



# KANSAI 空港レビュー



No.432  
2014.11

## CONTENTS

### 1 巻頭言

大阪国際空港騒音対策協議会について  
蒲生 猛

### 3 各界の動き

### 11 関西国際空港開港20周年 大阪国際空港開港75周年 記念シンポジウム

～関西の発展を牽引する関西国際空港、大阪国際空港の将来～  
パネルディスカッション

### 28 プレスの目

進撃の関空 眠れる潜在能力生かせ  
橋本 亮

### 30 航空交通研究会研究レポート

アジア地域における都市間競争 ②  
—国際航空旅客・貨物流動の観点からみた拠点性—  
松本 秀暢

### 34 データファイル

- ・運営概況について [平成26年上半期分] (速報値)
- ・大阪税関貿易速報 [関西空港] (平成26年9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9月分)

#### 【表紙写真】「エアカラン A330-200」

エアカランの新塗装のA330-200が10月31日からKIXに運航を開始しました。  
新塗装はポートサイドの機首に描かれた真っ赤なハイビスカスと尾翼などを青を基調とした塗装になりました。尾翼などの青い部分には透かしのような絵柄が隠れています。  
まるでハイビスカスの花を髪に付けた青い衣装の女性のように感じました。

撮影：柴崎 庄司

## 大阪国際空港騒音対策協議会について



国土交通省大阪航空局長

蒲生 猛

今年は関西国際空港 20 周年、大阪国際空港 75 周年であるが、現在の航空の環境対策に関して大きな役割を果たしてきた大阪国際空港騒音対策協議会（平成 17 年に「大阪国際空港周辺都市対策協議会」に名称を変更。）の発足 50 周年ということでもあり、今回はそれについて記してみたい。

大阪国際空港騒音対策協議会という長い名称を聞くと何かと思われるかもしれないが、長い間 11 市協、ここに至って 10 市協と呼ばれている大阪国際空港周辺の各市で構成されている団体である。

実は、この団体の活動なくして、現在の国の環境対策はあり得なかったとも思われる程大変な発信力、発言権のある団体である。

昭和 39 年 6 月、大阪国際空港に初めてジェット機が就航したが、その惹起する騒音問題が想像以上に大きいとして、同年 10 月に同協議会が設立された。当時は、豊中市、池田市、箕面市、川西市、尼崎市、宝塚市、西宮市、伊丹市の 8 市で構成され、事務局は川西市が務めたと記されている。その後、吹田市、芦屋市、大阪市が加盟し、事務局は伊丹市に移管、現在に至っている（大阪市の平成 24 年脱退）。設立の趣旨は、それまで各市単独で行ってきた空港問題への対応を共通的なものとし、結集した組織をもって運動を展開するとある。当時の規約の「事業」には、騒音防止対策の立案と促進、それに関する法制化の促進と記されており、単なる空港反

対ではなく、具体的に対応策を検討し、その法制化を国に求め、その実施をもって良好な周辺環境の回復を図ることが目的とされた。

同協議会設立以降、騒音問題が拡大する中、同協議会は国に積極的な働き掛けを行い、何度も国と協議を繰り返す中で、国は、昭和 40 年に深夜早朝のジェット機の発着禁止を閣議決定し、同 42 年に航空機騒音防止法を制定し、教育施設等の防音工事、共同利用施設の整備、一部地域の移転補償を行う等、現在の環境対策の原形となる施策を打ち出した。昭和 45 年の万博時の B 滑走路供用をはさみ、同 48 年に環境庁が環境基準を策定、それを基に、国は航空機騒音防止法を大幅に改正した。その内容は、民家防音工事の実施、移転補償の大幅拡大、当該移転補償跡地を活用しての緩衝緑地の整備等ということであり、そのより実効的な実施を図るべく空港周辺整備機構という国の特別な組織を設けるというものであった。これにより、現在の航空の環境対策が確立したと言える。その後、21 時以降のダイヤ設定禁止やジェット機 200 便の制限等が打ち出されたが、同協議会はこれらにあたって大きな役割を果たした。もちろん、これらの対応には、訴訟団、調停団という地域住民の方々の動きが極めて大きな影響をもたらしたものはあるが、地域全体の考え方を公的に代表するという意味で同協議会の存在なくして現在までの諸対策はあり得なかった。

同協議会の姿勢は、イデオロギーを振りかざ

したり、空港反対を声高に叫ぶのではなく、どうしたら現在の環境が少しでも良くなるかという考え方を基本に、極めて現実的、実践的、実務的、建設的であり、国に対しても実質的な面で大きな説得力があった。

半世紀に渡る長い歴史の中で、協議会の運営も相応の困難があったと聞いている。空港の中には府県境があり、従って加盟する市も両府県にまたがり、空港のもたらす影響も一様ではない。音の大きさや質も各市によってバラバラであるし、騒音対策区域の大きさも違う。空港がもたらすプラスの面、税収であるとか空港に関連する人口、そういうものが各市バラバラで、そういう各市が一体となって動いていくためには相当の御苦労があり、エネルギーが必要であったと聞いている。その調整やとりまとめを実質的に行ってきたのが、事務局である伊丹市である。その無私な、陰日向の無い事務局運営が、この50年を支えてきたと言える。歴代の名物市長が先頭に立って引っ張り、名物空港部長が一番後ろで協議会メンバーの背中を押した。その結果としての50年である。中でも空港問題に30年近く従事し、係員から部長まで務めたMさんは、大阪国際空港の関係者であ

れば誰一人として知らない者がいない方で、高潔な人格、空港、地域を思いやる深さ、経験の豊かさ、発想力の柔軟性、抜群の調整能力で、この方を抜いては同協議会は語れないと思われる（余談になるが、Mさん無しではあの中村地区問題も解決できなかった）。

同協議会は、平成2年に住民代表である調停団と国とが大阪国際空港の存続に合意をしたのを受け、同年空港の存続について国と協定を交わすという大きな転換を図った後、YS-11のジェット機代替、170枠あるプロペラ機の段階的なジェット機への転換等、空港の活用へと舵を切り、名称も前述のように変更したが、このような大阪国際空港を巡る新たな対応も同協議会なくしては成り立たないものである。

今後、大阪国際空港は、関西国際空港とともにコンセッションを迎える。どのようなものになるのか発想力の乏しい筆者には容易に想像が出来ないが、しかし、どのようなことになろうとも同協議会の存在の意義は薄れないであろうし、空港と地域の関係が密接になればなる程、その意義は高まるものと思われる。

同協議会の今後に注目したい。

# 各界の動き

## 関西国際空港

### ●開港20周年記念の街コン

街コン公式サイト「街コンジャパン」を運営するリンクバルは10月2日、関西空港を舞台にした街コン「第2回 翼コン in 関西国際空港」を11月29日に開催すると発表した。新関西国際空港会社との共同企画で、関空開港20周年を記念して開催する。

### ●エアプサン、増便へ

エアプサンの韓泰根社長は10月2日、読売新聞の取材に応じ、関西～釜山線を2015年10月にも1日2往復から3往復に増便する考えを示した。

### ●安藤社長「第4ターミナルを検討」

安藤圭一新関西国際空港会社社長は10月3日、関西プレスクラブで講演し、2017年度以降、国内線専用の第4ターミナルを新設する検討に入ったことを明らかにした。格安航空会社（LCC）の就航が今後も増えるとみて、旅客の受け入れ準備を整える。第3ターミナルの隣接地に建設し、第1ターミナル、空港駅をつなぐ橋も造る方針だ。

### ●シンガポールLCCが来年就航

シンガポール航空系のLCC、スクートのキャンベル・ウィルソン最高経営責任者（CEO）は10月3日、2015年下期以降に関西空港とシンガポールのチャンギ空港を結ぶ路線を新規就航させる方針を明らかにした。

### ●2期島で初の駅伝

関西空港で10月4日、通常立ち入れない2期島親水緑地エリアを走行コースとする「KIXエアポート駅伝&RUN」（サンケイスポーツ、産経新聞社主催、新関西国際空港会社後援）が初めて開催された。20km駅伝、4kmファンラン、2kmジョギングなど7種目に計約850人のランナーが参加した。

### ●ヤンゴン定期チャーター便が就航

関西空港と、ミャンマー最大の都市ヤンゴンを結ぶミャンマー国際航空の定期チャーター便が10月8日就航した。この路線は1996年から2000年まで全日本空輸が定期便を運航していたが休止。14年ぶりの開設になり、12月1日まで週3便運航することが決定。定期便化を目指す。機材はエアバスA319（114席）。

### ●台風19号で第2ターミナル浸水

新関西国際空港会社は10月14日、台風19号の影響で、13日午後7時ごろから第2ターミナルの床、約4,730㎡が数cm浸かったと発表した。同ターミナルを使用するピーチ・アビエーションは欠航しており、乗客はいなかった。雨量が中庭に埋設された排水管の排水能力（1時間あたり55mm）を超えたのが原因で、ターミナルの浸水は初めて。

### ●域内空港オブザイヤー日本初受賞

新関西国際空港会社は10月15日、関西空港がシンガポールで開催中のCAPA Asia Pacific Aviation Awards for Excellenceで「Asia Pacific International Airport of the Year」Mid-

size（年間 1,500 万から 2,500 万人）部門を受賞したと発表した。アジア太平洋地区の空港や航空会社など航空業界を対象として表彰するもので、日本の空港としては初受賞となる。フルサービス航空会社と LCC 双方の需要に対応。LCC の拠点を誘致し、旅客数の拡大などに貢献した。

### ●上半期の国際線、外国人客が邦人超え

新関西国際空港会社が 10 月 20 日発表した 4～9 月期（上期）の運営概況（速報値）によると、国際線の外国人旅客数は約 321 万人（前年同期比 31% 増）となり、日本人旅客数（5% 減の約 317 万人）を初めて上回った。LCC の増便や外国人客の誘致活動の成果が出て、アジアからの観光客が増えた。1994 年の開港以来、半期で外国人の国際線旅客数が 300 万人を超えたのは初めて。これまでは 13 年度下期の約 251 万人が最も多かった。

### ●あべのハルカスから第2ターミナルへ

新関西国際空港会社は 10 月 20 日、あべのハルカス～関西空港線のリムジンバスが、11 月から早朝の初便のみ関空第 2 ターミナルに乗り入れると発表した。LCC 利用客の利便性向上を図るため、期間限定で運賃の割引も実施する。

### ●運営権売却で関心表明書の受付開始

新関西国際空港会社は 10 月 21 日、関西・大阪両空港の運営権売却について、民間企業から参加を希望するかを示す関心表明書の受け付けを始めた。提出した企業には入札の募集要項を配る。

### ●14年冬期、国際線の便数過去最多に

新関西国際空港会社は 10 月 22 日、2014 年冬期（10 月 26 日～15 年 3 月 28 日）の国際線の運航計画を発表した。ピークとなる 15 年 3 月の発着数は週 926.5 便で、夏期を含めて過去最多になる。これまでは 14 年夏期実績の 916 便が最も多かった。



## クリック！

冬期ダイヤでは中国方面のネットワーク拡大が目立つ。全体の旅客便が 2013 年冬期から 51 便増の週 777 便と最多になり、うち香港、マカオを含めた中国方面は同 44 便増え週 276 便と過去最高となる。就航都市数も夏期の 21 から 23 に増える。LCC は 174 便で、その比率は 22.4% とこれまでで最も高い。それでもフルサービスキャリアも日本航空のロサンゼルス便の復活などで 603 便と 2012 年夏に続く歴代 2 位となった。

### ●A380対応の搭乗橋完成

新関西国際空港会社は 10 月 24 日からエアバス A380 型機の 2 階部分（アッパーデッキ）に直接接続できる搭乗橋の併用を開始した。2 か所目も 12 月末までに整備する予定。

### ●中国東方航空、北京直行便を就航

中国東方航空は 10 月 26 日から、関西～北京線の直行便を開設し、関西～北京間は煙台経由便の週 3 便とあわせ、週 7 便となった。機材は A320 型機（156 席）を使用。

### ●国内線、LCCが6割に迫る

関西空港の国内線便数に占める LCC の比率が 2014 年度上期（夏期）の 55% に対し、下期（冬期）は 59% に高まる見込みとなった。関空を拠点とするピーチ・アビエーションが機長不足の混乱から復調する一方、成田空港を拠点としてきたジェットスター・ジャパンも増便している。

### ●フィリピン航空がセブ直行便

フィリピン航空は10月28日、セブ～関西直行便を、12月19日から運航開始すると発表した。週4往復で使用機材はエアバス A321 型機。

●**アリタリアがローマ線を運休**

アリタリアーイタリア航空は10月30日、2015年夏スケジュールから関西～ローマ線を運休すると発表した。週3便運航していたが、開港以来乗り入れていた関空から撤退する。

---

## 空港

---

＝ 大阪空港 ＝

●**航空機炎上を想定し総合訓練**

大阪空港で10月23日、着陸直後の航空機炎上事故を想定した総合訓練があった。大阪空港事務所と新関西国際空港会社、近隣自治体、消防、警察、陸上自衛隊など63機関の約6,500人が参加し、消火活動や救出作業を繰り返した。

＝ 神戸空港 ＝

●**搭乗者が9か月連続で増加**

神戸市は9月の神戸空港の搭乗者数が前年同月比14.2%増の23万978人だったと発表した。9か月連続で前年を上回った。1往復便数が増えた新千歳が19.2%増と高い伸びを示した。

＝ 成田国際空港 ＝

●**羽田シフトは週69便**

成田国際空港会社は、10月24日、冬ダイヤの定期便運航スケジュールを発表した。総発着回数は週4,244回、就航都市数は海外101都市、国内17都市、合計118都市、乗り入れ航空会社数は87社でいずれも最高となる。エア・カナダのトロント便（週6便）が成田から羽田空港に発着地を変更。夏ダイヤで既に発着地を変更した日本航空、全日本空輸などの週63便と合わせ、国際線発着枠拡大に伴う羽田への移行は週69便となった。

●**LCC専用ターミナル4月8日オープン**

成田国際空港会社は10月30日、LCC専用ターミナルを2015年4月8日に供用開始すると発表した。名称は「第3旅客ターミナルビル」に決まった。3階建ての本館と2階建てのサテライトなどの施設で、延べ床面積は約6万6,000㎡。年間750万人の旅客利用を見込んでおり、ジェットスター・ジャパン、バニラエア、春秋航空日本の3社が使用する予定。

●**国内線の使用料、LCCは割安**

成田国際空港会社は10月30日、来春から徴収する国内線利用客の施設使用料を発表した。LCC3社が入る予定の第3ターミナルからの発着は片道380円。日本航空、全日本空輸などが運航する第1、2ターミナルから片道440円。第3ターミナルが稼働する4月8日から徴収を始める。

また、第3ターミナルを利用する国際線利用客の施設使用料と保安サービス料は、計1,540円（出発時のみ）となり、第1、2ターミナルより1,070円安くなる。

＝ 羽田空港 ＝

●**C滑走路を延長**

国土交通省は10月16日、羽田空港のC滑走路を現在の3,000mから沖合に360m延ばし、12月11日から使えるようにすると発表した。延伸後は欧米路線の就航機会が広がる。発着枠の余る深夜帯で大型機が運航しやすくなるので、利用客も増えると期待している。総事業費は約210億円。

＝ その他空港 ＝

### ●宮崎空港、愛称「宮崎ブーゲンビリア空港」に決まる

宮崎県などで行く宮崎空港振興協議会は10月26日、同空港の愛称を「宮崎ブーゲンビリア空港」にすると発表した。県内外からの公募で、3,048件の応募があった。

### ●福岡空港の民営化容認を決定

福岡空港の民間委託（民営化）の是非を議論している福岡空港運営検討協議会（会長＝河部浩幸・九電工相談役）は10月27日、福岡市で第7回会合を開き、民営化を認めることを決定した。国は、同空港の滑走路増設について、民営化による財源確保が前提としている。

