KANSAI 空港レビュー

No.483
2019.2

KANSAI 空港レビュー

FEB 2019 No. 483

CONTENTS

1 巻頭言
関西の更なる活性化に向けて
松本　正義

2 各界の動き

3 講演抄録
都心・三宮の再整備
今西　正男

27 プレスの目
浮き彫りになった関西3空港の課題
東本由紀子

29 航空交通研究会研究レポート
低費用航空会社（LCC）の変化と地方における可能性
朝日　亮太

33 データファイル
・関西国際空港2018年12月運営概況（速報値）
・関西国際空港2018年暦年運営概況（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］　2018年12月分
・大阪税関貿易速報［関西空港］　2018年暦年分
・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12月

【表紙写真】「マレーシア航空　A380」

マレーシア航空の A380 です。
関空に運航していないため見られない機体です。これは 2 月初旬、成田国際空港の降雪による航空機のスリップ事故のため A 滑走路がクローズされ、ダイバートで関空に着陸したマレーシア航空 MH88 便です。
また、A380 としては製造累計 100 機目の機体です。
翌日、成田国際空港に向けて出発するところです。

撮影：柴﨑　庄司

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

巻頭言

関西の更なる活性化に向けて

公益社団法人関西経済連合会
会長　**松本　正義**

まず、大阪・関西での開催が決定した2025年の国際博覧会（万博）につきまして、皆さまの多大なるご支援を賜りましたことにこの場を借りて御礼を申し上げます。万博の成功に向け全力を尽くしてまいりますので、引き続いてのご協力・ご参画をお願いいたします。

昨年は大型台風や地震など大規模災害が多数発生し、関西も大きな被害に見舞われました。特に関空においては、これまで経験したことのない、空港機能停止に至る甚大な被害を受けたことは記憶に新しいところです。しかし、関係者の懸命のご努力により、関空は驚くべきスピードで復旧をいたしました。関西の自治体や経済界も観光インバウンドの回復に関西観光本部や関西国際空港全体構想促進協議会などを通じて精力的に取り組み、現在では前年を超える旅客者が来訪するまで回復をしております。

我が国では、本年6月にはG20が、秋にはラグビーワールドカップ、2020年には東京オリンピック・パラリンピック、2021年にはワールドマスターズゲームズ関西などの国際イベントが目白押しであり、今後ますます観光客の増加が見込まれます。関西が「Look West」※の視点で活力を取り込んでいく上で、今後更なるアクセス強化は必要不可欠だと考えております。

今後、開通予定の広域交通インフラとして、2030年度開業予定のなにわ筋線、高速道路ミッシングリンクである淀川左岸線延伸部、大阪湾岸線西伸部、リニア中央新幹線、北陸新幹線などがあります。これらが開通することで関空と鉄道のアクセス、3空港間のアクセス、空港と港のアクセスなどが改善され、関西の拠点性はますます高まり、「アジアのゲートウェイ」としての重要性が増すことで、関空の果たす役割は更に高まるものと思われます。今後はより一層広域的、長期的な視点で、関西全体の陸・海・空総合的な交通インフラを活用していくことが必要です。

また昨年4月には関西エアポート社による3空港一体運営が開始されました。民間の知恵とノウハウを生かし、関空の第2ターミナルの拡張、最新のセキュリティシステムの導入など、旅客ニーズをとらえた様々な取り組みが見られます。今後も関西エアポート社には空港の持てる力を更に大きく発揮させ、関西経済の発展に貢献して頂けるものと期待をしております。

昨年12月には関西3空港の最適活用について改めて議論するために「関西3空港懇談会」を約8年ぶりに開催いたしました。私からは議論の原則として、「安心・安全の確保」、「短期・中期・長期に分けた時間軸の視点」、「地域との共存・共栄、環境面への配慮」、「利用者利便性の視点」の4点を踏まえて議論することが重要であると申し上げました。引き続き懇談会では3つの空港を通じて関西経済が向上するよう議論をしてまいります。

今後も関経連は、関西エアポート社、関係自治体と連携しながら、関空の発展、関西全体の航空需要の拡大に貢献してまいります。関係者の皆様には、当会の活動に引き続きのご理解、ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

※Look　West…関経連中期計画の基本概念の1つで、関西から見て東にある東京への一極集中を嘆くのではなく、西のアジアに目を向けるという視点。

2019年1月1日～1月31日

各界の動き

関西3空港

●兵庫県知事、万博「関空さばき切れない可能性ふまえた空港活用を」

関西広域連合長の井戸敏三兵庫県知事は1月24日に大阪市内で開いた関西経済界と同連合の意見交換会で、2025年の大阪・関西万博開催時に「関西空港だけで（訪日客を）さばき切れなくなる可能性が高いのではないか、ということを踏まえた関西3空港の有効活用」が重要だと指摘した。

関西国際空港

●厦門航空、杭州線を増便、デイリーに

厦門航空は、関西～杭州線を1月1日から毎日運航に増便した。2018年10月28日に週5便で開設したばかり。機材はボーイング737-800型機を使用する。

●エムシードゥコーがデジタル広告の独占的運営権を獲得

世界215以上の空港で屋外広告を手がけるジェーシードゥコーと三菱商事の合弁会社、エムシードゥコーは1月3日､関西エアポートとデジタル広告の権利に関する10年契約を締結した。関西･大阪両空港内にある74基のすべてのデジタルパネルのデザイン、設置、運営を管理する。

●年末年始、ハワイ・アジア方面が好調

日本航空、全日本空輸、格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは1月7日、関西空港の年末年始（12月28日～1月6日）の国際線の利用実績を発表した。アジア・ハワイ方面が好調だった。日本航空が期間限定で増便したハワイ線が55％増えるなど、前年同期比18％増の2万7,000人、ピーチは5％増の3万8,000人。全日空は機材の小型化の影響もあり、約1万3,000人と3割減った。

●2018年の貨物、3年ぶり減

大阪税関関西空港税関支署が1月9日発表した2018年の関西空港の貨物の総取扱量（速報値）は前年比0.1％減の81万3,775tで、3年ぶりに前年を下回った。9月の台風21号による被災で大幅に減少したが、貨物機能が回復して年間ベースでは微減だった。関西エアポートの利用実績でも貨物の取扱量は1％減の約83万tだった。

クリック！

貨物取扱量の伸びにブレーキがかかってきた。大阪税関によると被災前の8月が11.3％増だったのに対し、11月は1.1％、12月は0.1％にとどまる。関西エアポートの統計でも8月まで輸出は2けたの伸びを維持していたが、10月以降は1けたにとどまっている。台風の影響が一部で残っているのに加え、米中貿易摩擦の影響で中国向けが落ち込んでいるのが響いている。全国ベースでも12月まで中国向けは4か月連続でマイナスとなっている。

●中国民航局、2社3路線を許可

中国民用航空局は 1 月 8 日付で関西空港と中国を結ぶ 2 社の 3 路線の開設と 1 社 1 路線の増便を許可した。海南航空は、海口線を 2 月から週 3 便、西安線を 3 月から週 3 便で運航する。LCC の春秋航空は 2 月から瀋陽・寧波線を週 7 便運航する。山東航空は 2 月から青島線を週 7 便に増便する

●春秋航空、広州線を開設、2月1日から毎日運航

関西エアポートは 1 月 10 日、春秋航空が関西～広州線を 2 月 1 日に開設すると発表した。エアバス A320 型機（180 席か 186 席）で、毎日運航する。これにより春秋航空の関西発着路線は 9 路線に拡大する。関西～広州線は、中国南方航空が週 14 便を運航しており、春秋航空を合わせると週 21 便体制になる。

●ネパール直行便、年内にも就航

河野太郎外相は 1 月 9 日、訪問中のネパールでギャワリ外相と会談し、2007 年 5 月以降なかった日本とネパールの直行便を再開させることで合意した。早ければ 2019 年内にもネパール航空が首都カトマンズと関西空港を結ぶ見通しだ。

●2018年の出入国者数、過去最高の2,222万人

大阪入国管理局関西空港支局は 1 月 10 日、2018 年の関西空港における出入国者数（速報値）が前年比 6％増の 2,222 万 4,990 人で過去最高を更新したと発表した。外国人の出入国者数は 7％増の 1,525 万人で全体の 7 割を占める。9 月の台風による被災で通常運航できない期間があったにもかかわらず、旺盛なインバウンド（訪日外国人）需要で前年を上回った。

同日に年末年始（12 月 21 日～ 1 月 3 日）の出入国者数（速報値）も発表し、前年比 7％増の 96 万 6,290 人だった。渡航先では韓国、中国、香港が人気だった。

●中国国際航空、4路線を新設へ、温州やフフホトなど

中国民用航空局は中国国際航空が関西空港への 4 路線の新規開設を 1 月 14 日までに届け出たと発表した。天津線を週 7 便で 2 月から、温州線を週 4 便で 2 月から、武漢線を週 3 便で 2 月から、大連～フフホト線を週 2 便で 3 月から運航を開始する。

●連絡橋、3月に上下各2車線に

西日本高速道路会社は 1 月 18 日、台風 21 号によるタンカー衝突で損傷、撤去した関西空港連絡橋下り線の橋桁 2 か所について、2 月 12、13 日に再設置すると発表した。3 月前半にも対面通行規制が解除され、上下線とも 2 車線となる。撤去した当初は旅行需要の多いゴールデンウイーク前の完全復旧を目標にしていたが、前倒しになる。一時撤去した中央分離帯を再設置する工事を経て 4 月前半にも完全復旧させ、上下 3 車線ずつの通行に戻る。

●海南航空が深圳線を週3便運航

関西エアポートは 1 月 18 日、中国・海南航空が 2 月 2 日、関西～深圳線に週 3 便で就航すると発表した。海南航空の関空路線は 2008 年夏期スケジュールで北京線を運休して以来の再就航となる。関空からの深圳路線は週 15 便に拡大する。機材はボーイング 737-800 型機（164 席）。

●着陸機からオイル漏れ、滑走路を2時間閉鎖

1 月 18 日午後 8 時 5 分ごろ関西空港に着陸した台北発のタイガーエア台湾 212 便、エアバス A320 型機に機材の不具合が見つかり、滑走路上で停止して調べたところオイルが漏れていた。清掃のため 2 本の滑走路のうち B 滑走路が午後 10 時まで閉鎖された。

●2018年の輸出額、6％減

大阪税関が 1 月 23 日発表した 2018 年の関西空港の輸出額は前年比 6.0％減の 5 兆 3,073 億円。車載やスマホ向けのコンデンサーのほか、通信機が中国向けに減少した。輸入総額は前年比

0.4％減の 3 兆 9,256 億円。台風 21 号による被災で一時、空港機能が低下したことが響いた。

近畿 2 府 4 県の輸出額は前年比 3.5％増の 17 兆 1,947 億円だった。07 年以来 11 年ぶりに過去最高を更新した。輸出額から輸入額を引いた貿易収支は 1 兆 7,895 億円の黒字。

●中国国際航空、成都線を毎日運航に

中国国際航空は 1 月 21 日から関西～成都線を週 4 便増便し、毎日運航とした。機材はエアバス A320 型機（158 席）を使用する。

●2018年の旅客数、過去最高の2,894万人

関西エアポートは 1 月 25 日、関西空港の 2018 年の利用状況（速報値）を発表した。総旅客数は前年比 3％増の 2,894 万人と過去最高を更新した。9 月の台風被害で一時閉鎖に追い込まれたものの、国際線は 6％増の 2,243 万人だった。うち外国人旅客数は 7％増の 1,528 万人と過去最高で、旺盛なインバウンド（訪日外国人）需要に支えられた。

大阪、神戸を加えた 3 空港全体でも総旅客数は 3％増の 4,830 万人と過去最高を更新した。

●地元市町が災害対策強化を要望

大阪府南部の 9 市 4 町でつくる泉州市･町関西国際空港推進協議会（会長･阪口伸六高石市長）が 1 月 28 日、関西空港の災害対策強化などを求める要望書を府と関西エアポートに提出した。このほか､伊丹については「関空の国際ハブ空港としての機能強化を阻害しない運用」を求めた。

●エアアジアX、台北就航

マレーシアの LCC、エアアジア X は 1 月 30 日、関西～台北線を週 4 往復で開設した。クアラルンプール～台北線の一部を台湾から日本への以遠権により延伸した新路線で、エアバス A330-300 型機（377 席）で運航する。

●エアアジアX、米国西海岸路線を検討

エアアジア X のベンヤミン・イスマイル最高経営責任者（CEO）は 1 月 30 日、現在発注しているエアバス A330neo 型機を 2020 年に受領後、関西空港と米西海岸を結ぶ路線を検討する意向を示した。サンフランシスコとロサンゼルスを軸に検討する。

●国際線エリア内におむすび屋

関西エアポートは 1 月 31 日、関西空港第 1 ターミナルビル国際線ゲートエリア内に、おむすび販売の「結び屋 火の音水の音」がオープンすると発表した。出発や帰国前の日本最後の食事として、また旅のお供として、焼き立ての玉子焼きとスパムを挟んだ「ポーク玉子おむすび」を中心に、大阪寿司や助六などを提供する。運営はフジオフードシステム。

●周辺海域、荒天時は航行制限

海上保安庁は 1 月 31 日から、関西空港の周辺海域で荒天時の航行制限の運用を開始したと発表した。規制対象は荒天時の、関空島から約 5.5km の範囲で、船舶の航行が制限される。

空港

═ 大阪空港 ═

●全日空機、滑走路でエンジン停止、9便に遅れ

1 月 17 日午前 7 時半頃、大阪空港で、羽田発の全日空 985 便、ボーイング 787 型機（乗員乗客 118 人）が着陸後、滑走路の途中で左右のエンジンが停止し、動けなくなった。滑走路 2 本のうち 1 本が約 40 分間閉鎖され、1 便が欠航。9 便で遅れが出たほか、羽田発の日本航空 101 便が関西空港に行き先を変更した。

●川西市長、国際線就航に慎重「騒音対策が前提」

川西市の越田謙治郎市長は日本経済新聞社の取材に大阪空港の国際線就航について「騒音対策

とセットで検討すべきで、機種や便数など細かい条件の話が必要」と慎重姿勢を改めて示した。

●2018年の旅客数、4％増

関西エアポートが 1 月 25 日発表した大阪空港の 2018 年の国内線旅客数は前年比 4％増の 1,618 万人だった。

═ 神戸空港 ═

●関西エアポート神戸、4～9月期に黒字1億8,600万円

神戸空港を運営する関西エアポート神戸が 1 月 8 日発表した 2018 年 4 ～ 9 月期の業務報告によると、最終損益は 1 億 8,600 万円の黒字だった。神戸市から運営を引き継いだ最初の 6 か月の決算。営業収益は 13 億 4,000 万円、営業利益は 3 億 3,600 万円だった。

●2018年の旅客数、2年連続で最多更新

関西エアポートが 1 月 25 日発表した神戸空港の 2018 年の旅客数は、前年比 2.3％増の 318 万 2,187 人と、2006 年の開港以来で最多だった。景気拡大を背景にビジネスや観光の航空需要を取り込み、過去最多を 2 年連続で更新した。

═ 首都圏空港 ═

●年末年始の出入国、成田は128万人、羽田は初めて70万人台に

東京入国管理局は 1 月 10 日、年末年始（12 月 21 日～ 1 月 3 日）に、成田空港では前年同期比 5.4％増の約 128 万 9,000 人、羽田空港では 5.3％増の約 70 万人が出入国したと発表した。羽田は国際化した 2010 年度以降、年末年始の出入国者が初めて 70 万人台に達した。

