



KANSAI 空港レビュー



No.472
2018.3

CONTENTS

1 巻頭言

関西の未来に向けて

鈴木 博之

2 各界の動き

10 第9回懇話会

大阪駅開発と鉄道整備

西川 直輝

21 プレスの目

空港から始まった

小林 理

23 航空交通研究会研究レポート

地方空港における訪日外国人の受け入れと課題

小島 克巳

26 データファイル

- ・関西国際空港2018年1月運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2018年1月
- ・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 2018年1月

【表紙写真】「大韓航空 平昌オリンピック特別塗装機 A330-200」

大韓航空の平昌オリンピック特別塗装機の A330-200 です。

平昌オリンピックのマスコットキャラクターの白虎「スホラン」とパラリンピックのマスコットキャラクターのツキノワグマ「パンダビ」が描かれています。関空=仁川便は大型機の B777 で運航のため小さな A330-200 は飛来はしないと思っていました。

オリンピックが終盤となる2月19日に初めて見ることができました。

撮影：柴崎 庄司

関西の未来に向けて



一般社団法人関西経済同友会
代表幹事

鈴木 博之

2017年の関西の訪日外国人数は前年比17.8%増の約1,200万人。インバウンド関連の消費額も約1.15兆円強。インバウンド数の飛躍的拡大の一因は、LCCの増便等による中国、韓国、台湾からの増加が挙げられます。国民一人当たりGDPが4,500ドルを超えると海外旅行者数が増加すると言われていますが、今後更なる経済発展が見込まれるインドネシア、ベトナム、フィリピンなどから訪日客が増えていくでしょう。また、一人当たりGDPが20,000ドルを超えるとリピーターが飛躍的に増大するとの報告もあり、韓国、香港、台湾からは再訪客が期待されます。一方、現在11%に留まる欧米からの観光客は開拓に努めねばなりません。関空がさらなる機能を発揮し、観光先進地域を目指す関西の活性化に大きな役割を果たしてくれることを期待しています。

さて、関西を訪れるインバウンド観光客の消費動向をみると、その消費額の95%が大阪と京都に集中しており、観光客の大阪・京都以外の地域での消費を促し、関西としての“消費のパイ”を大きくしていく努力が大切です。関西各地に長い歴史と伝統により育まれた文化や世界遺産もあり、こうした関西の魅力を世界に向けて発信することによって、世界中から多様な人が集まる「広域観光の仕組み」づくりが、これからは必要だと思えます。

加えて、2019年のラグビーワールドカップを皮切りにゴールデンズスポーツイヤーが始まります。2020年に東京オリンピック・パラリンピック、

2021年には第10回ワールドマスターズゲームズ(WMG)関西の開催が決定しており、WMGには国内外から約5万人の参加者が見込まれています。こうした国際的スポーツイベントの開催と併せ、関西では、「2025国際博覧会」の大阪・関西への誘致の実現、そして万博開催予定地である夢洲に、世界水準の質・規模を備えた国際会議場・展示場(MICE)に加え、ホテル、カジノなどを含めた統合型リゾート(IR)を誘致、新たなインバウンドを開拓することも目指しています。国際的に有名なアーティストの公演などによりエンターテインメントを充実させ、また歌舞伎や文楽といった日本の伝統芸能とコラボすることにより、世界中から観光客を呼び込むことも期待されます。経済効果として、万博開催年の2025年はMICE/IRと併せ2.6兆円、その後も毎年1.1兆円が見込まれるとの試算もあり、万博とMICE/IRの誘致実現は、大阪ベイエリアを活性化させる大きな起爆剤となるでしょう。

こうした大型イベントを開催するにあたって、関空から大阪市内や神戸・京都へのアクセス改善は喫緊の課題といえます。本年4月から、関空・伊丹空港に加え、神戸空港も併せた一体運営が開始されます。また、なにわ筋線や北陸新幹線・リニア新幹線の大阪への延伸計画、大阪湾岸道路西神部に続き、淀川左岸線延伸部の高速道路など、関西のインフラ整備計画も動き出しました。今後も自治体と経済界が一体となり、関西の更なる発展に向けて取り組んで参ります。

各界の動き

関西国際空港

●新明和、旅客搭乗橋100基受注

新明和工業は2月2日、関西エアポートからターミナルビルと航空機を結ぶ移動式旅客搭乗橋100基を受注したと発表した。関西空港に70基、大阪空港に30基納入される。25年間の保守業務も一括で請け負い、受注総額は100億円超とみられる。

●1月の貨物積込量16.2%増

大阪税関が2月6日発表した関西空港の1月の貨物取扱量（速報）は、総取扱量が6万4,441tで前年同月に比べ11.4%増加した。積込量は3万1,353t（16.2%増）、取扱量は3万3,088t（7.1%増）でいずれも18か月連続のプラスとなった。

●ピーチ誤誘導、審査受けず13人入国

格安航空会社（LCC）ピーチ・アビエーションは2月6日、台北発関西空港行き28便で2月5日夜に到着した乗客165人を誤って国内線到着口に誘導したと明らかにした。乗客13人が審査を受けずに入国した。到着時、同社のミスで国内線スポットに入り、ターミナルまで歩いて移動した乗客を国内線到着口に誘導した。

●日航「どこかにマイル」に追加

日本航空と野村総合研究所は2月7日、「JALマイレージバンク」の国内線特典航空券「どこかにマイル」に、羽田、伊丹空港に加え、関西空港発着の路線を追加すると発表した。4つの行き先候補の中の「どこか」に行ける特典航空券が、往復6,000マイルで交換できる。

●シンガポール航空、ボーイング787-10型機投入

シンガポール航空は2月8日、3月に受領するボーイング787-10型機（337席）をシンガポール～関西線に初投入すると発表した。同型機による世界初の定期便で、5月就航を目指す。



クリック！

新規開発の大型機の初就航空港に関西空港が選ばれた。787-10型機は、787ファミリーで3機種目となる超長胴型（全長68m）で、現在シンガポール～関西線で運航しているエアバスA330-300型機に比べ座席が約50席増える。関西エアポートは「大阪、関西のマーケットと旅客需要を高く評価いただいた結果」と歓迎している。

●はるか、団体列車で近江今津に初乗り入れ

関西空港と京都や米原を結ぶJR西日本の特急「はるか」が2月17日、湖西線に乗り入れ、初めて近江今津駅に到着した。日本旅行が企画したツアーの一環で、団体臨時列車として実現した。

●DMATが大規模訓練

近畿地方での大地震発生を想定し、患者の搬送や情報伝達の能力を高めようと、専門的な訓練

を受けた医師や看護師で編成する災害派遣医療チーム（DMAT）が参加した訓練が2月17日、関西空港などで行われた。陸上自衛隊や大阪市消防局をはじめ、医療機関団体なども加わり、約1,000人が訓練に取り組んだ。

●1月の輸入11.6%増

大阪税関が2月19日発表した関西空港の1月の貿易概況（速報）は、輸出額が4,304億3,400万円で前年同月比7.8%増、輸入が3,701億3,400万円で11.6%増加した。輸出は半導体など電子部品、原動機、医薬品などが増加。輸入は医薬品、半導体など製造装置、音響・映像機器が増加した。

●1月の利用客、9%増の240万人

関西エアポートは2月26日、1月の関西空港の利用状況（速報値）を発表した。国際線と国内線を合わせた総旅客数は前年同月比9%増の240万人となり、1月として過去最高だった。LCCで関空と韓国、ベトナムやシンガポールなど東南アジアを結ぶ便が増えたことが寄与した。国際線の旅客数は12%増の186万人。うち外国人は13%増の128万人だった。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●事業所内保育所を開設

関西エアポートは2月1日、大阪空港内に航空会社の従業員などが利用する事業所内保育所、そらやん保育園（定員54人）を4月1日に開設すると発表した。子育て世代の職場環境を充実させ、人材の確保につなげる。地域住民も利用できる。

＝ 神戸空港 ＝

●関西エアポート神戸社長、地方路線拡充に意欲

4月から神戸空港を運営する関西エアポート神戸の山谷佳之社長は、神戸新聞社のインタビューに応じ、「地方路線を運航したい航空会社を全力で支援する」と述べ、同空港の地方路線を拡充させる意向を明らかにした。

●輸送力強化へ ポートライナー8両編成化を検討

神戸市は2月16日発表した2018年度当初予算案に神戸空港と三宮を結ぶポートライナーの輸送力を増強するための関連費用3,500万円を計上した。編成車両数を現在の6両から8両へ増やすとともに三宮駅のプラットホーム拡張に向けた予備設計も行う。

また、空港の運営主体が神戸市から関西エアポート神戸へ移ることに伴い、市役所組織を再編。みなと総局にある空港事業部を廃止し、傘下の推進課を空港推進課として経営企画部の下に置く。

●スカイマーク、新たに2機投入

スカイマークが2019年春に導入する旅客機2機を神戸空港発着路線に投入する計画であることが2月26日分かった。関西エアポートグループに運営が移管されることから、路線を拡大し拠点化を強化する。

●関西エアポート、旅客目標327万人に

関西エアポート神戸は2月28日、4月から運営する神戸空港の中期計画（2018～2022年度）を、神戸市に提出したと発表した。昨夏に示した2022年度の旅客数目標を「300万人」から「327万人」へ引き上げた。投資総額は39億円を計上した。滑走路や誘導路などを定期補修し、消防車両を更新。施設内に新たな商業エリアを設ける。

＝ 成田国際空港 ＝

●機能強化で修正案

成田空港の機能強化策をめぐり、国と成田国際空港会社は2月19日、C滑走路の供用後、深夜・早朝の飛行禁止時間を現在の7時間から4時間半に短縮する案は変えず、滑走路別に運用時間を設ける「スライド運用」での禁止時間を1時間増やして7時間確保するなどの再修正案を、成田市など周辺9市町の首長らに示し、理解を求めた。

＝ 羽田空港 ＝

●日本空港ビルの4～12月期、純利益41%増

日本空港ビルデングが2月7日発表した2017年4～12月期の連結決算は、純利益が前年同期比41%増の95億円だった。前期は赤字だった三越銀座店内にある市中免税店の採算が改善し、黒字化したことが寄与した。羽田空港などを利用する旅客数の伸びに伴い、空港内店舗の商品売り上げも増えた。売上高は10%増の1,666億円だった。

●自動運転バス、全日空とソフトバンク系が実証実験

全日本空輸とソフトバンク子会社のSBドライブは2月25日、空港での自動運転バスの導入に向けた実証実験を羽田空港近くの公道で実施した。全日空は空港内での顧客や乗務員の輸送に自動運転バスを活用することを想定しており、東京五輪が開かれる2020年の実用化を目指す。

＝ 中部国際空港 ＝

●愛知県2018年度予算案、空港島に重点投資

愛知県は2月13日発表した2018年度予算案で、海外からの観光客やビジネス客を誘致するため、2019年秋開業の大型展示場の整備に234億円を計上するなど中部空港島に重点投資する方針を鮮明にした。クルーズ船が寄港できる岸壁の整備を検討するため1,800万円を盛り込んだ。

＝ その他空港 ＝

●北海道内7空港民営化、時期は3段階

国土交通省などは2月13日、北海道内7空港の一括民営化について新千歳空港を皮切りに開始時期を3段階に分けると発表した。民間企業による事業開始は2020年6月に新千歳、同年10月に旭川、2021年3月に稚内、釧路、函館、帯広、女満別とする。