### ●ミャンマー新空港建設、日揮など優先交渉権取得

ミャンマー政府は10月29日、最大都市のヤンゴン近郊で計画する新空港の建設で、日揮とシンガポール・チャンギ空港グループ、韓国ヨナムグループの企業連合に優先交渉権を与えたと発表した。総事業費は約14億ドル（約1,500億円）。日本からの政府開発援助（ODA）の活用も目指す。

### ●国内空港ビル56社、赤字は3社

東京商工リサーチは10月30日、全国の主要空港ターミナル経営会社56社の2013年度決算をまとめた。売上高は、前年比4.3%増の2,567億円となった。増収が42社、経常赤字は3社のみで、景気回復や空港旅客数の増加により好決算となった会社が多かった。

### ●五洋建、チャンギ空港の大型地盤改良工事受注

五洋建設は、シンガポール運輸省が発注したチャンギ空港拡張準備工事を、現地土木大手クーン社とのJVで受注した。地盤改良を中心とした工事で、受注総額は約953億円。2020年の完成を目指す。

---

## 航空

---

### ●全日空、フィリピン航空と提携合意

全日本空輸は10月1日、フィリピン航空とコードシェア（共同運航）やマイルージ制度での提携で合意したと発表した。両国政府が認可すれば、10月下旬から共同運航を始める方針。両社は提携で、搭乗率を高めるのが狙い。

### ●全日空、来年度に成田発国際線を増便

ANAホールディングスの伊東信一郎社長は10月8日の記者会見で、傘下の全日本空輸の国際線を2015年度に成田空港から「5便ほど増やす」計画を明らかにした。アジアの航空会社への出資については「いくつか検討している案件がある」と述べた。

### ●全日空も国内線機内でネット接続

全日本空輸は10月8日、機内でインターネットに接続できるサービスを、国内線でも2015年度中に始めると発表した。国内線での機内ネット接続サービスは、日本航空、スカイマークに次いで3社目。

### ●全日空国際線、3か月ぶり日航超え

全日本空輸が10月9日発表した8月の国際線旅客輸送実績によると、乗客の輸送距離合計は前年同月比17.2%増の34億52万5,000人kmだった。日本航空は1.5%増の33億4,538万4,000人kmで、全日空が3か月ぶりに日航を上回った。

### ●ジェットスター、赤字拡大111億円

成田空港を拠点とするLCCのジェットスター・ジャパンが10月10日付の官報で公表した2014年6月期の単独決算は、純損益が111億円の赤字となり、赤字幅が前期の88億円から拡大した。売上高は前期比約2.3倍の290億円だった。競争激化に加え、関西空港を成田空港に



次ぐ第2の拠点として活用する計画や、国際線に進出する予定が遅れ、機材の稼働率が思うように上がらなかったことが赤字の主な要因。

#### ●エア・ドゥが再発防止策、整備部門、監査を増員

AIRDO（エア・ドゥ）の社員が整備ミスを隠すために管理データを改ざんしていた問題で、同社は10月10日、国土交通省に再発防止策を提出した。社員の安全意識が欠け、整備部門で責任分担が不明確だったことなどが原因だったとして、整備部門の監査員増員などを盛り込んだ。

#### ●全日空、エチオピア航空とコードシェア

全日本空輸は10月17日、エチオピア航空とコードシェアを実施すると発表した。10月26日から成田～香港～アジスアベバ線と羽田～バンコク～アジスアベバ線で、アジスアベバ以遠の欧州やアフリカ路線でも実施する。

#### ●MRJの初号機をお披露目

三菱航空機は10月18日、名古屋空港内にある三菱重工小牧南工場で三菱リージョナルジェット（MRJ）初号機を公開した。国産航空機の開発としては、プロペラ旅客機のYS-11型機以来ほぼ半世紀ぶりとなる。約500人が出席した式典で、三菱重工の大宮英明会長は「世界に誇るメイドインジャパンの製品をつくる夢がようやく実現しようとしている」と述べた。

#### ●アメリカン航空がジェットスターと共同運航

米アメリカン航空は10月22日、提携相手の日本航空が大株主となっているLCCのジェットスター・ジャパンと、共同運航（コードシェア）を始めると発表した。26日からジェットスターの日本国内の5路線について、アメリカンの便名をつけて運航する。

#### ●日本航空、HACを再子会社化

日本航空は10月24日、地域航空会社の北海道エアシステム（HAC）を再子会社化したと発表した。日航は2010年の経営破綻に伴い、保有していたHAC株式の一部を自治体や企業に譲渡し、連結対象から外していた。筆頭株主となっていた北海道などから総額約2億円で株式を取得し、出資比率を14.5%から51.2%に引き上げた。

#### ●ANAホールディングス、純利益78%増

ANAホールディングスが10月30日発表した4～9月期の連結決算は増収増益で、売上高は前年同期比9.1%増の8,548億2,200万円で過去最高となった。傘下の全日本空輸が羽田空港を発着する国際線を3月末に大幅拡充したことにより、国際線の旅客収入は前年同期比20.0%増と大幅に増加。国内線も0.4%増とプラスを確保した。

#### ●スカイマーク、純損益136億円の赤字に修正

スカイマークは10月30日、2015年3月期の純損益が136億円の赤字になる見通しだと発表した。3億円の黒字を予想していたが、LCCなどとの価格競争で売上高が減り、円安で燃料費の負担が増えた。赤字幅は1996年の設立以来最大で、2年連続の赤字となる。

#### ●日航、利益見通し上方修正

日本航空が10月31日発表した9月中間連結決算は、売上高が前年同期比3.7%増の6,837億円、営業利益は3.1%減の928億5,600万円となった。羽田空港を発着する国際線の増加で増収になったが、円安の進行が燃料費負担の増大などを通じて減益要因となった。通期の営業利益予想に関しては、燃料価格が下落しているため、1,580億円（従来予想1,400億円）に上方修正した。

---

## 関西

### ●阪神国際港湾が発足

阪神港（神戸、大阪港）のコンテナ岸壁を管理運営する神戸港埠頭、大阪港埠頭の両会社が経営統合し、10月1日、大阪・神戸両市が折半出資する阪神国際港湾会社（本社・神戸市）が発足した。

#### ●御堂筋に自転車レーン

大阪市は10月2日、メインストリート・御堂筋の新橋～難波西口両交差点間、約1.2kmで車道6車線のうち、両側の側道各1車線をなくし、歩道を拡幅、自転車レーンを設けると発表した。2016年度にも一部実現を目指す。

#### ●広域連合、外国人旅行者800万人目標

関西広域連合は10月3日、観光・文化振興計画の見直し作業を進める有識者会合を大阪市内で開いた。2020年の東京五輪までに関西を訪れる外国人旅行者を年間800万人にするとの目標を設定、東南アジアへのPR強化に取り組む方針を盛り込むことを確認した。

#### ●外国人客の消費、百貨店や家電量販店の売上高3%超占める

日銀大阪支店は10月8日、近畿2府4県にある百貨店や家電量販店の今年の売上高のうち外国人観光客の占める比率が3%を超えるとの試算をまとめた。売上高に占める外国人客の比率は、百貨店では2011年度の1.6%から年々上昇し、今年4～8月は3.6%となった。家電量販店では2011年度の1.0%から今年4～8月は3.4%に伸びた。

#### ●新堺市民会館の基本設計発表

堺市は10月8日、建て替え計画を進めている堺市民会館の基本設計の概要を発表した。地上6階、地下1階、延べ床面積1万9,700㎡で、事業費は145億円。2,000席の大ホールや300席の小ホールを備え、市民交流のための施設も充実させた。2015年秋に着工、18年秋の開館を目指す。

#### ●都市ランキング、大阪は26位に後退

森ビルの寄付で設立された一般財団法人・森記念財団都市戦略研究所が10月9日発表した、世界の主要40都市を対象にした都市総合力ランキングで大阪は前年の23位から26位に後退した。東京は調査開始以来、7年連続で4位、1位はロンドンだった。経済、研究・開発、文化・交流、居住、環境、交通・アクセスの6分野で合計70の指標を設け、「都市の総合力」を評価している。

#### ●JR西日本、広島から新幹線と関西特急セットで割引

JR西日本は10月10日、広島発着関西空港行きで、割引きっぷ「新幹線&はるか往復割引きっぷ」を、11月1日から発売すると発表した。利用期間は12月1日から2015年3月31日の利用開始分までで、大人21,300円と通常料金から3,220円割安になる。

#### ●うめきた2期「半分緑地」了承へ

JR大阪駅北側の「うめきた」2期（17ha）の開発で、有識者らのまちづくり検討会が10月14日開かれ、敷地の約半分の約8ha分を緑化し、うち約4haを公園にする案を採用することでほぼ一致した。

#### ●元大商会頭の大西正文氏が死去

大阪ガスの社長、会長を歴任し、大阪商工会議所会頭を務めた大西正文氏が10月15日、老衰のため、死去した。89歳。92年に大阪商工会議所会頭に就任。関西空港開港に向けて地元意見の集約を図る一方、都市の魅力を全体の品格でとらえる「都市格」を提唱した。

#### ●大阪城公園、電通などが20年間契約で運営へ

大阪市は10月16日、大阪城公園の管理・運営事業者を電通関西支社、読売テレビ放送、大和ハウス工業、大和リース、NTTファシリティーズの5社で構成される共同事業体に選定した

と発表した。12月の市議会での議決を経て、2015年4月から20年間の契約を結ぶ見通し。年2億2,600万円の固定額に加えて全事業の利益の7%（約2,000万～約9,000万円）を市に納付するという提案などを評価したという。

#### ●IR議連総会、ガイドラインを了承、カジノ第1号は大阪など

カジノを中心とした統合型リゾート施設（IR）について整備推進法案を提出した超党派の国際観光産業振興議員連盟（IR議連）の総会が10月16日開かれ、政府内での議論の方向性を示すガイドラインに「IRの最初の認定区域は2、3か所程度」「大都市のみならず地方への設置も検討」との文言を盛り込み、全会一致で了承された。この結果、政府が2020年までに第1号に認定する立地として大阪市、沖縄県、横浜市の3か所が想定されることになった。

#### ●リニア中央新幹線着工を認可

太田昭宏国土交通相は10月17日、JR東海が2027年に東京・品川～名古屋の開業を目指すリニア中央新幹線の着工を認可した。大阪までの全線開業は2045年の予定。国の基本計画決定から41年を経て、東京～大阪を1時間余りで結ぶ総工費9兆円のプロジェクが動き出す。

#### ●ホテル稼働率、西高東低

日本経済新聞社が10月21日までにまとめた東京と大阪の主要31ホテルの9月の客室稼働率は大阪が平均91.3%で前年同月比4.5ポイント上昇するなど好調ぶりが目立った。大阪のホテル稼働率は9月単月として比較可能な2008年以降で最高。ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの新エリア開業が追い風となった。東京都内では値引き抑制などで前年同月比0.7ポイント低下し82.3%だった。

#### ●「クールジャパン戦略」応募ゼロ

世界的に人気の高い日本のアニメやゲームなどソフト産業が集積する拠点を関西空港対岸のりんくうタウンに整備するため、大阪府が事業者を公募したところ、10月23日の期限までに応募はゼロだった。ソフト産業の“聖地”づくりは橋下徹前知事時代からの肝煎りプロジェクトだが、計画は頓挫の危機に見舞われ、コンセプトの見直しを迫られそうだ。

#### ●大阪府市議会、都構想協定書を否決

大阪府市両議会は10月27日の本会議で、府と市を統合再編する「大阪都構想」の協定書（設計図）を公明、自民など野党会派の反対多数で否決し、不承認とした。橋下徹市長（大阪維新の会代表）は記者団に「非常に残念。協定書は再度出す」と述べ、協定書を議会に再提出する考えを表明。松井一郎府知事（維新幹事長）も再提出する考えだ。

#### ●財務副大臣、リニア支援に否定的

宮下一郎財務副大臣ら財務省幹部が10月27日、大阪市を訪れ、関西財界と、リニア中央新幹線の大阪までの同時開業や地域の経済情勢などに関して意見交換した。宮下氏は会合後の記者会見で「（国の）財政が厳しい。新たな歳出は難しい状況だ」と述べ、リニア同時開業に対する国の支援には否定的な考えを示した。

#### ●大阪市、天王寺公園にぎわい演出を近鉄に委託

大阪市は10月30日、天王寺公園の一部エリアでにぎわいづくりに取り組む民間事業者に、近畿日本鉄道を選んだと発表した。天王寺駅側入り口付近の約2.8haに大型の芝生広場を整備し、公園内の動物園や美術館と連携したイベントを企画。広場周辺にはレストランやフットサルコートなどを設ける。市に公園使用料として年間3,000万円程度を支払う予定。2015年10月から20年間の契約を結ぶ。市が事業者を公募していた。

#### ●USJ入場者が146万人に

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは10月31日、10月の入場者数が前年同月比38%増の

146万人となり、3か月連続で単月の最高記録を更新したと発表した。9月からは11万人増えた。7月に開業した人気映画「ハリー・ポッター」のエリアや夜間のハロウィーンイベントが好評だった。

### ●京都市、外国人宿泊2.7倍を目指す

京都市は10月31日、2020年までを最終年度とする観光振興計画を発表した。施設の拡充などにより20年に外国人宿泊者数を13年比で約2.7倍の300万人とする目標を掲げた。観光消費額は約3,000億円増の1兆円達成を目指す。京都の伝統産業を観光に絡めることで地域経済の振興にもつなげる。

---

## 国

---

### ●空港運営会社に公務員

政府は空港の運営権の民間売却（コンセッション）方式について、売却先の民間企業に国家公務員を派遣する仕組みをつくる方針を10月2日に開いた産業競争力会議（議長・安倍晋三首相）の点検会合で決めた。公務員は航空機の誘導や設備の維持・管理などを担う。

### ●入国審査官数、東京五輪までに1.5倍

法務省は外国人観光客の増加に対応し、2020年の東京五輪・パラリンピックまでに主要空港の入国審査官の数を現在の1.5倍の3,300人程度に増員する方針だ。訪日外国人の情報収集と分析にあたる専門部署も15年度に新設する。

### ●1～9月の訪日客26%増

政府観光局が10月22日発表した1～9月の訪日外国人客数（推計値）は、前年同期比26.0%増の973万7,300人だった。年間で1,036万人と過去最高だった昨年を大きく上回るペースで推移し、10月前半には1,000万人を超えたもようだ。観光庁は「通年では1,200万人台後半に達する可能性が高い」（久保成人長官）との見通しを示した。

### ●入国者全員に滞在歴確認へ

世界的な流行が懸念されているエボラ出血熱について、塩崎恭久厚生労働相は10月24日の閣議後記者会見で、国内対策を強化することを明らかにした。全国30の空港入国管理局と連携し、入国者全員にアフリカのギニア、リベリア、シエラレオネ、コンゴ（旧ザイール）の4か国に滞在したかを尋ね、検疫所に申告するよう求める。感染者がすり抜けるのを防ぐのが狙い。

### ●国交省、9運輸局に観光専門部署

国土交通省は2015年7月をめどに全国9かの地方運輸局に観光政策を担う専任の部署を設ける。人員や組織を手厚くし、出先機関の政策立案や情報発信力を高めるねらい。地域との連携を強め、観光客に地方を周遊してもらえるような環境を整える。

関西国際空港開港 20 周年 大阪国際空港開港 75 周年記念シンポジウム

## パネルディスカッション

# ～関西の発展を牽引する関西国際空港の将来～

(各パネリストの提言とディスカッション)

### ●パネリスト●

#### 「関西発の航空イノベーション『Peach』の挑戦」

井上 慎一 氏 (Peach Aviation 株式会社代表取締役 CEO)

#### 「空港を核とした関西経済の活性化」

亘 信二 氏 (南海電気鉄道株式会社代表取締役社長、  
関西経済連合会国土広域基盤委員会関空担当委員長)

#### 「ASIAN GATEWAY としての大阪の課題」

加納 國雄 氏 (大阪観光局長)

#### 「関西国際空港、大阪国際空港の事業価値向上」

志村 格 氏 (新関西国際空港株式会社常務取締役兼常務執行役員)

### ●コーディネーター●

竹林 幹雄 氏 (神戸大学大学院海事科学研究科教授)



