



KANSAI 空港レビュー



No.474
2018.5

CONTENTS

- 1 | 巻頭言
ストック効果を高めるために
関本 宏
- 2 | 各界の動き
- 10 | 講演抄録
大阪国際空港ターミナル改修プロジェクト中央エリア先行オープンについて
北山 博
- 19 | プレスの目
アクセス改善で3空港の連携強化を
大西 秀明
- 21 | 航空空港研究会 講演抄録 — 第2回研究会(前編)—
関西エリアに於ける外国人観光客誘客の現状と今後の可能性
川端 祥司/西藤 真一
- 41 | 航空交通研究会研究レポート
都心公共交通の需要構造と運賃制度
水谷 淳
- 45 | データファイル
・関西国際空港2017年度運営概況(速報値)
・大阪税関貿易速報[関西空港] 2018年3月
・関西国際空港の出入(帰)国者数
・2018年G/W期間中における出入(帰)国者数【速報値(概数)】
・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2018年3月

【表紙写真】「シンガポール航空 B787-10」

シンガポール航空の最新鋭機 B787-10 です。

5月3日から定期便としてシンガポールチャンギ国際空港～関空で世界初就航します。

B787-10は既に数多く運航しているB787-8より胴体を11.6mほど長くした機体です。

この定期就航する一ヶ月ほど前の3月28日と4月4日に、この機体を製造したボーイング社の工場があるチャールストン国際空港からシンガポールへのデリバリーフライトの途中、給油のため寄港がありました。

撮影：柴崎 庄司

ストック効果を高めるために



阪神高速道路株式会社
取締役兼常務執行役員

関本 宏

社会インフラのストック効果とは、整備された社会資本が機能することによって、整備直後から継続的に中長期にわたり得られる安全・安心、生活の質の向上、生産性向上といった効果であり、数年前より国の施策として、その最大化を図るべく様々な取り組みが展開されています。

4月から始まった関西、大阪（伊丹）、神戸の3空港の一体運営は、まさしくこのストック効果の最大化を具現する特筆すべきものであると思っています。それぞれの空港の特長や優位性を生かしながら、より効率的、効果的な利活用が促され、関西地区の航空運輸事業の利便性向上とその展開に多大の貢献があるものと期待しています。

さて、阪神高速道路においてもストック効果の最大化に着目して、昨年6月に新たな高速道路料金へ移行しました。これは、近畿圏の「高速道路を賢く使う」という共通理念の下、「利用度合いに応じた公平な料金体系」、「管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系」、「交通流動の最適化のための戦略的な料金体系」という3原則により取り組んだものです。移行してから1年近く経過していますが、大きなトラブルもなく、交通量もあまり変わることなく推移しています。

ただ一方で、阪神高速道路の場合、そのネットワーク整備がまだまだ十分でないので、高速道路の賢いご利用の実現には、いわゆる高速道

路網のミッシングリングの解消が不可欠となっています。

これについては、昨年4月から大阪地区では淀川左岸線延伸部、神戸地区では大阪湾岸道路西伸部の整備に国道事業との合併施行というスキームで着手しております。大阪都市再生環状道路や大阪湾環状道路の一翼を担うものです。

阪神高速道路の既存の約260kmのネットワークに加えて、これらの新たな路線が有機的に連携することになれば、ストック効果の最大化はさらに加速するものと考えています。環状道路の整備によって、都心交通の円滑化による都心部の活性化、臨海部と内陸部の連携の強化、物流の効率化、沿道環境の改善などの効果が見込まれており、その早期の整備が求められています。

関西では、2025年開催の万博や統合型リゾート（IR）などの大型事業の誘致活動が進められており、これらの事業には、空港や道路といった社会インフラが機能することによる相乗作用が必須です。また、それぞれの役割を担った両者で、さらに連携、協力の強化を図れば、関西のくらしや経済の発展への貢献は計り知れないものがあります。阪神高速グループは、ストック効果を積極的に「引き出す」、「高めていく」という姿勢で、関西経済の活性化、発展に今後も努める所存ですので、引き続きご指導、ご支援をお願いします。

各界の動き

関西国際空港

●ペイ・シャトル、訪日外国人は大幅値下げ

神戸空港と関西空港を結ぶ高速船、神戸～関空ペイ・シャトルを運営する神戸市の外郭団体、OM こうべは4月1日から、訪日外国人を対象に、片道運賃（1,850円）を新たに大人500円、子ども（小学生）250円に設定した。関空第2ターミナルから船着き場までの直通連絡バスを新たに自社で運行し、移動時間を25分から6分程度と大幅に短縮させ、利便性を高めた。

●ホノルル線就航50周年で記念イベント

日本航空の大阪～ホノルル線の就航から50年目となる4月2日、関西空港で就航記念イベントが行われた。就航当初の制服を着用した客室乗務員が登場し搭乗ゲート付近に50年前当時の使用機ダグラス DC-8 型機のプラモデルなどが展示された。

●シンガポール航空が787-10を公開

シンガポール航空は5月3日に世界に先駆けて関西～シンガポール線に就航させる最新鋭機、ボーイング787-10型機を4月4日、関西空港で報道陣に公開した。長胴型の787-9型機を5.5m延長したもので、全長は68m。

●3月の貨物取扱量、20か月連続増

大阪税関が4月5日発表した、関西空港の3月の総貨物取扱量（速報）は、7万5,348tで前年同月に比べて4.8%増加し、20か月連続のプラスとなった。

●空港島の従業員、3年で18%増

関西エアポートは4月6日、関西空港の敷地内の従業員数が1万7,363人（1月1日時点）と2014年11月の調査より18%増えたと発表した。第1ターミナルで免税店が増加したほか、2017年に格安航空会社（LCC）の国際線用ターミナルの運営が始まったことで、航空機の誘導や清掃向けなどの人数が増えた。事業者数も355と前回より9%増えた。

●スマイリングデー、着物姿で外国人客もてなし

関西エアポートは4月6日、「スマイリングデー」と銘打ち、裏方の仕事に携わるスタッフらが利用者をもてなす催しを関西空港で実施した。昨年に続き2回目。約20社の従業員が和服や忍び姿でお菓子を配り歩いた。同社に出資している仏バンシ・エアポートが世界で運営する36の空港で同日開催した。

●大韓航空機が尻もち事故、運輸安全委が原因調査

4月9日午後9時半ごろ韓国・済州島から関西空港に到着した大韓航空733便、ボーイング737-900型機（乗員乗客99人）が、着陸をやり直し、その際、機体後部の底面を滑走路に接触させた。国土交通省は損傷程度が大きいことから航空事故と認定。運輸安全委員会は10日、航空事故調査官3人を派遣して原因調査を始めた。

●3月の輸入額、13か月連続増加

大阪税関が4月18日発表した関西空港の3月の貿易概況（速報）は、輸出額が4,769億円、輸入額は3,561億円（8.1%増）で13

か月連続で増加した。

●GW予想、64万人が利用、2年連続で過去最高

関西エアポートは4月20日、ゴールデンウィーク期間（4月27日～5月6日）に関西空港を利用する国際線旅客数が前年比12%増の64万3,000人に上り、2年連続で過去最高を更新するとの予想を発表した。1日当たりの旅客数では12%増の6万4,000人と4年連続で過去最高となる見通し。

●国際線旅客数、開港以来初の2,000万人超

関西エアポートは4月25日、関西空港と大阪空港の2017年度の利用実績を公表した。総旅客数は合計4,448万人と過去最多。関空単体の国際線旅客数は前年度比14%増の2,190万人と開港以来初めて2,000万人を突破し、うち約7割は外国人だった。



クリック!

関空の国内線の旅客数は5%増の690万人と2年ぶりに前年度実績を超えた。LCCの国内線の増便が寄与した。大阪空港も搭乗率が上昇し、国内線は4%増の1,568万人と6年連続で前年度を上回った。神戸空港は13%増の307万人。関西3空港の国内線シェアは大阪61.1%、関西26.9%、神戸12.0%となり、関西エアポートによる一体運営の中で、このシェアをどうするのが注目される。

●南海の空港線収入、初の100億円超

南海電気鉄道が4月27日発表した2018年3月期決算で、空港線の収入が関西空港開港以来初めて100億円を超えた、101億円となった。

●チェジュ航空、務安線を週8便で就航

LCCのチェジュ航空は4月30日、関西と韓国の味を代表する全羅南道の入口である務安線に新規就航した。週8便で使用機材はボーイング737-800型機（189席）。

空港

＝大阪空港＝

●大阪発松山行き全日空機でパネル落下か

全日本空輸は4月12日、大阪発松山行きの1633便、ボンバルディアDHC8-Q400型機が同日午前中に松山空港へ到着した際、エンジン部分のパネルの一部（縦約26cm、横約17cm、重さ約200g）が欠落していたと明らかにした。飛行中に落下した可能性が高いという。けが人の情報は無い。

●中央エリアが先行開業、新規30店

2020年の全面刷新を目指し、大阪空港の改修工事を進めている関西エアポートは4月18日、ターミナル中央エリアをリニューアルオープンした。これまで南北に分かれていた到着口を中央1か所に集約し、商業エリアには世界初となる空港内ワイン醸造所を併設したレストランや、関西の有名店などが並んだ。中央商業エリア（6,400㎡）には、34店舗が入るが、うち30店舗が新規出店で、旅客以外の集客を目指す。大阪万博開幕を控えた1969年に開業し、全面リニューアルは49年ぶり。

●八尾、東大阪へリムジンバス

大阪空港交通と大阪バス（東大阪市）は4月18日、大阪空港と近鉄八尾駅、大阪メトロ長田駅（東大阪市）を結ぶリムジンバスの運行を始めた。地元自治体の要望や東大阪市が会場地となっ

ている来年のラグビーワールドカップ開催、改装が進む空港内商業施設の全面リニューアルなどを見据えた。運営会社によると、両市と同空港間を運行する路線は初めて。

＝神戸空港＝

●民営化 関空・伊丹と一体運営

神戸空港の運営が4月1日、神戸市から関西エアポート神戸に変わり、民営化された。関西エアポート神戸は、関西・大阪両空港を運営する関西エアポートの100%子会社で同社グループによる3空港の一体運営が始まった。セレモニーで関西エアポートの山谷佳之社長は「今まで以上に地域の方々と協力し、世界に類を見ない3空港一体のシステムを完成させたい」と抱負を述べた。神戸市の久元喜造市長は「経験やノウハウを生かし、もっと便利で快適な空港にしてみたい」と述べた。

●三宮、新神戸結ぶ直通バス運行

神姫バスは4月1日、朝夕にJR新神戸駅と三宮、空港の3か所を結ぶ直通バスの運行を始めた。都心から空港への主要な交通手段となっているポートライナーは、通勤通学時の激しいラッシュが長年の課題で、神戸市からの働き掛けに神姫バスが応じた。

●民営化式典に1,000人

関西エアポートは4月9日、神戸空港の運営開始を受け「3空港一体運営に向けた記念式典」を神戸市で開いた。関西経済連合会の松本正義会長や自民党の二階俊博幹事長ら政財界・自治体から約1,000人が参加した。山谷社長は「3空港一体による効率運営に全力で取り組む」と表明した。ムノント副社長は、「今年度は3空港合わせて5,000万人の利用者数を目標に掲げており、世界30位に入る。一体運営は時間をかけてつくり上げるものだ」と語った。

●2017年度旅客数、最多307万人

神戸市が4月11日発表した神戸空港の2017年度の旅客数は前年度比12.7%増の307万1,974人と、開港(06年2月)以降、最多を更新した。発着便数の7割を占めるスカイマークがけん引したほか、景気拡大に伴う航空需要の増加も追い風となった。

●大商会頭「規制緩和、時間かけて判断」

大阪商工会議所の尾崎裕会頭(大阪ガス会長)は4月20日の定例記者会見で、神戸空港の発着枠拡大などの規制緩和に関し、「拡大しても利用されなければ意味がない。3空港の需要を見ながら、しばらく時間をかけて判断すればよいのでは」との見方を示した。

●兵庫県消防防災航空隊と神戸市航空機動隊の新庁舎披露式

兵庫県は4月26日、神戸空港に完成した兵庫県消防防災航空隊と神戸市航空機動隊の新庁舎披露式を実施した。

＝成田国際空港＝

●航空機落下物被害救済支援制度の運用開始

成田国際空港会社は4月1日から航空機落下物被害救済支援制度を創設、運用を開始した。四者協議会で3月13日に締結された確認書に記載された実施事項で、航空機からの落下物と疑われる事案が発生した場合、空港会社が見舞金、立替金を支払う。

●LCCターミナル拡張、受け入れ能力2倍に

成田国際空港会社は4月26日、LCC専用の第3旅客ターミナルを増築すると発表した。隣接する貨物施設を撤去し、2022年春をめどに新棟を建設。旅客の受け入れ能力を年間1,500万人と現在の2倍に増やす。

＝羽田空港＝

●タイ国際航空が着陸やり直し、重大インシデント認定

バンコク発のタイ国際航空 660 便、ボーイング 747-400 型機（乗員乗客 384 人）が 4 月 11 日午後 11 時 50 分ごろ、羽田空港に着陸しようとした際に、空港の北東 8km で高度が 170m まで下がりすぎていることを知らせる警報が作動したため着陸をやり直すトラブルがあった。国土交通省が 4 月 17 日、深刻な事故につながりかねない重大インシデントに認定したと発表した。

●CTで手荷物検査

国土交通省は 4 月 19 日、羽田空港の国際線ターミナルビル内の出発と乗り継ぎの検査場に手荷物検査のためのコンピューター断層撮影装置（CT）2 台を設置し、運用を始めた。CT の検査機器の運用は国内で初めて。2020 年東京五輪・パラリンピックを前に不審物を確実に見つけられる態勢をつくり、テロや犯罪の防止を図る。

＝中部国際空港＝

●17年度の旅客、5%増、6年連続プラス

中部国際空港会社は 4 月 23 日、2017 年度の旅客数が前年度比 5% 増の 1,153 万人となったと発表した。増加は 6 年連続で、訪日外国人が増えたことなどが寄与した。

＝その他空港＝

●南紀白浜空港50周年でわかばんジェット就航

南紀白浜空港が 4 月 1 日、開港 50 周年を迎え、記念式典と遊覧飛行などのイベントが行われた。また同空港に乗り入れるジェイエアは同日、羽田～南紀白浜線の就航 50 周年を記念し、和歌山の観光 PR キャラクター「わかばん」を機体に描いた特別機「わかばんジェット」（エンブラエル 190 型機）の運航を開始した。

●高松空港が民営化

高松空港が 4 月 1 日、民営化された。国管理空港では仙台に次ぐ第 2 号で、三菱地所などが設立した高松空港会社が運営する。複数 LCC の拠点化を目標に掲げ、2016 年度の旅客数 188 万人を、5 年後の 2022 年度は 1.4 倍の 260 万人を目指す。契約期間は、2032 年 9 月 30 日までの 15 年間。

●ピーチ機、前脚ピンが脱落、福岡空港のパンクトラブル

福岡空港で 3 月、ピーチ・アビエーション 151 便エアバス A320 型機の車輪がパンク、前脚が損傷したトラブルで、運輸安全委員会は 4 月 2 日、前脚の部品を接続するためのピンが脱落していたと発表した。抜け落ちたことでハンドル操作が車輪に伝わらず、タイヤが横向きになっていた。運輸安全委はパンクとの因果関係を調べている。

●三菱地所・東急電鉄、富士山静岡空港コンセッションで基本協定

三菱地所と東京急行電鉄は 4 月 19 日、富士山静岡空港のコンセッション事業に向け、静岡県と基本協定を締結した。空港運営会社の株式を取得する手続き、実施契約締結など準備を進め、2019 年 4 月 1 日の事業開始を予定している。

静岡県は 4 月 25 日、三菱地所・東急電鉄グループの事業提案内容を公表した。グループが 20 年間の運営権譲渡の対価として 10 億円を県に支払い、路線拡大などで 20 年後の利用旅客数を現在の約 2 倍となる年間 135 万人に設定している。

●北海道内7空港民営化、運営者募集を開始

国土交通省や北海道、旭川市、帯広市は 4 月 25 日、2020 年度に予定している新千歳など北海道内 7 空港の一括民間委託に向け運営権者の募集を始めた。審査上の配点では運営権取得を目指す企業連合が提案する入札価格の比重を抑え、全体の 20% 程度にとどめる。観光振興策や道内航空網の活性化など事業面での積極提案を促し、幅広い事業者からの応募を促す。

航空

●米、騒音抑えた超音速機開発へ

米航空宇宙局（NASA）は4月3日、米防衛・航空大手ロッキード・マーチンと、ソニックブーム（衝撃波による大音響）を発生させずに超音速で飛行できる次世代航空機の実験機（Xプレーン）を開発する契約を結んだと発表した。2021年にも初の試験飛行を行う計画。契約額は設計、製造、試験を含めて2億4,750万ドル（約270億円）。

●スカイマーク、初の自社養成パイロット4人が誕生

スカイマークは4月4日、自社養成パイロットが4人誕生したと発表した。新規参入の航空会社で初めて、自社でパイロットを養成する制度を2014年度に開始し、4人の自社養成パイロットが副操縦士として発令を受けた。

●GWの旅行者、2,443万人で最高、JTB予想

JTBは4月10日、ゴールデンウィーク期間に国内や海外に旅行に出掛ける人が前年比1.0%増の2,443万人と過去最高になるとの見通しを発表した。旅行消費額は2.8%増の1兆174億円と17年ぶりに1兆円を超える見込みだ。

●ピーチが足もと広い新座席、2019年から

ピーチ・アビエーションは4月12日、2019年に導入する新しい機体から独レカロ社の最新モデルの座席を取り入れると発表した。従来の座席より背もたれ部分が薄くなることで軽くなるうえ、足元のスペースも広がって利用客が快適に過ごせる。

●MRJ、7月の英航空ショーで初のデモ飛行へ

国産初のジェット旅客機MRJ（三菱リージョナルジェット）を開発する三菱航空機の水谷久和社長は4月18日、7月に英ロンドン近郊で開催される世界最大級の航空見本市「ファンボロー国際航空ショー」でMRJのデモ飛行を目指す方針を明らかにした。見本市でデモ飛行するのは初めて。

●GWの予約好調、国内線10%増

航空各社は4月20日、ゴールデンウィーク期間の予約状況を発表した。国内線の予約者数は前年同期比10%増の287万人。遠出しやすい日並びで、北海道や九州方面を中心に好調だ。国際線は予約者数が6.5%増の65万8,624人だった。最大9連休となることもあり、中国やアジア路線を中心に好調だった。

●航空貨物輸出货量、昨年度は16%増

航空貨物運送協会が4月24日発表した2017年度の航空貨物輸出货量（混載貨物ベース）は116万5,371tと、前年度比で16%増えた。前年度実績を上回るのは2年連続。半導体など電子部品の引き合いが強い中国向けが31%増と大幅に伸びたほか、自動車部品が主体の米国や欧州向けの輸出も好調だった。

●ボーイング純利益57%増、1～3月決算

米ボーイングが4月25日発表した2018年1～3月期決算は、純利益が24億7,700万ドル（約2,700億円）と前年同期比57%増加した。民間航空機で新型の中小型機の販売が好調だったほか、軍用機とサービス部門も増益となった。売上高は233億ドルと6%増加した。

●日航、経費増で18%減益、ANAHDは46%増

航空大手2社は4月27日、2018年3月期の連結決算を発表、日本航空は純利益が1,354億円と前の期比18%減った。国際線出張客などの利用が伸びたが、旅客システムの更新費用や税負担の増加が重荷となった。ANAホールディングスは国際線などが好調で、純利益が46%増の1,438億円、3期連続で過去最高を更新した。

関西

●大阪市営地下鉄・バスが民営化

大阪市営地下鉄とバスが4月1日、民営化され、大阪市高速電気軌道(大阪メトロ)と大阪シティバスに生まれ変わった。不動産事業などへの進出で増収やサービス向上を目指す。記念式典で河井英明社長は「保有資産を活用して事業を拡大し、大阪経済の発展に寄与したい」と強調した。

●泉州サイクルートを新設

泉州地域の9市4町は、自転車周遊により泉州地域の魅力を体感してもらうため、「泉州サイクルート」を設定し、4月1日からスマートフォン用アプリとホームページでルート情報の提供を始めた。ルート沿いのコンビニや道の駅に、休憩や自転車の補修ができるサイクルステーションも設置した

●京都市の2017年の免税売上高55%増

京都市と京都市観光協会は4月3日、京都市内の2017年の免税売上総額が161億円となり、前年から55%増えたと発表した。訪日外国人の増加が主な要因で、免税店数は昨年10月時点で1,450店と、1年前に比べて132店増えた。

●訪日観光客誘致へ、兵庫県とエクスペディアが協定

兵庫県と米インターネット旅行会社大手の日本法人、エクスペディアホールディングスは4月4日、外国人観光客の誘致を促し地域活性化につなげる連携協定を結んだ。同社は京都市と同様の協定を結んでいるが、都道府県では全国初。

●京都府知事選挙、西脇氏が初当選

任期満了に伴う京都府知事選は4月8日投開票され、新人で前復興庁事務次官の西脇隆俊氏(62)＝自民、立憲、希望、公明、民進推薦＝が、新人で弁護士の福山和人氏(57)＝共産推薦＝を破り、初当選した。

確定得票は次の通り。

当 402,672 西脇隆俊 無新
317,617 福山和人 無新

●高島屋、66年ぶり大阪店がトップに

高島屋が4月9日発表した2018年2月期連結決算で、大阪店の売上高が前期比8.8%増の1,414億円となり、1952年以来、66年ぶりに国内の17店の中で首位(前期は2位)に立った。免税売上高は約6割増の240億円で、国内店合計の約半分を占めた。

近鉄百貨店あべのハルカス近鉄本店は1,176億円と前期比15%増、大丸心齋橋店(14%増の839億円)など大阪市南部の百貨店が高い増収を記録した。

●近畿運輸局が空港アクセス鉄道4路線の概算建設費試算

近畿運輸局は4月11日、大阪府内で検討されている関西空港と大阪空港を結ぶ鉄道ネットワークに関する収益性などの調査結果を公表した。対象4路線と概算建設費は▽なにわ筋連絡線(北梅田駅～十三駅間約2.5km)約870億円▽新大阪連絡線(十三駅～新大阪駅間約2.1km)約590億円▽大阪空港線(曾根駅～大阪空港駅間約4km)約700億円▽西梅田・十三連絡線(西梅田駅～十三駅間約2.9km)約1,040億円。いずれも地下鉄としての整備が計画されている。収支採算性ではなにわ筋連絡線と新大阪連絡線を同時に整備すれば開業後13～16年で黒字化できると評価した。大阪空港線は40年でも黒字化する可能性は低いと指摘した。

