



KANSAI 空港レビュー



No.425
2014.4

CONTENTS

1 巻頭言

関空開港20周年に寄せて

亘 信二

2 各界の動き

10 講演抄録

グランフロント大阪のまちづくり

林 総一郎

18 プレスの目

関西浮沈のカギ 関空にあり

橋本 亮

20 航空交通研究会研究レポート

貨物価値と航空化率— 経済学的な視点からの予備的考察 —(前編)

村上 英樹・松瀬由佳里

24 データファイル

- ・運営概況について[平成26年2月](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成26年2月)
- ・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(2014年2月分)

【表紙写真】「ルフトハンザ・ドイツ航空 B747-400」

ルフトハンザ・ドイツ航空のB747-400です。

KIXの旅客便でB747-400を運航する航空会社は、現在ルフトハンザ・ドイツ航空、チャイナ・エアライン、キャセイパシフィックなど数社になりました。

朝は欧州や東南アジアから到着便がたくさんあり滑走路運用が24Lではアクセス道路を着陸機が横切ります。

8時台唯一の旅客ジャンボ機を特製ドライブレコーダーで撮影できました。

撮影：柴崎 庄司

関空開港20周年に寄せて



南海電気鉄道株式会社
代表取締役社長 兼 COO

亘 信二

関西国際空港（関空）は平成6年9月に開港いたしました。開港当時、私は空港特急ラピートが走行する空港連絡鉄道の建設に携わっていましたが、時が経つのは早いもので、今年で20周年を迎えます。この間、平成19年には待望の第2滑走路が完成し、本格的な24時間空港として新たなスタートを踏み出しました。東日本大震災の影響で、一時日本への外国人旅行者数は大きく落ち込みましたが、一昨年から格安航空会社（LCC）の新規就航が相次いだことに加え、円安や東南アジア諸国に対する観光ビザ発給要件の緩和といった要因も重なって、昨年の訪日外国人旅行者数は政府目標の1千万人を突破しました。関空の外国人旅客数につきましても、昨年は対前年29%増の460万人余りとなり、今や関西のみならず日本の玄関口として大きな役割を担っています。昨年12月にはLCC専用となる第3ターミナルの建設も発表されるなど、国内外ともにさらなる路線の拡充が期待されます。

さて、関西は国宝や世界遺産といった歴史的遺産をはじめとする観光資源が多く、また独特の芸能・文化が育まれるなど、国内外の観光客を引き付ける魅力に富んだエリアですが、そのポテンシャルは向上し続けています。昨年開業したグランフロント大阪に続き、3月にあべのハルカスがグランドオープンしました。日本一の高さ300メートルのビルの展望台には、これからも多くの人が押し寄せることでしょう。

キタ、阿倍野、そしてミナミが、それぞれ特色をしっかりと出すことで大阪全体としての魅力を向上させ、大阪への集客、リピーターを増やすことが重要であると考えています。また和歌山では、海外からも多くの観光客が訪れる高野山が今年世界遺産登録10周年を迎え、来年には816年に空海が開創して以来1200年という大きな節目を迎えます。弊社でも、高野山行きの観光列車「天空」の増便や高野山駅のリニューアル、特に多いフランス人観光客向けの案内を充実させるなど、更なる誘客に力を入れています。

「アクセスが不便」と言われてきた関空ですが、弊社では利便性の向上に向けて、例えば関西の鉄道各社等と連携し、関空と関西主要都市を結ぶ企画乗車券を販売しています。リムジンバスも、LCCの拠点であり、かつ24時間眠らない空港にふさわしい早朝・深夜アクセスの充実へ向けて、運行時間帯の拡大を進めています。関空の利用客を飛躍的に伸ばすためのアクセス整備を推進し、また関西の魅力をしっかりと発信することによって、関空を通じて国内外からより多くの方をお迎えすることが、関西での産業振興や雇用創出の実現につながり、ひいては関西全体の一層の活性化につながっていくものと信じています。

各界の動き

関西国際空港

●第1ビル増築、32億円で大林組と契約

新関西国際空港会社は関西空港第1ターミナルビル増改築工事の指名競争入札を行い、30億2,500万円で大林組に決め、2月26日契約を交わした。工期は2015年5月1日まで。

●あべの橋からシャトルバス

近鉄バスと関西空港交通は3月1日から、関西空港～あべの橋（55～60分）間のシャトルバスの運行を始めた。あべのハルカスの全面オープンに合わせた新ルートで、運賃は大人1,500円。1日14往復する。

●ピーチ2周年

関西空港を拠点にする格安航空会社（LCC）、ピーチ・アビエーションが就航2周年を迎え、3月3日、関空第2ターミナルで記念セレモニーを開いた。トミーズ雅さんを「ピーチマスター」に任命し、PRなどで提携していくことも発表した。

●春秋航空、中国4都市と路線計画

中国のLCC、春秋航空は3月5日、中国の4都市と関西空港を結ぶ路線を6月に開設する計画を発表した。都市名は検討中として明らかにしていない。

●上海吉祥航空、上海線就航

上海吉祥航空は3月7日、関西～上海線を4月15日から週7便で新規就航すると発表した。機材はエアバスA320型機（158席）を使用。これで関西～上海線は7社、週91便となる。

●春秋航空が就航

中国のLCC、春秋航空が3月15日、関西～上海線を開設した。関空へのLCC就航は11社目で、1日1往復の週7便運航する。上海からの初便で到着し王正華会長は「関西の経済効果に貢献するため、まずは週7便運航を確実にし、増便も検討する」と述べた。

●航空保安無線施設、老朽化で廃止

大阪航空局は4月に関西空港の航空保安無線施設（NDB）を老朽化に伴い廃止すると告知した。関西空港を利用する大半の航空機はGPSを利用するRNAV装置を搭載しており、引き続き海上を飛行し、騒音へ配慮した運航が行われる。同装置を搭載していない航空機が北側から着陸する場合、沖側のB滑走路を利用するが、B滑走路が利用できないときは、泉大津沖埋め立て処分場上空を飛行することになる。年数回程度で航空機騒音の環境基準値を超過しないことを確認しているとしている。

●2月の国際線旅客7%増

新関西国際空港会社が3月20日に発表した2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同月比8%増の6,905回と、2月としては過去最高水準となり、5か月連続で前年を上回った。国際線旅客数は7%増の97万9,938人と6か月連続で前年を上回った。日本人旅客は4%減の54万4,300人で、2か月連続で前年を下回った。国内線旅客数は4%増の47万514人で、29か月連続で前年を上回っている。

伊丹空港は発着回数が前年同月比 10% 増の 1 万 321 回で、12 か月連続で前年を上回り、旅客数は 6% 増の 99 万 7,372 人と 11 か月連続で前年を上回った。

●KIX・ITMカード会員が20万人

関西空港と大阪空港の年会費無料カード、KIX・ITM カードの会員登録が 20 万人を達成し、3 月 20 日に 20 万人目の登録者に記念品が贈られた。

●独ライブチヒ空港と貨物で提携

新関西国際空港会社は 3 月 24 日、独ライブチヒ・ハレ空港と戦略的空港提携の構築に関する覚書を締結したと発表した。貨物と環境対策を主眼に協力関係を構築する。ライブチヒ・ハレ空港の貨物取扱量はドイツ国内ではフランクフルトに次ぐ 2 位、欧州域内では 5 番目の規模となる。関空は、カナダのバンクーバー空港、オーストラリアのゴールドコースト空港と主に旅客を対象とした提携を進めてきているが、貨物・環境両分野での提携は初めて。

●和歌山県内の貸し切りバス事業者の送迎可能に

近畿運輸局は 3 月 25 日、和歌山県内の貸し切りバス事業者に対して、4 月 1 日から、関西空港を発着する貸し切りバスでの観光客の送迎を条件付きで認めると和歌山県に通知した。これまで、和歌山県内の貸し切りバス事業者が、関空から観光客を送迎するには、大阪府内に営業所を設けるなどの対応が必要だったが、走行距離の半分以上が和歌山県内であることなどを条件に 2 年間、特例措置として実証実験を行うことになった。

●国際線便数が過去最高

新関西国際空港会社は 3 月 26 日、関西空港の 2014 年夏期（3 月 30 日～10 月 25 日）の国際線運航計画を発表した。8 月のピーク時の発着数は週 919 便と、冬期を含めた過去最多を見込む。これまで 13 年冬実績の 868 便が最多だった。LCC は週 153 便と、国際線の旅客便に占める割合が初めて 20% になった。



クリック！

2012 年秋の尖閣諸島の国有化後に落ち込んだ中国人入国者数の回復傾向が顕著で、入管統計では昨年 9 月以降、前年比プラスに転じた。これを受け、夏期ダイヤでは香港・マカオを含む中国路線は過去最多の週 252 便となった。上海吉祥航空が新規就航で上海線のデイリー運航を開始するほか、中国東方航空が上海線を増便するなど上海便が過去最高になる。アジア全体では 630 便と総数の 82% を占め、アジアに開かれた空港であることがはっきりする。

●ピーチ、仙台線を増便

ピーチ・アビエーションは 3 月 30 日から仙台～関西線を増便した。毎日 2 往復だったが、連休や週末を中心に最大で 4 往復まで増やす。東日本大震災の復興需要で東北と関西の往来は活発。「搭乗率が国内で最も高い路線」（同社）とみて対応を急ぐ。

●タイ・エアアジアX、バンコクにチャーター

エアアジアグループの LCC、タイ・エアアジア X は 4 月に関西～バンコク間でチャーター便を 3 往復運航する。運航機材はエアバス A330 - 300 型機（377 席）。同社は 7 月に同路線で定期便を就航する準備を進めている。

●スカイトラックスの空港スタッフ部門でアジア1位

関西空港はスカイトラックス社が実施している国際空港評価「World Aiport Awards 2014」

で、アジアの空港スタッフ部門で第1位となった。2位羽田、4位中部、10位成田だった。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●Smileの森が誕生

大阪空港の南立体駐車場横の広場に3月11日、Smileの森が誕生した。空港スタッフにより、桜10本の植樹が行われた。今後、利用者の満足、賞賛の声の数にあわせ、順次、記念植樹を行って行く予定。

●伊丹市とまちづくり推進で基本合意

新関西国際空港会社と伊丹市は、伊丹市域のまちづくり推進で連携することについて、3月24日に基本合意を締結した。騒音対策のため、国が買い上げた移転補償跡地、場外用地が約84haあり、このうち伊丹市域の約2haについてまちづくりの観点から協力して利活用を進めていく。

＝ 神戸空港 ＝

●搭乗者、2か月連続増加

神戸市は3月10日、2月の神戸空港の搭乗者数が前年同月比0.2%増の17万5,198人だったと発表した。関東地方の大雪で欠航が38便あったが、沖縄線の好調などで2か月連続の増加となった。

●神戸市、商業施設誘致を検討

神戸市の鳥居聡副市長は3月13日の市議会予算特別委員会で、神戸空港島に商業・集客施設の誘致を検討していることを明らかにした。当初の土地利用計画では、物流施設や航空機の関連用地にする予定だったが、空港利用客数の低迷が続く中で、議会からは集客性のある商業施設を誘致できるようにすべきだとの声もあった。

