



KANSAI 空港レビュー



No.484
2019.3

CONTENTS

1 巻頭言

「世界に開かれた大阪・関西」を目指して

黒田 章裕

2 各界の動き

10 第10回懇話会

なにわ筋連絡線等の新規路線計画と地域活性化について

上村 正美

23 プレスの目

万博を機に“オール関西”の交通インフラ整備を

新庄 悠

25 航空交通研究会研究レポート

関西国際空港を例とした国際商取引における航空貨物の役割と課題

金 仙淑

28 データファイル

- ・関西国際空港2019年1月運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2019年1月分
- ・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 2019年1月

【表紙写真】「クレーン船と夕陽」

昨年9月の台風21号によるタンカー衝突事故で破損した連絡橋の橋桁部の架設が2月12日、13日に行われました。

工場で製作された橋桁が台船で運ばれ大型クレーン船により吊上げられています。

日の入り頃、クレーン船に夕陽、A滑走路06Rからの離陸機が重なりました。

橋桁の架設作業は電車の終電後の深夜に行われました。

連絡橋の完全復旧は4月上旬に予定されています。

撮影：柴崎 庄司

「世界に開かれた大阪・関西」を目指して

一般社団法人 関西経済同友会 代表幹事
コクヨ株式会社 代表取締役会長

黒田 章裕



夢洲が2025年大阪・関西万博の開催地に選定されたことで、関西は2つの転換点を迎えることになるだろう。一つは、産業振興の発想とスピード感の転換、そしてもう一つは、インバウンド観光客に向けたサービスの質的転換である。

産業振興、特に新産業の創造については、これまででも取り組んできたテーマであるが、万博が決定したことで、「今後6年間で何ができるか」というひとつのターム（時間的制約）が設定されたことになる。あわせて、大阪・関西万博に期待されている「世界の課題解決」は、かつて日本企業が得意としてきた技術シーズの商品化・サービス化だけでは実現できない。世界を見据えた「アウトサイドイン」の発想を持てるかどうかで成否を分けることになるだろう。その意味で、日本国内の若い世代に万博への参画を促すと同時に、世界中のスタートアップに関西に目を向けてもらい、関西を拠点に活動してもらうためのスタートアップエコシステムの形成をいよいよ急がねばならない。あわせて、産業創造の分野における産学官連携をより一層強化することで、関西企業が持っている潜在能力を高めていくことにもつなげていく必要があろう。

インバウンド観光客向けのサービスについては、特に大阪における観光政策の転換が急務である。これまでどちらかといえばアジアの観光客による「爆買い」に支えられてきた観光消費を、多くの時間と資金を投じて来日する欧米系観光客を満足させるに足る「コト消費」へと質的に変えることが

できるか。これが、万博後も世界が注目する観光地として関西が輝けるかどうかの鍵を握るだろう。

このように大きな転換点を迎えている関西において、世界とつながる空の玄関口である関空、ならびに伊丹・神戸を含めた3空港の機能強化が必至であることは改めて指摘するまでもないと思う。

特に、関空については、そのポテンシャルを最大限に活かすべく、需要に応じた発着回数の拡大と、大阪市内ならびに夢洲へのアクセス改善は必須である。また、利用者の安心・安全の確保も引き続き課題であろう。昨年9月の台風21号の教訓を踏まえ、様々な対策がすでに実行されているが、ぜひ継続的に対策の充実を図ってほしい。経済界の立場からも、気候変動に伴う台風の巨大化や南海トラフ地震など、これまで経験したことのない規模の災害が起こる可能性は高まっているがゆえに、復元力の高いインフラのあり方について検討する必要性を感じている。

加えて、世界のVIPの来日を促す機能の強化も課題になってくる。特に夢洲に統合型リゾートの建設が決定した暁には、万博以上に世界の富裕層来日を誘引する可能性が高い。神戸空港や伊丹空港におけるプライベートジェットや国際チャーター便の離発着について、検討の余地は大いにあるだろう。

まさに正念場を迎える関西において、3空港の一体運用が果たす役割は非常に大きい。「世界に開かれた大阪・関西」を体現する空港インフラの実現を期待している。

各界の動き

関西国際空港

●空港バス運行12社、「アライアンス発足」

大阪空港交通、関西空港交通など空港バスを運行するバス会社12社は2月1日、空港アクセスバス・アライアンス（ABA）を発足させた。空港と都市や観光地を結ぶ空港アクセスバスの統一的な情報などを提供するため、ポータルサイトをオープンし、ジョルダンに運営を委託した。空港ごとの検索や航空便名を入力すると出発、到着両空港のアクセスバスを検索できるようにした。

●1,000万人受け入れ増へ1,000億円を投資

山谷佳之関西エアポート社長は2月6日までに報道各社のインタビューに応じ、関西空港の防災対策や第1ターミナルの大規模改修の費用として、大阪・関西万博が開催される2025年までに約1,000億円投資し、旅客受け入れ能力を年1,000万人程度増やすことを明らかにした。うち防災対策に約300億円を充てる。関空の大規模改修は1994年の開港後初めて。



クリック！

訪日外国人旅行者について、2016年3月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」では、2020年に4,000万人に、2030年には6,000万人に増やす目標を掲げている。2018年の実績のちょうど2倍になる。関西空港に当てはめると760万人（入国のみで計算）、国際線旅客が増えることになり、ターミナルビルの改修による能力増強が求められる。スペースに限りがあることから、保安検査場のスマートレーン化などソフト面での対応が必要だ。

●回収ソーセージからアフリカ豚コレラ

農林水産省は2月6日、中国・吉林省から関西空港に到着した旅行客が持ち込もうとした豚肉ソーセージを回収し、検査したところアフリカ豚コレラの陽性反応が出たと発表した。アフリカ豚コレラは5府県への拡大を確認した豚コレラとは別の家畜伝染病で、致死率がさらに高いとされる。

●12月の総貨物取扱量、1.3%減少

大阪税関が2月9日発表した、関西空港の12月の貨物取扱量（速報）によると、総取扱量は6万3,579tで前年同月に比べて1.3%減少した。3か月ぶりのマイナス。積込量は3万571t（2.5%減）で4か月ぶりのマイナス、取卸量は3万3,008t（0.2%減）で5か月連続のマイナスとなった。

●連絡橋、橋桁設置

台風21号の影響で損傷した関西空港連絡橋に橋桁2基（長さ90m、790tと98m、858t）を設置する工事が2月12日から始まり、14日未明に終了した。1基は高田機工の和歌山工場

で再利用のための作業が行われ、もう1基はIHIインフラシステムの堺工場で新たに製作された。

●タイ・ライオン・エアが初就航

タイの格安航空会社（LCC）、タイ・ライオン・エアは3月28日から、バンコク～関西線の運航を開始すると2月13日発表した。週5往復をボーイング737MAX9型機（215席）で運航する。同社の日本乗り入れは4路線目となる。

●1月の旅客数が過去最多

関西エアポートは2月25日、1月の関西空港の総旅客が前年同月比7%増の256万人と、4か月連続で前年を上回り、1月として過去最多だったと発表した。国際線は7%増の201万人で、うち外国人は6%増の136万人。中国線や東南アジア線、ハワイ線の利用が活発だった。国際貨物量は1%減の6万3,579tで、3か月ぶりに前年を下回った。国内貨物量は27%減の1,010tだった。

●連絡橋、4月上旬全面復旧、対面通行解消は3月7日

西日本高速道路社は2月26日、関空連絡橋が4月上旬に全面復旧すると発表した。まず3月7日に現在通行止めとなっている下り線の通行を再開し、対面通行を解消。当面は上下線それぞれ2車線だが、4月上旬には従来通り3車線での通行となる。

●非常時に備えたオペレーション機能を強化

関西エアポートは2月27日、災害など非常時に空港に関係する30機関が集まり、対応を協議する総合対策本部（KIX Joint Crisis Management Group）を4月1日に設置すると発表した。2018年9月の台風21号による被害を踏まえた対策の一環。警察や気象台、近隣自治体のほか、利用する航空会社や関空までのアクセスを担う交通会社などが参加する。

同時に新KOC（KIX Operation Center）を設置する。これまでのKOCは飛行場（滑走路などの制限区域内）の運用・管理や警備・保安と防災の管理を行ってきたが、これに、旅客ターミナル運用対応やアクセス、各種設備監視などの運用・管理機能を追加し、各機能の連携をより密にするとともに、空港全体の情報を1か所に集約し、24時間365日の危機対応を行う。

●連絡橋下り2車線が再開

関西空港の連絡橋は2月27日深夜、修復していた下り3車線のうち、2車線の通行が約半年ぶりに再開した。

●海南航空、海口線に新規就航

海南航空は2月28日、関西～海口線を開設した。週3便で、機材はボーイング737-800型機（164席）。この路線で、関西発着の中国本土路線は香港、マカオを含め35都市となる。

●航空機事故の訓練、飛行機に穴開ける新型消防車お披露目

関西エアポートは2月28日、航空機事故を想定した消火救難訓練を実施した。67機関の約800人、50台の緊急車両、ヘリコプターが参加した。今回の訓練では高位置対応伸展型放水銃を装備した新型の空港用化学消防車2台をお披露目、機体を貫通させて消火する穿孔ノズルを使うことで、消防隊員を機内に突入させなくても、航空機で起きた火災の鎮圧が容易になる。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●1月の旅客数4%増

関西エアポートが2月25日発表した1月の運営概況によると、大阪空港の旅客数は前年同月比4%増の124万2,147人だった。発着回数は1%増の1万1,823回で、貨物量は9%減の8,724tだった。

＝ 神戸空港 ＝

●関西エア社長「ビジネス機拡大を検討」

山谷関西エアポート社長は2月6日までの報道各社のインタビューで、神戸空港への国際ビジネスジェットの受け入れ拡大を積極的に検討する方針を明らかにした。国際ビジネスジェットが年10～20回程度発着しているが、本格的な受け入れには税関や検疫の体制整備を関係機関と調整する必要があり、駐機場の整備などで神戸市との連携も必要なため、山谷社長は同市などと「協議はすぐにでも始めたい」としている。

●オリックスと組みカーシェア

関西エアポート神戸は2月8日、オリックス自動車と連携して神戸空港でカーシェアリングサービスを始めた。観光や仕事で市内を移動しやすくなるとして、観光客などの利用を見込む。

●1月の旅客数が2%増の24万6,197人

関西エアポートグループが2月25日発表した1月の神戸空港旅客数は、前年同月比2%増の24万6,197人と、1月としては過去最高を更新した。2018年10月以降4か月連続で同月としての過去最高となった。発着回数は2,412回と前年同月比8%増。このうちプライベート機や小型機などを含む「その他」の航空機の発着回数が45%増の612回と大きく伸びた。

＝ 成田国際空港 ＝

●発着時間延長、「10月末から」合意

成田空港の機能強化計画に基づくA滑走路の発着時間の延長時期を巡り、千葉県と成田市など空港周辺の9市町、国土交通省、成田国際空港会社は2月4日、4者協議会を開き、10月末からの早期延長に合意した。延長は1978年の開港以来初めて。原則午前6時から午後11時までに限ってきた発着時間を翌午前0時まで延ばす。

●顔パスで搭乗可能に、NECの技術を活用

成田国際空港会社は2月28日、顔認証技術を活用した搭乗手続き「ONe ID」を2020年春に始めると発表した。NECの顔認証技術「Neo Face」を使う。チェックインなど最初の手続き時に顔写真を登録すると、その後の手荷物預け入れや保安検査、搭乗ゲートなどにおける手続きを「顔パス」で通過できる。

＝ 羽田空港 ＝

●国際線増枠、日米の航空会社に12便ずつ配分

石井啓一国土交通相は2月12日、閣議後の記者会見で、2020年東京五輪・パラリンピックに向けた羽田空港の国際線増便について、日本と米国の航空会社にそれぞれ1日当たり12便、計24便を配分する方針を発表した。羽田国際線は1日当たり約50便増やす計画だが、そのほぼ半数を、日米路線に割り当てることになる。

●JR羽田空港新線のアセス着手へ

JR東日本の深沢祐二社長は2月15日、羽田空港と東京都心を結ぶ新路線、羽田空港アクセス線について、5～6月に、東京駅方面とつなぐ東山手ルート環境影響評価に着手すると発表した。2029年度の開業を目指す。開通すれば、羽田空港と東京駅を約18分で結び、従来よりも約10分短くなる。

●米航空各社、羽田の増便相次ぎ申請

米航空各社は2月21日までに、2020年夏ダイヤで予定している羽田空港の増便枠について、米国運輸省に開設を申請した。12枠（往復）に対しアメリカン、デルタ、ハワイアン、ユナイテッド航空の4社が15路線計19往復を申請した。

