



KANSAI 空港レビュー



No.459
2017.2

CONTENTS

- 1 | 巻頭言
関西を拠点としたインバウンド需要の獲得に向けて
緒方 文人
- 2 | 各界の動き
- 9 | 講演抄録
最近の航空貨物の傾向と課題
清澤 正弘
- 20 | プレスの目
民間経営の真価が問われる2年目
中尾 良平
- 22 | 航空交通研究会研究レポート
関西空港の高速鉄道アクセス整備とフォルテ型国土軸の形成
辻本 勝久
- 26 | TOPICS
・関西エアポート第2ターミナルビル(国際線)開業披露パーティー
・MRO Japan伊丹空港 機体整備工場見学会レポート
- 31 | データファイル
・関西国際空港2016年12月運営概況(速報値)
・関西国際空港2016年暦年運営概況(速報値)
・大阪税関貿易速報[関西空港] 2016年12月
・大阪税関貿易速報[関西空港] 2016年暦年
・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12月

【表紙写真】「ニュージーランド航空 B787-9」

ニュージーランド航空 NZ97 便の B787-9 です。この冬ダイヤの始まった 11 月 4 日から 3 月 25 日まで週 3 便で関西=オークランドを運航します。ニュージーランド航空は 2013 年 10 月に運休したことから3年ぶりの運航再開です。運休直前の機種は B767、今はドリームライナーの長胴型の B787-9 です。また、機体にシダの一種シルバーファーンの葉が描かれました。時折、機体全体を真っ黒にしたニュージーランドのラグビーチーム「オールブラックス」仕様の機体が運航されています。

撮影：柴崎 庄司

関西を拠点とした インバウンド需要の獲得に向けて



西日本旅客鉄道株式会社
取締役兼常務執行役員総合企画本部長

緒方 文人

2016年の訪日外国人旅行者数は、2,403万人と過去最高を記録しました。当社においても受入態勢の整備や訪日専用商品の拡充などにより、中期経営計画2017で目標としていた100万人のご利用を2年前倒しで達成することができ、本年度は125万人のご利用を目標としています。これらは政府あがてのインバウンド戦略による訪日旅行者増という追い風によるところが大きいと思っています。特にこの数年間の関西国際空港の伸びは顕著で、当社のみならずその経済波及効果は大きく、関西経済全体の牽引力となっていると思います。ここに地域全体の継続したプロモーションとLCC誘致をはじめとする関西国際空港の機能強化に努めてこられた関係者の方々の並々ならぬご尽力に厚く感謝申し上げたいと思います。

当社は「関西エリアパス」などインバウンド専用商品を設定し、関西全体の周遊観光の促進に取り組んでいます。加えて今年度全国に先駆け、地域内の鉄道やバス事業者を1枚のICカードで利用出来る「関西ワンパス」を発売できたことは、公共交通の利用促進のみならず、関西全域の活性化に繋がることと感謝するとともに、実現にご尽力いただきました関西経済連合会、近畿運輸局をはじめとする関係者の方々に改めて御礼申し上げたいと思います。

政府目標である訪日外国人旅行者数2020年4,000万人、2030年6,000万人を今後達成するために、関西国際空港の国際線の増便は不可欠であると考えています。新たな運営体制のもと、本年第2ターミナルビル（国際線）を開業されたことは、大変喜ばしいことであり大いに期待してい

ます。加えて、地方部への誘客も大切であり、特に東京～大阪間のゴールデンルートに集中する需要を地方に広げていく事が非常に重要であると考えます。当社は新幹線をはじめとした高速鉄道網を保有しており、首都圏、北陸、中国、九州を結ぶ広域周遊観光やそれらの地域と関西を結ぶ役割を他の交通機関とともに果たすことも責務と考えています。現在設定している「JRウエストレールパス」、「瀬戸内エリアパス」、「大阪・東京『北陸アーチパス』」、「高山・北陸エリア周遊きっぷ」なども地元自治体や観光関連事業者の方々のご協力をいただきながらブラッシュアップを図り、地方部を含めた広域周遊を促進していきたいと思っています。

当社は関西国際空港と大阪及び京都間のアクセスを担う事業者として、特急「はるか」車両のWi-Fi整備、高槻駅停車、増便などを行ってまいりましたが、いよいよ2023年には北梅田駅（仮称）が開業します。これにより、大阪駅周辺及びびうめきたエリアを関西国際空港と直接結ぶことができます。あわせて、案内サイン、観光案内機能、手ぶら観光の推進、駅や列車内のWi-Fiなどの受入態勢も新たな技術を活用しながら更に進めてまいります。

ラグビーワールドカップ、2020年東京オリンピック・パラリンピック、2021年ワールドマスターズゲームと来たるビッグイベントに向けて、鉄道事業の安全性向上を基盤としながらより質の高いサービスを提供することで、海外からお越しのお客様の更なる拡大を図り、関西全体、日本全体の経済発展に貢献できるよう全力で取り組んでいく所存です。

各界の動き

関西国際空港

●年末年始、中国・アジア方面が堅調

日航、全日空、格安航空会社（LCC）ピーチ・アビエーションの3社は1月5日、関西空港の年末年始期間（12月22日～1月3日）の利用実績を発表した。国際線の旅客数は、全日空が18%増の約2万1,000人、ピーチが15%増の約4万8,000人で、日航も前年同期並みの約2万7,000人だった。中国・アジア方面を中心に堅調だった。

●関西エアポート社長「第1ターミナル改修検討」

山谷佳之関西エアポート社長とエマヌエル・ムノント副社長は1月6日までに日本経済新聞社のインタビューに応じ「第1ターミナルの効率化が大切」とし「2016年後半に調査・検討を始めた」ことを明らかにした。実際に改修するかどうかは今後判断する。

●着陸料引き下げへ、欧米便の増加めざす

関西エアポートは1月6日、関西空港の国際線で新規就航の航空会社や新設路線に対する着陸料を3月下旬から引き下げの方針を固めた。関空の着陸料見直しは、同社が昨年4月に運営を開始して以来初めて。便数が少ない欧米便など長距離路線誘致のためこ入れのほか、就航便を空きのある時間帯に誘導し、混雑緩和を図る。

●バニラ・エア、奄美大島線、3月就航

ANAホールディングス傘下のLCC、バニラ・エアは1月10日、関西～奄美大島線を3月26日に開設すると発表した。19年ぶりの復活で、1日1往復となる。機材はエアバスA320型機（180席）。

●2016年の外国人入国者数、初の600万人超

大阪入国管理局は1月11日、2016年に関西空港から入国した外国人の数は前年比21.5%増の609万人（速報値）となったと発表した。1994年の開港以来初めて600万人を超えた。

●年末年始の出入国者11%増の72万人、

大阪入国管理局は1月11日、年末年始（12月22日～1月3日）に関西空港から出入国した総数は前年同期比11%増の72万5,600人だったと発表した。出国者のうち日本人は12%増の14万8,920人、入国者のうち外国人は13%増の20万7,690人。渡航先では韓国の9万3,990人が最多。中国（7万5,610人）、台湾（6万2,170人）が続いた。

●空港型免税店、大阪出店を撤回

韓国のロッテグループや関西エアポートは大阪市内で今春の出店を目指していた空港型免税店の計画を撤回した。ピックアップカメラなどは店内に開業する予定だったが、高額品の購入が落ち込むなど訪日外国人の消費行動が変わり、採算が合わないと判断した。

●保安検査せず女性通過許す

関西空港第2ターミナルで1月18日、税関職員が保安検査を受けさせないまま女性を出国審査場まで通過させていたことが分かった。女性は搭乗直前だった家族に忘れ物の書類を渡したが、一連の様子を他の職員が目撃して問題が発覚。乗客約120人の検査をやり直し、旅客機は

約2時間半遅れて出発した。

●ANAが上海貨物便を増便

ANAグループは1月19日発表した2017年度の航空輸送事業計画で関西～上海の貨物専用便を3月26日から週2便増便し6便にすることを盛り込んだ。

●リムジンバス、全路線が第2ターミナルに乗り入れ

関西空港リムジンバスを運行している関西国際空港リムジンバス等運営協議会の加盟16社は1月19日、第2ターミナルビルの拡張に伴い、リムジンバス全25路線を同ターミナルビルへ乗り入れると発表した。運賃は変わらない。

●ターキッシュエアラインズが撤退

トルコ航空大手ターキッシュエアラインズが、1月末で関西～イスタンブール線を廃止し関西空港から撤退した。相次ぐテロで搭乗率が落ち込んでいるのが背景だが、同社便を使っただけの欧州やアフリカ方面への乗り継ぎ需要は大きく、影響が懸念される。



クリック!

ターキッシュエアラインズは成田空港と関空からイスタンブールを結ぶ2路線を運航し2016年の夏季ダイヤまではいずれも週7便だったが、冬季ダイヤから関空線が週4便に減便となっていた。今回の撤退によって冬季ダイヤで週29便から22便まで減っていた関空の欧州便は18便まで落ち込むことになり、旅行会社のパック企画にも影響が出そうだ。

●2016年の総旅客2,523万人、2年連続最多

関西エアポートは1月25日、2016年の関西空港の総旅客数が前年比9%増の2,523万人となり、2年連続で過去最多を更新したと発表した。2,500万人を突破したのは開港以来初。LCCの路線拡大などにより、中国・韓国などアジア方面を中心にインバウンド（訪日外国人）が引き続き増加し、全体を押し上げた。国際線外国人旅客数は、総旅客数のほぼ半分を占める1,217万人（同21%増）となり、5年連続で過去最多を更新した。減少が続いていた国際線日本人旅客数が638万人（同5%増）と4年ぶりに前年を上回ったことも寄与した。発着回数についても、同8%増の17万7,109回となり、3年連続で過去最多を更新した。

12月の利用実績は総旅客数が前年同月比7%増の206万1,846人で、5年3か月連続で前年を上回った。

●ロシア便9年ぶり復活、4月からウラジオストク線

関西エアポートは1月26日、ロシアの大手航空会社S7航空が4月28日に関西～ウラジオストク線を開設すると発表した。関空を発着するロシア便は2008年夏以来、約9年ぶりとなる。エアバスA320型機（158席）で週2便運航する。

●国際線LCC専用の第2ターミナルが開業

関西空港のLCC専用国際線新ターミナル、第2ターミナルビル（国際線）が、1月28日に開業した。当初は関空を拠点とするピーチ・アビエーションのみが乗り入れ、3月からは中国の春秋航空も使用する。第1便は、この日迎えた中華圏の旧正月「春節」の休日を日本で過ごす旅行者らを乗せた、香港発の便が到着した。

●第2ターミナルにキッズコーナー

関西エアポートは1月28日、関西空港第2ターミナル（国際線）にキッズコーナーを設置した。創立20周年を迎える関西国際空港ロータリークラブが、第2ターミナルビルの供用開始

を記念して、キッズコーナー用遊具（ポーネルド社製）を寄贈した。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●2016年旅客、5年連続で増加

関西エアポートが1月25日発表した2016年の利用実績によると、国内線専用の大阪空港も旅客数1,492万人（前年比3%増）と5年連続で前年を上回った。

＝ 神戸空港 ＝

●12月の搭乗者数13%増

神戸市は1月11日、神戸空港の12月の搭乗者数が、前13.8%増の22万5,033人だったと発表した。スカイマークが減便中だった長崎、茨城線を増便した効果で、7か月連続で前年実績を上回った。

●スカイマーク、仙台線再就航へ

スカイマークは、7月1日に神戸～仙台線を再開すると1月20日に発表した。経営破綻後の路線再開は初めて。1日2往復で約1年8か月ぶりに再開する。

＝ 成田国際空港 ＝

●2016年、外国人利用が日本人上回る

成田国際空港会社が1月26日に発表した運用状況によると、2016年の国際線と国内線を合わせた総旅客数は前年比5%増の3,905万3,652人で、最高を記録した。国際線は5%増の3,204万9,076人で、このうち日本人は2%増の1,330万606人、外国人が11%増の1,392万866人となり、外国人旅客が日本人を初めて上回った。

＝ 中部国際空港 ＝

●エアアジア、中部空港就航を3度目の延期

LCCのエアアジア・ジャパンは1月30日、中部空港を拠点に予定していた定期路線の開設時期を延期すると発表した。延期は3度目。中部～札幌は2017年初め、中部～台北は17年春を目指していたが、新たな就航時期は未定。

航空

●年末年始の航空旅客数、国内外とも1割増

国内航空各社は1月5日、年末年始(12月22日～1月3日)の利用実績を発表した。国内線、国際線ともに旅客数は前年比約1割増だった。国内線は12月に北海道で大雪が降った影響で多くの便が欠航したが、帰省需要が旺盛で前年度実績を上回った会社が多かった。国際線は前年度にテロの影響で落ち込んだ欧州路線が回復した。

●旅行業協会、アウトバウンド促進へ協議会

日本旅行業協会は1月6日、日本人の海外旅行者を増やすための「アウトバウンド促進協議会」を2月に設立すると発表した。旅行会社や航空会社、鉄道会社、ホテル運営会社、日本政府観光局など約100の企業・団体が構成。フォーラムや講習会を開いて加盟社間で情報交換し、方面別の旅行需要の喚起策を練る。

●ジェットスター上海線、認可下りず就航延期

LCCのジェットスター・ジャパンは1月6日、空港混雑を理由に中国当局の運航認可が下りないとして、1月23日に予定していた成田～上海の就航を延期すると発表した。

●ボーイング、16年納入14機減の748機

ボーイングは1月6日、2016年の民間機納入は748機で、過去最高を記録した前年の762機と比べ14機減となったと発表した。12月末の受注残は5,715機で、最多となった前年の5,795機より80機減少した。