航空

●ANAHD、LCC売り上げ、2022年度に倍増

ANAホールディングスは2月1日発表した中期経営戦略（2018～2022年度）でLCC網を東南アジアを中心に広げ、期間中にピーチ・アビエーションとバニラ・エアが担うLCC事業の売上高を2倍に引き上げる目標を織り込んだ。

●川重がボーイング新型機「777X」の胴体パネル納入式

ボーイング社が開発中の新型旅客機「777X」の初号機向け胴体パネルが完成したのを受け、製造を担当した川崎重工業は2月6日、名古屋第一工場で納入式を開いた。新型機の部品製造を請け負う国内メーカーがボーイング社に部品を納入するのは初めて。

●ピーチ、訪日旅行会社に出資

ピーチ・アビエーションは2月6日、訪日観光旅行の手配などを手掛けるフリープラス（大阪市）に6億円出資した。同社は海外の旅行会社に日本ツアーを提案し、宿泊施設などの手配を行う。31の国や地域、約780社の取引先がある。

●ホンダジェット、過去最大の16機受注 仏運航会社から

ホンダは2月8日、仏プライベートジェット運航会社のウィジェットから、小型ビジネスジェット機、ホンダジェットを16機受注したと発表した。1回の受注として最大となる。

●AIRDO、羽田線92便運休

AIRDO は 2 月 9 日、2 月に羽田～新千歳線を 92 便運休すると発表した。整備中の中型機の機体の一部に不具合が見つかり、工期を延長したため。同様の理由による大規模運休は 2007 年 7 月に 119 便を運休して以来となる。

●シンガポール航空10～12月期、62%増益

シンガポール航空が 2 月 13 日発表した 2017 年 10 ～ 12 月決算は、純利益が 2 億 8,600 万シンガポールドル（約 232 億円）と、前年同期を 62%上回った。年末繁忙期が好調で、売上高は同 6%増の 40 億 7,600 万シンガポールドルだった。

●シンガポール航空カーゴ、日本貨物航空と戦略提携

シンガポール航空の貨物子会社、シンガポール航空カーゴは 2 月 13 日、日本郵船傘下の日本貨物航空と戦略提携することで合意した。4 月から、成田・羽田～シンガポール間の貨物便で共同運航（コードシェア）を始める。

●インドの国内線航空旅客、2017年に1億人突破

インドの 2017 年の国内線旅客数は前年比 17.4%増の 1 億 1,677 万人と、初めて 1 億人を突破した。インドの経済成長を追い風に過去 4 年間、前年比 10 ～ 20%台の伸びを記録している。LCC 大手 3 社で、2017 年 1 ～ 11 月の集計で旅客数の 7 割弱を占めている。

●ホンダジェット、2017年納入機数首位

ホンダのビジネスジェット機、ホンダジェットの 2017 年の納入機数が前年比 20 機増の 43 機となり、米セスナの主力機「サイテーション M2」を抜いて初めて首位となったことが全米航空機製造者協会（GAMA）が 2 月 21 日にまとめた集計で明らかになった。

●ANA、2022年度までに1.7兆円投資

ANA ホールディングスは 2 月 23 日、次期中期経営戦略期間中の 2018 年度から 2022 年度までに総投資額が約 1 兆 7,000 億円になると発表した。前期に比べ約 3 割増え、最新の航空機を購入するほか人工知能やロボット技術の導入、人材育成の拠点設立に投資する。

●全日空とNCA、航空貨物で提携発表

全日本空輸と日本郵船の子会社の日本貨物航空（NCA）は 2 月 26 日、航空貨物事業で提携すると発表した。2018 年度から両社の貨物便を共同運航（コードシェア）したり、全日空の整備士を NCA に派遣したりする。

●タイ航空の前期、赤字転落

タイ国際航空が 2 月 26 日発表した 2017 年 12 月期の連結決算は 2 期ぶりの最終赤字となった。燃料価格上昇や価格競争の激化が響いたほか、2015 年開始の経営再建計画のリストラが未達のまま、拡大路線に転じたことがコスト増につながった。

●日航、2027年めど乗り入れ500都市に

日本航空は 2 月 28 日に発表した中期経営計画の改定版に 2027 年度をめどに乗り入れる都市数を現在より 46%増の 500 都市に増やす方針を盛り込んだ。2018 年度にアジア地域や観光路線で国際線の増便を進めるほか、2019 年度には北米の西海岸へ新規路線を就航する見通し。

関西

●関西の百貨店、1月は冬物衣料が好調

関西の主要百貨店 4 社は 2 月 1 日、1 月の売上高（速報値）を発表した。寒波の影響でコートなど冬物衣料がよく売れたほか、免税品の勢いも衰えず総じて好調だった。あべのハルカス近鉄本店は免税品販売が 6.7 倍となった。高島屋大阪店は化粧品など免税品売上高が 34.6%増と

単月として過去最高だった。

●南海電鉄、車両リニューアルに向け乗客の意見を聞くイベント

南海電鉄は2月1～3日、9000系車両のリニューアルに向けて乗客らの意見を聞くイベントをなんばシティで実施した。4種類の内装デザイン案や、持ち手の形や高さが違う10種類のつり革、硬さやくぼみが違う3種類の座席サンプルを展示した。

●岸和田市長選挙、永野氏が初当選

前市長が金銭疑惑で辞職したことに伴う岸和田市の出直し市長選挙は2月4日投開票され、元府議で大阪維新の会公認の新人、永野耕平氏（39）が、前市長の信貴芳則氏（56）と元市議の西田武史氏（52）の無所属2人を破り、初当選を果たした。

金銭疑惑は信貴氏が再選を果たした2017年11月の市長選挙直後に発覚。信貴氏は市議会で不信任決議案が可決される前に「信を問う」として辞職した。

確定投票数次の通り。

当	20,165	永野 耕平	維新
	18,198	信貴 芳則	無前
	11,615	西田 武史	無新

●JR西、手荷物預かりのVBに出資

JR西日本は2月6日、手荷物の預かり事業を行うスタートアップのecbo（エクボ、東京都）に出資したと発表した。同社は空きスペースと荷物を預けたい旅行者らを仲介するサービスを行う。JR西は訪日客の増加で駅のコインロッカー不足が課題となっており、荷物を預けられる場所を充実させることで利便性を高める。

●米カジノ大手会長「夢洲IRに1兆円投資」

米カジノ大手MGMリゾート・インターナショナルのジェームス・ムーレン会長兼最高経営責任者（CEO）は2月6日、毎日新聞のインタビューに応じ、「日本ならではのIR（カジノを含む統合型リゾート）を実現するには投資額は1兆円近くになる」と述べ、夢洲で構想されるIRに1兆円規模の投資を行う考えを示した。

●関西財界セミナー、「アジアと互惠戦略で成長」宣言

第56回関西財界セミナー（関西経済連合会、関西経済同友会が主催）が2月8、9の両日、「いざ、舞台を関西へ～関西からはじまる未来社会のデザイン～」をテーマに国立京都国際会館で開かれ、財界人ら665人が参加、「アジア進出に加え、アジアから関西に投資を促す互惠戦略で経済成長を目指す」などの宣言を採択した。

●京都市宿泊税、10月から徴収

京都市は2月9日、民泊を含む全宿泊施設を対象に課税する宿泊税条例について、10月1日から施行すると発表した。課税額は宿泊料金が2万円未満の場合で200円、2万円以上5万円未満で500円、5万円以上で1,000円。全宿泊施設を対象とするのは全国初で、課税の上限額は全国で最も高額となる。

●大阪の地下鉄新会社社長にパナソニック出身河井氏

大阪市は2月9日、4月に民営化する市営地下鉄の社長にパナソニックの元代表取締役専務で顧問の河井英明氏（63）を充てる人事を発表した。

●関西私鉄4～12月期、3社が増収

関西の大手私鉄4社の2017年4～12月期連結決算が2月13日、出そろった。訪日観光客の増加などを背景に主力の鉄道事業が堅調で、近鉄グループホールディングスなど3社が増収を確保した。南海電気鉄道は関西空港に乗り入れる鉄道の利用が伸びた一方、不動産や建設事業

が不振で売上高は0.9%減だった。

●百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録で要請

松井一郎大阪府知事と竹山修身堺市長、羽曳野、藤井寺両市の副市長と超党派の百舌鳥・古市古墳群の世界文化遺産登録を推進する議員連盟（会長・伊吹文明元衆院議長）は2月14日、林芳正文科相に、2019年に同古墳群の世界文化遺産登録が実現できるよう、さらなる連携を要請した。

●京阪会長、中之島線、西九条に延伸を検討

京阪電気鉄道の加藤好文会長は中之島線（天満橋～中之島）について九条駅までの延伸を検討していたルートを、さらに西九条駅まで延ばす構想を明らかにした。西九条駅でJR環状線・桜島線や阪神なんば線に接続して利便性を高める。

●大阪市予算案、IR、万博誘致に2億円

大阪府は2月15日、2018年度当初予算案を発表した。一般会計は2017年度当初予算比0.8%増の1兆7,771億円と2年連続で増えた。海外での招致活動など2025年国際博覧会（万博）誘致関連に1億4,700万円、カジノを含む統合型リゾート（IR）誘致関連に5,300万円を計上した。

このほか都心を南北に貫く鉄道新線「なにわ筋線」の整備主体となる第三セクターの関西高速鉄道（大阪市）への出資金として5,100万円を盛り込んだ。南海なんば駅の北側、高島屋大阪店前に広さ2,000㎡の歩行者向け広場をつくる設計費用4,700万円を計上した。2020年度の完成を目指す。

●JR西日本社長、桜島線延伸「IRか万博なしには困難」

JR西日本の来島達夫社長は2月15日、大阪府・市が誘致する万博2025年や統合型リゾートの会場候補地である夢洲への桜島線の延伸について「単独で目的なしにできるものではない」と述べた。いずれかの会場になることが延伸の条件との見方を示した。

●三井不動産、京都駅前に新ホテル

三井不動産は2月15日、京都駅北側で2019年夏に地上10階地下1階の三井ガーデンホテル京都駅前（136室）を開業すると発表した。外資系のラグジュアリーホテルとビジネスホテルの中間価格帯を狙う。

●大阪府予算案、なにわ筋線概略設計費を計上

大阪府は2月16日、2018年度当初予算案を発表した。訪日外国人観光客の急増を背景に、大阪都心から関西空港へアクセスするなにわ筋線の関連経費に計4億5,000万円を盛り込んだ。今秋に開催地が決まる2025年万博や、カジノを含む統合型リゾート施設（IR）の誘致などにも計2億4,800万円を計上した。

●KIX泉州マラソン、5,244人力走

第25回KIX泉州国際マラソン（実行委員会、泉州9市4町陸上競技協会主催）が2月18日、浜寺公園（堺市西区）～りんくう公園（泉佐野市）のコースで行われ、5,244人がフルマラソンに挑んだ。今回から名称に「KIX」の文字を入れ、より国際色を強めた。

●G20大阪開催、府市・経済界で協議会設置へ

日本初開催となる2019年の20か国・地域（G20）首脳会議を大阪府で開催することが決まったことを受け、松井大阪府知事は2月21日の定例記者会見で、近く大阪府と大阪市、経済界で受け入れ準備のための協議会を立ち上げる方針を明らかにした。

