



# KANSAI 空港レビュー



No.469  
2017.12

## CONTENTS

### 1 巻頭言

水素エネルギー社会の早期実現を目指して  
牧野 明次

### 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～  
パネルディスカッション

### 35 プレスの目

関西3空港のはらむ課題と今後の経済効果  
中野恵美子

### 37 航空交通研究会研究レポート

LCCが空港の非航空系収入に与える影響について：  
非航空系収入の構成要素(物販、駐車場、不動産収入・賃貸)に着目した考察  
横見 宗樹

### 40 トピックス

(株)ダイフク「日に新た館」見学レポート

### 42 データファイル

- ・関西国際空港2017年10月運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2017年10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10月

#### 【表紙写真】「大韓航空 B747-8iインターコンチネンタル」

大韓航空 B747-8i インターコンチネンタルです。

貨物機のB747-8Fは大韓航空、キャセイパシフィック航空など数社が関西に運航しています。

旅客機のB747-8iは過去にルフトハンザが一度運航した限りです。

B747は多くの航空会社で退役させてきました。この新しいタイプのB747-8iが関西に定期就航してくれることを願っています。

撮影：柴崎 庄司

## 水素エネルギー社会の 早期実現を目指して



岩谷産業株式会社  
代表取締役会長 兼 CEO

牧野 明次

エネルギーとしての水素は、限りないポテンシャルを秘めています。そのインパクトは、自動車分野に留まらず、家庭・業務用のコージェネレーション、フォークリフトや船の動力源から、水素発電に至るまで、資源に恵まれない日本にあって、未利用エネルギーを掘り起し、産業や社会のシステムを大きく変える可能性を持つ水素に、今、大きな期待が寄せられています。

世界に先駆けて発売された燃料電池自動車トヨタ「MIRAI」の誕生を機に、2015年に「水素元年」を迎え、水素をエネルギーとして利用するためのサプライチェーンが、動き始めました。これまでに全国四大都市圏を中心に整備された水素ステーションは90ヶ所を超え、弊社でも、そのうち22ヶ所のステーションを立ち上げました。今後も「水素エネルギー社会の早期実現」に向け、全力で取り組んで参る所存です。

さて、関空では、環境負荷の抑制や空港周辺への影響軽減に加え、クリーンエネルギーの活用や高度なIT（情報技術）を応用したエネルギー効率の向上を目的として、「スマート愛ランド推進計画」が実行されています。その中で「水素グリッドプロジェクト」が推進されており、当社も2ヶ所の水素ステーションの整備・運営という形で参画させて戴いています。

まず1つ目は、2016年1月より運用を開始した「イワタニ水素ステーション 関西国際空港」です。これは、燃料電池自動車（FCV）や燃料電池バスの普及拡大を見込み、大量の液化水素を貯蔵可能とした商用の水素ステーション

です。今後、大阪国際空港（伊丹）にも水素ステーションを建設し、両空港間を燃料電池シャトルバスが巡回する事をイメージしています。

次に、2つ目は、2017年4月に運用を開始した国際貨物地区の「燃料電池（FC）フォークリフト用水素供給設備」です。同地区内では400台を超えるフォークリフトが稼働していますが、今後はすべてのフォークリフトをFC化する事により、環境作業効率が大きく改善されると期待されています。

このように日本国内では、産官が一体となって、水素の普及が進められていますが、今や水素への期待は、日本だけにとどまらず、地球規模での広がりをみせています。本年1月、スイスで開催されたダボス会議にあわせ、グローバルなエネルギー移行に関して、水素技術が果たす役割を世界的に推進するための協議会「ハイドロジェン・カウンシル」が発足しました。メンバーは、18の様々な国の企業（Air Liquide, Alstom, Anglo American, Audi, BMW GROUP, Daimler, ENGIE, General Motors, 本田技研工業, Hyundai Motor, 岩谷産業, 川崎重工業, Plastic Omnium, Royal Dutch Shell, Statoil, The Linde Group, Total, トヨタの各社）で構成されています。先日の11月13日には、ドイツ・ボンでCOP23にあわせ、2回目のCEOミーティングが開催されました。そこでは、2050年には水素が全世界で消費されるエネルギーの18%を占め、CO<sub>2</sub>排出量の20%を削減できるという試算も発表されるなど、水素への期待の高さがうかがわれました。

是非とも、今後の水素の動向に注目して下さい。

# 各界の動き

## 関西国際空港

### ●大阪府警が「白タク」取り締まり、112台に移動警告

在日中国人による無許可のタクシー営業（白タク行為）が空港や観光地で横行していることを受け、大阪府警関西空港署は11月6日、関西空港で指導や取り締まりを行った。第1ターミナル前の一般車レーンに駐車していた車両112台に移動警告を行い、うち10台が白タクの可能性が高いという。

### ●空港拠点型バスツアーカウンターをオープン

関西エアポートは11月22日、関西空港を拠点とするバスツアーカウンター「LIMON WELCOME DESK」を第1ターミナルビル1階国際線到着フロアの中央付近に12月1日にオープンすると発表した。全国の観光スポットを巡ることができる空港発バスツアーに申し込むことができる。

### ●10月の利用客、12%増の238万人

関西エアポートは11月24日、10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12%増の238万人となり、10月として過去最高だった。格安航空会社（LCC）で関空と韓国、香港などアジアを結ぶ便が増えたことが寄与した。



## クリック！

国際線の旅客数は16%増の182万人だったが、内訳をみると外国人は27%増の128万人で、伸び率は2017年1月以降最高だったのに対し、日本人は3%減の52万人にとどまった。日本人旅客がマイナスになったのは2015年12月以来。関西エアポートは「外国人客の増加により航空機の座席の確保競争が激しくなったほか、為替の円安基調も影響した」としている。

### ●「3空港は関空をメインに」関経連会長が講演

関西経済連合会の松本正義会長（住友電気工業会長）は11月28日、関西プレスクラブで講演し、2018年4月に神戸空港が民営化されるのを受け、関西、大阪両空港との3空港一体運営に向けて「関空をメインとして、伊丹、神戸はメリットに応じて使い道を考えていったらいい」との認識を示した。関西3空港懇談会を2018年中に再開する方針を表明し、「インバウンド（訪日外国人）の増加を考えると、（神戸空港などの）規制緩和は絶対にやる必要がある」と述べた。

## 空港

### ＝ 成田国際空港 ＝

### ●中間決算、増収増益、民営化以降最高

成田国際空港会社が11月10日発表した2017年9月中間連結決算は、営業収益が前年同期

比 4.2%増の 1,131 億円、純利益は 64.4%増の 239 億円で、増収増益だった。中間決算としては、いずれも 2004 年の民営化以降で最高。厚生年金基金の代行返上益を特別利益に計上したため、純利益が大幅に増加した。

#### ●2019年度までに第3ターミナルの機能強化

成田国際空港会社は 11 月 30 日、2019 年度末までに LCC が使用する第 3 ターミナルに到着ロビーを増築し、出発動線と到着動線を分離、スマートセキュリティとインラインスクリーニングシステムの導入を通じ、機能を強化、混雑を緩和すると発表した。

### ＝ 羽田空港 ＝

#### ●日本空港ビル、7～9月の物品販売は9.7%増

羽田空港国内線ターミナルを運営する日本空港ビルディングが 11 月 8 日に発表した 2018 年 3 月期第 2 四半期決算によると、物品販売の売上高は 703 億 1,000 万円（前年同期比 9.7%増）、営業利益 52 億 1,500 万円（57.6%増）となった。

### ＝ 中部国際空港 ＝

#### ●中間決算、最高に

中部国際空港会社が 11 月 13 日発表した 2017 年 9 月中間期の連結決算は、売上高が前年同期比 7%増の 293 億円、純利益は 32%増の 31 億円で、いずれも中間期として過去最高だった。カナダ線の新規就航や沖縄線の増便で旅客が増え、中国人向け決済手段の拡充などが商業事業を押し上げた。

### ＝ その他空港 ＝

#### ●新千歳空港、国際線ビル2倍に、650億円投資

新千歳空港のターミナルビルを運営する新千歳空港ターミナルビルディングは 11 月 17 日、国際線旅客ターミナルビルの整備内容を発表した。約 650 億円かけて既存施設南側に地上 8 階建てのビルを増築、ターミナル部分を 2 倍の約 12 万 4,000㎡に拡大。富裕層向けのホテルも新設する。500 万人の受け入れ体制を整え、急増する外国人観光客を取り込む。

#### ●和歌山県、南紀白浜空港の事業者公募

和歌山県は 11 月 21 日、南紀白浜空港の運営事業者を公募すると発表した。滑走路の運営権を譲渡する方式を主体に、民間による 2019 年 4 月からの運営開始を目指す。同空港の搭乗者数はピークの 2008 年度より 2 割減り、年 3 億円近い滑走路運営の赤字を県が負担している。民間のノウハウを導入して営業力を強め、国際チャーター便誘致も目指す。

#### ●名古屋空港に航空ミュージアム開館

愛知県が航空分野の産業観光拠点と位置付ける、あいち航空ミュージアムが 11 月 30 日、県営名古屋空港（豊山町）にオープンした。国産初のプロペラ旅客機 YS - 11 型機や戦前の零式艦上戦闘機（ゼロ戦）など、いずれも県内で開発された 6 機が並び、航空機の歴史や仕組みも学べる。ミュージアムに隣接して、三菱重工が同日、MRJ の量産工程などが見学できる MRJ ミュージアムを開館した。

---

## 航空

#### ●ANA、日航とも増収増益

ANA ホールディングスと日本航空の 2017 年 9 月中間連結決算が 11 月 1 日、出そろった。国際線、国内線で旅客収入が伸びたことなどから増収増益となった。ANA は、売上高が前年同期比 11.3% 増の 9,850 億円、営業利益は 28.5% 増の 1,150 億円といずれも中間期として過去最高だった。日航は国際線では、欧米路線などで単価の高い利用客が多かったため、旅客収入は 7.6% 増となった。国内線も新規利用者増などで同 4.6% 増だった。

### ●AIRDO、パイロット不足で2月も26便運休

AIRDOは11月16日、2018年2月に新千歳～羽田便を26便運休すると発表した。11月運航予定だった34便の運休に続くもので、8月と10月に機長が相次いで退職したため、乗員のやりくりがつかなくなった。

### ●デルタ航空、大韓航空と太平洋路線で共同事業開始へ、米運輸当局が承認

米国運輸省は11月18日、デルタ航空と大韓航空の太平洋路線における共同事業を認可した。共同事業化により、両社の路線ネットワークは北・南米290都市以上、アジア80都市以上に拡大する。

### ●北海道、東北北部の航空管制に障害

11月24日午後7時50分ごろ、北日本の航空航路を管轄する札幌航空交通管制部（札幌市）で無線トラブルが起きた。航空機が同管制部と交信できなくなり、北海道と青森や秋田の東北北部の空域で一時、飛行できなくなったが、同9時20分に復旧した。計50機に影響したほか新千歳空港では、発着の計22便が欠航するなどダイヤが乱れた。

### ●日航がアエロフロート・ロシア航空と包括的業務提携に合意

日本航空とアエロフロート・ロシア航空は11月27日、日本～ロシア間の航空便でコードシェアを実施するなどの包括的業務提携を行うことについて覚書を締結したと発表した。2018年度以降に両社が運航する東京～モスクワ線、日航運航の日本の国内線および日本以遠の国際線、アエロフロート運航のロシアの国内線でコードシェアを実施する予定。

### ●パイロット養成へ奨学金500万円

パイロット養成課程をもつ私大や専門学校など6機関は11月28日、航空会社と連携してパイロットを目指す学生に1人500万円を貸し出す無利子奨学金制度を2018年度に創設すると発表した。LCCの参入を背景にパイロットが不足しており、人材供給の裾野を広げる。

### ●春秋航空日本、トラブル理由でパイロット10人乗務停止に

成田空港に拠点を置くLCC、春秋航空日本が、10月までの半年間で、安全上のトラブルなどを理由に所属するパイロット全体の20%に当たる10人を、乗務停止にしていたことが11月30日分かった。運航への影響は無いとしている。

---

## 関西

### ●大商、尾崎会頭を再任

大阪商工会議所は11月1日、臨時議員総会を開き、会頭に尾崎裕・大阪ガス会長を再任した。副会頭は5人が再選され、立野純三・ユニオン社長、東和浩・りそな銀行会長兼社長の2人が新たに選任された。

### ●南海電鉄、難波の高架下に宿泊施設

南海電気鉄道は11月1日、民泊の仲介・運営などを手掛ける百戦錬磨（仙台市）と提携し、難波駅近くの鉄道高架下に宿泊施設「ボン ホステル」（19室）を開くと発表した。2018年2月1日の開業予定。南海電鉄は2014年から高架下のスペースを活用して商業施設の開設を進めているが、宿泊施設は初めて。

### ●京都市の宿泊税条例可決、来秋めど課税

京都市議会は11月2日、市内の宿泊者に課税する宿泊税条例を賛成多数で可決した。総務相の同意を経て2018年10月をめどに導入し、全ての宿泊施設を対象とする。課税額は宿泊料金に応じ200～1,000円、税収は年間45億6,000万円を見込む。観光地の整備、町家の保存、伝統産業の担い手育成などの財源に充てる見通した。

### ●京大大学院と関西観光本部が協力協定

京都大学経営管理大学院経営研究センターと関西観光本部は11月2日、関西での広域観光の振興に向け、協力協定を締結した。大学院で観光分野を学ぶ学生を関西観光本部に派遣し、訪日外国人の観光のあり方などを共同研究するとともに、人材も育成する。

### ●関西の訪日客人気「京都より大阪」三菱総研調べ

三菱総合研究所は11月7日、関西を訪れる訪日旅行者には大阪府が京都府より人気が高いとする調査をまとめた。2016年に最も訪問者が多かった観光地は大阪市の心斎橋と難波でいずれも702万人。京都市で最も多い東山地区の480万人を5割近く上回った。個人で関西各地をめぐる人が増え、のべ1,434万人が大阪～京都間を移動した。調査は2～7月に関西空港から出国する訪日客に聞き取りした。

### ●京阪、京都駅前に高級ホテル

京阪ホールディングスは11月7日、JR京都駅前に高級ホテル「ザ サウザンド キョウト」（222室）を2019年1月に開業すると発表した。また2020年秋には、京都駅南側に「ホテル京阪京都八条口（仮称）」（234室）をオープンする。

### ●北陸新幹線2030年の全線開業で一致、関西・北陸経済団体

北陸新幹線の全線早期開業の実現を目指し、関西と北陸の経済団体が11月8日、トップ会談を大阪市内で初めて開いた。想定される2046年の全線開業では「あまりに遅すぎる」と、政府や与党に2030年ごろの開業を求めていく方針を確認した。

### ●大阪府議会、万博誘致議連が発足

2025年国際博覧会（万博）の大阪誘致に向け、大阪府議会で11月8日、超党派の万博誘致推進議員連盟が発足した。共産党を除く82人が参加、万博をPRしていく。

### ●大阪府・大阪市がG20誘致

大阪府と大阪市は11月9日、副首都推進本部会議を府庁で開き、2019年に日本で初めて開催される20か国・地域首脳会合（G20）の誘致に向けて取り組むことを決めた。大阪府・市は主会場に大規模展示場、インテックス大阪（大阪市住之江区）を想定している。

### ●京都府の民泊条例案は3地域別に

京都府は11月9日、民泊条例案の方針を公表した。①住民の生活環境などを守るために規制すべき地域②観光振興などのために推進すべき地域③両者の中間的な地域——に分け、地域の実情に応じた柔軟なルールづくりを目指す。

### ●7～9月の関西訪日客の消費額減

三菱UFJリサーチ&コンサルティングは7～9月に関西を訪れた外国人1人あたりの消費額が、前年同期比1.8%減の9万3,000円にとどまったとする推計をまとめた。伸び率は1～3月は29.5%だったが、4～6月は6.3%に鈍化していた。

### ●関西私鉄の中間期、大手4社とも増益

関西の大手私鉄4社の2017年9月中間連結決算が11月13日、出そろった。訪日外国人の増加に伴って本業の鉄道のほか、ホテルや店舗にも好影響が広がり、全社が前年同期比で増益を確保した。

### ●南海電鉄、新今宮で外国人に仕事紹介

南海電気鉄道は11月13日、外国人に仕事を紹介したり、研修したりする拠点を新今宮駅近くで2019年9月に設けると発表した。大阪市から敷地4,800㎡を取得する。カフェなど交流スペースや宿泊施設を備え、沿線への外国人の居住や、周辺のにぎわいにつなげる。

### ●リーガロイヤル1042室に、大阪市内最大を維持へ

ロイヤルホテルは11月14日、主力のリーガロイヤルホテルを改修し、客室数を増やすと発表した。約4億円を投じて現在事務所として使っているスペースなどをツインルームにする。客室数は58室増え、1,042室となる。阪急阪神ホールディングスが大阪駅北側に約1,000室の大型ホテルを2019年冬にも開業する計画だが、リーガロイヤルも1,000室の大台に乗せる。

#### ●渡航先伸び率ランキングで大阪、2年連続で世界一

クレジットカード運営の米マスターカードが9月に発表した2017年度世界渡航先ランキングの伸び率で大阪が2年連続で世界ナンバーワンになったことが明らかになった。世界132都市を対象に集計。大阪は、前々回調査(2014年度、2015年の予想値込み)では19.8%で4位だったが、前は24.2%で1位。2016年までの7年間通算では、インバウンドが4.5倍に増えた。

#### ●関西百貨店の免税売上高、初の100億円超え

日本銀行大阪支店が11月20日発表した10月の関西地域の百貨店の免税売上高は前年同月比約2.3倍の105億9,700万円だった。12か月連続で前年実績を上回り、初めて100億円を超えた。免税件数は14万6,177件で67.8%増えた。中国の大型連休である国慶節で関西に訪れる訪日客が増えて、大阪や京都の免税品販売を押し上げた。