═ 成田国際空港 ═

●海外LCCが使用料を数億滞納

LCC のインドネシア・エアアジア X が、成田空港の空港使用料を数億円滞納していることが 1 月 8 日、分かった。インドネシア・エアアジア X は 1 月 14 日で成田～バリ線の運航を取りやめ、日本路線から撤退した。

●財特法10年延長

成田空港周辺の公共施設などの整備に関し国の補助率がかさ上げされる成田財特法について、総務省は 1 月 28 日召集の通常国会に 10 年間延長する改正案を提出。同法は 1970 年 3 月に 10 年間の時限立法として制定され、これまで 7 回延長された。

●2018年の旅客、過去最高4,260万人

成田国際空港会社が 1 月 31 日に発表した運用状況によると、2018 年の総旅客数は前年比 5％増の 4,260 万 1,130 人で、2 年連続で 4,000 万人を突破し、5 年連続で最高記録を更新した。

═ 羽田空港 ═

●自動運転バスの実証実験

ソフトバンク子会社の SB ドライブ、全日本空輸、NEC、先進モビリティなど 6 社は 1 月 10 日、羽田空港の制限区域内で自動運転バスの実証実験を実施すると発表した。期間は 15 日から 25 日まで。2020 年以降の実用化に向けた課題の抽出を行う。

●都心上空新ルート、在日米軍と横田空域通過で合意

政府は 1 月 30 日、羽田空港の新たな飛行ルートの実現に向け、首都圏上空の一部で在日アメリカ軍の横田基地が航空管制を担当する「横田空域」の一部通過について在日米軍と合意したと発表した。新ルートで横田空域を通過する際は日本側が管制する。これにより、東京都心の上空を通過する飛行ルートが運用でき、国際線の年間発着枠は現在の年 6 万回から 9 万 9,000 回に拡大する。

═ 中部国際空港 ═

●顔認証で搭乗客の乗り遅れ防止、実証実験スタート

デンソー子会社のデンソーウェーブや埼玉大などは 1 月 29 日、飛行機に乗り遅れる恐れがある旅客を顔認証技術で探し出すシステムを開発したと発表した。空港内のカメラで旅客の位置を把握し、航空会社の職員が見つけやすくする。中部空港で 2018 年 12 月と 2019 年 1 月、空港職員ら約 500 人が参加した評価試験を実施、一般の旅客を交えた試験を 10 月ごろに予定し、2020 年の東京五輪・パラリンピックまでの実用化を目指す。

＝ その他空港 ＝

●南紀白浜空港のり面に太陽光発電所

国際航業が南紀白浜空港ののり面で手掛けた太陽光発電所、南紀白浜ソーラーウェイが完成し、1 月 29 日、竣工式があった。県有地を賃借し南西向きの斜面約 3.4ha に約 1 万 4,300 枚の太陽光パネルを並べ、出力は約 2.5 メガワット。年間で一般家庭約 730 世帯の消費分に相当するという。

航空

●全日空グループ、機長からまた酒気

全日本空輸は 1 月 3 日、グループ会社の ANA ウイングス所属の 40 代男性機長から大阪空港でアルコールが検出され、乗務交代により 5 便に遅れが発生したと発表した。

●日航と農業総合研究所、新千歳と旭川に空港集荷場を開設へ

農業総合研究所（和歌山市）は 1 月 7 日、日本航空と空港集荷場開設（集荷場事業）に関する業務委託契約を締結したと発表した。新千歳空港と旭川空港内に農産物や加工品などの集荷場を 5 月ごろに設置。集荷場の運営業務を日本航空に委託し、コンテナに積み込んだ野菜を日本航空の航空輸送網で全国のスーパーマーケットなど販売拠点へ配送する。

●ANA・日航、バイオジェット燃料を購入

ANA ホールディングスと日本航空は 1 月 7 日、CO_2 削減に向け、サンフランシスコ空港で、昭和シェル石油からバイオジェット燃料を購入すると発表した。World Energy 社（米・ボストン）が、使用済みの食用油を原料に、ロサンゼルス空港近郊で製造・精製しているもの。これにより、CO_2 の排出量を約 150t 抑制できる。

●秋田や庄内空港でLCC計画の企業が破産

東京商工リサーチは 1 月 9 日、秋田空港や庄内空港などで LCC の定期便就航を計画していたエア・リージョナル・ジャパン（東京都千代田区）が、東京地裁から 2018 年 12 月 26 日に破産手続きの開始決定を受けたと発表した。2016 年、日本海側各地に地域航空路線の就航を目指し設立し、資本増強を進めていたが関係者との調整が進展せず、事業継続を断念した。

●カタール航空、中国南方航空の株式5％を保有

カタール航空グループは 1 月 2 日、中国南方航空の株式の 5％を 2018 年 12 月 28 日付で取得したと発表した。世界の航空会社に投資する一環。

●ボーイング、2018年納入806機で過去最高、エアバスを上回る

ボーイングは 1 月 8 日、2018 年の民間機の年間納入機数が、過去最高となる前年比 43 機増の 806 機だったと発表した。米国やアジアで小型機 737MAX の需要が伸びた。純受注は 893 機。

エアバスは 1 月 9 日、2018 年の民間機引き渡し数は、93 社へ 800 機（前年比 82 機増）納入し、過去最高を記録したと発表した。内訳は A320 型機など単通路機が 8 割を占めた。純受注数は 747 機（同 362 減）となった。納入・受注ともにボーイングが上回った。

●国交省、客室乗務員の機内飲酒で日航に業務改善勧告

国土交通省は 1 月 11 日、日本航空に業務改善勧告を行った。2018 年 12 月に乗務中の女性

客室乗務員が機内で飲酒し、アルコール検査で社内基準を超える値が検出されたことによるもの。

●インフラ劣化、衛星で監視

宇宙航空研究開発機構（JAXA）は、地球観測衛星「だいち２号」を使って河川の堤防や空港、港湾の沈下を、効率的に監視できるシステムを開発した。一度に広範囲を監視でき、点検作業を大幅に軽減できるという。2019 年度から国や自治体に有償で提供し、防災対策に活用してもらう。

●経産省、ボーイングと合意、航空機の電動化で技術協力

経済産業省と米航空機大手ボーイングは 1 月 15 日、航空機の電動化や製造の自動化など先進技術について、開発協力を進めることで合意した。経産省は技術力のある日本企業をボーイングに紹介し、成長分野での事業拡大や新規参入を後押しする。

●航空5社が飲酒再発防止で国交省に報告書

パイロットや客室乗務員などによる飲酒トラブルが相次いだ問題で日本航空や全日本空輸など航空 5 社は 1 月 18 日、国土交通省に再発防止策を提出した。日航はアルコールが微量でも検出された場合は乗務を停止し、懲戒処分は、現在の「出勤停止からけん責」までを、「懲戒解雇から出勤停止」に引き上げる。

●2018年世界の観光客数が6％増の14億人に

2018 年に世界規模での海外旅行客数が前年比で 6% 増加した 14 億人に達したと、国連世界観光機関（UNWTO）が 1 月 21 日に発表した報告書で明らかにした。経済成長と航空運賃の低価格化を主な要因に挙げている。

●12月の航空貨物、重量ベース輸出は6％減

航空貨物運送協会が 1 月 22 日に発表した 2018 年 12 月の国際航空貨物取扱実績によると、国際輸出航空貨物件数は 25 万 5,871 件（前年同月比 10.7％減）、重量ベースでは 9 万 7,233t（6.2％減）となった。中国向けが 20％減と 4 か月連続でマイナス。関西空港など関西の件数は 3 万 8,190 件（8.2％減）、重量は 2 万 1,183t（10.9％減）だった。

●otomoが訪日外国人向けプライベートツアーサービス

訪日外国人向けのプライベートツアーサービスを展開する otomo（東京都文京区）は訪日外国人旅行者と外国語を話すことができるガイドをマッチングするサービスを 1 月 22 日スタートし、関東地方の 1 都 3 県でツアープランの予約受付を始めた。通訳案内士法が 1 月に改正され、外国語での有償のガイド業務は資格を保有していなくてもできるようになったことを受けたもの。

●2018年のインド国内航空旅客1.3億人で最高

インドの 2018 年の国内航空の旅客数が前年比 19％増の 1 億 3,897 万人となり、過去最高を更新した。経済成長に伴い需要が旺盛で、15 年から 4 年連続で 2 桁増となり、4 年間で倍増した。

●日航、80億円のベンチャーキャピタル設立

日本航空は 1 月 24 日、7,000 万ドル（約 80 億円）規模の CVC（コーポレートベンチャーキャピタル）を設立すると発表した。運用期間は 2029 年 1 月までの 10 年間で、国内外のスタートアップに投資し、新技術や新たなビジネスモデルの構築に役立てる。

●日航と丸紅、ビジネスジェット事業会社を設立

日本航空と丸紅は 1 月 25 日、日本発着のビジネスジェットの運航支援やコンシェルジュサービスなどを提供する新会社、JAL ビジネスアビエーション（資本金 1 億 5,000 万円）を設立した。今春からサービスを開始する。

●あら川の桃がグミに、ピーチと共同開発

紀の川市特産品のあら川の桃のピューレを使ったグミ菓子、コロロ Peach の販売が 1 月 28

日、関西地区限定で始まった。UHA 味覚糖（大阪市）が紀の川市とピーチ・アビエーションとコラボレーションして開発した。

●ANA、737 MAXとA320neo計48機発注

ANA ホールディングスは 1 月 29 日、小型機 2 機種計 48 機の機材発注を決定した。内訳は、ボーイング 737MAX8 型機 30 機とエアバス A320neo 型機 18 機。

737MAX8 型機は日本の航空会社として初めての契約。A320neo 型機は ANA グループのピーチの主力機材として追加発注する。2 機種の納入は、2021 年度から 2025 年度を予定している。

●ANA、フィリピン航空へ約105億円を出資

ANA ホールディングスは 1 月 29 日、フィリピン航空の持ち株会社 PAL ホールディングスに出資すると発表した。同社の発行済み株式の 9.5％を 9,500 万米ドル（約 105 億円）で取得し、協力関係を強化する。ANA による海外航空会社への出資は、韓国のアシアナ航空とベトナム航空に次いで 3 例目となる。

●日航の第3四半期、増収減益

日本航空は 1 月 31 日、2019 年 3 月期の第 3 四半期（2018 年 4 ～ 12 月）連結業績を発表した。営業収益は前年同期比 8.1％増の 1 兆 1,310 億円、経常利益は 2.5％減の 1,385 億円、四半期純利益は 6.6％減の 1,065 億円だった。

●ANA、旅客好調で第3四半期で過去最高の売上高

ANA ホールディングスは 1 月 29 日、2019 年 3 月期の第 3 四半期（2018 年 4 ～ 12 月）連結業績を発表した。売上高は前年同期比 5.2％増の 1 兆 5,684 億円で第 3 四半期では過去最高だった。経常利益は 5.9％減の 1,541 億円、四半期純利益は 30.2％減の 1,068 億円だった。

●日本貨物航空、報告書を公表

安全管理体制に問題があり、国土交通省から改善命令を受けた日本貨物航空は 1 月 31 日、外部専門家などによる調査報告書を公表した。新型機の導入や自社の整備体制構築の過程で「経営陣がリスクについて十分に検討を行えていなかった」などと指摘された。これを受け親会社の日本郵船は同日、法務やコンプライアンス部門の NCA への関与を強め、管理を強化すると発表した。

関西

●大阪新年互礼会、万博向け飛躍誓う

関西経済連合会など関西経済 3 団体と大阪府、大阪市が主催する恒例の大阪新年互礼会が 1 月 4 日開かれ、政財界から約 2,300 人が出席した。2025 年大阪・関西万博の成功に向け、官民一丸で取り組むことを誓い合った。

●年末年始のJR利用客5％増

JR 旅客 6 社は 1 月 7 日、年末年始（12 月 28 日～ 1 月 6 日）の利用状況を発表した。新幹線や特急の利用者数は前年同期比 5％増の約 1,286 万 2,000 人で、9 年連続のプラスとなった。長期休暇が取りやすい曜日配列と、好天に恵まれたことが要因とみられる。

●USJ、料金変動制を開始

ユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）は 1 月 10 日、時期によってチケット料金を変える変動価格制を始めた。国内大手テーマパークの導入は初めて。正月休みが明け、閑散期にあたる同日から 31 日までは 1 日入場券を直近の 7,900 円より 500 円安い 7,400 円とした。時期による混雑の差を縮小する狙い。

●近鉄百貨店の3～11月、純利益67％増

近鉄百貨店が 1 月 11 日発表した 2018 年 3 ～ 11 月期の連結決算は、純利益が前年同期比 67％増の 24 億円と同期間で過去最高となった。台風 21 号による関西空港の一時閉鎖や休業の影響があったものの、訪日客向けに化粧品など免税品の販売が伸びて全体をけん引した。

●近鉄不動産、大阪・天王寺動物園周辺を再整備

近鉄不動産は天王寺動物園のエントランスエリア「てんしば」と動物園の間の約 5,000㎡を大阪市と共同で再整備する。ボルダリング施設や飲食店など 5 店舗を誘致し、2019 年秋の開業を目指す。事業費は約 8 億 5,000 万円を見込んでいる。

●欧米豪からの誘客強化、大阪観光施策でトップ会合

大阪の観光施策の在り方を巡り、地元の自治体や経済団体のトップらによる会合が 1 月 15 日、大阪市内で開かれ、訪日外国人客（インバウンド）について、欧米やオーストラリアからの誘致を強化する方針が示された。一定の国だけに片寄ったリスクを軽減するのが狙い。消費単価を上げる重要性も確認した。

大阪観光局の溝畑宏理事長は、2018 年に大阪を訪れた訪日外国人客が、過去最高だった 2017 年を上回り、年間 1,200 万人程度との予測を明らかにした。

●香港カジノ大手、地下鉄延伸負担に前向き

香港カジノ大手のメルコリゾーツ＆エンターテインメントは 1 月 15 日、大阪・夢洲で開業をめざす統合型リゾート（IR）の構想を発表した。総事業費は 100 億米ドル（約 1 兆円）超を見込む。ローレンス・ホー最高経営責任者（CEO）は大阪府・市が舞洲への地下鉄延伸費の一部負担を IR 事業者に求めていることについて「必要なことには支援をしていく」と述べ、前向きな姿勢を示した。

●大阪ホテル稼働率、12月は2.7ポイント低下の91.4％

日本経済新聞社が 1 月 18 日まとめた大阪市内にある主要 13 ホテルの 2018 年 12 月の平均客室稼働率は 91.4％と、前年同月比 2.7 ポイント低下した。前年割れは 7 か月連続で、12 ホテルが落ちこんだ。訪日外国人客の宿泊需要は堅調なものの、9 月の台風 21 号から日本人客の回復が遅れている。

●近鉄が奈良～夢洲直通特急を検討

近畿日本鉄道が、2025 年大阪・関西万博の会場となる夢洲と奈良方面を特急の直通運転で結ぶ検討を始めた。夢洲に延伸する計画の大阪メトロ中央線に乗り入れている近鉄けいはんな線に奈良線をつなげる考え。奈良線と中央線は集電方式が異なるため、2 つの方式に対応する新型車両を開発する。実現すれば名古屋や伊勢志摩からも乗り換えなしで結ぶことができる。

●JR西日本「ハローキティはるか」

JR 西日本は 1 月 29 日、サンリオの人気キャラクター「ハローキティ」とのコラボレーションによるオリジナルラッピング列車「ハローキティはるか」の運行を始めた。関西空港駅発着の特急「はるか」にラッピングを施す。

