



# KANSAI 空港レビュー



No.438  
2015.5

## CONTENTS

### 1 巻頭言

世界最高水準の環境先進空港へ～水素の役割～

牧野 明次

### 3 各界の動き

### 9 講演抄録

関西経済の新たな成長戦略～特区の動きを中心に～

北野 義幸

### 26 プレスの目

関空、全てを兼ね備えた「持てる空港」

吉村 剛史

### 28 航空交通研究会研究レポート

LCCと空港の非航空系収入に関する議論の展開

横見 宗樹

### 31 データファイル

- ・2014年度(平成26年度)運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港]2015年(平成27年)3月
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・平成27年G/W期間中における出入(帰)国者数【速報値(概数)】
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2015年(平成27年)3月

#### 【表紙写真】「エア・カナダルーージュ B767-300ER」

エア・カナダルーージュの B767-300ER です。エア・カナダ便としてバンクーバー＝関空線を夏スケジュール期間の 5 月 1 日から 10 月 24 日まで再就航です。エア・カナダルーージュはエア・カナダの子会社で観光・レジャー路線を担当する LCC です。機体は元エア・カナダの B767-300ER にウイングレットを付け、白地に朱色の太柄なカエデと紅色の rouge の文字が目立ちます。

撮影：柴崎 庄司

## 世界最高水準の環境先進空港へ ～水素の役割～



岩谷産業株式会社  
代表取締役会長 兼 CEO

牧野 明次

関空を利用する外国人旅客数は、2014年度には対前年141%増の699万人へと急増し、その増加数においては成田、羽田を上回りました。

LCC専用ターミナルの建設や、戦略的な着陸料の打ち出しなど、先進的な取り組みを通じて大きな成長を遂げられました関空の皆様にご敬意を表しますと共に、今後も世界の空の玄関口として、さらに大きく飛躍されることを期待してやみません。

また、関空は世界最高水準の安全性と環境性を備えた空港を目指し、「スマート愛ランド構想」を掲げられ、こちらもまた大変に先進的な取り組みを行っておられます。

当社もこの構想の一つである「水素グリッドプロジェクト」に参画させて頂いております。

具体的には、本年2月にアジアの空港で初めてとなる「燃料電池フォークリフト（以下、FCフォークリフト）の実証運用」がスタートし、関空内の医薬品専用共同定温庫にその1台目が導入されました。実証用の役割分担としては、FCフォークリフトの開発を豊田自動織機様、その心臓部である燃料電池の開発をトヨタ自動車様、FCフォークリフトへの水素供給設備と水素の供給については岩谷産業が担当しています。

FCフォークリフトから排出されるのは水のみで、CO<sub>2</sub>削減効果は約300トン（200台導

入の場合）と計算されています。

2月10日に開催された実証運用開始のセレモニーでご挨拶された新関西国際空港様の安藤社長は「名実ともに世界最高レベルの環境先進空港になる」と述べられ、2020年までに関空のフォークリフトの半数にあたる200台を燃料電池仕様に換え、最終的には400台全てを置き換える構想を発表されました。

また、ターミナル間のシャトルバスや伊丹～関空を結ぶリムジンバスにも燃料電池車が導入される計画です。

それらの大型バスに水素が充填可能な「イワタニ水素ステーション 関西国際空港」の建設への準備が現在進められています。

これは当社が2015年度末までに建設をお約束している国内20か所の水素ステーションの一つで、国内の空港に設置される商用ステーションとしては初めてとなります。

水素の充填に留まらず、燃料電池自動車や水素関連技術の展示などショールーム機能も併設する予定で、「環境先進空港」を世界にアピールし存在感を高めてゆく取組みの一環として確実に進めて参ります。

現在、FCフォークリフトへは、圧縮水素をボンベで供給していますが、水素需要の増大に合わせ、大量貯蔵・大量輸送に適した液化水素に転換して参ります。大量貯蔵される液化水素は環境に優しいクリーンエネルギーというだけ

でなく、災害などで外部からの電力供給が途絶えた際のバックアップとして大きな役割を果たし、安全・安心な空港運営の実現に寄与すると考えております。

昨年末にトヨタ自動車様が燃料電池自動車「MIRAI」を一般発売されて、いよいよ水素社会の扉が開かれました。

70年以上前から水素事業に取り組んで参り

ました当社は、無尽蔵、且つ究極のクリーンエネルギーである水素が、今後産業革命にも匹敵するくらいに、社会生活を根底から変革してゆくと確信しています。水素を通じて、関空や関西の発展に寄与し、さらには日本の未来に貢献することこそが、当社に課せられた責任だと考えております。

## 日本の空港初！大規模水素ステーションの導入



新関西国際空港株  
提供



# 各界の動き

## 関西国際空港

### ●現体制で「最後」の入社式

新関西国際空港会社は4月1日、本社で入社式を開いた。2016年1月に関西・大阪両空港の運営権売却を予定しており、今回が現体制での最後の入社式となる。安藤圭一関西国際空港会社社長は「運営権売却で、今以上に自由度とスピード感が高い経営が実現可能になる。お客さま目線で、空港から日本を変えることにチャレンジしていただきたい」とあいさつした。

### ●人事異動（4月1日付）

国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所長（伊丹空港本部施設・運用部長）	今井泰男
伊丹空港本部施設・運用部長	
（国土交通省航空局航空ネットワーク部空港施設課空港国際業務推進官）	池田尊彦
IT戦略担当参与（関西国際空港情報通信ネットワーク総務人事部）	妹尾健作

### ●ピーチ、宮崎線就航へ

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは4月14日、新たに関西～宮崎線を就航させると発表した。宮崎空港へのLCC就航は初めてで、九州全県にLCCが乗り入れることになる。8月28日から週7往復運航する。

### ●フジドリーム、チャーター便で乗り入れ

フジドリームエアラインズは4月14日、関西、神戸、南紀白浜の各空港からチャーター便を運航すると発表した。3空港とも、初乗り入れとなる。関空発着は中標津便を6月に1往復、稚内便を6月と7月に1往復ずつ運航。神戸からは中標津便を7月に1往復、稚内便を7月に3往復と8月に2往復、青森便を8月に1往復設定した。南紀白浜からは9月に稚内便を2往復運航する。機材はいずれもエンブラエル170型機（74席）。

### ●国際線の外国人旅客、日本人上回る

新関西国際空港会社が4月15日発表した2014年度の関西空港の運営概況（速報値）によると、国際線の外国人旅客数は前年度比41%増の698万7,904人だった。日本人は7%減の629万7,397人で、1994年の開港後、年度で初めて外国人が日本人を上回った。総旅客数は歴代2番目の2,004万人と、2000年度（2,058万人）以来、14年ぶりに2,000万人を超えた。



## クリック！

外国人旅客の急増の背景には①LCCの新規就航②円安③ビザの発給要件緩和の3つの好条件が揃ったことが挙げられる。成田空港の内外比が56対44であるのをみても、関空の外国人ウエートの高さがわかる。とくに中国をはじめとするアジアからの旅客が多く、国際情勢に左右される脆弱さも併せ持っていることに注意が必要だ。

### ●中国東方航空が長沙～昆明線を新規就航

中国東方航空は4月17日、関西～長沙～昆明線（週2往復）を開設した。関空から湖南省の省都である長沙への路線は初めて。ボーイング737-800型機（161席）を使用。

### ●GWの予想、最高の51万人

新関西国際空港会社は4月17日、ゴールデンウィーク期間中に関西空港の国際線を利用する旅客数が、同期間としては過去最高の約51万人になる見込みだと発表した。出発方面別の1日あたりの旅客数は、韓国が4,200人（前年比20%増）で10年連続首位。中国が4,100人（52%増）と大きく伸びる。

### ●中国南方航空が貴陽間に就航へ

中国南方航空は4月22日、関西空港と中国貴州省の省都・貴陽を結ぶ路線を新規就航すると発表した。5月28日から週4便運航する。貴陽と関空は初めて結ばれる。機材はエアバスA320型機（151席）。

### ●運営権、オリックスが仏社と連合で応札へ

関西・大阪両空港の運営権の取得に向け、オリックスが空港運営大手の仏バンシ・エアポートと連合で応札することを決め、4月28日、新関西国際空港会社に書類を提出した。企業連合の中核的役割を果たす代表企業を、オリックスとバンシが共同で務める。1次入札で、具体的な手続きの動きが明らかになったのは、両社が初めて。バンシは、ポルトガルのリスボン空港など世界で20以上の空港を運営。オリックス側は、国内で積極展開する商業施設の運営ノウハウを生かす考えた。

---

## 空港

### ＝ 神戸空港 ＝

#### ●スカイマーク、仙台路線から撤退へ

民事再生手続き中のスカイマークは4月24日、仙台空港を発着する路線からの撤退を、国土交通省に申請した。仙台～神戸線を1日2往復運航していたが、10月25日から休止する。同路線は3月の搭乗率が43.7%にとどまるなど苦戦していた。

### ＝ 成田国際空港 ＝

#### ●LCCターミナルが開業

成田空港に4月8日、LCC向けの新旅客ビルとして第3旅客ターミナル(6万6,000㎡)がオープンした。同空港での旅客ビル新設は22年4か月ぶり。これまで第2ターミナルを使用してきた内外のLCC5社が新ターミナルに移転した。年550万人の利用を見込んでいる。早朝・深夜便の多いLCCに対応し、午前4時から営業する国内空港では最大規模のフードコートを導入、旅行者が仮眠できるソファも設置した。

#### ●地元が国交相に第3滑走路要望

成田商工会議所や周辺自治体の商工会などで結成する成田第3滑走路実現する会は4月28日、第3滑走路実現の16万6,116人分の署名と要望書を、太田昭宏国土交通相に提出した。

#### ●2014年度訪日客、1,000万人突破

成田国際空港会社が4月30日に発表した2014年度空港運用概況によると、国際線と国内線を合わせた総発着回数は前年比1%増の22万8,220回で、3年連続で前年を上回り、過去最高を記録した。国際線の外国人旅客は東南アジアの訪日ビザ緩和や免除、円安基調の継続、中華圏からの訪日需要増加などにより、1,000万人を初めて突破。国内線旅客も600万人を初めて突破し、どちらも過去最高を記録した。

## ＝ 羽田空港 ＝

### ●羽田、旅客の負担増 国際線500円

国土交通省は2017年度をめぐり、羽田空港の利用客から施設整備を目的とした追加の利用料を徴収する検討に入った。国際線は1人500円、国内線では100円を軸に調整する。発着枠が増える羽田ではターミナルビルなどの増強が必要で、整備費の負担を旅客にも求める。

### ●ピーチ、8月に羽田～台北線開設

国土交通省はピーチ・アビエーションが申請していた羽田空港への乗り入れを認めることを決めた。国内のLCCが羽田発着便を設けるのは初めてで、8月に台北線の運航が始まる見通し。国交省はLCCの羽田乗り入れに慎重だったが、発着枠が余っている深夜・早朝の時間帯に限り運航を認めることにした。

## ＝ 中部国際空港 ＝

### ●社長にトヨタ出身の友添氏

中部国際空港会社は4月28日、川上博社長（65）が相談役に退き、後任にトヨタモーターセールス&マーケティング社長の友添雅直氏（61）を迎える人事を発表した。同空港社長は初代から4代続けてトヨタ自動車出身者が就く。6月24日の株主総会後の取締役会で正式決定する。友添氏はトヨタで海外営業畑を歩み、米国や豪州に15年以上駐在した。

---

## 航空

---

### ●ジェットスター、鈴木社長辞任

LCCのジェットスター・ジャパンは4月1日、鈴木みゆき社長が3月31日付で辞任したと発表した。本人が申し出たためとしている。後任として、オーストラリアのジェットスターグループ幹部のジェリー・ターナー氏が1日付で、最高経営責任者（CEO）に就いた。会長にはジェットスターグループ日本支社長の片岡優氏が就き、会長の福川伸次氏は名誉会長に就任した。

### ●ゴールデンウィーク予測、総旅行者数は過去最高の2,386万人

JTBは、2015年のゴールデンウィーク期間（4月25日～5月5日）の旅行見通しをまとめた。旅行者総数は昨年より2.9%増の2,386万人、国内旅行が3%増の2,336万人でいずれも過去最高となった。一方で海外旅行は0.4%減の50万人にとどまる見通し。

### ●タイ航空機の乗り入れ規制、5月末まで一部緩和

太田国土交通相は4月3日、閣議後の記者会見でタイの航空会社による日本への新たな乗り入れを認めない措置について、5月末までの期間限定で一部を緩和すると明らかにした。これまで日本への就航の実績のある旅客機であれば増便を認める。安全性に配慮しつつも、日本への旅行者が増えるタイとの良好な関係維持を重視した。

### ●ジェットスター・ジャパン、6月に成田～香港線就航

ジェットスター・ジャパンは6月1日に成田～香港線を就航すると4月7日発表した。週3往復の運航から段階的に増便し、9月1日から1日1往復にする。同社が成田空港発着の国際線を運航するのは初めて。

### ●全日空とユナイテッドが貨物事業を一体運営

全日本空輸とユナイテッド航空は4月8日、航空貨物の共同事業について、国土交通省から独占禁止法適用除外認可を受けたと発表した。両社は太平洋路線の貨物便で、スケジュールや運賃、空港ハンドリングなど、共同事業を展開。2015年中の開始を目指す。

### ●MRJ、初飛行延期発表

三菱航空機は4月10日、開発中の国産初のジェット旅客機、MRJ（三菱リージョナルジェツ

ト)の初飛行を、当初予定していた4～6月から9～10月に延期すると発表した。初飛行の後に予定していた改良を事前に集中的に行い、機体の完成度を高めて飛行試験に臨むためという。初号機の納入は2017年4～6月の現行計画を維持する。

### ●アジアナ機、広島空港で滑走路外れ、22人負傷

4月14日午後8時すぎ、広島空港でソウル発のアシアナ航空162便エアバスA320型機(乗客乗員82人)が着陸直後に滑走路から外れて停止した。乗客乗員は全員、脱出シューターを使って機外に出た。乗客ら22人が負傷したが、いずれも軽傷とみられる。

東側の滑走路端から約300m離れた場所にある高さ約6.4mの無線設備が損傷。アシアナ機は機体左側の主翼とエンジンが損傷、機体尾部にも擦った痕跡があった。国交省は、着地する直前に滑走路端の無線設備に車輪を接触させたとみている。

### ●GW空の予約好調

航空各社は4月21日、ゴールデンウィーク(4月28日～5月6日)の予約状況を発表した。予約数は国際線・国内線ともに各社が前年同期比でプラスとなった。後半の連休が昨年より1日多い5日間で、長期路線の欧米やリゾート路線が好調という。訪日客の増加も追い風だ。

### ●スカイマーク再生計画発表

民事再生手続き中のスカイマークは4月22日、投資ファンドのインテグラルと、全日空を傘下に持つANAホールディングスから出資を受けることで合意したと発表した。会長にインテグラル、社長にANA側が指名した人物を送り込み、5年以内の再上場を目指す。180億円の出資のうち、インテグラルが50.1%で経営権を握る一方、ANAホールディングスは最大で19.9%に抑えた。

### ●国交省、操縦室の2人常駐義務化

国土交通省は4月28日、国内の航空各社に対し、コックピットへの乗員2人以上の常駐を義務付けたと発表した。3月24日に起きたルフトハンザ・グループのLCC、ジャーマンウイングスの墜落事故を受けての措置。

### ●LCC、地方に経済効果

国土交通省の国土交通政策研究所は4月28日、地方へのLCC就航は旅客数増加や若者、個人客による新たな観光需要をもたらすとの調査報告をまとめた。新千歳空港の場合、北海道への経済波及効果は国内線だけで年間70億4,000万円と推計。大分空港が大分県に9億6,000万円、松山空港が愛媛県に7億7,000万円だった。

### ●ANAHD、日航とも大幅増益

日本航空とANAホールディングスが4月30日発表した2015年3月期の連結決算は、大幅な経常増益だった。ビジネス利用客や訪日外国人の増加を追い風に、国際線の旅客数が伸びた。日航は高価格帯の座席が人気で、経常利益が1,752億円と前の期比11%増加。ANAHDは羽田～ロンドンなどの新路線が好調で56%増の671億円だった。

---

## 関西

### ●USJ入場者1,270万人、最多更新

ユニバーサル・スタジオ・ジャパン(USJ)の運営会社は4月1日、2014年度の入場者数が1,270万人と過去最多を更新したと発表した。これまでは、開業直後の01年度の1,102万9,000人が最も多かった。アジアを中心に海外からの入場者も増え、前年度比30万人増の80万人となった。

