KANSAI 空港レビュー

No.443
2015.10

KANSAI 空港レビュー

OCT 2015 No. 443

CONTENTS

1 巻頭言
Peachが変えるライフスタイル
井上　慎一

2 各界の動き

8 講演抄録
沖縄国際物流ハブの現状と今後の展望
宮城　直人

19 2014年度研究会事業成果報告会

30 プレスの目
神戸空港コンセッションの課題
吉永　康朗

32 航空交通研究会研究レポート
航空旅客視点の国際拠点空港への鉄道アクセスの利便性について
毛海千佳子

36 データファイル
・運営概況について　2015年(平成27年)8月(速報値)
・大阪税関貿易速報[関西空港]　2015年(平成27年)8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)8月

【表紙写真】「中秋の名月とB777-200」

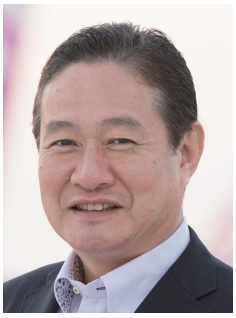
中秋の名月を横切るB777-200 です。
関空の上空はアジア～北米、友が島上空は九州～関東などの航空路になっています。
この夜は快晴で眩しいくらいの十五夜の月になりました。
葛城山上に昇った中秋の名月に福岡空港から羽田空港に向かう ANA272 便が高度 12,500m で月面を通過します。

撮影：柴﨑　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

巻頭言

Peachが変えるライフスタイル



Peach Aviation株式会社
代表取締役CEO　**井上　慎一**

Peachは就航以降の4年間、「Japanese Cute & Cool」をブランドコンセプトに、日本とアジアのお客様に発信してきました。このコンセプトの主に「Cute」が広く受け入れられ、日本に留まらず台湾、香港、韓国でも「乗るんだったらPeach」と選ばれ始めています。

このコンセプトは、Peachの顧客構成にも大きな影響を与えています。少しご披露すると、Peachのお客様は20才～39才の男女が約50%、女性のお客様が約55%、ビジネスマンはおよそ5%です。国際線だけ見ると外国人のお客様が日本人のお客様より多く、しかもここでも20才～39才の男女のお客様が中心となっており、アジアの航空会社の中でも特異な顧客構成を形成しています。

Peachのお客様が、日本、台湾、香港、韓国に共通して20才～39才の若いお客様が中心になっているという事実に、私は「軽い衝撃」を受けました。「Cute & Cool」をコンセプトとした明確なブランドの発信が、それに共鳴するお客様を国境を超えて確実に捉え、期待通りの顧客層を形成していたことは、まさに教科書通りの出来事だったからです。この経験はPeachの社員に大きな学びをもたらしました。

さらに、Peachが発信する「Cute & Cool」に共鳴されたお客様は、Peachの他のブランド要素、即ち「Passion」や「Innovation」にも共鳴される傾向がはっきりしてきました。Peachのお客様は、情熱を持って新しいことを考えることがお好きな方が多く、これまでにない、全く新しい航空機の使い方を編み出し、自らのライフスタイルを楽しく変えられています。

その始まりは、関西にお住いの主婦のお客様の発案による「日帰り韓国旅行」でした。「外国へ日帰りする」という発想に私たちは唖然とさせられました。その後Peachで京都へ行って趣味のジョギングを楽しむ仙台の男性、Peachで沖縄の美容院へ定期的に通う台湾の女性、仕事に行き詰まるといつもPeachで石垣島へ“癒し”に行くキャリアウーマンの方々など、それぞれのライフスタイルを変える動きが生まれています。

海外でも同様で、先日大阪で実施した当社の客室乗務員向け会社説明会では、参加者の3分の1がソウルから参加した韓国の若い女性達でした。彼女達はPeachのサイトを毎日チェックしており、それを通して会社説明会を知り、「面白そう」とPeachに乗って日帰りで参加したということです。これも韓国の女性達のライフスタイルを変える動きだと感じました。

このような航空機利用が始まるとは私自身も想像していませんでした。しかし、今確実にビジネスでもなく旅行でもない目的でPeachを利用されるお客様が増えているのです。しかも彼らは目的地でこれまでにない消費行動を生んでいて、就航地の皆様にも歓迎される動きが広がってきました。

「Peachが飛ぶとライフスタイルが変わる。Peachが飛ぶと町が変わる」という新しいムーブメントを、私たちはさらなるブランディングを通して、確かなものにしていきたいと思います。そして経営理念に謳った“アジアのかけ橋”にふさわしい貢献ができる航空会社を目指して参ります。

2015年 9月1日～9月30日

各界の動き

関西国際空港

●オリックスが国際貨物地区でメガソーラー事業

オリックスは 9 月 9 日から関西空港国際貨物地区で新たなメガソーラーの運用を始めた。再生可能エネルギーの固定価格買取制度を使い、発電事業を実施する。初年度の年間発電量は約 120 万 kw 時を見込む。空港島内で稼働中の太陽光と風力発電を含めると年間発電量は 1,700 万 kw 時程度となり、島内で使う電力の 9.5％相当をクリーンエネルギーで賄う。

●食輸出へマッチングサイト

新関西国際空港会社は 9 月 11 日、関西･食･輸出推進事業協同組合が海外と日本を結ぶ食のマッチングサイト「ITADAKIMASU. Japanese Food Market」のサービスを開始したと発表した。鮮魚、肉、野菜、果実といった生鮮品から、お茶、スイーツ、調味料、加工食品まで幅広い食材を取り扱っており、日本食材を求める海外バイヤー、レストラン、小売店等が自由に商品を閲覧できる。当面、購入できるのは会員のみ。

●第3回ALL 関西フェスティバル in クアラルンプールを開催

新関西国際空港会社は 9 月 18 ～ 30 日、第 3 回 ALL 関西フェスティバル in マレーシアとレストランフェアを関係機関と連携してマレーシア伊勢丹 KLCC 店で開催した。同時に京都府などと連携し、京都フェアを開催、伝統工芸品のプロモーションも行った。

●大韓航空、冬ダイヤでソウル増便

大韓航空は 10 月 25 日から始まる冬ダイヤで、ソウル(仁川)～関西線など 5 路線を増便する。関西線は 12 月 18 日から 1 日 3 往復を 4 往復にする。

●東アジア祝日期間の国際線旅客、1日あたりではシルバーウィーク超す

新関西国際空港会社は 9 月 18 ～ 23 日のシルバーウィーク期間と東アジア諸国の休日が重なる期間の国際線旅客数の予想を 9 月 15 日発表した。シルバーウィークの 6 日間の総旅客数は 29 万 6,000 人、秋夕・中秋節・国慶節期間の国際線旅客数はおよそ 18 日間で 91 万 300 人と予想。前年同期比で 140% 程度の旅客数増を見込む。1 日あたりでは東アジアの祝日の方が 5 万 600 人でシルバーウィークの 4 万 9,300 人を上回る。

●8月の訪日客74％増、累計で14年年間抜く

新関西国際空港会社が 9 月 17 日に発表した 8 月の運営概況（速報値）によると、関空の国際線と国内線の総旅客数は、前年同月比 22％増の 228 万 6,450 人で、3 年 11 か月連続で前年上回った。国際線の外国人旅客は 74％増の 97 万 9,120 人と 3 年 6 か月連続で前年を上回り、8 月までの累計は 652 万人となり、前年の暦年累計（631 万人）を超えた。一方で、8 月の日本人旅客は 8％減の 60 万 7,680 人で、前年割れが 1 年 8 か月続いている。

●エアプサンが釜山線を拡充

韓国・釜山拠点の格安航空会社（LCC）エアプサンは 10 月 25 日から関西～釜山線を週 3 便増便し、合計週 21 便でトリプルデイリー運航すると 9 月 17 日発表した。エアバス A321 型機

（195 席）を使う。

●深夜バス、なんば線増便

関西空港交通と南海バスは、関空～南海なんば線の深夜バスを 10 月 2 日から増便すると 9 月 17 日発表した。関空から南海なんば駅へは、関空交通が午前 0 時台に 1 便運行しているが、南海バスが午前 1 時台に 1 便増便する。

●運営権売却最終入札、オリックス連合のみ

新関西国際空港会社は 9 月 18 日、関西・大阪両空港の運営権売却に関する最終入札を締め切り、オリックスと仏空港運営大手バンシ・エアポートの企業連合が応募した。入札に参加したのは同連合のみで、オリックス連合への運営権売却が事実上固まった。11 月をめどに国土交通相の承認を得て正式決定し、2015 年 3 月末に運営権が移管される見通しだ。オリックス連合は 12 月にも空港運営を専門とする新会社を設立する。新会社はオリックスとバンシが 4 割ずつ、残りをパナソニックや阪急阪神ホールディングスなど 30 社程度が出資する。

●雲南祥鵬航空がチャーターで新規就航

中国の LCC、雲南祥鵬航空（ラッキー・エア）は、9 月 25 日から徐州経由の関西～昆明線を定期チャーターで新規就航すると 9 月 18 日発表した。週 1 便でボーイング 737 － 800 型機（186 席）を使用。

●大阪国際大が案内のボランティア

大阪国際大学は 9 月 24 日、関西空港を利用する外国人旅行者をアシストするボランティア活動「アシスト 関西国際空港 ボランティア 25（AKV25）」を 10 月 1 日から実施すると発表した。国際線到着ロビーで、インフォメーションセンター前にできる行列の誘導や情報提供などのアシストとリムジンバス乗り場付近での案内を行う。当面は月に 1 回から 2 回程度の継続なボランティアとして、25 人を目処に派遣する。

空港

═ 大阪空港 ═

●4年ぶり国際チャーター便

兵庫県の外郭団体、県国際交流協会は 9 月 20 日、大阪空港から韓国・大邱空港へ 4 年ぶりとなる国際チャーター便を運航した。兵庫県の友好交流合意先である韓国・慶尚南道へ、井戸敏三兵庫県知事や藤原保幸伊丹市長をはじめとする県と市の訪問団約 140 人を、日韓国交正常化 50 周年を機に派遣した。機材はアシアナ航空のエアバス A321 型機を使用。

═ 神戸空港 ═

●8月の搭乗者数、前年同月比1.2％減

神戸市は、神戸空港の 8 月の搭乗者数が前年同月比 1.2％減の 24 万 5,320 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 2 月に米子線の運航を 1 往復便減らした影響が続いている。

═ 成田国際空港 ═

●国際線便数、全日空が日航を上回る

成田空港を発着する定期国際線の旅客便数で 9 月 1 日、全日空が初めて日本航空を上回った。全日空が週 7 往復運航する成田～クアラルンプール線を同日就航させたことで成田発着便は週 280 往復となり、週 277 往復の日本航空を逆転した。羽田発着の定期国際線も 2014 年 3 月から全日空が上回っており、羽田に続いて成田でも「国際線の主役」が交代した。

●第3滑走路、四者協で国が事前調査要請

成田空港の３本目の滑走路建設などを議論する、国と千葉県、地元９市町、成田国際空港会社による四者協議会が９月17日、千葉市内で開かれ、国土交通省は空港会社に滑走路候補地や想定される騒音に関する事前調査を要請し、建設に向けた動きが本格化した。

●第3滑走路候補地など調査へ推進本部

成田国際空港会社は９月30日、成田空港の機能強化策の具体化に向けた調査などを行う成田国際空港の更なる機能強化推進本部を発足させた。第３滑走路の建設候補地やそれに伴い発生する騒音の影響などを調べていく。

═ 羽田空港 ═

●セグウェイで警備

2016年５月の伊勢志摩サミットを控え警視庁は９月１日、羽田空港に電動立ち乗り式二輪車、セグウェイを２台配備した。警察がセグウェイを導入するのは全国初。機動力強化に加え、警察官の姿を「見せる」警備で、テロ抑止を狙う。

●千葉県など騒音問題で初会合

羽田空港の再拡張に伴い、千葉県内で特に航空騒音の集中が予想される千葉や市川、木更津など９市と県は羽田空港機能強化に関する連絡調整部会を設置し９月16日、初会合を開いた。同空港の機能強化に関係する県と25市町で構成する連絡協議会の下部組織で、部会で得た情報などは協議会で共有する。

●秋葉原から船で、社会実験

国土交通省は、羽田空港船着場と秋葉原（万世橋）間で船の運航を行う社会実験を、９月19～26日、実施した。１日３便で９月25日のみ雨天欠航となったが、合計乗船参加者は1,519人で、定員40人満席に近い乗船率となった。

═ その他空港 ═

●福岡空港、混雑空港指定へ

国土交通省は夏ダイヤが始まる2016年３月27日から、福岡空港を混雑空港に指定する方針を決め９月１日、パブリックコメントの募集を始めた。LCCの新規就航などで発着回数が急増しているためで、発着枠を航空会社間で調整することで発着回数を制限し、運航の安全確保と円滑な空港運営を目指す。混雑空港として既存空港を追加指定するのは、福岡空港が初めて。

●広島空港民営化検討へ県が調査費計上

広島県が広島空港を管理する国に民営化を求めるかどうかを検討するため、収支の見通しなど具体的調査を行う調査費1,900万円を補正予算案に盛り込み、９月17日開会の県議会定例会に提出した。

●仙台空港、民間運営委託で東急連合が優先交渉

国土交通省は９月11日、国が管理する仙台空港の運営権を売却する優先交渉権者に、東京急行電鉄と前田建設工業などの連合を選んだと発表した。2016年６月末に運営が移る見通し。入札には三菱地所やANAホールディングスなどの連合も参加したが、東急陣営がLCC向けの施設整備を計画している点などが評価された。

●仙台空港民営化、東急などと基本協定

国が管理する空港の民営化第１号である仙台空港の運営権売却について、国土交通省は９月30日、東京急行電鉄や前田建設工業などの企業グループと基本協定を結んだと発表した。空港の運営を担う特別目的会社設立などの手続きを定めた。

航空

●ピーチ、那覇〜仁川便就航

韓国･仁川と那覇空港を結ぶピーチ･アビエーションの定期路線が 9 月 4 日、運航を開始した。国内の航空会社が那覇と韓国を結ぶ定期便を就航させるのは初めて。使用機材はエアバス A320 型機（180 席）。同社が関西空港に次ぐ「第 2 の拠点」と位置付ける那覇空港発着の路線は、関西、台北、福岡、香港線に続き 5 路線目となる。

●ジェットスター、70億円増資

成田空港を拠点とする LCC、ジェットスター・ジャパンが 8 月末に大株主の日本航空と豪カンタス・グループから計 70 億円の追加出資を受けていたことが 9 月 4 日分かった。設立 5 年目のジェットスターは赤字続きで、巻き返しのため国際線拡大を計画しており、増資による運転資金の確保で早期の黒字化を目指す。

●ジェットスター・ジャパン6月期、最終赤字75億円

ジェットスター・ジャパンが 9 月 28 日に公表した 2015 年 6 月期通期決算は、純損失が 75 億 7,100 万円（前期は 111 億 100 万円の損失）だった。売上高は前期比 44.3％増の 419 億 8,100 万円と大幅に増加したが、運航コストも増えた。

●スカイマーク、新体制発足

民事再生手続き中のスカイマークは 9 月 29 日、臨時株主総会と取締役会を開き、日本政策投資銀行出身の市江正彦社長（55）らによる新経営陣が発足した。ANA ホールディングスなど支援企業から計 180 億円の出資を受け、再建へ向け本格的に始動した。再建策の一つとして、スカイマークは全日本空輸と共同運航を実施する契約を結んだと発表した。

