



KANSAI 空港レビュー



No.468
2017.11

CONTENTS

1 巻頭言

関西の飛躍に向けて
角 和夫

2 各界の動き

8 関西空港調査会シンポジウム

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

19 プレスの目

「地上滑走」始まる
長尾 亮太

21 航空交通研究会研究レポート

航空ネットワーク分析とアジア太平洋地域の航空市場
米崎 克彦

26 データファイル

- ・関西国際空港2017年9月運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2017年9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9月

【表紙写真】「ジェットスター・ジャパン A320 スパイダージェット」

ジェットスター・ジャパンのスパイダージェットです。

映画「スパイダーマン・ホームカミング」の公開に合わせてデカールされたものです。

6月から運航されましたが、その初便であった成田～関空便はスパイダーマンのコスチュームを着用した招待客が関空にやって来ました。

撮影：柴崎 庄司

関西の飛躍に向けて



阪急阪神ホールディングス株式会社
代表取締役会長グループCEO

角 和夫

1970年の大阪万博は、皆様ご承知の通り、日本経済の成長を大きく加速させるビッグプロジェクトでありました。私は、その3年後の1973年に社会人になったのですが、その後の安定成長期、バブル崩壊を経て低成長の時代を迎え、関西経済は少しずつ輝きを失い、「地盤沈下」や「東京一極集中」といったことが頻繁に指摘されるようになりました。

しかし近年は、経済界と関西広域連合をはじめとする行政、大学など産・官・学が連携を強化し、例えば健康・医療分野やインバウンドなどのテーマにおいて、関西が持つ強みに磨きをかけ、自ら活力を高めていく取組が進んでいます。さらに嬉しいのは、長らく懸案となっていたインフラ整備やまちづくりへの機運が高まってきていることです。

まず道路整備では、大阪湾岸道路西伸部と淀川左岸線延伸部の早期整備に向けて、関西が一丸となって国に働きかけ、事業化が進み出しました。空港については、関西国際空港と大阪国際空港（伊丹空港）を運営する関西エアポートが神戸空港の運営権を取得することが決まり、いよいよ来年4月から3空港の一体的な運営がスタートします。また、鉄道については、新大阪や大阪都心部と関西国際空港とのアクセス改善を企図したなにわ筋線の基本計画が示されたところであり、その他にも新線整備に関する様々な構想が話題に上るようになりました。うめきた2期や夢洲といったまちづくりについても具体的な議論が始まっています。

このように、将来の成長に資するプロジェクトが次々と動き出しており、この機運を着実に前に進めていくことが大切です。

関西のインバウンドは非常に好調ですが、さらに訪日外国人数と消費額を伸ばし、その効果を広域に波及させるためには、先に述べたインフラ整備は重要な要素です。すなわち各空港と都市の間はもとより、空港と新幹線等の高速鉄道、および空港と空港のアクセスを改善し、道路、鉄道、さらには海上アクセスも含めて、交通ネットワークの充実を推し進めていく必要があります。また、政府が掲げる「2020年に4千万人、2030年に6千万人」の目標達成に向けては、地方空港の活用が必須となります。関西の3空港においても、来春からの一体運営をしっかりと軌道に乗せた上で、例えば海上にある神戸空港の利点をはじめ、それぞれの特性を活かすような施策により、さらなる利便性の向上と経済効果の広域波及を実現していただきたいと思います。

そして、現在、国を挙げて誘致に取り組んでいる2025万博をぜひとも実現することに加えて、その後の夢洲のまちづくりをしっかりと進めていくことが求められます。1970年の万博では、千里地区に素晴らしい街ができました。先般、まとめられた「夢洲まちづくり構想」では、「SMART RESORT CITY」というコンセプトが出されたので、今後、官民が連携し、さらにはオールジャパン体制で、世界で存在感を発揮するようなまちづくりが進むことを期待しております。

各界の動き

関西国際空港

●スクート、12月にホノルル線就航

シンガポール航空傘下の格安航空会社（LCC）のスクートは10月3日、シンガポール～関西～ホノルル線を12月19日に就航させると発表した。週4往復で、スクートの米国就航は初めて。機材はボーイング787-8型機（329席）。シンガポール航空が持つ以遠権を行使し、シンガポール～関空間の直行便がホノルルへ向かう。

●余った外貨や円を電子マネーに、交換機設置

両替関連のスタートアップ企業、ポケットチェンジ（東京）は10月3日、海外旅行で余った外国の硬貨や紙幣などを電子マネーやクーポンに交換できるサービスを関西空港で始めた。専用の端末を国際線の到着フロアなど4か所に設置した。訪日外国人が滞在中に使いきれなかった日本円も自国で使える電子マネーなどに交換できる。

●フランクフルトへの貨物直行便再開へ

関西エアポートは10月4日、ドイツの貨物航空会社ルフトハンザ・カーゴが関西空港とドイツ・フランクフルトを結ぶ貨物直行便の運航を2018年1月から週2便で再開すると発表した。貨物取扱量の減少で14年3月に同路線から撤退しており、就航は4年ぶり。自動車関連部品などの輸出での貨物需要が増えており、再開を決めた。MD-11F型貨物機（最大積載量80t）を使う。

●中国東方航空、大連線に新規就航

中国東方航空は11月18日から2018年3月24日まで、関西～大連線に新規就航する。週4便で、機材はA320型機を使用する。

●9月の輸出額5,566億円、17.2%増

大阪税関が10月19日発表した関西空港の9月の貿易概況（速報）は、輸出が5,566億円で前年同月に比べて17.2%増、輸入が3,628億円で5%増加した。輸出は、遊戯用具、コンデンサー、通信機が増加。輸入は医薬品、半導体など電子部品、事務用機器が増えた。

●入国客を誤誘導、出発エリアに67人

関西エアポートは10月22日午後4時半ごろ、ソウルから関西空港に到着したエアソウル764便の乗客189人のうち67人を誤って出発エリアに誘導するトラブルがあったと発表した。ターミナルのドアの開閉を誤ったのが原因。

●冬ダイヤの国際便数、6年連続最多

関西エアポートは10月24日、関西空港の2017年冬ダイヤ（10月29日～2018年3月24日）の国際線の便数がピークの12月に昨冬より114便多い週1,362便となり、6年連続で過去最高を更新すると発表した。訪日観光需要が好調なアジア方面を中心に、LCCの便数が大きく伸びた。新たに就航した韓国エアソウルを含む19社で、89便増の計481便となり、国際線の旅客便に占めるLCCの割合は39.4%となった。



クリック！

冬ダイヤの旅客便を方面別でみると、韓国が353便(昨冬比72便増)で28.9%を占め、冬ダイヤでは2012年以来、5年ぶりに中国を逆転して最多となった。中国は339便(9便増、27.8%)だった。韓国便のLCCは7社で占有率は59.2%、中国は2社で10.0%に過ぎず、航空政策・構造の違いをうかがわせる。

●2017年度の合計旅客数、8%増の4,400万人の見通し

関西エアポートは10月24日、2017年度の関西・大阪両空港を合わせた旅客数が約4,400万人と、前年度を8%上回る見通しだと発表した。国際線を利用する外国人客が好調で、2017年4～9月は前年同期と比べて17%増えた。韓国、香港方面の増加が目立つ。

●関西産業観光博覧会を開催

近畿経済産業局は10月27日から4日間、中小企業基盤整備機構近畿本部と共催で関西空港で第2回関西産業観光博覧会を開催した。産業観光施設を核に関西の知られざる地域資源の魅力を発信するもので、16地域から特産品の製作体験や、地域産品の試飲・試食、日本文化体験ができる28団体が出展した。

●ピーチ、新潟線開設へ

ピーチ・エアレーションは10月31日、2018年3月1日から関西～新潟線をデイリーで運航すると発表した。

●大阪府警、白タク摘発、在日中国人逮捕

中国人観光客を送迎する無許可のタクシー営業(白タク行為)を関西空港などで行ったとして、大阪府警国際捜査課は10月31日、道路運送法違反の疑いで、大阪市在住の無職の中国人らいずれも中国籍の男4人を逮捕した。在日中国人が割安で送迎する白タクは各地で横行、配車予約や支払いをスマートフォンのアプリを通じて行っており、金銭授受の証拠がつかみづらく摘発が難しかった。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●ドローン飛行か、日航機着陸やり直し

大阪空港で10月5日午後5時半ごろ、離陸のため滑走路に向かっていた日航機のパイロットから管制官に、「誘導路の高度約30mを無人機らしき物体が飛行している」との通報があり、別の日航機が自主的に着陸をやり直していたことがわかった。関西エアポートと国土交通省は、重大事故につながりかねないとして警察庁と大阪府警、兵庫県警に情報提供した。

＝ 神戸空港 ＝

●兵庫県知事「関西エア踏まえ3空港懇談会開催」

井戸敏三兵庫県知事は10月11日、大阪市内で開かれた関西プレスクラブの会合で講演し、関西、大阪、神戸3空港の役割分担を話し合う関西3空港懇談会について「(来春から3空港を運営する)関西エアポートの状況を踏まえながら開催のタイミングを計っている」と述べた。

●開港11年8か月で3,000万人

神戸空港の搭乗者数が10月28日、開港から約11年8か月で3,000万人を突破し、記念セレモニーが開かれた。

＝ 成田空港 ＝

●冬ダイヤで総発着回・就航都市・乗り入れ航空会社が過去最高値に

成田国際空港は10月26日、2017年冬ダイヤにおける総発着回数、国際線発着回数、就航都市数と定期乗り入れ航空会社数が開港以来最高を記録したと発表した。総発着回数は2017年夏ダイヤより16回増え、週4,736回と開港以来の最高値を更新。国際線発着回数は韓国、中国などアジア方面や太平洋線などの新規就航及び増便により、週3,740回となった。定期乗り入れ航空会社数は97社となった。

＝ 羽田空港 ＝

●帰国手続きは顔認証で

法務省は、出入国審査の際に、顔認証技術を活用して本人確認する自動化ゲートを羽田空港に3台先行導入し、10月18日から日本人の帰国手続きで運用を始めた。法務省は2018年度中に、利用者の多い成田、中部、関西、福岡の4空港にも導入し、出国手続きにも運用を拡大する方針。

＝ 中部国際空港 ＝

●名阪近鉄バス、京都駅と結ぶ路線申請

名阪近鉄バスは10月24日、中部空港と京都駅をバスで結ぶセントレア京都線の認可を国土交通省中部運輸局に申請したと発表した。2019年2月9日から運行を予定、空港と京都駅八条口を約2時間40分で結ぶ。

＝ その他空港 ＝

●高松空港民営化で国交省が三菱地所など企業連合と契約

国土交通省は10月2日、民営化される高松空港の運営に関し、三菱地所や大成建設などの企業連合が設立した特別目的会社、高松空港会社と1日付で契約を結んだと発表した。12月にまず空港ビルと関連施設の運営を委託。2018年4月からは滑走路の維持管理や着陸料の収受を含め、運営を完全に委託する。国管理空港の民営化は仙台空港に続き2例目。

