

KANSAI EEELLE







MAY 2016 No. 450

CONTENTS

1 ▮ 巻頭言

日本型サービスとグローバル展開 小林 潔司

2 ▮ 各界の動き

10 ▮講演抄録

関西の活性化に向けて ~観光から交流人口増へ~ 布施 健

22 ▮ プレスの目

『バンシ流』は関空を変えるか 藤原 直樹

24 ▮ 航空交通研究会研究レポート

米国航空産業の買収·合併による変化 ~市場集中度の観点から~朝日 亮太

28 ▮ データファイル

- ·2015年度 運営概況(速報値)
- ·大阪税関貿易速報[関西空港] 2016年3月
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ·2016年G/W期間中における出入(帰)国者数【速報値(概数)】
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2016年3月

【表紙写真】「エアレジャー A340-200」

エアレジャーの A340-200 がエジプトのルクソールに向けて離陸です。

4月23日から毎週土曜日に運航しているチャーター便です。カイロ〜関空〜成田〜関空〜ルクソール と運航します。

ルクソールへは約 14 時間の飛行になるため、燃料を満載していると思われます。離陸は滑走路を目いっぱい使って滑走路末端標識地点でも高度 40m 程でした。

撮影:柴﨑 庄司

● 巻 | 頭 | 言 ●

日本型サービスとグローバル展開



小林 潔司 京都大学経営管理大学院教授

グローバル化の中で、日本企業は2つの難 問に直面している。1つは、本来は高価である はずの技術価格が、国際競争の中で低下してし まうというコモディティ化である。いま1つは、 国際標準化に乗り遅れ、日本市場が世界から孤 立するというガラパゴス化である。このような 状況において、日本企業が取りえる戦略シナリ オは2つあるように思える。1つは、1つの国 際的デファクト標準を巡って競争するモデルで ある。いま1つは、それぞれの国の実情にあっ た新しいサービスモデルを、それぞれの国のコ ンテクストに応じて作り上げる戦略である。

日本型サービスは「日本における文化、伝統、 生活様式などに根差した高コンテクスト・サー ビストである。それは、関係者間での暗黙知の 共有に基づく高コンテクスト・コミュニケー ションを前提とする。その1例が「おもてなし」 である。「おもてなし」とは、何を「以て」何 を 「為す | のか、に関するテンプレートである。 そこには何も書かれていない。理念や行動様式 などの上位の抽象的なメタモデルは規定されて いる。具体的な場面において、臨機応変に対応 し価値を生み出すことが求められる。互いにコ ンテクストが共有されているために、必ずしも 明示的な言語表現は必要とされない。ちょっと したしぐさや表情の変化など、非言語的なコ ミュニケーンが重要となる。従って、何を「以て」 何を「為す」かが規定されていなくても、サー ビスの授受の過程の中で具体的な内容が決まっ

ていく。

日本型サービスを、高コンテクスト社会であ るアジア諸国で展開するためには、ローカル化 を達成することが必要である。そのためには、 サービス価値のコアを維持しつつ、現地におけ る新しい価値を現地の人と一緒に作ることが求 められる。現地においてビジネスモデルを展開 していくために必要となる要素技術は、日本型 サービスの中から取捨選択すればいい。実際、 異なった文化的背景を有する人間同士が、互い に、相手側の文化的・社会的コンテクストを完 全に理解することは不可能である。しかし、互 いに相手のコンテクストを尊重し、理解しよう と努めながら、ともに新しい価値の創造をめざ して努力することは可能である。

リレーションシップに基盤を置く日本型ビジ ネスモデルも、現地の市場環境への適合性とい う点で、新しい可能性をもっている。グローバ ル社会では、現地におけるステークホルダー達 との利害の調整や新しい価値共創が一層必要と なる。日本企業が現地の「行政・企業・地域上 とのパートナーシップ関係を確立するために は、価値共創のためのプラットフォームが中核 的な役割を果すだろう。多くの日本企業が、ア ジア各国において「おもてなし」を基軸とした ビジネス展開を図り始めている。このようなリ レーションシップ関係に重点を置いた新しいビ ジネスモデルの成功事例が蓄積されていくこと に期待したい。

各界の動き

関西国際空港

●運営を移管、記念式典

関西・大阪両空港の運営が4月1日、オリックスと仏空港運営会社のヴァンシ・エアポートなどが出資する関西エアポートに移管された。同社は国が出資した旧運営会社の態勢を引き継ぎ、社員約450人も移った。

関西エアポートの山谷佳之社長が社員に運営方針などを訓示、新入社員86人の入社式の後、第1ターミナルの国際線到着ロビーでくす玉割りなどの記念式典で門出を祝った。

●ボディスキャナーの実運用を開始

関西エアポートは4月1日から関西空港第2ターミナルビル国際線保安検査場でボディスキャナーの運用を開始した。これまでに、国土交通省が2015年10月15~26日、運用評価試験を実施し、新関西国際空港会社が1月25日~3月31日、ピーチ・アビエーションと共同で運用評価試験を実施してきた。

●ICOCAとWAONも使用可能に

関西空港の飲食店や物販・サービス店で4月1日からPiTaPaや楽天Edyなどに加え、新たにJR西日本のICOCAとイオングループのWAONの2種類の電子マネーが使えるようになった。

●高野川へリムジンバス

関西空港交通は4月1日から関西空港と高野山を結ぶリムジンバスの運行を始めた。世界遺産登録に伴う観光客増などが背景にある。運行期間は11月30日までで1日1便。所要時間は1時間45分、運賃は2,000円。

●ピーチ、空港内で超小型電気自動車の試験運用開始

ピーチ・アビエーションは4月1日、関西空港内でトヨタ車体の超小型電気自動車、コムスを活用したデモ試験運用を始めた。2台のコムスで航空機の運航支援に伴う付帯品の搬送や人員の移動などに使用する。

●LCC向け整備会社の誘致検討

関西エアポートは関西空港に航空機の整備を専門に行う MRO 会社の誘致を検討していることを明らかにした。自前で整備体制を持たない格安航空会社(LCC)にサービスを提供し、利便性を高めて就航を増やす狙いがある。

●ティーウェイ航空、グアム増便

韓国の LCC、ティーウェイ航空は4月7日、関西〜グアム線を増便すると発表した。7月に週4往復に、9月に1日1往復のデイリーに段階的に増便する。運航機材はボーイング737-800型機(189席)。

●ジェットスター・ジャパン、マニラ線開設

ジェットスター・ジャパンは4月7日、関西~マニラ線の就航を開始した。週4便から運航を開始し、5月30日からはグループのジェットスター・アジアの運航便を合わせると週最大7

便となる。日本のLCCが関西空港と東南アジアを結ぶ路線を開設するのは初めて。

●空港連絡線、強風で一時見合わせ

JR西日本と南海電鉄の関西空港線は強風のため、4月7日午前10時39分ごろから午後3時過ぎまで運転を見合わせた。

●レンタルオフィス開設

航空機搭乗前の待ち時間を有効活用してもらおうと、関西空港第1ターミナルに4月11日、レンタルオフィス、リージャスエクスプレス関西国際空港がオープンした。ビジネス客向けの貸しスペースは日本の空港では初。約250㎡に共有オフィス、個室17室と1人用の半個室10席、会議室3室などがある。

●2015年度旅客、4年連続で最高更新

新関西国際空港会社が4月22日発表した2015年度の関西空港の旅客数は前年度比20%増の2,405万人だった。4年連続で前年実績を上回り、過去最高となった。国際線の外国人旅客は1,100万人と、前年度と比べて57%増えた。国際線は28%増の1,727万人で、国内線は4%増の678万人だった。発着回数は16万9,304回と17%増え、そのうち国際旅客便が31%増の10万4,157回だった。

●2月入国者数、成田抜く

関西空港の月間の外国人入国者数が2月の速報値で開港以来、初めて成田空港を抜き、国内最多になったことが法務省の出入国管理統計で明らかになった。関空の外国人入国者数は50万2,699人で、成田の49万8,640人を上回った。羽田空港は25万8,788人で、羽田の国際線強化が進んだことにより、首都圏への訪日需要が成田と羽田に分散したことも、要因の一つ。

クリック!

関空の外国人入国者は昨年2月(確定値)に比べ16万4,882人増。成田は5万8,029人、羽田は8万1,169人増えており、関空の増加数は首都圏2空港の合計をも上回っている。 春節で中華圏からの入国者がとくに増える時期で、アジアに強い関空の特徴が出た。しかし、日本人出国者数では、関空は24万9,725人で成田(53万6,851人)の半分以下、羽田(31万6,941人)も合わせると3割にも満たない。

●ゴールデン・ウイーク最多の旅客予想

関西エアポートは4月22日、ゴールデン・ウイークを含む11日間(4月28日~5月8日)の関西空港の国際線旅客数が53万5,100人になるとの予想を発表した。1日平均は前年比13%増の4万8.600人で、GW期間として過去最多。

●運営開始記念式典開催

関西エアポートは4月23日、関西・大阪両空港の運営開始の記念式典をホテル日航関西空港で開いた。経済界や自治体、航空会社の関係者ら約370人が出席、山谷社長が「知恵を結集し、関西全体ににぎわいをもたらす空港を実現し、関西、日本の発展に寄与したい」と抱負を述べた。大阪商工会議所の尾崎裕会頭も「民間の知恵と活力で、両空港をますます飛躍させてほしい」と期待を示した。

空港

-- 大阪空港 ---

●ジェイエアのE190、初号機が到着

日本航空グループのジェイエアが5月から運航を開始するエンブラエル190型機(95席)の初号機が4月24日、大阪空港に到着した。国内の航空会社がE190を導入するのは初めてで、5月10日から鹿児島線に就航する。

-- 神戸空港 ---

●搭乗者数、4年ぶり250万人台回復

神戸空港の2015年度の搭乗者数が、前年度比3.6%増の253万2,869人だったことが、神戸市のまとめで分かった。2年連続の増加で、4年ぶりに250万人台を回復した。スカイマークが15年8月に米子便を、10月に仙台便をそれぞれ休止したが、代わって増便した鹿児島線などが好調だった。

-- 首都圏空港 ---

●羽田と成田結ぶ「直結線」答申

交通政策審議会(国土交通相の諮問機関)の小委員会(委員長・家田仁政策研究大学院大教授)は4月20日、2030年ごろを目標に進める首都圏の鉄道整備をめぐり、石井啓一国交相に答申した。訪日外国人観光客の増加を見据え、羽田、成田両空港から東京都心へのアクセスを改善する地下鉄「都心直結線」の新設などを打ち出している。

-- 成田国際空港 --

●台北からの50人、審査通過せず入国

4月17日午後10時すぎ、バニラエアの台北発成田行き104便の乗客159人のうち、50人が入国手続きをしない状態で入国した。リムジンバスの誤誘導が原因。

国土交通省はバニラエアに対し、19日付で厳重注意とした。

●15年度訪日客、1.290万人で過去最高

成田国際空港会社が4月27日発表した2015年度の旅客数は前年度比7%増の3,794万1,435人だった。旅客数は国際線が6%増の3,105万5,837人で、このうち外国人が21%増の1,290万667人、2年連続で過去最高を更新した。