＝ 成田国際空港 ＝

●夏ダイヤ、総発着回数は過去最高

成田国際空港会社は3月27日、夏ダイヤ（3月30日～10月25日）の発着スケジュールを発表した。羽田空港の国際線増枠に伴う減便の影響を受ける一方、オープンスカイ導入による新規就航や増便などで週間発着回数は今冬ダイヤより78回増え、総計は過去最高の4,218回となる。

＝ 羽田空港 ＝

●日建連「4駐機スポットの増設可能」

羽田空港の用地拡張策を議論していた日本建設業連合会（日建連）の海洋開発委員会（毛利茂樹委員長）は3月17日、国内線ターミナル南エリアに4機分の駐機スポットを増設できるとする検討結果を発表した。旧国際線ターミナルビル跡地と国道357号・首都高速道路湾岸線の一部を活用、鋼床版箱桁のふたを掛ければ、第1、第2旅客ターミナルを接続する駐機スポットを追加できるとした。

●日航のホーチミン線認可

国土交通省は3月25日、日本航空が申請していた深夜早朝時間帯の羽田～ホーチミン線の新規開設を認可した。30日から1日1往復する。経営破綻した日航は公的支援を受けて再生しており、ライバルの全日本空輸は競争環境がさらにゆがむとして認可しないよう要請していたが、閣議後の記者会見で太田昭宏国交相は「同路線の開設によって競争上の重大な影響は生じない」と語った。

●国際線発着1.5倍

羽田空港は3月30日、国際線の発着回数が年間6万回から9万回と1.5倍に増えた。これ

まで韓国や中国などの近距離路線に限られていた昼間の時間帯に、欧州や東南アジアに向かう中長距離路線も利用できるようになり、新たに6路線が就航し、国際線は計23路線、1日の便数は最大77便となる。

これに合わせて進められてきた国際線旅客ターミナル拡張部分の供用も同日始まった。既存の国際線ターミナルの西北側に、T字型になるよう8つの搭乗ゲートを持つ全長500mのターミナルが増設された。

＝ 中部国際空港 ＝

●「787」部品格納庫が稼働

米ボーイングは3月18日、中部空港内に設けた最新旅客機、787型機の部品格納庫「ドリームリフター・オペレーションズ・センター」を本格稼働した。主翼や胴体部分など約35%を中部地域でつくっており、部品を保管できる同施設の稼働により組み立て工場がある米国への部品輸送を円滑化できる。中部空港にとっても国際貨物の取扱量を年約1万t押し上げる効果が見込めるといふ。

＝ その他空港 ＝

●那覇空港で第2滑走路起工式

政府が沖縄振興策の柱の一つとする那覇空港第2滑走路(2,700m)の起工式が3月1日、那覇市内のホテルで開かれ、仲井真弘多知事や太田国土交通相、山本沖縄相ら約300人が出席した。総工費1,993億円で2020年3月末の供用開始を目指す。

●韓国・仁川空港近くに外資がカジノ計画

韓国の文化体育観光省は3月18日、外国資本による国内最大規模のカジノリゾート建設計画を承認した。米ラスベガスに本拠を置くカジノ大手、シーザーズ・エンターテインメントとインドネシアのリッポグループが設立した合弁会社が、7,440億ウォン(約704億円)を投資して2018年に外国人専用のカジノを仁川空港の近くに開業させる。韓国国内で外資が保有・運営する初のカジノとなる。

●サンミゲル、マニラに新空港計画

フィリピンの複合企業サンミゲル・コーポレーションのラモン・アン社長は日本経済新聞とのインタビューで、マニラ首都圏に新しい国際空港を建設する方針を表明した。都心の800haの敷地に4本の滑走路を設置し、総事業費は最大100億ドル(約1兆円)を見込む。同社の傘下企業にはフィリピン航空があり、同航空専用の空港建設を検討していた。

この計画に対し、ジョセフ・アバヤ運輸通信相は「マニラ近くのサングレイで新空港の整備を検討している」として、政府の空港インフラ整備に水を差すとの見方を示した。

航空

●B787型機、「引き渡し前の主翼にひびの恐れ」

米ボーイングは3月7日、新鋭中型機の787型機の主翼に小さなひびが生じる恐れがあると発表し、調査を始めた。主翼の製造元である三菱重工業が製造過程を一部変更したことが原因とみられ、同社は「不適合が生じる可能性がある部品はすべて航空会社への引き渡し前のものである」とした。

●マレーシア機、行方不明に

マレーシア航空は3月8日、クアラルンプールから北京に向かっていた370便、ボーイング777-200型機(乗員乗客239人)と連絡が取れなくなったと発表した。同機は現地時間8日午前0時41分にクアラルンプールを離陸、6時半に北京に到着する予定だった。

マレーシアのナジブ首相は3月24日、マレーシア航空370便がインド洋南部に墜落したと発表した。

マレーシア航空のアフマド・ジャウハリ最高経営責任者（CEO）は3月25日、370便は「インド洋の水中に没し、生存者はいないと認識している」と述べた。

●離着陸時もデジカメOK

国土交通省は3月12日、旅客機内での電子機器使用に関する規制を今夏にも緩和し、現在は禁止している離着陸時のデジタルカメラや携帯音楽プレーヤーの使用を認める方針を明らかにした。

●IATAが業績見通し下方修正

国際航空運送協会（IATA）は3月12日、2014年の航空業界の最終利益が世界全体で187億ドル（約1兆9,000億円）と従来予想より5%落ち込むとの見通しを発表した。ウクライナ情勢が緊迫し原油価格が上昇したのを反映した。一部の新興国で経済が減速したのを受け、乗客の需要予測を下方修正したことも響いた。

●自衛隊パイロット、民間転職再開、年10人程度

小野寺五典防衛相は3月14日の記者会見で、民間航空会社のパイロット不足を補う目的で、自衛隊パイロットの転職を促す「割愛制度」を再開させる方針を発表した。その上で、当面は40歳以上の隊員を毎年10人程度、再就職させる意向を示した。

●「B787は安全」FAAが報告書

米連邦航空局（FAA）は3月19日、米ボーイングと共同で進めていた同社の新鋭機、787型機に関する報告書をまとめた。2013年1月に発煙トラブルが相次いだことで、同機の安全性を調べていたが「機体はしっかりとデザインされており、想定された安全水準を満たしている」と結論づけた。

●ピーチ、搭乗者数100万人増目指す

ピーチ・アビエーションは2014年度の搭乗者数を400万～450万人と、13年度見込み（300万人規模）に比べ100万人強増やす方針だ。主力拠点の関西空港からの就航便が好調で7月の那覇～福岡便の就航など新規路線効果もあり、利用者の拡大を狙う。

●JTB、中国LCCの春秋グループと業務・資本提携

JTBは3月25日、中国最大のLCCである春秋航空の日本法人、春秋航空日本に出資し、業務提携すると発表した。春秋航空日本は成田を拠点とする国内線LCC。上海が拠点の春秋航空は、茨城や高松、佐賀、関西空港へ乗り入れており、中国から日本へ送客するルート春秋グループとして持っている。JTBは中国からの旅客に安価な運賃と日本国内での付加価値の高い旅行サービスを提供するとともに、国内路線網を組み合わせたツアーを販売する。

●日航、国内線を6年ぶり値上げ

日本航空は3月26日、7月4日～10月25日搭乗分の国内線の運賃を前年同期比で平均約1.5%値上げすると発表した。国内線の値上げは約6年ぶり。日航は同日、2016年度までの中期経営計画も発表。円安に伴う燃料価格高騰の影響で15年3月期の連結純利益が前期比約22%減る見通しとなったことなどから、値上げに踏み切る。

●全日空、外国籍の客室乗務員4割増

全日本空輸は外国籍の客室乗務員を2016年度までに約4割増の550人にする。同年度までの中期経営計画で、国際線の運航規模を13年度比45%拡大するのに伴い増員する。客室乗務員らが所属する部署に4月1日付で「グローバル推進部」を設置、日本人の客室乗務員らに対する語学研修なども強化する。

●ANA70機まとめ買い

ANAホールディングスは3月27日、ボーイングとエアバスの2社に航空機5機種、計70機を発注すると発表した。購入額は計1兆7,000億円規模で、過去最大の投資。2020年時点の保有機数を現在より20機多い250機にし、国際線を現在の1.5倍に拡大する計画だ。中型～大型の40機をすべてボーイングに発注したことで、値引きに加え、発注後に機種を変更できる条件も引き出したという。

●ジャンボ機、国内線から消える

ジャンボ機の愛称で親しまれ、日本の空の大量輸送時代を支えたボーイング747型機が3月31日の運航を最後に国内線から姿を消した。全日本空輸の最終便が那覇から羽田空港に到着すると消防車からラストフライトを記念したアーチ状の放水を受けた。ジャンボ機は1970年、日本の空に登場し、2年後には国内線にも就航したが、エンジンが4基あり、主流の2基の旅客機より燃費が悪く、老朽化が進んだことなどが退役することになった。

●スカイマークがミニスカート制服

スカイマークは3月31日、4月1日から新たに就航する米子と札幌、羽田、那覇をそれぞれ結ぶ3路線で、客室乗務員が同日に限り、ミニスカートの新制服を着用しサービスすると発表した。同社は日本の航空会社で初めてエアバスの中型機A330型機の導入を決め、これをPRするため就航から半年間、青いミニスカートの制服を着用すると明らかにしていたが、労組団体からは批判の声が上がっていた。

関西

●土砂採取跡地に多目的公園

岬町多奈川の関西空港2期島の埋め立て用土砂を採取した跡地(約128ha)に3月1日、野球場や広場、緑地を整備した多目的公園がオープンした。メガソーラーの太陽光発電所なども一体となっており、泉州地域の新たな名物スポットとなりそうだ。

●関経連、大阪に「危機管理庁」設置を要望

関西経済連合会の沖原隆宗副会長(三菱UFJフィナンシャル・グループ会長)は3月4日、世耕弘成官房副長官と官邸で会い、首都圏で大地震が起きた場合に備え、国の機関として「西日本危機管理総合庁」(仮称)を大阪に設置するよう求める提言書を手渡した。

●グランフロント大阪、来場者数4,600万人

JR大阪駅北側の複合ビル群「グランフロント大阪」は3月5日、2013年4月の開業から2月末までの来場者数が計4,600万人に上ったと発表した。初年度目標(3,650万人)を超え、開業1年で約5,080万人が訪れた東京スカイツリータウンを上回る可能性が出ている。

●自民党特別委がリニア大阪同時開業で検討チーム

自民党は3月6日、超伝導リニア鉄道に関する特別委員会(竹本直一委員長)を開き、東京～名古屋間の2027年開業を予定しているリニア中央新幹線の大阪までの同時開業を目指し、国による財政支援策の実施について検討するための「財務問題ワーキングチーム(仮称)」を設置した。

●あべのハルカス全面開業

近畿日本鉄道が建設した高さ300mの日本一の超高層ビル、あべのハルカスが3月7日、全面開業した。観光の目玉となる58～60階の展望台と、米国系高級ホテル、大阪マリオット都ホテルなどが同日営業をスタートした。

