



KANSAI 空港レビュー



No.463
2017.6

CONTENTS

1 巻頭言

関西の元気を「かたち」にするために

池田 豊人

2 各界の動き

10 講演抄録

JR北梅田駅開業で大阪はどう変わるか

伊原 薫

20 プレスの目

フォローの風

中尾聡一郎

22 航空交通研究会研究レポート

空港の満足度に関する一考察

鎌田 裕美

25 データファイル

- ・運営概況について[2017年4月](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2017年4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 2017年4月

【表紙写真】「ダグラス DC-3」

スイス腕時計メーカー「ブライトリング」のダグラス DC-3 です。旅客機、輸送機として日本などのライセンス生産を含め 1 万 6 千機以上が造られた名機です。今年 3 月にスイスを東周りで出発し日本へは 4 月下旬にやって来ました。日本の各地に寄港し地震被災地の熊本空港、神戸空港、福島空港、松島基地では子供たちを乗せた招待飛行を行いました。この写真の神戸空港からは 5 月 19 日～21 日に 7 回、神戸から大阪市内への飛行が行われました。高度数百メートルの低空で飛行したので見られた方も多かったようです。本機は 1940 年製です。

撮影：柴崎 庄司

関西の元気を「かたち」にするために

国土交通省
近畿地方整備局長

池田 豊人



関西は最近明るい話題が増えてきています。万博誘致に加え、リニア新幹線の8年前倒しや北陸新幹線のルート決定もありました。インバウンドのすさまじさにも驚いていますが、それに影響して地価も上昇しており、上昇率は、心斎橋が商業地の全国一となっています。せっかく出てきた芽を伸ばして関西の力を確かなものにしたいと考えています。

関西は首都圏に比べてインフラ整備が遅れています。衝撃的なのが都市高速の渋滞ランキングです。1位が阪神高速の神戸線下り、2位が神戸線上り。3位～5位は首都高速ですが、6位も阪神高速の東大阪線となっています。渋滞による時間損失は、多くのビジネスチャンスを逃すことにもつながります。神戸線と東大阪線の渋滞は看過できず、大阪湾岸道路西伸部と淀川左岸線延伸部の整備に向けた動きが進み出しました。さらに、新名神高速の高槻～神戸間も完成すれば、西日本と中日本を結ぶ東西軸が増え、中国自動車道の宝塚付近で慢性化している渋滞の緩和にもつながります。

首都圏では整備された首都圏中央連絡自動車道の周辺での企業立地が目立っており、交通ネットワーク整備と企業立地の相関を示す良い事例となっています。大阪湾岸道路西伸部に続き淀川左岸線延伸部の事業化は関西を元気にする起爆剤となると期待しています。愛知万博のときは東海環状自動車道の整備が一気に進みました。大阪で万博ということになればインフラ整備への期待が高まるでしょう。

先般、関西国際空港を視察する機会を得ました。平成28年の日本へのインバウンドが2,400

万人を突破し、特に関西はその牽引役を果たしていると言われております。それを支えているのが関西国際空港です。平成28年の関西国際空港の離発着数は約18万回で、この3年間に5割増加しています。まだこれから今の倍以上の離発着が可能だそうです。これを可能にしているのが、24時間運用と、何と言っても2本の滑走路です。建設する際には、「2本目なんて無駄ではないか」という意見も多かったと聞きます。今となっては、この2本の滑走路があるからこそ、関西へのインバウンドが好調なのです。また、政府は今後インバウンドを4,000万人にする目標を公表していますが、関西国際空港のさらなる利用がなければ、実現は難しいでしょう。長期的視点に立ったインフラ整備の重要性を痛感します。

現在、関西国際空港への交通アクセスは、鉄道ではJRと南海電車の2本、道路では高速道路が1本です。今後離発着が倍以上になるようなことになれば、アクセス強化が関西国際空港の課題として顕在化することが予想されます。また、南海電車は難波発、JRも新大阪からは特急はるかを除いては乗り換えが必要かつ環状線経由であり、大阪都心からの利便性が十分とはいえません。現在「なにわ筋線」の構想が具体化しており、実現すれば新大阪から一本で、JRも南海電車も利用できるようになります。早期の実現が待たれます。

近畿地方整備局でも関西の元気をカタチとして見える取り組みを進めてまいりますので、今後とも皆様のご支援とご協力をよろしくお願いします。

各界の動き

関西国際空港

●GW利用者、好調

関西圏の空港に拠点を持つ航空会社3社が5月8日まとめたゴールデンウィーク（4月28日～5月7日）の利用実績によると、ピーチ・アビエーションは国際線の旅客数が6万273人と14%増。日本航空の関西・大阪両空港の国内線は12%増の約21万人、関空の国際線は2%増の2万人だった。全日本空輸の国際線は中国路線が振るわず1.7%減った。

●GWの出入国者数、4年連続で最高

大阪入国管理局関西空港支局は5月12日、ゴールデンウィーク期間の10日間に関空の国際線を利用した出入国者数は57万2,800人（前年比19.2%増）だったと発表した。1日当たり5万7,280人で、4年連続で過去最多となった。日本人が20万3,800人、外国人が36万9,000人で、3年連続で外国人が日本人を上回った。

●ティーウェイ航空が済州、釜山線を開設

関西エアポートは5月12日、ティーウェイ航空が6月30日に関西～済州線（週7便）を、7月1日に釜山線（週4便）を新たに就航すると発表した。ボーイングB737-800型機（189席）を使う。ソウル、大邱、グアム線と合わせて5都市と関空を結ぶ。

●エアバスが増便

関西エアポートは5月12日、エアバスが6月8日から関西～大邱線を週7便から14便に増やすと発表した。エアバスA321型機（195席）を使用。

●チャイナエア、高雄線増便

チャイナエアラインは、7月1日から関西～高雄線を増便すると5月12日発表した。週9往復を11往復にする。ボーイング737-800型機を投入する。

●バスと車接触、1人死亡

5月12日午後6時20分ごろ、関西空港島内道路で、回送中の島内巡回バスにワンボックス車が追突した。ワンボックス車はレンタカーで、中国籍の60歳とみられる女性が死亡、韓国籍の2歳とみられる女児ら4人も重軽傷を負った。バスの運転手にけがはなかった。

●国際線外国人旅客が最多に、利用者の75%

関西エアポートは5月25日、4月の関西空港国際線の外国人客数が前年同月比11%増の128万人となったと発表した。単月としては開港以来最多で、国際線利用者の75%を占めた。夏ダイヤでの運航が始まり、便数が増えた韓国・中国からの旅客が伸びている。

●シンガポール航空が整備子会社

シンガポール航空の航空機整備子会社SIAエンジニアリング（SIAEC）は5月24日、日本で完全子会社を設立したと発表した。関西空港でライン・メンテナンス・サービス（軽微な機体整備）を行う。

●感染症対策研修会で事業者らに注意呼びかけ

昨年、関西空港で働く従業員らを中心にはしかの感染が相次いだ問題などを受け、泉佐野保健

所や関西空港検疫所などは5月26日、事業者らを対象にした感染症対策研修会を開き、改めて注意を呼びかけた。

●和装レンタカーを配備

オリックス自動車は、訪日外国人向け企画商品「和装レンタカー」の提供を5月26日から、関西空港店で始めた。舞妓さんの着物や帯、美しい桜など、訪日外国人に人気の華やかなデザインラッピングを採用したオリジナル車両を10台揃えた。

●169団体が参加し観光PR、旅博

国内外の観光情報を伝える関空旅博2017（関西エアポート主催）が5月27、28の両日、関西空港の南北広場や駅コンコースなどで開かれた。航空会社のほか、国内外の観光地などから計169団体が参加した。

●燃料電池バスを試験運行

関西エアポートは5月27日から6月1日まで、関西空港で水素燃料電池（FC）バスの運行を行った。FCバスを使った空港内ツアーや第2ターミナルへの移動を試験した。

●春田社長再任を閣議了解

政府は5月30日の閣議で新関西国際空港会社の春田謙社長（68）を再任する人事を了解した。任期は2年。

●関西エアポート、黒字169億円

関西エアポートは5月31日、運営受託後1年（2016年4月～17年3月）の売上高が1,802億円（前期比3.2%増）、経常利益262億円（3.6%増）、最終利益が169億円だったと発表した。格安航空会社（LCC）の増便で関西空港の発着便数が5%増の17万8,000回となり、訪日外国人客も1,242万人（13%増）で最高となったことが要因。



クリック！

「訪日外国人の波にいち早く乗れた」（山谷佳之社長）とのコメント通り、関西エアポートは追い風の中で1年目を好業績で終えた。国際線の外国人旅客数は1,242万人で前期比13%と大きく伸び、成田（1,430万人、11%増）を伸び率では上回った。中国、韓国を中心にしたLCCの増便効果だ。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●HPに大量のアクセス、一時障害

関西エアポートは5月31日、大阪空港の公式ホームページ（HP）に大量のアクセスが集中し、30日午後10時ごろから15時間以上にわたり、閲覧しづらい状態になる障害があったと発表した。

＝ 神戸空港 ＝

●4月搭乗者数、過去最多

神戸市が5月15日発表した神戸空港の4月の搭乗者数は、前年比16.4%増の22万9,421人で、4月としては最多だった。便数が増えた一方で、搭乗率も前年と同じ73%を維持し、大幅な増加につながった。

●スカイマーク会長「国際線を」

スカイマークの佐山展生会長は5月24日、神戸新聞社のインタビューに応じ、国内線に限定されている神戸空港の運用規制が緩和された場合、早期に国際線を就航させる方針を明らかにした。

＝ 成田国際空港 ＝

●発着時間拡大案、周辺9市町が見直し求める

成田市など成田空港周辺の9市町の首長が5月8日、成田空港の航空機の発着時間を深夜と早朝の計3時間延長する空港の機能強化案について、森田健作千葉県知事に見直しを求める要望書を提出した。

●爆買い沈静化で5期ぶり減収

成田国際空港会社は5月12日、2017年3月期の連結決算を発表した。営業収益は前期比10億円減の約2,174億円、最終利益は10億円増の約253億円と減収増益だった。減収は5期ぶりで、航空機の発着回数や旅客数は開港以来最高だったものの、中国人観光客の「爆買い」が沈静化したことで、空港内の免税店や物販店などの売り上げがダウンし減収につながった。

●社長「3時間延長案見直す」

成田空港の発着時間を深夜・早朝の計3時間延長する計画を巡り、成田国際空港会社の夏目誠社長は5月25日の定例記者会見で、「見直す方向で検討を進めている。国と県の関係者と真剣に検討していく。」と述べた。

●団結小屋撤去、誘導路に

成田空港敷地内にある三里塚芝山連合空港反対同盟熱田派の団結小屋、横堀現地闘争本部が5月31日、強制撤去され、成田国際空港会社は同日、「空港の機能強化が求められている中、当該地は誘導路用地として活用したい」とのコメントを出した。強制撤去は2015年2月以来で、敷地に残る団結小屋は6か所となった。

