



# KANSAI 空港レビュー



No.487  
2019.6

## CONTENTS

- 1 | 巻頭言  
スーパーメガリージョンとポストアーバン社会  
小林 潔司
- 2 | 各界の動き
- 11 | 講演抄録  
訪日外国人旅行者の近時動向について  
～台風21号等自然災害による影響を中心に～  
田口 学
- 25 | プレスの目  
関西3空港懇談会 めぐえぬ違和感  
井戸田崇志
- 27 | 航空空港研究レポート  
ヒースロー空港における第3滑走路設置案の選定  
醍醐 昌英
- 30 | データファイル  
・関西国際空港2019年4月運営概況(速報値)  
・大阪税関貿易速報[関西空港] 2019年4月分  
・関西国際空港の出入(帰)国者数  
・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2019年4月

### 【表紙写真】「ルフトハンザドイツ A350-900」

ルフトハンザドイツ航空 LH742 便の A350-900 です。

これまでルフトハンザドイツ航空は開港以来、関空 = フランクフルトを A340 や B747-400 で運航していました。

4月1日からの夏スケジュールではフランクフルトをミュンヘンに変更し、最新機材の A350-900 で運航です。

3月31日まで運航したフランクフルト便 LH741 の B747-400 は、関空最後のデイリー運航する旅客ジャンボ機となりました。

撮影：柴崎 庄司

## スーパーメガリージョンと ポストアーバン社会



京都大学特任教授 **小林 潔司**

リニア中央新幹線の着工がスタートし、やがて国際的メガ都市が、リニア新幹線により1時間程度で連結される。環状線で大阪を一周する時間で、東京と大阪の移動が可能になる。過去1世紀にわたる経済発展により、交通費用が所得に占める相対的割合は継続的に減少してきた。このトレンドが継続すれば、リニア中央新幹線による都市圏間移動の経済的負担感は次第に減少する。都市間の移動時間の短縮により、それまで1つの都市内で閉じていた買い物・レクリエーション活動行動が、都市の境界を越えて広がっていく。いわゆる、スーパーメガリージョンの誕生である。メガ都市からアジアの各都市に、数時間以内で到達できる。このようなメガ・コリドーの形成が日本社会に計り知れない影響をもたらす。

都市圏の交通時間の短縮と比較して、都市内のアクセシビリティの改善の速度は大きくない。しかし、さまざまな都市インフラの継続的な蓄積により、都市内アクセシビリティが改善している。1つ1つのプロジェクトの効果が小規模で限定的であっても、このような局所的改善が結果的に都市内アクセシビリティの改善につながっていく。都市のコンパクト化の効果をあなどってはいけない。都市内アクセシビリティの高い都市圏が、グローバル経済の中で国際競争力を持つようになる。

ハンス・ヴェストルントは、このような都市のコリドー化の進展と、それを構成する都市圏のコンパクト化が進展する現象を「ポストアーバン社会」と呼んだ。さらに、世界都市のコリドー化と都市のコ

ンパクト化が世界中で同時に進行していることを指摘した。先進都市圏のポストアーバン化が、文化や経済、宗教が異なる世界の多くの先進地域において同時代的に進展している。そのことは、現代社会の変革をもたす大きな力が、世界的なスケールで同時代的に作用しているからに他ならない。

1つの思考実験として、IT技術が極端に発達しE-コマース、E-バンキング、E-製造業、テレコミュニケーションが、あまねく行きわたったような社会を考えよう。伝統的な新都市経済学が想定したように、都市を人間が仕事・消費が行うための場と考えれば、IT技術が高度に発達した社会では、都市の存在意義は消滅してしまう。もちろん、物流・配達の効率性のためには人は集積した方がいい。しかし、物流の効率化を求めて、家計が集積するとは考えにくい。