●MRJ初飛行、10月26〜30日に

国産初のジェット旅客機、MRJ（三菱リージョナルジェット）を開発中の三菱航空機は 9 月 30 日、MRJ の初飛行を愛知県営名古屋空港で 10 月 26 〜 30 日の間に行うと発表した。

関西

●USJの8月入場者数、前年比7％増

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンを運営するユー・エス・ジェイは 9 月 1 日、8 月の入場者数が前年同月比 7％増の 142 万人だったと発表した。8 月の入場者数としては 2 年連続で過去最高を更新した。人気アトラクションを刷新した映画「ハリー・ポッター」のエリアが引き続き好調だった。

●商工会議所が北陸・関西連携会議を初開催

北陸･関西の 6 商工会議所は（金沢･富山･福井･京都･神戸･大阪）は 9 月 2 日に金沢市で北陸･関西連携会議を初めて開催した。同会議には 6 商工会議所の会頭が出席し、両地域一体となった成長実現に向け、一層緊密に連携することで合意。「広域観光の振興」「北陸新幹線大阪延伸の早期実現」などの 4 分野を中心に、具体的な事業を共同で実施する。

●関経連会長、国交相にリニア大阪同時開業を要望

関西経済連合会の森詳介会長ら幹部は 9 月 2 日、太田昭宏国土交通相と東京都内で会談し、リニア中央新幹線の東京〜大阪の同時開業や北陸新幹線の敦賀以西の早期延伸などを要望した。

●関経連など、関西共通の外国人向け交通パス開発

関西経済連合会は 9 月 3 日、JR 西日本の IC 乗車券、ICOCA をベースに外国人旅行者向けの共通乗車券「関西ワンパス」を 2016 年 4 月に試験導入すると発表した。関西広域の交通機関

で利用できるほか、百貨店などの提携店舗で割引サービスなども受けることができる。移動や買い物の利便性向上で、外国人観光客の取り込みを図る。

●関西広域連合委、防災庁創設など提言の報告活用へ

関西広域連合委員会が９月５日、大阪市内で開かれ、関西圏域の展望研究会（座長・五百旗頭真ひょうご震災記念 21 世紀研究機構理事長）の最終報告を、国の近畿圏広域地方計画への提案や同連合の次期広域計画作りに活用する方針を決めた。報告では関東と関西双方に政治、行政、経済の核を置く「国土の双眼構造の実現」を掲げ、「防災庁」の創設などを提言していた。

●6月の大阪府の宿泊施設稼働率83%

大阪観光局は９月８日、大阪府内宿泊施設の６月の客室稼働率が 83.8%となり、４か月連続で都道府県別で首位だったと発表した。訪日外国人客を含め大阪市内だけでなく、同市以外で宿泊する客が増えたためとみられる。同局によると４月以降、大阪市内では３ホテルが開業し 1,015 室分増えた。18 年までには 3,000 室程度増え、年間で 150 万人多く泊まれるようになるという。

●基準地価、三大都市圏商業地で3年連続上昇

国土交通省が９月 16 日発表した７月１日時点の基準地価は三大都市圏の商業地が 2.3%上昇し、訪日客の増加などから３年連続となった。大阪府内では、商業地が前年比プラス 3.6%と３年連続で上昇した。

●パナソニックが25か国語対応スマホ翻訳機

パナソニックは９月 16 日、訪日外国人向けにスマートフォンを使った新たな翻訳システムを開発し、京都駅ビルの案内所とラーメン店が集まるフロアでサービスを始めたと明らかにした。観光案内の看板など日本語の情報を、手元のスマホで母国語にして読める。アジアや欧米の 25 か国語に対応。空港や駅、商業施設での利用を見込む。

●米コムキャスト、USJを買収

米ケーブルテレビ大手コムキャストは９月 28 日、傘下の NBC ユニバーサルを通じて、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンを運営するユー・エス・ジェイを買収すると発表した。株式の 51%を取得し、取得金額は約 1,830 億円。

●泉佐野市、債務返済へ文化センター売却

泉佐野市は、債務の返済が市の大きな財政負担になっている市総合文化センターについて、民間に売却したうえで、リース料を支払って利用する方針を固めた。売却先を公募して選定を進め、12 月市議会に関連の議案を上程する。建設費 297 億円のうち 233 億円を起債でまかない、現在も 142 億円の負債を抱えている。

●南都銀行、観光活性化ファンド設立

南都銀行は９月 30 日、日本政策投資銀行など３社が出資する観光活性化マザーファンドを活用して、奈良県の観光産業の発展に向けた取り組みを支援する地域ファンド、奈良県観光活性化ファンド（県観光活性化投資事業有限責任組合）を設立した。低迷している県内宿泊観光客数の増加へ向け、古民家のリノベーション事業などを展開する。

国

●入国審査に新機器導入へ

法務省は９月７日、訪日外国人の入国審査の際、待ち時間に顔写真と指紋の情報を取得できる新たな機器を導入する方針を決めた。審査ブースでの手続きを短縮するのが目的で、国際便が運航する全空港に配備する。

●新観光庁長官に田村氏

国土交通省は 9 月 11 日付で、新たに観光庁長官として、前航空局長の田村明比古氏を任命した。久保成人氏は辞職した。航空局長には前海上保安庁次長の佐藤善信氏が、海上保安庁次長には大臣官房付の花角英世氏が就いた。

●8月の訪日客、前年同月比63.8％増で最多に

日本政府観光局が 9 月 16 日発表した 8 月の訪日外国人旅行者数は、前年同月より 63.8％多い 181 万 7,100 人で 8 月として過去最多だった。中国からの旅行客は前年同月の 2.3 倍の 59 万 1,500 人だった。日本と中国を結ぶ航空路線が増えたことなどが後押しし、単月で過去最多となった。

●北海道新幹線3月26日開業

JR 北海道と JR 東日本は 9 月 16 日、新函館北斗（北海道北斗市）と新青森（青森市）を結ぶ北海道新幹線を 2016 年 3 月 26 日に開業すると発表した。新青森以南は東北新幹線と直通運転し、1 日 10 往復する。

●元財務・運輸相、塩川正十郎氏死去

運輸大臣として関西空港の実現に尽力し、小泉純一郎政権で財務相を務めた塩川正十郎氏が 9 月 19 日、肺炎のため大阪市内の病院で死去した。93 歳。告別式は 24 日、公益社千里会館で自民党・塩川家の合同葬として営まれ、小泉純一郎、福田康夫の両元首相をはじめ、国会議員や財界関係者ら約 2,000 人が参列し、冥福を祈った。

クリック！

塩川氏は 1980 年 7 月に鈴木善幸内閣の運輸相で初入閣、9 月に航空審議会から関西空港の 2 次答申を受け取ると建設促進に奔走した。年末の予算編成で調査費を計上したほか、翌年 4 月、地元 3 府県の建設同意を取り付ける地元協議をスタートさせた。81 年 11 月に退任するまで財政難、行政改革の逆風の中、関西空港の実現に大きな道筋をつけた。

●講演抄録

第425回定例会

沖縄国際物流ハブの現状と今後の展望

沖縄県商工労働部 国際物流商業課
物流商業政策班班長

宮城　直人 氏

●と　き　2015年9月1日（火）　●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

国際物流商業課は2013年度にできました。今日のテーマ「国際物流ハブ」、これを県としてどんどん推進していこうという大きな方針のもとにできた組織です。私は物流商業政策班で、商業も担当しています。商店街が、イオンなどの大型店舗にお客さんを持っていかれて、あちらこちらで衰退しているという状況が沖縄もありますが、それをどうしたらよいか、地域の市役所や公設市場の現場などにいって話をしています。

物流はこの4月から担当しています。今日は沖縄の物流ハブの現状と今後について話します。

■沖縄県の概要

那覇空港の上空からの写真です。滑走路1本で過密な状況ですが、その滑走路の一番端の右下にあるのが貨物の上屋になっています。ここを舞台にして現在 ANA が国際貨物ハブを展開しています。写真の左下にあるように、夜中に ANA の貨物専用機がずらっと並ぶ時間があります。だいたい夜中の2時頃から5時頃ですが、最大10機の貨

物機が並びます。国内・アジアの各地から貨物を運んできて、貨物の載せ替えを行って、早朝には各地に飛び立っていくという、迅速な物流を実現しているところが沖縄の強みになっています。

沖縄県の概要についてご紹介します。沖縄県の面積は全国44位。米軍基地が沖縄本島の18.4%を占めており国内一です。東西1,000km、南北400kmの県域を持っています。右上の図を沖縄県はよく使いますが、那覇市を大阪市においた場合に一番東の端の大東諸島が静岡県の海域のあたり、一番西の端の与那国島が、佐賀県のあたりに位置するという広大な県域を持っています。平均気温が23℃です。人口は142万人でそのうち沖縄本島中南部地域に人口の約80%、約110万人が住んでいます。出生率、年少人口割合は全国1位です。それでもだいぶん少子化が進んでいますが、人口増加率は東京都についで2位、東京都は社会的な人口増加も多いと思いますので、自然増加としては沖縄が1位ではないかと思います。

産業の特徴として、観光がリーディング産業でありますが、産業の割合は1次産業が1.9%、2次産業が12%、3次産業・サービス業が86%、3次産業が圧倒的に多い構成になっています。経済成長率は、日本経済研究センターの調査ですが、2007年から2020年の予測で1.07%ということで全国1位の高い成長率という予測がされています。

観光ですが特に最近顕著なのが、外国からの観光客の増加です。これは日本全国大阪、東京もそうだと思いますが、昨年度は2013年に比べて5割くらい急激に増えています。

沖縄県の概要

Ⅰ.自 然

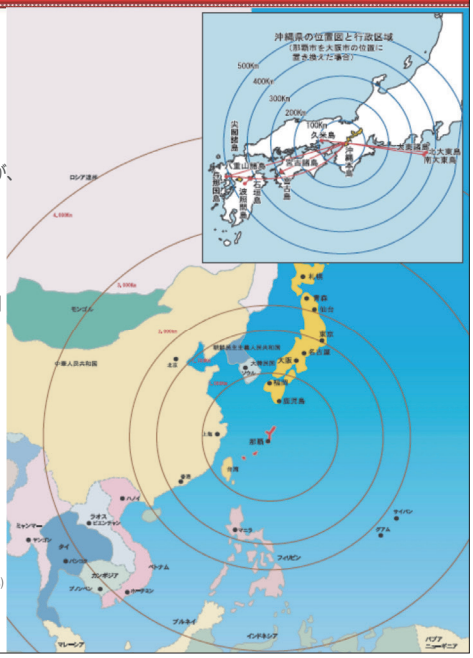
面　積	約2,276km²（全国44位） ［沖縄本島の１８．４%が米軍基地］
地　勢	160島（有人島は39）、東西約1,000km、南北約400kmと、広大な県域を持つ
年平均気温	23℃（亜熱帯海洋性気候で年間を通し温暖だが、35℃を超える猛暑日はほとんど無い）

Ⅱ.人 口

人　口	約142万人（2014年）［沖縄本島中南部地域〔470km²：約20%〕に人口の約80%が集中］
出生率	1.90人（全国１位）
年少人口割合	17.6%（全国１位）
人口増加率	0.40%（全国2位）（参考：1位:東京都）

Ⅲ.産 業

年間観光客数	７１６万人（2014年度）
産業別総生産	1次 1.9%、2次 12.1%、3次 86.0% (H25)
経済成長率予測	1.07%（全国１位　2007～2020年実質 平均成長率予測［日本経済研究ｾﾝﾀｰ］）



■リーディング産業の展開

沖縄県の産業をリードしているものを紹介します。沖縄といえば観光リゾート産業です。昨年度の観光客数が716万人これは1972年、沖縄が日本に復帰した年の13倍で、最近は急激に増えてきています。600万人を突破したのが昨年だったのですが、わずか1年で700万人を超えたかとびっくりするようなペースになっています。観光収入が2014年で5,300億円、これも1972年に比べて16.4倍増加しています。

観光の次に情報通信関連産業が、コールセンターの進出等があって第2のリーディング産業になってきています。これまで沖縄へ進出した企業が346社、その新規雇用者数が2万6千人

弱です。最初はコールセンターの進出が多かったのですが、だんだんコンテンツ産業やデータセンターなどが増えてきています。

沖縄はアジアの主要都市から4時間の圏域ということで、国際物流拠点を形成していこうと進められているのが国際物流産業の推進です。現在那覇空港の国際貨物取扱量が18万5千ﾄﾝ、これは成田空港、関西空港、羽田空港につぐ国内第4位にきています。国際物流ハブを導入する前の2008年に比べると100倍に増えています。

■国際物流拠点としての歴史

沖縄県は国際物流拠点ということで売り出していますが、ヨーロッパの大航海時代の15～16世紀よりも先駆けて14～16世紀にかけて沖縄も大交易時代を迎えていました。そのときは琉球王国という国で、大和日本の港や中国の福建省を通じて北京まで、そして朝鮮とも交易をしています。東南アジアはベトナム、タイ、インドネシアあたりまで交易し各国から取引してきたものを、別の国へ中継貿易をして栄えていた時代がありました。

この右上の鐘ですが、かつて首里城にかかっていた万国津梁の鐘です。沖縄が万国の架け橋になるということが漢詩の中に書いてあります。その後、江戸時代、明治、大正、昭和と時代の変遷とともに沖縄の交流・交易拠点、物流拠点としての役割が失われていったのですが、それから500年を経た今、また中国をはじめとするアジア諸国の経済発展により沖縄が再び注目をされてきています。

■沖縄国際物流ハブの経緯

沖縄振興計画については、1972年の日本復帰以来沖縄振興開発計画だったのですが、2002年から「開発」が除かれて沖縄振興計画になりました。沖縄の地理的な利点を活かして国際交流・協力拠点の形成をめざしていく。那覇空港の貨物施設整備を拡充していく。航空ネットワークの拡充をしていく。こうしたことが2011年までの沖縄振興計画として位置づけられていました。2007年に政府がアジア･ゲートウェイ構想を公表しました。そしてANAがアジア主要都市をつなぐ国際航空貨物ネットワークの構築をめざしていくということで、沖縄県をアジア・ゲートウェイ拠点にする方針を

発表しました。2007年7月に沖縄県と ANA で那覇空港の国際物流拠点形成に関する合意を締結しました。

2009年には那覇空港貨物ターミナル株式会社に沖縄県、公庫等が出資して第3セクターの会社に拡充されました。那覇空港貨物ターミナルはそれまでは小規模で老朽化していたのですが、規模を拡大して新築しました。総延床面積約44万㎡、2009年10月から ANA が貨物ハブ事業を開始しています。

2012年にヤマト運輸が進出し、2013年に Yahoo! 香港が沖縄貨物ハブ活用を開始され、香港にて日本の商品を国際物流ハブ経由で宅配するということが展開されています。そして、那覇空港隣接地には東芝グループがパーツセンターを設置しています。

2014年青島、広州、シンガポールに国際貨物便が路線拡大し、2015年台湾、シンガポールで、ヤマト運輸が国際クール宅急便サービス開始し、宅急便サービスは香港に続いて3ヶ所目の展開となります。

現在の沖縄振興計画は2021年までとなっており、沖縄21世紀ビジョン基本計画といいます。那覇港及び那覇空港を基軸とし、アジアと日本の架け橋になる国際物流拠点の形成を促進することにより、国際物流関連企業の集積に取り組むことが掲げられています。

