



KANSAI 空港レビュー



No.449
2016.4

CONTENTS

1 巻頭言

「関空民営化元年」 アジアとの交流を促す国際拠点空港への期待

尾崎 裕

2 各界の動き

9 講演抄録

中国経済の現状と今後の見通し ～訪日中国人の今後の見通しについて～

朱 炎

21 プレスの目

関西エアポート離陸

藤澤 直彌

23 航空交通研究会研究レポート

オープンスカイの経済理論モデル分析

米崎 克彦

26 トピックス

4月1日 関西エアポート株式会社 運営開始式

28 インフォメーション

- ・関西エアポート株式会社の新たな経営体制等について
- ・新関西国際空港株式会社の役員体制等について

30 データファイル

- ・運営概況について[2016年2月]（速報値）
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2016年2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2月

【表紙写真】「B777-300ER」[BB-8 ANA JET]

ANAのスター・ウォーズ特別塗装機の3機目 BB-8 ANA JETです。

国際線仕様のB777-300ERに映画のキャラクターのひとつであるBB-8が描かれています。

この塗装が大阪国際空港のANAの整備施設で行われたため目にすることができました。

撮影：柴崎 庄司

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

是非ご覧ください。⇒ <http://www.kar.or.jp>

「関空民営化元年」 アジアとの交流を促す国際拠点空港への期待



大阪商工会議所 会頭 尾崎 裕

2016 年は「空港民営化元年」です。日本各地でコンセッション方式による運営権の売却が検討されており、その先駆けとして関西国際空港（以下、関空）と大阪国際空港（以下、伊丹）では、今年 4 月からオリックスとヴァンシ・エアポートが設立した「関西エアポート（株）」による経営が開始されました。

今回、民間事業者による空港運営が始まる関空・伊丹の両空港は、今後、アジアに開かれたネットワークハブ空港施設として、より一層の機能強化が図られることを期待いたします。さらには、来てみて楽しい商業施設として、またエンターテインメント空間としても活性化されることを願っております。民間事業者らしい既存の概念にとらわれない新たなアイデアや大胆な事業展開を通じて、大阪・関西一円に新たなビジネスチャンスをもたらし、当地における投資の促進やイノベーションの創出に貢献いただきたいと思います。

ここ大阪・関西では、昨年 11 月に万博エクスポランド跡地に日本最大級の大型複合施設「EXPOCITY（エキスポシティ）」が開業したほか、USJ での新アトラクション「ザ・フライング・ダイナソー」のスタートや、今年 4 月には「京都鉄道博物館」が開業予定であるなど、新たな賑わい施設のオープンが相次ぎ、国内外からの集客力が上昇しています。また、2019 年のラグビーワールドカップ、20 年に東京五輪、さらに 21 年には関西ワールドマ스터ズゲームズが開催され、インバウンド市場のさらなる拡大が見込まれます。今後、こうしたイベントを通じて、新規訪日客の裾野を拡大して

いくことはもちろんのこと、加えて、大阪・関西が持つ文化・芸術、歴史や街並みなど、潜在的な観光資源に磨きをかけていくことが重要です。

観光を産業として発展させるためには、その土地のファンを作ること、リピーターを作ることが必須です。初回は、ショッピングやグルメを目的に来ていただいたお客さまが、次は、風景、歴史や文化を体感するために訪問される、それも、大阪、京都といった都市だけでなく、関西全域を見ていただくことを目指さねばなりません。それぞれの地域が連携して、観光資源を充実させることで、長期に滞在していただく、そして何度でも来ていただくメニューを提供することが大切です。

大阪商工会議所でも事業運営の基本となるビジョン「千客万来都市 OSAKA プラン」の中で、「観光インバウンド促進プロジェクト」を推進しており、大阪・関西の魅力を広く発信し、観光客誘致はもとより、ビジネス客誘致を図るなど、今後もアジアからのインバウンド促進を積極的に進めていきたいと考えております。加えて、関空とのアクセス向上の点から、大阪市中心部をつなぐ地下鉄なにわ筋線の整備、関西の観光地を広域で周遊しやすくする高速道路のミッシングリンク解消等に向け、関西の自治体、経済団体、民間企業等と幅広く連携し、引き続き努力してまいります。大阪・関西に世界に誇れる国際空港を作ろうと奔走された先人の熱意とエネルギーを受け継ぎ、地元経済界としても、関空を活用した地域の発展に取り組んでいく所存です。

各界の動き

関西国際空港

●ニュージーランド航空、11月からオークランド直行便再開

ニュージーランド航空は3月2日、関西～オークランド間の直行便を、11月4日から再開すると発表した。2017年3月26日までの季節運航となり、週3便を予定。機材はボーイング767-300型機を使用する。定期運航の直行便としては約3年ぶりの再開。

●天候の急変を探知、最新鋭レーダー

空港付近の急激な気象変化をとらえるため、気象庁は3月3日から関西空港で最新鋭レーダーの運用を始めた。これまで360度の観測に30秒かかっていたところを15秒に短縮。水平にのみ出していた電波に垂直の電波が加わり、雲の中にある雨や雪、ひょうなどの粒を形から判別、雨や雪の強さをより正確に観測することが可能となる。

●関西エアポート社長「商業施設収益拡大のため回遊性向上に意欲」

関西・大阪両空港の運営を4月に始める山谷佳之関西エアポート(株)社長は3月7日、商業施設の収益拡大のため「関空の各ターミナルを結ぶ幹線となる通路をまず造って、利用者の回遊性を高めたい」との考えを明らかにした。

●フィリピン航空、台北経由のマニラ線6月就航

フィリピン航空は、6月25日からマニラ～台北～関西線を1日1往復就航させると3月11日発表した。機材はエアバスA321型機(199席)。

●バニラエアが台北便を4月27日開設

バニラエアは3月14日、台北～関西線を4月27日に開設すると発表した。関西空港への乗り入れは同社初だが、台北を起点とする深夜便として就航する。1日1往復で、機材はエアバスA320型機(180席)。

●ヴァンシ社長、「LCC増やしたい」

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・ノートパール社長兼最高経営責任者(CEO)が3月15日、ブノンペンで開いた戦略説明会で関西空港について「格安航空会社(LCC)を増やしたい」と述べ、誘致を強化する考えを示した。

●手荷物取扱い部門で2年連続1位

航空格付け会社のスカイトラックスは3月16日、「ワールド・ベスト・エアポート2016」を発表した。4年連続でシンガポール・チャンギ国際空港がトップとなった。関西空港は9位に入り7年ぶりのベスト10入りを果たした。羽田空港は4位に浮上、中部空港は6位だった。関西空港は手荷物取扱い部門では2年連続で1位となった。

●関西エコオフィス大賞を受賞

新関西国際空港会社は3月22日、関西広域連合の「2015年度関西エコオフィス大賞」を受賞した。照明のLED化の推進や空調効率の向上等、様々な施設における省エネを推進し、エネルギー使用量の大幅な削減を実現したことが高く評価された。

●夏ダイヤ、就航便最多

新関西国際空港会社は3月23日、2016年夏期(3月27日～10月29日)の就航便数が週1,260便(前年比96便増)と過去最多になると発表した。LCCではバニラ・エアが初めて乗り入れ、国際線のLCCは18社、週371便(前年比63便増)となり、社数、便数ともに過去最多となる。国際線に占めるLCCの比率は33%に高まる。



クリック!

夏ダイヤは3年連続で最高を更新したが、潮の変わり目をうかがわせる点もある、国際線の4割弱を占める中国線が前年夏より2便少ない週429便となった。「これまで急速に増えてきた中国線は調整局面にある」(安藤圭一・新関西国際空港会社社長)とみている。また関空が強化を急ぐ欧州便もフランス線が減便となり1便減の34便で、夏期ダイヤとしては過去最低だった。新運営体制での巻き返しが期待される。

●ターミナル内の乗用カートサービスを開始

新関西国際空港会社は3月25日から、長距離歩行を伴う旅客ターミナルビル内の移動で「乗用カートサービス」を始めた。定員2人で利用料金は無料。第1ターミナルビル国内線出発、到着制限エリアに1台、第1ターミナルビル2階の一般エリアに1台の計2台。

●「スポーツ観光」PRイベント

新関西国際空港会社は3月25、26の両日、関西広域連合と連携して「KANSAI 国際観光 YEAR2016」PRイベント -Welcome to KANSAI! - “Sports & Sightseeing”を開いた。関西広域連合が今年の関西観光のテーマとしている「スポーツ」に絡め、関西のスポーツ観光に関する映像放映やバナー展示を行い、関西のスポーツ観光を広く紹介した。

●デルタ航空、成田乗継専用便を就航

デルタ航空は、国際線乗継専用となる成田～関西線を3月27日開設した。2010年6月以来、約6年弱ぶりの再開。成田空港では2時間30分以内にデトロイト、ニューヨーク、など7都市に乗り継ぎできるようになる。成田空港での預け入れ荷物の受け取りや、再預け入れの必要はない。機材はボーイング757-200型機(199席)。

●宮古島へ直行便運行開始

全日本空輸は3月27日、羽田や関西と、宮古島とを直接結ぶ路線の運航を始めた。それぞれ1日1往復する。昨年6～9月に運航した関西～宮古線の搭乗率が約8割と好評だったことから就航を決めた。

●航空券と特急券をセット販売、日航とJR

JR西日本と日本航空は3月29日、米ロサンゼルスから関西空港までの航空券と関空から京都駅までのJR特急乗車券を一括で買える「JAL & はるか」を4月下旬から発売すると発表した。空港で乗車券を買う手間が省け、鉄道部分を通常から約44%割引いた。

●入国手続き迅速に、初のファーストレーン

国土交通省は3月30日、日本では初となる「ファーストレーン」を成田、関西両空港の入国審査場に設置した。訪日外国人のうち国際会議の参加者、重要ビジネス旅客を対象に、迅速な入国手続きを実現する。

●第3ターミナル用新駐機場完成

関西空港2期島にLCC専用の新たな駐機場が完成し、3月31日から運用を開始した。2017

年3月完成予定の第3ターミナルに設置、大型機6機が同時に利用でき、ピーチが使用するエアバスA320型機などの中小型機なら11機が駐機可能。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●リムジンバスと地下鉄・市バスセットの割引乗車券

大阪空港交通、大阪市交通局などは3月25日、羽田空港と大阪空港で大阪市内行き空港リムジンバスと大阪市営交通1日乗車券（地下鉄・ニュートラム・市バス乗り放題）をセットにした割引乗車券「ITM ビジネスきっぷ」（1,200円）を4月1日から発売すると発表した。

＝ 神戸空港 ＝

●2月の搭乗者、過去3番目の多さ

神戸市は3月11日、神戸空港の2月の搭乗者数が前年同月比28.3%増の20万2,533人だったと発表した。2008年2月以来の20万人超えで、過去3番目の多さだった。搭乗率は69.9%で、2月としては開港月（2006年2月16～28日）を除いて過去最高。

●運営権売却「1年半から2年後に」

久元喜造神戸市長は3月18日、市議会本会議で神戸空港の運営権売却（コンセッション）の移管時期について、「売却の実施方針公表から運営開始まで1年半から2年程度かかった他空港の事例を念頭に置いている」と答弁した。実施方針の公表は今夏ごろを見込んでおり、新運営会社への移管は早ければ2018年春ごろになる。市は同日提案した15年度補正予算案に、公募手続きの事務費用6,000万円を計上した。

＝ 成田国際空港 ＝

●夏ダイヤ、過去最高の発着回数に

成田国際空港会社は3月24日、2016年夏ダイヤの航空会社別スケジュールをまとめた。国際線発着回数は、2015年夏・冬ダイヤで新規就航や増便が相次いだことから、前年よりも週197回増加し過去最高の3,571回となる。

●3か年計画、LCC3割以上目標

成田国際空港会社は3月24日、2018年度までの中期経営計画を発表した。旅客便発着回数に占めるLCCの割合を18年度に3割以上（15年度は推計25%程度）に引き上げる目標を掲げた。航空機の年間発着回数は27万回（15年度は推計23.5万回）に引き上げる。

●第3滑走路で敷地1.4倍に

3本目の滑走路建設など成田空港の機能強化について、国と成田国際空港会社、千葉県、地元自治体が話し合う四者協議会（会長・森田健作千葉県知事）が3月29日開かれ、空港会社は、第3滑走路建設と付帯施設整備によって成田空港の敷地面積が現在の1.4倍の約2,000haに拡大するとの見通しを示した。