●上町線の軌道敷を緑化

大阪市はあべの筋を走る路面電車、阪堺電気軌道上町線の天王寺～阿倍野の間350m、幅7.6mの軌道敷を芝生化する。2015年度の完成を目指してあべの筋を拡幅し、緑化することでヒート

アイランドの緩和を図るとともに、阿倍野を訪れる観光客へ新たな大阪のランドマークとしてアピールする。

●神商など関空～神戸空港の地下鉄を提言

神戸商工会議所、神戸経済同友会、神戸青年会議所で作る神戸海港都市づくり研究会は、JR三ノ宮駅周辺の整備や活性化に向けた初めての提言をまとめた。「歩いて楽しめる街」の観点から駅前デッキ広場の整備などを盛り込んだ。中長期の課題として神戸空港と関西空港を結ぶ地下鉄、臨海部とを結ぶLRT（次世代型路面電車）の整備なども挙げた。

●コンテナ貨物フィーダー強化など取り組む

関西の産学官で構成する国際物流戦略チーム（本部長・森詳介関西経連会長）は3月14日、本部会合を開き、2014年から2年間の取り組みを決めた。阪神港（神戸港・大阪港）にコンテナ貨物を集めるため、西日本の港とのフィーダーネットワークを強化するほか、同港の機能強化に向け、両港埠頭会社の早期の経営統合を目指す。

●公示地価、6年ぶり上昇

国土交通省が3月18日発表した1月1日時点の公示地価は、東京、大阪、名古屋の3大都市圏の平均が、住宅地で0.5%上昇、商業地で1.6%上昇となり、いずれもリーマン・ショック前の2008年以来6年ぶりに上昇に転じた。アベノミクスを背景とする景気の持ち直しで、住宅購入や大規模再開発の機運が盛り上がり、大都市圏を中心に地価は上昇局面に入った。大阪の商業地は1.4%上昇、住宅地は0.1%下落したが下落率は大幅に縮小した。

●USJの13年度入場者1,000万人突破

大阪市のテーマパーク、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）は3月19日、2013年度の入場者数が1,000万人を超えた。年間で1,000万人を超えるのは開業した2001年度以来12年ぶり。アトラクションやイベントの新設や刷新で若者の客足が伸びた。

●大林組がホテル事業撤退、ハイアット大阪を売却

大林組は3月20日、ホテル事業から撤退すると発表した。子会社が運営する高級ホテルのハイアットリージェンシー大阪を香港の不動産会社GAWキャピタル・パートナーズ・グループ傘下の会社に売却した。

●大阪市内のホテル稼働率、2月は83.6%

日本経済新聞社がまとめた2月の大阪市内の主要14ホテルの平均客室稼働率は83.6%と、前年同月に比べて0.6ポイント上昇した。2012年10月以来、17か月連続で前年実績を上回った。春節（旧正月）休暇を利用して関西を訪れる中国人客が回復した。

●大阪市長に橋下氏再選、投票率最低23%

橋下徹市長（44）の辞職に伴う大阪市長選挙は3月23日投開票され、日本維新の会共同代表の橋下氏＝維新推薦＝が新人3氏を引き離し再選を果たした。橋下氏は大阪府・市を統合再編する「大阪都構想」の2015年4月実現に向け今夏にも設計図を完成させ、今秋の住民投票実施を目指す。ただ維新以外の他党は都構想に慎重で、実現のハードルは高い。大阪で維新と対立する自民、民主、公明、共産の各党は「市長選に大義がない」などとして候補擁立を見送った。確定投票率は23.59%で、これまで最も低かった1995年の28.45%を下回り、過去最低。

選管確定は次の通り。

当	377,472	橋下 徹	諸前
	24,004	藤島 利久	無新
	18,618	マック赤坂	諸新
	11,273	二野宮茂雄	無新

●阪神百貨店本店の新ビル、22年春に全面開業

阪神電気鉄道と阪急電鉄は3月26日、阪神百貨店梅田本店が入居する大阪神ビルと隣接する新阪急ビルの建て替え概要を発表した。今秋に取り壊しを始める東側を2018年春に先行開業し、全面開業時期を22年春とする。投資には約900億円をかける。

●紀淡インフラ整備でシンポ

和歌山県などで行う関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会の関西で初めてとなるシンポジウムが3月26日、大阪市内で開かれ、高速交通の重要性について意見が交わされた。協議会は、関西大環状道路や紀淡海峡大橋、四国新幹線、関西空港と大阪の中心部を結ぶ高速鉄道など、高速交通インフラの早期整備を国に働きかけようと、2013年9月に発足した。

●うめきた2期再開発で20者選定

大阪府は3月27日、JR大阪駅北側の再開発エリア、うめきた2期地区の開発で民間の20事業者を優秀提案者に選んだ。市は20者と協議しながら今秋にもまちづくりの方針をまとめ、2次募集を経て事業者を最終決定する。

●神戸市副市長に岡口氏

神戸市は3月27日、3人目の副市長に、みなと総局長の岡口憲義氏(59)を起用する人事案を同市議会に提案、市議会は同意した。岡口氏は同日付で副市長に就任した。担当は港湾や空港事業分野など。任期は4年間。

●戦略特区を指定、関西は先端医療強化へ

政府は3月28日、国家戦略特区諮問会議(議長・安倍晋三首相)を開き、国家戦略特区の第一弾として、東京圏、関西圏、沖縄県、新潟市、兵庫県養父市、福岡市の6区域を指定した。関西圏は大阪府、兵庫県、京都府の全域または一部が対象区域で、医療などのイノベーション、チャレンジ人材支援の拠点とする。

●北大阪急行延伸で基本合意

大阪府北部を走る北大阪急行を千里中央駅から北へ2.5km延伸し、箕面市内に2駅を新設する計画について、府と箕面市、運行会社の北大阪急行と親会社の阪急電鉄は3月31日、総事業費約650億円の負担割合などを盛り込んだ基本合意書を結んだ。負担割合は国約260億、箕面市約160億円、府約100億円、北大阪急行約80億円で、車両製造費約50億円を国と箕面市が折半する。

●政策投資銀提言、百貨店を観光拠点に

日本政策投資銀行関西支店は大阪の百貨店を外国人観光客の観光拠点として生かすよう求める提言をまとめた。観光案内所の役割を担うことなどを求めている。

国

●主要空港の満足度、14年度から調査

国土交通省は2014年度から主要な国管理空港の利用客や航空会社を対象にした施設の満足度調査を始める。利用客には空港へのアクセスや空港ビルの使い勝手、航空会社にはビルの賃料水準や動線の円滑さなどを評価してもらい、各空港の優れた点や改善点を明確にして競争を促し、空港全体の質の向上につなげる。

●訪日外国人21%増

日本政府観光局(JNTO)が3月19日発表した2月の訪日外国人客数は前年同月比21%増の88万人で、13か月連続で過去最高を更新した。春節(旧正月)で中国や台湾、香港からの旅客が大きく伸びた。

グランフロント大阪のまちづくり



三菱地所株式会社常務執行役員
一般社団法人グランフロント大阪TMO代表理事

林 総一郎 氏

●と き 平成26年2月19日(水) ●ところ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

ご紹介いただきました三菱地所の林でございます。共同事業者12社の代表幹事を務めるとともに、グランフロント大阪のまち全体の運営を担う組織として設立したTMO(タウン・マネジメント・オーガニゼーション)の代表理事も務めています。本日はグランフロント大阪の概要を説明させていただき機会を与えていただき感謝申し上げます。

関西元気文化圏推進協議会から、グランフロント大阪が平成25年関西元気文化圏賞の大賞を受賞しました。関西を文化で元気にする賞なので施設が受賞するのは珍しいことなのですが、関西の文化発信の新しい拠点として内外への情報発信やナレッジキャピタルの取り組みが評価され、受賞できたことを嬉しく思っております。他に特別賞として伊勢神宮の御遷宮対策委員会が選ばれ、ニューパワー賞に片岡愛之助さんや能年怜奈さんなどが受賞しております。

また2013年のヒット商品番付でもグランフロント大阪がランクインするなど、様々な賞を受賞しましたが、どれも関西の経済を活性化させるという活動が評価されており、これも名誉なことだと有難く思っております。

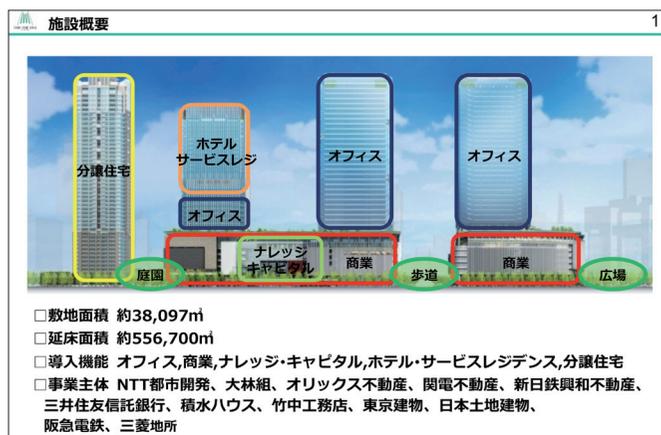
今日は開発の概要と建物の概要、各用途の構成、そしてタウンマネジメントの取り組みについてお話ししようと思っています。

■開発概要

うめきた地区は24ヘクタールあり、そのうちの先行開発区域7ヘクタールを私どもが開発いたしました。

歴史的な沿革は、1987年の国鉄改革に伴って梅田貨物駅用地が国鉄清算事業団に移管され、そこをどうするかという話から始まりました。貨物ヤードの移転問題等があって開発はなかなか進みませんでした。2004年に大阪駅北地区まちづくり基本計画が大阪市によって作られました。それに基づいて2006年にコンペが行われ、私どもの案が当選し2010年3月に着工しました。そして昨年2013年4月26日に「まちびらき」を迎えましたので、基本計画の公表から9年間に渡る長期プロジェクトであります。

基本計画には、まちづくりの5つの柱がありまして、①世界に誇るゲートウェイづくり②賑



わいとふれあいのまちづくり③知的創造活動の拠点(ナレッジキャピタル)づくり④公民連携のまちづくり⑤水と緑あふれる環境づくり、が掲げられました。これらの方針をベースとし、開発ビジョンを「多様な人々や感動との出会いを通して、新しいアイデアや多様なイノベーションを生み出し、明日を拓く魅力あふれるまちづくり」と定め、関西の経済発展に少しでも役立って行きたいという思いで開発を進めてまいりました。ロゴマークは4つの建物を現す4本のラインに、建物の周囲を囲う水と緑を現す2本の計6本のラインで構成され、一体となって伸びゆくさまは、このまちの先進性や将来性を表しています。