●**エアバス、民間航空機の納入数が688機で過去最高**

エアバスは1月11日、2016年の民間航空機部門の業績を発表した。82社に対して688機を納入し、前年比8%上回る過去最高の引き渡し機数を記録した。12月末時点の受注残数は6,874機にのぼる。

●**ピーチが那覇～バンコク線、東南アジアで初**

LCCのピーチ・アビエーションは1月12日、那覇～バンコク線の運航を2月19日に開始すると発表した。週7便運航する。

●**日航が羽田～ニューヨーク線を開設**

日本航空グループは1月19日、2017年度の路線便数計画を発表した。国際線は羽田空港昼間時間帯の国際線発着枠を活用し、4月1日からニューヨーク線を開設する。これにより、国内各地から北米への乗り継ぎ利便性が向上する。

●**全日空機、新千歳空港で滑走路外れる**

1月19日正午ごろ、新千歳空港で秋田発の全日空1831便ボンバルディアDHC8—Q400型機（乗客乗員25人）が着陸時に滑走路を外れ、積雪の中で止まった。この影響で、滑走路2本のうち1本が閉鎖された。

●**MRJ引き渡し、2020年半ば、5度目の延期**

三菱重工業は1月23日、子会社の三菱航空機が開発する国産ジェット旅客機MRJの初号機引き渡しを2020年半ばに2年延期すると発表した。延期は5度目。安全性向上のため、部品の設計見直しなどを迫られたのが理由。

●**ボーイング決算、減収減益**

米ボーイングが1月25日に発表した2016年12月期決算は純利益が前期比5%減の48億9,500万ドル。売上高も2%減の945億7,100万ドルだった。商用機で大型機の受注が振るわず、納入も前の期に比べ14機少ない748機にとどまった。

●**春節、中国人の旅行先 日本は人気2位**

中国のオンライン旅行大手、携程旅行網（シートリップ）は1月27日からの春節（旧正月）の大型連休の前後に海外を訪れる中国人旅行者が600万人に上り過去最高になるとの推計を発表した。消費額は1,000億元（約1兆6,500億円）と予想。日本は渡航先ランキングで2位だった。

●**全日空と日航が搭乗認めず、米入国禁止対象の利用客**

トランプ米大統領が大統領令で、中東・アフリカの7か国の国民や難民の入国を一時禁止としたことを受け、全日本空輸と日本航空は1月30日、対象の人の米国便への搭乗を原則として断る方針を決めた。国際航空運送協会（IATA）が、大統領令の内容を世界の航空各社に周知したことを受けた措置。

●**航空大手2社明暗、2016年4～12月期決算**

ANAホールディングスと日本航空の航空大手2社の2016年4～12月期連結決算が1月31日出そろった。円高や燃油サーチャージ引き下げなどの影響で売上高がともに前年同期比で減収となったが、利益面ではANAが増益となった一方、日航は大幅な減益で明暗が分かれた。

関西

●**NYタイムズ、「今年行くべき世界の52か所」に大阪選出**

ニューヨーク・タイムズは1月4日、「今年行くべき世界の場所2017」に大阪を選んだ。12回目の選考だが、大阪が選ばれたのは初めて。道頓堀の写真を添えて「食を楽しめる街」と紹介された。

●百舌鳥・古市古墳群、世界遺産へ推薦を要望

百舌鳥・古市古墳群の世界文化遺産登録を目指す松井一郎大阪府知事や山竹修身堺市長ら、地元4自治体のトップが1月6日、首相官邸などを訪れ、菅義偉官房長官や松野博一文部科学相、宮田亮平文化庁長官に対し、2017年度中に国として推薦を決め、2019年の登録実現を求める要望書を提出した。

●阪神電鉄、カプセルホテルを今秋開業

阪神電気鉄道は1月10日、カプセルホテルを運営するファーストキャビンと提携し、今秋をめどにファーストキャビン阪神西梅田を開業すると発表した。2025年までに阪神沿線を中心に6か所で開業を目指す。

●関経連会長に住友電工松本社長内定

関西経済連合会は1月13日、5月に任期を終える森詳介会長（76）（関西電力相談役）の後任に住友電気工業の松本正義社長（72）を起用する人事を発表した。松本氏は大阪市内で開いた記者会見で、2025年の国際博覧会（万博）の大阪誘致について「官民の交流を密にしていくな必要がある」と語った。

●百貨店免税販売1.4%減

日本銀行大阪支店は1月18日、2016年の関西の百貨店の免税売上高は、2015年と比べ1.4%減の557億7,000万円だったと発表した。円高の進行や中国での税関検査の強化などの影響で時計やブランド品といった高額品消費が落ち込み、2016年4月から7月連続で前年実績を下回った。ただ12月は2割近く伸びるなど足元では回復の兆しが見え始めている。

●北大阪急行、箕面延伸の起工式

北大阪急行を千里中央駅から箕面市に2.5km延伸し、新たに「箕面船場」「新箕面」（いずれも仮称）の2駅を新設する工事の起工式が1月19日行われた。2020年度の開業を目指す。

●来阪外国人客31%増の940万人

大阪観光局は1月19日、2016年に大阪府を訪れた外国人観光客の推計値が前年比31%増の940万8,000人で、過去最高を更新したと発表した。国・地域別では中国が372万9,000人、次いで韓国の157万7,000人、台湾の125万6,000人と続く。韓国、香港からの客数は東京を上回った。

●うめきた2期の新推進協議会、2017年度に発足

2022年ごろにまちびらきを予定しているJR大阪駅北側のうめきた2期区域について、大阪府市と経済界などで構成する検討部会は1月20日、各種プロジェクトを先行実施するみどりイノベーションの融合拠点形成推進協議会を2017年度に発足させることを決めた。運営ノウハウの蓄積とネットワーク構築を目指す。

●京都鉄道博物館が文化圏大賞に

文化を通じて関西から日本を元気づけた人や団体に贈られる「関西元気文化圏賞」の2016年の大賞が1月23日、京都鉄道博物館（京都市）に決まった。同館は2016年4月に開業した日本最大級の鉄道博物館で、11月時点で来館者が100万人を超えた。歴史的価値の高い蒸気機関車の保存などが評価された。

●奈良・大阪の4市町、古道結び観光振興

奈良県香芝市と王寺、三郷両町、大阪府柏原市で構成する2市2町広域観光ルート整備推進協議会が1月23日、初会合を開いた。府県境を越える古道などを観光ルートとして整備し、周辺の観光地などと結ぶことで観光振興を図るのが目的。

●「MICE」誘致へ新組織、大阪府市や経済団体

大阪府、大阪市、大阪観光局、経済3団体などは1月24日、国際会議や展示会といったMICE(マイス)を官民で誘致する推進委員会を4月に新設すると発表した。関西では初の大規模な誘致組織となる。

●大阪、梅田駅の案内表示統一へ

大阪観光局は1月24日、大阪駅と梅田駅周辺の案内の表示を統一するため、官民の協議会を年度内に設けることを明らかにした。府市に加えJR西日本、阪急電鉄、阪神電気鉄道、大阪府交通局など鉄道事業者も参加し、2018年度の実現をめざす。

●訪日客の1人当たり消費額、近畿2016年は1.1%増

三菱UFJリサーチ&コンサルティングが1月24日発表した2016年の近畿2府4県でのインバウンド(訪日外国人)の消費動向は、1人当たりの消費額が前年比1.1%増の8万9,000円だった。

●大阪府・市のIR推進会議に関西財界参加へ

松井大阪府知事と吉村洋文大阪市長、関西経済3団体のトップが1月24日開いた意見交換会は、カジノを含む統合型リゾート施設(IR)の大阪誘致について協議。ギャンブル依存症対策などを話し合うため府と市が1月末に設置する有識者のIR推進会議に、経済3団体が参加することで合意した。

●首相「万博誘致、全力で」

大阪府などが誘致を目指す2025年万博について、安倍晋三首相は1月24日の衆議院代表質問で「立候補が正式に決まれば、全力で誘致に取り組む」と述べた。

●神戸で国際港湾会議、開港150年日記念

神戸港開港150年目を記念し、神戸市は2月13、14日、世界の姉妹港や近隣のアジア諸港など17の国と地域から港湾関係者を招いて「神戸国際港湾会議」を開くと1月25日発表した。各港に連携強化を呼び掛けるなどして、神戸港の活性化につなげる。

●IR誘致、経済効果年6,300億円、府が試算

大阪府は1月26日、カジノを中心とした統合型リゾート(IR)を大阪湾の人工島、夢洲に誘致した場合の経済効果を盛り込んだ報告書を公表した。全面開業を想定する2030年までに、開業に伴う経済効果が計1兆3,300億円、開業後はカジノやホテルの運営や飲食などで年6,300億円の効果が得られると試算した。

●訪日客に細やかサービス 道頓堀ホテル運営会社に「関西経営品質賞」

関西生産性本部は1月26日、世界に誇る優れた経営を行う関西企業をたたえる「関西経営品質賞」の2016年度の受賞企業を発表した。シルバーに大阪市中央区で「道頓堀ホテル」を運営する王宮が選ばれた。無料国際電話の設置など、訪日外国人客のニーズに応じたきめこまかなサービスを実現している点などが評価された。

●兵庫県知事、IR大阪誘致に賛成表明

関西などの府県と政令市で構成する関西広域連合の井戸敏三連合長(兵庫県知事)は1月26日開かれた関西経済界との意見交換会で、大阪府などが大阪湾の人工島・夢洲への誘致を目指すカジノを含む統合型リゾート施設について「ギャンブル依存症対策を徹底的に議論して健全なIRを推進することによって、大阪湾の拠点をさらにつくっていく基本方向は大賛成」と述べた。

●大阪市長「なにわ筋線、30年開業」見通し

新大阪～関西空港のアクセス向上のため、大阪駅北側の「うめきた」と難波を南北に結ぶなにわ筋線に関し、吉村大阪市長は1月26日の定例記者会見で、JR西日本と南海電鉄の協議が決着すれば2030年ごろ開業するとの見通しを表明した。

●大阪モノレール「彩都線」、府が延伸断念

茨木、箕面両市にまたがるニュータウン、彩都に乗り入れる大阪モノレール彩都線（万博記念公園駅～彩都西駅、6.9km）について、大阪府は1月27日に開いた幹部会議で、彩都西駅から東部地区への延伸を断念する方針を決めた。当初計画されていた東部地区の住宅開発が見込めなくなり、延伸しても採算が取れないと判断した。

●京都・兵庫など5府県が人口転出超

総務省が1月31日発表した住民基本台帳に基づく2016年の人口移動報告で、大阪府を除く近畿5府県が転出超過となった。大阪府は2年連続の転入超過だが、超過数は1,794人と2015年に比べて502人減った。京都府と兵庫県の転出超は5年連続となる。

●万博会場整備費、府市で折半を決定

大阪府と大阪市は1月31日に開いた副首都推進本部会議で、誘致を目指す2025年万博の会場建設費などの自治体負担分について、府市で折半する方針を確認した。府は会場建設費を約1,200億～1,300億円と試算しており、国と経済界、府市で3分の1ずつの等分負担を想定。府と市は約200億円ずつの負担となる。万博会場となる夢洲に乗り入れる市営地下鉄中央線の延伸経費について吉村大阪市長はIR事業者にも応分の負担を求めていく考えを示した。

このほか、2020年の国内開催が決まっている国連最大の犯罪防止・刑事司法分野の国際会議「国連犯罪防止・刑事司法会議」（コングレス）を府市一体で誘致する方針を確認した。

●経団連会長「万博誘致支援いろんな形で」

経団連の榊原定征会長は1月31日、大阪市内で記者会見し大阪府が誘致を目指す2025年万博について「成長戦略として日本全体で取り組むべきで、経団連もいろんな形で後押ししていく」と強調した。

国

●環境省、レンジャー倍増へ

環境省は国立公園を訪れる外国人観光客数を2015年の430万人から、2020年には1,000万人に増やす目標を掲げており、全国33の国立公園に配置するレンジャー（自然保護官）を今後4年間で現在の約100人から倍増させることを決めた。新年度中にまず25人増員する方針。

●国交省、地方空港をペアで調査

国土交通省は1月10日、乗客数が低迷している地方空港間の航空路線の活性化を目指し、出発地と到着地をペアにした実証調査を行う方針を決めた。産業構造などで共通点を持つ都市間の交流を促して乗客増を図る取り組みをモデル的に実施し、効果を検証する。

●2016年訪日客、2,403万人で歴代最高

日本政府観光局が1月17日に発表した訪日外客数2016年推計値によると、訪日客数は前年比21.8%増の2,403万9,000人で、統計を取り始めた1964年以降過去最高を記録した。

●国交相、日航の路線開設制限「延長せず」

石井啓一国土交通相は1月20日の閣議後の記者会見で日本航空の路線開設を制限する指針（通称8.10ペーパー）について「2016年度末までの措置という認識。新年度に8.10ペーパーに相当する文書を出す予定はない」と述べた。

●トランプ米大統領が就任

昨年11月の米大統領選に勝利した共和党ドナルド・トランプ氏が1月20日、米国の第45代大統領に就任した。就任演説では、「米国第一」を繰り返して「貿易、税制、移民、外交に関するあらゆる決定は、米国の労働者や家族の利益になるようにする」と宣言。「国境を守る」とも述べ、崇高な理念よりも、現実的な自国優先主義をうたった。

