KANSAI 空港レビュー

No.473
2018.4

KANSAI 空港レビュー

APR 2018 No. 473

CONTENTS

1 巻頭言
関西3空港時代の幕開け
尾崎　裕

2 各界の動き

11 講演抄録
阪神高速道路ネットワークの整備 ～関西の活力向上と発展にむけて～
寺尾　豊

24 プレスの目
関空発のビッグデータ、外国人観光に生かせ
諏訪　和仁

26 航空交通研究会研究レポート
関西空港近隣の地域鉄道と周辺地域の活性化
－ 和歌山大学・近畿運輸局による鉄道･地域活性化プロジェクト －
辻本　勝久

30 データファイル
・関西国際空港2018年2月運営概況（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］　2018年2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2月

【表紙写真】「ANA B777-200「HELLO 2020 JET」」

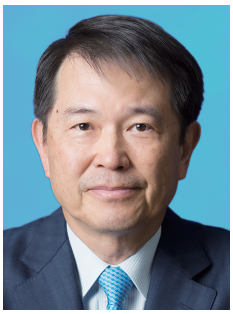
ANA の東京 2020 オリンピック・パラリンピック特別塗装機の B777-200 です。オリンピック・パラリンピック開催まで国内線で運航します。
機体には競技のシルエットと日本の建造物などが描かれています。また、左側には桜、右側にはモミジもあり春と秋を表現しているように見えます。
現在、関空において ANA の国内線で運航する B777-200 は、出発便で 07:00 の NH94 便と 08：10 の NH96 便です。時折、この便で運航するのを見ることがあります。

撮影：柴崎　庄司

当調査会ホームページの「KANSAI空港レビュー」では、講演抄録等の図表がカラーで分かりやすくご覧いただけます。
是非ご覧ください。 ⇒ http://www.kar.or.jp

巻頭言

関西3空港時代の幕開け



大阪商工会議所
会頭　**尾崎　裕**

関西国際空港と伊丹空港の運営が関西エアポートに引き継がれてから2年が経過しました。訪日ビザの緩和を追い風に、積極的なLCCの誘致に加え、官民が連携して空港の機能強化や大阪・関西の魅力を精力的にプロモーションしてきたことなどが功を奏した結果、2017年の関西国際空港の利用旅客数は1994年の開港以来最多の2,798万人に達するなど、好調に推移しています。改めまして関係者のご努力に敬意を表したいと存じます。

そして4月から、関西国際空港、伊丹空港、神戸空港の一体運営がはじまりました。一体運営により各々の空港の特性を活かしつつ、3空港あわせて5本となる滑走路のポテンシャルを最大限に発揮し、関西全体にとって最適な運用がなされ、利便性やサービスの向上につながることを期待しています。

一方、長期的に人口減少が避けられないなか、大阪・関西が持続的に成長を維持してくためには、成長力の高いアジアの需要を取り込んでいくことが必要であります。国連世界観光機関（UNWTO）の長期予測によると、アジア太平洋地域における海外旅行者数は、2010年の2億400万人から、2030年には5億3,500万人と大幅に増加することが見込まれています。この旺盛な需要をいかにして取り込むかが、大阪・関西にとっての課題であるとともに、成長を牽引する大きなチャンスともいえます。

昨年、大阪府を訪れた外国人（インバウンド）は、過去最多の1,111万人に上りました。また、大阪観光局の調査によると、関空を利用した外国人の実に94%の方が大阪の再訪を希望しているとの結果がでています。来阪するインバウンドの増加が、大阪・関西の魅力の情報発信につながり、新規・リピーターの訪問者が増加する、といった好循環が動きはじめているといえるのではないでしょうか。

このトレンドを確固たるものにしていくには、現状に満足せず、文化、歴史、食、エンターテイメント、街並みなど関西の多彩な観光資源をさらにブラッシュアップしていくとともに、急増するインバウンドの受入環境を早急に整備していくことが必要であります。そのためには、関連産業の人材育成はもちろん、宿泊やMICE関連施設の整備、鉄道・高速道路等の主要インフラの早期整備に加えて、空港の機能強化が欠かせません。

今後、2019年のG20を皮切りに、ツーリズムEXPO、ラグビーワールドカップが開催されるほか、翌年以降も東京オリンピック、関西ワールドマスターズゲームなどの国際的なビッグイベントが控えています。また、G20の開催や2025年万博の誘致活動などにより、大阪・関西の国際的知名度も向上し、国内外から大阪を訪れる方は確実に増加していくでしょう。

このような時期に、関西の空の玄関口である3空港の一体運営がはじまったことは非常に意義深いものと受け止めています。

大阪商工会議所といたしましても、この機を逃さず、中長距離路線の拡充をはじめ、食輸出を通じた貨物便の拡大に取り組むとともに、フードやスポーツなど大阪に強みのある産業の振興を通じたツーリズムの振興、なにわ筋線をはじめとする交通インフラの早期整備やMICE誘致などに、引き続き関西の自治体、経済団体、民間企業等と幅広く連携し、関空をはじめとする3空港の利用促進につなげて参る所存です。

2018年 3月1日～ 3月31日

各界の動き

関西国際空港

●2月の貨物積込量16.2%増

大阪税関が 3 月 6 日発表した関西空港の 2 月の貨物取扱量（速報）は、総取扱量が 6 万 399t で前年同月に比べ 13.0%増加した。19 か月連続のプラス。

●次世代ロボットの展示会、13機種を体感

関西エアポートとオリックスグループは 3 月 20 ～ 23 日、関西空港第 1 ターミナルビル 1 階国際線到着フロアの特設会場で、次世代型ロボット体験型展示会を開いた。荷物を搬送するロボットや、案内をする人型のロボットなど空港で活躍を期待できるロボット 13 機種を集めた。

●バニラエア、成田線を運休へ

格安航空会社（LCC）のバニラエアは 3 月 13 日、成田～関西線を 6 月に運休すると発表した。収益が目標を下回っているため。同路線は最大で LCC 4 社が運航していたが、バニラエアの運休により、2 社のみが運航することになる。

●2月の輸出16か月ぶり減

大阪税関が 3 月 19 日発表した関西空港の 2 月の貿易概況（速報）は、輸出額が 4,310 億円で前年同月に比べ 1.7%減となり 、16 か月ぶりに減少した。一方、輸入は 3,078 億円（15.9%増）で 12 か月連続で増加した。

●国際線夏ダイヤ、週1,366便、最多更新

関西エアポートが 3 月 20 日発表した関西空港国際線の 2018 年夏ダイヤ計画（3 月 25 日～10 月 27 日）によると、ピーク時の旅客便が週 1,219 便（前年比 50 便増）、貨物便を含む全体は週 1,366 便（62 便増）と、いずれも過去最多を更新した。LCC の路線拡大が続き、LCC は週 472 便と前年より 9.5%増え、旅客便全体の 38.7%を占めた。

クリック！

国際線ダイヤと同時に発表された国内線ダイヤは 1 日 67 便で前年夏ダイヤに比べ 11 便と大幅に減った。半分強の 36 便が LCC で、減便も LCC だ。国際線と国内線の乗り継ぎの利便性が関西空港の利点だが、国内線の減少でその強みを生かせない状態になっている。減少傾向は 2016 年度から始まっており、反転への戦略が求められる。

●第2ターミナルにビジネス機専用施設

関西エアポートは 3 月 20 日、関西空港第 2 ターミナルにビジネスジェット機の専用施設を 6 月に設けると発表した。ラウンジや保安検査場などを備え、国内外の要人などが一般の施設を使わずスムーズに搭乗手続きができる。

●到着免税店、4月1日から3店舗

関西エアポートは 3 月 20 日、国際線到着エリアでオープンする免税店について、4 月 1 日か

ら営業を開始すると発表した。関西エリアでは初の到着時免税店となる。第１ターミナルの南と北の２か所、第２ターミナルに１か所オープンする。全日空商事デューティーフリーが運営する。

●白タクの疑い、中国人3人逮捕、売り上げ1億円超す

関西空港で中国人観光客を相手に無許可でタクシー営業をする白タク行為をしたとして、大阪府警交通捜査課は３月20日までに、道路運送法違反の疑いで中国籍の男女３人を逮捕、追送検した。中国の旅行会社からの紹介や、スマートフォンの配車アプリを使って集客、関空と大阪市内の間を約１万円で運び、2017年12月までの約１年間で約１億1,000万円を売り上げたとみられる。

●スカイトラックスの国際空港評価 2部門で世界1位に

イギリスに拠点を置く航空格付け会社のスカイトラックス社は３月21日、ワールド･エアポート･アワードを発表した。関西空港はベスト･ローコスト･ターミナル部門、ベスト･バゲッジ･デリバリー部門の２部門で１位を獲得した。全体のトップは６年連続でシンガポールのチャンギ国際空港だった。日本の空港では３位に羽田空港（前年２位）、７位に中部空港（同７位）が入り、成田空港は11位（同14位）、関西空港は13位（同12位）だった。

●イースター航空、大阪/関西～清州線を開設　3月24日から週3便

韓国・清州を拠点とするLCC、イースター航空は３月24日、関西～清州線を開設した。運航期間は５月１日までで、週３便を運航する。ボーイング737－700型機（149席）を使用する。

●兵庫県知事「3空港懇、2018年度早々に」

井戸敏三兵庫県知事は３月26日の定例記者会見で、神戸、関西、大阪３空港の役割分担を協議する関西３空港懇談会について「2018年度早々には立ち上がってほしい」と早期開催に意欲を示した。

●ジェットスター・アジアが関空～比クラーク空港就航

シンガポールのLCC、ジェットスター・アジア航空は３月27日、関西空港とフィリピンのクラーク空港を結ぶ初めての直行便を就航させた。火・木・土曜日の週３便を運航する。

●大阪府知事、3空港懇談会開催に慎重

松井一郎大阪府知事は３月28日の定例記者会見で、関西３空港懇談会について「関西エアポートがプランをまとめてから議論すべきだ」と早期の開催に慎重な姿勢を示した。

●カンクン卒業、伊丹のそらやんが3空港の公式キャラクターに

関西、大阪、神戸の３空港が４月から一体運用されるのを受け、関西空港の開港以来、マスコットを務めてきた「カンクン」が３月30日、その役割を終えた。今後は伊丹空港のマスコット「そらやん」が３空港のマスコットとなる。

空港

═ 大阪空港 ═

●定時運航で世界一

関西エアポートは３月８日、イギリスに拠点を置く、航空関連情報の収集や提供を行うOAG Aviation Worldwide Limitedがまとめた世界の空港の定時運航遵守率ランキ ングの大規模空港部門（出発便の座席数が年1,000万以上2,000万未満）で大阪空港が88.45％で世界１位となったと発表した。出発便の供給席数が3,000万席以上のメガ空港部門では、羽田空港が定時運航率86.75％となり、３年連続で世界第１位を獲得した。

═ 神戸空港 ═

●スカイマーク会長、羽田発深夜便に意欲

スカイマークの佐山展生会長は、神戸新聞社のインタビューに応じ、神戸空港の時間帯や便数に関する運用規制が緩和された場合、午後 11 時台や午前 0 時台に羽田空港を出発する定期便を運航させる意向を明らかにした。

●新神戸・三宮にシャトルバス

神戸市は 3 月 22 日、神姫バスが神戸空港と三宮・新神戸を結ぶシャトルバスを 4 月 1 日から運行すると発表した。神戸駅～ポートアイランド間の既存の路線バスも空港まで延伸する。4 月の民営化に合わせてアクセスを改善し、増加が見込まれる空港利用者の利便性向上を狙う。

●兵庫県が3空港フォーラム

兵庫県は 3 月 28 日、関西の航空需要拡大について考えるフォーラム「みんなで盛り上げる 3 空港一体運営」を神戸市内のホテルで開いた。慶応大の加藤一誠教授による基調講演のほか、3 空港を運営する関西エアポートの山谷佳之社長らが参加したパネルディスカッションがあり、集まった約 200 人が熱心に聞き入った。山谷社長は「来年度は 3 空港の利用者 5,000 万人を目標に、世界に通用する空港にしたい」と強調した。

═ 成田国際空港 ═

●3本目滑走路や発着時間拡大で地元合意

成田空港の機能を強化する計画について、千葉県と成田市など空港周辺の 9 市町、国土交通省と成田国際空港会社は 3 月 13 日、千葉市内で 4 者協議会を開き、①3 本目となる 3,500m の C 滑走路新設②現在 2,500m の B 滑走路を 1,000m 延伸③夜間早朝の発着制限を緩和する―との内容で合意した。運用時間延長は 1978 年の開港以来初めてとなる。10 年後の完成をめどに滑走路新設計画を進め、完成すれば年間発着枠は 30 万回から 50 万回に増加する。

●夏ダイヤ、週4,797回で過去最高

成田国際空港会社が 3 月 22 日発表した 2018 年夏ダイヤによると、週あたりの総発着回数は前年同期比 77 回増の 4,797 回、乗り入れ航空会社数は 2 社増の 98 社、就航都市は国内外合計 133 都市で、それぞれ過去最高を更新する。

═ 中部国際空港 ═

●ジェットスターが拠点公開

LCC のジェットスター・ジャパンは 3 月 26 日、中部空港に開設した拠点を報道関係者に公開した。成田、関西に次ぐ拠点で、機体の整備体制などを整えて国内・国際線の充実を図る。

═ その他空港 ═

●チャンギ空港、7月から空港使用料・着陸料などを6年連続で値上げへ

シンガポール・チャンギ国際空港は 7 月 1 日から、空港使用料を値上げすると発表した。ターミナル設備などの改修資金に充てる。旅客サービス料と旅客保安サービス料計 27.9 シンガポール・ドルを旅客サービス・保安料に統合し、2024 年までの 6 年間、毎年、2.5SGD（約 200 円）値上げする。また空港開発税を新設、出発客は 10.8SGD、乗り継ぎ客は 3SGD を支払う。

●愛称「岡山桃太郎空港」に決定

岡山県などが募集していた岡山空港の愛称が「岡山桃太郎空港」に決まり、3 月 10 日、同空港の開港 30 周年記念式典で発表された。

●熊本空港民営化で募集要項発表

国土交通省は 3 月 15 日、熊本空港の震災からの復興の加速化や、民間のノウハウを活かした利用促進・サービス向上を図るため、2020 年 4 月から熊本空港の運営を民間に委託することを