●大阪城天守閣入館者、過去最高を更新

大阪市は4月12日、2017年度の大阪城天守閣への年間入館者数が275万4,395人(前年度比7.7%増)と過去最高を記録したと発表した。3年連続での記録更新となった。

●関経連会長「3空港活用で関西活性化を」

関西経済連合会の松本会長は4月16日の定例記者会見で、神戸空港が民営化し、関西・大阪両空港との一体運営が始まったことに関し、「規制緩和を通じて3空港を最大限に利用し、関西の活性化を図ることが大事だ」と期待を示した。ただ「関西エアポートがどう思っているのかを、まず具体的に出してほしい」と述べ、提案を待つ考えを明らかにした。

●近畿2017年度輸出額 12%増の16.9兆円、リーマン前超え

大阪税関が4月18日発表した2017年度の近畿2府4県の貿易概況によると、輸出額が前年度比12.1%増の16兆9,520億円だった。増加は3年ぶりで、10年ぶりにリーマン・ショック前の2007年度を上回り、過去最高を更新した。特に中国向けの電子部品やテレビ用液晶パネルなどが大幅に増え、中国向けの輸出額も過去最高だった。輸入額は13.0%増の14兆9,368億円で3年ぶりに増えた。

●2017年度の京阪神百貨店の免税売上高が最高

日本銀行大阪支店が4月19日発表した京阪神地域の主要百貨店の2017年度免税売上高は、前年度比79.7%増の1,098億円で過去最高だった。訪日外国人客の急増により、公表を始めた2013年度（105億円）の10倍を超えた。

●大阪観光局長「伊丹・神戸に国際チャーター便を」

大阪観光局の溝畑宏局長は4月19日の記者会見で国際線就航が認められていない大阪、神戸両空港について「規制を緩和し早期に国際チャーター便を受け入れるべきだ」と述べた。

●近畿の百貨店売上高、3月4.4%増 春物衣料好調

日本百貨店協会が4月20日発表した3月の近畿地方の百貨店売上高は前年同月比4.4%増の1,266億円だった。気温の上昇で春物衣料の売れ行きが良く、2か月ぶりに前年実績を上回った。地域別では免税品の販売が好調な大阪が9.1%増、京都が1.7%増だったが、神戸が1.1%減、その他近畿が4.7%減だった。

●大商会頭、IR容認

大阪商工会議所の尾崎会頭は4月20日の定例記者会見でカジノを含む統合型リゾート（IR）を大阪湾の人工島、夢洲に整備する構想について、「カジノを積極的にやるとは言わないが、（国際会議場整備など）全体をみて大阪・関西の発展に役に立つものなら、消極的には受け入れていけないといけないと思う」と述べ、容認する姿勢を示した。

●泉南市長に竹中氏が再選

任期満了に伴う泉南市長選挙は4月22日、投開票が行われ無所属で現職の竹中勇人氏（64）＝自民、公明推薦＝が、無所属新人で元市議の小山広明氏（76）を破って再選を果たした。確定得票。

当	9,678	竹中勇人	無現
	4,016	小山広明	無新

●大阪のホテル稼働率、3月は92.9%

日本経済新聞社が4月25日まとめた大阪市内にある主要13ホテルの3月の平均客室稼働率は、92.9%と前年同月比1.8ポイント上昇した。前年比プラスは15か月連続。気温の上昇で日本人観光客の利用が伸びたほか、訪日外国人の集客も高水準を維持している。

●新名神全線開通で高槻～神戸間渋滞9割減

西日本高速道路は4月25日、新名神高速道路高槻～神戸間（43.1km）の全線開通後1か月間の交通状況を発表した。交通量の分散で、並行する名神高速と中国道の高槻～神戸間の交通量は2割以上減り、渋滞回数も9割近く減少した。

●18年度の関西成長率は1.3%に

三菱UFJ銀行は4月26日、2018年度の関西2府4県の実質経済成長率が1.3%になるとの予測を発表した。2017年度の1.9%よりは成長が鈍化するものの、訪日外国人客の消費や企業の設備投資などが引き続き伸びると見込む。

●関西経済同友会、都市の魅力向上へ新委員会

関西経済同友会は4月26日、2018年度の事業計画を発表した。関西の都市の魅力を高める方策を研究する委員会を新設するほか、超長寿社会における人々の生き方を考える委員会なども設ける。

●JR西日本、桜島線延伸を検討

JR西日本は4月27日に発表した中期経営計画（2018～2022年度）に、大阪湾の人工島・夢洲への桜島線延伸を検討することを盛り込んだ。来島達夫社長は記者会見で、「夢洲がIRの拠点となっていけば、交通アクセス面で桜島線を活用することが大事」と述べた。

国

●G20首脳会議は来年6月28、29日

菅義偉官房長官は4月2日の記者会見で、来年大阪で予定する20か国・地域（G20）首脳会議の開催時期について、6月28、29日と発表した。外相会合の愛知県開催など、関連する8つの閣僚会合の開催地も明らかにした。

●予約少ない便の運休可能に、国交省が新制度

国土交通省は、国内航空路線の定期便に関し、予約客が少ないことを理由とする運休制度を創設し、4月10日付で航空各社に通知した。7日前までに予約客に連絡するほか、発着の前後3時間以内に同じ目的地の自社便があることなどが条件。

●改正国際観光振興法が成立、新税の用途規定

出国者から徴収する国際観光旅客税の用途などを定めた改正国際観光振興法が4月10日の衆院本会議で、与党などの賛成多数で可決、成立した。新税の用途として①ストレスフリーで快適な旅行環境の整備②日本の多様な情報の入手の容易化③地域の文化・自然を活用した観光資源の整備——の3分野を定めた。

●国際観光旅客税法成立、2019年1月から出国時1,000円

出国時に1人1,000円を課す国際観光旅客税法が4月11日の参院本会議で可決、成立した。2019年1月7日から導入する。恒久的に徴収する国税の新設は1992年の地価税以来、27年ぶりとなる。2018年度予算では60億円の税収を見込み、最新技術を活用した顔認証ゲートなどに使う方針だ。2019年度以降は年430億円と予想している。

●昨年度の訪日外国人2,977万人で最多

観光庁は4月18日、2017年度に日本を訪れた外国人旅行者数が前年度比19.9%増の2,977万人となり、過去最高を更新したと発表した。訪日外国人旅行者は2017年暦年でも2,869万人（前年比19.3%増）と過去最高を更新しており、年度では3,000万人突破が目前に迫った。

また観光庁が同日発表した訪日外国人消費動向調査によると、2018年1～3月期の訪日外国人旅行消費額（速報値）は前年同期比17.2%増の1兆1,343億円だった。1～3月期として初めて1兆円を超え、過去最高額を更新した。

●IR法案を閣議決定、全国3か所

政府は4月27日、カジノを含む統合型リゾート（IR）整備法案を閣議決定した。当面は全国3か所を上限にIRを整備し、日本人と国内に居住する外国人から入場料6,000円を徴収することなどが柱。政府・与党は今国会での成立を目指す。

大阪国際空港 ターミナル改修プロジェクト 中央エリア先行オープンについて

関西エアポート株式会社
常務執行役員 伊丹空港本部長

北山 博氏



●と き 2018年2月22日 (木)

●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

関西エアポート株式会社は、2016年4月から関西国際空港と大阪国際空港の運営権の移管を受けて、両空港を運営しています。

今回の大阪国際空港改修工事は、当社が業務を引き継ぐ以前の関西国際空港株式会社の時代に検討が開始されました。その計画を、オリックスとヴァンシ・エアポートを中心とする関西エアポートが運営権とともに承継しましたが、単に引き継いだわけではなく、オリックス・ヴァンシの知見を付加して、より楽しい、そして利便性・安全性の高い大阪国際空港にしようと工夫を重ねてきました。

工事は2016年2月に着工、当初予算はプレスリリースによると223億円でした。そこにオリックス・ヴァンシが、「もう少しこうしたらどうか」などと、いろいろな改善を加えましたので、現在は数十億円規模の予算が追加されています。

2020年の夏頃に全体工事は完了する予定ですが、そのうちターミナルビル中央部分の1階から屋上までが、今年の4月18日に完成予定です。これは工事進捗率で申し上げれば、全体工事を100%とすると、55%程度に相当します。東京オリンピック・パラリンピック前の2020年春頃には約95%の工事が完了し、最終的には2020年の夏頃に全て終了する予定です。

■大阪国際空港の概要

ターミナルビルの改修の説明の前に、大阪国

際空港の概要を簡単にご説明します。

大阪国際空港の発着回数は、2008年が約13万回に対し、2017年は約14万回と、この10年間で増加しています。一方、2013年～2017年の直近5年間はほとんど変化がありません。これは伊丹空港にはご存知の通り便数制限がありますが、2013年度以降、この制限一杯までフルに稼働し続けているからです。

一方で、この便数が制限一杯の中、旅客数は2015年が1,454万人、当社が運営権をスタートした2016年は1,492万人、2017年は1,560万人と、過去3年間で約7%増加しています。

大阪国際空港としましては、便数制限がある中で、騒音が拡大することなくできるだけ多くのお客様にご利用いただけるよう、騒音が少なく且つ大きな機材の導入が望ましいところです。

そうした中、去年(2017年)の9月、日本航空さまが羽田～伊丹にB787を就航いただくことを決定されたという、私たちにとって非常にうれしい出来事がありました。低騒音機ではないB767に代わり、低騒音機でありながら座席提供数は30～40席ほど増え、お客様の利便性が向上するB787を導入するという決断をしていただき、地元も私たちも含めて非常にありがたいことであると考えています。

なお、現在の大阪国際空港は、夏ダイヤでは、エアライン5社、26都市、185便を運航し、トータル370回の離着陸が行われています。

■約 50 年ぶりの大規模改修 ～大阪国際空港の課題

それでは、改修について説明させていただきます。

現ターミナルビルは1969年に供用開始され、すでに築48年が経過しています。その間に小さな改修があったかもしれませんが、今回のような大規模改修は初めてです。

もともと新関西国際空港株式会社の時代からターミナルビルの抱える課題は明確でした。

まず古い。そして出発のチェックインカウンターや保安検査場が特に繁忙期には混雑する。私は関西エアポートに来て丸2年ですが、2年前の繁忙期は相当混雑しており、30分程度は待ち時間があったように思います。

加えて、羽田ほど大きくはありませんが、ターミナルビルが南北に長いにも関わらず、ムービングウォークが一基しかないので歩く距離が長い。羽田も長いですがムービングウォークが完備されているので、そこまでストレスはありません。

また、駐車場からの横断歩道に屋根がかかっていないのも利便性が悪い。

これらが、現ターミナルビルの課題です。

私達は2016年の4月から関西エアポートとして2空港の運営を開始しました。関西エアポートは、「Shaping a New Journey」をスローガンとして掲げ、新しい旅客体験を提供することを大きな方針としています。

ロゴマークはブルーとピンク。ブルーは快適性、ストレスのない空港、ピンクはわくわく感のある楽しい空港を目指したいという思いを表しています。乗客の方々だけでなく、周辺の皆さま方に楽しんでもらえる、最終目的地を大阪国際空港にさせていただける、行ってみたい、遊んでみたい、楽しんでもみたい空港にしたい。これが私たちの改修における基本的な考え方です。

関空は、国際線が中心ですので、「PREMIUM JAPAN」として日本全体を売り込む一方で、伊丹は「関西らしさ」をアピールしていきたいと思っています。

■関西エアポートが考える 改修コンセプト

「PREMIUM KANSAI」、これが親しみやすい個性と距離感を持った空港にしたいという、大阪国際空港が打ち出す方向性です。空港で新たな体験、楽しい体験、快適な体験を享受してもらいたいと考えます。

「もっとワクワクする空港」「快適で便利な空港」「地域に愛される、目的地としての空港」「センスオブプレイス（その国・土地ならではの空間・サービスを提供し、体感いただく取り組み）を感じる空港」を大阪国際空港は提供します。

では、このコンセプトを元に、先ほど申し上げた課題に対して、関西エアポートとしてどういった改修を進めていくのかをご説明します。

・ウォークスルー型商業施設

まず一つは、ウォークスルー型の商業施設をつくりたい。ウォークスルー型とは、保安検査場を通過してから搭乗ゲートまでの間に店舗を配置する方式です。従来の店は店、通路は通路といった分離型ではなく、店の中を通して楽しみながら搭乗口に向かっていけるようになります。

海外に行かれる方はよくご存知だと思いますが、海外の主要空港はほとんどがウォークスルー型の配置です。このウォークスルー型を導入すると同時に、現在のゲートエリア内の飲食店、物販店など商業施設の面積を約4.5倍に広げ、保安検査場通過後に楽しんでもらえるような施設を誘致していきます。これは2020年春にオープン予定です。

・スマートレーン

快適性を高めるために、保安検査場の混雑を少しでも緩和して、お客様の待ち時間を減らそうと、2017年7月からJAL、ANAの検査場のうち、2本のレーンにスマートレーンを導入しています。

全く混雑していないときは、スマートレーンのよさがなかなか分からないのですが、繁忙期のような混雑時はスマートレーンがあると30%ほど待ち時間が短くなります。導入後の

実績では、今まで20分だった保安検査場待ちが15分ほどに短縮されていますので、これができるかぎり多く導入したいと考えています。

私は気が短いので早く入りたいほうなのですが、日本人はきっちり整列し、前の人を追い抜かしません。ですので、ある人が保安検査の通過に少し時間がかかったりすると、その後の人は前の人を通過するまでお待ちになるので、そこでレーンが止まってしまいます。一方、スマートレーンには、荷物を出してトレーに載せる場所が1レーン当たり3カ所あります。この3カ所のうち、早く準備できた人から順番に前に入って検査を受けることができます。つまり前の人を追い抜かせるわけで、レーンがスムーズに流れます。ここがスマートレーンの一番のポイントです。

日本で初めてスマートレーンが導入されたのが、関空のLCC第2ターミナルです。これは国際線用で、国内線では大阪国際空港が初めて導入しました。

また通常のレーンでは、荷物を入れたトレーを自分で押していきますが、スマートレーンは、トレーの中に荷物を入れて前のレーンに押し出すと、ローラーがトレーを自動で検査機を通過して終点まで運んでくれます。さらに、今までは検査で使ったトレーを検査員が人の手でレーンの先頭に戻していましたが、スマートレーンはトレーから荷物を取り出すと、空になったトレーがレーンの先頭まで自動で戻ります。つまり、省力化も図れます。

・駐車場

大阪国際空港の駐車場は、分かりにくい、停めにくい、駐車場の場所によっては幅が狭過ぎて隣の車にドアがぶつかってしまう、といった問題があります。これを解消するため、一番北にある立体駐車場の横に、700台規模の立体駐車場を建設します。そして今の簡易立体駐車場を取り壊して平面駐車場に変える予定です。また私たちが一番実現したいと思っているのが、「空いている場所がいち早く分かる」といった案内サインの改善です。

・外壁パネル

外壁パネルに関して、今はまだ事務所ビルのような外観ですが、デザイン性の高い外壁パネルを付けます。これはエアサイドから見た図ですが、ここに色やデザインを入れ、滑走路側から見ても、おしゃれ感のあるビルに変えます。外観の変化だけでなく、屋根や床の断熱材を強化したりして、冷房・暖房費の削減を図り、従来の約58%の省エネが可能になります。

・誘導サイン

誘導サインについては、新しいものは視認性が高く、かつおしゃれにしました。飛行機に乗る人、降りる人の動線は黄色に、その他のタクシー乗り場やモノレール乗り場、あるいは飲食店など、施設に関してはブルーに色分けします。またこのようなピクトを多用し、文字による説明ではなく絵で分かるようなサインに変えていきたいと考えています。

私も実際に見てみましたが、なかなかデザイン性の高い仕上がりになっていたの、よいご評価をいただけるのではと思っています。

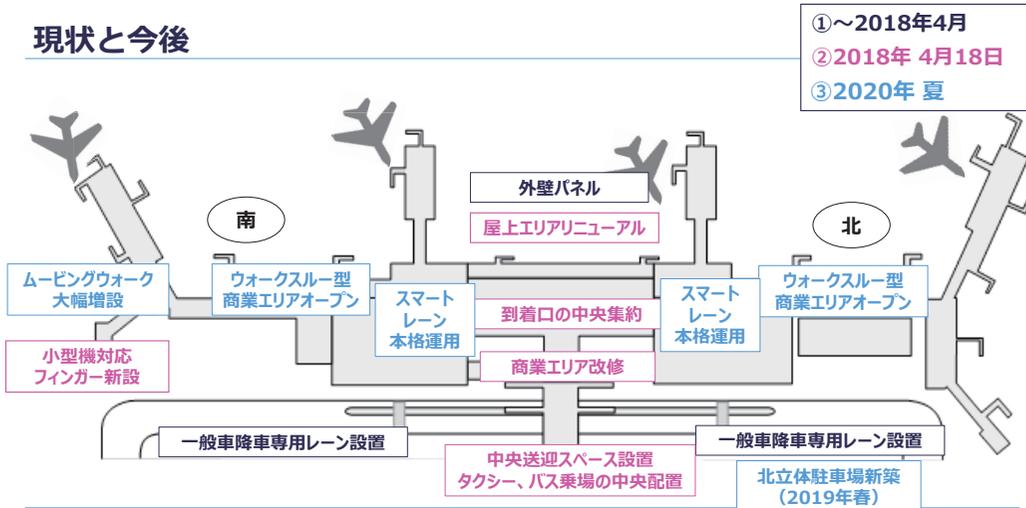
■全体計画について

2016年2月に工事を開始しまして、2017年から2018年にかけて、スマートレーンのトライアルを開始、降車レーンをつくり、外壁を改修し、そして今年の4月18日に中央エリアをオープンします。そして2020年の春には95%が完成、夏にグランドオープンの予定です。

また今年の6月から、ANA側の一番端で、小型機に対応するフィンガーを1本増設します。目的は主として「MRJ」対応ですが、残念ながらMRJは2020年頃まで就航しません。それまでどのように使われるのかは分かりませんが、6月までにフィンガーをつくってボーディングブリッジを設ける予定です。

2020年夏までにスマートレーンを本格的に設置し、3割以上増加する処理能力で、待ち時間の短縮を図ります。またスマートレーンを通過した後の商業エリアを、現在の4.5倍の面積でオープンさせます。さらに、今2本しかないムービングウォークを12本増設し、14本にすることを考えています。2019年春には北側に

現状と今後



Shaping a New Journey **KANSAI AIRPORTS**



立体駐車場も新設します。

今年の4月までに行われるのは次のとおりです。外壁パネルの設置と省エネ化（2018年2月）、モノレール駅の下に南側、北側2カ所に一般車の降車専用レーンを設置しました（2017年11月）。一般車の降車レーンにはゲートを設けています。

■ 2018年4月18日オープンの概要

それでは、4月18日にオープンするエリアについてお話しします。

まず、到着口の中央集約ですが、これまで南北に分かれていた到着口を集約して中央からお客様が来てられるようにします。お客様は中央に設けた2カ所の出口から出て来ますが、ここにランドマークとして、一つ柱の

2018年4月までの実施案件

スマートレーンのトライアル運用 (2017年7月)

・2020年の本格運用に先がけ、2017年7月よりトライアル運用を実施中

・実績（2017年7～12月）
処理能力：3割以上増加



一般車降車専用レーン設置 (2017年11月)

・ターミナルビル前道路の違法駐車、混雑対策として、降車専用レーンを設置。

※2018年4月の先行オープン時には、中央エリアに送迎専用レーンも設置予定。



外壁パネル設置 (2018年2月)

・環境性能の高いパネル、ガラス、そして光を通す透過性を持つデザインアルミパネルを使用
・外壁の改良、屋根や床の断熱性強化を行うことにより、約58%の省エネ効果（冷房費・暖房費の削減）を見込む



Shaping a New Journey **KANSAI AIRPORTS**



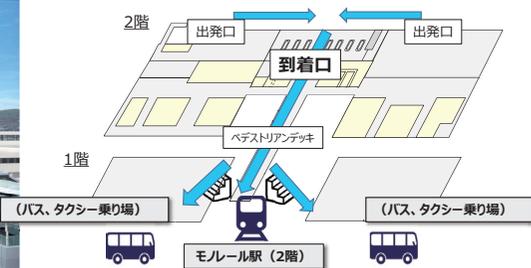
到着口の集約により快適に・スムーズなアクセスを可能に

スムーズなアクセスを実現

- ・バス、タクシー、モノレールなどの各種アクセスとの接続もスムーズに
 - ・バス・タクシー降り場は南北に、乗り場は中央に集約
- ※現状では乗り場が南北2か所



Shaping a New Journey **KANSAI AIRPORTS**



ようなモニュメントをつくります。ここから真っ直ぐに進むと、モノレールに向かう歩道橋に突き当たりますので、到着されたお客様は真ん中から出て来て、1階に降りることなく歩道橋に向かい、一番手前で降りると、リムジンバス乗場に、次で降りるとタクシー乗場に行くことができます。歩道橋からそれぞれの乗場に向けては、移動しやすいようにエスカレーター、エレベーターをつくります。つまり、到着してからモノレール、バス、タクシーの地上交通機関へ、同じ動線で移動できるようになるわけです。

この中央集約に伴う変更について、リムジンバスを例に申し上げますと、従来、空港に到着されたお客さまはターミナルビルの真ん中で降りていただいていたものを、4月18日以降は、南北に分かれて降りていただくこととなります。バスはまず南に到着し、そこでANAをご利用のお客様に降りていただき、その後北に移動して、JALをご利用のお客様に降りていただきます。降りるとすぐ航空会社のチェックインカウンターになるわけです。逆に空港からバスでご出発のお客様は中央のバス乗場でリムジンバスに乗りいただき、各地に出発していただけます。今まではまず南の乗場でお待ちのお客様にご乗りいただき、

その後、北の乗場でお待ちのお客様にも乗車いただくため、先の南のお客様でほぼ満員になってしまうと、北のお客様の積み残しが発生していました。これからは一切そのようなことはなく、バス乗り場に到着したお客様から順番に乗っていただけるようになります。

加えて、お客様のストレスをなくして安全性を確保するために、現在のタクシーアイランド自体を撤去し、ターミナルビル側のリムジンバス乗り場の歩道を3.5m 拡幅します。

そして、中央の飲食・物販店を全面的にリニューアルします。真ん中の商業エリアは現在、1～3階全て工事のため閉まっていますが、テナント30店舗がここにオープンします。