●下地島空港リゾート拠点へ、三菱地所旅客ターミナル着工

三菱地所は10月11日、宮古島市の沖縄県宮下地島空港（滑走路3,000m）の旅客ターミナル施設の新築工事を始めた。2019年3月の開業を予定。現在はパイロットの訓練飛行場として利用されているだけだが、アジアからの国際線や、国内線の誘致を進め、国際的なリゾート拠点の形成を目指す。

●広島空港民営化、21年4月、国交省が基本スキーム案

国土交通省は10月13日、広島空港の民営化に向け、事業期間や事業方式などの方向性を示した基本スキーム案を公表した。2021年4月ごろの空港民営化を目指し実施方針策定や運営事業者の選定期間などを明示した。事業期間は30年とするほか、公募により運営権者を選定し、エアポートホテルや県営駐車場など空港周辺施設も運営権者が一体的に運営する。運営事業者は2020年5月ごろに優先交渉権者を選定する。

●チャンギ空港第4ターミナルが開業

シンガポール・チャンギ空港の第4ターミナルが10月31日、開業した。コスト削減のためセルフ方式をすべての手続きで導入した初のターミナルで、チェックインした旅客と搭乗客が同一人物かを確認する顔面認証技術も初めて導入した。旅客取り扱い能力は年1,600万人で、チャンギ空港全体の取り扱い能力は8,200万人になる。

航空

●航空機需要、中国向けが2割、米ボーイング副社長

米ボーイングのランディ・ティンセス副社長は10月12日、東京都内で記者会見し、2036

年までの20年間の航空機需要の約4万1,000機のうち、2割弱にあたる約7,200機が中国市場向けになるという予測を示した。日本、韓国、台湾など北東アジアの合計（1,470機）の約5倍の規模となる。

●エアアジア、国内再参入

LCCのエアアジア・ジャパンは10月16日、中部空港と新千歳空港を結ぶ便を就航すると発表した。当初、2015年中の就航を表明していたが、安全管理体制の不備などから延期を繰り返していた。10月29日から毎日2往復運航する。

●国際航空貨物、9月の輸出は18.13%増、輸入11.51%増

航空貨物運送協会が10月20日に発表した9月の国際航空貨物取扱実績によると、国際輸出航空貨物件数は28万5,448件（前年同月比8.66%増）、重量ベースでは1億196万541kg（18.13%増）、輸入件数は20万3,043件（0.35%減）、重量ベースでは8,711万3,086kg（10.85%増）だった。関西空港など関西の件数は4万994件（0.93%増）、重量は2,202万66kg（21.51%増）。

●ボーイング、7～9月の商業用航空機出荷最高

米ボーイングが10月25日に発表した2017年7～9月期決算で、商業用航空機の出荷が202機と四半期ベースで過去最高を更新した。

●米国便の保安検査を強化

米運輸保安局（TSA）は10月26日から、全ての米国向けの航空便を対象に乗客の保安検査を強化した。爆発物を隠して持ち込む手口を阻止するのが狙い。チェックイン時または搭乗口での乗客への質問が含まれ、フライトが遅れたり手続き時間が長くなったりすると懸念されている。

●日航、訪日客向け運賃を一部値下げ、関西路線が対象

日本航空は10月31日、訪日旅行者向け国内線運賃、Japan Explorer Passの一部運賃を値下げした。関西圏への誘致に向けて羽田～大阪・関西線、成田～大阪線、羽田～南紀白浜線を10,800円から7,560円に値下げした。

●エア・ドゥ、機長不足で11月に34便運休

エア・ドゥは10月31日、羽田～札幌線と札幌～仙台線の2路線で11月6日から25日までの期間中、計17往復34便を運休すると発表した。退職などで運航乗務員（パイロット）の確保が難しいため。

関西

●9月の関西百貨店、大阪市内が好調

関西の主要百貨店4社は10月2日、9月の売上高（速報値）を発表した。阪急うめだ本店が前年同月比14.5%増となるなど、大阪市内中心部の店舗がいずれも好調だった。訪日客需要が好調で近鉄百貨店のあべのハルカス本店は売上高が23.1%増で、免税品販売が前年比9倍と業績をけん引した。

●大阪のホテル稼働率、8月最高に

日本経済新聞社が10月5日まとめた大阪市内の主要13ホテルの8月の平均客室稼働率は96.3%（前年比3.1ポイント増）と、さかのぼれる2008年以降で単月として最高となった。平均稼働率が前年を上回るのは8か月連続で、12ホテルが前年を上回った。

●ヤマトホールディングス、茨木市に関西ゲートウェイ開所

ヤマトホールディングスは10月5日、茨木市のパナソニック工場跡に総合物流ターミナル、関西ゲートウェイ（敷地6万4,000㎡、6階建て、延床面積9万㎡）を開所した。神奈川、愛

知に続く3か所目の基幹拠点で、東名阪の企業向け物流で当日輸送できる態勢が整った。11月1日から本格稼働した。

●りんくうタウンアイススケート場建設で事業者を公募

りんくうタウンに国際競技規格を備えたアイススケート場を計画している泉佐野市は10月10日、プロポーザル方式による民間事業者の公募を開始した。2019年10月のオープンをめざす。大阪府が公園予定地として所有する約1万5,000㎡の土地を借り、国際競技が出来るアイススケート場を整備する。

●海外IR事業者3社がPR合戦

夢洲IR & 万博が未来を拓く産学官共創シンポジウム（健康都市デザイン研究所主催）が10月11日大阪市内で開かれた。海外IR事業者のプレゼンテーションでは、シーザーズ・エンターテインメント、MGMリゾートの米2社とメルコリゾート&エンターテインメント（香港）が参入意欲、地元企業との協業などをアピールした。

●西日本の商店5割「訪日客増えた」日経調査

クルーズ船やLCCによる訪日外国人の増加で、西日本の商店街店舗の5割で訪日客が増えたことが、日本経済新聞社が実施した初の西日本観光調査で10月13日明らかになった。店舗の1割弱で売り上げが増え、1割超が雇用増を検討するなど好影響が表れている。

●大阪城公園内の観光施設開業

大阪城公園にある旧陸軍庁舎の洋館を改修した観光施設「MIRAIZA OSAKA—JO」（ミライザ大阪城、地上3階、地下1階延べ約7,000㎡）が10月19日、開業した。総事業費は約18億円。

●アジア太平洋研の関西経済白書「訪日客が下支え」

アジア太平洋研究所は10月19日、2017年版の関西経済白書を発表し、訪日外国人客の消費が関西経済を下支えしており、交通インフラの整備や受け入れ体制の強化でさらなる成長が見込めるなどと提言した。訪日客の消費が2016年の関西の実質域内総生産(GRP)を0.86%(7,073億円相当)押し上げる経済効果があったと推計した。

●訪日客に電話で自動翻訳、関西観光本部が実証実験

関西の府県や経済団体などでつくる関西観光本部は10月19日、音声による自動翻訳技術を使ったコールセンターの実証実験を始めた。タクシー事業者や宿泊施設などに利用してもらい、訪日外国人客とのやりとりが円滑に進むようサポートする。英語、中国語、韓国語、タイ語、インドネシア語の5か国語に対応している。

●神戸市長に久元氏再選

任期満了に伴う神戸市長選挙は10月22日投開票され、無所属で現職の久元喜造氏（63）＝自民、公明、民進推薦＝が再選された。元神戸市議の光田あまね氏（40）＝維新推薦＝ら無所属新人3氏は及ばなかった。

開票結果。

当	340,064	久本喜造	無現
	103,490	光田あまね	無新
	72,627	松田隆彦	無新
	57,794	中川暢三	無新

●地下鉄と阪急相互乗り入れ検討、神戸市長

再選を果たした久元喜造・神戸市長は10月23日の記者会見で、市営地下鉄と阪急電鉄神戸線の相互乗り入れを本格的に検討すると明らかにした。市郊外のニュータウンと大阪都心部を結び、神戸市からの人口流出に歯止めをかけたい考えた。総事業費は1,000億円超の見通し。

●近畿の百貨店、9月売上高7.1%増、免税品けん引

日本百貨店協会が10月23日発表した9月の近畿地方の百貨店売上高は前年同月比7.1%増の1,060億円で6か月連続、前年実績を上回った。全国の4.4%増(店舗数調整後)を上回った。訪日客が多い大阪が13.9%増、京都が7.3%増と好調だったのに対して、神戸が1.8%減、その他地域が8.2%減と地域差が目立った。

日本銀行大阪支店が同日発表した9月の関西地域の百貨店の免税売上高は前年同月比129.7%増の92億100万円で、2か月ぶりに最高額を更新した。11か月連続で前年実績を上回った。

●南海がスイスの山岳鉄道と姉妹鉄道に

南海電気鉄道は10月24日、スイスのモントルー・オーベルラン・ベルノワ鉄道(MOB)と姉妹鉄道協定を締結した。MOBはレマン湖畔のリゾート地であるモントルーを拠点とした山岳鉄道で、南海はMOBを通じてPRを強化する。

●インテックス大阪のあり方で意見

国際展示場、インテックス大阪(大阪市住之江区)のあり方を検討する大阪市の有識者会議は10月18日、委員の意見を取りまとめた。老朽化や国際競争力強化に対応するため、規模の拡大や会議場を併設したオールインワン型の施設とすべきなどの意見があった。

●神戸港に住友などが複合施設

神戸市は10月26日、神戸港のメリケンパーク東にある新港突堤西地区の約3万4,000㎡の敷地に、水族館や博物館が一体となった複合施設を住友不動産などの企業グループが建設すると発表した。総事業費は約460億円。2017年度末に同グループと契約し、土地を約68億円で売却する。2018年秋までに一部着工、2021年度の一部開業を目指す。

●JR西日本中間決算、売り上げ、利益最高

JR西日本が10月30日発表した2017年9月中間決算は売上高が前年比3.8%増の7,271億円、純利益が18.8%増の678億円になった。中間決算では2年ぶりに過去最高を更新した。関空特急はるかの乗客は11%増えた。

●南海空港線、収入14.6%増

南海電気鉄道は10月31日発表した2017年9月中間決算で、空港線の旅客収入が前年比14.6%増の49億円となり、過去最高を更新したことを明らかにした。6年連続の最高更新となる。

国

●空港税関に「高機能X線」

財務省は2018年度から空港税関に新型のX線検査装置を導入する。コンピューター断層撮影装置(CT)の技術を使った高機能の装置で、荷物の中身を立体画像で確認できるのが特長だ。2020年の東京五輪・パラリンピックに向けてテロ対策を強化する狙いがある。

●訪日客7～9月消費額、前年比26.7%増、1人当りは6.6%増

観光庁が10月18日発表した7～9月期の訪日外国人消費動向調査(速報値)によると、訪日客による旅行消費額は前年同期比26.7%増の1兆2,305億円だった。4四半期連続で前年実績を上回った。1人当たり消費額は前年同期比6.6%増の16万5,412円だった。