●過激派占拠事件の旧管制塔撤去へ

成田空港開港直前の1978年3月に建設反対の過激派による占拠事件のあった旧管制塔が、 老朽化のために2018年にも撤去されることが決まった。旧管制塔は93年に新しい管制塔ができてからは駐機場にある航空機を誘導する「ランプコントロールタワー」に役割を変えた。

-- 羽田空港 --

●新ルート修正案で着陸機の高度引き上げ

国土交通省は4月19日、羽田空港の国際便を増やすため、旅客機が低高度で都心上空を通る飛行ルートの実現に向け、騒音の負担軽減策の大枠をまとめた。これまでのルート案を一部修正し、到着機が空港に近づく際の飛行高度を引き上げ、埼玉県や東京都北部の住民の騒音負担を軽くした。

●米4社、昼間発着便を申請

ユナイテッド航空など米航空4社は4月21日、羽田空港に昼の時間帯に発着する路線の開設を米運輸省に申請したと発表した。日米双方に割り当てられる昼間時間帯に5便ずつに対し、計9路線を申請した。ユナイテッドはニューヨーク便を希望。アメリカン航空が米南部ダラス、デルタ航空は南部アトランタや中西部ミネアポリスとの間の路線を求めている。ハワイアン航空も新規開設を申請した。

●ビジネスジェット受け入れ優遇へ

国土交通省は4月25日から羽田空港でビジネスジェットの受け入れを拡大し、発着枠を2倍の1日16回、到着枠を最大4倍の15回に拡大した。他の航空機と発着申請が競合した場合、ビジネスジェットを優先的に受け入れられるよう、優先順位を引き上げる。

●米国路線割り当て、全日空4往復、日航2往復

国土交通省は4月26日、日米航空交渉で決まった羽田空港の米国路線の発着枠について、全日本空輸に4便、日本航空に2便割り当てると発表した。新たに増える発着枠はすべて全日空に配分した。現在は深夜・早朝時間帯に両社が各2便の発着枠を持っている。日米交渉によって、10月末から昼間時間帯に5便、深夜・早朝時間帯に1便の計6便となる。

●ビックカメラ、羽田に免税1号店開業

ビックカメラと日本空港ビルデングは4月27日、国内外の空港に共同で展開する免税店「Air BIC CAMERA」の1号店を羽田空港国際線旅客ターミナルに開業した。医薬品や日用品、小型家電などの売れ筋商品1万点を取り扱う。空港内の立地を生かして訪日客を呼びこむ。

--- 中部国際空港 ---

●15年度旅客1.042万人

中部国際空港会社は4月20日、2015年度の航空旅客数が1,042万人と、前の年度に比べて5%増えたと発表した。1,000万人の大台を超えるのは08年度以来、7年ぶり。中国、台湾など東アジアのLCCの相次ぐ就航で国際線旅客が急増した。

--- その他空港 ---

●但馬空港利用者数過去最高

但馬空港の2015年度の年間利用者数が2万9,362人で、過去最高だったことが但馬空港推進協議会のまとめで分かった。暖冬で就航率が高かった上、豊岡市城崎町で滞在制作中の芸術家と交流する企画が好調で利用者を延ばしている。

●広島西飛行場跡地活用で民間開発4案選定

広島県と広島市は4月19日、共同で策定する広島西飛行場跡地(広島市西区)利用計画の参考とする民間開発提案4案を選定したと発表した。提案者は大和ハウス工業グループ(代表・大和ハウス工業、構成員・フジタ、ミズノ)、鹿島、広島まちづくり推進協議会グループ(代表・第一ビルサービス、構成員・マリーナホッププロパティ、広島まちづくり推進協議会、ひろしまNPOセンター)、広島活性化事務局の4者。提案者との対話を参考に、16年度に跡地利用計画を策定し、民間事業者を公募する予定。

●高松空港民営化、9月に募集要項

国土交通省は4月26日、国が運営する高松空港の民営化について、7月をめどに実施方針を 策定し公表すると発表した。募集要項は9月に公表し、2018年4月をめどに民間の運営に移行 する。

航空

●中国航空大手3社、原油安で大幅増益

中国南方航空など大手3社の2015年12月期の純利益の合計は前の期に比べて70%増となった。燃料価格が約4割下がり、各社の燃料コストを大きく減らしたことが効いた。日本や東南アジアなど海外旅行ブームも追い風で、国際線の旅客数は2割前後増え収益を押し上げた。

●日航、システム障害で国内線欠航46便

日本航空の機体の重量や重心などを計算する重量管理システムで4月1日午前7時48分ごろ障害が発生し、午前9時40分ごろ復旧した。この影響で羽田発着の国内線46便が欠航した。

●ゴールデン・ウイークの旅行、2年連続過去最高へ

JTB が4月5日まとめたゴールデン・ウイーク(4月25日~5月5日)の旅行動向によると、海外旅行は情勢不安の影響が懸念されるものの曜日配列の良さがプラスに働き、前年比 2.8% の 54 万 6,000 人となる見通しだ。国内旅行は微増だが、総旅行人数は 0.3% 増の 2.395 万 6.000 人と 15 年に続き過去最高となる。

●日航、燃油サーチャージ、6、7月発券分もゼロ

日本航空は4月8日、日本発の国際線の燃油特別付加運賃(燃油サーチャージ)を6、7月発券分もゼロにすると発表した。基準となるシンガポールの燃油市況価格(円換算ベース)が適用水準を下回ったため。

●スカイマーク、15年度の搭乗率9.5ポイント改善

スカイマークが4月8日発表した2015年度の搭乗率は前年度比9.5ポイント増の76.4%だった。路線や便数の削減で提供座席数を抑制した効果が出たほか、認知度を高めるため地方都市間の路線で割引運賃を期間限定で打ち出すといった施策も搭乗率向上につながった。

●全日空もサーチャージなし

全日本空輸は4月12日、6月1日から7月31日発券の国際線の燃油サーチャージについて、 適用しないと発表した。燃油サーチャージを適用しないのは4か月連続。

●欧州議会、搭乗者名簿の提出義務付け案を可決

欧州議会は4月14日、航空会社に対して航空機の乗客名簿を欧州連合(EU)加盟国当局へ提出することを義務付ける法案を可決した。テロ攻撃の再発防止につなげる狙いだ。加盟国は2年以内に国内法を整備する。

●スカイマーク、タイガースジェットを運航

神戸空港を西の拠点とするスカイマークは4月27日、機体に阪神タイガースのロゴを描いた「タイガースジェット」(ボーイング737型機)の運航を始めた。5月には2機体制にする。10月末まで。

●ANAと日航、営業益が過去最高

ANAホールディングスと日本航空の2016年3月期の連結決算が4月28日、出そろった。 アジア地域を中心とした訪日旅行需要の高まりを受け、国際線利用が増加したほか、燃油安もコスト削減に寄与。本業のもうけを示す営業利益は両社とも過去最高となった。

また全日本空輸の 2015 年度の国際線旅客数が前年比約 13% 増の 816 万人前後に達し、日本航空の約 808 万人を超えた。全日空の国際線旅客数が年間を通じて日航を上回るのは、1986年の定期便参入以来初めて。

関西

●大阪ホテル稼働率、2月最高の87%

日本経済新聞社がまとめた大阪市内の主要 12 ホテルの 2 月の平均客室稼働率は 87.6%と、前年同月比0.3ポイント上昇した。比較可能な 2009 年以降で2 月として最高を更新した。春節(旧正月) の時期で中華圏からの旅行客が多かったうえ、韓国や東南アジアからも伸びた。

●阪高湾岸線の西伸部事業化決定

国土交通省は4月1日、大阪湾岸道路(阪神高速湾岸線)の西伸部(六甲アイランド北〜駒栄、約14.5km)の建設事業を2016年度内に始めると発表した。総事業費は約5,000億円。今年度は、予算計上した1億円で測量設計に取りかかる。

●USJの15年度入場者過去最高

ユニバーサル・スタジオ・ジャパン(USJ)の運営会社は4月1日、2015年度の入場者数 が約1.390万人だったと発表した。前年度を120万人上回り、2年連続で過去最高を更新した。 外国人の入場者は60万人増え、約140万人となった。

●新歌舞伎座跡にホテル

冠婚葬祭大手のベルコ(西宮市)は大阪・ミナミの新歌舞伎座跡地に、「ホテルロイヤルクラシッ ク大阪(仮称)」(地上19階、地下1階、150室)を建設する。6月に着エレ19年10月に開 業する。

●外国人向け | C乗車券発売

JR西日本や大手私鉄5社、京都、大阪、神戸の各市交通局と関西経済連合会などは4月8 日から、関西広域の交通機関で共通利用できる訪日外国人向けのIC乗車券「関西ワンパス」の 試験販売を始めた。JR西日本のICOCAをベースに開発したカードで、表面には鉄腕アトムを デザインした。

●大阪府、民泊認定第1号

大阪府は4月8日、国家戦略特区で住宅やマンションの空室に旅行者を有料で泊める「民泊」 を初めて認定した。宿泊サイトや農村での民宿を運営する「とまれる」(東京都)が管理する大 東市の賃貸マンションの1室。

●関西のインバウンド消費2.5倍

日本経済新聞社は政府の統計を基に 2015 年にインバウンド(訪日外国人)客が関西に滞在中、 買い物や宿泊に使った金額の推計値を発表した。総額は前年比2.5倍の3,906億円。免税対象 品目の拡大で1人当たりの消費単価も伸びた。

●百貨店の免税品売上高が最高に

高島屋が4月12日に発表した2016年2月期決算で、大阪店の免税品売上高は前期の2.3倍 の 117 億円となった。近鉄百貨店が同日発表したあべのハルカス近鉄本店の免税品売上高も同 2.8 倍の 24 億円、J・フロントリテイリングが 7 日に発表した決算では、大丸心斎橋店の免税 品売上高が 171 億円と前期の 2.6 倍となり、同店の売上高の 2 割弱を占めるなど各百貨店が軒 並み過去最高を記録した。

●うめきた2期、まちづくりテーマ「ライフデザイン・イノベーション」に

JR 大阪駅北側のうめきた2期の再開発地区について、健康産業の育成を柱とした「ライフデ ザイン・イノベーション | をまちづくりテーマとすることが4月13日、大阪府・市、関西財界 などによる大阪駅周辺地域部会で決まった。あらゆる機器をインターネットでつなぐ IoT 技術 やビッグデータを活用しながら、医療や健康など幅広く生活に関わる新産業創出を目指す。

●統計局移転検討、7月に和歌山で実証実験

総務省と和歌山県は4月15日、政府が同県への移転を検討している同省統計局と同省所管の 独立行政法人、統計センターについて、県内で7月に国勢調査などのデータを研究者らに提供 する業務の実証実験を行うと発表した。政府は8月末までに移転の可否を決める。

●大阪商工会議所副会頭に小林近鉄 H D 会長

大阪商工会議所の尾崎裕会頭は4月15日の定例記者会見で、副会頭に小林哲也近鉄グループ ホールディングス会長(72)が就任する人事を発表した。7月29日の議員総会で正式決定する。 大商の副会頭枠は7人で、尾崎会頭の昇格に伴って空席になっていた。

●天王寺公園に外国人向けゲストハウス

近鉄不動産は 4 月 15 日、天王寺公園エントランスエリア「てんしば」に外国人向けゲストハ ウス (70 ベッド) などが入る 3 階建て複合棟を整備すると発表した。複合棟にはゲストハウス