●国際線ターミナル、「第3」に名称変更

国土交通省は2月26日、羽田空港の国際線旅客ターミナルの名称が2020年3月に第3旅客ターミナルに変更されると発表した。現在国内線しか対応していない第2ターミナルでも国際線利用客を受け入れることになるため、混乱を避ける狙いがある。変更に伴い東京モノレールと京浜急行電鉄も駅名を変更する。「国際線ターミナル」(京急)「国際線ビル」(東京モノレール)は「第3ターミナル」に統一する。

＝ 中部国際空港 ＝

●国際線、過去最高の週366便に

LCCのエアアジア・ジャパンが2月1日、週7便の中部～台北線を就航し、中国南方航空も広州へ週2便の直行便をスタートさせた。これにより中部空港に乗り入れる国際線は30社・週366便と約3年ぶりに過去最高を更新した。

＝ その他空港 ＝

●2017年度の空港ビル、8割が増収

東京商工リサーチは2月6日、全国の主な空港ターミナルビル経営会社54社の2017年度決算をまとめた。増収の空港ビル会社が43社と全体の約8割を占め、国内外の旅客数増を背景に好決算が相次いだ。経常赤字は福島空港ビルと壱岐空港ターミナルビルの2社のみで、自己資本比率50%超の空港ビル会社が8割を占めた。

●熊本空港新線、熊本県とJRが合意

蒲島郁夫熊本県知事は2月21日開会した定例県議会で、熊本空港のアクセス改善のため、JR豊肥線三里木駅と空港を結ぶ新線の整備計画についてJR九州と基本合意したと明らかにした。県などが設置する第三セクターが路線(約10km)を新設。JR九州は三セクには出資しないが、整備費約380億円のうち、豊肥線の増益分から最大3分の1を払う。

航空

●日航、手荷物の搭載業務にパワーアシストスーツ導入

日本航空は2月12日、手荷物や貨物をコンテナなどに積み下ろしする業務に着用型ロボットのパワーアシストスーツを導入したと発表した。モーターで腰などを支え、少ない力で重い荷物を取り扱いやすくする。まず成田空港と羽田空港に10着ずつ導入し、全国の空港に順次広げていく。

●世界最大旅客機、生産終了へ

欧州航空機大手のエアバスは2月14日、2021年に超大型機A380型機の製造を中止すると発表した。乗り入れ可能空港に限られることなどから受注が振るわず、このほどドバイを拠点とするエミレーツ航空が発注数を39機減らしたことを契機に、2021年の引き渡しをもって製造を終了することになった。2007年にデビューし、総2階建て、500席以上で「空飛ぶ豪華ホテル」とも呼ばれ200機以上を納入した。

●ホンダ、ビジネスジェットで2年連続世界首位

ホンダの航空機子会社ホンダエアクラフトカンパニーは2月20日、小型ビジネスジェット機、ホンダジェットが2018年の世界納入機数で2年連続で首位になったと発表した。2018年は37機を納入し、米セスナの競合機、サイテーションM2の34機を上回った。

●燃油サーチャージを引き下げ

全日本空輸は2月18日、4月1日発券分から燃油サーチャージを引き下げると発表した。日本航空も2月19日に同様の発表を行った。欧米路線では、現行片道1万7,500円が7,000円に引き下げられることで、往復で2万1,000円安くなる。

●航空貨物、1月の重量ベース輸出は8.43%減

航空貨物運送協会が2月22日に発表した1月の国際航空貨物取扱実績によると、国際輸出貨空貨物件数は22万5,090件(前年同月比9.80%減)、重量ベースでは8,626万2,839kg(8.43%減)となった。アジア・オセアニア向けの減少が目立った。輸入件数は19万1,942件(3.09%減)、重量ベースでは7,927万5,794kg(11.47%減)。

●日航、五輪までに「スマート空港」

日本航空は2月25日、顔認証技術などを活用して搭乗手続きにかかる時間を短縮する「スマート空港」を2020年までに実現するなどとした中期経営計画の改定版を発表した。2020年度の運航開始を目指す中長距離路線のLCC向けに230億円を投資する計画なども盛り込んだ。

関西

●夢洲に客船ターミナル、大阪市が計画

大阪市は2月1日、2024年のIR(統合型リゾート)開業を目指す夢洲の北側に大型クルーズ船が発着できる旅客ターミナルを設ける計画を明らかにした。IR用地に直結させる位置で、関西空港や神戸港だけでなく、西日本や海外と結ぶ海の玄関口に位置づける。

●咲洲庁舎に大阪万博事務局

大阪・関西万博の運営を担う官民組織、2025年日本国際博覧会協会の事務局が2月1日、大阪府咲洲庁舎に開設され、万博に向け、詳細な計画づくりなど本格的な業務が始まった。

●米マリオット、大阪市に新ホテル プレサンスなどと

米ホテルチェーンのマリオット・インターナショナルは2020年夏、大阪・難波に新ホテル「フェアフィールド・バイ・マリオット」(地上14階建て、300室)を開く。マンション開発のプレサンスコーポレーションと建設会社の信和建設(大阪市)と組む。

●「IR、万博前の開業を」関西経済同友会が提言

関西経済同友会は2月5日、大阪府・市が誘致するIRについて、2025年に開く大阪・関西万博より前の開業を求める提言を公表した。IRと大阪万博の相乗効果で、会場となる夢洲の魅力を一層高める狙いだ。

●和歌山県がIR誘致支援で助言企業公募

和歌山県は2月7日、和歌山IRに関するアドバイザー業務の委託先を決める公募型のプロポーザルを公告した。和歌山マリーナシティへの誘致に向けて戦略や条件を検討する。

●中之島の再生医療拠点、日生連合を選定

大阪市は2月7日、大阪・中之島に最先端医療の研究・開発施設を整備する未来医療国際拠点構想の優先交渉権者に、日本生命保険・京阪ホールディングス・関電不動産開発の3社連合を選んだと発表した。再生医療などの先端分野の産業化に向け、産官学の連携や医療系ベンチャー育成の機能を備えた複合施設を建設する。投資額は200億~300億円を見込み、2023年度の開業を目指す。

●関西財界セミナー開く

第57回関西財界セミナー(関西経済連合会、関西経済同友会主催)が2月7、8の両日、国立京都国際会館で開かれ、史上最多の684人が参加、2025年大阪・関西万博に向け、「希望に満ちた未来社会像を関西から世界に発信し続ける」とのセミナー宣言を採択した。カジノを含むIRの万博前開業を目指し、整備計画を早く認定するよう政府に求めていることも盛り込んだ。

●カプセルホテル型宿泊施設を難波に開設

ナインアワーズ(東京都千代田区)は2月7日、難波駅直結のオフィスビル、パークスタワー

3階にカプセルホテル型宿泊施設「ナインアワーズなんば駅」（165室）を、4月26日にオープンすると発表した。

●神戸市、超大型クルーズ誘致へバス駐車場

神戸市は神戸ポートターミナル近くの海約1万6,000㎡を埋め立て、クルーズ船客向けのツアーバスの駐車場を新設することにし、2月8日に発表した2019年度当初予算案に関連費用約14億円を計上した。今秋にも着工し、2022年の供用開始を目指す。駐車場を整備することで世界最大級の22万t級のクルーズ船誘致につなげる。

●大阪府市がIR構想案、9,300億円投資

大阪府・市は2月12日、夢洲に誘致を目指すカジノを含むIRの基本構想案をまとめ、国際会議などのMICE施設を国内最大とする方針を示した。会議室の収容人数を6,000人以上、全体で1万2,000人以上とし、国内最大の東京国際フォーラムを上回る。IR全体の投資規模は9,300億円を見込む。年間来場者数1,500万人、年間売上高4,800億円を想定。売上高のうちカジノ収益が3,800億円を占める。カジノの納付金と入場料収入を合わせて年700億円が府市に入ると試算した。

●京阪HD、大阪・天満橋にホテル

京阪ホールディングスは2月12日、天満橋駅近くに「ホテル京阪新天満橋（仮称）」（17階建て、約300室）を開くと発表した。2021年春のオープンを目指す。

●大阪市予算案、万博会場整備やIR事業者選定

大阪市が2月14日発表した2019年度当初予算案は、一般会計が前年度当初予算比3.3%増の1兆8,353億円と3年連続で増えた。大阪・関西万博の会場建設費、カジノを含むIRの事業者選定委員会の設置費を新たに盛り込んだ。大阪モノレールの延伸などインフラ関連にも力を入れる。

●夢洲整備930億円規模に

大阪・関西万博の会場となる夢洲について、土地造成やインフラ整備の総事業費が2019年度からの6年間で930億円規模に上がることが2月14日、分かった。内訳は、地下鉄中央線を延伸し、夢洲に新駅を設置する鉄道関連事業が計540億円と最も大きい。次いで万博予定地の造成で計136億円、上下水道の整備で計132億円を見込む。

●大阪メトロ、非鉄道部門の営業利益倍増見通し

河井英明大阪メトロ社長は2月15日、市議会との意見交換会で非鉄道部門の営業利益（連結ベース）が2025年度からの7年間で、2024年度までの7年間の約2倍の1,600億円程度になるとの見通しを明らかにした。夢洲でのタワービル開発などの事業が寄与すると見込む。

●西成に「大阪中華街」構想

大阪府の中国人不動産関係者らでつくる一般社団法人 大阪華商会が中心となって、大阪市西成区で「大阪中華街」をつくる構想が持ち上がり2月15日、構想の具体案が示された。空き店舗が目立つ地下鉄動物園前近くの商店街に、計約100軒の中華料理店や雑貨店、文化施設などを、大阪・関西万博までにオープンすることを目指す。

●大阪府予算案、IR関連費、前年度の4倍

大阪府は2月18日、一般会計2兆5,983億円（前年度比1.7%増）の2019年度当初予算案を発表した。カジノを含むIRの関連経費として、前年度の4倍近い3億3,000万円を計上し、事業者公募などの動きを本格化させる。同じ夢洲で開催が決まった大阪・関西万博関連は2億円を計上した。

●12県で2020年宿泊需要減の試算、ニッセイ基礎研

ニッセイ基礎研究所は2月18日、福井、島根、山口、高知など大都市圏から遠い12県では2020年の宿泊需要が2017年の実績を下回るとの試算を発表した。「2020年に訪日客4,000万人」の政府目標が達成されても宿泊は大都市に偏り、宿泊者の8割以上を占める国内客の減少幅がより大きいため。2030年に政府目標の6,000万人が達成された場合でも、さらに三重、徳島など8県が加わって計20県で需要が減るという。

●万博成功へ超党派議連が総会

超党派の2025大阪万国博覧会誘致推進議員連盟(会長・二階俊博自民党幹事長)が2月19日、東京都内で総会を開いた。松井一郎大阪府知事や関西経済界のトップが出席し、結束して万博を成功させることを確認した。

●1月の近畿輸出額、9.5%減、中国向けは21.4%減

大阪税関が2月20日発表した1月の近畿2府4県の貿易概況によると、輸出額は前年同月比9.5%減の1兆1,798億円で3か月連続で前年を下回った。中国向けは液晶パネルやスマートフォン関連のフラッシュメモリーなどが減少し、21.4%減の2,662億円と、5か月連続で減少。減少率はリーマン・ショックの影響が出た2009年7月に次ぐ水準だった。

●関西の免税品、1月は13.8%減収、中国の転売減少響く

日本銀行大阪支店が2月21日発表した1月の関西の百貨店免税品売上高は91億9,800万円で、前年同月比13.8%減った。台風21号のため関西空港が一時閉鎖された2018年9月(12.5%減)以来、4か月ぶりに前年実績を下回った。中国で1月に電子商取引法が施行され、電子商取引事業者に営業許可の取得や納税を義務づけたことから中国のバイヤーの購入が落ちこんだとみられ、2018年9月の減少幅を上回った。

●1月の大阪百貨店売り上げ、4か月ぶり減

日本百貨店協会が2月21日に発表した1月の近畿地方(福井県を含む2府5県)の百貨店売上高は、1,218億円と4.2%減った。免税品の販売が低調だったほか、暖かい日が続いて冬のセールが伸び悩んだ。地域別にみると、大阪市が3.8%、京都市が3.2%、神戸市が7.9%それぞれ減った。大阪市は免税品の減収の影響が大きく、4か月ぶりの前年割れとなった。

●奈良市が宿泊税導入を検討へ

奈良市は旅館やホテルの宿泊客から徴収する宿泊税の導入を検討するため、関連予算30万円を2月21日発表した2019年度一般会計当初予算案に盛り込んだ。仲川げん市長は「自治体間の観光競争が激しくなっている中、奈良の観光地としての力を高めるための新たな財源を確保できないかと考えた」と述べた。