●衆議院選、自民圧勝、与党再び3分の2

第48回衆議院選挙は10月22日投票、一部を除き即日開票された。安倍政権の継続を掲げた自民党が単独で284議席を得て圧勝した。連立を組む公明党と合わせ313議席で、憲法改正の国会発議に必要な3分の2の310議席を上回った。新党の立憲民主党は躍進し54議席を獲得し野党第1党となったが、希望の党は50議席にとどまり公示前議席を下回った。

関西空港調査会シンポジウム 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～

日時 2017年9月28日（木）午後2時～5時
場所 スイスホテル南海大阪8階 浪華の間
主催 一般財団法人 関西空港調査会
後援 国土交通省近畿地方整備局、国土交通省近畿運輸局、国土交通省大阪航空局、
公益社団法人 関西経済連合会、大阪商工会議所、関西エアポート株式会社



会場風景

関西空港調査会の
黒田勝彦理事長による開会挨拶



2017年9月28日に関西空港調査会シンポジウムを開催しました。約300人のご参加をいただきました。

開会にあたって主催者の関西空港調査会黒田勝彦理事長（神戸大学名誉教授）は「一昨日に神戸市と関西エアポート神戸株式会社との間で神戸空港の運営事業に関する実施契約書が交わされ、来年4月から神戸空港の運営事業が開始されることになりました。そして、いよいよ関西エアポートグループによる関空・伊丹・神戸の関西3空港の一体運営が始まります。本日のシンポジウムを通じて、関西3空港の活用について皆様と共に考えて参りたいと思います。」と述べました。

国土交通省近畿地方整備局池田豊人局長の基調講演「関西の未来と広域地方計画」、その後のパネルディスカッションでは、「関西3空港の活用方策」と題しまして、パネリストとして、日本航空株式会社常務執行役員経営企画部長西尾忠男様、神戸大学大学院教授竹林幹雄様、関西エアポート株式会社代表取締役社長 CEO 山谷佳之様、そして基調講演をいただいた池田豊人様、コーディネーターは、京都大学経営管理大学院教授小林潔司様で行われました。

本誌11月号で、国土交通省近畿地方整備局池田豊人局長の基調講演「関西の未来と広域地方計画」の内容を掲載しました。パネルディスカッションの内容は12月号で掲載いたします。

関西の未来と広域地方計画

講師 池田 豊人 氏

国土交通省近畿地方整備局長



■はじめに

今日はこのように大勢の方々の前で関西の未来、インフラ、特に関西3空港についてお話できることを大変嬉しく思います。昨日の新聞で、神戸空港の運営は関西エアポート神戸に決まったという記事を見ました。こういったことを議論するのに本当にいいタイミングでした。

私は去年の6月に着任し、大阪はインバウンドの活気があると思ったのですが、いまはそのときよりもっと活気が増しているのを実感しています。この会場は南海電鉄の本拠地です。大阪では新しい鉄道路線、なにわ筋線などの計画が次々と発表されています。鉄道会社の社長に何うと、インバウンドの流れがなければ踏み切れなかったとのことでした。私もこれほどインバウンドの増加が全体の景気をアップするというのは思っていなかったのですが、そういう力を追い風にしながらこれから伸びていく必要があると思います。

「Look West」という言葉があります。今年2月の関西経済界の幹部の方々と一緒にいろいろな話し合いをする関西財界セミナーがあり、私も参加させていただきました。関経連松本会長が、関西は「Look West」でいく必要があるのではないかとおっしゃったのです。非常に共感し、これからは近畿地方整備局もこれでいこうと言っています。ぜひこの合い言葉を共通のスローガンにしていってほしいと思っています。

■スーパー・メガリージョン構想と Look West

国土交通省では国土計画や地方計画をつくるのですが、国土計画というと、過去を見ると全国総合開発計画や新全国総合開発計画が印象に残っていると思います。拠点開発計画といって、水島や鹿島など、それまで何もなかったようなところに工業地域をつくり、港をつくって発展させようという計画や、大規模開発プロジェクト構想で高速道路や新幹線を張りめぐらせていこうという、日本全体の発展計画がありました。

平成になってからは低成長、安定成長でこういう計画の位置付けも変わってきました。スーパー・メガリージョン構想という言葉が聞かれることがありますが、リニア中央新幹線を軸に東京、名古屋、大阪は一体化する。それで国土の大きい核になるということです。松本会長もおっしゃっていましたが、これだけではむしろ関西は埋没してしまうと。私もそういう心配があるのではと、前からこのスーパー・メガリージョン構想は単純に鵜呑みにはできないと思っていました。大事なのは関西から西に向かって、そしてアジアに向かって、関西の拠点性を伸ばしていかないと日本のためにもよくならないのではないかと思います。

首都圏への集中が進むという話がありましたが、インバウンドで必ずしもそうではない流れが出てきたのではないかと思います。インバウンドはアジアが多いのですが、アジアから見れば、飛行機で東京よりも大阪のほうが1時間早

いわけです。東京のアドバンテージがなくなるわけですから、アジアの中の日本として見ると流れが変わってきています。

インバウンドが年間1,000万人もなかった時代にはそんなことを言っても仕方がなかったのですが、今年は3,000万人に近づき将来は6,000万人へととなると、いろいろなものの軸が西へ西へと行くのは当たり前のことで、関西がしっかりと中心になっていく、まさに「Look West」だと思います。そのためにはどうすればよいか、今日は関西3空港も含めてインフラを中心に話します。

■ミッシングリンクの状況

高速道路の状況を長い目で振り返って見たのがこの図です。左が10年前、右が現在で、阪神淡路大震災もあり、いろいろなものが遅れてきたことは否めません。首都圏に比べて周回遅れだともいわれます。周回遅れは言い過ぎだとしてもやはり遅れており、10年前がこんな状態で、さらにその10年前と見比べてもどのくらい変わったのだろうかと思うくらいの停滞ぶりだったと思います。

この10年で、右の地図にあるように、いろいろなものがつながってきたことが実感できます。その中で特徴的なところを二つ三つ言いますと、相変わらず大阪や神戸と西のほうをつなぐところを見ると何の変化もないわけです。いかに西方向の軸に強化が見られないかというの

が一つ大きなポイントだと思います。

次に私も大阪に来たときに思ったのですが、関西ではすぐ山が見えます。私のオフィスからは生駒山が見えます。関西には最初は六甲と勘違いしていました生駒山以外に、六甲山もあります。東京はどこまで行っても不安になるぐらい山が見えない地形なので、山に囲まれてやはり平野が小さいというディスアドバンテージがあるのかと思ったのですが、生駒山の向こうには奈良盆地があります。六甲の裏には平野はないが、なだらかな丘陵地があってまだまだ使える。一つ裏へ行くと十分使えそうなところがあるのではないかなと思うのです。

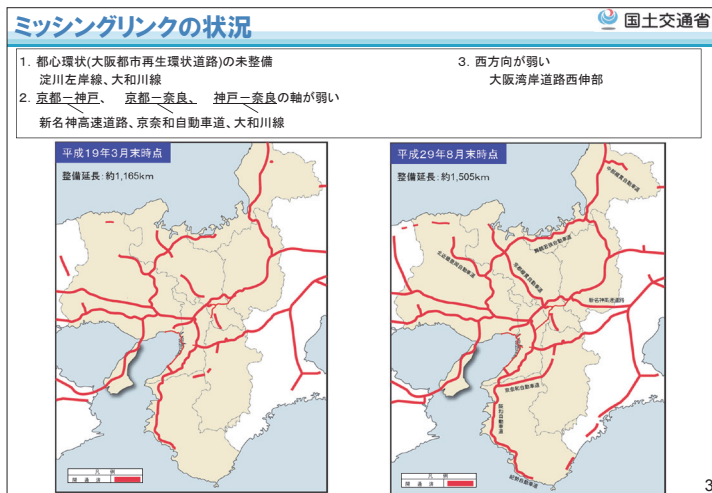
ところが高速道路が繋がっていない状態ですから、このあたりは使いようがなかったのが実際のところだったと思います。大阪ベイエリアが中心であることには変わりないのですが、京都も縦につながり、奈良の縦軸もかなり完成してきた、和歌山との間もできてきた、兵庫も北のほうにできつつある、となってくると、一つ裏側の内陸に今後の発展の可能性が出てきて、そのためのインフラの必要性が増しているところだと思うのです。これが二つ目です。

■京阪神圏の道路ネットワークの課題

次に、大阪都心内には一方通行の阪神高速環状線がありますが、その外には環状道路はありません。大阪都市再生環状道路の建設が急務です。京都から来ても奈良から来てもみんな東大

阪線へ集中するわけです。ここが詰まって東西の動きが非常に悪い、都心内の動きも悪くなっているのです。

やっと大和川線完成のめどが立ってきて、あと2年半くらいで完成するのですが、大和川線だけでも渋滞解消に非常に大きな力を発揮するのではないかと考えています。というのも、今は名古屋方面から名阪道、西名阪と来ても湾岸線に出るには一般道を走らないと抜けられな



京阪神圏の道路ネットワークの課題

国土交通省

1. 都心環状(大阪都市再生環状道路)の未整備
淀川左岸線、大和川線
2. 京都―神戸、京都―奈良、神戸―奈良の軸が弱い
新名神高速道路、京奈和自動車道、大和川線
3. 西方向が弱い
大阪湾岸道路西伸部



京阪神都市圏の渋滞状況

国土交通省

- 阪神高速3号神戸線(下り)の渋滞損失時間が全国1位。



順位	路線名	区間延長	渋滞損失時間 (10人乗車1台)
1	阪神高速 3号神戸線(下り)	西宮JCT―第二神明橋IC	約24.0km 371
2	阪神高速 3号神戸線(上り)	第二神明橋IC―西宮JCT	約24.0km 320
3	首都高速 4号三郷線(上り)	三郷JCT―一ツ木JCT	約10.4km 215
4	首都高速 5号池袋線(上り)	池袋JCT―新橋JCT	約12.1km 191
5	首都高速 中央環状線(内回り)	池袋JCT―新橋JCT	約11.5km 169
6	阪神高速 13号東大阪線(上り)	東大阪JCT―新大宮JCT	約8.1km 167

出典:国土交通省 渋滞ランキングのとりまとめ(平成28年)より

い。これがつながればこれから神戸、奈良は一気にいろいろなものが動き始めるでしょう。

これは鉄道でも実証されています。阪神なんば線ができました。以前、阪神なんば線が出来る前には、三宮と奈良間の交通需要がどれほどあるのか、と皆懐疑的でしたが、出来てしまえば、奈良へ行く神戸の人は相当増えました。奈良の人も神戸に行く時は、難波に出て地下鉄に乗って梅田から行くのが面倒だったのが、1本で行けるわけですから、それによって乗客も増え、奈良・神戸の交流ができるようになりました。

これにもう1本東西の交通軸ができればかなり変わるはずです。渋滞解消以外にも大きな効果が出てくると思います。また、第二京阪によって、京都方向の軸は強くなりました。第二京阪から湾岸線に出る淀川沿いの淀川左岸線も

