%	7.97%
6	アブダビ	7.75%	7.32%
7	イスタンブール	4.09%	11.30%
8	ニューデリー	3.55%	2.41%
9	カイロ	2.73%	2.53%
10	広州	2.38%	1.58%
	その他	14.10%	14.24%
(18)	成田	(0.61%)	(1.51%)
(23)	関西	(0.32%)	(0.88%)
(－)	中部	(0.00%)	(0.00%)
	合　計	100%	100%

6. 日本－ アフリカ地域

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	カイロ	11.61%	16.23%
2	ドーハ	10.57%	8.09%
3	ローマ	9.19%	7.54%
4	イスタンブール	9.18%	7.54%
5	仁川	8.93%	10.26%
6	ドバイ	8.64%	6.89%
7	パリ	8.61%	9.47%
8	フランクフルト	7.73%	7.28%
9	北京	6.43%	6.41%
10	**成田**	**5.42%**	**6.44%**
	その他	13.69%	13.85%
(11)	関西	(2.99%)	(5.42%)
(－)	中部	(0.00%)	(0.00%)
	合　計	100%	100%

7. 日本－ 日本（国内）

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	羽田	43.91%	44.90%
2	伊丹	20.17%	19.54%
3	**中部**	**8.93%**	**9.04%**
4	新千歳	7.29%	7.60%
5	福岡	6.78%	6.77%
6	那覇	3.47%	4.21%
7	**関西**	**3.45%**	**2.83%**
8	仙台	2.28%	1.89%
9	鹿児島	1.29%	1.21%
10	新潟	0.89%	0.74%
	その他	1.55%	1.28%
(12)	成田	(0.52%)	(0.47%)
	合　計	100%	100%

8.1. 日本－ 世界全地域

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	羽田	36.95%	36.80%
2	伊丹	16.77%	15.76%
3	**中部**	**8.11%**	**8.01%**
4	福岡	6.83%	6.73%
5	新千歳	6.09%	6.18%
6	仁川	5.56%	6.01%
7	**関西**	**3.96%**	**3.42%**
8	上海／浦東	3.05%	3.58%
9	那覇	2.90%	3.41%
10	仙台	1.95%	1.58%
	その他	7.82%	8.53%
(14)	成田	(0.83%)	(0.88%)
	合　計	100%	100%

8.2. 日本－ 世界全地域（日本を除く）

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	仁川	33.01%	31.06%
2	上海／浦東	18.14%	18.53%
3	福岡	7.09%	6.56%
4	**関西**	**6.52%**	**5.88%**
5	北京	6.50%	8.57%
6	釜山	5.72%	4.47%
7	台北	4.46%	4.35%
8	**中部**	**4.04%**	**3.74%**
9	羽田	2.65%	3.05%
10	**成田**	**2.36%**	**2.58%**
	その他	9.49%	11.19%
	合　計	100%	100%

出所）筆者作成。

した結果、日本－日本（国内）と日本－世界全地域の経由便市場については、ほぼ同様の傾向がみられることである。大きな市場シェアを占めている経由空港は、両マーケット・セグメントともに、主要な国内拠点空港である羽田および大阪国際空港（伊丹）であり、日本－日本（国内）市場では、両旅行目的ともに、両空港を合わせると6割を大きく上回る市場シェアを占めていた。そして、中部、新千歳、福岡、那覇、および関西をはじめとする地域拠点空港等が続いており、日本－世界全地域に関しては、それ以外に、近隣諸国の主要国際空港である仁川および上海／浦東も、比較的高い市場シェアを占めていた。

日本－世界全地域から日本を除いたケースでは、両旅行目的ともに、仁川が3割を超える市場シェアを占めており、それに上海／浦東が2割程度の市場シェアで続いていた。次いで、福岡や関西を

はじめとする我が国の主要拠点空港、および北京、釜山、そして台北等の近隣諸国の主要国際空港も、比較的高い市場シェアを占めていた。この傾向は日本－アジア＆オセアニア地域の経由便市場（日本を除く）でも観察され、その背景には、日本－世界全地域に占める日本－アジア＆オセアニア市場の割合が極めて高いことがある。

日本－ヨーロッパ地域の経由便市場については、フランクフルトが最も高く、両旅行目的ともに、約15％の市場シェアを占めていた。次いで、両旅行目的ともに、12％前後の市場シェアを占めているヘルシンキであり、その後、パリ、アムステルダム等の他のヨーロッパ主要ハブが続いていた。これらの上位空港に共通している背景は、日本の国際拠点空港から多くの直行便が存在することである。注目すべきことに、これらヨーロッパ主要ハブに加えて、両旅行目的ともに、仁川が10％以上の市場シェアで第3位に位置していた。

