



KANSAI 空港レビュー



No.471
2018.2

CONTENTS

1 巻頭言

関西3空港の利活用促進に向けて
坂野 公治

2 各界の動き

10 講演抄録

訪日外国人旅行者の拡大に向けた取り組み
宮田 亮

26 プレスの目

「いちびり精神」にみる観光資源の掘り起こし
山本 照明

28 航空空港研究会 講演抄録 — 第1回研究会(後編)—

持続可能な地域航空を目指して
山村 宗／加藤一誠

42 航空交通研究会研究レポート

外航クルーズ客船誘致における関西国際空港の将来性
湧口 清隆

45 データファイル

- ・関西国際空港2017年12月運営概況(速報値)
- ・関西国際空港2017年暦年運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2017年12月
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2017年暦年
- ・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12月

【表紙写真】「シルクウェイ・ウエスト・エアラインズ B747-8F」

シルクウェイ・ウエスト・エアラインズの貨物機 B747-8F です。先の年末 12 月 29 日から関空に就航しました。

カスピ海の西側に面したアゼルバイジャンからの就航です。国内にはチャーター便として小松空港に運航していますが定期便としては関空が初めてとなります。

関空には週1便ですが、日本海側の大雪で小松空港への便が関空にダイバートすることもあります。

撮影：柴崎 庄司

関西3空港の利活用促進に向けて



国土交通省
近畿運輸局長

坂野 公治

2017年の我が国への訪日外国人旅行者数は、前年を19.3%上回る2,869万人と過去最高を更新し、いよいよ3,000万人の万台が目前に迫る水準に達しました。中でも関西における伸びは全国を牽引する勢いであり、2012年から2017年までの伸び率は、全国で3.4倍であるのに対し、関西においては4.4倍となっているほか、大阪への訪日外国人訪問者数も初めて1,000万人を突破しました。インバウンドの急増をトリガーとした消費・雇用の改善や新規投資の喚起もみられ、関西経済は活気を取り戻しつつあります。

西日本最大のゲートウェイである関西国際空港も非常に活況を呈しており、2017年の発着回数は国内線・国際線合計で18.5万回、旅客数は2,798万人といずれも過去最高を更新しました。訪日外国人入国者数の空港別シェアも関空が26.1%と、成田空港に肉薄する水準に達し、大きく存在感を増しています。

この好機を捉え、関西経済の足取りをより確かなものとするためには、関空がこれまで以上に大きな役割を果たしていくことが期待されます。そのためには、空港そのものの機能・能力向上に加え、2次交通アクセスをはじめとする周辺の受入環境整備を進めることが重要です。

関空へのアクセス手段分担率の91%は鉄道・バスが占めていますが、近年、世界的観光地である高野山への直行リムジンバスの運行、空港リムジンバスへのICカード導入、訪日外国人向け関

西統一交通パス「KANSAI ONE PASS」の通年販売、駅・車両内の多言語案内整備等、ハード・ソフト両面での取組みが進められています。

また、鉄道整備プロジェクトも大きな動きを見せています。うめきた等の大阪都心部やリニア中央新幹線・北陸新幹線が乗り入れる新大阪ターミナルと関空とのアクセス向上に資する「なにわ筋線」については、2017年5月に大阪府・市、JR西日本、南海電鉄、阪急電鉄の5者で計画の基本事項について合意し、事業化に向けた動きが本格化しているほか、北梅田～十三間の「なにわ筋連絡線」等、関連路線構想も提起されています。近畿運輸局においても、こうしたプロジェクトの早期実現に向けて、地域の関係者とともに検討を進めているところです。

今後、関西においては、2019年のラグビーワールドカップ、2021年のワールドマスターズゲームズ、現在誘致を進めている2025年国際博覧会等、国際的イベントが目白押しです。これらを機に、関西を日本の成長エンジンに押し上げるためには、関空をはじめとする関西3空港が一体となり、ポテンシャルを最大限に発揮することが必要です。本年4月には、関西エアポート神戸が神戸空港の運営権を取得し、本格的な関西3空港の一体運営に向けた一歩が踏み出されます。近畿運輸局としても、交通・観光に関するあらゆる施策を通じて、関空をはじめとする関西3空港の利活用の促進、ひいては関西経済の発展に貢献してまいります。

各界の動き

関西国際空港

●年末年始の旅客数、アジアや九州方面好調

航空会社が1月4日発表した関西空港の年末年始（12月28日～1月3日）の利用状況によると、国際線では中国・アジア方面の利用が、国内線は九州や沖縄方面の伸びがそれぞれ目立った。全日本空輸の国際線が前年同期比16%増の約1万3,400人だった。日本航空の国際線は2%増の約1万6,500人、格安航空会社(LCC)のピーチ・アビエーションはほぼ横ばいの約2万5,700人だった。

●2017年の貨物取扱量14%増

大阪税関が1月10日発表した、関西空港の2017年の貨物取扱量（速報）は、81万4,704tで前年に比べて14.8%増加した。2年連続のプラスとなった。

●2017年の出入国者数、初の2,000万人突破

大阪入国管理局関西空港支局は1月11日、2017年の関西空港の出入国者数（速報値）が2,090万3,360人（前年比13%増）に達し、開港以来、最多となったと発表した。2,000万人を突破したのは初めて。日本人が661万4,850人、外国人が1,428万8,510人。外国人の入国者数は716万2,310人で、初めて700万人を超えた。

●年末年始の出入国者数最多

大阪入国管理局関西空港支局が1月11日発表した年末年始（12月22日～1月3日）の出入国者数（速報値）は前年比16%増の84万480人と、過去最多を記録。うち外国人は前年比25%増の55万780人で、全体の3分の2を占めた。

●フィンエアー、ヘルシンキ線を2018年10月からデیلیー運航へ

フィンエアーは1月11日、2018年冬期スケジュール（10月28日～2019年3月30日）で関西～ヘルシンキ線を週5便からデیلیー運航に増便すると発表した。

●地元市町が大阪府などに要望

関西空港周辺の13市町でつくる泉州市・町関西国際空港推進協議会（会長・阪口伸六高石市長）と大阪府と関西エアポートによる関西空港関係三者連絡会議が1月15日、空港内で開かれ、協議会は府と関西エアポートに観光、空港振興策などを求める要望書を手渡した。

●ANA、北九州に貨物路線

ANAホールディングスは1月18日、関西発北九州経由で那覇に到着する貨物専用路線を、6月4日から週5便で運航すると発表した。那覇空港を国際貨物拠点と位置付けアジアの6都市と結んでおり、九州の工業製品や農水産物を那覇経由でアジアに輸出する計画だ。現在の関西発中部経由の那覇行きの経由地を、中部から北九州に切り替える。機材は貨物専用機のボーイング767-300Fまたは767-300BCFを投入する。

●南海など日本と台湾の切符をセットで販売

南海電気鉄道と関西エアポート、台湾の鉄道会社の桃園大衆捷運など4社は1月18日、日本と台湾の鉄道切符がセットになった企画券を2月から販売すると発表した。関西空港から大阪・

難波までの特急・乗車券と、台湾の桃園空港から台北市内までの乗車券のそれぞれ引換券をセットにした。販売期間は2月1日から8月31日までで、3,000枚限定。

●管制許可なく日航機が着陸

関西空港で2017年7月8日、台北発関西空港行きボーイング737-800型が管制官の着陸許可を受けないまま着陸していたことが1月19日、分かった。滑走路に他の航空機ではなく、乗客ら約130人にけがはなかった。機長らは聞き取りに対し「他の航空機と管制とのやり取りや手順の確認に気を取られていた」と話しており、管制側も着陸を許可したと思い込んでいたという。

●2017年の輸出11.1%増

大阪税関が1月24日発表した関西空港の2017年の貿易概況（速報）は輸出額が5兆6,438億6,200万円 で前年比11.1%増、輸入額が3兆9,385億円で10.9%増となった。輸出は、遊戯用具、科学光学機器、電気回路などの機器が増えた。輸入は半導体など電子部品、半導体など製造装置、通信機が増加。

●2017年の旅客数が過去最高

関西エアポートは1月25日、2017年の関西空港の国際線旅客数（速報値）が前年比13%増の2,113万人で過去最高だったと発表した。開港以来初めて2,000万人を超えた。台湾や香港などアジア方面を結ぶLCCの増便やハワイ・ホノルル線など中長距離路線の新規就航が追い風になった。総旅客数は11%増の2,798万人と3年連続で過去最高を更新。国際線旅客のうち外国人旅客も18%増の1,432万人と6年連続で過去最高を更新した。



クリック！

大阪観光局によると、大阪への訪日客数は2013年からの4年間で約4.2倍に増えた。この間の全国の伸び率は約2.8倍だったため、大阪の伸び率は全国を大幅に上回っている。中国・韓国などへの近さ、京都・奈良などの観光資源に恵まれている地理的要因に加え、関西空港のLCCの相次ぐ増便が支えているといえよう。この数字は免税売り上げを中心とする百貨店売上高の「西高東低」現象にもつながっている。

●ジェットスター・アジアが比クラークに直行便

シンガポールのLCC、ジェットスター・アジア航空は1月26日、関西空港とフィリピンのクラークを結ぶ直行便を新規就航すると発表した。3月27日から週に3便運航する。クラークへの定期便の就航は国内で初めて。エアバスA320型機（180席）で運航する。

●チェックイン機が自動走行、実証実験

関西エアポートは1月29日、関西空港で最先端ロボットの自走式セルフチェックイン機の実証実験を始めると発表した。空港内で混雑する航空会社の場所や時間帯を機械に登録すると、自動で目的地まで走り、固定式のチェックイン機と同じ役割を果たす。航空系システム開発などを手掛ける団体、SITA（シータ、本部スイス）が開発した「KATE（ケイト）」を第1ターミナル国際線出国エリアに2台導入する。

●掃除ロボットを披露

関西エアポートは1月29日、関西空港のターミナルビルで実証実験を始めた最新型の掃除ロボットを報道陣に公開した。センサーで人の動きを感知して衝突を回避する機能を備え、多くの人が行き交う空港ロビーなどで活用できる。2018年度中の正式導入を目指す。

●今春、到着免税店3店舗

関西エアポートは1月31日、国際線到着エリアで免税店をオープンすると発表した。関税法基本通達が2017年4月1日に一部改正され、日本入国時にも免税品を購入できるようになったことによるもので、関西エリアでは初の到着時免税店となる。空港免税店「ANA DUTY FREE SHOP」を展開する全日空商事デューティーフリーが今春をめどに第1ターミナルに2か所、第2ターミナルに1か所オープンする。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●大規模改修、4月18日に先行開業 ワイン醸造所も

関西エアポートは1月30日、改装工事中の大阪空港の中央部分を4月18日に先行開業すると発表した。ワイン醸造所を併設するワインバルなど飲食や物販の30店が出店する。これまで南北に分かれていた到着口を2階中央の1か所に集約し、スムーズにモノレールやバスへの乗り換えができるようにする。南北ウイング部分は2020年8月に完成する。

＝ 神戸空港 ＝

●2017年の旅客数、最多304万人

神戸市が1月11日に発表した神戸空港の利用状況によると、2017年の旅客数は前年比15.3%増の304万4,655人と、2006年の開港以来最多となった。4月から運営を引き継ぐ関西エアポート神戸が示した目標「2022年度に約300万人」を前倒しで達成した。便数の7割を占めるスカイマークが定時出発率を高め、観光やビジネスの客を取り込んだ。

●スカイマーク会長「規制緩和なら関西の窓口に」

スカイマークの佐山展生会長は1月26日、神戸商工会議所が開いた経営トップセミナーで、民営化を4月に控えた神戸空港について「運用時間がもし24時間に延びれば、関西の窓口は神戸になる」と述べ、規制緩和に期待感を示した。

＝ 首都圏空港 ＝

●年末年始の出入国者、成田5%増、羽田最多更新

東京入国管理局は1月11日、年末年始（12月22日～1月3日）の成田、羽田両空港の出入国者数（速報値）を発表した。成田は前年同期比5.3%増の約114万2,000人、羽田は2.5%増の約61万5,000人で羽田は国際化した2010年度以降最多だった昨年度を更新した。外国人は成田が12.2%増、羽田が9.7%増だったのに対し、日本人は両空港ともやや減った。

＝ 成田国際空港 ＝

●2017年の旅客、初の4,000万人突破

成田国際空港会社は1月25日、2017年の旅客数が4,068万7,040人となり、1978年の開港以来、初めて4,000万人を突破した。国際線の外国人旅客数が前年比11%増と大幅に伸びたのが要因。

●ターミナル改修でファストトラベル化

成田国際空港会社は1月25日、第1ターミナルと第2ターミナルを7月から改修すると発表した。セルフチェックイン機や自動手荷物預け機などを充実し、「ファストトラベル」化を進める。2020年3月までの完成を目指す。改修は第1ターミナル北ウイングは、1999年以来、第2ターミナルの制限エリアは1992年の供用開始以来、初となる。

＝ 羽田空港 ＝

●東京都、鉄道新線建設に備え基金創設

東京都は1月26日発表した2018年度予算案で、鉄道新線建設等準備基金を創設することを

盛り込んだ。交通政策審議会の答申で検討を進めるべきだとされた鉄道の新設・延伸プロジェクトの事業化を見据え、別の基金に積み立てている東京メトロの株式配当（約 620 億円）を振り分ける。対象は①羽田空港アクセス線（田町駅付近～羽田空港）②新空港線（蒲田～京急蒲田）など 6 路線。

＝ その他空港 ＝

●熊本空港、運営を民間委託

国土交通省は 1 月 17 日、国が管理する熊本空港を 2020 年 4 月に民営化するための実施方針を公表した。運営会社への委託期間は 33 年とし、会社側が希望する場合は 15 年まで延長を認める。2017 年 6 月に公表した制度案では委託期間を 48 年としていたが、長期の財務計画が立てづらいといった企業の意見を反映した。

●仁川空港、第2ターミナル開業

仁川国際空港は 1 月 18 日、第 2 ターミナルの供用を開始した。チェックインや乗り継ぎなどで時間短縮を実現し、年間 1,800 万人が利用できるようにした。大韓航空など 4 社が移転した。

●南紀白浜空港の運営主体候補2グループ選定

和歌山県は 1 月 23 日、南紀白浜空港の運営事業者候補としてコンサルティングの経営共創基盤（東京）とホテル・旅館運営のホテルマネージメントインターナショナル（東京）をそれぞれ代表とする 2 グループを選定した。2019 年 4 月の民営化を目指しており、第 1 次審査には 3 グループが応募した。

航空

●航空12社の年末年始、国際線4%増

国内航空 12 社が 1 月 4 日まとめた年末年始（昨年 12 月 28 日～今月 3 日）の利用実績によると、国際線の旅客数は前年同期比 4.2% 増の 50 万人、利用率は 87.8% と好調ぶりが顕著だった。国内線は 0.6% 増の 241 万人だった。

●旅行大手7社の国際チャーター便2割増

日本経済新聞社が 1 月 14 日まとめた大手旅行会社 7 社の 2017 年度の国際チャーター便の座席数は、2016 年度実績比 22% 多い約 6 万 3,000 席となる見込みであることがわかった。全座席の過半数を占める JTB は 49% 増と席数が直近 4 年間で最多。阪急交通社は席数が 3.3 倍と過去最多となった。

●ハワイアン航空、ジェットスターと提携

ハワイアン航空とジェットスターグループは 1 月 17 日、利便性の向上を目的にインターライン提携を締結した。福岡、鹿児島、高松、沖縄、熊本発のジェットスター便を利用者は、東京、札幌、関西でハワイアン航空のハワイ直行便に乗り継ぎができる

●全日空、日航が国際線増便、2018年度路線計画

ANA ホールディングスと日本航空は 1 月 18 日、2018 年度の路線計画を発表した。ANAHD は羽田～バンコク線を増便するほか、日航は 3 月末から 10 月まで成田～モスクワ線を増便する。国内線では、両社とも沖縄県や鹿児島県の離島を結ぶ路線を開設する。夏だけでなく冬にも観光地として人気が高まっており、新規路線の開設や通年運航を進める。

●AIRDO、機長不足対応で路線廃止・減便

AIRDO は 1 月 18 日、2018 年度上期の運航計画（3 月 25 日～10 月 27 日、夏ダイヤ）を発表した。機長不足に対応するため、新千歳発着の一部路線を廃止・減便して副操縦士を機長に育成するための訓練に充てる。廃止する路線は岡山線。減便は仙台線と中部線。

●2017年の航空貨物輸出力16%増

航空貨物運送協会が1月22日発表した2017年の航空貨物輸出力（混載貨物ベース）は111万4,952t（前年比16%増）となった。4年連続のプラスで電子部品や自動車部品の出荷が好調で、2008年以来の高水準となった。

●日本航空、社長に赤坂常務

日本航空は1月24日、植木義晴社長（65）が4月1日付で会長に就任し、後任に赤坂祐二常務執行役員（56）が昇格すると発表した。

●MRJ初のキャンセル、米イースタンの40機分

三菱航空機は1月26日、開発中の小型ジェット旅客機、MRJ（三菱リージョナルジェット）の受注で、初めてキャンセルが出たことが分かった。三菱航空機が明らかにした。米イースタン航空が発注した、購入権を含む計40機分で、イースタン航空が米スウィフト航空に買収され、イースタン航空のMRJ購入計画が引き継ぎ対象にならなかったため。

●海外修学旅行先で台湾がトップに

海外の修学旅行先を毎年調査している全国修学旅行研究協会が1月26日発表した2016年度分のデータによると、台湾が262校（4万1,878人）で、アメリカ（ハワイ、グアム、サイパンを含む）の254校（3万6,661人）を抜いて初めて首位に立った。これは10年前と比べ約11.8倍と大幅な増加だ。旅費が安く親日的で治安も良いことが人気の理由。

●「ハロー2020」全日空が五輪特別塗装機航

2020年開催の東京五輪に向けて、全日本空輸は1月28日、特別な塗装を施したボーイング777-200型機「HELLO 2020 JET」を披露した。富士山や東京タワーといった日本の風景に各競技のシルエットをあしらったデザイン。

関西

●大阪新年互礼会、万博へ結束確認

関西経済連合会など関西経済3団体と大阪府、大阪市が主催する大阪新年互礼会が1月4日、同市内で開かれ、政財界から約2,300人が出席。政府が大阪誘致を目指す2025年国際博覧会（万博）の開催地が11月に決まることから、誘致に向けて結束を確認し合った。

●関経連の中期計画、スポーツ振興を柱に

関西経済連合会は1月5日、2020年度を最終年度とする3年間の中期計画を発表した。アジアとの結びつきを強める「ルックウエスト」と世界から企業や人を関西に呼ぶ2つの視点を重視。グローバルや産業イノベーション、スポーツなどを柱に据え、中長期的な関西の成長を支える基盤や環境の整備を目指す。

●米マリOTT、心斎橋に高級ホテル

積水ハウスと米マリOTT・インターナショナルは1月10日、大阪・心斎橋に高級デザイナーズホテル、「W OSAKA」(337室)を2021年に開業すると発表した。同ブランドの日本展開は初。積水ハウスが御堂筋沿いに土地（約2,500㎡）を確保し、開発する。

●近鉄名阪特急に新型車両

近畿日本鉄道は1月11日、名阪特急に新型車両を導入すると発表した。6両編成8本（1編成あたり定員239人）、8両編成3本（同327人）の計72両を新造し2020年春から順次投入する。投資額は約184億円。後席に気兼ねなく背もたれを倒せるバックシェルを日本で初めて装備。透明感のある深い赤色とした。

●日銀が関西の景気判断を上方修正

日本銀行大阪支店は1月12日に発表した1月の金融経済動向で、関西での景気の総括判断を「足取りをより確かなものとしつつ、緩やかに拡大している」として3か月ぶりに上方修正した。訪日外国人による消費と、輸出が好調なため。個人消費も、6か月ぶりに個別判断を引き上げた。

●大阪への訪日客、初の1,000万人

大阪観光局は1月17日、2017年の大阪への訪日外国人客数が1,111万人となり、初めて1,000万人を突破したと発表した。松井一郎大阪府知事は同日、2018年に2020年の目標としていた1,300万人に近づくとの見通しを示した。大阪府・市と観光局は2020年目標を2年前倒しでの実現を目指す。

●百舌鳥・古市古墳群、世界遺産へ推薦決定

政府は1月19日、大阪府の百舌鳥・古市古墳群をユネスコの世界文化遺産に推薦することを閣議了解した。ユネスコの諮問機関が今秋に現地を調査し、2019年5月ごろに登録の可否を勧告。同年夏のユネスコ世界遺産委員会で最終的に審査する。

●泉佐野市 関空アイスアリーナ整備にMUL

泉佐野市は1月19日、公募型プロポーザルで募集していた関空アイスアリーナ整備事業の事業者について、MULプロパティ（名古屋市）を代表とするグループを優先交渉権者に特定した。りんくうタウンに国際規格のアイススケート場（延べ4,800㎡）を整備する。

●大阪の12月のホテル稼働率94.1%に

日本経済新聞社が1月20日発表した2017年12月の大阪市内の主要13ホテルの平均客室稼働率は、94.1%と前年同月比3.1ポイント上昇した。前年を上回るのは12か月連続。13ホテルのうち9ホテルで稼働率が上昇した。

●貝塚市長に藤原氏が無投票で3選

任期満了に伴う貝塚市長選挙が1月21日告示され、無所属で現職の藤原龍男氏（65）のほかに立候補の届け出はなく、藤原氏の無投票での3選が決まった。

●フランスが万博断念

2025年国際博覧会（万博）について、フランス誘致委員会のフロマンタン委員長は1月22日、パリ市内で記者会見し「首相官邸から辞退の連絡を受けた」と述べ、フランス政府が誘致を断念したことを公式に認めた。

●泉佐野市、りんくうタウンでMICE施設公募

泉佐野市は1月22日、りんくうタウンのりんくう中央公園用地開発事業の事業者を決める公募手続きを開始した。現在グラウンドとして使われている2万㎡について国際観光とMICE（国際的なイベント）施設の整備が可能な事業者から提案を募集する。最低売却価格は14億1,300万円。

●堺など7商議所、広域観光へ協議会

堺商工会議所など泉州地域の7商議所は1月23日、大阪南部の広域観光の振興に取り組む泉州地域広域観光連携協議会（会長・中井秀樹岸和田商議所会頭）を設立した。関西空港を擁する同地域の観光資源を武器に連携してインバウンド客などを呼び込み、地域の活性化につなげる。

