



KANSAI 空港レビュー



No.467
2017.10

CONTENTS

1 巻頭言

関西国際空港のさらなる魅力向上に向けて
遠北 光彦

2 各界の動き

10 講演抄録

関西のインバウンド観光動向と関西4都市宿泊施設需要見通し
布施 健

22 プレスの目

神戸空港の未来図は
近藤 郷平

24 航空交通研究会研究レポート

日本の航空産業における集積の経済
堂前 光司

28 データファイル

- ・関西国際空港2017年8月運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2017年8月分
- ・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8月

【表紙写真】「エアソウル A321」

エアソウルのA321です。9月12日より関空とソウル仁川空港間を1日2便で就航しました。
機体に描かれた大きくシンプルな航空会社ロゴが目立ちます。
エアソウルは、韓国のアジアナ航空が出資したLCCです。
この機体は関空にも運航されていた元アジアナ航空のA321です。

撮影：柴崎 庄司

関西国際空港の さらなる魅力向上に向けて



南海電気鉄道(株)
代表取締役社長兼CEO

あち きた
遠北 光彦

難波と関西国際空港を結ぶ当社空港線では、スーツケース等の大きな荷物を抱えた外国人旅行者の数が年々増加しています。一つの車内に様々な言語が飛び交う風景は外国の映画やドラマのワンシーンをみるかのようにあり、関空へのアクセスを担う一員として開港以降の動きを間近で見てきた者としては感慨深いものがあります。

思えば、政府がビジット・ジャパン事業を開始したのは2003年。当時の訪日外国人旅行者は521万人と、現在の5分の1程度の規模でした。その後もリーマン・ショックや東日本大震災といった訪日には逆風といえる事象がいくつも発生したにもかかわらず、同事業を一貫して強力に推進してこれ、現在の隆盛へと導かれた政府関係者のご努力に改めて敬意を表したいと思います。

人口減少期に入った我が国にとって、訪日外国人旅行者による消費は重要な成長分野の一つです。外貨の獲得につながるだけでなく、観光は産業としての裾野が広いと、訪日客による消費の拡大は、大きな経済効果を生み出すこととなります。訪日客数が過去最高となった昨年をさらに上回るペースで推移しているため、一時の「爆買い」は影をひそめたものの、訪日客全体の消費額はなお増加しています。実際、本年4～6月の旅行消費額は四半期ベースで過去最高を記録しており、訪日客による消費は我が国経済に大きな影響を依然として与え続けています。

2019年以降、ラグビーワールドカップ、東京オリンピック・パラリンピック、ワールドマ

スターズゲームズ関西と、我が国では大きなスポーツイベントが目白押しとなります。さらに、大阪への誘致を目指している2025年の万博や統合型リゾート構想など、訪日客のさらなる増加の追い風が関西に吹いています。そして、この好機を最大限に活かすためには、玄関口となる関空が魅力を一層向上させることが不可欠だと考えています。

当社では、訪日客の利便性向上のため、駅・列車の多言語対応やWi-Fiの整備などといった環境整備の促進や、他の関西の鉄道事業者や関西経済連合会などと協力した共通IC乗車券「KANSAI ONE PASS」の通年販売開始、航空会社と提携した企画商品の発売等といった施策を実行してまいりました。またこの4月には、関西エアポート社と台湾最大の国際空港である「桃園国際空港」、同空港へのアクセスを担う「桃園メトロ」と当社の四社で、日本と台湾における旅客の利便性向上と沿線エリアの認知度向上を目的とする相互連携協定を締結するなど、国境・業種を超えた新たな取り組みも始めました。さらには現在、大阪・関西の成長に必要な鉄道ネットワークの強化に向け、大阪府・市などとともに鉄道新線「なにわ筋線」の整備に向けた協議を進めております。今後も引き続きハード・ソフト両面の整備を進め、関空アクセスの利便性に努めることで、関空の魅力の向上、そして関西のさらなる発展に貢献してまい

各界の動き

関西国際空港

●旧関空会社会長の安部川澄夫さん死去

大和銀行（現りそな銀行）の頭取、会長を務めた安部川澄夫さんが8月30日午前5時51分、肺炎で死去した。94歳だった。大阪商工会議所の副会頭として国際花と緑の博覧会のPRや関西空港建設の推進などに携わり、1995年6月には旧関西国際空港会社の会長に就任したが、同年秋、大和銀行ニューヨーク支店で米国債の不正取引による巨額損失事件が発覚。米国からの全面撤退に追い込まれ、責任を取って会長を辞任、公職からも退いた。

●ジェットスター・パシフィックが就航

ベトナムのジェットスター・パシフィック航空は9月1日、関西空港へ就航した。格安航空会社（LCC）初のベトナムからの乗り入れで、ハノイとダナンから週4往復ずつ運航する。

●促進協会長ら機能強化を国交省に要望

関西の経済団体や自治体でつくる関西国際空港全体構想促進協議会の松本正義会長（関経連会長）らは9月5日、東京都内で石井啓一国土交通相と面会し、「空港機能を一段と強化し、訪日外国人の受け入れ環境を整えることは喫緊の課題」として関空へのアクセス路線となる鉄道新線、なにわ筋線の早期事業化支援などを求める要望書を提出した。

●利用促進KIXツアーコンペで9作品を選定

関西エアポートは9月6日、2017年の関西空港利用促進KIXツアーコンペの審査結果を発表した。36件の応募の中から9件の受賞作品を選定した。受賞作品には、販促支援に向けて奨励金や関空内で利用できるクーポン券などを贈呈する。各部門の大賞は▽ネットワーク部門＝JTBワールドパッケージング「ジェットスター・パシフィック就航記念・みどころぎゅぎゅっと！ベトナム」▽ターゲット部門＝同「“いいね”がいっぱい！NATURAL BEAUTY CAMP in Singapore」▽コンテンツ部門＝阪急交通社「フィンランド航空利用 北欧オーロラ&フィヨルドクルーズ 絶景と出会う旅」

●エアソウルが就航

韓国・アジアナ航空傘下のLCC、エアソウルは9月12日、ソウル・仁川～関西線の運航を開始した。エアバスA321型機（195席）で、1日2往復を運航する。

●カンタス、シドニー線を通年運航

関西エアポートは9月14日、カンタス航空が12月14日に再開するシドニー～関西線（週3往復）を当初予定の季節運航から通年運航に拡大すると発表した。

●SIMカードを訪日客に提供

WAmazing（ワメイジング、東京）は9月14日、無料通信できるSIMカードを10月1日から関西空港で提供すると発表した。まずは香港・台湾からの訪日客が対象で、来日前に申し込み専用の機械で受け取る。

●第2ターミナルに和雑貨専門店「のレン」

関西エアポートは9月14日、コラゾンが10月1日に関西空港第2ターミナル（国際線ゲート）

トエリア)に日本の文化・魅力を発信する和のセレクトショップ「のレン 関西国際空港 T2 店」をオープンすると発表した。空港での直営店は中部空港に続き 2 店舗目。

●8月の輸出額、10か月連続プラス

大阪税関が 9 月 20 日発表した 8 月の関西空港の貿易概況(速報)は、輸出が 4,877 億円で前年実績を 16.6%上回り、10 か月連続のプラスとなった。科学光学機器をはじめ、遊戯用具、事務用機器が増えた。輸入は 3,001 億円で 4.6%増。

●オランダ航空機のパネル落下、車を直撃

国土交通省大阪航空局関西空港事務所は 9 月 24 日、関西空港発アムステルダム行き KLM オランダ航空 868 便、ボーイング 777 型機(乗客乗員 321 人)が、9 月 23 日に大阪市内を飛行中に右主翼の付け根付近の胴体パネルの一部(縦横 1.1m、厚さ 4mm、重さ 4.3kg)を落下させたと発表した。大阪府警天満署によると、部品は同市北区の国道 1 号を走行中の乗用車の天井を直撃し屋根や後部座席の窓ガラスが損傷したが、けが人はいなかった。

国交省は航空法施行規則で定める「航空機から脱落した部品が人と衝突した事態」に準ずる事故として「重大インシデント」に認定した。

●8月の利用客最高、13%増の268万人

関西エアポートは 9 月 25 日、8 月の関西空港の利用状況(速報値)を発表した。国際線と国内線を合わせた総旅客数は前年同月比 13%増の 268 万人となり、単月として過去最高となった。韓国や中国、東南アジアからの旅客や、6 月に就航した LCC のハワイ航路の旅客が増えた。国際線の旅客数は 12%増の 199 万人。外国人は 18%増の 127 万人で、いずれも過去最高だった。LCC などで関空と韓国や香港を結ぶ便が増えたことが寄与した。

●3空港の活性化策議論

関西空港調査会は 9 月 28 日、関空・伊丹・神戸の関西 3 空港の生かし方について考えるシンポジウムを大阪市内で開いた。国土交通省近畿地方整備局の池田豊人局長は、訪日外国人客を取り込む上で「余力がある神戸空港をふんだんに使える」とし、積極的な活用を進めるべきとの考えを示した。関西エアポートの山谷佳之社長 CEO は、関西全体の航空需要の特性について「ビジネス需要が圧倒的に不足している。その原因は、私もその一員でしたが、20 数年前に多くの大阪企業の本社が東京へ移転したことであり、関西に新しい産業を興す必要がある」と指摘した。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●阪急会長、空港新線「非常に良い計画」

阪急阪神ホールディングスの角和夫会長(関経連副会長)は 9 月 11 日の関経連の定例会見で、同社が検討を始めた伊丹空港に乗り入れる鉄道新線について、「関西空港と伊丹空港が阪急十三駅での 1 回の乗り換えでつながるようになる。非常に良いプロジェクトだ」と意欲を示した。事業費は 1,000 億円には届かないとの見方も述べた。

＝ 神戸空港 ＝

●関西3空港、空域調整で容量拡大可能

兵庫県と伊丹市は 9 月 4 日、伊丹市内のホテルで関西の航空需要拡大をテーマにセミナーを開いた。関西、伊丹、神戸 3 空港の発着便を巡り、茨城大学の平田輝満准教授は「飛行経路の制限を緩めるなどすれば容量拡大ができる」と柔軟な運用を提案した。

●神商会頭「国際空港化を」

神戸商工会議所の家次恒会頭(シスメックス会長兼社長)は 9 月 8 日、関西プレスクラブで

講演し、2018 年春民営化する神戸空港について「利用者の目線でぜひ国際空港にしてほしい」と述べ、就航路線を国内線に限っている規制の撤廃を国や関西の自治体、経済界に求める考えを明らかにした。

●8月の搭乗率、開港以来最高86.9%

神戸市が9月11日発表した神戸空港の8月の搭乗率は86.9%で、2006年2月の開港以来最高となった。また、開港以来初めて、全路線と全航空会社の搭乗率が8割を超えた。搭乗者数は前年同月比16.1%増の28万7,037人で、過去2番目に多かった。

●「国際化」が先走り、関経連会長危ぐ

関西経済連合会の松本正義会長は9月11日の定例記者会見で、神戸商工会議所の家次会頭が大阪市内での講演で「神戸空港の国際化を」と訴えたことに対し「先走って、通るとは限らない。皆が納得できるところで話し合いをしていくべき」と指摘した。

●兵庫県知事が便数などで規制緩和要望

神戸空港の規制緩和に関し、井戸敏三兵庫県知事は9月25日の定例記者会見で「一挙には難しいかもしれないが、便数や運用時間の制限撤廃を進めてほしい」と述べた。

●神戸市とオリックス陣営が契約

神戸市は9月26日、オリックス陣営の関西エアポート神戸と神戸空港の運営権売却（コンセッション）に関する実施契約を結んだ。神戸空港は2018年4月に民営化され、同陣営のもとで関空、伊丹とあわせた関西3空港の一体運営が始まる。

久元喜造神戸市長は同日の記者会見で「3空港の一体運営で関西全体の航空需要の拡大、神戸経済の活性化、関西経済の発展に貢献したい」と述べた。関西エアポート神戸の山谷佳之社長（関西エアポート社長）は「各空港バラバラではなく1つの空港システムとして発展させていくことが重要だ」と述べた。



クリック！

神戸空港を巡る次の焦点は発着便数や運用時間などの規制緩和に移る。しかし山谷関西エアポート社長 CEO は「関西3空港が一体化しようとする重要局面。引き継ぎや、一体運用のための研究や助走のための期間も含め、規制緩和の議論の場は適切なタイミングで開いてほしい」と述べ議論を急がない意向を表明。引き継ぎが終わる2018年春以降、議論が本格化する見通しとなった。

＝ 成田国際空港 ＝

●パネル落下は全日空機から、茨城で発見

国土交通省成田空港事務所は9月28日、稲敷市江戸崎甲にある鋼材会社の敷地で前日に見つかった航空機のパネルについて、9月7日に中国のアモイから成田空港に到着した全日本空輸のボーイング767-300ER型機から脱落したものと発表した。台形状で、長い辺が60cm、高さ147cm、重さ約3kgの強化プラスチック製。脱出シューターをカバーしているパネルで、非常にロックを外すための高圧ガスが漏れ出して誤作動した。

＝ 羽田空港 ＝

●日航機エンジン発火、緊急着陸

9月5日午前11時すぎ、羽田空港を離陸したニューヨーク行きの日本航空6便ボーイング777型機（乗客乗員251人）で、左エンジンで一時、炎が確認され、同機は管制官に緊急事態

を宣言、羽田に引き返し、午後0時9分に着陸した。滑走路から日航機から落下したとみられる粉々になった部品が見つかった。

エンジン内部の検査で後部の低圧タービンなどに損傷があることを確認されたことから、国土交通省は9月6日、重大インシデントに認定した。

●日本空港ビルデング、東京国際空港ターミナルを連結子会社化

羽田国内線の旅客ターミナルビルを運営する日本空港ビルデングは9月15日、同空港の国際線ターミナルビルを運営する東京国際空港ターミナル（TIAT）に追加出資すると発表した。TIATが空港設備の拡充などのために実施する第三者割当増資を引き受け、65億5,000万円を出資する。追加出資で保有割合は51%となり連結子会社となる。

＝ 中部国際空港 ＝

●大規模展示場が起工

愛知県は9月1日、中部空港島に建設する愛知県国際展示場の起工式を現地で開いた。S造平屋一部2階建て延べ約8万6,000㎡、敷地面積は約28.7ha。2019年9月の開業を目指す。

