



KANSAI 空港レビュー



No.470
2018.1

1 巻頭言

関西3空港一体運営に向けて
黒田 勝彦

2 関西国際空港2017年のあゆみ(2017年1~12月)

4 各界の動き

11 講演抄録

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
大阪・関西『複合ウェルネス・ツーリズム』プラットフォームの構築
高橋 保裕

24 プレスの目

関西国際空港での長距離LCCの就航は拡大するのか
阿部 佐知子

26 航空空港研究会 講演抄録 — 第1回研究会(前編)—

インバウンド誘客の裏にある自治体の努力
上田 伸一／錦織 剛

37 航空交通研究会研究レポート

大規模災害による新幹線途絶時の航空代替輸送
平田 輝満

40 データファイル

- ・ 関西国際空港2017年11月運営概況(速報値)
- ・ 大阪税関貿易速報[関西空港] 2017年11月分
- ・ 関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・ 2017年度 年末年始繁忙期における関西国際空港の
出入(帰)国者数【速報値(概数)】
- ・ 関西3空港と国内主要空港の利用状況 2017年11月

【表紙写真】「カンタス航空 A330-200」

カンタス航空 QF33 便、シドニーからの便が 37 番スポットに到着するところです。カンタス航空は開港時から 1998 年 10 月まで運航したので 19 年ぶりの再開となります。

カンタス航空グループの豪州便はカンタス航空、オーストラリア航空、ジェットスター航空と替わってきました。

今回は 12 月から 3 月の冬スケジュール間の運航ですが、カンタス航空のカンガルーの尾翼を見たいものです。

撮影：柴崎 庄司

関西3空港一体運営に向けて



一般財団法人関西空港調査会理事長
神戸大学名誉教授

黒田 勝彦

新年おめでとうございます。日頃は当調査会の御指導並びにご鞭撻を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、一昨年4月から関西エアポート株式会社によって関西・伊丹両空港の一体運営が開始され、今年4月からORIX・VINCI Airports・関西エアポートコンソーシアムの100%出資による関西エアポート神戸株式会社というSPC(Special Purpose Company)による神戸空港を併せた実質的1社による関西待望の三空港一体運営が始まります。そのような状況が予想されたため、本調査会は昨年9月28日に「グローバル社会における関西の未来と動向―関西3空港の活用について―」というタイトルでシンポジウムを開催いたしました。その内容はすでに、昨年の「KANSAI 空港レビュー 12月号」に講演録として纏めていますが、シンポジウムに参加されなかった各位も是非一度調査会のHPにアクセス頂いてお読みください。

シンポジウムでは、多様な視点からご議論頂きましたので、ここでは、重複を避けますが、パネリストのご発言にもありましたように、実質的1社による運営が開始されますが、企業経営的な視点から考えるといろいろな障害も横たわっていると思います。必要なことは、関西が本当に3空港を活用し、関西飛躍の礎とするために、国、自治体、経済界がそれぞれの立場を乗り越えて協力するための体制を整えることだと感じました。グローバルなSC(Supply Chain)では、「いつでも、どこでも、好きなものを、好きなだけ、早く、安く」という消費

者の視点が生産者、販売者、そして貨物移動に必要な行政手続き、運輸サービス担当者が同じ目的をもってSCを構成する動きをしないと、即座にグローバルSCから外されてしまいます。人の移動も同じことが言えます。「何時でも、何処へでも、好きな時に、好きな場所へ、安全に、快適に、安く、早く」が利用者の根源欲求です。これを一部実現したのが乗用車でしたから現在の車社会が実現したと思います。自動運転車の実現はこれをより促進するでしょう。

上述のような旅客の根源ニーズを、送り出す側、受け入れ側のそれぞれの空港や背後地域・都市がユーザー目線で何が必要かを深く洞察しておく必要があります。単に、経営上の財布が一体化されたからバンザイではないのです。

中国の「一帯一路」戦略は、中国を中心とするグローバルSCの構築を目指して、道路、鉄道、港湾といったインフラ投資を支援するだけでなく、SEZ(Special Economic Zone)の設置や中国企業の進出条件なども抱き合わせで支援しているのです。中国が各国に呼び掛けてAIB(アジアインフラ投資銀行)を設立したのは、このようなグローバルSC整備のための資金を集める機関と考えれば、中国の「深謀遠慮」が理解できます。

関西も「3空港一体運用」の「関西版戦略」を立て、官民学が協働することが必要でしょう。及ばずながら、関西空港調査会も全力を挙げて「戦略の構成」と、その実現に向けて努力して参りたいと思います。

関西国際空港2017年のあゆみ（2017年1～12月）

- 1月・大阪入国管理局は11日、2016年に関西空港から入国した外国人の数は前年比21.5%の609万人だったと発表。1994年の開港以来、初めて600万人を超えた。
 - ・大阪入国管理局は11日、年末年始（12月22日～1月3日）に関西空港から出入国した総数は前年同月比11%増の72万5,600人だったと発表。
 - ・関西空港のLCC専用国際線新ターミナル、第2ターミナル（国際線）が28日に開業した。
- 2月・ファーストキャabinは1日、旅客機のファーストクラスをイメージした簡易宿泊施設、ファーストキャabin関西空港を3月30日にエアロプラザ3階に開業すると発表。
- 3月・関西エアポートは15日、航空サービスリサーチ会社、スカイトラックス社が実施した国際空港評価、ワールド・エアポート・アワード2017のベスト・バゲッジ・デリバリー2017部門で関西空港が第1位を受賞したと発表。
 - ・関西エアポートは16日、関西空港の第1ターミナルビルについて免税店の拡張などの改修を検討していることを明らかにした。
 - ・関西エアポートは23日、関西空港の新たな料金体系を発表。航空会社が支払う着陸料について、単価を引き下げたり新しい割引制度を設ける。
- 4月・関西エアポートは14日、事業継続に積極的に取り組んでいる事業者に与えられる国土強靱化貢献団体認証（レジリエンス認証）を空港運営会社として初めて国から取得したと発表。
 - ・JR西日本と京都市は22日、関西空港と京都駅や京都市内のホテル間で手荷物を配送する実証実験を始めた。
 - ・関西エアポートと南海電鉄は24日、台湾の桃園国際空港、同空港と台北を結ぶ鉄道、桃園メトロ間との4社間で、それぞれの利用客の利便性を図るための共同サービスに取り組む覚書を締結した。
 - ・関西エアポートは25日、2016年度の関西空港の総旅客数（速報値）が前年度比7%増の2,571万人だったと発表。2,500万人を上回るのは初めて。
- 5月・大阪入国管理局関西空港支局は12日、ゴールデンウィーク期間の10日間に関西空港の国際線を利用した出入国者数は57万2,800人（前年比19.2%）だったと発表。4年連続で過去最多となった。
 - ・関西エアポートは31日、運営受託後1年（2016年4月～2017年3月）の売上高が1,802億円（前期比3.2%増）、経常利益262億円（同3.6%増）、最終利益が169億円だったと発表。
- 6月・日本・中国、韓国を中心とした北アジア22か国・地域のLCC40社のトップらが一堂に会した国際会議が13、14の両日、関西空港で開かれた。
 - ・エアアジアXは28日、関西～ホノルル線を就航させた。日本からハワイへ向かうLCCは初めて。
- 7月・法務省は4日、成田、羽田、中部、関西の4空港における日本人の出入国審査について2018年度から、顔認証技術を活用して本人確認する自動化ゲートの本格運用を目指す方針を明らかにした。
 - ・大阪税関が20日発表した関西空港の上半期の貿易概況（速報）によると、輸出量は2兆6,644億5,100万円（前年同期比11%増）、輸入額は1兆8,141億4,800万円（6.4%増）で、それぞれ4期ぶりに増加した。
 - ・関西エアポートは26日、関西空港と大阪（伊丹）空港の2017年上期の総旅客数が前年同期比8%増の2,075万8,997人だったと発表。上期として初めて2,000万人を突破した。
- 8月・関西エアポートは3日、IATA（国際航空運送協会）が進める医薬品の航空輸送認証制度、CEIVファーマの認証取得をめざし、航空貨物関連の6社とKIXファーマコミュニティを8月上旬に結成すると発表。
 - ・大阪入国管理局関西空港支局は25日、お盆期間の出入国者数について、75万5,050人（前年比13.5%増）だったと発表。同期間の過去最多を更新した。
- 9月・関西エアポートは14日、カンタス航空が12月14日に再開するシドニー～関西線（週3往復）を当初予定の季節運航から通年運航に拡大すると発表。
 - ・関西空港調査会は28日、関空・伊丹・神戸の関西3空港の生かし方について考えるシンポジウムを大阪市内で開いた。

-
- 10月 ・ 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3日、海外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。
- ・ ピーチ・アビエーションは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。
- 11月 ・ 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6日、関西空港で指導や取締を行った。
- ・ 関西エアポートは22日、関西空港を拠点とするバスツアーカウンター「LIMON WELCOM DESK」を第一ターミナルビル1階国際線到着フロア中央付近に12月1日にオープンすると発表。
- 12月 ・ 関西エアポートが発表した2017年9月中間連結決算は関空を利用するインバウンドの伸びを反映し、営業収益が前年同月比11%増の993億円、最終利益が同61%増の148億円となり、増収増益を達成した。
- ・ 関西エアポートは25日、11月の関西空港の利用状況（速報値）を発表。総旅客数は1～11月の累計で2,556万人となり、これまで最高だった2016年の2,523万人を上回った。
 - ・ アゼルバイジャンを拠点とする貨物航空会社、シルクウェイ・ウエスト・エアラインズは29日から、関西～バクー線に就航した。同社の定期便は関西空港が日本で初めて。

各界の動き

関西国際空港

●ウェブサイト进行全面リニューアル

関西エアポートは12月1日、関西・大阪両空港の公式ウェブサイトを全面リニューアルした。空港サイトからフライトを検索、チケットを予約できる機能が追加された。インバウンド需要に対応し、海外からの旅客向けの総合情報ページを新設し、多言語対応ページを増やした。国内、海外の航空券が比較検索できるサービスは航空券、ホテル情報などの一括比較検索サービスを提供するスカイスクANNERJAPANによるもので、日本では初めて。

●9月中間決算、訪日客増で6割増益

関西・大阪両空港を運営する関西エアポートが12月6日発表した2017年9月中間連結決算は、関空を利用するインバウンド（訪日外国人客）の伸びを反映し、営業収益が前年同期比11%増の993億円、最終利益が同61%増の148億円となり、増収増益を達成した。本業のものを示す営業利益は同35%増の272億円だった。



クリック！

営業収益の内訳は、着陸料や旅客サービス施設使用料などの航空系が8%増の434億円、免税店や物販などの非航空系が14%増の559億円となった。航空系は2017年度上期の国際線の旅客数が11.5%増となったことから、旅客サービス施設使用料が増加した。非航空系は、1月に開業した格安航空会社（LCC）の国際線専用ターミナルでの免税店売り上げなどが押し上げた。免税店売り上げの増加が営業収益の伸びに直結することを裏付けた。

●5年間で946億円投資

関西エアポートは12月6日、投資計画を発表した。今後5年間で総額946億円を投資し、関空の第1ターミナルの改装、受託手荷物の保安検査機の高度化、大阪空港のターミナル改修などに取り組むとしている。

●ピーチ、釧路線を開設、18年8月から

LCCのピーチ・アビエーションは12月13日、2018年8月に関西～釧路線を開設すると発表した。1日1往復運航する。

●カンタス航空、シドニー線を19年ぶりに再開

カンタス航空は12月14日、シドニー～関西線を再開した。同社による関西空港発着の豪州路線は、2007年9月にケアンズ線を運休して以来約10年3か月ぶりの再開で、シドニー線としては1998年10月の運休以来、約19年2か月ぶりの復活となった。

●スクート、ホノルル線就航

シンガポール航空系のLCC、スクートは12月19日、関西空港とハワイ・ホノルルを結ぶ路

線を就航させ、午後7時半過ぎに一番機がホノルルに向けて飛び立った。LCCによる関西～ホノルル路線就航は2社目。

●2018年度予算、29億円

12月22日に閣議決定された2018年度政府予算案で関西・伊丹両空港に29億円（前年度38億円）が計上された。

●旅客数、11月で16年通年上回る

関西エアポートは12月25日、11月の関西空港の利用状況（速報値）を発表した。総旅客数は1～11月の累計で2,556万人となり、これまで通年で最高だった16年の2,523万人を上回った。11月単月は前年同月比17%増の238万人となり、11月として過去最高だった。国際線旅客のうち外国人は29%増の125万人で、伸び率は2017年1月以降最高だった。

●関西エアポート山谷社長「3空港で利用5,000万人に」

山谷佳之関西エアポート社長は12月27日までに新聞各社のインタビューに答え、2018年度の空港利用者数について「関空と伊丹で2017年度比7%増の4,700万人を見込んでいる。神戸を加え3空港で5,000万人を目指す」と語った。また第1ターミナルビルの改修を今後5年をめぐりに終えたい考えを明らかにした。訪日外国人客が急増する中、免税店の拡張で売り上げ増につなげる。第1ターミナルの大規模改修は、開港以来初めて。

●シルクウェイ・ウエスト・エアラインズがバクーへ貨物便を就航

アゼルバイジャンを拠点とする貨物航空会社、シルクウェイ・ウエスト・エアラインズは12月29日から、関西～バクー線に就航した。同社の定期便は関空が日本で初めて。週1便、ボーイング747-400型機（最大貨物積載量、約113t）かボーイング747-8型機（134t）で運航する。関西発は仁川を経由する。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●阪急阪神HD会長「空港連絡線、リニア全線開業時の需要予測が課題」

阪急電鉄が検討している、大阪空港に乗り入れる鉄道新線の建設について、阪急阪神ホールディングスの角和夫会長（関西経済連合会副会長）は12月11日、関経連の定例記者会見で「リニア中央新幹線が大阪まで通ったときの伊丹の航空需要を出すのが比較的難しい」と述べ、リニア全線開業も踏まえた需要予測を慎重に進める考えを示した。

＝ 神戸空港 ＝

●兵庫県が3空港活性化セミナー

兵庫県は12月12日、「関西全体の航空需要拡大について考えるセミナー」を神戸市内で開き、経済団体や自治体の関係者ら約120人が参加した。定期航空協会の辻岡明理事長は神戸空港は空域が狭いことが増便の足かせだと指摘。「便数を現行の往復30便から増やすためには空域がカギとなる」とした。関西学院大学経済学部の上村敏之教授は「関西3空港懇談会を早期に開き、神戸空港の規制を考え直す時期にきている」と訴えた。

●11月の旅客数、搭乗率が過去最高

神戸空港の11月の旅客数は前年同月比15%増の26万1,757人、搭乗率は2.4ポイントアップの82.4%で、いずれも11月として過去最高となった。

＝ 成田国際空港 ＝

●国内線利用者の36%はLCC

千葉県内の自治体や企業でつくる成田空港活用協議会は12月14日、成田空港国内線の利

用状況に関する調査結果をまとめた。LCC の利用者のシェアは 2013 年度の前回調査と比べて 21.2 ポイント増の 36.2% で、日本航空（30.4%）や全日本空輸（29.1%）の水準を上回った。LCC 専用の第 3 ターミナルがシェア拡大を後押しした。

●2018年度予算、52億円

12 月 22 日に閣議決定された 2018 年度政府予算案で成田空港について 52 億円（前年度 39 億円）を計上。処理能力の拡大を進めると同時に、第 3 滑走路の整備などの強化対策を引き続き推進する。

＝ 羽田空港 ＝

●警備と物流、翻訳でロボット実証実験

羽田空港を運営する日本空港ビルデングは 12 月 12 日、空港内の作業にロボット技術を活用するため警備と物流、翻訳の 3 業務で実証実験を行うと発表した。

●2018年度予算、712億円

12 月 22 日に閣議決定された 2018 年度政府予算案で羽田空港は 712 億円（前年度 609 億円）を計上。2020 年までに空港処理能力を約 4 万回拡大することを目指し、飛行経路の見直しに必要な施設整備、CIQ 施設整備、環境対策事業などを実施。さらに周辺道路や空港アクセス道路の改良もおこなうとした。

＝ 中部国際空港 ＝

●2018年度予算は17億円

12 月 22 日閣議決定された 2018 年度の政府予算案では中部空港関連では 17 億円を計上し、LCC 向けターミナルビル用に、出入国管理を行う施設の整備を実施する。

＝ その他空港 ＝

●三菱地所など高松空港のビル施設の運営開始

2018 年 4 月から民営化する高松空港について、運営権を取得した三菱地所などが設立した新会社は 12 月 1 日、先行してビル施設運営と航空貨物業務を始めた。これまでビル施設の運営を担っていた第三セクターの高松空港ビルの全株式を 11 月に取得し子会社化した。

●南紀白浜空港の民営化説明会に23社参加

和歌山県は 12 月 4 日、南紀白浜空港の運営事業者を公募するため、企業向けの説明会を開いた。ホテルやバス、鉄道関係など 23 社が参加した。県は審査を経て 2018 年 5 月中旬にも優先交渉権者を選び、2019 年 4 月からの民営化を目指す。

●南紀白浜空港、3年ぶりに海外チャーター便

和歌山県は 2018 年 1 月に南紀白浜空港と韓国・光州の務安空港を結ぶ連続チャーター便が就航すると 12 月 14 日発表した。50 人乗りの小型機が両空港を 12 往復運行。期間中には、韓国から約 500 人の観光客の来客を見込んでいる。海外からのチャーター便は 2000 年度には 10 機あったが、近年では減少傾向で、2016 年度には 1 機もなかった。

航空

●2018年の世界の航空会社の利益、11%増で過去最高に

IATA（国際航空運送協会）は 12 月 5 日、世界の航空会社の 2018 年の純利益予想について、過去最高となる 2017 年見込み比 11% 増の 384 億ドル（約 4 兆 3,200 億円）と発表した。旅客と貨物の航空需要がともに高まり、利払いの減少などが人件費や燃油費の上昇といったコスト増の要因を吸収するとみられる。旅客数は 6.0% 増の 43 億人を見込む。