●JR西が関空直通の新型特急検討、南海と車両の共同開発も視野

JR 西日本が、2031 年春に開業予定のなにわ筋線などを通り、新大阪や京都方面と関西空港を直通運転する新型特急の導入を検討していることが 1 月 22 日、分かった。南海電気鉄道と車両の共同開発も選択肢の一つとして浮上している。京都・新大阪～関空間で特急はるかを運行しているが 1994 年の運航開始で老朽化が進んでいる。

●関西の百貨店の免税品売上高、2018年は3割増　足元は減速

日本銀行大阪支店が 1 月 23 日発表した 2018 年の関西の百貨店の免税品売上高は 1,266 億 8,900 万円で前年比 29％増加した。上半期に 4 割以上で推移した成長率が下半期は鈍化した。

●大阪の百貨店売上高、昨年3.9％増加

日本百貨店協会が 1 月 23 日発表した 2018 年の大阪地区の百貨店売上高は、前年比 3.9％増の 8,415 億円で、2 年連続で前年実績を上回った。台風で関西空港が一時閉鎖されたが訪日外国人客の消費は引き続き拡大し、高額商品などが好調だった。伸び率は 2017 年と同様、全国の地区別で最大だった。京都地区は 0.5％減の 2,421 億円で 11 年連続の下落、神戸地区は 5.1％減の 1,453 億円と 4 年連続でマイナスだった。近畿地方（福井県を含む 2 府 5 県）全体では 1 兆 4,560 億円で、前年から 0.6％増加した。

●Grandouce関西空港、4月初旬にも開業

アパマンの関連会社で民泊運営サービスを提供するグランドゥースは 1 月 24 日、同社初となるホテルタイプの宿泊施設、Grandouce 関西空港を 4 月初旬にもりんくうタウンにオープンすると発表した。

●京阪、京都の旗艦ホテル宿泊者にヘリで遊覧サービス

京阪ホールディングスは 1 月 24 日、JR 京都駅前に 29 日開業する旗艦ホテル、ザ・サウザンド･キョウト（222 室）を報道陣に公開し、空から京都を楽しむヘリコプタークルージングといった宿泊者限定の「体験プログラム」で特別感を演出することを明らかにした。清水寺や金閣寺といった観光地を巡るヘリの遊覧飛行は、1 グループ（3 ～ 8 人）の価格が 5 万～ 10 万円程度になる見込み。白川郷（岐阜県）を巡るサービスも提案する。

●自然災害による損失、世界全体で25兆円

2018 年に世界で発生した自然災害による経済損失は 2,250 億ドル（約 25 兆円）だったとの報告書を、米保険仲介大手エーオンが 1 月 22 日公表した。台風や大雨などの気象災害が約 96％（2,150 億ドル）を占め、個別災害では日本の 9 月の台風 21 号の損失額が 130 億ドルで 4 位、7 月の西日本豪雨が 100 億ドルで 5 位だった。

●略称は「大阪・関西万博」

経済産業省は 1 月 24 日、大阪での開催が決まった 2025 年国際博覧会（万博）の正式名称を「2025 年日本国際博覧会」とすると発表した。略称は、大阪だけでなく関西の魅力を訴える狙いから「大阪・関西万博」とする。1970 年の大阪万博との区別を容易にする意味合いもある。

●万博で「空飛ぶ車」のデモ飛行、近畿経産局

近畿経済産業局は 1 月 24 日、水素エンジンを動力源とする 1 人乗りの「ハイドローン」の開発プロジェクトを立ち上げたと発表した。関西の中小企業を中心に技術を結集。大阪・関西万博でのデモ飛行を目指す。

●会場計画の具体化議論、大阪万博検討会が初会合

万博の詳しい会場計画などを議論する大阪・関西万博具体化検討会（座長・古賀信行経団連審議員会議長）が 1 月 25 日、経済産業省で初会合を開いた。夏までに展示内容や運営方法などの意見をまとめ 12 月に博覧会国際事務局（BIE）に提出する登録申請書に反映させる。

●関西のインバウンド消費額、2017年度は1兆3,000億円、日銀大阪支店

日本銀行大阪支店は 1 月 28 日、2017 年度の関西のインバウンド（訪日外国人）の消費額が 1 兆 3,000 億円で、2016 年度から約 2,000 億円増えたと発表した。百貨店などの免税店の売り上げが好調だったほか、宿泊費なども増えた。2017 年度のインバウンド消費は関西の名目域内総生産を 0.2％程度押し上げたと推定した。

●2018年来阪訪日客1,160万～1,200万人、大阪観光局見通し

大阪観光局は 1 月 28 日、2018 年に大阪を訪れた訪日客が 1,160 万～ 1,200 万人になるとの見通しを明らかにした。大阪北部地震、台風 21 号被害に伴う関西空港の機能低下があったも

のの、2017 年の 1,110 万人を上回り、7 年連続のプラスを維持する。溝畑宏理事長は「2020 年の目標 1,300 万人に向けて足元を固めた」と評価した。

●万博協会発足、会長に経団連・中西氏

大阪・関西万博の運営組織となる一般社団法人日本国際博覧会協会の設立総会が 1 月 30 日、大阪府咲洲庁舎で開かれた。中西宏明・経団連会長を協会の会長に選出。副会長には松井一郎大阪府知事、吉村洋文大阪市長、小林喜光経済同友会代表幹事、三村明夫日本商工会議所会頭、関西経済 3 団体のトップら 10 人が就任した。協会の本部事務所は、会場の夢洲に近い府咲洲庁舎に置く。経済産業省や府・市から幹部職員らが出向し、当面は約 30 人態勢で業務を始める。

中西宏明会長は同日、大阪市内で記者会見し、日本貿易振興機構（ジェトロ）の石毛博行理事長を事務局トップの事務総長に充てる人事を発表した。

●西日本のクルーズ船寄港、伸び鈍化

西日本での 2018 年のクルーズ船寄港回数は、日本経済新聞の集計で 17 年比 8％増の 2,396 回となり過去最高だった。ただ中国発着ツアーなどが減少した九州のほか、台風の影響を受けた近畿や北陸で前年の実績を下回り、全体の伸び率は前年の 40％増から大幅に鈍化した。西日本への寄港は全国の 8 割を超す。

●関西の人口流出、緩やかに、2018年1万2,030人

総務省が 1 月 31 日発表した住民基本台帳に基づく 2018 年の人口移動報告（日本人のみ）によると、転出者が転入者を上回る転出超過の数は関西 6 府県合計で 1 万 2,030 人だった。前年比 8％減で、超過幅は 4 年連続の縮小となった。訪日外国人（インバウンド）の増加により飲食・サービス業などで大阪を中心に雇用吸収力が高まり、中四国や九州からの人口流入が拡大している。反面、東京圏（埼玉、千葉、東京、神奈川）の転入超過は 13 万 9,868 人で前年を 1 万 4,338 人上回った。

国

●出国税徴収開始、空港で混乱なく

日本を出国する人に一律 1,000 円を課税する国際観光旅客税（出国税）が、1 月 7 日出発分から適用された。航空会社では顧客が航空券の購入時に 1,000 円を上乗せして支払うことになるが、航空券の売れ行きの変化などは見受けず、空港でも大きな混乱はなかった。

●2018年の訪日客、最多の3,119万人に、6年連続で更新

2018 年に日本を訪れた外国人客は、前年比 8.7％増の 3,119 万人で過去最多を 6 年連続で更新したことを石井啓一国土交通相が 1 月 11 日、閣議後の記者会見で推計値として発表した。最多記録の更新は、1,000 万人を初めて上回った 2013 年から 6 年連続だ。石井氏は「災害への迅速な対応に加えて、これまで継続して取り組んできたプロモーションの実施などが実を結んだ」と話した。

●2018年訪日外国人旅行者、消費額は4.5兆円

観光庁が 1 月 16 日に発表した訪日外国人消費動向調査（速報値）で、2018 年の訪日外国人の旅行消費額は 4 兆 5,064 億円となった。国・地域別では、最多の中国が 1 兆 5,370 億円で、全体の 34.1％を占め、上位 5 カ国・地域で全体の 73.9％を占めた。

2018 年の一般客 1 人当たり旅行支出は平均 15 万 2,594 円で、最高は豪州で 24 万 2,050 円。中国が 22 万 3,640 円、米国が 19 万 1,352 円だった。

●国交省、管制官も検査義務づけへ

石井啓一国土交通相は 1 月 18 日の閣議後記者会見で、航空機に指示を出す航空管制官に対し、

アルコール検知器を使った業務前の飲酒検査の義務づけを検討する方針を明らかにした。「航空の安全を確保するよう万全の対策を講じたい」と述べた。旅客機のパイロットの飲酒問題で、乗務前のアルコール検査が義務づけられることを受けた。

●2018年の入国外国人、最高の3,010万人、法務省

法務省は 1 月 23 日、2018 年の外国人入国者数（速報値）が前年比 267 万人増の 3,010 万人で過去最高だったと発表した。入国管理局は「査証（ビザ）の発給要件の緩和措置などが押し上げた」と分析している。日本人の出国者数も同 106 万人増の 1,895 万人で過去最高となった。

●国交省、パイロット飲酒で新ルール通達

国土交通省は 1 月 31 日、航空法に関連する通達を改正し、パイロットによる飲酒不祥事を踏まえた新ルールの運用を 3 月末までに始めるよう国内航空各社に求めた。乗務前後のアルコール検査が義務化され、微量でも検知されれば乗務できない。

●講演抄録

第456回定例会

都心・三宮の再整備

神戸市　理事／医療・新産業本部長
都心再整備本部長

今西　正男 氏

●と　き　2018年10月31日（水）　●ところ　大阪キャッスルホテル6階　鳳凰・白鳥の間

■はじめに

私は今、二つの本部を担当しています。一つは医療・新産業本部。神戸市は医療産業都市を推進しており、先般ノーベル賞を受賞した本庶先生、また井村先生といった日本を代表する先生方と一緒にライフサイエンスの振興を、京都大学・大阪大学・神戸大学などいろいろな大学の支援を受けながら推進しています。どちらかというと、都心再整備より長く携わっています。

もう一つが、この2018年4月から務めている都心再整備本部で、今日、お話する都心・三宮の再整備を担当しています。

今日は、都心が目指す姿、そしてその主要な計画の中にある「えき≈まち空間」のことをお話する予定です。「えき≈まち空間」とはクロススクエアという、三宮の一番の目抜き通りの車線を減らし、歩行者中心の空間へ変えていく計画です。さらに、新たなバスターミナル整備。バスタ新宿のようなものをつくろうという計画です。それ以外にもいろいろな動きが並行しており、その辺りをまとめて紹介します。

■三宮について

三宮は23年前の阪神・淡路大震災で大変大きな被害を受け、まだそれを色濃く残している状況です。死者が約4,500人、損失が6兆9,000億円で大体、神戸市の GDP 1年分が一気に吹き飛ぶほどの災害でした。この写真のビルは震災直後の JR 側から見た、そごうの崩れた様子で現在も一部、化粧直しをして使われています（P3）。

神戸市の資料で実質公債費比率・将来負担比率の分布というデータがありますが、これは返済すべき借金がどれくらいあるのか、将来に義務的な負担をどれだけ負っているかを表したものです（P4）。

阪神・淡路大震災直後の三宮（平成７年）

3

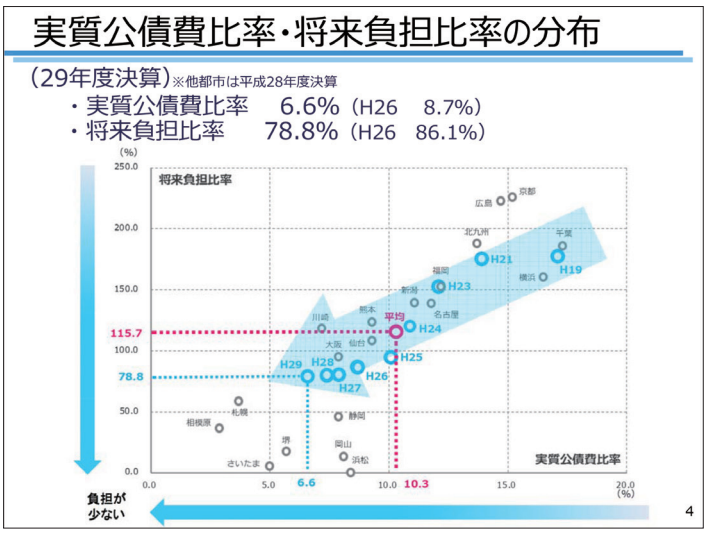
赤い点線が政令指定都市の全国平均です。震災後数年間、神戸市ははるか欄外にありました。

市制100年間積み上げてきた一般会計の借金は平成7年時点で約8,000億円でした。これが3年間で1兆6,000億円に倍増しました。私は当時財政部に在籍しており、大変な借金を抱えた神戸市は夕張市のようになるのではないかと危惧していました。本格的な都心の再開発は到底できませんでした。

それが今どうなったのか。現在、神戸は借金の返済の比率も少なく、将来の負担比率も低くなっており、全国的な政令指定都市の平均値よりも良いというところまできました。どういうことかというと、実際の収入はほとんど変わりません。そんなに大きな変動はありません。投資を抑制し、節約に節約を重ねてきたのです。そのため街の整備は進みませんでした。

東日本大震災では、被災地の借金は一銭も増えていません。復興増税で全てが賄われているからです。神戸のような大都市でも大変な状況になったため、後の自治体は楽になったのですが、神戸は残念ながら借金の重荷を背負って20年間返済に苦労してきました。

現在の三宮ですが、先ほどのそごうは化粧直しされて現在、営業しています。20年前とあまり変わらない印象です。一方で、京都駅、大阪駅、西宮北口駅、姫路駅など他都市の都心は駅前の整備が進んで非常にきれいになっています。三宮駅前はとても古い駅前の様相を呈しています。



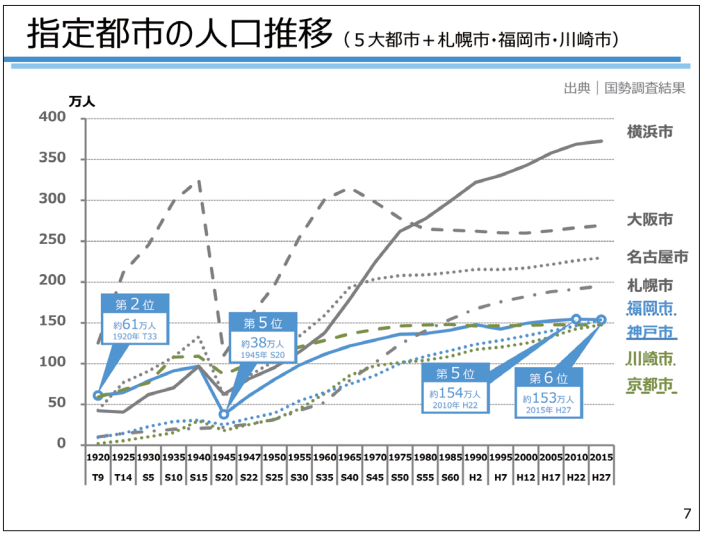
■人口の流出と神戸人口ビジョン

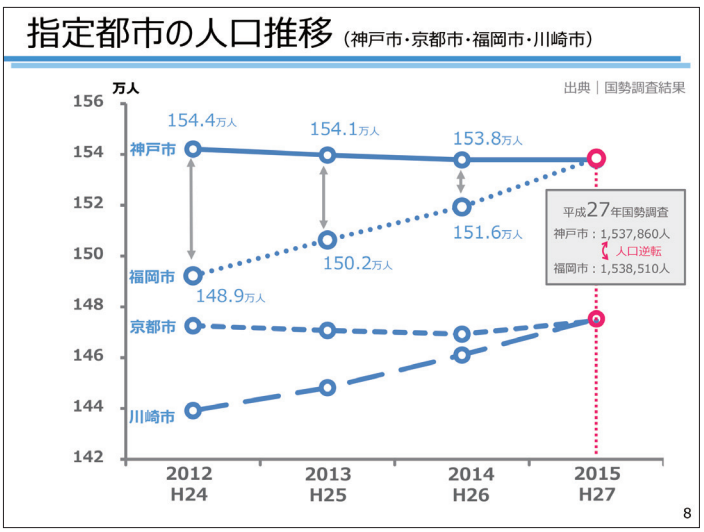
政令指定都市の人口推移をご覧ください（P7）。2015年度を見ると横浜市が圧倒的に多くて約370万人、大阪市と名古屋市が約200万人、札幌市も200万人弱、京都市、福岡市、神戸市、川崎市が150万人前後となっています。折れ線グラフの流れを見ると、札幌市、福岡市、川崎市が右肩上がりで伸びています。関西は大阪市、京都市、神戸市も人口推移がなかなか厳しい状況です。