＝ その他空港 ＝

●福岡空港民営化、地場連合など3陣営が通過

国土交通省は9月15日、民営化する福岡空港の運営権委託先をめぐる入札で、候補を3陣営に絞り込んだと発表した。3陣営を公表していないが、関係者によると、九州電力や西日本鉄道、三菱商事などでつくる「地場連合」は選考を通過した。

航空

●ピーチ、2018年に那覇～台湾・高雄便

ピーチ・アビエーションの井上慎一 CEO は9月6日までに、日本経済新聞記者と会見し、2018年に那覇と台湾・高雄を結ぶ新路線を開設する計画を明らかにした。

●日航、印ビスタラと提携

日本航空は9月7日、インドの最大財閥タタ・グループ傘下の航空会社ビスタラと提携すると発表した。2018年度中にもコードシェア便の運航やマイレージの相互付与を始める。インド国内21都市をつなぐ路線を持つビスタラとの提携により、人口増加と経済成長が著しいインドでの顧客開拓を狙う。

●JTB、百戦錬磨と資本業務提携、民泊に本格参入

JTBは9月11日、民泊の仲介サービスを提供する百戦錬磨（仙台市）の株式を取得して資本参加するとともに、古民家や空き家などを活用する民泊事業に向けた包括的業務提携を締結したと発表した。第1弾として、12日からJTBの訪日外国人旅行者向け予約サイトで百戦錬磨の公認民泊予約サイトの掲載物件の販売を開始する。

●世界観光連盟、中国主導で発足

中国が主導する世界的な観光業の組織、世界観光連盟（WTA）が発足した。発足式には中国、日本、米国、フランス、ドイツなど29カ国・地域から89の団体会員が集まった。世界的な連携で観光による経済振興などを実現することが目的としている。

●ジェットスター・ジャパン社長に片岡氏

LCCのジェットスター・ジャパンは9月13日、片岡優会長が8日付で社長に就任したと発表した。ジェリー・ターナー CEO は会長に就いた。豪ジェットスターグループが経営体制を刷新した一環で、日本市場に精通した片岡新社長が業務執行を手掛けて事業拡大を狙う。

●ジェットスター・ジャパン、2期連続黒字

ジェットスター・ジャパンは9月14日、2017年6月期通期決算で純利益が7.9倍（690%）増の4億9,800万円だったと発表した。2016年6月期に続き、2期連続で黒字化を達成した。売上高は前期比1%増の528億1,200万円、経常利益は14億100万円（同9.16倍、816%増）で、増収増益となった。

●日印が航空路線自由化で合意

日本、インド両政府は9月14日、航空自由化（オープンスカイ）で合意した。即日発効し、日本と航空自由化したのはインドを含めて33か国・地域となった。日本は羽田を除く全空港、インドはコルカタ、チェンナイ、ベンガルール、ハイデラバードを加えた6空港で乗り入れと便数の制限が撤廃される。

●大和ハウス、訪日客向け賃貸マンション

大和ハウス工業は2020年までに訪日客を主な対象にしたホテル仕様の賃貸マンションを全国で3,000戸整備する。キッチン付きで1戸当たり4～6人が利用できる。訪日客の急増でホテル不足が指摘されるが、旅館業の許可を得られる規格の施設を建て、長期滞在ニーズにも対応した訪日客の受け皿を作る。

●日航、ハワイ・コナ線を7年ぶり再開

日本航空は9月15日、成田～コナ線に7年ぶりに再就航した。1日1往復する。

●中国、訪日団体旅行を制限

中国の黒竜江省や広東省などの複数の地方都市で、観光当局が訪日団体旅行の取り扱いを減らすよう旅行会社に口頭で指導していることが9月16日、分かった。中国当局は人民元安の要因となる資本の海外流出を警戒、支出額が多い日本への旅行を制限したとの見方もある。個人旅行は対象外。

●JTB、パナなど、手ぶら観光普及へ新サービス

JTBとヤマトホールディングス、パナソニックは9月21日、訪日外国人旅行者が重い荷物を持たずに観光できる「手ぶら観光」で、スマートフォンなどの情報通信技術を活用した新サービスを2018年1月に始めると発表した。訪日客が出国前にインターネットなどで申し込み、訪日後にQRコードをカウンターで提示すれば、煩わしい手続きなしでサービスを利用できる。

●航空貨物、8月の輸出は16.04%増

航空貨物運送協会が9月22日に発表した8月の国際航空貨物取扱実績によると、国際輸送航空貨物件数は25万9,418件（前年同月比6.32%増）、重量ベースでは8,937万6,800kg（16.04%増）となった。関西空港など関西の件数は3万9,220件（1.02%増）、重量は2,148万2,211kg（19.84%増）。

●日航、ハワイアン航空と提携

日本航空と米ハワイアン航空は9月26日、コードシェア（共同運航）を含む包括提携で合意したと発表した。2018年3月から日本とハワイ間の共同運航を始める。ハワイアン航空はこれまで全日本空輸と提携関係にあった。

関西

●東急、南御堂にホテル

東急ホテルズなどは9月5日、大阪・御堂筋沿いの真宗大谷派難波別院（南御堂）の敷地内に建設する山門と一体となったホテルの概要を発表した。2019年度の開業予定で、客室数は360室。華道や茶道など日本文化を体感できるイベントを随時開催し、インバウンド（訪日外国人）客を誘致する。

●神戸港のコンテナ取扱数最高に

神戸市は9月8日、1～6月に神戸港で取り扱ったコンテナ個数は前年同期比5.9%増の145万TEU（TEUは20ftコンテナ換算）で、1995年の阪神大震災前を初めて超えて過去最高になったと発表した。市は神戸港を経由して輸出入貨物を運ぶと補助金を出す国の集荷施策が増加を後押ししたとみている。輸出入を除く国内分は7.4%増の34万TEUで地方港と結び、神戸港で積み替えて輸出入貨物を運ぶ「フィーダー輸送」が増えた。

●三重・奈良・大阪 リニア決起大会

リニア中央新幹線の早期全線開業を目指すリニア中央新幹線早期全線開業実現協議会（大阪府・市と関西経済3団体で構成）は9月11日、三重、奈良両県の自治体や経済団体とともに、「三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進決起大会」を大阪市内で開いた。来賓として出席したJR東海の柘植康英社長は環境アセスメントに向けて「3府県の皆さんと連携を取らせてほしい」と呼びかけた。

●大阪のホテル稼働率、6～7月、90%超

日本経済新聞社が9月12日発表した大阪市内の主要13ホテルの8月の平均客室稼働率は6月が90.5%、7月が93.5%だった。訪日客のほか、国内のビジネス客も堅調という。

●最高1泊1,000円の宿泊税、京都市が発表

京都市は9月13日、2018年10月頃からの導入を目指す宿泊税の税額について、1泊あたり最高1,000円とすることを発表した。「負担能力に見合った税額にすべきだ」とする有識者会議の答申などに基づき設定したという。民泊を含むすべての宿泊施設の利用者を対象に、宿泊料金に応じ200円、500円、1,000円の3段階で課税する。

●大商副会頭にリそな東氏ら2氏

大阪商工会議所は9月15日、リそな銀行の東和浩会長兼社長と住宅用ドアハンドル製造のユニオン（大阪市）の立野純三社長を新副会頭に選任する人事を発表した。がんこフードサービスの小島淳司会長と大同生命保険の倉持治夫顧問は退任する。11月1日の議員総会で正式に決める。リそな銀が副会頭を出すのは、前身の旧大和銀行時代に頭取や会長を務めた海保孝氏が1999～2003年に副会頭を務めて以来14年ぶり。

●大商会頭「IRの経済効果を業者、行政、経済界で協議を」

大阪府などが大阪湾の人工島・夢洲への誘致を目指すカジノを含む統合型リゾート施設（IR）をめぐり、大阪商工会議所の尾崎裕会頭（大阪ガス会長）は9月15日の定例記者会見で、地域経済への影響を検証するため「IR業者と地元行政、経済界が協議できる場が必要」との考えを示した。尾崎会頭は「賛成、反対を決めるのはふさわしくない」と強調し、賛否を表明するのは困難との認識を示した。

●大阪城天守閣、入館1億人達成 開館から86年

大阪城天守閣の入館者数が9月18日、累計1億人を突破した。昭和6年11月の再建から86年がかりでの達成となった。

●なにわ筋線、大阪府市の負担590億円ずつ

大阪府と大阪市は9月19日、鉄道新線、なにわ筋線の総事業費のうち、自治体の負担分を590億円ずつ折半することを決めた。府市、JR西日本などが出資する第三セクターの関西高速鉄道が建設し、JR西と南海電気鉄道が線路などの使用料を払う上下分離方式にすることも決定した。

●基準地価、上昇率は京都1位、大阪2位

国土交通省が9月19日発表した7月1日時点の基準地価は、全国の商業地が前年比0.5%上

がり、2年連続で上昇した。訪日客の増加で店舗やホテル用の土地が上がり、都市部では再開発がけん引役となった。京都府の商業地の平均上昇率が5.7%と全都道府県の1位だった。2015年から2年連続で1位だった大阪府の上昇率は5.0%と2位。

●岬町長選、田代氏が無投票当選

任期満了に伴う岬町長選は9月19日告示され、現職の田代堯氏のほかに立候補の届け出はなく、田代氏の3選が決まった。無投票当選は78年以来、39年ぶり。

●8月の免税売上高、倍増78億円

日本銀行大阪支店が9月20日発表した8月の関西地域の百貨店の免税売上高は78億6,500万円だった。前年同月比2.0倍で、10か月連続で前年実績を上回った。免税件数は12万1,995件で、57%増加した。

●8月の大阪地区百貨店売上高8.6%増

日本百貨店協会が9月21日発表した8月の大阪地区の百貨店売上高は、前年同月比8.6%増の573億円で、8か月連続のプラスとなった。訪日外国人客による消費拡大が続いており、地区別で最も高い伸び率となった。

●大阪万博提案書、「未来社会」表現

2025年の国際博覧会（万博）の大阪誘致に向けた関係省庁連絡会議が9月22日、大阪市内で開かれ、政府が博覧会国際事務局に提出する提案書の概要が公表された。万博のテーマ「いのち輝く未来社会のデザイン」を念頭に、パピリオンの形状や配置にあえて統一感をもたせず、多様性を重視する「未来社会」を表現する。

●堺市長選挙、現職3選

任期満了に伴う堺市長選は9月24日投開票の結果、無所属現職竹山修身氏＝自民、民進、社民、日本のこころ推薦＝が、日本維新の会の母体である政治団体、大阪維新の会新人の元大阪府議永藤英機氏を破り、3選を果たした。大阪都構想を掲げて臨んだ2013年の前回に続き、維新側が敗北した。

開票結果。

当	162,318	竹山	修身	無現
	139,301	永藤	英機	大維新

●りんくう公園予定地開発運営事業者に三菱地所・サイモン

大阪府は9月22日、りんくう公園予定地4.9haを活用し、集客施設と公園の整備・運営を一体的に行う民間事業者を公募し、隣接地でりんくうプレミアム・アウトレットを運営する三菱地所・サイモンを最優秀提案者に決めた。海が見える約3,000㎡の芝生広場のほか、アウトレットやフードホールといった店舗、ランナーズステーション&カフェなどを65億円かけて整備する。今年度中に基本協定を結び、協定締結後1年以内に着工し、工期1年以内で施設の完成・開業するとしている。

国

●18年度予算の概算要求総額100兆9,586億円

財務省は9月6日、2018年度予算の概算要求が一般会計の総額で100兆9,586億円だったと発表した。17年度当初予算額を3兆5,039億円上回り、4年続けて100兆円を超えた。

17年度の要求総額（101兆4,707億円）は下回ったが、借金返済費用を除いた政策経費は77兆1,372億円で過去最大となった。

●観光地の渋滞解消、国交省が実証実験へ

国土交通省は9月7日、人工知能や情報通信技術を活用し、観光地の渋滞緩和をはかる「観光交通イノベーション地域」として京都市など4地域を選定したと発表した。鎌倉市と京都市では、観光地の特定エリアに入る車から一定の料金を徴収し、車両を抑制するエリアプライシング構想が浮上しており、国交省は実証実験などの結果を踏まえて、同課金制度の導入を検討する。

●国交省、出国税など新たな観光財源の検討開始

国土交通省は9月15日、「次世代の観光立国実現に向けた観光財源のあり方検討会」を開き、2020年に訪日外国人数を4,000万人とした政府目標を達成するための新たな財源の検討を始めた。出国税や宿泊税など海外の事例などに学びながら、来年度の税制改正に盛り込みたい考えた。

●訪日客2,000万人突破、2016年より45日早く

観光庁の田村明比古長官は9月20日の記者会見で、訪日客が9月15日時点で2,000万人を突破したことを明らかにした。これまでは団体旅行が多かったアジアの人たちが個人でも日本を訪れるようになり、前年よりも45日早い突破となった。

日本政府観光局が同日発表した8月の訪日客数は前年同月比21%増の247万人だった。中国が21%増の81万人と単月ベースで過去最高を更新して全体を押し上げた。

●空港の見送り、搭乗口までOKに

国土交通省は空港の国内線に限り、「保安区域」への出入りを一般客にも認める規制緩和を検討し、年度内にも実現できる見通しとなった。これによって空港での見送りは保安検査場の手前までだったが、今後は一部の空港で搭乗口まで可能になる。

●訪日客に高速乗り放題パス

国土交通省は9月26日、レンタカーを利用する訪日客を対象に、高速道路の乗り放題パスを10月13日から販売すると発表した。全国275店のレンタカー会社で受け付け、東日本、中日本、西日本の高速道路を中心に使える。地方への誘客を後押しする狙い。

関西のインバウンド観光動向と 関西4都市宿泊施設需要見通し

株式会社日本政策投資銀行 関西支店
企画調査課長

布施 健氏



●と き 2017年8月31日(木)

●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

われわれ日本政策投資銀行は、政府全額出資の金融機関です。全国各ブロックに一つずつ支店があり、関西は大阪の淀屋橋に関西支店を構え関西2府4県を担当しています。

日本政策投資銀行は銀行ですから、本業はお金を貸す融資部門、事業・企業に対してお金を投資する投資部門、それらに付随したいろいろなアドバイス・助言などを行うコンサルティング／アドバイザー部門があります。