**竹林氏** コーディネーターの竹林です。よろしくお願ひします。今日はパネリスト 4 名の方に登壇いただいております。最初に各パネリストからプレゼンテーションをしていただきま

す。その次に、ディスカッションを行います。

最初に井上様より、「関西発の航空イノベーション『Peach』の挑戦」と題して、プレゼンテーションをよろしくお願ひします。

## 「関西発の航空イノベーション『Peach』の挑戦」

**井上氏** 皆さん、こんにちは。ご紹介いただきましたピーチ・アビエーションの井上でございます。まだ就航して 2 年半の駆け出し者、未熟者がこんな高いところから、大変失礼します。せっかくの機会ですので、ピーチ・アビエーションについて簡単にご紹介させていただきます。プレゼンテーションのタイトルについては、

大変な思いがござひます。

私どもは最初、関西をベースにした関西発の航空会社をやろうとしていました。当時はかなりのチャレンジだとあれこれ言われたことはまだ記憶に新しいのですが、先ほど安藤社長の基調講演で、関空の輝かしい発展ぶりをお伺ひして、やっぱり我々の判断は間違いではなかったと大変嬉し



く思っています。そんな経緯を含めて説明します。

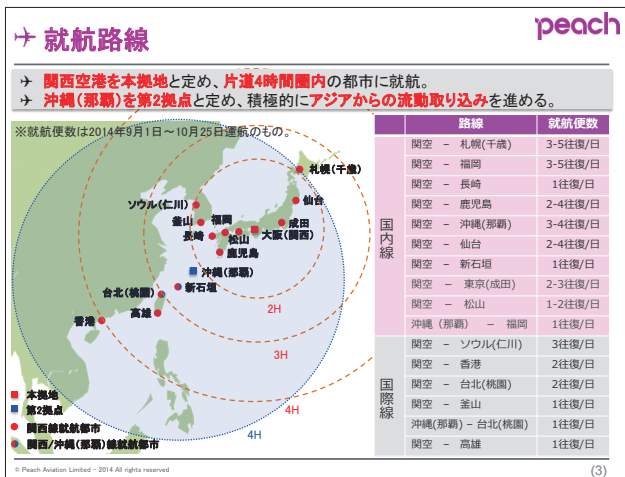
これまでの会社の歩みですが、2008年1月にピーチは全日空の社内プロジェクト、アジア戦略室として発足しました。私はプロジェクトのリーダーとして拝命されたわけです。2011年には仮の社名としてA & F Aviationとして設立しました。

いまでも鮮明に記憶に残っていますが、2012年3月、関空～福岡、関空～札幌間を同時就航させていただきました。その2ヶ月後には国際線の関空～ソウルを、また2013年9月には沖縄・那覇、石垣、台北と国内・国際線が充実して参ります。直近の2014年7月には那覇～福岡線が就航して、ここで初めて関空以外の空港からの発着、沖縄をベースにした路線が実現します。

最初の就航から25ヶ月で国内線10、国際線6の計16路線になりました。ほとんど毎月のように新路線が生まれているというバタバタした2年半でした。何と言っても関空が本拠地です。片道4時間圏内の都市に就航するというのを、ピーチのビジネスモデルにしております。4時間に決めたのは我々社員が他社便に乗って、どの程度まで快適と感じるか実験をした

結果、4時間ぐらいなら許していただけたと思いますので決めました。主要機材はエアバス320で統一しています。フランス製の新品です。中古機は一切使っておりません。現在で13機運航しています。

機体の外装と客室乗務員のユニフォームは私どものブランド・コンセプトであるキュート&クール、可愛い、カッコいいという現在の日本のカルチャーを反映したデザインにしています。ターゲットは女性でございます。機内のシートはパープルとブルーの革張りです。機内販売は関西らしいものということでお好み焼きとタコ焼き、桜餅を有料で提供した結果、大好評です。



## → 使用機材及びブランドコンセプト

peach

- 使用機材はA320型機で統一。全て新造機をリース導入し、現在13機運航中。
- 外装/内装/機内販売品/客室乗務員制服でブランドコンセプト「Cute & Cool」を表現。

### <機体>



### <客室乗務員>



### <機内>



### <機内販売>



© Peach Aviation Limited - 2014 All rights reserved

(4)

次に低運賃の提供ですけど、実は空席連動型運賃システムを導入してしまっていて空きがあれば前日でも低価格で買い求めることが出来る方式です。一番安いのは松山で2,490円～、福岡は3,790円～、札幌は4,890円～。国際線は一番近い釜山線が4,180円～、香港8,880円～。中国の人は8という数字がお好きなのでわざとこの値段にしました。さらに燃油サーチャージはいただいておりません。価格についての感覚は関東よりも関西は厳しいと痛感しました。燃料サーチャージを徴収すれば搭乗していただけないのではないかという恐怖があります。何とか内部努力でやっています。

運航実績は、昨年度約2万便飛びました。就航率は99.5%。定時出発率も83.4%とお客様にご迷惑をかけないレベルになって来たと思っております。

新たな需要の創出ですけど平均搭乗率は現在、83.7%で予想を上回っています。全搭乗者数は今年8月で600万人を突破しました。昨年度は単年度で約300万人を運んでいます。お客様の特徴は男女比4対6で女性が多いのです。年齢層は20代～30代の男女で5割です。女性だけで言うと20～30代が3割強です。全日空の機内と比べると明らかに違うのです。またビジネスのお客様は少ないです。約5%でしょうか。お客様の目的が変わって来ました。例えば関

西の人がヨガをするために石垣島へ行かれたり、体を癒す旅に一人で行かれたり、これまでの客層と違います。

ここにおられるすべての皆様のご支援の賜物ですが、就航2年1ヶ月で単年度黒字を出すことが出来ました。営業収入は2013年度約306億円、営業利益は20億円、当期純利益は10.4億円ということで第1段階はクリア出来たかなと思います。こんな運賃で利益が出るのかという指摘も受けました。しかも燃油サーチャージをいただかない中でこれだけの純利益が出たということは、条件さえ整

えばこのビジネスモデルでもやって行けるのだということが分かったことで、我々は進化しました。

しかし、まだ単年度黒字で、累損を抱えております。脇を締めてやって行きたいと思っている次第です。

次にお客様とのお約束を見ていただきたいのですが、安全なフライトは当然です。低価格運賃もLCCとして当然です。日本のLCCですので日本ブランドのピーチ・クオリティーを提供して行きたい。さらにイノベーションという味付けをして新たな価値の創造をして行きたいと思っています。具体的には弊社のチェック・イン・マシーンですけど、弊社のサービスモデルは電車をイメージしてしまっていて、空飛ぶ電車になるのだと申しています。

巨社長の南海電鉄のような改札機と同じにな

## → 2013年度パフォーマンス

peach

### 2013年度業績

(単位: 億円)

科目	2013年度実績	当初計画	対計画比
営業収入	305.9	274.8	+31.1
営業利益	20.0	7.3	+12.7
経常利益	17.1	3.0	+14.1
当期純利益	10.4	1.8	+8.6



© Peach Aviation Limited - 2014 All rights reserved

(8)

## ますますイノベティブに！

peach

所要時間はたったの5秒、  
「シンプル」&「スピーディー」な搭乗手続きを実現



搭乗券にはイラスト挿入が可能  
- 座席なし幼児旅客の識別イラスト  
- 誕生日メッセージ  
- 就航先別の広告

© Peach Aviation Limited - 2014 All rights reserved

(10)

らないか、という発想から作ったのがこの機械です。お陰さまでバーコード・リーダーにかざすだけで、5秒で搭乗券が出て来ます。

また機内にはシート・テレビは一切ございません。でもエンターティメント・システムは提供しています。皆様がお持ちのスマホとタブレットをお借りして搭乗時間の24時間前からWi-Fiを使ってダウンロード出来るようなサービスを無料で始めています。「ないけどある」サービスと称して、映画、ドラマ、音楽、雑誌等々通常のエアラインが提供しているものはあります。そして搭乗後48時間後には消えてしまいます。

もう1つ、旅行キャンセル費用補償保険を

本邦初で売り出しました。例えば交通機関の遅延で乗り損なったとか、子供が熱を出して行けなくなったとかの場合に全額補償されるものです。

このようにお客様の満足度を高めて行きたいと取り組みを進めています。南海電鉄とのコラボレーションで、ピーチ・ラピート・ハッピー・ライナーの運行が始まりました。普通のラピートは濃いブルーの車体ですけど1編成だけピーチ・ラッピングのラピートが走り始めました。キュート&クールコンセプトをお楽しみいただければ幸いです。

ピーチのビジネスモデルは私どもだけでは成り立ちません。空港会社、公共交通機関、関経連、大阪商工会議所様等々の協力関係で成り立っております。従来は空港会社対航空会社という図式でしたが、現在はビジネスパートナーの形です。お互いに協力し合って航空会社はお客を呼んで来る、空港会社はそれを利用して収益を上げる。そういうモデルが出来かかっています。完成形がどうなるか楽しみにしています。私どもは関空の発展と関西経済圏を盛り上げる役目を果たせればよいなと思っています。

**竹林氏** どうもありがとうございました。続きまして南海電鉄の巨様より「空港を核とした関西経済の活性化」についてプレゼンをお願いします。

## 空港を核とした関西経済の活性化

**巨氏** 南海電鉄の巨です。経済の活性化には様々な側面があると思いますが、「空港を核とした関西経済の活性化」について、人・モノが動く、日本に入って来るということに焦点を当て、観光振興こそが経済の活性化に繋がる、という主旨でお話させていただきます。

私がパネリストに指名されたのは関西経済連合会の関空担当委員長に就任していることあると思いますが、南海電鉄の社長を務めております。南海電鉄は、大阪・難波を起点に、海側の南海本線が和歌山まで、高野線が高野山ま

で運行しており、明治18年に創業して以来、来年で130周年を迎える歴史ある鉄道会社です。また、関空が20周年を迎えましたが、当社の空港線も20年前に泉佐野駅から関西空港駅までの8.8kmを新設開業しました。空港特急ラピートも当時から運行しています。

関空関連の取り組みといたしましては、関空をご利用になるお客様に便利でお得な企画きつぷを数多く発売しているほか、LCC就航後の早朝深夜航空便の増加に対応するべくリムジンバスの拡充に努めています。また、空港線の開



業 20 周年を記念し、期間限定のラピート等を走らせており、10 月 18 日からのダイヤ改正では深夜便対応のため 23 時 40 分関空発の電車を設定します。また、外国人旅客に対応するためインフォメーションセンターを難波に設置したほか、インターネットで直接切符を買っていただける販売システムを用意しました。そのほか、来年は高野山開創 1200 年となりますので、ミシュラン 3 つ星の高野山を世界に売り出す取り組みをしています。

次のスライドでは、空港線の輸送人員を紹介しています。空港線利用のお客様は関空の便数・旅客数の増加に伴い増加傾向にあり、今年は過去最高を目指したいと考えています。

冒頭に観光振興こそが経済活性化につながる」と申し上げましたが、ビジット・ジャパン等の政府の取り組み強化の効果もあり、昨年訪日外

国人旅客が 1,000 万人を超え、今年は 1,200 万人を超えると言われていました。政府は、平成 42 年に 3,000 万人超を目指し、観光を成長産業として位置づけています。世界 140 の国・地域を対象とした世界の旅行・観光競争力ランキングを見ると、我が国は平成 21 年には 25 位でしたが、平成 25 年には 14 位と、着実にランクアップしています。

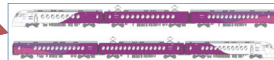
アメリカの有名な旅行雑誌の観光地ランキングで京都が 1 位になったと報道されましたが、観光資源の豊富さで関西は自信を持ってよいと言えます。世界遺産は 14 件中 5 件、国宝に至っては半分以上が関西にあります。ミシュランガイドに掲載されている観光地も関西に多数あります。

歴史・文化だけでなく、食、ショッピング、先進医療、先端技術等の観光資源も豊富です。で、関東に比べてアジアには 1 時間近いとい

## 沿線における観光事業の推進

### 関空関連の取り組み

- ・ 鉄道アクセスきっぷの豊富なラインナップによる空港線の利用促進に注力
- ・ 関空リムジンバスの拡充（早期深夜便時間帯拡大等）
- ・ 空港線開業 20 周年を記念し、期間限定「ラピート」を運行  
 （Peach×ラピートハッピーライナー、特急ラピートネオ・ジオンバージョン）



### 訪日インバウンド旅客の受入体制の整備

- ・ 総合インフォメーションセンターなんばの設置
- ・ 海外のお客さまを対象とした鉄道乗車券のインターネット販売開始

### 高野山開創 1200 年（平成 27 年）に向けた取り組み

- ・ 高野山駅の改修
- ・ 「高野山カフェ in なんば」、「高野山カフェ in 丸の内ハウス」の開催

2

## 政府取組みと観光競争力の強化

### 観光振興に向けた政府の取り組み

- 平成 15 年 ビジット・ジャパン事業開始
- 平成 19 年 「観光立国推進基本計画」  
⇒ 平成 22 年までにインバウンドを 1000 万人に
- 平成 20 年 「観光庁」発足
- 平成 24 年 新「観光立国推進基本計画」  
⇒ 平成 32 年に 2,500 万人とすることを念頭に、平成 28 年までに 1,800 万人
- 平成 25 年 新成長戦略「日本再興戦略」  
⇒ 本年 1000 万人を達成、平成 42 年（2030 年）に 3000 万人超を目指す
- 平成 26 年 「日本再興戦略」改訂  
⇒ 平成 32 年（2020 年）の東京五輪開催を踏まえ、同年に向けて 2000 万人の高みを目指す

### 世界の旅行・観光競争力ランキング

順位			国・地域
H25年	H23年	H21年	
1	1	1	スイス
2	2	3	ドイツ
3	4	2	オーストリア
4	8	6	スペイン
5	7	11	イギリス
6	6	8	アメリカ
7	3	4	フランス
8	9	5	カナダ
9	5	7	スウェーデン
10	10	10	シンガポール
11	13	9	オーストラリア
12	19	20	ニュージーランド
13	14	13	オランダ
14	22	25	日本
15	12	12	香港

（世界経済フォーラム調べ）

4

## 外国人留学生の受入

### 大学集積の状況

関西の大学数全国シェア	19.4%
関西の大学生数全国シェア	20.4%
関西の外国人留学生数全国シェア	18.9%
(参考：関西の人口シェア)	16.3%

(出典：文部科学省等)

### 外国人留学生の動向

外国人留学生数	135,519	H25.5.1現在
地域別		
アジア	124,542	91.9%
欧米	7,144	5.3%
その他	3,833	2.8%

(出典：日本学生支援機構)

### 留学生受入数の多い関西の大学

大阪大学	1,985人 (+60人)	大阪産業大学	1,127人 (+29人)
京都大学	1,684人 (+20人)	神戸大学	1,123人 (+9人)
立命館大学	1,418人 (+94人)	関西大学	721人 (▲5人)
同志社大学	1,187人 (+56人)		

H25.5.1現在 / ( ) は前年比

(出典：日本学生支援機構)

政府は平成32年(2020年)を目標に「留学生30万人計画」推進中  
 関西の活性化のため、アジアからの留学生受入を拡大するべき

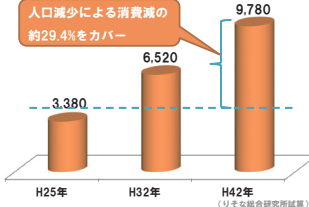
6



## 関西経済の活性化のために②

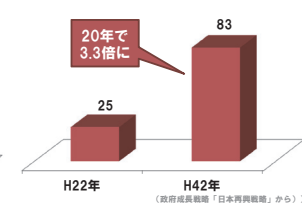
### 訪日外国人旅客による関西の経済効果

(単位：億円)



### 訪日外国人の旅行消費による雇用効果

(単位：万人)