現在、ANA が深夜に国際貨物ハブを展開しているのですが、空港は24時間運用になっています。ただ動植物検疫は24時間運用はやっていません。今後そうしたところも拡大をしていけたらと思います。2009年10月から8路線（国内3路線・海外5路線）でスタートしましたが、2013年8月には中部空港線、2014年に青島、広州、シンガポール路線を開設、現在は12路線（国内4路線・海外8路線）で運航しています。さらに来月からは中国の厦門へも路線を就航する予定になっています。ANA は今年度内に貨物専用機12機目を導入する予定だと聞いています。

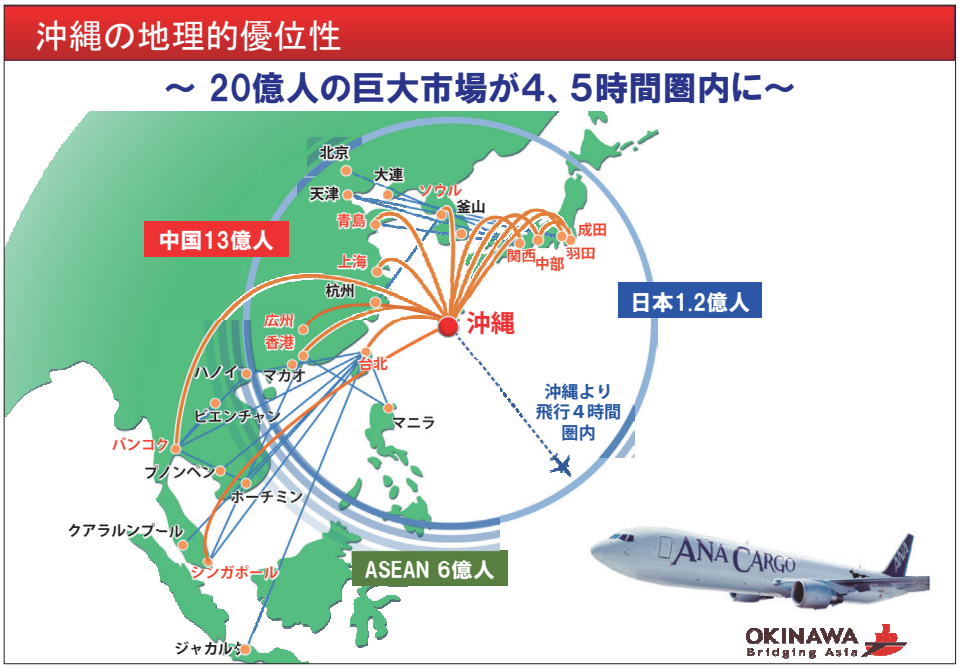
■沖縄貨物ハブの地理的優位性と運航計画

沖縄から航空機で4 ～ 5時間の距離に中国や ASEAN を始めとする20億人の巨大市場が広がっています。この地理的優位性に ANA が着目して、沖縄にアジア各都市から貨物を集約してトランジットしています。

現在の沖縄貨物ハブの運航計画では、一部片道のところがあり、例えば「名古屋から沖縄」は「沖縄から名古屋」には戻らないで成田経由の展開がされています。

日曜日の深夜を除いて週6便の運航になっています。それは土日に工場の出荷が少なくなるために、月曜日の早朝に運休するのが一般的な貨物便の特性となっており、毎日ではなく週6便飛んでいることになっています。

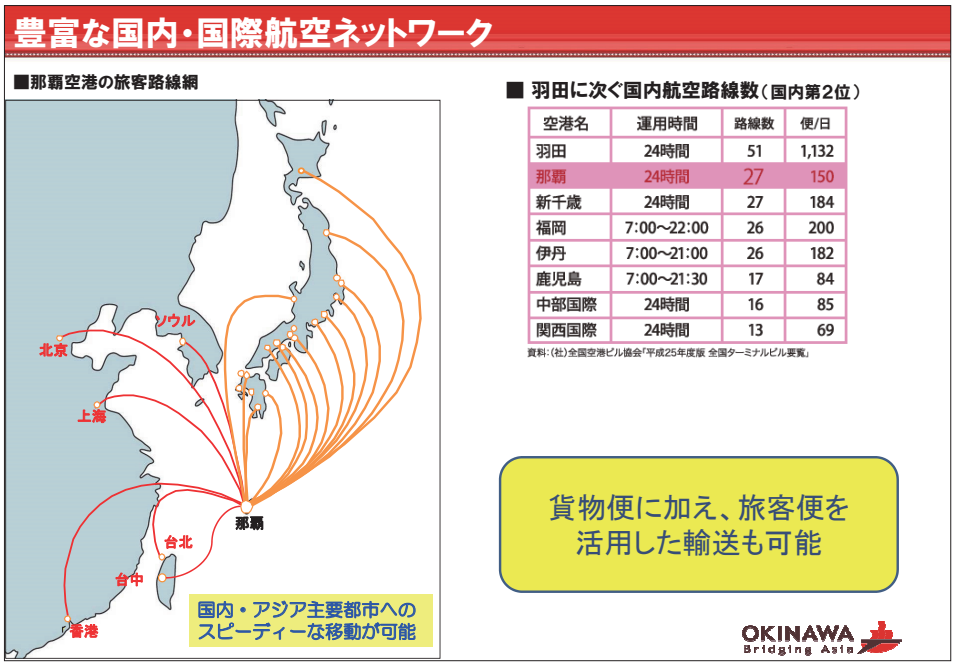
各都市から夜飛んで来て沖縄に到着するのが深夜1時半から5時です。深夜の積み替えをして、現地到着が午前4時30分から午前9時です。そこから消費者へ配達という高速物流を実現しています。



■那覇空港の航空ネットワークと貨物取扱量推移

那覇空港の国内・国際航空ネットワークは豊富で、那覇空港は羽田につぐ第2位の国内航空路線数を有し、国際線の旅客便も急増しています。

貨物専用機は成田、羽田、中部、関西から来ますが、旅客便ネットワークも充実しており、その旅客便を活用して全国各地から沖縄にものを持って来ることができるところも特徴です。



国際旅客便はおもに台湾、韓国、香港、中国路線ですが、それぞれ便が大幅に増えています。このグラフでは2014年に週108便ですが、2015年9月は週153便に達するともいわれています。国内・航空ネットワークがかなり充実してきています。

那覇空港の国際貨物取扱量は国内4位で18万5千㌧です。中部空港が最近急激に伸びており、特に去年の伸びが多くなっていますが、昨年アメリカで港湾のストがあった関係で、機械部品などが船から航空機に移ったこともあったようです。最近は落ち着いてきています。関西空港は那覇空港の4倍くらいの取扱量になっています。

沖縄県の国際物流拠点構想では、現在は第2ステージに入っていると見ています。

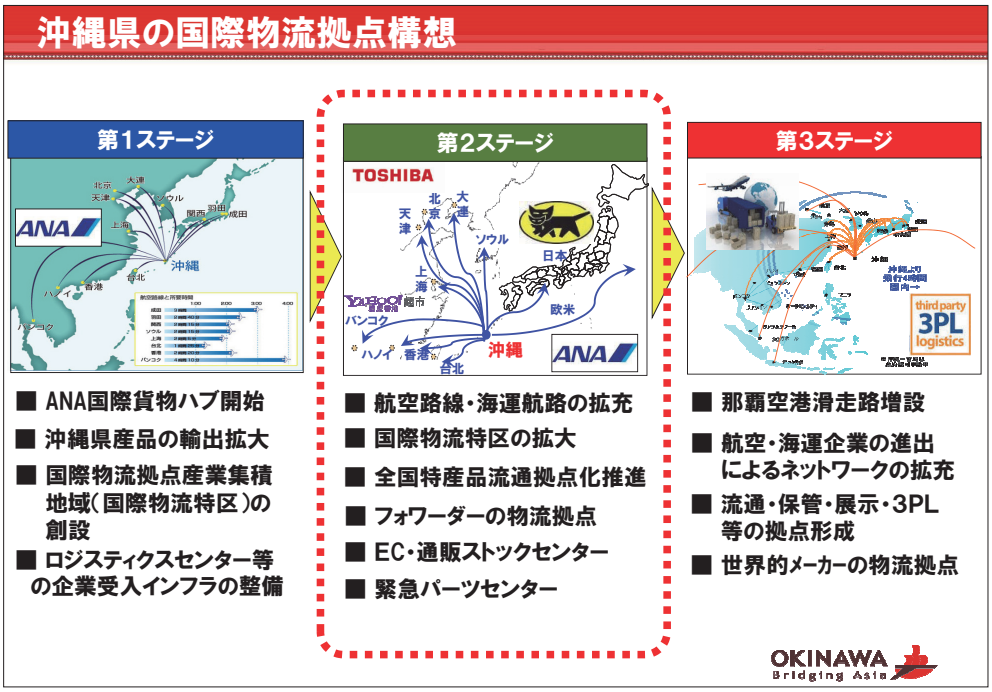
第1ステージは ANA 国際貨物ハブ事業がスタートし、沖縄県としてスタートを順調に進めるため各種優遇税制を受けられる物流特区を創設しました。また企業物流受入施設として、ロジスティクスセンターを県として整備をしているところです。

第2ステージではヤマトグループの国際物流拠点化、それから ANA 貨物路線のネットワーク拡大を進めており、当初8路線でしたが、今12路線に拡大しています。また、東芝のパーツセンター事業などが進んでいるところです。

今後は第3ステージとして、これらの動きをさらに発展させて、国際物流拠点としての機能拡充、充実をしていきたいと考えています。

■空港隣接地物流特区へのロジスティクスセンターの整備

空港の隣接地に物流特区を設けてそこへロジスティクスセンターを整備しています。2012年9月に3号棟ロジスティクスセンター（3,000㎡）が完成し、ヤマト運輸が入居。2015年3月に4号棟（26,000㎡）が完成、こちらもヤマト運輸グループが1棟借りをして、物流の業務



を展開してるところです。

東芝は紙幣を数える機械を世界に出荷しています。2013年8月よりロジスティクスセンター3号棟にこの機械のパーツセンターをヤマト運輸グループがオペレーションしてスタートしています。海外で製造したパーツを沖縄に集約保管して、欧米を含めた海外各都市に緊急で配送するような体制が整備されているところです。パーツは韓国などで製造して沖縄に持ってきて保管をしています。現在は2,000種、8万点の在庫を抱えていますが、さらに今年度中には4,500種、12万点まで増していくと聞いています。

ヤマト運輸は、パーツセンターをシンガポールの倉庫でも設置し、両方でパーツセンターを展開し、世界各地に迅速に出しています。

■国の成長戦略 / 全国特産品のアジア展開イメージ図

農林水産省の成長戦略の図です。農林水産省は日本の農林水産物・食品の輸出額を2020年までに1兆円規模へ拡大しようと進めています。国の戦略にこの国際物流ハブを活用していきたいというのが、全国特産品のアジア展開イメージ図です。アジアの富裕層に特に人気の高い日本の安心安全でおいしい食品・食材を、アジア市場に輸出するプラットホームを沖縄に構築しようという取り組みをしているところです。沖縄ハブのスピーディーな輸出機能を活用することで、全国の海産物や果物、精肉などを高付加価値で新鮮な状態で、かつ小ロットでアジア市場に供給をしていくことが、可能になっています。

現在、Yahoo! 香港とヤマト運輸が連携して、日本全国の特産品のeコマースでの販売を開始しています。また沖縄の地の利を活用するには、沖縄を経由するだけではなく沖縄に製造拠点を置く、OEM 発注をする展開も考えているところです。沖縄が日本の最南端なので沖縄で製造して沖縄から出していくことで、賞味期限についても少し長くなるといったメリットもあると思います。今後流通業者、輸出商社が沖縄に配送拠点を持って、全国の特産品のセット商品をパッケージ化して、アジアに出していく展開も考えられます。

静岡県は2012年からいちごを香港へ輸出しています。2013年からは香港、台湾へ高糖度トマト、わさびやその加工品、水産加工品等の輸出実績も着々とつくってきているところです。この輸出については沖縄県物産公社が商社

機能を発揮して取引しています。これも先月日経新聞で報道がありましたが、イオン、全農、物流ハブを展開している ANA、ヤマト運輸の4企業が連携して、香港に日本の食品を輸出していくモデル事業を国が展開しています。イオンが香港でウェブやチラシなどで日本食を紹介し、購入の予約を取ってその購入予約をもとに、全農が全国各地の特産農産物を集約して、沖縄の国際物流ハブを使って配送する。

■流通加工拠点の取り組み事例

運ぶだけではなく、沖縄を流通加工拠点として展開していく事例です。三重県の農業生産法人「伊賀の里モクモク手づくりファーム」が、沖縄でハラル食品を製造して日本全国へ、将来的には輸出も目指して、沖縄のうるま市で加工を展開しています。工場は2015年7月に完成しています。

プロトン社（奈良市）は、生鮮食品を瞬間凍結して鮮度を保持する技術をもった会社ですが沖縄に進出して県産品を集中調理加工や冷凍し、食品の鮮度を損なわず長期間保存を可能にして国内外に販売展開する予定です。

ほかにも沖縄の乳業会社と販売会社がコラボで台湾にアイスを出したというようなこともあります。沖縄の企業とコラボして、全国の特産フルーツをアイスやスイーツなどに加工して海外に出していくことも、この貨物ハブを使えば展開可能性があるのではないでしょうか。

■沖縄大交易会

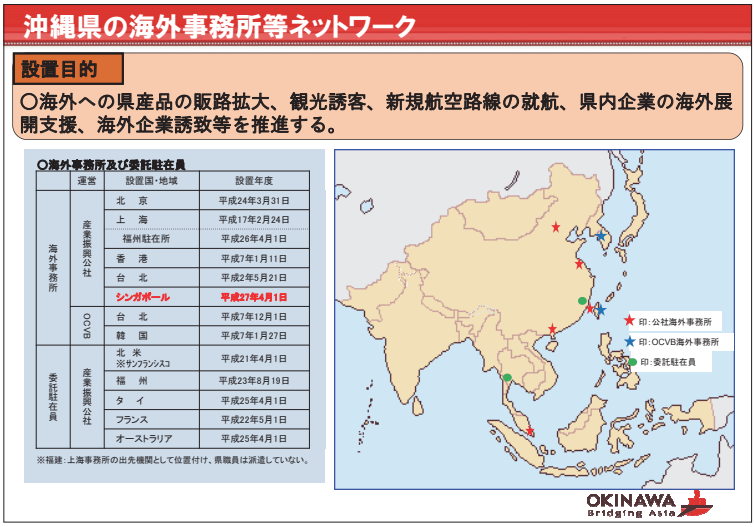
物流拠点をめざすためには、ものを集めないといけないのですが、ものを集めるためには商流もつくっていかねばなりません。沖縄県では昨年度、国際食品商談会・沖縄大交易会を開催しています。今年も11月26、27日に宜野湾市のコンベンションセンターで開催を予定しています。この商談会では101件の商談の成約、成約見込みまで含めると507件、27.2% が成約見込みとなったそうです。全国からサプライヤー企業が131社、国内外のバイヤーが102社、海外がそのうち79社です。2日間で合計1,822件の個別商談が行われています。