● 講演抄録

最近の航空貨物の傾向と課題

フェデックスエクスプレスコーポレーション
取締役

清澤 正弘 氏



●と き 2016年12月14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

FedExの清澤と申します。私は、FedExの日本とグアム等を含む北太平洋関係の営業を統括しています。

本題に入る前に二つほどお願いがあります。一点は、前回の定例会ではピーチ・アビエーションの井上様の講演がありました。資料を拝見すると、非常にカラフルですてきな女性達が写っており楽しそうでした。私どもはそれに比べるとそれほど華々しい世界でもなく、貨物なので資料も地味です。今回は少し地味な内容ですがお許しくださいと思います。

二点目は、FedExは今四半期ごとの決算の発表前という時期で、会社の数字などの公表ができません。基本的にその時期には公共の場での講演等は全部お断りしていますが、関西空港調査会のご依頼ということでお話しをさせていただくことにしました。

■ FedEx の現在

皆様方のご支援やご協力をいただき、2014年4月に関西空港の2期島にFedEx North Pacific Regional Hub——フェデックス北太平洋地区ハブと呼んでいます——をオープンすることができました。2期島のピーチさんが使われている第2ターミナルの向かいに私どもの拠点があります。二期島に着陸して1期島の第1ターミナルに行くときに座席の右側窓からFedExの飛行機がずらっとならんでいます。

そのような場所に拠点を設けています。

おかげさまで2年半たち、順調にオペレーションが推移してきています。24時間稼働で昼間も運航していますが、だいたい夜が一番忙しく、夜10時頃に出る飛行に始まり、深夜2時半や朝6時、それから午前10時頃まで、1日いろいろな時間に飛行機が発着しています。現在、週約50便運航しています。関西空港で週50便、貨物機としては最大便数をもっています。定期便は1日8便でアメリカ行きが4便です。アジア方面は、アジアの拠点である杭州に行くフライト、上海に直行で行くフライト、ヨーロッパは成田を経由してパリに行くフライトと、成田を経由してまたアジアのほうに飛んでいくフライトなど、8便のフライトを定期便として、それ以外に日によって異なるフライトが若干あります。最近忙しいシーズンなので、臨時便が週末になるとやってきて、たまった貨物を積んで帰って行く、そんなオペレーションなので、50数便毎週運航しています。

北太平洋地区ハブというのは、日本発着の貨物の積み降ろしと、アジアのさまざまな地域から航空機が飛んできて関西空港の拠点で積みかえて、積みかえたあとにアメリカの西に行ったり東に行ったりという、アメリカとアジアを結ぶ積みかえ拠点になっています。いわゆる長距離線の拠点ということで、ほぼ大型のワイドボディといわれる飛行機が飛んでいます。タイプでいうとトリプルセブン(B777)と中型機の

B767です。この二つのタイプを中心に運航しています。時期にもよりますが、お客さまによっては見学等にもいらっしゃるので、もしご希望等があれば対応しますので、ぜひお越しください。

私どものビジネスは、国際便貨物の中でも小口貨物を抽出したエクスプレスと呼ばれるものが中心です。大きな貨物や長い貨物、基本的には貨物機のドアから入るものだったらなんでも運ぶというポリシーでやっています。当社で販売する小口貨物以外にフォワーダーさんを通して荷物を集めていただく貨物も取り扱っています。

■航空貨物の今後について

グローバルな観点から、航空貨物はどのような状況にあるかについてお話しします。全般的にはあまり明るい世界ではありません。そのような環境下においても関西空港の航空貨物事業を継続的に盛り上げていかねばならないと思いますので、そこを皆様と一緒に考えてみたいと思います。航空貨物の統計のお話しは私が話さなくても、いろいろ公表されているデータもありますし、ご専門の大学の先生も多くおられますので、そこはあまり重視せず、どうしたらもっと航空貨物が盛り上がるか、どうしたら今後も継続的に増やしていけるか、そのようなところと一緒に考えてみる機会にできたらいいかなと思っています。

ピーチの井上さんも、オール関西で盛り上げるとか「みんなでもうかりませ」といったことを話されていました。単独でどこかの航空会社や空港が頑張るというのではなく、経済界全体で盛り上げるという点においては同じような結論になると思いますが、そのような流れで今日はお話しできればと思っております。

■皆様への質問

皆様にいくつか質問があります。世界全体の航空貨物総物量が今後も増えていくと思うかどうか。飛行機も船も含めて国際貨物の総物量が今後も増えていくかどうか。これについて皆様

はどのように思っておられるのか伺います。まず航空貨物かどうかは別として、船でも飛行機でも国際間で動く貨物の総物量は今後も増えていくだろうと思われる方は挙手してください。はい、ありがとうございます。ではそんなには増えないと思われる方は、はい、ありがとうございます。だいたい9：1ぐらいになっていると思います。

では少し限定して、航空貨物でみた場合に、総物量が今後も伸びていくと思われる方はどのくらいいらっしゃいますか？ では、そんなに伸びないのではと思われる方は、これはさっきより多い。だいたい傾向がわかりました。

私は大学の先生ではないので完璧な統計でものを言えるわけではありませんが、現場を見たりお客さまの話を聞いたり、実際そういった中から思うのは、今の皆さまの反応とは若干異なっています。国際貨物の総物量については、そんなに伸びることはないのでは、航空貨物は、そんなに勢いはありませんが、貨物全体量は少し脈があるのではないかと。そんな見解です。これは立場が違う方が話せばまた違うと思うのですが、だいたいいろんな雑誌を見てもレポートを見ても、筆者の皆さんはネガティブなことはいいたくない、いい話はいいかたちで多く記事になりますが、少しネガティブな話になるとあまり文献が出て来ません。私は、現場でいろんな話を聞いていますと、昔のように黙っていても航空荷物が増えてくるということはないと思っています。

船を含めた全体物流のほうは、もちろんこれから発展する国もあるので、伸びるという説もあります。航空貨物は、業界としてはきついのですが、もしかしたら少しいい傾向が見えているのではないかと見ています。

■商品の小型化・集積化

国際総貨物の全体量はそんなに増えないのではないかと、という話です。一つ目は、荷物自体が小型化・集積化しています。みなさん今手元にiPhoneとかGalaxyのようなスマホを持っていらっしゃると思います。それで何ができま

すか？ いろいろできるんですよ。私も今 iPhone7 Plus を持っていますが、もちろん電話です。電話なのですが、ゲームもできるテレビも見られるインターネットもできる。

以前ならデジカメを買いましたが、今デジカメを持っている人はほとんどおらず、スマホで写真を撮っています。今はビデオカメラを買わず、スマホで動画をとります。そして、パソコンを持たずにスマホやタブレットだけの人もすごく増えてきています。車のナビも、今はグーグルの地図を使うと本物のナビよりも地図のアップデートが早いので、そのままスマホをナビに使う人がとても多いですね。

そうやって見ていくと、約30種類の電子家電が今は一個のスマホでできてしまう。今

スマホでできることを、10年前、15年前だったらと考え、その商品をみなさんの手元に想像して並べてみると、たぶん畳2畳分くらいになります。それが今はあんな薄いスマホ一つなのです。ということは、一般消費者が買う電子家電の数自体が昔の30分の1に減ってしまっています。さらに大きさを考えたとき、iPhoneを買うときはパッケージに入っていますがすごく小さい。小さすぎて、一時期貨物のラベルを貼る十分な面積がなくて困ったことがありました。スキャナーも一列ではだめなので、どこからでも読めるものを導入している時期もありました。それだけ貨物が小さくて場所もとらないようになってきているわけです。

商品の小型化・集積化

- 現在スマホでできること = 15年前にはいくつの商品？



FedEx
Express

5

数は減る、大きさは小さくなるとなったら、やはり少なくとも電子家電の中においては総物量が減っています。数は昔よりは売れるかもしれませんが、発展途上国でもっと売れるかもしれませんが、数は増えても、買う商品の数が30分の1になったらやはり貨物の物量は伸びません。私も15年ほど前はよく家電の店に行っていました。最近ではスマホを買うぐらいで、買いに行かないですね。エアコンや掃除機などは買いますが、あまり電子家電は買わないと感じています。

二つ目の例は車です。今、車は電気自動車為主になってきていますが、車も変化が出てきています。従来の車というのは機械製品です。機械製品は金属の部品でできていますが、金属の部品はいろいろと個性があるので同じ車でも個体差が非常に大きく、調整が難しいのです。だから組み立てまで一貫して行い、それから完成品を輸出しなければならなかったのですが、電気化されるとそういった機械部品が減ってくるのでかなり状況が違ってきました。

モーター、インバーター、バッテリーがあれ

ば、かみ合わせが面倒なギアなどがいらなくなってしまう。部品点数も3分の1。そういうものであれば、部品を持って行って現地で組み立てても、そんなに個体差がなくなってくるのです。すると車メーカーも、完成品を輸出するところから、商品に近いところまで持って行って組み立てる形にだんだん変わってくると思います。

車ではまだ起きていませんが、電子製品では近くで最終組み立てをして近いマーケットに納入するという。ニアショアリング (nearshoring) と英語では言いますが、近隣で処理してもらうニアショアリングが物流の主流になってきています。以前は商品を中国で生産してわざわざアメリカに持って行ってアメリカで売っていましたが。最近ではアジアから部品を持って来て組み立てはメキシコでやって、それをアメリカに持って行けば、完成品は体積があって物流費がかかるので、メキシコからアメリカにトラックで持って行ったほうが安いのです。そんな形で、今はもうアジアでつくらずに部品を持って行ってメキシコでつくってアメリカなどに持って行くようになっていきます。

あるいはヨーロッパでも東欧や南欧、例えばスペインなどは人件費が安いものですから、スペイン、ポルトガルで組み立てをしてヨーロッパに納めるといった流れが強くなっていきます。域内で最終完成品にして出すことになります。そうするとトラックで結ぶ地域は物量が増えますが、船や飛行機で動かさないといけないような長距離の幹線で動かすものは完成車に比べると体積が減ってきて、部品点数も減ってくるので今ほどの大きな物量にならないのではないかとはいわれています。

実際にいろんな統計を見てみると、昨年度の航空貨物の日本の物量を見ると、実はリーマンショックの前の物量に、去年あたりからやっと戻っています。今年2016年は去年よりも若干プラスくらいです。だから去年今年にかけてやっとリーマンショック前の物量に戻っているということで、ここまで戻るのに7年も8年もかかっている。そういうマーケットなのです。そういうデコボコをもう少し平均化して線を見てみると、本当にゆるやかな線になってしまっていて上を向いたきれいな線にはならないんです。こうして統計からも伸び方がどんどん落ちてきているのが分かり、業界全体では非常に苦しくなっております。

■ボーイング社の航空貨物需要予測

もう一つここで客観的なデータを紹介します。ボーイング社もエアバス社も毎年彼らのプレスリリースで航空機の需要策を出しており、その中に貨物機に関する情報も入っています。貨物機が一体何年間でどのくらい増えるかを、ボーイング社は毎年フォーキャストを出しています。旅客は非常にいい数字なのですが、貨物は次のようになっています。

今後20年間の航空貨物輸送量は年率4.2%で拡大。そして2035年までの20年間にできる新

ボーイング社の航空貨物需要予測

- 今後20年間の航空貨物輸送量は年率4.2%で拡大
- 2035年までに新造貨物専用機930機と改造貨物機1,440機の需要が生じる

2016 Boeing World Cargo Forecast



造貨物機と改造貨物機の合計がだいたいこれくらいですよ、という数字です。確かに GDP の成長率よりも4.2%の拡大といったら高いかもしれない。エアバス社はこの数字を今年も4.7%とっており、それだけ見ればそんなに悪くないと思うかもしれませんが、大事なのは同じボーイング社が以前はこの数字をどうしていたかということです。

これは毎年あるのでいろいろ調べてみると分かるのですが、15年ほど前には、この数が17%伸びると書いてありました。それから5年前はまだ約8%と書いてありました。15年前と5年前と今で、17%が8%になり、8%が4.2%という推移を見ていると、ボーイング社ですら航空貨物の伸び予想が、需要予測に関しても勢いが下がってきていることがよく見えると思います。

航空機も確かに数は増えるのですが、ここにはラージやワイドボディーやミディアムやスタンダードなどとあって、この内訳が静かに変わってきています。ずっと前のフォーキャストを見ていると、ワイドボディーの大型機がもつといっぱいあるだろうというフォーキャストでした。その頃はいわゆるジャンボ B747-800F が出てきたり、エアバス社も一時期 A380型の貨物機を出そうという話もあったりで、大型機の話が多くあったのですが、だんだんトーンダウンしてきました。

今見ると、数こそあるように見えるのですが、やはり人気があるのは小型の B737や B757の改造機みたいなものです。用途は長距離ではなく、例えば中国国内の翌日宅配のためのエクスプレスの短距離に使われる需要が高まってくる、そういうものに合わせた数字になってきています。

少なくとも長距離と大型機については、数字だけ見るとかなりあるのですが、これも何年前のフォーキャストと並べてみると非常に中身が変わってきて、やはり長距離はもうそんなに物が動かないのかな、というところがけっこうできています。数字を見れば悪くないが、変化という観点で見ると明らかなトーンダウンが垣間見られます。

フォーキャストである以上は、それなりにポジティブに見せないと投資家にも響かないので、できるだけいい数字になるように証拠を集めていると思いますが、これ以上よくなることはなく、おそらく実体はそれよりは厳しいかと思っています。だから客観的な数値を見てもちょっと厳しいのかなと見ています。