●大阪城公園にクールジャパン開演

日本文化を発信する新たな拠点となる集客施設、COOL JAPAN PARK OSAKAが2月23日、大阪城公園にオープンした。大中小の3劇場からなり、訪日外国人をターゲットにした国内最大規模の劇場施設で、官民ファンド、海外需要開拓支援機構(クールジャパン機構)や吉本興業、在阪テレビ局などでつくるクールジャパンパーク大阪が運営する。

●大阪市長「万博後、夢洲でF1を」

吉村洋文大阪市長は2月21日の記者会見で、大阪・関西万博の会場となる夢洲で万博終了後、公道を使って自動車のF1レースを誘致する意向を明らかにした。カジノを含むIRの誘致実現が前提で、「人が住まない夢洲なら、公道でレースもできるのではないか。世界中の人がIRやF1を楽しめば、大阪の活性化にもつながる」と述べた。

●泉佐野市のふるさと納税、2.7倍の360億円、2018年度見込み

泉佐野市は2月25日、ふるさと納税で2018年度に受け入れる寄付額が前年度比で約2.7倍の360億円に上るとの見通しを発表した。2019年度は法改正で返礼品の規制が強化されるため、大幅な減少が見込まれる。記者会見した千代松大耕市長は「法制化は返礼品の対象から外れる納入業者に大きな打撃となる」と語った。

●大阪市の主要ホテル、稼働率8か月連続低下

日本経済新聞社が2月26日まとめた大阪市内主要13ホテルの1月の平均客室稼働率は81.5%と、前年同月比4.0ポイント低下した。前年実績を下回るのは8か月連続。

●関西の成長率、2019年度は0.8%

アジア太平洋研究所は2月27日、2019年度の関西地域の経済成長率（実質）が0.8%になるとの予測を発表した。10月に消費増税が予定されるが、景気を下支えする政府の経済対策の効果が出る。前回予想より0.1ポイント上方修正した。

国

●カジノ広告は訪日客限定、IR法施行令案

政府はカジノを含むIRの中核となるホテルや国際会議場・展示場（MICE）の具体的な規模を定めたIR実施法の施行令案をまとめ、2月1日、パブリック・コメントの募集を始めた。ギャンブル依存症対策のため、カジノの広告は外国人観光客の誘客に限り認める、空港や港の入国審査区域などに限ることを求めている。

●2018年の農林水産物・食品輸出額 9,068億円に

農林水産省が2月8日に発表した2018年の農林水産物・食品の輸出額（速報値）は、6年連続増加の前年比12.4%増の9,068億円となった。このうち農産物は5,661億円（前年比14.0%増）、林産物376億円（同6.0%増）、水産物3,031億円（同10.3%増）で、輸出先では1位が香港、2位が中国、3位が米国となっている。

●日本人の国内旅行消費額4年ぶり前年割れ

観光庁が2月20日発表した2018年の日本人国内旅行消費額（速報）は、前年比2.8%減の20兆5,160億円と4年ぶりに前年を下回った。田端浩長官は会見で、「昨年7～9月に西日本豪雨、台風21号、北海道地震など大型の自然災害が相次いだことで、旅行を控えたケースが多い」と述べた。

●1月の訪日客、7.5%増

観光庁が2月20日に発表した1月の訪日外国人旅行者数は前年同月比7.5%増の268万9,000人だった。日本政府が1月からビザの発給要件を緩和した中国からの旅行者は19.3%増の75万4,000人と大幅に増えた。

●大阪府の2018年延べ宿泊者数 全国2位に浮上

観光庁は28日、2018年の宿泊旅行統計（速報）を発表した。大阪府内での延べ宿泊者は7.7%増の約3,576万人となり、北海道を49万人上回り、統計を取り始めてから初めて東京都に次ぐ2位に浮上した。

第10回懇話会

なにわ筋連絡線等の
新規路線計画と
地域活性化について

講師

上村 正美氏

阪急電鉄株式会社
常務取締役

■はじめに

今日は事務局の方から、なにわ筋連絡線等の新規路線計画と地域の活性化についてというお題をいただき、阪急沿線が関係するお話をさせていただけることとなりました。このような場を与えていただけたことに感謝するとともに、非常にうれしく思っています。

今回、お話する内容のうち、「1. 訪日外国人から見た関西」「2. 関西三空港とリニア中央新幹線」については、皆さんよくご承知のことだと思います。「3. 阪急電鉄の長期戦略」「4. 構想実現に向けての課題」は今日のメインで、最後に「5. 関西の可能性」として、今話題になっている、関西の将来に向けての可能性についてお話しします。

1. 訪日外国人から見た関西

◆関西のインバウンドと消費額

2016年、2017年と、大阪の外国人の伸びは他の諸外国都市に比べて非常に大きくなり、大阪が「行きたいまち」になってきました。東京はもともとベースが大きいとはいえ、大阪は人口1人当たりの訪日外国人が2.5人であり、人口減少が進む中で、インバウンドがそれをカバーする大きな需要になっています。

全国的にも大きな伸びを示していますが、2016年の約2,400万人のうちの約700万人が大阪府を訪れていると聞いています。昨年(2017年)は2,900万人ほどに達し、2018年には3,000万人を越える勢いです。

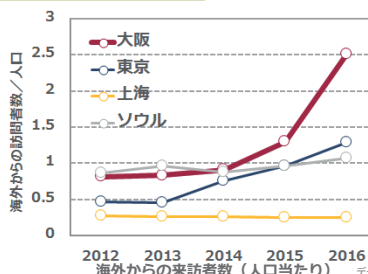
消費額の伸びも大きく、2017年には外国人の旅行消費額が4兆4,000億円になりました。これも大きな経済効果です。人口が減少しつつある中、マイナスの経済効果を支えていくのがインバウンドになると期待されています。

関西の現状・課題

2016年、大阪が海外からの渡航者数の伸び
(過去7年)で世界1位となる

ちなみに渡航者数は
バンコク(2,147万人) 第1位
東京(1,170万人) 第9位
大阪(702万人) 第17位 ⇒1,000万人超
第6回「世界渡航先ランキング」(Mastercard, 2017)

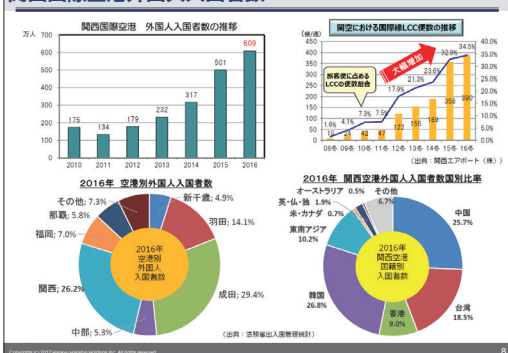
関西空港の16年度の総旅客数は前年度比
7%増の2571万人と2年連続で過去最高
を更新(2017年は2,798万人)



データ出所は森記念財団(2017)

インバウンドの伸びは、全国平均と比べて関西が3.8倍、さらに大阪は4.7倍と、大阪の伸びの大きさが目立ちます。空港別の外国人入国者数をもても、関西空港は成田に匹敵するほどの数になっています。関西空港だけでみると、中国、台湾、香港、韓国という東アジアを中心としたお客様が増えています。

関西国際空港外国人入国者数

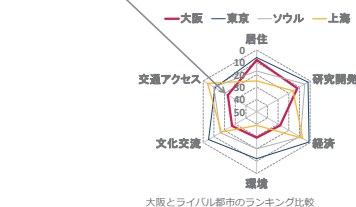


◆大阪の現状と課題

森記念財団が2017年に行った調査で、大阪、東京、ソウル、上海の4都市を比較したものがあります。居住、研究開発、経済、環境、文化交流、交通アクセスといった項目があり、相対的に大阪の交通アクセス性が低くなっています。

データから見る大阪の現状と課題

- 文化交流、環境の順位が比較的低い
(緑線率は調査対象42都市中の最低ランク)
- 交通アクセスの総合評価は低評価

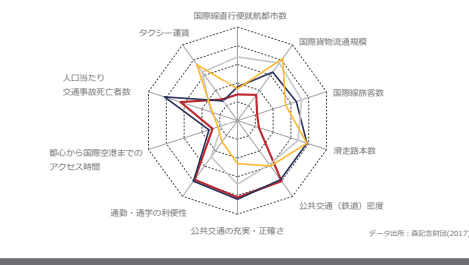


大阪という鉄道や高速道路が非常に充実しているように思うのですが、東京に比べて低いのは当然としても、データでは相対的にずいぶん低く思えます。その内訳を詳しく見てみると、例えば「公共交通の充実・正確さ」「公共交通（鉄道）密度」「通勤・通学の利便性」などは世界でも高位を占めています。しかし「都心から国際空港までのアクセス時間」や「滑走

路本数」、「国際線旅客数」は圧倒的に低い。大阪はやはり空港アクセスや空港の評価が相対的に低いことが課題といえるでしょう。

データから見る大阪の現状と課題

- 都市内交通サービスは世界トップレベル
- 国際交通に係る評価が低い



そうなると一番大事なのは、空港と都心のアクセス改善により、関西エリアの価値を向上させる必要があります。関西空港から遠い企業ではありますが、我々としても、これを一つの課題として考えていかなければならないという認識です。

2. 関西三空港とリニア中央新幹線

◆リニア中央新幹線計画

リニアは、名古屋までが2027年、大阪までは2045年を8年前倒しして2037年に開業する予定で、大いに期待されています。建設費9兆300億円のうち、3兆円の財政投融資が投入されることも決まり、早期の開業を目指すとのことです。名古屋にとどまらず、大阪にも早く伸びることは、関西の経済や交通環境にとっても大きなプラスになると考えられます。

リニア中央新幹線の計画概要



◆三大都市圏の一体化

最近特に話題になっているのがスーパー・メ
ガリージョン（巨大都市圏）です。大阪～名古屋
～東京を67分で結ぶことで、3都市があたかも
一つの都市圏のようにつながり、鉄道輸送と
空港輸送の役割が変化します。この話をすると
「空港需要が取られるのではないか」という話
になり、大阪空港では「羽田便が減るのではな
いか」なども話題になります。

プラスでとらえる一方でマイナスのとらえ方
もあるのですが、全体的に考えたときに、やは
り、東京を中心とした都市構造から、3都市が
結ばれて大きな都市圏が描かれることによっ
て、対外的なインパクトが大きくなるのではな
いかと思います。

特に整備新幹線を見ると、東京を中心とした
ネットワークになっていることが分かります。
実線がすでに整備された新幹線ですが、東京を
中心にネットワークが伸びており、北陸新幹線
が金沢まで開業しても、やはり東京に向かって
人が流れてきています。

新幹線は2030年度に札幌、2022年度に敦賀
まで開業される計画ですが、北陸新幹線を早期
に大阪で開業させることによって、大阪が新た
な西の中心になる可能性がこの図では示されて
います。

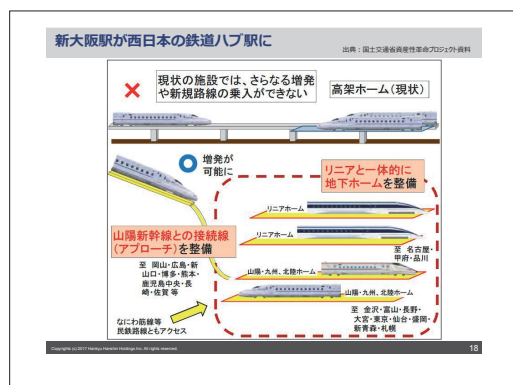


◆新大阪駅 地方創生回廊中央駅構想

2018年、地方創生回廊中央駅構想が発表され
ました。新大阪にリニア、北陸新幹線、九州新
幹線が入ることで、新大阪を新たな西の拠点に
していこうという構想です。

新大阪駅の構造を見ると、現在の高架ホーム
がJR 東海の営業する東海道新幹線、JR 西日本
が営業する山陽新幹線であり、すでに容量が満
杯の状態です。そこでリニア、北陸新幹線、山陽・
九州新幹線の乗り入れのために地下にホームを
建設しようという構想が出されました。物理的
にどうなるかは、まだ何も決まっていないと聞
いていますが、今後は、どのような構造でつくっ
ていくか、大阪にとって大きな課題になると思
われます。

図の中には「なにわ筋線等民鉄路線ともアク
セス」と書かれていますが、後ほど説明するな
にわ筋連絡線、新大阪連絡線についても、この
「等」という言葉に含まれているのだという意
識のもと、これから新大阪についても考えてい
こうと思っています。

