



KANSAI 空港レビュー



No.486
2019.5

CONTENTS

- 1 巻頭言
更なるインバウンド増加に向けて
八木 一夫
- 2 各界の動き
- 13 講演抄録
姫路駅周辺整備事業(キャスト21)の効果と展望
東田 隆宏
- 28 航空空港研究会 講演抄録 —第5回研究会—
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～
野田 信二／松本 秀暢
- 50 プレスの目
空港の運用規制緩和とまちづくり
内田 尚典
- 52 航空交通研究会研究レポート
DEAを用いた国管理空港の効率性評価
小熊 仁
- 55 データファイル
・関西国際空港2018年度運営概況(速報値)
・大阪税関貿易速報[関西空港] 2019年3月分
・関西国際空港の出入(帰)国者数
・2019年G/W期間中の出入(帰)国者数【速報値(概数)】
・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2019年3月

【表紙写真】「ANA A380 FLYING HONU」

ANAのA380 FLYING HONU(空飛ぶウミガメ)の初号機です。

ANAは成田=ホノルル間にA380を5月24日から就航させます。

それに先立ち成田=関空間で何度も訓練飛行が行われました。

機体の塗装は青空色のウミガメです。

今後、エメラルドグリーンとサンセットオレンジ色の機体加わり3機体制になります。

撮影：柴崎 庄司

更なるインバウンド増加に向けて



国土交通省
近畿運輸局長

八木 一夫

昨年9月の台風21号の影響による破損で通行不能となった関西国際空港連絡橋が、4月8日に約7ヶ月ぶりに上下各3車線の計6車線での通行を全面再開し、関西国際空港の機能が完全に被災前に戻りました。通行量の増加が予想される4～5月の大型連休を前に復旧が実現したことを安堵すると共に、復旧作業にご尽力された皆様には頭の下がる思いです。

2018年の我が国への訪日外国人旅客数は、前年を8.7%上回る3,119万人と過去最高を更新し、3,000万人の大台を初めて突破しました。関西国際空港におきましても、大阪北部を震源とする地震や、台風21号による被災の影響があったにもかかわらず、国際線旅客数は前年を6%上回る2,243万人と過去最高を更新し、そのうち外国人旅客数も前年を7%上回る1,528万人と過去最高を更新しました。

訪日外国人による日本での消費は外貨の獲得になるため、貿易収支における輸出に位置づけられます。その訪日外国人旅行消費額は2018年には4兆5,064億円(対前年比2.3%増)と過去最高を更新し、製品別輸出額としては自動車、化学製品に次ぐ3位であり、電子部品や自動車部品を超える水準となっています。しかしながら、世界的には、国際観光による輸出額が総輸出額の7%を占めるのに対し、我が国では約4%にとどまるなど、我が国の観光にはまだまだ伸び代もあります。平成28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、「訪日外国人旅客数2020年4,000万人、2030年6,000万人」、「訪日外国人旅行消費額2020年8兆

円、2030年15兆円」等の政府目標を掲げており、旅行者の多様なニーズに対応した高次元の観光施策の実施による観光先進国の実現を目指しています。

本年1月には、観光促進のための税として、国際観光旅客税が創設されました。2020年訪日外国人客4,000万人等の目標に向け、「ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備」、「我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化」及び「地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験・滞在の満足度の向上」に資する取組に活用いたします。

また、訪日外国人の周遊性拡大に資する鉄道関連プロジェクトも大きく動き始めています。本年3月にはおおさか東線が全線開業し、また、大阪モノレール線延伸(門真市～瓜生堂間)が特許されました。更には、関西国際空港と大阪都心を直結する「なにわ筋線」が、2031年春の開業を目指して、今年度より本格的に整備事業がスタートします。

今後関西においては、本年のG20サミットやラグビーワールドカップ、2021年のワールドマスターズゲームズ、2025年の大阪・関西万博など、国際的な大型イベントが目白押しの状況となっています。これらイベントの成功に万全を期することが、訪日外国人の増加だけでなく、関西の更なる発展につながるものと期待しております。

近畿運輸局としても、引き続き交通・観光分野を中心とした各種施策に積極的に取り組むことを通じて、関西国際空港をはじめとする関西3空港の利活用の促進、ひいては関西経済の発展に貢献してまいります。

各界の動き

関西国際空港

●グループ再編、3社新設

関西エアポートグループは4月1日付で新会社3社を設立し、グループ会社の再編を行った。リテール（免税、一般、飲食）、サービス（外貨両替、広告、保険、ラウンジ運営）を行う関西エアポートリテールサービス、警備、消防、旅客案内、駐車場管理、清掃、プッシュカート、日常点検を担当する関西エアポートオペレーションサービス、メンテナンス、工事のプロジェクト、IT事業を行う関西エアポートテクニカルサービスの3社で、CKTS、関西国際空港熱供給、国際航空旅客サービス、関西エアポート神戸と合わせ7社でグループを構成する。

●運営3空港で周年ロゴ運用

関西エアポートは4月1日、グループが運営する関西・大阪・神戸3空港で、それぞれ開港からの周年を記したロゴを作成し、「25KIX」「80ITAMI」「13KOBE」の運用を開始した。数字の書体は関西を拠点とする書道家の青柳美扇氏のもの。

●フィリピン・エアアジアが日本初就航

関西エアポートは4月1日、格安航空会社（LCC）のフィリピン・エアアジアが関西～マニラ線を7月1日に新規就航し、毎日1便運航すると発表した。エアバスA320型機（180席）を使う。エアアジアグループで3社目の関西への就航で同グループの関西空港の路線は5路線となる。

●デルタ航空、シアトル線を再開

デルタ航空は4月1日、関西～シアトル線の運航を開始した。2013年秋に運航を休止しており、6年ぶりの再開。機材はボーイング767-300ER型機（225席）を使用する。

●豪機、着陸前にエンジン出力低下、重大インシデントで調査

3月29日午後7時ごろ、関西空港の南西約90kmを飛んでいたケアンズ発関西行き豪機LCC、ジェットスターのボーイング787-8型機（乗客301人）で、両側のエンジンの出力が一時低下するトラブルがあったと国土交通省が4月2日発表した。出力はまもなく回復し、同機は約20分後に着陸した。同省は重大インシデントと認定し、国の運輸安全委員会が調査を始めた。

●スカイトラックスの国際空港評価2部門で1位

関西エアポートは4月3日、イギリスに拠点を置く航空サービスリサーチ会社、スカイトラックス社が実施した国際空港評価、ワールド・エアポート・アワード2019で、関西空港が「ベスト・ローコスト・ターミナル」「ベスト・バゲッジ・デリバリー」の2部門で1位を受賞したと発表した。ベスト・ローコスト・ターミナルは、LCCに特化したターミナルが対象で3回目の受賞、ベスト・バゲッジ・デリバリーは、手荷物受け取りまでの待ち時間、手荷物受け渡しの効率、ロストバゲッジの対応などが評価対象で、5年連続の受賞。

●3月の総貨物取扱量、8.6%減少

大阪税関が4月4日発表した、関西空港の3月の貨物取扱量（速報）によると、総取扱量は6万8,900tで前年同月に比べて8.6%減少した。3か月連続のマイナス。積込量は3万2,259t（13.2%減）で3か月連続のマイナス、取卸量は3万6,641t（4.1%減）で7か月連続のマイナスとなった。

●2020年のACIアジア太平洋地域総会のホスト空港に決定

関西エアポートは4月4日、2020年に奈良で開催される第15回国際空港評議会（ACI）アジア太平洋地域総会のホスト空港に決定したと発表した。ACIは空港や空港ビルの管理者・所有者を会員とする国際機関で、アジア太平洋地域は49の国と地域、589空港で構成されている。

●連絡橋が7か月ぶり全面再開、6車線運用に

2018年9月に台風21号の影響でタンカーが衝突した関西空港連絡橋が4月8日、約7か月ぶりに上下各3車線の計6車線で通行を全面再開した。上下計4車線で運用していたが、通行量増加が予想される大型連休を前に復旧が実現した。当初は橋桁を修復して新たに取り付けるまで1年以上を見込んでいたが、作業の効率化などで大幅に短縮した。

●エア・カナダ、10年ぶり就航へ

エア・カナダは6月1日から、関西空港への乗り入れを再開すると4月5日発表した。関西～バンクーバー線はこれまで観光路線を主体とする系列のエア・カナダルージューが運航していたが、エア・カナダ本体が運航し、ビジネス需要の獲得を狙う。エア・カナダの関西就航は10年7か月ぶりとなる。機材はボーイング787-8型機（255席）。

●春秋航空、合肥線と鄭州線を新規就航

上海市に本拠を置くLCCの春秋航空は4月17日、関西空港と安徽省合肥、河南省鄭州をそれぞれ結ぶ路線を開設した。合肥線が週4便、鄭州線が週3便。ともに使用機材はエアバスA320型機（180席か186席）。これにより春秋航空の関西発着路線は11路線となり、関空は中国（香港、マカオ含む）の36都市と結ばれることになる。

●新BCP、1万2,000人孤立に対応

関西エアポートは4月17日、台風21号による浸水被害などを踏まえた新しい事業継続計画（BCP）を発表した。停電など空港機能の喪失を18種類に分け、それぞれ復旧対応を策定、24時間以内の機能回復を目指す。災害時に関係機関との連携を円滑化する総合対策本部を立ち上げるほか、1万2,000人が空港内にとどまる事態を想定して備蓄品を配備する。

●輸出額7%減少、4か月連続マイナス

大阪税関が4月17日発表した関西空港の3月の貿易概況（速報）によると、輸出額は4,371億円で前年同月から7%減少し、4か月連続のマイナスとなった。科学光学機器、原料品が減少した。輸入額は3,565億円で0.9%減少。通信機、半導体など製造装置の減少が大きかった。貿易収支は806億円の輸出超過となった。出超幅は27%減少したが、1996年2月から続く輸出超過は継続した。

●GW予測、80万人

関西エアポートは4月19日、ゴールデンウィーク（GW）期間（4月26日～5月6日）に関西空港を利用する国際線旅客数を80万5,300人と見込んでいると発表した。1日当たりの旅客数は前年比12%増の7万3,200人と5年連続過去最多を更新する見通し。渡航先は増便が相次ぐ中国がトップの10万2,000人で、中でも上海や北京が人気。

●2018年度の旅客、4年連続で最高更新

関西エアポートは4月25日、2018年度の関西空港の利用実績を発表した。通過旅客を含む国際線と国内線の総旅客数は前年度比2%増の2,940万4,101人で、4年連続で過去最高を更新した。うち国際線は4%増の2,289万人だった。中国や東南アジアからの増加が目立ち、日本人旅客ではハワイ路線が人気だった。半面、2018年の自然災害や米中貿易摩擦が響き、総貨物取扱量は5%減と落ち込んだ。

関西・大阪・神戸3空港の総旅客数は前年度比3%増の4,889万人と過去最高を更新した。



クリック!

国際線の旅客のうち日本人旅客は7%増の717万5,549人に対し、外国人旅客は、3%増の1,551万4,009人で、日本人旅客の伸びが外国人を上回った。日本人旅客の伸びが上回るのは2年ぶり、2018年10月以降、1月を除き、日本人が2けたの伸びを記録しているのに対し、外国人は1けたの伸びにとどまっている。ただ絶対数では外国人が日本人の2倍超となっている。

●タンカー衝突で運輸安全委が調査報告書

運輸安全委員会は4月25日、関西空港で台風21号の影響によりタンカー宝運丸が連絡橋に衝突した事故の調査報告書を公表した。宝運丸の所有会社や運航会社が、台風の針路や避難のためいかりを下ろして停泊する場所などについて、船長と連絡を取らず、情報共有をしていなかったと指摘。船長の見通しを超えた規模の風雨に見舞われ、いかりが利かない「走錨」に陥ったと結論付けた。船長はいかり一つで停泊していたが、安全委は当時の天候を分析した結果、走錨を防ぐには、いかりは二つとも使うのが適切だったとした。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●オスプレイが緊急着陸

4月1日午後1時55分ごろ、大阪空港に、米軍普天間飛行場の海兵隊所属の輸送機MV22オスプレイ1機が緊急着陸した。このため滑走路が約20分間閉鎖され、7便に最大19分の遅れが出た。オスプレイは岩国基地から厚木基地を経て整備拠点となっている陸上自衛隊木更津駐屯地に向かう途中。

同空港の周辺市でつくる大阪国際空港周辺都市対策協議会（10市協）は4月2日、着陸を許可した国土交通省と防衛省、同空港を運営する関西エアポートに抗議文を提出した。

●岩谷産業が水素ステーション、燃料電池バス運行も

関西エアポートと岩谷産業は燃料電池車（FCV）に水素を供給する水素ステーションを大阪空港に新設し4月9日、営業を開始した。空港では関西空港に続く2か所目で、関西エアポートは燃料電池バスを2025年までに両空港間で運行開始する方針も明らかにした。

●2018年度の旅客数4%増

関西エアポートが4月25日発表した大阪空港の2018年度の旅客数は、前年度比4%増の1,629万9,241人で、7年連続で前年を上回った。旅客便以外を含む総発着回数は、前年並みの13万8,490回だった。貨物量は6%減の12万5,092tだった。

●従業員22%増加

関西エアポートは4月25日、大阪・神戸両空港の空港内従業員数の調査結果を発表した。大阪空港の事業者は前回調査時（2014年11月）と比べ26%増の112者、従業員数は1,070人増の5,980人だった。神戸空港は初めての調査で34者1,069人だった。

＝ 神戸空港 ＝

●スカイマーク、国際線就航に意欲

市江正彦スカイマーク社長は4月10日までに日本経済新聞の取材に対し、神戸空港の規制緩和が実現すれば国際線の就航に乗り出す方針を明らかにした。航空機の確保などの準備が5月

にも整うとして、サイパン、パラオ線を候補に検討を進める。

●発着1日80回に拡大へ、関経連会長が見通し

関西経済連合会の松本正義会長は4月15日の定例記者会見で、近く開催予定の関西3空港懇談会で、神戸空港の発着枠が1日60便から80便に拡大、運用時間を現在の午後10時までから11時に延ばすことで合意するとの見解を示した。2006年に開港した神戸空港にとって初の規制緩和となる。国際線は「短期的には国際化できない」と説明した。

●2018年度の旅客、2%増で最高

関西エアポートが4月25日発表した神戸空港の2018年度の旅客数は2%増の319万606人で、年度の最高記録を更新した。発着回数は7%増の2万9,613回だった。

＝ 成田国際空港 ＝

●飛行機内、申告用紙の記入不要に

財務省は4月15日から、成田空港で顔認証技術を用いた電子申告ゲートの運用を始めた。税関検査場での携帯品の申告を電子化して待ち時間を減らし、混雑の緩和を図る。事前にスマートフォンの専用アプリに必要な情報を入力し、QRコードを取得する。到着後、検査場の端末でパスポートとQRコードを読み取ると顔写真が撮影され、本人確認を行う。

●2018年度の発着回数・旅客数が過去最高

成田国際空港会社が4月25日に発表した2018年度の運用状況によると発着回数、旅客数ともに開港以来過去最高を更新した。発着回数は前年度比2%増の25万6,821回。国際線は台湾や韓国などアジア地域を中心に新規就航や増便が相次ぎ、同3%増の20万4,366回となり、初めて20万回を突破した。旅客数は5%増の4,317万5,992人。うち国際線は7%増の3,587万691人で、初めて3,500万人を突破した。

＝ 中部国際空港 ＝

●9月から旅客保安サービス料を導入

中部国際空港会社は4月5日、9月から国際線の出国客に対する旅客保安サービス料を導入すると発表した。大人、子ども問わず340円。旅客保安サービス料の導入は成田、関西、仙台に続く4社目。訪日外国人の受け入れ態勢を整備する取り組みの一環として、航空保安を強化する。

●2018年度の旅客数過去最高

中部国際空港会社は4月22日、2018年度の旅客数が1,235万6,882人と7年連続で増加し、過去最高になったと発表した。これまでは開港直後の2005年度の1,235万1,727人だった。アジアを中心とした増便に加え、LCCの新規就航が増えたことが寄与した。

●社長にトヨタ出身の犬塚氏

中部国際空港会社は4月26日、新社長にトヨタファイナンシャルサービス元社長の犬塚力氏(60)を迎える人事を発表した。友添雅直社長(65)は相談役に退く。社長にトヨタ出身者が就くのは5代連続。

＝ その他空港 ＝

●南紀白浜空港、民営化スタート

和歌山県が運営していた南紀白浜空港が4月1日民営化した。同日の記念式典で、運営会社の南紀白浜エアポートの岡田信一郎社長は「地域に根差した空港として歩んでいきたい」とあいさつ。運営10年目に当たる2028年に旅客数を25万人にする目標などを紹介した。

南紀白浜エアポートは同日、建設コンサルタント大手のオリエンタルコンサルタンツ(東京都)と業務提携した。滑走路など空港施設の維持管理だけでなく、地域活性化などに向けても連携していく。

●福岡空港が民営化

福岡空港が4月1日民営化され、特別目的会社の福岡国際空港会社が、ターミナルビルや滑走路など空港全体の運営を始めた。永竿哲哉社長は式典で「欧米など新規路線の誘致を進め、国際線ネットワークを拡充する。東アジアの拠点空港として、交流人口の拡大、地域の活性化に寄与していく」と語った。

●静岡空港が民営化

静岡県が管理する静岡空港が4月1日、民営化された。三菱地所と東急電鉄のグループが滑走路やターミナルビルの運営といった空港業務を一体的に担う。周辺地域からのアクセス向上などで利用者増を図り、年間60万～70万人の利用者数を2038年には2倍の135万人とする目標を掲げる。

●熊本空港民営化、国際線17路線に、地元連合が提案

国土交通省は4月15日、熊本空港の民営化で優先交渉権を得た三井不動産を代表とする民間企業グループが、現在4路線の国際線を2051年度までに17路線に拡充することなどを提案したと発表した。熊本地震で損壊した国際線と国内線のターミナルビルを一体化して建て替え、国際線の旅客数は2051年度に175万人と2017年度の11倍、国内線と合わせた全旅客数は622万人と1.9倍に増やすことを目指す。両者は4月22日、基本協定を締結した。

●チャンギ空港に大型商業施設「ジュエル」完成

シンガポールのチャンギ空港に4月17日、大型商業施設「ジュエル」（地上5階、地下5階で延べ床面積13万5,700㎡）が開業した。巨大な人工滝や娯楽施設を併設したショッピングモールで、総工費17億シンガポールドル（約1,400億円）、280の店舗・レストランやホテル、映画館、巨大迷路などのアトラクションが並び、日本以外で初の「ポケットモンスター」の公式店舗「ポケモンセンター」や東急ハンズも出店する。

●山形空港でFDA機が離陸失敗、滑走路外れる

4月23日午後4時45分ごろ、山形空港で名古屋行きの日ノ宮ドリームエアラインズ（FDA）386便、エンブラエルERJ175型機（乗客乗員64人）が離陸に失敗し、滑走路脇の植栽帯に停止した。けが人はなかった。

●福岡空港、2048年度までに3300億円設備投資

福岡空港を運営する福岡国際空港会社は4月24日、2048年度までに3,300億円を投じ整備を進める方針を示した。5年以内には国内線ターミナルにショッピングセンターなどの新たな複合施設を併設するほか、国際線の旅客ビルの面積を現在の2倍の14万2,000㎡まで拡張する。

航空

●総務省、ピーチを無線設備等保守規程に認定

総務省近畿総合通信局は4月1日、ピーチ・アビエーションを無線設備等保守規程の認定制度の導入を認定した。航空会社として初めて。航空機に搭載している無線機の検査を自社や委託先で実施し、検査結果を総務省に定期的に報告する。これにより、無線局の定期検査制度を適用せず、無線設備等の基準適合性の確認間隔を拡大できる。

●エチオピア航空事故報告書、操縦に問題なし

エチオピアのダグマウィット運輸相は4月4日、エチオピア航空の新型旅客機、ボーイング737MAX8型機の墜落事故に関する暫定報告書を公表し、操縦士を含む乗組員は「ボーイングから提示されていたすべての手続きに従ったが、機体をコントロールできなかった」と結論付け、操縦に問題はなかったとの見方を示した。

●米ボーイング、システム誤作動認める

ボーイングのデニス・マレンバーグCEO（最高経営責任者）は4月5日、737 MAX 型機の墜落事故2件について、いずれも機体を制御するMCAS(操縦特性向上システム)に不具合があったことを認めた。また、4月中旬から737の製造を一時減産する方針を明らかにした。エチオピアの運輸当局は同日、事故機のパイロットの操縦に問題が無かったとする暫定報告書をまとめており、声明はこれを受けたもの。

●全日空が新型ボーイング787-10型を公開

全日本空輸は4月5日、羽田空港で新型のボーイング787-10型機を公開した。長胴型の-9型(215～246席)より5.5m長い68.3mの超長胴型で座席数は294席。26日から成田～シンガポール線などに投入した。

●ボーイング、墜落事故で納入機数2割減

米航空機大手ボーイングは4月9日、1～3月に納入した商用機が前年同期より19%減って計149機だったと発表した。受注残の8割を占める主力小型機、737MAX型機が相次ぎ墜落事故を起こし、3月半ばから納入を見合わせたことが響いた。

●春秋航空日本、新ブランド「SPRING」

春秋航空日本は4月10日、新ブランドとして「SPRING」を使用すると発表した。機体や空港のチェックインカウンターなどのデザインを順次刷新するとともに、ウェブサイトもリニューアルした。

●錦湖アジアナグループ、アジアナ航空売却

韓国中堅財閥の錦湖(クムホ)アジアナグループは4月15日、財閥の中核企業で同国航空2位のアジアナ航空を売却すると発表した。アジアナ航空株を約33%保有する筆頭株主のグループ企業、錦湖産業が全株式を放出する。売却先や価格は今後詰める。錦湖アジアナはグループ売上高の6割以上をアジアナ航空に依存しており、事実上、財閥の解体となる。

●MRJの設計変更、6月に完了へ

国産初のジェット旅客機MRJを開発する三菱航空機の水谷久和社長は4月16日、機体の設計変更を6月末までに完了させる考えを示した。当初の見通しより作業が複雑で時間がかかっていたが、完成のめどがたったという。

●日航、全日空が燃油サーチャージ値上げへ

日本航空は4月17日、6月1日から7月31日までの発券分について、燃油サーチャージを値上げすると発表した。最も高額な北米・欧州・中東・オセアニア方面で7,000円が1万5,000円となる。全日本空輸グループも4月19日、値上げを発表した。

●国内旅行、帰省が大幅増、10連休の予約状況

国内の主要航空各社は4月19日、ゴールデンウィーク期間(4月26日～5月6日)の予約状況をまとめた。10連休により長期の旅行や帰省がしやすくなった影響で、特に国内線の予約者数が前年同期比で20%以上増え、予約率も8割を超える。

●国交省、CAや整備士も飲酒検査義務化

国土交通省は4月9日、航空機パイロットによる飲酒不祥事が相次いだことを踏まえ、安全運航に直接関わる立場にあるとして、航空会社の客室乗務員(CA)や整備士らに業務開始前のアルコール検査を義務付けると発表した。客室乗務員については、パイロットと同様、乗務開始の8時間前を過ぎてからの飲酒を禁止とした。

●公取委、楽天など大手旅行サイト3社に立ち入り

大手旅行サイトが国内宿泊施設とそれぞれ不当な契約を結んだ疑いが強まったとして、公正取引委員会は4月10日、独禁法違反(不公正な取引方法)の疑いで、楽天、ブッキングドットコ

ム、エクスぺディアの日本法人の3社を立ち入り検査した。3社は国内のホテルや旅館との契約時に、競合サイトや宿泊施設のサイトに割安な料金を提示した場合、同等かより安い価格での提供を求める「最恵国待遇条項」を盛り込んだとされる。

●ピーチ、機長の定期審査が社内で実施可能に

ピーチは、国土交通省から指定本邦航空運送事業者の指定を、4月17日付けで受けた。これまでは、機長資格の定期審査は国土交通省の運航審査官によって実施されていたが、今後はピーチの査察操縦士が機長の定期審査などを実施することができるようになる。

●日航、増収増益、利用率が国際・国内とも過去最高

日本航空が4月26日に発表した2019年3月期決算によると、売上高が前期比7.5%増の1兆4,872億円、経常利益は1.3%増の1,653億円、最終純利益は11.4%増の1,508億円となった。国際・国内線とも利用率は過去最高だった。

●ANA売上高は2兆円超えの過去最高

ANAホールディングスが4月26日発表した2019年3月期決算によると、売上高が前期比4.4%増の2兆583億円、営業利益は0.3%増の1,650億円となりいずれも過去最高。ただ、前期にピーチ・アビエーションの連結子会社化による特別利益などがあったため、当期純利益は23.0%減の1,107億円となった。

関西

●近畿経産局が万博にらみ新組織

近畿経済産業局は2025年大阪・関西万博や、2030年を目標に国連が推進する持続可能な開発目標(SDGs)をにらみ、新組織、2025NEXT関西企画室を4月1日付で総務企画部に設けた。次長級の専任室長のもと10人程度で構成する局内横断組織とする。

●大阪主要ホテル稼働率、9か月連続で低下

日本経済新聞社が4月1日発表した大阪市内主要13ホテルの2月の平均客室稼働率は90.5%と、前年同月比2.4ポイント低下した。前年実績を下回るのは9か月連続。訪日外国人客の宿泊需要が他地域に広がるなどして、同市だけを訪れる団体客の利用が落ちこむケースが目立った。

●2018年の来阪訪日客3%増の1,141万人

大阪観光局は4月3日、2018年に大阪を訪れた訪日客が前年比3%増の1,141万6,000人だったと発表した。大阪北部地震や台風被害に伴う関西空港の一時閉鎖があったものの、7年連続の増加となった。国・地域別ではLCCの新規就航が相次いだ中国が13%増えた。一方、韓国や台湾、香港は前年を下回った。

●「観光施設を予約制に」京都経済同友会が提言

京都経済同友会の鈴木順也代表幹事(NISSHA社長)は4月3日、京都府の西脇隆俊知事に「持続可能な京都観光を目指して」と題した、観光や景観政策などに関する政策提言を手渡した。混雑緩和に向け文化財などを備えた観光施設にネット予約サービスを導入するといった新機軸を打ち出した。

