



KANSAI 空港レビュー



No.417
2013.8

1 巻頭言

空港民営化の模索から民営化空港の実現へ
野村 宗訓

2 各界の動き

8 講演抄録

大阪の観光戦略について
加納 國雄

16 プレスの目

コンセッションの前にやるべきことは
磯道 真

18 航空交通研究会研究レポート

国際航空旅客・貨物流動からみたアジア主要都市の拠点性
松本 秀暢・堂前 光司

22 データファイル

- ・運営概況について[平成25年6月分](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成25年6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(2013年6月分)

【表紙写真】「ヤクーツク航空 スホーイ・スーパージェット100」

夏季の KIX=ウラジオストック間のチャーター便で飛来したヤクーツク航空のスホーイ・スーパージェット100です。

ヤクーツク航空のチャーターはこの SSJ 100 と B737-700 で運航です。

尾翼のロゴマークはオーロラ、胴体にはヤクーツクが世界の5分の1を産出するというダイヤが描かれています。SSJ 100 は KIX への運航が国内初飛来のようにです。

撮影：柴崎 庄司

空港民営化の模索から 民営化空港の実現へ



関西学院大学 経済学部 教授 **野村 宗訓**

「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」が成立し、いよいよわが国でも空港経営が官から民へ移行する時代へと入った。しかし、まだ制度的に民間企業の関与が可能になったというレベルであり、法律制定により全国すべての空港で乗客が飛躍的に伸び、財務状況が好転するわけではない。もちろん、建設・運輸業界などインフラ経営に実績のある民間企業が中心となり、都市圏のみならず地方部に立地する空港に投資する機会が増えたことは評価できる。

わが国の将来を考えると、少子高齢化により国内需要が増加するとは考えにくい、今までの需要発掘が不十分であったという理解に立てば、あまり悲観的になる必要もない。重要なことは、空港会社が内外のキャリアのみならず、鉄道・バス会社、旅行エージェンツのほか地元、自治体と有機的な協力関係を築き、インバウンドも視野に入れて、多くのリピーターを作り出すことである。それぞれの空港が今までとは異なる発想で、個性的な経営方針を打ち出してほしい。

他国の空港会社から学ぶべきことも多い。民営化のパイオニア国といえば、周知の通りイギリスであるが、決して民間企業だけですべての空港が運営されているわけではない。マンチェスター・エアポーツ・グループ（MAG）はマンチェスター市と近隣自治体がオーナーである。同社が最近、オーストラリアのファンド会社 IFM と組んで、ライオンエアーの拠点であるスタンステッド

空港を買収したことは記憶に新しい。自治体経営であっても、複数一括運営に基づき収益性の高い空港を保有する戦略を展開している。

フランスの空港会社については、中央政府と地方政府が大きな役割を果たしている。パリ・シャルルドゴールとオルリー空港を運営する ADP は昨年、トルコの空港会社 TAV の株式を取得した。EU 加盟国ではない国の空港をターゲットにした背景には、中東方面からの需要を発掘しようとする戦略と、TAV が建設部門をも持っている点から収益性が期待できるという判断があったと考えられる。所有権上は国有企業であるが、経営マインドは利益追求を目的とする民間企業である。

地域雇用や防衛費削減の観点から、軍用空港の民営化に踏み切っている国もある。北欧スウェーデンやノルウェーでは LCC 誘致と関連付けて、軍民転用を実施している。軍事大国のアメリカでも、国防総省が軍用空港の民生用転換を促すガイドラインがある。オーストリア・ウィーン空港は、管制塔の側壁に韓国サムスン社の CM 映像を投影することで広告収入を得ている。

空港そのものが公共的性格を帯びていることは間違いないが、世界ではグローバル化を視野に入れて、空港改革からプラスの波及効果を狙う動きが見られる。今後、わが国で民営化がどのように進むのかは明らかではないが、政府の適切なガバナンスと民間の柔軟な意思決定のバランスが求められる。

各界の動き

関西国際空港

●無線LANエリアを秋から拡大

新関西国際空港会社は7月2日、今秋から関西空港での無線LANサービスのエリアを拡大すると発表した。現在は35か所だが、11月以降は約130か所に無線LANのアクセスポイントを増設し、2014年4月までに第1ターミナルビル内の全エリアと、エアロプラザ館内全エリアに拡大する。

●ピーチ、内藤ルネのキャラ採用

LCCのピーチ・アビエーションは7月10日、イラストレーター、内藤ルネが描いたキャラクターをあしらった飛行機を3機、8月から国内外で運航させると発表した。内藤ルネは、デフォルメした少女の絵などで1960年代を中心に活躍。日本の「カワイイ文化」の走りとも言われる。10月の関西～成田線開設PRを機に、カワイイさを前面に押し出してアジアに売り込むことにした。

●新ターミナル、開業1年延期

新関西国際空港会社の安藤圭一社長は7月11日、LCC専用となる第3旅客ターミナルの開業が2016年になるとの見通しを明らかにした。ジェットスター・ジャパンなどの増便時期が不透明なため、15年度中を目指していた当初計画より1年遅れる。

●エアアジアの進出打診

新関西国際空港会社は7月11日、アジア最大のLCC、エアアジア（マレーシア）に対し、関空への拠点開設を打診していることを明らかにした。24時間運用など関空の利点をアピールし、エアアジアの日本再進出を促す。

●イスラム教徒増に対応し祈祷室を3か所に増設

新関西国際空港は増加するイスラム教徒の旅行者に対応するため、関西空港に礼拝などができる祈祷室を現在の1か所から3か所に増やす。

●ウラジオストク便、5年ぶり再開

関西空港とロシア沿海地方のウラジオストクを結ぶ国際チャーター便が7月13日、5年ぶりに再開された。ロシアのヤクーツク航空が7月中だけ運航し、週2回往復する。

●中国国際航空が天津便就航キャンセル

中国国際航空は7月17日、新関西国際空港会社に対し7月23日就航予定の関西空港と中国・天津を結ぶ路線について、就航キャンセルを伝えた。理由は明らかにしていない。

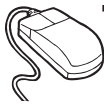
●夏休みの国際線旅客5%増見通し

新関西国際空港会社は7月18日、20日から8月19日までの国際線旅客数が前年同期比5%増の120万人になりそうだと発表した。中国や韓国など主力路線が低調な一方、LCCなどの増便を追い風に台湾と東南アジアの入出国者が大幅に増える見通しだ。

●6月の国内線旅客24%増

新関西国際空港会社が7月18日に発表した6月の速報値によると、関空の発着回数は国際線旅客便が前年並みの5,599回だった。一方、新規就航や増便が続く国内線旅客便は18%増の3,573回で、国際線と国内線の総発着回数は3%増の1万598回だった。旅客数は国際線が4%

増の93万4,784人と2か月連続で前年を上回った。国内線は24%増の47万6,306人と増加し、21か月連続で前年越えが続いている。



クリック！

関西空港の国内線が順調に伸びている。LCCの積極的な路線拡大が実を結んだものだ。共同運航便を除けばピーチ・アビエーションが国内線では全日空と肩を並べ、ジェットスター・ジャパンと合わせるとLCCは国内線の4割を超える。国内線は開港直後のピーク時に比べほぼ半分まで便数を減らし、国内ネットワークの不十分さが弱点となっていた。内線乗り継ぎの利便性を再び売り物にできるか。

●ジェットスター、拠点開設延期

LCCで成田空港を拠点にするジェットスター・ジャパンは7月18日に予定していた関西空港の拠点開設を延期した。整備体制作りが遅れたため、関空を第2拠点として路線数を増やす計画も当面見送る。

●駐車場予約サービスを試験運用

新関西国際空港は8月1日から、駐車場予約サービスの試験運用を開始すると7月24日発表した。混雑時でも利用者が駐車場にスムーズに入庫できるサービスを提供する。予約枠は、第1駐車場の2階80台分限定。予約料金は500円。

●マレーシア航空、コタキナバル線を運休

マレーシア航空は10月28日から、成田～コタキナバル線を再開するのに合わせ、10月24日で関西～コタキナバル線（週2便）を運休する。

●促進協の支援活動分担金を大阪市が支出せず

関西の経済団体や自治体で構成する関西国際空港全体構想促進協議会（会長・森詳介関経連会長）の総会が7月26日開かれ、大阪市が関空の支援活動に使う分担金の支出を2013年度から中止したことがわかった。分担金は12年度で計5億2,800万円、うち大阪市は9,180万円を負担し、1億8,270万円を負担した大阪府に次いで自治体では第2位だった。

●スターフライヤー、福岡就航

スターフライヤーは7月30日、10月1日から関西～福岡線を運航すると発表した。片道の普通運賃は1万4,000円だが、28日前までに予約・購入すれば最安で4,500円から。1日4往復する。使用機材はエアバスのA320型機（最大150席）。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●ターミナルビル改修は7、8年後

新関西国際空港会社の安藤圭一社長は7月11日、神戸新聞社のインタビューに応じ、大阪空港のターミナルビル改修について、完成は2020～21年になる見通しを示した。2012年度内の着工を予定している。改修後は搭乗口を中央エリアに集約した上で、保安対策強化のため出発口を3階、到着口を2階として動線を分ける。

●利用促進へ協議会

兵庫県と伊丹市は7月12日、大阪国際空港利用促進協議会を設立した。空港の利便性向上や

利用促進で様々な活動を行う予定で、周辺の宝塚市、豊中市、池田市などにも参加を呼びかける。

同協議会は7月16日、大阪空港など関西3空港の活性化や航空需要の拡大をテーマにしたセミナーを、伊丹市内で開いた。新関西国際空港会社の蒲生猛常務は1日370便を上限とする運用規制について「発着枠は広がる可能性がある」と述べた。また阪急阪神ホールディングスの角和夫社長が「最終便を遅らせ、近距離の国際便を就航させるなど大阪空港をもっと活用すべき」と提言した。

●10市協運動方針「国際チャーター便、長距離便の就航明記を」

大阪空港の周辺10市でつくる大阪国際空港周辺都市対策協議会（10市協）の総会が7月31日、伊丹市で開かれ、国交省が昨年、伊丹空港と関西空港の一体運営に向けたビジョンとして策定した基本方針について協議。利用者ニーズに沿い、伊丹への国際線の就航を明記するよう見直しを求めている今年度の運動方針を確認した。