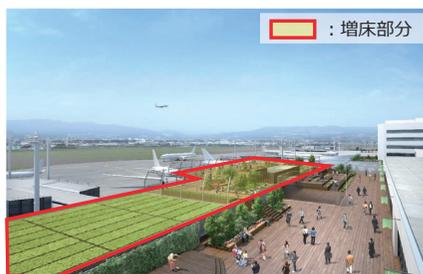
最後に屋上のリニューアル。屋上も現在、閉鎖していますが、約20m エプロン側に増床し、滑走路に近い場所から飛行機を見られるようになります。増床した部分には、屋上緑化スペースもあります。赤で囲んだところが増床部分です。20m 増床した結果、面積は約1.5倍になります。ウッドデッキも全て貼り替えます。

■ 5分間無料の降車レーンで 利便性アップ

また、道路に目を転じると、今までは、バ

屋上エリアのリニューアル概要

- ・展望デッキを滑走路側に約20m増床し、面積比約1.5倍に（約5,400㎡→約7,700㎡）
- ・年代問わずお楽しみいただける、幅広いニーズに対応した店舗の誘致
- ・イベント時、使用可能なステージエリアの整備
- ・老朽化した床の張り替え



Shaping a New Journey **KANSAI AIRPORTS**

13

ス、タクシー、一般車といった、公共交通機関と一般の車両が混在していました。これを、公共交通機関はターミナルビル側、一般車はモノレール、駐車場側で乗り降りするように分離して安全性を確保したいと考えて改良工事を行っています。

今までの降車レーンには、「降車」のための施設であるにもかかわらず、お迎えに来る方が多く、また長く止まっており、肝心の降車したい方が停車できず車道にはみ出るなどして非常に危険で、また多くのクレームがありました。そこで、5分あれば十分降車できるので、5分間だけ無料の降車レーンを駐車場側のANA寄り、JAL寄りの2ヶ所に新たに設置しました。

例えばANAに搭乗する人はこちらから入り、ゲートをくぐります。ゲートにはカメラが付いており、ナンバープレートを読み取ります。読み取ると、発券することなくパーが開き、チケットレスで中に入ることができます。そして5分以内で降りていただき、出るときもパーのところでカメラが読み取り、チケットレスで開きます。

また5分以上滞留すると、5分につき200円の課金が発生します。ここは駐車場ではないので、1時間など長時間止めると他のお客様に迷惑となりますので、こうした料金設定にしました。

送迎の人の場合は、一般の駐車場に入れていただくと30分以内の出庫であれば無料です。しかし、どこに止めたか分からないというご不満もあると思うので、モノレール駅の真下に42台分の送迎スペースを設ける予定です

到着した人は、1階に降りることなく2階からまっすぐモノレールの駅まで向かうと、階段とエレベーターがあり、そこを降りると、このお迎えの方々用の42台分の送迎スペースなので、迷うこともなく、非常に便利な場所です。

ここは15分以内の出庫は無料で、それ以降は30分当たり500円かかります。これも駐車場ではなく、あくまで送迎の方々専用という位置づけに応じた料金に設定しています。

続いて、車線です。現在は4車線ありますが、通行量を勘案して3車線にします。同時にカラー舗装にして、レーンがどこに向かっているのかドライバーにすぐ分かるようにします。一般車の降車レーンはこちら、タクシーの降車レーンはこちら、といったように、はっきりと案内サインを整備することになっています。

■駐車場の新設

駐車場については、デザインはこれから考えることになっていますが、大きく分けて南と北の駐車場の空き状況、団体バスも20台しか止

められなくなるので、その空き状況、そして送迎用の42台分の空き状況、これらを一目で分かるサインをつくります。

現在、南、中央、北と3カ所の立体駐車場があり、駐車台数は当初2,463台でしたが、ここにあったリムジンバスの待機場を移転して、一般車の駐車場に変えました。それによって、以前より駐車台数が62台増えました。

今年の4月に駐車場の出入り口を変更し、今までの反対側から入場してもらうようにする予定です。JAL 側、ANA 側の2カ所あります。JAL 側の駐車場に入る入口が、ちょうどカーブに差し掛かるので、もし渋滞が発生したときに追突事故が起こる恐れがあるため、手前に駐車場に入る専用車線を設けようと考えています。

2019年6月、5層6階建て、700台の新立体駐車場を新設します。一番古い北立体駐車場を取り壊して平面にします。これにより、2,700台規模まで拡大したいと考えています。さらに駐車場を使いやすくするポイントとして、駐車しやすい幅に広げ、満空表示や誘導サインを充実させようと考えています。その際、現在実施していない予約サービスを導入するつもりです。

駐輪場とバイク置き場はこれまでなく、空きスペースに管理されずに各自置いていただけでした。昨今、電車の駅でも、放置自転車を撤去して駐輪場・バイク置き場に変えていこうとさ

れていますが、それと同様のことを実施しました。駐輪場・バイク置き場を整備した結果、整然と自転車が並んでいる状態になっています。

■空港初出店の新規店舗など 話題性の高い飲食・物販店舗

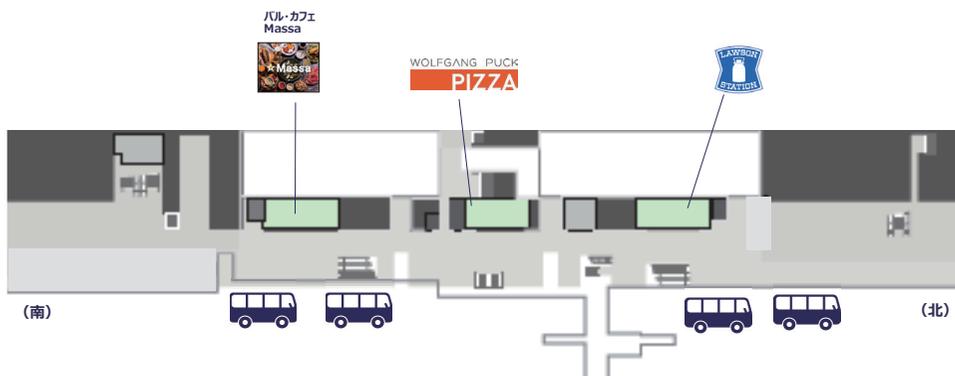
空港をご利用になるお客様にとって一番楽しんでいただけたところが店舗かと思います。資料に店舗一覧をつけているので、簡単に説明いたします。

1階には、大阪・難波で人気のバルカフェ、WOLFGANG PUCK PIZZA、ローソンが入ります。ローソンは豊中市が第1号という地元のコンビニです。

最も店舗が多いのが2階です。到着した人から見ると、ANA 側（南側）が飲食のエリア、JAL 側（北側）が物販のエリアです。

ホテル ラ・スイート神戸ハーバーランド直営の「ル・パン神戸北野」は、現在は三ノ宮に1店舗しかありませんが、伊丹に初出店します。閑空にもある定食の「さち福や Café」、うどんすきの「美々卯」、大阪のカレー店「ダイヤモンドカレー」、ハンバーグで有名な「NICK STOCK」、「がんご寿司」、千日前の「丸福珈琲」、「551蓬莱」が入ります。「キットカット ショコラトリー」は、東京・南青山の有名な「ル パティシエ タカギ」の高木シェフ監修のスイーツとキットカッ

フロアマップ 1F



フロアマップ 2F



Shaping a New Journey **KANSAI AIRPORTS**

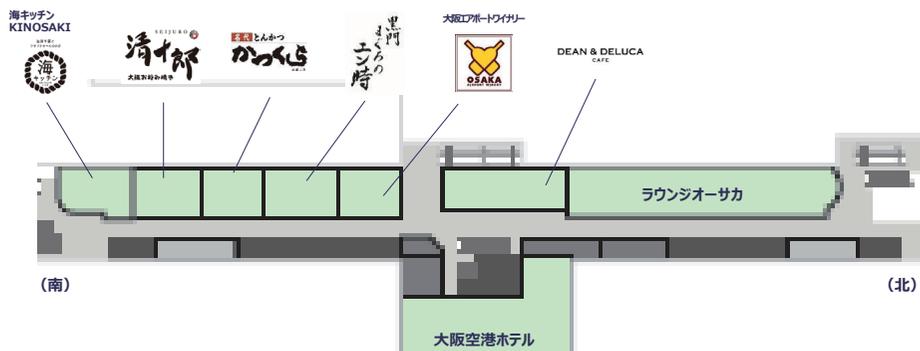
2

トとの関西初のコラボ店です。

2階物販は、関西エアポートが直営する「関西旅日記」。カステラの「黒船」、バッグやアクセサリーの「SAC'S BAR」、ポケモンスター、「コクミンドラッグ」、阪急三番街にある服飾の「マルショウ」、「あみだ池大黒」のおしゃれな菓子店「pon pon × Chris.P.」、「スワロフスキー」、空港限定の雑貨店「SORAMISE」などが入ります。

ゆったりとくつろいでいただく3階は、2階とは違い、1時間くらいゆっくりと食事を楽しめるレストランのゾーンです。老舗旅館「山本屋」による料理店、グランフロントにあるお好み焼きの「百十（ももじゅう）」系列の「清十郎」、リニューアルオープンする「かつくら」、黒門市場で有名な「黒門まぐろのエン時」、空港に併設されたワイン醸造所からワインを提供する「大阪エアポートワイナリー」、

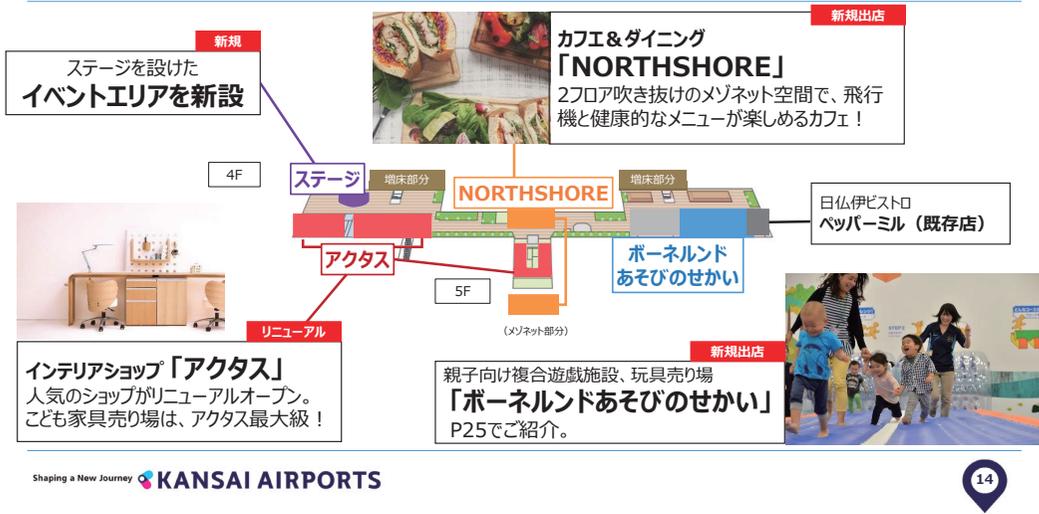
フロアマップ 3F



Shaping a New Journey **KANSAI AIRPORTS**

3

屋上エリア商業施設



グランフロントにもあるおしゃれなカフェ「DEAN&DELUCA CAFÉ」があります。特に「大阪エアポートワイナリー」は、目の前にワインのタンクがある楽しい店づくりにしたいと考えています。

屋上は、家具店の「ACTUS」が南から北まで全て占めていましたが、真ん中から南側に店舗を集約して、中央に北浜にあるおしゃれなレストラン「NORTHSHORE」が4階、5階のメゾネットタイプで入ることになりました。5階からは滑走路が非常によく見えます。また親子連れのお客様に楽しんでいただける「ボーンレンドあそびのせかい」は空港では初出店です。

■今後のスケジュール

今年の4月14日に一般のお客様2,000人を招待し、内覧会を行います。2月20日（一昨日）から参加者をネットで募集したところ、すでに2,000人以上の応募があり、大変活況を呈しています。その内覧会ののち、4月18日に正式にオープンします。

その後2020年春から夏に向けて、先ほど申し上げた通りムービングウォーク増設、ウォークスルー型店舗の設置、スマートレーン本格運用を行います。ムービングウォークは、2基から14基に大幅増設します。

スマートレーンも、普通のレーンが7mしかないところを約2倍にします。3人同時に荷物をトレーに出す準備が可能で、準備できた人はトレーを前に押し出せば自動で運ばれていき、X線チェックを受けて荷物を受け取ることができます。受け取った後トレーは自動的に下に降りて戻って来ます。KIXの第2ターミナルビルでは処理能力が1.5倍ほどにアップしましたが、伊丹でもトライアルでは30%ほどアップしています。

ウォークスルー型店舗もKIX第2ターミナルビルに導入されています。写真がありますが、保安検査場を通過後、この間を通過して搭乗口に向かいます。その周りに飲食や物販のショップが並び、歩きながら楽しんでいただけます。これを南と北両方につくろうと考えています。

以上のように、わくわくしていただける空港、ストレスを感じさせない空港を目指したいと思っていますので、これからも大阪国際空港をぜひご最前に、たくさん飛行機に乗っていただけますように、あるいは、ターミナルビルでのご飲食やお買い物を楽しんでいただければと思っております。今後ともよろしく願いたします。

本日はありがとうございました。



アクセス改善で3空港の連携強化を

日刊建設工業新聞社 大阪支社 編集部 大西 秀明

関西国際空港と大阪国際（伊丹）空港を運営する関西エアポートの子会社「関西エアポート神戸」による神戸空港の運営が4月からスタートし、3空港の特徴を生かしつつ関西の航空需要拡大を目指していく取り組みが本格化する。今後、3空港の連携を強化して国際競争力を高めていく上で重要な要素となる空港施設の機能強化、交通アクセス改善に向けた鉄道、道路といったインフラ整備の現状を取り上げたい。

まずは空港施設の機能強化。インバウンドの急激な増加などを背景に関西空港、伊丹空港では空港利用者の利便性向上だけでなく、周辺地域の住民も気軽に立ち寄って食事や買い物などを楽しめるスポットとしての機能強化が進む。

店舗のリニューアルやLCC向けのターミナルビル拡充などを順次進めてきた関西空港に続き、伊丹空港でも50年ぶりとなるターミナルビルの大規模改修工事が進行中だ。2020年のグランドオープンに先立ち、4月18日には中央エリアが先行オープン。これまで南北1階に2カ所あった到着口を中央2階に集約して使いやすくし、商業施設も全面改装された。オープン当日はイベント等の開催もあったが、非常に多くの人でにぎわっていた。これまで取材や利用目的以外に空港に足を運ぶことはなかったが、先日、たまたま伊丹空港の近くを通った際、小学生の息子が「飛行機を見たい」と言うので立ち寄ってみた。今回の改修工事では屋上エリアの拡大とともに、子供向けの遊戯施設も設置され、飛行機を見ながら空港でのひとときを楽しむことができる。息子も離着陸を繰り返す飛行機を展望台から眺め、初めての空港に満足した様子。そのうち「飛行機に乗りたい」としつ

くせがまれ、とっさに「今度、飛行機で旅行に行こう」といつになるか分からない約束をしてしまった。

4月に民営化された神戸空港でも、今後5年間で約40億円を投資してターミナルビルの大規模改修工事などが行われる予定で、今後の展開に期待したい。隣接地はターミナルビルの拡張用地も残されており、将来的な航空需要の増加によっては増床などが行われる可能性もある。

関西の3空港は諸外国の空港に比べて鉄道などの交通機関との連携が悪く、高速化が図られていないことが大きな課題。今後の航空需要の増大に対応していくためにも、さらなる3空港間の連携強化と、都心部から空港へのアクセス強化が必要不可欠と言える。

大阪都心部から関西空港への鉄道アクセス改善で、大きく前進したのが「なにわ筋線」だ。大阪府や大阪市、JR西日本、南海電鉄など関係者間の協議が進み、整備主体となる第三セクター「関西高速鉄道」への出資負担額も固まった。ルートはJR西日本がうめきた2期区域に建設する（仮称）北梅田駅から（仮称）中之島駅、（仮称）西本町駅を経て分岐し、JR西日本はJR難波駅に接続、南海電鉄は新設する（仮称）南海新難波駅を経て新今宮駅に至る延長7.4キロ。2020年度の着工、2031年春の開業を目標に掲げる。

なにわ筋線の整備に関連し、（仮称）北梅田駅と阪急十三駅を結ぶなにわ筋連絡線（約2.5キロ）や、阪急十三駅から新大阪駅に至る新大阪連絡線（約2.1キロ）、さらに梅田と伊丹空港を直結させる大阪空港線（阪急曽根駅～（仮称）大阪空港駅間約4キロ）などの鉄道構想

もある。4月に国土交通省が公表した費用便益比・収支採算性の見通しによると、なにわ筋連絡線、新大阪連絡線、2路線を同時整備した場合はおおむね良好となった。特になにわ筋連絡線は、阪急沿線地域（京都・神戸・宝塚方面）と十三駅からなにわ筋線を介して関西空港との直結性が確保でき、近畿圏の空港アクセスネットワークがより強化されるとの期待も大きい。

一方、大阪空港線は40年間で黒字転換する可能性が低く、採算性向上策の検討が必要としつつも費用便益比は良好とした。これら鉄道構想の事業化には運行主体や整備主体の課題など超えるべきハードルも多く、自治体や鉄道事業者のさらなる連携、調整による検討の深度化が必要だろう。

鉄道アクセス改善に向けた検討が進む関西、伊丹空港に対し、神戸空港では具体的な検討が本格化していない。空港にアクセスする現在のポートライナーでは輸送力が小さい。今後は神戸空港発着便数の増加、大阪湾岸道路西伸部の開通に伴う企業立地等で利用者の大幅な増加も予想される中で、大量輸送が可能な方策を早期に検討する必要があるし、新幹線利用による広域からの需要も期待できるポートライナーの山陽新幹線新神戸駅までの延伸構想も具体化を図るべきだと思う。

もちろん道路や鉄道といったハード整備がすべてだと思わないが、空港への速達性を向上させて関西3空港を一つの空港群として効率的に運用し、首都圏空港と並ぶ日本の2大ハブ空港として、さらに「アジアのゲートウェイ」として最大限に活用することが関西圏の活性化に向けた大きなカギを握っている。

首都圏に比べ、長らく景気の低迷が叫ばれていた関西も、なにわ筋線などの鉄道整備、相次いで事業化された淀川左岸線延伸部や大阪湾岸道路西伸部、京奈和自動車大和北道路などの道路ネットワーク整備、そして夢洲を舞台とした万博やIRの誘致などビッグプロジェクトがめじろ押しだ。建設業団体や役所などを取材しても「関西にこれだけ活気が出てきたことは過去にない」とよく耳にする。

こうしたプロジェクトを実現し、関西の発展につなげていくためにも建設業が果たす役割は大きい。特に建設産業は、長期間続いた経済不況と建設投資の削減などにより、就業者数が大幅に減少。若手入職者も減り、他産業に比べて高齢化の進行が顕著に表れている。また、関西では東北の震災復興や東京オリンピックの関連事業などで人材が流出し、技術者だけでなく技能労働者の不足も深刻な問題となっている。防災・減災対策を含め、我々の暮らしに欠かせない社会資本整備を支える担い手の確保・育成は待ったなしの状況と言える。

今建設業界では国土交通省などの発注機関と連携しつつ、若者にとって魅力ある産業、そして建設産業で働く人も仕事にやりがいを感じ、将来にわたって夢のある建設業界にしていくための様々な取り組みを進めている。具体的には賃金の引き上げや、週休2日の確保をはじめとした働き方改革の推進、現場見学会などを通じた建設業の魅力発信などだ。今後、高度成長期に大量に作られたインフラの老朽化対策も増大し、ますます人手不足が深刻となる状況を見据え、建設業界をあげてICT技術などを活用した生産性の向上も急ピッチで進む。

これまで3K（きつい・汚い・危険）と言われて、敬遠されがちだった建設業も「給料」「休日」「希望」の新3Kに向けて大きくかじを切った。空港や道路をはじめとする大規模プロジェクトを支える人材の確保や技術の伝承、そして次の世代に良質なインフラを残していくためにも、建設業界紙として、今大きく変わろうとしている建設業の姿や、魅力の発信に引き続き努めていきたい。

関西エリアに於ける外国人観光客 誘客の現状と今後の可能性

●と き：2018年3月16日（金）
●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 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・ビッグ社
地球の歩き方総合研究所 主任研究員 **川端祥司** 氏

コメンテーター
島根県立大学総合政策学部
准教授 **西藤真一** 氏

I. 川端祥司氏（地球の歩き方総合研究所）のご講演

■はじめに

簡単に自己紹介をさせていただきます。北海道紋別市で生まれ、大学までずっと北海道で過ごしました。大学卒業後、リクルートに入社しました。そこからずっと出版関係の業務に携わり、2006年にレインボウパブリッシングを立ち上げて、訪日外国人向けのフリーマガジンを発行するに至っています。

その前に、日本全国の自治体のフリーペーパーとタイアップして、携帯電話で、当時始まったばかりのGPSに対応した地域エリアガイドブックをつくったことがあります。最初は日本国内からスタートし、ソウル、香港、ハワイへと展開していきました。

当時月に1回くらいはソウルに通っていたのですが、そのとき空港に『KOREA RAINBOW』というフリーマガジンが置いてありました。これはソウル市内の地下鉄乗り換えガイドでした。当時ソウルへ行ったことのある人には分かると思いますが、市内の言語表記はほとんどハングルのみ、道路は非常に混んでいる。しかしウォンに対して円が高かったこともあって、移動はタクシー、結果、渋滞にはまって時間がかかるという大変な時期でした。

地下鉄に乗ろうと思っても、例えばチケットの買い方が日本と逆だったり、どこで降りてどう乗り換えたらいのかといった情報がなかつ

たりして、やむを得ずタクシーを利用していたのです。

『KOREA RAINBOW』を手にして、試しに地下鉄に乗ってみると、簡単にチケットが買えて、安く正確に現地に着くことができました。そんな経験をして日本に帰ってくると、外国人向けのガイドブックの類が全くないことに気がきました。

例えば東京では、地下鉄の切符売り場の前で、大きなカバンを持った外国人が、切符の買い方が分からず困っている姿をよく見ました。そこで「韓国の『KOREA RAINBOW』を日本に持って来たらどうか？」と思い立ち、現地の発行元と交渉して日本で発行する権利を購入し、2006年に日本版を創刊しました（『TOKYO YOKOHAMA RAINBOW plus』）。