●2017年の大阪百貨店売上高増加率、東京を大きく上回る

日本百貨店協会が1月23日発表した2017年の全国百貨店売上高は、既存店ベースで0.1%増え、3年ぶりにプラスになった。訪日外国人客の需要増などがけん引し、免税品の売上高は前年比46.3%増の2,704億円で2年ぶりに過去最高を更新した。全店ベースの売上高は5兆9,532億円だった。大阪地区は6.6%増で東京（0.5%増）を大きく上回った。

●2017年の関西のインバウンド消費、初の1兆円超え

三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングは1月23日、2017年の関西でのインバウンド消費額（推計）は、前年より26.8%多い1兆1,584億円だったと発表し、初めて1兆円を超えた。関西の域内総生産の1.4%に相当し、全国（0.8%）を大きく上回り、関西でのインバウンド消費の存在感の強さを示している。

●新名神高速の川西～神戸、3月18日に開通

西日本高速道路会社は1月24日、新名神高速道路の川西インターチェンジ（IC）～神戸ジャンクション（JCT）間（16.9km）を3月18日午後3時に開通すると発表した。高槻JCT・IC～神戸JCT間（43.1km）が全線開通することになる。並行して走る中国自動車道の交通量が分散され、渋滞緩和の効果が期待される。

●神戸港コンテナ過去最高に

神戸市は1月24日、2017年に神戸港で取り扱ったコンテナ個数が前年同期比4.1%増の291万7,000TEU（TEUは20ftコンテナ換算）と過去最高を更新したと発表した。これまで最高だった阪神大震災前の1994年（291万6,000TEU）を上回った。神戸港を経由して輸出入貨物を運ぶと補助金を出す国の集荷施策の効果があらわれた。

●2017年の近畿輸出額、10年ぶり高水準

大阪税関が1月24日発表した2017年の近畿2府4県の貿易概況によると、輸出額は前年比11.8%増の16兆6,091億円となった。増加は2年ぶりで、過去最高だったリーマン・ショック前の2007年（16兆6,680億円）以来、10年ぶりの高水準となった。為替が円安傾向にふれるなか、中国向けのテレビ用液晶パネルなどがけん引した。

●市営地下鉄、民営化後の愛称は「Osaka Metro」

大阪市は1月25日、4月に民営化する地下鉄の新会社の愛称が「Osaka Metro」（オオサカメトロ）に決まったと発表した。海外の大都市の地下鉄と同じ「メトロ」を使い、アルファベットで表記して訪日外国人にも分かりやすくした。

●大阪市、咲洲北部地区を72億円で売却

大阪市は1月26日、大阪湾の人工島・咲洲のコスモスクエア地区の計4.4haを、アーク不動産に約72億円で売却すると発表した。2021年度以降、ホテルや商業施設などが順次開業する予定だ。

●2017年人口、近畿で大阪のみ転入超過

総務省が1月29日発表した住民基本台帳に基づく2017年の人口移動報告によると、大阪府を除く近畿5府県が転出超過となった。6府県全体の転出超過は1万3,028人で、2016年比7%縮小した。大阪府は3年連続の転入超過だった。

●クルーズ船寄港、関西で3年連続増へ

インバウンドの増加などを追い風に、関西での2018年のクルーズ船寄港数は3年連続で増加する見込みであることが1月30日、日本経済新聞社の調査で分かった。神戸港は2017年の118回から1割程度、大阪港は68回と36%、それぞれ増える見込みだ。

●高島屋東別館、ホテルに改装

高島屋は1月30日、昭和初期の名建築として知られる高島屋東別館を滞在型ホテルに改装し、2019年冬に開業すると発表した。アールデコ調の外観は維持し、滞在型ホテルで世界展開するシンガポールのアスコット社のブランド「シタディーン」として営業する。客室数は300室以上で、長期滞在の訪日外国人や国内のビジネス客の利用を想定している。

●南海電鉄、難波の高架下の宿泊施設を公開

南海電気鉄道は1月30日、大阪・難波駅近くの鉄道高架下に2月1日から開業する宿泊施設「ボ

ン ホステル」を報道陣に公開した。民泊の仲介などを手掛ける百戦錬磨（仙台市）が運営する。主にバックパッカーの利用を想定。相部屋は6人部屋が12室、7人部屋が4室で、料金は1人3,000円。

●南海、空港線乗客6年で倍増

南海電気鉄道は1月31日、関西空港に乗り入れる空港線で、2017年4～12月期の乗客が前年同期に比べ11%増の1,122万人となったと発表した。訪日客の利用が増え続け過去6年で2倍強に増えた。

●大阪・京都のホテル、20年に供給過剰

不動産サービス大手のCBREは1月31日、関西のホテル市場の予測をまとめた。大阪府と京都府では2020年に供給客室数が必要な数を上回る見通し。大阪府内では既存のホテルと2020年までに新設されるホテルの客室を足すと7万2,000室となり、必要と見込まれる客室を1万3,500室上回る見込みだ。京都府では3万3,000室と1万1,300室オーバーする。

●近畿財務局の景気判断、26年ぶり「拡大」

近畿財務局は1月31日発表した1月の管内経済情勢報告で、近畿2府4県の景気の総括判断を「緩やかに拡大しつつある」に上方修正した。引き上げは1年ぶりで「拡大」の表現を用いたのは1991年9月以来、26年4か月ぶり。

国

●2017年の訪日客、最多の2,869万人

石井啓一国土交通相は1月12日の閣議後の記者会見で、2017年の訪日外国人旅行者数が2,869万人（前年比19.3%増）に達したと発表した。5年連続で過去最高を更新した。LCCをはじめとする航空路線の新規就航やクルーズ船の寄港増加に加え、政府による訪日プロモーション促進などが寄与した。

●2017年の訪日客消費額、4兆4,161億円で過去最高を更新

観光庁が1月16日発表した訪日外国人消費動向調査によると、2017年の訪日客による旅行消費総額（速報）は4兆4,161億円と前年比17.8%増加した。初の4兆円超えとなり、過去最高を更新した。国・地域別では、中国が38.4%を占め最大だった。訪日外国人の1人当たり消費額は1.3%減の15万3,921円だった。

●官民で航空業界の技術革新、省力・自動化推進の連絡会

国土交通省と定期航空協会、全国空港ビル協会は1月30日、航空イノベーション推進官民連絡会の第1回会合を開いた。国交省と航空会社、空港会社、航空関連の機器・設備メーカーなどが、情報技術活用の方針や先行事例などについて共有し、IT活用の取り組みを加速することを狙う。関西エアポートは、旅客手続きを自動化する「FAST TRAVEL」を紹介した。

訪日外国人旅行者の 拡大に向けた取り組み

国土交通省 近畿運輸局
観光部長

宮田 亮 氏



●と き 2017年11月28日（火）

●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1998年に運輸省（現在の国土交通省）に入省し、これまで港湾整備の関係を中心に携わってきました。港湾整備といっても港湾だけではなく、空港関係もあります。沖縄で2本目の滑走路整備事業が進んでいますが、あのプロジェクトに関わっていたこともあれば、水産庁に出向して漁港の整備に携わったこともあります。現在は近畿運輸局の観光部長として2017年7月に着任し、観光行政に従事しています。

本日は、最初に統計データを使いながら現状を紹介します。その後、全国での取り組みおよび関西での取り組みについてお話させていただきます。

でしたが、1,000万人の壁を越えられずにいました。しかし取り組み開始から10年後、2013年に初めて1,000万人を越えました。

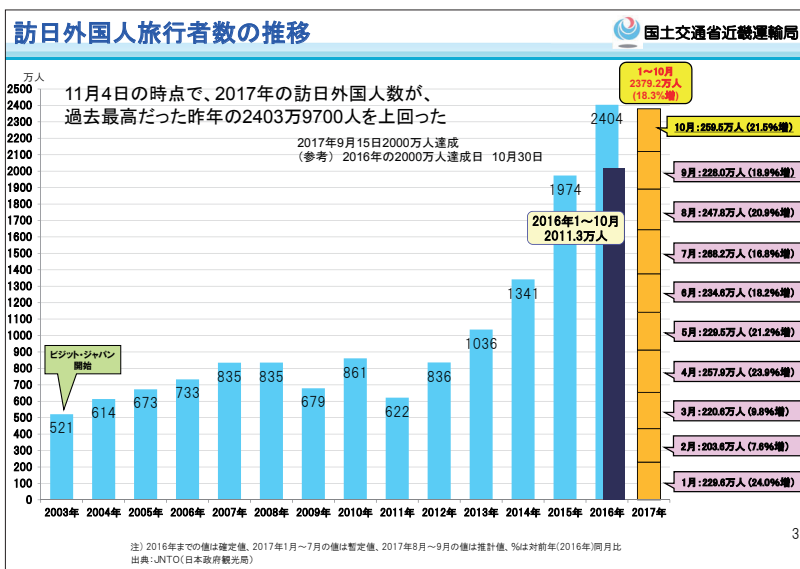
10年かけて500万人増やしてきたわけですが、それ以降の3年間で1,400万人増えました。それまでの10年に比べると非常に大きな伸びです。これにはさまざまな要因があります。もちろん「ビジット・ジャパン・キャンペーン」の訪日プロモーションの効果が浸透してきたことありますが、それに加えてビザ要件が緩和されたり、LCC路線の就航が増えたり、円安になったりとさまざまな要因が組み合わさって現在の状況になっています。

直近の2017年10月までの数字を昨年と比較しても、18%ほど増えているので、このまま

1. インバウンドの 現状

■訪日外国人旅行者数の推移

この表は、2003年からの訪日外国人旅行者数の推移です。2003年「ビジット・ジャパン」開始とありますが、外国人を日本に呼び込もうという「ビジット・ジャパン・キャンペーン」が始まりました。基本的には右肩上がり



順調にいけば、今年の訪日外国人旅行者数はおおむね2,800万人までいくのではないかと想定しています。

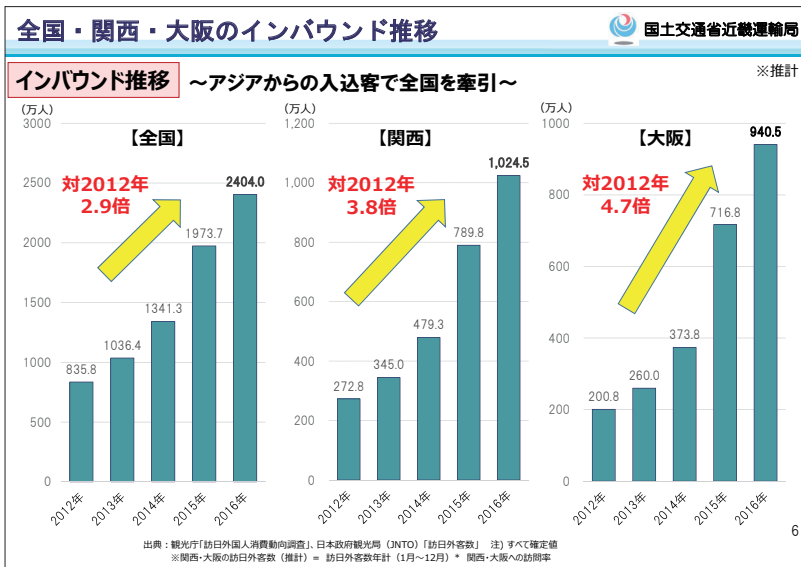
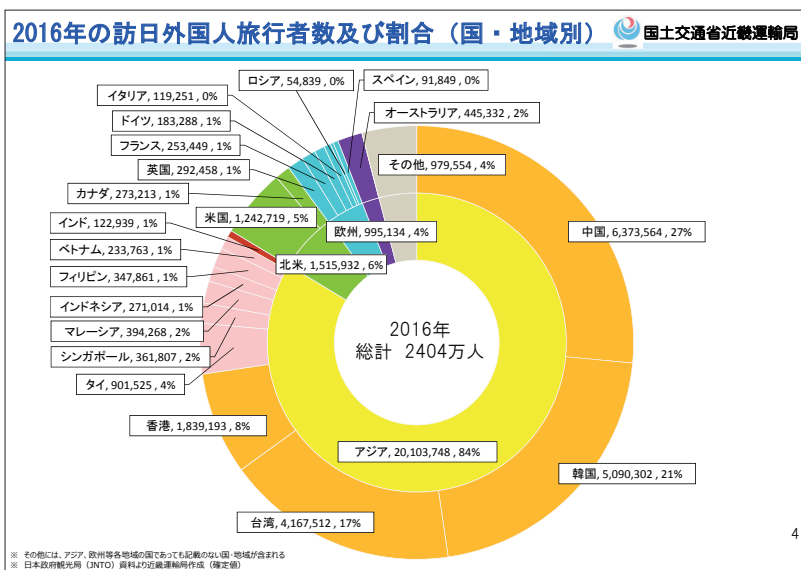
どの国の訪日外国人が多いのかを示したのが次の円グラフです。

アジアの方々が多くを占め、84%。中国、韓国、台湾、香港といった近隣国が上位です。1970年代以降は、海外旅行をした日本人（アウトバウンド）のほうがずっと多かったのですが、2015年には訪日外国人旅行者（インバウンド）がアウトバウンドを越えました。

その傾向はさらに広がっています。2015年

は国際収支、つまり外国人が日本で落としたお金と、日本人が海外旅行で使ったお金の比較についても黒字になったという転換期でした。

この図は全国・関西・大阪のインバウンド推移を示したものです。ここ数年はかなり好調です。2012～2016年までを比較すると、全国で約3倍の伸び、関西・大阪にしぼって数字を出すと、全国以上に伸びていることが分かります。特にアジアからの観光客が多いのですが、関空を経由したアジアからの観光客が増えていることが、インバウンド増加に寄与していることがこのデータから見てとれます。



■空港別でみた外国人入国者数

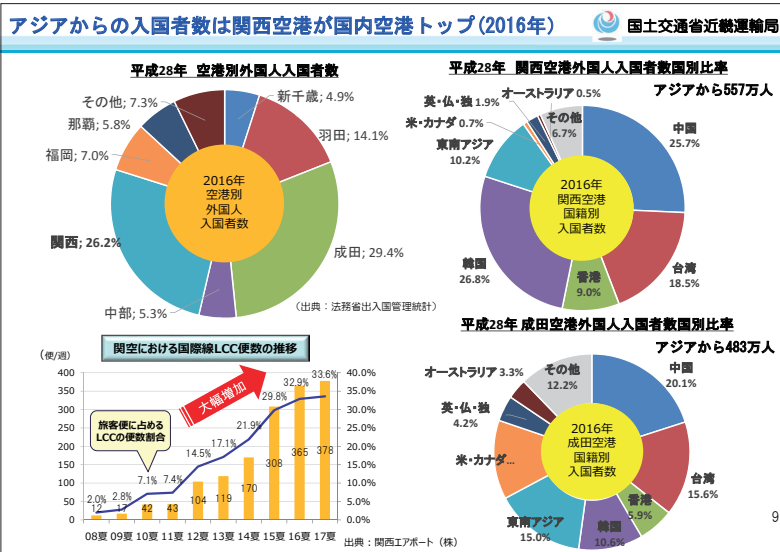
関空からの外国人入国者数の推移をご覧くださいと、こちらも順調に伸びてきています。直近の2017年データを見ても、対前年比で1～2割増えており、9月までの累計は対前年比で14%増となっています。空港別の入国者数では、関空が日本全国の空港の中でどれくらいの役割を果たしているかが分かります。月によって多少の変動はありますが、だいたい全国で25～28%のシェアを占めているので、日本を訪れる外国人の約4人

に1人が関空経由で入ってきていることになります。

空港別の入国者数の円グラフをご覧くださいと、成田と関空のそれぞれの内訳を見ると少し状況が異なっています。成田に比べて関空はアジアからの入国者数が多くなっています。また、関空の場合、中国より韓国からの入国者数の方が多い傾向が見られます。これは、関空のLCC路線がアジアとりわけ韓国の便数が増えてきていることが寄与しているといえます。

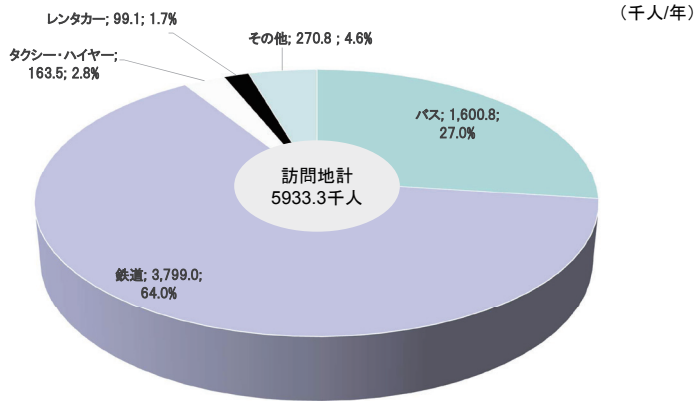
空港名	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
全体	1,889,140	1,890,403	1,992,420	2,043,857	1,786,376	1,854,144	2,144,760	1,940,002	1,829,338	2,033,372	1,816,601	1,998,488	22,189,812
新千歳空港	117,321	117,287	79,383	61,532	70,462	79,429	120,834	104,357	77,579	97,406	82,005	140,217	1,147,812
羽田空港	169,221	177,618	203,253	222,525	202,443	183,353	214,999	207,858	195,358	227,225	225,712	255,913	2,485,679
成田空港	419,538	440,611	556,370	600,020	530,328	495,092	563,534	520,901	477,171	543,968	466,812	503,367	6,117,712
中部空港	64,649	72,709	82,306	97,437	92,595	76,810	89,333	89,287	78,444	93,618	88,101	83,832	1,009,121
関西空港	481,772	502,717	516,940	557,023	470,540	511,788	579,442	518,551	459,673	505,532	484,262	498,366	6,086,600
福岡空港	157,129	153,693	156,501	117,497	88,468	104,864	122,228	129,753	143,408	145,974	148,000	164,179	1,631,702
那覇空港	98,992	104,447	119,117	120,202	107,785	94,822	115,326	116,594	109,635	128,641	134,527	142,667	1,392,755
新潟空港	67,826	73,953	67,916	82,084	89,448	102,403	105,029	109,914	103,694	103,339	81,264	90,648	1,077,518
その他	134,126	134,939	125,732	148,538	146,995	121,038	150,077	161,979	128,094	145,006	128,999	124,085	1,649,308
対前年比（増減）	56.4%	48.7%	43.3%	35.4%	29.1%	39.9%	34.1%	23.7%	27.9%	25.5%	14.9%	13.3%	31.3%
シェア	14.0%	13.7%	14.6%	14.7%	14.6%	13.8%	13.4%	13.2%	13.7%	14.0%	14.3%	14.5%	14.1%
対前年比（増減）	21.7%	13.2%	9.4%	5.9%	5.3%	10.0%	12.1%	5.8%	14.5%	14.2%	13.7%	15.5%	11.5%
シェア	27.0%	26.4%	30.6%	31.1%	31.3%	29.5%	29.4%	28.4%	29.9%	30.6%	29.2%	29.1%	29.4%
対前年比（増減）	66.6%	42.2%	31.2%	27.2%	18.3%	29.5%	23.4%	11.7%	13.6%	7.7%	-1.1%	-0.7%	21.1%
シェア	6.2%	6.3%	4.0%	3.0%	3.9%	4.3%	5.6%	5.4%	4.2%	4.8%	4.5%	7.0%	4.9%
対前年比（増減）	50.5%	27.6%	15.5%	8.6%	-1.0%	20.0%	15.5%	16.4%	26.7%	19.1%	28.6%	22.1%	21.0%
シェア	6.2%	6.3%	4.0%	3.0%	3.9%	4.3%	5.6%	5.4%	4.2%	4.8%	4.5%	7.0%	4.9%
対前年比（増減）	50.5%	27.6%	15.5%	8.6%	-1.0%	20.0%	15.5%	16.4%	26.7%	19.1%	28.6%	22.1%	21.0%
シェア	6.2%	6.3%	4.0%	3.0%	3.9%	4.3%	5.6%	5.4%	4.2%	4.8%	4.5%	7.0%	4.9%
対前年比（増減）	50.5%	27.6%	15.5%	8.6%	-1.0%	20.0%	15.5%	16.4%	26.7%	19.1%	28.6%	22.1%	21.0%
シェア	6.2%	6.3%	4.0%	3.0%	3.9%	4.3%	5.6%	5.4%	4.2%	4.8%	4.5%	7.0%	4.9%
対前年比（増減）	50.5%	27.6%	15.5%	8.6%	-1.0%	20.0%	15.5%	16.4%	26.7%	19.1%	28.6%	22.1%	21.0%
シェア	6.2%	6.3%	4.0%	3.0%	3.9%	4.3%	5.6%	5.4%	4.2%	4.8%	4.5%	7.0%	4.9%

（出典：法務省出入国管理統計）



2016年関西空港入国後の利用交通機関

国土交通省近畿運輸局

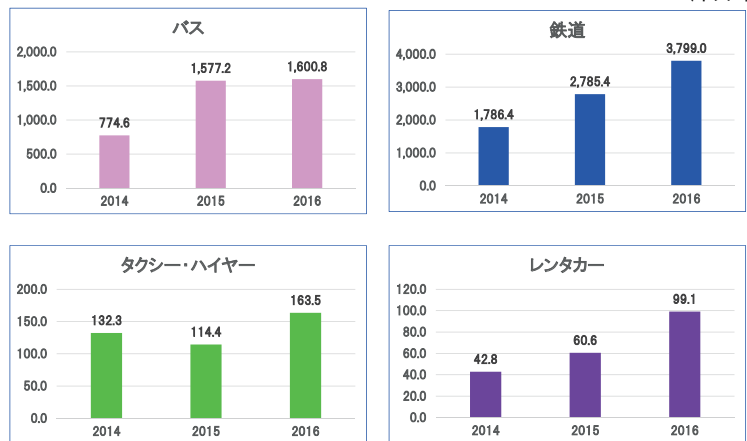


FF-Data (訪日外国人流動データ)

10

関西空港入国後の利用交通機関の推移

国土交通省近畿運輸局



FF-Data (訪日外国人流動データ)

11

■関西入国後の利用交通機関

関空に入った旅客がどのような交通機関で目的地に移動しているのかを、交通機関別に集計したものです。鉄道が約3分の2、バスが4分の1、その他はタクシー、レンタカーなどです。意外とバスが多いというのが個人的な感覚です。鉄道なら乗り換えが必要な場所でもバスは直接行けるというメリットを感じて使う外国人の方が多いと思われます。

