



KANSAI 空港レビュー



No.475
2018.6

CONTENTS

1 巻頭言

ビッグデータ時代に思う

小林 潔司

2 各界の動き

11 講演抄録

2018年の関西経済展望

衛藤 公洋

25 プレスの目

関空のお膝元での宿泊需要増へ期待

千田 幸平

27 航空空港研究会 講演抄録 — 第2回研究会(後編)—

訴訟実務にみる空港事業者の法的責任

菅原貴与志・朝日亮太

46 航空交通研究会研究レポート

空港と地域 長崎県諫早の過去・現在・未来

幕 亮二

50 データファイル

- ・関西国際空港2018年4月運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2018年4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4月

【表紙写真】「ANA B777-300 「練炭」」

伊丹空港の最終便、NH40 便が離陸開始する瞬間です。

機種が B777-300 でエンジンが P&W (プラットアンドホイットニー社) のエンジンを付けた ANA 機で時折見ることができます。

写真仲間では「練炭」と呼んでいます。

撮影：柴崎 庄司

ビッグデータ時代に思う



京都大学経営管理大学院教授
京都大学大学院工学研究科教授
公益社団法人 土木学会会長

小林 潔司

新しい技術が生まれてきたとき、それが社会をどう変えるのかをなかなか理解できないことがある。コンピュータが登場したとき、今日の社会の変容を誰も正確には予測できなかった。ビッグデータが社会をどう変えるのか。その評価は非常に難しい。現在までのところ、ビッグデータを用いた新しい技術は、マーケティング、予測、パターン認識、評価をはじめとして、さまざまな分野で数多くのビジネスモデルのイノベーションをもたらしつつある。確かにこれらのイノベーションは一つのブレークスルーではあるけれども、人類社会を根本的に変えるような変化であるとは思えない。その革命的な特徴を理解するには、まだ時間がかかるのかもしれない。データや情報の価値や質は刻々と変化する。大量のデータの中から、価値ある法則性を見出すための技術の発展に労力が払われてきた。大量のデータの中から価値がなくなったり、時代にあわなくなったデータを捨てる技術は、ほとんど発展していないように思う。

ビッグデータの蓄積とそれを取り扱う技術の登場により、これまでの平均値的な思考方法を変えることが可能になりつつある。インフラに関わる領域では、リアルタイムで計測されたプローブデータやETC2.0のデータ、さまざまなインフラの点検データが蓄積されている。これにより、ある特定の時間帯や場所における交通情報、ある特定のインフラの部材や部位の状態や変状の変化に関する情報が獲得できる。これにより、社会システムの平均的な状況だけでな

く、時空間的な変動、すなわちリスクをモニタリングすることが可能となる。ビッグデータの蓄積により、リスク評価やリスクマネジメントの効率化が達成される。さらに、IoT (Internet of Things) 技術の進歩により、これまで分散的に発展してきたシステムを相互に連結することが可能となる。また、多様なシステムのシステム化 (system of systems) は、システム全体の最適化やリスクマネジメントを実現する潜在的な力を持っている。社会の進化は、このような複合されたシステムによるユビキタス化によってもたらされると思われる。

人生 100 年時代になったと言われる。とはいえ 1 日の長さが増えたわけではない。われわれの 1 日は、労働、レジャー・食事、家事、育児、介護、移動、学習等の活動に使われる。現代人の 1 日は極めて多忙になった。そのために、労働、家事、育児、介護、移動等の一部をアウトソーシングするなど合理化が必要となった。一方で、レジャーや学習をアウトソーシングできない。これらの活動は、自分の時間を使って自分自身で行わざるを得ない。ビッグデータを用いた一つ一つの技術的成果は、われわれの活動の合理化に対してささやかな効果しかもたらさないかもしれない。しかし、われわれの日常的な活動のさまざまな分野におよぶ複合的システム化によって、現代人は時間の制約を克服し、レジャーや学習のための時間を獲得することが可能になると思う。

各界の動き

関西国際空港

●イースター航空、清州線を週3便季節運航

韓国の格安航空会社（LCC）のイースター航空は5月3日、関西～韓国・清州線を週3便で新規就航した。8月30日までの季節運航で同路線が唯一の定期便となる。

●4月の貨物取扱量7%増

大阪税関が5月8日発表した関西空港の4月の総貨物取扱量（速報）は、7万2,064tで前年同月に比べて7.3%増加し、21か月連続のプラスとなった。

●GW中の出入国、65万人超

大阪入国管理局関西空港支局は5月11日、ゴールデンウィーク期間（4月27日～5月6日）の関西空港の出入国者数（速報値）が、前年同期比14%増の65万2,810人だったと発表した。内訳は、日本人23万5,340人、外国人41万7,470人で、外国人が4年連続で日本人を上回った。

●大阪府警、白タク営業容疑で女逮捕

訪日した中国人観光客に無許可でタクシー営業（白タク行為）をしたとして、大阪府警交通捜査課は5月11日、岬町の無職の女（54）を道路運送法違反の疑いで逮捕したと発表した。事前に携帯電話のアプリで配車予約を受けて客を送迎、1回につき7,000～8,000円を得ていたという。容疑者の乗用車は2016年12月以降、500回以上にわたって関西空港に出入りしていた。

●出発口の待ち時間を予測・表示

関西エアポートは5月18日、IT（情報技術）を活用して関西空港の国際線出発口の待ち時間を利用者に知らせるサービスを始めたと発表した。出発口付近に設置したセンサーで並んでいる人数などを認識。待ち時間を予測してホームページやフロアのモニターに表示する。混雑を平準化して利便性を高める。

●旅博、過去最高の4万3,000人が来場

関西エアポートは5月19、20日の2日間、14回目となる旅行情報発信イベント「関空旅博2018」を関西空港で開催した。過去最多の175団体が出展。来場者数も昨年を上回る4万3,000人となり、過去最高となった。

●エアアジアX、ホノルル線増便

マレーシアのLCC、エアアジアXは5月21日、関西～ホノルル線を8月16日から週4便から7便に増やすと発表した。機材はエアバス A330 - 300 型機（377席）。

●関西エア社長「3空港で5,000万人目指す」

山谷佳之関西エアポート社長は5月22日、大阪市内で開かれた関西プレスクラブでの講演で、関西・大阪・神戸の3空港に関し、「5,000万人が世界の中の大空港の定義。まずはそこを目指したい」と述べ、2018年度の総旅客数を、2017年度の4,755万人から5,000万人に伸ばす考えを示した。関空は乗り継ぎ拠点となる「ハブ空港」としての利用は低迷しており「需要がないと成り立たない。ハブの前に関西を訪れるビジネス客をつくるのが大事だ」と述べた。

●4月の輸入額、14か月連続プラス

大阪税関が5月21日発表した関西空港の4月の貿易概況（速報）は、輸入額が3,124億円で前年同月に比べて8.2%増となり、14か月連続のプラスとなった。輸出は4,533億円で1.9%減少。

●チェジュ航空、清州線を開設へ

韓国のLCC、チェジュ航空は7月21日、関西～清州線を開設する。デイリー運航で、使用機材はB737-800型機。同路線の就航により、同社は関西～韓国間で週78便を運航することになる。

●4月の国際線外国人客が過去最高

関西エアポートが5月25日発表した4月の関西空港の運営概況（速報値）によると、国際線を利用した外国人旅客数は前年同月比17%増の150万人となり、単月として過去最高を更新した。LCCを中心に、韓国や中国のほか米ハワイと結ぶ便が増えたことが貢献した。国際線の旅客数は15%増の198万人。国際線と国内線を合わせた総旅客数は13%増の253万人となり、いずれも4月として過去最高だった。



クリック！

過去の記録の更新を続けている関西空港国際線の実績だが、4月の通過旅客は前年同期比44%減の6,778人（1日平均225.9人）と大きく落ち込んだ。2015年度の1日平均478.4人、2016年度590.4人、2017年度531.0人と推移しているので、4月の数字は極端に少ない。国際線のハブ空港（乗り継ぎ空港）を目指す関空としては気になる数字だ。

●中国南方航空、関西～瀋陽線を週5便に増便

中国南方航空は、7月6日から関西～瀋陽線を週4便から週5便に増便する。機材はエアバスA320型機を使用する。

●チェジュ航空、グアム線に新規就航

チェジュ航空は7月21日から関西～グアム線の運航を開始すると5月28日発表した。関空から以遠権を行使し、グアムへ乗り入れる。週6往復運航で、機材はボーイング737-800型機（186席または189席）。

●関西エアポート副社長「万博・IR実現すれば夢洲に定期客船」

エマヌエル・ムノント関西エアポート副社長は5月30日、産経新聞のインタビューに応じ、2025年万博やカジノを含む統合型リゾート（IR）の大阪、夢洲への誘致が実現した場合、関西空港と夢洲を結ぶ定期客船を就航させる考えを明らかにした。

●ベトジェット線のハノイ線、11月から

ベトナムのLCC、ベトジェット航空は5月31日、東京で記者会見を開き、日本への初めての定期便となるハノイ～関西線について11月8日に就航させると発表した。国土交通省が5月7日にベトジェットの申請を許可した時点では6月24日就航としていた。エアバスのA320型機（180席）を使用し、毎日運航する。

空港

＝ 神戸空港 ＝

●4月の旅客数、最多の25万2,980人

関西エアポートが5月25日発表した神戸空港の4月の旅客数は、前年同月比8%増の25万2,980人で、同月として過去最多だった。羽田や那覇、新千歳など主力路線の好調が目立つ。

＝ 成田国際空港 ＝

●3月期決算、2期ぶり増収増益

成田国際空港会社が5月11日発表した2018年3月期連結決算は、営業収益が前期比6.4%増の2,312億円、当期利益が同41.7%増の359億円で、2期ぶりの増収増益となった。いずれも民営化された2004年以降で最高。訪日外国人旅客の増加から旅客施設使用料による収入が上昇し、空港内の免税品販売や飲食店なども好調だった。

●開港40周年、安全を祈禱

成田空港は5月20日、開港40周年を迎えた。それを記念して成田国際空港会社は5月18日、成田山新勝寺から橋本照稔大僧正を招き、第1ターミナル北ウイングで空港と旅客、航空機の安全を祈禱した。

＝ 羽田空港 ＝

●跡地第1ゾーン2018年秋着工

鹿島、大和ハウス工業、京浜急行電鉄など9社が出資する羽田みらい開発は5月9日、羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第1期事業）について、東京都大田区と事業契約を結んだ。同ゾーン（約5.9ha）は京浜急行・東京モノレールの天空橋駅直上にあり、約50年の定期借地で先端産業拠点・クールジャパン発信拠点の整備・運営事業を行う。2018年秋に着工し、2020年にまちびらき（先行施設開業）、2022年にグランドオープンの予定。

●日本空港ビルデング、羽田未来総合研究所を設立

羽田空港国内線ターミナルなどの運営を手がける日本空港ビルデングは、5月11日、7月2日に100%子会社の羽田未来総合研究所を設立すると発表した。既存の空港運営事業の価値向上、新規事業モデルの開発、シンクタンク事業を行う。社長には元三越伊勢丹ホールディングス社長の大西洋氏が就任する。同氏は6月末の日本空港ビルデングの株主総会で取締役副社長執行役員に就任する。

●第2ターミナル北側国内線施設建設工事、施工は竹中工務店

羽田空港国内線ターミナルを運営する日本空港ビルデングは5月16日、第2ターミナル北側国内線施設建設工事の施工者を竹中工務店に決めたと発表した。連絡バス乗り場や国内線施設を2019年8月末までに整備する。

＝ 中部国際空港 ＝

●3月期決算、最高益

中部国際空港会社が5月15日発表した2018年3月期連結決算は、売上高が前期比7.6%増の589億円、当期利益が30.2%増の54億円で、ともに過去最高となった。増収増益は2期ぶり。免税店の売り上げが好調で利益を押し上げた。

＝ その他空港 ＝

●総務省と日本無線、ベトナムで空港レーダーの実証実験

総務省と日本無線はベトナムのフーコック国際空港で、航空機を正確に誘導できる探知レーダーの実証実験を始めることになり5月2日、日本無線とベトナム航空交通管理公社が実証実験と技術協力に関する合意文書を締結した。光ファイバーを使い、建物などによる電波の反射を受けにくいシステムを構築。高温多湿の環境でも正確に稼働するかなどを確かめる。

●サーブ機最終フライト、但馬空港でセレモニー

24年間、但馬空港と大阪空港を結ぶ路線を飛び続けた日本エアコミューターの小型プロペラ

機、SAAB340B 型機が 5 月 6 日、同路線での運航を終えた。同日夕方の最終フライトに合わせ、同空港ターミナルではセレモニーが開かれた。1994 年の但馬空港の開港時から同路線に就航。24 年間で計約 59 万 8,000 人を運んだ。

●仙台空港、国との協定に反し保安設備遅れる

地方空港の民営化第 1 号として仙台空港の運営を 2016 年 7 月に国から委託された仙台国際空港会社が、国との協定に反し、初年度に実施するとしていた逆流防止ゲートや監視カメラなど保安設備の整備などを行っていないことを 5 月 11 日、衆院内閣委員会で国土交通省が認めた。

●仙台空港、民営化2年目で黒字達成

仙台国際空港会社は 5 月 14 日、民営化 2 年目の 2017 年度決算を発表した。過去最高の旅客数 343 万人を記録して航空系収入が伸びたのに加え、免税店の売り上げなど非航空系でも増収。当期純利益 1 億 900 万円を計上し、黒字決算となった。

●南紀白浜空港民営化、経営共創基盤のグループに優先交渉権

2019 年 4 月の民営化を予定している南紀白浜空港について、和歌山県は 5 月 15 日、コンサルティングの経営共創基盤(東京都)を代表とするグループを優先交渉権者に選んだと発表した。県は第 1 次審査で候補を 2 グループに絞ったが、ホテル・旅館運営のホテルマネージメントインターナショナル(東京・中央)を代表とするグループからは第 2 次審査の期限までに提案がなかった。

●福岡空港民営化優先交渉権、初の地元連合に

国土交通省は 5 月 16 日、福岡空港の民営化に向け、九州電力や西日本鉄道などの地元連合が設立した福岡エアポートホールディングスを中核とするグループを優先交渉先に選んだと発表した。国管理空港の民営化は仙台、高松に続き 3 例目で、地元連合が担うのは初めて。2019 年 4 月から 30 年間、ターミナルビルや滑走路を一体運営する。

●ロス～空港間、新交通システムで8分、1人1ドル

米ステラなどを経営するイーロン・マスク氏は 5 月 17 日、16 人乗りで時速 150 マイル(約 241km)でトンネル内を走る大量交通システム「Loop」のコンセプトを公表した。まずロサンゼルスに導入し、中心街からロサンゼルス空港まで 8 分で到着できる。料金は 1 人 1 ドルを予定している。

●航空機燃料、八尾空港で新規参入を排除か、公取委が立ち入り検査

航空機の燃料を取り扱うマイナミ空港サービス(東京都港区)が八尾空港で新規参入企業の燃料を使わないよう運航業者に圧力をかけ、参入を排除しようとした疑いが強まったとして、公正取引委員会は 5 月 22 日、独禁法違反(私的独占)容疑で、マイナミ社を立ち入り検査した。同社は八尾空港を発着する小型機の運航業者に対し、新規参入企業を使えば着陸先の空港でマイナミ社は燃料を提供できないと説明し、競争を制限した疑いがある。

●地方の国際線、週1,000便超

国土交通省の認可を受けた航空会社の事業計画によると、国際線が就航する地方 26 空港の 2018 年夏ダイヤの合計便数は前年同期に比べ 125 便増の週 1,023 便になった。1,000 便を突破したのは初めて。福岡空港を中心に台湾や韓国との直行便などが増加、地方空港全体では前年同期より 14% 増え、伸び率で成田空港(4%)や関西空港(9%)を上回った。

●南紀白浜空港の民営化 和歌山県が協定締結

和歌山県は 5 月 28 日、2019 年度から予定している南紀白浜空港の運営民営化について、優先交渉権者となっている経営共創基盤(東京都)を中心とするグループと基本協定を結び、グループから提案された基本計画を公表した。成田便の新規就航やロシア、近隣アジアなどからのチャーター便誘致に取り組み、旅客数の増加を目指すことなどが盛り込まれている。

航空

●航空12社GW実績、国際線7%増の68万人

航空会社12社は5月7日、ゴールデンウィーク期間（4月27日～5月6日）の旅客実績を発表した。最大9連休となるなど日並びに恵まれ、12社合計の国内線の旅客数は前年同期比6%増の約323万人、国際線が同7%増の約68万5,000人だった。

●三菱重工、MRJ立て直しへ資本増強

三菱重工業は5月8日発表した新中期経営計画で国産初のジェット旅客機、MRJ（三菱リージョナルジェット）の開発子会社の三菱航空機について、2019年3月期中に資本増強を実施する計画を明記した。財務基盤を強化して開発、販売体制を抜本的に立て直す。

●ウーバー、「空飛ぶタクシー」の最新仕様を公開

米ウーバーテクノロジーズは5月8日、2020年代早期の実用化を目指す「空飛ぶタクシー」の最新コンセプト機、eCRMを公開した。ビルの屋上などから垂直離着陸が可能で、パイロットのほかに4人の乗客が乗り込める。機体の共同開発先に共通の参照モデルとして設計図を提供し、開発を加速する。

●ピーチ、万博誘致へ特別機公開

LCCのピーチ・アビエーションは5月9日、2025年国際博覧会（万博）の大阪誘致のロゴマークをあしらった特別機「HONA IKOKA（ほな いこか）！号」を関西空港で公開した。井上慎一最高経営責任者（CEO）は「日本で唯一大阪を拠点にするピーチから万博の大阪誘致へ向けた機運を高めていきたい」と話した。

●YS11、高松から能登へ

2015年から高松空港で保管されていた戦後初の国産旅客機YS11型機が5月11日、3年ぶりに空を飛び、能登空港に移った。高松空港の民営化による影響で、今後は日本航空学園の能登空港キャンパスに駐機する。航空機販売会社、エアロポインターナショナル（八尾市）が1機を国土交通省から落札。高松空港で整備を続け、民間所有では唯一、飛行可能な状態で残っている。

●日航が新LCC、20年運航開始

日本航空は5月14日、新たな格安航空会社（LCC）を設立すると発表した。成田空港を拠点に東京五輪・パラリンピックが開催される2020年に運航を始め、訪日外国人客の取り込みを狙う。新会社はアジア路線のほか日本発着のLCCになかった欧米路線を開設し、独自色を打ち出す。

●シンガポール航空、7年ぶり最高益

シンガポール航空が5月17日発表した2018年3月期決算は純利益が前期の2.5倍近い8億9,290万シンガポールドル（約737億円）になった。旅客・貨物ともに需要が好調だったほか、事業改革の効果もあり、利益額は2011年3月期以来、最高となった。

●日本貨物航空、航行中に受けた損傷が航空事故に認定

日本貨物航空は5月18日、航行中に受けた損傷が航空事故に認定される事象が発生したと発表した。2017年1月22日にシカゴ・オヘア空港離陸直後に鳥と衝突し、機体前部の外板に凹み（縦25cm×横23cm×深さ0.635cm）ができたが、「大修理」と区分すべきところ、誤って「小修理」と判断していた。また2018年3月27日にロサンゼルス～サンフランシスコ間で縦10cm×横15cmの損傷ができたが、「大修理」と区分すべきところ、誤って「小修理」と判断していた

●日航、成田空港近くに観光農園

日本航空は5月21日、農業生産や加工を手掛ける和郷（千葉県香取市）と共同出資した農業

関連の新会社、JAL アグリポートを設立したと発表した。成田空港がある成田市に観光農園を整備する他、プライベートブランドの農産物販売や機内食への提供も目指す。

●日航機から部品落下、熊本のホテル直撃

5月24日午後3時55分ごろ、熊本発羽田行きの日本航空632便ボーイング767型機（乗員乗客217人）が、左エンジンにトラブルが発生したため、熊本空港に引き返し、緊急着陸した。この際、ばらばらに壊れた複数の小さな部品が地上に落下。熊本県益城町の病院を直撃し、窓ガラスが割れるなどした。人への被害はなかった。

国土交通省は、事故につながりかねない重大インシデントと認定。運輸安全委員会は5月25日、航空事故調査官3人を現地に派遣した。エンジン奥のタービンブレードが損傷し、近くの補助翼や水平尾翼に当たっていたことが分かった。国土交通省熊本空港事務所は同日、熊本空港周辺の23か所で5mm～8cmの金属片計98個を回収したと発表した。

●ホンダジェットの新型発売へ

ホンダは5月28日、小型ビジネスジェット、ホンダジェットの新型、ホンダジェットエリートを発表すると発表した。8月から米国や欧州で出荷する。航続距離を約17%高め2,661kmとするなど、現行モデルから性能を上げた。

関西

●関西経済同友会「するスポーツ」人口増を提言

関西経済同友会は5月7日、2021年に開催される生涯スポーツの国際大会、関西ワールドマスタースゲームズ（WMG）に向け、「するスポーツ」の人口増加に向けた提言を発表した。関西 WMG によるインパウンド促進のために、同友会の提言に基づいて開設されたスポーツコミッション関西を活用するよう要望した。

●和歌山県がIR基本構想、経済効果3,000億円

仁坂吉伸和歌山県知事は5月8日、独自のギャンブル依存症・破産リスク対策を盛り込んだ統合型リゾート（IR）の基本構想を発表した。和歌山マリーナシティ（和歌山市）にラグジュアリーホテルや MICE 施設などを整備し、年間約3,000億円の経済波及効果があり、約2万人の雇用創出効果が見込めるとの試算も明らかにした。

●関西・北陸7商工会議所が北陸新幹線30年度全線開業へ共同アピール

関西と北陸の7商工会議所で作る北陸・関西連携会議は5月9日、大阪市内で会頭会合を開き、2030年度を目標に北陸新幹線の新大阪までの全線開業を求める共同アピールを決議した。