それでも都市が存在するとすればなぜか？人間の活動の中で、アウトソーシングできない活動、学習とレジャー活動を行うためには、都市空間が必ず必要となる。都市は人間のフェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションを行う場である。お稽古事、豊かな環境での食事や気の置けない友人との語り。それは、人間にとって本源的な活動である。もちろん、都市空間において買い物や、労働通勤といった活動の重要性が消滅することはない。しかし、将来のポストアーバン社会においては、次第にその相対的重要度は低下していくように思える。スーパーメガリージョンは、新しいポストアーバン社会の到来であるように思える。

# 各界の動き

## 関西3空港

### ●3空港懇、運用1時間延長合意、国際化は先送り

関西、大阪、神戸の関西3空港の役割分担などを議論する関西3空港懇談会（座長・松本正義関西経済連合会会長）が5月11日、大阪市内で開かれ、神戸空港の運用時間を午後10時までから午後11時まで延長し、発着便数を1日60回から80回へ20回増やすことで合意した。2006年に開港した神戸空港で初の規制緩和となる。国際線就航を2025年大阪・関西万博までの取り組みに位置づけ、先送りした。

このほか、関空の年間発着の上限を23万回と想定する環境影響調査を検証し、拡張の可能性を検討するとした。伊丹については、騒音低減などの課題の解決を前提に「国際便の就航可能性を含めたあり方を状況に応じて議論する」と記した。神戸の役割については「関西全体で一つの空港システムを構築するため、需要に応じて関西、伊丹を補完する機能を求める」とした。3空港懇は年1回程度開催し、訪日外国人のさらなる増加など、状況変化に応じて議論することを確認した。



## クリック!

懇談会では、座長を務める松本関経連会長が2021年ごろまでの「短期」、大阪・関西万博がある2025年ごろまでの「中期」、めどを示さない「長期」に分けて取り組みを整理した素案を示し、自治体首長らが合意した。地元の要望の強かった国際線乗り入れについては「国際空港としては、ちょっと貧弱すぎる。連絡橋も狭いし、アクセスも問題」（松本会長）とし、兵庫県・神戸市など地元の積極的な対応を求めた。

## 関西国際空港

### ●4月の総貨物取扱量、4か月連続減少

大阪税関が5月10日発表した、関西空港の4月の貨物取扱量（速報）によると、総取扱量は6万4,502tで前年同月に比べて10.5%減少した。4か月連続のマイナス。積込量は3万350t（12.8%減）で4か月連続のマイナス、取卸量は3万4,152t（8.3%減）で8か月連続のマイナスとなった。

### ●GWの出入国者数過去最多

大阪出入国在留管理局は5月13日、10連休を含む4月26日～5月6日の関西空港の出入国者数は計84万2,180人（速報値）で、前年同期比17%増だったと発表した。1日平均は7万6,560人。1994年の開港以来、いずれも過去最多を更新した。日本人は40万6,270人で、前年同期比58%増と大きな伸びを見せた。

### ●ネパール航空、カトマンズ線を12年ぶりに再開

関西エアポートは5月16日、ネパール国営のネパール航空が、カトマンズ～関西線を7月4日に週3往復で再開すると発表した。関西空港への就航は2007年以来12年ぶり、日本とネパールを結ぶ唯一の直行便となる。機材はエアバス A330-200 型機（274 席）を使う。

### ●西日本最大級の旅の博覧会

関西エアポートが主催する西日本最大級の旅行博覧会、関西旅博 2019 が5月18、19の両日、関西空港で開かれた。第15回目の今回は、新規出展8団体を含む航空会社や旅行会社、政府観光局などの149団体が出展。世界各地の文化や風習を体感できるステージイベントや海外旅行セミナーなどが行われた。

### ●3空港一体でキャッシュレス化

関西エアポートは5月20日、We chat Pay、銀聯QR、銀聯クイックパス、JCB コンタクトレスの新規ペイメントサービスを関西・大阪・神戸の3空港に順次導入すると発表した。今回の新規導入により3空港の決済オプションは20種類に広がる。