冒頭から暗い話をしてしまいました。認識しないといけないのは、昔のように黙っていても工業製品がどんどん増えて新興国が物をたくさん買ってきてどんどん航空貨物が増えた状況はもうないということです。基本的には横ばいか、黙っていると減ってしまう。その中でどうやって行くのかが今後のポイントです。

■関西空港からの輸出・輸入主要品目

10月の大阪税関の貿易速報からとった統計です。関西空港から輸出されている品目は——税関のものなので金額ベースで、物量とは違って高いものは小さくても上のほうにきますが——このようにわりとトラディショナルな半導体、電子回路、通信機、コンデンサー（コンデンサーはスマホにも絶対に入っていると思うので）、といったものが上位を占めています。このあたりは従来と変わらない流れです。

輸入も、月による変化はあまりなく、関西空港は比較的同じパターンで、ほかの空港に比べて特徴的なのは2位に入っている医薬品です。医薬品の輸入は本当に多いです。確かに医薬品メーカーは、本社は東京でも工場はほとんど関西に集約されるので、おそらくその原料などでしょう。あるいはライセンスで買って、日本の薬メーカーの名前で売ることが多いので、医薬品の輸入の多さが関西空港の特徴になっていると思います。

6番目に衣類がきています。服飾品も非常に多く特にヨーロッパからの輸入が顕著です。これも少し減りつつはありますが、大阪は歴史的に繊維の市場が多かったので、今でも東京に移りつつもやはりながらランキングで占める割合では多い。もともとそんなに高いものではないので、量的には相当動いているといえます。その

あとは材料関係が占めているところも、成田と違う点です。おそらく大手企業の製造工場が関西中心となっているのでそういった物が多いでしょう。そんな特徴になっています。

■関西空港の輸出先・輸入元地域割合

地域で見るとこれも特徴的です。どうしてもアメリカ・ヨーロッパへの便は成田・羽田が強いので、関西空港はアジアの便数が多いです。貨物もそのようになっており、輸出ではアジア

が76%。輸入では67%がアジアということで非常にアジアとのコネクションが強くなっています。それに対してアメリカ・ヨーロッパに対しての比率が非常に少ない。日本の貿易全体でいえば3分の1ずつくらいまでになって、若干アジアが多いという感じですが、関西空港の場合はそのバランスがアジアのほうが多くなっていく傾向があります。

ただ輸入を見ると、ヨーロッパがアメリカの倍くらいあります。今かなりヨーロッパから

関西空港からの輸出主要品目

	品目	価額 (百万円)
1	半導体等電子部品	111,550
2	科学光学機器	37,798
3	電気回路等の機器	28,895
4	通信機	28,425
5	半導体等製造装置	21,031
6	コンデンサー	20,153
7	事務用機器	13,772
8	遊戯用具	13,153
9	原動機	9,507
10	プラスチック	9,217



出典：大阪税関貿易速報資料平成28年10月分(速報値)

7

関西空港における輸入主要品目

	品目	価額 (百万円)
1	通信機	84,394
2	医薬品	59,732
3	半導体等電子部品	25,023
4	科学光学機器	14,319
5	事務用機器	10,912
6	衣類及び同付属品	9,045
7	有機化合物	8,360
8	音響・映像機器(含部品)	6,537
9	非金属鉱物製品	3,542
10	金属製品	3,453



出典：大阪税関貿易速報資料平成28年10月分(速報値)

8

ファッション関係を中心にいろいろなものが入ってきており、かなり伸びているところです。

■ FedEx で最近取扱いが増えている貨物の性格

FedEx が扱っている貨物は今どうなっているか、その傾向をこれからお話しします。ちょうど今日、関西空港の現場で通関の責任者をやっている者が来ていますので、現場がどんな感じが、あるいは最近よくある貨物、何か面白い物があるかなどを聞いてみます。通関部長の新井です。

新井：現在、関西空港で扱っている輸出貨物は、どちらかという中華系の輸出者——日用品の爆買い系と申し上げていますが——日用品を大量に購入して輸出するというのが増えています。輸入は医薬品などが大きなウェイトを占めています。

清澤：輸入では最近何か興味深い物はありましたか？

新井：毛生え薬です。

清澤：最近、台湾やフィリピンやいろんなところから、毛がたくさん生えてくるいろんな薬が入ってきています。たぶん日本ではまだ承認されていませんが、少量であれば勝手にやってもいいというものがあって、日本のものではだめ

なのでいろんな国から仕入れてやっているというのがけっこう増えています。

税関の分類でどんな商品がという切り口は、統計上からも分かりやすいのですが、弊社で扱っている貨物の性格は物で見ると難しい。なんでもあるのです。前とは違い、半導体が多い、医療が多いなどと言えればいいのですが、正直なところ、最近貨物を見ていて何が多いのが全く分かりません。品目で見ると何も傾向がつかめない。なぜこれが来ているんだ？というところで、さっきの税関の統計とは全く違い、あらゆる種類の物があってあらゆるお客さんが入っています。

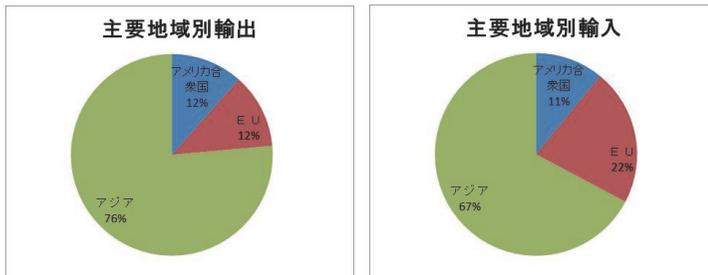
従って品目では分類できないのですが、なぜその貨物があるんだということで中身を調べてみると、こういう傾向が共通して出ました。一つが危険品です。特にバッテリー。バッテリーは皆さんご存じの通り今非常に厳しく、Samsung 社製の Galaxy S7 ノートが爆発し、関空でも一件燃えたというのがありました。あれが典型的な例です。とにかくバッテリーは今なくてはならないものですが、それがいろんな問題を起こしています。

旅客便を運航する航空会社は単体のバッテリーは全部禁止です。貨物として運んでくれない。バッテリーを運べる会社が非常に少ないの

です。まず貨物専用機でないため、その中でもチョイスが限られてきます。FedEx はバッテリーを運ぶことができるので、車用も電子製品用もありませんが、最近バッテリー関連が非常に多くなっています。

次に温度管理が必要なもの。医薬品など温度によって品質が変わってしまう商品が非常に多いのですが、これも旅客機では無理で

関西空港の輸出先・輸入元地域割合



出典：大阪税関貿易速報資料平成28年10月分(速報値)

貨物機でなければならないものがあります。それらはドライアイスなどがあるからなのです。ドライアイスは二酸化炭素です。旅客機は貨物とお客さんの乗っているところがつながっているのです。下の貨物室にいっぱい出た二酸化炭素が循環して上の客室に行き、酸素の濃度が下がって二酸化炭素が増えてしまうと乗客の皆さんが窒息してしまいます。だから航空機ごとにドライアイスは何キロまでという積載制限があるのです。旅客機では非常に少ないのですが、貨物機の場合は基本的に皆さんが乗っていません。ただパイロットが二人乗っているのです。パイロットに影響のない量が定められており、その範囲内なら運べるようになっていきます。

さらに弊社の場合は酸素もたくさん積んでおり、従来よりも多く貨物を積める仕組みもあるので、ドライアイスを中心とした温度管理が必要な貨物が増えていきます。

そして形状です。貨物のサイズが長い、大きい、あるいは変わった形状で、旅客便の下のほうには入らない貨物がけっこうあります。今は貨物専用機が減ってきているのでなかなか運べる場所がなく、FedExで、というようなものも増えてきています。通常であれば船で運べるような物が多いのですが、どうしても工事に間に合わない、これがないと生産が止まる、自然災害などの対応でこれがないと重機がまわらない、本当は船かもしれませんが、どうしても飛行機で早く、といった物が多いです。とにかく急ぐといった訳あり貨物が多く、本当に最近はいろんなことが起こるので、いろんな緊急対応などで急に船の貨物が飛行機になるといったことがよくあります。

■内容がさまざまな小口貨物

事情の例をあげればきりがありませんが、業界・貨物にかかわらず訳ありの物は増えています。このへんが一般的な傾向ですが、先ほど言った「苦しい中にも光が」という観点で言うと、「内容が様々な小口貨物」というところです。「内容が様々な小口貨物」とは何か。多いのがいわゆるeコマースの貨物です。インターネッ

トで何かを買って出してくる。その反対に日本のお客様が海外から直接インターネットで買ってくる。こういう貨物が非常に増えています。

最近是中国向けにそういうものがありますが、中国に限らずアメリカもそうですし、ヨーロッパでもどの路線を見ても小口のeコマース貨物がものすごい勢いで増えています。おそらく郵便局などはもっとすごい量があると思います。ここだけは桁違いの成長を見せており、唯一航空貨物の中で元気がいいポイントになっています。

従って、大きな意味ではeコマースに対してどのように取り組んでいくかによって航空貨物の業界もまだやりようがあるのではないのでしょうか。実際、以前は船で運んで倉庫に入れ、売れたらそこから問屋に卸して問屋さんからデパートに行き、そこで皆さんが買う、というモデルでした。そういう形態であれば本当は船だったところが、今はeコマースで簡単に欲しい物だけ買えるので、わざわざ船で1ヶ月かけることがないのです。だいたい飛行機になるのがパターンで、時間がかかっても一週間。早く欲しい人は3日で、といって買っています。商材が、従来は船の物でもどんどん飛行機に来ている現状があります。

その中でもポイントになるのが、中国の爆買い系では日本のマスクや化粧品、どこでも買える薬——パファリンやピオフェルミンなど——が今非常に売られています。もっと日本らしいものや、関西地区ならではのものも多くあり、そこも実は増えています。従って、全体として伸びている小口の中でも、われわれが取り組むべきなのは、日本中どこでも買えるものではなく、地域で伸びているものをどう呼び込むかがポイントだと思います。

そこに行く前に輸入のほうも話します。輸入で増えているのがやはり欧米からの流行の商材です。本当に誰がやっているのかと思うのですが、ニューヨークやロンドンで何かが流行ると半年くらいで日本に来ます。ニューヨークでハンバーグ屋に行列ができていて、ハンバーグに行列か？ と思って日本に帰ってきて「こんな

店あるよ」といったら「それ原宿にあるよ」なんてことが起きています。カップケーキも2年前に流行りました。あれもニューヨークで流行してからわずか半年で日本にきました。

このように、ロンドンやニューヨークで流行するものが半年、1年以内にどんどん日本に来ている状況があります。これは、輸入については日本のディベロッパーがすごくて、よくぞそんなのを見つけてきますね、というくらいです。デパート系では例えば伊勢丹・三越グループ様がすごくて、ヨーロッパから何かを見つけてくるのはあそこのバイヤーです。

それ以外にも、大阪ではグランフロント、東京にも新しい商業施設が多数できています。これまで日本になかったような、欧米ではビッグブランドではなく小ぶりで店は5、6店しかないのですが、非常に流行っているブランドの商品を見つけてきて、東京や大阪に、なんと福岡にもリアルタイムで来てしまうのです。

それを見ていると、日本のディベロッパーさんはすごいなと思います。そのような感じで新興ブランド、小ぶりながらヨーロッパやアメリカで人気のあるブランドがどんどん日本に来て、マーケットを盛り上げているという感覚があります。

先ほど「内容が様々な小口貨物」でeコマースが急速な伸びを示していると話しました。その中でも、日本中どこでも売れる商品以外に、実は日本のいいもの、地域ならではのメイド・イン・ジャパンの、素敵な商材、すばらしい商品がまだまだたくさんあります。こういったものが今かなり増えてきている。これが希望なのです。

■京都の「素敵な商材」を海外へ

京都は本当にそういうマーケットです。外国人が来て、これ欲しいなと思うものがたくさんあるマーケット。外国人の方もよく研究されていて、なぜこれを知っているの？といったような、私も知らないことを知っています。京都はそういう商材をたくさん持っています。

京都に細尾という西陣織のメーカーがありま

す。西陣織の老舗です。400年前、江戸時代からあるメーカーです。織機は4台で、職人も少なく小さな規模ですが、今ものすごい人気です。いままでは江戸時代から300年400年という会社は、伝統を重んじてあまり外国に商売を広げられなかったのですが。皆さんご存じの通り、着物は日本のマーケットに頼っても売れないし、少子化で着る人が減って、成人式でもあまり売れない。最近着物を着ますか？あまり着ないですね。そうするとやはり業界がどんどん地盤沈下して、どうしようかというところで、流れのまま消えてしまう会社もありますが、細尾さんの場合、もう日本じゃだめだ、海外のマーケットは無尽蔵だとして、新社長の代になって思い切って海外展開をされました。

発想はあっても思い切る経営者の方はなかなか少ないのですが、やってみたら結構うまくいったという例があります。細尾さんのつくる西陣織は着物だけではなくありません。例えば海外の有名なホテル、リッツ・カールトンのベッドボードのところには細尾さんの西陣織が張られています。京都リッツ・カールトンにも行きましたが、そのベッドボードも西陣織でした。エルメスの店舗に行くと、銀色っぽい壁紙があるのですが、その壁紙がまさに西陣織で、立体感のある織物です。

海外の有名ブランド店舗やホテルの内装には細尾さんの西陣織がよく使われています。最近では海外のアーティストがコラボで一緒にやりたいと、有名な作家とコラボして、表参道で個展などをやっています。今本当に世界の有名なデザイナーと一緒に働きたいと言ってやっています。