決め、公募条件、手続などの募集要項を公表、22 日に説明会を開いた。事業期間は当初 33 年＋オプション延長 15 年以内とし、空港運営等事業やビル・駐車場事業等を担う。2022 年度末までに既存の国内線ターミナルビルを取り壊し、国内線・国際線が一体となった新ターミナルビルを運営権者が整備することとしている。

●シンガポール、発着時間守らぬ航空会社に罰金

チャンギ空港を利用する航空会社が発着時間を守らない場合に、シンガポール政府が最大 10 万シンガポールドル（約 800 万円）の罰金などを科す航空法改正が 3 月 19 日の国会で可決された。

●福岡空港着陸時にピーチ機パンク、重大インシデントに認定

3 月 24 日午前 8 時 10 分ごろ、関西空港発のピーチ・アビエーション 151 便、エアバス A320 型機（乗客乗員 165 人）が福岡空港着陸後に前輪のタイヤ 2 つがパンクして動けなくなり、滑走路が約 2 時間半にわたり閉鎖された。82 便が欠航し、22 便の到着地が変更された。

国土交通省は、機体の前脚に損傷が確認されたことから、事故につながる恐れがある重大インシデントに認定した。

● 静岡空港民営化、三菱地所・東急に優先交渉権

静岡県は 3 月 28 日、2019 年度に予定している静岡空港の民営化で、運営事業者となる優先交渉権者に三菱地所・東京急行電鉄グループを選定したと発表した。事業期間は 2019 年 4 月 1 日から 20 年間。

●国交省が北海道内空港運営入札で方針、最低入札価格720億円

国土交通省などは 3 月 29 日、2020 年度に予定する新千歳など北海道内 7 空港の運営権売却に向けた入札条件を盛り込んだ実施方針を発表した。運営期間は 2020 年度から 30 年間で、最低入札価格は 720 億円とした。

航空

●ピーチ、パイロットを自社養成

ピーチ・アビエーションは 3 月 1 日、パイロットの自社養成を始めると発表した。これまでは資格を所有した人材を採用していたが、パイロット不足に対応し、自社での育成に乗り出す。日本の LCC でパイロットの自社養成は初めて。

●全日空、吉祥航空と共同運航

全日本空輸は 3 月 14 日、上海吉祥航空と 25 日からコードシェア運航（共同運航）とマイレージ・プログラムで提携を行うと発表した。

●キャセイ航空、赤字倍増

香港のキャセイパシフィック航空が 3 月 14 日発表した 2017 年 12 月期決算は最終損失が 12 億 6,000 万香港ドル（約 170 億円）と、2 期連続の赤字だった。中国の国有航空や LCC との競争激化で旅客部門の収益の低下が続き、赤字額は前の期の約 2 倍に拡大した。

●日本、グアム訪問者数トップ陥落

2017 年に米領グアムを訪れた日本人は約 62 万人（前年度比 17％減）で韓国（約 68 万人、約 26％増）に抜かれ、少なくとも 1976 年以降、日本が維持してきた訪問者数首位の座を譲ったことが 3 月 14 日、分かった。2017 年 8 月に北朝鮮がグアム沖への弾道ミサイル発射計画を表明し、旅行キャンセルが相次いだことが一因。

●ANA傘下のピーチとバニラが経営統合

ANA ホールディングスは 3 月 22 日、傘下のピーチ・アビエーションとバニラエアの LCC2

社を、2019 年度末をめどに統合すると発表した。ブランドはピーチに一本化する。売上高は LCC 国内首位のジェットスター･ジャパンを上回る。20 年度には売上高を約 2 倍の 1,500 億円、営業利益 150 億円規模を目標とする。ピーチは関西、バニラは成田を拠点にしており、重複は 3 路線だけ。ピーチは一部の本社機能を首都圏にも置くことを検討する。

●全日空、アリタリア航空と提携

全日本空輸は 3 月 23 日、イタリアのアリタリア航空と提携すると発表した。10 月末に始まる冬ダイヤから日伊間の国際線や両国の国内線を共同運航（コードシェア）する。両社は加盟する航空連合が異なるが、日本の航空会社が手掛けていない日伊路線で協力する。

●ANAと双日がビジネスジェット会社、ホンダジェット活用

ANA ホールディングスと双日は 3 月 28 日、ANA ビジネスジェットを設立し、ビジネスジェットを活用したチャーター手配事業を開始すると発表した。2018 年夏の設立を予定している。併せて、ANA ホールディングスが本田技研工業の航空機事業子会社であるホンダ･エアクラフト･カンパニーと戦略的パートナーシップを締結した。海外での ANA 便からビジネスジェットへの乗り継ぎ手配、日本から直行するチャーター便手配などを行う。小型のビジネスジェットではホンダジェットを使う。

●中国国際航空が増収増益決算

中国国際航空は 3 月 29 日、2017 年の通年決算を発表した。売上高は前年比 7.71% 増の 1,240 億 2,600 万人民元、純利益は 11.38% 増の 86 億 3,100 万人民元で好調なアウトバウンド需要を反映した好決算となった。

関西

●大浴場付きロードサイトホテルが開業

南海電気鉄道は 3 月 1 日、関西空港対岸のりんくうタウンに新ロードサイド型ホテル、ハタゴイン関西空港（100 室）を開業した。ソラーレ・ホテルズ・アンド・リゾーツ（東京都）が開発したオリジナルブランドで、旅籠の情緒性を融合させた新趣向のロードサイドホテル。大浴場もある。

●2月の関西百貨店、春節好調

関西の主要百貨店 4 社は 3 月 1 日、2 月の売上高（速報値）を発表した。バレンタイン商戦で自分用のチョコを買い求める人が多かったほか、春節期間が昨年と違い 2 月にずれたことで免税品の販売も伸びた。あべのハルカス近鉄本店は地域のイベントと提携して訪日客を呼び込み、免税品売上高は 3.4 倍に膨らんだ。

●大阪ホテル稼働率、1月85.5%に

日本経済新聞社が 3 月 1 日まとめた 1 月の大阪市内の主要 13 ホテルの平均客室稼働率は、85.5%と前年同月比 2.4 ポイント上昇した。前年を上回るのは 13 か月連続。春節連休が 2 月にずれたため、中華圏を中心に訪日旅行の個人客が減ったが、各ホテルは外国からの報奨旅行など団体客や、国内客の取り込みに力を入れた。

●兵庫県の民泊条例、子育て施設・宅地周辺は全面禁止

兵庫県議会は 3 月 2 日、民泊の独自ルールを定めた条例を可決した。住居専用地や子育て施設の周辺では年間を通じて営業を禁止し、城崎温泉（同県豊岡市）などの地区では営業期間を制限する。

●大阪府、宿泊税5,000円以上に

松井大阪府知事は 3 月 2 日、宿泊税の対象を宿泊料金 1 人 5,000 円以上に拡大する方針を明

らかにした。1人5,000円～1万円未満の税額を50円とする考えだ。現在は1万円以上に対し、100～300円を課しているが、年間の税収が7億5,700万円と当初想定を3割下回ったため対象拡大に踏み切る。

●神戸商工会議所が「経済ビジョン」　企業誘致や産学連携盛り込む　2030年目標

神戸商工会議所は3月5日、2030年を目標にした「神戸経済ビジョン」を発表した。神戸経済の中長期的な将来像をまとめたのは23年ぶり。外資系企業の誘致や産学連携の強化などを盛り込んだ。神戸空港から三宮や新神戸へのアクセス強化のために、自動運転シャトルバスの運行やポートライナーの延伸などを提案した。

●G20首脳会議準備へ協議会

2019年に日本で初めて開催される20か国・地域（G20）首脳会議の開催都市に大阪が選ばれたことを受け、大阪府市や関西経済連合会などは3月6日、受け入れ準備を進めるG20大阪サミット関西推進協力協議会（会長・松井一郎大阪府知事）の設立総会を東京都内で開いた。

●名神湾岸連絡線、片側1車線に、西宮浜に新出入り口も

兵庫県と国土交通省近畿地方整備局などは3月6日、名神高速道路と大阪湾岸道路（阪神高速湾岸線）を西宮市でつなぐ名神湾岸連絡線について、片側1車線の2車線道路とすることを決めた。西宮浜ランプ近くに新たな出入り口を設けることでも一致した。

●ハルカス入場者、初の前年超え

日本一の高層ビル、あべのハルカスが3月7日、開業から4周年を迎えた。この1年間の入場者数は前年比9.1％増の4,233万人で、初めて前年を上回った。訪日外国人客の増加や、あべのハルカス近鉄本店改装などが寄与した。

●府内総生産、大阪が愛知に抜かれ3位に、2015年度

大阪府が3月9日に発表した2015年度の府内総生産は39兆1,069億円（前年度比2.4％増）で、愛知県の県内総生産39兆5,593億円を約4,500億円下回り、3位に下がった。今回の発表分から県内総生産の算出基準が国際基準に合わせて改定され、新たに企業の研究開発費用などが算入された。このため、トヨタ自動車をはじめ、製造業が盛んな愛知の数値が大幅に伸びたとみられる。

●JR西日本とパナソニック、京都駅などに音声翻訳システム

JR西日本とパナソニックは3月9日、京都や天王寺など関西の5つの主要駅に英語、中国語、韓国語に対応する音声翻訳システムを30日から導入すると発表した。海外からの旅行客に、電車の運行情報や観光地への行き方を案内する。地震や火災などの緊急時の誘導にも活用する。

●大阪城、2017年度入館者が過去最高を更新

大阪市は3月12日、大阪城天守閣の2017年度の年間入館者数が3年連続で過去最高を更新したと発表した。10日に2016年度の255万7,394人を突破した。

●「新大阪駅の再開発を」プロジェクト産業協議会が提言

鉄鋼や建設などの企業、業界団体で構成する日本プロジェクト産業協議会（会長・宗岡正二新日鉄住金会長）は3月13日、新大阪駅周辺の再開発を求める提言を発表した。ホテルや国際会議場などを設け、地下にバスターミナルを建設して鉄道との乗り換えを改善する。淀川に新しい橋を整備してJR大阪駅北側「うめきた」との人の行き来を増やすことも目指す。事業費は1兆7,000億円と想定している。

●大阪市、民泊条例案の修正案を公表

全国で民泊を解禁する住宅宿泊事業法（民泊新法）が6月に施行されるのを前に、民泊をめぐり現行条例案の規制を強化する方針を示していた大阪市は3月15日、住居専用地域や小学校

の周辺などで一定の規制を設ける内容を定めた修正案を公表した。

●大阪市内の民泊仲介、1〜2月は前年比16倍、予約サイト大手

宿泊予約サイトの世界大手、ブッキング・ドットコムの日本法人は3月15日、サイトに登録された大阪市内の民泊への仲介実績（室数ベース）について、2017年は前年比6.8倍、2018年1〜2月は同16倍まで急増したと明らかにした。

●関経連副会長に近鉄・小林会長、大商副会頭に吉田社長

関西経済連合会と大阪商工会議所は3月16日、関経連副会長に近鉄グループホールディングスの小林哲也会長（74）、大商副会頭に近鉄グループホールディングスの吉田昌功社長（65）が就くと発表した。関経連は5月の定時総会後の理事会で、大商は3月29日の議員総会で正式に決めた。

●関西観光本部が初交流会

近畿2府4県と鳥取など近隣4県、経済、観光団体でつくる広域連携DMOの関西観光本部は3月20日、大阪市のマイドームおおさかで、関西インバウンド交流会を開いた。自治体など関係者がセミナーや出展者との交流を通じ、インバウンド（訪日外国人客）対応の動向や、地域経済の活性化へのヒントを探った。

●2月の免税売り上げ、1.4倍

日本銀行大阪支店が3月22日発表した2月の関西地域の百貨店の免税売上高は42.6%増の94億7,100万円で、16か月連続で前年実績を上回った。春節の休暇に関西で買い物をする訪日客が増えた。

●2月の近畿百貨店、11か月ぶり減収

日本百貨店協会が3月22日発表した2月の近畿地方（福井県含む2府5県）の百貨店売上高は前年同月比0.2%減の1,053億円だった。降雪や寒波の影響で春物衣料の販売が出遅れ、11か月ぶりに前年実績を下回った。地域別では免税品販売が好調な大阪が5.2%増だったが、京都1.8%減、神戸4.3%減、その他近畿12.6%減と地域差が目立った。

●クールジャパン、大阪城公園内に3劇場

官民ファンドのクールジャパン機構と吉本興業など13社は3月23日、大阪城公園に整備する劇場「クールジャパンパーク大阪（仮称）」の概要を発表した。同園の森ノ宮エリアに大中小3劇場を2019年2月に開業する。古典芸能や落語、演劇など多様な娯楽を上演、訪日客向けに言葉が分からなくても楽しめる演目も用意し、年間50万人の来客を目指す。

●南海、訪日客向け観光サイト

南海電気鉄道は3月24日、訪日客向けの観光案内サイト「NANKAI TRAVEL GUIDE」を開設した。乗車券の購入方法や乗り換え案内、沿線の観光地情報を掲載する。英語や中国語のほか、タイ語やアラビア語など計15言語に対応する。

●公示地価、ミナミがキタを逆転

国土交通省が3月27日に発表した1月1日時点の地価公示によると、地方圏の商業地が前年に比べて0.5%上昇し、26年ぶりのプラスに転じた。住宅地は全国ベースで同0.3%上昇し、10年ぶりのプラスとなった。関西の商業地の公示地価はインバウンド効果が如実に表れ、商業施設やホテル用地の需要増を追い風に京都府の上昇率が6.5%と全国トップとなり、上昇率上位10地点のうち6地点を京阪神で占めた。大阪府では1970年の調査開始以来、初めてミナミ（難波・心斎橋エリア）の最高価格がキタ（梅田エリア）を逆転した。

