



# KANSAI 空港レビュー



No.456  
2016.11

## CONTENTS

### 1 巻頭言

KANSAIの飛躍、KIXの挑戦  
若林 陽介

### 3 各界の動き

### 10 講演抄録

訪日外国人旅行者2020年4000万人に  
向けた政府の新たな取り組みについて  
福西 謙

### 22 プレスの目

関西3空港一体運営へ加速  
安藤 光恵

### 24 航空交通研究会研究レポート

民営化後の伊丹空港の活用とその課題  
小島 克巳

### 28 データファイル

- ・関西国際空港2016年9月運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2016年9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9月

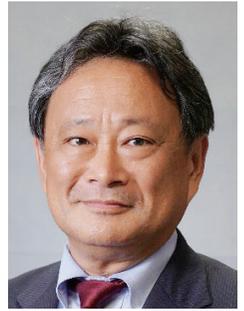
#### 【表紙写真】「ベトナム航空 エアバスA350」

ベトナム航空VN320 便エアバス A350 のアプローチです。2016年冬スケジュールの始まった10月30日から、ホーチミン～関西線がこれまでのA330-200 やB777-200 に代わりA350-900 になりました。

関西へ定期便として A350 を運航するのはベトナム航空が初めてです。A350 はボーイング B787 と比較されますが主翼は約5m長く、主翼の先端の湾曲が独特です。当日はB滑走路に着陸し第1ターミナルに移動する誘導路で消防車の放水の歓迎がありました。

撮影：柴崎 庄司

## KANSAIの飛躍、KIXの挑戦



国土交通省 近畿運輸局長 若林 陽介

本年4月、関西エアポート株式会社がコンセッション方式により関西国際空港及び大阪国際空港の事業運営権を取得し、両空港の運営は新たなステージに入りました。今後は、民間事業者の知恵と工夫を最大限活用した空港経営により、更なる利便性・快適性向上が図られ、両空港が、関西圏、ひいては我が国全体の成長に貢献することを大いに期待しております。

関西国際空港においては、平成27年度には中国等のアジアを中心とした国際線の増便が相次ぎ、国際線・国内線の合計発着回数が過去最高の16.9万回、旅客数も過去最高の2,406万人となったほか、国際線LCCについては、18社24都市371便／週が就航し、日本一の就航数となるなど、非常に活況を呈しているところです。

外国人旅行者に目をむけますと、関西国際空港の国際線外国人入国者数は、平成28年7月時点では362万人、前年の同じ時期までと比較すると29.9%の伸びとなっており、全国での伸びが21.6%であるのと比較して非常に大きく伸びております。

この好機をしっかりと捉えるため、関西国際空港における受入環境整備が急務となっているところです。

まず、第2ターミナルビル（国際線）が平成29年1月に供用開始予定となっているほか、入国審査におけるファーストレーンの設定や、保安検査優先レーン設置も完了したところです。

また、出国時の持ち込み禁止品問題については、空港ホームページや館内ポスター等で周知し、持ち込み禁止品への注意喚起を行っているところです。

さらに、関西地方では、関西国際空港での保安検査場前等での混雑や、一部包装をはがしてお土産等を持ち帰る旅行者がいることによるゴミ処理問題の解決、訪日外国人旅行者が大きな荷物を持ち運ぶ不便の解消を目的として、日本の優れた宅配サービスを活用し、空港・駅・ホテル・海外の自宅等へ荷物を配送する「手ぶら観光」の利用促進のための実証実験も実施する予定です。

関西国際空港は、関西を訪れる外国人旅行者にとっての最大の玄関口であり、昨年認定された広域観光周遊ルート「美の伝説」においても、主要ゲートウェイとして位置づけられております。現在関西一丸となって取り組んでいる「2020年までに関西への訪日旅行者数1,800万人」という目標を実現し、観光を通じた関西経済の成長につなげるためにも、今後もその利便性の向上は不可欠であると考えております。

受入環境整備を進めていくにあたっては、空港それ自体にとどまらず、空港周辺へのアクセス環境の改善も重要な課題です。まず、道路分野では、関西の高規格幹線道路ネットワークのミッシングリンク解消が急務です。関西4環状道路等の道路ネットワークの整備を着実に進めることにより、大阪都心部はもちろん、関西

の地方都市や観光地とのアクセス改善が期待されるところです。また、鉄道分野においても、リニア中央新幹線、北陸新幹線の開業を見据え、「なにわ筋線」等の整備に係る検討を加速化し、関西国際空港や大阪国際空港と大阪都心部・新大阪とのアクセス向上を図っていく必要があり、関係者間での検討が着実に進められていくことを期待しております。

関西経済を発展させ、我が国の成長エンジン

に押し上げるためには、関西国際空港、大阪国際空港、さらには神戸空港の3空港が一体となり、関西のゲートウェイ・ネットワーク機能の中核としての役割を果たしていくことが不可欠です。近畿運輸局としても、今後とも、交通・観光分野のあらゆる施策を通じて、関西圏の空港の活性化に貢献してまいりたいと考えております。

世界とのビジネスをもっとスマートに！  
社員満足度の向上にも！

**関西国際空港から海外出張を変える。**  
**KIX-ITM** 日本初！空港が提供する、法人会員制プレミアムサービス

# Global Business Club

ご出発からご帰国までの空港でのひとときを  
**もっとお得に、もっと快適に！**

ご利用は「会員カード」をご提示いただくだけ！



ご出張を  
スムーズに！

VIPも御用達の  
特別な入口からご出発！

第1ターミナルビル4F  
国際線保安検査場(セキュリティチェック)

**Fast Lane** ご利用

〈ファストレーン〉 ※第2ターミナルビルおよび出入国審査場、税関検査場は対象外です。

CARD  
特典

ご搭乗のシートクラスに関わらずご優待！



ファストレーンは南北両方にございます。

フライトまでを  
有意義に！

出張前のリフレッシュで、  
モチベーションをアップ！

**ラウンジご利用無料**

(長距離便\*ご利用者様限定)

\*長距離便は以下の国への直行便のみで、経由便は除きます。アメリカ(本土)/カナダ/ドイツ/フランス/オランダ/フィンランド/トルコ/UAE/カタール/インド等その近隣諸国。

KIX NORTH  
**LOUNGE**

KIX ノースラウンジ

KIX AIR SIDE  
**LOUNGE**

KIX エアサイドラウンジ

New



ラウンジが満席の場合はご利用をお断りすることがございます。

空港で  
便利なサービス！

企業様単位だから、どんどん貯まる！

**コーポレートポイント CP**

「プレミアムな特典や  
期間限定サービス、  
続々と拡充中！」

ポイントを貯めて交換できる特典もご用意しております。 CP交換特典 ・エアポートリムジン片道無料券 ・お帰リタクシーサービス券・手荷物自宅配送 など多数

資料請求・  
お問い合わせ  
はこちらへ

TEL. **072-455-2110**

Eメール・FAXは  
24時間受付

E-mail: kix-gbc@kansai-airports.co.jp  
FAX: 072-455-2057

【受付時間】平日 9:30~17:00 Global Business Club 事務局 〒549-8501 大阪府泉佐野市泉州空港北一番地

**KIX-ITM** Global Business Club Webサイト <http://www.kansai-airport.or.jp/kix-gbc/>

# 各界の動き

## 関西国際空港

### ●航空機炎上想定し訓練

関西国際空港緊急計画連絡協議会は10月20日、着陸機が滑走路上で炎上したとの想定で消火救難、災害医療活動訓練を行った。参加72機関から810人が参加、ヘリによる負傷者搬送も行った。

### ●保安検査場でサムスンスマホから煙

10月20日、関西空港の国際線保安検査場で韓国サムスン電子の新型スマートフォン、ギャラクシーノート7が発煙するトラブルがあった。出国しようとしていた外国人の乗客が同機種からバッテリーを強引に外そうとしたところ、突然発煙した。

### ●酒や織物紹介する産業観光博

近畿経済産業局と中小企業基盤整備機構は10月23日～11月21日、関西空港で酒蔵や織物工房が作った地域特産品の魅力を訪日外国人客に伝える関西産業観光博覧会を催した。近畿6府県の自治体や国の機関が出展し、試食や製作体験を通じて紹介した。

### ●大阪府警が外国語対応交番を設置

大阪府警は10月24日、関西空港ターミナルビル内の交番に外国語を話せる警察官4人を常駐させ、「外国語対応モデル交番」としての運用を始めた。増加する外国人利用客への対応強化を図る。

### ●春秋日本、週末の成田線を1日2便化

春秋航空日本は11月4日～12月25日、デイリー運航中の成田～関空線のうち、週末の金・土・日曜日を1日2便に増便する。訪日客を中心に需要が好調に推移していることを受けたもの。

### ●エアブサン、大邱線開設へ

エアブサンは12月23日に、関西～大邱線を新規開設すると10月27日発表した。エアバスA321型機(195席)でデイリー運航する。

### ●冬ダイヤの国際便、5年連続最多更新

関西エアポートは10月28日、2016年冬ダイヤ(10月30日～2017年3月25日)の国際線便数がピークの12月に週1,273便となり、5年連続で過去最多を更新すると発表した。格安航空会社(LCC)を中心に、訪日観光の需要が旺盛な中国や韓国、東南アジア方面の便が増え、昨年冬から週57便の増加となる。旅客便が43便増の1,131便、貨物便が14便増の142便。LCCは17社で計390便となり、32便増え、国際線に占める割合は、34.5%と1.6ポイント増えた。



## クリック!

冬ダイヤの旅客便を方面別にみると、中国が451便(40%)と最も多く、韓国が274便(24%)、台湾が162便(14%)と続いた。日本全体(地方空港を含む)では中国23%、韓国20%、台湾12%なので、中国のウエートが飛びぬけて高いことがわかる。日本全体の中国便の3分の1は関空発着だ。旅客便全体のLCC比率も全国平均(22.4%)を10ポイント以上上回る。

## ●2空港の旅客数、2016年度は3%増の4,000万人

関西エアポートは10月28日、関西・大阪両空港を合わせた2016年度の旅客数が約4,000万人と、前年度を3.4%上回る見通しだと発表した。同日発表した4～9月期の関西の総旅客数は前年同期比約7%増の1,281万人となり、同期間としては前年に続いて過去最高となった。LCCのバニラ・エアが台北便を開設したほか、中国の山東航空なども相次ぎ増便。国際線旅客数、国際線の外国人旅客数はそれぞれ約13%増の949万人、約17%増の622万人となり、ともに4～9月として過去最高を更新した。

## ●関西、新ターミナル名「第2国際線」2017年1月開業、ウォークスルー型免税店も

関西エアポートは10月28日、LCC用の新ターミナルについて名称を「第2ターミナルビル(国際線)」とし、2017年1月末までに開業すると発表した。現行のLCCターミナルは「第2ターミナルビル(国内線)」とする。名称を統一し、利用者に分かりやすくする。「国際線」には乗客が保安検査後から搭乗口まで商業エリアを通して移動する「ウォークスルー型ショッピングエリア」や待ち時間が従来の3分の2になる保安設備も導入する。

今回の拡張工事により、第2ターミナルの敷地面積は3万6,000㎡広くなり、6万6,000㎡となる。搭乗口は11増えて21となり、国内線は年間550万人、国際線は285万人が利用できるようになる。

## ●関西エアポート社長、神戸空港運営権入札に参加の意向

関西エアポートの山谷佳之社長は10月28日、神戸空港の運営権売却(コンセッション)の入札手続きに参加する意向を示した。山谷社長は関西・伊丹の運営開始から半年間を振り返り、「やりたいことの3分の2以上はうまくできた」と語った。その上で「少し時間を置きたかったが、神戸市がコンセッションに踏み切るなら、同時並行的に関西エアポートを一つのシステムにまとめつつ、神戸空港(の運営)を検討したい」と述べた。

## ●トルコ航空、イスタンブール線を運休

ターキッシュエアラインズ(トルコ航空)は10月28日、関西～イスタンブール線を2017年2月1日から運休すると発表した。現在は週7往復の運航だが、10月30日から運休までの期間は週4往復に減らす。

## ●ベトナム航空、A350型機就航

ベトナム航空は冬ダイヤ初日の10月30日、ホーチミン～関西線にエアバスA350-900型機(305席)を就航させた。関西空港への定期便による同型機の乗り入れは初めて。到着時には、空港の消防車による放水アーチの歓迎を受けた。

---

## 空港

---

### ＝ 神戸空港 ＝

#### ●運営権売却の実施方針への質問や回答公開

神戸市は10月7日、神戸空港の運営権売却(コンセッション)に関する実施方針について、事業者から寄せられた質問と市の回答をホームページで公開した。「すでに2空港を運営する関西エアポートと公平に競えるのか」「関西エアポートが有利にならないよう審査方法に配慮してほしい」などの質問、意見が目立った。

#### ●運営権、最低価格177億円

神戸市は10月11日、神戸空港の運営権売却に関し、最低価格を2018年度から42年間で約177億円にすることなどを盛り込んだ募集要項を発表した。市の委託した監査法人が調査した神戸空港の資産価値などから算出。最初に4億5,000万円を支払い、さらに毎年度、4億1,000万円ずつ