#### ●大阪地区百貨店売上高10か月連続前年超え

日本百貨店協会が11月21日発表した10月の近畿地方の百貨店売上高は前年同月比2.5%増の1,153億円だった。前年実績を上回るのは7か月連続。10月は2度の台風で国内客の来店が遠のき、全国(店舗数調整後)は1.8%減だった。近畿は中国の大型連休など訪日外国人客の増加が消費を押し上げた。

#### ●JR西日本、2019年度にホテル1万室

JR西日本は11月22日、2019年度中に運営するホテルの総客室数が1万室を超える見通しだと発表した。2019年秋に観光客に特化した新ブランドのホテルを京都で開業するなど、現在の7,439室から約4割増やす。新ホテルは観光客に利用を絞ったのが特徴で、京都駅西側の梅小路公園内に開業する。ホテル運営を手掛けるホロニック(神戸市)との共同出資会社が運営する。客室数は約140室。

#### ●香港旅行大手が大阪にホテル、地元から送客

香港の旅行大手EGLツアーズが11月22日、大阪・恵美須町に「大阪逸の彩(ひので)ホテル」(354室)を開業した。運営は「道頓堀ホテル」などを手がける王宮(大阪市)が担う。海外の旅行会社が日本でホテルを開発するケースは珍しい。訪日外国人(インバウンド)客の増加で逼迫する大阪のホテルを確保し、強みの訪日旅行に磨きをかける。

#### ●神戸港、貨物積み替え実験

神戸・大阪港を運営する阪神国際港湾などは11月24日、神戸港で東南アジアのコンテナ貨物を取り込む実験を始めると発表した。神戸港に寄港する複数社の船から最適な船に積み替えて、目的地の北米まで滞りなく届ける。

#### ●岸和田市長選、信貴氏が再選

任期満了に伴う岸和田市長選挙は11月26日投開票され、無所属現職の信貴芳則氏(56)が、元市議の西田武史氏(52)(自民推薦)と市町会連合会長の吉野富博氏(69)の無所属新人2氏を破り、再選を果たした。

開票結果は次の通り。

当 31,831	信貴 芳則	無現
17,745	西田 武史	無新
4,394	吉野 富博	無新

### ●三宮ターミナルの計画案、バス1日1,400便に対応

神戸市は11月27日、まちづくり協議会や経済団体などで構成する都心三宮再整備推進会議で建設予定の大規模バスターミナルビルの基本計画案を示した。1日約1,400便の中長距離バスに対応するため低層階に25～30か所の発着所を整備。高層階にはホテルやオフィス、商業施設、中長期滞在向けコンドミニウムなどを設ける想定だ。

### ●関西の経済成長率、2017年度1.8%に下方修正

アジア太平洋研究所は11月28日、2017年度の関西の実質経済成長率が1.8%との予測を発表した。8月の前回予想から0.1ポイント引き下げた。自動車の輸出や相続税対策のアパート建設が一服し、関西で鉄材や住宅用部材の生産が鈍化したため。

### ●南海難波駅直結ビル、「なんばスカイオ」に

南海電気鉄道は11月28日、南海難波駅に直結する建設中の「新南海会館ビル（仮称）」の正式名称を「なんばスカイオ」に決めたと発表した。2018年秋の開業予定。

### ●大阪万博とIRの経済効果は2.6兆円 日本総研が試算

大阪府・市が誘致を目指すカジノを含む統合型リゾート（IR）と、2025年の国際博覧会の開催による経済効果が2兆6,000億円以上になるとの試算を11月30日、日本総合研究所がまとめた。万博後も1兆1,000億円超の経済効果が続くとみている。

---

## 国

---

### ●4～9月の旅行収支、最大の黒字

財務省が11月9日発表した4～9月の国際収支統計（速報）によると、海外とのモノやサービスなどの取引状況を表す経常収支は11兆5,339億円の黒字だった。旅行収支の黒字は25.0%増の8,429億円で、半期ベースで6年連続で最大を更新した。

### ●観光庁検討会、出国税1,000円提言

観光庁は11月9日、新しい観光財源のあり方を議論する有識者検討会の提言をまとめた。日本人も含む出国者から1人1,000円を超えない範囲で税金を徴収すべきだとした。航空チケットなどに上乗せする方法を提案し、2020年の東京五輪より前に導入する考えを示した。

### ●訪日客の免税拡大へ、消耗品と一般物品合算

財務省と観光庁は11月15日、訪日外国人観光客を対象とした消費税の免税制度を拡大する方針を固めた。食品や化粧品などの消耗品とそれ以外の一般物品の購入額を合算し、5,000円以上ならば免税にする。2018年度税制改正に盛り込む。

### ●訪日客、最多2,800万人に

観光庁は11月15日、1～10月に日本を訪れた外国人旅行者は、前年同期比18.3%増の推計2,379万2,000人と発表した。田村明比古長官は記者会見で、年間総数について「2,800万人には達するだろう」との見通しを示した。過去最多だった昨年1年間の2,404万人を11月4日時点で既に突破している。韓国や台湾などと日本の各都市を結ぶLCCの増便や、中国やロシアの入国査証の発給要件緩和が押し上げた。

### ●「8人に1人」民泊利用、観光庁の訪日客調査

一般住宅に旅行者らを有料で宿泊させる民泊について、訪日外国人客の約8人に1人が少なくとも1泊は民泊を利用していることが、観光庁が11月15日に発表した調査結果で分かった。また長期滞在しながら日本の伝統文化やテーマパークなどを楽しむといった消費傾向も浮き彫りになっている。

# 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。

11月号では、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。今月はパネルディスカッションの内容を掲載いたします。

## パネルディスカッション

### 関西3空港の活用方策

～旅客・物流を拡大させ、関西圏の発展に向けてどのような準備が必要か～

パネリスト

**池田 豊人 氏**

国土交通省近畿地方整備局長

**竹林 幹雄 氏**

神戸大学大学院海事科学研究科教授

**西尾 忠男 氏**

日本航空株式会社  
常務執行役員経営企画本部長

**山谷 佳之 氏**

関西エアポート株式会社  
代表取締役社長 CEO

コーディネーター

**小林 潔司 氏**

京都大学経営管理大学院教授



#### 近畿圏の将来像とその戦略

小林 潔司 氏

皆さんお集まりいただきありがとうございます。先ほど黒田理事長もおっしゃったように、関西3空港を一体的に運用していく体制が整ったこのときに絶好のいいタイミングでシンポジウムを持たたことは意義あることだと思います。皆さんも肌で感じておられると思いますが、昨今のインバウンド観光客増加は尋常ではなく、昔は考えもしなかったことが現実のものとして動いてきています。

折しもスーパー・メガリージョンあるいは北陸新幹線という非常に新しい大型の国土プロジェクトも動き始めました。この絶好の機会をとらえて将来の関西の発展をどう考えていけばいいのか、どのようなインフラをどう整備していったらいい

のか。とりわけ今日はその中で関西3空港の役割、これからの活用方策に重点を置いて議論をしていきます。

私はこの図を好んで使っているのですが、世界地図の白い円で囲っている地域にはインド、中国、インドネシアが入っています。白い円の中の地域には世界人口の半分以上が住んでいます。GDPもあと数年で世界の半分に到達します。時代が非常に大きく変わってきているということです。昔は、関西はアジアとの結びつきアジアに焦点を置くといったような言





思います。

私はよくベトナムに行きますが、ベトナムもこの2年ほどで非常に変わりました。ベトナムの中で観光という概念が生まれてきたのです。国内旅行者がどんどん増加している。これまでは海外旅行などは夢のまた夢だったようですが、今のベトナム人にとって海外旅行が普通になってきました。旅行会社が多数出てきて海外旅行のいろいろな商品を販売する時代になりました。

経済はこうなると後戻りしません。旅行会社は必死になって商品開発し、生き残りをかけてビジネスを展開しています。アジアで最もインバウンドの観光客が多い街はバンコクです。バンコクに来る観光客は日本に来る観光客よりも多い。膨大な観光客をバンコクの街はさばっています。

われわれが勉強するべきところは非常に多いと思いますが、京都大学は、観光に焦点をおい

世界の旅行者の動向～国別の海外旅行者数、外国人旅行者受入数の状況～ 国土交通省

- ・各国の海外旅行者数(出国者)について、日本は順位を下げていますが、旅行者数は横ばいである。
- ・各国の海外旅行者数(出国者)について、中国の旅行者数は急増している。
- ・外国人旅行者の受入数では、日本は順位を上げており、旅行者数も増加している。

表 各国の海外旅行者数 (2000年)			表 各国の海外旅行者数 (2007年)		
順位	国名	旅行者数(千人)	順位	国名	旅行者数(千人)
1	ドイツ	74,400	1	ドイツ	70,400
2	アメリカ	58,396	2	英国	69,450
3	英国	56,837	3	アメリカ	64,052
4	ポーランド	56,677	4	ポーランド	47,561
5	チエコ	38,177	5	中国	40,964
6	マレーシア	30,532	6	ロシア	34,285
7	イタリア	21,993	7	イタリア	27,734
8	カナダ	19,163	8	カナダ	25,163
9	ロシア	19,371	9	スロバキア	23,837
10	日本	17,819	10	フランス	22,467
11	フランス	17,389	15	日本	17,295

表 各国の外国人旅行者受入数 (2001年)			表 各国の外国人旅行者受入数 (2008年)		
順位	国名	旅行者数(千人)	順位	国名	旅行者数(千人)
1	フランス	76,596	1	フランス	78,499
2	スペイン	49,519	2	アメリカ	58,030
3	アメリカ	45,490	3	スペイン	57,190
4	イタリア	39,055	4	中国	53,049
5	中国	32,167	5	イタリア	42,756
6	英国	22,833	6	英国	30,142
7	ロシア	21,109	7	ウクライナ	25,392
8	メキシコ	19,811	8	トルコ	24,994
9	カナダ	19,697	9	ドイツ	24,898
10	オーストラリア	18,198	10	ロシア	23,676
35	日本	4,772	28	日本	8,351

い方をしていますが、アジアとの結びつきを強化するという事は、これからは世界との結びつきを強化するのと同じ意味になってくる。そういう時代に入りましたのです。

少し古い資料ですが、世界の観光客流動のパターンを表した図です。われわれは日本にいると、日本の観光客がものすごく増えていて、世界の主要なコリドーになっているという考え方をもちがちですが、世界の観光客のコリドーはもっと大きく動いていると考えていただい結構です。

インバウンドのお客さんがたまたま増えてきているので、将来また減るのではというリスクを気にされる方と何回もお会いしましたが、そうではなく、もちろん年ごとの変動あるいは政治的リスクで動くことはあると思いますが、長期的傾向としてこの動きは後ろには戻らないと考えてよいと

た新しいマネジメントコースを発足させますが、その中でタイの観光庁と提携し、タイのインバウンド旅行者のニーズに関する研究を実施することになりました。少し宣伝させていただきましたが、そういう状況になってきています。

今日はパネリストの先生方に、いろいろな角度から関西3空港の活用について多角的に議論をしていただきます。パネリストの方々に、ご自分が今感じておられる、あるいは仕事でいろいろ携わっておられるなかで得られた情報、知見などをまず披露いただき、それを受けてのちほど3空港の活用方策という統一的なテーマで議論を行います。先ほど池田局長から基調講演をいただきました。改めて空港の問題に焦点を絞って話題提供していただき、順次ご意見を頂戴しようと思います。よろしくお願います。



1. 関西の都市インフラ整備について

引き続き発言の機会をいただきありがとうございます。少し先ほどの話の補足をさせていただきます。2030年にインバウンド6,000万人という目標はなんとか実現できそうではないかと思うのです。インバウンドの意味合いは、改めて皆さんとも共有できたらと思うのですが、日本は人口が減少による経済縮小の可能性もあり、将来はどうなるかというのが最大の国民的課題だと思います。

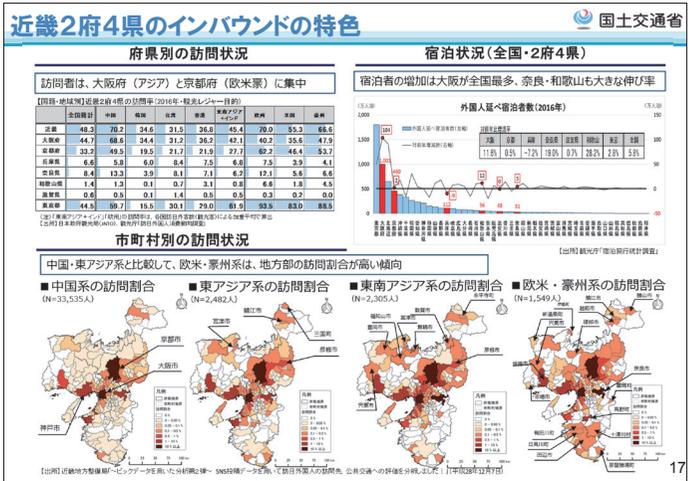
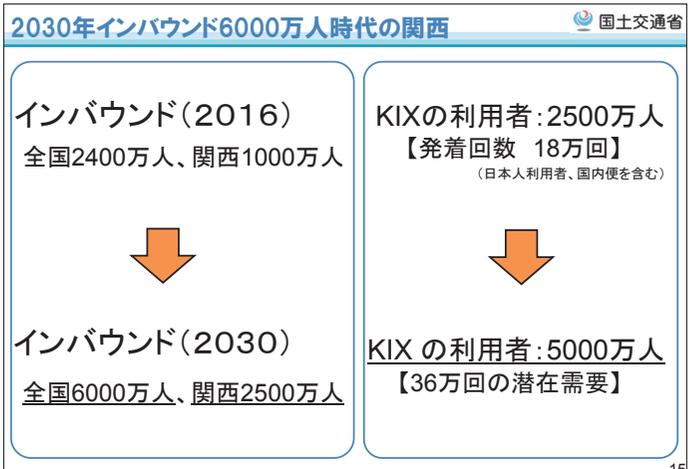
例えばあと12、3年で2030年ですが、人口は1年に平均して50万人ぐらいい減っていくような時代にそろそろなってきます。これが外れることはないでしょう。必ずそういう時代が来るわけです。2030年までに600万人、700万人ぐらい人口が減るのですが、このインバウンド「6,000万人」というのがその人口減少と比べてどうなのかといったときに、これはまだはっきりとした定説はありません。

経済学者が、だいたいインバウンドの方10人で定住の日本人1人と同じ経済的意味合いがあるのではないかとおっしゃっていました。仮にそれがある程度正解だとすれば、6,000万人来るとということは、600万人分の定住人口と同じ経済的な意味合いがあるということなので、人口が減少しても経済的なパワーがあることになる。これを日本の発展、関西の発展につなげていかななくてはいけない。このことは、ぜひ皆さんと共有していきたいと改めて思います。

小林先生からタイのバンコクの話がありました。インバウンドの方々に今は東京と関西以外に

も、もう少し日本全体に行ってもらえることが大事で、そのために関西3空港の連携が必要になるのではないかと思います。

関西の宿泊の状況ですが、右にある2016年外国人延べ宿泊者数の棒グラフで左側から立ち上がっている大阪、京都にたくさん泊まっています。奈良も大変頑張ってきています。新しくホテルをつくるなどして、増えてきていますが、出遅れているのが兵庫です。兵庫だけ宿



泊がマイナスになっています。兵庫は車移動が非常にしにくいので、観光ルートに取り組みにくかったのです。出遅れた感はいろいろな面であると思うのですが、これから十分取り戻すことができるので、神戸に住んでいる方のためにもこれがプラスになっていくような、神戸への流れがよくなるようなことを考える必要があります。

## 関西3空港活用の方向性

これからお話しする内容は私の個人的な見解です。私は大学で航空輸送と海上輸送を専門にしていますが、こういう場で専門の話をするとまるっきりおもしろくない話になってしまうからです。そこで、私なりに考えた上で個人の考えとして述べさせていただきます。

関西3空港の割り振りです。旅客数でいうと伊丹が全体の35%ぐらい、関空は60%ぐらい、神戸は5~6%ということです。いっぽう飛行機のカウンターの仕方ですが、旅客数と着陸回数から見るとどのくらい大きな飛行機なのかわかって、われわれ専門家はおもしろいのですが、着陸回数で伊丹は全体の41%、神戸が6~7%で50%以上が関空です。関空は、インバウンドで増加している国際線を一か所で抱えている関係でこのレベルになっていると思われる。

伊丹空港は、リムジンバスで大阪から30分、京都から1時間、三宮から40分です。神戸空港は、大阪駅から鉄道とポートライナーで50分、京都駅から80分、三宮からはポートライナーで20分です。鉄道とポートライナーで行けるので時間が読みやすいのです。関空は、大阪、三宮からリムジンで1時間、京都から特急はるかで80分です。関空は遠いといわれますが、私は成田に比べるとそんなに遠いとは思っていません。

私は都市から近い（容量制約のある）空港と遠い（容量制約のない）空港が二つあった場合に、どう使い分けるべきか、という考察を外国の雑誌に出しました。どう使い分けたい

ます。

さらに、欧米系の方は特に紀伊半島や城崎温泉が大好きなので、関西の中でもいろいろなところへ行けるようにする。国内線との接続をよくして西日本各地へ行ってもらうことが大事ではないかと思います。

竹林 幹雄氏



いか、いわゆるペリメータールールというものが飛行機の世界にはありません。距離帯によって棲み分ける、割り当てるところを変えろというものです。これが理にかなっているかどうかを理論的に考えたのですが、都市から近い空港は国内線に割り当て、都市から遠い空港は国際線に割り当てるなど、やはり理にかなっているという答えが出ました。

ペリメータールールの割り当ては常套として考えられることで、関西でも現状では行われています。首都圏でも少し前、2010年まではそのパターンになっていたのですが、現状では両方も使える形になっています。

ただし最近ではキャリア別の棲み分けも行われています。キャリアタイプ別棲み分けは、エアラインごとに空港を使い分けるパターンもあるのですが、もう一つはフルサービスキャリア（FSC）日本ではJALやANAと、ローコストキャリア（LCC）日本ではピーチやジェットスター・ジャパンで、使う空港を分けようというものです。