●日航、超音速旅客機会社と資本業務提携

日本航空は12月5日、超音速旅客機の開発を手掛ける米航空機ベンチャーのブーム・テクノロジー（デンバー）と資本業務提携を行ったと発表した。1,000万ドルの出資のほか、技術、仕様などでのサポートやプロモーション協力を行う。優先発注権（20機）も得た。

●ANAグループ、欧米豪市場の誘客事業を開始

ANAグループは、欧米や豪州からの訪日外国人をメインターゲットとして、羽田と成田、関西空港などから国内線に乗り継ぎ、日本各地を旅行してもらう誘客事業「Odyssey Japan（オディッシー・ジャパン）」を始めた。第一弾として鳥取県で12月9～10日、ツアーを開催。鳥取の砂丘や食材を活用した料理体験、日本酒飲み比べなどを開いた。

●日航・全日空、燃油サーチャージ引き上げ

日本航空は12月14日、2月1日から3月31日までの間に発券する日本発の国際航空券について、燃油サーチャージを引き上げると発表した。全日本空輸も12月19日、同様の発表を行った。中国・台湾・香港が1,500円から2,500円に、北米・欧州・中東・オセアニアが7,000円から1万500円になる。

●スカイマーク、1日最大150便へ

スカイマークの市江正彦社長は日本経済新聞の取材に対し、2018年の運航便数を2017年比で1割増やし、最大で1日150便とする方針を明らかにした。深夜便の運航や2018年夏に機材を1機増やすなどして体制を整える。茨城や神戸空港を軸に運航体制を強化する。

●国内線の機内インターネット、全日空も無料化へ

全日本空輸は12月20日、国内線の機内Wi-Fiインターネットを2018年4月から無料化すると発表した。現在は40分550円などで提供している。日航は6月から期間限定キャンペーンで行っていた無料サービスを、期限なしとしていた。

関西

●関西経済同友会、代表幹事にりそな銀池田氏

関西経済同友会は12月5日、2018年5月に任期を終える鈴木博之代表幹事（丸一鋼管会長）（71）の後任にりそな銀行の池田博之副会長（57）を充てる人事を発表した。2018年5月の理事会で正式に決める。代表幹事は2人制で、就任2年目に入る黒田章裕代表幹事（コクヨ会長）（68）とペアを組む。

●積水ハウス、法隆寺参道に宿坊体験ホテル

積水ハウスは12月5日、奈良県斑鳩町の世界遺産、法隆寺の参道に宿坊型の宿泊施設「和空法隆寺」（約60室）を2019年春に開業すると発表した。4月に同様の宿泊施設を大阪・天王寺に開いており、第2弾となる。茶道や能などの日本文化も体験できる。

●近畿の2017年度経済成長率見通し1.2%

日本総合研究所は12月7日、2017年度の近畿2府4県の実質経済成長率が、前年度（推計値）よりも0.1ポイント高い1.2%になるとの見通しを発表した。好調な輸出と訪日外国人の増加による企業業績の改善を追い風に、景気の回復基調が続くと分析している。

●スポーツ関連の国際会議誘致へ大阪観光局が協議会

スポーツ関連の国際会議などを大阪に誘致するため、大阪観光局は12月7日、産官学による大阪・関西スポーツツーリズム&MICE推進協議会を設立した。アシックスやミズノなど主要な国内スポーツ用品メーカーや野球、サッカーなどのプロスポーツが集積する関西の地の利を生かし、国際会議を誘致する方策を検討する。

●今里筋線延伸部でのBRT社会実験の運行計画案を策定

大阪市交通局は12月15日、計画が頓挫した地下鉄今里筋線の延伸計画（今里～湯里六丁目）の代替策として大型バスを走らせるBRT（バス・ラピッド・トランジット）の社会実験を2019年度から実施すると発表した。延伸予定区間での需要喚起・創出と鉄道代替の可能性の検証のために、今里～杭全～湯里六丁目～長居間と今里～杭全～あべの橋間を結ぶ2ルートを設定する。

●京都市の観光経済効果1.1兆円

京都市は12月15日、2016年の観光消費による経済波及効果が1兆1,772億円に上ったとの試算を発表した。訪日外国人客数が大きく増える前の2014年に比べて42%増えた。観光関連で雇用された市内の労働者数は13万1,000人と2年前より42%増えた。

●ロイヤルホテル、京都で8年ぶり新ホテル

ロイヤルホテルは12月15日、2020年夏にJR京都駅付近に8年ぶりとなる新ホテル（267室）を開業すると発表した。宴会場や婚礼会場をもたない宿泊特化型で、京都JA会館が建設を計画する7階建ての複合ビルのうち、3～7階に入居する。

●京阪も京都駅南にホテル

京阪ホールディングス（HD）は12月15日、JR京都駅の南側に200室規模の宿泊特化型ホテル、ホテル京阪京都駅南を2020年春に開業すると発表した。駅南側ではすでにホテルが1つあり、2018年秋にも新設する計画を立てている。

●りそな銀など万博応援私募債取り扱いを開始

りそなホールディングスグループ傘下のりそな銀行、埼玉りそな銀行、近畿大阪銀行の3行は12月15日、2025年万博の大阪誘致などを後押しするCSR私募債の取り扱いを始めたと発表した。発行額の0.1%が、企業から万博誘致委員会などへの寄付に充てられる。

●大阪市営地下鉄の民営化、国交省が事業譲渡許可

大阪市は12月18日、2018年4月1日の市営地下鉄民営化に向け、6月に設立した大阪市高速電気軌道に地下鉄事業を譲渡する許認可を国土交通省から受けた。準備会社として設立された大阪市高速電気軌道は今後、鉄道事業会社として改めてスタートを切る。

●大阪万博実現へ決起集会

2025年国際博覧会（万博）の大阪誘致を目指す官民共同の誘致委員会は12月18日、東京都内で決起集会を開いた。約400人の出席者らを前に、誘致委員会の榊原定征会長（経団連会長）は「国の威信を懸けて何としても誘致を勝ち取りたい」と訴えた。

●USJの訪日客200万人超す

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの運営会社は12月19日、2017年の訪日来場者が200万人となり過去最高になったと発表した。全体の入場者の1割強とみられ、この3年間で約2倍となり、入場者数を押し上げている。

●大阪市の民泊条例案骨子、近隣住民に事前説明義務付け

大阪市は12月19日、民泊条例案の骨子を発表した。施設の運営者が近隣住民に対し、民泊施設として使用することを事前に説明するようルール化するのが柱。営業日数や区域の制限は設けない方針。2018年2月議会での議決を目指す。

●関西百貨店の11月免税売上高、前年比2.1倍

日本銀行大阪支店が12月21日発表した11月の関西地域の百貨店の免税売上高は前年同月比約2.1倍の99億8,900万円だった。13か月連続で前年実績を上回った。免税件数は14万455件で70.7%増加した。

日本百貨店協会が同日発表した11月の近畿地方（福井県含む2府5県）の百貨店売上高は前年同月比5.2%増の1,291億円だった。前年実績を上回るのは8か月連続となる。

●うめきた2期のコンペ募集要領、価格より企画重視

2024年夏の街開きを目指す大阪駅北側の貨物駅跡、うめきた2期（約16ha）の再開発を巡り、都市再生機構（UR）は12月21日、開発事業者を決める事業コンペの募集要領を公表した。評価の配点を企画200点、価格（土地の購入額）100点の計300点満点とした。

●万博誘致費18億円2018年度予算案、インフラ整備も強化

政府が12月22日閣議決定した2018年度予算案で、関西関連では25年万博の大阪誘致関連に計約18億5,000万円を盛り込んだ。北陸新幹線の大阪延伸に向けた調査費や、神戸港の機能強化などインフラ整備にも重点を置いた。文化庁の京都への先行移転組織「地域文化創生本部」の関連事業には2017年度比2.1倍の55億5,000万円が盛り込まれた

●堺市の民泊条例案、住居専用地域で規制

堺市は12月22日、民泊条例案の骨子を発表した。住宅地（住居専用地域）で「家主不在型」は平日の営業を禁止する。近隣住民に対し、民泊施設として使うことを事前説明することも義務付ける。

●USJ、2018年春に4つの新アトラクション

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの運営会社は12月22日、2018年春から始める4つの新アトラクションを発表した。「おさるのジョージ」が題材のシアター形式アトラクションが初登場する。

●ホテル稼働率、前年比プラス続く

日本経済新聞社が発表した大阪市内の主要13ホテルの平均客室稼働率は9月が94.2%、10月が95.4%、11月が95.6%だった。前年同月比で9月が3.5ポイント、10月が3.6ポイントの上昇、11月が4.6ポイント上昇し、平均稼働率は11か月連続で前年比プラスとなった。

●USJ周辺最大のホテル、19年秋開業

コンビニエンスストア向けに弁当や総菜を供給する武蔵野（埼玉県朝霞市）はユニバーサル・スタジオ・ジャパンに近いJR桜島駅前にある日立造船桜島工場跡に客室760室、延べ床面積約6万㎡のホテルを建設し、2019年秋に開業する。周辺のホテルの数は9か所となり、2014年以前から倍増する。

●万博公園の運営に吉本興業連合、委託料ゼロ

大阪府は12月22日、府立万博記念公園の指定管理者に吉本興業を代表とする企業連合を選定したと発表した。期間は2018年10月からの10年間。3つの企業連合が応募した中で、府が最大13億円とした委託料をゼロとした点などが評価された。吉本連合は入場者を3割以上増やし、経費を賄う計画だ。

●岸和田市長が辞職

信貴芳則岸和田市市長（56）は2013年の市長選前に自民党の推薦を得るため党関係者に現金200万円を渡した問題を受け市議会は12月26日の本会議で、市長が提出した辞職願に全会一致で同意した。問題の全容解明のため、地方自治法に基づく調査特別委員会（百条委員会）を設置も決まった。市長選挙は2018年2月4日に投開票される。

●大商会頭「大阪城公園一帯を先端技術実験場に」

大阪府・市と関西の経済3団体首脳は12月26日、意見交換会を大阪市内で開いた。大阪商工会議所の尾崎裕会頭は大阪城公園を立ち乗り電動二輪車「セグウェイ」の走行やカートの自動運転、ドローン（小型無人機）の飛行などの実証実験フィールドにするため、国への規制緩和を

発案。25 年万博の大阪開催を見据え、大阪を実証実験都市にするための検討チーム発足も提案した。

●関西成長率は18年度1.4%に

三菱東京 UFJ 銀行は 12 月 27 日、2018 年度の関西 2 府 4 県の実質経済成長率が 1.4%になるとの予測を発表した。輸出の堅調な伸びや訪日外国人客の消費の増加がけん引すると見込んだ。

●奈良県知事「関空とリニア結ぶ新幹線を」

荒井正吾奈良県知事は 12 月 27 日の定例記者会見で、関西空港から和歌山県内を通り、奈良市付近でリニア中央新幹線に接続する新幹線構想を明らかにした。訪日外国人観光客の取り込みが狙い。在来線と線路幅が同じ「スーパー特急」方式を導入、関西空港と奈良市付近を 30 分程度でつなぐ。

●USJが9年連続値上げ

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの運営会社は 12 月 27 日、入場料金を 2018 年 1 月 31 日から値上げすると発表した。値上げは 9 年連続で、1 日券が大人（中学生以上）で 7,900 円（税込み）と 300 円高くなる。年間パスは対象外。

国

●出国税1,000円、2019年1月7日から

国際観光旅客税（出国税）の創設が 12 月 14 日決まった。税率は出国 1 回につき 1,000 円に設定。2019 年 1 月 7 日以後の出国に適用する。財源の使途については「日本人出国者を含む負担者の納得が得られ、先進的で費用対効果が高く、地方創生をはじめとする重要な政策課題に合致するもの」に充当するとしている。

●11月の訪日客27%増の237万人

日本政府観光局が 12 月 20 日発表した 11 月の訪日外国人客数は前年同月比 27% 増の 237 万 7,900 人だった。LCC の路線増加などを背景に韓国、中国、インドネシア、フィリピン、ベトナム、ロシアの増加率が 3 割を超えた。観光庁の田村明比古長官は同日の記者会見で「2017 年通年では 2,800 万人台の半ばに迫る」との見通しを示した。

●2018年度予算、航空関連は4,309億円

政府は 22 日、2018 年度予算案を閣議決定した。一般会計の歳出総額は 2017 年度比 2,581 億円増の 97 兆 7,128 億円と 6 年連続で過去最大を更新した。税收で国債費を除いた政策経費をどれだけ賄えるかを示す国の基礎的財政収支は 10 兆 3,902 億円の赤字。

国土交通省は空港整備勘定として前年度比 10.7% 増の 4,309 億円を計上。2020 年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向け、羽田空港の機能強化やテロ対策強化、ドローンへの対応などを進めていく。

●政府、自治体の民泊規制で指針を公表

政府は 12 月 26 日、民泊に関し、地方自治体が条例を定めて制限する際の留意点をまとめた指針を公表した。条例で 1 年間を通じて禁止することは、住宅宿泊事業法の「目的を逸脱するもので、適切でない」と強調。特定の地域全体の一律禁止にも慎重な検討を求め、自治体の規制をけん制した。

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 大阪・関西『複合ウェルネス・ツーリズム』 プラットフォームの構築

公益財団法人大阪観光局
プロジェクト推進担当部長

高橋 保裕氏



●とき 2017年10月30日（月）

●ところ 大阪キャッスルホテル6階 鳳凰・白鳥の間

■はじめに

私は3年半前に関経連の広域観光担当部長を務めたのちにアジア太平洋研究所で「インバウンド先進地域としての関西」を提言させていたが、今年の8月から大阪観光局に着任しました。今、インバウンドが関西の経済にとって重要な位置付けになっているなかで、特に大阪を中心に関西のインバウンドを、これから次のフェイズとしてどうしていくのかをしっかりと考えることが、関西経済にとって非常に重要な時であると考えて取り組んでいます。

■関西広域観光は第2フェイズへ～関西経済縮小スパイラルをどう食い止めるか～

関西の広域観光は、特に大阪で1,000万人を越える状況になっており、宿泊や交通などさまざまなところで対応しなければいけません。これをさらに国の目標である3,000万人、6,000万人を目指していくにあたり、数で対応しているのか、関西の広域観光第2フェイズはどういうところにあるのか、といったことを考える時期に来ていると思います。

国には1,000兆円の借金があり、税収は55兆円、社会保障と利払いで消えてしまう状況にあり、さらに歳出でいうと100兆円ベースで予算を取っており、どうしても借金が積み上がっていきます。このような状況でどう国をやりくりしていくのか、これから非常に重要な岐路に立っていると思います。

そして2025年問題。人口のボリュームゾーンである団塊の世代が後期高齢者になるのが2025年、昭和でいうと100年という時期がいずれ来るといときに、地域社会の維持が困難になってきます。自治体の行政、病院などのサービスが提供できなくなってくる状況で、加えて消滅都市のリスクが迫ります。2040年までに896の自治体が消滅するのではないかという統計も出ており、どういう形でそれに対応していくのか。2040年代には人口の4割が高齢者になることがわかっています。給付と負担のバランスをどのような形で考えていくのか。

先般、アジア太平洋研究所から出た2017年関西経済白書で、交流人口にいかに対応していくのかについて執筆させていただきました。定住人口1人の年間消費額は平均124万円、それに対して外国人観光交流人口は1人当たり平均2016年ベースで15万円となっています。

訪日旅客8人分が定住人口1人分と同等の消費額となり、今年度仮りに3,200万人海外から来ているということになると、結果として単純に約400万人の定住人口増と同程度の消費額になる。宿泊や交通などインフラ含め経済効果を考慮すると、一人当たりの交流消費額を増やし、また（定住人口としての）外国人の高度専門人材をいかに増やしていくかが、これから地域経済を支えるために重要になっていくと考えられます。

■「関西広域観光戦略」の俯瞰図

この図は、まだ訪日旅客の大阪観光の数が260万人程度だった2013年に、私が関西広域連合と一緒に関経連で関西広域観光戦略を俯瞰図としてつくったものです。関西でいかに海外からのインバウンドの環境整備を行い、しかも海外に向かって情報発信するのが、2020年のオリパラを見据えて首都圏に来る海外の方をどのように関西に引き寄せるのか。

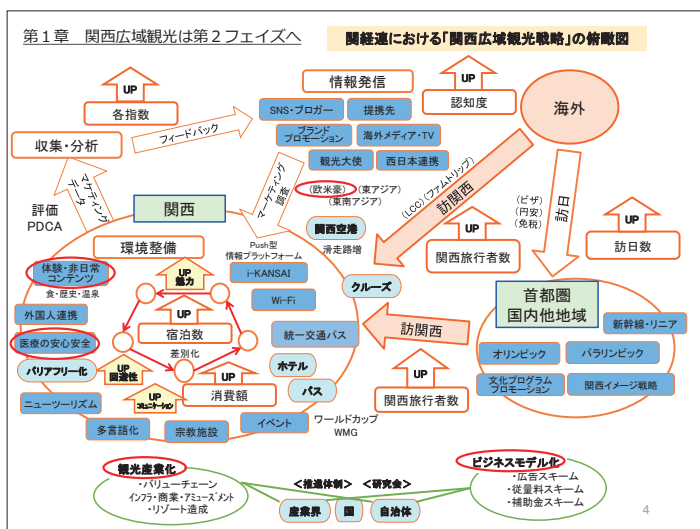
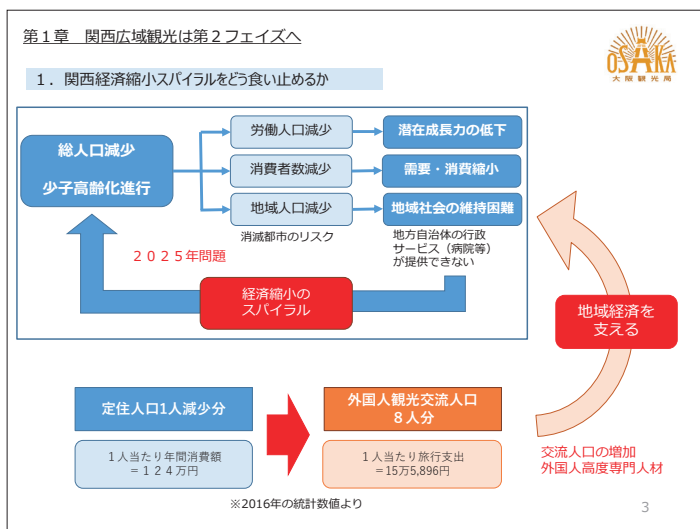
Wi-Fi の共通認証や関西ワンパスという統一交通パスをつくったり、ホテルと民泊を合わせて宿泊の不足に対応したりなどを進めてきました。第1フェイズでは1,000万人を超えて大阪だけで4倍ぐらいいになりました。しかし京都な