今年は6月末にサプライヤーの募集を締め切って、成約率を高めるためにウェブ上で事前マッチングシステムを構築して、本番に向けて準備をしているところです。

海外現地での情報収集、企業のサポートなどを担う海外事務所のネットワークは、他県に比

べても多い数で展開をしているところです。海外事務所は海外への県産品の販路拡大、リーディング産業である観光の誘客、航空路線の誘致、県内企業の海外展開支援、海外からの企業誘致等の活動を展開しています。特に観光誘客、路線誘致の面では最近顕著な効果を発揮しているところです。

今年度はシンガポールに事務所を設立しています。シンガポール事務所は約10年前にもありましたが、その頃は設置のタイミングが早すぎてなかなかうまく展開ができず、一旦閉めたのです。しかし、国際物流ハブのシンガポール線が昨年度から就航し、物流のインフラも整ったということで、もう一度シンガポールに事務所をかまえて物流ビジネスや県産品の販路拡大、チャンギ空港と MOU を結んで、東南アジアからの誘客の強化を進めております。



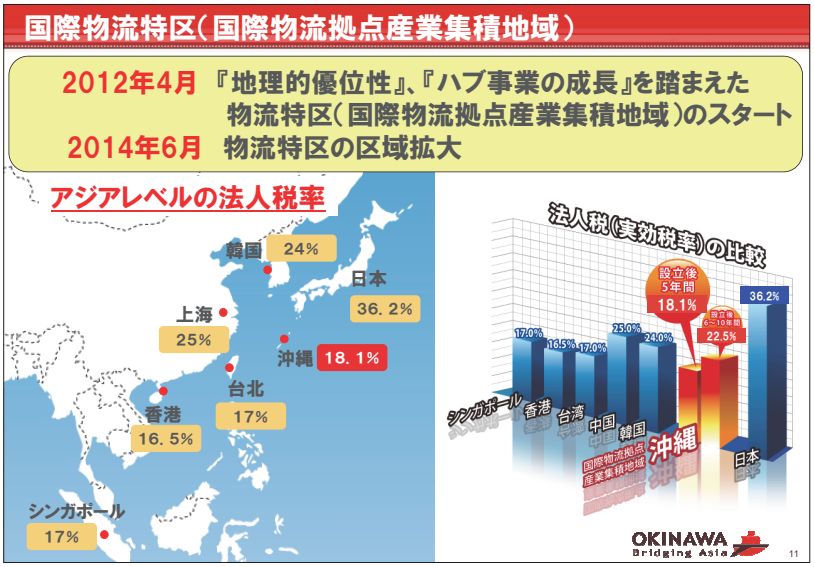
■国際物流特区とその拡大

2012年に、沖縄の地理的優位性、貨物ハブ事業の成長を踏まえて、国内で沖縄だけということですが、物流特区が認定されスタートしています。さらに昨年の6月に物流特区の区域拡大をしています。

特区の税率はアジアの他諸国と一緒くらいです。国際物流拠点産業集積地域の拡大については、当初は那覇市のごく一部と中城湾港地区の2ヶ所でした。それを、南は糸満市から北は宜

野湾市まで物流特区として区域拡大しています。

業種も当初は製造業だったのですが、物流関連の産業ということで梱包業や倉庫業などの業種にも拡大して国際物流拠点産業集積地域という特区になっています。税制上の優遇措置もいろいろあります。



■那覇空港・那覇港周辺への物流施設の整備

空だけではなく、海も含めた物流施設の整備も進めております。那覇空港と那覇港は距離が近く、車で10分、距離にすると5㎞くらいです。当初は陸のほうをぐるっと回っていたのですが、3年前に海底トンネルが完成し、最短距離で結ばれるようになりました。

そこで、那覇空港の航空貨物ハブと那覇港を機能拡充させ、物流網もどんどん拡大し双方の連携を図る、Sea & Air で臨空・臨港型産業の集積をめざします。那覇港もかつての大交易時代のときのように、アジアの中心でトランシップによって香港、シンガポールのように物流を増やしていこうという考え方もあったのですが、現実は難しく計画値には遠く及ばない状況でした。

しかし、近くの台湾の高雄港がアジアの物流ハブになっていることから、高雄港と連携した海上輸送の拡充を展開しているところです。県内の船社2社が高雄港に航路をつくり、高雄で積み替えをして高雄からアジアの各地へ持って行く。アジア展開をしている船社と業務提携を結んで海上輸送ネットワークの拡大にも取り組んでいるところです。これが琉球海運と商船三井の提携による新しい航路です。これによって那覇から香港まで、高雄港でのトランシップがない頃は2週間もかかっていたのですが、商船三井との提携によって最短で4日間に短縮されました。

海上物流は大量に輸送できてコストも安い。すべて航空物流で持って行くということではなくて、いろいろなバリエーションを考えた使い方、Sea & Air ということで、那覇港と那覇空港の物流を展開していきたいと考えています。

■航空機整備基地構想

沖縄県では増大する那覇空港の航空便数や、アジアに近い地理的優位性を活かして、航空機整備関連産業の集積にも取り組んでいます。現在、那覇空港における航空機整備産業は実施設計業務に入っています。まだ国の機関と手続きの面で調整事項があるため少し遅れているところもありますが、整備基地には ANA の入居が内定しています。今年6月に ANA が航空機整備の専門会社を設立し、伊丹空港で事業を開始しており、2017年度の下期にこの那覇空港での事業開始に向けて、三菱重工業等と共同出資して航空機メンテナンス会社（MRO）を設立する基本合意をしているところです。これらが

実現していけばANAの沖縄貨物ハブとの連携も含めて、航空関連産業のクラスター形成による新たな産業の展開も構想しているところです。アジアのLCCもかなり飛んでいますので、そういったところの需要を取り込み、MRO事業を那覇空港でやっていこうと進めています。

■国際物流、そして商流の架け橋に

沖縄が日本とアジアをつなぐ架け橋になろうと、万国津梁 Bridging Asia を掲げています。国際物流だけではなく商流の架け橋としても、官民一体となって沖縄大交易会などの商談会も開催しています。商談会等の取り組みを行うことで、物流拠点として、アジアのビジネス拠点、交流拠点としても成長していくことを沖縄県は目指します。

今後も国際物流拠点の形成に向けてさまざまな取り組み、インフラ整備などを支援していきたいと考えています。沖縄県はアジアの海洋リゾート地として、自然も気候も人も、非常にホスピタリティーにあふれた特性を備えています。この特性を活かして皆さんのいろいろなビジネス展開の推進にまい進して取り組んでいきたいと考えています。

ご静聴ありがとうございました。

2014年度研究会事業成果報告会

と　き　2015年8月4日（火）　15：00～17：00
ところ　大阪キャッスルホテル7階　松竹梅の間

I「関西圏空港研究会」成果報告

～関西圏の将来的な空港の活用～

慶應義塾大学商学部教授　加藤一誠
関西空港調査会参与　山内芳樹

■はじめに（山内）

関西空港調査会においては、産官学のメンバーを集めて関西圏の空港の活用や今後のあり方についての研究会事業をしています。研究方法は、ゲストスピーカーを招いて年4回から5回の研究会を開いて討論し、それらのゲストスピーカーの話、昨今の状況を踏まえて提言をとりまとめるというものです。

2014年度は関西圏空港研究会、ツーリズム拡大研究会、空港ビジネス・イノベーション研究会、この三研究会を実施しました。

◇研究会の概要、開催実績

本研究会については航空・空港分野の学識者、専門家に集っていただき、東西の学識者の交流も兼ねて、関西圏の将来的な使い方についての提言をさせてもらうという趣旨で始めております。

◇関西3空港の運用に係る規制

関西圏には関西空港、伊丹空港、神戸空港と3空港がありますが、これまでの歴史的経緯、環境対策、飛行経路あるいは中核となる関西空港の財務問題などがあり、運用についてのいろいろの制約や規制が存在しました。

代表的なものは伊丹の運航規制ですが、プロペラ枠とジェット枠を併せて総枠で370便というのが1977年の10月に定まり、それ以降370便が定着しています。ただしプロペラ枠はその後のいろいろな情勢、機材の発達などに対応して、その都度変わってきました。最近ではこのプロペラ枠についても、低騒音ジェット機に3段階に分けて転換していくという対応がなされてきたところです。

もう一つ大きなこととして、関西空港がオープンしたときに、関西空港と伊丹空港の国内線の運用をどうするかという取り決めがなされました。その後、2004年くらいまでは伊丹空港の国内旅客数は一貫して伸び、一方関西空港は2000年頃を境に低下してきました。このため、2005年から2007年にかけて、長距離便を中心に伊丹から関空に国内便が移転されたという経緯があります。移転により、3年くらいは伊丹が減る一方、関空は盛り返しますが、それ以降は日本全体の国内航空需要が低迷し、3空港の需要はいずれもなかなか伸びない状況が続きました。ようやく、2012年にLCCという切り札が登場し、これを機に関西空港が大きく伸びる状況になりました。

回・開催日	講演テーマ	講演者
第1回 2014年10月1日	「空港の運用について」	蒲生　猛（国土交通省大阪航空局長）
第2回 2014年11月21日	「航空乗継利用の展望と課題」	庄司　郁（石川県企画振興部次長）
第3回 2014年12月12日	「首都圏と」関西圏の運航空域の現状と課題」	平田　輝満（茨城大学工学部准教授）
第4回 2015年3月5日	「航空貨物業界の現状と今後の展開について」	松本　義之（日本通運株式会社 大阪航空支店統括支店長）
	「関西圏の空港利用の実態～旅客を中心に～」	山内　芳樹（一般財団法人 関西空港調査会 参与兼調査研究グループ長）

◇関西圏の航空利用の特徴

関西圏の航空需要は、国内航空は一定のポテンシャルがあり、国際航空も非常に大きな需要があります。

「日本人が1年間に海外にどれだけ出たか」という出国人数を夜間人口で割った出国率を示したものです。国際航空利用は、関西は和歌山を除き、高い府県が揃っているのが特徴です。首都圏は関西圏よりは高いが、都県によってかなり差があり、特に神奈川、東京が突出している集中型です。

関西圏の大きな特徴は、同じ関西圏といっても人口集積、事業所集積、あるいは広域なインフラ、都市機能の集積については相当差があり、その結果国内航空利用については大きな差があるということです。

関空、伊丹、神戸の各空港から道路時間距離で1時間圏と2時間圏の市町村を色で示したものをみると後背圏の広がりは伊丹が最も広く、その次が神戸、3番目が関空という状況がわかると思います。

3空港の国内旅客の、出発地・到着地内訳をみると、関空は泉州・和歌山、伊丹は大阪市、神戸は圧倒的に神戸市というように、同じ関西圏を後背圏にしながら、空港によってメインとなる地域が違っています。

2005年と2010年の国内航空の利用者を地域別に分類して夜間人口で割ったものをみると年度は違ってもほぼ同じパターンであり、特に大阪市、北大阪、神戸市、阪神間が国内航空の非常に高い利用率の地域です。

関西3空港の羽田路線の利用者の座席種類別の内訳と利用目的の内訳を見てみました。プレミアムクラスと言われるような値段の高いクラスの席の比率がいちばん高いのが伊丹です。利用目的の内訳では、ビジネス目的のお客さんが一番多いのは伊丹です。

3空港の後背圏は重なっているとはいえ、最大の需要地は異なり、その航空需要の中身を見ると、高い運賃を支払っていただける需要が多いという航空会社にとってありがたい需要の質を持っているのは伊丹ではないかということです。ただし関空は最近LCCを集めることによって、新たな需要を掘り起こしているということも同時にいえるのではないかと思います。

◇ピーチ参入による影響

2012年から関西空港を拠点とするLCCの「ピーチ」が運航を開始しましたが、関空のピーチ参入路線と同じ路線を持つ伊丹、神戸の路線が旅客数や利用率でどのような影響を受けたのかを分析しました。新千歳路線は、ピーチだけではなく、ジェットスターも参入していますが、関空は入った年から大幅に旅客数が増加し、利用率も2013年度には80%近くに上昇しています。それに比べて伊丹はあまり旅客数では影響を受けておらず、むしろ2013年は増えています。しかしながら神戸は少しずつ旅客数が落ちています。

那覇路線をみると、関空はピーチが参入した年には旅客数も利用率も上がっていますが、伊丹はあまり影響を受けていない。しかしながら神戸は旅客数や利用率とも低下している。鹿児島路線のケースでは、関空が伸びて伊丹はあまり大きな影響を受けていない。以上のように総じて、関空はピーチの参入した年およびその次の年、利用率や旅客数が伸びている。伊丹は利用率や旅客数についてはあまり大きな影響を受けていない。それに比べて神戸は大きな影響を受けているというのが、路線別の分析からうかがえます。伊丹は関空、神戸とは需要層が少し違うように思われます。

◇関西空港の内際乗り継ぎ

関空は、国際と国内の乗り継ぎが便利な空港というのが売りの一つなのですが、この乗り継ぎについてもデータを見てみました。国内線の便数、国際線の便数、欧米便の便数と最終アクセスの航空利用率を図示しました。関空のこの最終アクセスの航空利用率は、開港当初はわりと高かったのですが、その後次第に低下してきたというのが実態です。

これは関空、成田、中部それから羽田の各路線の方面別割合を示したものです。欧米便の比率が圧倒的に高いのは成田ですが、関空はこの

4空港の中で一番低くなっています。国内から国際に乗り継ぐ利用者は地方空港の方ですから、地方空港にない路線があれば関空に乗り継ぐ率が高くなるのではないかと考えられます。最終アクセス航空利用率すなわち、乗り継ぎ率と欧米便の便数、国際線の便数、国内便の便数を回帰分析すると、欧米便の便数との相関係数が最もよく、欧米便を増やすのが内際乗り継ぎには有力と思われます。

3空港の実態から把握できるところは以上です。

■提言（加藤）

◇提言（1）

この提言は、メンバー全員の合意を得るのは難しいので、基本的には山内、引頭と私でまとめてあります。政策には全国的視点が必要ですから、それも考慮しています。

当然ですが、地域が発展すれば空港の利用者は増えます。反対に空港が生産要素であることを考えると、生産増加のためにどうやって空港を使うかを、科学的に検討しなければならないということです。

2010年の3空港懇談会の最終とりまとめ＝政治的決着が科学的に正しいのか、その後の変化を前に何もやらなくていいのか、ということです。首都圏のほうでは、タブーをタブーとしない議論をしています。特に首都圏全体の容量を増やさないとハードをつくっても効果がでません。長い間、できなかった東京の空を飛ぶことを考えている。

ご承知のように東京都内を飛べるのは早朝の3便です。羽田に飛行機が来ていながら都内には飛んでいないわけです。例えば荒川の上を飛ぶようにしよう、時間を区切ろうという工夫をし、住民に説明に入っておられます。このあたりのことを関西の方々はどの程度ご存じなのでしょうか。私たちにとって上空を飛んでいるのはあたりまえですが、東京では議論が始まったばかりです。ただし、そこで科学的議論をしようということが学ぶべきところです。

この研究会でも空域の専門家をお呼びし、検討してもらいました。そうすると可能性がありそうだということがわかっています。私たちの提言の一つめはまずタブーをなくそうということ、呪縛から解かれましょうということです。