●京阪、大阪東西軸復権へ3年間で1,000億円投資

京阪ホールディングスは5月9日、2026年度までの長期経営戦略を発表した。大阪市の中核駅の天満橋や淀屋橋、京橋を中心に再開発を進める。本社を置く OMM ビルの刷新も検討し、今後3年間に M & A（合併・買収）や海外不動産の取得も含め1,000億円を投資する。

加藤好文社長は記者会見で中之島線の延伸に関し、大阪メトロ九条駅を經由して JR 西九条駅まで延ばすことを検討すると表明した。

●堺市、日本最大のクルーズ船誘致

堺市は5月9日、堺泉北港に日本最大のクルーズ船「飛鳥II」が2019年4月に入港すると発表した。港を管理する大阪府とともに、誘致を船会社に働きかけてきた。同港へのクルーズ船の寄港は2018年10月（予定）に続いて2隻目。いずれも国内を周遊するツアー。

●中之島医療拠点の整備、民間事業者ニーズ調査

吉村洋文大阪市長は5月10日、大阪・中之島に整備を計画する先端医療拠点についての建設

計画や事業収支計画を募集すると発表した。施設の開発と所有を希望する建設会社などの民間事業者が対象。市は応募された計画を精査して民間ニーズを把握し、今夏以降に予定する開発事業者の公募条件を決める。

また、大阪大から芸術や産学連携拠点の新設をやめるとの申し出があったと発表した。創立 90 周年を迎える 2021 年度をめぐり寄付金（目標 30 億円）を集め、大阪大中之島センターに隣接する市有地 4,360㎡にビルを建設。芸術や産学連携などの拠点を設ける計画だったが、財政見通しが立たないことから見直しを決定した。

●JR西日本、瀬戸内を活性化 「鉄道×船」で周遊

JR 西日本は 5 月 10 日、瀬戸内地域の観光活性化に取り組む、せとうちパレットプロジェクトを始めると発表した。鉄道とクルーズ船を組み合わせた新しい周遊ルートの構築や、観光の拠点となる主要駅の整備を進め、2022 年度までに集客を 15 万人増やす。

●関西経済同友会、池田代表幹事が就任

関西経済同友会は 5 月 15 日、通常総会を開き、リソな銀行の池田博之副会長を代表幹事に選出した。前年度から代表幹事を務める黒田章裕・コクヨ会長との二人三脚で関西経済の活性化に向けた提言や活動を推進する。

●関西私鉄4社決算、全社増収

関西大手私鉄 4 社の 2018 年 3 月期連結決算が 5 月 15 日、出そろった。訪日外国人観光客の増加や雇用情勢の回復で、各社とも鉄道の輸送人員が伸びたほか、不動産事業が好調で全社が増収となった。南海電気鉄道は、空港線の収入が前期比 12.6%増の 101 億円と、関西空港が開業した 1994 年以降初めて 100 億円を超えた。

●私鉄初のフリーゲージ、近鉄が開発着手

近畿日本鉄道は 5 月 15 日、車輪の間隔を変えることで異なる幅の線路を走行できるフリーゲージトレイン（軌間可変電車、FGT）の研究開発に着手すると発表した。京都駅から吉野駅の区間に導入したい考えで、実用化すれば同区間が乗り換えなしの 1 本で結ばれる。6 月 22 日付で FGT 開発推進担当の役員を置き、国土交通省や車両メーカーと協力して研究開発を進める。

●関西ワンパス、利用3倍

訪日外国人が関西の主な鉄道やバスを 1 枚で利用できる IC カード乗車券、関西ワンパスの 2017 年 4 ～ 12 月の利用数が 13 万 3,892 枚で、試行的に販売した前年同期の約 3 倍だったと、近畿運輸局などが 5 月 16 日発表した。

●奈良県の同盟会、リニアの駅・ルートの早期決定を要望

リニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会は 5 月 17 日、奈良市内で総会を開き、奈良市付近とする駅位置と名古屋以西のルートについて早期決定を求めるなどの決議を採択した。

●関西の魅力「官民一体で高める」、山田・日銀大阪支店長が就任会見

5 月 9 日付で就任した山田泰弘・日銀大阪支店長が 5 月 17 日、記者会見し関西経済のさらなる成長に向けて「関西の魅力を官民一体で高めることが必要だ」との考えを示した。

●京都市の民泊届け出受理、2か月で2件

京都市は 5 月 18 日、届け出を 2 件受理したと発表した。3 月 15 日に受け付けを始めてから初めて。消防関連の文書など 20 種類以上の書類を集める必要があるほか、京都市は条例で独自ルールを設けており時間がかかったとみられる。

●南海高野線に42億円を投資して新車投入

南海電気鉄道は 5 月 18 日発表した中期経営計画で高野線の 6000 系車両を廃車して、新車を投入する計画を盛り込んだ。2020 年までに 42 億円をかけて 30 両を新造、2023 年度までに全

72 両を置き換える

●西日本高速社長に酒井和広氏

政府は 5 月 22 日の閣議で、西日本高速道路の社長に同社代表取締役兼副社長執行役員の酒井和広氏（68）を、本州四国連絡高速道路の社長に大阪ガス顧問（元副社長）の酒井孝志氏（65）を起用する人事を了承した。いずれも 6 月下旬の株主総会と取締役会で正式決定する。

●うめきた2期開発、2陣営の競争に

JR 大阪駅北側の再開発地区、うめきた 2 期の開発事業者を決める事業コンペ（提案競技）の募集が 5 月 22 日に締め切られた。コンペを実施する都市再生機構（UR）は参加企業を公表していないが、オリックス不動産などうめきた 1 期を手掛けたグループに積水ハウスや竹中工務店、関電不動産開発が加わり、大和ハウス工業の入るグループに住友商事が参加することが分かった。7 月下旬に事業者を決める。

●米ウーバー、淡路島で今夏からタクシー配車実験

米ライドシェア大手のウーバーテクノロジーズは 5 月 22 日、淡路島で同社のアプリを使ってタクシーを配車する実証実験を行うと発表した。公募した島内のタクシー会社に配車システムを提供し、今夏から 2019 年 3 月末まで実験する。外国人観光客や高齢者などが島内を簡単に移動する新たな交通手段になるよう、地元自治体は利用動向や実績を検証する。

●近畿の百貨店、4月の売上高4.7%増

日本百貨店協会が 5 月 23 日発表した 4 月の近畿地方（福井県含む 2 府 5 県）の百貨店売上高は、1,144 億円と前年同月比 4.7%増えた。好天が続いて初夏向けの衣料品や雑貨の販売が好調だった。前年実績を上回るのは 2 か月連続。訪日外国人客の増加で、化粧品など免税品の売れ行きもよかった。

●阪急阪神HD、2018～2021年度設備投資6100億円

阪急阪神ホールディングス（HD）は 5 月 23 日、2018～2021 年度の中期経営計画を発表し、設備投資に 6,100 億円を投じる方針を示した。前回の 2015～2018 年度計画よりも 2,200 億円上積みし、大阪・梅田エリアの開発や神戸阪急ビルの一部建て替え、東京・四谷周辺の再開発などを進める。

●中之島未来医療拠点、2019年度上半期に運営機構設立

大阪府・市と関西経済界が整備に取り組む中之島未来医療国際拠点の運営母体の設立準備組織が 5 月 24 日発足した。大阪大学の澤芳樹教授の研究成果を生かして iPS 細胞を使った「心筋シート」を開発するクオリップス（東京都）など 15 組織が参加した。初会合で 2018 年度末に全体的な方向性をとりまとめ、2019 年度上期に運営組織を設立することを決めた。

●大阪・道頓堀に訪日客向け施設、JTBと商店会

JTB と道頓堀商店会（大阪市）は 5 月 28 日、道頓堀に訪日外国人客向け施設、道頓堀スクエアを 6 月 1 日に開くと発表した。劇場では大阪の食文化をテーマとしたミュージカルを 1 日 3 回上演する。道頓堀の歴史を学べるカフェを併設する。

●関経連の副会長に近鉄HD・小林会長とNTT西日本・村尾社長を選任

関西経済連合会は 5 月 28 日、定時総会と理事会を開き、近鉄グループホールディングスの小林哲也会長（74）、NTT 西日本の村尾和俊社長（65）をそれぞれ新たに副会長に選任した。松本正義会長（住友電気工業会長）は記者会見で、今年度の事業方針について「アジアの経済団体との連携による新しいビジネスの創出、（関経連の活動への）女性のさらなる参画に力を入れた」と述べた。

●ヒト型ロボットで観光案内、京阪バスなど実証実験

京阪バス（京都市）と NTT グループが 5 月 31、6 月 1 日の両日、ICT（情報通信技術）とヒト型ロボットを使った観光バスガイドの実証実験を、京都府精華町のけいはんな学研都市で行った。衛星利用測位システム（GPS）を活用。現在の位置に合わせてロボットが日本語と英語、中国語でガイドする。乗客のスマートフォンに情報を送信し、案内文や画像も表示できる。京阪バスは京都市内の定期観光バスに 2019 年度導入を検討している。

●関西の成長率、2018年度は1.3%

シンクタンクのアジア太平洋研究所（大阪市）は 5 月 31 日、関西地域の経済成長率の見通しを発表した。2018 年度の実質成長率は前年度比 1.3% 増で、前回予想よりも 0.2 ポイント下方修正した。アジア向けを中心に輸出の伸びが高いことなどから、全国の成長率（1.1%）は上回った。

●大阪のホテル稼働率、4月は95.1%

日本経済新聞社が 5 月 31 日発表した大阪市内の主要 13 ホテルの 4 月の平均客室稼働率は 95.1% と、前年同月比 0.5 ポイント上昇した。前年実績を上回るのは 16 か月連続。訪日外国人客の需要は依然として高く、11 ホテルが満室の目安となる 90% を上回った。

国

●2017年度の旅行収支が最大

財務省が 5 月 10 日発表した 2017 年度の国際収支状況（速報）によると、経常収支は 21 兆 7,362 億円の黒字だった。黒字額は前年度から 3.4% 拡大し、リーマン・ショック前の 2007 年度（24 兆 3,376 億円）以来、10 年ぶりの高水準だった。訪日外国人の増加を背景に、旅行収支は 1 兆 9,325 億円（前年度比 47.5% 増）の黒字と、比較可能な 1996 年以降で過去最高を記録した。

●4月の訪日外国人客数、単月過去最高の290万1,000人

日本政府観光局は 5 月 17 日、4 月の訪日外国人客数は前年同月比 12.5% 増の 290 万 1,000 人となったと発表した。前年同期を 30 万人以上上回り、単月として過去最高を記録した。また、4 月までの累計は 1,051 万 9,000 人となり、これまでで最も早いペースで 1,000 万人を超えた。

●改正商法が成立、航空運送のルール新設

運送に関する取引規定を見直す改正商法が 5 月 18 日の参院本会議で可決、成立した。航空運送に関する規定も新設し、企業が不当な契約で損失を被らないようルールを明確にする。危険物の運送では荷主に運送会社への通知義務も課す。近く公布し、公布から 1 年以内に施行する。

2018年の関西経済展望

日本銀行 理事
大阪支店長

衛藤 公洋 氏



●と き 2018年3月8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

大阪に赴任して1年になります。その前は名古屋支店長として名古屋で勤務しており、そのときは東海経済を見ていました。東海経済は自動車産業が好調で、日本経済全体を牽引する元気な地域だと感じていました。

去年、大阪に着任したときは、関西は長い目で見ると経済が地盤沈下してきているという印象を持っていました。着任してから1年間は、関西経済の元気さを日々感じながら仕事をしてきましたし、東海にひけをとらないくらい前向きのベクトルが出てきていると思っています。今日はそのあたりを中心にお話いたします。

が付かない「拡大」は全国で東海と北陸だけなので、現時点では最も元気のよい地域と見られます。共に製造業の比重が非常に高いのが特徴です。関西はそれに次ぐ位置付けであると現時点では見ています。その他はだいたい「緩やかな拡大」となっています。

北海道、東北、四国は「回復」という言葉を使っています。「回復」と「拡大」は、役人だけがこだわりを持っている言葉づかいだと思われるかもしれませんが、「回復」は、非常によかったときにはまだ戻りきっていない状態を意味しています。「拡大」はそれを超えていることです。

従って「回復」より「拡大」のほうがより景気のよい状態を表しています。「拡大」を使う

■景気はよくなっている

P.2の資料は、日銀が3カ月に1度公表している地域別の景気判断です。直近は2018年1月で、3カ月前と比較しています。

近畿地方はもともと「緩やかに拡大している」でしたが、「足取りをより確かなものとしつつ、緩やかに拡大している」という表現に変えて上方修正しています。他にも東北や北陸が上方修正しています。

「緩やかな」という言葉

景気はよくなっている

➤ 関西経済は、「足取りをより確かなものとしつつ、緩やかに拡大」している。3カ月前から一歩前進。

（日銀の地域経済報告）

	2017年10月	3カ月前との比較	2018年1月
北海道	回復している	⇒	回復している
東北	緩やかな回復基調を続けている	➡	緩やかな回復を続けている
北陸	緩やかに 拡大 している	➡	拡大 している
関東甲信越	緩やかに 拡大 している	⇒	緩やかに 拡大 している
東海	拡大 している	⇒	拡大 している
近畿	緩やかに 拡大 している	➡	足取りをより確かなものとしつつ、緩やかに 拡大 している
中国	緩やかに 拡大 している	⇒	緩やかに 拡大 している
四国	緩やかな回復を続けている	⇒	緩やかな回復を続けている
九州・沖縄	緩やかに 拡大 している	⇒	緩やかに 拡大 している

（経済・物価情勢の展望）

全国	緩やかに 拡大 している	⇒	緩やかに 拡大 している
----	---------------------	---	---------------------

（注）「地域経済報告（さくらレポート）」は、四半期毎の支店長会議のタイミングで对外公表している資料。
（出所）日本銀行

2

地域が増えていること自体にも、経済全体がよくなっていることが表れています。中でも近畿は、東海、北陸ほどではないですが、それに次ぐ位置づけになっています。

■関西企業の業況感について

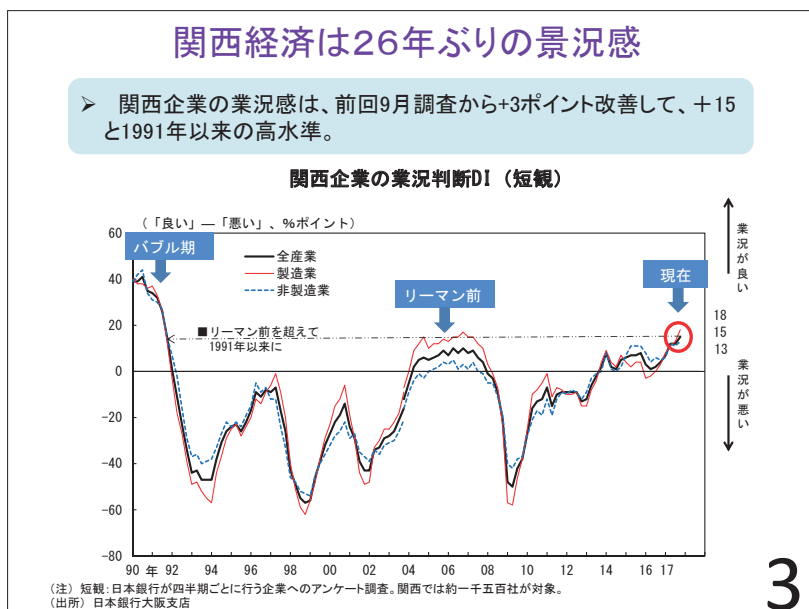
それを端的に表すのが業況感です。P.3のグラフは、関西企業の業況判断DI(短観)です。「短観」とは、短期経済観測調査の略で、日銀が3カ月に1度、企業に対して行うアンケート調査です。関西では毎四半期、1,500社に協力いただきアンケートに答えてもらっています。全国では約1万社です。

アンケートでは景気の良し悪しをたずねるのですが、このグラフは上にいくほど「景気が良い」と答える企業が多いことを意味します。現在は「15」という水準です。これは、リーマ

ンショックの前にも景気のよかった時期があったのですが、それをわずかに上回っています。1991年以来の企業の業況感で、企業を感じる景気もいいということです。

もう一つ現在の局面の特徴があります。黒い線は全産業、赤い線は製造業、青い点線は非製造業です。日本はどうしても製造業主導で、輸出依存型の経済なので、製造業はよいが非製造業は今一つ、といった状態でした。しかし今回の局面は、製造業も非製造業もよいことが大きな特徴です。

その背景は、インバウンドの好調さです。リーマンショックの前はインバウンド観光需要はそれほどありませんでした。インバウンドの影響が、非製造業も含めていい状態につながっているのが足元の景気の特徴です。



■景気の牽引役

2016年末から、輸出・生産が非常に伸びています。P.4のグラフは、左側が輸出、右側が生産で、赤い線が関西、青が全国です。共に輸出の場合は同じような動きで増加しています。直近は赤い線のほうがかなり大きく跳ね上がっています。従って輸出は関西のほうが全国よりも元気な状態です。

生産は、このところは関西が全国を上回って

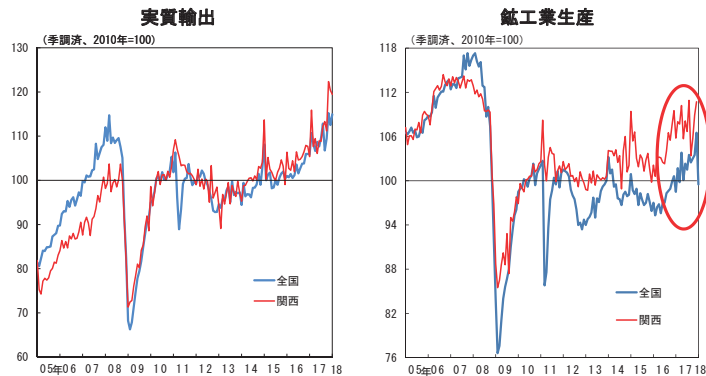
推移しています。全国の景気もこれに牽引されているのですが、関西はよりその度合いが強いといえます。

■世界経済と世界貿易

いずれにしても、輸出・生産が増えており、その背景についてですが、現在は世界同時成長といわれるほど、世界の景気がよくなっています。昨年あたりからはっきりしてきました。

牽引役の1つは輸出・生産

➤ 昨年来、輸出・生産が大きく伸びている。とくに生産は、全国より強め。



(注) 直近は実質輸出、鉱工業生産の全国は18/1月、関西は17/12月。
(出所) 財務省、大阪税関、経済産業省、近畿経済産業局、日本銀行、日本銀行大阪支店

4

P.5の表はIMFが出している世界の経済見通しで、1月に出版ばかりの最新のものです。

まず、ご注目いただきたいのは、1980年からの長い目でみると、世界は毎年平均3.5%成長してきたということです。世界の金融当局あるいは財政当局が議論するときは、この3.5を一つの目線にし、これを上回ると世界の景気はよい、下回っているとあまりよくない、といった評価をします。

そのような目でみると、2016年は世界的に見て、3.2%と今一つです。昨年に3.7%とよくなってきました。+0.5%の伸び率上昇は、かなり景気がよくなっていることを表します。今年から来年にかけても、3.9%にまで加速するという見通しなので、世界経済はかなり順調だと見られています。

もう一つ注目いただきたいのが、赤い点線で囲んだ部分です。昨年度は「実績見込み」となっていますが、世界全体の伸び率として確定したものはまだ出て

いないのでこのような書き方になっています。半年前の見通しに比べてどれくらい変わったのか。

インドを除けばほぼ全ての地域で上方修正されています。半年前よりも見通しが上向いているので、景気がさらに勢いを増していることが分かると思います。従って世界の貿易量も増えています。

貿易量は顕著に増えています。P.6のグラフは世界の実質貿易量前年比です。二つは同じグラフですが、内訳が国別か財別かだけ違ってい

(参考1)世界経済

➤ 世界経済は、どの国・地域でも上向いている。

	2016年 (実績)	2017年 (実績見込み)	2018年 (見通し)	2019年 (見通し)
先進国	1.7	2.3 (0.3)	2.3 (0.4)	2.2
米国	1.5	2.3 (0.2)	2.7 (0.6)	2.5
ユーロ圏	1.8	2.4 (0.5)	2.2 (0.5)	2.0
英国	1.9	1.7 (0.0)	1.5 (0.0)	1.5
日本	0.9	1.8 (0.5)	1.2 (0.6)	0.9
新興国・途上国	4.4	4.7 (0.1)	4.9 (0.1)	5.0
新興アジア	6.4	6.5 (0.0)	6.5 (0.0)	6.6
中国	6.7	6.8 (0.1)	6.6 (0.2)	6.4
インド	7.1	6.7 (▲0.5)	7.4 (▲0.3)	7.8
ラ米	▲0.7	1.3 (0.3)	1.9 (0.0)	2.6
ブラジル	▲3.5	1.1 (0.8)	1.9 (0.6)	2.1
新興欧州	3.2	5.2 (1.7)	4.0 (0.8)	3.8
CIS諸国	0.4	2.2 (0.5)	2.2 (0.1)	2.1
ロシア	▲0.2	1.8 (0.4)	1.7 (0.3)	1.5
世界計	3.2	3.7 (0.2)	3.9 (0.3)	3.9

(注) 2018年1月時点。()内は2017年7月時点の見通しとの差。インドは年度ベース。
(出所) IMF

(参考)
1980-2016年の
平均成長率

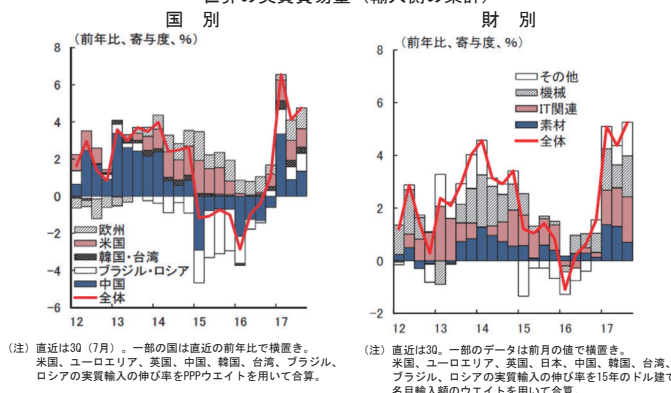
→ +3.5%

5

(参考2)世界貿易

▶ 昨年から、世界の貿易量がはっきりと拡大に転じた。

世界の実質貿易量（輸入側の集計）



6

ます。関西の強さがここにも端的に現れています。

全国で見ても横ばいなので、外国人向けが増えているということは、日本人向けはむしろ少し減っていることを意味します。日本人は消費においてはまだ節約志向が色濃く残っており、景気はよくなっていますが、まだもう一段よくなっていく余地を残している状況です。