どでは飽和状態で、なかなか住民の共感を必ずしも得ているわけではありません。いかに消費額をアップできて数に頼らずに対応できるのか、消費単価を上げる、滞在日数・滞在時間を増やす、さらに周遊エリアを広げるなどしながら、交流人口や交流消費を増やしていくことが必要になってきます。

訪日旅客の目的が体験型に変化してきていますが、非日常的なコンテンツをいかに、単なる食、温泉、歴史ではなく、違うものと融合させるのか。あるいは、関西では何かあったときには医療の安心・安全がきちんと図れるようになっているとなれば、今はアジアが中心ですが欧米、豪からもアップグレードの方々に関西

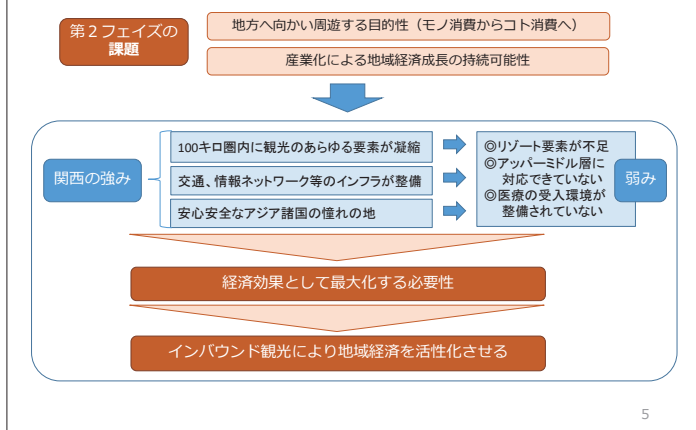
に来てくれるようになるでしょう。

インバウンドが大きな産業になっているかといえば必ずしもそうではなく、産業化するためにはきちんとバリューチェーンをつくって、それが産業として機能するようにしなければいけない。さらにビジネスモデルをきちんとつくっていかなければいけない。これはまさに民間の発想で対応していくことが求められる部分だと思うのです。



■関西広域観光の 第2フェーズの課題

第2フェイズの課題は、いかに地方へ向かって周遊してもらう形をつくるのか、いかに産業化をきちんと持続可能なものとしてつくっていくことができるのか、という点です。せっかく関西の強みとして100キロ圏内に多くの観光要素が詰まっており、交通や情報ネットワーク、インフラも非常に整っているのです。アジアからは憧れの地として、大阪をはじめ関西の地域



5

■ラグジュアリー・マーケットの条件

「風光明媚」「食事がおいしい」「治安がいい」「文化・歴史」「医療」、この五つが富裕層、ミドル層のラグジュアリー・ニーズとして上がってきています。ストックホルムの国際研究所などが参加するエコノミスト・インテリジェンス・ユニット（イギリスの定期刊行物調査部門）が作成した「Safe Cities Index 2017」が2016年に出版しましたが、医療健康環境

を見てもらっている状況ではありますが、海外からすると所謂リゾート地ではありません。

そういうなかで長期間滞在し、経済効果を最大化し、「インバウンド先進地域」と呼べるようにするにはどうすべきなのか。

そこで必要なのが国際医療交流です。海外では十数年前から「国境を越えた健康」への関心が高まっています。今年度のシートリップ（Ctrip：中国最大のOTA）では、旅の目的第4位が「健康・医療」という統計も出ています。国際医療交流の重要性が増し、大阪を訪れる方々が1,000万人を超え今後、様々な国際スポーツイベントが開催されるということは、けがをしったり病気になったりすることが十分ありえます。そういうときの安心・安全が不可欠になっているので、このインフラをしっかり和固めていかなければいけません。

さらに産業化を視野に入れると、観光と密接に関連する交通、宿泊、みやげもの、飲食などは十分に影響が出ているわけですが、それと異なるカテゴリー、あるいはこれまでと異なる時間帯の対応、異なる目的性を発揮したインバウンドを考え、ていく必要があるでしょう。

安全性の部門で大阪が世界一となっています。大阪は非常に健康上安全な都市という総合評価がすでにあるわけです。

世界の観光需要はUNWTO（世界観光機関）などの試算に基づく、さらに増えていくと見られます。しかも2020年はアジア太平洋の伸びが一番高い。しかし富裕層が行くアジアのエリアに日本は必ずしも入っていません。世界から見た日本の評価は、衛生や病床での対応、あるいは寿命が長寿、おもてなしがいい、といった部分は非常に高く評価されていますが、開放性が低いという問題があります。

日本のリゾートでは、ラグジュアリーな戦略が今まで施されていません。関西は食、医療な



2. ラグジュアリー・マーケットの条件

アジアや欧米豪富裕層・ミドル層のニーズ

世界を見渡すとインバウンド観光で活性化している地方都市が多くある

風光明媚な関西の自然・海山を満喫したい
食事がおいしく、温泉もある関西で気分をリフレッシュしたい
治安が良く、数日で日本の魅力に関西だけで堪能できる
文化・歴史とモノづくりの深い関西で体験してみたい
医療が先進的で長寿エリアでもある関西で健診・治療を受けたい

- 世界の観光需要はこれからさらに伸びる 2020年に13.6億人（UNWTO試算）
- 世界の富裕層が行くエリアはアジアで増加が目立つが、日本はこの傾向を見失っていた 欧米からタイ（ブーケット）（サムイ島）、インドネシア（バリ島）、モルジブ等、UNWTO調査では2020年には**アジア太平洋に26%**との予測
- 世界から見た日本の評価 トップから衛生・飲料水・病床・平均寿命・おもてなし 最低ランクは 課税・空港利便性・開放性・外国人雇用
- 日本のリゾート・医療は世界の中で中間的な価格 価格競争の戦略もラグジュアリー戦略もなく中途半端 高コストな日本は、丁寧なサービスでラグジュアリーを目指すなければならない
- 関西は【食】や【医療】といった目玉セグメントを使って「健康実現都市」をアピールすべき おもてなし周遊（ウェルネスツーリズム）を提案 ○○シェフの日本料理、○○医師の心臓手術等

7

ど目玉的なセグメントをうまく使って健康を実現できる都市であることをもっとアピールし、「このシェフが作った日本料理が関西のどこで食べられる」「この人に合った料理が食べられる」「この人に合った手術が受けられる」というカスタマイズがさらに富裕層、ミドル層にとっては大事になってくると思います。

■関西広域との連携によるシナジー

関西国際空港の国際旅客ネットワークは、LCCで関西を訪問する旅客は87%アジアからですが、逆にいうと欧、米、豪が手薄です。これから関空・伊丹・神戸と3空港の課題があるなかでこの部分をいかに解消していくかが課題だと思っています。

リゾートで観光招致を促している国は世界中にたくさんありますが、日本には世界レベルのものは、はっきり言ってありません。関西はエンターテインメントでいうとUSJはじめ様々なものがあり、伝統文化でいうと、歌舞伎や、奈良や京都で禅の体験、施設としては大阪城、姫路城、パワースポットとして高野山、熊野があり、環境的には瀬戸内海に面しています。

食文化はいうまでもなく、世界遺産や、体に効能がある温泉も関西には多くあります。関西ではこのような組み合わせ、或いはカスタマイズができるようなリゾートを造成していくことが最も必要ではないでしょうか。

大阪がゲートウェイとなって広域に連携し、さらに西日本全体を見据えた、健康をテーマにしたシナジー効果を生み出す潜在能力が非常に高いエリアといえましょう。

ヨーロッパでは、特にスイスやスペイン、ドイツでは、2週間あるいは1か月滞在して心や体を癒すための施設がいくつかあり、1回500万円くらいかかるものもあります。関西はスピリチュアル、ヒーリング、ガストロノミー、レ

第1章 関西広域観光は第2フェイズへ 関西広域との連携によるシナジー



(出典) 夢洲まちづくり構想検討会「夢洲まちづくり構想(案)」より作成

関西は、日本有数の自然景観を有し、世界から人を集める潜在能力が高いエリア

10

クリエーション、世界最先端の治療からアンチエイジングなどさまざまな施設とソフト両面であるわけです。関西は、ウェルネスで連携すればヨーロッパの一つの国に負けないリゾートが組めるような資源があって、しかもそんなに遠くない中で移動できるという特性があります。

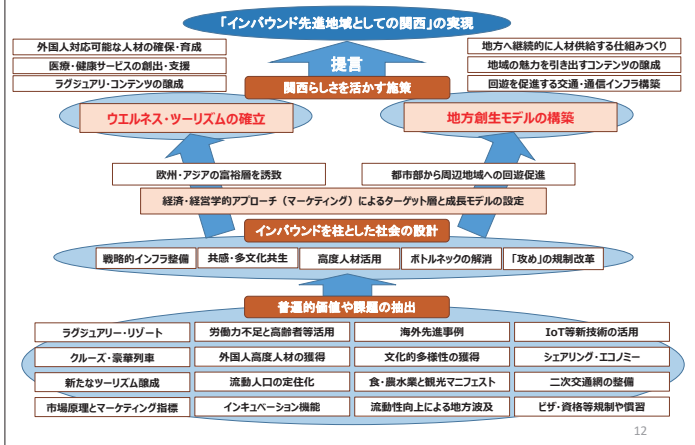
■「インバウンド先進地域としての関西」研究ツリー図

私はアジア太平洋研究所 (APIR) において、インバウンド先進地域としての関西における研究ツリー図をつくって報告書にまとめ外部に提言しました。図の真ん中にある経済・経営学的なアプローチのマーケティングによって、これから第2フェイズとして欧州、アジアの富裕層を誘致できるウェルネスを確立し、ラグジュアリーコンテンツを醸成していくことが一つの重要な要素だと考えました。

そして都市部から周辺地域へ回遊促進して地方を創生するモデルにつなげます。地方へ継続的に人材を供給する仕組みをつくらなければ、地方は今の対応で創生するのはなかなか難しいでしょう。二つの仕組み「ウェルネス・ツーリズムの確立」と「地方創生モデルの構築」を、できれば両方まとめて対応できる AI (人工知能) や IoT (物のインターネット Internet of Things) といった新たな技術も使って実現すること、また、シェアリングエコノミーを駆使

第1章 関西広域観光は第2フェイズへ

APIRにおける「インバウンド先進地域としての関西」研究ツリー図



して対応していくことを提言しメディアにも取り上げられました。

■ウェルネス・ツーリズムの確立～国や大阪・関西の動き～

国は2013年、第2次安倍政権のときに日本再興戦略をつくりました。世界最先端の健康立国へ、さらに観光立国の実現、関経連や同友会も掲げている健康医療と観光、この二つが国の再興戦略のなかでも最も重要な一つであるとうたっています。

観光庁は2020年までに外国人患者受入が整備された医療機関を100か所整備する。経産省もMEJ（Medical Excellence JAPAN）で医療国際化の対応を行う。JIH（Japan International Hospitals）という国際病院を推奨する。厚労省も医療国際展開の推進、医療機関認証制度を設ける。2020年には訪日外国人旅行者数を4,000万人、2030年で6,000万人という訪日外国人旅行消費額を含め掲げているわけですが、国はこれを推し進めているものの、実際には関西では医療の部分では浸透していないというのが現状です。

一方で大阪・関西の医療にかかる動きとして、大阪府地域医療構想というものもきちんとしており、2025年の大阪万博、全国含めてIR構想、大阪・関西の特区構想として国際戦略総合特区、国家戦略特別区域、こういうものをまとめて大阪は歴史的背景も医療の部分は強く、集積もしっかりできていて健康、観光の資源もきちんとしています。しかし、中々それが（外国人受入に）進んでいない状況があります。

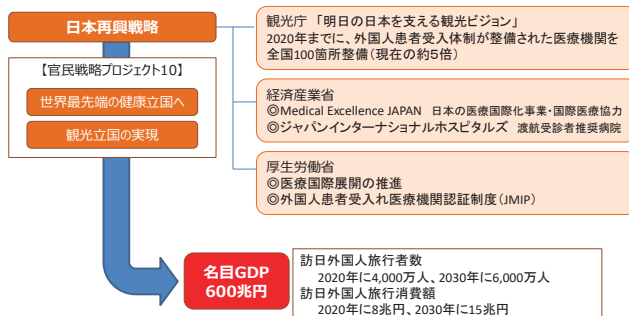
関西はある意味で世界ナンバーワンの健康医療が整備された地域でもあります。世界に誇る食や日本文化、スポーツ、世界遺産、国宝重要文化財も、日本の中でここが最も詰まっています。しかし現実には、それぞれが「関西は一つ」と言わず「一つ一つ」（すなわち「関西はバラバラ」）という言い方をしているように、なかなか一体化できていないのが現実だと思います。

■国際医療交流のポジショニング

海外では富裕層が先進医療を受けるのは普通であり、特にシンガポール、タイなどは国をあげて海外から医療の対応を受けています。しか

第2章 ウェルネス・ツーリズムの確立

1. 国や大阪・関西の動き



第2章 ウェルネス・ツーリズムの確立

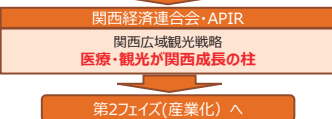


大阪・関西の様々な医療推進にかかる動き

大阪府地域医療構想	今後、高齢化が進み、医療・介護ニーズの増加や多様化への対応が求められるため、限られた医療・介護資源を有効に活用し、必要なサービスを確保する必要がある。
2025年大阪万博	高齢化が進む日本を「世界における未来社会の実験場」と位置づけ、万博で「新たな発想で社会・経済制度をデザインする」
大阪・関西の特化構想	関西イノベーション国際戦略総合特区・医薬品・医療機器・先端医療技術 関西圏国家戦略特別区域・健康・医療分野における国際的イノベーション拠点の形成

大阪・関西の強み

歴史的背景	道修町の医薬商 通塾の西洋医学
先進医療の集積	大学 病院 医療センター
健康観光資源	温泉 パワースポット スポーツ 和食



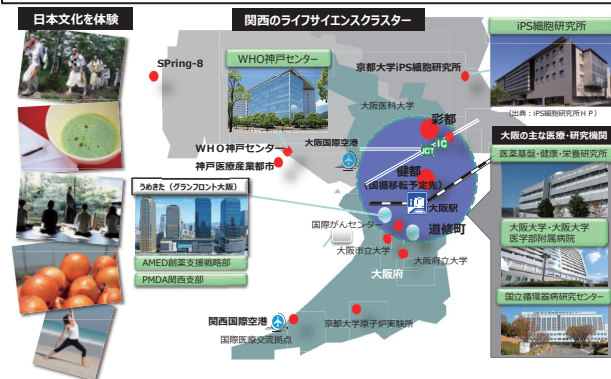
15

第2章 ウェルネス・ツーリズムの確立

ワンストップにウェルネスの融合化



- 関西全体でウェルネス分野の先端的な取り組みの紹介
- うめきたや健都など関西各地のウェルネス分野の拠点と会場をつなぐ
- 日本の健康を支える「文化」「食」「スポーツ」など体験してもらう



16

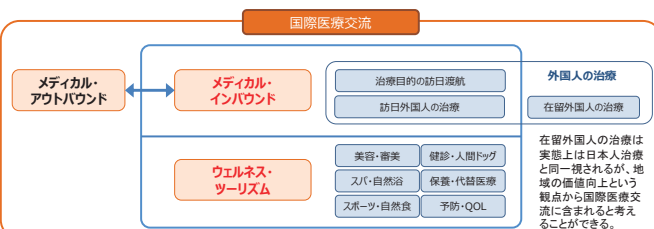
第2章 ウェルネス・ツーリズムの確立



2. 国際医療交流のポジショニング

「医療ツーリズム」「メディカル・ツーリズム」と表現した場合、「医療観光」として医療と観光を合わせたものと誤解されやすいため、ポジショニングとともに再定義が必要

- 医療機関の対応による分類**
日本で受けるサービスが医師・医療機関の指示を要するか否か
⇒ 美容形成、審美歯科、健康診断等も医療ツーリズムに含まれる
- 訪日外国人の「目的」による分類**
治療・医療目的なのか、健康増進を兼ねた観光目的なのか
⇒ 従来の「医療ツーリズム」に近い考え方、在留外国人治療は含まれない



17

し、日本は国民皆保険制度のもとで医療の対応をしており、保険診療と自由診療を同じ方に対応してはいけないうして、混合診療ができない部分もあります。医療をビジネスとして推進するという考え方は、適切とは言えません。

“国際医療交流”というときに、メディカルインバウンドや医療ツーリズムという言い方をしますが、これは国民の理解が得にくいと思います。しかし、大阪観光局が取り組む複合ウェルネス・ツーリズムは、健診を含めたFITにカスタマイズした旅の提案です、もちろん健診で病気が見つかったときにはきちんと医療機関に紹介できたり、急な旅行中の病気に対応できる仕組みをつくらなければいけません。それとともにスポーツや予防医療、代替医療、スパ・自然浴、美容・審美など、海外でマーケティング調査をしても、これからの新しい「コト」消費として関西に求められているニーズなのです。