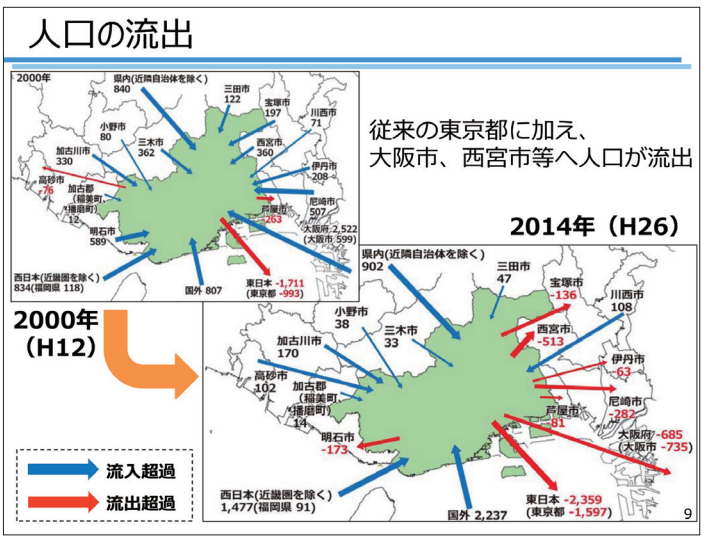
神戸市、福岡市、京都市、川崎市の人口推移を見ると、神戸市は平成27年の国勢調査で福岡市に抜かれました（P8）。京都市は川崎市に抜かれそうになるまで下がってきています。こうした関西の地盤沈下を止めるのが大変重要だと思います。

神戸市の人口の流出についてですが（P9）、2000年は、青い線が示すように、いろいろな市町村から入って来ている状態でした。しかし2014年は、赤い線で示すように人口が流出しています。東京だけではなく、大阪も含め周辺にどんどん流出しています。これもまた、都市整備があまり進んでいないことが一因なのではないかと考えています。

神戸市の人口の転入超過数についても、2011年と2015年を比較すると、転入が少し







減ってきています。社人研（国立社会保障・人口問題研究所）という国の人口問題を扱っている研究機関の推計によると（P10）、今、約153万人の人口が、何も対策をしなければ2060年には107万人になると予測されています。そうなると大変なので、出生数の維持と東京への転出を無くして130万人ほどの人口を維持しようと努めています。

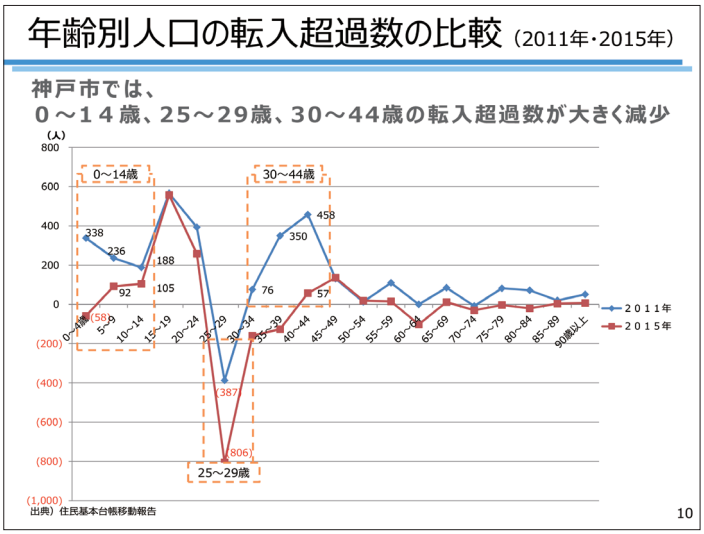
どの都市でも人口が減ってくるのは間違いないのですが、出来る限り人口を維持する計画をつくって努力しています。そのときに重要になるのが雇用です。若者を引きつける力が大変重要となるため、都心部の再生が必要なのです。

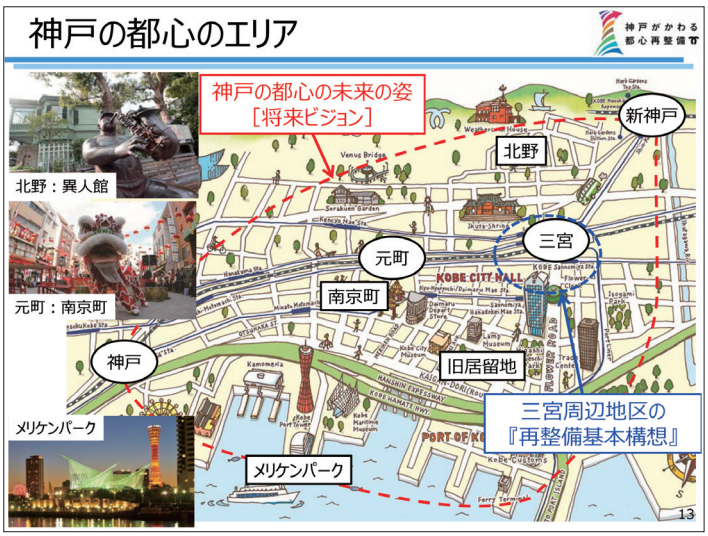
■神戸の都心の目指す姿

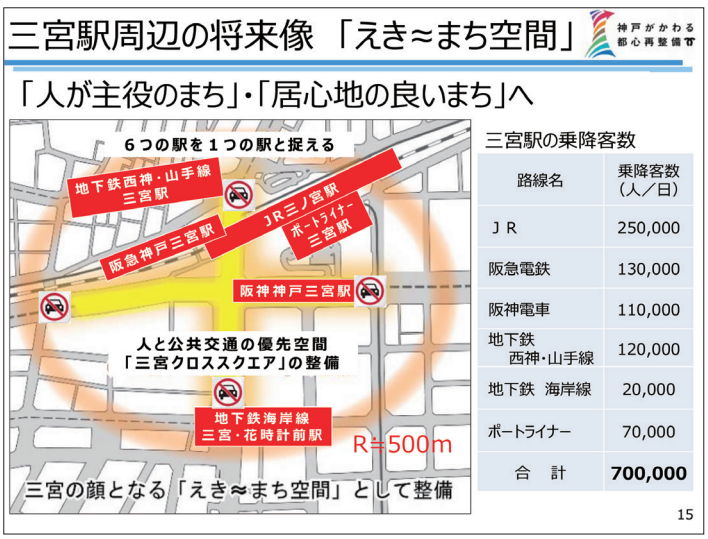
われわれの考える“都心部”の定義は、新神戸から神戸駅、三宮、およびメリケンパークはじめウォーターフロントを含めた南北約2km、東西約3km 程度のエリアです（P13）。その中で三宮エリアは特に重要であるため、「再整備基本構想」を重点的に定めています。

神戸市は、三宮を中心としたエリアで事業を実施し、兵庫県は県庁整備を中心とした元町の再開発を予定しています。ウォーターフロントからポートアイランドに行く神戸大橋より西側は、原則的に港湾機能というよりも都市的な再開発をしようと考えています。

三宮都心とウォーターフロントは比較的近いので、三宮エリ







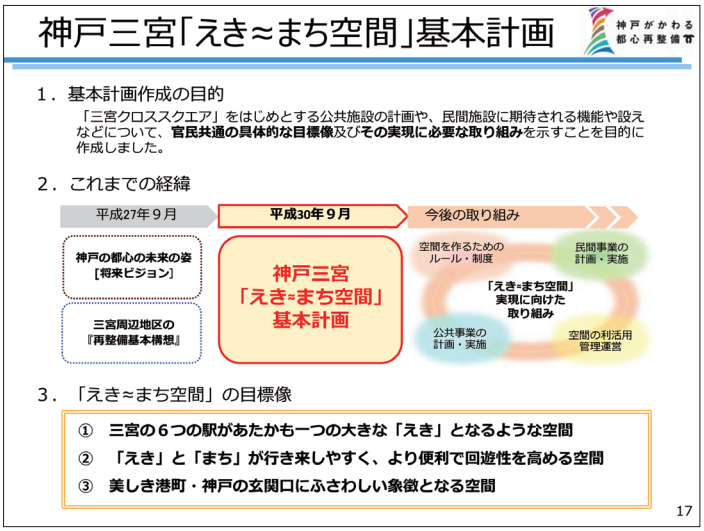
アとウォーターフロントをいかにつなぐかが、今回の再開発に取り組むにあたり、われわれにとって重要なテーマです。

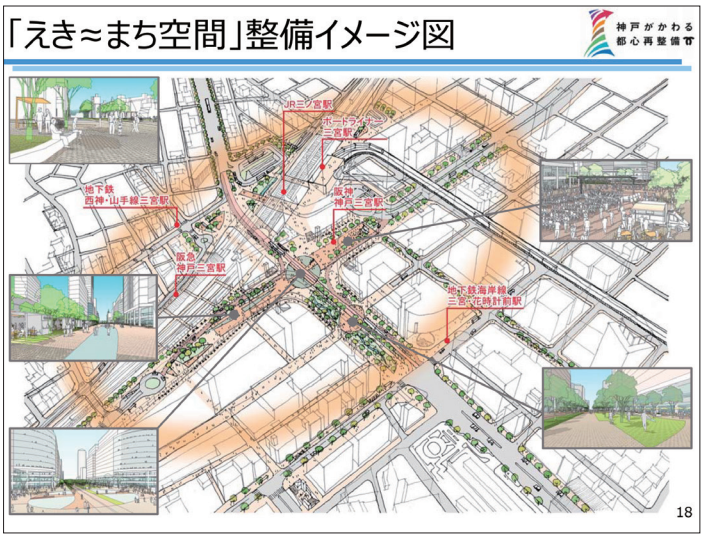
三宮駅の乗降客数は、JR、阪急、阪神、地下鉄、ポートライナーを合わせて約70万人／日（P15）。これは京都駅（地下鉄含む）の約70万人／日とほぼ同じです。大阪駅はいろいろな私鉄が乗り入れているので240万人／日と3倍以上の規模です。三宮には六つの駅があり、乗り換えのときに分かりにくいという声をいただいています。そこで、六つの駅が一つの駅ととらえられるような、乗り換えが円滑にできるような空間をつくっていこう、そして人が主役の居心地がよいまちをつくっていこうというのがテーマです。

そのため「三宮クロススクエア」を“人と公共交通の優先空間”と銘打って、原則的に車を入れないという大胆な計画を、平成27年9月に発表し、今進めています。いろいろな声がありますが、それを一歩一歩越えて行っている状況です。

■神戸三宮「えき≈まち空間」基本計画

クロススクエアの計画を含む神戸三宮「えき≈まち空間」基本計画を策定しました（P17）。先ほど述べた通りの目標像で、六つの駅があたかも一つの駅であるかのような空間をつくろう、そして駅とまちが行き来しやすくなる回遊性を高め、港町・神戸の玄関口にふさわしい





空間をつくろうというものです。

三宮駅前の東西及び南北は、車が通らない、人が歩ける空間をつくり、ここにLRT（次世代型路面電車システム）のようなものを入れてウォーターフロントにつなぐことを想定しています（P18）。

クロススクエア東側は10車線分ほどある公道で、ここに「にぎわいゾーン」として、にぎわいのあるイベントなどいろいろなことができる空間をつくります。

さらに西側は高架下の商店街がある所で、この辺りも人が自由に歩行、横断できる「うるおいと集いゾーン」をつくります。三宮北側の空間も全面的に歩道にして、山が見えるような空間にします。南側は「海へつながる環境ゾーン」です。

大阪の御堂筋でも人優先の空間をつくっていこうという社会実験が始まったところです。それを三宮で一歩先取りできないかという計画です。しかし駅前の一等地を歩行者優先とするのは大変難しい計画です。周辺の方々のご理解をいただく必要があり、必ずしも一気にできるものではないと考えています。

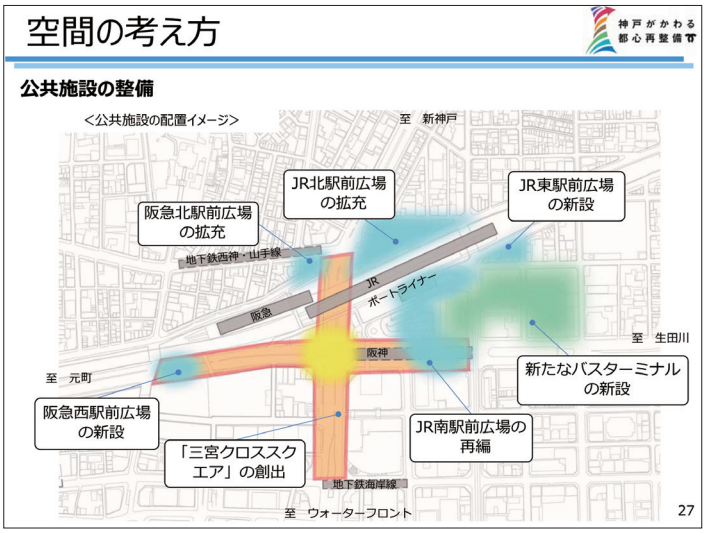
■「えき≈まち空間」の基本的な考え方

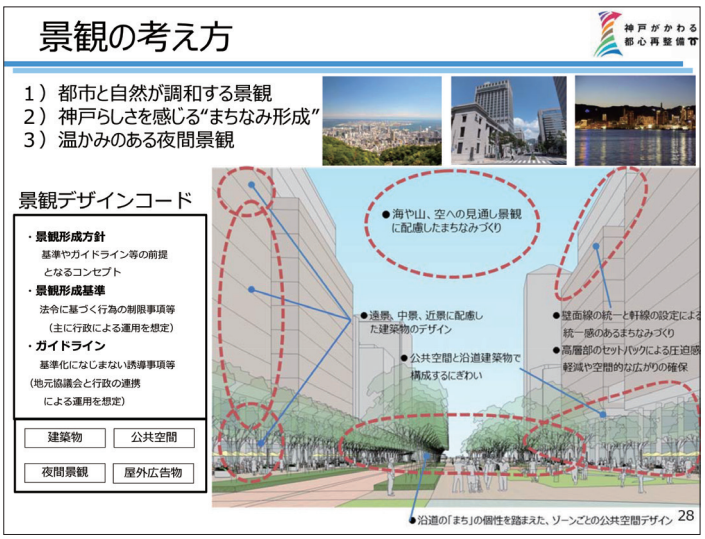
「えき≈まち空間」で重要なのは、空間の使い方、景観、そして自由に行き来できる交通の確保です。大きな歩道ができるので、車から人への転換が行われる大きなエリアができます。それに伴って民間施設でも歩行者が快適に移動し、買い物ができるピロティや専用空間をつくる必要があります。かなりゆとりのある空間ができると思っています。