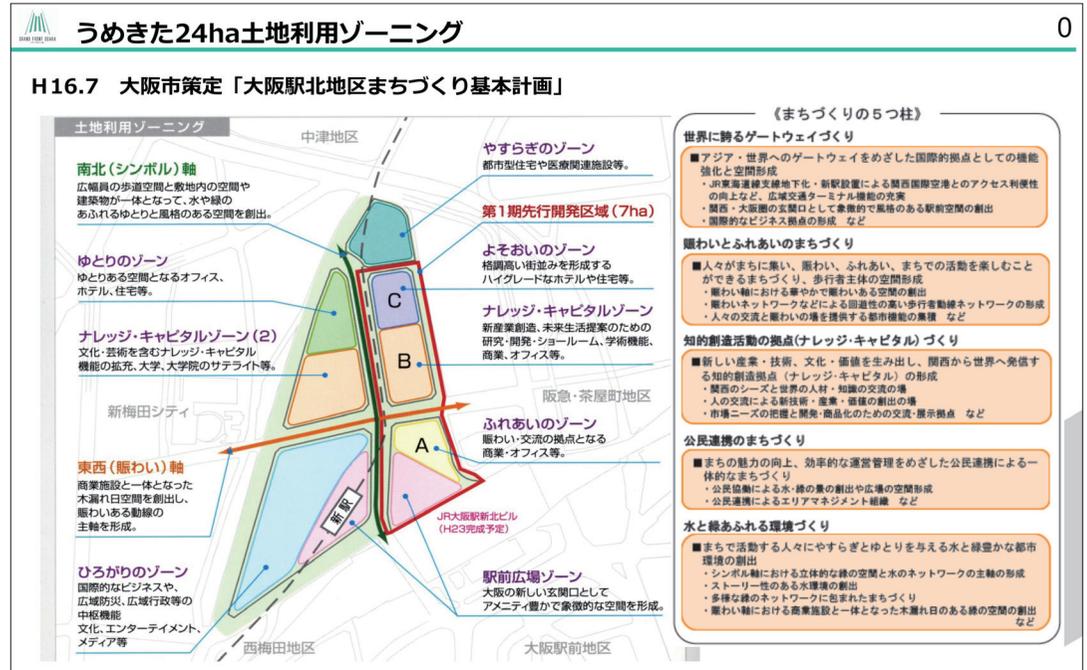
グランフロント大阪は、オフィス、商業、ホテル、マンション等で構成される延床面積55万6千平方メートルに及ぶ大規模複合開発です。さらに大阪駅と直結しているということで、このような開発地域は日本でもなかなかありません。東京、大阪の主要なデベロッパーであるNTT都市開発、大林組、オリックス不動産、関電不動産、新日鉄興和不動産、三井住友信託銀行、積水ハウス、竹中工務店、東京建物、日本土地建物、阪急電鉄、三菱地所の12社で

コンソーシアムを組み、当社が幹事社を務めて進めて来ました。

まちびらきの初日には、34万人が来場され、1ヶ月で761万人、売り上げは50億円を突破しました。年間売上は400億円が目標でしたが実際はもう少し上になりそうです。来場者は1年間で5千万人近くになりそうで、平日平均10万人、週末は10万人台後半で大阪の新しい観光名所になってきたのかなと思っています。この勢いをどう来年以降に繋げていくかが課題です。

■うめきた2期地区に地下駅を新設

2期地域(17分)は、線路や車庫などが撤去されて更地化に向けて工事が進んでいるところです。昨年10月に民間提案の募集要項が発表され、12月に締め切られました。今年3月末に優秀提案者が複数社決定され、大阪市はその事業者と対話をしながら、まちづくりの方針を決めていくことになっています。国内外で40社の提案応募があったと聞いています。非常に注目度の高いコンペになっております。2015年度以降に2次募集が行われて開発事業者が決定します。その後は基盤整備が長くかかるよう



2023年頃に2期のまちびらきとされており、まだ9年ぐらいかかる状況です。

「関空特急はるか」は、大阪駅の北側の貨物ヤード内の線路を通して環状線經由天王寺へ走っています。大阪駅に止まらないので、うめきた2期地区の大阪駅の北側に新駅を造り関空とのアクセスを良くしようと計画されています。

更に「なにわ筋線」を延伸する計画があります。これを使うことが実現すれば、大阪駅から関空へのアクセスは45分程度に短縮されると考えられています。ただ整備には10年程度かかりそうです。

■ナレッジキャピタル

本開発の中核施設、ナレッジキャピタルについて説明します。その目的は、民間の主導によって産業創出、文化発信、国際交流、人材育成をおこなって関西経済圏の再興に寄与していくことです。海外では、国策でやっているところが多くて、どうして民間でやっているのかとよく聞かれるのですが、この取り組みをなんとか成功させ、拡大していきたいと思っています。

多様な人々、クリエイターやビジネスパーソン、主婦、子供、シニア、研究者などがナレッジキャピタルの施設に集まり、その交流から新しい価値を創って、共有し、育て、発信していきます。多様な人々が意見交換できる場の提供と人的支援を私どもが行っています。

新しい感性と技術はどのようなものがあるかと言えば知的財産であったり、新しい製品やサービスであったり、人財であったり、そういうものを生み出していく狙いです。

■ナレッジキャピタルの施設構成

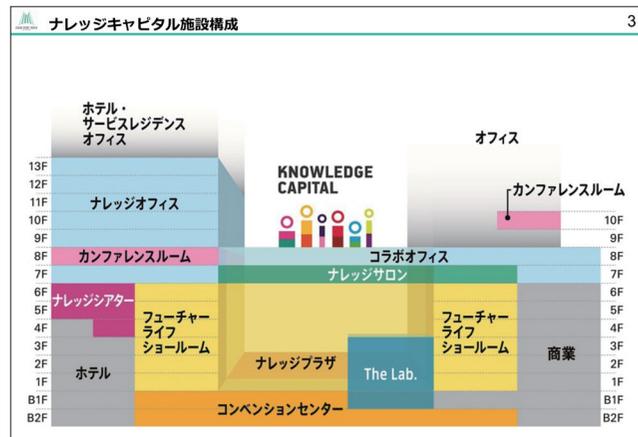
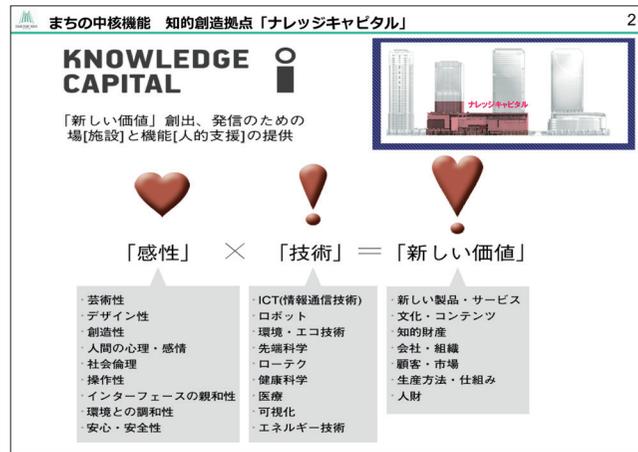
ナレッジキャピタルは地下2階にコンベンションセンター、地下1階から地上3階まではThe Lab、1階から6

階まではフューチャーライフショールームやサロン、コラボオフィス、ナレッジシアター等で構成されています。

The lab というのは研究機関や大学の方々に展示していただいて最先端の技術を知ってもらおうというゾーンです。例えば独立行政法人情報通信研究機構とかデジタルファッション株式会社等計15社が出演しています。、京都大学発のベンチャー企業が開発した電気自動車等が展示されています。

フューチャーライフショールームは一步先の生活提案の場として、21の企業・大学の商品が展示されています。話題になっている近畿大学の養殖マグロ・レストランもここにあり、また、ロート製菓が自家栽培した野菜が食べられる旬穀旬菜というレストランもあります。

会員制のナレッジサロンが7階にあり、年会費は10万円ですが、開業時は700人だった会



員が、その後人気が出て昨年末1,755人になり現在は1,800人を超えています。毎日400人を超える人々がナレッジサロンを訪れて活発な交流が行われています。

コラボオフィスは8階にあって机などを配置したスペース貸しのゾーンです。これから起業する若い人たちのためのスペースで事業化を進めるアドバイザーも揃えています。製品化にこぎつけたらナレッジシアターで発表したり展示したり出来ます。

また地下2階のコンベンションセンターは3,000人収容の会議施設。大阪駅直結であるということで、利用度が高まっています。以上がナレッジキャピタルの説明です。

■オフィス ショップ&レストラン

オフィススペースは、関西最大、ワンフロア2,800平方メートルの無柱空間を実現しました。また強度の地震に耐えられるような制震構造システムになっております。

次にショップ&レストランはターミナルに立地した商業ビルという意味ではデパートを除いて日本で最大級の面積を誇っています。売場面積は4.4万平方メートル、店舗数は266店。ナレッジキャピタルの店舗を加えると約300店舗になります。キーワードはお散歩ショッピングです。

水と緑が多く屋上庭園だけでも約1万平方メートル。またカフェ機能が充実していて約20店舗もあります。グルグル歩いてお散歩を楽しみながら買い物もしてもらうということです。もう一つのキーワードは「旗艦店」と「こだわりショップ」の集積です。旗艦店というのは通常の店舗

より大きい面積を確保してお店のブランドの世界観を表現出来るような形になっています。また、東京以外に決して出店しなかった老舗や名店が90店舗もあり、他にも「こだわりショップ」が集積しています。

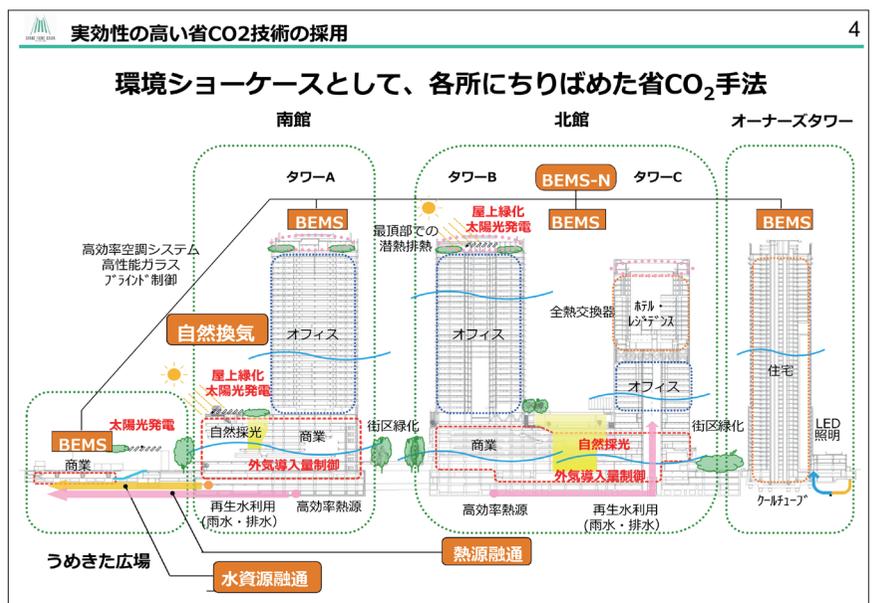
テナント構成を分けるとファッション関係で119店舗。インテリアと生活雑貨で35店舗、飲食と食物販で77店舗、ビューティーとコスメサービスで35店舗となります。