各交通機関別の最近のトレンドがどうなっているのかを集計し直したものです。どの交通機関も増えてきていますが、大量に人を運べる鉄

道が急激に増加しており、やはり鉄道が二次交通を担っているといえます。また、レンタカー利用者も倍増しています。

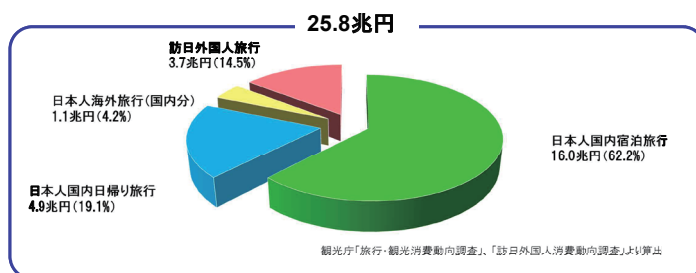
この資料は、今年になって国交省が初めて公表した訪日外国人流動データ「FF-Data」からのものです。興味のある方は国交省のホームページをご覧ください。

■訪日外国人の旅行消費額について

訪日外国人が日本で落とすお金でどれくらいの経済効果があるのかを分析したデータをいくつか紹介します。

国内における旅行消費額（2016年（平成28年））

国土交通省近畿運輸局



旅行消費額の推移について(2010年～2016年)

単位: 兆円

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
日本人国内宿泊旅行	15.4	14.8	15.0	15.4	13.9	15.8	16.0
日本人国内日帰り旅行	5.1	5.0	4.4	4.8	4.5	4.6	4.9
日本人海外旅行(国内分)	1.1	1.2	1.3	1.2	1.1	1.0	1.1
訪日外国人旅行	1.1	0.8	1.1	1.4	2.0	3.5	3.7
合計	22.7	21.8	21.8	22.8	21.6	24.8	25.8

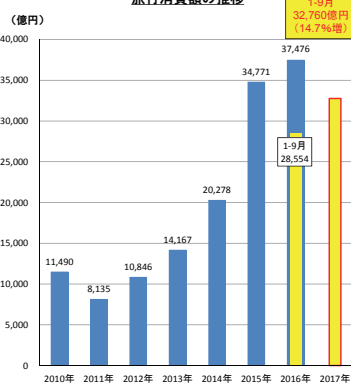
12

2017年7-9月期の訪日外国人旅行消費額について

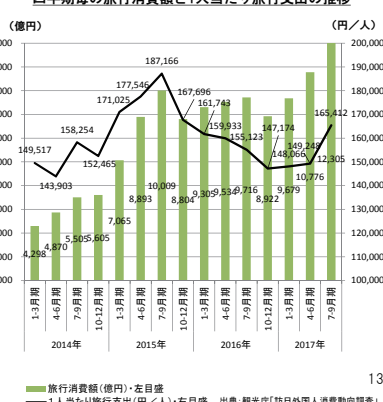
国土交通省近畿運輸局

- ・訪日外国人旅行消費額は、2017年9月期の累計で初めて3兆円を突破
- ・平成29年7-9月期の訪日外国人旅行消費額は1兆2,305億円。前年同期(9,716億円)に比べ26.7%増加。
- ・訪日外国人1人当たり旅行支出は16万5,412円。前年同期(15万5,123円)に比べ6.6%増加。

旅行消費額の推移



四半期毎の旅行消費額と1人当たり旅行支出の推移



13

国内における旅行消費額は、訪日外国人だけでなく、日本人の国内旅行も合わせて消費された金額を集計しています。訪日外国人が使うお金もかなり増えてきてはいるのですが、日本人の国内旅行消費額が桁一つ多いことが分かります。やはり日本人の国内旅行をベースとして大事にしながら、プラスアルファの部分でインバウンドの方々が日本で消費する金額を増やしていく取り組みを進める必要があると思います。

その次の表は、近年の訪日外国人旅行者の消費額推移です。左側が各年別、右側が四半期ごとの推移です。左側では、ここ数年、訪れる人が増えているので、やはり旅行消費額も毎年順

調に伸びていることが分かります。右側では、黒い折れ線グラフが1人当たりの旅行支出の推移で、こちらもおおむね増えてきていましたが、2016年にはいって、中国を中心とする爆買いが少し落ち着いてきたこともあり、若干減少していました。しかし直近の2017年の7-9月期の数字を見ると、対前年比で増えており、同じ2017年の4-6月期に比べてもかなり増えているので、持ち直しの傾向が出てきているのではないかと思います。

近隣のアジア諸国の方は滞在日数の短い方が多かったのですが、滞在日数が少し増えてきていることもあり、免税の関係でさまざまな取り

組みを行ってきたこともあって、1人当たりの消費額もまた少し持ち直しているようです。

百貨店における免税の売り上げも、消費額のデータと動きが似ています。2016年は爆買いが落ち着いて若干下がり、2017年に入ってまた回復しています。

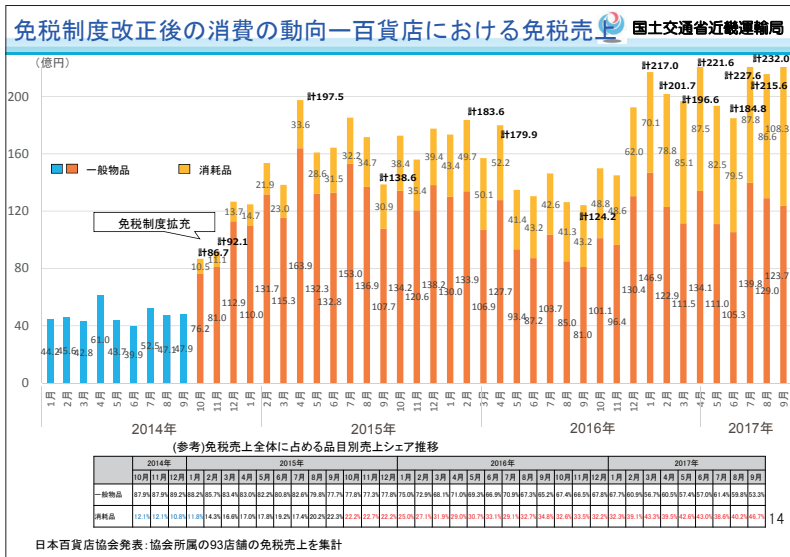
外国人はどこでお金を使っているのかを費目別に分析しています。スライド15の右側の円グラフをご覧ください。買物が約4割、宿泊料金が約3割、飲食が約2割、交通費やその他で1割くらいです。これを国別で見ると少し傾向が違います。総額の多い順に1位オーストラ

ア、2位中国、3位スペインとなっているのですが、欧米諸国の方々は費目別で宿泊料金が最も高いようです。やはり遠方から来る人は宿泊日数も長めのため、宿泊にもお金を使うと考えられます。

一方、トータル金額2位の中国は買物代がずば抜けて多い。一時期のような爆買いは落ち着いていますが、依然として買物にお金を使う方が多いようです。

■訪日外国人の宿泊について

ここでは、宿泊に焦点を当てて紹介します。

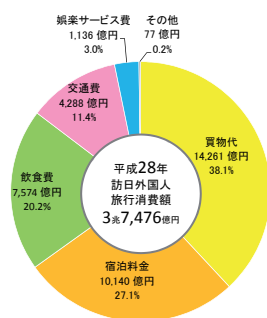


費目別訪日外国人旅行消費額（2016年速報値）

- 2016年の訪日外国人旅行消費額のうち、買物代は4割弱、宿泊費は3割弱を占める。
- 費目別・国別では宿泊費・飲食費・交通費は欧米旅行者の支出が多く、一方で買物代は中国を初めとした東アジア・東南アジア旅行者の支出が多い。

国籍・地域	総額	訪日外国人1人当たり旅行支出 (円/人)						平均泊数
		宿泊料金	飲食費	交通費	娯楽サービス費	買物代	その他	
全国計・地域	155,896	42,182	31,508	17,838	4,725	59,323	320	10.1
韓国	70,281	22,090	17,847	7,505	3,042	19,562	234	4.5
台湾	125,854	33,634	26,611	14,126	4,137	47,122	224	7.4
香港	160,230	41,501	34,570	17,328	4,412	62,389	29	6.3
中国	231,504	44,126	38,943	19,917	5,014	122,895	609	11.8
タイ	127,583	34,532	25,858	16,529	4,821	45,414	430	9.9
シンガポール	163,210	58,462	34,903	24,891	3,242	40,428	1,285	8.0
マレーシア	132,353	41,047	27,753	19,799	3,871	40,023	60	11.7
インドネシア	136,619	47,117	22,586	27,171	5,051	34,665	28	15.0
フィリピン	112,228	33,192	26,505	13,419	4,959	34,093	59	28.3
ベトナム	186,138	49,314	54,182	19,556	4,125	58,883	77	35.4
インド	144,735	61,354	27,378	19,713	2,784	32,971	74	22.8
英国	181,795	80,131	41,220	30,011	6,408	24,000	24	12.6
ドイツ	171,009	78,849	36,899	29,715	5,068	20,350	128	14.0
フランス	189,006	75,462	40,799	34,590	7,830	30,299	26	16.0
イタリア	198,000	78,597	45,299	38,900	9,315	25,596	293	12.8
スペイン	224,072	92,211	49,103	44,168	6,482	32,052	57	14.0
ロシア	190,874	61,845	31,004	21,812	7,258	44,889	4,067	21.1
米国	171,416	70,707	41,137	27,856	5,427	26,111	180	14.1
カナダ	154,977	55,366	36,319	28,509	5,184	29,226	273	12.8
オーストラリア	246,866	99,802	51,202	40,169	17,957	37,587	150	13.2
その他	183,083	67,696	41,889	29,633	6,505	37,333	24	18.9

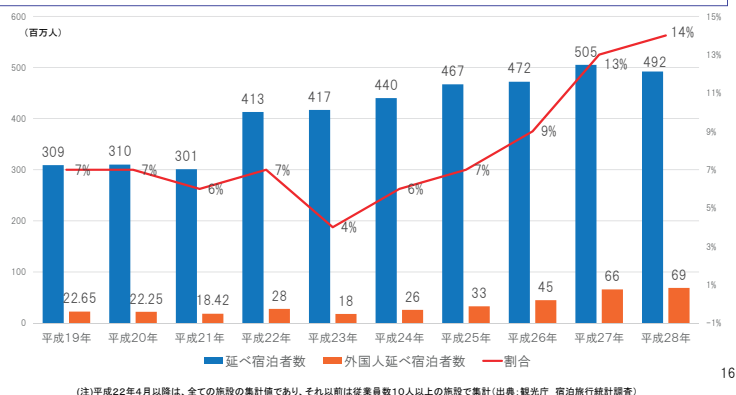
2016年 費目別旅行消費額



出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」

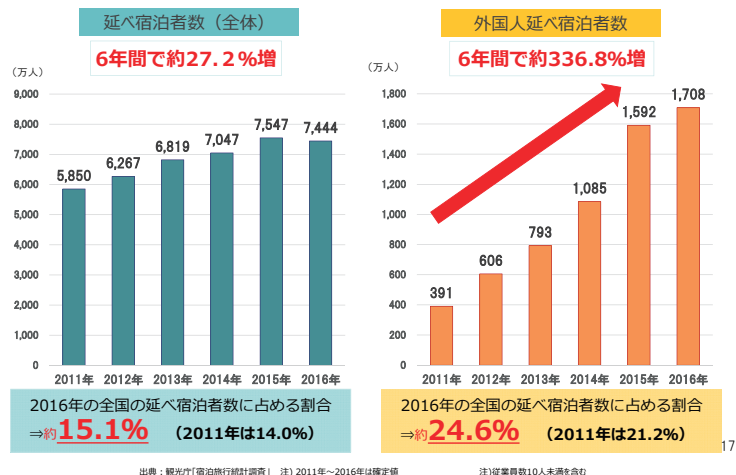
延べ宿泊者数（うち外国人延べ宿泊者数と割合）の推移 国土交通省近畿運輸局

- 延べ宿泊者数：4億9,249万人（うち、訪日外国人6,939万人）（平成28年 観光庁「宿泊旅行統計調査」）
- 訪日外国人旅行者の占める割合は、平成19年7%から平成28年には14%に



関西の延べ宿泊者数の推移

国土交通省近畿運輸局



都道府県別宿泊施設タイプ別稼働率（平成28年確定値）

国土交通省近畿運輸局

都道府県別客室稼働率 90.0%以上 80%以上 赤字:1位

(左、単位: %、右:宿泊施設タイプ別の都道府県集計値)

	全体	旅館	リゾートホテル	ビジネスホテル	シティホテル	簡易宿所
全国	59.7	37.1	56.9	74.4	78.7	25.0
北海道	61.7	46.5	52.1	71.3	77.2	28.8
青森県	53.2	38.5	40.4	66.5	60.3	22.2
岩手県	52.3	38.1	39.8	61.4	67.2	27.5
宮城県	60.7	43.4	42.8	73.0	70.4	24.5
秋田県	49.9	33.2	39.4	62.2	65.7	15.7
山形県	49.3	33.9	32.7	69.8	68.9	7.9
福島県	49.3	34.2	43.0	71.1	70.3	20.0
茨城県	52.6	28.8	42.5	63.2	66.7	10.4
栃木県	51.1	31.4	43.7	67.9	62.7	14.7
群馬県	51.0	32.4	44.1	63.7	69.3	12.7
埼玉県	65.7	46.9	41.3	74.9	71.2	7.3
千葉県	67.0	33.2	82.3	70.0	80.1	23.5
東京都	78.8	59.0	75.7	83.3	80.0	55.2
神奈川県	67.8	47.3	69.4	79.8	82.1	46.2
新潟県	41.0	24.0	30.0	64.5	67.3	27.5
富山県	50.9	34.7	50.2	70.2	66.5	17.5
石川県	63.7	52.6	52.8	76.0	80.4	20.1
福井県	40.4	26.6	37.6	67.1	66.6	10.4
山梨県	44.6	34.9	56.2	68.7	58.5	18.2
長野県	35.1	26.3	35.4	68.1	72.5	11.5
岐阜県	49.9	40.3	55.1	71.8	72.5	17.1
静岡県	54.6	42.9	52.8	72.2	72.4	18.1
愛知県	70.2	41.4	54.3	76.6	80.5	47.5
三重県	54.0	35.3	51.7	70.1	71.7	21.4
滋賀県	57.6	41.7	55.6	71.2	73.7	20.2
京都府	67.3	42.9	55.0	85.4	87.5	28.5
大阪府	83.3	41.3	69.0	85.2	88.0	58.5
兵庫県	57.5	39.0	53.6	78.9	76.6	15.0
奈良県	45.9	29.5	39.7	69.4	62.7	13.1
和歌山県	46.9	35.4	57.0	67.2	71.0	29.4
鳥取県	51.0	35.4	35.9	72.6	79.4	17.5
島根県	57.0	41.9	41.4	73.9	68.4	12.4
岡山県	57.6	32.9	46.2	73.5	70.0	20.7
広島県	65.6	39.9	55.7	78.7	81.8	33.0
山口県	57.7	38.9	53.9	66.3	67.7	16.2
徳島県	50.2	25.2	42.1	68.0	63.9	15.9
香川県	58.1	37.9	69.1	69.2	66.9	28.8
愛媛県	52.0	38.9	60.3	65.9	70.2	12.9
高知県	47.4	31.4	51.4	68.8	72.2	15.6
福岡県	70.8	29.3	40.9	76.4	81.3	27.9
佐賀県	56.3	42.1	64.3	68.0	61.3	19.9
長崎県	52.3	34.7	55.4	67.3	67.9	16.2
熊本県	58.0	45.4	45.2	73.0	73.9	16.7
大分県	52.6	38.4	57.2	67.4	67.3	14.4
宮崎県	51.8	35.0	41.7	64.2	60.1	13.2
鹿児島県	42.9	32.7	41.1	68.0	63.9	17.3
沖縄県	65.0	74.7	76.0	76.9	81.6	28.7

*観光庁「宿泊旅行統計調査」より近畿運輸局作成

全国の延べ宿泊者数の推移です。ブルーは日本人と外国人宿泊者数の合算、オレンジは、その内外国人の宿泊者数を示しています。近年、国内旅行は増えてきてはいますが、微増にとどまっており、トータルの伸びは外国人宿泊者数が増えていることも大きく寄与しています。

関西だけの延べ宿泊者数を示した表でも、全国も同じような傾向が出ており、トータルの延べ宿泊者数が6年間で約2割増、外国人の宿泊者数は6年間にだいたい4倍になっています。トータル宿泊者数の伸びが外国人の伸びで占められているのが分かります。

各都道府県別にあるさまざまな宿泊施設を、タイプ別に分類した宿泊者数の稼働率を見てみます。赤字で囲っていると、それが関西エリアです。大阪は宿泊施設がかなりひっ迫していることが分かります。8割を超えるホテルの予約がとりにくくなるのですが、全てのタイプをトータルした全体で83%、リゾートホテルやビジネスホテル、シティホテルなどホテル系になると80%後半になり、ほとんど予約がとれない状況です。

これは年間トータルの

訪日外国人旅行者の都道府県訪問率の推移



(単位: %)

府県別	全体			観光・レジャー目的		
	平成27年	平成28年	前年からの 動向	平成27年	平成28年	前年からの 動向
滋賀県	0.7	0.6	→	0.6	0.6	→
京都府	24.4	27.5	→	30.4	33.2	→
大阪府	36.6	39.1	→	41.9	44.7	→
兵庫県	6.5	6.2	→	7.3	6.6	→
奈良県	5.2	6.9	→	6.6	8.4	→
和歌山県	1.2	1.2	→	1.4	1.4	→
近畿管内計	40.0	42.6	→	45.8	48.3	→
関東管内計	57.7	53.5	→	51.0	47.1	→
東京都	52.1	48.2	→	48.2	44.5	→

出典: 観光庁「訪日外国人消費動向調査」

19

数字ですが、月別でも稼働率が発表されています。月によっては9割を超えることもあり、こうなってくるとほぼとれないわけです。このような状況もあって、大阪市内でもホテルの建設が進んでいます。

近畿管内の各府県の訪問率では、それぞれの県にどれくらいの外国人が訪れているのかを示したものです。関西は好調で、前年と比べても訪問者が増えていますが、兵庫県は少し減少しているの、本日お越しの方の中で兵庫県の関係の方がおられましたら、頑張って大阪に來ている人達を兵庫に呼び込んでほしいと思います。

2020年までに500万人に増やすという目標を掲げ、さまざまな取り組みを行っています。

クルーズ船で日本を訪れる人がどこから来ているのかを表したのが円グラフです。中国が83%と圧倒的に多く、次に台湾の10%、その他はそれぞれ2%以下というところなんです。

関西ではどうなのかというと、関西へのクルーズ客船寄港は、神戸がNo.1、大阪がNo.2です。続いて日本海側の拠点として京都舞鶴港、また熊野三山への近接性を生かして最近では和歌山の新宮港へも寄港が増えてきています。

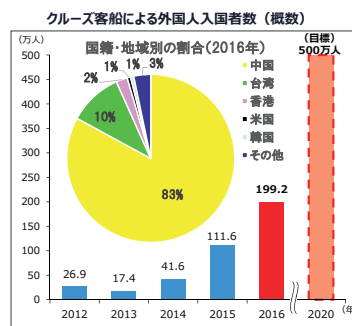
■クルーズ客船の寄港動向

クルーズ船で日本を訪れるデータを紹介します。クルーズ客船の寄港動向では、左側に外国人入国者数、右側に寄港回数の推移があります。入国者数は、2013年までは20～30万人程度だったのが、2013年を境に毎年倍々で増えていきます。2016年には約200万人にまで達しました。

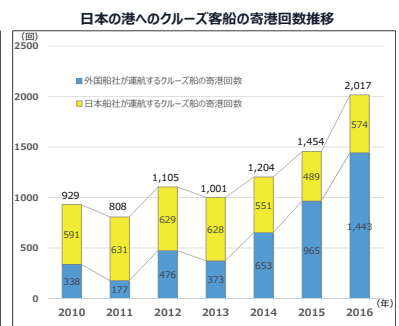
クルーズ客船の寄港動向



2016年(1月～12月)の訪日クルーズ旅客数は **前年比78.5%増の199.2万人**(概数)で、クルーズ客船の日本の港への寄港回数は **前年比38.7%増の2,017回**(外国船社1,443回、日本船社574回)となり、いずれも過去最高を記録した。



注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗客除く)。
注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客について、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。



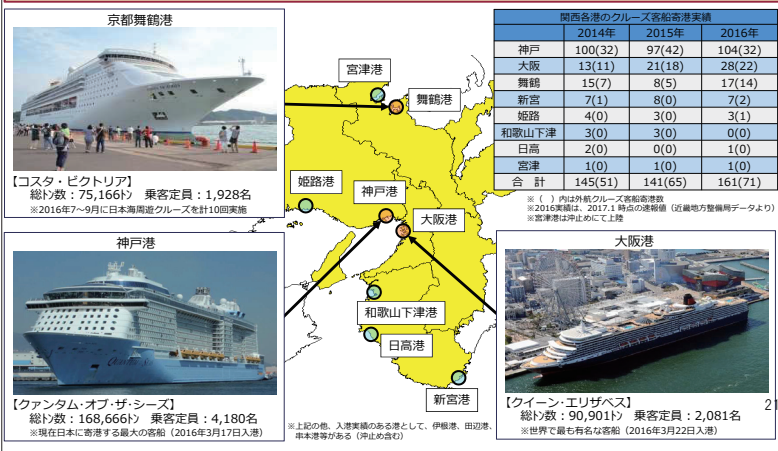
出典: 2016年の我が国港へのクルーズ船の寄港回数(国土交通省)

20

関西におけるクルーズ客船の寄港実績

国土交通省近畿運輸局

◆関西におけるクルーズ客船の寄港実績は、2014年に145回（外航51回）、2015年は141回（外航65回）、2016年は161回（外航71回）であった。クルーズの寄港を通じた地域振興を促進するため、関西の各港への更なる誘致、受入体制の強化、客船の大型化に対応する港湾整備等、ソフト・ハード両面の取組が重要である。



2. 新たな目標と政府の取り組み

■政府全体の取り組みについて

ここまで、さまざまな統計データを使ってインバウンドを中心に最近の観光動向について紹介いたしました。ここからは、政府全体の取り組みをいくつか紹介していきます。

2003年に「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を掲げて訪日外国人へのプロモーション活動を開始。その後、2006年、「観光立国推進基本法」成立。観光関連の根拠になるような法律はそれまでなかったのですが、ここで制定されました。それを受け、2007年に「観光立国推進基本計画」が策定されました。

