



KANSAI 空港レビュー



No.465
2017.8

CONTENTS

1 巻頭言

好調な関西国際空港の効果を関西全体に
見浪 陽一

2 各界の動き

10 講演抄録

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～
溝畑 宏

24 プレスの目

関西3空港の一体運営
山本 照明

26 航空交通研究会研究レポート

地域が主体となった空港運営の模索 —石見空港にかかわる大学と地域の課題—
西藤 真一

30 データファイル

- ・関西国際空港2017年上半期運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2017年上半期
- ・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6月

【表紙写真】「フィンエア A350-900」

フィンエア AY77 便が、7月11日から A330-300 から A350-900 に機材変更して運航開始しました。

フィンエアが日本に A350-900 を運航するのは、成田空港に続き関空が 2 番目です。ただし全便が A350-900 になったのは関空が最初となります。

この日は「わくわく関空見学プラン・フィンエア機材変更記念ツアー」が仕立てられ、B 滑走路近くのメガソーラー見学台から着陸の様子を見られた方もいました。

撮影：柴崎 庄司

好調な関西国際空港の効果を関西全体に



大阪府政策企画部
戦略事業室長

見浪 陽一

関西国際空港における2016年度の航空機発着回数は前年同期比105%の17.8万回となり、過去最高を記録しました。これまで関西空港のプロモーションに尽力してこられた方々にとっては、大変感慨深い数字であろうと推察します。

関西国際空港は、2012年、大阪国際空港との経営統合が実現し、昨年4月には、関西エアポート(株)に運営権が委ねられました。関空では、日本の空港として初めてとなる「支付宝(アリペイ)」決済を本格導入したのをはじめ、本年3月にはエアロプラザに簡易宿泊施設「ファーストキャビン」を開業するなど、民間の経営手法により、顧客満足度向上のための取り組みが進められており、今後さらなる利用客の増加が期待されます。

好調な関空を玄関口として、海外から多くの外国人客が訪れています。昨年度に大阪を訪れた外国人客は前年度の約3割増の941万人となり、この傾向はしばらく続くものと予想されます。今後は、この関空によるインバウンド効果を関西一円に浸透させ、関西全体が利益を享受することが重要であると考えています。

このため、関西国際空港全体構想促進協議会では、今年度より、「関西インバウンド促進同事業」を実施することとしています。航空会社等と連携して、海外の旅行会社やメディア等を招聘し、関西の物産や観光魅力を体験する「招聘旅行事業」などを内容とするもので、今年度は、航空会社5社程度と連携して実施する予定です。

旺盛な訪日需要に支えられて好調に推移してい

るインバウンドですが、この流れを加速させる取り組みが大阪・関西で進んでいます。2020年東京オリンピック・パラリンピックに注目が集まっていますが、大阪・関西においても、2019年のラグビー・ワールドカップ日本大会、2021年の関西ワールドマスターズゲームズなど世界規模のイベントが予定されています。さらに、2025年日本万国博覧会やIRの大阪・関西への誘致が進められています。こうした取り組みが実現することにより、既存の魅力と相まって、大阪・関西のさらなる賑わい向上が期待されます。

一方で、こうした集客を支えるインフラ整備も着実に進んでいます。「リニア中央新幹線」については、開業最大8年前倒しが決定しました。また、北陸新幹線についても、大阪までのルートが決定しました。そして、こうした拠点を結ぶ鉄道として、過日「なにわ筋線」の着工に向けて関係者の合意がなされたとの報道がありました。この路線が開業することで、新大阪と大阪(うめだ)、さらには関空がダイレクトに連結され、さらなる利便性の向上と時間の短縮につながるものと期待されています。

関空開港前、私は空港対岸の佐野漁港事務所まで空港関連事業に従事していました。当時は、関空の開港が大阪発展の起爆剤となるという熱い思いで多くの方々が事業に携わっていました。それから30年、大阪・関西にとって不可欠な都市基盤となった関空という事業に今また関われることに感謝しています。

各界の動き

関西国際空港

●2018年度から顔認証で日本人出入国

法務省は7月4日、成田、羽田、中部、関西の4空港における日本人の出入国審査について2018年度から、顔認証技術を活用して本人確認する自動化ゲートの本格運用を目指す方針を明らかにした。審査官の余力を生じさせ、増加する外国人入国者への対応に充てる。

●泉佐野保健所が麻疹注意文書

関西空港の利用客が増える夏休みシーズンを控え、泉佐野保健所は7月5日、関空島内の事業所約300社に対し、麻疹（はしか）の感染に注意するよう、関西エアポートを通じて、文書で呼びかけた。昨夏、関空で集団感染が発生したことを受けた対応。

●上半期の貨物取扱量、15.6%増

大阪税関が7月6日発表した関西空港の2017年上半期の貨物取扱量（速報）によると、総取扱量は37万8,912tで前年同期比15.6%増となり、2期連続で増加となった。

●連絡橋利用税5年延長に総務相同意

泉佐野市は7月7日、関西空港と対岸を結ぶ連絡橋を通行する車両に1往復100円を課税する利用税の期間延長について、総務相から同意を得たと発表した。2018年3月30日から5年間、課税が延長される。

●洲本航路、10年ぶり再開

旅客船運航会社、淡路ジェノバライン（淡路市）は7月9日、洲本～関西空港間の定期航路を開設した。1日5往復し、洲本～関空間を65分で結ぶ。同航路は10年ぶりの再開。

●バニラ機から大量金塊

台湾から関西空港に向かっていった格安航空会社（LCC）、バニラ・エアの機内にあるトイレ2か所で7月9日、金塊数十kgが見つかった。密輸グループが台湾から国内に持ち込もうとした可能性もあり、大阪税関などが経緯を調べる。

●促進協が連携した航空会社が1月末で撤退、費用が無駄に？

関西の経済界と自治体でつくる関西国際空港全体構想促進協議会は7月10日、大阪市内で開いた総会で、2016年度に関空の旅客拡大のための航空会社との連携費として2,104万円を支出したと報告した。うち8割以上を使ったトルコの航空大手ターキッシュエアラインズが2017年1月末で関空から撤退したことから、「無駄な支出」との批判も出そうだ。

●上半期輸出入額が4期ぶり増

大阪税関が7月20日発表した関西空港の上半期の貿易概況（速報）によると、輸出額は2兆6,644億5,100万円（前年同期比11%増）、輸入額は1兆8,141億4,800万円（6.4%増）でそれぞれ4期ぶりに増加した。

輸出は、科学光学機器、半導体など電子部品が増え、輸入は半導体など製造装置、有機化合物など電子部品が増えた。

●スクート、ホノルル年内就航へ

シンガポール航空傘下のLCC、スクートは7月25日、関西経由のシンガポール～ホノルル線を運航すると発表した。同社が米国へ乗り入れるのは初めて。年内の運航開始を目指す。ボーイング787型機で、週4往復を運航する見込み。

関空発着のホノルル線としては、エアアジアXが関空経由のクアラルンプール～ホノルル線を6月28日に開設した。

●高速船、神戸空港近くの誘導灯に接触、1人重体

7月26日午後9時35分ごろ、神戸空港と関西空港を結ぶ高速船、神戸～関空ベイ・シャトルの運航会社から、「神戸空港に向かっていった船が同空港東側の海上誘導灯に接触した。乗客にけが人が出ている」と神戸海上保安部に通報があった。子供1人を含む乗客29人のうち10～80代の男女計13人が負傷し、うち1人が意識不明の重体。

●上期の総旅客数8%増

関西エアポートは7月26日、関西空港と大阪（伊丹）空港の2017年上期の総旅客数が、前年同期比8%増の2,075万8,997人だったと発表した。上期として初めて2,000万人を突破。韓国や香港などアジア航路の旅客が増え、LCCを利用した訪日外国人が全体を底上げた。関空の国際線旅客数は9%増の1,001万9,478人で、うち外国人旅客数が12%増の678万9,475人で、それぞれ過去最高を記録した。国内線の旅客数は5%増の329万6,856人で、2年ぶりに前年を上回った。総発着回数は3%増の8万9,704回で、上期では過去最高となった。

●第1ターミナルにガチャ145台増設

関西エアポートは、7月27日から第1ターミナルにタカラトミーアーツのカプセル自販機、ガチャガチャを145台増設した。国際線が発着する第2ターミナルで導入されていた118台が好評なことを受けたもので、第1ターミナルの2階国内線出発・到着フロアに89台、国際線出国エリア南ウイングに24台、北ウイングに32台設置した。

●カンタス航空、シドニー線を19年ぶりに再開へ

カンタス航空は7月27日、シドニー～関西線を12月14日から2018年3月24日まで、季節運航の直行便で開設すると発表した。

同社による関西空港発着の豪州路線は、2007年9月にケアンズ線を運休して以来約10年3か月ぶりの再開で、シドニー線としては1998年10月の運休以来、約19年2か月ぶりの復活となる。エアバスA330-300型機（297席）とA330-200型機（235席）で週3往復する。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●スマートレーンの試験運用開始

関西エアポートは、大阪空港で7月15日から手荷物検査場でスマートレーンのトライアル運用を開始した。最先端の保安検査機で、長さが現在の7mから14mに延長され、同時に3人の乗客が検査レーンを利用できることから、従来より約30%早く手荷物検査を終えることができる。関西空港第2ターミナルビル（国際線）に次いで2空港目となる。

●10市協、国際チャーター便を要請

大阪市を除く大阪空港の地元10市で構成する大阪国際空港周辺都市対策協議会（10市協）は7月28日、2018年4月から神戸空港も運営する関西エアポートに対して、夜間発着といっ

た神戸空港の自主規制の緩和を検討する際、併せて伊丹の国際チャーター便発着も実現に向けて協議するよう要請した。

●バスで有馬温泉へ

阪急バスと阪急観光バスは7月28日、運行中の高速バス、有馬急行線（大阪梅田～有馬温泉）のうち往復各3便を、大阪空港経由にした。これにより伊丹空港～有馬温泉間が30分で結ばれる。運賃は850円。

＝ 神戸空港 ＝

●スカイマークの仙台便が復活

スカイマークは7月1日、神戸～仙台線を1年8か月ぶりに再開した。1日2往復する。

●関西経連会長「規制緩和を」3空港懇再開の方針

関西経済連合会の松本正義会長（住友電気工業会長）は7月18日の定例記者会見で、2010年4月を最後に開かれていない関西財界と地元自治体などによる関西3空港懇談会（座長・関西経連会長）を再開し、神戸空港の規制緩和を議論すべきだとの認識を示した。松本会長は「インバウンド（訪日外国人）の急増で社会情勢が変わっている。3空港をいかに効率よく使っていかかということは当然、俎上に載る」と神戸空港の規制緩和の必要性を指摘した。



クリック！

2005年の同懇談会の合意で、「関西は国際拠点空港」、伊丹は「国内線の基幹空港」、神戸は「地方空港」というすみ分けが確認され、神戸は発着枠が1日30往復、運用時間が15時間に制限された。合意の背景には関空の経営改善という大きな狙いがあったが、松本会長が指摘するように関空の経営環境は様変わりした。ただ、神戸空港は大阪湾内で関空と離着陸ルートが交錯するため、飛行ルートの制約が大きい。「安全を前提にどこまで規制緩和できるのか」（松本会長）という点も考慮しなければいけない。

●大阪府知事「議論開始は管理者決定後」

松井一郎大阪府知事は7月19日の定例記者会見で、神戸空港の発着枠拡大などの運用について「運営管理者が決まり、具体的な考え方が出てきてから議論のテーブルをつくった方がいいと思う」と述べた。

●運営権売却、オリックス連合に優先交渉権

神戸空港の運営権売却（コンセッション）で、神戸市は7月25日、優先交渉権者に関西エアポートとその大株主のオリックス、ヴァンシ・エアポート（フランス）の3社連合を選んだと発表した。42年間の運営権の取得額は、市が示した最低基準価格を14億7,000万円上回る191億4,000万円。着陸料や店舗収入など毎年度の売上高に応じて市に支払う負担金は、営業収益の20億円を超えた分の3%を原則とした。

事業計画では、運営開始から5年後には利用者を現在より約1割多い300万人まで引き上げ、ターミナルビルや滑走路などの改修に計325億円投資するとしている。関空運営でのノウハウを生かし商業施設を拡充する。10月に正式契約を交わし、2018年4月から民営化され、関西3空港の一体運営が始まる。

●搭乗者数、6月も過去最高

神戸市は、神戸空港の6月の搭乗者数が前年同月比17%増の23万6,066人だったと発表した。搭乗率も同2.7ポイント増の75.2%となり、いずれも6月としては過去最高だった。

＝ 成田国際空港 ＝

●元役員を収賄容疑で逮捕

警視庁は7月5日、成田国際空港会社の元上席執行役員の栗田好幸容疑者(64)を成田国際空港会社法違反(収賄)の疑いで逮捕した。今年1月下旬、同社が随意契約で発注した事務用品などの納入をめくり、贈賄側の関連会社が受注できるよう便宜を図る見返りや謝礼として、現金60万円を受け渡したとされる。

●利用客が10億人に 記念式典を開催

成田空港の利用旅客が7月28日、1978年5月の開港から累計で10億人に達し、成田国際空港会社は空港内で記念式典を開いた。

＝ 中部国際空港 ＝

●期成同盟会が2本目滑走路、国に要望

愛知県や経済団体などでつくる中部国際空港二本目滑走路建設促進期成同盟会は7月5日、同空港の2本目滑走路の早期実現を東京都内で国や国会議員らに要望した。

＝ その他空港 ＝

●訪日客増へ27空港支援

国土交通省は7月4日、日本を訪れる外国人旅行者の誘致に積極的な地方の空港を後押しするため、仙台や広島、熊本など全国の27空港(北海道は6空港で1空港とカウント)を「訪日誘客支援空港」に認定した。一定の実績があり、さらなる増加が期待できる「拡大支援型」には、高松や広島など19空港が選ばれた。税関など出入国管理に必要な施設の拡充のための整備費を国が半額負担するなどの支援を受けられ、新規就航や増便した国際線の着陸料が最大で3年間半額か、1年間無料になる。

●高松空港運営権売却、三菱地所に運営交渉権

国土交通省は7月26日、国が管理する高松空港の運営権売却(コンセッション)に向け、優先交渉先として三菱地所と大成建設などで構成する企業連合を選んだと発表した。8月に基本協定を結び、2018年4月の運営開始を目指す。