＝ 羽田空港 ＝

●米アメリカン航空、米路線増便検討

米アメリカン航空は3月16日、羽田空港を発着する米国路線の増便を検討していると明らかにした。今秋から羽田の米国向け発着枠が1.5倍に増え、新たに昼間時間帯（午前6時～午後11時）の発着も認められるのに合わせ、米当局に新たな路線の開設計画を申請する。

＝ 中部国際空港 ＝

●新滑走路候補地で処分場の環境評価へ

国土交通省は3月8日、中部空港周辺に予定している新たな浚渫土砂処分場の建設に向けた

環境影響に関する検討書を公表した。新処分場は中部政財界が国に要望してきた「2本目滑走路」の候補地と重なっており、地元では整備に向け、大きく前進するとの期待が高い。

●夏ダイヤ、週351便 過去3番目

中部国際空港会社は3月24日、夏ダイヤを発表した。当初の国際線旅客便は週351便で、過去3番目に多い。期間中にエアアジア・ジャパンの新規就航が予定されており、さらに増加が見込まれる。

●LCC対応の新ターミナル建設計画発表

中部国際空港会社は3月31日、LCCに対応した新ターミナルビルを建設し、2019年度上期までの供用開始を目指すとして発表した。空港島南側にある、現在の臨時駐車場エリアに整備する計画で、2016年度は新ターミナルビルの整備規模、平面計画等の施設検討に着手する。

＝ その他空港 ＝

●国管理空港、14年度初の営業黒字

国土交通省は3月1日、国が管理する27空港の2014年度の収支試算を発表した。滑走路などの空港本体事業と、空港ビルや駐車場による関連事業を合わせた営業損益は、全体で102億円の黒字（前年度は46億円の赤字）だった。比較できる10年度以降で営業黒字は初めて。黒字だったのは、新千歳、羽田、小松、広島、松山の5空港で前年度より4空港減ったが、外国人旅行者の増加を背景とした増便で着陸料収入などが伸び、全体を押し上げた。

●新千歳空港などの民営化、北海道知事が正式表明

高橋はるみ北海道知事は3月3日の道議会本会議で、新千歳空港を中核とした道内空港の民営化を目指す考えを正式に表明した。新千歳、函館、釧路、稚内の4つの国管理空港の一括民営化を軸に国土交通省と本格的な協議に入る。

●20年めどに北海道4空港民営化、知事と菅長官が一致

高橋北海道知事と菅義偉官房長官が3月16日、首相官邸で会談し、国が管理する道内4空港について、東京五輪が開催される2020年をめどに一括民営化する方針で一致した。

●高島屋、「空港型」免税店、新宿店に1号店

高島屋は3月16日、訪日外国人客の需要を見込み、消費税だけでなく関税や酒税、たばこ税も免除される空港型免税店の運営事業を始めると発表した。2017年春に、高島屋新宿店に1号店をオープンする予定。ANAホールディングス子会社の全日空商事、韓国サムスングループのホテル新羅と高島屋が出資して運営会社を設立する。

●八尾空港で小型機墜落、4人死亡

3月26日午後4時20分ごろ、八尾空港で着陸しようとした4人乗りの単発プロペラ機ムーニー式M20C型機が墜落し、炎上した。乗っていた4人の死亡が機内で確認された。神戸空港から八尾空港に向かい、管制官に対し「着陸をやり直す」と連絡後、滑走路脇にある草地に墜落した。

航空

●15年の国際線旅客数は11.5%増

国土交通省は3月18日、2015年の航空輸送統計の概況を発表した。国内線の旅客数は前年比1.4%増の9,587万4,000人、国際線は11.5%増の1,788万8,144人だった。また、貨物重量は国内線が1.8%減の91万9,356t、国際線が0.9%増の140万2,155tとなった。

●全日空とヤマト運輸、訪日旅行者等の荷物を東京～大阪間で当日輸送テスト

全日本空輸とヤマト運輸は3月23日、東京と大阪・京都間で旅行者の手荷物を当日輸送するサービス「Same Day Delivery Service（仮称）」のテスト運用を開始すると発表した。対象の

4つのホテルで8時までに預けると当日の18時以降に届けられる。料金は手荷物1個あたり2,000円。

●スカイマーク民事再生終了

スカイマークは3月28日、東京地裁から民事再生手続きの終結決定を同日付で受けたと発表した。経営破綻から1年2か月で法的な処理を終えた。2016年3月期決算の営業利益予想は、15億～18億円になると公表した。

関西

●大阪市議会、「副首都推進局」設置可決

大阪市議会は3月1日の本会議で副首都化推進の中核を担う府市共同組織「副首都推進局」の設置条例案を大阪維新の会と公明党の賛成多数で可決した。

●関西経済同友会、IR誘致の経済効果7,600億円

関西経済同友会は3月2日、カジノを含む統合型リゾート施設（IR）の夢洲への誘致が実現した場合、経済効果は年間約7,600億円、雇用創出効果は約9万8,000人——とする試算を発表した。同友会は「アジアの人々を引き寄せるキラーコンテンツとなるIRの整備は急務」と訴え、国や大阪府、大阪市の提言する。

●関西の2015年度成長率0.4%に下方修正

アジア太平洋研究所（大阪市）は2015年度の関西の実質域内成長率が0.4%になるとの見通しを発表した。中国経済の減速に伴う輸出の減少で11月の前回予測（0.6%）から0.2ポイント引き下げた。

●森トラスト、奈良に日本初の「JWマリオット」誘致、20年開業へ

不動産開発などをおこなう森トラストは3月3日、奈良県が進める「大宮通り新ホテル・交流拠点事業」で、マリオット・インターナショナルの最上級ホテルブランド「JWマリオット奈良」（6～7階建て、150室）を開設すると発表した。同ブランドのホテルは日本初上陸で、20年春の開業を予定。同事業は訪日外国人をターゲットとした観光拠点の形成をめざしており、コンベンション施設やバスターミナルなどの併設も計画している。

●大阪府知事、国際交流財団の存続を検討

松井一郎大阪府知事は3月3日の府議会本会議で、2022年の廃止が決まっていた公益財団法人、大阪府国際交流財団について、「存続のあり方を早急に検討し、今夏をメドに結論をとりまとめる」と述べた。橋下徹府知事時代に出資法人改革の一環として見直しを指示していたが、松井大阪府知事は「当時より訪日外国人が増えるなど大きく状況が変わった」とし、有料での通訳派遣など「自立化して維持できる形にしたい」と話した。

●大阪城天守閣の入館者 32年ぶり最多更新

大阪城天守閣は3月7日、2015年度の入館者数が212万人を超え、築城400年の83年度以来32年ぶりに最高を更新したと発表した。訪日客急増が最大の要因で「外国人比率は14年度の4割から、15年度は5割に上ったと推計される」（同天守閣）という。

●ハルカス開業2年、来館者想定上回る

あべのハルカスが3月7日、全面開業から2年たち、近鉄グループホールディングスは2年目の来館者数は3,924万人で、想定の3,800万人を上回ったと発表した。外国人観光客の増加が追い風となり、百貨店や展望台といった施設の集客が順調に推移した。

●湾岸線西伸部「事業化すべき」国交省有識者会合

阪神高速湾岸線西伸部の六甲アイランド北～駒栄間14.5kmについて、2016年度の事業化に

向けた国土交通省の有識者会合が3月9日、近畿地方整備局で開かれ、「新規事業化すべき」と結論付けた。

●ホテル料金、大阪上昇率トップ24%

ホテル予約サイト世界最大手のホテルズドットコムは3月9日、2015年の国内ホテルの宿泊料金の調査結果を発表した。訪日外国人の急増で、前年より平均12%上がったが、大阪は1万5,157円と24%上がり、上昇率トップとなった。都市別では東京が最も高く1万6,945円で、前年より8%上がった。

●北陸新幹線敦賀以西 与党検討委が京都経由3案絞り込み

北陸新幹線の福井県敦賀市以西の延伸ルートについて、与党の検討委員会は3月10日、これまで挙がっていた5案から①米原ルート②小浜～京都ルート③舞鶴ルートの3案に絞り込んだ。いずれも京都駅を経由するルート。3案の課題や長所について国土交通省が春から半年程度かけて調査し、結果を基に検討委が秋以降に最終決定する方針。

●大商会頭「北陸新幹線、終着新大阪」

大阪商工会議所の尾崎裕会頭は3月18日の定例記者会見で北陸新幹線の敦賀～大阪ルートの終着駅について「新幹線のハブとして考えるなら新大阪。リニア中央新幹線も新大阪に来る」と述べ、新大阪駅案を支持する考えを示した。

●文化庁は京都に全面移転へ、政府機関の地方移転方針が決定

政府は3月22日、まち・ひと・しごと創生本部（本部長・安倍晋三首相）の会合を首相官邸で開き、地方創生の一環として検討してきた政府機関の地方移転に関する基本方針を決定した。京都府が移転を提案していた文化庁について「数年のうちに京都に移転する」と全面移転を明記。徳島県提案の消費者庁と和歌山県が求めていた総務省統計局については引き続き可否を検討し、8月末までに結論を出す方針を示した。

●公示地価、大阪府商業地、上昇率トップ

国土交通省は3月22日、1月1日時点の公示地価を発表した。全国2万5,255地点の平均は、前年比で0.1%上昇、8年ぶりにプラスとなった。東京、大阪、名古屋の三大都市圏は住宅地、商業地とも3年連続で上昇した。大阪府の商業地は上昇率4.2%と全国都道府県で1位だった。

●国際観光推進本部が発足

外国人旅行客の誘致拡大へ自治体と経済界が協力する「関西国際観光推進本部」が3月24日発足し、関西広域連合の井戸敏三連合長（兵庫県知事）と関西経済連合会の森詳介会長が本部長に就任した。同連合などがまとめ、国の認定を受けた広域観光周遊ルートの情報発信がメーン。

●大阪府議会、宿泊税条例を可決

大阪府議会は3月24日の本会議で、ホテル・旅館の宿泊者に課税する宿泊税導入のための条例案を賛成多数で可決した。2017年1月の導入を目指し、東京都に次ぎ2例目となる。観光振興策のための「法定外目的税」で、年間約10億円の税収を見込む。観光案内板の多言語化などに充てる方針。

●関西広域連合、2060年の人口1,475万人を目指す

関西広域連合（連合長・井戸敏三兵庫県知事）は3月24日、人口減への対策をまとめた「関西人口ビジョン」と「関西創生戦略」の素案を公表した。加盟2府6県の2060年人口を10年比34%減となる1,475万人と推計。省庁移転などを推進し、推計より280万人多い1,755万人を目指すとした。

●JR西社長、北陸新幹線終着駅は新大阪を要望

JR西日本の真鍋精志社長は3月24日、北陸新幹線の延伸ルートを検討する与党の委員会に

出席し、大阪側の駅は新大阪駅が望ましいとの考えを改めて伝えた。

●春秋集団、田尻町にホテル開業

中国の旅行、航空大手の春秋集団はビル運営受託のザイマックスと提携し、2016 年末に関西空港に近い田尻町に訪日観光客向けのホテルを開業すると発表した。自社の旅行・航空サービスの利用者をホテルに誘客する。両社は新しいホテルチェーンを「からくさスプリングホテル」の名称で展開する。

●大阪・深日～洲本航路復活へ試験運航

岬町などで作る深日港活性化イベント実行委員会（実行委員長・田代堯岬町長）は 3 月 27 日、淡路島の洲本港と岬町の深日港を結ぶ旅客船の試験運航を実施した。今後も季節ごとに実施して定期航路復活に向けた機運醸成や需要調査を行う。

●和歌山県、2015年の外国人宿泊者最多の42万人

和歌山県は 3 月 29 日、2015 年の県内の外国人宿泊者が前年比 40.9% 増の 42 万 7,594 人となり、過去最多を更新したと発表した。県観光交流課は「年間 30 回の海外プロモーションなどの成果や航空路線の拡大などが要因」としている。

国

●訪日客増へ国立公園整備、商業施設誘致も

政府は 3 月 4 日、経済界の代表と意見交換する官民対話を開き、訪日外国人客をさらに増やすため、国立公園に大型商業施設などを誘致できるよう規制を緩和する方針を明らかにした。32 か所のうち 5 公園程度を指定し、大型の商業施設や会議場を誘致できるよう、自然公園法の改正も含めた規制緩和を検討する。

●2月の訪日外国人数、36.4%増の189万人

日本政府観光局（JNTO）が 3 月 16 日発表した 2 月の訪日外国人数（推計値）は前年同月比 36.4% 増の 189 万 1,400 人だった。韓国の LCC の路線数拡大や、1 月から続いた中国の春節（旧正月）休暇の観光需要が寄与。昨年 7 月（191 万人）に次いで過去 2 番目の高水準だった。