その後、2008年に観光庁が発足しました。今年で観光庁は10年目となります。2013年、第2次安倍内閣の時代に、「観光立国推進閣僚会議」が設置され、2016年には観光ビジョンが策定されました。

■明日の日本を支える観光ビジョン～三つの視点

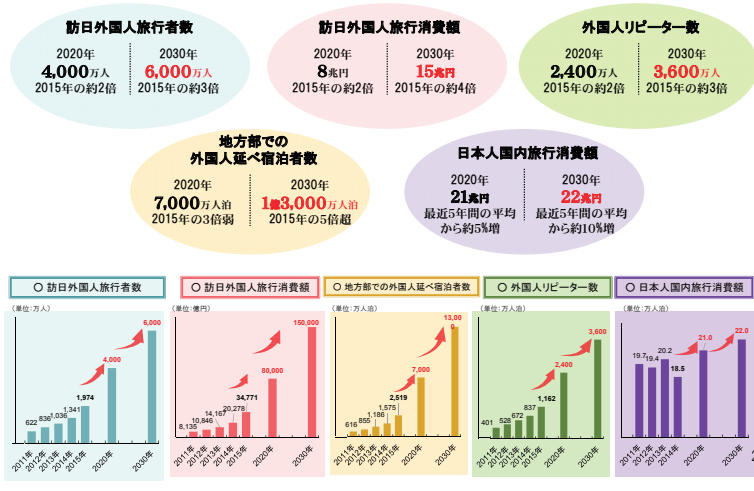
万人の内リピーターを60%の3,600万人とし何回でも日本に来てもらえるような観光政策を打ち出すことの重要性が掲げられています。人数だけでなく、日本に落ちるお金も増えなければならないので、訪日外国人旅行者消費額も、2020年には8兆円、2030年には15兆円を目指します。

これらのような目標を達成するために、観光ビジョンの中で掲げられたのが、「3つの視点」と「10の改革」です。

視点1は、さまざまな日本の観光資源の魅力を高めることによって、地方創生の礎にしよう

「明日の日本を支える観光ビジョン」新たな目標値

国土交通省近畿運輸局



というもの。具体的な取り組みとしては、1. 赤坂や京都にある迎賓館は、これまで一般公開していませんでしたが、大胆に公開・開放すること。京都迎賓館は現在、通年で一般公開を実施しています。2. 文化財に関しては、これまでは文化財を大事にしなければならないため保存が優先されていました。それを観光目線で活用していくことになりました。3. 国立公園も、これまでは環境保全の必要性が全面に出ていましたが、体験・活用型の空間にすることを目指します。

視点2は、観光産業を革新し、国際競争力を高め、わが国の基幹産業にするというものです。そのための具体的な取り組みとして、5. 経営人材の育成や、宿泊業における生産性の向上を図る。6. 新しい市場の開拓。今はアジアを中心とした方々が多いですが、欧州・米国・豪州の国々や富裕層をターゲットにしたプロモーションを進め、さらなるビザ緩和を図ります。

視点3は、全ての旅行者が、ストレスなく快適に旅行を満喫できる環境づくり。具体的な取り組みは、8. 出入国審査の効率化、ストレスフリーな通信・交通利用環境の実現。

これらのビジョンを具体的に実現するための「観光ビジョン実現プログラム2017」の主要施策については時間の関係で割愛させていただきます。

■関西における観光ビジョンの推進

関西ではこの観光ビジョンをどのような形で進めているのかを紹介します。「観光ビジョン推進関西ブロック戦略会議」を設置し、その下にワーキンググループをつくって具体的な検討をしています。この会議は国交省だけではなく、関係する省庁も含めた国の機関や地方自治体、観光団体、関西エアポートや新関西空会社も入っています。また、鉄道、レンタカー、タクシーなどの交通事業者、経済団体ほか、関連しそうな方々が全て入っているので、どんな取り組みでも検討できる体制をつくって鋭意進めています。

訪日外国人旅行者の旅行消費額は、2020年

に8兆円、2030年に15兆円を目指します。これを達成するためには、2020年に4,000万人という目標を同時に掲げているので、1人当たり20万円、2030年は6,000万人が目標なので、1人当たり25万円使ってもらう必要があるわけです。現状は15万6千円です。1人が使うお金を増やしていかないとこの目標は達成できません。そのためにさまざまな取り組みを行うことによって質の高い観光を提供し、「日本はいい。もう少し長くないよう」と思ってもらえるよう進めています。

■免税店拡大

消費拡大を促すための取り組みの一つが、消費税免税店の拡大です。免税店拡大に向け、まず免税制度を使いやすくしようと近年さまざまなことが行われています。第1弾として2014年に、全ての品目が消費税免税の対象となりました。第2弾として2015年4月、従来各店舗でされていた免税手続きを、例えば商店街単位で一括して請け負う一括カウンターの設置を実現しました。第3弾として、2016年5月に免税対象品の最低購入金額引き下げを開始し、2017年10月から、いわゆる酒蔵で買ったお酒は消費税だけではなく酒税も免税するという制度が始まりました。これらの取り組みが功を奏して免税店は急増し、2017年10月では4万2,791店と、5年前に比べて約10倍になっています。

近畿管内で約8,000店舗、全国約2割の消費税免税店が近畿エリアにあります。アジア系を中心とした多くの外国人が心齋橋筋商店街を訪れています。そういった方々への対応として、2015年9月に大丸心齋橋店南館に一括カウンターを設置しました。平日でも夕方は順番待ちの人が多く、かなりの賑わいを見せています。

■「手ぶら観光」

「手ぶら観光」も、多くの外国人観光客に国内で買い物をしてもらうための取り組みの一つです。外国人観光客が買い物や観光するときにどうしても不便を感じるのが、スーツケースなどの大きな荷物です。それを解消する取り組み

が「手ぶら観光」です。具体的には、空港や駅、宿泊施設などで荷物を預かり、それを次の目的地や自宅へ直接配送するものです。

この取り組みは、より多くの人へ買い物を促すと同時に、交通機関における荷物置き場不足への対応にもつながります。例えば京都の市バスで、多くの旅行者が大きなスーツケースを持ったまま乗るため混雑の一因になり、地元民も市バスを使うときに困っているといった話への対応にもなります。

関西エリアでは、大阪、京都を中心に34カ所の手ぶら観光カウンターを設置しています。酒蔵で直接お酒を買った酒税が免税されると先ほど述べましたが、お酒を買っても、酒類はかさばる上に重いので持ち運びに不便です。酒蔵から直接空港へ、あるいは郵便局を経由して自宅まで配送することによって、手ぶらで国内観光してもらえるわけです。

■外国人観光案内所の認定制度

外国人観光案内所の認定制度について説明しています。観光庁で、訪日外国人に対し、日本での旅行の際に困ることは何かというアンケートをとりました。困りごとのNo.1が、観光施設や案内所などのスタッフとのコミュニケーションでした。従って観光案内所のさらなる充実が必要だと考えます。そのため

の取り組みの一つが観光案内所の認定制度で、案内所をカテゴリー分けしています。外国人旅行者にとって「この案内所に行けばいろいろ教えてもらえる」ことが分かりやすくなると同時に、ブランド化することによって、案内所側が自らの機能向上に取り組む空気を醸成しています。

カテゴリーは三

つ。最上位のカテゴリー3は、英語を含む3言語以上での対応ができる所です。その下のカテゴリー2は、英語対応できるスタッフが常駐していることが条件。われわれとしては、カテゴリー2以上の案内所を増やすことを目指しています。その具体的な支援方策として、観光庁が案内所の開設や機能向上にかかる経費を補助し、JNTO（日本政府観光局）において、研修会などの教育もサポートしながらカテゴリー2以上の案内所を増やす取り組みを行っています。日本全国でカテゴリー2以上の案内所は278カ所あり、うち近畿管内では47カ所です。これを少しでも増やしていくことができればと考えています。

訪日外国人向けのロゴマークです。左上が統一的に使っているロゴマークで、キャッチフレーズが「Japan. Endless Discovery」です。フレーズの意味は「尽きることのない感動に出会える国、日本」です。言い換えると、何度も日本に訪れてもらい、日本を深く知ってもらいたいという思いを込めたものです。このロゴマークは、免税店や手ぶら観光の拠点で統一的に使うことによって、日本を訪れた外国人の方々に、このマークの所に行けば助けてもらえる、いいことがあると認知してもらうためのものです。

国土交通省近畿運輸局

訪日外国人向け「ロゴマーク」

◆訪日観光プロモーション「キャッチフレーズ／ロゴマーク」◆日本のMICEブランド「キャッチフレーズ／ロゴマーク」

Japan. Endless Discovery.

Japan. Meetings & Events
New ideas start here

◆免税店（消費税を免除して販売できる輸出物品販売場）「ロゴマーク」

○免税店のブランド化、認知度向上を目的とした免税店シンボルマーク

○シンボルマークを店頭等に掲示することにより、日本の免税店についての外国人旅行者からの識別性を向上させ、外国人旅行者の利便性を高める

Japan. Tax-free Shop

Japan. Tax-free Shop

Japan. Tax-free Counter

◆手ぶら観光「ロゴマーク」

○公共交通機関・店舗・施設の受付カウンターへ掲示することにより、外国人旅行者からの外国人対応の手ぶら観光カウンターとしての識別性を向上させ、外国人旅行者の利便性を高める

Japan. Hands-Free Travel

Japan. Hands-Free Travel

Japan. Hands-Free Travel

40

20 KANSAI 空港レビュー 2018. Feb

3. 関西における具体的な取り組み

■近畿運輸局としての取り組み概要

近畿運輸局として観光関係でどんなことをしているかを示しました。大きく三つの取り組みを行っています。日本の魅力をPRする「訪日プロモーション」。日本を訪れる外国人が不便や不安を感じないような「受入環境整備」。それぞれの観光地の磨き上げをする「観光地域づくり」です。

まず訪日プロモーションについて説明します。訪日プロモーションにあたっては、「重点市場」を設け、まず基本的に20の市場をターゲットに取り組んでいます。プロモーションは、オールジャパンで行う体制と各地域で関係する団体と連携して行う地方連携事業の両輪で動いています。うち、地方での連携を近畿運輸局で取り組んでいます。

その具体的な内容として、自治体・観光団体・民間企業が連携し、都道府県の枠を越えて広域に連携してプロモーションをしています。通常このような事業を行うにあたっては、補助金や交付金を受けることが多いのですが、ビジット・ジャパン事業では、国が発注して連携先と共同で事業を行います。

具体的な内容は次のようなものです。海外の旅行関係者を日本に招いて日本のよさを知ってもらう、海外の旅行博に出展する、海外の新聞や雑誌へ広告を掲載するなどです。昨年の取り組み事例の一つが関西トッププロモーションです。訪日旅行者が多い国の中でも、リピーター率が高い台湾、香港に、関西広域連合や関西経済界トップに行ってもらい、相手国の政府関係機関、旅行業団体などとの意見交換、レセプションの場を通じて、関西をPRする事業です。

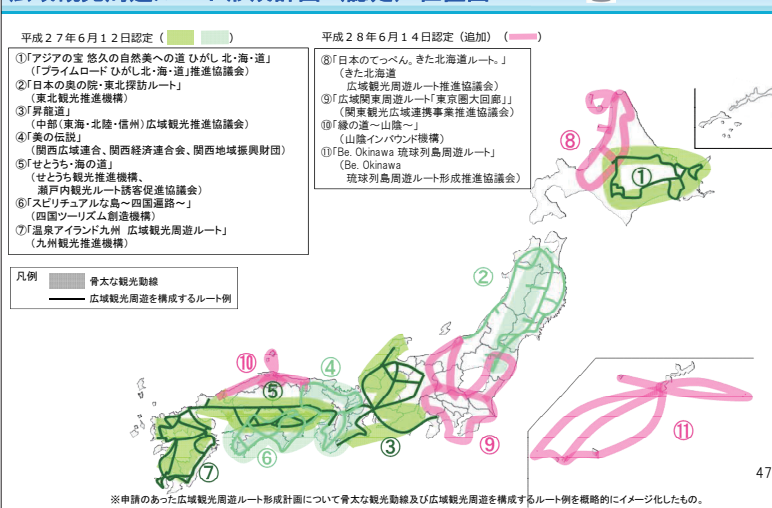
■広域観光周遊ルートの形成

近畿運輸局の三つの取り組みの一つ、観光地域づくりです。1点目が「広域観光周遊ルート」の形成。日本訪問者の滞在日数はだいたい1週間、その期間に見合った広域的に移動できるルートを日本各地に設定し、モデルコースを示して興味を持ってもらおうという取り組みです。事業内容は、外国人受入環境の整備や、交通アクセスの円滑化、地域の観光資源を活かした滞在コンテンツの充実などです。

具体的なコースを示したのが、全国で11のルートが設定されています。関西エリアのルートは「美の伝説」というものです。5つの世界遺産「姫路城」「古都京都の文化財地区」「古都奈良の文化財地区」「法隆寺地域の仏教建造物」「紀伊山地の霊場と参詣道」と、天橋立をはじめとする7つの絶景を巡るルートです。そのルートを回るための交通アクセスの円滑化、滞在コンテンツの充実などの各取り組みを実施していきます。

訪日外国人でレンタカーを使って関西エリアを周遊する方向けにキャンペーンを実施しています。「Kansai Expressway Pass」はレンタカーを使用する外国人には、NEXCO 西日本・中日本のみならず、阪神高速、各府県の道路公社が運営する自動車専用道路が乗り放題になる商品です。それと併せてレンタカーを使った広域周遊ルートを設定し、地方部への誘客を図つ

広域観光周遊ルート形成計画（認定）位置図



広域観光周遊ルートの形成促進

THE FLOWER OF JAPAN, KANSAI
日本の美に出会う5つの世界遺産と7つの絶景

7つの絶景＝天橋立、大阪・神戸夜景、鳥取砂丘、鳴門渦潮、三方五峰、彦根城、山陰海岸ジオパーク

『美の伝説』
広域観光周遊ルート
THE FLOWER OF JAPAN KANSAI

申請者(事業実施体制)
・申請者：関西広域連合、関西経済連合会、関西観光本部
・構成員：関西広域連合、福井県、関西経済連合会、歴史街道推進協議会、日本旅行業協会関西支部、関西鉄道協会、JR西日本、近畿バス団体協議会、新聞関西国際空港、関西観光本部

平成29年度の主な実施事業の概要
1. 事業計画の策定・マーケティング
「KANSAI ONE PASS」, 「KANSAI Free Wi-Fi」を活用した訪日外国人旅行者の動向調査・分析
2. 受入環境整備・交通アクセスの円滑化
手形・観光、無料公開無線LAN、言語対応、ムスリム対応等の普及促進、「KANSAI ONE PASS」ルネサンス販売
3. 滞在コンテンツの充実
各拠点地区の観光資源の磨き上げ、テーマ別サブルート開発
4. 情報発信・プロモーション
WEBコンテンツ、パンフレット制作等による「美の伝説」事業の総合的な情報発信

主要ゲートウェイ施設 48
世界遺産

ています。

■近畿まちづくりコンサルティング事業

近畿まちづくりコンサルティング事業は、各自治体が魅力ある観光まちづくりを通じて地域の活性化に取り組もうというものです。学識経験者、旅行会社、旅行業協会、交通事業者の方々などに入ってもらい、各自自治体に対するコンサルティング事業を実施している珍しい取り組みです。

■交通アクセスの円滑化

交通アクセスの円滑化の取り組みの一つに

「KANSAI ONE PASS」があります。これを購入すると、カードの提示による優待特典が得られるほか、購入時に配布される専用マップに掲載されているQRコードからは、英語・中国語・韓国語に対応した専用WEBサイトに入って情報を得られるのが売りです。年間9万枚の販売数を想定していましたが、かなり売れ行きがよく、倍くらいに増刷することが決定されました。

■Wi-Fiの整備

Wi-Fi環境の整備について述べています。

近畿観光まちづくりコンサルティング事業(平成18年度～)

国際競争力のある観光地づくりの推進に向けて、地域と旅行業者等との連携・協働により地域の観光魅力を発掘・増進させ、新たな企画旅行商品の流通を含め、魅力ある観光まちづくりを通じた地域の活性化を促進するため、観光有識者や旅行業者等のメンバーからなる「近畿観光まちづくりアドバイザー会議」を設置し、平成18年度より地域に対するコンサルティング事業を実施しています。

大手旅行会社、航空会社、鉄道会社、観光カリスマ、他省庁、地方支分部局、地方運輸局・地方整備局、地方公共団体

近畿観光まちづくりアドバイザー会議の構成

分野別	氏名	所属・役職等
学識経験者	吉兼 秀夫	阪南大学 名誉教授
観光系シンクタンク	高橋 佑樹	株式会社「クルーズ・トラスト」代表取締役 「いんちん」代表取締役・エリアプロデューサー
旅行会社	堀内 正成	株式会社「J」代表取締役 株式会社「日本旅行」西日本営業本部 西日本地方創生推進部 主任
	瀬川 孝佑	株式会社 全旅 西日本支社長
	高山 貴	近畿日本ツーリスト株式会社 地域連携交流事業部 関西支店長
旅行業協会	角倉 洋介	一般社団法人 日本旅行業協会 関西事務局長
	西村 実	一般社団法人 全国旅行業協会 大阪府支部 支部長
	内田 正人	近畿日本ツーリスト株式会社 総務部 総務課長
運輸事業者	水田 雅博	西日本旅客鉄道株式会社 営業本部 担当部長
	菊田 裕子	近畿日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部 企画統括部長 観光・宣伝部長
広域観光協会	小林 安弘	公益社団法人 日本観光振興協会 関西支部 事務局長
整備局	井上 智夫	近畿地方整備局 企画部長
運輸局	宮田 亮	近畿運輸局 観光部長

【過去の実施地域】
平成18年度 海南市、日高町、舞鶴市、宮津市
平成19年度 三木市
平成20年度 加西市、亀岡市
平成21年度 柏原市、田尻町
平成22年度 丹波市、河内長野市、高槻市
平成23年度 天理市、桜井市、橿原市、明日香村(3市1村連携)
平成24年度 吹田市
平成25年度 守山市
平成26年度 西脇市
平成27年度 野迫川村
平成28年度 富田林市
平成29年度 太子町

【年間スケジュール(予定)】
6月 募集
7月 戦略シート提出
7月 第1回アドバイザー会議
10月 現地調査・意見交換会
11月 第2回アドバイザー会議
1月 第3回アドバイザー会議
2月 第4回アドバイザー会議
3月 提言書交付式

51

「KANSAI ONE PASS」の概要



【概要】

名称：「KANSAI ONE PASS」(関西ワンパス)
販売価格：2,000円(デポジット500円を含む)
販売枚数：年間目標 90,000枚
販売条件：訪日外国人に限定(販売時にパスポート確認)
デザイン：手塚治虫の「鉄腕アトム」
販売開始日：平成29年4月17日(レギュラー販売)
販売箇所：関西空港駅、京阪神の各社局主要駅19箇所
利用可能エリア：ICOCA利用可能エリア(鉄道・バス)
主な特徴

- ・ICOCAベースのチャージ式交通ICカード
- ・関西国際空港内60店舗のほか 関西の約200箇所のショッピング施設や観光スポットでカード提示による優待特典を付加
- ・専用のWEBサイト(<http://kansaionepass.com>)にて利用方法、優待特典情報や関西の観光情報を案内
- ・販売時に関西の鉄道路線マップ付き利用ガイドを配布
- ・利用ガイドには、専用のWEBサイトに誘導するQRコード掲載
- ・専用のWEBサイト及び利用ガイドは、英語、中国語(簡体字、繁体字)、韓国語の4カ国語に対応

【備考】

- ・試験販売：平成28年4月8日～
(販売価格3,000円、販売枚数60,000枚)
- ・観光庁の「広域観光周遊ルート形成促進事業」により、このカードのプロモーション費用等を支援。

カードのデザイン

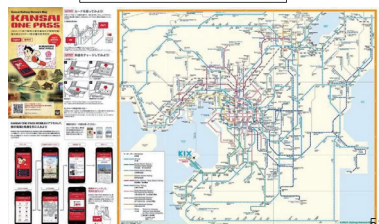


(無断転載使用禁止)

専用WEBサイトのイメージ



鉄道路線付き利用ガイドのイメージ



訪日外国人旅行者の困りごとのNo.2に「無料で使える公衆無線LAN環境が不足している」があげられています。現在各自治体でWi-Fi環境に現在取り組み、総務省が支援しているのですが、それぞれの自治体に行くたびに設定をし直さなければならないのがわずらわしいと言われています。

関西エリアでは、「KANSAI Free Wi-Fi」に取り組んでいます。専用の共通認証アプリを使うことによって、一度接続手続きを行えば、以降はエリア内の手続きが不要になります。

■タクシーサービス

タクシーサービスについて、近畿の管内では京都と大阪が先行して、外国人にも利用しやすいタクシーを提供するための取り組みを行っています。中でも京都に関しては、外国人対応可能なドライバーと車両による「フォーリンフレンドリータクシー」の専用乗り場を全国で初めて京都駅に設置しました。アンケートでは98%弱の利用者が快適だったと答えています。このような取り組みを京都だけでなく他の地域にも広げていくことができればと考えています。

観光の魅力向上への取組～WiFi環境の整備～



無料公衆無線LAN環境等を整備し、外国人旅行者の通信環境の向上に繋げるとともに、誰もが迷わず一人歩きできる環境を実現するための情報コンテンツを充実

通信環境の飛躍的向上

- 無料Wi-Fi環境の整備
- 事業者の垣根を越えた認証連携
- プライベートSIM販売拠点の倍増



- 自治体が整備するWi-Fiに対して総務省が支援
- ・平成25年～28年整備事業
- 滋賀県、京都府、八幡市、南丹市、大山崎町、兵庫県、伊丹市、宝塚市、養父市、奈良県奈良市、葛城市、五条市、黒滝村、和歌山県・田辺市

※2020年までに主要な観光・防災拠点における重点整備箇所について国が作成する整備計画に基づき無料Wi-Fi環境の整備を推進する。

「KANSAI Free Wi-Fi (official)」

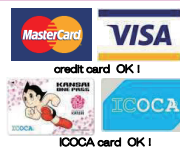
【共通認証アプリ画面 イメージ】



関西広域連合では、共通認証アプリを使うことにより、外国人観光客等が関西エリアで初回の接続手続きを行うと、以降はエリア内での自治体無料Wi-Fiの認証の手続きが不要となる「KANSAI Free Wi-Fi (Official)」の運用を開始。現在、周知広報活動を行い、普及を促進。

