



KANSAI 空港レビュー



No.448
2016.3

CONTENTS

1 巻頭言

関西における持続的なインバウンド拡大に向けて
村尾 和俊

2 各界の動き

9 講演抄録

関西経済の現状と展望 ～インバウンド経済効果をふまえて～
宮野谷 篤

20 プレスの目

目標を持つことが夢への第一歩
和田 武也

22 航空交通研究会研究レポート

低迷する日本人出国者数 ―再生のカギを握る20歳代出国者
西村 剛

26 データファイル

- ・運営概況について[2016年1月]（速報値）
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2016年1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 2016年1月

【表紙写真】「KLMオランダ航空 B787-9」

3月3日、KLM オランダ航空のB787-9が初めてB滑走路に着陸です。
KLM オランダ航空はアムステルダム=関空線に最新鋭機 B787-9 をアジア地区に初めて就航させました。B787-9 の運航は現在、月・木・土曜日、他の曜日は B777-200ER などにて運航です。
B787-9 と B777-200ER は、どちらも座席数 300 前後です。B787-9 の燃費は 2 割以上良くなると言われています。

撮影：柴崎 庄司

関西における持続的な インバウンド拡大に向けて



一般社団法人 関西経済同友会
代表幹事

村尾 和俊

近年、アジアを中心としたインバウンド需要が高まり、昨年の関西国際空港の国際線外国人旅客数が初めて1,000万人を超える等、関西においても大きな賑わいをもたらしている。こうした盛り上がりを一過性のものとせず、関西の持続的な成長につなげるためには、好調なうちに次の手立てを講じる必要がある。

その1つは、MICE・IRの誘致であり、私ども関西経済同友会は、国際競争力のある超大型会議場や展示施設、魅力的なエンターテインメント施設などを合わせ持つ「総合型MICE・IR」、大阪・夢洲を起点に関西広域の様々な魅力あふれる観光地を巡る「ネットワーク型MICE・IR」を提唱している。当会は、関西へのIR導入により、年間7,600億円の経済効果と9.8万人の雇用創出につながるものと試算しており、地元自治体や他経済団体と連携し、この巨大プロジェクトの早期実現を後押ししたいと考えている。

また、2019年から2021年にかけて日本で連続して開催される世界的なスポーツイベント（ラグビーワールドカップ、東京オリンピック・パラリンピック、関西ワールドマスタースゲームズ2021「WMG」）を活用した、「関西」の知名度向上や地域活性化策についても調査・研究している。特に、関西広域で開催されるWMGについて、直接的な経済効果を創出することはもとより、関西を「生涯スポーツの拠点」として育て、スポーツ関連産業やスポーツツーリズムの振興を通じた、中長期的な関西全

体の活性化策を検討している。先日、大阪市がWMGへの参加を表明し、関西全域で大会を開催できる見通しとなった。大会そのものの盛り上げとともに、開催までの気運の醸成と開催後のレガシーの活用策を含め、組織委員会を中心とした検討に積極的に関与していきたい。

昨年の訪日外国人客数は1,974万人と過去最高となり、本年1月は前年同月比52%増の185万人と好調な滑り出しとなっている。この好調さを継続し、我が国が「観光立国」として存立するためには、日本の歴史・文化や豊かな自然の体験、メディカルツーリズムやエコツーリズム、テクニカルビジットなど、訪日外国人の多様化するニーズに対応する必要がある。関西は、プリズムのような多彩な地域魅力を有しており、各地域が互いに連携することにより、こうしたニーズに十分対応できるものと考ええる。

そのゲートウェイとなる関西国際空港には、より多くの外国人観光客を迎え入れるための重要な役割を担っていただく必要がある。関空は、本年4月より日本初の民間企業による運営が開始されるが、アジアに加え欧米からの来訪者の拡大と富裕層の獲得に向けた、国別マーケティングに基づく新規路線開設や増便、空港内の環境整備や魅力的な商業施設の誘致などに取り組んでいただきたい。更には、関係各所と連携の上、CIQ体制の強化やアクセス改善にも取り組んでいただき、東アジアの中核空港として更なる発展を遂げることを期待している。

各界の動き

関西国際空港

●春節の訪日予想55万人

新関西国際空港会社は2月1日、中国の旧正月、春節期間中（2月5～14日）に関西空港の国際線を利用する旅客数が、前年同期比30%増の約55万人となるとの予測を発表した。繁忙期としては、これまで最高だった2015年のお盆期間を上回る見込み。

●大阪ミナミに関西初の空港型市中免税店

新関西国際空港会社及び関西エアポートエージェンシーは2月3日、空港型市中免税店を大阪ミナミの家電量販店、ビックカメラなんば店の6、7階（4,400㎡）に2017年春にオープンすると発表した。市街地での空港型免税店開設は関西では初めて。関空で免税店を展開しているロッテ免税店の協力で運営し、初年度売上高130億円を目指す。

●関西財界セミナー賞特別賞を受賞

新関西国際空港会社は2月5日、関西財界セミナー賞2016の特別賞を受賞した。関西の訪日外国人観光客の受け入れ窓口として、格安航空会社（LCC）の新規路線就航や増便、アジア各国とのネットワーク強化に取り組み、2015年は国際線の発着回数、旅客数ともに過去最高を記録したことが関西の活性化に貢献したとして選ばれた。

●訪日外国人の経済効果6,300億円「阪神優勝の10倍分」

堺都市政策研究所は2月5日、関西空港を利用した訪日外国人の近畿地方への経済波及効果は昨年1年間で約6,300億円に上るとする調査結果を、関空で開いたシンポジウムで発表した。宮本勝浩理事長は「プロ野球の阪神タイガースが日本シリーズに進出した場合の経済波及効果の約10倍にあたる」と説明した。

●国内6空港が情報提供ツール配布

日本の6空港（新千歳・成田・羽田・中部・関西・福岡）でつくる空港CS連絡会は、春節の時期に合わせ訪日外国人旅行者に対し日本の習慣や保安検査についての情報をカラフルなイラストでわかりやすく説明したオリジナルポケットティッシュとチラシを製作、関西空港でも2月5～9日、5,000セットが配布された。6空港共通での展開は初めて

●仏ヴァンシCEO、日本の他空港運営にも意欲

関西・大阪両空港の運営権をオリックスとの連合で取得したフランスの空港運営会社ヴァンシ・エアポートのニコラ・ノートバル社長兼最高経営責任者（CEO）が2月10日までに産経新聞のインタビューに答え、日本国内の他の空港運営にも参入を目指す方針を明らかにした。関空への欧米向け長距離路線誘致については「ヴァンシ社内に路線を開拓させるための専門チームがあり、高いデータ分析で誘致にあたりたい」としたが、「少し時間がかかるかもしれない」と述べるにとどめた。

●燃料電池フォークリフトの新型車導入

新関西国際空港会社は2月18日、水素を燃料とする燃料電池フォークリフトの新型車2台を導入した。豊田自動織機が16年度後半の実用化に向けて試作したもので、日本航空と全日本空

輸が3月から貨物の運搬に使う。

●1月の訪日客70%増

新関西国際空港会社が2月22日発表した1月の関西空港の運営概況（速報値）によると、国際線の旅客数は前年同月比37%増の147万5,852人となり、1月として過去最高となった。うち外国人は70%増の94万9,670人と大幅に増加した。国際線旅客便の発着回数も同37%増の9,220回で、単月としては開港以来最高となった。



クリック！

1月の成田空港の国際線旅客便発着回数は1万3,421回で、関空はその68.7%。5年前は44.2%、10年前は39.6%だったので「成田に追いつくなど数年前までは夢物語だったが、いまは背中が見えてきた」（石川浩司・新関空会社執行役員）と関空の猛追ぶりがうかがえる。ただ1月の国際線利用者数では成田255万7,000人に対し、関空は147万6,000人で、57.7%にとどまる。大型機で欧米と結ぶ成田と、中小型機でアジアがメインの関空の差が出ている。

●中国南方航空が上海線を就航

中国南方航空は2月24日、上海～関西線を夏ダイヤが始まる3月27日から就航させると発表した。週4往復で、機材はエアバスA320型機（151席）。

●ハイジャック対応訓練に24機関参加

5月に開かれる伊勢志摩サミットを前に、大阪航空局関西空港事務所などでつくる関西国際空港保安委員会は2月26日、ハイジャックの対応訓練を実施した。太平洋上を飛行中の旅客機がハイジャックされ、関空への着陸を要求しているという想定で実施。24機関による調整本部を発足させ、空港閉鎖の流れ、ターミナルビルにいる一般客の誘導の手順などを確認した。

●みずほなど運営会社に国内最大の1,900億円協調融資

みずほ銀行と三井住友銀行は4月から関西・大阪両空港を運営する関西エアポートへの1,900億円の協調融資をまとめた。計13の金融機関が参加し、国内のインフラなどを対象にした事業融資（プロジェクトファイナンス）で過去最大になる。資金は新関空会社に支払う保証金や子会社の買収などにあてる。これとは別に300億円の融資枠を設け、将来の設備更新や運転資金などに回す方針だ。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●ターミナル大規模改修、大林組が223億円で落札

新関西国際空港会社は2月3日、大阪国際空港ターミナルビル改修工事の落札者を大林組に決めたと発表した。契約金額は223億円。夏から既存施設の解体などに着手、2020年8月の完成を目指す。

●2年連続で定時性世界一

新関西国際空港会社は、世界の航空関連情報を提供する英国のOAGが実施した定時運航率調査「OAG Punctuality League 2015」の小規模空港部門で大阪空港が世界1位を獲得したと2月25日に発表した。2015年に続き、2年連続。定刻から遅延15分未満に出発や到着した便の割合（定時運航率）は、前回の93.2%から93.85%に向上した。

＝ 神戸空港 ＝

●スカイマーク社長、撤退否定

経営再建中のスカイマークの市江正彦社長は2月9日、毎日新聞のインタビューに応じ神戸空港は同社の全便数の3分の1を占めているため搭乗率改善などで業績は伸びるとし、「神戸からの撤退は絶対ない」と強調した。

●開港10年、土地売却・賃貸13%

開港10年を2月16日に迎える神戸空港で、売却されたり賃貸されたりしている土地が、空港島の分譲予定地82.8haの13%にとどまっている。神戸市から民間への土地売却は2013年度を最後に進んでいないが、久元喜造神戸市長は「空港の運営権の売却で土地の魅力を高める」と話し、運営権売却を優先させる考えた。

●兵庫県知事「制約見直しを」

井戸敏三兵庫県知事は2月15日の定例記者会見で神戸空港について関西、大阪との3空港一体運用の必要性にあらためて触れ「それまでに（1日30便の発着枠や運用時間など）制約の見直しをしなければならない」と述べた。

●神戸市予算、空港運営費に26億円

神戸市は2月18日発表した2016年度予算案で神戸空港の収支を管理する特別会計に前年度比2億1,500万円減の26億6,800万円を計上した。空港建設の市債償還のピークを過ぎ償還額は減ったが、管理収支は6年連続の赤字となる見込み。収支不足の5億3,400万円は、ポートアイランドなどの土地売却益を管理する別の企業会計、新都市整備事業会計から6年連続で繰り入れる。

●開港10年迎え感謝の集い

神戸空港利用推進協議会は神戸空港が2月16日で開港10年を迎えたのを記念し、国や行政、航空業界の関係者らによる「感謝の集い」を2月21日、神戸ポートピアホテルで開いた。

＝ 成田国際空港 ＝

●パナソニックが次世代無線LANの実証実験

パナソニックは2月1日、高速で通信できる次世代無線LAN、WiGig（ワイギグ）の実証実験を2月18～26日、成田空港で実施すると発表した。専用端末で動画をダウンロードし、訪日客など空港の利用者に体験してもらう。

●パナソニックがウェアラブルカメラで警備、実証実験

パナソニックは2月22日、ウェアラブルカメラを使用した警備システムの実証実験を、成田空港で開始した。2020年開催の東京五輪・パラリンピックに向けて成田空港会社と協力し、空港で効率的な警備が実現出来るかを検証する。