のほか、バス待合所や国際観光案内所が入る。2016年秋の開業を目指している。

●京都市、多言語音声翻訳アプリの実証実験

京都市は4月19日、多機能携帯端末を使った多言語音声翻訳アプリの実証実験を6月から始めると発表した。観光客が多い景勝地・嵐山地区を中心に、端末に話しかけると自動で外国語に翻訳できるアプリを導入する。外貨両替の需要がある京都銀行の店舗などで活用してもらい訪日外国人(インバウンド)の接客に役立てる。

●日本版DMO候補法人の第2弾に大阪観光局などを登録

観光庁は4月22日、地域の観光事業者や行政機関が連携して観光戦略を担う組織、日本版DMO候補法人の第2弾として近畿で8法人を登録した。大阪市や経済団体が出資する大阪観光局、東大阪観光まちづくり推進機構、奈良県ビジターズビューロー、高野吉野路ツーリズムビューローなど。

●大阪の3月のホテル稼働率、4か月ぶり前年割れ

日本経済新聞社がまとめた大阪市内の主要 12 ホテルの 3 月の平均客室稼働率は 90.8%と、前年同月比 1.34 ポイント下がった。前年同月の水準を割り込むのは 4 か月ぶり。中国や東南アジアなど訪日外国人の需要は堅調なものの、単価の上昇や予約の取りにくさなどから、宿泊客が大阪市外に流れた可能性がある。

●7商議所「北陸新幹線の大阪延伸、早期実現を」

関西圏と北陸の7商工会議所で構成する北陸・関西連携会議は4月25日、北陸新幹線の大阪までの延伸を早期に実現すべきとする共同アピールをまとめた。北陸と関西の交流を促進するために不可欠なインフラとして、ルート選定を進めている敦賀以西の延伸の速やかな着工・開業を求めた。

●阪急、三宮に121mのビル

阪急電鉄は4月25日、神戸・三宮にある神戸阪急ビル東館の建て替え計画を発表した。最上階に展望台を備えた地上29階、地下3階、高さ121mの高層ビルで、2021年の完成を目指す。

●大阪に拠点設けた外国企業、15年度は過去最高の46件

大阪商工会議所と大阪府、大阪市は4月25日、大阪外国企業誘致センター(O—BIC)の協力で2015年度に過去最高となる46件の外国企業が大阪府内に拠点を設置したと発表した。アジアの企業が全体の9割を占めている。

●アジア太平洋研「民間出資の国際奨学基金を」提言

アジア太平洋研究所は4月26日、企業や個人が出資する国際奨学基金を関西に創設すべきだとする提言を発表した。各大学だけでなく、企業などの協力を得て留学生の支援を充実することは将来、関西と海外との人的なネットワークづくりに役立つとした。

●北陸新幹線の大阪延伸、3案に絞る

北陸新幹線の大阪延伸ルートを選定する与党検討委員会は4月27日に中間報告をまとめ候補を3ルートまで絞り込んだ。与党検討委は国土交通省に各ルートの建設費などを今秋までに試算するよう要請。年末までの最終ルートの絞り込みを目指す。

●関西の訪日客消費、15年度5割増の7,200億円

三菱UFJリサーチ&コンサルティングは4月27日、2015年度の関西圏でのインバウンド(訪日外国人)消費額が14年度比53.0%増の7,200億円だったと発表した。年度前半は堅調だった中国経済を背景に同国から訪れた観光客による高額消費やまとめ買いが消費額を押し上げた。

●南海、京阪が駅に訪日外国人向け施設新設

南海電鉄は4月27日、関西空港駅に訪日外国人客専用の窓口を設置した。英語や中国語など

を話すスタッフを配置。観光情報や切符の買い方などを案内する。京阪電気鉄道も28月に、京 都市の祇園四条駅構内に観光案内所を設置した。

●大阪の訪日客55%増

大阪観光局は4月28日、1~3月に大阪府を訪れた外国人観光客数は203万1.000人で前 年同月比55.9%増になったと発表した。全国平均の39.3%増を上回った。

国

●国土地理院、外国人向け地図記号15種類公表

国土地理院は3月30日、外国人向けの地図記号15種類を公表した。逓信省の「テ」からで きた郵便局のマークは手紙マークに、「H」を○で囲んだ記号で示すことの多いホテルはベッド のデザインにするなど、訪日外国人も見てすぐに分かるようにしたのが特徴。今後、自治体や民 間地図会社に採用を働き掛ける。従来の地図記号も併存する。

●国際空港の入国エリアにも免税店、17年度にも導入検討

政府が国際空港での到着時の免税店制度を2017年度にも導入する検討に入ったことが4月5 日、分かった。国際空港では出国エリアと機内のみで免税品の販売が認められているが、入国エ リアでも可能にして旅客の利便性を向上させる。

●講演抄録

関西の活性化に向けて ~観光から交流人口増へ~

株式会社日本政策投資銀行関西支店 企画調査課長

布施 健氏



●と き 2016年3月16日(水)

●ところ 大阪キャッスルホテル6階 鳳凰・白鳥の間

■はじめに

私は去年の7月に関西支店勤務になり、東京から異動してきました。4~5年前には、航空や空港業界の担当をしておりました。当時は、PFI(Private Finance Initiative)法が改正され、空港コンセッションがこれからどうなるか等、国土交通省航空局の皆さま、私たちの取引先の皆さまなどと議論してきました。この4月から関空コンセッションにより新会社「関西エアポート」がスタートしますが、私もここで立ち会うことができ、しかも関西空港調査会でお話をさせていただくことになるとは、何か縁があるのかなと思い、楽しみに参りました。

さて、首都圏が1.23%、関西が0.51%、東海が1.20%。これは何の数字だと思われますか。これは2001年から2012年までのそれぞれの地域の域内総生産・GRPと言われるものの平均成長率をとっています。首都圏は年1.23%で成長しており、関西は0.51%、東海が1.20%、経済圏として関西は2番目に位置していますが、伸び率でいうと首都圏と東海は伸びており、関西は全然伸びていません。これが今日の話のプロローグです。関西の成長率がなぜこのように低く留まっているのか、これをどのように考えていけばいいのか、何をすればいいのか、皆さんに大きな問題意識として持っていただければと思います。

弊行の業務は、融資(お金を貸す)、投資(事業に投資する)、コンサルティング/アドバイザリー(事業を作っていく)の三つです。関西支店

も、関西でいろいろなプロジェクトを支援する仕事をしています。私が所属しているのは企画調査課というセクションです。目の前にあるプロジェクトをどうしていくかという仕事ではなく、長期にわたって低迷している関西の成長率、それを上げるために、具体的なプロジェクトはどのように各企業が実際に行うのか、それを掘り起こしていくための課題は何か、それを解決していくためには何が必要か、といった事を考える仕事に取り組んでいます。

関西の成長率をどう上げていくか、その中で重要になるのが、今日のテーマである「観光」というキーワードです。観光は、弊行としてもこれから日本を引っ張っていく産業になるのではないかということで勉強させてもらっているところです。今日の話は、一つ目が交流人口増による経済成長、二つ目に訪日外国人の意向調査結果、この調査はアジアの8地域に対してアンケート調査を行っており、その結果を踏まえてそこから考えられることを紹介させていただきます。最後に三つ目として、今少しずつ話題になってきているDMOという、新しく取り上げられてきている組織ですが、このあたりを活用した事例などをご紹介したいと思います。

■交流人口増による経済成長

関西の人口は今ピークを迎えており、これから先は減っていく一方です。さらに社会の中心となる、お金を稼いでくる、消費が多い15歳

から64歳の生産年齢人口は、1995年にピーク を迎えており、すでに減少が始まっています。 これが今関西のおかれている状況です。こちら の図表は関西の消費推計を、2010年から2040 年まで30年間のグラフで表したものですが、 棒グラフが人口で赤い折れ線が消費推計を示し ています。弊行が独自に推計したものですが、 人口が減ると消費は減ります。食べる量も減 る、車も1人が2台、3台持っても仕方がない、 そういった中でお金を使うことが減ってきま す。2010年を100とすると2040年は90です。 10%消費が減ると試算しています。

関西の消費推計

2010年-100

102

98

B DBJ

GDPの中で消費は約6割を占めるといわれて おり、それが少なくとも10%も減ってしまう。 これをどうしていくかが大きな課題になると思 います。そこで一つポイントとなるのが観光で す。日本では定住人口1人当たり年間125万円消 費すると言われていますが、観光によって消費 は補えると言われています。これも色々な試算 がありますが、訪日外国人旅行者は、1人当た り13.7万円使っていますので、10.8人分の訪日 旅行者の消費で、日本人1人が減った分を賄う ことができます。一方、国内宿泊旅行者で26人 分、国内日帰り旅行者で81.3人分、それだけ交

(FL)

2500

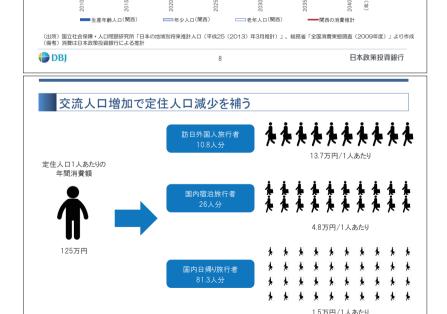
2000

1500

日本政策投資銀行

流人口があれば人口 が減っても消費を保 つことができます。

これから人口が 減っていく社会で消 費を維持するために は、いかに旅行者を 呼んでくるか、これ は成長戦略といわれ ているところで重要 な要素です。なぜこ れが重要な成長の チャンスといえるの か。訪日外国人旅行 者数が増えており、 観光によって消費を 補うのに追い風が吹 いている状況である ことも、観光に着目 すべき点だと思われ ます。



(出所)総務省「家計調査」(2013年度)および国土交通省観光庁「訪日外国人消費動向調査」、「旅行・観光消費動向調査」より日本政策投資銀行作成

9

■訪日外国人客 数の推移

2003年の500万 人強から2015年に は1.974万人と、2,000 万人目前まできてい ます。2003年は小 泉総理が、ビジット ジャパンキャンペーンを政府主導で始めた年です。この頃から訪日旅行者は徐々に増え、リーマンショックや東日本大震災発生時には一時停滞しましたが、そのあと急激に伸びています。

2006年の第一次安倍政権のときのアジアゲートウェイ構想という言葉を覚えている方も多いと思いますが、地方空港で余っている発着枠を解放し、LCCを呼んで来られるようにしましょうという政策を始めたのがその頃です。2012年3月にピーチが関西国際空港を拠点にして事業を開始しました。この年からLCCがどんどん就航して、訪日旅行者数は急激に伸びてきました。関西国際空港では特に顕著で、中国、韓国、台湾、香港から訪日しやすくなっています。アジア諸国の経済成長、円安、ビザ緩和の政策支援により、アジアからの訪日旅行者数が非常に増えています。

関西は観光では強みがあります。日本における 重要文化財の割合を見ると、40~45%以上が関 西に集中しています。外国人が観光として見たい ものが関西にあるのです。これは動かしがたい強 みなので、増える訪日旅行者を関西に呼んで来る ことは戦略として合理的だと思われます。