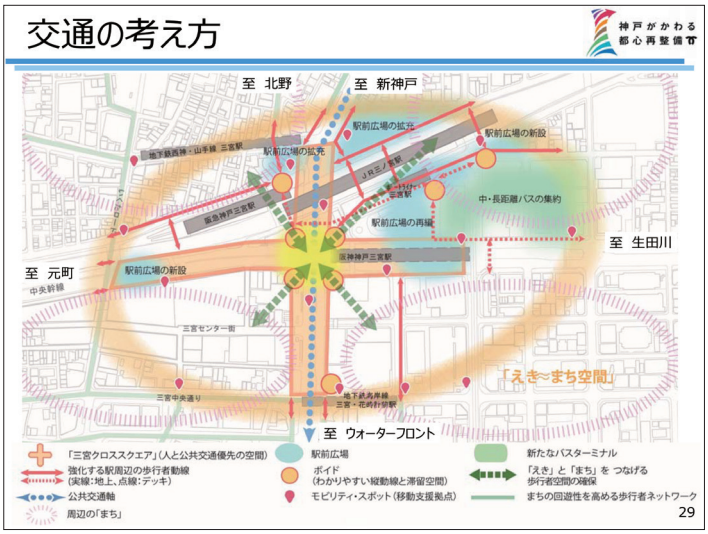
クロススクエアによって歩行者優先の空間となっても、当然車が駅に近づきたいというニーズはあるので、それぞれのところに駅前広場を拡充する必要があります。いわばクロススクエアの端ごとに駅前広場を増やす必要があります。そこで車から降りて徒歩で駅にアクセスしてもらいます（P27）。

歩行者、特に身体に障がいのある方や高齢者の方々はできるだけ駅近くで乗降車する必要があると思うので、南北の駅前広場をつくって、できるだけ駅に近い空間を設けます。

景観のコンセプトは、1）都市と自然が調和する景観。2）神戸らしさを感じる“まちなみ”形成。大阪でもそうだと思いますが、「らしさ」が一番難しい。何を神戸らしさと感じてもらう







かは私も苦労して今、つくり上げているところです。3）温かみのある夜間景観を大事にする。そのために一定の壁面の統一、軒線の設定が必要で、景観のガイドラインをつくって、できるだけ民間事業者の方に統一してもらう必要があると思います（P28）。

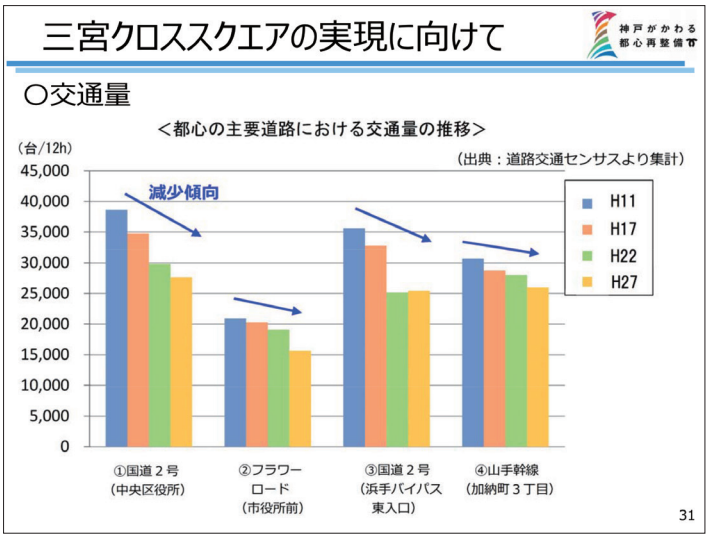
交通の考え方ですが、一つは南北に公共交通軸を通し、できればLRTを伸ばしたい。もう一つ、これからJRの駅ビルはじめいろいろなビルができてきますが、駅から出て来た人が、それぞれのビルだけに留まるのではなく、三宮交差点を経由していろいろな方向に流れていく導線を確保することです（P29）。

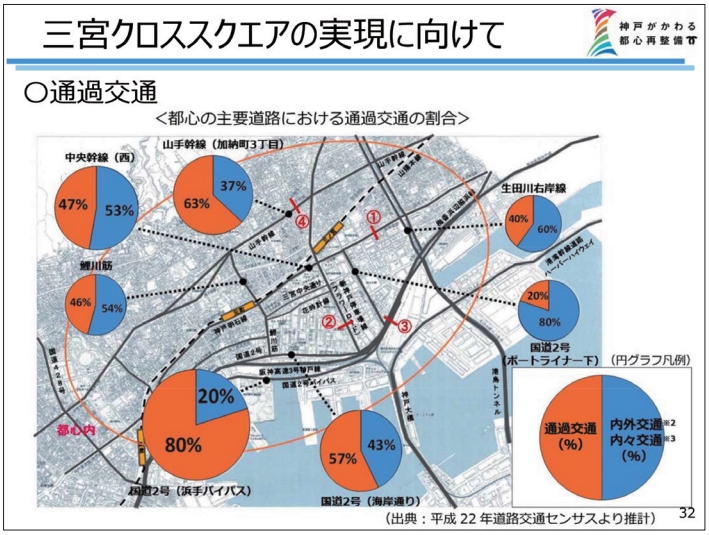
クロススクエアだけを歩行者優先にするのではなく、これに接続するような道路も歩行者が歩きやすい、楽しい空間をつくっていこうと考えています。

■クロススクエアの実現に向けて

クロススクエアは三宮のど真ん中なので、車両の通行を止めるとなると東西の交通をどうするのかが大変重要になってきます。自動車交通のマネジメントとして、東西の交通はできるだけ山側の幹線、浜側の幹線に誘導します。つまり都心部を通るのではなく、都心部の手前で南北に迂回してもらおうという考え方で現在進めています（P30）。

クロススクエアの実現につい





て、警察の理解が欠かせませんので精力的に協議を行っています。その前提となっているのが車の交通量で、全国的に減っています。①③④は東西の交通量で、②のフラワーロードは南北です。都市内の交通はこの15年程度で3割減っています。大阪でも同じような傾向が出ているのではないかと思います（P31）。

都心内を通行する車で、都心に用事のない車もあります。赤で示した、いわゆる通過交通です。通過交通の割合を見ると、5割を超えているところが多いのが分かります。必ずしも都心のど真ん中を通らなくとも、都心の外から都心の外に出て行く車が多く、この車をコントロールすれば、都心全体の交通を減らすことができるのではと考えます（P32）。

クロススクエアは大変壮大な計画なので、段階的に進めようと考えています。現在は三宮交差点の東側からまず始めます。2025年度に新たなバスターミナルのビルⅠ期が完成します。JR がビルを解体し始めており、整備が行われることになるので、大体時期を同じくしてできないかなと思っています。

まず第1段階として、全体10車線あるものを、4車線減らして6車線にし、約2,500㎡の広場をつくります。それから5年後の2030年には、大阪湾岸道路の西伸部が供用を開始しているので、10車線の道路のうち、ほとんどのものを歩行者空間に出来ると考えています。

駅前広場に入る高齢者、障がい者の方々のための寄り付きの動線を2車線程度残しますが、できるだけ通過交通は通さない状況のもとで、東側についてはほとんどのものがまず歩道化されていきます。

道路を使ったにぎわいの空間づくりは、ヨーロッパで多く見られますが、第1弾がまず2030年に東側で完成する予定です。

■「えき≈まち空間」を活かす協働の仕組み

2030年の段階で果たしてどれくらいの対策が必要なのでしょうか。2030年には大阪湾岸道路の西伸部がかなり整備され、阪神高速道路神戸線の車がかなり吸収されると考えられるので、現在の阪神高速道路神戸線の渋滞は抜本的に解消される見込みです。

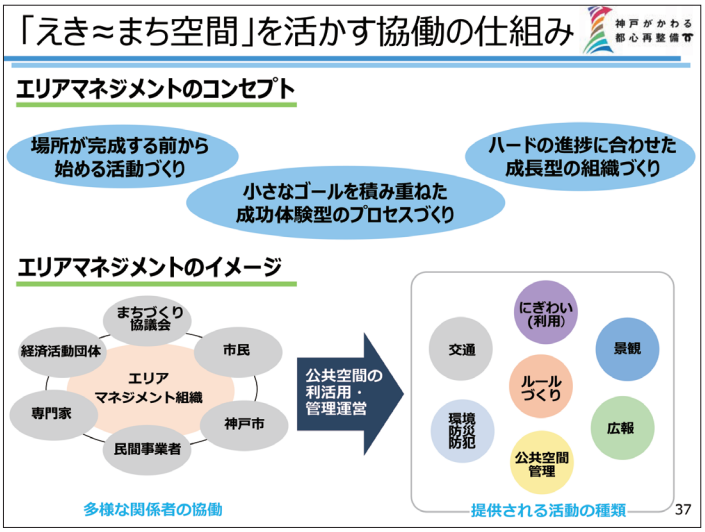
そこで都心の通過交通が迂回可能な環境になるため、一部の交差点改良でこれが実現できるというシミュレーションの結果が出ています。クロススクエア東側の実現を契機にさらに段階的に設備を進めていきます。自動運転技術の進展など、いろいろなことに関して、100年に一度の大改革が進んでいるといわれていますが、社会技術の進歩に伴って、クロススクエア全体の実現は、われわれが想像するよりも早く実現できるのではないかとも思っています。

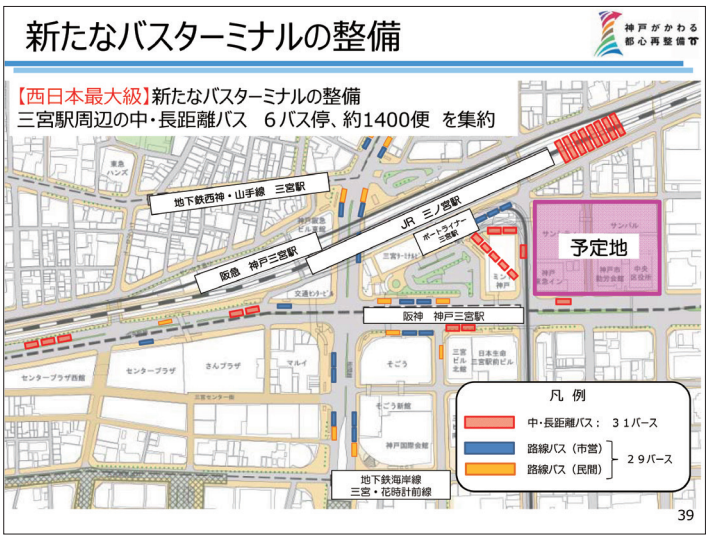
完成した広場は、単に歩くだけでは非常にもったいない空間です。どんなにぎわい、快適性を持たせるのかが重要です。大阪のグランフロントでも実施されていますが、歩道を沿道も含めた方々に管理してもらい、集客的な事柄も含めて、にぎわいを持たせるような活用をしていただく、エリアマネジメントの仕組みを構築できないか検討しています（P37）。

■事業協力者によるバスターミナル提案内容

東京のバスタ新宿のような、新たなバスターミナルの整備を計画中です。西日本最大級の中・長距離バスターミナルを予定しており、現況は図に示した通りです。駅ビルの東側が予定地になっています。1日約1,400便が発着し規模的にもバスタ新宿と同程度です。

現在、中・長距離のバスターミナルは赤い印



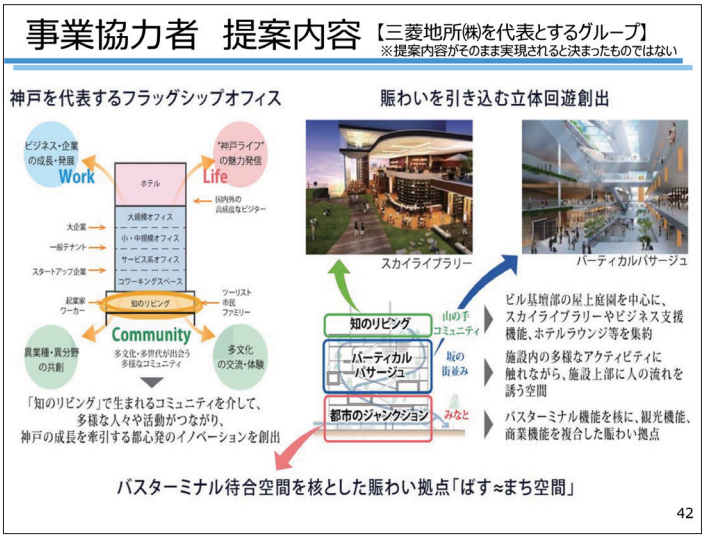


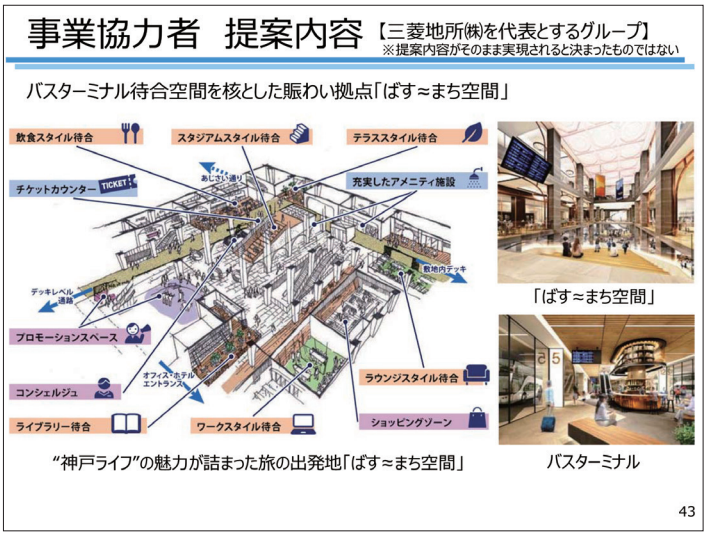
の所に点在していて利用しにくいため、集約しようというものです。年間約1,000万人が利用するバスターミナルになる予定です。JR 三ノ宮駅は今、中央と西口がありますが、バスターミナルにアクセスしやすくなるよう、JR にはできれば東口もつくってもらえないかとお願いしています（P39）。

バスターミナルは、再開発ビルを建ててその中に入れる予定です。Ⅰ期、Ⅱ期に分けて施工します。Ⅰ期の敷地には現在、中央区役所、商業ビルなどが建っていますが、解体して一部は、別の場所に移転します。2021年に着工、その5年後には供用開始。Ⅱ期はその4年後に供用開始を目指しています。

Ⅰ期の事業を推進する事業協力者を先般公募し、三菱地所㈱を代表とするグループに決定しました。

事業協力者から提案されている内容は次のようなものです。下層階にバスターミナルが入ります。われわれからは、1,500人以上が入る大ホールを入れることを条件としています。これは神戸市でグレードの高いものをつくると申し上げています。図書館も入れ、その上にオフィス、ホテルを積んでいきます。図書館は図のような「スカイライブラリー」が提案されています。三菱地所㈱を代表とするグループは、オフィスを三宮で最大級のものにすると提案しています。