■『地球の歩き方』の 次の新しい柱として

皆さん、『地球の歩き方』という海外旅行ガイドブックをご存知でしょうか。地方で同じ質問をすると、半分以上の方が知らないと言います。さらに30代以下の方はほとんど知りません。『地球の歩き方』は創刊39年になり、海外旅行ガイドブックとしては今でも日本で最も売れている本です。読者の年齢がどんどん上がってきており、それに伴って販売部数が

下がっているなかで、新しい柱をつくろうと2008年、インバウンド向けのフリーマガジンを一緒にやることになり、以来10年、『地球の歩き方』と共にインバウンドの仕事に従事しています。

今は『GOOD LUCK TRIP』というフリーマガジンを発行しており、北海道から沖縄まで全国13エリアで展開しています。各エリアで、英語、繁体字、ハングルの3言語をベースとしてエリア情報を発信しています。長野県版や福島県版など地方版があるのですが、長野の情報を海外に発信する媒体の中では一番詳しいと思います。今後さらにエリアを拡大する予定です。

インバウンド関連では、いろいろな自治体のアドバイザーをさせていただくことが非常に多いです。もともと出版業界の人間なので、日本人向けに本を出しているときは、書店に本を納めたら仕事は終わりでした。後は、例えばハワイに行く人に『地球の歩き方』のハワイ版を購入してもらい、楽しんでもらう——それで我々の仕事は済んでいたのですが、ことインバウンド向けに関しては、本を出版した後の相談事が非常に増えてきました。

例えば「外国人が訪れ始めたが、言葉が話せない。どうすればよいか」や、「英語の表示がないがどうすればよいか」「カードが使えないがどうすればよいか」といった相談。自治体では5、6年前から、「インバウンドの誘客の予算が付いたが、どこから始めたらよいか分からない」という相談が非常に多くなりました。最近では出版業務よりも、自治体へのインバウンドのアドバイザー業務が非常に増えています。

■『地球の歩き方』と『GOOD LUCK TRIP』創刊から現在まで

39年前に創刊、現在約250タイトルが出ています。未発行なのはアフリカと中東の危険な地域だけです。ただ、日本人はたくさん海外には行っているのですが、長期で放浪する人や若いバックパッカーがいなくなり、部数が以前ほどは伸びなくなってきました。そこで2009年に発行したのがフリーマガジンの『GOOD

LUCK TRIP』でした。

関西に関しては、2010年に、当時近畿運輸局で国際観光部長だった方に相談しました。私たちは東京ベースで関西においては全く地の利がなかったので、「これから関西でこのような媒体を出したいと思っている。ついては諸々ご相談に乗っていただきたい」と国際観光部長のところへうかがったわけです。

偶然にも部長が『地球の歩き方』の大ファンで、「『地球の歩き方』のようなガイドブックを関西で出してもらえるのならぜひ協力します。ただ、予算が多くないので人を紹介します」と言ってくださいました。いろいろな人を紹介してもらいましたが、最初に紹介いただいたのが関西国際空港でした。

当時関空は、独自にインバウンド向けフリーマガジンを発行されていましたが、当時女性担当者が1人で編集・営業を全てこなしており、非常に大変だという話をうかがいました。私たちも、「大阪」ではなく関西広域を紹介するガイドブックをつくりたいと思っていたので、ご一緒させてほしいと持ちかけました。そこから、関空と一緒に『GOOD LUCK TRIP 関西(大阪・京都・神戸版)』をスタートしており、今も関空の観光案内所ではメインのガイドブックとして配布していただいています。

関空とご一緒できたことで、この関西版は部数が非常に伸びており、全国で唯一、「英語・繁体字・ハングル版」と、「英語・繁体字・タイ語版」の2パターンをつくることができました。関西エリアでインバウンドをこれから呼び込もうとしている事業者の方々には大変好評をいただいています。

最近では紙だけでなくデジタルにも進出しようとして、アプリをつくったりオンラインで情報発信したりしています。また、ANAとタイアップして、ANAのラウンジでフリーWi-FiにつながるとANAのトップページから『GOOD LUCK TRIP』の全てのデジタルブックが閲覧できるようになりました。国際線の最新の機体787-9では、モニターに『GOOD LUCK TRIP』の関西と東京、『地球の歩き方』の人気

エリアのデジタルブックを載せていただいています。

■地球の歩き方総合研究所の立ち上げ

去年4月、「地球の歩き方総合研究所」を立ち上げました。地球の歩き方というどうしても出版社という立ち位置でお客様と仕事をする機会が多く、それはそれで大変ありがたかったのですが、全国の自治体のアドバイザーとして相談事を受けている際に、例えばマーケティングやシステム構築など、私たちだけではできないことに関する相談も受けるようになりました。

そのようなときに外部の専門家の皆さんの力を借りて、ご一緒しながら解決してきました。その結果、もしかすると観光全般の仕事当社で受けられるのではないかと考えたのです。今までは、例えば JTB 総合研究所様など大手が手がける仕事の出版の仕事を下請けで行うケースが多かったのですが、当社にもそれができる可能性があるのではないかと。

さらに『地球の歩き方』という名前が、ブランドとして忘れ去られないうちにうまく使って総研を立ち上げようとしたわけです。メンバーはご覧の通りです。本研究会主査で慶應義塾大学の加藤先生にも顧問で協力いただいています。

メンバーには、社員が1人も入っておらず、全て外部のプロフェッショナルで構成しています。数は少ないですが、各メンバーの皆さんには優秀なスタッフが多数付いており、テーマによってプロジェクトチームを立ち上げ、外部に依頼することなくワンストップで解決していくことを目指しています。

2017年度は、復興庁の東北への欧米豪の富裕層の誘客や、せとうち DMO の欧米豪の富裕層の誘客、山陰 DMO の外国への情報発信などの業務に携わらせて頂きました。

■外国人観光客とビジット・ジャパン

インバウンドは、実は始まってまだ15年くらいの短いマーケットです。2003年、小泉氏が総理大臣の頃に、日本で少子高齢化が進んでいくなかで、特に観光のジャンルに関しては、外国人をうまく取り込まないと廃れていく一方だといわれていました。当時、「ようこそジャパン（ビジット・ジャパン）キャンペーン」を2003年にスタートしました。10年目に1,000万人、20年目に2,000万人、30年目に3,000万人という目標を設定しましたが、2013年に1,000万人を超えてから一気に訪日が加速し、目標の上方修正がなされました。

2020年、東京オリンピックの年に4,000万人2030年に6,000万人と目標を設定しまし

た。去年は2,869万人で、もうすぐ3,000万人に手が届くくらいの数になっており、対前年でも19.5%の伸びを示しています。

内訳を見ると、東アジアが74%、東南アジアが約10%で、全体の84%がアジアエリアから訪れています。特に東南アジアは今経済的に伸びており、人口構成で若者が多いので、これからどんどん活性化していく市場です。この辺りの人たちは間違いなく今

弊社紹介

2017年4月、新組織「地球の歩き方総合研究所」を立ち上げました。

- これまでの経験、実績、ネットワークを活かし、旅行、観光交流、地域活性等全般の業務に、より広く、より深く対応するため、外部の専門家の方々に正式に研究員・顧問として迎え、総合的にワンストップで研究・提案してまいります。
- 地域の魅力を掘り起こし、さらに磨き、旅行者に“響く”メッセージを届けることで、地域には交流が生まれ、地域も人も元気になるはず。旅につながるすべての人を元気にしたい、そして、日本を元気にしたい。—それが地球の歩き方総研の理念です。

■スタッフ、研究員、顧問は以下の通り

理事長	三橋 和夫	(株)ダイヤモンド・ビッグ社 代表取締役社長
所長	西村 統一	プライムトラベル会長 VISIT JAPAN 大使
事務局長	弓削 貴久	(株)ダイヤモンド・ビッグ社 メディアマーケティング事業本部 副本部長
主任研究員	川端 祥司	(株)ダイヤモンド・ビッグ社スーパーバイザー
研究員	小池 邦夫	旅館「鳳明館」社長
研究員	刀根 浩志	観光ビジネス総研代表
研究員	マージョリー・L・デューイ	(株)コネクトワールドワイド・ジャパン代表取締役
研究員	吉澤 勉	(株)AppGT代表・地方創生事業部長 VISIT JAPAN大使
顧問	加藤 一誠	慶應義塾大学 商学部 教授
顧問	矢ヶ崎 紀子	東洋大学 国際観光学部 准教授

後増えてくるので、さらなるインバウンドの増加が期待できます。

いろいろな自治体に行くと、「今からインバウンドを取り込んでも遅いですよね」と言われるのですが、全く遅くありません。まだ始めて15年です。おそらく東京オリンピックが終わった後くらいがインバウンド取り組みの本当の勝負になってくると思います。その意味でも、これからどんどん積極的にプロモートなどを行っていくべきでしょう。

ビジット・ジャパンキャンペーンが始まってから一昨年までの推移をみると、2003年は

520万人くらいでした。2008年に835万人になり、翌年はいよいよ1,000万人を突破するかとかなり期待したのですが、2009年にリーマンショックが起こって世界的に不況になり、落ち込んでしまいました。

2010年にまた880万人まで戻って、来年こそは1,000万人突破だろうと期待しましたが、2011年は残念ながら東日本大震災が発生し、大きく数字が落ち込みました。しかしそこから急速に回復して2013年に1,000万人を突破し、それ以降4年間で約3倍に増えていきます。2013年に1,000万人を突破するのは12月20日あたりだろうと、観光庁で記念パーティーがありました。

私たちからすると、1,000万人は決して多い数字ではありませんでした。当時、世界各国のインバウンドの受入数というと35～36番目だったの

で、やっとスタート地点に立ったという感じでした。そこから4、5年で一気に伸びてきたのは非常にありがたいですし、まだまだ伸びる可能性が十分あると思っています。

■ 2017年の訪日外国人観光客の状況

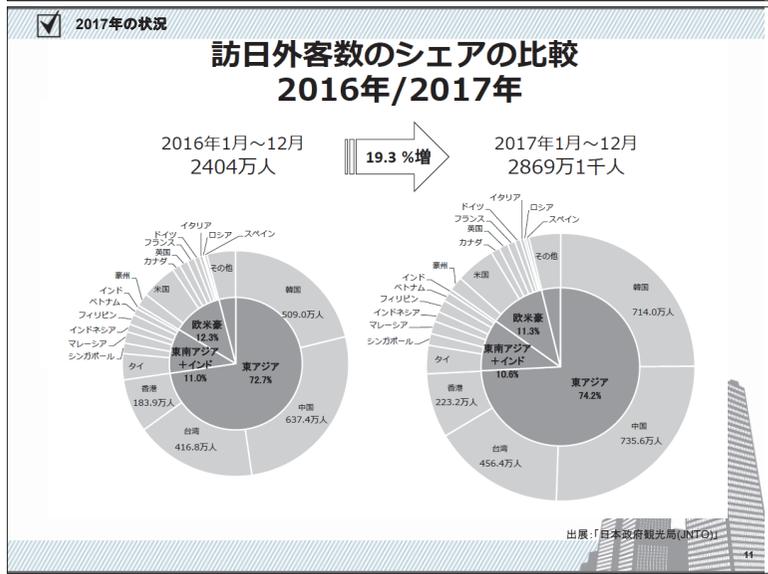
昨年（2017年）の国ごとのデータですが、韓国が非常に伸びています。特に関西エリア、関空での韓国人の入国が日本で一番になっています。韓国からは今LCCが多数日本に飛んでおり、関空のLCCの割合も4割程度になっているので、その恩恵を受けているのだろうと思

2017年の訪日外国人観光客の状況

2017年12月 訪日外客数（JNTO推計値）
Visitor Arrivals for Dec. 2017 (Preliminary figures by JNTO)

国・地域	Country/Area	総数 Total			総数 Total		
		2016年 12月	2017年 12月	伸率(%)	2016年 1月～12月	2017年 1月～12月	伸率(%)
総数	Grand Total	2,050,648	2,521,300	23.0	24,039,700	28,690,900	19.3
韓国	South Korea	494,376	678,900	37.3	5,090,302	7,140,200	40.3
中国	China	427,462	564,300	32.0	6,373,564	7,355,800	15.4
台湾	Taiwan	278,736	319,500	14.6	4,167,512	4,564,100	9.5
香港	Hong Kong	189,773	207,200	9.2	1,839,193	2,231,500	21.3
タイ	Thailand	96,405	115,800	20.1	901,525	987,100	9.5
シンガポール	Singapore	75,868	86,400	13.9	361,807	404,100	11.7
マレーシア	Malaysia	63,297	64,700	2.2	394,268	439,500	11.5
インドネシア	Indonesia	40,894	52,300	27.9	271,014	352,200	30.0
フィリピン	Philippines	41,318	48,700	17.9	347,861	424,200	21.9
ベトナム	Vietnam	13,050	19,700	51.0	233,763	308,900	32.9
インド	India	7,512	8,900	18.5	122,939	134,400	9.3
豪州	Australia	51,524	57,300	11.2	445,332	495,100	11.2
米国	U.S.A.	105,036	116,200	10.6	1,242,719	1,375,000	10.6
カナダ	Canada	24,642	27,100	10.0	273,213	305,600	11.9
英国	United Kingdom	20,801	23,000	10.6	292,458	310,500	6.2
フランス	France	15,499	17,000	9.7	253,449	268,500	5.9
ドイツ	Germany	10,713	11,500	7.3	183,288	195,600	6.7
イタリア	Italy	8,404	9,400	11.9	119,251	125,800	5.5
ロシア	Russia	4,428	5,700	28.7	54,839	77,200	40.8
スペイン	Spain	5,749	5,900	2.6	91,849	99,900	8.8
その他	Others	75,161	81,800	8.8	979,554	1,095,700	11.9

出展：「日本政府観光局(JNTO)」



います。

北海道でも対前年で40%ほど韓国が伸びています。2017年度に新規で3社のLCCが千歳空港に就航してから一気に伸びたものと思われる。中国は1位で735万人、以下は韓国、台湾、香港、アメリカ、タイ、オーストラリア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、インドネシアが続き、イギリス、ベトナム、カナダ、ヨーロッパ等となっています。

2017年1月の数字を見ると、中国が前年の1月と並んでおり、台湾、香港、マレーシアはマイナス、カナダ、イギリスもマイナスです。2016年は、春節という中華系のお正月が1月の後半だったので1月の数字が伸びたのですが、2017年は2月の中旬にずれただけのため、春節のお客さんも2月にずれこんだと見られます。おそらく2月はかなり伸びているのではないかと思います。そんななかで全体的に20%くらい伸びているので、引き続き順調にインバウンドが増えていることをこの表からは読み取れると思います。

円グラフでみると、今のところまだ1カ月の数字しか出ていませんが、韓国が1位、中国が2位です。訪日数を見ながらターゲット設定をするケースが非常に多いのですが、相手の国を知ることを含めて、相手の国の人口、人口に対する富裕層の割合、パスポートを持っている人の割合などはとても重要で、それらを見ながらターゲット国を決めていく必要があると思います。

■各国の人口に対する訪日割合

そこで、日本に来ている1位から20位までの人数と、その国の人口、人口に占める割合、対前年の伸び率を一覧表にまとめまし

た。赤が東アジア、黄色が東南アジア、青が欧米豪、緑が南アジアです。中国の人口は13億人なので、割合でいうと0.5%しか来ておらず、これからまだまだ伸びると思います。

しかし韓国の人口は5,000万人です。うち714万人が日本に来ているということは、割合でいうと約14%。同様に、台湾の人口は2,300万人ですが、その中で456万人、割合は約20%。香港は人口737万人に対して223万人で、約30%になります。そう考えると、例えば香港や台湾はここからどれだけ伸びるのか？といったことも読み取れると思います。

今訪日数の多いところを主要ターゲット国にしてプロモーションなどを行っているケースが非常に多く、それはそれで情報発信することに問題はないのですが、人口が多くてまだ訪日数が少ない国や、富裕層が多くてまだ日本に来ない国、今後伸びそうな東南アジアなど、その辺りも考慮したほうがよいのかなと思っています。

■各国の日本への観光に関する特徴

〈中国〉

簡単に国ごとの特徴を説明します。例えば中国ですが、旅行は、団体旅行と個人旅行の2パターンに大きく分けられます。最近来る団体旅

国名	訪日人数	人口	割合	対前年伸び率
①中国	7,355,800	1,367,820,000	0.5%	15.4
②韓国	7,140,200	51,250,000	13.9%	40.3
③台湾	4,564,100	23,540,000	19.4%	9.5
④香港	2,231,500	7,370,000	30.4%	21.3
⑤米国	1,375,000	319,050,000	0.4%	10.6
⑥タイ	987,100	68,980,000	1.4%	9.5
⑦豪州	495,100	24,390,000	2.0%	11.2
⑧マレーシア	439,500	31,630,000	1.4%	11.5
⑨フィリピン	424,200	104,180,000	0.4%	21.9
⑩シンガポール	404,100	5,610,000	7.2%	11.7
⑪インドネシア	352,200	251,490,000	0.1%	30.0
⑫英国	310,500	65,650,000	0.7%	6.2
⑬ベトナム	308,900	92,690,000	0.3%	32.1
⑭カナダ	305,600	36,230,000	0.8%	11.9
⑮フランス	268,500	64,610,000	0.4%	5.9
⑯ドイツ	195,600	82,490,000	0.2%	6.7
⑰インド	134,400	1,259,700,000	0.0%	9.3
⑱イタリア	125,800	60,670,000	0.2%	5.5
⑲スペイン	99,900	46,400,000	0.2%	8.8
⑳ロシア	77,200	143,700,000	0.1%	40.8
その他	1,095,700			11.9
合計	28,690,900	4,107,450,000	0.7%	19.3

行者は、内陸部で所得がそれほど高くなく、一所懸命に働いて初めての海外旅行で日本に来た、という方々が非常に多いのです。おそらく日本人がイメージする、昔の中国人の団体旅行者といった感じで、ガイドが付いて決まった買い物をして、中華系のホテルに泊まり、ほとんどお金を落とさないそうです。

したがって中国でいうと、上海などの沿岸部の大都市の個人旅行（FIT）の富裕層を狙うのがよいかと思います。特に中国には13億5,000万人以上の人口がいるので、中国をターゲットにする自治体もあります。中国をターゲットにする場合、上海や広州など、街をターゲットにしたほうがいいので、そのようにアドバイスしております。

〈韓国〉

韓国からはかなりの数が来ていますが、LCCの効果に加え、釜山から九州への高速フェリーがあります。2時間くらいで来ることができ、1万円程度で往復できるので、週末に福岡へ買い物に行ったりゴルフに行ったりする方が多数利用しています。韓国人の旅行スタイルは、週末の1泊2日、2泊3日で、国内旅行感覚です。目的も明確に決めて来るのであまり周遊しません。したがって、数は多いがそんなにお金は落としません。

〈台湾〉

台湾はご承知の通り親日国で、今も450万人来ているので、ここから一気に100万、200万増えるとは考えにくいのですが、台湾から地方の空港に直行便が飛び始めています。直行便を使って直接地方に入る台湾人が今、非常に増えています。例えば四国では台湾からの旅客が伸びています。したがって、地方では今後台湾人はターゲットとしてよいのではないのでしょうか。

〈香港〉

香港はすでに30%が日本に来ているので、そんなには伸びないと思うのですが、4人くら

いの小家族でレンタカーを借りて周る方々が今増えています。私の想定では、首都圏よりも地方、特にアクセスの悪い地方でリピーターをターゲットにできるようなエリアでは、ターゲットとして面白いと思います。車ならどこでも行けます。

笑い話でも何でもないので、3年前に成田空港のマツダレンタカーで、たまたま夏休みの一日に、香港から2家族が車を借りたそうです。翌日、両方の家族から「ちょっとぶつけてしまった」と電話がありました。どこから電話があったのかを聞いてびっくりしました。最初の家族が青森。成田に着いてそのまま東北道を上がっていったのでしょうか。

もう一家族はなんと鹿児島でした。成田に着いて一昼夜走り続けて鹿児島まで行ったら、それは事故るだろうと思うのですが……。それくらい走るのが好きなのです。香港にはドライブするエリアがないので、日本の高速道路を走っているだけで、景色の移り変わりがとても楽しいそうです。

地方へいくとよく、路肩に車を止めて写真を撮っている外国人がいますが、香港人もけっこう多いです。日本では自分の国にない景色をいろいろ楽しめるので、景色を見て楽しむようです。香港、台湾ともに、年に2、3回、例えばバーゲンの時期に日本に買い物に来るといった人たちも非常に多い。したがってこの辺りは、情報だけはきちんと発信して数を落とさないようにしていけばいいのではないかと思います。

〈アメリカ〉

5番目のアメリカは、まだ人口の0.4%なので、これから増えてくると思います。しかし、アメリカ人にプロモーションを行ってもあまり響かないのではと思います。彼らは自分で行きたいところに行きます。自治体がホームページをつくる時、外国人向けには英語、中国語、韓国語など各言語でつくるわけですが、英語でつくる時にモデルコースは必要ありません。それ以外の国の人たちにとってはモデルコースが重要で、コースをつくって紹介すると喜んで

使ってもらえます。

しかしアメリカ人は、自分たちが好きに旅行するのになぜ決められたコースを行かなければならないのか、と考えるそうです。もしアメリカ人向けに情報発信するなら、モデルコースをつくってはいけません。観光地から観光地までの移動時間だけを示しておけば、後は自分たちで組み合わせるそうです。

〈タイ、シンガポール〉

タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、フィリピン、ベトナムなど東南アジアは、今非常に伸びています。タイはおそらく今年、100万人を突破しますが、人口が6,800万人いるのでまだ可能性はたくさんあると思います。最近タイに行った方はご存知かと思いますが、パブルのように、行くたびに高層ビルが増えていきます。

20年くらい前にタイに行った方が今タイに行くと思えます。地下鉄ができ、モノレールができ、とにかくすごいのです。タイ人は個人旅行者が増えていますが、香港の個人旅行者とは違って、総家族といいますが、2～3世帯でやって来ます。個人旅行ですが10～20人くらいの小グループで、お金もたくさん使うので、ターゲットとしては非常によいと思います。レンタカーの需要も高くなっています。

シンガポールも同様にレンタカー需要が高く、香港に近いのですが、この3カ国は全て右ハンドルの国で、交通事情も日本と似ています。今はカーナビも英語や繁体字などさまざまなバージョンがあり、電話番号を入れれば行き先が分かるようになっているので、レンタカーで移動する人が多いです。

タイ人は食べるのが大好きで、1日5回食事をとります。外食文化なので一般家庭には台所がありません。朝出勤前に、屋台に立ち寄って30円くらいでラーメンなどを食べ、昼食も屋台でおかゆなどを買って食べるなど、1日5回食べます。私たちがセールスでタイのエージェントにうかがうときは、いつ行っても誰かが何かを食べています。