＝ 神戸空港 ＝

●上組が拠点

神戸市は7月10日、神戸空港島の物流・倉庫用地の約2万5,330㎡を港湾物流大手の上組に売却すると発表した。上組は航空・海上貨物などを扱う延べ約4万㎡の倉庫を建設、2014年11月の稼働の予定。

＝ 成田国際空港 ＝

●チェジュ航空がソウル線開設

韓国最大のLCC、チェジュ航空が7月4日、成田～ソウル線を開設した。同社にとって成田発着の定期便は初めて。ボーイング737－800型機で1日2往復する。

●地裁、耕作地明け渡し命じる

成田国際空港会社が用地内にある空港反対派の農業、市東孝雄さん（63）が耕作している土地の明け渡しなどを求めた訴訟の判決が7月29日、千葉地裁であった。多見谷寿郎裁判長は、空港会社は市東さんとの間の賃貸借契約を同意なく解約できるとの判断を示し、全ての建物の撤去と土地の明け渡しを命じた。

＝ 羽田空港 ＝

●国内線発着枠、新方式で割り当てへ

国土交通省は、地方路線の維持と充実を図るため、羽田空港の国内線発着枠を配分する新たな割り当て方式を導入する。地方自治体と航空会社に利用促進策を共同提案してもらい、優れた提案を評価して配分を決める。11月中に対象路線3便分を選定し、2014年春のダイヤから運航を始める方針だ。

●デルタ、拠点空港移す用意

米デルタ航空のリチャード・アンダーソン最高経営責任者（CEO）は7月31日、東京都内で記者会見し、「都心に近い空港の方が便利なのは明らか」と語り、日本の拠点空港を成田から羽田に移したいとの意向を示した。

＝ その他空港 ＝

●宮城県知事、委託先「完全な民間に」

村井嘉浩・宮城県知事は7月16日の定例記者会見で、県が目指す仙台空港の民営化について「一つのモデルとして、完全な民間企業が空港運営を実験的にやる場所だと思う」と述べ、国が全額出資する新関西国際空港会社への運営委託に否定的な考えを示した。

●仙台空港民営化へ、官民支援組織が初会合

宮城県が目指す仙台空港の民営化に向けた機運を高めようと、官民合同の支援組織「仙台空港600万人・5万トン実現サポーター会議」の初会合が7月16日、仙台市青葉区のホテルで開か

れ、約 300 人が出席した。

●福岡空港、運営権売却収入で滑走路整備検討

国土交通省は福岡空港の滑走路増設に運営権売却収入を充てる検討に入った。国が空港を所有したまま、民間企業に滑走路や空港ビルを運営する権利を売却することで、国費負担をなくす。運営権の売却でインフラの建設費を賄う初の事例になる。建設費は約 1,800 億円で、国が 3 分の 2、残りを地元自治体が負担する。

航空

●日航がヘルシンキへ直行便

日本航空は 7 月 1 日、成田空港とフィンランド・ヘルシンキを結ぶ直行便を就航させた。ボーイング 787 型機が使用を再開して以降、同社初の新規路線。当初は 2 月 25 日に路線開設予定だったが延期していた。

●夏休みの旅行者数、過去最高の見通し

JTB は 7 月 3 日、夏休み（7 月 15 日～8 月 31 日）の旅行者動向を発表した。1 泊以上の旅行に出かける人は前年同期比 1.9% 増の 7,884 万人で、比較可能な 2000 年以降の最高を 2 年連続で更新する見通しだ。海外旅行は、円安などの影響で 5.8% 減の 260 万人。

●国内初のリージョナルLCC来春就航

新規航空会社、リンク（福岡市）は 7 月 16 日、福岡空港と北九州空港を拠点に 2014 年春、それぞれ宮崎と松山への路線に就航すると発表した。主要都市と近距離地方都市を結ぶリージョナル（地域）路線を低価格で提供するのが特徴。

●国内航空旅客6年ぶり増

国土交通省が 7 月 18 日発表した 2012 年度の航空輸送統計によると、国内定期便の旅客数は前年度比 8.7% 増の 8,597 万人で、6 年ぶりの増加となった。LCC が相次いで新規路線を開設したため。東日本大震災で落ち込んだ需要も回復してきている。

●スイス、成田含むオープンスカイ合意

日本とスイスの航空当局間協議が 7 月 22、23 の両日開催され、成田空港を含むオープンスカイとコードシェアの自由化について合意した。成田は両国間の輸送を相互に自由化。首都圏以外の空港については、さらに以遠地点への輸送も自由化した。首都圏空港を含めたオープンスカイに合意した国・地域はスイスで 24 か国・地域となる。

●ジェットスター・ジャパン、国内LCCで初の貨物事業に参入

ジェットスター・ジャパンは 7 月 25 日、国内の LCC として初めてとなる貨物事業を始めると発表した。航空貨物の販売代理店であるエアロジスティクス・ジャパンと提携し、旅客機の床下貨物室、ペリーを使い貨物事業に参入。26 日に成田空港と関西空港をハブに新千歳、福岡、那覇の各路線で貨物サービスを開始した。

●ANA、最終赤字66億円

ANA ホールディングスが 7 月 30 日発表した 4～6 月期の連結最終損益は 66 億円の赤字（前年同期は 6 億 6,800 万円の黒字）だった。同期の赤字は東日本大震災直後の 11 年（84 億円）以来 2 年ぶり。ボーイング 787 型機の運航停止と円安の影響が大きかった。売上高は欧米へのビジネス客が好調で 3,583 億円と 4% 増えた。

●LCCを年末衣替え、リゾート中心に転換

ANA ホールディングスは 7 月 30 日、傘下の LCC、エアアジア・ジャパンが運航を 10 月末で終了し、社名を一新して 12 月末に再開すると発表した。引き続き成田空港と中部空港を拠点

とし、リゾート地向けを中心とする路線に変更。運賃の高い国際線の比率を高める方針だ。全日本空輸出身で、AIRDO（エアドゥ）の石井知祥営業本部長を社長に招き、販売力を強化する。

●日本航空、純利益32%減

日本航空が7月31日発表した4～6月期の連結純利益は前年同期比32%減の183億円だった。円安による燃油費上昇とボーイング787型機の運航停止が響いた。売上高は同3%増の2,941億円だった。

●ピーチ、9月から那覇～台北線を就航

LCCのピーチ・アビエーションは7月31日、那覇～台北（桃園）線の運航を9月20日に始めると発表した。1日1往復。ピーチが拠点とする関西空港以外から発着する国際線は初めて。井上慎一最高経営責任者（CEO）は「那覇空港を関空に次ぐ第2の拠点とする」とのコメントを出した。

関西

●関西イノベーション特区に7事業を追加認定

大阪府は7月1日、京都府、兵庫県などと進める関西イノベーション国際戦略総合特区に基づき、新たに7つのプロジェクトが政府から認定されたと発表した。大阪府北部の彩都に進出する医療関連の企業などに、国が税制面などで支援する。

●路線価、回復傾向目立つ

国税庁が7月1日公表した2013年分の路線価で、大阪府内31税務署ごとの最高路線価は、全国の上昇率で上位3位を占めた阿倍野周辺やキタを含む7地点が上昇に転じ、前年の2地点から大幅にアップした。下落は19地点から8地点に減少。全体として回復傾向がみられた。

●泉佐野市、カジノ誘致担当職員を置く

泉佐野市はりんくうタウンにカジノを誘致する活動を本格化させるために、7月1日付で部長級2人を含む5人を誘致担当に就任させた。誘致を目指すのは、カジノをはじめ、劇場やショッピングセンターなどを兼ね備えた統合型リゾート。

●御堂筋など5道路の広告規制緩和を検討

大阪市は7月1日、メインストリート、御堂筋を含む市内の5つの通りに関し、映像モニターや建物の壁面を大きく使うラッピング広告の使用を企業などに認める規制緩和の検討を始めた。これまでは面積や宣伝方法を厳しく制限しており、実現すれば御堂筋の雰囲気が変わりそうだ。外部の有識者で構成する都市景観委員会で提案された。市街の活性化が狙いで、本年度中にも具体的な提言がまとまる見通しだ。市は御堂筋の沿道ビルの高さ規制も緩和する方針。

●名神湾岸連絡線で計画段階評価

太田昭宏国交相は7月1日、名神高速道路と阪神高速湾岸線をつなぐ「名神湾岸連絡線」について、地元議員の陳情に対し「渋滞緩和や物流の効率化のためにも重要な道路と認識している」と答え、8月にも近畿地方小委員会では計画段階の事業評価を始める方針を示した。

●マルハンが「韓流テーマパーク」

パチンコ国内最大手のマルハンは7月9日、大阪・新世界の複合商業施設、旧・フェスティバルゲートの跡地を再開発し、日本初の「韓流テーマパーク」を2013年秋に開業させると発表した。年間来場者300万人を目標とし、韓流スターがプロデュースする衣料、グッズ販売店、飲食店などを集積させるほか、韓国からの輸入食材を扱う食品スーパーを展開。多目的ホールを併設し、韓流スターのショーなどを楽しめるようにする。

●リニア大阪開業、名古屋と同時はありえない

JR東海の山田佳臣社長は7月10日、大阪市内で記者会見し、リニア中央新幹線を開業する際、

大阪まで一気に開通させるべきだとする関西経済界などの意見に対して「東京～名古屋間は環境アセスメントが間もなく終わる。名古屋～大阪間は2、3年の遅れが生じており、もはやありえない」と述べ、全面否定した。

●あべのハルカスの近鉄百貨店、290万人が来客

近鉄百貨店は7月12日、高さ300mと日本一の超高層ビル「あべのハルカス」の本店のオープンから約1か月の来客数を発表した。開業日の6月13日から29日間の来客数は、前年同期と比べ2.4倍の約290万人を達成した。売上高も1.6倍の約100億円になり、好調なスタートを切った。

●兵庫知事に井戸氏4選

任期満了に伴う兵庫県知事選挙は7月21日投開票され、無所属で現職の井戸敏三氏（67）＝公明、社民推薦＝が、無所属新人で団体職員の田中耕太郎氏（64）＝共産推薦＝を破り、4選を果たした。