また、関西はアジア各都市からの利便性が高いという強みもあります。なぜかというと、

LCC が 就 航 できる距離の 目安が4時間 程度だからで す。4時間で どこまで行け るかという と、関西から はマカオ、広 州、香港あた りも圏内に 入ってきま す。東京-香 港間はLCC では少し厳し いのではとい うところも、

関西はアジアからの入り口として利便性が高いといわれています。その結果、関西国際空港から入ってくる方が増えており、2012年にLCCターミナルもでき、LCCがどんどん増えていく時代になりました。

私が空港業界を担当していた頃、関空に視察に来て、LCCターミナルの着工や、Peachが就航するのでカウンターの設置場所などの話を聞いたことがありました。それからこのように右肩上がりに伸びていくことは、当時は想像できませんでしたが、関西国際空港があることは、観光分野において強みだと思います。

■外国人観光客と爆買い

外国人観光客が非常に増えています。その結果「爆買い」が起こっています。関西地域における百貨店の免税の売上げを表したグラフがあります。2014年10月に免税制度が変わり急激に利用者が増えて伸びています。訪日旅行者の増加と相まって、この1年半は右肩上がりで非常にものが売れています。

世界の GDP と国際観光客数の推移については、相関があるといわれています。 GDP の伸びと観光客数の伸びは、ほぼ同じ右肩上がりになっています。 テロや SARS などで凸凹はあ



りますが、ほぼ相関するといわれています。ア ジア諸国は、中国以外の東南アジアの地域も含 め、成長が見込まれるところです。経済が成長

していくに従って、日本も含めた外国旅行に行 く、ビジネスに行く、そのような人は増えてく ると予測されます。



報道では、そろそろ中国の経済不安から、爆 買いがどうなるかという論調になっています。 爆買いという現象は、一時的に少し下火になる 可能性もありますが、旅行者として日本に来る 方がこれからもそれなりの規模で増えてくると 予測されており、観光が成長産業といわれる一 つの根拠です。

■訪日外国人の意向調査

訪日外国人の意向調査をインターネットで調 査しました。韓国、中国、台湾、香港、タイ、 シンガポール、マレーシア、インドネシアのア ジアの8地域、中国は北京と上海で各半数に分 けています。全体で約4.000の回答があり、そ れぞれ地域別に数字を出しました。

特徴としてはリピーターが多いところから香



港、シンガポール、台湾、韓国と続き、経済成 長の度合い、経済が進んでいる国がリピーター として多くなっています。中国はまだリピー ターの数は少なく、初めて日本に来たという方 が多いです。タイ、インドネシア、マレーシア あたりもまだ少ない。経済が成長してくるとり ピーターが増えるのではというのが、このあた りの調査から一つ推測できるところだと思いま す。

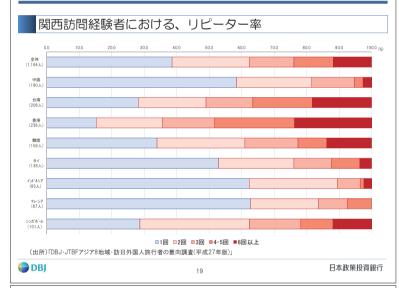
さて、リピーターはどこに行っているので しょうか。東京、関西、北海道、九州という区 分けをし、それぞれの割合でどこの地域に行っ たのかを調査しました。これも常識的な想像の 範囲内ですが、初めて日本に海外旅行で来るア ジアの方は東京か大阪、京都に行くようです。 私たちも外国へ初めて行くのであれば第一の都 市や有名な観光地に行くと思います。北海道、 九州、このあたりは外国人にとって有名なエリ アで、リピーターが増えているところです。

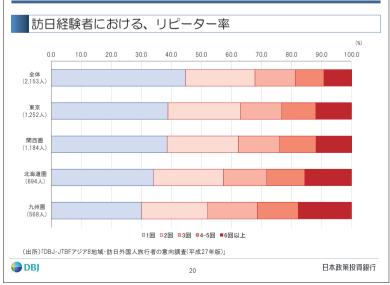
首都圏、関西圏などの都市部以外への地方訪 問経験・訪問意欲の調査もしました。経験者、 未経験者を含め、殆どの人が地方にも行きたい という回答をしています。これからアジアの経 済成長に従ってリピーターが増えるので、地方

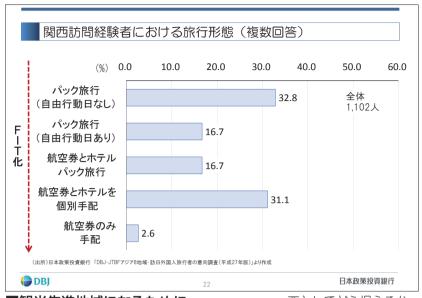
> に行きたい人が増えてく ることが推測できます。

旅行形態の調査では、 自由行動なしのパック旅 行で約33%、航空券と ホテルを個別手配して自 由に観光している方が 30%以上います。

リピーターで、何回も 行って慣れてくると、お 決まりの観光コースに行 くよりも自分の興味のあ るところを周るのでだん だんと個人旅行が増え ていきます。そうする と、どうやって自分たち のエリアに旅行者を呼ぶ のか、対処方法が少しず つ変わってきます。初め て来るお客さまを対象に するのか、リピーターを 対象にするのか。リピー ターを狙っていくのであ れば、航空券とホテルを 個別に手配ができる人も 多く、その人たちにどう いう情報を発信し、どの ような手段で来てもらう のかが重要な戦略となり ます。







■観光先進地域になるために

観光先進地域になるためにリピーター、つま り個人旅行者となる人々をどの様に招くので しょうか。己を知り、相手を知り、己を知って もらう。マーケティングや経営戦略の問題で す。自分たちのエリアが何を魅力として持って いるのか、どういう強みがあるのか。その魅力 がどんな人たちに受けるのか、どのような層を 狙っていくのか。それに対してどんなアプロー チで固有の魅力を伝え自分たちの観光地に呼び 込むのか、などを考えることが改めて必要です。

関西は非常に魅力があるので、どんどん外国

人観光客が来られま す。東京に次ぐ2番 目の経済規模を持つ 有名な街であるとと もに、京都を中心に 歴史的にもすばらし い観光資源がたくさ んあります。関西国 際空港という外国人 にとっての入り口も 整備されています。 外国人が日本に来た ら、黙っていても関 西に来ていました。 そこから、いかにお

金を使ってもらうか を考えてきました。 今後、リピーターや 個人旅行が増えてく ると思われます。地 方でもそういう動き をもとに、自分たち のエリアに来てくれ るように狙っていま す。観光客が関西へ 来ずに地方空港に直 接行ったり、関西を 素通りして地方に 行ったりという動き が出てくるのを、関

西としてどう捉えるか、どうやってその人たち に関西に留まってもらい、関西でお金を使って もらうのか、今まではさほど考えなくてもお金 を使ってもらえたところを、もう少し考える必 要が出てきたのではないでしょうか。

ここで和歌山県田辺市で取り組まれている事 例を紹介します。熊野本宮などが2004年に世 界遺産になり、その直後に田辺市と周辺の市町 村が合併して新田辺市になりました。元はそれ ぞれに観光協会が活動していましが、それを残 しつつ新しく広域で観光振興に取り組む組織を 作ろうとしてできたのがツーリズムビューロー



という組織です。それぞれの観光協会は個別で活動し、ツーリズムビューローはプロモーションなどを全体で行います。

世界遺産が強い観光資源なので、外国人旅行 者の誘致にあたり、ヨーロッパ、アメリカ、オー ストラリアの方々を対象にしていました。これ までに世界遺産に足を運んでくれるのは、欧米 人が多く、アジアからパック旅行で来る方はあ まり関心がありませんでした。その欧米人たち を対象としていかに世界遺産をアプローチして いくかを考えました。日本人観光客に比べ、ヨー ロッパからの観光客は長い時間飛行機に乗って くるので、来て1日ですぐ帰る人はいません。 長い間滞在して、しかも広いエリアなのでゆっ くり観光していこうという方が多く、お金もた くさん使ってくれます。従って素通りして日帰 りで帰ってしまう人たちよりも経済効果が大き いのです。自分たちの強み、経済効果という狙 い、それを含めてまずセグメンテーションとし て欧米人をターゲットにしました。縁もあった と思うのですがカナダ人を雇用し、外国人にど うアピールしていくかを検討しました。

まずアンケートをとり、どういうニーズがあるのかを把握します。それに対してどう対応できるのかを考えます。看板や案内板の英文表記がなくて不便ならば、自治体と一緒になって対応することもあります。英語ができなくてお客さまが困っているのなら、英語ができない人でもコミュニケーションがとれる方法を考えるために、観光業務の人たちが集まってワークショップを開き、ゲームなども交えながらコミュニケーション術を学んでいく。そういった取り組みも行ってきました。

ここが一段進んでいるのはプロモーション、広告宣伝や観光資源対策だけではありません。宿泊予約サイト、観光ツアーサイトを作っているのです。例えば外国だったらエクスペディア、日本でも楽天トラベルなど色々なインターネットの予約サイトがありますが、地域の実情に合わせた予約サイトを自分たちで整備することにし、旅行業の免許も取得しています。ビューローが地域と旅行者の間を繋ぐことで来訪者も

増え、ツーリズムビューローの活動の財源にも 還元されています。行政の委託料だけでなく、 自分たちで稼ぐ財源も持っている組織で、観光 振興の先進的な事例として評価されています。 観光先進地域になるために自分たちの強みは何 か、どういうお客さんを狙っていくのか、その 人たちにどうやってアピールするのか、それを 実践している事例です。

■ DMO (Destination Management Organization) について

田辺のツーリズムビューローが取り組んでいることは、今DMOという言葉で括られているものです。DMOは一貫した戦略のもと、観光地を振興していくための活動の中心となって先導し、調整していく組織です。観光資源、インフラ、交通、どのような観光事業があるのかといったイメージなど、観光地が持つ要素をベースに、マーケティングや必要な整備を行い、そのなかでいかに関係機関と調整し、計画を立て観光振興していくのかを考えます。

田辺はDMOの事例ですが、DMOをやろ うと思って取り組んできたわけではなく、自 分たちの観光地を伸ばしていこうと考える中 で、必要に応じて環境を整えていく過程でイン ターネットの予約サイトまで作ることになり ました。その結果、ヨーロッパでいわれてい るDMOと同じ、観光地域づくり、組織と機 能を発揮した活動になっていきました。だから DMO の役割を先において、組織を先につくる ことだけに注目してほしくないのです。供給者 サイド・旅行観光事業者側や観光振興する事業 者側の都合だけではなく、お客さまが何を求め ているのか、観光客のセグメンテーション/ ニーズ/特性に応じた効果的なマーケティング を担ってやってきた結果が、DMO になってい るという点を理解してください。

DMO は政策的にも注目されています。「まち・ひと・しごと創生基本方針2015」「日本再興戦略改定2015」にも盛り込まれています。地方創生は今いわれているところですが、地方で仕事、産業を作っていくのはなかなか難しい

ものです。観光は右肩上がりで伸びており、こ れからもアジアからどんどんお客さまが来られ る可能性が高い。関西が観光資源では圧倒的に 強いですが、それぞれの地域がいいものを持っ ている事も確かです。地方創生を考えたとき に、観光は重要なキーワードになり、国もそれ を後押ししようと、地方創生の基本方針や、再 興戦略・国の経営戦略に DMO を位置づけてい ます。