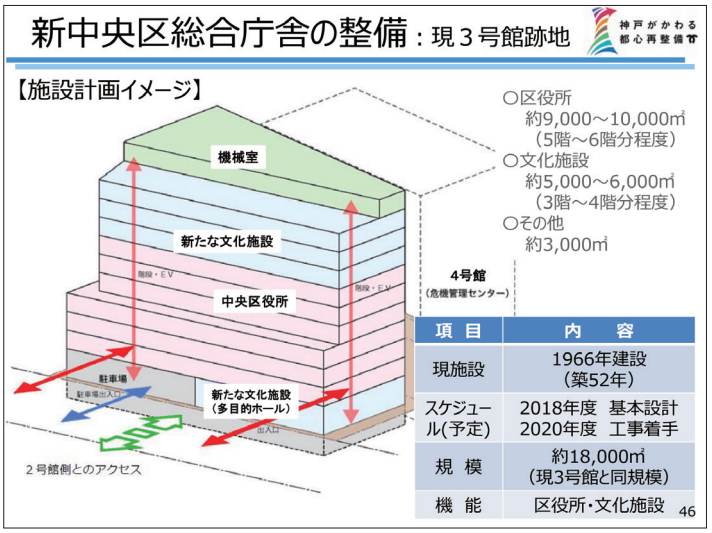


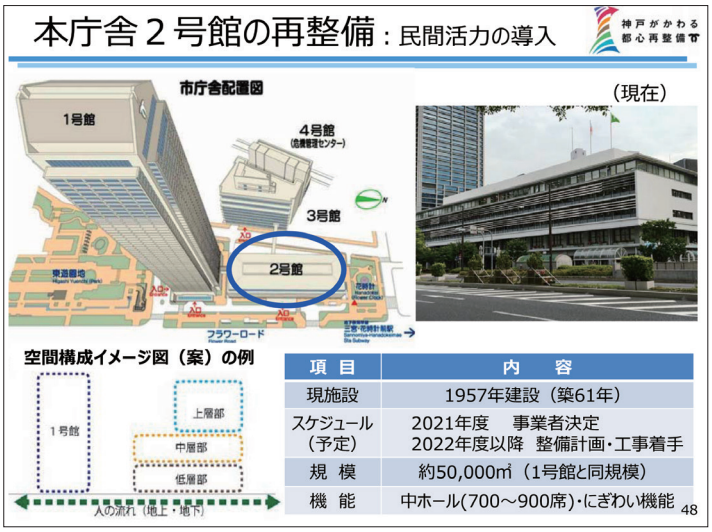
また、提案では、バスターミナルは三宮の方からデッキで入った2階部分で待合をとり、出発の時間になればエスカレーターで降りて行きます。バスは1階の周りに止まっており、そこから全国へ発着します（P42、43）。

■新中央区総合庁舎の整備、本庁舎２号館の再整備

三宮がうめきたと違うのは、もともと更地があるわけではないということです。バスターミナルを建てるところには建物が建っています。この建物をいったん別のところに移転させる必要があり、その時間がかかります。バスターミナルの予定地には現在、中央区役所があるので、区役所をまず本庁舎3号館跡地に移動させるための整備にとりかかっています（P46）。

神戸市役所2号館も建て替えを計画中です。2号館はもともと8階建てで、震災で6階部分が潰れました。建て替えればよかったのですが、民間の建物や





市民の住宅がたくさん潰れている状況で庁舎は建て替えられないと、上の部分を取り去って5階を仮設とし使い続けてきました。

この2号館を1号館並みの建物（約5万㎡）にしようと計画を進めています。こちらにもにぎわい空間やオフィスなどを入れる予定です（P48）。

JR も今、駅ビルを建て替える方向で調整をしています。阪急はすでにビル建設に着工しています。残っているのはそごう、マルイのある街区、さんセンタープラザなど、一度再開発を行ったところで、いずれも古くなっているので手をつけていかねばなりません。現在、所有者等の方々とも相談している状態です。

建設中の阪急ビルは現在、少し鉄骨が上がってきている状態で、2021年春には30階建のビルが完成する予定です。阪急電鉄と市営地下鉄と乗換えがしやすい動線を整備し、商業、オフィス、ホテルが建てられる予定です。

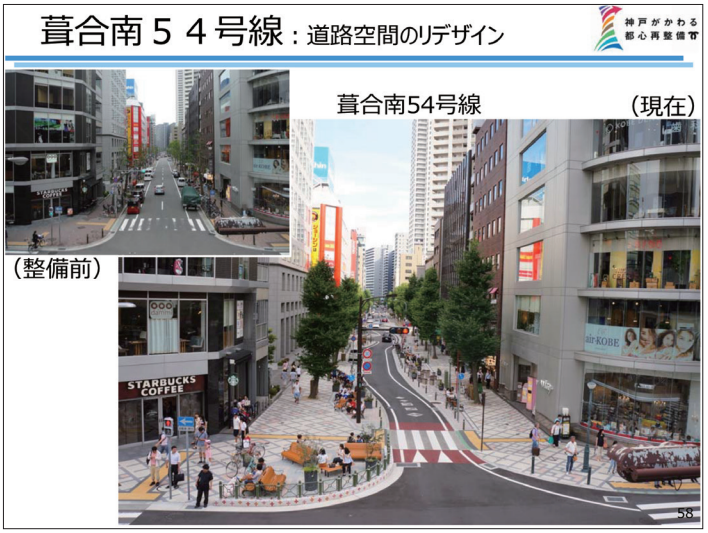
オフィスフロアの最上階である15階に、知的交流拠点をつくる計画があります。ワンフロアを、梅田のナレッジサロンのイメージで考えていただければと思いますが、医療産業都市や地場の企業、大学などの幅広い方々が集まる空間にしたいと考えています。

■東遊園地の再整備

公共交通体系をどう考えていくのかは三宮にとって大変重要なことです。大阪でも相互直通が進んできており、東京では当たり前のことになっています。今、阪急と地下鉄（西神・山手線）が乗り換えなしでそのままいける相互直通を本格的に検討しています。

これを三宮辺りで接続するとなると、大変大きな工事になるため、都心の再整備にも大きな影響を与えます。従って今、どのような形がよいのか、採算性も含めて本格的に検討しています。これが実現すると西神から乗り換えなしで梅田まで直行で行くことができるようになります（P52）。

三宮の様々な再整備で駅周辺のまちが変わってきますが、同時にウォーターフロントも大きく変えていく予定です。どちらかというと、ウォーターフロントのほうが先にできると思います。なぜなら、港湾の倉庫を移転させると更地ができ、コンペで民間事業者の方々に、更地を利用したさまざまな提案をいただくことがで



きるからです。

そうなると、三宮とウォーターフロントをどうつなぐのかが重要になります。もちろんLRTなどの検討もありますが、そんなに長い距離でもないので、やはり歩いて楽しいものをつくりたい。ここには東遊園地という三宮最大の公園があるので、この沿道ににぎわいや交流が生まれる施設をつくります。商業的なものも含めた話になってくるとは思いますが、歩いて楽しくなるような空間をつくるための整備を検討しています。

東遊園地は元々、土のグラウンドでしたが、現在は天然芝を植えて実験を行っています。ルミナリエなどの会場にもなっており、何百万人もの人々に踏まれるので、天然芝が維持できるのだろうかと思っていましたが、われわれの思う以上に芝は定着し、様々な市民に使われています（P54）。

■道路空間の活用によるにぎわい創出

都心のクロススクエアだけではなく、周辺の道も楽しくしていく必要があります。葺合南54線は先行的に実施した道路整備です。整備前は2車線プラス停車帯でした。停車帯も比較的広い道路でしたが、1車線にして歩道をぎりぎりまで確保する形に整備しました。今ではこのように歩道が非常に広く、人が多く歩いてベンチでは休憩する姿も見られます。このようにクロススクエア以外の所でも葺

合南54線のように歩行者優先の道路空間に変えていく実験を行っています（P58）。

道路空間にいわゆるたまり場をつくるのが「パークレット」です。ベンチを設置したおしゃれな空間をつくって、ゆったりと休憩してもらったり、おしゃべりをしていただいたりできる場所も合わせてつくっています。グッドデザイン賞も受賞しており、歩く方々にとって憩いの空間ができていると思っています（P61）。

「プラッツ」は、たまり場の所にイベントスペースを設けるもの。歩いて楽しめて、夜間景観も含めて自由にイベントができる空間をまちなかに整備します（P64）。

■ウォーターフロントエリアと将来構想

ウォーターフロントは三宮から約1km あります。歩くのには少し長く、バスに乗るには短い距離です。それだけに、何か楽しい仕掛けさえつくればここまで歩いてもらえるのではと考えています。ウォーターフロントのグランドデザインもつくっており、東側の方まで書いていますが、こちらは HAT 神戸など内陸部に近いところの開発です。

神戸港の将来構想の中では、神戸大橋より西側を特に集客エリアとして整備することになっています（P67）。

ウォーターフロントエリアでは、第1弾のコンペを新港突堤で実施しました。当選された住

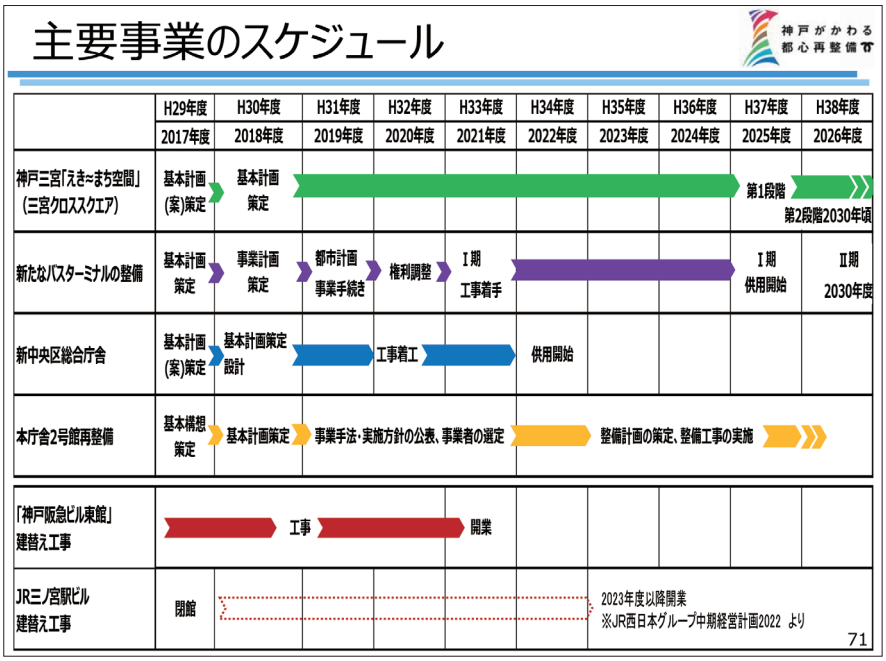
友不動産の案を紹介します。①は大人向けの水族館、②は業務・商業棟で、フェリシモの本社も入ってきます。③も業務・商業棟でここにはBMWワールドミュージアムをつくる計画です。④は住宅で、350戸の住宅を2棟建設します。

第1弾としては以上のようなものがウォーターフロントにできます。更地なので早くできると思います（P68）。

この西側にはメリケンパークという公園があり、これも開港150年を機に大きくリニューアルしています。もともとこの辺りには木が生い茂っていましたが、それらを排してできるだけ広いフラットな空間をつくりました（P69）。

将来的には三宮都心～ウォーターフロント間にLRTができればいいと思います。しかしLRTは軌道敷なので、いったん引いてしまうともう路線を変更することができません。従ってまずは連節バスを走らせて社会実験を行い、採算面などを見極めた上で、次の段階のLRTなどにつなげていきたいと考えています。

そのために、三宮とウォーターフロントをつなぐ社会実験をいろいろな形で行っています。おおむね好評な乗車実績をいただいており、ウォーターフロントに集客施設などができてくると、連節バスだけでは不十分になってくるでしょう。バスから鉄道への転換をどの時期で行うのかがポイントだと思います（P70）。



■ 2025 年が一つの転換時期

今まで説明したさまざまな主要事業が、どのようなスケジュールで進むのかを示しました。2021年頃に阪急ビルが開業しますが、2025年度にバスターミナルⅠ期がまずは完成するので、2025年度、今から7年先が、三宮が「変わったね」と言っていただけるような空間になる時期ではないかと思っています（P71）。

民間事業者の方々は、公共空間がどうつくられるのか、そして先行的な事業がどう実施されるのか、現在様子を見ておられるので、この計画の進捗に合わせた形で民間投資が進んでくるのではないかと思います。

以上が現在進んでいる三宮の再整備の状況でした。ご清聴ありがとうございました。

プレスの目

浮き彫りになった関西3空港の課題

共同通信社大阪支社経済部　東本由紀子

■はじめに

関西エアポートによる関西、大阪（伊丹）、神戸の3空港一体運営がスタートした2018年は、関西の空港における様々な課題が浮き彫りになった年でもあった。

2018年9月の台風21号で関空が被災した際には、災害時の海上空港の脆弱性や責任の所在の曖昧さが指摘された。一方で、2025年の大阪・関西万博の開催が決まり、3空港が「関西の玄関口」としてますます注目を集める中、3空港の運用を見直す機運が高まった。今春には、自治体や経済界などが3空港の役割分担について話し合う「関西3空港懇談会」が開かれる見通しだ。

訪日外国人客の増加や激甚化する自然災害など、様変わりする「関西の空」に関西エアポートはどう対応するのか。2019年は関西の空港の在り方を決める重要な1年となりそうだ。

■災害時の責任の所在

関空は、オリックスと、フランスの空港運営会社バンシ・エアポートが中心になって設立した「関西エアポート」が、国が全額出資する新関西国際空港会社から44年の運営権を得て、2016年4月から運営している。これは運営の効率化を図るため、国などが施設を保有したまま運営権を民間企業に売却する「コンセッション方式」と呼ばれる手法で、日本国内における空港民営化の先駆的な事例として注目された。

ただ、台風21号によって関空が浸水被害を受け、一時閉鎖した際には、情報開示の遅さなどに批判が集まった。航空関係者からは、被災直後の関西エアポートの対応について、「空港のオペレーション経験が少ないからか、指揮命令系統が混乱していた」との厳しい意見も聞かれた。

災害時における責任の所在の曖昧さも浮き彫りになった。被災した際の復旧対応や防災対策は国と民間のどちらがイニシアチブを取るべきなのか。関西エアポートと新関空会社が交わした契約では、運営者の関西エアポートには、想定される自然状況などを勘案し、安全性に配慮して運営することが義務づけられている。一方で、不可抗力で空港施設に損害が生じた場合には、新関空会社と対応方針について協議することも求められている。しかし、どこまでが想定される自然状況で、どこからが不可抗力による損害に当たるのかは判然としない。

関西エアポートの山谷佳之社長は、台風被災直後の記者会見で防災対策について問われた際、「私たちがこの空港を建設したわけではない。（国から）大きな災害を防げると説明を受けてきた」と漏らした。確かに、新関空会社から運営を引き継いだ直後の被災であり、「想定外」だったという気持ちは理解できなくもない。ただ、航空政策に詳しい東京工業大の花岡伸也教授は「ある程度の災害対応や防災対策については運営者側が責任を取るべきで、今回の浸水被害も想定の範囲内だったと言うべきだろう。関西エアポートにその認識が薄かったのではないか」と指摘する。しかし一方で、「コンセッション方式による空港の民営化はこれまでの事例が少なく、国も運営者側も経験がない中で模索している」とも述べた。

