



KANSAI 空港レビュー



No.429
2014.8

CONTENTS

1 巻頭言

コンセッションの産声 ―「45年」の始まり―

野村 宗訓

2 各界の動き

10 講演抄録

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～

成瀬 英治

19 プレスの目

今こそ民間の知恵と工夫を発揮して

和田 武也

21 航空交通研究会研究レポート

我が国出国者(アウトバウンド)の地域別・空港別需要動向

西村 剛

26 データファイル

- ・運営概況について[平成26年6月](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成26年6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6月分)

【表紙写真】「アジアナ航空 A380」

第1ターミナルビルに到着するアジアナ航空のA380です。

関空開港20周年と関空就航20周年のアシアナ航空の記念フライトとして7月29日から8月19日まで期間限定で運航しました。また、この期間中の8月9日から8月17日は今年3度目となるシンガポール航空のA380も期間限定で運航されました。

既に昨年12月からA380で定期運航のタイ国際航空と合わせ1日3便を見ることができました。

撮影：柴崎 庄司

コンセッションの産声 —「45年」の始まり—



関西学院大学 経済学部 教授 **野村 宗訓**

新関西空会社のコンセッションに関する実施方針が、7月25日に公表された。事業期間は45年間で、終了日は平成32年3月31日に設定されている。事業開始が2016年と想定されているので、2060年までの契約ということになる。その頃、今と同じスタイルでビジネスや観光需要が動いているのだろうか。既に宇宙旅行が話題にあがっている点から、どのような機材が主流になっているのかも想像できない。逆に、45年前の1970年当時、LCCが台頭し、国際レベルで医療ツーリズムが普及するとは誰も予想できなかったはずだ。

将来予測をする時に、人口データほど正直なものはないと言われる。国立社会保障・人口問題研究所の推計では、2048年に1億人を割り込み、2060年には8,674万人になると発表されている。現在の1億2,700万人から30%以上も減少することになる。イギリスで空港改革が開始された1986年の人口は5,670万人であったが、約30年が経過した現在は6,410万人である。その間、一貫して微増状態が維持されてきた。しかし、もっと重要なことは欧州統合によって、加盟国を中心に広域経済圏が確立されている点である。

一国で人口が減少するからと言って、過度に悲観することはない。低料金でサービスを提供してくれるキャリアが参入しているので、多頻度で利用する乗客が増えている。航空需要は一戸建て住宅や高級車のように、数年に1回しか消費しないというものではない。国内外を問わず、年間数

回の旅行を楽しめる時代になっている。グローバル企業では、国際線を頻繁に利用するために、パスポートを常時、保有している人も多い。他国からのインバウンド需要を視野に入れば、人口が1億人を下回っても問題はないであろう。

訪日外国人旅行者数を2020年までに2,000万人にする計画を観光庁が明示している以上、航空会社のみならず空港運営主体と周辺関連組織も一定の役割を果たす必要がある。「おもてなし」を実践する以前に、CIQ設備の充実と都心部への交通手段の整備は不可欠だ。更に、地域の魅力が提供されなければ、再訪するリピーターは生まれない。観光立国のアイデアに加え、一定枠の外国人労働者や留学生の受け入れを着実に進めないと、VFR（友人や親戚を訪問する需要）の増大が期待できない点にも注意を払うべきである。

関空と伊丹の運営権者の選定は、実施方針の中の「民商事業者の募集及び選定に係る基本的な考え方」に基づき本格化する。しかし、現時点で45年後の経済情勢を正確に見極めることは難しい。今後、運営権者は「24時間眠らない空港」と「都市部に近い空港」の有効活用により、収益増大を狙って多数のキャリアと多様な路線を展開できる。その実現に向けて、両空港を取り巻く地域全体の強い覚悟も求められる。空港民営化や複数一括運営は、後背地に立地する企業や組織からの協力と自治体間の建設的な支援がなければ、計画倒れになってしまう。わが国初となるコンセッションの順調な滑り出しを見守りたい。

各界の動き

関西国際空港

●KIXツアーコンペ

新関西国際空港会社は7月1日、旅行会社を対象とした「関空利用促進 KIX ツアーコンペ」を開催すると発表した。関空を利用した国内、海外へ航空旅客の需要喚起が目的のコンペで、優秀な提案は、ホームページ、情報誌「KIX-ITM MAGAZINE」、展望ホールなどで展示される。

●日航が5年ぶり英国便

日本航空は7月2日、関西空港が9月に開港20周年を迎えるのを記念し、英国エディンバラ行きチャーター便を運航した。日航は採算性の悪化を理由に2009年3月にロンドン線を廃止しており、関空から英国便が飛ぶのは約5年3か月ぶり。

●従業員、大半が転籍へ

関西・大阪両空港の運営権売却（コンセッション）に伴い、両空港を管理・運営する新関西国際空港会社（新関空）が、従業員の大半を新たに設立される空港運営会社に転籍させることが7月2日分かった。新関空会社には原則、運営会社の事業計画や収支報告を監督する機能だけを残し、組織を大幅に縮小する。同社の従業員450人のうち官庁からの出向者80人前後を除き、空港運営会社に移る。

●中華航空のニューヨーク便廃止へ

関西空港と米東海岸を結ぶ唯一の旅客便である中華航空のニューヨーク便が10月に廃止されることが7月2日分かった。2011年に就航、ボーイング747-400型機を使い関西空港経由で週3便、台北とニューヨークを結んでいた。

●ピーチが和歌山の完熟モモを配布

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは7月7日、国内線と国際線の一部便の利用者に和歌山県名産のモモをプレゼントするイベントを関西空港で開催した。和歌山県と紀の川市、JA 紀の里との共同主催。

●セブパシフィックがマニラ便減便

セブパシフィック航空は、9月1日から、関西～マニラ線を週7便から5便に減便する。

●ソネット、SIMカードをピーチ機内で販売

インターネット接続（プロバイダー）大手のソネットは7月15日から、スマートフォンなどに使うSIMカードをピーチ・アビエーションの機内で販売する。関西空港に到着する国際線など約30便が対象。訪日外国人旅行者らが滞在中に通信サービスを使いやすくする。

●香港エクスプレスが減便

香港エクスプレス航空は、関西～香港線を10月26日から、週14便から11便に減便する。同路線は3月29日まで週14便運航していたが、3月30日から週7便に減便、その後週11便、14便に増便していた。

●タイ・エアアジアXがバンコク線を開設

マレーシアのLCCであるエアアジアのグループ会社で中長距離路線を担当するエアアジアX

が49%を出資する傘下のタイ・エアアジアXは9月1日に、関西～バンコク線、成田～バンコク線を就航すると7月7日、発表した。関西線は週5往復で運航する。機材はエアバス A330 - 300 型機 (377 席)。

●リムジン大阪駅前線を増便

関西空港交通、大阪空港交通、阪神バスの3社は7月8日、関西空港～大阪駅前間のリムジンバスを増発するダイヤ改正を行った。深夜に到着するLCCに対応するため第2ターミナルビルを午前0時半に出る便を増やした。

●チャイナエアライン、台北線を増便へ

チャイナエアラインは8月17日から、関西～台北線を週24便から31便に増便すると7月8日発表した。エアバス A330 - 300 型機 (313 席) を使う。

●国際線旅客8%増 夏季見通し

新関西国際空港会社は7月18日～8月17日の国際線旅客数が前年同期比8%増の122万3,200人になりそうだと7月11日発表した。1日平均は3万9,500人で史上3番目に多い。LCCの増便で香港やマカオ、中国、台湾の出入国者が増える。

●ジェットスター、10月9日就航

日本航空が出資するLCCのジェットスター・ジャパンは7月11日、10月9日から関西～大分線を新規就航すると発表した。大分線は2003年11月に運休して以来約11年ぶりの復活。

●風力発電機を設置

新関西国際空港会社は7月14日、空港内にある広場「KIX そらばーく」に小規模の風力発電機を設置すると発表した。発電機の高さは約15mで、年間発電量は9,000kw時で、当面は広場の街灯用に使う。9月上旬からの発電開始を目指す。新関西会社によると、国内空港で風力発電機を設置するのは初めてという。

●発着回数、9か月連続で増加

新関西国際空港会社が7月18日に発表した6月の速報値によると、関空の発着回数は国際線旅客便が前年同月比12%増の6,286回と、6月としては過去最高水準となり、9か月連続で前年を上回った。国内線旅客便は3%増の3,666回と3か月連続で前年実績を上回った。国際線と国内線の総旅客数は、前年同月比5%増の148万7,443人で、33か月連続で前年を上回った。このうち、国際線の旅客数は7%増の100万1,168人と10か月連続で前年を上回り、外国人旅客は6月としては過去最高となった。日本人旅客は4%減の48万8,160人で、前年割れが6か月続いている。

●ピーチ、那覇に駐機拠点

ピーチ・アビエーションは7月19日、那覇～福岡線を就航する。これまで拠点としてきた関西空港に続き、那覇空港にも航空機を夜間に駐機させて第2の拠点にし、アジア路線拡大につなげる。新規就航は17路線目で、現在は那覇からは関空、台北を結んでいるが、機体は毎日関空に戻っていた。福岡便1機を那覇に夜間駐機させる。

●ピーチ、那覇～石垣線廃止

ピーチ・アビエーションは、パイロット不足により7月19日から運休している那覇～石垣線を8月31日で廃止する。同社が路線を廃止するのは初めて。

●運営権、2兆2,000億円以上で売却方針

太田昭宏国土交通相は7月25日の閣議後の記者会見で、関西・大阪両空港の運営権売却に関する入札条件などをまとめた「実施方針」を承認したと発表した。運営権の売却額は総額2兆2,000億円以上とし、毎年の均等払いなら年490億円を45年間にわたり支払う。新関西会社

は約 1 兆 2,000 億円ある債務の返済と金利負担に充てる。権利を取得した民間企業に 45 年間の運営を認める。入札に参加する企業の募集や審査を経て、2016 年 1 月からの運営委託をめざす。



クリック！

最低提案価格は「十分可能な数字だ。多くの投資家に手を挙げてもらえると期待している」（安藤圭一・新関空会社社長）というが「ハードルが高く、関心を失う投資家もいる」との見方もある。商業施設運営のノウハウをもつ企業が落札した場合、現状以上の収益を上げる可能性もあるが、収益力の向上は容易ではない。「関空と伊丹の有効活用で関西経済を活性化し、債務の確実な返済も実現できる」（太田国交相）との目論見通りにいくか。

●促進協、着陸料一部補助を廃止

関西の自治体や経済団体などで行う関西国際空港全体構想促進協議会（会長・森詳介関西経済連合会会長）は 7 月 25 日、総会を開き、航空機の大型化など関空の集客強化に取り組む航空会社に補助金を支給する方針を決めた。国際線の新規就航や増便に対する着陸料の一部補助は廃止する。国に対し、大阪都心部と関空を結ぶ高速鉄道の整備検討などを求める要望書を出すことも決議した。

●食品輸出マーケティング&ブランディングスクールを開催

新関西国際空港会社は 7 月 25 日、「食品輸出マーケティング & ブランディングスクール」を開催した。国、地元自治体、経済界と連携、推進する「日本食の輸出促進」の取り組みの 1 つで、生産者、卸業者を対象に、海外でのマーケティング方法、海外で売れるパッケージ戦略を伝える。9 月、11 月にも開く。

●日生、「運営権売却、意欲持っている」

日本生命の加藤貞男副会長（関西経済同友会代表幹事）は 7 月 30 日、関西空港の運営権売却（コンセッション）について「条件次第でどれくらいの金額を出すかというのはあるが、参加者としての意欲は持っている」と述べ、同社として参加を検討していることを明らかにした。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●青森線を開設

全日本空輸は 7 月 1 日、伊丹～青森線を開設した。ボンバルディア DHC - 8 - 400 型機（74 席）で 1 日 3 往復する。

●ターミナルを改修、動く歩道も整備

新関西国際空港会社が、大阪空港のターミナルビルの耐震補強を中心とした改修について、2015 年 3 月までに着工する方向で検討を始めたことが 7 月 7 日、分かった。旅客機の搭乗口までの棧橋（フィンガー）は全 5 本を順次建て替えるとともに 1 本増設し、空港内にムービングウォーク（動く歩道）も整備して乗客の利便性を高める。