■企業の人手不足感

ます。赤い折れ線を見ると、2017年に入ってから貿易量がぐんと増えているのが分かります。景気がよくなって世界の貿易が活発になったわけです。

日本は輸出国なので、その恩恵を受けており、輸出・生産が日本の景気を牽引していることが分かります。

■外国人観光客の消費の勢い

外国人観光客の消費が勢いを増しており、輸出・生産でもそうでしたが、インバウンドでもやはり関西の勢いが全国よりも強い状況です。

関西と全国は大体同ような増減パターンを示してきましたのですが、2016年末から、関西が顕著に全国を上回るようになってきました。

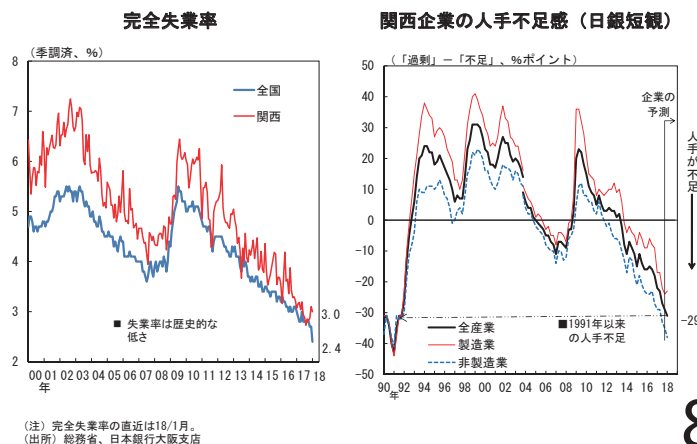
全国も増えているので、インバウンドは景気の押し上げ要因になっているのですが、その度合いは関西のほうがはるかに強くなっています。百貨店全体として見た日本人向けの販売額でも、全国は横ばいですが関西は売り上げが増加してい

輸出・生産とインバウンドに牽引されて、雇用情勢も改善しています。左は完全失業率です。関西は全国と比べて失業率が高いというのが定常状態でしたが、最近はほとんど全国と同じ水準になっています。やはり労働需給がタイト化しているということです。

右に、関西の人手不足感というグラフがあります。これも3カ月に1度の日銀のアンケート調査で、企業の方々に「御社は人が余っていますか？不足していますか？」という質問をしています。このグラフは釣瓶落としのようになっており、ものすごく逼迫感が強い状態です。リー

雇用情勢も改善が続いている

▶ 失業率は低下し、企業の人手不足感はかなり強まっている。



8

マンショック前どころではなく、これも1991年以来、バブル期と比べてもほとんど変わらないほどの人手不足感です。

人手不足や失業率の低い状態は、景気がよいことの表れなので、前向きに受け止めるべきものではあるのですが、人手不足感がどんどん強まっていくとむしろ、経済にとっては制約的になってきます。今はそこまで強くはありませんが、今後ずっと下がっていくことになると、マイナスの影響も気にしなければいけないかとも思います。それほど雇用情勢がよくなっているということです。

関西の労働状況が全国に比べてどうなっているかという、関西はもうすでに全国よりも伸び率が少なくなっています。要するに、新たに労働力を引っ張り出すのが難しくなっているのです。その一つの表れが外国人労働者数です。2016年、2017年あたりの増え方は、全国よりも大きいので、外国人をより雇わないと人手が回らなくなっている状況です。

時間外労働については、今は働き方改革の時代なので、全国的にはある程度抑制されています。しかしながら関西は、ごく最近では時間外労働が増え始めているので、今の人員で何とか繰り回そうという企業努力の表れだと思います。

このような外国人の増え方や残業の増え方、追加の労働力を引っ張り出してくることは、だんだんと難しくなっており、人手不足感は全国よりも関西の方が強いのかもしないと感じます。

■賃金と消費について

それだけ人手不足感が強いと、賃金も上がっています。P.10のグラフでは、青線のパートの賃金は勢いよく伸び率を高めており、前年比約2.5%の伸び率になっています。日銀は2%

物価を上げたいと言っているので、2.5%賃金が上がれば、物価が2%上がっても特に問題はないでしょう。

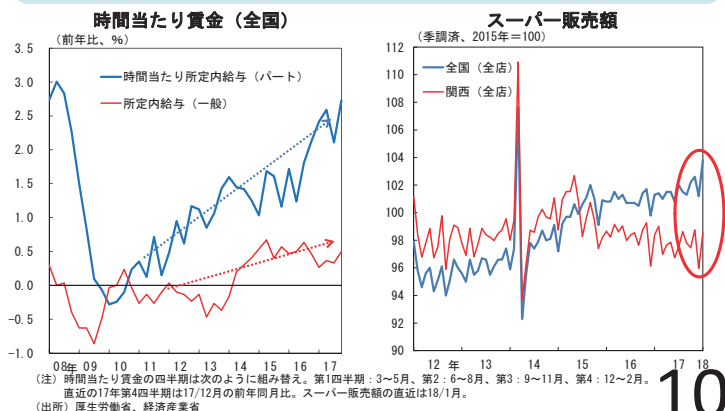
この程度の賃金の上がり方が理想ですが、やはり一番ウエイトが高いのは所定内給与（一般）、つまり正社員の給与です。これを見ると、確かに伸びていますが、0.5%程度です。もう少しこの伸び率を高めることを目指していますが、渋い状態が続いています。

「企業は固定費の増加に慎重」とあります。いろいろな理由がありますが、グローバルに戦う企業は海外との競合があるので固定費を増やしていくでしょうし、内需型の企業なら先々人口が減っていくので固定費の増加は考えにくいでしょう。いずれにしても所定内給与がもう少し伸びれば景気ももう一段よくなると思います。

消費という意味で見ても、右のスーパー販売額のグラフでは、関西は横ばい圏内と言ってもいいと思います。曲がりなりにも賃金が増えていの中で、日常の買い物はあまり増えていません。グラフには書いていませんが、家電、外食、旅行は増えているので、消費も徐々によくなっています。いかんせん日常的な節約志向が強い状況です。家計の所得が増えているが消費をしない状態が続いているわけです。

賃金と消費は改善傾向。但し、勢いはもう一歩

➤ 賃金は、パートは上昇率を高めているが、正社員の給料は+0.5%程度の伸びにとどまる。企業は固定費の増加に慎重。こうした中で、家計も、スーパー等の日常消費を中心に節約志向が強い。



■設備投資の増加

景気がよいので企業の収益が増えています。左のグラフは、企業収益の水準を表したものです。リーマンショックの前に一度高収益のピークがあり、リーマンショックでぐくんと落ちます。その後は頑張って立て直してきました。昨年の収益はリーマンショック前を超えています。史上最高益だったという企業がかなり多いので、収益は非常によい状態です。

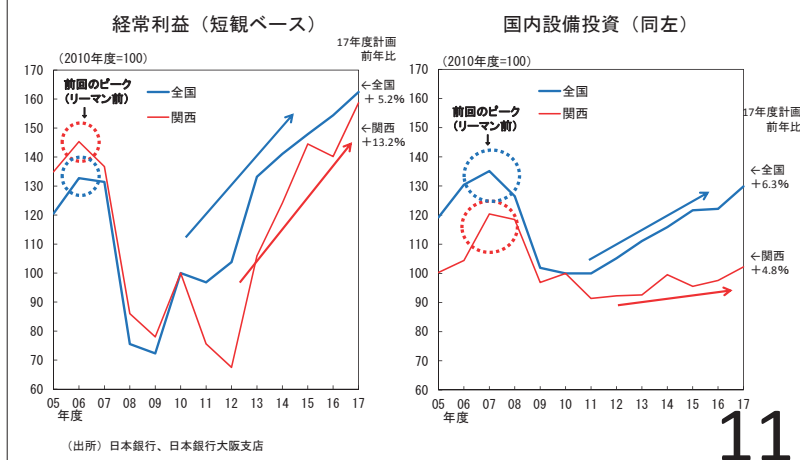
収益がよいので設備投資が増えています。ベ

クトルが上を向いています。全国も関西も同じですが、リーマンショック前を上回るような増え方にはなっていないという意味で、家計と似ています。収入は増えても資質には少し慎重なのが、家計にも企業にも出ています。

今までの話を総合すると、輸出・生産とインバウンドは両方とも外国の需要で、それが景気を引っ張っています。それによって国内の景気もよくなってきましたが、もう少しよくなる余地が残っているというのが現状です。

設備投資も増加。但し、高収益の割には抑制的

➤ 企業は、17年度の設備投資を積み増す計画。但し、収益の好調さとの対比で見ると、設備投資の増え方は鈍い(とくに関西)。



■成長の重石となっているのは人口減少

では、なぜ設備投資や消費という国内需要が伸びていかないのか？これにはいろいろな説があり、私の解釈ですが、人口が減少し始めており、今後もっと減っていくという見通しがあることが非常に大きな重石になっているのだらうと思います。

家計の消費が少なく、収入が増えても貯金に回してしまうのは、将来不安が大きいと思います。年金はもらえるのだろうか、医療や介護は大丈夫だろうか……様々な不安はあるでしょう。従って、日頃からできる節約をしていることが非常に根深い問題としてあります。

企業に関しては、国内需要は同じものをつくり続けている限りは先細りしていきます。従って能力を強化しようとはなかなかならない。い

ずれも、人口減少が理由として大きいのではないのでしょうか。

関西は全国に比べて、先々の減少見通しがより大幅なので、人口減少に伴う重石は関西により重く働いているのが現状です。全体の人口が減るということは、需要が減ることです。

生産年齢人口、つまり働き手となる年齢の人口は1995年から減り始めており、これが企業の人手不足につながっていきます。供給力の減少です。この両面で成長の重石になっています。これを押し返していくのはかなり厳しいことですが、人が減っても成長できると皆が思うようになること。成長機会をつくっていくことと、人が減っても生産性は向上するのだというこの二つが、経済が成長していくうえで鍵になります。

■新たな成長機会の手がかかり

関西が人口減少という逆風を乗り越えていけるかもしれない二つの力が今、動き始めています。新しい成長機会の手がかかりをつかんでいるのではないかと、この1年関西経済を見てきて思います。それは今の景気ともつながっており、今の景気を牽引していくのは二つの力です。

一つはインバウンド、もう一つが輸出・生産つまり、グローバルな「Industry4.0」（第4次産業革命）です。ものづくりに着目すると「Industry4.0」、暮らしに着目すると、政府がよくいう「Society5.0」ですが、同じこと示しています。IoT、ビッグデータ、人工知能、ロボットなどの技術の実用化が進みつつあります。

車の世界では、電気自動車、安全・自動運転、次世代自動車といわれる車のIoT、そういう流れが今、非常に太いものになりつつあります。自動車の概念が大きく変わりつつあります。同じようなことがいろいろなところで起こっていくことになります。

これらの技術を実現するためには、そのための素材や加工技術も革新が必要になってきます。そういうものを全てまとめて第4次産業革命とここでは呼びますが、この流れがおそらく世界的に起こりつつあり、今はその入口だと思っています。

この流れは、5年10年、もっと長く世界的に続いていくと思いますが、この世界的な潮流は、関西が強みを持っている分野に追い風になりつつあります。エレクトロニクスはもともととは家電でしたが、そこを発射台にして関西にエレクトロニクス産業が集積しました。それに関連した機械、部品、素材産業が集積しています。

今、関西の製造業に、第

4次産業革命に根ざした需要が出始めており、それが先述の輸出・生産の伸びにつながっています。従って、インバウンドとIndustry4.0は二つとも、全国に対してももちろん追い風になっているのですが、より関西に強い追い風として働き始めています。

その一つの表れが開業率です。開業率とは、その地域の企業数全体の中で、1年間で新しく開業した企業の数の比率のことです。政府は10%を目標にしています。全国的に見ても上がっていますが、関西を見ると、大体全国と同じ動きできていたのですが、2016年に東京や東海地域に追い付きました。去年はそれを上回る開業率でした。

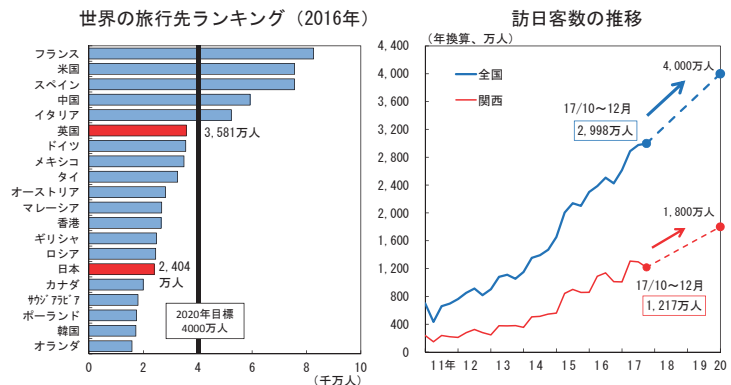
主としてインバウンドに関係するさまざまな企業の動き、ホテルや小売店ができたりなどが大きなウエイトを占めていると思われます。いずれにせよ、開業率という面で見ても関西は他の地域を上回るようになってきています。

■インバウンドについて

インバウンドについて少し詳しく申し上げたいと思います。関西への観光客は大幅に増加しています。2017年10～12月でみると、全国では年間3,000万人ペースで増えており、関西は1,200万人ペースで増えています。このペースでいけば、全国でいう「2020年4,000万人」が全く不

関西への外国人観光客は大幅に増加している

➤ 関西への外国人観光客数は、年間1,217万人ペース。

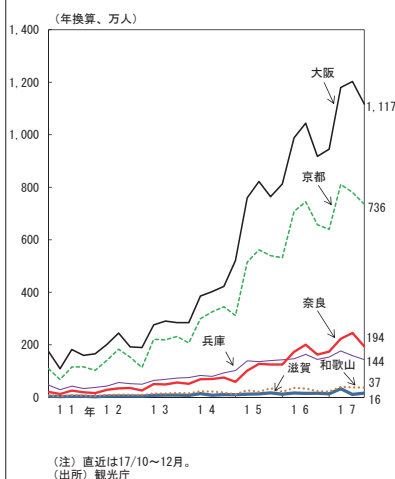


(注) 1. 関西の訪問客数は全国の訪問客数に関西への訪問率を掛け合わせた値。また、11/1～3月は関西の訪問率が公表されていないため、11/4～6月の訪問率を用いて算出。
2. 世界の旅行先ランキング第10位のトルコは、データ制約のため図表には未掲載。
(出所) 日本政府観光局、観光庁、国連世界観光機関

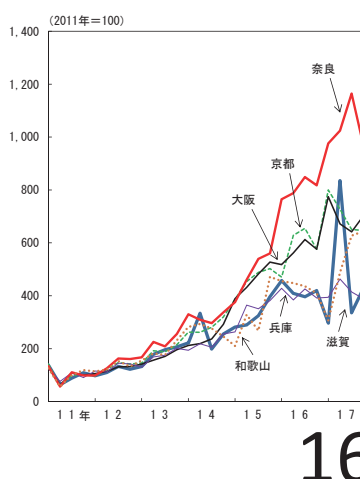
15

(参考5) 府県別外国人訪問客数

<実数>



<2011年からの増え方>



16

可能ではないような伸び率を示しています。

参考までに府県別でみると、絶対数として多いのは大阪、京都が圧倒的です。2011年を100としたときの増え方を見ると、大阪、京都はもちろん伸びているのですが、奈良の伸びが非常に大きいのが特徴です。和歌山の伸び率も急激に上がっています。兵庫と滋賀に少し元気がないのですが、それでも2011年から約4倍になっています。

長い目で見れば地域全体で観光振興を図っていくことが必要なので、低いところをいかに伸ばしていくかも課題になるだろうと思います。

■アジア諸国の海外旅行ニーズ

インバウンドの話をするとき、2つの質問をよく受けます。一つが、この伸びが今後も続くのかというもの。私は「続く」と答えるようにしています。P.17のグラフは、アジア諸国の1人当たりのGDPつまりその国の豊かさを表したものです。

別枠扱いをしているのが香港、韓国、台湾です。ここは1人当たりの所得が2万ドルを超えているので先進国の部類に入っています。1人当たり1万ドルを下回っている国の中でも高めのマレーシア、中国、タイは予備軍です。

日本を訪れる外国人観光客の国籍を見ると、

先進国からが半分を占めています。中国を中心に予備軍が4分の1。それ以外の国々はそんなに多くありません。国が豊かになればその分、海外に行こうと思う人が増えることをこのグラフはよく表していると思います。

1975年頃の日本の1人当たりGDPが4,600ドルでした。日本の場合、1975年頃を境に、外国に旅行する人が一段階増え始めました。日本は二段

らもう一段増えるのですが、そのときのGDPが1万1,000ドルでした。

ちなみに中国は2010年に4,600ドルに達しましたが、やはりこのあたりを境にして外国への旅行者が増え始めました。4,000～5,000ドルの間に一つの節目があり、1万ドルを超えたあたりにもう一つの節目があると考えられます。インドネシア、スリランカ、フィリピンなどは、あと4、5年のうちに4,000～5,000ドルに達すると思います。

スリランカは少し離れているので、日本に観光客が多く来ることは考えにくいかもしれませんが、インドネシアとフィリピンは日本に近く、経済的な関係も深い。人口も1億人以上いるので、日本への旅行者が増える余地があると思います。

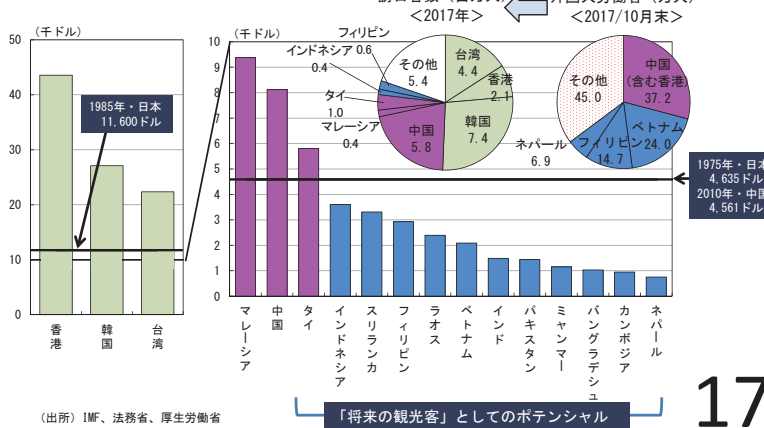
中国は、第2の節目に近づいています。アジア諸国が順調に豊かになっていけば、訪日客の潜在的予備軍が増えていくので、これまでの伸びができ過ぎというよりは、さらに増えていく過程だと見てよいだろうと思います。

外国人労働者の国籍を見ると、中国人が最も多くなっていますが、ベトナム、フィリピン、ネパールといった国の人も労働者としてはかなり来てくれています。これらの国の人々が、働くことで日本にいいイメージを持って帰ることが大事です。そうすると、もう少し豊かになれば次は観光客と

2つの疑問①:こんな伸びが今後も続くのか？

➤ 経済の発展段階からみて、アジア諸国の海外旅行ニーズはまだまだ伸びる。もちろん、欧米からの誘客の伸び代も大きい。

アジア諸国の一人当たりGDP



して日本に来てくれるでしょう。そのための種まきができているということです。

こうしたいろいろな理由から、「こんな伸びが今後も続くのか」と聞かれると、私は「十分続く余地がある」と答えるようにしているわけです。

■外国人消費の関西経済全体への影響

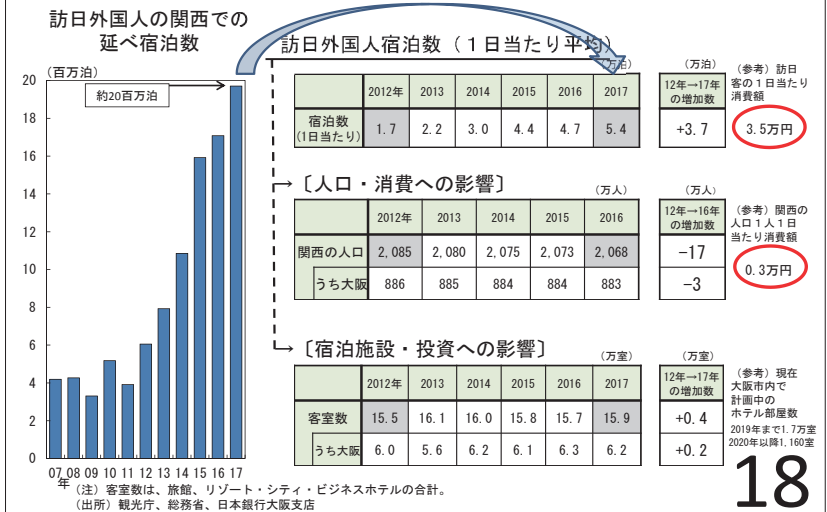
もう一つのよく聞かれる質問が、外国人消費に経済全体を押し上げる力があるのかというもの。これについても「力はある」と答えるようにしています。

P.18左側のグラフは、訪日外国人の関西での延べ宿泊数です。これも観光客と同じ勢いで増加しており、昨年1年間で2,000万泊でした。2,000万泊を単純に365日で割ると、1日当たり5.4万泊なので、毎晩、平均5.4万人の外国人が関西に泊まっていることになります。つまりそれだけの人口がい