### ●溝畑新観光局長「大阪の観光資源発掘を」

大阪府・市と地元経済界が設立した大阪観光局の局長に就任した元観光庁長官溝畑宏氏（54）が4月1日、記者会見し「大阪の新たな観光資源の発掘に努めたい」と抱負を語った。

#### ●りんくうに「通年型」スケートリンク

泉佐野市が大阪府スケート連盟と組んで、府営りんくう公園予定地に国際基準の通年型アイススケートリンクを建設することが4月1日、分かった。あらゆる氷上競技に対応可能で、建設できれば、韓国・平昌冬季五輪が開幕する1年前の2017年2月にオープン予定。

#### ●HIS、訪日外国人向け観光案内所を心斎橋に開設

旅行大手のエイチ・アイ・エスは4月4日、大阪・心斎橋の商業施設「心斎橋オーパ」に国内最大級となる訪日外国人専用観光案内所（1,000㎡）を開設した。家電量販店やドラッグストアなども併設し、訪日外国人客の取り込みを強化する。

#### ●維新、府議会「過半数届かず」

「大阪都構想」が最大の争点となった大阪府議選（定数88）と大阪市議選（同86）は4月12日投開票され、都構想実現を目指す大阪維新の会（代表、橋下徹大阪市長）が府市両議会で第一党を維持した。目標としていた府議会での単独過半数には届かなかった。

#### ●訪日客調査、日銀大阪支店が独自統計

日銀大阪支店は関西で増えている訪日外国人客の消費実態を把握できる統計を独自に整備するため4月10日、関西経済連合会などの地元経済団体や自治体と連携して「関西インバウンド統計会議」を立ち上げた。企業が持つ外国人売上高や宿泊者数などのデータを集めて分析、振興策づくりなどに役立ててもらう。

#### ●阪口・高石市長5選

統一地方選の後半戦は4月19日、告示され、高石市長選挙には現職の阪口伸六氏（58）以外に立候補の届け出がなく、10年ぶりの無投票で阪口氏が5選を決めた。

#### ●近鉄ハルカス本店にドラッグストア&訪日客専用サロン

近鉄百貨店は4月20日、あべのハルカスに入る本店に、訪日外国人の専用サロンを設置した。免税手続きなどのサービスを提供し、ドラッグストアも併設。急増する訪日外国人に対応する。

#### ●泉佐野市長に千代松氏再選

4月26日投開票が行われた泉佐野市長選挙は、無所属現職の千代松大耕氏（41）＝自民、民主、公明、次世代、大阪維新の会推薦＝が、無所属新顔の竹崎博一氏（62）＝共産推薦＝を破り、再選を果たした。

選管確定は次の通り。

当	18,177	千代松大耕	無現
	8,097	竹崎博一	無新

#### ●南海電鉄会長「難波に訪日客向け施設」

南海電気鉄道の山中諄会長兼最高経営責任者（CEO）は、日本経済新聞に対し、2018年の開業を目指し、大阪・難波で同社が再開発中の高層複合ビルに、訪日客向け施設を設置する方針を明らかにした。統合型リゾート推進法案（カジノ法案）が成立すれば、大阪で事業主体となる企業連合に加わる意向も示した。

#### ●グランフロント、2年目来場者は4,930万人

JR大阪駅北側の複合ビル群「グランフロント大阪」は4月27日、商業施設の開業2年目（2014年4月～2015年3月）の売上高が444億円だったと発表した。1年目の436億円に続き、年間目標の400億円を2年連続で上回った。訪日外国人など観光客の増加やオフィスの入居率上昇が好調の要因。来場者数は4,930万人と前年の5,300万人より減少したが、年間目標の3,650

万人を上回った。累計の来場者数は1億230万人となった。

### ●京都の宿泊者、3割が外国人

京都市内の宿泊者に占める外国人の割合が2014年度の年間平均で30.2%となったことが4月30日、京都文化交流コンベンションビューローが発表した外国人客宿泊状況調査で分かった。

---

## 国

---

### ●日中韓の交流人口、3,000万人に引き上げへ、共同声明発表

日本、中国、韓国の観光担当相会合が4月12日、東京都内で開かれ、3か国を往来する人の規模を2014年の約2,000万人から20年に3,000万人に引き上げる目標を掲げた共同声明を発表した。「東アジアの平和的な経済社会の発展に向け、3か国の連携が一層重要」として、欧米などから旅行客を呼び込む「ビジット・イースト・アジア・キャンペーン」を共同で展開することでも合意した。

### ●リニア、時速603km到達、世界新

JR東海は4月21日、リニアの最新型車両「L0系」が山梨リニア実験線で時速603kmを記録したと発表した。ギネス記録に認定されている鉄道の有人走行での世界最高速度を22km上回った。同社は新記録をギネスに申請する方針。

### ●3月訪日客、152万人で単月最高

日本政府観光局は4月22日に発表した3月の訪日外国人客数は、前年同月比45%増の152万人となり、2月の138万人を上回って最高を更新。単月では初めて150万人台を記録した。2014年度の客数は1,467万人と前年度比34%の大幅な増加。前年度を上回るのは3年連続となる。アジアの主要な国・地域では韓国が23%増の302万人、台湾からが25%増の300万人、中国が86%増の285万人と大きく伸びた。

### ●自民、維新、次世代3党がカジノ法案再提出

自民、維新、次世代の3党は4月28日、カジノを中心とした統合型リゾート施設（IR）整備推進法案を衆院に再提出した。ギャンブル依存症対策として日本人のカジノ施設への入場を制限する規定を新たに盛り込んだ。公明党はカジノ解禁への慎重論が根強く、法案提出には加わらなかった。

### ●ダイナミックさと躍動感、新政府専用機デザイン

政府は4月28日、2019年度に導入する新たな政府専用機のデザインを発表した。現行機と同様に白い機体に赤色のラインを基調とするものの、ラインを直線から緩やかな曲線に変え、「ダイナミックさと躍動感を出した」のが特徴だ。主翼と尾翼には引き続き日の丸が描かれる。

## 関西経済の新たな成長戦略 ～特区の動きを中心に～

大阪府政策企画部  
特区推進監

北野 義幸 氏



●と き 平成27年3月18日(水) ●ところ 大阪キャッスルホテル6階 鳳凰・白鳥の間

### ■はじめに

私は今、政策企画部で特区を担当しておりますが、1982年、当時の企業局の企画人事係に配属された時は、ちょうど大阪府が空港関連事業に乗り出すかどうかの議論の最中でした。今の「りんくうタウン」の事業を空港関連地域整備の核として実施するという議論のまっ最中だった覚えがございます。それから企画室へ異動。引き続き、空港対策室で1994年、1期の開港前とその次の2期のスキームづくりの時にも担当させていただき、上下分離とか新たな土砂採集の事業などについて、皆様と議論をさせていただいた覚えがあります。今日は、以前お世話になった方々、大変なつかしいお顔もたくさん拝見します。

### ■関西イノベーション国際戦略総合特区の概要

総合特区事業は、総合特別区域法に基づき、関西3府県の9地域で特区指定をいただき、このエリアで事業を実施するものです。医療分野とグリーン分野のイノベーション創出を目的としており、それらの取組みに対するインセンティブとして投資税額控除等が認められています。この税額控除対象は、研究開発関連だけではなく、科学技術基盤、例えばSPRING-8もそうですし、空港のようにインフラとしてのイノベーションを起こす施設や、うめきたの国際会議施設も対象になっており、ソフト面として

のインフラも対象となっています。

概括的に紹介します。いろんな制度があるので活用いただければと思います、PRもかねてお話しします。

2010年頃から、関西で強みのあるイノベーションは何かと議論をしましたが、やはり一番集積のある分野でいうと、伝統的に医薬品であり、関西は医薬品のシェアが日本トップです。また、バッテリーは圧倒的に関西が集積を持っています。それをささえる学術基盤があり、企業の集積もあります。

総合特区は、日本国内の産業立地に際して、東アジアの諸国と比べてあまりにも法人の実効税率が違いすぎることとあって、当時の政権に話をして、一国二制度として一部投資税額控除等が認められることになった、はじめての制度です。全国7地域の国際戦略総合特区の一つとして、関西から世界に向けた輸出品のシェアを倍増させることなどを目標とし、15年ぐらいの長いプランですが提案をさせていただき、これが認められました。

### ■取り組みの背景

関西の産業・経済を少し振り返りますと、1968年は工場等制限法で関西に規制がかかった年なのですが、そこから直近2012年までの工業統計で出荷額の上位5番目ぐらいまでを、1968年と2012年で比べた表を作ってみました。1968年の関西は繊維が福井、滋賀、京都



で1位。大阪は電気・機械、兵庫は鉄鋼が1位でした。2012年には大阪は化学で、6割ぐらいが医薬品に変化してきています。全国的に日本は輸送機器・自動車が圧倒的に1位ですが。

製品分野で見るともっと差がはっきりします。小分類の出荷額の品目別で見ると、関西の府県で最も出荷額の大きい売れ筋の商品は何でしょうか。これは近畿経済産業局の管内ですが、大阪はこの時たまたまガソリン価格の関係で高くなっていますが、福井、滋賀、兵庫は全部医薬品です。大阪の医薬品は全国的にも2番目。奈良は太陽電池が入ってきますが電気製品はあまり出てこないという、非常に意外なものになっています。福井に電気が出ていますが、これは、京都の企業の生産拠点が福井にあるためです。全国的には愛知県の乗用車関連、東京は印刷物など特色あるものができています。こんな形の産業の流れを背景にして、関西の強みを基に、国際戦略総合特区

を提案した経緯があります。

高度成長期から現在に至るまでの出荷額とその背景となる工場の立地件数、従事者数、設備投資額。この関係というのは当然関連があります。1960年ぐらいの高度成長が始まった頃には、大阪の設備投資は高かったのですが、途中から愛知県が上回り、15年後の1975年ぐらいには製造品出荷額も愛知県が上

りました。愛知の工場立地件数が飛び抜けて高いのは、私たちが推察するに、1968年の工場等制限法で、首都圏と近畿圏の既成市街地のみで1,000㎡以上の工場と大学の立地規制が行われた影響だと思えます。特に、東京都で製造業の従事者数が現在とこの時とを比べると5分の1ぐらい減っています。東京はこの間、ものづくりの場から変わったのだと思えます。特にあの地価で製造業の立地は非常に難しくなっていました。同じように大阪府も従事者数はほぼ3分の1近くになってきています。

### 取組の背景 ～ライフサイエンス分野『医薬品』の事例から～ 関西圏の産業構造 (1/4)

#### ■ 関西の府県別製造品出荷額の上位5位の変遷 【(上段) 1968年→(下段) 2012年】

○ 関西の製造業は、電気3業種と化学工業（医薬品を含む）の集積が見られる一方で、輸送機器（自動車）の集積が低い点特徴。  
 ※電気3業種として、「電子部品・デバイス・電子回路製造業」、「電気機械器具製造業」、「情報通信機械器具製造業」を取り上げた。

	上位1位	上位2位	上位3位	上位4位	上位5位
福井県	繊維工業 電気3業種	化学工業 化学工業	電気機械器具 繊維工業	一般機械 非鉄金属	非鉄金属 輸送用機器
滋賀県	繊維工業 電気3業種	電気機械器具 輸送用機器	一般機械 化学工業	化学工業 生産用機器	化学工業 プラスチック製品
京都府	繊維工業 飲料・煙草・飼料	電気機械器具 電気3業種	電気機械器具 輸送用機器	化学工業 生産用機器	化学工業 業務用機器
大阪府	化学工業 鉄鋼業	一般機械 石油石炭製品	鉄鋼業 電気3業種	鉄鋼業 電気機械器具	化学工業 生産用機器
兵庫県	電気3業種 金属製品	鉄鋼業 繊維工業	化学工業 化学工業	化学工業 食品	汎用機器 一般機械
奈良県	食品 鉄鋼業	輸送用機器 石油製品	電気3業種 繊維工業	業務用機器 化学工業	生産用機器 一般機械
和歌山県	鉄鋼業 鉄鋼業	石油製品 石油石炭製品	化学工業 化学工業	化学工業 汎用機器	一般機械 食品
(参考)					
愛知県	輸送用機器 輸送用機器	繊維工業 鉄鋼業	一般機械 電気3業種	鉄鋼業 生産用機器	食品 プラスチック製品
神奈川県	輸送用機器 輸送用機器	電気機械器具 石油石炭製品	化学工業 化学工業	一般機械 電気3業種	鉄鋼業 食品
東京都	電気機械器具 電気3業種	出版・印刷業 輸送用機器	一般機械 印刷・関連産品	化学工業 食品	輸送機械 業務用機器
福岡県	鉄鋼業 輸送機器	食品・飲料品	鉄鋼業	電気機械器具 化学工業	金属製品 電気3業種

※出典「工業統計表」

## 取組の背景 ～ライフサイエンス分野『医薬品』の事例から～ 関西圏の産業構造 (2/4)

### ■都道府県別の品目別出荷金額(1位～3位)

(単位:億円)

	1位				2位				3位			
	品目名称	出荷金額	対全国比	全国順位	品目名称	出荷金額	対全国比	全国順位	品目名称	出荷金額	対全国比	全国順位
全国	普通乗用車	80,267			医薬品製剤 (医薬部外品製剤含む)	62,040			ガソリン	59,757		
～ 略 ～												
福井	医薬品製剤 (医薬部外品製剤含む)	1,254	2.0	16	他に分類されない 電気機械器具	×	×	1	駆動・伝導・操縦装置部品	1,031	1.8	11
滋賀	医薬品製剤 (医薬部外品製剤含む)	4,514	7.3	4	軽・小型乗用車	×	×	8	その他のガラス製加工素材	1,909	92.0	1
京都	たばこ	×	×	1	ゲーム用の記録物	×	×	1	駆動・伝導・操縦装置部品	1,042	1.8	10
大阪	ガソリン	6,383	10.7	4	医薬品製剤 (医薬部外品製剤含む)	6,248	10.1	2	軽・小型乗用車	×	×	5
兵庫	医薬品製剤 (医薬部外品製剤含む)	5,712	9.2	3	ショベル系掘削機	2,242	17.2	2	その他の内燃機関部品	2,107	35.1	2
奈良	駆動・伝導・操縦装置部品	1,782	3.1	6	太陽電池モジュール	×	×	1	デジタル式複写機	×	×	1
和歌山	ガソリン	×	×	8	普通鋼半製品	×	×	1	特殊高熱耐鋼管	×	×	1
～ 略 ～												
東京	オフセット印刷物 (紙に対するもの)	7,024	22.6	1	バス・トラックシャーシ	×	×	1	普通乗用車	×	×	8
神奈川	ガソリン	11,799	19.7	1	トラック(けん引車を含む)	6,080	21.6	2	シャーシ部品、車体部品	4,815	13.5	2
愛知	普通乗用車	30,887	38.5	1	その他の自動車部品 (二輪自動車部品を含む)	28,215	51.4	1	駆動・伝導・操縦装置部品	17,912	31.4	1

※出典「平成24年工業統計表(品目編)」

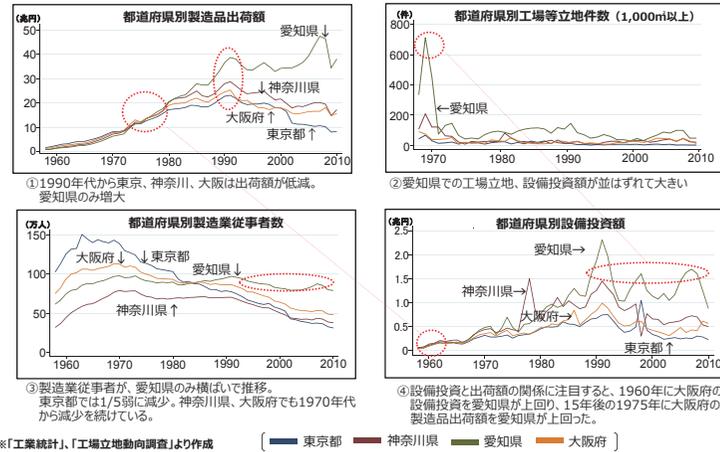
6

京はグラフの形は似ていますが、額は全然違っています。東京都は製造業の機能は流出していますが、税収という意味では恵まれています。ものづくり以外の付加価値、金融、対事業所サービスなどが集積している。そこが一つの極集中の形だろうと思います。ニクソンショックやプラザ合意、バブル経済崩壊と経済情勢の影響を受けていますが、この当時だと、東京都は高知県と法人2税の税収で6倍ぐらいの差があったと思いますが、そういうこともあって非常に議論になりました。