●活性協、制限時間の弾力運用など要望

大阪空港の周辺経済団体や企業などで行う大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会は 7 月 3 日、「大阪国際空港と周辺地域の活性化について」とした要望を大阪国際空港周辺都市対策協議会に提出した。この中で、運用時間制限による遅延便の弾力的な取り扱いと近距離国際線の就航の実現を求めている。

●日航が季節便4路線

日本航空と日本エアコミューターは8月までの季節運航便として、大阪空港発の女満別、松本、旭川、種子島の4路線をそれぞれ1日1往復で運航する。4路線とも8月31日までの運航。女満別線は7月19日、松本、種子島線は8月1日、旭川線は8月から。女満別線は9年ぶり、松本線は4年ぶりの再開となる。

＝ 神戸空港 ＝

●直島、豊島に高速船

ジャンボフェリー（神戸市中央区）は7月17日、神戸空港と瀬戸内海の直島、豊島（香川県）を高速船（62人乗り）で結ぶ航路を開設することを明らかにした。9、10月に計6日間試験的に運航し、来年中に定期運航を始める考えた。

＝ 首都圏空港 ＝

●20年以降に滑走路増設、機能強化小委が中間報告

国土交通省の交通政策審議会航空分科会基本政策部会の下に設置された首都圏空港機能強化技術検討小委員会（委員長・家田仁東京大大学院教授）は7月8日、中間とりまとめを公表した。羽田について2020年東京五輪までの方策として、東京中心部上空での新飛行経路の導入などを提示、20年以降では5本目滑走路の増設も盛り込んだ。成田の20年以降の拡大方策では、既存滑走路の延長や滑走路の増設が考えられるとした。

＝ 成田国際空港 ＝

●銀座三越に空港型免税店

成田国際空港会社と免税子会社のNAAリテイリング、日本空港ビルディング、三越伊勢丹ホールディングスの4社は7月31日、9月に合併会社を共同出資で設立し、2015年秋から三越銀座店に空港型市中免税店「Japan Duty Free GINZA」（3,300㎡）を開店すると発表した。訪日外国人の利便性向上が目的で、沖縄以外では初の空港型市中免税店。消費税、関税、酒税、たばこ税が免税対象となる。

＝ 中部国際空港 ＝

●愛知県など、国に完全24時間化を要望

中部空港の地元自治体、経済団体で構成する中部国際空港二本目滑走路建設促進期同盟会は7月31日、中部国際空港拡充議員連盟、自民党、公明党、国土交通省に対し、同空港の完全24時間化を要望した。

＝ その他空港 ＝

●仙台空港の運営権売却、入札手続き開始

国土交通省は7月4日、仙台空港の運営権売却入札について説明会を開いた。第1次審査書類の提出期限は12月5日。2015年11月に最終契約を締結する予定だ。

航空

●エアアジア・ジャパンに楽天など国内4社出資

マレーシアのLCC大手、エアアジア・グループは7月1日、楽天など日本企業4社の出資を受け、日本市場に再参入すると発表した。新会社の名称はエアアジア・ジャパンで、2015年6月の就航を目指す。出資するのは、投資会社のほか楽天、化粧品のノエビアホールディングス、スポーツ専門店、アルペン。

●夏の旅行、国内は「西高東低」

JTBは7月3日、夏休みの旅行動向を発表した。国内旅行は大阪や沖縄が人気で西高東低傾

向になった。夏のボーナス増加などを追い風に、夏の旅行の総消費額は 3 兆 5,000 億円超と前年同期を 6.1% 上回り過去最高を更新する。総旅行人数も前年比 0.2% 増の 7,639 万人で最高となる見通しだ。

●中国東方航空、国有初のLCC

中国東方航空（上海市）は子会社の中国聯合航空を LCC に衣替えする。国有航空大手 3 社で格安航空に参入するのは初めて。中国聯合航空は人民解放軍が母体となり設立された会社。

●日航と全日空が国内線値上げ

日本航空と全日本空輸は 7 月 4 日から、国内線運賃を普通運賃で最大 9% 値上げした。割引運賃の中には据え置くものもあるため、運賃全体では日航が平均 1.5%、全日空が同 1.8% の値上げとなる。値上げ要因として、円安による燃油費の上昇に伴うコスト増を挙げている。日航は 2008 年 4 月以来、6 年ぶりの値上げ。全日空は、3 月 7 日から 29 日まで平均 2% の値上げを実施したが、日航が追従しなかったことで 3 月 30 日から 7 月 3 日までは、値上げ前の水準に戻っていた。

●全日空国際線、輸送実績でも日航上回る

ANA ホールディングスが 7 月 8 日に発表した 5 月の輸送実績は、前年同月より 25.4% 多い 29 億 5,249 万人 km で、日航の 29 億 1,163 万人 km (7.8% 増) を上回り、輸送実績でも 1986 年の国際定期便の就航以来、単月で日本航空を初めて上回った。羽田空港の国際線を 3 月末に大幅に増便し、北米方面の旅客数が伸びたためだ。

●国土交通省、航空トラブル報告制度「VOICES」開始

国土交通省は 7 月 10 日から、航空安全情報自発報告制度 (VOICES: Voluntary Information Contributory to Enhancement of the Safety) を開始した。航空に関わる組織や個人から「ヒヤリ・ハット経験」を収集、情報共有し、航空安全の向上につなげることを目的としている。

●三菱MRJ、米航空会社から20機受注

国産初の小型ジェット旅客機、MRJ を開発中の三菱航空機は 7 月 14 日、米イースタン航空に 20 機を売ることで大筋合意したと発表した。MRJ の新規受注は約 2 年ぶりで、量産に向けて一歩前進した。イースタン航空は、2012 年に設立された新興の航空会社でマイアミ国際空港を拠点に、2015 年に中南米やカリブ海方面に運航する準備を進めている。

●ミャンマーの航空会社、最大10機のMRJを購入へ

三菱航空機は 7 月 15 日、MRJ について、ミャンマー・ヤンゴンに拠点を置くエア・マンダレイと最大 10 機発注する正式契約を締結したと発表した。日本以外のアジアの航空会社が発注するのは初めて。

●全日空、深夜貨物に旅客

全日本空輸は 7 月 18 日午前 0 時、深夜に貨物便として飛ばす旅客機で乗客も同時に運ぶ ANA ギャラクシーフライトの第 1 便を、羽田空港から那覇空港に向けて就航させた。運賃は、最も安い場合で正規運賃の 5 分の 1 程度になる。8 月 31 日までの期間限定で 1 日 1 往復する。

●ジェットスター・ジャパン、出発予定12時間以内の欠航などで見舞金

LCC のジェットスター・ジャパンは 7 月 22 日から、「あんしん Plus」「あんしん Max」として、見舞金を支払う新サービスを開始した。航空会社の都合による欠航、遅延便の発生時に、見舞金として 1 万～2 万円を払う。「Starter Plus」運賃、「Starter Max」運賃の航空券購入者が対象。

●全日空、羽田～名古屋線を32年ぶり復活

全日本空輸は 7 月 23 日、羽田～中部線を 10 月 26 日から 1 日 1 往復運航すると発表した。

主要路線の一つだった羽田～名古屋線は東海道新幹線に旅客を奪われ、82年6月に運航を休止していた。国際線が拡大した羽田経由の海外渡航客が増えているため、32年ぶりに運航を再開する。

●ホンダジェット、米航空ショーで量産機初公開

ホンダは7月28日、米ウイスコンシン州の航空ショーで、小型ジェット機、ホンダジェットの量産機を初めて一般公開した。価格は450万ドル（約4億5,000万円）。2015年1～3月期に米連邦航空局（FAA）から安全性を示す認可を取得すれば、顧客に納入する見通しだ。すでに年間100機の生産体制を整えた。

●エアバス、スカイマークに大型機6機の納入解約通告

スカイマークは7月29日、欧州旅客機大手エアバスから導入予定の大型旅客機、A380型機6機について、購入契約の解除を通告されたと発表した。業績悪化で代金支払いのメドが立たないと判断されたためとみられる。2011年、約1,900億円で購入する契約を結び、2014年10月から19年12月までに順次受け取る予定だった。長距離の国際定期便への参入を目指し、A380を運航する考えだった。

●日航、4～6月期純利益19.4%減

日本航空が7月29日に発表した4～6月期連結決算は、純利益が前年同期比19.4%減の147億7,800万円となった。売上高は4.4%増の3,070億8,300万円。

●ANA国際線売上は日航抜き22%増

ANAホールディングスが7月30日に発表した4～6月期連結決算は、純利益が34億9,100万円（前年同期は66億4,300万円の純損失）と、第一四半としては2年ぶりに最終黒字となった。国際線の売上高は、1,092億円と前年同期比で22.1%増加し、日本航空の1,072億円（8.4%増）を上回った。

●スカイマーク、事業継続「重要な疑義」

スカイマークは7月31日発表した4～6月期単独決算で、事業継続に「重要な疑義」があると開示した。A380型機購入契約を巡り、欧エアバスから巨額の違約金を請求される恐れが出てきたためだ。業績もLCCとの競合で最終赤字が57億円の拡大した。

関西

●路線価、大阪など3大都市圏で上昇

国税庁は7月1日、2014年分の路線価（1月1日時点）を公表した。全国約33万9,000地点の標準宅地の平均変動率は東京、大阪、愛知の3大都市圏を含む8都府県で上昇。全国平均では前年比0.7%減で6年連続の下落となったが、下落幅は前年より1.1ポイント縮小し、底打ち感が鮮明となった。一方、近畿でも前年に引き続き、3月に全面開業した大阪市阿倍野区の「あべのハルカス」効果などもあり、京阪神の都市部を中心に上昇した。3大都市圏がそろって上昇したのはリーマン・ショック前の08年以来。

●泉北高速鉄道に社名変更

大阪府都市開発は7月1日、社名を泉北高速鉄道に変更した。南海電気鉄道が買収したことに伴う。

●京都市が観光地世界ランキング1位

世界で最も影響力がある旅行雑誌の一つとされる米「トラベル+レジャー（T+L）」は7月2日、読者による世界の観光都市の人気投票で、京都市が初めて1位になったと発表した。一昨年の9位、昨年の5位から躍進した。

●カジノにUSJ運営会社が参入検討

米映画テーマパーク、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）の運営会社が、カジノを併設した統合型リゾート（IR）運営への参入を検討していることが、7月5日わかった。多彩なアトラクションやショーなど、これまでに積み重ねた集客ノウハウを活用する。

●財界と大阪府・大阪市懇談会

関西財界と大阪府・大阪市が、大阪の観光促進策やまちづくりなどを話し合う会合が7月7日、大阪市内で開かれた。2020年の東京五輪を控え、来日外国人の増加が見込めるとして、五輪と連動したイベントなどで連携していくことを確認した。

●大阪訪問外国人262万人

大阪観光局は7月8日、2013年に観光などで大阪府を訪れた外国人が前年比59万人増の262万人と目標の260万人を上回り過去最多を記録したと発表した。

●JR東海社長、リニア新幹線・京都へのルート変更否定

JR東海の柘植康英社長は7月10日、大阪市内で記者会見し、リニア中央新幹線の名古屋～大阪ルートについて「当初から奈良市付近と決まっており、その計画に従って進める」と述べ、京都市などが求める京都経由へのルート変更を否定した。

●訪日外国人の関西経済効果、2030年に1兆円

リそな総合研究所は7月10日、訪日外国人が関西経済に与える影響の調査結果を発表し、外国人観光客による消費額が2030年には現在の約3倍となる1兆円弱まで伸びると予測した。

●近鉄がオープンデッキの2階建てバス

近鉄バスは7月10日、大阪市内の観光名所を巡る2階建てオープンデッキバスの運行を始めた。近鉄大阪上本町駅のバスセンターを出発し、大阪城～中之島・中央公会堂～道頓堀～通天閣～あべのハルカス～四天王寺を巡ってバスセンターに戻る。約19kmを80分間かけて回る。料金は2,000円。英・中・韓の3か国語で案内する。

●関経連会長「リニアは奈良ルートで」

関西経済連合会の森詳介会長（関西電力会長）は7月14日の記者会見で、リニア中央新幹線計画の名古屋～大阪間の経路地に関し「国の整備計画で奈良市付近と決定している。このルートで大阪までの同時開業を目指したい」と述べた。森会長が奈良ルートでの計画推進を明言したのは初めて。