確定得票は次の通り。

当	1,684,146	井戸 敏三	無現
	627,874	田中耕太郎	無新

●関空協の新会長に高石市長

関西空港の地元自治体9市4町でつくる泉州市・町関西国際空港推進協議会（事務局・阪南市）は7月26日、総会を開き、福山敏博・阪南市長に代わる新しい会長に阪口伸六・高石市長を選任した。任期は8月1日から2014年5月31日まで。

●大阪府決算、5年連続黒字

大阪府が7月31日発表した2012年度普通会計決算見通しによると、実質収支は140億円の黒字で5年連続で黒字を維持した。税収が前年度比2.4%増えた。



●民活空港法、7月25日施行

政府は7月16日、国が管理する空港の運営を民間企業に委託できるようにする、民活空港運営法の施行日を7月25日に定めた政令を閣議決定した。同時に閣議決定した施行令では、民間による運営が行われる場合の国土交通大臣の定期検査を毎年2回以内と定めた。

●衆議院選挙、自公過半数、ねじれ解消

第23回参議院選挙が7月21日、投開票され、自民党は改選34議席からほぼ倍増し、現行の選挙制度のもとで最多だった2001年を上回る65議席を確保した。公明党は11議席を獲得。自公両党は非改選を含めて参院の過半数（122議席）を得た。一方、民主党は改選44議席から大幅に減らし、98年の結党以来最低の17議席にとどまった。共産党は12年ぶりに選挙区で議席を獲得した。日本維新の会とみんなの党は改選議席を上回ったものの、伸び悩んだ。

●上半期の訪日外国人数、最多の495万人

政府観光局は7月24日、上半期（1～6月）に日本を訪れた訪日外国人旅行者数の推計は前年同時期より22.8%増の495万5,000人で、2008年上半期の433万7,000人を上回り、過去最多だったと発表した。円高の緩和による割安感やLCCの普及が要因とみられ、韓国、台湾や東南アジアの伸びが目立つという。中国は27.0%減の53万6,000人とどまった。

●国交省次官に増田氏

国土交通省は7月30日、佐藤直良次官の後任に増田優一・国土交通審議官を起用するなどの幹部人事を発表した。技監には足立敏之水管理・国土保全局長を充てる。8月1日付。

大阪の観光戦略について

大阪観光局 局長

加納 國雄 氏

●と き 平成25年6月5日（水）

●ところ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

こんにちは。ご紹介にあずかりました大阪観光局の加納です。大阪観光局は今年4月1日に大阪府・市の合同で予算を出し合ひまして、それと財界の皆さんが3分の1の比率で計7億5,000万円の予算を持ちまして大阪観光局が出来上がりました。設立されてまだ2ヶ月です。エキスパートな皆様方の前で大阪の観光のことをお話するのは少々ドキドキしており、釈迦に説法かも知れませんが皆様と一緒に大阪の観光について検証していければと思います。

■大阪観光局の使命

昨年訪日外国人は836万人と観光庁が発表しています。このうち26%が来阪者と言われています。もちろん関空のお客様は数えられているし、大阪港や新幹線などの陸から入る訪日外国人も加わりますけど、全体の26%ということから昨年、大阪へ来た外国人は212万人ということです。2013年は260万人が目標、というよりも大阪観光局の使命として、この数字をいただいています。また2016年までに450万人、2020年には650万人ということです。10年前に当時の小泉首相が「観光立国」を提言しました。しかしながら訪日外国人は大して伸びていません。もちろん東日本大震災があり、難しい点もありましたけど観光の面においてまだまだ情報が発信されていないのではないかと、我々は考えています。

私は、18年間、香港政府観光局のためにアウ

トバウンドの仕事を日本・韓国地区局長として務めていました。アウトバウンドの仕事をしていますとインバウンドがよく見えるものです。日本国内には61カ国・地域の外国政府観光局の駐在事務所があり、その会長を6年間務め、観光庁のアドバイザーとしても長く勉強させていただきました。日本の観光政策はまだ産業として成り立っていないのではないかと考えています。もちろんアウトバウンドは伸びていますけど、インバウンドはなかなか伸びない。どうしてだろうかと考えた時、日本の情報が海外に余り伝わっていないのではないかと思うわけです。単なる名所・旧跡の案内だけでなく日本人のメンタリティーというか、日本人をもっと理解していただけるような情報を出していけばインバウンドも進むのではないかと思います。

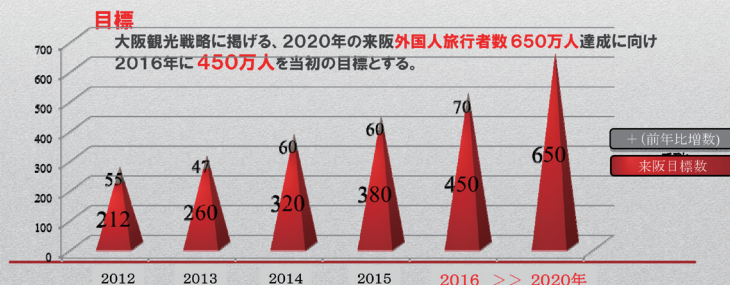
ある中国人が言っておりました。向こうでは観光を旅遊と言いますが、観光は光を放つもの、それは人間であると。神社仏閣等はすぐ飽きてしまう。人間を見に来るのだ、要は日本人をもっと理解していただければ人は来ると思います。我々大阪観光局の使命として大阪人の気質、大阪のよいところをどんどん海外に理解していただくと思っています。

■大阪の魅力を国内外に発信

私どもは観光戦略を考えるプロの仕事人です。そのために雇われました。民間のノウハウを最大限に利用し、大阪のみならず関西全体をカバーして行こうと考えています。特に知事が

1・大阪観光局の使命

1. 大阪観光局は、「戦略的に観光集客を推進するエンジン役」＝「オール大阪を代表する唯一の観光振興組織」として、大阪・関西への集客を牽引し大阪の成長を支える。
2. 大阪の観光戦略における方向性を踏まえ、民間ノウハウを最大限に活かして展開する。取組みにあたり、**大阪のみならず関西での一体的な推進を念頭に**、関西広域連合をはじめ、他府県や府内市町村、さらには各地の観光協会や商工会議所等との連携を図り、事業効果を高める。
3. 大阪都市魅力創造戦略に掲げられた、大阪ミュージアム構想や水と光のまちづくり、大阪城、中之島エリア等の重点取組など、様々な大阪の都市魅力づくりの取組みと連携しながら、**大阪の観光の魅力を国内外に発信していくとともに**、豊かな都市環境づくりにつなげ、**府民生活の質的向上を図ることに寄与する**。



らは大阪市だけでなく大阪府もカバーしてくださいと言われております。観光の魅力を国内外に発信すること、いままで鎖国していたのではないかと、という人もおられます。

このような使命を持っています、今年の目標は大阪で260万人の外国来阪者を目指します。

■大阪の強みと弱み

まず分析をやらなければなりません。大阪の強みと弱みについて考えて見ました。大阪の強みである関空の立地条件を海外のお客様に聞くと大変よい空港ではないかと言われ評判がよいわけです。海外からの玄関口として好立地であり、さらに京都、奈良、神戸など由緒ある観光資源を周辺に持っていること、都市基盤、インフラがしっかりしていること、大阪市交通局が今年110周年を迎えるのですけど世界でこのような歴史を持つ交通機関は余りないと思います。また大阪人の気質はラテン系の笑いの力があって、関東と違ったフレンドリーな面があります。

一方、大阪の弱みを知らねばなりません。国際的な知名度の低さです。アジアの主要な都市を外国人に聞くと東京、北京、上海、香港、京都と答えますが大阪はなかなか出て来ません。

大阪の知名度を上げなければいけません。

■マーケティングの必要性

海外で観光の仕事をしていまして、よく言われるのですが、その国でマーケティングをするなら、その国のマーケットの目で見なければいけない。日本は過去、そういう目でマーケティングしていなかったのではないかと思います。例えばパリで日本のマーケティングをするのに、いままで

は安易に広告代理店のパリ駐在支店を使っていたりしました。日本を見る目、大阪を見る目はそれぞれの国で違いがあるのです。その国の国民気質を熟知している地元のマーケティング会社を使わないと表面的な調査に終わり実情は把握できないと思います。アジアといってもフィリピンもあればマレーシアもある、タイもある。それぞれが違った日本の見方をすると私は思うのです。

■大阪観光局職員の意識改革

大阪観光局のスタッフの意識改革をしなければなりません。観光局が主語になるのではなくて、海外から来られるお客様は…というようにお客様が常に主語になるように言っています。また組織も再編して台湾、香港を含めた中国ブロック、インドを含めた東南アジアブロック、韓国ブロック等に担当を分けました。他に欧州とアメリカのグループや MICE（Meeting Incentive Convention Exhibition、国際機関や学術会議、企業などの国際会議）のグループを作ります。

■メディアへの戦略

メディアへの戦略ですけどライターをアゴ足

6.インバウンドのための戦略的組織改革

市場別に専任スタッフを配置

- 中国地区(中国・台湾・香港)
- 韓国地区
- 東南アジア地区
- ヨーロッパ・アメリカ地区
- 教育旅行(交流・視察)
- MICE

主な事業内容

- Travel Mission to all markets
- 現地プロモーションの実施
(セールススクール、観光展、商談会の開催)
- ファームトリップの実施
(メディアファーム、トレードファーム、商談会の開催)
- 教育旅行コーディネート
- その他
(情報収集、観光旅博・展示会、各種セミナーほか)

付きで招いて、ここを見てくださいというのが日本のやり方でした。観光庁も都道府県もやっています。それだけで終わっています。

私どもの戦略は汚いところもきれいなところも全部フリーで見てもらいます。そしてどこのページに何を書いたかを追跡します。エージェンシーを招待した場合は年間に何人のパックを送ってくれるかコミットメントをさせます。先ほど知名度が低いと指摘しましたが、各国ではキャッチコピーを持っています。例えばツル

ーリー・アジア・マレーシアとかインクレダブル・インディアとかアメージング・タイランドとかがあります。

日本はエンドレス・ディスカバリー・ジャパンですね。ところが大阪には何もありません。

■大阪のキャッチコピー

そこで私は創りました。Asian Gateway Osaka のキャッチコピーをデザイン化しました。アジアの玄関口になりたいという思いがありま

す。とにかく大阪から入って来てもらうという熱意を込めています。もう1つは Venturing to Asia ? Start in Osaka で、大阪はもの凄い数のモノ造りをしているわけです。海外であの有名なカラオケも大阪から生まれたもの、回転すしのシステムも大阪生まれだよと説明すると外国人は驚きます。うめキタのナレッジ・キャピタルでアジアの企業を集めると聞いて大変嬉しく思っています。この2つのキャッ