## 取組の背景 ～ライフサイエンス分野『医薬品』の事例から～ 関西圏の産業構造 (3/4)

### ■東京都、愛知県、神奈川県と大阪府の産業構造の長期推移

○工場、研究所立地の物理的な制約が定額にならない高付加価値業の集積が大阪で見込めない中では、立地適地や学術基盤の共有・連携といった広域的な産業振興施策が不可欠となってきている。



7

この状況の中で設備投資は、何とか盛り返してきています。2002年に工場等制限法が廃止になって、一時、大阪湾ベイエリアが液晶、リチウムイオン電池等の新たな工場立地で注目され、関連産業も集積しているということから、パネルベイ、バッテリーベイといわれたぐらいに盛り返したのが一つの動きだと思います。

都道府県の法人2税の税収は、こういう経済の動きに非常に影響を受けます。大きな製造業が立地している府県はほぼ同じ形で、大阪と東

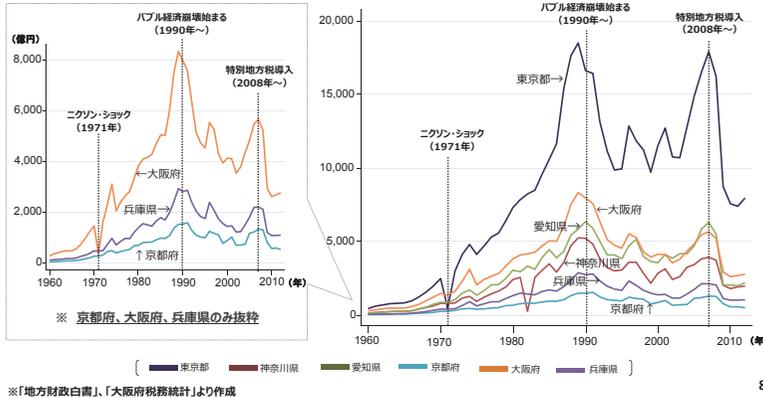
ています。また今は盛り返している状況です。大阪だけで新規の工場立地、集積は用地も乏しく、難しい状況になっていますので、関西全体で立地の受け皿となり、事業所の厚みを増していく施策を講ずるということで、関西一体となったイノベーションの特区の取り組みについては、こうした背景で行っていると理解いただければと思います。

## ■ライフサイエンス分野、国内外の動き

## 取組の背景 ～ライフサイエンス分野『医薬品』の事例から～ 関西圏の産業構造 (4/4)

### ■法人2税の収収推移

- 都道府県の法人2税の収収は、経済動向や地方税制度に大きな影響を受けている
- 法人2税の収収推移は、設備投資や工場立地と相関性を示している。ただし、東京都は製造業流出の一方で、三次産業（金融、業務サービス等）主体の独自の産業構造へ転換
- 各都府県の法人収収は同じ推移を示し、振幅の大きさは経済活動、事業所の厚みに比例していると思われる



製造業だけで考えても、特色ある産業集積を考えないと、全国、特に東京と同じ形では取り組みが難しくなっていると前段で申し上げました。ここからは、総合特区でも国家戦略特区でも重点的に取り組んでいるライフサイエンス分野のテーマでお話しさせていただきます。今の産業競争力強化の中で、医療・医薬品産業、医療関連産業を新たな成長戦略の柱に、という議論が大変強いのですが、一方で医薬品は輸入超過です。それだけ成長の柱として輸出も、という議論なのですが、輸入は圧倒的に多く、1兆円を超える赤字です。

製品の輸出入だけでなく技術貿易収支も見ますと、この業界は今3千億円の対価受取額で非常にプラスで、パテントで全世界に製品が売られています。欧米のメガファーマのように、全世界に工場拠点を持って売れるところまではいかざとも、海外の大きなメーカーに技術を提供して向こうで売ってもらっている。大阪の道修町には、そういう会社がたくさんあり、全国的にみると技術貿易収支のプラスになっている日本の数少ない業種になっています。「輸入超過で競争力があるのか」、「規制業界ではないか」と批判されますが、物の取引だけを見ると見誤ることになると思います。

日本のライフサイエンスは、基礎研究では優

秀な成績で、よく研究論文が引用されるといいうレベルで欧米の主要な諸国と肩を並べる順位です。一方、臨床研究分野では一気に順位が下がり、論文数でいうと中国、インドにも劣っており、日本は基礎に強いが、臨床、産業化のところに問題があるとされています。

先ほどの輸入超過ですが、海外企業の国内での売上高が非常に増

えてきており、大阪の梅田にアストラゼネカがあり、バイエルも大阪に本社を置いています。メガファーマの売上高はどんどん増えていますが、国内では本来の製造拠点を持っていません。研究所も、筑波など国内にありましたが全部撤収されてしまいました。海外の企業が日本で売る場合には、原薬は海外から輸入している状況が背景にあります。

ではなぜ国内に製造拠点がいないのか。医薬分野のレベルも高く、医薬品の需要もあるのですが、国内で海外企業も含めて製造拠点がいない理由が推測できるようなデータがあります。新薬を本当につくる力があるのは欧米と日本に限られています。輸出超過になっている国にアイルランドなどが入ってきます。これは各国の法人税率に原因があると思われます。輸出超過の国の法人税率は低税率で、アメリカも輸入超過です。しかし、アメリカは医薬品分野で研究開発をどんどん行い国際競争力を持っていますが、製造拠点はアイルランドなどにあります。法人税率と製造拠点の関係は、グローバル企業は研究開発を自国などで行うが、製造は低税率のところで行うという事実がはっきりしています。日本で基礎研究が進んでもなかなか医薬品の国際的な製造拠点をもち得ない、というところを考えていく必要があると思っています。

## 取組の背景 ～ライフサイエンス分野『医薬品』の事例から～ 国内外の動き (5/5)

### ■創薬拠点の立地施策 (税制)

- 税制がグローバル製薬企業の創薬・生産拠点の立地に影響大
- 米国、日本の新薬数と医薬品の輸出超過額の関係は、法人の実効税率が大きく影響していると推測される

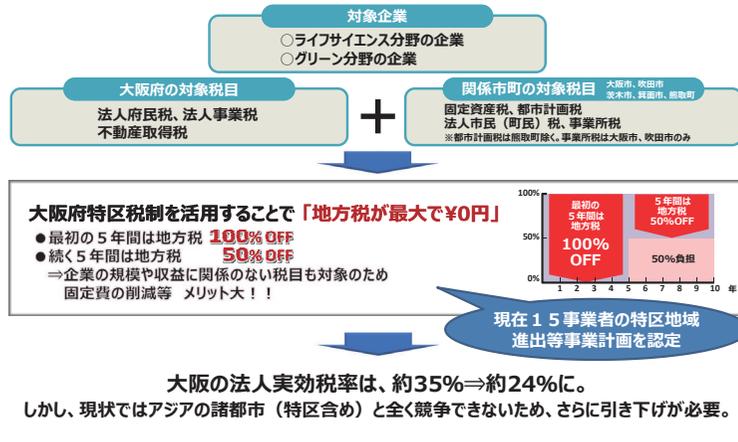
新薬創出可能国 (2010年 新薬数)	主要国の医薬品の 輸出入額			Combined Corporate income tax rate	
	国名	輸出額	輸入額	輸出超過額	法人税率
米国 (44)	スイス	50,036	18,845	31,191	21.1%※
スイス (16)	アイルランド	32,095	4,535	27,560	12.5%
日本 (13)	ドイツ	65,834	47,300	18,534	30.2%
イギリス (9)	イギリス	33,866	23,586	10,280	23.0%※
フランス (5)	ベルギー	51,441	42,346	9,095	34.0%※
デンマーク (5)	フランス	34,353	28,389	5,964	34.4%※
ドイツ (4)	カナダ	5,703	12,321	-6,617	26.1%
その他 (3)	日本	4,324	17,338	-13,014	37.0%
	米国	44,397	65,563	-21,166	39.1%

※ パテント・ボックス税制導入国  
出典 「日本の医薬品の輸入超過と創薬基盤整備の課題」長澤優 医薬産業政策研究所リサーチ・レポート「No58」(2013.4)

13

### 大阪独自の取組 (地方税ゼロ)

大阪では、関西イノベーション国際戦略総合特区で、  
市町と協力して、全国初の「地方税ゼロ」を実施中



18

### ■関西イノベーション国際戦略総合特区 のこれまでの成果

そういう中で、総合特区で国際イノベーション拠点として指定いただき、特定事業の認定は、全国7地域の中で一番多く、計49のプロジェクトになりました。ライフ分野が一番多いです。その中で、総合特区の関西3府県9地域で、投資税額控除が機械設備で15%、建物で8%可能になる制度を40数件ほど活用いただいています。利子補給金や財政支援の活用では、PMDAという厚労省の医薬品、医療機器の審査・承認

機関の関西支部(相談・検査機能)が東京以外ではじめて「うめきた」に整備されました。

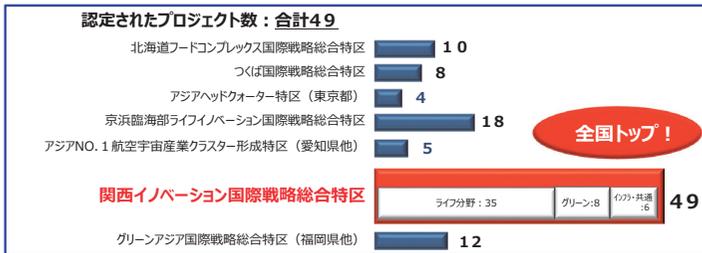
ただ、特区という名称にもかかわらず、規制改革は総合特区ではあまり進みませんでした。こちらから提案して50~60件くらい協議しましたが、法令等の改正を伴って実現したのは二つだけです。一つは、関空で医薬品の輸入を文書で手続きしていた研究用試薬の薬監証明の電子化が可能になり、実証実験後に全国制度になりました。もう一つは、けいはんなの「(旧)私のしごと館」という雇用促進事業団がつくった大きな施設、これは国の事業仕分けで見直されて廃止になったのですが、国有財産法の特例で、地元の自治体が産学連携により研究開発を行うということ京都府への無償

譲渡が可能になりました。この二つが明確に法令等の改正となった、規制改革が実った例です。それ以外はうまく進みませんでした。

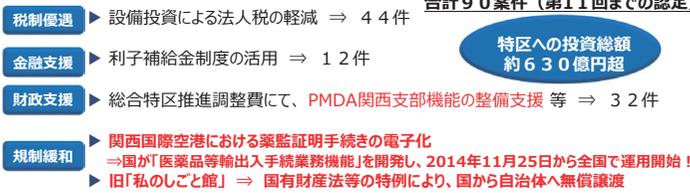
### ■認定プロジェクトの紹介

実際、どんな形で企業の方々に国際戦略総合特区を活用していただいているか、ご紹介します。まず、京都では、医薬品の各メーカー、製薬企業と京大のベンチャーが、製造設備と試験研究所の増設等で活用されています。ほかに、再生医療等で京大、京都府立医科大学の中での

## 関西イノベーション国際戦略総合特区のこれまでの成果



### 各支援措置における実績（予定含む）

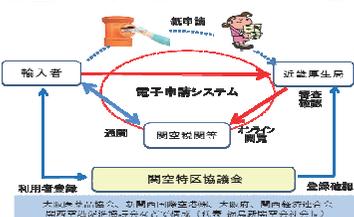


## 関西イノベーション国際戦略総合特区における関西国際空港地区の取組（1/3）

### 医薬品等輸出入手続電子化は関空から全国へ展開！

- 2011年12月、関空の物流機能強化を図るため、医薬品の輸出入に必要な手続（薬監証明、輸入届、輸出届）の電子化を国際戦略総合特区に提案。
- 国との協議の結果、規制緩和が認められ、薬監証明の電子申請サービスについて、2013年4月から実証実験を開始。（関西国際空港全体構想促進協議会より開発費の一部を支援。）
- 国がNACCS(Nippon Automated Cargo and Port Consolidated Systemの略)に「医薬品等輸出入手続業務機能」を開発し、2014年11月25日から運用開始。それに伴い関空実証は終了したが、NACCS新システム開発に関空実証で得られた知見が有効活用され、関西での取組みが発展的に全国展開された好事例となった。

### 【薬監証明の電子申請サービス（イメージ図）】



### ◆薬監証明電子化利用状況

- ・ 医薬品メーカー等48社が薬監証明電子申請実証に参加。
- ・ 承認件数：3445件（2013年3月11日（テスト運用開始）～2014年11月24日）

### ◆薬監証明電子化による効果

- ・ 企業が申請準備、提出に要する時間及び申請を提出してから承認に要する時間が大幅に短縮。

★従来の紙申請では、2日～1週間程度要していたが、平均1日間程度に短縮！

★手続きのスピードアップにより、即日通関が可能に！

の成功例でご紹介できるパターンです。

次に、神戸医療産業都市に資生堂が毛髪の再生医療の研究所を開設したり、また、阪大のキャンパス内につくられた微生物病研究所のP3のワクチンの研究施設の例などで税額控除がありました。小野薬品は島本町の研究所の第2棟が対象になりました。武田薬品はリュープリンという前立腺がんの製剤革新部分です。これは毎日処方が必要だったものを3カ月、6カ月に1回で済むよう改良するため製造機能の一部を大阪の十三で整備されるケースにあてられました。塩野義製薬の研究所や神戸にあるカン研究所はエーザイの100%子会社ですが、千寿製薬は道修町の企業で、こうした医薬品産業の研究開発機能の整備にあてられています。

医療機器もあります。これは共通項目で大阪商

試みなどです。大阪では、ジェイテックという北大阪の彩都で活躍しているベンチャーで、京大の山中先生と共同研究し、研究室で使うような卓上にある細胞培養の自動システム機器を非常に安価で各研究室に納入できるよう開発しました。一方で、播磨のSPring-8のX線ミラー、直線光を出す技術を、阪大の先生と一緒に研究開発するといった、両部門を持つ非常に特色のあるベンチャーです。インキュベーターから卒業して彩都で土地を取得、建物もつくったという、私も自治体からすると産業施策の一つ

工会議所です。関西の3府県の医療機関のシーズを、全国のベンチャー、中小のものづくり企業とコンソーシアムをつかって、新しい医療機器を開発する際に試作品までの助成ができる形で、内閣府の特区調整費を使って行っています。

もう一つは、グリーンイノベーション。けいはんなでのスマートコミュニティの実証実験や、夢洲での実証実験、熱と電気の併用実証実験などが実施されています。バッテリーの分野では住友電工が、大阪工場で電極や電解液の劣化の少ないレドックスフロー電池などの製造設

備の設備投資に活用いただきました。関空で使われている燃料電池を使ったフォークリフトの実証実験もここで使っていただいています。また、次に、インフラ・共通のところでは、うめきたにオープンしたコングレの民設民営の国際会議スペース、港湾施設などで認められています。イノベーションを支えるインフラとして設備投資などの税額控除が可能になっています。

これらが総合特区のこれまでの取り組み進捗

状況です。それに合わせて府の施策です。国税の法人税の投資税額控除に合わせて、大阪府の特区域に立地いただいた事業者の方々には、新規なら地方税が5年間ゼロ、さらに5年間は2分の1という条例が可決・施行されています。新たな立地の誘致や促進を働きかけて、今のところ15事業者を税額控除の対象という形で支援しています。