＝ 中部国際空港 ＝

●5年ぶり減収減益

中部国際空港会社が5月12日発表した2017年3月期連結決算は、売上高が前期比0.8%減の548億円、最終利益が7.8%減の41億円で、5年ぶりの減収減益となった。中国人観光客の「爆買い」が沈静化し、免税店などの収入が減ったことが響いた。

●ジェットスターが拠点化、整備士ら100人配置へ

豪カンタスグループなどが出資するLCCのジェットスター・ジャパンは5月24日、2018年春に中部空港を路線網の核となる拠点空港にすると発表した。整備士らを100人規模で配置。駐機や整備を可能にする。拠点空港は成田、関西に続き3か所目。

＝ その他空港 ＝

●シドニー空港会社、第2空港の開発と運営を拒否

シドニー国際空港を運営するシドニー空港会社は5月2日、連邦政府が2026年の開港を目指す西シドニー空港の開発・運営に関わらない意向を表明した。投資に見合った利益を還元できないリスクが大きいと判断した。

マルコム・ターンブル豪首相は同日、連邦政府主導で新空港建設を推進する姿勢を強調した。9日、53億豪ドルを投資する計画を発表した。

●但馬空港、搭乗最多3万660人

但馬地域5市町などでつくる但馬空港推進協議会は5月15日、但馬空港発着便の2016年度の年間搭乗者数が、過去最多の3万660人に達したと発表した。これまで最多だった2015年度の2万9,362人を上回り、2年連続の記録更新となった。

●福岡空港民間委託で募集要項発表

国土交通省は5月16日、2019年4月を予定する福岡空港の運営の民間委託について、公募の選定方法などを盛り込んだ募集要項を定め、公表した。審査では運営権取得を目指す企業連合が提示する入札価格が配点の3割を占め、仙台など先行する他空港より比重を重くした。運営する企業連合が北九州空港の運営権取得を目指すことも認め、将来的な一体運営の余地も残した。

●静岡空港民営化、事業者公募を開始

静岡県は5月19日、2019年度に予定する静岡空港の民営化で審査方法の概要を公表し、同日から事業者の公募を始めた。中長期を見据えた空港活性化策に加えて、地域との連携提案にも重点を置いて審査する。

●福岡空港民営化説明会に110社

国土交通省は5月26日、福岡空港の運営権入札をめぐり、企業向けの説明会を東京都内で開いた。入札への参加を検討する企業約110社の担当者ら計約200人が参加し、高い関心をうかがわせた。

航空

●アリタリア航空、経営破綻、特別管理を申請

アリタリア航空は5月2日、イタリア政府に特別管理を申請することを決めた。運航は継続される。2014年にエティハド航空から49%の出資を仰ぎ、黒字化をめざして再建を進めていた。LCCや高速鉄道との競争激化から2017年の黒字化が実現できないとして、人員削減を含む再建策を提示したが、従業員投票で否決され、申請に至った。

●中国製中型機が初飛行

中国が開発した国産中型ジェット旅客機、C919が5月5日、上海の浦東空港で初めてテスト飛行を実施した。国有企業の中国商用飛行機が製造、米ボーイング737や欧州のエアバスA320と競合する。実用化は数年後になる見込み。エンジンは米ゼネラル・エレクトリックとフランス企業の合併会社が製造するなど、主要部品に外国の技術を採用。

●エアアジア、中国でLCC設立へ

マレーシアのLCC大手、エアアジアは5月14日、中国でLCCを設立するため、中国光大集団や河南省当局と覚書を結んだと発表した。河南省の首都、鄭州市を拠点に合併で格安便を運航するほか、LCC専用ターミナルなどのインフラ整備も手がける計画だ。

●ピーチ、仙台から2路線

LCCのピーチ・アビエーションは5月17日、仙台空港と札幌、台湾の台北を結ぶ路線を9月24日から運航すると発表した。札幌線は1日2往復、台北線は週4往復する。

●ピーチ、札幌から3路線

ピーチ・アビエーションは5月18日、札幌（新千歳）～仙台、福岡、台北（桃園）の3路線を開通すると発表した。9月24日から運航する。福岡線が1日1往復、台北線は週3往復。

●ピーチ、ビットコインで航空券購入可能に

ピーチ・アビエーションは5月22日、仮想通貨ビットコインで航空券などの購入を可能にする決済システムを12月末までに導入すると発表した。同様のシステム導入は国内航空会社で初めて。

●キャセイ航空が600人削減

香港のキャセイパシフィック航空は5月22日、約600人の本社人員を削減すると発表した。管理職の4分の1を退社させるなど、同社のリストラとしてはほぼ20年ぶりの規模となる。中国の国有航空会社やLCCとの競合激化で2016年度に8年ぶりの赤字に転落しており、コスト

削減を徹底して経営の立て直しを急ぐ。

●ソラシドエア、営業収入、当期純利益が過去最高

宮崎空港を拠点とするソラシドエアは5月26日、2017年3月期の決算を発表した。営業収入は前年度比0.2%増の381億5,300万円、経常利益は106.2%増の34億2,700万円、当期純利益は155.1%増の23億7,400万円で、営業収入、当期純利益が過去最高となり、10期連続の黒字を達成した。

●日本航空、ハワイ島など新たに2路線

日本航空は5月29日、成田と米ハワイ島・コナ、オーストラリア・メルボルンをそれぞれ結ぶ路線を9月に開設すると発表した。一方、テロの影響で観光需要が低迷している成田〜パリ線は10月29日から運休する。メルボルン線は9月1日から、コナ線は9月15日からそれぞれ1日1往復運航する。

関西

●大阪の百貨店、4月は増収

阪急阪神百貨店など主要百貨店4社が5月1日発表した4月の売上高（速報値）は、大阪の主要店がいずれも増収となった。あべのハルカス近鉄本店の売上高は前年同月比8.5%増となり、化粧品を中心とした免税品販売は約2倍と過去最高となった。阪急うめだ本店は5.3%増で、免税品が約25%増。高島屋大阪店は8.8%増。免税品は63.6%増だった。

●紀陽銀行がブッキング・ドットコムと提携

紀陽銀行（本店：和歌山市）は5月1日、オランダの宿泊予約サイト大手、ブッキング・ドットコムと訪日外国人对策支援を目的に業務提携したと発表した。ブッキング・ドットコムが国内の銀行と提携するのは初めて。同行の顧客である宿泊施設にブッキング・ドットコムへの登録を取り次ぎ、同行の営業エリアに訪日旅行者を取り込む。

●2016年度の奈良県の訪日客、初めて兵庫県抜く

三菱UFJリサーチ&コンサルティングが観光庁統計をもとにまとめた2016年度の近畿2府4県の外国人観光客数は前年度比22.8%増の1,061万人で最高となった。府県別では奈良県が177万人（48.3%増）で兵庫県の151万人（9.0%増）を抜き3位となった。

●京王電鉄、京都に300室新ホテル

京王電鉄は5月8日、2018年秋に京都市内に京王プレミアホテル京都烏丸五条（仮称、305室）を開業すると発表した。京王電鉄が京都にホテルを開業するのは初めて。

●和歌山県のカジノ誘致、マリーナシティに絞る

仁坂吉伸和歌山県知事は5月9日の記者会見で、カジノを含む統合型リゾート施設（IR）の候補地を、和歌山市の人工島、和歌山マリーナシティに絞り込んだと発表した。約40haの敷地に温泉やホテル、欧州の町並みを模したテーマパークなどがあり、約1haの用地がすぐに開発可能で、IR整備が容易だとしている。

●阪神電鉄とJR西日本、大阪・福島駅近くに新ホテル

阪神電気鉄道とJR西日本は5月9日、大阪・福島に新ホテルを2019年春に開業すると発表した。JR福島駅から徒歩3分の立地にある両社所有の土地をあわせて、ホテルと食品スーパーが一体となった複合施設を建設する。

●京都市、宿泊客に新税導入へ、答申案まとめる

観光客らに課す新税について検討する京都市の有識者委員会は5月10日、宿泊税の導入を提案する答申案をまとめた。民泊などの簡易宿所も含めた市内の全宿泊施設で、宿泊者が宿泊税を

負担する仕組みを求めている。新税で財源を確保、渋滞緩和策や市内の観光振興に活用する考え。

●関西私鉄、3社増益

関西の大手私鉄4社の2017年3月期連結決算が5月15日、出そろった。訪日客の増加で鉄道事業が堅調に推移し、不動産業などの関連事業も伸びたことから、近鉄グループホールディングスを除く3社が増益となった。

●南海電鉄、山中諄会長が相談役就任

南海電気鉄道は5月15日、山中諄会長（74）が、6月開催予定の定時株主総会後に会長を退任すると発表した。後任は置かず山中氏は取締役のまま相談役に就任する。山中氏は2001年から社長、2007年から会長を務めた。

●関西経済同友会、黒田氏が代表幹事就任

関西経済同友会は5月16日に通常総会を開き、コクヨの黒田章裕会長（67）を新しい代表幹事に選出した。黒田氏は「大阪の新しいものづくりの拠点を作りたい」と抱負を述べた。

●マリオットが「モクシー・ホテル」大阪に11月開業

米ホテルチェーン大手のマリオット・インターナショナルは11月1日に「モクシー大阪本町」（155室）を開業すると発表した。20～30代の利用を想定し、家具や内装にこだわったデザインホテル「モクシー・ホテル」の日本初のホテルとなる。

●神戸港、30年後の将来像発表

神戸市は5月19日、神戸港の2050年の将来像を発表した。新たに造成する人工島に次世代物流ターミナルを整備し、客船ターミナルからは観光客が市内を周遊しやすい交通網をつくる。コンテナや貨物、クルーズ船を誘致することで、世界経済の成長エンジンとなっているアジアの勢いを取り込み関西経済全体の活性化につなげる。

●関西の百貨店、4月の免税売上高40%増

日本銀行大阪支店が5月19日発表した4月の関西百貨店の免税売上高は前年同月比40.3%増の77億5,100万円だった。4か月連続で最高額を更新した。免税売上高は2016年4月から7か月連続で前年実績を下回ったが、11月以降は増加が続いている。

●阪急阪神HDが長期ビジョン、新大阪連絡線を検討

阪急阪神ホールディングス（HD）は5月19日、2025年度を最終年度とする長期ビジョンを発表した。経営統合から20年を迎える同年度までに、JR新大阪駅と十三駅を接続する新大阪連絡線の開設やビル建て替えなどを通じて地盤の大阪・梅田を国内外の人口や新産業の結節点に育てる。首都圏や海外に不動産事業を広げて成長を目指す。