＝ 羽田空港 ＝

●ピーチ、ソウル線開設

ピーチ・アビエーションは2月6日、台北に次ぐ羽田発着2路線目のソウル（仁川）線をデイリー運航で開設した。LCCとして、羽田発着の韓国路線はピーチが初めて。

●ロボットが接客、日航とNRIが実証実験

日本航空と野村総合研究所は2月8日、ロボットやスマートウォッチ（腕時計型端末）を活用した接客サービスの実証実験を、羽田空港で実施すると発表した。2月中旬の6日間、国内線第1ターミナルの案内カウンターと保安検査場前に仏アルデバラン・ロボティクス製のヒト型ロボット「NAO」とデジタルサイネージを設置。案内カウンターでは、ロボットが乗客と対話し、運航状況、施設案内、目的地の天候と口コミ情報などを提供する。

●日米航空交渉、羽田便の昼間発着で合意

国土交通省は2月18日、東京都内で16～18日に実施した日本と米国との航空当局間協議で、2016年冬期ダイヤ（10月末）から羽田空港の昼間時間帯に双方1日5便ずつ、深夜早朝時間帯に双方1日1便ずつ運航することで合意したと発表した。昼間時間帯5便のうち4便分は、深夜早朝時間帯からの移行分となる。

●15年の旅客数、過去最多も世界ランク5位に転落

国土交通省東京空港事務所は2月24日、羽田空港の2015年の年間旅客数が、前年比3.5%増の7,532万人（速報値）で、開港以来最多となったと明らかにした。ただ、14年に4位だった世界空港ランキングでは5位に転落するとみられる。

＝ 中部国際空港 ＝

●愛知県、空港島に展示場建設へ

大村秀章愛知県知事は2月3日に記者会見し、中部空港に隣接する空港島内に大規模な国際展示場を作ると発表した。開業は2019年秋で、建設費は350億円を見込む。

●1年目着陸料無料を発表

中部国際空港会社は2月10日、国際線の新規路線が一定の条件を満たせば1年目の着陸料を無料にする新制度を2016年度から導入すると発表した。新規就航や増便、機材を大型化した場合に80%を割り引き、同じ機材が1日2回以上着陸したり、最大離陸重量130t超の重い機材を使ったりする場合は20%を上乗せし、ゼロとなる。

＝ その他空港 ＝

●仙台空港の民営化一部開始

国管理空港として初めて民営化される仙台空港を運営する特定目的会社、仙台国際空港会社は2月1日、空港ターミナルビルの運営や航空貨物取り扱いなどの業務を始め、民間による運営の一部が先行スタートした。7月1日からは、滑走路の維持・管理や着陸料の収受なども含めた全ての空港業務が同社に移る。

●和歌山県、南紀白浜空港に国際ターミナル

和歌山県は紀南地方への外国人観光客を増やすため、県営南紀白浜空港に国際ターミナルビルを建設する方針を決め2月16日発表した2016年度当初予算案で、南紀白浜空港の活性化に3,818万1,000円を計上した。国際線に対応したターミナルビルの基本・実施設計と空港内の機能再配置を検討する。

●和歌山県知事、南紀白浜空港の運営権売却に意欲

仁坂吉伸和歌山県知事は2月17日の定例記者会見で、南紀白浜空港の振興策について「空港のコンセッション（民間への運営権売却）は必ずやる。国際線ターミナルビルの構造も含めて（売却先から）提案していい」と述べ、空港全体の民間委託に強い意欲を示した。

航空

●全日空・日航、日本発運賃の燃油分上乗せゼロ

全日本空輸と日本航空は4月1日発券分から日本発の旅客を対象とした燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）を6年半ぶりにゼロにすると2月10日までに発表した。原油安に伴いジェット燃料の価格が下がっているため。両社が運航する国際線の全路線が対象で、欧米路線の場合は現行よりも往復で1万4,000円の負担減となる。

●MRJ、2か月半ぶり飛行試験再開

三菱航空機は2月10日、主翼部分の強度不足などで中断していた国産初のジェット旅客機

MRJ（三菱リージョナルジェット）の試験飛行を、愛知県営名古屋空港で再開した。飛行は昨年 11 月 27 日以来、4 度目。

●MRJ、1年半ぶり新規受注

三菱航空機は 2 月 16 日開幕したシンガポール・エアショーで、米航空機リース会社「エアロリース」に MRJ を最大 20 機納入することで基本合意したと発表した。新規受注は 1 年半ぶり。合計受注数は国内外 7 社の計 427 機となった。

●ピーチ、成田～那覇就航

ピーチ・アビエーションは 2 月 20 日、那覇～成田線の運航を開始した。当初、週 3 往復を運航し、3 月 27 日からの夏ダイヤでは 1 日 1 往復のデイリーに増便する。同路線の LCC 参入は 3 社目となった。

●ピーチ、ローソンとミニストップで航空券の購入可能に

ピーチ・アビエーションは 2 月 23 日から、ローソンとミニストップのマルチメディア端末、Loppi で、航空券の予約・決済のサービスを始めた。これにより、インターネットを使えない、クレジットカードを持っていない利用者でも航空券を購入することができるようになる。

●日本航空、客室乗務員の募集、1割増

日本航空は 2 月 29 日、2017 年度に入社する客室乗務員の新卒採用者数を 16 年度入社予定の約 310 人から約 1 割増やし 350 人程度にすると発表した。

関西

●泉佐野市、りんくう公園スケートリンクなどの事業者を募集

泉佐野市は関西空港対岸のりんくう公園に計画しているスケートリンクを核とした施設の計画・開発・運営に当たる民間事業者を募集し 1 月 29 日から 1 か月間、提案書や資格要件審査用書類を受け付けた。りんくう公園の北側部分約 10.4ha に、国際基準の通年型アイススケートリンクのほか、飲食施設などを整備し、公園のような施設づくりを行う計画。

●大商アンケート、65%が「訪日客、大阪の消費を拡大」

大阪商工会議所は 2 月 2 日、大阪市内の商店街の小売店や飲食店などを対象にした外国人観光客に関する 2015 年度調査の結果を発表した。「地域の買い物消費を拡大している」と回答した店が 65%にのぼった。中国人観光客の行動やマナーについて、46.4%が「困ったことがある」と回答した。

●泉佐野市へのふるさと納税10億円突破

泉佐野市は 2 月 3 日、ふるさと納税による今年度の同市への寄付額が 1 月末で 10 億円を突破したと発表した。市では寄付への謝礼品が 170 種類以上と充実していることが理由とみており、人気が高い謝礼品の 1 位は、地元の関西空港を拠点とする LCC、ピーチ・アビエーションの航空券が購入できるピーチ・ポイント。

●さかい利品の杜、半年間で経済波及効果14億円

堺が生んだ千利休と与謝野晶子を顕彰する堺市堺区のさかい利品の杜の開館から約半年間の経済波及効果について、堺都市政策研究所が 2 月 3 日、約 14 億 3,800 万円だったとする推計値を公表した。

●関経連「北陸新幹線、新大阪を結節点に」

北陸新幹線の敦賀から大阪への延伸ルートを話し合う与党の検討委員会が 2 月 4 日開かれ、関経連の辻卓史リニア・北陸新幹線担当委員長は敦賀以西ルートについて東海道新幹線の代替機能としての重要性を指摘。「南海トラフ巨大地震で一方は壊滅しても、もう一方は無傷で機能す

るというのが理想的」と述べ、新大阪駅を北陸新幹線と東海道新幹線の結節点にすべきとした。また関西空港までの延伸は「利便性は飛躍的に増大するが、そのために着工が遅くなるのでは困る、というのが北陸経済連合会との共通認識」と述べた。

●関西財界セミナー、オール関西で観光戦略

第54回関西財界セミナー（関西経済連合会、関西経済同友会主催）が2月4、5の両日、京都国際会館で開かれ、次世代が活躍できる社会を実現するため、「次世代志向の政策へ転換し、世代を超えた交流を深めることで活力を生み出す」と誓うセミナー宣言を採択して閉会した。オール関西で観光戦略に取り組むことで、関西が「観光立国・日本を力強くけん引する」ことも宣言に盛り込まれた。

アジア太平洋研究所の稲田義久・数量経済分析センター長はリニア中央新幹線の東京～大阪間が同時開業しない場合、ビジネスチャンスが失われるなどし、関西の企業が失う利益は18年間で2.7兆円に達するとの試算を公表した。

●観光戦略考えるシンポ

堺都市政策研究所と関西空港調査会は2月5日、ホテル日航関西空港でシンポジウム「関西国際空港を活用した観光戦略について～インバウンド観光客の動向、泉州地域の事例をふまえて～」を開いた。約240人が参加、泉州の認知度が14%であることが紹介され「農業体験や生活体験など都市部にはない魅力を発信することが必要」などの指摘があった。

●大阪観光局がDMO申請

大阪観光局は2月9日、大阪府・市、経済団体の会合で、国が地域の観光振興の司令塔役として期待する新組織、日本版DMO（観光地域作り推進法人）に申請する計画を明らかにした。DMOの制度は政府の地方創生の一環として、観光庁が昨年11月に創設。行政や宿泊施設、商工業者、交通機関などを横断的に結びつけ、観光戦略を練る役割を担う。

●USJ、外国人客100万人突破

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの運営会社は2月10日、2015年度の外国人入場者数（1月末時点）が約100万人になったと発表した。100万人の大台は開業以来初。

●北陸新幹線延伸、京都府・京都市が案提示

北陸新幹線の敦賀から大阪への延伸ルートを選ぶ与党検討委員会は2月17日に会合を開いた。京都府・京都市は西田昌司委員長が提唱する「舞鶴～京都駅～関西空港」案を示し、議論を要請した。西田委員長案について、山田啓二京都府知事は「利用客が2,000万人を超える関西空港とのアクセスは、関西の経済の発展に大きい」と述べた。門川大作京都市長も「舞鶴に近い方が魅力のあるコースだ」と語った。

●「新大阪で初めてバイパス機能」北陸新幹線延伸問題でJR西社長明言

JR西日本の真鍋精志社長は2月17日の定例記者会見で、北陸新幹線の関西への延伸ルート選定問題で、「新大阪まで来て初めて東海道新幹線のバイパス機能を果たす」と述べ、新大阪駅を経由するのが望ましいと述べた。

●大阪府新年度予算案3兆2,772億円

大阪府は2月18日、2016年度の当初予算案を発表した。一般会計総額は3兆2,772億円で、過去最大だった前年度当初より114億円減った。2025年の万国博覧会誘致に向け、2,000万円をかけて基本構想を作り、シンポジウムも開いて機運を高めたい考え。夢洲（大阪市此花区）へのカジノを含む統合型リゾート（IR）誘致には、検討費など2,800万円を盛り込んだ。鉄道ネットワーク整備では、北大阪急行の箕面市までの延伸は、16年度に着工予定で10億円を計上。29年の開業を目指す大阪モノレールの門真市駅～東大阪市瓜生堂区間の調査設計に3億円を盛

り込んだ。大阪都心部と関西空港を結ぶ鉄道新線「なにわ筋線」の採算性なども 500 万円で検討する。

●大阪府人口、戦後初めて減少

大阪府は 2 月 22 日、2015 年国勢調査の集計結果（速報値）を発表した。府内 43 市町村の総人口は 883 万 8,908 人で、22 年の前回調査と比べ 2 万 6,337 人（0.3%）減となった。第二次世界大戦による大幅な人口減少以降、戦後初めてマイナスに転じた。大阪市や府北部で人口が増加する一方、府南部の大半の市町村で減少した。

●「関西復権へ連携強化を」オリックス宮内氏が講演

オリックスの宮内義彦シニア・チェアマンが 2 月 22 日、大阪市であった関西プレスクラブの会合で講演。「東京への一極集中は国としてリスクが高い。かつて経済の中心だった関西を復権させ、双眼にすることが国全体の利益につながる」と、関西の政財界が連携を強める必要性を訴えた。

●大阪の客室稼働率、全国1位

観光庁が 2 月 29 日発表した宿泊旅行統計調査で、2015 年（速報値）の大阪府内の宿泊施設の客室稼働率は 14 年から 4.2 ポイント上昇して 85.2% となり、2 年連続で全国都道府県で 1 位となった。延べ宿泊者数は外国人客が 5 割伸び、日本人客を含む全体で 3,000 万人を突破した。