●USJ「ハリボタ」開業

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンを運営するユー・エス・ジェイは7月15日、人気映画「ハリリー・ポッター」をテーマにした新エリアを開業した。年間200万人の来園者増を見込む大型施設。USJとして過去最大の450億円を投じた。

●リニア「同時開業」へ官民協議会発足

大阪府内の自治体、経済団体が中心となって7月18日、リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会が発足した。国やJR東海への要望活動など、関西一丸で同時開業を求める司令塔となる。

●大商副会頭にサントリー鳥井氏

大阪商工会議所は7月28日、副会頭にサントリーホールディングスの鳥井信吾副社長（61）を選出した。同社は事業の東京シフトが進み“関西離れ”が指摘されているが、鳥井氏は就任の記者会見で、「大阪で生まれた会社として、大阪のために奉仕していきたい」と抱負を語った。

●USJ7月の入場者数、過去最高

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの運営会社、ユー・エス・ジェイは7月31日、7月の入場者数が87万人程度の見込みで、7月としては過去最高になると発表した。売上高も7月とし

で最高になる。15日に「ハリー・ポッター」をテーマにした新エリアが開業し、夏休み期間に入ったことで入場客が増えた。

●米ラスベガスの企業、大阪への投資検討

米国などでカジノを含む統合型リゾート（IR）を運営するラスベガス・サンズ社の開発事業責任者、タナシェビッチ氏は7月31日、大阪市内で記者会見し、大阪府・市が誘致を計画するIRについて、約5,600億円超の投資を検討していることを明らかにした。IRに関するフォーラムが同日、大阪市内で開かれ、1,000人を超す企業関係者が参加。オーストラリアなどでIRを運営する「メルコ・クラウン・エンターテインメント」のニスペット取締役は「夢洲に夢のリゾートを建設したい」とアピールした。

国

●国交省次官に本田氏

太田国土交通相は7月4日、増田優一事務次官が辞職し、本田勝国土交通審議官が次官に昇格する幹部人事を発表した。7月8日付。久保成人観光庁長官、田村明比古航空局長らは留任する。

●インフラ点検・診断の民間資格、国交省が認定制度

国土交通省は7月14日、社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会「社会資本メンテナンス戦略小委員会」（委員長・家田仁東京大政策研究大学院大学教授）を開き、空港、道路や河川など8分野について、民間が独自に創設した点検・診断資格に、国交省が厳正に審査したうえで「お墨付き」を与える案をまとめた。9月から民間資格の募集・審査を始め、2015年度から、自治体を含む発注に生かす方針だ。

●リニア新幹線、環境基準クリア

太田国土交通相は7月18日、JR東海から4月に提出されていたリニア中央新幹線の環境影響評価（アセスメント）に関して意見を表明した。事実上建設を認める内容で、JR東海は8月にも工事実施計画の認可を国交相に申請する。

●国管理の27空港、9割が赤字

国土交通省は7月18日、国が管理する27空港の2012年度の収支状況を発表した。国の一般会計からの繰り入れを考慮しない経常損益は、全体の約9割に当たる24空港が赤字で黒字は新千歳、小松、熊本の3空港だった。赤字空港は前の年度から1つ増えた。全体の赤字額は390億円で、11年度より約8%減った。LCCの新規就航で着陸料収入は伸びたが、東日本大震災で被災した仙台空港の復旧費などで営業費用が約9%増えた。

赤字額が最も大きかったのは179億円の羽田空港で、空港拡張に伴う償却負担や借入金の支払利息が圧迫した。民有地借地料負担が大きい那覇空港は58億円、福岡空港は36億円の赤字だった。

●カジノ施設整備へ内閣官房に新組織

菅義偉官房長官は7月18日の記者会見で、カジノを中心とする統合型リゾート施設（IR）の整備を検討する新組織を内閣官房に発足させる方針を明らかにした。「特命担当の内閣審議官を置き、各省庁の出向者による態勢を整えて検討していきたい」とも述べ、政府を挙げてIRの推進に取り組む考えを強調した。

●来日外国人、半年で626万人

日本政府観光局は7月23日、2014年上半年に日本を訪れた外国人旅行者数（推計）が、前年同期より26.4%多い626万400人だったと発表した。1964年の調査開始以来、上半期では最多。

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～

国土交通省近畿地方整備局
港湾空港部長

成瀬 英治 氏



●と き 平成26年6月23日（月）

●ところ 大阪キャッスルホテル7階

■はじめに

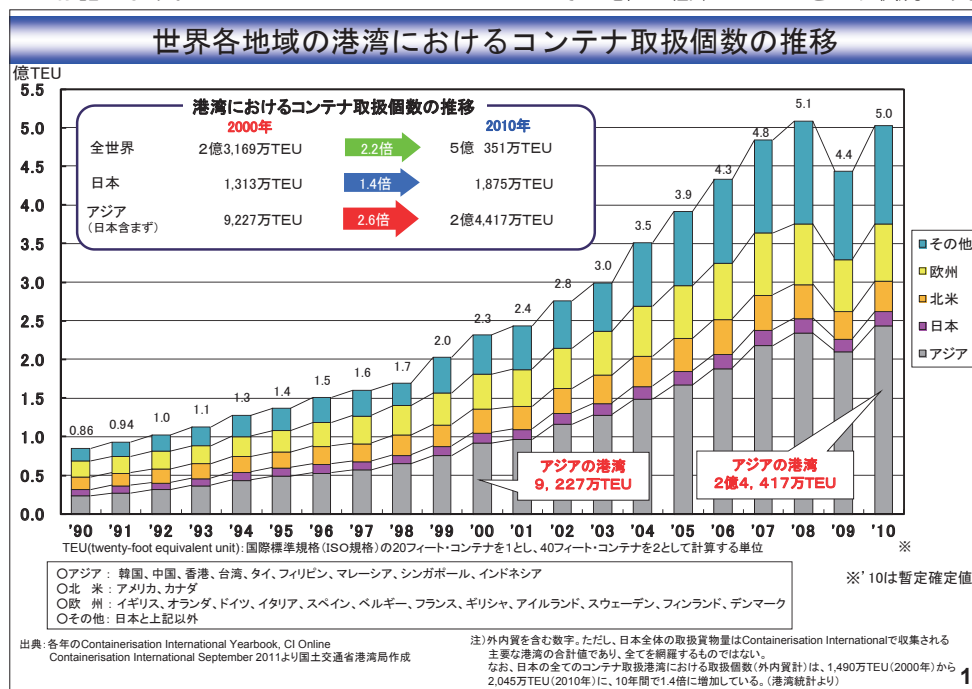
ご紹介いただきました近畿地方整備局港湾空港部長の成瀬と申します。今回頂いたテーマは国際戦略港湾の阪神港と防災等ということですが、今年6月24日に骨太の方針・日本再興戦略が閣議決定される予定です。その中でも重点化されるインフラとして、国際競争力を強化する施策や防災・減災が位置づけられますので、時期に合った講演テーマをいただいたものだと思います。

最初に、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」ですが、まず国際海上コンテナ輸送の現状と政策についてお話します。

■国際海上コンテナ輸送の現状

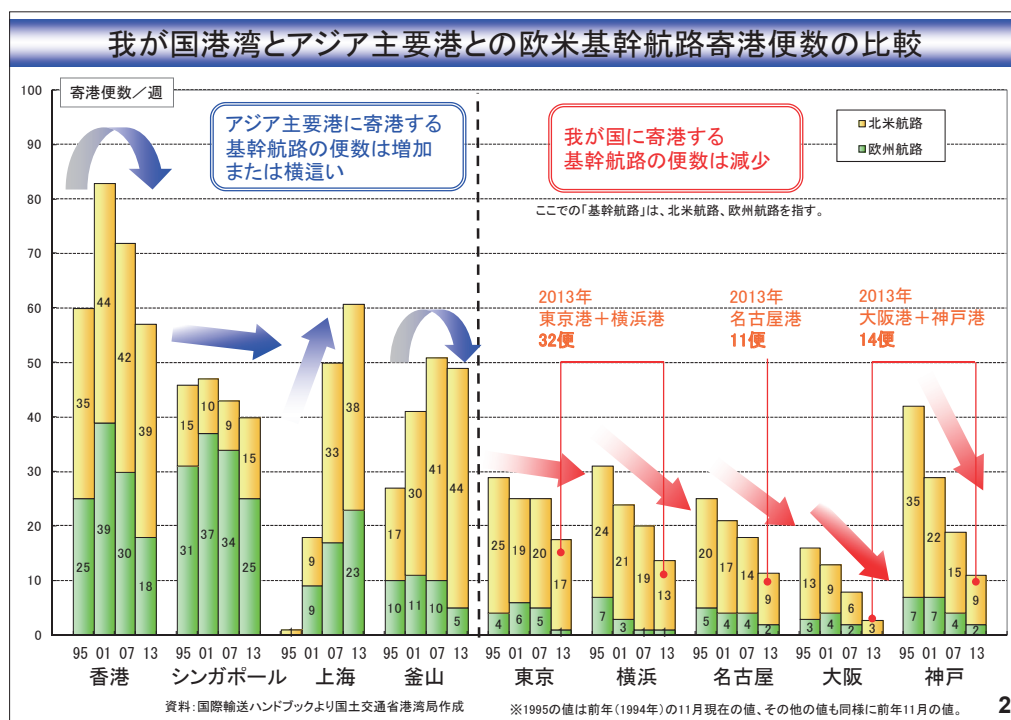
世界の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移を見ますと、2000年～2010年の10年間に全世界では2億3,169万 TEU（Twenty-foot Equivalent Unit:20フィートコンテナ換算）から5億351万 TEUにコンテナの取扱量が増えました。

10年間で約2.2倍増え、日本も1,313万 TEU から1,875万 TEU と1.4倍増えました。日本を除くアジアでは9,227万 TEU から2億4,417万 TEU と2.6倍の伸びです。日本も伸びてはいますが、世界やアジア諸国の伸びと比べると、日本は相対的にその地位が低下しているという状況です。



我が国の港湾とアジア主要港との欧米基幹航路便数を比較して見ました。アジア主要港の便数が概ね横ばいの状況に対して、我が国の5大港（東京、横浜、神戸、名古屋、大阪）はいずれも減少傾向にあります。2013年現在の神戸

と大阪を合計した基幹航路のうちヨーロッパ航路が週2便、アメリカ航路が12便の計14便で、上海港の61便、釜山港の49便と圧倒的な差があります。



次に阪神港における外貿コンテナ取扱量と全国シェアの推移を見ました。2012年の輸出が206万 TEU、輸入が213万 TEU で合計419万 TEU。わずかに輸入が上回っています。2013年の速報値ではわずかに増えて424万 TEU ぐらいまでになりそうです。全国の港湾の中で阪神港のシェアは20年前に約40% を占めていましたが、現在は25% ぐらいと減少しています。そうした中で国際コンテナ戦略港湾政策を始めているわけです。

■国際コンテナ戦略港湾政策

その政策目的は国際基幹航路を我が国へ呼び戻し、我が国港湾への寄港を維持・拡大することです。それによって企業の立地環境を向上させて我が国経済の国際競争力の強化を図り、雇用と所得の維持・創出を図るという狙いです。そのための施策として京浜港と阪神港が国際コ

ンテナ戦略港湾として4年前に指定されました。

基幹航路維持のためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施しております。ハードとしてはターミナルにおける貨物積替円滑化施設の整備とともに大型化するコンテナ船に対応するため水深16mのターミナル整備を進めているところです。一方、ソフト面ではフィーダー網の抜本的強化で西日本各地から釜山港へ流れている貨物を阪神港へ集約し、またターミナル・ゲートのオープン時間が制限されていたので24時間オープンを視野に入れたゲートオープン時間の延長や、ターミナル全体の一体運営によるコスト低減を図ることなどを進めて参りました。これらの施策は国土交通省のみならず政府全体として位置付けられています。昨年、産業競争力会議で日本再興戦略の中でも戦略港湾が述べられていますし、また総物流施策大綱でも戦略港湾が位置付けられています。