### 関西イノベーション国際戦略総合特区の認定プロジェクト (1/3)

<ライフ分野> 計35件

プロジェクト名	区分	実施主体	地区
1 先制医療の実現に向けたコホート(疫学)研究・バイオマーカー研究の推進	税制	株式会社イアンドティー	京都
	税制	淀川キリスト教病院	大阪府
2 革新的治療候補品の臨床への外挿性を高める実証・評価設備導入	財政	京都大学	京都
	税制	日本新薬株式会社	京都
3 核酸医薬品の研究開発促進及び製造に係る生産技術の確立	税制・金融	株式会社ジーンデザイン	北大阪
	税制	住友化学株式会社	北大阪
	税制	日本新薬株式会社	京都
4 がん・免疫・循環器系、中枢神経系等領域及び希少疾患における革新的医薬品等の研究開発	税制	大日本住友製薬株式会社	神戸
	税制	大日本住友製薬株式会社	北大阪
5 革新的消化器系治療機器の開発	財政	京都府立医科大学、ウシオ電機(株)、大成化工(株)	京都
	財政	京都府立医科大学、東レエンジニアリング(株)、真空光学(株)	京都
	財政	京都府立医科大学(株)、八角光	京都
6 低侵襲のがん医療機器とBody-GPSを含む手術ナビシステムの開発	財政	京都大学、パナソニックメディカルソリューションズ(株)、イグロス(株)	京都
7 3D技術等を活用した高精度手術シミュレーションシステムの開発	財政	京都大学、パナソニックメディカルソリューションズ(株)、イグロス(株)	京都
8 着脱容易な医療用計測機器の開発	財政	京都大学、(株)奇健等	京都
	財政	京都府立医科大学、(公財)先端医療振興財団	京都
9 再生医療・細胞治療の実用化促進	税制	(株)ジェイテック	北大阪
	税制	(一社)日本血液製剤機構	神戸
	税制	(株)資生堂	神戸
10 次世代ワクチンの開発	税制	(一財)阪大微生物病研究所	北大阪
11 ペプチド医薬品の製造に係る大量生産技術の確立	税制・金融	株式会社ペプチド研究所	北大阪
12 PET製剤等の新規診断薬の研究開発及び製造に関する事業	税制	富士フィルムRFファーマ(株)	北大阪
	税制	シスメックス株式会社	神戸
13 PMDA—WEST機能の整備及び治験センター機能の創設	財政	関西の主要医療機関	北大阪
	財政	(独)医薬品医療機器総合機構(PMDA)	共通
14 生理活性脂質等の独創的な医薬品研究開発の促進	税制	小野薬品工業株式会社	北大阪
15 パッケージ化した医療インフラの提供	財政	大阪商工会議所、国立循環器病研究センター	北大阪
16 放射光とシミュレーション技術を組み合わせた革新的な創薬開発の実施	税制・金融	株式会社ジェイテック	北大阪
	財政	(公財)計算科学振興財団	播磨
17 PIC/S等 GMPに準拠した医薬品・医療機器の製造促進	税制	アース環境サービス株式会社	北大阪
	税制	武田薬品工業(株)	北大阪

15

### 関西イノベーション国際戦略総合特区の認定プロジェクト (2/3)

プロジェクト名	区分	実施主体	地区
18 アカデミア発創薬(低分子医薬品)の促進	財政	大阪大学等	北大阪
19 感染症、代謝性疾患、疼痛などの領域における革新的医薬品の継続的な創製	税制	塩野義製薬株式会社	北大阪
20 ホウ素中性子捕捉療法(BNCT)の実用化促進	財政	京都大学原子炉実験所、大阪府立大学	北大阪
	税制	ステラケミファ株式会社、ステラファーマ株式会社	北大阪
21 国際的な医療サービスと医療交流の促進	税制・金融	(今後特定)	大阪府
22 医工・産学連携による高齢化社会対応機器・サービスの開発・実証	税制・金融	(今後特定)	大阪府
	税制	TAOヘルスケアファーマ株式会社	神戸
	税制	株式会社カン研究所	神戸
	税制	千寿製薬株式会社	神戸
23 中枢神経系制御薬の開発	税制	神戸国際フロンティアメディカルセンター病院	神戸
	税制	神戸低侵襲がん医療センター	神戸
	税制	西記念ホートアイランドリハビリテーション病院	神戸
24 高度専門病院群を核とした国際医療交流による日本の医療技術の発信	税制・金融	神戸国際フロンティアメディカルセンター病院	神戸
	税制	神戸低侵襲がん医療センター	神戸
	税制	西記念ホートアイランドリハビリテーション病院	神戸
25 イメージング技術を活用した創薬の高効率化	税制	株式会社ナード研究所	神戸
26 高度なドラッグ・デリバリーシステム技術との組み合わせによるバイオ医薬品の研究開発	税制	JCRファーマ株式会社	神戸
27 粒子線治療装置の小型化や粒子線照射の高精度化等に関する技術開発	税制	三菱電機株式会社	神戸
	金融	神戸天然物化学株式会社	神戸
	税制	神戸天然物化学株式会社	神戸
28 革新的なバイオ医薬品の創出及びその基盤技術の確立	財政	次世代バイオ医薬品製造技術研究組合	神戸
29 先端・先制医療技術に関する審査・評価プラットフォームの構築	財政	(独)理化学研究所	神戸
30 ツールチェーンの強化とガイドライン化	税制	CKTS株式会社等	関空
31 国際物流事業者誘致によるアジア拠点の形成	税制	新関西国際空港(株)	関空
32 医薬品・医療機器等の輸出入手続きの電子化・簡素化	規制	実証実験参加企業	関空
33 課題解決型医療機器の開発・改良に向けた病院・企業間の連携支援	財政	事業管理支援法人(⇒大阪商工会議所)等	共通
34 医工連携、産学連携拡大を促進するための支援	財政	大阪商工会議所	共通
	財政	大阪商工会議所	共通
	財政	大阪商工会議所、(公財)先端医療振興財団、	共通
	財政	大阪商工会議所、大阪大学、国立循環器病研究センター	共通
35 医療機器等事業化促進プラットフォームの構築	財政	大阪商工会議所、(公財)先端医療振興財団、(公財)神戸国際医療交流財団	共通
	財政	大阪商工会議所、(公財)先端医療振興財団、(公財)神戸国際医療交流財団	共通
	財政	大阪府立大学	共通

16

## 関西イノベーション国際戦略総合特区の認定プロジェクト (3/3)

<グリーン・エネルギー分野> 計8件

プロジェクト名	税制	実施主体	地区
1 次世代エネルギー・社会システム実証事業の成果の早期実用化による国際市場の獲得	税制	A社	けいはんな
	税制	B社	けいはんな
	財政	オムロン(株)、古河電気工業(株)等	けいはんな
	税制	精工システム技研	けいはんな
2 スマートコミュニティオープンイノベーションセンター機能の整備	税制	エルクセル株	けいはんな
	規制	京都府	けいはんな
3 スマートコミュニティ関連の技術の実証・事業化とショーケース化	財政	大阪府	夢洲・咲洲
	財政	韓日建設総合研究所	夢洲・咲洲
4 バッテリー戦略研究センター機能の整備	財政	大阪府	夢洲・咲洲
	財政	大阪府	夢洲・咲洲
5 再生可能エネルギー等、多様なエネルギーを利用した電力インフラのシステム構築	金融	住友商事他	夢洲・咲洲
	税制	住友電気工業株	夢洲・咲洲
	金融	住友電気工業株	夢洲・咲洲
	税制	住友商事他	夢洲・咲洲
6 世界No.1のバッテリースーパークラスターの中核拠点の形成	税制	住友電気工業株	夢洲・咲洲
	金融	住友電気工業株	夢洲・咲洲
7 SPring-8を活用した次世代省エネ材料開発・評価	税制	C社	播磨
8 水素エネルギー等の新たなエネルギーインフラの構築と関連アプリケーションの実用化	税制	岩谷産業株、韓豊田自動機械等	関空

<インフラ・共通> 計6件

プロジェクト名	税制	実施主体	地区
1 イノベーション創出事業 ※コンベンションセンター等	税制・金融	韓国コングレ、韓KMO、(一社)ナレッジキャピタル	大塚駅
2 医療機器・新エネルギー分野等でのものづくり中小企業の参入促進	財政	(公財)神戸市産業振興財団	神戸
3 レギュラトリーサイエンス・医療技術評価に関する人材育成	財政	(独)理化学研究所	神戸
4 イノベーションを下支えする基盤の強化(阪神港地区関連事業)	税制	村上組	阪神港
	税制	商船港運株	阪神港
5 国内コンテナ貨物の集荷機能の強化	金融	榊原巴商會	阪神港
	財政	国土交通省	阪神港
6 港湾コストの低減	財政	国土交通省	阪神港

17

ということで、まず試験的に1台導入されており、これから毎年数台、数十台と導入をすることで、期間はかかりますが全部のフォークリフトを燃料電池にし、「スマート愛ランド」をめざします。さらに、水素ステーションも岩谷産業の協力で整備する取り組みが進んでいます。

### ■関西イノベーション国際戦略総合特区における関空の取り組み

次に、総合特区に関する関空での取り組みです。医薬品の輸入に対する手続きの電子化が実現しました。これまでは、NACCSの税関のオンラインシステムで、厚労省の手続きが使用できませんでした。当時は、紙による申請で、1週間から10日かかっていましたが、研究目的で使われる海外の試薬の輸入手続きをオンラインで実施してもらったら、平均1時間で済むようになりました。結果、こうした成果

が国に理解され、医薬品、医療機器の輸出入全般についてNACCSを活用できる制度が昨年9月から始まりました。

また、総合特区の前から府の空港対策室と関空会社で働きかけていた、航空貨物の東アジアの拠点としてのフェデックス(FedEx)の立地に際し、特区事業として指定し、あわせて府の不動産取得税を減免しています。また、今よく話題になっていますが、燃料電池車のフォークリフトと

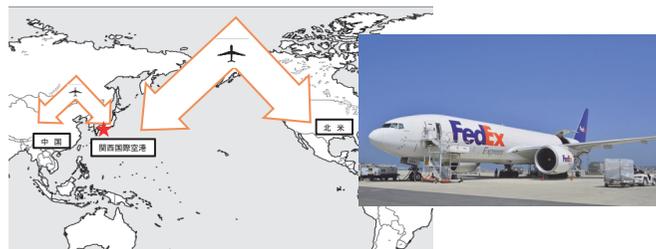
### ■その他グリーン分野の取り組み

また、その他のグリーン分野では、けいはんなの「(旧)私のしごと館」の取り組みがあります。もともと学研都市けいはんなのエリアで、スマートコミュニティとして電気自動車を使い、太陽電池パネルも貼って、家庭とヘムス(HEMS)といわれるホームエネルギー管理を実証的に実施していこうという取り組みが既にはじまっており、「(旧)私のしごと館」を使った無線充電の研究や、直流・交流のロスのない研究開発などが進められてきました。「(旧)

### 関西イノベーション国際戦略総合特区における関西国際空港地区の取組 (2/3)

#### 欧米とアジアを繋ぐ貨物路線の誘致

- FedEx (フェデラル エクスプレス) が2014年4月、関西国際空港二期島に北アジアから集約した貨物を米国向けに発送するための中継物流拠点である「北太平洋地区ハブ」を開設。新関空(株)がFedExの事業用に建設した貨物上屋に対して、大阪府が地方税である不動産取得税の減免措置を適用。
- 関空の国際定期貨物便の就航ネットワークの充実及び安定的な就航環境を構築するため、関西国際空港全体構想促進協議会が関空を拠点空港として活用するFedExの定着を促すための支援を実施中。



20



## 関西イノベーション国際戦略総合特区におけるその他グリーン分野の取組 (2/3)

### 世界最大級の大型蓄電池の試験・評価施設の整備

nite

安全とあなたの未来を支えます

- NITE（ナイト）〔独立行政法人製品評価技術基盤機構〕が、大阪市咲洲コスモスクエア地区に世界最大級の大型蓄電池の試験・評価施設を整備（2016夏以降稼働予定）
- 太陽光や風力など再生可能エネルギーの導入増加に伴い、電力系統の安定化に役立つ大型蓄電池の需要拡大、国内蓄電池メーカーによる輸出の増加が見込まれる中、性能及び安全性に関するグローバルな試験・評価が行える施設を整備し、我が国産業の国際競争力の強化に貢献。

■位置図



■完成予想図(イメージ)



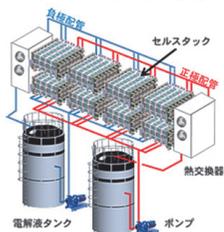
23

## 関西イノベーション国際戦略総合特区におけるその他グリーン分野の取組 (3/3)

### レドックスフロー電池の開発・製品化

- 不規則で変動の激しい充放電運転が可能な電力系統用大容量大型蓄電池であるレドックスフロー電池（※）は、再生可能エネルギーの電力安定化等に期待
- 特定国際戦略事業として、蓄電池の技術開発を促進し、様々な用途での利用を確立するため、長寿命で高性能のセルスタックを実用化する研究開発・製造を行う。

【レドックスフロー電池の基本構成】



【レドックスフロー電池の設置イメージ】



出典：住友電気工業株式会社WEBページ

（※）レドックスフロー電池 … バナジウムなどのイオンの酸化還元反応を利用して充放電を行う蓄電池。電極や電解液の劣化がほとんどなく長寿命であり、発火性の材料を用いていないことや常温運転が可能なので安全性が高いなど、電力系統用蓄電池に適した特性がある。

24

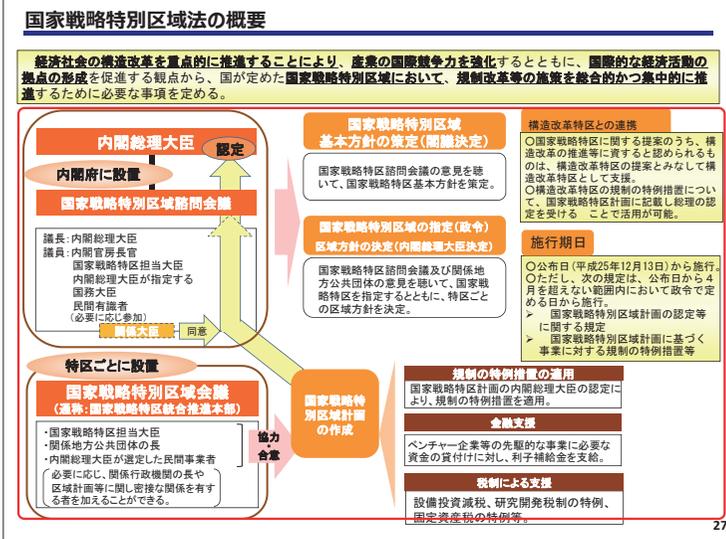
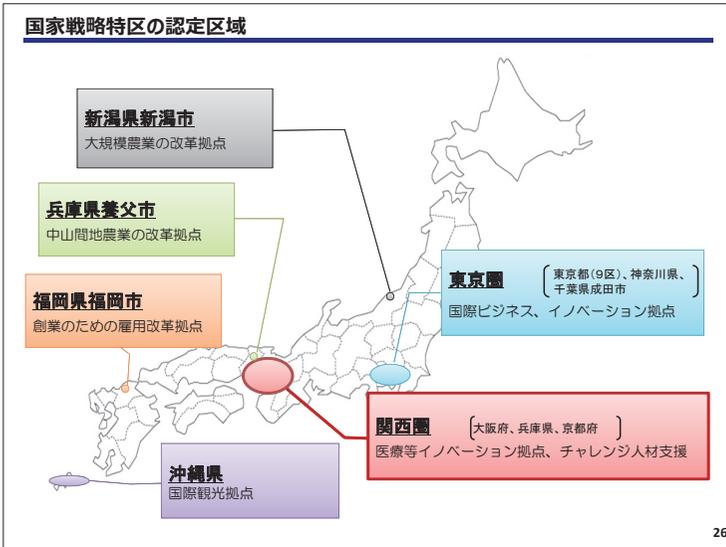
と具体化したと言えます。合わせてこの周辺に第三者認証の機関も誘致し、強みのあるバッテリー産業の支えにできればと思っています。リチウムイオン電池は充放電の部分が特色であって、高圧で可能なのですが、劣化が進みやすいということもあって、住友電工は、電極や電解液の劣化がほとんどないといわれるレドックスフロー電池という、新しい、それも常温で可能な設備をほぼ実用化しつつあり、大阪事業所での産業化の設備投資に税額控除を適用していただきました。

## ■国家戦略特別区域法の概要

ここからは国家戦略特区の話です。総合特区の場合は9拠点とエリアが限定されましたが、国家戦略特区は3府県全域で指定を受けています。医療等のイノベーションとチャレンジ人材の育成支援で指定を受けました。さらに、兵庫県養父市が中山間農業地域の特区指定を受けており、農業委員会の農地の転用許可の養父市への権限移管などの特例が認められています。総合特区と何が違うかというのは非常にわかりにくいと思いますが、総合特区のときも産業の国際競争力強化という形で、規制改革という意味ではねらいは同じだと思います。

総合特区では、規制緩和項目を自治体等から提案して、所管の関係省庁と協議をしますが、結果として、法令等の改正が実現したものは関西からの提案では先程の2件で、全国的にもはかばかしくありませんでした。

そこで、国家戦略特区では、法令改正、規制改革を自治体などの提案を基に緩和するというのはだめだということで、閣議決定をして基本方針を定め、法・省令の改正で、まずできることは先に決めることになりました。ここが、一番大きな違いです。意欲のある地域を特区指定し、その区域計画を内閣総理大臣が認定します。区域会議には、原則、所管大臣は加わりません。指定区域の自治体の長は意見を聞いていただけるが、関係省庁の大臣が入ると、拒否権をもってしまうことになります。そこでノーと言われると、規制を変えることができなくなるので、トップダウンでやることになりました。