それくらい食べるのが好きな国民です。その意味で日本の食、関西の食は大変人気があるので、そこを売っていただくだけでもまだまだ増えるだろうと思います。

〈マレーシア、インドネシア〉

マレーシア、インドネシアはイスラム教徒が多い国で、マレーシアで6割、インドネシアで9割です。それを聞くと「うちはまだハラル対応ができていないから」と諦める自治体が多く、「それは非常に残念だ。日本人はなぜ自分でハードルを上げるのか」とよく言われます。要は、5泊6日あるいは6泊7日で日本に来て、その間豚を使った料理以外に食べるものはたくさんあるわけです。海鮮はOKですし、牛、鶏もOK。そばやうどんもスープに気を付ければ大丈夫。

そもそもマレーシア人もインドネシア人も、海外旅行で完璧なハラルは求めていないそうです。関空では今、レストランでノンポークのハラフレンドリーなメニューを出して対応されていますが、あれで十分だそうです。

インドネシアのガイドに話を聞きました。団体旅行で日本に行くと、朝食はバイキングが多いので、事前にホテルに問い合わせ、豚とアルコールが使われている料理にはシールを貼るそうです。そうすれば皆さんは安心して食べるとのことでした。

まれにシールを貼り忘れることがあるのですが、その時は、あえてガイドは何も言わないようにしているそうです。言ってしまうと本人が落ち込んでしまうと。豚を食べたから罰せられるわけでも何でもないのですが、自分たちの信条があるから落ち込んでしまうそうです。だから、シールを貼り忘れた料理を食べてしまった人には何も言わずにそっとしておくそうです。そうすれば後の旅行も楽しくできますが、言ってしまうと気落ちした旅になるからです。

それくらいは海外旅行するときは大丈夫だとのことでした。アルコールも飲むそうです。日本のお酒はおいしいので日本酒も飲むそうです。コーランにはアルコールを飲むなと書かれては

✓ 各国の人口に対する訪日割合

● 訪日BEST20カ国のエリア毎の状況

エリア	訪日人数	人口	割合	全体の割合	対前年伸び率
東アジア	21,291,600	1,449,980,000	1.5%	74.2%	21.9%
東南アジア	2,916,000	554,580,000	0.5%	10.2%	16.2%
欧米豪	3,253,200	843,190,000	0.4%	11.3%	9.7%
南アジア	134,400	1,239,700,000	0.0%	0.5%	9.3%
その他	1,095,700			3.8%	11.9%

- ・全体の割合で見ると東南アジアよりも欧米豪の方が沢山来ている。
- ・伸び率は、東南アジアの方が高い。
- ・東アジアは、4カ国、東南アジアは、6カ国、欧米豪は、9カ国の合計。
- ・欧米豪という括りは、広すぎる。更にエリア毎の数字を見る必要がある。

● 欧米豪のエリア毎の状況

エリア	訪日人数	人口	割合	全体の割合	対前年伸び率
ヨーロッパ	1,077,500	463,520,000	0.2%	3.8%	8.3%
米国・カナダ	1,680,600	355,280,000	0.5%	5.9%	10.6%
豪州	495,100	24,390,000	2.0%	1.7%	11.2%
合計	3,253,200	843,190,000	0.40%	11.30%	9.70%

- ・ヨーロッパでポテンシャルが高そうな国は、英国、フランス、ドイツ。ロシアは、景気に左右されるが、伸び率も高く、距離も近いので可能性は、高い。また、ロシアからの訪日客は、富裕層が多い。
- ・カナダ、豪州は、客層も似ており、今後伸びる可能性を秘めている。

もしません。

私が注目しているのはオーストラリアです。あんなに巨大な大陸なのに、人口が2,500万人しかいないとご存知でしたか？台湾と変わらないのです。そこから今50万人が日本を訪れています。時差が少ないことに加え、海外の日本語教育先進国で4位という、日本語への関心が訪日の理由でしょう。日本語を話す人は多いです

いません。「われを忘れてはいけない」とは書かれているようですが。私なんかはイスラム教徒にはなれないタイプです。普通に楽しむぶんには全く問題がないそうなので、「ハラル対応ができていないからイスラム教徒への対応は難しい」とお考えの方々は、少し発想を変えてみるといいかもしれません。

〈欧米豪〉

最近、国を挙げて「欧米豪」、アメリカ大陸、ヨーロッパ、オーストラリアを呼び込もうという動きがあります。欧米豪エリアからは325万3,200人来ていますが、欧米豪と一口に言っても広すぎます。何カ国あるんでしょうか。そこで欧米豪をエリアで分けてみました。ヨーロッパ107万人、アメリカ・カナダ168万人、オーストラリア50万人。それに対して人口がご覧の通りです。

やはり欧米豪といってもターゲットを明確にすべきだと思います。例えばヨーロッパなら今来ているイギリス、フランス、ドイツ辺りはポテンシャルがあるでしょう。ロシアは景気に非常に左右されますが、富裕層が多いのでプライベートジェットで飛んできます。従って、プライベートジェットが止められる空港のあるエリアにとっては、ロシアが好ターゲットとなるか

し、日本人が大好きです。話をうかがうと、やはり旅行先として日本は人気があるそうです。しかし情報が全くないそうなのです。ゴールデンルート情報やスキー場情報はありますが、それ以外のエリアの情報がありません。

去年（2016年）11月、オーストラリアから6社のメディアとエージェントを呼び、奈良市内を3泊4日で案内しました。エージェントの方々は「奈良には行ったことがある。半日コースでしょうか？」と言うわけです。東大寺とDeerpark（奈良公園）しかないじゃないかと。日本人でもそう思っているのではないのでしょうか。

しかし3泊4日のコースを見ると興味深いもので、オーストラリアの人たちには「とにかく信じて付いて来てください」と言いました。4日目に皆さんにインタビューをするのでそのときに感想を聞かせてくれと告げて、4日間回りました。

すると皆さん大感激でした。「東大寺もDeerpark もいいけど春日大社が素晴らしい」と。春日大社の裏の山は世界遺産ですが、「山歩きだけで1日楽しめます」とか、「柳生の里がよい」とか、とにかくびっくりしていました。一番よいのは「外国人が少ない」「オーストラ

リア人、中国人が少ない」こと。「コンパクトにまちがまとまっており、まち全体が美術館のようだ」との声もありました。

ただ、オーストラリアには奈良の情報がないと言われました。メディアの人に「今回私たちが初めてオーストラリア人に奈良を紹介できるのは非常に光栄です」と言われ、奈良市の方々はとても感激していました。2017年12月4日からシドニー～関西の直行便も飛び始めたので、これからオーストラリアが増えると思います。

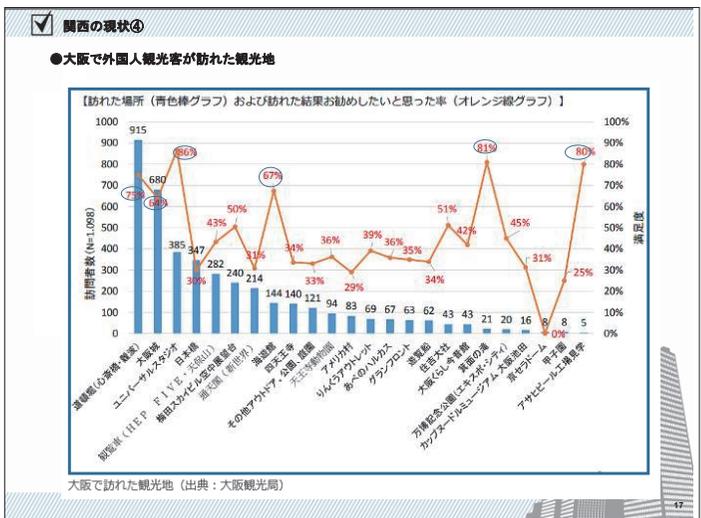
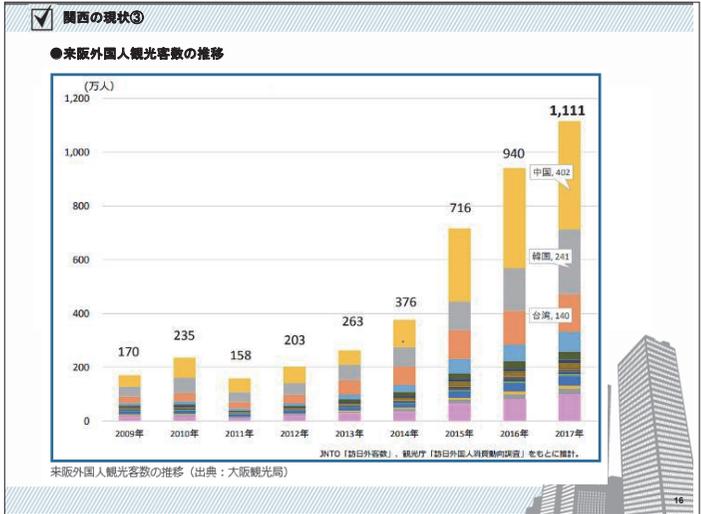
同様にカナダもオーストラリアとタイプも客層も似ています。カナダもオーストラリアも、日本にスキーをしに来るだけではありません。スキーもしますが、異国文化を味わいに来ているので、神社仏閣を見ること、歩くことが大好きです。ぜひカナダも忘れないでほしいと思います。

■データで見る関西の現状

関空や関西のデータをまとめた資料を用意しましたが、関空の出入国外国人ランキングでは韓国人が日本で1位です。中国人が2位、台湾人が3位と続きます。先ほども述べたように、韓国からはLCCが多数飛んで来ています。

大阪で外国人観光客が訪れた観光地について、大阪観光局の調査結果をご紹介します。やはりUSJが多いですが、行った人が少ないわりに人気が高いのが箕面の滝です。私は行ったことがないのですが。そしてアサヒビール工場見学、海遊館も人気があります。

関西の観光地・エリア別の訪問



関西の現状⑤

●関西の観光地・エリア別の訪問者数推計値

図表 1-1 観光地・エリア別の訪問者数推計値

地域	観光地・エリア	訪問者数(万人) (年間推計値)	訪日客全体に 占める割合
大阪	梅田・大阪駅周辺	551	22.9%
	心齋橋	702	29.2%
	難波	702	29.2%
	日本橋	420	17.5%
	あべの・天王寺	176	7.3%
	大阪城	443	18.4%
	USJ	293	12.2%
	海遊館・天保山	149	6.2%
	通天閣・新世界	138	5.7%
	箕面・滝	144	5.9%
京都	京都駅周辺	371	15.4%
	嵐山	480	20.0%
	河原町・烏丸・四条	265	11.0%
	三条城・京都御所	140	5.8%
	金閣寺周辺	274	11.4%
	洛北	35	1.5%
	嵐山・嵯峨野	159	6.6%
兵庫	伏見	240	10.0%
	宇治	40	1.6%
	神戸・三宮	74	3.1%
	奈良	68	2.8%

出典: 三菱総合研究所

者数推計値で、三菱総研のデータをみると、大阪では難波・心斎橋が702万人で圧倒的に多いです。訪日客の約30%が難波・心斎橋を訪れていることとなります。次が梅田・大阪駅周辺。京都では東山の480万人です。こう見ると、大阪に来る外国人が圧倒的に多いことが分かります。

関西での滞在期間の表を見て面白いなと思うことがあります。東南アジア、東アジアからの旅行者は平均1週間以内、欧米豪からの旅行者は平均2週間の滞在なのですが、共に大阪での滞在日数が4、5日なのです。これを見ると、欧米豪がターゲットとして本当によいのかと考えてしまいます。数で稼ぐならまだアジアのほうがいいのでは、欧米豪はこの後くらいでもいいのでは、などと少し考えることもあります。

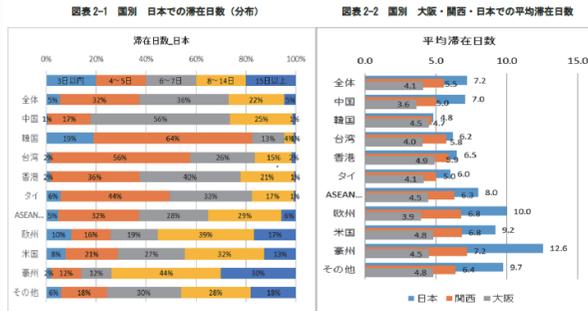
東京と大阪の比較をまとめてみると、近隣4市場からの訪日観光客数は、東京よりも大阪の方が多という事実が判明しました。これには私も驚きました。やはり関西のLCCの割合の高さが非常に大きいと思います。食の情報がよく海外に知られていることもあります。また、USJがあることも極めて大きな要因でしょう。

USJとは十数年前くらいからお付き合いがありますが、感心したのは、当時の部長が「USJには外国人が多く来ます。そこから東京へ行ってしまう人が多いのですが、せっかくUSJに来ているのだから、“オール関西”でもっと関西エリアの情報をUSJに来た外国人にどんどん提供して、関

関西の現状⑥

●関西地域での滞在期間

日本での平均滞在期間は、東アジアからの外国人旅行者はおおむね1週間以内、欧米・豪州からの外国人旅行者は10～13日程度。しかし大阪・関西での滞在期間に大きな差はなく、大阪での滞在日数は東アジア客も欧米・豪州客もおおむね4～5日である。



出典：三菱総合研究所

関西の現状⑦

●大阪と東京の外国人観光客数の比較

	大阪	対前年比	東京	対前年比
2015年	717万人		1,028万人	
2016年	940万人	131%	1,159万人	112%
2017年	1,111万人	118%	1,326万人	114%

●大阪と東京の近隣4市場からの訪日観光客数の比較

	大阪	東京
中国	402万人	421万人
韓国	241万人	153万人
台湾	140万人	149万人
香港	74万人	73万人
合計	857万人	796万人

- ・近隣4市場からの総数は、東京より多い。
- ・関西国際空港のLCC 481便/週。国際線の40%。
- ・韓国からの訪阪が対前年53%増と大幅に伸びている。
- ・韓国 251便/週 香港 53便/週 中国 41便/週 台湾 49便/週
- ・大阪は、グルメシティとして有名。更に、USJもある。
- ・鉄道各社が、様々な企画切符を発行しており、大阪を基点に関西各所へお得な金額で行くことが可能。
- ・官民挙げての海外プロモーションが成功している。

関西の現状⑧

●「2017年度急成長渡航先ランキング」で大阪が一位に輝く

クレジットカード運営の米マスターカードが9月に発表した「2017年度世界渡航先ランキング」によると、渡航者数の成長率を比較する「急成長渡航先ランキング」で大阪が1位に輝いた。

調査は世界132都市を対象に、ビジネスや観光で訪れた1泊以上の旅行者数などを集計。2011年から毎年公表されている。急成長渡航先ランキングは、09年から16年にかけての渡航者の年平均増加率を比較した。1位の大阪は、前々回調査(14年度、15年の予想値込み)では19・8%で4位だったが、前回(15年度、16年の予想値込み)は24・2%で1位。09～16年の7年間通算では、インパウンドが4・5倍に増えた。6位の東京は、前々回は14・6%で8位、前回は18・5%で5位だった。

一方、各都市への渡航者数(16年実績)のランキングには、トップ10にアジア5都市がランクインした。東京は9位となり、2014年の19位、15年の11位から着実に上昇してトップ10入りを果たした。大阪は17位。ローマ(イタリア)の709万人に次ぐ698万人だった。14年の37位、15年の25位から大きくジャンプアップ。実数では東京に及ばないものの、大阪市の人口(約271万人)と比較して2・5倍の来訪があった計算だ。

また、今回の調査は17年の渡航者数上昇率も予想しており、公表されたトップ20圏内では大阪(12・7%増)と東京(12・2%増)の2都市のみ、2桁の大きな伸びを見込んでいる。

※JAPANstyle 訪日ビジネスアイから引用

最近の傾向とキーワード

FIT化加速

OTAの利用度、LCC利用up
地方への旅up
旅のスタイルの多様化<クルーズ、レイル&ドライブ>
買い物場所の分散化

モノ消費からコト消費へ

体験型ツアーに人気
祭事や花の満開時期に旅行
目的指向型の旅の増加 <購買物消費が減少>

これからは**選ばなければ恩恵は受けれない時代に。**

フラッシュパッカー
OTA
LGBT

フラッシュパッカー
=バックパッカーの逆
旅行予算は多め、事前に情報収集を行い、旅先では、絶えずSNSで旅の情報公開、口コミ効果は絶大。

レズビアン、ゲイ、バイセクシャル、トランスジェンダーの略。
全世界で100兆円市場といわれている。
宿泊単価が高い。

西を回ってもらえるといいですね」と、USJの海外営業でもそのようなセールスをしておられたとのこと。その効果も出ているのだろうと感じます。

また、関西はエリアのわりには私鉄が多く、いろいろな企画切符もつくられています。海外から来る人はこうした切符についてよく勉強していて、京都に行くならどの切符が一番よいのかなどを考えながら来られています。こうした鉄道各社の皆さんの海外プロモーションの効果も出ていると思います。

■最近のインバウンドの傾向とキーワード

「FIT化加速」は、個人旅行が増えているということ。OTA（Online Travel Agency……エクスペディア、ホテルズドットコム、アゴダなど）の利用度、LCC利用がアップしています。そして外国人がどんどん地方へ行き始めています。クルーズで来たりレンタカーで回ったりなど旅のスタイルも多様化し、買い物場所も分散化しています。

これもよく新聞などで出ていますが、「モノ消費からコト消

費へ」変わってきています。買い物は減ってはいませんが、一段落して体験型に移っています。最終的にはここから「ヒト」になるのかなと思います。体験型は教えるヒトがいなくてできないので、そのような「ヒト」が増えることが効果的かと思います。

キーワードとしては、「フラッシュパッカー」「OTA」「LGBT」がトレンドです。フラッシュパッカーとはバックパッカーの逆で、事前に情報収

集しながら絶えず旅先でSNSで情報発信をしていく富裕層の方々を意味します。フラッシュパッカーはこっそり来て発信するのですが、絶大な影響力を持っています。「何だか知らないが、最近外国人が増えた」という宿の主人が、よくよく調べてみると、フラッシュパッカーのサイトで紹介されていた、といったことも多いようです。

「LGBT」も最近話題です。日本ではまだ一般的に認知されていないかもしれませんが、海外では普通です。実はLGBTの人たちは富裕層が多いのです。従って宿泊単価も高いので、日本のホテルや旅館でも最近ではレインボーフラッグとあって、LGBTの方OKですよとい

目的指向型の旅

不便でも、遠くても 動物に会うためだけに世界中から旅行者が訪れる

人気スポット
スノーモンキー 長野県地獄谷野猿公苑
キツネ村 山形県蔵王
うさぎ島 広島県大久野島

うさぎカフェ 浅草
ハリネズミカフェ 六本木
フクロウカフェ 池袋

うフラッグを OTA に立てることができるようになっており、レインボーフラッグを上げるだけでもずいぶん違うようです。

私がお手伝いした長野県の渋・湯田中温泉の宿の若旦那から、イギリスから新婚旅行の予約が入ったと連絡がありました。「よかったじゃないですか！」と喜んだのですが、当日また電話が入りました。「川端さん大変です。新婚旅行と聞いていたのに、男性が2人です。どうしたらいいでしょう」と。私は「新婚旅行だからそのように対応してください」と伝え、ごく普通に対応してもらいました。するとそのカップルが「LGBT に優しい宿だった」と SNS に上げたので、それ以降イギリスからの男性カップル客が来るようになりました。

最近では目的志向型の旅が増えており、「スノーモンキー」「キツネ村」「うさぎ島」など動物と触れ合える所が人気です。また、花も人気です。日本に住んでいると四季折々の花が咲くのが

当たり前ですが、例えば東南アジアでは1年中真っ赤な花が咲いていたり、中国ではあまり花が咲かなかったりと、外国人にとって四季折々の花は素晴らしいコンテンツです。この辺りもターゲットに合わせてプロモートできればよいと考えます。

訪日外国人のカレンダーをご紹介します。正月や学校休暇など、国ごとに休日が違います。従って、呼びたい時期がどこなのかを考えた上でターゲットを設定する際には使えるカレンダーです。

■関西エリアの可能性

今は地方に外国人観光客が増えており、アジアでは西日本の人気が非常に高い。関西から入って大阪を起点に和歌山、奈良、福井、滋賀、京都北部、兵庫北部、鳥取など魅力があふれる地方へ足を伸ばすリピーターが非常に増えています。関西の各鉄道会社が、いろいろな企画切

2017年 訪日外国人カレンダー

国・地域	休暇内容	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	備考	
中国	祝祭日・慣習的祭日	元旦 (1/1)~2 春節(正月) (1/23)~29			春節 (2/4)~6	春節 (2/15)~17 端午節 (5/26)~28					中秋節 (9/12)~14			2017年は、10月4日(火)が陰暦の9月15日にあたるため、中秋節と陰暦節が重複する。	
	学校休暇	各都市別(約40日間)													
	生活雑事	各都市別(約40日間)													
香港	祝祭日・慣習的祭日	元旦 (1/1)~2 春節 (1/23)~29			春節 (2/4)~6 春節 (2/15)~17	端午節 (5/26)~28		香港特別行政区 設立記念日 (7/1)				中秋節 (9/12)~14 國慶節 (10/2)		クリスマス (12/25)~26	
	学校休暇	各都市別(約40日間)													
	生活雑事	各都市別(約40日間)													
台湾	祝祭日・慣習的祭日	元旦 (1/1)~2 春節 (1/23)~29	春節 (2/4)~6	春節 (2/15)~17	春節 (2/4)~6 春節 (2/15)~17	春節 (2/15)~17 端午節 (5/26)~28						中秋節 (9/12)~14 國慶節 (10/2)		クリスマス (12/25)~26	
	学校休暇	各都市別(約40日間)													
	生活雑事	各都市別(約40日間)													
韓国	祝祭日・慣習的祭日	元旦 (1/1)~2 春節 (1/23)~29	春節 (2/4)~6 春節 (2/15)~17	春節 (2/15)~17 (独立記念日) (3/1)	春節 (2/4)~6 春節 (2/15)~17	春節 (2/15)~17 端午節 (5/26)~28	韓日友好の日 (6/6)		光復節 (8/15)	秋夕(中秋) (9/20)~21 開天節 (10/3)			クリスマス (12/25)~26	1月14日は老人記念の日が存在する。漢語に書けない999等は調整。	
	学校休暇	各都市別(約40日間)													
	生活雑事	各都市別(約40日間)													
タイ	祝祭日・慣習的祭日	元旦 (1/1)	マクハブ (2/1)	マクハブ (2/1)	マクハブ (2/1)	マクハブ (2/1)	マクハブ (2/1)	マクハブ (2/1)	マクハブ (2/1)	マクハブ (2/1)	マクハブ (2/1)	マクハブ (2/1)	マクハブ (2/1)	マクハブ (2/1)	
	学校休暇	夏期休暇(3月15日~5月15日)													
	生活雑事	各都市別(約40日間)													
シンガポール	祝祭日・慣習的祭日	元旦 (1/1)	チャイニーズ ニューイヤー (1/23)~29		グッドフライデー (4/14)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	
	学校休暇	7学期休暇													
	生活雑事	各都市別(約40日間)													
マレーシア	祝祭日・慣習的祭日	元旦 (1/1)	チャイニーズ ニューイヤー (1/23)~29		グッドフライデー (4/14)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	レイヴンデー (5/1)	
	学校休暇	7学期休暇													
	生活雑事	各都市別(約40日間)													