ただ、経済への影響という意味では消費額を見る必要があります。訪日外国人は、1人1日当たり約3.5万円使ってくれる人たちです。一方、関西の標準的な住民は、1人1日当たりの消費額が約3,000円です。使っているものの中身はもちろん違いますが、消費額という意味では、人口減少の影響を補って余りあるほどのインパクトをすでもたらしつつあります。

消費への影響だけでなく、投資への影響ももちろんあります。幅広くいろいろな投資があります

2つの疑問②:外国人消費に、経済全体を押し上げるほどの力があるのか？



が、ここではホテルの客室数を見ている。客室数は2012年から2017年にかけて、約4,000室しか増えていません。しかしこの間、3.7万人が余分に泊まらなければなりません。ある程度は稼働率を上昇させて埋まりますが、やはり足りなくなります。今、民泊が増えているのもそのせいでしょう。

そのような状況なので、データは大阪市内だけです。何万室というホテルが今、建ちつつあります。街なかを歩いていると、あちこちでホテルが建っているので実感できると思います。

このように、宿泊施設だけから見ても、かなりの投資を誘発している状況です。それ以外でも、小売店や外食、交通インフラなどいろいろな投資がインバウンドに触発されて行われています。直感的に見てかなり経済にインパクトがあることはお分かりいただけるのではないかと思います。

■成長への貢献度

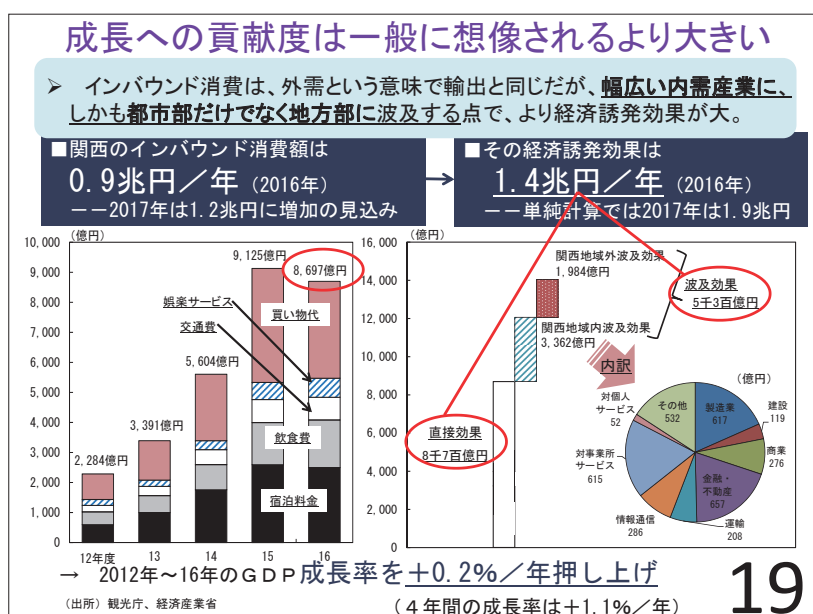
P.19のグラフは、左が関西のインバウンド消費額です。デパート以外も含め、外国人が日本で消費した金額です。約9,000億円で、内訳はホテルや外食、交通手段、観光施設、お土産などです。幅広くいろいろなものを、日本に来て消費してくれているわけです。内需型の産業にお金落ちていくこととなります。

その直接効果が右のグラフで、約8,700億円あります。それが波及効果を生んで、関西域内の二次的な波及効果は約3,300億円。関西以外にも波及があります。例えば関西で外国人が買ったものをつくっているのが関東の工場なら、域外にも当然影響が出ます。

こうして幅広く波及効果が生まれ、全体で見ると約1.4兆円の経済誘発効果があります。その広がりには幅広い産業に及んでいます。2016年は、2015年の爆買いが後退したので、消費が少し減っています。しかし2017年になると相当増えています。おそらく単純に見通すと、2017年の関西のインバウンド消費額は1.2兆円くらいにまで増えていると思われます。

それを前提に誘発効果を考えると、1.9兆円と計算されますので、非常に大きな経済効果となります。2012～2016年の成長率を毎年0.2%押し上げてきた計算になります。関西全体の経済が約1%しか成長していない中で、そのうちの5分の1は外国人観光客によってもたらされたものです。

2017年はもっと高いと思います。ざっくりした手元の計算ですが、インバウンドの消費は輸出に近いぐらいの経済効果を生みつつある可能性があります。



■関西の魅力はまだ引き出せる

全国で国宝・重要文化財に指定されている建造物数は約2,400件ですが、そのうちの4割が関西にあります。国宝だけを上げると、約7割が関西の都道府県にあります。関西は歴史遺産としては圧倒的です。

街並み、商店街、歓楽街、伝統芸能、

大衆芸能。食文化は大変奥深いものです。そして産業は伝統産業と先端産業があり、最近は酒蔵などの工場見学も観光コースに入っているのが産業観光のポテンシャルもあります。関西は全国一厳しい消費者がおり、安くて良質なものの、おいしいものが生き残っていく消費激戦区でもあります。これも非常に大きなポイントでしょう。

関西は今、万博を誘致しています。IR も政府で検討されています。これらは、外国人旅行者がさらに関西に来る理由を増やしていくものです。その意味でも関西はまだまだ伸びしろが大きいと思います。

インバウンドにも当然リスクはあります。今後も伸びていく余地は大きいと申し上げましたが、短期的な伸び悩みはもちろんあり得ます。海外の景気が悪くなる、為替相場で円高が起る、国際情勢が緊迫化する、自然災害や伝染病——さまざまな要因による振幅はあると思います。

従って、インバウンドに関連するビジネスを行う場合は、ある程度の落ち込みにも耐えられるほどの事業計画と財務的余裕を持つておく必要があります。しかし中期的に見ると間違いなく成長力は大きいと考えています。

■ グローバルな「Industry4.0」の潮流

インバウンドともう一つ、関西が人口減少の逆風を乗り越えていくための力になるのが「Industry4.0」（第4次産業革命）です。今後の見通しでは、一般機械が伸びてきます。製造業でIoTが使われることを意味しており、自動車も増えていくと思われます。

今までも伸びてきて

おり、これが関西の製造業にある程度よい影響を及ぼしているのですが、今後もより高い伸びを示していくという見通しがあります。データ量で見ても、これまでの伸びよりももう少し加速していくイメージが持たれています。

右側は、伸びが著しい品目の輸出動向を示したものです。2010年を100として今の生産水準を見たときに、2倍やそれに近い伸びになっているもの、コンデンサー、電池、半導体製造装置、科学光学機器、電気計測機といった品目が、非常に高い伸びを示しています。

「Industry4.0」に関連して必要となるのが伸びているわけです。

そういうものを関西がより多く生産していることを示すのが左側の円グラフです。機械産業、素材産業が関西には多く、「Industry4.0」に関係のある産業集積が関西にあるということが輸出面から分かります。

■ ハードとソフトの結合が課題

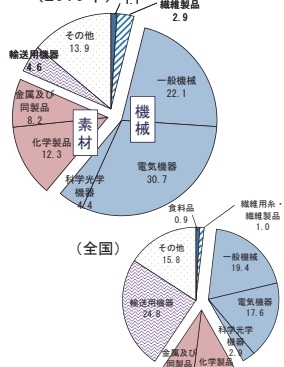
輸出の場合と全く同じことが、生産でも言えます。伸びているものの品目を見れば、「Industry4.0」に何らかの関係があるものが多く、生産の面でもやはり関西は機械と素材の比重が大きいことが分かります。

これまでは、自動車産業が全国の景気を牽引

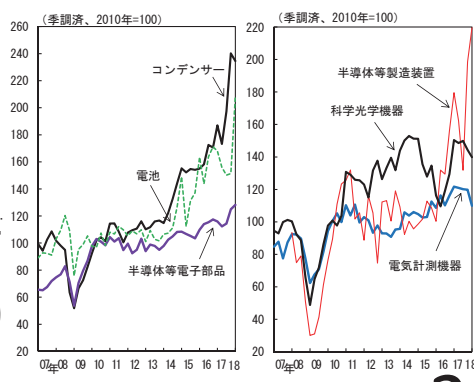
「Industry4.0」では関西の産業集積が強みになる

➤ 「IoT、AI、ビッグデータ、ロボット」や「自動車の電動化・電装化」等のグローバルな潮流は、関西産業の強みを持つ分野に幅広く恩恵。

関西の輸出品目別シェア
(2016年)



関西の輸出動向



(注) 直近の18/1~3月は18/1月の値。
(出所) 財務省、大阪税関、日本銀行大阪支店

していたため、その比重が低い関西の製造業の伸び率は全国に劣っていました。しかし近年は関西が得意とするエレクトロニクス関連の需要が世界的に高まってきているので、関西の伸びが全国を上回るようになっていきます。

これは大きな強みではありますが、さらに飛躍につなげていくためには、もともと強いものづくりに加えて、ソフト開発力が必要ではないかと思います。ソフト開発力という言葉が適切かどうか分からないのですが、デジタライゼーション（デジタル化）です。デジタル化をものづくりにどう組み合わせていくかが、おそらく今後は必要になってくるだろうと思います。

とはいえ、もともとのものづくりの基礎があることは非常に大きな強みなので、「Industry4.0」の流れは関西の経済を中期的に牽引していく要素になるのではないかと考えています。

■全国の工業生産における関西のシェア

関西が全国で地位を高めた時期が2回ありました。最初は明治維新の後、もう一つは第2次世界大戦敗戦後です。この頃は両方とも大きな変動期で混沌としていた時代。ビジネスの前提がそれ以前と大きく変わっていった時期でした。

そういうとき関西はやはり、全国に先駆けてビジネスチャンスをつかみ、発展する力を持っている地域だと改めて思います。その後はみんなキャッチアップしていくので、シェアとしては落ちていくのですが、変動期には大変強い地域だと思います。

では、今はどうなのか。明治維新や敗戦のように急激なものはもちろんありません。日本ではこれから人口が減っていきます。中国や韓国でも減っていきます。ビジネスの前提が変わっていきます。地球温暖化がどんどん厳しくなり、環境を配慮しないビジネスは成り立たなくなっているという意味で前提が変わってきています。第4次産業革命しかりです。そして、これまではどちらかというと、貿易は自由なほうがいい、グローバル化はいいことだ、という

価値観でしたが、それが少し変わってきています。

これだけのことが同時進行しているのが現在なので、ある意味大きな変動期と言えるでしょう。そのような中で関西は新しい成長の種をいち早く見つけられるという特性をもともと持っている地域だと思います。加えて、今まで申し上げてきた二つの追い風が吹いているので、このシェアを再び高めていくチャンス（手がかり）をつかみつつある状況ではないかと思います。

■企業の課題：いかに生産性を高めるか

労働生産性とは、労働投入量で付加価値額を割ったものです。付加価値額とは粗利です。生産性を上げたいときは、付加価値額を増やすか労働投入量を減らすかのいずれかが必要になります。労働投入量を減らすために、省力化投資やビジネス・プロセスの見直しといった取り組みを皆さんされておられます。

付加価値を増やすためには、利益率の高い商品になるべく提供するなどが求められます。

■生産性向上について

人口減少はどうしても重石になってしましますが、それでも増える需要や社会ニーズがあります。そこに商品やサービスをシフトさせていくことがまずは必要になります。人口が減っても増える需要とは何か。インバウンドもそのうちの一つです。外国人が来てくれれば需要が増えるからです。

あるいは、人口が減っても環境配慮は必要ですし、高齢化に対応するビジネスも増えていくでしょう。このように、さまざまな需要のチャンスはあるのです。高齢化だけをとっても社会的ニーズはさまざまです。「高齢化」を背景に、単身世帯が増えたり、シニア雇用が増えたり、いろいろな事象が起こってきます。それに対応して小分け商品の需要が高まったり、作業用ロボットの需要が高まったりなど、社会的需要が生じてきます。

このような需要を企業が見出して社会に提供

していけば、高い値段で物が売れて粗利が上
がっていきます。それ自体が生産性の向上につ
ながるのです。

働き方改革とよく言われます。P.28のグラ
フは近年の雇用増加の内訳ですが、大半の増加
が女性によるものです。男性も増えていますが
主として高齢者です。従って、女性や高齢者の
労働参加をいかに引き出していくかが成長に
って重要になってきます。

そのためにはより多様で柔軟な働き方を可能
にし、その上で幅広い属性の労働者のやる気と
能力を引き出していくことが重要な鍵となりま
す。

そして仕事のプロセスと働き方を変えるこ
と。当然、新しい技術も取り入れます。第4次
産業革命で出てきている技術を取り入れること
も課題となります。

■企業の課題

経営者の年齢別・社数構成比を見ると、経営
者が高齢化していることが分かります。健康寿
命は男性で71歳です。あくまでも平均的な話
ですが、かなり距離が近くなっています。これ
までもそうでしたが、事業承継はこれからより
切実になっていくでしょう。

一方で、後継者が不在だと言う中小企業の

たが多い。後継者をどう見つけるかが大事で
す。後継者が決まっていないうちは前向きな投
資をしようとはどうしても思えないでしょう。
従って、事業承継も生産性向上のためには重要
な要素になってきます。このように、さまざま
な生産性向上に向けた課題を企業は抱えていま
す。

■金融機関の役割について

金融機関は、貸し出しに一生懸命です。貸し
出しの前年比の伸び率は3～4%です。経済が
1%しか成長していないのにこれだけ貸し出し
を増やしているということは、かなり頑張っ
ていると思われます。

信用金庫や地域銀行の貸し出し金利はどんど
ん下がっています。一方で預金金利、もともと
ずっとゼロ金利が続いてきていたので、ほとん
どゼロの状態です。この差額が金融機関にと
っての利ざやなので、利ざやはどんどん縮小し
ています。

金融機関には、収益力という意味で負担がか
かっている状態だと言えます。そういう中で
も、3～4%に貸し出しを増やして、企業をサ
ポートしていこうとしています。

先ほど、需要創出、生産能力の向上、事業承
継など、企業の課題について触れました。金融

生産性向上②:仕事のプロセスと働き方を変える

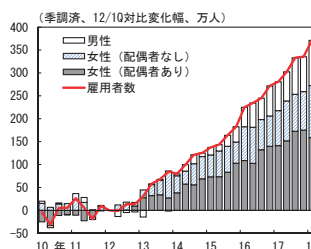
- 今後、数十年にわたり、働ける人の数是否応なく減っていく。女性や高齢層の労働参加を引き出していくことが求められる。
- 個々の企業にとっては、①より多様で柔軟な働き方を可能にしていくこと、その上で、②幅広い属性の労働者のやる気と能力を引き出していくことが、**生産性向上**の重要な要素となる。

働き方改革のポイント

- より柔軟な勤務時間、勤務地、働き方
- 女性・高齢者の就業促進
—— 子育て・介護・病気治療と仕事の両立
- 長時間労働の是正
- 仕事の内容・プロセスの見直し
- 給与体系・処遇
- 人材育成:IoTやビッグデータ、AI、ロボット等の普及に伴い、ヒトの仕事は代替されていく。
ヒトは、ロボットやコンピュータにできない、より付加価値の高い仕事にシフトしていくことが求められている。

(注) 直近の18/1～3月は18/1月の値。
(出所) 総務省

近年の雇用増加の内訳 (全国)

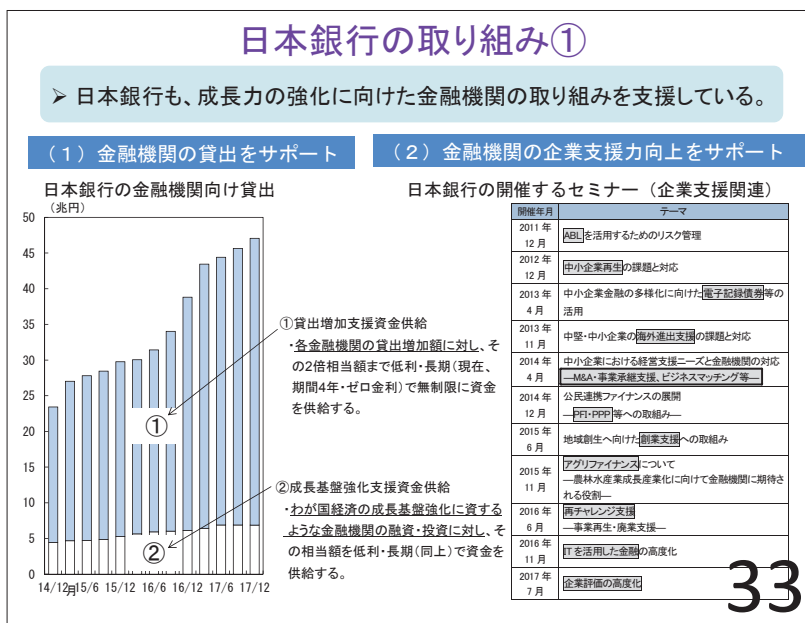


28

機関は、貸し出し以外でも、ビジネスマッチング、創業支援、新規事業支援、海外事業展開の支援、PFIやPPPなど、さまざまな形で幅広く企業を支援しようとしています。もし悩みを抱えておられる企業があれば、身近な金融機関に相談してみられるのも無駄ではないと思います。

■日本銀行の取り組み

日銀は金融機関の貸し出しをサポートしています。P.33のグラフは日銀の金融機関への貸し出しを示しています。金融機関が企業にお金を貸せば、それに見合ったお金を日銀から貸しています。これはどんどん増えてきています。



33

貸し出し以外でも、企業支援も行っている金融機関に、ノウハウの面でのサポートを行っています。さまざまなテーマでいろいろなセミナーを実施しています。

また、日銀大阪支店は、インバウンドが重要だととらえているので、インバウンド統計会議を2015年から開催しています。関西の百貨店免税売り上げ、先ほどの外国人のデパートでの

買い物額の統計は、この会議を受けて日銀が集計しています。他にもインバウンドに関係する、参考になりそうなレポートも折に触れ公表しているので、関心があればホームページでご覧ください。

私からの説明は以上です。ご清聴ありがとうございました。



関空のお膝元での宿泊需要増へ期待

共同通信社神戸支局（前大阪支社経済部）記者 千田 幸平

関西空港対岸の大阪府泉佐野市が、訪日観光客の旺盛な宿泊需要を見込んだホテルの建設ラッシュに沸いている。関空では近年、格安航空会社（LCC）の早朝や深夜の就航数が著しく増えており、空港から連絡橋を経由して15分程度で移動できる対岸エリアの利便性が注目されているためだ。特に海際にある「りんくうタウン」周辺地域は事実上遊休地化していた土地も残っており、宿泊事業者にとっても依然、魅力的なエリアとして認識されているようだ。筆者は昨年秋、こうした状況の取材に基づく記事を実際に執筆しており、当時の取材メモも参考にあらためて振り返ってみたい。

改めて説明するまでもないが、関空の航空旅客数は近年伸び続け、2017年度の総旅客数は約2,880万人に到達。これは前年度比12%増で、3年連続で過去最高を更新した。入国者数の拡大に伴い、大阪市内を中心にホテルの建設数も過去数年増え続けてきたが、それでもある金融機関の調査では、大阪市で2030年に約2万室の客室不足が見込まれるという。泉佐野市はこうした需要の取り込みを強化するため、ホテルなどを新設する事業者を対象に、最大で1億円の奨励金の交付ができる条例を既に施行している。

筆者は今春に転勤するまで大阪の経済担当記者として、航空分野を計2年ほど取材。またこれ以前には関空支局の駐在記者として、2013年から約2年間、実際に泉佐野市に居住しながら空港や周辺自治体を取材していた経歴がある。1994年の関空開港に合わせて整備されたりんくうタウンが景気低迷で企業誘致が進まず、いかに市の財政の負担となっていたかという話は、地元関係者から当時よく聞いていた。ほとんど「空き地」にしか見えない地区が多く残っ

ていた周辺エリアを歩くたび、目前に国内有数の空港インフラがあるのに、なんとかならないのだろうかと感じていたことを思い出す。

同市の宿泊需要を巡る足元の状況だが、実は2015年の段階で、市内に宿泊した外国人人数は約84万人に到達。これは全国の自治体の中で7位に位置し、意外にも関西では大阪市、京都市に次ぐ水準だった。関空にピーチ・アビエーションが就航し、「LCC元年」ともなった2012年以降、宿泊需要の伸びは顕著になったと思われる。

今春には関空に路線を乗り入れる南海電気鉄道が、約100室を備えたホテルをりんくうタウンに開業。元々はグループ企業のバス駐車場として保有していた土地との事だが、より有効な資産活用に向け用途変更を決めたようだ。周辺ではJR、南海のりんくうタウン駅至近に約800室あるホテルの開業が今後見込まれるほか、同駅から一駅大阪市内寄りの南海泉佐野駅でも、駅前広場の上部空間を立体利用する高層ホテルが2019年にも開業予定だ。このほかにも建設計画は複数存在するといい、市内一帯の風景は今、確実に変わりつつある。

関空の利用状況の好調さが各マスコミで伝えられる中、今後の関西圏全体の宿泊需要の行方はどうなるのだろうか。各種シンクタンクなどがこの種の調査を実施する中で「過剰供給になる恐れ」「まだまだ施設は足りない」等、さまざまな意見が出ているが、全体としてみれば、当面のホテル需要は堅調な推移が見込めるとの見方が大勢のようだ。関空、大阪、神戸の各空港を一体運営する関西エアポートも「3空港合わせて利用者5千万人に増やす」との目標を掲げており、今後の東京五輪の開催や、大阪万

博の誘致（成功すればだが）やこれに付随した湾岸部の IR 整備などの好材料は、海外客の流入に大きな追い風になるとみられているためだ。また国内事情としても少子高齢化による人口減が進む中、不動産関係者によれば、これまでは郊外地域のファミリータイプのマンションが建っていたような土地で、ホテルやインターネット通販の拡大に伴う物流施設などが建設されるケースが目立ってきている。さまざまな分野で国内市場が縮小に転じるという危機を前に、官民を挙げて訪日需要の拡大による市場規模の維持の努力が進められており、大規模な国際紛争や災害、疫病などのリスクはあるものの、こうした流れは今後も変わらないだろう。