### ●4月の輸出6.9%減少、5か月連続マイナス

大阪税関が5月22日発表した関西空港の4月の貿易概況（速報）によると、輸出額は、科学光学機器、遊戯用具が減り、4,151億円で前年同月比6.9%減少し、5か月連続のマイナスとなった。輸入額は、医薬品、航空機類が増え、3,202億円で1.6%増加し、5か月ぶりのプラス。

### ●ターキッシュ、イスタンブール線再開へ

関西エアポートは5月24日、ターキッシュエアラインズが関西～イスタンブール線を2020年4月14日に運航を再開し、週5便運航すると発表した。トルコへの直行便は3年ぶり。機材はボーイング787-9型機（300席）。

### ●新関西国際空港社長に千代氏

政府は5月24日、新関西国際空港会社の社長に国土交通省出身の千代幹也氏（66）が就任する人事を閣議了解した。6月26日付。千代氏は1976年運輸省に入り、内閣官房内閣審議官を経て2010年同内閣広報官。2015年6月からJR西日本監査役。兵庫県出身。

### ●4月の外国人旅客数が最高

関西エアポートが5月24日発表した4月の関西空港の運営概況（速報値）によると、国際線を利用した外国人旅客数は前年同月比4%増の156万人と、単月として過去最高を更新した。これまでの最高は昨年4月の150万人。中国やマレーシア、タイなどアジアからの訪日外国人客が引き続き増加した。日本人を含めた国際線の旅客数は9%増の216万人、国際線と国内線を合わせた総旅客数は8%増の273万人と、いずれも4月として過去最高だった。改元に伴う10連休で日本人の利用も活発だった。

国際貨物量は10%減の6万4,502tで、4か月連続で前年を下回った。

### ●上海吉祥航空が長沙線開設

上海吉祥航空は5月28日、7月1日から、長沙～関西線の運航を開始すると発表した。夏ダイヤでの同社の関西路線は4路線となる。1日1往復をエアバスA321型機（189席）で運航する。

### ●ムノント副社長が退任、後任にリュロ氏

関西エアポートは5月30日、エマヌエル・ムノント副社長（51）が6月30日に退任すると発表した。後任にはブノア・リュロ専務執行役員（41）が就く。ムノント氏は関西エアにオリックスと共同出資する仏空港運営大手ヴァンシ・エアポート出身。関西エアが発足した2015年12月に就任した。退任は関西エアでの任期満了とヴァンシの人事上の都合という。リュロ氏は、仏民間航空総局の航空管制部交通研究室長や、三菱重工の欧州企業事業開発担当を経て、2016年1月に現職に就任。ムノント氏の代表権はリュロ氏が引き継ぎ、「Co-CEO」の肩書き

も継承する。

社外取締役・監査等委員の山本正明氏と香川次朗氏も6月30日付で退任。SMBC日興証券で社外監査役を務める公認会計士の佐藤真良氏と、関西電力の彌園豊一副社長が、両氏の後任として就任する。

### ●護岸かさ上げ、最大2.7m

関西エアポートは5月31日、2018年9月の台風21号による浸水被害を踏まえた災害対策のうち、ハード面での具体的な計画を発表した。1期島の護岸を1.5～2.7m、滑走路を16～42cm、それぞれかさ上げする。ターミナルの地下にある電気設備の地上化なども含め、総事業費約541億円の災害対策を2022年度末までに完了させる。

---

## 空港

---

### ＝ 大阪空港 ＝

#### ●G20備え訓練

大阪市で開かれる20か国・地域(G20)首脳会議に向け、大阪空港を運営する関西エアポートや大阪府警、兵庫県警などは5月13日、約60人が参加して同空港への侵入者を想定した訓練を行った。駐機場や滑走路などがある制限区域内で訓練を行うのは同空港では初めて。各機関の連携を再確認した。

#### ●4月の旅客、前年並み

関西エアポートが5月24日発表した4月の大阪空港の旅客数は前年同月並みの130万人だった。

#### ●活性協が総会、規制緩和の要望継続

大阪空港の周辺自治体にある商工会議所や青年会議所などで行く大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会の総会が5月24日、豊中市で開かれ、大阪空港の規制緩和を引き続き求める方針などを盛り込んだ事業計画を承認した。