現在、コンセッション方式による空港民営化の動きは全国で広がっている。しかし、民営化されることによって自然災害などの有事の際の責任の所在が曖昧になるのでは、国内外の多くの人が利用するインフラ機能としてあまりに心

許ない。その意味で、今回関空が突きつけた課題は大きく、今後徹底的に検証する必要があるだろう。

■拡大を続ける航空需要

1994 年の関空の開港から 20 年以上がたち、関西の空は様変わりしている。開港当初は旅客数の不振に苦しんでいた関空は近年、訪日外国人客の急増などを背景に右肩上がりの成長を続けている。法務省の出入国管理統計によると、2017 年に日本に入国した外国人約 2,743 万人のうち、4 分の 1 強に当たる約 716 万人が関空を利用した。これは最多の成田空港の約 764 万人に肉薄する数字だ。また、政府は訪日外国人客を 2020 年までに 4 千万人、2030 年までに 6 千万人とする目標を掲げている。ただ、仮にこの目標通りに訪日外国人客が増え続けるとすれば、「いまの関空では、いずれ受け入れることができなくなる」（関西エアポート関係者）のが現状だ。

拡大を続ける関西の航空需要を受けて、関西エアポートによる関西、大阪、神戸の 3 空港一体運営がスタートした 2018 年、神戸空港の地元の兵庫県などでは、現在は国内線のみとなっている神戸空港の国際化への期待がにわかに高まった。ただ、3 空港を巡っては、歴史的なしがらみから柔軟な運用ができないという難しさがある。関西空港は大阪空港の騒音問題に対処するために建設され、神戸空港はいまほどの航空需要もなかった関空に配慮するため、発着枠や制限時間が設定された経緯があり、規制緩和に対する関空周辺の自治体の反発は根強い。また、3 空港の役割分担については、空港周辺の自治体や経済界などが「関西 3 空港懇談会」を開いて議論しなければならず、関西エアポートの一存だけでは決められない。

そのような中で台風 21 号により関空が一時閉鎖したことで、災害時の代替空港として大阪・神戸両空港ににわかに注目が集まった。大阪・関西万博の開催決定も後押しになり、2018 年 12 月、8 年ぶりとなる「関西 3 空港懇談会」が開催された。そこでは、大阪・神戸両空港への国際線乗り入れについて段階的な拡大を求める声が出た一方で、関空の周辺自治体からは関空の機能強化を優先すべきだとの意見もあったという。

今春には次回の懇談会が開かれ、大阪・神戸両空港の規制緩和について再度議論される見通しだ。関西エアポートと関係自治体には、過去のしがらみを乗り越え、拡大を続ける航空需要を関西全体で取り込む知恵を出し合ってもらいたい。

■激しさを増す競争環境

先に関西の航空需要は拡大を続けていると述べたが、一方で空港を取り巻く競争環境は激しさを増している。成田空港は、訪日外国人の増加を受け、3 本目となる新滑走路を建設し、発着時間を早朝と深夜に計 2 時間半拡大することなどを計画している。羽田空港も、2020 年東京五輪・パラリンピックに向けて、国際線の発着回数を 3.9 万回増やす計画だ。

また、関空は現在、訪日外国人客の増加を追い風に順調な成長を続けているが、そのほとんどが格安航空会社（LCC）によるアジアなどの中距離路線で、欧米などの長距離路線が少ないことも指摘されている。ビジネス需要を取り込めていないことが背景にあり、仮に為替相場や国際環境の変化で観光需要が激減した場合、経営が悪化するリスクもある。

ライバルは他空港だけではない。リニア中央新幹線は、早ければ 2037 年ごろまでに大阪まで延伸される計画で、開業すれば東京―大阪間は約 1 時間で結ばれる。北陸新幹線も敦賀―新大阪間の 2046 年開業を目指しており、これらが実現すれば関東と関西の行き来は圧倒的に早くなる。JR 西日本の幹部も、「（リニアなどの開業により）鉄道への需要が喚起され、航空機からのシフトに繋がる。鉄道対航空の競合関係はよりシビアになっていくだろう」と指摘した。

こうした競争環境下で成長を続けていくためには、迅速な経営判断が不可欠だ。3 空港一体運営の難しさもある中、関西エアポートは民間企業ならではのスピード感と柔軟さで空港を運営していけるのか。他の空港のモデルケースとして今後も注目していきたい。

低費用航空会社（LCC）の変化と地方における可能性[1]

九州産業大学商学部
朝日　亮太
（（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

低費用航空会社（LCC）はアメリカン航空をはじめとした大手航空会社（FSC）と異なるビジネスモデルを構築し、低費用・低運賃運航を実現してきた。LCC の登場により、FSC も費用の削減に取り組み、サービスを縮小させるところも現れている。LCC と FSC の主な特徴は表1の通りである。これらは主に、米国の LCC であるサウスウエストにより構築されたといわれている。そして、他の LCC もサウスウエストのビジネスモデルをベースに運航を行い、多くの市場シェアを獲得した。国土交通省の資料によると、平成28年の LCC 市場シェアに関して、北米において約30%、EU 域内では約48%、東南アジアでは約53%となっている（図1）。

存在感を強めている LCC であるが、現在までに様々な変化を見せている。本稿では、この変化について整理し、そして、LCC による地方空港活性化の可能性についての若干の考察を行う。

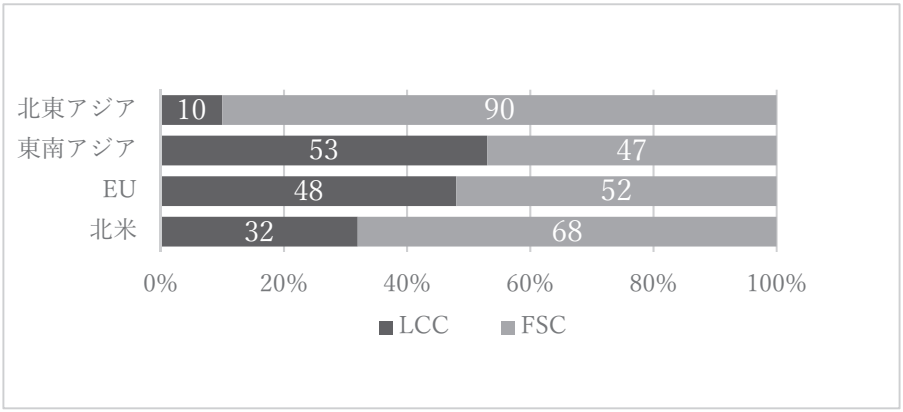
表1　LCC と FSC の特徴

	LCC	FSC
便数頻度	高い	路線需要において様々
機内サービス	機内食等なし、サービス有料化、 モノクラス、自由席	機内食等あり、 上級クラス設定、座席指定
チケット販売	インターネット経由、 直売　チケットレス 自由席（有料で指定席に）	旅行代理店経由が多い インターネット経由、 チケットレス増加、座席指定
機材	中小型機・単一機種	多種（路線の特徴に合わせて使用）
使用空港	二次的空港、非混雑空港	利便性の高い空港
路線ネットワーク	Point to Point 短距離路線中心	ハブアンドスポーク 中長距離路線中心

朝日(2016a)p.99表より引用

1　本稿は、朝日亮太（2018a）「低費用航空会社（LCC）の変化と可能性」『日刊 CARGO』2018 年 7 月 23 日に掲載された記事を要約・加筆したものである。

図1：各地域のLCC市場シェア（%）（H28）



国土交通省（2017）の図2.1-9を基に筆者作成

2. LCC の成長と変化

現在、新たな旅客の獲得を目指し、従来とは異なるビジネスモデルを有する LCC が登場している。第1に、ウルトラ LCC（ULCC）と呼ばれる低費用・低運賃運航をさらに追及するタイプの LCC である。第2に中長距離路線への進出を行うタイプで、B777型機や B787型機などの中型機を用いて中長距離のサービスも行う LCC が登場している。そして、従来型 LCC では省かれてきたサービスを行うタイプの LCC も登場し、プレミアムエコノミークラスを設定、マイレージを導入する等のサービス強化を行うようになってきている。これらの変化は、図2のように、従来の LCC ビジネスモデルを深化させるものと、FSC のビジネスモデルに接近させたものに分かれる傾向にある。

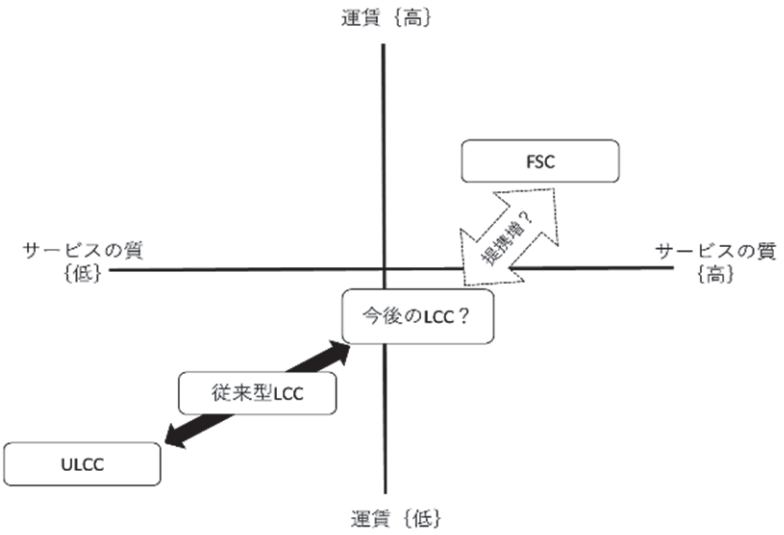


図2：ビジネスモデルの変化イメージ

従来型の LCC も合併・買収（M&A）を行い、経営規模を拡大している。例えば、サウスウエストは、2010年に LCC であるエアトランを買収し、ネットワークを拡大した。航空会社の M&A の効果に関するこれまでの研究は FSC を対象に行われ、それらの多くは M&A により競争力を強めた

FSC が運賃を上昇させる等の非競争的行動をとったことを示している。サウスウエストに関する研究でも、エアトランの買収後、サウスウエストが運賃上昇行動をとる可能性が指摘されている（朝日（2016b））。これらの研究が示すことは、LCC は常に低運賃を設定するわけではなく、市場支配力の発揮できる路線であれば、非競争的運賃を設定することである。

LCC の市場支配力の強化は競合航空会社へも影響を及ぼすと考えられる。既存研究の多くは、LCC の参入に対し、既存航空会社が競争的運賃を設定することを示してきた。そのため、LCC が M&A を機に運賃上昇行動をとれば、競合航空会社も運賃上昇行動をとり、路線の運賃が上昇する可能性がある。一方で、M&A 後に LCC が撤退した路線において、ライバルは LCC の参入を警戒し、運賃上昇行動を取らなかった可能性も示されている。これらは、今や航空産業に対して、LCC の行動の一つ一つが多大な影響を及ぼすことを示唆している。そのため、今後も様々なケースを詳細に分析する必要性があると考えられる。

そして、LCC の関係する「提携」も増加傾向にある。現在、日本航空はアメリカの LCC であるジェットブルー、またベトナムの LCC ベトジェットとも提携を行っている。また、LCC によるバリューアライアンスが形成されている。これは2016年に設立されたアライアンスであり、スクート、チェジュ航空、タイガーエア・オーストラリア等が参加している。アライアンス加盟社について、専用の予約サイトにて一括予約と航空会社事由により乗り継げなかった場合には代替便手配について、無償の振替手配が可能となる。このように航空産業では FSC・LCC に関わらず提携をすることにより厳しい競争環境を勝ち抜こうとしている。LCC の提携については、朝日（2018b）が取り上げ、ジェットスターが提携後に競争的行動をとった可能性を示唆している。こうした動きに関する詳細な研究はそれほど多くはないため、今後も必要であると考えられる。

3. LCC と地方空港の活性化

現在、人口減少の進む地域が増え、そうした地域に立地する空港の利用者減少も予測される。この対策の一つとして、LCC の誘致が考えられる。これにより、LCC の低運賃が新規顧客を開拓、空港を結ぶ路線の利用者を増加させ、空港の利用者も増加する効果が期待される。また、LCC のビジネスモデルの多様化は、従来型 LCC が掘り起こせなかった需要を開拓できると考えられる。

こうした施策を後押しするため、空港経営についても、国や地方自治体が経営していた滑走路等の空港施設を、空港ビルとともに民間が一体経営できるようにしている。この利点として、一体経営により、空港側に航空会社が支払う料金を、空港側は柔軟に設定できるようになり、空港利用料の低さを航空会社誘致の武器とすることが可能となることがある。また、国際線の新規就航等に係る経費の航空会社に対する支援も行われ、航空会社の地方空港就航を促進する動きもある。LCC は、低費用運航を実現する中で、空港・自治体からの支援を重要視することもあるため、柔軟な施策は LCC の地方空港就航への追い風になる可能性がある。そして、誘致の成功は、LCC による空港利用者の増加等をもたらし、地域活性化のきっかけとなることも期待される。

しかしながら、LCC は利益を追求する企業であることに留意する必要がある。LCC は継続的に利益を得られない空港を結ぶ路線からは撤退し、LCC 撤退後は、競合関係にあった FSC が運賃を競争以前より上昇させる可能性がある。また、LCC の誘致は、以前から運航する航空会社との競争を引き起こし、路線運賃を低下させることが期待される。その一方、競争の結果、これまで運航してきた航空会社が撤退する可能性も考慮しなければならない。そして、その後、路線で利益が獲得できなくなれば LCC の撤退も生じ、定期便のない空港になるリスクも考慮する必要がある。

LCC 誘致は地方活性化に対し、大きな可能性を秘めているが、より重要になるのは、誘致が成功した後の路線を維持・活性化しようとする自治体および住民の意識と行動である。航空会社を誘致

した後に、どのように旅客に地域の魅力をアピールし、繰返し利用してもらうかについて地域全体で考え、策を実行していく必要があると考えられる。

4. おわりに

LCC はこれまで、低費用・低運賃を武器に市場シェアを拡大し、航空産業を競争的にしたといわれている。現在も、FSC、LCC ともに生き残りをかけ、様々な戦略をとっている。加えて、オープンスカイの進行や空港を巡る状況も変化するなど、産業全体が常に変化し続けている。

訪日外国人観光客の増加など地域活性化の起爆剤となるような機会が生まれているなか、地域に足を運んでもらうためには航空路線の充実も必要となってくる。そのためには、産業全体の状況を考慮しながら、航空会社、空港、地域住民が関わり合い、航空路線の活性化を考える必要がある。

参考文献

朝日亮太（2018a）「低費用航空会社（LCC）の変化と可能性」、『日刊 CARGO』2018 年 7 月 23 日、4 面
朝日亮太（2016a）「LCC ってなんですか？」、『運輸と経済』第 76 巻第 4 号、pp.96-100
国土交通省（2017）「LCC の事業展開の促進」
http://www.mlit.go.jp/common/001179271.pdf（2019 年 1 月 16 日閲覧）
朝日亮太（2016b）「低費用航空会社の買収が競合航空会社に与える影響　～サウスウエスト航空とエアトランのケース～」、『海運経済研究』第 50 号、pp.41-49
朝日亮太（2018b）「低費用航空会社との提携が及ぼす影響に関する一考察　―アメリカン・ジェットブルーのケース―」、『商経論叢』第 59 巻第 1 号、pp.25-32