◇提言（2）

関空と伊丹を合併と書いたことがあり、「君それでも経済やってるのか」と言われました。すなわち空港を2つ合併するということは地域における独占力が高まるので、社会的によいことだと言えないわけです。エアラインの使用料が上がりますと運賃が上がって、来る人が減ります。しかし関西には歴史的経緯があったこと、需要が首都圏ほどないことから、統合となりました。そのため原点に立ち返り、競争についてまとめたわけです。例えばアメリカには2万の空港があるといわれ、大きな空港だけで500ある。それらが競争しているのです。

日本のLCCにはフルサービスの資本が入っているので、意思決定上、純然たる競争をしているとはいえないでしょう。アメリカでは例えばサウスウエストは独立です。だから競争と言えます。しかも航空会社の数が多い。つまり航空会社間に競争があります。研究からみても、路線に2本、3本、4本と入るほど運賃が下がる。お客さんがたくさん乗り、空港の利用者も増えます。本来はそうあるべきです。

では、首都圏はどうか。羽田と成田にはライバル意識があって、羽田が何かしそうなときには必ずその前に成田が「こんなことしました」と発表する。いわば競争状態にあり、すごい対抗意識があると私は感じています。これが活力というものでしょうか。アメリカでは、小さい空港だったら小さい空港なりに生き方を見つけるわけです。フルサービスの子会社ばかり就航する空港があると思えば、LCCの集中する空港もあるという具合です。そして空港経営を政府から独立させ、しかもお金をマーケットから調達するものですから、マーケットが監視してくれます。これは7億人というアメリカの旅客数にも裏付けられているものなのですが、まずここで、わが国の前提条件が隘路であることがわかります。

関空が頑張っているなと感じたのが、月別の出入国者数のデータです。これを見ると以前は

成田とダブルスコア以上でした。成田が減ってきていますが対照的に関空の相対的シェアが上がっている。これは関係者の努力もありますが、いろいろの要因があるのでしょう。ただし、これで満足してもらうのは困ります。

その理由が新幹線との競争、外生要因という二つです。まず新幹線との競争という点からみたLCCです。国土交通政策研究所（国政研）の研究発表では、路線ごとにアンケートをとって航空会社別利用者が計算されています。とくに関空～福岡線でLCCによる需要創造効果が出ているという結果になっています。また、LCCの運賃ですが、必ずしもLCC運賃が安いときばかりとは限らないということです。年末などは逆転がある。運賃の幅を下に拡げたということが現時点でのLCCの特徴です。国政研の研究によれば、大阪･福岡間はLCCが新幹線から需要を奪ったが、大阪・新千歳間では、LCCが増えて、フルサービスが減り、全体が下がって、いわば食い合いがあった可能性があります。

首都圏からの航空のシェアを2時点で比較したものです。ブルーがシェアの上がっているところ、黄色か赤になるとシェアが落ちていることになります。2005年の段階まではほとんど航空のシェアが上がっていたが、2010年では北海道まで黄色くなっています。全国的に東京からですら航空のシェアが今までみたいな大勝ちではなくなっている状況です。

つぎは西の空、大阪・兵庫を出発地として、九州各県との航空シェアをみると、増えているのは長崎、宮崎です。佐賀は便がなくなっている。福岡、沖縄はあまり変わらない。東京と違って大阪は地理的にまん中なので、どこに行くにも距離が短いので航空は不利なのですが、新幹線との競争がより激しいことがわかります。

インバウンドが確かに全国的に増えており、その中では、より関西が増えていますが、もし何かあったら減るかもしれない、ということを常に念頭に置くべきです。所得が増えていないため，日本は相対的に貧しくなって来やすくなっているのです。

伊丹の力をどう発揮させるかというところで、内々乗り継ぎをどうするか。内々乗り継ぎで伊丹をもっと使えるのではないかと考えました。時間が乗り継ぎに便利にされていないので、ものすごく待つなど、このあたりも航空会社が一生懸命考えているそうですので、期待しております。航空会社間の争いは別にして利用者の利便のためには一緒になって検討してほしいと思います。因みに運賃は割引ですごく安くなります。そのことが知られていないので，皆さまに知ってほしいと考えた次第です。

次の問題は関空と伊丹のリンケージです。これはバスでやっているのですが、なかなか空港間乗り継ぎはうまくいかないので、乗り継ぎ利用者が増えれば多少なりとも内際乗り換えもでてきますから，こちらにもプラスの影響があるだろうと考えています。乗り継ぎの効用は、エアラインにとって今までなら三つ都市があったら3本路線を張るところを2本ですむということ、お客さんが増えるから路線の収支が改善することです。ANA、JALの乗り継ぎ運賃については資料を付けておきました。シェアも一桁台で誤差といえる程度ですが、増えつつあり、増加率でみればかなり大きいと聞いております。路線ですが、エアラインと地元の間の合意が成立すれば乗り継ぎ運賃が設定されるそうです。そもそも、自治体側の売り込みが大事で、この7月も乗継協議会の総会で「お見合い」といってよい場ができておりました。

◇提言（3）

三つ目です。第1回目に蒲生大阪航空局長にお越しいただきました。蒲生局長は以前、航空政策研究会で今民営化と話題になっているけれど、空港で一番お金がかかるエアサイドの議論が不足している。という趣旨のことを講演されました。また、民営化というとすぐにビルの商業施設の話になるがそれでいいのかという問題提起もされておりました。それを関西でもお話しいただいたわけです。

仙台空港の民営化の実施方針においても、「特定の技術者は国から職員を派遣できます」、と書いてあるわけです。彼らは結構な高給をとっているプレーヤーなので、数名借りたらかなりのお金が毎年必要なわけです。ただ、PFIの改

正が必要であるが、まだ法律が成立していないのでこれからの議論を待ちたいと思います。

関西では、2.2兆円というようなお金の話ばかりになって、しかも非航空系でもうけるという話になっています。そもそも、航空系がないと空港は動かない。日本で技術者たちを持っているのは、国、成田、関空、中部の4者です。中部には余裕がないが、成田には余裕があるのですが、積極的に他の空港運営にはいっていかない。やらないのが不思議です。関空が民営化するとすれば、こういう人を育てないといけない。彼らはいろいろな空港で使えるわけです。すると関空会社が新たなビジネスとして空港運営をやっていけるための「飯の種」になるわけです。だから人材育成を考えなければいけない。関空の持っている可能性を認識するため、あえて取り上げた次第です。

◇提言（4）

空港の外部効果をどうやって自分のところへ落とすか、です。地域のまちづくりと一緒に考えなければいけないのに、空港は分離されているような印象があります。空港の地元としてここが問題ではないでしょうか。空港対策として、直近の大阪を存じ上げませんが、府レベル、地域レベルで空港利用者や効果をどう取り込むかを考えてほしいと思います。ビジネス客が少ないのでエアラインが張らないのは当然なのです。ロードファクターが高くてもエアラインは便を張ってくれない、すぐ撤退するという嘆きをよく聞きます。客単価の高い客を増やしたいのです。

受益と負担の問題も大きいと思います。海外から関空にエアラインに乗って来てくれる客はどこへ行くかというと、京都です。京都は寺を維持していたらいいのか、観光資源だけにお金を入れていたらいいのかという問題提起です。私は京都人ですが、京都の人は飛行機（国際線）の受益者であるのに、国内では飛行機は利用しないから関係ない、と言っていることが問題です。ぜひ京都を巻き込んでもらって、「あんたら一番もうけているじゃないか、もうちょっと負担しいや」と言ってもらうのが私のねらいです。ただし、これは個人的な意見です。

最後ですが、20数年前、両空港があるほうが関西全体の航空需要が大きくなることを示した予測結果です。これを改めて見直しますと、伊丹廃港など、そんな話はもうないとは思いますが、両空港をどううまく使ってお客さんを増やすかということを考えてもらい、それが地域全体にもプラスになるわけです。関空の立地による周辺地域の影響ですが、これも実際プラスになっているわけですから、地元は受益者ということになります。こういう間接的な証拠もあるので、受益するからには、地元がタックを組んで何か汗をかこうではないかということを最後の提言にしています。

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

II「ツーリズム拡大研究会」成果報告
～関西ものづくり観光振興ビジョン～

京都嵯峨芸術大学教授　　坂上英彦

◇研究会の概要、開催実績

本研究会では、ものづくりをテーマとしたインバウンドツーリズムの拡大の具体方策等について検討し、提言することを目的としています。

◇インバウンドと関連施策の現状

海外からの旅行客が非常に増えており、去年は1,340万人の人が来ました。その前は800万人台でした。今年は2,000万人になろうとしているように、近年非常に大きな伸びが見られ、その消費についても2兆円を超える経済効果があるのではないかといわれています。現状、これに向けて政府は2020年オリンピックまで日本の観光戦略と連動しながら、多くの人々に日本の魅力を伝えていこうという取り組みをしています。2020年オリンピック・パラリンピックを見すえて観光振興、さらにインバウンドの拡大に向けた取り組み、ビザの発給要件の緩和などを活発に進める動きがあります。

◇ものづくりツーリズムの可能性

このような観光動向の中で、ものづくりツーリズムの可能性を関西で考えました。関西のものづくりは、他の地域との差別化を考え、背景となる

回・開催日	講演テーマ	講演者
第1回 2014年10月29日	ツーリズム拡大研究会の検討内容について	坂上　英彦（研究会主査・京都嵯峨芸術大学教授）
	関西圏のものづくりポテンシャルを活かしたツーリズム推進への国等の取り組みと課題	高木　英彦 （近畿経済産業局地域経済部地域経済課　課長）
第2回 2014年11月25日	神戸ビーフに係る ツーリズムの取り組み等について	谷元　哲則（JA全農兵庫　畜産部長） 木村　文信（神戸プレジール　支配人）
第3回 2014年12月16日	堺市の観光振興の取り組み・モノづくり編	萩野　哲也 （堺観光コンベンション協会プロモーショングループ長）
第4回 2015年1月27日	京都文化をラグジュアリー層の観光資源に	各務　亮（株式会社　電通　関西支社京都営業局 プロデューサー）
第5回 2015年3月11日	韓国からみた日本、関西のテクニカルビジットの実態や課題	李　容淑（関西観光大使、ビジットジャパン大使、 大阪経済大学客員教授、株式会社リンカイ代表取締役社長）
	モノづくりに係るツーリズム拡大の方策について	坂上　英彦 （研究会主査・京都嵯峨芸術大学芸術学部教授）

特徴を理解する必要があります。1点目は、豊かな里山、水、海などの自然が豊富にあることです。2点目は、これらの自然を背景に1300年の日本の歴史文化の集積があることです。日本の出発点から現在にいたる文化を感じることができます。3点目は、祭事や茶道、華道の家元、寺院の総本山など日本の多様な生活文化の拠点を形成していることです。この背景をふまえた上で、ものづくりツーリズムを評価してみましょう。

1次産業では、関西には農林水産品のブランドの高い質と多くの種類があります。2次産業は最高の品質をつくれる技術があります。特に伝統産業、その中でも職人がたくさんいます。それから産業遺産、日本遺産がある。そして、ものづくりの先端産業、医療、バイオなども存在しています。3次産業でみると、最高のおもてなし、和食文化、和食・お酒・だしの文化があります。伝統芸能の集積もあります。また、関西人はコミュニケーション能力が高い。こういった特徴があって1次、2次、3次それぞれの産業において高いツーリズム評価を得ることができます。

これらの可能性をみると関西にはものづくりの資源が多様に豊富に存在しており、その資質は日本を代表し、世界でトップレベルといっても過言ではないでしょう。さらに、それぞれには物語がある。いろいろな伝統には物語が潜んでいます。そういう意味で世界の人々を魅了する力を持っていると思います。このレポートをつくった時点では最後2,000万人の外国人を受け入れるにはと書いていますが、もう今「3,000万人を受け入れる」と訂正をお願いしたいくらい急増しています。

◇提言（基本理念）

関西の「ほんまもん」で勝負していくことを考えないといけません。3,000万人来たときにどうなるのかを想定しておく必要があると思います。その意味で基本理念は世界に誇れる関西のほんまもんづくりというものをしっかりと伝えてお迎えをする。関西の魅力を自ら認識して、インバウンドを通して持続的に地域が発展するものづくりを構築していく。

観光は手段だと考えます。目的は地域の幸せ、地域の豊かさを実現することで、観光客が来れば達成できるものではなく、地域づくりが、あるいは私たちが住んでいる地域に誇りを持つことが最終目標ではないかと思っています。関西には関西固有の歴史に築かれた生活文化に根ざしたものづくりがあり、農林水産業から伝統工芸、先端産業にいたるまで多種多様に存在しています。受け継がれ、蓄積されたものづくりは、日本を代表して世界に誇れる品質を有し、憧れを持って世界の人々を魅了し続けていく可能性があります。これらを通じてほんものの地域を担う人材、産業等の育成発展によって、地域の活性化を図っていくことが望ましい姿ではないかということで、「ほんまもん」というキーワードをキラーコンテンツにしたいと思います。

◇提言（基本方向）

このための提言として基本方向を五つ挙げてい

ます。一つは関西のものづくりを、もう少し自信をもってやっていくべきではないかということ。ものづくりには人々の文化・思いが宿ります。関西人・日本人がつくるものは外国人がつくるものと全く違います。だからものづくりには文化があり、もう少し自分たちの自信を持とう、二つ目は、インバウンドでものづくりの魅力の効果を誘引していこう、ということです。単品のものではなく、歴史的な物語性、製品をつくっている工房や現場、職人の技術や精神性、空間的な演出、体験的なサービスを含めて付加価値を付け、ものづくりの商品の魅力をしっかりと認識してもらったうえで、インバウンドと連携していく必要があります。ものづくりは、買い手にとっては非常にいいものを入手でき、作り手にも良いものが作れてそれを喜んでもらえ、そのことによって雇用が生まれ、地域も豊かになっていく。三方良しという考え方が成り立つと思います。

三つ目は、ラグジュアリーマーケットにどう結びつけていくかです。MICE の戦略、FIT、SIT、かなり尖った人々を呼んだ方がものづくりはうまくいくと考えます。

四つ目はものづくりを案内できるツーリズムビジネスが本来あってしかるべきではないでしょうか。

五つ目は、ホスピタリティの問題では、高いツーリズム環境を整備していかねばなりません。もう少し情報開示のしかたを広げて、幅広い方にいいものを買ってもらえるような情報の一元化、ワンストップ対応などが必要になってくると思います。

◇提言（インバウンド戦略）

これらを踏まえて戦略的に具体的な方向を出しています。基本戦略1はテクニカルビジット、視察、報奨旅行、こういった人たちの対応です。産業技術的な側面に興味のある人たちに対応していく。先端産業で産業技術ツーリズムを考えていく。総合的な窓口をつくって紹介したり、MICE 戦略をしっかり対応していくことが考えられます。

2は関西グルメブランド戦略。神戸ビーフは非常に有名ですが、関西独自のブランドをインバウンド客に提示をしていきたいと思います。

3は伝統工芸ルネッサンスです。関西にはたくさんの職人がいる。この人たちがつくる技術は、おそらくあと20年でほとんどなくなってしまいます。インバウンドの人たちのエネルギーを活かして伝統工芸として、どのように次の世代のルネッサンスとして活かしていくのかというのが、大きな課題です。

4はものづくりツーリズム戦略。おいしいものを食べるにはどこへ行けばいいのか、といったグルメ街道づくり、伝統工芸のクラフト街道あるいはアートの街道。今度オリンピックでアートが注目されるようになりますが、アートをめぐる街道といった商品づくりも出てくるのではないかと思います。