●関経連が2018年度事業計画

関西経済連合会は3月27日、2018年度の事業計画を発表し、アジア各国の企業と関西企

業が双方向で協力して新しいビジネスを生み出すプラットフォーム（基盤）づくりを目指す方針を明らかにした。このほか、2025 年万博やカジノを含む統合型リゾート施設（IR）の大阪誘致、リニア中央新幹線や北陸新幹線の大阪までの早期開業などに向けた取り組みも盛り込んだ。

●オーク200が「大阪ベイタワー」に改称、温浴施設開業へ

JR 弁天町駅前の複合商業施設、オーク 200 の運営会社は 3 月 27 日、施設名を「大阪ベイタワー」に改称した。2019 年 2 月にも、新たに温浴施設を開業する計画も発表した。ユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）などに近い立地を生かし、訪日外国人客を取り込む。中核施設のホテル（51 階建て）は客室数を 383 から 464 に増やし、29 日に「アートホテル大阪ベイタワー」として開業した。

●2月の大阪市内ホテル稼働率92.9%

日本経済新聞社が 3 月 28 日まとめた 2 月の大阪市内の主要 13 ホテルの平均客室稼働率は、92.9%と前年同月比 3.9 ポイント上昇した。前年を上回るのは 14 か月連続。中華圏の旧正月を祝う春節にともなう連休で、中国などアジアの観光客の宿泊需要を取り込んだケースが多い。

●37年を目標に御堂筋全て歩道化、官民委提言案

大阪のメインストリート・御堂筋（梅田～難波、4.2km）の将来像について、大阪市や経済団体などでつくる御堂筋完成 80 周年記念事業推進委員会（委員長・吉村洋文大阪市長）は 3 月 30 日、完成 100 年となる 2037 年に、車道をなくして全域で歩道化する構想を盛り込んだ提言案を公表した。また 2025 年の誘致を目指す国際博覧会（万博）までに最大 6 車線ある車道のうち、両側の側道を廃止して歩道を広げる。

●なにわ筋線の民間出資、南海6割、JR西4割に

大阪市内を南北に貫く新線、なにわ筋線について、新線を整備する第三セクター、関西高速鉄道への民間負担分の出資割合が 3 月 30 日決定し、南海電気鉄道が約 6 割の 185 億円、JR 西日本が約 4 割の 145 億円を負担することになった。なにわ筋線の南海の営業区間が JR 西よりも長く、事業費がかかることから南海の負担を多めに設定した。

●国交省、JR新大阪駅に地下ホーム新設構想

国土交通省は 3 月 30 日、整備新幹線の与党検討委員会で、JR 新大阪駅の地下に山陽新幹線のホームを新設する構想を明らかにした。新大阪駅を発着できる新幹線の本数を増やし、建設中の九州新幹線長崎（西九州）ルートとの相互直通運転を目指す。リニア中央新幹線や北陸新幹線の新駅も、新大阪駅の地下への整備が有力視されており、高速鉄道の路線結節のハブ（拠点）にする狙いがある。

●京奈和道が全線事業化

奈良県は 3 月 30 日、京都、奈良、和歌山の 3 府県を結ぶ京奈和自動車道（約 120km）のうち、大和北道路の仮称・奈良北インターチェンジ（IC）～仮称・奈良 IC 間（6.1km）が、新たに事業化されたと発表した。唯一残っていた同区間の事業化で、京奈和道は全線開通へ大きく動き出した。

●泉州観光の司令塔設立

泉州地域で観光戦略の司令塔となる一般社団法人 KIX 泉州ツーリズムビューローの設立総会が 3 月 31 日、泉佐野市のホテルで開かれた。地元の 9 市 4 町や関西エアポートなどの企業、有識者が参加。訪日観光客の誘致を促進し、観光客の興味を探る調査結果を基に、民間の手法で消費拡大も目指す。

国

●2月の訪日外国人、前年同月比23.3％増

日本政府観光局が 3 月 20 日に発表した 2 月の訪日外国人客数は、前年同月比 23.3％増の 250 万 9,300 人で、2 月として過去最高を記録した。昨年は 1 月末にあった旧正月休暇が 2 月となったことにより、中華圏の訪日需要の押し上げにつながった。

●民泊、届け出は31件

観光庁は 3 月 20 日、一般住宅に旅行者らを泊める「民泊」営業の事前受け付けに 31 件の届け出があったと明らかにした。受け付けは 3 月 15 日に始まり、自治体窓口分は 16 日まで、国が開設した専用ホームページは 19 日までを集計した。旅館業法の許可などがない「ヤミ民泊」の家主らの届け出は、6 月 15 日の住宅宿泊事業法（民泊新法）施行直前に集中するとみている。

●地方空港の安全に不安、国交省検査

国土交通省が 2016 年までの 3 年間に全国の空港で行った安全管理検査で、地方自治体が管理する 64 空港で平均 6.7 項目の基準違反が確認され、国･会社管理空港の平均の 4 倍近くに上ったことがわかった。

●国交省、航空落下物被害で31空港に補償制度拡大

国土交通省は 3 月 26 日、羽田と成田の 2 空港で実施している航空機からの落下物による物的、人的被害の救済制度を中部、関西、伊丹など全国の主要 31 空港周辺に拡大すると発表した。補償の上限は 50 億円程度を想定、2018 年度中に運用を開始する。

●地域航空「合併か統合を」 国交省 有識者会議が報告書

離島などを結ぶ地域航空会社 5 社の路線維持策を検討した国土交通省の有識者会議は 3 月 27 日、大手航空会社の系列を超え「合併か持ち株会社の設立による経営統合を模索すべきだ」とする報告書をまとめた。対象となっているのは日航系の日本エアコミューター（霧島市）、北海道エアシステム（札幌市）、天草エアライン（天草市）と、全日空系のオリエンタルエアブリッジ（長崎県大村市）、ANA ウイングス（東京都）の 5 社。

●2017年末の在留外国人256万人、最多更新

法務省は 3 月 27 日、2017 年末時点の在留外国人数が 256 万 1,848 人だったと公表した。2016 年末から 17 万 9,026 人増で過去最多を更新した。中国の 73 万 890 人が最多で、韓国の 45 万 663 人が続いた。

●45年、東京除き人口減

国立社会保障･人口問題研究所は 3 月 30 日、2045 年までの地域別将来推計人口を公表した。総人口は 2035 年に全都道府県で減少に転じ、2045 年には東京を除く 46 道府県で 2015 年より少なくなり、東京集中の加速化がうかがえる。

●講演抄録

第449回定例会

阪神高速道路ネットワークの整備
～関西の活力向上と発展にむけて～

阪神高速道路株式会社
取締役兼執行役員
寺尾　豊 氏

●とき　2018年1月22日（月）　●ところ　大阪キャッスルホテル6階　鳳凰・白鳥の間

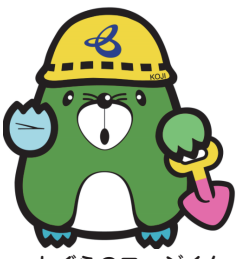
■はじめに

日頃より、当社の事業にご協力をいただき、また、このように当社の事業を説明できる機会をいただきましてお礼を申し上げます。

今年度、阪神高速道路では大きく3つの変化がありました。その一つが、昨年6月3日、近畿圏に新たな高速道路料金を導入したことです。これまで、普通車と大型車の2車種で料金を設定していましたが、近畿圏全体で5車種の料金水準に整理統一して、公平でシンプル、シームレスな料金に移行しました。二つ目は、今回の料金設定にあたって、関西で特に遅れているミッシングリンクの整備のための財源を確保し、事業に着手していくことになりました。三つ目は、このようなネットワークを維持するために、架け替えも含めた大規模更新や、大規模修繕を具体的に始めました（リニューアル工事）。

まず宣伝になりますが「もぐらのコージくん」は当社のマスコットキャラクターです。昨年の大阪モーターショーで当社のブースにも登場いたしました。これからいろんな所で、万博誘致の活動とともに、「もぐらのコージくん」も積極的にアピールしていきたいと考えています。

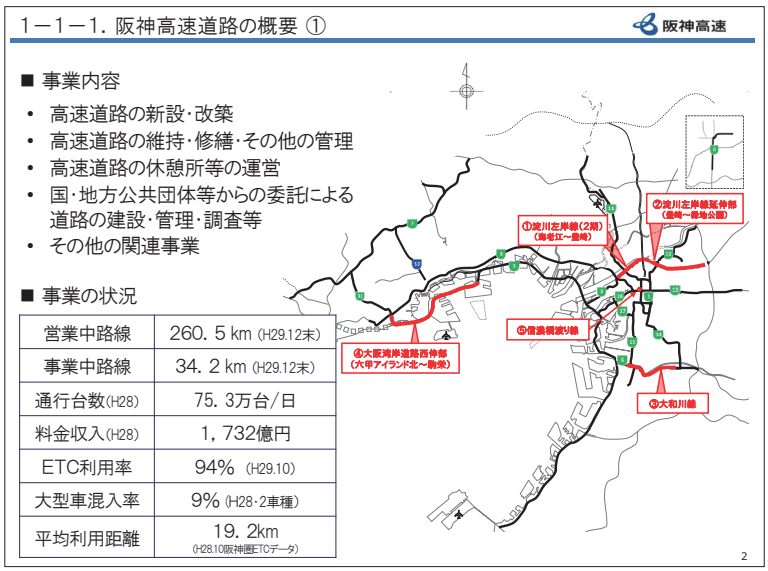
先日、ゆるキャラグランプリの企業部門にも出場したのですが、認知度が低く500エントリー中何とか約80位に入ったのですが、この機会にお見知りおきいただいて、次回もエントリーできるチャンスがあれば、皆さまのご支援を賜りたいと思います。



もぐらのコージくん
©A.M/J-9

■阪神高速道路の概要

阪神高速道路の事業内容は、高速道路の新



設・改築、維持・修繕、パトロールや料金徴収を行っています。また、このほかにも、少ないながらサービスエリアなどの運営や国・地方公共団体などからの委託による道路の建設・管理、調査を行うとともに、関連事業として高架下の駐車場や遊休地を活用した不動産事業なども手がけています。例えば、大阪港咲洲トンネル、夢咲トンネルの管理運営や神戸市須磨区の地産地消の野菜や魚などを販売する産地直送市場「ナナ・ファーム須磨」の運営なども阪神高速グループで実施しています。

阪神高速道路の事業の状況ですが、営業中路線が260.5km、事業中路線が34.2km（図面上の赤い線で示しています）①淀川左岸線（2期）は、淀川の左岸側に、淀川左岸線の一部として、大阪市との合併施行で事業を行っている約4.4km の区間です。③大和川線が7.7km で現在事業中です。⑤信濃橋渡り線は、これまで神戸線や湾岸線からは直接環状線を北上できなかったところですが、これらを直接つなぐランプを新設しています。②淀川左岸線延伸部、④大阪湾岸道路西伸部は、有料道路事業と公共事業の合併施行方式として着手したものです。これらのうち大和川線、信濃橋渡り線については2019年度末に完成の予定です。

大阪都市再生環状道路を構成する近畿自動車道・湾岸線は既に供用しており、大和川線が2019年度までに供用、残る淀川左岸線延伸部の着手で大阪都市再生環状道路のネットワークが全体として完成に向け、目途がついた状況になります。

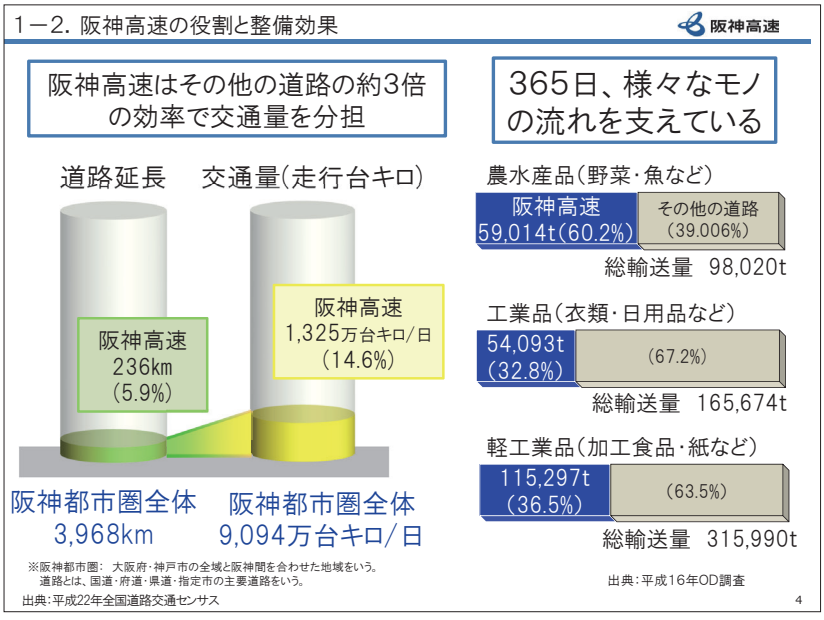
このほか現在の阪神高速道路通行台数は日平均で約75万台、料金収入が約1,800億円、1日あたり約5億円の収入になります。

■阪神高速の役割と整備効果

道路の交通量の分担を示した図です。阪神都市圏全体で約4,000km の幹線道路のネットワークがある中で、阪神高速は京都を除いて236km、約6％のシェアです。

一方で、どれくらいの車がどれくらいの距離を走っているかは、走行台キロという呼び方をしますが、阪神都市圏全体では約9,000万台キロ／日です。対して阪神高速では約1,300万台キロ／日と、15% 近いシェアを持っており、通常の道路と比べると、3倍くらいの効率で交通量を分担しています。