国

●台湾からの入国、事前審査制度を導入へ

政府は 2017 年度からは、日本を訪れる外国人の入国審査をあらかじめ出発地で行う「プレクリアランス（事前入国審査）」を、台湾との間で再開する方針で、近く台湾と交渉を開始する。スムーズな入国を可能にすることで、訪日客の増加に対応する狙いがある。日本政府は 2005 年 5 月から 09 年 10 月まで、韓国・仁川空港と台湾・桃園空港に入国審査官を派遣して事前審査を実施していた。再開できれば 8 年ぶり。

●電子ビザ、訪日3,000万人目標へ導入

政府は訪日外国人を 3,000 万人超とする目標を見据え、インターネット上で申請を受け付け発行する「電子ビザ」を導入する方針だ。東京五輪・パラリンピック開催前の 2019 年度からの運用開始を目指す。

●旅行収支、53年ぶり黒字に

財務省が 2 月 8 日発表した 2015 年の国際収支（速報）によると、訪日外国人旅行者の「爆買い」効果で、旅行者のお金の出入りを示す旅行収支が 53 年ぶりの黒字になった。外国人の国内での消費額は 3 兆 838 億円で、前年より約 1 兆円増えた。日本人が海外で消費した額を差し引いた旅行収支は、前年の 441 億円の赤字から 1 兆 1,217 億円の黒字になった。

●1月の訪日旅行者数52%増

日本政府観光局は 2 月 16 日、1 月の訪日外国人旅行者数が前年同月比 52% 増の 185 万 1,800 人と、1 月としては過去最高だった昨年実績を 63 万人以上も上回ったとの推計値を発表した。LCC をはじめとする新規航空路線が増えたほか、原油価格の下落に伴う燃油サーチャージの値下がりなどで訪日需要が拡大した。

●国勢調査で初の人口減

総務省が 2 月 26 日公表した国勢調査の速報値によると、2015 年 10 月 1 日時点の外国人を含む日本の総人口は 1 億 2,711 万 47 人だった。10 年の前回調査から約 94 万 7,000 人減少。各種統計の基本となる国勢調査で総人口が減ったのは、1920 年の調査開始以来、初めて。東京圏（埼玉、千葉、東京、神奈川）の人口は、約 3,613 万人で約 51 万人増加。東京一極集中が続いている。

関西経済の現状と展望 ～インバウンド経済効果をふまえて～

日本銀行理事
大阪支店長

宮野谷 篤 氏



●と き 2016年1月28日（木）

●ところ 大阪キャッスルホテル6階 鳳凰・白鳥の間

■はじめに

私の趣味は街歩きと絵を描くことです。大阪支店長に着任して1年8ヶ月になりましたが、大阪の街を歩き回っています。本日はまず関西経済の現状について、次に関西経済・社会の構造的な特徴について、最後に関西経済を一層活性化するために、私が重要だと思うことについて話します。

日銀はさまざまな経済分析を行っています。統計などのマクロデータを調査するだけでなく、皆様方も含めて様々な企業からヒアリングさせていただいたり、個別に数字をいただいたりして、ミクロの情報を収集し、それらを両方付き合わせて判断していきます。

街歩きは、私の個人的な趣味ではありますが、仕事に役立つところもあるので少しオタク的な歩き方をしています。着任して1年ほど、まず中央区の道を細かい路地も含めて全部歩きました。地図にマーカーを引きながら歩くのですが、健康のため、絵の題材を探すため、安くておいしいお店や居酒屋を探すためなど、いろいろ楽しみながらやっています。その後は北区と西区を全部歩き、今は福島区を歩いています。今日は街歩きで発見した大阪の魅力についても話したいと思います。

■関西経済の現状

アベノミクスが2013年から始まって日本経済が上向いています。関西経済は最初の2013

年は大手電機メーカーのリストラなどもあって、全国や関東、東海と比べるとスタートダッシュはそれほどでもなかったのですが、2年目の2014年からは全国と比べて生産・輸出が大変堅調であるほか、外国人観光客によるインバウンド消費が、全国や関東よりも大きく伸びていることもあり、全体としても回復が続いています。

■輸出、生産、個人消費

まずは輸出です。大手電機メーカーのリストラの印象もあり、関西あるいは電機メーカーの輸出はそんなに強くないと思われるかもしれませんが、実際には非常に強いです。このグラフは関西の実質輸出です。実質とは物価を割り引いた値で、数量に近いものです。関西の輸出は2013年の終わりあたりから、全国を上回って推移しています。

これを牽引しているのは、電子部品や液晶に使われるフィルムのような化学製品などの部材です。全国も緩やかに増えていますが、関西は全国を凌駕する勢いで右肩上がりに伸びています。日本の電子部品は非常にスペックが高く、中国などもスマホが高度化するにつれて、日本製の電子部品や部材が使われるシェアが上がっています。輸出が好調なので、生産も関西が全国を上回って推移しています。

個人消費は全国と同じような動きをしています。全国、関西とも消費税率引き上げ前に駆け

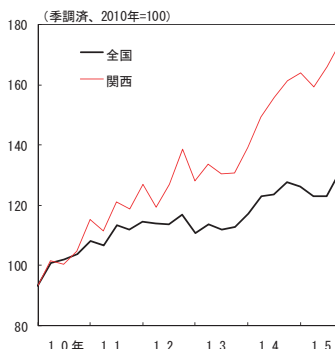
輸出



- ▶ スマホ関連の輸出好調を背景に、関西の実質輸出は全国に比べ堅調に推移している。

実質輸出

うちスマートフォン関連



(注) 直近の15/10~12月は10~11月の値。

(資料) 財務省「貿易統計」、大阪税関「近畿圏貿易統計」、日本銀行「企業物価指数」

3

■訪日外国人客が増加している背景

輸出と並ぶ関西の強みはインバウンド観光が非常に活発なことです。年明け以降はやや円高・円安になり、中国経済の減速報道もあって、爆買いの勢いが衰えるのではないかと懸念がありますが、心配ありません。まず、なぜこんなにインバウンド観光客が増えているかという

込みがあり、引き上げ後に反動減で売上が落ちましたが、今は反動減の局面を脱してまた堅調になってきています。百貨店とスーパーを比べると、ここ数年、百貨店販売は関西のほうが全国よりも堅調に推移していますが、スーパーはその逆になっています。この違いの原因は何でしょうか。百貨店販売が全国より強いのは、関西は一世帯当たりの株などの金融資産保有額が大きいので、株が上がる局面では資産効果が出やすいということと、最近ではインバウンドの消費も貢献していることが理由といえます。

スーパーが弱いのは、一世帯当たりの所得が全国よりも低いことが影響していると思います。

と、円安の影響もありますが、円安が基本的な要因ではないと思っています。今1ドル約120円ですが、同様に約120円だった2006、2007年に外国人観光客はたいして増えていません。円安になれば外国人観光客が増えるという単純なものではないのです。訪日外国人数が増えているのは、基本的にはアジア諸国の所得が増えているからだと思います。

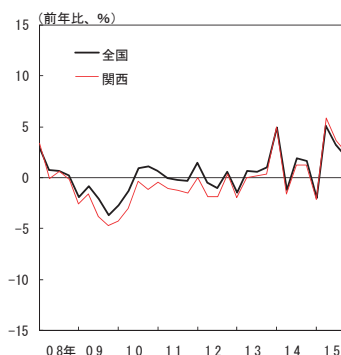
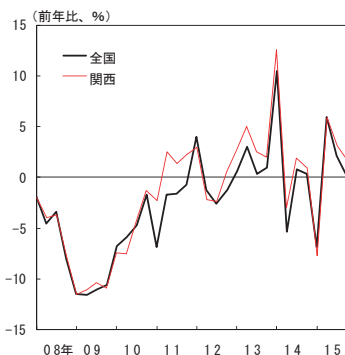
個人消費



- ▶ 個人消費は、一部で改善の動きに鈍さがみられるものの、雇用・所得環境などが改善するもとで、全体としては堅調に推移している。

百貨店販売額

スーパー販売額



(注) 全店ベース。15/10~12月の値は15/10~11月。

(資料) 経済産業省「商業動態統計」

5

アジアで1人当たりのGDPが3,000ドル以上の主な国は、2005年はシンガポール、香港、韓国、台湾、マレーシアの5つの国、地域しかありませんでした。2014年になると中国、タイ、インドネシアが加わり、しかもシンガポールは2倍近く増え、すべての国も1人当たりの所得が大幅に増えているのです。それに日本政府が実施したビザ緩和や免税品の大幅拡充といった政策効果もあり、さらに円安も加わって訪日外国人客が増加したのです。決して円安だけが要因ではないと思います。

■中国国民の所得増加について

中国人観光客が爆買いをしてくれるので、中国経済のことは気になるところです。そこで中国の中間所得層がどれだけ増えているかについて説明します。このグラフの赤い点線は、1人当たりの省民所得、日本でいうと県民所得ですが、それが5,000ドルの線です。2005年はこの1人当たりの所得が5,000ドルを超える省や大都市は天津、北京、上海の三つしかありません。それが2014年には、チベット、雲南などのかかなりの辺境地域以外は全部超えています。北京、上海の所得は確かにかなり高いですが、

内陸の省でもこれだけ所得が増えています。一部の沿岸州の大都市だけではなく、内陸部も含めて幅広く中間所得層が形成されているのです。最初の頃は富裕層が来日観光客の中心でしたが、今や中国の中間所得層が大挙して日本にやって来る時代になりました。

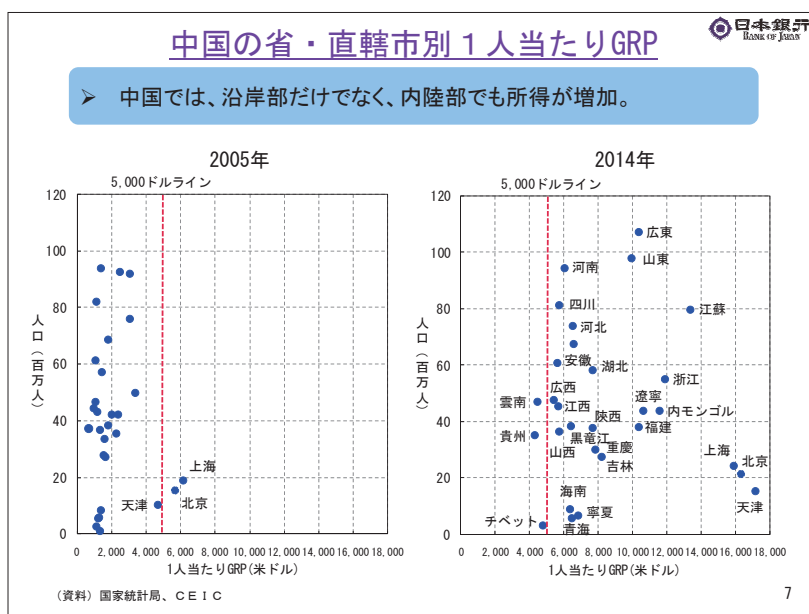
■中国の消費と株価・不動産価格

そうはいても、あんなに中国株が下がって大丈夫なのかという心配もあるかもしれませんが。しかし中国の消費は、今までのところは株価とほとんど関係がありません。中国の株価が6,000ポイントくらいまで上がっている局面で、消費はまったく伸びていません。むしろだだらと落ちています。逆に去年の夏から株価が急落したときは、消費が増えてきています。

では中国の消費は何と関係があるかというと、不動産価格とは強い連動性を示しています。不動産価格が上がれば消費も上がるし、落ちれば消費も落ちる関係にあります。中国の不動産価格は前年比マイナスで低迷していましたが、ようやくマイナス幅が縮小し、直近では若干のプラスまで戻ってきています。金融緩和が続けられていることが背景にあり、不動産市場

の不調が終われば消費が押し上げられることが十分期待できます。

もう一つは人民元安の影響。よく報道されているのはドル・元の相場ですが、中国人の日本への購買力を見るためには、円と元の関係を見なければいけません。2012年の半ば頃までは1元・12円だったのが去年の8月の切り下げ前に、約20円まで大幅な円安になりました。3年前