関西及び関空の強みを発揮し、

- ・訪日外国人旅客の一層の取り込み
- ・外国人留学生の積極的受入

関西経済活性化

8

に加え、国内旅行者も大幅な減少が見込まれる中、それを補うのが訪日外国人です。訪日外国人旅客による関西の経済効果は、平成42年には人口減少による消費減の30%弱をカバーすると試算されています。さらに雇用効果も大きく、訪日外国人の旅行消費により42年には3.3倍の雇用が生まれると予測されています。

私が関空担当委員長を務めている関経連ではモノを動かす取り組みをしています。ALL関西「食」輸出推進事業として、クアラルンプールで

うメリットを活かし、さらなる観光振興を図るべきだと思っています。

ところで、関西には大学が数多く集積しており、それぞれの大学が海外からの留学生受け入れを進めています。現在13万5,000人ほどの留学生のうち関西は20%程度ですが、政府は平成32年に留学生を30万人にする計画を推進しています。留学生は、日本の情報を本国に発信し、帰国した際には日本をPRしていただける存在です。そのため、受け入れ体制や生活支援の整備が大事と考えています。

さて、人口減少は我が国の大きな課題です。関西では、平成25年に比べ、32年には49万人、42年には174万人減少します。また、関西に宿泊される日本人も大幅に減少する見込みで、10年間で10%も減ると言われています。人口減少

9月19日から10月1日まで関西の「食」を紹介する物産展を開催しています。また医薬品の輸送については、その輸入に必要な手続きを電子化することで大幅なスピードアップを図るなど、人だけでなくモノの動きの円滑化に取り組んでいます。来年には関空一ロス便が復活するようですが、これも関経連が要望して来ました。多くの外国人旅客を受け入れるためには首都圏空港だけでは対応できないので、関空を使って世界から外国人を受け入れる体制の整備がこれからの課題だと考えています。

**竹林氏** どうも巨様、ありがとうございました。続いて大阪観光局長の加納様より、「ASIAN GATEWAYとしての大阪の課題」というテーマをお願いします。

# ASIAN GATEWAY としての大阪の課題

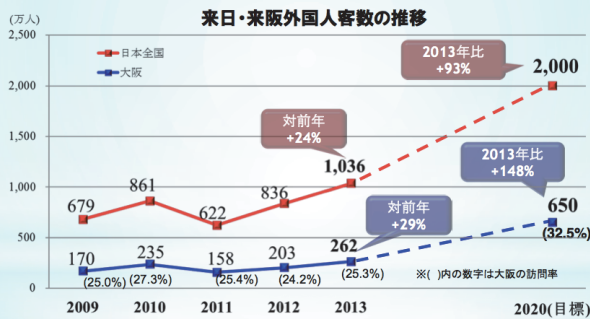
加納氏 大阪観光局の加納です。大阪観光局というのは昨年4月に大阪府、大阪市また経済界の皆様のご協力で出来た事業体です。元は大阪観光コンベンション協会があって、その発展形として発足しました。活動の成果を数値化するために、4つの指標を挙げました。1つ目は来阪者数、2つ目は観光収入、3つ目は滞在日数、4つ目は満足度です。

1番目の来阪者数ですけど昨年262万人でした。対前年比129%になりました。今年の

目標は320万人、2016年は450万人、2020年は650万人という数字を掲げています。現在の2.5倍です。今年320万人の目標を達成するために台湾、香港から160万人、東南アジアから35万人の来阪を見込んでいます。中国からは個人旅行が増えていて今年は59万人になると見て計320万人の目標にしました。現在、7月までの関空の数字では来阪者数は前年比131%で、今年は目標をクリアして340万人になると思っています。

## 1. 来阪外国人旅行者の現状と今後の目標

大阪観光局は、2013年4月に発足し、2020年度までの7か年で、海外から大阪への観光客数を現在の3倍以上の650万人にすることを目指す。  
◆大阪を訪れる外国人旅行者は近年増加傾向にあり、その伸び率は全国平均を上回る。



出典: 日本政府観光局(JNTO) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」  
※大阪への外国人客数については、大阪府が独自に推計したものと見られる

Osaka Government Tourism Bureau

-1-

## 2. 2013年の数値実績

項目	2012年実績	2013年実績	備考
来阪外国人旅行者数	203万人	262万人	前年比+29.4% (全国は+24.0%) ※大阪府による推計
外国人延べ宿泊者数	306万人	431万人	前年比+41.0% (全国は+27.4%) ※観光庁「訪日旅行統計調査」
延べ宿泊者数	2,334万人	2,388万人	前年比+2.3% (全国は+6.3%) ※観光庁「訪日旅行統計調査」
外国人実宿泊者数	201万人	277万人	前年比+38.3% (全国は+28.5%) ※観光庁「訪日旅行統計調査」
実宿泊者数	1,710万人	1,733万人	前年比+1.3% (全国は+5.7%) ※観光庁「訪日旅行統計調査」
国際会議開催件数	281件	318件	※JNTO「国際会議統計」
MICE外国人参加者数	19,866人	23,785人	※JNTO「国際会議統計」ならびに大阪観光局による集計

2013年は過去最高の来阪客数を達成し、複数の項目で日本全国の平均値を上回る伸びを示した。

なお、観光庁の調査によると「実宿泊者数」の外国人比率は大阪が全国1位(16.0%)となっている。(2位:東京 13.1% 3位:京都 10.8%)

今年度1月から7月まで  
(関西国際空港における出入り  
(帰)国者数(速報値))

31.4%上昇  
(前年同期比)

Osaka Government Tourism Bureau

-2-

観光庁の調査によると、全宿泊者に占める外国人の割合は大阪が全国1位になっています。16%です。2位が東京の13.1%、3位が京都の10.8%です。どういうことかと言いますとホテルの宿泊キャパシティが徐々に足りなくなる問題が起こりつつあるということです。

我々が取り組みましたのは、相手の気持ちを知らなければモノは売れないということで、市場調査を関空内で行いました。約千人にインタビューし、細かい結果を出しています。中国人が希望すること、韓国人が期待すること、アメリカ人が望んでいることはそれぞれ違うことが分かりました。先ほどの話にありますように学生の修学旅行も盛んで、MICEも大事です。日本最初のお寺の四天王寺にどんどん来ています。海外でカラオケ、カップヌードル、回転すしは大阪が発祥ですよと言うと皆驚いて大阪へ行きたいという気持ちになります。居酒屋を外国人は喜びます。彼らは日本人の生活を見たいのです。

### 3. 大阪観光局の取り組み①（マーケティング・プロモーション強化 & MICE誘致）

**関西国際空港において、独自に「外国人動向調査」を実施し、外国人旅行者のニーズを詳細に把握**

●年4回（4-7月、9月、11月、1-2月）にわたり、関西国際空港から帰国する外国人旅客に聞き取り調査を実施 約8,200件のサンプルを回収  
●食事やショッピング等の消費動向を中心に調査し、データを分析

**市場分担をより明確にし、ターゲットに応じたアプローチを実施**

<b>中国・香港・台湾</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>個人旅行者をターゲット</li> <li>リピーター確保を狙い、日本文化の探求</li> <li>企業インセンティブツアー誘致</li> </ul>	<b>韓国</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>個人旅行、グループ旅行者をターゲット</li> <li>航空会社と連携したプロモーション</li> <li>「大阪の温泉」のPR</li> </ul>
<b>東南アジア</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>現地旅行会社へのセールス</li> <li>ニュースレターの発行による情報発信強化</li> <li>ムスリム対応</li> </ul>	<b>欧米・豪州</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>個人旅行をターゲット</li> <li>「日本文化」「COOL Japan」の発信</li> <li>各種海外メディアを活用した情報発信</li> </ul>

**新規市場など**

- <インド>
  - インド映画のロケ誘致、支援による観光誘客
- <教育旅行>
  - 韓国、台湾を中心に世界各国からの教育旅行受け入れ、学校交流をアレンジ（年間約3,000名）
  - アジア、米国、豪州などの現地日本語教員などに対し、プロモーションを実施

「大阪MICEビジネスアライアンス」を設立し、産学官一体となってMICEを誘致。

メディアル・医療 MICEショーケース



### 3. 大阪観光局の取り組み⑥（知名度向上、情報発信強化 その2）

**車の両輪となって、相乗効果を上げるため、インバウンド活動と連携して、世界に向けての情報発信とPR活動**

**海外メディア露出実績**（大阪観光局の直接活動によるものに限る。）

2013年度	2014年度
国数：27カ国	国数：26カ国
言語：15言語	言語：15言語以上
放送時間：約25時間	放送時間：20時間以上
記事面積：A4換算287ページ	記事面積：未計算（記事数150以上）
メディアバリュー：約14.5億円 (2013年4月～12月 大阪観光局調べ)	メディアバリュー：未計算 (2014年1月～6月 大阪観光局調べ)

Osaka Government Tourism Bureau

欧米でアジアの印象を聞くと東京、京都、香港、上海となり、大阪は出て来ません。そこでアジアの玄関口の大阪「Asian Gateway Osaka」というキャッチコピーを定め、PRするというを進めました。また、個人旅行者にとってWi-Fiは必要なものなので、「Osaka Free Wi-Fi」を進めており、現在約1,400ヶ所になっています。次に今まで大阪の情報がなさ過ぎたということで海外メディアへの情報発信を行い、27ヶ国15言語で発信されました。また大阪城を3Dマッピングで12月から3月まで紹介します。

2020年の東京オリンピックをはじめ、関西

では2021年のワールド・マスターズ・ゲームズ、2019年にはラグビーのワールドカップも開催されます。大阪、神戸、京都が連携して関西の魅力を発信したいと考えています。

お客様の動向調査で最も多いコメントを挙げます。大阪はやさしい、おいしい、たのしいでした。この3つをブランド化するべく、大阪観光局はプロモーションしていきたいと考えています。

**竹林氏** どうも加納様、ありがとうございました。最後に新関西空港株式会社の志村様より、「関西国際空港、大阪国際空港の事業価値向上」についてプレゼンをお願いします。

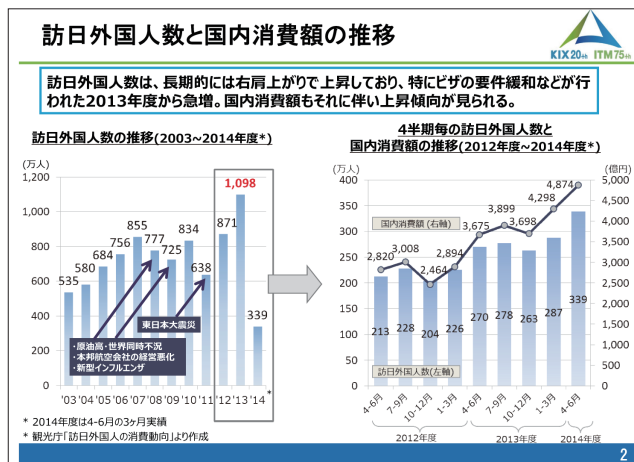
## 関西国際空港、大阪国際空港の事業価値向上

志村氏 皆様には日ごろから関西空港、伊丹空港をご利用いただきありがとうございます。これまでの話と重ならないように3つの点についてお話しします。1つ目は日本の観光全体について、2つ目は関西の日本における位置づけについて、3つ目は空港の役割についてです。

まずインバウンド旅客数を見ると、フランスがトップで8,300万人、そしてアメリカ、スペイン、中国と続きます。日本は世界で27位、アジアで8位です。隣国と陸続きかどうかは旅客数を左右する大きな要因ですが、同じ島国のイギリスには年間約3,000万人が訪れており、それだけを理由にはできません。日本のインバウンド旅客数は韓国、マレーシアより下で、数で見るとインドネシアと競っている状況です。

収入の部門では、アメリカは旅客者の滞在日数も長く、観光収入ではトップです。

訪日外国人数は、ビジットジャパンキャンペーンが始まった2003年には500万人でしたが、昨年には1,000万人を超えました。それまで日本は何をしていたかという、インバウンドよりもアウトバウンドに力を入れていました。結果2000年には日本人の海外渡航者数は1,800万人にまでなったのですが、最近では貿易収支の赤字もあり、インバウンドの重要性が強く認識されています。訪日外国人数と国内消費額の推移ですが、今年4月から6月まで3ヶ月間は339万人で、消費額は4,874億円。外国人一人当たり13万～14万円を使っていることになりま



また今年1月～8月の訪日外国人数の速報値が出ています。昨年同月比で8月は22.4%増、ちなみに関空だけで言うと29%以上の増で、大阪にはより多くの方が来ていただいていることになりま

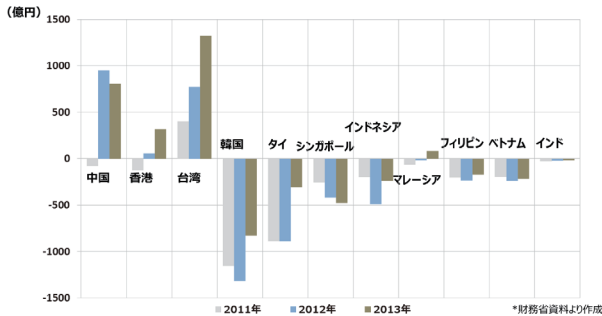
### 2014年の訪日外客数(出典: 日本政府観光局)

国・地域	Country/Area	2013年			2014年		
		8月	8月	伸率(%)	1月～8月	1月～8月	伸率(%)
総数	Grand Total	906,379	1,109,600	22.4	6,863,996	8,637,800	25.8
韓国	South Korea	215,498	251,400	16.7	1,779,646	1,777,900	-0.1
中国	China	162,288	253,900	56.5	838,389	1,542,400	84.0
台湾	Taiwan	194,944	229,900	17.9	1,463,123	1,900,100	29.9
香港	Hong Kong	71,767	74,900	4.4	493,216	587,200	19.1
タイ	Thailand	23,849	29,400	23.3	255,854	402,900	57.5
シンガポール	Singapore	8,831	8,300	-6.0	103,383	119,200	15.3
マレーシア	Malaysia	10,951	9,900	-9.6	92,403	142,300	54.0
インドネシア	Indonesia	16,221	8,500	-47.6	89,540	100,600	12.4
フィリピン	Philippines	6,725	11,500	71.0	69,831	114,300	63.7
ベトナム	Vietnam	6,000	9,500	58.3	53,454	80,100	49.8
インド	India	5,835	7,000	20.0	50,894	57,700	13.4
豪州	Australia	10,553	13,100	24.1	158,546	188,300	18.8
米国	U.S.A.	58,347	63,900	9.5	530,852	593,100	11.7
カナダ	Canada	11,424	14,200	24.3	99,971	116,300	16.6
英国	United Kingdom	14,123	15,600	11.9	125,442	139,700	11.4
フランス	France	15,081	17,500	16.0	104,047	118,500	13.9
ドイツ	Germany	8,682	10,700	23.2	76,660	89,200	16.4
ロシア	Russia	5,168	6,300	2.6	39,805	42,100	5.8
その他	Others	60,092	74,900	24.6	438,940	525,400	19.7

## 旅行収支の地域別収支(アジア)



アジア地域の旅行収支の推移を見ると、台湾、香港、タイの収支が大幅に改善している。



の各国を見ますと、例えば中国の場合、2011年はマイナスで日本人がより多く中国に行った、あるいはより多く中国でお金を払ったのですが、2012年、2013年はプラスに転じ、中国人の訪日が増えました。台湾は毎年プラスで、日本でお金をたくさん使ってくれています。韓国はまだまだ日本人が行く方が多く、プラスにはなりません。東南アジアのお客が増えたと言っても日本人が行く方が多く、大幅なマイナスです。そのうちマレーシアだけが2013年に初めてプラスに転じました。

次に国際会議にいられた外国人数ですが、京都が一番多く1万6,093人、次いで大阪の3,822人、神戸の3,315人となっております。首都圏に比べて遜色のない数字です。先ほどから皆様が発言された通り、関西には国宝や重要文化財がたくさん集積しています。また関西は医療施設が充実し、iPS細胞の実験、治療もなされており、様々な大学の研究施設が集積する等、医療に強い地域と言えるかと思います。