私の所属する企画調査課は中でも、調査活動を中心にしています。融資や投資などで企業にお金を出す直接的なプロジェクトではありませんが、調査提言活動、もしくはそれに関連した財界活動や地方自治体との連携のなかで、関西地域の中長期的な成長に貢献していくことを目指して活動しています。

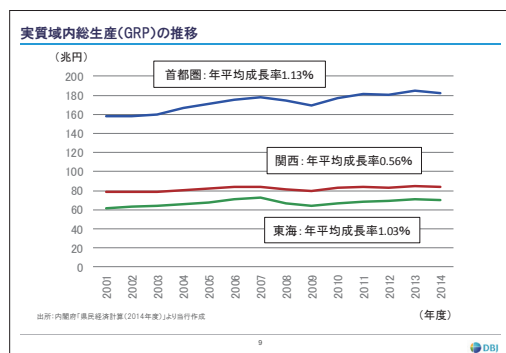
■首都圏、東海、関西の実質域内総生産（GRP）の推移

実質域内総生産・GRPで首都圏、関西、東海を比較しますと、関西地区は東海を上回って地域としては国の中で2番の位置にあります。年平均成長率は首都圏が1.13%、東海も1.03%で成長しています。これは世界的に見ても高い数字ではなく、日本全体が低い数字ではあるのですが、その中でも関西は特に低い0.56%の成長率しかなく、自動車産業などが好調である東海に肉薄されてきているという状況です。実際

肌感覚としても、名古屋などに行かれた方は感じることもあると思うのですが、リニアも来るので、駅前なども開発が進んでいます。

大阪も駅前がこれからどんどん開発されていきますが、他と比較して元気のなさが数字で表れている関西経済で、ここをどのようにしていくかが、われわれも大きな問題意識として持っているところです。

関西の強みを活かしてどのように経済を成長させていくのか。ここでは観光が非常に重要なポイントになってきます。これから日本も関西も人口が減少するなか、外国人を中心に域内にヒトを呼び込んでお金を落としてもらい、GDPのなかでも6割を占める個人消費をいかに維持し伸ばしていくのかがポイントだと思っています。



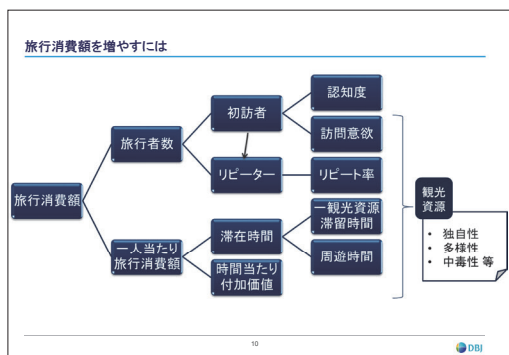
■旅行消費額を増やすには

関西は他の地域に比べると京都、奈良を中心に観光資源も歴史的な資源が多く、ここは強み

を発揮できます。また関西国際空港という国のなかでもポテンシャルを持つ空港があるので、観光はこれから成長産業として期待できるでしょう。

旅行消費額を増やすにはどう因数分解して、それぞれの要素を伸ばしていけばいいのか、下の表では消費額を分解しております。いくら消費されるかは、何人旅行者が来て1人当たりいくら使ってくれるのかという掛け算です。旅行者数は初めて来る初訪者とリピーター、初めて来た人は2回目にはリピーターになります。初訪者とリピーターをそれぞれどうやって増やしていくのか、初めて来る人を増やすには、関西地域の認知度をどうやって上げていくのか、関西に再び来たいというリピーターになってもらうためにはどうやってリピート率を上げていくのかという問題があると思います。

一人当たりの消費額を増やしていくためには、いろいろな考え方があります。滞在時間をいかに長くするのか、滞在時間を伸ばすには一観光資源で長く滞在してもらうのか、いろいろなところを周遊してもらってその地域に長く滞在してもらうのか。旅行消費額を増やす一言で言っても、1時間当たりにお金を使ってもらって短い時間でいかにたくさんのお金を落としてもらうのか等、さまざまな要素に分解できます。



■訪日外国人旅行者の意向調査～関西訪問経験者にみる特徴～

こちらは弊行が2012年度より実施しているアンケート調査で、毎年同じような時期に実施しています。われわれと公益財団法人日本交通

調査概要

- 【DBJ・JTBアジア・欧米豪 訪日外国人旅行者の意向調査(平成28年版)調査要領】
- 調査方法: インターネットによる調査
 - 実施時期: 2016年6月23日～2016年7月8日
 - 調査地域: 韓国、中国、台湾、香港、タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、アメリカ、オーストラリア、イギリス、フランスの12地域
 - 調査対象者: 20歳～59歳の男女、かつ、海外旅行経験者
 - 有効回答数: 上記各地域に居住する住民計6,198人
 - 協力調査会社: 楽天リサーチ株式会社

13



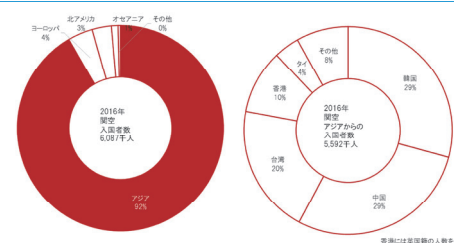
有効回答数

項目(人)	アジア全体	中国	台湾	香港	韓国	タイ	インドネシア	マレーシア	シンガポール
男性	1,949	240	254	208	254	246	249	251	247
女性	2,128	267	247	289	258	270	267	268	262
総計	4,077	507	501	497	512	516	516	519	509
訪日経験なし	1,836	149	121	109	201	206	374	388	288
訪日経験者(1回)	954	212	117	89	123	155	84	85	89
訪日経験者(2回以上)	1,287	146	263	299	188	155	58	46	132
訪日経験者のうち関西訪問経験者(%)	1,239 (55.3)	209 (58.4)	204 (53.7)	254 (65.5)	150 (48.2)	165 (53.2)	79 (55.6)	64 (48.9)	114 (51.6)

14



入国者数(関西国際空港)



15



公社と共同で行うインターネットによるアンケート調査です。調査地域はアジアから韓国、中国、台湾、香港、タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、また今回の調査から新たに付け加えたのがアメリカ、オーストラリア、イギリス、フランスの欧米豪です。

こちらがインターネットで質問し回答を取りまとめた調査結果です。今日説明するのは、資料14ページの赤枠で囲った部分です。全体の調査から欧米豪の部分を今回は省いています。関西に来たことのある人ということで、欧米豪の回答数のサンプルが非常に少ないので、ある程度数字の取れているアジアの回答だけを集計したもので説明します。

アジア全体で4,000を超える回答を得ているのですが、このうち日本に来たことがある人、さらに関西に来たことがあると回答した人の1,239名が最大値で、こちらの人たちを対象にどのような特徴があるのかという観点でまとめました。

各国別の回答者数は表に記載の通りで、だいたい各国500人ずつくらい回答が集まるようにしており、その訪日経験者のうち関西訪問経験者の数が、中国なら209に対してマレーシアは64と、国によって関西に来たことのある人、ない人の差が結構あります。このあたりは、何パーセントという形でこれから数字を出していくことが多いのですが、注意して頂ければと思います。

次に関空から来られている方々はどの国が多いのかを統計でまとめたものです。アジアから来られているのが92%で、その内訳は韓国、中国が30%ぐらい、台湾が20%、香港が10%というバランスになっています。色々な施策で観光地に来てください、うちのお店に来てください、と企業がPRしていく場合、どの国の人をターゲットにしていくのかは、こういうバランスを見ながら、各国の特性なども併せて、考えていくことが重要だと思っています。

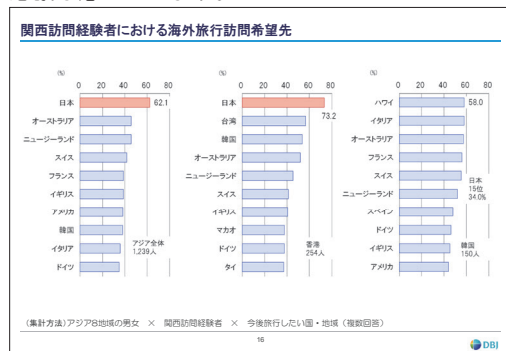
■関西訪問経験者における海外旅行訪問希望先

関西に来たことがある人に、海外旅行でどこに行きたいですか、日本に来たいと言っている人にもう1回日本に来たいですか、リピーターになりたいですか、という質問をしています。

2013年時点では関西訪問経験者のうち53.6%がもう1回日本に来たいと回答したのに対し、年々その数字が上がっていき、2016年の関西訪問経験者1,239人の調査では62.1%まで増えて、再訪日意向が非常に高くなってきているのが数字として見て取れます。

各国別で特徴的なものを右の二つに抜き出しているのですが、日本にもう1回来たいという人が一番多いのは香港で73.2%でした。一方でこれは意外なことですが、韓国は、また来たいですかという回答に日本もアジア各国も入っておらず、日

本は15位。毎年こういう結果が出ているのが不思議な感じがします。



■関西地域への訪問意欲および認知度

訪問意欲および認知度ということで、訪日された方全体を対象にした数字です。縦軸に認知度、「この地名を知っていますか」という質問をとり、横軸に訪問意欲、「そこに行きたいですか」という質問をとり、各都市をプロットしているものです。一番認知度が高くて訪問意欲も高いのは東京で、その次に富士山や北海道。大阪、京都も認知度、訪問意欲ともに全国でトップレベルの高いところにあります。

一方で関西のほかの都市でいうと、神戸は認知度こそ高いところにあるのですが、訪問意欲では低くなっています。奈良はさらにそれよりも両方とも少し弱い位置にいるところで、先ほど言ったように各都市として外国人にどう来てもらうのかというところでは、まず認知度を上げていくべきなのか、知っている人にそこに行きたいと思ってもらうのか、そのあたりの目的を考えながらこの数字も使ってもらうのがいいと思います。

特徴的なのが「関西」というキーワード（地名）です。関西は奈良県と認知度は同じくらいで訪問意欲が低い。大阪、京都、神戸は知っているが、関西は知らないという外国人の方が多く、関西は広域で外国人を呼んでいくべきなのか、個々の都市でそれぞれマーケティングを行いその集合で多く来てもらえばいいのか、というのは考えどころだと思いますが、今のところ「関西」というネーム自体はそんなに知られていないことがこの結果からもわかります。

各地への訪問意欲および認知度の推移

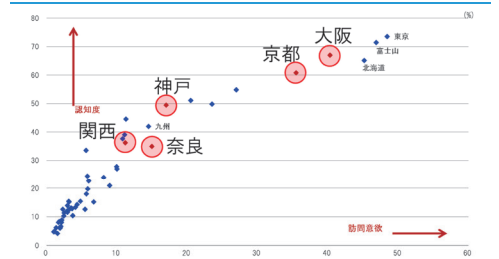
調査年	関西	所轄	奈良	大分	神戸	(参考)東京	(参考)富士山	(参考)北海道	(参考)九州
2012	10.7	35.8	15.7	37.0	20.7	47.5	51.1	45.3	14.5
2013	10.9	33.0	13.6	38.7	19.5	47.0	47.7	44.8	14.7
2014	10.1	32.1	12.0	35.0	15.9	47.1	46.7	42.7	12.7
2015	10.3	33.5	13.7	37.5	17.7	44.6	45.1	44.2	13.9
2016	11.9	35.5	15.0	40.3	17.0	48.5	46.9	45.2	14.5
2012	35.7	64.0	36.1	66.7	56.0	75.8	74.9	65.8	43.7
2013	35.5	62.6	34.5	69.4	53.6	76.8	73.9	65.7	42.0
2014	33.8	62.8	32.8	68.9	50.2	77.9	74.6	65.2	41.5
2015	34.8	59.0	32.6	64.6	49.2	71.1	69.1	62.8	40.0
2016	36.3	60.8	35.0	67.0	49.4	73.6	71.5	65.1	42.0

(集計方法)アジア8地域の男女 × 実際に訪りたい観光地 (54ヶ所/複数回答) × 知っている観光地 (54ヶ所/複数回答)

19



関西地域への訪問意欲および認知度(回答者全員)



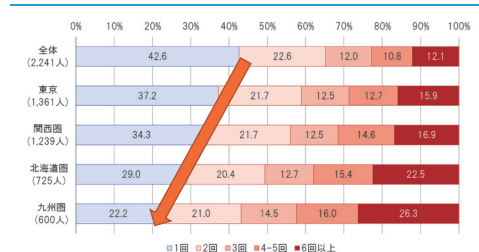
(集計方法)アジア8地域の男女 × 実際に訪りたい観光地 (54ヶ所/複数回答) × 知っている観光地 (54ヶ所/複数回答)

18



■各地への訪問意欲および認知度の推移

各都市圏訪問者における訪日リピート率



(集計方法)アジア8地域の男女 × 訪日回数 × 訪れた観光地 (複数回答)

20



リピート率を地域別で見えています。日本にきたことのある人のうち42.6%が初めて来た人で、右の赤い方へ行くに従ってリピート率が高くなっていきます。東京、関西圏、北海道圏、九州圏の順にリピーター率が増えてきています。

われわれも外国旅行に行くときは、オーストラリアなら一番有名なシドニー、韓国に行ったらソウルという感じだと思います。「東京は行ったし2回目は関西に行くか」「1回目に東京と関西に行ったから次は北海道へ行くか」といった行動が見て取れると思います。この後にもつながってきますが、リピーターがどんどん増えてくると、今まで

行っていたところ以外に行く人が増えてくるとも推測されます。

■関西訪問経験者における訪日旅行の頻度

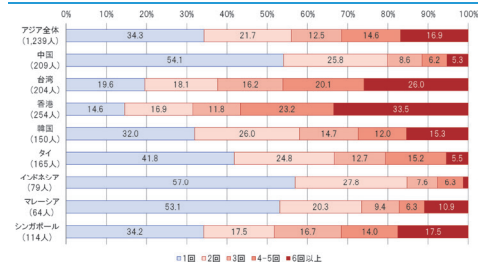
関西訪問経験者における訪日リピート率では、この4年間の比較でもそんなに数字の変動はありません。更に、どこの国の人が関西にどれだけリピートしているのかという調査では、台湾、香港あたりが抜きん出てリピーターが多いです。続いてシンガポール、韓国です。中国、インドネシア、マレーシアあたりは初めて来る人が多い。