払う設定で、神戸空港の建設で生じた市債（借金）残高は191億円で、これに近い額となった。

#### ●民間運営終了時の負債、最大52億円、市が試算

久元喜造神戸市長は10月13日の市議会で、神戸空港の運営権売却について、42年間の民間運営期間が終了した時点の負債が最大52億円残るとの試算を公表した。運営企業が収益に応じて一部分を市に支払う「収益連動負担金」を負債削減に充てる考えを表明した。負債は2017年度末見込みで市債残高が170億円のほか新都市整備事業会計からの借入金、ターミナル施設の購入費、利子を加えて計490億円と見込む。償還に充てる財源は運営権売却のほか兵庫県の補助金、地方交付税、航空機燃料譲与税、その他を含め計438億円と試算した。この結果、市債は全額償還するが、新都市会計からの借り入れが52億円残るとした。

#### ●搭乗者数、4か月連続前年比上回る

神戸市は、神戸空港の9月の搭乗者数が、前年同月比5.3%増の23万3,466人だったと発表した。搭乗率は82.8%。発着時間の変更や人気路線の増便などにより、4か月連続で前年実績を上回った。

#### ●オリックスが参加申請、運営権売却

関西エアポートに出資するオリックスが、神戸空港の運営権売却の手続きに参加する希望を神戸市側に届け出たことが10月28日分かった。

### ＝ 成田国際空港 ＝

#### ●冬ダイヤ、開港以来最高

成田国際空港会社は10月27日、冬ダイヤの発着スケジュールを発表した。1週間当たりの総発着回数は前年より244回増え、開港以来最高の4,610回となる見込み。旅客便のうちLCCが占める割合は、前年冬ダイヤの24.7%から4ポイント増え28.7%になる見通し。

### ＝ 中部国際空港 ＝

#### ●大規模展示場、竹中工務店が落札

愛知県は10月17日、中部空港島に整備予定の大規模展示場について、設計・施工事業者を竹中工務店に決定したと発表した。落札金額は約341億円。展示場は2019年6月中旬に完成し、同年9月からの使用を予定する。

### ＝ その他空港 ＝

#### ●広島県知事、空港の民間委託を表明

広島県の湯崎英彦知事は10月11日の定例記者会見で、広島空港の民間委託を求める「基本方針を今年度中に整理する」ことを明らかにした。

#### ●英ヒースロー空港の滑走路増設、政府が承認

英国政府は10月25日、約160億ポンド（2兆460億円）を投じてヒースロー空港に第3滑走路を建設する計画を承認した。政府諮問委員会は昨年提出した報告で、増大する航空需要への対応には現状で混雑するヒースロー空港が最適で、競合のガトウィック空港に勝るとの判断を下していた。長距離便の離発着可能な新規滑走路が第二次大戦後の英国で初めて建設され、年間利用者数は現行の7,500万人から1億3,500万人まで増やすことができるようになる。

---

## 航空

---

#### ●ICAO、航空機のCO<sub>2</sub>削減枠組みで合意

国連の国際民間航空機関（ICAO）は10月6日、カナダ・モントリオールでの総会で、航空業界の二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量削減の枠組みについて合意した。日本や欧米、中国など参加各国を結ぶ国際線を対象に、2021年以降は2020年の排出水準を業界全体で維持する。

## ●ボーイング、今後20年の北東アジアの新造機需要1,440機

ボーイングは10月11日、日本と韓国、台湾からなる北東アジア地域での民間航空機の新造機需要は、2035年までの20年間に機数ベースで1,440機（前年予測から10機減）、金額ベースでは3,200億ドル（約32兆円、前年比100億ドル増）になると発表した。同地域で運航される民間機は、現在の1,050機が2035年には1,560機に増えるとみている。

## ●全日空と日航、燃油サーチャージをゼロ継続

日本航空は10月12日、全日本空輸は10月13日、それぞれ2017年1月31日までの国際線発券分について、引き続き燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）をゼロとすると発表した。4月発券分から廃止されており、10か月連続でゼロとなる。

## ●全日空と日航が東京五輪の特別塗装機就航

全日本空輸と日本航空は10月14日、2020年に開催される東京オリンピック・パラリンピックに向け、特別塗装機を国内線に就航させた。「心ひとつに!! 行こう2020」のキャッチフレーズと東京大会のロゴが描かれ、今後両社で4、5機ずつ国内線用機材を特別塗装機として準備する。

## ●MRJ、米国で初飛行試験

三菱航空機が開発を進める国産初のジェット旅客機、MRJ（三菱リージョナルジェット）が10月17日、米西部ワシントン州のグラント・カウンティ国際空港で初めて飛行試験を実施した。さらに試験機3機を投入する計画で、安全性認証の取得に計2,500時間必要とされる試験を加速させる。

## ●ピーチ、新千歳を第4の拠点に、道内空港間に路線も

LCCのピーチ・アビエーションの井上慎一最高経営責任者が10月19日、高橋はるみ北海道知事を訪問し、新千歳空港を4か所目の拠点空港にする意向を伝えた。新千歳空港に夜間駐機し、道内を含む国内外の複数路線に就航するほか、道内の空港から本州の空港への路線も展開する。

## ●LCC国際線が大幅増加、全旅客便でシェア2割超に

国土交通省は10月28日、2016年冬期スケジュールの国際定期航空便の動向を発表した。運航便総数は旅客と貨物便を合わせて週5,043.5便で過去最高。うち旅客便は4,593.5便でアジア方面が8割超えとなった。LCCは2016年夏期スケジュールと比較して週当たり130便増。全旅客便数に対する比率が2割超えとなった。

## ●MRJ、三菱重工社長直轄に

三菱重工業は10月31日、子会社の三菱航空機が開発する国産初のジェット旅客機MRJ（三菱リージョナルジェット）について、11月中に三菱重工の宮永俊一社長直轄の事業推進委員会を設置すると発表した。三菱重工本体が開発過程の重要事項に関わることで意思決定を迅速化し、着実に事業を推進する狙い。

---

## 関西

### ●USJ入場者、上半期最高700万人

大阪市の米映画テーマパーク、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは10月3日、2016年度上半期（4～9月）の入場者数が前年同期比7%増の約700万人となり、上半期として過去最高を更新したと発表した。東京ディズニーランドと東京ディズニーシーの合計は微減となり、明暗が分かれた。

### ●関経連が70周年記念式典

関西経済連合会が今月で創立70周年を迎え、10月3日、記念式典が行われた。森詳介会長（関西電力相談役）はあいさつで、「常に時代を先取りして関西の発展を牽引する存在であり続けた」と抱負を述べた。

### ●大阪府知事「大阪万博、府市各200億円負担」

松井一郎大阪府知事は10月3日の府議会本会議で府が誘致に取り組む2025年国際博覧会(万博)について、会場建設費用として見込まれる約1,200億円のうち、府と会場候補地の夢洲のある大阪府がそれぞれ200億円ずつ負担するとの見通しを示した。自民党議員の代表質問に答えた。

### ●滋賀観光、手ぶらで、タクシー協会とヤマト運輸

滋賀県タクシー協会とヤマト運輸は11月から訪日外国人がタクシーを利用した際、手荷物だけを宿泊先に届けるサービスを始めると10月5日発表した。タクシーが途中、県内に31あるヤマト運輸の営業所に立ち寄り、手荷物はヤマト運輸の関西即日便を利用し、その日のうちに宿泊先に届く。

### ●大阪府知事、民泊にも宿泊税の方針

松井大阪府知事は10月7日、2017年から導入する宿泊税について、国家戦略特区で一般住宅に旅行客を有料で泊める「民泊」の宿泊者も課税対象とする方針を示した。

### ●海遊館来館者7,000万人

大阪市の水族館、海遊館の累計来館者数が10月8日、国内の水族館では初めて7,000万人を超えた。開館26年で達成した。シンベエザメがゆったりと泳ぐ巨大水槽などが人気で、年間200万人超の来館者を誇る。最近、外国人観光客の来館が追い風となっていた。

### ●関経連会長、大阪万博の資金集め「主導する」

関西経済連合会の森会長は10月11日の定例記者会見で、大阪万博の資金集めについて、「経団連にもお願いするが、アイデア出しなどは関経連が積極的にやり、先導するくらいの気持ちで取り組みたい」と話した。また、「安倍首相が『万博についてしっかり検討を進める』と表明された。誘致する大きな枠組みが整ったと受け止めており、関経連も実現に協力していきたい」とも述べ、政権の前進的な姿勢を受けて方針を変えたことを明らかにした。

### ●関西同友会が70周年記念式典

関西経済同友会は10月11日、大阪市内で創立70周年記念式典を開いた。蔭山秀一代表幹事(三井住友銀行副会長)は「これからも経営者の立場から経済合理性、社会的意義から鋭い提言をしていく」とあいさつし、政府や自治体に積極的に働きかけていく方針を示した。

### ●高島屋社長「空港型免税店2号店は大阪」

高島屋の本本茂社長は10月11日、産経新聞の取材に対し、来春に高島屋新宿店(東京都渋谷区)にオープン予定の空港型免税店について、品ぞろえを当初計画していた一般品ではなく、化粧品などの消耗品中心に見直す方針を明らかにした。2号店については「訪日外国人の需要が高い大阪店で検討する」と語った。

### ●高速・淀川左岸線延伸部、大阪市審議会が都市計画案を承認

大阪市は10月17日、都市計画審議会を開き、高速道路、淀川左岸線延伸部の都市計画案を承認した。国土交通相の同意を得て近く都市計画を決定する。国による事業化には都市計画決定が条件になっており、市が目指す2017年度事業化の条件をクリアした。

### ●南海難波駅前を歩行者天国に、大阪市などが実験

大阪市と南海電鉄難波駅周辺の商店街や商業施設などは11月11～13日、同駅北口の自動車を一部通行止めにする社会実験を実施する。タクシー乗り場や道路をカフェやイベントに活用し、観光拠点として活性化させる。

### ●百貨店免税売上高4.6%減、6か月連続減

日本銀行大阪支店が10月20日発表した関西の百貨店の免税売上高は4.8%減となった。6か月連続で減少となったが、減少幅は8月の2割減からは縮小した。主要店では高島屋大阪店が3割増、阪急うめだ本店も5%減と8月から改善したことが全体を下支えした。

### ●大阪府知事「大阪万博、24時間開催を検討」

松井大阪府知事は10月21日、府庁内で記者団に、大阪万博について、24時間開催を検討していることを明らかにした。ただ「開催期間中、全て24時間となるとコストも上がる。(収支の)バランスが合うか検討したい」と述べた。

### ●大商會頭、万博慎重姿勢を転換、「関経連と協力」

大阪商工会議所の尾崎裕會頭(大阪ガス会長)は10月21日の定例記者会見で、大阪万博について「関経連と相談しながら協力していきたい」と述べた。従来は消極的な姿勢を示していたが、関経連が前向きになったことを評価した。

### ●関西財界、リニア予算や円高是正を財務省に要望

関西の経済団体幹部は10月24日、大塚拓副大臣ら財務省幹部と大阪市内で意見交換し、リニア中央新幹線の東京～大阪の全線開業に向けた積極的な予算配分や、為替の円高傾向の是正を求めた。

### ●北陸新幹線早期延伸で一致、北陸・関西7商議所

北陸と関西圏の7商工会議所で構成する北陸・関西連携会議は10月24日、富山市で会頭会合を開き、北陸新幹線の関西延伸を早期に実現させる認識で改めて一致した。会議にはJR西日本の来島達夫社長も出席し、同社として小浜・京都ルートを推していることを説明した。

### ●大阪府の1～9月訪日客35%増、711万人

大阪観光局は10月25日、1～9月に大阪府内を訪れた外国人客数が前年同期比35%増の711万人だったと発表した。2015年通年の716万人に近い水準だ。溝畑宏局長は2016年通年について「900万人を超えるのは確実に1,000万人に迫る」との見通しを示した。中国が37%増の298万人。韓国が46%増の113万人で続いた。

### ●京都商議所、観光客対象の新税導入を要望

京都商工会議所は10月25日、京都府と京都市の2017年度予算に対する要望事項を発表した。観光客を対象にした新税導入を新たに盛り込んだ。観光客の受け入れ拡大に向けた交通インフラや案内サービスなどの整備に必要な財源確保が狙い。

### ●近畿、68年ぶりに人口減、15年国勢調査

総務省が10月26日発表した2015年国勢調査の確定値によると、近畿2府4県の人口は2,072万人と10年の前回調査から17万7,000人(0.85%)減少した。増加から減少に転じた大阪のほか、滋賀を除く4府県の減少率が拡大し、近畿全体でも68年ぶりに減少した。

### ●万博基本構想、テーマは「健康・長寿」

大阪府は10月28日、大阪万博の基本構想をまとめ、有識者らによる府の検討会議で了承された。テーマは「人類の健康・長寿への挑戦」(英語仮題 Our Health, Our Future)。世界の健康格差や高齢化の波が広がる中、健康・長寿は「世界が協調して取り組むべき課題」と位置づけ、人々の行動を変える「健康になる万博」を打ち出す。

### ●阪南市長選、水野氏初当選

任期満了に伴う阪南市長選挙が10月30日投開票され、無所属新人で市社会福祉協議会長の水野謙二氏(62)(大阪維新の会推薦)が、3選を目指した現職の福山敏博氏(66)(自民推薦)と、新人で元寝屋川市議の吉羽美華氏(36)の2人を破り初当選した。老朽化が進む市立幼稚園・保育所の計7施設を幼保連携型認定こども園1園に統合する「総合こども館(仮称)」計画について水野氏は「白紙撤回」を訴えていた。