チコピーで大阪を盛り上げて行きたいと考えております。

閑空に着いた時に女性スタッフがカウンターに座っていてスマイルしてくれますか。残念ながらしてくれません。Welcome to Osaka !! というのはただですよ。

私はスタッフに毎日3回言うように指示しています。少しバカみたいですけど、やっているうちにホスピタリティーが出て来ます。

3・大阪の Catch Copy の知名度・認知度向上



■関空アンケート調査

私は、先日、韓国から帰ったばかりですが、韓国から大阪に来る観光客はすごい数です。韓国でお会いしたあるエージェンシーが年間30万人を大阪に送るよと言ってくれました。さっそく、6月12、13日に韓国から300人の団体が来ます。5つ星ホテルに泊まるのでお金をたくさん落としていただきたいと思います。

大阪の観光収入金額を把握出来るようにして、観光収入がいかに大切かを訴えて行きたいと考えています。

そのために、調査・検証は大切だと考えていまして、関空で4月15日から調査し始めました。外国のお客様に13項目の質問を投げかけています。いくら使ったか、どれくらい大阪に滞在したか等の質問でこれらに来阪者数を掛け合わせると大阪の観光収入が把握出来るようになっていきます。GDPに占める観光の割合は相当大的。観光がいかに大切かを訴えて行きたいと考えています。

来阪者数は法務省の入国管理事務所で把握しているのですが、そのデータは半年後にしか分かりません。そこで法務省の政務官に談判して数字を1ヶ月後にはくださいとお願いしました。この数字が分かれば大阪の観光収入が分かります、大阪の経済にどれだけ役立つ

かと申しあげて今年の8月から毎月数字が出て来ます。

アンケートでは滞在日数や大阪の満足度等も聞いています。これをKPI (Key Performance Indicator、重要業績評価指数)と呼んで①来阪数②観光収入③大阪滞在日数④大阪の満足度を調べます。

7月～9月は欧米の方がたくさん来ます。これまでの調査結果を申しすと5月31日までの42

4. データに基づくインバウンド増への戦略と施策

関西空港の協力を得て、帰国外国人にヒヤリング調査を行い
具体的なデータを定期的、継続的に収集。

KPI (Key Performance Indicator) = 重要業績評価指標による
事業目標の到達進捗管理を実施する。

① 来阪数(インバウンド)

空港、港湾(出入国管理事務所)に協力を仰ぎ、ウィークリーで調査結果をまとめる。
数値自体はデیلیーで取得。

② 観光収入

対面による聞き取り調査を英中韓語を母国語とするマーケットターにより実施。
「大阪で、何に、なんぼ使ったんか、教えてんか?」→を母国語で聞き取り調査実施。

③ 大阪滞在日数

大阪滞在日数のヒヤリング
これにより滞在費の大半の目安と推移を把握。

④ 大阪の満足度

単に「良かった」「期待外れ」というヒヤリングではなく、
もっと掘り下げ、更には「もう一度来たいか?」「いつ頃また来たいか?」
といった再訪の意思(イメージ)まで聞き取りを実施。

外国人への独自ヒヤリング調査によって「使えるデータ」を収集・活用する。
観光局立ち上げ後、2013年4月～7月に基礎調査を実施し、海外のお客様が大阪をどう見ているかを
『海外からの視点』で徹底的にマーケット動向を検証しマーケティングをする。その調査データをもとに具体的な目標を設定する。

5. 関西空港アンケート調査(関空レディース)



関西空港調査 週間集計

4月	集計日数	アンケート数	1日平均
15～21	7	650	92.9
22～28	7	472	67.4
30	1	75	75
合計	15	1,197	79.8

5月	集計日数	アンケート数	1日平均
1～2	2	78	39.0
7～12	6	273	45.5
13～19	7	372	53.1
20～26	7	350	50.0
27～31	5	324	64.8
合計	27	1,397	51.7

総数	42	2,594	61.8
----	----	-------	------

日間で来阪外国人は台湾24.2%、韓国13%、中国10.9%、香港10.4%、やはりアジアが圧倒的に多く次に来るのがアメリカ7%、以下オーストラリア、タイ等があります。観光目的は72.2%、ビジネスは14.5%。消費額は1日換算3万円以下が34%、5万円以下21.8%となっています。滞在日数は意外に長くて5日間が23.8%、8日以上は16%、3日以下が12.2%と続きます。大阪以外に訪問したところは京都が35.7%、奈良17.1%となっており、周辺に多くの観光資源のあることはラッキーだと思います。

コメントが興味深いのです。「関空に着いて入国審査でこんなに待たされたのは初めて」という不満はかなり多いです。審査事務所に人がいるのに受付を開始しないのはおかしいという苦情で、文句を言うとルールだからという答えが返って来たそうです。もっと改善しなければホスピタリティは実現出来ないと感じました。その国の第一印象がすべてを決めてしまいます。案内表示が悪くて違う方向へ行ってしまったとか、乗り換えがあって関空までの切符を買うのが大変難しかったという不満もありました。大阪市内の有名ホテルから関空への直行バスもほとんどありません。

調査に応じてくれた人には大阪の絵葉書をプレゼントしています。帰国して知り合い等に配られたら、また大阪へ来てくれるお客様が増えると思い、この調査は続けます。

■教育旅行・MICE

インパウンドのためのその他の戦略的改革では教育旅行が大切です。4、5月で台湾と韓国から1,500人の学生が訪日しています。日本の大学と交流したり、視察したりしています。これらの教育旅行はどんどん伸ばしたいと思います。

出来たら大阪において企業がワーキング・ホリデーやインターンシップで学生を受け入れてくれたら嬉しいなと思います。

また MICE は大変重要なマーケットです。我々の組織内で MICE の分野を1つのブロックに分けたのは、お互いに切磋琢磨して競争によって伸ばして行きたいと考えたからです。

■インターネットの活用

国内外のマーケット開拓やプロモーションでは効果的なインターネット戦略としてフェースブックの活用を図ります。私どものスタッフに陳さんという中国人女性がいます。彼女は1人で15万人のフォロワーを抱える有能なブロガーです。近々上海へ戻りますが、そのまま続けてくれるよう頼んでいます。我々のホームページには110万人の閲覧者がついています。定期的に新たなメニューに切り替えますけど、公式ガイドブックの紙媒体ではそう簡単に行きません。時間もお金もかかります。ホームページはお寺の拝観料の変更等瞬時に情報を伝えられます。

しかもほとんどの旅行者はインターネットを利用して出掛けて来ます。その情報の中で本当の大阪の姿を伝えたいのです。これまでの大阪を紹介する DVD、絵葉書はきれい過ぎます。例えば梅田の一杯飲み屋でサラリーマンが串カツを食べながら焼酎を飲むところを見せたらどうでしょうか。日本人はこのような楽しみ方をしているのだ、一度体験したいな、日本へ旅行したら串カツを食べよう、それが本当の観光なのです。天神祭もきれいな花火だけでなく屋台に大阪の気質があるのです。そういう海外の PR をしています。

■ Wi-Fi 環境の整備

今年度260万人の目標を達成するために海外の視点からのマーケティングをすること、さらに環境作りを進めます。海外からの旅行者はスマホか小さいパソコンを持ってインターネットで情報を得ながら旅をします。インターネットを Wi-Fi で利用している人がほとんどです。大阪エリアでの Wi-Fi 環境整備はどうでしょうか。関空、JR 西日本、大阪市交通局もやり始めました。しかし Wi-Fi の設備が異なりますのでそれぞれのエリアでアクセスするためのパスワードを入れ直さなければならぬ不便さがあります。これも統一されるべきだと思います。さらに、民間施設は遅れているので普及に努めていただかなければなりません。

9. Wi-Fi環境の整備

■目的

便利で分かりやすい大阪情報の提供

■サービス提供



- ①【Wi-Fi整備】⇒観光来阪者数UP（大阪経済効果UP）
- ②【専用サイト構築】⇒回遊率UP（観光局賛会員様売上UP）

かの観光特使を任命しています。

■大阪に名物イベントを

大阪には名物イベントが少ないとよく言われ、弱みになっています。イベントは継続することによって名物になるのです。6月1日に大阪城でモトクロス世界大会のイベントがありました。1万1千人が集まりました。

しかし今年1回で終

わったら何の意味もないのです。アジアでどこもやらないイベントが毎年大阪のど真ん中で行われ、「来年は行こう」となるように名物化しなければなりません。

例えば天神祭は余り海外に紹介されなかった。韓国のエージェンシーは天神祭を知らないのです。十数年大阪に旅行者を送っているけど聞いたことがないそうです。天神祭の英語のレジメを渡したところ、どうしてこんな素晴らしい

■日本最古の竹内街道

知名度・認知度を高める仕掛けも色々考えています。4月に大阪府・太子町の町長に会いました。1400年の歴史ある日本最古の竹内街道があるという話を初めて聞きました。欧米人には興味あると思います。エコツーリズムで街道を歩いて奈良の明日香に通じる道になったらどうでしょう。また竹内街道沿いにはブドウ畑やワイナリーもあるそうです。竹内街道から仁徳天皇陵を周るという素晴らしいコースもあります。知事と一緒に太子町主催の聖徳会というお祭りに参加して来ました。すごい祭りでした。まだまだ大阪には由緒ある、おいしいアトラクションが潜んでいるようです。

■留学生を観光特使に

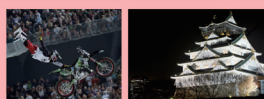
大阪には2万数千人の留学生がいます。彼らを観光特使として友人やご両親、親戚の方々を大阪に呼んで来ていただきたいと考えています。すでに欧州には何人

10. 大阪の発信力、認知度を高めるイベントづくり(集客の仕掛け)