外国での例ではかなりあります。ロンドンが一番有名な例ですが、一番大きいヒースロー空港や次に大きいガトウィック空港ではフルサービスが入り、遠いところにあるスタンステッド空港にはローコストが入っている。遠いところはローコストという棲み分けを行っている形で

す。それ以外に、ファーンボロー空港がありますが、ここはビジネスジェットばかりを使っており、違ったサービスを売りものにしていきます。

こういった棲み分けがあるので、棲み分けるという方法はいろいろな意味で理にかなっている。ペリメータールールは伊丹空港と関空にも一時期導入されていましたが、一昨日に、神戸空港のコンセッション案も決まって今後は関西3空港のオペレーティングやマネジメントは関西エアポート株式会社で運営されていきますので、棲み分けは一つのアイデアとして考えられるわけです。

飛行機の世界で棲み分けはどう行われているかを、事例を踏まえて見てみます。欧米の事例などを参考に、関西3空港に当てはめてみますと、関空は、フルサービスの国際線、国内線が入っており、それにプラス近距離のローコストの国際線、国内線が入っています。伊丹空港は国内線の拠点空港で十分に需要があるので今まで通りフルサービス国内線として使っていくのがいいのではないかと考えます。スカイマークをローコストと判別するかは人によると思いますが、そういった形の低費用航空会社に準ずるようなところをベースにすることもありうるでしょう。

それよりもっと意識的にサービスを色分けしてしまうということも戦略上は考えられます。関空、伊丹空港は変わらないのですが、神戸空港は都市中心部に近くビジネスの割合が大きい

と考えられます。だからビジネスジェットのフライトを受け入れることが考えられるのではないのでしょうか。それに付随する高価格な貨物などを扱うことが考えられます。大阪湾の臨海部は土地がないという話ですが、神戸空港にはまだ土地があるのでそういったところに、飛行機のメンテナンス事業がアジアではかなり進んでいるのですが、こういったものを立地する。私は関空が一番いいと思っていたのですが、神戸空港も考えられるのではないかとということで、そういう形の大きな色分けをすることもありうると思います。

**小林** お話の中で直接には触れられなかったのですが、空港を一つに集約するのがいいのか、分散して複数の空港があったほうがいいのか、といった議論もあります。今世界中の大きな空港が混雑で非常に悩みを抱えているのです。特に、ユーザーが使いたい時間帯が同じような時間帯なのでどうしても特定の時間帯に集中します。一つの巨大空港で全部さばくのはとても無理があるので、関西は幸いなことに三つの分散した空港があります。

竹林先生の話はこれをどう棲み分けていけばいいのか、どうしたら効率的に使えるのか、これからの議論になりますが乗り換えやアクセス、このあたりをどう考えていけばいいのか、三つの空港をそれぞれの地域でどう活用していけばいいのか。

池田局長の話では、兵庫県はもう少し考えていく余地があるのではという問題提起もありましたが、地域や県域全体として活用できる方策を考えていくということ、これを今日のシンポジウムの一つの大きな主題にしたいと思っています。次はキャリアの立場から、日本航空の西尾さんよろしくお願いします。

## 一つの考え方

- 案1：定石に従う。
  - 関西：フルサービス（国際線、国内線）＋近距離ローコスト（国際線、国内線）。
  - 伊丹：フルサービス国内線。
  - 神戸：ローコスト国内線。
- 案2：あえて強い差別化を図る。
  - 関西：フルサービス（国際線、国内線）＋ローコスト（国際線（中長距離含む）、国内線）、貨物。
  - 伊丹：フルサービス国内線。
  - 神戸：ビジネスフライト中心＋貨物。→神戸、大阪のCBDアクセスとしては好条件。周辺の土地利用に余裕あり（カーゴ、あるいは新規立地（MRO含む））。

## エアラインが考える『関西3空港』の活用について

西尾 忠男氏



### 航空会社が路線設定をする際に重視するポイント

私どもが路線を設定するときは、次の4つのポイントを重要視します。

1点目は、十分な後背地需要と、地域としての魅力です。その地域にデスティネーションとしての魅力がないと路線を設定してもお客さまはいらっしゃいません。目的地には、観光地としての魅力、ビジネスとしての魅力が重要なわけです。

また、飛行機は、目的地に飛んで行ったら、また戻ってこなくてはいけないので、往路で多くのお客さまにご利用いただいたとしても、復路で十分にご利用がない場合は、行きは満席でも、帰りは空席だらけというようになってしまいます。私どもが一番理想としているのは、往路、復路のお客さまが50%対50%の割合でご利用いただくことです。この形が一番いいのですが、ローカル線では、厳しいところは、極端に申し上げれば、首都圏からのご利用は9なのに、逆区間のご利用は1などとなってしまう、これでは往復の需要がアンバランスなので路線の採算が取れなくなってしまいます。その点、関西においては、2府4県で2,069万人の後背人口があって、なおかつビジネスならびに観光としてのデスティネーションの魅力が十分あると考えています。

2点目は、利便性の高い空港アクセスです。航空の一番のライバルはやはり新幹線ですが、お客さまは、新幹線と航空の比較で、トータルの所用時間と旅費コストを考慮されます。新幹線の駅は、空港に比べ、家から近い、都心から近いというメリットがあるので、我々航空が新幹線と競争するには、空港へアクセス時間が短いことが重要です。また、所用時間に加え、空港バスや電車の路線数、それに本数も大変大事です。これら空港と市内を結ぶ公共交通機関の路線数や本数が十分でない、せっかく飛行機で早く目的地空港に着い

ても、空港から電車に乗って都心に行くまで30分待ちのような形になってしまい、飛行機のよさが活かされなくなります。この点、多くの地方空港は、飛行機の発着時間に合わせてバスを走らせており、臨機応変に対応されています。また、トータルコストという点では、空港の駐車場料金がいくらかかるかということも忘れてはなりません。

3点目は、柔軟性のある空港運用です。日本航空の場合は、国内線で航空機127機を使って、年間約5,000億円の売上げがありますが、飛行機を運航する側の立場で申し上げますと、目的地選定を行う上で二つのポイントがあると考えています。それは、空港の運用時間と路線設定の自由度です。運航の安全を確保しつつ、限られた数の航空機を使用してできる限りお客さまの利便性を高めていくためには、空港運用時間や便設定に柔軟な幅があると、よりベストな路線構築ができるのではないかと考えています。

空港の運用時間を見ると、伊丹空港14時間、神戸空港15時間、他では、例えば、福岡空港も15時間空港です。私は、かつてLCCのジェットスター社に出向していたことがありますが、ジェットスター社の拠点空港のひとつである成田空港は、その運用時間が午前6時から午後11時までとなっています。当時の経験を元に申し上げると、LCCの場合、例えば、成田=札幌間の最終便は、北海道を終点とせず、必ず成田に戻すようにダイヤを組んでいました。札幌を終点とすると、その便を担当した乗務員が北海道に宿泊せざるを得なくなり、宿泊コストが発生します。これを効率化するために、基地である成田空港に戻ることが必

要なのです。

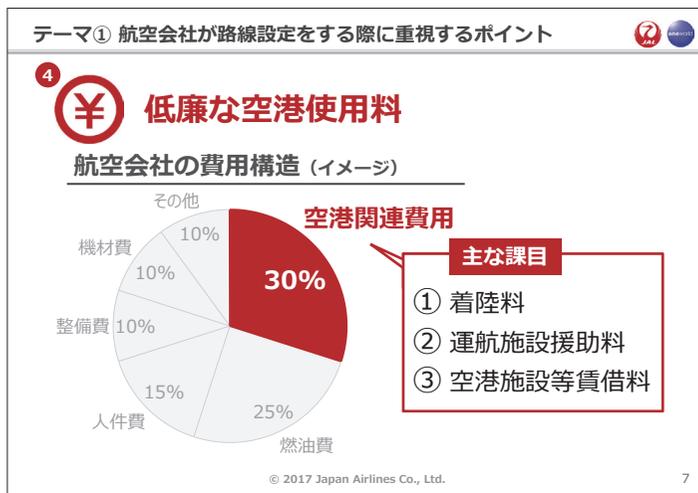
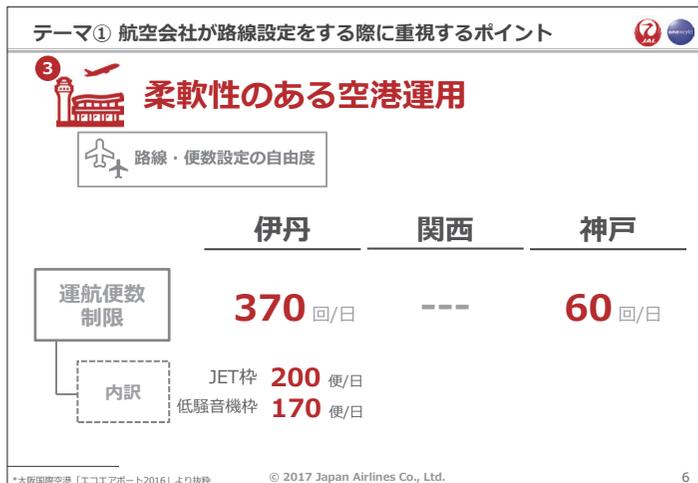
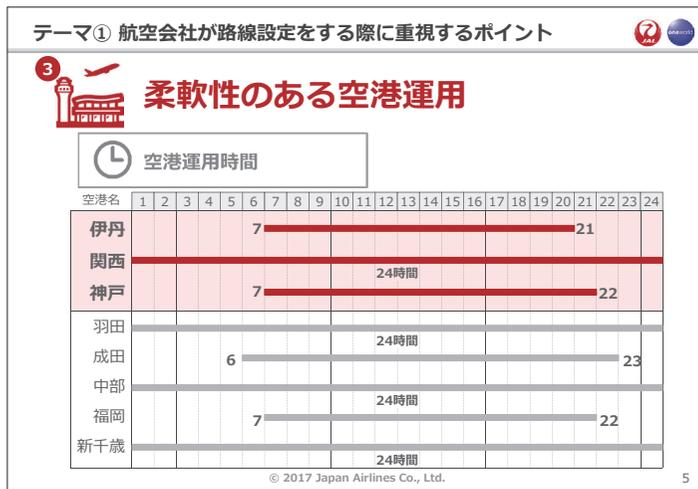
成田空港の運用時間は午後11時までなので、天候などの理由で便が遅れると、本来、

札幌から成田に戻ってくるはずの航空機が運航できなくなることもあります。そうすると、この便の乗務員の札幌での宿泊コストが発生

することになり、効率的な機材運用と徹底的なコスト削減で安い運賃をご提供するLCCのビジネス・モデルが成り立たなくなってしまいます。当時のジェットスター社は、この点が大きな課題となっていました。関西空港でLCCが伸びているのは、この運用時間制限のない24時間運用であることが寄与していると考えられ、LCCのニーズに合致していたのではないかと考えています。

路線設定の自由度について申し上げますと、伊丹空港の場合、370回の発着枠のうち、これまでのプロペラ機枠とジェット機枠の構成から、地元と航空局、皆さまのご理解により、ジェット機枠と低騒音機枠という構成に変更いただいたおかげにて、低騒音ジェット機も運航できるようになり、私どもの便設定も柔軟性が増したと思っています。

4点目は、空港使用料です。航空会社の費用のうち、空港関連費用は、着陸料や航行援助施設利用料、それに、私どものオフィスを設置したり、いろいろなところで施設を賃借している費用である空港施設等賃借料などを全部含めると、全費用の30%くらいを占める大きさになってきます。こういったコストについてご相談できると、われわれも路線を張りやすいと考えます。





関西空港、伊丹空港の運営を昨年4月1日からさせていただいております。関西空港調査会の黒田理事長から、昨年の早い段階で講演のお話をいただいたのですが、実は二つ理由があって本日まで引き延ばしておりました。まず去年の4月、5月あたりの時期では、私は社長とはいえまだそれほど空港の知識はなかったので話すネタがありませんでした。

もう一つは、巷でいわれているように、年間約490億円のコンセッション対価を新関西国際空港会社に支払うことになっております。非常に長期かつ巨額で、1年支払えば終わるような取り組みではなく、44年間継続して支払う必要があります。その総額は2兆2千億円という巨額になり、この返済について責任を持たなければなりません。このような立場で講演はあまりにも時期尚早で株主からお叱りを受けるだろうと思ひ、少し控えさせていただいたという次第です。

日頃調査会にお世話になっていることもあり、お引受けしないといけないと思っておりましたところ、黒田理事長のご人徳でしょうか、ちょうど2日前の9月26日に神戸市との間で神戸空港コンセッションの契約がまとまり、今日の講演は絶好のタイミングとなりました。

空港コンセッションに企画・検討段階から携わり、3年弱で関西空港、伊丹空港だけではなく、神戸空港も含めて関西3空港一体運営というこ

ろに至ったことは非常に大きな喜びです。本日ご出席の皆さまも含め多くの関係者の方々の支えがあったのことと思ひ感謝する次第です。

誠にありがとうございます。

ちょうど神戸空港コンセッションの発表後ということもありますので、神戸コンセッションに関係するお話しから始めます。こちらのスライドは提案の概要について示したものです。「3空港一体運営体制」は、神戸空港コンセッションの提案を行う際の一つの大きな条件であり課題でした。私たちがこの課題を踏まえて行った提案を審査されたわけですが、提案の主要なポイントはここに記載した7点です。

①航空ネットワークの最適化と拡充②空港アクセスの改善③安全・安心、品質向上④資源の共有化と共同調達による最適設備投資⑤非航空系事業での高品質な商品、サービスの提供⑥人材の融合、地元関西の人材の活用⑦関西地域との共生と連携です。

航空ネットワークの最適化と拡充は、先ほど竹林先生がおっしゃった「棲み分け」をどう考えていくのかということ。一番合理的な棲み分けを考えていかなければ、なかなか成長発展は望めませんので、基本的に忠実に実行していくこ



## 神戸空港コンセッション ～提案の概要～

3空港一体運営による関西経済の活性化



とが大切です。

この7ポイントは神戸の提案書に記載したのですが、伊丹空港と関西空港にあっても、2つの空港は歴史も違いますが、いろいろな相違点があります。些末なことをいえば、コンピュータシステムもまだ統一されていません。色々なシステムとどう統合していくかの過程にあり、そこに神戸空港が入るわけです。関西空港、伊丹空港も含めてこの7点は、3空港の統合のために共通する非常に重要なポイントと考えています。

池田局長がおっしゃるように2点目の空港アクセスの改善は、私たちだけでできるものではなく、地方自治体や事業者の皆さんにお願いすることによって、拡充していかなければなりません。

4点目の資源の共有化と共同調達ですが、これらをもっと踏み込んで言うと、グローバルなノウハウを取入れるということです。その例として、関西空港の第2ターミナルビルにウォークスルー型の免税店やスマートレーンを導入しましたが、グローバルな空港運営プレーヤーであるヴァンシ・エアポートのノウハウを3空港で積極的に取り入れていくこと。そして、共同調達とは、“安く調達できるように3空港共同でやることに加えてグローバルベースでの調達を実現していく”という意味です。

このようにして神戸空港、伊丹空港、関西空港と3空港を関西における一つの空港システムとしてつくりあげていきたいというのが関西エアポートの考え方です。さて、次にこれは関西エアポート会社のロゴマークですが、少し先行して神戸

空港を加えました。4月1日から運営開始ですが神戸空港のロゴは、このようになります。

コンセッションについての概略を説明いたします。まず関西空港および伊丹空港が2011年、関空・伊丹統合法という法律のもとに統合され、その際に設立された会社が新関西国際空港株式会社（NKIAC）です。コンセッション実施後に空港運営権はNKIACから関西エ

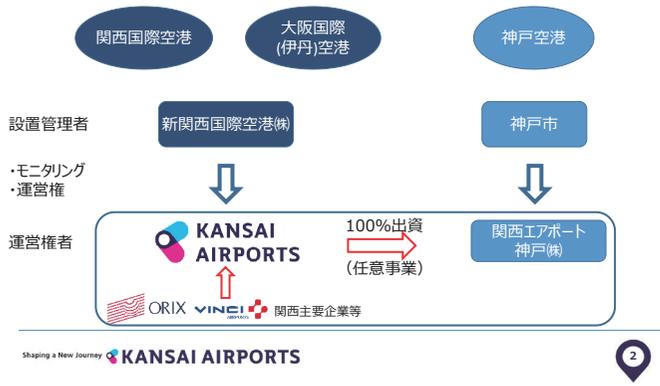
アポートに移りました。しかし法律のもと空港の設置管理者（所有者）としてNKIACは役割を替えて、常時運営者である関西エアポートが適切に運営しているかどうかのモニタリングをしていただくこととなります。

神戸空港の場合は少し枠組みが違います。神戸市が設置管理者であり、運営権者として関西エアポート神戸という会社を新たに設立しました。関西エアポート神戸に関しては、関西エアポートが100%出資する子会社です。設置管理者が異なるので、関西エアポート1社で神戸空港を含めた3空港の運営を行うのが難しいため、関西エアポート神戸を設立しました。少し複雑になってしまいましたが、結果、関西エアポートの経営陣が関西エアポート神戸の取締役就任することにより、実質上一つの会社で3空港を運営するということになります。

いずれにしても、空港運営の事業リスクを民間の関西エアポートがとります。そういう意味で非常に大きな責任を負うわけですが、所有権は設置管理者に残りますので、官民が連携して空港の運営を行っていくことになると思います。

先ほども申し上げましたように、44年あるいは神戸に関しては42年、そういう事業リスクを私たちは今後取っていきます。運営権の対価をきっちりお支払いすることはもちろんですが、今後行う投資に関しても確実に返済(回収)しなければなりません。3空港が発展していくなかで、多くの新規投資も発生すると思いますが、その合理性もよく考えて、ハコ物が先行し