日本政府観光局(JNTO)データより一部抜粋

符をつくっており、これも大変効果的です。

先週の火曜日から昨日まで、マレーシア、シンガポール、インドネシアに行き、関西の私鉄の方々と回りました。海外では「私鉄」という認識がありません。従って、「こんな切符をつくりました」といっても皆さんJRのものだと思っているのです。JRではないと説明してもなかなか理解してもらえないので、「JRみたいなもの」だと言って、奈良や名古屋や三重に行くならこんなチケットがよいですよ、といったPRをしてきました。本当にいろいろなチケットがあるので、うまく使ってもらえれば大阪を起点にどんどん関西を回ってもらえると思いました。

先述の通り、レンタカー利用の外国人旅行者も増えています。さらに山陽、山陰、四国エリアも関西経由で回れるので、ぜひプロモートしていけたらと考えています。

関西では関西エアポートによる関空・伊丹・神戸の一体運営がスタートしますが、ハブ空港として、伊丹や神戸空港から地方空港へもっと便を増やせないのだろうか、勝手ながら思っています。今地方で苦しんでいる空港が多いのです。

例えば、私が生まれた紋別という北海道の田舎は空港があるのですが、東京の往復便が全日空の1便しか飛んでいません。閑散期は、市役所が紋別市民に「半額負担するから飛行機で東京に行ってください」とすすめているのですが、市民にお金を使っても地元にお金は落ちないので、間違っているのではないかと感じるのです。

それなら、海外から訪れる外国人は「往復1万円、あるいは5,000でOK」にするとかですね。私が考えているのは、レールパスならぬ「エアパス」のようなものです。地方空港だけをつないで1週間乗り放題1万円、といったチケットができれば、海外の人たち、特にアジアの人は飛行機の移動に慣れているので、もっと地方に行くようになるし、関西を起点に回ってもらえるのではないかと思います。

今、VJ事業等々で、世界各国のメディアや

ブロガーの皆さんが来て、関西の情報発信をしていますが、一つポイントをお教えします。ブロガーを呼ぶと、滞在中にフェイスブックに何回アップされた、と喜んでいる方々が非常に多いのですが、それで終わってしまうことが多いのです。本当は後のフォローが大事です。

特に日本に来るブロガーは、日本の情報を発信することをメインにしているブロガーなので、いらっしゃったらアドレスを交換して、帰った後に季節ごとの写真やイベントの情報を強制的に送ってください。そうすると、帰国後も自分のブログでどんどん情報を発信してくれます。

彼らはフェイスブッカーではなくブロガーなので、ブログに各国のファンが多数付いています。そこで紹介されると非常に効果があります。例えば2日間来てフェイスブックに4回アップしてもらって100万円支払った、といったケースがよくあるのですが、そのような使い方は間違っているのでは、無駄遣いはしないでほしいと思います。

大阪の街の雰囲気や規模感は、アジアの人々に非常に心地よいらしいです。まちの雰囲気も何となくアジアっぽいですし、人も気さくです。私も関西が大好きなので、これはよく分かります。

「モノ消費からコト消費へ」、そこからさらに「ヒト」です。関西は人の宝庫です。今すでに京都に、人を魅力にした体験メニューを売って外国人から非常に人気を得ている会社があります。ワックジャパンという、医師の奥様が50歳くらいで起業した会社です。京都在住の英語が話せる主婦たちを集めて、京おばんざいの料理づくり体験などを、錦市場に行って買い物から始めるといったことをして、人気が出ているのですが、やはり人が大事なのだと思います。

■神社仏閣は異文化を 楽しんでもらうのに最適

日本にはどこへ行っても神社仏閣があります。いろいろな方と話していると、「外国人に

神社仏閣は……」とおっしゃるのですが、どこの神社仏閣にも必ず歴史や、そこにしかない秘宝のようなものがあります。また、住職は話し好きな方が多く、そのような住職に説明してもらうと、とても楽しいと思います。

兵庫県の香美町に大乘寺というお寺があります。おそらくほとんど知られていないお寺だと思います。円山応挙が有名になる前、苦学中の頃に援助したお寺です。応挙は有名になった後、襖絵を大乘寺に寄付しました。このガイドの女性が大変面白く、とても丁寧に説明してくれます。さほど大きなお寺ではありませんが、2時間くらいゆっくり見て回れて、最後は大満足です。下手な美術館よりよっぽど楽しいのです。

比叡山延暦寺に小林さんという住職がいますが、高校時代の3年間、ニュージーランドに留学していたため英語が話せます。時間があるときは、比叡山を歩いている外国人に自分から声をかけて、ガイドブックに載っていない裏話などを話すそうで、とても人気があるとのこと。それをビジネスにはされていませんが、私も一度どんな話が聞いてみたいと思いい、一緒に回ったことがあります。もう最高に楽しかったです。

高野山にはスイス人のクルドさんという住職がいます。46歳で高野山に来て以来数十年いる方です。クルドさんにもたまにお話をうかがうことができました。やはり日本人とは全く違う宗教観を持っており、外国人目線での宗教の話をつくり聞かせてもらえてとても楽しかったです。

関西エリアの可能性

- ①特にアジアでは、西日本の人気が高まっています。
- ②関西空港インで大阪を基点に和歌山、奈良、福井、滋賀、京都北部、兵庫北部、鳥取など魅力があふれる地方へ足を伸ばすリピーターが増えます。
→関西の鉄道各社が各方面を周遊出来る魅力的な企画切符を販売中。
→香港、シンガポール、タイのお客様は、レンタカーでアクセスの悪い処を目指しています。
→もう一足伸ばせば、山陽、山陰、四国エリアも関西経由で便利に楽しめます。
→関空、伊丹、神戸空港から、地方都市へのアクセス便を増やし、関西エアポートを日本のハブとして、地方都市への送客を行うため、レールバスならぬエアバスがあれば可能性が広がると思います。
- ③各国のメディア、プロガー等の招請事業により、関西地域の観光情報が各国で紹介されています。
- ④大阪の街の雰囲気、規模感が特にアジアの方には心地良い。
- ⑤モノ消費からコト消費へ観光客の興味が移り始めており、関西各方面での魅力的な体験メニューを商品化することにより、各地でお金を落としてくれず。更にコト消費から最後は、各エリアの人の魅力を求めて、外国人が地方を目指します。
→関西は、ヒトの宝庫だと思います。京都には、既に人の魅力を売りにした体験メニューを売って人気の会社があります。
- ⑥日本の神社仏閣には、どこへ行っても必ずそこならではの歴史、物語があります。これを観光コンテンツとして特に地方の神社仏閣を語る人を育て、(お坊さんは、説教を得意としており、話好きの方も多いため)歴史、物語を語って神社仏閣は日本の美術館として売り出しませんか？

関西エリアの可能性

- ⑦関西エリアでも地域によりターゲット国が違うと思います。今一度、各地域でターゲットを明確にし、そのターゲットに如何に情報を届けるかが大きなポイントとなります。
我々が考えている以上に海外の方達は、日本のことを知りません。例えば、オーストラリアでは…
- ⑧外国の方にとつて日本は、異文化の国です。この異文化をもっと売り出しましょう。
- ⑨各地域の方達が地元の良いさを再認識して、観光コンテンツとして紹介していけば、外国人だけではなく、日本人も観光にやってくるはず。特に地方にとっては、外国人も日本人も同じインバウンドなのです。
- ⑩全国的にこれから欧米豪の富裕層をターゲットにしようという動きがありますが、欧米豪の富裕層とはどのような人達か理解した上でターゲットとしている自治体は、あるのでしょうか？
また、欧米豪を一括りにするのは、ちょっと無理があると思います。飛行機の問題もあります。
- ⑪リピーターがどんどん増え、個人旅行者ばかり注目されがちですが、団体客も忘れてはいけません。例えば、教育旅行、インセンティブ旅行、スポーツ合宿旅行の旅先としても日本はとても人気があります。ただ、情報が無くて困っているんです。
例えば…マレーシアの教育旅行は…、オーストラリアのスポーツ合宿も…
- ⑫インドネシアの旅行博へ行ってきました。ものすごい熱気と可能性を感じました。
日本からは、23の事業社、自治体等の出展があり、内、関西エリアは、関西観光本部、大阪観光局、岡山市、和歌山市観光協会、JR西日本、近鉄、神姫バスツアーズの7事業社、自治体等が出展していました。ちなみに関東からも7事業社、自治体が出展していました。
インドネシアは、人口2.5億、内パスポート所有者8,000万人、うち日本のVISAを取れるパスポート所有者3,000万人でこれから、この数字も増えていこうと思われま。

お寺は日本の美術館だと私は思っています。全国どこに行ってもお寺があるので、どこに行っても美術館があるということになります。地方の方にはぜひお寺をコンテンツにしてもらえるとう面白く思います。

ターゲットを決めるに当たっては、情報をきちんと届けましょう。オーストラリアの方々は奈良のことを全く知りませんでした。奈良は、『ロンリープラネット』というガイドブックに「3時間で回れるまち」と紹介されています。外国人は3時間で回れると思って来るわけで、さすがにそれは失敗だと思えます。4日間かかると書いてあれば、最初から4日間のつもりで

来てくれるだろうと思うのですが。従って、情報をきちんと伝えねばならないと、そのときにも感じました。

外国人は異国文化を楽しみに来ているわけですから、その辺りは自信を持って売っていくべきだと思います。

■地方都市にとっては

日本人も外国人もインバウンド

地方の方は、そこに住んでいると全てのコンテンツが当たり前になっているため、何が売り物になるのか分からなくなってしまう場合が多いと思います。外国人を呼びたいと言われて地方にお邪魔し、「なぜ外国人を呼びたいのですか？」と聞くと、「日本人が来ないからです」と言うのです。「私たちも日本人ですが、このまちのことを知りません。情報を発信していないのではないですか？」ということです。

とにかく地元にいる人たちがそのまちのことを一番よく知っているのので、一度全てのコンテンツを出して、このまちにしかないオンリーワンのコンテンツがあるかどうかを皆さんで確認していただく。もしあればそれは競合がないため非常に売りになるので、それを出していけば、外国人だけでなく日本人も来るのではないかと最近よく思います。

地方都市にとっては日本人も外国人もインバウンドなのです。特に区切りをつける必要はないのではないのでしょうか。

■欧米豪は客層の理解を

もっと把握してから誘客すべき

最近観光庁が「欧米豪の富裕層をターゲットに」と言っていますが、これはどうなのでしょう。富裕層とはどんな人なのか、皆さん分かりますでしょうか。全国の自治体が今、その方向に進もうとしています。私たちは、復興庁の事業で東北エリアに欧米豪の富裕層を呼べるかどうかの調査を行いました。

しかし、やはり受け入れが難しいのです。まずプライベートジェットで飛んで来るので、駐機できる空港がすぐそばになければいけません

が、なかなかありません。また、宿もいろいろ調べてみましたが、何とかOKだろうという宿は2軒しかありませんでした。星野リゾートでもだめでした。基本的に離れがあり、風呂はもちろんそこそこ広い部屋がなければならず、プライベートを確実に確保できる宿でないといけないのです。

こうしていろいろなことを学んでいくと、もちろん魅力的な市場ではあるのですが、その前にアジアなどもう少し近い所から数を稼ぎつつ、2020年以降くらいのターゲットにしてもよいのではないかと個人的には思います。特に関西は、ヨーロッパやアメリカの直行便がまだ少ないので、その辺りも問題だと思います。

■団体旅行はターゲットとして

見過ごせない

最近は個人旅行が注目されていますが、団体旅行も絶対に忘れてはいけないターゲットです。例えば修学旅行（教育旅行）、インセンティブ旅行（褒賞旅行）、他にスポーツ合宿旅行もけっこうあります。この辺りは今、日本がとても人気です。しかし海外で旅行を扱っているエージェントは、日本の情報がなくて困っています。

マレーシアでは私立学校の教育旅行が盛んです。海外の教育旅行は全員では行かないので、大阪に1週間旅行に行ける生徒を募ります。すると大体30人くらいの富裕層のご子息ご令嬢が参加する旅行になります。ハラル対応の宿が必要であったり、最低2校以上との学校交流が必要であったりなどのさまざまな縛りがあるのですが、そのような情報がなくて困っているようです。

マレーシアからの教育旅行で今関西が非常に増えています。マレーシアのJTBが一手に扱っていますが、特に奈良県明日香村は年間約3,000人を受け入れています。明日香村は宮内庁管轄の土地で、勝手に古い建物を壊して新しいものをつくれないうえ、古い民家に民泊を依頼することになります。現在民泊ができる家がかなりの数になっており、そこに泊まって農業

体験をしてもらおうそうです。マレーシアの人は教育旅行でほとんどが明日香村に泊まっているのではないのでしょうか。

オーストラリア、香港の大学・高校のスポーツ合宿でも日本が人気ですが、受け入れできる宿の情報が全くないため、神奈川県と兵庫県にしか行っていません。ドミトリー的な宿と練習施設があればどんどん紹介してほしいと言われました。関西エリアにもスポーツ合宿ができるところが多数あるはずなので、この辺りもターゲットとして見過ごすべきではありません。

■インドネシアへのプロモーションは早いもの勝ち

昨日までインドネシアに行っておりましたが、毎年旅行博に行っています。インドネシアは後発の国ではありますが、毎年皆さんの知識が増えてきて、関西のことも非常に詳しくなってきました。

今年は「海の京都」エリアにある伊根の話聞きに来た方が5人くらいいてびっくりしました。どこで伊根を知ったのかと。いろいろ聞いてみると、今シンガポールで「海の京都」の方々が熱心にプロモーションをしているため、そこから伝わってきたようです。シンガポールから、1～2年で周りの東南アジアに情報が伝播していきます。シンガポールで人気が高いものは周辺諸国でも売れるようになるといわれており、その影響なのだろうと考えました。

インドネシアの人口は2億5,000万人で、パスポートを持っている人が約8,000万人です。うち日本に来ることができるビザ免除のICチップ入りのパスポートを持つのは3,000万人。もしインドネシアをターゲットにするなら、その3,000人に対していかに情報発信する

☑ 関西の成功事例



京丹後観光プロジェクト

地元を愛する女将が変えた京丹後のインバウンド
うまし宿とと麗・京丹後龍宮プロジェクト

- ・昔は、丹後ちりめんで潤っており、男性が働かないエリア。
- ・冬の日本で一番高級な松葉ガニといわれる間人がに(たいざが)に一年食べれる街。
- ・日本人観光客が少なくなり、女将さんたちが危機感を持ち、地域おこしを考えたのがきっかけ。
→ ジオパーク登録
- ・自治体、観光協会の動きが悪く、自治体に期待してもダメなことがわかった。
→ 地元の旅館の女将二人が意気投合し、インバウンド取り込みを検討
- ・自分達に出来るおもてなしは何かを地元の色々な人たちと考える→ 国の支援も取り付け、資金確保。

Action plan

・現状分析を徹底的にした結果 地元の漁師さん、語り部、農家、美容室、若者達に声をかけ、地元の皆さんでおもてなしをすることに。

→ 海、山の体験メニューを約100プログラム開発

京丹後・龍宮プロジェクトという体験プログラムが完成

お客様の予約が入ると、プロジェクトメンバーが宿に集まり、どの様なおもてなしをするか毎回、作戦会議を実施。皆さんが楽しみながらおもてなしをしている。

→ 家に帰ってきたような自然なおもてなし → リピーター化



かを考えると効率的なプロモーションができます。また全国からもプロモーションに来ていないエリアなので、早く情報を入れたもの勝ちだと思います。

■関西の成功事例 京丹後のインバウンド

関西の成功事例として、「海の京都」エリアにある京丹後市の宿で行ったプロジェクトを紹介しているので、ぜひお読みください。間人がにを食べに日本人が来て、間人がにのシーズンだけで一年間食べていける地域です。間人がに以外にも素敵なコンテンツが多数あるので、地元の人々に声をかけて体験メニューを100くらい開拓しました。それを商品化し、自分の宿で旅行業を取得して窓口になり、地元の各体験メニューを提供してもらっている方々にお客さんを回しています。日本だけでなく、シンガポールもターゲットにして、3年くらいプロモーションを行っています。シンガポール人がたくさん来ています。

時間がいっぱいになりましたが、何かありましたらまたご質問いただければと思います。ご清聴ありがとうございました。

II. 西藤真一氏（島根県立大学）によるコメント

今回コメンテーターという大役を仰せつかりましたが、本当に勉強させていただきました。観光については不勉強でしたが、このような場を提供いただき、ありがたく思っております。今日は関西のお話ですが、私は島根県におりますので、地方の実情を紹介しながら、私の知り得るところを紹介できればと思っています。

■旅客数の少ない空港でも 最近取扱数が拡大

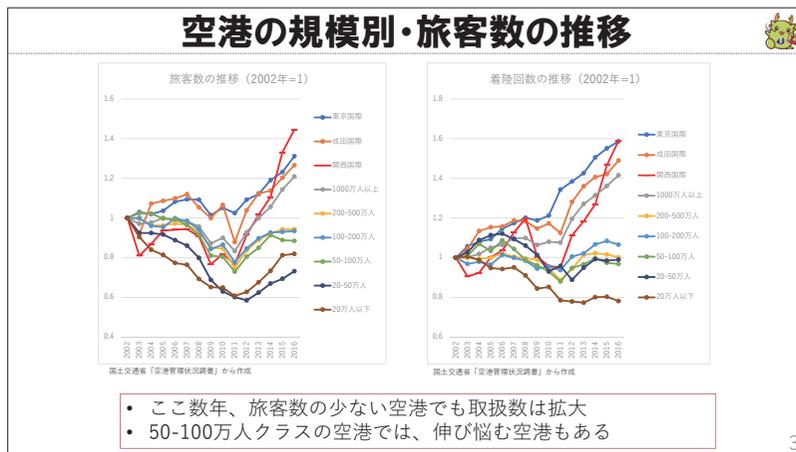
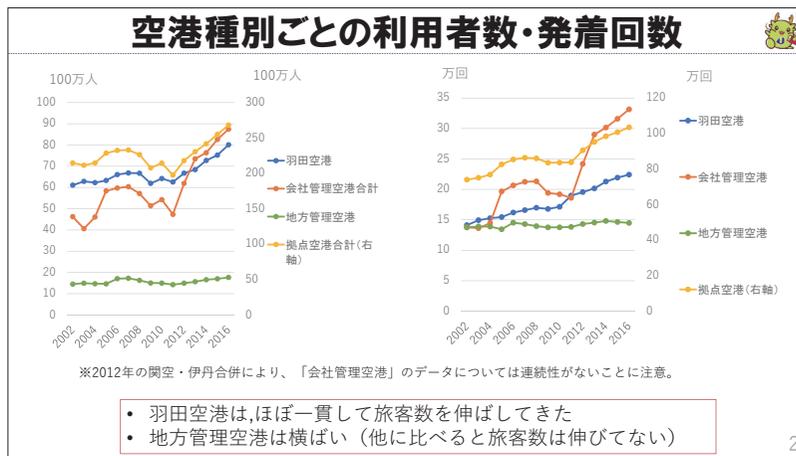
全国の空港を旅客規模別に区分したグラフをご覧ください（2～3ページ）。これを見ますと、大きな空港ほど旅客数が拡大してきたことがわかります。特に航空需要が大きく落ち込んだ2011年でもその落ち込みの程度は低く抑え

られています。一方で地方の500万人以下の空港は、2011年以降は持ち直してきましたが、2002年と比較すると目立って増加したとはいえません。とはいえ、最近では旅客数が20万人以下の小規模な空港も2011年以降は急激に持ち直してきていることがわかります。

空港の利用目的はどう変化したでしょうか（4～5ページ）。2010年と2015年の状況を示しています。関西も中国地方いずれも、観光客の割合が増えています。インバウンドの観光客のみならず、国内の観光客を空港はうまく取り込んできたことがわかります。

■「交流人口」の拡大に向けて

わが国の地方は特に人口流出が深刻で高齢化



関西圏の空港利用者の旅行目的 (2010年と15年の比較)

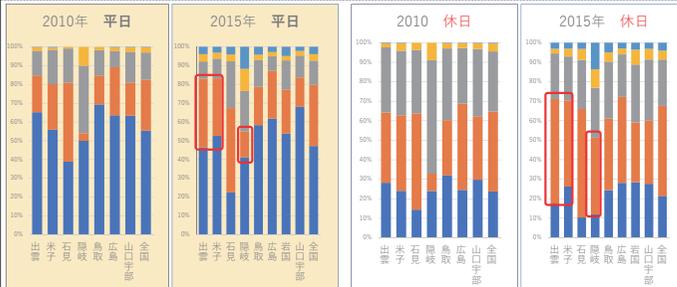


(資料) 国土交通省「航空旅客動向調査」から作成

- 平日、伊丹以外で観光利用の割合がどの空港も拡大している
- 休日は平日に比べると穏やかながら、観光・私用の割合は拡大している

4

中国地方の空港利用者の旅行目的 (2010年と15年の比較)

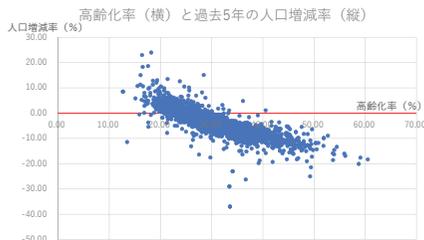


(資料) 国土交通省「航空旅客動向調査」から作成

- 2010年と2015年の状況を比較すると、特に、出雲・米子・隠岐で観光利用の割合が伸びている

5

「交流人口」の拡大に向けて



(資料) 総務省「国勢調査平成27年調査結果」から作成

- 「定住人口」の拡大は難しいなか、「交流人口」の拡大が地域経済の活性化のカギ
- ✓ 地域への来訪客増による消費拡大に対する期待
- ✓ 地域文化の衰退に歯止めをかける