そのように、歴史はあるが小規模だったお客さんが海外に出て、そしてうまくいくとどんどん大きくなったということで拡大を図っています。そういう会社が非常に多く出てきています。3年ほど前に京都でそういう話をすると、海外に興味はあるけど……と反応が鈍かったのですが、うまくいっているプレーヤーのことがだんだんわかってくると「俺もやってみようかな」という30代くらいの若社長がけっこういるの

です。

こんなお客様のサポートをどうしていくかがポイントです。私たちは輸送業者としても、そんなお客様が海外に出やすいように、輸送の方法やインボイスとは何か、というところからお手伝いします。最初はサンプルをどうやって送らしましょうか、だんだん軌道に乗ってくると、では展示会をやりましょう、展示会で送る部分をサポートし、物流のさまざまな局面でサポートしています。

そんなお客様には「自分もそのようにやりたい」という仲間のお客様が多数付いてきます。そのお客様も「インボイスって何？」といったところから始まるのですが、そこにわれわれが入り込んでいろいろサポートします。物流だけではなく商工会議所もいろいろとヘルプをしていますし、自治体でも同様にサポートをすることがあります。様々な方々がお客様をサポートすることによって、これまで日本だけでしか消費されていなかったものが海外に出て、その貨物がサンプルから展示会になり展示会から商品になりヒットする。そこから物流が生まれてくるので、そのあたりをしっかりやっていきたいと思います」ということが一つ大事なポイントになっています。

関西には京都や、大阪にもいろんなものがあります。大阪は刃物系が豊富で、神戸に行くと酒蔵がたくさんあり、かなり売れて海外でもがんばっている酒屋さんもおられます。地場産業では、いろんなものがあるので、そういったものを輸出するサポートをしてeコマースとつなげ、出て行く物が増えれば貨物が伸びていく、そういう構図が十分にあると思います。

■海外展開の成功事例

一つ動画をお見せします。関西ではないのですが、新潟で同じようなことをしたお客様がおられましたので、その例を紹介します。

この会社はスノーピークといいます。スノーピークのテントをお持ちのかたいらっしゃいますか？ スノーピークはすごく人気があります。大阪ではモンベルのほうが地場なので有名

かもしれませんが、モンベルのキャンプ製品というのはまじめなキャンプ。本格的なキャンプ用品です。スノーピークはラグジュアリーで、キャンプに行きたいけど蚊に刺されたくない、といった人のためのスタイルです。かなり高価な商品で、ちょっと買いそろえただけでも数10万円になりますが、世界中で大人気です。

もともとは新潟の鉄鋼で有名な燕三条で金物問屋をやっていました。先代社長の道楽からキャンプ用品を作り始め、それがいつのまにかビジネスになって海外に展開しました。映像に出ていた人がお嬢さんで、お嬢さんが今度はアパレル製品をニューヨークやロンドンで売りました。スノーピークの発展の陰で私どもがサポートさせていただき伸びていきました。もう上場していて大きなビジネスになっています。

■関西空港の航空貨物を盛り上げる

これまでの空港の航空貨物は、例えば便数を増やす——いろいろな航空会社に働きかけてもっと増便してほしい、路線のネットワークを拡張してほしい、といったものが基本的な活動でした。私どもは、もちろん今でも、もっと来てほしい、もっと増便してほしい、というのは受けますが、それはこれまでのことであって、やはり全体で貨物そのものを増やす活動をしていかなければそんなに飛行機は増えません。他の航空会社でもそんなには飛行機が来てくれないと思います。だから貨物を増やす活動をオール関西でやっていく必要があります。

輸出においては今の例もそうですが、日本のいいものを海外に出す支援です。出たい企業はたくさんいます。ただ面倒で難しい、不安もあってなかなか行けない、これをあまり国などに頼らず商工会議所や地域のコミュニティーや、ここにお集まりの皆様のようなところでサポートしてワークショップなりセミナーなどを開催したり、有識者にアドバイスを受けられる会を設けたりして海外進出を支援する。そういうことが得意な会社もメンバーの中にいらっしゃれば、ビジネスマッチングで結びつける、例えば決済をどうしよう、物流会社はどうしよう、ウエ

ブのデザインをどうしよう、などなど、「餅は餅屋」というようなネットワークの中で結びつけていく活動が必要だと思います。待っているだけではなく、海外における商材の発見や海外進出の促進が大事なのですが、プロモーションをしないと目にふれないので、そういうものを見せる機会も必要です。もちろん自治体でもいろんなところにショールームをつくるなどしてはいますが、空港は、海外に帰るための最後の場所です。そのときは買わないかもしれませんが、空港等で展示するような場を設ければ、次に来たときはあれを見てみよう、次来たらあれが欲しいな、となることもあります。だからプロモーションの場を設けるのも、地道ですが大事な活動です。

もちろん京都、神戸、大阪、和歌山、奈良、関西だけでもいいものがあります。でもそれ以外に西日本は非常にいいものをたくさん持っています。中国地方、九州。九州は特にいいものを持っています。そういったものも関西空港にコネクションしやすいようにして、合わせて出していくのが大事でしょう。

そういう意味では関西空港がやっていることはとても正しいと思います。地場で菓のニーズが多かったので KIX-Medica という保冷倉庫を作り、菓を盛り上げる活動をやっています。最近では生鮮食品です。西日本はフルーツなどで本当にいいものを持っているので、それらを出しやすいように生鮮専門の倉庫をつくってプロモーションしていますが、とても正しい活動であり、いい戦略だと思います。これに続くような形で、そこまでの規模ではありませんが、関西・西日本の“日本のいいもの”という商材をどうやって出していくか。

支援活動や促進活動をできる仕組みをもっとつくっていくと、海外に出る、小口の貨物がeコマースで増える、全体的にこれまでよりもいろんな貨物が海外に出てくる、ということで、このあたりが今後、航空貨物を盛り上げる一つのヒントかと思います。

輸入のほうはあまり心配していません。皆さんが心配しなくても、もうできる人がたくさん

います。日本のディベロッパーやマーチャンダイザーは実に優秀です。どうやって探してくるのかと思うくらいたくさんあるので、皆さんは心配せずに任せても全く心配ありません。これからは、海外に輸出したい方々をサポートしていくことが重要だと思います。

以上で、私のお話を終わります。ご静聴ありがとうございました。



民間経営の真価が問われる2年目

日本経済新聞社大阪本社経済部 中尾 良平

関西エアポートの発足から1年がたち、同社による関西国際空港と大阪国際（伊丹）空港の運営も間もなく2年目に入ります。同社の初年度決算（2016年9月までの10カ月間）は最終黒字を確保し、2016年の通年の旅客数も両空港合わせて過去最高を更新しました。順調な立ち上がりとなりましたが、これは前体制によるところもあります。過去の延長線ではない新たな飛躍への道筋をどう描くのか。日本初の空港民営化の真価が問われる2年目といえそうです。

2016年の関空と伊丹の旅客数は6%増の4,016万人となり、1994年の関空開港以来2年連続となる過去最高を記録しました。関空だけでも総旅客数は9%増の2,523万人と2年連続で最高になりました。特に国際線旅客数は15%増、同外国人旅客数は21%増とそれぞれ3年連続、5年連続で過去最高を更新しました。これを支えたのが、首都圏と比べてアジアに近い地の利をいかした格安航空会社（LCC）の誘致や24時間使用可能な2本の海上滑走路、LCC専用の第2ターミナル（現・第2ターミナルビル（国内線））の建設などです。この資産の運営を関西エアポートがしっかりと引き継ぎ、各地の航空会社や旅客、国土交通省など関係省庁の信頼を得られたことが好成績につながったといえるでしょう。

関西エアポートの運営最終年度にあたる2059年度の旅客数目標は両空港を合わせて5,751万人と、2015年度と比べて5割増やす計画です。足元では順調な伸び率ですが、それでも2015年度の前年度と比べた伸び率12%よりは低下しました。アジアの経済成長が続く限り、訪日需要も伸び続けるとみられますが、

目標を達成するにはどこかで非連続な成長戦略の策定が求められます。1月28日にはLCCの国際線用ターミナル「第2ターミナルビル（国際線）」の供用が始まり、第2ターミナルの年間受け入れ能力はそれまでの2倍強の835万人となりました。

次はなんでしょうか。現在進んでいるのが主力の第1ターミナル大規模改修に関する事業化調査（FS）です。2期島に新たな大型ターミナルを建築する構想もかつてはありましたが、現在は既存設備の有効活用に向けているようです。商業エリアを拡充するためにも国際線エリアで旅客を運ぶ「ウイングシャトル」の在り方をどうするか。主力の国際線出発手続きフロアが4階でいいのか――。開港当時の「アウトバウンド」用空港から「インバウンド」用空港に変身するための方策を探っています。

これはもちろん簡単ではありません。例えば、2016年冬スケジュールでは貨物も含めて78の航空会社が最高で1週間当たり約1,270便を運航する計画です。1日当たりは約182便となる計算です。しかも関空は伊丹と違って24時間運営です。この制約のもとで航空会社や旅客の混乱を抑えながら工事できるのか。2020年の東京オリンピック・パラリンピック前に工事を終わらせられるのか、あるいはそのあとに取りかかるのか。検討項目が多くあります。

もうひとつ旅客数の増加に欠かせないのが路線網の拡充です。関西エアポートにオリックスとともに40%出資する仏空港運営大手のパンシ・エアポート。日本を含めて6カ国35空港を運営しており、世界の航空会社の本社に人脈を張り巡らせています。前の体制では地元

ある航空会社の拠点に営業をかけることが多かったのですが、今ではバンシのネットワークを使って本社に直接、新規路線の開設や増便を働きかけることができるようになったといいます。なぜこの人脈がいきるのか。それは外国人客数の成長可能性です。例えば日本の空の玄関口ともいえる成田空港。2016年の国際線の外国人旅客数は前年比11%増の1,392万人と1,330万人だった日本人を初めて上回りました。関空はとくに外国人客数のほうが多いのですが、成長期待があるのは海外という点は同じです。関西エアポートには海外の航空会社グループで勤務経験のあるグレゴリー・ジャメ専務執行役員がバンシから送り込まれており、その人脈をフル活用する方針です。

路線網の拡充に重要なのが航空会社から受け取る着陸料や駐機料などです。現在は割引制度の拡大といった見直しを進めています。特に重点を置くのが新しく路線を開設した際のインセンティブ強化です。念頭にあるのは課題とされている手薄な欧米など長距離路線の誘致です。欧州方面はターキッシュエアラインズ（トルコ航空）が関空線の運休を発表するなどさえない動きが続いています。そのなかで新しい料金体系は3月下旬に始まる夏期スケジュールから適用する方針で、実際にどれほどの路線を誘致できるのか関心が高まっています。

もちろん単純に旅客数を伸ばすだけでなく、関西エアポートが取り組んでいるのは民間企業としていかに業績を伸ばすかということです。きちんと利益があげてこそ再投資に必要な資金を確保できるのですから当たり前ですが、関西エアポート経営陣には前の体制では「稼ぐ意識が足りない」とみているようです。商業エリアのテナントと取り交わす契約についても受け身ではなく、賃料や違約金の設定などでよりシビアにとの指示が出ています。かつての「爆買い」ブームは終わりましたが、それでも収入の柱のひとつである「非航空系」を伸ばすために、また為替による客単価の変動を抑えるためにも賃料の設定などは重要な項目です。

ここもうひとつ重要なのがグループ体制の在

り方です。関空と伊丹はもともと別の会社として設立されましたが、借入金の元利払いで経営が苦しい関空の経営立て直しのために2012年に統合された経緯があります。そのためグループ各社の業務範囲や関西エアポートグループとしてのガバナンス（企業統治）についても改善の余地がありそうです。年度末に集中する経費の平準化なども課題です。新しいターミナルや路線で旅客や航空会社からの収入を増やしても、それを効率的に管理・活用できなければ会社としての発展はないからです。

現在は関空と伊丹に加えて仙台空港が民営化され、ほかにも福岡空港などで民営化の計画が進んでいます。関空と伊丹は日本で初めて運営権が売却された空港です。関西エアポートの業績が成長軌道に乗るのか。関西エアポートの経営が順調に推移すれば、国内外の企業もより積極的に関心を示し、運営権売却の入札に参加してくるでしょう。多くの企業が参加するほど多様なアイデアが登場し、航空需要や地元経済の活性化につながる可能性が高まります。関西エアポートが2年目にどのような政策を打ち出し、将来成長の道筋を立てるのか。このことが持つ意義は大きいといえそうです。



関西空港の高速鉄道アクセス整備と フォルテ型国土軸の形成



和歌山大学 経済学部
辻本 勝久

(-財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

1. はじめに

北陸新幹線の敦賀～京都間のルートが平成28年12月に決定した。新幹線空白地域である四国や大阪府南部、和歌山でも新幹線実現の機運が高まっている。これらの計画や構想を関西空港で結合することで、関西には新しい南北の軸が生まれ、東西方向の第一国土軸とリンクした「フォルテ型」の新国土軸が形成される。演奏記号のフォルテが「強く」を意味するように、フォルテ型の新国土軸は二重性（リダンダンシー）の確保にも寄与する強靱な軸となる。そして関西空港は、航空ネットワークと新幹線ネットワークが有機的に連結したわが国初の総合広域高速交通ターミナルとして、その競争力をさらに高めるとともに、新しい国土軸上の空港活用型地域開発にも大きく貢献することが期待される。