■日本版 DMO と瀬戸内の事例

日本版 DMO の役割は、先ほどの DMO と同 様で、発地・着地別のニーズを踏まえた市場創 造、マーケティングの先導や調整です。お客さ まに対してプロモーションをかけてどういう観 光旅行商品を売っていくのか、それに必要な地 元の観光協会、商工会議所、農協、既存の事業 者、政府、ほかの地域で同じような観光振興を している人たち、この間に入ってどのように調 整をしていくのか、それを全体的に進めていく



DMOに対する日本政府の考え方

まち・ひと・しごと創生基本方針2015(平成27年6月30日閣議決定)より

・地方創生の基本方針~地方創生の深化~

観光振興の分野では、日本版DMOは客観的なデータや指標を用いてマーケティングやマネジメントを行い、 地域内の官民協働や広域的な地域連携により、魅力ある観光地域づくりを行う事業推進主体としての重要な 役割が期待される。

日本再興戦略改定2015~未来への投資・生産性革命~(平成27年6月30日閣議決定)より

· 改訂戦略における鍵となる施策 2. ローカルアベノミクスの推進 iii)観光産業の再構築 日本の観光のトップランナーとしてふさわしい地域の中から、世界に通用する観光地域づくりとマーケティン グを行う官民一体の観光地経営体(日本版DMO)を選定し、政策資源を集中的に投資する。

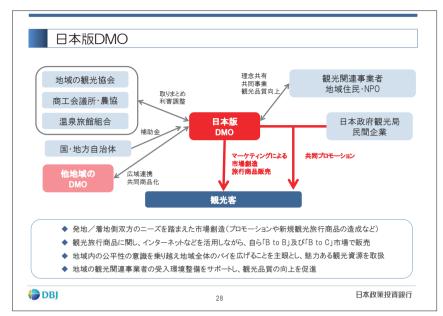
B DBI

27

日本政策投資銀行

組織として位置 づけられていま す。これは国の施 策で、補助金が出 されたり施策支 援が行われたり しており、政府で も地方創生の流 れの中で応援し ていこうという 動きがあります。

DMOとして注 目されている事 例を一つ紹介し ます。私たちも関 わっている事例 です。せとうち観 光推進機構とい う、今の DMO が 出てくる少し前 から広域で観光 振興を進めてい るところがあり ます。瀬戸内海を 取り囲む7県、兵 庫、岡山、広島、 山口、徳島、香 川、愛媛県が広域 で連携し、観光振 興に取り組んで います。元々は各 県で、例えば香川



ならうどん、岡山は桃や桃太郎などで観光振興を行ってきましたが、それだけではなかなかうまくいかないので、瀬戸内というキーワードを旗印に掲げ、「東京に行こう」「富士山に行こう」「北海道に行こう」ではなく「瀬戸内に行こう」という旅行者を増やすこと目指して、7県の連携によりできました。今年4月に一般社団法人せとうち観光推進機構として起ち上がります。

元は県がそれぞれに連携して行っていたので すが、県知事が替わったらどうするか、行政の

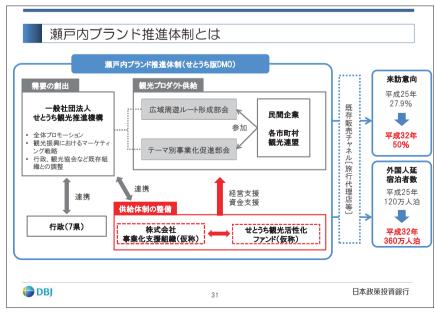
人はどうするのか など、色々問題も あり行政から外に 出し、外部の西日 本旅客鉄道株式 会社会長・佐々木 降之氏をトップに 迎えました。事業 本部長で現場を指 揮するのは、リク ルートでじゃらん の事業を手がけた 村橋克則氏です。 瀬戸内のブランド をどう高めていく のか、国内外から

の旅行者にどのようにして瀬戸内に 旅行に来てもらい、滞在してもらうかを考えていき ます。

どの様な経営者 に来ていただくの かも、DMOの難 しい問題の一つで す。今、様々が 域で DMO がま ず、プロス人材は ち上がってファム ショナルな人材は 限られているの

で、奪い合いになると思います。瀬戸内が実務 経験豊富なプロフェッショナルを迎えられたこ とは、成功事例の一つといえます。

ブランドの浸透を図るため、共通のウェブサイトの作成、プロモーション雑誌の発行、動画の配信などで瀬戸内の宣伝をするほか、食品ならカキ、肉、観光なら橋・島と有名なところをどのようにアピールしていくかというプロジェクトを起ち上げているところです。食品のオールフリーやイカ天など、商品の端には瀬戸内ブ



ランド認証マークを作って貼り付けています。 行政が中心になっている組織でプロモーショ ンを手がけるということは、今まで観光協会な どがそれぞれに行ってきたことと近いので、こ れだけでは目新しさはないかもしれませんが、 もう一つ連携して作った組織があります。せと うち観光推進機構が需要を創出しお客さまに来 てもらっても、いい旅行商品が提供できてい ない、ホテルが足りない、移動手段が足りない など、問題があると思います。そのような供給 側の問題を解決するために、行政側から声がか かったのが地元の金融機関です。弊行と地元 7県それぞれにある地方銀行が一緒になって、 供給体制を整備していく組織も同時に作り、さ らにファンドも作ります。せとうち観光活性化 ファンド(仮称)といい、今のところ約100億 円のファンドを目指しています。集めたお金を 使ってどのように地元振興をしていくのか、ど のような観光事業を起ち上げていくのか、色々 な人たちと部会を作ってプロジェクトを起ち上 げていきます。それに対して金融機関が経営支 援という形でノウハウの支援も行い、ファンド を作ってリスクマネーも供給していきます。

行政のプロモーションの取り組みと実際の事 業を支える金融機関、お金が付いている取り組 みは珍しい形です。需要と供給一体で提供する

ことで、2013年(平成25年)調査時点で瀬戸 内への来訪意欲は28%でしたが、2020年(平 成32年)には50%と北海道、九州レベルまで 高め、外国人宿泊者数も3倍に増やす、これを 目指して二つの組織からなる広域の DMO を 起ち上げようとしているところです。地方銀行 は通常、それぞれのエリアではライバルで、お 互いのエリアを侵食しながら争っているのです が、瀬戸内観光に関しては争うのではなく手を 結んで、まずはそれぞれ限られたパイを奪い合 うのではなく、地方銀行が連携してパイを底上 げしていく、経済全体を底上げしていこう、そ うしないと地域の未来はないと考えて手を結ん だわけです。地方銀行の人たちが仲良く並んで 笑っているというのは画期的なことです。弊行 も含めプロモーションなど一緒に取り組ませて いただいております。

■日本政策投資銀行の観光活性化の取り 組み

最後に弊行の取り組みをご紹介します。弊行 も観光活性化に非常に力を入れており、私たち 企画調査課が観光活性化のために、DMOとい う組織と事例紹介、今日の機会なども含めた啓 蒙活動を行っています。事業者からお金が必要 だといわれたときに、金融機関なので融資はす

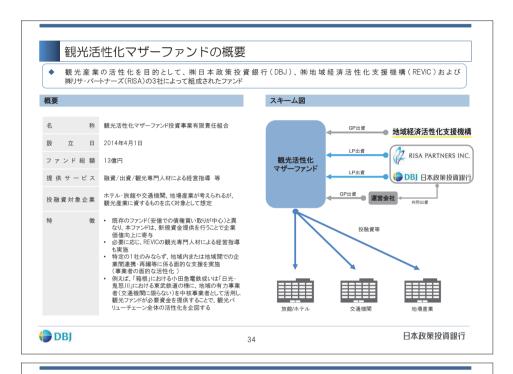
> るのですが、もう 少しリスクマネー も提供すべきだと して、ファンドを 創設し、ホテルに 対する改装投資な ど、観光向けに事 業を育てていくよ うな動きもしてい ます。

取組み事例の一 つとして、地元の お酒を造る会社 に、リスクマネー が必要なので投資 をしています。ま



た、関西では(株) NOTE が企画した古民家 を使った宿泊事業は、古民家再生という地域に とっても価値のある重要なテーマであることも 含め、支援をしているところです。

今日は DMO について紹介しました。国の 支援により補助金もあります。補助金、政策的 な支援はどんどん活用していくべきだと思いま す。ただ、重要なのは、それのみが目的であっ てはならないことだと思います。補助金をもら えるから DMO をつくりましょう、などは本末 転倒です。国内外いろいろなところで DMO 的 な観光振興で成功している組織があると思いま



観光活性化マザーファンドの取組事例 1/2

(株)知床グランドホテルに対する融資

- 当社は、知床半島のウトロ温泉地区を代表するホテル「知床グランドホテル 北こぶし」を運営する宿泊事業者
- 知床半島の世界自然遺産登録を受け観光需要が盛り上がる中、更なる入 込客数の増加を狙う当社は、ホテルフロント等の全面改装を中心とした積極 的な投資を企図
- 斯かる状況下、当社より相談を受けた観光活性化マザーファンドにて、融資 を実行

(有)舩坂酒造店に対する十六銀行との協調融資

- 当社は、元禄年間創業の飛騨高山を代表する酒蔵の一つであり、飛騨地 域の恵まれた湧水を用いて「四ツ星」に代表される良質な地酒の醸造を手 掛けるほか、高山の中心的な観光地である上三之町地区(歴史的町並み 保存地区)において、国内外の観光客向けに、それら地酒や地域の名産品 を提供する飲食・物産施設を運営
- 昨今は、酒造りおよび観光の両面で優れた特色を有する地域件を活かし 杜氏管理による本格寒冷仕込(季節醸造)と観光客向けの涌年醸造の両 立を推進する「プロジェクト四ツ星」を推進
- 高山の観光活性化を企図する当社に対し、観光活性化マザーファンドと十 六銀行が協調して融資を実行





35



(出所)(株)知床グランドホテル北こぶしHPより(2015年4月23日現在)

(出所)(有)舩坂酒造店HPより(2015年4月23日現在)

DBI

日本政策投資銀行

観光活性化マザーファンドの取組事例 2/2

(株)静岡銀行との「しずおか観光活性化ファンド」の組成

- 静岡銀行が営業基盤とする静岡県は、世界遺産である富士山をはじめ、 海・山・温泉等、豊富な観光資源を有する
- 本ファンドの組成は、同県における観光消費額等の増大および地域の経 済・雇用を支える観光産業の発展に向けた取り組み支援を目的とする
- 観光活性化マザーファンドと各地域金融機関が、特定の地域に特化した子 ファンドを組成することで、各地に根ざした観光活性化支援が可能になるに

(参考)ファンド概要

名	你	しずおか観光活性化投資事業有限責任組合
設 立 日	∃	2015年3月31日
ファンド総割	領	10億円
提供サービス	ス	融資/出資/観光専門人材による経営指導 等
ファンド出資	者	㈱静岡銀行、観光活性化マザーファンド投資事業有限 責任組合、静岡キャビタル㈱、REVICキャビタル
ファンド運営す	者	静岡キャピタル(株)、REVICキャピタル(株)