重要になってくる。こちらはようやく今年から阪神高速と近畿地方整備局が折半で事業に入ります。大阪の渋滞解消のためになんとしても早く行わねばなりません。そして、大阪湾岸道路を六甲アイランドから西へ、これも阪神高速と近畿地方整備局で手を取り合って1日も早く開通できるようにしていきたいと思っています。

■淀川左岸線延伸部と大阪湾岸道路西伸部

どんなものができるか少しだけお話させてもらいます。淀川左岸線としては、現状、I期部分である湾岸側からは海老江まで整備されていますが、その先はまだ工事に着手出来ていません。計画としては、海老江から淀川の堤防沿いに東に向かい、新御堂筋と接続し、近畿道の門



真にまで延びていきます。その経路上には、多数の家が建っているのにどうやってつくるのか、考えているのは地下を利用する方法です。

「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」で地下40m 以下は用地買収なしでよいというルールが約20年前にできているのでそれを使います。浅くなる区画の地上は道路です。従って、第二京阪から新御堂筋まではほぼ用地買収なしで工事できる状態になっています。難工事になりますが、用地買収には、10年くらいの期間を要するようなことがどうしても出てくるので、用地買収がないことは早期完成の上で有利な点です。

大阪湾岸道路西伸部ですが、六甲からポートアイランドの先、和田岬までの橋は、大きい斜張橋、さらに桁橋も入れて橋を架けることになります。六甲アイランドからポートアイランド間には1,300m ぐらいの斜張橋を二つ掛けますが、近くにクルーズ船が着くターミナルがあるため、背の高いクルーズ船がその下を通過できるよう桁下が70m 近くある大きな橋になる予定で、完成すれば見応えのあるものになります。

ここは航路にもなっており、ちょうどその航路をうまく付け替えながらなので、海の工事も

たくさん行わなければなりません。そういう方々の力も借りながら、こちらできるだけ早く進めているところです。期待していただくと同時に、早期完成のため引き続き皆さんの後押しをいただければと思います。

■新規工場立地件数の都道府県別順位

関西は内陸がまだまだ伸びると言いましたが、すでに現れてきています。新規工場立地件数の

の都道府県ランキングを5年ごとにまとめてみました。この中でかなり目立っているのが奈良県です。少し前は全国で40番台をずっと低迷していたのが、急激に上昇して去年11番まで来ました。五條市や御所市、大和郡山市などに行くのですが、いろいろな工場が数多く建ち始めています。

このデータは工場だけで物流関係施設は入っていないのですが、そういうものもこれからさらに増えてくると思います。物流でいうと、倉庫事業所の立地動向データがあります。図の左側は経年変化ではなく今ある数で、右は変化量です。今ある数でいうと東海道の軸上、湾岸地域はやはり多いのですが、変化量で見ると内陸のあたりでいろいろ広がってきています。

倉庫は、今はネットショッピングのためにつ



くっているところが多い。仕分け作業がかなりあるのですが、一度倉庫を見せてもらったとき、1,000人くらい仕分けのために働いていました。だから人が集めやすくなければいけないのです。また、特に仕分けの倉庫は大きいので土地も安くなければならず、やはり湾岸地域よりも内陸の地域のほうが有利な点が多い。交通の便は遜色がなくなってきたおり、内陸や日本海、紀伊半島のほうなどにも立地が始まっているということだと思えます。

■九州・四国・京阪神を結ぶ「新たな国土軸」を形成

今後の関西を考えると、もう少し大きな目で見て、「Look West」を別の観点で話してみます。現在の物流は、東から来ると、米原から京都を通過して下関、関門、という軸だと思えます。

ところが今、九州と四国の海を挟んだルートが目立つてくるのです。九州の東側は高速道路ができなかったのですが、4～5年前に全部がなくなり、そして、九州の佐賀関港と四国の三崎港などの間で1日往復50便近くのフェリーが出ています。

フェリーは今満席になっています。関門海峡大橋を利用して本州経由で関西方面に行くのと、フェリーを利用して四国から関西へ行くのでは、200kmのショートカットになるので距離的にも近くなる。そして、フェリーに乗

企業立地の促進 ～近畿圏の倉庫業立地動向～

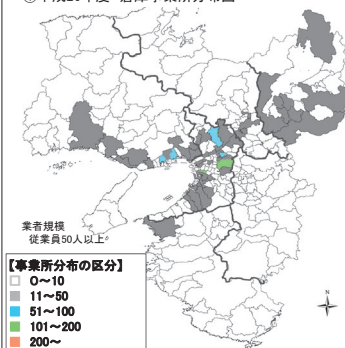
国土交通省

● 近畿圏の従業員50人以上の倉庫業の分布

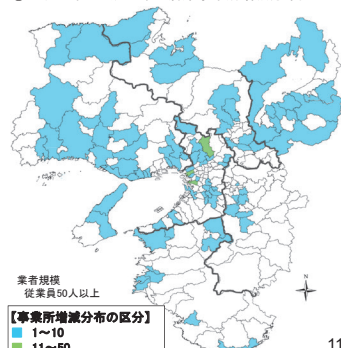
① 平成26年度の分布、② 平成18年と平成26年の増減分布

※H26年度経済センサスおよびH18年度事業所・企業統計調査に基づき、近畿地方整備局で作成

① 平成26年度 倉庫事業所分布図



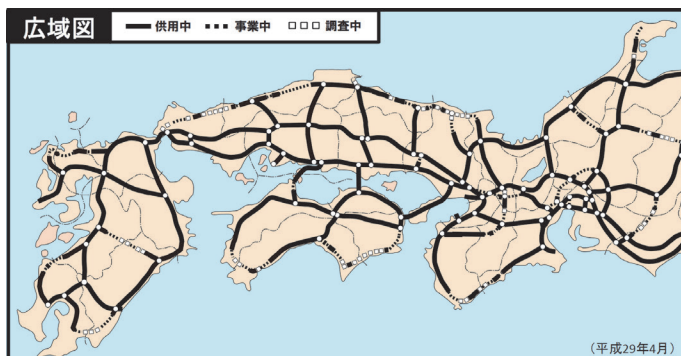
② 平成18年と平成26年の倉庫事業所増減分布図



11

関西広域図

国土交通省



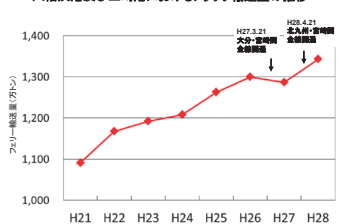
12

九州・四国・京阪神を結ぶ「新たな国土軸」を形成

国土交通省



八幡浜港及び三崎港におけるトラック輸送量の推移



13

船している時間は4時間くらいあるのですが、4時間あると連続運転が途切れます。全部走ろうと思うと運転手2人必要ですが、フェリーで

休みながら行くと運転手1人で目的地まで行ける。人手不足と相まってこのルートが注目されているのです。

徳島から和歌山にフェリーがあり、これを通して道が繋がってきますと奈良、三重、名古屋もショートカットできます。このルートのトラック輸送は、まだ実績は上がってはいませんが、私は伸びると思っています。これは平成29年4月の図ですが、8月には奈良県の点線部分約7kmが繋がっています。名古屋と大阪についてもこのルートは圧倒的近道になります。

これを私は「南海経済軸」と呼んでおり、これから日本の中で注目される経済軸になるのではと思っています。こういうことを考えると西日本が1軸から2軸になり、厚みのある経済圏になってくると思います。

■国際コンテナ戦略港湾「阪神港」への「集貨」

神戸も頑張っています。阪神淡路大震災のあと、西日本の製品が釜山に行き、上海に行き、そこから欧米に行く流れができました。もうだめかと思って諦めかけていたのですが、神戸の人は粘り強い。諦めずに頑張った末、これが戻ってきています。

なぜこんなに戻ってきたのかというと、「コンテナ一つ当たり1万円助成するので、神戸に来てください」という取組をしています。1万

円は国と自治体等が半々で負担し、神戸に荷物を集めてそこから欧米へ出しているわけです。

かなり思い切った手法だと思うのですが、こういう流れができれば、内航海運の会社は、荷物があれば船を出し、船がどんどん出ればコストは下がり、1万円出さなくても今の値段で運べるようになると思います。そうすると神戸にモノが集まる。モノや人が集まらないと経済は拡張しないので、こういったことを粘り強くやっていく必要があると思います。

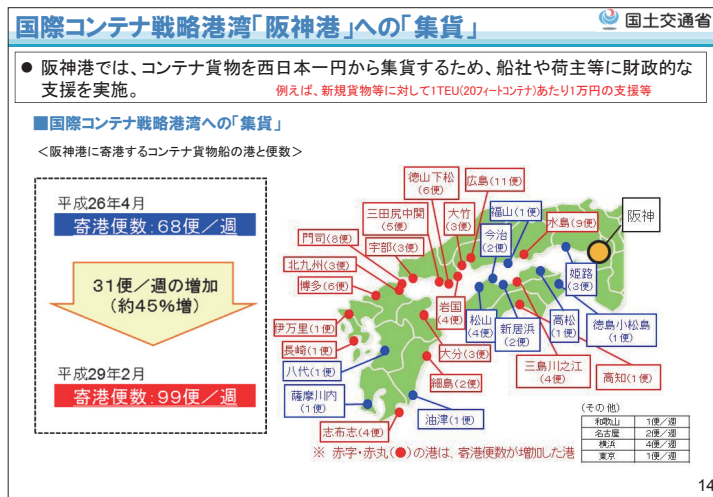
■2030年インバウンド6000万人時代の関西

インバウンド6,000万人をめざして、今年は3,000万人になりそうだということですが、それでも倍は相当な数です。これをいかに関西の力、日本の力に変えていくかが大事です。今日も開演前に黒田先生はじめ皆さんと意見交換したのですが、これは関西が引っ張っていると思うのです。日本のインバウンドがすごいというより、関西が引っ張っている。

アジアから東京よりも大阪のほうが1時間近いのが圧倒的な理由として考えられますが、私がこちらに来て思ったことは関空の力だと思うのです。関西エアポートの社長が来られているのでリップサービスをするわけではないのですが、本当に関空の力です。長い滑走路が2本あってまだ余力がある。今、急激に増えて国内線合わせ発着回数18万回、この数はまだいけます。

これを活用できるので関西にはまだ来るという読みをしている人が多いのです。私もそう思います。

首都圏では、成田と羽田は新しい滑走路の構想はありますが、物理的な余裕はあまりありません。いろいろな管制的工夫などで隙間を見だして頑張っていますが、関空ほどの余力はありません。これから6,000万人ということになってくると圧倒的に有利になってきます。も



う一つ関西には神戸空港という余力のある空港があるので、これも有効活用が期待できます。

日本は海に閉ざされているため、海外から人やモノを呼んでくるために一番大事なものは、空港と港湾です。それがなければどうにもなりません。関西はその二つがそろっており、これからまだまだチャンスがあると思います。