## ■国家戦略特区で取り組む規制改革事項

星印のついた項目は、2年前国家戦略特別区域法が定められたときに、法改正、政令省令改正が最初から盛り込まれたものです。例えば医療関係なら、病床規制の特例による病床の新設・増床の容認は大変議論があった例です。全国的に病床は医療法でアップが決まっています。都道府県ごとに医療審議会の意見を聞いて知事が定めるのですが、医療計画をつくって何床の病床を整備するかは医療圏ごとに決まっています。大学の高度医療の病院は一部例外があるものの、通常の医療法人の病床増床は自由にでき

ません。これは非常に議論があって、高度医療については、よくいわれる保険外併用療養も、一定の条件の下に、可能になったところです。

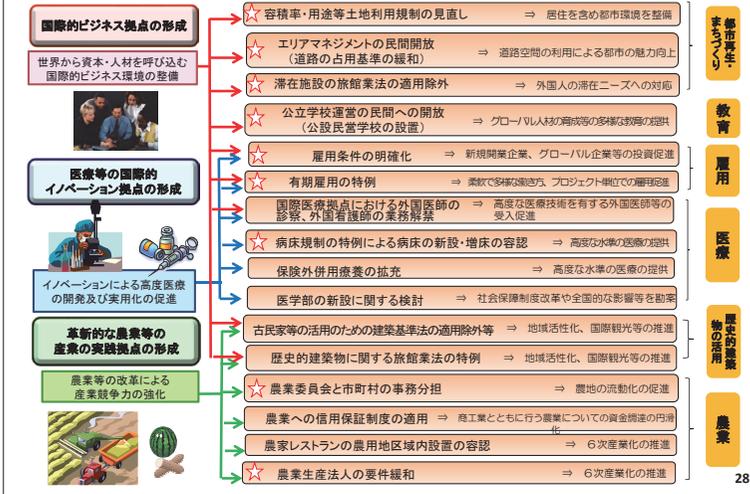
このほか、容積率や道路の占用基準の緩和などのエリアマネジメントに関する特例があります。また、外国人滞在施設として旅館業法の特例を定めることに関しては、昨年9月に大阪府と市で、特区法に基づきその期間を定める条例を提案したのですが、府議会、市議会で否決されました。今は外国人観光客が増えて、東京だけでなく大阪のホテルも予約が難しくなっているようです。この特区法では、滞在期間を7日から10日以上として枠を定めていますが、通常のマンションや個人の家が、外国人への案内や、衛生基準を満たしている施設として知事等が特定施設認定した際には、旅館業法が適用除外になり、宿泊可能になることが認められました。旅館業の規制や警察規制的な、例

えば宿泊者名簿などに関しても、この場合は求められておらず、そこが非常に議論になりました。マンションの同じフロアで、まだら模様のようにそういう部屋の活用が可能になったら、「ごみ出しはどうなるのか」、「騒音は」などといった懸念です。この辺りの基準が守られるような新たな政令等の適用を求めるべきだという議論になり、原案では議会の理解を得られず否決になりました。内閣府に申し上げて政省令等の充実整備を要請しており、その上で、私どもから改めて再提案をしようと思っています。

地域によっては事業者の関心がとても高く、これを使いたいという希望が大変多いところで

## 国家戦略特区で取組む規制改革事項

※1 本資料は、参考までにイメージ図化したものであり、特区の範囲がこれに限定されるものではない ※2 ☆は法律に盛り込まれたもの。



占める割合などの要件緩和もここで実行されています。

法規制の特例という初期メニューを先に決めて、「これについては省庁と提案者側がいちいち協議する必要はない。これで手をあげたら特定事業認定しますよ」という形をつくったわけです。

今度の国家戦略特区で認められた投資税額控除は、関西なら3府県全域、区域はどこでも活用可能で、医療イノベーションや人材

す。あるいは、自分のところにホテルはないけれど、古民家をぜひ活用したいという地域もあります。前提条件が整えば、理解が進むよう働きかけ、新たにもう一度条例を提案しようと思います。

公設民営学校については、グローバル人材育成のために、義務教育や民間の学校法人でノウハウを活かして語学教育、特に理数系の教育なども可能にしていこうと、橋下市長から非常に強い提案があり、大阪市の提案が実った形で制度改正が実現しました。さらに、雇用条件の明確化という形では、有期雇用の特例が全国的な法令整備の検討対象になっています。

さらに、農業委員会と市町村の事務分担に関し、養父市が第1号で特例活用が可能になりました。企業の方々の農業分野への参入の際に、農地の転用を許可する農業委員会がなかなかうまく進まないということもあり、市町村に転用許可の権限を移転してスムーズに事務が進むような特区法の規定になりました。農業生産法人の農業者の役員が

育成などに関連し機械等を取得した場合、特別償却又は、税額控除を受けることができます。固定資産税の軽減も、初めて実りました。償却資産に対する固定資産課税で企業・経済団体からは毎年末の税改正で要望されていると思いますが、唯一試行的に国家戦略特別区域での特定中核事業は、医療分野だけですが、設備投資した部分、特に研究開発事業で基礎的なものや収益性の低いものについて、固定資産税を、3年間課税標準を2分の1にする特例が初めて実りました。この第1号が今度出てきます。

## 国家戦略特区の税制措置

### 1. 課税の特例措置の概要

#### (1) 特別償却・投資税額控除

国家戦略特区の特定事業の実施主体として認定区域計画に定められたものが、国家戦略特区内において機械等を取得した場合の特別償却又は税額控除措置。

	対象資産	措置の内容
特別償却	機械・装置、開発研究用器具・備品	即時償却(特定中核事業 <sup>※</sup> ) 50%(特定中核事業以外)
	建物及びその附属設備並びに構築物	25%
税額控除	機械・装置、開発研究用器具・備品	15%
	建物及びその附属設備並びに構築物	8%

#### (2) 研究開発税制の特例

上記1.の即時償却の適用を受ける特定中核事業の用に供された開発研究用資産について、即時償却に加え、その減価償却費の12%を税額控除できる措置。

#### (3) 固定資産税の特例

特定中核事業のうち医療分野における一定の研究開発に関する事業の実施主体として区域計画に定められた者が、国家戦略特区内において取得した当該研究開発の用に供する一定の設備に係る固定資産税について、課税標準を最初の3年間価格の1/2とする措置。

#### (4) 国家戦略民間都市再生事業に対する特例(割増償却、登録免許税の軽減等)

### 2. 課税の特例措置の適用手続

- 所定の様式による事業実施計画の作成等及び区域計画への記載事項(事業の内容、事業の実施主体、目標を達成するための位置付け・必要性、適用しようとする課税の特例措置等)を規定。
- 区域計画を内閣総理大臣が認定することで、課税の特例措置が適用。  
※認定においては、基本方針に定める認定条件を満たすことが必要。

## ■関西圏国家戦略特区の取り組み成果

関西では、医療、都市再生・まちづくり、雇用、教育、歴史的建築物活用が国家戦略特区の区域方針として認められた分野です。医療では、保険外併用療養の特例が、大阪大学医学部附属病院、京都大学医学部附属病院、国立循環器病研究センターの3つの医療機関で認められています。この3機関では、新たな医薬品や医療機器を先進医療として実施する際、これまで半年ぐらいかかっていたものが3カ月で承認されることになりました。海外で認められている薬が日本で未承認の場合、特に癌がそうですが、ほかに手立てがないとなったとき、患者が「海外でこういう薬がある」と言うことがあります。今は個人輸入で使う分には、医師の同意があればいいのですが、その場合、医療費は全額自己負担で、検査部分も全部保険外になり、医療費が一気に数百万円になります。それで結果として断念することが多いのですが、そこの基本的な検査や大学の中での費用を保険でみるというのが、保険外併用療養です。海外承認済の薬の国内未承認のみならず、国内で使っているがこの用法には適用外であるといった場合も同様に優先的な承認手続きを認めましょうという形に適用が拡大されました。

今ちょうど進んでいるのが、国立循環器病研究センターで心不全に使われている治療薬を肺癌の転移を防ぐ薬として使え

るようにするための申請の優先的審査です。じつは国内の大学の先生がたは、自分たちが関わっている部分で現在処方されている薬の、それ以外の用途や効用もよく把握されています。世界で売れている薬でも、もともとは別の用途で開発されていた薬が、異なる症例で使われるようになったという例はよくあります。こうした例の方が活用される可能性が高い。まさに、第1号が今、国立循環器病研究センターの研究成果に基づき阪大や全国の医療機関において臨床研究がはじまることになりました。

### 関西圏国家戦略特区の「区域方針」

## 「医療等イノベーション拠点、チャレンジ人材支援」

#### 医療

- 再生医療等高度な先端医療の提供
- 革新的医薬品・医療機器等の開発

#### 雇用

- ベンチャー企業やグローバル企業等に対する雇用条件の整備

#### 歴史的建築物活用

- 古民家等の活用による都市の魅力の向上、観光振興

#### 都市再生・まちづくり

- 国際ビジネス拠点形成に資する建築物整備
- まちなかのぎわいの創出
- 外国人の滞在に対応した宿泊施設提供

#### 教育

- 国際ビジネスを支える人材育成

30

### 関西圏国家戦略特区の取組成果 (1/6)

#### 保険外併用療養の特例

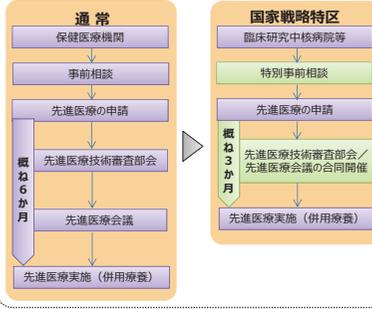
■「大阪大学医学部附属病院」、「国立循環器病研究C」、「京都大学医学部附属病院」において、アメリカなど6か国（※1）で承認を受けている、日本では未承認又は適応外の医薬品等を対象に、保険外併用療養（※2）に関する特例が認められ、スピーディーな先進医療の提供が可能となった。

（※1） 6か国…アメリカ、イギリス、フランス、ドイツ、カナダ、オーストラリア

（※2） 保険診療と保険外診療の併用は原則禁止されており、自由診療として整理されるため医療費全額が患者の自己負担となる。

保険外診療が先進医療等として厚生労働大臣に認定されると、保険診療との併用が認められ、保険診療部分が保険給付されることとなる。

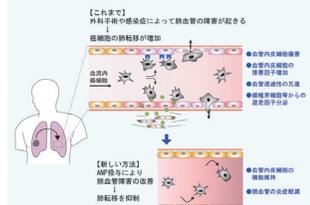
#### 国家戦略特区で適用される先進医療評価の仕組み 【6か月の審査が3か月に（「特別事前相談」の導入でさらに短縮）】



#### 【最近の動き】

・国立循環器病研究センターの研究成果に基づき、開発、使用されている心不全の治療薬を、大阪大学医学部附属病院等において、「肺がん手術後のがんの転移を予防・抑制する薬」として適応外使用する事例に対し、国の特別事前相談が全国初で実施

※ 「国内承認済み医薬品等の承認用途以外での使用」は、関西圏の提案により、保険外併用療養の特例対象として拡充



画像：国立循環器病研究センターWEBページ

31

次に、病床の増床特例が認められた事例です。神戸の医療産業都市で高橋先生が、加齢黄斑変性に対して網膜の再生を iPS 細胞を活用して治療を行う臨床研究をされています。アイセンターという専門の病床を 30 床増床するという事で、神戸市内は増床が上限に達していましたが、特例で増床を認めましょうということになり、27 年度着工、29 年度開業という準備が今進んでいます。

次に雇用面。グローバル企業やベンチャー企業が日本で事業をしたときに、労使関係の違いや、雇用規定等の説明の不十分からよくトラブルになることがありました。そこで労働紛争を事前に防

止する目的で、この 1 月から、厚労省の委託事業として、グランフロントのナレッジキャピタルにおいて、社会保険労務士や弁護士による無料相談を受けることができるようになっていきます。

続いて道路法の占用許可の特例です。3 月に日本医学界総会が関西で開かれます。その関連事業が行われるうめきたの路上で、いろいろな医療機器のデモンストレーションができるよう具体化されます。今後、年間を通じてさまざまな取り組み、路上での催しものや、店舗の営業も包括的に可能になる特例を活用することが可能となりました。

### 関西圏国家戦略特区の取組成果 (2/6)

#### 病床規制に係る医療法の特例 『(仮称) 神戸アイセンターの整備』

**■プロジェクトの概要**  
iPS細胞を活用した世界初の臨床研究である網膜治療をはじめとする再生医療のシーズの迅速な実用化などをはかるため、基礎研究から臨床応用、治療、リハビリまでをトータルで対応する拠点として、「(仮称) 神戸アイセンター」を整備する。

**■センターの機能**

- ① 研究所 【(独)理化学研究所】
- ② 眼科病院 【(公財)先端医療振興財団】  
※国家戦略特区の規制緩和を活用し、30床の病床を設置
- ③ 細胞培養施設 【民間企業等】
- ④ リハビリ(ロービジョンケア※)施設 【公益社団法人】  
※弱視者・視覚障害者向けのリハビリ・生活訓練

**■整備スケジュール(予定)**

平成27年度 着工  
平成29年 開業

32

### 関西圏国家戦略特区の取組成果 (3/6)

#### 雇用労働相談センターの設置 (H27.1.7)

**■新規開業をめざすグローバル企業やベンチャー企業が、労働関係紛争を未然に防止できるよう、国が作成した「雇用指針(※)」を活用し、弁護士等による高度な個別相談を実施する施設。**

**■労働法制面からの創業をサポートする環境を整備することで、グローバル企業等にとって、ビジネスがしやすい環境づくりをめざす。** ※ 雇用指針…労働関係の裁判例を分析・類型化した、雇用管理・労働契約の在り方に関する指針

**【サービス内容(英語・中国語・韓国語対応可)】**

1. 弁護士による個別相談
2. 相談員(社会保険労務士)による電話相談・窓口相談
3. 社会保険労務士による個別訪問指導

**【利用対象者】**

関西圏の国家戦略特別区域(京都府、大阪府、兵庫県)内に所在する

- ・新規開業直後の企業(概ね5年以内)及び新規開業をめざす企業
- ・日本国外から関西圏に進出をめざすグローバル企業等
- ・上記の企業で働く方(就労を希望する方を含む)

**【開設時間】**

月～金曜日11時～20時(祝日・年末年始(12/29～1/3)を除く)

**【相談の具体例】**

「創業するうえで、理解しておかなければならない労働関係法令を知りたい」「自社の就業規則や労働契約書について、雇用指針に照らしてアドバイスをお願いしたい。」 etc..