(株)NOTEリノベーション&デザインに対する但馬銀行との投融資

- ◆ (一社)ノオトは、歴史的建築物が数多く残る兵庫県篠山市を中心に、古民 家等を宿泊施設等として再生・活用してきた実績を有し、最近では、「天空の城」として人気を博している竹田城下の酒蔵のリノベーション等も手掛ける 事業者
- 今級 同社では 関西圏国家戦略特別区域のプロジェクトに古早家等歴史 的建築物活用事業が追加となったことを受け、同プロジェクトの認定事業とし て、新たに設立した(株)NOTEリバーション&デザインを活用し、篠山地域の古民家等をリバーションした上で地域一体型のホテルとして活用予定
- 国家戦略特区における歴史的建築物等のリバーションによる観光活性化 を企図する当社に対し、観光活性化マザーファンドと但馬銀行が協調して投 融資を決定



(出所)(一社)ノオトHPより(2015年4月23日現在)

B DBI

36

日本政策投資銀行

す。田辺もそうです。瀬戸内はこれからですが ぜひ成功させたいと思っています。本質的に大 事なのは、そういった組織が行っている取り組 みを参考にして、自分たちの地域が持つ資源や 地域のおかれている状況に置き換えたら何がで きるのかをよく考えることです。

旅行者のニーズは何か、自分たちが提供でき るものは何か、どう改善していくのか、どうやっ て旅行者に伝えるのか、しっかりと自分の頭で 考えて実践する。その結果は戻ってきます。こ

れはうまくいかなかった、これはうまくいっ た、という具合に次の改善につなげていくしか ありません。これからは地方の人たちも必死に なって考えていきます。政府もそれを後押しし ています。

関西でも、今までのように黙っていても旅行 者が来るという状況は難しくなると思われま す。皆さまのところでもそういう認識で日々取 り組んでいただければと思います。

ご静聴ありがとうございました。





『バンシ流』は関空を変えるか

産経新聞大阪本社 経済部 藤原 直樹

関西国際空港と大阪(伊丹)空港が4月か ら完全民営化し、オリックスと仏空港運営会社 バンシ・エアポートなどが出資する関西エア ポートによる運営がスタートした。民営化で関 空はどう変わるのか。その鍵を握るのがバンシ の存在だ。

バンシは 1995 年にカンボジアの 2 空港の 運営を開始。その後、フランスやポルトガルな どの空港運営権を次々と取得して事業を拡大し た。4月からは関空と伊丹に加え、ドミニカ共 和国の6空港の運営もスタートさせ、現在は 世界で計34空港の運営に参画する。2014年 の運営空港全体の利用者は前年より9%増の 4.680万人とするなど、成果も上げている。

バンシの空港運営とはいったいどのようなも のなのだろうか。その答えを探しにバンシが 13年から運営するポルトガルのリスボン空港 を取材した。

リスボン空港ターミナルの制限エリア内に、 だ円形の賑やかな場所がある。ここにはタラを 塩で漬け込んだ料理「バカリャウ」やカスター ド入りの伝統菓子「エッグタルト」、淡い青色 が特徴の装飾タイル「アズレージョ」など、ポ ルトガルの特産がずらりと並ぶ。ここがリスボ ン空港名物になっている「リスボンスクエア」 だ。

ポルトガルらしさを打ち出すためにバンシが 倉庫だった場所を改修して設置した。中心部は 休憩スペースで、周囲に店舗が並ぶ。街中の市 場を再現した空港内とは思えない一画もあり、 利用者の人気を集めている。

ポルトガル空港公社の最高執行責任者 (COO) でバンシ出身のティエリ・リゴニエル 氏は「国際空港はその国の玄関口。足を踏み入 れた瞬間からその国を感じることができないと いけない」とドバンシ流、の秘訣を話す一方、 関空の印象については「とりたてて関西らしさ は感じない」と分析した。

リスボン空港は拡張できるスペースに限りが あるという点で関空と状況が似ており、将来の 関空像のヒントがいたるところに散らばってい た。

バンシがリスボン空港で心がけているのが 「緩急」だ。手荷物検査や出入国管理はカウン ターの増設とコンピューター化を進め迅速化す る一方、免税店のあるエリアはカーブを多くし てわざと遠回りさせる構造にしている。中心に あるのはもちろんリスボンスクエアだ。

リゴニエル氏は「手荷物検査は重要だが空港 収益には貢献しない部分。ここをいかに早く通 過し、免税店で時間を使ってもらうかだ」と強 調。利用者の急増に対応できず、手荷物検査や 出入国管理で長い行列ができている関空とは大 きな違いがあった。

バンシで国際プロジェクトを担当し、ニコ ラ・ノートバール
計長兼最高経営責任者(CEO) の「右腕」として世界を飛び回っているピエー ル・アビニャーノ氏も、関空の印象について「世 界基準から20年は遅れている古くさい空港| と厳しい認識を示した。

一方で、定時運航率の高さには感心したとい う。アビニャーノ氏は「空港としての基本はで きている。バンシが『付加価値』を加えること でもっといい空港にすることができる」と自信 をみせた。

バンシは空港の商業エリアの魅力を高めて利 用者を増やし、そこでの収益をもとに着陸料や 空港施設利用料を引き下げ、新規の路線誘致に

つなげる戦略を得意とする。世界的にみると「ま じめだがおもしろみのない空港」と映る関空 に、世界の空港運営で培った「バンシ流」が加 わることでさらなる成長が期待できるというわ けだ。

関空は 15 年度の旅客数が前年度比 20%増 の2.405万人となり、年度として過去最高を 記録した。格安航空会社(LCC)の就航拡大 による訪日外国人の急増が背景にある。

ただ、関空の好調が今後も持続するとは限ら ない。訪日外国人の中心を占める中国人や韓国 人は対日関係次第で大きく減少する可能性があ る。

関空の好調を支える LCC の国際線に占める 割合はついに3割を超えた。座席が比較的狭 い LCC は飛行時間 4 時間以内のアジアの中距 離便が主流。欧米向けなど課題の長距離便は不 振が続いている。訪日外国人の影響で関空が好 調のうちに、長距離便の誘致を進めて国際空港 としての総合力を高める必要がある。

ここでもバンシの役割に期待が集まってい る。バンシは就航路線を誘致する専門チームを 抱える。季節ごとの需要や競合状況を踏まえた 緻密なマーケティングに基づき着陸料を変動さ せるなど、民間ならではの柔軟さで路線誘致に 実績を挙げている。

バンシのノートバール CEO も「バンシは世 界 150 以上の航空会社と強い関係を維持して いる。関空にも長距離線の需要は必ずある」と 強調する。実際、バンシが運営するリスボン空 港はアジアとの長距離路線がないことが課題 だったが、中国・北京路線の就航交渉が大詰め を迎えているという。

バンシの強みは豊富な人材にもある。運営空 港を増やす過程で、世界中から実績のある人材 を獲得している。アビニャーノ氏もリゴニエル 氏も世界で経験を積んでいる。

関西エアポートの副社長に就任したエマヌエ ル・ムノント氏もその一人だ。前任はバンシが 運営するカンボジア3空港のトップを務め、3 月までにターミナルなど空港施設の拡張工事を 完了させてから日本にやってきた。豊富な人材

を抱えるバンシでもエース級として知られる。

関西エアポート社長でオリックス出身の山谷 佳之氏はムノント氏を「ブラザー(兄弟)」と 呼び、「欧州とは異文化のカンボジアでもまれ た経験が日本でも役に立つ」と全幅の信頼を置 いている。

バンシのノートバール CEO は「世界中から 空港運営における精鋭を集めており、関空には 彼らを送り込む」と強調する。「世界で培った 経験と実績」という、関空にもっとも欠けてい たものをバンシは投入しようとしているのだ。

関空民営化の成否は今後の日本の空港民営化 の流れにも大きな影響を与える。かつては国や 地方自治体が運営していた空港は、世界では欧 州やアジア、中南米など 100 以上が民営化し ており、今や世界の潮流といえる。

一方の日本では、関空と伊丹に続き、7月に は仙台空港が民営化されるが、まだまだ民営化 の流れは始まったばかり。国土交通省は札幌、 福岡、広島、高松などの空港でも運営権売却を 検討しているものの、今後の空港民営化の鍵は 確実に関空と伊丹が握っている。

両空港が先駆者となるのは空港民営化に加 え、運営に外資のバンシが参画することもある。

政府は安全保障への懸念から空港運営への外 資参入に消極的だった。オーストラリアの投資 会社マッコーリー・グループが羽田空港ターミ ナルを運営する日本空港ビルデングの株式を 20%近く買い占めた 07 年秋には政府が難色を 示し、外資規制も検討したことでマッコーリー は撤退するという事態になった。

ところが今回は一転してバンシの参画を認め た。関西エアポートに運営を引き継いだ新関西 国際空港会社が抱える1兆円超の負債を解消 できる什組みを評価した格好で、「例外」とす る政府関係者は少なくない。ただ、海外の空港 では国境を越えた投資が進み、実際に成果を挙 げている。

フランス企業のバンシの存在は、運営に参画 する関空と伊丹だけでなく、日本の空港全体に も大きな影響を与えることになる。



米国航空産業の買収・合併による変化 ~市場集中度の観点から~



福山平成大学 経営学部 朝日 亮太

((一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

I. はじめに

航空産業はこれまで多くの買収・合併が実施されてきた産業である。近年においてもその傾向は見られ、2000年以降、欧州ではエールフランス・KLMオランダ航空のケース、イベリア航空・クリックエア・ヴェリングのケース、日本でも日本航空・日本エアシステムのケース(2002)がある。特に近年、買収・合併の多くみられた地域が米国である。USエア・アメリカウエストのケース(2005)、デルタ・ノースウエストのケース(2008)、ユナイテッド・コンチネンタルのケース、サウスウエスト・エアトラン(2010)のケース、アメリカン・USエアのケース(2013)のケースが相次ぎ行われた。近年の買収・合併の特徴として、従来型の航空会社(Full-Service-Carrier、FSC)同士の合併だけではなく、近年は低費用航空会社(Low-Cost-Carrier、LCC)の関連したケースもみられるようになってきたことがある。

買収・合併の効果として、Merkert and Morrell(2012)では、経営の効率性の増加と費用削減、市場シェアと収益の増加、競争の緩和、空港スロットの入手、買収・合併された企業の航空機の活用、消費者の利便性増加を挙げている。これらの効果の中で、市場支配力の強化については、多くの先行研究により認められている。一方で、Hüschelrath and Müller(2015)では、合併による費用削減から生じる効率性の増加と合併をきっかけとした競争者の参入により合併企業の市場支配力が軽減される効果などが指摘されている。

本稿では、ハーフィンダール指数¹と買収・合併を実施した企業の市場シェアを用いて、近年の買収・合併による米国航空産業に起こった変化について、市場集中度の観点から考察を行う。

Ⅱ.買収・合併による米国航空産業の変化

今回の考察で用いるデータは、米国航空産業の2005年、2010年、2015年の各第1四半期データである。2005年の旅客取扱上位30位の空港発の便を中心に抽出し、市場シェア5%に満たない航空会社は除外している。データの出処は、OD PLUS 発行の DB1A で、実際に運航された便から10%ランダム抽出した旅客数と実売チケット価格の情報が得られる。このデータ期間での買収・合併として、US エア・アメリカウエストのケース(2005)、デルタ・ノースウエストのケース(2008)、ユナイテッド・コンチネンタルのケース、サウスウエスト・エアトランのケース(2010)、アメリカン・US エアのケース(2013)がある。