に比べ6割円安になっています。それが今、約18円まで若干戻していますが、それでも3年前に比べれば5割くらい円安になっているということに変わりはありません。所得の幅広い増加と大幅な円安によって、中国人の日本製品に対する購買力が非常に上がっている状況はまったく変わっていないので、多少円高・円安になってもそんなに心配することはないと思っています。

■インバウンド効果、関西国際空港の貢献

日本全体で外国人観光客が増加している理由は先ほど申し上げましたが、関西で特に伸びている理由としては、関西国際空港の貢献が大きいと思います。この日本地図上の数字は主要空港別のLCC・格安航空会社の国際便の数ですが、成田は1週間に167便、これに対して関空は339便で成田の倍飛んでいます。なおかつまだまだキャパシティがあり、関空のLCCの国際便は殆どがアジアの便なので、アジアからのお客さんが安く飛んでこられます。さらに東京が逆立ちしても絶対大阪に勝てない点があります。それはアジアからお客さまを迎えるにあたって、関空の方が成田より1時間早く着くということです。LCCはあまり乗り心地がいいというわけでもないので、早く着くことは大きなメリットなのです。

■今後の中国人観光客数

ご承知のとおりアジアの人は欧米の人に比べて、買い物の消費額が大きいので、アジアの方々を関西に引きつけるのは、関西経済にとってプラス効果が非常に大きいです。関空にはまだまだキャパシティもあるので、アジアからの観光客はさらに増えると思います。最近大阪市内ではホテル不足やバスの駐車場の満杯などが目立っていますが、私見ではありますがまだまだ中国人観光客は増えると思っています。

日本を訪れた国籍別の外国人では、2014年は韓国が1番で、台湾が2番、中国3番でしたが、2015年は中国が約450万人で1番になりました。

人口対比の訪日率をみると、台湾は人口の12%が毎年日本に訪れており、大変な日本好きです。韓国も人口の6%が毎年来ています。これに対して中国はまだ約0.2%ですが、人口が13億人の国なので数字は小さく、人口対比ではあまり来ていないということになります。

タイは人口の1%が毎年訪れていますが、タイの1人当たりのGDPは中国よりも低いのです。中国より所得の低いタイから人口の1%が来ているのですから、いずれ中国から人口の1%程度が日本を訪れるようになるという仮定は、非現実的ではないと思います。仮に人口の1%が来ようになると、中国だけで1,300万人も日本に来ることになります。中間所得層が非常に増えていることと、まだまだ人口対比ではそんなに来ていないこと、関空でも春秋航空などが増便することなどを考えると、中国人観光客はもっと増えると私は思っています。

ホテルなどのインフラの整備は重要で、大阪だけでは受けきれないので、他県も含めて顧客情報のシェアや空室情報のシェアなど、広域な連携が必要だと思います。以上が循環的な関西経済の現状です。

■関西経済の特徴

次に経済・社会の構造的な特徴について話します。まず弱点から言うと、関西経済の地盤沈下などといわれますが、最も弱いのは生産年齢人口がどこよりも早く減り出してまだ減っているということです。なおかつ一世帯当たりの年収が全国よりも低い。全国平均が508万円なのに対して、関西は大都市大阪を抱えていながら、491万円と全国を下回っています。

人口減少と所得の低さが構造的な弱さとなっているわけですが、なぜ大都市大阪を抱えていながら一世帯当たりの年収が全国平均より低いのでしょうか。関東より低いのはまだわかりませんが、地方が入った全国平均よりも低いというのは信じがたいデータでしたので、理由をいろいろ分析しました。中小企業の比率が高いからではないかとよくいわれますが、それは正し

くありません。全国と関西の雇用者全体に占める中小企業従業員の比率は全国67.4%で関西67.1%ですから、全国よりも高いということはないので、中小企業従業員比率のせいではありません。

この世帯収入を、世帯主の勤め先収入と配偶者の勤め先収入に分解してみると、まず世帯主の収入では関西はほぼ全国並みか若干全国を下回っています。大都市大阪があるにもかかわらず、まず世帯主の収入が全国並みに留まっているのです。これは本質的なことですが生産性の低い企業が多く、高い賃金を払えないためだと思います。関東までは無理でしょうが、世帯年収を全国よりも上げていくためには、まず企業の生産性を上げることが課題です。

もう一つ、明らかに全国平均よりも劣っているのは、配偶者の勤め先収入です。全国平均72万円に対して関西は49万円です。これも世帯収入を押し下げている要因です。なぜ配偶者の収入が低いかというと、働いている女性配偶者が少ないからです。女性配偶者の有業率は全国平均44.8%に対して、関西は40.9%。就業している女性配偶者の比率が低いのです。関西だけが低いわけではなくて、大都市圏は全体的にそういう傾向があり、関東も同じ程度です。しかし関東は先ほど見たとおり世帯主が稼いでいるので世帯としては所得が高いのですが、関西は世帯主の収入があまり高くない上に、女性の就業率が低いため配偶者の収入も低いことから、世帯収入が全国平均を下回っているのです。

関西の世帯の所得を上げていくには、企業の生産性を高めること、女性の就業率を高めることがポイントです。男女別の賃金を見ますと、女性の賃金は、関西の方が全国平均より高いので、就業率を上げることがポイントです。

一方、関西には強いところも多くあります。まず金融資産が多いこと。預貯金をのぞく一世帯当たりの金融資産の保有残高は、関西はお金持ちが多いといわれている東海よりもかなり高いです。関東は2014年にだいぶ増えましたが、いずれにしても関西は一世帯平均で株や投信などの金融資産を沢山持っています。

いい例が奈良県で、一世帯当たりの預貯金残高が全国で2番目です。所得は関西では下から2番目に低いですが、金融資産はたくさん持っているということです。ちなみに預貯金残高の1番目は三重県です。奈良、京都もそうだと思いますが、歴史が非常に古いうえに戦争であまり破壊されていないので、ストックが継承されています。不動産などいろいろな資産が棄損されずに継承されていて、それが豊富な金融資産につながっています。

金融資産の保有残高が大きいということは、株が上昇する局面で資産効果が出て、株を持っている層の高額消費が伸びやすい。ここが関西の強みです。

■関西社会の特徴

次に社会面の特徴を話します。全国的に、企業や公的機関はダイバーシティ（多様性）を高める取り組みが求められていますが、私は関西、特に大阪は多様性が歴史的に大変高い社会だと思います。ダイバーシティの要素としてよくいわれるのは、1番目は外国人、2番目は女性、3番目はマイノリティですが、大阪はどの要素も非常に高いです。

最初の要素は外国人です。人口に占める都道府県別の外国人の比率は、全外国人では東京が多いですが、永住者、特別永住者に限って比率をとると大阪府が1番になります。歴史的な経緯があり、韓国の方がもともと早くから住んでいるので、永住者の比率が高い。大阪は元々外国人がたくさん住んでいるところなのです。

女性も絶対数では東京ですが、4大都市圏で人口に占める女性の比率を比べると、大阪が明確に高くなっています。女性も多いということです。これは女性が多いというよりは、男性が本社移転などで東京に転出したからかもしれませんが、いずれにしても女性が多いです。

3番目は、生活保護受給者は比率ではなくて絶対数で1番ですから、経済的な弱者の方も多いです。この点は財政の負担が大きくなるため、経済的にはデメリットだといわれることの方が多いと思います。しかし、私が強調したい

のは外国人、女性、マイノリティ、その大きな三つの要素がいずれも高いので、大阪はもともと多様性が高い社会だということです。

インバウンド観光の担い手を考えるうえで、多様性が高い、多様性に対して寛容な社会の方が向いているのだと思います。インバウンド観光は異質な文化の人たちをおもてなしする産業です。東京では比較的、他の人に関わらないような面が多いと思いますが、異質文化に対して寛容な社会という点では、東京よりも大阪のほうがインバウンド観光の担い手としては素質が高いのではないかと私は思っています。

さらに、大阪人のコミュニケーション能力はきわめて高いです。都道府県格付研究所が発表している訪問者からの好感度ランクを見ると、直近のデータでは大阪はナンバーワンです。関西弁を大きな声で喋っているのを聞くと、少し怖いなと思って引くこともあります。訪問者からすると親切に話しかけてくれて、いろいろ教えてくれる大阪の人たちは非常に評価が高いです。

京都からお見えの方がいたら気を悪くしないでほしいのですが、京都は訪れたい地域では日本一ですが、人の好感度ランクの統計では下から4番目です。大阪人は非常におもてなしの素養が高いのだと思います。アメをよくくれるのでキャンデー消費量もさぞ高いのではと思ったら下から5番目でした。大阪のおばちゃんがどこでアメを買っているのか、もう少し調査してみたいと思います。

私の街歩きの楽しみの一つなのですが、大阪はおもしろい看板が圧倒的に多いです。表現がストレートでわかりやすいしおもしろい。写真はたくさんありますが一番気に入っている写真を紹介します。日本橋の自転車置き場にある大阪市建設局の注意書きで公的な看板です。こういう注意書きはどこの自転車の駐輪場にもあると思いますが、だいたい鍵をかけましょう、ツーロック、防犯登録しましょう、などが書いてあります。しかしここでは「近くの方は歩きましょう」が一番先に出てきます。自転車を停めるスペースはたしかに限られていおり、近く

の人までみんな自転車で来られると、遠くから来る人が停められないで困るので、確かにそうなのですが、それを最初を書くのかと思いました。なかなか順番も表現もストレートです。

「ややこしい土地さがしています。」という看板がありました。東京にも同じような趣旨のものはありますが「法地、底地、〇〇地、お困りの方のご相談ください」と書くのが東京の看板です。大阪の方が圧倒的にわかりやすくストレートです。外国人からすれば、回りくどい言い方よりも、ストレートな表現のほうがわかりやすいはず。これも大阪の特徴だと思います。

社会の特徴の最後は、なぜ関西に外国人が来るかということにも関係しますが、関西は物価が安いということです。大阪は安売りの激戦区です。日銀はデフレ脱却をめざしていますが、大阪は一番手強い土地でもあります。特に安いのは食料品関係の物価です。消費者物価指数では調理食品や飲料の価格は全体として上がっていますが、全国と比較すると関西の指数のレベルがかなり低くなっています。食料品関係の物価がかなり低いというのが特徴なのです。

サントリーなど、非常に強い飲料メーカーがありますが、飲料業界の人からすると大阪は困った土地で、めちゃくちゃに安い自動販売機が大量に置かれているところなのだそうです。それを聞いて街歩きをし、何円の自動販売機が最低金額か、歩き回って写真を撮りました。最初は30円のものを見つけました。そのうち部下が20円のものを見つけ、ついに自分で10円を見つけました。自動販売機には5円玉は入りませんので、10円は定義により日本最低です。この自販機は福島区の玉川にありますが、普通は見本がいろいろと陳列されているところに何も飾られていません。10円を入れると何かが出てきますが選ぶことができません。でも缶コーヒかお茶かジュースかどれかが出てきます。賞味期限は通常、1ヶ月以内、2週間以内などですが、期限切れではありません。自動販売機で買う商品なので冷蔵庫に何ヶ月もしまっておく人はいないでしょうから、別に賞味期限

が近くてもいいわけです。

これ自体、最初はデフレ商法のかと思いましたが、この業者は損しているわけではありません。イオンなどの大型スーパーは賞味期限が5ヶ月や3ヶ月など一定の基準を切ったら自分の店では売りません。それを安く引き取ってくれる業者に売ります。それをその業者は40円ほどでしばらく売り、それでも売れなくて期限が1ヶ月、2週間に迫ってくると自動販売機に入れて10円で売るのでしょ。う。デフレ的というよりは、大阪風にいえば始末の文化というか、捨てるのは勿体ないので最後までお金をしようとする商法で、最近は大阪らしいと思うようになりました。