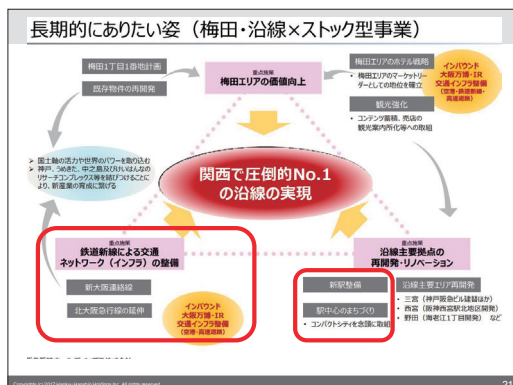


ここまでは皆さまもご存知のことなので簡単
に外国人の需要の伸び、長期構想であるリニア、
新幹線ネットワークについて、現在、関西が置
かれている背景を概観しました。ここから弊社
の長期戦略、そして本日のメインテーマである
新線に関してお話をしていきます。

3. 阪急阪神ホールディングスの長期戦略 ◆長期ビジョン2025

2017年5月、阪急阪神ホールディングスと
して「長期ビジョン2025」を発表しました。「深
める沿線 拡げるフィールド」という大きなス
ローガンを打ち、その目指す姿の一つとして「関
西で圧倒的 No.1の沿線の実現」というビジョ
ンを掲げました。

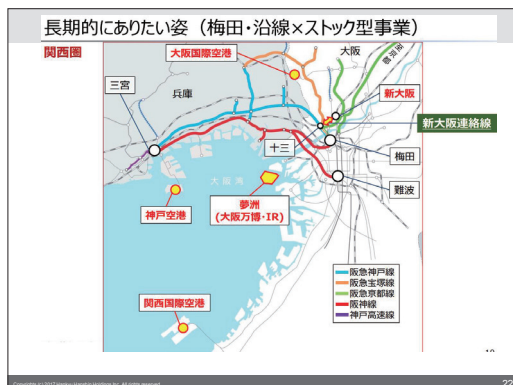
これは「梅田エリアの価値向上」「沿線主要拠点の再開発・リノベーション」「鉄道新線による交通ネットワーク（インフラ）の整備」という三つの重点施策を進めることにより、関西で圧倒的 No.1 の沿線の実現を目指すというものです。しかし、根底にありますのは、我々の沿線がリードして関西全体を発展させていきたいという思いであります。



長期ビジョンの添付図面では、阪急電鉄、阪神電気鉄道の路線の中に、許可を取得していた新大阪連絡線だけを位置付けました。

このビジョンを発表したのは5月で、その直後になにわ筋線の整備となにわ筋連絡線の検討について大阪府、大阪市、JR 西日本、南海、弊社の5者で発表を行いました。そのため、この段階では言えなかったためこのような形になっています。

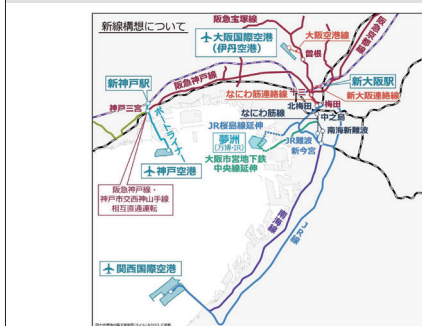
しかし、当時から関西空港、大阪空港、神戸空港、夢洲を意識しながら、どういう形で関西を強めていこうかと議論していました。



◆鉄道整備による空港アクセスの高速化

この図が実際に進めていくネットワークです。

鉄道整備による空港アクセスの高速化



2017年5月にすでに検討中であった、南海電鉄と JR 西日本が整備するなにわ筋線に、弊社が北梅田～十三に繋がるなにわ筋連絡線の構想を発表し、元々あった新大阪連絡線と接続する形で、なにわ筋線と繋げる形になりました。

また、大阪空港線として、当社宝塚線を経由し、梅田駅から大阪空港へ直接繋がることになります。

すでに2004年の近畿地方交通審議会の答申第8号で、阪急神戸線と神戸市営地下鉄の西神山手線の相互直通運転が答申されていますが、これも一つの構想として、さらに神戸三宮からポートライナーを介して神戸空港へ繋がります。

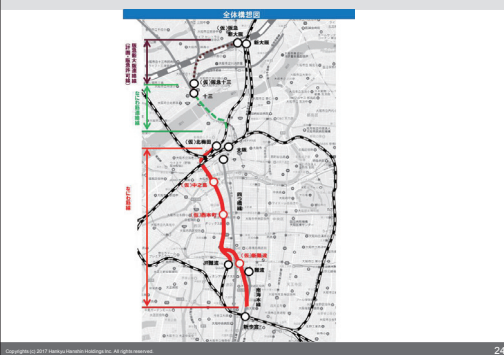
この3空港のネットワーク、先ほど述べた新大阪のネットワーク、そして今後万博、IRとして期待される夢洲。こうした大きな構想を我々も描きながら、長期ビジョン2025の中にその一部を位置付けたわけです。

◆なにわ筋線となにわ筋連絡線・新大阪連絡線計画

次は、具体的になにわ筋線となにわ筋連絡線・新大阪連絡線計画を説明いたします。

すでにご承知とは存じますが、なにわ筋線の計画として、JR 難波・南海新今宮から伸びて北梅田まで繋がります。さらにそこから現在の貨物線（東海道線支線）を使いながら新大阪駅に伸びていくという計画です。

なにわ筋線となにわ筋連絡線・新大阪連絡線計画



当時の考え方は、JRの路線と南海の路線が入ってくるため二つの複線が合流して一つの複線になるので、ダイヤ的に難しいというのが一般論でした。二つの線が一緒になるとどうしても折り返しやダイヤの調整が難しくなるのです。

しかし我々の路線がここで分岐して、十三～新大阪に繋がることによって、二つが合流した線がまた二つに分かれることになります。するとネットワーク的にもダイヤ的にもスムーズに流れるだろう、という構想です。道路と同じで、合流すれば渋滞が発生しますが、それを抜けるとスムーズに流れます。ダイヤでも、ネットワーク上は上手く繋がることによって、フレキシブルなダイヤ編成ができると考えられます。

そういうこともあり我々は、なにわ筋連絡線および、弊社の許可線である新大阪連絡線を繋げる構想を2017年5月に発表したわけです。

現在、我々もコンソーシアムの一員となっているうめきた2期がようやくスタートしました。ここにできる、現在工事中の北梅田駅から南側でなにわ筋線が繋がり、北側で十三方面に分岐していくというのがなにわ筋連絡線の構想です。そして北梅田駅を、弊社も含め共同で使用するによって、阪急沿線からのお客様が関西空港に行けるようになります。現在の資産を活用しながら、かつネットワークも充実させていくという計画です。

◆阪急の参画の意義

今回、弊社が参画した意義は、以下のようなものです。

①北梅田駅の容量が向上する。

南海とJRなら、どうしても北梅田駅で折り返し列車をつくらなければならないのですが、なにわ筋連絡線を通し、北側に抜けることによって自由度が増すというメリットがあります。

②十三との結節により、関西空港から阪急沿線へのアクセスが大幅に向上する。

現在、阪急沿線から関西空港に行くのは非常に不便で、リムジンバスを利用することが多いです。梅田駅から10～20分に1本出ており、荷物も載せられて便利です。従って鉄道よりもリムジンバスの利用が多いという印象があります。しかし、この新線が実現すれば、鉄道利用で速達性が向上し、かつ阪急沿線からの関西空港利用が増えるのではないかと思います。

③取得済みの鉄道事業法許可線（新大阪連絡線）の活用が可能になる。

1961（昭和36）年に取得した新大阪連絡線は、57年間実現しないままの路線でしたが、これが活用できることは大きな社会的意義があります。

先ほどなにわ筋線についてお話したとき、ゴールが同じ新大阪なのに、なぜ、なにわ筋連絡線と合わせて新大阪連絡線が必要なのか、疑問に思われた方もいらっしゃるかもしれません。これはリダンダンシーの確保、つまり災害などが起こったときに複数ルートを確認することが大事だからです。

JR東海道線などは橋梁上を通るのですが、なにわ筋連絡線・新大阪連絡線は地下を通るため、例えば台風が来たとき、橋梁は止まってしまいますが、地下は大丈夫という具合に、お互い違う路線を通ることによって複数ルートのリダンダンシーが確保できます。従って現在の新大阪と都市部を結ぶことは大きな意義があると思います。

④十三駅周辺、新大阪駅周辺のまちづくりが促進される。

特に十三駅周辺はご承知の通り、飲み屋などが多い飲食系のまちになっていますが、こ

のようなエリアのまちづくりが大きく促進される可能性があります。また新大阪駅も、昭和39年に新幹線が開業したとき、本来はそこを副都心化していこうと計画されたのですが、残念ながら梅田、難波中心の都心部に比べて、新大阪はまだ副都心というにはほど遠いまちづくりになってしまいました。

このような状況がどんどん変わってくると考えられ、都市再生というキーワードで進められていくことになります。

⑤狭軌鉄道との結節により、ネットワークが大幅に拡大する。

これは弊社で非常に議論になりました。南海、JR とつなげるためには、阪急電車が狭軌の電車をつくらねばなりません。我々の電車は1,435mmの標準軌です。阪急、阪神、山陽、近鉄、大阪メトロ堺筋線などで標準軌の相互直通ネットワークが構築されています。

それに対して、今回初めて北梅田～新大阪間で狭軌の電車を走らせます。この区間は1,067mm という、南海やJRの規格になります。そうすると当然別の車両をつくらなければなりません。また、我々がこれまで経験していない狭軌のメンテナンスもしていかなければならず、一つの課題です。一方で、ポジティブにみると、狭軌鉄道との結節によりネットワークが大幅に拡大します。

標準軌のネットワークとしては、名古屋から京都、そして姫路まで繋がっております。それプラス、狭軌のネットワークであるJR、南海のネットワークに我々が繋がるということは、十三を通じて標準軌、狭軌のネットワークが両方繋がっているということで、大幅に相互直通の範囲が拡大するメリットが出てきます。

⑥阪急マルーン列車の関西空港乗り入れ

これは純粋に我々だけのメリットですが、阪急マルーンという色の電車が関西空港に乗り入れることは大きな意義があります。

一方で、狭軌の車両を保有する必要があることについては、様々な検討や調整も必要に

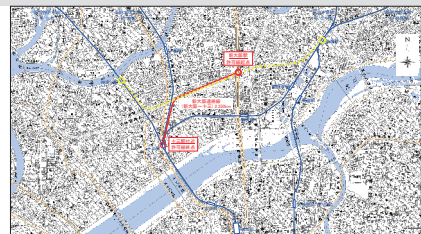
なると考えています。

以上の6点が我々の参画する社会的意義です。一部は我々の意義かもしれませんが、これらは関西に大きなメリットをもたらすと思っています。

◆新大阪連絡線 鉄道事業許可について

新大阪連絡線の歴史を少し振り返ります。1961年に免許を取得しましたが、これは1964年に新幹線が来ることが分かったからです。そのとき、淡路～新大阪～十三、そして新大阪～神崎川までの路線の免許を取得しています。当時は区画整備事業で1961年から用地確保を進めており、新幹線の新大阪駅の北側に直線的に用地を確保しました。

新大阪連絡線 鉄道事業許可について



- 【経緯】
- 1961年 鉄道事業許可取得
※淡路～新大阪～十三間(4.03km)、新大阪～神崎川間(2.96km)
※以降、11回に亘り工事施行認可申請期限を延長
 - 2003年 鉄道事業許可の一部廃止(黄色表示路線)
※淡路～新大阪間(1.68km)、新大阪～神崎川間(2.96km)の許可を廃止
※新大阪～十三間(2.35km)の許可は継続
 - 2014年 工事施行認可申請期限延長
※新大阪～十三間の工事施行認可を2021年(平成33年)まで延長

この図を見ると、新大阪を経由して京都線から神戸線に直通を走らせるという位置づけがありました。ただし、その後は整備が進まず、2003年に一部の路線（淡路～新大阪、新大阪～神崎川）を廃止しましたが、その中で新大阪～十三間だけは残しました。当時は四つ橋線と相互直通する構想があったためです。

◆過去の特許線など

なぜ新大阪にこれほど力を入れたのかというと、実は免許線だけではなく軌道法の特許線があったからです。昔、宝塚線の曽根駅から分岐して神崎川駅に至る特許線を持っていました。全て合わせると、京都線からも新大阪に行ける、宝塚線からも新大阪に行ける、そして神戸線からも行けるのです。