ファッションではロンハーマン、ユナイテッドアローズ、シッパス等国内外の人気セレクトショップはほとんど出店しています。

住では日本初上陸のZARA HOME や無印良品の西日本旗艦店、ACTAUS 等が大きなお店を構えています。

知と言うことでは紀伊国屋が千坪の店舗、その他に島村楽器やHMV や珍しいところでは鉄道模型のカツミが関西で初めて出店しています。

食の方では、うめきた広場の下の地下1階にうめきたセラーというゾーンがあり、14店舗がイートインになっていてカフェ機能を持っています。日本初上陸のTHE CITY BAKERY やDEAN & DELUCA がカフェレストラン併設では関西では初めて、と人気があります。南館の7階～9階はレストランが36店舗あって日本料理の大坂ばさら、リュミエール大阪 KARATO



等があります。全国の名店では牛タンの喜助や博多の磯貝、地元大阪からは焼肉の白雲台、洋食のRevo等が出店しています。

北館の地下1階には世界のビール博物館&ワイン博物館があって600席を超える広いスペースを確保して世界250種以上のビールと200種類以上のワインが楽しめます。東京のスカイツリーにも出店していますが、大阪は2店目、横浜ランドマークに3店目を出店していて、珍しいビールが飲めると昼間から賑わっています。

特徴的な施設として北館の6階に午前4時まで営業しているゾーン「うめきたフロア」があります。お客様の7割～8割が若い女性で、安心して飲めるということで、新しい需要を生み出しています。

■ホテル施設 マンション棟

次にホテル施設ですが、北館タワーCの上層部にインターコンチネンタルホテル大阪に入居いただきました。客室数は215室に加え長期滞在型のサービスレジデンスが57室あります。宴会場やチャペル、スパ、レストランと総合ホテルの形になっています。

一番北側にあるマンション棟は「グランフロント大阪オーナーズタワー」と名付けました。コンセプトは「ザ・ホテル」、全部で525戸あり

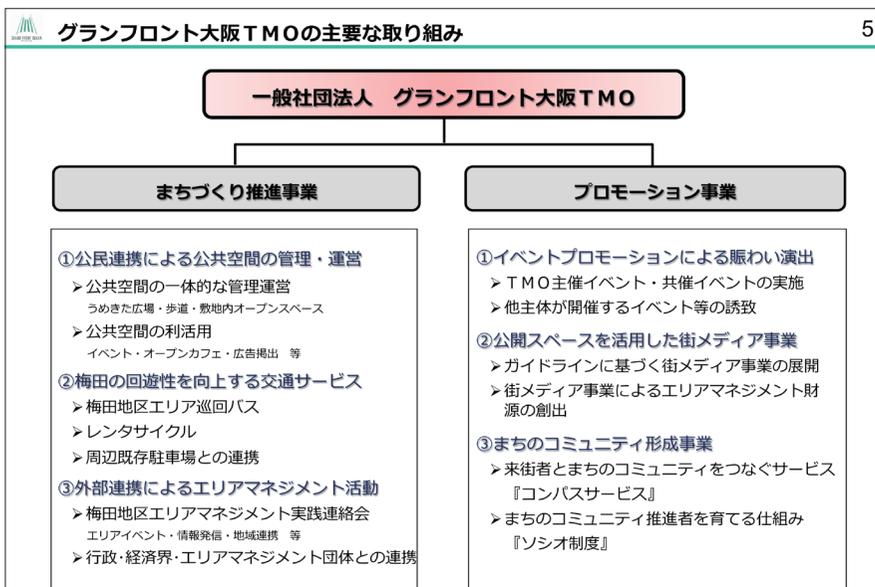
ます。販売価格は3,670万円～4億1,500万円。約80戸が億ションです。関西で億ションの販売は難しいと言われていましたが、昨年2月には完売しました。今はプレミアムも付いているようです。買った人の中にはセカンドハウスだったり、花火の時だけ利用したり、かなりの金額をかけて内装を変えたりする人もおられて関西のストックの強さを改めて感じた次第です。

■環境対策

次に環境対策です。①省エネルギー手法の見える化、②テナントによる省エネ活動、③まち丸ごと見える化、の3つを柱としています。実際の技術として採用しているのは各ビルで太陽光発電はもちろん、雨水等再生水の利用、大阪駅側のタワーAには飛行機のエンジンのような羽を付けて、ビルに当たった自然の風を取り込んで換気するシステムになっています。またタワーBの方は四隅に煙突(ポイド)を設けて室内に溜まった熱気を自然に排出する換気方法を採用しています。

■エリアマネジメント活動

エリアマネジメント活動では、まち全体をマネジメントするためにTMOを設立しました。グランフロントの付加価値向上と梅田地区全体





の持続的な発展を目指しています。さらに地域の活性化や環境改善、コミュニティを形成する等、様々な取り組みを行っています。

取り組みは大きく分けるとまちづくり推進事業とプロモーション事業の2つありまして、公共空間の管理と巡回バス等を運行する交通サービス、外部との連携によるエリアマネジメント活動等が主な活動です。

■公共空間の管理

公共空間の管理では、歩道やうめきた広場の植栽や美化、放置自転車対策などを TMO が引き受けています。オープンカフェの出店も特徴の1つですが、歩道の上にカフェのスペースを設けています。法律では歩道の上に民間の施設を造れないのですが特例道路占用区域に指定してもらい、市に使用料を払ってカフェを出店出来るようになりました。法律は、まちの活性化のために支援出来るようにどんどん変わっています。都市再生整備計画を活用しておこなうのですが、全国では東京の新宿が第1号、次がグランフロント大阪です。

■交通サービス

交通サービスでは、巡回バスとレンタサイクル、周辺の駐車場との連携を行っています。巡

回バスは UMEGLE - BUS (うめぐるバス) と称して、JR 大阪駅東口を出発して茶屋町を經由、グランフロントを通り西梅田まで約30分で1周します。午前10時～午後9時、10分間隔で運行して運賃は百円です。東京・丸の内内の巡回バスは無料ですが、スポンサーがたくさん付いています。こちらはまだスポンサーが少なく、有料としています。

レンタサイクルは海外の主要都市では多く見かけますが、大阪ではほとんどありません。観光客やビジネスマンのために、うめきた広場に30台のレンタル自転車を揃えました。1時間200円です。もっと大阪でレンタル自転車ポートが増えればよいと思っています。

■賑わい創出事業

次に賑わい創出事業です。まち全体をメディアとして捉え、色々なスペースを利用して賑わいを創出しています。うめきた広場、SHIP ホール、ナレッジプラザ、テラスガーデンを使っておこなっています。グランフロントは屋外広告物規制区域で、広告は一切出せなかったのですが、広告はある種のまちの彩りと考え一定の規制の下で広告を出せば賑わいの演出になると、街並み景観ガイドラインを行政と学識者でつくりました。

変な広告は駄目ですが、ガイドラインに沿っ

梅田の回遊性を向上する交通サービス

歩いて楽しいまちづくりの実現に向けた交通サービス『UMEGLE』

- ① 梅田地区の回遊性向上や自動車流入抑制を目標に掲げた取り組み
- ② 「エリア巡回バス」「レンタサイクル」「周辺駐車場との連携」の3つの交通サービスの実施
- ③ 「歩いて楽しいまちづくり」の推進による、梅田地区全体の活性化

UMEGLE-CHARI
レンタサイクル
「レンタサイクルで、気軽にうめきたを巡ろう！」
まち歩き、ちよみ歩道に無料レンタルサイクルが、うめきたのまち歩きに繋がります。甲斐郡、豊能郡、大田区など、少し足を伸ばしても、うめきたを起点に大田区内を巡るのも楽しいかも。

UMEGLE-BUS
エリア巡回バス
「エリア巡回バスで、快進撃うめきたを巡ろう！」
うめきたのまち歩き、エリア巡回バスが快進撃を演出します。スタイリッシュなデザインのバスで、ショッピングに、ビジネスに、観光に、うめきたのまちを満喫しよう。

UMEGLE-PARKING
レンタルバイク
「駐車場からバス、自転車にアクセス！」
うめきたのまち歩きは、駐車場から、バスやレンタサイクル、シェアサイクルに乗り継いで、ゆっくりとまち歩きを楽しむことができます。

(凡例)
● バス停
● レンタサイクルポート
● 連携駐車場

うめきたエリア
西梅田エリア
阪急梅田・茶屋町エリア
大塚 茶屋町
JR 大塚
西梅田
大阪駅前エリア

たものなら公共空間も広告媒体として展開出来る仕組みにしました。駅前のうめきた広場での賑わいぶりもメディア化の1つ。5月にはオクトーバーフェストと称してピアガーデンを開き数千人が集まりました。先ほどの広告媒体にする話に戻りますが、バナー広告をはじめ壁面広告、柱巻き広告等でスポンサーを募り、その広告売り上げを街の運営資金に充てる仕組みを作っています。エリアマネジメントの一番の問題点は財源をどうやって生み出すかです。まちのメディア化で広告媒体として活用し、収入を上げています。

■コミュニティの形成

コミュニティの形成事業にも取り組んでいます。参加型のまちづくりを目指しておりまして、「コンパスサービス」と「ソシオ制度」があります。

「コンパスサービス」とは、施設の中にタッチパネルを設置して、スマホと

連動させ買い物情報や区域内の案内を提供します。面白いのは年齢や個人の趣味まで読み取って、その個人にカスタマイズされた情報を提供するというものです。逆に希望や要望を出しコミュニケーションを取ることも可能です。現在は色々試行錯誤していますが世界でも初めての試みです。このシステムは電通の子会社が運用しています。いずれ世界的に広げて行きたいと意気込んでいます。

「ソシオ制度」は、個人で様々な活動をしている人に対して場所を提供したり、仲間を紹介した

ソシオ制度

既に個人で活動している人、これから活動したい人など、条件を満たした人たちがソシオキャプテンとなり、**まちを舞台に自らが中心となって活動することを支援する仕組み**

「人よし」 = 自己実現
「社会よし」 = よき社会の実現
「まちよし」 = 多様な人やアイデアとの出合いの実現

まちに登録されたソシオキャプテンがソシオ (=コミュニティ) を運営
日々、まちを舞台に様々な活動を展開!