次は関西におけるLCC国際線の就航状況ですが、遠くはメルボルンやケアンズまで飛んでいます。先ほどのお話で、ピーチさんは4時間以内の路線を基本的なビジネスモデルとされていましたが、中長距離の路線のLCCもあり、新しい需要を作っております。空港は飛行機を乗り降りするところですが、経済の1つの拠

点であり外国人の広域観光の出発点、情報発信の拠点、ショッピング・ツーリズムの拠点でもあります。

関西は医療に強いということで、関空の周辺に医療機器の産業や医薬品産業を誘致してアジアと北米の中継地になろうという取り組みを進めております。環境問題では関空全体を水素アイランドにしていこうという取り組みを行っており、フォークリフトやバスに関しても水素エネルギーの導入を進めております。また、風力発電、メガソーラーにも取り組んでいます。次に食文化への取り組みですが、中小事業者の輸出を支援する仕組みを構築しておりまして、海外販路の開拓を進めています。また、輸送頻度を高める努力もしております。他にも、不払い等のリスクに対応する必要性もあり、こういった部分に関しては共同で行った方が効率的である

## 国際会議外国人参加者数～関西経済白書より



国際会議への外国人参加者数は首都圏に遜色ない水準

都市・地域		人
関西	京都市	16,093
	奈良市	1,153
	大阪市	3,822
	千里地区	1,950
	神戸市	3,315
	淡路市	617
関東	つくば地区	1,707
	千葉市	2,006
	東京23区	20,371
中部	横浜市	8,727
	名古屋市	4,748

(注)「つくば地区」=つくば市、土浦市。「千里地区」=豊中市、吹田市、茨木市、高槻市、箕面市。  
(資料)日本政府観光局(UNTO)「2011年国際会議統計」

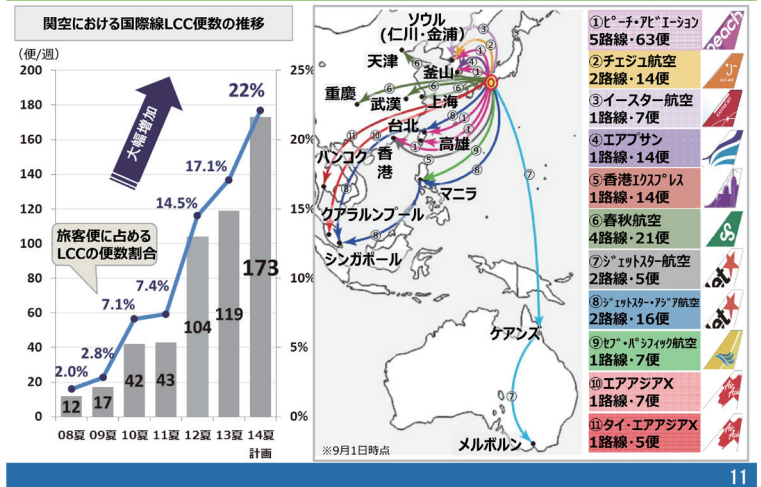
ということから、関空もメンバーに入って支援している次第でございます。マレーシア、インドネシア、ベトナム等の大手スーパー、デパートを通しての販売に協力しております。関西は果物の輸出が盛んで、モモやブドウは日本全体の約7割が関空から輸出されております。また、水産物の輸出も盛んです。食肉は鹿児島ー成田の輸出ルートになっていますが、

将来は神戸ビーフや但馬牛等も関空から世界へ輸送したいと思っております。和食が無形文化遺産に登録され、寿司だけでなく日本の食材全般に対しても関心が高まっています。

他にも、関空自体の取り組みとして何をやっているかということ、LCCの運航時間に対応する形で深夜早朝のリムジンバスを運行しております。梅田のグランフロントには朝の4時まで営業している飲食施設もあり、そういった所で時

## 関西国際空港における国際線LCC就航状況

～2014年夏期（2014年9月時点）～



間を過ごし、それからこういった早朝バスを利用して関空に来る方もいます。また、アジアのお客様が増えたことにより、イスラム教徒への対応も進めております。礼拝室やメッカの方向を示すキブラ、礼拝用貸出マット、沐浴場等を用意したり、イスラム教徒の方が食べられるような食事を提供したりするといった取り組みを行っております。

## アジアの人々を関西に取り込むために

**竹林氏** 4名の方のプレゼンテーションが終わり、パネルディスカッションに入ります。関西経済と関空について考えた時、インバウンドが大切だと思います。アジアのお客様が増えてきています。そこで、アジアの人々を関西に取り込むためにどんな仕掛けが必要なのか皆様にお聞きします。井上様からお願いします。

**井上氏** アジアのお客様を関西に引き込むためにどうしたら良いか、やはり安い運賃を安定的に提供出来るかということに尽きると思っています。前職の全日空の営業本部でどうやって外国人に乗っていただくか努力していましたが、なかなか乗っていただけません。ピーチの国際線旅客の国籍別を見ますと台湾線は6割が台

湾の方、香港線は4割が香港の方、2割が中国の方です。韓国線も4割が韓国の方となっていて意外にも日本人より外国人がピーチを利用しています。理由は安い運賃だからです。先ほど申したように皆様のご協力のお陰で着陸料と空港施設使用料を安く提供していただき、運賃を3%安くすることが出来たのです。着陸料と空港施設使用料を安く提供していただくという皆様のご協力がなければ運賃が3%上がります。そうなりますと旅客数が5%減という試算になります。先ほど600万人の旅客を運んだと言いましたが、5%減で30万人のお客様を失うわけです。

先ほど申し上げましたが、航空会社はお客様

呼んで来る、空港会社はそれを利用して収益を上げる。お互いに協力し合うビジネスパートナーの形です。そういうモデルが出来かかっていきます。

日本のLCC市場は7%に過ぎません。イギリスは4割弱です。従ってまだまだ伸びる余地があります。色々な知恵を出す中で着陸料と空港施設使用料を安く提供してもらえばアジアのお客様をもっと呼べると思っています。

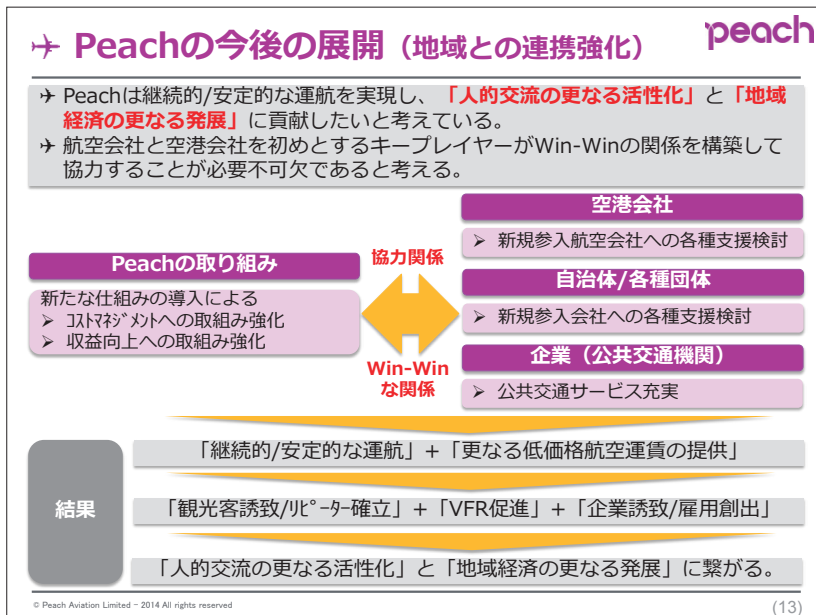
ピーチだけの立場で言うのではなく、関西経済を活性化するためには、より多くの人たちを連れて来る必要があります。そのために皆様方にご検討していただく価値があるのではないかと考えます。

**亘 氏** 先ほど訪日外国人旅客対応が大切と申し上げましたが、外国人旅客を多く取り込むには情報発信が重要だと思っています。現状、大阪や京都、神戸等がバラバラに情報発信しててなかなか線で繋がらず、面としての発信ができていない。関西へ来ると様々なものがあり体験できる、関空を窓口にしてこんな楽しみ方がある等といった一体的な情報発信が必要です。ポイントではなく関西エリアとして面白いものを発信するべきです。一方、私どもの鉄道でも指摘されますが、駅の案内放送や表示板等に

いて外国語対応が少ないのが現状です。訪日外国人が日本に来て最も困るのが言葉の問題ですので、外国人が日本で快適に過ごせるよう外国語表記のさらなる充実が必要だと思っています。

**加納氏** ツーリズムの中にMICEという分野があります。その1つにインセンティブ旅行があって企業が日頃のご褒美として従業員を海外旅行に連れて来ます。円安もあって今盛んに2千人規模で団体を組んで台湾や香港から来ております。ビジネスマンも各種商談等で関西に多く来てよいチャンスを得ているところです。

**志村氏** 関西に強みがあるものを理解していただく必要があります。大学が集積し、医薬品も強い関西には、ヨーロッパのメーカーも拠点を置いています。ビジネスマンを呼び込むには航空ネットワークが充実していなければいけません。その上で強みをベースに相手に応じたマーケティングを行う必要があると考えております。アジアのお客様については、店の売上等から細かいビッグデータを取っております。例えば中国人と言っても何省から来たのか、4月に来た人はどういう買い物をするのか等、行動の特徴を探ります。そういったビッグデータの活用も重要であると考えております。





## LCCの今後の発展について

**竹林氏** 情報提供や周辺環境を揃えとかが重要という指摘でした。今日の話は縦系が関空、伊丹の空港、横系はLCCになっていたような気がしました。関空がピーチの拠点になり、世界のトレンドをいち早く取り入れています。

一方で、関空は貨物ハブ空港も目指しています。機能の違う2つをどう調整して共生を図るのが、研究者として興味があります。

井上様からLCCの今後の発展についてお話を伺いたいと思います。

**井上氏** 私は関空のポテンシャルに共鳴している一人だと自負しています。最初に関空にただ一人やって来てここにベースを定めました。航空会社と空港会社はビジネスパートナーとして新しい関係が出来つつあります。とにかくお客様に数多く関空に来て頂いて、航空会社も空港会社も、それぞれに利益を上げるようなスキームが出来あがって来ています。その意味から関空がますます飛躍することを期待しています。

もう1つの理由は、関空は成田や羽田よりアジアに1時間近いという利点があるのです。ヨーロッパ最大のLCCライオン航空は、1年間に8,000万人以上運んでいます。ヨーロッパの人口は3億人だから8,000万は凄い数字なのです。アジアは約20億人ですからどれだけ可能性があるか分かります。そういうことで1時間近い関空は絶対有利です。だから私は安藤社長と相談しながら創り上げて行く

新しいビジネススキームをもっとブラッシュアップすることで来るべきアジアのインバウンドを集客して、北東アジアを代表する空港に発展されることを確信しています。

**竹林氏** ビジネスパートナーとしてのエアラインと空港の関係をより強くしていくことに期待しているという話でした。

訪日観光客はLCCを利用していると聞いています。その利用動向について加納様からお話を伺いたいと思います。

**加納氏** アジアのお客様も気軽に行ってエンジョイしようという形になっています。LCCは関空にどんどん増えて行くと思います。またビサの緩和をもっと進めなければなりません。昨年タイが7月にビサを解除した時にフェースブックで6万人が夢の国日本に行けるとリンクして来ました。ビサの緩和とともにLCCがアジアで発展することを望んでいます。昨年度から訪日外国旅客の増加で、大阪市内のホテルの数がすでに足りなくなっています。昨年262万人の来阪外国人旅客がありましたが、大阪のホテルの客室稼働率80%前後になっています。今年は320万人、6年後の2020年には650万人を目標にしています。早急に大阪市内のホテル不足を解決する必要があります。会場にお越しの皆さん、ホテルを造ることを真剣に考えて頂きたいと思います。



## 貨物ハブ空港の可能性

**竹林氏** 井上様と加納様から、LCCの発展と来阪外国人旅客のお話を伺いましたが、一方で、関西経済にとって物流も大事なわけで、関空は貨物ハブ空港としての役割を果たしていけるのか。関経連では食、医薬品の輸出促進について行っていますが、亘様からお話しをお伺いいたします。

**亘氏** 貨物ハブ空港としての関空を伸ばしていくため、関経連は新関西国際空港会社と連携しながら食材と医薬品の輸出入を主に推進しています。この2つは短時間で遠くに届けることが出来る航空貨物と親和性が高いので、拡大増加を目指しています。現在、取り組んでいるのは複雑な輸入手続きの改善です。

例えばモモ農家が輸出する場合どうしたらよいか、あるいは漁協が水揚げした魚を輸出するのにどうしたらよいか。そういうことに応えるために「関西・食・輸出推進事業協同組合」が設立されました。関経連も、同組合の体制強化を支援しており、多くのご賛同を得て約40社にご加盟いただいています。タイやマレーシアで物産展を開き、販売先を開拓しながら輸出

入手続きのお手伝いをし、海外への販売に努力しています。

また、関西には医薬産業関連企業が多数存在しており、関経連は国家戦略特区を提案しています。今後とも医療産業の発展に取り組み、関空の航空貨物拡大に寄与したいと考えています。

**竹林氏** 高付加価値のものを扱う時に低温輸送が重要だと思います。関空は日本でもかなり先進的に取り入れられています。輸出基地として優位性があるというお話でした。貨物ハブ空港について志村様からお願いします。

**志村氏** 食品も医薬品も量的、金額的にはまだ少ないです。関空は年間80万トンの取り扱ひがありまして、昨年からは回復して来ました。回復している要因はアジアと北米の中継点としてアジアの貨物を集めて北米に送るハブ&スポークとして、物流の流れを関空にかなり引き寄せています。フェデックスが北米ーアジア間のハブを関空に造ったのは現在の飛行機の性能や日本のプレゼンスを考慮すると妥当な選択で、中継貨物が増えて来ているのです。

### 関西経済連合会の主な取り組み

関経連は関空の地元として、自治体や他の経済団体と連携しながら、関空の活性化と関空を活用した関西の成長・発展に取り組んでいる

#### ○ALL関西「食」輸出推進事業

◆ALL関西「食」輸出推進委員会の取り組み  
(関経連・大商・関空促進協・新関空機)

海外における食の市場マーケティングや販路拡大を図るため、実演販売や文化PRも交えた物産展を開催。

- ・第3回ALL関西フェスティバル in ハンコク (平成25年10月17日～27日)
- ・第2回ALL関西フェスティバル in クアラルンプール (平成26年9月19日～10月1日まで開催中)



<第1回ALL関西フェスティバルinクアラルンプール>

#### ○医薬品等の輸出手続きの電子化・簡素化

◆関西イノベーション国際戦略総合特区事業として薬監証明の電子申請の実証実験を平成25年3月から実施。  
(薬監証明・・・未承認の医薬品等の輸入に必要な報告書)



#### 「はなやか関西シンボルマーク」策定

関西広域のインバウンド観光振興などを目的に、関西をPRするためのシンボルマークを策定。  
(関経連・関西広域連合・関西地域振興財団)

今回の物産展から訴求を開始



#### ○中興距離路線拡大に向けた取り組み

◆航空会社に対するエアポートプロモーションの実施  
関空への新規就航や増便への働きかけを実施。



<ミャンマー航空キン・マン・ラット会長の関経連表敬訪問>

#### ◆ビジネス利用の促進

- ・在関西企業に対し、関空利用の働き掛けを実施。
- ・新関空会社と連携して、企業向け会員サービスの導入を推進。

## コンセッションによる関西・伊丹の民営化への期待について

**竹林氏** 先ほど、志村様はコンセッションについてはディスカッションの中で説明すると言われましたが、志村様に内容をお話していただくとともに関西と伊丹の民営化が進む中で今後の期待について皆様の立場からお話してもらいます。

まず志村様からコンセッションについてご説明をお願いします。

**志村氏** コンセッションは国や自治体が所有権を持ったまま、運営権を民間に委託することです。関西と伊丹については来年、優先交渉権者を決定します。そのために準備をしており、10月ごろに募集要項を発表します。その中で、どういうことをやっていただくか、また、何を対象にコンセッションを行うかということを決