●アジアとビジネス創出へ関経連、7か国とプラットフォーム

関西経済連合会は4月5日、インドネシアなど東南アジア7か国の経済団体と共同で、人材や技術の交流を促すプラットフォームを設立した。第1回全体会議を同日開き、計約330人が参加した。

●「万博をチャンスに」関西経済同友会、スタートアップ育成で提言

関西経済同友会は4月5日、スタートアップ企業育成に向けた提言を発表した。2025年大阪・関西万博がスタートアップにとってイノベーションを創出できる場になるよう働きかけるほか、海外からの企業誘致も目指す。

●維新がダブル選挙を制す、大阪府知事に吉村氏、大阪市長に松井氏

大阪維新の会代表の松井一郎前大阪府知事（55）と同政調会長の吉村洋文前市長の辞職表明に伴う大阪府知事、大阪市長のダブル選挙は4月7日投開票され、大阪府知事は吉村氏＝維新公認＝が無所属新人で元府副知事の小西禎一氏（64）＝自民推薦＝を破り、初当選を決めた。大阪市長は松井氏＝維新公認＝が、無所属新人で元市議の柳本顕氏（45）＝自民推薦＝を破り、初当選を決めた。

ダブル選挙では維新が結党以来の看板政策として掲げる大阪都構想の是非が最大の争点となった。維新は住民投票を可能にするため、同時に行われた大阪市議選挙で過半数を目指したが届かなかった。

大阪府知事選開票結果

当	2,266,103	吉村 洋文	諸新
	1,254,200	小西 禎一	無新

大阪市長選開票結果

当	660,819	松井 一郎	諸新
	476,351	柳本 顕	無新

●奈良知事選挙、荒井氏が4選

任期満了に伴う奈良県知事選挙は4月7日投開票され、無所属で現職の荒井正吾氏（74）が、いずれも無所属新人で、医師の川島実氏（44）、元参院議員の前川清成氏（56）を破り4選を決めた。荒井氏は観光振興や企業誘致など3期12年の成果をアピールした。

開票結果。

当	256,451	荒井 正吾	無現
	174,277	前川 清成	無新
	108,701	川島 実	無新

●関西百貨店決算、訪日客が下支え

J・フロントリテイリング、近鉄百貨店、高島屋の関西主要百貨店3社の2019年2月期決算が4月10日、出そろった。自然災害による休業や暖冬に伴う冬物衣料の不振があったが、訪日客の免税売り上げが堅調だった。免税売り上げは近鉄が58%増と大きく伸びたほか、J・フロントが22.9%増、高島屋が12%増だった。

●近畿 外国人5%増 総人口は0.28%減

総務省が4月12日発表した2018年10月1日現在の人口推計によると、関西6府県の推計人口は2,057万4,000人と前年比0.28%減少した。減少率は全国（0.21%）より大きかった。外国人人口は35万6,000人と5.01%増えた。

●大阪南部活性化こ入れ、大商が「グレーターミナミ」構想

大阪商工会議所は4月12日、大阪・難波から南の新今宮や阿倍野などの都心部を基点に、府南部に広がる堺市や岸和田市など計16市6町1村を「グレーターミナミ」と位置づけ、一体的な経済圏としての発展を目指す提言を発表した。関西空港への地の利や百舌鳥・古市古墳群に代表される歴史文化遺産、盛んな農水産業を生きながら大阪・関西の都市の魅力向上に寄与するのが狙い。

●乗り降り自由の京都周遊バス

2階建てで屋根のないオープントップの周遊型観光バスで乗り降り自由のスカイホップバスの

運行が4月13日、京都市内で始まった。主要観光地11か所にバス停があり、30分間隔で1日17本が走る。運営するのは、JTBや京阪バス、日の丸自動車興業の共同会社。

●関経連など3団体が万博資金集めの新組織

2025年大阪・関西万博の資金集めを巡り、関西経済連合会は4月15日、寄付調整組織を大阪商工会議所や関西経済同友会と共同で発足させると発表した。5月をメドに第1回会合を開く。経済界は約1,250億円と試算される会場建設費の3分の1にあたる400億円強を負担する。

●泉佐野市ふるさと納税、3.7倍の497億円

泉佐野市は4月15日、2018年度のふるさと納税での寄付額が、約497億5,000万円となることを明らかにした。全国最高だった前年度（約135億円）の3.7倍で、国の通知に反した高額返礼などを続けたことが要因とみられる。

●尻無川に浮かぶホテルを整備へ

飲食店などを手がけるRETOWN（リタウン、大阪市）は4月16日、大阪市大正区の尻無川に浮かぶホテルや飲食店などを含む複合商業施設「TUGBOAT TAISHO（タグボート・タイショウ）」を整備すると発表した。11月から2020年1月にかけて順次開業する。船着き場も設けてユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）への船便を運航する。

●2018年度の近畿輸出額、0.1%減の16.9兆円

大阪税関が4月17日発表した2018年度の近畿2府4県の貿易概況によると、輸出額は前年度比0.1%減の16兆9,065億円だった。過去2番目だが、2年ぶりのマイナスとなった。9月の台風21号の影響で関西空港が一時、機能不全に陥ったことが響いた。年度後半から携帯電話の部品や液晶関連製品なども中国を中心とするアジア向けで減少している。

●大阪・堂島ホテル跡地、マリオット系に

米ホテル大手のマリオット・インターナショナルが2020年度、大阪市の堂島ホテル跡地に高価格帯のホテルブランド「アロフト堂島(仮)」を開業することが4月3日明らかになった。スマートフォンでドアの施錠・解錠ができるスマートロックなど先端技術を取り入れたのが特徴で、客室数が約300室の中規模施設になる。

●「夢洲にテーマパークを」関経連が提案

関西経済連合会は4月19日、2025年大阪・関西万博開催後の夢洲のまちづくりに向けた提案をまとめた。観光やビジネスで年間3,000万人の集客を目指し、カジノを含む統合型リゾート（IR）に匹敵するテーマパークの建設や、クルーズ船などが発着するターミナルの整備を盛り込んだ。

●顔認証や自動運転、大阪メトロが新中計

大阪メトロは4月19日、2025年度を最終年度とする新たな中期経営計画を発表した。2025年の大阪・関西万博に向けて改札に顔認証システムを導入するほか、自動運転技術の実証実験に取り組む。売上高は2018年度見込みの1,866億円から2025年度に2,500億円、営業利益は456億円から710億円に増やす計画だ。

●泉佐野市長選挙、千代松氏が3選

任期満了に伴う泉佐野市長選挙が4月21日、投開票が行われ、無所属現職で、自民党、公明党、大阪維新の会が推薦する千代松大耕氏（41）が、共産党が推薦する新人の竹崎博一氏（62）を抑えて3回目の当選を果たした。

開票結果。

当	22,211	千代松	大耕
	4,799	竹崎	博一

●高石市長選挙、阪口氏が6選

任期満了に伴う高石市長選挙が4月21日、投開票が行われ、無所属現職の阪口伸六氏（62）が共産党推薦の新人、出川康二氏（72）を破り6回目の当選を果たした。

開票結果。

当 16,143 阪口 伸六
7,833 出川 康二

●堺市長が辞職、政治資金問題で

堺市の竹山修身市長（68）は4月22日、政治資金収支報告書に多額の記載漏れがあった問題を受け、4月30日付の辞職願を市議会議長に提出した。問題が発覚した2月以降、度重なる訂正で修正総額は2億円超に上った。記者会見した竹山氏は「市政への信頼を損なったことに深くおわび申し上げる。問題を収束し、責任をとるため辞職する」と謝罪。一方、「政治資金を私的に利用したことは一切ない」と述べ、あくまで事務手続き上のミスと強調した。市議会は26日に臨時議会を開き、辞職に同意した。

●G20で阪神高速最大4日間封鎖

6月28、29日に大阪市で開催される20か国・地域（G20）首脳会議に合わせ、大阪府警は阪神高速道路の10路線延べ約160kmを最大4日間ほぼ封鎖する大規模な交通規制を実施すると4月22日、発表した。各国首脳の移動に伴うもので、ホテルや会場周辺は一般道路も規制や検問を行う。

●関西百貨店2018年度、免税品売上高17.5%増

日本銀行大阪支店が4月23日発表した2018年度の関西の百貨店免税品売上高は2017年度比17.5%増の1,290億円と過去最高を更新した。訪日外国人による買い物需要の好調が続く。3月単月でも131億円と前年同月比で12.2%増。1月の中国での電子取引の法規制を受け、バイヤーの買い控えが心配されたが、堅調に推移している。

●3月の大阪の百貨店売上高2.6%増

日本百貨店協会が4月23日発表した大阪地区の3月の百貨店売上高は、前年同月比2.6%増の744億円と2か月連続で前年実績を上回った。訪日外国人客向けの免税品販売が引き続き好調だったほか、時計やアクセサリなど高額品の売れ行きが伸びた。一方、京都（0.3%減）、神戸（5.4%減）はいずれも前年同月比でマイナスとなり、明暗が分かれた。

●泉大津PAに初のカプセルホテル

阪神高速道路会社は4月23日、湾岸線の泉大津パーキングエリアでカプセルホテル（112室）を開業すると発表した。PAやサービスエリアにカプセルホテルを設置するのは全国で初めてという。関西空港の深夜・早朝便の旅客や、長距離トラックの運転手らの利用を見込んでいる。カプセルホテルを手がける共同技研（大阪市）が運営し、8月から営業を始める。

●大阪府知事、IR「24年度に部分開業も」

カジノを含む統合型リゾート（IR）の誘致を巡り、大阪府・市は4月24日、事業者からのコンセプト案の募集を25日に始めると発表した。国は今夏にIR整備の基本方針を策定する見通し。国に先行して準備を進めることで事業者の意向などを的確に把握し、秋ごろを予定する公募手続きへの円滑な移行を目指す。吉村洋文大阪府知事は同日の記者会見で「万博前は絶対条件ではない。（IRを）最高レベルにするにはどのくらい時間がかかるか事業者に聞く」として2024年度の全面開業にこだわらず、部分開業もあり得るとの考えを示した。

●関西経済同友会、防災対策などの委員会を新設

関西経済同友会は4月25日、2019年度の事業計画を発表した。関西で地震や台風など自然

災害の被害が相次いだことを受け、防災対策や災害時の住民支援策を議論する関西レジリエンス委員会を新設した。従来の関西都市魅力向上委員会は関西 Re デザイン委員会に変え、大阪・関西万博が開かれる 25 年以降を見据えた関西のあるべき姿を検討する。

●大阪主要ホテルの稼働率、3月は3.3ポイント低下

日本経済新聞社が 4 月 26 日まとめた大阪市内の主要 13 ホテルの 3 月の平均客室稼働率は 89.6%と、前年同月比 3.3 ポイント低下し、10 か月連続で前年実績を下回った。海外からの個人旅行者数は回復傾向にあるが、国内の個人旅行者の動きが鈍かったようだ。

●泉佐野市、ふるさと納税のギフト券最大30%に上げ

ふるさと納税制度で、返礼品に加えて寄付額の最大 20%分をネット通販、アマゾンのギフト券で提供するキャンペーンを実施していた泉佐野市は 4 月 26 日、ギフト券の割合を最大 30%分に引き上げるキャンペーン第 2 弾を始めたと発表した。5 月末まで実施し、寄付額が 300 億円に達すれば終了するという。

国

●政府観光局がサイト、災害情報をAIが自動回答

政府観光局は、災害時に訪日外国人が交通状況や避難場所などに関する質問を入力すると、人工知能 (AI) がチャット形式で自動回答するスマートフォン用サイトの運用を始めた。東京五輪・パラリンピックに向けた安全確保策の一環。英、中、韓の 3 つの言語に対応する。

●主要空港の大規模自然災害対策、3日以内再開を目標

国土交通省は 4 月 10 日、全国主要空港における大規模自然災害対策に関する検討委員会の最終とりまとめを公表した。空港は救急・救命活動や緊急物資、人員輸送を受け入れる拠点のため、早期の機能回復が必要とし、民間機は遅くとも 3 日以内の再開を目標とする。

●国交省報告書「リニア開業効果、地方に波及を」

国土交通省は 4 月 15 日、リニア中央新幹線の開通によって地方がどう変わるかを分析した報告案をまとめ、スーパー・メガリージョン構想検討会に示した。移動時間の劇的な短縮が活発な交流や新しい生活スタイルをもたらすと指摘、東京～大阪間のリニア開通で片道 4 時間圏内の「鉄道一日交通圏」が広がり、大阪から 4 時間で行ける県庁所在地は現在の 33 から 40 に増える。

●3月の訪日客、5.8%増で最高

日本政府観光局が 4 月 17 日に発表した 3 月の訪日外国人客数は、前年同月比 5.8%増の 276 万 100 人となった。前年同月を 15 万人ほど上回り、3 月として過去最高を記録した。桜鑑賞等を目的に訪日需要が高まる春に向けて各市場で展開した訪日旅行プロモーションの効果もあり、訪日者数全体としては堅調に推移した。

●大阪・関西万博特措法が成立

2025 年大阪・関西万博の準備、運営に関する特別措置法が 4 月 19 日の参院本会議で可決、成立した。内閣に国際博覧会推進本部を設けて専任の大臣を配置できるようにする。また、1 月に大阪府で設立された 2025 年日本国際博覧会協会を運営主体として正式に指定し、国が経費の一部を補助できるようにした。

●空港に新災害計画、国交省が要請

昨秋の台風で関西空港に甚大な被害が出たことを受け、国土交通省は 4 月 25 日、民間の航空機が発着する国内全 94 空港に対し、災害時の新たな事業継続計画 (BCP) の策定を求めた。停電など複数の機能喪失への対応を想定することなどが柱で、国交省が今後まとめる指針を参考に、今年度中に策定してもらう。

姫路駅周辺整備事業（キャストィ21）の 効果と展望

姫路市 都市拠点整備本部
副本部長 理事

東田 隆宏 氏



●と き 2019年1月22日（火）

●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

姫路城が日本で初めて世界文化遺産に登録されて25周年を迎えました。姫路市では、泊まっただけの滞在型観光を促進するために、夜のイベントや朝のイベントを積極的に展開しています。姫路城は重要文化財なので活用が難しかったのですが、文化庁に地域文化創生本部がつくられ、「保全」から「利活用」へ、観光で使われるということなので、姫路城でもユニークなイベントができるのではないかと期待しています。

今日は「姫路駅周辺整備事業（キャストィ21）の効果と展望」のテーマで、まず姫路市の現状についてお話しした後に、姫路駅周辺整備事業の概要と観光にスポットを当てて効果を説明します。そして通過型観光から滞在型観光を目指す「姫路城プラス1」という活動への展望について説明します。

が、観光ではモノ消費からコト消費へと変わる中、体験型観光に適した海や山などの観光資源を新たに得ました。

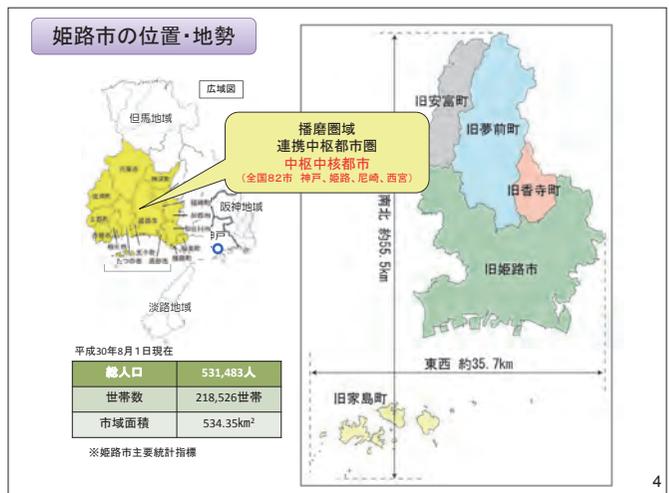
例えば家島町では島から島へ泳ぐ「ひめじ家島オープンウォータースイミング大会」が開催され、他ではないユニークなものになっています。北部の雪彦山には関西屈指のクライミングコースがあります。

また、姫路市は、周辺の7市8町と平成27年4月に連携協定を結び、一緒になって産業誘致や観光など播磨圏域連携中枢都市圏での活動を行っています。この活動を通して国に提案することによって、中枢中核都市が内閣府で定められ、昨年12月に姫路市が兵庫県内では神戸、尼崎、西宮とともに指定（全国で82市）されました。

■姫路市の現状

姫路市は、兵庫県の南西部、神戸市から約50kmの位置にあります。平成18年の平成の大合併で、瀬戸内海の島、家島町と北部三町、香寺・夢前・安富と合併しました。合併によって面積が約534km²と、合併前の2倍になり、人口は1割増の約53万人になりました。

人口が1割増えて面積が2倍なので、行政効率は非常に悪くなります



■ものづくりのまち姫路

東京23区を含む791市（現在は792市）中、姫路市の人口は26位。ものづくりでは、製造品出荷額で15位、事業所数で17位です。卸売業では30位、小売業では27位となっています。姫路城があるので観光のまちと思われる方も多いのですが、姫路市はものづくりのまちです。

姫路市内に本社のある上場企業を一覧にしました。この中から何社か紹介します。

グローリー(株)は、つり銭機でトップシェアを持ち、たばこやガムの自動販売機を初めて製造した会社です。私どもの事業の中で、文化コンベンションセンターという施設が、2021年オープン予定で着工にかかっているのですが、その大ホールの緞帳を寄贈していただくのがグローリーです。ホールの緞帳のデザインは姫路出身のデザイナー・高田賢三さんにしていただきました。

神姫バス(株)は兵庫県のバス事業のトップであり、播磨圏域では1社で路線バスの運行を担っています。また、新しくアプリをつくるなど様々な観光促進に努めておられます。

子供服の(株)西松屋チェーンは、コミュニティサイクル「姫ちゃり」をネーミングライツで応援してもらっています。本日、資料としてお配りしました姫路市観光ガイドブックにも料金の案内やマップでサイクルのステーションを表示しています。ステーションは20カ所あり、1日100円で利用できるの、かなり便利な交通手段となっています。

姫路市内に本社のある上場企業（2017年現在）

- | | |
|------------------|-------------------------------|
| 1. グローリー(株)【機械】 | 9. ヘリオス テクノ ホールディングス(株)【電気機器】 |
| 2. (株)ニチリン【ゴム製品】 | 10. WDBホールディングス(株)【サービス業】 |
| 3. (株)山陽百貨店【小売業】 | 11. (株)三機サービス【サービス業】 |
| 4. 虹技(株)【鉄鋼】 | 12. 三相電機(株)【電気機器】 |
| 5. 大和工業(株)【鉄鋼】 | 13. (株)西松屋チェーン【小売業】 |
| 6. 美樹工業(株)【建設業】 | 14. ハリマ共和物産(株)【卸売業】 |
| 7. 西芝電機(株)【電気機器】 | 15. 山陽特殊製鋼(株)【鉄鋼】 |
| 8. 神姫バス(株)【陸運業】 | 16. フジプレミアム(株)【化学】 |

9

2021年秋にオープンする文化コンベンションセンターに高田賢三さんデザイン。グローリー(株)、大ホールの緞帳を寄贈



11

虹技株式会社



14

4-1. ものづくりのまち“ひめじ”



16

虹技(株)は、鋳鉄でマンホールを製造しています。ご当地マンホールカードの姫路城のデザインマンホールはこの会社が作成したものです。JR 姫路駅の駅前整備に合わせて、駅の南側に通常の2倍の大きさ、直径1.2mのデザインマンホールのモニュメントを寄贈いただき、設置しました。姫路は祭りどころなので、祭りをデザインしています。

作業用手袋で大きなシェアを持つショーワグローブ(株)は、山岳ガイドなどが発信するSNSを通し、「防寒テムレス」という青い作業手袋が冬山登山手袋として、大人気商品になりました。おそらく同社も予想していなかったと思われるが、良いものをつくっていると、どこかで情報が伝わり、ブレイクするんですね。

また、臨海部には日本有数の企業の製造拠点が集積しています。

紙おむつに用いられる高分子吸収剤の世界シェア1位の(株)日本触媒、露光用光源のウシオ電機(株)、先ほども紹介したグローリー(株)、ショーワグローブ(株)など、世界・国内1位のシェアを持つ企業の主力製造工場が多数あります。

姫路市の人口増減について（自然増減）

✓ 平成23年度以降、死亡者が出生者を上回る自然減の状態



18

姫路市の人口増減について（社会増減）

✓ 神戸・大阪・東京への転出超過



19

■姫路市の人口増減について

姫路市の人口をご覧ください。青の折れ線が出生者数、赤の折れ線が死亡者数で、平成23年から死亡者数が出生者数を上回り、人口が減少していることが分かります。転入・転出で見ると、平成8年頃から転出者が上回っています。

転出先は多くが東京圏、大阪圏で、特に20代女性の転出が最も

多く、一番大事な年代の方々が転出していることが大きな問題となっています。

現在53万人の人口が2060年には36万人に減少してしまうのではないかと推測されており、大きな課題となっています。

■姫路の観光

都市を活性化させるためには、もちろん本市の強みであるものづくりの強化や新たな産業の創出が大事です。定住人口が見込めないなか、交流人口を増加させるためには、姫路市でも観光産業を新たな産業の核として考えています。

姫路の観光となると、やはり世界文化遺産・国宝姫路城をマグネットとして、西の比叡山といわれる書写山や、著名な灘のけんか祭りなどを積極的にアピールしたいと考えています。

これらについては、「姫路フィルムコミッション、動画ライブラリ」で検索すると15分の動画がご覧になります。

去年、姫路城が世界文化遺産25周年を迎え、11月に姫路市で世界文化遺産サミットが開催され、12月11日の神戸新聞に取り上げられました。「入場者数登録後2倍超、外国人7倍」と、これだけを読むと非常によい状況に思えます。

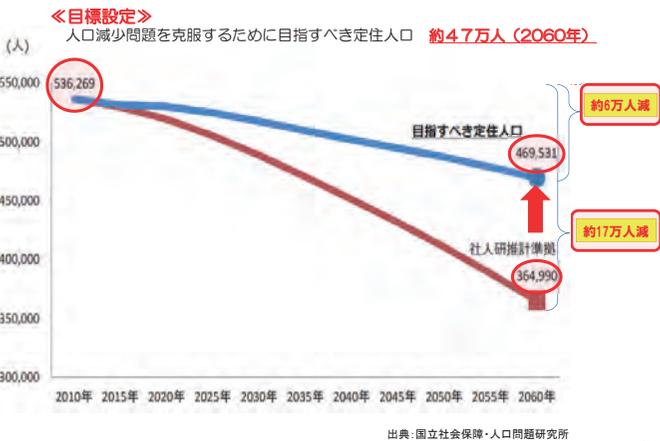
記事では、登録前の3カ年、そして登録後どうなったかを、厳島神社、法隆寺、富岡製糸場、石見銀山などと比較しています。また、「25年間で国内の世界遺産登録は着々と増えているが、地域の財産として生かすことができるかどうかは、登録後の取り組みにか

姫路市の人口増減について（社会増減）



20

人口推計とビジョン（2010年国勢調査をベースとした将来目標）



21

都市を活性化させる産業の強化と交流人口の増加。姫路の観光 世界文化遺産・国宝姫路城



平成27年3月27日 グランドオープン

◆姫路城大天守保存修理工事◆

工事期間 平成21年6月～平成27年3月
事業費 約30億円

■登閣者数 **2,867千人**（平成27年度）

※日本の城郭の年間入城者数で過去最多

2,112千人（平成28年度）

1,824千人（平成29年度）

書写山園教寺



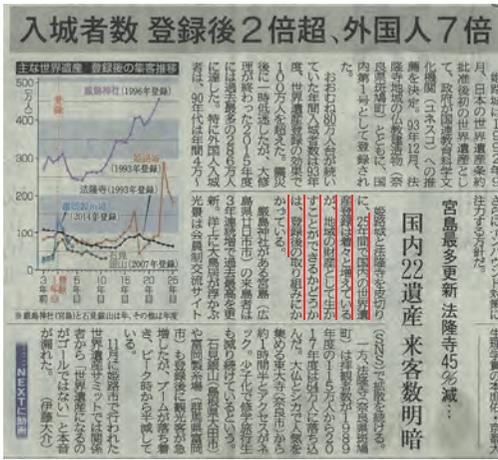
ロケ地：軍師官兵衛（2014）、武蔵（2003）、ラストサムライ（2003）

灘のけんか祭り



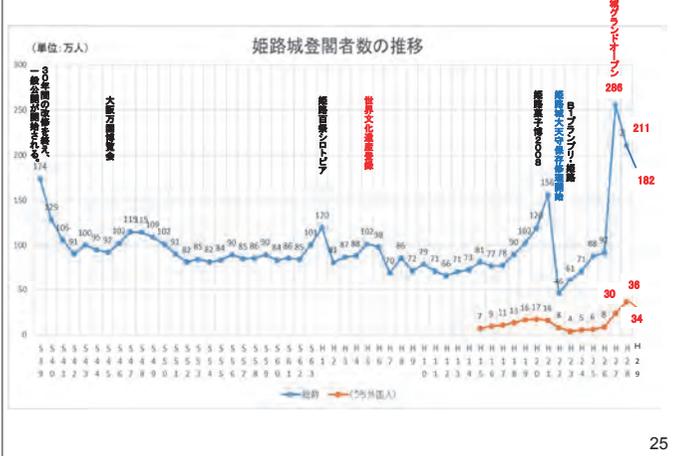
兵庫県・姫路市の重要無形民俗文化財
（毎年10月14日・15日に開催）

22



24

姫路城登閣者数（昭和39年～現在）



25

かっている」と書かれていますが、まさしくその通りだと思います。

姫路城の登閣者数をみると、昭和39年の東京オリンピックの年に一般公開が始まり、その年の年間174万人ピークに、以降、80万人程度で推移していました。世界遺産に登録された年の入場者数も、少し増えた程度で100万人前後と、ずっと低迷していました。