●1月の免税売上高、過去最高に

日本銀行大阪支店が2月21日発表した1月の関西地域の百貨店の免税売上高は前年同月比

60.6%増の106億7,200万円で、3か月ぶりに単月としての最高額を更新、15か月連続で前年実績を上回った。

●観光にAI活用、和歌山県がNECと協定

和歌山県とNECは2月22日、観光への人工知能（AI）の活用などで包括連携協定を結んだ。和歌山県を訪れた観光客のフェイスブックやツイッターのコメントから、観光振興に役立つデータを効率良く収集する技術の確立などを目指す。

●大阪市議会が大阪府大・市大の統合議案を可決

大阪市議会は2月23日の本会議で大阪府立大学と大阪市立大学の運営法人統合議案について、大阪維新の会、公明党などの賛成多数で可決した。異なる地方自治体が設立する大学法人の統合は初めてで、2019年に新法人「公立大学法人大阪」を発足させ、2022年をめどに大学を統合する方針。

●大阪・中之島の「未来医療国際拠点」基本計画承認

大阪府・市と関西団体などは2月26日、中之島4丁目再生医療国際拠点検討協議会を開き再開発の基本計画を承認した。再生医療を核にゲノム（遺伝子情報）医療や人工知能（AI）を活用し、最先端医療の産業化を進めるのが狙い。府や日本再生医療学会（理事長・澤芳樹大阪大大学院教授）などが19年度に運営組織を設立する。

●万博誘致ヘラビートラッピング車両運行

南海電気鉄道は、関空特急ラビートに2025年万博の大阪誘致の応援メッセージをデザインしたラッピング車両の出発式を2月26日、難波駅で開いた。関西空港を利用して国内外から大阪を訪れる人に誘致をPRし、機運を盛り上げる。

●関西経済、2018年度は1.5%成長に上方修正

アジア太平洋研究所は2月28日、2018年度の関西の域内経済成長率（実質）が1.5%になるとの予測を発表した。世界経済の拡大で関西経済が強い輸出が伸び、設備投資も堅調という流れに変わりはないと分析。2017年11月の前回予測から0.1ポイントの上方修正。

●南海電鉄新経営計画、不動産事業を収益の柱に

南海電気鉄道は2月28日、2021年度を最終年度とする中期経営計画を発表した。難波エリアの開発など不動産事業を収益の柱に育てるため、期間中、400億円を新規物件の取得などにあてる。

●京都の訪日宿泊客、初の4割超え

京都市観光協会が2月28日発表した2017年の京都市内の主要ホテルの宿泊客に占めるインバウンド（訪日外国人客）の割合は同3.2ポイント上昇の40.5%で、初めて4割を超え、26年の調査開始以来、3年連続で過去最高を更新した。

●兵庫の人口、20年ぶり550万人割れ

兵庫県は2月28日、2月1日現在の推計人口が549万7,330人になったと発表した。1998年以来20年ぶりに550万人を割り込んだ。2009年の560万人をピークに減少局面に入っている。

国

●カジノ規制、「日本人週3回まで」依存症対策で政府原案

政府は2月15日、カジノを含む統合型リゾートの規制について、日本人や日本在住の外国人の入場を「7日間に3回」かつ「28日間で10回」までに制限する原案を自民、公明両党に示した。

●G20、大阪で開催

菅義偉官房長官は2月21日の記者会見で、2019年に日本で開かれる20か国・地域（G20）首脳会議を大阪市で開催すると発表した。愛知県と福岡市も誘致してきたが、政府は警備や宿泊施設・会場の収容能力などの観点から当初から大阪市を高く評価していた。

●**2017年の国内旅行消費額3%増、訪日客けん引**

観光庁が2月21日発表した日本人と訪日外国人客による2017年の国内旅行消費額は16年に比べ3%増の約26兆7,000億円だった。訪日客の消費がけん引し、3年連続で増加した。内訳は、日本人の国内宿泊旅行が60.1%、日本人の国内日帰り旅行が18.9%、訪日客分が16.5%だった。

●**1月の訪日客、9%増**

日本政府観光局が2月21日発表した1月の訪日客数は前年同月比9%増の250万1,500人だった。国・地域別の伸び率はインドネシアが33%と最も大きく、ロシアが32%、韓国が29%、ベトナムが28%、タイが27%と続いた。LCCの路線が増えているアジアからの集客が堅調に推移している。

●**外国人宿泊者数が過去最高**

観光庁が2月28日発表した2017年年間の宿泊旅行統計調査（速報値）によると、延べ宿泊数は前年比1.2%増の4億9,819万人泊となった。このうち日本人は0.7%減の4億2,019万人泊で、2016年（3.5%減）に続き前年割れ。一方、外国人は、12.4%増の7,800万人泊となり、調査開始以来の最高値を記録した。

第9回懇話会

大阪駅開発と鉄道整備

講師

西川 直輝氏

大鉄工業株式会社
取締役相談役

■はじめに

大阪駅地下の開発の状況、工事に関する課題、新駅ができた場合の環境変化、とりわけ空港アクセスがどうなるのかについて述べてほしいと黒田理事長からリクエストがありました。しかし大阪駅だけで1時間は非常に難しいので、少し間口を広げて私自身が多少なりとも関わってきた内容についてお話しさせていただきます。

1. 関西空港アクセスルートの創出

JR 西日本の関西アクセスの代表格は特急「はるか」です。2003年から一部米原まで延伸していますが、基本的には京都から新大阪、天王寺を経て空港に至ります。新大阪から約50分、残念ながら大阪駅を経由していないので、大阪駅からは関空快速が空港アクセスを担っています。「はるか」が往復60本／日、関空快速が121本／日で日根野駅からのシャトルを含めて190本／日。1日平均3万4,000人にご利用いただいています。

fig-17

関空アクセス 列車本数（往復）								
	はるか			快速				合計
	米原	草津	京都	大阪 (京橋)	JR難波	天王寺	日根野	
開業時	0	0	58	54	(12)	37	18	167
現在	4	1	55	112	0	9	9	190

私は30年前、国鉄の民営分割の1年前に大阪工事に赴任しました。そこでは、福知山線の宝塚から新三田に至る複線化工事がメインの仕事でした。当時福知山線は、宝塚からは単線・非電化で、六甲山にトンネルをつくって三田まで複線化するものでした。赴任したのは開業1年前で、三田市内はほとんど手つかずの状態だったため、一気に完成の工事を行うことになりました。これに加えて、JR 住道駅付近の連続立体交差化事業や地下鉄梅田駅のホームの拡幅のために JR 高架下の地下鉄躯体を構築する大阪市からの受託工事など、そして関空アクセスの計

<講師略歴>

1975 年日本国有鉄道入社、2008 年西日本旅客鉄道株式会社 代表取締役副社長兼鉄道本部長、2012 年大阪ターミナルビル株式会社代表取締役社長、2015 年大鉄工業株式会社代表取締役社長、2017 年現任。

画に担当課長として携わりました。

関西アクセスの計画は、1985年に閣議決定された関西国際空港関連施設整備大綱に位置付けられたルートの具体化です。新大阪から梅田貨物線、環状線そして阪和線を経て空港に至る。この計画、残念ながら国鉄の時代には投資決定まで持ち込むことができませんでした。

翌年、新生 JR になって私は大阪担当主任技師となり、上司の示唆もあり、会社発足3カ月目でしたが、このルートの工事計画30億円をとりまとめて本社に上申することになりました。空港開業予定をにらむと、もう少し後でもよかったのですが、どうせやるなら早いほうがいい。阪和線が頭端駅で天王寺止まりになっていた特急「くろしお」をとりあえず新大阪まで入れることにしました。

JR 西日本発足初年度の計画経常利益が70億円を少し超えたくらいで、本当に黒字にできるかどうか分からない、いかにも心細い経営でした。「政治家とつるんで無駄な投資をしたのも国鉄がつぶれた一因だ」などとまことしやかにささやかれていたのも、会社発足早々に30億円の投資を提案するなどとてもないと言われるのではないかと冷や冷やしました。しかし、国鉄時代とはまったく違って、この投資の価値がすぐに理解されて即決されました。

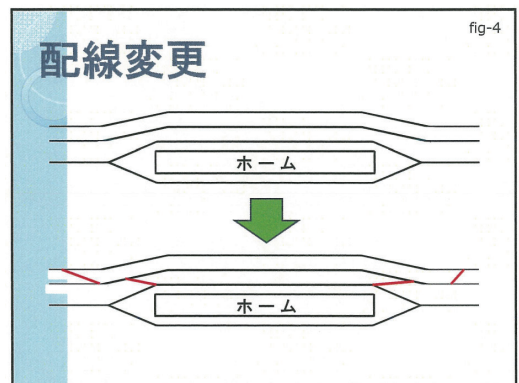
複線工事完成前の単線・非電化の福知山線は、三田市内で夜の協議が少し長引くと、もう列車がなくて帰れない状況でした。少し早めに帰れるときは、宝塚で阪急に乗り換えて西宮の自宅に帰るわけですが、阪急に乗り換えたとなんにも国鉄とは似て非なるモダン鉄道となります。その状況は、福知山線と阪急今津線の対比に限ったことではなく、JR のあらゆる路線が民鉄と比較してお粗末でした。しかも当時運賃が2倍に近く、同じ土俵で語れるような状況ではありませんでした。

従って、心細い経営体力の中で節約や効率化に一生懸命取り組む一方で、利便性を高めてお客様に選ばれる鉄道になろうという思いは切実でした。経営陣は「くろしお」の新大阪乗り入れの投資を即決し、私はその工事を遂行するこ

とになります。

この計画は、われわれ工事屋の先輩たちの工夫満載なので、その内容をお話します。空港アクセスは、国土軸・新幹線つまり新大阪につながるのが計画目標でした。しかし東海道線と環状線は、大阪駅で隣接してはいるのですが、線路がつかっていません。これを相互につなぐ配線変更を行おうとすると、平面交差で環状線と東海道線を乗り移ることになります。特に環状線から東海道上り線に行こうとすると、多くの下り線群を横切って上り線路に乗り移ることになるのです。安全上、そしてダイヤ調整上、とてもできることではありませんでした。立体交差も勉強しましたが、これは周辺道路などの構造物、土地利用形態から全く不可能な状況でした。

なお、配線変更とは、fig-4の図で示すようにつなぎ線をつくったりして線路の利用形態を変えることをいいます。

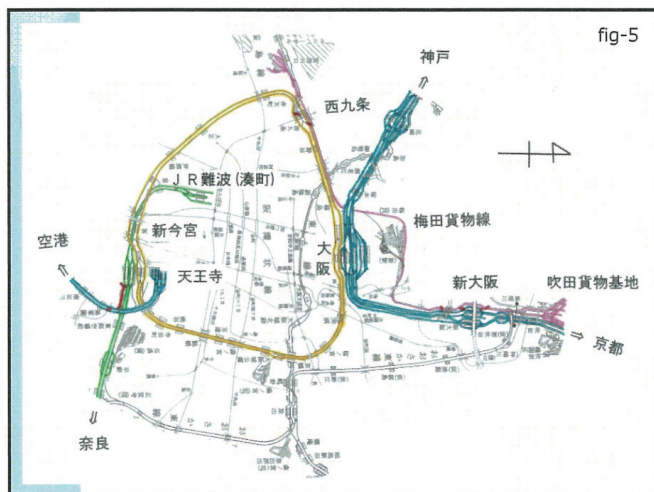


そこで、東海道線と環状線をつなぐ手立てとして目を付けたのが梅田貨物線です。梅田貨物線は、吹田貨物基地から東海道線の北側を並走し、さらに単線とはいえ環状線とも並走して西九条を経て桜島の貨物基地に入る路線です。

fig-4の図は新大阪そのものを示しているのですが、貨物線からホームに立ち寄ることのできる配線変更を行う。また、西九条では貨物線と環状線をつなぐ配線変更をする。天王寺では、2階の阪和線と1階の環状線をつなぐのが物理的に非常に難しいのですが、あらかじめ新今宮で環状線から関西線に乗り移っておくと、天王寺駅構内で関西線と阪和線をつなぐ高架橋