めていきます。そして来年初めごろから候補者を選んで行きます。2016年初めにはコンセッションが始まり、2060年3月まで45年に渡って2つの空港の滑走路、ターミナルビル等の運営を委託して行きます。運営権者は着陸料だけでなく商業収入をすべて得、事業を運営していきます。新関西会社は運営権者がしっかりやっているかモニタリングを行ったり、運営権者からいただいたお金で債務を返済したりいたします。以上、大雑把ですが説明を終わります。

**竹林氏** コンセッションで関西と伊丹の民営化が進む中で、我々が見て来たこれまでの空港とは違う形になろうとしています。関西と伊丹に対しての期待について、まず井上様からお話

してもらいます。

**井上氏** 3つあると思います。何よりも関西経済圏を盛り上げて行くのだという志が第1です。そして安藤社長以下が磨き上げてこられた新しい空港のビジネスモデルをディベロップするのだという志を共有することが大切です。

第2に北米でLCCは1970年後半から出て来ております。ヨーロッパでは1990年代から存在しています。つまり欧米での歩みを見るとこれから起こること、空港や航空会社がやってはいけないこと、やるべきこと等々が見えて来ると思います。そういう知識のある方にぜひお願いしたいと思います。

第3にビジネスパートナーとして航空会社と忌憚のない意見交換の出来る、時には耳の痛い話を聞いていただけるような関係を構築出来る方になっていただけたらと思います。

**竹林氏** 民営化されても、関西経済発展、空港経営に優れエアラインと空港の新たなビジネスパートナー

### 関西・伊丹コンセッション実施方針について(1)



#### <目的>

- ①民間の柔軟な創意工夫による空港ビジネスの展開を可能とするとともに、
- ②運営権対価の收受による債務の早期の確実な返済を行い、③関西空港の国際拠点空港としての再生・強化及び関西全体の航空輸送需要の拡大を図る

#### <事業期間>

4 5 年間：事業開始日から平成 7 2 (2060) 年 3 月 3 1 日までの期間

#### <事業方式等>

- ・新関西会社は、公募により運営権者を選定
- ・運営権者は、新関西会社から公共施設等運営権の設定を受けて、滑走路等の運営、着陸料の收受等、ターミナルビル等の運営を一体的に実施
- ・新関西会社は、運営権者から、運営権対価等を收受するとともに、履行保証金を收受
- ・運営権者は、新関西会社等の職員について、雇用を承継する

20

### 関西・伊丹コンセッション実施方針について(2)



#### <事業の範囲と適正かつ確実な実施の確保>

- (1) 事業内容
  - ①義務的事業
    - ・特定空港運営事業
    - ・滑走路、空港航空保安施設、旅客・貨物施設等の維持管理・運営、環境 対策事業等)
    - ・その他一部業務について新関西会社からの委託に応じて行う
  - ②任意事業
    - ・本事業の目的に適う事業・事務であって、新関西会社の承認を得て行う業務
- (2) 事業の適正かつ確実な実施の確保
  - ・運営権者は、統合法基本方針・法令・募集要項において示す空港運営上の要求水準等に従い、空港を運営する
  - ・要求水準が充足されていることを新関西会社がモニタリングするとともに、国が検査等により確認
  - ・要求水準が未達成の場合は、新関西会社及び国は運営権者に必要な改善を求める

#### <運営権者の募集・選定>

- ・応募者が一定の要件を満たしていることを審査し、運営権対価等の提案額、事業実施方針・事業計画の適切性等を総合的判断し、国土交通大臣の承認（財務大臣その他関係行政機関の長との協議を含む）を受け、優先交渉権者を選定
- ・優先交渉権者が設立した特定目的会社（SPC）と実施契約を締結、平成28年1月の運営委託開始を目指す

21

としての関係を構築出来る方にやっていただきたいということですね。巨様からどうぞ。

**亘 氏** 新関空会社はすでに伊丹と経営統合されましたが、コンセッションによってさらに中長距離ネットワークや関空と伊丹の一体運用がレベルアップし、関西にとってプラスになることを期待しています。現状、関空は北米便とヨーロッパ便が少ないので、その充実と空港としての価値向上を楽しみにしています。

日本の空港は、従来地域エゴが大きかったように思えますが、海外に開けた空港になるように考えていただきたいと思います。また、空港はアクセスが大事ですので、訪日外国人旅客の増加により鉄道の輸送力を増強しなければならない状況になることを期待しています。列車の増結や本数の増加、スピードアップの可否等、知恵を絞ることに努力したいと思っています。

**竹林氏** 民間に任せればかなり輸送力の増強になるという期待でした。加納様から観光の面から民営化すると見えて来るものについてお話し下さい。

**加納氏** 関空はいまでも評判のよい空港です。コンセッションになればどのような構造になるか、私はよく分からないのですが、民営化されて

意志決定が速くなることを期待しています。そして出入国手続きをもっと簡単にしてスムーズに出入国出来るようにして海外に開かれた空港にしていきたい。そうなれば関空を利用する海外の人々がより多くなると思います。

**竹林氏** 意思決定が早くないと今のビジネスにはついて行けないのはどこでも同じです。民営化された場合の期待はそこにあるのでしょうか。新関空会社の志村様からお話しをお願いいたします。

**志村氏** 今ご指摘になったことは全部対応していくべきだと思います。現在、関空も伊丹も調子が良いわけです。それなら今のままで良いのではないかと素朴な疑問が湧くと思われませんが、長期債務を返済しなければならないこともありますし、着陸料や施設使用料などを簡単に下げられないとか、国の規制で事業計画の認可を受けなければならない等、様々な問題があり、経営の自由度が低いため、スピード感のある決定による顧客満足度の向上や戦略的投資がタイムリーに出来ていない等の悩みがあります。これらがコンセッションによって解決して行くと思っております。

## 2020年の東京五輪に、関空や関西経済は貢献出来るか

**竹林氏** 最後に2020年の東京五輪で羽田、成田だけでは対応しきれないという話も出ています。関空、関西経済がどう貢献出来るかお聞きします。

井上様からお話し下さい。

**井上氏** 弊社の役割は若い方を日本に連れて来ることです。今でも20代、30代の若い方が乗客の半分です。関西経由でオリンピックを見に来ることに貢献出来ると思います。

**亘 氏** 大きなスポーツイベントとなると、選手だけでなく家族、役員、観客等が期間の前後にかなり来られると考えられます。前年の2019年にはラグビーワールドカップが日本で開催されます。ワールドカップは試合数こそ

少ないですが、2カ月近くの開催と、期間が長いのが特徴です。また、オリンピック翌年の2021年にはワールド・マスターズ・ゲームズが関西で開催されます。FITと言われる個人旅行者の増加が予想されますが、今後個人旅行者のリピーターをどれだけ増やせるかが課題です。その際、関西人ならではの「おもてなし」がプラス材料になると考えています。

**加納氏** オリンピックまでの6年は早いです。私は文化のオリンピックをぜひ関西に持って来たいと考えています。

**志村氏** オリンピックだけでなく、パラリンピックにも注目し、ユニバーサルデザインへの取り組みを空港においてもさらに進めていく必

要があると思います。その中には、宗教もあれば、食も含まれますが、様々な障害を取り除いていく必要があると思われます。加納様も言われたように五輪は文化の祭典とオリンピック憲章に定めていまして文化を発信しなければいけません。ロンドン五輪が1つのモデルになりました。それを超える文化の発信をこの6年の間に準備したいと思っております。あとは、地方創生と言われていますが、むしろ大阪から始まり広がっていくようなネットワークなり、サービスが出来ないかと考えております。

**竹林氏** 本日は、関空開港20周年、伊丹空港開港75周年記念シンポジウムですが、関空の歴史は時代の影響を受けて紆余曲折がありました。関空の利用者はリーマンショック前後で1,500万人程度に低迷していましたが、その後、LCCの拠点空港になることで大きく舵を切っただけでかなり変わりました。

ピーチの井上様から、2年半で600万人、昨年単年度で約300万人の利用者を達成し、今後さらにネットワークを充実しアジアから多くのお客様を呼んで来ることで、ビジネスパートナーとしてのエアラインと空港の関係をより良くしていかなければならないとのお話がありました。

安藤社長から、今後第4ターミナルが出来

ればLCC利用者だけで年間1,200万人程度の利用者が予想されており、それに対応するために2期島の第2ターミナルに続き第3ターミナルの建設計画、そして第4ターミナルの可能性についてのお話がありました。関空で3,000万人を越える利用者が、関西経済を活性化していくことになるでしょう。

加納様から大阪のホテル不足、巨様からは案内等の言葉の問題を改善していかなければというお話がありました。大阪の街も海外に開かれた国際都市として大きく変わっていかなければなりません。

志村様からは、関空の現状は、着陸料や施設使用料などを簡単に下げられない、国の規制で事業計画の認可を受けなければならない、スピード感のある決定、顧客満足度の向上、戦略的投資がタイムリーに出来ない等の問題があり、これらがコンセッションによって民営化されることで解決されなければならないとのお話がありました。

コンセッションで関空・伊丹が民営化されます。新たに変わって行く関空、伊丹を楽しみにしたいと思います。これで、パネルディスカッションを終了いたします。ご静聴ありがとうございました。





## 進撃の関空 眠れる潜在能力生かせ

産経新聞大阪本社 編集局経済部 橋本 亮

関西国際空港の快進撃が止まらない。9月に開港20年を迎えた関空では格安航空会社(LCC)の就航増や円安などを追い風に、訪日外国人の利用が増加、2014年度上半期の関空の国際線旅客数で日本人を上回った。上半期で外国人が日本人を上回るのは開港以来初めてという。大阪(伊丹)空港とあわせた運営権売却を控え、「アジアのゲートウェイ(玄関口)」空港としての存在感を増す。利用者の減少に悩み、「無駄の象徴」と揶揄されながらもここに来て機首を上に向け、汚名返上を果たした関空への注目度が高まるとともに、さらなる飛躍への期待もふくらんでいる。

14年度上半期の運営概況(速報値)によると、関空の国際線の外国人旅客数は前年同期比31%増の321万4,807人で過去最高となり、上半期では日本人旅客数(316万6,850人)を初めて上回った。円安で国内客が海外旅行を手控える動きが出たことも影響したが、国内線の日本人旅客数は6%増の318万9,846人と、国内線、国際線合計の発着回数は上半期で過去最高となった。

勢いは止まらず、新関西国際空港会社が10月22日に発表した関空の国際線の冬期ダイヤ計画は中国本土や台湾などの路線の新規就航や増便が続く、3月のピーク時の就航便数は週926.5便で1994年の開港以来最多を記録。足元でも好調を継続している。

もちろん、円安や東南アジア向けのビザ発給要件の緩和などを背景にした訪日外国人の増加という追い風がある。ただ、それだけではない。ピーチ・アビエーションをはじめとしたLCCの就航が関空の成長をもたらすとともに、日本の空を変えたといってもいい。

ピーチの就航当時、日本での成功は難しいとされたLCCを根付かせた功績は大きく、利用者に新たな価値と選択肢を示したことは航空業界に大きな地殻変動を促した。ピーチの成功が国内外のLCCを呼び込み、首都圏の玄関口である成田空港をしのぐ、LCCの一大拠点となっている。

実際、成田を拠点とするLCCのジェットスター・ジャパンの14年6月期の単独決算は最終損益が111億円の赤字と、赤字幅が前期の88億円から拡大したのに対し、ピーチは14年3月期決算で10億円の最終黒字を確保しており、その差は明らか。首都圏空港と比べてアジアの主要都市に1時間近いという地理的な優位性に加え、24時間運用可能という関空の強みが発揮された結果だろう。

LCCを成長のエンジンと位置づける新関西会社はLCC専用の第3旅客ターミナルの建設を予定、16年度中に全面開業する見通しで、今後の新規就航や増便に対応し、日本最大のLCC拠点空港としての機能を一段と強化するという。

さらに利用者の増加に合わせ、物販事業の強化も図るため、第1旅客ターミナルでも開港以来の大規模改修を行っている。訪日外国人の利用を見込んで国際線出発エリアに大型免税店を新設し、免税店エリアを現在の1.4倍に拡大するとともに、消費税や輸入関税などがからない市街地での「空港型免税店」の進出も検討、収益拡大に向けて積極策に打って出ている。

それらの施策はどれもコンセッションをにらんだもので、関空のさらなる飛躍の布石となるのは間違いない。新関西会社は来年1月に1次入札が迫る運営権売却の最低落札価格を2

兆2,000億円(運営期間45年)と設定したが、入札に関心を持つ企業からは「採算に合うのか」との声が強い。新関西空会社の安藤圭一社長がこのところ、「すぐに第4ターミナルの建設が必要になる」などと、関西の将来性と潜在能力をアピールしているのはそれらの声を意識しているからだ。

実際、関西の潜在能力は高い。国内・関西の利用者には、関西イコール「遠い空港」というイメージが染みついているが、訪日外国人から見れば印象は異なっている。大阪府と市、経済界でつくる大阪観光局が昨年、外国人旅行者約4,600人を対象に行った聞き取り調査で関西アクセスの難易度を尋ねたところ、88%が「簡単」と答えた。

難波～関西の所要時間は特急電車で約40分。関西の2倍近い発着回数を誇る韓国・仁川(インチョン)空港もソウル都心部から約60\*。離れており、鉄道で43分かかる。東京都心部から成田までの所要時間も40分～1時間弱だ。実のところ、関西アクセスは世界標準から見れば他の国際空港に劣ってはいない。「なにわ筋線」構想が実現すると梅田から関西まで約40分で結ばれ、成田、中部と比べても遜色はなくなる。

追い風も強い。関西は京都や奈良などの歴史遺産に加え、7月にユニバーサル・スタジオ・ジャパン(USJ)で人気映画「ハリー・ポッター」をテーマにした新エリアが誕生。国内外から注目が高まっている。

さらに、大阪府と市は2020年の東京五輪開催に合わせ、カジノを含めた統合型リゾート(IR)の開業を目指しており、認定自治体第1号として大阪が有力視されている。外国人観光客のさらなる取り込みへの武器になるのは確実に、先行きの視界は良好だ。

それでも、関西に死角が無いわけではない。その1つがLCC依存だ。世界的な燃料費の高騰やパイロット不足は経営基盤の弱いLCCには強い逆風となる。実際、ピーチを含めた多くのLCCがパイロット不足から大幅減便を迫られた。

LCCを中心に就航が相次ぐ国際線に比べて関西の国内線は現在、北海道、九州、沖縄などの13路線にすぎない。伊丹との住み分けの問題があるにしろ、国内ハブの機能を高め、アジアのゲートウェイとしての存在感を高めるには、国内線の路線網の拡大も急務だ。

同時に、全体の1割程度にとどまる欧米路線の拡充も欠かせない。物販事業などをいくら強化しても空港運営の土台ともいえる航空ネットワークが脆弱では収益の増加は見込めない。

コンセッションは関西が高みを目指す好機となる。株式会社とはいえ、新関西会社では大きな投資に踏み切る場合、全株式を所有する国との調整が必要で、スピード感に欠けていた。安藤圭一社長も「これまで運営は国の予算に縛られていたが、民間運営に移れば経営判断や自己資金での投資が速くなる」と強調する。

着陸料の引き下げなどを通じたネットワークの拡充や民間ノウハウによるサービスの向上などで空港の魅力を一段と高める。コンセッションで期待されているのはまさに、こうした民間の自由度の高い経営だ。

航空行政は国益に直結するだけに、国の影響力がどれほど薄まるかは見通せない。それでもコンセッションを経て、関西が古い皮を脱ぎ捨て、生まれ変わるの間違いはない。

関西の経済活性化を図る起爆剤としての期待を一身に背負って誕生した関西だが、米中枢同時テロやリーマン・ショック後の景気減速など世界的な事件が起きるたびに失速し、需要低迷に悩まされてきた。本州四国連絡橋や東京湾アクアラインと並んで、「20世紀末の三大バカ事業」とまで評されたこともあった。

徐々に安定を取り戻し、上手く上昇気流に乗り始めたとはいえ、世界の舞台での競争は厳しさを増す一方だ。運営権を取得する企業には眠れる潜在能力を引き出し、針路を外れることがないようにしてほしい。