世界の医療観光マーケットは10兆円市場です。WHOも国境を越えて医療を受けることを推奨しており、国際貢献としても対応すべきです。

■外国人受入の課題

2015年に医療機関の団体で行った全国調査によると、外国人を扱った病院は全国で8割あり、入院患者を扱った病院も6割あります。そのうち500人以上の患者を扱ったところも全国で1割あるぐらい、病院も外国

人には接してはいるのです。

2017年に、大阪約200の医療機関を調査しました。医療なのでミスが許されない状況で多言語対応しようと思えば、医師もそうですが医師以外の対応も含めて非常にお金が掛かるわけで、個別に対応を考えるとすればいろいろと投資しなければいけません。

生活習慣の違いもあります。治療費の不払い、これはよく新聞などでも出ている「取りっぱぐれ」です。あるいは自由診療の病院をつくったとしても、毎年きちんと患者が来てくれるのかといった情報の入手も困難です。手術になった時のいろいろな問題点、かなり込み入った通訳については、たくさん抱えている病院もありますが、そうでない病院がほとんどというなかで、大阪の多くの医療機関は取り組みに躊躇している状況です。海外の方を診療するときにくらお金をもらえばいいのかを、経産省が外国人患者の医療費基本的な考え方として出しているものがこの図です。

■外国人に対する医療費の基本的考え方

基本的には、税金でまかなっている部分や医療費の原価はさほど変わりませんが、それに加えて受け入れ支援、サービスすなわち通訳や翻訳、食事メニューなどの分は外国人患者価格に大きく足さないとはいけません。さらに付加価値として外国人にプラスする部分もプラスαでできる部分です。普通われわれの保険診療は3割負担ですが、保険を全額負担にしたさらにその2倍から3倍程度が、関東などの病院などで普通に採用されている設定金額です。

東京ではいくつかの医療機関は、自ら医療通訳を抱えたり、法務関係のプロフェッショナルで契約対応をしたりして海外とのやりとりを行っており、年間1,000や1,500の問い合わせがあります。それをスクリーニングして、500件くらいの外国人

に対する手術等を一つの病院で受けている事例がいくつかあります。1回の手術が平均約600万円くらい、という調査結果があります。

■各国の医療費比較

さまざまな文献をもとに先生方のご協力ですくった資料ですが、下段には、日本の診療報酬価格を3倍にしたとき、他の国と比較して何倍なのかを示しています。例えばアメリカで虫垂炎の手術をすると日本の8倍の値段が掛かります。

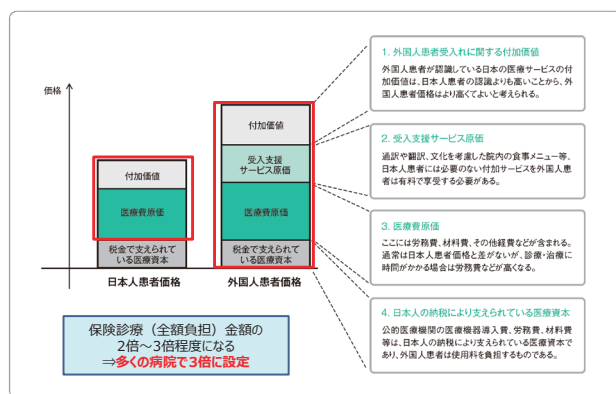
この場合、比較するべきところは、国をあげて対応しているシンガポールやタイなどです。心臓バイパス手術プラス弁置換でみると、日本治療の3倍にしたものとシンガポールの費用がちょうど同じくらいの金額になっています。冠動脈手術は日本の1.67倍がシンガポールの値段。人工股関節の全置換でも、3倍してもまだシンガポールが高く、タイでも1.22倍、韓国では1.44倍になっています。関西の医療は安価で且つ技術も高いといえるわけです。

■健康・医療へのニーズ構造

日本に来た外国人が薬を爆買いされている状況を見ればわかると思いますが、中国等においては非常に長い待ち時間、劣悪な医療環境などから自国医療への不信感があります。富裕層は安心・安全で高度な技術があれば海

第2章 ウェルネス・ツーリズムの確立

外国人に対する医療費の基本的考え方（経産省「外国人患者の受入参考書」より）



20

第2章 ウェルネス・ツーリズムの確立



各国の医療費比較（上段USD、下段は日本の診療報酬価格の3倍に対する比率）

治療等名称	日本 (診療報酬)	日本 (3倍計算)	アメリカ	シンガポール	インド	タイ	韓国
虫垂炎	3478	10435	81758			443	0.04
MRI検査	148	444	7.84	250	250	0.56	22100
心臓バイパス手術	6992	20976	130000	18500	10000	11000	1.05
バイパス+弁置換（1ヵ所）	7435	22305	105000	22250	9850	10000	0.45
心臓弁膜手術	8696	26088	160000	12500	9000	10000	1.29
冠動脈手術	2230	6690	57000	11200	6250	13000	1.31
脊椎固定術	5010	15030	62000	9500	6500	7000	1.44
子宮摘出手術	3055	9165	20000	6000	3000	4500	0.34
人工股関節全置換	3277	9831	40000	9625	8500	10000	1.22
人工股関節全置換	3277	9831	43000	12000	8800	12000	0.90
緑内障	2183	6549		2325		975	0.15
豊胸	7000	21000		7500		3000	0.14
脂肪吸引	4500	13500		6500		4600	0.34

※各国の数値は各種文献及び独自のヒアリング調査による

21

外の医療機関へ行きたいと思っています。国際医療渡航の要因は、一つは技術、一つは時間。もう一つが医療精度などに対する信頼です。

今は中国からマレーシア、シンガポール、タイに行っています。ベトナム、カンボジアからもマレーシアに行っています。中国からは特に関西は検査の精度、治療の技術で高い評価をされています。

先般、デービッド・アトキンソンさん（小西美術工芸社社長、文化財の専門家）からお話を聞いた際、クオリティの高いシンガポールと比較して関西が強いかがキーだとおっしゃっていました。

■大阪モデルによる課題解決

経産省モデルに対して、大阪の場合はプラットフォームをつくってそこで受け入れ体制をつくる。多言語対応、リスク対応、情報提供の対応がシェアリングエコノミーのなかで実現できれば、多言語、リスク、価格の問題、情報提供といったメディカルの課題が解決できます。

大阪観光局がこのプラットフォームをつくるとなると、（観

光団体である大阪観光局は）医療には対応できないので、われわれはウェルネス・ツーリズムのプラットフォームをつくって、健診で病気が発見された時にはこの課題が解決できるという仕組みづくりを考える必要があります。

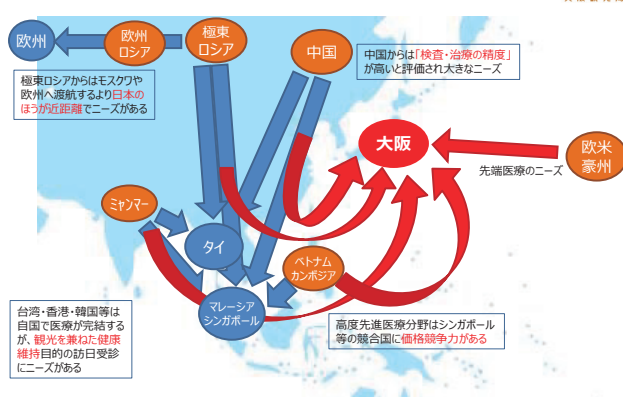
資料25ページで示しているのは、産業としてのウェルネス・ツーリズムのバリューチェーンの仕組みです。マーケティングの上でターゲットを設定してブランディングし、フ

ローにあるように旅行商品をつくって医療機関を決定して対応し、健康に良い食や温泉、パワースポットに行く。これの会員になってもらい、リピーターとして来てもらえるような仕掛けづくりをするのが私の提案した複合ウェルネス・ツーリズムです。

図にあるようなプラットフォームをつくり、大阪・関西に来たら健康になれるということ、大阪観光局が中心になって推進するので。もし病気になったときはワンストップで医療機関とつなげるような形をつくります。24時間安心・安全をつくるこの部分をきちんと整備するようなプラットフォームをつくることによって、医療の問題を解決することができるの

第2章 ウェルネス・ツーリズムの確立

大阪・関西の競合国との関係



23

OSAKA
大阪大学

The diagram illustrates a multi-layered system for international medical exchange and foreigner reception, centered around the "International Medical Exchange Platform".

- Top Level:** A red oval contains the goal: "訪日外国人に医療の安心・安全を提供" (Provide peace of mind and safety in medical care for inbound foreigners).
- Second Level:** Two orange boxes represent core components:
 - "統一型コーディネーター" (Unified Coordinator) which includes: プロモーション (Promotion), リスク対応 (Risk Response), 多言語対応 (Multilingual Support), 渡航手配 (Travel Arrangements), 情報提供 (Information Provision), 通訳手配 (Interpreter Arrangements), 滞在支援 (Stay Support), 支払保証 (Payment Guarantee), アフターケア (Aftercare).
 - "受入体制機関ネットワーク" (Reception System Institution Network) which includes: ウェルネスネットワーク (Wellness Network), 情報提供 (Information Provision), 滞在支援 (Stay Support), and 支払保証 (Payment Guarantee).
- Third Level:**
 - A blue box labeled "課題" (Issues) lists: 多言語対応 (Multilingual Support), リスク対応 (Risk Response), 患者の問題 (Patient Issues), 価格設定 (Price Setting), and 情報提供 (Information Provision). It notes hospital burden, unmet risks, potential continuation of care, difficulty in setting fees for foreigners, and lack of awareness of Japanese medicine.
 - An orange box labeled "前提" (Prerequisites) lists: 医療制度 (Medical System) and 健康保険制度 (Health Insurance System), noting the principle of Japanese priority and prohibition of mixed insurance.
- Bottom Level:** The "国際医療交流プラットフォーム" (International Medical Exchange Platform) is shown as a blue bar at the base.
- Flow and Connections:**
 - Arrows point from the "課題" (Issues) box up to the "受入体制機関ネットワーク" (Reception System Institution Network) box.
 - Arrows point from the "前提" (Prerequisites) box up to the "受入体制機関ネットワーク" (Reception System Institution Network) box.
 - A large blue arrow points from the left towards the center, labeled "受入体制の提供" (Provision of Reception System).
 - Orange arrows connect the "統一型コーディネーター" box to the "国際医療交流プラットフォーム" box, labeled "連携・支援" (Cooperation/Support) and "認定・認証" (Certification/Accreditation).
 - A large orange arrow points from the bottom left towards the platform, labeled "国際医療交流のさらなる進展" (Further progress of international medical exchange).
 - Text on the right side indicates "訪日外国人" (Inbound Foreigners) moving through the system, with labels for "訪大医調査" (Survey by Large Hospital) and "情報交換" (Information Exchange).

前提プロセス（商品化）

```

graph LR
    A[旅行商品組成] --> B[受入環境整備]
    B --> C[海外プロモーション]
    C --> D[顧客の獲得]
    D --> E[事前スクリーニング]
    E --> F[顧客との基本合意]
    F --> G[医療機関決定]
    G --> H[健診・健診・予防]
    G --> I[がんドック・脳ドック]
    G --> J[内視鏡検査]
    G --> K[アンチエイジング]
    G --> L[プライマリーケア]
  
```

バリューチェーン（パッケージ化）

```

graph LR
    A[検診・ドック受付] --> B[コーディネーター]
    B --> C[事前説明・通訳手配・支払]
    C --> D[検診・ドック実施]
    D --> E[ホルミナル・プログラム・食事・エンターテインメント]
    E --> F[診察・結果説明]
    F --> G[本格的な治療]
    F --> H[健康食レストラン]
    F --> I[パワースポット]
    F --> J[フィットネス・スポーツ]
    F --> K[温泉・スパ・エステ]
    L[アフターケア・メンテ]
  
```

生産

営業活動

OSAKA
大阪大学

図1 国際医療交流都市大阪の発展戦略

② メディカル・インバウンド

治療目的の訪日航航 訪日外国人の治療

① ウェルネス・ツーリズム

英官・審美 健康・人脈トッグ 保養・代替医療
スパ・自然活 スポーツ・自然食 予防・QOL

国際医療交流プラットフォームの構築

医療機関の相互ネットワーク
外国人患者の受入体制整備
海外との医療情報ネットワーク

ITの積極利用

観光と医療の協働ネットワーク
統合型コーディネーター組織化
健康・医療情報の窓口一元化

③ 中期的実現

さまざまな課題の解決

制度・法令 多言語対応
人材確保・育成 安定顧客

バリューチェーンの構築

ブランディング 情報発信
パッケージ商品化 専門人材育成

国際医療交流都市・大阪

医療健康産業を基軸とした経済発展
国際化社会の基盤獲得と都市としての価値向上
インバウンドによる人口減少への対応

高齢化社会における人口減少対策と地域医療維持の実現

地域行政
連携
大阪観光局
連携
専門大学院
研究成果 人材供給
実現

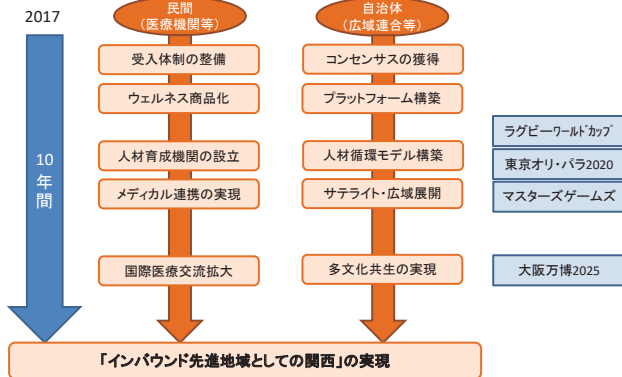
関西広域の持続的成長

27

①ウェルネス・ツーリズム、
左側に②メディカルインバウン
ドと書いてあります。まずウェ
ルネス・ツーリズムをきちんと
実現すれば、メディカルインバ
ウンドのさまざまな課題が解決
できるような形、中期的に健康
都市のブランディングをしてい
ける形にできます。

広域複合ウェルネスの融合が
関西流リゾートをつくってい

第2章 ウェルネス・ツーリズムの確立
ロードマップ



28

く。スポーツとしてのジョギング、サイクリング、ヒーリングとしての禅、セラピー、パワースポット、食としてのガストロノミー、マクロビ、そういうものがさまざまな地域に広がっていくよう対応していきたいと考えます。

■大阪観光局による実証実験

この10月から大阪観光局は実証実験の枠組みをつくりました。すでにプラットフォームが11月にできる予定で進めているところです。資料30ページの縦のラインでウェルネスの対応を行い。横のラインは必要に応じてメディカルの対応もできるような複合ウェルネスのプラットフォームにする。しかもこういった実施支援機能をシェアリング・エコノミーで対応していきます。医療については医療国際化推進機構、国際観光医療学会、あるいは関西公立私立医科大学・医学部連合などの助言を受けながら対応していきたいと連携を協議しています。

31の図にあるランディングページを大阪観光局のサイト「OSAKA-INFO」に併設してつくります。ここからさまざまな旅行商品が民間の旅行会社を中心に、また、いろいろな健診対応を行うところ、食やスポーツ、ホテル、温泉、マッサージなど健康にまつわるところに入ってもらい、全体のコンセプトを海外に向かって大阪観光局が発信します。

すると海外からはそれに対し

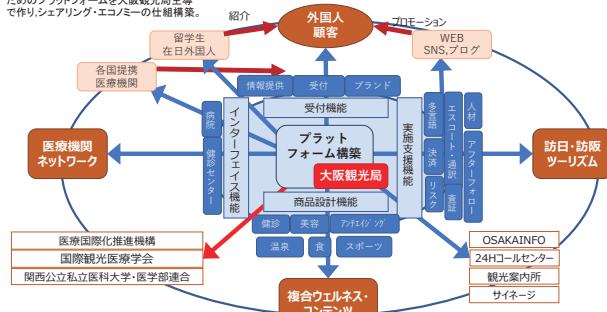
第2章 ウェルネス・ツーリズムの確立

6. 大阪観光局による実証実験 H29.10~H30.3



プラットフォーム構想

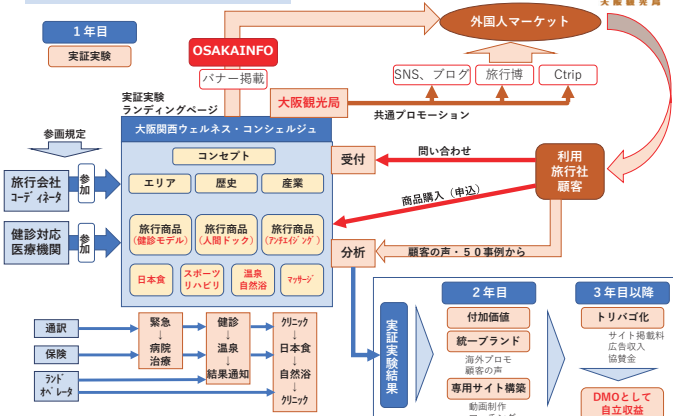
複合ウェルネス・ツーリズムを推進するためのプラットフォームを大阪観光局主導で作り、シェアリング・エコノミーの仕組み構築。



30

ウェルネス・コンシェルジュをOSAKA-INFO連携

大阪観光局による推進モデル



31

て利用者やエージェントの旅行社から、直接大阪関西ウェルネス・コンシェルジュに商品の発注がくる仕組みです。この方々がどんな要望を持っているのか、今後、どのように進めれば最も適正な姿になるのか、通訳、保険、ランドオペレータをどのように組み込めばいいのかなどを、来年3月まで実証実験を行いながら確認していきたいと思っています。

■複合ウェルネス・ツーリズムについて

業務の分離と書いていますが、上の部分が大阪観光局の担うウェルネス・コンシェルジュ、下が健診プログラム、医療との対応という部分です。各民間企業、コーディネーターの方々が医療との対応を行う形で、それを顧客と民間の事業として事業利益を取っていただく部分といった形で分けて考えるということです。