グランフロント大阪  
KNOWLEDGE CAPITAL  
ナレッジキャピタル 8階

33

関西の中で兵庫県と京都府から話がありましたのが、歴史的建築物利用宿泊事業です。これは旅館業法の適用除外を、古民家や歴史的建築物で行うものです。篠山市の江戸時代の民家を買って改修し、帳場（受付）を特例で省略できるのですが、これから整備がはじまるところで特例が認められました。前述のエリアマネジメント、古民家活用、次の課税特例が、明日19日の国家戦略諮問会議で諮られて特例適用になる予定です。

京大医学部のイノベーションセンターに入居されているメガカリオンというベンチャー企業がiPS細胞由来の血小板製剤供給事業に取り組まれています。iPSを使った血小板です。日本はまだ良質な献血が一定可能ですが、海外では深刻な輸血不足があります。iPS細胞から血小板を培養し、メインの成分として人工血液に使えるものが認め

られました。それに関する設備投資、細胞培養装置・分析装置の整備に対して、研究開発税制、固定資産税の課税特例ということで、国家戦略特区で認められた制度の初適用第1号です。これは今後国家戦略特区制度を活用するときの一つのモデルケースになると思います。

次は東京一極集中の一例ですが、医薬品医療機器総合機構で医薬品、医療機器の新製品の承認審査が行われています。相談、申請、審査承認がフンストップになっており、これが東京にしかない

## 関西圏国家戦略特区の取組成果 (4/6)

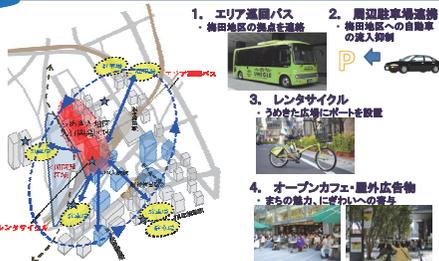
### 国家戦略道路占用事業

■エリアマネジメントに係る道路法の特例を活用し、一般社団法人グランフロント大阪TMOが、グランフロント大阪内の道路空間において、収益施設、利便施設、にぎわいや景観創出のための施設等を設置。

#### グランフロント大阪TMOの概要

「グランフロント大阪」において、公民連携による持続的目的一体的なまちの運営を推進することにより、当区域を中心とした地域の活性化、環境改善、及びコミュニティの形成等に関する事業を展開し、当該区域の付加価値を高めることを目的として、開発事業者12社(\*)により設立。

開発事業者12社  
N T T 都市開発、大林組、オリックス不動産、関電不動産、新日鉄興和不動産、積水ハウス、竹中工務店、東京建物、日本土地建物、阪急電鉄、三井住友信託銀行、三菱地所



### 国家戦略特区の枠組みを活用した事業推進の加速

「まち」のあり方そのものを見直し、真の国際競争力強化に

- エリアマネジメントを推進し、実績を積み重ねるなかで、国際競争力に資する拠点形成に必要な規制改革等について提案を実施していく。
- 先行事例としての取組みを近隣に波及させ、さらには連携することにより、「世界を取込む」一大都市圏に仕立てあげる。

※ 第3回「関西圏国家戦略特別区域会議」において、国家戦略道路占用事業に係る区域計画の変更について取りまとめ

34

## 関西圏国家戦略特区の取組成果 (5/6)

### 歴史的建築物利用宿泊事業

■歴史的建築物等に係る旅館業法施行規則の特例を活用し、一般社団法人ノオト（兵庫県篠山市）が篠山市城下町地区等において、地域団体等と連携し、古民家等を活用した宿泊施設を営業する。

■中心市街地（城下町、宿場町、商店街等）や農村集落等における、空き家となった古民家等（町家、武家屋敷、農家等）を活用し、1棟貸しの宿泊施設、カフェ、レストラン、工房、銭湯、サテライトオフィス等を整備

#### 篠山城下町ホテル構想 <第1期事業の概要>

「空き家4物件の再生活用」  
「宿泊10室とレストラン・チャレンジショップ」

歴史的建築物等に係る旅館業法施行規則の特例を活用する古民家



	住所	敷地面積	床面積	建築時期	活用用途
H家	西町	1,200㎡	470㎡	江戸	宿泊5室、店舗
NG家	西町	300㎡	190㎡	明治	宿泊3室、店舗
NR家	河原町	234㎡	125㎡	明治	一棟貸し宿、店舗
NK家	河原町	400㎡	165㎡	昭和	一棟貸し宿

※ 第3回「関西圏国家戦略特別区域会議」において、歴史的建築物利用宿泊事業に係る区域計画の変更について取りまとめ

35

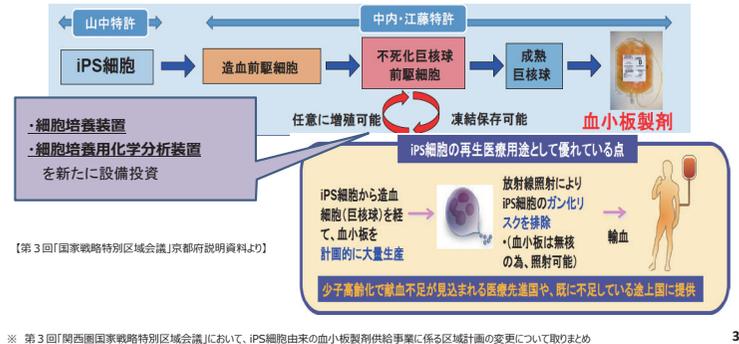
ため、関西の道修町に集積されている医薬品メーカーも、薬事部門は東京本社に置かざるをえないのです。以前から大変、議論がありまして、総合特区のとき、うめきたにPMDA 関西支部を設置することが、なんとか実現しました。関西支部では、新薬の承認申請にあたっての事前相談がなかなかできなかったのですが、新年度、テレビ会議システムを使うことになるとは思います。薬事相談部門は全部関西で済むよう整備できる予定です。

## 関西圏国家戦略特区の取組成果 (6/6)

### iPS細胞由来の血小板製剤供給事業

■「特別償却・投資税額控除」、「研究開発税制の特例」、「固定資産税の課税標準の特例」を活用し、株式会社メガカオンが、ヒトiPS細胞から、安定的に高品質の血小板を産生し、献血に依存しない①安全性の高い、②安定供給が可能な、③医療コストの低い輸血を実現するための血小板製剤の供給にかかわる研究開発を行う。

〔実施場所：京都大学医学部附属病院先端医療機器開発・臨床研究センター（京都市左京区）〕



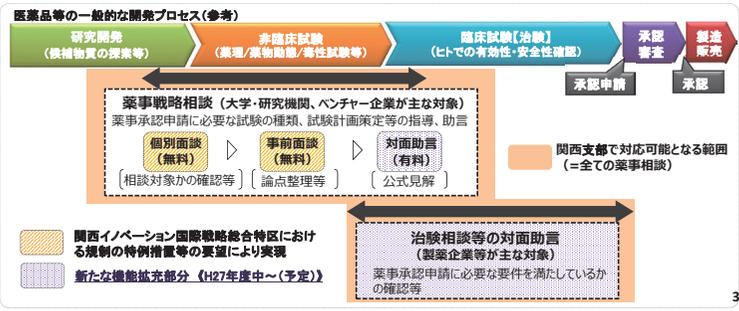
### その他、関西圏国家戦略特区の取組に関連した動き

#### PMDA関西支部機能拡充

■「関西イノベーション国際戦略総合特区」における規制の特例措置等の要望により、PMDA（独立行政法人医薬品医療機器総合機構）関西支部の設置が実現（平成25年10月）



■「国家戦略特区」における機能拡充提案がきっかけとなり、これまで、東京本部でのみ行われていた“対面助言”がテレビ会議システム等を通じ関西支部で実施されることに。  
⇒関西支部ですべての薬事相談が完了！



#### ■再生医療の動き

もう一つ最近の動きを紹介します。去年の11月から施行された医療機器医薬品の薬事法の改正です。医療機器も明確に位置付けられた形に改正され、再生医療製品という新たな区分も整備されました。これまでは、大学での動物実験から人への臨床研究、患者への治験を経て承認、と非常に長い時間がかかっていました。再生医療の場合、安全性は当然前提ですが、患者の細胞を培養し、その患者自身の臓器や目などに治療するので免疫不全や有毒になることは

ありません。有効性は推定されればいいのではないかという議論から、ここで条件を期限付きで承認したあと経過観察し、やはり問題がなければ本格的に承認するという「条件付き承認制度」を、世界で初めて日本が認めた結果になりました。

これが非常に注目されました。再生医療の製品は、医薬品か医療機器かもはっきりしないうえに、非常に時間がかかって、何年たっても薬と同じように100人以上の治験患者の例を集めないと承認されない。しかし再生医療が対象になるような患者が100人も普通集まらないので、非常に製品として承認され難かったのです。しかしこの制度ができたことで、世界に先駆けて日本で再生医療が製品化される可能性がでてきたということで、改めて日本に進出して来ようとする海外のメガファーマからの打診が数多く続いています。そういうきっかけになった法制度改正の実例です。

再生医療の臨床実績は歴史的に関西に集積しています。山中先生のiPS基礎研究、それを使われた神戸医療産業都市の高橋さんの最初の臨床研究、大阪大学澤先生の心筋シート。これは、患者の筋肉を培養して使われるのですが、医薬品が医療機器か、どちらでもないかと決着が付きませんでした。火傷に適用できる人工皮膚、日本で、再生医療で製品化された最初のものですが、これは医療機器で承認されています。同じようにシートなのですが、心筋シートはやはり医薬品が医療機器なのか決着がつかない状況でしたが、今度再生医

## 再生医療の動き (1/3)

### 法改正の概要

名称：医薬品、医療機器等の品質、有効性及び安全性の確保等に関する法律（旧「薬事法」）  
 施行：平成26年11月25日

【医薬品・医療機器と別個の定義付け】  
 医薬品や医療機器とは別に「再生医療等製品」を新たに定義

【条件及び期限付承認制度の導入】  
 有効性が推定され、安全性が確認されれば、条件及び期限付きで特別に早期承認できる仕組みを導入（有効性・安全性は、承認後に改めて検証）

【従来の承認までの通筋】



【再生医療等製品の早期の実用化に対応した承認制度】



出典：「薬事法等の一部を改正する法律」の概要（厚生労働省HP）

2015/1/20 日本経済新聞（1面）



世界に先駆け再生医療の新製品を販売できる可能性が高まり、世界の製薬企業が日本を注視！

療製品として認められる可能性が高まりました。もう申請されており、早ければ今年中に世界最初の例になると思います。高橋先生は網膜ですが、阪大や京都府立医科大学で白内障の角膜、これも再生医療で可能になっています。これらは加齢と共に必ずなる病気ですが、今や白内障や緑内障は再生医療で失明状態を一定回復するところまでできています。

次に、京都大学の本庶先生と小野薬品が長く研究開発された事例を紹介します。悪性黒腫メラノーマという皮膚癌を治療する新たな抗体医薬ですが、15年ぐらいかかったものが昨年薬事申請されました。新たな仕組みの抗がん剤という革新的イノベーションの例であり、先程申し上げた小野薬品研究所の増築などに総合特区の研究開発促進税制を使って頂きました。こういう良い例をますます続けていただき、関西での産学連携の事例を増やしていただければと思っています。

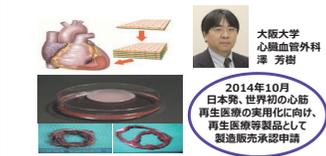
## 再生医療の動き (3/3)

### 世界を先導するiPS細胞研究

#### ① iPS細胞ストック【京都大学】



#### ② 細胞シートによる心筋再生医療の治験開始 “大阪大学とテルモが企業治験を実施”



#### ③ ヒトiPS細胞を用いた自家角膜上皮再生治療法【大阪大学等】



#### ④ iPS細胞による再生医療【理化学研究所等】

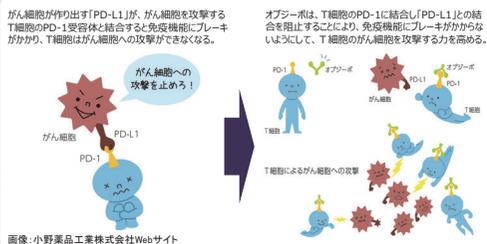


## 免疫分野の革新的医薬品開発の産学連携の好事例

### 『抗PD-1抗体「オプジーボ」(一般名ニボルマブ)』 ※小野薬品と京大本庶名誉教授との共同開発

- ・1992 共同研究開始
- ・1997 抗PD-1抗体「オプジーボ」の免疫抑制効果解明
- ・2006 治験開始（2013「サイエンス」の「ブレーク・スルー・オブ・ザ・イヤー」）
- ・2013 製造販売承認申請（12月）
- ・2014 日本での発売開始（悪性黒腫メラノーマ治療薬）  
 売上高15億円 会社全体の特許収入102億円（前年11億円）

共同研究から長期間諍めなかつた画期的免疫薬



【参考】小野薬品は、生理活性脂質等の独自の医薬品研究開発の促進に関する研究棟増設に関し、第5回計画認定（2013.3）で設備等投資促進税制適用

2015/3/5 日本経済新聞【特集】



## ■おわりに

総合特区から国家戦略へさまざまな取り組みがあり、イノベーションの取り組み、研究開発からインフラ、投資税額控除も可能になっています。関係の各自自治体、大阪も兵庫も京都も取り組んでいますので、今日お越しの皆さまに積極的に活用いただいたり、関係の皆様にご紹介をしていただければ大変ありがたいと思っています。ご清聴ありがとうございました。



## 関空、全てを兼ね備えた「持てる空港」

産経新聞 社会部 吉村 剛史

白状しよう。社内で受付嬢らに「38歳」と大嘘をつき続けてひと昔が経過してしまった。さすがに最近「39歳」に修正しているが、タネを明かせば開港当初の関西国際空港を担当したこともあり、今や関空記者会の骨董品の存在である。

この間、社費留学や特派員生活も経験した。本稿では開港20周年の節目に、多少国際的視野を培って関空に舞い戻った記者からの根柢のない「暴論」を展開してみたい。

変革期の新機軸には「若者」「バカ者」「よそ者」の三者の発想が必要だという。共通項は、しがらみから自由であること。自称39歳・国際派社会部記者の微妙にズレた視点は、その全てにあてはまるではないか。

### ■真夜中の旅行者たち

「24時間眠らない海上空港なのに、鉄道やバスは眠っちゃう。店もほとんどがクローズ。寂しいよ」(中国・30代男性)

「長旅の後でスマホを充電したいけれど電源が見あたらないね」「日本らしくてクールなカプセルホテルが空港内にあればいいのに」(オーストラリア・20代男性)

「出入国時のビジネスレーンがないのはなぜかしら」(タイ・50代女性)

「免税店で色々買い物がしたいけれどカートでシャトルに乗れないのは不便よ」(香港、40代女性)

昼間の喧噪が嘘のような真夜中の関空第1ターミナルビル(T1)。利用客の急増で、交番近くのベンチなどは夜明かしする外国人旅行者らで連日満員だ。ある夜、ベンチ横の床に座り込み、掃除機用電源でスマホの充電をしている

外国人青年に声をかけて以来、時々帰宅前に雑談をするようになった。

弊社支局はT1北の新関西国際空港会社ビル内にあり、時に仕事で「午前様」になる。どうせ車で帰宅するのだから、と時間を気にせず語らえば、何度も見る顔もあり、ご覧のように関空への様々な感想が飛び出した。

別に誌上でケチをつける気はない。新関西会社の名誉のために申し添えるならば出国時のビジネスレーンは近く整備される見通しだし、携帯電話の電源問題に関しても記者の報道後だけに増設の運びとなった。

QRコードを利用した各種案内の多言語翻訳サービス導入など、急増する訪日外国人客の利便性向上への意識は十分にじみ出ている。ただ今後の伸び代も含め、関空は持たざる空港ではなく、様々な可能性を秘めた「持てる空港」なのだと言いたいのだ。

### ■ニセ力士でも大喜び

人並み外れた巨漢記者ゆえか、空港コンコースを歩いていると、外国人旅行者から「一緒に写真を撮らせて」と声がかかることがある。大抵は若い女性グループだ。

「リキシ」「スモー」といった言葉から、「はあ、そういうことか」と腑に落ちたが、若い女性らからキャーキャーといわれるのは楽しいので、特段釈明もせず土俵入りポーズで一緒に写真に納まっている。日本旅行の思い出に「力士、(OB?)らしき人物と記念写真を撮りたいと思うのは当然だ。

「うむ。これも関西の観光振興への見えざる貢献か」

しかし翻ってみれば、西日本の空の玄関口は、

どの程度「訪日外国人が求める日本（関西）」を用意しているだろうか。

この20年、日中の経済的地位逆転を例示するまでもなく国際的環境は変化した。相次ぐ格安航空会社（LCC）就航や円安で、昨年の国際線利用は外国人旅客が前年比41%増の699万人と日本人旅客（630万人）と初めて逆転。関空は日本人が世界に飛び立つ空港から、アジアを中心に世界から訪日客を迎える空港へと軸足を移した。

旅客を滞留させない機能重視の空港は、免税店の充実などで物販収益にも力を入れるなど滞留を歓迎する空港へと変貌しつつある。チャンギ（シンガポール）のように丸ごとテーマパークのような空港の出現例もある。

となるとビジネス客の割合の多い成田、羽田に比べ、やはり関空の強みは「観光」だ。世界が憧れる京都、奈良をはじめ、USJ、姫路城に高野山、甲子園球場、宝塚歌劇、各種演芸…。しかしながら訪日外国人に日本や上方文化をアピールし、記念写真を撮りたくなるスポットは関空内に存在するだろうか。

## ■文化発信力も再構築を

20年間で培った「よそ者」の視点で指摘させてもらおうとすれば、海外には日本人の想像以上に水準の高い日本通が育っているという点だ。

昨年の国・地域別訪日外国人客の筆頭は280万人以上だった台湾だが、台北駐在時代に舌を巻いたのは、現地の寿司屋の予想外のレベルの高さだった。

背景には冷凍、冷蔵技術の発達、空輸網の充実があるのだが、その水準はキタやミナミ、銀座の高級店にも比肩可能だ。今や上海、香港、シンガポールなども同様だろう。台湾の友人が「日本で日本の友人が連れていってくれた寿司屋にガッカリした」と落胆する姿は何度も目にした。和食は確かに人類共通の無形文化遺産となったのである。