## アジア地域における都市間競争 ②

—国際航空旅客・貨物流動の観点からみた拠点性—



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

### 1 はじめに

前稿では、東アジア／東南アジア地域における主要空港の取扱量、および都市間国際航空旅客流動数・貨物流動量について把握した。本稿では、国際航空旅客・貨物流動の観点から、同地域における主要都市の拠点性について評価を行う。

### 2 分析方法と使用データ

まず、分析方法については、国際航空旅客流動数と国際航空貨物流動量（郵便も含む）の各々に対して、本稿では重力モデルを用いて分析を行った。被説明変数は、都市間国際航空旅客が双方向で1万人以上の都市ペアの流動数、そして都市間国際航空貨物が双方向で100トン以上の都市ペアの流動量であり、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、前稿で示した同地域における主要国の首都および主要都市の合計13都市に対して、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・貨物を、GDP、人口、および距離で構成される重力モデルで説明される旅客数・貨物量の何倍発生／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・貨物量からのスパル・オーバーと定義できる。例えば、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。

以上を踏まえて、本稿では次式のようにモデルを特定化し、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。

$$T_{ij} = A \frac{(G_i G_j)^\alpha (P_i P_j)^\beta e^{\delta D_1} e^{\epsilon D_2} e^{\zeta D_3} e^{\eta D_4} e^{\theta D_5} e^{\pi D_6} e^{\kappa D_7} e^{\lambda D_8} e^{\mu D_9} e^{\nu D_{10}} e^{\xi D_{11}} e^{\sigma D_{12}} e^{\pi D_{13}}}{(R_{ij})^\gamma}$$

ここで、

$T_{ij}$ ：都市  $ij$  間の国際航空旅客流動数・貨物流動量

$G_i$ ：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）

$G_j$ ：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）

$P_i$ ：都市  $i$  の都市圏人口（千人）

$P_j$ ：都市  $j$  の都市圏人口（千人）

$R_{ij}$ ：都市  $ij$  間の距離（km）



$D_1 \sim D_{13}$  : 都市ダミー変数 ( $D_1$  : 東京、 $D_2$  : 大阪、 $D_3$  : ソウル、 $D_4$  : 北京、 $D_5$  : 上海、  
 $D_6$  : 広州、 $D_7$  : 香港、 $D_8$  : 台北、 $D_9$  : マニラ、 $D_{10}$  : バンコク、 $D_{11}$  : クアラルンプール、  
 $D_{12}$  : シンガポール、 $D_{13}$  : ジャカルタ)

A : 定数項

次に、使用データについては、表-1に示す通りである。都市間国際航空旅客流動数・貨物流動量は、現時点で1982年から2012年まで公表されているため、本稿における時系列分析は、同期間に合わせて行った。分析対象に関しては、前稿で示した東アジア／東南アジア地域をOD(目的地／到着地)とする全ての国際航空旅客・貨物である。

表-1 データの出典

データ	出典
都市間国際航空旅客流動数・貨物流動量	On-flight Origin and Destination, International Civil Aviation Organization
1人当たり実質GDP	World Bank National Accounts Data, and OECD National Accounts Data Files, World Bank Statistical Yearbook, Fifty-sixth Issue, United Nations World Economic Outlook Database (April 2014), International Monetary Fund
都市圏人口	World Urbanization Prospects (The 2011 Revision), United Nations Demographic Yearbook (1982-2012), United Nations
都市間距離	Great Circle Mapper ( <a href="http://www.gcmap.com/">http://www.gcmap.com/</a> )

### 3 国際航空旅客・貨物流動の観点からみたアジア主要都市の拠点性

表-2は、1982年、1997年、および2012年における推定結果を示したものである。以下では、2012年の推定結果に焦点を当てて検証すると、自由度調整済決定係数 (Adj.  $R^2$ ) から判断して、モデルの適合度は相対的に良好であるといえるだろう。説明変数についても、旅客における距離、大阪、およびジャカルタ (5%水準で有意)、そして貨物における大阪とジャカルタ (5%水準で有意) を除けば、全て1%水準で有意であった。貨物における距離のパラメーター推定値はマイナスであり、符号条件と一致していないが、このモデルは東アジア／東南アジア地域の国際航空旅客・貨物流動パターンを、かなりの程度説明していると判断できるだろう。

次に、説明変数について検証すると、貨物におけるGDPのパラメーター推定値 ( $\alpha$ ) と人口のパラメーター推定値 ( $\beta$ ) は、旅客における推定値よりも大きい。すなわち、貨物の方が旅客よりも、GDPや人口の影響を大きく受けるといえるだろ

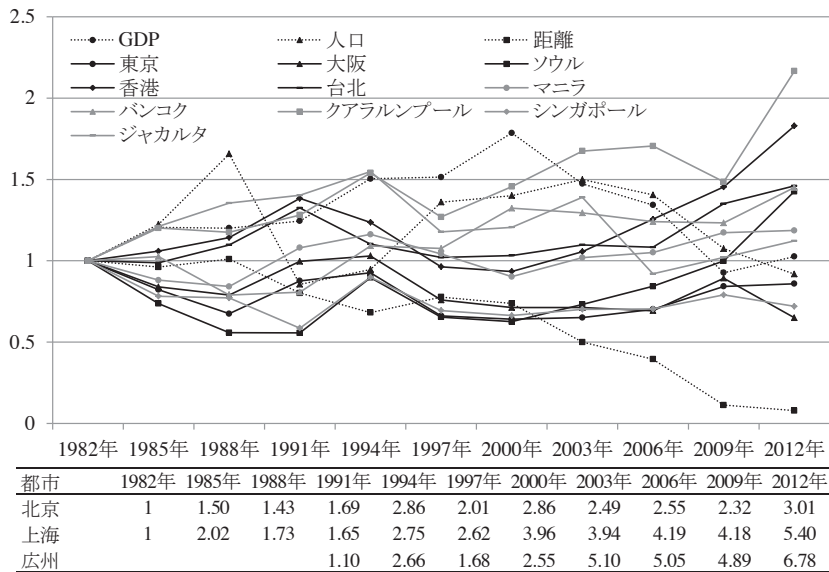
表-2 回帰結果

		1982年		1997年		2012年	
		旅客	貨物&郵便	旅客	貨物&郵便	旅客	貨物&郵便
定数項	lnA	8.68 (8.95**)	0.24 (0.17)	5.92 (8.62**)	-1.12 (-1.19)	5.55 (8.26**)	-4.97 (-4.21**)
GDP	$\alpha$	0.16 (3.46**)	0.17 (2.72**)	0.25 (8.35**)	0.19 (4.95**)	0.17 (6.31**)	0.34 (7.50**)
人口	$\beta$	0.14 (3.00**)	0.28 (4.42**)	0.19 (5.68**)	0.21 (4.83**)	0.13 (4.34**)	0.21 (4.33**)
距離	$\gamma$	0.48 (6.38**)	0.20 (1.80)	0.37 (6.83**)	-0.08 (-0.99)	0.04 (0.86)	-0.22 (-3.00**)
東京	$\delta$	1.01 [2.75] (3.71**)	0.87 [2.39] (2.38*)	0.60 [1.82] (3.01**)	1.23 [3.40] (4.61**)	0.86 [2.36] (4.69**)	0.90 [2.45] (3.06**)
大阪	$\epsilon$	0.73 [2.07] (2.49*)	0.33 [1.40] (0.84)	0.45 [1.57] (0.84)	1.04 [2.82] (4.04**)	0.30 [1.34] (1.51)	0.09 [1.09] (0.28)
ソウル	$\zeta$	0.85 [2.34] (3.37**)	1.14 [3.14] (3.38**)	0.43 [1.53] (2.42*)	1.46 [4.29] (6.26**)	1.21 [3.34] (8.36**)	1.50 [4.49] (6.17**)
北京	$\eta$	-0.22 [0.80] (-0.41)	0.06 [1.06] (0.12)	0.48 [1.61] (2.00*)	0.57 [1.77] (1.81)	0.89 [2.42] (5.94**)	0.99 [2.70] (4.11**)
上海	$\theta$	-0.74 [0.48] (-1.40)	-0.79 [0.45] (-1.02)	0.22 [1.25] (0.66)	1.42 [4.12] (3.47**)	0.95 [2.58] (6.20**)	2.00 [7.42] (7.71**)
広州	$\iota$	-1.03 [0.36] (-1.09)	-1.44 [0.24] (-1.60)	-0.51 [0.60] (-1.04)	-0.26 [0.77] (-0.46)	0.89 [2.43] (5.33**)	1.14 [3.13] (4.06**)
香港	$\kappa$	0.92 [2.50] (4.31**)	1.27 [3.57] (4.20**)	0.88 [2.41] (5.13**)	1.92 [6.85] (8.40**)	1.52 [4.57] (10.82**)	1.94 [6.99] (8.77**)
台北	$\lambda$	0.65 [1.92] (2.61**)	1.27 [3.56] (3.64**)	0.67 [1.96] (3.17**)	1.59 [4.91] (5.78**)	1.03 [2.80] (3.97**)	1.30 [3.67] (3.59**)
マニラ	$\mu$	0.87 [2.39] (3.88**)	0.76 [2.13] (2.33*)	0.91 [2.49] (4.46**)	1.20 [3.30] (4.16**)	1.04 [2.83] (5.51**)	0.81 [2.26] (2.71**)
バンコク	$\nu$	1.28 [3.61] (5.58**)	1.36 [3.90] (4.20**)	1.36 [3.88] (8.07**)	1.75 [5.78] (7.68**)	1.65 [5.23] (12.11**)	2.33 [10.30] (10.54**)
クアラルンプール	$\xi$	0.65 [1.91] (2.70**)	0.78 [2.17] (2.36*)	0.89 [2.43] (5.73**)	1.28 [3.60] (6.02**)	1.42 [4.14] (9.97**)	1.95 [7.01] (8.20**)
シンガポール	$\omicron$	1.36 [3.89] (6.79**)	1.74 [5.69] (6.00**)	0.99 [2.70] (6.70**)	1.89 [6.59] (9.29**)	1.03 [2.80] (7.49**)	1.24 [3.46] (5.58**)
ジャカルタ	$\pi$	0.38 [1.46] (1.13)	0.25 [1.28] (0.58)	0.54 [1.72] (2.24*)	0.69 [1.99] (2.10*)	0.49 [1.64] (1.97*)	0.99 [2.70] (2.39*)
Adj. $R^2$		0.54	0.29	0.58	0.50	0.58	0.48
観測数		240	286	552	591	678	628

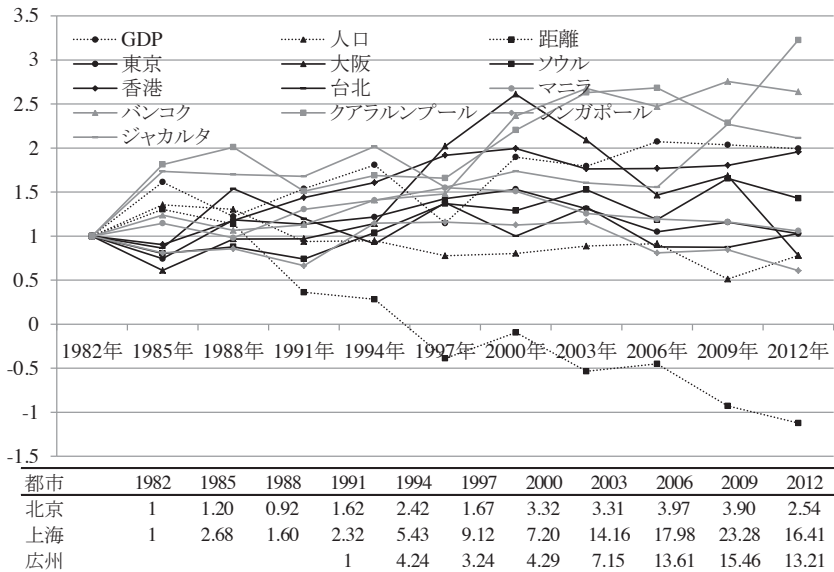
注) ( )内の数字はt値で、\*\*は1%、\*は5%水準で有意を表す。[ ]内の数字は、eを“都市ダミー変数のパラメーター推定値”乗じた数値を表す。広州については、旅客は1990年から、貨物&郵便は1991年からデータが公表されているため、1982年の数値はこれらの年における推定結果である。

う。このことは、東アジア／東南アジアにおける企業の世界的展開や垂直的分業の進展を部分的に反映していると考えられる。同地域では、逆輸入や中間財輸出の割合が高いが、これには国際航空貨物輸送が大きな役割を果たしている。例えば、ハイテク産業の中間財は日本、韓国、あるいは台湾から、中国やベトナム、ミャンマー等へ輸出されていると同時に、完成品は逆方向に輸入されている。そして、距離のパラメーター推定値 ( $\gamma$ ) については、旅客が貨物よりも大きな値を示している。これは、移動距離に対して、旅客が貨物よりも敏感であることを表しているといえるだろう。同時に、旅客と貨物ともに推定値は絶対的に小さく、貨物に関しては符号がマイナスとなっている。全体的に、GDP、人口、および距離のパラメーター推定値は相対的に小さく、国際航空旅客流動数・貨物流動量を説明する上で、これら基本的な3変数の重要性は小さいといえる。次に、都市ダミー変数に関しては、旅客については、バンコク、香港、クアラルンプール、およびソウルの拠点性が、貨物については、バンコク、上海、クアラルンプール、および香港の拠点性が、相対的に大きいと判断できるだろう。これらの都市は全て、2000年前後に新空港を開港した都市である。

さらに、分析対象期間である1982年から2012年の間に、各パラメーター推定値の大きさがどのように推移してきたかについては、1982年の各推定値を1と基準化した上で、図-1に3年ごとの結果が示されている。ただし、中国3都市(北京、上海、広州)に対するダミー変数のパラメーター推定値については、極めて大きく上昇していたために別表で表示した。全体的に、GDPのパラメーター推定値は、旅客は2001年をピークにその後は低下しているものの、旅客と貨物ともに上昇基調にあることが観察される。これは、経済が成長すれば基本的には国際航空旅客数・貨物量は増加するが、旅客における2001年以降の低下基調は、アジア諸国の経済水準が向上するほど旅客数のGDP弾力性は小さくなると予想されるために、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。経済水準の高い国家間ほど流動量が多くなる旅客の場合とは異なり、貨物の場合には、国際分業が進展した結果、経済水準が低く安価で豊富な労働力のある国へと向かうケースも多いために、GDPは一定の説明力を維持していると考えられる。旅客における人口のパラメーター推定値については、2008年以降の5年間は景気後退の影響で低下傾向にあるものの、基本的には上昇しており、すなわち、都市圏人口が増加すれば国際航空旅客数も増加すると判断できるだろう。貨物における人口のパラメーター推定値は次第に低下しており、これは同地域における垂直的分業の構造的変化の表れであると考えられる。分析対象期間中においては、中間財はある一定レベル以上の経済水準に達したASEAN諸国や中国間でも輸出入されるようになったことを反映しているのであろう。距離のパラメーター推定値については、分析対象期間中に大きく低下している。この背景には、国際航空で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、国際航空輸送分野におけるハブ・アンド・スポーク・システム(HSS)の進展や低費用航空会社(LCC)の興隆の影響が、ある程度表れていると解釈できるであろう。すなわち、直行便と比較して、HSSでは距離は長くなるものの低運賃である結果、旅客数・貨物量は増加し、また、LCCが新規参入すれば距離が長くても低運賃である結果、旅客数・貨物量はやはり増加すると考えられる。したがって、現在では距離がそれ程移動抵抗とはならなくなってきたといえ、特に貨物に関しては、1997年以降はパラメーター推定値がマイナスとなっている。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推察される。都市ダミー変数に関しては、旅客については、中国3都市(北京、上海、広州)は強い上昇基調にあり、クアラルンプール、香港、台北、バンコク、およびソウルも上昇基調にある一方で、マニラとジャカルタはほぼ一定、そして東京、シンガポール、および大阪は低下基調にあることが分かる。貨物については、上海と広州は強い上昇基調にあり、クアラルンプール、バンコク、北京、ジャカルタ、香港、およびソウルも上昇基調にある一方で、マニラ、台北、および東京はほぼ一定、そして大阪とシンガポールは低下基調にあることが観察される。



①旅客



②貨物&郵便

図-1 各パラメーター推定値の時系列的推移

注) 広州の初期年は、旅客は1990年、貨物&郵便は1991年である。

## 4 おわりに

本稿における国際航空旅客・貨物流動の観点からみた主要都市の拠点性を踏まえた上で、次稿では、特に新空港の開港とLCCの興隆に焦点を当てながら、大阪におけるこれからの国際航空について展望する。

## 参考文献

- 1) Matsumoto, H. 2014. Shifting competitive positions among primary airports in Asia, Proceedings of the 18th Air Transport Research Society, CD-ROM, 11 pages. (The 18th Air Transport Research Society (ATRS) -World Conference, Bordeaux, France, 17-20 July 2014.)
- 2) 松本 秀暢 [2014], “アジア地域における都市間競争 ①-空港取扱量と国際航空旅客・貨物流動-”, 「KANSAI 空港レビュー」, 第 431 号, pp. 28-31.