また、365日さまざまなモノの流れを支えており、水産品、工業品、軽工業品それぞれの6割、3割、4割弱の物流を阪神高速が担っています。



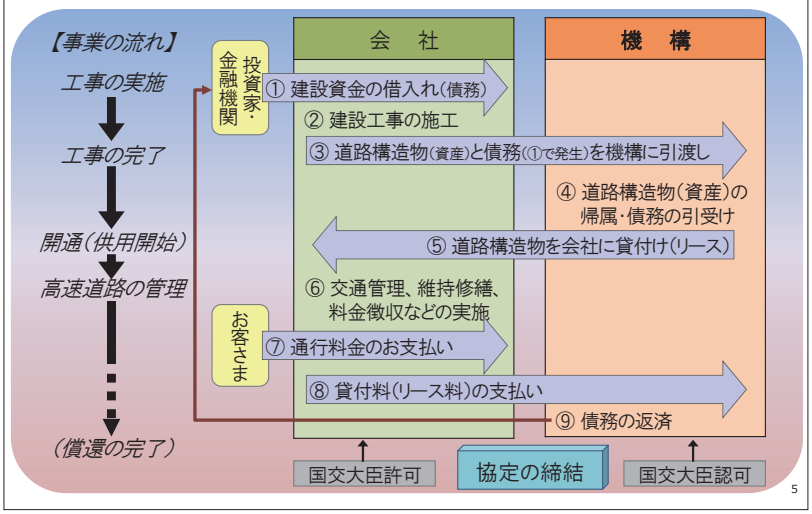
■（独）日本高速道路保有・債務返済機構との役割分担

2005年に道路公団等の民営化が行われ、（独）日本高速道路保有・債務返済機構ができました。上下分離という形で、私たちの道路はこの機構が持っている形になりました。

一般的な事業の流れは、工事を実施して完了させ、開通ののち管理していく中で債務を返済していくという構図です。会社と機構の関係を時系列に並べていますが、当社が借入金で建設し、工事が完了すると道路構造物を、借り入れた債務も併せて機構に引き渡します。そこから道路構造物のリースを受け、当社がお客様から料金をいただき管理を行います。管理の中でリース料を機構に支払い、これまでの債務や利息を機構が返済していきます。

これらは長期に渡り実施していくので、各道路会社6社と機構は協定を締結し、また国土交通大臣の許可、あるいは認可を受けています。

1－3－1.（独）日本高速道路保有・債務返済機構との役割分担 ①　阪神高速



■関西圏・首都圏の環状道路ネットワークの整備状況

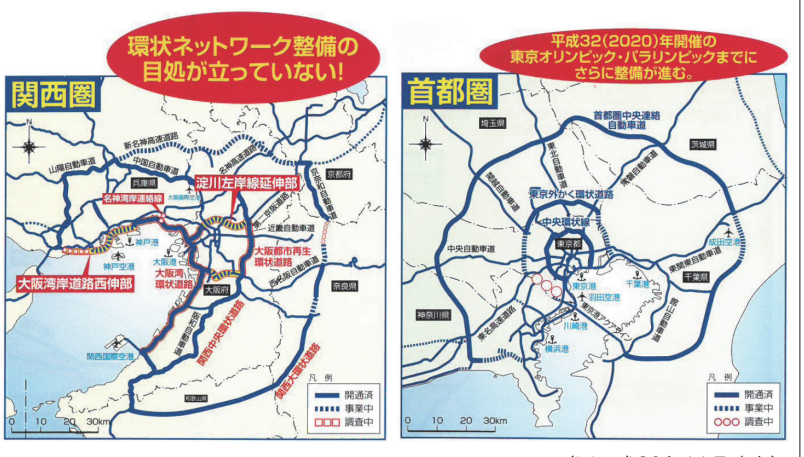
首都圏と関西圏の道路ネットワーク整備状況の違いを示した図です。首都圏は、一番外側が首都圏中央連絡自動車道（圏央道）、その内側に東京外かく環状道路、一番内側に中央環状線があります。

ご覧の通りほとんどが開通済みで、外かく環状や圏央道の一部も、2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでにさらに整備が進むことになっています。最近では、財政投融資を活用してさらに整備を促進させるとも言われており、一定のめどがついている中でさらに整備が促進されていきます。

一方、関西圏に目を移すと、一番外側の京奈和自動車道から新名神を経て、山陽自動車道を通って本州四国連絡道路へつながるものを関西大環状

1－4. 関西圏・首都圏の環状道路ネットワークの整備状況　阪神高速

○首都圏と比較して、関西圏における環状道路ネットワークの整備が遅れている



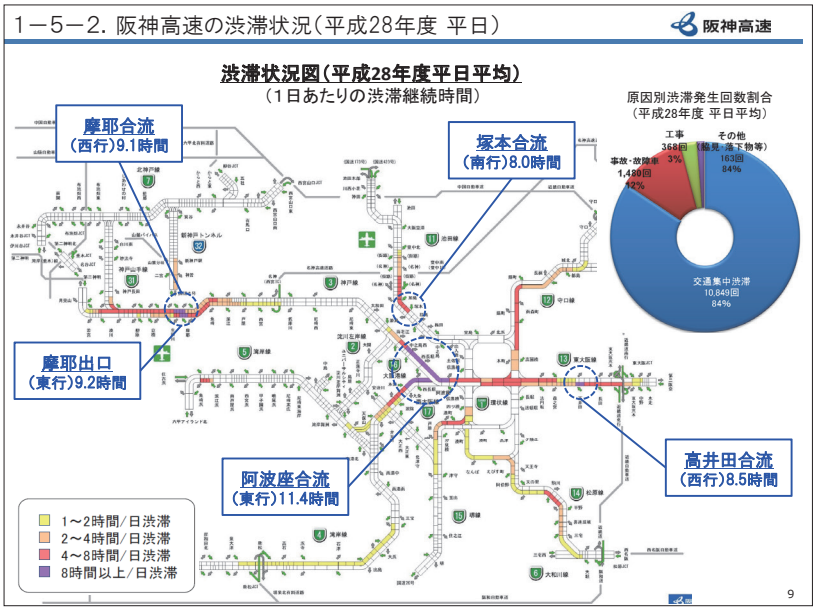
道路と呼んでいます。NEXCO 西日本の整備する新名神は高槻から川西間が昨年12月に開通し、さらに神戸 JCT までは今年3月に開通する見込みです。

しかしながら、奈良市内の大和北道路など未着工の区間がいくつもあり、首都圏と比べてもまだまだネットワークの整備が遅れている状況です。

■阪神高速の渋滞状況

阪神高速の渋滞状況を示しています。3号神戸線の京橋辺り、三ノ宮より少し南側に位置する所です。また16号大阪港線の阿波座合流部付近で、神戸線や湾岸線から合流して環状線にいたる付近や13号東大阪線の渋滞の様子です。

阪神高速のネットワークの中で特に、8時間以上渋滞しているポイントを示しています。神戸線は摩耶合流、湾岸線から神戸線に乗り継ぐ場所です。住吉浜という出口から神戸線に乗るのですが、乗り降りの交通量が非常に多く渋滞が起こります。



また池田線の塚本合流は1日8時間、東大阪線の高井田合流では1日8時間半、2016年度当時では、大阪港線の阿波座合流（東行）が1日11.4時間と最も長時間渋滞していました。

■高速道路のナンバリング

最近、高速道路のナンバリングが進められています。例えば名神が「E1」（エクスプレスの1番目）という路線だったと思います。新たにできるネットワーク、新名神がE1のグループ化で「E1A」といったように、インバウンド向けも含めた分かりやすい道路名称を付けていこうという取り組みです。

しかし、阪神高速や首都高速は今回の対象とはなっていません。その理由は、

既に番号が振られており、ある程度認知度もあるからです。実は阪神高速のネットワークでは、1番から8番まであって9番がない、あるいは25番がない、といったことがあります。ナンバリングの仕方を覚えれば、「ここは○○線だな」と頭の中ですぐに分かるようになります。

まず、基幹路線として1番が環状線。2番が淀川左岸線。3番が神戸線。4、5番が湾岸線、6番が大和川線、7番が北神戸線、8番が京都線です。これ以外の路線は全て支線扱いで、例えば池田線は、環状線（1番）の支線なので11番。そこから右回りに、12番が守口線、13番が東大阪線、14番が松原線、15番が堺線、16番が大阪港線や17番が西大阪線、といった2桁の番号になっています。1の枝番右回りと覚えると、番号を見れば自分がどの路線を走っているかが大体分かります。もう一つが3号神戸線の支線です。神戸山手線という路線がありますが、3号の支線という意味で31番。神戸市から移管を受けた新神戸トンネルが32番。このように番号をつけています。

■道路を造る～近畿圏の新たな料金とネットワークの拡充～

この方針は、一昨年の12月16日に国から出されたものです。もともと首都圏の新たな料金を実施するために出されたものに、近畿圏のいろいろな課題を踏まえてつくられました。

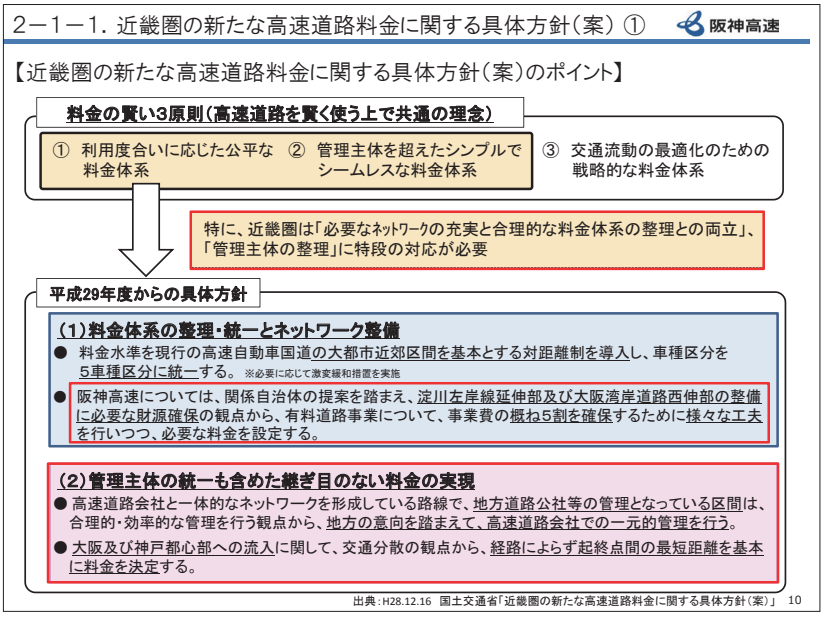
まず「料金の賢い3原則」という共通の理念があります。「①利用度合いに応じた公平な料金体系」、「②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系」、これが現在の基本的な考え方です。「③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系」は、ネットワークが整備されればいろいろなルートの選択が可能になり、時間や渋滞状況、あるいは政策的に料金を変動させ、交通を誘導しながら整序化するといった戦略的な料金体系を考えています。

特に近畿圏は「必要なネットワークの充実と合理的な料金体系の整理との両立」「管理主体の整理」に特段の対応が必要であると記されています。

上記の原則に基づいて、2017年度から、まず料金水準を高速自動車国道の大都市近郊区間をベースとした対距離制とし、また、これまで2車種としていたものを、NEXCO に合わせて5車種に統一しています。

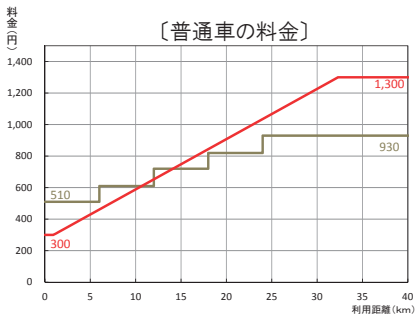
そして淀川左岸線延伸部と大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保の観点から、事業費のおおむね5割を有料道路事業として確保するため、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定しました。

また、もう一つの課題である管理主体の統一としては大阪府道路公社や奈良県道路公社などさまざまな主体が自動車専用道を運営しているので、できるかぎり管理主体を統一していこうと考えました。最後に、現在でもある程度ネッ



2－1－2. 近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）② 阪神高速

【新料金の比較】



車両区分	ETC	現金車
軽・二輪	270円～1,070円	1,070円
普通車	300円～1,300円	1,300円
中型車	310円～1,380円	1,380円
大型車	390円～2,040円	2,040円
特大車	460円～2,600円	2,600円

普通車：(250＋29．52L)×1．08

・公社有料道路の一元管理に向けて

堺泉北有料道路	堺市～高石市（4.7km）
第二阪奈有料道路	東大阪市～奈良市（13.4km）
南阪奈有料道路	堺市～羽曳野市（4.6km）
箕面有料道路	箕面市内（6.8km）

⇨ 平成30年4月に NEXCO西日本に移管

⇨ 平成30年4月に NEXCO西日本に移管

11

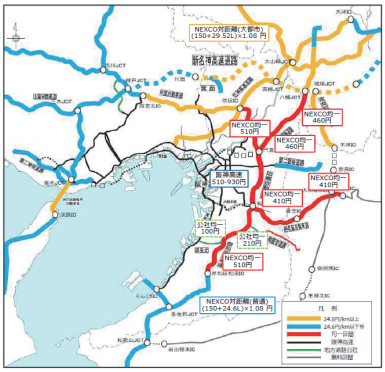
2－1－3. 近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）③ 阪神高速

【地方自治体からの提案概要（阪神圏　5自治体共同）】

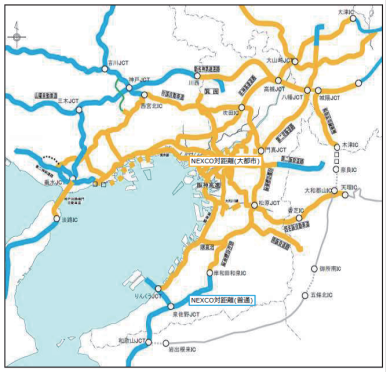
1．料金水準・車種区分の統一

阪神高速・NEXCO西日本・地方道路公社の路線
⇒ NEXCO大都市近郊区間を基本とする対距離制で統一

■現在の料金体系



■新たな料金体系（イメージ）



12

トワークに選択性があるものは、交通の分散を図るという観点から、ルートに関わらず一番安い料金を導入していく予定です。

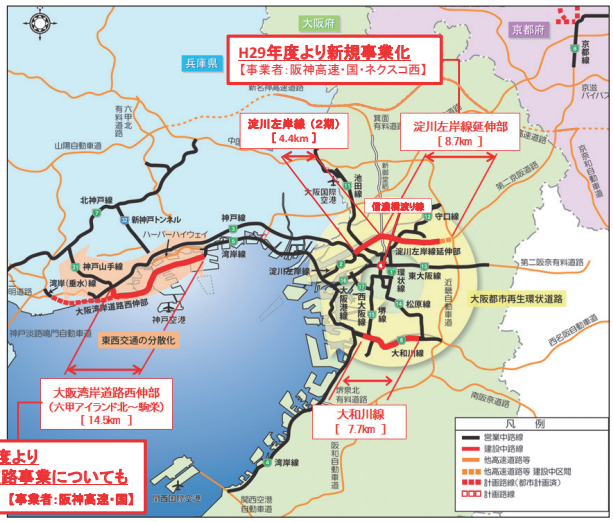
具体的な料金として普通車料金の例です。今まで阪神高速道路は、510円から階段状に料金を設定していましたが、今回から1km走れば29.52円という高速自動車国道の大都市近郊の料金にすべて合わせることになりました。また、激変緩和として上限1,300円、下限300円としており、これは首都高速が1年前に設定したものと同じ水準としています。