開票結果は次のとおり。

当 11,150 水野謙二 無新

7,050 福山敏博 無現

5,445 吉羽美華 無新

### ●大阪府知事、なにわ筋線、共同運行を示唆

JR 新大阪駅や大阪駅北側の「うめきた」地区と関西空港をつなぐことを目指す鉄道新線、なにわ筋線の整備構想をめぐり、松井大阪府知事は 10 月 31 日、「事業者も前を向いて議論しており、後は事業者との負担割合の協議だ」と指摘。運行形態に関し「1 社独占より競争することでサービスを向上し料金を抑えられる」と述べ、JR 西日本と南海による共同運行が望ましいとの認識を示した。

## 国

### ●8月の外国人宿泊数、3年7か月ぶりマイナス

観光庁は 10 月 7 日、8 月の外国人延べ宿泊者数が 593 万人泊と前年同月比 1.8%減ったと発表した。外国人の宿泊数がマイナスに転じたのは 2013 年 1 月以来、3 年 7 か月ぶり。8 月の訪日客数は前年を約 23 万人上回っていたが、クルーズ船で日本を訪れる人が急増し、ホテルや旅館に泊まらない観光客が増えたようだ。

### ●全外国人の顔画像照合、テロリスト入国阻止で

法務省は 10 月 17 日、空港・港湾の入国審査で、原則として全ての外国人を対象に、国際テロリストの顔画像データとの照合を始めた。2020 年の東京五輪・パラリンピックをにらんだテロ対策の一環で、水際でのテロリスト入国阻止を目指す。

### ●外国人旅行者の消費が4年9か月ぶりマイナス

観光庁が 10 月 19 日発表した 7～9 月期の訪日外国人の旅行消費額は 9,717 億円で、前年同期と比べて 2.9%減少した。マイナスになったのは 4 年 9 か月ぶり。訪日客 1 人あたりの消費額は 17.1%減の 15 万 5,133 円。訪日客数が最多の中国は 18.9%減の約 22 万 8,000 円と 2 割近く落ち込んだ。

### ●財政審、全空港の民間委託提言

法務省は 10 月 20 日、財政制度等審議会（財務相の諮問会議）の分科会を開き、公共工事や防衛予算などのあり方を議論した。国が管理するすべての空港の運営を民間に委託し、公費負担を軽減することを提言。運営権の売却方法は高い価格を示した業者をより重視する仕組みに改めるべきだとした。

### ●特区民泊「2泊3日」から、政令改正を閣議決定

政府は 10 月 25 日の閣議で、国家戦略特区で一般住宅に旅行客を有料で泊める民泊について、最低宿泊日数を「6 泊 7 日以上」から「2 泊 3 日以上」に短縮する政令改正を決めた。31 日付で施行。短期滞在を認めて企業などの民泊事業への参入を促す狙いだ。

### ●リニア新幹線、財投活用でJR東海5,000億円負担減

リニア中央新幹線の全線開業の前倒しを巡り、国土交通省の奥田哲也鉄道局長は 10 月 26 日の衆議院国土交通委員会で、財政投融資の活用で、建設する JR 東海の負担を 5,000 億円ほど減らせるとの試算を明らかにした。民間金融機関よりも低金利でお金を借りられるためだという。

### ●訪日客2,000万人突破

石井啓一国土交通相は 10 月 31 日、2016 年の訪日外国人数が前日に年初からの累計で 2,000 万人を超えたと発表した。暦年（1～12 月）での訪日客 2,000 万人突破は初めて。航空路線の拡充や LCC の便数増加、訪日客誘致に向けた官民の取り組みなどが奏功し、アジアを中心に増加が続いた。

●講演抄録

# 訪日外国人旅行者2020年4000万人に向けた政府の新たな取り組みについて

国土交通省近畿運輸局観光部長

**福西 謙氏**



●と き 2016年9月29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

私は国土交通省・旧運輸省に入り、港湾や空港の部署を転々として、この3月まで京都府庁に出向していました。港の担当でもにクルーズやフェリーの誘致などもやってきました。空港関係の仕事では過去に羽田や地方空港の整備などに携わりました。

近畿運輸局観光部は、昨年の7月に再編し、企画観光部から観光部門が独立してできました。主に三つの仕事をしており、一つ目はソフト面を中心とした外国人の受け入れ環境の整備、二つ目はプロモーション、PRやモニターツアーなどでの受け入れ促進、三つ目は地域づくりです。

本日は、今年の3月に政府でインバウンドに関して新しいビジョンを策定しましたので、その取り組みについてお話しいたします。

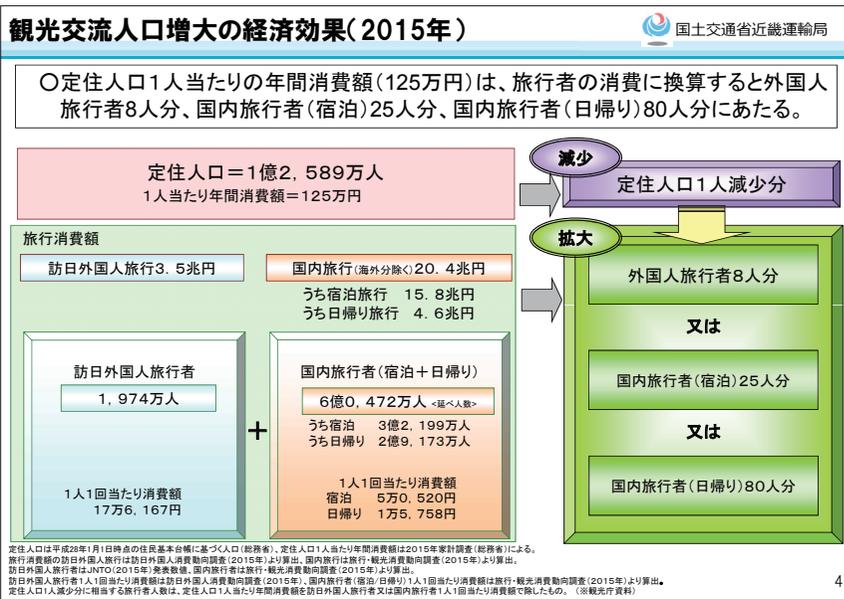
## ■観光の意義・現状

世界では観光が経済面において重要なシェアを占めており、GDPで

も9%、雇用など産業としての重要な地位を占めています。ただ日本ではまだそこまで伸びておらず、今後成長の余地がある産業です。将来的に人口減少が予測されており、わが国の消費全体が落ち込んでいくことが想定されます。

昨年は訪日外国人旅行者が1,974万人、1人1回当たりの消費が17万6,000円です。日本人1人の年間消費額125万円ですから、人口1人に対して観光客8人が使うお金とだいたい等しくなるといった関係になっています。

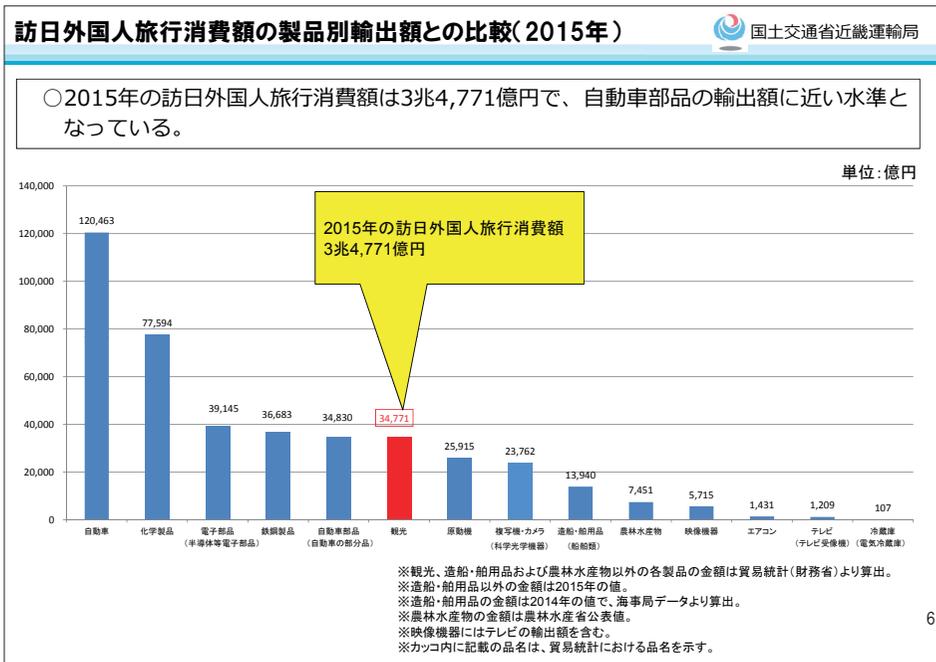
最近1人当たりのインバウンド消費が減ってきているというニュースも出ています。この消費額17万6,000円という単価自体は、最近の4



月から6月の統計を見ると15万9,900円、昨年の同期に比べるとマイナス9.9%となりますから、1人対9人になるかもしれません。

いままでは日本人が外国でお金を使う方が多い時代がずっと続いていたのですが、最近ではインバウンドの増加により、外国人が日本で使うお金が、日本人が外国で使うお金よりも逆転しています。

インバウンド観光が占める金額を他の産業と比較したグラフです。2015年の訪日外国人旅行消費額は3兆4,771億円で、自動車部品の輸出額に相当する金額になっています。最近になってまた外国人観光客は増えているので、さらにグラフの左側にくるのではないかと思います。



一方、日本人の国内観光の消費額は、2010年以降はほぼ横ばいになっています。2003年には日本人1人当たりの宿泊が1年に2.8泊だったのですが、2014年は2.1泊で減っています。旅行回数も年1.7回行っていたのが1.3回になり、2003年以降、国内観光は落ちているのですが、最近なんとかとどまっているというのが現状です。

### ■訪日外国人旅行者の推移

外国人旅行者数の推移ですが、2003年に政府主導でデジタル・ジャパン・キャンペーンを始めて以降、800万人くらいからなかなか1,000万人に届かない状況が続きましたが、2013年に1,036万人と、1,000万人を越えて

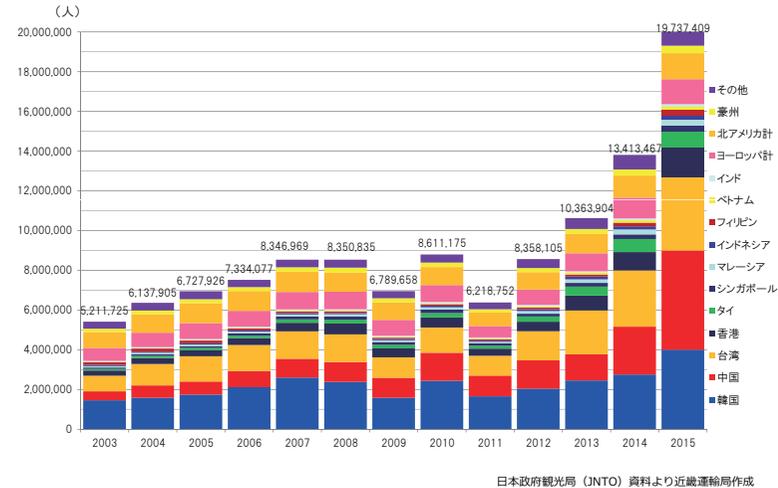
から急激に増え、昨年の1,974万人、特に震災以降急加速で伸びてきました。今年に入ってから堅調に推移し、1か月当たり200万人ペース、この8月には1,600万人になっており、昨年の同じ時期に比べて24.7%増えています。

外国人旅行者を国籍別にどのように推移してきたかを表したグラフです。2003年は韓国、台湾、北米が目立つところですが、最近では東アジア4か国、韓国、中国、台湾、香港が多くなり、東アジア4か国で7割くらいを占めている状況です。タイ、シンガポール、マレーシアなど東南アジアも伸び率が大きくなっています。

特に宿泊先や観光地などを考えると、いろいろな国から来てもらうとピークの分散化が図れ

## 訪日外国人旅行者数及び割合(国・地域別)の推移

○2003年のVJ開始以降、リーマンショック後の2009年、東日本大震災の2011年を除き、訪日外国人旅行者数は堅調に増加  
 ○欧米からの訪日者数はほぼ安定している一方、アジアからの訪日者数は急増



るのではと思います。中国でも春節、国慶節などいろいろ休みがありますが、国によって休みの時期が違うので、ピークの分散化ができることは好ましいでしょう。

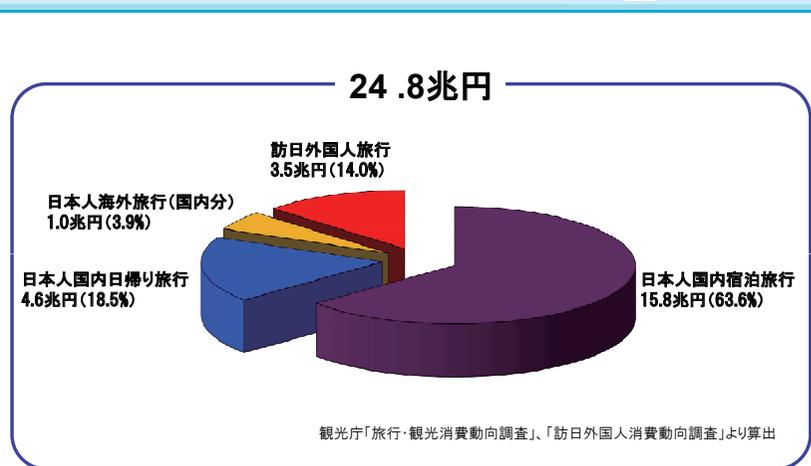
外国人旅行者受入数の国際比較では、2014年のグラフでは、日本は世界で22位、アジアで7位です。2015年の1,974万人は世界で16位、アジアで5位に相当する状況です。まだまだ上はありますが、一つは国の地理的な違いです。日本の場合、95%くらいは空路で来ているということですが、空路・海路だけの人数になるとフランスやイタリアなどはかなり減少するので、日本は相当健闘していると思います。2020年に4,000万人、2030年に6,000万人という目標を掲げており、世界的にもトップレベルに近いところを目指しているところです。