●訪日客の足取り、ビッグデータで分析

政府は 3 月 25 日から、地域の産業や人口などのビッグデータを分析する「地域経済分析システム（リーサス）」を拡充し、NTT ドコモが集めた携帯電話の国際ローミング情報を分析し、訪日外国人がどの空港から出入国したかなど、足取りを把握できるようにした。自治体が訪日客向けに PR する地域を絞り込みやすくすることで、観光戦略の立案に役立てる。

●アジア太平洋、成長鈍化を予測…中国減速で

アジア開発銀行（ADB、本部・マニラ）は 3 月 30 日、日本や豪州などを除くアジア太平洋 45 か国・地域の 2016 年の成長率は 5.7% となり、15 年の成長率より 0.2 ポイント鈍化すると予測を発表した。インドと東南アジアが堅調な成長を続けるものの、中国の減速の影響が広がるとみている。

中国経済の現状と今後の見通し ～訪日中国人の今後の見通しについて～

拓殖大学 政経学部
教授

朱 炎氏



●と き 平成28年2月17日（木） ●ところ 大阪キャッスルホテル7階 松・竹・梅の間

■はじめに

今日は二つの内容に分けて説明します。一つめに中国経済の現状。本当に崩壊寸前なのか、それとも調整期なのか、あるいはすぐ回復するのか。二つめに、中国経済が悪くなると、当然日本に来る中国人観光客も減ると思います。中国人観光客はこれからどうなるか。あるいは日本に来たときの買い物や観光でどう行動するのか、を説明します。

■中国経済の現状：成長減速

中国経済の現状ですが、中国政府は、成長減速で不況とはいいません。まだ7%前後の成長があるのですが、実際は大変な不況です。1990年から直近の昨年まで、毎年の経済成長率から見ると10%の2桁成長が多かった。金融危機の影響で下がりその後回復しましたが、2010年以降は前年同期比 GDP の成長実質率がずっと下がってきています。昨年の実質 GDP の成長率は6.9%、これは25年ぶりの低水準です。四半期別で見ると、だいたい一直線に下がる傾向にあり、昨年の第四四半期は6.8%まで下がりました。なぜそうなるかは少し具体的に分野別の状況を見ておきたいと思います。

■各分野のパフォーマンス

需要サイドから見ると投資と消費と輸出、いずれも不振。もちろん投資と消費はまだ10%前後で伸びてはいるのですが、今までの水準か

ら見ると相当低いレベルです。だから、これらを見るときかなりの不況といっても過言ではないのです。また供給サイドから見ると工業生産は相当伸び率も低下して、人々の景況感つまり将来への予測はいずれもマイナスです。物価に関しても、安定はしていますが、悪く解釈するとデフレ圧力です。物価から見てもあまりいい状況ではありません。

ここから詳細を見ていきます。個人消費はどうなるか。中国では一般的に消費財小売総額の伸び率を見ます。これがどうなるかは消費の判断になります。これで見ると、金額ベースはずっと上がっているのですが、前年同月比伸び率はずっと下がっています。景気のよいときは20%くらい上がるのですが、今はどんどん下がって10%前後、この傾向はずっと続いています。観光客は海外で買い物をします。消費需要の流出とも言われていますが、消費はあまり順調に伸びていません。

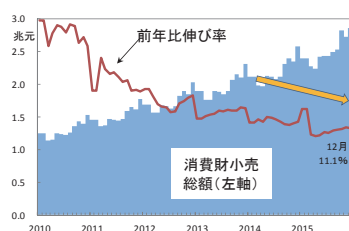
投資の動きですが、中国では固定資産投資という統計資料があり、だいたいの投資の動向を見るための目安です。これで見ると毎月の前年同期比の伸び率が2013年以降は下がっています。いくら景気を刺激しても投資がそれほど増えていません。もちろん12月でもまだ6.8%の伸びがあるのですが、今までに比べると相当低いレベルです。ですから消費も投資も今は不振という状況にあります。

輸出入ですが、中国経済は今まで、投資で引ッ

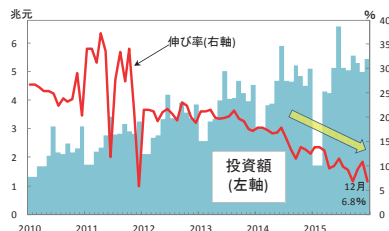
各分野のパフォーマンス

- 消費と投資は低成長、輸出入も伸び悩み
- 工業生産が伸び率低下、景況感も不透明
- 消費者物価は安定、生産者物価は依然としてマイナス

消費の動き(消費財小売総額、月別)



投資の動き(固定資産投資、月別)



3

張られている、あるいは輸出で引っ張られている外需依存だとよく言われてきました。しかしこれで見ると、世界経済の低迷で、輸出・輸入ともにこの2、3年、特に2014年以降はマイナスになっている月が多い。輸出も輸入も今はマイナスです。この図は毎月の前年同月比の伸び率です。年間では輸出はマイナス2.9%、輸入はマイナス14.2%、相当減っています。

物価は、消費者物価はほぼ2%前後で推移しています。生産者物価すなわち出荷価格ですが、2012年以降ずっとマイナスで、12月はマイナス5.9%。これは、いわゆる過剰生産能力を大量にかかえている、つまり在庫をたくさんかかえていることを示し、これがマイナスになっています。

生産サイドはどうでしょうか。中国では工業生産指数という資料はありません。工業付加価値の前年同期比の伸び率で工業の生産の動きを見ています。このグラフで見ると消費や投資と同じように、伸び率はずっと下降の一直線。もちろん12月はまだ5.9%ですが、今までに比べるとかなり深刻な状況です。

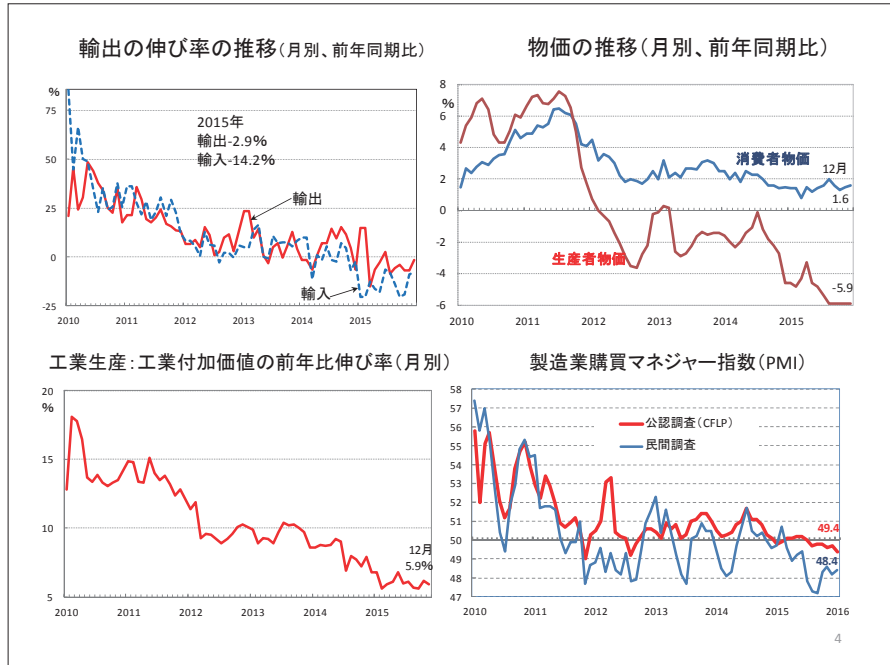
製造業の購買マネージャー指数というデータがあります。PMIといい、日本の日銀短観に相当するものです。製造業の経営者あるいは管理者に、「自分の会社の状況から見てこれから

は景気よくなるか、悪くなるか」と問うアンケート調査から計算して指数を出します。だいたい50は境目で、50を上回ると景気よくなり、50を下回ると景気悪くなります。ここには2本の線があります。中国政府関係の機関が統計した指数と、もう一つは民間でやっている統計です。どちらが信用できるかという話ではなく、対象範囲が違います。政府統計はだいたい大企業中心、民間統計は中小企業も含まれています。両方併せて見たほうが客観的に判断できます。

これで見ると2015年は揃って50を下回っているの、製造業から見ると先行きは暗そうで、将来に対してはあまりいい見通しを持っていません。

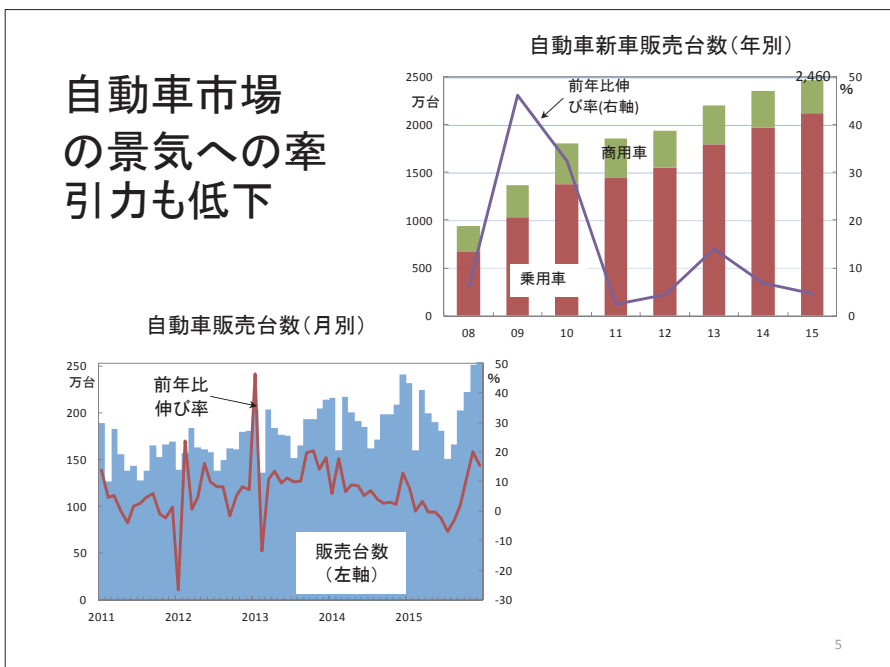
■自動車市場の景気への牽引力も低下

中国は自動車がよく売れています。自動車の大量販売が経済成長を相当引っ張っています。中国は2009年以降、世界最大の自動車マーケットになっています。2015年は2,460万台、これはおそらくアメリカと日本の合計より多いでしょう。しかし、伸び率は最近下がっています。2015年はかろうじて成長を保っていますが1桁成長です。月別で見ると2014年以降の伸び率はかなり下がっています。マイナスに



なっているときもあります。昨年半ば以降、政府が補助金などのさまざまな優遇措置を付けたので、今は再び10何%の成長に戻っています。

しかしトータルでは昨年は5%未満です。経済成長を引っ張る重要な自動車市場でも今までの元気はないのです。



■不動産市場は高騰から下落、回復、再び高騰へ

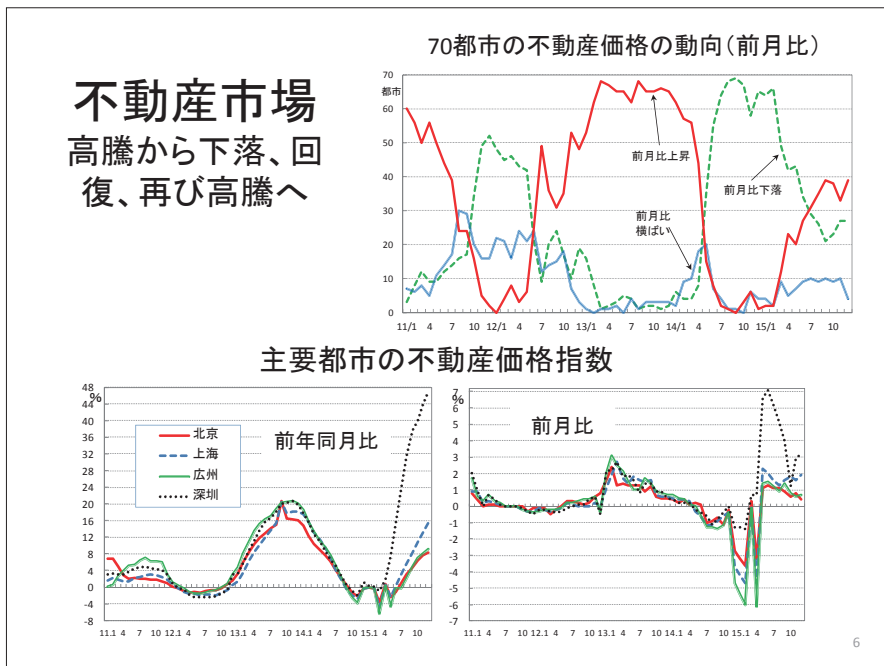
不動産は中国経済を引っ張るもう一つの重要な分野です。高成長もあり、景気刺激の時期も