併せて、公社有料道路の一元管理を図ります。今回対象としたのは、大阪府と奈良県の道路公社が行っている堺泉北、第二阪奈、南阪奈、箕面の有料道路です。堺泉北と南阪奈はこの4月にそれぞれNEXCO西日本に移管する予定です。

阪神高速が管理している京都高速についても、NEXCO西日本ネットワークとの結びつきが強いことから、一部をNEXCO西日本に移管していきます。また、国道1号のバイパスとなるトンネル区間は、京都市や京都府からの要望を受け、両府市に移管します。今後、2019年4月に移管を予定しており、京都市・京都府に移管する部分は無料化することとしています。

この図は、現在の料金体系と新たな料金体系となっていますが、6月以降は既に新たな料金体系に移行しています。もともとはそれぞれバラバラな料金体系でした。阪神高速の料金が黒色で、これとは別にNEXCO西日本は、大都市近郊の黄色の区間のほか、近畿道や第二京阪などの赤色の区間料金もありました。また緑色の部分は各道路公社の料金という具合でしたが、現時点では、新たな料金体系にあるようにほぼ統一が図られています。

2−2. ミッシングリンクの解消に向けた新規事業の着手



■ミッシングリンクの解消に向けた新規事業の着手

都市再生環状道路を構成する最後の区間である淀川左岸線延伸部で8.7km のミッシングリンクがあります。これを2017年度から、阪神高速と国、および第二京阪の門真 JCT から1.1km を NEXCO 西日本の施行と、3者で役割分担して事業を行っています。

大阪湾岸道路西伸部も、六甲アイランドから31号の神戸山手線まで14.5km のミッシングリンクがあります。こちらは2016年度から国で事業に着手しており、道路網全体の効率的な整備推進に向け、2017年度より有料道路事業を入れ、阪神高速と国の2者による合併施行を行っています。

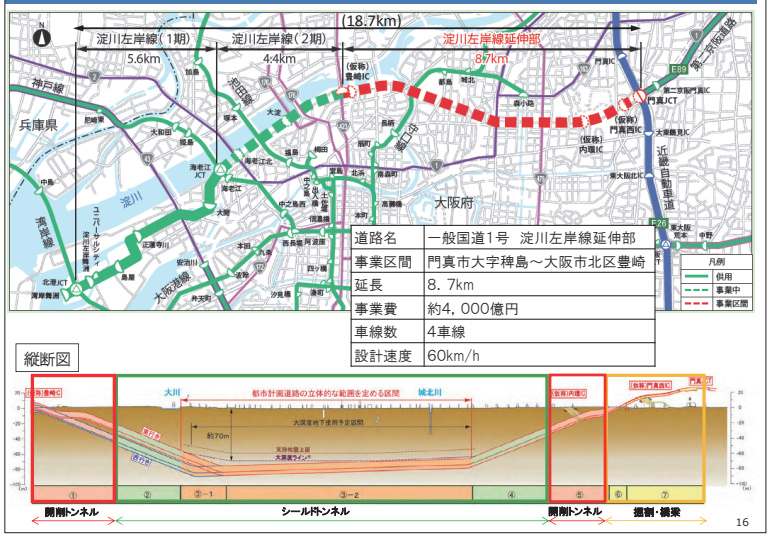
■淀川左岸線延伸部概要

すでに淀川左岸線1期と呼ばれる部分5.6km は供用済みで、淀川左岸線2期が現在事業中です。淀川左岸線2期は、淀川左岸側の堤防敷を一部使うので、非常に慎重な工事が求められます。まだ現地に着手はしていませんが、現在来年度から着手できるよう様々な調整を進めています。

淀川左岸線延伸部は、新御堂筋から門真 JCT まで、大阪市北区、都島区、城東区、鶴見区などの既成市街地を通って繋がります。延長8.7km、事業費が約4,000億円。有料道路事業は、阪神高速で約1,600億　円、NEXCO 西日本の区間で約600億円、合わせて約2,200億円を確保する計画です。4車線、設計速度60km ／ h、下に縦断図がありますが、既成市街地を通っていきますので、この区間に関しては用地買収を不要とする大深度地下を利用する計画です。

大深度の基本的な考え方は、ビルの地下階の利用のない40m より深い部分か、支持層が深い場合は、その支持層の上面からさらに10m 下のどちらか深いほうを大深度地下と指定できるとされています。今回は大深度地下の支持層が深いパターンで設定する計画になっており、左岸線延伸部の計画地では、支持層が約

2−2−1. 一般国道1号 淀川左岸線延伸部　概要

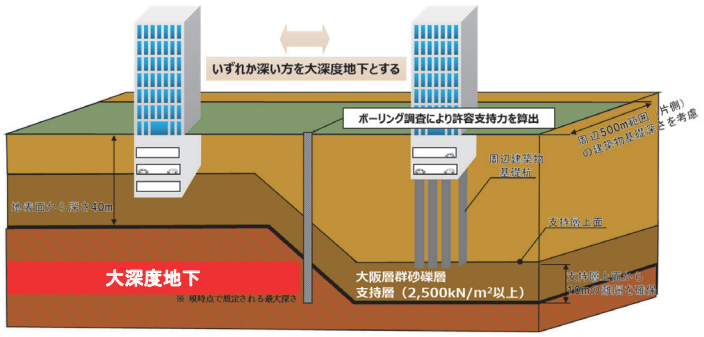


2−2−2. 淀川左岸線延伸部 大深度地下空間の設定　阪神高速

大深度地下空間とは、以下の①及び②のいずれか深い方の地下のこと。
① 地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下40m以深）
② 建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ
（支持地盤上面から10m以深）

→用地補償が不要

【大深度地下の公共的使用に関する特別措置法　第2条】



60m 下に位置するため、さらに10m 下がって70m より深いところに左岸線延伸部が入ってくるということになります。そこへのアプローチが両側にあります。左が淀川側ですが、こちらについては淀川の断面、あるいはその南側にある淀川南岸線という都市計画道路の空間を使います。ただそれほど幅員がないので、こちらの区間は上下車線を縦にもっていきます。普通は並列に並べるのですが、縦にしてその空間に押し込みます。その後大深度地下区間になると、両側を並走させるという計画です。そこから最終的に門真 JCT に上がっていきますが、こちらの区間は、1990（平成2）年開催の「国際花と緑の博覧会」が行われた鶴見緑地の間に位置します。通称「花博通り」という50m 幅の都市計画道路がありますが、昭和の建設時代からこのような新たな自動車専用道路が来ることを想定して50m 幅の都市計画としています。従ってこちらのアプローチ区間に関してもすでに用地がほぼ確保されています。

現在の花博通りは、中央に大きな分離帯があるのですが、そのような空間も使いながら地上に上がっていくことが可能な計画となっています。

■淀川左岸線延伸部 整備効果

淀川左岸線延伸部の整備により都市再生環状道路が完成します。現在は全ての路線が環状線を介して放射方向に連絡していますが、都市再生環状道路約60kmのループが完成することによって、都市圏の通過交通が、例えば現在約10万台あるものが、7万台くらいに減少すると予測しています。都市再生環状道路に移動することによって、環状線あるいは環状線につながるようなネットワークも相当渋滞が緩和されるものと予測しています。

地点間の到達時間予測として、例えば大阪港と枚方の学研都市を結ぶ区間は、現在では第二京阪を通って東大阪線から環状線に入ってくるルートで渋滞時には48分かかるところ、ネットワークができることによって、門真 JCT から

2−2−3. 淀川左岸線延伸部　整備効果　阪神高速

効果1　交通円滑化による都心部の活性化[◎]

大阪都市圏の通過交通（通過交通の割合）※1
【現況】10万台/日（31%）→【将来】7万台/日（20%）

図1　大阪都市再生環状道路による改善イメージ

効果2　臨海部～内陸部の新たな道路ネットワークによる連携の強化[◎]

混雑時の所要時間（枚方市（枚方学研IC）～大阪港（鴻池舞洲））
【現況】48分 ⇒ 【整備後】33分（15分短縮）
（第二京阪道路、東大阪線利用）⇒（第二京阪道路、淀川左岸線延伸部利用）

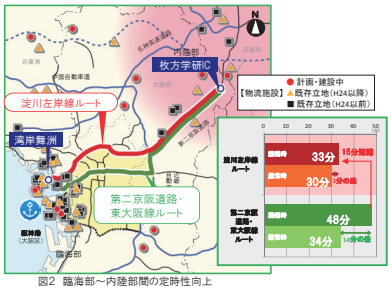


図2　臨海部～内陸部間の定時性向上

効果3　定時性確保による観光産業の活性化[○]

【H28.12.16 社会資本整備審議会 道路分科会 第14回事業評価部会 資料抜粋】

18

そのまま淀川左岸線を通過していけるので33分となり、15分の短縮効果を予測しています。

■大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）概要

現在六甲アイランドまでできている湾岸線を、六甲アイランドからさらにポートアイランド、和田岬を通って山手線まで繋ぐものです。延長14.5km、6車線、設計速度80km／hで、事業費は約5,000億円、このうち有料道路事業として約2,500億円を確保する計画です。

大阪湾岸道路西伸部は、さらに湾岸道路8期という6.4kmの区間があり、これが完成すると垂水JCTまで繋がります。今回は特に渋滞の激しい神戸線のダブルネットワークを早期に整備するため、まずは神戸山手線までの間を繋ぐ計画です。

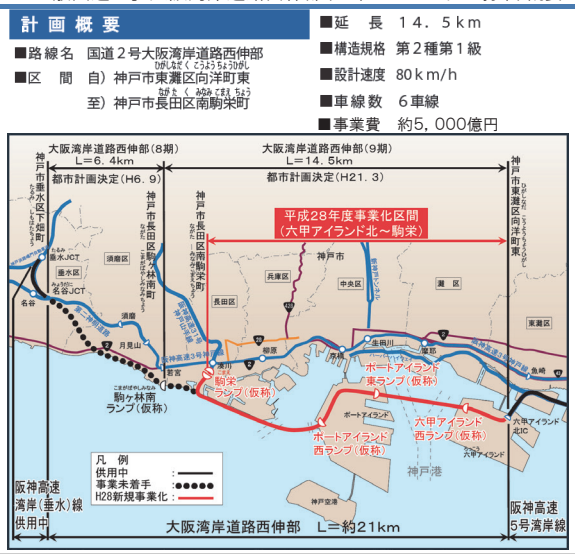
今度は大深度地下とは打って変わって、神戸港を跨ぐルートです。神戸西航路、新港航路、灘浜航路という大型船舶が入ってくる3カ所の航路を跨ぐこととなり、長大橋を建設する必要があります。

現在、航路の幅などから、斜張橋を3連つくるという計画を含め関係者で種々の検討を進めています。ただ、大型船舶が入ってくるため航路高を非常に高く確保する必要があり、新港航路で66mとありますが、これは明石海峡大橋の桁下空間くらいのレベルとなります。

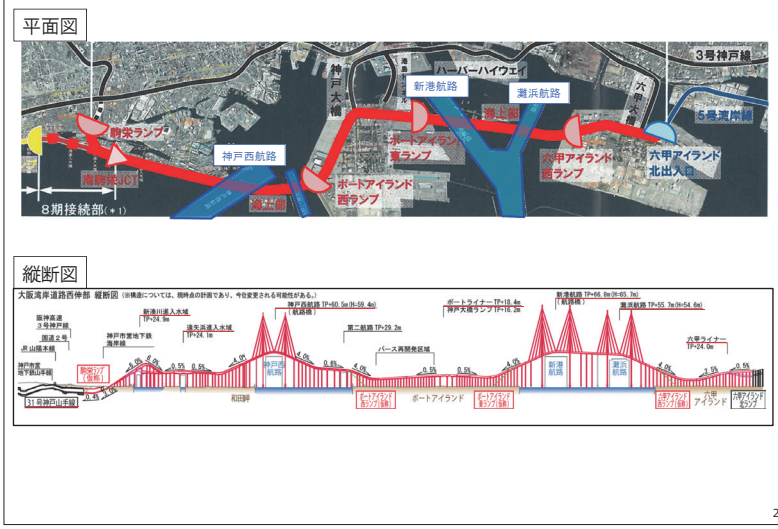
斜張橋のイメージとしては湾岸線の東神戸大橋、天保山大橋のような橋梁がありますが、このような橋梁が3連できることになります。景観上も変わりますし、ランドマークともなるので、当然のことながら経済設計だけでなく、地域の核となるようなデザインも検討していきます。