- 事業者の枠を超えて認証の連携による簡素化等の取組み
- 総務省では実証実験を踏まえて「(一社)公衆無線LAN認証管理機構」において認証連携の仕様を策定し利用を希望する事業者等に対して一定の条件下、提供。平成28年10月に関西広域連合においてこの仕様を用いた認証連携を開始53

平成29年
4月1日
本格運行



英会話が堪能で大阪の観光知識を有するドライバーによる **インターナショナルビクターズタクシー**

●運転者認定基準（大阪インターナショナルタクシー創設委員会が認定）

- 平成27年
7月から運行



同団体が、現在では関係する自治体、金融機関、民間企業を巻き込んで古民家再生に取り組んでいます。篠山市の丸山地区は人口わずか19人の「限界集落」といわれていた地域でしたが、空き家になっていた古民家を再生した宿泊施設を開業し、農業体験や料理体験などさまざまなアクティビティも含めて提供することによって、かなりの観光客が訪れるようになりました。観光客を呼び込むだけでなく、それによってさまざまな産業も派生して生まれ、集落到リターンする人も出てくるなど、地方創生に寄与しています。

るという声を受けて、機械的に翻訳できるシステムを用意し、気軽に利用してもらえるようにするものです。2017年の10月から取り組んでおり、この結果を踏まえて次年度以降につなげていけたらと考えています。

以上で講演を終了させていただきます。ご清聴ありがとうございました

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

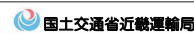
■訪日外国人旅行者 受入環境整備緊急 対策事業

近畿運輸局3つの取り組みの中の最後、受入環境整備の紹介をします。観光関係では、観光案内所の機能向上、公衆トイレの洋式化、手ぶら観光カウンターの機能向上などに取り組んでいます。

実証事業として、関西では「貸切バスによる路上混雑緩和」が実施されています。神戸で11月24日～27日にかけて行われました。貸切バスが駐車することによって周辺の交通渋滞を招くことが多いので、それを緩和するために、少し離れた場所に待機所を設けて、長時間バスが邪魔にならないようにする実証実験です。

もう一つ実証実験の紹介です。「KANSAI SOS 多言語コールセンター」は、スタッフとのコミュニケーションに困ってい

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(実証事業分)



○訪日外国人旅行者がかつてないペースで急増する中、貸切バスの路上混雑解消や空港での混雑解消など緊急に解決すべき課題が発生している。

主な受入環境整備の課題

○貸切バスによる路上混雑緩和

貸切バスによる市街地での路上混雑を緩和するため、遠隔地にバスの待機場を設け、待機場から目的地の乗降場へ無線等を活用し貸切バスを誘導する方式の実証実験を実施



駐車待ちの車列

乗客乗降待ちの車列

○空港での混雑緩和

空港混雑の緩和と旅行者利便性の向上を図るため、外国人旅行者の手荷物を国内から到着地まで直送する方式の実証実験を実施



空港チェックインカウンターの行列

○駅での乗換え不便等解消

訪日外国人が目的地まで最適な交通アクセスを選択できるよう、ICIT等を活用して、交通アクセス情報（通行情報、料金等）をわかりやすく提供するための実証実験を実施



○決済環境の改善

クレジットカードが利用できる店舗が少ない地方部の観光施設、飲食店等を中心に決済環境の改善を図るため、クレジットカード決済が可能な端末を導入し、効果を検証する実証実験を実施

○事故・急病等への対応

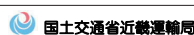
地方自治体、保険会社等が連携し、外国人患者へ医療機関の紹介、通訳サービスを提供する方式の実証実験を実施



「観光ビジョン推進関西ブロック戦略会議」を通じて把握された課題を解決し、受入環境の整備を大きく前進させる。

音声自動翻訳技術を活用した

「KANSAI SOS 多言語コールセンター」の実証実験



～「言葉の壁」を解消してインバウンド対応をサポート！～

観光庁が平成28年度に実施した訪日外国人旅行者の国内における受入環境整備に関するアンケート調査で、「施設等のスタッフとのコミュニケーションが取れないこと」が旅行中困ったことの第1位となっていることから、近畿運輸局では、一般財団法人関西観光本部と連携して、多言語コミュニケーションの改善・強化のための実証実験を実施しています。

センターの仕様

- ・固定電話、携帯電話等からセンターへ電話し、自動ガイダンスに沿って使用言語を選択することで通訳サービスが開始します。
- ・翻訳には国立研究開発法人情報通信研究機構(NICT)の多言語音声自動翻訳アプリケーション「VoiceTra」(ボイストラ)の基盤システムを使用。一定レベルの会話までは自動的に機械翻訳で対応します。
- ・機械翻訳が困難な場合(固有な名詞が多く含まれている等の複雑な会話等)はセンターのオペレーターへ接続、人による通訳を行います。

※英語、中国語、韓国語、タイ語、インドネシア語の5ヶ国語に対応。

※365日24時間対応。費用は電話の通話料金のみ、登録料や利用料 接客現場にて...

対象は、関西2府8県(福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、徳島県)の観光施設、宿泊施設、商業施設、交通事業者(タクシー等)

実証実験期間

平成29年10月19日(木)～平成30年2月28日(水)

利用申込方法

・関西観光本部のホームページにてお申し込み受付。
<アドレス><http://kansai.jp/ktb/index.html>

実証実験のイメージ





「いちびり精神」にみる 観光資源の掘り起こし

読売新聞大阪本社 経済部 山本 照明

2017年の訪日観光客数は前年比19.3%増の2,869万人となり、消費額も17.8%増の4兆4,161億円に達しました。三菱UFJリサーチ&コンサルティング(MURC)の推計によると、関西の訪日客数は17.8%増の1,207万人と全国を下回る伸び率にとどまりましたが、消費額は26.8%増の1兆1,584億円と高い伸び率となりました。「爆買い」こそ落ち着いたものの、関西のインバウンド(訪日客)消費の勢いはとどまるところを知りません。

ここでは、読売新聞の紙面で紹介した内容を中心に関西のインバウンドの状況を振り返り、これからの観光に対する取り組みについて私見を述べたいと思います。

■関西のインバウンド

MURCによると、関西を訪れた外国人観光客数は大阪府が18.2%の1,111万人と初めて1,000万人を突破し、京都府が12.3%増の741万人と続きました。伸び率が最も高かったのは奈良県で、26.5%増の209万人。滋賀県は21.9%増の18万人、和歌山県も18.4%増の33万人となり、いずれも2ケタの伸びを見せました。唯一、兵庫県だけが5.9%増の158万人と1ケタの伸びにとどまりました。

150年前に開港し、西洋の文化をいち早く受け入れてきた神戸ですが、古都ブランドが定着している京都、多彩な食文化や親しみやすさが魅力の大阪に比べると、残念ながら訪日客の人気はイマイチです。「異国情緒」が神戸の持ち味ではありますが、彼らにとっては日本の伝統文化こそが異国情緒だからなのでしょう。

また、よく指摘されるのが交通事情です。阪神高速の大阪湾岸道路は六甲アイランドで途切れ、神戸市の中心部までつながっていません。

大阪と神戸の都心を直結する阪神高速神戸線は混雑が激しく、「行き来にかかる時間が読みにくい」(関係者)のが実情です。世界遺産の姫路城を訪れる外国人客数が伸び悩むのも、こうした背景があると言われます。

一方、インバウンド消費では大阪が圧倒的な存在感を示しています。MURCの推計とは異なりますが、大阪観光局によると、2017年の府内でのインバウンドの消費額は前年比36%増の1兆1,852億円となり、初の1兆円超えを果たしました。大丸心斎橋店の2017年3～11月の免税品売上高は180億円となり、1店で大丸松坂屋百貨店の主要9店を合計した金額の半分以上を稼ぎました。好調な免税品販売を受け、2017年の百貨店売上高は、大阪が6.6%増の8,097億円と全国10都市で最も高い伸び率となりました。

大阪が絶好調なのは、関西国際空港に就航する格安航空会社(LCC)の便数の増加が追い風になっていますが、テーマパーク「ユニバーサル・スタジオ・ジャパン(USJ)」など人気の観光スポットが集積していることも大きいと思われます。大阪は米ニューヨーク・タイムズ紙の「今年行くべき世界の都市2017」の一つに選ばれるなど、海外からの注目度も上がっています。

一方、建設ラッシュに沸くホテルでは、供給の過剰感を示すデータも出てきています。不動産サービス大手のCBREは1月31日、2020年末までに開業が予定されている主要8都市のホテル客室数が計8万室に上り、2016年末の客室数に対して32%増加するとの推計を発表しました。2020年末には、大阪で約1万3,500室、京都で約1万1,300室程度の客室が余る見込みとのこと。ただ、CBREは、

大阪と京都ではストック不足で顕在化していなかった需要がある可能性を考慮し、「必ずしも供給過剰を意味するものではない」とも指摘しています。

■「いちびり精神」

地域の息の長い取り組みが、観光資源の発掘につながった事例をご紹介します。

大阪を代表する観光エリアの一つに天保山があります。国内最大級の水族館「海遊館」や高さ112.5メートルの「天保山大観覧車」などの人気スポットがそろい、最近は外国人観光客で一段とにぎわっています。その一角にある天保山公園に、大阪ならではの「いちびり精神」が生んだ名山が存在するのをご存じでしょうか。

ある朝、天保山公園を訪ねました。「案内しましょうか？」の声に振り返ると、「山岳救助隊」の腕章を巻いた男性がいます。天保山山岳会の橋本誠さんです。橋本さんは「山頂がわからへんのやったら、遭難ですね」とニヤリ。案内され、公園の北端にたどり着くと、「ここです」と指さして言います。見ると、平らな地面に埋もれるように地図作成や測量の基準となる三角点の標石がありました。標高はわずか4.53メートルです。

あっけにとられていると、登山証明書を手渡されました。〈日本一低い山・天保山の頂上をきわめました〉とたたえ、〈「いちびり精神」の持ち主であることを証明いたします〉とあります。橋本さんは「面白がってもらえたら、ええんです」と言います。

登山者が続々やって来ます。大阪府内のハイキング同好会のメンバーは11人で登頂しました。登山ザックを背負った男性は「これまでに歩いた関西の山で一番迷った」。リーダーの男性も「北アルプスに比べると、楽だったかな」。みんな「いちびり精神」が旺盛です。

天保山は1831年に始まった安治川の浚渫工事の土砂を積んでできた人工の山です。高さは20メートルに達しましたが、幕末に砲台建設のため削られ、高度成長期には地下水のくみ上げで地盤沈下し、今の高さになったそうです。

低すぎるからでしょうか、1993年に国土地理院の地形図から山名が消えてしまいます。この

ことを知った橋本さんら地元住民は、天保山が誕生した経緯を調べ、地形図への復活を要望。見事1996年に復活し、1997年、町おこしにつなげようと有志で山岳会を結成しました。初日の出を拝む「ご来光登山」、標高にちなんだ4月5日の「お花見登山」が恒例行事です。発行した証明書は5万9,000枚に達します。

ところで、現在、「日本一」は天保山ではありません。最も低いのは仙台市の日和山です。東日本大震災の津波で削られるなどして、半分の3メートルになったからです。

ただ、この「低山争い」でさえ、笑いのネタにするのが大阪らしいところです。創作落語の「天保山物語」は日本一の座を守ろうと、天保山を削りに行く3人のドタバタぶりを描いています。作者は桂福丸さん。2017年度の文化庁芸術祭賞大衆芸能部門（関西参加公演の部）で新人賞を獲得した気鋭の落語家です。

天保山を含む大阪のベイエリアは、外国人観光客からも注目されています。三菱総合研究所の推計では、2016年に天保山エリアを訪れた外国人旅行者は149万人。庶民的な雰囲気の人気の新世界エリア（138万人）を上回りました。とはいえ、天保山の山頂で外国人観光客の姿を見ることはありません。海外のガイドブックに載っているはずもないので、当然と言えば当然なのですが。

ただ、地域の歴史を見つめ直し、「いちびり精神」でもって町おこしに取り組む天保山は、観光で関西を盛り上げていこうと志す方々にとって、大きなヒントになるのではないのでしょうか。現在の訪日客の勢いを持続的な関西の成長につなげていくには、もちろん大がかりな観光開発も必要になると思いますが、歴史や文化的な魅力をもう一段、掘り起こし、息長くアピールし続けていく熱意こそが大切になるのだと感じています。

こじつけっぽくなってしまいましたが、訪日客が増え続ければ、近い将来、天保山にも外国人観光客がどっと押し寄せるかもしれません。その時、低い山でさえ、観光資源にしてしまえる大阪人の「いちびり精神」の魅力を、ぜひ伝えたいと思います。

持続可能な地域航空を目指して

●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

オリエンタルエアブリッジ株式会社
常務取締役 企画部 部長

山村 宗氏

コメンテーター

慶應義塾大学
商学部 教授

加藤一誠氏

I. 山村 宗氏（オリエンタルエアブリッジ）のご講演

■はじめに

オリエンタルエアブリッジ株式会社（以下 ORC）は、第3セクターで主に長崎から飛んでおり、“島を結ぶ足”といえる航空会社です。長崎とその離島を結ぶ航空会社がこういった運営を行っているのか、どんな課題を抱えているのかは、なかなか触れる機会が少ないと思います。

本日は ORC のタイムテーブルと、CA によるハンドメイドマップをお配りしました。タイムテーブルには「Q400就航!」とあります。10月29日から新しい事業が始まり、会社の規模が約2～3倍近くになりました。このようなことを行いながら、離島の足を維持していくために取り組んでいます。

国土交通省航空局の「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会」においても、本日のコメンテーターである加藤先生を筆頭に、有識者の皆様から地域航空のあり方について非常にご心配いただいております。本日の後半には事業計画を紹介しますが、ORC がどのような課題を抱えているかについてもお話します。

■ ORC の概要

ORC は1961年6月12日、当時は長崎航空として設立しました。昨年

（2016年）が創立55周年でした。資本金は12億7,000万円、従業員数は10月29日からの新規路線のために最近増員して約130名です。大手と比べると100分の1か、もっと少ない数で運営しています。パイロットが37名、CA が28名、整備士が20名で、県の委託事業である防災ヘリコプターが7名、その他42名です。ほとんど現業職の社員が中心の会社です。

保有機材はボンバルディア DHC8-201型（以下 Q200）です。座席数39席で



ORCの概要①

ORC ORIENTAL AIR BRIDGE

企業理念：「安全で快適な航空輸送サービスを通じ、地域と社会の発展に貢献する。」

設立	1961年6月12日 ※長崎航空として設立（創立56年）		
資本金	1,272,000,240円		
従業員数	134名（2017年10月1日現在） ※内訳：運航乗務員37名・客室乗務員28名・整備士20名・防災ヘリコプター7名・その他42名		
保有機材	ボンバルディア社製 DHC8-201型 座席数/39席 2機		
株主構成	主要株主：①長崎空港ビルディング（株）/43.0% ②長崎県/8.8%		
就航路線	▼2016年度実績		
	路線	便数	旅客数
	長崎～奄美	2RT	3.0万人
	長崎～福江	3RT	3.2万人
	長崎～対馬	4RT～5RT	6.8万人
	福岡～福江	2RT	4.0万人
就航路線	計	11RT	17.0万人
	売上	2.2億円	2.9億円
	売上	7.5億円	4.9億円
	売上	17.5億円	
	売上		
	売上		
就航路線	▼3カ年実績（2014～2016年度）		
	運航実績	2014年度	2015年度
	計画便	7,876便	7,930便
	就航便	7,640便	7,617便
	就航率	97.0%	96.1%
	定時出発率	96.5%	95.7%
就航路線	旅客数	175,652名	169,681名
	搭乗率	59.0%	57.1%
	営業収入	1,886百万円	1,830百万円
	営業費用	1,952百万円	2,238百万円
	経常損益	▲432百万円	▲426百万円
	経常損益		▲398百万円

ORCの概要②

ORC ORIENTAL AIR BRIDGE



ます。1人当たりの単価は1万円強と見ていいと思います。

3ヵ年実績ですが、便数はほぼ変わっていません。7,900便程度計画して就航も7,600便程度です。就航率は97%、定時出発率95%、旅客数も毎年17万人程度を運んでいます。

搭乗率は56.7%と決して高くない数字です。収入が18億円、費用が19億円、やはり経常利益ベースでは毎年約4億円の赤字です。もちろんこの赤字は県ないしは国から受けている補助金で埋め合わせて何とかやっているという状態です。

ORCの概要③

ORC ORIENTAL AIR BRIDGE



■離島航空会社の特色

写真は ORC のボンバルディア Q200です。ボーディング・ブリッジもなく、お客様はランプから直接搭乗します。雨の日は傘を差しながらなので大変な状況です。これより少し大きい機体がボンバルディア Q400で74席使用の機体です。ポディーの横幅は Q200と同程度です。

2機を運用しています。株主は長崎空港ビルディングが43%、長崎県が8.8%で、この2者でほぼ50%以上を占めます。

ORC が現在運航している路線は、長崎と離島3島（壱岐、福江、対馬）を結ぶ3路線、福岡と福江を結ぶ1路線の計4路線です。各路線の実績は、長崎～壱岐線が1日2往復、年間旅客数は約3万人、売上げが2.2億円です。長崎～福江線も約3万人、これは3往復飛ばしていますが、売上げは2.9億円。長崎～対馬線は、長崎～壱岐線に比べて距離があり、1日4往復または最大5往復飛ばしており、旅客数が6.8万人、売上げは7.5億円です。福岡～福江線は、大都市の福岡を結ぶので2往復就航しており、旅客数4万人で売上げも4.9億円です。全体で1日11往復で17万人、売上げが17.5億円となり

こちらは CA によるハンドメイドマップです。飛行時間が長くても40分程度なので、飲み物サービスなどは一切していません。揺れが激しい時はベルトサインが消える時間もなく、全くサービスができないような運航もあります。機内誌などを用意するお金もない状態です。そこで CA たちが、フライトが終わった後や、スタンバイの時間などにこのようなマップを手作りし、お客様に配っています。

裏を返すとオリジナル性がよく分かりますが、大手のようにお金を出してつくる余裕がないのでやむを得ないところです。それでも手作り感は、逆に言うと大手には真似ができない離島航空会社の良さだと、お褒めの言葉をいただくこともあります。

■コンピューター航空での ポジション

コンピューター航空の業界で、ORCがどのようなポジションにあるかを紹介します。本日はジェイエアの方もお越しになっていますが、比べようもないくらい非常に小さな航空会社です。2000年2月まで、コンピューター航空は「60席以下の飛行機での不定期航空輸送事業による二点間輸送」とされていたが、現在は「客席数が100席以下かつ最大離陸重量が50トン以下の航空機での定期的旅客輸送」というカテゴリーになっています。

そういうカテゴリーのなかで数字を比較しています。輸送人員の順番でいうと、一番大きいジェイエアが33路線、28機で、輸送人員が年間280万人。これに対してORCは4路線、2機、輸送人員が年間17万人で、地域のコンピューター航空のなかでも小さい方です。平均運航距離を比較すると、新中央航空、東邦航空しか下はないというくらい、ORCは1便当たりの運航距離も短いのです。そして、1便当たりの平均利用率が56.4%と極めて低いのです。ORCはコンピューター航空のなかでも特に厳しい状況といえます。

一方、定時出発率をみると比較的いい数字なので、整備能力や運航能力はそこそこのものを持っていると思います。裏を返すと、2機の運航でこれだけのサービスレベルを維持するのに、いろいろコストがかかっているという見方もできると思います。

ORCのポジション①

ORC ORIENTAL AIR BRIDGE

・日本では、コンピューター航空は、2000年2月までは「60席以下の飛行機での不定期航空輸送事業による二点間輸送」とされていたが、現在は「客席数が100席以下かつ最大離陸重量が50トン以下の航空機での定期的旅客輸送」を意味するとされる。

【日本のコンピューター航空会社と実績(H27)】

輸送人員順	路線	保有機数	運航距離	運航AVG	輸送人員	利用率	主な路線
1	ジェイエア	33	28	22,163	672	2,825,871	67.8 大阪・札幌・福岡・羽田
2	日本エアコミューター	27	18	10,047	372	1,556,926	59.0 大阪・福岡・鹿児島・奄美
3	フジドリームエアラインズ	15	11	11,607	774	1,042,165	62.4 小牧空港を中心
4	アイベックスエアラインズ	16	10	11,244	703	948,280	71.6 伊丹・中部・仙台・福岡
5	琉球エアコミューター	12	5	3,548	296	452,595	74.2 那覇から各島
6	北海道エアシステム	6	3	1,437	240	188,486	63.6 札幌丘珠を中心
7	オリエンタルエアブリッジ	4	2	805	201	167,509	56.4 長崎から3島
8	新中央航空	4	5	612	153	95,973	57.8 伊丹から伊豆4島
9	天草エアラインズ	3	1	946	315	57,518	61.1 天草・熊本・大阪・福岡
10	東邦航空	5	2	290	58	15,806	54.4 伊豆七島間・ヘリコンピューター

ORCのポジション②

ORC ORIENTAL AIR BRIDGE

【日本のコンピューター航空会社と実績(H27)】

平均航路距離順	路線	保有機数	運航距離	運航AVG	輸送人員	利用率
1	フジドリームエアラインズ	15	11,160,7	774	1,042,165	62
2	アイベックスエアラインズ	16	10,11,244	703	948,280	71
3	ジェイエア	33	28,22,163	672	2,825,871	67
4	日本エアコミューター	27	18,10,047	372	1,556,926	59
5	天草エアラインズ	3	1,946	315	57,518	61
6	琉球エアコミューター	12	5,3,548	296	452,595	74
7	北海道エアシステム	6	3,1,437	240	188,486	63
8	オリエンタルエアブリッジ	4	2,805	201	167,509	56
9	新中央航空	4	5,612	153	95,973	57
10	東邦航空	5	2,290	58	15,806	54

利用手続	路線	保有機数	運航距離	運航AVG	輸送人員	利用率	
1	琉球エアコミューター	12	5	3,548	296	452,595	74.2
2	アイベックスエアラインズ	16	10	11,244	703	948,280	71.6
3	ジェイエア	33	28	22,163	672	2,825,871	67.7
4	北海道エアシステム	6	3	1,437	240	188,486	63.6
5	フジドリームエアラインズ	15	11	11,607	774	1,042,165	62.4
6	天草エアラインズ	3	1	946	315	57,518	61.1
7	日本エアコミューター	27	18	10,047	372	1,556,926	59.0
8	新中央航空	4	5	612	153	95,973	57.8
9	オリエンタルエアブリッジ	4	2	805	201	167,509	56.4
10	東邦航空	5	2	290	58	15,806	54.4