2泊3日の台湾旅行で現地の寿司屋に用のない日本人はこの事実気づかないが、彼らの日本観光への要求は侮れない。「外国人だからこ

のくらいで」という「上から目線」で臨めばたちまち燕返しをくらってしまう。

20年ぶりの関空で最も残念だったのは、かつてホテル日航関西空港内にあった日本料理店「弁慶」と、バー「コントレイル」の閉店だ。高水準のご当地グルメと腕利きのバーテンダーがいるバーの有無はその地の文化発信力を左右する。

聞けば新たに整備されるT3、T4はT1とフロアで直結するとか。中間に位置する複合施設エアロプラザの一層の活性化は必至である以上、遠からずこの面での文化発信力復活に期待したい。

## ■「関西」と書いて「KYOTO」？

さて名は体を表すという。いまさら、とは思うが「関西国際空港」の名称で世界に求心力を發揮できているのか、再考すべきだと指摘したい。成人式を元服に例えるなら20周年は幼名を脱する好機ではないか。

当初「近畿」では英語の「Kinky」（変態）を想起させるとして「関西」（KANSAI）が選ばれたが、優等生的ではあっても消極的な国際感覚という気がする。

「東京」を冠した千葉県のネズミの遊園地同様、関空も世界に冠たる京都の求心力にもっとあやかってもいい。国内で「松下」、海外で「パナソニック」としていたように、国内で「関西」、海外で「KYOTO」空港と名乗ってもいいだろう。幸い略称KIXに変化はない。

見返りに京都五花街と島原から交代で芸舞妓を空港に派遣してもらおうのはどうだろう。ニセ力士でさえ喜ばれるなら本物の文化の輝きを持つ求心力は計り知れない。

美術館のような空港、海上の小京都、能舞台のあるコンコース…。吉本興業だってアジアのお笑い市場を開拓しようという時代、空港内に寄席があってもいい。

運営権売却が佳境だが、担い手には関空が秘めるポテンシャルの高さを大いに發揮させてほしいものだ。以上、ニセ若手記者の漫談も、読む人が読めば、意外に経営の新機軸のヒントにつながるのではないかと信じて。



## LCCと空港の非航空系収入に関する議論の展開



大阪商業大学

横見 宗樹

(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

ピーチやジェットスター・ジャパンなど、いわゆる「和製LCC」(Low Cost Carrier: 低費用航空会社)が就航を開始して3年が経過し、わが国の空港あるいは後背圏となる自治体の多くでLCCの誘致活動が積極的におこなわれている<sup>1</sup>。そのなかで、空港経営という視点からみると、LCCの就航が空港の収入に対して、どのような影響を与えるかについては非常に重要な課題となる。

空港の収入は、航空系収入(航空機の離発着や旅客・貨物の取り扱いといった空港の核となる活動領域から得られる収入)と、非航空系収入(旅客ターミナルにおける飲食店や物販店などの商業活動、駐車場の運営、広告宣伝活動などから得られる収入)に大別されるが、このうち、非航空系収入にLCCが与える影響については、先行研究が少ないうえに、いまだその帰結も定まっていないのが現状である。

そこで、LCCの就航が空港の非航空系収入に与える影響について、実証分析を中心とした先行研究を紹介しながら、現在までの議論を概観してみたい。

### 2. 輸送指標と空港収入の関係

一般的に、航空機の就航と空港収入には、つぎのような関係がある。まず、離発着回数が増加(減少)すると、それに比例して航空系収入が増加(減少)する<sup>2</sup>。つぎに、離発着回数の増加(減少)にともない旅客数が増加(減少)すると、それに比例して非航空系収入が増加(減少)する。

こうした関係を確認するために、統計が入手可能なイギリスの18の地方空港について、各変数間の相関係数を調べた結果<sup>3</sup>、離発着回数と航空系収入は0.94、離発着回数と旅客数は0.95、旅客数と非航空系収入は0.96となった。

### 3. LCCと空港の非航空系収入に関する議論

概して、空港の非航空系収入は、旅客ターミナルにおける商業施設(飲食店や物販店など)、駐車場、施設使用(賃借)料(航空会社のカウンターやラウンジのスペースに対する使用料など)を主とし

1 こうしたLCCの誘致活動に関するケーススタディとして、たとえば、国土交通政策研究所(2014)を参照のこと。

2 一般的に空港の着陸料は航空機の最大離陸重量をベースとして着陸回数に応じた課金制度となっているが、近年では旅客数に応じた課金制度を採用している空港もある。この場合は、旅客数に比例して航空系収入と非航空系収入の双方が変動することになるであろう。

3 CRIの1999年～2008年までの統計を使用した。収入変数はRPI(小売物価指数)でデフレートしている。

て成り立っている。たとえば、ACI（国際空港協議会）に加盟するヨーロッパの空港<sup>4</sup>では、これらの比率は、順に34.2%、14.4%、22.5%<sup>5</sup>となっている。

こうした非航空系収入にLCCが与える影響に関しては、Graham（2014）も指摘するように、これまでの議論は一貫性を欠いたものとなっている。

### 3.1. 伝統的な議論

従来、LCC旅客は、FSC（Full Service Carrier：従来型の航空会社）をはじめとする他の航空旅客と比較して空港で相対的に多くの消費をおこなうものと考えられてきた。その理由は、①LCC旅客は機内で無償の飲食サービスを提供されないため、空港で飲食を済ませてから搭乗すると考えられるから、②LCC旅客は相対的に距離のあるセカンダリ空港に車で移動するために空港の駐車場を利用する傾向にあるから、などが挙げられる<sup>6</sup>。

Gillen & Lall（2004）は、空港の商業施設（concession）におけるLCC旅客の消費額について、その証左は持ち合わせていないとしたうえで、LCC旅客は他と比較して消費額が多いとする議論が存在することを示唆している。実際に、彼らが示したデータによると、ニューヨークのアルバニー（Albany）空港では、LCCであるサウスウエスト航空が就航を開始した2000年の時点において、旅客あたり航空系収入は1998年の7.24ドルから5.92ドルに減少しているものの、旅客あたり非航空系収入は1998年の7.60ドルから10.55ドルに増加している。

また、Francis, Humphreys, Ison（2004）は、ロンドン・ルートン（London Luton）空港に対して実施した調査で、食品（food）の購入はLCC旅客にとって重要であることが判明したと述べている。同空港は、1995年にLCCであるイーージージェット（easyJet）がイギリスで最初の拠点として就航を開始している。この結果、1995年と2002年を比較して年間旅客数が171%増加したなかで、1995年から2002年の前年となる2001年の間に非航空系収入の全体に占める比率は45%から59%に上昇したことが指摘されている。

このように、伝統的にLCC旅客はFSCなど他の旅客と比較して空港の非航空系収入に正の効果をもたらすものと認識されており、このことは複数の先行研究による調査で支持されてきた。

### 3.2. 近年の議論

これまでの研究では、LCC旅客が空港の非航空系収入に与える影響について、先に紹介したような断片的な数値を示した研究が散見されるものの、統計学的手法を用いた体系的な研究は存在しなかった。その一因として、空港の財務統計やLCCの輸送統計が一般的に入手困難であったことが挙げられるであろう。

そうしたなかで、Lei & Papatheodorou（2010）は、1995年から2003年のイギリスの21の地方空港のパネルデータを用いて、LCCが空港の非航空系収入に与える影響を定量的に分析した。その結果、LCCにおいては旅客1単位が増加すると空港の商業収入は2.87ポンド増加するのに対して、それ以外（チャーター航空会社を含む）の旅客においては5.59ポンド増加することが明らかにされた。つまり、伝統的な議論とは逆に、LCC旅客の空港における消費額は相対的に少ないことが示される帰結となった。また、筆者がイギリス・リーズ大学（University of Leeds）の研究者らと昨年

4 2015年の時点でヨーロッパでは461空港が加盟しており、これらの空港でヨーロッパの商業航空輸送の90%以上を網羅している。

5 統計の数値は2012年のものである。

6 Graham（2014）。

度に実施した研究では、Lei & Papatheodorou よりも新しい1999年から2008年までのイギリスの26空港のサンプルを用いて同様の分析をした結果、LCCの便数シェアに関する変数は、空港の非航空系収入に対して負に有意となる（LCCの便数シェアが増加すると空港の非航空系収入は減少する）という結果を得ている。

こうした結果となる理由については、これらの分析だけでは明らかにできないものの、①LCC旅客は基本的に乗り継ぎを伴わないために、乗継時間を利用した飲食や買い物をする機会が相対的に少ない、②LCC旅客は一般的に有料となる受託手荷物を持たないケースが多いため、他の旅客と比較して空港への到着時刻が相対的に遅くなる傾向にあり、したがって、空港の商業施設で買い物や飲食をする滞留時間が相対的に短くなる、③LCC旅客は一般的に搭乗口から航空機まで相対的に長い距離を歩く必要があることに加えて、客室の収納棚のスペースを確保するためにも、相対的に早い時刻に搭乗口に集合する傾向にあるため、空港の商業施設で買い物や飲食をする滞留時間が相対的に短くなる、ことなどが考えられる。

#### 4. まとめ

近年の研究により、少なくともイギリスでは、LCC旅客はFSCなど他の航空旅客と比較して空港での消費額は相対的に少ないことが示された。ただし、その理由については、本稿で示したものは仮説にすぎず、今後において定量的に検証をする必要がある。

わが国でも、ようやく空港民営化が本格的な幕開けを迎えようとしており、空港経営者の自由な裁量のもとでLCCの誘致に取り組む空港が、今後さらに増えていくものと推測される。そうした状況のなかで、LCC旅客が空港収入に与える影響に関する一層の分析と、それに必要な統計の開示が望まれる。

#### 【参考文献】

- ACI (2013) *2013 ACI Economics Report*, Airports Council International.
- CRI (1999-2008) *AIRPORTS STATISTICS*, The University of Bath.
- Francis, G., I. Humphreys & S. Ison (2004) "Airports' perspectives on the growth of low-cost airlines and the remodeling of the airport-airline relationship." *Tourism Management*, Vol.25(4), pp. 507-514.
- Gillen, D. & A. Lall (2004) "Competitive advantage of low-cost carriers: some implications for airports." *Journal of Air Transport Management*, Vol.10(1), pp.41-50.
- Graham, A. (2014) *Managing Airports: An International Perspective*, 4th. ed., Routledge.
- 国土交通政策研究所 (2014) 「LCCの参入効果分析に関する調査研究」『国土交通政策研究』第118号。
- Lei, Z. & A. Papatheodorou (2010) "Measuring the effect of low-cost carriers on regional airports' commercial revenue." *Research in Transportation Economics*, Vol.26(1), pp.37-43.

## 2014 年度（平成 26 年度）運営概況（速報値）

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

### ○発着回数 145,037 回（対前年比 109%）

国際線： 95,159 回  
（対前年比 110%）  
国内線： 49,878 回  
（対前年比 106%）

#### 発着回数について

2014 年度は中国などアジアを中心に LCC・FSC 両方で増便が相次ぎ、発着回数は、14 万 5 千回（前年比 109%）と 4 年連続で前年を上回り、年度として過去最高となりました。

### ○旅客数 20,043,936 人（対前年比 111%）

国際線： 13,518,801 人  
（対前年比 112%）  
国内線： 6,525,135 人  
（対前年比 107%）

#### 旅客数について

2014 年度の国際線・国内線の旅客数は、2,004 万人（前年比 111%）と 3 年連続で前年を上回り、14 年ぶりに 2,000 万人超となっております。外国人旅客数につきましてはアジアからの旅客数が大幅に伸び、過去最高であった 2013 年度を大きく上回る 699 万人となり、年度として初めて日本人旅客数を上回りました。

### ○貨物量 740,823t（対前年比 110%）

国際貨物： 719,451t（対前年比 111%）  
積込量： 345,222t（対前年比 118%）  
取卸量： 374,229t（対前年比 106%）  
国内貨物： 21,372t（対前年比 90%）

#### 貨物量について

2014 年度の貨物量につきましては、国際線貨物量は 72 万トン（前年比 111%）と 4 年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 27 年 4 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]

2015 年（平成 27 年）3 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	1,459,189	107.9	21.1	1,256,000	85.8	18.8	203,189
管内	915,190	108.6	13.2	941,488	82.4	14.1	△ 26,298
大阪港	312,674	112.3	4.5	354,691	81.6	5.3	△ 42,016
関西空港	445,798	113.9	6.4	347,166	97.7	5.2	98,632
全国	6,927,379	108.5	100.0	6,698,119	85.5	100.0	229,259

【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	445,798	113.9	6.4	347,166	97.7	5.2	98,632
成田空港	816,562	114.3	11.8	1,111,210	102.6	16.6	△ 294,648
羽田空港	40,854	270.5	0.6	48,641	71.8	0.7	△ 7,787
中部空港	99,944	142.6	1.4	90,509	126.9	1.4	9,436
福岡空港	87,426	238.9	1.3	36,038	136.3	0.5	51,388
新千歳空港	3,029	133.5	0.0	1,140	111.2	0.0	1,888

## 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)	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)	合計 (1日平均)	合計 (1日平均)
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,822	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
<b>平成25年累計</b>	<b>2,326,263</b>	<b>6,373</b>	<b>2,285,785</b>	<b>6,262</b>	<b>3,433,700</b>	<b>9,407</b>	<b>3,439,358</b>	<b>9,423</b>	<b>11,485,106</b>	<b>31,466</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
平成26年11月	302,230	10,070	298,980	9,970	261,560	8,720	251,960	8,400	1,114,730	37,160
平成26年12月	287,590	9,280	292,710	9,440	246,650	7,960	270,040	8,710	1,096,990	35,390
<b>平成26年累計</b>	<b>3,174,280</b>	<b>8,700</b>	<b>3,106,490</b>	<b>8,510</b>	<b>3,248,970</b>	<b>8,900</b>	<b>3,224,830</b>	<b>8,840</b>	<b>12,754,570</b>	<b>34,940</b>
平成27年1月	287,120	9,260	270,370	8,720	260,960	8,420	239,090	7,710	1,057,540	34,110
平成27年2月	338,020	12,070	349,730	12,490	232,270	8,300	240,070	8,570	1,160,090	41,430
平成27年3月	386,660	12,470	344,890	11,130	313,730	10,120	296,660	9,570	1,341,940	43,290
平成27年4月	460,450	15,350	481,860	16,060	199,280	6,640	206,370	6,880	1,347,960	44,930
<b>平成27年累計</b>	<b>1,472,250</b>	<b>12,270</b>	<b>1,446,850</b>	<b>12,060</b>	<b>1,006,240</b>	<b>8,390</b>	<b>982,190</b>	<b>8,180</b>	<b>4,907,530</b>	<b>40,900</b>
<b>前年同期</b>	<b>969,030</b>	<b>8,080</b>	<b>942,060</b>	<b>7,850</b>	<b>1,118,580</b>	<b>9,320</b>	<b>1,082,990</b>	<b>9,020</b>	<b>4,112,660</b>	<b>34,270</b>
<b>対前年同期比</b>	<b>151.9%</b>		<b>153.6%</b>		<b>90.0%</b>		<b>90.7%</b>		<b>119.3%</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。

## 関西国際空港における平成 27 年 G/W 期間中における 出入（帰）国者数【速報値（概数）】

- 1 対象期間 平成 27 年 4 月 24 日（金）～平成 27 年 5 月 6 日（水） 計 13 日間
- 2 期間中の出入（帰）国者数（概数）
  - 総 数：557,570 人（対前年比約 127%）
  - 出 国 者：293,280 人（対前年比約 129%）
    - うち日本人：111,760 人（対前年比約 100%）
    - 外国人：181,520 人（対前年比約 157%）
  - 入（帰）国者：264,290 人（対前年比約 125%）
    - うち日本人：115,420 人（対前年比約 97%）
    - 外国人：148,870 人（対前年比約 160%）
- 3 期間中のピーク
  - 出国ピーク 5 月 2 日（土）27,090 人
  - 入（帰）国ピーク 5 月 6 日（水）26,780 人
- 4 渡航先国（地域）別出国者数（概数）
 

第 1 位が中国で 64,680 人、次いで韓国の 60,450 人、台湾の 48,230 人、東南アジアの 43,050 人、香港・マカオの 30,270 人となっている。