関西訪問経験者における訪日旅行の頻度では、「毎年2回以上日本に行っている」「毎年1回行っている」「毎年ではないが、2013年以降に2回以上日本に行った」という訪問の頻度の表ですが、台湾、香港、韓国、シンガポールあたりの人は非常にリピーターが多いです。

関西訪問経験者における地方旅行訪問意欲では、先ほどの九州、北海道のリピーターが多いというところにつながりますが、地方にも行ってみたいという人は94.9%もいます。何回も日本に来て、主要な都市には行ったので、次は今まで行っていない地方にも足を伸ばしてみようかという人たちが増えてくるのではないかとこの数字です。

インバウンド施策を、各国ごとにどのようにアプローチをしていくのかを考えるうえで、初めて来る人向けに対策すべきなのか、リピーター向けを狙っていくのか、このあたりのデータも活用していただけるのではないのでしょうか。

関西訪問経験者における訪日リピート率

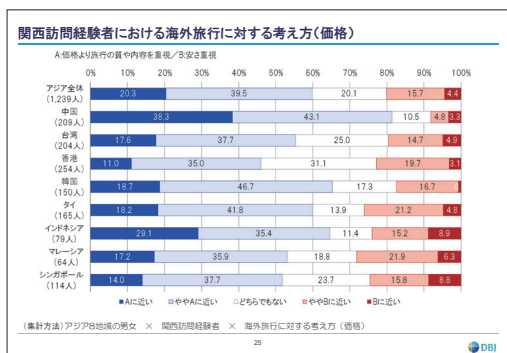
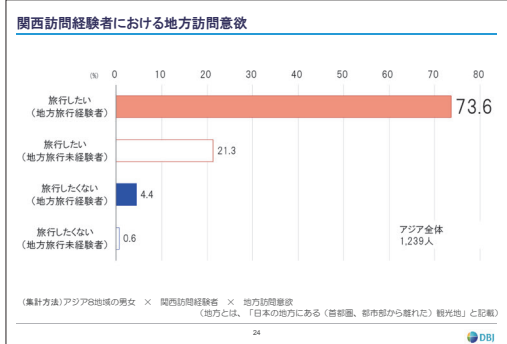
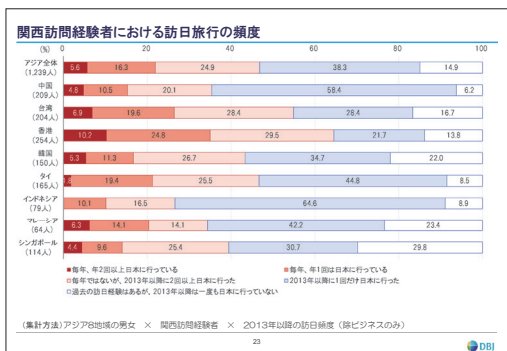


(集計方法)アジア8地域の男女 × 訪日回数 × 関西訪問経験者

22



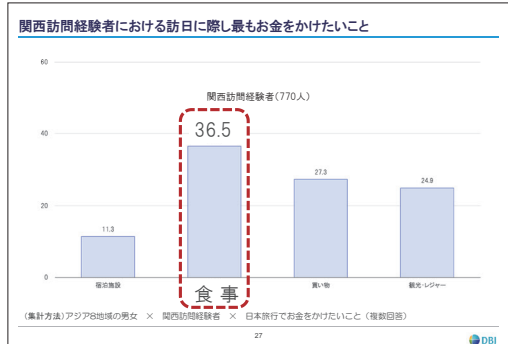
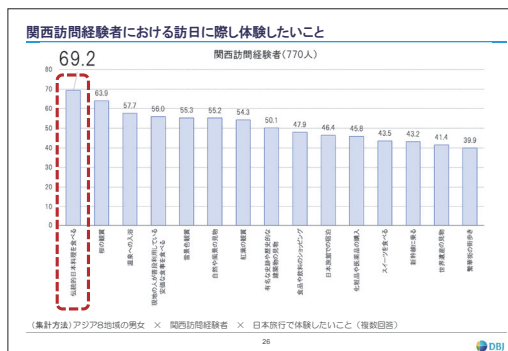
■関西訪問者における旅行価格に対する意識



関西訪問経験者における価格に対する考え方では、安い価格より旅行の質や内容を重視している人のほうが少し多いという状況です。中国は質を重視している人が多く、香港やシンガポールはその率が低いなど、これも国によって特徴が出ています。

■関西訪問者における訪日に際し体験したいこと

訪日に際して体験したいことでは、「伝統的な日本料理を食べる」が一番多く、桜の鑑賞よりも多い数字になっています。やはり「食」が訪問者を引きつけるうえで非常に重要なコンテンツになっていることがうかがえます。訪日に



際して最もお金をかけたいことは何ですかという質問では、「食事」が一番多く、買い物、レジャーと10ポイントくらい違います。宿泊施設などはとても低い数字になっており、泊まる場所にはあまりお金をかけたくないようです。

■関西訪問経験者における情報収集方法

情報収集では、私を見て意外な感想を持ちました。訪日前の情報収集方法では、アジア全体では、1位が旅行ガイドブックです。これは本です。昨今、SNSの効果や口コミサイトを見て多くの外国人が集まっているスポットがある、などといわれることが多いのですが、今回の調査結果を見ると、意外とガイドブックから入るという人がまだまだ多いことが分かりました。

どこにお金を使っていくのかを考えると、ネットのマーケティングに使うのもいいのですが、ガイドブックも軽視できないところでは。

旅行中の情報収集方法では、これも旅行ガイドブックが1位です。2位は観光案内所、3位が

関西訪問経験者における訪日前の情報収集

地域名	アジア全体	中国	台湾	香港	韓国	タイ	インドネシア	マレーシア	シンガポール
回答者数(人)	1,239	209	204	254	150	163	79	64	114
旅行ガイドブック	47.9	42.6	52.9	51.6	46.7	50.3	44.3	54.7	33.3
友人・知人	38.4	20.6	55.9	37.4	54.0	42.4	36.7	37.5	17.5
日本観光情報展(又は観光庁)のHP	37.4	32.5	32.8	43.7	19.3	38.2	39.2	59.4	49.1
口コミサイト	35.9	39.2	30.5	23.5	23.3	47.9	43.0	45.3	43.0
旅行会社のHP	35.0	42.1	12.3	40.6	34.7	42.4	53.2	46.9	25.4
訪問した先輩・知人	27.6	41.1	41.2	5.9	13.3	38.2	39.2	25.0	23.7
SNS	27.5	36.4	5.9	36.6	22.7	46.7	53.2	9.4	0.9
テレビ番組	25.5	26.3	25.0	27.5	14.0	41.2	41.9	17.2	16.4
旅行会社のパンフレット	24.1	31.6	25.5	24.4	17.3	19.8	25.3	32.8	15.8
自治体や観光協会などの地域の公式HP	22.1	15.9	6.9	32.3	11.3	25.5	25.3	43.8	33.3
旅行会社カウンター	21.8	23.9	17.6	16.9	13.3	43.0	16.5	23.4	19.3
チラシ広告、キャンペーン	16.3	16.7	15.7	9.4	4.7	26.7	30.4	21.9	19.3
訪問した先輩・知人	14.3	16.7	8.3	3.5	16.0	25.5	34.2	12.5	13.2
新聞	11.1	8.6	13.8	9.1	4.7	17.0	20.9	7.8	14.5

(集計方法)アジア8地域の男女 × 関西訪問経験者 × 訪日前に情報収集した方法 (複数回答)

DBI

関西訪問経験者における旅行中の情報収集方法

地域名	アジア全体	中国	台湾	香港	韓国	タイ	インドネシア	マレーシア	シンガポール
回答者数(人)	1,239	209	204	254	150	163	79	64	114
旅行ガイドブック	41.1	39.7	40.2	41.3	40.0	49.3	50.5	46.9	25.9
友人・知人	35.9	21.1	28.9	40.9	39.7	45.7	30.4	53.1	43.9
旅行会社のパンフレット	34.0	33.0	41.7	30.7	38.3	15.2	45.6	60.9	34.7
ホテル・旅館の従業員、店のスタッフ	31.2	35.4	32.9	27.2	28.0	37.6	26.6	48.4	34.7
日本観光情報展(又は観光庁)のHP	26.7	28.1	25.0	28.8	12.7	29.7	39.2	40.6	28.7
口コミサイト	22.6	29.0	14.7	17.7	17.3	39.3	44.5	28.1	20.2
旅行会社のHP	22.5	29.2	7.9	22.8	22.0	24.7	46.0	29.7	14.0
訪問した先輩・知人	22.3	19.1	60.9	16.1	22.0	39.6	31.4	23.2	10.9
旅行会社のパンフレット	20.7	23.4	20.5	16.9	16.7	18.8	29.7	23.1	14.9
SNS	19.9	25.0	4.0	20.1	16.0	37.0	49.4	9.4	1.9
自治体や観光協会などの地域の公式HP	17.5	14.9	3.5	26.0	5.3	21.5	29.7	31.3	15.3
ツアーガイド	17.0	21.1	13.7	7.0	17.3	29.1	36.7	17.2	13.4
観光案内所、屋敷に付いている	15.2	14.8	6.4	15.7	7.3	18.0	24.1	23.1	21.9
訪問した先輩・知人	12.9	16.3	4.8	4.7	16.0	22.4	26.7	6.3	6.8
日本では情報収集しなかった	7.9	7.3	8.3	6.7	10.0	5.5	0.0	4.7	7.9

(集計方法)アジア8地域の男女 × 関西訪問経験者 × 旅行中の情報収集方法 (複数回答)

DBI

関西訪問経験者における日本に来てから決めたもの

地域名	アジア全体	中国	台湾	香港	韓国	タイ	インドネシア	マレーシア	シンガポール
回答者数(人)	1,239	209	204	254	150	163	79	64	114
食事場所・レストラン	44.0	46.6	48.8	42.0	51.3	43.6	47.1	33.3	29.9
買い物スポット	39.9	46.6	39.5	40.5	40.0	43.6	29.4	35.7	28.8
日本に1つ前に決めていた	33.3	24.7	29.7	40.5	30.4	30.7	26.5	42.9	44.2
観光先	30.1	32.9	34.9	27.0	17.4	43.6	32.4	23.9	28.8
観光先	23.0	26.0	15.5	24.5	20.0	24.8	32.4	26.2	22.1
オプションツアー	16.2	34.9	24.8	3.5	7.9	8.9	26.5	26.2	11.7
宿泊場所	12.7	15.8	3.1	10.5	17.4	11.9	23.5	26.2	10.4

(集計方法)アジア8地域の男女 × 関西訪問経験者 × 訪日後に決めたもの (複数回答)

DBI

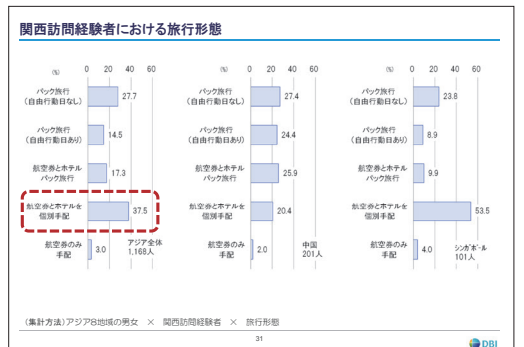
無料パンフレットや小冊子、4位がホテル・旅館の従業員、店のスタッフ。

皆さんスマホを見ながら行きたいところを探しているのかと思いきや、意外とリアルな手段で情報収集しながら旅行しているという印象です。このあたりも中身を充実していくことが重要なのではないのでしょうか。

日本に来てから決めたものは何かという質問では、食事場所・レストランは、現地に来てから決めた人が多い。先ほどの話で組み合わせると、食事場所・レストランは、例えば旅行ガイドブックに載っていると一番いいのですが、ホテルの従業員に紹介してもらって行くことも多いのです。私がレストランの経営者で外国人

に来て欲しいと思ったら、ブログなどネットに色々載せるよりもホテルの人をお願いしておくのが意外と効果的なのではないかと思います。

関西訪問経験者における旅行形態



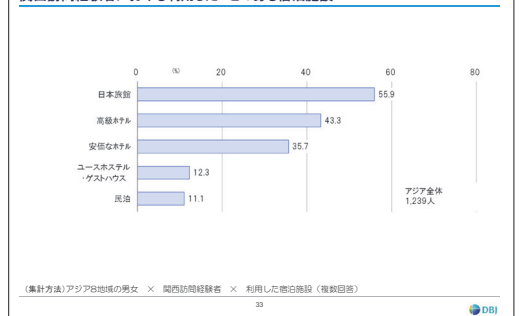
関西訪問経験者の海外個人旅行(FIT)割合の推移

調査年	アジア全体	中国	台湾	香港	韓国	タイ	インドネシア	マレーシア	シンガポール
2013	24.9	10.2	17.4	30.9	32.6	27.5	20.0	16.2	45.2
2014	28.4	14.5	23.0	37.7	27.7	26.7	20.0	35.7	45.7
2015	31.1	24.6	18.2	42.9	32.2	29.3	11.6	42.9	50.5
2016	37.5	20.4	33.5	46.9	46.5	29.9	31.3	48.3	53.5