●南海電鉄、2018年春にりんくうタウンに「ハタゴイン関西空港」を開業

南海電気鉄道は5月19日、ソラーレ・ホテルズ・アンド・リゾーツと組み、りんくうタウンでハタゴイン関西空港（約100室）を2018年春に開業すると発表した。

●なにわ筋線、2031年春開業

大阪府と大阪市、JR西日本、南海電気鉄道、阪急電鉄は5月23日、大阪市街地を南北に貫く新路線、なにわ筋線の事業計画概要を発表した。梅田と関西空港が直結し、40分前後で結ばれ現在より約20分短縮される。早ければ2021年度にも着工し、2031年春の開業を目指す。事業費は約3,300億円を見込む。JR大阪駅北側のうめきた地下に2023年開業を目指して建設中の北梅田駅から、既存のJR難波駅と南海新今宮駅までの計約7.4km。

●大阪万博、3都市と争う

2025年国際博覧会（万博）の開催都市の立候補が日本時間の5月23日未明に締め切られ、大阪など4都市の争いとなることが決まった。大阪とフランス・パリに加え、新たにロシア中

部エカテリンブルクとアゼルバイジャンの首都バクーが立候補を表明。2018 年 11 月の開催地決定に向け、招致合戦は一段と激しくなりそうだ。

●和泉市長に辻氏が無投票3選

任期満了に伴う和泉市長選挙が 5 月 28 日、告示され、無所属で現職の辻宏康氏（57）のほかに立候補の届け出がなく、無投票で 3 選を決めた。

●関経連、松本新会長が就任、「ルック・ウエスト」打ち出す

関西経済連合会は 5 月 29 日、定時総会と理事会を開き、3 期 6 年の任期を終えた森詳介会長（76）（関西電力相談役）の後任の第 15 代会長に、住友電気工業社長の松本正義氏（72）を選出した。松本会長は「東京との比較よりもアジアなど世界との結びつきを強める『ルック・ウエスト』の視点が求められている」と述べ、関西企業の世界展開を支援する姿勢を示した。副会長には真鍋精志・JR 西日本会長（63）、木股昌俊・クボタ社長（65）、八木誠・関西電力会長（67）、園潔・三菱 UFJ フィナンシャル・グループ会長（64）が新たに就任した。

●大阪ホテル稼働率、4月は94.6%

日本経済新聞社が 5 月 30 日、発表した大阪市内の主要 13 ホテルの 4 月の平均客室稼働率は 94.6%と前年同月比 3.3 ポイント上昇した。東日本大震災後の同月比較では最高水準となった。アジア圏からの訪日客の伸びは鈍化したがお高水準で、桜の開花を目的とした欧米人も増えた。

●北陸新幹線、2030年度を目標に全線開業を、7商議所が決議

大阪や金沢など 7 商工会議所は 5 月 30 日、京都市で北陸・関西連携会議の第 5 回会合を開き、北陸新幹線の大阪までの延伸について、2030 年度を目標とした全線開業の実現を政府に求める決議を採択した。

●池田泉州銀行が大阪観光局と観光振興で連携

大阪観光局と池田泉州銀行は 5 月 30 日、観光振興に関する連携協定を締結した。自治体や企業の観光施策への共同サポート、インターネットで資金を募るクラウドファンディングを活用した観光事業の PR、外貨両替機の設置推進、観光人材の育成に行員向けの勉強会などを行う。

●アゴーラ、堺市内に270室のホテル

堺市は 5 月 31 日、堺駅西側の旧堺港に面する市有地の活用事業について、ホテル運営のアゴーラ・ホスピタリティー・グループに優先交渉権を与えると発表した。同社は 270 室前後のホテルを建設、2020 年夏の開業を目指す。

国

●国際会議の経済波及効果は5,900億円

観光庁は 4 月 26 日、2015 年度に国内で開かれた国際会議による経済波及効果は 5,905 億 3,000 万円（推計）と発表した。直接効果 2,655 億 2,000 万円、間接効果 3,250 億 1,000 万円。雇用創出効果は約 5 万 4,000 人分、税收効果は約 455 億円と推計した。調査対象となった会議は日本政府観光局（JNTO）が定義する条件を満たした 2,847 件。

●2016年度の旅行収支、最大に

財務省が 5 月 11 日発表した 2016 年度の国際収支速報によると、海外との総合的な取引状況を示す経常収支は 20 兆 1,990 億円の黒字となり、2015 年度比で 13.1%増えた。サービス収支のうち、旅行収支は訪日外国人観光客の増加で過去最大の黒字（1 兆 2,789 億円）になった。

●4月の訪日客、250万人突破

日本政府観光局が 5 月 19 日に発表した 4 月の訪日外国人数推計によると、前年同月比 23.9%増の 257 万 8,900 人で、単月の最高記録を更新した。単月で 250 万人を突破したのは

初めて。出国日本人数は 0.8% 増の 126 万人で、11 か月連続で前年を上回った。イースター休暇が 3 月から 4 月にずれ込んだことなどが訪日需要の拡大に寄与した。韓国が 56.8% 増の 55 万 4,600 人と最多で、中国が 2.7% 増の 52 万 8,800 人と続いた。

●訪日客、最速で1,000万人突破

観光庁の田村明比古長官は 5 月 19 日、2017 年の訪日外国人旅行者数（推計値）が 13 日までの累計で 1,000 万人を突破したことを明らかにした。前年よりも 3 週間以上早く達成した。航空路線などの拡充などにより、アジア地域の高い伸びに加えて欧州からの増加も押し上げに寄与した。

●ビザ発給3年連続で最高、中国人に422万件

外務省は 5 月 22 日、2016 年の査証（ビザ）発給統計を公表した。中国人に対するビザ発給の件数が前年比約 12% 増の 422 万 5,832 件となり、3 年連続で過去最高となった。すべての外国人を対象にしたビザ発給件数も前年比約 13% 増の 538 万 1,433 件で過去最高だった。

●規制改革推進会議、ホテル客室数、規制撤廃を答申

政府の規制改革推進会議（議長・大田弘子政策研究大学院大教授）は 5 月 23 日、141 項目の規制緩和策を盛り込んだ答申を安倍晋三首相に提出した。ホテルや旅館の客室数などの基準規制（旅館 5 室、ホテル 10 室）を撤廃することなどが柱。外国人観光客などの宿泊需要の拡大に対応するため、小規模でも開業しやすくする狙いだ。

●訪日客に日本文化情報を発信、文化庁が専用サイト

文化庁は 5 月 26 日、訪日外国人旅行者らに国内各地の文化芸術イベント情報を外国語で発信するポータルサイト「Culture Nippon」の運用を始めた。美術館や博物館の展示、コンサート、地域の祭りや伝統行事、各種文化イベントなどを日本語と英語で掲載。順次中国語、韓国語なども追加する。

●客室稼働率、大阪が最高、2017年版観光白書

国土交通省は 5 月 30 日、2017 年版の観光白書を公表した。2016 年の外国人宿泊者数は延べ人数で 7,088 万人と前年に比べ 8% 増えた。2016 年の都道府県別の客室稼働率は大阪府が 84% と最も高く、全国平均の 60% を大きく上回った。

●カジノ免許更新制、政府が方針

政府は 5 月 31 日、有識者による統合型リゾート（IR）推進会議を開き、カジノを含む IR 事業者に対する規制方針案を提示した。財務状況や役員の交友関係などを審査する免許制とし、一定期間ごとに更新を義務付ける。事業者の大株主についても国の認可を必要とするなど幅広く規制を設け、暴力団など反社会的勢力の排除を図る。

JR北梅田駅開業で 大阪はどう変わるか

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

伊原 薫 氏



● と き 2017年4月21日（金）

● 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

ご紹介いただきました通り、鉄道ライターという肩書きで仕事をしています。「JR 北梅田駅開業で大阪はどう変わるか」ということですが、今日は北梅田駅、それをとりまくキタの交通関係、特に鉄道についてどう変わるかを踏まえながら、関西空港、関西のことについてお考えいただく機会になればと思っています。

簡単に自己紹介をさせていただきます。私は主に鉄道雑誌、旅雑誌やネットニュースなどでライター・カメラマンをさせていただいております。鉄道が大好きで、自分は乗り鉄・撮り鉄・収集鉄・飲み鉄だと公言しております。「飲み鉄」とは、お酒を車内で飲むのが好きな鉄道ファン、という意味です。鉄道旅行の醍醐味は、皆でお酒を飲みながら移動できることだと思っています。バスや車での旅行だと、バスの中でお酒を飲むのは難しいですし、車で行くと必ず1人「パパ」をひく。飛行機の移動もお酒を飲みながらワイワイとはできません。鉄道なら皆さんがお酒を飲んで旅行できます。鉄道とお酒は相性がいいんだよ、だから皆さん鉄道を使ってくださいという話をあちこちでしています。

また、鉄道DVDやテレビ番組(NHKの特集や、東日本大震災で鉄道がどう復興していったかという番組の監修など)をしております。他には、鉄道好きが高じてグッズをいろいろつくっております。これは大学時代からのことで、私は前職でゼネコンに11年間勤めていましたが、その頃から

ボランティアで鉄道会社が販売するグッズの企画や、イベントの企画などもしていました。電車のおもちゃが走ってポイントが勝手に切り替わり、どこに行くかわからないという仕掛けで、それぞれの最終ゴールに合わせて景品がもらえるというゲームは、各地で好評をいただいております。

それから肩書きの「都市交通政策技術者」というのは、京都大学大学院の交通政策研究ユニットという、公共交通とまちづくりをどのように連携をして活かしていくかという研究組織がありまして、そこで得た知識をもとに、各地でお手伝いをしています。

簡単にいうと鉄道に関する何でも屋です。

■北梅田駅とは？

さて、本題に入らせていただきます。北梅田駅はうめきた2期エリアに位置しています。うめきた2期とはグランフロント大阪の西側エリアのことです。ここには通称梅田貨物線と呼ばれている東海道線支線があり、この地下化と同時につくられている駅が北梅田駅です。図に示した通りで、梅田貨物線は今、関空特急はるかや京都に行く特急くろしお号などが使っているルートです。この線路の東側にある梅田貨物駅跡地がうめきたエリアです。グランフロント大阪に続いて2期工事が始まるのですが、貨物線を地下化し、大阪駅に近づけるようにして、そこに北梅田駅がつくられます。図に新駅と書いているところです。

こちらは中央口の1階から見た写真ですが、

北梅田駅とは？



出典：乗りものニュース

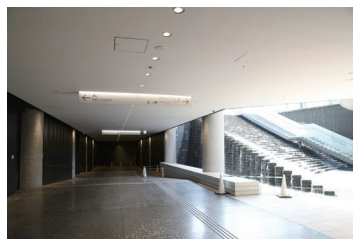
ここから地下にもぐることができます。地下にもぐるとグランフロント大阪の地下1階の入口があります。ここを左側に折れて進んでいくと、さらに奥は今真っ暗で、突き当たりになっていて何もありませんが、この奥に北梅田駅ができます。この辺りの壁がなくなって、ここに北梅田駅改札やコンコースができるということになります。

