



KANSAI 空港レビュー



No.440
2015.7

CONTENTS

1 巻頭言

グローバル化するアジアと関西経済の将来

小林 潔司

2 各界の動き

12 講演抄録

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～

大来 哲郎

24 プレスの目

運営権売却の舞台裏

飯山 順

26 航空交通研究会研究レポート

ヨーロッパ地域における都市間競争 ① ー国際航空旅客・貨物流動の構造ー

堂前 光司・松本 秀暢

29 インフォメーション

新関西国際空港株式会社新役員体制

30 データファイル

- ・運営概況について 2015年(平成27年)5月(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2015年(平成27年)5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 2015年(平成27年)5月

【表紙写真】「スクート B787-9」

スクートのB787-9です。

7月8日に就航したシンガポール航空傘下のLCCです。

これはシンガポール建国50周年の特別塗装機であり、関空就航の10日ほど前にデリバリーされたB787のストレッチ型B787-9型機です。

スクートは週6便、火木土はシンガポール＝高雄＝関空、水金日はシンガポール＝バンコック＝関空です。

青空に飛び黄色のスクートの機体は映えると思います。梅雨明けの青空が楽しみです。

撮影：柴崎 庄司

当調査会ホームページの「KANSAI空港レビュー」では、講演抄録等の図表がカラーで分かりやすくご覧いただけます。

是非ご覧ください。⇒ <http://www.kar.or.jp>

グローバル化するアジアと 関西経済の将来



京都大学経営管理大学院教授 小林 潔司

アジア、アフリカ諸国の経済成長が著しい。開発途上国が、現在の経済成長率を維持すれば、2050年には204国のうち185ヶ国以上が中所得国以上になる。中国・インドを含めたアジア地域に居住する人口は、世界人口の半分以上をすでに占めている。20世紀の世界経済レゾームは、少数の先進国と多数の開発途上国に2極化された。21世紀の世界経済は、圧倒的な人口を誇るアジア地域の中所得国が、高所得国に仲間入りしようと競争するようなレゾームで考えたほうがいい。

関西はアジア諸国との関係が深い。アジア地域との密接な関係を基軸として関西経済の振興策が検討されてきた。その背景に、東京が世界マーケットを相手にした世界都市として飛躍する一方で、関西はいわばニッチとしてのアジア経済に焦点を置くという二番手意識が介在していることは否定できないだろう。このような二番手意識を捨て去るべき時がやってきた。21世紀の世界経済のフロンティアとしてたくましく成長するアジアの国々に、真正面からぶつかるフロンティア都市は、同時に世界経済をけん引する世界的フロンティア都市でもある。

アジア諸国の経済発展に伴って、先進国で高度な教育を受けた膨大な数の若者が母国で活躍しはじめている。各国の高等教育水準も急速に発展している。かりにアジア各国の人的資本の質に差異がなくなるとすれば、わが国の比較優位性はどこにあるのだろうか？それでもなお、経済発展の原動力は技術革新以外にはない。国

際競争の中で考えうる関西の都市戦略は、1つには技術革新の先導役としての役割を担うことである。いま1つは、日本独自、とりわけ関西独自のアイデアや発想を発展させた関西型クリエイティブ・モデルである。

関西型クリエイティブ・モデルは、関西の自然、文化、歴史、生活に密着したハイコンテクスト・モデルである。知識そのものの機能だけでなく、暗黙的な共有知識を用いて新たな価値を創出する。それは、生産者が一方的に製品を創り上げ市場に提供するというビジネスモデルとは根本的に異なる。現地のニーズに合わせてローカルなコンテクスト化を達成するビジネスモデルである。グローバル化の波の中で、関西が勝ち抜いていくためには、関西地域の文化資本や装置を活用し、高コンテクスト性を持つビジネスを成長させることが必要である。

失われた20年の間に関西の地盤沈下はかなりの程度進行した。しかし、世界都市の歴史を振り返った時、危機の時代に、創意工夫や発明を生むエネルギーが生まれた事例も少なくない。折しも、関西空港・伊丹空港の一元的コンセッション運営が開始されようとしている。やがて、東京・大阪という国際的メガ都市が、リニア新幹線により1時間程度で連結される。メガ都市からアジアの各都市に、数時間以内で到達できる。メガ・コリドー形成に向けての胎動が、大阪の創造的グレート・リセットの原動力になることを期待したい。

各界の動き

関西国際空港

●宮古島線、季節運航再開

全日本空輸は6月1日、関西～宮古島間の直行便の運航を開始した。2006年10月31日に運休して以来、8年8か月ぶりの再就航となる。9月30日までの季節運航で、1日1便。機材はボーイング737-800型機（166～167席）。

●会長・社長再任、閣議で了解

太田昭宏国土交通相は6月2日、東京地下鉄（東京メトロ）の奥義光社長（65）、成田国際空港会社の夏目誠社長（67）、新関西国際空港会社の安藤圭一社長（63）、福島伸一会長（66）の再任と、東京メトロ会長に元国交省事務次官の安富正文氏（67）を充てる人事を閣議に報告し、了解を得た。各社の6月下旬開催の取締役会で決定し、国交相が認可する。

●北京首都航空、塩城、石家荘へ定期チャーター

中国・海南グループの北京首都航空は、6月2日から関西～塩城（江蘇省）線、6月15日から関西～石家荘（河北省）線に定期チャーターで就航した。日本向けチャーターでいずれも週2便。同社は2月から関西～杭州線を定期チャーターで運航しており、関空線は週6便となる。使用機材はエアバスA319型機（142席）。

●中華航空、10月に台南線

台湾の中華航空は6月4日、台南空港と関西空港を結ぶ直行便を10月28日から開設すると発表した。当面は週2往復とする。機材はボーイング737-800型機（158席）。

●4か国語のチラシでMERS注意喚起

関西空港検疫所は6月4日、中東呼吸器症候群（MERS）の韓国での感染拡大で、ポスターや4か国語のチラシを使って空港利用者に注意喚起する啓発活動を始めた。韓国から帰国した人らに対し、発熱や咳などがある場合や、MERSの疑いのある患者と接触した可能性がある場合、必ず検疫官に申告するよう呼び掛ける内容。

●USJキャラが出迎え

関西空港にテーマパーク、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）の人気キャラクターらの装飾を施した「KIX ウェルカムストリート」が完成し、6月4日、記念セレモニーが開かれた。

●航空貨物で2年連続最高評価

新関西国際空港会社は6月8日、大手航空貨物専門誌「Air Cargo World」が行った「2015 Air Cargo Excellence Survey」で、アジア地域の年間貨物取扱量40万t以上100万t未満部門で2年連続1位を獲得したと発表した。受賞は10年連続で、運用やサービス、料金、施設面など各項目で非常に高い評価を得た。

●運営権売却、オリックス連合が1次入札通過

新関西国際空港会社は6月12日、関西・大阪両空港の運営権を売却する1次入札でオリックスと空港運営大手の仏バンシ・エアポートが通過したと発表した。2次入札の期限を9月18日に、空港事業の移管を2016年3月末に、それぞれ3か月程度遅らせることも発表した。両社

は2次入札までに他企業を含む正式な連合を組み、詳細な運営計画を提出する。新関西会社との運営条件の交渉が決裂しなければ事実上、11月に運営権の取得が決まる。1次入札では外資の空港運営会社2グループも応募したが、国内企業と連合を組む要件を満たさなかった。

安藤圭一社長は記者会見で、オリックス連合について「空港の成長戦略や利便性向上策など適切な提案がなされている」と評価した。また、巨額な民営化プロジェクトの入札が1グループだけで進むことに透明性の観点から懸念の声が出ていることについて「外部有識者がチェックする仕組みがあり、法的、手続き的に問題はない」と説明した。



クリック！

国内企業9社が応札に必要な事前審査を通過していたが、一次入札に応じたのはオリックスだけだった。各社が共通して指摘するのは、45年間におよぶ運営期間や最低落札額2兆2,000億円の巨額負担が壁になることだ。航空・旅行産業は感染症やテロ・国際紛争といった、思いがけないリスクがあり、経営に大きな打撃を与える。リスク分散のためにも、大阪空港周辺の所有地の有効活用など経営の多角化も必要になるだろう。

●NY線、成田経由で来春復活

デルタ航空は6月15日、2016年3月27日から国際線乗り継ぎ客専用の関西～成田路線の運航を再開すると発表した。現行の成田～ニューヨーク線に接続して、関西～ニューヨーク便として運航する。経由便を含むニューヨーク線の定期便は1年半ぶりの復活となる。関西からのビジネス利用などを見込む。ボーイング757-200型（199席）で1日1便運航する。デルタ航空は成田からニューヨークを含む米国の7都市へ直行便を運航しており、関西から各都市へのアクセスが便利になる。

●山東航空が青島・ウルムチ線開設

新関西国際空港会社は6月15日、山東航空が7月5日に関西～青島～ウルムチ線を開設すると発表した。使用機材はボーイングB737-800型機（135席）。1日1便で運航する。ウルムチは関空にとって初の就航都市で、日本で唯一同路線に就航する空港となる。

●タイガーエア台湾、高雄線も開設

LCCのタイガーエア台湾は6月15日、7月3日から関西～高雄線を新規に就航すると発表した。毎日運航で、運航機材はエアバスA320型機（180席）。これにより関西空港の国際線LCC路線は計16社、21都市、週272便となり、日本最大のLCC国際線ネットワークがさらに広がる。

●ファースタン航空、台中線を定期チャーターで運航

台湾のファースタン航空（遠東航空）は、6月18日から関西～台中線を定期チャーター便として週2便の運航を始めた。1957年に設立されたフルサービスキャリアで、日本への定期チャーター便就航は初めて。機材はマクドネル・ダグラスMD-83型機（165席）を使う。

●大阪駅前からのリムジン24時間化発表

関西空港交通、大阪空港交通、阪神バスは7月1日から、リムジンバス、大阪駅前～関西空港線の深夜早朝便を増便し、24時間運行を実施すると6月18日発表した。関空を深夜に発着するLCCの利用客に対応する。関空発、大阪駅前発が各2便追加され、関空発は23時から翌朝6時台まで毎時1本運行となる。

●中国東方航空、延吉へ直行便を週2便就航

中国東方航空は7月4日から関西～延吉（吉林省）線を新規に就航すると6月18日発表した。

週 2 便でエアバス A320 型機（156 席）を使用。

●月間発着回数が過去最高

新関西国際空港会社が 6 月 19 日発表した 5 月の関西空港の運営概況（速報値）によると、総発着回数は前年同月比 13% 増の 1 万 3,369 回となり、単月としての過去最高を更新した。LCC が中国路線を拡充したことが寄与した。旅客数は 26% 増の 189 万 6,392 人で 3 年 8 か月連続前年を上回った。国際線の外国人旅客数は 68% 増の 83 万 4,170 人、日本人旅客数は 2% 減の 47 万 7,820 人だった。

●LCC専用第3ターミナル工事の安全祈願祭

新関西国際空港会社は 6 月 22 日、LCC 専用の第 3 ターミナル建設工事の安全祈願祭を行った。120 億円を投じ、総面積約 3 万 3,000 m² の平屋（一部 2 階建て）で、新たに 6 スポットを建設する。中型機にも対応。この計画より 1 割程度規模を拡大する予定で、利用開始は 3 か月遅れ、2017 年春になる見込み。

●中国南方航空が深圳線開設

中国南方航空 7 月 23 日から関西～深圳線を週 4 便で就航すると 6 月 23 日発表した。エアバス A320 型機（151 席）を使う。これにより、中国南方航空は、関西空港から広州、瀋陽、ハルビン、貴陽、桂林、南寧、大連、鄭州、長春、長沙、深圳の 11 都市へ、週 48 便を就航させることになる。

●地元小学生がジャガイモ収穫祭

田尻町立小学校の 1 年生約 100 人が 6 月 23 日、関西空港 2 期島の「KIX そら農園」で大阪空港で作られた肥料（伊丹空港 2 号）を使用して栽培したジャガイモの収穫祭に参加した。資源循環型、地域と共生した空港をめざした取り組みの一環。

●株主総会で新役員体制決定、監査役に白石関大教授

新関西国際空港会社は 6 月 25 日、第 3 回定時株主総会を開き、監査役の定員を 1 人増やし 6 人とする定款変更を決議、取締役 10 人全員の再任と監査役 3 人の選任を決めた。監査役は従来、出資 3 府県の会計責任者が就任していたが、新たに関西大学政策創造学部教授の白石真澄氏（56）を選んだ。退任した常松貞雄監査役の後任に兵庫県会計管理者の北川稔男氏（59）を選任した。

また株主総会後の取締役会で 5 人の新任執行役員人事（7 月 1 日付）を決めた。新執行役員は次の通り。（後掲「インフォメーション」参照）

専務執行役員 岡本 仁志＝伊丹空港本部副本部長、OAT との組織一体化・合併推進

常務執行役員 小泉 恵次＝ターミナル営業、関空伊丹空港総合調整

常務執行役員 田中 明道＝グループ会社、関空伊丹空港総合調整

執行役員兼コーポレートコミュニケーション部長

石川 浩司＝広報・CS（コンセッション等への対応調整）

執行役員兼ターミナル営業部長

田部 章壽＝ターミナル営業、インバウンド急増対策等調整

●中国南方航空が3路線開設

中国南方航空は 6 月 25 日以降、関西空港と鄭州、長春、長沙とそれぞれ結ぶ 3 路線を開設した。鄭州便は 6 月 25 日から週 3 往復。機材はボーイング 737 - 800 型機（160 席）。長春便は大連経由で 7 月 2 日開設、週 2 往復する。長沙便は 7 月 4 日から週 2 往復。長春便、長沙便ともにエアバス A320 型機（151 席）で運航する。

●ピーチ、台北線増便、8月から週20往復

ピーチ・アビエーションは 6 月 25 日、関西～台北線を増便すると発表した。8 月 7 日から週

14 往復を 6 往復増便し、週 20 往復運航する。

●日本トランスオーシャン航空、客室の減圧警報作動

6 月 30 日午前 8 時 20 分ごろ、那覇発関西行き日本トランスオーシャン航空 2 便、ボーイング 737 - 400 型機（乗員乗客 37 人）が飛行中、エンジンの不具合を示すコックピット内の警告灯が点灯し、客室内の減圧を示す警報が作動した。9 時 20 分に関西空港へ到着したが、乗客乗員にけが人はなかった。国土交通省は、航空事故につながりかねない「重大インシデント」に認定、運輸安全委員会が調査を実施する。

●KIX ツアーコンペ金賞にクラブツーリズム

新関西国際空港会社は需要喚起を図るため、旅行会社から関西空港発着便を利用した旅行商品を募る、「関西空港利用促進 KIX ツアーコンペ」を実施し、6 月 30 日、59 商品の応募の中から優秀商品 12 点を選出した。金賞にはクラブツーリズムの「日本航空直行便利用アメリカ西部国立公園めぐり 9 日間」が選ばれた。