日本－北アメリカ地域の経由便市場については、シカゴ、サンフランシスコ、そしてロサンゼルス等のアメリカ主要ハブが上位を占めており、その他には、国内8フィーダー路線をもつ成田が第2位に、日本に積極的な路線展開を行っている仁川が第6位に位置していた。

日本－ラテンアメリカ地域の経由便市場については、ダラス／フォートワース、ヒューストン、そしてロサンゼルスが圧倒的に大きな市場シェアを占めており、これら3空港を合わせると、両旅行目的ともに、6割以上の市場シェアに達していた。

日本－中東地域の経由便市場については、中東地域の主要ハブであるドーハやドバイに続いて、仁川が大きな市場シェアを占めていたことが特徴的であった。

日本－アフリカ地域の経由便市場については、アフリカ地域の主要ハブであるカイロに加えて、ドーハ、イスタンブール、そしてドバイ等の中東地域の主要ハブが地理的理由から、ローマ、パリ、そしてフランクフルト等のヨーロッパ地域の主要ハブが歴史的理由から、大きな市場シェアを占めるに至っていると判断できる。さらに、同経由便市場においても、上記の主要ハブと並んで、仁川が第5位に位置していた。

以上の分析結果について、特に仁川について整理すると、日本－ラテンアメリカ市場を除く全てのマーケット・セグメントにおいて、同空港は上位の経由空港であった。その一方で、我が国における国際拠点空港に関しては、日本－北アメリカ市場における成田を除いては、経由便市場に占める市場シェアは極めて低く、すなわち、乗り換え旅客には相対的に評価／選択されていないと判断できるであろう。

4. おわりに

本稿における分析結果によれば、我が国を出発する航空旅客については、直行便の経路選択率が最も高かったものの、経由便に対しては、仁川が比較的大きな市場シェアを占めていた。その一方で、成田、関西、そして中部をはじめとする我が国の主要国際拠点空港は、乗り換え空港として十分に機能していない実態が明らかとなった。

本稿までの3回にわたる分析によって、我が国を出発する航空旅客に対して、我が国における主要国際拠点空港の実態と位置付けが、ある程度明らかになったといえるであろう。

参考文献

1）Jan VELDHUIS・松本秀暢［2011］、“日本出発航空旅客における経路選択率と経由空港シェアの推定 ①”、「KANSAI 空港レビュー」、第 389 号、pp. 19 － 21。
2）Rogier LIESHOUT・松本秀暢［2011］、“日本出発航空旅客における経路選択率と経由空港シェアの推定 ②”、「KANSAI 空港レビュー」、第 390 号、pp. 23 － 25。

平成23年5月31日　関西国際空港株式会社・発表資料より

2011 年度(平成 23 年度)4 月運営概況(速報値)

【参考】http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm

○発着回数142.2便/日（対前年比101％）

国際線：103.6便/日
（対前年比　104％）
国内線：　38.6便/日
（対前年比　　95％）

乗入便数について

国際線につきましては、貨物便の増加もあり11ヶ月連続で前年を上回りました。
国内線につきましては、減便の影響により前年を下回りました。

○旅客数　28.7千人/日（対前年比75％）

国際線：21.3千人/日
（対前年比　　74％）
国内線：　7.4千人/日
（対前年比　　79％）

旅客数について

国際線旅客数につきましては、引き続き震災、原発等の影響を大きく受け、とりわけ外国人旅客は前年を大きく下回りました。
国内線旅客数につきましては、減便の影響により前年を下回りました。

○貨物量　2,255t/日（対前年比107％）

国際貨物：　2,165t/日（対前年比108％）
積 込 量：　　937t/日（対前年比103％）
取 卸 量：　1,228t/日（対前年比112％）
国内貨物：　　89t/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、17ヶ月連続で前年を上回りました。積込は18ヶ月連続、取卸は17ヶ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23年5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23年4月分）

【参考】http://www.osaka-customs.go.jp/

【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	1,306,211	102.1	25.3	1,139,346	112.3	20.3	166,865
管内	812,318	101.9	15.8	859,853	112.3	15.3	△ 47,535
大阪港	278,413	93.6	5.4	367,993	112.6	6.5	△ 89,580
関西空港	400,692	106.9	7.8	215,786	94.0	3.8	184,905
全国	5,155,672	87.5	100.0	5,619,370	108.9	100.0	△ 463,698