■2013.6.1

「RED BULL X-FIGHTERS OSAKA 2013」

モトクロス



■2013.8.26

「ASIAN YOUTH ORCHESTRA」



■2013.9.1

「DANCE DELIGHT」



いいイベントを教えてくださいな
 かったのだと文句を言われま
 した。そこで、今年の天神祭
 では府市が来賓者用に持って
 いる300席の観覧席を外国人
 旅行者に売ったらどうかと提
 案したところ、250席が売れ
 ました。どんどん情報を出し
 てよいイベントを売り込んだ
 らと思っています。

8月26日のアジアン・ユース・オーケストラ、9月1日のDance Delightを名物化して行きます。8・26のオーケストラはアジア10ヵ国の音楽家120人がNHK大ホールに集まります。17歳～27歳のセミプロたちばかりです。9月1日は日本のヒップホップとかストリートダンス、マイケル・ジャクソンがやるブレイクとかの大会です。大阪の枚方にチャンピオンが3人います。中高生と大学生で特に中学生は世界一です。日本のヒップホップのレベルは物凄く高いのです。11月にはOsaka Music Awardを発表します。これは国連で2012年からやり始めました。最初はワシントン・DCでのインターナショナル・ジャズ・デイという催しでした。ジャズ巨匠のフレッシュャー・モンクの息子のT・S・モンクが先頭に立って成功させたのです。その2回目を大阪に持って来るわけです。いま日本はクール・ジャパンといってコスプレや漫画、アニメ、寿司、カラオケ等が世界で認められていま

11.大阪の発信力、認知度を高めるイベントづくり(集客の仕掛け)

■2013.11

「OSAKA MUSIC AWARD」発表
 また、国連の
 International Jazz Day
 (2014年4月30日)に続く



■クールジャパンをテーマにした
 集客イベントの開催:コスプレ・ボーカロイド

■食いだおれグルメ大阪プロモーション:Foodex

■USJ ハリーポッター

12.大阪の伝統文化や歴史的イベントをさらに海外発信・集客

■天神祭/だんじり祭り
 ■大阪・光の饗宴
 ■大阪アジア映画祭
 ■文楽・能など



14.国内・外のマーケティングプロモーションの強化

■メディアファムトリップの実施
 ■トレード(エージェン)ファムトリップの実施



■フィルム・コミッション事業は大阪での外国映画制作へのサポートと実現



■大阪アジア映画祭の拡大

す。これらを MASK(マスク)と呼ぶそうです。M は漫画、A はアニメ、S は寿司、K はカラオケです。これらを企画化して旅行に取り込みます。食い倒れ大阪としての Foodex という催しもあります。

また大阪には USJ があって、我々にとっては最高の施設ですが、中国人は尖閣問題でもう1年間も来ません。中国のエージェンシーが宣伝ビラを撒くと上から叱られるそうです。それでインターネットで個人客を集めています。団体客は来られません。私は大阪で初の中国人グループ旅行を再開しようとしています。彼らには USJ のハリーポッターは物凄く人気があるのです。来年 USJ にハリーポッターが出来る大きな出発点になります。その他にだんじり祭りや文楽・能、大阪・光の饗宴、大阪アジア

ン映画祭等があります。インドにもムンバイ映画祭があります。スペインの小さい町がインドのムンバイの映画会社に、スペインを舞台にした映画の撮影をしてほしいと依頼しました。その映画が大ヒットしてインド人がスペインにどんどん出掛けているのです。インドの監督とプロデューサーを大阪へ呼んで面白い映画を作ってもらってと考えているのですが、なかなかイージーではないと言われております。このように盛りだくさんな戦略を持っています。

■おわりに

この場におられるエキスパートな皆様方のご意見を聞かせていただければ幸いです。今日のご清聴ありがとうございました。

加納 國雄 / かのう くにお
大阪観光局 局長

【略歴】

- 1944年 群馬県生まれ
- 1962年 群馬県立高崎高等学校卒業
- 1968年 米国ブリガムヤング大学 マーケティング専攻 学士号取得
- 1971年 米国サンフランシスコ州立大学にて国際経営学修士号(MBA)取得
- 1972年 マニファクチャラーズ・ハノーバー銀行入社(現 J.P. モルガンチェース銀行グループ)
- 1982年 マニファクチャラーズ・ハノーバー銀行証券駐在事務所設立
マネージング・ディレクター兼駐日代表に就任
- 1987年 マニファクチャラーズ・ハノーバー銀行証券会社設立
マネージング・ディレクター兼副支店長に就任
- 1991年 ロイヤルドルトン・ドッドウェル株式会社 代表取締役社長に就任
- 1995年 香港政府観光局 日本・韓国地区局長に就任
- 2012年 香港政府観光局 日本地区コンサルタントに就任
- 2013年 4月より 大阪観光局 局長に就任

《所属団体》

日本香港協会 理事 / アジアユースオーケストラ(AYO) 顧問 /
在日外国観光局協議会(ANTOR-JAPAN) アドバイザー /
太平洋アジア観光協会日本支部(PATA) / 日本旅行業協会(JATA)



コンセッションの前にやるべきことは

日本経済新聞社 大阪本社 経済部兼地方部 編集委員 磯道 真

関西国際空港を直接担当したことはなく、大阪に勤務するようになってからも1年あまりに過ぎないが、関空との「縁」は13年に及ぶ。2000年に誕生した自民党の小泉政権が、特殊法人改革に乗り出したのがきっかけだった。大蔵省（現財務省）も特殊法人に自力での資金調達を求める財政投融资改革を進めていた。

当時の関空は特殊法人で、民間金融機関は「暗黙の政府保証」を当てにして融資したり、関空が発行した債券（私募特別債）を引き受けたりしていた。「最後は国が何とかしてくれる」というムードが支配的だった。

だが、自治体や民間も出資していた関空の置かれた状況は微妙だった。需要が伸び悩んで赤字続きなのに、1兆5,000億円もかけて2本目の滑走路を造ろうとしていたからだ。政治情勢次第ではしごを外されかねない。本当に借金を返せるのか——。こんな疑問から取材を始めた。

◇需要予測も収支予測もなかった13年前

最初に驚いたのは運輸省（現国土交通省）、関空会社とも、収支予測はおろかまともな需要予測すらしていないことだった。何年も前に策定された空港整備5カ年計画と実際の発着回数が乖離していても、大蔵省から関空に出向していた中堅幹部らは「いずれ計画に追いつく」と繰り返した。

そこで乏しい公表資料を周辺取材で補い、独自に将来収支をシミュレーションしてみた。すると楽観的なシナリオに基づいても、50年たっても借金を完済できないことが判明した。需要の伸びが1%以下なら赤字から脱却できず、債務は膨らんでいくとの結論に達した。

この分析を元に「借金返済は困難、2期工事の

取りやめか国費の追加を」という記事を、金融機関や投資家向けの専門誌「日経公社債情報」に書いた。すると債券市場で関空債の価格が急落（利回りが上昇）し、一部の大手銀行は借り換えを渋るようになった。結果的に国は、2期工事の縮小と関空に対する補給金の支出を決めた。

関空の経営悪化には歯止めがかかったものの、需要はその後、伸びるところが落ち込んだ。発着回数が2000年度を上回ったのは、2007～08年度を除けばLCC（格安航空会社）がブレイクした2012年度になってからだ。旅客数や貨物取扱量はいまだ当時の水準を回復していない。

あのころの関空は赤字でも社員の給与水準が高く、中央官庁などからの出向者は当事者意識が乏しかった。いずれは本州四国連絡橋公団（2005年に解散）のような末路をたどるのではないかと危惧したことを思い出す。それだけに、ここ1～2年の関空の躍進ぶりには目を見張る。有能な経営者がかじを取り、社員の意識が変われば組織は変わるということを示した好例だろう。

◇コンセッションは割高な資金調達

LCCや国際貨物大手の誘致に代表される経営努力と、大阪国際（伊丹）空港との一体運営実現による「成果」は、借金の残高に表れている。2012年度末には無利子分を含めて1兆2,000億円を切り、開港以来最も少なくなった。この調子でいけば自力での完済も可能なのではないかと思えてくる。

そうであれば、あえて事業運営権の売却（コンセッション）をする必要性は乏しい。コンセッションは割高な資金調達になってしまう恐れが強いからだ。インフラに資金を投じるような投

資家は通常、IRR（内部収益率）と呼ばれる指標で10%以上のリターンを求める。IRR10%とは金利10%で複利運用するのと同じだ。

コンセッションは非効率な官営ビジネスを民間に任せることで、収益拡大につながることが期待されている。裏を返せば、今の新関西空会社が十分効率的に経営していれば、キャッシュフローを伸ばす余地は限られる。事業運営権を買う投資家にとって、稼ぎを増やせる見込みがなければ高い価格はつけにくい。

価格はそのときの株式市場の動向にも左右されるが、一般にキャッシュフローの一種であるEBITDA（利払い前・税引き前・償却前利益）の10倍の値がつけばいい方だ。新関西空社は13年度のEBITDAを525億円と見込んでおり、10倍なら5,250億円にしかない。

会社側はEBITDAの15倍超の値がつくことを期待しているが、15倍でも7,800億円程度で負債をすべて返済することはできない。ただし超長期のコンセッションを2度やるとしたら、借金完済の「絵」を描くことはできる。

◇高い駐車料金と遅い電車が不満

旅行時などに関西空を利用するユーザーとしては、レンゾ・ピアノが設計した第1ターミナルビルにいつも癒やされる。半面、駐車料金の高さと、スピードの遅い電車は何とかしてほしいと感じる。

関西空の駐車料金は昨年7月に値下げされたが、日帰りで2,500円、2日間で4,000円というのはいかにも高い。神戸空港なら飛行機の搭乗者は日帰り無料、2日間なら1,000円で済む。東京国際(羽田)空港ですら日帰り1,500円、2日間3,000円だ。関西空の場合、空港連絡橋の通行料金や泉佐野市による空港連絡橋利用税まで払わされるから、負担感は重い。

少し話はそれるが、東京から大阪に転勤して最も違和感を覚えたのは、観光地や街中の駐車料金の高さだった。全国的にはあまり知られていないスポットでも平気で1,000円とか1,500円取る。おかげで車での外出は減った。電車は総じて便利だが、特別料金のかからない私鉄