空港

＝ 神戸空港 ＝

●運営権売却の調査会社に新日本監査法人

神戸市は 6 月 3 日、神戸空港の運営権売却に向けた調査を行う事業者に、新日本監査法人を選んだと発表した。新関西国際空港会社が進める関西・大阪両空港の運営権売却に神戸空港の参加を提案するため、滑走路やターミナルビルの資産評価などを行う。

●5月の搭乗者数、5か月ぶり増

神戸市は 6 月 11 日、神戸空港の 5 月の搭乗者数が前年同月比 6.6% 増の 22 万 259 人だったと発表した。民事再生手続き中のスカイマークが 3 月末に復活させた仙台線が好調で、昨年 12 月以来 5 か月ぶりに前年実績を上回った。

＝ 首都圏空港 ＝

●JAPIC、グローバルハブ空港研を再開

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC、宗岡正二会長）は 6 月 8 日、総会を開き、国土委員会の首都圏グローバルハブ空港研究会での議論を再開することを盛り込んだ事業計画を決めた。羽田空港の再々拡張や成田空港の増設、両空港の経営一体化など、首都圏空港のグローバルハブ化の実現に向けた検討を行う。宗岡会長は「ポスト五輪の 2020 ～ 2030 年を見据えた議論になるだろう」と話した。

＝ 成田国際空港 ＝

●発着回数500万回達成

成田空港の航空機発着回数が 6 月 2 日、1978 年 5 月の開港から 37 年で通算 500 万回に達し、同空港で記念式典が開かれた。400 万回から 500 万回までにかかった期間は 4 年 9 か月で、300 万回から 400 万回までと比べ、6 か月早かった。

●日本初、ポーランド直行便

成田国際空港会社は 6 月 19 日、LOT ポーランド航空の成田～ワルシャワ線が 2016 年 1 月 14 日に開設されると発表した。ボーイング 787 型機で週 3 往復運航する。日本とポーランドを結ぶ初の定期直行便で、欧州（ロシア極東を除く）航空会社の成田への新規乗り入れは 8 年ぶり。

＝ 羽田空港 ＝

●デルタが9月末でシアトル線を廃止

米航空大手のデルタ航空は 6 月 19 日、1 日 1 往復している羽田～シアトル線を 9 月末で廃止

することを明らかにした。米運輸省は通年で毎日運航することを条件に発着枠使用を認めていたが、同社は冬ダイヤに入る 10 月以降に毎日運航を続けるだけの需要を獲得するのは難しいと判断した。これに伴い、米運輸省は発着枠を米大手アメリカン航空の羽田～ロサンゼルス線に割り当てる方針。

●ピーチ、8月に台北線就航

ピーチ・アビエーションは 6 月 25 日、羽田と台北を結ぶ路線を 8 月 8 日から週 6 往復で新規就航すると発表した。国内の LCC が羽田発着便を運航するのは初めて。着陸料が割り引かれる深夜早朝発着枠(午後 11 時～午前 6 時)を利用する。冬ダイヤで週 7 往復への増便を目指す。

＝ 中部国際空港 ＝

●春秋航空が初就航へ、中国5都市結ぶ週14便

中国の LCC 大手、春秋航空は 6 月 29 日、石家荘（河北省）、フフホト（内モンゴル自治区）、ハルビン（黒竜江省）、合肥（安徽省）、上海の 5 都市へ週 14 便の運航を開始した。孫振誠・日本支社総支配人は、年内に便数を関西空港と同じ週 42 便まで増やす計画を明らかにし、数年後に 100 便にし、同空港を関空と並ぶ拠点空港と位置づける方針。

航空

●スカイマーク、大口債権者がANA外し再生案

民事再生手続き中のスカイマークは 6 月 1 日、米航空機リース会社、イントレピッド・アビエーションが、ANA ホールディングス以外の航空会社をスポンサーとする独自の再生計画案を東京地裁に提出していたことを明らかにした。スカイマークが地裁に提出した再生計画案は ANA と投資ファンド、インテグラル、大手行をスポンサーに選定しているが、イントレピッドの計画案はスポンサーから ANA を外し、別の航空会社とインテグラルからの支援を受けて再建を図る内容。

●ジェットスター・ジャパン、初の成田発着国際線

ジェットスター・ジャパンは 6 月 1 日から、同社として成田空港を発着する初の国際線、成田～香港線の運航を開始した。同社の国際線としては関西～香港線に次ぐ 2 路線目。成田～香港線は週 3 便でスタートし、9 月 1 日からは週 7 便のデイリー運航とする。

●全日空、成田～パリ線を運休、羽田便に一本化

全日本空輸は 10 月下旬から成田～パリ線を運休し、羽田空港のみの発着とし、座席数の多い機体に切り替えて旅客需要に応える。同路線を 1 日 1 往復しているが、2014 年 3 月末に羽田～パリ線の運航を始めてからは搭乗率が低迷していた。

●那覇空港であわや衝突

6 月 3 日午後 1 時 25 分ごろ、離陸のため那覇空港の滑走路で加速を始めた新千歳行き全日本空輸のボーイング 737—800 型機（乗客乗員計 83 人）前方上空を、航空自衛隊の CH47 型ヘリコプターが管制官の指示を受けずに横切った。全日空機は離陸を中止して滑走路上で停止。その直後、新石垣からの日本トランスオーシャン航空のボーイング 737—400 型機（乗客乗員計 44 人）が同じ滑走路に着陸して止まった。JTA によると 400～500m まで接近、衝突の危険もあった。運輸安全委員会は、事故につながる恐れがある「重大インシデント」として調査を始めた。

●MRJが地上走行試験

三菱航空機が開発を進める国産初のジェット旅客機、MRJ の走行試験が 6 月 8 日、県営名古屋空港で始まった。エンジンの推進力で地上を走るのは初めて。

●IATAが利益上方修正

国際航空運送協会（IATA）は6月8日、今年の航空会社の利益見通しを17%上方修正し293億ドルとした。北米系の業績好調を反映した。

●アジアナ、ソウル地盤にLCC第2弾

韓国の航空大手、アジアナ航空がLCCを新設し2016年にも日本や中国などに就航することが6月9日明らかになった。金海空港（釜山市）が地盤のエアプサンに次いで同社2つ目のLCCで、ソウルを地盤にアジアナが運航する日本の地方都市などを結ぶ近距離の国際線を順次切り替える。

●スカイネット、社名も「ソラシドエア」に

「ソラシドエア」のブランド名で運航しているスカイネットアジア航空（宮崎市）は6月10日、12月1日から社名も「ソラシドエア」に変更することを明らかにした。社名とブランド名を統一し、認知度の向上を図るためとしている。

●スカイマークの債権者集会、二つの計画案を議題に

スカイマークの民事再生手続きで、東京地裁は6月15日、再生計画案の承認を求める債権者集会の議題に、二つの計画案を取り上げることを決めた。スカイマークが策定したANAホールディングスの支援を受ける案と、ANA主導に反対する最大債権者の米航空リース会社、イントレピッド・アビエーションの案。

●川重・三菱重、次期エアバス機エンジン開発に参画

川崎重工業と三菱重工業は6月15日、欧州エアバスの次期中大型旅客機「A330neo」向け新型エンジン「Trent7000」の開発に参画すると発表した。英ロールス・ロイスが開発を主管するエンジンで、川崎重工は圧縮機部品、三菱重工は燃焼器部品を担当する。

●JAC、ATR42を8機発注

日本航空グループの日本エアコミューター（JAC）は6月15日、エアバスなどが出資するプロペラ機メーカー、仏ATR製のATR42—600型機（48席）8機を購入する契約を結んだ。さらに1機についてオプション契約をつけた。2017年から受け取りを始め、現在使用中のSAAB340B型機を置き換える。

●ピーチ初の自社購入機

ピーチ・アビエーションは6月16日、パリ国際航空ショーでエアバスA320型機を3機発注する契約を締結したと発表した。ピーチはリース契約で14機を運航しており、直接購入するのは今回が初めて。

●LCC満足度・利用意向低下

エイビーロード・リサーチ・センターは6月16日、2014年に海外を旅行した18歳以上の男女を対象にした「国際線LCC利用意向と満足度に関する調査」の結果を発表した。利用経験率21%で2年間で1.5倍になった。満足度75.2%で前年比2.9ポイント下がり、利用意向も47%で7ポイント下がった。

●MERS問題で韓国エアラインが運休拡大

大韓航空は6月22日までに3路線の運休を決めた。鹿児島～ソウル線（7月1～17日）、秋田～ソウル線（6月29日～7月30日）、小松～ソウル線（7月1日～31日）。アジアナ航空も同日、ソウルと富山、松山を結ぶ便を6月末から7月にかけて全面運休すると発表した。ソウルと成田、羽田、中部、広島を結ぶ路線も一部を運休する。韓国で中東呼吸器症候群（MERS）の感染が拡大している影響で、特に日本からの利用客が減少しているため。

●ピーチが2年連続増収増益

ピーチ・アビエーションが6月23日発表した2015年3月期決算は、売上高が前期比

21.4% 増の 371 億円、最終利益は同 2.1% 増の 10 億円だった。ピーチは就航から 3 年目となる 2014 年 3 月期に国内 LCC で初の黒字化を達成しており、増収増益は 2 年連続。本業の儲けを示す営業利益は 42.7% 増の 28 億円と大幅増益だった。パイロット不足による昨年 5 ～ 10 月の 2,000 便超の減便の影響で 30 億円程度の減収があったが、路線拡大などで旅客数は約 2 割増加した。

●**ジェイエア、3機のCRJ200で点検漏れ、23便欠航**

日本航空は 6 月 24 日、グループ会社のジェイエア（池田市）が、50 人乗りの双発ジェット機、ボンバルディア CRJ200 型機 3 機を必要な部品点検をしないまま半年間運航していたと明らかにした。24 日に緊急点検したため、23 便が欠航、約 800 人に影響した。

●**ピーチ、泉佐野プレミアム商品券を機内販売**

ピーチ・アビエーションは 6 月 26 日、泉佐野市が発行するプレミアム商品券を国際線の機内で 7 月 5 日から販売すると発表した。1,000 セット（1 セット 1 万 2,000 円）で利用対象店舗は関西空港内、りんくうタウン駅周辺、泉佐野駅周辺、日根野駅周辺の各エリアの契約店。

●**ピーチでシステム障害、9便欠航**

ピーチ・アビエーションは 6 月 29 日から 30 日にかけてシステム障害のため空港の自動チェックイン端末が使えなくなり、9 便が欠航、24 便の遅れが発生し 4,900 人に影響が出た。

関西

●**JTBと京阪が京都に訪日観光の新拠点**

JTB 西日本と京阪電鉄は 6 月 1 日、京都駅前の京都タワー 3 階に関西ツーリストインフォメーションセンター京都（KTIC 京都）を開設した。観光や交通情報を提供するほか、宿泊施設の予約やオプショナルツアーを販売する。

●**南海電鉄がトラックターミナル拡充へ**

南海電気鉄道は 6 月 2 日、子会社の泉北高速鉄道が運営する大阪府内 2 か所のトラックターミナルの拡充に乗り出す方針を明らかにした。荷物の加工施設などを整備し、物流拠点として機能強化を図る。市場が膨らむインターネット通販などでの需要を見込み、早ければ 2016 年度中の着工を目指す。

●**NTT都市開発、USJ近くにホテル**

NTT 都市開発はユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）の近くにホテルと結婚式場が入った複合施設を建てると発表した。10 月に着工し、2017 年 6 月の完成予定。全国で「カンデオホテルズ」を運営するカンデオ・ホスピタリティ・マネジメント（東京・港）がテナントとして客室数 390 のホテルを出す。

●**JR東海社長「リニアアセス前倒し困難」**

JR 東海の柘植康英社長は 6 月 4 日、2045 年開業を目指すリニア中央新幹線名古屋～大阪間について、「ルートや駅の決定、環境影響評価を先行して始めるのは難しい」と述べ、関西政財界が求める環境アセスの前倒しは現段階では困難との見方を示した。

●**「はなやかKANSAI魅力アップフォーラム」を開催**

関西経済連合会などは 6 月 5 日、はなやか KANSAI 魅力アップフォーラム（座長・角和夫・関経連副会長）の第 1 回会合を開催した。近畿経済産業局、関西広域連合など 14 機関が参画し、外国人観光客に限らず、外国人のビジネスパーソンや留学生などの受け入れに向けて関西の強みや克服すべき課題を共有・議論する。

●**大銀協会長、訪日客呼び込みの必要性を強調**

大阪銀行協会会長に就いた池田泉州銀行の藤田博久頭取が6月8日、大阪市内で就任会見を開き、「関西は観光地としての潜在力が高く、観光を生かした経済発展が考えられる」と述べ、外国人旅行客をさらに呼び込むための取り組みの必要性を強調した。

●大阪の外国人観光客、前年比113万人増

2014年に大阪府を訪れた外国人観光客数（暫定値）は約376万人で、前年よりも約113万人増えたと大阪観光局が6月9日、発表した。円安や、「爆買い」で来日する中国人観光客らの急増が背景にあるという。

●「海遊館」株、近鉄に売却

大阪市議会は6月10日、同市港区の水族館、海遊館について、市が保有する運営会社の全株式1万株を24億8,000万円で近鉄グループホールディングスに売却する議案を、賛成多数で可決した。近鉄の持ち株比率は現在の8%から33%に高まり、市に代わって筆頭株主となる。

●IR誘致調査費、大阪市議会が減額修正

大阪市議会は6月10日、カジノを含む統合型リゾート（IR）誘致に向けた調査費3,000万円を盛り込んだ一般会計補正予算案などを可決し、閉会した。予算案では当初、調査費として7,600万円を計上していたが、公明党などが「額が多すぎる」と慎重な姿勢を示したため、誘致候補に挙がっている夢洲の埋め立て調査費などを削除した。そのうえで、「予算執行は国のIR推進法案が成立した後」とする付帯決議も採択した。

●大阪市議会、大阪戦略調整会議設置を可決

「大阪都構想」の代案として自民党が提出した大阪府、大阪市、堺市の3首長と各議会議員計30人で構成する大阪戦略調整会議（大阪会議）の設置条例が6月10日、大阪市議会で可決、成立した。橋下徹市長が提案した府市連携局の設置議案は自民など野党の反対で否決された。大阪府議会は6月11日、堺市議会は6月24日、それぞれ同会議を設置する条例を可決した。

●大阪府議会、カジノ調査費を全額削除

大阪府の松井一郎知事は6月11日の府議会で、今年度の補正予算案からカジノを含む統合型リゾート（IR）の誘致に向けた調査費約3,800万円を全額削除する修正案を提出、可決された。

●紀勢自動車道田辺～白浜間、開通へ

国土交通省近畿地方整備局は6月12日、紀勢自動車道南紀田辺インターチェンジ～南紀白浜インターチェンジ間（14km）が7月12日15時に開通すると発表した。これにより、和歌山県の一大観光地区である南紀白浜と、京阪神地区が高速道路で直結される。

●あべの・天王寺・新世界が特典付きガイドマップ

大阪を訪問する外国人旅行客を呼び込もうと、大阪市南部のあべの、天王寺、新世界エリアの主要な施設がタッグを組み、外国語で作製した特典付きのガイドマップを初めて発行した。あべのハルカスをはじめ、通天閣や四天王寺、天王寺動物園など3つの地域を代表する施設が業種の壁を超えて協力。「3地域が一体となり、キタやミナミに並ぶ観光地として発展させていきたい」と意気込んでいる。