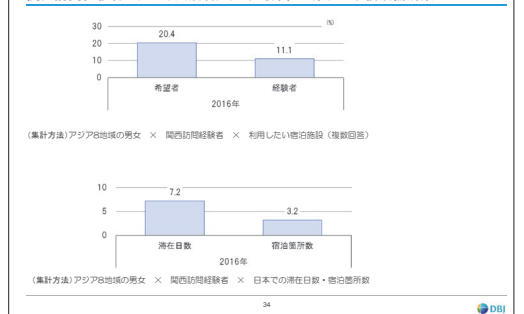
(集計方法)アジア8地域の男女 × 関西訪問経験者 × 旅行形態

DBI

関西訪問経験者における利用したことのある宿泊施設

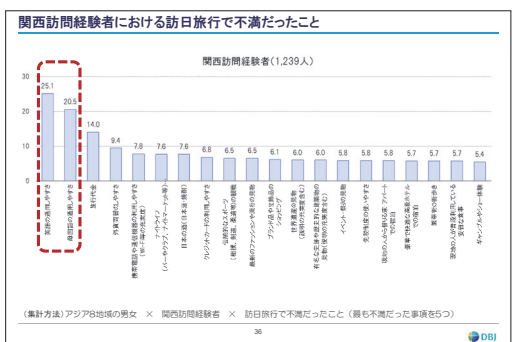


関西訪問経験者における民泊利用/平均滞在日数および宿泊箇所数



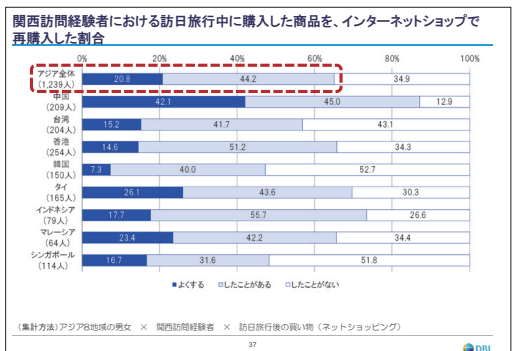
滞在日数は平均すると7日間くらいで、宿泊箇所が3箇所くらいで旅行する方が多いので、1箇所に2泊くらい泊まる旅行をしているようです。

満足したこと、これも食・料理シリーズになっていますが、伝統的な日本料理に満足した外国

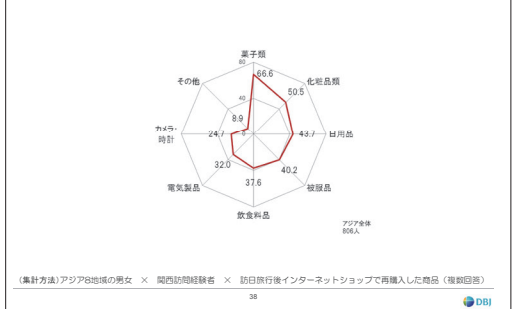


人の方が一番多いという結果が出ています。逆に不満だったことは、英語の通じやすさ、母国語の通じやすさで、言語についてやはり不満に思っている人が多いようです。このあたりは、外国人をこれから増やしていくためには、解決の必要があると思うところです。

■関西訪問経験者における訪日旅行中に購入した商品を、インターネットショップで再購入した割合



関西訪問経験者における訪日後の買い物について



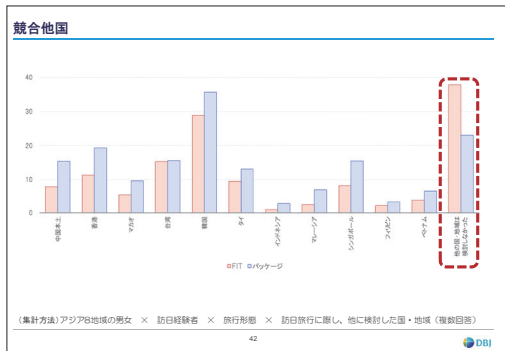
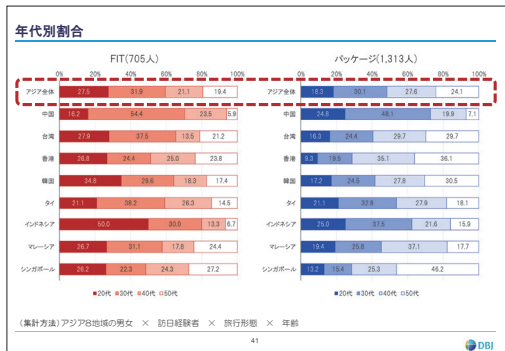
旅行中に購入した商品をインターネットショップで再購入した割合です。日本で購入し気に入れば本国に戻っても買います。6割以上の方が同じ商品をネットで再購入しています。

こうした越境 EC も増えてきています。

購入商品の内容は回答の多い順に菓子類、化粧品類、日用品などになっていますが、こういったものは1回日本で買って、自国へ戻っても買われているので、非常に波及が大きい輸出商品になってきます。

■訪日外国人旅行者の年代別割合

FIT が増えてきているという話をしましたが、FIT 旅行者とパッケージ旅行者にどういった差があるのかを見てみました。先ほどまでの話は関西に来たことがある人という集団をベースに取っていたのですが、これからは日本に来たことのある人全体が母数となります。

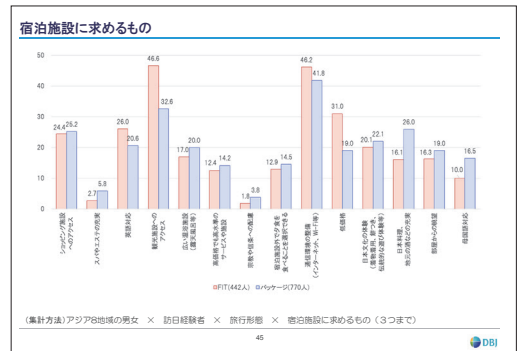
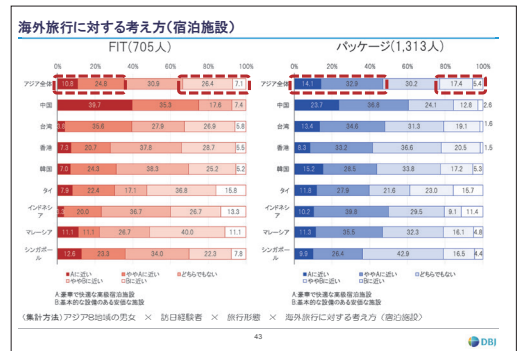


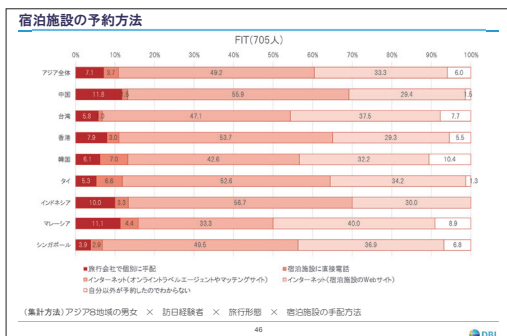
世代別、年代別の割合で見ると、一番上の囲った部分がアジア全体ですが、FIT で来られる人、パッケージで来られる人の特徴に少し差があり、FIT で来られる人は20代、30代の人が多いようです。そういう人たちは日本にまた来たいと思っています。若い人は先の人生も長いので、また日本に来ることも多いだろうし、1回 FIT で来ているのでまた FIT で来る人が多く、ますます FIT で来る人が増えてくるのでしょう。

競合他国ということ、訪日旅行に際して、他に検討した国、地域、日本以外にどこに行きたい、どこと比較して日本に来ることを決めたかを問うています。右のところ、ほかの国・地域は検討しなかった層が、パッケージより FIT が非常に多い数字になっています。日本に来たいから、自分で航空券とホテルを決めて来たいということ、非常に目的意識の強い方々が来ているわけです。観光地やサービスを提供する側もそれなりのものを出さないと、旅行客の目も肥えてきているのだと思います。

■海外旅行に対する考え方

海外旅行に対する考え方で、宿泊施設に対する





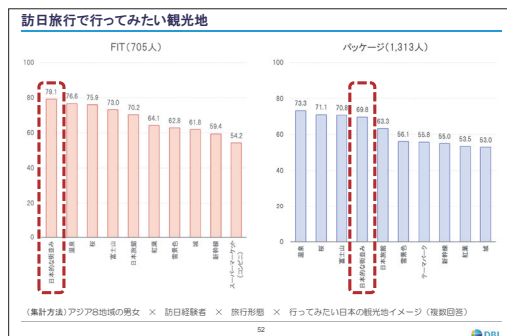
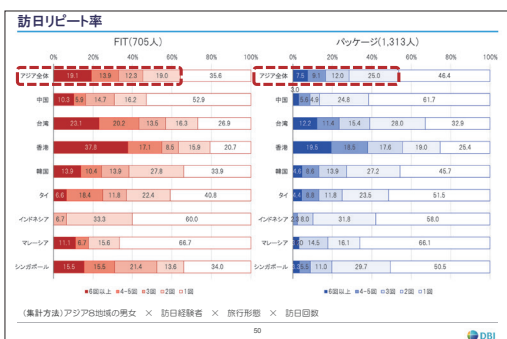
る FIT とパッケージ旅行の違いです。左の濃い赤の部分、右の濃い青の部分は豪華なところがいいという人、右の白い部分は安くて基本的な設備があればいいという人です。FIT で来る人は、宿泊に関してはパッケージの人に比べてそれほど高級なものを求めていることがこの数字からもわかります。

宿泊施設に求めるものも FIT とパッケージ旅行の人では全く違ってきます。パッケージの人がホテル、宿泊施設、料理、丁寧な母国語対応といったものを期待しているのに対し、個人旅行の人は観光地にアクセスが良ければいい、インターネットを接続して欲しいなどが多い。一番差があるのは低価格であって欲しいというところで、求めるものが違ってきます。これから個人旅行が増えていくにあたり、どういったホテルがいいのかというのは検討材料の一つだと思います。

宿泊施設の予約方法ですが、これは FIT のほとんどの人がインターネットで予約をしています。

■訪日リピート率、訪日頻度、行ってみよう観光地

訪日リピート率も、FIT で35.6%が初めて来た人、パッケージで46.4%の人が初めて来た

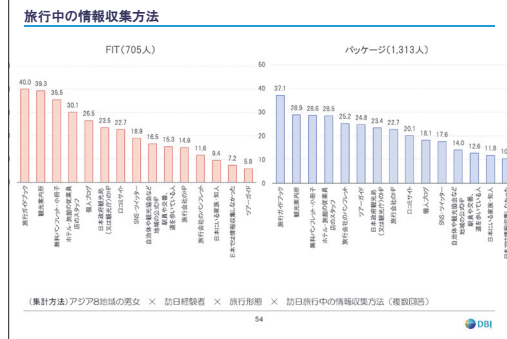
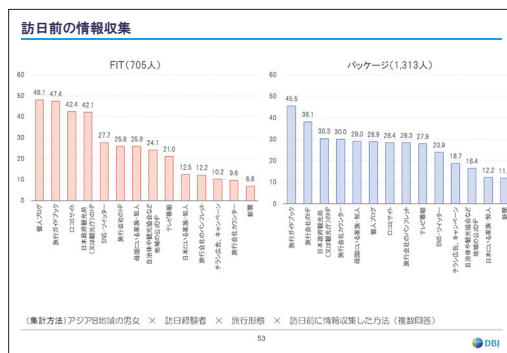


人で、やはり FIT で来る人はリピーターが多いことがこれも数字から読み取れます。

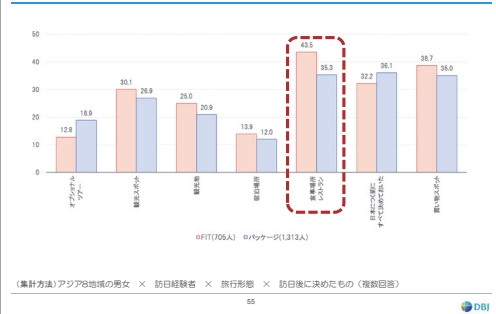
訪日旅行で行ってみたい観光地は、これも日本的な街並みを訪れたいと回答する人は FIT の人に非常に多い。パッケージの人には桜、温泉、富士山といった、ザ・日本のようなところが人気で、FIT の人のほうがよりマニアックなところに来ているという印象です。

■情報収集

訪日前の情報収集です。これは少し特徴があって、先ほど意外と旅行ガイドブックが使われていると話しましたが、FIT で来る人で一番利用が多いのは個人ブログです。個人ブログ、ガ



日本に来てから決めたもの



イドブックを挟んで口コミサイト、日本政府観光局のホームページ、SNS・ツイッターという順番になっていて、やはり FIT の人はネットを使って来ています。

今はガイドブックを使っている人も多いのですが、この部分はこれから FIT が増えてくると重要になってくることが推測されます。

そういう形で情報収集している FIT の人ですが、現地に来たのちの旅行中は旅行ガイドブックや観光案内所、無料パンフレット、小冊子、ホテル・旅館の従業員・スタッフからの収集が上位にきています。どこへ食事に行こうかと決めるときは、意外とこのリアル情報をベースに決めている人が多いことが見て取れると思います。このあたりも、どういうマーケティングをするかによって、取るべき手段を変えていくところではないかと思っています。

食事場所・レストランは日本に来てから決める人が多いようです。

訪日旅行で不満だったことでは、FIT で来る人にとって圧倒的に英語・母国語の通用が課題です。パッケージは添乗員が付いているので言語に困ることはないのですが、FIT であれば自分で調べて、電車に乗って、ものを買って、自分で交渉して、となるので確かに言語の壁が引かかってきます。FIT が増えてくるなかで満足度を上げていくには、やはりこの言語対応がポイントになってきます。

■まとめ（関西訪問経験者の特徴、FIT とパッケージ旅行者にみる特徴）

今まで話したことでまとめると、関西訪問経験者の特徴は次のようなものです。再訪日意向

が年々上昇。個々の各都市と名前に比べて「関西」は認知度が低い状況。台湾、香港のリピーターが多く、中国・インドネシア・マレーシアは初訪者が多い。リピーターがこれから増えてくるといことは、ニーズが多様化していくので地方観光地は潜在力を持っているところだといえます。全体として価格より旅行の質や内容を重視している人が多い。特に中国などはその傾向が顕著だといえます。食に対するニーズが高い、重視している人がアジアに多い。情報収集には旅行ガイドブックが活用されており、訪日前はネットで見て、旅行中はリアルな傾向。

何をするかによって決めるタイミングの違いがあるので、例えば食事場所を決めるのは旅行中ですが、そういったところではリアル情報を重視している傾向がうかがえます。航空券とホテルを個別手配する個人旅行で来られる割合が上昇傾向にあります。過半の人が1泊は日本旅館に宿泊し、民泊については希望者と経験者にギャップがあるのでまだまだもう少し潜在需要があるのではという予測です。英語・母国語の通用しやすさに不満がある。旅行中に購入した商品、特に菓子類、化粧品類、日用品類をインターネットで再購入する人が多い。