すでに健康産業を主導としたコンソーシアム、旅行代理店を主導としたコンソーシアムなど、ウェルネス・ベンダーの主導、ホテルや保険会社の対応、そういうところが申し込み受付を進めようとしているところです。

このようなコンシェルジュのイメージですが、関西で健診や人間ドックを受けてもらい、温泉で日本体験をしてもらって自然浴、スピリチュアルなど史跡周りやナイトレジャーもしてもらい、帰りにまた関西で健診結果を受

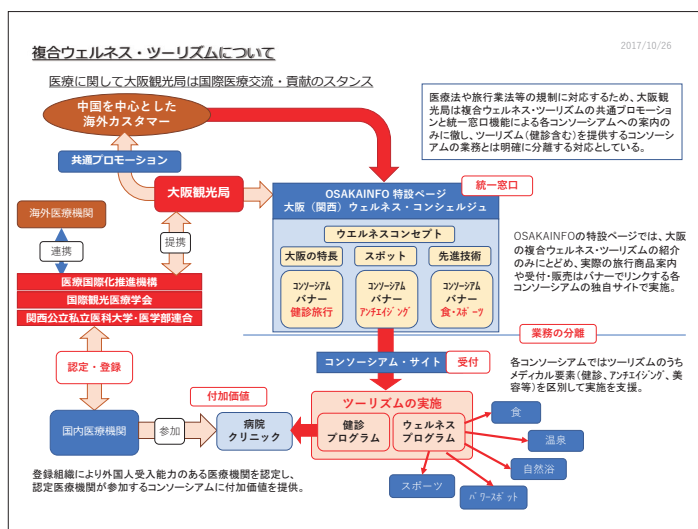
けて帰っていただくといったような対応を増やしていきます。

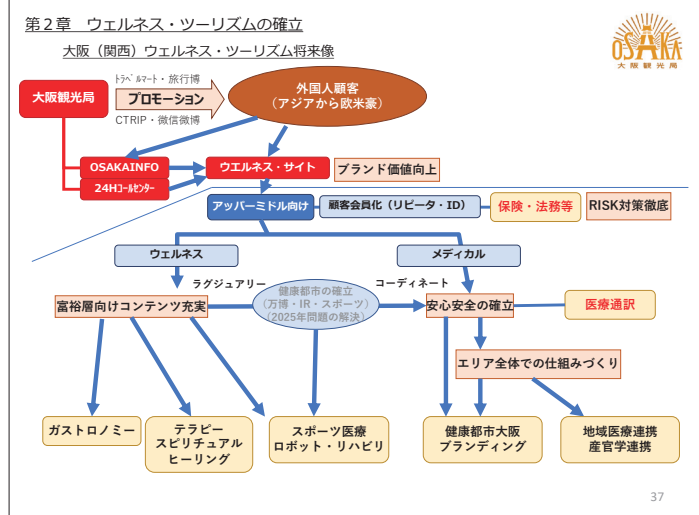
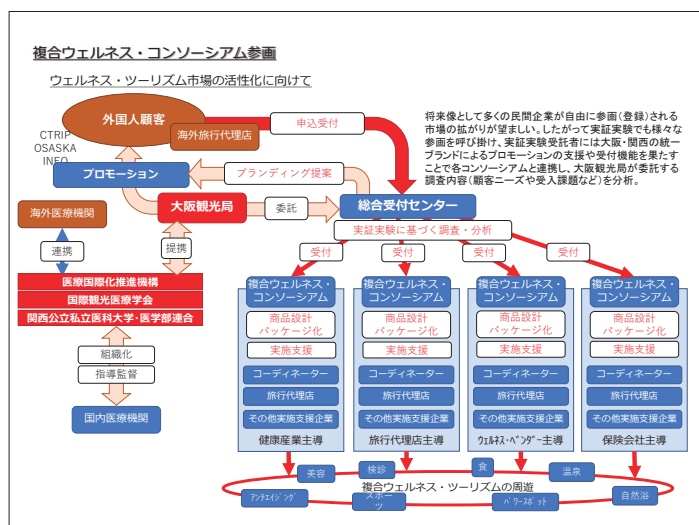
日本人のアクティブなシニア層に対しても、健康志向が高まるなかで、特に関西の私鉄沿線住民等にはこうしたものがこれから重要なニーズになってくると考えています。

来年4月からは本格的な対応を行います。先ほど言った“あなただけのカスタマイズ”、外国人の方々のニーズが病院やスポーツ施設のこういうものに当てはまり、顧客のIDをきちんと管理できて、スマホとクラウドとで多言語の対応ができれば、海外から例えばレストランに来て、自分は宗教上の理由でこういうものは食べられない、或いは、今こういう既往症があるなどといったセルフの情報を、病院に行ってもレストランに行ってもさまざまなスポーツ施設をやっている、外国人とのコミュニケーション対応ができるという形になれば、今問題になっている医療通訳の数が足りない、医療費用の取りっぱぐれがある、という問題に対して、こういう人が申し込むのだからこれだけの保険に入っていて欲しいということなど、そうした対応ができる形をつくりたいということで、次の戦略として考え経済産業省や観光庁とも話合っているところです。

■大阪（関西）ウェルネス・ツーリズム 将来像

アップグレードの方へのプロモーションをきちんと行い、顧客のリピーター化を図ります。保険や法務のリスク対応を行っていきます。一方ではウェルネスの富裕層向けのコンテンツを充実させ、これから予定されているスポーツイベントを含め健康都市の確立に向け、メディカルの安心・安全対応を行いながら大阪の健康都市、大阪・関西としてのブランディングや仕組みづくりを産官学一緒に行なって行っていきます。この





ことによって、万博における「いのち輝く未来社会のデザイン」と新たな未来社会のモデルをここから提供し、世界貢献にもつながっていくのではないのでしょうか。

質疑応答

質問 一般的にツーリズムや観光・旅行というと、そこに何かあるから行くと思います。ところが健康や医療が絡んでくると、場所ではなく人に依存することになります。今の日本では概ね3大都市圏ではいずれも高度な医療があります。関西という意味での差別化、つまり関西でなければならない要素としては、今のお話から

■ウェルネス産業イノベーション

ウェルネス産業の進化について、メンタル面、フィジカル面、ソーシャル面の3次元で今後のテクノロジーであるIoT、AI、遠隔医療、ロボット、レプリケーターなどに展開していくだろうと推測します。

これからさらに開発されていくテクノロジーのなかでどんな対応ができるのか。

また、ホテルや飲食で、AIの分析によってその人に対応することができたり、ロボットを使って体の不自由な方々に3Dプリンターですぐにカスタムメイドの対応ができたり、といったことが関西のプロジェクトで可能になれば、関西からイノベーションのチェーンが広がっていく事を関西経済団体に提言させて頂きました。

2025年誘致を目指す万博のコンセプトにもなった「ウェルネス」が世界の中の関西という可能性を、さらに未来に向かって広げていけるように結びつけ

ていきたいと考え、夢を持ってインバウンド・イノベーションの対応に取り組んでいます。ご清聴ありがとうございました。

変関心を持っておられます。「スピリチュアルの体感には高野山や大峰山へ、がんや心臓外科の治療なら関西のこういう先生がいますよね」と中国で言われるぐらいです。国内には色々な優れた場所や人もいらっしゃいますが、1時間半くらいの圏内にこれだけ集積しているウエルネススポットは例を見ないと思います。尚、且つ、そこに、世界から注目される健康にとって良い食、温泉、スポーツ、エンターテインメントなど、遊びに行けて体にも心にもいいものが集積されているわけです。これを十分活かしていないので、ネットワークやデータベースをきちんと作り、海外に発信することが非常に重要だと思っています。

質問 ウェルネス・ツーリズムは、経産省モデルが中々浸透しないため、大阪モデルを実現し

ようとされています。国内の他の地域でも同じような動きはあるのでしょうか。

応答 所謂、メディカルツーリズムを大阪観光局が進めようとのことではありません。

今後、2019年のラグビーワールドカップを皮切りにゴールドenspōーツイベントが続いていく中で、既に1000万人以上の外国人観光客がお越しになっておられます。急なけがや病気への対応で安心安全を実現することと、関西の有力な資源である健康・医療で課題である通訳不足や保険対応を大阪観光局がプラットフォームを構築してサポートするという「大阪モデル」は他地域では未だなく、健康長寿コンテンツを連携して「健康都市 大阪・関西」のイメージを広げ、万博誘致などにも結び付けていく必要性を申し上げました。

【講師略歴】

日豪の大学院にて MBA 修了。阪急電鉄で経営政策室や都市開発を担当。関経連の広域観光担当部長などを経て、アジア太平洋研究所で「インバウンド先進地域としての関西」研究提言。関西学院大学・大阪樟蔭女子大学非常勤講師。

著書:「「事業・地域」再生イノベーション」(単著)2009年学術図書出版、「新時代のコミュニティビジネス」(共著)2005年関学産業構造研究所(中小企業庁 奨励賞)他。

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



関西国際空港での長距離LCCの就航は 拡大するのか

産経新聞大阪本社経済部 阿部佐知子

関西国際空港と米ホノルルを結ぶ路線に今年、新たに2社が参入した。マレーシアのエアアジアXとシンガポール航空系のスクートで、ともに格安航空会社（LCC）だ。これまでLCCは、そのビジネスモデルから3～4時間の短距離路線が中心だったが、世界では欧州などで長距離路線への就航が拡大している。関西エアポートは、このLCC長距離路線の積極的な誘致を目指しており、今後は関空からの路線も拡大しそうだ。

しかし国内線LCCを数回利用したことのある私にとって、格安運賃はありがたいものの、たまのご褒美で行く海外旅行までLCCを使うか、という疑問が正直ぬぐえなかった。そんな中、12月19日に就航したホノルル行きスクートの初便に搭乗取材する機会があった。

使用機材はボーイング787型機で、座席数329。座席並びが3—3—3で通路が2本の大型機だ。機内は天井も高く、またシートピッチはスタンダードシートでも78センチで、これまでのLCCで感じた窮屈さはほとんどなかった。

機内食と預け入れ荷物1つが含まれた予約クラスだったために出てきた機内食も、味と量ともに私には十分だった。「これで格安なら、次の家族旅行で利用しよう」というのが正直な感想だ。

乗客を見渡すと若者の友人同士や小さい子連れの家族の割合は確かに多かったが、「親を初めて連れてきた」という30代の女性のような3世代や、友人と頻繁に旅行する50代女性などさまざま。話を聞いた10人程度の範囲でだが「次は違う航空会社になりたい」と答えたのは、家族旅行で利用した40代の女性1人だけだった。

「スクリーンモニターがほしい」という意見だったが、そのほかは「値段を考えればまた利用したい」と高評価だった。

乗客に話を聞きわかったのは、多くの人が旅行会社のパッケージツアーで利用していることだ。座席数が多いため、搭乗率を上げられるが鍵となるが、その点同社はJTBやHISといった大手旅行会社を積極的に活用している。

「あまりに安いのでなぜかと聞いて、初めて航空会社がスクートだと知った」「そもそもスクートを知らなかった」という人も多かった。日本からの国際線長距離路線にLCCの選択肢があることはまだあまり知られていないため、積極的に選ばれている訳ではなさそうだ。もっとも、大手旅行会社の知名度で獲得したツアー客が今後のリピーターとなることは十分考えられるだろう。

最後に気になるとすれば「収益が大丈夫なのか」という点だ。スクート幹部は、一般的なLCCが取り組む機内食や手荷物の有料化などに加え、新型機を使い燃費をかなり抑えられていることや、大型機であるために貨物も運べることなどいくつかの点を説明する。ただ、別の航空会社幹部は「長距離路線をやっているLCCで収益が上げられているという話は聞いたことがない」とも。実際、LCCのビジネスモデル構築が容易でないことは、世界の航空会社の実情をみても否定はできない。今後スクートがいかに安定的に収益をあげて路線を維持、拡大するかは、注目したい。

さて次に、今後関空に長距離LCCの新規就航が続くのか、アピールポイントは何か、どのような路線になるかという点について、いくつかの側面からみてみたい。

まず、そもそもなぜエアアジアXとスクートが関空からホノルル線を就航させたかだが、主に3つの要因があげられるだろう。需要が見込める関西の人口規模、関西エアポートの誘致への取り組み、そして以遠権だ。

1点目については、関西は東京圏に次ぐ人口規模を持つ。小型機を使うLCC国内路線では、地方空港などで新しい需要を生み出す期待もあるが、大型機を使う場合、やはり搭乗率を安定させる需要が必要となり、他の地方都市ではなく関空が検討されるのは必然だろう。2点目の関西エアポートの取り組みだが、今年4月から始めた着陸料の見直しをあげたい。これまでアジアからのLCCを中心に路線拡大を進めてきた同社は、就航路線や利用客数を着実に伸ばしている一方、政治的や経済的要因で大きく変動する空港経営においてアジアに偏ることはリスクもある。そこで新料金では、中長距離路線の就航を促すための優遇策を新設。運航実績がなかった都市への路線開設の場合、3千キロ以上の中長距離では初年度の着陸料を無料に（新規路線割引）、また関空を中継する2つの路線を運航する場合は、短い区間の着陸料を無料に（トランジット路線割引）する制度を開始した。エアアジアXとスクートのホノルル路線には、このトランジット路線割引が適用されており、就航を後押ししたとみられる。3つ目の以遠権とは、自国から就航先の国を経由し、さらに先の別の国への路線を開設する権利だ。政府間の交渉で決まるため航空会社が自由に路線開設を決められるのではなく、現状では東京（成田）と比べ、アジア諸国に対して関空からの以遠権が多く認められている。これを行行使することで、両社の関空―ホノルル路線の就航が可能となったのだ。

では、今後長距離LCCが関空への就航を検討する際の、関空の持つ優位性を考えたい。

1つめは、まず関西が持つ観光地としての魅力だ。関西は京都、大阪などを中心に、日本を代表する観光地が充実している。訪日外国人客の国籍を見ると中国、韓国、台湾など東アジアがまだまだ大半を占めるため、長距離LCCの

場合は日本からのアウトバウンド需要が当面は大きくなると考えられるが、相手国からも観光客を誘致できるだけの魅力ある都市であることは当然重要だ。そして、関空が「LCCのハブ」を掲げ、国際線、国内線の路線を充実させていることも他の空港にはない魅力だ。拠点を中心とし多数の路線を就航する大手航空会社とは違い、多くのLCCは「ポイント・トゥ・ポイント」と呼ばれる2地点間を結ぶネットワークを築いている。ただ、関空には国際線国内線どちらもLCC路線が充実しているので、利用者が別のLCCを乗り継いで他の都市に行くことも可能だし、またLCC間のアライアンスなども考えられる。海外のLCCにとっては、関空の持つ国内やアジアの幅広いネットワークを活用できることは、就航を後押しするだろう。

関西エアポートの幹部は誘致に向け、さまざまなところで攻勢を強めている。スクートは、1万キロ以上離れたシンガポール―アテネ路線を6月に開設。同社幹部が「アジアから米国本土への直行も可能だ」と話すように、今後欧州や北米からの就航も現実味を帯びている。機体を小型のエアバスA320で統一するピーチ・アピエーションは、長距離への参入は否定的だが、国内の他の航空会社も手をこまねいていないとは限らない。

このように、今後関空への長距離LCC就航は、いよいよ本格的に動き出しそうだ。利用者にとっては、安く海外旅行ができるのは大変ありがたいし、関空からの就航先が増えれば、旅行の選択肢も増える。「関西がうらやましい」という東京からの声もすでに聞き、関空を起点に海外旅行する人の増加につながる可能性もある。旅行好きの一利用者としては、さらなる路線拡大と、そして定着を期待したい。

インバウンド誘客の裏にある 自治体の努力

●と き：2017年10月19日（木）
●と ころ：大阪キャッスルホテル6階
鳳凰・白鳥の間

研究会主査 加藤一誠氏 | 慶應義塾大学商学部 教授

講 師

北九州市港湾空港局
空港企画部長

上田伸一氏

コメンテーター

株式会社日本空港コンサルタンツ
国内業務本部計画部 グループリーダー

錦織 剛氏

I. 上田伸一氏（北九州市）のご講演

■はじめに

北九州市港湾空港局空港企画部長の上田と申します。本日は「インバウンド誘客の裏にある自治体の努力」というテーマの趣旨に沿って、「北九州空港の現況・課題と将来展望」についてお話をいたします。

■北九州空港の現状

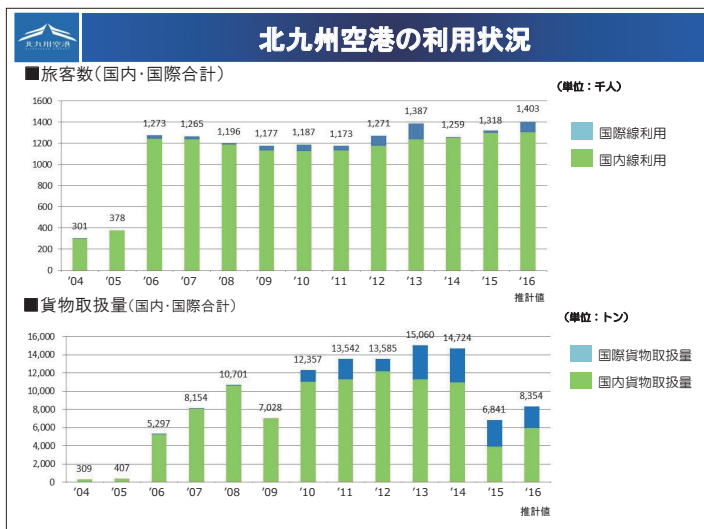
北九州空港は2006年に海上に整備されました。国土交通大臣が管理する国管理空港で、地元自治体は空港の利用促進のため日々取り組んでいます。