### 旅行消費額

国内における日本

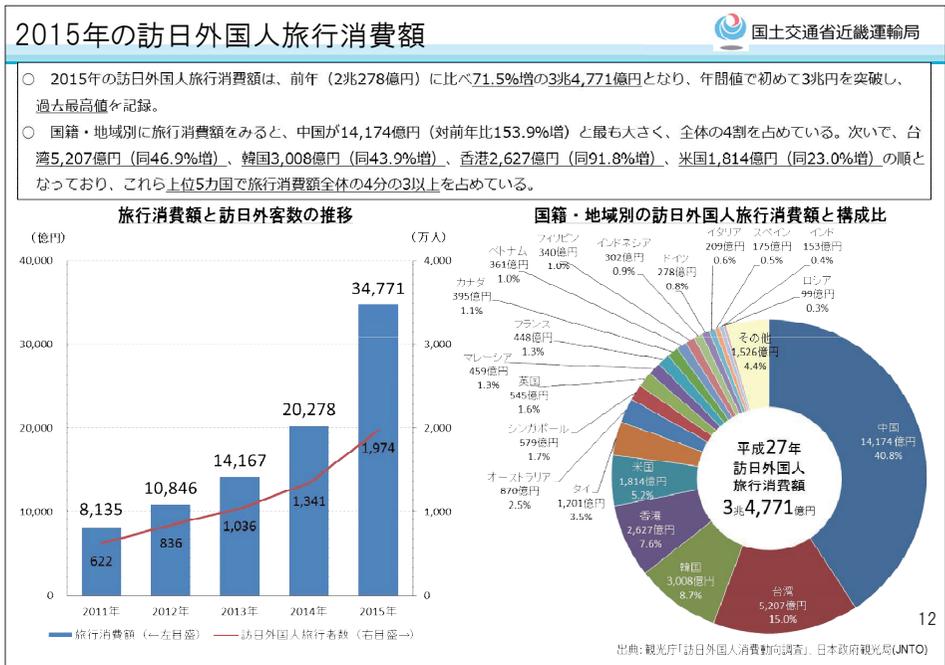
人の旅行消費額は15.8兆円で、観光業の中でも国内旅行の占める割合がまだまだ高いのが現状です。今、取り組んでいるインバウンドの部分は3.5兆円です。国内全体の旅行消費の中では14%で割合としては小さいのですが、4年前の2011年は8,135億円だったのが3.5兆円まで成長しています。2020年にはこれを8兆円、2030年に15兆円を目指すのが政府の目標です。高い目標ですので観光部門だけではなく、政府一丸となった取り組みで目指しているところです。

## 国内における旅行消費額 (2015年 (平成27年))



次は2015年の訪日外国人旅行消費額です。金額ベースで見ると、このグラフにある3.5兆円ですが、昨今の新聞でインバウンド消費が減速しているという記事もところどころに見受けられますが、最近の統計調査では4月から6月の期間中で9,533億円、前年同期比較では7.7%増えています。旅行客が3割近く増えているということで、単価として1人当たりが使う金額が1割程度減少しており、特に買い物では2割程度減少しています。買い物をする金額が4月

から6月の期間中で9,533億円のうち3,600億円となっていて、前年同期比較では3,850億円から6%強減少しており、記事ではそのあたりをとらえて書かれているのではと思います。買い物の消費でも、大型家電や時計など高額商品から、生活用品や化粧品などがよく売れるようになり、消費の動向が変化してきているので、そういう状況をうまくとらえながら品揃えを変えて対応してくことも必要だと思います。



## ■ 関西の状況

関西には5カ所の世界遺産があり、国宝も日本全国の6割を占め、文化・歴史・食と非常に優れたものが多いエリアです。関空を中心に100キロ圏は大阪、京都、神戸、和歌山、奈良が位置し、それぞれの方面へは複数の私鉄とJRで1時間以内で行くことができます。外国人の観光客も昔は団体バスなどでいろいろなところを回ることが多かったのですが、今は個人・グループ単位で観光する人が非常に多くなっています。そういった方々が観光するときも公共交通が発達していると回遊しやすく、昨年もインバウンドの観光客が増えた中で、大手

私鉄5社、JRともお客さんが増え、お客さんが増えればますます公共交通が利用しやすくなり、いい循環ができるのではと思います。

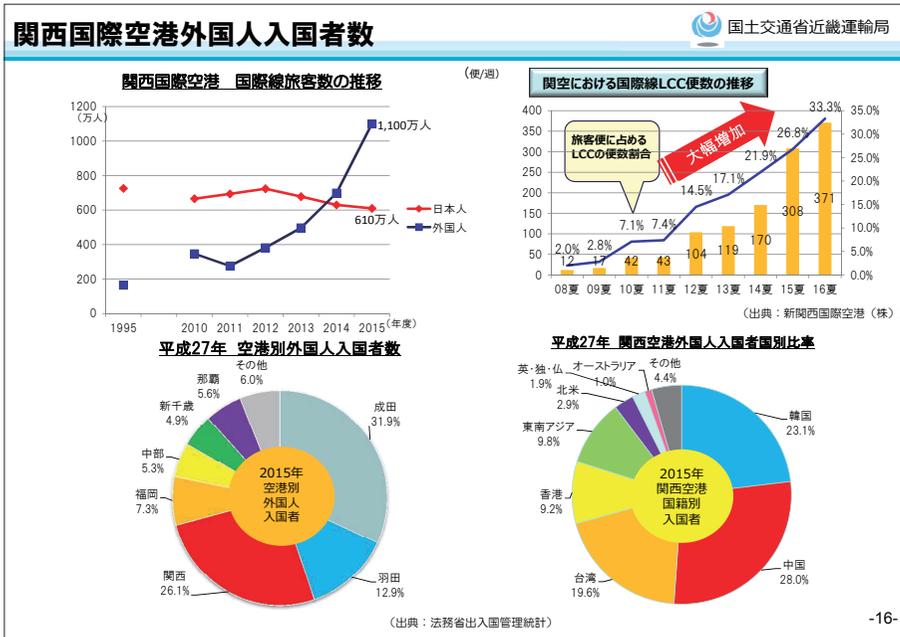
### ・ 関西国際空港の外国人入国者数

関西国際空港の外国人入国者数は年を追うごとに増加しています。全国の伸び率は8月までで24.7%でしたが、関空の伸びは29.9%で、全国よりも高い伸び率になっています。

関西国際空港の外国人入国者数ですが、この数年で急激に増え、昨年1,100万人になりました。この動きと並行してLCCの便数がどんどん増えているのが最近の現状です。関空の一つ

の特徴は、右下のグラフで、全国で見ると東アジアの4か国で7割を占めていますが、関空では東アジアの韓国、中国、台湾、香港で8割になっていることで、やはり東アジアに強いとい

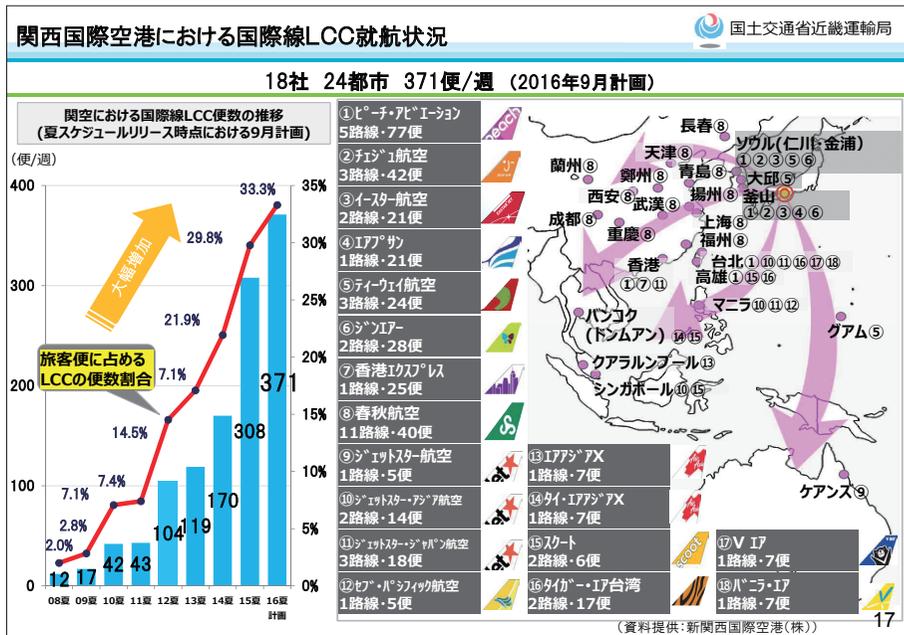
うことが関空の特色です。こういう対応ができたのも、関空で2本目の滑走路があり、どんどんLCCの誘致がすすんでいるからでしょう。



### ・関西国際空港のLCC就航状況

LCCの就航状況の特徴的なものとして、非常に路線数が多いのですが、韓国はソウルと釜山、台湾では台北と高雄、香港は香港だけですが、中国からは上海、北京、広東省で約半数、それ以外のところからいろいろな都市から大勢のお客さんが来られているということです。関空は中国の広いネットワークを持っている

ので、いろいろな都市からお客さんを集められます。今年度中に第3ターミナルも出来るそうので、更に路線が増えていくことを期待しています。



関西を訪れた訪日外国人旅行者の6割強は関空から来ていただいています。その特徴としては、初めて日本に来られた方が約半数を占め、また、日本での滞在日数は6日以内という方が半数を占めています。特に強調したいことは旅行の手配方法です。団体ツアーは22%でそれ以外の方は個人で手配をしています。LCCの発達やビザの緩和も貢献していますが、個人旅行は増加傾向にあります。

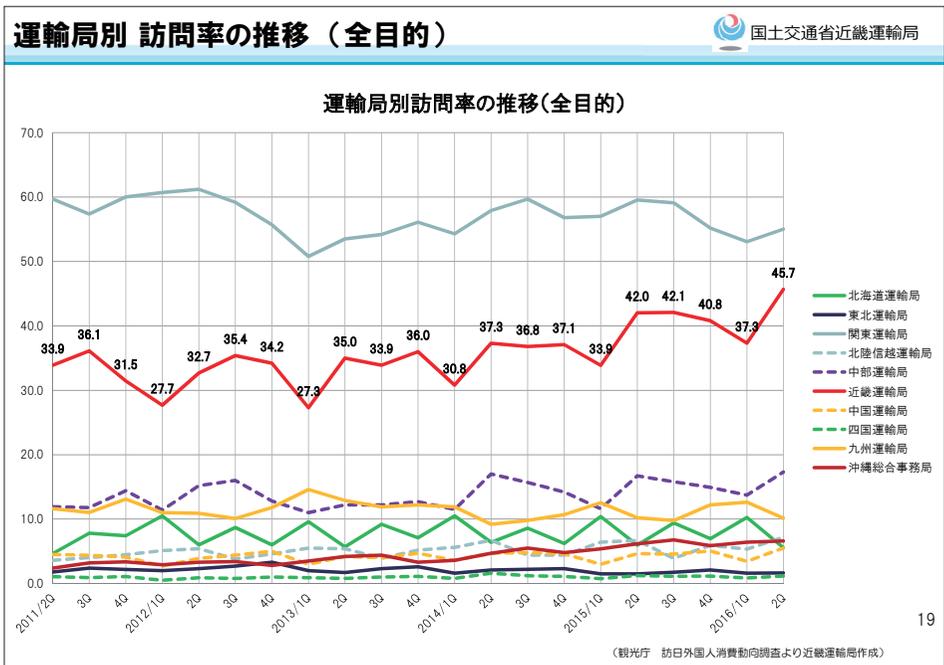
・団体から個人へ

日本全国の観光目的で来られる方を統計的に見ると、2010年では団体ツアーが43.6%だったのが、2015年は33.5%で、団体から個人へという流れが外国人旅行のトレンドになってきています。団体旅行でよく目立つのは中国で、団体で来てバスで回っていくのが以前よく見る

光景でした。2010年では中国から来る方の団体ツアーは77.5%だったのが、2015年は56%になり、今年からはむしろ個人と団体が逆転し、どんどん個人旅行化しています。

・運輸局別訪問率

運輸局別で関西を見ます。グラフの赤線が近畿運輸局管内の関西に来られる外国人旅行者で、グレーが関東運輸局管内に来られる外国人旅行者です。例えば東京から来て富士山を見ながら近畿に来ると、それぞれのところを訪問したとして計上していますので、全部足し合わせると100%を越えますが、関西のほうには昨年平均で40%、関東は57%です。全体的な傾向として、北海道など地方部は徐々に増えています。