コンパスサービスを通じてメンバーや一般来街者とのコミュニケーションを実行

他のまちには無いコンテンツがまちに流通
来街者の新たな発見の切っ掛けに

例 【グルメ系ソシオ】
「F&Bファーマーズファンド」
「近隣の食材を使った食育&生産地支援」

ソシオキャプテン：農業系NPO代表
パートナー：栄養学を学ぶ女子大生
ソシオメンバー：教育ナントシエフ

- まちでの展開
 - ・産直素材を使った飲食店オリジナルメニュー開発と商品化
 - ・産直市場の開催
 - ・三者協働による食育講座開催

例 【音楽系ソシオ】
「うめきた合唱団」
「うたで明るく楽しくなるまち」

ソシオキャプテン：声楽家
パートナー：OQ音楽
ソシオメンバー：GFO就労者

- まちでの展開
 - ・日常的な練習や打合せ
 - ・公開スペースでのコーラス実施
 - ・まちの主催イベントでのコーラス披露

り支援しようという制度です。すでに書道を趣味とする人の集いやジャズを楽しむステージ、京都の伝統文化を学ぶ会合などが定期的に関われ、活況を呈しています。京都大学の先生がAEDを誰もが使いこなせるようにボランティアで毎月1～2回講習会を開いたりもしています。

■おわりに

梅田地域全体を盛り上げようという広域の活動では、JR西日本様、阪急電鉄様、阪神電鉄様と私も4者で2009年に梅田地区エリアマネジメント実践連絡会を結成しました。

駅から広がるまちづくり、歩いて楽しいまちづくり、新しい時代のまちづくりをコンセプトに様々なイベントを展開しています。2013年夏には第2回梅田ゆかた祭りを開催しました。地元町内会や婦人会に参加してもらい盆踊りや打ち水を楽しみました。冬にはスノーマンフェ

スティバルを開催し、58の施設に参加頂きました。「街中がスノーマン」というコンセプトで、それぞれの施設でスノーマンを出していただき、お客様にサービスを行いました。このようにエリア全体と連動しながら大阪の活性化に繋がるよう努力していきたいと思っております。皆様方には今後ともグランフロント大阪をご愛顧賜りますようお願い申し上げ、説明を終わらせていただきます。

ご静聴ありがとうございました。

コンパスサービスの特徴～マルチデバイス・マルチアクセスポイント～ 8

豊富なアクセスポイント

コンパスアプリ for Andriod for iPhone

施設内 36か所 タッチパネル式 サイネージ

Google play App Store

40inch LCD

1F

梅田地区エリアマネジメント実践連絡会 10

梅田地区のエリアマネジメント推進組織を設立 (JR西日本・阪急電鉄・阪神電鉄・TMOにより2009年11月設立)

■活動コンセプト

Concept 1 駅から広がるまちづくり

Concept 2 歩いて楽しいまちづくり

Concept 3 新しい時代のまちづくり

■活動エリア

■活動実績

梅田でつながる。梅田がつながる。 UMEDACONNECT

Webサイト「UMEDACONNECT」 http://umeda-connect.jp

祭ゆ梅田 祭ゆ梅田 2012.11.23(土)～12.25(日) 梅田スノーマンフェスティバル

梅田ゆかた祭

放置自転車対策活動への参画



関西浮沈のカギ 関空にあり

産経新聞大阪本社 編集局経済部 橋本 亮

関西の成長に向けた関西国際空港の役割や存在感が一段と大きくなりそうだ。2013年の訪日外国人数1,000万人突破では関空が大きな役割を果たした。政府は東京五輪が開かれる20年に2,000万人の訪日旅行者誘致を目指す戦略を打ち出すが、その実現には関空のさらなる飛躍が欠かせない。関空の利用者増加は低迷を続けている関西経済の復権にもつながる。まさに関西の浮沈のカギは関空が握ると言っても過言ではないだろう。

関空ではピーチ・アビエーションを含めた国内外の格安航空会社(LCC)の新規就航や増便などを受けて利用者の増加が続く。特に外国人の利用者の伸びはめざましく、13年の国際線の外国人旅客数は前年比29%増の463万8,311人を記録。2年連続で開港以来最多を記録した。

円安や東南アジアなどでのビザの発給要件緩和が追い風となった面はあるが、関空自身がこれまで行ってきたさまざまな取り組みや努力が実を結んだことも大きな要因だろう。

その中で個人的に面白い取り組みだと思ったのが、新関西国際空港会社が今年2月から始めた空港内のエスコートサービス(VIPサービス)だ。有料で出発・到着時に空港内の案内や駅までの送迎などを行うという「おもてなしサービス」だが、空港運営会社が独自に行うのは国内の空港では初めてという。

VIPサービスによって得られる利益は小さいかもしれないが、何かと制限が多い空港運営の中で、関空が日本初のサービスを打ち出した意味は大きい。日本人だけでなく、中国や東南アジアからの富裕層の訪日も増えつつある中、まさに時宜にあったサービスともいえるのではないか。

それ以外にもインドネシアなどイスラム教徒の多い東南アジアからの旅行者受け入れに向けた礼拝などができる祈祷室の増設や、イスラム教の戒律に基づいて厳密に調理した食事「ハラールミール」の提供など、新たな利用者の獲得に向けた取り組みやサービスは枚挙にいとまがない。

関空の成長を取り込もうと、民間企業も盛り上がりを見せ始めている。南海電気鉄道は関空の利用者増にあわせ、外国人旅行者向けに事前にインターネットで購入できる切符の販売を始めた。外国人旅行者向けにネット決済で切符を買えるようにするのは関西の鉄道会社では初めてのサービスで、決済はクレジットカードで行い、メールで送られてくる引換券を印字し、訪日後に関西空港駅の窓口で切符と交換。自動券売機や窓口で切符を購入する手間が省ける利点があり、自動券売機の扱いが苦手な外国人には便利なサービスだ。

その他の鉄道会社も駅構内での外国人向け無料無線LANの整備や外国人向け商品の提供などを通じ、関空を通じて訪日する外国人に鉄道利用を促し、沿線の観光地などに足を伸ばしてもらおうと躍起で、関空の存在が関西の経済や企業に大きな刺激を与えている。

3月に大阪市阿倍野区で全面開業した日本一の超高層ビル「あべのハルカス」に同居する「大阪マリオット都ホテル」をはじめ、京都で2月に開業した外資系高級ホテル「ザ・リッツ・カールトン京都」など、関西で起きている外資系ホテルの進出ラッシュも今後の訪日外国人観光客を見込んでのもの。大阪マリオット都ホテルで外国人利用者を全体の3割とする目標を掲げており、関空への期待はふくらむばかりだ。

そうした期待に応えるためにも、関空には利

用者を増やすさらなる努力が必要となる。

新関空会社は利便性向上につながる路線の拡充に向け、シンガポール航空系のLCCのスクートなどに対し、関空への就航を打診しているという。関空の国際線はアジア路線が中心で、欧米路線の割合は全体の1割程度にとどまり、関西財界などから欧米路線の拡充を求める声もあり、航空会社に対する就航働きかけも欠かせない。

同時に、空港の利便性を高めることも重要になる。関空ではLCC専用の第3ターミナルが建設、第1旅客ターミナルビルの大規模改修を行い、免税店エリアの面積を1.4倍に拡大する計画だ。

課題となっている関空までのアクセス改善では、JR大阪駅と直結するうめきた地区に新駅を設置し、関空と大阪都心のキタ地区を直接結ぶ新ルートの建設に向け、大阪市やJR西日本などが今後、22年度の開業を目標に作業を本格化させる見通しとなっている。

現在、梅田貨物線を走るJR西日本の空港アクセス特急「はるか」は大阪駅を通過していないが、新駅に停車させることでキタから関空への利便性が高まる。キタと関空が最速45分で結ばれるとの試算もあり、実現すれば東京～成田空港間(約50分)よりも早くなる。悲願だった関空へのアクセス改善の実現に向けて弾みがつき、国際競争力が強化される。

それらの取り組みは14年度を目指す関空と大阪(伊丹)空港の運営権売却に向けた事業価値の向上だけではない。新関空会社から空港運営を引き継ぐ新会社にとっても大きな財産、成長の糧となる。

地盤沈下が言われて久しい関西だが、関空を中心に、明るい兆しも見え始めている。

関空と中国を結ぶ航空路線に増便や新規就航が相次ぎ、沖縄県・尖閣諸島国有化をめぐって落ち込んだ日中間の旅客数も最近は回復傾向が顕著。法務省入国管理局の統計によると、12年秋の尖閣諸島国有化以降、昨年1月に約1

万7,800人に落ち込んでいた関空の中国人入国者数が12月には約2万3,600人にまで回復した。消費意欲が高い中国人旅行者の回復は関西の経済に大きな恩恵をもたらす。「関空の活況が近畿周辺をはじめとする各地の観光客増加につながるのでは」との期待が強まっている。

関空の中国路線は10～11年の冬に週185便だったが、今年3月現在では国内外の航空会社13社が中国19都市へ計237便を運航。済南、昆明など、国内の他の空港からは飛んでいない都市が6カ所もあり、中国便受け入れの一大拠点となりつつある。

3月には中国のLCCの春秋航空が中国系航空会社としては関空に5年ぶりに新規就航し、「さらなる観光客増の起爆剤に」と注目を集めている。春秋航空の王正華会長は「今回の就航で、大阪をはじめとする関西圏に良い経済効果をもたらしたい」と意気込む。

米映画テーマパーク「ユニバーサル・スタジオ・ジャパン」では今年、人気映画「ハリウッド・ボタナー」のアトラクションが開業する予定で、海外から大量の来園者が見込まれている。「和食 日本人の伝統的な食文化」の国連教育科学文化機関(ユネスコ)無形文化遺産への登録も「食の宝庫」である関西への訪日外国人増加につながる可能性が大きく、新たな追い風となる。

そもそも関西の潜在能力は高い。12年の訪日外国人の都道府県別訪問率をみると、大阪府が24%で、東京都(51.3%)に続く2位に付けた。訪日外国人の4人に1人が大阪府を訪れたことになる。海外での知名度が高い京都府も3位の17.3%と高い水準を保っており、大きな伸びしろがあるのだ。

国内はもとより、海外からの関心も高いユニバーサル・スタジオ・ジャパンの新アトラクションやあべのハルカスの全面開業など、関西に人を呼び込む立派な「入れ物、ができてつつある。関西にとって反転攻勢の大きなチャンスを迎える中、関空には井戸のように、国内外から観光客をくみ上げ、水を流し込むように、それらを人で一杯にする役割こそが求められている。



貨物価値と航空化率

— 経済学的な視点からの予備的考察 — (前編)

神戸大学大学院経営学研究科

村上 英樹

(-財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

神戸大学大学院経営学研究科博士課程

松瀬 由佳里

1. はじめに

本稿は荷主が製品を輸出するに際して、日本発の空運を利用するのか、あるいは海運を利用するのかについて、航空化率を被説明変数とし、どのような要因が選択行動に影響するのかを分析する。

航空化率というのは、例えば輸出の例では空運の輸出総価額を海運と空運の輸出総価額で除したものである。輸送コストを貨物の価値で除した値を運賃負担力といい、分母の製品価値が大きいほど輸出される製品は高い運賃に耐えることができる。

直感的には、価値が高い製品は空運利用で輸出されると考えられる。製品の価値は、特に変動なく安定的に高い場合、変動する場合、および安定的に低い場合が存在する。例えば宝飾品、あるいはマネタリーゴールドを除く金は安定的に高い例である一方で、安定的に低いものは原材料系である。それ以外のいわゆる最終消費財あるいは中間財は周期的に価値が変動するもの、周期を伴いながら上昇または下降のトレンドを持つもの、またそれらの中でも同じ貿易統計における品目分類であっても価値の高いものと低いものがある。その周期はプロダクトライフサイクル(以下PLC)によると考えられる。またPLCに伴って航空化率も変動していると考えられる。宮下(1988)(1994)(2009)(2010)の一連の航空化率決定因に関する分析、およびMurakami et al.(2013)と拙稿(2014)の分析も基本的にこの流れに沿ったものである。同じ品目分類で安定的に航空化率が高い原因としては、例えば高品質のメイドインジャパンといったブランド力を形成することで威光価格(Price Premium)を設定することが可能となっている場合であろう。