ORCの能力

ORC ORIENTAL AIR BRIDGE

航空各社の定時出発率(航空局の航空輸送サービスに係る情報公開)

特定本邦航空運送事業者	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
全日本空輸	94.48%	93.78%	92.80%	92.45%	92.05%
日本航空	95.14%	94.99%	93.55%	93.04%	93.48%
日本トランスオーシャン航空	95.43%	91.74%	91.56%	87.99%	88.79%
スカイマーク	80.37%	85.03%	87.22%	83.75%	89.03%
エアドール	93.18%	91.88%	90.87%	90.25%	89.80%
スカイネットアジア航空	93.47%	93.31%	90.53%	88.81%	90.48%
スターフライヤー	93.85%	94.30%	91.83%	90.85%	93.50%
ピーチアビエーション	89.53%	81.26%	83.12%	78.17%	80.74%
ジェットスター・ジャパン	-	80.23%	87.89%	85.33%	79.55%
イミラエア	-	64.16%	73.10%	90.27%	85.12%
春秋航空ジャパン	-	-	-	91.37%	91.75%
特定本邦航空運送事業者以外	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
オリエンタルエアブリッジ	97.80%	98.00%	95.40%	96.49%	95.69%
北海道エアシステム	90.85%	95.32%	93.47%	94.10%	95.24%
フジドリームエアラインズ	98.25%	98.72%	91.50%	94.24%	92.99%
新中央航空	98.21%	99.07%	96.45%	95.33%	95.47%
琉球航空	97.90%	98.81%	98.88%	99.22%	98.98%
アイベックスエアラインズ	93.56%	93.41%	94.44%	92.90%	90.64%
天草エアライン	95.15%	97.96%	92.00%	91.61%	88.28%
日本エアコミューター	94.27%	92.69%	93.12%	92.39%	91.39%
琉球エアコミューター	93.21%	88.46%	89.56%	88.54%	88.88%

■ ORC の離島路線の現状

島民の方の足である ORC にとって、島の人口推移は事業計画、収入予測にも当然影響を与えます。

3島の人口が過去10年間で少なくとも約1万8千人減っています。下側は長崎県の資料ですが、2010年には1960年の半数以下に減っている状況です。この傾向が続くと、2060年には離島地域の人口が現在の13万人強から4万人くらい、つまり3分の1以下に減少するという非常に厳しい予測も立てられています。

離島路線の現状ですが、1日あたりの便数は Q200 就航時から全く変わっていません。3島の年間旅客数は概ね13万人弱で推移しています。2015年度は高速船運賃の実質値下げで海路へのシフトがありました。今年度（2017年度）から有人国境離島法が新たに施行され、運賃低廉化事業で島民の方の利用者数が30%くらい伸びました。その結果、全体では10%程度利用が増えるというプラスも発生しています。

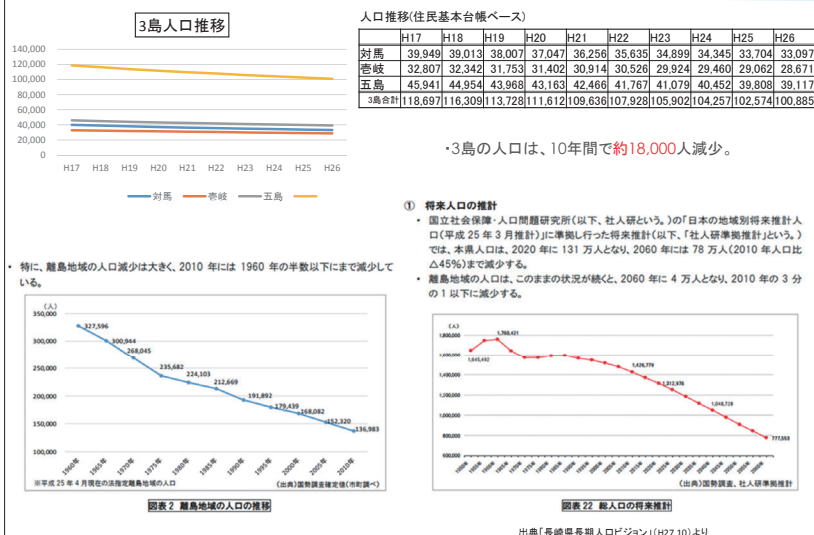
ただし、搭乗率は厳しい状況です。特に長崎～福江線は船舶との競合が極めて厳しい路線であるため、1日3往復飛ばすものの搭乗率は40%と厳しい状況になっています。

■ 船舶との厳しい競合

対馬や壱岐は長崎県ですが、経済圏は福岡です。福岡～対馬線は ANA が運航しており、年間16万人もの流動がありますが、ORC の長崎～対馬線は7万人弱しかありません。一方、先ほど申し上げたように、長崎～福江は船舶との競合が厳しいです。ジェットフォイルは1時間

ORCの就航3島の人口動向

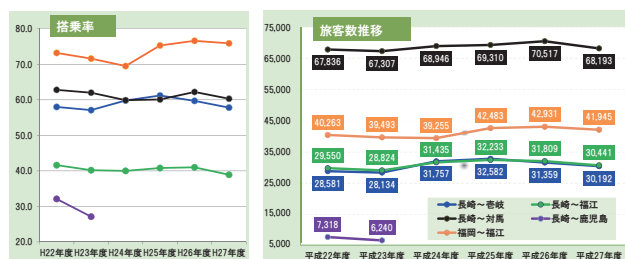
ORC ORIENTAL AIR BRIDGE



ORCの離島路線の現状

ORC ORIENTAL AIR BRIDGE

- 弊社の離島路線ダイヤは、Q200型機運航開始時より、1日あたりの便数等は基本的には変更していません。
- 旅客数は、平成22年度以降就航便数に連動した増減以外に大きな変化はありませんが、平成27年度は高速船運賃の実質値下(サーチャージ廃止)により、海路へのシフトが長崎発着の離島路線で年間約5千人減少しました。今年度から「有人国境離島法」による運賃低廉化で旅客数は10%程度増加の見通しです。



少しかかりますが、長崎県庁近くの港に停まります。空港は長崎市内から40～50分かかる大村市にありますので、飛行機はジェットフォイルとの競争にほとんどかなわない状況です。

長崎港と五島列島間の船舶旅客輸送実績は、カーフェリーを含めて2014年で52万人です。ORC の長崎～福江線は3万人なので、船舶の6%しかありません。

ORC の路線別の利用目的を表に示しています。離島路線なので観光が多いと思われるかもしれませんが、実際はビジネス中心で週末は席が空きます。ただし、福江線については観光の比率が高まります。

■ ORC のコスト構造

総費用の絶対額は、本邦エアラインのなかでも非常に低いレベルです。しかし、座キロ当たりの人件費はANAの約6倍、特に運航回数がハイサイクルなので、1日当たり1機の離発着回数が非常に多いです。サイクル数に変動する形の整備費用がかかってくるので、座キロ当たりの整備費はANAの約12倍と推定されます。

2014年度から整備費の比率が上がっています。これは機材の老朽化が非常に進んでいるからです。飛行機の寿命は8万サイクルですが、すでに7万サイクルに届く状況で、最近では機材故障も増えています。座キロ当たりの費用が高いのは、1運航当たりキロ数が202kmと短いことが大きなネックになっています。天草エアラインと比較しても約2倍のコストです。

高い座キロ当たりのコスト、路線距離が短い、座席数が少ない、整備コストも機材老朽化でかさんでいる、収益力も船と比較すると競争力が弱い、経済圏が福岡にあるため長崎線の需要が弱いなど、こうした状況を受けて慢性的に赤字です。年間で概ね3～4億円の赤字を何とか埋めてやっています。補助金は年度末にならないと入らないので、それまでは補助金見合いで借り入れていますが、その金利負担もかさんでいます。給料などの労働条件も低いので人材が流出し、なかなか人も集まらないので、育成にもコストがかかるという非常に厳しい状況です。

ORCの離島路線の特徴

ORC ORIENTAL AIR BRIDGE

- ・ 長崎～奄岐・対馬の路線は県役所関係の需要がありますが、島民の方にとっての経済圏は、福岡県になっています。

(提供座席数は大きく違いますが)2016年度のANAにおける福岡～対馬線の搭乗旅客数は約162千名で、ORCの長崎～対馬線は約68千名の約2.4倍の航空機利用の差があります。

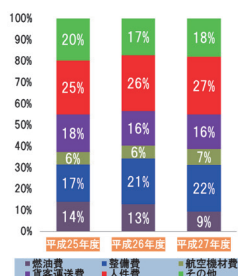
- ・ 一方で長崎～五島福江の路線は、長崎県庁前の港にジェットフォイルが到着するため、長崎の中心地から離れた大村市にある長崎空港の利便性や運賃(二次交通の運賃も含め)の点からも、船舶に全くなかない状況です。

路線	仕事	学生	観光	病院	臨時乗客	他
長崎～奄岐	61%	15%	9%	3%	3%	9%
長崎～福江	31%	20%	26%	3%	7%	13%
長崎～対馬	55%	15%	8%	2%	7%	13%
福岡～福江	29%	15%	25%	4%	9%	18%
合計	46%	16%	16%	3%	6%	13%

- ・ 長崎港～五島列島間のカーフェリーおよびジェットフォイルの旅客輸送実績は、2014年に合計52万6,112人となっています。
- ・ 長崎～五島福江線の同年航空機利用者数は32,233人で、船舶旅客輸送実績の6%しかありません。

ORCの課題=基本構造

ORC ORIENTAL AIR BRIDGE



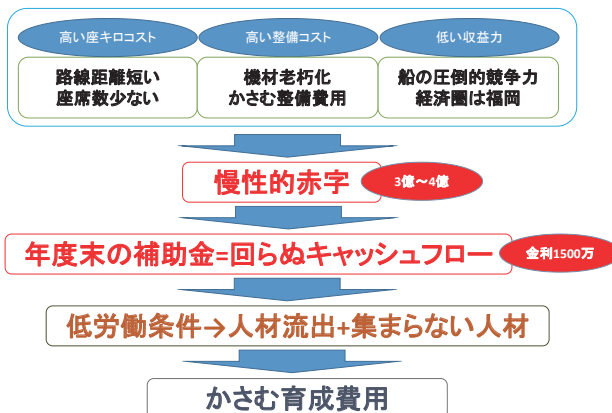
当社のコスト構造(構成比率)は、本邦航空会社とあまり変わりませんが、

- ・ 当社の総費用は、本邦エアラインの中では非常に低いレベルですが、座キロ人件費はANAの約6倍また運航回数がハイサイクルのため整備費用がかかり座キロ整備費はANAの約12倍と想定されます。(※ANAHD社 2017年3月期 決算説明会資料から試算)
- ・ 平成26年度から整備費の比率が上がって来ますが老朽化に伴う、整備コストの上昇が要因となっています。
- ・ 座キロあたりの費用が高いのは、1運航平均の運航距離が短い事と座席数が少ない事が要因です。※天草エアラインと比較しても、1運航315キロ×座席数48=15,120座席キロ 1運航201キロ×座席数39=7,839座席キロとなり比率では約2倍のコストがかかっています。
- ・ 更に、天草エアラインは新造機であり整備費用が少ない為、2倍以上の比率差があると推定されます。(因みに機材は天草市が購入)

2016年度	座キロあたり整備費	座キロあたり人件費
ORC	11.0円	9.5円
ANA	0.9円	1.6円

負のスパイラル構造

ORC ORIENTAL AIR BRIDGE



■新規路線進出

このような状況を受け、新規路線進出を一つの解決策として出そうと考えました。ANAの支援なども受けながら、10月29日にスタートする福岡～宮崎線は、現状の平均202kmに対して307kmの長い路線です。福岡～福江線にも1往復入ります。これも260kmの長い路線へ入っていき、座キロあたりのコスト改善を図ります。座席数もQ200の39席ではなく、新たにQ400の74席を投入し、座キロコストの改善を図っていくのが一つです。

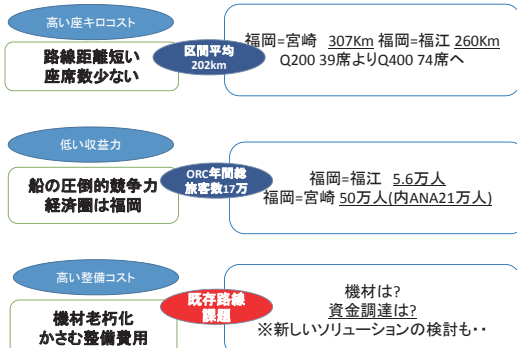
今回新たに福岡～宮崎線が入りましたが、これは年間50万人の利用があって福岡のなかでは太い路線です。内訳はANA21万人、残りがJALですが、こういう路線に参入します。高い整備コストの解決を図るには、いろいろと新しいソリューションの検討も加えながら、後継機への入れ替えを考えていかなければなりません。

■ ORC の事業計画

事業計画も立てきれない状況でしたが、今年度（2017年度）はORCとして初めて単年の事業計画を立てています。1961年に長崎航空として設立され、高い就航率と定時性を維持してきました。今般、新機材の新規路線就航によっ

新規路線進出

ORC ORIENTAL AIR BRIDGE



て、離島路線維持のための固定費を減らしていく考えです。

会社としても事業定義を考え直し、最近よく言われるCSV（共有価値の創造 creating shared value）のような社会課題解決型企業を目指しています。長崎県や離島3島では人口減、交流人口拡大などが大きな課題になっていますので、ORCは航空会社の枠を超え、KPI（重要業績指標管理）も搭乗者数、販売額だけではなく、地域全体の観光客の増加を目指していこうと思います。マーケティングも旅行代理店任せではなく、旅行者自身に直接訴えていくことを今回の事業計画では考えました。

今後5年くらい先の見通しですが、今年（2017年）の4月から有人国境離島法が施行

され、島民割引がさらに低廉化されました。その部分については補助金が出ます。船に対しても当然補助金は出ているのですが、フェリーのお客様がジェットfoilに乗る、ジェットfoilのお客さまが飛行機に乗るといったシフトが発生して、今年度（2017年度）の旅客数は好調に推移しています。2018年には、長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連の世界遺産認定に

ORC2017年度事業計画

ORC ORIENTAL AIR BRIDGE

ORCの新しい事業定義

	《今まで》	《これから》
事業ドメイン	航空会社	地域課題解決企業
KPI	搭乗者数、販売額etc	地域観光客の増加
マーケティング対象	旅行代理店	旅行者
WEB	予約機能	島の良さを伝えるコミュニティ
社員	航空会社社員	島の良さを伝える伝道者
ビジネスパートナー	長崎県、旅行代理店	島のファン、島民

- ・当社は、昭和36年長崎航空として設立されて以来、長崎離島の航空路を55年にわたり、高い就航率と定時性を維持しながら運営に努めてきました。
- ・この度、福岡空港を中心とした新機材による新規路線に就航することにより、離島路線維持のための固定費を新規路線に配賦し、人口減少による利用者減、機材老朽化による整備コストの増加、そもそも短い路線距離に起因する高い運航コストなど離島路線運営において潜在的に抱える課題解決の一助とし、今後も長崎離島路線の「サステナブル」な運営を実現し、地域航空会社としての役割を担っていきます。
- ・また、今後は、単なる運航会社から、離島各島が抱える人口減や交流人口拡大などの社会的課題解決に、長崎県や対馬市、杵臼市、五島市など各自治体や地域と共に取り組む「社会課題解決企業」(Creating Shared Value: 共通価値の創造、マイケル・E・ポーター)への変貌を遂げようと考えています。我々は本土と対馬、奄美、五島を結ぶ航空会社ですが、それはあくまでも手段であって、島の素晴らしさ、美しさを国内のみならず海外の皆様にも知って頂き、一人でも多くの方に体験して頂くことを目的としています。これからは人やモノを運ぶだけでなく、島の良さをみなさまにお届けする企業になっていきたいと考えています。

も期待しており、このあたりはインバウンドも意識していきたいと考えます。

2021年には離島（対馬市、隠岐市、五島市、上五島町、小値賀島町）の観光客実績200万人を意識して事業に取り組んでいくつもりです。機材もQ400をウインターダイヤの10月29日から就航させます。2018年は2号機の予定があり、その先も現在のQ200をQ400に置き換える計画を持っています。

離島事業の収支ですが、島民割引が好調になったので、以前より上振れしていきだろうというところですが、残席数に応じた運賃の変動やシーズンリティに対応できていません。平日はビジネス需要で結構混雑していますが、週末はがらがらになる状態です。そのため、運賃設定を工夫しながら、プレジャー需要も獲得して改善を図りたいと考えています。

■新規路線への投入機材

10月29日から予定している新規路線進出に関し、ANAのご支援をいただきながらORCの離島路線をどう維持していくかという観点での取り組みです。

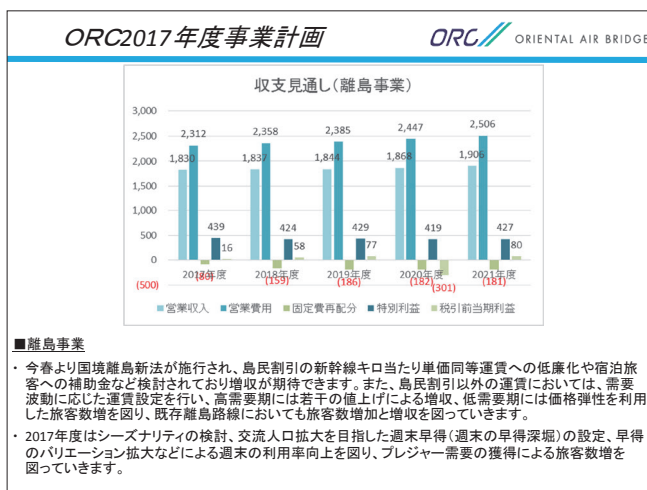
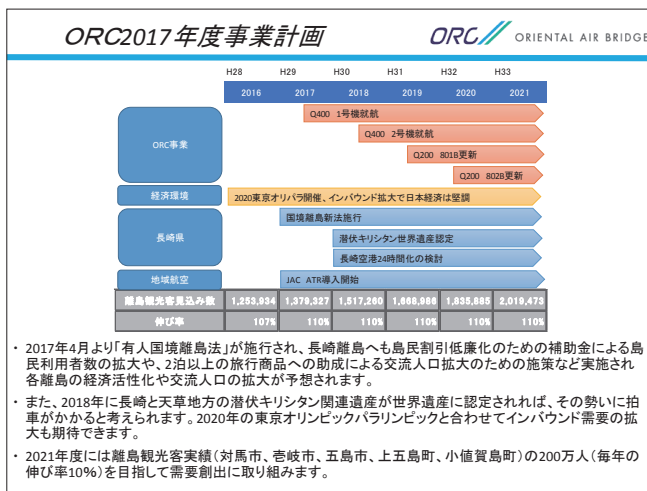
使用予定機材はQ400というプロップ機、プロペラが付いた飛行機です。路線に関しては、福岡空港を起点とした飛行時間約1時間以内の路線への進出が妥当と考えました。福岡～福江線は現状ORCも2便就航しており、安定需要が見込めるため福岡～福江線にQ400を投入します。福岡～宮崎線は利用者数がとても多いです。現在、ANAがQ400で6往復、JALがエンブラエル170で7往復のダブルトラック路線になっていますが、ORCもそこに参入します。

機材はANAのQ400を2機リースします。1機目はすでに訓練等で使ったので10月29日からリースし、2機目は来年（2018年）を考えています。しかし、2機で運航すると1機が毎年

1ヵ月くらいは整備工場に入ってしまう。そこで、ANAとの共通事業機という考え方で、ORCがリースしている機材が整備工場に入ってもANA保有の機材で補い、整備欠航がない運航を考えています。

Q400乗員の養成は、自社Q200乗員からの移行訓練を完了しています。また、Q400免許を保持したANAのOBを採用したり、ANAを退職した65歳のパイロットをQ200離島路線のパイロットとして採用したりします。大型機を飛ばしていた65歳の方がプロップ機を飛ばすということで、当時は目新しくニューヨークタイムズ紙でも報道されました。今はもう各社が手がけて新しいとは言えませんが、こういう取り組みもやっています。

整備体制に関しては、本日お越しになって



いる大阪航空局の方にも色々ご指導をいただいております。ANA との Q400 共通事業機化を通じて、日常整備や定期的な重整備も ANA に委託となりますので、高いレベルでの整備が可能になります。

営業体制については、ORC の営業マンは2人しかいません。全国を売り歩くなどは不可能な話なので、営業も ANA とのコードシェアを予定しています。

新規路線への進出により、30億円の営業収入を目指しています。そこで得られる利益2億円を離島事業分の固定費に回すことで、毎年約4億円の赤字が半分くらいの赤字に改善されていくとみています。

■持続可能な地域空港の在り方研究会

後ほどコメンテーターの加藤先生からお話があると思いますが、国土交通省航空局から「持続可能な地域空港の在り方研究会」の中間とりまとめが出されました。ORC のような地域航空が置かれている厳しい状況の打開策について、航空局や、加藤先生をはじめとする有識者の皆様に知恵を絞っていただいています。

研究会設置の目的は、今までご紹介してきたとおりのことです。脆弱な経営基盤、機材が少数であることによる高コスト構造、2機のうち1機が故障すると輸送力が半減する状況、特定の大手航空会社との連携に伴う限定された事業展開などの課題があります。ORC は ANA とのコードシェアのみですが、JAL のお客様にも乗っていただければもう少し変わってくるのではないでしょう。

現在使用している Q200 はカナダ製ですが、メーカーはもう同型機を製造していません。この機材の後継機は39席から50席に一挙に増えてしまいます。現状39席のロードファクターが56%なので、これが50席になると更にロー

ORC2017年度事業計画

ORC ORIENTAL AIR BRIDGE

■新規路線進出

1. 路線計画

- ① 当社使用予定機材の航続距離や経済性から、福岡空港を起点として飛行時間約1時間以内で運航できる収益性のある路線への進出を計画します。
- ② 福岡＝福江線～現在ANAとORCのダブルトラック路線で、当社のみ(Q200 2往復)でも年間5万人の利用で安定した需要があります。世界遺産候補の地域もあり、極めて有望な路線です。
- ③ 福岡＝宮崎線～年間49万人の九州域内では最大のビジネス路線で、現在ANA(Q400 6往復)、JAL(E170 7往復)のダブルトラック路線です。