航空

●三菱航空機が債務超過に

国産初のジェット旅客機MRJ(三菱リージョナルジェット)を開発している三菱航空機が2017年3月期決算で510億円の債務超過に陥ったことが6月30日付官報の決算公告で分かった。機体を納入するまで売り上げが計上できないため、開発費がそのまま損失として積み上がり、同年3月末までの累積損失額は1,510億円に達した。

●JTB「夏休み予測」、海外旅行者は過去2番目の多さ

JTBは7月4日、夏休み期間中(7月15日～8月31日)の旅行動向予測を発表した。1泊以上の旅行に出かける人は前年比0.8%増の7,733万人となる見通しだ。海外旅行者数は、前年比3.4%増の273万人と過去2番目に多い数字。3連休が2回あることや、お盆休みが最大10連休になるなど長期休暇を取得しやすい環境にあるため。

●日航、ベトナムLCCと提携

日本航空とベトナムのLCC、ベトジェットエアは7月25日、コードシェア(共同運航)な

ど包括的に業務提携すると発表した。国営のベトナム航空と提携していたが、ANAホールディングスが2016年夏、ベトナム航空に出資したのを受けて関係を解消した。相手を切り替えて、ベトナムでの事業基盤を強化する。

●エールフランスKLM、ヴァージン航空の株31%取得

仏蘭航空大手エールフランスKLMは7月27日、英ヴァージン・アトランティック航空の株式31%を取得すると発表した。49%の株式を保有する米デルタ航空に次ぐ第2位株主となる。同時にデルタと中国東方航空から出資を受け入れる。北米、欧州、アジアの3地域にまたがる航空ネットワークを構築し、競争力を高めるのが狙い。

関西

●NEXCO中日本、訪日外国人向け乗り放題バス販売

中日本高速道路は訪日外国人向け高速道路乗り放題バス「セントラル・ニッポン・エクスプレスウェイ・パス」の販売を7月1日、関西空港のニッポンレンタカーでも始めた。レンタカー利用者を対象に、中部地区の高速道路周遊エリア内が定額料金で乗り放題となる。

●兵庫県知事選、井戸氏が5選

任期満了に伴う兵庫県知事選挙は7月2日投開票され、現職の井戸敏三氏(71)が、いずれも無所属新顔でコラムニストの勝谷誠彦氏(56)、元県労働組合総連合議長の津川知久氏(66)＝共産推薦＝、元加西市長の中川暢三氏(61)の3人を破って5選を果たした。井戸氏は自民、民進、公明、社民各党の県組織から推薦を受けた。

選確定得票数は次の通り。

当	944,544	井戸敏三	無現
	646,967	勝谷誠彦	無新
	148,961	津川知久	無新
	102,919	中川暢三	無新

●免税売り上げ好調で6月の大阪の百貨店5店が増収

大阪市内の主要百貨店が7月3日発表した6月の売上高(速報値)は、前年同月比で5店全てが増収となった。外国人旅行者による免税売上高が大きく伸びたほか、夏のセール開始を6月末に繰り上げた店舗が多かったことが寄与した。

●近畿路線価、京都・大阪がけん引

国税庁が7月3日発表した2017年分の路線価(1月1日現在)で、近畿2府4県の標準宅地は前年比で平均0.4%上がった。上昇は2年連続で上昇率は16年分の0.2%に比べ拡大した。府県別にみると京都と大阪だけが上昇し、全体を引き上げた。

●16年度のふるさと納税、関西トップの泉佐野市3倍に

総務省は7月4日、2016年度のふるさと納税の寄付額を発表した。関西2府4県の首位は泉佐野市で前年度比3倍の約34億円だった。

●稲城市の特産品を関西で販売へ、泉佐野市と相互協定

稲城市と泉佐野市は7月5日、地場産品を互いに販売し合う「特産品相互取扱協定」を締結した。関西空港内の店舗などに稲城市の特産品を出品し、国内外の観光客にPRする。協定は泉佐野市が全国の自治体と結んでおり、稲城市が28例目。

●近鉄が台湾の鉄道機関と友好協定

近鉄グループホールディングスは7月6日、台湾の鉄道を管理・運営する行政機関の台湾鐵路管理局と友好協定を締結したと発表した。京都、奈良や伊勢志摩といった近鉄沿線の観光地の

PRに協力してもらい、台湾からの観光客誘致を一層進める狙い。

●日銀大阪支店、景気判断28か月ぶり上げ

日本銀行大阪支店が7月7日発表した7月の関西金融経済動向で、近畿2府4県の景気判断を「緩やかな拡大基調」として2年4か月ぶりに上方修正した。前月まで「緩やかに回復」としていたが「拡大」と強くした。訪日客効果もあって消費が持ち直し、生産に勢いが出ている点を反映した。「拡大基調」としたのはリーマン・ショック前の2008年6月以来、9年1か月ぶり。

●榊原経団連会長が万博候補地視察

2025年国際博覧会（万博）の大阪誘致を目指す万博誘致委員会会長の榊原定征・経団連会長は7月11日、松井大阪府知事らと会場予定地の夢洲を視察した。榊原会長は「現場を見てなんとしても勝ち取らなければいけないという決意を新たにした」と話した。

●奈良市長に仲川氏3選

任期満了に伴う奈良市長選は7月9日投票され、無所属現職の仲川元庸氏（41）が、無所属で元生駒市長の山下真氏（49）、無所属でNPO法人理事長の朝広佳子氏（56）＝自民推薦＝、共産党公認で党県常任委員の井上良子氏（53）の3新人を破り、3選を果たした。

開票結果は次の通り。

当	61,934	仲川	元庸	無現
	59,912	山下	真	無新
	20,472	朝広	佳子	無新
	10,615	井上	良子	共新

●よしもと西梅田劇場、9月にオープン

吉本興業は7月12日、JR大阪駅前の西梅田スクエア（旧大阪中央郵便局跡）に、よしもと西梅田劇場（700席）を9月25日にオープンすると発表した。なんばグランド花月（NGK）が改装工事を行うため、同日から12月20日まで休館することに伴う代替施設となるが、NGKリニューアル後も、大阪・キタのお笑いの拠点として運営を続ける。

●近鉄百貨店、訪日客好調で業績上方修正

近鉄百貨店は7月12日、2018年2月期の連結最終利益予想を従来の14億円から24億円に上方修正した。訪日外国人客の消費拡大などで、「あべのハルカス」に入る本店の売上げが足元で好調に推移していることを踏まえた。

●西日本・同友会、観光推進へ広域連携を

関西や中部、九州など西日本地区の18の経済同友会は7月14日、大阪市内で開いた会議後に、観光推進による地域活性化を実現するため、カジノを中心とした統合型リゾート（IR）などの観光資源を起点にし、西日本全体が広域で連携すべきだとする声明を発表した。国に対し、空港・港湾の整備や、四国新幹線などの整備計画を早急に検討するよう要望した。

●関西訪日客効果、成長率0.2%押し上げ、日銀大阪支店

日本銀行大阪支店は7月20日、関西を訪れる外国人観光客による消費の経済効果が、2016年度は1兆4,043億円に上ったとの調査結果を公表した。成長率も0.2%程度押し上げており、関西経済への貢献度の大きさが浮き彫りになった。

●大阪の百貨店売上高6か月連続プラス

日本百貨店協会が7月21日発表した6月の大阪地区の百貨店売上高は、前年同月比7.3%増の615億円で、6か月連続のプラスとなった。訪日外国人客向けの販売が堅調に推移し、地区

別で最も高い伸び率となった。

日銀大阪支店が同日発表した6月の関西主要百貨店の免税売上高は、前年同月比69.5%増の約70億円だった。

●近畿運輸局長、「万博」誘致、交通インフラ整備に意欲

7月7日付で近畿運輸局長に就いた坂野公治氏（54）が7月21日、就任後初の会見を開き、2025年万博や統合型リゾート（IR）に関し、「誘致が決まればアクセス対策が課題となる。一過性ではなく地域の発展につなげられるよう、自治体と協力して検討したい」とし、交通網の強化に意欲を示した。また外国人観光客が、関西では京都や大阪に集中する傾向があると指摘。「北近畿や紀伊半島など地方へも広がる取り組みを進める」と抱負を語った。

●文化庁京都移転、府警本部への全面移転で合意

政府と京都府、京都市は7月25日、文化庁の京都移転の具体策を検討する移転協議会の会合を文部科学省で開き、移転の概要を決めた。2021年度までに京都府警本部本館への全面移転で合意。移転規模については、現在の職員の7割にあたる約250人を超える人員を京都に異動させる方針だ。

●京阪、中之島線延伸「九条駅を検討」

京阪電気鉄道の中野道夫社長は7月26日までに報道各社のインタビューに応じ、中之島線（天満橋～中之島）の延伸ルートについて、大阪市営地下鉄に九条駅で接続させる案を検討することを明らかにした。従来JR西九条駅を経由して人工島、夢洲対岸に新設する新桜島駅（仮称）まで延伸する案を検討してきたが、新案の方が延伸区間が短く整備費が安いと、有力案になりそうだと。

●大阪観光局、中国旅行サイトと連携

大阪観光局と中国旅行サイト最大手の携程旅行網（シートリップ）は7月27日、大阪の観光情報発信などで連携した。9月にも同社のサイトに大阪観光の特集を載せる。

●全国知事会議、万博の大阪誘致推進決議

盛岡市で開かれていた全国知事会議は7月28日、2025年万博の大阪誘致を知事会として積極的に推進する決議案を全会一致で了承した。

●百舌鳥・古市古墳群、世界遺産に推薦

文化審議会は7月31日、2019年の世界文化遺産登録をめざす推薦候補に百舌鳥・古市古墳群を選んだ。国内最大級の仁徳天皇陵古墳（大山古墳）をはじめ多様な古墳が集積し、価値が認められやすいと判断した。

国

●国交省、貨客混載を促進

国土交通省は6月30日、乗合バスについて全国で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において、旅客運送と貨物運送の事業の「かけもち」による生産性向上を可能とする措置を9月に講じると発表した。

●国交省次官に毛利信二氏

国土交通省は7月7日、幹部人事を発令した。退任する武藤浩事務次官の後任に毛利信二国土交通審議官が就任。毛利氏の後任には吉田光市官房長が起用される。佐藤善信航空局長の後任には蝦名邦晴観光庁次長が就く。

●**日本人過去最大の27万人減、人口動態調査**

総務省が7月1日発表した住民基本台帳に基づく人口動態調査（1月1日現在）によると、国内の日本人は前年よりも27万1,058人減少して1億2,616万3,576人となった。6年連続の減少で、減少数は調査を開始した1968年以降で最大。9割近い市町村で人口が減る一方、東京都は0.57%増となるなど一極集中がさらに進んだ。

●**6月の訪日外国人、18.2%増の234万6,500人**

日本政府観光局が7月19日発表した6月の訪日外国人客数（推計値）は前年同月比18.2%増の234万6,500人だった。昨年実績（198万5,722人）を上回り、6月としての過去最高を記録した。航空路線の拡充やクルーズ船寄港数の増加が押し上げた。1～6月期の訪日客数は前年同期比17.4%増の1,375万7,300人に達した。

観光庁が2017年7月19日に発表した4～6月期の「訪日外国人消費動向調査」（速報値）によると、訪日外国人による旅行消費額は前年同期比13.0%増の1兆776億円となった。3四半期連続で前年実績を上回り、四半期ベースでは過去最高を更新した。上半期の累計は2兆456億円（前年同期比8.6%増）で、上半期で初めて2兆円の台を突破した。

●**16年度国内航空、人員は増加も旅客収入は微減**

国土交通省が7月26日発表した2016年度国内航空輸送実績によると、輸送人員は前年度比2.32%増の9,501万9,940人、輸送人員あたりの旅客収入は前年比2.52%減の1万4,300円になった。

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～

公益財団法人大阪観光局理事長

溝畑 宏氏



●と き 2017年6月29日（金）

●ところ 大阪キャッスルホテル6階 鳳凰・白鳥の間

【講師略歴】1960年京都府生。1985年東京大学法学部卒業、自治省入省。2002年大分県企画文化部長。2004年（株）大分フットボールクラブ代表取締役。2008年Jリーグナビスコ杯優勝。2010年国土交通省観光庁長官。2012年内閣官房参与、大阪府特別顧問、京都府参与。2015年大阪観光局理事長（大阪観光局長）。大阪都市魅力戦略推進会議会長。2017年大阪IR推進会議座長

■はじめに

今日は、先ほどまで第3回大阪IR推進会議がありました。関西国際空港が民営化されて、今や成田空港を凌駕する大きな拠点性を高めています。また伊丹空港、神戸空港との一体化の問題をはじめ、「なにわ筋線」の開通が2031年に決まり、IR立地・大阪万博誘致と並行して夢洲にいたる地下鉄中央線・JR桜島線の延伸の問題、大阪港・夢洲・瀬戸内との海路の問題、2020年以降の将来像を見すえて関西、大阪でどのような制度設計をしていくか、今年は極めて重要な年になると考えています。

2020年がピークである東京に対して大阪はライジング、ライジング、ライジング、上がるしかない状況です。ただ、私が危機感を持っているのは、20年前、30年前と比較した1人当たりの県民所得です。かつて大阪は東京に対して1人当たりの県民所得が肉薄していましたが、今は全国平均とほぼ同じになっています。東京と比較すると約3分の2になっています。そのほか製造業の事業所数、従業者数、卸業の事業所数、従業者数、さまざまな数字を見ると、この20年間で東京との格差が全国平均とかなり近くなってきています。

大阪は、ポテンシャルが高いといわれて久しいわけですが、もう一度産業としての生産性、収益性をあげて、アジアを中心として外需を

しっかり取り込み、内需を喚起し、東京一極集中から二極を担うべきではないかと思えます。

2020年以降の時系列を見ていると、2020年から30年は大阪、関西が大きく飛躍するチャンス的一年、そして飛躍する枠組みをつくる2017、2018、2019年と考えています。