最後はものづくりでもう一度プロモーションを考えていく必要があるのではないかというまとめです。最近は口コミ、フェイスブック、SNS を使った情報発信の費用対効果が高いので、そういったことをやったり、関空のゲートで伝統工芸の魅力をアピールしたりするのがいいのではないかという提案をしています。ミラノ万博では日本の文化、食文化を中心に関西の魅力がアピールされたということなので、こういったことも踏まえてかなり魅力が高いと評価されるのではないかと思います。

◇提言（中核プロジェクト①）

最後、これらをまとめて少し尖った提案をという事務局からの話がありました。2020年東京オリンピックの次に日本が国際的な催しものをできる時期は2025年です。

そう考えると、次は2025年が大きなターゲットになっており、関西は東京オリンピックは一つのプロセスとしてみて、次の目標を設定しておくのがいいのではないか。そのときに伝統工芸の博覧会をしてはどうかと提案しています。

世界に向かって工業化とは別のベクトルの、私たちが手づくりで歴史や文化を活かしたものづくりを、もう一度振り返る時期が今来ているのではないか。それを関西から発信することに、世界の中で大きな意味があることを示すために、博覧会をやってみてはどうか。日本のさまざまな伝統工芸がすばらしいからぜひ継承してほしい、だからラグジュアリー層に来てもらって文化を継承する

エネルギーになってほしい。関西はそういうエネルギーを受け入れて伝統工芸を守っていき、それを世界の一つのビジネスモデルとして示すことができるのではないか、そういうメッセージを発信する2025年博覧会を、やってみてはどうかというのが研究レポートの最終のまとめです。

◇提言（中核プロジェクト②）

最後は2020年まで来年から東京オリンピック、パラリンピックに向けて文化プログラムを開催しなければいけません。これはオリンピック憲章に基づく、スポーツだけではなく文化のオリンピックが定められています。来年から関西で取り組む文化プログラムのテーマとして、伝統工芸を提案します。

まず、2020年までにこのテーマで取り組んでみてはどうでしょうか。そして2021年から2025年までの間はプレイベントとして、メインの2025年に向けたさまざまな文化イベントを開催し続けてはどうかというのが今回の研究の成果です。

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Ⅲ「空港ビジネス・イノベーション研究会」成果報告

～空港ビジネスのイノベーション～

近畿大学経営学部教授　　高橋一夫

◇研究会の概要、開催実績

空港ビジネスのイノベーションとして取組むべき方策等について、空港ビジネスを取り巻く環境変化、最新事例等を踏まえ、提言として取りまとめる。

◇提言：選ばれる空港へ

旅客がさらにエアラインから選ばれる空港づくりを考えると、まずは適切な施設管理、検査体制があることによって「信頼できる空港」であることが重要です。また、旅客の時間効率性の配慮も非常に重要なことです。具体的には、乗り継ぎ旅客の流れを考えた配置、入国その他手続きがスムーズで効率的、長く待たされることがない。チェックイン手荷物を自分で運ぶ必要がない。広い空港の中をスムーズに移動できる、多言語対応する。空港手続きの迅速化･終日対応をするといった、旅客からの評価が高い空港が、エアラインから選ばれる空港にもつながるということでした。さらに旅客による評価・満足度の向上は、特によく空港を使うビジネスマンからどのように評価を受けるのかが大事だということです。

エアラインから選ばれる空港となるためには、特に柔軟な料金設定をしないといけません。日本の国管理空港の着陸料はどこの空港も全国一律です。しかしながら、これから先はコンセッションにより民営化されていくわけですが、そのためになんらかの十分な料金インセンティブをエアラインに提案することによって大きく変わっていく可能性があるだろうとのことでした。料金以外では、飛行機の遅延を防止する、時間通りに飛び立てることが非常に重要なので、そのためのスムーズな搭乗を促すことが必要です。

◇提言：地域と連携する空港へ

地域と協働する空港とは、地域として明確な将来像を持ち、地域の魅力づくりの研究を行い、広域連携によってさまざまな施策を推進を行っていくことと考えます。

回・開催日	講演テーマ	講演者
第1回 2014年11月4日	「空港経営改革の動向について」	河田　敦弥（国土交通省航空局 空港経営改革推進室　室長）
第2回 2014年12月3日	「クアラルンプール国際空港における 三井アウトレットパークの事業について」	大林　　修（三井不動産株式会社 中国・アジア事業部　部長）
第3回 2015年1月22日	「イノベーションへの挑戦」	原田　　勉（神戸大学大学院　経営学研究科　教授）
第4回 2015年2月27日	「訪日2000万人時代に向けての空港と そのおもてなし」	村山　慶輔（株式会社やまとごころ　代表取締役）
第5回 2015年3月23日	空港ビジネス・イノベーション研究会 とりまとめと提言（案）について	高橋　一夫（近畿大学　経営学部　教授）

それにはビジネス旅客、観光客それぞれに魅力のあるものをつくっていかなければいけません。しかしこれは誰が主体となってつくっていくのでしょうか。例えば観光のことを考えても、観光マーケティングの主体ははっきりしていません。

観光マーケティングの考え方は、観光関連企業の行うマーケティングと、デスティネーションである目的地が行うマーケティングの2種類あるのですが、特に後者のほうは主体が一体誰なのかが明らかではありません。観光行政が行うのか、観光協会が行うのか。しかし彼らは地域をマネジメントすることに欠けているという指摘があります。では観光カリスマのような人によって、それが成り立つものなのかというと、カリスマがいなくなった時点でその地域の運動はすたれていくわけです。いかに組織化されて地域をマネジメントする能力のある組織があるかが大事です。

今回の提言を実現していくために、日本版のDMO（Destination Management Organization）を今後考えていかなければならないと思います。政府も来年度の新型交付金で日本版DMOの実現を図ろうとしています。今まではっきりしなかった観光マーケティングの主体、マネジメントの主体を、欧米ではDMOで組成して展開している。こういう組織づくりを日本でもすることによって展開してはどうかということが提言として挙げられています。

関西においても関西広域連合と関経連において、広域の観光推進組織をつくっていくという議論が先月されました。しかしこれよりも先にでき上がっている組織があります。瀬戸内7県によって広島県が中心になってできあがった「瀬戸内ブランド連合」です。このブランド連合と、もう一つ、「事業化推進組織」という二つの組織によって瀬戸内DMOが構築されるといわれています。瀬戸内ブランド連合は、行政が中心になってブランドづくりにつなげるための組織です。

観光のブランドは、地域ブランドを構築していったとしても受益者がはっきりしないので、受益者がはっきりしない組織については、行政が主体となってブランド構築を行っていく。そして、その上に富をつくり上げていくのが民間企業なのです。

こうしたブランド構築をして、事業化支援をして、個別の観光事業者の支援とともに展開していく瀬戸内DMOに一つの期待を持ちたいと思います。このようなDMOが関西で組成されることで、今回の提言の「地域と連携する空港へ」が実現するわけです。例えば関西には2021年にはワールドマスターズゲームズが誘致されました。スポーツコミッション機能が必要だということが明らかですが、なかなか地域にスポーツコミッション機能が根付いていきません。その理由を考えたとき、ブランドづくりにしても観光振興にしても、そこにプロの職員が存在していない可能性が非常に高いということがあげられます。

行政からの出向、旅行会社や電鉄会社の方々の出向によって成り立つ組織は、その方々は2年から3年たつと戻るとなると、どうしても専門の連続性はなくなってしまいます。

地域との連携を考えるには、地域自身が観光振興、コンベンション振興、スポーツコミッション機能をどのように持つのかを真剣に考えなければいけないということです。

◇提言：インバウンド対策の強力な推進

先の二つの研究会でもインバウンドの必要性は述べられており、これは間違いない話だと思います。安心・安全なまちづくりや多様な文化への対応、アジアからの旅行客への適確な対応、特定の国の外客に依存しないリスクヘッジ、口コミによる情報発信の促進などを、具体的にどう考えるのかを一度整理したいと思います。

三つの折れ線グラフを見るとわかるように、国内観光消費額、海外観光消費額、日本人が支払うお金はどんどん右肩下がりになってきています。これに対し、桁は違いますが訪日旅行の消費額は右肩上がりで伸びようとしています。こういうところから、成長戦略を描いていくことを考えると、どうしてもインバウンドは横に置いてはおけません。

今年の2月2日の日経新聞を見ると、「もうこれ以上外国人が来てほしくない」という方は

40％にのぼっているそうです。私たち観光に関わっている、空港に関わっている人間は「外国人さん、いらっしゃい」と心を込めていいますが、一般の人たちは、そうでもないと思っている方が非常に多いのも事実です。

住民満足度は誰が向上させていくのか。観光客が増えることによって、私たちは一定期間幸福感を味わうわけですが、次第にいら立ちを持ち始め、最後は敵意にいたる、というのが社会学者のドクシーのいら立ち度モデルです。周辺の方々はたぶんいら立ちを持ち始めている状態かもしれません。「ハワイ・ツーリズム・オーソリティ」というDMOは、自分たちのミッションの一つ・KPI（Key Performance Indicators：重要業績評価指標）の一つを住民満足度の向上に置いています。今後地域との連携、インバウンドの促進を考えるとき、私たちは数を増やすだけではなく、住民満足度の向上も考えながら推進していかねばなりません。

次に、一つの国に偏らないようにする、ということですが、訪日動機を見ていると、国によって、地域によってさまざまな動機が見られます。このあたりのことも考えながら展開していくということです。しかしこれができるのは大都市だけと考えられます。例えば田辺市熊野ツーリズムビューローという、日本版DMOのはしりだといわれているところは、熊野古道に力を入れており、外国人個人客に力を入れています。団体旅行で来るには、地域の魅力をわかりづらいと考えているからです。

地域によってどの国に来てもらうのかは、自分たちの地域の資源をどのように活かすかという中でしか観光を考えることができないので、そうしたことも考えるとなかなか難しい課題だと思います。

多言語対応については、アジアの国の受け入れであったとしても、必ずしもその国ごとに書く必要はないわけで、少なくとも英語の看板を徹底的にやっていくことも必要ではないかと思います。

提言の中の最後に「口コミによる情報発信」を入れています。私たちは「エクスペディア」、「トリップアドバイザー」の口コミに最近参ってしまうケースが多い。口コミは馬鹿にできません。インバウンドは費用対効果の高い事業ということがわかります。皆さん方と地域がうまく結びついて、関西空港の盛り上がりにつなげていくことが必要でしょう。

◇提言：今後期待される空港ビジネス・イノベーション

非航空系の事業をセットアップしても黒字化せず赤字のままの空港は存在する。ならば黒字になってコンセッションが売りやすいところからどんどん外へ出していくことになったら、赤字の空港が残ってしまうのではないかというお話がありました。六つを目標に黒字になっている空港をコンセッションに出していくということが、本当にいいのかと思うのです。

それよりもバンドリング（一括管理）することで赤字の空港を生み出さないようにしていく、残しておかないようにすることが必要ではないかと思います。バンドリングについてさらなる検討をしてはどうだろうかと思います。

私たちは今後空港を考えるにあたって、バンドリングとその周辺の開発自身を、コンセッションを持った会社に一定程度の権限を与えていくことも含めて、地域との連携を図っていくことが求められると思います。

＜質疑応答＞

（質問1）お聞きしたいことが2点。一つは坂上先生の発表ですが、観光でいかに地域を豊かにしていくかということで、非常に興味深い提言でした。やはりいろいろ関係者が出てくると思うのですが、これからどうやって関係者を増やしていくのか、拡大していくのかをお聞きしたい。いろいろな形で巻き込んでいかねばならないと思いますが、巻き込み方が非常に難しいと思うので、それをどういうふうにしていくのかということです。

もう一つは高橋先生のお話で、これも大変面白いものでした。DMO のような組織は確かに必要ですが、私も自治体に出向したことがあるのですが、自治体の人間も観光をわかっていない。銀行の人も実はそんなにわかっていない。だから組織をつくるのはいいのですが、真ん中でわかっている人をどうやってつくっていくかが大変難しいと思うのですが、どうすればよいのか、示唆があるお話をもらえればと思います。

（回答1－1）国際博なので、どのレベルで整理していくかになると思いますが、まずは広域的に関西でいかに盛り上がっていくか。このためには広域連合や経済界のバックアップが必要になるので、関経連のような地域経済団体、そして広域的な自治体の活動との連携をいかにするか、ということになるかと思います。別に国際博でなくてもできるのではないかということで、民間の力を結集してやっていく。あるいは経産省だけのプロジェクトとして何かやっていくとか、さまざまな可能性があると思いますので、むしろこれからご教示いただき、ご協力してもらえればありがたいと思います。

（回答1－2） 海外の DMO を見ると、自治体からの出向はゼロです。なおかつ、日本のように JTB や近畿日本ツーリストのような民間からの出向もゼロです。すべてプロパーです。私は、このようなヒアリングをしたあと、自治体の観光課長や元観光課長などに、「なぜ日本ではこういうことができないのか」をヒアリングしました。すると面白いことに、「行政マンは制度的に平等の呪縛にとらわれている」という話がありました。機会は平等だと考えるのではなく、税金や社会保障と同じように平等に扱わねばならないと、どうしても考えてしまいがちになる。だからエリアとは付き合え、業界団体とは付き合えるけど個別の企業との間ではできないと。また、行政マンはゼネラリストだから、同じ担務を続けるということはなく2年か3年で変わっていってしまう。そのため人脈やノウハウなどについては継続されることはない。「では今の観光協会は？」と思って、そのヒアリングもしました。その中には「プロパーは、今は課長職までしか行けない。部長職以上はすべて民間、あるいは自治体からの出向者で占められている。彼らは2年か3年たつと帰ってしまう。しかし自分たちの間ではそのノウハウやスキルは育っていくが、新しく来た方たちにはノウハウやスキルが継続しない。専門性の連鎖がない。そういう皆さん方を上司に仰ぐのでは、モチベーションが上がらない」とおっしゃっています。これが日本の現状だとすると、いかに職員を専門化させていくのかが重要だということです。

現状においては、DMO はできてもそこで働く、運営していく人材をどうするかは非常に難しい問題だと思います。日本は雇用の流動性が低いため、DMO のための人材育成が必要でそのためのカリキュラムも作っていく必要もあります。人材面においては、課題が多いと思います。

2014 年度「関西圏空港研究会」「ツーリズム拡大研究会」、「空港ビジネス・イノベーション研究会」の各報告書は、関西空港調査会のホームページ（http://www.kar.or.jp）からダウンロードできます。

プレスの目

神戸空港コンセッションの課題

毎日新聞大阪本社　経済部　　吉永　康朗

関西国際空港と大阪（伊丹）空港の運営権売却（コンセッション）の２次入札が９月18日に締め切られ、唯一応札したオリックスと仏空港運営大手「バンシ・エアポート」の企業連合が、来春から両空港の運営を開始することが事実上固まった。国の意向を受けた実施主体の新関西国際空港会社が約2.2兆円、45年とハードルの高い条件を提示して一時は難航し、２度の入札期限延長を余儀なくされた関空コンセッション。オリックス連合が事業計画を策定し、関西財界の主要企業が計160億円を出資する意向を示して「オール関西」の支援体制も整った。１年以上かかってようやくゴールが見えつつある中、その続編ともみなされている神戸空港コンセッションへの注目が高まりつつある。