ただし、このような教科書に載っている程度の議論だけでは現実に起こっている荷主と物流業の行動を説明し辛くなってきているようである。すなわち、我々はさらに深化した現実の輸出構造にも着目しなければならない。

生産コストの最小化を目論む製造業が、複数の調達過程、製造過程、販売過程、および回収過程を国際ロジスティクス化することにより、我々がかつて学んだ日本型の「加工貿易構造」、すなわち原料を仕入れ製品を製造し輸出するという単純な構造はすでに過去のものとなっている。日本の輸出品目の中には例えば自動車産業を例にとれば部品や中間製品も多く含まれるし、従来どおりの最終生産物も存在する。¹

このような貿易構造の変化とロジスティクスの変化は、1987年のG7における外為自由化以来

1 たとえば根本・橋本編(2010)、第4章のベトナムトヨタ(TMV)の事例を参照せよ。それによると、TMVは日本からの部品あるいは中間財の供給を受け、現地で組み立てを行って、再び日本他諸外国に中間財または最終製品を輸出する。

のものであり、確かに先に掲げた宮下(1988)以下の一連の研究により最初期からその後10数年の動向は明らかになった。しかし、さらにその後約10年を過ぎようとし、TPP交渉など貿易の自由化の波がさらに押し寄せているのは碩学諸兄の間でもご理解いただいていると考える。それに伴い、荷主は厳しい競争環境の中で最適なロジスティクス戦略をとらざるを得ない。

そのような荷主の経済活動の下支えをする空運および海運業が、これまでどのような地域にどのような品目の貨物を運び、またそれら地域・品目がどのように変わってきたのか、あるいは空運・海運分担率がどのように変化してきたかということ把握することは、我が国の各種産業の海外展開とロジスティクス活動の展開を把握することにつながる。そしてこれにより国際競争にさらされる企業が最適なロジスティクス活動を行えるようにいかに政策がロジスティクス・インフラを整備すべきか、という運輸政策への示唆も得ることができよう。

本稿ではまず2節で輸出貨物価値の変動パターンが異なる代表的な品目を取り上げ、それらの品目の変動特性や、国別の品目価値の相違、品目間の価値の相違などの基本的なデータをここ3年について財務省貿易統計から収集した。そしてこれらの品目のデータを用いて、航空化率の決定要因は何であるかを、基本的なミクロ経済学と統計学的手法を用いて分析を行なった。これにより、効率的に行動すると仮定される荷主の空運・海運ロジスティクス分担率と今後の動向を予測することが可能となろう。3年という短い期間の、僅か125のデータしか使用していないので、あえて予備的考察という理解でお読みいただきたい。以上が本稿の前編で、後編は2節での実証的研究の結果を受け、特定の品目を取り上げて貨物価値の変動要因と航空化率の変化についてより深く考察を行う。

2. 航空化率の決定要因

では次に、航空化率の決定要因についてみてみよう。経済学の視点からすると、空運と海運を含むロジスティクス活動は、企業にとって最終的に商品を生産し市場に供給するのに必要な「投入要素」の1つである。他の投入要素の例は例えば労働、エネルギー、あるいは資本である。競争的な環境で、できるだけ生産コストを下げようとする企業は、自らの費用の制約のもとで投入要素を最適な比率で組み合わせ、生産量を最大化しようとする。競争的環境にない企業には必ずしもこの前提は適用できない。しかし、アジア諸国との間で熾烈な国際競争にさらされている日本の輸出企業には適用可能である。その根拠として、円高以来企業の生産拠点の海外移転あるいは海外直接投資行動の増加が進んできて、その進出先がかつての中国からより生産コストの安い東南アジア、特にミャンマーなどに進出していることが挙げられる。

ミクロ経済学の企業の理論によると、企業の投入要素は、通常その要素の価格、代替的な要素の価格、製造された製品自体の価格または数量、及びその他の調整要因により説明される。被説明変数の航空化率は航空の価額を輸出総価額(価額=自己申告価値×数量または重さ)で除したものであるから、右辺の説明変数はやはり要素需要関数と同じ変数となる。常識的な範囲で考えれば、航空の要素価格が上昇すれば航空化率は下がり、海運のそれが上昇すると航空化率は上がる。また輸送量が増えるに伴い、大量輸送に強みを持つ海運の比率が高くなる。それに加え、輸送距離が長い市場では空運・海運間の輸送時間差に開きが生じていく。そのため、低速な海運による機会費用(商品の陳腐化など)、金利、及び保険料が高くなるから、これらの額が大きい高価値貨物ほど空運を愛好すると考えられる。

表1はこのような仮定の下で、被説明変数を航空化率、説明変数を航空価額、海運価額、輸出貿易量、日本との2国間の距離、およびその他ダミー変数(品目別の航空化率の差を調整する変数、及び年ごとの値を調整する変数)とした対数線形式の回帰分析の結果である。推定式は以下の通

りて、航空価額および海運価額は荷主の自主申告によるものであるから空運と海運業にはコントロールできない外生変数である。また輸出量も空運と海運業には所与のものであるから外生変数である。カッコ内の符号は理論から導かれる。予想符号である。ダミー変数以外の各変数は対数である。²

品目別航空化率 = f {(-) 航空価額、(+) 海運価額、(-) 輸出量、(+) 距離、品目ごとの航空化率を調整するダミー変数}

推定方法は分散不均一が存在を確認した上で、それを補正した最尤推定法である。品目ダミー変数のベンチマークは医薬品なので、値は医薬品の日本発相手国行の平均航空化率との差を表す。またデータは2010～12年の3年間のもので、基準年を2011年にしているから、年ダミー変数の値は対2011年の平均航空化率の値との差である。

表1 航空化率関数の推定結果

	係数	標準誤差	漸近 t 値	P値
航空価額 (万円)	-0.058	0.021	-2.817	0.005
海運価額 (万円)	2.173	0.345	6.297	0.000
輸出量 (万M ^ト)	9.2635E-05	2.043E-04	4.535	0.000
距離 (万Km)	0.312	0.032	9.728	0.000
肉類・同調製品	-0.224	0.104	-2.141	0.032
魚介類 (生鮮)	-0.290	0.066	-4.398	0.000
真 珠	0.166	0.187	0.888	0.375
非鉄金属	-0.498	0.061	-8.222	0.000
原 動 機	-0.502	0.058	-8.598	0.000
金 (#)	0.120	0.170	0.710	0.478
2011年ダミー変数	0.039	0.010	3.848	0.000
2012年ダミー変数	0.104	0.020	5.128	0.000
定数項	0.387	0.060	6.417	0.000

対数尤度関数 = -7.839、n = 125、#はマネタリーゴールドを除く。

注：輸出量のM^トはメトリックトン。

これを見ると仮説通りの極めて常識的な符号条件となっている。上から4つの係数は、変数の単位%変化が航空化率の単位%変化を表している。この結果から読み取れることは、まず航空化率の交叉運賃弾力性（海運価格の単位%変化に対する航空化率の単位%変化）が有意になるので、表向きの運賃が高い空運と、運賃は安い低速輸送により輸送中に製品が陳腐化するリスク（ある種の機会費用）を負う海運は代替関係にあることがわかる。さらに、需要の場合だと通常は自己弾力性（この場合航空価額の単位%変化に対する航空化率の単位%変化）の絶対値は交叉弾力性のそれよりも大きいにもかかわらず、この場合は小さい。つまり航空貨物は「必ず空運でないといけない」というような市場までの迅速輸送が必要な商品であると思われる。本節までをもって本稿の前編とする。

2 ここでの航空化率はゼロを含まないので対数変換が可能である。

【参考文献】

宮下國生 (1988)、『海運』、晃洋書房。

宮下國生 (1994)、『日本の国際物流システム』、千倉書房。

Miyashita, K. 2009. "Structural Change in the International Advanced Logistics" , *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 25(1), 121-138.

Miyashita,K.,2010, Logistics Strategy and Modal Choice, Costas Th. Grammenos (ed.), *Handbook of Maritime Economics and Business*, 2nd.edition, Lloyd' s List, 997-1016.

Murakami,H.,Y. Matsuse, K. Mukaigawa, and Y. Tsunoda (2013), "Dynamics of product lifecycle and sea/air modal choice: Japan' s evidence of import and export," *The 6th International Conference of Shipping and Logistics - Sustainability of Shipping and Logistics - , ICASL2013*, pp.77-94.

村上英樹 (2014)、「製品のライフサイクルと空運・海運選択 —日本の輸出入のケース」、『ていくおふ』第 134 号、ANA 総合研究所、2-9 ページ。

根本敏則・橋本雅隆編 (2010)、『自動車部品調達システムの中国・ASEAN 展開—トヨタのグローバルロジスティクス—』、中央経済社。

財務省、『貿易統計』、関係年度分。

2014 年（平成 26 年）2 月運営概況（速報値）

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

○発着回数 375.1 回 / 日（対前年比 106%）

国際線：246.6 回 / 日
（対前年比 108%）
国内線：128.5 回 / 日
（対前年比 101%）

発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 109% と 2 月として過去最高の実績となり、5 ヶ月連続で前年を上回りました。国内線は 101% と 2 ヶ月ぶりに前年を上回り、国際線・国内線合計では 106% と 10 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 51.8 千人 / 日（対前年比 106%）

国際線：35.0 千人 / 日
（対前年比 107%）
国内線：16.8 千人 / 日
（対前年比 104%）

旅客数について

国際線旅客数は、全体として 107% と 6 ヶ月連続で前年を上回っております。内訳として日本人旅客は 96% と 2 ヶ月連続で前年を下回っております。外国人旅客は 127% と 24 ヶ月連続で前年を上回っており、2 月として開港来過去最高の実績となりました。国内線旅客数は 104% と 29 ヶ月連続で前年を上回っております。

○貨物量 1,739t / 日（対前年比 106%）

国際貨物：1,677t / 日（対前年比 106%）
積込量：796t / 日（対前年比 113%）
取卸量：880 / 日（対前年比 101%）
国内貨物：62t / 日（対前年比 101%）

貨物量について

貨物量は、国際線貨物量は 5 ヶ月連続で前年を上回りました。内訳として積込は 5 ヶ月連続で前年を上回り、取卸は 2 ヶ月連続で前年を上回っております。

1. 発着回数には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機・回転翼機等を含む。
2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局発表資料を基に算出している。
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による。

平成 26 年 3 月 19 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 26 年 2 月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
近畿圏	1,212,581	115.0	20.9	1,159,573	107.5	17.6	53,008
管内	752,483	116.2	13.0	880,747	106.9	13.3	△ 128,265
大阪港	252,057	112.3	4.3	320,374	103.5	4.9	△ 68,317
関西空港	352,026	118.3	6.1	259,946	111.0	3.9	92,080
全 国	5,799,966	109.8	100.0	6,600,275	109.0	100.0	△ 800,309