あって、資産価格が上昇することが一時期かなりありました。しかし日本のかつてのバブルの教訓があるので、中国政府は不動産市場がずっと上がり続けることには警戒しています。日本の教訓があるので、ずっとバブルが大きくなっていくわけではなく、ときどきガス抜きがあります。だから中国の不動産市場は少なくともこの10年間は上がったたり下がったりしており、トータルでは上がっています。

もう少し具体的に見ます。主要都市70か所の不動産価格の動向（新築販売の価格）です。前月比上昇の都市の数は2012年にはかなり上がったが、2014年には下がり、昨年以降はま

た上がり始めました。

下のグラフは主要都市4か所です。北京、上海、深セン、広州、中国最大の4都市。ここの価格は前月同期比なら2013年は上がり、2014年には下がり、2015年にまた上がっています。特に深センでは昨年に4割も上がっています。前月比も同じように上がったたり下がったりしているのですが、昨年以降はかなり上がっています。従って不動産市場だけは上がっているといえます。もちろん中小都市は下がっているところもありますが、上がっているのがトレンドです。



■保たれている雇用

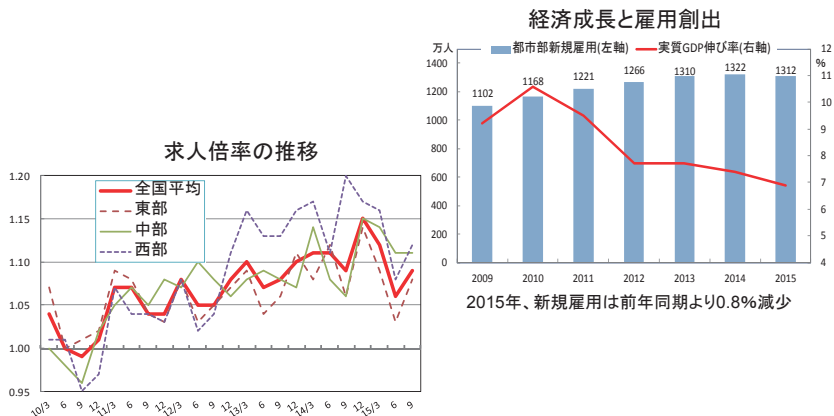
景気がよくない場合は雇用が真っ先に影響を受けるはずですが、中国の場合、雇用はまだ保たれており、安定しています。しかも人手不足の状況が続いています。こちらの図は日本の有効求人倍率に相当するものです。2010年以降は1を上回っているのです、ずっと労働力の供給不足が続いていることを示しています。中国全体の求人倍率は太い線で、地域別の細い線も1を上回っています。従って中国は今、全国的に

人手不足です。次ページ右側のグラフは、中国都市部の新規の雇用創出です。経済成長率は下がっていますが、新たに雇われた人の数で見ると上がっています。

労働市場の安定は、中国政府の景気に対する判断にも影響します。経済成長が下がっても、雇用市場さえ安定していれば心配いらないのではないかとというのが今の指導部の考え方です。

保たれている雇用

- 12年以降、成長減速の中でも労働力の需給逼迫
- 雇用状況が景気対策にも影響、景気刺激せず



■景気減速の背景

景気減速はなぜ起こったのでしょうか。直接の原因がいくつかの分野で確認できます。例えば政策要因としては、今の習近平政権が就任してまもなく起こった反腐敗運動。政府機関は贅沢をしてはいけません。プレゼントをもらおうと賄賂につながるの、贅沢な消費をしなくなりました。この2、3年、高級レストランはガラガラ。春節の食膳、忘年会、新年会すべて質素にやっています。これも消費の低迷につながりました。また、官僚にとっては、何かやれば絶対にひっかかるので、やらないほうがいいということもあります。もう一つ、今までは地方に対して、あるいは政府機関や地方部門に対して、求める目標は経済成長でした。しかし今は地域の安定や雇用、環境などが求められており、GDPを求めているのです。もちろん景気刺激は相当遅れたことも事実です。

経済成長の環境もかなり変わりました。例えば過剰生産能力をたくさんかかえており、中国のすべての分野で、いずれも供給過剰です。鉄鋼が一番典型的で、鉄鋼、セメントは世界の半分以上を生産しています。そして不動産市場が一時期低迷していました。2014年はかなり下

がったのですが、これではいけないと思って2015年以降はまた刺激し始めたため、2015年以降は再び上昇しました。労働力の需給関係が変化し、不況の中でも供給不足はあるので、結果的には賃金上昇はまた激しくなります。そうすると労働集約型産業はとても厳しい状況にあります。

環境対策に関しては、PM2.5が北京では、相当ひどい状況です。私も年末年始に中国で2週間滞在したのですが、北京にも行ってみようと思っていました。でも周りの人はみんな反対して、自殺行為だと言われ悪い空気を吸いに行くのはやめなさいと注意されました。なぜ北京周辺の空気はそうなるかというと、河北省は中国最大の鉄鋼産地で、セメント、ガラス、建材も北京周辺に集まっています。昨年9月、北京では閱兵式をしたのですが、その前後1ヶ月は周りの工場は全部生産停止しました。だからその日だけはとてもきれいな青空が見えました。そういう事情もあるので、環境対策を取るなら、今までの工場を全部なくさなければいけません。これも景気低迷にもある程度つながっています。さらに世界経済が低迷、ヨーロッパ市場、日本市場、また新興国、いずれもよくな

いのです。アメリカは去年まではよかったのですが、年末以降はよくない。制度的な要因としては、特に金融分野は中小企業が資金難でとても苦しい状況です。

■経済政策の動き

経済成長の環境が変わったから成長率が下がってもしかたがない、労働市場が安定しているから問題ではない、というのが中国政府の経済政策に関する考え方です。マクロ経済政策については、今の政権は景気刺激を嫌います。市場のメカニズムを強化する、政府の力で歪みのある経済構造をさらに維持することはよくないという考えからです。だから政府にとってはなるべく刺激をしたくないのです。

今までの景気対策はいずれも政府主導で投資拡大、金融緩和をずっとやっていました。やっ

たことによって、ものすごい副作用が現れています。今の景気低迷はいずれもこの前の世界金融危機のときの大規模な景気対策と関連しています。つまりたくさんの過剰生産能力をかかえています。今までの景気刺激で、地方政府は投資で巨額の債務をかかえており、資産価格もどんどん高騰します。こういうことを二度とさせないためには、今までどおりの景気刺激策はやらないということです。

一方で、ある程度の景気対策はやっています。例えば金融緩和は2014年末以降はやり始めており、投資拡大もやっています。昨年の10月以降新たに言われ始めたことですが、需要サイドで今までとっていた対策が効かない、これからは供給サイドで何か対策をやらなければいけない。現段階で見ると景気対策の効果はまだ現れていません。むしろさらに悪化しています。

経済政策の動き

- 成長減速に対する政府の認識
 - 労働の需給、環境、経済規模などの構造変化によって、従来の高成長は不可能
 - 構造調整のため、経済成長を下げてもやむを得ない
 - 7%を下回っても許容範囲内、雇用は減少せず、むしろ増加

⇒7%以下の経済成長は「新常态」、心配なし
- マクロ経済政策の動き
 - 「リーノミックス」は市場の役割重視、構造改革重視、景気刺激策の実施を控える
 - 構造調整を断行、イノベーションを推進
 - 従来の景気対策は副作用が大きく、効果が小さい
過剰生産能力、地方政府の巨額債務、資産価格の高騰など

⇒景気対策の実施には消極的
- 現在の景気対策
 - 金融緩和：2014年末以降6回の利下げ、4回の預金準備率の引き下げ
 - 投資拡大：発展改革委員会は10大措置（15年9月）、政府主導の投資を推進
 - 「供給サイド」の対策を提唱、企業の負担軽減、イノベーション促進

⇒景気対策の効果がまだ現れず、景気がさらに悪化

9

■金融政策の動き

中国は金融政策で主に二つの手段をとっています。一つは利下げ、もう一つは預金準備率の引き下げです。この二つはいずれも2014年末以降、相当下がりましたが、実際の効果はまだ現れていません。例えば融資残高の前年比伸び率、あるいはマネーサプライの伸び率、この二

つを見ても、金融緩和をやってもそれほど増えていないのです。中国国内の分析では、経済構造ではじつはミスマッチングをしています。いくら金融緩和をしてもこのお金は大手に流れて、必要なところには行き届かないという事情があります。つまり金融政策で見ると、効果が現れていないのです。

■中国経済の長期的構造問題と対策

中国経済について、これからはどうなるか。私の個人的な考えでは、中国経済は今までのような経済成長、例えば投資促進や輸出促進などではもうこれ以上続きません。大量の資源投入、大量の環境汚染によって経済成長を達成したので、それ以上はもうできない。労働力の供給は増えない、環境問題は厳しくなる、輸出なら貿易摩擦がさらに厳しくなる。従って中国経済はここまでくるともう転換をしなければなりません。

まず一つは消費を拡大する、あるいは外需よりも内需、投資よりも消費を拡大するという構造調整です。製造業の中でも労働集約的なものはやめて徐々に高度化しなければなりません。今は構造調整が進行している途中なので経済が下がります。例えば労働集約的な産業、資源の大量使用産業、汚染の関連するものを淘汰しなければなりません。資金難の中小企業は大変ですが、でも救済はしない、早く淘汰したい。しかし急ぎすぎると不況が加速するため、相当なジレンマがあります。

中国経済の長期的構造問題と対策

- 成長方式の転換
 - 外需・投資主導⇒内需・消費主導へ
- 成長の足かせ⇒成長を阻害する要因
 - 労働力の供給不足：潜在成長率の低下、賃金上昇で労働集約的産業の転換
 - 環境問題：汚染の対策と二酸化炭素の削減
 - 資源の対外依存
- 産業構造の調整と高度化
 - 製造業の割合を引き下げ、独自の技術開発、イノベーションを促進
 - 2015年の新しい施策：「インターネット・プラス」、「製造業2025」、「大衆創業」
 - 「供給サイドの改革」を提起
- 制度改革
 - 国有企業の独占解消、金融の公正と効率化

11

■中国経済の展望

将来に関して、私から見ると、景気回復にはまだまだ時間がかかります。今までとった対策が少しずつ効果をあらわすのが、だいたい今年の後半以降ではないかと思います。しかし長期的に見ると、中国経済はとても難しい構造転換に直面しています。早く推進すると失速して社会不安になってしまい、刺激するとまた復活していつまでも構造転換ができない。だから転換は相当時間がかかるのです。私の見通しでは今回の循環で5年かかるのではないかと思います。もうすでに2年過ぎたので、少なくとも3年くらいは中国経済の低成長が続くのではないかと思います。

しかし、低成長、減速、不況といっても、そ

れでも7%弱の成長はあるのです。これからさらに下がっても5%以上はあるはずです。5%なら世界の主要経済では立派な成長です。輸入はいくら減っても2兆ドル規模があります。2兆ドルなら世界からの需要のアブソーバーという役割は依然として果たせます。日本で一番懸念されているのは、日本経済への影響、特に中国人観光客が来なくなるのではないかということではないでしょうか。結論を先に言うと心配はありません。

■中国人来日観光の実態

中国の統計「中国人の海外（出国人数）」では毎年の出国人数は、2015年はまだ発表され

ていませんが、2014年は延べ1億1,700万人です。しかし日本に来る中国人の割合は、2～4%ですが、当然2014年、2015年は上がったはずですが、毎年延べ1億人以上が海外に行き、そのうち500万人から800万人くらいが日本に来るようになると思います。

日本の統計で「中国人の日本観光(入国人数)」を見ると、政治的背景もあって、2014年に入って若干回復し、2015年に入って急増しています。特に昨年の夏はピークです。その後は少し減っています。昨年の12月は若干少ないのですが、それでも前年比で9割の増加です。昨日、日本政府観光局が発表した数字では、この1月は再び47万人、前年同期比で2.1倍です。今年の春節は2月8日なので連休で来的人が増え、そうすると2月の統計はもっと増えるでしょう。