### 3空港一体運営体制



てなかなか需要が追いつかないというようなことは避けたいと考えています。

現在の3空港の状況ですが、神戸空港は、旅客数 278万人。運用時間は、朝7時から夜の10時までの15時間。滑走路 2,500m、発着回数年間約2万5千回、1日60回。このような状況で制約があります。

伊丹空港は、運用時間は朝7時から夜の9時まで。滑走路は3,000mと 1,828mの2本。ただし、滑走路間の離隔が300mほどしかありませんので、オープンパラレルで使えるわけではありません。つまり一つの滑走路を使っているときに、もう一つの滑走路は使えないという制約があるため、2本なのか1.5本なのか見方が分かれるところです。発着回数は1日370回、年間13万9千回です。

関西空港は旅客数 2,572万人を誇り、運用時間は24時間。滑走路は3,500mと4,000mがあって離隔は2,300mあります。堂々とした空港でキャパシティが非常に大きいのが特徴です。ちょうど日本の経済環境が非常にいい時に企画され、世界最高技術を駆使して建設された世界最高水準の空港が関西空港であったと言えます。その代わり非常に多額なお金が掛かってしまったことが後世に残った最大のネックであります。

関西空港は、現在、環境アセス

メント上、年間 23万回の発着を認められていますので、今年度の発着回数の想定は約18万回ですからまた若干の余裕はありますが、将来に向けては環境アセスメントを順次クリアできれば、空港そのもののキャパシティは十分にあると考えられます。いろいろな3空港それぞれの制約をどういう形で今後議論し新たな枠組を検討していくのが、慎重に考えたいと思っています。

1990年代から2016年まで、各空港の旅客数の推移を棒グラフにしたものです。これは非常に重要な表だと私は思っています。1990年から1993年は伊丹空港のみで、1994年9月に関西空港が開港しました。薄いピンクが国内線旅客数、濃いピンクが国際線旅客数で、関西空港は1994年から1995年を見ると旅客数がぐんと増加しています。特に増加しているのは国際線旅客数です。

大事な点は1994年から1999年まで旅客数が増加していることです。この期間は日本においてはバブルが崩壊し経済環境は大変厳しいものでした。それにもかかわらずかなり旅客数が増加したということは、潜在的な需要があり、それを関西空港が吸収できたと考えられる一方で初期の空港運営に携わった方々の努力は大変なものだったと思います。1999年に2期工事を着工し、第2滑走路の供用開始が2007年です。完全24時間運用可能な空

### 関西3空港の現状



港の建設をなんとしてでも実現させるというみなみならぬ努力があったと思います。

2001年から2003年までは、ニューヨークのテロがあったり、その後に湾岸戦争が起こったり、疫病（サース）が発生したりで空港にとっての環境は大変悪いものでした。本来は第2滑走路の建設途中ですのでもっと需要を伸ばしたかったのですが、外的要因が影響しなかなかなか伸びませんでした。このあたりから関西空港の苦難の道が始まるわけです。

どう需要をつくりあげて収益化を図るかを、空港の職員をはじめ関西の自治体や経済界も知恵を絞りました。その過程で更に神戸空港も開港しました。その後やや回復したものの、2008年9年にリーマンショック、2011年には東日本大震災が発生し需要がどん底に落ちる経験をしています。

そのときクローズアップされたのが、関西空港の建設による大きな借金をどう返済するかということでした。そして政府が知恵を絞った結果としてコンセッションのアイデアが出てまいりました。その後において、観光立国の戦略、オープンスカイ、ビザ緩和・免除、並びにLCC、貨物ではフェデックスの誘致など関西空港にも追い風が吹いてきました。結果として2011年に法案ができ2016年に私たち関西エアポートが引き継ぐこととなります。

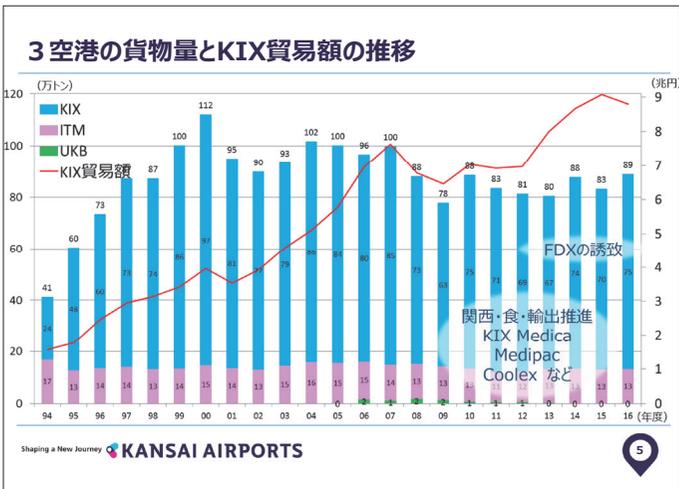
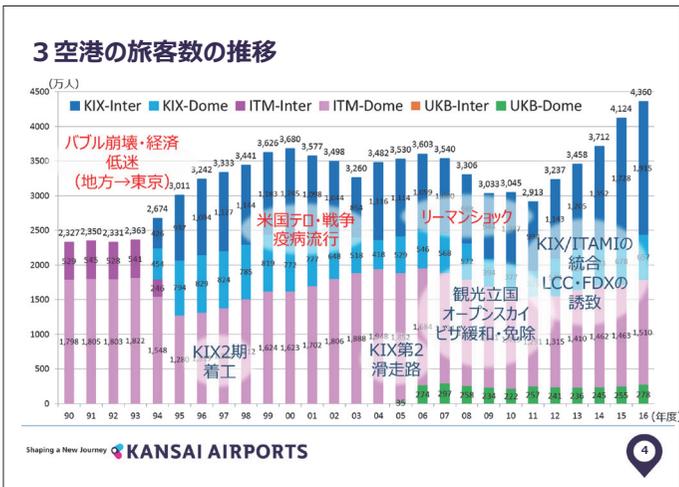
大事なことは、これまでの関係各位の苦勞と努力の結果、今の関西空港の成長があることを理解して引き継がないといけないということだと思っております。この先の将来についても、神戸空港を含めた3空港を努力を怠らずどのように発展させていくのが大事な視点と考えています。

貨物について、神戸空港の取り扱いには残念ながらゼロになっています。伊丹空港も増加しており

せん。関西空港でも量的には増加していませんが、貿易額は増加し右肩上がりで推移しています。

航空貨物に向いているのは、かさばらないが高価な荷物です。あるいは食料品のように、航空貨物で扱わないと商品価値が損なわれるようなものが向いています。その特性のなかでどう傾向を捉えて施策をうつか、これはまだ私たちの今後の課題だと考えており、貨物に関しては今回はこのような推移であることをご報告させていただきます。

**小林** ありがとうございます。航空会社あるいは関西エアポート会社の立場から、なかなか日頃われわれの目に触れることのない貴重な情報を提供していただきました。ありがとうございます。とりわけ関西エアポート会社一体運用



の中身を、初めてご覧になる方も多かったのではないかと考えております。

これから基調講演およびパネリストの発表を踏まえ、議論をしていきます。いろいろな課題があるのは事実ですが、今日は時間の関係もあり、一番当面の、差し迫った問題に焦点を絞って議論したいと思います。

皆さん空港をよく利用されていると思いますが、ちょうど中国はゴールデンウィークに入ったところで、またこれから非常に混むでしょう。すごい行列ができています。伊丹空港の朝の便を利用しようと思うと混んでいて大変です。特に成田、羽田を経由して外国へ行くものなら、あそこで本当にヒヤヒヤしながら

チェックインしなければいけない、そんな経験をされた方はたくさんいらっしゃると思います。急増するインバウンドのお客さん、国内の需要も非常に増えてきています。これを差し迫った問題と受けとめたいと思います。

インバウンドの観光客を、3,000万人、6,000万人、どのようにして地域全体、池田局長の話でいえばルックウエスト、西日本全体として受け入れていくのか、そういうところが課題になってくると思います。先ほどから新しい動きをご紹介いただきましたが、これからインバウンドで増える観光客、国内移動などに、会社としてどのような対処をお考えなのかも踏まえ、改めてまたご意見をいただきます。



#### ◇大阪は関空のインバウンド観光客の 圧倒的多数の訪問地

**山谷** 先ほどご説明しました「3空港の旅客数の推移」の図をご覧くださいと、1990年の国際線につきましては伊丹空港のみで2,300万人、その内、国内線利用者1,800万人でしたが、関西空港ができてこの図のように3,000万人台まで上がりました。推移をみてもそれほど多く伸びているように見えません。直近の関西空港のこの伸びはLCCによるものです。3空港で何が伸びているのかといいますとインバウンドの観光客を含む、関西空港の国際線利用者が1,900万人と伸びているのが顕著です。民間の会社としては、毎年最も伸びる分野に対してより強い施策をうっていくのは非常に重要な考え方です。先ほどからご紹介があるように、2030年には6,000万人という一つの政府目標もありますので、その目標に対して空港として

きちんと対応していかなければならないと思っています。

国際線利用者のなかでも、なぜインバウンドが伸びているのか。関西空港におけるインバウンド動向として、関西空港を利用した方が日本のどこを訪問するかという資料があります。この資料は大阪観光局の外国人動向調査結果2017年度第1期から参照しましたが、86%が大阪です。次が京都で65%、3分の1弱の方が東京にも行かれます。意外に少ないのが兵庫・神戸の19%です。

関西の中で大阪は関西空港のインバウンド観光客の圧倒的多数の訪問地になっており、次が京都、これが実体です。もう一点重要なことがあります。関西空港国際線のトランジット利用率についてです。これはトランジット利用の方が多いか少ないかが、国際ハブ空港かそうでないかが分かれるひとつの尺度だと思っています。

残念なことに1994年に関西ができて、1998年頃は利用者の10%弱がトランジット利用していただいていたのですが、これは完全に減少傾向で現在わずか1%程です。インバウンドの方の100人に1人が、トランジットで空港から出国せずに次の目的地に向かうということです。現在、99%の方は大阪、京都への訪問を目的として関西空港を利用しているわけです。

関西空港はトランジットの空港ではなく典型的なデスティネーション空港で、この地域を訪れることを目的に使われる空港です。端的に言うとインバウンド旅客数がこれだけ増加しているのは、この関西地域に魅力があるからです。

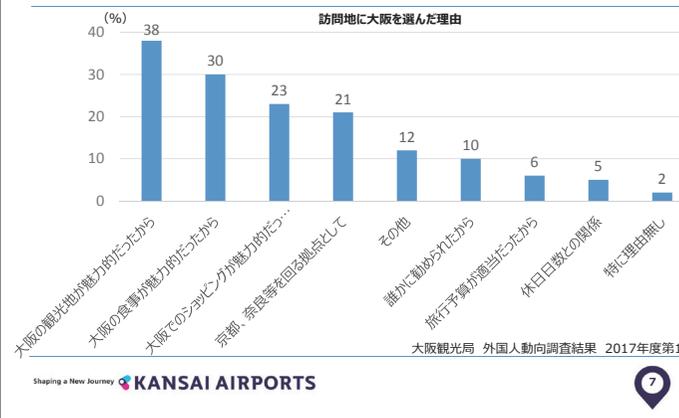
多くのインバウンド旅客が大阪を目的に来られます。訪問地に大阪を選んだ理由について私たちが調査していますが、大阪観光局の資料を今回お借りしています。第1位「大阪の観光地が魅力的だった」が38%、次いで「大阪の食事が魅力的だった」が30%、「大阪でのショッピングが魅力的だった」23%。この資料から見るとかなり大阪は頑張っています。

かつては、関西空港から入国し関西空港以外の空港から出国する方の比率は、関西空港インが55%くらい、関西空港以外の空港から出た方は45%という統計になっていました。最近では関西空港アウトが増えてきている状況です。旅の終りに大阪で食事や買い物をして、最後に空港に来て、さらに免税店で買い物をするというモデルに近づいてきているのではないかと思います。これはすばらしい傾向だと思います。消費する場としての大阪、関西ということを決意に選んでもらっているとすれば、それが関西圏の景気の下支えになっているのだろうと考えるわけです。

### 関西の空港の成長①



### 関西の空港の成長②



もう一つ重要なことは、関西空港に来られるインバウンド旅客の方の平均年齢が若いことです。30代を中心に20代、40代を合わせるとおおよそ70%を超えます。皆さんスマホを持っておられます。大阪は先行して民泊を1室1万円くらいで提供していますが、すべてスマホで手続きができます。スマホ一つあれば宿泊もできる、決済もできる、旅の案内も手に入るといった社会構造になりました。

そのなかで重要なのは、皆さんも利用されていると思いますが、SNSでどういった情報発信がなされているかということです。中国の方のキーワード検索として最も多いのが新宿、歌舞伎町のようなものです。これには負けていますが、心齋橋、道頓堀は2位にきています。京都の観光地である金閣寺は随分下の方です。

台湾の方のキーワードを拾うと、若い方が中

心だと思いますが、1位が難波、心齋橋が2位、その後、嵐山、大阪城が入ってきます。香港の方は圧倒的に心齋橋、道頓堀、難波というキーワードが多く、京都の清水寺、嵐山がトップ10に入っています。韓国も圧倒的に道頓堀、心齋橋、難波が人気です。

関西空港が非常に幸運だと思うのは、南海電車のラピートに乗れば40分程で難波に到着することです。空港の一步外に難波があるようなもので、そういう距離に海外、特にアジアの方が喜んでもらえるスポットがあるおかげで、お客さん呼び込み、さらにリピーターの誘致につながっています。難波、心齋橋に行けば、何でも揃うというのです。

心齋橋の話も出ましたがラグジュアリーの商品は御堂筋で買えばいい、心齋橋はアーケードがあって雨に濡れないし、生活雑貨もすべて買える。道頓堀でB級グルメの食べ歩きもできる、黒門市場はアジアの人たちになじみのある屋台式な雰囲気を持った商店街に変わってきて、その先の日本橋では今度はコスプレのメッカというふうに、平面的に大変広がりがあるのです。

大阪の場合はクールジャパン的なポップカルチャーが非常に多くのアジアの観光客を惹きつけているとも言えます。このような街の魅力に支えられて関西空港も利用者が右肩上がりに伸びているのだと思います。

トレンドエクスプレスの中国人対象の調査では、関西のランキングは圧倒的に大阪府が人気で、京都府、奈良県があとに続いています。トリップアドバイザーは皆さんよくご存じの通りですが、どちらかという観光スポットとして順位を付けているので、ミナミはあまり上位に上がらず、伏見稲荷、東大寺、

サムライ剣舞シアター、奈良公園、金閣寺、清水寺等の関西地域の観光スポットがトップ10に入っています。

近畿経済産業局の資料から抜粋したものが、黒門市場の来街者は1日に2万9千人です。2013年の調査と比べると5割近く増加、5割という毎日約1万人増えていることになりま。私は主な要因はインバウンド観光客だと思います。1万人はすごい数です。1年で365万人になりますから、黒門のインバウンド集客力は増加分を単純にインバウンドと考えますと約365万人といえます。

先日北海道のシンポジウムに出席したときに伺ったのですが、北海道のインバウンド年間観光客数は250万人だそうです。北海道へ行ったときに韓国や中国の人が多いと感しますが、北海道全体で250万人に対して、非常にラフな言

### 関西の空港の成長③ (SNSキーワード)

中国				台湾				香港				韓国							
ランキング	都道府県	件数	比率%	ランキング	都道府県	件数	比率%	ランキング	都道府県	件数	比率%	ランキング	都道府県	件数	比率%				
1	新宿・歌舞伎町	東京	799	7.5	1	上野公園・上野	東京	78	5.6	1	心齋橋・道頓堀・難波	大阪	74	13.5	1	道頓堀・心齋橋・難波	大阪	2,279	12.9
2	心齋橋・道頓堀	大阪	733	6.9	2	難波・心齋橋	大阪	74	5.3	2	新宿・歌舞伎町	東京	57	10.4	2	新宿	東京	1,371	7.8
3	富士山	静岡・山梨	501	4.7	3	新宿	東京	73	5.2	3	浅草	東京	32	5.8	3	名古屋	愛知	1,215	6.9
4	銀座	東京	489	4.5	4	浅草寺・浅草	東京	62	4.4	4	上野	東京	20	3.6	4	渋谷	東京	1,135	6.4
5	池袋	東京	483	4.5	5	富士山	静岡・山梨	41	2.9	5	お台場	東京	18	3.3	5	横浜	神奈川県	774	4.4
6	原宿・表参道	東京	456	4.2	6	広島	広島	39	2.8	6	日本橋	東京	18	3.3	6	広島	広島	701	4.0
7	秋葉原	東京	412	3.8	7	嵐山	京都	38	2.7	7	築地	東京	16	2.9	7	札幌	北海道	650	3.7
8	築地	東京	408	3.8	8	太宰府天満宮	福岡	30	2.1	8	清水寺	京都	16	2.9	8	銀座	東京	618	3.5
9	箱根	神奈川県	379	3.5	9	大阪城	大阪	28	2.0	9	明治神宮	東京	16	2.9	9	浅草	東京	574	3.3
10	金閣寺	京都	325	3.0	10	函館山	北海道	28	2.0	10	池袋	東京	14	2.5	10	お台場	東京	509	2.9

観光庁 2015年度 ICTを活用した訪日外国人観光動向調査事業実施報告書より当社作成

Shaping a New Journey KANSAI AIRPORTS

8

### 関西の空港の成長④

トレンドExpress調べによる2017年春訪日日本で行きたい場所ランキング ※中国人対象

順位	場所
1	大阪府
2	東京都
3	京都府
4	奈良県
5	福岡県
6	広島県
7	北海道
8	沖縄県
9	福井県
10	鹿児島県

TripAdvisor 外国人に人気の日本の観光スポットランキング

順位	場所
1	伏見稲荷大社
2	広島平和記念資料館
3	宮島
4	東大寺
5	サムライ剣舞シアター(京都)
6	新宿御苑
7	奈良公園
8	金閣寺
9	アキバクローウ(東京)
10	清水寺