また、福岡県知事と北九州市長は、2016年度からの3年間に北九州空港の利用促進強化期間と定め、その間に旅客便や貨物便の誘致などに力を入れていくこととしています。

この取り組みによって、近年は空港利用者数が増加傾向にあり、2017年度は上半期と同じように推移すれば、年間利用者数160万人という過去になかった数字になります。

■北九州空港の開港と 拡充

北九州空港は2006年3月16



航空空港研究会について

関西空港調査会では、公益目的事業の一環として2017年度から「航空空港研究会」（研究会主査・加藤一誠 慶應義塾大学教授）をスタートしました。本研究会では、政策担当者や現場の実務者をゲストにお迎えし、学識者および経済界・関係行政機関の皆様との情報交流の場にしたいと考えています。

第1回研究会は2017年10月19日に開催しました。テーマは①インバウンド誘客の裏にある自治体の努力、②持続可能な地域航空を目指しての2つです。各テーマとも講師によるご講演と、コメンテーターによる解説の2本立てです。本誌1月号では①の講演抄録を掲載しました（②は2月号に掲載予定）。



日に開港しました。滑走路は2,500m が1本、スポットは6スポットから始まり、その後増設され現在9スポットあります。

北九州空港の特長の一つに、駐車場の利便性の高さがあります。駐車料金は今では1日520円ですが、開港当初は1日390円でした。車でいかに空港に人を集めるかというところにかなり苦心をしてきました。開港した当初は空港を見物しに来るお客さんが多く、駐車場は常に満車になるという状態が続いたことから、国にお願いして、開港後すぐに駐車場を拡張していただきました。

開港当初は、スターフライヤーが深夜1時過ぎまで運航していたため空港の運用時間は21時間(5:00~翌2:00)でした。開港して約半年後、佐川急便や JAL などが起ち上げたギャラクシーエアラインズが就航し、これが早朝3時ごろからの運航だったため、北九州空港は24時間運用に移りました。

国にはこれまで様々な願いをし、機能拡充をしていただきました。開港から11年経った現在では、深夜2時に国際チャーター便を運航するなど、空港の自由度も高まっています。

■福岡空港の存在

北九州空港の年間利用者数は開港当初が約120万人、2016年度が約140万人と、利用が思うように伸びていません。

その一因として北九州空港の地理的な環境があります。北九州空港の近隣には福岡空港、山口宇部空港、さらに大分空港が立地し、かなり多くの空港がひしめいています。特に福岡空港は巨大な空港で、新幹線を利用すれば北九州市~福岡市の間を15分程度で移動できることもあり、北九州市域でも、かなりの方が福岡空港を利用されています。

開港当初、私たちが何から始めたかということ、ゼロからの出

発ではなく、今まで福岡空港を利用していた方にどのようにして北九州空港の東京路線を利用していただくかというところから始めました。国際路線は開港の約1週間後に就航し、南方航空の上海路線や、季節運航のウラジオストク路線がありました。しかし、福岡空港にも中国東方航空と JAL による上海のデイリー便が運航されていたため、北九州圏域のビジネス需要が福岡空港に引っ張られ、かなり苦労をしてきました。

現在、北九州空港において、国内定期路線は東京路線、名古屋路線、季節運航で沖縄路線、国際定期路線は大連路線、釜山路線、仁川路線が就航しており、地元としては誘致の成果が出てきたと思います。しかし、隣の福岡空港では1日に沖縄路線が20便、ソウル路線でも10便以上運航されています。東京路線は54便も運航されており、また LCC が就航しているため、福岡~東京路線の運賃は北九州~東京路線よりかなり安いです。中には、北九州から博多まで新幹線で移動したとしても福岡空港を利用したほうが、運賃が安くなるという例が出てきています。そのため、福岡空港に需要がかなり引っ張られていると感じています。

■北九州空港を取り巻く状況

北九州空港が関西国際空港や中部国際空港と違う点は、空港が関門海峡の浚渫土砂によっ



北九州空港を取り巻く状況

て造られたことです。現在でも一部分が土砂処分場として利用されており、そこは5,6年後には竣工し約70haの土地になる予定です。さらに、空港東側水面には次期土砂処分場の整備が予定されており、こちらも竣工すれば約200haの土地になります。

また、MRJ（三菱リージョナルジェット）の格納庫が空港島内に建設されており、今後、三菱航空機の様々な事業が空港島内で開始され、空港島内で働く人が増えていくことを期待しています。

■訪日外国人による北九州市観光

関門海峡には人道トンネルがあり、北九州から下関まで歩いて行くのを楽しみに来ている外国人が多くいます。また、熊本城が震災によって、多くの部分が立ち入り禁止になっており、現在九州で街中に天守閣があるのは小倉城が唯一となっています。そのため、小倉城を見に来られる方がかなり増えています。

他にも門司港地域、さらには私たちの気が付かないようなところを外国の方は探してサイトにアップしています。地元の人がなかなか気付かないところにも魅力を感じ、訪れているようです。

■路線誘致の方向性

現在、国内定期路線は東京路線・名古屋路線・沖縄路線が就航しています。今、LCCの台頭により九州の各県空港からの成田路線が運航しており、北九州空港からの成田路線も誘致していく方向に考えています。

また、地元航空会社のスターフライヤーが機材を増やすタイミングで新しい路線を展開しています。2017年は1機増えたタイミングで季節運航の沖縄路線を始め、さらに2018年も機材を

増やし、国際路線を就航させると表明されています。これを機にスターフライヤーとともに路線の展開を図りたいと思います。

一方、近距離の韓国路線については、2016年12月から釜山^{プサン}路線と仁川^{インチョン}路線が運航開始しました。これにより空港利用者がかなり増えています。さらに、韓国には地方にも国際空港があり、全羅南道の務安国際空港、平昌オリンピック^{ピョンチャン}が開催される江原道^{カンウォンド}の襄陽国際空港とは定期チャーター便が運航しています。これらの空港は日本との直行便がないため、北九州空港をゲートウェイとする路線を開発したいと考え、韓国の航空会社を訪問し、様々な交渉を重ねて参りました。その結果、このような路線成立に



訪日外国人による北九州市観光

➤ 国際線の就航により、北九州市内を観光する訪日外国人が増大している

北九州市内の各地で、海外からの観光客の姿を見かけるようになった



↑ 北九州を観光した韓国人観光客による、旅行の様子を掲載したブログ



至っています。

福岡空港はカーフェュー（離着陸制限）の時間があるため、7時から22時までの運用であり、また、航空法に基づく「混雑空港」に指定されているため、就航している航空会社は路線拡張が難しい状況です。そこで、福岡空港で路線拡張を希望している会社をターゲットに、どこの方面とは限らず全方位的にセールスをかけているところなんです。

中国については、団体客の旅行制限をするという一部報道がありましたが、人口が非常に多いため、今後更に中国の所得水準が上がってくれば、ゴールデンルートの次に展開する路線として、九州は北海道と並ぶゲートウェイになれると考え、セールスをかけているところなんです。

私たちの計算では、小型航空機が1日1往復する路線が就航すれば、年間約10万人の空港利用者が増えるの見込んでおり、そのような路線就航を積み上げていき、空港の利用実績を上げたいと思っています。

■地道な集客活動

2016年度は韓国路線、2017年度は沖縄路線が就航しましたが、誘致して終わりではなく、

就航先あるいは乗り継ぎ先などの路線の性質によって、様々なところにプロモーションをかけています。

例えば韓国路線であれば、北九州市内に特別永住者の方がかなりいるため、そういう方の需要が見込める釜山路線、仁川路線については北九州空港の利用をお願いしています。また、韓国フリークといわれている地元の若い女性の集まりや、韓国語教室を訪ねて韓国路線の周知をしています。まずは地元愛に訴えかけるように、地元

の北九州空港を使ってくださいとお願いをしているところです。

路線が就航するたびに企業訪問も欠かさず行っています。地元だけでなく近隣の大大分県の北部や山口県の下関市などにも出かけ、その地域の企業や旅行代理店、ロータリークラブやライオンズクラブなどに新たな就航路線をPRしています。2015年4月から2017年3月までに1,200企業を訪問し、1.8万人に講演しております。

北九州空港の場合、誘致した韓国路線のインアウト比率は、現在約9対1です。これについて航空会社からは、せめて7対3ぐらいにならないか、という話をいただいています。そのた



めアウトバウンドのお客様を増やすために、様々なところに何度も訪問し、韓国旅行をする際には北九州空港を利用していただけないかとお願いしています。

また、福岡空港の圏域で深夜の東京路線のPRも行っています。福岡空港では22時からのカーフェューがあるため、東京発の最終便は20時頃の出発になります。一方、北九州空港の場合は23時半頃東京発の最終便があり、北九州空港に1時ごろ到着して、福北リムジンバスを利用して福岡市に深夜2時ぐらいに帰ることができます。私もこの最終便を2、3度利用したことがあります。東京で2次会、3次会まで参加しても、北九州空港を利用すればその日の

うちに帰ることができるとPRしています。

また福岡県内には、北九州に近いところに筑豊地域、京築地域があります。両地域では福岡空港と北九州空港を一体的に捉えてもらうことで、旅行に行く際には福岡空港だけでなく北九州空港も選択肢に入るようPRしています。大分県の北部では大分空港との競合がありますが、北九州空港にしかない路線もあるため、そこをPRしています。特に、大分県北部にある中津市辺りでは移動時間的には北九州空港のほうがかなり近く、また東九州自動車道が全通したことで移動時間の計算がしやすくなっているため、そういった点をPRしています。

こういう努力を少しずつ積み上げていけば、

それぞれの圏域からのアウトバウンドの方が北九州空港を利用してくるという流れができと思っています。また、一度PRしたら終わりではなく、季節が変わり新しい商品が出るたび、上期・下期の航空ダイヤが変更するたびに何度も訪問し、PRを重層的に行っています。

■北九州空港の活用による地域活性化

北九州圏域の皆様は北九州空港をPRする際には、とにかく北九州空港を利用してくださいとお願いしています。利用者が増えれば路線ができる、路線が定着し好調になればその路線利用率を見た別の航空会社が参入を検討する、こうした良いスパイラルを形づけるために、利用促進活動は必要なコミュニケーションと考えています。これは無限ループでやっていく世界だと思っています。

■近隣空港との連携

今でこそ日本はインバウンド



が好調な時代ですが、過去に福岡空港にしか香港との定期路線がなかった時代には、鹿児島空港、宮崎空港と連携し宮崎空港イン、鹿児島空港インの北九州空港アウトというセールスを航空会社に対して行ったこともありましたが、

また、北九州は交通の結節点であり、新幹線、フェリー、空港、外航路もすぐ近くにある環境なため、九州の観光ルートの一つの出入口、あるいは中国・関西方面との出入口として成長したいと考えています。現地の旅行代理店に提案する場合は、こうした思惑で2泊3日なり、3泊4日なり、4泊5日なりの予定を組むような提案をしています。

■福岡県による2空港の将来構想

2014年11月、福岡県が「福岡県の空港の将来構想」を策定しました。そして、福岡空港の運営委託事業者の募集要項において、この将来構想の実現に向けて協力することが必須事項になっています。2つの空港は性格も違うため、それぞれの違いを活かしながら相互補完、連携を図っていききたいというのが福岡県の基本的な見解です。

一方本市では、同じく2014年度に「北九州空港将来ビジョン」を策定し、その中で空港の3つの将来像を定めました。検討会では加藤一誠先生に座長をお願いし、多様な視点から考察をいただきました。この将来像は物流、

交流、そして空港等を中心とした航空産業の拠点化という3つの分野で検討しており、現在の私たちのパイプラインになっています。この将来像の実現に向けて、時間軸を示しながらステップを次に進めるという計画で取り組んでいます。

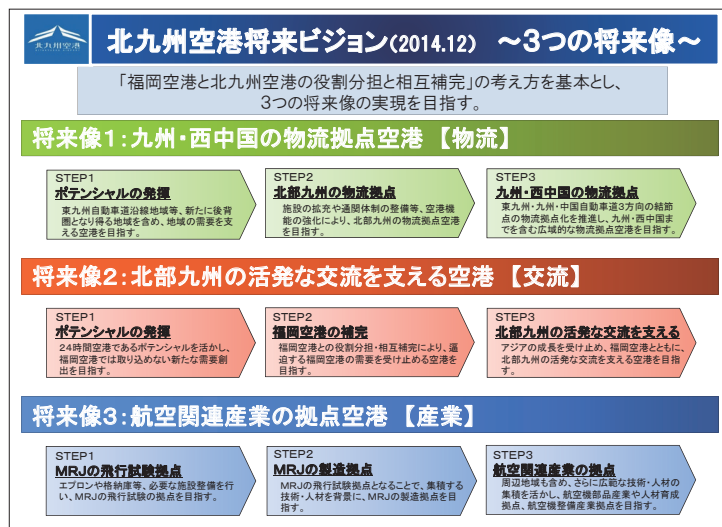


■福岡空港との連携・補完

福岡空港は利用者や便数が増え続け、2016年3月に「混雑空港」に指定されました。今後平行誘導路の2重化、第2滑走路の整備、航空管制の高度化等で空港の処理能力の向上が図られようとしています。

また、福岡空港の運営委託に向けた手続きが始まっていますが、これに伴って北九州空港は今後どうするかがこれからの課題です。福岡空港の運営委託事業者は、北九州空港との連携策を提案することが必須事項になっているため、動向に注視しつつ対応しています。

福岡空港の運営委託手続きは、第1次審査が終わり、第2





これまでの利用促進の取組み(アクセス)

北九州市内(小倉駅)及び福岡市内(博多・天神)とのアクセス強化

「北九州空港エアポートバス小倉線」(1日38往復)早朝から深夜まで全便に対応

- ・航空便の早朝始発便と深夜最終便に対応
- ・ジンエアーなどの新規就航にともない、バス利用者が増大しており、特定のバスで利用者が溢れそうな場合には、臨時増便などで利便性を損なわないよう対応している

「福北リムジンバス」の運行

- ・早朝/深夜便に限定して、福岡市内(博多・天神)への直行バスを運行している(全額福岡県費にて運行支援)



エアポートバス小倉線増便
1日38往復(+不特定混雑時の増発)

福北リムジンバス運行
福岡市内(博多・天神)
との直通アクセス

次審査に入る前の競争的対話が行われている状況です。2018年の5月には優先交渉権者が決まると聞いています。

2017年3月の地元議会では、市長が北九州空港の将来の運営形態に関して今から勉強をしていくと答弁をしています。私たちとしても、北九州空港の運営委託に関する検討をどのタイミングで始めるか考えているところです。

■空港アクセスの強化

空港の利用促進には、アクセス強化は絶対に必要だと思います。特に北九州空港まで公共交通機関で行く場合、福岡空港に行くよりも競争力のあるアクセス手段が必要です。北九州空港が開港する際、地元事業者と調整して、空港行きのバスを運行してもらうようにしました。現在では、北九州市の西側にある黒崎という副都心、市中心部の小倉、そして北九州空港の最寄駅となる朽網駅からバスが運行しており、市もこれに支援しています。

またこれに加え、福北リムジンバスという福岡市と北九州空港を結ぶ早朝・深夜帯リムジンバスが1日4便運行しています。

まだ旧北九州空港が運用されていた頃は、小倉から黒崎を経由して福岡空港に向かうバスがあり、多くの便数が走っていました。しかし、北九州空港の利用促進に取り組んでいくにつれ、小倉から福岡空港に行くバス路線はおおよそ半減したため、バス事業者としても北九州空港の圏域を守って行く姿勢が表れ

ているかと思います。これも形を変えた空港の利用促進活動の一環だと私たちは考えています。

空港アクセスについては、バス利用者を増やし、市の支援が必要なくなることが当面の目標です。

■北九州空港アクセス鉄道

北九州空港につながるアクセス鉄道という構想があり、いつか実現したいという思いがあります。以前は事業の内容について検討していましたが、現在では休止しており、空港の利用者が年間200万人を超えれば検討を再開することとしています。2016年度の年間利用者数が140万人にとどまっているため、この200万人という目標に達するのはまだまだ先ではないかという話もあります。しかし、近年の訪日需要の増加により、2017年度は昨年度を上回るペースで推移していますので、目標に近づきつつあると認識しています。

Ⅱ. 錦織 剛氏(株式会社日本空港コンサルタンツ)によるコメント

■はじめに

皆さんこんにちは。株式会社日本空港コンサルタンツの錦織と申します。よろしくお願いいたします。北九州市の上田部長のお話を大変興

味深く聞かせていただきました。

自治体の努力ということで、企業への訪問であったり、アクセスに対する利用促進ということで、北九州空港は全国のなかでも自治体が一

生懸命取り組まれている空港の一つと思っています。私は普段、国や自治体等から調査をいただきまして、この空港分野の裏方として携わっております。そうした全国津々浦々の空港の経験を踏まえて、本日は地方空港における国際線の特徴についてコメントさせていただきたいと思っています。コメントの視点としては①国際線の新設と廃止、②旅客の特性、③路線誘致の取り組みの3つです。

■地方空港の国際線は廃止・一時運休が多い

最近、航空関係のニュースを見ておりますと、インバウンドの増加によって路線が開設されたというニュースがある一方で、路線が廃止されたというニュースも多く見かけます。いったい路線数がどう変化しているかということに大変興味がありまして、過去5年間の地方空港の国際線の路線数を調べてみました。

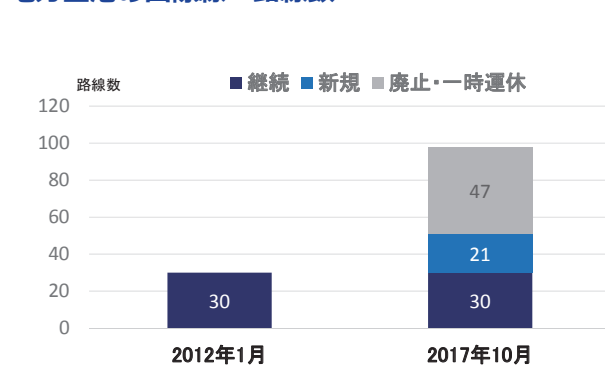
このグラフの見方ですが、過去5年間で一度も運休しないで現在も継続している路線が30路線あります。新規の21路線というのは、この5年間で新しく開設されて一度も運休しないで現在まで運航されている路線です。47というのはこの5年間で廃止や一時的運休があった路線数を示しています。つまり、過去5年間で約100の国際線が地方空港から運航されていて、その約半数が廃止または一時運休となっているということです。結構多いという印象を受けます。