■中国人観光客は日本の観光業を支える

日本にとって中国人観光客は人数が多いだけでなく、お金をどんどん落としてくれるので重要です。日本でどれくらい使っているのでしょうか。昨年1年間の日本を訪問した外国人の人数を示す表があります。中国は500万人で一番多く、全体で4分の1。もちろんこの人数の中のすべてが観光客ではなく、ビジネスや留学なども含まれています。それでも入国人数で

が一番多い。日本に来ていくら使ったかというアンケート調査では、1人あたり、1回日本に来ると22万円も使っていることが分かります。ほかの国から来る人と比べると一番多額です。1人で22万円使うと、500万人ならおよそ1兆1,200億円です。日本に来る2,000万人弱の人が年間で約2兆7,000億円、その中で4割は中国人という計算です。

なぜ日本の皆さんが中国人観光客にたくさん来てほしいと思っているか、それはお金を使ってくれるからです。お金の使いみちは買い物が一番です。ほかの国の観光客と比べて、日本で買い物の量が一番多い。ここのデータには表していませんが、中国の統計で、昨年1年間で中国人が海外で使ったお金がいくらだったかを発表した数字があります。海外消費は1.2兆元、日本円に直すとおよそ21兆円。1.2兆元という数字は中国の国内消費の5%に相当します。中国国内ではこの5%の消費需要が海外流出し、国内で不況が加速しました。だからなんらかの方法で中国国内に流れをとどまらせることができれば、景気はそれほどひどくならないはずです。まあありえないですが。しかしさっき言った1.2兆元（21兆円）の数字ですが、これに比較するとだいたい海外消費の中で日本は5%です。

中国人観光客は日本の観光業を支える

	入国人数		消費額		
	延べ人数 (万人)	シェア (%)	1人当たり (万円)	年間 (億円)	シェア (%)
全体	1973.74	100.0	13.8	27,239	100.0
1 中国	499.38	25.3	22.6	11,270	41.4
2 韓国	400.21	20.3	6.2	2,476	9.1
3 台湾	367.71	18.6	10.3	3,785	13.9
4 香港	152.43	7.7	13.4	2,037	7.5
5 米国	103.32	5.2	15.3	1,578	5.8
6 タイ	79.67	4.0	11.5	914	3.4
7 豪州	37.62	1.9	18.3	690	2.5
8 シンガポール	30.88	1.6	17.0	525	1.9
9 マレーシア	30.55	1.5	11.0	335	1.2
10 フィリピン	26.83	1.4	14.2	380	1.4
11 英国	25.85	1.3	16.9	437	1.6
12 カナダ	23.14	1.2	18.3	423	1.6
13 フランス	21.43	1.1	16.0	342	1.3
14 インドネシア	20.51	1.0	14.2	290	1.1
15 ベトナム	18.54	0.9	15.2	281	1.0

人数多い順の上位15カ国・地域。入国人数は2015年、1人当たり消費額は2015年10～12月の調査

■中国人観光客の訪日に影響を及ぼす諸要因

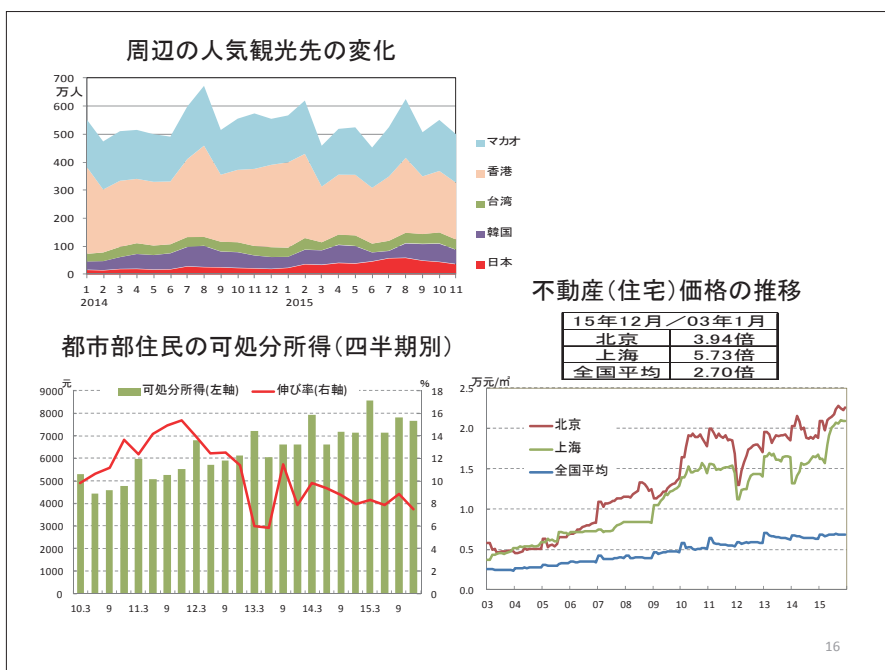
なぜ中国人観光客が日本に来るのか、なぜ増えるのか。中国人の訪日に影響を及ぼすいろいろな要因を説明します。2015年に入ってから急に増えたのですが、もちろんこれは政治関係の緊張緩和もありますが、実は周辺地域の事情もあります。

一つは、中国人観光客にとって、アメリカやヨーロッパは遠いので、近くて楽しいところは香港、マカオ、韓国、台湾となります。しかしいずれも事情があり、香港と台湾では2014年に反中国の学生運動があって、中国観光客はこの2か所を敬遠しました。マカオはカジノが中心ですが、中国国内で反腐敗、贅沢してはいけないという風潮があるから、賭博に行くことはみんな躊躇する。韓国は、昨年中東呼吸器症候群（MERS）で敬遠しました。それなら近いところは日本だということになったわけです。去年はこういう事情もありました。

二つ目は、所得の増加。不況、景気減速でもう日本に来ないのではという懸念はありますが、所得レベルでいうと心配ないのです。なぜ

なら、個人所得は成長減速の中でも増え続けているからです。都市部住民の可処分所得金額と伸び率を見ると、経済成長は下がっても、個人所得の伸び率は前年比でまだ8%前後を保っています。もう一つは不動産（住宅）価格です。中国の都市部は持ち家の割合が相当高い。しかもみんな広いマンションを持っています。日本では1家族の平均は70～80㎡です。上海、北京は100㎡どころか200㎡が平均です。マンションを一軒持つと、ずっと値上がりしていくわけです。収入が減っても資産としてずっと上がっていきます。

従って、お金を使うのに全然心配をしていない。いってみれば含み益です。株は上がったりがったりします。中国の株式市場は乱高下しています。証券の資産価値はそれほど増えていません。しかし不動産はかなり増えている。不動産（住宅）価格の推移を見れば、中国全国平均と北京、上海の㎡単価です。2003年からデータをとっているのですが、新築マンションの㎡単価で見ると、中国全国平均は2.7倍、北京は3.94倍、上海は5.73倍。北京、上海では「億ション」が珍しいことではなく、2軒、3軒持っている人も相当います。だから不動産が上がって



くれば資産効果で消費拡大につながります。だからそういう意味では、不動産が上がれば海外観光は続くはずです。

三つ目の要因は元高、円安です。私から見ればアベノミクスの唯一の効果は円安です。2、3年前の1ドル80円のとくと比べると、だいたい4割から5割の円安です。中国人観光客にとっても2、3年前に比べると日本は4割から5割も物価が安くなるので、より少ない費用で日本観光ができ、しかも買い物はなんでも安いということになります。

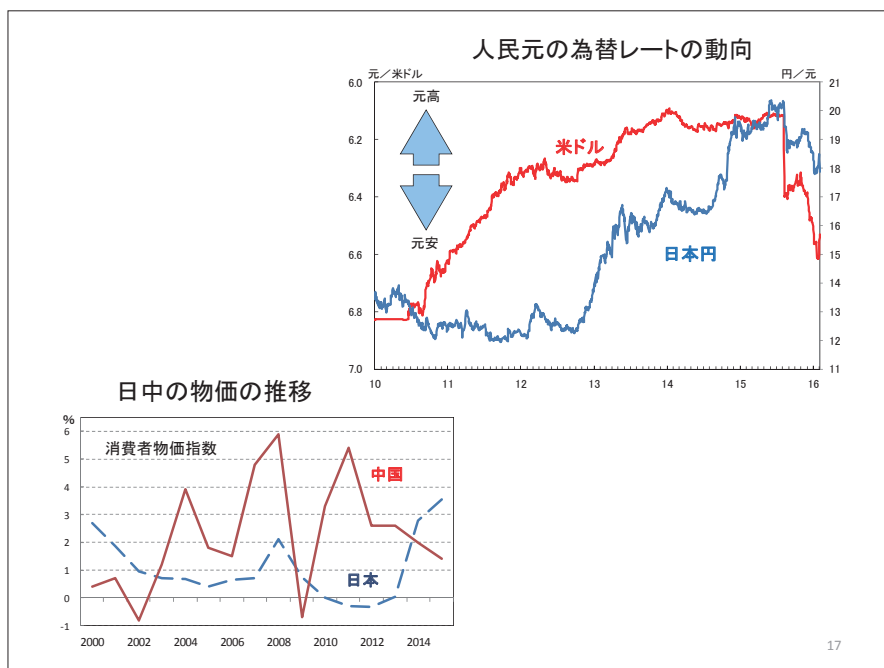
日中間には商品の大きな価格差も存在しています。さらに、中国人観光客はまだ海外に慣れておらず、中国国内での悪い習慣を海外に持っていくので、あちらこちらで中国人観光客は批判されることが多いです。日本はまだ少ないほうです。だから日本を親切に感じている面もあります。

次は円高及び物価について説明します。中国の元はドルに対して2005年以降ずっと上がっています。昨年の8月以降は元安になったのですが、そこまではずっと元高です。それで対日本円のレートも同じように、アベノミクスが始まった後、円安元高です。一番高いときは1円

が20円です。円高のときはだいたい1円で12円、倍くらいの差があります。円安が続くと中国人はみんな来ます。しかし、この間では元と円のレートは円高元安の方向に動いています。それでも観光客は大幅に減っていません。昨年夏、元は一番高く、その後徐々に下がっていますが、中国人観光客が日本に来る人数を見ると、昨年の夏が一番多いのです。

元安円高に伴ってこの数字はまた変わります。ただし春節のときは中国の金融マーケットはお休みです。この1週間、中国マーケットがクローズしたため分かりませんが、少なくとも再び元安円高の方向にはなっています。これが続くと中国人観光客の訪日にはマイナス影響です。

価格差でいうと、中国経済は日本より成長しているの、消費者物価指数は常に日本より高い。日中の物価の推移では、日本の物価指数は2014年に消費税が上がってから初めて逆転したのです。中国の物価は上昇が激しく、日本の物価は安定していますので、相対価格差は開いています。だから中国人は日本に来ると安いと感じるわけです。



■「爆買い」の背景

「爆買い」は昨年の流行語大賞に選ばれました。中国人観光客がなぜ日本で爆買いをするかには、いくつか要因があります。爆買いが将来も続くかどうかはこれで分かります。

一つは円安元高です。4割から5割安くなるので当然日本で買い物をすると得をします。もう一つ、日中間の大きな価格差について、中国のインフレ率は日本より高い。同じ価格でも時間がたつと日本は安くなりますが中国は高くなります。また、中国では贅沢品、高級品、品質のよい品物、ブランド品の価格は常に高く設定されています。かつては日本も同じで、日本のバブル期のときはなんでも高かったのですが、その後は不況と価格破壊によって物価水準が下がりました。中国はずっと右上がりなので、なんでも高ければ売れる状況です。いいものは中国国内の価格が高く、日本に来ると安いと感じるのです。しかも単価の高いもののほうが好まれます。例えば、国内との価格差は倍あるとすれば、日本で100万円のものを買うと中国国内と比べて50万円儲かったことになります。しかし1万円のものを買うと5,000円しか儲からない。だから高いものを買ってこそ価格差でより儲かるわけです。なぜ中国人が日本に来ると高いものばかりを買うかが分かります。

もう一つは、中国の消費者は made in Japan にこだわりを持っています。少なくともこの20年くらいはずっと、中国国内で販売する日本製品は日本では三流品のイメージがあるのです。日本では、一流品は輸出せずに国内で消費し、二流品はアメリカ、ヨーロッパに輸出し、三流品は中国など途上国に輸出するので、同じ made in Japan でも日本で買ったものが一番いいと信じ込んでいるのです。もちろん正しいわけではありませんが、このイメージは、日本で買い物をしてもらうためにはいいかもしれません。日本製品は日本で買いたいのです。中国でも輸入した日本製品を買えますし、ネットでも直接購入できますが、みんな信じていません。日本で販売しているもの以外は本当