世界遺産に登録された当時はかなりいろいろなイベントを行ったようですが、なかなか世界遺産はブランドとして認知されませんでした。しかし、平成15年ごろから世界遺産ブームが訪れ、ぐんと増えてきます。増えたところで平成の大修理が始まり、5年をかけた保存修理にかかることとなります。この期間はお城に入れ

なくなったので入場者数が落ちました。

ただ修理中も、建設会社の協力を得て、保存修理を間近で見られるイベントを開催していたので、少し持ち直し、グランドオープンで一気に伸びました。グランドオープン後は少し減ってきており、また100万人程度で落ち着いてしまうのではないかとこの危惧もあります。

姫路城は平成27年3月にグランドオープンしたのですが、その年の入場者数は286万人で多すぎだったと思います。姫路城に登られた方は想像できると思うのですが、5層7階を木造の階段で登って行くので、たくさんの方が十分に見ていただける状況ではありません。楽しんでいただくには、180万人程度が限界のようです。

その中で外国人はずっと伸びてきて、30万人を超える外国の方々を訪れています。180万人を維持するには、今後より多くの外国人に来てもらうための取り組みが重要と考えています。

■姫路市入込客数・観光動向調査からの考察

姫路駅の観光案内所での外国人観光客対応者数は、上位は台湾、フランス、アメリカ、スペインという順番です。調査地点を姫路城にすると、1位は中国が占めています。

次に交通トリップの調査ですが、「あなたの自宅からどのようにトリップされましたか？」という質問では外国人観光客なので飛行機に乗る人が多いです。飛行機で関空に着き、電車で大阪に来る。トリップを全て足していくと、飛行機、JR在来線、新幹線となります。ここに貸切バス・観光バスも入ります。

観光バスなどで来ると、すぐに次の観光地へ

行ってしまうので、ぜひともJR在来線、新幹線、山陽電鉄での移動をもっと増やさなければと思います。そういう意味からも、姫路駅周辺整備は、観光客訪問のゲートウェイやまちのイメージアップに、大きな効果があったのではないかと思います。

■キャスティ21 説明に先立って

姫路駅周辺整備事業は、「CASTLE」「CITY」「21CENTURY」から取ったキャスティ21という愛称で呼んでいます。ここでも「CASTLE」を入れているように、全ての取り組みでお城を意識しています。

姫路城グランドオープン前日のイベントで、航空自衛隊のブルーインパルスが祝賀飛行しました。駅前には大勢の人が集まり、事故が起きるのではないかなと思うような状況でした。

しかし、しっかりと広い空間をつくっており、バリアフリー空間になっていたことや、鉄道の運行の調整などのかきもあり、このような状況でも事故なくイベントができました。これも安全という意味で一つの整備効果だったと思います。昭和39年の東京オリンピックに引き続き、大手前通りが聖火リレー地に選出され、来年5月にまたこうした光景が見られるのではないかと非常に期待しています。

■姫路駅が今の場所になった理由

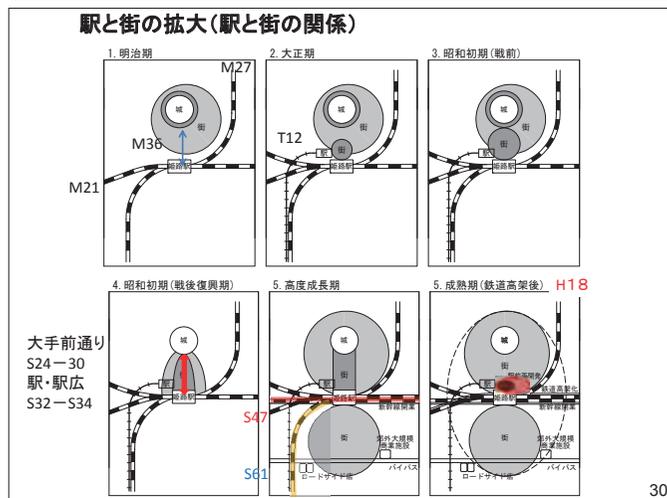
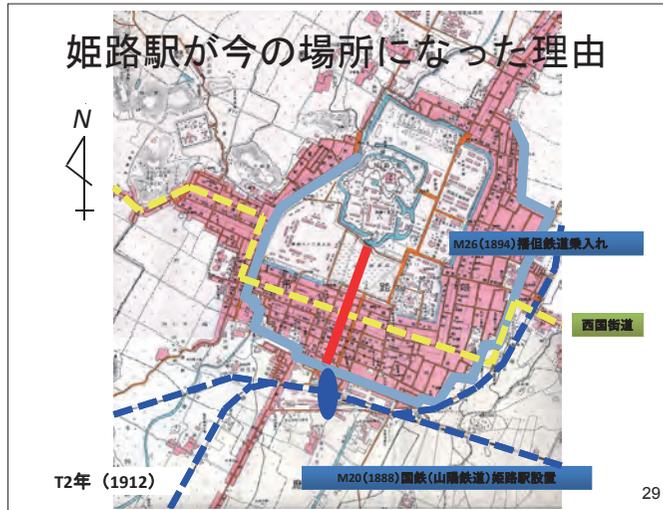
事業を説明するにあたり、駅の成り立ちからご紹介します。これは大正2年の町割図です。城下町なので外堀があり、外堀の外に、明治20年に山陽本線ができ、ここに姫路駅が設置されました。

当時は汽車だったので「煙突から火の粉が飛んで火事になる」「宿場が寂れる」と、郊外に駅がつくられ

ることが多かったようです。市街地からかなり離れたところに駅がつくられた都市もありますが、幸い姫路市の場合は街と近接した位置にできました。

さらに、明治26年に播但線が乗り入れ、お城中心から駅中心に街が広がっていきました。昭和20年の空襲の際、姫路市も2回大きな空襲にあい、2回目の7月の空襲ではほぼ70%が焼失しました。お城にも爆弾は落ちましたが、奇跡的に発火せずに焼け残りました。

戦災復興で街の復興が始まります。現在の市長のお父さんが市長だったときに、戦災復興のシンボルとして、大手前通りという街の基軸、いわば都市の造形軸をつくって復興を進めていきました。この道路が今回の整備にも、街の造



形軸としても非常に大切なものになっています。

いよ駅前整備にかかることとなります。

■駅と街の拡大（駅と街の関係）

明治期に山陽本線、播但線ができました。明治36年に天皇陛下がお城の北側にある練兵場での閲兵式に際し、整備された道が御幸通りと名付けられ、今でも姫路市一番の商店街となっています。

大正期、新たに姫新線、山陽電気鉄道が開業し、昭和初期の戦前には駅の北を中心に街が広がっていきました。戦争で焼け野原になり、戦災復興土地区画整理で駅北側を中心に新たに都市基盤ができてきます。高度経済成長期になると、郊外にどんどん街が広がっていきました。

バイパスができ、郊外型の大型店舗やロードサイド店ができ、外へ外へと街が広がり中心市街地が空洞化するという典型的な形です。

見てお分かりのように、特に線路で分断されて市街地の一体化ができていないことが、姫路のまちづくりの課題となっていました。そのような中、昭和47年に山陽新幹線が開業したことで、鉄道が高架化されるとどれだけ便利なのか分かるようになり、在来線も高架化しようという機運が一気に高まりました。

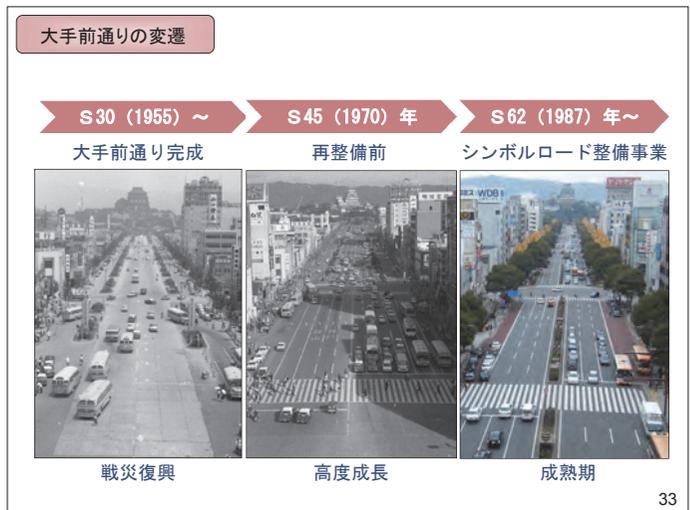
しかし、高架事業は兵庫県の事業で、姫路は県庁所在地でもないのに兵庫県内では一番大きなターミナル駅で事業費もかかるため、事業がなかなか実現できませんでした。時代の流れと共に物流が変わり、播但線の飾磨港線が廃止になったことで、事業をもう一度見直すことができました。

そこでやっと平成元年に、事業規模や事業費を見直し、時代の機運もあり、事業にかかることができました。そして、ほぼ鉄道高架が終わる平成18年ごろからいよ

■復興都市計画と大手前通りの変遷

大手前通は私が子どもの頃は「50m 道路」とよく呼んでいました。戦災復興当時、非常に資金難の中、「飛行場でもつくるのか」とかなり非難されたようです。しかし、当時から無電柱化するなどかなり先見の明があったのでしょう、この道路があったことで街のつくりが大きく変わったと思います。

全国791市の中で、城下町は194あります。姫路城大天守と駅の間は直線距離だと1.4kmで、駅から世界遺産まで歩いて行くことができます。駅から見ても十分ボリュームを感じられ



る距離です。これは市長が話していたことですが、駅から世界遺産が直接見られるのはドイツのケルン大聖堂と姫路城だけだそうで、なかなかないシチュエーションの都市だと思います。

大手前通りは、昭和60年代のシンボルロード整備事業の際に「日本の道100選」に選ばれました。駅前整備のときに図の駅に近い灰色の部分でトランジットモール化し、駅前広場と一体整備し、平成27年に整備が完了しました。平成28、29年と2カ年かけて緑色と桃色の部分が終わり、30、31年で現在、紫色の部分を整備している状況です。

大手前通りをフランスのシャンゼリゼ通りのようにしようと、現在「大手前通りシャンゼリゼ化プロジェクト」として進めています。これからの取り組みで一番大事な点は、地先オーナーが利益を得られるまちづくりです。エリアマネジメント、タウンマネジメントという形でスキームはできていますが、これからどうやっていくのかを考えながら進めているところです。写真は、でき上がった部分ですが、賑わいの空間やおもてなしの空間をつくっています。

■鉄道高架化事業

ここから姫路駅周辺整備事業・キャストィ21の説明に入ります。1970年代当時、踏み切りは7カ所あり、二つあった跨線橋も慢性的に混んでいました。そこでまず、鉄道高架用地を得るために、東西に長い土地地区画整備を行いました。これは姫路市が事業主体になっています。次に兵庫県が

大手前通り再整備コンセプトとゾーニング (十二所前線以北)

【コンセプト】
「歩いて楽しい、大好きなお城への道」
～「ひと」が集い「まち」とつながる大手前通り～

【ゾーニング】
街路としての風格を演出する統一感を緑とあかりの連続性で表現しつつ、3つのゾーンを設定し変化を持たせ、歩いて楽しい道に。

- 中曲輪・城前庭ゾーン
【姫路城を感じる静かな休息空間】
- 商業賑わい・活用ゾーン
【市民主体の活用による賑わい空間、おもてなしの情報発信空間】
- 外曲輪・おもてなしゾーン
【緑と花のおもてなし空間】

姫路城
トランジットモール
姫路駅

35

大手前通り再整備

周辺商店街との連携で回遊性の向上

オープンカフェやイベントで滞在時間が増大

市民花壇やストリートファニチャーでおもてなし

商業賑わい・活用ゾーン
【市民主体の活用による賑わい空間、おもてなしの情報発信空間】

外曲輪・おもてなしゾーン
【緑と花のおもてなし空間】

38

山陽本線等連続立体交差事業の概要

南北交通の円滑化と南北市街地の一体化

国鉄高架化基本構想 昭和48年7月

山陽本線連立事業認可 平成元年3月

山陽本線高架切替 平成18年3月

姫新・播但線高架切替 平成20年12月

JR山陽本線等連続立体交差事業完了 平成23年3月

◆ 山陽本線、姫新線、播但線
◆ 6.6kmの高架化。
◆ 7箇所の踏切を撤去。

姫路駅周辺土地地区画整理事業 45.5ha

39

事業主体となって鉄道高架を行い、高架下に道路を通します。県道は県、市道は市が行い、県と市が一緒になって進めています。

昭和48年に国鉄高架化基本構想をつくりましたが、先述の通り平成元年までなかなか着手できませんでした。平成元年に事業に着手して、終わったのが平成23年と、かなりの期間を要しました。

長期化の理由の一つが平成7年の阪神淡路大震災です。この影響でかなり事業が延びました。とはいえ、もし震災が起こらずもっと早く鉄道高架化事業が終わっていたなら、今の駅前のデザインとは全く違った形になっていたでしょう。南北の道路は、図からも分かるように非常によくなりました。また、整備区域内に車輛基地と貨物基地があったので、それを郊外に移すことで中心市街地に大きな土地をつくり、開発も行っています。

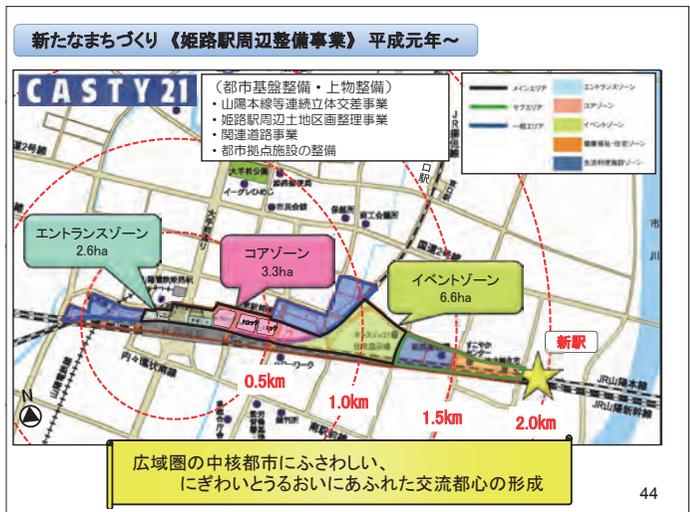
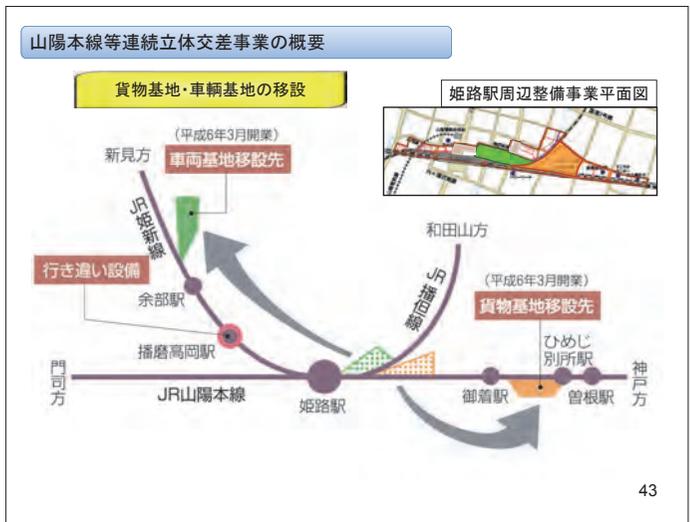
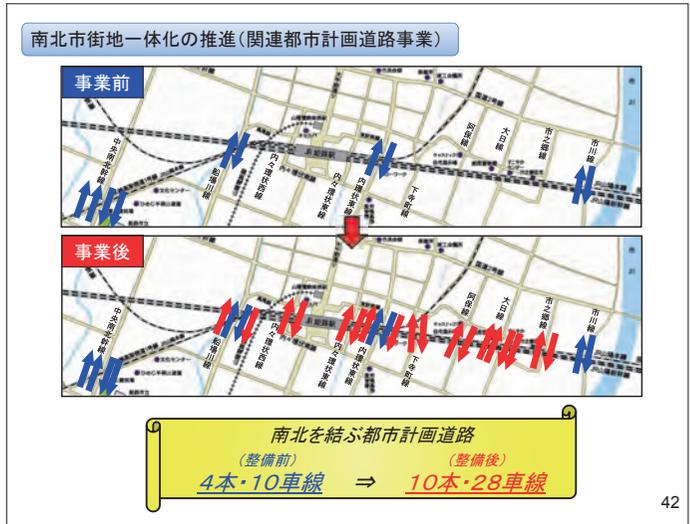
■ 姫路駅周辺の新たなまちづくり

CASTY 21では、エントランスゾーン、コアゾーン、イベントゾーンという三つのゾーンに分けて開発を進めています。

今回は本市のみならず播磨の玄関口となる駅前のエントランスゾーンを中心に説明します。

この航空写真は高架化がほぼ終わって駅前整備にかかるころのものです。旧駅ビルや以前の駅前の状況が見てとれます。この部分を整備したCG図も示しています。

JR、山陽電気鉄道の姫路駅の間をデッキで繋ぎ、その下がバスターミナルとタクシープールに

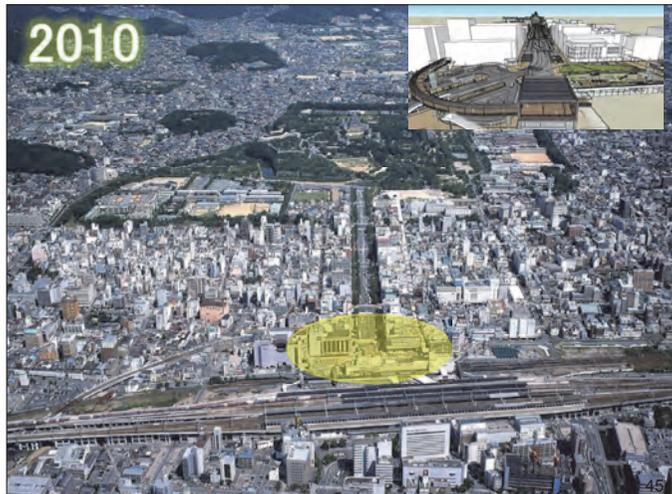


なっています。右側は環境空間として、芝生の広場やサンクガーデンにしています。

また、トランジットモールにすることで歩道幅を従来の2倍に広げています。トランジットモールの区間は、約300m。コアゾーン（キャスティータウン）の整備も昨年に終わっています。駅に近い方から、都市型ホテルのモントレ姫路、シネマコンプレックスを中心とした複合商業施設のテラッソ姫路、医療系専門学校を中心とした施設ができあがりました。

山陽電姫路駅から、JR 駅ビルを通過してホテル、複合商業施設、専門学校をデッキで繋いで回遊性を持たせています。

してきました。このような空間が実現した一つのポイントは、内々環状道路の配置です。これにより内々環状内は自家用車から公共交通を中心に展開していくという取り組みをしています。



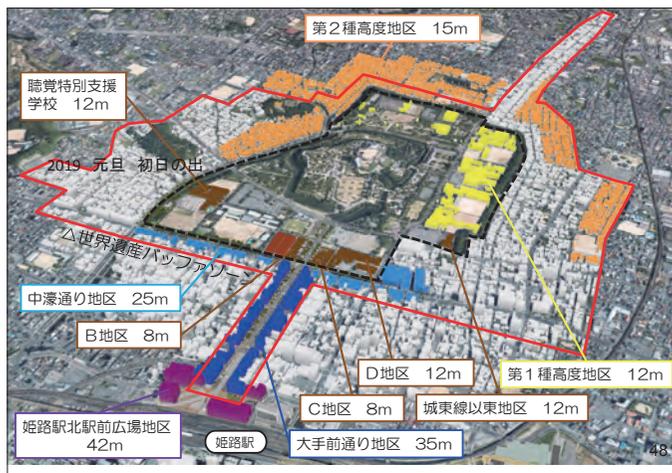
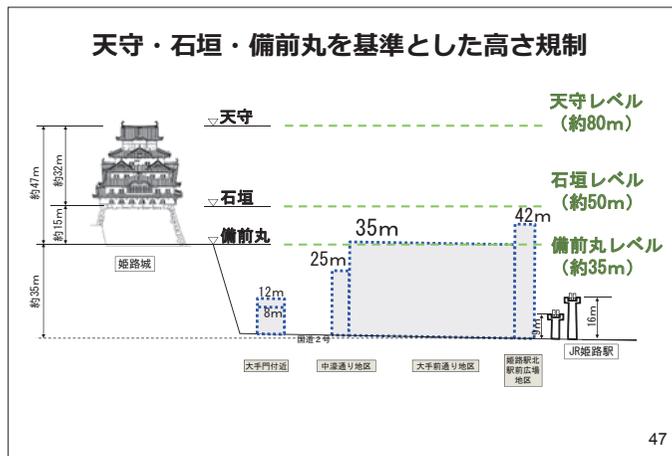
■景観と高さ規制

姫路市にはお城より高い建物はありません。今後いろいろな方向からお城を眺めてもらう景観も観光資源として大切なので、都市計画の中で高さ制限を行って、大天守より高い建物を建てない、石垣の高さなど一定の高さレベルを決める、といった高度制限をかけようと、今、都市計画の手続きに入っているところです。

新たな観光として、“朝日や夕日に映る姫路城”などを目玉にしています。男山という小高い丘から姫路城を見ると、まさしくお城の横から日が出てきて真っ赤に染まります。初日の出には多数の人が訪れました。このような景色を観光にしていきたいと考えています。

■内々環状道路網で公共交通中心に

駅前の整備前と整備後では、かなり雰囲気が変わってゆつたりと



具体的には姫路駅を中心として、約500mの四角いエリアに幅員25mの都市計画道路を配置することで、その中の部分を公共交通にやさしい空間にするというものです。

当初、鉄道高架を計画したときには駅北の50mの幅員の大手前通りと駅南の40mの幅員の道路をどうにか繋ごうと、いろいろ模索していたようです。

道路を何とか繋げようとしていたものの、先に新幹線が開業したことで、新幹線の支柱の関係で直接繋ぐことはできなくなり、近隣に道路を通し接続させる図面もありましたが、直接接続することはせずに、少し離れたところに環状道路を配置する都市計画決定をされていたことで、トランジットモールの導入が可能となり、公共交通を中心にした整備としたことが街の賑わいに繋がったのではないかと思います。

トランジットモールの交通規制は車両通行禁止の標識で行っていますが、交差点形状から誤進入が絶えないため、警察と共に頭を悩ませています。おそらく馴染みがない上に、こちらの標識（駐車禁止）と非常に似ているため、見ても意識せずに入る方々がいるのかもしれない。

市民や専門家と創った協働デザイン

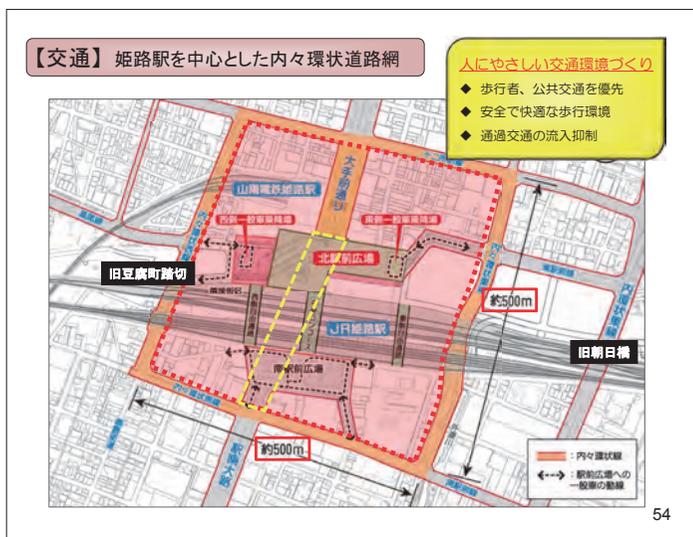
以前、姫路市では播磨空港計画があり、第6次空港整備計画の時に計画路線まで話が上がりました。この計画は消えましたが、この時、播磨空港計画のプロセスに疑問を持った方がいました。駅前整備では、この人物がキーパーソンになって市民や専門家と協働のデザインを模索・実行し、行政を巻き込み関

係者（ステークホルダー）がビジョンを共有できたことが、大胆なレイアウトの駅前広場が実現した理由の一つだと思います。

そのきっかけが平成20年の都市計画決定です。現在の物とは全くイメージが違います。自動車中心のレイアウトにかなり反発が出ました。これではだめだという意見の中、ではどうしてほしいのかという状況から始まりました。

そこからどのように取り組んでいったか『市民が関わるパブリックスペースのデザイン 姫路市における市民・行政・専門家の創造的連携』という書籍にまとめられています。

内容を立ち読みに紹介してみます。それぞれの段階でどう変わっていったのか、どんなイ

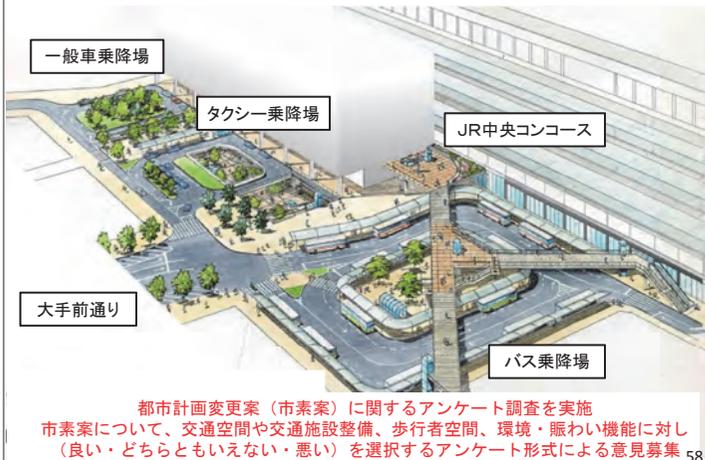


54



56

平成20年 都市計画決定



■まちなか広場が生む賑わい

まちなか広場は、平成29年度の全国まちなか広場賞で大賞をいただきました。広場の完成後様々なイベントや取り組みが行われており、広場における日常のアクティビティの多様性や周辺商業施設との連携による相乗効果、広場の利活用によるまちなかへの波及効果などが高く評価されました。