駅としては2面4線の島式ホームが計画され

ています。ホームドアを付けるのか聞いたのですが、検討中でまだ決まっていないとのことでした。

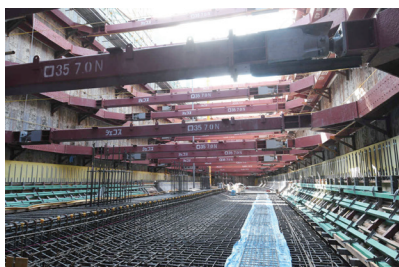
梅田貨物線の地下化工事は2015年に着工し、2016年の10月には駅部分の本体工事も始まりました。2023年春に完成予定で、同時に北梅田駅も開業予定です。ちなみに貨物線の地下化事業は大阪市が主体で、そのうちの駅を建設する事業に関してはJR西日本が主体で行っています。

駅の建設現場の写真は北側から南側を見ておりまして、左の建物がグランフロント大阪、正面奥が大阪駅です。地下の写真はホーム階で、ここを線路が通ることになります。大阪駅との連携については未定とされていますが、北梅田駅は大阪駅に隣接する形になるのですが同一の駅にはなりません。あくまでも別箇の駅で、両駅をどういう扱いにするかは検討中だそうです。



実は、JR 東西線の北新地駅は、大阪駅と同じ駅と見なす制度があります。例えば大阪駅までサンダーバードなどで来て、大阪駅で降りて歩いて北新地駅まで行ってそこから東西線に乗る場合は、この二つは同じ駅と見なして通算の切符で乗車ができるのですが、恐らく大阪駅と北梅田駅もそういう制度になるのではないかと思っています。

さらに、私自身はもう少し連携できるのではないかと思っています。これは先ほどの写真でこの奥が北梅田駅といいましたが、この横に(写真では見えませんが)ドアがあり、そこを入ると自転車置き場があります。いかにも仮設の自転車置き場で、奥に行くと壁も ALC パネル (Autoclaved Lightweight Concrete: 軽量気泡コンクリート) で比較的簡単に撤去することができます。私の予想では恐らくここに連絡通路ができるのではないかと、この自転車置き場の上が JR 大阪駅の高速バスターミナルになっており、この辺りを通って桜橋口側に抜け



る連絡改札や通路ができるのではないかと予想しています。あくまでも私の想像で、5年後に実現しているか全く違うことになっているか…私の予想が外れた時はお詫びします(笑)。

■「うめきた」って？

明治時代に大阪に鉄道ができて以来、大阪駅はずっと貨物営業もしており、そのための専用設備として昭和初期に梅田貨物駅ができました。かつては大阪駅の北側、うめきたエリアだけではなく、西梅田のほうにも引き込み線とターミナルがあり、ちょうど今のハービス OSAKA のあるあたりが広大な貨物駅の一部でした。国鉄末期にはこちらの営業は終了していて、サーカスや鉄道イベントをやっていたのをご存じの方もいるかもしれません。私が幼稚園の頃、国鉄の食堂車をそこに並べてアメリカ料理やアフリカ料理が食べられる料理店がオープンしたり、今は京都鉄道博物館にある SL の義経号を走らせるということで、見に行った覚えがあります。

そういう非常に大きな貨物駅でしたが、今の貨物輸送はコンテナ主体となり、大都市の駅の横にある必要もなくなってきたため、郊外に移転して都心の一等地を明け渡すことになりました。最終的には吹田にある吹田貨物ターミナルと百済貨物駅の二つに梅田貨物駅の機能を移転して、2013年に梅田貨物駅が廃止されました。

総敷地面積は約24ヘクタール、甲子園球場約6個分です。このうち第1期「グランフロント大阪」が約7ヘクタールですが、こちらを先行開発して2013年4月に開業しました。商業施設、ホテル、オフィス、ホール、一番北には分譲マンションもあります。中には産学連携拠点「ナレッジキャピタル」というものもありますが、これはもともと「グランフロント大阪」を含めたうめきた地区を、産学連携の場にしようという構想があったためで、「ナレッジキャピタル」という企業の研究施設なども入っています。ベンチャー企業のオフィスのなものもいろいろと誘致されています。

この第1期に続いて第2期が計画されています。

す。私が先ほどからうめきた2期といっている分です。ここまで遅れるはずではなかったのですが、いろいろな経済事情もあって2015年に開発方針が決定されました。以前はここにサッカースタジアムをつくってワールドカップを誘致しようという動きもありましたが、それも立ち消えになって現在は医療施設、先端技術拠点として活用することも含めながら事業者選定段階に入っています。2017年には事業者を選定して開発を始め、2025年ごろ、北梅田駅ができた2、3年後には開業予定というのが今のスケジュールです。

■北梅田駅で何が変わる？

北梅田駅ができると何がかわるのか。まず踏切が解消されます。といっても西梅田1番踏切という踏切1個だけですが、この踏切は阪神高速、梅田の出入り口の横にある踏切で結構な幹線道路です。踏切を通る列車は関空特急「はるか」が毎時2往復・4本、そして特急「くろしお」などです。それ以外にも貨物列車が通過するので、特に朝のラッシュ時は非常に渋滞する地域ですが、その踏切が解消されます。また、うめきたエリアと周辺エリアが一体化され、貨物駅跡地の西側にあるスカイビル方面に行きやすくなります。

そして北梅田駅の開業で、本日の主要テーマである関西空港とキタが直結できることになります。今までは関西空港から梅田に来るには乗り換えが必要でした。南海で来ると難波で地下鉄御堂筋線に乗り換え、JRで来れば関空快速は大阪駅まで直通するのですが、特に外国人の方などがよく使う「はるか」だと天王寺で大阪環状線に乗り換えをする必要がありましたが、これが直結されます。

関空利用者のアクセス・イグレス、関空まで何を使っていくのか、あるいは関空から何を使って動いているのかという国交省のデータ数値があります。2015年のデータを見ると、有料特急、これはJRと南海が一緒になっているのですが、はるかとラピートを合わせて5.5%、在来線としてのJR関空快速が17.9%、南海空港急行が24.9%ということで、

南海のシェアがかなり高くなっています。これは運賃面で南海が安いという点が一つ、あとはそこからさらにどこへ行くかを考えたときに、南海を選ぶ方が多いのではと思っています。

ほかにリムジンバスが14.7%。これは平日のデータで、休日はリムジンバスが少し減ってJRが少し増えていますがほぼ変わりません。北梅田駅ができることで、もちろんJR、南海の利用者がシフトするというのと、もう一つはリムジンバス、今は関空からダイレクトに梅田へ来る唯一の手段といってもいいと思うのですが、このお客さんが北梅田駅に移ってくるのではないかと考えています。

それから「うめきた」産学連携拠点へのメインアクセス。この「うめきた」に期待されている部分として、企業や大学の研究拠点を設けて産学連携を図っていくというコンセプトがあります。そうした中で北梅田駅ができることによって、海外の研究者、大学関係者、企業関係者が、梅田に直接来られるようになるのも大きなメリットとして期待されています。

■おおさか東線とは？

おおさか東線は新大阪から放出^{はなてん}、久宝寺までいたる20.3kmの路線です。もとは城東貨物線とよばれ、貨物列車が走っていましたが、複線電化して旅客列車も走らせるようにしようと工事が進められています。このおおさか東線へ、北梅田駅からの直通が期待されています。

放出から久宝寺までを南区間と呼んでいます。1999年に南区間で工事が着工されて2008年3月に開業しました。6両編成の列車が日中15分ヘッドで走っています。おおさか東線のメリットとして、今まで大阪の鉄道は基本的に大阪市の中心部や環状線の各駅から外側へ、放射状に伸びている路線がほとんどだったのですが、これらを環状につなぐ路線ということで非常に大きな期待をされていて、実際にこの南区間は近鉄大阪線、JR大和路線、JR学研都市線（旧JR片町線）と地下鉄中央線が接続しています。

乗客も順調に増えており、2008年にはこの

[illegible]

もっと多いことになります。

工事現場の写真をお見せします。新大阪駅を越えて神崎川を渡ったすぐのところで高架になって上がっていきます。下を走っているのがJR 京都線です。京都線をまたぐために高架で上がっていき、京都線を越えると方向を変えて南のほうに進んで放出へ向かう路線です。

A photograph showing a multi-level elevated railway structure. The tracks are supported by concrete pillars, and there are multiple overhead power lines and support systems. The structure appears to be part of a larger transit system, possibly in an urban area.



天王寺駅で大和路快速に乗り換えることになります。

それが、おおさか東線の開業によって、新大阪からおおさか東線を通して久宝寺を通り、ここから JR 大和路線に乗り入れて奈良へ向かうルートができることになります。今は朝と夕方のラッシュ時に奈良から同線の南区间を通り、放出から東西線に入って尼崎まで行く直通快速が運転されています。現状で奈良からおおさか東線を使って北新地、大阪のキタに来るルートができていますが、これがおおさか東線の北区间ができると新大阪、北梅田に入るようになるのではないかと考えています。特急列車の設定もできるので、特急列車を設定すれば、新大阪からダイレクトに奈良へ行く観光客の方も利用しやすいので、そういうことも検討されているのではないかと思います。

■なにわ筋線について

北梅田駅ができておおさか東線と接続することで、もっとキタから各地へのアクセスができるというお話ですが、さらなる可能性として「なにわ筋線」の建設が話題になってきました。なにわ筋線は1990年代に構想ができた路線です。その名の通りなにわ筋の下を通して南北に結ぶルートで、南海・JR・大阪市・大阪府、現在は阪急もこの協議に入って建設について議論している状態です。

JR 難波からなにわ筋を上がって北梅田へ行くルート、もう一つは南海難波から同様に北梅田へ行くルート、南海難波と言いましたが現状の検討では南海難波ではなく新今宮くらい、でも新今宮も現在のホームとは別の地下新駅にはなると思うのですが、この辺りから別線をつかって地下にもぐらせてなにわ筋線に入っていくルートが検討されています。

当初この計画には阪急の名前はなかったのですが、最近は阪急も参画すると報道されています。阪急が関係するのは、北梅田から新大阪を通して十三にいたる別線です。阪急梅田から十三への既存路線とは別なもので、そしてこの十三から新大阪にいたる路線も検討にという、こういった形で阪急もこの計画に入ってくると報道されています。

なぜ阪急が関わるかという話は、今日は阪急や南海の方が大勢来られているので、あまり憶測だけで話すと私が入り禁止になるのでしませんが…（笑）北梅田駅ができて南海と JR が線路を共用することになると、今まではどちらかという南海はミナミ（難波エリア）へ行くためのメインルート、JR がキタ（梅田エリア）あるいは新大阪にいたるルートとしてある程度住み分けができていたのですが、南海がキタへ行けるようになると、JR は不利になるのではという部分があって、北梅田駅まではともかく、新大阪に行くルートには南海は入れないのではと思っています。そこで南海は新今宮、南海難波から北梅田に行き、ここからは阪急の新線を使って十三に行き、さらにそこから新大阪に行くのではないかと考えています。