泉佐野市は現在、りんくうタウンエリアで、西日本で初となるカーリング場を併設したスケートリンクの整備を目指している。長年未利用の土地が多かった周辺地区でホテル建設も含めた一体開発を進めることで、関空から大阪市方面への単なる通過点と見られていた過去からの脱却を図る狙いだ。そこには訪日客の需要のみを過度に見込む「一本足打法」ではなく、国内のスポーツ需要などを含めた調和のある発展を進めたいとの意向が伺える。

景気のいい話がが続いているが、今後に向けた懸念事項としてはどのような事が想定されるのだろうか。筆者は、大阪市中心部で進む鉄道新設計画に伴う関空へのアクセス改善は、訪日客の都市部への誘致促進との観点から、泉佐野市をはじめ泉州地域での集客に影響を与えるだろうと考えている。大阪府、大阪市、JR 西日本、南海電鉄などが関わり、大阪市中心部を南北に貫く新線「なにわ筋線」は 2031 年に開業が見込まれている。長年、関空は大阪都心部とのアクセスの悪さが指摘され続けていたが、なにわ筋線の開業により事実上、梅田周辺までの直結が可能となる訳だ。これに付随する形で、京阪電気鉄道や阪急などの事業者で別の複数の新線計画も検討されており、大阪都心部を起点に東西南北の各方面に延びる交通インフラの改善がさらに進むことが予想される。この状況は言うまでもなく、関空に入国した訪日客の大阪、京

都、神戸方面への流動をさらに加速させるものとなり、泉州地域が再び「単なる通過点」に追い込まれる可能性を示唆している。事実、南海電鉄は拠点を置く難波周辺の再開発を促進する方針を既に表明しており、新今宮などを含む界限ではホテル建設計画が続々と浮上している。一部の関係者からは、関空周辺部で将来的にも宿泊需要の確実な伸びが続くかどうかについて悲観的な見方も出ている。

都心部へのアクセス改善自体は、関西地域全体にとっては喜ばしいことであり、こうした流れを変えることはできない。では関空周辺の宿泊需要の底上げには何が必要なのか。それはやはり、地域に根ざす伝統文化など観光資源との連携や地道な PR が欠かせないだろう。やや地域はそれるが、近隣の堺市は世界遺産への登録を目指す百舌鳥・古市古墳群や茶の湯、堺の刃物など伝統的な観光遺産を一層活用し、観光客誘致を進める方針を強化している。堺以南の泉州地域にも、岸和田市をはじめとした「だんじり」文化のほか、大阪湾で水揚げされる豊かな漁業資源、また欧米の観光客に人気が高まっている紀州路方面への地理的な近さなど、宿泊需要の拡大につなげられる要素はまだ多く眠っている。

近年の訪日観光客は既に複数回日本を訪れたことのあるリピーターの割合が増えており、若年層を中心に個人旅行客が着実に増えている。団体旅行客が都市部の大型ホテルに泊まり、海外でも有名な典型的な観光地を好んで回るのに対し、こうした個人客はレンタカーなども活用し、興味が赴くまま遠隔地まで自由に動き回る傾向が強い。SNS などの発達もあり、日本人が考える観光地とはおよそかけ離れた土地が外国人に意外な人気を誇っているケースも散見される。ホテル事業者はもちろん、地元自治体や経済界が一体となり、各地域の観光資源の掘り起こしや積極的な PR を進めることで、都市部から外れたエリアでも宿泊需要をまだまだ底上げできるだろうし、国内外からの積極的な投資を呼び込む一助になるだろう。

訴訟実務にみる 空港事業者の法的責任

●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 弁護士
ANAホールディングス株式会社 上席執行役員
菅原貴与志 氏

コメンテーター
九州産業大学商学部 講師 朝日亮太 氏

I. 菅原貴与志氏（弁護士・ANA ホールディングス株式会社）のご講演

■はじめに

出席予定者リストを拝見すると、私と同業の方もお越しで、また総務・法務で法律実務に従事する方も複数いらっしゃるということです。そのような方々にとっては当たり前のことばかり申し上げますが、普段あまり弁護士の話聞くことがない、裁判なんて日曜夜の「99.9%弁護士」くらいしか知らない、という方々を中心にお話をいたします。

基本的には、法律実務、裁判の「切った張った」のお話なので、今までのご報告のようなダイナミクスがあって理論的なものでは一切ございません。肩の力を抜いて、ぼんやり聞いていただければと思います。

本日のテーマは、空港事業者の法的責任であります。航空法（Aviation Law）や、「空の法」と書いて空法などという分野がありますが、法律実務の中で航空・空港を扱うときに問題になるのは、もっぱら航空会社（エアライン）の法的責任を巡る議論です。

国際航空運送には、1999年モントリオール条約が世界の空を規律しており、これに関する裁判例や解釈はたくさん積み上がっ

ていまして、多くの議論が交錯しています。本日はこの部分ではなく、空港事業を営む方々の法的責任についてお話しします。

あまり学問的に注目されていたり、判例が累積しているわけではありませんので、空港の仕事には、こんなところに法的なリスクがあるんだということに気付いていただければ十分でございます。

■ある事件の訴状より

冒頭、ある訴状の写しを掲出しています（P.3）。1999年7月23日に ANA61便（東京～札幌）がハイジャックに遭いました。機長が

本講のポイント

- 空港事業者が法的責任を負うとした場合、その根拠とは？
- 空港事業者の負う法的責任が、なぜ他の場合よりも注意を要するのか？
- どのような事実があれば、空港の管理・運営者が工作物責任を負うのか？
- 仮に訴えられた場合には、いかなる抗弁が可能か？
- 空港内のテナントで事故が発生した場合、その責任が他に波及することはあるのか？
- 仮に空港内で事故が発生した場合、裁判所が安全対策として評価する事情にはどのような項目があるか？

はじめに... ある事件の訴状より

被告は、空港のターミナルビルを所有し、占有しているものであるから、ターミナルビルの設置または保存に瑕疵があるために他人に損害が生じた場合には無過失責任を負う（民法717条1項）。

本件事故当時、空港のターミナルビルにおいては、2階出発ロビーと1階到着ロビー（手荷物受取場）とを結ぶ階段に警備員が配置されておらず、出発ロビーと到着ロビーが自由に行き来できる状態にあった。

そのため、凶器を隠したバッグを国内の地方空港から本空港へ預託荷物として運搬させ、空港1階到着ロビーに設けられている手荷物受取場において右バッグを受け取り、盗められることなくそのまま2階の出発ロビーに回って本空港発の航空機に搭乗すれば、凶器を機内に持ち込むことが可能であり、航空機の乗客、乗員の生命身体に対し、重大な危険が差し迫るハイジャックの実行が可能であった。

被告は、前に述べたように、基から文書を送られるなどして直接上記の問題点を指摘されていたのであり、その指摘する方法によってハイジャックが敢行されるおそれがあること、さらにはそれを防止するための具体的な方策をも十分に認識していたのに、何ら有効な措置を講じていなかった。

以上からすれば、被告による空港ターミナルビルの設置または保存に瑕疵があったというほかにない。

この瑕疵に基づいて某によるハイジャック事件が発生し、これより機長は死亡するに至ったのであるから、被告は原告らに対し機長の死に基づく損害を賠償する義務を負う。

3

ハイジャック犯に刺殺されるという非常に不幸な事件でした。世界の航空史上、ハイジャック犯が直接機長を殺害したのは、この事件だけです。後に裁判になりましたが、ハイジャック犯本人は刑事裁判にかけられ、無期懲役で現在も服役中です。

一方ご遺族は、刑事裁判だけでは事件の本質が分からない、航空の安全の観点からは再発防止策が不十分だとの問題意識から、民事訴訟を提起しました。被告の第一は、航空行政・航空保安を司る国でした。二番目が航空会社。ちなみに、私は被告 ANA の主任代理人を務めました。随分以前のことで、昨日のことのようによく覚えています。

そして、三番目には、空港の保安の主体として、空港ビルが被告となりました。本件訴状のページ数は多いのですが、そのうち、空港ビルを訴えた原因が書かれたくだりをそのまま載せたものが、スライドの資料です。

最後の4行。「以上からすれば、被告による空港ターミナルビルの設置または保存に瑕疵があったというほかにない。この瑕疵に基づいて某によるハイジャック事件が発生し、これ

より機長は死亡するに至ったのであるから、被告は原告（遺族）らに対し機長の死に基づく損害を賠償する義務を負う」。

この民事訴訟は非常に長く続き、4年を越えて、最終的には判決に至ることなく和解で終わりました。したがって、判例集などには登載されていません。

このように、空港ビルだけではなく、空港で事業を営む者が、ある場面において損害賠償請求で訴えられる、法的責任を

“お白州”で追及される場面が、実は可能性としては結構あるということを申し上げておきたいと思います。

■空港事業者とは／法的責任の俯瞰

ここでの「空港事業者」とは、法的な概念ではありません。空港ビルを所有する、あるいは空港ビルを管理・運営する者はもちろん空港事業者です。大家・店子でいうと、大家の立場だけではなく、空港施設で、例えば店舗展開しているレストランや土産物店を営む、あるいは空港に出入りしていろいろなお仕事をなさっている、こうした店子的な方々も含め、「空港で仕事をを行い、営利を追求する者」を「空港事業者」

本講における 空港事業者とは

- ✓「空港等設置管理者」という用語は、国や空港会社を含むが、空港構内で事業を営む者（テナント等）は当然に含まれない。
- ✓施設所有管理者賠償責任保険の一種である「空港管理者」賠償保険では、空港テナントが被保険者となることも可能。
- ✓要するに、空港管理者なる用語は、広狭・多義的な概念。
- ✓ちなみに、航空会社は、「航空」運送事業を営む者であって、厳密な意味での「空港」事業を主体とするものではないため、「空港事業者」ではなく「運送事業者」と呼称するのが通例（航空法102条以下参照）。

そこで、本講では、
狭義の空港管理者とテナント等を含む概念として、
「空港事業者」という言葉を用いる。

4

空港事業者の法的責任の俯瞰

1 民事責任 = 人にかけた迷惑を金で償う（損害賠償責任）

(1) 工作物責任（民法717条）

建物等に通常有すべき安全性の欠如（瑕疵）があり、その瑕疵と事故による損害との間に因果関係が認められれば、建物所有者・占有者が当該損害の賠償責任を負う。

(2) 不法行為責任（民法709条）

事業者が、建物等の安全性に配慮すべき義務（安全配慮義務）を怠った過失に基づき損害が生じた場合、損害賠償責任を負う。

(3) 債務不履行責任（民法415条）

事業者との間に一定の契約関係にある者が事故により損害が生じた場合、安全配慮義務違反と因果関係を要件として、損害賠償責任を負う。

(4) 国賠責任（国賠法2条等）

(5) 名板貸し（商法14条）、その他

2 刑事責任（刑法211条・117条の2等） = 世間の非難を刑罰という痛みで表す

（国家刑罰権の発動）

3 行政責任

5

と（今日は暫定的に）呼ばさせていただきます。したがって、航空運送事業を営むエアラインはこれに含みません。

空港事業者が法律上の責任を負う、ということを経れば、大きく分けて三つの責任があります。一つは民事責任、もう一つは刑事責任、三番目が行政責任。行政責任が問題になるとは、行政法規に基づいて何らかの処分なり行政罰があるということですが、これは今日の本来のテーマから外れるので割愛します。したがって、一般的に法的責任というと、民事責任と刑事責任の二つに大別できます。

このうち刑事責任は、「あいつはとんでもない。許せない」という世の非難が高まってくると、放って置くわけにはいかないので、公益の代表者が立ち上がって国家刑罰権の発動を促します。この公益の代表者が、検察官です。検察官が裁判所に「国家刑罰権の発動をしてくれ」、「非難を痛みに変えて与えてくれ」と訴えます。刑務所に入り自由を奪われるのは痛い、罰金を取られれば痛い。このように、非難を刑罰という痛みに変化させるのが刑事責任です。

空港内で火を出した場合、刑法117条の2の失火罪になります。また、おなじみなのが、刑法211条の業務上過失致死傷罪です。空港で仕事中にどなたかがケガをした、あるいは亡くなった場合などには、こうした刑事責任が問題となります。

しかし、現実には、我々が普通に仕事していて、警察に捕まって裁判にかけられて刑務所に行くなどということは、めったにありません。要するに、我々が法的責任云々と言っているのは、刑事責任ではなく、圧倒的に民事責任のことなのです。

民事責任とは、迷惑をかけた相手に金銭で償うこと、すなわち損害賠償責任を言います。空港事業ではどのように民事責任が発生するのかに焦

点を当ててお話しします。

工作物責任、不法行為責任、債務不履行責任、国が被告の場合には国家賠償法（国賠法）があります。名板貸しという風変わった責任も、実は空港を巡って問題となる可能性があるのです。この辺りをざっと、裁判例を見ながらご紹介いたします。

■参考条文

今日のテーマで触れる条文を抜き刷っておきました。法律上、どのように損害賠償請求権が発生するのか。仮に我々が空港事業者だとすると、どのような場合に損害賠償責任を負うのか。これが議論の中心となります。

■一般不法行為の四つの要件事実

損害賠償請求の基本形は、民法の709条「不法行為による損害賠償」です。赤の他人に迷惑をかけた場合を不法行為といいます。

例えば、売主・買主、大家・店子は、契約関係なので他人ではありません。ところが、車でわき見運転をしていたらハンドルを切り損ねて、誰かを轢いてしまった。被害者と運転者とは何の契約関係もない赤の他人です。この場合が不法行為で、損害賠償請求権の最も基本的な形です。では、損害賠償請求権が発生するためには、どのような要件が必要なのでしょう。

民法709条の「請求原因」と書いてあるペー

参考条文

民法

(債務不履行による損害賠償)

第四百十五條 債務者がその債務の本旨に従った履行をしないときは、債権者は、これによって生じた損害の賠償を請求することができる。債務者の責めに帰すべき事由によって履行をすることができなくなったときも、同様とする。

(不法行為による損害賠償)

第七百九條 故意又は過失によって他人の権利又は法律上保護される利益を侵害した者は、これによって生じた損害を賠償する責任を負う。

(土地の工作物等の占有者及び所有者の責任)

第七百七十七條 土地の工作物の設置又は保存に瑕疵があることによって他人に損害を生じたときは、その工作物の占有者は、被害者に対してその損害を賠償する責任を負う。ただし、占有者が損害の発生を防止するのに必要な注意をしたときは、所有者がその損害を賠償しなければならない。

2 前項の規定は、竹木の栽植又は支持に瑕疵がある場合について準用する。

3 前二項の場合において、損害の原因について他にその責任を負う者があるときは、占有者又は所有者は、その者に対して求償権を行使することができる。

商法

(自己の商号の使用を他人に許諾した商人の責任)

第十四條 自己の商号を使用して営業又は事業を行うことを他人に許諾した商人は、当該商人が当該営業を行うものと誤認して当該他人と取引をした者に対し、当該他人と連帯して、当該取引によって生じた債務を弁済する責任を負う。

6

ジがあります(P.9)。請求原因とは、一種のカードだと思ってください。①～④の全てのカードが揃い、これらに対応する事実が立証できると、損害賠償請求権が発生します。

損害がないところに賠償はないので、まず損害の発生が要件となります(②)。その損害発生の原因となった何らかの行為、権利や利益を侵害する行為も必要です(①)。

また、原因行為と損害発生の間原因・結果の関係、因果の鎖で結ばれていることです(③)。そして最後に、権利侵害について、被告(加害者)の側に帰責事由があること、端的には故意・過失があることです(④)。

これら4枚のカードが全部揃わないと、損害賠償請求権は発生しません。1枚でもカードが足りなければ、我々が損害賠償責任にさらされることはないのです。

ところで、損害賠償請求権が発生するためには、損害の発生が必要だと申し上げました。「何を当たり前のことを言っているんだ」とお叱りを受けるかもしれません。

よく「どうしてくれるんだ! 損害賠償だ!」と怒鳴っている人がいます。このようなことを反復継続する輩が、クレーマーです。多くの場合、この人たちになぜ損害賠償請求権が発生しないかと言えば、それは損害の発生が立証できないからです。「損害賠償だ」「なぜですか?」「お前の態度が悪いからだ」とまあ、こんな風

に言うわけですが、実は世界共通のルールがあって、損害の発生は必ず請求者が立証しなければなりません。

弁護士になりたてのころは、修行がてら民事介入暴力の事件をよくやらせてもらいました。弁護士が介入すると、なぜ悪質クレーマーや反社会的勢力の連中が嫌な顔をするのかというと、「ご迷惑をかけ、本当に申し訳ございませんでした。損害賠償とおっしゃるのであれば、ぜひ損害を立証してください」

などと言われるからです。もちろん立証はできません。損害などないからです。

クレーマーや反社会的勢力に対して、謝るのはタダですから、いくらでも頭を下げておけばよいのですが、金銭的な解決はあり得ません。損害賠償請求権が成立しないところにお金を払うのは、不当な企業攻撃に金を還流することです。真つ当な企業のすることではありません。

覚えておいていただきたいのは、損害の発生とその金額は、全て請求する側にしか証明の責任がないことです。なぜなら、それが公平だからです。交通事故の事例でいうと、わき見運転で人を轢き、ケガをさせてしまった。損害が発生します。骨折して、入院費がかかりました。退院後も通院しなければならないから、さらに治療費もかかります。急な入院だったので、身の回りの品や日用品を買いました。そういった必要経費もあるでしょう。さらには、骨折だから、退院後の通院もバスや電車は無理で、タクシー利用の通院交通費がかかります。会社を休まなければならないので、欠勤減額が生じたという休業損害もあります。これらは全て損害です。

これを加害者側が証明するのは難しい。なぜなら、赤の他人を轢いただけなのに、その人が給料をいくらもらっていて、何日欠勤して有休が切れたのかどうか、どこの病院に通ってどんな治療を受けたのか、立証するのは大変だから

です。被害者側ならば、簡単に損害を立証できるため、公平の観点から、請求者が損害を立証しなければならないという理屈になっています。

この四つが、民法709条の条文には明確に定められています。1番目の要件が原因行為でした。これは「他人の権利又は法律上保護される利益を侵害した」と書かれた部分を指します。

2番目の損害は、「生じた損害」、3番目の因果関係は「これによって」。そして、4番目の故意・過失は、「故意又は過失によって」という文言で明かです。条文上の四つに該当する事実を立証していくのが損害賠償実務です。

■工作物責任（民法 717 条）は 空港事業者の法的責任の要

特に空港で事業を営む場合に問題になるのが「工作物責任」です（P.7）。まさに空港事業者の法的責任の要であると書きました。民法717条にはこう書いてあります。「土地の工作物の設置又は保存に瑕疵があることによって他人に損害を生じたときは、その工作物の占有者は、被害者に対してその損害を賠償する責任を負う。ただし、占有者が損害の発生を防止するのに必要な注意をしたときは、所有者がその損害を賠償しなければならない」と。

その下に注釈をつけました。空港施設を何らかの形式で管理している事業者にとって、特に

留意すべきは工作物責任です。

建物やスペースなどの工作物を所有している、あるいは事実上支配している者が責任の主体となります。

まずは、占有者が被害者に対して損害を賠償すると条文に書いてあります。一次的に責任を負わなければならないのは、空港の一部エリアを事実上支配をしている者、例えば店舗を運営している方、あるいは空港ビル的一部分を管理している方などです。これには但書があり、その占有者が「自分に過失はない。きちんと注意を払っている、文句を言われる筋合いはない」ということを立証できれば、責任を負わなくてよいのです。

事実上支配はしているが、きちんとやることはやっている、だから事故が起こったなどと言われても困る、ということが立証できれば、二次的に持ち主（所有者）が責任を負うことになります。この所有者には逃げ道がありません。所有者が「確かにこのビルを持っているが、私はきちんとやっている、注意を払っているから、ケガをしたあなたが悪い」といくら主張しても、責任は免れません。いわゆる「無過失責任」という重い責任を負っているのです。

■工作物責任（717 条）の要件事実

なぜこれが空港事業者の法的責任の要になるのか。請求原因とは、訴状に書かなければなら

ない法律上の要件です。民法717条を分解すると、土地工作物の瑕疵による原告の利益侵害がまず1点目。2番目は、損害の発生と損害額が立証されなければいけません。3番目には因果関係があること。そして4つ目に工作物の瑕疵について、請求を受ける側（被告）がその工作物つまり建物や建物の一部を所有または占有していること。これら4点がきれいに立証できれば損害賠償請求権が発生します。

工作物責任とは

～空港事業者の法的責任の要～

民法717条1項：土地の工作物の設置又は保存に瑕疵があることによって他人に損害を生じたときは、その工作物の占有者は、被害者に対してその損害を賠償する責任を負う。ただし、占有者が損害の発生を防止するのに必要な注意をしたときは、所有者がその損害を賠償しなければならない。

- 空港施設を何らかの形式で管理している事業者にとって、特に留意すべきは工作物責任。
- 責任の主体は、所有者・占有者（賃借人等）・管理者等 其他。
- 工作物責任が問われるのは、第一次的には占有者であり、占有者が過失がないことを証明できたときには、第二次的に所有者が責任を負う。
- ただし、所有者の責任は「無過失責任」であり、建物の設置・管理等に過失はない（要するに、十分に注意を払っていた）場合でも責任を負う。

工作物責任（民717）の要件事実

～裁判官のロジック～

1 請求原因

- ① 土地工作物の瑕疵による原告の利益侵害
- ② 損害の発生・額
- ③ ①と②との因果関係
- ⑥ ①の際、被告が当該土地工作物を占有または所有

2 抗弁

- (1) 占有者の抗弁
 - ・ 占有者として無過失（民法717条1項但書）
- (2) 所有者の抗弁
 - ・ 被告以外の者が当該土地工作物を占有している事実

8

あえて誤解を恐れずに申し上げれば、民事訴訟とは、証拠を使って裁判官を説得する“ゲーム”です。証拠とは、損害賠償請求権を発生させるような事実があったと証明できるカード。これをたくさん突きつけて、裁判官を説得し、「なるほど。4枚のカードが全部揃っているな」と思わせるか思わせないかを競うゲームなのです。