Shaping a New Journey KANSAI AIRPORTS

9

い方かもしれませんが、黒門市場だけで365万人です。これがミナミの集客力のすごさだと思うのです。アジアの人たちが行って楽しいと思うエリアが関西空港からたった40分のところにあることが、世界の空港として非常に恵まれたものではないかと思うのです。

関西空港は大阪へのゲートウェイ、関西地域のゲートウェイに特化した空港として、さらに成長させることに関しては、空港だけが一生懸命投資をしてもためなわけで、海外の旅行者が大阪に行きたい、関西に旅行したいというこの意思があって初めて成り立ちます。現在、関西空港はデスティネーションとしての空港なので、関西モデルを空港から見ると、関西地域の発展および関西空港の成長というのは一体だということです。

その先にあるのが東アジアの拠点としての太平洋路線のネットワークです。これは関係各位の

力をお借りし拡充していきたいと思っておりますが、そのなかで伊丹空港、神戸空港をどのように活用していくかについても真剣に考えてまいります。冒頭お示ししましたように、今好調な関西空港を支えているのはインバウンドで右肩上がりに伸びていますが、関西空港だけではなく地域の皆さんの努力の賜であることを、皆さんにご理解いただきたいと思います。

**小林** ひところインバウンド観光客といえば、関空に到着して新幹線で東京へ行って、東京で買い物をしてから成田で帰るのが一つの定番だったのですが、そういうパターンは過去のものになったということです。関西が最終目的地で関西だけに滞在して帰るお客さんが非常に増えている。主要な部分になっていることをわれわれはもう一度確認すべきだと思います。

東京のいろいろな委員会でもこの話をしてもら

解してもらえず、嘘だろうという目で見られがちです。これは事実なのです。われわれ関西に住んでいる人間は誇りに思っていると思うのです。大阪のどこに魅力を感じているのか、そこはもう少しいろいろ調べてみる必要があると思います。とりわけ関西が好きな国はシンガポールですね。香港、台湾、韓国でも、旅行社へ行ってパンフレットを見ると大阪のものがたくさん置いてあります。そういう状況になってきている。

ただ、われわれが考える関西のよさと、彼らがいいと思っている関西のよさはもう少しすりあわせていく必要があります。いろいろな苦情があることも事実です。ネガティブなところを解消していく努力は必要だと思っています。次はインバウンド観光客を一番センシティブに考えるキャリアの立場から、もう一度追加的な情報をお願いします。

### 関西の空港の成長⑤（黒門市場の事例）

<b>ポイント</b>	インバウンド対応商店街ハシフトすることで賑わいを回復。 観光客対応の店舗と地元顧客対応の店舗が共存できる商店街へ。
<b>取組の内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外国標記の横断幕、大型彫金の設置、多言語対応の商店街マップ作製。</li> <li>・ホームページも英、中、韓に対応。</li> <li>・Free Wi-Fi環境の整備、無料休憩所とトイレの設置、銀聯カードの取扱い。</li> <li>・各店舗スタッフを対象とした実践的な英会話教室の実施。</li> </ul>

↓

来街者は2017年3月調査で2万9千人/日（2013年より5割近く増加）

国内外の買い物客それぞれに焦点をあてた次の一手として、大阪の黒門市場は日本の若者を呼び込もうと、PR動画を作製。近隣の千日前では留学生を店頭へ受け入れ、接客力の向上につなげつつ、海外販路の開拓をめざす取り組みが始まる。常連やリピーターの定着へ、地域色を生かした商店街ならではの工夫。

近畿経済産業局資料より抜粋

Shaping a New Journey **KANSAI AIRPORTS** 10

### 関西の空港の成長⑥



## ◇ JALグループ国内線「大阪（伊丹・関西）発着ネットワーク」

**西尾** 私どもが、関西の空港をどういう形に機能わけして使っているか、実際の運用状況や課題についてお話しします。

こちらは、われわれが伊丹空港をどう使っているかを示した図です。伊丹空港では、28路線で1日96便を運航しています。

伊丹で一番重要視しているのは、利便性とネットワークです。関西在住の方がいろいろな地域に行きたい、行きたいときに便がある、行きたい時間に便があることが重要なので、ネットワークと利便性を重要視します。そしてできるだけ乗り継ぎなくダイレクトに日本国内に行けるような形で運用しています。

伊丹空港では、当地を基地にしてリージョナルジェットを運航するジェイエア、プロペラ機

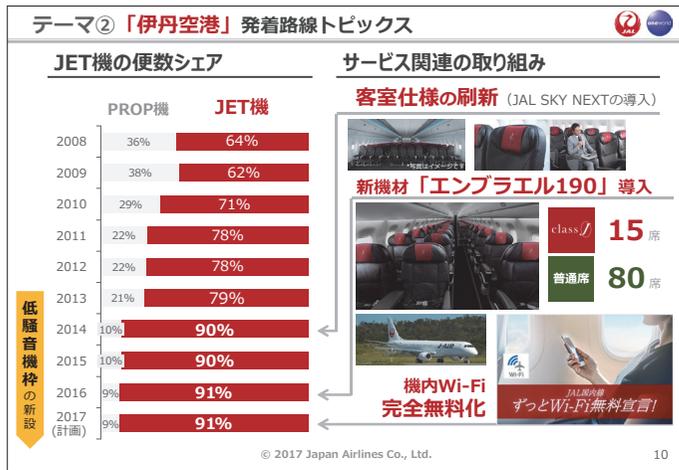
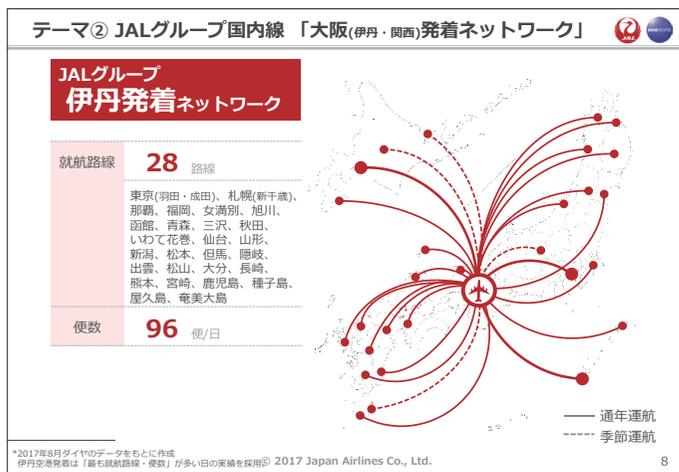
を運航する日本エアコミューター、そして、JALのグループ3社が乗り入れ、需要に応じて、地方への路線をうまく棲み分けながらやっており、このようなネットワークを構築しています。

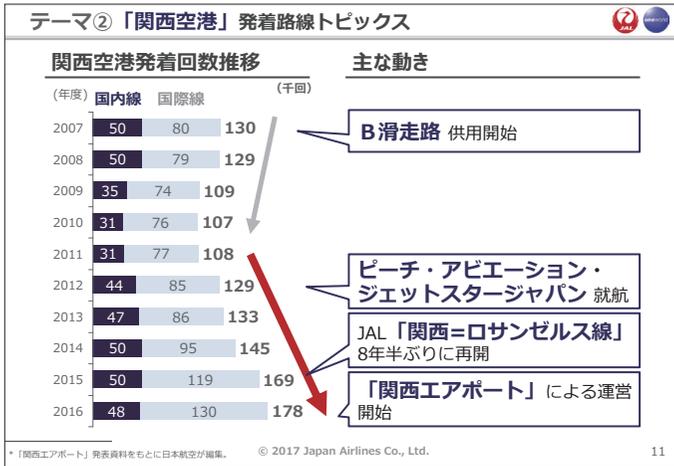
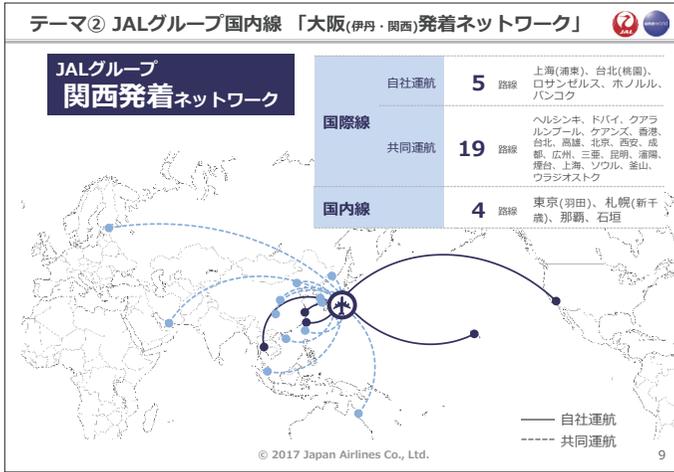
空港の機能、路線の機能で重要なことは、国の政策と空港会社の経営方針、更に、地元の皆さまのご協力があって初めてわれわれ航空会社が路線展開できるということです。例えば、伊丹空港の場合、かつては、ジェット機用の発着枠とプロペラ機用の発着枠がそれぞれ設定されており、その名のとおりに、プロペラ機用の枠はプロペラ機のみしか運航できませんでした。それが現在では、プロペラ機枠は低騒音機枠に変更され、低騒音であれば、この枠を活用してジェット機が運航できるようになったのです。これにより、私どもは、低騒音機枠を活用し、プロペラ機に比べてスピードに優位性のあり、

かつ、静粛性に優れたリージョナルジェット機を運航することで、お客さまの利便性向上に繋げてまいりました。

特に、JALグループの中でリージョナルジェットを運航するジェイエアの場合は、伊丹空港を基地にして、お客さまの利便性・快適性の向上に努め、上位クラスであるクラスJを15席、普通席を80席備えたエンブラエル190型機という機材を現在9機導入しています。将来的には、これらリージョナルジェットを32機くらいまで増やして、プロペラ機をリージョナルジェット機に順次置き換えながら、更に利便性向上を図っていきたいと思います。そしてその先には、これらのリージョナルジェット機は、現在、国をあげて開発に取り組んでいるMRJ（三菱リージョナルジェット）に全て置き換えていく予定です。

関西空港では、国際線でビジネスと観光需要の双方をしっかりと





取っていかうと考えるのもと、特にビジネス路線では、ロサンゼルス線も運航できるようになり、また、レジャー路線では、ホノルル行の長距離便も飛ばしています。その他、東南アジア方面にも、バンコク線を運航しています。

関西空港のトピックスですが、資料にありますとおり、2011年、2012年は急にお客さまが増えていますが、これは、国のオープンスカイ政策の効果であると言えます。先にも述べました通り、私は、かつて、ジェットスター航空で仕事をしていたのですが、そのジェットスターが日本に乗り込むことになったのは、やはりこのオープンスカイ政策の果たすところが大きいと言えます。オープンスカイ政策は、空港の発着枠が空いていれば、両国間で自由に路線設定ができる国際的な枠組みであり、そのオープンスカイが我が国でも実現したこともあって、24

時間離発着可能で便利な関西空港に多くのLCCが就航したと言えます。

これに加え、大きな効果があったのが、ビザ緩和です。これも国の政策ですが、オープンスカイがあって航空会社が自由に飛べるようになり、そして、今度は、訪日されるお客さまに対しても日本がビザを解禁したり、要件を緩和することによってしっかりと需要にお応えする。この両輪によって国際線の需要は増えてきており、これも国の打ち出している成長戦略の成果ではないかと私は思っています。

飛行機が運航できるのは、航空会社と空港の努力もありますが、忘れてはいけないのは地元の皆さまのご理解とご協力です。地元の皆さまのご協力なしには、空港も、航空会社も共存はできません。地元自治体の皆さまと空港会社、エアラインが三位一体になって、地域の皆さまと寄り添いながら、

私どもも常に感謝の気持ちを持ってやっていきたいと考えています。

今後の発展に向けたさらなる提言として、もう少しお話しさせていただきます。利便性の高い空港アクセスという点では、ここ関西地区では、なにわ筋線計画や伊丹空港線の検討などの話題もあり、航空をご利用いただくお客さまにとっても大変喜ばしいことだと思います。私ども航空会社にとって、空港と市内が近い時間で結ばれることは大きなメリットですが、こうした大きなインフラ整備計画を地元や鉄道会社、それに国も関わって計画いただくことが、利用者利便をより高めることになり、一層空港の活性化につながるのではないかと考えています。

私どもは、伊丹=東京間を1日に15便飛ばしています。新幹線の1編成は、大型機であるボーイング777型機約3機分の座席数があり、それが

のぞみ号であれば、1時間に約10本走っている  
ので、その供給量には圧倒的な差があります。  
その新幹線と我々航空会社が共存していくため  
には、お客さまの利便性を追求してお選びいた  
だけのようにしていく必要があります。大阪＝  
東京間の需要は、移動時間を短くしたいので航  
空機に乗るというお客さまにご利用いただい  
ております。航空会社が移動時間の短縮を重視さ  
れるお客さまに訴求していくためには、空港と  
市内のアクセスを短縮し、より便利に移動して  
いただけるよう、時間の付加価値を提供してい  
くことが重要だと考えています。

もう一つが柔軟性のある運用時間なのです  
が、ここでは一例として、羽田空港と大分空港  
の実績を挙げています。大分空港着最終便のダ  
イヤですが、2014年までは、東京発が19時15  
分出発でした。その後、大分空港が運用時間を

延長していただいたことで、東京発最終便の出  
発時刻を遅くして、東京発19時55分の便を設  
定することができました。最終便の東京出発を  
遅くすることについては、その分、目的地の到  
着時刻も遅くなるので、デメリットかと思われ  
ましたが、実際のお客さまの声には「東京の出  
発時刻を遅らせて欲しい」というご要望があっ  
たのです。東京で会議が終わったあと、懇親会  
に参加しても、19時15分発の便だとビール一  
杯しか飲めずに宴席を離れなければならない。  
せっかく会議に行って懇親会にも参加している  
のだからもう少し飲んで帰りたいといったお声  
をいただきました。そして、19時55分発とし  
た結果、2015年3月と2014年の実績を比べる  
と、お客さまの数で4.5ポイント、利用率で3.2  
ポイント増えたのです。これは、こうした運用  
時間制限の緩和がもたらす効果としてご紹介さ  
せていただきました。

テーマ① 航空会社が路線設定をする際に重視するポイント

### 2 利便性の高い空港アクセス

	所要時間	路線数	駐車料金 <small>(南棟：普通車で24時間停めた場合)</small>
伊丹	梅田から <b>29分</b> 難波から <b>48分</b>	13路線	2,570円
関西	和歌山から <b>45分</b> 梅田から <b>65分</b>	26路線	2,570円
神戸	三ノ宮から <b>18分</b> 梅田から <b>45分</b>	4路線	1,500円

\*各社HPに掲載された内容を記載。掲載のない情報は日本航空が算出。 © 2017 Japan Airlines Co., Ltd. 3

せていただきました。

**小林** 私も最後の一杯を余分に、  
というところを非常に気にしてい  
ます。当たり前のことですが、空  
に線路があるわけでもなく、空に  
道路があるわけでもないですね。  
自由に路線を変えようと思えば  
いつでもできるというのが航空機  
ネットワークの特徴です。

もう一つ人間は、朝家を出て目  
的地に行ったらいつかは出発地に  
帰って来ますが、荷物はそういう  
わけにいきません。荷物は行っ  
たら行きっぱなしで終わりです  
が、そこが船と飛行機の違うところ  
です。行きの旅客が増えれば帰りの  
便の客も増えてくる。難しい言葉  
でいうと頻度の経済性。それが飛  
行機の場合あるのです。そういう  
意味でフレキシビリティに重点を  
置いて話をされましたが、いろ  
いろなお客さんのニーズにフレキシ  
ブルに対応していける、これがま  
た飛行機の持っている大きな特徴

テーマ① 航空会社が路線設定をする際に重視するポイント

### 3 柔軟性のある空港運用

空港運用時間

空港名	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
伊丹							7																	21	
関西																									24時間
神戸							7																	22	
羽田																								24時間	
成田					6																			23	
中部																								24時間	
福岡							7																	22	
新千歳																								24時間	

© 2017 Japan Airlines Co., Ltd. 5

だと思えます。

そのなかで規制や政策、地元  
の熱意というものが航空機利用  
に大きな影響を及ぼすという話  
をしていただけたと思えます。  
そのなかでアクセスの問題、重  
要性をご指摘いただいたので、  
続いて池田局長からアクセスの  
問題も含めて、話題提供してい  
たきます。

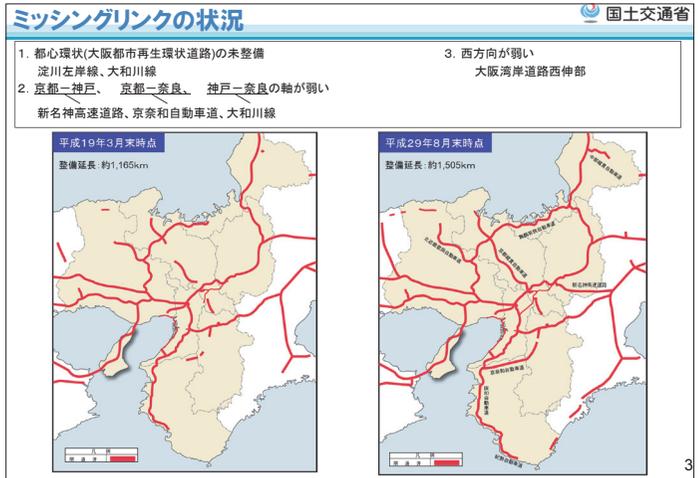
### ◇空港からのアクセスにつ いて

池田 関空が出口の役割を果た  
すようになってきているという  
話がありました。成田に入っても、  
最後は買い物をして関空から  
出て行く、あるいは関空に来て  
関西で買い物をしてやはり関  
空を出口とする、という流れで  
す。前は関空に来て新幹線で東  
京へ行き、成田から帰るのがむ  
しろ定番でしたが、それが大き  
く変わってきている。