をなんとか新設するスペースを見いだすことができる。

このような計画が整備大綱で述べられている、国鉄の空港アクセスルートでした。



社内では、「せっかくだからこの列車は京都まで持っていこう」となり、日本で一番長い京都駅の1番線ホームを利用して「はるか」の専用ホームをつくりました。もちろんそのために、吹田貨物基地の中、京都手前の梅小路の貨物基地の中そして京都駅構内で、少なからずの配線変更を行い、線路をつないでいったのです。このように、京都と空港を結ぶルートは、ありったけの既存設備を最大限に有効活用するものでした。

JR 発足直後からこのような形で「くろしお」の新大阪乗り入れなど、アクセスがらみの輸送改善プロジェクトを進め、それと並行して近畿圏全体の鉄道の整備、大阪・京都の拠点開発なども進めていったので、その概要について話します。

残念ながら「くろしお」も「はるか」も、大阪駅にはニアミスするだけです。しかしこのプロジェクトによって、少なくとも阪和線は環状線に乗り入れる、つまり大阪駅まで行けるようになりました。大阪駅から、空港開業時では関空快速として、現在では日根野駅で分割併合して、一方が関空快速、もう一方が紀州路快速として和歌山まで一直線で行けるように運行しています。

国鉄時代からすでに運行していた関西線の大阪乗り入れも、これを機会に大和路快速という名称で本格的な運行を開始することになりました。

2001年に USJ が開業した機会に、桜島と大阪間を直通運転することになりましたが、これも大阪乗り入れです。

JR 東西線（計画名：片福連絡線）もある意

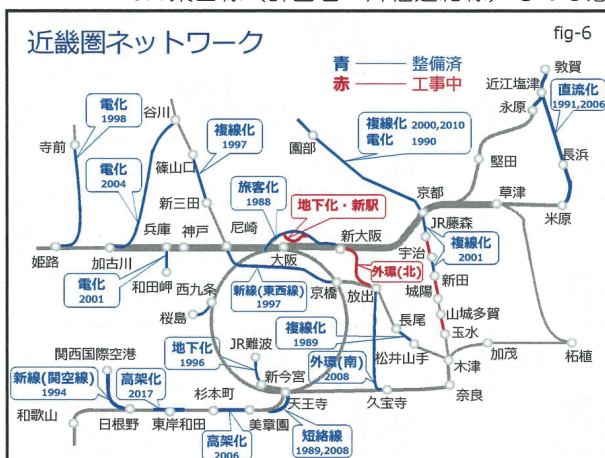
2. 鉄道ネットワークの整備

1) 各路線から大阪乗り入れ

JR 発足後の鉄道整備は、大阪を基点とするネットワークを充実・拡大していく、中心に位置する大阪駅をブラッシュアップしていったということになります。

fig-6で示した鉄道整備図のうち、青の表示が JR になってから整備されたものの、赤の表示が現在工事中のものです。

まず、各路線から大阪駅に乗り入れていったことについて説明します。



味で大阪乗り入れでしょう。東西線の北新地駅と大阪駅を同じ駅とみなした運賃体系にしています。片福連絡線は、片町線（通称：学研都市線）と福知山線（通称：宝塚線）を、大阪の都心でトンネルによってつなぐ構想です。国鉄時代に大臣認可をとりましたが、国鉄の経営悪化ゆえに凍結されました。

これについても JR 新会社として検討の俎上に載せることになります。「くろしお」の新大阪乗り入れに引き続き2カ月後、社内整理のための工事計画を策定しました。その計画は以後、大阪市、大阪府をはじめとする行政の皆さんからのご支援をいただき、企業の皆様からも支えられて事業認可をいただきました。

とはいっても、バブル期最中の工事だったため大幅に増額改定せざるを得ず、ずいぶん批判されることになったのですが、1997年に開業しました。新しい鉄道事業法のもと、JR 西日本が第二種鉄道事業者、建設主体である関西高速鉄道が第三種鉄道事業者という役回りでした。

輸送量は、計画値にはほど遠い状況ですが、年々少しずつではありますがお客様が増えていますので、少なくともまちづくりにはそれなりに貢献していると考えています。

2) 運行区間の拡大

こうした形で関西線、阪和線、福知山線、片町線から大阪駅に乗り入れたわけですが、一方で、すでに大阪駅に乗り入れている路線も順次運行区間を拡大していきました。

その最たるものが新快速で、西は姫路から播州赤穂へ、北は米原から長浜、長浜から敦賀へと延伸しています。長浜、敦賀延伸は、交流電化区間を新快速が走れるように直流化する工事を行ってのものです。また新快速は、車両を増備して、2011年大阪駅ビル開業に合わせて土・休日オール12両化、さらに今春には終日12両化としました。

新快速だけではなく、ネットワークの外延化が進むことになります。国鉄最後の年に新三田まで複線化しましたが、三田市のまちづくりと非常によくマッチし、輸送形態を劇的に変化させた成功事例になりました。これを踏まえた地域から要請

を受け、幹線鉄道活性化補助をいただき、さらに篠山口まで複線区間を延長しました。

3) フィーダー網の拡大

加えてフィーダー網の拡大も行いました。京都に至る奈良線の複線化区間を順次延ばしています。赤線で示したところが現在工事を行っているところですが、完成すると6割強の区間が複線化されることになります。同じく京都に入る山陰線も、園部まで複線化し、福知山まで電化も行いました。また和田岬線、加古川線、播但線も、気動車から電車運行に変更する電化工事を行いました。

4) 新駅・橋上化

鉄道の利便性を直接高めるものの一つが新駅です。JR 発足以来82の新駅をつくり、90駅を橋上化しました。地平の駅舎・改札口を線路上空に移して改札外通路を合わせつくる橋上化は、もとの駅の裏側の人にとって新駅ができたのと同じ効果となります。

5) 輸送障害について

以上のようなことを30年間行ってきました。われわれとしては利便性向上のための施策と位置付けてきたのですが、反省もたくさんあります。JR をご利用の皆さんも強く感じられていると思いますが、輸送障害が非常に多いとお叱りを受けます。

端的に言うと、敦賀での車両故障の影響が姫路や南の区間に至る。関空アクセスでも輸送障害が多いとかなりお叱りを受けた時期もありました。よかれと思って展開してきたことですが、さらにお客様のニーズに合った運行形態を勉強していかなければならないと考えているところです。

一方で、できる手立ては順次講じています。

まず予防対策。車両や設備の故障率を低下させるための老朽設備対策、自然災害に対する抵抗力を強める防災強度の向上、高架化による踏切除却。小さな話ですが、踏切の遮断管を折れにくいものにするという工夫。JR は、遮断管が折れると列車を止めて安全を確認した後に運転再開する

輸送障害対策

fig-7

- ◇予防対策
 - 老朽設備対策（車両・施設）
 - 防災強度向上（防風柵の設置）
 - 高架化
 - 踏切改良（障害物探知装置など）
 - 折れない遮断管
 - 線路内立入防護柵
 - ホームの人身事故対策
- ◇発生時対策
 - 折り返し設備（灘、吹田、鳳、熊取）
 - 線路容量増強（複線化など、高槻、新大阪）
 - 運行管理システム
 - 列車無線
 - ダイヤ面の工夫（運行ヘッド統一など）

ため、折れると輸送障害が生じるのです。

また、線路内に人が立ち入った場合も列車を止めて安全確認を行うので、線路柵も随分多数設置してきました。順次整備を開始したホームにおける転落防止柵もお客様の安全確保はもとより結果として輸送障害対策となります。最近話題になっているようにベンチの向きを変えてお客様の転落そのものを減らすなど、あの手この手で対策を講じています。

空港アクセスに限った話では、連絡橋の風規制。開業当初から多くの皆様にご迷惑をお掛けし、随分お叱りを受けました。まずは風速計を増設してきめ細かな規制を行うことから始め、連絡橋に防風壁を設置して規制の頻度を劇的に下げることができました。

次に、輸送障害が発生した際の影響拡大の抑制のための折り返し設備の設置。

同じく輸送障害発生の際のダウンタイムの短縮のための線路容量の増強。例えば新快速と快速が同じホームに止まっていた高槻に、もう一つホームを増設。また、新快速と快速が同じ線路を使っていた新大阪と大阪間に分離運行を可能とする配線変更を行う。それから、ダイヤ作成の自動化を行う運行管理システムのさらなる改良。列車無線の充実などもダウンタイムを短縮するための手立てとなります。

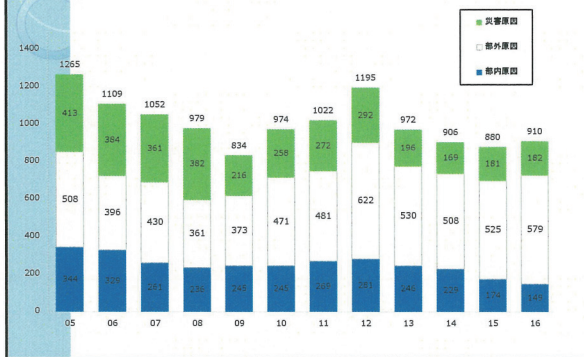
関空アクセスそのものについてのダウンタイム短縮策も行っています。2011年に、国鉄時代からの古い103系を淘汰し、

新しい高速運転が可能な車両により快速列車を時間4本ヘッドに増やしました。これにより、京都・神戸線や、大阪に乗り入れている大和路線など同パターンとなり、そもそもダイヤ編成を容易にし、また乱れたときに収束しやすくしました。こうしたことを背景に2013年、使いやすく、レスポンスが高く、そして操作卓の増設により同時作業ができるというものに運行管理システムを更新しました。あわせて、阪和線内にも折り返し設備をもうけ、また、「はるか」の京都と空港駅での折り返し時分を増やして乱れを吸収できるようにしました。

こうした改良の前後2011年と2016年で比較すると、輸送障害が発生した際の平均総遅延時分を60%カットすることができ、「はるか」の定時運転率も15%上げて75%に引き上げる

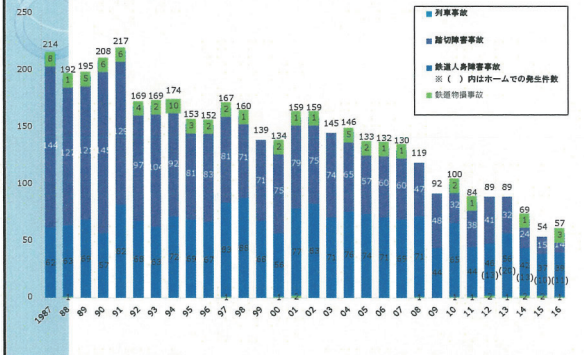
輸送障害の推移

fig-8



鉄道運転事故推移

fig-9



ことができました。もちろん平均遅延時分も短縮しています。

今年度を終了年度とする JR 西日本の5カ年計画では、最初の年度281件あった部内原因(設備故障など)による輸送障害を半減するという目標を立てて取り組んでいます。昨年度は149件だったので、目標を達成しそうです。

fig-9は鉄道運転事故の推移を示しています。私が安全担当になった2006年の132件から、目標を掲げて順次減らしていき、現在57件、当時の43%までになりました。今後もこのようなことを継続して取り組んでいってほしいと思っています。