インバウンドの消費額にしても百貨店の売上げにしても、関西が日本の牽引役になっている状況です。

インバウンドが3,000万人から6,000万人、関西でも1,000万人から2,500万人となってくると心配もあります。京都の四条通りは車線を狭めて歩道を広げたので何とかなっていますが、昔のままだったらどうなったかと思うくらい毎日大勢の観光客が歩いています。あれがまた倍になったら一体どうなるのか。空港はありますが、行ったらぎゅうぎゅう詰めで大変だったということになれば、日本に行きたくなくなることもありうるわけです。

■空港アクセス

これから考えなければならないのは、関空に降りたあと、どうやっていろいろな所を巡ってもらおうかということです。関空から四国、中国、九州へも行ってもらおうような流れが大事だと思います。日本はもともと多くの人を円滑に移動させることが得意で、多くの外国の方が、東京でも大阪でもあれだけの過密な車や人が混雑せずスムーズに移動しているのを見て、感心して帰られます。もともととはそういうことを一番得意としている国民ですから、これから皆様と一緒に知恵を絞って6,000万人来てもスイスイ回れて気持ちよく帰っていただき、また来ようと思うような関西、日本を

考えなければいけないのではと思います。

そのために一つ課題になるのが関空からのアクセスだと思います。関空はまだ余力があって増えていくでしょう。アクセスは、鉄道なら南海とJR西日本ですが、首都圏では都心と成田はJR、京成、成田新高速の3本があります。関空は、成田に近いぐらいの発着回数の可能性があるわけですから、今後どうするかは皆様で考えなくてはいけないことだと思います。

羽田と成田の間を鉄道で行き来するなど昔はとても考えられませんでした。今は直通や1回乗り換えで行き来できるようになっています。同じように関空から伊丹空港に行って地方都市へ行こうと思うと、2回や3回乗り換えになり、これではなかなか関空から伊丹空港へ行って、四国や九州に国内線乗り継いでとは

国際空港間の鉄道アクセス



関空と成田との都心道路アクセス



思えないでしょう。

なにわ筋線もあり、いろいろな新線構想が進んでいますが、早く実現して関空と伊丹、関空と神戸、国内各地をつなぐ流れを加速させないと、6,000万人構想を考えれば不十分ではないかと思っています。

道路は、関空では1本ありますが、一番の軸になっている湾岸線は堺の三宝から2車線になります。成田は東関東道に3車線あって、しかも北にもう1本高速道路をつくっており、まだ完成していませんがまもなく全通します。関空の発着回数18万回から今後さらに増えていくことを考えたときに、車線を増やすなり、第2湾岸道路という構想もありましたが、こういうものも、鉄道と同様に着実に一步一步強化していくことを皆様と一緒に考えていかなければと思います。

■関西 Wi-Fi を用いた多言語案内

海外の人が来ていつも困るのは日本語がわからないこと。特に駅が困ります。梅田や難波は日本人でも大変なので、海外の人はもっと大変です。関西にはフリー Wi-Fi が駅などで1万ヶ所付いています。これは本当に素晴らしいインフラだと私は思います。東京は、あっても特定の通信会社しか使えないなど、なかなかそこまでできていません。関西では早くから通信3社共通の Wi-Fi スポットがあります。

しかもこの1万ヶ所のほかに、民間の施設にしているものでも3社共通 Wi-Fi なので、外国の方はものすごく頼りにしています。日本人はフリー Wi-Fi がなくても、通信料を払えば使えるからいいのですが、外国の方は来たらたちまちスマホが使えないので、とにかくスマホが自由に使える環境は大きな魅力です。

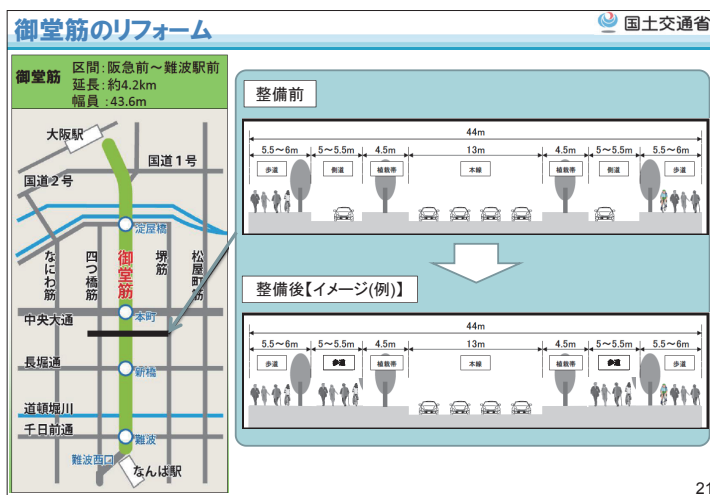
昔、トルコで急に観光客が伸びたのは Wi-Fi を随分広げたからだったということがありま

した。関西は Wi-Fi 環境がすばらしいのでこれを生かしていくべきでしょう。生かし方はこれから皆様で考えればいいと思います。一つは、駅の周辺に多い案内看板には必ず QR コード、もっと技術が進歩するかもわかりませんが、そういうものを付けることを標準ルールにする。海外の人も、よくわからないけれど QR コードが付いていれば、読み取って情報が得られることを、各鉄道会社や道路管理者がルールにしていけば、誰が関西に来てても安心という評判が世界で立つのではと思います。

■御堂筋のリフォーム

大阪は最近随分きれいになったという評判を聞きます。私は去年から来たので、大阪はいいなと思いましたが、久しぶりに大阪に来た人には、昔はこんなにきれいではなかった、という人が結構います。ブルーシートや放置自転車はどこに行ったのかと言って帰る人もいます。それぐらい急激によくなっているのですが、どの都市もこれからはもっと磨きをかけてきます。少しずつでも磨きをかけ、きれいで歩いているだけで気持ちいいまちにしていけることが、地味ですが一番大事な都市の魅力づくりではないかと思っています。

一つは御堂筋です。今もきれいですがもう少し磨きをかければ、一つの観光拠点になれる。右上が現状で右下が整備後のイメージです。長堀通りから難波まではリフォームの方針



が固まったので、来年度から車道を歩道に変える取り組みを進めていくことになります。難波駅前に広場があり、今はタクシープールになっていますが、広場にしようと南海と大阪市が進めています。

今心斎橋には観光客が大勢来ていますが、こういう取り組みを進めることで、心斎橋と御堂筋の両方が賑わい拠点になると思います。かなり前からオープンカフェなどの取り組みを期間

限定でやっているのですが、日常的な御堂筋の風景にすることが重要です。車を使うには不便になる面もあり得ますが、道は並行してたくさんあるので、皆さんで考えていけば、すばらしい通りになると思います。

一度ここを歩行者天国にして、車道まで人工芝を張り、ただ歩くだけでなく寝転がれるような歩行者天国をつくりたいと思っています。日本ではどこもやったことがないので、やれそうなのところというと銀座通りと御堂筋だと思うのですが、御堂筋で寝転がり型ホコ天を日本初でやればどうかと、あっちこっちで言っています。また、賛同者は少ないのですが御堂筋が一番にやれば、大阪は何をやっても一番ということになるのではと思います。

新宿駅と大阪駅周辺の高速バス停の比較

国土交通省

◆新宿駅

- ◆以前19箇所に点在していた高速バス停をバスタに集約
- ◆高速バスの発着便数：1,625便/日
- ◆高速バスの運行会社：115社

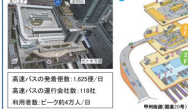
19箇所に点在していた高速バス停をバスタに集約



バススタ新宿 (旧24号ビル)

■ 連絡バスと税関ターミナルの官民連携で実現。

■ 路線と便数について、19箇所に点在していた高速バス停を集約。



◆大阪駅

- ◆大阪駅を創設後も、延べ9箇所に高速バス停が点在
- ◆高速バスの発着便数：816便/日
- ◆高速バスの運行会社：15社



- A: JR大阪駅高速バスターミナル (JRバス)・・・169便/日
- B: 阪急バス大阪駅前ターミナル・新阪急ホテル (阪急バス、日本交通、京都バス、空想リムジン)・・・246便/日
- C: ハービスCSA/Aバスターミナル阪神バス、空想リムジン)・・・143便/日
- D: 大阪駅前南側バス、阪神バス、大阪バス・・・24便/日
- E: 大阪駅前北側バス、阪神バス、大阪バス・・・15便/日
- F: WILLETバスターミナル大阪駅前 (WILLET)・・・34便/日
- G: 大阪駅前南側バス、阪神バス、大阪バス・・・41便/日
- H: フラワーモーターバスターミナル (大阪バス)・・・74便/日
- I: 大阪駅前南側バス (大阪バス)・・・74便/日
- J: マルビルバス (空想リムジン)・・・70便/日

■バス停の集約～バスタ構想

もう一つはバス停の問題です。これは全国の問題でもありますが大阪でも大変です。新宿が特にひどかったので、19か所に分かれていた高速バスのバス停を、新宿南口の鉄道の上に人工的な地盤をつくってそこに集約しました。皆さんもテレビで見たことがあるかもしれませんがバスタ新宿です。思った以上に評判がよく、今まで新宿のバスはどこで乗ればいいのかかわらないのでいつも困っていたのですが、今はバスタ新宿に行けばどこでも行けると思うと安心してバスに乗れるとのことでした。

大阪も工夫されていますが、まだまだ梅田、難波、新大阪も大変なようです。京都も三宮も大変な状態になっていますが、三宮はようやくミント神戸の東側にバスタ構想が動き始めまし



た。次々と全国的先頭を切って
 パスタ構想を実現していけば、
 インバウンドの方への利便性も
 大きく向上すると思います。

■水都大阪から水都京阪へ

大阪は昔から水の都と呼ばれ、今は中之島界隈がとてもよくなりました。きれいになって船も出ています。私は知人が来たら必ずこの周辺を連れて歩くことにしているのですが、皆さん本当にうっとりとして帰られます。こういうものをもっと伸ばしていこうと、都市部からさらに郊外の枚方までも行けるように、今年の9月から月に1回、まずは必ず第2日曜日は運航することになりました。

USJにも船着き場があり、万博予定会場である大阪の夢洲にも船着き場の計画がありますが、十三からこういう場所へ行くことを第2の展開として考えていきたいと思っています。万博は来年ぜひとも決めねばなりません。夢洲で開催することになれば、現状、夢洲へはコンテナターミナルのためのアクセスしかありません。夢洲に万博以外にもレジャーおよびアミューズメント施設、国際会議場・展示場、IRなどの構想がでてくると、夢洲へのアクセスは今のままで

水都大阪 から 水都京阪へ

国土交通省



は不十分だと思うので、鉄道、道路、その他施設の整備も含めてそろそろ動き出す時期ではないかと思っています。

■おわりに

このあとのパネルディスカッションでもインバウンドを生かして関西が日本を引っ張るという観点で議論できればと思います。今日お集まりの皆様は関西のリーダーの方ばかりですから、ぜひ力を合わせて関西の発展、日本の発展につなげていただきたい。私もインフラ整備という限られた分野ですが、お役に立ちたく思いますので引き続きご指導よろしくお願ひします。ご静聴ありがとうございました。