「まだデューデリ（資産査定）もしていないのに、どうするかなんて考えていない」。オリックス幹部は、神戸空港のコンセッションについてニュートラルな姿勢を強調する。一方、神戸市は前のめりだ。すでに2015年度予算に神戸空港コンセッションの調査費約２億円を計上し、関空コンセッションのアドバイザーでもある新日本監査法人に空港の資産査定などを依頼した。オリックス連合に対して、年内にも協議を開始するよう非公式に申し入れている。

市の姿勢の背景には、国交省、新関空会社、地元政財界が、神戸空港コンセッションによる関空、伊丹、神戸の「３空港一体運営」の実現に前向きなことがある。関空コンセッションの実施方針にも、運営権者が神戸空港の運営権について交渉できることが明記されている。市の狙いは、神戸空港に課せられている発着回数（１日60回以内）と発着時間（７～22時）制限を撤廃し、路線数や発着便数を拡大できるようにすることだ。関西財界の中には、国内線限定である神戸空港の国際線解禁を主張する声も出ている。

ただ、神戸空港コンセッションの実現には課題も多い。まず、神戸空港建設に要した巨額の負債が残るなか、運営権の対価（運営権料）の設定をどうするか、という問題がある。市は建設費約3,140億円のうち、返済不要な国の補助金を除いた残りの約2,800億円について、市債や空港島の造成地売却の利益で返済する計画だった。市は建設費約3,140億円のうち、返済不要な国の補助金を除いた残りの約2,800億円について、空港島の造成地売却の利益で返済する計画だった。だが、造成地売却額が計画の４分の１程度にとどまっているため、償還期限の来た市債の多くについて、借り換えや会計内での資金融通、市の別会計からの借り入れでまかなった。市は空港建設にかかわる市債残高を2015年度末で計約1,100億円としているが、今後の造成地売却で2,000億円弱を調達する必要があり、このことは市にとって依然重荷となっている。

市が、どこまでコンセッション時にこれらの負債返済の負担を求めるかで、運営権料が大きく変わることになる。コンセッション実現を優先するあまり、運営権料を割安に設定すれば、市民から異論が出る恐れがある。一方、オリックス連合は、関空コンセッションで年間約500億円の運営権料等を支払う上、空港施設のメンテナンス費用なども負担する必要があり、追加支出は最小限にとどめたい意向とみられ、負債返済を優先した価格設定では、オリックス連合が難色を示す可能性がある。

また、神戸空港は赤字経営だ。収益力は弱く、

2014 年度は空港収入の核の一つである着陸料収入が約 6 億円で、計画の 3 分の 1 に過ぎない。県の補助金が収入に組み込まれているため会計上は黒字だが、補助金等を除けば赤字に陥る。旅客数は 2014 年度で約 244 万人と計画の 6 割にとどまる。日本航空（JAL）は 2010 年に撤退しており、さらに今年、発着便の約 7 割を占めるスカイマークが経営破綻したことで、空港運営は不透明感を増している。貨物量についても、計画では約 5 万トンとしていたが、唯一貨物を取り扱っていた全日本空輸（ANA）が 2014 年に貨物便の運航をやめ、現在はゼロだ。

また、発着制限の撤廃には、関西財界や関係自治体で構成する「関西 3 空港懇談会」の合意見直しも必要となる。合意とは 2005 年 11 月、「関空を核としつつ、伊丹、神戸を加えた 3 空港をトータルとして最適運用を図る」ため、関空が国際線を担う一方で、伊丹・神戸両空港を国内線限定とする役割分担を定めたものだ。その中で、神戸空港は「神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港」と 3 空港中で最も格下に位置づけられ、「発着回数 1 日 60 回、年間 2 万回程度、運用時間 15 時間」との厳しい制限が課された。

制限の背景には、航空需要が伸び悩む中、2006 年 2 月の神戸空港開港で旅客の奪い合いが激化し、「共倒れ」の危惧が高まっていたことがある。また、歴史的経緯もある。関空建設には神戸沖が有力候補地とされていたが、神戸市が空港建設に反対したため泉州沖に決まった。だが、市がその後、一転して新空港建設を決めたため、神戸空港に対して複雑な思いを抱く関係者も少なくない。リーマンショックの影響で旅客数が急減した 2009 年には、関西の空港数が多すぎるとして「神戸空港廃港論」が出たこともある。発着制限見直しに当たっては丁寧な議論が求められそうだ。

現在は、かつての空港ビジネス苦境の時期が遠い昔のようだ。閑古鳥が鳴いていた関空は、インバウンドの急増や、格安航空会社（LCC）の誘致などで、2014 年度の旅客数が約 2,004 万人と 14 年ぶりに 2,000 万人台を突破するなど活況を呈しており、市が求める発着制限撤廃は、現在の活況が続けばコンセッションにより実現性が高まりそうだ。

だが、空港ビジネスは好不調の波が激しい。関空は、2000 年度の旅客数が約 2,057 万人と過去最多を記録したが、翌年の米同時多発テロ事件などの影響で 3 年後の 2003 年度に約 1,372 万人と、2000 年度の 3 分の 2 に急減。その後も低迷し、経営苦境に陥った。もし世界的不況が起こり、航空需要の縮小で「パイの奪い合い」論理が復活すれば、発着制限撤廃は難しくなり、コンセッションが空港活性化につながるかは見通せなくなる。民間運営権者が、3 空港中で最も小規模の神戸空港の運航規模縮小を検討する可能性も否定できない。

神戸空港の取り扱いについて、関空関係者は「（オリックス連合による運営開始後）最初の 1、2 年で方針が決まるだろう」と語っており、来年中にも判断が出る可能性がある。だが、いずれの課題も短期で簡単に解決するかどうかは見通せない。3 空港一体運営が関西全体の航空需要バランスを考える上で優れた選択肢であることは否定しないが、市がコンセッション以外の選択肢がないかのように突っ走る姿勢には一抹の不安がぬぐえない。新関空会社はコンセッション実施が前提ではあったが、その前に様々な独自の活性化策を実施し、空港価値を大いに高めた。空港運営の専門家の中には「市はコンセッションありきでなく、他地方空港との連携などの自立策も同時に探るべきだ」との指摘もある。

かつて市は、バラ色の見通しを打ち出して神戸空港を建設したが、現実は苦いものだった。来年 2 月で開港 10 周年を迎える節目の時期に、市は空港の将来を変えるコンセッションを進めようとしている。バラ色の可能性だけを強調するのでなく、実施した場合のリスク面や、他の選択肢も踏まえ熟慮した上での判断を期待したい。

航空旅客視点の国際拠点空港への鉄道アクセスの利便性について

近畿大学経営学部
毛 海　千佳子
（（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

LCC の登場により航空利用がより一層身近になったことから、今後も航空需要は増加すると考えられる。そのため、多くの需要が集中する大都市圏への空港アクセス性の向上は、国の玄関口、観光都市の魅力を高めるためにも重要な政策課題となる。アクセス向上の第一の方策として、大量輸送可能で、速達性・定時性の高い鉄道アクセスの利便性向上がある。一方、新線建設のようなハード整備には、莫大な費用を必要とし、将来の採算性に問題が残ることも考えられ、これらのことは、費用対効果を考慮に入れて慎重に検討する必要がある。小論では、近年の空港アクセスに関する海外の調査報告書等を参考に、今後の航空旅客を対象とした鉄道アクセスの利便性について考察する。

2. 大都市圏空港における主要なアクセス手段

表1では、各国の空港アクセスにおける公共交通、鉄道およびバスのシェアをまとめた（Coogan et.al.（2008）参照）。ここから、チューリッヒ空港、オスロ空港、成田空港の順に鉄道シェアが高いことが分かる。一般的に空港から中心都市までの距離が遠い程、鉄道の優位性が高くなると考えられており、オスロ空港や成田空港はこれを幾分反映しているだろう。なお、2014年実施の成田空港アクセス動態調査結果でも、出発旅客者のアクセス手段として鉄道は最も高い割合の42% となっている[1]。一方、チューリッヒ空港やアムステルダム空港等は中心地に近いにも関わらず鉄道利用が多い。これらアクセス鉄道の共通の特徴には、空港から都心部の中央駅まで直通で結び、かつ、空港から他の都市へも鉄道で結んでいる点がある。

しかし、鉄道は多くの先進諸国において第一のアクセス手段となっていない。CAA（2010）によると、ロンドンの各空港（ヒースロー、スタンステッド、ガトウィック、ルートン）への第一のアクセス手段は、自家用車となっている[2]。米国内で最も公共交通によるアクセス割合が高いサンフランシスコ空港でも、鉄道のシェアは非常に低い。しかし、近年、特にイギリスでは、空港アクセスにおいても自家用車による道路混雑の問題、CO_2排出等の環境問題への対策のため、自家用車から公共交通機関へのモーダル・シフトが交通政策として強調されるようになってきている。

1　ここでの鉄道は、成田エクスプレス（JR）、その他の JR、スカイライナー（京成）、成田スカイアクセス線（スカイライナーを除く）、京成本線となっている。

2　各シェアはそれぞれ 32%、41%、46%、52%。そして、各空港の鉄道シェア（地下鉄含む）は、各々 27%、25%、31%、17% となっている。

3. 空港アクセスとして望ましい鉄道サービスとは

空港アクセス鉄道には主に2つのタイプがある。1つは、はるかのように空港へ直接乗り入れて、中心地域まで高速で結ぶアクセス専用の鉄道がある（特急型）。他方、関空快速のように空港へ直接乗り入れながらも特急料金を必要とせず、停車駅が相対的に多いため、近隣住民の通勤・通学としても利用されている鉄道がある（地域型）。

一般的に、特急型は高運賃となるため、高速性によるアクセス時間の圧倒的短縮と同時に、他の手段よりも利便性で大差をつけなければ高い利用率が望めない。快適性等の高サービスは当然として、高速性の利点を活かすには、商業地域が最も密集し、かつ、多くの鉄道路線が集中しているターミナルへ直接乗り入れることが求められる。例えば表1の上海・浦東国際空港を見てみよう。この空港には中心地側の起点、地下鉄竜陽路駅まで約8分程度でリニアモーターカー（マグレブ）が結んでいるが、そのシェアは調査年当時で6% とかなり低い。これは、リニアが上海の中心地域まで直接結んでいないことと、相対的な高運賃が影響していると考えられている。これに対して空港リムジンバスの場合、中心地域まで60分と時間はかかる一方、運賃が半額以下と安く、中心地域や主要な鉄道駅等まで乗換なく直接アクセスできるため、そのシェアは圧倒的に高い。Coogan et al.（2008）は、高速鉄道の利用者は地域に不慣れな人達が多く、土地勘のある人や地域住民は、中心地域へのアクセス時間の短さよりも、旅客の希望目的地へ低運賃かつ乗換なく移動できる手段を選ぶ傾向にあることを指摘している。今後、IT サービスの進展から、海外旅客であっても多様な手段の情報を容易に入手可能となれば、上記のような高速鉄道よりも、目的地間を安価で最適に結ぶ手段へとシフトする可能性も大いにある。これに対して特急型は、高運賃に見合うサービスとして大規模鉄道ターミナル等へ直接、かつ空港－駅間をフラット移動が可能な形で短時間に乗り入れることが望まれるのではないだろうか。更に各駅から新幹線や幹線鉄道等を利用してスムーズに地方へと移動できることが望まれる。

地域型の利点は、運賃の安さと、多くの駅に停車することで目的地を広範囲にきめ細かくカバーできることである。今後、更なる LCC 利用者の増加を受けて、地域型が主要な手段になると考えられている（Neufvill（2006）、Budd et al.（2011）参照）。それは、LCC 利用者はコスト意識が高く、比較的手荷物が少ないと考えられるためである。実際、先述した成田空港アクセス調査においても、LCC 利用者の最も利用割合の高いアクセス手段は、地域型の京成本線であり、そのシェアは約22%であった。

地域型の場合、多くは目的地への到着に路線間の乗換の手間を避けることができず、この負担の軽減が大きな課題となる。例えば、香港国際空港では、アクセス手段として短時間で中心地域へ結ぶ鉄道よりも、時間のかかる路線バスや空港リムジンバスが好まれており、バス利用者の約半数以上が、鉄道と比べた運賃の安さ、乗換を必要としない点を選択理由としてあげている（Coogan et al（2008））。上記の成田空港アクセス調査でも、乗換の少なさをアクセス手段の選択理由として回答した人の約35%が、空港リムジンバスを選択しており、その割合も最も多いことが分かっている。多くの路線を跨ぐ鉄道利用の場合、旅客の乗換の負担を考えると、空港リムジンバスに対抗するためには、相当の運賃低減とシームレスでフラットな移動、相互直通運転等の工夫がより一層求められるのではないだろうか。大都市圏において多くの鉄道路線を持つわが国では、このような地域型の既存路線の有効活用は、空港旅客者にその利用が限定されず、空港や航空会社の職員、地域住民に多く利用されて、結果として、施設整備に投下するコストに対する有効性も高くなるものと考えられる。

4. 鉄道事業者・路線間による使いやすさの改善

近年では、例えばスマートフォンを片手に各種アプリから出発地と目的地を検索することで、お

およその移動手段とそれらの各径路・到着時刻・運賃等を簡単に調べることが出来る。しかも、Google マップであれば、世界の多くの都市で使用可能で、かつ上記情報を全て地図上で確認することができるため便利である。スマートフォン等のユーザーが更に拡大し、情報の精度がより向上すれば、不慣れな地域でも多様な経路で移動する旅客が増加するのではないだろうか。その一方で、各旅客が検索結果を受けて最適な経路で移動するため、それらが一般的ではない場合、乗り場、切符の買い方、乗換が分かりにくい等、施設・設備に戸惑うことも増えてくる。この様な地域に不慣れなインバウンド対応のための鉄道アクセスとして求められる第一の改善点としては、言語が分からなくても全てのネットワーク上において統一的な色やピクトグラム、番号等によって瞬時に事業者や路線、行先等が認識できることであろう。更に、乗換ごとに切符を購入しなくても気軽に多様な事業者・手段間で使用できる統一的な IC カードの充実ではないだろうか。

5. おわりに

空港アクセスの向上には、中心地域までの移動時間短縮が議論されることが多い。しかし、空港利用者は多様であるため、旅客の目的地は必ずしも想定している中心地域ではない。各旅客は、各々の目的地への総移動時間の短縮からアクセス手段を選択する。総移動時間には、各手段の運行頻度や、乗継・乗換での待ち時間等も反映される。また、時間的コスト（負担）以外に旅客にはその他の身体的・心理的コストがかかり、利便性向上とはこれら旅客の総コストの削減を図ることとも同義である（毛海（2014））。そのため、各旅客のニーズに応じて旅客をセグメント化し、各セグメントに最適なアクセス手段の提供が求められる。小論では鉄道アクセスを高サービスの特急型と安価な地域型に分けて議論した。特に、今後は LCC 利用者の増加を受けて、低廉なアクセス手段が求められ、更に、IT による情報検索技術の高度化から地域型のニーズが高まると考えられる。しかし、地域型鉄道は空港リムジンバスと競合する場合が多い。この場合、地域型は、乗換の手間や車両の

表 1．各国の空港アクセスにおける公共交通利用・鉄道利用の割合

順位	空港名	公共交通の割合 (%)	鉄道の割合 (%)	バスの割合 (%)	空港ーCBD間の距離（マイル）
1	オスロ	64	39	25	30
2	香港	63	28	33	21
3	成田	59	36	23	40
4	上海	51	6	45	18
5	チューリッヒ	47	42	5	7
6	ウィーン	41	30	11	12
7	スタンステッド	40	29	11	35
8	シャルル・ド・ゴール	40	27	13	15
9	アムステルダム	37	35	2	12
10	コペンハーゲン	37	33	4	7
11	ミュンヘン	36	28	8	17
12	ヒースロー	36	24	12	15
13	ストックホルム	34	18	16	25
14	フランクフルト	33	27	6	6
15	ガトウィック	31	24	7	30
16	ジェノバ	28	21	7	3
17	ブリュッセル	26	16	10	7
18	サンフランシスコ	23	7	16	14
19	ニューヨーク JFK	19	8	11	16
20	ボストン	17	6	12	4

出所）Coogan, et al.(2008)の Table 2-1, Table 3-1, Table4-1, Table4-2 を基に筆者作成。
注）ここでの公共交通は鉄道およびバス（乗合タクシーを含む）を指し、タクシー、ホテルの送迎バス、貸切バスを含まない。また、各空港のモード・シェアや旅客数の数値は調査年がそれぞれ異なり、かつ 2008 年以前のものであるため現在の値とは異なる。また、CBD とは Central Business District （中心業務地区）の略語である。

混雑、深夜・早朝利用の対応不足等で見劣りすることも多い。地域型の利便性向上には、インバウンド需要対応も意識して、乗換地点におけるスムーズな移動を可能とする施設設計や、多様な手段間での統一的な情報提供、利便性の高い IC カードの充実等のソフト面の改善が求められるだろう。

＜参考文献＞

Budd, T., S., Ison, T. Ryley (2011), "Airport surface access in the UK: A management perspective", *Research in Transportation Business & Management*, Vol.1, pp.109-117.