海運・港湾を取り巻く世界の状況や我が国の課題を見ますと近隣諸国の主要港で貨物取扱量が急速に増加しており、港湾整備も急激に進められています。またコンテナ船の大型化によって基幹航路の寄港地の絞り込みが行われています。我が国の課題としては近隣諸国に比べて港湾の入港料や施設使用料等のコストが高くて寄港しにくいと海外船社などから指摘され、またターミナル・ゲート周辺の渋滞などが指摘されています。そういう状況が続くと企業が海外へ流出して製造業が減り、さらに我が国の発着貨物量が減る、貨物が少なくなるとコンテナ船は寄港しなくなる、結果、基幹航路の減少という悪循環に陥ってしまいます。

基幹航路が無くなることによる経済的・社会的影響ですが、貨物の輸送コストが高くなり輸出品価格が上昇して海外でモノが売れなくなる、製造コストも上がって輸入消費財も上昇します。雇用・税収の減少となり民間投資需要が年間4千億円、雇用は1万6千人分が喪失するという試算があります。こうした事態を避けるためにも国際戦略港湾政策を進める必要があると認識しております。現在の取り組みは深化と加

速をテーマに3本柱として「集貨」「創貨」「競争力強化」を掲げています。西日本各地の貨物を集めていこうと戦略港湾の運営会社に対する集貨支援制度を今年度から創設しました。また積替機能強化のための実証試験を今年度内に実施します。創貨は戦略港湾の背後に立地する物流施設整備について支援を拡充するものです。競争力強化では先ほど申し上げた水深16メートルのバース等のインフラもありますし、ソフト面でコンテナターミナルでのコスト削減や利便性向上を推進します。港湾運営会社に対する国の出資制度も創設していきます。

■国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

「集貨」についてもう少し詳しく説明します。阪神港には週164便の国際定期コンテナ船の航路が就航しています。一番多いのが中国航路の67便、次に東南アジアの56便、基幹航路のヨーロッパ便が週2便、北米航路が12便という状況です。どの辺から貨物を集めて来るかと言えば国内の場合、東日本は基本的に京浜港で西日本の貨物は阪神港に集まっています。西日本の経済規模はフランスとイギリスの間ぐらいで、相当な経済規模で

「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要 ～深化と加速～

コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」



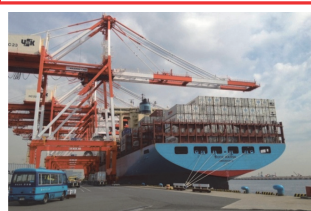
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度の創設
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証

国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」



- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援の拡充

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」



- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資制度の創設

す。阪神港で輸出入されるコンテナ貨物は直背後府県の大阪府と兵庫県で66%を占め、その他の近畿圏が13%、中国・四国で12%、九州の一部と北陸等のその他が9%となっています。これらの地域の集貨をさらに強化しようと考えております。具体的には、内航フィーダー、最近では国際フィーダーと言っていますが、フィーダー輸送網による集貨機能の強化です。平成21年に瀬戸内を中心に17港あった地方港は5年後の平成26年には25港に増えました。この動きをさらに加速するために設けたのが港湾運営会社に対する集貨支援制度の創設です。基幹航路維持・拡大に資する集貨事業やゲート前の渋滞解消の事業に対して国が2分の1を補助します。

集貨施策は7つあります。最初は国際フィーダー利用促進事業です。新規航路開設や既存航路を増便する場合に支援しようというものの、2番目は海外フィーダー貨物等誘致事業で、これまで釜山港で積み替えてから基幹航路に載せられていた貨物を阪神港から基幹航路に載せるようにすること。釜山港利用から阪神港利用に転換した外航船社に対する支援を行うものです。3番目が陸上輸送等貨物誘致事業で日本海側の

地方港から出していた貨物をトラックで阪神港へ持って来ることによって取扱貨物量を増やすというものです。4番目は国内フェリー貨物誘致事業で、九州や四国からフェリーで運ばれる貨物がありますが増加する貨物に対して支援するものです。5番目はトランシップ貨物誘致事業で例えば東南アジアから釜山港を経由してアメリカ航路に載せている貨物を阪神港に替えるものに対して支援します。6番目が新規航路誘致事業で基幹航路のみならず東南アジア航路など新たな航路を引く際の入港料や岸壁使用料等への支援です。最後は渋滞対策事業でゲートオープン時間を拡大して渋滞を解消します。

■国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

次に戦略港湾背後への産業集積による創貨です。今年度から新規制度として始めますが、特定用途港湾施設整備事業という名称になっています。戦略港湾ターミナルの背後に立地される物流施設、上屋や倉庫を整備する民間事業者に対する無利子貸付の制度を創設しようというもので、貸付比率は国3、港湾管理者3、民間事業者4の割合

平成26年度 阪神港における集貨施策(案)			
国際フィーダー利用促進事業 【申請対象者(例): 国際フィーダー船社(または外航船社との共同申請)】 目的: 国際フィーダーの新規航路開設や既存航路の増便等を一定期間支援することにより国際フィーダー航路網の強化を図る。		支援内容(例) ● 事業に必要な経費を支援	
海外フィーダー貨物等誘致事業 【申請対象者(例): 外航船社】 目的: 釜山港等の海外フィーダーを利用していた地方港の貨物を、新たに阪神港利用へと転換する。これによって、基幹航路貨物の増加を図る。		支援内容(例) ● 釜山港等主要港の母船利用から阪神港の母船利用に転換した西日本等諸港の貨物に対して支援 ● 当該貨物輸送に伴い阪神港からの空コンテナの供給または阪神港への返却がある場合、当該空コンテナも支援対象に含む。	
陸上輸送等貨物誘致事業 【申請対象者(例): 輸送依頼者と輸送事業者の共同申請】 目的: 国内他港の貨物を陸上輸送することによって、阪神港利用に転換する。これによって、取扱貨物量の増加を図る。		支援内容(例) ● 鉄道利用、陸上輸送(コンテナラウンドユースを含む)により阪神港利用に転換した西日本の貨物に対して支援 ● 当該貨物輸送に伴い阪神港からの空コンテナの供給または阪神港への返却がある場合、当該空コンテナも支援対象に含む。 ● 阪神インランドコンテナデポの利用を伴う貨物の場合、または阪神港近郊において新たに創貨された貨物の場合、上乗せして支援	
国内フェリー貨物誘致事業 【申請対象者(例): 国内フェリー船社】 目的: 阪神港に寄港する内航フェリーを利用して海上輸送することにより、取扱貨物の増加を図る。		支援内容(例) ● 対象フェリー航路において当該年度に増加する貨物に対して支援	

平成26年度 阪神港における集貨施策(案)

トランシップ貨物誘致事業 【申請対象者(案): 外航船社】

目的: 阪神港におけるトランシップ貨物(日本発着の貨物は除く)を誘致することによって、基幹航路の維持・拡大を図る。

支援内容(例)

- トランシップ貨物が前年度に比べて増加があり、かつ、当該年度のトランシップ貨物が一定量を満たしている場合に支援



新規航路誘致事業 【申請対象者(案): 外航船社】

目的: 基幹航路、東南アジア航路を始めとする新たな航路を阪神港へと誘致することによって、取扱貨物量の増加及び外航航路の維持拡大を図る。

支援内容(例)

- 次の航路の港費相当額(入港料、岸壁使用料、トン税・特別トン税、タグ・パイロット経費、けい船料等)を支援
- ① 1寄港につき500TEU以上の取扱または年間15,000TEU以上の取扱がある新規航路
- ② 航路再編を伴う新規航路の場合、1寄港あたり500TEU以上または年間15,000TEU以上の取扱実績があり、かつ航路数が減少せず、現行4,000TEU積み以上の船舶を大型化する場合

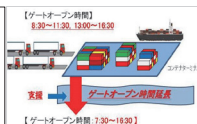


渋滞対策事業 【申請対象者(案): ターミナルオペレーター】

目的: コンテナターミナルゲート前の渋滞対策を実施することによって、コンテナ搬入にかかる時間の短縮を図る。

支援内容(例)

- コンテナターミナルにおける早朝時間帯及び昼休み時間帯のゲートオープンに対して支援



* 本集貨施策は現在検討されているものであり、事業内容は今後変更されることがある。

神戸港埠頭株式会社及び大阪港埠頭株式会社の資料をもとに近畿地方整備局作成

5

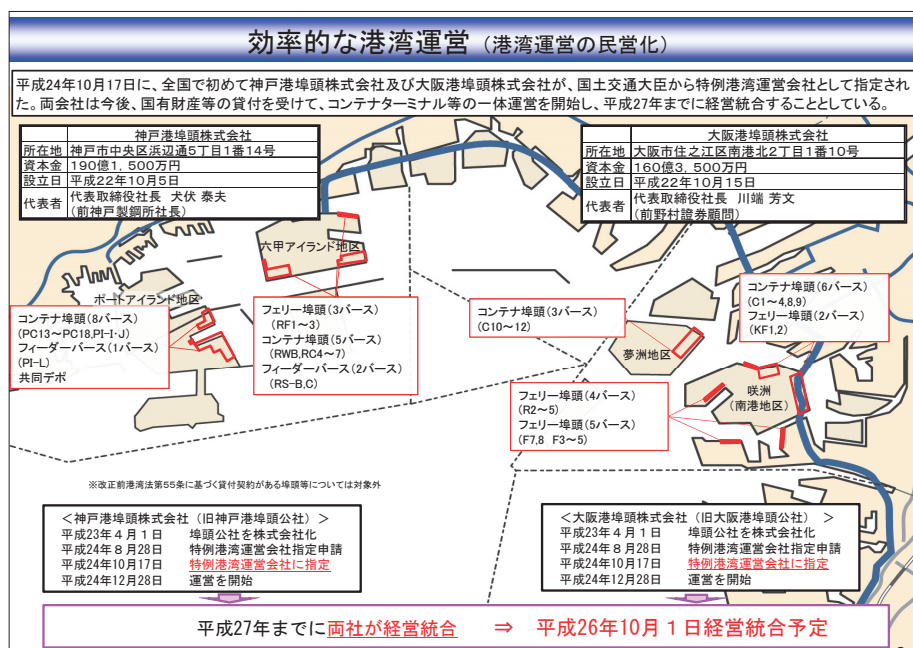
です。従前には、第3セクターへの上屋のみを対象として貸付制度があったのですが、それを保管施設(倉庫)及び、民間事業者に拡大するものです。これに先立って大阪で取り組んでいるのが、阪神港の中核である夢洲産業物流ゾーンです。コンテナターミナルの背後に先行開発地区として約40ヘクタールの土地が用意されています。その一部4ヘクタールを山九株式会社が倉庫として、別の約4ヘクタールを株式会社上組が同じく倉庫として活用することが決まっています。優遇措置は関西イノベーション国際戦略総合特区の指定を受けているので国の規制緩和や税制・財政・金融上の支援が可能になりますし、地方税については固定資産税や都市計画税等の5年間無税になり、続く5年間は最大2分の1軽減の優遇措置があります。

■国際コンテナ戦略港湾の「国際競争力強化」

3番目が国際競争力の強化です。インフラ整備面では神戸港のポートアイランドに8つのコンテナターミナル、六甲アイランドには6つのコンテナターミナルがありますが前面の停泊地を水深16メートルにして大型船が常時接岸・入港出来るよ

うな取り組みを進めています。一方、大阪港では咲洲地区に6つのコンテナターミナル、夢洲地区には3つあります。水深は13メートル~16メートルで、16メートルのバースは400メートルの延長を650メートルに延ばす工事を行っています。また水深もすべて16メートル対応にする予定です。一方、ソフト面の効率的な港湾運営の観点で申しますと平成24年10月に神戸港埠頭株式会社と大阪港埠頭株式会社が特例港湾運営会社として指定されました。いずれもコンテナターミナル、フェリー埠頭等を運営していますが6月10日の大阪、神戸両市長の会見で平成26年10月には2つの埠頭会社が経営統合すると発表しました。新会社の名称は阪神国際港湾株式会社になる予定です。

港湾運営会社とは何かということですが平成23年に京浜港と阪神港に1つの株式会社で、民間の視点で効率的な運営を行うという法律が出来ました。現在は特例と言うことで神戸と大阪に1つずつ運営会社があって経営統合した後に国の出資を行う予定です。国と民間が一体となって協働出来る体制を構築し、財務基盤の強化や全国的な集貨と海外船社への航路誘致に取り組み、国際競争力を強化する狙いがあります。また平成26年