阪急はもともと十三から新大阪を通して淡路に抜ける路線の構想がありました。新大阪から神戸線にも抜けるルートも計画があったのです

なにわ筋線について



が、少し前に新大阪から淡路に抜けるルートと、新大阪から神崎川に抜けるルートの免許を手放しました。ただ新大阪から十三にいたるルートは免許を持ち続けていて建設はできる状態なので、その免許を使ってこのルートをつくり、南海と一緒に関空をめざすルートの一翼を担うことになるのではと思っています。

阪急は線路幅がJR、南海とは違い、今の車両はなにわ筋線への乗り入れができないので、十三で阪急のほかの路線に乗り入れるのではなく、別の路線、別の車両を使って独立して営業するのではないかと考えています。

事業費はすべてまとめて4,000億円規模になるといわれています。数年前までの国交省の試算ではだいたい1,800億円から3,000数百億円程度だったのが、少し値段が上がってきています。事業費が非常に膨大ですから、上下分離方式ということで第3セクター会社が線路、駅の施設などをつくり、JR、南海、阪急がそこへ賃貸料を払って営業をする形が取られるでしょう。これ自体は珍しいことではなく、JR東西線やおおさか東線などでも同じような方式がとられています。今の予定では2021年頃に着工して2030年くらいの開通を目指すことになっていますが、あくまでも具体的な検討はこれからなので、このスケジュール通りいくかどうかは今のところわからない状態です。経済界では2025年の大阪万博をにらんで前倒しという話も出ているようですが、それは難しいでしょう。

■なにわ筋線のメリット

関西空港からキタや新大阪へは、現在は大阪環状線から先ほどの梅田貨物線を経由するのですが、将来はなにわ筋線を通してキタに抜け、あるいはさらに新大阪に抜けるルートによって速達化され、今は65分程度かかっているものが40分程度に縮められることが期待されています。また、前述のように今はミナミへアクセスするためには南海、キタへアクセスするにはJRと住み分けがなされていますが、なにわ筋線の開業で南海もキタへ乗り入れると、関空の利用者がキタに出やすくなるメリットも当然あ

りますが、逆にキタから南海で泉州方面、和歌山方面、高野山へのアクセスが向上します。例えば新幹線で来た観光客の人が高野山に行くときに、新大阪からダイレクトに行けるようになるかもしれない、また泉北ニュータウンからキタへの通勤が便利になるなど、非常にメリットのあることではないかと思っています。

いっぽう阪急にとっても、阪急梅田駅から「うめきたエリア」にも進出できるというメリットがあります。阪急はグランフロント大阪の開発にも関わっていますから、「うめきた」の開発などとセットになって阪急もいろいろと活性化に参画していくのではないかと考えています。

さらに、なにわ筋線ができると、中之島で京阪とも連絡できるようになります。現在、中之島線の利用客は当初の予定よりかんばしくないと言われていますが、同線の利用促進にもつながるでしょう。あるいはグランキューブ大阪や中之島のウォーターフロントの開発が今どんどん進んでいますが、このエリアの利便性向上、さらに伏見稲荷や宇治に行かれる海外の観光客の方は、なにわ筋線を介してそちらへのアクセスも可能になるという意味では、なにわ筋線は京阪沿線に取ってもメリットのある路線だと思っています。

また、「はるか」・関空快速は大阪環状線を経由して北梅田駅に入ってくるルートになっています。これが関空快速は15分に1本、「はるか」が30分に1本、それが往復するので実際には倍の本数の列車が大阪環状線を通過していることになります。大阪環状線の大阪～天王寺間は、弁天町のほうを回る西側は「はるか」が通る分だけ運行本数に余裕がありません。利用客は大阪から京橋、鶴橋を通して天王寺へ行くほうが多く、今は関空快速が天王寺から一周することによって解消しているのですが、「はるか」や関空快速がなにわ筋線を通るようになれば、大阪環状線のローカルな列車を増やすこともできるので、大阪環状線の活性化にもつながります。また、関空の連絡橋が強風で止まると「はるか」や関空快速が遅れる。そうすると大阪環状線が遅れる、天王寺付近で線路を共有する関

西線も遅れる、とどんどん連鎖して遅れが発生するのですが、そういうことも多少は解消されるのではないかと考えています。

■なにわ筋線の課題

いっぽう、課題もいくつかあります。ひとつはミナミの地盤沈下という大袈裟な話ですが、キタへ行けるようになるとミナミの集客に多少影響するのではという懸念です。今までは南海はミナミを中心に、活性化などに力を入れてきたという経緯がありますが、そういう部分はどう変わるのか、興味深いところです。また、JRと南海の2社がなにわ筋線の営業を行うことになると、閑空までの運賃はどうなるのか、現状は南海のほうが安いのでそれがどういう調整になるのかも課題として挙げられます。

前述のように、JRは北梅田駅からさらに北の新大阪まで南海の路線を入れることに対しては消極的であるという話も流れていますので、南海がどこまで入っていけるのか、先ほどの私の予想のように阪急経由で十三、新大阪に行くのかという部分を含めて今後検討されていくと思います。

そして、4,000億円という建設費をどう償却していくか。開業が最短で13年後ですが、実際にはもう少し遅れるのではと思っています。なにわ筋線自体は大阪経済にとって大きなメリットのあるものだと思っておりまして、遅れることで大阪経済にとってマイナス面の影響が出るのではないかと、私としては早く建設して大阪を便利にして、大阪の活性化につなげてほしいと思っています。

ところで、なにわ筋線に関連して出てくるのが、地下鉄四つ橋線です。西梅田からさらに北に延びて阪急十三へ行く、あるいは新大阪へ行くという話を聞いたことがある方もおられると思います。こちらに関しては、構想としてはあるのですが進捗はない状況です。四つ橋線をさらに北に延ばすとなると、西梅田駅のすぐ先で阪神の下をもぐる必要があることから、もっと南側から地下の別線をつくる必要があります。あのあたりの地下には様々な地下埋設物があっ

て、結構な深さになりますし、事業費の部分でもかなり難しいのではないかと思います。可能性はゼロとはいいいませんが、ゼロに近いのではないかと推測します。それを補う話として、阪急としてはなにわ筋線をピックアップされたところもあると思います。

■北陸新幹線について

北梅田駅のさらなる可能性としてもう一つは、北陸新幹線が乗り入れしたらいいのではという話です。北陸新幹線は、東京から長野、金沢、敦賀、京都を経て大阪にいたる、整備新幹線法で決まった新幹線です。

東京～金沢はすでに開業しており、現在、金沢～敦賀の工事が進んでいます。金沢～敦賀間は2022年度に開業予定です。一部では福井まで先行開業をするという話も出ていますが、折り返し設備や車庫設備問題もありますので、たぶん敦賀まで一括で開業するのではないかと考えています。そこからさらに先、敦賀から大阪に関しては2031年度以降に着工し、工期が約15年で2046年度開業、今から30年くらい先の話です。

この計画に関して昨年末に大きな動きがあり、敦賀～京都に関して小浜・京都ルートを採用することが確定しました。小浜・京都ルートでは、おそらく京都の町中を北側から抜ける形になります。京都は遺跡の町で、掘れば必ず何かが出るので、影響のない大深度地下方式で工事を進めるのではないかと考えています。いっぽう、京都から大阪までは北回りルートと南回りルートの2種類が検討されていましたが、このうち南回りルートを通ることが今年3月に決まりました。南回りルートも何案もあり、その中で奈良県を経由せず、途中の松井山手付近に新駅をつくるルートとなっています。敦賀～大阪間の事業費は約2兆1,000億円。昨年末の段階では2兆700億円だったのですが、そのときは京都～大阪は北回りルートで検討されていたので、南回りルートになって松井山手に駅をつくることになって300億円ほど増えました。ちなみに費用便益比といって、建設費用に対して

北陸新幹線について



出典：乗りものニュース

どれくらいの経済効果などの便益があるかという数値を見ると、このルートは1.1。1を越えていて、わずかにメリットがあると考えられています。米原ルートの場合は費用便益比が2を越えるので、経済的にそちらのほうが良いという話があったのですが、さまざまな事情…それを話し出すと2時間かかるのですが…があって結果的には小浜、京都ルートになったという経緯があります。

■北陸新幹線を梅田に？

さて、この北陸新幹線が新大阪を通る必要はあるのか？北梅田に入れてはどうかというのが私の提案です。現状では、北陸新幹線のホームは地下となるようで、東海道・山陽新幹線への乗り換えが便利というわけではありません。また用地問題の解決も容易ではありません。30年後の話なのでこれから調整はできるのですが、これを北梅田駅に持ってくることによって、北陸から直接大阪の中心部に入ることができ、利便性が増えると思っています。

さらに、山陽新幹線も北梅田駅に引き込んでしまっ、北陸～関西～九州の軸をつくってみてはどうかというのがもう一つの提案です。山陽新幹線を尼崎辺りで分岐させ、別線をつくって九州新幹線の「みずほ」「さくら」は北梅田駅から発着。博多から来る「のぞみ」に関してはそのまま新大阪に入って東京に向かうという

ことで住み分けをするとともに、このルートができれば北梅田駅で関空に行くことができるので、北陸から関空、広島、岡山から関空に行きやすくなります。

余談ですが北陸新幹線を北梅田駅に入れ、山陽新幹線へ直通させることに関しては、現状では技術的な問題も多い話です。北陸新幹線を米原経由で東海道新幹線に乗り入れさせるルート検討があったときに、費用便益比が非常に高いにもか

かわらず困難だとされた理由の一つが、東海道新幹線への乗り入れがダイヤ的、技術的に困難だという点です。ダイヤ的には、現在は多いときには1時間13本の新幹線が走りますので、そこに北陸新幹線を入れるのは非常に難しいのです。ただ、北陸新幹線の開業は2046年ごろの予定で、その頃にはリニア中央新幹線が営業しているはずですので、「のぞみ」の本数が減っているだろうと考えると、ダイヤ的には難しくはないのではないかと考えています。技術面でも、現在の仕様では難しいと言われていますが、これも30年後の話ですから今から対応を始めればそれほど困難ではないのではと思っています。

そして、同じことが山陽新幹線と北陸新幹線にも言えます。すなわち、今からの課題として取り組み、北陸新幹線の開業時までに山陽新幹線の仕様を変更することもできましょうから、そうすれば北陸新幹線を北梅田に引き込み、山陽新幹線を尼崎から北梅田に入れて、両線を直通させることで、今までとはまったく違う国土軸ができるのではないのでしょうか。

■まとめ

北梅田駅が開業することによって関空とキタが直結される。これは間違いありません。これまでより便利に、キタへ乗り換えなくアクセスが可能となります。「うめきた」も含めてキタの