1964（昭和39）年までの考え方は、当時の梅田駅がまだ今の阪急百貨店の場所にあり、

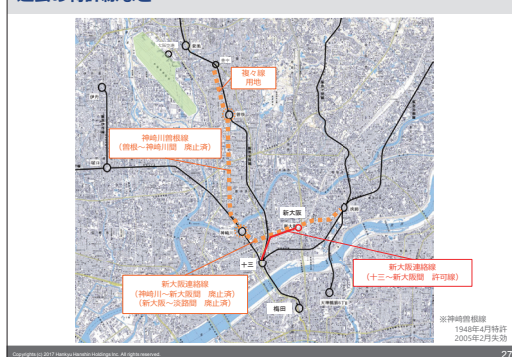
ホームを伸ばすことができなかったため、当時増えていたお客様をさばく目的で新大阪に新しいターミナルをつくらうというものでした。従って新大阪にターミナルをつくって、そちらに神戸線・宝塚線・京都線を集めて活用していこうというものです。

その後、昭和40年代には、梅田駅を阪急百貨店のところから今のJRの北側に大幅に移設し、10両編成が止まれるようなホームを持つ駅にしました。また、1970（昭和45）年に大阪万博が開催され、地下鉄の堺筋線との相互直通が始まりました。

これによって輸送力の増強が実現し、結果的に新大阪のターミナル構想は自然に消えていったということです。

そのときに残った免許線や当時の複々線のための用地が現在の構想に生きてきたわけです。

過去の特許線など



◆西梅田・十三連絡線 新大阪連絡線

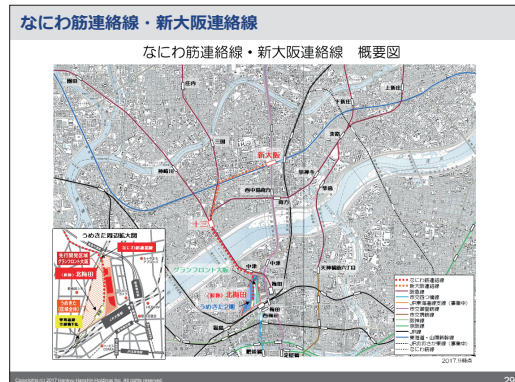
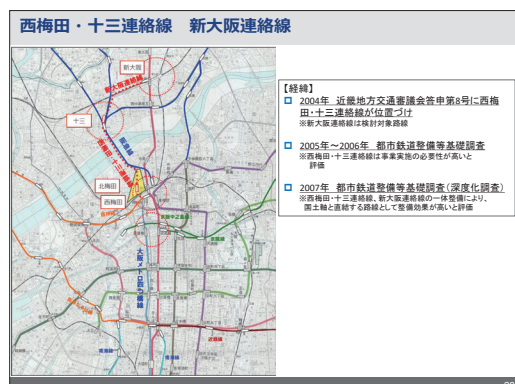
先ほど述べたように新大阪へのアクセスも一部残したのですが、2004年の近畿地方交通審議会第8号答申では、地下鉄四つ橋線の西梅田から北に新線を伸ばして新大阪連絡線に繋げていこうと、新大阪、十三、北梅田、西梅田そしてなんば、住之江公園という路線が当時答申で位置付けられました。

2005～2006年には都市鉄道整備等基礎調査、さらに深度化調査もしてもらい、実現に向けて検討をしておりました。

しかし残念ながら、財源の問題などもあり、結果的には実現せずに凍結状態だったのがこの路線です。そして今、なにわ筋線と繋げること

により、この路線をまた新たになにわ筋連絡線・新大阪連絡線として蘇らせようとしています。

うめきた2期の開発も進んでくるので、ここに新駅ができて、これと阪急沿線が繋がることもメリットの一つです。



◆大阪空港線

大阪空港線は、国の調査をいただきながら、何とか実現できるよう、検討しているところです。大阪空港は、関西空港ができた当時、廃港されるかもしれない危機もありましたが、ご承知の通り新関空会社による一体経営や、関西エアポートのコンセッションにより継続することになり、今回大阪空港と弊社の路線を結ぶ構想を立ち上げました。

路線としては、曽根から大阪空港まで4kmを繋ぎ、大阪空港から梅田までダイレクトに繋がる路線です。



今後は、事業費等の採算性の問題もあります
 が、整備に向けて関係者と調整しているところ
 です。

◆大阪空港線の意義

この路線のメリットは次のようなものです。

①大阪梅田駅から直結。

大阪梅田からは、現在、堂池で乗り換えが
 必要なところ、ダイレクトに接続され、乗り
 換え抵抗の軽減と所要時間の短縮が実現しま
 す。

②アクセス交通の鉄道分担率が向上する。

これは大阪空港特有なのですが、羽田、成
 田、関西空港に比べてリムジンバスの分担率
 が非常に高い。確かに阪神高速が便利であ
 り、リムジンバスがダイレクトに行けるので
 すが、渋滞リスクや道路事故のリスクがあり
 ます。そのため、鉄道アクセスにより定時性
 のメリットが出ると思います。

③十三乗り換えにより、京都、神戸方面からの アクセスが向上。

大阪空港から、十三での乗り換えのみで、
 京都、神戸方面からアクセスできることは、
 大きなメリットだと思います。

④2ルートによるリダンダンシー確保。

大阪空港に対し、モノレールだけでなくもう
 1ルート確保することによって、災害時あるい
 は事故時のバックアップができます。大阪北部
 地震のときに、モノレールはかなりダメージを
 受けましたが、一方で風に対しては強いです。
 自然災害に対して、モノレールの強みと在来鉄
 道の強みがあり、違う交通機関としてバック

アップできる体制になると思います。

⑤空港周辺の低未利用地の活用。

国際線がなくなったときから、低未利用地が
 多くなっており、これを利用してまちづくりに
 寄与できるのではないかと考えます。

以上のような5つの意義があると思っていま
 す。

◆阪急神戸線・神戸市交西神山手線 相互直通 運転

神戸市交通局との相互直通構想は、西神中央
 から神戸三宮を経由して梅田まで直通列車を走
 らせようという構想であり、2004年の答申で
 位置づけられていたのですが、その後、具体
 的な進捗はありませんでした。しかし、現在
 は、神戸市と、どこで繋げるか、どんな効果
 があるか、採算性はどうか、などの検討を進め
 ています。

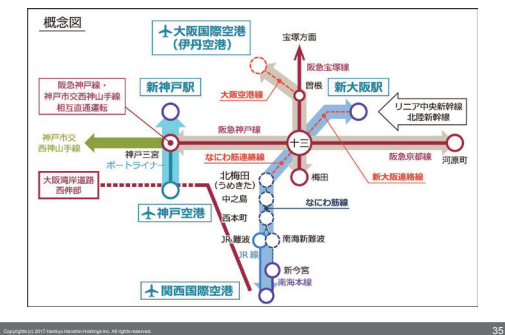


神戸三宮は現在、神戸市を中心にまちづくり
 の構想が進んでいます。震災後仮設状態が続い
 ていた神戸三宮駅のビルは、ようやく建て替え
 の計画ができ、現在建築中です。相互直通運
 転の構想の検討とも合わせながら、神戸三宮の
 まちづくりに大きく寄与できるよう考えていき
 たいと思います。

◆交通インフラネットワーク整備による空港ア クセス改善

以上が今、我々の考えている構想ですが、こ
 れを一つにまとめたネットワーク図がありま
 す。

交通インフラネットワーク整備による空港アクセス改善

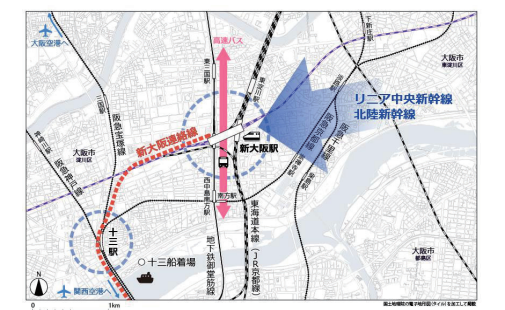


35

関西空港、大阪空港、神戸空港そして新大阪、これまでそれぞれがバラバラだった拠点をこのようなネットワークで繋げることによって、空港とリニアの駅、新幹線の駅とまちが繋がります。このネットワークを完成することができれば、アクセシビリティのよい便利な都市になると思います。

特に新大阪は、リニア、北陸新幹線、新大阪連絡線が入ることになり、今後この拠点については考えていかなければなりませんし、都市再生もこれからのテーマになるでしょう。

新大阪・十三エリアの交通結節機能整備



36

4. 構想実現に向けての課題

◆空港アクセス鉄道ネットワーク調査

空港アクセス鉄道ネットワークの調査は、国土交通省が2017年度に実施しました。調査対象路線はなにわ筋連絡線、新大阪連絡線、大阪空港線、西梅田・十三連絡線です。

結論としては、なにわ筋連絡線と新大阪連絡線を同時に整備すると、建設費が約1,300億円、利用者が約12～13万人、費用便益比が1.7～1.9となります。大阪空港線は約700億円、

利用者2.5万人、費用便益比が1.4です。

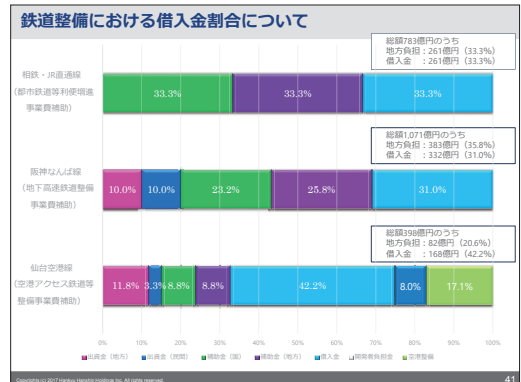
費用便益比だけを見るとどちらも高水準で、1を超える高い数値を示しています。収支採算性を見ると、なにわ筋連絡線・新大阪連絡線同時整備では13～16年目と非常によいのですが、大阪空港線は40年で採算がとれないので採算性向上策の検討が必要であることが課題として示されています。

◆鉄道整備における借入金割合について

現在の鉄道整備手法としては、主に三つのパターンがあります。

神奈川東部方面線では現在、新横浜周辺で、相模鉄道とJRの直通線、さらに東急の直通線を建設中です。これは国と地方と事業主体の借入金がちょうど3分の1ずつになるスキームです。

阪神なんば線や京阪中之島線は地下鉄補助方式というのがあり、これも事業主体が3分の1程度の負担です。一方空港アクセス鉄道は、借入金が非常に大きく、事業採算性は非常に厳しいことが分かります。



41

◆社会的便益と受益者負担(上下分離の合理性)

鉄道はもともと上下一体（鉄道整備と運営を同じ主体で行う）での整備です。これは第一種鉄道事業といって、JRが民営化されたときに、新しく鉄道事業法ができてこのような体制になったのですが、新線整備において、上下を一体にすると、様々な課題が出てきます。

鉄道利用者はサービスを受けながら運賃を払います。鉄道利用者の運賃だけで鉄道を整備していくことになるのですが、確かに運賃改定を

して運賃を上げていけば整備ができる仕組みにはなっています。専門的には総括原価方式といい、鉄道の運賃で鉄道を整備していくのが原点です。

一方で沿線の便益というものがあります。例えば沿線の土地の所有者、駅前の商業者、住んでいる人たちは、鉄道は利用しませんが、駅ができれば当然、地価の上昇などによりその利益を得ます。このように、鉄道利用者でない方々が便益を受けるケースが多く存在します。

一方、列車を運行する第二種鉄道事業者と整備を行う第三種鉄道事業者が上下分離すると、第三種鉄道事業者は一定の線路使用料をもらいながら、鉄道施設を貸している状態です。第二種鉄道事業者は鉄道サービスを提供し、利用者は当然受益に相当する利便性を受けるため運賃を払うことになります。

沿線のステークホルダーは、地価が上がって収益が上がれば、これを課税という形で内部化することができるので、この一部を第三種鉄道事業者に入れるという公的助成を行うことによって、受益を負担しないフリーライダー化したものを極力なくしていくことができます。そういう意味で上下分離は、社会資本整備として合理的ではないだろうかと思っています。

こうして、上下分離を使って整備するという考え方は、これからいろいろな形で議論していかなければならないと思っています。

◆都市鉄道におけるタイプ別新線整備

都市鉄道の新線には4つのタイプがあると考えています。

まず、単純延伸タイプ。例としては現在、延伸工事を行っている北大阪急行です。千里中央から箕面に伸ばしています。新線を伸ばすのですが、便益があるのはほとんどが延伸先の市民。ということは、その自治体がリスクを負担する。これは非常に合理的です。鉄道利用者は受益相当を負担することができます。