・外国人延べ宿泊客数

次は都道府県別延べ宿泊客数です。日本人・外国人全体で見ますと5億人泊ですが、そのうち日本人は4億3,800万人で87%を占めます。

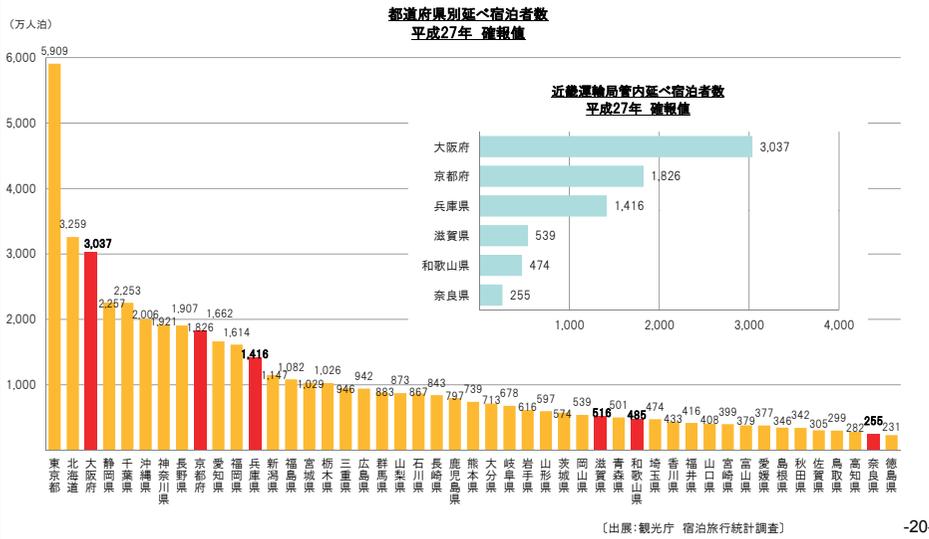
外国人の延べ宿泊客数は全体の13%にあたる6,500万人です。関西でも特定の府県に集中

している状況です。外国人の占める割合を計算してみたのですが、大阪府は30%、京都府が25%、東京が29%で、おおむねその3か所が外国人の割合が高いようです。兵庫、滋賀、和歌山、奈良あたりは8%から10%で外国人の割合が高くありません。

外国人がたくさん来られるようになって旅館

## 都道府県別延べ宿泊客数(平成27年:確報値)

○都道府県別延べ宿泊者数は、東京都が最多、第2位が北海道、第3位が大阪府、第4位静岡県、第5位千葉県であり、上位10都道府県で全国シェアの半分以上を占めている。



のいろいろな方と話をしました。その中で豊岡の城崎温泉の方と話したときの事です。城崎はカニの時期や海水浴の時期がピークだったのが、外国人が来るようになって時期に関係なく利用者があって季節の変動が緩和された。あるいは日本人は週末に集中する傾向だったのが、曜日を問わず来てくれるようになってありがたいという話も聞きました。

宿泊のデータで見ると北海道、沖縄あたりが多くなっていますが、滞在日数が長いのが一つの特徴で、訪問率などを見ると京都府のほうが北海道よりも高いのですが、滞在日数では北海道は長くなっているということです。関西でも例えば兵庫県は、外国人訪問率は全国で9位、6.5%、奈良は13位、5.2%で20人に1人は来ていますが宿泊が少なくなっています。おそらく奈良へは大阪、京都で泊まって奈良に日帰りで訪問する方が多くなっているのでしょう。

外国人延べ宿泊者を国籍別に見ますと、県ごとに特徴が出ており大阪は韓国の人が多く、奈良県は中国の人が多い、滋賀県は台湾の人が多い、和歌山県は香港の人が多いなど、各県で自分の県の持っている観光資源でどの国の人に気

に入られるか、よくリサーチして誘客に取り組んでおり、それが成果として出ていると思います。

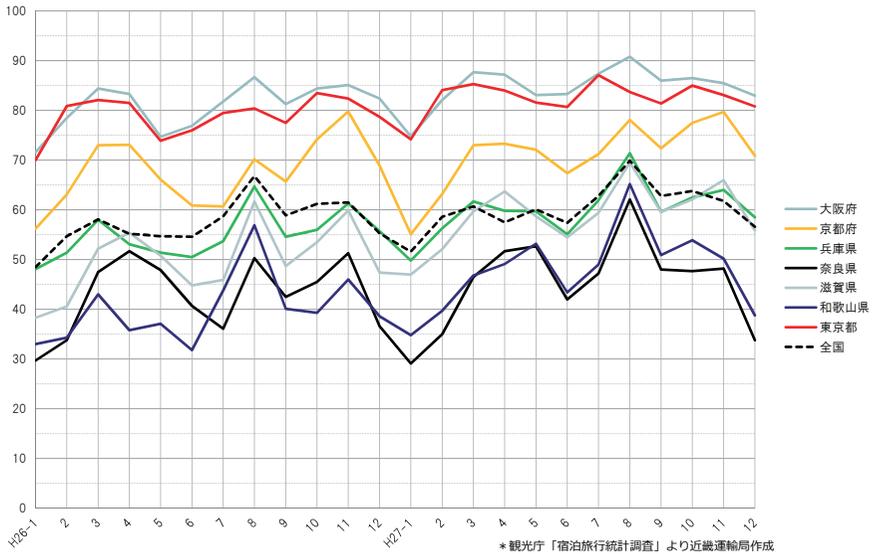
宿泊施設の稼働率です。大阪でホテルが確保しづらく、東京よりも稼働率が高くなっており80%を超えています。以前私が空港関係に携わっていたときに、飛行機でいうロードファクター(有償座席利用率)が80%を越えるとなかなかチケットを取れない、という話がありましたが、8割を越えると宿を取るのも大変なのかと思います。

この中では、京都府で宿が取りづらいといっているが昨年で71%の稼働率ですが、京都市だけで見ると85%になっていますので、京都北部の京丹後市が57%と府内南北で少し差があったりします。県庁所在地の都市では宿泊率が高くなっており、兵庫県で60%のところ神戸市は78%、和歌山県は全体の48%に対して和歌山市は79%、奈良県は45%で奈良市は70%という状況で、県庁所在地ではひっ迫感が出てきています。

関西における外国人宿泊客数の現状分析で、府県別の円グラフです。特徴的なものを一つ紹介すると、大阪府ではアジアからの旅行者が多

## 府県別 宿泊施設稼働率

宿泊施設稼働率の推移



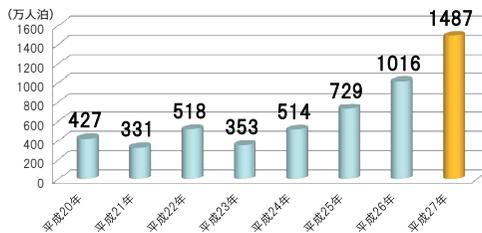
23

く、欧州、アメリカ、カナダ、オーストラリアの欧米豪の合計で9%ですが、京都府は欧米豪

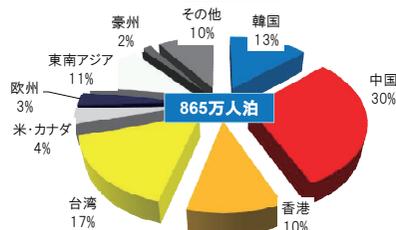
で32%となっており、それぞれの地域の特徴が出ています。

## 関西における外国人宿泊客数の現状分析

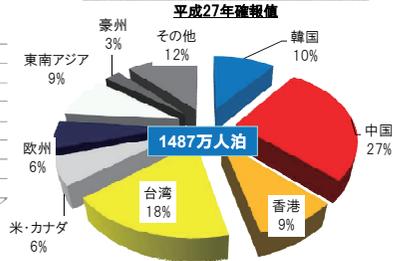
近畿運輸局管内外国人延べ宿泊者数の推移



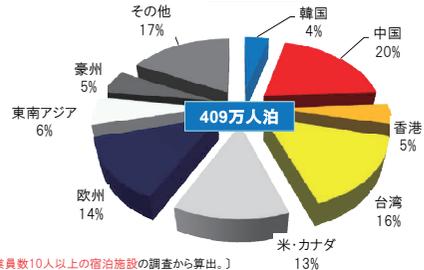
市場別 大阪府における外国人延べ宿泊者数 平成27年確報値



市場別 近畿運輸局管内外国人延べ宿泊者数 平成27年確報値



市場別 京都府における外国人延べ宿泊者数 平成27年確報値



〔出展：観光庁 宿泊旅行統計調査報告（速報値）、従業員数10人以上の宿泊施設の調査から算出。〕

24

## ■新たな観光ビジョン

ここまでは関西の観光、日本の観光は非常に外国人観光客が増えているという話でした。私たちは従前から訪日外国人観光客年間2,000万

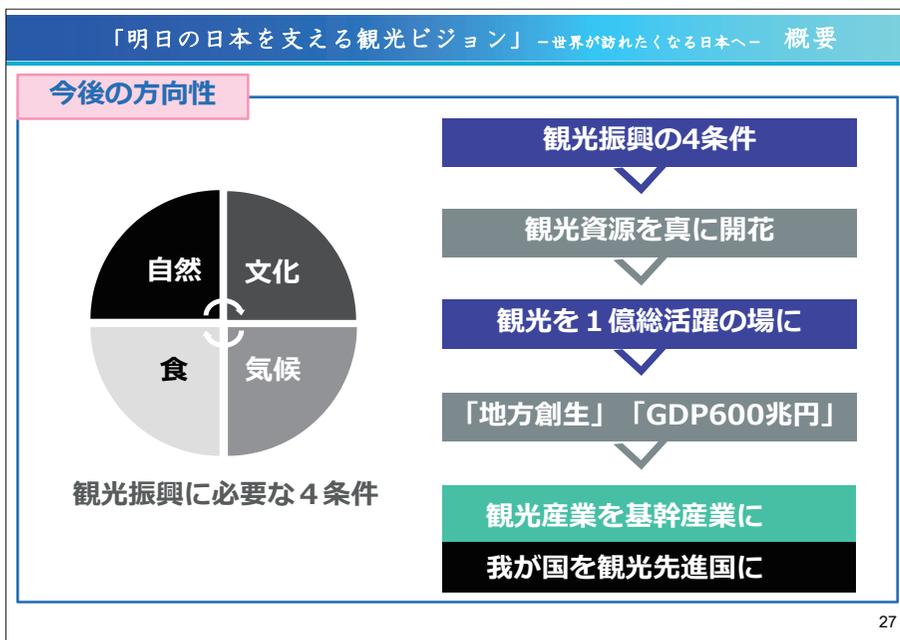
人を目指すべく取り組んできたのですが、この2,000万人が視野に入ってきたため、今年の3月に新しい観光ビジョンを策定しました。観光ビジョン構想会議議長が安倍総理、副議長が菅

官房長官と石井国土交通大臣。観光庁・国土交通省だけで取り組むのではなく、政府の関係府省一体になって取り組む体制をつくって、目指して行きます。

観光振興に必要な4条件をあげていますが、関西はどの分野も優れています。特に観光は、都市部の大阪、京都だけではなく、効果が非常に広い範囲で行きわたるものなので、地方創生の柱にしていこうと取り組んでいます。目標は観光先進国です。昔は観光立国を目指していたのですが、その一段上を目指しています。

外国人旅行者2020年に4,000万人、2030年に6,000万人という目標とともに、特に強調したいのは、外国人リピーターを増やすことで

す。初めて来る人にもいい評価を得て、それを本国の人に伝えてもらってまた増やしてもらおう。いかに満足を高めてもらって、次にまた来たいと思ってもらうことを目標に取り組んで参りたいと思っております。私は以前、舞鶴港でクルーズを担当していたのですが、クルーズに来たお客さんにできるだけ満足してもらって、その人が次に来られなくても良い評判を口コミで広めてもらうようないい循環をつくりたいと考え、満足度を高める取り組みに力を入れました。グラフの国内旅行消費額は、横ばいで長期的にはやや減少傾向だったのを取り戻していこうという目標が掲げられていますが、これはかなり政策的にやらなくてはいけない部分です。



観光ビジョンには三つの視点があります。一つ目は観光資源を磨きあげて地方創生の礎にしていく。二つ目は観光産業を革新していく。かなり古くなっているところもあるので、それらを国際競争力のある産業に変革する。三つ目は受け入れ環境で外国人がストレスなく快適に観光を満喫できる環境をつくる。

### ■視点その1「観光資源の魅力を極め「地方創生」の礎に」

一つ目は観光資源の魅力を極めていくこと。

その中の一つの取り組みとして現在進行していますが、公的施設を広く開放することです。海外ではフランスのヴェルサイユ宮殿も観光施設として見学できる事例もあります。

#### ・魅力ある公的施設を世界に開放

赤坂離宮も今後、4月から一般公開を通年で実施、6月には特別開館を試行的に実施した事例もあります。関西では京都迎賓館が7月下旬から一般公開されており、私もこの夏に行ってきましたが非常に素晴らしい施設です。その横

にある宮内庁の京都御所も一般公開されていて、驚きの連続でした。

#### ・文化財を保存優先から理解促進、活用へ

文化財は、昔は保存優先でしたが、それを「とっておきの文化財」として活用していく取り組みです。高野山では、フランスなど欧米からの観光客が来られ宿坊体験をしています。外国人観光客が来るから日本人も行ってみようとなるので、相乗効果で国内外から観光客が増えることとなります。これからは文化財を観光資源として利用していこうということです。また、博物館では日本語だけでは外国人はわからないことが多く、今春、長谷寺に行ったときQRコードでの多言語説明を導入していました。これからは多言語対応も必要となります。

#### ・国立公園を世界水準のナショナルパークへ

国立公園も、環境保護中心から活用へ政府一丸となって取り組んで参ります。外国では訪問すべき一番すばらしい公園が国立公園だというイメージがありますが、日本の場合、国立公園はそこまで観光に活用されていなかったように思います。全国8か所をナショナルパークとして、関西圏では伊勢志摩国立公園、三重県がブランド化事業の対象として選定されました。