さらなる活性化、さらには大阪の経済もだいぶ変わってくるのではないかと思います。さらにおおさか東線が乗り入れることによって、奈良方面へのアクセスができます。「はるか」は多くが6両編成で走っているのですが、増結用の3両編成というのもあって9両で走れます。例えば関空から新大阪までは9両で走り、新大阪で切り離して6両は京都へ、残りの3両は奈良へ行くということもできるようになるわけです。歴史遺産として世界的にも人気のある奈良へダイレクトアクセスというのは非常に魅力的です。また、なにわ筋線ができると、いろいろな相乗効果が期待できます。十三で乗り換えが必要であるにせよ、阪急とも連携することによって神戸、宝塚へも連絡ができるようになります。さらには、北陸新幹線を北梅田駅に入れることでこのキタがもっとバリューアップでき、経済の

中心になっていける可能性を秘めているのではないかと考えています。

ただしそれには問題があって、早期着工・開業が重要ではないかと思っています。北陸新幹線の建設は国としての決定事項です。なにわ筋線の建設も、関係者間でほぼ合意ができているようです。これから日本の人口はどんどん減っていくので、経済状態のことを考えれば、少しでも早期に、強力に建設を推進していくべきではないか、それが大阪の活性化につながるのではないかと考えています。

北梅田駅の開業からなにわ筋線、北陸新幹線にまで話を広げましたが、関空と今まで縁が薄かったキタが、北梅田駅によって大阪経済の活性化になっていくのではと期待を持っています。以上で講演を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

質疑応答

質問 北梅田駅の地下に北陸新幹線が大深度で入ってくるのだと思いますが、リニアは新大阪駅にと JR 東海の社長が宣言をしておられますが、リニアの車両スペースも大深度で必要になると思われます。そうすると必然的に北陸新幹線も大深度で、新大阪駅より北梅田駅のほうが大深度用地の可能性があると思ったのですがいかがでしょうか。

応答 そもそも、北陸新幹線は先ほどの整備新幹線法で「大阪市へ至る」とルートの定義がされており、新大阪から北梅田で発着地を変更するには多少の調整の必要があると思われていますが、同じ大深度に変わりはないというのはあります。北陸新幹線は松井山手から入ってきます

が、リニアも奈良から来る計画で、両者は近接しながら大深度で入ってくるのかなと思っています。ただ、新大阪駅の新幹線部分は JR 東海が管理しており、またリニアは東海道新幹線と補完関係にもありますので、JR 東海としては新大阪駅に乗り入れたいでしょう。同様に、北梅田駅は JR 西日本の管轄ですので、北陸新幹線はこちらにした方が、直通運転は無理だとしても対面乗り換えなどで連携しやすいと思っています。なお、新大阪駅でリニアから北陸新幹線に乗り換える方はそれほどいないでしょうから、乗り換えなどの考慮はする必要はないと思っています。



フォローの風

共同通信社 大阪支社経済部 中尾聡一郎

関西国際空港と大阪（伊丹）空港を運営する関西エアポートがこのほど発表した2016年度の決算は営業収益が1,802億円、純利益が169億円の黒字決算で着地しました。新関西国際空港会社が運営を担っていた期間と比較可能な数字に直せば、15年度から売り上げ・利益ともに増えたようです。ビザの要件緩和をはじめとした政府の観光立国戦略やLCCの新規就航・増便をきっかけとした訪日客の増大というフォローの風を全身でつかまえて、「関西エアポート号」は44年という長期にわたる空港運営の旅へと無事、飛び立ちました。記者会見した山谷佳之社長も「充実した1年を送らせていただいた」と笑顔を浮かべ、好決算にひとまず安堵した様子でした。

■訪日客がけん引■

私が関西の航空や鉄道、観光などの取材を担当して、丸1年が過ぎました。「過去最高」「前期を上回る勢い」「バブル期以来の高水準」。関西国際空港の運営概況に加えて、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）の活況、訪日客の需要に支えられたホテルの高い稼働率やそれに伴う地価の上昇、鉄道会社の決算。自分がこれまで書いた記事には、半ば当然のように、こうした景気の良い言葉がちりばめられています。就職するまでの約20年を関西で過ごした人間としては、自分が知る7～8年前までの関西とは勢いがまるで違う、という印象を日に日に深めていった1年でもありました。言わずもがなですが、訪日客の旺盛な消費意欲が引き続き、関西経済をけん引する大きな力になっています。

関西の街が「インバウンド向け」に様変わりしていく動きもあちこちで見られました。百貨店や家電量販店など既存の商業施設のサービス改善に加え、最近では外国人をターゲットにした新しいエンターテインメントも各所で登場しています。公共施設などでの外国語によるアナウンスは当然のこと、大きな商店街では日本語ではなく、中国語や韓国語での案内・呼び込みがいたるところで飛び交う光景が既に当たり前になっています。

ハード面でも数十年間、「懸案」であり続けた事業が動き出すなど、変化の芽が確実に出てきつつあります。関西のいたるところでホテルが新設されており、大阪・新今宮駅前の市有地へ星野リゾートが進出するというニュースは大きな話題を呼びました。大阪府、大阪市、JR西日本、南海電気鉄道の4者が進めてきた「なにわ筋線」の構想も固まったほか、阪急電鉄も新たに加わって、うめきた新駅から十三駅までをつなぐ新線の設置を検討しています。「鉄道新線の建設は長年の夢。まさか実現するとは・・・」。ある鉄道会社の幹部が興奮交じりにこう語っていたことがとても印象に残っています。

もちろん、こうした訪日客の最初の玄関口となる空港も、関西エアポートによる運営開始とともに新しい施設の供用やサービスが始まった1年でもありました。国際線や国内線のさまざまな路線がはり巡らされ、関西国際空港をハブに人やモノの往来が活発になる——。いつ訪れても人でごった返す空港を見ていると、経営陣が描くこのような未来図もそう遠くない将来に実現できるのではないか。否が応でも期待は高

まります。再国際化を求める声が地元から出ている大阪空港に加え、神戸市が運営権売却の手續きを進めている神戸空港も、こうしたダイナミックな交流を関西にもたらす重要なパーツになることは想像に難くありません。

■もう一つの風■

しかし、私のような弱気な人間でなくとも、フォローの風がいつかはやんでしまうのではないか、はたまたアゲインストの風が吹き荒れる可能性もなきにしもあらず、という点は気がかりなところだ。経済が成長し、関西国際空港活性化のエンジンとなったアジアの航空需要は今後も右肩上がりです。羽田・成田をはじめとする国内の空港に加え、アジアの中でも有力な大空港がひしめき合う中で、旅客の争奪戦はますます熱を帯びてきそうです。想像したくありませんが、災害や国際情勢の悪化といった要因で、日本への旅行自体が敬遠されるような状況にならないとも限りません。普通の企業であれば、そうしたリスクに備えるためにポートフォリオを分散したり、拠点を撤退したりするのもかもしれませんが、空港運営はそう易々と対応できるものでもないでしょう。民間ならではの感度や即応性の高い経営とともに、観光だけでないさまざまな目的を持った利用客の拡大がますます重要になると思います。併せて、後背地である関西の経済成長も欠かすことができません。

関西の強みを伸ばし、アジアの主要都市と切磋琢磨していく。隆盛する経済を関西に取り込んで、共に発展していく。目指すはアジアの中で輝く関西——。健康・医療やものづくり、スポーツなど関西にゆかりがある産業、関西が得意とする分野を成長させて、関西経済を盛り上げていく方向性が共有されています。このほど就任した関西経済連合会の松本正義・新会長はこうした考え方を「ルック・ウエスト」と表現しました。ともすれば東京との対比になりがちな思考から抜け出し、「日本の中の関西」ではなく「アジアの中の関西」という立ち位置を

明確に打ち出したものと受け止めました。2025年に大阪への誘致が実現すれば、国際博覧会（万博）はこうしたビジョンの集大成を国内外に示す絶好の場となるのではないのでしょうか。

ただ、航空需要の増大という点で考えれば、大企業や経済団体が主導するビジネスだけでなく、中堅・中小企業の海外進出やベンチャー企業の盛り上がりにも期待は集まります。さまざまな電子部品を扱う世界的な企業はもちろん、インスタントラーメンやプレハブ住宅などユニークな企業・商品が生まれ、大きく育ってきたのも関西の特長です。ピーチ・アビエーションの井上慎一 CEO は大阪・関西の土地柄について「チャレンジに対してポジティブな風土。『頑張りや』という温かい励ましを受けながらここまで来られた」と述べ、就航5周年の歩みを振り返っていました。たくさんの外国人が関西を訪れ、今までに無かった刺激が街中にあふれているのもビジネスのヒントになるかもしれません。LCCに飛び乗って、世界をふらりと旅行して見聞を広げるのもいいでしょう。既にある強みを着実に育てつつ、こうした恵まれた土壌を生かしながら新しい強みを生み出していくことが関西経済の持続的な成長につながり、「観光立国」とは別の大きなフォローの風を巻き起こす原動力になっていくのだと思います。

決算会見の席上、山谷社長は「大きな流れに今後も乗り続けることが重要だ」と語りました。44年という長期間で見れば、関西経済の浮沈は確実に関西エアポートの戦略・業績に影響を与えるのだと思います。逆もまた然り、まさに一蓮托生です。前向きなサイクルの中で上昇気流が生まれるという期待を持ちつつ、記者ならびに一関西人の立場としても「関西エアポート号」の旅路をウォッチし続けていきたいと考えています。



空港の満足度に関する一考察



一橋大学 大学院商学研究科
鎌田 裕美

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1. 満足度調査の導入

2014年度から、国土交通省は国管理空港において満足度調査の実施を始めた。対象は利用者、航空会社であり、評価項目を統一にすることで空港間の比較を可能にしている。満足度調査導入の目的は、「空港の設置及び管理に関する基本方針（平成20年告示第1504号）」にある「空港運営に対する利用者等の意向を反映させる仕組み」の一環であるといえる。さらに、国際空港は、ASQ (Airport Service Quality) のように国際的に評価され、国内のみならず世界の空港と比較されている。

実際に、国土交通省の調査に限らず、各空港では満足度調査を実施し、調査結果やそれに基づく対策を積極的に公表している。また、満足度向上のための取り組みもみられる。たとえば、関西国際空港では、「お客様第一主義の徹底と、関西空港全体のCS向上をめざしたサービスへの取り組み」を目的にCS（顧客満足）向上委員会を立ち上げ、定期的に会議を開催して顧客満足の向上に取り組んでいる。

本稿では、満足度の重要性について、顧客満足という視点で学術研究に基づき概観し、空港運営における満足度の必要性を考えてみたい¹。

2. 顧客満足の変遷

ピーター・ドラッカーは、企業の目的は利潤最大化ではなく「顧客創造」であると唱えた。企業が永続的に存在するために、事業の役割は次の成長のために新たな顧客創造を行うことによるのみ達成でき、利潤はその結果として必然的に手に入るものという考えである（嶋口1994）。