4月に港湾法の一部が改正されました。政府の出資のほかに物流加工機能の強化、民有護岸等に対する無利子貸付制度の創設が掲げられました。

これらの取り組みを西日本の荷主企業や物流事業者等に広く周知することで、広域からの集貨による阪神港の利用促進につなげることを目的に、阪神港利用促進プロジェクト活性化セミナーを開催しています。平成25年度に九州や四国でセミナーを開き、荷主企業や物流事業者を招いて各種支援制度について説明しました。今年度は6月11日に福岡で開催し、7月には広島で開催の予定です（注：7月23日開催済）。

■港湾の防災計画・対策について

次に港湾の防災計画・対策です。ご承認の通り中央防災対策推進検討会議が平成23年10月から始まりました。近畿に関係するものでは南海トラフ巨大地震に対する検討が平成24年4月にスタートし、関東から九州に至る広い範囲で起こる被害想定1次が同8月に公表されて最終報告は昨年5月に行われました。これを踏まえて政府全体の行動計画が策定されています。今後30年間の発生確率は東海地震 M8クラスが88%、東南海 M8.1前後が70～80%、南海地震の M8.4クラスが60%と言われており、大

規模地震の切迫性が懸念されています。しかも3つが連動する M9.1クラスの三連動地震の発生も懸念されています。

また、平成24年8月には内閣府より南海トラフの巨大地震の強い揺れが関東から九州に至る広い範囲で起こる被害想定が示されています。

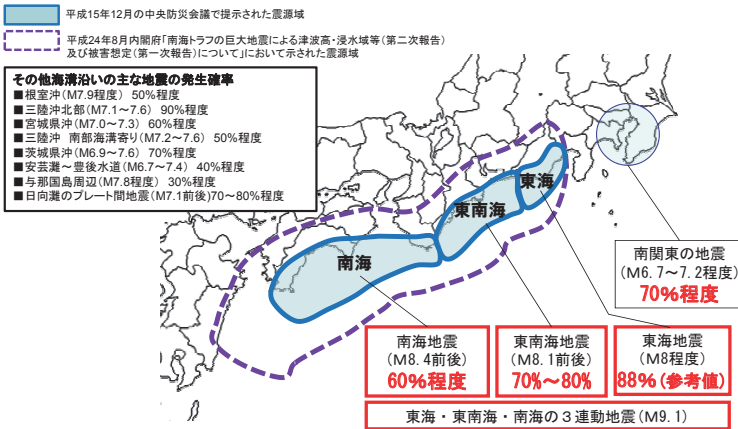
中央防災会議より南海トラフ巨大地震による被害想定では震度6弱～7で家屋被害が237万棟、死者数は27万5千人という数値が出されています。津波推計は2003年に一度公表され、東日本大震災の後で見直しされて2012年に1次、2次報告がありました。最大の津波高は和歌山県すさみ町で約20mに達し、大阪湾に入ってきて神戸市、大阪市で約4mになる予想です。津波の到達時間は串本町の4分、和歌山市で54分、大阪市で113分という予測です。

中央防災会議のほかに各自治体での南海トラフの被害予測を出しています。大阪府は死者13万人という被害想定を発表しましたが、地震発生後10分以内に避難が終われば死者は8,800人に軽減されるという推測数値があります。兵庫県の想定では家屋倒壊、火災、尼崎のゼロ地帯を津波が襲い浸水が起こり、死者2.9万人になっていますが、建物の耐震化、防潮堤の強化などを実施すれば4,400人にまで減らせるとしています。

切迫する大規模地震・津波

○ 東海・東南海・南海地震をはじめ、全国で大規模地震の切迫性が指摘されており、それに伴い、巨大津波の発生も懸念されている。

【海溝沿いの主な地震の今後30年以内の発生確率】



参考：内閣府資料及び地震調査研究推進本部「海溝型地震の長期評価の概要」（算定基準日：平成25年1月1日） 7

■国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画

防災にどう取り組むか、平成26年4月に国土交通省近畿地方整備局が南海トラフ巨大地震に関する5つの深刻な事態に分けままとめました。最初は紀伊半島沿岸部の津波対策、2番目が大阪平野における津波対策、3番目は密集市街地における家屋倒壊・火災対策、4番目が公共交通等における重大な事故、5番目がコンビナートにおける火災・油流出対策でございます。

取り組むべき対策は2本立てになっており、最初は応急活動計画で地震発生から7日～10日目までの応急活動と当該活動を進めるために平時から準備しておくべき事項、2番目は戦略的に推進する対策として揺れ・津波・土砂災害・地盤沈下・火災などによる甚大な人的・物的被害を軽減するための中長期的な予防対策を上げております。先ほど申し上げた5つの深刻な事態ごとに被害想定をみると①紀伊半島沿岸部の津波は波高8～20mが襲い、浸水1万2,600ha、7万2,000人の死者が出るという想定です。②大阪平野における津波は波高2～5mで大阪市内1万1,000haが浸水、13万人の死者が出るという想定。③密集市街地での家屋倒壊や火災は近畿圏で39万棟の被害。④公共交通の重大事故は沿岸部の道路や鉄道に大きい被害をもたらす。⑤コンビナートの火災・油流出

で大阪府、兵庫県、和歌山県の沿岸部220か所にタンク等の破壊被害が想定されています。

次に発生直後は津波到達までの避難誘導が第1優先です。停止した公共交通の乗客の避難誘導や家屋倒壊・火災等被害状況の把握と情報提供を行います。次の段階の大津波警報発表中はヘリを活用した空からの救助や、航空機による広域の医療搬送を行います。陸上では道路改修を進め、救命活動の範囲を広げます。次の段階は津波警報から津波注意報へ移行した時の応急活動になります。この段階では2次被害に留意する必要があります。道路啓開や堤防の水門の仮締切や排水作業を開始、津波注意報が解除された後は陸海空の総合啓開と救命救助、その支援活動が始まります。以上が今年4月に公表したものです。今後も中身をより充実させたいと考えております。

■港湾における津波対策の基本的な考え方

次に港湾における津波対策の基本的な考え方を説明します。考え方は2つに分けており、1つ目は数十年～数百年に1回の津波（レベル1）規模の場合で、防災を目標として人命を守るために構造物により津波が市街地へ侵入することを防ぐことです。2つ目は数百年～千年に1回の最大クラスの津波（レベル2）では減災を目標として避難を中心にハード・ソフト両面から対応し

難出来る場所がなくて船舶の衝突による2次被害の懸念や、港湾区域外の様々な漂流物を除去・処理する手段が無かったことが上げられます。これらに対応するため港湾法の改正により緊急確保航路上の浮遊物や埋設物を所有者の承諾なしに除去出来る権限が制定されました。日本の3大湾の東京湾、伊勢湾、大阪湾に緊急確保航路が設定されています。具体的に進めるために今年3月、大阪湾港湾広域防災協議会を設置して各機関が連携して必要な対策を行っていく取り組みを始めたところです。

■大阪湾 BCP（案）の概要

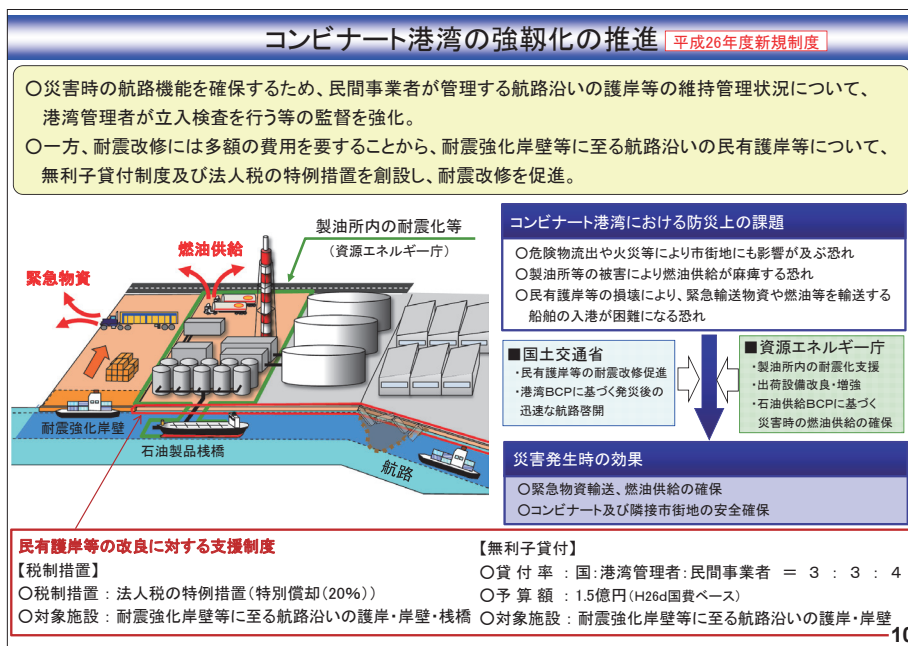
次に平成20年度から検討している大阪湾BCP（Business Continuity Plan: 業務継続計画）（案）の概要を説明します。大災害が発生した時にソフト面の対策として事前に関係者間で協議して港湾機能の回復を図るために連携しようというものです。有識者7人、関係機関41団体が加盟した協議会を開催し、対応を検討しています。現案は3つの地震を想定しています。1つ目が直下型地震として上町断層帯地震、2つ目が直下型の六甲・淡路島断層帯地震、3つ目が海溝型の南海トラフ巨大地震です。平成22年度に策定して25年度に改定し公表しました。同時に活

動指針を示しております。直下型対策では発生後24時間以内に堺2区 S2岸壁を応急復旧して基幹的広域防災拠点での活動を開始すること、一方、海溝型では津波の被害が大きく、水域の啓開対応を行うために発生後48時間以内に各港少なくとも1航路の測深を行い、異常点を明示します。その後は早期の物資輸送再開を目指します。BCPを設けることで緊急物資の港湾の取扱能力の回復には通常では2週間ぐらいかかるところを48時間以内に30%、72時間以内に50%にする効果があると考えています。

具体的なインフラ関係では、大規模災害発生時等に災害応急活動の核となる施設として緊急物資輸送の中継基地や、広域支援部隊のベースキャンプとして機能する堺2区基幹的広域防災拠点を整備しています。

■おわりに

最後にコンビナート港湾の防災強靱化について説明します。これは新規事業で、緊急時の航路沿いにある民有護岸の改修について無利子貸付制度、あるいは法人税の特例措置（特別償却20%）を設けています。国土交通省としても今後ますます国土の強靱化に力を入れて参ります。ご清聴ありがとうございました。





今こそ民間の知恵と工夫を発揮して

日刊建設工業新聞社大阪支社 編集部 和田 武也

関西国際空港と大阪国際（伊丹）空港の運営権売却（コンセッション）に向けて動き出した。新関西国際空港会社が策定した空港運営事業のPFI実施方針が国土交通大臣の承認を受け、10月にも事業者選定の入札手続きが始まることになった。新関空会社が両空港の資産を保有しつつ、滑走路や誘導路、エプロン、駐車場、旅客ターミナルビル、貨物施設などに運営権を設定し、民間事業者が着陸料や保安料、テナントの貸付料、駐車場使用料などの収入で空港施設を運営するもので、着陸料などの料金は自由に設定できるなど民間の創意工夫が図れる一方、投資に対するリスクは運営者自らが負うことを基本としている。新関空会社では、2本の滑走路を備えたわが国初の本格的24時間空港という関空の最大の特長を生かし、国際拠点空港として機能強化を図り、伊丹空港も都市型空港として活用する方針で、民間に委託することで「創意工夫による空港ビジネスの展開が可能」と期待している。果たしてどのような企業連合が応募するのか、コンセッション方式を採用することで航空輸送需要がどこまで拡大するかに注目が集まる。

民間資金を活用するPFI手法は、国内では財政難に悩む国や自治体が庁舎や病院、学校、文化施設など公共施設の建設に数多く採用しているが、空港施設の運営権方式を採用するのは今回が初めての試みだ。平成26年6月24日に閣議決定された「日本再興戦略」改訂2014では、「PPP／PFIを活用した民間によるインフラ運営の実現」を位置づけており、平成28年度末までの3年間に空港6件、上水道6件、下水道6件、道路1件の数値目標を設定している。このうち、空港は仙台空港が先行し、国