こういう安いものは大阪中にたくさんあります。松屋町筋の有名な地球儀屋では、バスケットボールくらいの大きさのものでも少し凶柄がズレていると500円で売っています。「子犬激安」という看板を掲げるところもあります。これは東京ではなかなか受け入れられない感じかもしれませんが、いずれにしても大阪は物が安い。その背景は所得が低いということも影響しているし、競争が激しいことも一つの要因だと思います。物が安いということは、買い物目的で来る観光客にとってはメリットだと思います。

■関西経済の活性化に向けて

経済・社会の構造的な特徴を挙げましたが、次に、関西経済が一層活性化するために重要だと思うことを述べます。

まずは民間企業のイノベーションの促進です。日本は人口減少のもとで内需が増えないので、圧倒的な技術革新やサービスの高度化によって、今よりも確実に外需を獲得することと、顕在化していない内需をイノベーションで掘り起こすことが重要だと思います。人口減少と高齢化を一緒にした議論が多いように思いますが、高齢化は需要を減少させるものではありません。高齢化することによって社会が変化して新しい需要が必ず出てきます。

人口流出への対応、女性の労働参加、インバウンドは大阪が非常に強いですが、もっと全面

的な連携が必要です。さらに東京一極集中のリスクを補完するためにバックアップ機能を大阪で担っていくこともポイントかと思います。

まず、イノベーションですが、今より外需を獲得する、あるいは内需の掘り起しをするためには、製造業においては、日本で何を作るのかを戦略的に練り直す必要があると思います。そのいい例が関西の電機産業の進化です。リーマンショックの後、円高もあって関西の電気機械・電子部品産業が非常に苦労しましたが、現在では、日本で作るものを高付加価値化のものに絞って、強い競争力を発揮してきています。

鉱工業生産指数のリーマンショック前の良かった頃を100とすると、リーマンショックの後一度落ちて、関西は現在リーマン前の92%まで回復してきています。全国はまだ85%なので関西の方が回復が早いのです。電気機械・電子部品に限って比べると、全国はまだ93なのでリーマン前に届いていないのですが、関西は116.2でリーマンショック前のピークを16%上回っています。この電気機械・電子部品を牽引しているのは、スマホ向けの電子部品や電気自動車向けのリチウムイオン電池、高価で省エネ性能の高い白物家電などです。日本で作るものをそういうものに集約したわけです。そのことによって高い輸出競争力を発揮し、国内消費を喚起しています。製造業は、日本で作るものを高付加価値製品で輸出を伸ばせるものか、あるいは内需向けの戦略商品に集約することが重要かと思います。

次に内需の掘り起しですが、高齢化からどんな新規需要が生まれてくるかに関し、思いつく限りのことを挙げました。これは私が考えたというより、ベネッセコーポレーションが出している『東大がつくった確かな未来視点を持つための高齢社会の教科書』という本を参考しています。高齢社会検定という検定があるのですが、その検定は、どうすれば年金を多くもらえるかというようなことではなく、高齢化によって社会的にどういう変化がおきて、需要や供給などどういふところが変わってくるか、というようにことが問われます。高齢社会に企業ある

いは個人として、どう対応していくか考えるための検定で、そのための教科書です。

例えば、高齢化すると少数・単身世帯が増えます。そうすると小分け商品の需要が増えます。セブンイレブンに「金のパン」という商品があり、非常に売れましたが、私の勝手な意見では、2枚入り食パンという、小分けにしたものをうまく出したことが需要をとらえたのだと思います。一人暮らしのお年寄りは、6枚や8枚の食パンを買っても食べきれないので買いませんが、2枚入りは、1枚当たりは割高でも、単身世帯の需要にぴったり合っています。割高でも売れる市場を開拓したのだと思います。

他に、単身世帯が増えると、見守り、話し相手のニーズも出てきます。いろいろなものを宅配している業者がついでに何かビジネスを考える余地があります。甲南大学が開発した漫才ロボットは、老人ホームで使って非常に好評だったようですが、そういうロボットの活用余地もあります。あとは誰でも考えつくような、シニア雇用が増える、健康介護の需要が増える、など諸々ありますが、関西にはロボットやヘルスケア、iPSなどの高度医療があります。神戸はエックス線の治療技術が非常に高いです。ロボティクスやヘルスケア関係では、関西の企業や大学に高い知見と技術が集積しているので、

関西はこういう技術を使っていろいろな新規需要を掘り起こしていくポテンシャルが高いのではないかと思います。

金融界にいて、電気製品でこういうのがあればいいのと思うものがあります。オレオレ詐欺のような犯罪を防ぐ高性能電話です。例えば声紋認証などを組み込んだ電話によって、息子のふりをしてもきちんと判定してく

れて、検知できるシステムです。犯罪と被害を減らすのに役立つだろうと思います。

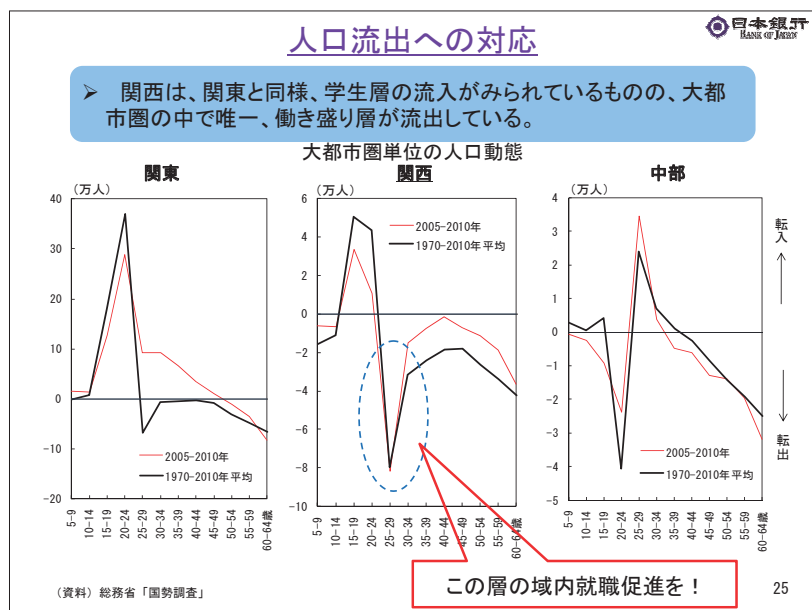
■関西の人口流出対策

いずれにしても、高齢化からいろいろな需要が生まれてくるので、民間企業あるいは大学の知見をうまく集約できれば、関西は成長しているポテンシャルが非常に高いと思っています。しかし人口が流出しているのをどうするのか。

3大都市圏で人口の流入・流出状況を年齢層別に比較してみましょう。関東はいい大学がたくさんあるので、15～19歳、20～24歳の学生年齢層で人口が大量に流入してきています。その人たちが働く25～29歳の就業年齢層になっても流入超です。関東は学生も働く人も引きつけているということです。

中部は大学数は関東・関西ほど充実していないので、学生年齢層は流出しています。しかし就業年齢層は流入している。これはトヨタはじめ自動車産業、航空機産業など、競争力の高い魅力的な製造業が集積していることと、もともと子育てしやすいなど、いろいろな面でリターン指向が強い地域なのでそうなっています。

関西は全部の年齢層で流出しているのかとい



うと、そうではなく、いい大学がたくさんあるので、学生年齢層は流入しています。しかし残念なことにこの人たちが働く年齢層になると、大量に流出しています。だから、関西の企業が東京で学生を集めようとするのも、それはそれで頑張った方がいいと思いますが、もっと身近に、これだけ流入してきている関西の大学生を、逃さず関西で就職してもらうことに焦点をあてて取り組むべきではないかと思います。

次は女性の活用です。これは先ほど述べたとおり、女性の就業率が低いことが、家計の年収の低さにつながっているのも、女性の就業率を高めることが経済的な課題であることは明白です。女性の大学短大進学率を都道府県別にみると、関西2府4県は和歌山を除いて全て進学率のベストテンに入っています。首都圏を含め、大都市圏の女性は進学率が高いのです。関西には高学歴の女性が多いということになりますが、そういう高学歴の女性を活用するのは簡単ではありません。スーパーやコールセンターなどのパートでは満足しない可能性もあるので、ホワイトカラー的な仕事や、理系の女性の活用、研究的な仕事など、そういう就業機会を増やしていくことが必要だと思います。インバウンド観光の仕事も学歴の高い女性の就業産業としては、非常に魅力的ではないかと思います。語学を使ったり、コミュニケーション能力を発揮したりするということで、インバウンド産業に女性を活用していくのは一つの大きな道だと思います。

■インバウンド需要が好調な製品の生産が増加

インバウンドの話をすると、製造業の方からは、自分のところはあまり関係ないじゃないか、などと言われますが、インバウンドのプラス効果は様々なところに及びます。しかしまだまだ連携も必要だと思います。大丸が発表している店舗別の免税品売上げを見ますと、心斎橋店は2013年度から2014年度にかけて免税品売上げは急激に伸びました。これは単一店舗としては日本でも有数の店だと思います。梅田も

増えていますが、神戸、京都まで広がっているわけではありません。買い物客をもう少し広域でシェアしていくことが課題です。

ホテルの稼働率についても同様です。私ども日銀の本店からの出張者なども文句を言っていますが、大阪のホテルは本当に取りにくい状況です。主要ホテルだと、稼働率は90%強でほぼ満室状態です。全ホテルの平均でも、2014年で大阪府は80.3%、2015年はもっと高くなっていると思いますが、これは都道府県別で全国1位です。東京よりもずっと高いです。しかし滋賀県はどうかというと、2014年は49%で41位です。大阪でこれだけホテルが足りない状況になっているので、大阪自体にホテルの新設を増やすか、あるいは滋賀も含めて、関西で顧客情報をシェアして、出張者でも観光客でもないですが、もう少し広域で連携して、宿泊キャパシティを広げるような取り組みが重要だと思います。

インバウンド関連製品の生産も増えていきます。代表的なのは爆買いの対象製品で、例えば化粧品が増えています。資生堂などの化粧品の工場が当地にありますが、化粧品の生産は大変増えています。インバウンドの消費対象になれば、製造業の生産にもプラス効果の波及が及んでいるということです。紙おむつも爆買い対象になっています。紙おむつに使われる吸収材のような化学製品の生産も着実に増えています。ほかにもマスクで使われる不織布や特殊繊維など、いろいろ幅広いものの生産が増えています。必ずしも大阪に限らず、工場がある四国など、そういったところも生産が増えているので、インバウンド観光が発展すれば、幅広く製造業にも効果は及びます。

インバウンド観光は地価にも影響します。商業地の地価上昇率のランキングでは、2014年までの上昇率は殆どがキタの周辺が高かった。しかし2015年から突然変わって、上昇率のベスト5の中に道頓堀と心斎橋、宗右衛門町とミナミが三つも入っています。この中で再開発に関わったところもありますが、全然再開発していない古いビルも入っています。これはインバ

ウンドの観光が盛んになり、ドラッグストアなどの店舗需要が増えて賃料が上がって地価に反映されているということです。不動産価格などにも好影響が及んでいる証拠だと思います。

■インバウンド需要の地方波及

日銀の支店長会議でもインバウンド消費の報告をします。地方支店長からは、インバウンドの効果は大都市圏に限られてフェアでない、といった意見もありますが、少し視野が狭いと思います。私は岩手県出身ですが、岩手県にもインバウンドの効果は及んでいます。道頓堀の「かに道楽」前の通りを堺筋のほうに東に進んでいくと、左側に道頓堀免税店という名前の免税店がありますが、そこで南部鉄器を売っています。小さい安いものではなく、何万円もする立派なものです。これがものすごく売れています。

大阪に限った話ではなく、東京・銀座のラオックスが、日本で一番南部鉄器が売れているところだそうです。それは何年か前の上海万博のときに岩手県が「これでお茶を飲めば健康にいいですよ」と一生懸命現地でアピールして、口コミで伝わったのです。今はお土産候補のリストに入っています。よくこんな重いものを持って帰るなと思いますが、南部鉄器はそんなに生産キャバがあるわけではないので、今はもう6ヶ月待ち状態で注文が増えているそうです。