FIT 旅行とパッケージ旅行の比較に関しては、FIT を好むのは比較的若い世代で、行き先を日本と決めて旅行する人が多い。個人で来る人は安価な宿泊施設・食事を好み、滞在日数が少し長いという結果が出ています。FIT はリピーターが多い。さらに各観光地の認知度、訪問意欲とも高いという結果が出ています。非常に意識の高い人たちが FIT で来られているということです。

パッケージと FIT では情報収集手段に差が見られ、どちらかというと日本に来てから行き先を決める傾向にあり、言語対応に対する不満がより大きいと出ています。

これから FIT のリピート率が増えていくことを考えると、FIT が増えてくるのではと予測されており、地方訪問や旅行先の選択肢がさらに広がってきて全国的にインバウンド効果が波及するのではと期待しています。その需要を消費活動に落としていってもらうためには、今日

ご紹介したようなデータも活用していただければありがたいですが、マーケティング活動が重要になってくると思いますし、食と言語対応が大きなポイントといえます。

■数字から分析した仮説

私なりに数字を見たらこういう感じになりました、というもののなので、答えは皆さんがそれぞれ数字を見て推測した場合やそれぞれの印象で違ってくるとはと思いますが、最終的にはここにたどり着きます。

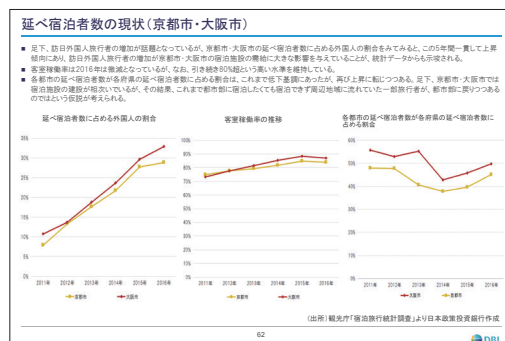
海外の個人旅行（FIT）は、アジア各国の比較的若い世代に好まれている、若い人たちが個人旅行で来ている。若い人が来ているということは、これからどんどん訪日リピート率が上がってくるだろうと考えると、個人旅行はこれからもさらに増えてくだろうと予測できます。となると、都市部にいるだけではなく地方、今まではあまり外国人が行っていないようなところに行く人も増えてくる。外国人側からしたら選択肢が広がってくることが予測され、今は一部にしか行きわたっていないインバウンド効果はさらに地方まで波及していくことが、これから一層期待できるのではと思っています。

パッケージではない個人旅行なので、観光地や観光施設が、どんな人に何をしに来てもらいたいかをよく考え、どこを狙ってどんな施策を打っていくのかといった個別のマーケティング活動がますます重要になってきます。今回のアンケート調査の結果では、食と言語対応がポイントとして浮かび上がっています。

■延べ宿泊者数の現状（京都市・大阪市）

続いて宿泊施設需給動向の調査の紹介です。ホテル・旅館宿泊施設の数が足りていません。報道などでも宿泊稼働率が非常に高止まりし、9割を超えています。東京から出張に来る人に聞いても、大阪は出張旅費の範囲内で泊まれるホテルがないとのこと。ホテルの予約が取れなかったという話もよく聞くので、ホテルが足りないことは感覚的にはわかっていたのですが、これからホテルが倍に増えても足りないくら

いの水準なのか、1割くらい増えたら足りるのが、足りない度合いがよくわからないという話になっており、いろいろな数字をベースに試算してみようということになったわけです。



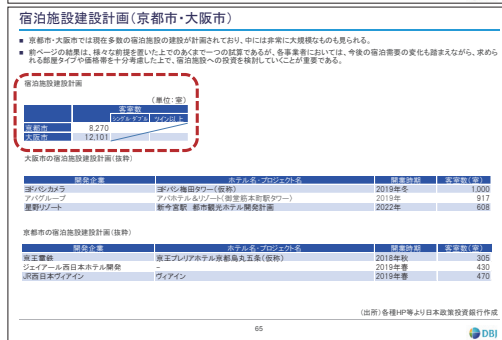
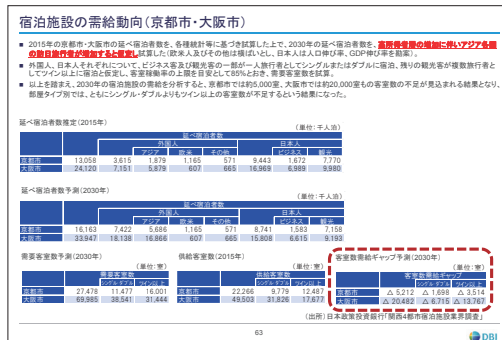
統計から取ってきた延べ宿泊者数の現状をご覧ください。上のグラフが延べ宿泊者数に占める外国人の割合です。京都と大阪の数字を2011年から2016年まで取ってきていますが、2011年の段階で大阪、京都で10%少なかった外国人の割合が、2016年には33%まで上がっており、外国人が増えているからホテルの部屋が足りなくなっているのは確かだと思います。

真ん中の客室稼働率は新聞などでもよく報道されていますが、80%、90%くらいの稼働率です。2016年に入って少し不足率が緩和されたといわれているのですが、実際に見ると85%、90%近い数字で推移しているのが現状です。ホテルは曜日や季節によって需要に違いがあるので、年間を通じて85%で稼働しているということは、予約できない日もあると思います。われわれのヒアリングで聞いている感覚ではほぼ満室で稼働しているレベルだと思います。

次のグラフが各都市、京都府なら京都市、大阪府なら大阪市、それぞれの市内への宿泊者数が府内に占める割合を表したものです。2013年くらいまでは大阪でいうと、大阪府に泊まる人の55%くらいは大阪市内に泊まっていたのですが、それが2014年には落ちて、大阪市内のホテル、都心部のホテルが満室で泊まれないので周辺部にはみ出しています。大阪市内で泊まれない人が堺で泊まっていたり、京都市内で泊まれない人が草津や大津で泊まったり、そういう現状がここには統計として現れていると思います。

ただ、2015、16年で見るとまた大阪市、京都市内に泊まる人の割合が増えてきています。これは都心部に新しいホテルがどんどん新設され、利便性が高い都心部のホテルに泊まる人が戻ってきている傾向が数字に出ているのではと考えています。

■宿泊施設の需給動向（京都市・大阪市）



京都市、大阪市の宿泊施設の需給動向を算出しています。京都市・大阪市の延べ宿泊者数を日本人と外国人、外国人はアジア、欧米に分け、日本人はビジネス、観光で分けて、このなかでこれからアジア各国からの訪日旅行者が伸びるだろうという予測をしています。

赤く囲ったところで2030年の数字を見ています。部屋数の需給ギャップ予測では、京都市は5,212室、大阪市は20,482室足りません。観光で来る方は2人の人が多いだろう、ビジネスは1人だろうなど、そのあたりの統計からある程度数字を取ってきて、シングル、ダブルの部屋とツイン以上の部屋がどれくらい足りないのかを試算してみました。

大阪府で見るとシングル、ダブルの部屋よりもツイン以上の部屋のほうが足りないという結果

になりました。宿泊特化型のビジネスマン向けのホテルが、ツインの需要には応えられないので、どういうタイプのホテルを増やしていくのかは一つポイントになってくると思います。

この「5,212」と「20,482」は数字として足りないのだろうと考えますが、一方で65ページの宿泊施設建設計画を見ると、京都市は8,270室の建設計画があります。非常に大きなところだけ下にピックアップしていますが、大阪の場合は12,000室くらいの計画があるようです。先ほど、われわれの試算は京都で5,000くらい、大阪で20,000くらい足りないと思いましたが、京都は8,000の計画があるとのこと、供給も少し上回る可能性も考えたほうがよいのかもしれない。

レポート自体は1年前に発表しています。1年前に行ったときは京都市で計画されているホテルの供給が3,800、大阪は6,800でした。それがこの1年で計画自体が倍くらいになっている。やはりホテルが足りない足りないという話があり、大阪もヨドバシカメラ、アパグループ、星野リゾート等、報道されている大きな部屋数のホテル建設が計画されており、去年に比べると供給自体が倍になり、全然足りないといわれていた度合いは、この1年で状況として変わってきた印象を持っています。

■おわりに

本日のレポートは日本政策投資銀行のホームページにアップしています。今日紹介できなかった細かい国々のデータなども載せておりますので、関心のある方はご覧いただければと思います。また、こういう切り口であればどうなるのか、といったものも、元のデータをたどって集計して見直すこともできますので、もしそういうご要望がありましたらお問い合わせしていただければと思います。

以上で終わります。ご静聴ありがとうございました。

※当会ホームページ（<http://www.kar.or.jp>）でも、細かい図表がクリアにご確認いただけます。ぜひご覧下さい。



神戸空港の未来図は

朝日新聞大阪本社経済部 近藤 郷平

関西エアポートが関西、大阪（伊丹）に神戸を加えた3空港を、来年4月から一体運用することが決まりました。また、神戸空港の便数規制の緩和など、3空港の役割分担について、地元自治体や経済界などでつくる「関西3空港懇談会」で議論が始まる予定です。これまでの取材を振り返りつつ、神戸空港を中心とした未来像を探りたいと思います。

■神戸空港の運営権売却取材

神戸空港の運営権売却で、関空と伊丹の両空港を運営する関西エアポート陣営が実施契約を9月26日、神戸市と結びました。関西エアポートの子会社が来年4月から42年間にわたり運営し、関西3空港の一体運営が事実上決まりました。

契約締結後、神戸市役所であった記者会見で関西エアポートの山谷佳之社長は「神戸空港の運営をしっかり引き継いだうえで、徐々に新しいことに取り組んでいきたい」と意気込み、神戸市の久元喜造市長は「3空港を一体運用することが、神戸空港の利活用や関西の航空需要拡大にもつながっていく」と期待感を示しました。

ただ、神戸空港の運営案は「打つ手が限られる」（関係者）なかで練られたのが実態で、小粒な印象です。運営案の内容を探る取材過程で、デスク（上司）から、3空港の一体運用が走り始めることで、「利用者が感じるわかりやすいメリットは何なのか」と繰り返し聞かれ、答えに困ったことを思い出します。

理由は、神戸空港の運営案は、「国内線のみ1日30往復まで」「運用時間は午前7時から午後10時まで」といった規制を前提に考えなければならず、大胆な案が期待しにくい、との

取材感触があったためです。

実際に公表された運営案はと言いますと、航空会社に機材の大型化を働きかけるなど、2022年度の旅客数約300万人を目指す（2016年度は272万人）、関空・伊丹の運営ノウハウを生かして、商業エリアの店舗を充実させる、などといった内容でした。

一方、神戸空港と同じ来年4月から民間運営が始まる高松空港の入札では、民間企業側の「攻め」の提案内容が印象的でした。

国と基本協定を結んだ三菱地所陣営の提案によると、格安航空会社（LCC）の拠点化を進めるなど、15年後の2032年に旅客数を307万人と、今の1.7倍に増やす。旅客ビルを改修して商業スペースを今の約18倍に広げて収益を改善する、などといったものです。

両空港の運営権売却について、ある有識者に尋ねると、高松空港は「掲げた高い目標に向けて、民間らしい知恵でどう実現するか。関空などと違って、規模が小さい地方空港の事例として注目している」。神戸空港については、「利用者がメリットをしっかりと感じてもらえるかどうかは、規制緩和の行方次第」との評価でした。

低調な提案も予想されるなか、神戸市が神戸空港の民間運営に突き進んだのはなぜか。

神戸市の関係者らは、①規制緩和の要望を続けてきたが、なかなか実現しない②民間企業が3空港の一体運営を始めれば、市場ニーズを踏まえ、最も適した各空港の生かし方を考えてもらえる（神戸空港の規制緩和にもつながっていく）、などといった点を挙げました。関係者によると、関西エアポート陣営が入札に名乗りを挙げたのも、規制緩和をにらんでのものでした。ここまでが、この半年余りの取材の振り返

りです。

■関西での訪日客消費

3空港の一体運営が現実的になったことを受け、神戸の経済界など地元からは、神戸空港の便数規制の緩和などのほか、国際化を求める声も出ています。要望の一因と考えられる、訪日外国人客の消費状況について示す新しいデータが公表されました。

関西経済界などでつくるシンクタンク「アジア太平洋研究所」が8月、2016年の関西における訪日外国人客の消費額などについて発表しました。関西に宿泊した訪日客が買い物に使った額から推計したそうです。

それによると、関西全体では前年より16%増え、7,605億円となりました。ただ、地域別では勢いの差がくっきりしています。

和歌山が302億円で前年比28.9%増、大阪が4,185億円で20.7%増、奈良が164億円で20.4%増、滋賀は364億円で16.7%増、京都は1,729億円で13%増と、ここまでは2桁以上の伸びが続きます。格安航空会社(LCC)の相次ぐ就航やビザの緩和などを受け、関空を玄関口に、訪日客が伸び続けている効果が広く波及していることが読み取れます。また、たとえば、寺社・仏閣など幅広い観光資源を抱えながら宿泊施設不足が指摘されている奈良であれば、こうした課題を改善すれば、滞在時間が増え、さらなる訪日客消費の伸びが期待できます。

一方、関西で唯一、消費額を落とした地域もありました。それが兵庫で、前年より1.9%減の858億円でした。宿泊客の増加率が唯一1桁台にとどまったのが響きました。

■3空港懇談会

神戸空港の現状を変えるには、関西3空港懇談会で議論し、関係者の合意へと落とし込んでいく作業が必要です。

そこで注目しているのは、関西の航空需要の伸びに 대응するため、いかに中長期の視点で関係者が議論を重ね、関空や伊丹、神戸の役割を考えていけるかどうかです。

まず、神戸空港については開港(2006年)までの歴史的な経緯や各自治体の立場を踏まえねばなりません。関空周辺のある自治体関係者は「現状について言うならば、3空港の役割を変える段階にはない」と話し、関空の最大限の活用を求めています。また、航空会社の神戸国際化などのニーズが強くても、自治体や経済界など、地元の思いが先行しては、懇談会関係者の利害をまとめるのは簡単ではない、とみえています。