具体的にどんな路線が運休になっているかについては、次のスライドで整理しております。黒く塗られている部分が運航していた時期になります。このようにして見ると、多くの路線が運休や一時的な休止になっているということが分かります。

この運休の理由をネットで調べて

みると大きく二つありまして、一つは需要の低迷ということ運休している。もう一つは機材繰りですが、機材繰りもおそらく他の魅力のある路線に機材を振り向けるということなので、需要の低迷とほぼ同じ理由とは思いますが、機材繰りの理由で中国の地方都市の路線が多く運休しています。せっかく路線を開設しても長続きしないと、地域にとってインバウンド客が訪問しにくくなってしまいますので、地方空港にとっては路線を誘致することだけではなくて、維持していく、継続していくということが一つの大きな論点だろうと思っています。そのために先ほどの上田部長のお話にもありましたとおり、利用促進というのを自治体の皆さまが並々ならぬ努力で取り組まれているのだと思っています。

地方空港の国際線 路線数



資料：OAG時刻表に基づき作成

3

地方空港の国際線の約半数が運休

2012年以降に運休や一時運休した路線一覧【色塗り部分は運航時期を示す】

国・地域	海外空港	国内空港	2012	2013	2014	2015	2016	2017	運航会社
中国	上海	昆明	●	●	●	●	●	●	東航
	上海	成都	●	●	●	●	●	●	東航
	上海	西安	●	●	●	●	●	●	東航
	大連	昆明	●	●	●	●	●	●	東航
	天津	昆明	●	●	●	●	●	●	東航
	杭州	昆明	●	●	●	●	●	●	東航
	北京	昆明	●	●	●	●	●	●	東航
	北京	昆明	●	●	●	●	●	●	東航
	南京	昆明	●	●	●	●	●	●	東航
	昆明	昆明	●	●	●	●	●	●	東航
	昆明	昆明	●	●	●	●	●	●	東航
	昆明	昆明	●	●	●	●	●	●	東航
	昆明	昆明	●	●	●	●	●	●	東航
	昆明	昆明	●	●	●	●	●	●	東航
	昆明	昆明	●	●	●	●	●	●	東航
韓国	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
	仁川	釜山	●	●	●	●	●	●	大韓航空
台湾	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航
	台北	高雄	●	●	●	●	●	●	華航

資料：OAG時刻表に基づき作成

4

■国際線を路線拡大している地方空港もある

こうした路線の変動が多い空港ばかりではなく、地方空港のなかでもうまくいっている空港もあるわけです。表に路線拡大空港として示しています。ここで、路線拡大空港と、路線の運休や廃止がある路線変動空港とでは、どのような違いがあるのかということに関心がいきます。空港需要のポテンシャルは、空港の立地というのが非常に重要な要素となってきますので、路線拡大空港の特徴としては、西日本に立地する空港が多いのではと考えております。拠点空港との遠隔性、少し離れたところに空港が多いということです。佐賀空港については福岡空港と近いということもあるので、福岡との近接性がプラスに働いて路線が維持できているの

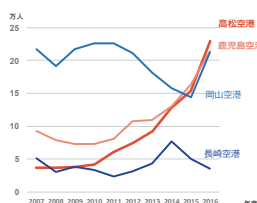
ではという見方もできます。

立地に加えて、自治体の努力というところも大きく影響をしていると思います。空港の利用促進の組織は、自治体によって特徴がありまして、ある自治体では国際線の市場ごとに職員を配置して、それぞれの市場に合った利用促進策を練られているところもあります。財政規模でみると、路線変動空港（路線の廃止や運休がある）には北海道の地方空港が4つほど入っているのですが、これらの空港は市町村が中心に利用促進をやっていますので、県レベルの空港と市町村レベルの空港で少し差があるのではと感じています。こうした立地や自治体の努力の他にもどのような違いがあるのをみたところが、2つ目のコメントの視点である旅客の特性です。

路線の維持や拡大をしている地方空港もある

区分	地方空港
路線拡大空港： 路線の維持や拡大をしている空港	青森、小松、広島、米子、高松、佐賀、宮崎、鹿児島 8空港
路線変動空港： 路線の廃止や運休があった空港	旭川、帯広、釧路、函館、秋田、仙台、新潟、茨城、富山、静岡、岡山、松山、山口宇部、北九州、大分、長崎、熊本、石垣 17空港

【国際線乗降客数の例】



資料：空港管理状況調査

【路線拡大空港の特徴】

- 西日本に立地する空港が多い
- 拠点空港との遠隔性・近接性
- 自治体の努力
 - ・体制
 - ・財政規模
 - ・政策上の位置付け

5

地方空港は、外国人による団体観光旅行が多い

国籍	旅行目的 (外国人)	旅行形態 (外国人)
■ 外国人 ■ 日本人 %	■ 観光 ■ その他 %	■ 団体 ■ 個人 %
路線変動空港	路線変動空港	路線変動空港
函館空港 99	函館空港 99	函館空港 96
旭川空港 98	旭川空港 99	旭川空港 93
静岡空港 86	静岡空港 84	静岡空港 79
熊本空港 86	熊本空港 87	熊本空港 76
参考	参考	参考
路線拡大空港 70	路線拡大空港 84	路線拡大空港 58
地方拠点空港 78	地方拠点空港 87	地方拠点空港 39
大都市圏空港 50	大都市圏空港 61	大都市圏空港 16

※地方拠点空港：新千歳、福岡、那覇 大都市圏空港：成田、羽田、中部、関西
資料：2015年出入国管理統計、2015年国際線航空旅客動向調査

6

■地方空港は外国人による団体観光旅行が多い

地方空港は、外国人による団体観光旅行が多いのですが、路線が変動している（廃止や運休がある）空港は団体客が非常に多い割合になっています。路線が拡大している空港はそれでも58%はありますが、例えば路線が変動している（廃止や運休がある）函館空港、旭川空港は90%以上が団体のお客さんになっているわけです。これだけではすべて説明できるわけではなく、少し短絡的かもしれませんが、路線を維持するためには、団体から個人客へのシフトというのが大きな要素ではないかと考えられます。

実際、航空会社のヒアリングをしても、もう少し個人客向けの受け入れ体制が整えば市場が拡大する余地があるという意見もあります。地方空港へのLCCの誘致という点でも、LCCは団体客よりも個人客がなじみますので、そうした個人の旅行者に訴求できるような観光魅力の

地方空港ほど、自治体等の役割が重要

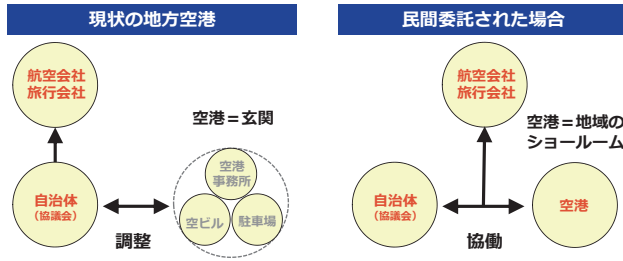
【地方空港の国際線の維持・拡充に向けた取組内容】

- ・ 経路の確保 → 航空会社や旅行会社のニーズの把握、提案
- ・ 集客、来訪者の定着 → 地域の認知度向上、プロモーション
- ・ 需要の継続性 → リピーター、個人旅行者の受入態勢の強化

交通

観光

【体制】空港（玄関）だけではなく、地域全体の魅力向上が必要



発信が、路線維持のためには今後重要になってくるのではないかと考えています。

■地方空港ほど自治体等の役割が重要

路線の維持や誘致のための取り組みについては、経路の確保ということで、航空会社や旅行会社のニーズを把握して、提案をしていくということが必要になってくると思います。

先ほどの北九州空港のスライドでも、旅行商品を企画して航空会社などに提案をしていく取組が紹介されておりました。報道を見ていると、よく自治体が航空会社に要望するという表現がありますが、おそらく要望だけでは何も解決しないと思いますので、自治体や空港が立地する地域から航空会社に積極的に提案していくというような姿勢が重要ではないかと思っています。集客、来訪者の定着ということで、地域の認知度を向上したり、プロモーションを積極的にしたりということが必要ですし、特に地方空港では、需要の継続性ということで、リピーター、個人旅行者の受入態勢の強化ということが求められます。

取り組みの体制として、空港だけではなく、地域全体の魅力向上が必要となります。空港は玄関、地域の玄関やゲートウェイというように表

現されますが、空港だけリニューアルしてもお客さんは来ないわけで、当たり前ですが観光客は地域の観光資源を目的に来ますので、地域全体の魅力上げて観光資源を磨いていくということが需要の継続性ということで、必要になります。

今後、地方空港においても民間委託された空港が増えてくると思いますが、そうした空港においては民間の力で、空港を玄関からさらに地域のショールーム的にグレードアップして、情報の集約や空港も地域と一緒に新しいうちの地域の魅力の発掘

をしていって、航空会社や旅行会社に協働して提案していく活動が進んでいけばいいなと考えています。

■エアポートセールスからエリアセールスへ

最後に地方空港の国際線のまとめとして、現状、課題、方向性ということで整理しました。方向性のなかでエアポートセールスからエリアセールスへということを強調しました。外国人は周遊するお客さんがかなり多いので、空港の立地地域だけではなく、他の地域や空港との連携が今後ますます必要になってくると思います。エリアという捉え方も、中国だったらことと連携して、韓国だったらことと連携してと、

まとめ

現状

- 地方空港の国際線の約半数が運休
- 外国人による団体観光旅行が多い

課題

- 利用者の定着
- 路線の継続

方向性

- 空港（玄関）だけではなく、**地域全体**の魅力向上
- エアポートセールスから
エリアセールスへ

いろいろ多様化してくるのではと考えています。

最後に北九州市の上田部長に質問がございます。エリアセールスという点で、先ほどのご講演でも、過去に鹿児島や宮崎と連携したチャーター便の運航があったと伺いましたが、今後、インバウンド需要が増えてくるなかで、他の地域や空港との連携などが増えてくると思われるのでしょうか。実際にこういった課題があるのでしょうか。

■上田伸一氏（北九州市）より

近隣空港との連携は、避けては通れない問題だと思います。近隣といってもすぐ隣ではなく、北九州空港から入国し、九州や西日本、あるいは全国で旅程を重ねながら、最終日に最寄りの空港から帰国するというセールスがあるのではないかと思います。

中国地方のある空港とは一緒にセールスをし

て、提案も出したことがあります。アジアの有力な旅行社を訪問したときに、共同の提案がときどき実現したりしますので、そうした空港の連携は必要だと思っています。

北部九州でいいますと、北部九州を訪れる外国人がどの空港に降り立っても、最後は北九州空港から帰国していただければいいと考えます。さらにその路線にアウトバウンドが何割かあれば、インだけの要素で成立している路線よりは確実に強みになるので、イベントリスクがあってもいくらかは持ちこたえられる路線になり得ると思っています。そのため広域へのPR以外に、地元のアウトバウンド客を増やすセールスも、努力しています。

■錦織 剛氏（日本空港コンサルタンツ）より

ありがとうございました。私からのコメントは以上になります。



大規模災害による新幹線途絶時の航空代替輸送



茨城大学工学部

平田 輝 満

(-財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

1. はじめに

我が国の東西の大幹線として都市間旅客輸送を支える東海道新幹線は、世界でも有数の運行頻度と輸送力を誇るが、それが故、もし南海トラフ地震や津波、火山等の災害によって長期途絶すると、経済活動への影響が甚大となる。我が国で推進されている国土強靱化の取り組みの中でも大規模自然災害に対する脆弱性評価が行われ、45の「起きてはならない最悪の事態」として「太平洋ベルト地帯の幹線が分断する等、基幹的陸海上交通ネットワークの機能停止」「複数空港の同時被災」などが挙げられている。リニア中央新幹線や日本海回りのルートとして北陸新幹線の大阪延伸は、いずれも東西分断を避けるためのバックアップ機能も期待されるが、整備が完了するまで、まだ時間がかかり、大震災もいつ起きてもおかしくない状況である。本稿では、東海道新幹線の途絶を想定した航空による旅客代替輸送能力の拡大方策について検討した内容を紹介したい（分析の詳細や災害時の救援救助のための空港運用などについては別稿^{1) 2)}を参照）。

2. 東海道新幹線途絶時の航空代替輸送需要の概算

東海道新幹線が途絶した場合、どの程度の航空代替輸送需要が発生するかは、被害状況にも依存し、発災後の旅客流動パターンも平時とは変化すると考えられるため、正確な予測は難しいが、ここでは仮に東海道新幹線の三島（静岡県）―名古屋区間が災害で途絶したことを想定し、その区間を平常時に利用する鉄道旅客が、新幹線がない場合にどの交通手段や経路で移動する可能性があるか、試算してみた。基にしたのは全国の都市間旅客移動を調査している幹線旅客純流動調査データ（2010年）である。東海道新幹線全体の輸送人数は1日約40万人で、そのうち半数以上は上記の途絶区間の全部または一部を利用する。これを全て航空の臨時便で代替輸送するのは当然不可能であるが、実際には近距離では高速道路や在来鉄道なども利用され、さらに既存航空路線の空席も活用できるだろう。そこで、道路・在来鉄道・航空の分担率や既存航空路線の空席の活用可能性も考慮し、さらに既存航空路線が一定程度以上不便な地域間には新規の臨時航空路線を設定することも仮定して、臨時便の必要機数を路線別（空港別）に試算した。その結果、詳細は割愛するが、需要の集中する首都圏空港関連では、平時の航空輸送人数に対して代替輸送人数が追加的に約5～7万人／日発生すると試算された。仮に既存航空路線における平時の平均的な空席分を差し引けるとしても、約3～5万人／日が追加的な臨時便で輸送することとなる。1日3万人でも200席の飛行機だと1日150便

1 平田輝満：空港と航空輸送の緊急対応能力向上を～大規模災害に備えて、ていくおふ、No.143、2016。

2 川瀬俊明、平田輝満：東海道新幹線途絶を想定した航空代替輸送の需要量推計と供給力拡大方策に関する基礎的研究、第53回土木計画学研究・講演集、2016。

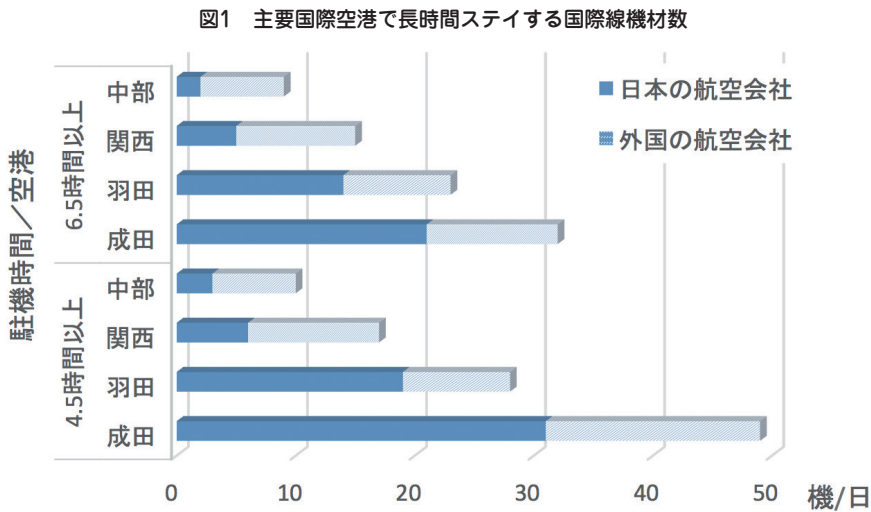
程度が臨時で必要となる規模である。では、どの程度、航空の輸送力を臨時で確保することが可能であろうか。必要なのは空港容量と航空機材である。

3. 航空代替輸送能力拡大方策の検討

空港容量については、羽田空港は平常時から既に発着枠がいっぱいであるため、最大の期待は成田空港にかかる。現在は年間約24万回の発着実績があるが、中長期的な首都圏航空需要の伸びに対応するために年間30万回の対応能力が整備されており、ピーク時は既に満杯であるが、オフピークは余力がある（200便 / 日程度）。関西圏においては、容量上は関空が主力となるが、関空の津波被災リスクも考慮して、アクセス利便もよい伊丹空港と神戸空港の災害時の最大利活用方策も検討すべきと考えられる。

一方で、臨時便のための航空機材の確保は一般的に難しい。近年では航空機材の稼働率を少しでも上げて生産性を高めているため、予備機の活用も限定的である。過去の災害時には、予備機の活用の他に、時期的に需要の少ない路線（観光便等）の減便、震災により需要が減少した路線の減便、航空機の整備日程の調整などにより、臨時使用の機材調達が行われた³。例えば、阪神大震災時には、被災した関西地区発着で需要減少が大きい既存路線を中心に減便を実施し、それらを臨時便のための機材として活用した。なお、平常時でも羽田～新千歳線や羽田～那覇線などの主要幹線だけでも、現状の空席数を便数に換算すると、平均搭乗率を90%程度まで高められれば1日100便程度の減便が数字上は可能となる。実際には、予約の変更やキャンセルの手続きが発生するし、減便路線のサービスレベルが低下するため、そこまでの減便は難しいかもしれないが、羽田路線の減便は同時に、貴重な羽田発着枠の創出にもつながる。そのため、有事の際の被災地以外の地域での減便によるサービスレベル低下に対する合意形成とともに、航空会社間の連携として、減便路線のサービスレベルを極力維持するための間引き便の間隔や数の調整、間引きによる予約変更に係る航空会社間での振替の柔軟化などについて、事前に検討されることが望まれる。