嶋口（1994）は、経営・マーケティング分野における顧客満足の概念の変遷について次のようにまとめている。顧客満足を向上させることが企業成長につながる、すなわち「顧客創造」をするという意味で顧客満足の重要性を認識した1950年代から、理念・哲学からの規範として（1960年代）、社会価値と指標化努力として（1970年代）、または競争優位の証（1980年代）としてとらえられるようになった。1990年代に入り、こうした変遷をすべて統合化した認識努力としてとらえるべきと述べている。

3. 企業の対応：「満足」の反対は「不満」ではない

嶋口（1994）は、「満足」の反対は「不満（dissatisfaction）」ではなく、「満足ではない

1 空港満足度調査について、測定尺度や評価項目との関係性を分析した研究は複数ある。たとえば、大根田・鹿島（2005）など。

(unsatisfaction)」であることを示した（表1）。「満足ではない (unsatisfaction)」とは、大きな不満はないが完全に満足しているわけではない状態のことであり、現代の豊かな成熟社会の消費者に見られる傾向と言われている。ポイントは、「満足ではない」状態にある消費者は、「仕方ないから」買っていることが多く、より自分が求める選択肢が見つければ、そちらにスイッチする可能性があることである。三浦（2013）は、さまざまな分析を通じて、現代の日本人消費者は消費に対して「満足ではない」状態にあり、満足していても他の選択肢にスイッチすることや、満足させること自体が難しいことを示している。

表1 「不満」と「満足ではない」の比較

	不満 dissatisfaction	満足ではない unsatisfaction
性 格	・「不満」「怒り」 ・マイナスの満足	・「満足ではない」 ・ゼロの満足
顧 客 行 動	・コンシューマリズム ・公害告発運動	・これしかないから仕方なく ・よくないので買い控え
企 業 対 応	・消費者相談窓口 ・オンブズマン制度 ・公害防止対策	・戦略的に仕掛ける満足 ・満足推進
顧 客 効 果	・マイナスをゼロに （怒りの鎮火）	・ゼロをプラスに （喜びの創出）
企 業 効 果	・顧客の維持 （企業存続）	・顧客の創造 （企業成長）

出所）嶋口（1994）p.50 表2

ここで、企業のマーケティング担当者の対応の違いを見てみる（嶋口1994）。顧客が「不満」を抱いていた1970年代の場合には、企業が生み出した社会的な悪影響に対する消費者・生活者側からの不満と告発運動への対応であり、その明確な不満を解消すればよかった。顧客の具体的な不満を探り、不満の解消を通じて顧客満足の向上を図るという「マイナスからゼロ」への修復にかかわる顧客満足である。それに対して、「満足ではない」という消費者は、明確な「不満」があるわけではなく「これしかないから仕方なく」という状況にある。上述したように、消費者は他にもっといい選択肢が見つければそちらにスイッチする可能性がある。そのため企業は、高い満足や水準を仕掛け、消費者の積極的な購買や喜びの購買・再購買に結び付ける努力をしなければならない。顧客満足は、積極的な社会価値を取り入れながらいかに競争優位と成長を構築するかにかかわる「ゼロからプラス」に向けた顧客満足である。「不満をなくす」のではなく、「満足ではない状態を満足に近づける」努力が求められているのである。

4. 空港運営における満足度の必要性

これまで見てきた顧客満足と企業成長という観点で、現在の空港満足度調査について考察したい。冒頭で述べたように、さまざまな空港で積極的に満足度調査を実施し、結果に基づき改善に努めている。インバウンド客を対象にした実態調査も実施されている。利用者の意向を聞いて、積極的に反映するという取り組みは評価されるに十分である。

しかしながら、顧客満足度をどのような指標でとらえるか、顧客創造という観点は含まれている

か、という点ではどうだろうか。現状は低評価の項目を改善するという対応が目立ち、次世代の「顧客創造」という意味での「満足度向上」とは言い難いと考える。上述したように、「満足」の反対は「不満」ではない。「満足ではない」状態の利用者は、現在の満足度調査では「満足」ないし「どちらかといえば満足」と回答するため、結果「満足」としてとらえられ埋もれてしまう。そのため、「満足ではない」状態の利用者にとって、低評価を得た項目を改善するだけでは満足に近づけることはできない。また、「満足度が向上した」という結果が出ても、それは真からの満足ではなく、「不満」から「満足ではない」状態が増えただけの結果かもしれない。たとえば、空港内の売店の満足度が高い結果であっても、「ないよりはいい」、「この程度ではないか」といった意味での「満足」かもしれない。利用者がどのような商業施設を求めているのかについて、単なる満足度調査のみならず、ヒアリング調査や空港内での行動観察等を組み合わせて探る必要がある²。

空港の満足度調査とその結果に基づく対応は、重要である。現状の「不満の解消」からさらに踏み込み、今後は「満足ではない状態を満足に近づける」対応が求められているのではないか。「顧客創造」かつ長期的な視点で、いかに高い満足や水準を仕掛けるのかを考え、取り組むことが重要であると考え。

【参考文献】

大根田洋祐・鹿島茂（2005）「空港サービスに対する測定尺度としての顧客満足度評価に関する基礎的考察」、『運輸政策研究』、Vol.8, No.3, pp.33-41.

関西国際空港ホームページ「関西国際空港 CS 向上協議会」

<http://www.kansai-airport.or.jp/cs/start/index.html>（2017年5月現在）

嶋口充輝（1994）『顧客満足型マーケティングの構図 新しい企業成長の論理を求めて』有斐閣.

三浦俊彦（2013）『日本の消費者はなぜタフなのか 日本の・現代の特性とマーケティング対応』有斐閣.

2 「満足ではない (unsatisfaction)」状態を調査する手法は議論の段階にある。たとえば、三浦（2013）などを参照。

関西国際空港 2017年4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 14,891 回（前年度比 101%）

国際線：10,935 回
（前年度比 102%）
国内線：3,956 回
（前年度比 99%）

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 101%の 14,891 回を記録しております。国際線については前年同月比 102%の 10,935 回を記録しております。

○旅客数 2,246,025 人（前年度比 107%）

国際線：1,721,158 人
（前年度比 108%）
国内線：524,867 人
（前年度比 103%）

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 2,246,025 人と 4 月として過去最高を記録しました。国際線の旅客数は前年同月比 108%の 1,721,158 人と 4 月として過去最高を記録しており、内、外国人旅客数は前年同月比 111%の 1,282,330 人と単月としては過去最多となっております。

○貨物量 68,811t（前年度比 115%）

国際貨物：67,179t（前年度比 115%）
積込量：31,434t（前年度比 111%）
取卸量：35,745t（前年度比 119%）
国内貨物：1,632t（前年度比 107%）

貨物量について

国際線貨物量は前年同月比 115%の 68,811t を記録しております。

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。

2017年5月22日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報 [関西空港]

2017年4月分

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス (△は入超)
近畿圏	1,335,658	105.9	21.1	1,160,162	111.2	19.8	175,496
管内	871,820	108.4	13.8	858,211	109.3	14.7	13,608
大阪港	291,528	111.3	4.6	379,105	103.0	6.5	△ 87,578
関西空港	462,071	109.3	7.3	288,544	108.5	4.9	173,528
全国	6,329,201	107.5	100.0	5,847,452	115.1	100.0	481,749

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス (△は入超)
関西空港	462,071	109.3	7.3	288,544	108.5	4.9	173,528
成田空港	895,581	125.2	14.1	911,186	108.7	15.6	△ 15,604
羽田空港	46,583	220.5	0.7	70,728	134.7	1.2	△ 24,145
中部空港	80,237	96.8	1.3	83,426	108.5	1.4	△ 3,189
福岡空港	97,536	132.3	1.5	37,529	123.1	0.6	60,007
新千歳空港	2,594	88.1	0.0	1,307	108.8	0.0	1,288

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合 計	
	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)	(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 2 月	499,570	17,840	548,640	19,590	249,090	8,900	281,430	10,050	1,578,730	56,380
平成 29 年 3 月	544,020	17,550	496,800	16,030	355,680	11,470	335,700	10,830	1,732,200	55,880
平成 29 年 4 月	632,120	21,070	650,210	21,670	210,210	7,010	216,490	7,220	1,709,030	56,970
平成 29 年 5 月	564,070	18,200	559,600	18,050	251,120	8,100	237,430	7,660	1,612,220	52,010
平成 29 年 累計	2,825,060	18,710	2,794,690	18,510	1,346,370	8,920	1,311,120	8,680	8,277,240	54,820
前 年 同 期	2,530,270	16,650	2,520,130	16,580	1,269,620	8,350	1,244,720	8,190	7,564,740	49,770
対 前 年 同 期 比	111.7%		110.9%		106.0%		105.3%		109.4%	

※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成 6 年の数値は、開港（9 月 4 日）以降の総数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