¹ ハーフィンダール指数は、市場集中度を見る指標の一つであり、各企業の市場シェアの2乗和で示される。今回は、これを1000倍しており、0から1000の値を取る。0に近いほど、市場集中度が低く路線が競争的、1000に近いほど市場集中度が高く路線が非競争的と判断される。

100% 465 460 80% 460 23% 27% 60% 24% X 455 455 40% 450 448 44% 37% 20% 445 12% 11% 11% 0% 440 2005 2010 2015 ■ 600-800以下 200-400以下 ■400-600以下 ■ 800-1000以下 ■X■ 平均ハーフィンダール指数

図1:米国航空産業の平均ハーフィンダール指数とハーフィンダール指数別路線割合の推移

出所:DB1Aのデータより筆者作成

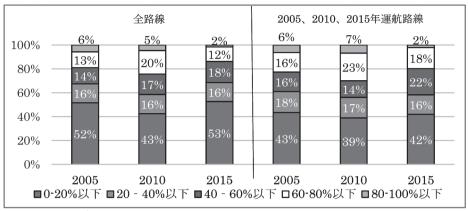
まずは米国航空産業全体の変化についてみる。図1は米国航空産業の路線平均ハーフィンダール指 数の推移とハーフィンダール指数別路線数の割合の推移を表したものである。平均ハーフィンダー ル指数に関して、2005年から2010年について、ハーフィンダール指数はわずかながら上昇を示し ている。2010年と2015年については、有意な変化を確認することはできなかった。ハーフィンダー ル指数別路線数の割合の推移をみると、2010年にハーフィンダール指数が800を超える市場集中度 が高く非競争的な路線の割合が増加しているが、2015年にはハーフィンダール指数800を超える路 線の割合が減少している。一方、2015年にはハーフィンダール指数400 ~ 600以下の若干競争的な 路線の割合が大きく増加している。これらの変化について、2005年の US エアとアメリカウエスト のケースと2008年のデルタとノースウエストのケースにより米国航空産業の市場集中度は大きく高 まり、2010年以降のユナイテッドやサウスウエストのケースにより競争が促進され、市場集中度の 低下した路線が増加した可能性が示唆される。

次に、買収・合併を実施した企業の市場シェア別の路線割合の推移についてみる。今回考察する 企業は、デルタ、サウスウエストである。図2はデルタ、図3はサウスウエストの市場シェア5%以上 を有している路線をすべて含めた路線の市場シェア別の路線割合推移と2005年、2010年、2015年 の3年ともに市場シェア5%以上を有していた路線の市場シェア別の路線割合の変化を表している。

デルタについて、2010年は2005年に比べ、市場シェア80%以上を有する路線の割合が大きく 増加している。そして、2015年においては、市場シェア80%以上の路線割合を大きく減少してい る。しかしながら、市場シェア60%から80%以下の路線について、2005年と2015年を比較すると 2015年のほうがその割合が大きい。これは、合併後にある程度高水準の市場シェアを維持している ことを示している。2005年、2010年、2015年まで市場シェア5%以上を維持している路線につい ては、2005年から2010年にかけては、市場シェア5% から20% の路線割合が減少し、市場シェア を増加する傾向にある。一方、2015年には市場シェア80%を超える路線を大きく減少させるなど、 合併による市場シェアの上昇がこの時期において弱まっていることがわかる。

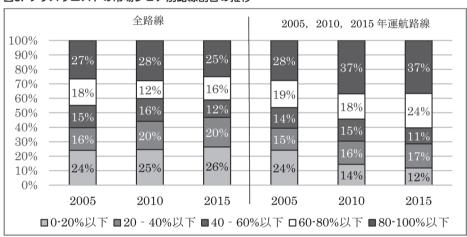
サウスウエストの全運航路線について、買収・合併の発生年以降となる2010年と2015年の変化 を比較すると、市場シェア80%を超える路線割合は減少し、市場シェア20%以下の路線の割合は微 増している。この傾向は、エアトランの買収により市場シェアの小さい路線を多く得たためと考え られる。この点から、サウスウエストがエアトラン買収により路線を拡大し、米国航空産業を競争 的にした可能性が示唆される。しかしながら、2005年、2010年、2015年まで市場シェア5%以上 を維持している路線についてみると、2010年から2015年にかけては、市場シェアが60%より大き い路線の割合が大きく増加している。これは、既存の路線において、買収・合併によるエアトラン

図2:デルタの市場シェア別路線割合の推移



出所:DB1Aのデータより筆者作成

図3: サウスウエストの市場シェア別路線割合の推移



出所:DB1Aのデータより筆者作成

の市場シェアを吸収したことにより、自らの市場シェアを拡大したと考えられ、従来から指摘され ている買収・合併による市場支配力強化が生じた可能性を示している。

Ⅲ.買収・合併による今後の航空産業

今回は、ハーフィンダール指数とデルタとサウスウエストの2社の市場シェアから米国航空産業の 変化をみてきた。米国航空産業は2010年あたりまで、買収・合併により大きく市場集中力は高まっ たが、2015年にはやや低下する傾向にあった。この変化から、アメリカンやユナイテッドの合併に よりいくつかの航空会社が大規模化したため、それら航空会社の競争的行動が買収・合併により誘 発された可能性が示唆される。先行して合併を行ったデルタの市場シェア別の路線割合の推移から、 2015年において市場シェアの低い路線が増加していることも、この可能性を示していると考えられ る。一方、サウスウエストは、2005、2010、2015年と市場シェアを維持し運航している路線に ついては、市場シェアの高い路線を増加している。これは米国航空産業内で大きな競争力を有する LCC は買収・合併により市場支配力の強化を行う可能性を示唆している。

これらの指標のみで、買収・合併による米国航空産業の変化を確実に判断することは難しい。し

かしながら、従来から指摘されているような買収・合併企業が市場シェアを拡大する傾向を観察す ることはできた。この点から今後、合併を実施した航空会社が経営の合理化のために路線からの撤 退を進めるなどすれば、寡占化がさらに進行し、運賃の上昇を導く可能性も示唆される。また、サ ウスウエストのような LCC であっても、常に低運賃を設定しているわけではなく、市場シェアの高 い路線では運賃水準を上昇させると言われている。LCCの買収・合併による市場支配力の強化も、 競争を弱める要因となるかもしれない。今後も様々な指標を用いて、買収・合併による米国航空産 業および航空会社の変化とその影響について分析を行う必要がある。

参考文献

Hüschelrath, Kai, and Kathrin Müller. "Market power, efficiencies, and entry evidence from an airline merger." Managerial and Decision Economics 36.4 (2015): 239-255.

Merkert, Rico, and Peter S. Morrell. "Mergers and acquisitions in aviation-Management and economic perspectives on the size of airlines." Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review 48.4 (2012): 853-862.

2016年4月22日 新関西国際空港株式会社・発表資料より

2015 年度運営概況

【参考】http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm

○**発着回数 169.304** 回 (前年比 + 17%)

国際線:119.373回

(前年比+25%)

国内線:49.931 回

(前年比±0%)

発着回数について

2015 年度の国際線・国内線の総発着回数は前年比+ 17%の 169.304 回と 5年連続で前年を上回り、年度として過去最高を記録し、開港以降初めて16 万回を上回りました。

国際線発着回数につきましては前年比+25%の119.373回を記録し、年度と して過去最高を記録しました。国内線は前年と横ばい状態になっております。

)旅客数 2.405 万人(前年比 + 20%)

国際線: 1,727 万人

(前年比+28%)

国内線: 678 万人

(前年比+4%)

- 旅客数について -

2015 年度の国際線・国内線の旅客数は前年比+ 20%の 2.405 万 人と4年連続で前年を上回り、年度として過去最高を記録しました。 外国人旅客数につきましては前年比+57%の1,100万人と4年連

続で前年を上回り年度として過去最高を記録しました。

国際貨物取扱量 677.179t (前年比 -6%)

貨物量について

2015年度の貨物量につきましては、国 際線貨物量は前年比 -6%の 677,179 ト ンと2年ぶりに前年を下回りました。

- 1. 発着回数には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機・回転翼機等を含む。
- 2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局の発表資料を基に算出している。
- 3. 国際貨物量は、大阪税関公表の関西国際空港航空機積卸貨物量による。

2016年4月20日 大阪税関・発表資料より

「関西空港」

2016年3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		ランス は入超)
近	畿	圏	1,33	6,970	91.6	20.7	1,11	4,572	88.6	19.5		222,398
管		内	84	3,309	92.2	13.1	83	35,905	88.6	14.7		7,405
大	阪	港	28	9,194	92.5	4.5	37	4,328	105.4	6.6	\triangle	85,134
関	西空	港	42	0,612	94.3	6.5	29	6,874	85.2	5.2		123,739
全		玉	6,45	6,599	93.2	100.0	5,70	1,614	85.1	100.0		754,985

【空港別貿易額】(単位:百万円、%)

	+^						バランス
	輸出	前年比	全国比	輸入	前年比	全国比	(△は入超)
関 西 空 港	420,612	94.3	6.5	296,874	85.2	5.2	123,739
成田空港	817,396	100.1	12.7	978,862	87.8	17.2	△ 161,466
羽田空港	21,531	52.7	0.3	57,141	117.4	1.0	△ 35,610
中部空港	80,299	80.3	1.2	78,059	86.0	1.4	2,240
福岡空港	77,371	88.5	1.2	31,968	88.6	0.6	45,403
新千歳空港	2,607	86.1	0.0	1,031	90.4	0.0	1,577

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		外国人出国		日本人帰国 (日本人出国(
平成6年	254,482	,	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740		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		914,848		4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427		1,027,910		4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成 10 年	1,079,290		1,022,094		4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成 11 年	1,112,468		1,079,403		4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成 12 年	1,194,740		1,158,019		4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成 13 年	1,198,460		1,152,108		4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成 14 年	1,177,532		1,119,898		3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成 15 年	1,112,229		1,057,401		2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成 16 年	1,289,109		1,245,589		3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成 17 年	1,369,514		1,327,750		3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成 18 年	1,505,025		1,431,800		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		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		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		1,363,251		3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,069	26,006
平成 24 年	1,795,222		1,778,162		3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,812,831	29,543
平成 25 年	2,326,263		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		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		270,370		260,960	8,420	239,090	7,710	1,057,540	34,110
平成27年2月	338,020		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		344,890		313,730	10,120	296,660	9,570	1,341,940	43,290
平成 27 年 4 月	460,450		481,860		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		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		459,840	14,830	322,450	10,400	298,130	9,620	1,597,600	51,540
平成 28 年 4 月	557,170	18,570	592,370	19,750	200,530	6,680	225,040	7,500	1,575,110	52,500
平成28年累計	2,059,500	17,020	2,051,680	16,960	1,016,860	8,400	1,016,810	8,400	6,144,850	50,780
前年同期	1,472,250	12,270	1,446,850	12,060	1,006,240	8,390	982,190	8,180	4,907,530	40,900
対前年同期比	139.9%		141.8%		101.1%		103.5%		125.2%	