大阪万博

国土交通省





「地上滑走」始まる

神戸新聞社経済部 長尾 亮太

神戸空港の運営権売却（コンセッション）で、神戸市と関西エアポート神戸が9月に実施契約を結びました。関西エアポート神戸は、関西、大阪（伊丹）両空港を運営する関西エアポート、その大株主であるオリックスと仏バンシ・エアポートの3社連合が、実際の運営を担わせるために設立した組織です。関西エアポートが100%出資し、その経営幹部らがそっくりそのまま神戸でも同じ職を兼ねることによって、関西、大阪両空港と合わせた「関西3空港の一体運営」を実現しようとしています。

今回のコンセッションで神戸市は「航空需要の拡大を通じて関西全体の経済を発展させる」ことを目標に掲げ、その手段として3空港一体運営の必要性を訴えました。運営事業者の公募という手続きは踏みましたが、関西、大阪両空港を運営する関西エアポートが意中の相手であることは、誰の目からも明らかでした。

実施契約締結の記者会見で、関西エアポートの山谷佳之社長は「3空港をバラバラではなく、一つの空港システムとして発展させたい」と力を込めました。現在、神戸空港の民営化と、関西3空港の一体運営は、来年4月1日の「離陸」に向けて「地上滑走」が始まっています。

◇上向く利用実績

わたしが神戸空港を担当しているこの半年余りの間、好調な利用状況について取材する機会が多かったです。

搭乗率を月別にみると、昨年3月から最新データが公表されている今年9月まで1年7カ月連続で7割を上回っています。8月といえば、夏休みと重なるために航空需要が年間を通じて最も高まる時期ですが、今年の8月は開

港以来最高となる86.9%を記録しました。航空便の7割を占めるスカイマークが、ビジネスや観光の需要をしっかりと取り込んでいることがその背景にあります。

また10月には、神戸空港を利用した旅客数が3千万人に達しました。2006年2月の開港以来11年8カ月かかりましたが、その内訳は最初の1千万人までに3年8カ月要した後、次の2千万人までは4年3カ月といったペースダウン。そして3千万人までには3年9カ月と再びペースを上げています。

3社連合の提案によると、関西エアポート神戸は関西、大阪両空港と重複する路線を付け替えることなどによってカンニバリゼーション（需要の食い合い）をなくしたり、大型機を誘致したりすることで、神戸空港の旅客数を増やす計画です。年間旅客数300万人を2022年度に達成すべき目標として掲げました。しかし、好調な利用状況を反映して2017年上半期の旅客数は154万人に達しており、単純に2倍にすれば308万人と民営化前に目標を上回ってしまう勢いです。「私たちがやれること（旅客増に向けた対策）を残しておいて」と関西エアポート幹部が神戸市に対して冗談を飛ばしたといいますが、その気持ちも分かります。なにせ神戸空港は、便数（1日30往復便）、運用時間（午前7時～午後10時）、就航先（国内のみ）といった規制が課せられており、就航便数がいったん上限に達してしまうと、旅客増に向けて打つ手が一気に狭められてしまうのですから。

◇今後を占う外国人客

空港専門家によると、神戸空港の規制緩和の行方を左右するのは「外国人観光客数がどう推

移るか」です。

政府は、外国人観光客の受け入れ目標を「2020年に4千万人、2030年に6千万人」と設定していますが、実際にそのペースで増えた場合、関西空港だけでは対応しきれなくなります。現在でも関西空港では一部時間帯の発着回数が処理能力の上限に近づいており、神戸空港が機能をフルに発揮する必要に迫られるかもしれません。

すでに一部の地域や業界では、外国人客が欠かせない存在になっています。例えば、ある百貨店の2017年度中間決算は増収増益でしたが、それを牽引したのがやはり外国人客でした。国内の中間所得層による消費がいっこうに回復せず、郊外店の業績が軒並み前年を下回る中、外国人客の存在なくして事業を維持・成長させるビジョンは描きにくくなっています。これらの経済的な恩恵をさらに享受しようとするとき、空港が果たすことのできる役割に注目が高まるでしょう。

一方で、外国人観光客数が伸び悩めば、神戸空港の規制緩和に向けた話し合いも盛り上がりを見せます。規模が限られた外国人客の受け入れを各空港間で配分するという構図になった場合、関西空港の関係者にとって旅客の受け入れを神戸空港と分かち合う動機がないからです。建設時に抱えた借金返済のスケジュールをきっちり守るため、1人でも多くの旅客を取り込みたい局面となります。

では、この二つのシナリオのうち、どちらが現実的でしょうか。参考になったのは、関西空港調査会が9月に大阪市内で催したシンポジウムです。ここで登壇した識者の一人は「外国人観光客が増えるトレンドはもはや逆戻りすることができない」と言い切りました。背景にはアジア地域の経済成長があり、外国人観光客の増加はなにも日本に限った話ではないということです。もしこの視点に立つと、神戸が国際空港としての役割を担うようになることは、自然な流れなのかも知れません。むしろ、増えるはずだった外国人の訪日がピタリと止むような想定外の「何か」が発生する事態はあってはならず、避けなければなりません。

ん。少々大げさな言い方になりますが、神戸空港の規制緩和がどのような行方をたどるかは、これからのアジア地域の安定と平和を測る指標の一つとなるでしょう。

また、このシンポジウムでは関西エアポートの山谷社長も登壇し、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」と指摘しました。かつて多くの企業の本社が東京へ移転してしまった関西ですが、これからどんな産業を育てるのが問われているといえます。関西3空港を長期間にわたって安定的に運営するためには、観光ニーズ一辺倒ではなく、地域ぐるみでビジネス需要をしっかりと育成していくことが求められます。

神戸空港の民営化が助走期間に入った今、残された課題は空港までのアクセスの改善です。

就航会社の幹部が訴えるのは、交通の大動脈である新幹線の神戸駅との間を移動しやすくすることです。中国地方や外国人観光客が多い京都などから旅客を取り込む上で欠かせないといえます。しかし現在は重い荷物を抱えながら地下鉄やポートライナーを乗り継がなければなりません。乗り換えのストレスがない上、高い頻度で運行され、かつ所要時間の短い公共交通機関が理想とのこと。

まちの中心地・三宮と空港を結ぶポートライナーは、ポートアイランドでの学校や企業の増加に伴って乗客も伸びています。特に通勤・通学で混雑する朝は、車内が満員で乗り込めない光景もよく見られるため、輸送力強化を求める声も多いです。また、3空港を一体運営する上で関西、大阪両空港とのアクセス改善も欠かせません。

来年4月から始まる42年間にわたる3空港一体運営体制が、外国人観光客の増加や（これから実現が期待される）新産業成長を追い風に、関西地域をしっかりと浮揚させてくれることを期待しています。もちろんその前提となるのは、一日一日の安全運航であることは言うまでもありません。



航空ネットワーク分析とアジア太平洋地域の航空市場



横浜市立大学
グローバル都市協力研究センター
米崎 克彦

(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

2010 年以降、アジア太平洋地域の航空市場は拡大の一途をたどっている。日本市場においても、2012 年の LCC 元年から始まり、最近ではエアアジア・ジャパンの国内線再参入やシルクエアの日本への定期便の運航開始など、国内・国際線とも様々な動きが続いている。

本稿では、アジア太平洋地域の航空市場の拡大の中心的なプレイヤーである LCC(低費用航空会社)に注目し、ネットワーク構造を分析した松崎・米崎(2017)¹ および Yonezaki and Matsuzaki(2017)² の研究の概要を紹介する。

一連の研究では、バリューアライアンスとエアアジアグループという2つのLCCの航空ネットワーク構造に注目してネットワーク間の競争について検討している。LCC 成功の条件の一つとしてとしてドガニス^{3,4}は、より大きな航空ネットワークを持つことが挙げている。またネットワーク形態に関しては、ハブ・アンド・スポークシステムではなく、ポイント・ツー・ポイントシステムの有用性を指摘している^{3,4}。筆者たちはバリューアライアンスの形成は、これらの指摘に対して整合的なかというところがこの研究のスタートとなっている。また、経済理論の側面からネットワーク外部性が存在するネットワーク間競争において、複数のネットワークが共存する条件は非常に厳しいものとなる。ネットワークを経由して行うサービスに差がない場合、ネットワークの規模に差があると必ず大規模なネットワークが支配的となる。サービスに差がある場合、ネットワーク同士の共存があるが、差別化の度合いによって、共存しやすさが変化する。この点を踏まえ、「ネットワーク分析」を、この2つの航空ネットワークに対して行い、ネットワークの規模および構造の違いやこれらのネットワーク間競争について検討している⁵。

1 松崎朱芳・米崎克彦(2017)「アジア市場における航空ネットワーク分析」交通学研究 60 号 pp.134-142.

2 Katsuhiko YONEZAKI and Akeyoshi MATSUZAKI (2017) 'Social Network Analysis in Asia-Pacific Airline Market', ATRS(Air Transport Research Society) Conference proceedings.

3. リーガス=ドガニス・村上英樹・竹林幹雄・花岡伸也(2015A)「LCC の成功の条件(前編)」『ていくおふ』第 138 巻 pp.24-39.

4. リーガス=ドガニス・村上英樹・竹林幹雄・花岡伸也(2015B)「LCC の成功の条件(後編)」『ていくおふ』第 139 巻 pp.12-25.

5 2017 年の ATRS(Air Transport Research Society) Annual Conference では、我々の研究以外にも、大韓航空とその子会社 LCC のジンエアーの航空ネットワークの補完関係などをネットワーク分析した研究が報告されている。

2. アジア太平洋地域の航空市場

LCC のビジネスモデルの特徴は、ノーフリル・エアラインと呼ばれる付加的なサービスを課さないことや多頻度運航、航空施設利用料の低いセカンダリー空港の利用など生産面及び費用面の効率的な運航と一般的にはいわれている。しかし現在では地域の特性などが異なり独自の進化を進めている。アジア太平洋地域での特徴の一つが、フランチャイズ化による巨大な LCC グループの形成である。

アジア・太平洋地域の航空市場は、地域的に広大であり、一部多国間協定もあるがそれぞれが二国間オープンスカイ協定によって自由化が進められてきた。これは、広大な領域と需要を持つアメリカ国内市場や欧州単一航空市場（European Single Sky）政策により統合されているヨーロッパ市場における自由化を背景とした LCC の発展と異なる。アジア・太平洋地域の航空市場では、「空の自由」の第 7 から第 9 の自由が解放されてなく（地域の他国間および他国内での輸送は不可能）、他国での運航を行いたい場合は、その国の国籍を持つ航空会社を設立しグループ化（フランチャイズ化）する必要があった。こうした制度的な問題を解決するにあたって、巨大なネットワークを持つ LCC グループが形成された。エアアジアグループを筆頭に、ジェットスターグループ、ライオングループなどが存在する。これらのグループは、基本的な LCC の特徴と比べ、中・長距離路線を運航する航空会社やクラスが存在、マイルージシステムなどが導入されている。また FSC との補完関係も存在する。さらに 2016 年には巨大な LCC グループに対抗するため新たな動きがあった。LCC 8 社による航空連合「バリューアライアンス（Value Alliance）」の設立である。計 7 か国・8 社によって設立されたアジア・太平洋地域の国際的な航空連合は、当該地域の 160 以上の都市に就航し、広大なアジア・太平洋における航空市場を網羅する路線網を形成している。