■ツーリズム産業の範囲～すそ野は広く、 経済波及効果は絶大

観光という言葉を開くと非常に狭いイメージで捉えがちです。日本のGDP 500兆円のうち観光は25兆円を占めています。例えばヨーロッパでは多いところでは国の約15%を占めています。日本と外国のマーケットを考えると、十分この500兆円から比較して50兆円程度に持っていけるだけのポテンシャルは十分あるというのが、国の成長戦略の大きな柱になっています。観光が地方創生とともに大きな柱になっているのは、観光は地域に活力を持たせます。観光のベースは地域にしかない資源・ポテンシャルに、磨きをかけ付加価値を付けてブランディングし、世界からヒト、モノ、カネを引きつけます。

付加価値を付けると、観光のみならず製造業から機械業からいろいろな業界に大きな波及効果を及ぼします。だから、観光に力を入れることは大阪全体の産業の飛躍になるのです。例え

ば観光立国 MICE という観点から大阪に IR が立地されれば約1兆円近い投資が生まれます。また、JR や地下鉄などの鉄道延伸、道路整備などの投資が誘発されます。

例えばドイツやフランスを見ると、MICE をやることで、就業が増えモノづくりが活性化します。大阪はかつて天下の台所といわれました。大阪の強みは国内外の優秀な質の高いものを一気に集める、引きつける包容力にあると思います。私はそういう意味で、観光立国、MICE、大規模プロジェクトである IR、万博でもう一度、ヒト、モノ、カネの拠点性、集積性を高めていきたいと思っています。

活力のあるところにヒト、モノ、カネは集まります。日本には魅力ある資源が豊富です。ASEAN 諸国と比較して勝てるどころ、一つは四季の変化です。春、夏、秋、冬の変化を楽しめます。冬の流水から、夏の珊瑚礁を見ながらスキューバダイビング、こんなに四季の変化を堪能できることはありません。二つ目が安心、安全、清潔です。世界に誇れる日本の強みです。三つ目が美しい自然。日本の森林率は約70%を超えています。これは世界で第4位、アジアではナンバーワンです。この美しい自然は大きな強みです。四つ目がルールを守る、時間を守る、信頼できること。先般の日銀の調査で関西エリアの百貨店売上高、免税店は70億円を超えました。一時爆買いが低迷した時期がほしい40億円、50億円の水準でしたが、元に戻りました。しかも単価もほとんど高い水準です。日本製品に対する信頼感、偽装がない、日本人はいいものをつくるという信頼感があります。ASEAN の方が来て驚かれるのは、日本は飛行機を含め公共交通機関で大きな時間のプレがないことです。ジャカルタやバンコクに行くとき2時間、3時間遅れて当たり前です。ルールを守る、時間を守る——これは日本の持っている強みです。

五つ目、これから世界的に大きいのは健康長寿・ウェルネスです。日本は健康長寿年齢が世界で一番になりました。ウェルネスは健康を真ん中に医療や美容、食、スポーツなどを絡める

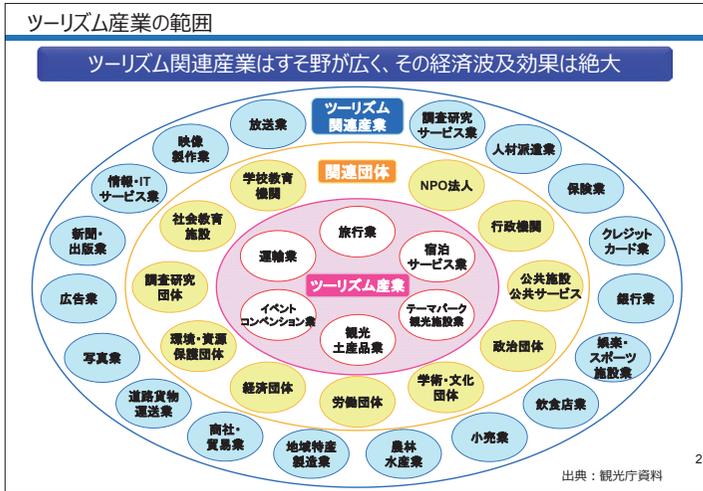
と日本の大きな強みになってきます。そこにぶら下がっているものとして、食文化、スポーツ、エンターテインメント、景観、歴史的遺産、さまざまなものがあります。こういうものをしっかりとブランディングする。

今まで観光業界に欠けていたのは儲ける仕組みです。どうやって儲けるか、安くて良いというのが美德になっていますがこれは大きな間違いで、良いものは高くても売れるのです。このことが経済を活性化します。

私が大阪に来て、人材を呼び込むに当たっていつも一番いわれるのはやはり給料です。頑張れば給料は上がる。頑張れば年俸1億円くらいまで持っていける。あるいは世界のレベルに近づける。こういうものがないと世界の中の優秀な人材は集まってこない。将来大阪が本当に名実ともに世界の名だたる都市になるには、世界の中でもクオリティの高い人材が集まってくる政策が必要。単に枠組みをつくるだけではなく人材です。特に少子高齢化で人口が減っていく中で、優秀な人材を育成して確保していくことは大きなテーマになります。

大事なものは、なぜ大阪、関西がすばらしいかということです。観光を含めてサービス産業の活性化に共通していることがあります。地域の方が、住んでいるところに誇りと自信を持っていることです。「私はこの町が好きだ」と。そこに住んでいる人が幸せオーラを振りまいているところは、間違いなく真のおもてなしができます。東京に行ったら満員電車でみんな暗い顔です。大阪なら、ちょっと体が当たれば「ごめん」。昨日、私が歩いていたら「あんた疲れているな」と背中をたたいてくれました。こういうことをやれるのは大阪のよさです。長い歴史と文化で培った商人の文化の町、そこに日本人の本来的なコミュニケーション・おもてなしを持っている。

関空の調査で、世界で日本に一番来ているのが韓国の方で、大阪を訪問しています。そのうちの7割が新規です。リピーターではなく新規がまた増えています。ということはどんどん口コミで魅力が広まっていると思うのです。リピーターが多いよりも新規が多いというのはそ



れだけ来た人の満足度が高いのです。そういうことから関西が本気になって自分たちにある資源を掘り起こし、地域が一体となって取り組んでいけば十分に世界からヒト、モノ、カネを呼び込むことができるということです。

ヒト、モノ、カネが集まることによってほとんどの産業に波及していきます。今は、SNSによるあまりお金をかけずにうまく情報を発信すればあっというまに世界に発信できます。

■地域における観光立国に向けた取り組み事例

事例として、ニセコ、佐渡、直島、飛騨高山の四つを示しました。四つに共通していることは、10年前、20年前は人口減が止まらずどんどん衰退していき、高齢化率が高まっていたことです。みんな国際空港や大都市から遠いエリア。それが今は、例えばニセコは年間約250万人の観光客、そのうち約100万人が宿泊します。30万人が外国人です。しかも人口4,700人のうち定住外国人が800人でいまでも増えており、インターナショナルスクールもある。いま10年間で500人分の住宅整備を目指している。さらに二つの世界一流ホテルの立地が決まっています。

20年前のニセコは、スキーブー

ムで大変潤っていました。しかしスキーブームがなくなって一気にこの町は斜陽化しました。この町がここまでになった大きな理由は、20年前の町長による大きな決断でした。当時人口減で町がどんどん衰退し、スキーのリフトがどんどん閉鎖されていく中で、当時の町長がスイス視察に行きました。スイスの小さな都市に、ヨーロッパを中心とする海外から観光客が集まっている。その風景を目にし

て、これからは国内の観光客よりも世界の観光客に視点を移すべきだと、20年前、まだ観光庁がない時代に当時の町長が決断したのです。当然議会の中は反対意見が強かったのですが、役場の職員に外国人を採用しました。おもてなし条例をつくって子供たちに挨拶、マナー、地域愛を徹底的に教育していきました。中学生や高校生に英語の表示板をつくらせています。高齢者はガイド。町民全員が参加します。町長の根底にあったのは危機感でした。このままでは町はなくなってしまう。ほかと同じことをやっていたのではこの町の成長はないと思い切って決断して外国人を受け入れるという政策に打って出たわけです。オーストラリアから職員を雇い、いち早くオーストラリアからの観光客を取り込んだのがニセコでした。

地域における観光立国に向けた取組事例

<p>ニセコ（北海道） 人口：約4,700人</p> <p>行政・事業者・住民が一体となった取組により、広く国内外から観光客が集まる通年観光地に変貌させた。</p> <p>高校生による英語案内表示の作成 魅力的なツーリング観光の提案 冬のニセコ山系</p>	<p>佐渡（新潟県） 人口：約62,500人</p> <p>離島であることの不利を吹き飛ばし、各種伝統的な芸能や建築物を活用したインバウンドへの取組を地域一丸となって推進する。宿根木地区の中学生による無料ガイドは、国内外の観光客に好評。</p> <p>地域の伝統を活用した取組例 一</p>
<p>直島（香川県） 人口：約3,400人</p> <p>島民主導で、地域固有の文化や自然の中に、現代アートや建築の融合を図る取組を行い、現在では「現代アートの島」として国内外に名を馳せる。</p> <p>「石橋」 一草間彌生「赤かぼちゃ」 飛騨の里ライトアップ</p>	<p>飛騨高山（岐阜県） 人口：約93,200人</p> <p>バリアフリー対応や、市民のおもてなし意識向上、12カ国語対応のHP、ライトアップ等による冬季の誘客対応などによって、豪雪やパル崩壊による観光客減少から一転、国内外の観光客を取り込むことに成功。</p> <p>飛騨高山観光協会HP 「日・英・中（英）・中（国）語・独・伊・仏・露・スペイン・ポルトガル・タイ」</p>

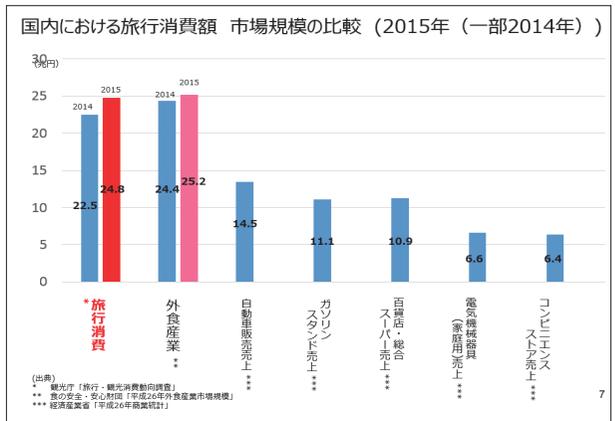
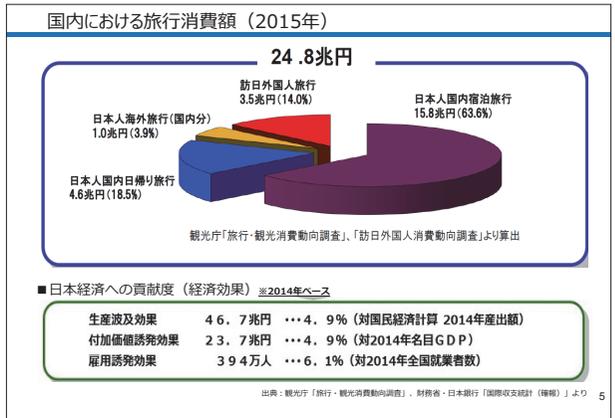
直島も同じように、香川県の小さな島だったのが、今はヨーロッパを中心に多くの外国人観光客が訪ねるわけです。高松から船で約1時間のところですが、ここも町長が反対を押し切って決断しました。現代アートとは縁がなかった島を、現代アートの島というコンセプトにして、ひたすら住民が現代アートにからむいろいろなものを飾った町づくりを進めました。空いている部屋は芸術家に開放していく。みんなでやれることはやっていく。何よりもこの町長の目線が高かったのは、国内でプロモーションをやっても効果は小さい、そんなお金をかけるのだったら一発目のプロモーションをパリでやろうと考えたことです。既得権益にとっぴりついている人たちは「なんでそんなことをするのか」と当然大反対しました。

飛騨高山も12カ国語対応のホームページをつくりました。今はこういうホームページは珍しくなくなりましたが、今から15年前に12言語のホームページはありえなかった。その当時の市長が長野オリンピックを経験して「これからは世界から受け入れなければいけない。世界からみんなに来てもらうために準備をする。」という思い切った決断を下しました。さらにここはいち早く民泊を始めています。ホテル、旅館が立地できない、それならとにかくわいわいで何とか受け入れをしよう、古い民家や子供がいない家を提供しました。このように町をあげて、世界に目線をあげてしっかりと人材育成をやっていたところが、田舎であっても世界からヒト、モノ、カネを集めているわけです。

国内における旅行消費額

観光産業は日本経済に、47.6兆円の生産波及効果があります。観光は非常に裾野が広いので、いろいろな業界に波及します。今、日本国内における旅行・観光消費額を24.8兆円とここに書いていますが、国は2030年までには約40兆円に持って行けると見えています。しかし私はヨーロッパ

のほか観光先進国の例から考えて十分50兆円に持っていけると読んでいます。この規模は外食産業、自動車、ガソリンスタンド売り上げ、百貨店などよりも高い水準です。スポーツ産業は約5兆円といわれています。なおかつ旅行消費が増えると、外食産業から自動車販売、ガソリンすべての業界に恩恵をこうむらせるわけです。そういう特性があります。



■拡大するアジアの国際観光市場

これから大きいチャンスはアジアの経済成長です。2015年で約5億人といわれているミドル層が2020年には約10億になるといわれています。そして中国はこれからインパウンドが減るかもしれないと心配をする向きがありますが、心配どころが増え過ぎて大変という時代が懸念されます。今、中国から海外旅行に行っている人数は2016年で1億3,000万人います。そのうち日本に来ているのはわずかに670万人です。まだ20人に1人しか来ていないのです。

中国国境局の調査によると、今中国人がアジアで一番行きたいところは、タイと日本が競っています。たまたま私が観光庁長官時代から競っていたのですが、これはピザを解禁するとあつという間に2,000万人くらい来ます。今、CIQ や受け入れが整っていないので、中国についてはピザの緩和を段階的にやっています。例えば最初は所得制限や社会的地位から、そこから徐々に下げてきてマルチピザを一部認めるなど、そういう形に緩和を進めてきています。今は団体客より個人客が増えてきました。大阪には2016年は373万人が来ました。これはほぼ東京と同じ水準です。2013年はまだわずか100万人でした。2020年には恐らく中国人の方が1,000万人近くになります。難波はほとんどが中国人の方になるぐらいの伸びが予想されます。中国13億人、そのうちセレブ層といわれる所得3,000万円以上の方が2,000万人から3,000万人はいるのではないかと推測されています。だからこそ1億3,000万人も海外旅行に行くわけです。