出口としての関空を考えた場  
合に、空港へのアクセスには、  
いろいろな形・パターンがあるで  
しょうが、これから伊丹空港に  
着いて、関空から帰る、という  
パターンも考えることになると  
思えます。その場合、伊丹空港  
は大阪から近いといえは近い  
のですが、今はかなりアクセスに  
問題があると思うのです。

私もときどき使いますが“行きは  
よいよい”ではないですが、大阪  
から伊丹に行くときはほぼ時  
間も読めますし、すごく早いの  
です。20分もかからないくらい  
で、いつでも空港で時間をつ  
ぶして飛行機に乗るくらいです。  
しかし戻ってくるときは、阪神  
高速道路の社長の前で恐縮です  
が、阪神高速池田線はよく混ん  
で、伊丹空港から大阪は下手し  
たら小1時間かかることもあります。

そうすると大阪から関空は今の  
時点ではいい



として、伊丹から大阪は随分時間がかかる印象があるのではないかと思います。南海電鉄や阪急電鉄の方もおられますが、難波からはラピートなどがあって関空まで一直線です。しかし伊丹から難波となると何回乗り換えなければならないのかと大変なことになっています。これは出口としての関空にとって非常にネックになってくると思います。やはり伊丹と大阪都心、難波のアクセスを早く便利にしなければ、出口としての関空にも支障をきたすでしょう。

神戸を考えた場合、先ほど竹林先生の資料に伊丹・神戸リムジンバスで40分とありましたが、そう甘くはない。40分で行けるのはごくまれで、下手したらその倍くらいかかることあるのではないかと思います。そのあたりを解決していかないと神戸空港の活用も追いつき

ません。先ほど山谷さんからの資料にもあったように、データからもやはり今の時点では兵庫は乗り遅れている感じを受ける部分があります。もっと兵庫、神戸にも来てもらえるようにしなければいけないと改めて思いました。

## ◇ ASEAN の貿易と貨物／

### 関空のゲートウェイとしての価値

**竹林** 関空は、近距離路線といわれているところ、中国、韓国、台湾は当然としてそこから先の東南アジアも一応は多くのサービスがあり、会社も選べるし運航頻度も多いです。特に関西の場合ローコストが非常に多く飛んでいるので、比較的値段も安いわけです。

いっぽうで貨物に関しては、旅客機が小さくなっているのが貨物が積めなくなっています。

旅客機は、お客さんのほかに、ベリーという荷物を乗せているスペースに貨物を積む場所があります。それ以外は貨物専用機（フレーター）ですが、フェデックスなどはもちろん航空貨物専用会社だから持っていますが、フレーターはそんなに頻繁に飛ばすものではありません。アジアのラインでは今はベリーという旅客機の腹に積める部分が少し足りないといったところです。

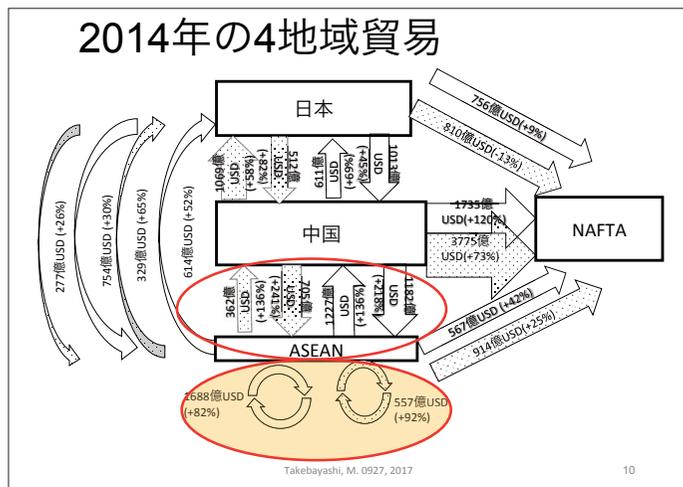
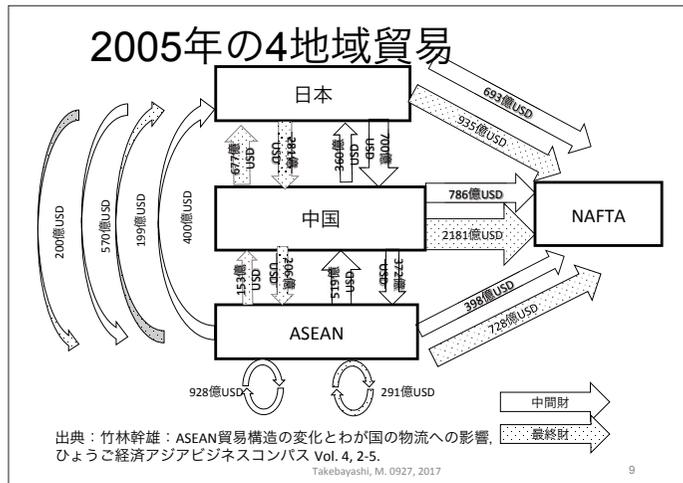
もう一つ長距離で考えると、やっとロサンゼルス便が復活したという話でうれしい限りですが、そこから先は飛んでいないので、欧米便は格段に少ないのです。こう考えると、海外のいろいろなところへ行く方は、国内で乗り継ぐのならどうしても成田を使わなければ仕方がないという話になるわけです。

貨物はもっと深刻で、欧米に持って行くのなら、成田までトラックで走って積む、あるいは他国の空港まで持って行き、そこで

積み替えて欧米の主要都市へ持って行くのが実態です。

関空の強みはアジアですから、アジアをどうしていけばいいのかという話をします。中国の話をする方が多く、それはそれで理解するのですが、私個人は ASEAN かなと思っています。今後 ASEAN が注目されていて、貿易上も非常に伸びている。ASEAN 内部では経済統合のための貿易協定のようなものが批准されています。

これは私が経産省のデータから作成した図ですが、北米 (NAFTA) は行きだけ示していますが、日本、中国、ASEAN との間で貿易がどのように変わったかを2005年と2014年の二つの断面で見ているものです。二つの年の10年間で空いただけで1.何倍、下手すると2倍になる。中国と ASEAN の関係などは何倍とい



うレベルで伸びるわけです。日本との間でも1.5倍くらいの形で伸びてきています。

部品であれ完成品であれ、ASEANとの関係は日本も中国も、ものすごい勢いで伸びているのです。無視できないのはこの下の部分で、ASEANの中でぐるぐるものが回っている。自分たちでつくって自分たちで消費するというレベルですが、10年前に、中国はこんなふうになるのではないかといわれていたのですが、10年経ったらASEANにこの波がきている状態になっているわけです。

先ほどから何度も話に出てきていますが、アジアのお客さんのインパウンドは、もちろん中国のお客さんも非常に多いですが、将来的にASEANは気にしなければいけないでしょう。航空貨物のサプライチェーンなどもしっかり保っていかねばならないので、当然これはモノが高くなるので飛行機の便も使われるでしょう。ただ冷静に見ると、一番大きい都市しか行っていないのが関空の特徴で、セカンダリーエリアに行っているのはごく少数です。その点でこれから考えなくてはいけない部分があるのではと思っているわけです。

ASEANとそういう関係をつなげていこうと思うと、飛行機が一番経済効率がいいといわれているのはエアバス A330というタイプです。これはかなりアジアの中を飛んでいます。最近はそのより胴体が少しだけ大きい A350というタイプの機材が入ってきて、少し積載効率が上がるのですが、こういったものが伸びてきています。ローコストでいうと B737や A320のタイプです。機内の通路1本だけのものでナローボディといいますが、狭いのであまり積めない。それが A330クラスになるとツインアイルという機内の通路2本あるタイプになります。それぐらいになると貨物の積載量もかなりよくなります。

空港でいろいろな税関の手続きがありますが、いくら貨物がきても空港側のメリットはほとんどありません。飛行機が増えれば着陸料が入り、あるいは上屋を使ってもらったら収益がありますが、荷物の回転がよくなったからと

いって空港側には何もお金は入らないわけです。そこはビジネスとして少し考えた方がいいのではないかと。例えば一つの考えとして、ファストレーン（優先保安検査場）という、お金を払うとスピーディーに行けるものを、通関でももっと簡便にやりますよということで、空港側にキックバックがあるような形が考えられてもいいのではないかと考えています。私は関西空港調査会で別途航空貨物の研究会をさせてもらっていますが、そこでもかなり議論されています。

皆さんの関心は主に旅客だと思いますが、貨物は非常に大きいので貨物を動かすことが空港側のベネフィットにもなり、キャリアのベネフィットにもなる。

洋の東西を問わずプライベートジェットを飛ばす時代です。数年前に調査に行ったジャカルタのスカルノハッタ空港から街中の東側にあるハリム空港という軍が管轄している空港です。主に貨物とローコストを使っており、空港の端っこのほうはビジネスジェット専用です。ラウンジがあり、どこのホテルかという豪華な感じですが。周りにプライベートジェットが並んでいます。ズラッとプライベートジェットが駐機しています。これが世界のビジネスの姿です。

残念ながら日本の空港にはこの手の空港はありません。一般旅客便と貨物便の間に、プライベートジェットが入ってくるのを許可しているに過ぎません。これから先を考えるのであれば、こういったものも本気で考えるべきで、関西の3空港の中で使っていく機能の一つではないでしょうか。

観光の話が出ていますが、確かに大阪はすごく多いです。特に USJ が多く、ここへ行きたいというお客さんが多いそうです。神戸は、私が神戸港の仕事をしていたときに外国の方のいろいろ聞いてみたのですが、どこを見に行けばいいのかさっぱりわからないと言われます。事実そのようで、留学生にしても神戸のどこかへ案内して欲しいと言われると困るという話を聞きます。何が観光スポットなのかという発信が少ないのではということでした。

空港のネットワークから考えると伊丹空港は関西からどこか別のところへ行くゲートウェイとして価値があるのです。アジアのお客さんの観光動向はセカンドフェーズやサードフェーズ、団体でやってきて次は個人で来る、3回目は人が行っていないところに行こうということで、旅行会社の方に聞くとそうやってきているそうです。

私が北海道へ行ったときも、「自分は5回目で、これから車をレンタルしてどこどこに行くつもりだ」という、台湾や香港のお客さんと食事を一緒にしたこともあります。伊丹はかなり離島に飛んでいるわけですが、意外な日本を見つけれられるからということで、離島はかなりデマンドとして大きいのです。

伊丹から飛んでいるところで有名なのはジオパーク指定になっている隠岐もあります。大隅諸島に行くことも可能です。伊丹空港を起点にしていろいろなメニューができるという大きなメリットもあって、そのためにはどうしても先ほどから出ている空港間のアクセスをなんとかしないとけないので、この点の改善は必要です。関西は特にインバウンドを起点にいろいろな形のゲートウェイが設定できてしまう状況にあることを、われわれは意識したほうがいいと思うのです。

もう一つ、船に乗って関西へ来てそのまま関空から出て行くというパターン、その逆もやっています。これは瀬戸内のフェリーがすごく多いのです。瀬戸内のフェリーはさんふらわあや名門大洋に乗るのですが、毎回見るのは台湾のお客さんです。だいたい皆さんは九州・博多、福岡空港に降りて北九州の港からフェリーに乗って大阪に来て、USJに行って関空で帰るそうです。この流動は無視できないと思います。

先ほど池田局長が言われた、周りの空港との接続も重要ですが、港との接続も含めて向上させるとかなり変わってくると思います。ここへ新しい流動も全部取り込めるのではないかと思います。そういった形でやるためには、船も含めた周遊効果を期待するような形でつくるのも

一つの方法でしょう。

**小林** いろいろな角度からご意見いただきましたが、一つはASEANの重要性を指摘されたと思います。かつてASEANはベトナムを除いてそれぞれの国の主要な企業は、ほとんど華僑資本で牛耳られてきたのですが、今はそれが変わりつつあります。民族資本のセクターが非常に大きく発展してきて、ASEAN経済も大きく変わっています。そのなかで域内で回すことが重要だという話がありました。

私も経験したのですが、インドネシアのバンドンというジャワ島の西のほうにある町。バンドンの空港はそれほど大きな空港ではありませんが、週末になるとクアラ Lumpur から直行便がたくさん飛んできます。何を目当てに乗っているのかというとバンドンのアウトレットです。パティックや民族衣装などを大量買っている人たちがいます。そういう地域内での流動が大変な勢いで今増えてきている。竹林先生のおっしゃったことが、私は体で理解できるように思います。プライベートジェットの話もありました。

今日はいろいろな角度から、緊急性の高い話を網羅していただいたと思うのですが、一つだけ補足します。ビジネスクラス、ファーストクラスがあまり関空に来ていないという話がありましたが、富裕層の客をどう取り込んでいくのかを真剣に考える必要があると思います。

富裕層の行動はわれわれに理解できないところがありますが、今、欧米の超一流ビジネススクールがこぞって上海に分校を設立しています。上海分校に欧米の学生を送り込んでいる。何を勉強させるためにわざわざ欧米から上海に送り込んでくるかということ、ほとんどのカリキュラムがラグジュアリーマネジメントです。桁違いな人たちがいるので、そのラグジュアリー層がどういう行動をしているのか、どういうビジネスを展開すればいいのかを勉強するためにわざわざ上海分校をつくっているのです。

私のビジネススクールにも1人中国人の留学生がいます。起業目的でやってきました。入学



の面接のときに、ここで勉強をする目的は何か、そのあとどう考えているのかという質問をすると「自家用飛行機を買いたい」というので面食らいましたが、2年の間に起業して帰りました。

何をしたかという、自作ムービーです。今中国ではやっているようですが、自分で撮影してつくった映画をネットで販売するビジネスを立ち上げて、中国で自分のところが一番売上げが高い、卒業させてくれときました。日本ではなかなか飛行機が使いこなせないといって、もう日本に住んでおらずアメリカにいますが、そういうビジネス層、富裕層も取り込んでいかなければいけない。

キャパシティも限界があるので、6,000万人の観光客がやってくるとして、それに全部対応できるわけではありません。関西は其中で高いサービスを求めてもらえる、上質なお客さんもしっかり受け入れられるようなビジネスモデルをこれから勉強していかなければならないと思っています。

これで最後になりますが、このシンポジウムあるいはパネルディスカッションを踏まえ、これからの重点課題、これはぜひ最優先でやっていくべきだということ、各自取りまとめていただきます。

## ◇お客様の満足度向上と環境配慮の2点を重視

**西尾** 私どもは、今後も、「お客さまの満足度のさらなる向上」、そして、地元の皆さまのご協力によって航空会社ならびに空港が成り立っているとの考えから、「環境、騒音への配慮」を確実に実施して参りたいと思います。

まずは、お客さま満足度の向上です。

これまでは、飛行機を好まれるお客さまのニーズは、移動時間短縮重視で、かつ、移動中はお休みになることと考えてきましたが、最近では、IT技術の進歩により大きく環境が変わり、SNS、ラインなどのITコミュニケーションツールが普及してくると、飛行機の中で仕事をする方も増えてきました。こうした背景のなかで、JALでは、Wi-Fiを15分間無料というサービスを始め、多くのご利用をいただきました。しかしながら、お客さまのコメントを見ると、15分のみでは中途半端なので、全て無料にして欲しい、というご意見をたくさん頂戴したこともあって、今年から、全て無料でお使いいただくことに致しました。

環境の変化に合わせて航空会社もサービスを変えていかなければ、お客さまが離れてしまいます。お客さまのご要望や社会の変化に合わせて、私どもが常に変わっていく。こうした取り組みがお客さまの満足度のさらなる向上につながっていくと考えており、今回、Wi-Fiを無料

化させていただいた次第です。お蔭さまで、機内から、ラインなどで「あと10分で着くよ」と到着空港でお出迎えにいられている方に送信いただくなど、お気軽にご利用いただいております。大変ご好評いただいております。

もう一つが環境への配慮です。私どもは、これまで、伊丹市など近隣自治体の皆さまから、伊丹空港には、低騒音機を就航させてほしいというご要望をいただいておりますが、今般、2019年第3四半期より、低騒音機として実績のあるボーイング787型機の国内仕様機を初めて導入させていただくことを決定しました。この787型機を伊丹＝羽田線を中心に投入し、地元の皆さまのご要望にお応えして参りたく考えております。このように、私どもJALグループは、引き続き「お客さまの満足度向上」と「環境配慮」、「ご地元の皆様と寄り添うこと」の3点を重視しながら、関西地区の発展に貢献していきたいと思っておりますので、今後ともよろしくご指導のほどお願いいたします。

## ◇ 6,000万人を呼ぶための インフラづくり、まちづくりを

**池田** 先ほど竹林先生のお話の中でドキッとしたことがありました。「4地域間の貿易」で、以前は日本がアジアとの関係で片側の主力として役割を果たしていたのですが、今は中国と周辺アジア諸国の中での貿易がかなり広がってきているという話がありました。インバウンド6,000万人という予想がありますが、うかうかしていると今後は中国の人が日本に来ずほかのアジアへ行くことも大いにありそうです。

最初に小林先生から、インバウンドの観光客がタイへたくさんおいでになっているという話がありました。我々も、今はたくさんインバウンドの方が来ているから20年後もくると思っていたら、もしかすると違うかもしれない、20年後も来てもらえる日本でなくてはいいないと思いました。6,000万人来るだろうから何かをやるのではなく、6,000万人呼んで来るためにやっていかなければならないのです。

私は行政の側で、役割としてはアクセスの整備ですが、6,000万人来てもらうためのインフラは1日、2日でできません。長期的な観点に立ち、鉄道も道路も着実に一步一步進めていって、気持ちよく来てもらえるようにしなければいけません。そしてまちの魅力がないとやはり負けてしまいます。魅力というのは歴史的なもののやアミューズメントなどがありますが、まちが小ぎれいで気持ちよくないとだめだと思うのです。そのためには、今回御堂筋の話もしましたが、大阪、京都、神戸、奈良それぞれが、今日よりは明日、明日よりはあさって、少しでもきれいなまちになるような努力をしなければいけません。