私は岩手県の文化大使を担当しているので、宣伝もかねて言いましたが、こういう成功事例はどの県のどんな商品にも起こり得ます。海外の口コミ、SNS、ブログなど、媒体は何であれ、どこかの国の外国人観光客に好評になれば、どんな商品でも売上げを伸ばす可能性はあります。私自身は、岩手県に外国人観光客が大挙して訪れるようになるとは思ってはいませんが、そういうことを目指すよりは、それぞれの地方で特産的なもの・強みのあるものをうまく外国に宣伝して、大阪を消費地の代表として売りまくってもらうというような、分業でメリットを幅広く享受することは、どこの地方でも十分できると思います。

■インバウンド関連統計の整備

日銀大阪支店も、インバウンド観光の活発化に役立ちたいと思って取り組んでいることがあります。着任してすぐ、インバウンド消費がすごいなと思ったのですが、関西の免税品だけの売上げデータがありませんでした。そこで去年の4月にインバウンド統計会議を立ち上げて、関経連などの経済団体、経産局や関連する役所の方々にも入ってもらい、統計を作ろうと働きかけました。まず、データを集めやすい百貨店の統計を何年分も出してもらい、去年の8月から関西の主要百貨店の免税品売上高統計の公表を開始しました。全国の統計はもともとあったのですが、「関西」という数字がとれるようになったのです。

その推移を見ると、全国も増えていますが、関西は全国を上回る勢いで増えています。免税品販売に占める関西のシェアはもともと2割程度だったのが、最近は約3割まで上がっています。この統計は当店が毎月作って公表を続けていきますが、今はこの対象を家電量販店やドラッグストア、空港免税店などの商業施設などに広げていけるよう、関連企業にお願いして統計を作成しようとしているところです。

■金融インフラの整備・普及

私たちはそういうことも含めて、いろいろな統計や分析を発表して、インバウンド観光の発展を含め、関西経済発展のために力を尽くしたいと思っています。ただ金融マンとして言うところ、街歩きする中で明らかに国際観光都市として劣っていると思うのは、クレジットカードがあまり使えないことです。実際に、データでも一世帯あたりのクレジットカードの支払額は3大都市圏で最低です。店側が加盟店手数料を嫌ってクレジットカードに加入しない。小さな飲食店や飲み屋では殆ど使えません。交通系ICカードの普及率も3大都市圏で一番低いです。

大阪が国際観光都市を目指すのであれば、こういうカードや電子決済の普及をもっと高めて行くことが必要だと思います。

最後に、東京一極集中を大阪で補完することも大事だと言いましたが、私たち日銀は毎日200兆円ほどの金融機関相互間の資金決済をやっています。日銀ネットといわれるコンピュータシステムで決済していますが、そのシステムは東京に二つあります。二つのうち一つが故障しても、もう一つは大丈夫なようになっています。首都直下広域地震や津波などがくると、両方が故障するかもしれません。そういう時に決済できなくなれば大混乱になるので、大阪にもう一つのバックアップシステムを置き、東京が二つとも故障しても大阪に切り替えて、金融機関の資金決済は決して止まらないようなシステム体制を整えています。

大阪支店には、普通の店よりも事務量対比で多めに人を配置して、資金供給のオペレーションなど、東京ができないときに大阪からオフアーして、金融機関に資金供給できるよう訓練もしています。支店長は私ですが、私の下に副支店長がいて、支店長か副支店長が土曜日は店から1～2時間、日曜日は翌日が営業日の場合は店から5*。以内にどちらかがいなくてははい

けないという厳しいルールを敷いています。

1～2時間なら京都まで行けるのですが、5*。と言われると街歩きくらいしかすることがありません。だから歩いているというところもあります。それぐらい真面目に、東京が被災したときに備えて、次の日に万全に決済なり資金供給ができる体制を整えています。こういうことを多くの金融機関にも呼びかけています。

大阪のバックアップ機能を高めるということは、システムやオフィスもそれだけ余計に必要なわけで、人も多めに置くわけですから、設備投資やオフィス需要、雇用にもプラスになります。これ自体、首都圏の集中リスクを軽減するだけではなく、関西経済にもメリットを及ぼすのです。

以上、かけ足で見てきましたが、大阪は今後、いろいろな意味でより強くなるポテンシャルを備えています。その中でも特にインバウンド観光は大きな可能性をまだまだ秘めていると思うので、ぜひ前向きにチャレンジしてもらいたいと思います。ご静聴ありがとうございました。



目標を持つことが夢への第一歩

日刊建設工業新聞社大阪支社 編集部 和田 武也

ここ数年、円安などの影響で日本を訪れる外国人が急増し、2015年は過去最高の1,973万人(推計)に達した。政府は2020年までに2,000万人という目標を掲げていたが、今年中にクリアするかもしれない。中国人による「爆買い」のニュースは毎日のように流れているが、タイやベトナム、インドネシア、フィリピンなど東南アジアからの観光客も伸びているようだ。こうした状況が20年前に起きていれば、今ごろ関西空港には3本目の滑走路ができていたかも知れない。そんな夢のような話は後にして、今後も訪日外国人を増やすためには買い物だけでなく、歴史や文化、四季折々の自然など日本の魅力を知ってもらう取り組みが必要だろう。日本には温泉はもちろん、お城や神社・仏閣など魅力的な建造物もたくさんある。何よりも日本人の温かい心と細やかな気配りで観光客をもてなす「おもてなし」が一番の強みだろう。

中国人らによる家電製品などの「爆買い」はネット通販の普及でいずれは収まる。今は目薬や頭痛薬などの医薬品が注目を集めているようだが、「爆体験」や「爆食い」など新たな言葉も出始めている。爆体験や爆食いは、まさに観光目的の旅行であり、近いうちに観光地では、大阪や神戸のように外国人観光客の姿があちこちで見られるだろう。

そうした動きはすでに各地で始めている。2015年に和歌山県の白浜温泉(椿温泉含む)に宿泊した外国人は過去最高の9万6,000人で前年に比べ24.8%も増えた。同年8月末に近畿自動車道紀勢線が白浜町まで延伸した影響もあるだろうが、関西空港に中国や台湾、韓国、フィリピンなどアジア各国の格安航空会社(LCC)が相次いで就航したことも理由の一つ

だ。高速道路の開通は、国内旅行にも好影響をもたらし、日本人旅行客を含む宿泊客も6.7%増の203万6,000人に達している。

城崎温泉(兵庫県豊岡市)でも外国人観光客が目立ってきた。15年1月～9月の宿泊者は2万人で前年同期比2.2倍になった。とくに中国人は前年同期の683人から4,762人と7倍も増え、ダントツの1位に。欧米からの宿泊客も増加し、フランスは2.4倍の1,294人、米国が1.7倍の1,216人とそれぞれ4位、5位を付けている。今後はホテルや旅館不足が心配されるが、少し気になるのは、観光地に老朽化した建物が目立つことだ。国や自治体は耐震化のための診断や設計、工事費などを補助する取り組みを始めているが、まだまだ改修工事を行う建物は少ないのが現状だ。旅行客が急増する前に何とか対策が進んでほしい。

一方で、関西や神戸港、大阪港など日本の玄関口から観光地までのアクセスは必ずしも充実しているとは言えない。大阪など大都市を訪れるだけなら移動時間を気にせずに買い物を楽しめるが、観光地までは移動に数時間かかる。定時制の確保が求められる中で高速道路をはじめとしたインフラ整備は欠かせないが、近畿には都心部や地方にもミッシングリンクが存在する。

関西で最もネックになっているのが、中国自動車道の宝塚東・宝塚西トンネル付近と阪神高速神戸線で慢性化している交通渋滞だ。中国道については、16年度末に新名神高速道路高槻第一ジャンクション～神戸ジャンクション間(延長40.5キロ)が開通することで渋滞が緩和すると期待されているが、神戸線については、湾岸道路西伸部の建設が始まっていない。ここに来て着工に向けた動きが加速しているようだ

が、早期の着工が待たれる。

和歌山県では、白浜町まで紀勢線が供用したものの、まだまだ暫定2車線区間が多く、休日には渋滞が発生している。4車線化工事も順次進めているが、白浜町以東は未供用のままだ。串本町や那智勝浦町まで高速道路を延ばすことは観光産業の発展につながるのももちろん、南海トラフ地震の発生が危惧される中、県土の強じん化にも結びつく。災害時は救援物資や資機材の輸送に使われ、早期の復旧や復興に貢献するだけに高速道路はまさに「命の道」でもあるのだ。

京都府と兵庫県の日本海側にもミッシングリンクはある。鳥取市と京都府宮津市を結ぶ鳥取豊岡宮津自動車道がつながっていないのだ。現在は兵庫県新温泉町で浜坂道路の整備が進んでいるが、両府県では未着工区間も多い。国土交通省近畿地方整備局が整備を進めている北近畿豊岡自動車道と鳥取豊岡宮津道がつながれば、大阪や神戸からのアクセス機能がさらに強化され、観光産業の発展はもちろん、地域経済の成長にも寄与することになる。今はミッシングリンクの解消が何より重要だろう。

北陸新幹線の敦賀以西のルートの議論も本格化してきた。京都府の山田啓二知事は、福井県の小浜市、京都府の舞鶴市を経由し、京都市から大阪、関空に至るルートを提案し、滋賀県の三日月大造知事は、敦賀からの米原ルートを主張するなど沿線自治体の意見は分かれているようだが、早急に一本化し、建設に着手しないと、東京一極集中がさらに進み、関西経済は今以上に衰退してしまう恐れがある。

いずれにせよ将来的に関空までの建設を考えるとすれば、四国までの延伸を是非とも検討してほしい。和歌山県では、和歌山市と淡路島を結ぶ紀淡海峡ルートの実現に向け、かなり以前から検討を進めている。大鳴門橋は新幹線が通れる構造になっており、紀淡海峡から鳴門大橋を渡り、四国に至るルートが考えられる。四国新幹線が実現すれば、全国に新幹線網が整備され、日本経済の成長に大きく寄与する。

空港をめぐるっては、4月からオリックスなど

が出資する「関西エアポート」による関空・伊丹両空港の運営がスタートする。民間の自由な発想で両空港の魅力が一層高まることを期待する。神戸市も神戸空港の運営権売却に向けて動き出しており、関西3空港の一体運営も夢の話ではない。当面は両空港の運営を軌道に乗せることが最重点課題になるだろうが、神戸空港は都心に近く、関空や伊丹に比べてアクセスは優れており、現状のままではもったいない。関空と同じように騒音問題がなく、24時間運用が可能になれば、夜間に貨物便が就航するなど可能性はますます広がる。

神戸市の久元喜造市長は「神戸空港と関空・伊丹の3空港一体運営は、関西全体の航空輸送需要の拡大、神戸経済の活性化、さらには関西経済全体の発展に大きく寄与する」と話している。神戸港には大水深の岸壁があり、世界的にクルーズ需要が高まる中で、大型フェリーが接岸できるのも強みの一つだ。将来的には空港と港湾の一体運用を考える時代が来るかも知れない。

民間運営を考えているのは関西3空港だけではない。和歌山県では外国人観光客をさらに増やそうと、南紀白浜空港（白浜町）に国際ターミナルビルを建設し、国際便の誘致を目指すと同時に運営権の売却を検討している。関空・伊丹よりも早く運営権を売却したのが、コウノトリ但馬空港（兵庫県豊岡市）だ。兵庫県が全国で初めて導入し、昨年1月から「但馬空港ターミナル」が滑走路やターミナルビル、駐車場など空港用地にあるすべての施設を管理している。両空港はいずれも観光地の近くにあり、航空ネットワークを充実させれば、さらに多くの観光客が訪れるはずだ。

訪日外国人が年間2,000万人に迫り、次なる目標は3,000万人になるだろう。道路や港湾、空港機能が充実することは、観光客の数をさらに伸ばし、国土の強じん化や国際化はもちろん、国内経済の発展に大きく貢献することは間違いない。四国新幹線など夢のような話しも書いたが、目標を持つことは夢への第一歩であり、あきらめないうで取り組むことが大切だと思う。