●太平洋人材交流センター新会長に大坪氏

関西財界などが発展途上国の人材育成のために設立した太平洋人材交流センター（PREX）は6月15日、臨時理事会を開き、レンゴーの大坪清会長兼社長（76）を新しい会長に選任した。2001年から会長を務めた井上義国氏（84）＝元ダイキン工業副会長＝の後任。

●淡路市の関空用土砂採取地に太陽光発電所完成

関西空港の埋め立て用土砂が採取された淡路市津名の郷に、出力33.5メガワットと兵庫県内最大の太陽光発電所、ユーラス津名東ソーラーパーク（60ha）が完成し、6月16日に記念式

典が開催された。約 15 万 4,000 枚の太陽光パネルを設置、一般家庭約 1 万 1,000 世帯分の年間消費電力を賄えるという。

●京都府内の観光客数が史上最多8,375万人

京都府と京都市は 6 月 17 日、2014 年の観光総合調査で、観光客数が府全体で約 8,375 万人と、1969 年の調査以来、史上最多となったことを明らかにした。観光客消費額も約 8,139 億円と 2 年連続で過去最高を更新した。

●神戸市と米シアトル市、航空、IT分野で連携強化

神戸市の久元喜造市長は 6 月 23 日の定例記者会見で、航空機産業が集積する姉妹都市の米シアトル市と航空宇宙や IT 分野で連携を強化する覚書を交わした、と発表した。航空宇宙、IT 分野の人材育成プログラムや企業に関する情報交換▽航空宇宙分野でのシアトル市への研究団派遣などを盛り込んでいる。

●関西の外国客、京都・大阪に集中、奈良は日帰り

関西を訪れる外国人観光客の多くが大阪、京都に集中し、奈良は日帰りが多いという傾向が国交省近畿地方整備局と移動ルート検索アプリの運営会社「ナビタイムジャパン」によるビッグデータ分析で明らかになった。近畿 6 府県と三重県を訪れた人の 72%が京都、大阪の 2 府だけに滞在。大阪では日中よりも夜間の滞在者が多かった。大阪のホテルなどを拠点に関西各地に向かっている様子がうかがえる。京都は日中と夜間の数が近く、宿泊しながら観光する外国人が多いようだ。

●大丸心斎橋、免税売り上げが2割超す

J・フロントリテイリングが 6 月 25 日に発表した 3～5 月期連結決算によると、大丸松坂屋百貨店の免税品売上高は前年同期比 4.5 倍の 90 億円に膨らみ、売上高に占める割合は 5.5%と前年同期の 1.2%から大幅に拡大。立地条件の良い大丸大阪・心斎橋店では売上高の 21%強（前年同期は 4.8%）を占めるまでになった。高額な時計や化粧品などの販売が伸びているという。

国

●16年サミットは伊勢志摩で開催

安倍晋三首相は 6 月 5 日、2016 年に日本で開く主要国首脳会議（サミット）について「三重県で開催する。伊勢志摩サミットだ」と述べた。選定理由として、地域の持つ自然や伝統、文化の豊かさを挙げた。主会場を英虞湾に浮かぶ賢島のホテルとする方針。

●政府行動計画、訪日客の消費額4兆円へ

政府は 6 月 5 日の観光立国推進閣僚会議で、訪日外国人を 2,000 万人に増やすための新たな行動計画をまとめた。2,000 万人を達成する年に訪日客の消費額を 4 兆円に倍増させ、全国で 40 万人の雇用創出を目指す方針を盛り込んだ。訪日客を地方に誘導するため、地方の免税店を 2 万店に増やす目標も掲げた。太田国土交通相は 2020 年に 2,000 万人に増やす目標について「（達成時期は）前倒しになるだろう」と述べた。

●観光白書、外国人の宿泊者3年で2倍超、ホテル不足も

政府は 6 月 9 日、2015 年版の観光白書を発表した。訪日外国人の宿泊者数が最近 3 年間で 2.4 倍に増え、人口減少による日本人宿泊客の伸び悩みを補っていることが明らかになった。都市部ではホテルの稼働率が高まり、一部でホテル不足も顕在化している。

●インドネシア・モンゴルの空港運営参画、重点的に

国土交通省は 2015 年度の航空インフラ輸出について、インドネシアとモンゴルでの空港運営への参画を重点的に後押しする方針を決めた。官民使節団や大臣級のトップセールスを通じて両

国の政権との関係を強化し、日本の空港運営ノウハウを売り込む。

●初の交通政策白書

政府は、初となる「平成 27 年版交通政策白書」を閣議決定した。交通政策基本法に基づき交通の動向、政府が交通に関して講じた施策、交通に関して講じようとする施策について、毎年、国会に報告するもので、今回が初めての白書となる。交通サービス状況によると、国内旅客輸送量は、2008 年のリーマンショック、2011 年の東日本大震災の影響による落ち込みを経て、全体としては回復傾向にある。特に国内航空旅客は、LCC の利用拡大などにより顕著な増加傾向にある。

●国交省、訪日外客向け広域ルート7件を認定、助成対象に

国土交通省は 6 月 12 日、訪日外国人旅行者向けの広域観光周遊ルート形成計画について、申請のあった 7 つのルートを認定した。関西広域連合と関西経済連合会、関西地域振興財団が申請した「美の伝説」は、奈良や京都の文化財地区や熊野、天橋立、大阪城周辺などを拠点とするルート。5 つの世界遺産や絶景、食などで東南アジアや欧米からのリピーターなどにアピールし、訪日外客が集中する京都や大阪から、北近畿と南近畿への送客をはかる。

●1～5月の訪日外国人753万人

政府観光局は 6 月 17 日、5 月に日本を訪れた外国人旅行者が、推計で前年同月比 49.6%増の 164 万 1,800 人だったと発表した。1～5 月の累計では、753 万 7,800 人で、1 年間に換算すると 1,800 万人規模となるペース。

●伊勢志摩サミット、2016年5月26、27日に開催

菅義偉官房長官は 6 月 23 日の記者会見で、2016 年行われる伊勢志摩サミットの日程について、5 月 26、27 日に開催することに決定したと発表した。

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～

株式会社日本政策投資銀行関西支店
企画調査課長

大来 哲郎 氏



● と き 平成27年5月21日（木）

● と こ ろ 大阪キャッスルホテル7階 松・竹・梅の間

■はじめに

日本政策投資銀行の大来です。インバウンド観光客が増え、市場がこれからも伸びていくだろうということは、ご承知と思います。今日は、関西が今以上の観光先進地域になっていくことができたらという思いを伝えさせていただきます。私は2年前に転勤で東京から来ました。そういう意味ではよくいわれる「よそ者」の立場で関西を2年間見て来たつもりです。小さな子供を連れ家族で、2年間ずっと一緒にあちこち回りましたが、この4月から家族が東京へ先に帰ったので、単身の気分でまた違う関西の魅力を追求していこうと思っています。東京と比較して、より気軽に1～2時間圏内で、行く場所が限りなくあると改めて感じています。

インバウンド観光は伸びているので、外国人のほうに頭がいきがちですが、もう少し国内の市場を見て、域内の人にもっと自分たちの場所を誇りに持ってもらえると、結果として外国人が来たときに、より満足度の高いエリアになれるのではと思っています。

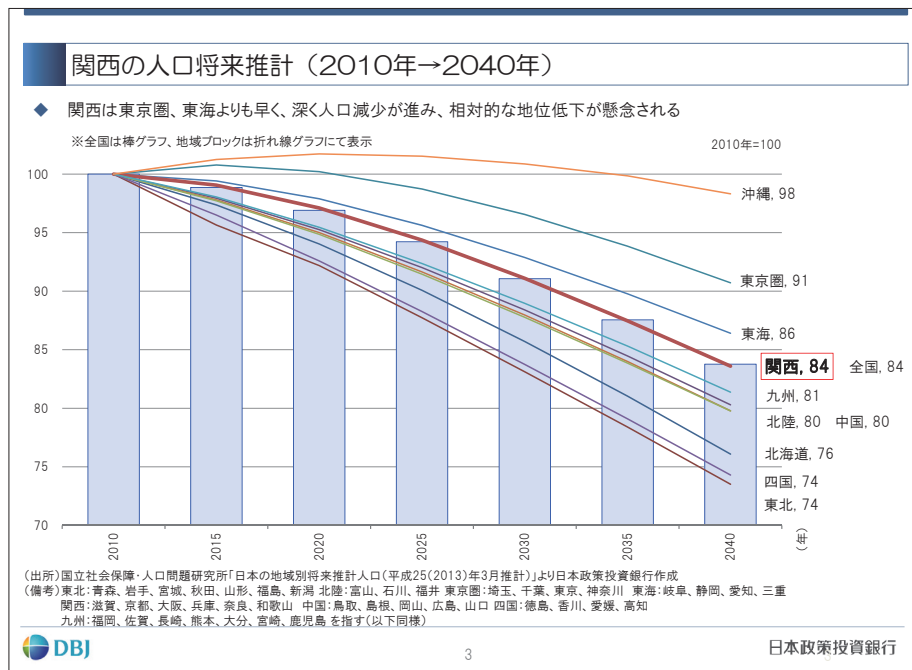
■人口に関する各種データ

人口の話から入ります。「なぜ観光が大事なのか」の導入にあたる部分です。その後観光の重要性、そして関西がその中でどうチャンスをつかんでいくべきか、という流れで話をします。

最近、市町村の消滅や人口減少があちこちで

話題になっています。関西は人口減少にもっと危機感を持ったほうがいいのではないかと気がしています。2010年から2040年にかけて、各ブロックでどれくらい人口が減っていくかという年齢階層別人口推計を、国立社会保障・人口問題研究所が推計したものです。従来からこの研究所の人口推計はきわめてよく当たるといわれています。今後30年の間に15～16%人口が減る予想です。関西圏は、東京圏（北関東のぞく）、東海エリアに比べると、より早くより深く人口減少が進んでしまう危険性があります。関西は30年の間に、総人口で340万人減ることになります。現役世代だけ見ると400万人くらい減ってしまう推計です。100万人都市が3つも4つも減るので、結構なインパクトになると思います。自動車販売台数や白物家電等の小売販売額といったマクロの数字を見ると、1990年代半ばで頭打ちして物の売れ行きはすでに減り始めているわけです。「失われた20年」などと言われますがちょうど生産年齢人口の減少が始まった頃を起点とした20年ではないかと思っています。よく景気のせいだ、円高のせいだ、などといわれていますが、諸説あるなかで、人口問題が一つ大きなウエイトとして存在していることは間違いないと思います。従って今後においても内需という意味では、明らかに消費が減退していくトレンドが予想されると思います。

都道府県別の2010年から2040年の人口推



移です（都道府県別人口増減推計）。ボリュームでいうと、140万人という水準で、大阪が全国で一番人口を減らすと予想されています。減少率で見ると和歌山、奈良のほうが高くなっていますが、大阪府で140万人が減ってしまうと。一つの府の中で100万都市が減っていく状態を想像すると、いろんな意味で危機感を持つ必要があるのではないのでしょうか。

先ほどの人口推計をもとに弊行で関西の消費見通しを試算しました。人口の減りと共に消費がどうなるかを見ています。これは2010年、今現在の年齢別の消費動向を5才ごとに年齢を区切って、何才から何才の人が平均いくらぐらい使うかをそのまま30年後の年齢構成に掛け合わせて出したものです。消費行動が30年の間に変わる可能性があるのも、厳密にいうとこうなるかどうかはわかりませんが、2010年から2040年の間に、関西においては消費が約1割落ちるという試算になっています。東京などを見ると消費額ではそんなに落ちないということで、これも少し溝を空けられる可能性があります。

こうならないことを期待したいですし、単純

に数量面で人数が減っても、しっかり単価を上げていけばいいのではないかと思います。企業の皆さんもそういう方向性で考え始めているのではと思われますので、必ずしも悲観的な結果にはならない可能性もあります。ここまで話すと大体ご想像はつくかと思いますが、そういう中でなぜ観光が必要なのかということです。端的にいうと、定住人口が減るのだから、交流人口である程度埋め戻したらいいのではないかと、ということです。

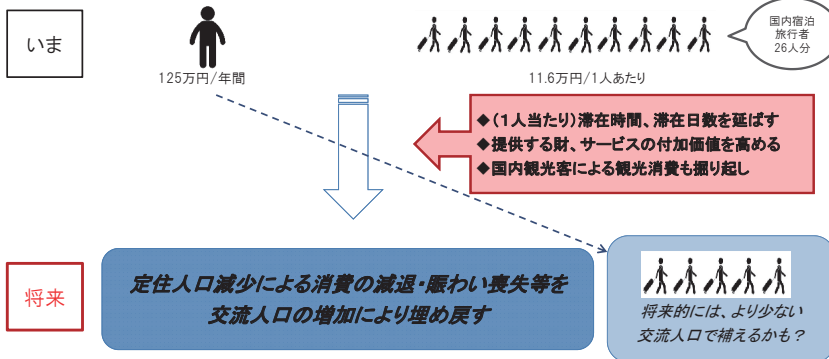
■なぜ今観光活性化が必要か

国交省も試算を出していて、日本人の年間平均の消費額120万円程度に対して、外国人観光客の1人あたりの観光中の消費額は10～11万円といった水準なので、単純に割れば、外国からの観光客を10人くらい呼んでくれば、日本人の定住人口1人あたりの消費額に該当する消費をしてくれるとのこと。国内の宿泊旅行者ですと大体26人分、日帰り旅行者なら80人くらいという試算です。

いずれにしても、いろんな意味で交流人口を増やしていくべきでしょう。観光、観光といっ

なぜ今観光活性化が必要か？

◆ 定住人口1人あたりの年間消費額 = 外国人観光客10.8人の観光中の消費額



(出所)総務省「2010年国勢調査」、総務省「2013年家計調査」、国土交通省観光庁「訪日外国人消費動向調査(2013年)」より日本政策投資銀行作成



8

日本政策投資銀行

当然、物・サービスの質を上げる必要はありますが、単価を高めていくことで、同じ滞在日数でもよりよいものを観光客に提供していくことができれば、これもまた結果的に7～8人で済むかも知れません。定住人口による消費の減退、あるいはにぎわいの喪失

ていますが、それは駐在員であっても、ビジネス出張であってもいいわけで、いろんな形で外から人を呼び込むことがこれから必要になってきます。ただ明らかにその中でボリュームが大きいのが観光客であり、かつ国内の観光客と外国人の観光客を比べると、当然その消費単価は外国人観光客のほうが大きいのです。

関空でも、外国人観光客の数は最近増えてきています。これは皆さんの努力があつてのことですが、伸びていくトレンドにあるということも踏まえて、引き続き外国人観光客のマーケットをしっかり整備をしていく必要があると思っています。