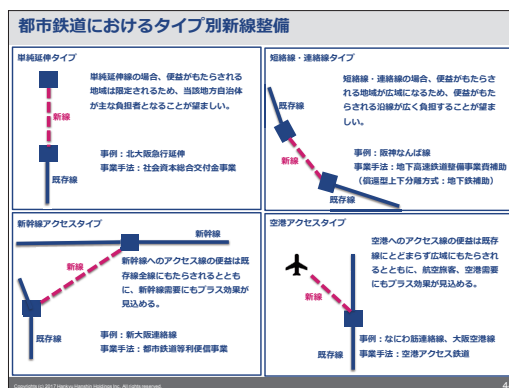
現在、社会資本総合交付金制度を活用しながら、沿線のまちづくりと共に鉄道整備を進めています。

次に短絡線・連絡線タイプ。阪神なんば線が

これで、阪神西大阪線と近鉄線が接続しました。これは大阪市だけで負担するのかというとそうではなく、西は神戸まで、東は大阪府まで広がって便益がもたらされるので、広域に皆で負担していけば整備は促進されやすくなります。

そして新幹線アクセスタイプ。これは新大阪連絡線でイメージしています。新大阪連絡線は広域路線とつながるので、新幹線の利用者は決して、沿線エリアの方々だけではなく、もっと広域の方々も負担する手法を使いながらできるのではないかと思います。

最後に空港アクセスタイプ。これは大阪空港線でイメージしています。空港にアクセスする鉄道を、線路ができる自治体のみで負担するものではないと思います。空港アクセスを利用する人は、神戸、京都、大阪市内いろいろです。受益を享受する人は、運賃を負担しますが、それに伴って沿線の便益が上がるケースが考えられます。もう少し違うスキームを使いながら航空需要増や空港利用増をうまく内部化するような仕組みが必要だと考えます。



◆空港アクセス鉄道をいかにして整備するか？

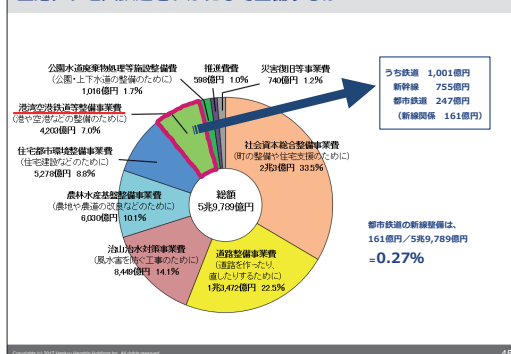
このように、整備手法についてはこれから議論していきたいと思っているのですが、残念ながら鉄道の財源は非常に限られています。

社会資本整備全体の総額6兆円弱のうち、港湾空港鉄道等整備事業費が約4,200億円です。7%、その中で鉄道整備はわずか1,000億円。さらに整備新幹線がその4分の3をとってお

り、都市鉄道約250億円のうち新線整備は約160億円。全体の社会資本整備の中のとった0.27%しかないというのが鉄道の現状です。

これまでの100年以上の歴史の中で鉄道は、お客様の運賃の中で整備してきただけに、なかなか社会資本としての認識がありません。欧米など日本以外の国々では、公的な費用で整備することが多いです。全部を公的費用でおこなうと民間事業のインセンティブやモラルハザードの面で問題があるのですが、会計分離をきちんとしながら、民間は民間でのモチベーションを高めながら社会資本を整備していくことは重要です。これについても、今後議論していく必要があるでしょう。

空港アクセス鉄道をいかにして整備するか？



5. 関西の可能性

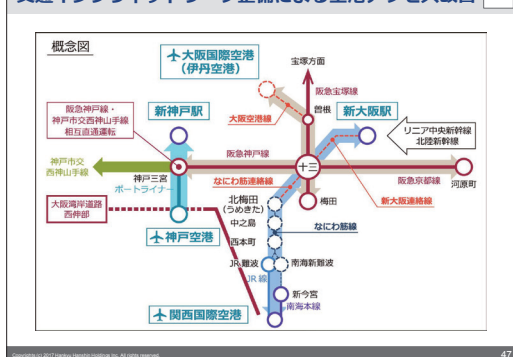
◆今後新大阪のポジションが重要になる

ネットワークの図を再掲しておりますが、私は空港と新大阪をつなぐネットワークをつくり、それぞれの相乗効果を上げるべきだと考えております。

大阪湾岸道路西伸部を図に入れていますが、道路も同様です。道路のネットワークも、鉄道と相反するものではなく、それぞれが機能を分担することによってリダンダンシーを確保できるし、空港の価値を高めることもできます。従って道路と鉄道は的確に整備することが必要だと考えます。

その中でも、リニア、北陸新幹線、九州新幹線が来る、新大阪が大事なポジションになります。

交通インフラネットワーク整備による空港アクセス改善 再掲

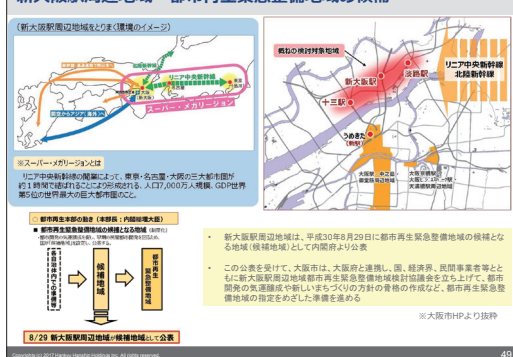


◆新大阪周辺地域 都市再生緊急整備地域の候補

2018年8月、大阪市と大阪府が中心となり、新大阪周辺地域が、都市再生緊急整備地域の候補地として公表されました。スーパー・メガリージョンの一角としての大阪として見ると、西の方に接続して広域の中での大阪のポジショニングを考えていくべきではないかと思います。やはり西の方との結節点としての大阪の位置付け、関西空港の位置付けが大事です。

その中でおおむね検討すべき地域として、新大阪、十三、淡路というエリアが今回候補地として提案されています。これらの地域は、淀川の北側というポテンシャルがありながら開発できていなかった地域であるため、これからどう進めていくかが大事だと思います。

新大阪駅周辺地域 都市再生緊急整備地域の候補



◆淡路駅周辺地区土地区画整理事業

淡路駅は新大阪から目と鼻の先の近さです。ここでは、現在、連続立体交差事業を進めています。かなり高架が出来上がっており、2027

年の完成に向けて進んでいます。新大阪に繋がる歌島豊里線という都市計画道路が高架化により、踏切なく通れるようになります。新大阪のためにも淡路連立も精力的に進めていく必要があると思っています。



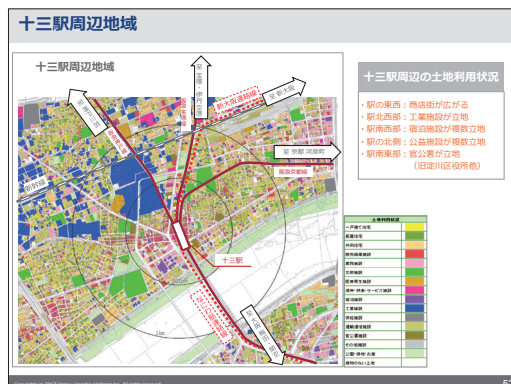
淡路連立は、区画整理事業と合併施行しております。淡路では、もともと密集市街地であったまちに対して、来年春に開業されるおおさか東線からも新大阪に行くことができ、都市計画道路と新しい高架、新しい駅を整備するというまちづくりが考えられています。

淡路周辺には、柴島浄水場の水槽跡がありますが、都市再生の中でこれを活かしたまちづくりも進められるかと思っています。

◆十三周辺地域

もう一つの拠点も十三です。十三は、神戸線・宝塚線・京都線の扇の要です。梅田から淀川を渡ってすぐなのですが、十三というとやはり、飲み屋街のイメージです。ただ最近は外国人が宿泊し、飲食をするなどまちが変わりつつあります。

立地性では、大阪空港、神戸空港そして将来は関西空港へアクセスでき、また新大阪に近いなど、まちの可能性は大きいのではないかと考えております。これから検討を行う都市再生が、候補地から正式な地域になったときに、ぜひ十三も含めていただきながら、このまちの再生を図っていくことが、これからの大阪にとっても非常に重要な意味付けがあると思います。我々も、新しい十三をつくっていく役割の一部を果たすことができればと思っています。



◆2025大阪・関西万博

11月23日に明らかになる大阪万博並びにIRについて、万博が決定すれば夢洲との接続も早急に考えていく必要があるでしょう。夢洲はこれから一つの大きな需要を生むようになってくるので、夢洲とどう接続を行っていくかも関西にとって、また我々の沿線にとっても重要になってきます。

鉄道アクセスとしては、現在大阪メトロ中央線の延伸とJR桜島線の延伸構想があります。さらに京阪が中之島線をどう延伸するかも検討されています。

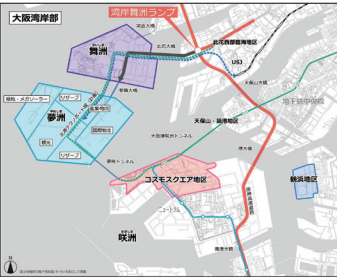
一方で、十三の舟運もこれから考えていくべきではないでしょうか。十三から夢洲あるいはUSJなど、ベイエリアに向けての舟運です。将来、クルーズ船の拠点も整備されるのではないかと思いますし、海運を通じて関西空港、神戸空港に繋げることもできるので、リダンダンシーの意味で、海や川を活用した交通も大事だと考えます。

先ほど「道路と鉄道」と申し上げましたが、「陸・海・空」を全て繋げられることが関西の強みです。今ある資源を生かしながら、いかにして「陸・海・空」を接続していくか考えていく必要があると思います。

夢洲まちづくり（万博からIRへ）

夢洲の目指す機能

- 戦略的観光拠点化
 - ・国際的IT・デジタル・芸術・文化機能
 - ・世界第1級のMICE機能
 - ・ニューターリズム機能
 - ・観光情報発信機能
 - ・観光人材育成機能
- スマートシティの実現
 - ・持続可能システム
 - ・安全・安心システム
 - ・情報分析・発信システム
- 産業・物流拠点化
 - ・先端産業の集積
 - ・国際物流機能
- 都市再生拠点化
 - ・都市再生貢献機能
- インフラの充実
 - ・鉄道駅インフラ
 - ・客船ターミナル



◆スーパー・メガリージョン

西日本の連携、アジアの連携で、関西圏が吸い取られるのではなく、ストローで思い切り東京から吸い込む力を持ち、そして、大阪・関西圏を拠点としたLOOK WESTの視点から、スーパー・メガリージョンの一角として力を発揮できればと思っています。そのために、弊社も少しでもお役に立つことができればうれしく思います。

以上で私のお話を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございます。

◆関西の未来年表

リニア中央新幹線の大阪開業に向け、まだ決まっていないことも含めいろいろと頑張らなければなりません。我々もなにわ筋連絡線、新大阪連絡線などを進めていき、大阪も大きく変わって来ると考えております。本日紹介しましたプロジェクトに対して、我々はまだ力足らずではありますが、皆さまからのご支援や応援をいただければと思います。

スーパーメガリージョン

LOOK WEST !