【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	400,692	106.9	7.8	215,786	94.0	3.8	184,905
成田空港	813,147	89.7	15.8	734,675	93.7	13.1	78,471
中部空港	63,434	104.6	1.2	50,957	109.5	0.9	12,476
福岡空港	46,001	82.6	0.9	23,565	87.2	0.4	22,436
新千歳空港	1,731	59.4	0.0	964	118.9	0.0	767

※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。

大阪入国管理局　関西空港支局・発表資料より

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	1,0061,685	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	1,357,558	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,052,551	24,829
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　9月	144,140	4,800	134,600	4,490	308,770	10,290	299,410	9,980	886,920	29,560
平成22年 10月	145,990	4,710	143,880	4,640	285,530	9,210	287,260	9,270	862,660	27,830
平成22年 11月	128,730	4,290	130,020	4,330	269,660	8,990	267,910	8,930	796,320	26,540
平成22年 12月	123,830	4,000	131,860	4,250	259,140	8,360	259,480	8,370	774,310	24,980
平成22年 累計	**1,751,870**	**4,800**	**1,735,900**	**4,760**	**3,353,760**	**9,190**	**3,354,060**	**9,190**	**10,195,590**	**27,930**
平成23年　1月	131,920	4,260	126,230	4,070	270,190	8,720	252,650	8,150	780,990	25,190
平成23年　2月	127,500	4,550	130,480	4,660	247,530	8,840	277,930	9,830	783,440	27,980
平成23年　3月	88,160	2,840	127,590	4,120	332,980	10,740	312,810	10,090	861,540	27,790
平成23年　4月	73,920	2,460	70,200	2,340	226,800	7,560	240,010	8,000	610,930	20,360
平成23年　5月	84,080	2,710	73,920	2,380	247,540	7,990	231,520	7,470	637,060	20,550
平成23年 累計	**505,580**	**3,350**	**528,420**	**3,500**	**1,325,040**	**8,780**	**1,314,920**	**8,710**	**3,673,960**	**24,330**
前年同期	**731,700**	**4,850**	**711,110**	**4,710**	**1,367,840**	**9,060**	**1,367,590**	**9,060**	**4,178,240**	**27,670**
対前年同期比	**69.1%**		**74.3%**		**96.9%**		**96.1%**		**87.9%**	

※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。

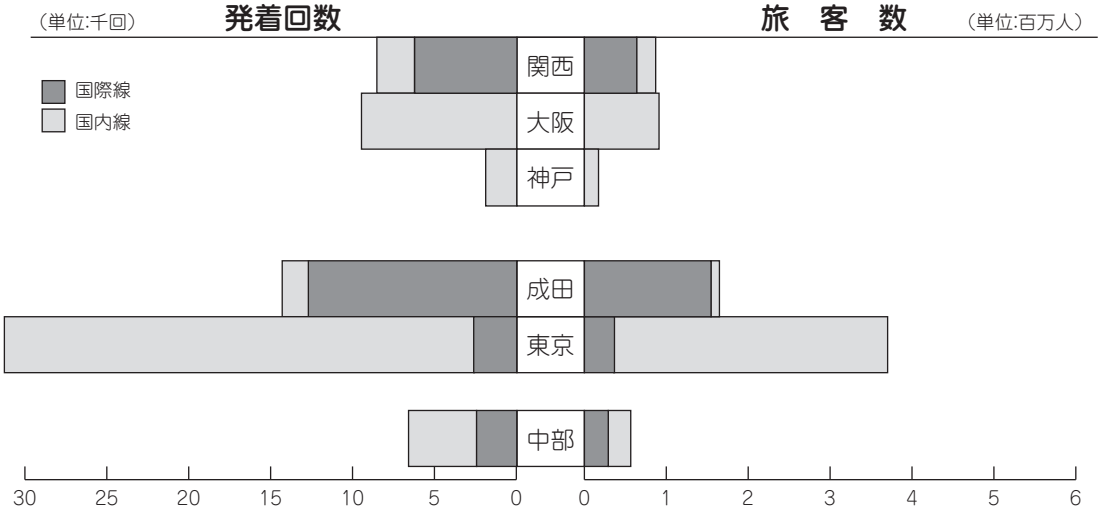
（財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西3空港と国内主要空港の利用状況　平成23年4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	6,218	103.5%	13,666	94.1%	19,884	96.9%
	関西	6,216	103.5%	2,318	95.0%	8,534	101.1%
	大阪(伊丹)	0	－	9,476	90.1%	9,476	90.1%
	神戸	2	100.0%	1,872	119.1%	1,874	119.1%
	成田	12,697	88.6%	1,580	109.1%	14,277	90.5%
	東京(羽田)	2,567	227.2%	28,666	109.0%	31,233	113.9%
	中部	2,433	95.6%	4,173	94.1%	6,606	94.7%
旅客数（人）	関西3空港	639,142	74.3%	1,299,862	78.0%	1,939,004	76.7%
	関西	639,136	74.3%	222,471	79.4%	861,607	75.5%
	大阪(伊丹)	0	－	897,759	73.9%	897,759	73.9%
	神戸	6	37.5%	179,632	104.1%	179,638	104.1%
	成田	1,569,720	61.2%	103,113	86.3%	1,672,833	62.3%
	東京(羽田)	383,067	146.7%	3,359,995	74.5%	3,743,062	78.4%
	中部	304,800	81.3%	277,615	74.5%	582,415	77.9%
貨物量（トン）	関西3空港	64,957	108.1%	12,235	88.0%	77,192	104.3%
	関西	64,957	108.1%	2,679	86.9%	67,636	107.1%
	大阪(伊丹)	0	－	8,906	92.6%	8,906	92.6%
	神戸	0	－	650	53.9%	650	53.9%
	成田	172,905	92.3%	集計中	－	172,905	92.3%
	東京(羽田)	8,640	422.1%	55,987	94.6%	64,627	105.5%
	中部	9,547	93.1%	2,257	83.4%	11,804	91.1%