まちなかへの波及効果はかなりあると思います。行われている

イベントをしたのが、誰が主体となってどんなふうに進めていったのか。当初は市民が主導で、そこに行政が参加する。俗にいう「市民参加」の逆のような形で入っていく取り組みからはじまりました。計画が煮詰まっていくにつれて、市民から行政主導、そして一緒になるという連携を、うまくコントロールされました。

この図面が出た当初、商工会議所やまちづくりなどの様々な団体から「こんなのはだめだ」として多くの対案が出ていました。このままそれらの対案を競わせていたら、たぶんまとまっていなかったでしょう。「共通するところがあるから一緒に考えてみましょう」と、いろいろな手法が展開されました。

例えば、専門家ワークショップでは、できるだけ公開しようと、公共施設のロビーを使ったり、分かりやすく模型を使ったり、あるいはダイレクトに中継などもされました。

このような取り組みが実を結び、出来上がった「姫路駅北駅前広場および大手前通り」が、姫路城と駅の関係をつくり直したデザインであるとして、2015年度のグッドデザインの特別賞を受賞しました。

イベント数は年間約400あります。これは行政が行うのではなく、9割方が民間主導です。

どのようなイベントがあるかは、facebookで「にぎわい交流広場」で検索すると、ほぼ毎日のように、実施されているイベントの様子が出てくるのでそこでご覧いただけます。一番多いのは若者による音楽イベントです。最も駅に近くて安く、歌える場所として人気があります。

活用については、様々な方々に使っていただきたいと考えています。いろいろな活用の中で新しい人材を生み出そうと、「姫路マチヅカイ大学」を開講しました。全国的に有名な方々を講師として招き、実際にワークショップの中で体験していただき、次の担い手になってもらう



といった取り組みをしています。

できた街を美しく保つために、ポイ捨てを禁止したり、喫煙禁止区域を定めたり、また、自転車対策として駐輪禁止区域を定めたり、短時間の無料駐輪ラックをつくったりしています。協働によるデザインの効果として、「来てよかった、また来たい」と思っていただけのおもてなしのまちづくりが進んでいると思います。

■姫路城プラス1作戦

通過型観光から滞在型観光への転換を目指す「姫路城プラス1」という活動について紹介します。「姫路城プラス1」は、駅前整備のまちづくりに参加されていた商店街のフォトスタジオ経営者の方が取り組んでいた活動から始まり、現在このスローガンの下、全市上げて様々な分野で取り組みが始まっています。

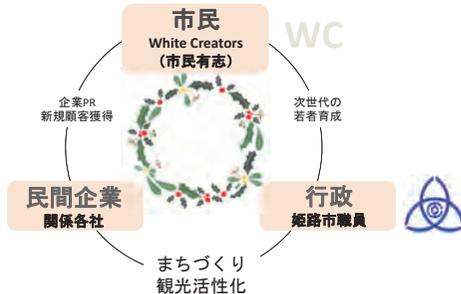
お城のすぐ近くに姫路市立白鷺小中学校という学校があります。小学校と中学校ではなく、小中学校という新たな義務教育学校です。ここの小学5年の生徒に、お城の歴史を勉強している「姫路歴遊会」の人たちがまず、お城の魅力、そしてお城の周りにどんな魅力があるのかを探させます。それから手づくりしたリーフレットを手に、生徒が姫路城のガイドに挑戦します。

外国人にも積極的に声をかけてガイドします。外国語学習の体験教育でもありますが、こう

姫路城ガイドに挑戦！ 姫路市立白鷺小中学校

プロジェクトの意義と全体像

官・民・市民の協働プロジェクトとして開催することで、単発のイベントではなく、継続的な経済効果・市民啓発へと繋がる場を創出していきます。



した体験をすることによって、彼ら、彼女らが大きくなったときに、郷土を愛し次なるおもてなしの人材に成長することを期待しています。

先ほど20代の女性が多く東京へ転出しているという話がありましたが、「新たな芽生え」として若者たちが企画リーダーになり、イベントに取り組むというプロジェクトも行われました。昨年12月にガーデンクリスマスというイベントが開催されました。主催は姫路市ですが、企画・運営は若者実行委員会が企画書からつくってイベントを実施しました。

ガーデンクリスマスでは姫路の企業、ウシオ電機に光源を協力してもらったり、駅ビルピオレ姫路の壁面を使わせてもらったりなど、JRはじめ各所からご協力を得て実施しました。

一過性ではなくこれからも続けていくため、今、プラン・ドゥ・チェックして、また来年へ、また新しい企画へと取り組んでいるようです。

■イベントゾーンの施設整備

イベントゾーンは、6.6haの敷地を二分割して、西側・姫路駅に近いほうを姫路市が文化コンベンションセンターとして開発、東側には兵庫県が県立病院をつくる計画です。

コンベンションセンターは2021年秋のオープンを目指して整備中です。2,000席の大ホール、コンベンション施設として4,000㎡の平土

間型展示場などをつくっています。

病院は、県内の県立病院としては最大規模の約740床が計画され、2022年の開院を目指して準備が進められています。

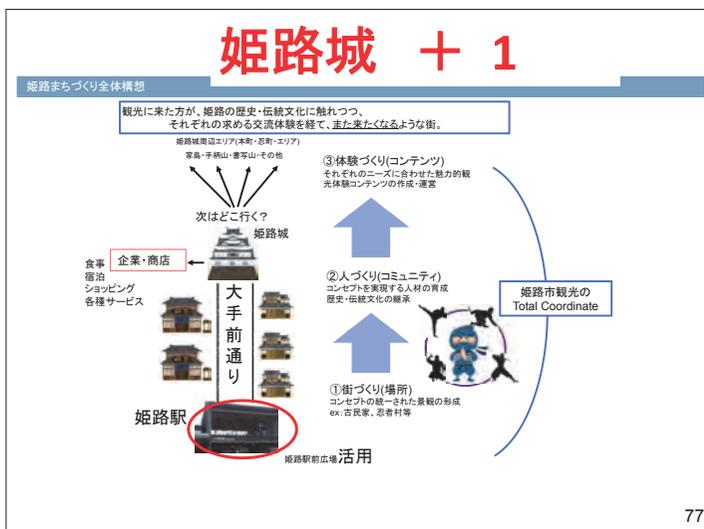
■その他トピックス

姫路市は播磨連携中枢都市圏として、連携の取り組みを行っています。広域観光連携事業として、自転車を使った「はりまクラスタ型サイクルスタイル」、ムスリムが食べられる食材でのおもてなしや祈祷室の設置などが実施されています。

また、「豊穡の国・はりま」の地域ブランドをつくろうと、いろいろな食材のブランド化を図っています。播磨は非常に豊かな土地で、ものづくりも優れていたため、それがゆえに、観光にあまり力を入れてこなかったのかなとも思います。今後、この豊かさを強みに地域のいろいろなものをブランド化して売っていくための取り組みを行っています。ぼうぜ鯖をはじめ各種食材をブランド化しています。

姫路港開港60周年記念事業として、クルーズ船「飛鳥Ⅱ」「ダイヤモンド・プリンセス」が姫路港に入港する予定です。帆船の「にっぽん丸」も8月に寄港することになっています。

姫路城プラス1の取り組みとしてスポーツにも力を入れています。女子サッカーチーム「AS



播磨地域ブランド「豊穰の国・はりま」について（播磨地域ブランドの確立） 

- ◆ **地域ブランドの選定について**
 - ・播磨地域8市8町の農水産食品、加工品等の159事業者が登録（平成29年3月末）
- ◆ **圏域内への販路拡大（農水産業の振興・観光振興）**
 - ・播磨地域の観光の中心である姫路城周辺で、観光消費額増加のために、播磨地域の発酵食材を活用した、メニューを考案し、飲食店にて提供
- ◆ **地域ブランドの販路拡大について**
 - ・国内外への見本市等に出品し、バイヤー等との商談会の実施
 - ・海外からバイヤーを招へし、圏域内の生産者の現地見学や商談会の実施
- ◆ **ブランド製品の磨き上げ**
 - ・豊穰の国・はりまの登録産品自身の磨き上げを行うために、ブランドイメージを新たに構築する「リブランディング」の実施や、経営者・作り手同志が交流できるコミュニティ「ハリラボ」を立ち上げ
- ◆ **播磨のシンボルとなる名品の更なる磨き上げ**
 - ・酒米の王様山田錦と播磨の名水から生まれる日本酒をPR（日本酒ガイドブックの作成、播磨の酒の販路拡大に向けたインフルエンサーの招へい）



【地域ブランド 豊穰の国・はりま】



【海外見本市の出展】



【ハリラボ】



【播磨地域の多様な食資源】

88

ハリマアルピオン」、女子バレーボールチーム「ヴィクトリーナ姫路」を支援しています。ヴィクトリーナの眞鍋政義監督は、姫路出身ということもあって来ていただくことができました。

最後に紹介させていただきたいのが、「ニッポン全国鍋グランプリ」です。今週末（1 / 26、27）に姫路城大手前公園で開催されます。「全国酒まつり in 姫路城」も同時開催するので、ご興味のある方はこの機会にお越しください。

■ 全く新しい空間としての姫路駅

JR 姫路駅の中央コンコースに降り立つと、駅を出る前からお城が正面に見えます。これまで北口と呼ばれていたものが「姫路城口」と名

づけられ、観光にいられた方にとっても、市民にとっても、まちの第一のイメージとして、このような空間ができたことが、駅前整備の一番の成果ではないかと思えます。

駅前広場は、イベントのときはもちろん人が多いですが、普段は人々の憩いの場になっており、今までにないような空間になっています。これは非常に嬉しいことだと思います。整備効果を具体的な数字では申し上げませんでした。まずお伝えしたかったのは姫路駅前の雰囲気がいかに変わったということです。

以上で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した

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～

- と き：2019年2月1日（金）
- と ころ：大阪キャッスルホテル6階
鳳凰・白鳥の間

研究会主査 加藤一誠氏 | 慶應義塾大学商学部 教授

講師

佐賀県地域交流部 副部長 野田 信二氏

コメンテーター

神戸大学大学院海事科学研究科 教授 松本 秀暢氏

I. 野田信二氏（佐賀県地域交流部）のご講演

■はじめに

私は平成元年に佐賀県庁に入り、今年の3月にちょうど30年を迎えます。そのうち空港行政に11年間携わっており、県庁生活の3分の1を佐賀空港と共に歩んでまいりました。佐賀空港は去年（2018年）、開港20周年を迎えたので、佐賀空港の開港から、その歴史の半分に携わっていることとなります。

十年一昔という言葉がありますが、11年前を振り返ると、航空業界はここまで変わるのかとまさに実感しています。今でこそLCCやインバウンドという言葉が毎日のように耳にしますが、当時は「LCC？どこかで聞いたことがあるな」「インバウンド？何だろう？」といった具合だったと私は記憶しています。

当時の佐賀空港は国内線のみ空港として、開港から利用者数も伸びず、増えたり減ったりを繰り返している状況でした。11年前のことははっきり覚えています。率直に言うと、空港課への異動の内示を受けたとき、「お客さんは伸び悩んでいるし、空港経営も厳しいのに、空港の仕事が……」と、残念に思いました。当時の私にとって空港は人や物を運ぶ手段という認識しかありませんでした。今考えると、随分思いが足りなかったなと思います。それなのになぜ11年間もやってこられたのでしょうか。

11年前は、ちょうど佐賀空港開港10周年の年でした。10周年を節目に、佐賀県民や地域

の企業にとって「佐賀空港はどんな存在であるか」をインタビューする機会がありました。そのとき、空港のお膝元の町にある某食品メーカーの社長が次のように言いました。「開港前は、東京という場所は、遠い福岡空港まで行って飛行機に乗って行く非常に遠い存在だった。佐賀空港が開港して、毎日のように東京との間で人の動きができ、徐々に東京を意識するようになった。そしていつの日か、東京で一度チャレンジしてみようと思うようになった。そして今ではビジネスの半分以上の土俵が東京になった」。

この言葉はよく覚えています。そのときハツと思いました。ただ人や物を運ぶだけではないのだと。人の人生や企業の、大きな飛躍のきっかけをつくった、意識を変えるきっかけをつくったことで、空港というインフラは県民や地域の発展の可能性を広げるのだと実感しました。

その話を聞いたからこそ「ならばそのインフラである佐賀空港をもっと便利にして、県民の皆さんや企業にもっとチャンスをつかんでもらおう」と、その一心で11年間空港行政に取り組んできました。

■佐賀空港について

佐賀空港は九州の空港で唯一の県営空港です。開港が1998年なので九州では最後発で

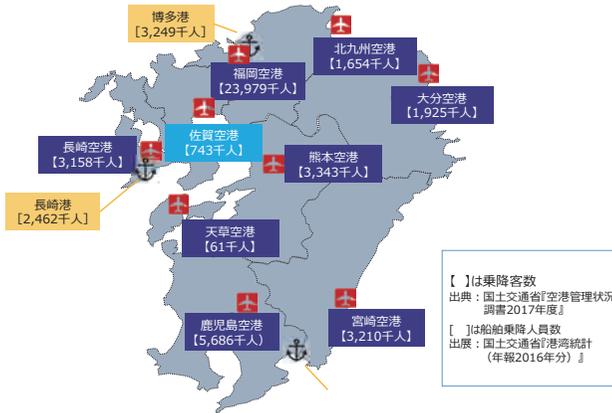
++ 路線図

アジアのハブ空港 とつながっています。



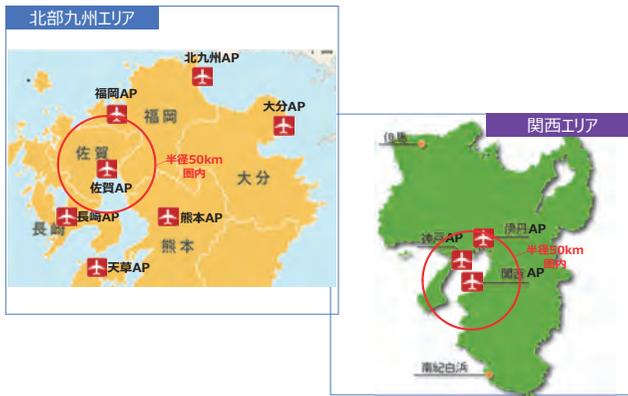
5

++ 九州本土の空港・港湾の位置図



6

++ 北部九州の空港位置図



7

す。開港以来、ずっと利用者が30万人前後を行ったり来たりで、それがほんの5年前まで続いていた。

現在国内線は、唯一開港以来飛んでいる全日空の羽田便、そして春秋航空日本の成田便。国際線はティーウェイ航空のソウル、テグ、プサン、春秋航空の上海、タイガーエア台湾の台北便です。

お気付きかと思いますが、全日空の羽田便以外は全てLCCによる路線です。後述しますが、このLCC路線は佐賀空港の立地条件と深く関わっています。

九州本土にある空港を改めてまとめました。佐賀空港のすぐ近くに福岡空港、長崎空港、熊本空港といった大きな国管理空港があります。線で結ぶとちょうど三角形の真ん中に佐賀空港が位置します。この立地条件が佐賀空港の強みであり、いろいろな面での課題も生み出しています。

もう一つは、特に福岡空港との関係です。佐賀空港を中心に半径50kmの線を引き、ちょうど50kmの線上に福岡空港があります。この位置関係に関西圏に当てはめると分かるように、非常に近いところに日本有数の空港があるというロケーションです。

■開港までの経緯

佐賀県が佐賀空港の建設を正式に表明したのはちょうど50年前の1月です。現在佐賀空港が建っている地に空港建設を表明し、翌年には国の第2次空港整備（空整）に採択されました。このまま順調に開港できるかと思われたのです

が、そこから長い歴史の始まりでした。

佐賀空港は、有明海の干拓地につくられています。有明海は日本で有数の海苔の漁場で、佐賀海苔は15年連続で生産額・販売量日本一を誇ります。これだけ豊かな海の目の前に空港をつくることに対し、そこで生計を立てる漁業関係の方々には、空港ができることで漁場に影響があるのではないかと、周辺環境に影響を及ぼすのではないかと、大変心配されました。これをご理解いただくのに時間を要したわけです。

説明を尽くしたものの、なかなか理解を得ることができず、1973年、県議会で空港関連の案件を撤回しました。この間にもいろいろあったのですが、2回目の建設表明も撤回となり、3回目の動きでようやく第5次空整に佐賀空港が入り、1988年に空港の設置許可、1998年に開港しました。建設表明から29年の歳月を要しました。

この29年間は非常に意味があります。佐賀空港のないこの29年の間に、佐賀県民、佐賀の企業の方々にとって福岡空港を使うことが当たり前になってしまい、他の選択肢になかなか思いを至らせることができない状態へとつながったということです。そしてもう一つ、29年の間に航空業界を取り巻く環境も大きく変わりました。

■開港から2010年度まで

1998年の開港のとき、全日空が東京便、大阪便、名古屋便を、当時の日本エアシステム（JAS）が大阪便を1便運航し、日本の三大都市圏に路線をつくることができました。当時の空港としては恵まれたスタートだったのではないのでしょうか。同じ年にできた空港に大館能代空港がありますが、佐賀空港の10日前に開港しています。

ところがその後JASが撤退し、2003年に名古屋便が運休となりました。東京便は2度増便しましたが、大阪便が2011年に運

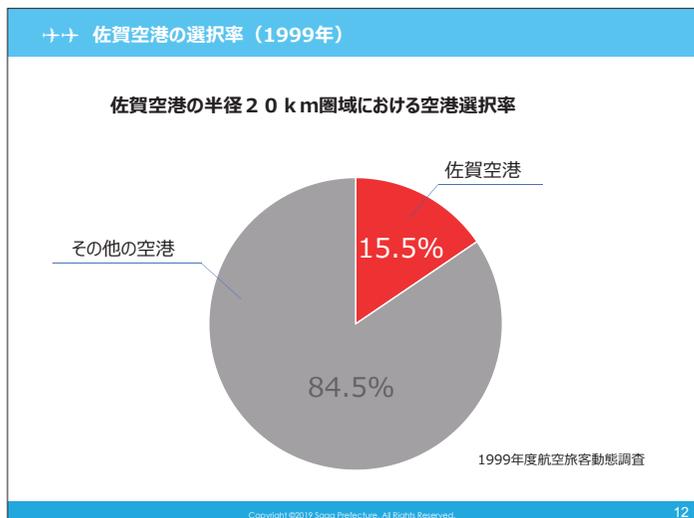
休して、厳しい状態がつい最近まで続いていました。それには大きな要因がありました。

佐賀空港の半径20km圏域における空港選択率のデータがあります。2年に1回、航空局が実施している航空旅客動態調査を佐賀県で分析しました。半径20km圏内は、福岡空港、長崎空港よりも佐賀空港のほうが近いエリア。本来なら、当然佐賀空港を使ったほうがよい地域ですが、佐賀空港の選択率は開港の翌年（1999年）で15.5%、7人に1人しか利用していませんでした。

便数が少ないのも大きな要因の一つではありますが、先ほど述べたように、周辺の大きな空港を使ってきた方にとって、目の前に空港ができて、これまでの習慣は簡単に変わらない。企業も同様で、いろいろな旅費の計算等も今まで通り行ったほうが楽なため、こうした状況が長く続いたのです。これが利用者数の伸び悩んだ大きな要因の一つです。

■スカイマーク福岡空港就航

もう一つ大きかった要因が、福岡空港におけるスカイマーク就航です。佐賀空港開港は1998年7月の夏休み期間で、この1カ月ほどはほぼ満席に近く、順調なスタートに見えました。しかし1カ月後にスカイマークが福岡空港に羽田線を就航。当時の航空自由化のシンボルとしての就航でした。これが佐賀空港に極めて大きな影響を与えることになりました。



当時福岡空港には、ANA、JAL が就航しており、運賃は共に27,400円でした。スカイマークの普通運賃は半分の13,700円でした。そのままなら当然、ANA も JAL もスカイマークにお客さまをとられてしまいます。そこで対抗手段として運賃の値下げに踏み切られました。

普通運賃は据え置きでしたが、特別割引運賃、最近まで特割運賃と呼ばれていたものを、スカイマーク就航前の21,900円から、スカイマークと同額にしたのです。一気に8,200円も値下げしたわけです。

そこで何が起きたか。佐賀空港が開港した当時、普通運賃も特別割引運賃も福岡と同額でした。ところが ANA はスカイマークに対抗して福岡の運賃を下げました。そこで佐賀空港の運賃も下げただけであればよかったのですが、佐賀空港はシングルトラックだからという理由で据え置きのままになりました。これが佐賀空港の困難の歴史のきっかけになりました。

佐賀県は、ANA に繰り返し運賃の再考をお願いしました。当時の ANA のご理解は、競合他社がある空港とシングルトラックでは状況が違うというものでした。どちらかという空港ごとにマーケットをとらえておられたのではないかと、今では思います。

■ ANA3 空港の相互利用

しかし我々もそのまま引き下がるわけにはいきませんので、ANA へのお願いを幾度も重ねました。そして実現したのが2008年。佐賀、福岡、北九州の3空港でマルチエアポートを設定していただきました。すでに皆さまにもご案内かと思いますが、予約変更可能な運賃であれば佐賀、福岡、北九州間で手数料なしで自由に予約が変更できるというものです。

従来は、例えば佐賀便を予約していて、仕事で遅れてしまい福岡便に変更したいといった場合、まず手数料を払って佐賀便を

キャンセルし、もう一度お金を払って福岡便のチケットを買わなければならない、非常に面倒でした。マルチエアポートが始まったおかげで、インターネット上でポンと押すだけで「佐賀」が「福岡」に変わります。つまり事実上同じ空港として見なされることになりました。

これによって環境が劇的に変わりました。一番分かりやすい例でいうと、当時羽田発の最終便が18時15分でした。18時15分という、例えば霞ヶ関で17時くらいまで会議があったとして、最後まで参加していると間に合うかどうか不安になります。ましてやその後の懇親会には絶対に参加できません。

そんな状況だったので、当時佐賀の人々は「遅れるリスクがあるから仕方ない、本当は近くの佐賀空港を使いたいが、最初から往復で福岡空港を予約しておこう」という思考回路でした。ところが相互利用ができたおかげで「いったん佐賀で往復を予約しておいて、仕事で遅れたときはもっと遅くまで飛んでいる福岡便に予約変更しよう」となり、これが一つ大きなきっかけとなって利用者数が伸びてきました。

これには本当に ANA に感謝しています。ここが、ANA がマーケットを面でとらえている典型なのではないかと思います。ANA だけでなく我々の意識も大きく変わったと感じた出来事でした。

++ ANA 3 空港（佐賀、福岡、北九州）の相互利用

ANA 便 3 空港間の相互利用や区間変更が可能



ANAでは2008年7月から、北部九州3空港（佐賀・福岡・北九州）発着便で予約変更可能な運賃であれば、手数料なしで発着空港の変更が可能

Copyright ©2019 Saga Prefecture. All Rights Reserved. 14

■佐賀空港の利用実績と国際空港への歩み

利用者数は、ずっと30万人前後を行ったり来たりでしたが、2013年くらいからようやく上昇傾向になりました。昨年度の利用者数は約77万6,000人で決して多くはありませんが、私たちにとっては非常に意味のある数字です。なぜなら空港建設時の需要予測の数字を、20年目にして初めて突破したからです。

需要予測の突破は、決して多くない例ではないでしょうか。私たちとしては、ようやく本当のスタートが切れたと思っている次第です。大きなきっかけをつくってくださったのが本日も会場にお越しの春秋航空さんで、2012年1月に就航していただきました。これが佐賀空港の大きな転機となりました。

それまで、近くに大きな福岡空港があることは、佐賀空港の本来の需要が他空港に流れる要因になっていました。しかしここから、近くに大都市圏福岡があることを強みとして生かせる時期になったのではないかと思います。

■春秋航空就航の背景

春秋航空はなぜ佐賀に就航したのかという話です。当時佐賀空港は国内線しか飛んでいなかったのでCIQの施設がありませんでした。CIQのない空港に国際線が飛ぶなんて、と私たち自身も本当に大丈夫かと思ったのですが、

それでも春秋航空は就航してくれました。

理由はロケーションです。佐賀空港は北部九州の中心に位置し、九州各地の観光地にアクセスしやすく、逆もしかりです。ここに目を付けていただいたわけですが、福岡都市圏に近いことも評価され、施設的な制約はあるもののそれ以上にマーケットや立地条件の魅力が大きいとして、就航に至りました。

当時すでに春秋航空は茨城、高松に就航しており、3番目の就航地に佐賀を選んでいただきました。上海便の運航に際しては、国内線の搭乗待合室に入管ブースを仮設でつくったのですが、上海便が終わると撤去してまた次の国内線を受け入れる、といった作業を上海便の日は毎日繰り返していました。非常に綱渡りの状態でやっていました。

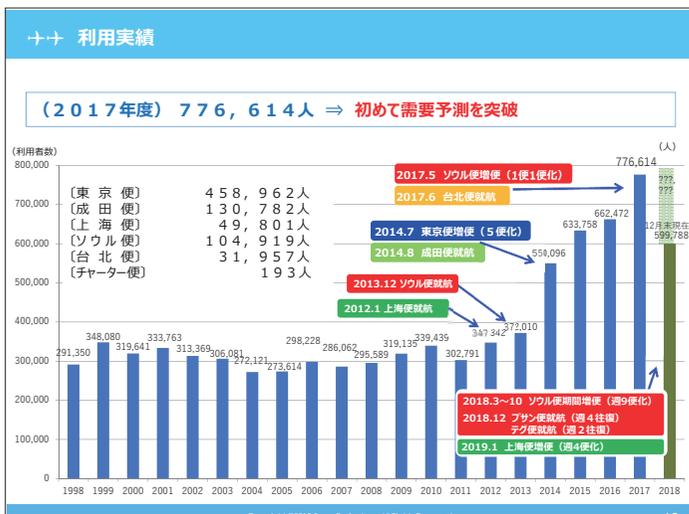
さすがにこれではいけないと、CIQの施設を備えた国際線のターミナルを翌年の2013年12月に運用開始しました。1年10カ月の間、CIQのまともな施設がないまま国際線を飛ばし続けていたわけですが、今同じことをやれと言われても怖くてできません。