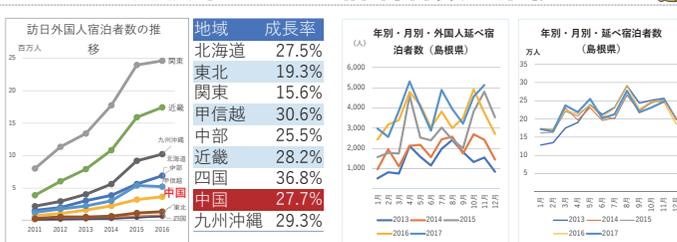
6

	高齢化率	人口増減率 (2010-15)
全国	26.64	-0.75
市部	26.22	-0.35
郡部	30.95	-4.79

	高齢化率	人口増減率 (2010-15)
島根県	32.48	-3.21
市部	31.36	-2.67
郡部	42.02	-7.63

	高齢化率	人口増減率 (2010-15)
鳥取県	29.71	-2.59
市部	27.83	-1.26
郡部	35.11	-6.23

島根県における宿泊者数の推移



(出典) 観光庁「宿泊旅行統計調査(平成28年概報)」

(出典) 観光庁「宿泊旅行統計調査(平成29年11月速報)」

- 徐々に宿泊者数は増加しているが全国で地域差がある
- 地方の宿泊者数の伸び率が高い
- 観光に適した季節・休日によって入込客数の変動がある

7

も加速しています。一般的に、高齢化率が高まるほど、人口は縮小する傾向が見られます(6ページ)。こうしたことから、各地で「交流人口」の拡大に向けた取り組みがすすめられるようになっていきます。観光は交流人口の拡大におけるカギになる施策として、大変期待されています。

地方における宿泊者数の推移

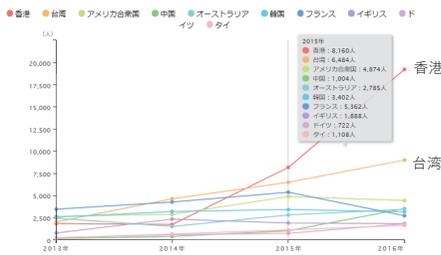
いわゆる「ゴールデンルート」での宿泊者数は他の地域よりも多いことはよく知られています。ところが、近年では地方における宿泊者数が大きく伸びています(7ページ)。伸び率でみると、関東地方よりも地方の伸び率が高くなっています。ただ、どの地域も同じですが、観光に適した季節や休日には客は増えますが、閑散期もみられるというのが実態です。この変動を抑えられるかは大きなポイントだと思われまます。

続いて、わが国へのインバウンド旅行者は、どの国から来ることが多いのかグラフで表しています(8~9ページ)。このグラフから、東アジア諸国からのお客様が多いことがわかります。また、外国人が出国するとき、どの空港から出国しているのかも確認してみましょう(10ページ)。たとえば、中国地方に訪れていた人であれば、関西空港や美保(米子)空港から出国する人が多いことがわかります。出国す

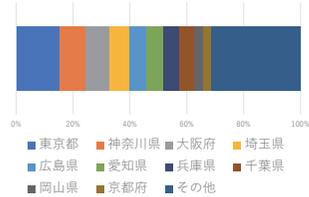
Youはどこから？ 島根県への来訪者



居住国別の延べ宿泊者数（外国人）の推移



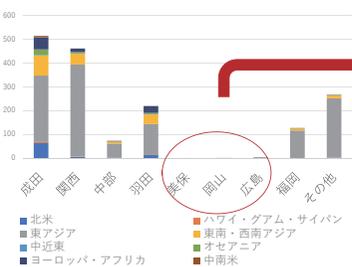
居住都道府県別の延べ宿泊者数（日本人）



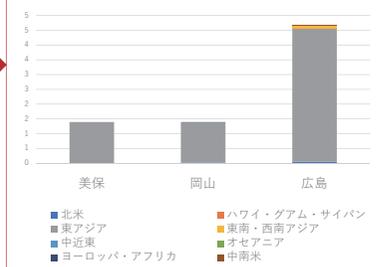
- ・米子空港は香港・ソウル路線であることを踏まえると、他空港利用が
- ・日本人は関東地方からの宿泊者が多い（航空利用の可能性大）

Youはどこから？ 空港別・入国者の直前訪問地

入国空港別・入国直前地



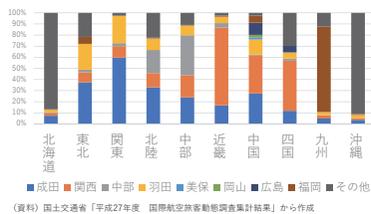
入国空港別・入国直前地（中国地方）



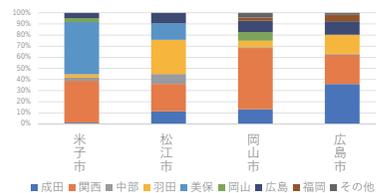
- ・中国地方の空港から入国する人は少ない（もちろん国際線のある空港の存在意義は大きい）
- ・地方は特にアジア路線に偏っており、北米・欧州の客を誘致する策は別途考慮する必要

国内の訪問先：訪問地別・よく使われる空港は？

国内訪問先別の出国空港



中国地方訪問者の出国空港



- ・山陰地域への訪問者は美保（米子）空港の利用も多い
- ・中国地方への訪問者は関西・成田・羽田利用がほとんど
- ・出雲・米子＝羽田の国内線利用は見逃せないルート

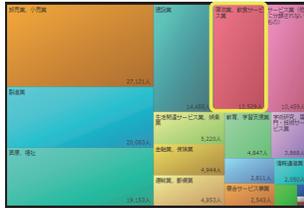
る際に関西空港を利用する人は、近畿地方を訪問した人が多いのは当然としても、それ以外の西日本各地を訪問した人も多いことがわかります。つまり、関空は西日本のゲートウェイということになります。

他方、インバウンド客の輸送で見逃せないのは国内線役割です（10ページ）。中国地方を訪れた外国人で、羽田や成田から出国しているケースは多いです。つまり、地方では国際線誘致に力点を置いているが、国内線を活用した

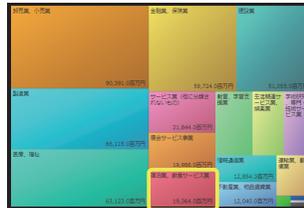
島根県東部(松江・出雲)の宿泊・飲食サービス業



産業別・従業者数の規模

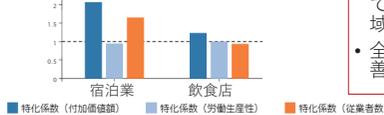


産業別・付加価値額の規模



(出典) RESASを用いて作成: 総務省・経済産業省「経済センサス基礎調査」・「経済センサス活動調査」(データは2012年)

宿泊・飲食サービス業の全国比較(特化係数)



- 雇用面では地域において重要な役割を担っているが、付加価値の観点では相対的に地域における影響力はやや小さい
- 全国と比較しても、より一層、生産性を改善することが期待される→どうやって?

11

点在する観光地



島根県(休日・自動車移動)

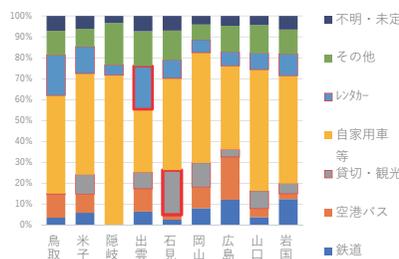


参考: 東京都(休日・自動車移動)



(出典) RESASを用いて作成: 株式会社NAVITIMEジャパン「経路検索条件データ」

到着空港別・イグレス手段(休日)



(資料) 国土交通省「平成27年 航空旅客行動調査(休日)」から作成

- 地方の脆弱な二次交通をどう克服するか? → レンタカー?

12

ルートでの集客も見据えていく必要があるのではないかと思います。

■ 2つの課題

どの地域も交流人口の拡大に向けた施策は盛んにおこなわれています。その際、交流人口が拡大することによって、地域にも大きなメリットがもたらされるべきです。観光に関係するサービス業はますます重要になりますが、そこに課題がまったくないわけではありません。そこで、島根県を例に、宿泊・飲食サービス業に携わる従業者数の割合とその付加価値額の割合について、RESASを用いて調べてみました。

これによれば、宿泊・飲食サービス業に携わる従業者数の割合は他の産業に比べて多いのですが、付加価値の割合は他産業に比べると小さくなります。つまり、当該産業で働いている人

は多く雇用の側面では重要な役割を担っているものの、地域経済にとってはまだ成長余力があるのではないかと考えられます。換言すれば、当該産業の生産性拡大に向けた取り組みが必要です。

もう一つは、人々の移動手段に関する課題です。極端な例ですが、東京と島根の観光地を地図に落とし込んだデータをRESASで見てください。東京都内は観光地が密集していますので、観光もしやすいでしょう。しかし、地方では観光地が点在しています。地方では公共交通も脆弱ですから、公共交通の活用策を検討したりする必要もあるかもしれません。現実的にはレンタカーの充実、それに付随するソフト的な対応策も求められるでしょう。

私からのコメントは以上になります。ありがとうございました。



都心公共交通の需要構造と運賃制度



神戸大学大学院海事科学研究科

水谷 淳

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1. 大都市圏郊外の人口増と交通需要

わが国では、戦後の高度経済成長を契機に大都市圏への著しい人口集中と経済活動の集中が生じ、特に人口は大都市圏の郊外で大きく増加した。図1で1990年=1とした京阪神圏・大阪市・大阪市中心6区の人口を1955年と1980年で比較すると、大阪市中心6区は3割減、大阪全体はほぼ同じ、京阪神圏全体では7割増となった。その結果、郊外から都心への長距離かつ大量の通勤・通学需要が発生し、これらの需要に対応すべく輸送能力の大きな地下鉄が整備されてきた。

2. 人口の都心回帰・少子高齢化・インバウンドと交通需要

図1を見ると、京阪神圏・大阪市共に公共交通による輸送人員は1990年頃がピークで、それ以降は減少し、人口も頭打ちとなっている。その一方で、大阪市中心6区では2000年頃から人口が増加に転じ、2015年には2000年と比較して40%増と人口の都心回帰が進んでいる。都心の人口増によって都心を起終点としたトリップ¹は増加するし、一般に都心部では駐車場の確保が難しくトリップも公共交通が中心となる。図2はパーソントリップ調査による京阪神圏の目的別トリップ数であるが、出勤・登校トリップには、減少傾向が見られる一方で、自由トリップのシェアは上昇している(1980年23%⇒2010年28%)。これらの傾向は今後、少子高齢化が進むほど、顕著になるであろう。すなわち、少子化が進むほど登校トリップが減少し、高齢化が進むほど生産年齢人口が減少して出勤トリップが減少する一方、リタイヤした高齢者による自由トリップが増えるというメカニズムである。1980年における大阪市の15歳未満人口はシェア21%、65歳以上が9%であったが、2015年にはそれぞれ11%と25%に変化しており、高齢者による自由トリップは今後さらに有望な交通需要となる。くわえて、近年のインバウンド旅行者の急増が都心部の公共交通需要を大きく押し上げている。2012年には360万人であった関西空港の外国人乗降客数は、2017年には1,430万人と、わずか5年で4倍に増えた。旅行者の多くは観光目的で、彼らのトリップはまさに自由トリップであるし、今後、個人旅行が増えるほど、都心部の移動手段は、貸切バスから公共交通へシフトしていくことになろう。このように、近年の人口の都心回帰・少子高齢化・インバウンド旅行者の増加は、すべて都心部における自由トリップを増加させる要因となりうる。

1 人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動することをトリップと呼ぶ。目的が変わるごとに一つのトリップとして数える。

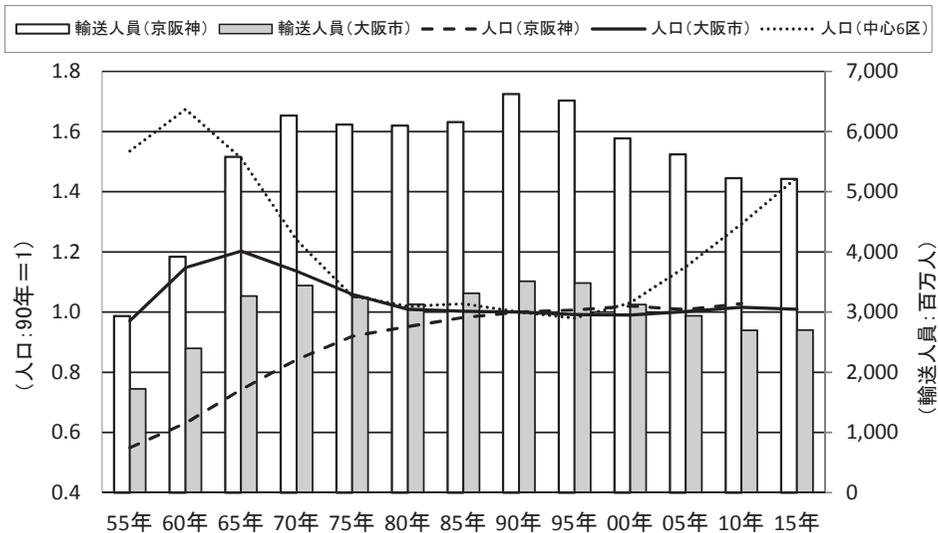


図1 京阪神圏の人口と公共交通の輸送人員

注) 輸送人員は自家用車を含まない。輸送人員の2015年は2012年の値。

京阪神圏：大阪駅を中心とした半径50kmのエリア。

中心6区：大阪市の北区（旧北区+旧大淀区）・中央区（旧南区+旧東区）・西区・福島区・天王寺区・浪速区。

出所) 「都市交通年報」「大阪都市交通要覧」「国勢調査」より作成。

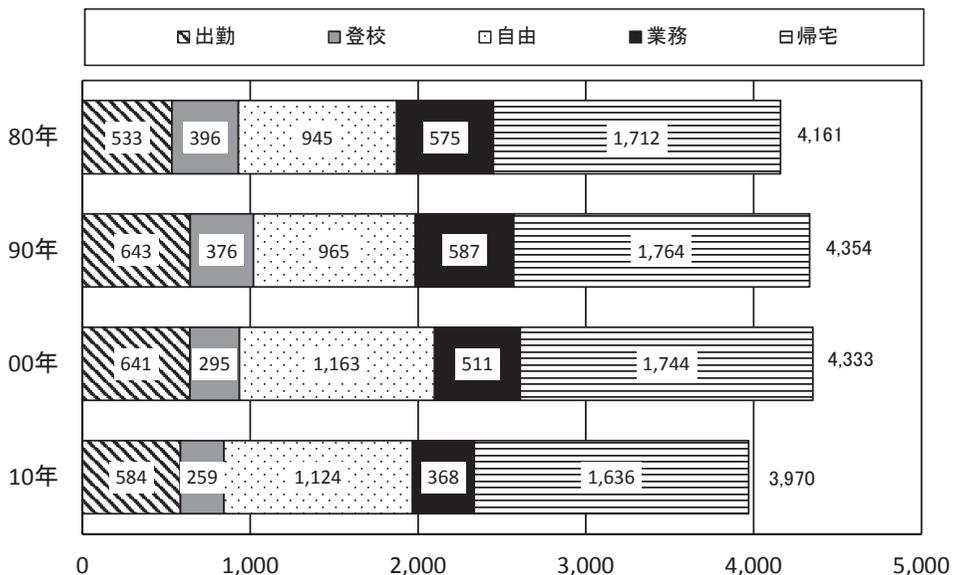


図2 京阪神都市圏の目的別トリップ数(平日) (万トリップ/日)

注) 自由目的：買い物・食事・レクリエーション・通院・習い事など生活関連トリップ。

業務目的：販売・配達・会議・作業など仕事上のトリップ。

出所) 「平成22年の京阪神都市圏における人の動き」より作成。

3. 都心公共交通における運賃制度の今後の方向性

自由トリップは、通勤・通学トリップのように日々の規則性を持たず、短距離の移動が1日に複数回生じるという特徴を持つ。そこで松澤（2011）、水谷（2017）を参考に、都心での自由トリップ増から生ずる交通需要に対して、より好ましい都心公共交通の運賃制度を紹介する。この運賃制度は、プリペイド式 IC カード利用者を対象にロンドン（オイスターカード）やシドニー（オパールカード）ですでに導入されている。ロンドンでもシドニーでも公共交通を利用するごとに IC カードの残額から運賃が差し引かれるが、1日の上限額に達すると、それ以上は何回乗車しても運賃は引き落とされない。

この運賃制度について、ロンドンのオイスターカードの例を示しつつ、経済学の視点から解釈を試みたい。図3は縦軸に運賃 P 、横軸に利用回数 Q をとって、ロンドンの運賃ゾーン1における需給構造を示している。もしオイスターカードに上限額が設定されていなかったとすると、乗車1回ごとの単価は2.40ポンドであるので、運賃2.40ポンドを表す横軸に平行な実線が鉄道事業者の運賃スケジュール（供給曲線）となり、利用回数は Q_{single} となる。この時、「ア」が消費者余剰²で、「イ」+「ウ」は鉄道事業者の収入となる。しかし実際には1日当り6.80ポンドという上限額が設定されており、その額に到達する利用回数は2.83回（ $=6.80\text{ポンド}/2.40\text{ポンド}$ ）である。そのため2.83回目以降は運賃がゼロとなるクランク状の点線が、上限額が設定されている場合の運賃スケジュールとなる。現実には1回目と2回目にそれぞれ2.40ポンドが、3回目に2.00ポンドが課金され、課金合計が6.80ポンドになった4回目以降は課金されない。そこで乗客はその日1日、鉄道を使いたくだけ目一杯使うであろう。その結果、上限額が設定されていた場合の利用回数は Q_{oyster} となり、消費者余剰が「ア」+「ウ」+「エ」、鉄道事業者の収入は「イ」となる。このように上限額を設定することによって、鉄道利用が促進され、消費者余剰が増加する。その一方で、鉄道事業者は、運賃収入が「イ」+「ウ」から「イ」のみに減少する。しかしながら、鉄道事業者は運賃制度として1日上限額（1日乗車券）を設定した時点で、それ以上の額を1人の利用者から取ることをあきらめても問題がないはずで、「ウ」は利用者がある日の最初の乗車時に単券を購入するか1日乗車券を購入する

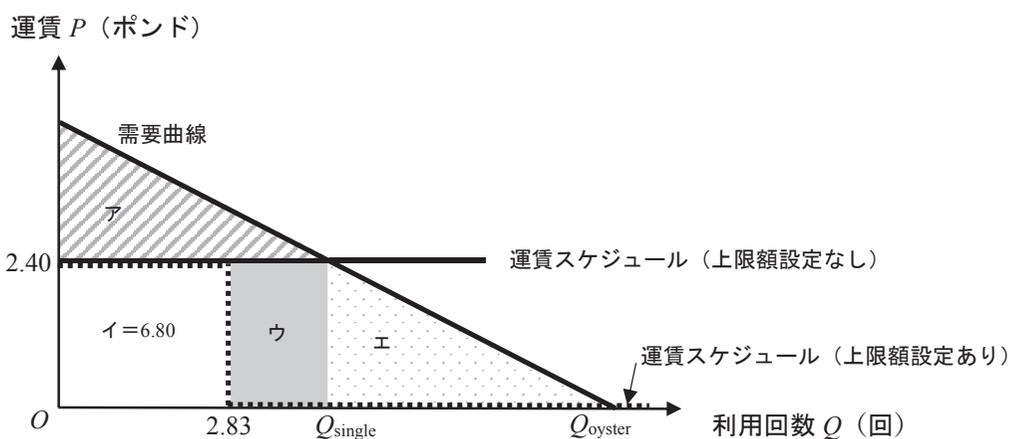


図3 オイスターカード方式における需給構造

2 利用者の支払意思額（支払ってもよいと思う金額）よりも実際の支払額が小さかった場合の差額を消費者余剰といい、消費者余剰が大きいほど、消費者の満足度は高いと判断される。たとえば地下鉄1回の乗車に対して5.00ポンドを支払ってもよいと思っていたところ、実際には2.40ポンドで乗車できた場合、消費者は2.60ポンド得したと思うが、この得したと感じる額が消費者余剰となる。

かの選択を誤ったことによる運賃のもらい過ぎ分（超過利潤）と考える。実際、ロンドンには従来からトラベルカードという磁気の1日乗車券があり、オイスターカードの導入前は、利用者はある日の最初の乗車時に単券とトラベルカードのどちらを購入するか選ばなければならなかった。さらに上限額6.80ポンドは計算上、乗車回数2.83回であるが、日常的な鉄道利用で朝のピーク時に3回以上乗車する可能性は高くなく、4回目以降の乗車は、オフピーク時の利用と考えてよいであろう。すなわち、混雑していない時に乗客が増加するだけなので、乗客1人を輸送するために生ずる限界費用は無視できるほど小さく、オフピーク時に乗客が増えても鉄道事業者は損をしない。このように1日上限額が設定されたオイスターカードは鉄道事業者を損させることなく、朝一番に単券を購入するか、トラベルカードを購入するかで利用者を迷わせることもない。すなわちオイスターカードは単券よりも、さらにはトラベルカードよりもパレート優越的³な乗車券であると言える。くわえて、オイスターカードによって鉄道利用が促進されれば、都市部での回遊性が向上し、都市のにぎわい作りや活性化にも貢献するであろう。この運賃制度は、特に面的なネットワークを持つ交通手段において、より大きな効果を発揮するため、わが国でも東京や大阪の地下鉄で採用されれば、都市中心部の活性化に大きなインパクトを持つと考えられる。

4. オイスターカード方式のわが国への適用可能性

このような運賃制度は、1か月単位では、大阪メトロが「PiTaPa マイスタイル」と称し、1か月単位での単券による支払額の上限を6か月定額の6分の1として導入済である。しかし残念ながら1日単位での上限額は設定されていない。ここで大阪メトロにおける1日単位での上限額の導入可能性を考えると、メトロではすでに1日乗車券（エンジョイエコカード）を販売しており、1日乗車券を新たな運賃メニューとして加える必要もない。1日乗車券を販売していない鉄道事業者にオイスターカード方式を導入させることは容易でないが、1日乗車券をすでに販売している事業者では、既存運賃メニューの運用変更だけで実現可能である。くわえて「東京フリーきっぷ」のように、一定ゾーン内で事業者（東京都営・東京メトロ・JR）を超えた1日乗車券がすでに設定されている場合は、事業者を超えた運賃についても、同様の制度が適用可能となる。

【参考文献】

- 松澤俊雄（2011）「運賃・料金をめぐる再考察－昼間時都市交通トリップの運賃設定－」『商経学叢（近畿大学）』第57巻，第3号，pp.143-76.
- 水谷淳（2017）「京阪神都市圏における交通需要の構造変化と地下鉄－大阪市営地下鉄を中心に」『運輸と経済』第77巻，第10号，2017年，pp. 80 - 87.