西日本地域との連携





万博を機に“オール関西”の 交通インフラ整備を

日刊工業新聞社 大阪支社 編集局産業部 新庄 悠

2019年、年始の休暇を利用して訪れた韓国・仁川国際空港。海外旅行の経験が少ないことが起因したのかもしれないが、日本の関西国際空港からやってきた身としては仁川国際空港のスケール感に圧倒された。飛行機を降りて空港へ入っていくと、イメージがそうさせたのかどこからともなくキムチの香りが漂ってきた。入国審査カウンターでは韓国の民族衣装「チマ・チョゴリ」を着た女性が少しおぼつかない日本語で旅行客を案内してくれたのが印象に残っている。関空も大きな空港だと思っていたが、やはり仁川国際空港はその数倍は大きいように感じた。両空港の数字を比較すると、仁川国際空港の年間発着回数は約39万回、旅客数は6,800万人にのぼり、取扱貨物量は295万トン。これに対し関空は、年間発着回数は約18万回、旅客数は大阪国際（伊丹）・神戸の3空港を合わせても約4,830万人、取扱貨物量は約82万トン（2018年速報値）だ。英国の航空サービス格付け会社が旅行客を対象に行った調査によると、2018年国際空港ランキングで2位に仁川国際空港がランクインし、関空は13位だった。国際規格の空港として劣っていると見ればそうだが、これを成長の伸びしろと捉えたと期待が膨らむ。

世界の名だたる空港と関空との違いについて、関西エアポートの山谷佳之社長は「関空と世界の空港とではトランジット率が異なる」としている。関空のトランジット率は1%にも満たない。他空港では利用者の半分がトランジットというケースもある。トランジット率が低いということは空港内で消費活動を行う旅行客が少ないと想定される。言い換えれば、訪れた旅行客の多くが大阪や関西の地に赴き、消費活動

を行うことにつながっている。山谷社長は「実体経済に貢献するという点で、関空の存在感は大きい」と話す。以前、心齋橋の街を共に歩いていた友人が「6:4で外国人（の方が多い）」と口にしたのを思い出した。今や訪日外国人客（インバウンド）を街で見かけない日はない。それどころか、場所によっては日本人よりインバウンドの方が多いと感ずることもある。

観光地で飽和状態となりつつあるインバウンドの受け入れ体制の整備は急務となる。先ほどの友人の言葉ではないが、このままインバウンドが増え続ければ街から日本人が消えてしまう可能性もはらんでいる。観光客数の増加が地域住民の生活へ悪影響を及ぼすことを「オーバーツーリズム」と呼び、既に世界の観光地では問題になっている。右肩上がりには伸び続けていたインバウンドの量を観光振興としてより良質なものとへ転換させ、観光産業が安定した基幹産業になりうるかが関西経済活性化の今後の鍵となるだろう。観光地と地域住民、観光客との共生が関西圏でも必要となる。

こうした問題は関西経済界でも話題となった。2月7、8日に国立京都国際会議場で行われた第57回関西財界セミナーでは「いま、試される関西～前進するための条件～」をテーマに、6つの分科会に分かれて関西企業の経営者や主要国の領事館関係者などがさまざまな意見を出し合った。特に第4分科会では交通・物流インフラについて、第5分科会では観光とまちづくりについてそれぞれ議論が行われ、「オーバーツーリズム」は第5分科会の問題提起として扱われた。

各分科会では2025年の「大阪・関西万博」開催による関西経済への追い風をどう生かすか

について多くの意見が出た。まず動き出さなければならないのは交通インフラ網の整備だ。開催地となる人工島・夢洲へのアクセスについて「陸と空の玄関口である新大阪駅や関西国際空港と夢洲を直接結ぶ交通手段がない」との懸念や「海上タクシーや鉄道とバスが協業するなど新しい仕組みが必要では」という提案が出た。

大阪市高速電気軌道（大阪メトロ）は中央線を延伸し、夢洲南側からのアクセスを目指す。関西の各鉄道会社もこの好機を生かすため、関わり方を模索する。近鉄グループホールディングスは奈良・伊勢志摩方面からの直通特急開発の構想を練り始めた。総合型リゾート（IR）の夢洲誘致が前提だが、JR 西日本は夢洲北側からアクセスする桜島線の延伸を、京阪ホールディングスは中之島線延伸をそれぞれ検討する。北側に架かる夢舞大橋などを通ってのバス輸送も夢洲アクセスを担うことになる。ただ、現時点で確定している地下鉄とバスのみで、試算されている2,800万人の来場者をカバーできるかは不透明だ。

一度に大量輸送が可能という面では船輸送も一つの方法だろう。関空から直接夢洲へ船でアクセスできれば、インバウンドの需要も確実に取り込める。しかし、着岸する港の整備と船の手配さえできれば、という単純な話ではなく課題も多い。「現在夢洲の北側にしか着岸できる場所がなく、万博開催予定地の南側へ移動するために降船後さらにバスで移動するなど二度手間となる。昨今各船会社は余分に船を持たない流れになっていて、船舶にも余裕がない」（近畿運輸局関係者）のが現状だという。「IR が誘致されれば投資を考えるが、一過性の万博だけでは厳しい」というのが多くの企業に共通する声だ。

夢洲へのアクセス向上に、鉄道・空港・バス・タクシー・船舶の関西全体の交通インフラを最適に組み合わせた取り組みは必要不可欠だ。1970年に開催された大阪万博では、モノレールが万博会場内を回る路線として整備されたり、各鉄道会社のミッシングリンク解消も進んだ。今回の大阪・関西万博を契機に交通イン

フラの整備が進み、安定した輸送とインバウンドの受け入れ体制が整えば、関西は“鬼に金棒”となろう。

明るい話題が多い関西だが、2018年は自然災害に翻弄された年でもあった。平日の通勤時間帯を襲い鉄道機能を麻痺させた大阪北部地震、貨物輸送を担うJR山陽線や高速道路を寸断した西日本豪雨、関空を一時機能停止に追い込んだ台風21号。これらの災害から得た教訓を生かして前進したこともある。鉄道会社による計画運休は、首都圏よりも関西が先行して取り組んだ。事前に鉄道が運休を決めることで、危険な状況での無理な出社がタブー視される風潮が生まれ始めた。また、関西エアポートは新BCP（事業継続計画）の構築などに着手した。関西の国際線を担う関空の被災は、8年ぶりとなる関西3空港懇談会開催のきっかけにもなった。

一方で、大きな痛手の代償として進んだ一歩としてはスピード感に欠けるのではないだろうか。3空港懇はこれからも定期的に開催を予定しているとするものの、具体的に年何回開かれるなどは決まっていない。ようやく進んだ一歩を二歩、三歩と着実に迅速に進めなければ、めまぐるしく変わる環境に適応できないだろう。現在の追い風がいつ向かい風となって行く手を阻むかは分からない。関係自治体の意見などを取りまとめ、3空港の真の最適活用を実現することは今後関西で控える国際イベントの成功にも影響してくる。3空港懇では、伊丹・神戸両空港の規制緩和や騒音問題、空域の混雑解消といった議論を建設的に進めなければならない。昨年深く負った怪我を功名として昇華するためにも、関係者の行動力に期待したい。



関西国際空港を例とした 国際商取引における航空貨物の役割と課題¹



同志社大学 コリア研究センター

金 仙 淑

(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

日中韓3国は、2017年度 GDP では世界経済の23.1%を占め、輸出入では18.4%を占めるなど、ますますその重要性は高まっている。「日中韓3国間における物流大臣会合（CJK）」は、2006年以来、北東アジア圏内の国際輸送市場の成長に対応し、効率性を改善させるためのパイロットプロジェクトを実施してきた。そして、2018年7月のCJK ではさらに技術協力を進め、例えば、新鮮物流の増加への対応を含む新規課題も採択された²。

航空貨物は金額ベースで世界貿易の35%を占める一方で、日本の場合は金額ベースで貿易の23%にとどまり、世界平均を下回る。ここには、航空貨物は成田国際空港(NRT)を中心に展開してきたが、地方空港における航空貨物の取扱量は限定的であることも影響している。他方、2017年以降、羽田空港の国際貨物輸送は増加し、首都圏空港の競争力向上に重要な役割を果たしている(田村・加藤、2016)。関西圏においても関西国際空港(KIX)が全国的なシェアを伸ばしている。

本稿はKIXの貨物シェア拡大に注目し、国際商取引の増加と潜在的な航空貨物の需要との関係を踏まえ、空港サイドからみた商取引の簡素化の必要性について論じる。

2. 国際商取引と国際航空貨物輸送

2-1 航空貨物輸送市場の変化

航空貨物輸送は、第1次世界大戦後に、余剰の航空機とパイロットを利用した郵便輸送から始まった。第2次世界大戦中の航空機の技術進歩もあり、航空需要は増加した。戦後の経済成長とともに航空需要は爆発的に増加し、政府の保護下に置かれていた民間航空産業は自立することになった。また、国際機関も一定の役割を果たした。国際航空運送協会(IATA)は当初、航空運賃の交渉や清算機能を担ったが、現在ではその役割はスロット調整やファストトラベルの整備に移行している。本稿に関係するソフト施策を担ったのは国際民間航空機関(ICAO)であり、戦後の航空業界の規準やルール策定に貢献した。1994年以後、航空産業に対する気候変動への対応を義務付ける法案の議論を続けたEUは、ついに2008年に合意を得るとともに、それは世界航空市場へと適用範囲は拡大した。

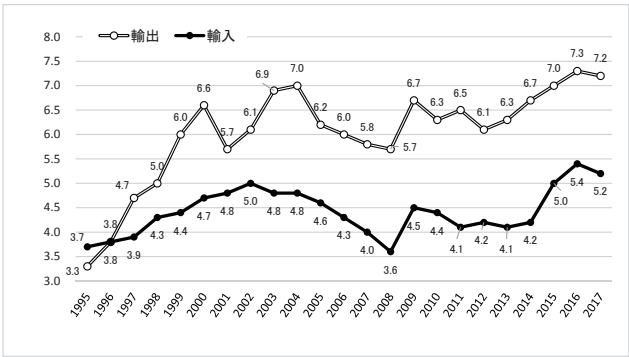
1 本稿は2017年4月23日国際商取引学会に発表した研究発表を修正し、加筆したものである。また、本稿における誤りの責任はすべて筆者に属する。

2 “JOINT STATEMENT OF THE 7TH CHINA-JAPAN-KOREA MINISTERIAL CONFERENCE ON TRANSPORT AND LOGISTICS” (<http://www.mlit.go.jp/common/001247680.pdf>)、韓国海洋水産部プレスリリース(2018年7月17日)を参照。

航空貨物の長所は、伝統的に時間価値や運賃負担力の高い財の輸送、在庫費用や流通費用の圧縮であり、これまで需要変動、納期、精密機器輸送のような需要側の変化や、サプライチェーンマネジメントといった供給側の変化に対応してきた（池上、2017）。次節ではその背景にある国際商取引と航空貨物輸送の関係を日本に絞ってみていく。

2-2 国際商取引と国際航空貨物輸送の役割：関西国際空港を例に

アジア・太平洋地域の新規航空会社（LCCs）のシェアは2004年度の4%から2013年度は21%まで増加してきた。また、ICAOによれば、2013年度航空貨物処理量上位15空港のうち、7つはアジア地域にあり、その取扱実績はトンベースで16.6百万トンに達している。日本においても、第1図に示すように、KIXの相対的な役割は増加している。品目をみると、KIXの輸出額増加品の1位と2位である半導体等製造装置、半導体等電子部品の輸入額は減少し、医薬品、魚介類及び同調製品の輸入額は増加するなど、貿易構造の変化も反映している。地方空港では、小松空港のように貨物定期便が就航する例がみられるものの、航空貨物の振興策を講じている多くの関係自治体では旅客ほどの成果を得られていない。



第1図 関西国際空港における年別貿易額の全国比（％）

出所：大阪関税「年別貿易額推移表（確定値）」により作成。

注：2007年7月以降、大阪航空貨物出張所は集計の対象外になる。

KIXの貨物シェア拡大の背景には、国際物流におけるAEO（Authorized Economic Operator）制度の導入対象の拡大と制度改善、AEO制度の相互承認（Mutual Recognition Arrangement）合意国の増加、通い容器に係る免税手続の簡素化や許可手数料の免除など、AEO制度に関連する輸出入通関手続の利便性の効果があげられる。同時に、負の側面である輸出入禁止・規制品目、ワシントン条約、特定外来生物、原産地を偽った表示等、帳簿書類の保存と事後調査等、経済制裁に伴う措置も考慮し、総合的対策を講じたものと推察される。

第1表 関西国際空港の就航航空会社リスト（旅客航空輸送は日本国籍の航空会社のみ）

貨物定期便運航会社 (10社⇒11社)	その他の国際貨物運送航空会社 (2017.10.29～2018.3.24)	国内線定期便航空会社 (8社⇒7社)	国際線定期便航空会社 (4社⇒4社)
・日本貨物航空 ・エアホンコン ・シンガポール航空カーゴ ・中国貨運航空 ・中国貨運郵政航空 ・翡翠航空* ・フェデックス ・ユナイテッド・パーセル・サービス ・金鵬航空（揚子江快速運航から変更） ・ルフトハンザカーゴ ・シルクウェイエスト航空（新就航）	・カーゴルクス イタリア ・大韓航空 ・アジアナ航空 ・中国国際貨運航空 ・キャセイパシフィック航空 ・エバー航空 ・チャイナ エアライン	・日本航空 ・日本トランスオーシャン航空 ・全日本空輸 ・スターフライヤー ・ジェットスター・ジャパン ・スプリングジャパン**（運休） ・パニエア ・ピーチ	・日本航空 ・全日本空輸 ・パニエア ・ピーチ

出所：関西国際空港（2017年3月、2018年12月アクセス）により作成。

注：* 翡翠航空は2013年に破産申請して資産処理中（CNN-Japan,2017.11.22）で、実際運航便はない。

**スプリングジャパンは需要不足により運休を発表した（「J ニュースリリース：2017年冬ダイヤ」2017年8月30日）。

近年では、ドア・ツー・ドア・サービスが可能なインテグレーター（integrator）のアジア地域への進出が目立つ。航空物流業界にはフォワーダー（利用航空運送事業者）、キャリア（定期運送事業者）、インテグレーターの形態があり、世界的な大手インテグレーターである FedEx, UPS, DHL, TNT はアジア太平洋地域の主要都市を繋いできた³。