低迷する日本人出国者数 —再生のカギを握る20歳代出国者



(株)ANA総合研究所

西村 剛

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1. はじめに

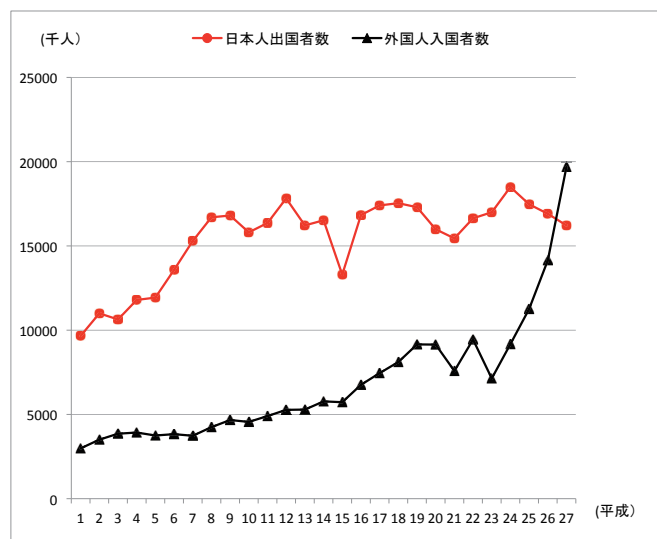
法務省が1月19日に発表した平成27年出入国統計速報値によれば、外国人入国者数（以下「インバウンド」）は1,969万人（うち新規入国者1,780万人）と4年で2.8倍となり政府目標の2,000万人を達成する勢いであった。一方、日本人出国者数（以下「アウトバウンド」）は1,621万人と3年連続の減少で、19年前の平成8年の1,669万人をも下回っている。

長らく低迷するアウトバウンドは、筆者が特効薬として期待した日系LCC4社の就航でも上向く気配がなく、これではツーウェイツーリズムが片肺飛行に陥りかねない。

アウトバウンド低迷の原因としては、近年の円安、近隣国の日韓中問題から我が国における国内優位の観光市場の構造、若者の旅行離れなど多くの要因が考えられるが、JTBの「2016年の旅行動向見通し」¹でも今年のアウトバウンドは1,620万人と好転は望めない。

このような状況下、日本旅行業協会も2016年を「海外旅行復活の年」と位置付け、国や関連団体とともにアウトバウンド拡大に取り組む方針²である。本稿でも法務省出入国管理統計や総務省人口推計の資料を基に、アウトバウンドの近年の構造を再確認し、再度³、20歳代若者の出国者対策を考えてみたい。

図1 日本人出国者数・外国人入国者数の推移



出所：法務省「出入国管理統計 平成27年速報値」

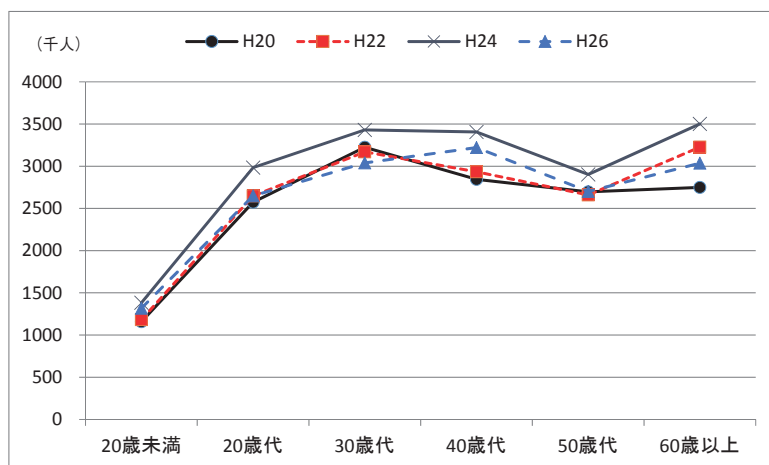
2. 日本人出国者の構造

1) 年代別推移

過去最もアウトバウンドの多かったH24年の日本人出国数は1,761万人で出国率は過去最高の14.0%であった。このとき、世代別には60歳以上が最も多く350万人、次が30歳代の343万人、40歳代が341万人であった。この年、日本の第一次ベビーブーマー（昭和22年～昭和24年生まれ）は既に全員が60歳代であり、第二次ベビーブーマー（昭和46年～昭和49年生まれ）が30歳代と40歳代に分かれていることから、この両世代がこの年のアウトバウンドのけん引役であった。

第二次ベビーブーマーの世代がすべて40歳代となったH26年は、H25年に続き40歳代が年代別日本人出国者数の首位となった。

図2 年代別日本人出国者数の推移



出所：法務省「出入国管理（白書）」・「出入国管理統計」から国籍不詳を除き筆者が策定。

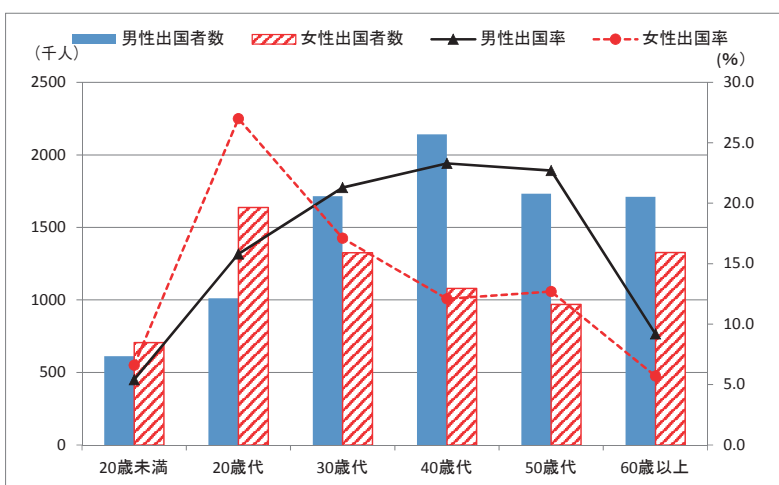
2) 男女別出国者数・出国率

更に詳しく男女別の出国者数・出国率で見ると、女性では20歳代の出国者数・出国率が高く、男性では40歳代の出国者数・出国率が最も高い。

男女・年代を問わず20歳代女性の出国率は27.0%と最も高い。出国月別には⁴20歳代前半の女性が2月・3月の春休み期間が最も多く、卒業旅行シーズンに集中している。20歳代後半の女性は7月から9月の夏休み時期に多く、20歳代前半女性とは旅行のパターンが異なっている。

男性で最も出国者数の多い40歳代の月別出国者は、7月から9月の夏休み時期は多少多いものの、各月ほぼまんべんなく出国している。この世代は業務渡航がベース需要として底堅いことがうかがえる。

図3 H26年男女別年代別日本人出国者数・出国率



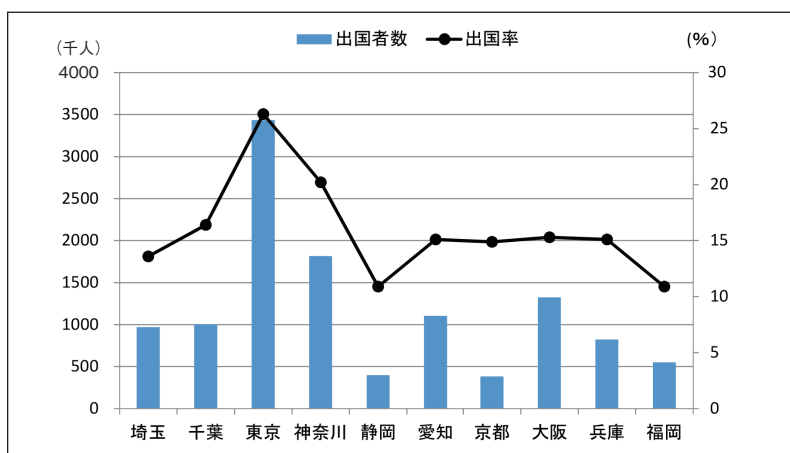
出所：1) 出国者数は法務省「出入国管理統計」から国籍不詳を除き筆者が策定。
2) 日本人人口は総務省統計局「人口推計」の日本人人口。

3) 地域別出国者数・出国率

出国者数が多い都道府県は羽田・成田・中部・関西・福岡の5大国際空港を擁する10都府県で、年間出国者数100万人以上は、東京都343万人、神奈川県182万人、大阪府132万人、愛知県110万人、千葉県100万人の5都府県のみである。

出国率では東京都26.3%（男性29.3% 女性23.4%）、神奈川県20.2%（男性23.6% 女性16.9%）、大阪府15.3%（男性16.8% 女性13.9%）、愛知県15.1%（男性17.4% 女性12.9%）、千葉県16.4%（男性18.7% 女性14.1%）と20%以上は東京都と神奈川県のみであり、総数でも日本人出国者数の3分の1が東京都と神奈川県に集中している。

図4 H26年日本人出国者数TOP10都府県・出国率



出所：都府県出国者数は法務省「出入国管理統計」から都府県別に国籍不詳を除き筆者が策定。

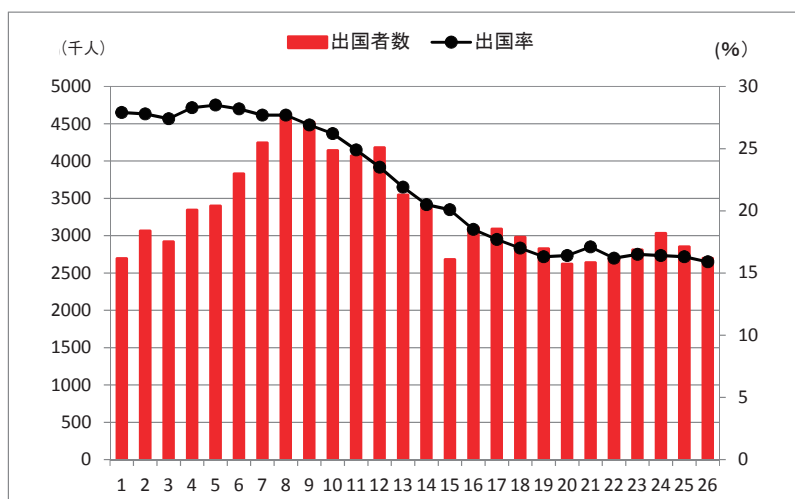
出国率は、算出した都府県別出国者数を総務省統計局「人口推計」H26年10月日現在都府県別日本人人口で除して算出。

3. 20 歳代若者の出国者数・出国率

日本人20歳代出国者は、平成8年には過去最高の463万人が出国し、出国率27.7%を記録しているが、第二次ベビーブーマーがその原動力であった。残念ながら第三次ベビーブーマー世代は存在せず、それどころか2018年問題に象徴されるように各年出生人口が100万人台の最終段階の少子時代をむかえ、20歳代出国者数の中核である学生の出国者数もこのままでは減少が予想される。

特に近年は、20歳代女性の出国率は徐々に戻りつつあるが、20歳代男性は依然として回復の兆しが見えず⁵早急な対策が望まれる。

図5 日本人20歳代出国者数と出国率の推移



出所：法務省「出入国管理（白書）」・「出入国管理統計」

4. 終わりに

JNTO の資料によれば⁶、平成22年に25.5%の出国率であった韓国は平成26年には31.9%に上昇し、台湾は40.4%から実に50.5%に急上昇し、その多くが日本へ向かい、我が国のインバウンドを急拡大させている。我が国では、この間、わずか0.2%上昇の13.3%に留まっている。

筆者も講義や講演⁷の機会に必ず安価で安全なLCCを利用した近隣国の訪問を勧めているが、直接海外渡航の有無を聞いてみると、やはり女子学生の方が多い。

筆者のみでなく⁸新関西国際空港株式会社⁹、日本旅行業界もパスポート取得推進による更なる海外旅行需要の増加を企画している。頼みの綱の日系LCCもまだ日本市場、特に学生市場には浸透していない。

海外旅行には国内旅行と違いパスポートが必要である。筆者の推計では、平成26年のパスポート利用率は54.8%であった。旅行業界も提唱しているように、せめて5大国際空港の近隣学生にパスポートを無償供与与してみてもどうかだろうか。海外旅行復活の起爆剤となることを期待したい。