2. 機材計画

- ① ANAのQ400を2機リースし運航します。1号機導入は2017年7月末で2017年10月29日ウインターダイヤから営業運航を開始する予定です。2号機は、2018年下期に導入を予定しています。この2機についてはANA保有のQ400型機19機と合わせて21機で「共通事業機」登録を行い、当社運航便にイレギュラーが生じた場合でも他のANA保有機材を充てるとして運航を行い、高い運航品質を維持します。

3. 乗員養成計画

- ① Q400乗員については、自社Q200乗員の移行訓練、Q400免許保持ANAOBの採用、ANAからのQ400乗務員出向などにより確保します。また、65歳以降の限定変更や自衛隊退職者など新規のリソース確保も取り組むことにより、乗員の確保を行います。

4. 整備体制

- ① ANAとのQ400共通事業機化を通じ、「整備管理の受委託」をANAと実施いたします。これにより、他の機材と同様に定期的に発生する重整備や日常の運航整備など、すべての直接整備業務をANAに委託し、その委託管理を当社で実施することにより、高い整備品質を確保できます。

ORC2017年度事業計画

ORC ORIENTAL AIR BRIDGE

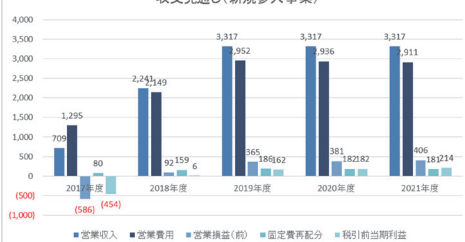
1. 営業体制

- ① 新規就航路線の全路線全便において、ANAとのコードシェアを実施する予定です。これにより、収入の安定化を図り、新規路線参入リスクを大幅に低減できます。

2. 収支計画

- ① 新規路線事業の収支については、参入年度である2017年度は、補助金など勘案しても、Q400事業関連の訓練費用など(一括計上)による税引前利益で4.5億円の見込まれますが、翌年度以降離島事業分の固定費再配分を行ったとしても税引前利益で2億円前後を見込んでいます。

収支見通し(新規参入事業)



ドファクターが悪化します。なかなか明るい未来が期待できない状況です。

このような状況を打開するために、中間とりまとめでは個社・系列・地域を超えた協業のメリットの発揮に向けて、①機材・部品の共有化、②乗員・整備士等人員の融通、③大手航空会社と地域航空会社の間での系列を超えた座席販路等の接続、④地域航空会社の統合や合併等についてご検討いただいています。

■持続可能な地域航空への課題

コスト面の課題は、まず老朽化した機材による品質低下と整備コストの増加です。保有航空機が2機にもかかわらず、予備エンジンやパーツ類が非常に大きな額になっています。オペレーションコストとして割高、整備欠航が必ず

■現状の課題

1. コスト面の課題
 - ① 老朽化した機材による機材品質低下と整備コストの増加
 - ② 2機の保有航空機にもかかわらず、予備エンジンやパーツ類の保持の必要性など割高なオペレーションコストと整備欠航が生じる運航サービスレベル
 - ③ 高まる運航乗務員人件費
2. 収益性の課題
 - ① 今後島民人口が大幅に減少
 - ② 限られたマーケティング予算と営業体制
 - ③ 大手1社とのコードシェア
3. 運営上の課題
 - ① 規定類マニュアル類整備のための技術的な知識のある間接部門人材の不足
 - ② 後継機調達に関わる諸課題(コスト、認可調整etc)

■将来に向けた解決策の一案

1. コスト面の解決策
 - ① 機材の共同保有化による初期調達コストの削減
 - ② 予備エンジンやパーツ類の共同保有化によるオペレーショナルコスト削減
 - ③ 機材の共通化による運航乗務員の訓練コストの削減
 - ④ 間接部門の協業化による固定費の削減
2. 収益性の改善策
 - ① 首都圏、関西圏、中部圏などからの交流人口拡大のための系列を越えたコードシェアによる旅客数増
 - ② 「しましま」という切り口で地域航空共同プロモーションや共同SNS等によるプロモーションの効率化
3. 運営上の効率化
 - ① 技術部門の人材やノウハウの共有化
 - ② 効率性を追求した地域航空の経営形態の在り方の研究
 - ③ 地域振興・地域共創を目的としたパートナーシップの構築

■将来に向けた解決策

このような課題に対して、ORC としては次のような解決策を考えています。

コスト面の解決策として、機材を共同保有化し、初期調達コストを削減します。ORC は資本金12億の会社ですが、7億円ぐらゐの予備エンジンやパーツ類を保有しています。2機なのに10機分ぐらゐのパーツを持っています。共同保有化によってこうしたオペレーションコストを削減します。機材も他社と共

生じてしまう運航サービスレベル、ここを何とかしたいと考えています。また、運航乗務員が不足しているので、コストも上がってきている状況です。おそらく ORC のパイロットは全国で一番人件費が安いでしょう。そのため他社に引き抜かれる、転職するなどの可能性も極めて高い現状です。

収益性の課題は、先ほどご説明したように島民人口が大幅に減少し、収入源がシュリンクしていく可能性が高いことです。マーケティング予算と営業体制も限られており、自分たちでマップを作ってお客様に配っている状況です。ORC は ANA にお世話になっておりますので、あまり言い過ぎると良くないのですが、1社との限定的コードシェアにも改善の余地がないかということも考えています。

運営上の課題は、規定類やマニュアル類を整備する間接部門の技術者不足です。直接部門の人材は何とか確保していますが、どうしても間接部門まで人材が確保できません。整備士やパイロットはマニュアルで仕事をしています。マニュアル化によって安全を確保していますが、そういうマニュアル類を整備する人材がいないという状況です。また、コストが非常にかかる後継機をどのように調達するかも大きな課題になっております。

通化できれば、訓練コストも削減できそうです。さらに間接部門も協業化によって固定費を削減できると思います。本当にスタッフを確保しにくいのです。

収益性の改善策としては、首都圏、関西圏、中部圏などからの交流人口拡大に向け、ぜひ島に訪れて欲しいと思います。ANA には大変お世話になっていますが、JAL や他の航空会社を含めて、コードシェアや送客していただける環境を作れないだろうかと考えています。ORC のマーケティング予算は貧弱なので、地域航空による共同プロモーションなども、ぜひ他社を含めて一緒にやっていきたいです。

運営上の効率化も逼迫しています。技術部門の人材確保、ノウハウなどは地域航空で連携したいです。効率性を追求した経営形態のあり方も見直す時期だと考えています。多くの企業から地域振興、地域共創のためにぜひ、応援していただきたいと思います。パートナーシップの拡大も考えています。

■地域とともに価値を創造する航空会社へ

報道等でご存じとは思いますが、この5月に社長の小澤が急逝しました。その小澤が事業計画を一緒につくるなかで言っていた言葉を最後にご紹介いたします。

——我々はフルサービスキャリアでもなく、ローコストキャリアでもない第三の道を目指すべく、地域と共に歩み、地域とともに価値を創造する航空会社（Community Oriented Carrier：COC）として独自の道を切り開いていきます。——

会場の皆様にも、これを機会に ORC をお見知りおきくださり、一度ご搭乗いただけると極めてありがたいです。本日は貴重なお時間をいただき誠にありがとうございました。



FSCでも無く、LCCでも無い、私たちは第三の道=地域と共に歩み、地域とともに価値を創造する航空会社（Community Oriented Carrier =COC）として独自の道を切り開いて行きたいと思っています。

今後ともORCへのご支援宜しくお願いいたします。

www.orc-air.co.jp

Facebook、Instagram、Youtube公式サイトもよろしくお願い致します。

Ⅱ. 加藤一誠氏（慶應義塾大学）によるコメント

■はじめに

この度はこのような研究会を設けていただき、関西空港調査会の黒田理事長には厚く御礼申し上げます。事務局長の笠松理事から、関西でどのような研究会をしたらいいかご相談を受けました。私も関西のことは非常に気になっております。しかし、私は家が京都だから分かるのですが、関西は3空港の話ばかりで全国的な話があまり出てきません。そこで東京でよく行われている議論を紹介してはどうかというアイデアを話すと、それでいこうと決まりました。

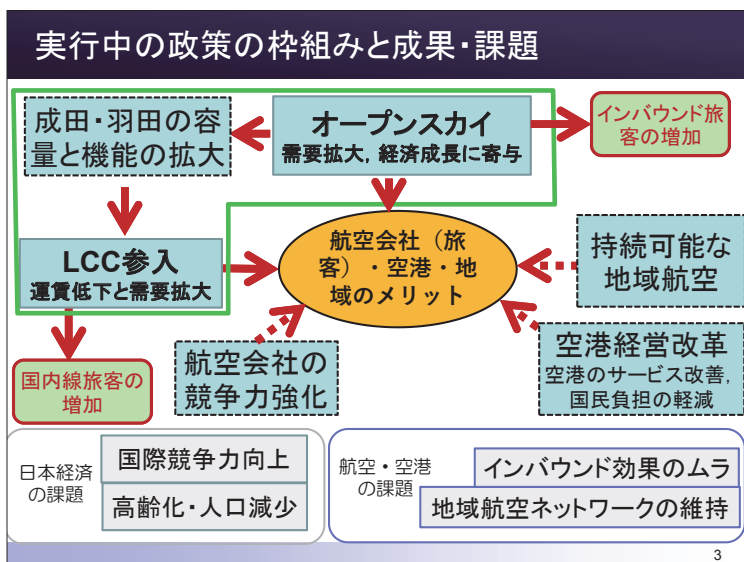
に航空会社の体力を何とか強くしようというのがきっかけで始まったものです。

本日の2テーマは共通点が福岡空港に関連するものです。福岡では民営化に向けたプロセスが進んでいますが、マスコミに取り上げられる話題は自治体が出資することや、誰が運営権をとるのか、といった話です。しかし、その背後には北九州空港をどうするかという話があります。福岡空港を先行させ、北九州空港をオプションで神戸型にして民営化するのか、単独で民営化するのかです。ただし、関西ですからお分かりだと思いますが、北九州空港は国管理空港なので、神戸空港と

■近年の航空・空港政策

スライドに最近の政策の枠組みを示しています。オープンスカイは首都圏の空港まで広げており、当然、本邦LCCを入れて需要を増やします。実線の四角枠はすでに完了しないしはほぼ完了した政策、点線の四角枠ははまだやっている政策です。

航空会社の競争力強化とは、航空機燃料税の軽減です。今年度から3回目の延長となり、9年間の軽減が決まりました。これはJAL破綻を契機



同じではありません。

テーマ1で上田さん（北九州市）から詳しい話がありましたが、全国を見渡してもそのような深い話ができる自治体はありません。航空はバスや鉄道に比べても国際まで広がりますので、参加プレイヤーが多い分、専門性の高い政策といってもよいでしょう。自治体のなかで、しかも市レベルでこのような話を平然と語り、しかも「うちの部隊が行っています」というところはまずありません。

今はインバウンドが政策課題になっており、夏頃に全国で公募して、地元と関係者が訪日誘客のために空港に支援をするので、アイデアを求めるコンテストがありました。そこで北九州空港が指定されたのですが、総じて増えているインバウンドをどのように地方に持ってくるか、そしてそれをスムーズに迎え入れるのか、ということが論点ですから、空港に対する支援が求められたのです。

テーマ2の山村さん（ORC）によると、同社の飛行機は福岡空港を使っています。福岡空港は時間値（1時間当たり発着回数の上限）が35で、そのなかにORCのプロペラ機が飛んでいるのです。民営化したら少しでも着陸料を回収したいので、小さな飛行機が飛んでいていいのかということ言う方もおられます。それで今回、このような小さいけれども地域にとって重要な航空機を考慮する形で福岡空港の民間委託の手續きが進められています。

再びスライドに戻りますと、両テーマともに九州マターですが、右側にある「持続可能な地域航空」と「空港経営改革」が本日のテーマという仕掛けになっています。つまり、これも全国的な航空・空港政策のひとつであります。どちらかというとなんか玄人向けの話題で、あまり表には出てこない話なので、会場の皆さんにも興味深く聞いていただけるのではないかと考えました。

■わが国における地域航空

地域航空の話では、ポイントが二つあると思います。地域航空というと皆さんによってイメージが違います。一つは先ほど話をされた離島路線。もう一つはlocal-to-local路線です。これは分けて考えなくてはいけないというのが最初の整理です。

山村さん（ORC）が話されたのは離島路線で、基本的に機材の整備費のウエイトが相対的に高いことです。飛行機の寿命は離着陸回数で決まりますが、離島路線は何回も降りるので寿命が短く、しかも海上を飛ぶので潮風も受けます。機材が傷むと整備回数も増え、普通の飛行機よりも整備の頻度が上がるという問題があります。

離島路線は船でいいのではないか、という話もあります。ジェットフォイルも今のままでは生産中止になるので、船の選択肢も無くなるか

わが国における地域航空とは？

離島路線（AMX含む）

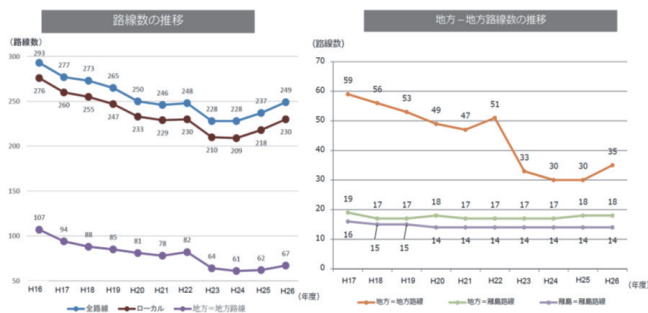
- 離島航空路線は機体購入も運営も厳しい
- 高速船だけでよいのか？

local-to-local路線

- 【収益性の観点】
羽田路線への集中 ⇔ LL:収益性の乏しさ
- 【機材の問題】
小型機ならば維持可能か？

3

路線数の推移



出所)国土交通省航空局資料

4

一方、local-to-local 路線の現状です。スライドに示すように、国内の航空路線数は全体的に復調傾向です。しかしグラフから分かるように local-to-local の路線数はあまり増えていません。

どの自治体でもそのような形で言われるので、直行便が誘致できたとしても続きません。テーマ1で錦織さん（日本空港コンサルタンツ）からコメントのあった「続かない」とはそういうことで、最初は1億円の予算を組みますが、すべてが定着したとはいえないのが現状です。

を挟んで向かいにある天草エアラインで、部品を共同利用する実験を行ったことがあります。実証実験で効果がある程度認められました。しかし、路線補助をしてもこういう実験をしても、なかなか大きな効率改善とはいきません。

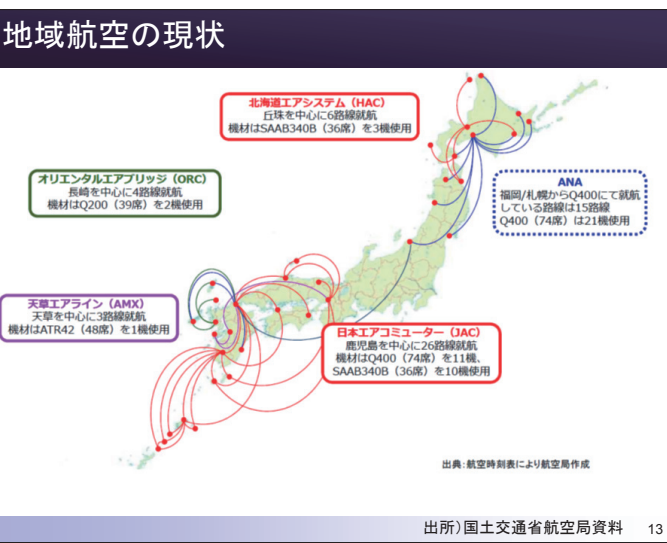
2009年度に全国地域航空コミュニティー協議会（全地航）で「航空機共同保有機構」を提言しました。機材を共同で持って航空会社はそこから借りる。会場にも一緒に研究会を運営した先生がいらっしゃいますが、個社で行うのはおそらくしんどいだろう、だから保有だけではなく整備もする、すなわち航空会社に極めて近い形で新たな組織をつくる必要があると8年前に提言しています。

そういうことも含めて検討していかなければいけないだろうと、国も2016年6月に「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会」を発足させ、結構な頻度で勉強会を開催しています。現在は中間取りまとめの段階で、今のところ山村さん（ORC）からご説明頂いた内容が結論になっています。ORCの他にJAC（日本エアコミューター）、AMX（天草エアライン）、北海道のHAC（北海道エアシステム）とANAウイングスも対象路線としています。

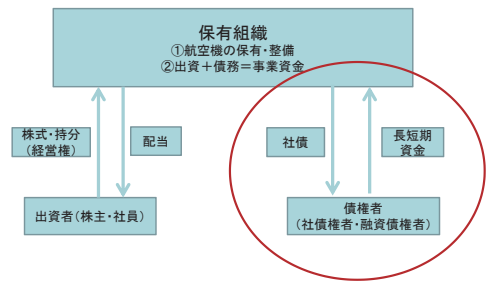
■保有・整備会社のファイナンス方式

これ以降のスライドは国の研究会とは無関係で、私とメンバーの先生方で考えていることです。保有や整備の組織を作りますが、ここはあまり儲からない路線ばかりです。会社は利益を出さねばなりません。最初から儲からない路線を運航するのに、株式で本当に大丈夫なのかという不安があります。そこで借金が必要という二つのパターンを考えた結果、借金のなかでも民間銀行はなかなか貸してくれないので、機材をある程度まとめて購入し、債券を発行して調達してはどうかと書いたわけです。

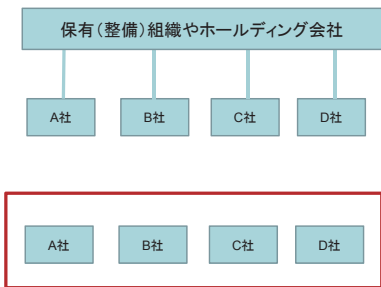
さらに、こういう組織の中身を考えると、現在ある会社をぶら下げる形でホールディング会



会社のファイナンス方式



会社の統合・合併



社をつくるというのはどうだろうかということです。ここが債券で資金を調達し、飛行機の保有・整備をして各社で借りてもらいます。ただこれをする、整備の問題や監理の受委託の問題が出てきます。すると、また次に工夫することがでてくる、ということになりますが、私どもは最終に行く前の中間形態として考えられるのではないかと

とも数年前に思っていました。このため、合同会社を設立とか、新しくホールディング会社をつくるということになるわけです。

■会社の統合・合併

もう一つは全部合併してしまう方法ですが、これを一気にやるのは容易ではないようにも思います。ところで、山村さん（ORC）が言われた地域航空の維持は、おそらく今後さらに難しくなる

でしょう。今のまだ元気なところもあり、余力のあるうちに考えておく必要があります。

長崎空港にある ORC の本社へ行くと分かるのですが、失礼ですが社屋がプレハブでそこに穴が空いていたり、厳しい現実を見せつけられるわけです。そこまで頑張っておられるのですが、なかなか簡単ではありません。

ここでは私たちがいま考えているところをご紹介します。ありがとうございました。

Ⅲ. 参加者との質疑応答

■参加者からの質問

質問が2点あります。まずテーマ1ですが、北九州空港の利用状況のスライドをみると、2014年から2015年にかけて貨物量が大きく減少しています。何か理由があるのでしょうか。

2点目はテーマ2の地域航空です。物流業界ではラスト1マイルの重要性が言われていますが、離島路線はまさにラスト1マイルだと思います。太い幹線の部分と枝の先は、何らかの形で上手にリンクさせないと事業そのものが成り立たないのではと思いますが、幹線と離島路線とのリンクに関してコメントいただけないでしょうか。

囲から強制的に貨物を集めていました。

ところが2013年度末にスターフライヤーの経営が悪化し、2014年度から ANA の協力のもとに事業の立て直しに入りました。その過程で2015年度から福山通運との契約を打ち切り、ANA CARGO との契約に変わりました。それまで福山通運が広範囲から集めていた貨物が、ANA CARGO によって本来の圏域での営業体制になったので貨物が大きく減っています。地元もこれを良しとしているわけではなく、いろいろな圏域の営業先を ANA CARGO に紹介するなど、徐々に貨物量を伸ばしつつあるのですが、まだ時間がかかっているのが現状です。

■上田伸一氏（北九州市）より

本日は話題がインバウンドでしたので、貨物については敢えて取り上げませんでした。

北九州空港の海上移転後、ギャラクシーエアラインズが入って貨物が伸びましたが、スターフライヤーは最初の2年くらいは国内貨物営業を行っていませんでした。その後どのような方法で始めたかという点、福山通運に自社ペリー貨物のスペースを営業スペースとして年間契約したということでした。福山通運としては年間で営業スペースが決まっているので、そこを埋めるために広範

■山村 宗氏（ORC）より

ラストワンマイルですが、乗り継ぎ需要は ORC にとって極めて重要なところで、乗り継ぎに適したダイヤにしたいと考えています。

一方、ORC を島民の足と考えたとき、島の方々にとって利便性の良いダイヤと乗り継ぎに適したダイヤが相反するジレンマに陥っています。そのあたりは非常に難しいのですが、乗り継ぎ需要はぜひ伸ばしたいと考えています。

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講演と、コメンテーターによる解説の 2 本立てです。本誌 2 月号では②の講演抄録を掲載しました（①は 1 月号に掲載済み）。



外航クルーズ客船誘致における関西国際空港の将来性



相模女子大学人間社会学部

湧口 清隆

(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

多くの日本人にとって海外旅行と航空機利用とは切り離せないイメージが強いが、訪日外国人に関しては2,869.1万人の約9%にあたる253.3万人（乗員を除く）が外航クルーズ客船での入国であり（いずれも2017年速報値）、乗船客の約1/2から1/3を占めると想定される乗員を合わせるとその数は大幅に増える。しかも、これらの訪日外国人の大半が、国際航空路線の充実した首都圏、関西圏ではなく、九州・沖縄、日本海岸の諸都市を訪問しており、地方の活性化の一助になっている。しかし、外航クルーズ客船で訪日する場合、日中しか滞在しないため、宿泊費や飲食費は期待できず、土産物代や娯楽サービス費（観光施設入場料、体験料など）、交通費などの支出しか見込めない点（表1参照）や、「囲い込み」により支出の多くが地元以外（場合によっては出発国）に流出している点（酒井・湧口〔2016〕参照）にも留意が必要で、航空機利用の場合に比べ経済効果が限定される。

もっとも、このような限定性は外国発着の外航クルーズ客船で訪日する場合であり、「フライ&クルーズ」と呼ばれる、航空機で発着港まで移動し、そこから外航クルーズ客船に乗船する場合には、前泊や後泊を伴うことが多いため、宿泊費や飲食費などの支出も期待できる。本稿では、関西国際空港が「フライ&クルーズ」の拠点になり得るか、考察してみたい。