韓国も増えています。去年は400万人来ました。年々増えています。それ以外にもタイ、マレーシアがピザ免除になりました。今後さらにインドネシア、ベトナム、カンボジア、ミャンマーなどがどんどん経済成長していくと、一気に日本に来ることになるでしょう。観光の世界は非常に競争が働くので、われわれが競争力を持たないと他国に取られてしまうことになってしまいますが、われわれにはこれを呼び込めるだけの大きな市場が十分にあります。

■2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた観光戦略

さらなる大きな風は、2018年のピョンチャン（平昌）で予定されている冬季オリンピックです。ピョンチャンの冬季オリンピックは2月です。ピョンチャンとインチョン（仁川）から関空までの時間と、インチョンからピョンチャンまでの距離を考えると、だいたい鉄道がスピードアップすると2時間から3時間で着きます。

ピョンチャンオリンピックが2018年、2019年ラグビーワールドカップです。東大阪と神戸で開催されますが、これは世界の富裕層が大勢来ます。私はこの間静岡で開催された、アイルランドと日本のラグビーの試合に行きましたが、アイルランド人が大勢来ていました。聞くとほとんどがお金持ちです。サッカーはどちらかというとミドル層ですが、ラグビーは富裕層の方が競技されているケースが多いようです。ラグビーワールドカップは欧米を中心とした富裕層を取り込む大きなチャンスです。

2020年東京オリンピック、パラリンピック、当然のことながらこれはオリンピックで東京に来てもとどまらないわけです。東京にあれば当然周辺を観光します。オリンピックの場合は、ほとんどのアスリートが来たらすぐ帰ってしまいます。そして2021年は関西ワールドマスタース。これもだいたい競技者が3万人、多いときは5万人といろいろ諸説はあります。共通しているのは、来たら長期滞在してくれること。しかも家族連れで、大半が富裕層です。この人たちはとにかく贅沢三昧、運動しながら遊びまわる方々が中心です。従って経済効果を見ると関西ワールドマスタースは非常に大きいのです。

2022年には北京で冬季オリンピックがあります。2018年から2022年まで毎年日本を中心にこの東アジアで世界の祭典があります。それだけ発信するチャンスがあるわけです。経済のマーケットも大きい、発信するチャンスも多くなるということです。

■名目 GDP600 兆円に向けた官民戦略プロジェクト 10

国が掲げている10の成長戦略「官民戦略プロジェクト10」(仮称)があります。われわれがやる IR にしても万博にしても、常に大きい経済の成長戦略のエンジンになるという意識は持っておく必要があります。その中で国があげる成長戦略一つ目が「第4次産業革命」。ものづくりの聖地である大阪が力を入れなくてはならないテーマだと思えます。製造業で頑張ってきた大阪商工会議所のメンバーの方からもう一度2025年万博を見ずえものづくりの国際的な展示をしようという話をいただいています。大阪のものづくりは非常に質の高いものが多いです。この間堺に行きました。線香発祥の地は堺なんですね。私は全然知りませんでした。京都だと思っていました。大変不勉強ですが、調べると、歯ブラシからつまようじから、大阪は細かいものづくりを多く持っています。しかし残念ながら大阪は小さいものをバラバラでやっていました。一元化してしっかりと組み立てれば、ものづくりで一気に突き抜けるだけのものはあります。残念ながらそこにはIoTや生産性や収益性などの議論がまったく持ち込まれないまま、どんどん高齢化して世代交代も難しい状態になっています。しかし、持っているものは質が高いのです。

二つ目が健康です。医療や健康美容、そこには食なりロボット活用なり、さまざまな分野がありますが、医療、健康美容をくっつけて健康立国というところも大阪の強みが発揮できると思えます。

四つ目はスポーツですが、大阪はもともとスポーツメーカーのミズノ、アシックス、デサント、シマノがあり、最近ではロート製薬もスポーツ関連をやっています。スポーツの器具、メーカー、スポーツのファッション、スポーツ薬品、飲料、スポーツ関連産業は大阪が非常に強いです。

七つ目の農業改革・輸出促進、ここは食です。大阪が持っている食の多様性、質の高さ、農業をまとめた観光ということです。

～名目GDP600兆円に向けた「官民戦略プロジェクト10」(仮称)～		(単位:兆円)				
重点項目	(プロジェクト例)	市場規模	現状	2020	2025	2030
第4次産業革命	自動走行、FinTech、等			30		
最先端健康立国	医療へのIoTやロボット活用、等		16	26		
環境エネルギー	省エネ、再エネ、資源安全保障の強化、水素社会実現、等		18			28
スポーツの成長産業化	スポーツ施設の多機能化、IT・観光・ファッション等との融合、等		5.5		15	
既存住宅流通リフォーム市場活性化	資産価値を評価する流通・金融の仕組み構築、等		11		20	
サービス産業の生産性向上	トラベル・旅館等7分野の生産性向上のための法的枠組み、等		343	410		
農業改革・輸出促進	スマート農業、産業界と農業界の連携体制構築、等		4.7	10		
観光立国	地域観光経営の推進、観光経営人材の育成、広域観光周遊ルートの世界水準への改善、国立公園のブランド化、文化財の活用促進、休暇改革、等		3.5	8		15
	訪日外国人と日本人の旅行消費額の合計		25	29		37
オリパラに向けた各施策	PIF等による公約サービス・資産の民間開放拡大、等			12		
計(観光立国は日本人消費額との合計額を使用、数字空欄の項目は従前の数字を使用)			499	623.3	643.8	661.8

14

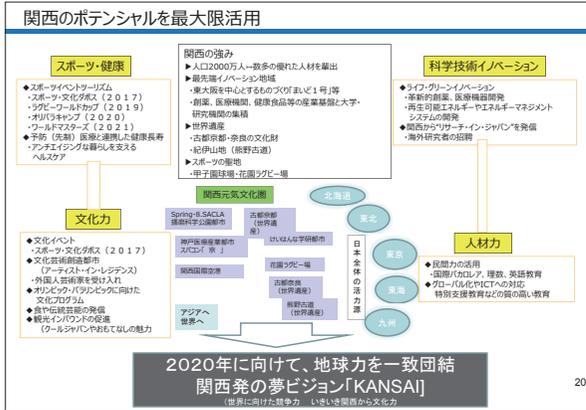
(内閣府の発表数字
(重点項目以外の産業も含む) 産業競争力会議(第6期)「資料1」より)

上から順番に、ものづくり、健康、スポーツ、食、観光、ここが今後の成長戦略で大阪が世界に突き抜けるときのコンセプトになるのではないかと思います。

文化財も保存優先から観光客目線での規制緩和をどんどん進めています。最近、大阪城でトリアスロンが開催されました。また、大阪城で7月15日から8月31日までプールを開きます。去年はUSJと組んで冬の時期に待のイベントを行いました。文化財は、今までは各省庁のいろいろな規制がかかっていたのですが、ここに来て、観光目的であれば積極的に規制緩和をしていこうという流れが出てきました。例えば迎賓館が開放されるようになりました。世界の城や皇居はほとんど観光施設化しています。ほとんどの城が24時間ライトアップしていません。コンサートを開いたり、イベントをしたり、歴史的施設というよりは、そこに周遊性やあるいは集客という性格が出ています。大阪では大阪城。今度は飲食施設ができました。また、吉本興業が劇場をつくろうと。国が文化庁や国交省、各省庁に対する規制緩和を進めているというのが大きな背景にあるわけです。こうして公園、文化財、河川、さまざまな分野で規制緩和が進んでいるのです。

■関西のポテンシャル

関西の強みは、皆さんがご存じのように、人口2,000万人の大都市圏でありながら、歴史文化が古いところです。西暦400年、500年から歴史が積み重なっています。歴史的遺産、文化



遺産もあります。何よりも強いのは、人材を多くつくっている。ものづくりでもいろいろな人材が出てきたということは、この関西というエリアがもともと文化力、人材力のストックがあるということです。そこにスポーツ、健康、科学・技術イノベーションがある。大阪を中心に半径100キロでほぼコンパクトにまとまっています。そこには日本の約50%以上の重要文化財、国宝が集積しています。

大阪、特に関空から見ると、瀬戸内から関西、北陸を含めて連携することによって大きな相乗効果が期待できます。例えば重要文化財の登録件数は1番東京、2番京都、奈良、大阪、滋賀、兵庫、愛知、長野のそのあとに和歌山です。圧倒的に関西に集積しています。

関西エアポートが関西のハブとしての機能をさらに加速化してくれます。関西国際空港は24時間空港でLCCは国内空港では就航数は1番、アクセスも非常に機能アップしてきています。関西国際空港は、皆様の努力で成田空港に肉薄してきました。今後さらに24時間空港としての交通の利便性、関西全体のポテンシャルを活かして関西国際空港、伊丹、神戸の3点セットによってしっかり住み分けできれば、羽田プラス成田の連合軍を逆転するのは間違いのないと思っています。

関西国際空港の外国人入国者数は2016年で609万人、その4年前が179万人なので4倍増とすばらしい成果です。加速がすごいです。いっぽうで成田空港は4年前

が356万人から2016年で680万人と約2倍です。ここに今後の可能性を感じます。

■大阪の成長戦略／世界最高水準の受入環境整備に向けた課題

大阪も観光が持っているポテンシャル、アジアの経済成長を取り込んでいこう、もう一度大阪の都市魅力を高めていこうということから、大阪全体の戦略として五つのプロジェクトが動いています。1番目の内外の集客力強化、4番目のアジアの活力の取り込み、5番目の都市の再生、このあたりをこれから大阪は成長させていこうとしています。

その中でさらに大阪の観光のコンセプトとしてあるのは、関西国際空港が24時間空港、24時間観光都市を目指すこと。大阪が特にできるとすればこの分野だと私は思います。京都、奈良、滋賀では難しいです。いろいろな規制の関係で、営業時間もどうしても限られてきます。24時間というのは国際都市として必須の条件です。そういうものを全面的に打ち出すこと。関西、西日本のハブ、単に大阪のみならず大阪プラスアルファの発想です。大阪と京都、大阪と神戸、大阪と瀬戸内、こういう形のハブとしての機能、多様性あふれる町、そこにはMICE、富裕層対策、世界に通用するブランド化をしていく。そしてラグビーワールドカップから関西ワールドマスタースを視野に入れながら、IRそして万博のプロジェクトを進めていく。お客さんの満足度を上げる受け入れ環境をしっかりとやっていこうということです。

大阪の成長戦略

具体的な取組み ～成長のための源泉～

<p>1. 内外の集客力強化</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 世界的な創造都市、国際エンターテインメント都市の創出 (2) 関西観光ハブ化の推進 (3) 関西観光ポータル化の推進 <p>2. 人材力強化・活躍の場づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 国際競争を勝ち抜くハイエンド人材の育成 (2) 外国人高度専門人材等の受入拡大 (3) 成長を支える多様な人材の育成力強化 (4) 地域の強みを活かす労働市場の構築 (5) 成長を支えるセーフティネットの整備と多様な人材が活躍できる場づくり <p>3. 強みを活かす産業・技術の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 先端技術産業のさらなる強化 (2) 世界市場に打って出る大阪産業・大阪企業への支援 (3) 生活支援型サービス産業・都市型サービス産業の強化 (4) 対内投資促進による国際競争力の強化 (5) ハイエンドなものの推進 (6) 成長分野に挑戦する企業への支援・経済活動の新興代議の促進 	<p>4. アジア活力の取り込み強化・物流・人流インフラの活用</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 関西国際空港の国際ハブ化 (2) 阪神港の国際ハブ化 (3) 物流を支える鉄道道路機能の強化 (4) 人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化 (5) 官民連携等による戦略インフラの強化 <p>5. 都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 企業・人材・情報が集い、イノベーションが生まれる都市づくり (2) 安全・安心を確保し、持続的に発展する都市づくり (3) 新たなエネルギー社会の構築と環境先進都市づくり (4) みどりを活かした都市づくり (5) 農空間の多面的な機能を活かした都市づくり・都市農業の推進
--	---

(出典)大阪の成長戦略(2016年12月版)

世界最高水準の受入環境整備に向けた課題

- 1 宿泊施設整備**
 - ・新規施設の建設、リニューアル
 - ・既存施設の増設、リノベーション
 - ・特に、宿泊客を中心に大規模ホテル誘致
 - ・食料（安心、安全）な施設設備の整備
 - ・駅・主要観光地への宿泊施設の導入、集約（例：グランピング）
- 2 観光案内所の整備**
 - ・観光案内所の整備
 - ・観光案内所の拡充
 - ・公共施設との連携
- 3 表示の整備**
 - ・多言語表示の整備
 - ・外国人観光客にもわかりやすいサイン（多言語表示）
- 4 Wi-Fi**
 - ・主要観光地における整備（→ 目標整備箇所、重点整備エリア等）
 - ・観光案内所の整備
 - ・観光案内所の拡充
 - ・観光案内所の拡充による自治体無料Wi-Fiとの連携
- 5 安心、安全の確保**
 - ・治安の確保
 - ・犯罪被害の防止
 - ・災害時の対応
- 6 キャッシュレス、ATM**
 - ・キャッシュレス決済の普及
 - ・ATMの設置
 - ・外国人観光客にも対応可能なATMの整備
- 7 バス環境、タクシーサービスの充実**
 - ・バス環境の整備
 - ・タクシーサービスの充実
 - ・観光客の利便性の向上
 - ・観光客の利便性の向上
- 8 食の受入環境の整備**
 - ・食料の確保
 - ・食料の確保
 - ・食料の確保
- 9 観光関連人材の確保**
 - ・観光関連人材の確保
 - ・観光関連人材の確保
 - ・観光関連人材の確保