2019 年 1 月 25 日　関西エアポート株式会社・発表資料より

関西国際空港 2018 年 12 月運営概況（速報値）

http://www.kansai-airports.co.jp/news/2018/

○発着回数 17,280 回（前年同月比　106%）

国際線：13,089 回
（前年同月比 108%）
国内線：　4,191 回
（前年同月比 101%）

発着回数について

合計発着回数は前年同月比 106%の 17,280 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 13,089 回を記録しております。

○旅客数 2,557,348 人（前年同月比　106%）

国際線：2,008,554 人
（前年同月比 107%）
国内線：　548,794 人
（前年同月比 101%）

旅客数について

合計旅客数は前年同月比 106%の 2,557,348 人を記録しております。国際線の旅客数は前年同月比 107%の 2,008,554 人と 12 月として過去最高を記録しております。うち外国人旅客数は前年同月比 104%の 1,352,770 人となっております。

○貨物量　77,079t（前年同月比　99%）

国際貨物：75,744t（前年同月比　100%）
積 込 量：　36,803t（前年同月比　101%）
取 卸 量：　38,941t（前年同月比　99%）
国内貨物：　1,335t（前年同月比　69%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月とほぼ同量の 75,744t 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。

2019 年 1 月 25 日　関西エアポート株式会社・発表資料より

関西国際空港 2018 年暦年運営概況（速報値）

http://www.kansai-airports.co.jp/news/2018/

○発着回数 187,114 回（前年比 101%）

国際線：140,232 回
（前年比 104%）
国内線：46,882 回
（前年比 94%）

発着回数について

合計発着回数は前年比 101%の 187,114 回となっております。国際線旅客便については前年比 104%の 140,232 回となっております。

○旅客数 28,936,050 人（前年比　103%）

国際線：22,434,631 人
（前年比 106%）
国内線：6,501,419 人
（前年比 95%）

旅客数について

合計旅客数は前年比 103%の 28,936,050 人と 4 年連続で過去最高を記録しております。国際線の旅客数は前年比 106%の 22,434,631 人と 5 年連続で過去最高を記録しております。うち外国人旅客数は前年比 107%の 15,280,463 人となっております。

○貨物量　828,662t（前年比　99%）

国際貨物：　813,775t（前年比　100%）
積 込 量：　401,806t（前年比　105%）
取 卸 量：　411,969t（前年比　96%）
国内貨物：　14,887t（前年比　75%）

貨物量について

国際線の貨物量については前年とほぼ同量の 813,775t 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。

2019年1月23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12月分

【貿易額】（単位：百万円、％）

	輸　出	前年比	全国比	輸　入	前年比	全国比	バランス（△は入超）
近畿圏	1,474,855	92.8	21.0	1,295,086	97.1	18.3	179,769
管内	964,322	92.8	13.7	1,006,645	97.9	14.2	△ 42,322
大阪港	358,488	90.0	5.1	409,925	98.7	5.8	△ 51,437
関西空港	460,164	93.2	6.6	362,259	93.3	5.1	97,905
全国	7,023,997	96.2	100.0	7,079,283	101.9	100.0	△ 55,287

【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	460,164	93.2	6.6	362,259	93.3	5.1	97,905
成田空港	944,065	91.6	13.4	1,136,072	99.5	16.0	△ 192,007
羽田空港	28,211	112.6	0.4	92,414	107.9	1.3	△ 64,203
中部空港	89,878	103.2	1.3	96,475	117.7	1.4	△ 6,597
福岡空港	26,960	63.7	0.4	43,871	119.0	0.6	△ 16,911
新千歳空港	3,573	114.1	0.1	41,317	2738.2	0.6	△ 37,743

2019年1月23日　大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報［関西空港］　2018年暦年分

【貿易額】（単位：百万円、％）

	輸　出	前年比	全国比	輸　入	前年比	全国比	バランス（△は入超）
近畿圏	17,194,692	103.5	21.1	15,405,224	105.1	18.6	1,789,468
管内	11,229,603	103.3	13.8	11,677,741	105.3	14.1	△ 448,138
大阪港	4,244,063	115.5	5.2	4,968,283	104.5	6.0	△ 724,220
関西空港	5,307,282	94.0	6.5	3,925,585	99.6	4.7	1,381,697
全国	81,486,617	104.1	100.0	82,689,896	109.7	100.0	△ 1,203,278

【空港別貿易額】（単位：百万円、％）

	輸　出	前年比	全国比	輸　入	前年比	全国比	バランス（△は入超）
関西空港	5,307,282	94.0	6.5	3,925,585	99.6	4.7	1,381,697
成田空港	11,462,058	102.6	14.1	13,696,221	111.9	16.6	△ 2,234,163
羽田空港	362,949	79.1	0.4	982,154	115.1	1.2	△ 619,204
中部空港	1,064,931	115.6	1.3	1,108,994	115.5	1.3	△ 44,063
福岡空港	374,777	35.7	0.5	498,947	102.0	0.6	△ 124,170
新千歳空港	38,819	129.2	0.0	97,617	533.9	0.1	△ 58,798

大阪入国管理局　関西空港支局・発表資料より

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合計	(1日平均)
	外国人入国	(1日平均)	外国人出国	(1日平均)	日本人帰国	(1日平均)	日本人出国	(1日平均)		
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成21年	1,357,556	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,062,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,190,605	27,919
平成23年	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,069	26,006
平成24年	1,795,222	4,905	1,778,162	4,858	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,812,831	29,543
平成25年	2,326,263	6,373	2,285,785	6,262	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,485,106	31,466
平成26年	3,173,759	8,695	3,104,778	8,506	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,752,082	34,937
平成27年	5,012,402	13,733	4,974,063	13,628	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,061,104	44,003
平成28年	6,090,300	16,640	6,051,810	16,540	3,189,960	8,720	3,187,010	8,710	18,519,080	50,600
平成29年	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6月	662,420	22,080	661,780	22,060	268,340	8,940	265,050	8,840	1,857,590	61,920
平成30年7月	663,320	21,400	659,020	21,260	285,940	9,220	291,440	9,400	1,899,720	61,280
平成30年8月	635,450	20,500	671,010	21,650	392,240	12,650	404,980	13,060	2,103,680	67,860
平成30年9月	310,200	10,340	256,200	8,540	154,960	5,170	158,760	5,290	880,120	29,340
平成30年10月	650,480	20,980	638,240	20,590	301,350	9,720	312,490	10,080	1,902,560	61,370
平成30年11月	660,130	22,000	649,750	21,660	318,270	10,610	325,000	10,830	1,953,150	65,110
平成30年12月	667,850	21,540	684,920	22,090	302,730	9,770	329,560	10,630	1,985,060	64,030
平成30年累計	7,652,130	20,970	7,605,550	20,840	3,467,940	9,500	3,499,370	9,590	22,224,990	60,890
平成31年1月	695,420	22,430	666,060	21,490	328,660	10,600	288,240	9,300	1,978,380	63,820
平成31年累計	695,420	22,430	666,060	21,490	328,660	10,600	288,240	9,300	1,978,380	63,820
前年同期	647,930	20,900	628,800	20,280	295,080	9,520	273,950	8,840	1,845,760	59,540
対前年同期比	**107.3%**		**105.9%**		**111.4%**		**105.2%**		**107.2%**	

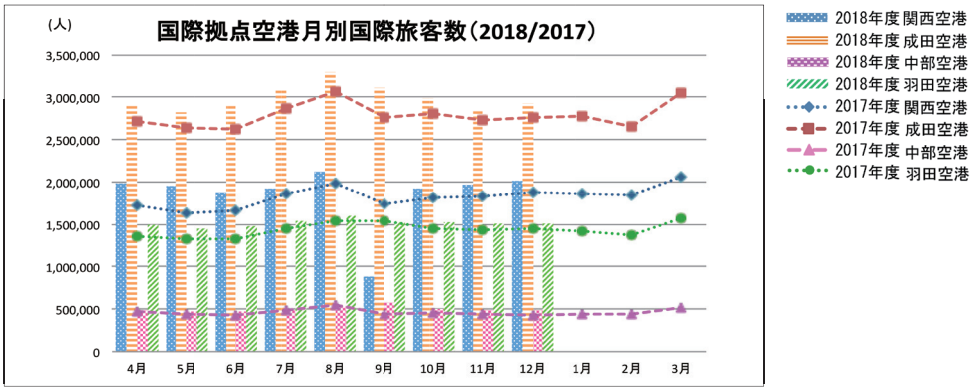
※外国人入出国者数には、地位協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。
※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

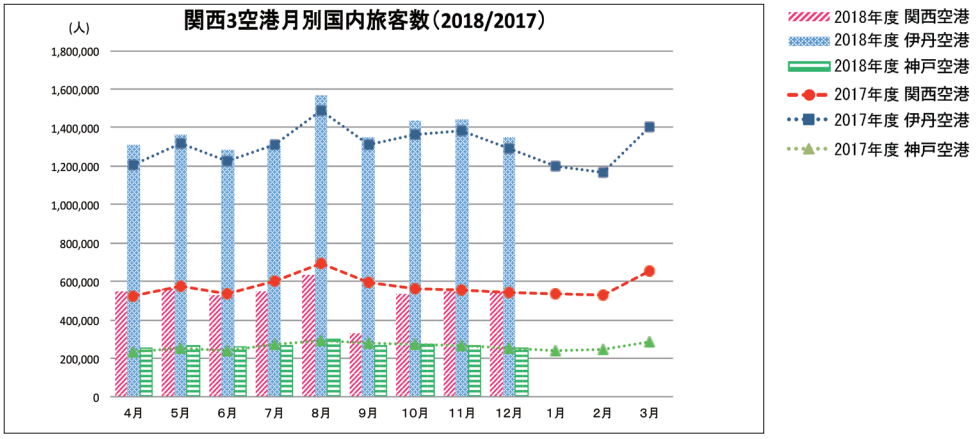
（一財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　2018年12月実績【速報】

区分	空港名	国際線	前年同月比	国内線	前年同月比	合計	前年同月比
発着回数（回）	関西３空港	13,091	107.6%	18,828	101.2%	31,919	103.7%
	関西	13,089	107.5%	4,191	101.4%	17,280	106.0%
	大阪(伊丹)	0	－	11,909	100.6%	11,909	100.6%
	神戸	2	－	2,728	103.6%	2,730	103.7%
	成田	17,069	101.0%	4,553	103.3%	21,622	101.5%
	中部	3,435	108.2%	5,252	103.3%	8,687	105.2%
旅客数（人）	関西３空港	2,008,554	107.3%	2,153,907	103.3%	4,162,461	105.2%
	関西	2,008,554	107.3%	548,794	101.4%	2,557,348	105.9%
	大阪(伊丹)	0	－	1,351,600	104.5%	1,351,600	104.5%
	神戸	－	－	253,513	101.1%	253,513	101.1%
	成田	2,925,965	105.9%	617,114	103.2%	3,543,079	105.4%
	東京（羽田）	1,510,361	104.0%	5,318,782	102.8%	6,829,143	103.1%
	中部	481,200	111.9%	479,562	107.0%	960,762	109.4%
貨物量（トン）	関西３空港	75,744	100.1%	12,984	85.6%	88,728	97.6%
	関西	75,744	100.1%	1,335	68.6%	77,079	99.3%
	大阪(伊丹)	0	－	11,649	88.1%	11,649	88.1%
	成田	171,508	85.9%	－	－	171,508	85.9%
	東京（羽田）	53,893	98.0%	69,565	90.6%	123,457	93.7%
	中部	15,950	99.4%	1,704	75.8%	17,654	96.5%

注１．羽田の発着回数、成田の国内貨物量、神戸の国際旅客数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458回定例会（2019年1月22日開催）

「姫路駅周辺事業（キャスティ21）の効果と展望」をテーマに東田　隆宏 氏（姫路市 都市拠点整備本部 副本部長）の講演会を開催した。

○第459回定例会（2019年2月12日開催）

「訪日外国人旅行者の近時動向について～台風21号等自然災害による影響を中心に～」をテーマに田口　学 氏（株式会社日本政策投資銀行 関西支店 企画調査課長）の講演会を開催した。

○第5回航空空港研究会（2019年2月1日開催）

「佐賀空港の昔と今、そして、これから　～有明佐賀空港から九州佐賀国際空港へ～」

講　師　　野田　信二 氏（佐賀県 地域交流部 副部長）

コメンテーター　松本　秀暢 氏（神戸大学大学院 教授）

今後の予定

○第460回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日　時／2019年3月25日（月）　16：00～17：00

場　所／大阪キャッスルホテル

テーマ／大阪における今後の観光施策と関空への期待

講　師／溝畑　　宏 氏（公益財団法人 大阪観光局 理事長）

○第461回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日　時／2019年4月15日（月）　16：00～17：00

場　所／大阪キャッスルホテル

テーマ／神戸観光の現状と今後の戦略について

講　師／佐藤　敏亨 氏（一般財団法人　神戸観光局　マーケティングディレクター）

※上記「定例会」に参加ご希望の方は当調査会ホームページ（http://www.kar.or.jp）からお申し込みください。定員になり次第締切いたします。

事務局だより

▶　今年はランニングを始めようと思い、靴とウェアを揃えました。まずは形からです。
これまで、形だけで終わってしまう場合も多々ありましたが、今年の私は違います。
やるやる詐欺を卒業して、大阪城周辺を走ってみました。

▶　この時期は至る所にイルミネーションが設置されているので、タダで見られる穴場を探しながら走りました。
なかなか良い場所を発見し、缶ビールを片手にイルミネーションを眺めていました。
すっかり汗も引いて体が冷え切ってしまい、ラーメンを食べて帰りました。

▶　初回のランニング（というよりお散歩）はこんな感じで終わりました。
その後、寒さや雨を言い訳に約1ヶ月...未だに靴とウェアの出番はありません。　（S）

海の「おいしい」がいっぱい

田尻漁港　漁家レストラン（田尻町）

平成6年に140人収容の屋根付き開放型バーベキューガーデンをオープンしました。4月～11月までは、漁船での漁業体験+クルージング+漁獲物の海鮮バーベキューが人気のコースです。地域内外の小学生の郊外学習の利用も増えています。
平成29年には、開閉可能な折戸を設け、気候や天候に左右されないバーベキューガーデンにリニューアルしました。
12月～3月までは、牡蠣小屋として漁師が厳選した旬の真牡蠣を目の前の鉄板で漁師が直に蒸し焼きにします。ふたを開ける瞬間に立ち上る湯気は圧巻です。
今後も水産物の魅力を伝え、地元農産物を含めた地域食材や食文化まで伝えられる本格的な「食」の提供サービスを行います。
また、日曜朝市、海釣りぼ～と田尻・田尻漁港マリーナ（海の駅）も多くの来場客で賑わっています。

■営業時間　海洋交流センター　午前7時～午後5時（火曜日定休日）
牡蠣小屋　午前11時～午後4時。90分食べ放題（火曜日定休日）
※期間限定12月1日～3月31日
日曜朝市　毎週日曜日午前7時～正午

■アクセス　南海電鉄南海本線吉見ノ里駅下車　徒歩約10分
阪神高速湾岸線　泉佐野南ICから　約7分　無料駐車場あり

■問合せ先　田尻漁業協同組合・田尻町海洋交流センター
泉南郡田尻町りんくうポート北1番　TEL：072-465-0099

●発行日　2019年2月20日
●発　行　一般財団法人 関西空港調査会
〒543-0021 大阪市天王寺区東高津町11番9号
TEL(06)6767-0800　URL http://www.kar.or.jp
●印　刷　㈱ディーネット