表1：船舶観光上陸許可による入国者数の多い出身国・地域と国内での消費額

	船舶観光上陸許可による入国者数（平成28年確定値）		訪日外国人消費動向調査 平成29年年間値（速報） 1人当たり費目別旅行支出 単位：円（平均泊数を除く）							
	人数	構成比	総額	宿泊料金	飲食費	交通費	娯楽サービス費	買物代	その他	平均泊数
全国籍・地域	1,936,469	100.0%	153,921	43,397	30,869	16,974	5,014	57,154	513	9.1
韓国	12,167	0.6%	71,795	22,378	18,435	7,492	3,665	19,530	294	4.3
台湾	200,515	10.4%	125,847	32,939	26,004	14,286	4,458	47,846	314	6.7
香港	42,499	2.2%	153,055	42,690	33,129	17,586	4,628	55,017	5	6.1
中国	1,605,707	82.9%	230,382	47,690	38,285	18,295	5,550	119,319	1,243	10.9
英国	8,820	0.5%	215,393	97,303	51,289	32,390	6,811	27,600	0	12.2
米国	12,546	0.6%	182,071	76,719	41,791	28,477	6,603	28,071	411	13.8
オーストラリア	11,109	0.6%	225,866	89,065	50,070	35,380	14,094	37,199	59	13.2

データ出典：法務省「出入国管理統計」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」

2. わが国に寄港する外航クルーズ客船の特徴

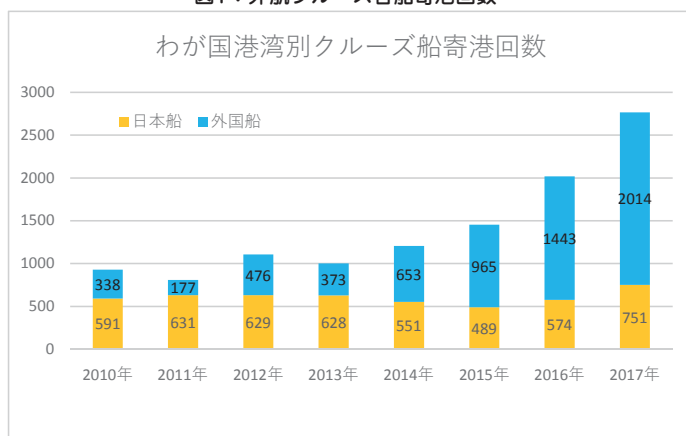
わが国に寄港する外航クルーズ客船は①日本船社が運航する日本籍船と②外国船社が運航する外国船籍船の2つに大別できる。カボタージュの関係で、①は日本国内だけのクルーズ実施が可能だが、②は不可能で、クルーズ船の運航コースや寄港状況に大きな影響をもたらしている。また、②も出

発国（主に中国）資本の船社と欧米資本の船社に分かれているため、運航コースに違いが出てくる。船籍の違いは乗員構成や運航費用に大きな影響を与えることから、①は「プレミアム船」（1泊2万円台～）、「ラグジュアリー船」（1泊4万円台～）と呼ばれる高級船（乗客あたりの乗員数が多く、サービス品質が高い小型船が中心）3隻のみ（「飛鳥II」、「にっぽん丸」、「ばしふいっくびいす」）となっており、日本人の「クルーズ客船＝豪華客船」というイメージにふさわしい。しかし、世界的には85%の外航クルーズ客船が「カジュアル船」と呼ばれる1泊1万円台で楽しめる大型船（5万トン級～、近年では11万トン級、15万トン級が主流で、22万トン級も投入予定）で、大きい船では乗客定員は4,000～5,000人に達し、船内にアミューズメント施設も充実している。

九州・沖縄を中心に寄港する外航クルーズ客船の大半は中国（天津、上海、香港など）、台湾（基隆）発着の②の「カジュアル船」で4泊5日～5泊6日の日程で九州・沖縄の1～2港に寄港する。それに対し、日本海岸に寄港する外航クルーズ客船は、博多～舞鶴～金沢～境～釜山～博多を周回する②の「カジュアル船」や、「ねぶた」などの祭に合わせて運航される①の高級船（秋田、青森、小樽などに寄港）が多く、日本人客と訪日外国人客を見込んでいる。また、太平洋岸に寄港する外航クルーズ客船は、横浜、神戸などを発着し九州、沖縄、瀬戸内、東北、北海道などを2～4泊程度で訪ねるクルーズや連休前やクリスマスに1泊の洋上クルーズを実施し日本人客を見込む①の高級船や、世界一周、太平洋周航（区間乗船も設定）を実施し日本人客や外国人客を見込む①や②の高級船（横浜、神戸などに寄港）、大阪～横浜～清水～鹿児島～上海～大阪を周回し日本人客と中国人客を見込む②の「カジュアル船」などが挙げられる。

このようなコース設定の中で、大阪港や神戸港に寄港する外航クルーズ客船は「プレミアム船」や「ラグジュアリー船」が多いことが特徴である（図1、表2参照、大阪港の場合2017年には54%）。このクラス

図1：外航クルーズ客船寄港回数



データ出典：国土交通省港湾局

表2：港湾別外航クルーズ客船寄港回数に占める日本船社運航船の割合（各港湾のデータをもとに筆者作成）

	小樽港	青森港	東京港	横浜港	名古屋港	大阪港	神戸港	広島港	境港
2014年	24.4%	40.0%	52.0%	65.8%	84.4%	15.4%	68.0%	43.8%	18.2%
2015年	50.0%	40.9%	62.5%	69.8%	88.2%	14.3%	56.7%	19.4%	26.1%
2016年	45.8%	40.0%	58.6%	67.2%	86.1%	21.4%	68.3%	27.7%	12.1%

	高知港	博多港	長崎港	佐世保港	鹿児島港	那覇港	石垣港	平良港
2014年	88.9%	13.9%	6.7%	30.0%	9.1%	13.8%	5.5%	66.7%
2015年	75.0%	5.4%	2.3%	5.6%	3.8%	8.7%	6.0%	0.0%
2016年	17.4%	4.9%	3.0%	3.1%	3.6%	5.7%	4.2%	2.3%

の客船では団体客よりは個人客が中心であること、大型の「カジュアル船」に比べると船内にアミューズメント施設やショーが少ないことから、寄港地では上陸して観光を楽しむ乗船客が多いと思われる。

3. 大阪港、神戸港の魅力

現在、関西国際空港近くで、外航クルーズ客船が寄港する港湾は大阪港と神戸港である。関西国際空港とのアクセス、ターミナル施設、周辺の宿泊・観光施設の点から両港の魅力を考察してみる。

アクセス面では、まず大阪港天保山岸壁までは空港リムジンバスで約1時間、日中は約1時間間隔で運行されている。また、地下鉄の大阪港駅から徒歩5分程度である。一方、神戸港ポートターミナル（15万トン級の大型船も寄港可能）はポートライナーのポートターミナル駅からすぐで、神戸空港からも15分ほどでアクセス可能である。中突堤旅客ターミナル（7.7万トン級の中型船まで寄港可能）はJR・阪神元町駅から徒歩約15分、JR三ノ宮駅からタクシーが充実しており、10分弱で到達できる。したがって、関西国際空港から団体が専用バスでアクセスする場合も、個人が公共交通機関でアクセスする場合も、空港と発着港とのアクセスは極めて良いと言える。両港とも軌道系交通機関で直接アクセス可能なことから、乗船客が多い「カジュアル船」にも対応できる。

ターミナル施設面では、両港ともCIQが完備されたターミナル・ビルが整備されており、大阪港天保山岸壁では商業施設とも直結している。神戸港ポートターミナルはイベント・ホールを併設している。また、神戸港の両ターミナルとも商業地区に近接している。宿泊施設面では、不足がちであるものの、両港とも超高級ホテルからビジネスホテル、さらに民泊までバラエティに富んでおり、表1に挙げたように支出構成の異なるさまざまな国籍、乗船する船のクラスに応じた客層に対応可能である。観光施設面では、1日楽しめるユニバーサル・スタジオ・ジャパンや六甲山、半日楽しめる海遊館や神戸市内めぐりなど、航空機と外航クルーズ客船との乗継時間・期間に合わせた観光プランが選択できる。

4. 関西国際空港を利用した「フライ&クルーズ」の将来性

関西国際空港の充実したアジア路線に加え、国際線旅客の処理能力、出発港までの好アクセス、大阪、神戸の観光地としての魅力や宿泊施設の充実状況を考慮すると、外航クルーズ客船による訪日外国人の多くを占める中国、台湾からの観光客が「クルーズ」から「フライ&クルーズ」に移行する可能性は高いと思われる。

日本人客や訪日外国人客を見込んだ日本船社運航船であれば、従来あまり訪問することがなかった瀬戸内海の島々や中四国の諸都市をゆったりと訪ねられるほか、10日を要する大阪、神戸に寄港する外国船社運航の「カジュアル船」の既存クルーズを片道利用させたり、大阪、神戸発着で瀬戸内海の島々や中四国の諸都市と上海や基隆を周回するようなコースを新たに設定し片道利用させたりするならば、従来、中国や台湾から九州、沖縄を訪問する期間で、大阪、神戸に加え、中四国を楽しめるようになるので、新たな訪日観光需要が期待できるであろう。

課題としては、上述のような新たなカジュアル・クルーズを外国船社が設定できるかどうかである。2節で述べた環日本海、太平洋岸の周回航路は、国内だけでも首都圏と関西圏の双方から集客して1航海2,000人～3,000人にも及ぶ乗客定員を埋めている。関西圏だけでも十分なクルーズ需要が見込めるのか、空港会社、航空会社、地元自治体などの関係機関が「フライ&クルーズ」に積極的に協力し合い、中国、香港、台湾などから集客できるのが鍵になる。今後の展開が注目される。

【参考文献】

酒井裕規・湧口清隆（2016）「外航クルーズ客船誘致活動における現状と課題」『海運経済研究』第50号、pp.31-40.

関西国際空港 2017 年 12 月運営概況（速報値）

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

○発着回数 16,304 回（前年同月比 109%）

国際線：12,171 回

（前年同月比 110%）

国内線：4,133 回

（前年同月比 106%）

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 109%の 16,304 回を記録しております。国際線については前年同月比 110%の 12,171 回を記録しております。

○旅客数 2,411,826 人（前年同月比 117%）

国際線：1,870,402 人

（前年同月比 120%）

国内線：541,424 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 2,411,826 人を記録しております。

内訳として国際線の外国人旅客数は前年同月比 130%の 1,301,410 人、日本人旅客数は前年同月比 102%の 548,830 人を記録しております。

○貨物量 77,647t（前年同月比 110%）

国際貨物：75,700t（前年同月比 111%）

積込量：36,264t（前年同月比 115%）

取卸量：39,436t（前年同月比 107%）

国内貨物：1,947t（前年同月比 108%）

貨物量について

国際線貨物量は前年同月比 111%の 75,700t と 16 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。

関西国際空港 2017 年暦年運営概況（速報値）

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

○発着回数 185,174 回（前年比 105%）

国際線：135,360 回

（前年比 105%）

国内線：49,814 回

（前年比 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比 105%の 185,174 回と 6 年連続で前年を上回り、暦年として過去最高を 4 年連続で更新しました。国際線旅客便については前年比 105%の 119,379 回と暦年としては過去最高となり、8 年連続で前年を上回っております。

○旅客数 27,983,093 人（前年比 111%）

国際線：21,134,457 人

（前年比 113%）

国内線：6,848,636 人

（前年比 106%）

旅客数について

国際線、国内線の総旅客数は前年比 111%の 27,983,093 人で、暦年としては 6 年連続で前年を上回り、開港以来の最高記録を 3 年連続で更新しました。

国際線の旅客数は前年比 113%の 21,134,457 人と、初めて 2,000 万人を突破。このうち外国人旅客数は前年比 118%の 14,315,556 人と、いずれも 6 年連続で前年を上回り、過去最高を記録しております。日本人旅客数は前年比 104%の 6,618,091 人と 2 年連続で前年を上回っております。

○貨物量 834,485t（前年比 114%）

国際貨物：814,704t（前年比 115%）

積込量：383,714t（前年比 114%）

取卸量：430,990t（前年比 116%）

国内貨物：19,781t（前年比 103%）

貨物量について

国際線貨物量は前年比 115%の 814,704t となっております。

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。

大阪税関貿易速報 [関西空港]**2017 年 12 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	1,588,442	111.9	21.8	1,332,504	117.9	19.2	255,937
管 内	1,038,505	113.1	14.2	1,027,794	120.2	14.8	10,711
大 阪 港	398,342	129.5	5.5	415,050	112.1	6.0	△ 16,708
関 西 空 港	493,418	102.9	6.8	388,157	132.1	5.6	105,261
全 国	7,302,059	109.3	100.0	6,943,088	114.9	100.0	358,971

【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	493,418	102.9	6.8	388,157	132.1	5.6	105,261
成 田 空 港	1,030,130	109.9	14.1	1,140,813	114.1	16.4	△ 110,683
羽 田 空 港	25,056	62.1	0.3	85,643	106.9	1.2	△ 60,586
中 部 空 港	87,119	113.8	1.2	81,849	110.5	1.2	5,270
福 岡 空 港	42,293	39.2	0.6	36,845	85.2	0.5	5,448
新 千 歳 空 港	3,132	99.8	0.0	1,509	99.3	0.0	1,623

大阪税関貿易速報 [関西空港]**2017 年 暦年分****【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	16,609,123	111.8	21.2	14,655,153	112.5	19.5	1,953,970
管 内	10,870,109	112.9	13.9	11,082,126	112.4	14.7	△ 212,017
大 阪 港	3,674,195	116.8	4.7	4,753,649	109.5	6.3	△ 1,079,455
関 西 空 港	5,643,862	111.1	7.2	3,938,500	110.9	5.2	1,705,362
全 国	78,289,675	111.8	100.0	75,298,629	114.0	100.0	2,991,046

【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	5,643,862	111.1	7.2	3,938,500	110.9	5.2	1,705,362
成 田 空 港	11,168,955	123.6	14.3	12,229,476	108.1	16.2	△ 1,060,521
羽 田 空 港	458,844	137.7	0.6	852,949	122.9	1.1	△ 394,105
中 部 空 港	921,310	108.0	1.2	958,993	105.7	1.3	△ 37,682
福 岡 空 港	1,048,790	107.3	1.3	489,372	120.9	0.6	559,418
新 千 歳 空 港	30,048	105.2	0.0	18,285	112.3	0.0	11,763

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
平成30年1月	647,930	20,900	628,800	20,280	295,080	9,520	273,950	8,840	1,845,760	59,540
平成30年累計	647,930	20,900	628,800	20,280	295,080	9,520	273,950	8,840	1,845,760	59,540
前 年 同 期	585,280	18,880	539,440	17,400	280,270	9,040	240,070	7,740	1,645,060	53,070
対 前 年 同 期 比	110.7%		116.6%		105.3%		114.1%		112.2%	

※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

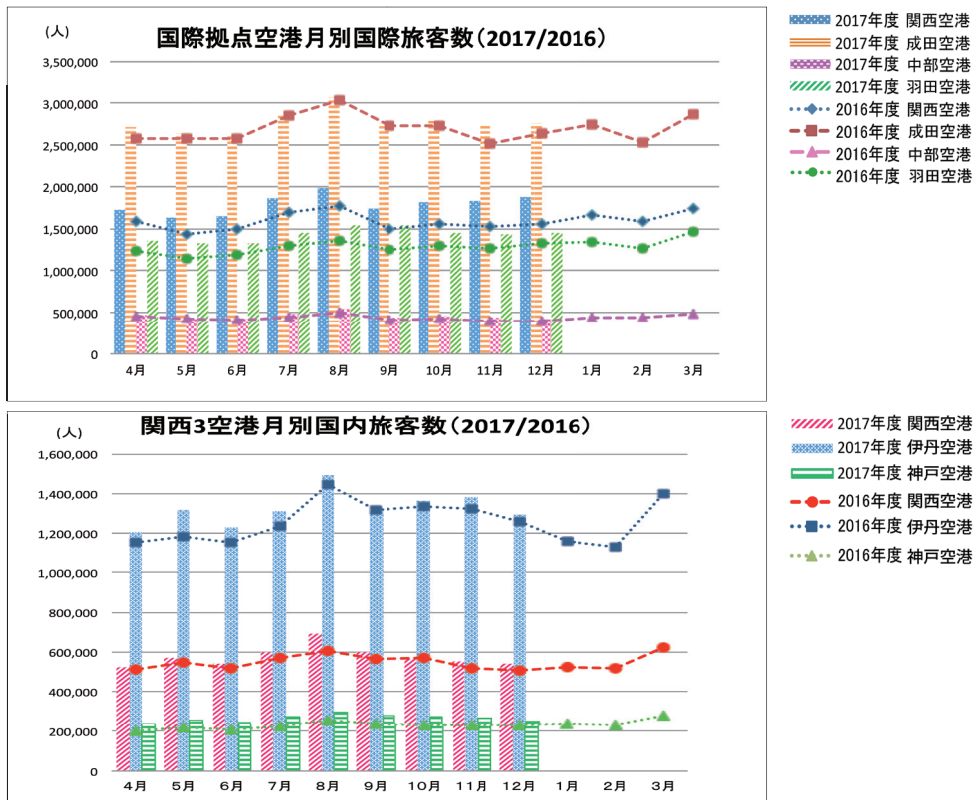
2017 年 12 月実績【速報】

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	12,171	110.5%	18,604	102.4%	30,775	105.5%
	関 西	12,171	110.5%	4,133	105.8%	16,304	109.2%
	大阪(伊丹)	0	0.0%	11,841	99.9%	11,841	99.9%
	神 戸	0	—	2,630	109.4%	2,630	109.4%
	成 田	16,898	103.2%	4,406	100.6%	21,304	102.6%
	中 部	3,176	101.3%	5,084	100.0%	8,260	100.5%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,870,402	120.1%	2,086,051	104.6%	3,956,453	111.4%
	関 西	1,870,402	120.1%	541,424	106.9%	2,411,826	116.9%
	大阪(伊丹)	0	—	1,293,982	102.8%	1,293,982	102.8%
	神 戸	0	0.0%	250,645	108.9%	250,645	108.9%
	成 田	2,763,201	104.4%	597,989	103.7%	3,361,190	104.3%
	東京(羽田)	1,452,291	110.2%	5,180,806	99.4%	6,633,097	101.6%
	中 部	429,500	107.8%	448,372	101.9%	877,872	104.7%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	75,700	110.6%	15,166	101.8%	90,866	109.0%
	関 西	75,700	110.6%	1,947	107.6%	77,647	110.5%
	大阪(伊丹)	0	—	13,219	101.0%	13,219	101.0%
	成 田	199,629	105.7%	—	—	199,629	105.7%
	東京(羽田)	54,996	113.9%	76,770	100.7%	131,766	105.8%
	中 部	16,039	115.9%	2,247	94.1%	18,286	112.7%

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4回航空貨物輸送の今後の展望を探る研究会（2018年1月26日開催）

「ASEANにおける航空貨物の動向」
「2017年度のまとめ」

梅崎 創 氏（日本貿易振興機構アジア経済研究所）
竹林 幹雄 氏（神戸大学大学院教授）

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プロジェクト」

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）

○第452回定例会（土木学会継続教育プログラム（1単位））

日 時／2018年4月27日（金） 16：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／「フジドリームエアラインズの現状と展望」（仮題）

講 師／内山 拓郎 氏（株式会社フジドリームエアラインズ 顧問）

※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。

○第2回航空空港研究会

日 時／2018年3月16日（金） 15：00～17：30

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／「関西エリアに於ける訪日外国人観光客誘客の現状と今後の可能性」（仮題）

講 師／川端 祥司 氏（レインボウパブリッシング株式会社 代表取締役

株式会社ダイヤモンド・ビック社地球の歩き方総合研究所 主任研究員）

コメンテーター／西藤 真一 氏（島根県立大学 准教授）

テーマ／「訴訟実務にみる空港事業者の法的責任」

講 師／菅原 貴志 氏（弁護士・ANAホールディングス株式会社 上席執行役員）

コメンテーター／朝日 亮太 氏（九州産業大学 講師）

※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

▶ 大学入試の受験シーズン真っ盛りですね。私もウン十年前に受験生でしたが、ちょうど昭和から平成に変わった頃で、当時の「共通一次試験」から現在の「大学入試センター試験」に変わった年でした。まさにセンター試験の1期生になります。そのセンター試験も平成が幕を閉じる2019年度（2020年1月実施）で最後になるとか。新たな元号のもと、2021年1月から「大学入学共通テスト」という制度に変わるようです。

▶ かく言う私も3月に環境計量士という国家試験が控えており、まさに受験生です。環境センターで航空機騒音の常時観測を行っている関係で、職場でも取得が推奨されています。実家から高校時代の数学と物理の参考書を取り寄せました。古びた書き込みやマーカーを見るとウン十年前を思い出しますが、中身はキレイさっぱり忘却の彼方へ消え去っているようです。錆びついた頭に油をさすのは大変ですが、既に2浪中の身であり、さすがに今年で最後にするつもりです。
(ヒコーキ雲)

関空の対岸にあるロケーション抜群の公園

りんくう公園(泉佐野市)



りんくう公園は、関西国際空港の対岸に位置し、世界に開かれた空港の玄関口として、魅力ある都市景観の創出や快適環境の創造を目指して整備され、平成8年に開設されました。日本の伝統美を表現した太鼓橋、四季の泉、内海、花海道をはじめとする花木、緑濃い松林に加え、広い空と海の開放的で雄大な自然、飛行機の離発着、関西空港連絡橋など公園外部の景観も取り入れたダイナミックで美しい景観が魅力です。

シンボル緑地の内海では、海の生きものや潮の満ち引きの観察など、海の自然を楽しむことができます。また、総合休憩所からは淡路島まで見渡せるパノラマビューが楽しめ、太鼓橋からは春分・秋分・夏至・冬至の各時期に「四季の泉」「夏至の階段」「冬至の岩屋」の景観軸線上に沈む美しい夕日を眺めることができます。

シーサイド緑地では白砂青松をイメージした松林と白い玉石を敷き詰めたマープルビーチが広がり、開放感のある海辺空間となっています。



- 所在地 大阪府泉佐野市りんくう往来北1-271
- アクセス 最寄駅：南海本線「りんくうタウン駅」下車、徒歩5分
- 問合せ先 りんくう公園管理事務所
TEL：072-469-7717 FAX：072-469-7719
HP：http://rinku.osaka-park.or.jp/