の日本製品ではないと信じ込んでいます。

価格差もあります。上海で弁護士をしている友人から、昨年の12月、日本で少し調べてきてほしいことがあるといわれました。中国のネットで日本のサプリメントが直接買えるのですが、安すぎるので偽物ではと彼は疑っているのです。そこで私が調べると、確かに日本と同じもので、しかも中国でネット販売している価格は日本より5割高いのです。つまり、日本より5割高いものでも中国では安すぎると思っているわけです。安すぎるから本物ではないのではと疑っている。もちろんネットで販売すると、いろいろなプロセスで不正が入ってくる可能性があるのも、みんな心配しています。結局は私が日本の店頭で買ったものをプレゼントしました。

買い物をする中国人観光客はみんなメモを持っています。紙のメモではなく、スマホで撮った写真を見ている。それを見せて「これと同じものがほしい、これをください」というのです。口コミでどんなものでもいいか、日本に来る前にかなり下調べをしているわけです。中国人が日本に来ると必ず買うものは、決して大手メーカーのものではありません。日本では初めて聞くメーカー名でも中国では有名です。なぜかという、中国で口コミで評判がいい商品などは、中国にサンプルが置いてあります。特に化粧品や薬などは輸入許可が面倒なので、結局は中国国内でアンテナショップをつくる、あるいは中国の店にサンプルだけを置くのです。実際は買えないので、日本に来るとそれを探すのです。

さらに中国人らしい事情もあります。1人が日本に来ると、親戚や友人が「これも買ってほしい」となって、一族郎党の購買力を1人に集中して日本で買い物する場合もあります。電気炊飯器を5個、10個買っても1人では使えないですね。中国も人情社会ですから、特に商売をやっている人が、取引先との付き合いでお土産をたくさん買うこともよくあります。

昨年の10月、中国の国家発展委員会の役人に会いましたが、彼は目薬を300個買いまし

た。何に使うかというプレゼントです。数百円のもので、本人にとって大きな負担はないようでした。300個買うので10軒の店をまわりました。「そこの棚のものを全部ください」と言って買い、足りないからまた次の店に行って買っていました。団体旅行では時間通りにまわるので、買い物は限られた時間と場所でしかできません。店に入って価格を全然見ずにとにかく抱え込みます。コンビニで商品を全部空にすることもよくあります。団体旅行の場合、買い物の時間が不十分なため、最後空港で搭乗待ちの際に時間が十分にあるので、空港の免税店で買いあさります。関西空港でもこのような光景をよく見ます。

■訪日観光への制約要因

これからどうなるかはいくつかの制約要因を考えなければいけません。一つは、為替がどうなるか。元安は中国サイドではもう止めました。この1月、中央銀行の市場介入で元安をほぼ止めました。しかし円高は止められません。

二つ目は、日本の受け入れ能力はどうか。昨年の訪日旅客数は年間約2,000万人ですね。この10数年間、日本のホテル客室数は変わっていないのに、海外から日本に来る観光客の人数は3倍増えました。大阪も含め、東京や大都市ではホテルの予約をほとんどとれません。私は今日大阪で泊まることができません。予約できなかったからです。予約できても価格が相当高くなっています。そして、ガイドやバスも足りません。海外の観光客の受け入れ態勢の整備が大きな課題になってきています。

三つ目は、日本社会が中国人をどれだけ受け入れてくれるかということです。中国人は国内

の習慣を海外に持っていきます。大きな声でしゃべる、行列は無視する、秩序は無視する、買い物をするときは自分のことしか考えていない、ということを世界中で指摘されています。もし、中国人観光客のこのような悪い習慣が一般の市民の生活に悪影響を与えると、日本社会の中国人観光客への見方も変わる可能性があります。日本の対中国感情はあまりよくないと思いますので、観光客のせいでさらに悪くなることも考えられます。そうすると中国人観光客はもう結構と言われかねません。そういう社会的なムードになってしまうことが懸念されます。2014年に香港、台湾で反中国の学生運動が大きな社会問題になりました。中国からくる観光客への反感も一因でした。中国人観光客が嫌われると感じたので、結局、香港や台湾行きを敬遠するようになりました。今日、大阪に来るときに新幹線の中で読んだ日経新聞の記事では、香港のディズニーランドが昨年、中国人観光客が減ったため赤字になったと報道しました。

日本では今までのところはこういうことは起きていません。中国人観光客は団体旅行が多くて、観光地や街の商業地域などでうろうろしていますが、日本人の個人生活とのかかわりが少ないです。日本にとって中国人観光客のマナーがよくないと敬遠されることもあります。中国人観光客も日本への理解が深まっています。団体旅行から、二度目三度目の日本への旅行、個人旅行が増えてくると思われます。日本の習慣を理解してマナーも良くなり、日本から歓迎されるようになることを期待しております。

以上で、私の話を終わりにしたいと思います。ご静聴ありがとうございました。



関西エアポート離陸

共同通信社 大阪編集局経済部 藤澤 直彌

「それでは作業をしましょう」一。新関西国際空港会社から関西エアポートへと運営が移管した4月1日。関西エアポートグループの入社式の終盤に山谷佳之社長は1期生となる新入社員に突然呼び掛けた。パイプいすが並ぶ会議室。山谷社長は「自分が座っている場所以外に座ってみましょう。役員のところも使ってください」。約80人の新入社員、役員らが戸惑いながらも立ち上がり、入り乱れ、着席したのを確かめると満足げにこう告げた。「これなんです。これがやりたかったことなんです。みんなで未来をつくっていきましょう」。重苦しい雰囲気は一転、新入社員と役員らは笑顔で自己紹介を始めた。

いよいよ民間企業による初の空港運営が始まった。44年間の期間に、対価などで総額2兆2千億円というまさに前代未聞の巨大プロジェクト。華々しく離陸、と言いたいところだが関係者以外の認知度はそれほど高くない。3月以降、新聞、テレビと各メディアは企画や連載を積極的に展開してきた。だが、もともと空港運営、ということへのイメージが湧きにくいのか、市井の人々の反応は鈍い。現に4月1日早朝、期待の声を集めようと関西空港で利用者に取材を試みたが「民営化?」「関西エアポート?」と難航した。空港に関心が高いはずの利用者でもこう。飲み屋で自慢げに話しても、情報感度の高いママでも「そういえばそんなことあったね」程度で、少し寂しい思いをした。

そんな関西エアポートの静かな船出だが、それでも利用者の期待は実は大きい。「ホテルを増やしてほしい」「アクセスもうちょっと何とかならないのか」「魅力的な飲食店がない」「時間をつぶせない」。私が「関空にどう変わって

ほしいか」と質問すると、出てくる要望は尽きない。要するに、誰が運営するか知らないし(どうでもいいけど)、もっとこうしてよ、こうなったらいいのに、というところか。私はここに関西、大阪(伊丹)両空港の潜在能力を感じる。そういったニーズは利益を生み出すための源泉となるためだ。

話題はそれるが、奇しくも同じタイミングとなった台湾の鴻海精密工業がシャープ買収を決定した際、鴻海の郭台銘会長は“we will unlock Sharp's true potential”と自信を見せた。片や新関西空会社の安藤圭一社長はコンセッションで「戦略的でタイムリーな投資が可能になる」と述べ、国が全額出資する会社では投資にある種の制約があることをほのめかし、その脱却を歓迎した。2つのケースは、豊富な資金とニーズや時代の流れに応じた機動的な投資を加速し、会社あるいは空港の真の潜在能力を解き放ち、成長を求めるという意味で重なる。(もちろん新関西空会社は経営危機ではなく、むしろ非常に順調で状況は大きく異なる。鴻海の真の狙いも不明だが)

関西エアポートは44年間の運営期間で1兆円規模の投資を計画しており、これは新関西空会社の想定の1.6倍に当たるという。運営の最終年度に当たる2059年度の目標については、売上高と旅客数を14年度比で7割増となる2,059億円、5,751万人と高く設定した。達成には安藤社長が進めてきた、路線を誘致して旅客数を増やし、非航空系事業の収入を伸ばし、着陸料の引き下げの原資に充てるという好循環につなげる「新関西モデル」を、民間企業の知恵や経験で一層深化させることが求められる。

航空系事業では関西エアポートに出資する仏

空港運営会社バンシ・エアポートの手腕が試される。バンシは1995年にカンボジア・プノンペン空港の運営に参入、これまで4カ国、25空港を手がけてきた。4月からは関西、大阪両空港とドミニカ共和国の6空港にも拡大する。ニコラ・ノートバール社長はその過程で培った150以上の航空会社とのコネクションが強みだと強調。データ分析に基づく新規路線の営業に自信を持っており、「航空会社側が我々の提案を待っている状況だ」と胸を張る。関西エアポートはさらに、着陸料に関し季節や繁忙などでインセンティブをセグメントを細かく分ける手法を取り入れる。これらを組み合わせることで余っている発着枠を「売れるだけ売る」（山谷社長）。

一方で課題もある。格安航空会社（LCC）の急伸を背景にV字回復を遂げた関西空港だが、依存することへのリスクも指摘されている。16年の夏期ダイヤでは国際線に占めるLCCの割合は約33%に達し、11年夏の7.4%から急速に拡大、計画値の25%も上回った。安藤社長は望ましい割合を公言はしていないが、政治情勢や災害といった外的リスクを勘案すると「長距離や貨物を充実させバランスのいい成長戦略を描く必要がある」（航空関係者）。関空の弱みの一つである欧米路線の誘致には、ポルトガルとフランスで21空港を運営するバンシのネットワークが役立つかが注目される。

非航空系事業の拡大も急務だ。アジアの他のハブ空港と比べても関空は売上高に占める非航空系事業の割合は高くない。関西エアポートは外国人観光客に人気のある高級ブランドなどの誘致を図る方針だ。関西エアポートに出資するオリックス出身の山谷社長は空港利用者を事前に分析し、その属性に応じて品ぞろえをこまめに変更するという構想も持っており、商業施設を各地で展開するオリックスのノウハウを生かす考えた。

出入国審査にかかる時間を短縮させることも重要だ。スムーズに手続きが済めば、空港で「お金を落とす」ことにつながるためだ。バンシ出身で関西エアポートの副社長に就いたエマヌエ

ル・ムノント氏は「調査して何がボトルネックになっているかを見極め、政府と協力して対処していきたい」と改善に向けた取り組みを進める考えを示している。関西エアポートはほかに、関空内に乗り継ぎ客の利用を想定する簡易宿泊施設の整備や、市街地につくる「空港型免税店」の拡充などを計画している。

これらの挑戦には赤字経営や多額の負債を抱える他の空港も熱視線を送る。政府が成長戦略に掲げる民間資金活用による社会資本整備（PFI）の先駆けとして試金石になる。地盤沈下にあえぐ関西経済の起爆剤として、経済界からも関心は寄せられており、失敗は許されない。

入社式に戻ろう。山谷社長は「ワールドクラスの空港運営会社を目指す。ただ関西エアポートは規模が大きな会社だ。一人ががんばっても全体の仕事はできない。それぞれの分野で一人一人が仕事をして初めて関西エアポートという会社が動く」とあいさつした。この言葉は門出を迎えた新人たちに投げかけられたが、新関空会社から転籍した社員ら500人弱にも当てはまる。運営主体は民間になるが、従業員のほとんどはこれまでのままだ。冒頭の「作業」は事前に予定されていたものではなく、山谷社長の思いつきだったようだ。これまでの組織から大きく舵を取るぞ、というメッセージだったのかもしれない。会場に居合わせ、一歩引いた目で苦笑いを見せていた元新関空会社の社員らは何を思っただろうか。旗振り役がいくら緻密で実効性のある計画をつくっても、それだけでは絵に描いた餅だ。従業員の一人一人に関西エアポートとしての自覚が芽生え、オリックスやバンシの出身者らとの融合が実現して初めて関西エアポートは離陸する。



オープンスカイの経済理論モデル分析



一般財団法人 運輸調査局 情報センター

米崎 克彦

(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

現在、日本の国際航空政策において、海外需要の取り込みや世界的な航空自由化に対応するため、オープンスカイ政策が推進されている。首都圏空港以外の空港に関しては2007年に協定の締結が始まり、現在では首都圏空港を含めた協定が結ばれている。首都圏空港が含まれることにより、アジア＝北米間を中心とした国際線との乗継需要を取り込むだけでなく、首都圏空港を中心とした国内線ネットワークを利用して、国際・国内間の乗継需要も取り込める。また、首都圏空港以外の空港にも国際定期便の就航増加を生み出している。2015年7月時点で日本は、27カ国・地域とオープンスカイを合意しており、これは日本発着の総旅客数の約94%になっている。