九つの切り口でお客様の満足度を上げていくことが、お客様の消費にもつながり、リピーターにもつながります。この分野について大阪は非常に頑張っています。私は大阪に来て2年になりますが、皆さんの本気を感じます。ほかの県に行くとき大抵民間の方は「あれは行政がやってくれる。行政はどうなっているの」自分は金も出さずに他人に責任転嫁。でも大阪の議論は「よし、みんなでこの町を変えていこう」というパッション、エネルギーが強いです。九つの項目を着実にやっているのは大阪の強みです。一つは宿泊、今はだいたい2020年まで約2万室増設する計画があります。民泊がかなり増えてきているので、民泊は違法を排除し合法民泊に。大阪はホテルの立地、ホテルの改修、民泊推進など、宿泊施設の提供については非常に意欲的に取り組んでいます。

二つ目が観光案内所整備。先般 JR 西日本と大阪府と一緒に、大阪駅の中央に夜11時までの案内所を整備しました。今後さらにインバウンドが増えてきたら、例えば新大阪、難波、関空など1番の集積エリアの案内所をどうしていくかという問題が出てきます。

三つ目が表示の整備。特に大阪梅田駅はわかりづらく、さらに同様の駅が多数あります。表示が途中でブツンと切れている。これはいろいろな事業者が地下街、商業施設に入っているからです。大阪梅田駅は拠点なのでこの表示をわかりやすくしていこうと、政府、大阪府、市、経済界で議論を始めています。

四つ目のWi-Fiも、大阪フリーWi-Fiとい

う形で整備を進めていますが、まだまだお客様が集積するところではWi-Fiがつながりにくい問題が残っています。単に整備をするというだけではなく、きっちりと動線、人の集積にあわせて効率的にWi-Fi整備をしていく。

五つ目が安心安全、六つ目がキャッシュレス。大阪の場合はかなり外貨のクレジットに対応できる仕組みが進んでいますが、まだまだエリアによっては現金主義のところがあって、ここをできる限りキャッシュレスにする対応が必要になってきます。

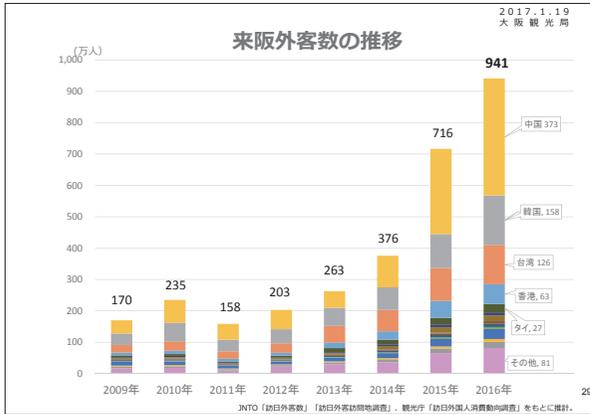
七つ目はバス環境、タクシーサービスの充実、八つ目が食の受け入れ環境の整備。これは大事なテーマで、ハラル、ベジタブル、アレルギーなどそれぞれの文化、食生活に対応した受け入れをしていく。

九つ目は、皆様の協力をいただきたいところですが、観光人材が不足しています。日本人の若者が減ってきているところもあり、観光人材は単にサービスするだけではなく、マーケティングをする、リサーチをする、結果的に私が先ほどから申し上げているような都市政策や文化政策に総合的に調整できるような人材が必要になってきます。そうすると人材の確保育成がこれから大きなテーマになります。

特に急がなければいけないのはIRの人材です。今度夢洲にIRができますが、IRで必要なのは、今までの質をさらに高めたサービスをするような高度人材です。これはだいたい2万人から4万人必要になってきます。この人材を人手不足の中でどうやって育成確保するか、今から腰をすえてやらなければ間に合わないテーマであると思っています。

■来阪外客数の推移

昨年度来阪外客数は941万人まで増えてきましたが、中国、韓国、台湾、香港、四カ国の合計が東京を抜きました。タイとマレーシアも東京に肉薄しました。皆さんのご努力でオーストラリア、ヨーロッパのほうも着実に東京よりも高い水準で増えてきています。これからのいえることは、ア



アジア 4 カ国、これは確実に日本一をキープしていく。そこに今後欧米 5 カ国を増やしていく、これが今後の基本戦略になると思います。

2013年から2016年で、日本全体の訪日外国人客数は2.4倍増えましたが、東京が約2.3倍、大阪は246万が941万で約3.6倍に増えました。この急激な増加はわれわれも想定していませんでした。本当にこれからお客さまを満足させてしっかりとサービスするためには、受け入れ環境をかなりスピーディーに整備していかなければなりません。いきなり中国人がどっと増えてしまったときに受け入れが間に合わないというリスクがあります。従って、急増する外国人旅行客に対し、受け入れ体制を整備し、サービスの質を上げることも大きな課題になってくるわけです。

■訪日外国人旅行消費額

観光は産業であり、まず大切なのは観光客がいくらお金を消費してくれたかということ

インバウンド観光消費が大阪経済に及ぼす可能性			
	2014 (H26)年	2015 (H27)年	2016 (H28)年
来阪外国人数	376 万人	716 万人	941 万人
旅行消費単価	70,800 円	80,700 円	92,850 円
来阪外国人による消費 A	2,661 億円	5,784 億円	8,735 億円
大阪府GDP(※) B	37 兆 8,462 億円	38 兆 4,812 億円	40 兆 円 (仮)
A ÷ B (%)	0.7 %	1.5 %	2.2 %

※ 緩やかな回復基調にあることを踏まえた仮数字。

参考：全国

	2014 (H26)年	2015 (H27)年	2016 (H28)年
訪日外国人旅行消費 A	2 兆 278 億円	3 兆 4,771 億円	3 兆 7,476 億円
全国GDP(※) B	513 兆 6,980 億円	530 兆 5,452 億円	537 兆 2,894 億円
A ÷ B (%)	0.04 %	0.66 %	0.70 %

※ 2016年GDPは、OECD見直しによる。

です。2015年が約5,800億円、2016年が約9,000億円と推計しています。今、大阪のGDPが40兆円といわれています。外国人の消費額が約9,000億円、2014年が約2,600億円なので、2年間で約6,000億円増えました。GDPに占める比率が0.7から一気に2.2%まで増えました。約2兆円に近い経済効果があるといわれています。

いっぽう全国を見ると日本全体で3兆8,000億円、日本全体GDPの0.7%です。ということは大阪の場合0.7%という数字と2.2%の数字を見ればわかりますが、それだけ日本に来た外国人の消費が経済に大きな効果を与えている、全国平均よりも高い水準で与えているということです。宿泊観光客もこのような形で全国第2位です。

■大阪の都市魅力に資する大規模プロジェクト

これからが大阪のプロジェクトについての説明です。皆さんにはぜひこの時間軸をしっかりとらえておいてほしいと思います。2016年、2017年ときて、2018年は表には書いていませんがピョンチャンの冬季オリンピック、そして今、百舌鳥、古市古墳群の世界遺産認定、ラグビー、オリンピック、関西ワールドマスターズ、そしてIR。

2016年にIRの推進法が成立しました。順調にいけば実施法が今年12月に成立します。そこから国のほうで指針が出て、大阪では基本構想をつくり、その中で事業者を決定し、議会に了解を取って国に申請する。この手続きを踏んで、できる限りわれわれは2019年までに国の認定を取り付けます。そこから頑張って4年ほどかけて、2023年か2024年に施設をオープンする——こんな計画を考えています。

万博は、今の段階では参加申請をして、松井知事もBIEに行ってプレゼンテーションをしました。最終的には来年11月に開催地を決定することになります。約7年間の準備をしたうえで2025年を迎えること



になります。万博は一時的なものです、IRは50年、100年の計画で続していきます。ただ、仮に万博が決まったときにその前までにIRをオープンしておけば、MICE や宿泊のところで互いの相乗効果が出てくるというところがあり、あくまで2023年か2024年にオープンすることを考えています。

うめきたは今、2期開発が進んでいます。この拠点性が今後さらに高まっていくことを考えると、今の予定では2022年か2023年にまち開きが始まるということです。

また、関西国際空港も新会社がスタートしました。新しいLCCの専用ターミナルなど着実にハードの整備が進んでいます。関西国際空港の皆さんのご努力によってCIQの体制強化もされています。今後さらに伊丹・神戸空港との一体化によってハブ空港としての強化がなされていくことになります。

USJは年間約1,500万人集客していますが、USJの考えとして、今後できれば向こう10年ほどの間で大型投資をしたい、できれば大阪で投資をしたいという、場所は別ですが投資の考えがあります。

中之島では大阪国際会議場とリーガロイヤルがありますが、MICE 施設、今後展示場が増えるかどうかという議論と併せて、新美術館オープンもあります。

鉄道インフラも一気に進んでいきます。陸、海、空の交通体系をしっかりと見すえながら、こういうプロジェクトを絡めながら、大阪を生産性、収益性、産業の大

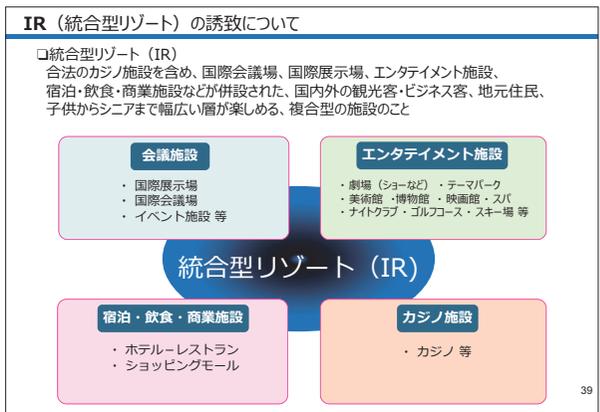
きなイノベーションがあるような都市にするよう目指していく。そのようにプロジェクトが連関していきます。

■ IR (統合型リゾート) の誘致について / 日本での IR に導入に向けた動き

IR 推進法はカジノ解禁法などとマスコミで報道されていますが、法律の目的は国際競争力の高い滞在型の観光地形成と地域経済の活性化、この二つが大きなメインテーマです。そのときの留意事項として、カジノ施設を含むことに伴う弊害を最小限に抑制することが、IR 施設の特徴です。

国際会議場、展示場、MICE 施設、テーマパーク、劇場、博物館、美術館、家族連れが楽しめるようなエンターテインメント施設、そこにホテル、レストラン、ショッピングモール、宿泊・飲食・食用商業施設、そしてカジノ施設を含んだ一体となった施設をもって IR 施設といいます。IR の面積は全体のわずか、シンガポールの場合2%から4%です。あくまでカジノの開発面積は抑制して入場規制もして、できる限り懸念とリスクを小さくしています。そういう施設の成り立ちがシンガポールの例で、今回日本政府が目指しているのはシンガポールのような IR です。

今後の手順は、地方公共団体が整備計画をつくり、IR 事業者を選定して、地域の合意形成をして、議会の議決を経る。国の申請を経て国の認定を受ける。それに並行して事業者についてのさまざまな問題、例えば暴力団と付き



合いがあるかないか、治安上問題がないか、過去の犯罪歴を含めたいろいろなことを調べてカジノ管理委員会がこれに対して免許を与えることとなります。地方が主体となって構想を出し、国の認定を受けるのが流れです。

■日本でのIRの基本的な考え方

先般、安倍総理が出したステイメントです。日本型IRはどういうものかということです。国際競争力の高い滞在型観光、家族連れで楽しめるエンターテインメント、国際会議場・展示場、伝統・文化・芸術を活かしたコンテンツの導入など、大きな経済効果、雇用効果、IRを訪れる旅行者を全国に流し、広域連携して全国に波及させます。

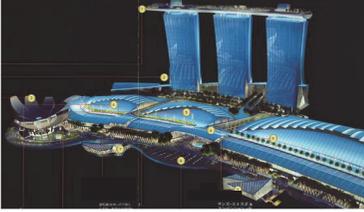
カジノ収益は今、制度上は剰余金といっていますが、公益目的に還元します。これは仮にカジノの収益の一部を国と地方公共団体が配分することになります。配分されたものを受けて、例えば自治体はカジノの依存症対策や観光、文化などにお金を使って還元するという仕組みです。そしてIRのカジノ規制をしっかりとやっていく。入場規制やあるいは依存症対策に対して、家族なり本人からの申告に伴って対処していく、入場料をとる、監視カメラをつくる、マネーロンダリングを排除するなど、さまざまな対策をしていく。こうした内容がベースになっています。

■【参考】シンガポールにおけるIR

シンガポールのマリーナベイ・サンズはビジネスリゾートがメインになっています。国際会議場が1万人、約4万㎡の展示場が併設されています。ファミリーリゾート、ユニバーサルスタジオにさまざまなエンターテインメント施設がコンバインされています。カジノは全体面積の約3%です。

これに伴ってどんな効果があったのか。当然ながらインパウンドが増え、ツーリズム分野の売上げが伸びました。雇用は約5万人増えました。

【参考】シンガポールにおけるIR：



【開業年】2010年4月

- 事業投資額：約5,100億円(約75億SG\$)
- 大会議場収容数：11,000名
- 展示場面積：31,750㎡

【施設特徴】
 ・シンガポールの中心地近くに立地。
 主要ターゲット層はビジネス系。
 ファミリー層を主要ターゲットとするRWSとすみ分け。

(資料)MBSヒアリング結果、パンフレット等より作成

①スカイパーク：展望台、レストラン、大型プール等を備えた地上200mのデッキ
 ②ホテル：客室数2,561を有するシンガポール最大のホテル
 ③博物館：蓮の花をイメージした博物館
 ④劇場：各2,000名を収容する2つの劇場
 ⑤カジノ：24時間営業の大型カジノ
 ⑥ショップ
 高級ブランド店を中心に、300店舗以上の飲食・物販テナントを有するショッピングモール
 ⑦タリタリパビリオン：マリーナベイに浮かぶパビリオン、レストラン、高級ブランド店が入居
 ⑧イベント広場：多目的イベント広場
 ⑨工場とコンベンションセンター
 展示会場31,750㎡、最大1.1万人収容可能なホールーム、最大250室の会議室等を備えた延床面積12万㎡のMICE施設

【参考】シンガポールにおけるIR導入の効果

■シンガポールの外国人入国者数

2009年 968万2690万人
 ↓
2013年 1549万5000万人 (60.0%増)

※ 旅客機の出入国カードを基に算出
 (旅客機等の乗組員、乗務員等及び陸路入国のマレーシア人を除く)