■ティーウェイ航空就航の背景

国際線ターミナルのオープンに合わせて、ティーウェイ航空にも就航いただきました。これは春秋航空の実績が大きな要因でした。春秋航空が就航した2012年はちょうど尖閣諸

島の問題が大きくクローズアップされ、中国との間がぎくしゃくした年。その影響から日中間の各地の路線で減便や運休が相次いでいました。そんななか、春秋航空には「この厳しい時だからこそきちんと便を飛ばしてお客さまの信頼を勝ち得よう」という明確なポリシーがありました。結果、1回も運休、減便せず、一定の数字を残しました。

ティーウェイ航空は実のところ、佐賀空港が北部九州の真ん中にあるという立地条件は評価くだ



さっていたものの、本当に実際の数字につながるのかを懸念していました。しかしこのような厳しい外交関係があるなかで上海便がきちんとした数字を出したことを高く評価いただき、就航となりました。

福岡に近いという立地条件は大きな強みでした。当時のLCCは、どちらかといえばハブ空港の周辺にある、いわゆるセカンダリー空港に就航するのが一般的で、春秋航空はまさにそういう路線でした。一方ティーウェイ航空は、ハブ空港にも就航するが、セカンダリー空港にもきちんと就航、つまり一つの空港ではなく面でエリアを全部押さえるという考えの航空会社。従って春秋航空の実績と福岡への距離、両方が決め手となって就航に至ったわけです。

■ ANA が東京便を 5 便に

その後、2014年7月に我々の一番の念願であったANA東京便の増便（5便化）が実現しました。これが実現した理由には、LCCが非常に深く関係しています。県職員は日頃から、各企業に個別訪問を行い、空港のセールスをしているのですが、佐賀空港にかなり近いエリアはともかく、周辺エリアは佐賀空港にほとんど目が向いていないといった状態が続いていました。

「佐賀空港の営業で来ました」と言ってドアをノックしても開けてもらえないのです。しかし、春秋航空が3,000円で上海に行ける料金を設定してくれたので、「佐賀空港です。3,000円で上海に行けますよ」と言いながらドアをノックしました。するとこれまで固く閉ざされていたドアが開くようになって、PRができるようになり、一緒に東京便のPRもすることができたというわけです。

その3,000円という運賃で、例えば会社の慰安旅行やインセンティブ旅行に上海便を使うという形で、初めて佐賀空港を利用する企業が増えました。すると「佐賀空港はこんなに近い」「駐車場が無料だ」「東京にも1日4便（当時）、それなら出張にも使える」などの利点が周知されるようになり、LCCの春秋航空が就航した

前後からお客さまが非常に増えました。ANA東京便はこうした経緯で、3回目の増便を果たして5便になりました。

翌月には春秋航空日本が成田便を、2017年にはタイガーエアが台北便を、そして昨年12月にティーウェイ航空がプサン便、テグ便を就航。これらLCC路線はいずれも、福岡都市圏に近いことが高く評価されての就航でした。

■ 新たな需要創出

先月、春秋航空の上海便が週4往復に増便になりました。それだけお客さまが増えてきたということで、ここから少し、お客さまに関する分析を簡単に紹介します。LCCは新たなお客さまの需要を開拓するとよく言われますが、それを実証するデータを一つ紹介します。

成田便が就航した当初、佐賀県で成田便の利用者にアンケートを取りました。そのときのお客さまからの回答は、成田便利用者の3割が「成田便がなければそもそも旅行しなかった」というものでした。

つまり成田便が新しい需要をつくってくれたわけですが、一つエピソードを紹介します。成田便の就航前後に興味深い電話がかかってくるようになりました。「運賃が安いので成田便のチケットを予約したが、目的地は決めていない。どこを観光すればいいか」という問合せです。

通常、旅行というとまず目的地を決めて、どうやって行こうかと考える場合が多いのですが、全く逆のことが起こりました。運賃が安いから、もし都合がつかず行けなくなっても惜しくないというわけです。安い航空券が売り出された瞬間に予約する、それから何をしようか考える、そういう人が増えました。そこで当時「景色を見たいですか、美味しいものが食べたいですか、体験をしたいですか」などお聞きしながら佐賀県の観光案内をしたことをよく記憶しています。当時は3割でしたが、現在では成田便やLCCが当たり前になってきたので、リピーターが非常に多く、この数字は15%程度になっています。

【参考】新たな需要創出②



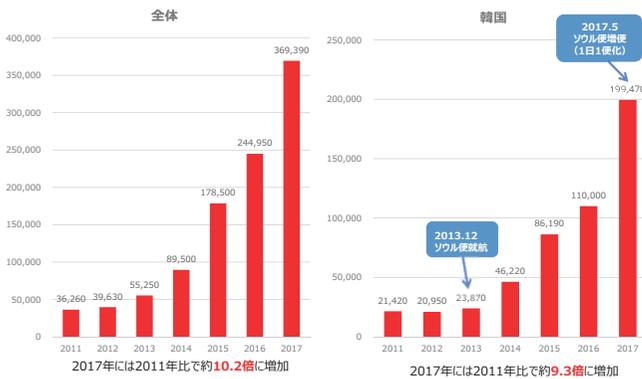
成田便が 遠距離恋愛 をサポート、新しい夫婦 が誕生



Copyright ©2019 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

26

++ 佐賀へのインバウンド客数（年別・国別）

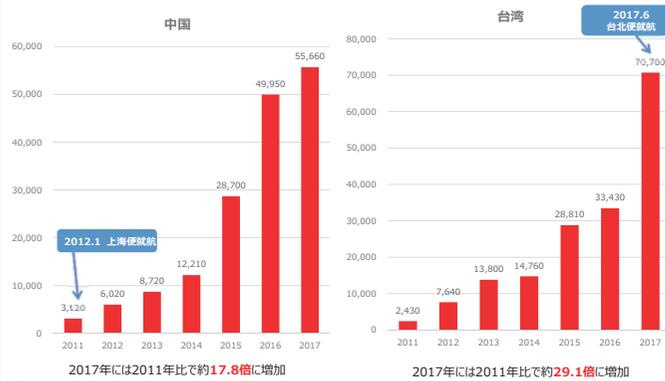


※観光庁「宿泊旅行統計調査」から集計 ※従業員数10人以上の宿泊施設に宿泊した人数

Copyright ©2019 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

27

++ 佐賀へのインバウンド客数（年別・国別）



※観光庁「宿泊旅行統計調査」から集計 ※従業員数10人以上の宿泊施設に宿泊した人数

Copyright ©2019 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

28

大学生が大勢 LCC で佐賀に来て、1週間合宿を行いました。これまで佐賀ではなかったことです。もう一つ面白い事例があります。佐賀で婚活イベントを開催しました。定住人口の増加は佐賀県の大きな課題の一つでもあるからです。その婚活イベントで出会った男女が成田便を使って遠距離恋愛をしていました。左の写真は、男性が突然女性の前に現れてプロポーズしたときの様子です。実は男性がこの飛行機に乗ることは伏せていました。そして OK をもらい、晴れてカップルが成立。右の写真の右側に写っているのは知事です。

成田便の運賃が安いからこそ遠距離でも交際が続けられました。人生の大きな1ページに成田便が大きな役割を果たしたというお話でした。ちなみにこのカップルの男性は嬉野のお茶農家の方で、今も非常に仲よく暮らされているようで、成田便に感謝、佐賀空港に感謝しているとのことでした。

■佐賀へのインバウンド数

佐賀へのインバウンドのお客さま数をグラフ化しました。左側グラフは全ての国籍のお客さま数。上海便が就航したのは2012年1月ですが、当時と比べると今はお客さまの数が10倍になっています。その右は韓国のデータで、韓国の方々が一番多くなっています。韓国便は今非常に便数が多い、2011年比で9倍に増えています。上海便が飛んでいる中国は、こちらも2011年比で17.8倍、台湾が約30倍です。

最近3年間のインバウンド数の

伸び率ランキングで、佐賀県は1位です。絶対数は決して多くありませんが、このような路線ができたことが大きな要因です。国際線ばかりではありません。東京便が5便化した2014年、楽天トラベルが国内旅行の伸び率ランキングを発表されました。そのときの1位は佐賀県でした。楽天トラベルの分析では、便が充実して東京との行き来がしやすくなったためとのことで、やはり交通インフラの充実が重要だと改めて感じました。

■ ANA と連携した PR キャンペーン

最も利用者数が多く、開港当初から我々が一番お世話になっている ANA の便を紹介します。当初2便でスタートし、現在まで3度増便しています。増便のたびにお客さまは増え、前回の4便から5便化のとき、座席提供数は26%増えたのですが、お客さまは42%増えました。やはり利便性の向上は重要だと改めて感じています。

開港以来20年のお付き合いである ANA とはいろいろな形で連携しています。県外の大きな祭りや企業の秋祭りで一緒にブースを出したり、駅で一緒にサンプリングを実施したりしています。県外での祭りのときは ANA、春秋航空日本と一緒に、航空会社の垣根を越えて「チーム佐賀空港」としてさまざまな PR を行っています。



■全国唯一、「100人チーム」で営業活動

私どもの取り組みで、どうやってお客さまを増やしていったかという、代表的な利用促進策を紹介いたします。立地条件は非常に大きいのですが、その立地条件を活かすためには当然ながら努力も必要です。私どもが力を入れているのは、「100人チーム」という営業活動です。

「空港課の職員としても仕事をしてください」と県庁の全ての課の職員に知事名で空港課の兼務辞令をかけて動員しているものです。やはり空港課の職員だけではどうしても人数が足りないため、このような取り組みが始まりました。兼務辞令をかけるのは、全ての課の副課長級職員。チーム名は「100人」ですが現在は120人です。

企業セールス、個別訪問を行っています。空港課の職員がいきなり企業訪問をすると、顔見知りでない場合は相手に警戒されてしまいます。いろいろな業種があり、各職員が日頃からお付き合いをしている企業や団体があります。例えば福祉、教育、土木、いろいろな職場があり、そこを担当している職員が行くと話が早いため、100人チームを編成しました。

行政でよくあるのは、形だけの兼務辞令で、これがけっこう多いのです。私自身が県庁職員なのでよく分かります。しかし100人チームは形だけではありません。佐賀県には副知事が2名おり、職員の営業した結果報告はメールで

上げることにしています。副知事2名は全てのメールに目を通し、返事をします。

「お疲れさま」のメールではありません。例えば佐賀空港の利用がまだ伸びていない企業に対して営業した職員、その理由を分析できていればよいのですが、その確認がないまま「伸びていませんでした」という報告を仮にしたならば、「もう一回営業に行ってください」と返します。

このようにきちんとした営業

を行っています。航空会社、特にANAに評価いただいているのはこの部分なのです。このような営業を行っているのは、おそらく佐賀空港だけだと思います。

■「マイエアポート宣言」の推進

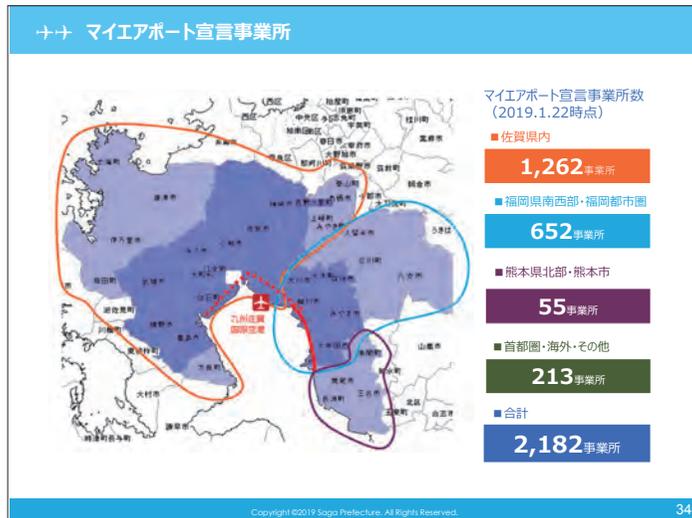
100人チームが営業の中で取り組んでいるのが「マイエアポート宣言」の推進です。最近では地方空港でよく見るようになったのですが、実を言うと元祖は私どもで10年の歴史があります。企業に、

佐賀空港利用のいわば“マニフェスト宣言”をしてもらうのですが、例えば「現在の佐賀空港の利用率50%を80%まで上げます」「首都圏からのお客さまに佐賀空港の利用をすすめます」というようなものです。

地元佐賀県、福岡県、熊本県、首都圏などの事業所にセールスして宣言をお願いしています。この宣言で私どもが気を付けていることがあります。「県庁に付き合うための形だけの宣言はしないでください」ということ。そういう宣言をしてしまうと、社員の方々は「どうせ県庁に付き合っているだけだろう」と見抜いてしまいます。少しの意識、少しの努力でできる目標をつくってくださいとお願いしています。

佐賀県の北にある唐津市は、佐賀空港から比較的距離のある地域です。その企業は、分かりやすい例なのですが、「佐賀空港の利用率3%のところを5%に上げます」という宣言。その2%分は何かというと「佐賀市から通っている社員が自宅から直接出張するときは必ず佐賀空港を使うようにします」というものでした。それで2ポイント上げるという宣言をいただきました。結果、現在では10%以上佐賀空港を使ってくださっています。こうした積み重ねをやっています。

「形だけではない」ことの証明として、トータルでの効果を紹介します。宣言事業所の利用者数は、宣言前と比べて40%以上増えていま



す。従ってきちんと結果が出せているのではないかと考えております。

宣言は、その内容を書いた登録証を社長、工場長のサイン入りで社員が一番見やすいところに飾ってもらっています。組織をあげて取り組んでもらっています。つい10日ほど前の数字ですが、合計2,182事業所が宣言されています。佐賀県内が最も多いのは当然ですが、福岡の企業が650社、熊本も55社、首都圏・海外は213社です。

首都圏の事業所は、佐賀、福岡南西部に本社や支社がある会社。首都圏に本社や支社を持つ会社にも営業をかけているわけです。実は東京事務所に空港の専門のセールス職員を配置しており、その職員が地元で「マイエアポート宣言」をした事業所の首都圏事業所に営業をかけているのです。こうした活動が200社以上という数字につながっています。

■アクセス対策

北部九州の中心に位置し、アクセスはしやすくても、交通手段がなければ利用してもらえません。佐賀空港は駐車場が無料です。これは最大のセールスポイントですが、100人チームの営業によれば、2割ほどの企業にとって、無料駐車場は全く意味がないことがわかりました。自分で車を運転すると、事故があったときに補償の問題でいろいろと大変だからという理由で

++ アクセス対策：有明海沿岸道路整備

無料の自動車専用道路 有明海沿岸道路 を整備しています。



Copyright © 2019 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

38

した。

特に大きな企業ほど車を運転できません。従って、そのような企業にいくら無料駐車場をアピールしても全く意味がないことに気づき、公共交通機関としてリムジンタクシーを運行しています。乗り合い制、予約制のタクシーで、現在佐賀県内13エリア、福岡南西部6エリアの計19エリアで運行しています。佐賀空港を中心とした周辺地域にまんべんなく路線を引いているところです。

佐賀空港を利用するのは必ずしも佐賀県だけが目的ではありません。北部九州一円を観光する方、いくつも取引先を回る営業の方もいます。ロケーションを生かすために始めたのが1,000円レンタカーキャンペーンです。最初の24時間を1,000円で利用できるキャンペーンです。

空港のPRとして紹介しますが、私どもはいろいろなお客さまに安心して利用いただきたいので、体の不自由な方向けに、助手席が90°回転し、体の不自由な方が乗りやすい車、車いすのまま乗れるワゴン車も1,000円レンタカーキャンペーンの対象としています。

そして無料駐車場です。空港へのアクセス道路の整備も進めています。ロケーションを生かすための交通手段の充実を進めているところです。

■外国人観光客受け入れ体制

こちらも大きな意味での利用促進策なのですが、インバウンドのお客さまがかなり増えてきました。インバウンドのお客さまにたずねると、課題が見えてきます。これは全国共通だと思うのですが、言葉の問題が非常に大きい。もう一つはWi-Fiがなかなか使えないという声を当時にいただいておりました。

言葉については、観光アプリと多言語コールセンターを始め

ました。観光アプリは、日本語はもちろん、英、中、韓、タイ語の5言語対応で、観光、宿泊、飲食、ショッピング、どこでWi-Fiが使えるか、どこで両替ができるか、などの情報提供が一つのアプリでできるように運用しています。

もう一つの多言語コールセンターは、インバウンドのお客さまが、交通機関の乗り継ぎが分からない、どこで両替をすればいいかなど、言葉に困ったとき、24時間365日無料で問い合わせができるコールセンターです。当初は海外のお客さまに使ってもらうことを想定していましたが、ホテルのフロントの方の利用も多く見られます。海外のお客さまが来られて、何かを聞かれているが言葉が分からないといったときに、ホテルのフロントの方がこのコールセンターに連絡してお客さまとコミュニケーションをとってられるようです。

現在、多言語コールセンターは15言語で対応しており、年々対応言語を増やしています。佐賀空港の国際線には中国、韓国、台湾の路線しかないのですが、お客さまをよく見てみると、ハブ空港である浦東空港、仁川空港、桃園空港から乗り継いで来る方がいます。こうした状況もあって多言語で対応しています。

■人気アニメやゲームとコラボ

こちらも佐賀県のPRです。交通手段を重視すると同時に、「佐賀に旅したい」という動機

成田便のターゲット層 若年層 を対象とした コラボ事業

Copyright ©2019 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

40

Copyright ©2019 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

41

付けも当然必要です。最近力を入れているのがコラボ事業。特にLCCの利用者は若い人が多いため、若い人に人気のアニメやゲームとコラボして、「聖地巡礼」してもらうための取り組みを今行っています。

左側は「ユリオンアイス」というアイススケートのアニメなのですが、実は主人公が佐賀県唐津市出身という設定です。アニメでは佐賀のいろいろな風景が出てきます。そこを巡ってもらおう、そして佐賀でしか買えないアニメグッズをつくってさらに来てもらおうと、取り組みを実施しました。同様の取り組みを、「おそ松さん」とのコラボで行いました。

こちらの左上は「ポケモン」、左下はゲーム

の「ストリートファイター」、右側の「ロマンシングサガ」など、いずれもゲームとコラボしたもので多くの若い人に聖地巡礼をしていただいています。写真右下は成田便の機内ですが、ゲームと佐賀県と春秋航空日本でコラボして運航した「ロマンシング佐賀号」です。

ご覧になった方もいると思いますが、去年「銀魂」という映画が小栗旬さん主演で公開されましたが、こちらともコラボしました。佐賀駅と小栗さんの写真もあります。このように若い方々がたくさん訪れるという現象が起きました。ソニビがアイドルになっているいろいろなことを起こす「ゾンピランドサガ」は現在進行形のコラボアニメです。

九州の方はご存知だと思いますが、佐賀の「ブラックモンブラン」というアイスクリームとコラボして、東京の大学で配るなどして佐賀を意識してもらおうという取り組みも行いました。写真には「成田モンブラン」とありますが、「上海モンブラン」「ソウルモンブラン」も当時つくっていました。

以上が佐賀空港の利用促進の取り組みです。小さな空港であるからこそ、航空会社との距離が近いので、航空会社同士の垣根を越えて一緒に「チーム佐賀空港」で取り組みをさせていただくことができしております。

LCCが就航する前は、「有明佐賀空港」という名称で長くやってきました。「佐賀空港」であれば、佐賀県民だけの空港という印象になってしまうので、有明海沿岸地域の方、県境を越えた有明海沿岸地域の方にも使っていただける空港として長らく使ってきた名称でした。

しかし、国際線が就航してから提案がありました。「有明佐賀」だと海外の人からすればど

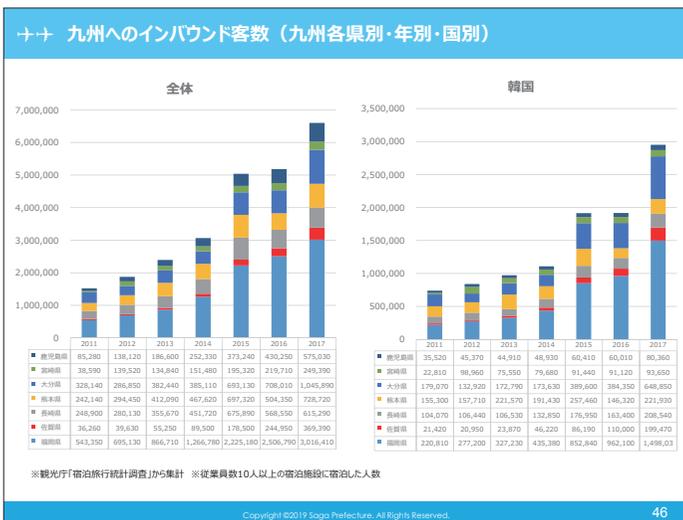
このことが場所がよく分からないと。海外のお客さまは、「福岡」限定ではなく「九州」へ観光に行っているわけで、「九州」という地域名が入っていると分かりやすいというアドバイスもありました。そこで、小さな空港ではありませんが、愛称として「九州佐賀国際空港」という名称を使っています。私どもの心意気を愛称に込めたというわけです。これは私どもが勝手に言っているわけではなく、ANAの機内誌『翼の王国』にも「九州佐賀国際空港」という名前を入れていただいています。

■佐賀空港がめざす将来像

先ほどは佐賀県だけのインバウンドのお客さ

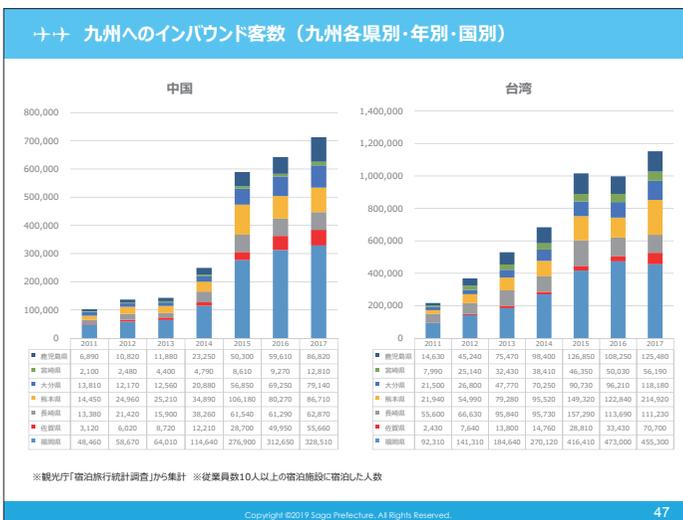
ま数をグラフ化しましたが、こちらは九州全体の数です。2011年は150万人程度でしたが、2017年には650万人ほど、4倍にまで増えています。韓国、中国、台湾もご覧の通りです。

これまでのインバウンドのお客さまは、まずは東京、それから関西、北海道を目指していましたが、次の目的地として九州を選ぶ方が今非常に増えています。それを意識して将来ビジョンを初めてつくりました。実は佐賀空港では開港以来、将来ビジョンをつくったことがありませんでした。利用者数は伸び悩んで、なかなかそのようなものをつくれる環境にはなかったためです。2015年によやくつくることができました。

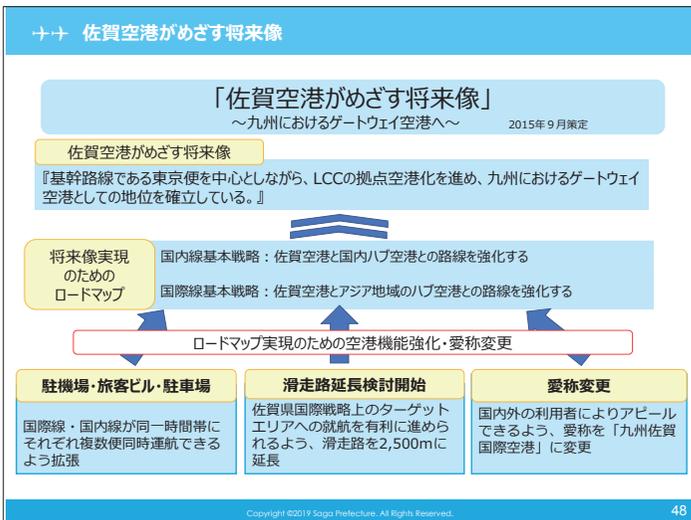


100人チームの営業では、お客さまのニーズが一番大きいのはやはり東京便です。地方の人にとってはどうしても東京抜きに仕事はできないので、これからも東京便が中心であることは大きく変わらないと考えています。これに加えて、北部九州に位置し福岡都市圏に近いという強みを生かしてLCCの拠点化を進めていく、そして九州の玄関口として発展していきたい、という将来像を掲げています。

国内線、国際線共に、ハブ空港との路線を強化していきたいと考えていますが、当然路線を増やすにあたっては受け皿が必要です。佐賀空港は需要予測が73万7,000人でした。ところが昨年需要予測を超えたので、今施設が非常に手狭になっています。そこで現在、いろいろなハード整備を進めているところで、駐機場、旅客ビル、駐機場は拡張工事が終わり、今年の4月から供用できると思います。ターミナルビルは今拡張工事を始めており、2020年までに終える予定です。



++ 佐賀空港がめざす将来像



私どものもう一つの大きな悲願は、滑走路の延長です。現在は2,000mですが、これを世界標準の2,500mに延長したいと考えています。このような拡大を行って大丈夫なのかという声をいただくこともあるのですが、私どもは、それだけのポテンシャルはあると思っています。

■佐賀空港のロケーション

地図を色分けしていますが、黄色が福岡都市圏、緑が北九州都市圏、青が筑後佐賀圏域となっています。それぞれに福岡空港、北九州空港、佐賀空港があります。このくくりで見ると、当然経済規模も人口も最も大きいのは福岡都市圏で、次いで北九州都市圏です。3番手にくるの