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定期の実績。前年同月比は前年同月のチャーター便との比較。
注3．東京の国際線旅客数は海外エアライン５社の実績を含まない参考値。
注4．速報値であり、確定値とは異なることがある。

関西3空港と国内主要空港の利用状況



平成 23 年 5 月 18 日　関西国際空港株式会社・発表資料より

関西国際空港株式会社　新役員体制

本日開催の取締役会において以下のとおり内定いたしました。

6 月 24 日開催予定の株主総会並びにその後の取締役会及び監査役会において正式決定となります。

	役　職	氏　名	担　当
再任	取締役会長	岩村（いわむら）　敬（さとし）	全　般
再任	代表取締役社長	福島（ふくしま）　伸一（しんいち）	全　般
再任	代表取締役副社長	竹内（たけうち）　剛志（つよし）	全般 総務担当
再任	専務取締役 兼専務執行役員	伊藤（いとう）　誠（まこと）	コーポレート・ コミュニケーション担当
再任	常務取締役 兼常務執行役員	竹嶋（たけしま）　孝育（たかすけ）	財務・調達担当
新任	常務取締役 兼常務執行役員	室谷（むろや）　正裕（まさひろ）	特命担当
新任	常務取締役 兼常務執行役員	小暮（こぐれ）　純也（じゅんや）	空港運用担当
	常勤監査役	戸谷（とや）　靖隆（やすたか）	
新任	監査役	北村（きたむら）　英和（ひでかず）	
新任	監査役	米山（よねやま）　重明（しげあき）	
新任	監査役	青山（あおやま）　善敬（よしたか）	
	執行役員	後藤（ごとう）　潔（きよし）	商業系営業担当
新任	執行役員	濱（はま）　勝俊（かつとし）	経営戦略担当 兼経営戦略室長
新任	執行役員	住田（すみた）　弘之（ひろゆき）	航空系営業担当 兼航空営業部長

2010年度「CS年間グランプリ」が決定

東日本大震災当日に深夜営業した飲食店スタッフに

関西空港CS向上協議会

関西空港CS向上協議会（議長：福島伸一）は、2010年度「CS年間グランプリ」に、東日本大震災当日、旅客ターミナルビルに滞留された多数のお客様のために深夜営業された飲食店「J.YAMASHITA Dining‘BIS’」の松本敬大さん、藤原緑さんに決定しました。

グランプリ表彰式にて
〈左から〉藤原緑さん、松本敬大さん、福島議長

関西空港のお客様に素晴らしいサービスを提供されたスタッフを讃えることにより、空港スタッフのさらなるCS意識を高める目的で、2004年6月から「CSエクセレント」を設け、表彰しています。