が管理する滑走路や第3セクターが運営するターミナルビルの運営を民間に委託する。関西空港・伊丹空港の運営権売却はそれに続くものだが、いずれも27年度中に事業者が決まる予定だ。

関西空港・伊丹空港の運営権売却の最低価格は2兆2,000億円。この数字は1期空港島と2期空港島の建設費（約2兆3,000億円）に迫る額だ。運営期間は平成27年度から71年度までの45年間。新関空会社への支払いの基準額は年間490億円とし、保証金を増やせば毎年の支払額を減らせる仕組みとなっている。入札には国内の大手商社や大手不動産、金融機関、ゼネコンなどのほか、海外で空港運営の実績を持つ企業や投資家が興味を示しているようだが、日本の空の玄関口となる空港の運営権を与えるだけに、金額を重視するのではなく、利用者の利便性やサービスの向上、経営の効率化が図れるなど関西の発展を先導し、将来にわたって安心して利用できる空港を実現できる事業提案が選ばれることを期待したい。

昨年12月には、泉北高速鉄道などを運営する大阪府の第3セクター「大阪府都市開発」の株式売却に関し、最高札で応札した米投資ファンドに売却する案が大阪府議会で否決された。最終的に泉北高速鉄道が接続する南海電気鉄道への売却が決まったが、国内では外資系資本に対する信用度はまだまだ低いのが現実だろう。ただ、コンセッション方式は世界の空港ですでに導入され、民間開放後はターミナルビルの商業施設が充実したという事例もある。空港運営にノウハウを持つ外国資本からの応募も期待したい。国内企業も関西空港・伊丹空港での運営が成功すれば、海外進出も可能となり、世

界との競争に勝てるはずだ。

気になるのは、2期空港島にある未利用地をどう活用するかだ。今回の事業は既存施設の運営と維持管理を行うのが目的で、滑走路や誘導路、旅客施設などが対象になる。格安航空会社（LCC）の乗り入れが相次ぐ中、旅客ターミナルなど新たな空港施設の整備も望まれる。平成25年10月にLCC専用の第2ターミナルが供用し、新関空会社は同年12月、同じくLCC専用の第3ターミナルビルの建設計画を発表した。平成28年下期に供用開始予定というスケジュールは変わらないのだろうか。何よりも2期空港島には広大な土地が広がっており、運営権売却を機に関空の全体像を改めて考えてみてはどうだろうか。未利用地には大きな可能性があり、関空の将来を大きく左右する。2期事業を早期に完結させ、全体構想の実現につながることを期待している。南海トラフ地震に備えるためにも一歩でも二歩でも前進してほしいものだ。

こうした中、国土交通省は7月、2050年に照準を置いた新たな国土のグランドデザインを策定した。総人口が1億人を下回るなど人口減が進み、南海トラフ地震や首都直下地震など大規模災害の切迫性が高まっていることも前提に、災害に強く持続的に成長・発展できる国土づくりの姿を描いている。そこには3大都市圏を除き、人口30万人以上の都市が現在の61カ所から50年には3割減の43カ所に減少すると予測されている。人口30万人以上の都市圏が消滅すれば、救命救急病院や百貨店、大学などが一斉になくなり、地域の雇用機会も消失することで、人びとは仕事を求めて大都市に移り、人口流出に拍車がかかる悪循環に陥ってしまうという。グランドデザインでは、人口30万人以上の地方都市圏を現在の同程度の60～70カ所を維持する目標を掲げており、まちづくりと一体となった高速交通ネットワークの形成に最優先で取り組む施策を打ち出している。高速道路が中心になるだろうが、空港も大きな役割を果たすことが期待される。

一方で、1960年代からの高度経済成長期に

集中的に建設された道路や橋梁、トンネルなど社会インフラの老朽化が進んでいる。国や自治体では、対処療法型から予防保全型の管理に切り替え、インフラの長寿命化対策に取り組んでいるが、財政難で補修費用などを十分に賄える体力はない。中国やタイ、ベトナムなどアジア各国は経済成長が続いており、インフラ整備を積極的に進めている。日本も国際競争力を強化するためにも道路や港湾など国際化に対応した新たなインフラ整備を急がないといけない。空港についても政府が訪日外国人客2,000万人という目標を掲げており、サービスの充実が目標実現に向けた大きな鍵を握る。コンセッション方式やPFI手法は、こうした課題に対応できる可能性があり、今こそ民間の知恵と工夫が発揮できる時だと思う。関西では、リニア中央新幹線の東京～大阪間同時開業に対する期待も大きい。今回の運営権売却がうまくいけば、関西の活性化に大きく貢献し、日本の経済成長にもつながるに違いない。

関西空港調査会では9月22日、関西国際空港の開港20周年、大阪国際空港の開港75周年を記念し、『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』をテーマにシンポジウムを開催するそうだ。新関空会社の安藤圭一社長による講演や学識者や経済界、航空会社の代表によるパネルディスカッションが展開されるが、是非とも夢があり、将来に希望の持てる将来像を描いてもらいたい。



我が国出国者（アウトバウンド）の 地域別・空港別需要動向

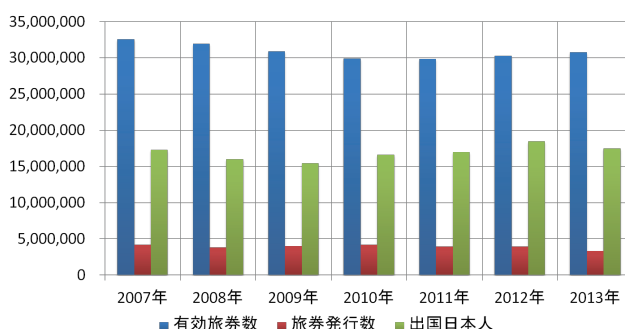


(株)ANA総合研究所

西村 剛

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

図1. 有効旅券数・旅券発行数と日本人出国者数の推移



出所: 外務省旅券統計、総務省統計局各年10月1日人口統計(男女別総人口)、法務省出入国管理統計(全人口)を基に筆者が策定、暦年ベース。

図1. 有効旅券数・旅券発行数と日本人出国者数の推移

1. はじめに

旅行関係者にとって2010年と言えば、羽田空港再国際定期化に合わせて日本のオープンスカイ政策が動き出した画期的な年であった一方、この年に日本の有効旅券数が初めて3,000万冊を割り込んだ衝撃的な年でもあった。

有効旅券数の減少は翌年東日本大震災の2011年まで継続し、この年2,984万冊で有効旅券数は下限に達し、2012年からはようやく増加に転じた。2013年は2年連続で50万冊ずつながらも増加傾向にある。

有効旅券数の増減は日本人出国者数（アウトバウンド）の増減に直接リンクし、2005年には3,493万冊あった有効旅券を6年後の2011年には510万冊も失効させ、日本人出国者数が伸び悩む要因の一つとなっている。

本稿では、日本人アウトバウンドの都道府県別の地域別需要動向に着目し、隣接する主要国際空港の外部経済効果（空港効果）¹について法務省出入国管理統計等を基に概説する。

近年、オープンスカイ政策により国内外のLCC（格安航空会社）の就航が拡大²し、過去最高の日本人出国者と外国人入国者（インバウンド）を記録する中で、アウトバウンド・インバウンド毎に利用する空港の流れが変わり、空港間格差がそれぞれ拡大しつつある。

1 国際空港が近くにあることによって地域住民の海外旅行の機会は増え、旅券保有率も高くなる。特に我が国でも若者への海外旅行の教育的効果に対する期待が大きい。

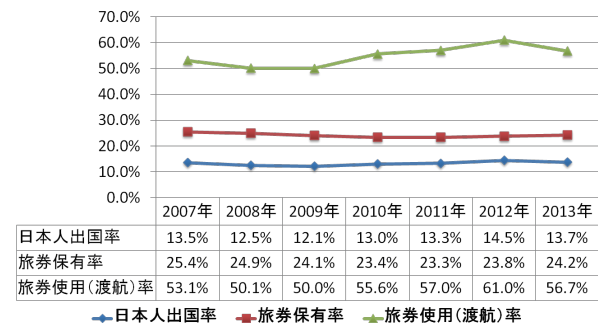
2 「平成24年旅券統計」（平成25年2月外務省）

2. 出国率の推移

1) 全国

2007年から2009年まで3年連続して有効旅券数と出国者数・出国率はそれぞれ減少したが、出国者数・出国率は2010年に増加に転じ、2013年の出国率はリーマンショック以前の水準を超える13.7%まで回復した。この7年間で旅券使用（渡航）率も56.7%に上昇し有効旅券数が減少する中で出国者の多頻度化が進んでいる。

図2. 日本人出国率・旅券保有率・旅券使用率の推移



出所：外務省旅券統計、総務省統計局各年10月1日人口統計（男女別総人口）、法務省出入国管理統計（全人口）を基に筆者が策定、暦年ベース。

図2. 出国率・旅券保有率・旅券使用率の推移

2012年には円高や日系LCC就航効果により出国率は2007年の13.5%を超える14.5%を記録し、出国者数も過去最高の1,849万人に達した。昨年2013年には一転して円安となり、更に渡航先1位・2位の中国・韓国との歴史問題で両国への日本人訪問者数も減少した結果、出国者数も4年ぶりに1,747万人に減少した。

世界観光機関（UNWTO）の最新の調査でも出国者の77%は同一エリア内への訪問であり、我が国でも本来は北東アジアの中国・韓国・台湾・香港へのアウトバウンドが8割を占めてもおかしくないが、中国、韓国との歴史問題等を背景にアウトバウンドに大きな影響を及ぼしている。

2) トップ10都府県

都道府県別の出国者数ランキングは2007年から2013年までの間1位から10位まで変化なく、1位の東京都が2013年で出国者数348万人（シェア21.0%）・出国率26.8%と全国平均の約2倍であり、2位に神奈川県：出国者数187万人（シェア11.3%）・出国率20.9%、3位大阪府：出国者数137万人（シェア8.3%）・出国率15.8%、4位愛知県：出国者数115万人（シェア6.9%）・15.7%と続く。1位の東京都と2位の神奈川県でシェアは32.3%とこの2都県にアウトバウンド需要が集中している。

主要10都府県の出国者数をリーマンショック以前の2007年と対比すれば過去最高を記録した2012年には10都府県とも2007年を超えたものの2013年には一転して減少し、①首都圏4都県では東京都（1位）だけが2007年対比+8.3%と3年連続で2007年の水準を超えたが、残り埼玉県（6位）▲3.3%、千葉県（5位）▲2.2%、神奈川県（2位）▲0.4%と2007年の水準を下回った。昨今の首都圏国際線増便及び成田LCC新規就航の効果は、首都圏では東京都だけが恩恵を受け

表1. TOP10都府県の日本人出国者数(単位:千人)の推移

		2007年	2010年	2011年	2012年	2013年	07対比	シェア増減
首都圏	埼玉県	1,052	985	989	1,087	1,017	-3.3%	-0.3%
	千葉県	1,077	1,031	1,034	1,123	1,053	-2.2%	-0.1%
	東京都	3,218	3,199	3,331	3,599	3,484	+8.3%	+1.6%
	神奈川県	1,879	1,781	1,835	1,975	1,871	-0.4%	-0.0%
	小計	7,226	6,996	7,189	7,784	7,425	+2.8%	+1.2%
中部圏	静岡県	436	411	415	449	414	-5.0%	-0.1%
	愛知県	1,176	1,094	1,134	1,213	1,148	-2.4%	-0.2%
	小計	1,612	1,505	1,549	1,662	1,562	-3.1%	-0.3%
関西圏	京都府	388	374	386	416	397	+2.3%	+0.1%
	大阪府	1,337	1,281	1,334	1,438	1,374	+2.8%	+0.2%
	兵庫県	850	826	856	916	860	+1.2%	+0.1%
	小計	2,575	2,481	2,576	2,770	2,631	+2.2%	+0.3%
	福岡県	545	559	596	649	595	+9.2%	+0.3%
10都府県総計		11,958	11,541	11,910	12,865	12,213	+2.1%	+1.5%
全国(外国等除く)		16,560	15,820	16,179	17,607	16,563	+0.0%	