さらなる臨時便のための機材捻出方法として、「国際線機材」の活用が考えられる。国際線の特性



出所：Flight Radar24のデータを基に筆者作成。

3 財団法人運輸経済研究センター：災害に強い交通基盤整備のあり方に関する調査研究報告書，1996

上、日本に着いた後、長い時間ステイする機材が一定程度存在する。例えば、成田に国際線として到着した後、しばらく成田でステイしているのであれば、その機材を一度内航機に転換し、成田－関西線の国内線として往復し、再度成田で外航機に戻し、元の国際線として運航するのである。成田での折り返しに1時間、国内線の飛行で往復2時間と折り返し30分を最低でもみると約4.5時間のステイ時間があれば、国内線として運用ができる。FlightRadar24で機材繰りを調べてみた限りでも、成田や関空などの主要国際空港で7～21時に日本に到着した後4.5時間以上ステイする機材は、日本の航空会社では60機程度、外国航空会社で45機程度である。ステイ時間を6.5時間以上に限定しても、それぞれ40機程度ある（図1）。

さて、ここで「国際線機材の国内運航」には技術的・制度的な課題がある。技術的課題は、空港ターミナルでの旅客の処理である。折り返し時間に余裕があれば、国際線ターミナルから国内線ターミナルに機材を移動させることも可能であるが、成田の国内線機能に十分な余裕があるわけではないため、現実的にはターミナルから離れた場所に駐機し、バスで旅客を運ぶ「オープンスポット」の活用が有力である（安全が確保されれば、国際線ターミナル前のスポットに駐機したままでも、バスで乗り降りすることも可能）。制度的課題は、主に外国航空会社の国内運航のケースで、いわゆる「カポタージュ」の問題である。通常、多くの国で国内市場の保護の観点から外国航空会社が国内線を運航することを禁止している（カポタージュ規制）。外国航空会社の機材を含めることで災害時の臨時便に充てられる可能性のある機材が倍増するため、大規模災害などの有事の際に限定的に緩和する可能性についても検討する必要はないだろうか。災害発生後は、国際線の旅客数も減少し、特に外国航空会社便は運休されることも珍しくない。災害時の国際線機材による国内線臨時便運航には追加的な運航スタッフ確保等の対応が必要になるが、もともと眠っていた機材で追加的な収益が得られれば、災害による国際線の旅客減少の影響を緩和し、運休を防ぐ効果もあり、被災地の復興の支えにもなる可能性がある。なお、現状でも、国際線乗り継ぎ客のみを運送するために国内区間を（国際線の一部区間として）飛んでいる外国航空会社便があるが、当然、この機材による国内移動客の輸送についても同様に検討対象である。

4. おわりに

本稿では、東海道新幹線の途絶を例に、緊急時の航空による代替輸送能力確保方策について検討した内容を紹介した。本稿で検討した内容以外にもバスや船舶との連携による代替輸送なども含め、新幹線途絶の影響を軽減する方策を幅広く事前に検討すべきであると考える。

関西国際空港 2017 年 11 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 15,382 回（前年同月比 106%）

国際線：11,434 回

（前年同月比 107%）

国内線：3,948 回

（前年同月比 104%）

発着回数について

国際線、国内線の合計発着回数は前年同月比 106%の 15,382 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 11,434 回を記録しております。

○旅客数 2,384,024 人（前年同月比 117%）

国際線：1,830,200 人

（前年同月比 120%）

国内線：553,824 人

（前年同月比 107%）

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 117%の 2,384,024 人となり、11 月として過去最高を記録しております。この結果、1～11 月の総旅客数は 25,568,876 人となり、1 ヶ月を残してこれまで最高だった 2016 年の年間実績を上回りました。国際線の旅客数は前年同月比 120%の 1,830,200 人、うち外国人旅客数は前年同月比 129%の 1,250,780 人で、伸び率は 2017 年 1 月以降最高となりました。

○貨物量 78,808t（前年同月比 115%）

国際貨物：77,145t（前年同月比 115%）

積込量：35,695t（前年同月比 117%）

取卸量：41,450t（前年同月比 114%）

国内貨物：1,663t（前年同月比 114%）

貨物量について

国際線貨物量は前年同月比 115%の 77,145t と 15 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 12 月 18 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 11 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	1,520,225	121.5	22.0	1,356,401	115.4	19.9	163,824
管内	1,001,880	121.7	14.5	1,042,600	117.9	15.3	△ 40,720
大阪港	359,239	135.8	5.2	448,558	121.7	6.6	△ 89,318
関西空港	498,315	110.9	7.2	382,790	114.9	5.6	115,525
全国	6,920,439	116.2	100.0	6,807,082	117.2	100.0	113,357

【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	498,315	110.9	7.2	382,790	114.9	5.6	115,525
成田空港	1,003,705	120.1	14.5	1,168,723	124.1	17.2	△ 165,018
羽田空港	27,525	79.8	0.4	73,347	91.8	1.1	△ 45,822
中部空港	84,269	125.7	1.2	86,218	113.2	1.3	△ 1,949
福岡空港	41,386	40.8	0.6	45,729	117.4	0.7	△ 4,343
新千歳空港	2,415	105.1	0.0	1,629	93.4	0.0	786

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11月	631,960	21,070	618,820	20,630	282,700	9,420	281,550	9,390	1,815,030	60,500
平成29年12月	644,560	20,790	656,850	21,190	263,220	8,490	285,610	9,210	1,850,240	59,690
平成29年累計	7,162,310	19,620	7,126,200	19,520	3,311,930	9,070	3,302,920	9,050	20,903,360	57,270
前年同期	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
対前年同期比	117.6%		117.8%		103.8%		103.6%		112.9%	

※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。

2017年度 年末年始繁忙期における 関西国際空港の出入（帰）国者数【速報値（概数）】

- 1 対象期間 2017年12月22日（金）～2018年1月3日（水） 計13日間
- 2 期間中の出入（帰）国者数（概数）
 - 総 数：84万0,480人（対前年比約116%）
 - うち日本人：28万9,700人（対前年比約101%）
 - 外国人：55万0,780人（対前年比約125%）
 - 出 国 者：44万8,110人（対前年比約118%）
 - うち日本人：15万3,710人（対前年比約103%）
 - 外国人：29万4,400人（対前年比約127%）
 - 入（帰）国者：39万2,370人（対前年比約114%）
 - うち日本人：13万5,990人（対前年比約99%）
 - 外国人：25万6,380人（対前年比約123%）
- 3 期間中のピーク
 - 出国ピーク 12月30日（土）3万8,110人
 - 入（帰）国ピーク 12月30日（土）3万4,130人
- 4 渡航先国（地域）別出国者数（概数）

第1位が韓国で12万4,500人、次いで中国の8万8,630人、東南アジアの7万2,420人、台湾の5万9,480人、香港・マカオの5万7,530人となっている。

また、対前年比では、オセアニア、次いでハワイ、韓国、東南アジア、中国、香港・マカオ、ヨーロッパの順番で増加し、台湾、北アメリカ及びグアム・サイパンが前年を下回った。（単位：人）

出入（帰）国者数

2017・2018年 12月22日～1月3日（13日間）									
	出 国			入（帰）国			合 計		
	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計
22日 金	8,470	23,020	31,490	8,000	24,430	32,430	16,470	47,450	63,920
23日 土	10,140	23,210	33,350	8,540	25,100	33,640	18,680	48,310	66,990
24日 日	7,700	24,560	32,260	9,050	21,680	30,730	16,750	46,240	62,990
25日 月	9,020	24,900	33,920	7,800	19,030	26,830	16,820	43,930	60,750
26日 火	9,640	25,110	34,750	7,260	19,540	26,800	16,900	44,650	61,550
27日 水	11,080	22,880	33,960	8,220	20,320	28,540	19,300	43,200	62,500
28日 木	14,880	20,620	35,500	9,780	21,060	30,840	24,660	41,680	66,340
29日 金	19,150	16,790	35,940	9,770	22,550	32,320	28,920	39,340	68,260
30日 土	19,180	18,930	38,110	11,150	22,980	34,130	30,330	41,910	72,240
31日 日	11,310	23,000	34,310	9,590	16,260	25,850	20,900	39,260	60,160
1日 月	8,840	26,270	35,110	10,130	15,610	25,740	18,970	41,880	60,850
2日 火	12,010	23,930	35,940	16,650	14,200	30,850	28,660	38,130	66,790
3日 水	12,290	21,180	33,470	20,050	13,620	33,670	32,340	34,800	67,140
合 計	153,710	294,400	448,110	135,990	256,380	392,370	289,700	550,780	840,480
対前年比	103 %	127 %	118 %	99 %	123 %	114 %	101 %	125 %	116 %

(単位：人)

2016・2017年 12月22日～1月3日(13日間)										
		出 国			入(帰)国			合 計		
		日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計
22日	木	10,750	17,540	28,290	7,410	17,460	24,870	18,160	35,000	53,160
23日	金	12,910	16,490	29,400	8,230	18,760	26,990	21,140	35,250	56,390
24日	土	8,110	18,030	26,140	8,960	19,490	28,450	17,070	37,520	54,590
25日	日	8,770	18,640	27,410	11,770	15,620	27,390	20,540	34,260	54,800
26日	月	8,030	18,620	26,650	8,420	15,890	24,310	16,450	34,510	50,960
27日	火	9,690	20,030	29,720	8,140	15,760	23,900	17,830	35,790	53,620
28日	水	14,220	17,580	31,800	8,940	18,060	27,000	23,160	35,640	58,800
29日	木	18,710	13,750	32,460	9,470	18,130	27,600	28,180	31,880	60,060
30日	金	16,070	15,320	31,390	10,570	17,030	27,600	26,640	32,350	58,990
31日	土	11,960	17,170	29,130	9,750	16,160	25,910	21,710	33,330	55,040
1日	日	9,300	19,750	29,050	10,050	13,190	23,240	19,350	32,940	52,290
2日	月	9,730	20,150	29,880	16,160	11,460	27,620	25,890	31,610	57,500
3日	火	10,670	18,570	29,240	19,480	10,680	30,160	30,150	29,250	59,400
合 計		148,920	231,640	380,560	137,350	207,690	345,040	286,270	439,330	725,600

出国者渡航先別一覧表

(単位：人)

		2017・2018年 12月22日～1月3日(13日間)			2016・2017年 12月22日～1月3日(13日間)	
		出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比率
韓 国		124,500	27.8 %	132 %	93,990	24.7 %
中 国		88,630	19.8 %	117 %	75,610	19.9 %
香港・マカオ		57,530	12.8 %	115 %	49,950	13.1 %
台 湾		59,480	13.3 %	96 %	62,170	16.8 %
東南アジア		72,420	16.2 %	127 %	56,910	15.0 %
北アメリカ		4,440	1.0 %	96 %	4,620	1.2 %
ハワイ		14,620	3.3 %	137 %	10,700	2.8 %
グアム・サイパン		6,310	1.4 %	78 %	8,130	2.1 %
オセアニア		7,290	1.6 %	158 %	4,600	1.2 %
ヨーロッパ		8,840	2.0 %	114 %	7,750	2.0 %
その他		4,050	0.9 %	66 %	6,130	1.6 %
合 計		448,110	100.0 %	118 %	380,560	100.0 %

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

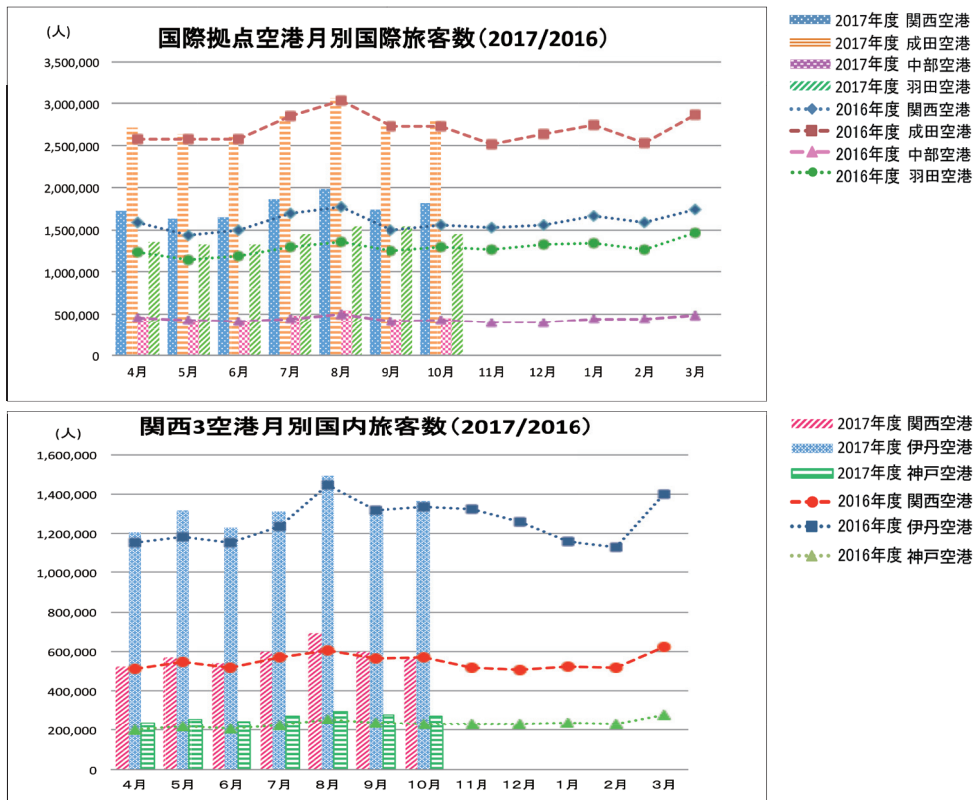
2017 年 11 月実績【速報】

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	11,438	107.2%	17,752	103.3%	29,190	104.8%
	関 西	11,434	107.2%	3,948	103.9%	15,382	106.3%
	大阪(伊丹)	0	0.0%	11,328	100.1%	11,328	100.1%
	神 戸	4	100.0%	2,476	119.6%	2,480	119.6%
	成 田	16,289	103.8%	4,275	100.9%	20,564	103.2%
	中 部	3,065	101.6%	4,954	98.7%	8,019	99.8%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,830,209	120.3%	2,202,830	106.5%	4,033,039	112.4%
	関 西	1,830,200	120.3%	553,824	107.4%	2,384,024	117.0%
	大阪(伊丹)	0	—	1,382,389	104.7%	1,382,389	104.7%
	神 戸	9	36.0%	266,617	115.0%	266,626	115.0%
	成 田	2,752,428	109.5%	601,457	102.6%	3,353,885	108.2%
	東京(羽田)	1,431,951	108.3%	5,619,610	103.7%	7,051,561	104.6%
	中 部	442,900	110.2%	498,013	104.2%	940,913	106.9%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	77,145	115.4%	13,195	104.0%	90,340	113.6%
	関 西	77,145	115.4%	1,663	113.8%	78,808	115.3%
	大阪(伊丹)	0	—	11,532	102.7%	11,532	102.7%
	成 田	201,781	109.4%	—	—	201,781	109.4%
	東京(羽田)	56,057	127.2%	65,348	98.9%	121,405	110.2%
	中 部	15,723	114.1%	2,065	99.6%	17,788	112.2%

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449回定例会（2018年1月22日開催）

「阪神高速道路ネットワークの整備について」をテーマに寺尾 豊 氏（阪神高速道路株式会社 取締役兼執行役員）の講演会を開催した。

今後の予定

○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4	講演と討論：ASEAN における航空貨物の動向	梅崎 創 氏 日本貿易振興機構アジア経済研究所	1月26日（金） 15：00～17：00
回	2017 年度のまとめ	竹林 幹雄 氏 神戸大学大学院教授	

※上記「研究会」に参加ご希望の方は当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp>）からお申込み下さい。

定員になり次第締切いたします。

事務局だより

- ▶ 12月、大好きな人たちに会いに行ってきました。約3年ぶりの再会です。

当日は風が強く極寒でしたが、寒さなど気にならないほど舞い上がっていました。

彼らはスラッと背が高く、元々スタイルはよかったのですが、長らくお目にかかっていない間にさらに磨きがかかっており、とても眩しかったです。

そして以前と変わらない、いや、それ以上のパフォーマンスに終始、目が離せませんでした。

- ▶ うっとり見惚れていると、あっという間にお別れの時間が訪れ、一気に現実に戻されました。一大イベントが終わってしまいすっかり抜け殻状態ですが、2017年最高の締めくくりとなりました。夢のような時間をありがとう、東方神起。

(S)

平成 29 年 12 月 24 日にグランドオープン! 和歌山県の情報発信拠点

道の駅「ねごろ歴史の丘」(岩出市)



和歌山県の北の玄関口に位置する岩出市の道の駅「ねごろ歴史の丘」。根来寺を中心とした岩出の歴史や文化を伝える「ねごろ歴史資料館」や、県内の観光情報を提供する情報提供施設、県内のお土産物を取り揃えた物販施設、飲食提供施設、休憩施設など岩出市のみならず和歌山県全域を楽しんでいただくための観光拠点としてグランドオープンしました。

道の駅は、国の重要文化財である「旧和歌山県議会議事堂」が隣接しているほか、周辺には、木造多宝塔として日本最大を誇る国宝の大塔をはじめ、多くの重要文化財を有する「新義真言宗総本山 根来寺」や「県植物公園 緑花センター」、「根来山げんきの森」などの観光・レクリエーション施設がございますので、ぜひお立ち寄りください。



- アクセス 【電車】 JR阪和線「紀伊」駅から「粉河駅前ゆき」又は「近畿大学ゆき」バスにて「ねごろ歴史の丘」下車 すぐ
【お車】 京奈和自動車道 岩出根来ICから岩出方面へ
交差点「岩出根来IC」を左折 約2分
- 問合せ先 道の駅 ねごろ歴史の丘 所在地：和歌山県岩出市根来2020-1
TEL：0736-61-1170