3. 航空ネットワーク分析の概要

ネットワーク構造を分析するために、「ネットワーク分析」を利用する。ネットワーク分析を利用することにより、様々なネットワーク構造を数値化して比較することが可能となる。また単純化して可視化することにより、ネットワーク構造の特徴を把握しやすいという長所を持つ。主要な指標は表1に示すとおりである。

表1 航空ネットワーク分析の主な指標

指 標	概 要
ノード(node)とリンク(link)	ネットワークを構成する点と線。ノード（点）は空港を表し、リンク（線）はノード間（空港間）を結ぶ路線を表す。
直径(Diameter)	ネットワーク内の最短距離のうち最も長いものとして定義する。ネットワークの規模を表す指標である。
平均測地線距離 (Average Geodesic Distance)	すべてのノードのペア間の最短距離を見つけて加算し、ペアの総数で割ることで算出される。これは、ネットワークのあるノードから別のノードに到達するまでの平均のステップの数を表している。
密度(Density)	ネットワークにおける関係性を示す指標であり、任意の 2 点をつなぐ経路の数が多ければ多いほど関係性が強いと考え、密度が高いと考える。
次数 (Degree)	各ノードに接続するリンクの数を表している。この値が大きいほど、接続する路線（就航先）が多い空港を表している。
次数中心性 (Degree centrality)	点から生じる辺の数により中心性を測る指標である。この値が高いほどノードから出ているリンクの数が多く、中心性が高い。
媒介中心性 (Betweenness centrality)	ノード間の移動の間にどれだけ通過するノードが含まれているかを示す指標である。この値が高いノードほど乗り継ぎ利便性の高い空港といえる。

4. 分析事例の紹介：アジア太平洋地域の航空ネットワーク分析

4.1 バリュアライアンスとエアアジアグループの特徴

初めに2016年7月時点のバリュアライアンスとエアアジアグループの航空ネットワークの特徴をまとめる。まず規模の面から見ると、図1や表2に示すように、2つの航空ネットワークは路線数や距離などの面の特徴に大きな差異は見られない。

バリュアライアンスは、バニラエア（Vanilla Air：日本）、セブパシフィック航空（Cebu Pacific Air：フィリピン）、チェジュ航空（Jeju Air：韓国）、ノックエア（Nok Air：タイ）、ノックスクート（NokSkoot：タイ）、スクート（Scoot：シンガポール）、タイガーエア（Tigerair：シンガポール）、タイガーエア・オーストラリア（Tigerair Australia：オーストラリア）の7か国・8社により結成された。バリュアライアンスは248の路線を持っている（図1左）。その詳細は表1にまとめている。路線の総距離は485,874.77km、1路線当たりの平均距離は1,959.17kmとなる。

エアアジアグループは245の路線から形成されている（図1右）。路線の総距離は464,720.2kmとなり、1路線当たりの平均距離は1,896.817kmである。

図1 バリュアライアンスの路線網（左図）とエアアジアグループの路線網（右図）



表2 バリュアライアンスとエアアジアグループの特徴について（路線数以外の単位：km）

	エアバニラ	タイガーエア	タイガーエア オーストラリア	セブパシフィック	ノックエア
路線数	8	41	21	84	24
最も距離の短い路線	654.69	297.46	442.5	117.57	320.18
最も距離の長い路線	2,937.57	4,174.98	4,381.76	7,777.28	981.67
路線距離の合計値	13,595.86	93,931.77	38,371.05	140,461	13,077.9
路線距離の平均値	1,699.483	2,291.019	1,827.193	1,672.155	544.9125
	ノックスクート	スクート	チェジュエア	バリュア アライアンス	エアアジア グループ（※）
路線数	7	26	37	248	245
最も距離の短い路線	1,863.68	1,445.62	225.1	117.57	129.85
最も距離の長い路線	4,644.36	7,359.63	3,697.79	7,777.28	8,702.93
距離の合計値	2,1921.54	106,264.3	58,251.3	485,874.8	464,720.2
距離の平均値	3,131.649	4,087.09	1,574.359	1,959.172	1,896.817

（※）エアアジアグループは総数のみ示している。

4.2 分析結果

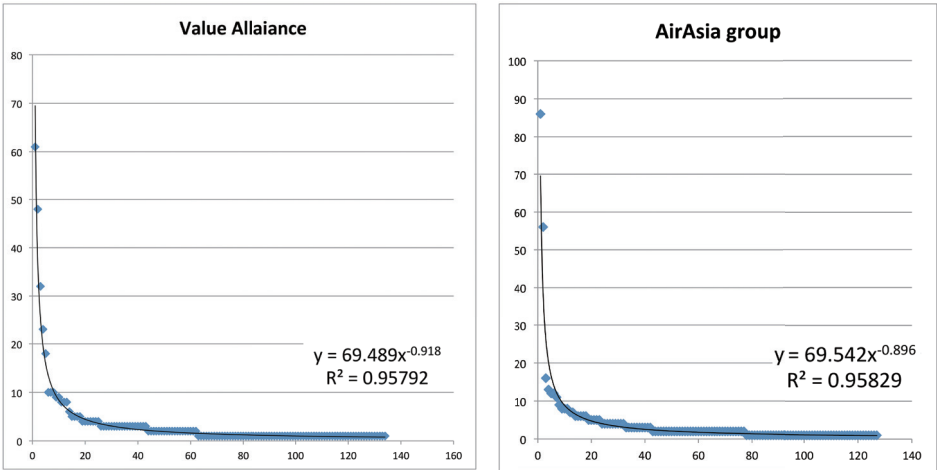
ネットワークの構造面からみた分析結果を図2および表3、表4に示した。次数に関するデータを表3から見ると、10以上の次数（路線数）を持つ空港は、エアアジアグループで7、バリューアライアンスで8となっている。ただしエアアジアグループはクアラルンプール国際空港（KUL）やドンムアン空港（DMK）に路線が集中している。バリューアライアンスは、チャンギ国際空港（SIN）が61、ニノイ・アキノ国際空港（MNL）が48となり集中の度合いが小さい。ただし、図2に示すように両ネットワークとも、次数（路線数）の多い順に並べたグラフの特徴に、累乗近似が当てはまり、それぞれスケールフリー性の特徴を持つ⁶。通常、両ネットワークは異なる経緯から構成されるネットワークであり、特にバリューアライアンスにおいてスケールフリー性はそれほど高くないのではないかと予想されたが、十分に高いスケールフリー性を示す結果となった。

表3 バリューアライアンスとエアアジアグループの10以上の次数を持つ空港

バリューアライアンス	SIN	MNL	DMK	ICN	CEB	PUS	NRT	MEL
	61	48	32	23	18	10	10	10
エアアジアグループ	KUL	DMK	BKI	JHB	MNL	PEN	SIN	
	86	56	16	13	12	12	11	

(※)各空港の次数は、その空港からの路線数（就航先）を示している。
SIN：チャンギ国際空港（シンガポール）、MNL：ニノイ・アキノ国際空港（フィリピン）、DMK：ドンムアン空港（タイ）、ICN：仁川国際空港（韓国）、CEB：マクタン・セブ国際空港（フィリピン）、PUS：金海国際空港（韓国）、NRT：成田国際空港（日本）、MEL：メルボルン空港（オーストラリア）、KUL：クアラルンプール国際空港（マレーシア）、BKI：コタキナバル国際空港（マレーシア）、JHB：スルタン・イスマイル空港（マレーシア）、PEN：ペナン国際空港（マレーシア）

図2 バリューアライアンス（左）とエアアジアグループ（右）の次数関連データ



6 次数分布に特徴的な尺度（スケール）がないネットワークをスケールフリーという。一部のノード（空港）のみが多い次数（路線数）を有し、その他大多数のノードは次数が少ない特徴を有する。この分布をグラフ化すると図2のような累乗近似が当てはまるので、そのようなネットワークをスケールフリーネットワークとよんでいる。

表4には直径、平均測地線距離、密度、そして中心性の分析結果を示している。直径においてはエアアジアグループが1ノード分、小さなネットワークになっているが、平均測地線距離、密度の指標に関してはバリューアライアンスと大きな違いが見られない。

他方で中心性については違いが見られた。それぞれ見ていくと、次数中心性は最大、平均、中央値とも、バリューアライアンスに比べてエアアジアグループの方が高くなっている。

これは先述したようにエアアジアグループは、路線の集中度が高い空港を持っており、これが次数中心性の高さを示すものとして、スケールフリー性を高めている。

また媒介中心性は最大でエアアジアグループの方が高く、平均でバリューアライアンスの方が高いという結果となった。エアアジアグループにおいては、様々な経路において、ハブとなるノードを通過する必要があることから最大が高い結果になったと考えられる。一方でバリューアライアンスにおいてもスケールフリー性が見られるものの、1つのノード（空港）への集中度が低く複数のハブが存在するため、媒介中心性の平均が高い結果となった。

表4 バリューアライアンスとエアアジアグループとの社会的ネットワークの分析結果

		バリューアライアンス	エアアジアグループ
直径(Diameter)		6	5
平均測地線距離 (Average Geodesic Distance)		2.716	2.389
密度(Density)		0.026	0.030
次数中心性 (Degree Centrality)	最小	0.008	0.008
	最大	0.459	0.677
	平均	0.026	0.031
	中央値	0.008	0.016
媒介中心性 (Betweenness Centrality)	最小	0	0
	最大	4,979.602	5,329.501
	平均	115.500	87.349
	中央値	0	0

5. まとめ

本稿では、バリューアライアンス設立時の航空ネットワーク構造に注目し、バリューアライアンスとエアアジアグループと比較した研究を紹介した。ネットワークの規模の面からは、アライアンスを形成することによって、エアアジアグループに対抗できる規模を得ている。そしてネットワークの構造の面からは、両グループもポイントトゥポイントネットワークを形成している。これらの結果よりドガニスの指摘⁷は満たしていることがわかる。さらに、より詳細なネットワークの特徴面では、エアアジアグループネットワークのほうが直径が小さくや媒介中心性の最大値が高いことより、ネットワークで集中度の高いハブがあることがわかる。対してバリューアライアンスは、媒介中心性の平均が高いという面より、複数の路線を持つ空港が多く、ルート決定に複数の選択肢を検討できるという面で差別化が存在する。このことからアライアンスの形成は、先行する巨大なLCCグループに対抗できる手段であると考えられる。

今回紹介した研究は、ネットワーク構造のみに注目し、また一時点での比較である。今後は時間の経過を含めたネットワークの進化の分析にすることによりグループとアライアンスの違いなど戦略を含めより多くの知見を得ることができると考えている。

7 21ページの脚注3.4を参照。LCCの成功条件としてはより大きな航空ネットワークを持ち、そのネットワークはハブ・アンド・スポークではなく、ポイント・ツー・ポイントが有用であると指摘している。