写真の橋梁は桁下が30～40mあるいは50m弱のものですが、これらよりもかなり高い位置に橋梁ができることになります。

2－2－4. 一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）概要 阪神高速



2－2－5. 大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）ルート概要① 阪神高速

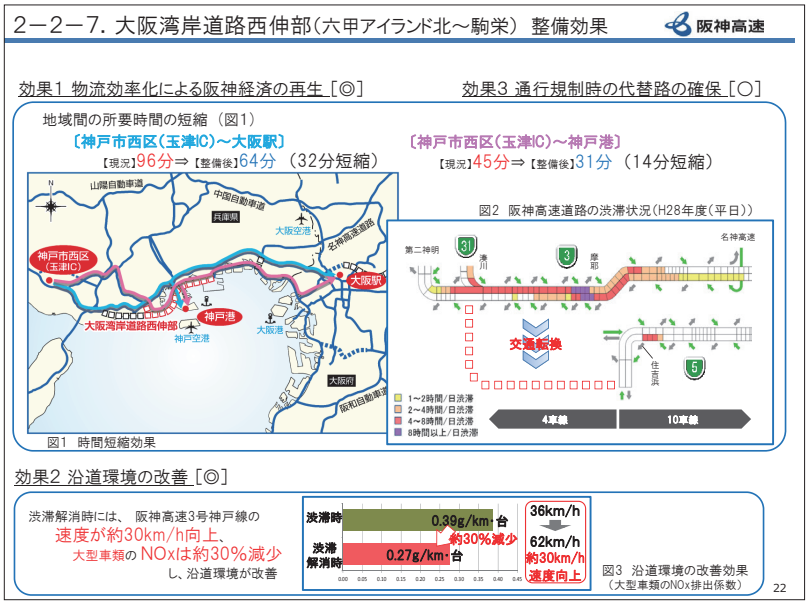


■大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北〜駒栄）整備効果

第二神明の玉津 IC から神戸港や神戸空港まで行くとき、あるいは大阪駅など大阪圏まで行くときの到達時間の変化を予測しています。今は第二神明または神戸線といった渋滞路線に入らなければなりませんので、渋滞時なら大阪駅まで96分、神戸へ行くだけでも45分かかります。これが新たなネットワークが完成すると、7号北神戸線、31号神戸山手線を通って湾岸線にそのまま入れます。その先も淀川左岸線が併せてできていればスムーズに都心に乗り入れることができます。大体96分が64分、45分が31分と、3分の1くらい時間短縮が図れると予測しています。また、このネットワーク整備によって神戸線の渋滞が相当緩和され、平均速度36km／h でしか走れないところが、62km／h くらいで走れるよう改善されるという予測です。

大阪湾岸道路西伸部については、構造や景観をはじめ検討すべき事項はいろいろとありますが、できるだけ早期に着手して整備を進めていきたいと考えています。

同じように淀川左岸延伸部についても、構造の検討をしっかり進めたいと考えていますが、こちらは地下70m以深の計画なので、防災面も十分検討した上で事業を推進したいと考えています。



成31年度までに撤去します。撤去済みの2カ所については、パーキング整備に近々着手の予定であり、できるだけ早い段階で皆さまにご利用いただけるよう努めています。

■道路情報の収集・提供の高度化 ①②③

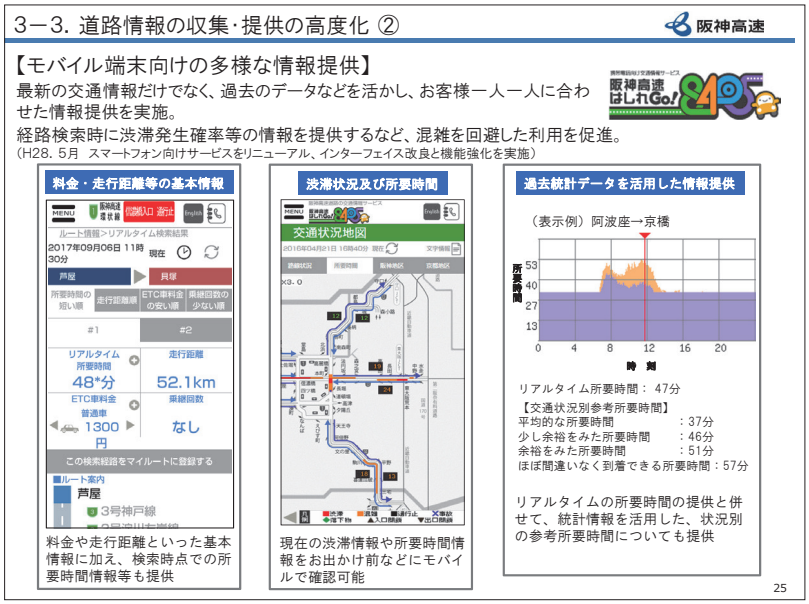
交通情報の把握のために、検知機やカメラなどを備えています。これらから情報を取得し、情報処理センターで加工し、画像や文字によって、代替ルートを含めた案内を行っています。

これらの情報はそれぞれの表示位置でしか分からないため、「はしれ Go!」というモバイル端末向けの情報提供を行っています。リアルタイムの時間・距離・料金・ルートが分かるようになっており、現在の渋滞情報や、今出発すればどのくらい時間がかかるのか、あと1時間遅らせたほうがスムーズに進める、といった選択

■道路を使う ～渋滞・事故の削減を目指して～

新たな道路ネットワークの整備には、今しばらく時間もかかることから現在実施している渋滞対策をいくつか紹介します。阪神高速には旧の料金圏境界に本線料金所が6カ所あります。ほぼ役目を終えているのでこれらを積極的に撤去しているところです。右の写真は尼崎料金所ですが、すでに下のように撤去が完了し、往復6車線の道路が真っ直ぐに繋がっています。この先にはもともとミニパーキングがあったのですが、撤去によって生まれた大きな空間を活用して、もっと憩えるパーキングをつくる計画が進んでいます。

パーキング機能に加え、災害時の備蓄や、橋梁に段差が生じた際の補修資材の備蓄などを積極的に行っていきたいと考えています。すでに2カ所が撤去済みで、残る3カ所（1か所は当面存置）も平



情報も併せて提供しています。

また、民間媒体の「ナビタイムジャパン」の協力を得ていろいろな案内を実施しています。今は実験的ですが、そこにも阪神高速の工事情報などを提供し、阪神高速の経路だけではなく、一般道も含めた最適なルートを提供する取り組みを行っています。

■深江サグ付近での速度回復誘導灯の設置による効果

「サグ区間」とは下りの区間から緩やかに上りに変化するような場所のことです。サグ区間では自ずと速度が落ちるのですが、ドライバーはなかなかそれに気づかず渋滞発生の原因になっています。

深江サグは神戸線東行きの摩耶より少し大阪寄りにあります。ここで設置している速度回復誘導灯は、動物が光の刺激に反応して移動する性質（走光性）を利用して、光を流しながらアクセルを踏む行為を促そうというものです。区間を4つのブロックに分け、車の走行速度に応じて光の速度を変化させて誘導しています。

何年かの実験により試行錯誤を繰り返しましたが、最近ようやく最適なパターンを見つけ出し、渋滞量が7割減、渋滞時間が5割減といった効果が確認されました。それでもまだ渋滞はあるので、劇的に空いたとはなっていませんが、今後このような設備を他の渋滞個所にも展開していこうと考えています。

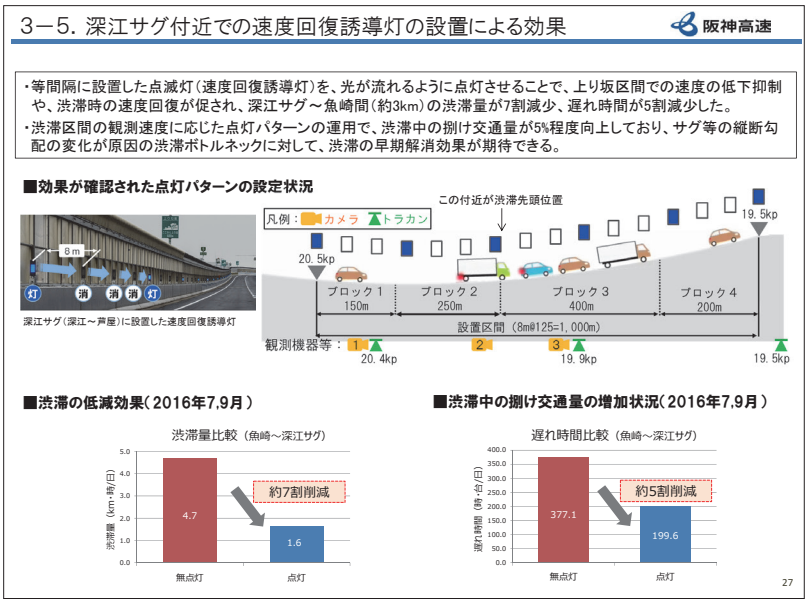
■道路を守る～大規模更新・修繕～

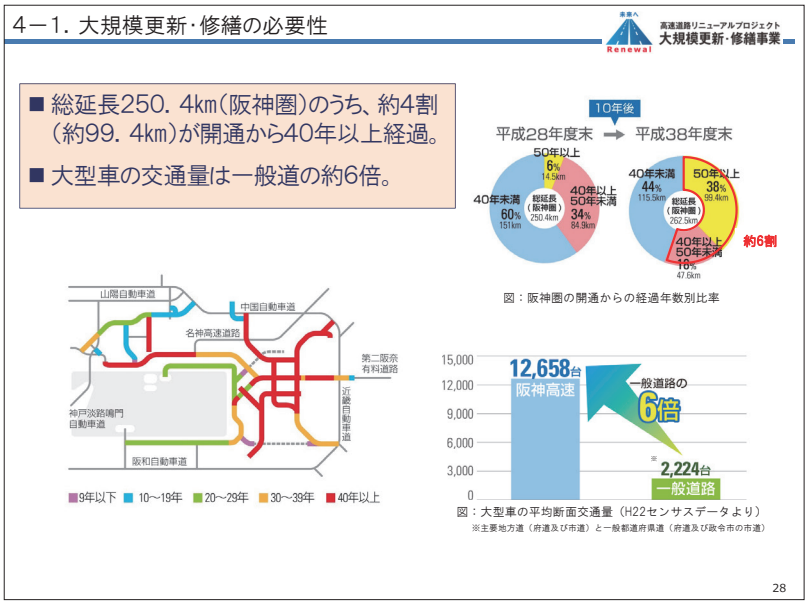
ネットワーク図にあるように、阪神高速では、環状線とその周辺、神戸線の名神高速道路より西側、神戸市から移管を受けた新神戸トンネルなどの赤色の部分が開通後40年以上経っている路線です。当然ながら、あと10年もすると、50年以上の路線が多くなります。

一方で、物流を支えていることの裏返しになりますが、一般道と比べて大型車の交通量が6倍にもなり、構造物にかなりの影響を与えています。

いくつかの損傷事例を紹介します。橋の沈下、コンクリートの剥離、鋼板の亀裂。あるいは橋脚のアルカリ骨材反応、これはセメントと他の成分との化学反応でコンクリートが膨張し、ぼろぼろになる現象で、数十年前に問題になりましたが、阪神高速でもありました。

床版は、アスファルト舗装のさらに下を支えている板のようなもので、コンクリート製や鉄製がありますが、補強鋼板の裏面が腐食したり、鋼床版に亀裂が入ったりします。





当然補修は行っていますが、大規模に補修しようとなるとさまざまな手立てが必要です。

去年の10月から1カ月かけ湾岸線でリニューアル工事を実施しました。湾岸線は6車線であるため車線規制という形で工事を行いましたが、このような形でできる所はなかなかありません。他の場所でいろいろなリニューアル工事を実施しようとすると、どうしても通行止めが必要になり、橋を架け替えるとなると1 ～ 2年以上を要します。

やはり安全・安心、快適なネットワークを引き続き提供するためにも、ネットワークをしっかりと整備し、これらを代替ルートとしても使いながら工事をしていかなければならないと考えています。

■おわりに

皆様のご協力を得て、いろいろなネットワークの事業がようやく進められるようになりました。あとは私たちを含め、国、NEXCO 西日本、自治体の皆様とも一致協力しながら、早く事業を開始し、快適なネットワークをご利用いただけるように引き続き努めてまいりますので、今後も皆さまのご理解、ご支援を賜りたいと願っております。

ご清聴ありがとうございました。

プレスの目

関空発のビッグデータ、外国人観光に生かせ

朝日新聞東京本社　オピニオン編集部　　諏訪　和仁

関西空港の利用者で増えているのは、国際線を使う外国人だ。2017年の利用者2,798万人のうち、約半分の1,431万人が外国人で、その5年前の360万人から4倍と大幅に伸びた。その外国人はどこに行き、何を見て、好むのはどんな食事か。全体像を正確につかむのは難しいが、その一部が分かる資料がある。外国人観光客向けの交通用ICカード「KANSAI　ONE PASS（関西ワンパス）」の利用データだ。

関西ワンパスは関西経済連合会（関経連）が近畿運輸局や関西の私鉄、JR西日本などとともに手がけ、2016年4月に売り始めた。ICカード自体はJR西日本の「ICOCA（イコカ）」と同じものだが、鉄腕アトムがあしらわれている。イコカはほかの交通系ICカードと同じく、利用履歴が券売機などで見ることができる。関経連や近畿運輸局などはこのビッグデータを集めて分析している。

売っているのは、関西空港や新大阪、京都、神戸など関西の主な駅の19カ所の窓口で、外国人にパスポートを確認してから売っている。関西空港駅での販売が全体の9割を占め、海外から降りたってすぐに駅で関西ワンパスを買うケースが多いことが分かる。まさに関空がゲートウェイになっている。

関経連によれば、関西ワンパスの2016年度の販売枚数は約6万枚で、2年目の2017年度は約18万枚で3倍に増えた。外国人観光客の増え方よりも伸びが大きいのは、販売価格を3千円（うち500円は保証金分）から2千円に下げ、買いやすくしたためだという。2016年度の調査で、利用者は平均3回チャージしていることから、使い方で困ることが少ないことが分かってきた。このため、販売額を下げて利用者を増やすことにした。

18万枚に増えたとはいえ、買うのは関空を使う外国人の80人に1人の割合だ。まだ少ないのは、大型バスで動く団体旅行の参加者が多いためだが、電車を使う個人旅行が増えているのも間違いない。1年のうちよく売れる時期は2つあり、3月下旬～4月初めの花見シーズンと11月下旬の紅葉の時期だという。

この関西ワンパスを最も活用しているのは、台湾からの観光客だ。販売枚数の約半分を占める。どの国・地域の観光客が買っているかは、販売時に窓口では記録していない。混み合っていることが多く、窓口の担当者の負担になってしまうからだ。最も多く売っているJR西日本の関西空港駅の窓口で取材したときは、いくつも販売ブースがあるにもかかわらず、常に20～30人の観光客が並んでいた。