#### ・観光地の景観を美しい街並みへ

観光地の景観ですが、京都の例で申し上げると2年前に景観条例が施行され屋外広告物の適正化が進んだためすっきりしています。京都は欧米の方に人気のある場所で、外国人から見ると看板ばかりの場所へ行くよりは、こういう歴史的な景観と調和のとれた街並みで観光するほうがいいと思われます。大阪では道頓堀のグリコ看板などが有名な地域もあるので多少事情が異なりますが、歴史的な観光都市などは景観を整備していくことも重要だと思います。

景観計画を作成し、無電柱化の推進などで観光地としての魅力を向上させてきます。

### ■視点その2「観光産業を基幹産業に」

二つ目のテーマは観光産業の革新です。1949（昭和24）年に法律ができた観光産業の制度で、今の時代に合っているか、外国人観光客が増えたときに対応できるかということで、規制・制度の見直しをして通訳案内士、ランドオペレーター、旅行業、また民泊ルールの整備などの推進・支援を行っていきます。

旅館で1泊2食付きの仕組を、連泊するとき付近でおいしい御食事処があってそこで食べられるように泊食分離をすることで連泊しやすくなります。外国人で布団の上げ下げを好まない人のために、旅館でもベッドを置くなどの対応をしているところもあります。今はホテル不足ですが、旅館では客室に空きがあることが結構あります。旅館の空室情報をPC、タブレット、スマホで検索できるようにする実証実験を行う準備をしているところです。

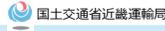
民泊もいろいろ話題になっていますが、観光庁で6月まで厚生労働省と一緒に、あり方検討会を開いて、二つにタイプ分けをしています。家主居住型と家主不在型、二つのタイプによって、責任が明確にならないといけないので、家主が不在であっても管理者を置く必要があるという方向性を出し、法整備に取り組んでいるところです。将来、生産年齢が減っていく中、観光産業の担い手の人材育成の取り組みも行っているところです。

#### ・市場の開拓

市場の開拓は、関西でも欧米豪を一つのターゲットとして、特に京都市などでは富裕層に来てもらおうと取り組んでいます。私たち観光部においても来年度のピジット・ジャパン地方連携事業の一つの柱に富裕層市場を一つのターゲットとしています。

プロモーションは対ビジネスのBtoB、対カスタマーBtoCの対応をうまく組み合わせるやっていこうというのがこれからの方向です。MICEは関西でも京都、大阪、神戸それぞれ頑張ってもらっていますが、課題はそれぞれ規模が大型のものには対応しづらいことです。それなら京都、大阪、神戸は距離的に近いので三つ

観光関係の規制・制度の総合的な見直し（宿泊業）

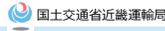


目指すべき将来像

泊食分離	マルチタスク化	所有と経営の分離
<p><b>ホテル花小屋</b> (兵庫県・有馬温泉)</p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1日2食を前提とせず、宿泊と食事を自由に組み合わせられる泊食分離を導入</li> </ul> 	<p><b>越後湯澤 HATAGO并仙</b> (新潟県・越後湯沢温泉)</p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 各部門を明確に区分して損益を管理</li> <li>◆ 研修等を実施し、多能工化を積極的に推進</li> <li>◆ 接客業務のオフの時間帯を活用し、製菓事業等の新たな業務領域を開拓</li> </ul> 	<p><b>界 ASO</b> (大分県・瀬の本温泉)</p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 所有と経営の分離により、経営資源を宿泊事業に集中</li> </ul> 

46

観光関係の規制・制度の総合的な見直し（宿泊施設）



今後の対応

既存の施設等の積極活用により、外国人旅行者の急増に伴う大都市のホテル不足を速やかに解消するとともに、多様な旅行ニーズに合わせた宿泊施設を提供します。

- ・ 旅館等の受入体制整備
- ・ 旅館等の空室の有効活用
- ・ 宿泊産業従事者の人材育成
- ・ 民泊等、多様なニーズへの対応
- ・ 宿泊施設整備の促進



廃業した温泉旅館をバックパッカー向けホステルにリノベーション

47

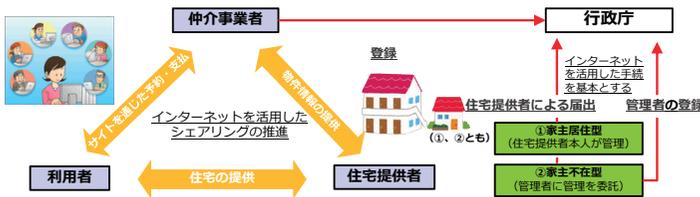
観光関係の規制・制度の総合的な見直し（民泊）



今後の対応

○懸念される課題（治安、衛生、近隣トラブル等）に適切に対応しつつ、多様な民泊サービスの健全な普及が図られるよう、必要な法整備に取り組む。

制度スキーム図



48

の都市がうまく連携できないか運輸局と一緒に検討しているところだ。

・観光地経営

観光地経営ということで DMO (Destination Marketing / Management Organization) を全国で 100 形成目指して進めています。関西でもかなりできていますが、質の向上、より世界水準のものを目指し、それを軌道に乗せて優良事例をつくっていかうと、これから DMO の磨き上げを行いたいと思います。

その中で地方都市の課題があります。温泉街は昔団体旅行が多かったのが、今は時代の流れで変化を伴い、少し淋しく感じるようなところもあります。そういうことをうまく発展させている事例もあります。兵庫県の篠山では、NPO が中心になって町全体をホテルと見立て、1軒1軒は小さい宿屋ですが、リノベーションした古民家の宿泊とこれをうまく活用して、町全体で泊まってもらう取り組みを行っています。資金的に大変な部分はファンドにより調達しています。

■視点その3「すべての旅行者が快適に観光できる環境を」

・滞環境

すべての旅行者が快適に観光を満喫できる環境整備です。その中でも特に空港が

関係する部分ですが、これから2,000万人から4,000万人、6,000万人を受け入れていく玄関として、入国審査が大変な役割を担う分野になります。私も外国に行ったときに入国審査で1時間以上待たされ辛いときもありました。仕事では仕方がないとしても、観光では次は行きたくないということにもなりかねないので、審査をできるだけ短い時間でできるように、とはいえ一定の制度、厳格な審査は必要なので、いろいろな高水準なシステムを活用して革新的な入国審査の実現に向けて取り組んでいます。

外国人から多くの要望があるのがWi-Fi環境です。LANがない、SIMカードを入手しづらい、などに対応するためのWi-Fi環境の整備です。関西でも自治体でWi-Fiが整備され、Osaka Free Wi-Fi、KYOTO Wi-Fi、KOBE Free Wi-Fiなどいろいろあります。これらの利便性を高めるため認証手続きを1回の認証で、そのあとエリアが変わっても認証は継続していることが可能な関西フリーWi-Fiを、この10月から関西広域連合と運輸局とで連携して取り組んでいるところです。

また、キャッシュレス環境では、外国人の方がキャッシュコーナーで引き出そうとして苦労しているのを何回か見かけたことがあります。そういったところもメガバンクのATMでも対応できるようにしようと試みています。

#### ・地方交流

次は地方の交流ですが、「地方創生回廊」をつくって、個人で観光するときに、公共交通をうまく使えるようにというのが一つの方向です。外国ではいろいろな乗り放題パスがあります。日本でもジャパンレールパスがあるので、そういったレールパスを、日本に到着したあと買えるような取り組みもあります。関西では事業者ごと、例えばJR西日本のパスなどいろいろありますので、それらも購入しやすくすることが重要でしょう。

関西での取り組みの一つに、この4月から実証実験をやっている関西ワンパス「KANSAI ONE PASS」があります。9月中旬まで2万

7,000枚売れており、3万枚の増刷を考えています。

大阪、京都だけではなく、インバウンドの効果を北近畿、南近畿を含めた広範囲に波及させるため、広域観光周遊ルート「美の伝説」を設定して、そこにうまく観光客を誘導していこうと考えています。例えば和歌山を回るとき、レンタカーを使う人が増えているのでレンタカーの活用や、手ぶら観光といって駅に着いたときに荷物を預ければ宿泊先に届けてくれる、あるいは宿泊先から次の宿泊先に届けてくれるシステムなどを運輸局で推進しています。

#### ・休暇の取得を

フランスでは連続休暇が義務付けられています。オーストラリアも雇用の法の制度として設けられています。年次休暇の取得を上げ、どんどん観光に行くといった休暇改革も、観光庁だけでは困難なので、政府一丸となって、2020年までに有給休暇の取得率を70%にまで向上できるように、いろいろな企業等の協力も得ながらやっけていこうと考えています。

#### ■おわりに

観光行政に関し、関空と関西のインバウンド観光は両輪だと思っています。関空のお客さんが増えるにはインバウンドが増える必要があるし、インバウンドが増えるためには関空がどんどんお客さんを受け入れられることが重要です。これからも関空と協力しながら関西にお客さんがどんどん来てもらえるように取り組んで参りたいと思っています。

ご静聴ありがとうございました



## 関西3空港一体運営へ加速

日刊工業新聞社 大阪支社 編集局 安藤 光恵

全国的に空港運営の民営化が進む中、関西での動きも加速している。他空港に先駆けて進められた関西国際空港と大阪国際空港(伊丹空港)の運営権譲渡が4月に実現して半年が経過。続いて神戸空港の運営民営化も2018年4月から行われることが神戸市により9月に決定し、コンセッションの募集要項も10月に発表された。9月下旬に開かれたコンセッションの実施方針説明会には、26社40人、10月下旬の募集要項説明会には29社52人が参加しており、関心の高さがうかがえる。

関空・伊丹の両空港を運営する関西エアポート(大阪府泉佐野市)は、神戸空港コンセッションの公募に応じる方針を示しており、運営権者の最有力候補として注目されている。実現すれば関西3空港の一体運営が可能になり、航空輸送の効率化や空港間の連携による需要拡大が進み、関西経済全体の活性化につながると期待が高まっている。

関西エアポートはオリックスと仏ヴァンシ・エアポートを中心に設立された空港運営会社で、ほかに関西に拠点を持つ有力企業30社も出資。航空需要の高まりは関西経済の活性化に直結することから、オール関西により空港運営を支えるスタンスを打ち出している。その当初から、将来は神戸空港を加えた関西3空港一体運営体制を構築してほしいという関西経済界からの期待は高かった。

以前、関西エアポートの山谷佳之社長は「まずは現在運営権を取得している関空・伊丹の2空港の価値を高めることを優先したい」と、早期の神戸空港運営には慎重な姿勢をみせていた。一方、両空港に近い立地など神戸空港に魅力はあると認めてもおり、当面は関空・伊丹の

2空港の運営に集中した上で、軌道に乗った段階で神戸空港の運営を検討したい姿勢だった。

だが、関西エアポートによる2空港の運営開始から半年時点で、神戸市が神戸空港のコンセッション実施を決定。関西エアポートとしては3空港一体運営を目指す動きの加速を求められた形となる。ただ、もともと将来は神戸空港の運営にも意欲的だったこともあり、山谷社長は「神戸市の考えとしてコンセッションに踏み切るということであれば前向きに検討したい」と柔軟に対応する方針だ。

神戸空港のコンセッションの目的は、民間事業者の創意工夫で3空港の一体運営を進め、関西の航空輸送需要を拡大し、神戸・関西の経済発展を目指すもの。神戸空港の滑走路やターミナル施設などを民間事業者の資金や経営ノウハウ、事業のアイデアなどにより活性化や効率化を図る。参加資格として神戸空港の旅客施設と同程度の商業施設などの運営実績を持つことと、神戸空港と同程度の空港を運用する能力があることを求めている。

神戸市の示したスケジュールでは、参加資格書類審査の受け付けは2016年11月30日までで、2017年2～5月に競争的対話の実施、2017年6月30日に提案審査書類の提出を締め切る。2017年8月には優先交渉権者の選定と基本協定、2017年10月には実施契約を締結する流れとし、17年度末まで事業の引き継ぎを行った後に18年度から新体制での運営へとスムーズに移行したい考えだ。

運営期間は2018～2059年度の42年間。終了年度を関空・伊丹両空港の運営権と同じとした。3空港一体運営のための方策を実現しやすくするため、事業終了日を関空・伊丹に合わ

せたかっこうだ。運営した際の運営権対価の最低基準価格は176億7,000万円。事業開始前に支払う対価が4億5,000万円で、事業期間中に支払う対価が毎年度4億1,000万円。加えて事業年度の収益に応じた収益連動負担金の提案を求めている。

ただ、神戸市側としては、対価を最重要視するわけではないスタンスだ。応募企業や団体からの提案書は200点満点で採点するが、うち運営権対価などの提案額の配点は25点に過ぎない。具体的な事業実施方針と事業計画の適切性の項目に最大の100点を配点。3空港の一体運営に資する方策や神戸空港の活性化に関する事業計画など、具体的な事業の提案を最重要視して判断する。そのほか、事業運営者の体制や計画の実行能力などに40点、収支計画の妥当性などの経理的基礎に35点を配点し、事業計画の内容を中心に総合的に判断するとしている。

神戸市は3空港一体運営の形を多様に想定しているとし、関西エアポートが神戸空港を運営する形のほか、関西エアポートに加えて同社と密接な関係を持つ事業者が特別目的会社を設立して運営する形や、他の企業が関西エアポートと緊密に連携を取りながら運営する形など多様なイメージを挙げている。