なぜ実体的真実の発見が民事訴訟では後退するのかというと、所詮は民事訴訟だからです。例えば、気の毒なお金持ちの高齢女性がいて、ろくでもない孫か甥がいたとします。彼が金融機関から借金する際、祖母あるいは叔母の判子を持ち出して保証人のところに押しました。孫か甥はトズラして金を返しません。金融機関は仕方がないので、保証人の判子が押されている女性に「返してください」と言います。

そこで、保証債務履行請求事件という裁判が立ちます。このときの争点は、女性に真実保証する気があったのか、女性が本当に判子を押したのか、という点です。しかし、金融機関の原告代理人弁護士も女性の側に立った被告代理人弁護士も、本当のところは分かりません。その場になかったからです。

実際の裁判では、双方の代理人が自分の依頼者にとって最も利益になるようなストーリーをつくります。それが本当か嘘かは分かりませんが、そのストーリーに合う事実をかき集めて

きて、事実という証拠のカードを裁判所に突きつけ、「私のストーリーのほうがすわりがよいでしょう」ということを競います。

刑事裁判でも民事裁判でも、ドラマや映画と決定的に違うのは、腕利きの弁護士が登場した途端、今まで完全に負け筋だった事件が一瞬にして劇的に勝ち筋に変わるなどということはありません。実際には裁判というカードゲームが始まったときに、ほぼ勝敗は決まっているの

です。なぜかという、強いカードを多く持っている方が必ず勝つからです。

弁護士には、法廷で巧みに証人尋問ができる技術もちろん必要ですが、一番大事なのは事実を収集できる能力です。ドラマや映画では「裁判に負けない弁護士」がよく出てきます。連戦連勝、無敗記録を持つ弁護士。堺雅人さんが出演していた「リーガル・ハイ」というドラマを覚えておられるでしょうか。古御門研介という、絶対に負けない弁護士が主人公でした。では、裁判に負けない、無敗記録なんてあり得るのでしょうか。あるわけないとお思いかもしれませんが、実はそうでもないのです。裁判に負けない、敗訴判決をもらわない弁護士はいま

ず。決して自慢ではありませんが（本当は自慢ですが）、この数年間私は裁判で負けたことがなく、今も無敗記録を更新中です。では、私は弁護士として腕が高く優秀なのか。そんなことはありません。裁判に勝ち続ける秘訣があるのです。それは、負けそうな事件は受任しないことです。私はANAで法務に携わっていますので、グループ会社の裁判では、原則として主任代理人を務めます。中には負け筋の事件もありますが、社命によりやらざるを得ません。「すみません。白星が続いているから、この事件を受けられません」というわけにはいかないのです。そんなときは、なるべく和解で解決できる

ように努めます。和解ならば敗訴になります。「菅原を相手に裁判をすると、やたらに和解したがる。あいつはカードをあまり持っていない」とお考えいただいてよいかと思います…というのは冗談ですが。

■攻められやすく守りにくい工作物責任

裁判官は、四つの要件に該当する事実があるかどうか、提出された証拠を吟味して心証を固めていきます。

工作物の瑕疵とは、建物なりスペースなりに何らかの欠陥（defect）があるということです。瑕疵によってケガをしたり、自分の財産が毀損されたりなどがあって、1,000万円や1億円といった損害額が発生します。その間に原因と結果の事実関係がどうやら見てとれる。加えて、被告が建物やスペースなどを占有していたり所有していたりする事実があれば、損害賠償請求権が立ち、要件の一つでも立証できなければ立たない。それだけのことです。

建物を所有しているかどうかは、登記簿を見れば分かります。その建物で商売を営んでいる事実なども、簡単に立証できます。損害の発生は自分で立証しなければなりません。領収書などの証憑類をまとめておけば可能でしょう。後は、工作物に瑕疵があったことを何とか立証できるカードを手に入れるだけです。建物なり

スペースに欠陥があったから自分は迷惑を被ったというのは、他の損害賠償事件に比べると、因果の鎖の連鎖が分かりやすいのです。

なかなか「この工作物を所有していません。管理なんか、商売なんかしていません」とは言えません。損害賠償を請求する側は非常に攻めやすく、守る側は大変に守りにくい。民法709条の不法行為による損害賠償請求で訴えることも可能ですが、それよりもずっと手軽に損害賠償請求権を裁判官に納得してもらえます。

原告は訴状記載の請求原因で攻めるわけですが、これに対して被告は、答弁書を出して守りに入ります。これを「抗弁」といいます。被告が占有者の場合には、717条の但書があるので、「ミスはなかった。やるべきことはやっています」、すなわち過失がないことを立証できれば責任を免れることができます。

やっかいなのは所有者です。所有者は無過失責任を負う。所有者が抗弁を立てるとするならば、「あれは別の人が占有していた。悪いのはそちら」ということくらいしか言えません。

最初にみた1999年7月23日の事件ですが、空港ビルの所有・占有関係ははっきりしているので、非常に守りにくく攻められやすい構造でした。空港ビルにとっては、我々の業界用語という「負け筋」の事件でした。

損害賠償請求権とは「金で償え」ということです。お金をもらう以上は、お金のない人に言っても仕方がない。訴える側からすれば、より的の大きな方を訴えようとするし、懐が潤っている者を相手にします。これをディープ・ポケット・セオリー（deep pocket theory）といいます。そこでの理屈は「後付け」なのです。

■工作物責任の参考裁判例

これから現実の裁判の事例を見ますが、中には「なぜこんな人が訴えられるのか」というものもあります。的が大きいがゆ

債務不履行・不法行為との比較

～攻められやすく守りにくい工作物責任～

1 債務不履行（民415）の請求原因

- ① 債務不履行（契約違反）
- ② 損害の発生・額
- ③ ①と②との因果関係
（被告の無過失は抗弁事由）

2 一般不法行為（民709）の請求原因

- ① 権利侵害
- ② 損害の発生・額
- ③ ①と②との因果関係
- ④ ①についての被告の故意・過失

工作物責任の参考裁判例 ①

1 大阪地判昭50・9・30 判例時報815号70頁

- **事実の概要**：子供3人（当時5才と2才）が母親とともに百貨店の3階から4階に至るエスカレーターから降りたときに、3歳の子供が履いていたゴム長靴がエスカレーターにはさまれて脱げたことから、7歳の子供がエスカレーターにはさまれたゴム長靴を取り出そうとして長靴に左手をかけていたところ、左手がゴム長靴とともにエスカレーターのステップとコームの間にはさまられ、負傷した事案。
- **裁判所の判断**：①事故発生当時、プレートとステップの間にすき間があって、これを埋めるべきコームと呼ばれる物が設置してなかったためにゴム長靴等がはさまれ、これを止めることができなかった。生当時案内係が監視していたにもかかわらず、たまたまに長靴等がはさまれ、これを止めることができなかった。

2 福岡地小倉支部判平4・9・1 判例時報802号181頁

- **事実の概要**：建物の3階にある美容室を訪れた客が、子供（2歳）を店内に設けられた育児室で遊ばせ、整髪終了後会計の際、店員と2〜3分話している間に、子供が、踊り場の手すりの隙間から落下転落して負傷した事案。
- **裁判所の判断**：①建物の3階部分は、女性を顧客とする美容室が入居することを前提に設計され、建築当初から、美容室内に子供連れの女性客が整髪してもらい子供を遊ばせておくための育児室が設けられており、②美容室への通路にあたる踊り場は、母親等の保護者に連れられた幼児も通行することを予定した施設として、通常有すべき安全性が要求されるから、隙間がある手すりしか設置されていない踊り場の施設・保存に瑕疵がある。

10

工作物責任の参考裁判例 ②

3 札幌地判平11・11・17 判例時報1707号150頁

- **事実の概要**：北海道に所在する大規模小売店の店外階段が、雪で凍っており、その階段を利用した顧客が転倒し負傷した事故につき、建物所有者に対し工作物責任に基づき、管理会社に対し不法行為責任に基づき、損害賠償を請求した事案。
- **裁判所の判断**：①建物所有者につき、「所有者として、本件建物を商業施設として賃貸しているが、多数の顧客の出入りが予想されるのであるから、利用する顧客に対し、安全性の確保された施設を用意し、あるいは施設の安全性を確保するように管理して本件建物を商業施設として提供する注意義務がある」とし、②管理会社には「建物の管理の委託を受けているが、多数の顧客が利用する商業施設であるから、顧客に対し、本件建物の安全性を確保するように管理して本件建物を商業施設として提供する注意義務がある」とした上で、③「建物に付属する本件階段についてみれば、野外の階段であって、雪が積もったり、氷が付着したりするから、被告らは、歩行者が足を滑らせないように安全性を確保して管理すべき注意義務があったにもかかわらず、設置したロードレーディングの、安全管理を十分行わないまま、氷を付着させて原告に利用させた過失により、本件事故が発生させた」と認定。

4 名古屋高判平14・8・22 最高裁HP

- **事実の概要**：店舗来客者が、店舗敷地内の通路部分に設置された車両進入防止用の鉄パイプに足を取られて転倒するという事故により負傷した事案。
- **裁判所の判断**：①バリエードに横渡された鉄パイプにより本件事故が発生したものであるから、その設置には瑕疵が存在するものと推定され、この推定を覆すに足りる証拠はなく、②事故当時、バリエードを要するところとして、その存在を明らかにして入店しようとする顧客の注意を促すに足りる措置が執られていなかったことから、工作物に瑕疵がある。

11

えのディープ・ポケット・セオリーによる例です。

空港を巡って工作物責任を認める判決が出た裁判例は、私が調べた限りではありませんでした。そこで、資料P.10～11には、先例的価値があると思われる裁判例を参考に載せました。

1番目の大阪地裁は昭和50年の古い裁判ですが、デパートで子どもがケガをした事案です。2番目は福岡地裁小倉支部で、美容室で起こった事案です。これも子どもの事故でした。3番目は札幌のショッピングセンターの凍結した道で買物客が転倒した事案。4番目の名古屋高裁もショッピングセンターの事案です。

■「瑕疵」の認定（請求原因）

このように工作物責任は、多くの人が比較的自由に出入りできる、人がたくさん集まるような場で、「あの建物を所有しているから、管理しているから、看板が大きいから、お金がありそうだから」といって訴えられるのが実態です。工作物に瑕疵がなければならぬ、建物なり、管理するスペースなりに欠陥がなければならぬ、そこが裁判上では非常に大きな争点になります。

P.12の2項目に、最高裁が瑕疵をどう考えているかを記載しておきました。「営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、これに基づく占

「瑕疵」の認定（請求原因）

- 建築物内における事故の場合は、建物に瑕疵（通常有すべき安全性の欠如）があるかどうかが法的責任の有無に大きく関わってくる。そして、この瑕疵の有無は、一般的抽象的に捉えるのではなく、具体的・個別に判断されている。
- この点、最高裁は、營造物責任の事例などで、「營造物の設置又は管理の瑕疵とは、營造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、これに基づく占有者・所有者の責任については、その過失の存在を必要としない」としつつ、「營造物の設置又は管理の瑕疵があったとみられるかどうかは、当該營造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的に、個別に判断」と明示している（最判昭45・8・20）。
- 建物等内での事故に係る裁判事例では、瑕疵（安全性の欠如）の有無の基準は、次の要素によって異ってくる。
 - ① 建物等の利用目的による属性
...たとえば、住居など特定の者のみの利用が想定されるものか、商業ビルなど不特定多数の者の利用が想定されるものか。
 - ② 利用者の属性
...たとえば、もっぱら高齢者などが使用するのか、顧客の存在が当然予想されるのか。
 - ③ 予想される利用態様
...たとえば、スポーツ施設において、単純なレジャー用か、本格的な練習での利用が前提とされているか。
- では、空港施設における瑕疵とは？
- 原則的には、不特定多数の利用者が想定される以上、一般の商業施設やホテル等と同等の安全性が確保された設備を用意すべきであり、それを満たさない場合には「瑕疵」ありと解釈されよう。
- ただし、航空機運航の安全性に関わる部分（たとえば、一般旅客の導線上）については、事業者にとって、より厳しく認定されるのではないかな。

12

安全配慮義務（占有者の抗弁）

- 建物等内で事故が発生した場合、建物占有者の責任を否定する根拠（抗弁事由）として挙げられるのが、安全配慮義務に違反していないという事実である。
- 訴訟実務においては、
 - ① 事故の予見可能性をまず判断し、
 - ② それが認められれば、結果回避可能性があるか（どのような措置をすれば結果が回避できたか）を考慮し、
 - ③ その結果として、当該結果回避の義務を怠ったことが認定されれば、安全配慮義務違反（過失）と評価される。
- したがって、配慮すべき「安全」についても、抽象的一般的に決まるものではなく、具体的に事故の態様や事故が発生した建物等の属性といった「事実の積み重ね」により判断される（無過失の評価根拠事実）。

13

有者・所有者の責任については、その過失の存在を必要としない」としつつ、「營造物の設置又は管理の瑕疵があったとみられるかどうかは、当該營造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的に、個別に判断」します。

最高裁の示す判断基準は、大抵こうです。要するに、いろいろな要素・事実を総合的に勘案する。総合的に判断すると言いますが、具体的に建物のどんな事故で瑕疵があったと認定されやすく、あるいは認定されなかったかを整理したほうがよいと思います。それがP.12の3項目に書いたところ。最後に「では、空港施設における瑕疵とは？」という項目ですが、空

港施設に関する裁判の事例が集積していないなかで、ショッピングセンターなどの裁判例にかんがみると、次のようなことだろうと思います。

原則的には不特定多数の利用者が想定されるので、一般の商業施設、デパートやショッピングセンター、あるいはホテルなどと同等の安全性が確保された設備を当然用意すべきでしょう。したがって、空港施設で事業を営む立場からいえば、消火なども含めてショッピングセンターやホテル程度の安全措置は講じておく必要があります。逆にこれすら設置していなければ、裁判所には「欠陥がある」と認定されやすいことになるでしょう。

ただし、航空機運航の安全性に直接・間接に関わるようなところは、ショッピングセンターとは話が違うので、裁判所も厳しく認定するでしょう。通常払っている注意義務を尽くせば許してもらえるかどうかと言えば、ショッピングセンターの例とは違うと思います。

■名板貸しの成立事件

～テナントの事故に関し～

名板貸しは、民法ではなく商法の規定です（14条）。会社法にも同様の規定があります。「自己の商号を使用して営業又は事業を行うことを他人に許諾した商人は、当該商人が当該営業を行うものと誤認して当該他人と取引をした者に対し、当該他人と連帯して、当該取引によって生じた債務を弁済する責任を負う」。

ある商人が別の商人に「私のブランドを使っているですよ」というものです。私が「『菅原屋』というブランド使っているよ」と、別の商人に「菅原屋」で商いをすることを認めます。もし

名板貸しの成立要件

～テナントの事故に関し～

商法14条： 自己の商号を使用して営業又は事業を行うことを他人に許諾した商人は、当該商人が当該営業を行うものと誤認して当該他人と取引をした者に対し、当該他人と連帯して、当該取引によって生じた債務を弁済する責任を負う（権利外観法理）。

- ① **外観：** 商号の使用の許諾を受けた者（名板借人）が独立して営業または事業を行うこと（外観の存在）
 - ✓ 商号の同一性→まったく同一の商号を使用する場合に限らない。
 - ✓ 営業・事業の同種性→取引の相手方が名板貸人の営業と誤認するおそれのある「特段の事情」がある場合には適用。
- ② **責任：** 商号使用の許諾（本人の帰責原因）
 - ✓ 取引一般公衆が誤認するような外観作出についての帰責の程度が問題。
 - ✓ 黙示の許諾でもよいが、誤認されやすい状態を是正する作為義務を負うような者に限る（単なる黙認は「商号使用の許諾」とはいえない）。
- ③ **信頼：** 第三者の誤認（外観への信頼）
 - ✓ 相手方は善意・無重過失であればよい（通説・判例）。

14

「菅原屋」と名乗った、菅原屋ではない者が誰かに迷惑をかけたとき、彼にお金がなければ、損害賠償請求をしても意味がありません。そこで、ブランドを貸した者も一緒に責任を負ってください、というのが名板貸しの責任です。

本当はそうではないが、見た目がそうなら、見た目に応じた法的責任を負えというわけであり、これを権利外観法理といいます。

要件は三つです。一つ目は、真実はそうではないが、あたかもそのような外観があること（虚偽の外観の存在）。二つ目は、それについて「『菅原屋』を使ってもいいよ」とOKするなど、当の本人に責められるべき事由があること（外観作出に関する帰責性）。三つ目は、迷惑をかけられた人間が「だって、『菅原屋』さんだと思ったから」と信頼したこと（外観への信頼）。

つまり、外観、責任、信頼という三つの要件が揃うと、商法14条に基づいて、ただ菅原屋はブランド貸しをしただけなのに、借りた者のところで何か事故があると、その責任を負わねばなりません。テナントの事故などによく使われる理屈です。

条文には「商号」と書いてあるので、登記上の商号と一致していることが原則ですが、必ずしも同じ商号を使っていなくともよい、と解釈されています。

菅原屋が足袋を商っていて、菅原屋のブラン

ドを名乗る者が、足袋は商っていないが靴下を売っている、といった同種性がある場合には、これも同様に適用されることになっています。

商号を許諾する、というのは、「使ってもいいよ」というのが典型ではありますが、黙示の許諾でもかまいません。はっきり「いいよ」と言っているわけではないが、「まあ、認めてやっている」というような場合でも「許諾」に該当します。ただし、単なる黙認は商号を許諾したとはいえません。そして、相手が「本当は『菅原屋』じゃないんだよな」ということを知っている場合もダメです。そのことについて善意・無重過失でなければなりません。

■判例にみる名板貸し

～店子の責任は大家の責任？～

名板貸しについては、平成7年の最高裁判決があり、これが割りとショッキングな事例なのです（P.15）。

忠実屋さんの屋上の、忠実屋の「ち」の字も名乗らない、全く関係のないテナントのペットショップで、インコが売られていました。そのインコが病気を持っていたのです。それを購入したお宅でお子さんにインコの病気がうつり、亡くなったという非常に痛ましい事件でした。そこで、「店子の責任は大家の責任である」として、名板貸しで忠実屋を訴えたのです。

判例にみる名板貸し

～店子の責任は大家の責任？～

1 最判 平7・11・30 民集49巻9号2072頁

● **事案の概要：**スーパーマーケット（甲）の屋上でペットショップを経営していた者（乙）が買物客に対して負った債務不履行責任に関し、商法14条の類推適用により甲の経営会社が名板貸人と同様の責任を負うとされた事例。本性では、甲は自社の商号使用をテナントに認めておらず、商号使用の許諾も、乙による甲の商号の使用もなされていない。

● **裁判所の判断：**甲の経営するスーパーマーケットの店舗の外部には、甲の商標を表示した大きな看板が掲げられ、テナントである乙の店名は表示されておらず、乙の出店している屋上への階段の登り口に設置された屋上案内板や右階段の踊り場の壁には「ペットショップ」とだけ表示され、その営業主体が甲又は乙のいずれであるかが明らかにされていないなど判示の事実関係の下においては、乙の売場では、甲の売場と異なった販売方式が採られ、従業員の制服、レシート、包装紙等も甲とは異なったものが使用され、乙のテナント名を書いた看板が取り付けられており、右店舗内の数箇所に設けられた館内表示板にはテナント名も記載されていたなど判示の事情が存するとしても、一般の買物客が乙の経営するペットショップの営業主体は甲であると誤認するのやむを得ないような外観が存在したというべきであって、右外観を作出し又はその作出に関与した甲は、商法14条の類推適用により、買物客と乙との取引に関して名板貸人と同様の責任を負う。

2 大阪高判 平28・10・13 金商1512号8頁

● **事案の概要：**ホテル内のマッサージュ店の過失で重大な人身傷害が発生し事案。

● **裁判所の判断：**施設を利用する一般客に与える営業の一体性という外観の存在を認定し、前記最判平7・11・30と同様、ホテルに名板貸人の責任を類推適用した。

15

このケースでは、忠実屋の「ち」の字も名乗っていないので、商法14条がそのまま適用されません。本来は忠実屋が責任を負うはずはないのですが、裁判所は次のように判断しました。

「甲（忠実屋）の経営するスーパーマーケットの外部には、甲の商標を表示した大きな看板が掲げられ、テナントである乙（ペットショップ）の店名は表示されておらず、乙の出店している屋上への階段の登り口に設置された屋上案内板や右階段の踊り場の壁には『ペットショップ』とだけ表示され、その営業の主体が甲又は乙のいずれであるかが明らかにされていない」ことが認められています。忠実屋は商号を許諾していないし、事実関係でも忠実屋が営業しているかどうかははっきり分からない。

裁判所の判断の5行目には、「乙の売場では、甲の売場と異なった販売方式が採られ、従業員の制服、レシート、包装紙等も甲とは異なったものが使用され、乙のテナント名を書いた看板が取り付けられており、右店舗内の数箇所に設けられた館内表示板にはテナント名も記載されていたなど判示の事情が存する」。

つまり、どう見ても別の人が経営しているのだろう、忠実屋とは関係ないのだろうと分かるような事実関係であった。にも関わらず、「一般の買物客が乙の経営するペットショップの営業主体は甲であると誤認するのやむを得な

いような外観が存在した」と、ここで急に事実認定が転換し、忠実屋は責任を負いなさい、という結論を導きました。

条文の正確な文言解釈からすれば、かなり難しい判断だったと思います。しかし、お子さんが死亡している痛ましい事件にもかかわらず、ペットショップには賠償能力がないことから、忠実屋にいわば消費者保護的・社会政策的な観点から責任を認めたものと考えられます。ちなみに、最高裁の判例は法律と同じ効果があるので、判例変更されない限り、この考え方は踏襲されます。

このように店子の責任を大家が被ることがあるのは、現実の裁判では必ずしも理屈ばかりがまかり通るわけではないからです。事実という証拠のカードさえ揃えば、ポケットの深い者も標的にして、賠償請求で狙い撃ちされる場合もあるのです。したがって、どこから弾が飛んで来るか分からない。自分は全然関係ないと思っていたテナントの事故で責任を負うことがあるかもしれません。