出所：法務省出入国管理統計（外国・住所不詳除く）を基に筆者が策定、暦年ベース。

表1. 主要都府県の出国日本人数の推移

たと推察される②中部圏では静岡県（9位）▲5.0%と10都府県では最も減らし、愛知県（4位）も▲2.4%と出国者数を低下させた③関西圏では京都府（10位）・大阪府（3位）・兵庫県（7位）の3府県とも2013年の出国者数・出国率は2007年を超え、関西空港のピーチを始めとしたLCC就航効果を数字の上でも明確に反映した結果となった④福岡県（8位）は10都府県の中で最も回復が早く2010年から4年連続して出国者数・出国率ともに2007年を超えて増加している。

3) 年代別出国率

図4は、トップ10都府県のうち、成田・羽田・中部・関西空港の主な利用都府県である千葉県・東京都・愛知県・大阪府の年代別出国率である。全国的にも20代、30代は女性の出国率が高いため4都府県もこの年代では男女別に出国率を算出している。

①東京都

全ての年代で出国率が全国一高く、各年代とも年間出国回数が多いハード・リピーターの

比率が高い。特に20代女性で出国率は2012年42.7%、2013年40.9%と2年連続で40%台を記録し、20代から50代まで出国率は30%台の高率で60代も23.4%と47都道府県で唯一20台を記録している。

②千葉県

ビジネス利用の多い20代から50代まで全て出国率は20%台と高く、特に観光需要の多い20代女性では34.1%と唯一30%台を記録している。一方で20代男性は17.9%と同年代女性の半分余りの低さである。

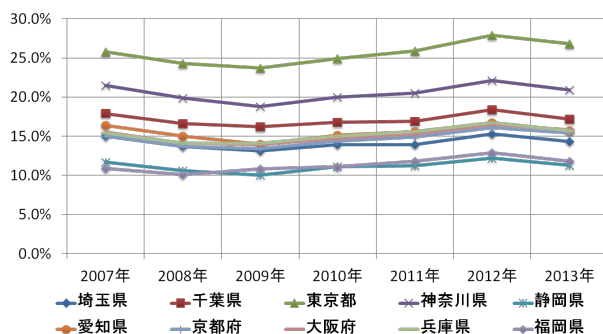
③愛知県

愛知県も20代から50代まで全て出国率は20%台と高く、20代女性では30.5%と20代男性の16.1%の倍近い。愛知県では20代男性と同様に30代女性の出国率が17.4%と4都府県で唯一10%台の低さである。（東京都：35.8%、千葉県：21.8%、大阪府：21.4%）

④大阪府

大阪府も20代から50代まで出国率は20%台だが特に20代女性では2012年で34.3%、2013年

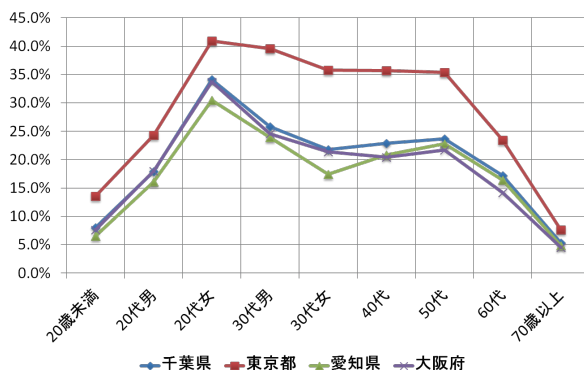
図3. TOP10都府県の日本人出国率の推移



出所：外務省旅券統計、総務省統計局各年10月1日人口統計（男女別総人口）、法務省出入国管理統計（外国・住所不詳を除く住所別日本人）を基に筆者が策定、暦年ベース。

図3. 10都府県別

図4. 4大都市圏年代別日本人出国率（2013年）



出所：外務省旅券統計、総務省統計局各年10月1日人口統計、法務省出入国管理統計（外国・住所不詳を除く住所別日本人）を基に筆者が策定、男女別年代別・都府県別人口は全人口を使用、暦年ベース。

図4. 代表4都府県年代別出国率（2013年）

33.7%と好調でLCC就航の影響とみられる。対して団塊の世代である60代で14.2%、70歳以上で4.5%と50代以下に比べ60代以上の高齢層が4都府県で最も出国率が低くなっている。

3. 空港別出入国者数

1) 日本人出国者数(アウトバウンド)

成田・羽田・中部・関西・福岡の5大国際空港の日本人出国者のシェア総計は、2007年から継続して全体の95%と変わらず5大空港の寡占状態にあるが、空港別のシェアは大きく変化している。

特に羽田空港が国際線再定期化で2013年出国者数を2007年対比で4.7倍に急増させ、シェアも15.3%と12.6%も増加させた。

この反動で最大シェアの成田空港はシェアを2007年の55.2%から2013年の46.1%へ9.1%も大きく減少させた。先の首都圏4都府県出国者数の分析からも主に東京都の出国者が成田から羽田へ転移したと推測されるが、両空港合計では2007年水準を超えており、需要の転移以外にも全国各地からアウトバウンド需要を吸収している。

中部空港は出国者数を大幅に減らしシェアも11.4%から8.8%へ2.6%減らしている。前述の通り、地元愛知県・静岡県の出国者数が減少していることが主な原因である。

関西空港は、京都・大阪・兵庫の地元3府県の出国者数は前述の通り増加しているものの関西空港からのアウトバウンド総数は2007年水準を超えておらず、近畿圏アウトバウンドの首都圏空港、特に羽田空港へのストロー現象が発生していると思われる。

福岡空港は、九州の拠点空港としてLCCの新規参入効果や日韓・日中関係悪化による海港からのシフトもあり大きく出国者数を伸ばしている。特に地元福岡県だけでなく近隣県の出国者数も吸収し大幅に増加している。

2) 外国人入国者数(インバウンド)

最後に外国人インバウンドを補足すると、日本人アウトバウンドの5大空港の寡占状態に対して外国人インバウンドは5大空港のシェアが2013年で81.2%と幾分低く、新千歳・那覇・広島・小松・鹿児島などアウトバウンドに比べ利用空港は分散化傾向にある。

成田空港のインバウンドはアウトバウンドと異なり、ほぼ2007

年水準に戻し羽田空港再国際定期化の影響をほとんど受けなかった。羽田空港のインバウンドはアウトバウンドほどではないものの約3倍に躍進し、この結果、成田・羽田の首都圏空港のインバウンドは2007年水準から大きく拡大し、アウトバウンドの伸びを上回った。

表2. 主要空港の日本人出国者数(単位:千人)の推移

	2007年	2010年	2011年	2012年	2013年	07対比	シェア増減
成田空港	9,548	8,713	7,590	8,320	8,052	-15.7%	-9.1%
首都圏 羽田空港	466	1,194	2,606	2,838	2,664	+471.7%	+12.6%
小計	10,014	9,907	10,196	11,158	10,716	+7.0%	+3.4%
中部圏 中部空港	1,974	1,640	1,617	1,669	1,530	-22.5%	-2.6%
関西圏 関西空港	3,688	3,349	3,389	3,623	3,439	-6.8%	-1.6%
福岡空港	679	732	816	918	861	+26.8%	+1.0%
5空港計	16,355	15,628	16,018	17,368	16,546	+1.2%	+0.1%
5空港シェア(%)	94.6	93.9	94.3	93.9	94.7		+0.1%
空港計	17,107	16,450	16,797	18,280	17,308	+1.2%	+0.1%
海港計	188	187	197	211	165	-12.2%	-0.1%
総数	17,295	16,637	16,994	18,491	17,473	+1.0%	

出所:法務省出入国管理統計。

表2. 主要空港の日本人出国者数の推移

表3. 主要空港の外国人入国者数(単位:千人)の推移

	2007年	2010年	2011年	2012年	2013年	07対比	シェア増減
成田空港	4,376	4,196	2,820	3,562	4,264	-2.6%	-9.9%
首都圏 羽田空港	441	751	908	1,098	1,293	+193.2%	+6.7%
小計	4,817	4,947	3,728	4,660	5,557	+15.4%	-3.2%
中部圏 中部空港	596	507	417	476	574	-4.7%	-1.4%
関西圏 関西空港	1,647	1,745	1,339	1,792	2,323	+41.0%	+2.6%
福岡空港	433	484	407	561	687	+58.7%	+1.4%
5空港計	7,493	7,683	5,891	7,489	9,141	+22.0%	-0.7%
5空港シェア(%)	81.9%	81.4%	82.6%	81.7%	81.2%		-0.7%
空港計	8,486	8,741	6,682	8,567	10,637	+25.3%	+1.8%
海港計	666	703	453	605	618	-7.2%	-1.8%
総数	9,152	9,444	7,135	9,172	11,255	+23.0%	

出所:法務省出入国管理統計。

表3. 主要空港の外国人入国者数の推移

中部空港のインバウンドは、2007 年水準をいまだ回復していないもののアウトバウンドの落ち込みに比べれば減少は少なかった。

関西空港は内外の LCC 最多就航を背景としてインバウンドを 2007 年対比で約 4 割増加させ、日本人アウトバウンドよりも外国人インバウンドの勢いが強い。LCC 就航拡大に加え、東南アジアのビザ要件緩和も大きく貢献し、アジアからのゲートウェイとなっている。

福岡空港は、好調なアウトバウンドの伸びを更に上回りインバウンドを約 6 割伸ばしている。5 大国際空港で最もアジア圏に近く地の利を生かした結果となっている。

外国人インバウンドで利用の多い博多港・下関港・大阪港などの海港利用は、アウトバウンド同様、近年の北東アジア情勢を反映して縮小し、全体で 5.5% のシェアに下がった。

4. 終わりに

日本人出国者数・出国率は 2012 年に過去最高を記録したが、その需要構造は東京都の多頻度利用が大半であり、全国平均ベースで見ると近隣の韓国・台湾・香港に大きく差をつけられている。

当面、日韓・日中関係の改善が難しい現状ではアセアン 10 カ国など東南アジア・太平洋地区へのアウトバウンド集客へ軸足を移さざるを得ず、今後は中距離 LCC 市場の開拓が急務となろう。

また有効旅券の拡大もアウトバウンド拡大の必須要件であり、20 代女性の回復ぶりに比べ 20 代男性の回復が遅れている現状³ではいっそのこと成長戦略の一環として 20 歳未満を対象にした 5 年物旅券を国際空港近隣の高校生・大学生に無償配布してみてはいかがだろうか？

日系 LCC の就航拡大を契機に日本人アウトバウンドもようやく拡大の兆しを見せているが、本邦航空運送事業者の総供給量はいまだにピークに達しておらず、実態は大手から LCC への転移にすぎない。また北東アジア情勢など取り巻く環境もしばらくは厳しいだろう。今後、アウトバウンド拡大を目指すには、中距離 LCC 就航拡大に加え、LCC へのパッケージ拡大など成熟化した日本人アウトバウンド市場をブレイクスルーする日本的手立てを講じる必要がある。

参考文献

- 1) 日本旅行業協会 VWC2000 万人推進室 (2012 年 3 月 14 日)『「2011 年旅券統計」に基づく分析と課題』
- 2) 法務省入国管理局 (2013 年 12 月)『平成 25 年版「出入国管理」』
- 3) 世界観光機関 (2014 年 6 月 27 日)『UNWTO Tourism Highlights, 2014 Edition』
- 4) 西村剛 (2014 年 7 月)『日本型 LCC ビジネスシステムの要件とは?』Business Insight 第 22 巻第 2 号 (No.86) P3-11、現代経営学研究所

3 筆者は職責上、各講義開講時に学生へ海外渡航の重要性を必ず説明している。ある関西の観光学部学生の場合にはほとんど海外渡航の経験がなく女子学生が数人であった。一方同じ関西の有名私立大学では既に全員が海外渡航を経験していた。

表4. 2012年国別出国率

地域	国	出国者数(千人)	人口(千人)	出国率(%)
アジア・太平洋	日本	18,490	127,515	14.5
	韓国	12,488	48,909	25.5
	中国	57,387	1,341,414	4.3
	台湾	9,415	23,328	40.4
	香港	6,824	7,122	95.8
	タイ	4,535	63,878	7.1
	シンガポール	7,342	5,165	142.1
	豪州	7,111	22,226	32.0
北米	米国	61,419	309,997	19.8
	カナダ	28,678	34,059	84.2
欧州	英国	54,928	62,222	88.3
	ドイツ	72,300	81,603	88.6
	フランス	21,281	62,960	33.8