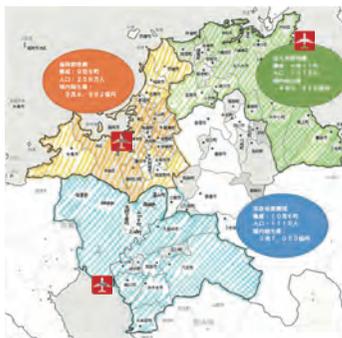
++ 佐賀空港のロケーション

政令指定都市に匹敵する 筑後佐賀圏域

- 筑後佐賀圏域人口 (2018.07.01)
111万人
- 筑後佐賀圏域内総生産 (2014年度)
3兆7,053億円

(参考)

- 福岡都市圏 (人口) 256万人
(GDP) 9兆8,982億円
- 北九州都市圏 (人口) 137万人
(GDP) 4兆8,895億円



Copyright ©2019 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

48

が筑後佐賀圏域で、人口は100万人以上、GDPも4兆円近くあり、結構豊かな土地なのです。

筑後佐賀圏域は県境を越えたくくりになっています。随分昔の明治時代、実は筑後地域と佐賀地域は三潞県という一つの県でした。私どもの知事がよく言っているのは、筑後と佐賀地域の筑紫平野は非常に豊かな土地なので、明治政府が、力を持ち過ぎないようにと、あえて二つに分けた、それくらい豊かな土地だということです。

従って、私どもにはそれだけのポテンシャルがあり、そのポテンシャルを高め、引き出すために交通インフラの充実が必要だと考えます。筑後佐賀圏域を政令指定都市に置き換えると、人口や総生産で大体中くらいに位置します。

■一体圏域でのプロモーション

今後力を入れていきたい取り組みについて。福岡都市圏への近さはもちろん大きなところですが、目を転じて福岡の南西部と一緒に地域を発展させていこう、昔のように発展させていこうと、県境を越えて「筑後佐賀一体圏域プラットフォーム」を昨年開催しました。福岡県筑後地域の自治体の副首長と佐賀県副知事が参加して、

いろいろな取り組みを一緒にやっけていこうと話し合いました。

昨年10月は、地域、県境を越えて一緒に観光プロモーションを台湾で実施しました。今後、他の就航先でもこのような取り組みを行っていこうと確認しているところです。このときの団長は私どもの知事でした。

■上海便就航が教育にも貢献

今までお話をさせていただきましたが、関西圏域にも複数の空港が

あります。九州にも大きな空港がたくさんあります。いろいろな空港間の関係、見方があろうかと思いますが、私が11年間空港行政に携わってきたと感じたのは、地元空港があることの重みは非常に大きいということ。

上海便が就航したときに実施した事例をご紹介します。佐賀県は昔から教育県で、人材育成に力を入れています。これからのグローバル化社会、海外との交流を促進するために、県立高校と海外の学校との交流を推進しています。上海便就航前、中国、特に上海に何度も足を運び、佐賀の高校と交流してほしいと、上海政府にお願いしようとしたのですが、姉妹都市でもない、路線もない地域と交流する必要はないと、全く相手にしてもらえませんでした。

そうこうするうちに上海便の就航が決まります。当初は週にたった2往復で、依然として姉妹都市ではないのですが、上海政府は「それなら一緒にやりましょう」と言ってくれたのです。佐賀県のお願いを受け止めてくれ、上海政府は佐賀と上海の学校のマッチングに協力してくれました。最終的には、たくさんの生徒たちが現地の学校を訪れました。そのときの生徒の言葉を私ははっきりと覚えています。「中国の高校生は非常に一所懸命勉強していて優秀だ。自分たちも、ゲームばかりしている場合じゃない。一所懸命勉強しなければいけないと思った」。実業高校の生徒でしたが、真剣にそう言っていました。

「こんな近いところにこれだけすごい街があって、活気がある。報道で言われている中国と印象が変わった。人はとても優しいし、人間として何ら変わりはない」。こんなふうにも言っていました。

まさに私どもが狙っていた人材育成に、この路線が貢献しました。同じことが今、台湾でも韓国でも行われているのですが、便数は少なくとも、やはり路線があるからこそできることがあると感じました。佐賀空港はどちらかというと、“必要

ない空港”の象徴といわれてきましたが、決してそうではないと今、実証できるようになってきたのではと思います。

佐賀空港があることで、就航先の空港で「佐賀」という表示が出ます。アナウンスにも「佐賀」が出てきます。それによって知らず知らずのうちに、アナウンス効果で「佐賀」の名前も浸透してきます。上海、ソウルでも「佐賀」の名前はかなり浸透してきたと航空会社から聞いています。近くに空港があるからいいというわけではなく、ないといけないことです。福岡空港の路線を使っても「佐賀」の名前は海外で出てきません。東京でも同様です。空港があって、その空港をいかに使うかが重要。私どもは県営空港なので、佐賀県としてこれからも必要な路線の充実に努めていきたいと思っています。

■関西圏への路線実現のために

先ほど、国内外のハブ空港との路線を充実させたいと申し上げましたが、100人チームの営業によると、関西圏の路線はどうしても必要だという声が非常に多いです。当時 ANA に飛ばしていただいた路線は伊丹なのですが、これから関西圏のお客さまが増えると思われるので、もう一度関西圏の路線を飛ばしたいと考えています。

当然日本人の国内移動手段として路線を引くのはもちろんなのですが、もう一つ、関西圏に足を踏み入れたインバウンドのお客さまにもう一步足を伸ばして佐賀、九州を観光してもらいたい。インバウンドのお客さまの国内移動手段としても、関西圏の路線を張りたいと考えています。現在の成田便で実際にそのような使い方をしている中国の方々がいます。もちろん羽田便でもいます。関西圏ともそのような関係ができればと思っています。

私からの話は以上です。ご清聴ありがとうございました。

II. 松本秀暢氏（神戸大学大学院海事科学研究科）によるコメント

■はじめに

大変興味深いご講演を、誠にありがとうございました。早速ですが、私は、野田様のご講演を踏まえて、地域航空輸送の観点から、九州北部地域の航空輸送についてお話ししたいと思います。まず、九州北部地域における空港と航空輸送の概況を少し振り返りながら、佐賀空港にも少し触れたいと思います。次に、複数空港地域（Multiple Airport Region : MAR）の観点から、九州北部地域の航空輸送について、さらには佐賀空港の将来像について考えてみたいと思います。

■九州北部地域における航空輸送

このスライド（本抄録では割愛）は、九州北部地域にある3空港、すなわち、福岡空港、北九州空港、そして佐賀空港の概況を整理したものです。空港面積、滑走路、運用時間等はここに示す通りですが、佐賀空港のみが地方管理空港となっています。先のご講演では、佐賀空港の現況が示されましたが、ここにお示したスライド（番号4～6）では、過去22年間におけるこれら3空港の国際線と国内線の旅客数の推移を取り上げています。

3空港に共通して、大体、2009年から2010年頃にかけて減少した後、再び増加していることが観察されます。北九州空港は、新空港に移転した2006年以降、旅客数が大幅に増加しています。佐賀空港については、2014年を境に急激に旅客数が増加し、2017年には、国際線と国内線を合わせて70万人を超えています。

野田様のお話と重複しますが、このスライド（番号7）は、佐賀空港開港以降における航空会社別の路線概況を示したものです。グレーは現存しない航空会社で、赤字はLCCを表しています。目的地数および便数ともに、最近では、順調に増加していることが分かります。これらの状況を踏まえた上で、複数空港地域（MAR）の観点から、以下では考えてみたいと思います。

1. 九州北部地域における航空輸送(2)

> 福岡空港における旅客数の推移

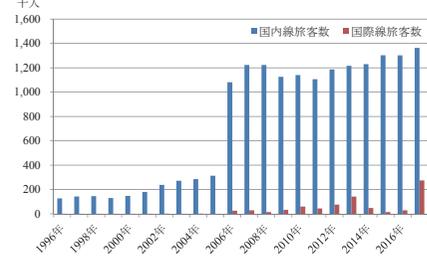


出所)国土交通省「空港管理状況調査」より作成。

4

1. 九州北部地域における航空輸送(3)

> 北九州空港における旅客数の推移

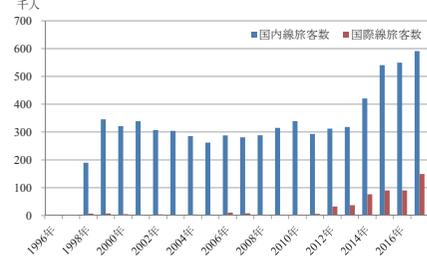


出所)国土交通省「空港管理状況調査」より作成。

5

1. 九州北部地域における航空輸送(4)

> 佐賀空港における旅客数の推移



出所)国土交通省「空港管理状況調査」より作成。

6

1. 九州北部地域における航空輸送(5)

> 佐賀空港における便数の推移(各年6月第3週)

空港	コード	航空会社	コード	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
東京国際空港	HND	全日本空輸	NH	14	14	14	14	7	7	7	14	
成田国際空港	NRT	新航空日本	11									
大田原国際空港	ITH	ANA		7								
大田原国際空港	ITH	全日本空輸	NH	7	7							
大田原国際空港	ITH	ANAウイングス	EH			14	14	7				
中井国際空港	NGO	全日本空輸	NH	7	7			7	14	14	14	14
仁川国際空港	ICN	ドリームウェイ航空	TW	35	28	28	28	28	35	35	35	42
上海浦東国際空港	PVG	新航空	3C									
合計				35	28	28	28	28	35	35	35	42

空港	コード	航空会社	コード	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
東京国際空港	HND	全日本空輸	NH		8							
成田国際空港	NRT	新航空日本	11	28	20	28	28	28	35	35	35	7
大田原国際空港	ITH	ANA										
大田原国際空港	ITH	全日本空輸	NH									
大田原国際空港	ITH	ANAウイングス	EH	14								
中井国際空港	NGO	全日本空輸	NH									
仁川国際空港	ICN	ドリームウェイ航空	TW	42	28	28	28	28	42	35	35	42
上海浦東国際空港	PVG	新航空	3C									
合計				42	28	30	31	34	46	43	43	54

出所)OAGより作成。

7

■世界の複数空港地域 (MAR)

複数空港地域 (MAR) については、統一的な基準があるわけではありません。ここでは、O'Connor and Fuellhart (2016) の基準をもとに、世界の MAR をご紹介したいと思います。同論文では、MAR を判断する上で、2 つの基準を設けています。1 つ目が、空港の規模に関する基準です。大体、100 ~ 200 座席程度の航空機が 1 日 12 便以上就航している空港、すなわち、運用時間が 1 日 12 時間であれば、1 時間当たり 1 便就航している空港であることです。2 つ目が、空港相互の近接性に関する基準であり、主要な空港から 100km 圏内に立地していることです。

この 2 つの基準で、世界の MAR を取り上げています。1 つ目の基準にしたがえば、例えば、日本では、小牧空港、丘珠空港、あるいは茨城空港は該当しないために、名古屋と札幌は MAR ではなく、また、東京は成田と羽田による MAR になります。すなわち、同論文では、コンピューター航空輸送で利用されている空港は、含まれないことになります。大阪については、関西、伊丹、および神戸の 3 空港がこれら 2 つの基準を満たすため、すなわち、日本には東京 MAR と大阪 MAR のみが存在し、名古屋と札幌、そして福岡は MAR には該当しません。配布資料の後半にある参考① (本抄録では割愛) の中で、これら 2 つの基準を満たす世界の 53MAR を掲載しています。続く参考② (番号 37 ~ 41) では、提供座席数でみた世界の上位 100 位までの航空輸送市場を示しています。

同表における 1 つ目のポイントは、アトラクタを除く上位 20 位までの世界の航空輸送市場は、全て MAR であることです。2 つ目のポイントは、提供座席数でみると、世界の上位 100 位までの航空輸送市場のうち、約 3 分の 2 (44) が MAR だということです。3 つ目のポイントは、現在、アジア地域の航空輸送ハブとして、香港やシンガポール、上海等が挙げられていますが、現時点においては、依然、東京がアジア地域における最も大きな航空輸送市

参考② 世界の地域航空輸送 (1)

順位	MAR/空港	2005年	MAR/空港	2015年	順位	MAR/空港	2005年	MAR/空港	2015年
1	ロンドンMAR	84,971	ロンドンMAR	96,181	11	サンフランシスコMAR	40,010	バイエルンMAR	58,337
2	ニューヨークMAR	71,031	ニューヨークMAR	80,008	12	フランクフルトMAR	36,951	イスタンブールMAR	56,861
3	東京MAR	67,318	東京MAR	77,450	13	マイアミMAR	36,494	バンコクMAR	53,371
4	シカゴMAR	62,162	香港MAR	66,556	14	ヒューストンMAR	33,219	モスクワMAR	49,256
5	ハーブフェルド・シュタットン・アトランタ国際	58,836	上海MAR	65,195	15	上海MAR	33,041	ダラスMAR	49,246
6	ロサンゼルスMAR	58,075	北京MAR	62,831	16	北京MAR	31,446	サンパウロMAR	44,685
7	パリMAR	53,199	パリMAR	61,655	17	アドルフ・ヘス・マドリッド＝バヤス	30,854	ワシントンMAR	43,342
8	ワシントンMAR	48,569	シカゴMAR	58,829	18	フェニックスMAR	30,812	サンフランシスコMAR	43,146
9	香港MAR	42,384	ジャクソン・アトランタ国際	58,616	19	シカゴMAR	29,426	マイアミMAR	42,181
10	ダラスMAR	41,412	ロサンゼルスMAR	58,539	20	マックサン国際 (ラスベガス)	29,240	ソウルMAR	41,951

注) 順位、百万座席
出典) O'Connor and Fuellhart (2016), Table 1 (The hierarchy of hundred largest air transport markets 2005 and 2015) より引用。

参考② 世界の地域航空輸送 (2)

順位	MAR/空港	2005年	MAR/空港	2015年	順位	MAR/空港	2005年	MAR/空港	2015年
21	ソウルMAR	27,930	フランクフルト	40,366	31	オーランドMAR	22,175	チェンナイ国際 (デリー)	28,451
22	デンバー国際	27,443	スカルノ・ハッタ国際 (ジャカルタ)	39,717	32	ミネアポリス・セントポール国際	22,110	シドニー (メルボルン)	27,643
23	アムステルダムMAR	27,046	MAR	37,540	33	バルセロナMAR	22,105	シンガポール・ダララ国際	27,564
24	ポートランドMAR	26,893	シンガポール・チャンギ国際	36,948	34	トロント・ピアソン国際	21,892	フェニックスMAR	27,106
25	アムステルダムMAR	24,729	アムステルダムMAR	34,965	35	台北MAR	21,620	ロンドンMAR	26,962
26	シンガポール・チャンギ国際	24,708	広州白雲国際	34,541	36	シヤンロウ・ダララ国際	21,265	台北MAR	26,580
27	大阪MAR	24,115	ヒューストンMAR	33,704	37	シドニー (メルボルン)	20,587	大阪MAR	26,441
28	ローマMAR	23,670	デンバー国際	30,744	38	スミス国際 (シドニー)	20,096	マカオ国際 (ラスベガス)	26,097
29	サンパウロMAR	23,418	ローマMAR	29,482	39	アドルフ・ヘス国際	20,081	スミス国際 (シドニー)	25,980
30	ミラノMAR	22,599	ス・マドリッド＝バヤス	28,477	40	トロントMAR	19,456	アランジュ国際 (モンペイ)	25,312

参考② 世界の地域航空輸送 (3)

順位	MAR/空港	2005年	MAR/空港	2015年	順位	MAR/空港	2005年	MAR/空港	2015年
41	ベニトー・アフレス (メキシコシティ)	19,281	ニイアキ国際 (マニラ)	24,985	53	ストックホルムMAR	14,440	西安成陽国際	21,946
42	チェルシドルフMAR	18,939	バルセロナMAR	24,728	54	タンザンMAR	14,340	フィラデルフィアMAR	21,580
43	広州白雲国際	18,480	成都双流国際	24,420	55	ニュー・ドレイク国際 (ホノルル)	13,921	ドーハ国際	21,524
44	ハイMAR	18,279	国際	24,332	56	カラマリ (メルボルン)	13,884	カラマリ (メルボルン)	21,250
45	クアラルンプールMAR	17,892	昆明長水国際	24,136	57	チャトラパティ・シヴァージー国際 (ムンバイ)	13,779	ミネアポリス・セントポール国際	21,209
46	モスクワMAR	17,738	ポートランドMAR	24,123	58	福岡	13,366	トロント・ピアソン国際	19,875
47	シンガポール・チャンギ国際	17,052	シラノMAR	24,112	59	スカルノ・ハッタ国際 (ジャカルタ)	13,335	重慶江北国際	19,814
48	コペンハーゲンMAR	15,669	国際	24,016	59	チューリッヒ	12,969	ブリュッセルMAR	19,308
49	ゾルレイクシティ国際	15,454	オーランドMAR	23,630	60	オースティンMAR	12,547	コンネクショナル	18,538
50	マンチェスターMAR	14,905	チェルシドルフMAR	23,239	60	前千歳	11,970	エルドラー国際 (ボタ)	18,506

参考② 世界の地域航空輸送 (4)

順位	MAR/空港	2005年	MAR/空港	2015年	順位	MAR/空港	2005年	MAR/空港	2015年
61	サンディエゴ国際	11,757	杭州蕭山国際	18,446	71	エドモントンMAR	10,734	ウーン国際	15,331
62	フィッセルMAR	11,712	ベルリンMAR	18,408	72	インディアン・ガング国際 (デリー)	10,619	ダブリン	15,135
63	バンクーバー国際	11,660	マンチェスターMAR	18,375	73	ワリスベン	10,612	アブダビ国際	15,123
64	ダブリン	11,517	リオンジャネイロ	18,269	74	エレフタオス・ワグゼロ国際 (アテネ)	10,327	ブリュッセルMAR	14,965
65	バルセロナMAR	11,434	アズィエス国際 (シジャ)	17,908	75	セントルイス・ラングムール国際	10,211	プリンス	14,910
66	フィン国際	11,418	ストックホルムMAR	17,726	76	ポートランド国際	9,964	前千歳	14,508
67	ベルリンMAR	11,284	オースティンMAR	17,689	77	オースティン国際	9,858	セント・ペーテルズバーグ国際 (モスクワ)	14,057
68	イスタンブールMAR	11,256	チューリッヒ	16,700	78	成都双流国際	9,695	福岡	14,044
69	ニイアキ国際 (マニラ)	10,992	シンガポール国際 (チャンギ)	15,885	79	グランドPRANDMAR	9,099	ブリスベンMAR	13,627
70	バルマ・マヨルカ	10,814	廈門高崎国際	15,578	80	中部国際	9,056	武漢天河国際	13,228

場であることです。そして、世界で最も大きな航空輸送市場はロンドン MAR であり、その優位性はますます大きくなっていることも観察されます。4つ目のポイントは、順位を上げている航空輸送市場もあれば、順位を下げている航空輸送市場もあることです。例えば、北京やドバイ、アトランタは、空港単体で見れば上位に位置しますが、MAR ではないために、地域航空輸送という視点からは、順位を下げてしまいます。5つ目のポイントとしては、同表では、2005年と2015年のランキングが併記されていますが、両年を比較すると、アジア地域の航空輸送市場、特に、中国の MAR が急激に順位を上げていることが観察されます。

ところで、国際航空運送協会 (IATA) も、複数空港を1空港とみなして運用する「マルチエアポート」という概念を導入しています。このスライド (番号 11) に示す通り、日本における IATA 公認のマルチエアポートは、東京、大阪、そして名古屋です。一方、福岡や札幌、広島は、航空会社の裁量でマルチエアポートとして取り扱われており、以前は、北陸もマルチエアポートとして取り扱われていました。

■視覚的に見た世界の MAR

次に、MAR を視覚的にみてみましょう (番号 12 ~ 15)。例えば、東京については、左側の図は東京都心からの同心円であり、小さい円が半径 50km 圏、大きい円が半径 100km 圏となっています。そして、右側の図は、主要空港 (成田) からの同心円となっています。ここには、参考のために、茨城空港も記載していますが、以下で示す他の航空輸送市場と比較すると、東京 MAR は、空港が相互に離れて立地している傾向にあります。大阪については、左側の図は大阪市中心部からの同心円、右側の図は関西からの同心円ですが、どちらの場合にも、3空港が近接していることが分かります。名古屋は中部と小牧、そして札幌は新千歳と丘珠ですが、両者とも、2空港は近接して立地しています。

一方、これらのスライド (番号 16 ~ 18) は、

参考② 世界の地域航空輸送 (5)

順位	MAR / 空港	2005年	MAR / 空港	2015年	順位	MAR / 空港	2005年	MAR / 空港	2015年
81	MAR	8,988	青島流亭国際	12,997	91	ナンジュビロ国際	7,835	サンディエゴ国際	12,199
82	ヘルシンキ-ヴァンター国際	8,500	バルマ・デ・マヨルカ	12,832	92	アムステルダム国際 (ジッダ)	7,699	済州国際	12,147
83	オーランド国際	8,460	ジュアンダ国際	12,727	93	バンブルク	7,680	アンベルト・デル・カド(リズボン)	12,114
84	東京	8,370	シンMAR	12,663	94	泰州国際	7,578	ウルムチ地高受国際	12,049
85	アムステルダム-スハルム国際 (リズボン)	8,323	ワルシャワ国際	12,614	95	ヴァーツラフ・ハヴラル・プラハ国際	7,430	エディンバラMAR	12,040
86	ピッツバーグ国際	8,158	バンクーバー国際	12,582	96	サラメント国際	7,428	カイロ国際	11,911
87	エドワード国際 (ボゴタ)	8,157	プレジデント・ジュセリノ・キセネキ国際 (ブラリア)	12,544	97	モントリオール・ピエール・エリョット・トッド国際	7,278	鄭州新鄭国際	11,852
88	カンザシシティ国際	7,993	長沙黄花国際	12,539	98	マダガスカスタ・ツルン	7,268	ラングライ国際 (デンバサル)	11,774
89	リン国際 (サンファン)	7,913	東京羽田国際	12,355	99	キング・ハーリッド国際 (リヤド)	7,158	ダニエル・ド・イノウエ国際 (ホノルル)	11,625
90	長水国際	7,855	新嘉坡	12,215	100	カルガリー国際	7,108	ホムヘン・チャベス国際 (リマ)	11,570

41

2. 世界の複数空港地域 (MAR) (4)

▶ マルチエアポート

同一都市や同一地域において、1つの空港とみなされる複数空港をマルチエアポートという。

▶ 日本

● IATA公認のマルチエアポート

- ✓ 東京 (成田、羽田)
- ✓ 大阪 (関西、伊丹、神戸)
- ✓ 名古屋 (中部、小牧)

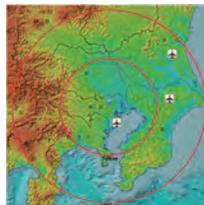
● 航空会社の裁量で取り扱われるマルチエアポート

- ✓ 札幌地区の空港 (新千歳、丘珠)
 - ・ 日本航空グループ
- ✓ 福岡地区の空港 (福岡、北九州、佐賀)
 - ・ 日本航空グループ、全日本空輸、スターフライヤー、フジドリームエアラインズ)
- ✓ 広島地区の空港 (広島、岩国)
 - ・ 全日本空輸
- ✓ 北陸地区の空港 (富山、小松、能登)
 - ・ 全日本空輸 (2009年4月 - 2016年3月)

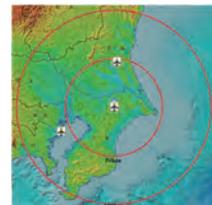
11

2. 世界の複数空港地域 (MAR) (5)

▶ 東京



① 市中心部からの同心円

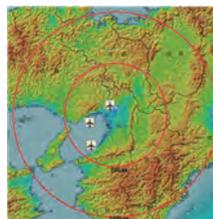


② 主要空港からの同心円

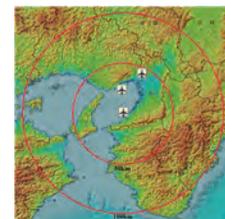
12

2. 世界の複数空港地域 (MAR) (6)

▶ 大阪



① 市中心部からの同心円

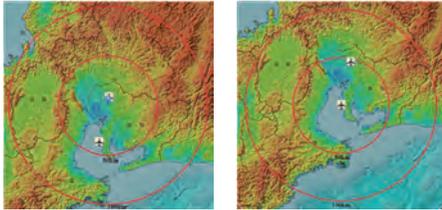


② 主要空港からの同心円

13

2. 世界の複数空港地域 (MAR) (7)

> 名古屋

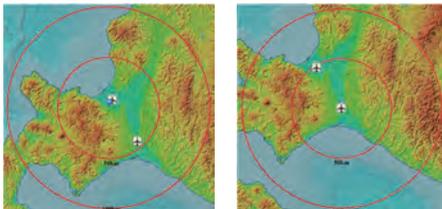


14

世界の主要な MAR の中から、ヨーロッパ地域のロンドン、北アメリカ地域のニューヨーク、そしてアジア地域からは、ソウル、上海、台北、およびバンコクを取り上げ、先ほど示した MAR の基準に基づいて空港を選定した上で、市中心部からの同心円と複数空港立地状況を示したものです。これらの MAR においても、空港が相互に極めて近接して立地していることが観察されます。

2. 世界の複数空港地域 (MAR) (8)

> 札幌

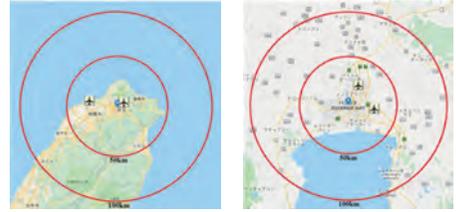


15

2. 世界の複数空港地域 (MAR) (11)

> 台北

> バンコク

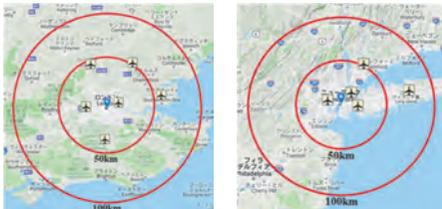


18

2. 世界の複数空港地域 (MAR) (9)