インテグレーターが担うグローバルロジスティクス拡大の背景には、航空貨物関連の情報通信技術（ICT）の活用環境が整備されたことがある。第1表に示すように、2018年3月の時点で KIX に就航している貨物輸送航空会社は17社に増加した。国土交通省航空局（2017）によれば、KIX の国際宅配便貨物の主な相手国はアジア地域である。国際商取引の増加と潜在的な航空貨物の需要増加を考慮すれば、手続きの簡素化や時間短縮は関係者のコスト削減と同義であり、貨物の増加とともに空港の貨物取扱量に直結する。とりわけ、小規模事業者にとって、手続きの簡素化等によるコスト削減の意味するところは大きい。

このような事例からもわかるように、国際航空貨物の信頼性の向上と空港の競争力の強化は表裏一体であり、日本の空港（会社）はアジア・太平洋地域の新規航空会社（LCCs）に相応しいプロセスの見直しが求められる。

3. おわりに

2001年のイラク戦争、2009年の金融危機および2011年の東日本大震災は、貿易総額より航空貨物運送距離に相対的に大きな影響を与えた⁴。しかし、ケロシンなどの燃料価格の変動がもたらす航空貨物運賃の変動にもかかわらず、多数の実証分析からは航空貨物需要への影響は一定ではない。前述のように、2013年度航空貨物取扱量上位15空港のうち、7つの空港はアジア地域にあり、アジア・太平洋地域の新規航空会社（LCCs）のシェアは増加が続いている。

ほとんどの地方空港や地元自治体の戦略は、旅客を中心に描かれ、誘致のために多くのインセンティブを支払っている。しかし、同時に航空貨物の拡大を目標としている空港も少なくない。地方空港にもアジア・太平洋からの路線が多く就航しており、国際貨物輸送の拡大と国際商取引の発展を考えれば、規模に応じた航空貨物にかかわる効率的なプロセスの導入が求められる。首都圏や KIX に比べ地方空港の取扱量は少ないが、小規模事業者や個人も利用しやすくするために、KIX においてなされた手続きの簡素化をはじめとする総合的な取り組みが求められる。それが、地方空港における貨物を含めた多様な経営戦略を描くための処方箋となろう。

【参考文献】

- 池上編（2017）『アジアの航空貨物輸送と空港』アジア経済研究所。
田村・加藤（2016）「首都圏空港 24 時間化と物流」『国際交通安全学会誌』41 巻 1 号, pp.14-21。
財務省関税局「輸出入手続」（2019 年 2 月アクセス <http://www.customs.go.jp/tsukan>）
国土交通省航空局（2017）「平成 28 年度国際航空貨物動態調査報告書」

3 FedEx, UPS, DHL, TNT の各ホームページ。

4 輸出入総額（財務省貿易統計）と国際航空貨物（国土交通省「航空輸送統計年報」）データ参照。

関西国際空港 2019年1月運営概況（速報値）

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

○発着回数 16,928 回（前年同月比 105%）

国際線：12,836 回

（前年同月比 107%）

国内線：4,092 回

（前年同月比 100%）

発着回数について

合計発着回数は前年同月比 105%の 16,928 回、国際線は同 107%の 12,836 回とともに 4ヶ月連続で前年を上回り 1 月として過去最高を記録しております。

○旅客数 2,559,220 人（前年同月比 107%）

国際線：2,006,148 人

（前年同月比 107%）

国内線：553,072 人

（前年同月比 104%）

旅客数について

合計旅客数は前年同月比 107%の 2,559,220 人、国際線は同 107%の 2,006,148 人で、このうち外国人は同 106%の 1,361,480 人といずれも 4ヶ月連続で前年を上回り 1 月として過去最高を記録しております。

○貨物量 64,589t（前年同月比 98%）

国際貨物：63,579t（前年同月比 99%）

積込量：30,571t（前年同月比 98%）

取卸量：33,008t（前年同月比 100%）

国内貨物：1,010t（前年同月比 73%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 99%の 63,579t 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2月20日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報【関西空港】

2019年1月分

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス (△は入超)
近畿圏	1,179,794	90.5	21.2	1,363,754	100.4	19.5	△ 183,960
管内	775,522	88.0	13.9	1,046,816	102.0	15.0	△ 271,294
大阪港	277,568	85.6	5.0	444,919	103.6	6.4	△ 167,350
関西空港	381,607	88.7	6.8	364,199	98.3	5.2	17,407
全国	5,574,225	91.6	100.0	6,989,461	99.4	100.0	△ 1,415,236

【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	381,607	88.7	6.8	364,199	98.3	5.2	17,407
成田空港	775,475	89.2	13.9	1,126,568	96.2	16.1	△ 351,093
羽田空港	20,871	88.3	0.4	70,055	104.1	1.0	△ 49,185
中部空港	68,320	103.9	1.2	87,392	97.8	1.3	△ 19,073
福岡空港	19,816	50.2	0.4	44,771	105.0	0.6	△ 24,955
新千歳空港	2,575	90.4	0.0	1,254	95.6	0.0	1,321

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	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2月	675,010	24,110	704,640	25,170	273,500	9,770	305,710	10,920	1,958,860	69,960
平成31年累計	1,370,430	23,230	1,370,700	23,230	602,160	10,210	593,950	10,070	3,937,240	66,730
前 年 同 期	1,293,260	21,920	1,306,740	22,150	543,350	9,210	533,020	9,030	3,676,370	62,310
対 前 年 同 期 比	106.0%		104.9%		110.8%		111.4%		107.1%	

※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。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

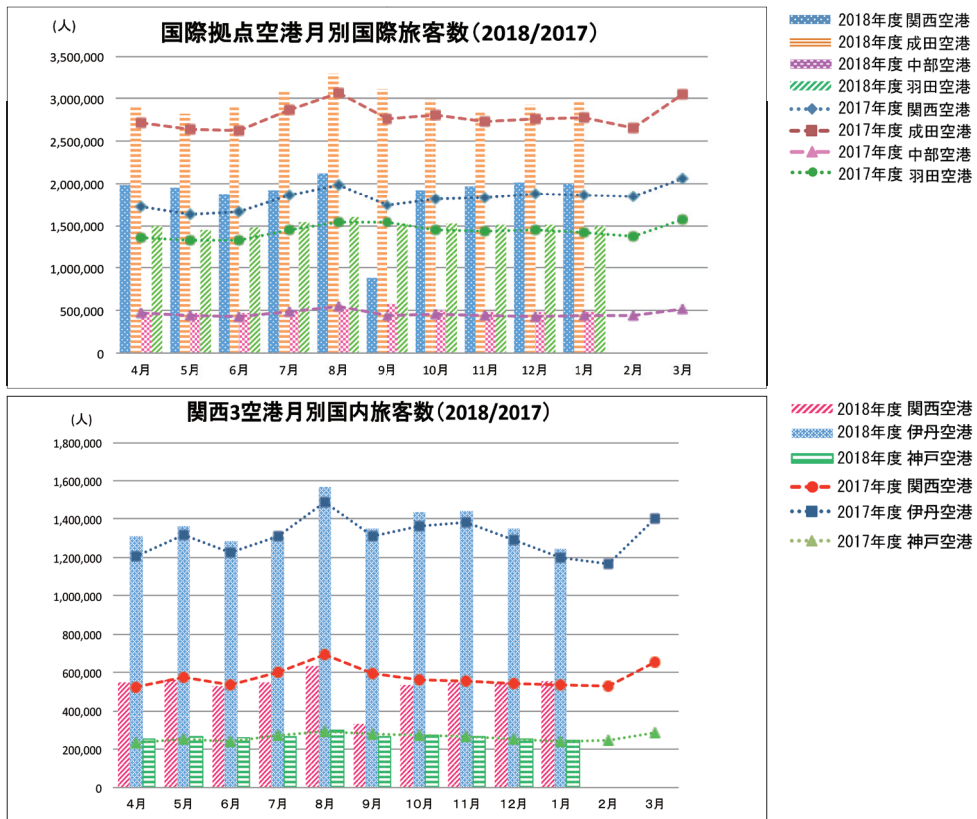
2019 年 1 月実績【速報】

区 分	空港名	国 際 線	前 年 同 月 比	国 内 線	前 年 同 月 比	合 計	前 年 同 月 比
発着回数 (回)	関西 3 空港	12,836	106.8%	18,327	101.2%	31,163	103.5%
	関 西	12,836	106.8%	4,092	99.7%	16,928	105.0%
	大阪(伊丹)	0	—	11,823	100.6%	11,823	100.6%
	神 戸	0	0.0%	2,412	107.7%	2,412	107.6%
	成 田	17,207	102.3%	4,548	108.1%	21,755	103.5%
	中 部	3,407	106.7%	5,281	102.0%	8,688	103.8%
旅客数 (人)	関西 3 空港	2,006,148	107.4%	2,041,416	103.6%	4,047,564	105.4%
	関 西	2,006,148	107.4%	553,072	103.9%	2,559,220	106.6%
	大阪(伊丹)	0	—	1,242,147	103.7%	1,242,147	103.7%
	神 戸	—	0.0%	246,197	102.1%	246,197	102.1%
	成 田	2,981,464	107.6%	596,469	105.8%	3,577,933	107.3%
	東京(羽田)	1,493,841	104.9%	5,059,504	102.5%	6,553,345	103.0%
	中 部	494,100	112.4%	467,568	106.8%	961,668	109.6%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	63,579	98.7%	9,734	88.6%	73,313	97.2%
	関 西	63,579	98.7%	1,010	73.2%	64,589	98.1%
	大阪(伊丹)	0	—	8,724	90.9%	8,724	90.9%
	成 田	154,363	88.1%	—	—	154,363	88.1%
	東京(羽田)	46,268	96.6%	49,780	94.6%	96,048	95.6%
	中 部	14,004	104.8%	1,282	80.1%	15,286	102.2%

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

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）

○第462回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2019年5月27日（月） 16：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／空港型地方創生：南紀白浜エアポートの取り組み

講 師／岡田 信一郎 氏（株式会社 南紀白浜エアポート 代表取締役社長）

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

事務局だより

▶ 先月のKANSAI空港レビュー（2月号）裏表紙に「田尻漁港漁家レストラン」なる紹介記事を発見。現地取材も兼ねてさっそく家族4人で訪問しました。当日は日曜日で朝市も開催されていましたが、到着したのが朝10時過ぎと少し遅かったため、食べ歩き屋台も人気メニュー（タコ天など）は既に完売の札が貼ってありました。多くのお客さんと賑わっていましたが、観光客ではなく地元の方が魚や野菜を買いに来ている印象でした。

▶ お目当ての牡蠣小屋は朝11時からの営業開始。案内されたのは6～8人掛けのテーブル席で、天板部分はお好み焼き屋のような鉄板。漁師風のスタッフさんがバケツ山盛りの牡蠣を持ってきて熱した鉄板に並べ、やかんの水を鉄板に注いで大きな蓋をしました。10分ほど経って蓋を取ると巨大な湯けむりが立ち上り、磯のいい香りが周囲に漂い準備万端。そして家族みんなでせーの、いただきます！

▶ 殻付きの牡蠣なので、軍手をはめて貝剥きナイフで殻をこじ開けながら悪戦苦闘しました。チビたちには少し難しいようで、ワタクシは暫く貝剥きに専念。チビたちのお腹が落ち着いたところに、ようやくご馳走にありつけました。ただ、食べ放題と意気込みながら、大人2人とチビ2人では最初のバケツ一杯でお腹が充分満足になってしまいました。お値段的に元を取れたか微妙なラインなので、チビ達がもう少し大きくなった時に再訪し、せめてバケツ二杯は平らげたいものです。

（ひ）

移転建て替えにより救急医療をはじめとする医療機能を充実

和泉市立総合医療センター（和泉市）



和泉市立病院は、平成30年4月に和泉市立総合医療センターとして生まれ変わりました。緑豊かな榎尾川公園の隣接地に移転し、公園と一体的なやすらぎのある空間として整備しました。市と指定管理者である医療法人徳洲会との協働により、医師の増員、救急医療の再開、診療科の増設等を行ったほか、地震・洪水等の災害への対策を強化し、最新の医療機器を導入したことで、高度な医療を提供できる体制が整うなど、ソフト・ハードの両面から医療体制の充実を図り、みなさまの生命と健康を守ることができる病院づくりに取り組んでいます。



■所在地 和泉市和気町四丁目5番1号

■問合せ先 和泉市立総合医療センター TEL 0725-41-1331

●発行
●発行

2019年3月20日

●印刷
●印刷

一般財団法人 関西空港調査会

〒543-0021 大阪市天王寺区東船場1丁目3番9号

TEL 06) 6767-0800 URL <http://www.kar.or.jp>