関西国際空港 2017 年 9 月運営概況（速報値）

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

○発着回数 15,447 回（前年同月比 105%）

国際線：11,263 回

（前年同月比 105%）

国内線：4,184 回

（前年同月比 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月比 105% の 15,447 回を記録しております。国際線については前年同月比 105% の 11,263 回を記録しております。

○旅客数 2,329,660 人（前年同月比 113%）

国際線：1,733,368 人

（前年同月比 116%）

国内線：596,292 人

（前年同月比 106%）

旅客数について

国際線・国内線の合計旅客数は前年同月比 113% の 2,329,660 人となり、9 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 116% の 1,733,368 人、うち外国人旅客数は前年同月比 124% 1,103,510 人と 9 月として過去最高を記録しております。

○貨物量 75,989t（前年同月比 116%）

国際貨物：74,333t（前年同月比 116%）

積込量：35,723t（前年同月比 115%）

取卸量：38,610t（前年同月比 117%）

国内貨物：1,656t（前年同月比 111%）

貨物量について

国際線貨物量は前年同月比 116% の 75,989 t と 14 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 10 月 19 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 9 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	1,482,359	117.3	21.8	1,229,872	110.9	20.0	252,486
管内	983,184	117.4	14.4	948,340	109.9	15.4	34,845
大阪港	298,778	116.7	4.4	412,900	116.0	6.7	△ 114,123
関西空港	556,618	117.2	8.2	362,888	105.0	5.9	193,729
全国	6,811,003	114.1	100.0	6,140,833	112.0	100.0	670,170

【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	556,618	117.2	8.2	362,888	105.0	5.9	193,729
成田空港	962,284	123.8	14.1	1,012,399	101.6	16.5	△ 50,115
羽田空港	45,495	143.0	0.7	80,276	114.7	1.3	△ 34,781
中部空港	87,585	136.4	1.3	75,664	111.2	1.2	11,921
福岡空港	119,238	133.5	1.8	41,453	138.0	0.7	77,784
新千歳空港	1,939	86.4	0.0	1,629	127.8	0.0	310

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10月	633,820	20,450	645,080	20,810	255,230	8,230	265,510	8,560	1,799,640	58,050
平成29年累計	5,885,790	19,360	5,850,530	19,250	2,766,010	9,100	2,735,760	9,000	17,238,090	56,700
前年同期	5,107,270	16,750	5,069,710	16,620	2,662,340	8,730	2,637,350	8,650	15,476,670	50,740
対前年同期比	115.2%		115.4%		103.9%		103.7%		111.4%	

※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

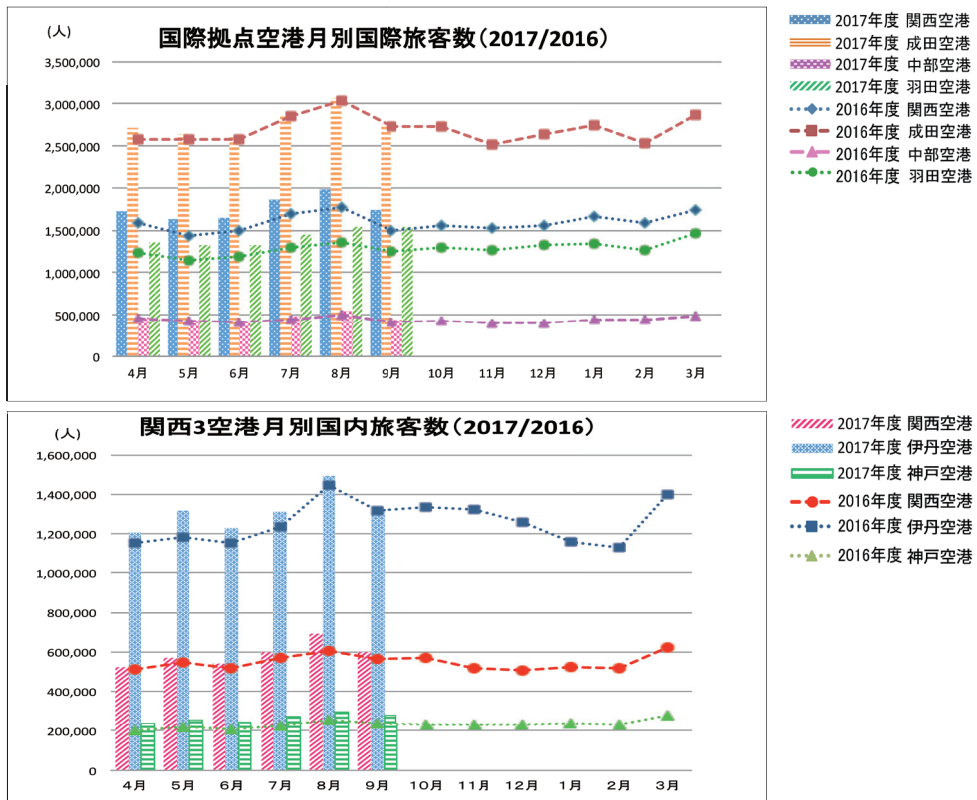
2017 年 9 月実績【速報】

区 分	空港名	国 際 線	前 年 同 月 比	国 内 線	前 年 同 月 比	合 計	前 年 同 月 比
発着回数 (回)	関西 3 空港	11,269	105.4%	17,578	101.6%	28,847	103.0%
	関 西	11,263	105.4%	4,184	103.1%	15,447	104.7%
	大阪(伊丹)	0	—	11,116	98.3%	11,116	98.3%
	神 戸	6	300.0%	2,278	117.8%	2,284	118.0%
	成 田	16,489	101.2%	4,582	104.3%	21,071	101.8%
	中 部	3,183	98.4%	5,173	99.4%	8,356	99.0%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,733,402	116.0%	2,188,906	103.4%	3,922,308	108.6%
	関 西	1,733,368	116.0%	596,292	105.8%	2,329,660	113.2%
	大阪(伊丹)	0	—	1,312,468	99.8%	1,312,468	99.8%
	神 戸	34	—	280,146	117.4%	280,180	117.4%
	成 田	2,758,206	100.9%	644,704	105.6%	3,402,910	101.7%
	東京(羽田)	1,535,017	112.1%	5,698,560	101.1%	7,233,577	103.3%
	中 部	442,800	109.4%	528,253	102.7%	971,053	105.6%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	74,333	115.8%	13,140	97.4%	87,473	112.6%
	関 西	74,333	115.8%	1,656	110.6%	75,989	115.7%
	大阪(伊丹)	0	—	11,484	95.8%	11,484	95.8%
	成 田	194,475	106.5%	—	—	194,475	106.5%
	東京(羽田)	45,829	125.4%	66,251	103.9%	112,080	111.7%
	中 部	15,715	113.3%	1,944	99.9%	17,659	111.6%

注 1. 羽田の発着回数と成田の国内貨物量は速報で公表していないため掲載していない。

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

注 3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



関西空港調査会からのお知らせ

○第447回定例会（2017年10月30日開催）

「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」をテーマに高橋 保裕 氏（公益財団法人 大阪観光局インバウンド担当部長）の講演会を開催した。

○第1回航空貨物輸送の今後の展望を語る研究会（2017年10月27日開催）

「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）
「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）

○見学会（2017年11月16日開催）

株式会社ダイフク滋賀事業所内 総合展示場「日に新た館」の見学会を開催した。

今後の予定

○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
テーマ／「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）

○第449回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2018年1月22日（月） 16：00～17：00 場 所／大阪キャッスルホテル
テーマ／「阪神高速道路ネットワークの整備について」（仮題）
講 師／寺尾 豊 氏（阪神高速道路株式会社 取締役兼執行役員）

○第450回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2018年2月22日（木） 16：00～17：00 場 所／大阪キャッスルホテル
テーマ／「大阪国際空港ターミナル改修計画について」（仮題）
講 師／北山 博 氏（関西エアポート株式会社 常務執行役員 伊丹空港本部長）

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

○航空貨物輸送の今後の展望を語る研究会

※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
	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 元国土領大学教授	
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
	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
	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。

○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「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

- ▶ 今年2月号の事務局だよりで関空に来る訪日旅客は個人旅行客に変化し、関空からの交通手段は団体用バスから鉄道・リムジンバスに。その結果、リムジンバスやラビートの一部では積み残しが見られ鉄道やリムジンバスの輸送力の強化が必要だと書きましたが、訪日旅客に新たなアクセスが流行りだした。
- ▶ 中国白タクである。中国の大手業者のアプリには数千人の在住中国人が運転手として登録されているそうだ。料金は日本のタクシーの半額以下で業界は取締りを求めている。料金支払いがスマホ上で行われ警察の職務質問に運転手が「友人を乗せている」と答えればそれ以上の追及は困難らしい。
- ▶ もう一つはレンタカーである。2015年にレンタカーを利用した訪日旅客は70.5万人、そのうち8割がアジア諸国で年々増加している。高速道路会社が「Japan Expressway Pass」（7日間20,000円、14日間34,000円）を10月から販売。レンタカー利用はますます増加するであろう。訪日旅客のレンタカー事故も急増し国内5空港周辺（関空、中部、新千歳、福岡、那覇）で危険場所を特定（ETCの急ブレーキデータなどを活用）し、カラー塗装やピクトグラムを用いた標識、多言語注意看板、多言語パンフレットなどの対策強化を行っている。
- ▶ 訪日旅客6,000万人時代を迎え、関空アクセスの早急なインフラ整備が望まれる。

(kon)

全天候型テニスコートと潮風香る黒土グラウンドでスポーツを楽しもう!

田尻町多目的グラウンド(田尻町)



田尻町多目的グラウンドは、健全なスポーツ及びレクリエーション活動の場と健康増進のために平成10年に建設され、来年度で20年目を迎えます。

多目的グラウンドは、屋内グラウンドの「シーサイドドーム」と、屋外グラウンドである「潮風グラウンド」の2種類の施設があり、屋内グラウンドは、砂入り人工芝でテニスコート2面、ゲートボール2面利用可能となっており、シャワー室完備の更衣室を備えています。一方の屋外グラウンドは、軟式野球やソフトボールなどの球技に利用可能で、照明設備として4基の照明塔を備え夜間の利用もできます。

また、平成19年度から多目的グラウンドの運営管理を民間の指定管理者へ委託し、自主事業として多様な教室（体操、テニス、サッカー、野球等）を開催し、子どもから大人まで幅広くご利用いただいております。日頃の運動不足解消のために、ぜひ、ご利用ください。



- アクセス 【電車】 南海本線「古見ノ里」駅から徒歩10分
【お車】 阪神高速 泉佐野南IC降りて田尻スカイブリッジ前側道左へ無料駐車場完備

- 問合せ 田尻町多目的グラウンド 指定管理者：三幸株式会社
TEL 072-490-2300 FAX 072-465-9100
※休場日を除く、午前9時から午後9時まで
(休場日は、12月29日から翌年1月3日)



田尻町
マスコットキャラクター
「たじりっち」