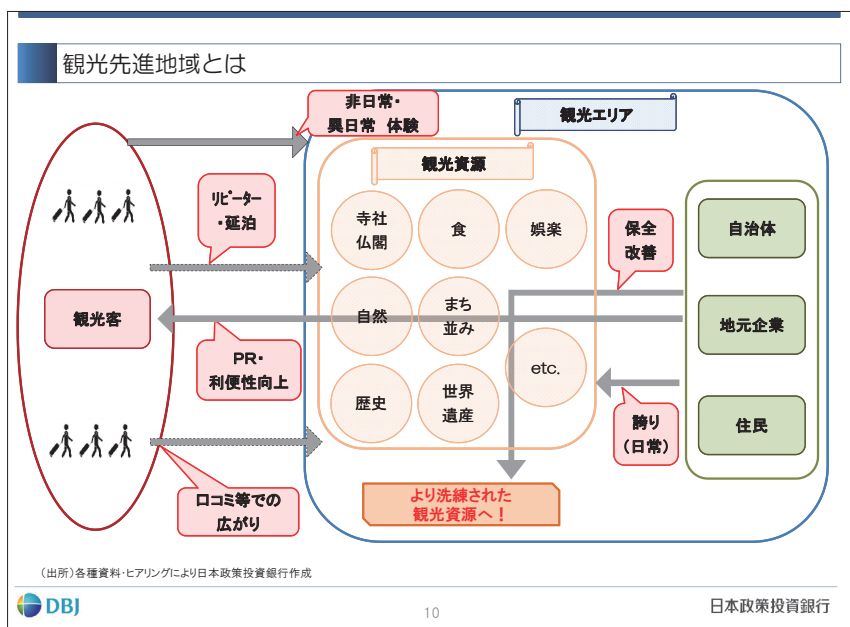
10人で1人分という話をしましたが、観光中の滞在時間が3～4時間延びれば、昼食を余分に食べたり、夕食をもう1回余分に食べることもつながり、さらに滞在時間を延ばすと、もう一泊することになると思います。観光中に滞在時間、滞在日数を延ばすことで、この人数はもしかしたら9人で済むかもしれません。一方で外国人に対して物やサービスを提供する日本の事業者サイドからすれば、財・サービスの付加価値を高め、簡単な話ではないと思いますが、単純に言えば売る物・サービスの単価を上げていくということです。

を交流人口の増加で埋め戻していくのです。冒頭に述べた人口の減少を「そんなこと言っても30年先だろう」ではなく、みんなで危機感を共有していくこと、観光分野は定住人口の減退を埋める存在として重要であること、この2つを、入口のところで大きく問題意識として持つことが、すでにいろんな場所で観光に向けた取り組みが始まっているなかで、関西を観光先進地域へと押し上げる上で一層弾みをつけていくのではないかと考えています。

■観光先進地域とは

そうした中で関西が観光先進地域になるために、私なりに考えていることを話します。観光先進地域とは何か、私自身も図を描いて考えてみました。自分が過去、海外へ観光客として行ったときに、「ここはやっぱりすごいなあ」と感じたり、外国人観光客を受け入れようという意識を感じたり、「こういう仕掛け・仕組みになっているからリピーターを生んでいるんだな」といった感想など、自分なりに肌身で感じたことを図に表したものです。

どうして観光に行くのか。皆さんそれぞれのテーマや理由があるのはもちろんですが、大きくまとめてしまうと、観光客も普段は日常生活



いるのではなく、観光地エリアの側も自治体、地元企業、住民が一体となって、観光資源を磨いていく必要があります。

保全改善と書いていますが、単にきれいな寺社仏閣があるからといって、そのままにしているでは飽きられるでしょう。絶えず新しい仕掛けや、時代背景にあった見せ方をし

を送っており、その日常から少し離れてみたいというのが、根っこにあるのではと思います。そうすると今自分が住んでいるエリアではないところに、足を向けて非日常を味わう。非日常だけではなく、その地では日常なのですが、自分が住んでいる場所の日常とは違う日常、勝手に「異日常」としていますが、そういう体験をしに行くのだらうと思っています。

それを満たす個々の観光地・観光エリアにはいろんな素材や観光資源があります。寺社仏閣にはじまり食、まち並み、歴史というテーマもあれば世界遺産や自然や娯楽、もっと多くあると思いますが、そういうさまざまな分野、場所において非日常、異日常体験をするのが観光だと思います。そこでおそらく自分が日常身を置いている場所とは違うもの、あるいはそれを超える満足度を満たす資源があるからそこへ足を向けるわけであって、当然一定の期待を持って観光地へ向かうでしょう。

そこで受けた印象を、行った観光客が「また行きたい」「行って楽しかった」と周りに広めていって、口コミで広がり、新たな観光客が訪れるという行動につながっていくと思います。そもそも観光資源が存在していることがベースになりますが、ただ素材をほったらかしにして

ていく必要があるでしょう。また地元の人が自分たちのエリアにある観光資源、エリアそのものに対して誇りや愛着を持っているということも実は重要な要素で、自分が愛していない場所を他人が本気で愛せません。「自分たちはここに住んで、資源を守り続けているのだ」というメッセージを観光客に伝えることも重要だと思います。

さらにいうと、観光客が来るにあたって、いかに快適に過ごしてもらうか、いかに満足度の高い滞在をしてもらうかという目線で、観光客に直接訴えかけるPRや、インフラ面も含めた利便性の向上を図っていく。これが行われている地域が観光先進地域と言えるのではないかと私は思っています。関西は資源は十分過ぎるほどに整っている。世界でもこんなコンパクトな地域に京阪神といわれる大都市も存在しながら、自然も含めて歴史に裏打ちされたいろんな資源が存在している場所はないでしょう。日本で随一の観光適地と言えるのではないかと思います。

とはいえ課題はたくさんあります。関西が観光先進地域になっていくためにどうしたらいいのか。

■観光先進地域になるために（１）

～己を知り、相手を知り、己を知ってもらう～

自分たちの地域にどんな観光資源が存在しているのか、よその人に見てもらって自分たちが誇れる場所がどこにあるのか、それがどれぐらいのものなのか。これを知って、それぞれの観光資源に対してどういう人たちに訴求していくのか。自分を知り、相手を知った上で、どういうアプローチで呼び込んでいくのか。

「観光地固有の魅力」と書きましたが、まず魅力は何か。これまでは日本中どこでもなんとなく同じようなものを自分の自治体、自分のエリアでもいろんなものがつくられていて、せっかくある固有の資源を覆い隠すかのように、ほかのエリアと同質化したものを備えていく方向性があったような気がします。それだと結果として「別にあえてそっちまでいなくていいや」につながってしまう。

起爆剤としてのIRなども重要だと思いますが、まず今あるものをどうやって磨いていくのかという目線を持つ必要があると思いますし、何が魅力なのか、そのレベルはどれぐらいのものなのか。自分たちは大したことがないと思っているものが、世界的に見ると価値があるというのはよくある話です。町を歩いていると自動

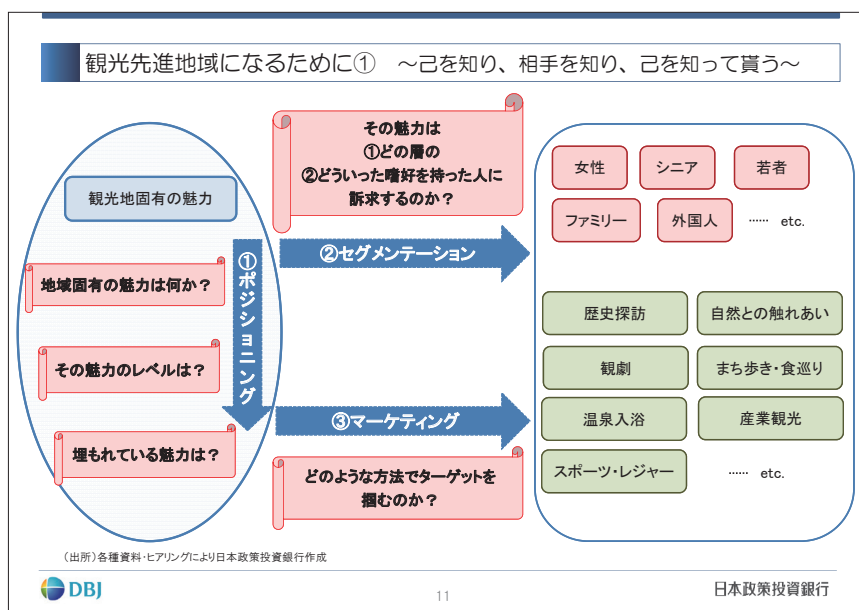
販売機を写真で撮っている白人がいました。なぜこんなものに反応するのかと思いましたが、日本のようにあそこまでつくり込まれた自動販売機は多分海外にはそんなないのだと思います。だから物珍しく見える。そういうことが往々にしてあるのだと思います。

魅力は何か、そのレベルがどの程度か、そして埋もれている魅力はないか。地域の方々が一生涯懸命考えるのは大事ですが、外の目線を入れることも重要な要素ではないかと思っています。外の人に見てもらって「うちは何が魅力なの？」という声を聞いていく姿勢は必要だと思います。

その上で存在している魅力をどうしていくかですが、「外国人」以外にも「女性」というターゲットがいたり、「アクティブシニア」といわれて旺盛に旅行もするシニア層がいたり、「若者」や「ファミリー」などいろんな分け方があると思います。

専門家の皆さんからしたら、すでにマーケティングの観点で分解してやっているかもしれないですが、外国人が増えていって皆さんがインバウンド、インバウンドといっている様子を拝見していると、国内のまだまだお金を払ってくれる人たちのことが、忘れ去られていないかという気がして、あえて国内も大事ではないか

ということを申し上げたいと思います。特に大阪はいろんな観光客が来るので、ターゲットを厳密にしぼる必要性はもしかしたらないかも知れませんが、もっと個々に分解し、地道にニーズを分解して掘っていく必要はあると思います。



■関西訪問経験者の属性（地域・年齢・性別）

セグメンテーションした上でそれぞれのターゲットに向けて、今度はどういう方法でターゲットをつかんでいくのか。今はSNSのような世界もありますが、実は口コミによって根強いファンを呼びよせる場合もあるので、規模や内容に応じたPRの方法があると思います。これは参考ですが、去年の秋にウェブサイトで、アジア人8地域、国と地域に対してアンケート調査を実施しました。お手元の資料に載せている以外にもいろいろとクロス集計をして、関西部分だけ抜き取ったものがあります。

中国、台湾、香港、韓国、タイ、インドネシア、マレーシア、シンガポールの方々各500人ずつ総勢4,000人にインターネットでアンケート調査したものです。関西訪問経験者は4,000人のうち1,000人強でした。これを国別に分解して何歳代の方が見ると、国や地域によって違いがあります。中国なら30代の女性が多く、韓国なら50代の女性が一番多くて20代は一番少ないとか、国によって本当にばらつきがある状況です。国によって全然思考が違うので、セグメンテーションしていく上で、自分たちのエリアの観光資源が、一

体どの国のどういう層に受けるのかという目線が重要です。

どこまで細かく分解するかは別として、そういう目線で掘っていかないと実際のニーズをつかむのは難しいと思います。

特に大阪を訪れたいと回答した人々の訪問動機には、日本料理など食の部分、「リーズナブルで清潔な施設での宿泊」が上位に入っており、その後に歴史的な建築物の見物が入っています。日本文化の体験、工芸品の制作体験、最

（参考）関西訪問経験者の属性（地域・年齢・性別）

N=4,000 (単位：%)

地域	回答者数(人)	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位
全体	1,123	30代 16.0	40代 15.5	30代 14.9	40代 14.7	50代 11.1	50代 10.7	20代 8.5	20代 8.5
中国	183	30代 27.9	30代 23.0	40代 14.2	20代 10.4	40代 10.4	20代 6.6	50代 4.9	50代 2.7
台湾	194	40代 19.1	30代 17.5	40代 16.5	50代 13.9	50代 11.3	30代 9.8	20代 7.2	20代 4.6
香港	245	40代 19.2	30代 15.5	40代 15.1	50代 15.1	50代 9.8	30代 9.0	20代 9.0	20代 7.3
韓国	156	50代 19.9	40代 17.3	40代 16.0	50代 14.1	30代 11.5	30代 10.9	20代 5.1	20代 5.1
タイ	122	20代 16.4	40代 14.8	30代 14.8	40代 14.8	20代 13.1	30代 11.5	50代 8.2	50代 6.6
インドネシア	63	30代 22.2	50代 14.3	20代 12.7	30代 12.7	40代 12.7	40代 11.1	20代 11.1	50代 3.2
マレーシア	68	30代 23.5	40代 14.7	30代 13.2	20代 10.3	20代 10.3	40代 10.3	50代 8.8	50代 8.8
シンガポール	92	30代 20.7	50代 16.3	40代 14.1	50代 13.0	20代 9.8	30代 8.7	40代 8.7	20代 8.7

男性

女性

(出所)日本政策投資銀行「アジア8地域・訪日外国人旅行者の意向調査(平成26年版)」より作成



12

日本政策投資銀行

（参考）「大阪」訪問希望者における訪問動機（複数回答）

地域名	全体	中国	台湾	香港	韓国	タイ	インドネシア	マレーシア	シンガポール
回答者数(人)	1,332	196	207	159	115	186	154	169	146
日本料理を食べる	64.9	56.1	70.0	70.4	60.0	54.8	58.4	76.3	73.3
安くておいしい料理を食べる	56.2	37.2	55.1	57.2	51.3	58.1	57.8	68.6	67.1
リーズナブルで清潔な施設での宿泊	55.0	35.2	58.9	56.0	59.1	54.3	59.7	65.1	56.2
有名な史跡や歴史的な建築物の見物	52.6	41.3	58.5	50.3	53.0	45.2	57.1	60.9	56.8
のんびりと保養・休養	50.5	28.1	51.7	54.1	40.0	53.8	57.8	56.2	64.4
自分の好物を食べる	49.9	51.0	55.1	66.0	42.6	46.2	38.3	50.9	45.2
日本旅館での宿泊	49.0	41.3	45.4	44.0	33.9	42.5	61.0	62.1	62.3
自然や風景の見物	48.9	42.3	43.0	39.0	38.3	48.9	61.7	58.0	61.0
桜の観賞	45.0	29.6	34.3	45.9	33.9	41.9	57.1	63.9	58.2
温泉への入浴	41.4	30.6	27.5	35.8	52.2	43.0	46.1	53.8	51.4
世界遺産の見物	40.0	24.0	36.2	38.4	30.4	36.0	56.5	55.6	45.9
紅葉の観賞	39.3	21.9	30.0	37.7	23.5	40.3	55.2	53.8	55.5
食品や飲料のショッピング	39.2	25.5	38.2	49.7	31.3	40.9	35.1	47.9	45.9
日本酒を飲む	38.7	40.8	36.7	35.8	31.3	30.6	35.1	50.9	47.3
友達との親睦や家族だんらん	38.1	19.4	37.7	53.5	34.8	29.6	51.3	42.6	41.8
日本文化の体験(寿司作り、そば打ち、工芸品の制作等)	35.3	26.5	31.9	35.2	20.9	33.3	47.4	40.8	46.6
最先端の工場や伝統工芸品・加工食品工場見学	26.2	23.0	24.2	23.3	16.5	25.8	35.1	36.7	23.3