3 パレート優越的な状態とは、ある人の状況を他人の状況を悪化させることなく、改善させることが出来るような状態である。乗客にとってオイスターカードは、乗車回数が多い時には乗車ごとの単券購入よりもありがたいし、乗車回数が少ない時にはトラベルカードよりもありがたい。そしてどちらの場合でも鉄道事業者は損をしない。すなわち、オイスターカードは鉄道事業者の状況を悪化させることなく、乗客の状況を良くすることができるので、単券・トラベルカードよりも優越的であるといえる。

関西国際空港 2017 年度運営概況 (速報値)

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

○発着回数 18,276 回 (前年度比 106%)

国際線：138,400 回
(前年度比 106%)
国内線：49,876 回
(前年度比 103%)

発着回数について

2017 年度の国際線・国内線の総発着回数は前年度比 106%の 188,276 回を記録しております。国際線発着回数につきましては前年度比 106%の 138,400 回となっております。

○旅客数 28,802,506 人 (前年度比 112%)

国際線：21,901,061 人
(前年度比 114%)
国内線：6,901,445 人
(前年度比 105%)

旅客数について

2017 年度の国際線・国内線の総旅客数は前年度比 112%の 28,802,506 人と 3 年連続で過去最高を記録しております。国際線旅客数は前年度比 114%の 21,901,061 人と、初めて 2,000 万人を突破しました。このうち外国人旅客数は前年度比 121%の 15,006,132 人となり、約 7 割を占めております。

○貨物量 851,559t (前年度比 113%)

国際貨物：831,694t (前年度比 113%)
積込量：397,228t (前年度比 114%)
取卸量：434,466t (前年度比 112%)
国内貨物：19,865t (前年度比 110%)

貨物量について

2017 年度の国際線の貨物量は前年度比 113%の 831,694t 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。

2018年4月18日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報 [関西空港]

2018年3月分

【貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
近畿圏	1,606,792	108.8	21.8	1,238,254	98.7	18.8	368,538
管内	1,027,146	109.1	13.9	938,015	99.4	14.2	89,132
大阪港	401,932	121.4	5.4	357,036	87.1	5.4	44,897
関西空港	476,906	99.9	6.5	356,137	108.1	5.4	120,769
全国	7,381,873	102.1	100.0	6,584,527	99.4	100.0	797,346

【空港別貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
関西空港	476,906	99.9	6.5	356,137	108.1	5.4	120,769
成田空港	1,000,885	94.4	13.6	1,125,857	105.6	17.1	△ 124,972
羽田空港	32,726	79.6	0.4	86,097	128.5	1.3	△ 53,371
中部空港	91,244	117.4	1.2	87,773	105.2	1.3	3,470
福岡空港	31,627	33.3	0.4	41,068	100.1	0.6	△ 9,441
新千歳空港	2,885	105.3	0.0	1,585	101.0	0.0	1,300

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)	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)	合計	(1日平均)
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成21年	1,357,556	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,062,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,190,605	27,919
平成23年	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,069	26,006
平成24年	1,795,222	4,905	1,778,162	4,858	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,812,831	29,543
平成25年	2,326,263	6,373	2,285,785	6,262	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,485,106	31,466
平成26年	3,173,759	8,695	3,104,778	8,506	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,752,082	34,937
平成27年	5,012,402	13,733	4,974,063	13,628	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,061,104	44,003
平成28年	6,090,300	16,640	6,051,810	16,540	3,189,960	8,720	3,187,010	8,710	18,519,080	50,600
平成29年1月	585,280	18,880	539,440	17,400	280,270	9,040	240,070	7,740	1,645,060	53,070
平成29年2月	499,570	17,840	548,640	19,590	249,090	8,900	281,430	10,050	1,578,730	56,380
平成29年3月	544,020	17,550	496,800	16,030	355,680	11,470	335,700	10,830	1,732,200	55,880
平成29年4月	632,120	21,070	650,210	21,670	210,210	7,010	216,490	7,220	1,709,030	56,970
平成29年5月	564,070	18,200	559,600	18,050	251,120	8,100	237,430	7,660	1,612,220	52,010
平成29年6月	584,730	19,490	572,650	19,090	240,250	8,010	238,390	7,950	1,636,020	54,530
平成29年7月	655,140	21,130	651,460	21,010	261,210	8,430	269,360	8,690	1,837,170	59,260
平成29年8月	616,020	19,870	654,160	21,100	347,260	11,200	353,100	11,390	1,970,540	63,570
平成29年9月	571,020	19,030	532,490	17,750	315,690	10,520	298,280	9,940	1,717,480	57,250
平成29年10月	633,820	20,450	645,080	20,810	255,230	8,230	265,510	8,560	1,799,640	58,050
平成29年11月	631,960	21,070	618,820	20,630	282,700	9,420	281,550	9,390	1,815,030	60,500
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4月	735,850	24,530	762,090	25,400	231,320	7,710	247,770	8,260	1,977,030	65,900
平成30年累計	2,708,270	22,570	2,697,080	22,480	1,158,490	9,650	1,145,680	9,550	7,709,520	64,250
前年同期	2,260,990	18,840	2,235,090	18,630	1,095,250	9,130	1,073,690	8,950	6,665,020	55,540
対前年同期比	119.8%		120.7%		105.8%		106.7%		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。

関西国際空港における2018年G/W期間中の 出入(帰)国者数【速報値(概数)】

- 対象期間 2018年4月27日(金)～2018年5月6日(日) 計10日間
- 期間中の出入(帰)国者数(概数)
 - 総数：652,810人(対前年比114%)
 - 出国者：334,070人(対前年比113%)
 - うち日本人：116,260人(対前年比117%)
 - 外国人：217,810人(対前年比111%)
 - 入(帰)国者：318,740人(対前年比115%)
 - うち日本人：119,080人(対前年比114%)
 - 外国人：199,660人(対前年比115%)
- 期間中のピーク
 - 出国ピーク 4月28日(土) 38,630人
 - 入(帰)国ピーク 5月5日(土) 38,210人
- 渡航先国(地域)別出国者数(概数)

第1位が韓国で94,030人、次いで中国の72,310人、東南アジアの45,290人、台湾の44,620人、香港・マカオの42,060人の順となっている。

また、対前年比では、韓国、中国が大幅に増加した。

出入(帰)国者数

(単位：人)

2018年4月27日～5月6日(10日間)									
	出国			入(帰)国			合計		
	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計
27日 金	12,370	23,810	36,180	8,630	24,540	33,170	21,000	48,350	69,350
28日 土	18,820	19,810	38,630	8,250	27,260	35,510	27,070	47,070	74,140
29日 日	12,620	23,330	35,950	6,600	22,370	28,970	19,220	45,700	64,920
30日 月	10,140	24,980	35,120	12,610	17,270	29,880	22,750	42,250	65,000
1日 火	7,910	28,040	35,950	7,950	19,060	27,010	15,860	47,100	62,960
2日 水	13,740	19,170	32,910	7,880	16,410	24,290	21,620	35,580	57,200
3日 木	20,680	13,890	34,570	10,140	19,830	29,970	30,820	33,720	64,540
4日 金	8,150	17,560	25,710	12,900	20,780	33,680	21,050	38,340	59,390
5日 土	5,180	23,090	28,270	18,960	19,250	38,210	24,140	42,340	66,480
6日 日	6,650	24,130	30,780	25,160	12,890	38,050	31,810	37,020	68,830
合計	116,260	217,810	334,070	119,080	199,660	318,740	235,340	417,470	652,810
対前年比	117%	111%	113%	114%	115%	115%	115%	113%	114%

(参考) 2017年4月28日～5月7日(10日間)									
	出国			入(帰)国			合計		
	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計
28日 金	9,700	19,850	29,550	7,320	21,210	28,530	17,020	41,060	58,080
29日 土	12,600	18,290	30,890	7,490	22,840	30,330	20,090	41,130	61,220
30日 日	9,460	21,760	31,220	6,740	19,760	26,500	16,200	41,520	57,720
1日 月	8,450	22,680	31,130	5,950	16,320	22,270	14,400	39,000	53,400
2日 火	13,480	18,860	32,340	5,600	14,680	20,280	19,080	33,540	52,620
3日 水	18,880	14,970	33,850	6,550	17,720	24,270	25,430	32,690	58,120
4日 木	11,320	17,280	28,600	9,550	16,640	26,190	20,870	33,920	54,790
5日 金	5,440	18,480	23,920	13,890	16,010	29,900	19,330	34,490	53,820
6日 土	3,750	21,430	25,180	19,770	14,310	34,080	23,520	35,740	59,260
7日 日	6,460	22,200	28,660	21,400	13,710	35,110	27,860	35,910	63,770
合計	99,540	195,800	295,340	104,260	173,200	277,460	203,800	369,000	572,800

出国者渡航先別一覧表

(単位：人)

	2018年 4月27日～5月6日(10日間)			(参考)2017年 4月28日～5月7日	
	出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比
韓国	94,030	28.1 %	118.1 %	79,600	27.0 %
中国	72,310	21.6 %	124.0 %	58,320	19.7 %
香港・マカオ	42,060	12.6 %	110.2 %	38,170	12.9 %
台湾	44,620	13.4 %	97.8 %	45,620	15.4 %
東南アジア	45,290	13.6 %	111.0 %	40,800	13.8 %
北アメリカ	3,640	1.1 %	107.7 %	3,380	1.1 %
ハワイ	10,800	3.2 %	135.0 %	8,000	2.7 %
グアム・サイパン	3,240	1.0 %	72.6 %	4,460	1.5 %
オセアニア	3,890	1.2 %	142.5 %	2,730	0.9 %
ヨーロッパ	11,240	3.4 %	101.4 %	11,090	3.8 %
その他	2,940	0.9 %	92.5 %	3,180	1.1 %
合計	334,060	100.0 %	113.1 %	295,350	100.0 %

不法就労外国人対策キャンペーン月間

法務省では、例年6月1日から1か月間、「不法就労外国人対策キャンペーン月間」を設け、外国人の不法就労防止に対する理解と協力を得るために啓発活動を実施しています。

近年、国際交流は一層活発となり、多くの国からたくさんの外国人の方々が日本を訪れており、平成29年には我が国に入学した外国人は約2,743万人となっており、対前年比約421万人の大幅な増加となりました。

外国人のほとんどの方々は、適正な手続により入国されていますが、一方で、不法就労を目的として我が国に入国しようとする外国人も後を絶たないばかりか、その入国手段も年々悪質、巧妙化しています。また不法残留外国人数も、当局の施策及び関係機関の御協力により、年々減少していましたが、前年から引き続き4年連続して増加に転じ、本年1月1日現在で、約6万6千人を数える状況にあります。

今後、更に国際交流を発展させ、より良い日本社会を築くためには、外国人の方々に日本の法律を遵守していただきつつ、国際交流の推進を図ること、すなわち、「ルールを守って国際化」することが必要です。

そのためには、喫緊の課題であります不法就労防止に向け、皆様の御理解と御協力をお願いいたします。

関西3空港と国内主要空港の利用状況

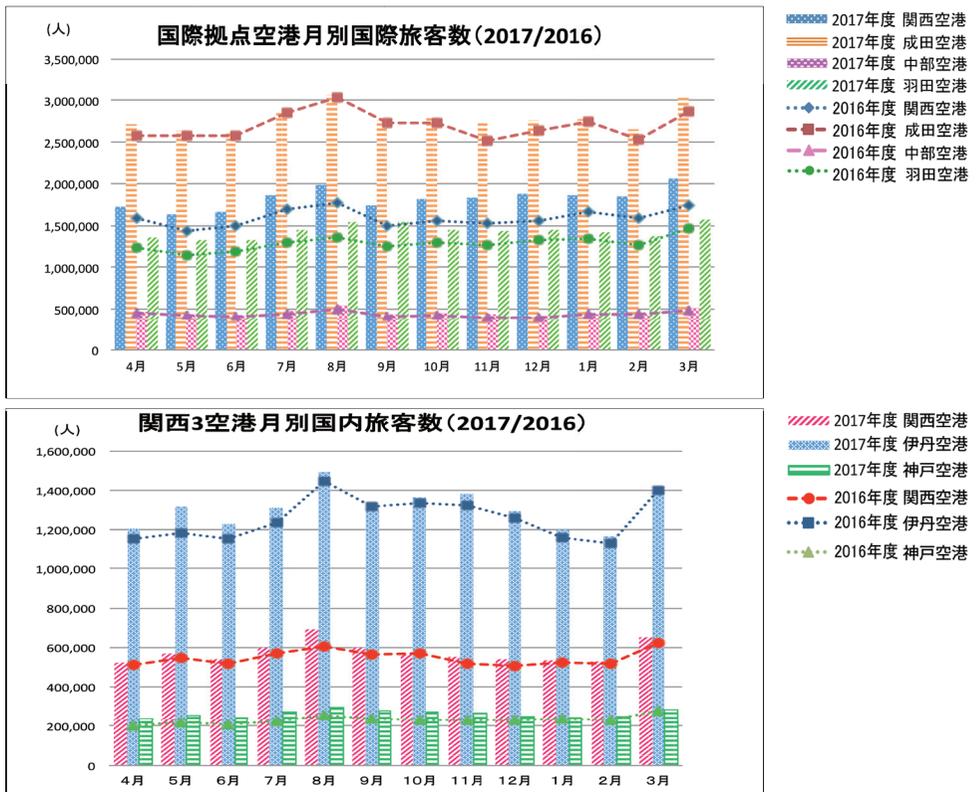
2018年3月実績【速報】

区分	空港名	国際線		国内線		合計	
			前年同月比		前年同月比		前年同月比
発着回数 (回)	関西3空港	12,317	110.3%	18,282	99.6%	30,599	103.6%
	関西	12,309	110.3%	4,281	100.5%	16,590	107.6%
	大阪(伊丹)	2	200.0%	11,661	99.3%	11,663	99.3%
	神戸	6	-	2,340	99.3%	2,346	99.6%
	成田	17,158	102.6%	4,534	94.7%	21,692	100.8%
	中部	3,284	96.5%	5,303	101.0%	8,587	99.2%
旅客数 (人)	関西3空港	2,065,437	118.3%	2,342,365	102.0%	4,407,802	109.0%
	関西	2,065,424	118.3%	651,228	105.0%	2,716,652	114.8%
	大阪(伊丹)	0	-	1,405,563	100.6%	1,405,563	100.6%
	神戸	13	-	285,574	102.2%	285,587	102.2%
	成田	3,051,587	106.6%	665,650	94.2%	3,717,237	104.1%
	東京(羽田)	1,577,138	107.3%	5,696,094	99.4%	7,273,232	101.0%
	中部	523,000	107.0%	526,585	101.3%	1,049,585	104.1%
貨物量 (トン)	関西3空港	75,348	104.8%	13,234	99.1%	88,582	103.9%
	関西	75,348	104.8%	1,604	93.5%	76,952	104.5%
	大阪(伊丹)	0	-	11,630	99.9%	11,630	99.9%
	成田	204,546	100.0%	-	-	204,546	100.0%
	東京(羽田)	53,664	106.8%	66,872	107.6%	120,535	107.2%
	中部	16,557	106.9%	1,891	88.4%	18,448	104.7%

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。

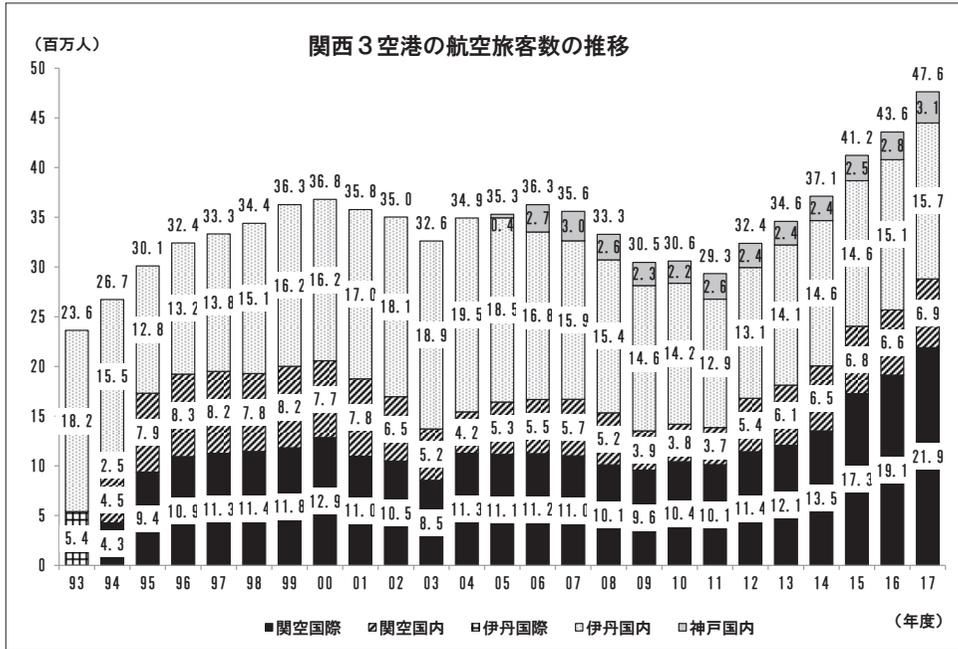
注2. 神戸の発着回数は着陸回数を2倍して求めた数値。神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。

注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



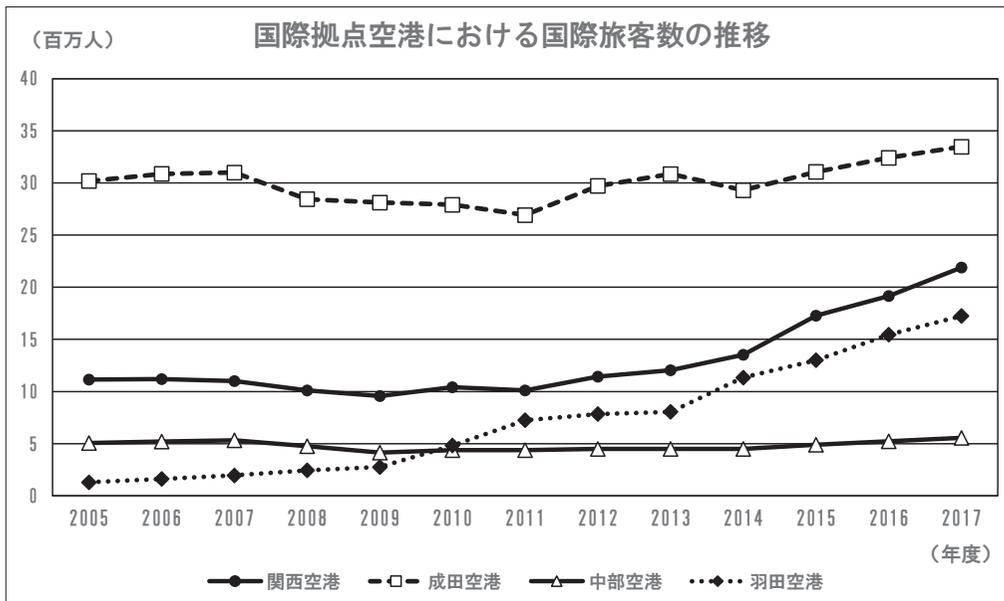
・関西3空港における航空旅客数の推移

関空・伊丹・神戸の3空港の2017年度の国際・国内の合計旅客数は、4,700万人を突破し、過去最大を更新している。特に、関空の国際旅客数の対前年増加数をみると、2017年度は約280万人増と大幅に増加している。



・国際拠点空港における国際旅客数の推移

2017年度の関空、成田、中部、羽田の4空港における国際旅客数を前年と比べると、関空が約280万人増と最も増加数が多く、次いで羽田の約180万人増となっている。成田と羽田をあわせた首都圏空港としては前年より約290万人増えている。



関西空港調査会からのお知らせ

○第452回定例会（2018年4月27日開催）

「FDAの現状と展望」をテーマに内山 拓郎 氏（株式会社フジドリームエアラインズ 顧問）の講演会を開催した。

○第453回定例会（2018年5月21日開催）

「スターフライヤーの現状と展望」をテーマに松石 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）の講演会を開催した。

今後の予定

○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455回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2018年9月4日（火） 16：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／「航空貨物輸送の現状と展望」（仮題）

講 師／竹林 幹雄 氏（神戸大学大学院教授）

○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・レーディング・ジャパン株式会社 事業法人格付部長）

○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 調査研究成果発表会）

日 時／2017年7月20日（金） 15：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

〔調査研究課題〕

「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

▶ 先月ですが、友人とアフタヌーンティーがしたいねという話になり、予約が取れたので、ザリッツカールトン香港へ行ってきました。九龍の102階からの景色を楽しみにしていたのですが、あいにくのお天気で霧がかかり、遠くまで見えませんでした。少し残念でしたが、ただ、私たちの目的はアフタヌーンティーということで、景色が楽しめる窓側の席を用意していただいたにもかかわらず、景色はそこそこにし、目の前のパンやケーキを夢中でいただきました。

▶ 年に数回、所用で香港に行く機会があり、今回は夏頃行く予定です。今度は違うホテルのアフタヌーンティーをいただこうかなと考え中です。

(ホ)

永く楽しく元気に暮らせるまちづくりを協働で推進!

“熊取町×大阪体育大学” DASHプロジェクト(熊取町)



平成30年3月、熊取町と大阪体育大学は、「“熊取町×大阪体育大学” DASHプロジェクトに関する協働協定」を締結しました。

この協定に基づき、平成30年4月から、大阪体育大学内にスポーツ局が設置されたことを契機として、協働で事業推進していくものです。

基本方針として、「少子高齢化、人口減少社会の到来をむかえ、熊取町と大阪体育大学は住民の健康増進および町の活性化を図るため、運動・スポーツを通じて、永く楽しく元気に暮らせるまちづくりを協働で推進する。」を掲げ、運動・スポーツの推進や健康寿命延伸、医療費等の削減に向けた取組を協働で実施していきます。

■問合せ先 熊取町役場 企画部 政策企画課 まち魅力創造グループ
TEL : 072-452-6084 FAX : 072-452-7103
Mail : promo@town.kumatori.lg.jp

発行日
発行

2018年5月20日

印刷 (株) デイジーネット

一般財団法人関西空港推進調査会

〒543-0021 大阪市天王寺区藤屋町1-1番9号
TEL: 06-6767-7000 URL: <http://www.kair.jp>