それでも、空港が緻密に連携して関西の航空需要に対応していくため、関西エアポートへの期待は高い。関西エアポートの山谷社長も「誰が見ても『関西エアポートが中心になっている』と思ってもらえる形を作りたい」との考えで、関西に基盤を持つ空港運営会社として存在感を示す意気込みだ。ただ、すでに始まっている関空・伊丹両空港の運営方針は維持する必要があるため、現体制へいかに神戸空港を組み込むかが工夫のしどころだ。

関空・伊丹の2空港は2016年度の利用者数が計4,000万人に達する見込みで、国内でも有数の大規模な空港となっている。関空は訪日外国人観光客増加による国際線の活況が続いており、伊丹は国内線のみが発着だが都市部に近い立地でビジネス客などによる安定した利用

状況となっている。関空の第2ターミナルビルの増設や伊丹のターミナルビル改装が進んでおり、利便性向上に向けた動きも活発だ。

一方、神戸空港の年間利用者数は約250万人。国内線のみで、1日あたりの発着枠が30往復という規制があり、運用時間も7～22時の15時間と制限が設けられていることもあり、関空・伊丹と比べると小規模であるのが現状だ。そのため、関西エアポートが運営する体制となる場合、関空・伊丹で構築した体制の延長に神戸空港を組み込む形になるとみられる。

ただ、立地としては神戸のターミナル駅である三宮から近く、都市部に近い海上空港という利点がある。3空港一体運営をきっかけとして規制緩和が進むことによる活性化も期待されている。伊丹空港が内陸部の住宅地に近い立地のため、発着枠の増加が望めないことから、関西の航空需要の増加が続けば神戸空港の果たす役割は大きくなる。

経済活性化の追い風として期待されるインバウンド需要も、現状は大規模観光都市である大阪や京都に比べると兵庫への観光客訪問は少ない。神戸市や姫路市など観光名所を持つ兵庫県内の都市への誘客に、神戸空港の活性化は不可欠だ。3空港すべての活性化に伴い、関西地域全体が活性化して全体の底上げが進むことが望まれる。



## 民営化後の伊丹空港の活用とその課題



文教大学国際学部  
小島 克巳

(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

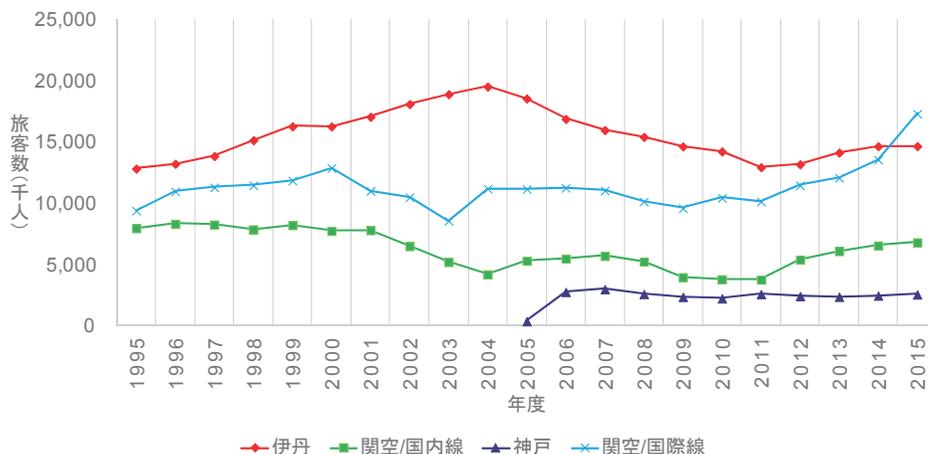
2016年4月より関西空港と伊丹空港が民営化され、両空港は関西エアポート株式会社が運営する空港として新たなスタートを切った。関西空港では国内外のLCC（ローコストキャリア）の就航で活況が続いている一方、伊丹空港では運用時間や発着枠の関係でこれ以上の増便や旅客数増を望めない状況にある。そこで本稿では伊丹空港に焦点を当て、民営化後の同空港の活用策と課題について考えてみたい<sup>1</sup>。

### 2. 関西3空港の現状と市場環境の変化

図1は1995年度から2015年度までの関西3空港の旅客数の推移を示している。伊丹空港の旅客数は2004年度をピークとして減少傾向にある。特に2011年度は東日本大震災の影響で落ち込んでいるが、最近は震災前の水準まで回復している。ただし、伊丹空港の発着枠に余裕がないことや機材の小型化の影響で、今後、大幅な旅客数増は見込めない状況にある。

関西空港はかつての低迷期を脱し、2012年度以降、国際線国内線とも旅客数の大幅な伸びを示している。これはまさにLCC効果と呼べるものである。一方、神戸空港の旅客数はおおむね横ばい傾向が続いている。これは神戸空港の運用時間と発着枠の制約によるところが大きいが、関西空港のLCCへの旅客の流失やスカイマークの経営破綻等も影響している。

図1 関西3空港の旅客数の推移



(出所) 国土交通省・関西エアポート・神戸市資料より筆者作成

1 本稿は、2016年8月26日に開催された大阪国際空港利用促進協議会主催「平成28年度第1回関西全体の航空需要拡大について考えるセミナー」における筆者の講演内容の要旨をまとめたものである。

さらに、次のようなわが国の航空市場の環境変化を指摘することができる。第一に、羽田空港再国際化と成田空港を含めたオープンスカイ政策の推進である。かつてのように、成田空港の容量不足から関西空港に一定数の国際線が就航していた時代ではなくなっている。第二に、成田空港もLCCの積極的な誘致に取り組んでいることである。LCCターミナルを新設するなど、LCCの拠点空港として成田空港は関西空港の強力なライバルとなっている。第三に、訪日外国人の急速な増加である。これは航空市場にとっては非常に追い風であるが、そのための受け入れ体制の整備が喫緊の課題である。関西空港や成田空港のみならず、今後は地方空港での受け入れ体制の強化が重要となるだろう。第四は、関西空港と伊丹空港の民営化である。かつての両空港は国内線では競合関係にあったが、現在では同じ運営会社の下、共存共栄もしくは補完的な関係になっている。さらに、神戸空港の民営化の動向についても注視する必要がある。

### 3. 伊丹空港の今後の活用と課題

#### (1) 短期的課題

伊丹空港の短期的課題として運用時間の問題がある。伊丹空港の現行の運用時間は7時～21時となっているが、新幹線利用時と比較すると東京での滞在時間に大幅な制約を受けるという現状がある(表1)。それゆえ、今後の伊丹空港の活用を考えた場合、夜間の運用時間を少しでも延長できることが望ましい。運用時間の問題はこれまでの歴史的経緯があるため軽々に論ずるべきではないが、運用時間の延長が旅客の利便性向上に大きく資することは確かである。

表1 東京発関西方面の最終ダイヤ(航空・新幹線)

	羽田発	伊丹着	神戸着	関西着
ANA	19:20	20:35		
JAL	19:20	20:40		
SKY	20:05		21:25	
ANA	20:15		21:30	
ANA	21:00			22:20
JAL	21:05			22:20
SFJ	21:30			22:45
	東京発	新大阪着	新神戸着	
のぞみ	20:50	23:23	23:38	
のぞみ	21:23	23:45		

(出所) 航空各社・JR東海 2016年11月ダイヤ

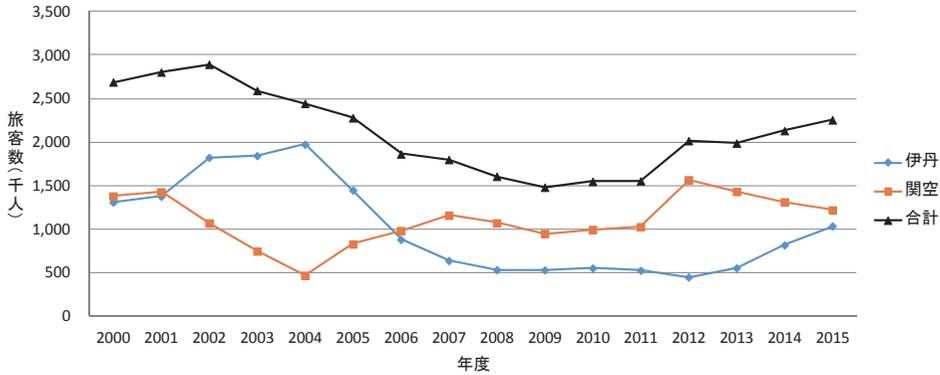
次に、伊丹空港の長距離便制限(ペリメーター規制)の撤廃である。このペリメーター規制は旅客数が伸び悩む関西空港を救済する目的で、伊丹空港からの長距離路線(運航距離が1,000km超)を5便以下に抑えるというものである。この制限は2005年度から運用されてきたが、2013年度以降、関西空港と伊丹空港の経営統合を受けて段階的に緩和されている。

図2と図3は新千歳線と那覇線の旅客数の推移を示したものである。これらのグラフから、2006年度以降、伊丹空港と関西空港の旅客数は逆転しており、ペリメーター規制の効果が現れていることがわかる。そして、2013年度以降は規制緩和により伊丹空港の旅客数が増加している。しかしながら、新千歳線では伊丹空港の旅客数の増加分ほど関西空港の旅客数は減少しておらず、那覇線では伊丹空港のみならず関西空港の旅客数も増加している。このことは、関西空港からの新千歳線と那覇線にLCCが就航した結果、ANAやJALが関西空港から伊丹空港に長距離路線を戻しても、関西

空港の旅客数の減少に直結しなくなっていることを意味しており、ペリメーター規制の根拠が弱まっているといえよう。

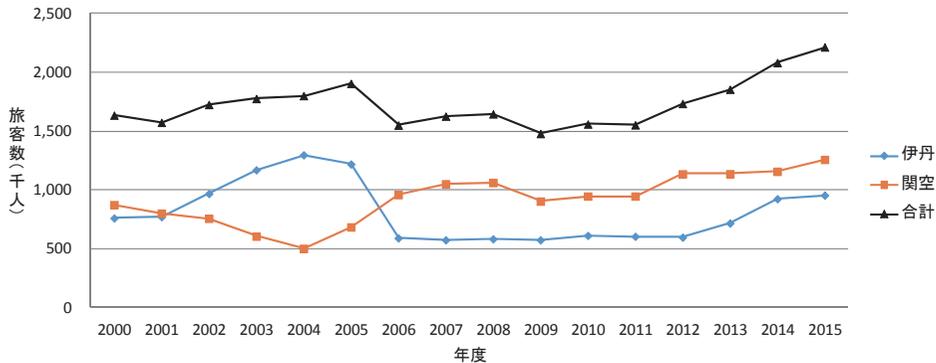
基本的に伊丹空港と関西空港の棲み分けは航空会社の判断に任せるべきである。旅客のニーズを熟知しているのは航空会社であり、その結果として利用者が増加するのであれば、空港運営会社の収益性向上にもつながるだろう。

図2 新千歳線の旅客数推移



(出所) 国土交通省資料より筆者作成

図3 那覇線の旅客数推移



(出所) 国土交通省資料より筆者作成

## (2) 中長期的課題

中長期的課題としてまず指摘できることは、縮小する国内線市場への対応ということである。現行の伊丹空港の便の大半はFSC（フルサービスキャリア）であるANAとJALで占められている。しかしながら、中長期的に見れば人口減少等によりFSCの国内線市場の縮小は避けられず、その縮小分を補うために、LCCや国際線の就航の可能性を検討する時期が訪れるかもしれない。

2つ目の課題はリニア中央新幹線の開業である。もともとの計画では2045年度に大阪開業予定であるが、現在、2037年度の開業が検討されている。リニア中央新幹線が開業すると、現状で伊丹空港利用者の約4割を占める羽田線の旅客の大半がリニア中央新幹線に移ることが予想され、その際は伊丹空港のあり方の再検討は避けられないであろう。

#### 4. 関西全体の航空需要拡大のために

本稿のまとめとして、関西全体の航空需要拡大のために重要な点を4つ指摘しておきたい。

第一に、首都圏空港との競争を意識した関西空港と伊丹空港の活用を模索する必要があるということである。近年、首都圏空港の容量が拡大し、関西3空港をめぐる状況が大きく変化している。例えば、LCCの誘致や訪日外国人の受け入れという面では成田空港という強力なライバルがいる。2020年までに訪日外国人4,000万人を目指す中で、今後は訪日外国人をいかに地方に送り出すかという点が非常に重要になってくる。関西空港により多くの訪日外国人を引き寄せるためには、関西空港や伊丹空港からの地方路線の拡充も必要となるだろう。

第二に、神戸空港の将来的な可能性である。神戸空港は立地的に伊丹空港の補完空港として十分な魅力を持っている。現在、神戸空港の民営化に向けた手続きが進んでいるが、関西3空港の中で神戸空港がどのような役割を果たしていくことになるのかを注視していく必要がある。

第三に、関西空港と伊丹空港を運営する関西エアポートへの期待である。2016年は関西・伊丹両空港と仙台空港が民営化され、まさに空港民営化元年となっている。今後も複数の地方空港の民営化が計画されており、それらの試金石として関西・伊丹両空港の民営化の成否は誰もが注目するところである。関西エアポートには、日本流の空港運営ビジネスモデルの確立と空港運営のプロフェッショナルの育成を期待したい。