の特急やJRの新快速は混雑していることが多い。魅力的な名所や史跡であっても2度3度訪れようという気にはなかなかならない。

鉄道で関西空にアクセスする場合は、電車の遅さにイライラさせられる。関西空は大阪市内から40km程度しか離れていない。それなのに南海電鉄の特急「ラピート」だと難波から通常37分かかる。停車駅が多く、平均時速（表定速度）が70kmに届かないからだ。JR西日本の「はるか」はもう少し早いですが、新大阪から乗ると50分近くかかってしまい、平均時速は74km程度にとどまる。

東京都心部から約60km離れている成田国際空港の場合、日暮里から成田空港まで京成電鉄の「スカイライナー」に乗ると38分前後で着く。やや遠回りするJR東日本の成田エクスプレスでも東京駅から50分台だ。平均時速はそれぞれ98kmと85～90km出ている。

成田に比べれば関西空は都心部から遠くない。経済界や一部自治体からは「なにわ筋線」の建設や新幹線の延伸、リニアモーターカーの建設まで求める声が聞かれるが、何千億円もかけて新線を建設する経済合理性は見いだせない。投資回収もできないだろう。まずは既存の特急電車のスピードをもう少し上げる努力をしてほしいと思う。

最後に、神戸空港との関係に触れておきたい。神戸を含めた3空港は、一体で運営した方が関西経済や空港の運営主体にとってメリットが大きいことは、以前から言われている。一体運営によって神戸の夜間などの発着規制が緩和されれば、地元住民の利便性は高まる。神戸市は赤字穴埋めのために持ち出している財政負担を減らせる。コンセッションをする際も2空港より3空港の方が、地域を独占し競合相手が減るわけだから高く売りやすい。

新関西空会社は2空港でのコンセッションを優先する考えのようだが、神戸が後から合流するのは、2空港の売却価格には反映できないだろう。神戸市は秋に市長選を控えている。今は動きにくいというのであれば、新関西空のコンセッションの準備を少し遅らせてもいいのではないかと感じる。



国際航空旅客・貨物流動からみた アジア主要都市の拠点性

神戸大学大学院海事科学研究科
松本 秀暢

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

神戸大学大学院海事科学研究科博士課程前期課程
堂前 光司



1 はじめに

前稿においては、アジア地域における国際航空旅客・貨物流動の現状とその経年的な変化について把握した。本稿では、国際航空旅客・貨物流動の観点から、アジア地域における主要都市の拠点性について、2001年以降の変遷を中心に検証を行う。

2 データと分析方法

以下の分析においては、Matsumoto (2004) および (2007) における分析期間を 2009 年まで拡張することによって、2000 年代におけるアジア主要都市の拠点性について、その変遷を把握する。

まず、使用データについては、表-1 に示す通りである。国際民間航空機関 (ICAO) から公表されている都市間国際航空旅客流動数・貨物流動量データは、現時点では 2009 年まで利用可能であることを考慮し、本稿における時系列分析は上記期間に合わせて行った。ICAO データは、都市間距離を求める際にも利用した。1 人当たり実質 GDP については、国際連合 (UN) から公表されているデータを利用し、2005 年価格における US ドル換算とした。人口についても、UN から公表されているデータを利用し、空港後背圏人口として都市圏人口を用いた。そして、本稿では都市が分析の基本単位であるので、複数空港が存在する都市については、それらを合計した数字を用いた。

表-1 データの出典

データ	出典
都市間国際航空旅客数・貨物流動量	On-flight Origin and Destination, 2009, ICAO.
都市間距離	Traffic by Flight Stage, 2009, ICAO.
1人当たり実質GDP	Statistical Yearbook, Fifty-fifth Issue, U.N.
都市圏人口	World Urbanization Prospects, 2011, U.N.

分析対象である
アジア地域の定義
については、国家
間の経済的な相互
依存関係を考慮し、
国際空港協議会

(ACI) の定義に従った。すなわち、アジア地域とは、東アジア、東南アジア、南アジア、西アジア (パキスタンまで)、中央アジア、およびオセアニアとした。

次に、分析方法については、アジア地域における国際航空旅客・貨物流動の空間的秩序や法則性、および都市の拠点性を検証するために、本稿では重力モデルを用いて分析を行った。重力モデルはシンプルで適用しやすい利点があり、また、分析対象が広範囲に及ぶ場合には、特に有用である。そして、アジア地域を代表する主要都市を対象としたモデル (主要都市モデル) と、同地域において新空港が開港した代表的都市を対象としたモデル (新空港都市モデル) [次稿で取り上げる] の 2 モデルを設定した上で、それぞれのモデルにおいて、旅客と貨物に分けて分析を行った。

以下の分析では、各年において、都市間国際航空旅客数が双方向で 2 万人以上の都市ペアの旅客流動数、および都市間国際航空貨物量が双方向で 200 トン以上の都市ペアの貨物流動量の各々を被

説明変数とし、各都市が属する国の 1 人当たり実質 GDP、都市圏人口、および都市間距離を説明変数とした。その際、都市の拠点性を検証するために、表-2 に示すように、都市ダミー変数を導入した。ここで、e の“都市ダミー変数のパラメーター推定値”乗は、都市ダミー変数を導入された都市が、国際航空旅客数・貨物量を、GDP、人口、および距離で構成される基本的な重力モデルで説明される流動量の何倍発生／吸収しているかを意味する。本稿では、これを都市の拠点性と解釈する。換言すれば、本稿における都市の拠点性とは、基本的な 3 変数（GDP、人口、距離）によって説明される国際航空旅客数・貨物量からのスピル・オーバーと定義できる。さらに、都市の拠点性の他の効果も、この値の大きさには反映されている。すなわち、ICAO データはチケット発券ベースで集計されているため、例えば、東京を出発してソウル経由でウランバートルへ向かう場合には、東京ーソウル間とソウルーウランバートル間の 2 枚のチケットが発券される結果、ソウルに関するこの値は大きくなる。つまり、乗り換え旅客数や積み替え貨物量が多い都市ほど、ハブ（拠点）として機能しているといえ、この値は大きくなる。

表-2 都市ダミー変数の導入

	D ₁	D ₂	D ₃	D ₄	D ₅	D ₆	D ₇	D ₈
主要都市モデル	東京	ソウル	北京	台北	香港	バンコク	シンガポール	シドニー

以上を踏まえた上で、本稿では、次式のようにモデルの特定化を行う。

$$T_{ij} = A \frac{(G_i G_j)^\alpha (P_i P_j)^\beta e^{\delta D_1} e^{\epsilon D_2} \dots e^{\kappa D_7} e^{\lambda D_8}}{(R_{ij})^\gamma}$$

ここで、

T_{ij} ：2009 年における都市 ij 間の国際航空旅客流動数、あるいは貨物流動量

G_i ：2009 年における都市 i の属する国の 1 人当たり実質 GDP（2005 年価格／US ドル換算）

G_j ：2009 年における都市 j の属する国の 1 人当たり実質 GDP（2005 年価格／US ドル換算）

P_i ：2009 年における都市 i の都市圏人口（千人）

P_j ：2009 年における都市 j の都市圏人口（千人）

R_{ij} ：都市 ij 間の距離（km）

$D_1 \sim D_8$ ：都市ダミー変数（表-2 参照）

A ：定数項

上式を対数変換した上で、最小 2 乗法によって、各パラメーターの推定を行った。

3 国際航空旅客・貨物流動からみたアジア主要都市の拠点性

表-3 は、2009 年における主要都市モデルの推定結果を示したものである。モデルの適合度は相対的に良好であるといえ、旅客におけるソウル（5%水準で有意）、北京、および台北（5%水準で有意）、そして貨物における距離、北京（5%水準で有意）、台北（5%水準で有意）、およびシドニーを除けば、説明変数についても 1%水準で有意であった。すなわち、このモデルはアジア地域の国際航空旅客・貨物流動パターンを、かなりの程度説明できているといえる。

次に、説明変数について検証すると、GDP のパラメーター推定値（ α ）は、旅客および貨物ともに相対的に小さい。このことは、国際航空旅客・貨物流動を説明するために、GDP はそれ程重要ではないことを意味している。人口に対するパラメーター推定値（ β ）については、貨物が旅客の 2 倍以上になっている。このことは、先進国と発展途上国間や発展途上国相互間におけるハイテク産

表-3 主要都市モデルの回帰結果（2009年）

		旅客	貨物
定数項	lnA	9.50 (9.76**)	-0.25 (0.18)
GDP	α	0.10 (3.01**)	0.13 (2.81**)
人口	β	0.14 (3.73**)	0.35 (6.64**)
距離	γ	0.31 (4.20**)	0.07 (0.65)
東京	δ	0.79 [2.20] (3.45**)	0.89 [2.43] (3.04**)
ソウル	ε	0.33 [1.38] (2.01*)	0.65 [1.92] (2.95**)
北京	ζ	0.13 [1.14] (0.63)	-0.52 [0.60] (2.09*)
台北	η	0.61 [1.85] (2.26*)	0.92 [2.50] (2.23*)
香港	θ	1.08 [2.95] (5.72**)	1.64 [5.14] (6.29**)
バンコク	ι	1.04 [2.83] (6.30**)	1.50 [4.48] (6.36**)
シンガポール	κ	0.85 [2.34] (5.39**)	0.97 [2.63] (4.39**)
シドニー	λ	0.97 [2.64] (3.67**)	0.68 [1.97] (1.79)
Adj.R ²		0.51	0.30
D.F.		306	418

注) ()内の数字はt値で、**は1%、*は5%水準で有意を表す。

[]内の数字は、eを“都市ダミー変数のパラメーター推定値”乗した数値を表す。

しているのかを明らかにしているといえる。結果は、2001年時点の各推定値を1と基準化した上で、旅客については図-1に、貨物については図-2に示されている。

全体的に、旅客および貨物ともに、GDPと距離のパラメーター推定値は低下傾向にあり、人口のパラメーター推定値は上昇傾向にあることが観察される。旅客におけるGDPのパラメーター推定値の低下は、アジア諸国間の経済力格差が相対的に縮小傾向にあり、GDPが説明要因とはなりにくくなっていることを反映していると考えられる。旅客における距離のパラメーター推定値の低下は、距離が移動抵抗として小さくなってきていることを意味しており、国際航空分野におけるハブ・アンド・スポーク・システム（HSS）の進展の効果が、ある程度反映されていると解釈できるであろう。同時に、航空機の技術革新が進行した結果、飛行時間の短縮が図られていることも影響していると考えられる。また、貨物における人口のパラメーター推定値の上昇については、企業の国籍を越えた工場立地が影響していると推察される。例えば、日本企業のNIEsやASEAN諸国、中国等への工場移転に伴う垂直的分業の一面を表していると考えられる。