3. 大阪駅開発

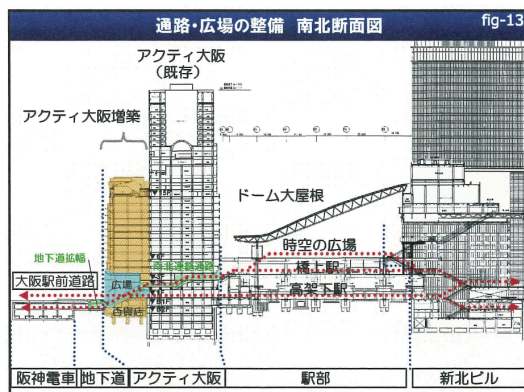
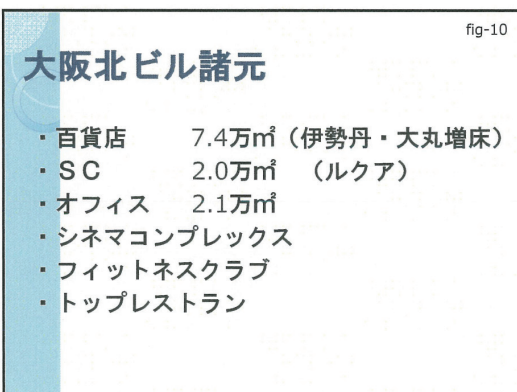
以上のような鉄道整備を進める一方で、駅や沿線の活性化にも目を向けました。民鉄の皆さんから見ると遅きに失するのですが、地域の皆さんの協力を得て、駅前広場を整備してバスに多く入ってきてもらうなど、ない知恵を絞って悪戦苦闘しているところです。

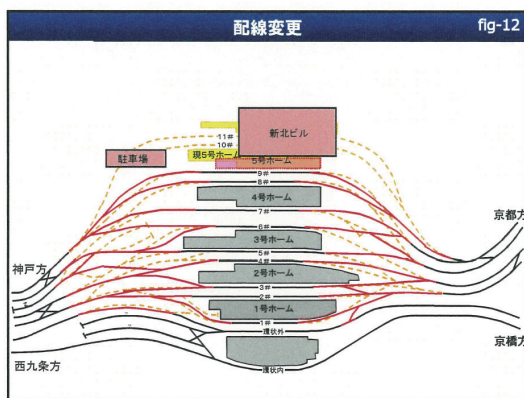
その取り組みを私たちは「線区価値向上」と

呼んでいましたが、その中心に位置する大阪駅の開発について紹介します。

大阪駅は、順次改良を進めていきました。JR が発足した30年前、改札で元気な声で「おはようございます」と挨拶する、切符を売る出札係が丁寧に応対するといったことが出発点かもしれません。

線路設備面では、分岐器(線路を分岐させ、車両の進路を分岐する機械)の入射角度を小さくしたり、撤去したりして安全性の向上、乗り心地の改善に順次取り組んでいます。またお客様の快適性向上策として、トイレや通路などの美化、そして構内の流動改善にも努めてきました。東京駅が大規模な駅ナカ開発を実施していますが、大阪駅の場合は、改札内は開発よりもお客様の流動をよくすることに力点を置いて、エスカレータやエレベータを増やす一方で、改札内のホームや通路にあった、ごちゃごちゃした余計なモノを撤去するなど、30年前を覚えている皆さんから褒めていただけるのではないかと思います。





商業開発は、主として改札外で進めてきました。改札外通路の美化とこれに面する店舗開発は順次重ねてきましたが、代表格は北ビル、つまり直近のルクアや伊勢丹が入ったビル開発で、この件について紹介します。

開発の概要は fig-10 に示した通りです。この件を紹介する際の定番は、構成店舗や180m×100mのドーム屋根、各種広場なのですが、今日は外部にあまり語ってこなかった内輪の計画の中身について紹介します。

fig-11の写真は着手前的大阪駅で、北側上空から見た写真です。大阪駅の中に従前からあった小さな「旧北ビル」が開発の種地です。駅員の講習室や私たちが愛する居酒屋などしかなかったこのビルをそのまま綺麗に建て直す案もあったのですが、思い切って大きな開発を実施することにしました。

大阪駅の配線そのものが冗長で、これをスリム化して開発土地を生み出せるのではないかと、駅の北側の道路内に少なからず存在するJR西日本帰属用地を活用できるのではないかと、といったようなことが勉強に着手した糸口です。

まず大阪駅の構内編成を6ホーム11本の線路から5ホーム9本の線路にスリム化するというもの。Fig-12に示されている、点線の部分を割愛する検証を行いました。これで、新しい駅ビルの敷地を拡大する見込みがついたことになります。

大阪駅の北側に隣接する道路は、うめきた区画整理区域に編入されました。JR西日本帰属用地は、減歩によってほとんど残らなかったのですが、保留地となったところを改めて買い戻

fig-15

	新宿	梅田
鉄道利用者	350万人	250万人
百貨店面積	21万㎡	26万㎡

して立体利用することを許されました。少し高くなりましたが、これらの土地を利用して、さらに線路の上空にオーバーハングして床を広げてビルを開発したことになります。

この機会に駅の機能を向上させたいという思い、そして開発がまちづくりに貢献するものでありたいという思いがありました。そうした要求にこたえる代表格が、3階部分の南北の改札外通路の設置とこれに設けた改札口でした。さらにその上の階に広場を設け、大阪駅を訪れる皆さんが楽しめる空間をつくりました。時空(とき)の広場と呼び、四季折々のイベントを開催して楽しんでいただいています。

この大阪駅のプロジェクトは、国や大阪市のご支援をいただいて、大掛かりなものとなりました。この北ビル、実はわずかながらも、旧梅田ヤードの敷地を一部買い取って建物敷地としています。この計画の公表時点でうめきた全体の進捗状況は、ようやくプロジェクトコンペを始めた段階だったので、せん越ではありますが北ビル開発がうめきた開発の起爆剤になればという思いも持っていました。

2003年12月に北ビル構想を発表し、まずは先ほど述べたスリム化の配線変更などに着手し、2011年にグランドオープンすることになりました。

鉄道は80万人の大阪駅に5万人は追加できるのではないかと考えていましたが、まずは達成できたと思います。オフィスは満室です。残念ながら商業施設は、ご案内のように目論見を外しました。不調だったのは伊勢丹です。鉄道利

用者の合計が、新宿で350万人に対して梅田が250万人。百貨店面積は、新宿21万㎡に対し梅田26万㎡。そもそもオーバーストアじゃないかと言われたものです。それもあるかもしれませんが、私どものマネジメントに大いに問題があったと受け止めています。伊勢丹不調の打開策のために、全館をルクアとし、ようやく何とか体裁を整えている状況です。

とはいえ、このプロジェクトによって大阪駅は国際都市にふさわしい玄関口になることができたと思っています。

4. 関西空港アクセスのブラッシュアップ

以上のように、お寒い限りだった輸送の建て直しと、場末の飲み屋のようだった大阪駅の開発について紹介してきました。この間、空港アクセスも順次改良を進めています。そのブラッシュアップの中身についてお話します。

1) 天王寺短絡線の複線化

fig-16にあるように、当初は阪和線と関西線をつなぐ線は、単線でした。したがって随分窮屈なダイヤを設定することになっていたのですが、2008年に天王寺の駅構内を大幅に配線改良し、阪和線と関西線をつなぐ線路をもう1本づくり、複線化しました。

これによって、朝の通勤時間帯にも阪和線から大阪方面に乗り入れる直通快速を設定できたり、デイトタイムの関空・紀州路快速の運行本数を2本から3本に増やすことができました。現

在では、4本／時間となっています。

2) 高架化

阪和線の天王寺口の美章園から杉本町の間5kmには、全国でも名だたる「開かずの踏切」がありました。「長居北2番踏切」は全国 No.1で、朝のラッシュタイムの1時間で、踏切が開いている時間がわずか8分間だけです。これを含めて「開かずの踏切全国ベストテン」に入っている踏切が3つもありました。

地域の皆さまに大変なご迷惑をお掛けする一方で、閉まった踏切を通行人が強行横断しようとして列車を止める輸送障害も生じていました。国鉄時代から大阪市と協議を重ねていましたが、関係者の理解を得て、1999年に着工し2006年に竣工。12箇所の踏切を無くすことができました。大阪府、岸和田市のご指導の下、東岸和田でも2.1kmの高架を2017年10月に完成させ、7箇所の踏み切りを無くしました。

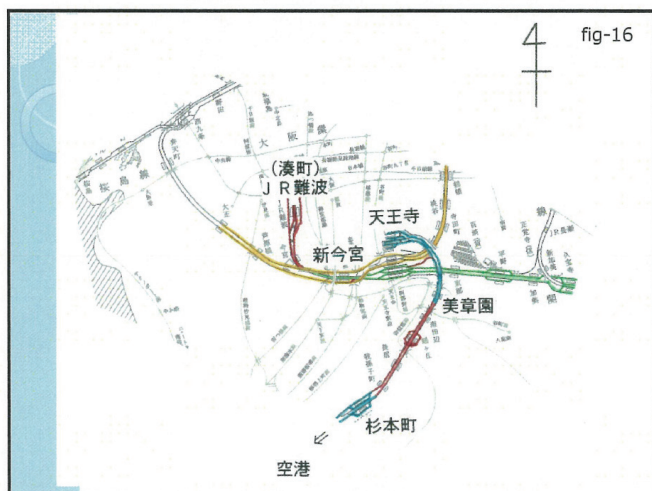
高架化はまちづくりの事業なのですが、鉄道事業者にとっても安全・安定輸送を実現する施策です。ぜひこれから先も、行政の皆さまのご指導を得ながら順次進めることができればと考えます。

3) 湊町駅地下化

関西線の終点・湊町（現 JR 難波駅）の地下化についても述べておきます。湊町地区は戦後早々に都市計画街路の計画決定がなされ、湊町にあった貨物基地も移転する区画整理の仮換地

指定まで行われたのですが、移転先の第三者占有問題に難渋し、滞ったままになっていました。

しかし国鉄末期に、湊町における貨物扱いを廃止することになり、一気に事態が進展しました。貨物基地移転を伴わないまちづくりを考えることができるようになり、新都市拠点整備事業として交通ターミナル（O-CAT）、阪神高速道路の湊町ランプ、そして JR 湊町駅の地下化と今宮駅の高架化という連続立体交差化が事業化されました。



1996年に完成。湊町は、JR 難波と改名して関西線の終端駅として、また関空アクセスの起点として12本の列車を運行することになりました。残念ながら、湊町におけるアクセスの位置づけが小さくなったので、現在は運行されていません。

4) 現在の空港アクセス

ここで、空港アクセスの全容をまとめます。

私は鉄道本部長だった頃に、ご利用の少ない「はるか」を一部減便させましたが、最近の外国人観光客増加を背景として開業時の114%に増便しています。

運輸局の資料では、関空の輸送人員はJRが1,130万人で40%にあたります。開業2年目の921万人と比較して120%の増加なので、JR西日本はうまく輸送力を輸送量と合わせているわけです。

5. 進行中のプロジェクト

現在進行中のプロジェクトについてご紹介します。

1) おおさか東線

(計画名：大阪外環状線)

現在、おおさか東線(計画名：大阪外環状線)の建設を進めています。JR 東西線(計画名：片福連絡線)の完成後に着手しました。国の幹線鉄道活性化補助のもと、大阪府・大阪市・企業の皆さまに支えられたプロジェクトです。