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

関西国際空港における 2016 年 G/W 期間中の 出入(帰)国者数【速報値(概数)】

1 対象期間 2016年4月28日(木)~2016年5月8日(日)計11日間

2 期間中の出入(帰)国者数(概数)

数:534.030 人(対前年比約 115%) 出 国 者: 268.930人(対前年比約 109%) うち日本人: 108.160 人(対前年比約 111%) 外国人: 160.770 人(対前年比約 108%) 入(帰) 国者: 265,100人(対前年比約 121%) うち日本人: 114,380人(対前年比約 116%) 外国人: 150,720 人(対前年比約 126%)

3 期間中のピーク

出国ピーク 4月29日(金)31,980人 入(帰) 国ピーク 5月 5日(水) 30.990人

4 渡航先国(地域)別出国者数(概数)

第1位が韓国で60.590人、次いで中国の59.440人、台湾の45.500人、東南アジアの 37,780人、香港・マカオの28,710人となっている。

また、対前年比では、韓国が大幅に増加し、次いで香港・マカオ、台湾の順番で増加した。

出入(帰)国者数

(単位:人)

	2016年 4月28日~5月8日(11日間)											
			出国			入(帰)国]		 合 計			
		日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計		
28 ⊟	木	13,370	17,480	30,850	7,440	15,230	22,670	20,810	32,710	53,520		
29 ⊟	金	17,770	14,210	31,980	7,410	15,840	23,250	25,180	30,050	55,230		
30 ⊟	土	12,510	16,780	29,290	7,460	16,840	24,300	19,970	33,620	53,590		
1 ⊟	В	11,940	16,060	28,000	9,660	10,930	20,590	21,600	26,990	48,590		
2 🖯	月	9,690	17,050	26,740	7,110	9,650	16,760	16,800	26,700	43,500		
3 ⊟	火	13,210	13,210	26,420	9,630	9,740	19,370	22,840	22,950	45,790		
4 ⊟	水	6,600	12,350	18,950	13,220	12,150	25,370	19,820	24,500	44,320		
5 ⊟	木	6,250	11,150	17,400	17,660	13,330	30,990	23,910	24,480	48,390		
6 ⊟	金	5,300	10,600	15,900	9,920	16,450	26,370	15,220	27,050	42,270		
7 ⊟	土	4,850	15,010	19,860	12,200	15,000	27,200	17,050	30,010	47,060		
8 ⊟	В	6,670	16,870	23,540	12,670	15,560	28,230	19,340	32,430	51,770		
合	計	108,160	160,770	268,930	114,380	150,720	265,100	222,540	311,490	534,030		
対前年	比	111%	108%	109%	116%	126%	121%	114%	116%	115%		

出国者渡航先別一覧表

(単位:人)

		2016年	(参考)	2015年		
	4月28日~	~5月8日(11	4月26日~5月6日(11日間)			
	出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比	
韓国	60,590	22.5 %	119.0 %	50,910	20.6 %	
中 国	59,440	22.1 %	110.2 %	53,940	21.9 %	
香港・マカオ	28,710	10.7 %	114.7 %	25,040	10.1 %	
台湾	45,500	16.9 %	111.7 %	40,740	16.5 %	
東南アジア	37,780	14.0 %	103.9 %	36,370	14.7 %	
北アメリカ	4,910	1.8 %	112.1 %	4,380	1.8 %	
ハ ワ イ	8,490	3.2 %	91.9 %	9,240	3.7 %	
グアム・サイパン	4,630	1.7 %	91.5 %	5,060	2.1 %	
オセアニア	2,610	1.0 %	107.0 %	2,440	1.0 %	
ヨーロッパ	10,630	4.0 %	87.9 %	12,100	4.9 %	
そ の 他	5,640	2.1 %	86.5 %	6,520	2.6 %	
合 計	268,930	100.0 %	109.0 %	246,740	100.0 %	

(注) 昨年のゴールデンウィーク期間は、4月24日(金)から5月6日(水)までの13日分を公表いたしましたが、 この資料では、本年のゴールデンウィーク期間に合わせ、前ページ表とも 2015 年 4 月 24 日 (金)、4 月 25 日(土)分を表示しておりません。

不法就労外国人対策キャンペーン月間

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

近年、国際交流は一層活発となり、多くの国からたくさんの外国人の方々が日本を訪れており、平 成27年には我が国に入国した外国人は約1,969万人となっており、対前年比約554万人の大幅な 増加となりました。

外国人のほとんどの方々は、適正な手続により入出国されていますが、一方で、不法就労を目的と して我が国に入国しようとする外国人も後を絶たないばかりか、その入国手段も年々悪質、巧妙化し ています。また不法残留外国人数も、当局の施策及びに関係機関の御協力により、年々減少しており ましたが、前年から引き続き2年連続して増加に転じ、本年1月1日現在で、約6万3千人を数え る状況にあります。

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

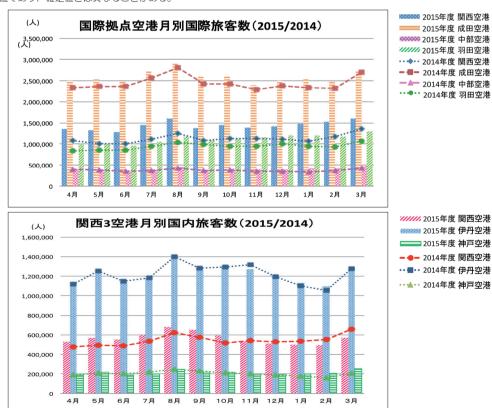
そのためには、喫緊の課題であります不法就労防止に向け、皆様の御理解と御協力をお願いいたし ます。

関西3空港と国内主要空港の利用状況

2016年3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	関西3空港	10,898	127.2%	17,927	96.5%	28.825	106.2%
	関西	10,898	127.2%	3,969	87.5%	14,867	113.5%
	大阪(伊丹)	0	_	11,742	99.7%	11,742	99.7%
	神戸	0	_	2,216	98.4%	2,216	98.3%
	成 田	16,138	103.2%	4,366	103.3%	20,504	103.2%
	中部	3,432	113.6%	5,230	107.2%	8,662	109.6%
旅客数	関西3空港	1,607,572	118.9%	2,108,005	98.4%	3,715,577	106.3%
(人)	関西	1,607,572	118.9%	569,321	86.7%	2,176,893	108.3%
	大阪(伊丹)	0	_	1,285,385	100.8%	1,285,385	100.8%
	神戸	0	_	253,299	120.7%	253,299	120.7%
	成 田	2,742,930	101.8%	616,845	106.8%	3,359,775	102.7%
	東京(羽田)	1,303,923	122.4%	5,618,565	99.7%	6,922,488	103.3%
	中部	471,400	109.0%	484,133	100.7%	955,533	104.7%
貨物量	関西3空港	60,586	93.3%	13,226	98.9%	73,812	94.2%
(トン)	関西	60,586	93.3%	1,968	103.9%	62,554	93.6%
	大阪(伊丹)	0	_	11,258	98.1%	11,258	98.1%
	成 田	177,565	89.2%	_	_	177,565	89.2%
	東京(羽田)	33,076	108.0%	65,812	96.2%	98,888	99.8%
	中 部	14,681	80.5%	2,087	85.9%	16,768	81.2%

- 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。



謹んで地震災害のお見舞いを申し上げます

この度の「熊本地震」により被災された皆様に、 謹んでお見舞い申し上げますとともに、 一日も早い復旧を心からお祈り申し上げます。

関西空港調査会からのお知らせ

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(十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)
- ○第435回定例会(十木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉)
 - 日 時 2016年7月28日(木)16:00~17:00
 - 場 所 大阪キャッスルホテル
 - テーマ 「TPPと関西経済について」(仮題)
 - 講 師 山口 洋 氏(経済産業省近畿経済産業局通商部国際化調整企画官)

※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

- ▶ 3年前、貰っためだか10匹ほどを大・小・小3つの睡蓮鉢に入れていたら、一昨年は50匹ほどになって年を越し、昨春、大量産卵開始。これはあかんと、誰もいない間に120L・80L・80L・60L(つまり、4っつ!)の左官用コンテナボックスを買ってきて庭に埋め、適当に水生植物入れ、土と煉瓦で囲ってめだか池。もう一つのふ化用の仮設水槽と卵の付いた藻の出し入れを繰り返す。
- ▶ めだかはその後、"もはや、お湯状態+ヤゴの猛攻"の真夏を百均の"すだれ"ひとつで耐えしのぎ、秋は追加放流されたシラサエビ(チヌ釣りの餌の残り)とも、本音はともかく仲良さげに泳ぎ、冬の間は3度の結氷も恐らく底でじっとやり過ごし、やっと3月の水温上昇で活発化。水生植物に付いてきたらしき巻貝も数を増やしてもそもそ動き、餌をやるとシラサエビまで水面に上がってくる。メダカ約300、エビ約100が越冬。
- ▶ これから産卵期、大小7つにもなった"池"の増設は、自転車も入れられなくなりそうなので、もはや望めず。如何に対応、しましょうか・・・細長い、池?? (S-3)

世界かんがい施設遺産「久米田池」(岸和田市)





久米田池は、大阪府内のため池の中で最大の水面面積を誇る農業用水・養魚池であり、地域住民に潤いと安らぎを与える憩いの場として愛されています。

久米田池は、725 (神亀2) 年から738 (天平10) 年にかけて、僧行基によって付近の住民を組織して作られたと伝えられており、現在も、農業用水として27ヘクタールの水田を潤し、隣接する国の重要文化財である久米田寺とともに天平文化の薫りを今に伝えています。

また、年間約100種類もの鳥類が飛来することから、「鳥の国際空港」とも呼ばれ、 コウノトリが平成23年1月に飛来するなど、豊かな自然資源としても貴重な存在となっています。

平成27年10月には、フランス共和国モンペリエ市で開催された、国際かんがい排水委員会 (ICID) の第66回国際執行理事会において、久米田池の歴史、工法等が評価され、「世界かんがい施設遺産」に登録されました。

毎年3月末から4月の初旬には、堤防の百数十本の桜が咲き誇り、8月初旬に開催される久米田池夏まつりでは、久米田池の遊歩道に、夕暮れとともに数多くの灯籠に明かりが灯され、幻想的な雰囲気に包まれるなど、季節ごとに様々な表情を見せ、一年を通して訪れる人を楽しませてくれます。

ぜひ、久米田池にお越しいただき、朝日や夕日に照らされた美しい池の水面、旅鳥たちが羽根を休める姿、荘厳な久米田寺を観て、連綿と続いている歴史の積み重ねを感じてください。

■アクセス JR阪和線久米田駅下車徒歩15分

南海ウィングバス池尻バス停下車徒歩3分 ※久米田池周辺には駐車場がございません

■問合せ先 岸和田市産業振興部農林水産課整備調整担当 TEL:072-423-9487

久米田池交流資料館 TEL: 072-444-2272

● 発行日 2016年5月20日 ● 印 原 第日報印刷 ● 発 行 一般財団法人 関西空港調査会 ● 543-0021 大阪市天王等区東馮津町11番9号 上本町1 TEL(08)6767-0800 URL http://www.kar.or.ip