(出所)日本政策投資銀行「アジア8地域・訪日外国人旅行者の意向調査(平成26年版)」より作成



13

日本政策投資銀行

先端の工場を見たいといったニーズはインドネシア、マレーシアの国などに高いです。韓国は比較的先進国の部類に入るのでそこには関心がないのかもしれませんが、東南アジアではそういうニーズもあります。

■観光先進地域になるために（2）

～観光分野の裾野拡大～

国によって嗜好が違って来る、と私は言いたいわけです。観光先進地域になるためにも一つ。これは「ニフトリか卵か」のようなところはありますが、従来観光にからむ産業といえば、宿泊業、運輸業、物販業、地場産品、観光施設ぐらいに限定されていたのではないのでしょうか。インバウンド観光客が増え始めた頃は、そんなに観光を頑張っても雇用は増えないし、さほど裾野も拡大しないし、などと語られていたのではないのでしょうか。たかだか1、2年前のことだと思いますが、私はよくそういう声を耳にしました。

“爆買い”がいいかどうか別として、報道でもよく見ますが、百貨店や家電量販店、ドラッグストアなどに多くの観光客がなだれ込むのはご承知だと思います。しかし今は、かつて想像もしなかったものが売れています。これは一時的なトレンドかもしれませんが、閑空で突然ラ

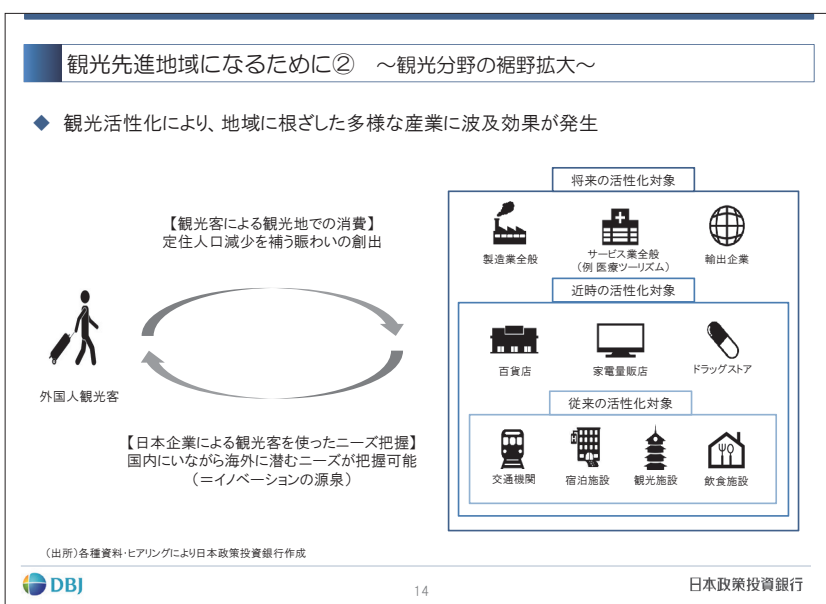
ンドセルが売れ始めたり、象印の炊飯器や魔法瓶が売れたり。観光は、実は相当広くさまざまな産業が絡める場所ではないかという気がしています。いろんな観光客が増えるので、結果として観光分野の裾野が拡大するという考え方もあるのですが、逆にそれを先取りするぐらいのつもりで、早いうちから観光分野に

どんどん参入していく産業が出てきてもいいのではないかと考えています。

今、関西の企業は、日本の中でも海外進出率が高く、そういう意味ではすでにグローバルに活躍しています。冒頭に人口の話をしたが、海外はまだ新興国を中心に人口が伸びていく時代が続くので、当然製造業を中心に製造拠点を海外に移しているわけです。それ自体は外需の取り込みということで、まさに企業の行動として正しいのですが、せっかく外国人がわざわざ来てくれているので、海外の人たちがどういうものを好むかを、国内でもっと敏感に吸い取る目線があってもいいのではないかと思います。

もちろんグランフロントに行けばいろいろなショールームがあって、外国人も足を向けて、そこでカスタマーとの会話の中でニーズを拾っておられるとは思いますが。もっとそれが活発になれば、わざわざ海外に出なくてもこちらで海外のニーズが掘れる可能性も出てきます。そして、もちろん海外で物を売ることも含めて、日本でも新しいものづくりのあり方を考えていく上で、やはり海外の目線を取り込み、イノベーションの源泉としても外国人観光客をどんどん“有効活用”していくという目線を持つべきでしょう。

先ほどのアンケート調査で、日本に対するイ



(参考) 産業観光の二ーズ

◆ 産業観光も広がりを見せている

アジアにおける日本に対するイメージ
(自由回答における頻出単語)

国	1位	2位	3位	4位	5位
韓国	放射能	クリーン	親切	秩序	歴史
中国	クリーン	丁寧	風景	秩序	美しい
台湾	クリーン	丁寧	高度な	秩序	風景が美しい
香港	良い	クリーン	丁寧な	高度な	モダン
タイ	美しい	秩序	技術	モダン	クリーン
シンガポール	美しい	クリーン	技術	良い	丁寧
マレーシア	高度な	美しい	技術	規律	クリーン
インドネシア	高度な	規律	技術	洗練された	ユニーク

(出所) 日本政策投資銀行「アジア8地域・訪日外国人旅行者の意向調査
(平成25年度)」より作成

関西の見学可能な産業施設状況 (2015.1.30現在)

	見学可能な施設数(ヶ所)		
	うち展示/現場 の見学あり	うち 産業体験あり	うち外国語対応 /資料あり
食料品・飲料	124	119	26
伝統産業・クラフト	123	116	86
環境・リサイクル・エネルギー	46	44	4
金属・機械器具・電子部品	40	39	8
科学技術一般・研究所	39	38	2
繊維・ファッション	19	17	6
運輸・物流・流通	17	17	1
マスコミ・出版	12	12	1
その他	52	49	9

(注) 近畿経済産業局の趣旨に賛同し、掲載を希望した施設を対象としている
(出所) 近畿経済産業局「関西の見学可能な産業施設ガイド」より日本
政策投資銀行作成



15

日本政策投資銀行

メージをキーワードで打ち込んでもらったところ、国によって全然キーワードが違っていました。マレーシアやインドネシアではやはり「高度な」「技術」などが日本のイメージの中で上位にきています。もちろん「クリーン」「安全」「丁寧」といったキーワードも出ますが、日本の技術に対する憧れが根強くあるのかなという気がします。

最近経産省も推奨していますが、日本企業の側でも見学可能な産業施設が年々増えてきています。実際に日本の商品を体験できる機会がどんどんこれから増えていくことが望ましいと思います。

■観光先進地域になるために(3)

～人数×単価＝「観光収入」upへ～

今年は訪日外国人数が1,500万人を超えるだろうということで、やはり数字が注目されています。収入は「人数×単価」、「数量×単価」ですが、人数だけ増やしても単価が下がっては意味がないので、ここは量と質の両方を高めていく必要があります。「数値目標を持つ」として、関経連や広域連合が関西の広域戦略を出されています。そういう中においても、人数の数値目標も入れつつ、宿泊数や単価アップにつながる

ような目標値もおかれ、観光中の消費額も目標値に入っています。どうしても1,000万人とか2,000万人など、つい数字が先行してしまいがちですが、一緒に単価も上げていくことが重要です。

冒頭申し上げたように、より少ない交流人口で今の定住人口が減っていく局面を埋めていきたい。

訪日旅行中の買物における消費金額もアンケート調査から得た回答です。「観光中にどれくらい消費したか」の問いには、「爆買い」という言葉に代表される中国の単価が高く、平均消費金額は10万円から20万円くらいのゾーンが3割を超える結果です。それ以外の国は3万円から10万円のゾーンに入っており、残念ながら宿泊日数の問題もあると思いますが、隣の韓国は総じて消費単価が低い状況です。

ただこの爆買いにいつまでも依存しているわけにはいきません。世界中の旅慣れた人は、1週間、2週間滞在してゆっくりその地を楽しむと思うので、そういう人に対し、より質の高い、単価の高いものを提供していくことがこれからは重要になってきます。

(参考) 訪日旅行中の買物における消費金額

地域名	全体	中国	台湾	香港	韓国	タイ	インドネシア	マレーシア	シンガポール
回答数(人)	1,798	272	324	370	298	178	68	91	197
消費金額									
0～10,000円	4.3	0.4	4.6	2.4	12.4	1.7	4.4	3.3	3.0
10,001～30,000円	16.0	4.8	21.6	10.8	25.2	21.3	17.6	17.6	11.7
30,001～50,000円	19.0	7.0	22.8	13.5	25.5	25.3	29.4	24.2	17.8
50,001～100,000円	23.5	21.3	24.7	27.8	16.8	25.8	25.0	23.1	24.4
100,001～200,000円	18.3	34.6	12.3	25.4	8.4	12.9	8.8	15.4	16.8
200,001～500,000円	11.0	24.6	6.2	13.0	3.4	5.6	8.8	9.9	14.2
500,001円以上	3.0	7.4	0.6	2.4	1.3	4.5	2.9	3.3	3.0
不明	4.9	0.0	7.1	4.6	7.0	2.8	2.9	3.3	9.1

(出所) 日本政策投資銀行「アジア8地域・訪日外国人旅行者の意向調査(平成25年版)」より作成

中国の「爆買い」依存からの脱却を！



■観光先進地域になるために (4)

～関西が広域ですべきこと～

個々の観光地でどういう努力をするか。今まで申し上げた内容は、個々の観光地でそれぞれが努力をすれば実現する部分が多いとは思いますが、やはり広域でやっていくべきこともあると思います。私は大阪に赴任して2年ほどたちますが、地元の方々の言葉で「関西は一つひとつ」というのを耳にします。京都に行けば「大阪は何でもかんでも安売りして」と言い、大阪からすると「京都にはどうも入り込みにくい」という会話もよく耳にしました。奈良は奈良で「観光客が来るのはいいけど、そんなにたくさん来なくてもいい」と言う方もいます。

しかしながら、各地の方々と接してみると、そうした状況がむしろ魅力に思えます。個性が色濃く残っていることがそれぞれの観光地の魅力を上げるベースになると思います。おそらく観光分野は、ユーザー目線に立って利便性を向上していくなど、限られた連携で十分なのだと思います。「和して同ぜず」の精神かという気がしています。

観光客にとって府県の境目は何の意味も持ちません。例えばゴールデンルートで最後は関空から出ていくとしても、京都へは東京に入って

から新幹線で行く場合もあるかもしれません。別に東京へ行かなくても得られるものはいくらでもあるし、北海道に行かなくても関西で雪は十分見られるし、福井まで含めていけば十分立派なスキー場がある。いや福井まで行かなくとも滋賀、京都、兵庫にもあるのです。リゾート地もある、都会もある、歴史もある。それを厳密に一つの府県単位、あるいは市単位で区切ってしまうと、全部を満たすことはできないので、お互いに足りないところは補いながら融通していく。一泊でも多く延泊を促していくために、関西全体を底上げするという観点から、「あなたの好みからすれば、うちではあれとあれは見たかもしれないけれど、隣の県に行ってください、30分で着くし、明日、日帰りで行けるから」とお互いが勤めてみる。もちろん旅行なので帰りの便も決めていると思われるので、そんなに簡単に延泊はできないかもしれませんが、「わかった。今回は無理だけれど次に来たときにそこへ行ってみよう」という意識を持ってもらっただけでも、どれだけ将来につながることでしょう。そんなわけで、広域での取り組みは、観光市場を広げていく上でとても大事なことだと思っています。

観光先進地域になるために④ ～関西が広域すべきこと～

項目	内容
観光客の利便性向上	◆無料wi-fiの広域での整備 ◆複雑な鉄道網での円滑な移動 (cf. 関西ワンバス) ◆多言語対応 ◆観光案内所の整備、ピクトグラムの活用 等
国内外へのPR	◆広域観光ルートの策定、アピール ◆単独の観光エリアのPR不足を広域でカバー 等
ボトルネックの解消	◆宿泊キャパシティ逼迫の解消→余力のあるエリアへの送客による平準化 ◆バス(ドライバー)不足の解消 ◆主要観光地における駐車場不足の解消 等
観光(客)情報の共有	◆観光客の属性、嗜好の把握 ◆観光客の流動情報 ◆リアルタイムでの混雑状況 ◆IoTの活用、ビッグデータの活用 等
観光先進地域へ向けた意識の醸成	◆関西は「ひとつひとつ」から関西は「ひとつ」へ ◆競争と協調のバランス「和して同ぜず」 ◆「自らの地域に誇りを」 等

(出所)各種資料・ヒアリングにより日本政策投資銀行作成



18

日本政策投資銀行

■観光客の利便性向上

利便性の向上、これもいろんな取り組みが始まっており、今さら言うまでもありません。通信や運輸、言語対応や観光案内所も含めて、関西に行くと観光客が快適に便利に移動できるという評価がつく。それが結果として関西地域のブランドを高めていくことになると思います。言語対応は、個人的にはそこまで厳密に多言語で全部並べる必要はないかなと感じています。

私は、お恥ずかしいことに、偉そうに観光のことを話しているながら、たくさんの方が訪れるという黒門市場にずっと行っておりませんでした。今日ここで話をすることになり、多少は臨場感を持って話したかったので昨日慌てて行ってきました。やはりすごいですね。なるほどこういうことかと思いました。やはりあのような市場でも、お客さんとお店の人のやりとりを見ていると、お互いに必死なのが伝わってきて、微笑ましいなど。なぜ外国人が生肉を買うのか私には理由がわかりませんでした。肉屋の前のショーケースで、あるお肉とあるお肉を一つずつ欲しかったのが、ジェスチャーしている。お店の人もわかった、わかったという感じ。つまり、ジェスチャーで伝わることもたくさんあるので、厳密に多言語で対応しなければならない、というものでもないような

気がしたわけです。

■国内外へのPR

商魂たくましく、おもてなしの精神があれば十分お客さんをつかんでいけると思います。あと広域でやるべきことはPRだと思っています。いろんな方に観光分野でお話をうかがいました。例えば海外の展示会に自治体が出て行って、現地でPRをする際に複数の自治体が軒を並べている。そういう状態もいいのですが、せめて関西くらいは一つにまとまって、その中にコンテンツとしていろんなエリアのアピールが入っているほうがいいと思います。なるほど関西に行けばいろんな所へ行ける、ということがそういう形で知れわたることも重要だと思います。

東海エリアで、中部国際空港セントレアから入って北陸に抜けていくドラゴンルートと呼ばれるルートが人気を博しているそうです。広域観光ルートは滞在日数を延ばす一つの仕掛けとして重要です。すでにいろいろと鉄道会社も含めて地道に進めている部分もあるとは思いますが、関西がタッグを組んで、どんどんテーマ別広域観光ルートをつくっていき、いろんなターゲットに訴求していくことが期待されます。小規模な観光地は一箇所です。PRを自ら担うのは難