また、対前年比では、中国が大幅に増加し、次いで韓国、台湾、香港・マカオ、東南アジア、ハワイ、北米の順番で増加した。

### 出入（帰）国者数

（単位：人）

平成 27 年 4 月 24 日～5 月 6 日（13 日間）										
	出 国			入（帰）国			合 計			
	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	
24 日 金	7,410	15,320	22,730	8,740	14,270	23,010	16,150	29,590	45,740	
25 日 土	6,980	16,830	23,810	8,100	14,940	23,040	15,080	31,770	46,850	
26 日 日	6,170	16,820	22,990	8,590	13,130	21,720	14,760	29,950	44,710	
27 日 月	5,960	15,380	21,340	6,970	10,100	17,070	12,930	25,480	38,410	
28 日 火	6,990	14,990	21,980	5,610	10,340	15,950	12,600	25,330	37,930	
29 日 水	10,240	12,970	23,210	7,380	11,770	19,150	17,620	24,740	42,360	
30 日 木	8,150	14,070	22,220	5,960	14,570	20,530	14,110	28,640	42,750	
1 日 金	12,670	13,000	25,670	7,260	14,320	21,580	19,930	27,320	47,250	
2 日 土	16,710	10,380	27,090	5,510	11,230	16,740	22,220	21,610	43,830	
3 日 日	11,190	13,480	24,670	6,700	8,320	15,020	17,890	21,800	39,690	
4 日 月	7,760	13,910	21,670	11,000	8,590	19,590	18,760	22,500	41,260	
5 日 火	5,420	14,300	19,720	15,620	8,490	24,110	21,040	22,790	43,830	
6 日 水	6,110	10,070	16,180	17,980	8,800	26,780	24,090	18,870	42,960	
合 計	111,760	181,520	293,280	115,420	148,870	264,290	227,180	330,390	557,570	
対前年比	100%	157%	129%	97%	160%	125%	99%	159%	127%	

## 出国者渡航先別一覽表

(単位：人)

	平成27年 4月24日～5月6日(13日間)			(参考)平成26年 4月24日～5月6日(13日間)	
	出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比
韓 国	60,450	20.6 %	135.8 %	44,500	19.6 %
中 国	64,680	22.1 %	188.0 %	34,400	15.2 %
香 港・マカオ	30,270	10.3 %	121.6 %	24,900	11.0 %
台 湾	48,230	16.4 %	122.1 %	39,500	17.4 %
東 南 ア ジ ア	43,050	14.7 %	120.9 %	35,600	15.7 %
北 ア メ リ カ	5,110	1.7 %	111.1 %	4,600	2.0 %
ハ ワ イ	10,520	3.6 %	115.6 %	9,100	4.0 %
グアム・サイパン	5,590	1.9 %	94.7 %	5,900	2.6 %
オセアニア	2,890	1.0 %	93.2 %	3,100	1.4 %
ヨ ー ロ ッ パ	14,640	5.0 %	90.9 %	16,100	7.1 %
そ の 他	7,850	2.7 %	86.3 %	9,100	4.0 %
合 計	293,280	100.0 %	129.3 %	226,800	100.0 %

(注) 昨年のゴールデンウィーク期間は、4月25日(金)から5月6日(火・祝)までの12日間であったため、本年とは1日の差が生じており、昨年同期比を求める都合上、昨年の記者発表資料に平成26年4月24日(木)分を加算しております。

## 不法就労外国人対策キャンペーン月間

法務省では、例年6月1日から1か月間、「不法就労外国人対策キャンペーン月間」を設け、外国人の不法就労防止に対する理解と協力を得るために啓発活動を実施しています。

近年、国際交流は一層活発となり、多くの国からたくさんの外国人の方々が日本を訪れており、平成26年には我が国に入国した外国人は約1,415万人となっており、対前年比約289万人の大幅な増加となりました。

外国人のほとんどの方々は、適正な手続により入国されていますが、一方で、不法就労を目的として我が国に入国しようとする外国人も後を絶たないばかりか、その入国手段も年々悪質、巧妙化しています。また不法残留外国人数も、当局の施策及び関係機関の御協力により、年々減少しておりますが、本年1月1日現在で、依然として約6万人を数える状況にあります。

今後、更に国際交流を発展させ、より良い日本社会を築くためには、外国人の方々に日本の法律を遵守していただきつつ、国際交流の推進を図ること、すなわち、「ルールを守って国際化」することが必要です。

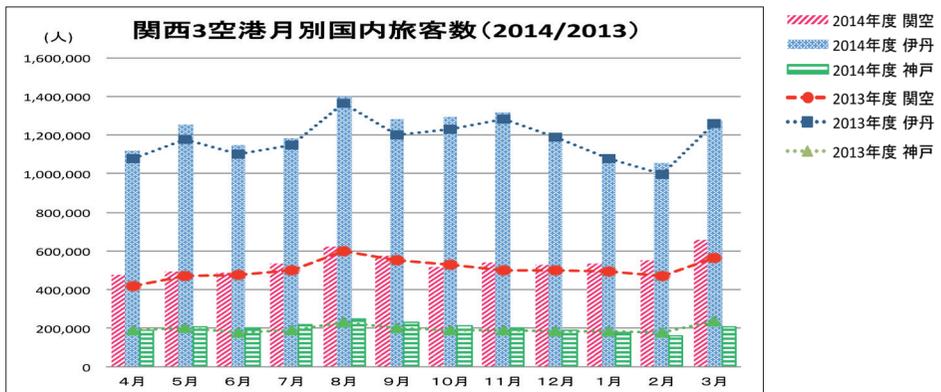
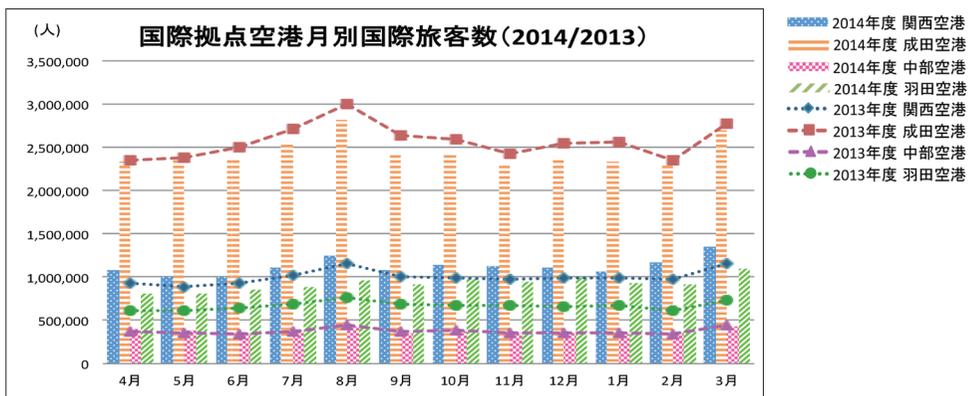
そのためには、喫緊の課題であります不法就労防止に向け、皆様の御理解と御協力をお願いいたします。

# 関西3空港と国内主要空港の利用状況

2015年(平成27年)3月実績【速報】

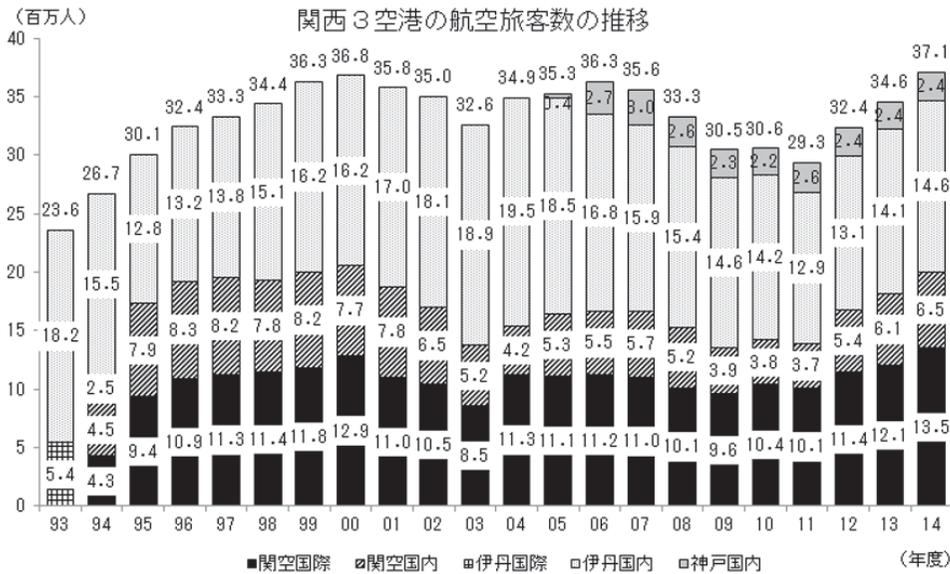
区分	空港名	国際線		国内線		合計	
			前年同月比		前年同月比		前年同月比
発着回数 (回)	関西3空港	8,569	111.0%	18,570	102.8%	27,139	105.3%
	関西	8,567	111.0%	4,535	114.6%	13,102	112.2%
	大阪(伊丹)	0	—	11,783	100.1%	11,783	100.1%
	神戸	2	—	2,252	96.7%	2,254	96.7%
	成田	15,635	99.1%	4,224	89.9%	19,859	96.9%
	中部	3,020	108.8%	4,880	101.9%	7,900	104.4%
旅客数 (人)	関西3空港	1,349,997	116.8%	2,142,257	104.1%	3,492,254	108.7%
	関西	1,349,992	116.8%	656,774	117.0%	2,006,766	116.9%
	大阪(伊丹)	0	—	1,275,689	101.5%	1,275,689	101.5%
	神戸	5	—	209,794	87.9%	209,799	87.9%
	成田	2,694,559	96.8%	577,451	101.0%	3,272,010	97.5%
	東京(羽田)	1,094,426	148.3%	5,687,859	102.1%	6,782,285	107.5%
	中部	432,500	104.2%	480,531	99.3%	913,031	101.6%
貨物量 (トン)	関西3空港	64,965	105.0%	13,375	90.7%	78,340	102.3%
	関西	64,965	105.0%	1,894	90.5%	66,859	104.6%
	大阪(伊丹)	0	—	11,481	92.4%	11,481	92.4%
	成田	199,080	104.0%	集計中	—	199,080	104.0%
	東京(羽田)	30,627	173.9%	68,338	95.3%	98,966	110.8%
	中部	18,230	119.4%	2,429	79.2%	20,659	112.7%

注1. 羽田の発着回数は、2014年4月から速報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。



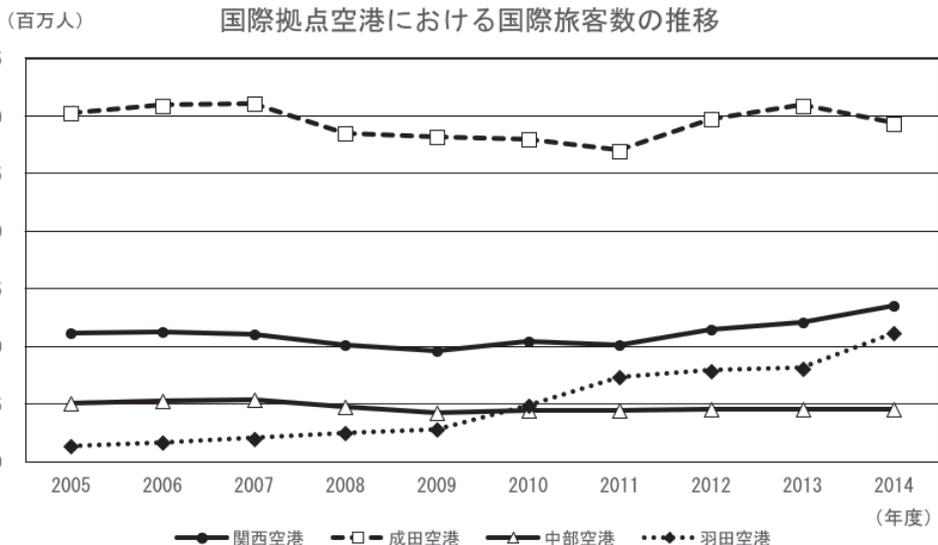
## ・関西3空港における航空旅客数の推移

関空・伊丹・神戸の3空港の2014年度の国際・国内の合計旅客数は、これまでで最も多く3,700万人を超えている。特に、関空の国際旅客数の増加が約150万人と大きかった。



## ・国際拠点空港における国際旅客数の推移

2014年度の関空、成田、中部、羽田の4空港における国際旅客数を前年と比べると、羽田が300万人増と最も増加数が多く、関空の2倍の増加数である。中部はほとんど変わっていない。成田は150万人減少しているが、羽田とあわせた首都圏空港としては150万人増であり、関空の増加数とほぼ同数である。このような増加は、円高やビザの発給条件緩和などの影響により、アジア方面からの国・地域を中心にインバウンドの増加が寄与したためと考えられる。



## 今後の予定

### ○第422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27年5月21日（木）16：00～17：00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
話題提供 「観光先進地域・関西へ向けて～インバウンド観光市場が伸びゆくなかで～」（仮題）  
講 師 大来 哲郎 氏（株式会社日本政策投資銀行関西支店企画調査課長）

### ○第423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27年6月15日（月）16：00～17：00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「持続可能な社会におけるテクノロジー」（仮題）  
講 師 奥野 武俊 氏（公立学校法人大阪府立大学 前理事長兼学長）

### ○第424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27年7月22日（水）16：00～17：00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「近畿の港湾について」（仮題）  
講 師 稲田 雅裕 氏（国土交通省近畿地方整備局港湾空港部長）

※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

---

▶今年も桜が満開に咲きました。

3月末から4月はじめにかけて大阪では雨の日が多かったのですぐに散ってしまうのではと心配していたところ、運良く休みの日に晴れてくれました。

私は車を運転できないので、又兵衛桜や淡墨桜のような有名で立派な巨木は見に行く機会がありません。しかし、近くのショッピングセンターにも老木で立派なものがあります。満開の姿を見ると今年も無事に1年が始められるのだなあと、幸せを感じるのです。

私の桜、myサクラです。

▶身近にあって満開になった記憶と自分の大事な思い出が重なる桜、その満開の姿を見なければ何か春の訪れを実感できないだけでなく今年のスタートに物足りなさを感じる桜、それをmyサクラと呼んでいます。

日本人の誰もがmyサクラを持っているのではないのでしょうか。

妻とこの桜がたくさんの花を咲かせているのを見て、今年も無事に春を迎えることができただなあと感じ、近くの八百屋のご主人に「今年も桜が見られて良かったねえ。」と声をかけました。

私にとって、あと20回ぐらいしかないのであろう大事にしたい歳時です。

(KM)

---

みんなでつくるあたらしい公園

## 泉佐野丘陵緑地(泉佐野市)



泉佐野丘陵緑地は21世紀に初めてオープン（一部）した19番目の府営公園です。この公園は大阪平野の南部、山と街をつなぐ<sup>ほとり</sup>辺に位置し、地域の方々や企業、団体と協力し、みんなで縁を結びながら、21世紀にふさわしい新しい公園づくりを進めているところです。園内は豊かで美しい自然に出会える場所が数多くあり、自然の営みが長い年月をかけてつくった繊細な地形には、向井池や谷口池などのため池や、人と自然の関わりが見られる雑木林、棚田などが広がっています。また、さまざまな種類の鳥や昆虫が見られるほか、ササユリやヤマモモ、ヤマザクラなどの多彩な植物が公園の四季を彩ります。さらに公園では、大阪府と協働して公園づくりなどを進めている公園ボランティア「泉佐野丘陵緑地パーククラブ」が、公園の豊かな自然を活かした園路づくりやキノコの菌打ちなどが体験できる様々な楽しいプログラムを開催しており、自分にぴったりのスタイルを見つけて楽しんでいただけます。

■所在地 泉佐野市上之郷90番地

■アクセス

【公共交通でのご来園】

- ・ JR長瀬駅から徒歩30分
- ・ JR日根野駅から徒歩35分
- ・ いずみさのコミュニティバス「上村」バス停から徒歩10分  
平 日／午前7時から午後4時まで各時間に1便  
土曜日／午前10時から午後2時まで各時間に1便 休 日／連休
- ・ 南海ウイングバス……………久ノ木バス停から徒歩30分  
※共に南海泉佐野駅、JR日根野駅から出発

【車でのご来園】 ・ 上之郷インター出口 西へ約500m

■問合せ先 泉佐野丘陵緑地 パークセンター

(管理者／大阪府岸和田土木事務所 泉佐野丘陵緑地工区)

住所／〒598-0024大阪府泉佐野市上之郷90番地

TEL／072-467-2491 H P／<http://izumisano-kyuryo.jp/>