## 2014 年（平成 26 年）上半期運営概況（速報値）

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

### ○発着回数 71,440 回（対前年比 109%）

国際線： 47,217 回  
（対前年比 111%）  
国内線： 24,223 回  
（対前年比 104%）

#### 発着回数について

2014 年度上半期の発着回数につきましては、国際線旅客便が 112%と 2 半期ぶりに前年を上回り、上半期として過去最高となりました。国内線は、LCC の新規路線就航や増便等により、3 半期連続で前年を上回っております。

### ○旅客数 9,734,841 人（対前年比 108%）

国際線： 6,544,995 人  
（対前年比 110%）  
国内線： 3,189,846 人  
（対前年比 106%）

#### 旅客数について

2014 年度上半期の外国人旅客数につきましては、開港来初めて 300 万人を超え、日本人旅客数を上回り、上半期として過去最高となりました。

### ○貨物量 359,834t（対前年比 112%）

国際貨物： 349,073t（対前年比 112%）  
積込量： 166,477t（対前年比 117%）  
取卸量： 182,596t（対前年比 108%）  
国内貨物： 10,761t（対前年比 95%）

#### 貨物量について

2014 年度上半期の国際線貨物量につきましては、112%と 4 半期ぶりに前年を上回りました。

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の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 10 月 22 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 9 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	1,349,126	107.5	21.1	1,413,892	109.7	19.3	△ 64,766
管内	889,662	111.4	13.9	1,102,584	111.7	15.0	△ 212,921
大阪港	273,420	110.5	4.3	459,982	112.1	6.3	△ 186,562
関西空港	454,422	113.4	7.1	357,841	109.0	4.9	96,581
全 国	6,383,162	106.9	100.0	7,341,492	106.2	100.0	△ 958,329

【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	454,422	113.4	7.1	357,841	109.0	4.9	96,581
成田空港	685,759	107.8	10.7	1,063,225	98.1	14.5	△ 377,466
羽田空港	18,422	109.3	0.3	57,012	109.1	0.8	△ 38,591
中部空港	74,475	103.0	1.2	82,815	102.6	1.1	△ 8,340
福岡空港	86,199	219.9	1.4	30,734	135.9	0.4	55,465
新千歳空港	2,534	105.7	0.0	1,526	226.5	0.0	1,008

## 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)		
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
<b>平成25年累計</b>	<b>2,326,950</b>	<b>6,380</b>	<b>2,286,380</b>	<b>6,260</b>	<b>3,433,670</b>	<b>9,410</b>	<b>3,439,210</b>	<b>9,420</b>	<b>11,486,210</b>	<b>31,470</b>
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4月	302,140	10,070	316,510	10,550	221,620	7,390	221,020	7,370	1,061,290	35,380
平成26年5月	255,150	8,230	239,030	7,710	244,070	7,870	242,110	7,810	980,360	31,620
平成26年6月	242,680	8,090	239,380	7,980	245,460	8,180	242,700	8,090	970,220	32,340
平成26年7月	281,500	9,080	273,410	8,820	259,030	8,360	265,210	8,560	1,079,150	34,810
平成26年8月	269,290	8,690	290,050	9,360	328,290	10,590	328,850	10,610	1,216,480	39,240
平成26年9月	263,670	8,790	231,980	7,730	292,670	9,760	275,800	9,190	1,064,120	35,470
平成26年10月	303,140	9,780	298,890	9,640	252,660	8,150	265,170	8,550	1,119,860	36,120
<b>平成26年累計</b>	<b>2,584,460</b>	<b>8,500</b>	<b>2,514,800</b>	<b>8,270</b>	<b>2,740,760</b>	<b>9,020</b>	<b>2,702,830</b>	<b>8,890</b>	<b>10,542,850</b>	<b>34,680</b>
<b>前年同期</b>	<b>1,928,010</b>	<b>6,340</b>	<b>1,884,570</b>	<b>6,200</b>	<b>2,883,730</b>	<b>9,490</b>	<b>2,867,330</b>	<b>9,430</b>	<b>9,563,640</b>	<b>31,460</b>
<b>対前年同期比</b>	<b>134.0%</b>		<b>133.4%</b>		<b>95.0%</b>		<b>94.3%</b>		<b>110.2%</b>	

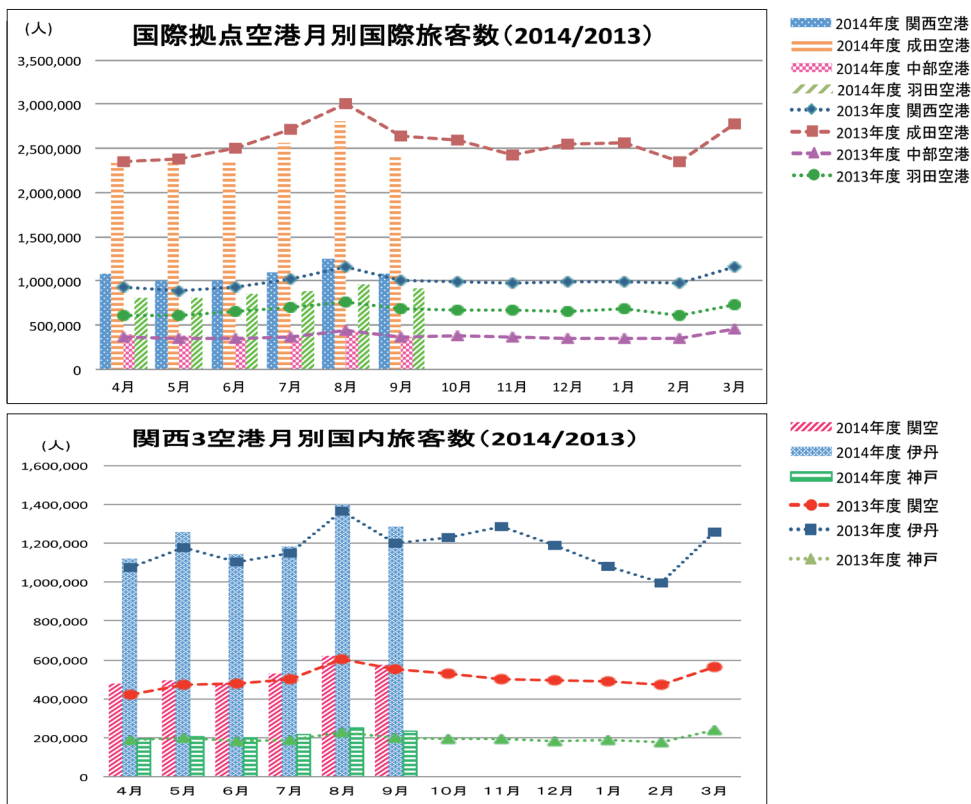
※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。  
 ※平成6年の数値は、開港(9月4日)以降の総数である。

# 関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

2014 年 9 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	7,751	109.1%	18,060	103.0%	25,811	104.8%
	関 西	7,751	109.2%	4,138	103.4%	11,889	107.1%
	大阪(伊丹)	0	—	11,508	101.3%	11,508	101.3%
	神 戸	0	—	2,414	111.3%	2,414	111.0%
	成 田	14,796	98.5%	4,540	116.6%	19,336	102.3%
	中 部	2,790	105.8%	4,905	101.4%	7,695	102.9%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,086,312	107.8%	2,090,737	106.8%	3,177,049	107.1%
	関 西	1,086,312	107.8%	576,739	104.0%	1,663,051	106.5%
	大阪(伊丹)	0	—	1,282,811	106.9%	1,282,811	106.9%
	神 戸	0	—	231,187	114.2%	231,187	114.2%
	成 田	2,432,285	92.0%	565,148	126.4%	2,997,433	97.0%
	東京(羽田)	916,332	132.0%	5,694,735	100.7%	6,611,067	104.2%
	中 部	359,500	97.9%	480,887	99.0%	840,387	98.5%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	60,529	110.1%	13,860	100.9%	74,389	108.3%
	関 西	60,529	110.1%	1,833	97.0%	62,362	109.7%
	大阪(伊丹)	0	—	12,027	102.9%	12,027	102.9%
	成 田	171,794	103.8%	集計中	—	171,794	103.8%
	東京(羽田)	22,819	173.0%	62,745	97.7%	85,565	110.5%
	中 部	15,160	117.3%	2,493	101.3%	17,653	114.7%

注1. 羽田の発着回数は、2014年4月から速報値では公表していないため掲載していない。  
 注2. 神戸の発着回数は着陸回数を2倍して求めた数値。神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。  
 注3. 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416回定例会（平成26年11月6日開催）  
「関西の2014年冬ダイヤとターミナルビル整備等について」をテーマに住田 弘之 氏（新関西国際空港株式会社執行役員）の講演会を開催した。
- 第1回 貨物ハブ空港としての関西の将来像を探る研究会（平成26年10月28日開催）  
「国際航空貨物輸送市場の現状」 竹林 幹雄 氏（神戸大学大学院海事科学研究科教授）
- 第2回 貨物ハブ空港としての関西の将来像を探る研究会（平成26年11月18日開催）  
「関西の貨物ハブ空港への取り組み」 住田 弘之 氏（新関西国際空港株式会社執行役員）
- 第1回 ツーリズム拡大研究会（平成26年10月29日開催）  
「ツーリズム拡大研究会の検討内容について」 坂上 英彦 氏（本研究会主査 京都嵯峨芸術大学教授）  
「関西圏のものづくりポテンシャルを活かしたツーリズム推進への国等の取り組みと課題」  
高木 英彦 氏（近畿経済産業局地域経済部地域経済課長）
- 第1回空港ビジネス・イノベーション研究会（平成26年11月4日開催）  
「空港経営改革の動向について」  
河田 敦弥 氏（国土交通省 航空局航空ネットワーク部 空港経営改革推進室長）

### 今後の予定

- 第417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12月 9日（火） 16:00～17:00 場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「USJの今後の展開と訪日旅客来場者の増加について」（仮題）  
講 師 村山 卓 氏（株式会社 ユー・エス・ジェイ 営業部長）  
※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。
- 第2回関西圏の空港あり方研究会  
日 時 平成26年11月21日（金） 17:30～19:00 場 所 大阪キャッスルホテル  
話題提供 「航空乗継利用の展望と課題」  
講 師 庄司 郁 氏（石川県企画振興部次長）
- 第2回 ツーリズム拡大研究会  
日 時 平成26年11月25日（火） 15:00～16:30 場 所 大阪キャッスルホテル  
話題提供 「神戸ビーフに係るツーリズムの取り組み等について」  
講 師 木村 文信 氏（神戸プレジール支配人）、谷元 哲則 氏（JA全農兵庫畜産部長）
- 第3回貨物ハブ空港としての関西の将来像を探る研究会  
日 時 平成26年12月11日（木） 15:00～17:00 場 所 大阪キャッスルホテル  
話題提供 「特区における薬監証明の電子化の取り組み」  
講 師 増田 哲也 氏（大阪府政策企画部戦略事業室空港・広域インフラ課総括主査）  
中西 健一 氏（大阪医薬品協会事務局次長）  
※上記「研究会」は登録メンバー以外参加いただけません。
- 第6回懇話会（兼）第2回空港ビジネス・イノベーション研究会  
日 時 平成26年12月3日（水） 16:30～18:30 場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「クアラルンプール国際空港における三井アウトレットパークの事業について」（仮題）  
講 師 大林 修 氏（三井不動産株式会社中国・アジア事業部長）  
※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。

## 事務局だより

▶ 関西空港調査会の職員旅行でマレーシアに行ってきました。クアラルンプール国際空港に到着後、タクシーで空港敷地内に建設中の「(仮称)三井アウトレットパーク クアラルンプール国際空港」を見学しました。第1期は、今年4月1日に着工し、2015年初頭に竣工、開業の予定だそうです。その総敷地面積は180㍍ととても広く、店舗面積は第1期開業約25㍍、最終開業後は約46㍍、店舗数は第1期開業約140店、最終期開業後約260店だそうです。

空港敷地内に建設されるその大きさに驚きましたが、それよりもっと驚いたのは、空港の広さです。空港の総敷地面積はなんと10,000㍍、関西1・2期島で1,000㍍、大阪市の面積が約22,000㍍です。

▶ 1998年6月30日に開港。「森の中の空港、空港の中の森」をコンセプトに、黒川紀章がターミナルビルを含む全体計画を設計し、メインターミナルを大成建設、サテライトを竹中工務店が施工したそうです。実際に周辺はプランテーションされたアブラヤシの森に囲まれています。マスタープランでは2つのメインターミナルと4つのサテライト、滑走路5本で運用される計画です。2014年現在ではメインターミナル、サテライト、そして今年5月にはLCCターミナルKLIA2(エアアジアがハブを張っている)が開業し滑走路1本増えて、4,000m滑走路3本で運用されています。

▶ マレーシアは、日本企業にとってマラッカ海峡を経由して日本、中国からインド、中東、アフリカへのルート上非常に重要な地域になっているそうです。

マレー半島に片側3～4車線の高速道路が整備され、臨海部に広大な工場用地が造成されています。近年、日本の電子部品、自動車部品等の工場が立地し始めています。インドに建設される日本の自動車組み立て工場への部品供給基地として位置付けられているそうです。また、パナソニックのLEDや太陽電池はここで一貫生産され日本を含む全世界に輸出されています。

我々が宿泊したペナン島のジョージタウンのカラオケスナックの常連客は日本のビジネスマンが占めていました。今後、日本料理店も数多く出てくるとガイドさんが言っていました。マレーシアと日本の交流はますます発展していくことでしょう。(kon)

眩い光があなたを感動の世界へ

## 高石工場夜景ツアー（高石市）



高石市の臨海部に位置する堺泉北臨海工場地帯の美しい夜景は、工場夜景の聖地と呼ばれ、無骨な工場群から発せられる眩い光があなたを感動の世界へ誘います。夜景撮影のプロとともにバスで夜景スポットを巡り、レクチャーを受けながら撮影を行う高石商工会議所主催の“高石工場夜景ツアー”は、毎回応募者が殺到するほどの人気ぶり。あなたも工場夜景の美しくきらめく光を、ご自身のカメラで切り取ってみませんか？

また、高学歴お笑いコンビ・ロザン“スガちゃん”がPR大使を務める高石市は、百人一首にも詠われた白砂青松の景勝地であり、“天女の住まう街”としてブランドイメージ「羽衣天女」を用いた様々なPR活動を行っています。平成26年10月には、「みんなでつくる、高石の新しい魅力」をテーマにfacebookページ“REBOOT(リブート)”を開設し、楽しく魅力的な情報を随時発信中。みなさんからのたくさんの「いいね！」をお待ちしています！



- facebook “REBOOT” <https://www.facebook.com/reboot.takaishi/>
- 問い合わせ 高石市政策推進部地域活力創出課 電話：072-265-1001