また、航空会社の責任で運航便が大幅遅延し、空港内が混雑して大混乱が生じた場合でも、その原因の一つに空港施設の不備や管理の不手際をあげつらえば、いくらでも損害賠償請求の理屈が立つわけで、空港事業者が火の粉をかぶることもあり得るのです。

安全対策の法的なポイント

～裁判所が安全対策として評価する事情～

- ① 建築関連法規に従っていること
- ② 業界内で共通認識されている基準等にしていること
(業界団体の指針、監督官庁の通達、ガイドラインなど)
- ③ 具体的な事故対策（危険防止）の取組み
 - ✓ 危険箇所への立ち入りが容易にできないような設備の設置
 - ✓ 危険行為の禁止等の警告・注意書の掲示等
 - ✓ 高度な危険が内在する施設設備においては、人的な監視体制の確保
 - ✓ 専ら特定の会社等の従業員等のみの利用に供される施設等であれば、安全教育の実施状況
 - ✓ その他建物の利用目的、利用状況に応じ通常予想できる範囲内での危険への対処

(国土技術政策総合研究所「建物事故予防ナレッジベース」)

16

施設賠償保険 (Premises Liability Insurance)

▶ 空港事業者の法的責任を填補するために、施設賠償保険（空港管理者賠償保険）を付保することが検討できる。

▶ 施設賠償責任保険とは、

- ① 施設の安全性の維持・管理の不備や、構造上の欠陥
- ② 施設の用法に伴う仕事の遂行

が原因となり、

他人を負傷させたり（対人事故）、他人の物を損壊したり（対物事故）したために、被保険者が法律上の損害賠償責任（legally liable）を負担された場合に被る損害を補償する保険（保険期間中に発生した事故が対象）。

17

■安全対策の法的なポイント

／施設賠償保険

そこで裁判所が安全対策としてどのようなことを求めるかは、P.16を読んでいただければ分かるとおりです。

また、空港の駐車場を管理するなら自動車管理者賠償責任保険、建物を管理する場合には施設賠償保険（Premises Liability Insurance）等、保険商品でリスクヘッジをきっちりしておくことも重要だと思います。

ちなみに、どこから弾が飛んで来るか分からないのは、空港事業と密接な関連のあるエアラインも同様で、私たち航空運送事業者は、

航空保険（aviation insurance）という担保範囲（coverage）の広い保険を付保して航空機を運航しております。その中には空港賠償（airport liability）という条項も加えているのが通例です。

皆さまのご期待なりご要望に沿うお話ができたか、はなはだ心もとない限りではございますが、私の持ち時間も終わりとなりました。本日は誠にご清聴ありがとうございました。

Ⅱ. 朝日亮太氏（九州産業大学）によるコメント

■はじめに

私はLCCの研究をしています、使っているツールが経済学です。テーマが「訴訟実務にみる空港事業者の法的責任」であり、私の専門とどこが重なるのだろうかという疑問を持たれる方もいるかもしれません。そういったなかで、このような機会をいただけたので、私なりに経済学的観点からみた、空港事業者にとっての訴訟リスクについてお話できればと思っています。それに関連した経済学的な論文をご紹介します。

専門外のところも出てくるので、「これは違う」といったところがありあば、先生方にフォローいただければ幸いです。

■交通経済と法的ルール

私は交通経済学が専門です。「法的ルール」という書き方をしていますが、法と経済の関係にはどのようなことがあるのか、といったところをまず考えました。「適切な法制度を作ることは、経済活動にとって重要なインフラ」である。「ルールを明確化して、どのような権利があるのかが明確に定められることにより、両者ともより望ましい取引をすることが可能になる」といわれます。

また、「コースの定理」と呼ばれる有名な定理があります。取引費用が十分に小さいとき、権利と境界や所在が明確で約束が強制されるのであれば、法的ルールが権利をどのように割り当てるにしても、最終的な資源配分は変わらない、という定理です。

誤解を恐れずに端的に言

うと、取引は当事者に任せておけばどうにでもなる、最適になる、という話です。実際には権利関係は明確ではないわけです。その中で法は、権利関係を明確化することで、当事者間の交渉を円滑に図るルールを設定することであり、それによって取引費用を軽減できるところに大きな役割がある、という話のご紹介です。裁判所の役割はそのようなところに関連しているということです。

話を戻します。法というと非常に抽象的ですが、法のもとでの規制です。航空のみならず、交通産業は、法のもとで規制されてきました。経済学のテキストにはどれも載っている話ですが、市場の失敗によって政府が産業に介入し、最適な資源配分を実現しようとしているという根拠のもとで規制されてきました。市場の失敗の要因としては「自然独占・公共財・外部性」

交通経済と法的ルール①

- ◆「適切な法制度を作ることは、経済活動にとって重要なインフラ」
 - ルールを明確化して、どのような権利があるのかが明確に定められることにより、両者ともより望ましい取引をすることが可能になる
 - ・柳川(2006)
- 交通産業は、法制度のもとで、規制されてきた。
- ・経済理論的根拠:「市場の失敗」
- ・{自然独占・公共財・外部性}

法とコースの定理

- ◆コースの定理
 - ・「取引費用が十分に小さいとき、権利の境界や所在が明確で、約束が強制されるのであれば、法的ルールが権利をどのように割り当てるとしても、最終的な資源配分は変わらない」(飯田(2016))
 - ・「法は、権利関係を明確化することで、当事者間の交渉の円滑化を図るルールを設定する事。それにより、取引費用を軽減できる」(小祝(2005))
- 裁判所の役割
 - ・「明確な権利の初期設定を行うこと、当事者間の交渉を円滑化するルールを作ること」

交通経済と法的ルール②

- 経済的規制(参入・退出規制、運賃規制)
- 社会的規制(安全規制・環境規制)

- コンテストابل市場理論
 - 経済的規制の緩和

です。外部性は騒音などもからんできます。

私たちの分野の中では、法的な規制を経済的規制と社会的規制という大きな二つのくりに分けています。経済的規制とは、参入（新しい事業者が入ってくる）・退出（やっていた事業者が出て行く）規制、運賃にからむ規制です。社会的規制とは、安全や環境に関わる規制のことです。2000年代、この経済的規制の緩和が非常に大きく取り上げられていました。私たちの研究の一つのフィールドとして、経済的規制が緩和されたときに、例えば産業の経済的成果がどう変わるのか、といったことを研究していました。

そういったなかで「コンテストابل市場理論」などを聞いたことのある方もいると思います。ここで経済的規制を緩和したら、産業の競争が激しくなって一緒に苦戦してしまうのではないかと、とか、競争が激しくなって、輸送事業者は安全の方に気を向けなくなって事故が増えるんじゃないか、といったような議論もありました。

■空港の運営主体

ここからは、本日のテーマに沿った話です。従来からの空港の運営主体は公的部門、つまり国や地方自治体が担ってきました。いろいろなテキストを参考にすると、その根拠は主に二つあります。まず空港と呼ばれるものは、地域独占であること。周りに競争相手がほとんどおらず、その事業者だけがやっている。そうなってくると、着陸料や施設の使用料は1社独占なので非常に高く設定するのではないかと、そうすると利用者が来なくなる、だから規制してそれを抑えるのだという根拠。

もう一つが安全保障上の理由。もし誘致の際に、外国の資本が空港を所有している場合、空港を使わせてくれといったときに何かしらの支障が生じる可能性があるからで、国などが持ってそのような場合に備えようというものです。こういった根拠のもとで国や地方自治体が所有してきました。

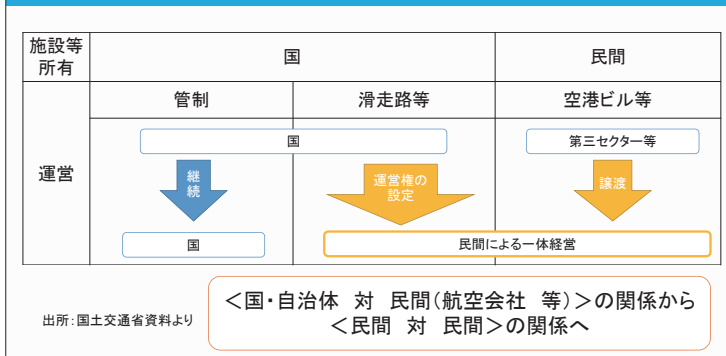
空港の運営主体

- 従来からの空港の運営主体

- 公的部門:国・地方自治体

- 根拠①:空港の地域独占
- 根拠②:安全保障上の問題

空港経営改革の流れ①



ポイントの一つは、空港が国や自治体の持ち物だったときは、関係性は国・自治体対民間（航空会社やテナント）でしたが、それが改革によって民間対民間になるという大きな変化があることです。もちろん、コンセッションの中にも国や自治体も関与するので、場合によっては、コンセッション事業者は国と民間の板ばさ

■空港経営改革の流れ

このようななかで、近年空港経営改革が行われています。これまで国や自治体が持っていた滑走路等を民間に委託して、民間による一体経営に置き換えているというのが空港経営改革の一つの流れです。これによって着陸料の設定が民間でできるようになり、ビルとの一体経営ということで、柔軟な新しいビジネスを可能にしています。

みになってしまうリスクもあると思います。

既に実施済や、これから実施予定の空港がさまざまあります。2016年度の1日当たりの乗降客数のグラフをつくりました。空港によって利用者に非常に大きな差があります。そして、さまざまな空港の経営が民間に委託されるという流れのなかで、需要に大きな違いがある。これをすれば絶対成功するというモデルではなく、空港によってさまざまな事業モデルが登場

空港経営改革の流れ②

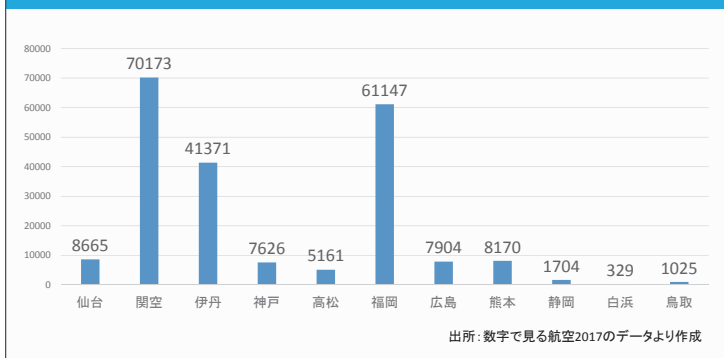
◆実施済・来年度実施

・仙台空港、関西国際空港・伊丹空港・神戸空港、高松空港

◆今後、実施予定

・福岡空港、北海道内の空港、広島空港
・熊本空港、静岡空港、南紀白浜空港、鳥取空港

平成28年度1日当たり乗降客数(人)

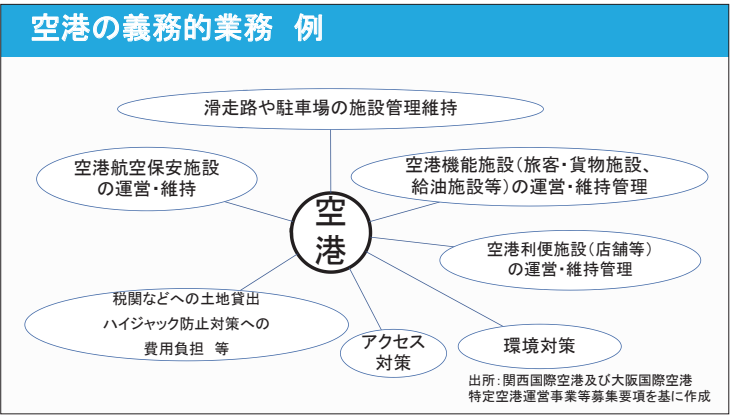


してくると思います。需要にばらつきがあるのでその空港に合った経営が行われていくことになるでしょう。例えばこの空港にはこのような問題がある、だからといって別の空港にも必ずしも当てはまるというわけではない、非常に複雑な問題にはなってくるだろうと思います。

■空港の義務的業務の例

空港の運営権が民間にいくというところで、空港の義務的業務を簡単に図式化しました。私はそれほど空港を専門にやっているわけではなく、今回いろいろ調べたのですが、非常に多岐にわたって事業者が責任を持つようになることが、改めて確認できました。

さらに付け加えて言うなら、これだけ責任を持ってさまざまな業務に取り組まなければならない、イコールさまざまな会社や人と取引する、イコール何かを訴えられる、どこから火の粉が降りかかるか分からない状況が、背景にあります。



空港経営改革

◆**空港は地域独占**

- ・空港施設料・旅客ターミナルの施設使用料に対し独占価格を設定する可能性
- ・サービスの質が低下する可能性
- ・関係業種に対する優越的な地位

■経済的規制により独占価格設定を防止する必要

■イギリスBAAでは、プライスカップ規制が課される。

空港

航空会社

商業事業者

■空港経営改革

地域独占に焦点をしばって、リスクや法とのからみをお話します。基本的に経済学では、独占ということあまりよいイメージがありません。ここに書いたようなデメリットがよく言われます。例えば空港使用料、ターミナル使用料は、自分のところしか空港がないので、うちの空港を使いたければこれだけお金を払ってください、と独占価格を設定する可能性があります。

また、周りに競争相手がいないからと、サービスの質が低下する可能性があるのではないかと いわれます。そして関係業種に対する優越的な地位。自分しか取引相手がいないのだからと多くのことを取引相手に強制する、というようなところ です。

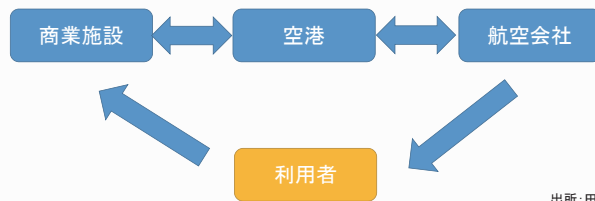
独占価格の設定に関しては、経済的規制によって防止する必要があります。イギリスでは、プライスカップ規制という形で価格の上昇に歯止めをかけるというやり方がとられています。

■空港の二面性

ただ、この辺りも少し議論があります。慶應大学の田邊先生の論文から引用してみました。空港の二面性の話です。空港は、航空会社と商業施設を相手に商売を行います。別々の商売相手があり、しかも航空会社と商業施設が関連し合い、航空会社のお客が増えると空港を使う利用者も増え、そこで営業している商業施設でもお客が増えて儲かります。この関係性を空港の二面性といいます。

こういった二面性のあるケースにおいて、1997年の論文の中では、例えば航空需要が商業施設の価格と独立した関係にあれば、商業施設は民営空港の航空系運賃に

空港の二面性



出所: 田邊 (2015)

- 空港は、航空会社と商業施設に異なるサービスを提供している。
- 航空旅客の増加は、商業施設にとって好影響(正の外部性)を与える。

二面性市場に関する研究

- Zhang and Zhang(1997)
 - 航空需要が商業施設の価格と独立した関係であれば、商業施設は民営空港の航空系運賃に値下げ圧力を与える
- Flores – Fillol et al (2014)
 - 小売サービスの製品差別化の程度が小さいほど、小業者間の競争が激しくなることで空港の魅力が上昇するため、着陸料が上昇する(顧客が魅力的な空港から逃げないため)

(田邊 (2015)より)

値下げ圧力を与えているといっています。つまり、独立した関係であれば空港は独占的価格をつけないということで、法による規制はいらないと。

このような示唆に富む論文もある一方で、空港の中の商業施設の小売がよい競争を始めた場合、民間の空港事業者は着陸料を上げるという示唆をした論文もあります。要するに、下の事例なら、運賃が上がるので規制はしたほうがよいといっているわけです。いろいろな資料を見ると、欧州の主要空港を見ると、民営化された空港は着陸料を高めに設定する傾向があるという話もあります。

■サービスの質(安全)への意識

航空会社が民営化した場合に「利益優先にして安全に対する投資を怠るのではないか」という議論が起こったと

きに出された二つの論文です。

一つ目の論文は、競争がきちんと働いていれば、航空会社の場合飛行機が落ちればお客が乗らなくなって商売が終わってしまうので、しっかり安全投資も頑張りますよという示唆に富むものです。

二つ目は、今回の話に関係しそうな論文です。こちらの方が先に出されました。航空会社の収益性と安全性の相関について検証した論文

サービスの質(安全)への意識

- Rose(1992)
 - 経済的規制の緩和が航空会社の安全性に及ぼす影響についてのサーベイ
 - 無限繰り返しゲームにおいて、競争があり企業が質の高いサービスをする限りにおいて、ブランドが形成され、消費者もそれを選択する
- Rose (1990)
 - 航空会社の収益性と安全性の相関について検証。
 - 大規模な航空会社には相関は見られなかったが、中小規模の航空会社については相関がみられる。

(手塚 他(2008)より)

ですが、大きくて資金に余裕がある航空会社については安全性と収益性、例えば収益性が悪いから事故を起こす、といった関係性は見られなかったが、小さい航空会社ではその相関がみられたという話です。

■事故数と重大インシデント数の推移

規制緩和後に果たして事故が増えたのかという話ですが、グラフからも分かる通り、規制を緩和した後に事故が大きく増えることはないということです。先日、ANAの安全教育センターにお世話になることがあり、安全に対する取り組みを拝見しました。非常に大変な努力をされており、これなら大きな事故などは起きにくいだろうと思いました。

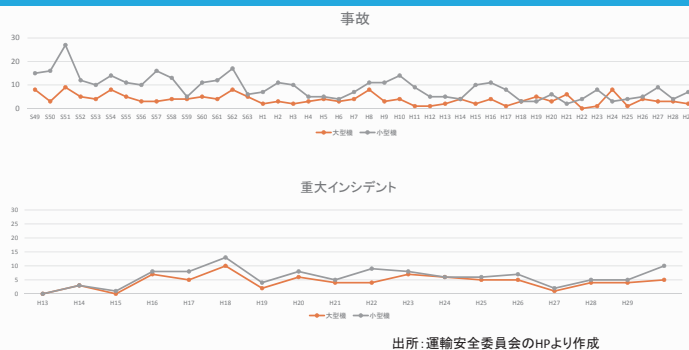
ただ、先ほども言いましたが、下の方の論文の話で、資金的に余裕がない空港のケースだったら、果たして、これについても少し関係してくるのではないかと、というところの示唆があるのかと思い、この場に出しました。

■海外の事例

独占というキーワードで二つの事例を紹介します。イギリスのコベントリー空港事例は、航空会社が空港を買収した案件です。航空会社が仮設ターミナルの建設を行いましたが、「勝手につくるな」と地元自治体に提訴されました。地元との調整がなかなかうまくいかなかった事例ですが、最終的に航空会社が「もういい」と言って2008年に定期便が廃止になってしまい、しばらく空港のサービスが止まりました。空港がその地域になかなかないので、何かあったときには全体に影響が波及するという事例でした。

二つ目はフランスのオルリー西空港です。空

事故数と重大インシデント数の推移



海外の事例

◆コベントリー空港(イギリス)

- ・航空会社(トムソンフライ航空)による空港買収案件
- ・仮設ターミナル建設を巡り、航空会社が高等裁判所に提訴される。
- ・その後も地元自治体との調整が難航し、2008年定期便廃止

寺田(2016)より

◆オルリー西空港(フランス)

- ・空港公団と航空会社グループが談合し、他の航空会社に同公団が運営する離発着補助公務(給油や清掃等)の利用を強制するとした。
- ・この決定に対し、競争委員会が優越的地位の濫用禁止原則に反することを認定。

木村(2012)より

港公団と航空会社グループが談合し、他のグループ外の航空会社に同公団が運営する離発着補助公務(給油や清掃等)の利用を強制しました。最終的には、競争委員会(公正取引委員会のようなもの)が優越的地位の濫用に当たると判断しました。空港も、さまざまなところで競争などの観点から訴えられたり何かを言われたりすることがあるという例です。

■空港に関する訴訟

空港に関する訴訟にはどんなものがあるのかいくつか調べてみました。なかなか見つからなかったのですが、あくまでも空港に関連するという意味で四つの訴訟を紹介しています。

一つ目は、空港における給油行為差し止め訴訟。ある認定事業者が、普通ならそこから給油するのですが、そこが少し高いのではないかと、自前で用意したところから給油しました。そこで認定事業者が「それはおかしいのではないか」として訴訟を起こしました。

空港に関連する訴訟

- 空港における給油行為差し止め訴訟
- 空港における新聞卸売に関する訴訟
- 建物明け渡し請求訴訟
- ハイジャック事件に関連した損害賠償訴訟

二つ目は、これは空港事業者が訴えられたものではないと思いますが、空港において、大手数社が共同で出資して卸会社をつくり、空港に卸するときはそこがほぼ独占している状況がありました。従来からいた事業者が「それはどうか。今まで自分たちがやっていたのに、なぜ独占するのか」と、差し止めを申し立てた裁判です。

三つ目は、空港内のテナントがなかなか立ち退かないので、「立ち退きなさい」と訴えた裁判。四つ目は、先ほどの講演にもありました1999年のハイジャック事件にからんだ損害賠償訴訟です。

これらの事例から、わかるのは、空港で何かあったら、空港はどこからでも訴えられる可能性があるのだということです。私自身、調べながらそのような感想を持ちました。

■空港に関する最近の話題

先ほどもインバウンドのお話がありましたが、海外からの人が非常に増えています。そんななか、空港の保安はこれから大丈夫なのか。昨今新聞などの報道でもありますが、例えば見送りの人でも制限区域に入れるようにしましょう、という話があったり、

一度保安を通った人が逆走するといった案件があったり、一旦何かあったら、ということで空港にからんでくる話もあるのではないかと思います。

また、首都圏における発着枠の増加。飛行機が飛ぶ回数が増えるので、事故もしくはイベントが起こるリスクも上がってくると思います。私は福岡にいますが、最近天神の辺りで再開発が進んでいます。福岡空港は街の中にあるので、高さ制限があり、高い建物が建てられません。天神地区の再開発のときに特区をとって高さ制限を緩和するといったことに基づいて再開発が進められています。こういったことも法的なリスクに関係しそうなのでご紹介しました。

以上で、空港事業者がこれから遭遇するかもしれないリスクについてのご報告とさせていただきます。ありがとうございました。

空港に関する最近の話題(将来的なリスク?)