関西空港をめぐる新幹線整備機運の盛り上がりは、同空港がLCCの拠点化やインバウンド需要の獲得等で勢いづいていることとも無関係ではない。本稿では、関西空港をめぐる新幹線整備計画・構想の動向や、整備で期待される効果等を概観する。

2. 国土軸からやや外れて位置する関西空港

わが国の第一国土軸は、太平洋ベルト地帯とその周辺からなる西日本国土軸である^{*1}。その中心には東海道・山陽新幹線が通り、東京と半数以上の政令指定都市がその軸上に並んでいる。羽田空港、伊丹空港、福岡空港などの空港も、おおむねその軸の真上に位置しているとみて良いだろう。第一国土軸のやや外れに位置している成田空港も、平成22年のスカイライナーの速達性向上により、国土軸との直結性を高めたと言える。

一方で関西空港は、新大阪駅からの所要時間が在来線特急で約50分であるなど、第一国土軸からやや外れて立地している。また、新大阪駅からの現行の鉄道アクセスには、定時性の面で課題が残っている^{*2}。新大阪駅から仮称・北梅田駅を通る東海道線支線地下化・新駅設置事業が平成35年春の完成を目指して進行中であり^{*3}、なにわ筋線についても大阪府・大阪市・JR西日本・南海電鉄が平

*1 現行の「国土形成計画（全国計画）」（平成27年8月14日閣議決定）は、「広域ブロック相互間の連続的な連なりを、これまでの国土計画において構想され、21世紀を通じて明らかにしていくとされた北東国土軸、日本海国土軸、太平洋新国土軸及び西日本国土軸の4つの国土軸の構想とも重ねていく」としている。

*2 たとえば平成29年1月において、朝の7時から10時までの間に遅延証明書が発行された日数は、大阪環状線で12日、阪和線では15日である。

出典：JR西日本 遅延証明書 <http://delay.trafficinfo.westjr.co.jp/>
なお、朝7時～10時以外の遅延履歴は非掲載となっている。

*3 JR西日本 <http://www.westjr.co.jp/railroad/project/#project1>

成26年から協議を進めている^{*4}。しかしこれらの在来線改良計画・構想が実現したとしても、新大阪駅から関西空港までのアクセスが劇的に改善されるとは言い難いのではないかと。在来線による比較的安価な鉄道アクセスを補完するものとして、間違いに高速で正確な鉄道アクセスの整備が望まれるのである。

3. 欧州における航空・高速鉄道ネットワークの連結^{*5}

高速鉄道網が発達する欧州の主要空港では、イギリスのロンドン・ヒースロー空港（平成27年の乗降客数で欧州1位）にこそ高速鉄道の乗り入れはないものの、フランスのパリ＝シャルル・ド・ゴール空港（同2位）にはLGV東連絡線が通じ、マルセイユ、リヨン、ニース、ナント、ストラスブール、モンペリエ、ポルドー、リールなどの主要都市をTGVが最高時速300km以上の高速度で結んでいる。人口で同国トップ10の都市のうち、同空港と高速鉄道の直行便で結ばれていないのは母都市パリを除けばトゥールーズだけである^{*6}。また、ドイツのフランクフルト空港（同3位）にはケルン＝ライン＝マイン高速線が通じ、ICEがハンブルク、ミュンヘン、ケルン、シュトゥットガルト、ドルトムント、デュッセルドルフ、エッセン、ブレーメンなどドイツ各地を結んでいる。人口で同国トップ10の都市のうち、同空港と高速鉄道の直行便で結ばれていないのは母都市フランクフルト・アム・マインを除けばベルリンだけである^{*7}。オランダのアムステルダム・スキポール空港（同4位）にはオランダ南高速線が通じ、Thalysなどがロッテルダム、ブレダや隣国のアントワープ、ブリュッセル等を結んでいる。

このように欧州のトップ級の空港の一部には高速鉄道が乗り入れ、航空ネットワークと高速鉄道ネットワークの連結がなされている。一方で欧州に比肩する鉄道大国であるわが国において、新幹線が乗り入れる空港は皆無である。この分断状況を最初に突破した空港には、わが国初の総合高速交通ターミナルとしての発展の道が開ける可能性がある。

4. 北陸新幹線のルート決定で見えてきた南北方向の新国土軸

北陸新幹線の敦賀市～大阪市の延伸ルートについては、与党が「小浜～京都」ルートを平成28年12月に正式に選定した。北陸新幹線で形成される新しい軸は、全国的なスケールで見れば長野～上越～富山～金沢～福井、と続く東西方向の軸であるが、関西周辺のスケールで見れば福井～敦賀～小浜～京都～大阪、と続く南北方向の軸となる。この新しく形成される南北軸の延長線上には大阪～関西空港～和歌山～徳島から四国へと続く軸が見えてくる。その軸の枢要部を通るのが四国新幹線である。

わが国の新幹線基本計画（昭和48年閣議決定）には、起点を大阪市とし、徳島市付近、高松市付近、松山市付近を経由して大分市を終点とするものとして四国新幹線が示されている。同計画に大阪市から徳島市までの経路に関する明示はなされておらず、神戸市付近から淡路島を縦断するルートと、和歌山市から紀淡海峡を経由するルートの2つの案が考えられる。しかしながら、大鳴門橋が道路鉄

*4 平成28年10月31日付産経新聞「関空アクセス改善の切り札、実現するか…なにわ筋線 大阪知事「黒字見える」「共同運行でサービス向上を」」

*5 乗降客数ランキングの出典は国土交通省航空局監修『数字でみる航空2016』（原典はACI World Airport Traffic Report 2015）、高速鉄道の運行データは『ヨーロッパ鉄道時刻表2016冬』による。

*6 ただし、リール（距離約200km）への便が片道27便あるものの、リヨン（距離約440km）への便は片道9便、マルセイユ（距離約750km）への便は片道8便の運行であり、ニース（距離約975km）への便のように片道1便のものもある。なお同国第二の都市圏であるリヨンのサン＝テグジュペリ国際空港にも高速鉄道が乗り入れている。

*7 同国のケルン・ボン空港とデュッセルドルフ空港にも高速鉄道が乗り入れている。

道併用橋として整備済みである一方、明石海峡大橋が道路専用橋であることや、山陽新幹線の二重系（リダンダンシー）の確保の観点、大阪府南部や和歌山県の地域開発上の観点、そして関西空港へのアクセスを確保する観点から、紀淡海峡ルートが優位であると考えられる。

この新しい南北の軸は、関西空港を活かした地域開発の新しい軸ともなる。すなわち、福井県や京都府、和歌山県、四国各県などは、新しく形成されるこの地域開発軸上に関西空港があることで、自ずと同空港を活かした地域づくりを強く意識することになるものと期待される。そしてこの新しい軸は、第一国土軸と交差して、フォルテ型の強い国土軸を形成するものでもある。

5. 関西空港を通る新幹線の実現と時間短縮効果

もしも北陸から関西空港を通り和歌山、四国へと結ぶ新幹線が実現したとすれば、現在は在来線特急で50～60分程度を要する新大阪～関西空港間（約60km）が、直線的ルートの場合でおよそ15分（約50km）^{*8}で結ばれることとなり、岡山、広島など山陽新幹線沿線の都市から関西空港への所要時間も大きく改善される。また、現在は同じく80～90分程度を要する京都～関西空港間（約100km）がおよそ30分と圧倒的に短縮される。京都市長はパリ（空港まで約30分）やロンドン（空港まで約20分）との比較のもとで「世界の他の観光都市と比較すると、空港から京都へのアクセス改善は不可欠」として関空から京都へのヘリコプターによる移動の実現などを構想している^{*9}が、新幹線が実現すればこのような空港アクセス面の課題は解消され、京都の観光都市としての魅力が高まるものと期待される^{*10}。

同じく在来線特急の乗り継ぎで約180分を要する福井～関西空港間（約250km）はおよそ70分^{*11}となる。北陸新幹線が新大阪どまりであれば、福井から北陸新幹線と在来線特急を乗り継いでいる所要時間はおよそ120分（新幹線55分＋乗り継ぎ時間10分＋在来線特急55分として）となり、時間短縮効果は半減してしまう。リムジンバスで約165分を要する徳島～関西空港間（大阪湾岸を大回りして約180km）に至ってはおよそ27分と劇的に近くなり、四国内各地から関西空港への時間距離も同じく劇的に縮まることとなる。リムジンバスで約40分の和歌山～関西空港間（約30km）も10分程度となるだろう。

このように新幹線と直結することで、関西空港は北陸地方や四国地方をはじめ広域からの時間距離を圧倒的に短縮することができる。また、京都、大阪、和歌山など関西各地からの時間距離も大きく改善される。

6. 高まり、結びつく各地の機運

新幹線の実現に向けては、平成23年7月に四国4県知事と経済界、JR各社等からなる「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」が鉄道の抜本的高速化を骨子とする提言を行い、これを受けて平成26年には「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」の結果が公表された^{*12}など、四国では機運が大いに高まってきている。

*8 表定時速200kmの場合の所要時間である。徳島や和歌山と関西空港間も同様の条件で試算した。

*9 京都市長門川大作「京都市の観光施策」、京都大学における日本観光振興協会寄附講義資料、平成25年5月2日。http://www.nihon-kankou.or.jp/home/committees/report/event/20130326_2_4b.pdf

*10 平成28年2月18日付京都新聞朝刊によると、京都市長は平成28年2月17日の「与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会」において「訪日外国人客の急増も踏まえ、関西空港への延伸も含めたアクセス改善も求めた」。

*11 「福井～京都の所要時間が半減 北陸新幹線の小浜・京都ルート試算」、平成28年12月7日付福井新聞。

*12 四国の鉄道高速化検討準備会「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」の結果概要について、平成26年4月18日、<http://www.yonkeiren.jp/shikokutetsudo20140421.pdf>

大阪側の機運も高まっている。例えば国土交通省が平成24年に告示した「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針」^{*13}には、「関西空港のアクセス交通に係る取組に関する基本的な事項」として、「関西空港のアクセス利便性の改善は、国際拠点空港にふさわしい利便性を確保するために不可欠の課題である」として、「国及び地方公共団体は、京阪神地域からのアクセス改善、とりわけ大阪都心部と関西空港を結ぶアクセス時間の短縮に資する高速鉄道等について、その実現に向けて必要な事業採算性等の課題について検討する」が盛り込まれている。また、関西経済連合会も、平成28年2月4日の「与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会」の意見聴取において、北陸新幹線が新大阪を経由して関西空港まで延伸するよう要望した^{*14}。

さらに、四国側の機運と大阪側の機運を結びつける形で、間に位置する和歌山県も動いている。平成25年9月21日に和歌山県知事を会長とする「関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会」が設立され、そのもとで複数回のシンポジウム等が行われてきた^{*15}。直近の平成29年1月30日には和歌山県・徳島県・堺市がシンポジウム「国土の強靱化と交通インフラー新たな国土軸の創造、紀淡海峡ルート、四国新幹線を考えるー」を共催している。このシンポジウムは、新幹線のない政令指定都市である堺市が共催者に名を連ね、関西エアポート社長もパネルディスカッションに登壇された点が非常に印象的であった。

筆者も平成25年3月9日に和歌山市で開催された「第3回交通まちづくりシンポジウム」において、和歌山県が四国や大阪と連携して長期的な観点から四国新幹線すなわち新しい国土軸の実現を目指す意義についての講演を行った^{*16}。

7. おわりに

フォルテ型の新しい国土軸の実現によって、関西空港はいよいよ国土軸に直結され、LCCを含む航空ネットワークと広域的な高速鉄道ネットワークが有機的に結びついたわが国初の総合高速交通ターミナルとして、新たな発展の扉を開くことが期待される。

ただし、毛海（2015）^{*17}も指摘するように、莫大な費用が必要となる新幹線等のハード整備については、費用対効果等を慎重に検討する必要がある。その際には、加藤・村上（2016）^{*18}が指摘するように、時間短縮、費用節減、安全性向上といった「直接効果」による便益評価にとどまらず、交通インフラの整備が移動コストを低下させ、これが都市のアクセス性の向上につながり、ビジネスや観光等の面での魅力が高まり、人と情報が集まりやすくなって革新的アイデアが生まれやすくなるなど都市圏全体の生産性向上に寄与する、といった「Wider Impact（広範な効果）」を検討対象とすることも考えられる。

*13 <http://www.mlit.go.jp/common/000214479.pdf>

*14 平成28年2月6日付建設工業新聞。

*15 同協議会のサイトに、経緯等が詳しく整理されている。<http://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/020500/kosokuinfra/conference/index.html>

*16 和歌山地域経済研究機構和歌山市交通まちづくり研究会編『第3回交通まちづくりシンポジウム報告書 和歌山市の発展と都市間鉄道網ー現状と今後の改善方向ー』、平成25年4月。<http://www.eco.wakayama-u.ac.jp/wtkkk/pdf/report130309.pdf>