しいと思うので、そういうところは広域で対応する取り組みが必要ではないかと思います。

■ボトルネックの解消

3つ目の項目のボトルネックの解消。基本的には利便性の向上と一体的な話ですが、宿泊キャパシティがかなりひっ迫していると言われています。大阪、京都のホテルは定員稼働率ベースでいっても8割を超えていると言われているので、客室稼働率ベースでいっても9割を超えている。ほぼ満杯の状況にきています。私が不勉強なだけかもしれませんが、大阪は新規大型ホテルの投資の話は、一部USJの近くは聞きますがそれ以外は出てこない。ホテルの方にも話を聞くと、「今は単価を上げて泊まってくれるので」ということですが、どうなのでしょう。単純に訪問日数ベースでいくと3～400万人くらいの水準で来ているのだと思います。

大阪観光局の目標値でいうと、大阪府のみの目標かもしれませんが2020年で650万人、関経連の目標値でいうと800万人、といういろいろあるわけですが、いずれにしても800万人単位。おそらくこれは日本が2,000万人程度の段階での数値目標だと思います。オリンピックの後しぼむのではないかと見る方もいますが、日本のよさが今のトレンドの中で定着して認識されていくと、もっと上があるのではないかという気もしています。

2,000万人が仮に来たとしても、まだ世界の中では20何番目くらいのポジションだと思います。島国なので、陸続きで8,000万人も来ているフランスとはわけが違います。玄関口は限られますが、何となくの感覚論で恐縮ですが、日本全体で3,000万人くらい来ても全然おかしくない私は思っています。とすると関西には1,000万人くらい来てもおかしくない。すると明らかに今の宿泊キャパシティでは足りなくなります。

そういう状態が見えてくるのであれば、おのずと投資が促される部分もあると思います。日本の旅館、関西の旅館に頑張ってもらって外国

人を受け入れていく必要があります。各地で聞きしていると、さまざまな事情があって進むところ、進まないところがありますが、日本ならではの体験をしたいと思ったら、外資のホテルには大変失礼な言い方かもしれませんが、せっかくなので日本の旅館のよさを味わってもらいたいなという思いもあります。

個々のキャパシティは限られています。旅館とホテルで単純比較はできませんが、今は旅館のキャパシティはまだ、ホテルの3～4割なので、もう少し底上げしていく必要があると思います。ほかにもバス不足、駐車場不足などいろいろなボトルネックがあるので、逆にあまり速いペースで外国人が来て、幻滅して帰られても困ります。テクニク的に絞りながら、インフラの整備とうまく合わせながらいくのがいいのか、そこはよくわかりませんが、いずれにせよ、構えはしっかりしていくことが急務だろうと思います。

■観光（客）情報の共有

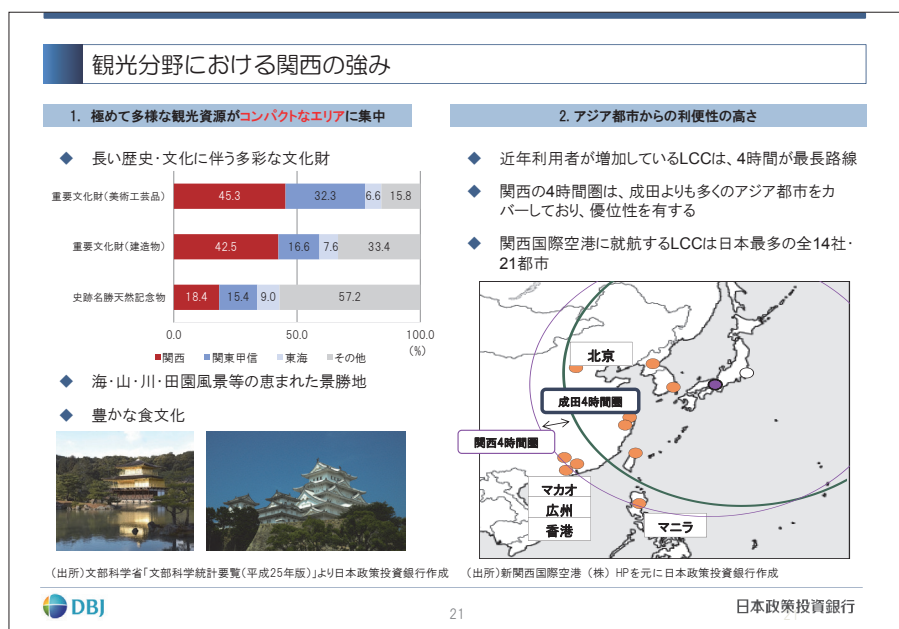
もう一つあるのは観光客の情報です。厳密に何人がどこの地を踏んでいるかは、マクロ的には空港でアンケート調査し、サンプルで訪問率を計算して、それを全体の訪日観光客数に掛けているだけだと聞いています。だから、1,300万人来ているということと、訪問率でざっくり大阪府には何人来ている、京都府には何人来ている、といったところまでしかわからない。

今いろんな取り組みが進んでおり、携帯電話会社が自治体と組んで観光のアプリケーションをダウンロードさせて、外国人の属性をとったり、人流データを集めたりする動きが出ています。そういうデータを共有していく動きが出ると面白いと思います。例えば「そんなところにマレーシア人の30才代の女性がたくさん来ているのか」という情報を知ったら、そこをターゲットに何かビジネスを考える人が出てきます。こうして元となるデータをきちんと整備していくことで、ビジネスチャンスを広げる観点が必要になってくるのではと思います。

そうやって観光先進地域に向かっていくのだ

という意識そのものを、地域の皆さんが持つことが重要です。それぞれが競い合って、結果として関西全体の底上げを図っていくという思い

を共有できればと思っています。あとは外国人宿泊者数が増えているという話、ホテルの稼働率がかなり高まってきています。



■おわりに

関西にはありあまる魅力が存在しているので、あとはいかに高めていくかが課題だと思います。最後のまとめとして一番言いたいことは、東京一極集中是正などと俗にいわれますが、観光だけではなく、交流人口を増やせばある程度、東京と違う方向で活性化できると私は思います。東京も人はたくさん来ますが、関西に来る人と東京圏に来る人は違う嗜好を持った人だろうと思います。逆に交流人口が増えるという

んなビジネスが立ち上がるので、ビジネスで訪れる人もさらに増えて好循環が生まれ、関西の活性化や東京一極集中是正につながっていくのではないかと、という大いなる野望、夢、期待が持てる、というところで締めたいと思います。

個々の観光地エリアよりは、ブロックとしての関西の知名度が低いのは仕方がないと思うのですが、これを高めていくことが、関西エリアが認知を高めていくための方向性になると思います。ご静聴ありがとうございました



運営権売却の舞台裏

日本経済新聞社 大阪本社編集局経済部 飯山 順

新関西国際空港会社は6月12日、関空と大阪国際（伊丹）空港の運営権売却（コンセッション）を巡り、オリックスと空港運営大手の仏バンシ・エアポートが1次入札を通過したと発表した。1次入札には外資の空港運営会社がほかに2グループ参加したが、連合を組む日本企業を見つけられず通過しなかった。昨年7月に入札概要を盛り込んだ実施方針を発表してから約1年。なぜ早々と交渉相手がオリックス連合の1グループに絞られることになったのか。振り返ってみたい。

■序盤の熱気、国内企業で冷める

「日本の大型空港の初の民営化。海外の空港の運営会社の関心は非常に高い」。実施方針の発表を受けて昨年8月に新関西空会社が大阪府内で開いた説明会。会場には150社・団体の約350人が詰めかけた。当時、有力候補とみられていた三菱商事など国内企業が参加したほか、英国系の法律事務所やドイツの総領事館といった外国人の姿も目立ち、本国の投資家に少しでも情報を伝えようとする海外勢の意欲で会場は熱気に満ちていた。

ただ、水面下では、新関西空会社が運営権の価格を総額2兆2千億円以上と設定したことに国内企業が反発していた。実施方針の発表に先立つ昨年、「マーケット・サウンディング」と呼ぶ意見交換の場で新関西空会社へ相場観を伝えていた多くの企業にとって、想像を越える高さだった。新関西空会社は関空建設に関わる債務を1兆2千億円弱も抱えている。その債務をすべて返し、運営期間である45年間の将来の金利負担分なども含めた総額が2兆2千億円という設定だった。債務の返済が、市場関係者の相場観か。債務の着実な返済にこだわる財務省に迫られ、国土交通省や新関西空会社は前者を選択せざるを得なかった。

■危機感高まる冬

水面下の攻防を続けながらも国内企業は準備を進めた。企業連合体を主導する「代表企業」という立場で応札するには事前審査を通過する必要があるためだ。新関西空会社は昨年12月下旬、三井不動産や三菱商事、オリックスなど国内9社が通過したと発表。空港運営会社として通過した外資企業は11グループあり、仮にこれらの国内、外資企業が順当に手を結べば、連合体は10グループほど出来てもおかしくない計算だった。

ただ、年が明けると国内、外資の温度差はどんどん広がっていく。その当時、設定していた1次入札の期限は2月16日。それまでに国内企業と外資の空港運営会社が連合体を組む必要があったが、各社の調整は進む兆しが見えない。「このままでは応札者がゼロになりかねない」。そんな危機感が霞が関や新関西空会社で強まった。

2月3日、新関西空会社の安藤圭一社長は霞が関の国交省本省を訪れていた。1次入札の期限を約3カ月延ばし、企業との直接対話の時間を設けることを調整。本来の締め切りの直前の10日に日程変更を発表した。

■対話が生んだ相互理解

結果的にはこの対話期間が功を奏することになる。もともとは1次入札を経てから対話の機会を持つ方針だったが、「災害や事故の際の負担はどうなるのか」「45年間の期間途中で運営をやめることは不可能なのか」といった質疑を繰り返すことで相互理解が生まれていった。春ごろになると新関西空会社内には「1～3グループは応札するのではないか」という楽観的な見方が広がっていく。

実際、その頃にはオリックスがバンシ・エアポートと連合を組もうと詰めの調整に入ってい

た。5月1日には「対等な立場での事業パートナー」として入札に参加することで合意したと発表。新関空会社には安堵感が漂った。

とはいえ、昨年7月に発表した実施方針にはあえて「2者以上の応募者から第1次審査書類の提出がなかった場合、選定を取り消すことがある」との文言を盛り込んでいた。わかりにくい表現だが、「1グループでも手続きを進めることは否定しないが、複数出たろうから1グループの場合は手続きをやめる」との思惑が透けて見える文言だ。2兆円という大型案件を1者だけの入札で決めたくないとの思いがあった。

新たに設定された1次入札の期限は5月22日。翌23日の朝刊各紙には「オリックス・バンス連合のみが応札」の記事が並んだ。応札資格があるのは事前審査を通過した国内9社と空港運営会社が手を結んだグループだけで、オリックス以外の国内8社が応札していないことが各社ともわかってきたからだ。

ただ、新関空会社は6月12日にオリックス連合の1次通過を発表した際に、ほかに2グループからも提案があったと明らかにした。安藤社長自ら「基本的な要件のところが欠落しているということで2次に進めないという形になった」と説明しているように、そもそもの応札の要件を満たしていなかったが、複数が競ったという形を演出した。

■事業の「開始」か「移管」か

6月12日の資料には実はもう一つ隠れた仕掛けがあった。資料の概要は1次と2次入札の間隔が1カ月弱と短かったため、2次入札を約3カ月ずらし、その影響で新会社への空港運営の移行時期も遅らせるというもの。ただ、それまでに新関空会社が公表してきたスケジュール資料では16年1月ごろに「事業開始」と明示されていた内容は、12日の資料では16年3月末に「事業移管」へと、微妙に言葉が変わった。

この表現の変化を読み解く鍵は「年度内か否か」ということだ。安藤社長は12日の記者会見で「年度内の3月31日にすべての事業移管を行うということで、新会社の運営開始は4月1日になる」と認めている。従来の資料の表現

で言えば「4月1日 事業開始」と明記する内容だが、この日程変更を新関空会社が発表するまでの過程で国交省が「年度内」にこだわった。「どうしてこんなところにこだわるのか」。新関空会社内でもこんな声上がるほどだった。

新関空会社と霞が関のちぐはぐさは今回に限ったことではない。振り返れば昨年7月の実施方針、11月の募集要項、そして今年6月の1次通過発表など、節目のたびに発表のタイミングは新関空会社の想定よりも遅れた。国交省が首相官邸や国会議員などへの根回しに時間をかけたことが主因だ。物事を円滑に進めるための調整を否定する訳ではないが、例えば「早く入札概要の書類を公表してもらって分析を進めたかった」といった投資家の声は多く、民間企業とのスピード感の違いは明確だった。

今後、40年超の長期の空港運営に取り組もうとするオリックス連合にとって、国交省など政府だけではなく、地方自治体や関西の経済界の協力も欠かせない。神戸空港を運営する神戸市は、関空・伊丹にあわせて神戸空港も運営してもらおうと準備を急ぐ。空港所在地の自治体や経済界が「ウチの空港のためには…」との主張ばかりをしては2空港、3空港の効果的、効率的な運営には至らない。関西での3空港の一体運用は長年の懸案で、過去にも水面下で模索されてきた。現在のように発着枠などの規制をかけ、いわば手足を縛るような形で3空港が運営され続けるのは非効率だが、解消に向けては各空港の地元の寛容さも必要となってくる。

昨春から取り組んできた関空、伊丹のコンセッションの取材だが、私自身も今回の1次入札の通過発表で一段落を迎えることになった。一時は不成立の懸念を強くしたが、何とか前進したことを個人的にもうれしく思う。ただ、まだ予断は許さない状況だ。オリックス連合が周囲を納得させる正式な連合体を組めるのか、新関空会社と条件面の折り合いをつけられるのか、利用者が魅力と思える運営計画をまとめられるのか――。空港運営という利害関係が複雑に絡み合う案件で、しかも大型空港として日本で初めてというプロジェクトとハードルは高いが、無事に実現し、民間の創意が花開くと期待したい。



ヨーロッパ地域における都市間競争 ①

－国際航空旅客・貨物流動の構造－

神戸大学大学院海事科学研究科博士課程後期課程

堂前 光司

神戸大学大学院海事科学研究科

松本 秀暢

(－財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー



1. はじめに

本研究レポートの No.106 から No.108 において、アジア地域における都市間競争について、国際航空・貨物流動の観点から取り上げた。今回から3回にわたる研究レポートでは、アジア地域と同様に、国際航空輸送ハブを巡って、国境を越えた都市間競争が繰り広げられているヨーロッパ地域を分析対象として取り上げる。

本稿では、まず、ヨーロッパ地域における主要空港の国際航空旅客・貨物取扱量、および都市間国際航空旅客・貨物流動量を把握する。

2. ヨーロッパ地域における主要都市と LCC 拠点都市



図-1 分析対象地域と都市

注) キプロスは、同図には表示されていない。

黒丸は主要都市、星印は LCC 拠点都市を表す。

図-1は、本稿から3回にわたる研究レポートにおいて分析対象とする地域と主要都市、および LCC 拠点都市^{注)}を示している。地域については、EU 単一航空市場であり、EU28ヶ国（アイルランド、イギリス、イタリア、エストニア、オーストリア、オランダ、キプロス、ギリシャ、クロアチア、スウェーデン、スペイン、スロヴァキア、スロヴェニア、チェコ、デンマーク、ドイツ、ハンガリー、フィンランド、フランス、ブルガリア、ベルギー、ポーランド、ポルトガル、マルタ、ラトヴィア、リトアニア、ルクセンブルク、ルーマニア）、および4ヶ国（アイスランド、スイス、ノルウェー、リヒテンシュタイン）の合計32ヶ国で構成されている。