出所：観光庁、UNWTO(国連世界観光機関)を基に筆者が策定、暦年ベース。

表4. 2012年国別出国率

2014 年（平成 26 年）6 月運営概況（速報値）

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

○発着回数 381.6 回 / 日（対前年比 108%）

国際線：253.2 回 / 日
（対前年比 111%）

国内線：128.4 回 / 日
（対前年比 102%）

発着回数について

発着回数は、国際線が過去最高の夏期スケジュールによる供給量の増加等により、9 ヶ月連続で前年を上回り、6 月として過去最高を記録しました。国内線も旅客便の LCC の新規路線就航、増便等が主な要因となって 2 ヶ月ぶりに前年を上回っています。

○旅客数 49.6 千人 / 日（対前年比 105%）

国際線：33.4 千人 / 日
（対前年比 107%）

国内線：16.2 千人 / 日
（対前年比 102%）

旅客数について

6 月の国際線・国内線の合計旅客数につきましては、13 年ぶりに 145 万人を超え、外国人旅客数につきましては、歴代 3 番目の水準となっております（歴代最高は 2014 年 4 月の 62 万人、歴代 2 番目は 2014 年 5 月の 49 万人）。

○貨物量 1,905t / 日（対前年比 109%）

国際貨物：1,847t / 日（対前年比 109%）

積込量：882t / 日（対前年比 112%）

取卸量：966 / 日（対前年比 107%）

国内貨物：57t / 日（対前年比 96%）

貨物量について

国際線貨物量は、前年比 109%と 9 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 7 月 24 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 6 月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス (△は入超)
近 畿 圏	1,288,606	101.5	21.7	1,310,262	113.8	19.4	△ 21,657
管 内	812,264	100.9	13.7	997,297	113.0	14.7	△ 185,033
大 阪 港	277,972	105.7	4.7	390,112	105.7	5.8	△ 112,140
関 西 空 港	374,188	99.1	6.3	281,133	107.6	4.2	93,055
全 国	5,939,644	98.0	100.0	6,761,888	108.4	100.0	△ 822,244

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス (△は入超)
関 西 空 港	374,188	99.1	6.3	281,133	107.6	4.2	93,055
成 田 空 港	651,486	89.7	11.0	934,679	101.7	13.8	△ 283,194
羽 田 空 港	16,076	97.3	0.3	42,183	64.1	0.6	△ 26,107
中 部 空 港	67,178	101.9	1.1	66,387	135.4	1.0	791
福 岡 空 港	34,221	89.9	0.6	28,905	114.4	0.4	5,316
新 千 歳 空 港	2,691	103.3	0.0	796	68.4	0.0	1,894

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合 計	(1日平均)
	外国人入国	(1日平均)	外国人出国	(1日平均)	日本人帰国	(1日平均)	日本人出国	(1日平均)		
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	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年累計	1,748,360	8,250	1,693,880	7,990	1,867,140	8,810	1,833,010	8,650	7,142,390	33,690
前 年 同 期	1,330,240	6,270	1,295,150	6,110	1,941,180	9,160	1,925,470	9,080	6,492,040	30,620
対 前 年 同 期 比	131.4%		130.8%		96.2%		95.2%		110.0%	

※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成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

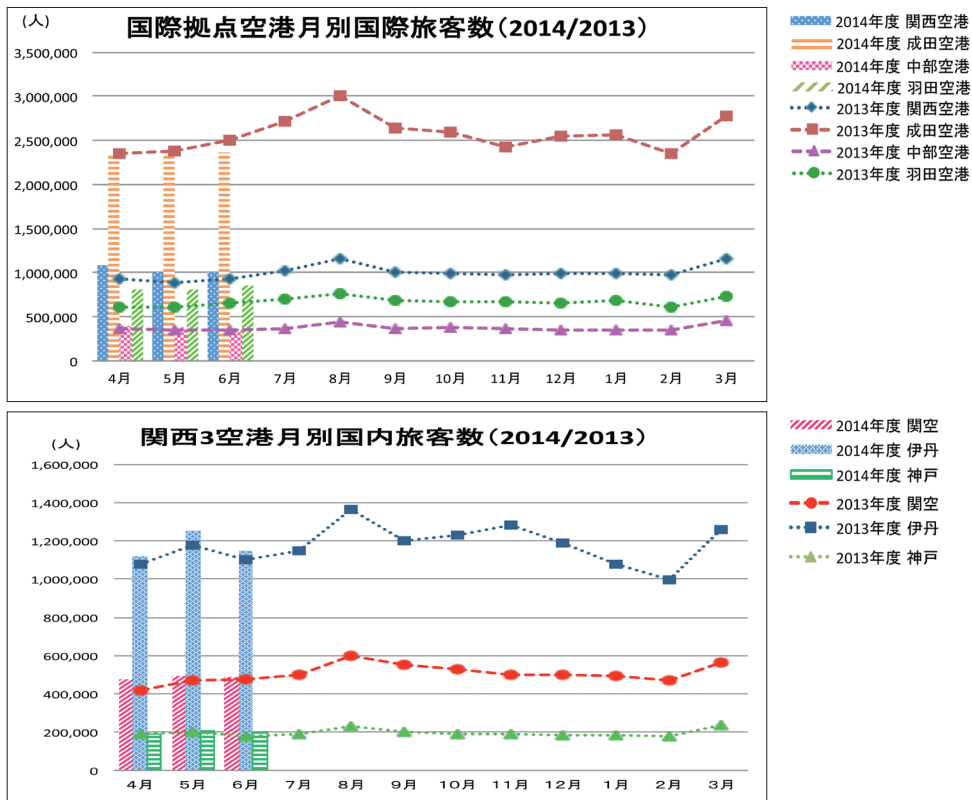
2014 年 6 月実績【速報】

区 分	空港名	国 際 線	前 年 同 月 比	国 内 線	前 年 同 月 比	合 計	前 年 同 月 比
発着回数 (回)	関西 3 空港	7,595	111.3%	17,342	100.6%	24,937	103.6%
	関 西	7,595	111.3%	3,852	102.1%	11,447	108.0%
	大阪(伊丹)	0	—	11,232	99.0%	11,232	99.0%
	神 戸	0	—	2,258	106.2%	2,258	106.2%
	成 田	14,546	101.3%	4,037	100.4%	18,583	101.1%
	中 部	2,749	104.8%	4,763	93.4%	7,512	97.2%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,001,168	106.8%	1,831,466	104.2%	2,832,634	105.1%
	関 西	1,001,168	106.8%	486,275	102.1%	1,487,443	105.2%
	大阪(伊丹)	0	—	1,145,458	104.0%	1,145,458	104.0%
	神 戸	0	—	199,733	110.6%	199,733	110.6%
	成 田	2,364,693	94.2%	441,272	113.4%	2,805,965	96.8%
	東京(羽田)	859,681	125.1%	4,996,199	92.4%	5,855,880	96.1%
	中 部	353,900	101.4%	425,428	98.5%	779,328	99.8%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	55,424	109.0%	11,666	99.4%	67,090	107.2%
	関 西	55,424	109.0%	1,723	95.9%	57,147	108.6%
	大阪(伊丹)	0	—	9,943	102.1%	9,943	102.1%
	成 田	170,847	106.0%	集計中	—	170,847	106.0%
	東京(羽田)	22,060	185.5%	55,682	101.5%	77,742	116.4%
	中 部	13,594	127.9%	2,282	99.4%	15,876	122.9%

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

○当調査会の新理事について

7月31日に開催しました、評議員会及び理事会において下記のとおり選任されました。

理 事 長	黒 田 勝 彦	(神戸大学名誉教授)
(新任)理 事	片 平 和 夫	(元大阪航空局長、空港施設(株)常務取締役)
(新任)理 事	小 林 潔 司	(京都大学経営管理大学院教授)
理 事	鈴 鹿 孝	(元大阪府循環型社会推進室長)
理 事	葉 山 幸 雄	(元大阪府環境保全課長)
(新任)常務理事	笠 松 昌 弘	(当調査会事務局長)

○平成25年度研究会事業 成果報告会(平成26年8月5日開催)

「空港と地域 研究会」
「ビジネス航空需要 研究会」

野村 宗訓 氏(関西学院大学 教授)
竹林 幹雄 氏(神戸大学大学院 教授)

今後の予定

○シンポジウム

日 時 平成26年9月22日(月) 13:30~17:00
場 所 スイスホテル南海大阪
テ ー マ 「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」
基調講演 安藤 圭一 氏(新関西国際空港(株)代表取締役社長兼CEO)
パネルディスカッション
パネリスト 井上 慎一 氏(Peach Aviation(株)代表取締役CEO) 亘 信二 氏(南海電気鉄道(株)代表取締役社長)
大川 達也 氏(大阪観光局副局長) 志村 格 氏(新関西国際空港(株)常務取締役)
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)

※上記「シンポジウム」の詳細及びお申し込みは、当調査会ホームページ(<http://www.kar.or.jp/>)をご覧ください。

○第415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10月8日(水) 16:00~17:00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「大阪湾フェニックス計画の現状と今後の課題について」(仮題)
講 師 池田 秀文 氏(大阪湾広域臨海環境整備センター 常務理事)

○第416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11月6日(木) 16:00~17:00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「関西の2014年冬ダイヤとターミナルビル整備等について」(仮題)
講 師 住田 弘之 氏(新関西国際空港株式会社執行役員)

○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 「U S J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。

事務局だより

▶先日、いつもお世話になっている造園屋さんへお邪魔したときのこと。夏前にはナス、トマト、ししとう、ピーマンなど夏に収穫できる野菜の苗が所狭しと並んでいるのですが今年は青唐辛子の苗が数鉢しか残っていません。お店の方に聞いてみると家庭菜園が流行っているようで例年なら売れ残ったナスやトマトの苗を自宅用にとっておけるのに今年は入荷する先からどんどん売れて困っている、と笑いながらおっしゃっていました。

ご多分に漏れず、我が家もささやかながらトマトとオクラ、造園屋さんで頂いた青唐辛子を育てています。トマト、オクラともに収穫量は少ないですが、お店で買うのとは一味違うおいしさを感じます。育ての親バカです。大手種苗メーカーの調査によると、家庭菜園は食の安全性や食育を意識して女性中心に広がりを見せているとのこと。産地偽装などによる食への不信感からの流行なら世知辛い時世です。野菜づくりは純粋に楽しいことなのに。

それはさておき。うだるような暑さが続きますが、朝の過ごしやすい時間や夕暮れ時に蚊に喰われつつ日に日に大きくなっていく実を眺めながらの野菜の手入れは冷えたビールとともに夏の楽しみの一つです。

(Mogera)

「さかい利晶の杜」が平成27年3月20日（金）にオープン

さかい利晶の杜（堺市）



千利休茶の湯館



「もてなし」と「しつらい」の美を極めた茶の湯の大成者「千利休」の人物像や、利休が大成した茶の湯文化を解き明かす「千利休茶の湯館」。愛に生き、真に生き、日本近代文学を切り拓いた歌人「与謝野晶子」の作品世界とその生き方に触れる「与謝野晶子記念館」。この2つの文化施設を中心に、茶の湯体験施設、堺観光の情報を提供する観光案内展示室、来訪者サービス施設「湯葉と豆腐の店 梅の花」・「スターバックス」などにより構成する「さかい利晶の杜」が、平成27年3月20日（金）堺の宿院にオープンします。

利休が作った茶室で唯一現存する国宝「待庵」を再現した茶室の見学や、千利休屋敷跡に面した本格的な茶室でのお点前体験、与謝野晶子の生家「駿河屋」を再現した展示見学などをお楽しみいただけます。



与謝野晶子記念館



平成27年3月20日（金）OPEN！

さかい利晶の杜

Sakai Plaza of Rikyo and Aiko

- オープン日 平成27年3月20日（金）
- 所在地 堺市堺区宿院町西2丁1
- ホームページ <http://www.city.sakai.lg.jp/kanko/kanko/kyoten.html>
- 問合せ 堺市観光企画課 TEL：072-228-7493