■シンガポールのツーリズム分野の売上(単位：シンガポールドル)

2009年 124億
 ↓
2013年 235億 (89.5%増)

※約1.98円(1シンガポールドル=80.58円；2014年4月時点)

■シンガポールのIRにおける雇用

○リゾート・ワールド・セントサ
(直接雇用) 14,000人
(間接雇用) 35,000人

○マリーナベイ・サンズ
(直接雇用) 9,000人

さまざまな効果がいわれています。これからなぜIRを導入するかという必要性の一つに、MICEの強化が大きなテーマになっています。

■近隣アジア諸国のMICE施設との比較

学術会議、インセンティブツアー、大きなイベント、展示見本市などを行うのがMICEですが、今の日本の実態をいうと、かつて約50%のシェアを占めていた日本のMICEは、今はアジアでは25%まで低下しています。東京でも世界で28位、アジアで8位、大阪にいたっては世界で115位、アジアでは25位まで落ちているのです。

この原因はどこにあるのか。私が観光庁長官時代、大きい質の高い国際会議、展示会を競争でよくオーストラリア、シンガポールに持って行かれました。大きい理由は収容人数です。インテックス大阪は7万㎡あります。しかし、会議収容人数はわずか300人です。東京ビッグサ

近隣アジア諸国のMICE施設との比較

近隣アジア諸国のMICE施設と比較し見劣りする大阪のMICE施設

国名	施設名	開業年	展示面積	最大会議 収容人数	会議室数	その他
日本	大阪国際会議場	2000年	2,600㎡	2,800人	25室	
	インテックス大阪	1985年	70,000㎡	300人	12室	
	国立京都国際会館	1966年	3,000㎡	1,800人	60室	5,000人収容規模拡張
	東京ビッグサイト	1996年	80,000㎡	1,000人	23室	4万㎡拡張予定
	東京国際フォーラム	2003年	5,000㎡	5,000人	33室	周辺インフラ整備
	パシフィコ横浜	1991年	20,000㎡	5,000人	47室	1万㎡拡張、新3棟建設
	幕張メッセ	1989年	72,000㎡	9,000人	18室	周辺インフラ整備
韓国	COEX	1979年	36,000㎡	1,800人	48室	第2COEX建設
	KINTEX	2005年	100,000㎡	1,600人	39室	周辺インフラ整備
	BEXCO	2001年	46,000㎡	4,000人	49室	第2、第3BEXCO建設
台湾	台北世界貿易中心 南港展館	2008年	45,000㎡	500人	8室	国際会議場、新3棟建設
香港	アジアワールド EXPO	2005年	70,000㎡	13,500人	7室	
シンガポール	サンタック・シンガポール	1995年	39,000㎡	12,000人	31室	
	シンガポール EXPO	2000年	100,000㎡	8,000人	4室	
	マリナベイ・サンズ (統合型リゾート)	2010年	32,000㎡	11,000人	217室	

中規模、夢洲にはオールインワン、国際会議、展示場がしっかり兼ね備えられた世界最高水準の施設をつくる、そうすることによってこの三つをうまく住み分けしながらMICEで世界の中でも高い水準の都市を目指す。そういう意味でもIRが必要になってくるわけです。

IRの用地を70ha確保して、万博の用地は100haヘクタール確保しています。今後万博が終われば70ha、万博予定地のうちの60haを2期工事で使います。さらにこの

イトは8万㎡ありますが会議場はわずか1,000人です。パシフィコ横浜は2万㎡で5,000人の国際会議場です。

われわれの将来のライバルはシンガポール、国際会議場はほとんどが1万人オーバーです。そこに4万～10万㎡の展示場が付いています。今は1万人の国際会議場と4万～10万㎡の展示場が一体となって整備、運営されているのがグローバルスタンダードです。さらに最近ではアフターコンベンションでホテル、ショッピングモール、エンターテインメントまで含んでいるのが世界の基準になっているのです。

残念ながら大阪国際会議場やインテックスなど、日本のどの施設もシンガポールのこの三つに太刀打ちできていないのです。ここにはオーストラリアのデータが出ていませんが、オーストラリアにもシドニーやメルボルンにこういう施設がどんどんできています。韓国もKINTEX、COEX、BEXCO、今はこども1万～4万人収容で10万㎡の展示場を三つ揃えようという計画が進んでいます。

「世界有数の高付加価値経済MICE戦略都市」を目指すために必要な機能強化と機能分担

日本はまず整備水準が遅れているのです。そこで大阪ではMICEをどうするかということで検討を始めており、うめきたを中心に小中規模の国際会議場や展示場が検討されています。中之島は学術を中心に

部分も含めて最終的には約200haの1期、2期、3期でIR事業を進めていく計画です。1期目は2020年のオープンまで、万博用地のこの部分はだいたい2027年から2028年、ここから先は2030年を目安とした開発をしていきます。

■導入機能とまちづくり

この間、大阪府、市の構想でまとめた一つが、世界最高水準のエンターテインメント施設、エ

「世界有数の高付加価値経済MICE戦略都市」を目指すために必要な機能強化と機能分担

<p>世界最高水準のMICE施設の整備 会議場・展示場・アリーナ等が一体化したMICE複合施設を中心として、宿泊・飲食・物販・エンターテインメント等の機能が集約されたオールインワン型のMICE拠点の整備促進</p> <p>大阪市内MICEクラスターの機能分担及び連携強化 梅田、中之島、ベイエリア等のMICE開催可能な施設を中心とした地域拠点（MICEクラスター）の機能強化を図り、地域毎の特性に合ったMICEの誘致促進</p> <p>MICE事業推進体制の強化 新たなMICE推進体制を構築し、MICEビジネス・アライアンス（MICE関連産業）・MICEクラスター・IR事業者等との連携強化することにより高付加価値MICEの更なる誘致を促進</p>
--

主要3地域の機能分担・機能強化の方向性

地域	地域特性	地域の方向性	機能分担	機能強化
梅田	関西圏の交通拠点 関西圏を代表するビジネスエリア うめきたとの連携が進行中	国際競争力を有する都市機能を 高度に集積、国際競争に必要なイ ンフラの進化に取り組み	アクセスの良さを活かした 高付加価値的な企業系 MICEを中心とした誘致推進	民間主導によるMICE施設等の充実 関西圏全体のアクセス強化
中之島	水都大阪のシンボルアワード 大阪を代表する文化・芸術拠点 大阪府立国際会議場が立地	歴史・文化と水辺の都市環境を活 かしたまちづくり推進するとともに 国際的な業務・文化・学術・交流 拠点の形成を図る	医学・工学等学術系の高 付加価値なMICEを中心 とした誘致推進	会議場・展示場一体型 MICE機能の検討 官公施設との連携
ベイエリア (豊洲・夢洲)	関西・西日本最大規模の展示 場（インフラ木製）が立地 夢洲では国際観光拠点形成を めざし、IRや万博の誘致が進行 中	夢洲の大規模用地を活用し、大 阪・関西のネットワークの拠点となる 国際観光拠点の形成を図る	国際的な大規模国際会 議、展示会及び海外大 規模イベント等 を中心とした誘致推進	夢洲に世界最高水準の オールインワン型MICE 機能の整備を推進

2025万博誘致





ンターテインメントといってもここには文化、伝統的芸術、スポーツ、さまざまな魅力あるコンテンツを入れていき、特にわれわれは関西のショーケースであるという面を打ち出していこう、オールインワン MICE 施設をしっかりとつこう、ウェルネスニューツーリズム、メディカルスポーツを通してしっかりとした大阪、関西ならではのウェルネス、IoT を駆使した空間をつくっていこうというもの。

これに並行して急がなければいけないのは交通アクセスです。夢洲の将来を考えたときに、北ルート JR の延伸を早期に実現し、中央線の延伸によって循環型の交通体系をつくります。単に鉄道のみならず、関西国際空港との関係でヘリポートをつくってプライベートジェットを乗り入れるようにするなど、海上輸送も併せて交通体系をつくっていく。

■ 2025 万博誘致

私は、IR をしっかりとつこうと万博を準備すること、関西国際空港、梅田大阪駅、この三つのエリア、3点セットが世界・アジアでも屈指のハブとしての機能を持ち得るということだと考えています。それに併せて、陸、海、空の2030～40年のときのアジアの玄関口といえるような交通体系はどうあるべきかという議論を官民あげてつくる必要があります。つくる必要があるというのはこの2、3年にかけていると思います。そこでつくりあげて一気にIR、万博、関空の民営化の加速化を含めて進めていくことになると思います。

夢洲が手つかずで残っているのは最大のチャンスです。私はここをスマートシティ、IC、IoT を活用したイノベーションのある地域にしていくのも大事なテーマだと思います

陸、海、空の交通体系をどうするか、これを100年の計で考える大きなチャンスが来るということです。開催自体が目的ではなく、開催に備えた準備、その後を見すえてレガシーを議論することが、大阪100年の計でしっかりとした都市、観光、経済政策を皆さんが本気になって議論する場になっていくのです。

「人類の健康・長寿への挑戦」というテーマは、日本が最も強い分野で、大阪が最も力を発揮できる分野だと思います。

■ 食、医療、健康その他

日本食は世界で一番の人気になりました。しかし残念ながら大阪は、質は高いですがまだまだ世界への発信が弱い。もう一度食のブランド化をしっかりと行う。食育をしっかりと行う。大阪のシェフをもっともっと世界の一流の舞台に送り出す。そことネットワークをつくる。いつまでも内向きで、大阪で一番だというレベルから世界にどんどん出て行く。日本食のポテンシャルに関していうと、世界に行った日本食レストランは、平成18年に2万4,000店舗でしたが、平成27年には約9万店舗に増えました。

メディカル分野では、最近大阪のマッサージは世界からも愛されています。健康、マッサージ、エステ、ネイルサロン、美容院もそうです。心斎橋の美容院は40%が外国人観光客です。

最近調べると、「おかまクラブ」「SMクラブ」が外国人に大人気です。日本橋のホストクラブはセレブの奥さまや貴婦人に大人気です。“色物”が混ざるとお金をどんどん使います。こういうものを、われわれが直接言うのではなく、ホテルのコンシェルジュに言ってもらうのです。大阪にはつきることのない夜の楽しみがあると。

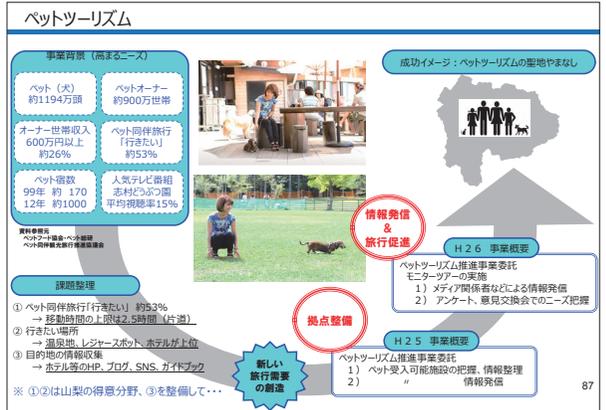
ものづくり、大阪城、文化、水都、建築物、

アニメ、コスプレ、忍者。大阪はコスプレのイベント回数が日本で一番です。

そして恋愛×観光。恋人の聖地ですね。やはり恋の香りがするところには消費が生まれます。恋にもパターンがあります。カップルでいくパターン、女性を求めていくパターン、恋が芽生える前の瞬間でいくパターン。そこに消費があるのです。観光に携わる人は真面目な人が多いので、こういう議論になると“ぶりっこ”して「私は関係ない」というのです。シンガポールの私の昔の知り合いは、これからは「恋愛」と「ペット」だと言っていました。ここを握ったところが消費を捕まえる。そういう意味で、恋人の聖地と銘打って恋愛がকাশ出せるようなパワースポットをつくっていかうとしています。恋というテーマを観光にどううまくつなげていくかですね。

最後はペットです。ペットといかに共生していくか、ペットと一緒に旅行する、ペットイベントに参加する。こういうものも大きくマーケットになってきます。

以上、話したいことはまだまだありますが、世界からヒト、モノ、カネが集まり人材が集まり、夢とチャレンジできる町になることを夢見て、皆さまと一緒に頑張ります。





関西3空港の一体運営

読売新聞大阪本社 経済部 山本 照明

神戸空港の運営権売却の公募入札で、神戸市は7月25日、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、同社に出資するオリックスと仏ヴァンシ・エアポート3社の企業連合（以下、関西エアポート陣営）を優先交渉権者に選んだと発表しました。入札に参加しているのはこの3社の陣営だけでしたので、サプライズはなかったわけですが、関西にとって長年の懸案だった「関西3空港」の一体運営がようやく実現することになります。

ここでは、市が公表した関西エアポート陣営の提案の概要をご紹介するとともに、各界から発言が相次ぐ神戸空港の規制緩和を巡る議論について考えたいと思います。

◆提案の概要

関西エアポート陣営が示した42年間の運営権の対価は総額191億4,000万円で、市が設定した最低価格を約15億円上回りました。毎年の収入に連動して支払う負担金は、営業収益が20億円を超えた分の3%としました。2015年度の決算でみると、ターミナル事業を含む神戸空港の収入は約26億円でしたので、この負担金は1,800万円という水準になります。

運営は、関西エアポートが100%出資する新たな会社が担い、関西エアポートの社長と副社長がこの会社の社長と副社長を兼務します。事実上、関西エアポートが関空・伊丹とともに神戸空港を一体的に運営することになります。

活性化策では、航空系事業について、航空会社や旅客へのマーケティングを強化し、関空・伊丹との重複を避けた路線を誘致するほか、将来的に着陸料を見直したり、インセンティブ制度を設けたりして、航空会社に機材の大型化を促すとしました。非航空系事業では、ター

ミナルを改修して商業エリアを拡張するほか、「ウォークスルー型」店舗や保安検査の待ち時間が短くなる「スマートレーン」の導入などを検討することも盛り込まれました。42年間の設備投資額は325億円に上ります。

収支計画は明らかにされませんが、旅客数は運営開始5年後に16年度より約1割多い300万人に増やすとしました。「5年で1割」というのは、運営開始初年度で旅客数が計6%増えた関空・伊丹に比べて見劣りするの否めません。ただ、定期旅客便は国内線に限られ、運用時間は午前7時～午後10時の15時間、1日の発着回数が最大60回という規制がある中では、空港運営に実績のある民間の手腕を駆使したとしても、これが限界なのでしょう。