参考文献・資料

- 1 「2016年の旅行動向見通し」(JTB広報室2015年第182号、平成27年12月16日)
- 2 「2016年JATA会長 年頭所感」(日本旅行業界広報室JATA16-01、平成28年1月1日)
- 3 「我が国出国者(アウトバウンド)の地域別・空港別需要動向」(西村剛、KANSAI空港レビュー2014Aug,pp21-25)
- 4 「JNTO 日本の国際観光統計(2014)」(日本政府観光局JNTO、平成27年9月)
- 5 「若者が海外に出なくなったって本当?」(朝日新聞グローブN0163、平成27年7月19日、G-3)
- 6 前掲4
- 7 「エアラインビジネスの課題と挑戦」(西村剛、首都大学東京、日本観光振興協会寄付講座、平成27年10月21日)
- 8 前掲3
- 9 「パスポート取得キャンペーンの実施について」(新関西国際空港株式会社、ニュースリリース平成27年11月19日)

2016年1月運営概況(速報値)

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

○発着回数 462.1 回 / 日 (対前年比 115%)

国際線: 336.5 回 / 日
(対前年比 130%)国内線: 125.6 回 / 日
(対前年比 88%)

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 115%と1月として過去最高を記録し、33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としたLCC、FSC両方で増便が相次ぎ、前年比 130%となり1月としては過去最高を記録し、28ヶ月連続で前年を上回りました。
国内線は3ヶ月連続で前年を下回っております。
また、国際線発着回数・国際線旅客便発着回数の2015年度累計(4~1月)は、これまでの年度過去最高であった2014年度累計(4~3月)を10ヶ月で上回りました。

○旅客数 63.8 千人 / 日 (対前年比 123%)

国際線: 47.6 千人 / 日
(対前年比 137%)国内線: 16.2 千人 / 日
(対前年比 93%)

旅客数について

国際線、国内線の合計旅客数は前年比 123%と52ヶ月連続で前年を上回り、1月として過去最高を記録しました。
内訳として、国際線の日本人旅客は前年比 101%と4ヶ月ぶりに前年を上回り、外国人旅客も前年比 170%と47ヶ月連続で前年を上回り、1月として過去最高を記録しました。
また、国際線旅客数の2015年度累計(4~1月)は、これまでの年度最高であった2014年度累計(4~3月)を10ヶ月で上回りました。

○貨物量 1,748t / 日 (対前年比 96%)

国際貨物: 1,691t / 日 (対前年比 95%)
積込量: 814t / 日 (対前年比 92%)
取卸量: 877t / 日 (対前年比 99%)
国内貨物: 57t / 日 (対前年比 122%)

貨物量について

国際線貨物量は前年比 95%と6ヶ月連続で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。

2016年2月18日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報 [関西空港]

2016年1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	1,109,820	85.1	20.7	1,166,807	84.5	19.5	△ 56,987
管 内	734,285	86.0	13.7	873,927	85.7	14.6	△ 139,642
大 阪 港	232,874	87.0	4.4	402,644	87.3	6.7	△ 169,770
関 西 空 港	391,472	90.0	7.3	297,762	106.6	5.0	93,710
全 国	5,351,639	87.1	100.0	5,997,582	82.0	100.0	△ 645,943

【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	391,472	90.0	7.3	297,762	106.6	5.0	93,710
成 田 空 港	647,308	89.1	12.1	1,019,896	100.2	17.0	△ 372,588
羽 田 空 港	21,903	84.6	0.4	38,401	114.7	0.6	△ 16,498
中 部 空 港	73,283	94.9	1.4	79,208	112.5	1.3	△ 5,925
福 岡 空 港	68,188	79.2	1.3	37,159	111.9	0.6	31,028
新 千 歳 空 港	2,235	85.6	0.0	975	90.3	0.0	1,260

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	27,919
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	26,006
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10月	457,520	14,760	461,990	14,900	248,220	8,010	259,880	8,380	1,427,610	46,050
平成27年11月	444,070	14,800	442,840	14,760	252,330	8,410	245,000	8,170	1,384,240	46,140
平成27年12月	444,930	14,350	448,210	14,460	245,340	7,910	260,900	8,420	1,399,380	45,140
平成27年累計	5,012,560	13,730	4,975,460	13,630	3,045,980	8,350	3,028,640	8,300	16,062,640	44,010
平成28年1月	482,220	15,560	467,450	15,080	260,890	8,420	243,920	7,870	1,454,480	46,920
平成28年2月	502,930	17,340	532,020	18,350	232,990	8,030	249,720	8,610	1,517,660	52,330
平成28年累計	985,150	16,420	999,470	16,660	493,880	8,230	493,640	8,230	2,972,140	49,540
前年同期	625,140	10,420	620,100	10,340	493,230	8,220	479,160	7,990	2,217,630	36,960
対前年同期比	157.6%		161.2%		100.1%		103.0%		134.0%	

※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

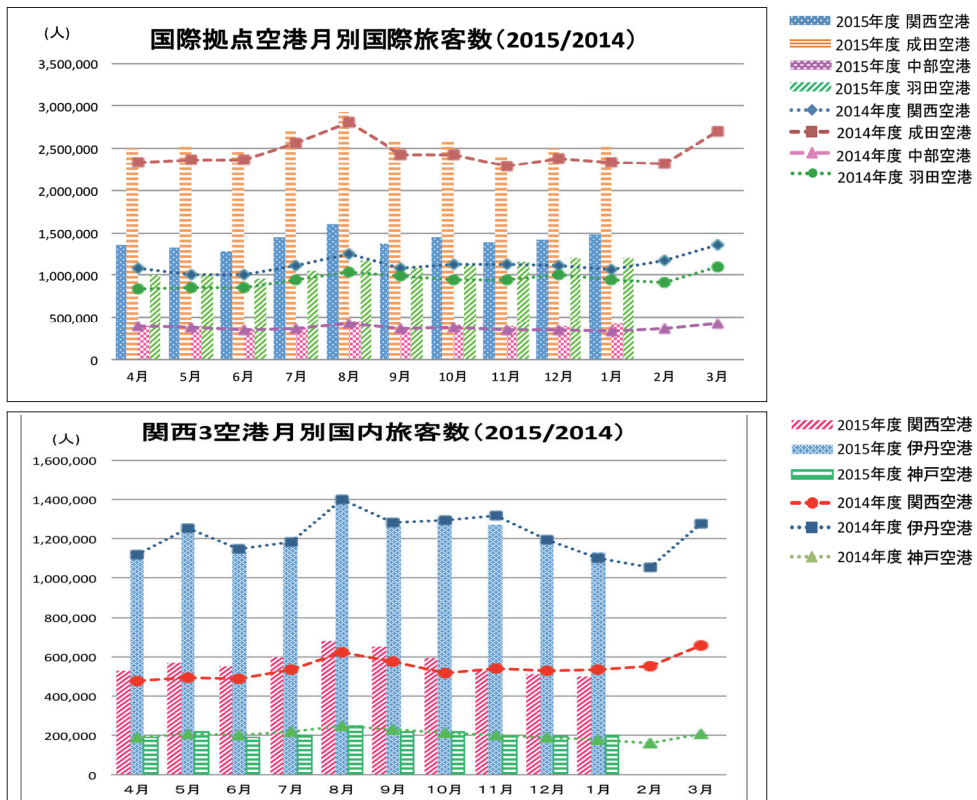
2016 年 1 月実績【速報】

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	10,430	130.1%	17,763	96.6%	28,193	106.8%
	関 西	10,430	130.1%	3,894	88.2%	14,324	115.2%
	大阪(伊丹)	0	—	11,715	99.6%	11,715	99.6%
	神 戸	0	—	2,154	97.6%	2,154	97.6%
	成 田	15,555	106.5%	4,172	101.1%	19,727	105.3%
	中 部	3,334	115.4%	5,123	104.1%	8,457	108.3%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,475,852	137.4%	1,834,597	101.0%	3,310,449	114.5%
	関 西	1,475,852	137.4%	502,201	93.5%	1,978,053	122.7%
	大阪(伊丹)	0	—	1,131,569	103.0%	1,131,569	103.0%
	神 戸	0	—	200,827	111.1%	200,827	111.1%
	成 田	2,556,685	109.7%	531,211	114.3%	3,087,896	110.5%
	東京(羽田)	1,199,674	126.7%	4,970,836	100.5%	6,170,510	104.7%
	中 部	425,300	126.4%	405,314	102.5%	830,614	113.5%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	52,416	95.4%	11,204	104.9%	63,620	96.9%
	関 西	52,416	95.4%	1,767	121.6%	54,183	96.0%
	大阪(伊丹)	0	—	9,437	102.3%	9,437	102.3%
	成 田	152,382	96.3%	集計中	—	152,382	96.3%
	東京(羽田)	30,814	112.4%	55,198	99.3%	86,012	103.6%
	中 部	12,136	96.4%	1,752	86.3%	13,888	95.0%

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

○第431回定例会（2016年3月16日開催）

「関西の活性化に向けて ～観光から交流人口増へ～」をテーマに布施 健 氏（日本政策投資銀行関西支店 企画調査課長）の講演会を開催した。

○第4回貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会（2016年2月26日開催）

「2015年度研究会報告書とりまとめ」

※2015年度報告書（約100頁）は、調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp>）からダウンロードできます。

○第2回航空需要に対応した空港運用研究会（2016年3月4日開催）

「混雑空港における騒音対策」 平田 輝満 氏（茨城大学 工学部都市システム工学科 准教授）

○第4回ツーリズム拡大研究会（2016年2月25日開催）

「ツーリズム振興と大規模イベント」

徳永 眞一郎 氏（㈱電通 関西支社プロモーション・デザイン局 局長）

○第5回ツーリズム拡大研究会（2016年3月18日開催）

「2015年度とりまとめと提言（案）」 坂上 英彦 氏（本研究会主査 京都嵯峨芸術大学教授）

今後の予定

○第432回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）

日 時 2016年4月15日（金）16：00～17：00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ マ 「訪日旅客等への情報提供としてのデジタルサイネージの現状と新たな技術動向について」（仮題）

講 師 西田 純二 氏（㈱社会システム総合研究所代表取締役）

○第433回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）

日 時 2016年5月30日（月）16：00～17：00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ マ 「車の自動運転技術の開発動向と実用化に向けた課題」（仮題）

講 師 安達 章人 氏（一般財団法人日本自動車研究所 ITS研究部 企画・調査グループ長）

※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/>)からお申込みください。定員になり次第締切いたします。

事務局だより

▶ ある日の夕方。関西空港駅で、「ラピートのレギュラーシートは完売いたしました。」とのアナウンスがあったそうです。昔を知るものとしては衝撃的でした。

▶ “訪日外国人の出入国空港の利用状況はどうなっているのか？”という問い合わせをいただきました。結果的には「国際航空旅客動態調査」（国土交通省航空局）という統計調査の該当部分をご案内できたのですが、私もこの調査にそんなデータが載っていることを失念していて、大いに反省しました。

その他にも国土交通省航空局の統計として、国内旅客の「航空旅客動態調査」、貨物の「航空貨物動態調査」、「国際航空貨物動態調査」があります。

ご関心のある方は航空局のホームページから入手されることをおすすめいたします。

（A）

ひと足早く、初夏を知らせる花火大会

高石シーサイドフェスティバル2016(高石市)



毎年約3万人の来場者で賑わう“高石シーサイドフェスティバル”が、初夏を知らせる花火大会として今年も6月にやってきます。4度目の開催となる2016年は、高石市が市制施行50周年のメモリアルイヤーを迎えることから、例年よりも花火をパワーアップして打ち上げる予定です。花火以外にも、ステージイベントやフリーマーケット、露店の出店など、家族やカップルで楽しめるイベントが充実していますので、ぜひ皆さまお誘い合わせのうえご来場ください。

- 開催日 2016年6月19日(日)
- 場所 浜寺公園南児童遊戯場周辺
- 問い合わせ 高石シーサイドフェスティバル実行委員会事務局

TEL : 072-265-1001 E-mail : ti-katu@city.takaishi.lg.jp

内容・時間等、詳しい情報はFacebookページで随時発信していきます♪

URL <https://www.facebook.com/takaishi.seasidefestival>