都市ダミー変数に関しては、旅客については、ソウル、東京、香港、シドニー、シドニー、および台北は上昇基調にある一方で、シンガポールとバンコクはほぼ一定、北京は僅かながらに低下している。特に、ソウルに関しては、急速にその値が大きくなっており、2001年に開港した新空港の

業等の垂直的分業を部分的に反映している

と解釈できるであろう。例えば、そのような産業における中間財は、安価な労働力が豊富にある国で生産され、それらが輸出入されている。そして、距離のパラメーター推定値（ γ ）については、旅客が貨物の4倍以上の値を示している。これは、移動距離に対して、旅客が貨物よりも、より敏感であることを示していると考えられる。一方、都市ダミー変数については、旅客については、香港、バンコク、シドニー、シンガポール、および東京の拠点性が、貨物については、香港、バンコク、シンガポール、台北、および東京の拠点性が、相対的に大きいと判断できる。特に、貨物に関しては、後背地に中国をもつ香港、および2006年に新空港が開港したバンコクの拠点性を顕著に反映していると理解できる。

次に、各パラメーター推定値がどのように推移してきたかを時系列的に検証するために、2001年から2008年までの都市間国際航空旅客流動数・貨物流動量についても、重力モデルによる分析を行った。これによって、各パラメーター推定値の経年的傾向を把握できると同時に、その上昇経路や低下経路は、国際航空旅客・貨物流動を説明する上で、各変数の重要性がどのように変動

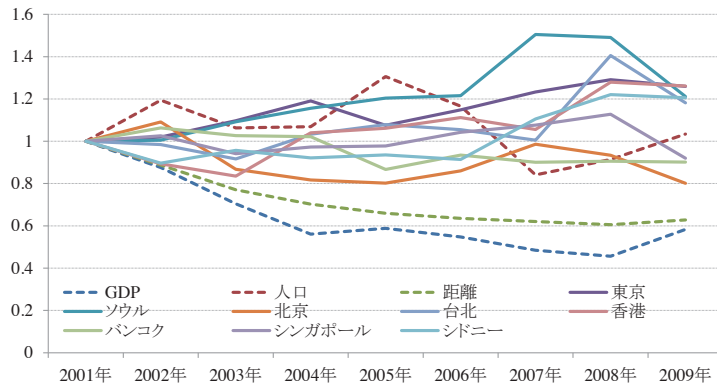


図-1 主要都市モデルにおける各パラメーター推定値の時系列的推移（旅客）

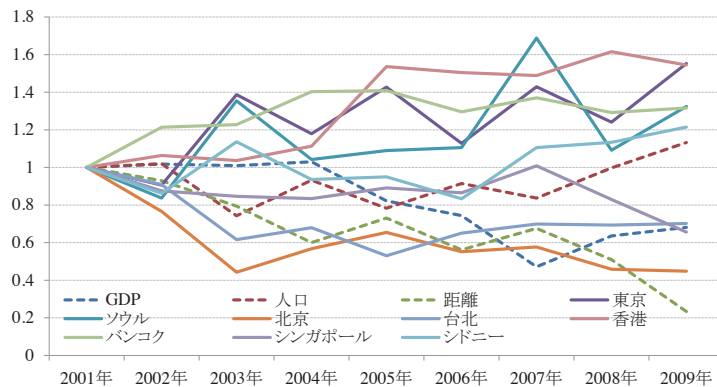


図-2 主要都市モデルにおける各パラメーター推定値の時系列的推移（貨物）

影響が大きいと考えられる。貨物については、香港、ソウル、バンコク、および東京は上昇基調にある一方で、シンガポールとシドニーはほぼ一定、台北と北京は低下している。

4 おわりに

次稿では、特に 1990 年以降、アジア地域においては新空港が相次いで開港する一方で、既存空港では、滑走路の増設や新ターミナルの建設、あるいは既存ターミナルの拡張が行われていることから、新空港の開港が都市の拠点性に及ぼす効果について検証を行う。

参考文献

- 1) Matsumoto, H. 2004. International urban systems and air passenger and cargo flows: some calculations. *Journal of Air Transport Management*, 10 (4), 239-47.
- 2) Matsumoto, H. 2007. International air network structures and air traffic density of world cities. *Transportation Research Part E*, 43 (3), 269-82.
- 3) Matsumoto, H. and Domae, K. 2013. International air network structures, air traffic density of major cities and effects of new airports in Asia. *Proceedings of the 17th Air Transport Research Society*, CD-ROM, 20 pages. (The 17th Air Transport Research Society (ATRS) -World Conference, Bergamo, Italy, 26-29 June 2013.)
- 4) 堂前 光司・松本 秀暢 [2013], “アジア地域における国際航空旅客・貨物流動の構造”, 「KANSAI 空港レビュー」, 第 416 号, pp. 21-23.

2013 年（平成 25 年）6 月運営概況（速報値）

【参考】<http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm>

○乗入便数 176.6 便／日（対前年比 103%）

国際線： 113.8 便／日
（対前年比 98%）国内線： 62.9 便／日
（対前年比 113%）

発着回数について

発着回数は、国際線は旅客便、貨物便とともに前年を下回ったものの、6 月として過去 2 番目の水準となっております。国内線は旅客便の新規就航や増便等により合計で 113% と引き続き前年を上回っております。

○旅客数 47.0 千人／日（対前年比 110%）

国際線： 31.2 千人／日
（対前年比 104%）国内線： 15.9 千人／日
（対前年比 124%）

旅客数について

国際線旅客数は、全体として 104% と 2 ヶ月連続で前年を上回っております。内訳として円安等の影響もあり、日本人旅客は 88% と 3 ヶ月連続で前年を下回っております。外国人旅客につきましては 142% と 16 ヶ月連続で前年を上回っており、6 月として開港来過去最高の実績となっております。国内線旅客数につきましては 124% と 21 ヶ月連続で前年を上回っております。

○貨物量 1,754t／日（対前年比 87%）

国際貨物： 1,694t／日（対前年比 88%）
積込量： 789t／日（対前年比 86%）
取卸量： 905t／日（対前年比 91%）
国内貨物： 60t／日（対前年比 68%）

貨物量について

貨物量につきましては、国際線貨物量は 5 ヶ月連続で前年を下回りました。積込は 8 ヶ月連続で前年を下回り、取卸は 3 ヶ月連続で前年を下回っております。

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 25 年 7 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 25 年 6 月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス (△は入超)
近 畿 圏	1,269,992	107.9	21.0	1,151,745	107.2	18.5	118,247
管 内	804,796	111.8	13.3	882,554	105.8	14.1	△ 77,758
大 阪 港	262,928	106.9	4.3	368,899	113.0	5.9	△ 105,972
関 西 空 港	377,612	115.2	6.2	261,195	112.1	4.2	116,416
全 国	6,061,431	107.4	100.0	6,242,207	111.8	100.0	△ 180,777

【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	377,612	115.2	6.2	261,195	112.1	4.2	116,416
成 田 空 港	726,418	107.6	12.0	919,247	121.3	14.7	△ 192,829
羽 田 空 港	16,530	95.0	0.3	65,815	144.6	1.1	△ 49,284
中 部 空 港	65,924	105.9	1.1	48,822	81.7	0.8	17,102
福 岡 空 港	38,066	74.7	0.6	25,231	96.5	0.4	12,835
新 千 歳 空 港	2,604	147.3	0.0	1,164	114.7	0.0	1,440

※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。

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	1,357,558	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	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,188	9,176	10,180,605	27,909
平成 23 年	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,089	26,008
平成 24 年 1 月	143,410	4,630	132,110	4,260	274,750	8,860	263,110	8,490	813,380	26,240
平成 24 年 2 月	101,120	3,490	110,210	3,800	291,680	10,060	315,610	10,880	818,620	28,230
平成 24 年 3 月	140,630	4,540	122,680	3,960	361,740	11,670	342,150	11,040	967,200	31,200
平成 24 年 4 月	185,120	6,170	194,200	6,470	261,560	8,720	271,520	9,050	912,400	30,410
平成 24 年 5 月	141,910	4,580	133,560	4,310	285,480	9,210	276,680	8,930	837,630	27,020
平成 24 年 6 月	140,620	4,690	136,680	4,560	289,560	9,650	290,270	9,680	857,130	28,570
平成 24 年 7 月	180,460	5,820	179,300	5,780	307,150	9,910	310,790	10,030	977,700	31,540
平成 24 年 8 月	168,960	5,450	184,200	5,940	380,520	12,270	391,270	12,620	1,124,950	36,290
平成 24 年 9 月	143,800	4,790	127,120	4,240	336,340	11,210	308,240	10,270	915,500	30,520
平成 24 年 10 月	148,800	4,800	148,660	4,800	274,200	8,850	284,180	9,170	855,840	27,610
平成 24 年 11 月	154,360	5,150	150,780	5,030	278,490	9,280	280,150	9,340	863,780	28,790
平成 24 年 12 月	146,380	4,720	159,320	5,140	274,940	8,870	288,750	9,310	869,390	28,040
平成 24 年 累計	1,795,570	4,910	1,778,820	4,860	3,616,410	9,880	3,622,720	9,900	10,813,520	29,550
平成 25 年 1 月	142,240	4,590	134,640	4,340	294,500	9,500	281,680	9,090	853,060	27,520
平成 25 年 2 月	161,120	5,750	163,750	5,850	272,630	9,740	291,760	10,420	889,260	31,760
平成 25 年 3 月	196,350	6,330	169,140	5,460	369,090	11,910	340,910	11,000	1,075,490	34,690
平成 25 年 4 月	221,010	7,370	236,170	7,870	227,210	7,570	230,470	7,680	914,860	30,500
平成 25 年 5 月	189,510	6,110	178,870	5,770	247,910	8,000	245,960	7,930	862,250	27,810
平成 25 年 6 月	202,340	6,740	194,470	6,480	255,070	8,500	253,110	8,440	904,990	30,170
平成 25 年 7 月	217,670	7,020	218,110	7,040	274,770	8,860	281,580	9,080	992,130	32,000
平成 25 年 累計	1,330,240	6,270	1,295,150	6,110	1,941,180	9,150	1,925,470	9,080	6,492,040	30,620
前 年 同 期	1,033,270	4,850	1,008,740	4,740	2,071,920	9,730	2,070,130	9,720	6,184,060	29,030
対 前 年 同 期 比	128.7%		128.4%		93.7%		93.0%		105.0%	