同地域で分析対象とした都市は、主要国の首都および主要都市（18都市）、そして LCC 拠点都市（10都市）であり、取り上げた28都市の中では、ロンドン、パリ、ベルリン、ローマ、ミラノ、ブリュッセル、ストックホルム、そしてグラスゴーに複数空港が存在する。

^{注)} LCC 拠点都市の定義については、次々稿で説明する。

3. ヨーロッパ地域における主要都市の空港取扱量

表-1は、1982年、1997年、そして2011年における18主要都市の国際航空旅客・貨物取扱量を示している。国際旅客については、2011年においてロンドンが122,134千人と最も多く、次いでパリが71,452千人、フランクフルトが50,888千人、アムステルダムが49,764千人であった。そして、マドリード（32,590千人）、ミュンヘン（28,468千人）、ローマ（27,364千人）、ブリュッセル（25,445千人）の順に多いことが観察される。1982年においては、ロンドン（34,577千人）、パリ（18,998千人）、フランクフルト（11,877千人）、アムステルダム（9,666千人）、ローマ（7,066千人）、そしてコペンハーゲン（7,012千人）、1997年においては、ロンドン（82,230千人）、パリ（38,174千人）、フランクフルト（32,333千人）、アムステルダム（30,832千人）、チューリッヒ（17,146千人）、そしてブリュッセル（15,933千人）であったことから、ロンドンの急成長を反映しているといえる。

国際貨物に関しては、2011年においてフランクフルトが2,231千トンと最も多く、次いでロンドンが

表-1 ヨーロッパ地域における18 主要都市の国際航空旅客・貨物取扱量

国	都市	空港	空港コード	国際旅客			国際貨物&郵便		
				1982年	1997年	2011年	1982年	1997年	2011年
イギリス	ロンドン	ヒースロー	LHR	22,499	50,948	64,730	486	1,231	1,567
		ガトウィック	LGW	10,298	24,510	29,936	115	271	92
		ルートン	LTN	1,781	2,506	8,462	5	23	27
		スタンステッド	STN	No data	4,266	16,599	No data	124	202
		シティ	LCY	—	No data	2,407	—	No data	0
		合計		34,577	82,230	122,134	606	1,649	1,887
イタリア	ローマ	マンチェスター	MAN	3,963	13,435	16,670	20	97	107
		フィウミチーノ	FCO	7,066	13,640	23,600	0	242	152
		チャンピーノ	CIA	No data	801	3,764	0	8	18
		合計		7,066	14,441	27,364	0	251	170
		ミラノ							
		マルペンサ	MPX	1,590	3,249	15,264	46	123	430
		リナーテ	LIN	2,847	7,678	2,793	44	51	15
		ベルガモ	BGY	No data	No data	5,560	No data	No data	93
		合計		4,438	10,927	23,617	90	174	539
オーストリア	ウィーン	ウィーン国際	VIE	No data	9,347	20,453	No data	113	213
オランダ	アムステルダム	スキポール	AMS	9,666	30,832	49,764	337	1,207	1,549
スウェーデン	ストックホルム	アーランダ	ARN	3,614	9,464	14,307	44	118	73
		スカボスタ	NYO	—	No data	2,580	—	No data	0
		合計		3,614	9,464	16,887	44	118	73
スペイン	マドリード	バタハス	MAD	4,731	11,267	32,590	102	186	369
		バルセロナ	BCN	1,842	6,765	21,750	20	48	88
スイス	チューリッヒ	ZRH	No data	17,146	23,796	No data	343	311	
		ジュネーヴ	GVA	3,982	5,143	12,543	30	63	35
		合計		7,012	13,846	20,304	156	No data	138
デンマーク	コペンハーゲン	コペンハーゲン	CPH	7,012	13,846	20,304	156	No data	138
		フランクフルト	FRA	11,877	32,333	50,888	592	1,369	2,231
		ミュンヘン	MUC	3,191	11,022	28,468	23	75	254
		シュエネフェルト国際	SXF	No data	1,749	6,333	No data	9	2
		テゲル国際	TXL	No data	3,571	10,381	No data	9	18
		合計		—	5,320	16,714	—	17	20
フィンランド	ヘルシンキ	ヴァンター国際	HEL	2,152	5,898	12,151	30	91	167
フランス	パリ	シャルル・ド・ゴール	CDG	11,523	31,216	55,735	483	895	No data
		オルリー	ORY	7,463	6,958	15,717	137	209	No data
		ル・ブルジェ	LBG	12	—	—	0	—	—
		合計		18,998	38,174	71,452	620	1,103	—
ベルギー	ブリュッセル	ブリュッセル	BRU	5,445	15,933	18,938	166	530	286
		サウスシャルルロワ	CRL	No data	No data	6,507	No data	No data	0
		合計		5,445	15,933	25,445	166	530	286

注) 単位については、旅客は千人、貨物&郵便は千トン。
出所) Airport Traffic (ICAO)より、筆者作成。

1,887千トン、アムステルダムが1,549千トンであった（ただし、パリのデータは欠損）。そして、ミラノ（539千トン）、マドリード（369千トン）、チューリッヒ（311千トン）の順に多いことが観察される。1982年においては、パリ（620千トン）、ロンドン（606千トン）、フランクフルト（592千トン）、そしてアムステルダム（337千トン）、1997年においては、ロンドン（1,649千トン）、フランクフルト（1,369千トン）、アムステルダム（1,207千トン）、そしてパリ（1,103千トン）であったことから、フランクフルトの急成長を反映しているといえる。

4. ヨーロッパ地域における国際航空旅客・貨物流動

表-2は、ヨーロッパ地域を発着する都市間国際航空旅客・貨物流動について、1982年、1997年、そして2011年における上位30都市ペアとその輸送実績を示している。国際旅客については、2011年においてロンドン～ニューヨーク間が3,848千人と最も多く、次いでロンドン～アムステルダム間（2,955千人）、パリ～マドリード間（2,047千人）、ロンドン～ジュネーヴ間（2,037千人）、およびロンドン～マドリード間（2,028千人）であった。そして、ロンドン～パリ間（1,787千人）やロンドン～フランクフルト間（1,668千人）、ロンドン～バルセロナ間（1,652千人）、ロンドン～チューリッヒ間（1,606千人）をはじめ、29

表-2 ヨーロッパ地域における都市間国際航空旅客・貨物流動の
上位都市ペアと輸送実績

① 国際旅客

1982年		1997年		2011年	
1	ロンドン～パリ	1,569	1	ロンドン～ニューヨーク	3,848
2	ロンドン～ニューヨーク	1,130	2	ロンドン～アムステルダム	2,955
3	フランクフルト～ベルリン	838	3	パリ～マドリッド	2,047
4	ロンドン～アムステルダム	729	4	ロンドン～ジュネーヴ	2,037
5	パリ～ニューヨーク	709	5	パリ～ニューヨーク	2,028
6	ロンドン～ダブリン	684	6	ロンドン～ブリュッセル	1,787
7	フランクフルト～ニューヨーク	644	7	ロンドン～チューリッヒ	1,668
8	コペンハーゲン～オスロ	547	8	ロンドン～マドリッド	1,652
9	パリ～ジュネーヴ	547	9	ロンドン～ロサンゼルス	1,606
10	ローマ～ニューヨーク	545	10	パリ～マドリッド	1,577
11	コペンハーゲン～ストックホルム	514	11	ロンドン～東京	1,575
12	パリ～ミラノ	507	12	ロンドン～シカゴ	1,543
13	パリ～フランクフルト	481	13	ロンドン～サンフランシスコ	1,501
14	ロンドン～フランクフルト	473	14	ロンドン～ワシントン	1,448
15	パリ～ローマ	461	15	ロンドン～コペンハーゲン	1,443
16	ハンブルク～ベルリン	442	16	ロンドン～ストックホルム	1,389
17	ロンドン～ブリュッセル	409	17	パリ～フランクフルト	1,289
18	ロンドン～ロサンゼルス	407	18	コペンハーゲン～オスロ	1,280
19	パリ～アルジェ	406	19	ロンドン～ジュネーヴ	1,268
20	ロンドン～チューリッヒ	393	20	ロンドン～ダブリン	1,216
21	アムステルダム～ニューヨーク	391	21	ロンドン～ミュンヘン	1,215
22	ミュンヘン～ベルリン	383	22	ロンドン～ボストン	1,180
23	パリ～アムステルダム	378	23	パリ～アムステルダム	1,180
24	パリ～マドリッド	355	24	コペンハーゲン～ストックホルム	1,161
25	パリ～ジュネーヴ	349	25	フランクフルト～ニューヨーク	1,119
26	マドリッド～ニューヨーク	340	26	ロンドン～ロント	1,103
27	パリ～チューリッヒ	334	27	ロンドン～バルセロナ	1,100
28	ロンドン～ジュネーヴ	318	28	ロンドン～マイアミ	1,091
29	ストックホルム～ヘルシンキ	310	29	パリ～東京	1,067
30	ロンドン～マイアミ	305	30	ロンドン～デュッセルドルフ	1,046

② 国際貨物&郵便

1982年		1997年		2011年	
1	フランクフルト～ニューヨーク	85.6	1	ロンドン～ニューヨーク	181.2
2	パリ～ニューヨーク	57.1	2	パリ～ニューヨーク	178.0
3	ロンドン～ニューヨーク	56.2	3	フランクフルト～上海	178.0
4	アムステルダム～ニューヨーク	35.9	4	フランクフルト～香港	131.2
5	ミラノ～ニューヨーク	32.0	5	フランクフルト～ソウル	104.1
6	ロンドン～フランクフルト	30.9	6	パリ～東京	88.1
7	ブリュッセル～ニューヨーク	27.0	7	パリ～シカゴ	87.6
8	ロンドン～パリ	24.2	8	ロンドン～東京	85.7
9	ローマ～ニューヨーク	24.1	9	フランクフルト～ソウル	80.6
10	フランクフルト～東京	23.0	10	ロンドン～香港	80.1
11	パリ～アビジアン	21.4	11	フランクフルト～ニューヨーク	77.6
12	ロンドン～ボストン	19.8	12	フランクフルト～東京	75.7
13	パリ～東京	19.1	13	ケルン～ニューヨーク	71.9
14	チューリッヒ～ニューヨーク	17.6	14	ロンドン～シカゴ	68.6
15	パリ～シカゴ	17.3	15	フランクフルト～シカゴ	66.4
16	アムステルダム～シカゴ	16.7	16	ロンドン～ドバイ	65.9
17	フランクフルト～シカゴ	15.6	17	パリ～香港	60.7
18	マドリッド～ニューヨーク	15.1	18	パリ～ニューヨーク	60.0
19	ロンドン～シカゴ	15.0	19	ロンドン～ロサンゼルス	59.5
20	ロンドン～香港	14.5	20	パリ～東京	57.8
21	ロンドン～アムステルダム	13.9	21	アムステルダム～東京	57.5
22	フランクフルト～香港	13.9	22	ロンドン～ワシントン	54.5
23	ロンドン～東京	13.2	23	ブリュッセル～ニューヨーク	50.5
24	ロンドン～ブリュッセル	13.1	24	ロンドン～フランクフルト	50.4
25	コペンハーゲン～ニューヨーク	13.1	25	パリ～メンフィス	49.4
26	フランクフルト～オハネスブルグ	12.9	26	ロンドン～ドバイ	49.4
27	パリ～モントリオール	12.6	27	パリ～バンコク	47.9
28	パリ～ジッダ	11.5	28	アムステルダム～バンコク	47.1
29	ロンドン～チューリッヒ	11.2	29	アムステルダム～シカゴ	46.9
30	シヤン～ニューヨーク	11.0	30	ロンドン～オハネスブルグ	46.3
				フランクフルト～オハネスブルグ	45.8
				ロンドン～マンハイム	45.8
				アムステルダム～東京	44.3

注) 単位については、旅客は千人、貨物&郵便は千トン。

出所) On-Flight Origin and Destination (ICAO) より、筆者作成。

【参考文献】

- 1) Domae, K. and Matsumoto, H. 2015. Effects of LCC's development on air traffic density of cities: A case of Europe, Proceedings of the 19th Air Transport Research Society, CD-ROM, 16 pages. (The 19th Air Transport Research Society (ATRS)-World Conference, Singapore, 2-5 July 2015.)
- 2) Matsumoto, H. and Domae, K. 2015. Shifting competitive positions among primary airports in Europe, Proceedings of the 19th Air Transport Research Society, CD-ROM, 14 pages. (The 19th Air Transport Research Society (ATRS)-World Conference, Singapore, 2-5 July 2015.)