*17 毛海千佳子（2015）「航空旅客視点の国際拠点空港への鉄道アクセスの利便性について」、『KANSAI 空港レビュー』443号、pp.32-35

*18 加藤浩徳・村上迅（2016）「空港アクセス鉄道と都市の国際競争力ー巨額投資は都市の経済生産性を上げるのか？」『ていくおふ』No.144、pp.20-29

関西エアポート 第2ターミナルビル（国際線）開業披露パーティー

関西エアポート株式会社は、1月18日、「第2ターミナルビル（国際線）」を竣工し披露宴を開催した。

開会挨拶
山谷佳之社長CEO



写真提供 関西エアポート株式会社

開会挨拶
エマヌエル・ムノン
ト副社長Co-CEO



鏡開き

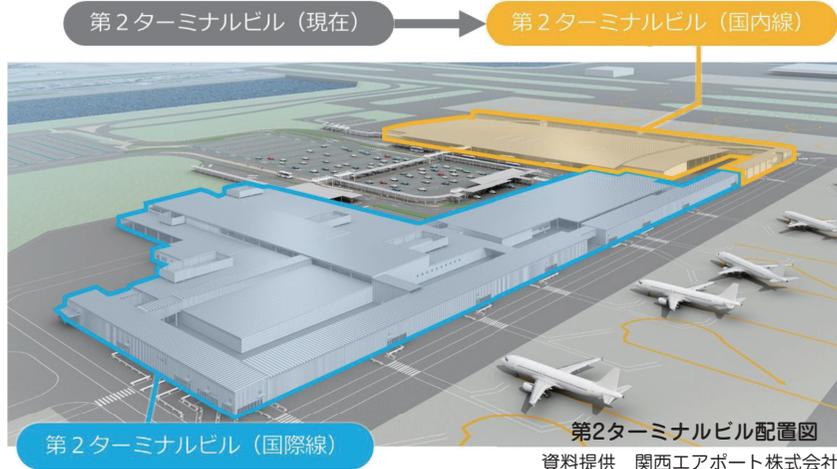
数多くの方々に関西国際空港へのご支援を賜っています。
この誌面で参加者全員のご紹介をさせていただきました。
(順不同、敬称略)



末松信介（国土交通副大臣）、北側一雄（衆議院議員と党関西国際空港推進議員連盟会長代理元国土交通大臣）、松井一郎（大阪府知事）、下 宏（和歌山県副知事）、森 詳介（関西国際空港全体構想促進協議会会長 公益社団法人関西経済連合会会長）、山谷佳之（関西エアポート株式会社代表取締役社長CEO）、藤井比早之（国土交通大臣政務官）、阪口伸六（泉州市・関西国際空港対策協議会会長 高石市長）、藤原保幸（大阪国際空港周辺都市対策協議会会長 伊丹市長）、古川 実（大阪商工会議所副会頭）、エマヌエル・ムノント（関西エアポート株式会社代表取締役副社長Co-CEO）、鶴保庸介（内閣府特命担当大臣）、千代松大耕（泉佐野市長）、竹中勇人（泉南市長）、栗山美政（田尻町長）、蔭山秀一（一般社団法人関西経済同友会代表幹事）、春田 謙（新関西国際空港株式会社代表取締役社長）、平垣内久隆（国土交通省航空局次長）、干山善幸（大阪航空局長）、辻 康二（関西国際空港長）、井上 慎一（ピーチ・エアレーション株式会社代表取締役CEO）、徐 進（春秋航空日本支社長）、樋口 靖（株式会社難谷組代表取締役社長CEO）、半田容章（株式会社民間資金等活用事業推進機構代表取締役社長）、吉田昌功（近鉄グループホールディングス株式会社代表取締役社長）、山中 諄（南海電気鉄道株式会社取締役会長）、角 和夫（阪急阪神ホールディングス株式会社代表取締役社長）、片岡和行（株式会社池田泉州銀行代表取締役会長）、池田博之（株式会社りそな銀行代表取締役副社長兼執行役員）

新ターミナルビルの特徴と期待

旧来の第2ターミナルビルはピーチ・アビエーションが国内・国際線を単独で使用していたが、「国際線ターミナルビル」が新設され、1月28日から稼働した。名称は当初計画では「第3ターミナルビル」だったが、既存棟の拡張と位置づけて「第2ターミナルビル（国際線）」とした。



第2ターミナルビル全体で航空機が止まるスポットは現在の10カ所から合計21カ所に増え、受け入れ能力は現在の年間400万人から800万人以上に拡大する。ピーチ・アビエーションが開業と同時に使用し、中国の春秋航空は中国の春節による繁忙期を第1ターミナルで乗り切って、3月から第2ターミナルビルを使用するそうである。

新ターミナルビルの特徴は、関西エアポート社の筆頭株主である「ヴァンシ・エアポートとオリックスの経験値を積極的に盛り込んだ」（エマヌエル・ムノント副社長 Co-CEO）。新ターミナルビルは昨年3月まで運営していた新関西国際空港会社時に建設着工したが、昨年4月から運営を引き継いだ関西エアポート社が、日本初の技術を生かし非航空系収益力を高くする観点から大幅な変更を行った。免税区域に入る前の保安検査場に「スマートセキュリティー」システムを採用し、手荷物検査のレーンが17メートルと一般的なものより10メートル長くして、いままでより多くの人が一気に使用できるようにした。手荷物などを入れるトレーも大きくして搬送も自動化し、係員を利用者の誘導や検査に振り向けられるようにした。

検査場での待ち時間は最大3分の2に短縮され、免税区域の「ウォークスルー型」と呼ぶ商業エリアに利用者を送り出すのである。免税区域は売り場面積1,090平方メートルと単独としては国内最大級で、多くの商品が並ぶ折れ曲がった通路の間を利用者が歩いて通り、店ごとの壁がなく商品を見渡しやすくして、滞在時間を増やして買い物を促す効果を見込む。空港経営では着陸料など航空会社から受



け取る収入以外に、物販や飲食など「非航空系」と呼ぶ収入をいかに増やすかがカギを握る。新ターミナルビルに盛り込んだ施策はいずれも日本初の技術を使って非航空系収入を拡大させる。

当面はピーチと春秋が利用する予定だが、ピーチの井上慎一 CEO は「関西は潜在需要が大きく、増便や新路線を考えていきたい」と述べ、他のLCCの航空会社も利用希望があるようだ。「将来は第2ターミナルで国内・国際線の乗り継ぎがポピュラーになると期待している。」と山谷佳之社長 CEO は語っている。

第2ターミナルビル国際線店舗配置図

資料提供 関西エアポート株式会社



第2ターミナルビル国際線店舗出店一覧

エリア	区分	No.	店舗名	業態	概要
一般エリア	サービス	①	エクコムグローバル関西空港第2ターミナル出発ゲート	通信機器レンタル	WiFi ルーター等の通信機器レンタル、SIM カードの販売を行います。
		⑧	エクコムグローバル関西空港第2ターミナル到着ゲート	通信機器レンタル	WiFi ルーター等の通信機器レンタル、SIM カードの販売を行います。
		②	三井住友銀行関西国際空港第三外貨両替コーナー	外貨両替	外貨両替業務を行います。
		⑥	三井住友銀行関西国際空港第二外貨両替コーナー	外貨両替	外貨両替業務及び徴税業務を行います。
		⑨	関西ツーリストインフォメーションセンター関西国際空港第2ターミナルビル店	観光案内	関西及び全国の広域の観光情報を多言語で案内します。また、外国人向けの鉄道パスや各種交通機関のチケットを販売します。
		④	観光情報プラザ 関空まち処	観光案内	関西空港周辺の観光案内、宿泊・交通情報の提供を多言語で行います。また泉佐野市の特産品等の展示、販売も行います。
		⑤	日本春秋旅行	観光案内	春秋航空をご利用のお客様向けに観光情報の提供やアクセスチケットの販売を行います。
国際線制限エリア	免税	⑦	リムジンバス案内カウンター	アクセス	関西空港リムジンバスの乗券券類の発売やバスに関する情報の提供（一部サインページ使用）を行います。
		③	海外旅行保険自動引受機	海外旅行保険	—
	物販	⑩	KIX DUTY FREE 第2ターミナルビル店	総合免税物販	関西国際空港の中で最大の広さを誇る“ウォークスルー型”免税店。香水化粧品、酒、たばこ、お菓子、雑貨、家電等1が所で多様な商品を販売する“ワンストップショッピング”を基本コンセプトとし、日々変化するお客様ニーズに応えていきます。
		⑬	KIX DUTY FREE WATCHES	時計	SEIKO、CASIO、シチズン等国産時計に加え、ロンジン、ラドー、ティソ、ミドーを代表とするスイス時計、ファッション、スポーツ時計を豊富に取り揃えた時計専門店です。
		⑮	Fuchsia by peach 国際ゲート店	総合免税物販	お店の内装から商品ラインナップまで、「Peachらしさ」をコンセプトに作ったお店です。ピーチオリジナルグッズから免税初出店のビューティーブランドまで幅広く取り入れ、従来の空港免税店にはない店舗になっています。
		⑰	アプローズ 第2ターミナル国際ゲート店	土産物等	関西で人気の和菓子や洋菓子に加え、白い恋人、東京ばな奈、ロイズなどの日本を代表とする商品を取り揃えたブランド菓子の専門店。
		⑭	ココカラファイン 関空第2ターミナル出国店	ドラッグ	医薬品・サプリメント・化粧品・旅行用品など、海外旅行の必需品から、海外からのお客様に喜ばれるお土産として人気の高い商品等幅広く取り揃えたドラッグストアです。
		⑪	Daily SKY	キオスク	ご旅行に必要な身の回り品、機内を快適に過ごせる日用品、軽食、飲料、各種携行品、便利商品、匠商品、地方のお土産を取りそろえ皆様の快適な旅行のお手伝いが出来るキオスクです。
		⑫	nana's green tea	カフェ	抹茶ラテや抹茶スイーツ・どんぶりなど、抹茶と米を主軸に日本の食文化を現代的にアレンジし、カジュアルに提供する和カフェです。
		⑬	大阪ゴチ食堂	総合レストラン	モーニングからディナータイムまでお客様の利用時間に合わせて、たご焼きや串カツ等大阪の味を中心に様々なメニューを取り揃えた総合レストランです。
サービス	⑱	外貨自動両替機	外貨両替	—	
	⑲	セブン銀行 ATM	ATM	—	

MRO Japan 伊丹空港 機体整備工場見学会レポート

今後の、航空機産業の発展には、航空機を安全に運航させるための整備が不可欠です。航空機の市場は、欧米地域からアジア地域での発展が予想されており、わが国においてもMRO（Maintenance、Repair & Overhaul の略：航空機整備事業）を新たな成長産業として育成していくことが望まれています。

この度は、MRO Japan 株式会社様のご厚意で、機体整備工場の見学会を開催いたしました。参加希望者が多く、見学日を2日間にしていただきました。

MRO Japan株式会社は、(旧ANAベースメンテナンステクニクス㈱を発展させ)ANAホールディングス㈱100%出資で設立された航空機の整備会社です。



- 見学先 MRO Japan 株式会社（大阪事業所：大阪府豊中市箕輪 3-8-1）
※一般の方は許可なしに立ち入ることはできません。
- 開催日 2017年1月20日（金）、1月26日（木）13:30～16:00
 - 13:30 集合：伊丹空港
 - 13:30 出発（徒歩約20分）
 - 13:50 MRO Japan 株式会社 大阪事業所 北門着
 - 14:00 ANA グループ所有機体等の説明
 - 14:20 機体整備工場（格納庫）見学、離着陸風景見学
 - 15:30 見学終了（徒歩で伊丹空港へ）
 - 16:00 解散（伊丹空港）
- 参加者 1月20日 32名
1月26日 34名



会議室での説明風景

MRO Japan 伊丹空港 機体整備工場

航空機の整備は、A 整備（A check 500 ～ 1,000 飛行時間毎に行われる整備で、一晩かけて整備される）、C 整備（C check 4,000 ～ 6,000 飛行時間毎に行われる整備で、約 10 日間かけてパネルや部品を取り外し本格的に行われる整備）、重整備（HMV: ヘビー・メンテナンス・ビジットの略、約 6 年経つと実施される整備で、機体構造の点検・防蝕作業等を行う）の 3 段階があるそうです。

ANA の機体整備工場は、羽田空港と伊丹空港の 2 ヶ所にあります。羽田空港の機体整備工場は ANA の事業として継続されますが、伊丹空港の機体整備工場は、MRO Japan 株式会社の事業として、数年後に伊丹空港から那覇空港に移転され三菱航空機 MRJ 等の整備も行うことになるそうです。

伊丹空港の整備工場は、大型機用（B747、B777）中型機用（B787）小型機用（B737、A320）及び機材の塗装を行っているそうです。ANA 関連 LCC 航空会社のピーチやバニラの小型機（A320）整備もされているそうです。我々が見学したときは、ボンバルディア製のプロペラ機の整備（C 整備）とエアバス製 A320 バニラ・エア社の整備（C 整備）が行われていました。

ご案内いただきました ANA グループの皆様には謝意を申し上げます。



機体整備時は車輪では支えられないので機体自体を持ち上げる。

関西国際空港 2016年12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 14,924 回（前年同月比 104%）

国際線： 11,017 回
（前年同月比 106%）
国内線： 3,907 回
（前年同月比 98%）

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 14,924 回を記録しております。国際線については前年同月比 106% の 11,017 回を記録しております。

○旅客数 2,061,846 人（前年同月比 107%）

国際線： 1,555,278 人
（前年同月比 110%）
国内線： 506,568 人
（前年同月比 99%）

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 107% の 2,061,846 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 112% の 998,260 人、日本人旅客数は前年同月比 106% の 537,590 人となっております。

○貨物量 70,278t（前年同月比115%）

国際貨物： 68,468t（前年同月比116%）
積込量： 31,560t（前年同月比114%）
取卸量： 36,908t（前年同月比118%）
国内貨物： 1,810t（前年同月比82%）

貨物量について

国際線貨物量は前年同月比 116% の 68,468t 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・回航機等を含む。
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。