一方で、中長期の視点で関西3空港について考えるには絶好の機会です。関空の利用者がこのまま増え続ければ、数年で離着陸回数の上限が見え始め、処理能力の問題が浮上するとの見方があります。2020年の東京五輪後も、関西では万博やカジノを含む統合型リゾート(IR)の誘致といった大型イベントが続く可能性もあります。

中長期でみれば、関空の補完役として、海上空港で24時間運用が可能な神戸空港の生かし方、重みが増す可能性が膨らみます。もちろん、実際に神戸空港を規制緩和するとなれば、航空需要の問題だけでなく、3空港の空域問題など、安全面での議論も欠かせません。

安全運航を担保したうえで、関空の補完役として、神戸空港の便数規制の緩和や国際化を考える。また、「SAKE」どころの神戸・灘や姫路城といった、神戸や周辺の観光資源のアピールや充実に力を入れ、訪日客に魅力ある場所として磨きをかける。宿泊施設など、民間投資もさらに活発になる。そんな循環ができれば、新しい消費の流れなどにつながっていくのではないのでしょうか。



日本の航空産業における集積の経済

神戸大学大学院海事科学研究科 博士課程後期課程

日本学術振興会 特別研究員 (DC2)

堂前 光司

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1. はじめに

現在、地域産業政策の新たな視点として、産業クラスターが注目されている。産業クラスターとは、産業集積を促進することによって、相互の連携や競争を通じた地域イノベーションを創出し、地域経済の再生および活性化を目指すものである (Porter (1998))。世界の各地域では、産業クラスターの形成に向けた取り組みが行われているが、我が国においても、2001年から経済産業省主導で産業クラスター計画が進められている。

本稿では、航空産業、特に、航空機部品製造業を分析対象として取り上げ、集積の経済を検証する。その中では、生産環境 (産業の多様性、地域特化、地域競争) が、労働生産性に与える影響に着目する。本稿における航空産業とは、日本標準産業分類 (JSIC) の小分類に該当する「航空機・同附属品製造業 (JSIC Code: 314)」、および中分類に該当する「航空運輸業 (同: 46)」である。「航空機・同附属品製造業」は、さらに、「航空機製造業 (JSIC Code: 3141)」、「航空機用原動機製造業 (同: 3142)」、そして「その他の航空機部分品・補助装置製造業 (同: 3149)」 (以下、航空機部品製造業) に細分類される。まず2では、我が国における航空産業の空間的集中について、市郡レベルでその現状を把握する。次に3では、航空機部品製造業における集積の経済を検証する。最後に4において、分析結果の政策的含意と今後の課題を中心に、本研究のまとめを行う。

2. 我が国における航空産業の空間的分布

表1は、2014年における航空産業の従業者数について、航空機・同附属品製造業、航空運輸業、およびその合計別に上位10市郡を示したものである。

表1 市郡別航空産業の従業者数 (2014年)

No.	市郡	都道府県	航空機・同附属品製造業	割合 (%)	No.	市郡	都道府県	航空運輸業	割合 (%)	No.	市郡	都道府県	合計	割合 (%)
1	名古屋市	愛知	6,418	14.8	1	特別区部	東京	37,348	68.0	1	特別区部	東京	37,602	38.2
2	各務原市	岐阜	5,214	12.0	2	成田市	千葉	4,263	7.8	2	名古屋市	愛知	6,632	6.7
3	昭島市	東京	3,568	8.2	3	福岡市	福岡	1,231	2.2	3	各務原市	岐阜	5,214	5.3
4	武蔵野市	東京	2,708	6.2	4	豊中市	大阪	977	1.8	4	成田市	千葉	4,520	4.6
5	西多摩郡	東京	2,307	5.3	5	那覇市	沖縄	902	1.6	5	昭島市	東京	3,568	3.6
6	西春日井郡	愛知	2,254	5.2	6	泉佐野市	大阪	816	1.5	6	西春日井郡	愛知	3,000	3.1
7	宇都宮市	栃木	2,065	4.8	7	西春日井郡	愛知	746	1.4	7	武蔵野市	東京	2,708	2.8
8	相馬市	福島	1,420	3.3	8	大阪市	大阪	725	1.3	8	西多摩郡	東京	2,307	2.3
9	神戸市	兵庫	1,105	2.5	9	霧島市	鹿児島	612	1.1	9	宇都宮市	栃木	2,065	2.1
10	横浜市	神奈川	958	2.2	10	常滑市	愛知	608	1.1	10	神戸市	兵庫	1,615	1.6
全国				43,385	全国				54,934	全国				98,319

出所) 経済センサス基礎調査 (2014年) より、筆者作成。

* 本研究は、日本学術振興会「特別研究員奨励費 (課題番号: 16J01007)」の下で遂行した研究成果の一部である。ここに記して、心より感謝の意を申し上げます。

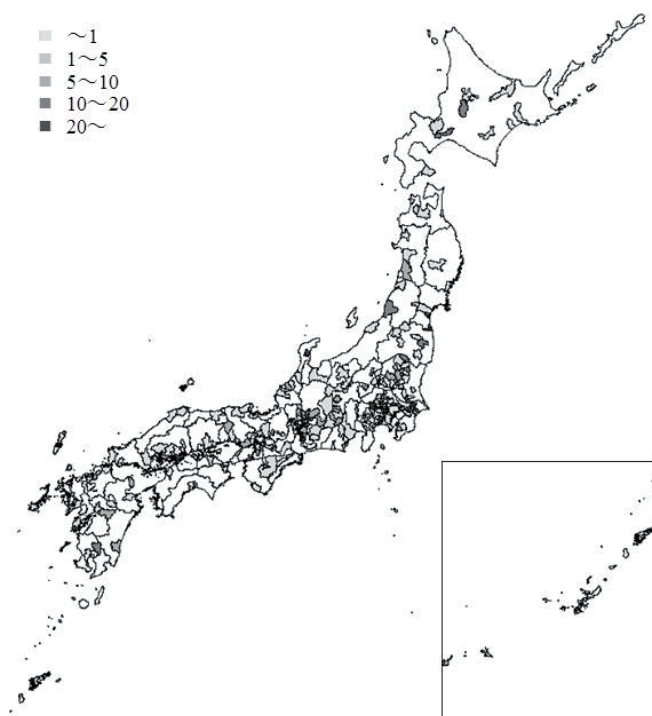


図1 市郡別航空産業の特化係数

出所) 経済センサス基礎調査(2014年)より、筆者作成。

まず、航空機・同附属品製造業については、東海地方(名古屋市、各務原市、西春日井郡)、そして東京都多摩地域(昭島市、武蔵野市、西多摩郡)に集積していることが観察される。例えば、名古屋市には三菱重工が、各務原市には川崎重工が、東京都多摩地域にはIHIが、西春日井郡には三菱重工が、宇都宮市にはSUBARUが、そして相馬市にはIHIが立地している。次に、航空運輸業については、大都市(東京都特別区部、福岡市、大阪市)や国際空港所在都市(成田市、泉佐野市、常滑市)に集積しており、これらを合計した航空産業としては、神戸市を除いて、全て関東地方、あるいは東海地方に位置していることが分かる。

一方、図1は、2014年における航空産業を対象として、市郡別の特化

係数(LQ)を図示したものである¹⁾。LQが20を上回っている市郡は、西春日井郡

(138.59)、相馬市(53.69)、各務原市(49.48)、昭島市(43.91)、西多摩郡(41.33)、成田市(30.64)、および不破郡(24.76)であり、相馬市(福島県)と成田市(千葉県)を除いて、全市郡が中部地域、あるいは東京都多摩地域に位置している。特に、西春日井郡のLQが顕著に高いが、これは三菱重工名古屋航空宇宙システム製作所小牧南工場の立地が大きく影響している。

ここで、図2は、1977年から2014年までの38年間ににおける航空機・同附属品製造業の事業所数と従業者数の推移を示したものである。全般的に、事業所数および従業者数ともに、増加基調にあることが観察されるだろう。

まず、事業所数について、1977年には91事業所であったが、その後は堅調に増加し、1988年に

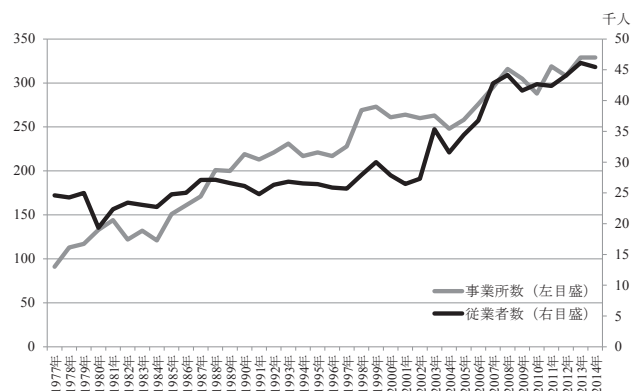


図2 航空機・同附属品製造業の事業所数と従業者数の推移(1977年-2014年)

出所) 工業統計表(産業編)より、筆者作成。

は200事業所を、2008年には300事業所を上回り、2014年には329事業所となっている。次に、従業者数については、1977年から2002年までは2万人台後半で推移していたが、2003年には3万5千人を、2007年には4万人を超え、2014年には約4万5千人となっている。特に、2000年代半ば以降の増加が著しいが、これは、世界的に急増している航空旅客輸送量に対応して、航空機に対する需要が高まっていることを反映しているといえるだろう。

3. 我が国の航空機部品製造業における集積の経済の検証

集積の経済は、特定地域への同業種企業の集積から生じる地域特化の経済と、特定地域への異業種企業の集積から生じる都市化の経済に分類されるが、これらは、同一時点における静学的外部効果といえる。一方、ある時点における地域の生産環境（産業の多様性、地域特化、地域競争）が、その後の地域成長に与える影響は、動学的外部効果と呼ばれる。Glaeser et al. (1992) は、人や企業の空間的集積が、知識波及や技術革新を容易にする環境を生み出し、産業成長や地域成長を促進するとの前提の下で、表2に示すように、集積形態を3タイプに分類している。すなわち、地域特化かつ地域独占的な生産環境を重視する Marshall-Arrow-Romer (MAR) 型外部性、地域特化かつ地域競争的な生産環境を重視する Porter 型外部性、そして産業の多様性と地域競争的な生産環境を重視する Jacobs 型外部性である。

以下では、航空機部品製造業に関するデータが入手可能な10都府県を分析対象として、2014年における航空機部品製造業の集積の経済を検証する。ここで、10都府県とは、東京都、神奈川県、千葉県、栃木県、愛知県、岐阜県、三重県、京都府、兵庫県、および広島県である。

被説明変数は生産額であり、説明変数としては、資本投入量（有形固定資産投資総額）と労働投入量（従業者数）に加えて、航空機部品製造業の生産環境（産業の多様性、地域特化、および地域競争）を取り上げる。ここで、産業の多様性は各県における産業細分類に基づくハーシュマン・ハーフィンダール指数 (HHI) を、地域特化は特化係数 (LQ) を、そして地域競争は競争指数 (CI) を

表2 集積形態の類型化

静学的外部効果		動学的外部効果		
		多様性 (HHI)	地域特化 (LQ)	地域競争 (CI)
地域特化の経済	MAR 型外部性	－	＋	－
	Porter 型外部性	－	＋	＋
都市化の経済	Jacobs 型外部性	＋	－	＋

出所) Glaeser et al. (1992) より、筆者作成。

代理変数とする²⁾。すなわち、推定式は式 (1) のように定式化できる。利用データは、工業統計調査（経済産業省）の集計結果のうち、工業統計表（細分類）である。

$$P_j = AK_j^\alpha L_j^\beta e^{\gamma Diversity_j} e^{\delta Specialization_j} e^{\varepsilon Competition_j}, \quad \alpha + \beta = 1 \tag{1}$$

- ここで、
Pj：都府県 j における航空機部品製造業の生産額
Kj：都府県 j における航空機部品製造業の資本投入量
Lj：都府県 j における航空機部品製造業の労働投入量
Diversityj：都府県 j における産業の多様性（HHI）
Specializationj：都府県 j における航空機部品製造業の地域特化（LQ）
Competitionj：都府県 j における航空機部品製造業の競争指数（CI）
A：定数項

L で基準化して対数変換すると、従業者1人当たりの生産額として、式（2）が得られる。

$$\ln\left(\frac{P_j}{L_j}\right) = \ln A + \alpha \ln\left(\frac{K_j}{L_j}\right) + \gamma Diversity(HHI)_j + \delta Specialization(LQ)_j + \varepsilon Competition(CI)_j \tag{2}$$

表3は、最小2乗法によって、式（2）を推定した結果を示したものである。まず、自由度修正済決定係数(Adj.R²)は0.68であり、モデルの適合度は相対的に良好であった。次に、各説明変数のパラメー

表3 推定結果

		推定値	t 値
定数項	lnA	6.33	(20.60**)
K / L	α	0.22	(3.48*)
Diversity (HHI)	γ	3.73	(0.65)
Specialization (LQ)	δ	0.07	(1.47)
Competition(CI)	ε	0.08	(0.47)
Adj. R ²		0.68	
観測数		10	

注) **は1%水準で、*は5%水準で有意を表す。

ター推定値については、資本装備率（K / L）のみ5%水準で有意であり、生産環境に関しては、統計的に有意ではなかった。

ここで、生産環境の符号に着目すると、産業の多様性（HHI）、地域特化（LQ）、そして地域競争（CI）の全てがプラスとなっていた。これは、航空機部品製造業が高度に集積し、かつ地域独占的な生産環境は、1人当たりの生産額、すなわち、労働生産性（P / L）を上昇させることを示唆する。すなわち、統計的には有意ではないものの、符号から判断する限りにおいて、

地域特化の経済、あるいは、MAR 型の生産環境を示唆する結果であるとも解釈できるだろう。

4. おわりに

本稿における分析からは、我が国の航空機部品製造業では、航空機部品製造業内における集積の経済が航空機部品製造業の労働生産性上昇に繋がっている可能性が示唆された。今後、中央政府や地方政府が、地域経済の再生や活性化を目指した地域産業政策を実施する場合には、本稿で検証した産業集積の特性を考慮に入れる必要があるだろう。

ただし、本稿では、データ制約の関係から、県レベルで集積の経済を検証したが、可能ならば、より適切な地理的範囲で行う方が望ましい。また、本稿における分析結果を航空産業クラスターの形成に向けた政策提言へと繋げるためには、航空機部品製造業に加えて、航空関連サービス産業をはじめとした周辺産業にも、分析対象を広げる必要がある。モデルの精緻化に加えて、これらの点については、今後の検討課題としたい。

【参考文献】

- 1) Glaeser, E. L., Kallal, H. D., Scheinkman, J. A. and Shleifer, A. 1992. Growth in Cities. *Journal of Political Economy* 100 (6), 1126-1152.
- 2) Porter, M. E. 1998. *On Competition*. Harvard Business School Press. (竹内 弘高訳 (1999) 『競争戦略論 I II』ダイヤモンド社.)