都市ペアで1,000千人以上2,000千人未満の流動数があった。

国際貨物に関しては、2011年においてロンドン～ニューヨーク間が181.2千トンと最も多く、次いでフランクフルト～上海間(178.0千トン)、アムステルダム～上海間(131.2千トン)、フランクフルト～香港間(104.1千トン)が続いており、これら4都市ペアで100千トン以上の流動量があった。ヨーロッパ地域では、域外との流動量が多い傾向が観察され、特に国際貨物については、2011年の上位30都市ペアは全て域外との都市間であった。

5. おわりに

以上のように、1982年から2011年にかけて、ヨーロッパ地域における国際航空旅客流動数・貨物流動量は大幅に増加した。そして、国際旅客については、ロンドンの拠点性が一層強まると同時に、国際貨物に関しては、フランクフルトが拠点としての競争的地位を高めていると判断できるだろう。

本稿におけるヨーロッパ地域の国際航空の現状を踏まえた上で、次稿では、国際航空旅客・貨物流動の観点から、同地域における主要都市の拠点性について検証する。そして、次々稿では、ヨーロッパ地域におけるLCCの成長と国際輸送ハブへの影響を分析した上で、LCCの興隆の観点から、大阪におけるこれからの国際航空について展望する。

新関西国際空港株式会社新役員体制

本日開催の株主総会並びにその後の取締役会及び監査役会において以下のとおり決定いたしました。

	役 職	氏 名	担 当
再任	代表取締役社長 兼 CEO（最高経営責任者）	あん どう けい いち 安 藤 圭 一	全般 経営戦略・コンセッション
再任	代表取締役会長	ふく しま しん いち 福 島 伸 一	渉外（航空営業等）
再任	代表取締役副社長	はる た けん 春 田 謙	伊丹空港本部長、渉外業務（関係行政機関等）
再任	専務取締役兼専務執行役員	あ べ かわ まこと 安 部 川 信	経営効率化、不動産活用、グループ会社、IT 戦略
再任	専務取締役兼専務執行役員	しん どう しゅう じ 新 堂 秀 治	ターミナル営業
再任	常務取締役兼常務執行役員	か とう よし みつ 加 藤 芳 充	安全対策、 コーポレート戦略（広報、CS、CSR 等）
再任	常務取締役兼常務執行役員	たけ しま たか すけ 竹 嶋 孝 育	財務、調達
再任	常務取締役兼常務執行役員	し むら ただし 志 村 格	総務、人事、経営戦略・コンセッション（副）
再任	取締役兼執行役員	すず き しん や 鈴 木 慎 也	関空運用、技術・施設関係
再任	取締役兼執行役員	むら かみ たま き 村 上 玉 樹	伊丹空港本部副本部長 （伊丹空港運用（環境対策、オペレーション等））
	常勤監査役	きた お やす ひろ 北 尾 保 博	
再任	監査役	もん ぐち まさ ひと 門 口 正 人	
	監査役	いの うえ ひろ し 井 上 博 司	
	監査役	いわ はし よし あき 岩 橋 良 晃	
新任	監査役	きた がわ とし お 北 川 稔 男	
新任	監査役	しら いし ま すみ 白 石 真 澄	
新任	専務執行役員※	おか ちと ひと し 岡 本 仁 志	伊丹空港本部副本部長 （OAT との組織一体化・合併推進）
新任	常務執行役員※	こ いずみ けい じ 小 泉 恵 次	ターミナル営業（関空伊丹空港総合調整）
新任	常務執行役員※	た なか あき みち 田 中 明 道	グループ会社（関空伊丹空港総合調整）
	執行役員兼国際・事業連携室長	やま ぐち かつ ひろ 山 口 勝 弘	経営戦略、国際・事業連携
	執行役員	た なか ゆたか 田 中 豊	安全推進、地域調整
	執行役員 兼コンセッション推進部長	おか だ しん いち ろう 岡 田 信 一 郎	コンセッション
新任	執行役員※ 兼コーポレートコミュニケーション部長	いし かわ こう じ 石 川 浩 司	広報・CS（コンセッション等への対応調整）
	執行役員	すみ た ひろ ゆき 住 田 弘 之	航空営業
	執行役員	ご とう きよし 後 藤 潔	ターミナル営業（全般）
新任	執行役員※ 兼ターミナル営業部長	た べ あき ひさ 田 部 章 壽	ターミナル営業 （インバウンド急増対策等調整）
	執行役員	ひら の しげる 平 野 茂	技術・施設（橋梁等鉄道施設管理・鉄道安全推進） 関係、安全統括管理者
	執行役員兼 伊丹空港ターミナル改修推進室長	やま もと まさ あき 山 本 雅 章	伊丹空港不動産活用、地域共生、 伊丹空港 PTB 等の改修・運営関係業務

※は 7 月 1 日付。その他は 6 月 25 日付。

2015 年（平成 27 年）5 月運営概況（速報値）

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

○発着回数 431.3 回 / 日（対前年比 113%）

国際線：292.3 回 / 日
（対前年比 114%）
国内線：139.0 回 / 日
（対前年比 111%）

発着回数について

発着回数は、国際線と国内線の合計が前年比 113%と単月としては過去最高を記録し、25 ヶ月連続で前年を上回りました。
国際線は、中国などアジアを中心に LCC・FSC 両方で増便が相次ぎ、前年比 114%と 3 ヶ月連続で単月として過去最高を記録し、20 ヶ月連続で前年を上回りました。国内線は前年比 111%と 7 ヶ月連続で前年を上回りました。

○旅客数 61.2 千人 / 日（対前年比 126%）

国際線：42.7 千人 / 日
（対前年比 131%）
国内線：18.5 千人 / 日
（対前年比 115%）

旅客数について

国際線・国内線の合計旅客数は、前年比 126%と 44 ヶ月連続で前年を上回り、5 月としては過去最高を記録しております。内訳として、国際線の日本人旅客は前年比 98%と 17 ヶ月連続で前年を下回っておりますが、外国人旅客は前年比 168%と 39 ヶ月連続で前年を上回り、5 月としては過去最高を記録しました。

○貨物量 1.845t / 日（対前年比 95%）

国際貨物：1,789t / 日（対前年比 95%）
積込量：856t / 日（対前年比 94%）
取卸量：934t / 日（対前年比 96%）
国内貨物：56t / 日（対前年比 105%）

貨物量について

国際線貨物量は前年比 95%と 20 ヶ月ぶりに前年を下回っております。

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 6 月 17 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）5 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	1,264,187	102.7	22.0	1,155,130	91.8	19.4	109,056
管 内	814,584	104.1	14.2	869,747	90.3	14.6	△ 55,162
大 阪 港	274,553	103.2	4.8	374,581	91.9	6.3	△ 100,028
関 西 空 港	404,970	109.7	7.1	308,198	125.5	5.2	96,773
全 国	5,740,473	102.4	100.0	5,956,447	91.3	100.0	△ 215,974

【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	404,970	109.7	7.1	308,198	125.5	5.2	96,773
成 田 空 港	699,126	110.8	12.2	922,203	114.8	15.5	△ 223,077
羽 田 空 港	23,515	196.8	0.4	60,182	163.2	1.0	△ 36,667
中 部 空 港	77,056	108.7	1.3	74,826	102.2	1.3	2,230
福 岡 空 港	91,688	268.4	1.6	36,192	135.9	0.6	55,496
新 千 歳 空 港	2,954	80.4	0.1	1,347	149.6	0.0	1,607

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年累計	2,326,263	6,373	2,285,785	6,262	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,485,106	31,466
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
平成26年累計	3,174,280	8,700	3,106,490	8,510	3,248,970	8,900	3,224,830	8,840	12,754,570	34,940
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
平成27年5月	419,510	13,530	414,660	13,380	242,100	7,810	235,720	7,600	1,311,990	42,320
平成27年6月	411,350	13,710	405,170	13,510	221,270	7,380	218,860	7,300	1,256,650	41,890
平成27年累計	2,303,110	12,720	2,266,680	12,520	1,469,610	8,120	1,436,770	7,940	7,476,170	41,300
前年同期	1,466,860	8,100	1,420,470	7,850	1,608,110	8,880	1,567,800	8,660	6,063,240	33,500
対前年同期比	157.0%		159.6%		91.4%		91.6%		123.3%	

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

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

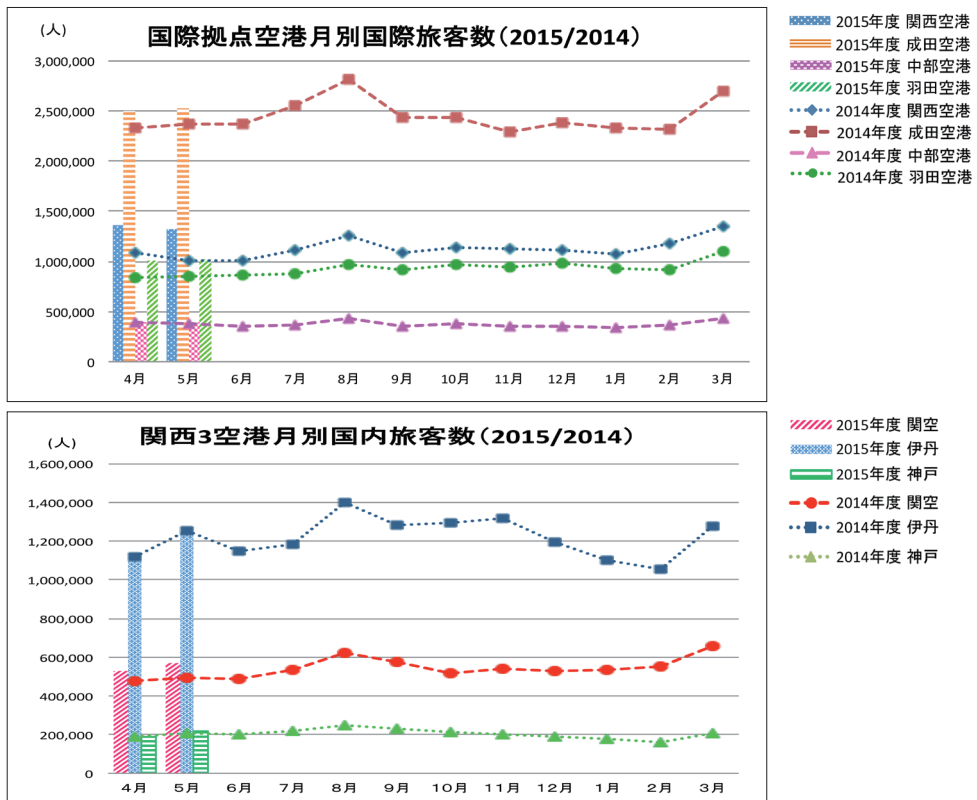
2015 年(平成 27 年) 5 月実績【速報】

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	9,067	114.0%	18,500	102.7%	27,567	106.1%
	関 西	9,061	113.9%	4,308	111.2%	13,369	113.0%
	大阪(伊丹)	0	—	11,756	99.7%	11,756	99.7%
	神 戸	6	—	2,436	103.7%	2,442	104.0%
	成 田	15,004	100.0%	4,508	110.1%	19,512	102.1%
	中 部	2,969	99.6%	4,900	97.4%	7,869	98.2%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,324,188	130.8%	2,028,175	103.6%	3,352,363	112.9%
	関 西	1,324,188	130.8%	572,204	115.3%	1,896,392	125.7%
	大阪(伊丹)	0	—	1,235,026	98.5%	1,235,026	98.5%
	神 戸	0	—	220,945	106.8%	220,945	106.8%
	成 田	2,531,603	107.1%	575,655	131.4%	3,107,258	110.9%
	東京(羽田)	1,018,267	119.0%	5,229,488	101.2%	6,247,755	103.7%
	中 部	389,500	101.5%	464,690	103.0%	854,190	102.3%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	55,471	95.1%	11,378	97.6%	66,849	95.5%
	関 西	55,471	95.1%	1,732	105.0%	57,203	95.4%
	大阪(伊丹)	0	—	9,646	96.4%	9,646	96.4%
	成 田	161,194	97.8%	集計中	—	161,194	97.8%
	東京(羽田)	29,008	116.2%	58,531	98.4%	87,538	103.6%
	中 部	12,797	93.9%	1,975	84.7%	14,772	92.6%

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。



関西空港調査会からのお知らせ

今後の予定

○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）

○第425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9月1日（火）16：00～17：00 場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「沖縄国際物流ハブの現状と今後の展望」
講 師 宮城 直人氏（沖縄県商工労働部国際物流商業課物流商業政策班班長）

※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。

○関西空港調査会 26年度研究会事業 成果報告会

日 時 平成27年8月4日（火）15：00～17：00 場 所 大阪キャッスルホテル
プログラム ～関西圏の空港の将来的な活用～ 26年度「関西圏空港研究会」成果報告
慶應義塾大学商学部教授 加藤 一誠
～関西ものづくり観光振興ビジョン～ 26年度「ツーリズム拡大研究会」成果報告
京都嵯峨芸術大学芸術学部教授 坂上 英彦
～空港ビジネスのイノベーション～ 26年度「空港ビジネスイノベーション研究会」成果報告
近畿大学経営学部教授 高橋 一夫

○シンポジウム

日 時 平成27年10月7日（水）13：30～17：00 場 所 スイスホテル南海大阪
テ ー マ 「関西圏における訪日旅客への取り組みと関空への期待」
基調講演 福島 伸一氏（新関西国際空港㈱代表取締役会長）
パネルディスカッション
パネリスト 平井 裕子氏（京都府商工労働観光部観光政策監） 溝畑 宏氏（公益財団法人 大阪観光局局長）
水口 典久氏（兵庫県産業労働部観光監） 福井 義尚氏（奈良県地域振興部観光局長）
山西 毅治氏（和歌山県商工観光労働部観光局長）
コーディネーター 住田 弘之氏（新関西国際空港㈱執行役員）
※上記「シンポジウム」の詳細及びお申込みは、当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp/>）をご覧ください。定員になり次第締切いたします。

○国内見学会

日 時 平成27年7月28日（火）
見 学 先 大阪港C-12岸壁（夢洲）延伸部 護岸ケーソン据付工事
定 員 30名（先着順・参加費無料）

○海外見学会

日 時 平成27年9月20日（日）～22日（火） 見 学 先 香港空港貨物ターミナル施設
定 員 20名（先着順） 旅行代金 166,630円
※上記「見学会」は賛助会員を対象としたものです。一般の方は参加いただけません。

事務局だより

▶本州が梅雨時でも北海道は梅雨がないとのことから、この時期に北海道でゴルフをするようになって5年程度になります。今年は6月29日にゴールド札幌カントリークラブ、30日に随縁カントリークラブ恵庭コースでゴルフを楽しみました。北からの寒気の影響で29日は曇り空、30日は残念ながら1日中雨の中でのプレイでした。気温が低く、カップを着て丁度良いくらいの温度で、コースも関西のゴルフ場に比べ広く、OBゾーンも少なく、飛んで曲がることが多い私でも安心してクラブを振ることができ、楽しい2ラウンドでした。

▶関空から新千歳へはピーチ便で往復しましたが、29日に発生したピーチのシステム障害の影響で30日の18時35分新千歳発関空行きが、2時間程度の遅れが生まれました。

普段は、札幌のお土産としては、六花亭のバターサンド、ロイズチョコレート、白い恋人たちを定番として、短時間で買い求めているのですが、今回は、千歳空港での長い待ち時間のおかげで、甘酸っぱいハスカップジャムをサンドした上品な味わいの「ハスカップジュエリー」を見つけ、次回から定番のお土産にすることにしました。～残念ながら今回は用意してません。次回の北海道をお楽しみに。（YH）

2015 紀の国わかやま国体・紀の国わかやま大会

紀三井寺公園陸上競技場(和歌山市)



和歌山県では44年ぶり2度目の開催となる第70回国民体育大会（紀の国わかやま国体）と、初めての開催となる第15回全国障害者スポーツ大会（紀の国わかやま大会）がいよいよ今秋開催されます。

メイン会場となる紀三井寺公園陸上競技場をはじめ県内各地で様々な競技が行われます。

国内最大級のスポーツイベントにみなさんぜひお越しください。

■開催期間

紀の国わかやま国体 9月26日（土）～10月 6日（火）

紀の国わかやま大会 10月24日（土）～10月26日（月）

■開・閉会式（会場：紀三井寺公園陸上競技場）

○紀の国わかやま国体

総合開会式：9月26日（土） 総合閉会式：10月6日（火）

○紀の国わかやま大会

開会式：10月24日（土） 閉会式：10月26日（月）

■マスコット

「きいちゃん」……紀州犬をモチーフにしたマスコット、体の緑色のマークは和歌山の頭文字Wと豊かな緑を表現



きいちゃん

■実施競技

○紀の国わかやま国体……正式競技：37競技

※うち県外開催4競技（大阪府門真市、滋賀県大津市、兵庫県三木市、神奈川県伊勢原市）

特別競技：1競技 公開競技：4競技 デモンストラレーションスポーツ：27行事

○紀の国わかやま大会……正式競技：13競技 オープン競技：2競技

■ホームページ <http://www.wakayama2015.jp/>