2008年に久宝寺から放出まで南線を開業しました。現在、放出から新大阪までの北線の工事を行っており、これが完成すると、大和路線、学研都市線、おおさか東線沿線が新大阪、梅田につながるようになります。

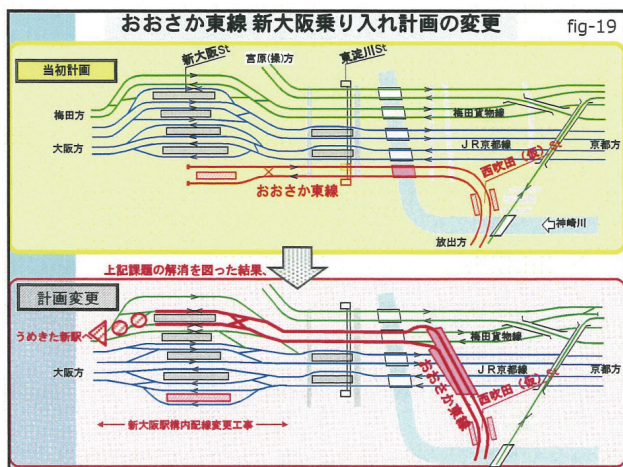
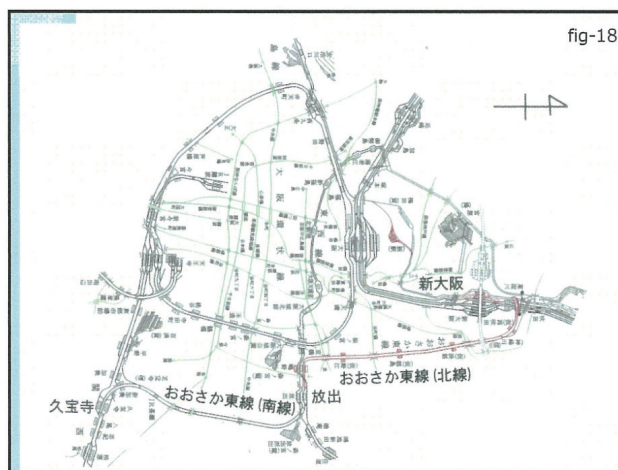
おおさか東線は、当初計画では新大阪駅の南端に行き止まりホームを作ることになっていたのですが、事業途中で検討を行い、ぐるりと回して北側の

「はるか」ルートに乗り入れる提案を行い、了承され、これに基づいた工事を進めています。「はるか」ルートに乗っていくわけですから、おおさか東線沿線が梅田そして空港に向かっていくことになります。

1981年、運輸省は、空港立地に伴う地域整備の考え方の中で、国鉄の空港アクセスについては、新大阪から外環状線を整備してさらにその先に新線を建設して阪和線に移り移っていく、といったことを示していた時期がありました。おおさか東線を「はるか」ルートにつなぐ計画変更は、逆ルートながら、時を経て夢物語を実現したことになると思います。

2) 梅田貨物線地下化・新駅設置

そもそも黒田理事長からのリクエストであった、北梅田地下駅の工事については、梅田貨物



線が都心を平面で走っているため地下に降ろし、加えて新駅をつくるというものです。地下化についてテクニカルにいうと、街の分断解消、ボトルネック踏切の解消、消防車が通れない道路の解消を目的とする連続立体交差化事業ということになります。

新駅は、おおさか東線を梅田に乗り入れ、そして「はるか」ルートに梅田駅をつくるという意味を持ちます。そういう私どもの動機と、地域開発・発展に寄与して国際競争力を高めるといふ都市側の動機が一致してこの事業が成立したのです。2023年春開業を目指して工事中です。

工事は、梅田の軟弱地盤を15m 開削するものです。大鉄工業は駅部240m 区間を担当していますが、抜かりなく仕事を進めていきたいと考えています。一番難しいのは、東海道線と環状線の高架橋のはざまで、貨物線のレールをその直下に下げること。東海道線と環状線の高架橋をブロックしながら掘削していきます。

新駅は、2ホーム4本の線路としました。外側2線は、特急「くろしお」「はるか」の停車と貨物の通過線に、内側2線はおおさか東線を折り返すという基本構想です。駅の位置はうめきたエリアのど真ん中という案もあったのですが、現在の大阪駅に可能な限り近づいて接続性をよくすることを重視しました。

開業効果は、おおさか東線からそのまま大阪・梅田に行きたい人が新大阪で乗り換える必

要がなくなるということ。また、「はるか」が大阪・梅田に止まらないので、JRを利用して梅田から空港へ行く場合、関空快速で1時間以上かかっていますが、地下駅の完成により、「はるか」で45分で空港に着くことになります。特急料金が加算されて倍くらいの料金になるとはいうものの、極めて有力な選択肢がもう一つできることになります。

「なにわ筋線」計画はこの駅がなければ成り立たないので、本当にこの駅が生きてくるのは「なにわ筋線」ができ上がったときでしょう。

6. なにわ筋線計画

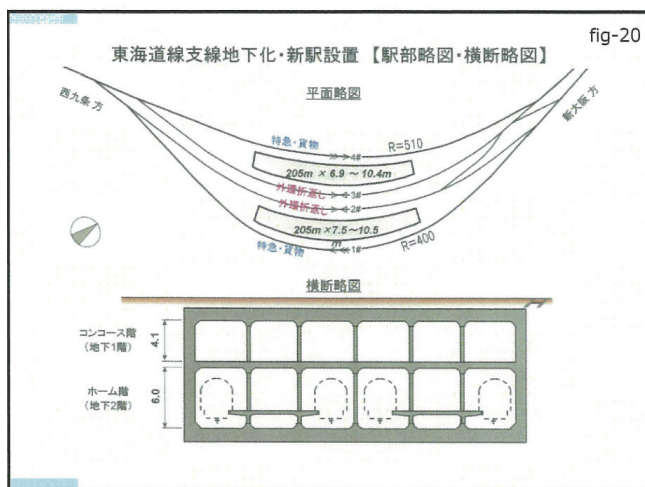
今後着手することになるであろう、なにわ筋線計画について触れておきます。本日述べた、おおさか東線やJR東西線を整備する過程で、なにわ筋線についても1989年の運輸政策審議会、2004年の近畿地方交通審議会、2009年の国費調査を経て、順次計画の熟度を高め、今般関係者の合意が整ったと聞きました。

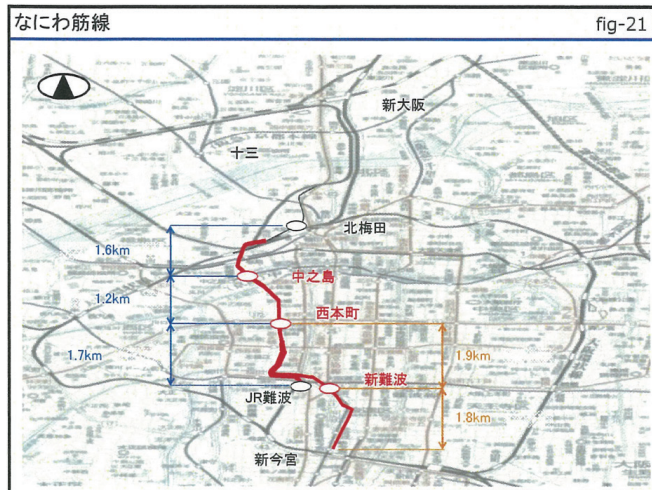
私は、30年前に大阪担当主任技師としてJR西日本の中では唯一、JR東西線（片福連絡線）、おおさか東線（外環状線）、なにわ筋線を計画するチームを持っていました。片福が完成し、外環も完成間近、残るはなにわ筋線だけとなっています。

私はすでに外野席にいるので余計な口出しをするわけにはいきませんが、少なくともなにわ筋線計画のJR線だけに限ってみると、北梅田

とJR難波（湊町）の地下駅の計画・施工の両面に参画してきて、あとは残った4km間をただ単にトンネルでつなげば、これすなわちなにわ筋線のでき上がりという状態にしています。今般の関係者間の合意を感慨深く受け止めています。ぜひ早い機会に現実のものにしてほしいと思います。

列車がよく止まる、タイヤが乱れる、そんなお叱りを受けることも多いのですが、「はるか」ルートの整備から始まり、空港アクセスのプ





ラッシュアップ、輸送障害対策などを重ねてきたことに関してご理解をいただく機会になれば幸いです。

私は現在、工事の世界に埋没していますが、外国人観光客が増えていることが耳に入ってきます。本日は鉄道輸送のハード整備を重点に話しましたが、一部「はるか」を米原に延伸する、一部高槻に停車させる、列車本数を増やすといった輸送面での工夫、駅や大阪ステーションシティに外国語に堪能な社員を増やす、tax-free 手続きを容易にする、wi-fi エリアを拡大する、関空駅に外国人専用のみどりの窓口をつくる、私の独断ではありましたが大阪ステーション

シティに祈祷室をつくる、などなど、ソフト面でも考えられることをやってきています。

おそらく皆さんから見ると、物足りないかと思いますが。関西の国際化に向けたきめ細かい打ち手を重ねる一方で、輸送の概念、体系そのものを変化させるという大胆なプロジェクトを行う。両者の組み合わせが大切だと思います。こうしたことをつないでいかれる皆さんのご苦勞を思う次第です。ぜひよい成果を出していただけるよう祈念しまして、お話を終わらせていただきます。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。



空港から始まった

毎日新聞大阪本社経済部 小林 理

昨年の訪日外国人数は前年比 19.3% 増の 2,869 万人を過去最高を記録した。三菱 UFI リサーチ&コンサルティングの推計では、そのうち関西への訪問者は 1,207 万人に上る。5 年前の 2012 年は、それぞれ 835 万人、272 万人だったことを考えると隔世の感がある。観光客の多くが出入国に使うのは空港だ。観光客急増は誘致に取り組んだ国家戦略が功を奏したためだが、空港というインフラが観光客急増に対応できたことは大きかった。観光ブームは「空港から始まった」とも言うことができると思う。

■苦難

大阪、京都、奈良、神戸という日本有数の観光地をエリアに抱えた関西では、インフラとしての空港、特に関西国際空港の重要度は高かったと言える。

少し私事を交えて関空の歴史を振り返りたい。筆者は経済部に配属された 1994 年、いきなり関西国際空港の開港取材班に放り込まれ、同年 9 月の開港 3 カ月前からほぼ毎日、関空島に通った。右も左も分からぬまま、開港が関西経済にどのような影響をもたらすのか、手探りで取材を重ねた。外国人観光客が増えることに対応して、英語の勉強をするタクシー運転手や旅館、増える外国語表示。ビジネス面でも、24 時間利用できる貨物拠点としての関空への期待も高まっていた。だが一方で、取材相手の多くは「こんなことができるようになるかもしれないが…」と話しながら、確たる空港効果を測りかねていた、ということも感じた。日々、記事を書きながら「関空は本当に関西の活性化につながるのだろうか」と不安になることもあった。

実際、関空の歩んだ道は苦難の道だった。目

玉の国際線利用者数は、開港後の 1995 年の 937 万人から 2000 年には 1,285 万人まで増えたが、その後は長引く景気低迷の影響で減少し、SARS（重症急性呼吸器症候群）による旅行控えが相次いだ 2003 年には 854 万人に落ち込んだ。その後もリーマン・ショック（2008 年）による景気悪化などの波を受け、国際線の発着便数、利用者数は低迷した。