※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 24 年及び 25 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。

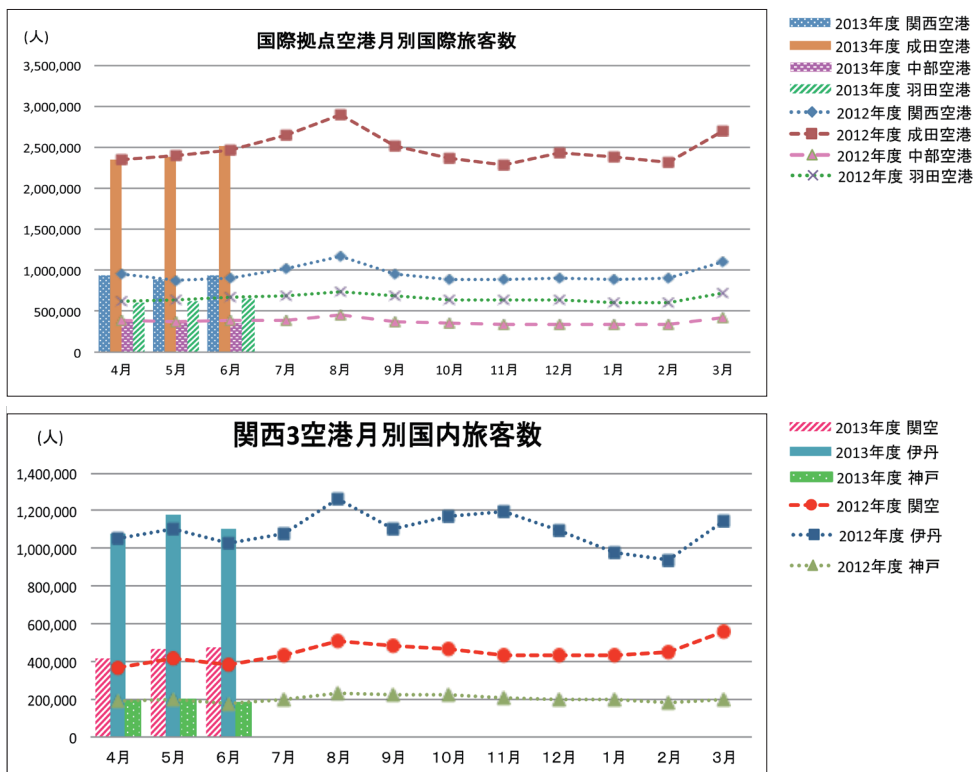
関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

2013 年 6 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	6,826	98.3%	17,241	109.9%	24,067	106.3%
	関 西	6,826	98.3%	3,772	113.3%	10,598	103.1%
	大阪(伊丹)	0	—	11,343	109.8%	11,343	109.8%
	神 戸	0	—	2,126	104.6%	2,126	104.6%
	成 田	14,358	102.3%	4,019	146.4%	18,377	109.5%
	東京(羽田)	3,228	101.8%	30,580	106.1%	33,808	105.6%
	中 部	2,624	101.7%	5,101	118.5%	7,725	112.2%
旅客数 (人)	関西 3 空港	934,784	104.4%	1,758,288	110.8%	2,693,072	108.5%
	関 西	934,784	104.4%	476,306	123.8%	1,411,090	110.2%
	大阪(伊丹)	0	—	1,101,445	107.5%	1,101,445	107.5%
	神 戸	0	—	180,537	101.7%	180,537	101.7%
	成 田	2,509,335	102.2%	389,092	197.2%	2,898,427	109.2%
	東京(羽田)	649,221	97.6%	4,894,027	105.0%	5,543,248	104.1%
	中 部	347,300	91.5%	432,071	117.3%	779,371	104.2%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	50,825	88.3%	1,998	16.7%	52,823	76.0%
	関 西	50,825	88.3%	1,797	68.1%	52,622	87.4%
	大阪(伊丹)	0	—	9,737	110.3%	9,737	110.3%
	神 戸	0	—	201	40.7%	201	40.7%
	成 田	161,199	98.5%	集計中	—	161,199	98.5%
	東京(羽田)	12,242	111.9%	54,871	102.4%	67,113	104.0%
	中 部	10,626	120.5%	2,295	113.7%	12,921	119.3%

注 1. 神戸の発着回数は着陸回数を 2 倍して求めた数値。

注 2. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



関西空港調査会からのお知らせ

○平成24年度研究会事業 成果報告会（平成24年8月6日開催）

「空港経営研究会」～持続的・効率的な空港経営に向けて～

野村 宗訓 氏（関西学院大学経済学部教授）

「航空需要創出研究会」～ビジネスインバウンドの拡大～

竹林 幹雄 氏（神戸大学大学院海事科学研究科教授）

「関西空港の事業価値向上に関する研究会」～マイシティ・マイエアポートの実現～

山内 芳樹（関西空港調査会参与）

今後の予定

○第404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25年 9月11日（水）

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「大阪国際空港の今後の展開について」（仮題）

講 師 蒲生 猛 氏（新関西国際空港㈱常務取締役）

○第405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25年11月1日（金）

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「関空の冬ダイヤと航空貨物、LCCの動向について」（仮題）

講 師 住田 弘之 氏（新関西国際空港株式会社執行役員）

※左記「定例会」に参加ご希望の方は当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp/>）からお申し込み下さい。定員になり次第締切いたします。

○見学会①

日 時 平成25年9月26日（木） 12:30～15:00

場 所 大阪沖埋立処分場

定 員 35名（先着順）

○見学会②

日 時 平成25年10月3日（木） 14:00～16:00

見 学 先 関西国際空港2期島航空貨物倉庫

定 員 40名（先着順）

※上記「見学会」は賛助会員特定会員を対象としたものです。一般の方は参加いただけません。

□事務所移転のお知らせ

当調査会は、9月2日から新事務所にて業務を開始します。

これに伴い、住所、電話番号、ファクシミリ番号が変わります。

記

1. 移転先

〒543-0021

大阪市天王寺区東高津町11番9号

上本町ビル11階

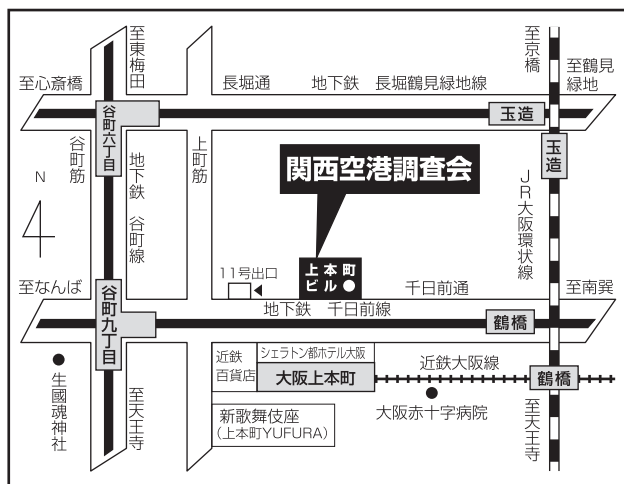
2. 業務開始日

平成25年9月2日（月）

3. 新電話番号等

TEL 06-6767-0800

FAX 06-6767-0811



事務局だより

▶ 現在のビルに移転して33年、当初は事務所の窓から大阪城を望めましたが、今は周りに背の高いビルが立ち並びその眺望も楽しめなくなりました。

新事務所は、地下鉄谷町線・千日前線の「谷町九丁目」、近鉄「大阪上本町」が最寄り駅になり、「上本町6」（通称「うえろく」）の交差点から東へすぐのところです。

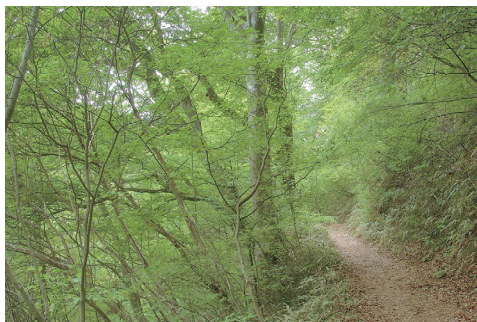
上本町周辺は、充実した都市機能の集積だけでなく、名所旧跡が点在し歴史を身近に感じる街です。また、近くには「かおり風景100選」に選ばれた鶴橋もあります。焼き肉やキムチのいい香りが漂っています。

お近くへお越しの節は是非お立ち寄り下さい。お待ちしております。

（K）

都市近郊のマイナスイオンスポット

和泉葛城山・ブナ林(岸和田市)



和泉葛城山ブナ林は、大阪府と和歌山県の県境に広がる和泉山脈を形成する和泉葛城山（標高858メートル）の山頂北側斜面に広がるブナの自然林です。ブナは本来標高1,000メートルを超える冷涼な気候帯に生育していますが、このブナ林は本州の南限に近く、標高の低い温暖なところで森林を形成しており、学術的にも貴重だということや、高麗神社の社寺林として伐採を禁じられていたため、都市近郊にも関わらず近代まで奇跡的に残っていたという理由で、大正12（1923）年に国指定天然記念物に指定されました。

山頂には、展望台があり、そこからは大阪府最大の面積をもつ久米田池（岸和田市池尻町・岸和田市岡山町）や関西国際空港の姿も望めます。ブナ林ではブナをはじめとするさまざまな植物に恵まれ、イズミグミやイズミカンアオイなど、名前がこの地に由来する植物もあります。また、年間108種もの鳥類が見られ、ホンドリス、テンなどのほ乳類、ブチサンショウウオやタゴガエルなどの両生類など多様な生物が生息しており、それぞれブナ林の生態系を形づくっています。

岸和田市ではこれらの風景を楽しめるように、山頂までのハイキングルートが整備されており、新緑の季節のみならず、秋には紅葉も楽しめる景勝地となっています。

■和泉葛城山へのアクセス

南海本線岸和田駅下車、南海ウイングバス牛滝山行きで、牛滝山下車徒歩60分（和泉葛城山頂付近）