> ロンドン

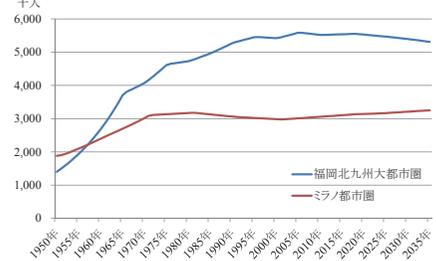
> ニューヨーク



16

3. 九州北部地域とミラノMARの比較(2)

> 福岡北九州大都市圏とミラノ都市圏における人口の推移

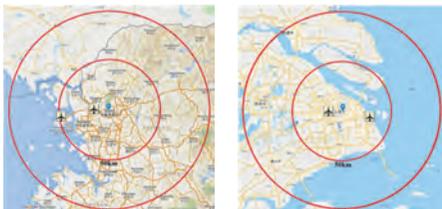


20

2. 世界の複数空港地域 (MAR) (10)

> ソウル

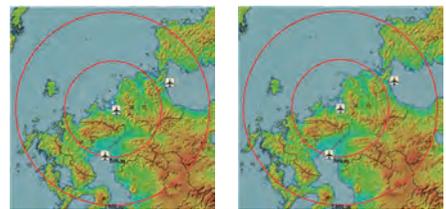
> 上海



17

3. 九州北部地域とミラノMARの比較(3)

> 福岡



21

■九州北部地域とミラノ MAR の比較

これまで、MARの観点から、世界の航空輸送市場を概観してきましたが、それらを踏まえて、次に、九州北部地域の航空輸送について考えてみたいと思います。

先ほどの野田様のご講演の中では、佐賀空港が目指す将来像として、「東京路線を中心としながら、LCCの拠点空港化を推進し、九州におけるゲートウェイ空港としての地位を確立する」という将来像が紹介され、国内線基本戦略として、佐賀空港と国内ハブ空港との路線を強化し、国際線基本戦略としては、佐賀空港とアジア地域のハブ空港との路線を強化するというお話がありました。

ここで、九州北部地域の航空輸送を考える上で、イタリアのミラノ MARにおける航空輸送の状況を、少し取り上げたいと思います。まず、両者の都市圏人口の推移を比較すると、2019年時点で、福岡北九州大都市圏（約500万人）

がミラノ都市圏（約300万人）を大きく上回っています（番号20）。ここで、出典元である国連の統計では、福岡と北九州は一体的な都市圏と定義されています。そして、このスライド（番号21）に示すように、福岡市中心部からの同心円と福岡空港からの同心円は、ほぼ一致しています。先ほどのご講演資料では、佐賀空港を中心にされていまして、50km圏の同心円状に福岡空港が乗っていましたが、ここでは、福岡空港を中心にしているので、佐賀空港が50km圏の同心円状に乗っています。すなわち、北九州空港も含めて、九州北部地域の3空港は、非常に近接していることが分かります。一方、ミラノについては、ミラノ MARには3つの空港があります。すなわち、ミラノ市郊外に位置する最も大きなマルペンサ空港、ミラノ市中心部に位置するリナーテ空港、そしてベルガモ市郊外に位置するベルガモ空港ですが、九州北部地域と同様に、これら3空港は非常に近

3. 九州北部地域とミラノMARの比較(4)

▶ ミラノ

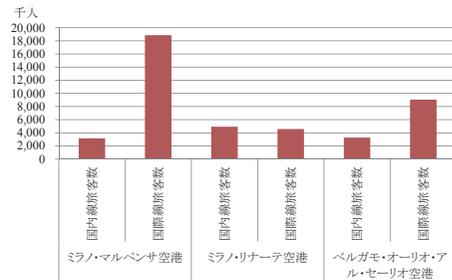


①市中心部からの同心円 ②主要空港からの同心円

22

3. 九州北部地域とミラノMARの比較(6)

▶ ミラノMARにおける航空旅客輸送量(2017年)

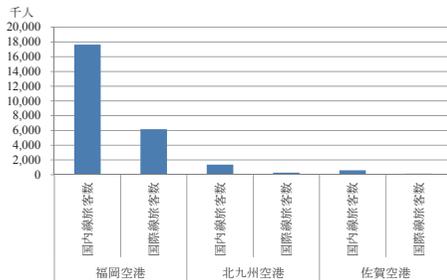


出所: Airport Traffic (ICAO)より作成。

24

3. 九州北部地域とミラノMARの比較(5)

▶ 九州北部地域における航空旅客輸送量(2017年)



出所:国土交通省「空港管理状況調査」より作成。

23

3. 九州北部地域とミラノMARの比較(7)

▶ ミラノ・マルペンサ空港における旅客数の推移



出所: Airport Traffic (ICAO)より作成。

25

接していることが分かります（番号22）。

■佐賀空港とベルガモ空港

2017年における九州北部地域とミラノ MAR の各空港の旅客数について、国際線と国内線別に取り上げると、まず、九州北部地域では福岡空港が最も多く、そして北九州空港、佐賀空港と続きます（番号23）。縦軸は同じ尺度（最大値2,000万人）で、ミラノ MAR の3空港をみると、主要空港であるマルペンサと比較して、リナーテとベルガモは規模こそ小さいものの、旅客数については、九州北部地域における福岡空港と他2空港ほどの開きはありません（番号24）。ベルガモでも、国際線旅客数がかなり多いことが観察されます。後ほど触れますが、ベルガモは LCC の拠点になっています。

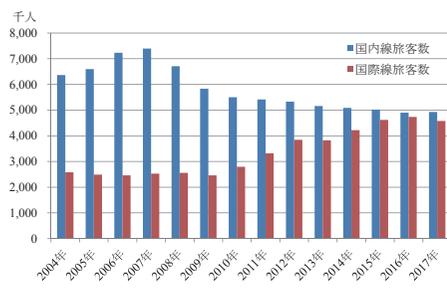
このスライド（番号25）は、過去14年間に於けるマルペンサの旅客数の推移を示しています。マルペンサは国際線主体の空港であり、多少の変動はありますが、近年は順調に増加し

ています。次に、ミラノ市中心部に近いリナーテは、国際線に限って言えば、順調に伸びていることが分かります（番号26）。そして、佐賀空港に該当するであろうベルガモについては、積極的な LCC 誘致によって、国内線および国際線ともに、旅客数は堅調に増加していることが観察されます（番号27）。

マルペンサはミラノの主要空港であり、関西のように、市中心部から少し離れたところにあります。電車によるアクセスは可能であり、イーージェットの準ハブ空港となっています。リナーテは最も市中心部に近く、都心とは地下鉄で結ばれ、マルペンサとのアクセスも良好です。主に、国内線と近距離国際線が就航しています。ベルガモは、ミラノ市中心部から約45km と一番遠いところに位置していますが、マルペンサとさほど距離は変わりません。ベルガモはライアンエアーのハブ空港であり、ミラノ都市圏の第3次空港として機能しています。

3. 九州北部地域とミラノMARの比較(8)

▶ ミラノ・リナーテ空港における旅客数の推移



26

■本コメントのまとめ

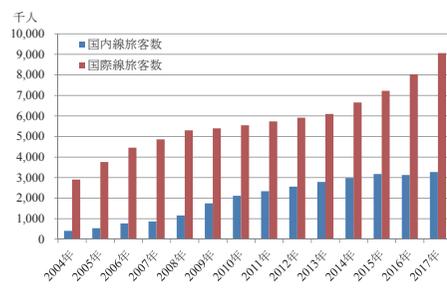
ヨーロッパ地域や北アメリカ地域では、第2次空港（セカンダリー空港）が明確に存在しますが、佐賀空港や北九州空港は、福岡空港の第2次空港なのでしょうか？実は、第2次空港に関する統一的な定義は存在しないようで、例えば、Klophaus et al (2012) では、第2次空港を「100座席以上の航空機によるナショナル・キャリアの就航が、実質的に存在しない空港」と定義しています。この基準に基づけば、佐賀空港には全日空が、北九州空港には日本航空が就航しているため、両空港とも、福岡空港の第2次空港という位置付けではないこととなります。

北九州空港については、福岡空港の早朝深夜便や発着枠を超える便の受け入れ、あるいは、貨物便を誘導し、福岡空港と連携していく方針が示されているようですが、佐賀空港については、福岡空港や北九州空港との連携や協調ということは、現在は考えておられないようです。

佐賀空港の将来像を考える時、これからは、空港単体というよりは、“地域”という視点か

3. 九州北部地域とミラノMARの比較(9)

▶ ベルガモ・オーリオ・アル・セーリオ空港における旅客数の推移



27

本コメントのまとめ

考察

- O'Connor and Fuellhart (2016) と IATA は、日本では、東京(成田、羽田)と大阪(関西、伊丹、神戸)のみ、複数空港地域(MAR)と位置付けている。

これからは、空港単体よりも、“地域”という視点から、航空輸送市場を考える必要がある。

佐賀空港の将来像について、

- 福岡空港、北九州空港、および佐賀空港を福岡MARと位置付けた上で、九州北部地域として、今後、空港政策を考えることも、1つの方策といえる。

各空港の果たすべき役割分担を明確にした上で、地域としての空港競争力を高める必要がある。

30

ら、九州北部地域の航空輸送市場を考える必要があるのではないかと考えます。そして、福岡、北九州、および佐賀の各空港が果たすべき役割を明確にした上で、これら3空港が一体となって、九州北部地域としての空港競争力を高めることも1つの方策ではないかと感じます(番号30)。

あまりまとまってはいませんが、以上で野田様のご講演に対する私からのコメントとしたいと思います。ご清聴、ありがとうございました。

質疑応答

(司会) 松本先生のお話を聞かれて、野田副部長から一言お願いします。

(野田) 貴重なお話をありがとうございました。九州と同じような3空港としてミラノをご紹介いただきました。私どもの所では、福岡空港の存在があまりにも大きいと思います。佐賀空港に相当するペルガモ空港は、国際線、LCCが参入しているとのことで、このペルガモ空港がどのような取り組みをしているのかが気になりました。

それぞれの空港が果たすべき役割を明確にした上で、まさに空港行政を大きく見た場合、そのような視点が必要なのだらうと思いました。私どもはまだまだその域に達しておらず、まずは地元根ざしたインフラとしてこれからやっていくこととなります。それに加え、今日松本先生がおっしゃった視点も頭に入れながら、先ほど紹介した将来ビジョンのもう一つ先の段階で、北部九州地域という広い視点での考え方も必要になってくるだろうと実感しました。ありがとうございました。

(フロア) 感想を述べさせていただきます。ようやく九州の空港地域が理解できたような気がします。私は、空港間での競争、あるいは協調は、結局は地域力に依存するところが大きいと思っています。その意味で、今回の両先生方

のご報告、佐賀空港の状況とミラノの状況や事例などから、日本の他の地方空港のあり方を考えることができる、非常によい機会になったと思います。ありがとうございました。

(加藤主査) 野田様への質問です。佐賀は今、羽田から5便ありますが、これはもともと、新しい空港だから少し路線が張り付きにくいだろうと、3便ルールという形で引いているわけです。今、成田を含めてとダブルで来ている。県としては、ルールがあることによって他の航空会社が入ってこられない。それはいいことと思っておられるのか、それとも逆に、もっと競争して、どんどんJALもANAもFDAも入ってきてほしいと思っておられるのか、言いにくいとは思いますが言える範囲でお聞きしたいと思います。

(野田) 佐賀空港はANAと20年間歩んできた空港です。「100人チーム」では、県民がどのような意識でいるかをいろいろと情報収集、分析しました。もちろん「JALに就航してほしい」という企業の声があるのは事実です。ただANAとは20年の歴史があり、最初2便だったのを、今では5便に増やしていただきました。当然今県民からは6便目、7便目が期待されています。ではそれをどういう形で、と考えると、県民の多くの方はANAだと言います。

また、佐賀県の皆さんは ANA のマイレージを持っています。先ほど佐賀空港の選択率を紹介しましたが、当初15.5%、一番新しいデータで39.4%と、逆に言えばまだ6割の方が佐賀空港を使っていません。私どもは当然、5便、6便、7便にしていくなあたり、複数社で少ない便数を数えるというよりも、1社で多くの便を数えたほうが県民にとって、特に今の利用形態がなじんでいる佐賀空港にとってはいいのではないかと感じています。

（加藤主査） ありがとうございます。野田様のお話を聞いたり、インタビューしたりするたびにいつもさわやかな気分になります。こん

なに前向きな地域があることに救われる思いです。言い訳をされないことが、佐賀のいいところだと思います。どこへ行っても「できない言い訳」をするのが実態なので。そのようなことを一切されないところに私は感心しております。それが私の本日の感想です。

松本先生からはマルチエアポート視点でお話いただきました。私どものほうでは、誘客の模範解答をいただくという想定だったのですが、私どもの持っていなかったマルチエアポートの視点をくださいました。おかげで全く新しい知見が広がりました。

今日は本当に実りの多い研究会でした。皆様ありがとうございました。



空港の運用規制緩和とまちづくり

神戸新聞社 編集局経済部 内田 尚典

昨年暮れ、関西国際、大阪、神戸空港の役割分担について関係自治と経済団体などが話し合う関西3空港懇談会が8年ぶりに再開され、神戸空港の運用規制緩和が議題に上った。同空港は2006年の開港以来、1日15時間（午前7時から午後10時まで）、発着上限60回、国内線限定の規制が続いている。本稿が掲載されるころには何らかの合意に至っている可能性がある。そこで、神戸空港の運営と密接に関連する地元のまちづくりについて、近年の動きと課題に目を向けてみたい。

神戸の中心部の再整備は、1995年に起きた阪神・淡路大震災からの復旧復興を優先するため他都市から遅れたとされる。現在、神戸の玄関口・三宮では、大型再開発の案件が相次いでいる。

神戸市は、西日本最大級のバスターミナルを収容するツインタワー構想を打ち出し、1棟目の開発事業社は三菱地所などのグループに決まった。地上30階以上、文化ホールやオフィスが入る設計で、2025年度の完成を予定している。

民間では、阪急電鉄がすでに神戸三宮駅の駅ビル建設を進めている。阪神・淡路大震災で旧ビルが倒壊し、仮設ビルで営業していた。新ビルは地上29階、地下3階建てで、2021年の完成を予定する。商業施設やホテル、オフィスに加え、産学交流拠点も設ける計画だ。JR西日本も三ノ宮駅ビルの建て替えを計画している。これらに加え、神戸市は市役所庁舎の一部建て替えも進める。

関西では、1997年にJR京都駅新ビルが開業し、2011年には大阪駅の大規模改修が完了した。さらに2013年、JR大阪駅北側の再開

発地域「うめきた」で大型複合施設グランフロント大阪が開業した。兵庫県内でも姫路や明石で再開発が進んだ。

一方、神戸の新しいまちづくりは、震災から20年以上を経過してようやく本格化してきた。「京都や大阪に比べて訪日外国人客（インバウンド）を呼び込めていない」「人口が福岡市を下回り、政令市中6位に落ちた」などの課題が指摘される。企業経営者らは、再開発効果による巻き返しを期待し、「最新技術を取り入れるなど後発のメリットを生かしたい」（家次恒・神戸商工会議所会頭）などの声が聞かれる。

神戸市は、ウォーターフロントの再開発にも着手した。神戸港荷役の中心が人工島の神戸ポートアイランドや六甲アイランドに移ったことから、付け根にあたる突堤周辺の倉庫跡地を利用し、集客・居住拠点への模様替えを図っている。一部でホテルが開業。さらに、水族館や商業施設、高層マンションで構成する街区を民間公募方式で計画している。震災を境に国際港湾都市の地位が大きく低下した神戸港の復権とともに、港町の新しい魅力を打ち出せるかが、にぎわいづくりの鍵となる。

交通インフラは、高速道路の整備が前進した。国と阪神高速道路会社（大阪市）が昨年12月に着工した大阪湾岸道路（阪神高速湾岸線）西伸部だ。六甲アイランドと神戸市長田区間の14.5キロを結ぶ。阪神高速3号神戸線の慢性的な渋滞の解消や災害時の代替機能などが目的で、兵庫県と神戸市の負担を含め総事業費約5千億円が投じられる。2009年に都市計画決定され、2016年に事業化にこぎ着けていた。約10年かかるとされる完成後は、大阪南

部から神戸・播磨地域への物流の効率化に寄与すると期待されている。

余談になるが、六甲アイランドとポートアイランドを結ぶ橋は、世界最大級の客船でも安全にくぐれるような高さの設計にするという。完成後は神戸港の新名所として注目を集めそうだ。

着々と都市基盤の整備が進む中、課題も指摘されている。神戸商工会議所は昨年3月にまとめた経済活性化の長期提言で、神戸市内を南北に移動する交通手段の充実を訴えた。

三宮駅と神戸空港をつなぐポートライナーは、神戸ポートアイランドへの大学や企業の誘致が進んだことで通勤・通学時間帯の混雑が増した。荷物を抱えた空港利用者には辛い。三宮駅から山陽新幹線の新神戸駅への接続も快適とは言にくい。

提言では、「ものづくりや生活文化など多様な産業と都市機能が密集する便利さがこれからの神戸の強みになる」と定義。起業家やビジネスマンが過ごしやすい街を目指し、自動運転バスの導入などで利便性を高める必要があるとしている。

インバウンドを含めた観光客の受け入れをめぐっては、オリックスの宮内義彦シニア・チェアマンが昨年秋、神戸で講演した際、次のように指摘した。「六甲山からの夜景は1億ドルと宣伝してもいい。(光の帯が)大阪まで広がり、観光資源としての価値が上がっているのに、山の上はさびれている」「六甲山や灘の酒をもっと売り出すべき。姫路城や瀬戸内海沿岸地域との連携で外国人旅行客誘致の基地になれる」

自身が神戸出身であり、3空港を運営する関西エアポートにオリックスが出資している立場から、神戸の活性化に関心を寄せているという。

神戸観光の魅力はこれまで、外国船が出入りする神戸港や旧居留地、北野異人館街に象徴される異国情緒だったが、対象が外国人となると勝手が違う。六甲山頂の人工スキー場や明石海峡大橋などアジアからの観光客が足を運ぶスポットはあるものの、広がりには欠けている。

広域観光の推進が課題となる中、京都や大阪

に対抗するだけでなく、世界遺産の姫路城がある播磨地域や、熊野古道を擁する南紀と連携し、どう存在感を発揮するのか。大阪・関西万博会場の人工島・夢洲は神戸と目と鼻の先の距離となる。神戸市が阪神・淡路大震災後に神戸ポートアイランドで進めた医療機関や関連企業の集積は、万博テーマの「いのち輝く未来社会のデザイン」に通じる。船便を設けて来場客を神戸に招く試みに加え、瀬戸内観光の東の玄関口としての可能性も指摘されている。

以上のようなまちづくりの機運と、8年間開かれていなかった3空港懇談会の再開が重なった。神戸空港の規制緩和への関係者の期待はいや応なく膨らみ、国際化への期待が先行している。

これに対し、懇談会座長の松本正義関西経済連合会会長は神戸を含む各空港の規制の見直しについて、短期、中期、長期に分けて課題を整理する考え方を提示した。短期は生涯スポーツの国際大会「ワールドマスターズゲームズ関西」が開かれる2021年ごろまで、中期は大阪・関西万博がある2025年ごろまで、長期はリニア中央新幹線の大阪延伸(2037年)などが予定される2030年代という。神戸の活性化に関して、「中期的な観点で考えていく必要がある」とも指摘した。

2010年の懇談会では、大阪空港の存廃をめぐって大阪府と兵庫県の知事が対立。当時の下妻博関経連会長(故人)が「じゃんけんで決めて」となだめる一幕もあった。今回、懇談会に参加する自治体と経済団体の間では、大阪・関西万博など相次ぐ国際イベントを好機として航空需要の拡大に努めるため、3空港の有効活用が欠かせないと認識はおおむね一致しているようだ。

それと同時に、「騒音などの環境対策や運航の安全確保が規制緩和の大前提になる」(松本会長)との指摘も当然だろう。関係地域の事情を的確にくみ取り、冷静な議論を続けていくことが重要だ。



DEAを用いた国管理空港の効率性評価



高崎経済大学

小 熊 仁

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1. はじめに

国土交通省成長戦略会議（2009年10月～2010年10月）の提言を受け、現在わが国の空港では航空系事業と非航空系事業の上下一体化とコンセッションを活用した空港運営の民間委託がすすめられている。このような空港運営改革の目的は、空港の個別運営と民間への運営委託による運営の効率化や民間の専門的知識・資金の活用による収益力・集客力の増大を通し、空港の質的向上や空港を取り巻く地域の活性化を促進することにある。しかし、個別空港の実状は複雑であり、上下一体化や民間への運営委託の是非をめぐりいまだ議論を積み重ねている段階にある。

今後、空港運営改革を着実に実行するためには、個別空港の実状と改革の方向性に関わる議論は切り離してとらえるべきであり、個別空港の事情にとられるあまりに改革の目標を見失ってはならない。とくに、改革の経過のなかでコンセッションが実現した空港と実現しなかった空港の間には効率性の面において何らかの相違が生じてくるため、現時点における各空港の効率性を評価することは、空港運営改革の全体的な方向性を検討する際の重要な指針となり得る。

本レポートの目的は、2012～2014年度の国管理空港26空港のパネルデータから、DEA（Data Envelopment Analysis：包絡分析法）に基づき空港別の効率性と効率性の時系列変化について計測し、空港運営改革にかかる政策的含意を導出することにある。

2. DEAの内容と分析データ

DEAとは、DMU（Decision Making Unit：DMU）と呼ばれる意思決定主体（ここでは空港）の効率性について入力・出力の比から相対的に評価する手法である。具体的には、入力と出力の比をDMU別に求め、最も高いパフォーマンスを示したDMUの集団（効率性フロンティアと呼ぶ）をベンチマークとし、効率的フロンティアに属しないDMUの距離をもとに効率性を計測する。DMUの効率値 θ は、 $0 \leq \theta \leq 1$ の範囲であらわされ、効率的フロンティア上に属するDMUは $\theta = 1$ 、効率的フロンティアに属さないその他のDMUは $0 \leq \theta < 1$ の範囲であらわされる。DEAは「規模に対する仮定」と「指向性の仮定」に基づいてモデルが構築されるが、本レポートでは、規模に対する収穫一定を仮定した出力指向型モデルを適用し分析をすすめる。

本レポートで用いるデータは、2011年の時点で既に関西国際空港との経営統合が決定していた大阪国際空港を除く2012～2014年度の国管理空港26空港（国管理空港19空港・共用空港7空港）のパネルデータである。具体的には、空港の上下一体化を仮定し、空港が3種類の入力項目から4種類の出力項目を生産しているという前提を置き、入力項目として滑走路面積、空港ターミナルビル延床面積、航空系事業と非航空系事業の年間営業支出（人件費を含む）の単純合計額、出力項目として年間取扱旅客数、年間取扱貨物量、年間着陸回数、航空系事業と非航空系事業の年間営業収入の

単純合計額を出力項目として選択する（図参照）。

なお、航空系事業の年間営業支出および営業収入に減価償却費や航空機燃料税をはじめとする租税公課から得た収入を含めることは本レポートの目的にそぐわないため、ここではこれらを除外した数字を用いている。また、26空港のうち滑走路や空港ターミナルビルを複数所有する空港については、これら全ての面積を合計した数値を使った。データの作成にあたっては、滑走路面積と空港ターミナルビル延べ床面積は各空港ホームページ、年間営業支出および営業収入は国土交通省ホームページ「空港別収支」、年間取扱旅客数、年間取扱貨物量、年間着陸回数は国土交通省「空港状況管理調書」を参照した。



図 入出力項目の関係

3. 分析結果

表は分析結果を示したものである。単年度別の推計結果において全ての年度で $\theta=1$ となった空港は東京国際空港、福岡空港、那覇空港、鹿児島空港、札幌丘珠空港、小松空港の6空港である。この6空港のうち、東京国際空港、福岡空港、那覇空港の3空港はわが国の国内幹線を担う拠点空港であり、3空港相互間の需要も他の空港を凌駕している。他方、鹿児島空港、札幌丘珠空港、小松空港は地方間や地域内の航空ネットワークを支える空港である。このほか、2012年度に熊本空港、2013年度に松山空港、2014年度に高松空港、松山空港、仙台空港が $\theta=1$ となっている。

次いで、効率値の推移が効率性の変化によるものか、あるいは、技術的な変化によるものなのかを時系列で検討するため、各年度の効率値から Malumquist 指標を導出した。ここで TEC は効率性の変化、TC は技術変化、Malumquist 指標は全体としての効率性の変化を指し、各項目ともに1より大きければ効率性が上昇した、あるいは技術的变化があったと判断され、1未満であれば効率性が低下した、または、技術的後退があったとみなされる。2012～2014年度の Malumquist 指標は平均1.08で、期間内全体として各空港の効率性は上昇基調にあることがわかった。また、TEC・TCの平均は1.03、1.01であり、10%程度の効率性の増大および技術変化が生じていることが明らかになった。

ところで、以上までの分析では空港の規模に応じ効率値に違いがあるのか否かが明確にされていない。さらに、空港の採算性と効率性との関係についても不透明である。このため、本レポートでは26空港を①3カ年平均の収支が黒字の空港と赤字の空港、②3カ年の平均旅客取扱数が150万人以上の空港と150万人以下の空港、③3,000メートル以上滑走路所有空港と3,000メートル以下滑走路所有空港という3つのカテゴリーに区別し、Willcoxonの順位和検定を用い両者の効率値に差があるかどうかを検証した。その結果、①では、黒字空港の効率値が赤字空港と比べて高く、両者間に10%有意の差がみられること、②では、150万人以上空港の方が150万人以下空港よりも効率値が