■反転

だが、2010 年代に入り、情勢は大きく変わった。いまから見れば、中国人観光客へのビザ発給要件の緩和などの観光振興政策、円安、格安航空会社の本格的登場が大きなポイントだったと分かる。日本人も海外に行きやすくなった以上に、海外から日本への注目度は急激に高まった。世界的な景気の持ち直し、アニメなどの日本のコンテンツへの関心、「爆買い」ブームなどで乾いた草に火が着くように、一気に観光客は増加に転じた。関西への訪日客、関西から日本に入る訪日客が急増し、2017 年の関空国際線利用者は 2,113 万人と前年より 11% も伸びた。国際線の外国人利用者は 1,432 万人と 6 年連続で過去最高を更新した。中国の旧正月の春節などは、中国人観光客で関空は埋め尽くされるほどだ。

筆者は 2002 年から 11 年間、東京本社管内で勤務していた。そのころは「関西で外国人観光客が増え始めている」と聞いてはいたものの、実感としては感じていなかった。2013 年、久しぶりに大阪本社に戻ってきて、勤務初日から、大阪の街を歩く外国人観光客が多いことを肌で感じた。それも多いというレベルではなく、場所によっては日本人より外国人の方が多いと感じることもあるほどだった。何より、その受け

皿となっている関空の活況ぶりを見て、「あの関空が……」と子どもが成長したような気持ちになったことを告白しておく。前の大阪勤務時代の末期には、関空の低迷を記事にしていただけに、思いはひとしおだった。それほど、関空が低迷していたころとは違う空気が関西には満ちていた。

■波及

空港から始まった動きは他のインフラに普及しつつある。顕著なのは鉄道だ。長年、事業が前進しなかった「なにわ筋線」構想は一気に動き出し、昨年5月に事業計画概要が発表された。同線はJR大阪駅北側の地下に建設中の「北梅田駅（仮称）」から、JR難波駅と南海新今宮駅までの7.4*キロメートルを結ぶ内容だ。この線が開業すれば、梅田から関空までの所要時間は現在の1時間前後から最速40分前後に短縮され、空港から大阪中心部へのアクセスは向上する。事業費3,300億円、2031年春開業のプロジェクトだ。

阪急電鉄は、このなにわ筋線と十三駅を結ぶ「なにわ筋連絡線」の整備を検討中。また、阪急宝塚線の曽根駅と大阪（伊丹）空港間約3*キロメートルを地下で結ぶ「伊丹空港連絡線」構想も浮上している。実現すれば、梅田と伊丹空港が鉄路上で初めて結ばれ、関空と伊丹空港も最短1時間程度で移動できるようになる。

いずれの計画も空港とのアクセスを良くするためのものだ。つまり、これらの計画を推進させる原動力となったのは、空港を利用する外国人観光客の急増だ。これまで鉄道整備の構想はあっても、巨額の投資が回収できる見込みが立たないことが計画前進の大きな障害になってきた。ところが、訪日外国人の急増と空港利用者の増加が今後も見込めることで回収のめどが立つようになり、春に花が一斉に咲くように、プロジェクトが一斉に動き始めたわけだ。その観点から言えば、関西のインフラ整備もまた「空港から始まった」と言える。

■責任

一方で、空港は大きな責任を負ったとも言える。空港運営が失敗すれば、地域経済への影響

はこれまでより広く、深刻だ。今春から関西エアポートが関空、伊丹、神戸空港の関西3空港を事実上、一体運営することになるが、経営戦略の失敗は空港運営の失敗にとどまらない影響をもたらすということだ。

2020年の東京五輪をはじめ、2019年のラグビーワールドカップの日本開催などの大型イベントが近づいている。さらに関西では、2021年のワールドマスターズゲームズ、2025年国際博覧会大阪誘致、カジノを含む統合型リゾート（IR）の大阪誘致など、誘致や予定されるプロジェクトが控えている。一つのイベント開催や大型施設建設は、別のイベントや施設の呼び水となって、さらなる経済効果をもたらすだろうし、関西への訪日外国人はさらに増えることが予想される。

受け皿となる空港は、短期的には目先増える訪日外国人に柔軟に対応する必要がある。それと同時に、長期的な視野にたって、10年後、20年後をふまえた投資も必要だろう。人工知能（AI）やロボットの活用による効率化を進めることはもちろん必須だろうが、同時に運営者に望みたいことは、空港の人間くさい部分も残し、発展させてほしいということだ。

空港は人が新たな国に降りたち、旅立つ場所だ。別れの場であり、出会いの場でもある。観光で日本を訪れた外国人が最初に触れるものが空港であり、最後の思い出になるのも空港だ。空港は人間のさまざまな思いが込められた場所だ。だから、効率はいいがなんとなく味気ない空港ではつまらない。具体的に落とし込むのはなかなか難しいのだが、人間くさい部分、いわば「ドラマ」的な要素を進化させてほしい。それはきっと関西の空港のブランドの一部になり、ちょっとやそっとの外部的な動揺にも揺るがない財産になると思うのだ。

さまざまな歴史を刻んできた関西の空港が、3空港一体運営という新たな「空港の始まり」を迎える。これまでの経験の蓄積と、民間の知恵を活かした積極的な運営で、関西経済にさらなる好影響をもたらすインフラに成長することを期待したい。



地方空港における訪日外国人の受け入れと課題



文教大学国際学部
小島 克巳

(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

訪日外国人旅行者数が年間3,000万人に迫るなか、今後は東京や大阪といった大都市だけでなく、地方都市での外国人旅行者の受け入れ体制の整備が重要となってくる。観光白書によれば訪日外国人の97%が航空機を利用してわが国を訪れており、わが国の玄関口として地方空港の役割はますます増大すると考えられる。加えて、国内移動においても航空機の利用が増加することが予想され、地方空港からの二次交通の整備も重要となってくる。本稿では、このような地方空港での訪日外国人の受け入れの課題について考察する。

2. わが国の観光政策における地方空港の役割

表1は入国外国人の各空港の利用者数の推移を示している。国内主要空港における近年の入国外国人の伸びが顕著であるが、新千歳、福岡、那覇をはじめとする地方空港も大幅な伸びを示していることがわかる。日本の地方を訪れる外国人旅行者は今後も増加すると予想され、地方空港のこのような傾向は当面続くものと考えられる。

表1 入国外国人の各空港の利用者数の推移（単位：千人）

年	新千歳	成田	羽田	中部	関西	福岡	那覇	その他 地方空港	合計
2007	301	4,376	441	596	1,647	433	84	608	8,486
2008	311	4,283	533	596	1,641	426	106	550	8,448
2009	298	3,789	512	415	1,349	320	88	376	7,147
2010	363	4,196	751	507	1,745	484	140	555	8,741
2011	290	2,820	908	417	1,339	407	163	338	6,682
2012	390	3,562	1,098	476	1,792	561	231	458	8,567
2013	506	4,263	1,293	574	2,323	687	374	616	10,637
2014	662	4,932	1,752	699	3,170	884	653	808	13,560
2015	948	6,118	2,486	1,009	5,008	1,393	1,078	1,078	19,118

（出所）国土交通省観光庁（2017）観光白書 平成29年版

政府が2016年3月に策定した「明日の日本を支える観光ビジョン」では、地方空港に関連する具体的施策として、地方創生回廊の完備、地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進といった項目が盛り込まれている。

最初の「地方創生回廊の完備」とは、新幹線やLCCなどの長距離交通ネットワークを活用して地

方創生回廊を完備し、地方への訪日外国人の流れを創出することを意味している。今後3,000万、4,000万人へと訪日外国人が増加していくにつれ、当然リピーターの割合も増えていく。そうしたリピーターは大都市や主要観光地では飽き足らず、地方へと足を伸ばしていくことが予想される。そのため、大都市から地方への移動、地方から地方への移動、さらには地域内での移動という交通ネットワークが確立されていなければならない。

次の「地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進」は、首都圏空港の機能強化を図る一方で、観光需要を地方に分散させる観点から地方空港の活性化を図ることであり、首都圏空港の容量拡大や地方空港でのLCCやチャーター便の受け入れ促進などの施策が挙げられている。

このように、政府としても今後さらに増加する訪日外国人を地方へ分散させることが重要課題であると認識しており、そのためには、地方空港における外国人旅行者の受け入れ体制の整備を急ぐ必要がある。

3. 地方空港における受け入れ体制の整備と課題

地方空港における受け入れ体制の整備に対しては、国土交通省が訪日誘客支援空港という新たな枠組みを設けている。また、空港アクセスや観光地への足という地方空港における二次交通の整備という問題もある。以下ではこれらの点について整理する。

(1) 訪日誘客支援空港の認定

地方空港への国際線就航に関しては、着陸料の割引や補助、新規就航に伴う経費支援、CIQ（税関、出入国管理、検疫）の整備などの施策が必要となる。そこで、国土交通省は2017年7月に全国27の地方空港を「訪日誘客支援空港」として認定し、これらの空港に対して国際線就航に向けた総合的な支援措置を講じることとなった。この訪日誘客支援空港は、空港ごとの実情に合わせた効果的な支援を講ずる観点から、以下の3カテゴリーに区分されている。

表2 訪日誘客支援空港の3つのカテゴリーと対象空港

カテゴリー	認定基準	対象空港
拡大支援型	訪日誘客に一定の実績をあげているうえ、拡大に向けた着実な計画・体制を有しており、国の支援（運航コスト低減やボトルネック解消等）を拡大することにより、訪日旅客数のさらなる増加が期待される空港	静岡、仙台、熊本、茨城、北海道（稚内、釧路、函館、女満別、帯広、旭川）、高松、広島、北九州、米子、佐賀、新潟、小松、青森、徳島、鹿児島、南紀白浜、岡山、山口宇部、松山の計19空港 ※バンドリング（一体運営）予定の北海道6空港は1とカウント
継続支援型	訪日誘客に一定の実績をあげているうえ、着実な計画・体制を有しており、引き続き、国の支援（運航コスト低減やボトルネック解消等）を実施することにより、訪日旅客数のさらなる増加が期待される空港	長崎、那覇、大分、宮崎、花巻、福島 の計6空港
育成支援型	訪日誘客に高い意欲を持ち、国による伴走支援（戦略立案策定等）により、訪日旅客数の増加が期待される空港	松本、下地島の計2空港

（出所）国土交通省資料より作成

(2) 空港アクセスの整備

もともと空港アクセスの手段や頻度が限られている地方空港にとって、LCCの新規就航などによる便数増や旅客数増加に対応するためには空港アクセスをさらに整備する必要がある。

神戸空港では2018年4月から関西エアポート神戸株式会社による空港運営が開始されるが、今後の便数増や空港利用者の増加を想定するなかで、三宮からのポートライナーの混雑が問題となって

いる。ポートアイランド内の企業進出や大学誘致の結果、通勤通学時間帯の混雑が激しくなり、空港利用者が利用しにくい状況となっている。新たに三宮駅と神戸空港間にバスを走らせる計画が公表されているが、神戸空港の今後の発展には空港アクセスの充実が欠かせない。

また、先に民営化された仙台空港でも同様の問題が起こっている。空港へのアクセス鉄道である仙台空港アクセス線の沿線に大規模なショッピングセンターがあるため、空港利用者と地元の買い物客で電車の混雑が発生している。これらの事例から明らかなように、地方空港の受け入れ体制の強化には空港アクセスの整備がきわめて重要である。