公共空間には大きな役割があります。私も公共空間を管理する一員であり、今日もそのような役割の方がたくさんおいでになっていると思いますが、そういった人たちが先頭になって、きれいなまちをつくっていかねばならないと思います。それは公共だけではなく、今日お集まりの皆さんが「自分のまちはきれいでしょ」と外国の方に言えるようなまちにできるよう、一人一人取り組んでいただければと思います。

## ◇ 旅客と貨物のファストレーン実現と 3 空港のゲートウェイ機能

**竹林** 私が話したことは全部喫緊にやって欲しいのですが、全部は無理なので二つだけ申し上げます。一つは、どうしてもやっていただきたいのですが、お客さんと貨物のファストレーンです。今のところやっているところがどこにもなく、貨物に関してはアジアでもほとんどやっていないと思います。だからこそやることによって、非常に大きなインセンティブを生み出すと思うのです。

それが特徴にもなるだろうし、少なくともこれだけインバウンドが来るのなら、ファストレーンをつくらなければ怒るお客さんが増えるかもしれないので、これは必須だと思っています。旅客用のファストレーンに着手するなら貨物のファストレーンも整備して空港が貨物を扱

うことの価値を再評価して欲しいと思う次第です。

もう一つは伊丹、関空、神戸の3空港の使い方について、キーは何の玄関（ゲート）になるのかだと思います。関空は世界、特にアジアの主要なところへのゲートウェイであるだろうし、伊丹は今後国内に広がっていくためのゲートウェイ。神戸は、私の個人的な考え方ですが、例えばビジネスのゲートウェイになるのなら、それはそれでありとする形だと思えます。

だから何かしらのゲートとして機能していくにあたり、関西の3空港はそれぞれカラーが違うので、協調してできる部分はかなり強いのではないのでしょうか。それが一つのマネジメントのもとでできるわけですが、そういう形で進めていくのが一番いいと思います。アジアの各地で空港開発が行われていますが、そういうところの先行事例として、今まで日本の空港は悪い例で出されることは多々ありましたが、いい例で出されたことは滅多にないので、ぜひともいい例になっていただきたいと思えます。

#### ◇ IR と大阪万博で 3 空港需要と 関西経済の活性化を

**山谷** 喫緊の課題ということですが、私は関西3空港、特にインバウンドの話を皆さんにしてきました。観光レジャーのインバウンドは問題ないと思うのですが、圧倒的に不足するのがビジネスニーズです。関西空港からなかなか国内のフルサービスキャリアが各地に運航しないのは、やはりビジネスクラスが売れないからです。いつから売れないのかというと、本当はさかのぼって1990年代バブルの崩壊の頃から売れていなかったと思うのです。

その背景は、大阪に仕事がなくなり、企業も従業員も東京めがけて大移動を起こした東京一極集中です。日本全国各地から一極集中しましたが、一番多く移動したのは関西からだったのではないかと思います。グローバルの視点から見ると、東京に本社を置かないと実質上グローバルカンパニーとして海外の競争に対抗し得ない、こんな現象が起こったのだと思えます。

それが22、3年前の話です。私も1994年に東京に異動し、昨年帰ってきました。行ったときは37歳、帰って来たときは59歳でした。スーパー・メガリージョンの話がありますが、リニアは2037年に東京、品川から大阪まで開通します。但し、これは20年も先の話です。この



20年どうやって関西を持たせるのか。観光産業を大事に育てていけばなんとかかなと思います。それ以外に健康、医療やスポーツなど、どんな産業に注力してどのように立ち上げ発展させるのかは非常に重要なテーマだと思います。関西経済界こぞって皆で考えなければなりません。

スーパー・メガリージョンがもう少し前倒しになれば、関西はアジアに近いので、東京から逆に吸い戻すことはできると思うのですが、残念ながら20年も先の話です。どうやって関西の経済を発展させ、ひいては空港のビジネス客を増やしていくのが最重要課題です。ここに抜本的に取り組まなければならないと思っていますが、20年先のことをあまり話しても仕方がありませんので、喫緊の課題として大事なことは目先のIRと大阪万博だと思っています。2025年ぐらいに一つの大きなイベントを成功させ、その勢いでインフラも整ってくる2030年に、関西は本当に逆ストローで東京から吸い戻すことを考えていくと良いと思います。目先の目標としてのIRと万博、これが実現すれば当然3空港の需要も活性化され、関西経済も同様に活性化されますので、この二つに関してはぜひとも皆さんのご協力を賜りたいと思っています。

**小林** 今日のシンポジウムを通じて、参加された皆さん方には、空港が非常に大きな問題としてクローズアップされた、ダイナミックでスリリングな分野だということがわかりいただけたのではないのでしょうか。ただ、日本では空港の問題あるいはロジスティクスの問題を考える研究者が非常に少ないのです。本当はもっと若い人たちにこの分野に興味を持ってもらい、重要な政策論議をさまざまな角度からできるような社会が本来あるべき姿だろうと思います。

バンクーバーのプリティッシュコロンビア大学では、非常に大きな資金を投じて空港問題あるいは航空産業の問題を研究しています。そこから見るとわが国のこの分野の研究は実に層が薄いというのが正直な実態です。しかし、日本は空港・港湾を通じてしか海外に結びついていけない島国なのです。皆さんがこの分野に関心を持っていただき力強いご支援、研究などを思い立っていただく一つの大きなきっかけになれば非常にありがたいと思います。関西空港調査会は日本で珍しい空港問題に特化したシンクタンクです。皆さんに支えられてこれからも頑張っ参りますので、相変わらずのご支援を最後にお願ひして、パネルディスカッションを終わります。どうもありがとうございました。



## 関西3空港のはらむ課題と今後の経済効果

日刊工業新聞 大阪支社 編集局 経済部 中野恵美子

関西エアポートの設立から2年経過しました。関西国際空港（関空）と大阪国際（伊丹）空港が2016年4月から民営化され、発着回数、旅客数、貨物量ともに着実に増加しています。4月から始まる、神戸空港も合わせた3空港の一体運営。民間の自由な発想による運営に、各空港の役割や、経済との相乗効果が期待されます。関西の都市部への玄関口として、鉄道など二次交通の回遊性がどのように高まるかが、経済効果の一つの指標になります。半径25キロメートル以内という近距離に3空港が立地する背景と課題、関西エアポートの運営、今後の経済効果の観点からまとめさせていただきます。

まず、1939年に開設された大阪第二飛行場跡に発展を遂げてきた伊丹空港は、高度経済成長や1970年の大阪万博開催を追い風に需要を拡大しました。ところがジェット機の騒音など公害による住民訴訟が相次ぎ、航空機機材や発着枠、運用時間などへ規制を設け、廃止も想定されていました。発着枠の拡大やさらなる航空需要の取り込みのため、開発余地が見込める大阪湾内泉州沖の海上空港として、関空の建設が始まりました。運輸省（現国土交通省）を中心に、伊丹空港の公害対策として新空港建設へ向け調査が始まったのは1960年代後半。運輸省と地元自治体との協定で、都市部との近接性や経済効果などの評価が反映され、1990年に伊丹空港存続が決定。1994年には関空が開業しました。

ところが、24時間運用のため関空へ第2滑走路を建設。第1滑走路の発着能力16万回に対して実績は10万回ほどと、余力があったにも関わらず整備が進んだことにより、多くの負

債を抱えることとなりました。一方、関西の第二空港として議論に上がっていた神戸空港が、神戸や国内航空需要に応える地方空港として1995年に国家予算へ計上され、2006年に開業。こうして関西で3空港が併存することとなり、役割分担のための議論が進みました。

関空と伊丹空港は2012年より新関西国際空港（新関西空社）が一体運営を開始、国が株式を保有する形で経営改善が図られました。関空の訪日外国人効果などにより利用客数も右肩上がりとなりましたが、1兆円を上回る巨額の空港建設費用への借入金返済が課題となりました。収益改善へ向け、2016年4月よりオリックスと仏ヴァンシ・エアポート連合が関西エアポートとして運営開始。さらに2017年9月には、神戸市と同社で神戸空港の運営実施契約を締結。同空港は、2017年度末の負債残高が約490億円見込まれていますが、2018年4月から2059年3月末まで42年間の運営を通して、空港や周辺経済の活性化が目指されます。

多額の負債を抱えた2空港の運営を開始した関西エアポートですが、訪日外国人の増加を背景に、関空の利用者数は飛躍的に伸びました。特に北東アジアなどからの旅行者数増加に伴い、格安航空会社（LCC）専用第2ターミナルビルに2017年1月国際線を開業、空港の発着能力拡大に取り組みました。4月からは関空に就航する国際線への着陸料割引制度を拡充し、LCCのみならず、単価の高い中長距離路線の誘致へ体制を整えています。関空は「関西のハブ空港」と位置づけられますが、関西エアポート山谷佳之社長は「フルサービスキャリア（FSC）が売れない」現状を課題視。旅客便では12月に豪カンタス航空の関西ーシド

二線が10年ぶりに復活。貨物便では2018年1月より独ルフフトハンザ・カーゴが運航開始、欧州との自動車部品や医薬品の輸送量拡大が期待されます。2017年2月にトルコ航空が撤退した痛手がありながら、徐々に中長距離便での成果が出てきており、今後の増便や新規路線の誘致に注目が集まります。

神戸空港においては、国内線が1日60便の発着回数、運用時間は7～22時と、規制が足かせとなっています。現状の規制を想定した利用者数を2016年度の272万人から2022年度には300万人を見込んでいますが、海上空港でありながら、2016年度の関空が約2,500万人、伊丹空港で約1,500万人に比べるとはるかに少ない印象です。神戸市の久本喜造市長は、三宮駅から空港へ伸びるポートアイランド線の新神戸駅への延伸など、空港へのアクセス機能の強化や、空港島への施設誘致、さらに市内の再開発などを公約に掲げています。航空需要の拡大に向けては、地元自治体の構想と足並みをそろえた規制緩和への取り組みがカギとなるでしょう。2010年を最後に開かれていない関西財界や地元自治体から成る「関西3空港懇談会」の再開で、規制緩和に関する議論の進展も期待されます。さらに、ターゲットとなる利用者層に応じて、例えば外国人富裕層向けのチャーター便誘致拡大や、首都圏または地方など路線の選択による他空港との差別化や補完の役割についても検討が必要です。

3 空港の一体的な運営に関して山谷社長は「一つの空港システムとして発展させる」ことを方針に据えています。ヴァンシ・エアポートは、フランスで12施設、ポルトガルでは10施設など、現在6カ国34空港を運営しています。隣接した地域での空港運営に関する知見を関西3空港へいかに還元できるのでしょうか。これまで、曲線通路を採用し、開放的で店内が見やすい「ウォークスルー型免税店」を関空第2ターミナルビルに導入するなど、利用客の回遊性向上へ取り組んできました。空港の管理面では、国際航空運送協会（IATA）提供の空港オペレーションデータベース（AODB）の活

用が挙げられます。国内空港の利用は初めてとし、利用客の混雑状況などに応じて、従業員や設備の配置を適正化します。ヴァンシ・エアポートが運営するポルトガルのリスボン空港などで既に実用化されており、運営を効率化するノウハウを関西3空港でも応用。順次、大阪国際（伊丹）、神戸空港へも取り入れ、空港間での連携、人事交流などに生かされます。

さらに空港の省人化や混雑解消のため、2018年度に向けた搭乗手続きや手荷物預けの自動化が打ち出されました。既に導入している自動保安検査機とも合わせると、空港到着から搭乗まで約10分で完了します。この間得られた旅客の動線データは、運航情報と合わせてAODB上で管理、混雑状況により従業員や設備などのさらなる効率的な配置へ役立ちます。

民営化の焦点は、規制緩和による民間の自由な発想を活用した空港利用の拡大です。そのためには、地の利を生かして航空需要を創出しなければいけません。関西では、統合型リゾート（IR）や2025年開催の万国博覧会誘致など、「経済の起爆剤」と位置づけられる事業が進められています。訪日外国人の増加による観光消費での効果に加えて、IRの誘致では土地開発や国内外からの大型商業施設の誘致、ビジネス需要が飛躍的に伸びる経済面での効果が期待されます。

二次交通を担う鉄道の新線計画、高速道路ではミッシングリンク（未整備部分）の解消へ向けた整備も並行。大阪府市と複数の鉄道会社で計画する「なにわ筋線」は関空と大阪市の「キタ」と「ミナミ」エリアを直通で結ぶ大動脈になり得ます。同時に鉄道会社の沿線活性化に向けた土地開発や多分野での事業提携などの動きも目立ちます。国内外からの旅客や物流など、空港を起点とした経済活動の後押しが期待されます。



# LCCが空港の非航空系収入に与える影響について： 非航空系収入の構成要素（物販、駐車場、不動産収入・賃貸）に 着目した考察



大阪商業大学 総合経営学部  
横見 宗樹

(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

本誌の2015年5月号(No.438)で「LCCと空港の非航空系収入に関する議論の展開」という論考を寄稿した。LCC(Low Cost Carrier:低費用航空会社)の就航が空港の非航空系収入に与える影響について、実証分析を中心とした先行研究を紹介したうえで、近年の研究では、少なくともイギリスでは、LCC旅客はFSC(Full Service Carrier:従来型の航空会社)など他の航空旅客と比較して空港での消費額は相対的に少ないという結果が示されることを紹介した。

しかしながら、一口に「非航空系収入」と言っても、その内訳には様々な活動領域が含まれている。図1は、ヨーロッパのACI(Airports Council International:国際空港評議会)の加盟空港における非航空系収入の内訳(2013年)を示したものであるが、主として、物販(retail concessions:旅客ターミナルにテナントとして入居している免税店などの物販店舗)、駐車場(car parking)、不動産収入・賃貸(property and real estate revenue or rent:航空会社が使用するチェックインカウンターやラウンジなどに対する賃貸料など)など、様々な領域から構成されていることがわかる。したがって、LCCが非航空系収入に与える影響について考察するには、それぞれの構成要素ごとに分析をする必要があると考えられる。

たとえば、Gillen & Lall(2004)が指摘するように、物販では、LCC旅客は、機内で食事が提供されないことなどを理由として、空港の店舗で、(軽食や飲料を購入するなど)より多くの消費をするかもしれない。また、Graham(2014)が指摘するように、駐車場では、LCC旅客は相対的に距離のあるセカンダリ空港(二番手空港)に車で移動するために空港の駐車場の利用頻度は相対的に高いかもしれない。逆に、不動産収入・賃貸では、LCCは、基本的に旅客ターミナル内に専用のラウンジ等の施設を持っていないことや、チェックインカウンターなどの設備を相対的に安価な費用で使用している可能性があるために、この項目に与える影響は相対的に小さいかもしれない。

そこで、本稿では、こうした非航空系収入の個々の構成要素に着目した実証分析の有無に

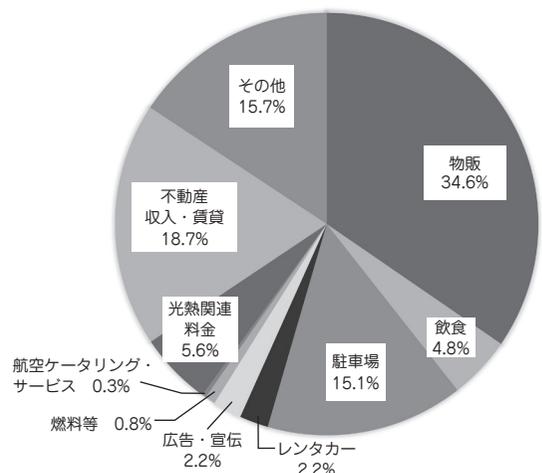


図1：ヨーロッパのACI加盟空港における非航空系収入の内訳(2013年)  
出所：ACI(2015)。

関して先行研究を渉猟したのち、筆者がおこなった分析結果の一部を紹介する。

## 2. 近年の文献渉猟

LCC と空港の非航空系収入の関係を考察する定量的な研究は、内外とも学術誌のなかでは非常に数は少ないながらも、一定の研究者による継続的な研究が蓄積されている。

Castillo-Manzano (2010) は、スペインの7つの二番手空港における20,383名の旅客に対するインタビュー調査に基づき、空港の商業収入に影響を与える要因について分析をおこなった。被説明変数を、空港の飲食における消費額、空港の店舗における消費額、空港のケータリング施設や店舗における総消費額、説明変数を、LCC旅客数、乗り継ぎ旅客数、旅客の目的地、旅客の旅行目的などとして分析をおこなった結果、空港のケータリング施設や店舗における消費額に関して、LCC旅客は、その他の旅客よりも、消費額は7%少ないという結果が明らかとなった。

Fasone *et al.* (2016) は、2009年から2012年におけるドイツの15の国際空港を対象として、被説明変数を、旅客あたり非航空系収入と面積あたり非航空系収入、説明変数を、LCC旅客数、LCC旅客比率、LCC以外の旅客数、LCC以外の旅客比率、航空会社の就航社数などとして分析をおこなった結果、LCC旅客の数・比率の双方が、旅客あたり非航空系収入と面積あたり非航空系収入の双方に対して負の影響を与える一方で、LCC以外の旅客に関しては、旅客比率が、旅客あたり非航空系収入と面積あたり非航空系収入の双方に対して正の影響を与えることが明らかとなった。

Yokomi *et al.* (2017) は、1999年から2008年におけるイギリスの26空港を対象として、被説明変数を非航空系収入、説明変数を、LCCの便数シェア、航空機離発着回数、総旅客数などとして分析をおこなった結果、非混雑空港のケースでは、便数1便が増加するごとに、空港の非航空系収入は、LCCが平均147ポンド、LCC以外の航空会社が平均226ポンド増加し、混雑空港のケースでは、LCCが1便増加するごとに(LCC以外の航空会社を1便減少させなければならぬために)、空港の非航空系収入は平均79ポンド減少することが明らかとなった。