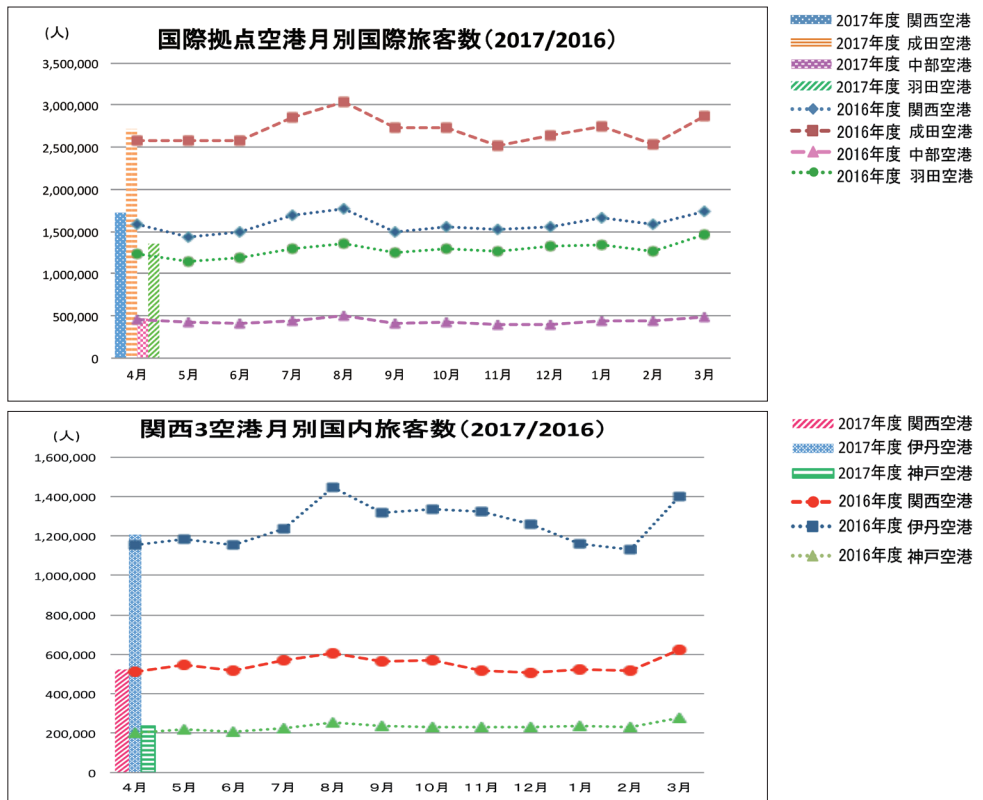
2017 年 4 月実績【速報】

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	10,941	101.8%	17,494	102.4%	28,435	102.2%
	関 西	10,935	101.8%	3,956	99.5%	14,891	101.2%
	大阪(伊丹)	0	—	11,360	101.2%	11,360	101.2%
	神 戸	6	100.0%	2,178	115.9%	2,184	115.8%
	成 田	16,216	103.5%	4,420	110.0%	20,636	104.9%
	中 部	3,453	100.6%	5,016	104.3%	8,469	102.8%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,721,165	108.3%	1,966,619	105.3%	3,687,784	106.7%
	関 西	1,721,158	108.3%	524,867	102.8%	2,246,025	107.0%
	大阪(伊丹)	0	—	1,207,977	104.6%	1,207,977	104.6%
	神 戸	7	13.5%	233,775	116.3%	233,782	116.3%
	成 田	2,722,238	105.3%	581,030	112.4%	3,303,268	106.5%
	東京(羽田)	1,364,887	124.3%	4,865,177	105.9%	6,230,064	109.5%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	67,179	115.2%	12,122	96.9%	79,301	112.0%
	関 西	67,179	115.2%	1,632	107.4%	68,811	115.0%
	大阪(伊丹)	0	—	10,490	95.5%	10,490	95.5%
	成 田	189,154	110.2%	—	—	189,154	110.2%
	東京(羽田)	46,063	128.5%	64,256	103.6%	110,319	112.7%
	中 部	14,606	99.3%	2,016	108.3%	16,622	100.4%

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。

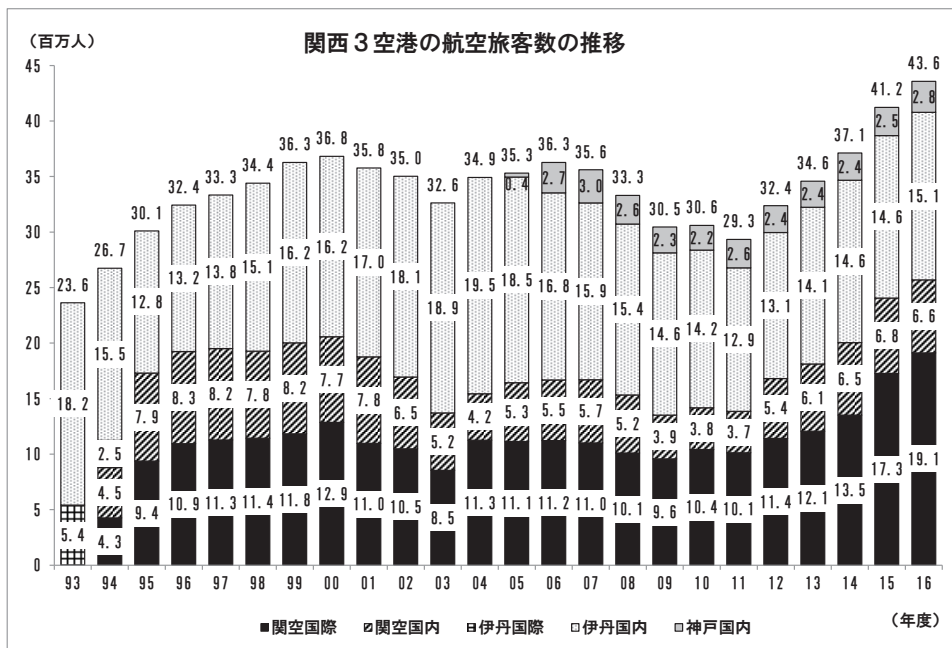
注 2. 神戸の発着回数は着陸回数を 2 倍して求めた数値。神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。

注 3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



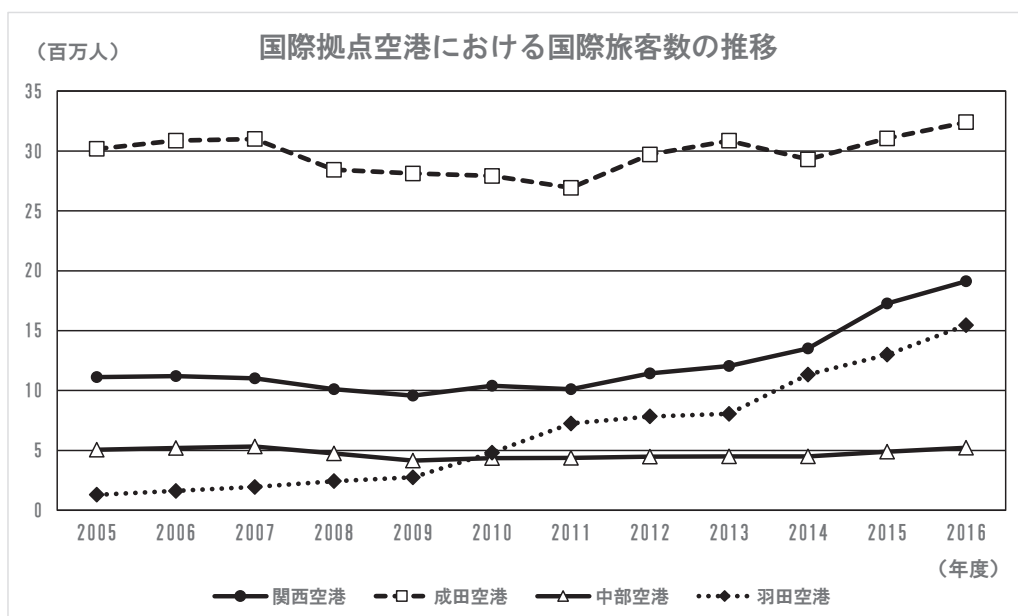
・関西3空港における航空旅客数の推移

関空・伊丹・神戸の3空港の2016年度の国際・国内の合計旅客数は、4,300万人を突破し、過去最大を更新している。特に、関空の国際旅客数の対前年増加数をみると、2016年度は約185万人増と大幅に増加している。



・国際拠点空港における国際旅客数の推移

2016年度の関空、成田、中部、羽田の4空港における国際旅客数を前年と比べると、羽田が約246万人増と最も増加数が多く、次いで関空の約185万人増となっている。成田と羽田をあわせた首都圏空港としては前年より約381万人増えている。



関西空港調査会からのお知らせ

今後の予定

○第445回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2017年6月29日（木）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「大阪の都市魅力創造と観光戦略～統合型リゾート（IR）と大阪万博に向けて～」
講 師 溝畑 宏 氏（公益財団法人 大阪観光局理事長（大阪観光局長））

○第446回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2017年8月31日（木）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「関西のインバウンド観光動向と関西4都市宿泊施設需給見通し」
講 師 布施 健 氏（日本政策投資銀行関西支店企画調査課長）

○関西空港調査会2017年度セミナー（2016年度研究会成果発表会）（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2017年7月21日（金）15：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
プログラム 「貨物ハブ空港としての関西の将来像を探る研究会」
研究会主査 神戸大学大学院教授 竹林 幹雄 氏
「関西におけるビジネス航空利用促進研究会」
研究会主査 近畿大学経営学部教授 高橋 一夫 氏
「航空需要に対応した空港運用研究会」
研究会主査 茨城大学工学部准教授 平田 輝満 氏

※上記「定例会」「セミナー」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。

○シンポジウム

日 時 2017年9月28日（木）14：00～17：00
場 所 スイスホテル南海大阪
テ ー マ 「グローバル社会における関西の未来と空港 ～関西3空港の活用について～」
基調講演 「関西の未来と広域地方計画」
池田 豊人 氏（国土交通省近畿地方整備局長）
パネルディスカッション「関西3空港の活用方策」
パネリスト 池田 豊人 氏（国土交通省近畿地方整備局長）
竹林 幹雄 氏（神戸大学大学院海事科学研究科教授）
西尾 忠男 氏（日本航空株式会社常務執行役員 経営企画本部長、事業創造戦略部担当）
山谷 佳之 氏（関西エアポート株式会社代表取締役社長CEO）
コーディネーター 小林 潔司 氏（京都大学経営管理大学院教授）

※上記「シンポジウム」の詳細及びお申込みは、当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp>）からお申込み下さい。定員になり次第締切いたします。

事務局だより

- ▶ じっとしていることが苦手な私は音楽、写真、博物館巡り、ノルディックウォーク等、色々を楽しんでいます。
 - ▶ 今年のゴールデンウィーク前半は友人と博物館巡り、後半はコンサートや映画に行きました。前半の博物館巡りでは京都国立博物館の海北友松展、奈良国立博物館の快慶展と回りました。両方とも素晴らしい展覧会であったのは言うまでもありませんが、この二つの博物館の常設展にノルディックウォークで何度も訪ねている河内長野市の天野山金剛寺のご本尊、木造大日如来坐像、両脇の木造不動明王坐像、木造降三世明王坐像の3体が別々に展示されています。現在、天野山金剛寺金堂は平成大修理中で、そのため、これら仏像は博物館に出張展示されているものです。今回の平成大修理に伴う大規模調査の結果、今年3月、3体ともに国宝に指定されました。3年ほど前に奈良博で初めて降三世明王坐像を拝見した時の迫力は忘れられません。
 - ▶ ご本尊は今年秋、京博での国宝展で国宝デビューしたあと天野山金剛寺に戻られるそうです。博物館で拝見できるのはこれで最後だろうということでした。天野山金剛寺では来年春の金堂落慶法要のあと、国宝が揃って拝見できるとのことなので、その日を楽しみにしています。（ふ）
-

関西空港二期事業土砂採取跡地！

多目的公園「いきいきパークみさき」(岬町)



「いきいきパークみさき」は関西国際空港二期事業の土砂採取跡地の多奈川地区多目的公園内にあります。野球グラウンドや多目的広場では、様々なスポーツ大会を開催しており、公園内の道路を特設コースとした本格的なロードレースなどのサイクリングイベントも開催されています。

また、事業活動ゾーンには、みるく饅頭「月化粧」で有名な青木松風庵の工場があり、毎日行っている無料工場見学では、焼きたての月化粧が試食でき、ご好評をいただいています。生物が住みやすい空間を作っている「ピオトープ」は、普段は立ち入りできませんが、子どもたちと一緒に生き物を調査する「多奈川ピオトープ生きもの図鑑」が定期的に開催されています。



■アクセス 国道26号線「深日中央(深日ロータリー)」を深日港方面に。
「多奈川小学校前」信号を左折。
(住所：岬町多奈川谷川13351番地の101ほか)

■問合せ先 岬町 総務部 企画地方創生課
TEL：072-492-2775