この提案について、市は外部の有識者5人による審査を行いました。審査した13項目の配点は計200点。結果は176点でした。結果は公表されていますので、主な項目を紹介します。

運営権の対価への評価は、25点満点中21点でした。最低価格を上回ったとはいえ、191億円では物足りないということでしょう。入札手続きに複数の陣営が参加し、競争になれば、もう少し高い水準になった可能性は大いにあります。

事業戦略についても30点満点のうち22点にとどまりました。これはターミナルに誘致する店舗を具体的に示せなかったことが大きかったようです。空港島内の用地を活用する任意事業についても10点中7点となりました。募集要項などから推察すると、市側には集客施設を新たにつくって欲しいとの思惑もあったようですが、実際の提案は水素ステーションの誘致を目指すことなどにとどまりました。

◆規制緩和

神戸空港の運営権売却手続きが進むにつれ、規制緩和を巡る発言が相次いでいます。関西経済連合会の松本正義会長は読売新聞のインタビューに対し、神戸空港の運用規制を決めた「関西3空港懇談会」を再開し、規制緩和に向けて検討する考えを明らかにしました（7月13日付朝刊）。大阪商工会議所の尾崎裕会頭も7月21日の定例会見で、「規制を緩めることで便数が増え、利便性が上がるなら変えていけば良い」と述べ、安全性を担保した上で規制緩和することに前向きな姿勢を示しました。

兵庫県の新井敏三知事が「東京五輪を見据えれば、関西3空港の潜在力を生かしたインバウンドの受け入れ体制の確保が不可欠。こうした認識が関係者の間で広がりつつある」と話している通り、大阪市の吉村洋文市長も「24時間空港を目指すべき。国際化を関西全体で進めていけば、関西が活性化される」と規制緩和に前向きです。大阪府の松井一郎知事でさえ「議論について」全く反対ではない」と発言しています。3空港懇は、地元自治体や経済団体で構成しており、関経連会長が座長を務めています。主だったメンバーが前向きですので、休止していた3空港懇は再開される可能性が高いのではないのでしょうか。

ただ、規制緩和の議論は簡単にはまとまらないと思います。理由として、関空が整備された歴史的な経緯が挙げられます。1970年代、騒音被害の大きい伊丹空港の代替空港を、神戸沖に建設する構想がありました。神戸市の反対もあり、関空は大阪の中心部から遠い泉州沖に決まりましたが、その後、伊丹が地元の要望などで存続し、神戸市も空港建設に方針転換したため、3空港が並立することになりました。リーマン・ショックや米国の同時多発テロなどもありましたが、関空の第2滑走路の整備も含めて骨を折ってきた地元自治体には、3空港の並立が関空の低迷を招く一因になったとの思いは強く、神戸空港の規制緩和を無条件に認めるのは難しいと思います。

もう一つは、3空港懇の議論には伊丹空港も絡んでくるということです。伊丹も国内線に限

定され、長距離線の便数にも制限が設けられています。3空港懇で神戸空港の規制緩和がテーマになると、伊丹についても国際線の復活が議論の俎上に上ってくることが予想されます。これについても関空の地元自治体は受け入れがたいでしょう。神戸空港の規制緩和の議論をするにしても、伊丹を除く狙いから「3空港懇と別のテーブルで」という意見が出てくることも考えられます。

三つ目は関西エアポートの経営戦略です。関西エアポートとしては関空と伊丹が最優先です。特に関空は発着枠にまだ余裕があり、成長の余地も大きいわけですね。神戸空港の規制緩和によって航空会社が次々に関空から路線を移していくような状況は避けたいでしょう。収益の最大化を目指すという意味でも「関空ファースト」で考えたいはずですね。例えば着陸料で言うと、B737型機の場合、関空がおおよそ13万5,000円、神戸が8万円と関空のほうが高いので、関空の路線が神戸に移ってしまうと減収になってしまいます。

神戸空港の規制緩和が必要ないと言いたいわけではありません。政府の目標通り、訪日客が増えていくと、関空だけではさばききれなくなるでしょう。その時、神戸をフルに活用できるのであれば、これほど関西にとって良いことはありません。関空と同じく海上にあり、24時間運用できる神戸は大きな潜在力を秘めた資産と言えます。

ただ、現在の神戸空港には3空港懇による運用規制以外にも、飛行できる空域に制約があります。処理能力を増やすには、淡路島やその対岸上空を飛ばすことも検討しなければなりません。将来の訪日客の増加を見据えると、近接する3空港トータルで処理能力を拡大することが必要になる可能性もあります。単に神戸空港の規制緩和だけにとどまらない、より大きな視点での議論が求められます。

いずれにしろ来年4月から関西3空港の一体運営が始まります。これまでのように後ろ向きな役割分担論ではなく、アジアの旺盛な訪日需要を一段と関西に取り込むためにどのように3空港を活用していくのが、前向きな議論が進んでいくことを期待します。



地域が主体となった空港運営の模索

—石見空港にかかわる大学と地域の課題—



島根県立大学総合政策学部

西藤 真一

(-財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

はじめに

わが国の国内航空の旅客数は、一時的な停滞・落ち込みはあるものの、ほぼ一貫して拡大傾向を示してきた。地方の需要の減退や既存航空会社による地方路線の見直し等を受け、2006年ごろからやや大きな落ち込みがみられたものの、現在は持ち直している。成田および羽田の発着枠拡大やLCCが主要な地方に就航したことも背景にある。

東アジア地域のLCCがわが国の地方空港等に就航することとあわせて訪日外国人宿泊者数も急速に伸びてきた。伸び率の面からみると甲信越、四国地方の伸びが他地域を上回るなど、インバウンドは地方にも浸透しつつある¹。このように、国際線利用者も含めると、わが国の空港を利用する人の数はさらに増加すると考えられ、全体で見れば航空需要は今後も堅調に推移すると予想されている。

空港運営の面では、2013年に民活空港運営法が定められたことを受けて、各地で民営化の検討が進められるようになった。2016年に仙台空港でコンセッションが導入されたが、それ以降、高松や福岡といった国管理空港ばかりでなく、地方管理空港でも運営委託に向けた手続きが進められている。着陸料を柔軟に設定して航空ネットワークを充実させ、ひいては交流人口を拡大し、地域活性化に結び付けるといった政策目標が掲げられている。

このように、わが国の空港を取り巻く環境は比較的明るい将来を展望できるかのように見える。しかし、離島航空路を含め、地方の航空路線の維持はますます困難になっているという現実もある。航空会社の自助努力はもはや限界であり、地域の多様なステークホルダーが航空路線の維持や空港の活性化に向けて主体的に取り組むことが求められている。

しかし、主体的に地域課題に取り組むということは、抽象論として理解できても実際に機能する組織を構築することは極めて難しい。小論では、2013年に実施された「羽田空港発着枠政策コンテスト」に応募した石見空港を例に、地方の取り組みから実際的な課題を見出し、実質的な連携強化策について考えたい。

地方航空の維持をめぐる政策展開

周知のように、わが国の空港整備は「空港整備計画」によって進められた。しかし、2003年には空港整備計画は、空港のみならず道路や港湾、鉄道など、13の社会資本整備事業を1本にまとめて「社

¹ 観光庁「宿泊旅行統計調査」によると、2011～16年の地域別の平均的な伸び率は、関東地方が15.6%、近畿地方が28.2%であったのに対して、四国地方は36.8%、甲信越地方は30.6%であった。

会資本整備重点計画」に移行した。すでに、空港の配置的な側面においては概成したという認識も反映され、2008年には空港整備法は「空港法」に改められた。

2009年の国土交通省成長戦略会議から公表された「国土交通省成長戦略」では、「民間の知恵と資金を活用した空港経営の抜本的効率化」も取り上げられ²、続けて2011年にはPFI法改正、2013年の民活空港運営法に基づいてコンセッションが導入された。

他方、地方空港をめぐるのは、今から10年前の2007年に「アジア・ゲートウェイ構想」に基づき、地方空港への国際線就航を原則自由化した。これによって、ますます地方が主体的に誘致活動を行うことが期待された。また、地方の航空路線の維持をめぐるのは、羽田空港を発着する路線のうち、いわゆる地方路線に使われる航空機の着陸料を減免し、航空会社の公租公課負担を緩和した。その一方、羽田の発着枠にいわゆる「1便ルール」ないし「3便ルール」を定め、当該枠を地方路線から転用することを制限することで路線の維持を図ってきた。

このように、従来は国によって政策的に航空会社への負担軽減と路線網の形成を行ってきたといえる。これが大きく転換したのが、2013年の羽田空港の発着枠に関する「政策コンテスト」である。地域と航空会社が協働して活性化策を提案し、政策枠として用意された3枠の配分を決めた。さらに、2014年から実施された「地方航空路線活性化プログラム」では、条件不利地域の航空路線を維持するにあたり、モデルの構築を目的として計8路線を対象に実施された。2017年度からはおもに離島路線を対象とした「地方航空路線活性化プラットフォーム事業」として、就航先の地域どうしを引き合わせ、路線設定を促進する取り組みも始まっている。

このように、地方路線ないし地方空港の活性化においては、航空会社に頼った集客策から空港の立地する地域内はもとより、地域をまたぐ連携による集客策へと進化している。空港には外部性があり、しかもその恩恵はおもに立地地域にもたらされるとすれば、地域の主体的な取り組みは受益者負担の観点からも合理的といえる。

石見空港の背景と特徴

「政策コンテスト」では4つの地域から提案が出され、うち3件が採択された。様々な取り組みが各地で展開される中で、石見空港はその申請の中で大学との連携を掲げていた。この点は他の提案にはなかった特徴である³。

まず、石見空港の概略を簡単にまとめておこう。石見空港は島根県西部の人口5万人弱の益田市に立地し、1993年に県内3番目の空港として開港した。空港から半径50Km圏が実質的な後背地と考えられるが、圏域人口は17万人程度に過ぎない。また、産業別の従業者数の割合に注目すると、地域の特徴が見えてくる⁴。全産業の中で第1次産業の割合は大都市圏の4.2%に比べて約2倍の9.0%、第2次産業も大都市圏では25.2%に対して21.8%と低い値になっている。とりわけ、第2次産業のなかでも建設業の割合が大都市圏に比べて高い（大都市が6.9%に対して益田市は9.3%）。同様に、第3次産業でも医療福祉にかかわる従業者数の割合が高い（大都市圏が9.4%に対して13.3%）。

つまり、圏域人口がそもそも少ないうえに、ビジネス利用を期待できるような、出張を伴う業務に従事している人の割合が少ない。このことは、航空需要を獲得する面できわめて不利な立場に置かれていることを示唆している。羽田路線の利用目的として、石見空港では観光利用が他空港にくらべて突出して多いことが、それを裏付けている（図参照）。

2 加藤一誠・引頭雄一・山内芳樹（編著）（2014）『空港経営と地域－航空・空港政策のフロンティア』成山堂，p.162.

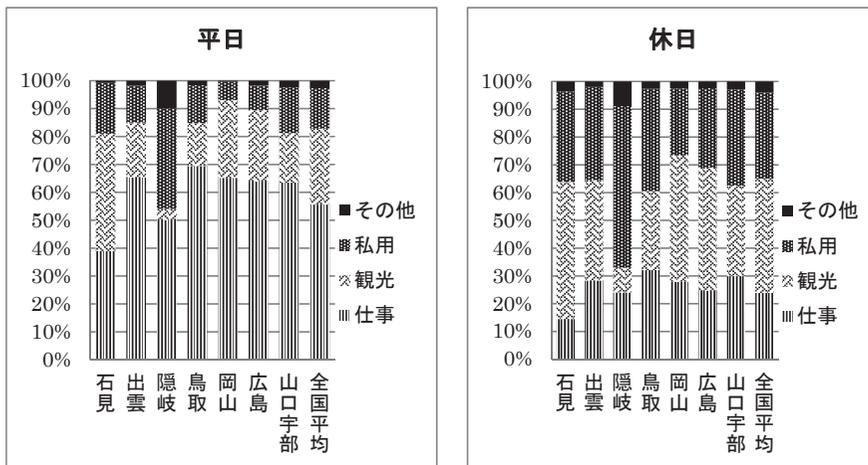
3 国土交通省資料

4 総務省「2010年国勢調査」から筆者集計。

とはいえ、高速道路も整備されていない当地において航空は唯一の高速交通手段であり、企業活動を円滑化したり、観光振興を図るうえでは重要な手段であることに間違いはない。そのため、2便化は地域の悲願でもあった。「政策コンテスト」への応募の際、利用者数の目標を2015年度に12.7万人、2018年度に14万人と設定し、現在も利用促進に取り組んでいる。利用者数は目標に届かないまでも、着実に増加してきた。

利用促進策としては、いくつか代表的なメニューがある。たとえば、航空会社の運航コストを削減するため、目標利用者数を下回れば地元もそのリスクを分担するという取り決め⁵や、益田市が事務局を務め、県や圏域市町村も参加している「萩・石見空港利用拡大促進協議会」による観光・ビジネス等、需要の開拓に向けた取り組みなどである。全国的に、観光面ではインバウンドの拡大に期待が寄せられているが、石見地域では受け入れ態勢もいまだ十分とはいえ、今後の課題である。

図 羽田路線の平日・休日別利用目的（石見空港）



(出典) 国土交通省「航空旅客動態調査」から筆者集計

地域連携を進める大学と空港活性化

先に述べたように、地域の多様な主体との連携による取り組みの推進では、大学との連携を掲げており、この点は他空港には見られない大きな特徴となっている。大学も地域の多様な主体との連携を期待している面があり、この点で両者の思惑は一致する。文部科学省では2012年に「大学改革実行プラン」を策定し、急激な少子高齢化の進展をはじめとする地域の複合的な課題に、大学が地域再生の核や、地域の知的基盤となることを期待して、「知（地）の拠点整備事業（大学COC事業）」に取り組み始めた。

島根県立大学はこのCOC事業を推進するなかでも、益田市との連携を深め、様々な地域社会の課題をテーマとした取り組みを進めてきた。おもにゼミをとおした調査活動が中心であるが、政策立案や政策課題に実践的に取り組む素材が提供されるのは貴重である。つまり、市の様々な政策課題のうちの一つが空港をめぐる諸課題であり、それをゼミ調査の題材としてきた。