(3) 観光地への二次交通の充実

空港アクセスとともに空港の受け入れ体制の強化策としてよく指摘されるのが、空港と観光地を結ぶ二次交通の充実である。地方空港の場合、周辺の観光地へのアクセス手段が限られており、外国人旅行者に観光地に足を運んでもらうためには、空港から観光地への二次交通を充実させなければならない。例えば仙台空港では、民営化以降、空港から東北の主要都市や観光地へ直行する高速バスを充実させている。

しかしながら、二次交通の充実といってもただ単にネットワークを拡大すればよいというものではない。そこでは、その地を訪れる外国人旅行者の旅行形態や旅行目的などを十分に考慮する必要がある。一例を挙げれば、濃飛バスでは2014年に中部空港～飛騨高山間の高速バスを試験的に運行したが、想定したほどの需要を確保できなかった。実際、飛騨高山には非常に多くの外国人旅行者が訪れているが、中部空港に降り立つ外国人旅行者は近隣アジア諸国からのLCC利用者が多く、そのような旅行者は名古屋などの大都市を拠点として各地を周遊する旅行を好む。そのため、中部空港から飛騨高山へ直行する需要があまりなかったと考えられる。

4. おわりに

2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催を2年半後に控え、訪日外国人は今後も増加し、わが国の地方を訪れる外国人も増加していくだろう。そのためには、地方空港における航空便の就航支援やCIQ体制の強化といった施策が必要となるとともに、空港からの二次交通も充実させていかなければならない。特にわが国の地方空港の民営化では、旅客数や就航便数の増加による空港活性化や地域振興への期待が大きいが、その裏付けとして、こうした施設面やアクセス面も並行して整備されなければならないことに留意が必要である。

【参考文献】

明日の日本を支える観光ビジョン構想会議（2016）「明日の日本を支える観光ビジョン」
国土交通省観光庁（2017）『観光白書 平成29年版』

関西国際空港 2018年1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 16,124 回（前年同月比 107%）

国際線：12,018 回

（前年同月比 109%）

国内線：4,106 回

（前年同月比 103%）

発着回数について

国際線、国内線の合計発着回数は前年同月比 107%の 16,124 回を記録しております。

国際線については前年同月比 109%の 12,018 回を記録しております。

○旅客数 2,397,215 人（前年同月比 109%）

国際線：1,864,892 人

（前年同月比 112%）

国内線：532,323 人

（前年同月比 101%）

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 109%の 2,397,215 人となり、1 月として過去最高を記録しております。

国際線の旅客数についても前年同月比 112%の 1,864,892 人と 1 月として過去最高を記録しております。このうち外国人旅客数は前年同月比 113%の 1,276,730 人、日本人旅客数は前年同月比 109%の 569,030 人となっております。

○貨物量 65,821t（前年同月比 111%）

国際貨物：64,441t（前年同月比 111%）

積込量：31,353t（前年同月比 116%）

取卸量：33,088t（前年同月比 107%）

国内貨物：1,380t（前年同月比 105%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 111%の 64,441t と 17 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。

2018年2月19日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報 [関西空港]

2018年1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	1,303,134	119.5	21.4	1,357,205	105.6	19.3	△ 54,071
管内	880,855	119.7	14.5	1,025,642	104.8	14.6	△ 144,787
大阪港	324,433	140.3	5.3	429,184	100.8	6.1	△ 104,751
関西空港	430,434	107.8	7.1	370,134	111.6	5.3	60,301
全国	6,085,582	112.2	100.0	7,028,999	107.9	100.0	△ 943,417

【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	430,434	107.8	7.1	370,134	111.6	5.3	60,301
成田空港	869,432	115.1	14.3	1,170,131	115.0	16.6	△ 300,699
羽田空港	23,645	74.9	0.4	67,286	135.1	1.0	△ 43,641
中部空港	65,774	112.7	1.1	89,190	120.8	1.3	△ 23,415
福岡空港	39,444	43.2	0.6	42,654	110.5	0.6	△ 3,210
新千歳空港	2,847	142.7	0.0	1,311	72.5	0.0	1,536

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2月	645,330	23,050	677,940	24,210	248,270	8,870	259,070	9,250	1,830,610	65,380
平成30年累計	1,293,260	21,920	1,306,740	22,150	543,350	9,210	533,020	9,030	3,676,370	62,310
前年同期	1,084,850	18,390	1,088,080	18,440	529,360	8,970	521,500	8,840	3,223,790	54,640
対前年同期比	119.2%		120.1%		102.6%		102.2%		114.0%	

※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

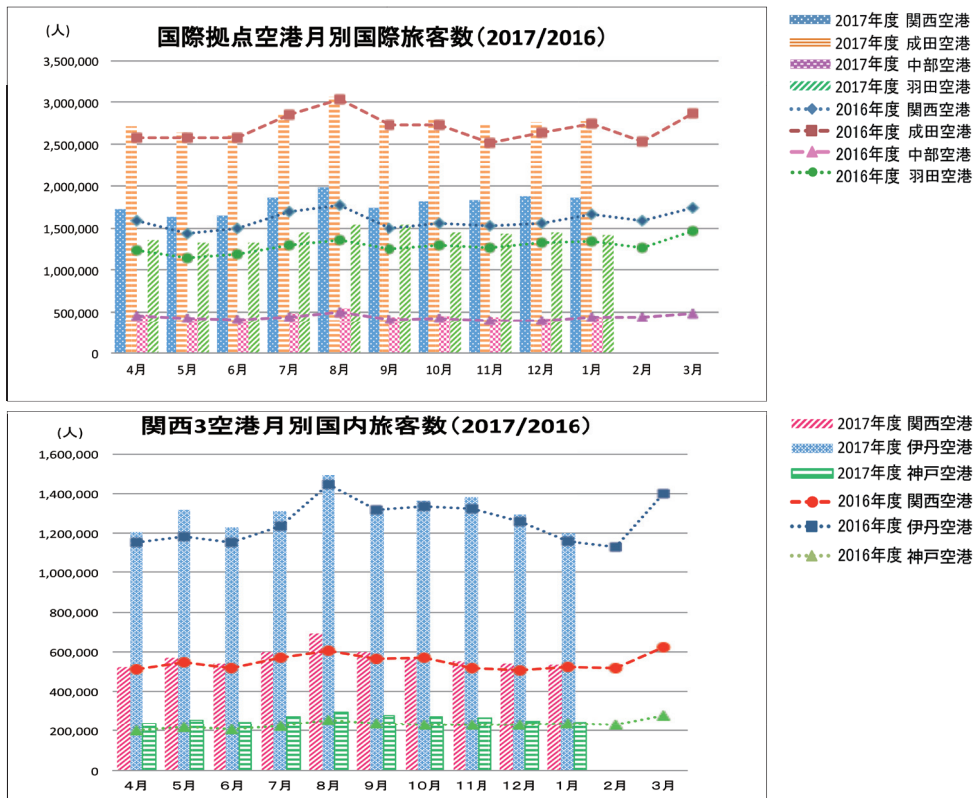
2018 年 1 月実績【速報】

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	12,020	108.8%	18,109	101.1%	30,129	104.1%
	関 西	12,018	108.8%	4,106	102.6%	16,124	107.2%
	大阪(伊丹)	0	0.0%	11,757	100.0%	11,757	100.0%
	神 戸	2	50.0%	2,246	104.7%	2,248	104.6%
	成 田	16,820	103.5%	4,206	96.5%	21,026	102.0%
	中 部	3,194	97.3%	5,178	100.9%	8,372	99.5%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,864,916	111.6%	1,971,189	102.5%	3,836,105	106.7%
	関 西	1,864,892	111.6%	532,323	101.4%	2,397,215	109.1%
	大阪(伊丹)	0	—	1,197,681	103.1%	1,197,681	103.1%
	神 戸	24	92.3%	241,185	101.3%	241,209	101.3%
	成 田	2,770,921	100.6%	563,704	96.6%	3,334,625	99.9%
	東京(羽田)	1,421,804	105.1%	4,938,041	99.0%	6,359,845	100.3%
	中 部	439,100	99.9%	437,785	102.5%	876,885	101.2%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	64,441	111.4%	10,981	101.9%	75,422	109.9%
	関 西	64,441	111.4%	1,380	104.6%	65,821	111.2%
	大阪(伊丹)	0	—	9,601	101.5%	9,601	101.5%
	成 田	175,116	106.2%	—	—	175,116	106.2%
	東京(羽田)	47,873	115.0%	52,619	97.0%	100,492	104.8%
	中 部	13,360	110.3%	1,600	95.8%	14,960	108.5%

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450回定例会（2018年2月22日開催）

「大阪国際空港ターミナル改修計画プロジェクト」をテーマに北山 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）の講演会を開催した。

○第451回定例会（2018年3月8日開催）

「2018年の関西経済展望」をテーマに衛藤 公洋氏（日本銀行理事 大阪支店長）の講演会を開催した。

○第2回航空空港研究会（2018年3月16日開催）

「関西エリアに於ける訪日外国人観光誘客の現状と今後の可能性」

講 師 川端 祥司氏（レインボウパブリシング株式会社 代表取締役
株式会社ダイヤモンド・ピ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）

「訴訟実務にみる空港事業者の法的責任」

講 師 菅原貴与志氏（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）

今後の予定

○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）

○第453回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2018年5月21日（月） 16：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／「スターフライヤーの現状と展望」（仮題）

講 師／松石 禎己氏（株式会社スターフライヤー 代表取締役 社長執行役員）

○第454回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2018年6月28日（木） 16：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／「スカイマークの現状と展望」（仮題）

講 師／市江 正彦氏（スカイマーク株式会社 代表取締役社長）

※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。

事務局だより

- ▶ 最近、学生時代の友人たちと鶴橋ウォークを楽しんでいます。だいたい3～4ヶ月に1度のペースで歩いています。つい最近も行ってきました。
 - ▶ まず、韓国料理を食べ、鶴橋駅の高架下の商店街から桃谷のコリアンタウンまで歩いて、途中、お茶をしてお買い物というパターンが殆どです。ワイワイガヤガヤと大阪のオバちゃん丸出しでおしゃべりをしながら歩いているとあっという間に時間が過ぎてしまいます。キムチやチヂミなどの食材や韓国コスメに雑貨などを買って、帰りはリュックサックや両手がいっぱいになります。
 - ▶ グルメに買い物、おしゃべりとストレスが発散できる鶴橋ウォーク、しばらくはやめられそうにありません(笑)。(ふい)
-

3度の移築を経て、往事の姿

旧和歌山県議会議事堂(和歌山県)



明治31（1898）年に建造され、明治期の木造和風意匠の県議会議事堂としては、国内で唯一現存する貴重な建築物です。

かつては、民主主義の歴史を刻む県政の殿堂であると同時に、県民が集う公会堂としての役割も兼ね備えた、政治・文化の拠点でした。

戦火を逃れ、幾度となく取り壊しの危機に直面するも、その都度県民の保存への思いが通じ、奇跡的に残った議事堂。

昨年7月には、その歴史的価値が認められ、国の重要文化財に指定されました。

議会が行われた議場は、奥行き23m、幅18mにも及ぶ大空間。二階の傍聴席と格天井が印象的です。夏目漱石が講演したこともあります。

一般公開しており、イベント等での利用も可能です（有料）



- 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南」を左折 約1分
- 問合せ先 ・旧和歌山県議会議事堂 所在地：和歌山県岩出市根来2347-22
TEL：0736-61-1160 休館日：火曜日
・和歌山県文化学術課 TEL：073-441-2050