Civil Aviation Authority (CAA) (2010), "Air passenger experience: Results from CAA survey module (2009)" ＜ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/8910/caa-survey-2009.pdf ＞ (2015 年 9 月 30 日アクセス).

Coogan, M. A., MarketSence Consulting LLC and Jacobs Consultancy (2008) "ACRP Report 4 : Ground access to major airports by public transportation", *Transportation Research Board*.

de Neufvill, R. (2006) "Planning airport access in an era of low-cost airlines", *Journal of the American Planning Association*, Vol. 72, No. 3, pp.347-356.

Givoni, M. and Banister, D. (2007) "Role of the railways in the future of air transport", *Transportation Planning and Techonology*, Vol.30, No. 1, pp.95-112.

毛海千佳子（2014）「空港アクセスサービスの利便性について－旅客の知覚コストの視点から」、『KANSAI 空港レビュー』、第 427 号、pp.24-26.

成田国際空港株式会社（2014）「平成 25 年度成田空港アクセス交通実態調査報告書」.

2015 年 9 月 17 日　新関西国際空港株式会社・発表資料より

2015 年（平成 27 年）8 月運営概況（速報値）

【参考】http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm

○発着回数 482.6 回 / 日（対前年比　119%）

国際線：333.2 回 / 日
（対前年比 126%）
国内線：149.4 回 / 日
（対前年比 104%）

旅客数について

国際線と国内線の合計は前年比 119%と 2 ヶ月連続で単月として過去最高を記録し、28 ヶ月連続で前年を上回りました。
国際線は、これまでに引き続き中国等アジアを中心に LCC・FSC 両方で増便が相次ぎ、前年比 126%となり、23 ヶ月連続で前年を上回っております。
国内線は前年比 104%と 10 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 73.8 千人 / 日（対前年比　122%）

国際線：　51.8 千人 / 日
（対前年比 129%）
国内線：　22.0 千人 / 日
（対前年比 110%）

旅客数について

国際線と国内線の合計旅客数は、前年比 122%と 47 ヶ月連続で前年を上回り､2 ヶ月連続で単月として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 92%と 20 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 174%と 42 ヶ月連続で前年を上回り、2 ヶ月連続で単月過去最高を記録しました。

○貨物量 1,821t/ 日（対前年比　94%）

国際貨物：1,765t/ 日（対前年比　94%）
積 込 量：　824t/ 日（対前年比　92%）
取 卸 量：　941t/ 日（対前年比　96%）
国内貨物：　56t/ 日（対前年比　93%）

貨物量について

国際線貨物量は前年比 94 %と 2 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。

2015 年 9 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）8 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	1,299,402	102.0	22.1	1,233,196	100.3	19.1	66,206
管　内	854,457	105.6	14.5	930,255	100.9	14.4	△　75,799
大　阪　港	278,696	101.3	4.7	408,853	101.4	6.3	△　130,157
関 西 空 港	444,801	111.0	7.6	308,982	130.7	4.8	135,819
全　国	5,881,478	103.1	100.0	6,451,137	96.9	100.0	△　569,659

【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	444,801	111.0	7.6	308,982	130.7	4.8	135,819
成 田 空 港	682,644	106.4	11.6	1,036,343	127.3	16.1	△　353,699
羽 田 空 港	29,811	176.3	0.5	60,913	91.1	0.9	△　31,102
中 部 空 港	74,669	104.5	1.3	80,448	111.1	1.2	△　5,779
福 岡 空 港	85,675	101.0	1.5	36,372	128.7	0.6	49,302
新千歳空港	2,854	97.2	0.0	919	69.1	0.0	1,936

大阪入国管理局　関西空港支局・発表資料より

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	1,357,556	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,062,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,190,605	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	9,492,069	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	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	3,173,759	8,695	3,104,778	8,506	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,752,082	34,937
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7月	487,070	15,710	472,380	15,240	231,980	7,480	239,700	7,730	1,431,130	46,170
平成27年8月	471,430	15,210	507,690	16,380	304,300	9,820	303,380	9,790	1,586,800	51,190
平成27年9月	404,430	13,480	375,670	12,520	294,200	9,810	283,010	9,430	1,357,310	45,240
平成27年累計	3,666,040	13,430	3,622,420	13,270	2,300,090	8,430	2,262,860	8,290	11,851,410	43,410
前年同期	2,281,320	8,360	2,215,910	8,120	2,488,100	9,110	2,437,660	8,930	9,422,990	34,520
対前年同期比	**160.7%**		**163.5%**		**92.4%**		**92.8%**		**125.8%**	

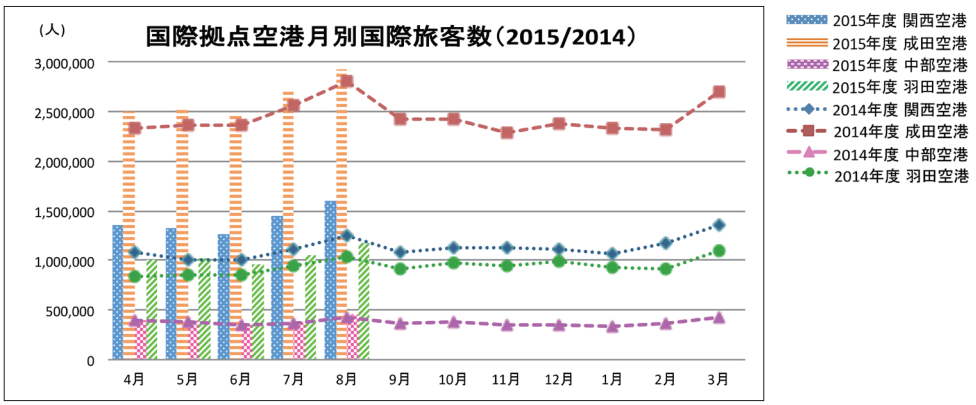
※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。
※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

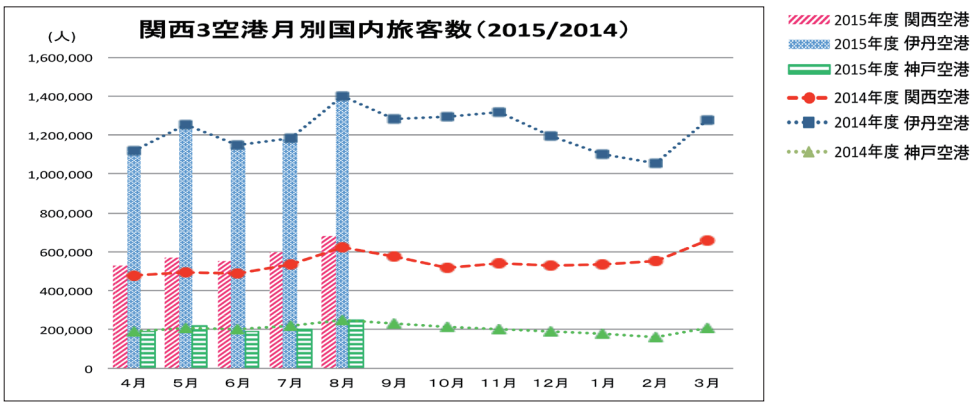
（一財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　2015年（平成27年）8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	10,332	126.2%	19,744	102.4%	30,076	109.5%
	関西	10,330	126.2%	4,632	104.5%	14,962	118.6%
	大阪（伊丹）	0	－	12,668	101.4%	12,668	101.4%
	神戸	2	－	2,444	103.9%	2,446	104.0%
	成田	15,948	101.9%	4,798	96.1%	20,746	100.5%
	中部	3,137	108.7%	5,321	103.3%	8,458	105.2%
旅客数（人）	関西３空港	1,605,940	128.5%	2,316,461	102.1%	3,922,401	111.5%
	関西	1,605,938	128.5%	680,512	109.6%	2,286,450	122.2%
	大阪（伊丹）	0	－	1,389,610	99.2%	1,389,610	99.2%
	神戸	2	－	246,339	99.1%	246,341	99.1%
	成田	2,927,764	104.0%	702,894	105.4%	3,630,658	104.3%
	東京（羽田）	1,182,228	113.9%	6,174,816	98.6%	7,357,044	100.8%
	中部	456,400	105.4%	557,600	101.3%	1,014,000	103.1%
貨物量（トン）	関西３空港	54,700	94.3%	13,362	96.0%	68,062	94.6%
	関西	54,700	94.3%	1,751	93.4%	56,451	94.3%
	大阪（伊丹）	0	－	11,611	96.4%	11,611	96.4%
	成田	165,593	97.5%	集計中	－	165,593	97.5%
	東京（羽田）	28,574	105.7%	65,831	95.7%	94,405	98.5%
	中部	12,808	94.0%	2,209	85.7%	15,017	92.7%

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。





関西空港調査会からのお知らせ

○シンポジウム（2015年10月7日開催）

「関西圏における訪日旅客への取り組みと関空への期待」をテーマに、シンポジウムを開催した（参加者300名）。

○第７回懇話会（2015年10月14日開催）

「関空のインバウンド拡大による経済効果について」をテーマに宮本　勝浩　氏（関西大学名誉教授　大阪府立大学名誉教授）の講演会を開催し、意見交換を行った。

○第1回　ツーリズム拡大研究会（2015年10月6日開催）

「2015年度　ツーリズム拡大研究会の活動内容について」
坂上　英彦 氏（本研究会主査　京都嵯峨芸術大学教授）
「クールジャパン政策について　～国際的伝統工芸博覧会の開催に向けて～」
麻野　浩樹 氏（近畿経済産業局産業部流通・サービス産業課）
「産業観光から関西を魅せる　～関西のさらなる魅力アップを目指して～」
池垣　　佳 氏（近畿経済産業局通商部投資交流促進課係長）

今後の予定

○第427回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）

日　　時　　2015年11月12日（木）16：00～17：00
場　　所　　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　　「関空の2015年冬ダイヤと第3ターミナル整備等について」（仮題）
講　　師　　住田　弘之 氏（新関西国際空港㈱執行役員）

○第428回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）

日　　時　　2015年11月26日（木）16：00～17：00
場　　所　　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　　「iPS細胞を使った新しい治療法について」（仮題）
講　　師　　金子　　新 氏（京都大学iPS細胞研究所 増殖分化機構研究部門 准教授）

※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/）からお申し込下さい。定員になり次第締切いたします。

○第1回貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会

日　　時　　2015年10月29日（木）15：00～17：00
場　　所　　大阪キャッスルホテル

○第1回航空需要に対応した空港運用に関する研究会

日　　時　　2015年11月27日（金）　15：00～17：00
場　　所　　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　　「首都圏空港の容量拡大に向けた取組みと課題」
講　　師　　平田　輝満 氏（茨城大学 工学部 都市システム工学科 准教授）

※左記「研究会」は登録メンバー以外は参加いただけません。

○作業用アシストスーツ製造会社見学会

日　　時　　2015年11月19日（木）
見 学 先　　アクティブリンク㈱（http://activelink.co.jp/doc/151.html）
定　　員　　30名（先着順）

※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

▶　海外旅行での大きな楽しみの一つは、ショッピング（お土産）であろう。自分自身の経験で言えば、昔は圧倒的に免税品の酒類とたばこであったような記憶がある。その他では、私自身は関心はないが、高級バッグなどのブランド品であろう。

マーケティングの専門家ではないので、ここからは私の独断と偏見による意見である。関税が引き下げられ、国内にも有名ブランド店が数多く立地する今日では、お酒、たばこ、ブランド品も、内外での大きな価格差が残っているもの以外は、今後とも海外お土産の主役の座に居続けられるかは疑問のように思われる。

▶　最近私はプライベートで海外に行ってお土産を買う場合には、観光客相手の典型的なお土産屋には、まず入ることはない。この種のお店ではお土産を買った後で品物をよく見ると、商品を作った国が全く違って、がっかりさせられることが少なくない。では、どこに入るかと言えば、地元の方も利用する専門的な店（必ずしも有名店ではないが）が多い。食べ物の場合は、大きな市場にはその食べ物の専門店がある。専門店のいいところは、商品知識の豊富な店員と品揃えの豊富さである。もちろん、本当にいいものは値段は高いが、その価格に見合う価値がある。また、商品の情報に精通した店員は、価値を引き出す使い方や最良のメンテナンスを教えてくれる。ものがあふれる時代こそ、「ほんまもん」を選びたい。　（Y.Y.）

元気いっぱい!!夢いっぱい!! みんなが楽しめて　みんなに誇れる公園

永楽ゆめの森公園（熊取町）

「永楽ゆめの森公園」は、約5haと甲子園球場約4個分の広さを有し、公園南側は自然の山の地形である斜面を活かし、大阪府内最大級の大型滑り台と大型複合遊具がある「わんぱく広場」、その斜面を登ると、関西国際空港、淡路島及び明石海峡大橋など大阪湾が眺められる「見晴らしの丘」があります。
また、公園北側は、南側とは対照的に芝生を敷き詰めた平坦な芝生広場があり、そこには幼児から高齢者まで楽しんでいただけるよう、ふわふわドーム、ユニバーサルブランコ、スネイクジャングルなどの特徴ある6基の遊具並びに健康遊具3基が設置されます。
このほか、公園外周には気軽に楽しめる散策路、若者に人気のあるスケートボード広場なども整備されており、家族そろって、自然に親しみ、楽しく、安全に一日中遊べる空間を創出しています。
■問合せ先　熊取町事業部水とみどり課みどりグループ　TEL　072-452-6404

●発行日　2015年10月20日　●印　刷　㈱日報印刷
●発　行　一般財団法人 関西空港調査会
〒543-0021 大阪市天王寺区東高津町11番9号　上本町ビル11階
TEL(06)6767-0800　URL http://www.kar.or.jp