では、どうやってどの国・地域の観光客が買っているのかを割り出すのか。手がかりになるのは、利用者向けのスマートフォンでの観光案内だ。英語、中国本土向けの簡体字、台湾など向けの繁体字、韓国語の4種類から表示が選べるため、そこからある程度把握できるようになっている。

関経連や近畿運輸局などが2016年度の使用データを分析したところ、行き先は関空→大阪→京都という流れが圧倒的に多く、これは2017年度も変わっていないという。2016年度と2017年度で電車の乗降データを比べると、電車の乗降が増加傾向にある地点は、大阪ではユニバーサル・スタジオ・ジャパンがあるユニバーサルシティ駅、京都では京都駅、四条周辺（京阪、阪急、京都市営地下鉄）、伏見稲荷駅、宇治駅だった。奈良駅も増加傾向だった。

逆に減少傾向にあるのは、三ノ宮周辺（JR 西日本、阪急、阪神）、姫路駅、大阪・梅田（JR 西日本、阪急、阪神など）やなんば周辺（南海、大阪メトロなど）だった。

一方、利用者向けのスマホ用の観光案内でよく見られている観光地の傾向は変わらず、1 位は梅田スカイビル（大阪市）、2 位は海遊館（同）、3 位は二条城（京都市）だった。乗降データから推計した滞在時間は、大阪府がほぼ 3 日間で、次いで京都が 1 日だが、このほかの滋賀、和歌山、兵庫、奈良は半日に届かない。一連のデータが必ずしも全体像を示すものではないが、大阪と京都の人気が高いのは間違いなさそうだ。実際、大阪の心斎橋筋商店街、京都の四条通りや二条城に行けば、いつも外国人観光客があふれており、肌感覚ともよく合っている。

このデータをどう生かすかが今後の課題だ。京都市は関西ワンパスだけでなく、交通系 IC カードの利用履歴データを使って混雑する観光地から他のすいている観光地に誘導する試みを計画している。すでに乗れないほど混み合っている路線バスから地下鉄の利用を促そうともしている。また、鉄道各社では外国人の乗降が駅ごとに把握できるようになったため、外国語で案内する担当者の配置などに生かす動きもある。

このような活用の仕方も大事だが、本来は関西の中で行き先を分散させ、できるだけ周遊してもらう方法を見いだすための基礎データだ。奈良は増える兆しがある一方で、神戸は落ち込んだままだ。神戸への誘導策は、神戸行きの電車代を大幅に下げるとか、スマホの観光案内に神戸で使える割引クーポンを増やすとか、いろいろな手が考えられる。関経連の幹部は「大阪や京都とは違う『港街』神戸の魅力が外国人観光客にうまく伝わっていない可能性がある。神戸の振興策が最大の課題だ」と話す。

関西ワンパスの利用データも万能ではない。気をつけなければならないのは、関西ワンパスが使えない路線などがまだあり、そこでの乗降はつかめないことだ。たとえば、関空から出るリムジンバスでは使えないバスがあり、JR 西日本の路線でも京都府の舞鶴や兵庫県の豊岡などで使えない。また、買っても使わない観光客や、関西に留学している学生が使っているとみられるケースもあり、全体からすれば少ないが、使えないデータが含まれる。

とはいえ、関西ワンパスの取り組みは、国内では唯一の試みで、得られたデータは貴重だ。外国人観光客の動きを関西エリアでつかめるようになったことは大きい。このメリットを知り、中部運輸局も名古屋圏で関西ワンパスと同じように外国人観光客向けの交通系 IC カードを数千枚作り、利用履歴を集める試みをした。今後、ほかの地域でも同じような取り組みが始まる可能性もある。その場合、お互いにデータを持ち寄れば、エリア間の動きや好まれる観光地の共通した特徴などがつかめるかも知れない。このようなビッグデータの活用が日本の観光政策に影響を与える日が来るのを期待している。

関西空港近隣の地域鉄道と周辺地域の活性化

ー和歌山大学・近畿運輸局連携による鉄道・地域活性化プロジェクトー

和歌山大学経済学部
辻本　勝久
（（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

国土交通省によると、新幹線、在来幹線、都市鉄道以外の「地域鉄道」のうち、中小民鉄や第三セクターとして運営される「地域鉄道事業者」が96あり、うち74％（71事業者）が経常赤字である（2016年度）[*1]。

このように、少子高齢化・人口減少とモータリゼーション等のもと、地域鉄道事業者の経営環境が厳しさを増す中で、各事業者は需要減少を前提とした「適応策」（供給面の効率化）と、「緩和策」（需要喚起策・増収策）の両面から、再生・活性化に向けた様々な取り組みを進めている[*2]。また、地域鉄道には日常生活を支える交通手段としての大きな役割のほか、インバウンドを含む観光客を地域に誘導し、地域振興やまちづくりへと結びつける役割等も大いに期待されることから、国や沿線自治体による各種の地域鉄道支援策が講じられている。

一方、地域に根ざす大学においても、「和歌山大学の教育・研究の実践（アクションプラン）」に「和歌山県唯一の国立総合大学として、学術文化の中心としての使命と役割を担い、「地域と融合」し、地域の発展に寄与する学術研究を推進し、地域創生を牽引する人材を育成する」とあるように、地域の課題解決に向けて国・自治体・企業・団体等との連携を深める取り組みが行われている。

このような中、2017年度には和歌山大学と国土交通省近畿運輸局が連携して、紀州鉄道㈱の紀州鉄道線（御坊～西御坊、5駅、2.7km）、水間鉄道㈱の水間線（貝塚～水間観音、5.5km、10駅）、和歌山電鐵㈱の貴志川線（和歌山～貴志、14駅、14.3km）を対象に、「紀州鉄道・水間鉄道・和歌山電鐵の3社連携による沿線活性化プロジェクト」を立ち上げ、学生の若い感性を活かした調査・分析に取り組んだ。本稿では、関西空港に比較的近い地域で実施されたこのプロジェクトについて、提案された活性化策を中心に紹介する。以下ではこれら3つの鉄道路線を総称して「3路線」、その運営事業者を総称して「3社」と表記する。

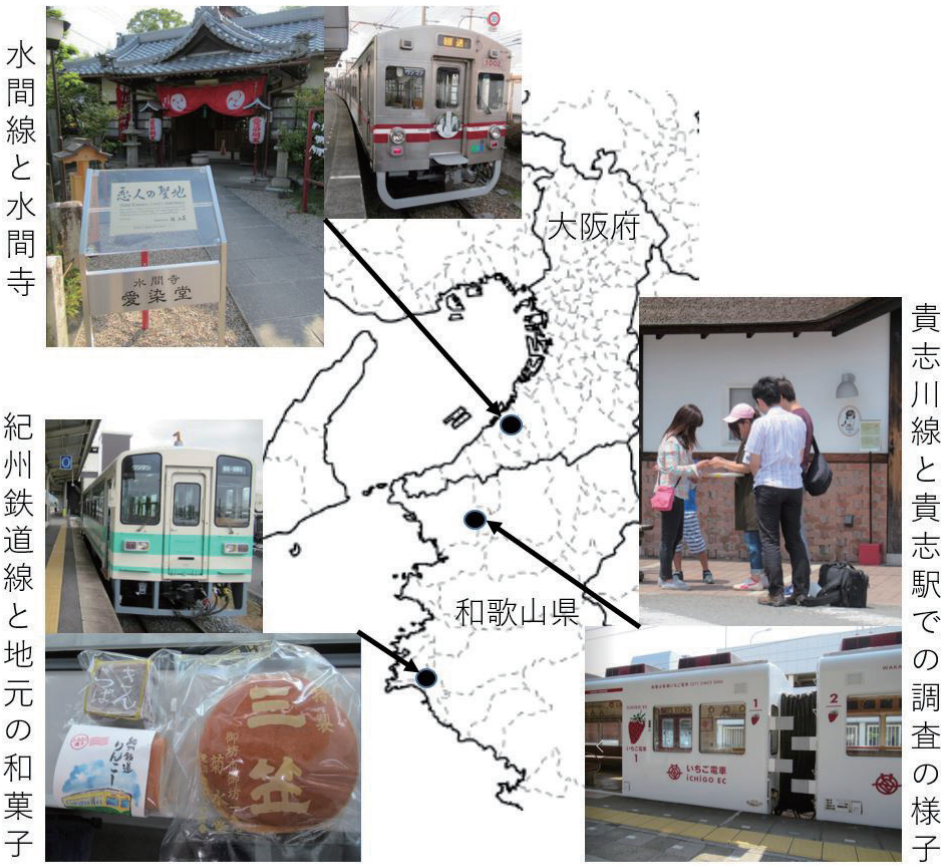
2．プロジェクトの概要

このプロジェクトは、和歌山大学経済学部のフィールドワーク型科目「交通まちづくり調査研究」において、「紀州鉄道・水間鉄道・和歌山電鐵の3社連携による沿線活性化」を目的とする調査課題

*1　国土交通省「地域鉄道対策」 http：//www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html
*2　兒山真也「中間整理と今後の進め方について」（都市交通研究所「逆都市化と公共交通の維持運営委員会」配付資料）、2017年12月15日

を設定する形で進められた。受講生は、サポート役の大学院生を含め9名であった[*3]。

プロジェクトが具体的に始動したのは2017年4月であった。受講生たちはまず、3路線とその沿線の基礎データ等の収集と分析を実施した。次いで、ゴールデンウィークに3路線の沿線を訪れて、魅力の発見・体感を主目的とした調査を実施した。その後、6月から7月にかけて再度3路線と沿線地域を訪れ、駅頭でのアンケート調査や関係者へのヒアリング調査、沿線の魅力の深掘りなどの調査活動を展開した。これらの調査結果は、7月中旬の「和歌山大学オープンキャンパス」において発表され、また8月には3社と近畿運輸局鉄道部、「交通まちづくり調査研究」受講生による意見交換の場が設けられ、水間鉄道㈱を事務局として実行可能な提案から適宜事業化していく方向となった[*4]。



写真はすべて筆者撮影

図　対象路線と沿線の主な観光資源等

*3　井口智史、小阪奈々、竹本彩乃、土橋規耶子、中村敏、中村智隆、西畑美紅、堀内奎介、渡辺利樹の９名である。本稿は彼らの調査研究成果をベースに筆者が取りまとめたものである。

*4　2018 年３月現在、事業化に至った提案はないが、2018 年度以降も引き続き３社連携に向けた検討が進められることとなっている。

3. 提案された活性化策

ここでは紙幅の都合上、アンケート調査やヒアリング調査等の詳細な説明は省略し、結論として提案された活性化策を中心に簡潔に紹介する。

3−1. 紀州鉄道線と沿線の活性化策

紀州鉄道線と沿線の活性化策としては、①無人駅でのカフェの運営、②廃車両をリノベーションした観光案内所の開設、の2点が提案された。

前者は、紀州鉄道線が走る御坊寺内町には数多くの和洋菓子店があることから、県立日高高等学校の最寄り駅である学門駅の一角を活用して、地元の和洋菓子と飲み物を提供するカフェを設け、そこで御坊寺内町の観光情報も提供するという提案である。カフェの運営を地域住民や学生が担うことで、地域の交流拠点へと育てることも提案されている。

後者は、紀州鉄道線の魅力が、昔ながらの車両と御坊寺内町を通る短い路線にあるとの認識のもと、同鉄道の事業所がある紀伊御坊駅をメインステーションと位置づけ、そこに廃車となった車両（キハ600形）を据え付けて観光案内所として活用するという提案である。この発案にあたっては京都市左京区の岡崎公園内にある「京都岡崎市電コンシェルジュ」が参考にされている。同コンシェルジュが内装に伝統技術である漆塗を採用していることにヒントを得て、キハ600形をリノベーションした観光案内所の内装には、御坊市特産の麻雀牌の原料をタイル状に並べることが提案されている。

3−2. 水間線と沿線の活性化策

水間線と沿線の活性化策としては、①新たなゲートウェイの設置、②水間観音駅〜水間寺の歩行環境の改善、③旧東京急行電鉄7000系保有事業者の交流拡大、の3点が提案された。

1点目は、同線が近義の里〜石才間で JR 阪和線と交差しているものの、乗換駅が設けられていないことから、石才駅と JR 阪和線の和泉橋本駅間（徒歩で約1km）の歩行環境を改善し、立ち寄りスポットを設けるなどして観光軸化することで、両駅をあたかも乗換駅であるかのように演出するという提案である。

2点目は、同線が水間寺への参詣輸送を目的として開業したにも関わらず、水間観音駅と同寺を結ぶ約500m の二車線道路（旧道）の歩行環境が決して良好とは言えないことから、通過交通を並行する新道へ誘導するとともに、旧道では自動車の速度を抑制し、歩道や自転車レーンの設置を行うことで、歩きやすい参道を実現するという提案である。

3点目は、水間線の車両が東京急行電鉄㈱から譲り受けたものであり、同様の譲渡を受けた弘南鉄道㈱とは既に事業者同士の交流が行われていることから、この動きをさらに拡大し、同様に譲渡を受けた北陸鉄道㈱、福島交通㈱や東京急行電鉄との交流に発展させようとの提案である。

3−3. 貴志川線と沿線の活性化案

貴志川線と沿線の活性化策としては、①1日乗車券の改正、②アプリの作成、の2点が提案された。

前者は、貴志川線全線の1日乗車券にレンタサイクル半日乗り放題を付加するという提案である。同線沿線の観光資源は駅から数 km の範囲に点在しており、接続するバス路線の利便性にも課題がある。アンケート調査結果から、観光客が「駅周辺が淋しい」、「関連施設と回遊できるようにしてほしい」といった意見を有していることも明らかとなった。そこでこの提案は、現行の1日乗車券（大人780円）に170円をプラスすることで、レンタサイクルを半日乗り放題とし、点在する観光資源や飲食店等の魅力を貴志川線と有機的にリンクさせ、同線を軸に地域全体の観光の魅力を底上げしていくことを狙いとしている。

後者は、様々な機能の中から必要なモジュールを選択してアプリに組み込む「ModuleApps」を活用し、短時間・低費用でのアプリ開発を目指す提案である。このアプリに収録する内容としては、時刻表、イベント情報、たま駅長の Twitter ページ、レンタサイクル・いちご狩り・イベントなどの予約機能、店舗検索とルート案内、各店舗のクーポンやサービス、沿線風景や沿線店舗のアルバムが想定されている。