高く、両者間には5%有意の差があること、③では、両者に大きな差はなく、検定結果も有意な値を示していないことがわかった。

表 推計結果

DMU	2012	2013	2014	TEC			TC			Malumquist		
				2012=>2013	2013=>2014	Average	2012=>2013	2013=>2014	Average	2012=>2013	2013=>2014	Average
東京国際	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.104	1.114	1.109	1.104	1.114	1.109
新千歳	0.912	0.924	0.914	1.013	0.989	1.001	1.043	1.027	1.035	1.057	1.016	1.036
福岡	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.134	1.061	1.097	1.134	1.061	1.097
那覇	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.109	1.044	1.076	1.109	1.044	1.076
稚内	0.298	0.234	0.242	0.961	0.915	0.938	1.041	1.002	1.022	1.000	0.917	0.959
釧路	0.506	0.521	0.535	1.031	1.026	1.028	0.960	0.990	0.975	0.989	1.016	1.003
函館	0.738	0.757	0.835	1.025	1.104	1.064	0.959	1.009	0.984	0.982	1.114	1.048
仙台	0.896	0.894	1.000	0.998	1.119	1.058	0.970	1.035	1.003	0.968	1.158	1.063
新潟	0.692	0.704	0.640	1.017	0.910	0.963	0.948	0.997	0.973	0.965	0.907	0.936
広島	0.909	0.894	0.910	0.984	1.018	1.001	0.920	1.018	0.969	0.905	1.036	0.970
高松	0.858	0.867	1.000	1.010	1.154	1.082	0.974	1.027	1.001	0.984	1.185	1.084
松山	0.955	1.000	1.000	1.047	1.000	1.023	1.016	0.995	1.006	1.064	0.995	1.029
高知	0.845	0.821	0.782	0.972	0.953	0.963	1.037	1.004	1.020	1.008	0.956	0.982
北九州	0.763	0.769	0.703	1.009	0.914	0.961	0.964	1.015	0.990	0.973	0.928	0.950
長崎	0.837	0.839	0.855	1.002	1.020	1.011	0.981	1.013	0.997	0.983	1.033	1.008
熊本	1.000	0.957	0.941	0.957	0.983	0.970	0.964	0.989	0.977	0.923	0.973	0.948
大分	0.778	0.811	0.782	1.041	0.965	1.003	0.975	1.011	0.993	1.015	0.975	0.995
宮崎	0.958	0.916	0.856	0.956	0.934	0.945	1.043	1.012	1.028	0.997	0.945	0.971
鹿児島	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.074	0.997	1.036	1.074	0.997	1.036
札幌丘珠	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.025	1.115	1.070	1.025	1.115	1.070
小松	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.909	1.009	0.959	0.909	1.009	0.959
美保	0.701	0.812	0.958	1.158	1.180	1.169	0.967	1.002	0.985	1.120	1.183	1.152
徳島	0.849	0.835	0.870	0.984	1.042	1.013	0.968	1.027	0.997	0.952	1.069	1.011
百里	0.658	0.654	0.759	0.993	1.162	1.077	0.923	0.997	0.960	0.916	1.158	1.037
三沢	0.459	0.482	0.472	1.050	0.978	1.014	1.012	1.006	1.009	1.062	0.984	1.023
岩国	0.269	0.542	0.481	2.012	0.888	1.450	1.041	1.013	1.027	2.095	0.900	1.497

4. まとめと政策的含意の提示

本レポートでは、2012～2014年度の国管理空港26空港のパネルデータから、DEAに基づいて空港ごとの効率性評価を行い、Malumquist 指標をもとに効率性の時系列変化の詳細を検証した。これらの分析から得られた政策的含意は次の通りである。

第1に、26空港の Malumquist 指標は年平均10%上昇していることが明らかになった。このことは、空港運営改革の過程のなかで各空港が少なからずとも運営面で工夫を凝らし、運営パフォーマンスを向上させていることを意味している。第2に、効率値は空港別に異なり、分析期間内にターミナルの改築や新設により旅客数や発着回数が増えた空港の効率性が上昇している。他方、地方空港を中心として効率値は低迷しており、これらの空港では旅客数や貨物量を増加させるための各種インセンティブ政策が求められる。

第3に、空港の採算性と効率性はある程度連動しており、空港運営の民間委託をすすめ、民間の利潤最大化行動のもとに空港運営を行うことは、空港の運営パフォーマンスの向上に寄与する。第4に、空港の効率性は年間旅客取扱数150万人を境として差がみられるが、言い換えればこの数字は空港が独立採算で効率的に運営するための目安ともとれる。従って、空港運営の民間委託はまずこの基準を満たす空港から行っていけば良いことがわかる。最後に、空港施設の規模は効率値に影響を及ぼさない。これは過去に投じた設備への投資が効率性を引き下げる要因とはなっておらず、むしろ所与の規模でどの程度運営面での効率性を高めるかを重視する必要があるということを示している。

関西国際空港 2018 年度運営概況 (速報値)

<http://www.kansai-airports.co.jp/news/2019/>

○発着回数 189,658 回 (前年同月比 101%)

国際線：143,092 回
(前年同月比 103%)
国内線：46,566 回
(前年同月比 93%)

発着回数について

2018 年度の合計発着回数は前年度比 101% の 189,658 回を記録しております。国際線の発着回数につきましては前年度比 103% の 143,092 回となっております。

○旅客数 29,404,101 人 (前年同月比 102%)

国際線：22,891,412 人
(前年同月比 104%)
国内線：6,512,689 人
(前年同月比 94%)

旅客数について

2018 年度の合計旅客数は前年度比 102% の 29,404,101 人となっております。国際線旅客数は前年度比 104% の 22,891,412 人で、このうち外国人旅客数は前年度比 103% の 15,514,009 人となっております。

○貨物量 811,218t (前年同月比 95%)

国際貨物：797,436t (前年同月比 96%)
積込量：392,021t (前年同月比 99%)
取卸量：405,415t (前年同月比 93%)
国内貨物：13,782t (前年同月比 69%)

貨物量について

2018 年度の国際線の貨物量は前年度比 96% の 797,436t 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4月17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3月分

【貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
近畿圏	1,500,099	93.7	20.8	1,226,630	98.6	18.4	273,469
管内	924,638	90.6	12.8	923,274	98.0	13.8	1,364
大阪港	347,696	86.5	4.8	385,934	107.9	5.8	△ 38,239
関西空港	437,114	93.0	6.1	356,542	99.1	5.3	80,571
全国	7,201,317	97.6	100.0	6,672,816	101.1	100.0	528,501

【空港別貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
関西空港	437,114	93.0	6.1	356,542	99.1	5.3	80,571
成田空港	966,320	96.6	13.4	1,106,918	98.2	16.6	△ 140,598
羽田空港	30,470	93.1	0.4	96,976	112.6	1.5	△ 66,506
中部空港	91,598	100.2	1.3	101,828	115.8	1.5	△ 10,229
福岡空港	23,057	73.6	0.3	40,345	98.0	0.6	△ 17,288
新千歳空港	2,639	91.5	0.0	2,335	147.4	0.0	303

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)	外国人入国 (1日平均)	外国人出国 (1日平均)	外国人出国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (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	10,621,822	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3月	726,520	23,440	674,760	21,770	431,520	13,920	404,430	13,050	2,237,230	72,170
平成31年4月	764,040	25,470	799,860	26,660	246,380	8,210	337,740	11,260	2,148,020	71,600
平成31年累計	2,860,990	23,840	2,845,320	23,710	1,280,060	10,670	1,336,120	11,130	8,322,490	69,350
前年同期	2,708,270	22,570	2,697,080	22,480	1,158,490	9,650	1,145,680	9,550	7,709,520	64,250
対前年同期比	105.6%		105.5%		110.5%		116.6%		108.0%	

※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。

関西国際空港における2019年G/W期間中の 出入(帰)国者数【速報値(概数)】

- 対象期間 2019年4月26日(金)～2019年5月6日(月) 計11日間
- 期間中の出入(帰)国者数(概数)
 - 総数：842,180人(対前年比117%)
 - うち日本人：406,270人(対前年比158%) 外国人：435,910人(対前年比94%)
 - 出国者：435,820人(対前年比119%)
 - うち日本人：203,180人(対前年比163%) 外国人：232,640人(対前年比97%)
 - 入(帰)国者：406,360人(対前年比115%)
 - うち日本人：203,090人(対前年比155%) 外国人：203,270人(対前年比91%)
- 期間中のピーク
 - 出国ピーク 4月27日(土) 46,500人
 - 入(帰)国ピーク 5月6日(月) 45,070人
- 渡航先国(地域)別出国者数(概数)

第1位が中国で116,060人、次いで韓国の100,790人、東南アジアの70,950人、台湾の48,480人、香港・マカオの47,810人の順となっている。

また、対前年比では、中国、東南アジア、北アメリカ、グアム・サイパン、ヨーロッパが大幅に増加した。

出入(帰)国者数

2019年4月26日～5月6日(11日間) (単位：人)									
	出国			入(帰)国			合計		
	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計
26日 金	19,170	24,010	43,180	9,920	20,620	30,540	29,090	44,630	73,720
27日 土	30,930	15,570	46,500	5,660	25,830	31,490	36,590	41,400	77,990
28日 日	29,680	16,500	46,180	5,700	21,170	26,870	35,380	37,670	73,050
29日 月	28,990	16,440	45,430	8,120	19,360	27,480	37,110	35,800	72,910
30日 火	24,150	20,010	44,160	12,910	21,390	34,300	37,060	41,400	78,460
1日 水	19,510	20,690	40,200	17,870	22,700	40,570	37,380	43,390	80,770
2日 木	17,740	19,940	37,680	22,800	17,170	39,970	40,540	37,110	77,650
3日 金	12,390	21,230	33,620	27,670	15,270	42,940	40,060	36,500	76,560
4日 土	7,350	26,340	33,690	27,680	15,400	43,080	35,030	41,740	76,770
5日 日	6,340	26,950	33,290	32,410	11,640	44,050	38,750	38,590	77,340
6日 月	6,930	24,960	31,890	32,350	12,720	45,070	39,280	37,680	76,960
合計	203,180	232,640	435,820	203,090	203,270	406,360	406,270	435,910	842,180
対前年比	163%	97%	119%	155%	91%	115%	158%	94%	117%

(参考) 2018年4月27日～5月7日(11日間)									
	出国			入(帰)国			合計		
	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計
27日 金	12,370	23,810	36,180	8,630	24,540	33,170	21,000	48,350	69,350
28日 土	18,820	19,810	38,630	8,250	27,260	35,510	27,070	47,070	74,140
29日 日	12,620	23,330	35,950	6,600	22,370	28,970	19,220	45,700	64,920
30日 月	10,140	24,980	35,120	12,610	17,270	29,880	22,750	42,250	65,000
1日 火	7,910	28,040	35,950	7,950	19,060	27,010	15,860	47,100	62,960
2日 水	13,740	19,170	32,910	7,880	16,410	24,290	21,620	35,580	57,200
3日 木	20,680	13,890	34,570	10,140	19,830	29,970	30,820	33,720	64,540
4日 金	8,150	17,560	25,710	12,900	20,780	33,680	21,050	38,340	59,390
5日 土	5,180	23,090	28,270	18,960	19,250	38,210	24,140	42,340	66,480
6日 日	6,650	24,130	30,780	25,160	12,890	38,050	31,810	37,020	68,830
7日 月	8,770	22,460	31,230	12,320	22,610	34,930	21,090	45,070	66,160
合計	125,030	240,270	365,300	131,400	222,270	353,670	256,430	462,540	718,970

出国者渡航先国（地域）別一覧表

（単位：人）

	2019年 4月26日～5月6日（11日間）			（参考）2018年 4月27日～5月7日	
	出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比
中 国	116,060	26.6 %	146.6 %	79,170	21.7 %
韓 国	100,790	23.1 %	96.3 %	104,640	28.6 %
東 南 ア ジ ア	70,950	16.3 %	144.9 %	48,980	13.4 %
台 湾	48,480	11.1 %	101.9 %	47,570	13.0 %
香 港・マカオ	47,810	11.0 %	105.8 %	45,190	12.4 %
ヨ ー ロ ッ パ	15,200	3.5 %	122.8 %	12,380	3.4 %
ハ ワ イ	13,440	3.1 %	110.6 %	12,150	3.3 %
北 ア メ リ カ	6,440	1.5 %	158.2 %	4,070	1.1 %
グアム・サイパン	6,340	1.5 %	181.7 %	3,490	1.0 %
そ の 他	5,540	1.3 %	171.0 %	3,240	0.9 %
オセアニア	4,780	1.1 %	108.6 %	4,400	1.2 %
合 計	435,830	100.0 %	119.3 %	365,280	100.0 %

※ 10の単位を四捨五入しているため、表1の出国者数と完全一致しない。

不法就労外国人対策キャンペーン月間

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

近年、国際交流は一層活発となり、多くの国からたくさんの外国人の方々が日本を訪れており、平成30年には我が国に入学した外国人は約3,010万人となっており、対前年比約267万人の大幅な増加となりました。

外国人のほとんどの方々は、適正な手続により入国されていますが、一方で、不法就労を目的として我が国に入国しようとする外国人も後を絶たないばかりか、その入国手段も年々悪質、巧妙化しています。また不法残留外国人数も、当局の施策及び関係機関の御協力により、年々減少していましたが、前年から引き続き5年連続して増加に転じ、本年1月1日現在で、約7万4千人を数える状況にあります。

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

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

関西3空港と国内主要空港の利用状況

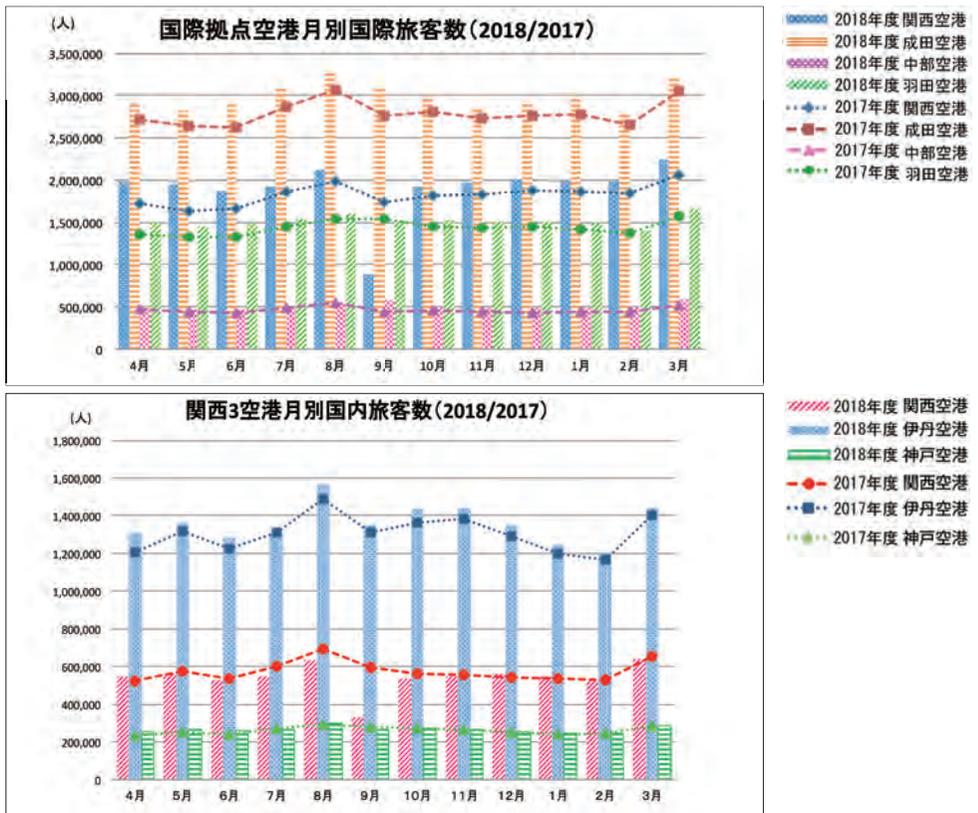
2019年3月実績【速報】

区分	空港名	国際線		国内線		合計	
			前年同月比		前年同月比		前年同月比
発着回数 (回)	関西3空港	13,397	108.8%	18,340	100.2%	31,737	103.7%
	関西	13,397	108.8%	4,106	95.9%	17,503	105.5%
	大阪(伊丹)	0	0.0%	11,741	100.7%	11,741	100.7%
	神戸	0	0.0%	2,493	105.9%	2,493	105.6%
	成田	17,765	103.5%	4,660	102.8%	22,425	103.4%
	中部	3,626	110.4%	5,557	104.8%	9,183	106.9%
旅客数 (人)	関西3空港	2,245,566	108.6%	2,367,822	101.1%	4,613,388	104.6%
	関西	2,245,566	108.6%	638,727	98.1%	2,884,293	106.1%
	大阪(伊丹)	0	-	1,440,222	102.5%	1,440,222	102.5%
	神戸	-	0.0%	288,873	101.2%	288,873	101.2%
	成田	3,228,313	105.8%	699,053	105.0%	3,927,366	105.7%
	東京(羽田)	1,657,674	105.6%	6,173,505	103.3%	7,831,179	103.8%
	中部	589,300	112.6%	592,374	112.5%	1,181,674	112.5%
貨物量 (トン)	関西3空港	68,900	91.4%	11,742	88.7%	80,642	91.0%
	関西	68,900	91.4%	1,275	79.5%	70,175	91.2%
	大阪(伊丹)	0	-	10,467	90.0%	10,467	90.0%
	成田	183,923	89.9%	-	-	183,923	89.9%
	東京(羽田)	51,061	95.5%	63,049	99.7%	114,109	97.8%
	中部	16,340	98.7%	1,501	79.4%	17,841	96.7%

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。

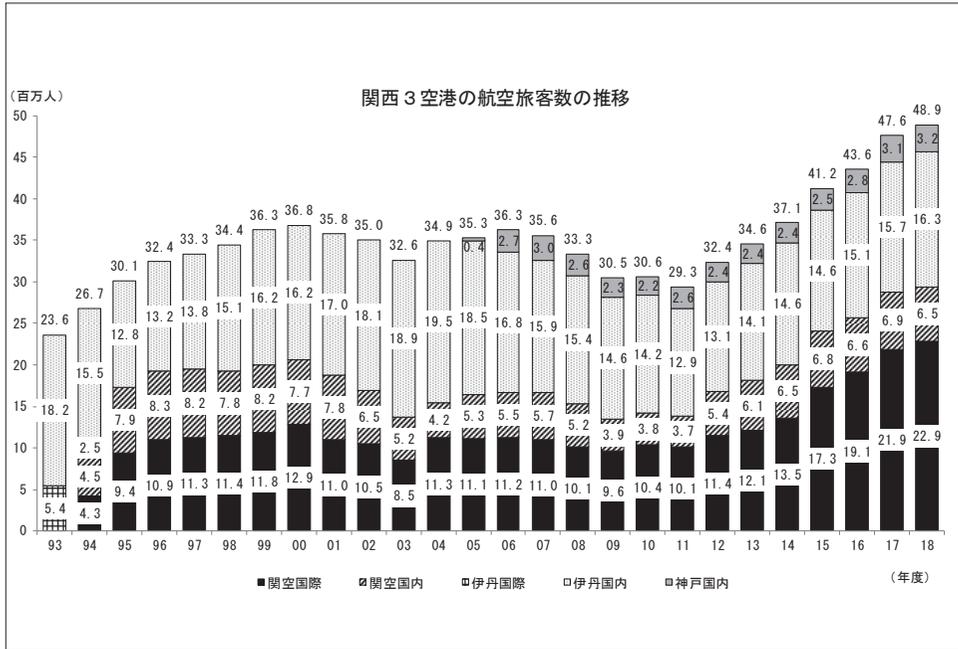
注2. 神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。

注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



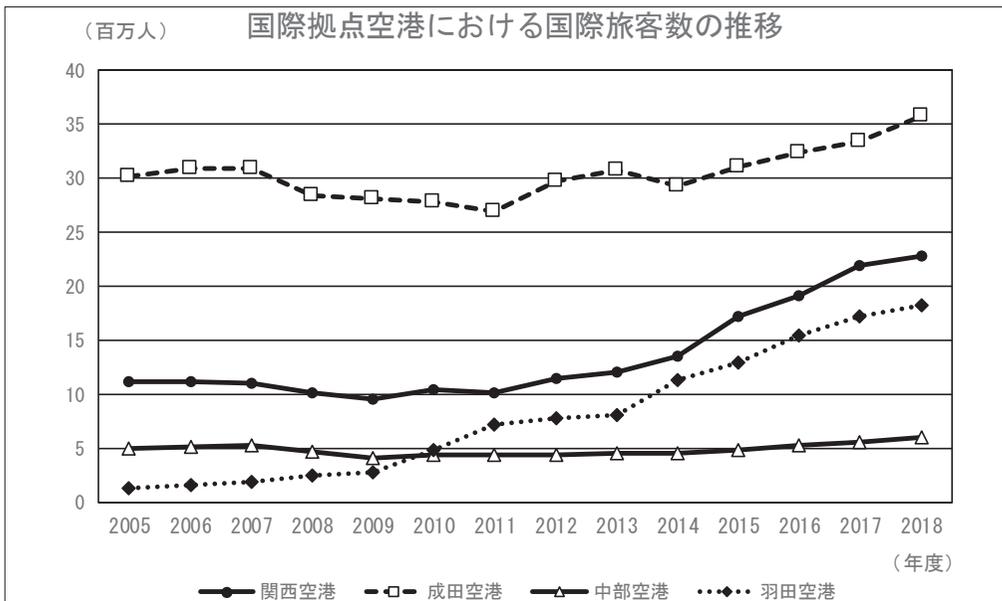
・関西 3 空港における航空旅客数の推移

関空・伊丹・神戸の3空港の2018年度の国際・国内の合計旅客数は、台風による被災で9月は関空が大幅に減少したものの、年間としては4,800万人を突破し、過去最大を更新している。関空は国内旅客数は前年を下回ったが、国際旅客数との合計では前年を上回っている。



・国際拠点空港における国際旅客数の推移

2018年度の関空、成田、中部、羽田の4空港における国際旅客数を前年と比べると、成田が約240万人増と最も増加数が多く、次いで関空が約97万人増だった。成田と羽田をあわせた首都圏空港としては前年より約335万人増えている。



関西空港調査会からのお知らせ

今後の予定

○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）

○第463回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2019年6月10日（月） 16：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／「気象情報活用のススメ」～危機管理からビジネス拡大まで～（仮題）

講 師／藏田 英之 氏（一般財団法人 日本気象協会 関西支社 副支社長）

○第6回航空空港研究会

日 時／2019年5月24日（金） 16：00～17：30

場 所／天満橋OMMビル

テーマ／多発する大規模災害と空港（仮題）

講 師／轟 朝幸 氏（日本大学 理工学部 教授）

コメンテーター／引頭 雄一 氏（関西外国語大学 外国語学部 教授）

○関西空港調査会2019年度セミナー（2018年度調査研究助成事業調査 調査研究成果発表会）

日 時／2019年7月26日（金） 15：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

〔調査研究課題〕

「我が国の主要空港における航空ネットワークとハブ（拠点）性の定量的評価に関する研究

－関西国際空港の活性化に向けた政策提言－」

松本 秀暢 氏（神戸大学大学院 教授）

「環境DNAを活用した関空島周辺の藻場魚類（キジハタ等）の分布調査法の確立」

辻村 浩隆 氏（地方独立行政法人 大阪府立環境農林水産総合研究所 主任研究員）

「商用車プローブデータを用いた関西空港にかかわる貨物車流動特性の解析」

兵藤 哲朗 氏（東京海洋大学 教授）

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

事務局だより

▶ 4月中旬に奈良国立博物館の「国宝の殿堂 藤田美術館展」、ゴールデンウィークに信楽にあるMIHOミュージアムの「大徳寺龍光院 国宝曜変天目と破草鞋^{はそうあし}」を見に行ってきました。

今春、国宝に指定されている「曜変天目」茶碗3碗が各地で公開展示されており、そのうちの2つが奈良博とMIHOで公開展示されているので張り切って出かけました。

▶ 曜変天目とは中国南宋時代に、福建省の建窯で大量に焼かれた黒釉^{けんざん}の碗、建盞のうち、窯内で偶然に美しい光彩が生じたものを指します。現存するものは世界で4点しかなく、そのすべてが日本にあり、3点が国宝、1点が重要文化財に指定されています。

奈良博の藤田美術館展の曜変天目は別部屋に隔離されていて長蛇の列！見るのを諦め、現在、改修工事で閉館中の都島区にある藤田美術館に戻ってきたらゆっくりと見に行こうということになりました（笑）。MIHOで公開展示されている曜変天目も大人気で約40分並ばなければ見ることはできません。そして見るのは1分。せっかく信楽まで来たので私たちちも並びました。並んだ甲斐があり美しい曜変天目を目にする事ができました。

▶ 重要文化財の曜変天目はMIHOミュージアム所蔵で、別室に展示されていました。残り一つの国宝曜変天目は東京の静嘉堂文庫美術館で公開中です。果たして、これは見に行くことができるのでしょうか??? (ふ)

泉佐野市市制施行 70 周年記念

エブノ泉の森ホールで「だんじり」を展示中(泉佐野市)



泉佐野市市制施行70周年を記念して、2019（平成31）年3月28日（木）より、エブノ泉の森ホール（泉佐野市立文化会館）にて、秋の祭礼で市内を勇壮に走りまわる「だんじり」を展示しています。

この「だんじり」は、1950（昭和25）年に新調されたもので、彫師は木下舜次郎と伝わっています。

本市の櫻井西町が1988（昭和63）年に購入し、翌年より曳行を開始しましたが、1999（平成11）年には曳行を休止し保管されていました。

このたび、「だんじり」を展示することで、ホールを訪れる皆様に「だんじり」を直にご覧いただき、形状や彫物の素晴らしさを感じ取っていただければと思います。



■エブノ泉の森ホール

所在地：泉佐野市市場東1丁目295-1 開館時間：午前9時～午後10時
休館日：毎週月曜日（祝・休日の場合はその翌日）

■アクセス

〔電車でお越しの方〕

- ・南海本線「泉佐野駅」から徒歩約20分
- ・JR阪和線「熊取駅」または「日根野駅」から徒歩約25分

〔お車でお越しの方〕

- 阪神高速湾岸線「泉佐野北出口」から約10分
- 関西空港自動車道「泉佐野IC」から約10分 ※地下及び屋外駐車場あり

■問合せ先

- ・泉佐野市文化財保護課又は政策推進課 TEL：072-463-1212（代表）
- ・エブノ泉の森ホール（市立文化会館） TEL：072-469-7101