最後は、国や自治体への期待である。それは空港運営会社に経営の自由度を与えるべきということである。国や自治体が空港運営に規制や制約を課すことは、空港運営会社の経営の足かせとなり、投資先としての空港の魅力を損なう可能性がある。今後、わが国で空港民営化が進められていく中で、あらためてこの点を指摘しておきたい。

## 関西国際空港 2016年9月運営概況（速報値）

【参考】 <http://www.kansai-airports.co.jp/company-profile/about-airports/itm.html>

### ○発着回数 14,747回（前年同月比 104%）

国際線： 10,688回  
（前年同月比 109%）  
国内線： 4,059回  
（前年同月比 92%）

#### 発着回数について

国際線、国内線の合計発着回数は前年同月比 104%の 14,747回を記録しております。国際線については前年同月比 109%の 10,688回となっております。

### ○旅客数 2,055,130人（前年同月比 102%）

国際線： 1,491,576人  
（前年同月比 109%）  
国内線： 563,554人  
（前年同月比 87%）

#### 旅客数について

国際線、国内線の合計旅客数は前年同月比 2,055,130人を記録しております。  
内訳として国際線の外国人旅客数は前年同月比 114%の 890,680人、日本人旅客数は前年同月比 101%の 580,890人となっております。

### ○貨物量 65,704t（前年同月比107%）

国際貨物： 64,207t（前年同月比108%）  
積込量： 31,095t（前年同月比111%）  
取卸量： 33,112t（前年同月比105%）  
国内貨物： 1,497t（前年同月比78%）

#### 貨物量について

国際線貨物量は前年同月比 108%の 64,207tと前年を上回っております。

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10月24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9月分

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
近畿圏	1,263,251	91.1	21.2	1,106,657	87.9	20.2	156,594
管内	837,391	90.7	14.0	861,739	90.1	15.8	△ 24,349
大阪港	256,089	87.8	4.3	354,998	78.7	6.5	△ 98,910
関西空港	474,766	96.0	8.0	345,605	113.3	6.3	129,161
全国	5,968,431	93.1	100.0	5,470,092	83.7	100.0	498,339

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
関西空港	474,766	96.0	8.0	345,605	113.3	6.3	129,161
成田空港	777,566	103.2	13.0	995,423	91.2	18.2	△ 217,857
羽田空港	31,805	108.7	0.5	69,799	218.2	1.3	△ 37,994
中部空港	64,216	72.1	1.1	67,994	56.9	1.2	△ 3,778
福岡空港	89,306	96.6	1.5	29,978	81.5	0.5	59,328
新千歳空港	2,245	92.3	0.0	1,276	129.3	0.0	970

## 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)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)	合計 (1日平均)	合計 (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	5,012,402	13,733	4,974,063	13,628	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,061,104	44,003
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4月	557,170	18,570	591,900	19,730	200,530	6,680	225,040	7,500	1,574,640	52,490
平成28年5月	470,770	15,190	468,920	15,130	252,760	8,150	227,910	7,350	1,420,360	45,820
平成28年6月	512,100	17,070	486,630	16,220	239,200	7,970	237,680	7,920	1,475,610	49,190
平成28年7月	579,850	18,700	575,740	18,570	255,540	8,240	262,590	8,470	1,673,720	53,990
平成28年8月	518,880	16,740	554,480	17,890	334,370	10,790	340,540	10,990	1,748,270	56,400
平成28年9月	460,420	15,350	430,260	14,340	296,720	9,890	284,170	9,470	1,471,570	49,050
平成28年10月	505,750	16,310	502,470	16,210	266,890	8,610	267,650	8,630	1,542,760	49,770
<b>平成28年累計</b>	<b>5,107,270</b>	<b>16,750</b>	<b>5,069,710</b>	<b>16,620</b>	<b>2,662,340</b>	<b>8,730</b>	<b>2,637,350</b>	<b>8,650</b>	<b>15,476,670</b>	<b>50,740</b>
<b>前年同期</b>	<b>4,123,560</b>	<b>13,560</b>	<b>4,084,410</b>	<b>13,440</b>	<b>2,548,310</b>	<b>8,380</b>	<b>2,522,740</b>	<b>8,300</b>	<b>13,279,020</b>	<b>43,680</b>
<b>対前年同期比</b>	<b>123.9%</b>		<b>124.1%</b>		<b>104.5%</b>		<b>104.5%</b>		<b>116.5%</b>	

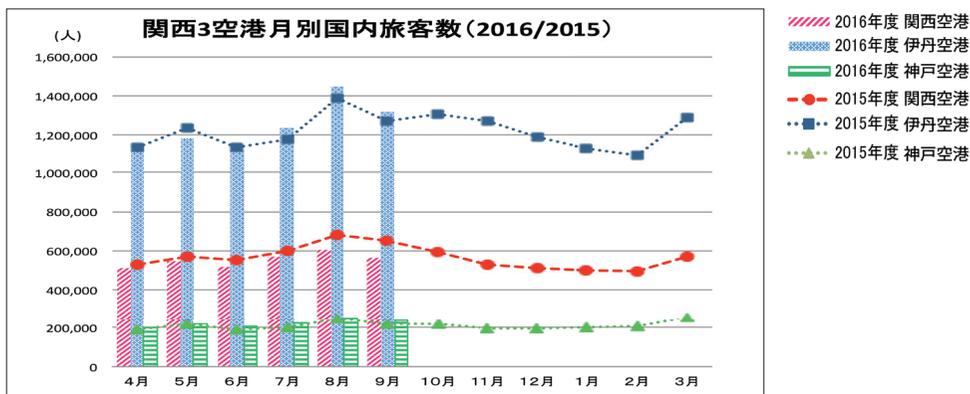
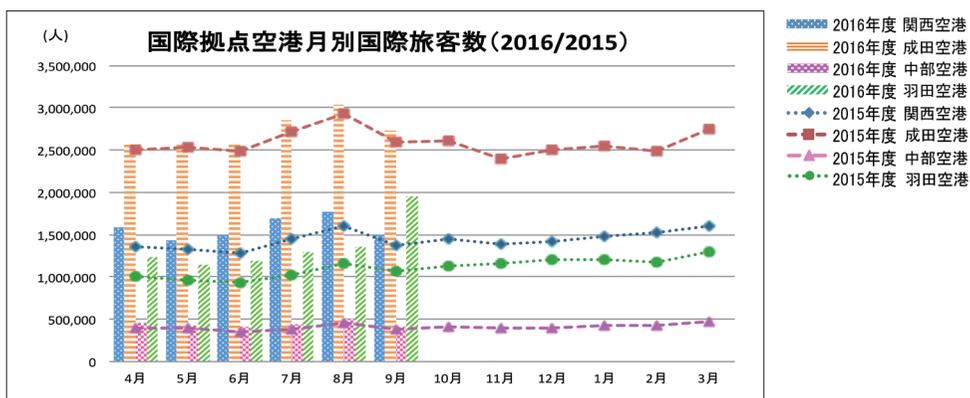
※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。  
 ※平成6年の数値は、開港(9月4日)以降の総数である。

# 関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

2016 年 9 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	10,690	109.5%	17,304	96.3%	27,994	101.0%
	関 西	10,688	109.5%	4,059	91.9%	14,747	104.0%
	大阪(伊丹)	0	—	11,311	99.3%	11,311	99.3%
	神 戸	2	—	1,934	89.7%	1,936	89.8%
	成 田	16,297	106.1%	4,392	98.9%	20,689	104.5%
	中 部	3,235	104.5%	5,205	104.5%	8,440	104.5%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,491,576	108.8%	2,117,794	98.8%	3,609,370	102.7%
	関 西	1,491,576	108.8%	563,554	86.9%	2,055,130	101.8%
	大阪(伊丹)	0	—	1,315,542	103.3%	1,315,542	103.3%
	神 戸	0	—	238,698	107.6%	238,698	107.6%
	成 田	2,734,578	105.4%	610,284	97.6%	3,344,862	103.9%
	東京(羽田)	1,956,688	182.9%	5,635,556	99.7%	7,592,244	112.9%
	中 部	404,700	105.0%	514,614	102.3%	919,314	103.4%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	64,207	108.0%	13,488	97.8%	77,695	106.1%
	関 西	64,207	108.0%	1,497	78.0%	65,704	107.1%
	大阪(伊丹)	0	—	11,991	101.1%	11,991	101.1%
	成 田	182,650	108.7%	—	—	182,650	108.7%
	東京(羽田)	38,800	125.2%	65,836	94.6%	104,636	104.0%
	中 部	13,875	94.2%	1,946	84.9%	15,821	92.9%

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8回懇話会（2016年10月27日開催）

「コンセッションのリスクマネジメント」をテーマに岡田 信一郎 氏（株式会社経営共創基盤 パートナー マネージングディレクター）の講演会を開催し、講演後の懇話会で意見交換を行った。

### ○第1回貨物ハブ空港としての関西の将来像を探る研究会（2016年10月25日開催）

「MROについて」 竹林 幹雄 氏（本研究会主査 神戸大学大学院教授）  
「ヤマトグループの海外戦略について」小坂 隆弘 氏・下築 亮一 氏（ヤマト運輸株式会社 国際戦略室）

### ○第2回貨物ハブ空港としての関西の将来像を探る研究会（2016年11月15日開催）

「関西を中心とした食輸出拡大の取り組みについて」 内畑谷 剛 氏（関西・食・輸出推進事業協同組合 理事長）  
「農林水産業の輸出力強化戦略について」 田中 篤史 氏（農林水産省近畿農林局 経営事業支援部 地域連携課 課長補佐）

### 今後の予定

#### ○第438回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2016年11月29日（火）16：00～17：00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「みんなもうかりませ！ The 関西モデルの現状と課題」  
講 師 井上 慎一 氏（Peach Aviation Limited CEO）

#### ○第439回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2016年12月14日（水）16：00～17：00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「最近の航空貨物の傾向と課題」  
講 師 清澤 正弘 氏（フェデラルエクスプレスコーポレーション 取締役）

#### ○第440回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2017年1月25日（水）16：00～17：00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「春秋航空の事業について」（仮題）  
講 師 湯 励 氏（春秋航空股份有限公司 日本支社営業部本部長）

※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。

#### ○第4回航空需要に対応した空港運用研究会

日 時 2016年12月2日（金）15：00～17：00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
話題提供 「次世代の航空交通システムと空港運用への影響」  
講 師 平田 輝満 氏（茨城大学 工学部都市システム工学科 准教授）

#### ○第2回関西におけるビジネス航空利用促進研究会

日 時 2016年12月7日（水）15：00～17：00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
話題提供 「グローバルバイオクラスターへの関西の課題」  
講 師 坂田 恒昭 氏（塩野義製薬株式会社 シニアフェロー）

#### ○第3回貨物ハブ空港としての関西の将来像を探る研究会

日 時 2016年12月13日（火）14：30～16：30  
場 所 大阪キャッスルホテル

※上記「研究会」は登録メンバー以外は参加いただけません。

## 事務局だより

▶ 10月後半になっても夏日が出現するなどもう秋は来ないのかと思っていましたが、急激に空気が秋めいてきて気持ちのいい季節になってきました。それに伴い山深いところから木々は紅葉を迎え、多くのハイカーもそれにつられて山々に入っていきます。そんな中、今年は各地の山中や人里でツキノワグマの目撃・出没情報や人的被害が例年以上に発生しています。私の地元、兵庫県ではグマの管理計画が効を奏したのか、生息数が地域個体群を維持できる800頭を上回る940頭（推定生息数）となり、主な出没地域の県北では人的、物的被害だけでなく、生活、精神被害も深刻で日常生活に大きな影響が出てきていることから20年ぶりにクマ猟が解禁されました。

▶ クマの生息地では、人の声や車の音が聞こえるような駐車場や売店から15分程度のハイキングコースでもクマに出会えます。クマに出会わないためクマ除け鈴やラジオを鳴らす、おしゃべりをしながら散策する等いろいろな方策がありますが、これは人を襲ったことのないクマに対して有効であって人を食害したことのあるクマには逆に「餌」がいると教えるようなことになるそうです。ですので、クマが生息する山にお出かけになる際はそのクマは人を襲った経験があるかどうか確認の上、人を襲ったクマがまだ捕獲されていないのであればいくら紅葉が美しい山、キノコ類が豊富な山だとしても散策は控えるほうがよいでしょう。

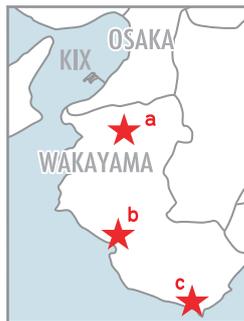
Mogera

追加登録でさらに魅力を増した高野・熊野に是非お越しください!

## 世界遺産追加登録決定!!(和歌山県)



a. 女人道(高野町)



ユネスコの世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」に、和歌山県高野町の「高野参詣道女人道」や田辺市の「鬮雞神社」、本州最南端の町である串本町の「新田平見道」などの計22地点(計40.1km)が、本年10月24日フランス・パリにて開かれた第40回世界遺産委員会での継続審議を経て、追加登録される事が決まりました。

追加登録を機に、地域住民、企業、関係自治体等が一丸となって、これまで以上に参詣道の維持管理活動を実施し、積極的な広報活動に取り組んでまいります。

世界遺産地域が拡大され、さらに魅力が増した高野・熊野に是非お越し下さい!

■問合せ先 和歌山県商工観光労働部  
観光局観光振興課  
TEL: 073-441-2424  
FAX: 073-432-8313



b. 鬮雞神社(田辺市)



c. 新田平見道(串本町)