近年のインバウンド観光の隆盛により訪日外国人数の増加¹が顕著であり、島国である日本にとって、入国時には多くの旅行者が空路を利用することになる。主要な国際空港だけでなく、地方空港においても訪日外国人効果によって、空港利用者数が増加し、ランドサイド（特にお土産などの物販）の盛況はニュースなどに頻繁に取り上げられている。国土交通省の公表したデータからも、これらの傾向は顕著である。オープンスカイ協定を締結する前と後で、例えば日本と台湾の間を運航していた航空会社は5社から11社へ、一週間のフライトも220便前後から550便前後へ、就航都市も10都市から21都市へと増えている。同様に中国との間では、航空会社は9社から17社へ、一週間のフライトは660便前後から1100便以上へ、就航都市も34都市から64都市へと増えている²。

このような航空自由化の影響に関する実証分析やオープンスカイ協定の概念およびオープンスカイ政策採用の経緯に関する記述的な研究は少なくない³。しかし、オープンスカイ協定の影響を経済理論モデルを利用して分析している研究はそれほど多くない。本稿では、理論モデルを利用した研究をとりあげ、今後の研究の方向性を示唆する。

2. オープンスカイ政策のモデル分析⁴

近年の研究の一つとして、Alves and Forte (2015) があげられる。Alves and Forte では、クールノーモデル（各経済主体が価格変化させることによって競争するのではなく、生産量などを変化させることによって競争するモデル）を利用して EU とブラジルの間で締結されたオープンスカイ協定の効果を分析している。モデルではオープンスカイ協定が締結されることにより、国際航空市場

1 2015年 1973万7000人（推計）

2 2016年初のデータからの調査であるので、現在ではさらに増えている可能性が高い。

3 例えばFu, Oum and Zhang (2010) では、航空市場の自由化は競争を通して航空量を増やし価格を下げ、市場の効率性を上昇させることを導いている。

において競争がおこることによって価格が下がり消費者に便益が生じる。ただし市場における既存の航空会社では、新しいルートを開発するのに失敗した航空会社は利益を減らすことになることを導いている。

Yamaguchi, Yamamoto and Yoshida (2008) は、航空キャリアと空港間の問題を分析した Zhang and Zhang (2006) を応用し、国家間のモデルとしてオープンスカイ協定の形成を分析している。第一のケースでは、各経済主体が、協力することに拘束的な合意ができない「非協力的」経済環境を想定し、2 ヶ国間関係でオープンスカイ協定が締結される場合、世界全体でどのようなネットワークが形成されるのかを検討している。第二のケースでは、全世界の国々が協力することに拘束的な合意が可能である環境を想定する協力ゲーム理論のアイデアを利用し、多国間オープンスカイ協定ネットワークが形成された世界において、そのネットワークは効率的になるのかを検討されている。彼らの導いた結果は、第一のケースでは、2 ヶ国間協定である場合、どちらか一方の国はオープンスカイ協定を結ぶことによって、経済厚生が下がり協定を結ぶインセンティブを持たない。したがって、オープンスカイ協定ネットワークは形成されないことが導かれている。第二のケースでは、世界全体のオープンスカイ協定ネットワークはコア⁵を持つことが導かれている。これは、ネットワークが形成されているのであれば、効率的なネットワークであるということを示している。

米崎 (2016) では、Yamaguchi, Yamamoto and Yoshida の第一のケースを発展させ、世界全体でオープンスカイ協定が締結されるかを検討している。このモデルでは、Yamaguchi, Yamamoto and Yoshida で検討されていなかった、以遠権を含めたネットワーク拡大の効果を考慮している。そのため、オープンスカイ協定がまだ少ない状態であるとき、ネットワークの費用補完性⁶がプラスの方向に働き、協定が形成されていく。ただし、オープンスカイ協定ネットワークがある一定以上の規模を持つと、今度は逆にマイナスの方向に働くことになる。これは、直接結びつく市場が増えていくことによって、外部性を発揮する隣接市場が減少するからである。そのため、ある一定以上の大きさまでネットワークが大きくなると、それ以上規模を大きくするインセンティブを失うことになる。よって、世界全体が一つのオープンスカイ協定ネットワークにならないことを導いている。ただし、Yamaguchi, Yamamoto and Yoshida との違いの一つに、米崎では、ある程度の規模のオープンスカイ協定ネットワークは存在することがある。

3. まとめと今後の方向性

ここで取り上げた3つの研究の共通点は以下になる。第一はオープンスカイ協定が締結されることにより航空市場で競争が激しくなり、価格が下がることによって、消費者にはプラスの効果を得る点である。第二は競争の激化によって航空会社には、負の効果がもたらされ、利益が減少するケースがある。そして、これらのことを考慮に入れて協定を締結する意思決定を行うのは国であ

4 本稿で取り上げる航空市場における現象を経済学的なモデルとしてとらえる場合、ミクロ経済学のモデルを応用する。市場における経済主体（ここでは航空会社など）がそれぞれの目的の最大化（企業であれば利潤の最大化）するように行動し、対象となる市場構造の下、競争を行う。国際航空市場における現状を鑑み、不完全競争市場（特徴の一つとして市場における企業数が2社以上多数ではない）を想定する。そして、競争の結果、社会的な余剰が最大化されているのかを検討する。また様々な条件が変化した時に、社会的余剰や個々の経済主体の満足度はどのように変わっているかを比較することによって、政策などの影響を検討できる。

5 その市場における経済主体すべてが協力する状況である全体提携に対して、任意の組み合わせの提携を作って全体提携を裏切っても得をすることはできないような状況のこと。ここでは、すべての国がオープンスカイ協定を締結している状況に対して、一部のグループだけがオープンスカイ協定を組んで他の国と提携しないどのような場合でも、得られる利得は、全体提携の場合を超えることはない。ということである。

6 ネットワークの費用補完性とは、ネットワークの延長線上にある他の隣接市場の旅客数の増加が、外部性を通じて他の路線に影響を与える効果のことである。

り、世界全体にオープンスカイ協定が締結されない可能性が高い。

ただし、これらのモデルで想定されていない点も多く残されている。まず、地理的要素である。上述の1. であげた例のように、市場に新たな航空会社が参入してくるところは、現在ではLCCの参入が多く、相対的な地理的条件としては近・中距離の市場となる。これに対して、長距離においては、新規参入はそこまで多くなく、既存の航空会社がアライアンスを結び共同運航をおこなったり、自社便の効率化⁷をおこなうことによって、市場での競争に対処している。このような市場の性質を反映した分析も必要である。そして、それぞれの市場規模自体も考慮しなければならない。理論モデル分析では、事前に同質的であることを仮定することが多いが、現実の世界を分析するためには、このような仮定を置かない想定も必要と考えられる。

理論モデル分析において、どのように現実を切り取るのか、抽象化するのが鍵となる。刻一刻と変化する国際航空市場の分析は、取り組むべき課題が山積していると筆者は考えている。

参考文献

1. Alves., V. and R. Forte (2015), "A Cournot model for analyzing the effects of an open skies agreement," *Journal of Air Transport Management*, Vol. 42, pp.125-134.
2. Fu, X., Oum, T. and A. Zhang (2010), "Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air passenger traffic," *Transportation Journal*, Vol. 49, No. 4, pp.24-41.
3. Yamaguchi, K., Yamamoto, M., and Y. Yoshida (2008), "Efficiency and stability of an open sky network," *GRIPS Discussion Papers* 07-14.
4. Zhang, A., and Y Zhang (2006) 'Airport capacity and congestion when carriers have market power,' *Journal of Urban Economics*, Volume 60, 2, 229-247.
5. 米崎克彦 (2016) 「オープンスカイ協定とネットワーク形成モデル」 *交通学研究* 59号 pp.125-132.

⁷ 例えば、自由に便数を決定できるため、大型機から中型機にして便数を増やしたり、目的地での到着予定時刻にあわせて、出発時刻を調整すること。

4月1日 関西エアポート株式会社 運営開始式



関西エアポート株式会社は、オリックス株式会社と VINCI Airports（ヴァンシ・エアポート）を中核とするコンソーシアムにより設立され、2015年12月15日付けで新関西国際空港株式会社との間で、事業期間を44年とする「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等公共施設等運営権実施契約」（実施契約）を締結しました。

関西エアポート株式会社は、関西国際空港および大阪国際空港の安全とセキュリティを常に最優先しつつ、適切な投資と効率的な運営によって国内外からの空港利用者へのサービスを強化し、両空港の可能性を最大限に引き出し、地域コミュニティへ貢献することを目指しています。

2016年4月1日関西エアポート株式会社が運営を開始するにあたり、運営開始式が行われた。

運営開始式 2016年4月1日（金）

11:00～11:30 関西国際空港

〔第1ターミナルビル1階 国際線到着ロビー中央〕

- ① オープニングアクト（琴2面による生演奏）
- ② 挨拶

関西エアポート株式会社

代表取締役社長 やま や よしゆき 山谷 佳之

代表取締役副社長 エマヌエル・ムノント

- ③ くす玉開披

社長・副社長

関西空港キャラクター「カンクン」

大阪空港キャラクター「そらやん」



山谷佳之
関西エアポート株式会社
社長

エマヌエル・ムノント
関西エアポート株式会社
副社長

④ フォトセッション

社長・副社長を含む関西エアポート株式会社役員（計 9 名）

グループ新入社員より、約 20 名・舞妓 2 名が参加

⑤ 関西エアポート運営開始記念「大入袋」配布

多くのお客様のご利用に感謝の気持ちを込めて大入袋を進呈します。

「ご縁」と「5 円」をかけ、縁起物として 5 円玉を封入し、「素敵な旅を」との願いをこめております。

⑥ お茶のお点前でおもてなし

（無料・先着 200 名様。15：00 まで実施）

大阪国際空港でも同日 13：40～14：10 に行われたが、フォト紹介は関西国際空港のみとします。



関西エアポート株式会社の新たな経営体制等について

関西エアポート株式会社（本社：大阪府泉佐野市、社長：山谷 佳之）は、新関西国際空港株式会社が実施する「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等」における運営権者として、4月1日より、以下記載の経営陣にて関西国際空港と大阪国際空港の運営を開始しますのでお知らせします。

■ 経 営 陣

代表取締役社長	山谷 佳之
代表取締役副社長	エマヌエル・ムノント
専務執行役員	坂本 龍平（最高財務責任者）
専務執行役員	グレゴリー・ジャメ（最高商業責任者（航空担当））
専務執行役員	伊地田 英夫（最高商業責任者（非航空担当））
専務執行役員	ブノア・リュロ（最高技術責任者）
専務執行役員	機谷 俊夫（最高管理責任者）
常務執行役員	モルガン・ショドゥレール（副最高財務責任者）
常務執行役員	北山 博（伊丹空港本部長）
常務執行役員	岡本 仁志（伊丹空港本部副本部長）
執行役員	三浦 覚（経営戦略室長兼国際・事業連携室長）
執行役員	田中 淳隆（副最高商業責任者（航空担当））
執行役員	桑木 雅行（副最高技術責任者）
執行役員	升本 忠宏（副最高運用責任者）
執行役員	鈴木 慎也（技術・施設部長）
執行役員	小泉 恵次（伊丹空港活性化推進ユニット長）
執行役員	田中 明道（グループ会社（関空伊丹空港総合調整））
執行役員	石川 浩司（関西空港オペレーションユニット長兼コーポレートコミュニケーション部長）
執行役員	住田 弘之（航空マーケティング）
執行役員	後藤 潔（ターミナル営業（全般））
執行役員	田部 章壽（ターミナル営業部長）
執行役員	山本 雅章（伊丹空港施設オペレーションユニット長）

なお、関西エアポート株式会社は、2016年4月1日付けで、以下4名の方々に新たに社外取締役に就任いただきました。

取締役（社外）	宮内 義彦（オリックス株式会社 シニア・チェアマン）
取締役（社外）	西名 弘明（オリックス株式会社 執行役副会長・グループ関西代表）
取締役（社外）※	山本 正明（元中日本高速道路株式会社 常勤監査役）
取締役（社外）※	香川 次朗（関西電力株式会社 代表取締役副社長執行役員）

※印は、監査等委員会の委員

新関西国際空港株式会社の役員体制等について

2016年4月1日をもちまして関西国際空港及び大阪国際空港の両空港は、コンセッションにより運営権者（関西エアポート株式会社）による運営を開始することとなりました。