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
関西空港	352,026	118.3	6.1	259,946	111.0	3.9	92,080
成田空港	621,619	97.0	10.7	883,116	112.0	13.4	△ 261,498
羽田空港	10,901	71.0	0.2	50,066	123.8	0.8	△ 39,165
中部空港	64,179	123.1	1.1	56,252	80.1	0.9	7,927
福岡空港	29,395	104.7	0.5	21,205	99.5	0.3	8,189
新千歳空港	2,146	180.2	0.0	758	94.8	0.0	1,388

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)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)	合計 (1日平均)	合計 (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	1,795,222	4,905	1,778,162	4,858	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,812,831	29,543
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8月	200,520	6,470	215,250	6,940	349,550	11,280	357,130	11,520	1,122,450	36,210
平成25年9月	192,950	6,430	173,650	5,790	315,890	10,530	296,520	9,880	979,010	32,630
平成25年10月	204,300	6,590	200,520	6,470	277,110	8,940	288,210	9,300	970,140	31,290
平成25年11月	206,330	6,880	198,490	6,620	279,080	9,300	272,630	9,090	956,530	31,880
平成25年12月	192,610	6,210	203,320	6,560	270,860	8,740	299,250	9,650	966,040	31,160
平成25年累計	2,326,950	6,380	2,286,380	6,260	3,433,670	9,410	3,439,210	9,420	11,486,210	31,470
平成26年1月	214,230	6,910	188,220	6,070	301,010	9,710	255,010	8,230	958,470	30,920
平成26年2月	198,700	7,100	215,360	7,690	254,960	9,110	289,340	10,330	958,360	34,230
平成26年3月	253,960	8,190	221,970	7,160	340,990	11,000	317,620	10,250	1,134,540	36,600
平成26年累計	666,890	7,410	625,550	6,950	896,960	9,970	861,970	9,580	3,051,370	33,900
前年同期	499,710	5,550	467,530	5,190	936,220	10,400	914,350	10,160	2,817,810	31,310
対前年同期比	133.5%		133.8%		95.8%		94.3%		108.3%	

※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。

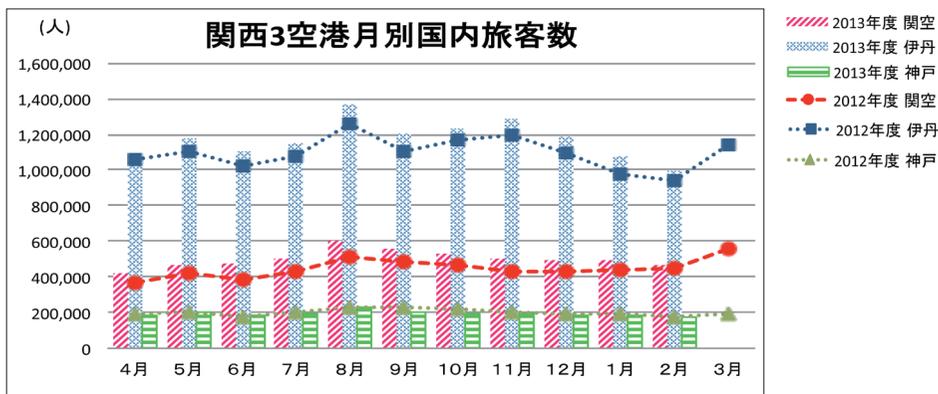
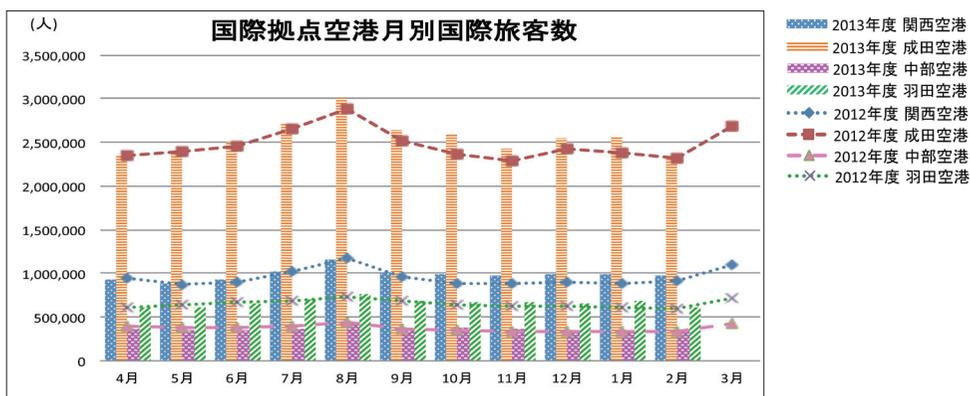
関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

2014 年 2 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	6,905	108.0%	16,036	107.7%	22,941	107.8%
	関西	6,905	108.0%	3,599	101.2%	10,504	105.6%
	大阪(伊丹)	0	—	10,321	110.1%	10,321	110.1%
	神戸	0	—	2,116	107.6%	2,116	107.6%
	成田	13,598	104.3%	3,875	117.9%	17,473	107.0%
	東京(羽田)	2,986	102.6%	26,614	99.3%	29,600	99.7%
	中部	2,463	111.3%	4,262	108.4%	6,725	109.5%
旅客数 (人)	関西 3 空港	979,938	107.7%	1,643,327	104.9%	2,623,265	105.9%
	関西	979,938	107.7%	470,514	104.2%	1,450,452	106.5%
	大阪(伊丹)	0	—	997,372	106.2%	997,372	106.2%
	神戸	0	—	175,441	100.1%	175,441	100.1%
	成田	2,352,025	101.4%	435,065	127.7%	2,787,090	104.7%
	東京(羽田)	609,735	101.8%	4,474,155	99.7%	5,083,890	100.0%
	中部	343,300	102.2%	398,838	112.3%	742,138	107.4%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	46,952	106.4%	11,557	105.1%	58,509	106.1%
	関西	46,952	106.4%	1,730	101.5%	48,682	106.2%
	大阪(伊丹)	0	—	9,621	108.7%	9,621	108.7%
	神戸	0	—	206	46.9%	206	46.9%
	成田	145,487	107.5%	集計中	—	145,487	107.5%
	東京(羽田)	10,569	100.4%	55,463	108.8%	66,032	107.3%
	中部	11,950	158.6%	2,392	119.0%	14,342	150.3%

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

○第411回定例会（平成26年4月10日開催）

「日本通運のアジア展開」をテーマに長谷川 雅行 氏（㈱日通総合研究所顧問）の講演会を開催した。

○第4回空港と地域研究会（平成26年3月26日開催）

「平成25年度空港と地域研究会とりまとめと提言（案）について」
野村 宗訓 氏（関西学院大学経済学部教授）

今後の予定

○見学会

日 時 平成26年4月25日（金）14：30～16：30
見 学 先 日立造船 防災ソリューション・ラボラトリー
定 員 30名

※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。

○第5回懇話会

日 時 平成26年5月28日（水）16：30～18：30
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「株式会社 ANA Cargoの事業について」（仮題）
講 師 岡 田 晃 氏（㈱ANA Cargo 代表取締役社長）

※上記「懇話会」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。

○第412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26年5月22日（木）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「東アジアからの訪日旅行者の現状と今後の動向について」（仮題）
講 師 鳴尾 仁秀 氏（㈱JTB西日本 営業部地域交流チームマネージャー

インバウンド事業・訪日マーケティング担当）

○第413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26年6月23日（月）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「近畿圏の国際競争力の強化に向けて～防災計画、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」等について」（仮題）
講 師 成瀬 英治 氏（国土交通省 近畿地方整備局港湾空港部長）

○第414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26年7月10日（木）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「民間航空機市場の現状と経済産業省の取り組みについて」（仮題）
講 師 須山 稔 氏（経済産業省近畿経済産業局産業部長）

※上記「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。

事務局だより

▶昨春に関西国際空港環境センターに赴任して1年が経った。縁あって働かせていただいているが、求人票をみるまで「航空機騒音監視」という仕事があるとは思いませんでした。

小学生の頃の将来の夢が航空自衛隊でF-15戦闘機のパイロットになることであり（視力低下に伴い断念）、飛行機自体は割りと好きであったが、飛行機の知識に関しては、唯一知っていた旅客機の型式が昔プラモデルで作ったB747-400D（通称ジャンボ）という程度だった。

▶しかし、窓越しに外を見れば飛行機が往来している環境で毎日飛行機関連の情報を取り扱う中で、自然と飛行機の知識は増え、興味も増していった。今では大概の飛行機の型式は一目で識別できるようになった。また、世界中の旅客機の飛行状況をリアルタイムで把握できる「Flightradar24」というソフトを携帯に入れ、休日でも暇があれば関空の運用状況を確認したり、アフリカや南米ではどんな旅客機が飛んでいるのか調べていたりしている。

▶仕事の方はまだまだ半人前であるが、意欲的に取り組み、日々精進していくことで、「好きこそ物の上手なれ」の諺を体現したいと考えている。
(T.Y)

長者気分で、いすみさを飲み歩こう!食べつくそう! 57店舗見参!

第3回泉佐野長者バル(泉佐野市)



個性的で魅力ある飲食店が多い長者伝説のまち泉佐野で、バル小判を使って参加店を“はしご”する飲み食べ歩きイベントを開催します。参加店では小判1枚でお得なバルメニュー（基本はワンドリンク＋α品）を提供します。この機会にお気に入りのお店を発掘しながら、ぜひ長者気分で飲み食べ歩きをご体験ください。



また、当イベントを盛り上げるための賑わいづくりも盛りだくさんで、ストリートダンスバトル、ミュージシャン、マジシャン、お笑いなどの様々なパフォーマーがバルを盛り上げてくれます！また、釣りの道具を使ってピンポイントを狙うキャスティングなどのイベントも開催します。

【開催時期】 2014年5月30日(金)・31日(土)
両日とも11:00～翌5:00 (各店舗によって営業時間が異なります。)
※あとバル 6月1日(日)～6月15日(日)
あとバル：イベント内で使い切れなかったチケットに関して、あとバル参加店に限り、チケットを金券代わりとして、引き続き使用できる期間になります。

【会場】 南海本線 泉佐野駅周辺

【参加店舗数】 57店舗

【チケット】 泉州長者小判5枚入り (1セット)

前売：3000円 (4月下旬予定～5月29日(木)) 当日：3500円

【販売場所】 バル参加店舗 (一部販売していない店舗あり)、泉佐野商業会連合会事務所、泉佐野商工会議所、泉佐野市観光情報センター、泉佐野市観光協会 (南海泉佐野駅山側出ですぐ)、観光交流プラザ「りんくう まち処」 (りんくうタウン駅改札出ですぐ)、泉佐野長者バル特設HPほか

【問い合わせ先】 泉佐野長者バル実行委員会事務局 TEL:072-457-4540
特定非営利活動法人 泉州佐野にぎわい本舗 (平日9:30～18:00)
<http://chojabar.com>



泉州長者小判 (イメージ)