1) LQ は全国の産業構成で基準化した産業の地域特化度であり、右の式で定義される。ここで、 x_{ij} は地域 j における産業 i の従業者数であり、LQ が 1 を上回る地域は相対的に当該産業が集積し、特化係数が 1 を下回る地域は相対的に当該産業の集積度は低いと解釈する。

$$LQ_{ij} = \frac{x_{ij} / \sum_i x_{ij}}{\sum_j x_{ij} / \sum_i \sum_j x_{ij}}$$

2) HHI は、右の式で定義される。ここで、 x_{ij} は地域 j における産業 i の従業者数であり、HHI が大きい地域ほど少数の産業が偏在し、HHI が小さい地域ほど産業が多様化していると解釈する。

$$HHI_j = \sum_i \left(\frac{x_{ij}}{\sum_i x_{ij}} \right)^2$$

また、地域競争に関する指標は、本稿の分析では、以下の式で定義される競争指数（Competition Index : CI）によって算出する。ここで、CI が 1 を上回る地域は、相対的に大規模事業所が多く地域独占的であり、競争指数が 1 を下回る地域は、相対的に小規模事業所が多く地域競争的であると解釈する。

$$CI_{ij} = \frac{\text{地域}j\text{における産業}i\text{の従業者数} / \text{地域}j\text{における産業}i\text{の事業所数}}{\text{全国における産業}i\text{の従業者数} / \text{全国における産業}i\text{の事業所数}} = \frac{\text{地域}j\text{における産業}i\text{の平均事業所規模}}{\text{全国における産業}i\text{の平均事業所規模}}$$

関西国際空港 2017年8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 16,379 回（前年同月比 106%）

国際線：11,716 回

（前年同月比 104%）

国内線：4,663 回

（前年同月比 111%）

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 106%の 16,379 回を記録しております。国際線については前年同月比 104%の 11,716 回となっております。

○旅客数 2,679,676 人（前年同月比 113%）

国際線：1,985,606 人

（前年同月比 112%）

国内線：694,070 人

（前年同月比 115%）

旅客数について

国際線、国内線の合計旅客数は韓国や中国、東南アジアからの旅客や 6 月に就航した LCC の関空～ハワイ路線の旅客が増えた影響で前年同月比 113%の 2,679,676 人となり、単月として過去最高を記録しております。国際線の旅客数は前年同月比 112%の 1,985,606 人、うち外国人旅客数は前年同月比 118%の 1,270,180 人と、いずれも過去最高を記録しております。

○貨物量 68,782t（前年同月比 116%）

国際貨物：67,087t（前年同月比 116%）

積込量：31,590t（前年同月比 115%）

取卸量：35,497t（前年同月比 116%）

国内貨物：1,695t（前年同月比 116%）

貨物量について

国際線貨物量は前年同月比 116%の 67,087t と 13 ヶ月連続で前年を上回っております。

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

2017年9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8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	1,382,194	117.4	22.0	1,219,209	112.6	19.8	162,985
管内	912,507	117.3	14.5	918,520	111.6	14.9	△ 6,013
大阪港	292,759	117.5	4.7	419,861	113.4	6.8	△ 127,101
関西空港	487,703	116.6	7.8	300,170	104.6	4.9	187,533
全国	6,278,037	118.1	100.0	6,164,395	115.2	100.0	113,642

【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	487,703	116.6	7.8	300,170	104.6	4.9	187,533
成田空港	908,429	127.4	14.5	911,474	105.0	14.8	△ 3,045
羽田空港	38,025	131.1	0.6	66,296	126.0	1.1	△ 28,271
中部空港	75,999	129.8	1.2	86,141	122.5	1.4	△ 10,142
福岡空港	114,175	136.3	1.8	43,342	135.0	0.7	70,833
新千歳空港	2,996	152.4	0.0	1,270	90.4	0.0	1,727

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)		
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	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 8 月	616,020	19,870	654,160	21,100	347,260	11,200	353,100	11,390	1,970,540	63,570
平成 29 年 9 月	571,020	19,030	532,490	17,750	315,690	10,520	298,280	9,940	1,717,480	57,250
平成 29 年 累計	5,251,970	19,240	5,205,450	19,070	2,510,780	9,200	2,470,250	9,050	15,438,450	56,550
前 年 同 期	4,601,520	16,790	4,567,240	16,670	2,395,450	8,740	2,369,700	8,650	13,933,910	50,850
対 前 年 同 期 比	114.1%		114.0%		104.8%		104.2%		110.8%	

※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

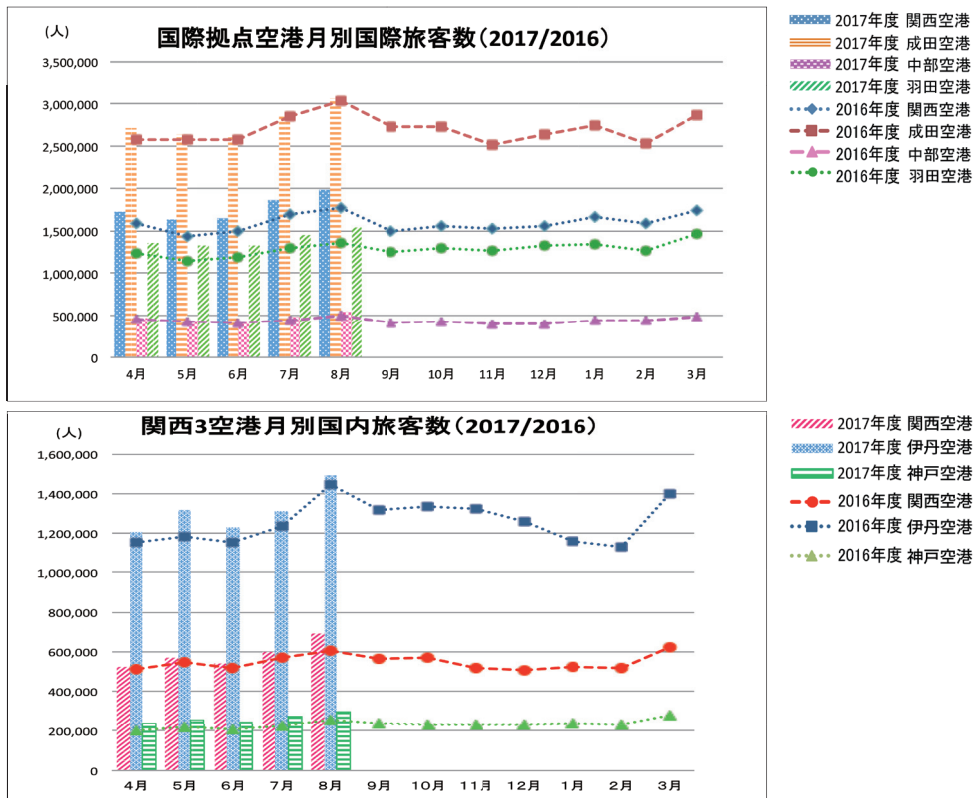
2017 年 8 月実績【速報】

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	11,720	104.3%	19,416	103.0%	31,136	103.5%
	関 西	11,716	104.3%	4,663	110.9%	16,379	106.1%
	大阪(伊丹)	2	200.0%	12,381	98.9%	12,383	98.9%
	神 戸	2	33.3%	2,372	111.8%	2,374	111.6%
	成 田	17,180	102.2%	4,964	107.0%	22,144	103.2%
	中 部	3,508	101.0%	5,627	99.4%	9,135	100.0%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,985,606	112.1%	2,480,626	107.5%	4,466,232	109.5%
	関 西	1,985,606	112.1%	694,070	114.7%	2,679,676	112.8%
	大阪(伊丹)	0	—	1,491,655	103.0%	1,491,655	103.0%
	神 戸	0	0.0%	294,901	116.2%	294,901	116.1%
	成 田	3,067,724	101.1%	741,402	108.4%	3,809,126	102.4%
	東京(羽田)	1,535,017	112.1%	6,431,610	104.8%	7,966,627	106.2%
	中 部	550,400	110.1%	619,063	104.5%	1,169,463	107.1%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	67,087	115.6%	13,467	102.5%	80,554	113.2%
	関 西	67,087	115.6%	1,695	115.9%	68,782	115.6%
	大阪(伊丹)	0	—	11,772	100.9%	11,772	100.9%
	成 田	187,027	108.4%	—	—	187,027	108.4%
	東京(羽田)	45,829	125.4%	66,251	103.9%	112,080	111.7%
	中 部	14,300	111.1%	2,040	97.8%	16,340	109.3%

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

○シンポジウム（2017年9月28日開催）

「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～」をテーマにシンポジウムを開催した（参加者300名）。 ※シンポジウムの内容はKANSAI空港レビュー11、12月号に掲載予定です。

○第1回航空空港研究会（2017年10月19日開催）

「インバウンド誘客の裏にある自治体の努力」

講 師／上田 伸一 氏（北九州市港湾空港局 空港企画部長） コメンテーター／錦織 剛 氏（株式会社日本空港コンサルタンツ）

「持続可能な地域航空を目指して」

講 師／山村 宗 氏（オリエンタルエアブリッジ株式会社 常務取締役） コメンテーター／加藤 一誠 氏（慶應義塾大学 教授）

今後の予定

○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 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 インバウンド担当部長）

○第448回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2017年11月28日（火）16：00～17：00 場 所／大阪キャッスルホテル

テ マ／「訪日外国人観光客の拡大に向けた取り組みについて」（仮題）

講 師／宮田 亮 氏（国土交通省近畿運輸局 観光部長）

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

○関西圏における航空貨物輸送の今後の展望を探る研究会

※会場は大阪キャッスルホテル

	テーマ	講 師	日 時
第1回	研究会の開催趣旨について	竹林 幹雄 氏 神戸大学大学院教授	10月27日（金） 15：00～17：00
回	講演と討論：国際航空貨物輸送の全体的な動向	池上 寛 氏 日本貿易振興機構アジア経済研究所	
第2回	講演と討論：先進空港における航空貨物輸送の事例	花岡 伸也 氏 東京工業大学准教授	11月21日（火） 15：00～17：00
回	講演と討論：欧米系インテグレーターのアジア市場戦略	小島 末夫 氏 元国土総大学教授	
第3回	講演と討論：中国における航空貨物とEコマースの動向	林 克彦 氏 流通経済大学大学院教授	12月14日（木） 15：00～17：00
回	講演と討論：韓国における航空貨物輸送とLCCの現状	渡部 大輔 氏 東京海洋大学准教授	
第4回	講演と討論：ASEANにおける航空貨物の動向	梅崎 創 氏 日本貿易振興機構アジア経済研究所	1月26日（金） 15：00～17：00
回	2017年度のまとめ	竹林 幹雄 氏 神戸大学大学院教授	

※上記「研究会」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。ご興味・ご関心のあるテーマだけの参加も可能です。

○見学会

日 時／2017年11月16日（木）12：00～18：00

見 学 先／株式会社ダイフク滋賀事業所内 総合展示場「日に新たな館」 定 員／40名（先着順）

○第9回懇話会

日 時／2017年12月7日（木）16：30～18：30 場 所／大阪キャッスルホテル

テ マ／「大阪駅開発と鉄道整備」（仮題）

講 師／西川 直輝 氏（大鉄工業株式会社 取締役相談役）

※上記「見学会」「懇話会」は賛助会員を対象としたものです。一般の方は参加いただけません。

事務局だより

- ▶ 先日、自宅のパソコンにトラブル発生。スイッチを入れてもモニタは真っ暗、電源ランプも点灯しません。中からはカチカチと変な音がします。
- ▶ 数年前に自作したパソコン。修理は自分でやるしかありません。犯人と思われる部品の交換で済めば数千円の出費で済みますが作業はもの凄く面倒です。急げ者の私は考えただけで目まいがします。しかも犯人がその部品じゃなかったら全ては無駄になり、新しいパソコンを買うしかありません。
- ▶ 新しいパソコンを買うなら面倒な修理作業を回避できますが修理費用のおおよそ2～30倍の出費となるでしょう。さて、どうするか……三日三晩寝ながら考えました。
- ▶ 私は部品交換に賭けることにしました。とある休日、面倒な作業に半日を費やして部品を交換し、スイッチオン。パソコンは……復旧しました！成功です！私は自分の急げ癖を乗り越え、賭けに勝ち、十数万の出費を抑えることに成功したのです！
- ▶ その後、修理成功に気をよくした私が新しいパソコンを買ったつもりで散財してしまったことは内緒です。(K.T)

岸和田城の目の前! 憩いのスペースでリフレッシュ

岸和田市二の丸広場観光交流センター(岸和田市)



▼歴史・観光・文化情報の発信

館内では、「岸和田煉瓦(キシレン)」で製造された実物のレンガや、岸和田ゆかりの画家、小川翠村の岸和田八景「蛸地藏天性寺」などをエッチングガラスにして展示。「二之丸御殿跡」の観光案内板も設置しています。また、観光パンフレットやまち歩き用のイラストマップなども入手できます。

▼飲食の提供

本格イタリアンレストラン「クラブ・コントラダ」では、地元の野菜や魚介類を活かした本格ピザやパスタなどをお楽しみいただけます。また、物販コーナーでは、岸和田ブランドをはじめとした名産品の展示・販売を行っています。



■開館時間 9時～22時(飲食提供は11時～22時〈ラストオーダー21時〉)

■問合せ先 〒596-0073 岸和田市岸城町7-22 TEL: 072-433-0022