これまで、ゼミでは数年にわたって継続調査を行ってきた。最近では、公共交通のモビリティマネジメントの手法を使ったコミュニケーション施策として、移動にかかる時間を金銭的尺度に置き

5 地元負担は最大4億円で、負担方法は着陸料の減免や空港ターミナルビル使用料の助成をとおして行われることになっている（国土交通省資料）。

換えて表し、それを考慮すれば他空港との比較でも石見空港に優位性があることを示した。そのほか、首都圏在住の一般の人を対象にウェブ調査を行い、石見地域への旅行において重視する要素について、計量的な分析手法を用いて明らかにした。さらに、実際に旅行商品モデルとして提示することも行った。これらの活動を通して、大学生として必要な学習に加えて、将来自分が社会人として働くイメージも持ってもらうことを期待したのである。

しかし、これらの大学の地域連携を通して、次のような課題も見えてきた。まず、ニーズとシーズのマッチングのむずかしさである。地元自治体に限らず、地元が求めるニーズはまさに彼らが現在直面している課題で、現実的かつ迅速なソリューションを提供してほしいと考えがちである。一方で、教育・研究機関としての大学のかかわり方は、機関としての性格を考えるとやや抽象的かつ包括的なものとならざるを得ない。

イベントの企画や手伝い等ではなく、教育・研究としての分析作業を踏まえ、旅行商品のモデルを提示できるほどまでに昇華するのは時間的にも極めて難しい。確かに、前者のような取り組みも地元からも期待される場所ではある。しかし、それでは単に無料の労働力を地域に提供するだけで学生の学びにはならない。

また、講義時間の制約を考えると実際には授業時間外での調査活動が圧倒的に多い。これが常態化してしまうと、それを厭う指導教員はそもそも地域連携に後ろ向きになり、組織だった地域連携を推進するという大学改革の目的達成そのものが遠のいてしまう。したがって、個々のプロジェクト単位で着地点をどこに設定するのか、地域と大学でかかわる当事者が事前に十分擦り合わせておく必要がある。

さらに、大学としてかかわった調査・研究の成果を地域に還元する際に、地域側にその受け皿がない。大学に様々な知見が蓄積されているが、それを活用するのはあくまでも地域側である。大学はコンサル会社ではないため、大学が課題解決のすべの道筋を示すことにはならない。そうすると、地域としてどのように政策に反映させるのか別途検討する必要がある。

石見空港を例にとっても、空港にかかわるステークホルダーは、自治体だけでなく経済界や地域住民など多様である。それぞれのステークホルダーがアクターとなり、空港活性化に向けて取組みを進めることが求められている点を踏まえると、関係者が一堂に会して勉強会や情報交換を行ったり、行政の具体的な施策に反映させるための助言を行うことは不可欠である。その場を通して目標設定と各主体の役割分担が共通認識として可視化・共有化され、効率的な施策展開が可能となる。その点、体系だった空港政策の立案のための懇談会を設立したり、益田市が事務局を務める萩・石見空港利用拡大促進協議会の事業として、勉強会や情報交換会をより積極的に取り組んだりしてもよいかもしれない。

まとめ

しばしば、空港は地域にとってなくてはならない財産と言われる。地域経済を支える機能や災害支援などの機能を考えると必ずしも採算性の観点だけで議論することは適切ではない。しかし、その一方で石見空港をめぐるは劇的に路線や便数の拡大にあわせた利用者の増加がない限り、空港経営上の赤字は解消されない宿命にある。

それゆえ、地域の多様な主体がともに連携するなかで地元が金銭的な負担のみならず知恵を出していくことが求められる。空港が地域にもたらす恩恵はひとつの基礎自治体にとどまることはないものであって、広域的な対応は不可欠である。確かに、地域連携の進め方をめぐって、現場レベルでの課題は山積している。しかし、他県との連携や、様々な主体とのつながりを持つとともに、空港管理者でもある県には、取り組みの全体像をコーディネートする役割がますます期待される。そして、政策形成に向け、地域内のそれぞれのアクターどうして情報共有を図るとともに、実効性のある施策体系を構築することが急務となっている。

関西国際空港 2017 年上半期運営概況 (速報値)

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

○発着回数 89,704 回 (前年同期比 103%)

国際線：65,408 回
(前年同期比 103%)
国内線：24,296 回
(前年同期比 103%)

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期比 103%の 89,704 回と上半期としては過去最高を記録しております。国際線については前年同期比 103%の 65,408 回を記録しております。

○旅客数 13,316,334 人 (前年同期比 108%)

国際線：10,019,478 人
(前年同期比 109%)
国内線：3,296,856 人
(前年同期比 105%)

旅客数について

国際線、国内線の合計旅客数は前年同期比 108%の 13,316,334 人を記録しております。国際線の旅客数は前年同期比 109%の 10,019,478 人と 4 年連続で上半期の最高を記録し、開港以来、上半期としては初めて 1,000 万人を突破しました。国際線旅客数のうち外国人旅客数は前年同期比 112%の 6,789,475 人となっております。

○貨物量 388,303t (前年同期比115%)

国際貨物：378,912t (前年同期比 116%)
積込量：178,335t (前年同期比 113%)
取卸量：200,577t (前年同期比 118%)
国内貨物：9,391t (前年同期比 94%)

貨物量について

国際線貨物量は前年同期比 116%の 378,912t 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7月20日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報 [関西空港]

2017 年上半期分

【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	前年比		
近畿圏	7,879,735	108.1	20.9	7,056,372	109.1	19.2	823,363
管内	5,119,412	109.5	13.5	5,273,047	108.5	14.4	△ 153,635
大阪港	1,713,607	110.5	4.5	2,267,652	103.4	6.2	△ 554,045
関西空港	2,664,451	111.0	7.1	1,814,148	106.4	4.9	850,303
全 国	37,787,274	109.5	100.0	36,742,852	112.2	100.0	1,044,422

【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	前年比		
関西空港	2,664,451	111.0	7.1	1,814,148	106.4	4.9	850,303
成田空港	5,410,943	126.9	14.3	5,866,224	103.9	16.0	△ 455,281
羽田空港	254,278	183.6	0.7	378,440	143.8	1.0	△ 124,162
中部空港	430,085	96.6	1.1	463,587	97.0	1.3	△ 33,502
福岡空港	563,781	134.4	1.5	231,536	120.9	0.6	332,246
新千歳空港	14,922	104.1	0.0	9,148	123.5	0.0	5,775

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6月	584,730	19,490	572,650	19,090	240,250	8,010	238,390	7,950	1,636,020	54,530
平成29年7月	655,140	21,130	651,460	21,010	261,210	8,430	269,360	8,690	1,837,170	59,260
平成29年累計	4,064,930	19,170	4,018,800	18,960	1,847,830	8,720	1,818,870	8,580	11,750,430	55,430
前年同期	3,622,220	17,010	3,582,500	16,820	1,764,360	8,280	1,744,990	8,190	10,714,070	50,300
対前年同期比	112.2%		112.2%		104.7%		104.2%		109.7%	

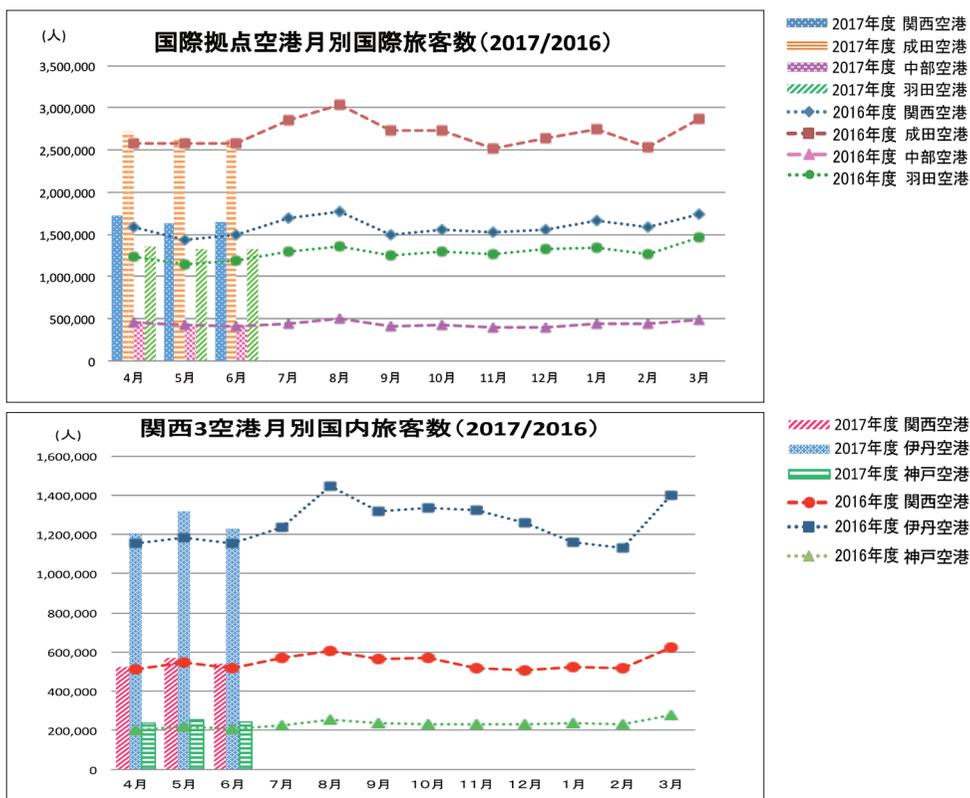
※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。
 ※平成6年の数値は、開港(9月4日)以降の総数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

2017年6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	11,071	105.4%	17,604	102.9%	28,675	103.8%
	関西	11,071	105.4%	4,064	103.5%	15,135	104.9%
	大阪(伊丹)	0	—	11,344	100.6%	11,344	100.6%
	神戸	0	0.0%	2,196	114.5%	2,196	114.1%
	成田	16,189	104.2%	4,354	106.1%	20,543	104.6%
	中部	3,269	99.7%	5,042	102.5%	8,311	101.4%
旅客数 (人)	関西3空港	1,655,316	110.2%	2,008,454	106.9%	3,663,770	108.4%
	関西	1,655,316	110.2%	538,714	104.1%	2,194,030	108.6%
	大阪(伊丹)	0	—	1,228,634	106.3%	1,228,634	106.3%
	神戸	0	0.0%	241,106	117.4%	241,106	117.3%
	成田	2,623,859	101.8%	590,899	108.0%	3,214,758	102.8%
	東京(羽田)	1,323,282	110.5%	5,112,794	106.2%	6,436,076	107.1%
	中部	429,700	104.9%	470,797	107.1%	900,497	106.0%
貨物量 (トン)	関西3空港	66,414	115.8%	11,911	97.8%	78,325	112.6%
	関西	66,414	115.8%	1,740	114.3%	68,154	115.7%
	大阪(伊丹)	0	—	10,171	95.5%	10,171	95.5%
	成田	190,356	108.8%	—	—	190,356	108.8%
	東京(羽田)	47,925	129.3%	58,976	98.4%	106,900	110.2%
	中部	14,528	105.9%	1,899	106.2%	16,427	106.0%

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

- 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）（2017年7月21日開催）
- | | |
|--------------------------|---------------------|
| 「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」 | 竹林 幹雄 氏（神戸大学大学院教授） |
| 「関西におけるビジネス航空利用促進研究会」 | 高橋 一夫 氏（近畿大学経営学部教授） |
| 「航空需要に対応した空港運用研究会」 | 平田 輝満 氏（茨城大学工学部准教授） |

今後の予定

○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）

○第447回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2017年10月30日（月）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「関西圏における健康・医療×インバウンドツーリズムの推進について」
講 師 高橋 保裕 氏（公益財団法人 大阪観光局 部長）

※上記「定例会」に参加ご希望の方は当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp>）からお申込み下さい。
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」に参加ご希望の方は、当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp>）からお申込み下さい。定員になり次第締切いたします。

事務局だより

▶ 最近、ちょっと変わった野菜を育てている。

去年の冬はコールラビを育てた。発芽直後こそ、キャベツのようだったが、次第に基部がふっくらと膨らみ、エイリアンのような奇天烈な形に成長した。見た目はカブに似ている。早速収穫し、サラダにして食べた。味はキャベツの芯のようだが、ほんのりと甘い。カブともキャベツともいえない不思議な野菜だった。

▶ 今年の夏はUFOズッキーニを育てている。正直、名前に惹かれただけで選んだ。ズッキーニは雌花と雄花があり、一株では同時に咲くことが少ない。おまけに一日花で、午後には萎れてしまうので、受粉が難しかった。受粉に成功すると、実があっという間に大きくなった。実の色は白く、名前に違わず円盤型のUFOのような形をしており、どこか作り物のようだ。味は至って普通のズッキーニだったが、天ぷらにすると甘みがあり、美味しかった。

（でつ）

颯爽と駆け抜ける姿はまさに圧巻!

阪南市やぐらパレード・秋祭り(阪南市)



阪南市の「やぐら」は、2輪の大きい輪と、太鼓が後ろについているのが特徴です。

「阪南市やぐらパレード」では、市内各地区のやぐらが市役所周辺に結集し、各地区が自慢のやぐらの曳行を披露します。

約20台のやぐらが一齐に音頭を取りながら勇壮に練り歩く姿や、颯爽と駆け抜ける姿は圧巻の一言です。

また、パレードの翌週に開催される「秋祭り」では、市内各所でやぐらが曳行されます。

特に、1日目の各地区のやぐらが順番に波太神社拝殿前の石階段を一気に駆け上がる「宮上がり」の豪快な姿は一見の価値あります。

さらに秋祭り2日目には、3台の神輿が波太神社から海老野浜まで運ばれて神事を行う「神輿渡御みこしとぎよ」が行われます。



神輿渡御

■やぐらパレード

10月1日(日) 16時~19時 阪南市役所周辺

■秋祭り・神輿渡御

10月8日(日)~9日(月・祝) 早朝~21時ごろまで
市内各所(波太神社、海老野浜等)

■問合せ先 阪南市まちの活力創造課 TEL072-471-5678(代)