- ◆ 利用者の増加と空港保安
 - 制限区域内侵入
 - 空港保安区内への見送り
- ◆ 首都圏における発着枠の増加
- ◆ 福岡市・高さ制限特区



空港と地域 長崎県諫早の過去・現在・未来



株式会社MK総合研究所
幕 亮 二

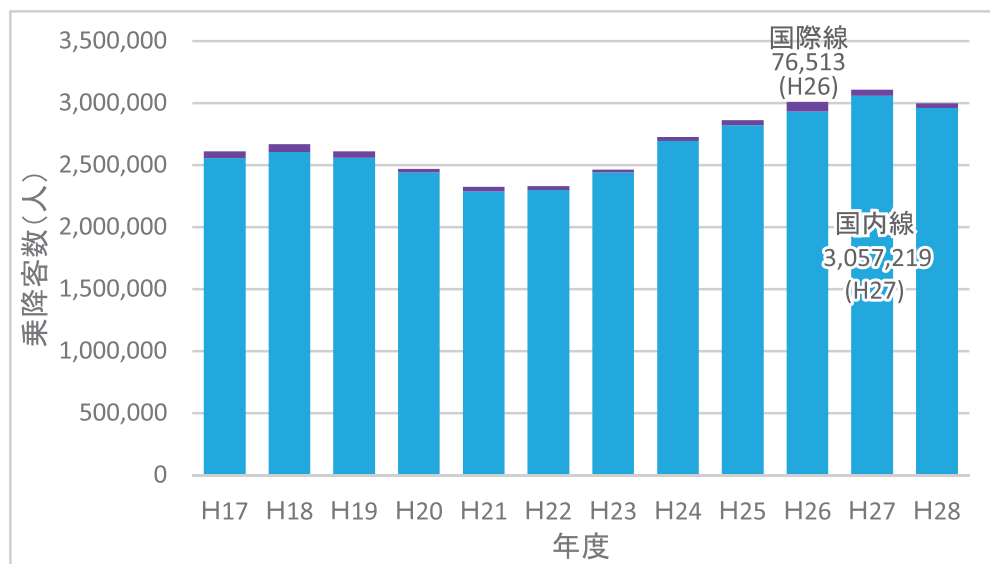
(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

1. はじめに

「諫早^{いさはや}」と聞いて、航空・空港と関係の深い地域と想起される方は少ないだろう。おそらく長崎県内の方々も、県内で航空・空港と言えば、長崎空港のある隣の大村市の方を連想されるのではないだろうか。しかし、諫早市には過去、そしてその延長線上にある現在、我が国の航空産業において重要な機能が存在する。

長崎空港は、諫早市の北東約14キロメートルに在り、諫早市内からは車で30分弱の距離と近い。1975年に世界初の海上空港として誕生した長崎空港（新空港）は、3,000メートルの滑走路1本を有する国管理空港である。国内線乗降客数は約300万人で推移しているが、国際線乗降客数は平成26年度の76,513人をピークに伸び悩んでいる。国土交通省は、自治体等が誘客・就航促進の取組を行う地方空港を「訪日誘客支援空港」と認定し、総合的な支援措置を講じることとしており、長崎空港も同認定を受けている。国際線就航を通じた訪日客誘致の取組の拡大に向け、地元自治体・経済界による今まで以上の取り組みが急がれている。

図 長崎空港の年度別乗降客数の推移



資料)「年度別空港管理状況調書」国土交通省

2. 過去（戦時の乗員養成飛行場とその跡地に建つ遊園地）

現在「諫早^{いさはや}」の名を全国的に有名にしているのは、諫早湾における干拓事業を巡る報道だろう。しかし、そもそも諫早の干拓事業は、1989年に着工した国営干拓事業の遥か昔、江戸時代以前からの長い歴史がある。もともと山岳、丘陵地帯であった諫早湾沿岸で、少しずつ遠浅の海を干拓しながら水田を造った、長い年月の先人の努力の結果、現在、県下最大の穀倉地帯である諫早湾の平野が広がっている。諫早市内には、このような干拓の歴史を誰でも無料で学べる施設が複数存在する。なかでも干拓地に立地する諫早干拓資料館では、干拓地の見学コースも用意されており、情報公開・共有に向け継続的な取り組みがなされている。

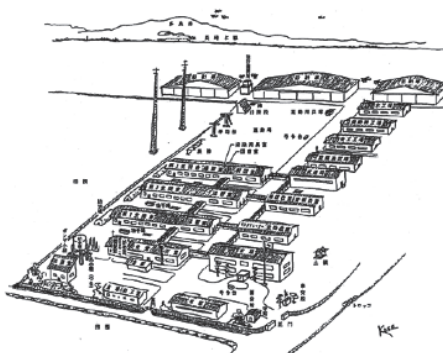
同資料館を管理し干拓見学ツアーの企画・催行を行っているのは、株式会社県央企画という第三セクターであり、同施設を含む諫早ゆうゆうランド干拓の里全体の管理運営を市から受託している。諫早ゆうゆうランド干拓の里は、平日は園児団体客や子供連れの市民が、伸び伸びと遊び憩う場として愛されており、ゴールデンウィークや夏休みには、各種のイベントで大賑わいとなる市内有数の集客拠点である。

子供連れで賑わう同地には、ひっそりと「諫早海軍航空隊顕彰碑」が建っている。この地にはかつて飛行場とパイロット養成所があった。飛行場の名は「小野島飛行場」。1940年（昭和15年）当時、通信省航空機乗員養成所として干拓地での建設が始まった。土木工事のために、中学生含め周辺の学生は夏休みを返上して工事に参加し、近郊の婦人会その他各団体も献身的な奉仕作業を行ったという。1937年（昭和12年）には日中戦争、1941年（昭和16年）には太平洋戦争が始まる。同地で飛行訓練が開始されたのは、飛行場完成を待ち、1942年（昭和17年）10月であったとのことで、同年6月ミッドウェー島沖海戦における大敗以降、航空戦力大増強の一環として航空機搭乗員の養成が急ピッチで進められた時期に当たる。

このような切迫した状況下、同施設は海軍が接收することとなったが、海軍の練習航空隊を収容するには狭隘であり、滑走路、格納庫を始めとして、隊舎、庁舎、その他の施設の拡張・増設のため、隣接の農地が買収され場内は大幅に拡張されたとのことである。飛行場31万坪、養成所2万坪の大規模な施設であったと、諫早海友会会長竹下計治氏の、市立小野中学校生徒に対する講話要旨「まぼろしの諫早海軍航空隊」に記載がある。

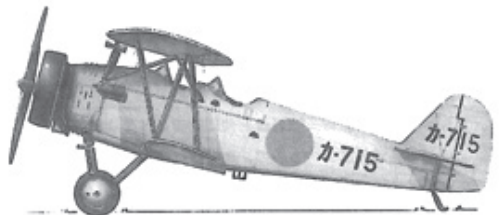
飛行訓練に使用されたのは、九三式練習機という複葉機（主翼を二枚に分けて上下に配置した飛行機）であった。同機の羽根は布張りでありオレンジ色に染められていたため、干拓農地の空を舞う姿は、まさに同機の通称「赤とんぼ」を思い起こさせたに違いない。

図 長崎地方航空機乗員養成所鳥瞰図



資料）「長崎航空機乗員養成所」古瀬孝より

図 九三式練習機「諫早海軍航空隊史」



資料）諫早市海友会より

3. 現在（航空機産業に生きる技術の集積）

諫早市の現在の航空との関わりとして、中核工業団地内に立地する、ANA コンポーネントテクニクス株式会社の存在は特筆すべきものである。同社は、ANA グループの装備品整備部門であったANA アピオニクス株式会社、ANA エアロテック株式会社、ANA 長崎エンジニアリング株式会社という、それぞれの分野で専門性を有する三社が統合し、2012年に設立されたANA グループの新しい装備品整備会社である。

本社は東京、羽田空港内にあるが、その他の事業所は諫早市にある長崎事業所だけであり、同事業所では、油圧・空圧装備品など航空機用装備品等の修理及び改造業務を行っている。従業員は、大村や佐世保等県内工業高校だけでなく、航空関連専門学校の卒業生が全国から集まっている。

空圧装備品の代表として、エンジンの圧縮空気を活用した空調制御装置や翼の防氷装置等があり、油圧装備品には、機体姿勢を制御する操舵面の作動装置、航空機の脚の格納装置等がある。また、発電機は航空機全体に電力を供給する重要な装備品の一つであり、B787のような新型機材では必要とする電力が大きく発電機も大型化している。

同社長崎事業所が諫早市に立地した理由として、単に空港と近距離の工場立地適地であったというだけでなく、ANA グループと長崎県との継続的で良好な関係や、当地の技術集積との関係が挙げられる。

統合されANA コンポーネントテクニクス株式会社となった三社のうち、最初に諫早に設立されたのがANA 長崎エンジニアリング株式会社であるが、同社が諫早市において設立された背景には、同市内の優秀なめっき技術を有する事業者の存在がある（ANA コンポーネントテクニクス株式会社は、2014年にランディングギアの修理改造事業を新設分割実施し、同事業部門はSPP 長崎エンジニアリング株式会社として、同じく諫早中核工業団地内で操業している）。

耐蝕性の求められるランディングギア等、精密機械部品の耐久性を高めるための加工として、表面処理（電気めっき）加工の技術が重要であり、諫早市内には高い表面処理技術を有し、ボーイング社の認定工場でもあるミカローム工業株式会社が在り、地元の技術集積の中心となっている。

ミカローム社は終戦の前年1944年に諫早市において操業を始めているが、本市の高いめっき加工技術の集積は、これを必要とする船舶や航空機関連産業等軍需への対応に、起源を発するものであったと考えられる。大村空港（旧長崎空港）のあった場所は、1941年に第21海軍航空廠^{ごうくうしょう}と呼ばれる、航空機の製造拠点^{てん}が立地していた場所である。

技術の集積は一日にして成らず。航空機との関わり^{いま}の現在に着目することで、改めてこの地の歴史的な背景が、新しい産業誘致の決め手となる技術集積を生み出す基盤となっていたことに気付かされる。

4. 未来（諫早を若者が集う国際交流の拠点に）

諫早干拓の潮受け堤防の水門が閉じられたのは、1997年（平成9年）4月14日。既に20年を経過した現在、矛盾する二つの司法判断を根拠に、制裁金が国庫から支払われ続けている。しかし、合意形成に最も重要な、関係者一同が円卓に着く見通しは未だ立っていない。

人間の営み^{なりわい}や生業は、自然・環境を少なからず変質し、これを元に戻すには不可逆的^{とぎ}と思えるほど膨大な時間と費用が必要となる。「時間が解決する」と言う、極めて無責任な物言いに聞こえるかも知れないが、大事なことは解決を見るまで、全ての人が営みや生業を続け得ることである。自然の恵みが本当に不可逆的に変質してしまわぬよう、手を入れ続けるには、人と金（人材育成と投資）が必要である。

長崎県では、オランダ型農業の技術習得、実態等の現地調査やオランダの栽培技術を県土の栽培条件に合わせた技術へ改良するための事業に取り組んでいる。オランダ型の植物工場は、ICTを用いて高度な環境管理を実現した、太陽光型植物工場である。高温多湿な日本の気候に合ったシステムにするには、データの蓄積と分析の過程が必要である。しかし、ここ数年の九州の夏の猛暑やスコールのような集中豪雨は、既に温帯より亜熱帯の気候に類似している。九州の土地に合う植物工場制御システムのチューニングに留まらず、当地における農業分野の技能実習は、アジアからの実習生にとって、帰国後の自国における事業展開に、直接的に役立つだろう。

長崎県内事業所における外国人雇用者数は、平成25年以降増加を続けている。在留資格では技能実習が約半数を占め、国籍別には中国（平成28年10月時点での外国人雇用者数全体の25.2%）に次いでベトナム（同22.3%）、フィリピン（同20.0%）と東南アジア諸国からの雇用者が多い。農業・林業部門の県内外国人雇用者は、平成28年10月時点で392名も居る。とくにベトナム等東南アジア諸国出身の雇用者が増加しているとのことである。

オランダ型の施設農業をアジア・モンスーン型に適用する研究開発に、是非アジア各国出身の技能実習生とともに取り組み、彼等に帰国後自国の農業生産性の向上に貢献してもらおう。そして、その若者と家族が、長崎空港発着の国際線を利用し、空港の活性化と地域の活性化が相乗効果を生む将来に期待している。

【参考文献】

『諫早を若者が集う国際交流の拠点に』『ていくおふ』No.148 2017 株式会社 ANA 総合研究所

関西国際空港 2018年4月運営概況（速報値）

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

○発着回数 15,692 回（前年同月比 105%）

国際線：11,769 回

（前年同月比 108%）

国内線：3,923 回

（前年同月比 99%）

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 105%の 15,692 回を記録しております。国際線については前年同月比 108%の 11,769 回を記録しております。

○旅客数 2,534,106 人（前年同月比 113%）

国際線：1,983,808 人

（前年同月比 115%）

国内線：550,298 人

（前年同月比 105%）

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 113%の 2,534,106 人で、うち国際線の旅客数は前年同月比 115%の 1,983,808 人と、いずれも 4 月として過去最高を記録しております。国際線の外国人旅客数は前年同月比 117%の 1,497,940 人となっております。

○貨物量 73,561t（前年同月比 107%）

国際貨物：72,064t（前年同月比 107%）

積込量：34,816t（前年同月比 111%）

取卸量：37,248t（前年同月比 104%）

国内貨物：1,497t（前年同月比 92%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 107%の 73,561t と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5月21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4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	1,443,067	108.1	21.2	1,206,606	103.9	19.5	236,461
管内	949,005	108.9	13.9	911,511	106.1	14.7	37,494
大阪港	355,892	122.1	5.2	386,802	101.9	6.2	△ 30,910
関西空港	453,340	98.1	6.6	312,459	108.2	5.0	140,881
全国	6,822,290	107.8	100.0	6,196,313	105.9	100.0	625,978

【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	453,340	98.1	6.6	312,459	108.2	5.0	140,881
成田空港	935,935	104.5	13.7	992,055	108.7	16.0	△ 56,121
羽田空港	31,511	67.6	0.5	58,606	82.8	0.9	△ 27,095
中部空港	84,837	105.7	1.2	89,788	107.5	1.4	△ 4,951
福岡空港	29,170	29.9	0.4	33,713	89.6	0.5	△ 4,543
新千歳空港	2,743	105.7	0.0	1,460	111.7	0.0	1,283

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	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5月	694,010	22,390	687,550	22,180	285,620	9,210	266,410	8,590	1,933,590	62,370
平成30年累計	3,402,280	22,530	3,384,630	22,420	1,444,110	9,560	1,412,090	9,350	9,643,110	63,860
前年同期	2,825,060	18,710	2,794,690	18,510	1,346,370	8,920	1,311,120	8,680	8,277,240	54,820
対前年同期比	120.4%		121.1%		107.3%		107.7%		116.5%	

※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

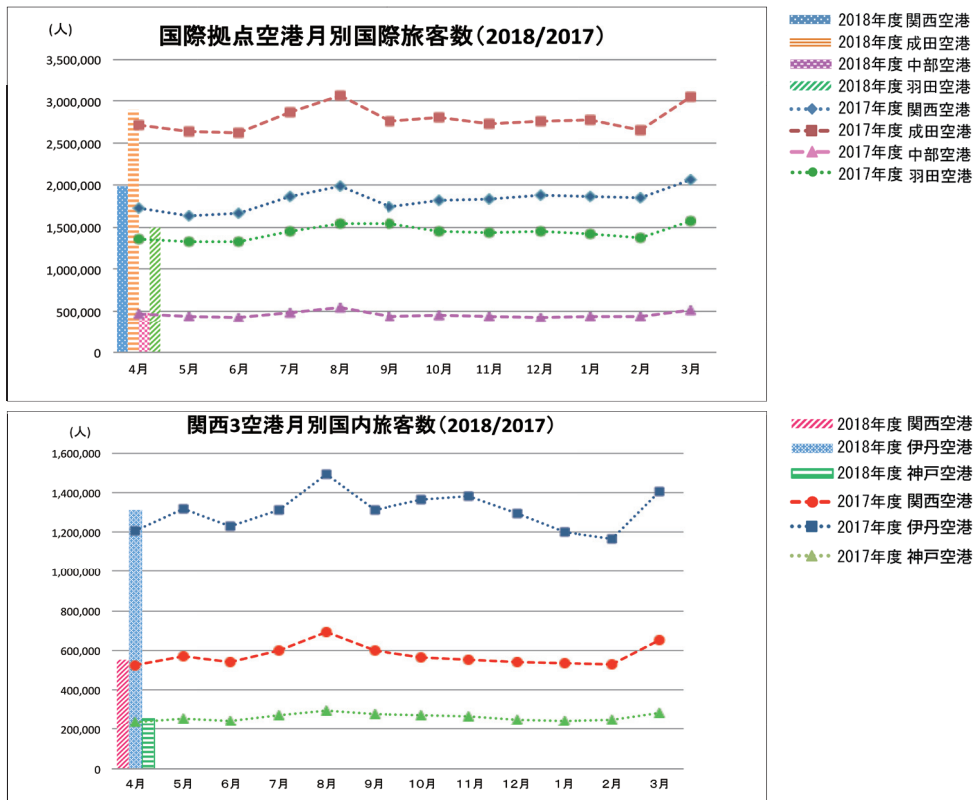
2018 年 4 月実績【速報】

区 分	空港名	国 際 線	前 年 同 月 比	国 内 線	前 年 同 月 比	合 計	前 年 同 月 比
発着回数 (回)	関西 3 空港	11,769	107.6%	17,517	100.1%	29,286	103.0%
	関 西	11,769	107.6%	3,923	99.2%	15,692	105.4%
	大阪(伊丹)	0	0.0%	11,318	99.6%	11,318	99.6%
	神 戸	0	0.0%	2,276	104.5%	2,276	104.3%
	成 田	16,722	103.1%	4,231	95.7%	20,953	101.5%
	中 部	3,227	93.5%	5,091	101.5%	8,318	98.2%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,983,808	115.1%	2,114,870	107.5%	4,098,678	111.1%
	関 西	1,983,808	115.1%	550,298	104.8%	2,534,106	112.7%
	大阪(伊丹)	0	—	1,311,592	108.6%	1,311,592	108.6%
	神 戸	0	0.0%	252,980	108.2%	252,980	108.2%
	成 田	2,898,182	106.5%	573,684	98.7%	3,471,866	105.1%
	東京(羽田)	1,496,207	108.2%	5,295,213	107.5%	6,791,420	107.6%
	中 部	489,600	103.5%	462,647	105.2%	952,247	104.3%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	72,064	107.3%	11,879	98.0%	83,943	105.9%
	関 西	72,064	107.3%	1,497	91.7%	73,561	106.9%
	大阪(伊丹)	0	—	10,382	99.0%	10,382	99.0%
	成 田	199,164	105.3%	—	—	199,164	105.3%
	東京(羽田)	51,992	105.9%	58,201	94.2%	110,193	99.4%
	中 部	16,192	110.9%	1,669	82.8%	17,861	107.5%

注 1. 羽田の発着回数と成田の国内貨物量は速報で公表していないため掲載していない。

注 2. 神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。

注 3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



関西空港調査会からのお知らせ

○第3回航空空港研究会（2018年6月4日開催）

「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～」
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）

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）

○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諸属性に対する利用者選好確率の測定」

吉田 雄一郎 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」「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

さくらんぼ・栗&柿+めだかの庭

▶ 13年前の誕生日に植えた柿は、3年目に数個初結実、以降、豊作（70～120個）と不作（20個程度以下）を繰り返して、今年是不作のおそれあり。さくらんぼは2年目の去年、なんと1個だけの初結実、3年目の今年は成長し、10数個は超える見込み、もちろん美味。同じく3年生の栗は昨年初結実（栗9個inイガ5個）から今年は単独で栗ご飯を期待。いずれもホームセンターで1本数百円、相性良しの2種1本ずつを超過密庭に植えただけ、ほったらかしでも至って順調、の優れたもの。

▶ 一方のヒメダカは、酷暑にも“ヤゴ”の猛襲にも“大阪南部の北部”なりに厳しかったこの冬の、数度の結氷にも文句も言わずじっと耐え、春を迎えて積極性がでた1～4年生まで計319匹。現在、ほぼ1匹／1Lの概ね理想形で7つの“池”に分住、つまり“満杯”なのにこの季節、続々と抱卵中、さてさて今年はいかがいたしましょう。
(by S-3)

北前船寄港地・船主集落

荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間

(神戸市、高砂市、新温泉町、赤穂市、洲本市)



工楽松右衛門旧宅



昨年度、日本遺産に認定された「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」について、今年度、兵庫県内から5市町（神戸市、高砂市、新温泉町、赤穂市、洲本市）が新たに追加認定されました。

北前船は、江戸時代中期から明治時代にかけて、北海道から日本海、瀬戸内海を経由して大阪までの航路の各就港地で商品を売買しながら結び、兵庫県内で寄港地となった兵庫、高砂、坂越、諸寄などの経済や文化に大きな影響を与えました。

これらの各寄港地には、淡路島に生まれ、兵庫津で廻船業を始めた高田屋嘉兵衛や、帆布製造の始祖として知られる高砂生まれの工楽松右衛門の関連施設が点在するほか、坂越や諸寄では、その街並みに当時の面影を感じることができます。

高田屋嘉兵衛公園
日露友好の像

■問合せ先 兵庫県観光振興課 TEL: 078-362-3317
ひょうごツーリズムガイド <http://www.hyogo-tourism.jp/>

●発行
●発行

2018年6月20日

●印刷
●印刷

一般財団法人 関西空港調査会

〒543-0021 大阪市天王寺区東藏前町1番9号
TEL (06) 6767-0800 URL <http://www.kar.or.jp>