3−4. 3社の連携策の提案

3社の連携に関しては、①3路線を周遊可能な泉州・和歌山パスとそのデザイン、②3路線の通し時刻表、③3路線の乗車券交流、④恋の3寺社と寺内町めぐり、の4点が示された。

1点目は東北地方のほぼすべての鉄道路線の普通列車が乗り放題となる「東北ローカル線パス」を参考に、「泉州・和歌山パス」を設定し、JR 線や南海線も含めて1日2,000円程度で乗り放題とする提案である。また、訪日外国人が出発前に役に立った旅行情報源の1位が個人のブログ、2位が SNS であり[*5]、また2018年には約75% の日本人が SNS を利用すると予想されている[*6]ことから、このパスのデザインにあたっては SNS に投稿したくなる（いわゆる「インスタ映え」する）ことを意識すべきとの提案もなされている。

2点目は各線を乗り継ぐ利用客の便宜を図るための提案である。

3点目は、各線の使用済み1日乗車券を提示することにより、他線を特別価格で乗車できる制度の提案である。

4点目は、3鉄道沿線にある「恋の三寺社」と2つの寺内町をめぐるルートの提案である。恋の三寺社とは、水間寺（水間線水間観音駅下車）、道成寺（紀州鉄道線御坊駅から JR 線で道成寺駅下車）、日前（ひのくま）・國懸（くにかかす）神宮（じんぐう）（貴志川線日前宮駅下車）である。水間寺は「お夏清十郎伝説」の舞台であることなどから「恋人の聖地」に認定されている。道成寺は能「道成寺」や歌舞伎「娘道成寺」の舞台として、また文武天皇に見初められて妃となった飛鳥時代のシンデレラ宮子姫にもゆかりがある。日前・國懸神宮は、1つの境内に2つの神宮が仲良く並ぶという縁起の良いつくりであり、良縁・結婚・家内安全に絶大な御利益があるとされている。2つの寺内町とは、13の町家が国の登録有形文化財となっている貝塚寺内町（水間線貝塚駅下車）と、大正ロマン息づく御坊寺内町（紀州鉄道線西御坊駅ほか下車）である。

4. おわりに

本稿では、2017年度に和歌山大学が国土交通省近畿運輸局と連携して実施した「紀州鉄道・水間鉄道・和歌山電鐵の3社連携による沿線活性化プロジェクト」の概要を紹介した。経営環境の厳しい中、地域鉄道の活性化を図るためには、各事業者や各沿線地域独自の取り組みに加え、魅力の相互発信などにおける事業者や地域の垣根を越えた連携が必要になるものと考えられる。また、その際には地域社会のシンクタンクとしての大学が、学生の若い感性を活かして調査・分析・提案を行い、鉄道と沿線地域の活性化に貢献してゆくことも求められる。このプロジェクトでなされた提案の中から、1つでも実現に向けて具体的に動くものが出てくればと期待しているところである。

筆者の研究室としても、地域における交通政策・交通計画の学術研究上の拠点として、今後も鉄道や航空を含む様々な交通モードを対象に研究・教育を推進し、地域の発展に寄与して参りたい。

---

*5　観光庁「訪日外国人消費動向調査　平成 29 年 1-3 月期報告書」
*6　株式会社 ICT 総研「2016 年度 SNS 利用動向に関する調査」
http：//ictr.co.jp/report/20160816.html

2018年3月20日　関西エアポート株式会社・発表資料より

関西国際空港 2018年2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 14,684回（前年同月比　106%）

国際線：10,938回
（前年同月比 109%）
国内線：　3,746回
（前年同月比 98%）

発着回数について

国際線、国内線の合計発着回数は前年同月比106%の14,684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10,938回を記録しております。

○旅客数 2,374,019人（前年同月比　112%）

国際線：1,843,784人
（前年同月比 115%）
国内線：　530,235人
（前年同月比 103%）

旅客数について

国際線、国内線の合計旅客数は前年同月比112%の2,374,019人を記録しております。
国際線の旅客数については前年同月比115%の1,843,784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126%の1,323,270人、日本人旅客数は前年同月比96%の507,340人となっております。

○貨物量　61,842t（前年同月比　113%）

国際貨物：60,399t（前年同月比　113%）
　積込量：　30,857t（前年同月比　117%）
　取卸量：　29,542t（前年同月比　109%）
国内貨物：　1,443t（前年同月比　110%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比113%の60,399tと18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3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2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	1,353,283	100.0	20.9	1,219,085	122.2	18.9	134,198
管内	893,572	104.3	13.8	913,702	122.7	14.1	△ 20,130
大阪港	331,047	114.5	5.1	387,216	133.8	6.0	△ 56,169
関西空港	431,016	98.3	6.7	307,830	115.9	4.8	123,186
全国	6,463,000	101.8	100.0	6,459,595	116.5	100.0	3,405

【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	431,016	98.3	6.7	307,830	115.9	4.8	123,186
成田空港	890,664	97.6	13.8	1,028,463	111.7	15.9	△ 137,800
羽田空港	33,621	87.0	0.5	59,064	108.6	0.9	△ 25,443
中部空港	82,945	118.4	1.3	80,914	101.7	1.3	2,031
福岡空港	29,147	31.8	0.5	41,385	111.4	0.6	△ 12,238
新千歳空港	2,536	104.1	0.0	1,245	78.8	0.0	1,292

大阪入国管理局　関西空港支局・発表資料より

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3月	679,160	21,910	628,250	20,270	383,820	12,380	364,890	11,770	2,056,120	66,330
平成30年累計	1,972,420	21,920	1,934,990	21,500	927,170	10,300	897,910	9,980	5,732,490	63,690
前年同期	1,628,870	18,100	1,584,880	17,610	885,040	9,830	857,200	9,520	4,955,990	55,070
対前年同期比	**121.1%**		**122.1%**		**104.8%**		**104.7%**		**115.7%**	

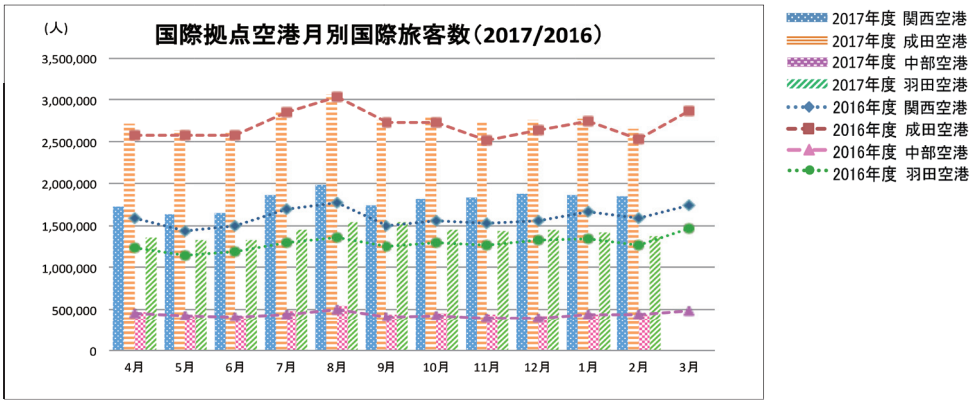
※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。
※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

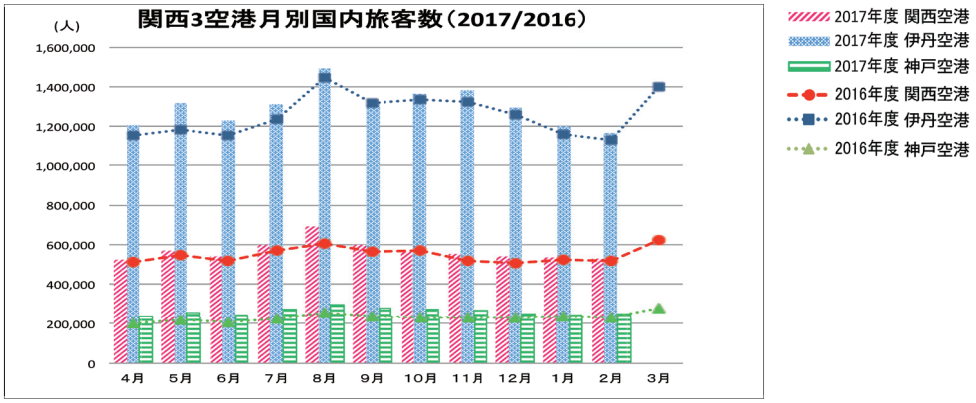
（一財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　2018 年２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	10,939	109.2%	16,286	100.0%	27,225	103.5%
	関西	10,938	109.2%	3,746	98.3%	14,684	106.2%
	大阪(伊丹)	1	－	10,480	99.9%	10,481	99.9%
	神戸	0	－	2,060	103.9%	2,060	103.9%
	成田	15,281	103.1%	3,913	94.1%	19,194	101.1%
	中部	2,928	96.6%	4,630	97.6%	7,558	97.2%
旅客数（人）	関西３空港	1,843,784	115.4%	1,941,297	103.6%	3,785,081	109.0%
	関西	1,843,784	115.4%	530,235	102.8%	2,374,019	112.4%
	大阪(伊丹)	0	－	1,165,220	103.1%	1,165,220	103.1%
	神戸	0	－	245,842	107.9%	245,842	107.9%
	成田	2,662,316	105.0%	567,458	96.8%	3,229,774	103.5%
	東京（羽田）	1,368,313	107.3%	4,879,872	101.8%	6,248,185	103.0%
	中部	436,500	100.3%	454,340	105.0%	890,840	102.6%
貨物量（トン）	関西３空港	60,399	113.0%	10,930	99.0%	71,329	110.6%
	関西	60,399	113.0%	1,443	110.2%	61,842	113.0%
	大阪(伊丹)	0	－	9,487	97.5%	9,487	97.5%
	成田	167,480	105.6%	－	－	167,480	105.6%
	東京（羽田）	43,236	111.7%	52,744	92.7%	95,979	100.4%
	中部	14,098	108.1%	1,638	86.8%	15,736	105.4%

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

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）

○第3回航空空港研究会

日　時／2018年6月4日（月）16：00～17：30
場　所／大阪キャッスルホテル
テーマ／「信用格付けの視点からみた空港運営のリスク要因　～海外事例との比較を踏まえて～」
講　師／柴田　宏樹 氏（S&Pグローバル・レーティング・ジャパン株式会社　事業法人格付け部長）

○関西空港調査会2018年度セミナー(2017年度調査研究助成事業　調査研究成果発表会)

日　時／2018年７月20日（金）15：00～17：00
場　所／大阪キャッスルホテル
〔プログラム〕
「ランダム化コンジョイントを用いたメガハブ型および地域ハブ型の大陸間国際航空ネットワークの所属性に対する利用者選好確率の測定」
　吉田　雄一朗 氏（広島大学大学院国際協力研究科　教授）
「環境DNAを活用した関空島周辺の藻場魚類（カサゴ、キジハタ）の分布調査方法の確立」
　辻村　浩隆 氏（地方独立行政法人　大阪府立環境農林水産総合研究所　主任研究員）
「地方空港のインバウンド需要創出施策の検討」
　花岡　伸也 氏（東京工業大学環境・社会理工学院　教授）
「アジア向け越境ネット通販プラットフォームにおける航空物流の役割に関する研究」
　宮武　宏輔 氏（流通経済大学流通情報学部　助教）

※上記「定例会」「研究会」「セミナー」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

▶　「5・9・23」と聞いて、関空は開港5年目に単年度黒字、9年目に累積損失解消・配当開始、23年目に借入金完済を目標にしていたと答えられる人は少なくなってきていると思います。開港が1994年ですので、23年目は2017年になります。23年なんてまだまだ先だと思っていましたが早いものです。

▶　この間によくぞ2本目の滑走路を造っておいたものです。2本目がなかったら、今のように訪日外国人を関空で受け入れられる状況にはならなかったでしょう。2本目を議論していた1991年くらいに、訪日外国人の今ほどの増加を予想していた人はいなかったと思いますが、2期着工前の1998年に「21世紀の国土のグランドデザイン」で「広域国際交流圏の形成」を掲げ、「関西国際空港を活用した広域国際交流圏整備計画」が2010年を目標に作られています。今、読んでみると懐かしく、面白いなぁと思った次第です。（A）

世界の動物たちにあえる動物園

神戸市立王子動物園（神戸市灘区）

　ジャイアントパンダやコアラをはじめ、インドゾウ、ホッキョクグマやアムールヒョウなど世界のさまざまな動物たちと出あえる動物園。飼育している動物は約130種類800点。

　世代を超えて人気者のジャイアントパンダとコアラを揃って見ることができるのは、日本国内の動物園の中で唯一ここだけです。愛嬌たっぷりの姿とかわいらしい仕草は園内のアイドル！

　動物の観察を楽しんだら、動物科学資料館で親子一緒に楽しみながら動物の勉強をしてみよう。館内にははく製や骨格標本を多数展示しており、動物の不思議を詳しく知ることが出来ます。

　また、園内にはキッズ向けの乗り物や遊具が充実したミニ遊園地もあります。小さなお子様連れのファミリーにはうれしい。

■アクセス

【電車で】　阪急「王子公園」駅より西へ徒歩3分、JR「灘」駅より北へ徒歩5分
阪神「岩屋」駅より北へ徒歩10分

【お車で】　［阪神高速3号神戸線］
摩耶ランプを降りて、北へ「西灘」交差点を左折10分
生田川ランプを降りて、北へ「布引」交差点を右折15分
［阪神高速5号湾岸線］
住吉浜ランプを降りて「高羽」交差点右折、「弓木4」交差点を左折15分

■問合せ先　神戸市灘区王子町3-1　TEL：078-861-5624（代表）

KANSAI空港レビュー
2018.4 No.473
●発行日 2018年4月20日　●印刷 ㈱ディーネット
●発行 一般財団法人 関西空港調査会
〒543-0021 大阪市天王寺区東高津町11番9号
TEL(06)6767-0800 URL http://www.kar.or.jp