弊社は、空港の設置管理者として、運営権者が適切に空港運営を実施しているか担保するため、運営権者の事業についてモニタリングを行ってまいります

■ 役員体制について

役 職	氏 名	担当〔当面の課題対応〕
代表取締役社長兼 CEO（最高経営責任者）	安 藤 圭 一	全般〔新体制整備支援〕
代表取締役会長	福 島 伸 一	渉外（地域）、〔航空営業等新体制支援〕
代表取締役副社長	春 田 謙	渉外（関係行政機関等）、〔伊丹空港新体制支援〕
専務取締役兼専務執行役員	安 部 川 信	鉄道事業・橋梁等に係る技術安全、関西空港土地保有業務、 〔グループ会社・技術・施設新体制支援〕
専務取締役兼専務執行役員	新 堂 秀 治	連携業務（指定公共機関、制限表面管理、給油、伊丹空港移転補償跡地売却）〔これらに係る新体制整備〕、〔ターミナル営業新体制支援〕
常務取締役兼常務執行役員	加 藤 芳 充	受託業務〔円滑な業務体制整備〕、〔安全・運用新体制支援〕
常務取締役兼常務執行役員	竹 嶋 孝 育	財務〔財務管理新体制整備〕
常務取締役兼常務執行役員	村 上 玉 樹	総務・人事〔これらに係る新体制整備〕、モニタリング〔確実な実施体制整備〕
執行役員	山 口 勝 弘	企画〔新体制支援〕、モニタリング（副）〔確実な実施体制整備〕
執行役員兼安全統括管理者	平 野 茂	技術安全（橋梁等鉄道施設管理・鉄道安全対策）、安全統括管理者

■ 人事異動について

発令事項	氏 名	現 職
総務部長	柏 木 隆 久	総務人事部長 兼 東京事務所長
審議役（モニタリング担当）	新 田 慎 二	経営戦略室長
技術・安全部長	水 上 純 一	国土交通省 港湾局付・休職（一般財団法人港湾空港総合技術センター建設マネジメント研究所研究主幹）
受託業務担当統括部長	善 野 裕 敏	受託業務担当統括部長
関西空港運用部長	大 田 正 朗	国土交通省福岡航空交通管制部 前任航空交通管理管制運航情報官
伊丹空港環境・地域振興部長	油 谷 勝 章	伊丹空港本部 伊丹空港活性化推進ユニット 環境・地域振興部長
伊丹空港 施設オペレーション部	池 田 尊 彦	伊丹空港本部 伊丹空港施設 オペレーションユニット 空港施設オペレーション部長

2016年2月運営概況(速報値)

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

○発着回数 474.6 回 / 日 (対前年比 114%)

国際線: 349.9 回 / 日
(対前年比 130%)国内線: 124.7 回 / 日
(対前年比 85%)

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 118%と 34ヶ月連続で前年を上回り、2月として過去最高を記録しました。
 国際線は、これまでに引き続きアジアを中心とした国際線において LCC・FSC 両方で増便が相次ぎ、前年比 135%と 29ヶ月連続で前年を上回り、2月として過去最高を記録しました。
 国内線は 4ヶ月連続で前年を下回っております。

○旅客数 69.9 千人 / 日 (対前年比 113%)

国際線: 52.8 千人 / 日
(対前年比 126%)国内線: 17.1 千人 / 日
(対前年比 86%)

旅客数について

国際線、国内線の合計旅客数は前年比 117%と 53ヶ月連続で前年を上回り、2月として過去最高を記録しました。
 内訳として、国際線の外国人旅客は前年比 150%と 48ヶ月連続で前年を上回り、単月として過去最高の 103万人を記録し、開港以降初めて 100万人を上回りました。
 日本人旅客は前年比 102%と 2ヶ月連続で前年を上回っております。

○貨物量 1,604t / 日 (対前年比 75%)

国際貨物: 1,544t / 日 (対前年比 74%)

積込量: 743t / 日 (対前年比 71%)

取卸量: 801t / 日 (対前年比 78%)

国内貨物: 61t / 日 (対前年比 112%)

貨物量について

国際線貨物量は前年比 77%と 7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3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]

2016年2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	1,199,837	96.6	21.0	1,060,452	82.9	19.4	139,386
管 内	750,026	93.1	13.2	795,477	84.0	14.6	△ 45,451
大 阪 港	256,975	98.1	4.5	345,315	81.9	6.3	△ 88,340
関 西 空 港	378,959	92.6	6.6	290,403	97.7	5.3	88,556
全 国	5,703,370	96.0	100.0	5,460,601	85.8	100.0	242,769

【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	378,959	92.6	6.6	290,403	97.7	5.3	88,556
成 田 空 港	664,976	92.8	11.7	986,119	106.8	18.1	△ 321,142
羽 田 空 港	23,185	125.9	0.4	41,662	140.6	0.8	△ 18,476
中 部 空 港	66,760	70.1	1.2	70,148	94.6	1.3	△ 3,388
福 岡 空 港	60,318	78.6	1.1	26,981	94.2	0.5	33,337
新 千 歳 空 港	1,924	75.2	0.0	1,216	127.8	0.0	708

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3月	517,180	16,680	459,840	14,830	322,450	10,400	298,130	9,620	1,597,600	51,540
平成28年累計	1,502,330	16,510	1,459,310	16,040	816,330	8,970	791,770	8,700	4,569,740	50,220
前年同期	1,011,800	11,120	964,990	10,600	806,960	8,870	775,820	8,530	3,559,570	39,120
対前年同期比	148.5%		151.2%		101.2%		102.1%		128.4%	

※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

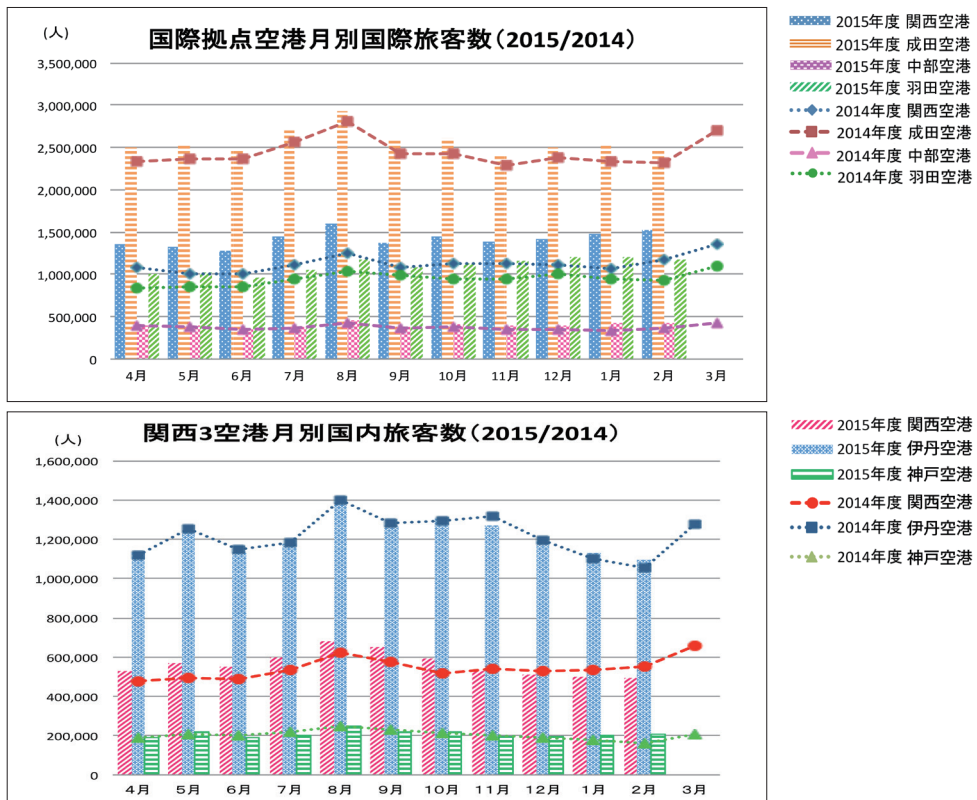
2016 年 2 月実績【速報】

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	10,146	134.6%	16,605	99.9%	26,751	110.7%
	関 西	10,146	134.6%	3,617	88.5%	13,763	118.4%
	大阪(伊丹)	0	—	10,986	104.3%	10,986	104.3%
	神 戸	0	—	2,002	100.0%	2,002	100.0%
	成 田	14,786	108.8%	3,856	104.6%	18,642	107.9%
	中 部	3,253	117.8%	4,793	110.6%	8,046	113.4%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,531,769	130.4%	1,796,790	101.8%	3,328,559	113.2%
	関 西	1,531,768	130.4%	495,866	89.6%	2,027,634	117.3%
	大阪(伊丹)	0	—	1,095,209	104.0%	1,095,209	104.0%
	神 戸	1	—	205,715	130.2%	205,716	130.2%
	成 田	2,491,582	107.5%	522,379	112.7%	3,013,961	108.4%
	東京(羽田)	1,181,813	126.7%	4,960,907	102.0%	6,142,720	106.0%
	中 部	431,800	119.9%	420,736	105.1%	852,536	112.1%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	44,769	77.1%	11,496	105.9%	56,265	81.7%
	関 西	44,769	77.1%	1,756	116.4%	46,525	78.1%
	大阪(伊丹)	0	—	9,740	104.2%	9,740	104.2%
	成 田	141,142	83.8%	—	—	141,142	83.8%
	東京(羽田)	28,686	97.4%	55,592	99.4%	84,278	98.7%
	中 部	11,652	61.0%	1,823	87.5%	13,475	63.6%

注 1. 羽田の発着回数と成田の国内貨物量は速報で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432回定例会（2016年4月15日開催）

「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」をテーマに
西田 純二 氏（㈱社会システム総合研究所代表取締役）の講演会を開催した。

今後の予定

○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 ー 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）

○第434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6月29日（水）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「関西広域地方計画の概要について」（仮題）
講 師 朝比奈 志浩 氏（国土交通省近畿地方整備局副局長）

※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

▶ 季節としては少し寒かったのですが、バルト三国であるエストニア、ラトヴィア、リトアニアへ旅行に行ってきました。

平年より気温が高いらしく、主要な道路は雪も融けていて、散策しやすかったです。それぞれの首都の旧市街が世界遺産で、歴史を感じる建築物がたくさんあり、見ごたえがありました。

▶ エストニアはIT、インターネットの先進国で、この国の企業が「スカイプ」を開発したと聞きました。それとは真逆に、首都タリンでは古い建物は壊さず、修復しながら、使われておりました。

ラトヴィアの首都リーガはバルト三国の中でも、最古で最大の町であり、そのため、その時代のさまざまな建築様式があるのに、調和が取れている感じが素敵でした。

▶ リトアニアではまず、カウナスにあるかつての日本領事館だった杉原記念館へ。杉原千畝さんが「命のビザ」とも呼ばれた日本通過ビザを発給した場所を見学しました。首都ヴィリニウスにも杉原さんの記念碑があり、その近くに桜の木が植えてあり、気候が違っても、4月には花が咲くそうです。

全ての国で名産のはちみつを購入しましたので、これから食べ比べすることが、楽しみです。 (ホ)

一軒の民家で豪快に咲き誇る、圧巻の藤の花!

熊野街道 信達宿のふじまつり(泉南市)



江戸時代に参勤交代で利用された、古い街並みが残る熊野街道にある梶本さんのお宅では、樹齢30年を超える1本の野田藤が毎年4万房もの花房をつけます。「平成の花咲か爺さん」こと故・梶本氏が1本の鉢植えから30年大事に育て上げ、見事な藤棚となり、梶本氏が亡くなられてからはボランティア団体「熊野街道信達宿藤保存会」が現在も藤を守りつづけています。

毎年4月末には「ふじまつり」が開催され、その時期には普段上がることのできない藤棚へ上がり、視界一面に広がる紫一色の藤の花房を見渡すことができます。

“花のまち”泉南市を代表する、市民の方に愛され、大切に守られているふじまつりをぜひ一度ご覧ください!

- アクセス JR「和泉砂川駅」下車、熊野街道を東へ徒歩10分
- 開催期間 平成28年4月24日(日)～4月30日(土)
4月29日(金・祝)には時代祭・ABC祭りも同時開催
- 開催時間 10:00～17:00(ふじまつり期間中)
- 定休日 期間中無休
- 駐車場 なし ※ただし、ふじまつり期間中は無料臨時駐車場あり(計200台)
- 住所 〒590-0522 泉南市信達牧野1338
- お問合せ 072-483-8191(泉南市役所 産業観光課)