その中でも「CS年間グランプリ」は2010年度に表彰したCSエクセレント11組から、最優秀として選考した栄えある賞です。

東日本大震災が起こった3月11日深夜から翌朝には、目的地を変更した航空機が数多く当空港へ着陸し、多数のお客様が旅客ターミナルビルで夜を明かすことを余儀なくされました。この非常事態に、松本さんと藤原さんは、足止めになったお客様のために、夜を徹してイタリアンレストランの営業をされたことが高く評価され、この度の表彰となりました。

関西空港CS向上協議会では、関西空港の新スローガン「24時間、こころ動かす空港」を推進していく好事例として、5月12日のCS講演会の席で表彰式がとりおこなわれました。

関西空港調査会からのお知らせ

○第379回定例会（平成23年5月26日開催）

「訪日外国人（中国人）観光客の今後の動向～関西圏における経済効果を高めるための諸課題について～」をテーマに山脇　裕生　氏（㈱ケイアイイーチャイナ　営業部大阪駐在部長）の講演会を開催した。

○講演会 兼 第380回定例会（平成23年6月2日開催）

「うめきた ナレッジ・キャピタルについて」をテーマに間渕　豊 氏（㈱ナレッジ・キャピタル・マネジメント代表取締役社長）の講演会を開催した。

今後の予定

○第1回伊丹空港の事業価値向上に関する研究会

日　　時　平成23年6月30日（木）15：00～17：00
場　　所　大阪キャッスルホテル
話題提供　「関西圏の空港の概要・利用実態等」
　　「伊丹空港周辺地域の土地利用等」

○講演会 兼 第381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23年7月21日（木）16：00～17：00
場　　所　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　「関西圏における大地震・大津波への対策と諸課題について」（仮題）
講　　師　河田　惠昭 氏（関西大学社会安全学部長　教授）

事務局だより

関空に LCC がやってくる。それもわが国初の本格 LCC が関空を拠点にするという。
LCC のネットワークが充実して、関空からどこにでも安く行けたらどんなに素晴らしいことか。
私事で申し訳ないが、昨年、札幌に孫が誕生した。
とてもかわいい。写真やインターネットの動画ではやはり物足りない。
来年は関空から LCC で毎月のように会いに行こう。
LCC は間違いなく我々の行動パターンを変え、潜在的な需要が顕在化するだろう。
容量にゆとりのある関空が海外と国内に LCC のネットワークを張り巡らせれば、航空需要の拡大により関西は新たな発展が可能になるに違いない。　（S）

こころに響く日本庭園

琴ノ浦　温山荘園（海南市）

明治21年に日本で初めて動力伝導用革ベルトを制作し、その後、有数のベルトメーカーとなった新田帯革製造所（現ニッタ株式会社）の創業者、新田長次郎翁。温山荘園は、彼によって大正初期から昭和の初めにかけて造園された、紀州路随一の大庭園です。温山荘園は、潮入式池泉回遊庭園で、庭園内に海から水をひいた池が、潮の干満に応じて水位が上下する大変めずらしい造作となっています。また、平成22年2月に文化庁より庭園が国の名勝に、6月には主屋などの建造物が重要文化財に指定されました。

庭園内は松林が美しく繁り、伝統的な和風建築の主屋、茶室などがゆったりと鑑賞でき、お見合いや結納の場としても利用されています。現在の規模は約18,000坪で、隣接地内には「和歌山県立自然博物館（水族館）」があり、また、近くに紀州漆器の里「黒江」や、お酒の博物館「温故傅承館」などもあり、絶好の散策コースとなっています。

■アクセス：ＪＲ海南駅前より和歌山方面バス10分「琴ノ浦」下車
■休　園　日：毎週月曜日。月曜日が祝祭日の場合は開園（翌火曜日は休園）
　　12月1日～2月末日
■開園時間：9：00～17：00
■入　館　料：100円～400円（詳しくはお問い合わせ下さい）
■問合せ先：財団法人　琴ノ浦　温山荘園
　　〒642-0001　和歌山県海南市船尾370
　　TEL：073－482－0201　FAX：073－482－0324
　　E-mail：onzanso@galaxy.ocn.ne.jp
　　HP：http://www.onzanso.or.jp

KANSAI空港レビュー
2011.6　No.391
●発行日　2011年6月20日　●印　刷　㈱日報印刷
●発　行　財団法人 関西空港調査会
〒540-0012 大阪市中央区谷町2丁目9番3号 ガレリア大手前ビル12F
TEL(06)6943-7841　URL http://www.kar.or.jp