関西国際空港 2016年暦年運営概況（速報値）

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

○発着回数 177,109 回（前年比 108%）

国際線： 129,210 回
（前年比 115%）
国内線： 47,899 回
（前年比 93%）

発着回数について

国際線、国内線の合計発着回数は前年比 108% の 177,109 回と過去最高を更新しました。国際線は前年比 115% の 129,210 回と、過去最高を更新しております。国内線は前年比 93% の 47,899 回となっております。

○旅客数 25,232,279 人（前年比 109%）

国際線： 18,756,086 人
（前年比 115%）
国内線： 6,476,193 人
（前年比 93%）

旅客数について

国際線、国内線の総旅客数は格安航空会社（LCC）を中心に増便が相次ぎ、前年比 109% の 25,232,279 人と 2 年連続で過去最高を更新しました。国際線の旅客数は前年比 115% の 18,756,086 人で、このうち外国人旅客数は前年比 121% の 12,166,984 人といずれも過去最高を記録しております。日本人旅客数は前年比 105% の 6,376,888 人と 4 年ぶりに前年を上回りました。

○貨物量 729,085t（前年比 101%）

国際貨物： 709,811t（前年比 102%）
積込量： 336,679t（前年比 101%）
取卸量： 373,132t（前年比 102%）
国内貨物： 19,274t（前年比 88%）

貨物量について

国際線貨物量は前年比 102% の 709,811t となっております。

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・回航機等を含む。
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。

大阪税関貿易速報 [関西空港]

2016年12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	1,418,459	106.0	21.2	1,129,274	96.3	18.7	289,185
管内	918,407	110.2	13.8	854,607	96.6	14.2	63,800
大阪港	307,671	106.9	4.6	369,766	92.3	6.1	△ 62,095
関西空港	479,679	110.8	7.2	293,667	102.3	4.9	186,012
全国	6,679,021	105.4	100.0	6,037,588	97.4	100.0	641,433

【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	479,679	110.8	7.2	293,667	102.3	4.9	186,012
成田空港	936,896	129.9	14.0	999,465	93.0	16.6	△ 62,569
羽田空港	40,375	137.7	0.6	80,073	164.0	1.3	△ 39,698
中部空港	76,543	95.7	1.1	73,918	88.6	1.2	2,625
福岡空港	108,232	151.0	1.6	43,190	123.1	0.7	65,041
新千歳空港	3,138	118.4	0.0	1,519	134.9	0.0	1,618

大阪税関貿易速報 [関西空港]

2016年暦年分

【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	14,849,153	92.4	21.2	13,003,695	85.6	19.7	1,845,458
管内	9,629,527	93.2	13.7	9,833,871	85.7	14.9	△ 204,343
大阪港	3,144,508	92.0	4.5	4,339,051	86.8	6.6	△ 1,194,543
関西空港	5,081,924	95.8	7.3	3,534,343	90.5	5.4	1,547,581
全国	70,039,236	92.6	100.0	65,965,133	84.1	100.0	4,074,103

【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	5,081,924	95.8	7.3	3,534,343	90.5	5.4	1,547,581
成田空港	9,034,966	101.4	12.9	11,309,242	89.7	17.1	△ 2,274,276
羽田空港	333,144	82.3	0.5	693,163	116.1	1.1	△ 360,020
中部空港	852,758	83.0	1.2	906,495	82.6	1.4	△ 53,737
福岡空港	978,142	94.1	1.4	404,655	92.3	0.6	573,487
新千歳空港	28,571	86.1	0.0	16,281	113.3	0.0	12,290

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
平成28年11月	484,440	16,150	482,430	16,080	268,890	8,960	270,800	9,030	1,506,560	50,220
平成28年12月	498,590	16,080	499,670	16,120	258,730	8,350	278,860	9,000	1,535,850	49,540
平成28年累計	6,090,300	16,640	6,051,810	16,540	3,189,960	8,720	3,187,010	8,710	18,519,080	50,600
平成29年1月	585,280	18,880	539,440	17,400	280,270	9,040	240,070	7,740	1,645,060	53,070
平成29年累計	585,280	18,880	539,440	17,400	280,270	9,040	240,070	7,740	1,645,060	53,070
前年同期	482,220	15,560	467,450	15,080	260,890	8,420	243,920	7,870	1,454,480	46,920
対前年同期比	121.4%		115.4%		107.4%		98.4%		113.1%	

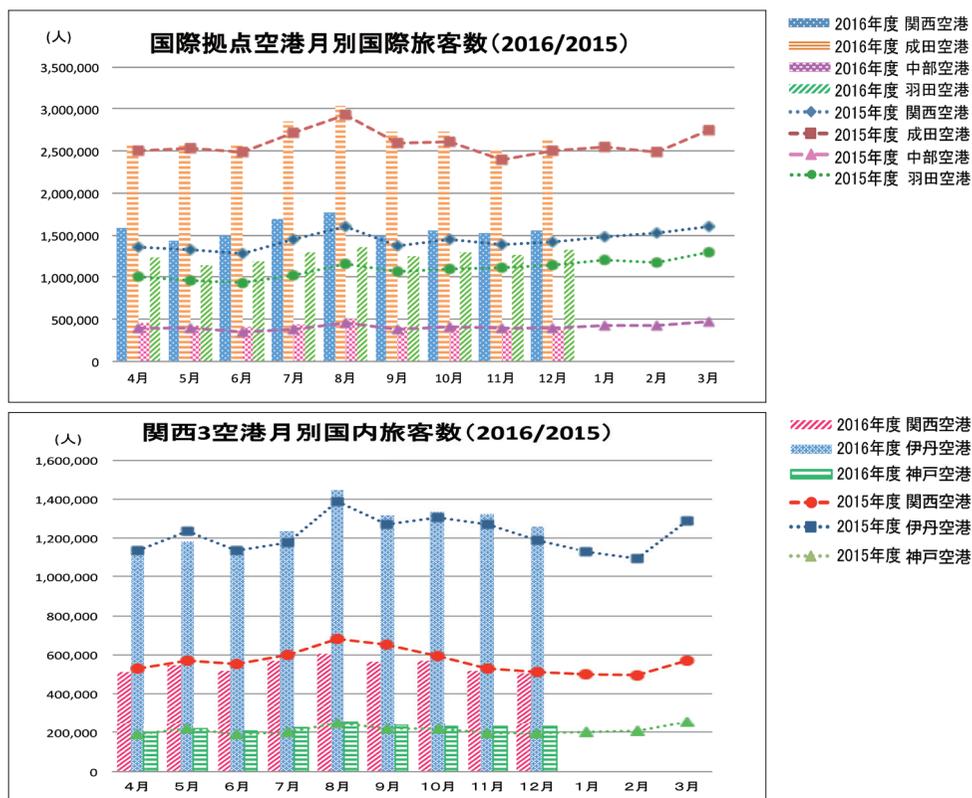
※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。
 ※平成6年の数値は、開港(9月4日)以降の総数である。

関西3空港と国内主要空港の利用状況

2016年12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	11,017	105.6%	18,165	97.6%	29,182	100.5%
	関西	11,017	105.6%	3,907	98.3%	14,924	103.6%
	大阪(伊丹)	0	—	11,854	98.7%	11,854	98.7%
	神戸	0	—	2,404	91.8%	2,404	91.8%
	成田	16,382	105.8%	4,380	105.0%	20,762	105.7%
	中部	3,134	96.0%	5,083	98.6%	8,217	97.6%
旅客数 (人)	関西3空港	1,555,286	109.7%	1,995,017	105.3%	3,550,303	107.2%
	関西	1,555,278	109.7%	506,568	99.4%	2,061,846	107.0%
	大阪(伊丹)	0	—	1,258,323	106.0%	1,258,323	106.0%
	神戸	8	—	230,126	116.0%	230,134	116.0%
	成田	2,647,490	105.9%	576,547	105.5%	3,224,037	105.8%
	東京(羽田)	1,328,849	116.2%	5,209,936	104.4%	6,538,785	106.6%
	中部	398,200	100.0%	440,026	105.4%	838,226	102.8%
貨物量 (トン)	関西3空港	68,468	116.5%	14,901	95.5%	83,369	112.1%
	関西	68,468	116.5%	1,810	82.3%	70,278	115.2%
	大阪(伊丹)	0	—	13,091	97.7%	13,091	97.7%
	成田	188,830	114.1%	—	—	188,830	114.1%
	東京(羽田)	49,456	150.8%	75,007	96.0%	124,464	112.2%
	中部	13,837	105.5%	2,389	93.6%	16,226	103.6%

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440回定例会（2017年1月25日開催）

「春秋航空の紹介および日本戦略」をテーマに湯 励 氏（春秋航空股份有限公司 日本支社営業本部長）の講演会を開催した。

○第441回定例会（2017年2月10日開催）

「ジェットスター・ジャパンの事業について」をテーマに片岡 優 氏（ジェットスター・ジャパン株式会社 代表取締役社長）の講演会を開催した。

○MRO Japan伊丹空港 機体整備工場見学会（2017年1月20日、26日開催）

MRO Japan伊丹空港 機体整備工場の見学会を開催した。

○川崎重工業ロボットショールーム見学会（2017年2月9日開催）

川崎重工業株式会社 西神戸工場内ロボット第1工場の見学会を開催した。

○第3回関西におけるビジネス航空利用促進研究会（2017年2月14日開催）

話題提供 「中小企業食品メーカーにおける海外進出の課題と関西国際空港を舞台にした海外展開」

講師 新古 祐子 氏（スターフードジャパン株式会社 代表取締役）

話題提供 「東大阪ものづくり企業の挑戦-ベトナム人研修生受け入れから海外ビジネス展開へ」

講師 西島 大輔 氏（株式会社中農製作所 社長）

今後の予定

○第442回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日時 2017年3月16日（木）16：00～17：00

場所 大阪キャッスルホテル

テーマ 「パニラ・エアの事業について」（仮題）

講師 五島 勝也 氏（パニラ・エア株式会社 代表取締役社長）

○第443回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日時 2017年4月21日（金）16：00～17：00

場所 大阪キャッスルホテル

テーマ 「JR北梅田駅開業で大阪はどう変わるか」（仮題）

講師 伊原 薫 氏（合同会社ブロードゲージ 鉄道ライター 京都大学交通政策研究ユニット上級都市政策技術者）

○第444回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日時 2017年5月12日（金）16：00～17：00

場所 大阪キャッスルホテル

テーマ 「未来の航空管制について」

講師 伊藤 恵理 氏（国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 電子航法研究所主幹研究員）

※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回貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会

日時 2017年2月21日（火）15：00～17：00

場所 大阪キャッスルホテル

○第5回航空需要に対応した空港運用研究会

日時 2017年3月17日（金）15：00～17：00

場所 大阪キャッスルホテル

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）

※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

▶ 2016年の訪日旅客数は2,400万人で、過去最多となった。中国から600万人超、韓国500万人超、台湾400万人超、香港180万人を加えた東アジア4市場は、1,700万人で70%を占めた。関空から入国した訪日旅客数は600万人超と年々増加している。

▶ 訪日旅客は団体旅行から個人旅行に変化した。関空からの交通手段は団体用バスから鉄道・リムジンバスに変わった。個人旅行者は南海電鉄、JR西日本、リムジンバス、地下鉄、新幹線等の交通機関を利用する。その結果、リムジンバスや南海特急ラピートの一部では積み残しが出ている。大阪の地下鉄でも訪日旅客が多く見受けられるようになり、新大阪駅の新幹線「ひかり」や「こだま」の自由席は訪日旅客で混雑している（訪日旅客用JR割引切符は「のぞみ」は使えない）。関空のJR改札前のJR切符売場は、割引切符を求める長蛇の列ができている。販売方法の改善が望まれる。また、JR関空快速（正式名：関空快速・紀州路快速：前4両関空行・後4両和歌山行：日根野駅で分離）の誤乗車問題の改善も望まれている。

▶ 日本政府は2020年に訪日旅客4,000万人、2030年に6,000万人の目標を掲げ、空港・港湾整備（まずは羽田・成田空港の容量拡大）、宿泊施設整備（民泊の拡充等）、交通機関整備（鉄道、高速道路、バス、タクシー、レンタカー等）を促進している。南海電鉄では空港急行の増結や特急ラピートの増発を第2ターミナル拡張にあわせて1月28日から実施されたが、関空も訪日旅客の入国者が倍増、三倍増になれば、鉄道やリムジンバスの輸送力の強化に真剣に取り組んでいただくことが必要である。（kon）

熊取町では宿泊施設を積極的に誘致しております!!

宿泊施設誘致条例制定について(熊取町)



熊取町では、関西国際空港に隣接する立地を活かし、宿泊施設を積極的に確保することにより熊取町経済の活性化等に資する事を目的とした『宿泊施設誘致条例』を昨年10月に制定しました。この条例では、宿泊施設を新設する事業者に対し、次のとおり奨励措置を講じております。

固定資産税奨励金：新設した宿泊施設の土地及び建物に係る固定資産税に相当する額を5年間交付します。

借地料奨励金：新設した宿泊施設の敷地として土地を賃借する場合に係る借地料の2分の1に相当する額(上限 年額500万円)を5年間交付します。

雇用促進奨励金：新設した宿泊施設に係る新規常用雇用者の人数に30万円を乗じて得た額(上限 600万円)を1回交付し、新規常用雇用者に障がい者が含まれる場合は、障がい者の人数に30万円を乗じて得た額を加算します。(上限 150万円)



■問合せ先 熊取町役場 企画部 シティプロモーション推進課 推進グループ
TEL：072-452-6084 FAX：072-452-7103
mail：promo@town.kumatori.lg.jp