また、LCCを明示的に扱った研究ではないものの、Fuerst *et al.* (2011) は、ヨーロッパにおける26～41の大規模空港を対象として、被説明変数を、旅客あたり商業収入、小売施設面積あたり商業収入、旅客あたり不動産収入、説明変数を、旅客数、総収入における商業収入比率、国民1人あたりGDP、旅客あたり小売面積、フライト遅延率などとして分析をおこなった結果、旅客あたり小売施設面積が大きいほど限界収入が逓減するために面積あたりの商業収入は少なくなることを明らかにした。

このように、先行研究を渉猟したかぎり、LCCと空港の非航空系収入の関係については、インタビュー調査に基づくものでは、非航空系収入における個々の構成要素(空港のケータリング施設や店舗)に着目した研究が1編のみ観察されるものの、公表された統計をベースとした定量的研究については、そのすべてが非航空系収入を全体として捉えた分析ではない。

## 3. 筆者による推定結果

そこで筆者は、空港の非航空系収入における個々の構成要素ごとにLCCが与える影響に関する分析を試みた。本稿では、ATRS 2017 (Air Transport Research Society World Conference) で報告(2017年7月7日)した推定結果の一部を紹介する。

表1は、分析で使用した変数である。2010年から2015年の6年間におけるイギリスの16空港を対象として、被説明変数を、物販、駐車場、不動産収入・賃貸、のそれぞれに関する旅客あたり収入、説明変数を、LCCとLCC以外の航空会社(Non-LCC)について国内線と国際線の離発着回数や座席数を組み合わせたものとして分析をおこなった。「ロンドン空港タミー」とは、グレーター・ロンドンに位置する空港に関するタミー変数である。データは主としてLeighFisher(2011-2017)と

OAG から収集した。

分析の結果、物販については、LCC の「国際線」旅客は、空港における商業施設で LCC 以外の航空会社の旅客よりも相対的に多くを消費することが明らかとなった。この結果は、Gillen & Lall (2004) の仮説と部分的に整合する一方で、Castillo-Manzano (2010) のような近年の仮説とは整合しない。

つづいて、駐車場については、「LCC と LCC 以外の航空会社の差異」よりも「国内線と国際線の差異」のほうが、より重要であることが明らかとなった。「ロンドン空港ダミー」に関しては、ロンドンの空港では、駐車場収入に対する依存は、相対的に低いことが明らかとなり、

これらの空港では、空港アクセス交通（ヒースロー・エクスプレス、ガトウィック・エクスプレス、ロンドン地下鉄など）が発達していることが、その要因として考えられる。

さいごに、不動産収入・賃貸については、主として LCC の国内線が多くを占める空港では、これらの収入は、相対的に低水準であることが明らかとなった。この結果は、本稿の冒頭で提示した仮説に整合するものである。

#### 4. まとめ

以上の推定結果が示すとおり、非航空系収入の構成要素ごとに分析をすると、LCC が与える影響は、様々に異なることが明らかとなった。こうした分析は、入手可能な統計が限られていることから、定量的研究としては萌芽的な領域にとどまっている。本稿で紹介した筆者による分析も、より多くのサンプル数が求められるところであるが、ここでは、非航空系収入の構成要素ごとの分析が重要であるとの問題提起をもって、本稿の締めくくりとしたい。

#### 【参考文献】

- ACI (2015) , *2014 ACI Airport Economics Report*, Airports Council International.  
 Castillo-Manzano, J.I., (2010) , "Determinants of commercial revenues at airports : Lessons learned from Spanish regional airports." *Tourism Management*, Vol.31 (6) , pp.788-796.  
 Fasone, V., Kofler, L., Scuderi, R., (2016) , "Business performance of airports : Non-aviation revenues and their determinants." *Journal of Air Transport Management*, Vol.53, pp.35-45.  
 Fuerst, F., Gross, S., Klose, U., (2011) , "The sky is the limit? The determinants and constraints of European airports commercial revenues." *Journal of Air Transport Management*, Vol.17 (5) , pp.278-283.  
 Gillen, D. & Lall, A., (2004) , "Competitive advantage of low-cost carriers : some implications for airports." *Journal of Air Transport Management*, Vol.10 (1) , pp.41-50.  
 Graham, A., (2014) , *Managing Airports : An International Perspective*, 4th. ed., Routledge.  
 Leigh Fisher, (2011-2017) , *2010/11-2015/16 UK Airports Performance Indicators*.  
 OAG database of 4 months (January, April, July and October) of each year (2010-2015) .  
 Yokomi, M., Wheat, P., Mizutani, J., (2017) , "The impact of low cost carriers on non-aeronautical revenues in airport : An empirical study of UK airports." *Journal of Air Transport Management*, Vol.64, pp.77-85.

表1：分析で使変数

非航空系収入の構成要素 (被説明変数)	旅客あたり「物販」収入 (£)
	旅客あたり「駐車場」収入 (£)
	旅客あたり「不動産収入・賃貸」収入 (£)
LCC が非航空系収入に影響を与えるものとして設定した要因 (説明変数)	LCC の国内線の離発着回数
	LCC の国際線の離発着回数
	Non-LCC の国内線の離発着回数
	Non-LCC の国際線の離発着回数
	LCC の国内線の座席数
	LCC の国際線の座席数
	Non-LCC の国内線の座席数
	Non-LCC の国際線の座席数
ロンドン空港ダミー	

出所：筆者作成。

## (株)ダイフク 「日に新た館」 見学レポート



総合展示場「日に新た館」  
 (株)ダイフク様ホームページより抜粋

株式会社ダイフクの物流設備は世界トップのシェアを占めています。その技術とノウハウのすべてを結集したマテハン（マテリアル・ハンドリング：material handling）の総合展示場「日に新た館」には、マテハンとロジスティクスの問題解決のためのヒントがあります。ダイフクとロジスティクスに関連する約40社を含め、150種類、400点に及ぶ機種を展示しています。

この度は、株式会社ダイフク様のご厚意で見学会を開催いたしました。



保管・管理  
 システム  
 パレット系  
 (株)ダイフク様  
 ホームページより抜粋

工場や卸・小売業の配送センター、流通倉庫（常温・冷蔵・冷凍）などで幅広く使われている自動倉庫を中心に、さまざまなパレット系保管・管理システムを実稼働。在庫管理パソコンの操作も体験できる。



ダイフクが誇る自動車組み立てシステムの実機によるデモンストレーション。  
自動車のボディにエンジン、部品などが組み立てられる混流生産の様子が見学できる。

- 開催日：2017年11月16日（木）午後2時～午後4時
- 見学先：(株)ダイフク総合展示場「日に新た館」  
〒529-1692 滋賀県蒲生郡日野町中在寺 1225 株式会社ダイフク滋賀事業所内  
※一般の方は許可なしに立ち入ることはできません。
- 集 合：難波周辺
  - 12:00 チャーターバス出発
  - 14:00 (株)ダイフク総合展示場「日に新た館」到着 「日に新た館」見学
  - 16:00 出発
  - 18:00頃 難波周辺着 解散
- 参加者：21名

最新技術を用いたマテリアルハンドリングシステム・機器を体感できる、総合展示場「日に新た館」。生産や物流の現場における保管・搬送・仕分けシステムのデモンストレーションを、ご案内いただきました総合展示場「日に新た館」の皆様には謝意を申し上げます。



## 関西国際空港 2017年10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 15,882 回（前年同月比 105%）

国際線：11,703 回  
（前年同月比 107%）  
国内線：4,179 回  
（前年同月比 100%）

#### 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15,882回を記録しております。国際線については前年同月比 107%の11,703回を記録しております。

### ○旅客数 2,382,348 人（前年同月比 112%）

国際線：1,817,806 人  
（前年同月比 116%）  
国内線：564,542 人  
（前年同月比 99%）

#### 旅客数について

国際線・国内線の合計旅客数は前年同月比 112%の2,382,348人となり、10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1,817,806人、うち外国人旅客数は前年同月比 127%の1,278,900人で、伸び率は2017年1月以降最高となりました。

### ○貨物量 75,398t（前年同月比 111%）

国際貨物：73,766t（前年同月比 111%）  
積込量：34,812t（前年同月比 113%）  
取卸量：38,954t（前年同月比 110%）  
国内貨物：1,632t（前年同月比 109%）

#### 貨物量について

国際線貨物量は前年同月比 111%の73,766t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11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10月分

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
近畿圏	1,425,087	114.4	21.3	1,263,731	120.7	19.7	161,356
管内	953,032	115.5	14.2	966,841	121.0	15.1	△ 13,810
大阪港	335,037	127.9	5.0	394,800	119.6	6.2	△ 59,762
関西空港	483,489	106.0	7.2	382,460	117.8	6.0	101,029
全国	6,693,073	114.0	100.0	6,407,715	118.9	100.0	285,359

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
関西空港	483,489	106.0	7.2	382,460	117.8	6.0	101,029
成田空港	954,535	121.4	14.3	1,167,039	114.7	18.2	△ 212,504
羽田空港	29,676	98.4	0.4	94,768	115.2	1.5	△ 65,092
中部空港	80,942	116.9	1.2	85,815	118.8	1.3	△ 4,872
福岡空港	58,631	62.8	0.9	44,165	117.0	0.7	14,466
新千歳空港	1,866	92.3	0.0	1,360	99.1	0.0	506

## 関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合計 (1日平均)	
	外国人入国 (1日平均)	外国人出国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)	合計	(1日平均)		
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11月	631,960	21,070	618,820	20,630	282,700	9,420	281,550	9,390	1,815,030	60,500
<b>平成29年累計</b>	<b>6,517,750</b>	<b>19,510</b>	<b>6,469,350</b>	<b>19,370</b>	<b>3,048,710</b>	<b>9,130</b>	<b>3,017,310</b>	<b>9,030</b>	<b>19,053,120</b>	<b>57,050</b>
<b>前年同期</b>	<b>5,591,710</b>	<b>16,690</b>	<b>5,552,140</b>	<b>16,570</b>	<b>2,931,230</b>	<b>8,750</b>	<b>2,908,150</b>	<b>8,680</b>	<b>16,983,230</b>	<b>50,700</b>
<b>対前年同期比</b>	<b>116.6%</b>		<b>116.5%</b>		<b>104.0%</b>		<b>103.8%</b>		<b>112.2%</b>	

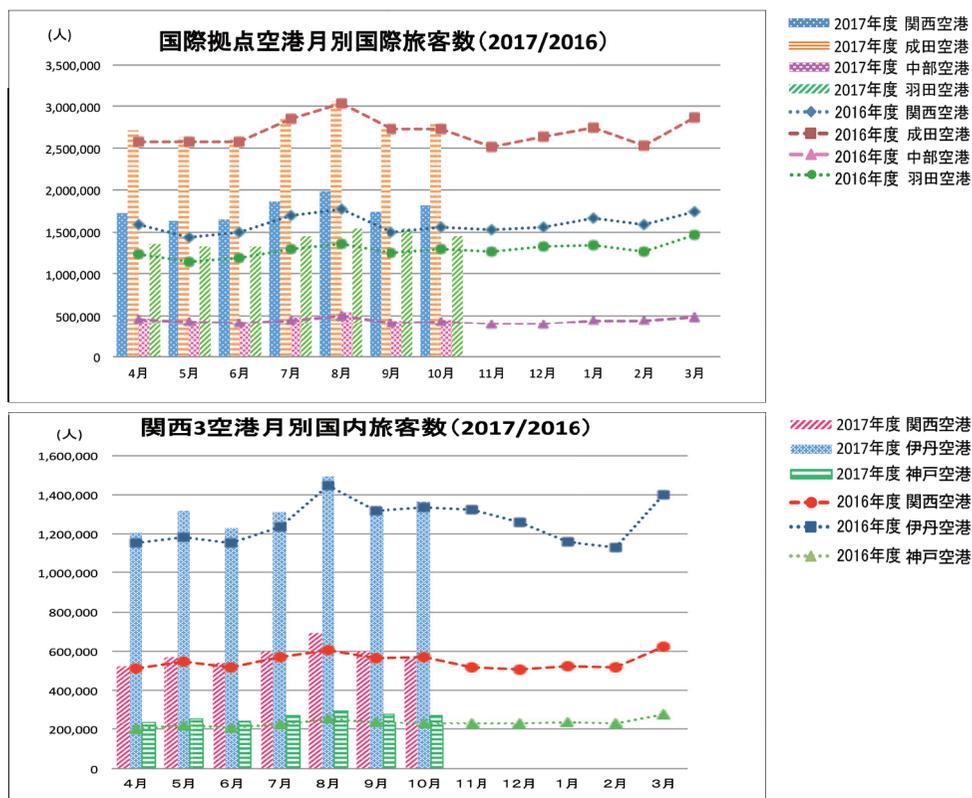
※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。  
 ※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

# 関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

2017年10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	11,704	106.8%	17,814	99.5%	29,518	102.3%
	関西	11,703	106.8%	4,179	99.7%	15,882	104.8%
	大阪(伊丹)	1	—	11,369	97.3%	11,370	97.3%
	神戸	0	0.0%	2,266	111.7%	2,266	111.6%
	成田	16,784	101.7%	4,502	102.8%	21,286	101.9%
	中部	3,285	99.0%	5,141	97.0%	8,426	97.8%
旅客数 (人)	関西3空港	1,817,808	116.4%	2,197,742	102.7%	4,015,550	108.5%
	関西	1,817,806	116.4%	564,542	98.7%	2,382,348	111.7%
	大阪(伊丹)	0	—	1,362,640	102.0%	1,362,640	102.0%
	神戸	2	40.0%	270,560	117.0%	270,562	117.0%
	成田	2,805,943	102.8%	614,553	101.5%	3,420,496	102.6%
	東京(羽田)	1,453,681	112.8%	5,759,338	100.8%	7,213,019	103.0%
	中部	461,600	108.0%	523,996	101.3%	985,596	104.3%
貨物量 (トン)	関西3空港	73,766	111.0%	13,437	98.6%	87,203	108.9%
	関西	73,766	111.0%	1,632	108.9%	75,398	110.9%
	大阪(伊丹)	0	—	11,805	97.3%	11,805	97.3%
	成田	195,041	101.3%	—	—	195,041	101.3%
	東京(羽田)	54,009	120.6%	65,762	99.4%	119,771	108.0%
	中部	17,065	106.8%	2,032	101.3%	19,097	106.2%

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448回定例会（2017年11月28日開催）

「訪日外国人旅行者の拡大に向けた取り組み」をテーマに宮田 亮 氏（国土交通省近畿運輸局 観光部長）の講演会を開催した。

### ○第2回航空貨物輸送の今後の展望を探る研究会（2017年11月21日開催）

「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）  
「欧米系インテグレーターのアジア市場戦略」 小島 末夫 氏（元国土館大学教授）

### ○第9回懇話会（2017年12月7日開催）

「大阪駅開発と鉄道整備」をテーマに西川 直輝 氏（大鉄工業株式会社 取締役相談役）の講演会を開催し、講演後の懇話会で意見交換を行った。

### 今後の予定

#### ○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）

#### ○第451回定例会（土木学会継続教育プログラム（1単位））

日 時／2018年3月8日（木） 16：00～17：00 場 所／大阪キャッスルホテル  
テーマ／「関西経済の現状と展望 ～インバウンド消費の経済効果をふまえて～」（仮題）  
講 師／衛藤 公洋 氏（日本銀行理事 大阪支店長）

※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。

## 事務局だより

- ▶ 昨秋訪れた樺平から黒部ダムに続く水平歩道～旧日電歩道を調べているときに読んだ吉村昭の「高熱隧道」に触発され、関西電力の黒部ルート見学ツアーに参加しました。
- ▶ ガイドさんによるとオフシーズンの平日にもかかわらずその日の応募倍率は4倍強とのことで紅葉の最盛期には10倍以上(!)の日もあるそうです（ツアー行程のほとんどがトンネル内なのですが…）。
- ▶ 黒部峡谷の電源開発は戦前・戦後の電力需要拡大に応ずるため峡谷の豊富な水量を発電に活用すべく開発がすすめられてきましたが、実際にその現場に立つと雄大な峡谷と峻険な山並みの迫力と美しさ、地下に張り巡らされた諸設備に圧倒されるとともに人の立ち入りを頑なに拒むかのような厳しい環境下で多くの犠牲を払いながらも断崖に道をつけ、資材を担ぎ、トンネルを掘削し、ダムや発電所を作り上げた当時のあらゆる工事関係者の執念を感じました。そして、設備や技術が進歩した現在においても観光シーズン以外は過酷な自然環境下におかれる黒部は今も“特別な場所”であることを実感しました。（Mogera）

和泉市を代表する特産品!

## いずみパール・いずみ硝子・和泉木綿(和泉市)



①いずみパール



### ①いずみパール

歴史は、明治末期、貿易商がフランス製品模造真珠を入手し、その研究をしたことに始まると言われています。

いずみパールは、硝子やプラスチック等の原玉に、真珠質の塗料を何層も塗装する独自の技術により作られています。本真珠とほとんど見分けがつかないほど高度なもので、世界中に輸出されており、市内には国内の人造真珠生産業者の7割が集中しています。

### ②いずみ硝子

歴史は、明治時代、職人が色玉を手がけたことに始まると言われています。

いずみ硝子は、様々な色の硝子棒をバーナーで溶かし、熟練した職人が一つひとつ心を込めた手作業により作られています。硝子でありながら暖かみがあり、長年の経験により研ぎ澄まされた感覚から作り出された手作りの作品は希少価値が高く、多くの愛好家の支持を得ています。

### ③和泉木綿

歴史は、室町時代に綿の栽培を行い、白木綿を製織したことに始まるとされています。江戸時代には「和泉木綿」の名で広く日本国内に知れわたり、国内の中心的綿業地帯を形成するに至りました。

現在も、木綿のやさしさが感じられるゆかたや手拭い等の多岐多様な品種が製織されています。



②いずみ硝子



③和泉木綿

■問合せ先 和泉市環境産業部商工労働室 電話：0725-99-8123