#### ●利用促進協がセミナー

兵庫県と伊丹市で構成する大阪国際空港利用促進協議会は5月31日、関西3空港の最大活用について考えるセミナー「関西3空港の最大活用に向けた幕開け」を伊丹市内で開催した。関西外国語大学の引頭雄一教授による「関西3空港の最大活用に向けて」、成田国際空港会社、長田太副社長による「成田空港における機能強化の取り組み」と題した講演が行われた。

### ＝ 神戸空港 ＝

#### ●神商会頭「国際定期便、万博までに」

神戸商工会議所の家次恒会頭(シスメックス会長兼社長)は5月7日の記者会見で、2025年大阪・関西万博までに神戸空港で国際定期便を運航させるべきだとの考えを示した。

#### ●スカイマーク会長、国際線に意欲

佐山展生スカイマーク会長は5月13日、神戸空港で報道陣の取材に応じ、同空港の規制緩和が実現すれば国際線を就航させたい意向を示した。「3月に成田～サイパン線のチャーター便を運航したが、サイパン以外のアジア便も神戸空港から早期に発着することは可能だ」と述べた。

#### ●関西エアポート社長「発着枠拡大を前倒し、年内目指す」

山谷佳之関西エアポート社長は5月17日、朝日新聞の取材に対し、神戸空港の発着枠拡大と運用時間延長について、3空港懇談会で合意した2021年ごろまでとの実施時期を前倒しする方針を示し「年内をめどに実現に向けた準備を進めていきたい」と語った。

#### ●兵庫県知事、空港整備の資金拠出に前向きな考え

井戸敏三兵庫県知事は5月20日の定例記者会見で、神戸空港の規制緩和を巡り課題となっているCIQ（税関・出入国管理・検疫）の整備などについて「積極的に対応していかないとけないと思う」と県の資金拠出に前向きな考えを示した。

#### ●4月の旅客数、過去最高

関西エアポートが5月24日発表した神戸空港の4月の旅客数は25万3,658人と、前年同月比0.3%増で、4月としては過去最多を更新。搭乗率も76.1%と、同月で過去最高だった。

### ＝ 成田国際空港 ＝

#### ●10連休、日本人出入国が大幅増加

東京出入国在留管理局は5月13日、10連休を含む4月26日から5月6日まで11日間に、成田空港は前年同期比13.9%増の109万人、羽田空港は6%増の55万2,790人が出入国したと発表した。両空港とも日本人が大幅に増え、外国人は減った。

#### ●3月期の営業利益20%増 民営化以降最高

成田国際空港会社が5月14日発表した2019年3月期の連結決算は、営業利益が前期比20%増の558億円となり、2004年の民営化以降で最高となった。韓国や台湾を中心にアジア方面の新規就航や増便により空港使用料収入が伸びたほか、空港内の店舗の小売事業も好調だった。営業収益も8%増の2,497億円で、民営化以降の最高を更新した。

#### ●成田空港社長に田村前観光庁長官

政府は5月24日、成田国際空港会社の社長に前観光庁長官の田村明比古氏（63）が就任する人事を閣議了解した。6月25日付。田村氏は航空局長を経て2015年観光庁長官。2019年1月から三井住友銀行顧問。東京都出身。

#### ●自律走行する監視ロボットが巡回

セコムと成田国際空港会社は5月29日、6月から同空港内で導入を始める自律走行型巡回監視ロボット「セコムロボットX2」のデモンストレーションを公開した。従来の警備員による巡回監視業務に加え、ロボットが巡回ルートを自律走行し、搭載したカメラで画像監視する。

#### ●顔パスによる搭乗手続きを公開

NECと成田国際空港会社は5月31日、NECの顔認証技術を活用して顔パスで搭乗手続きが行えるシステム「OneID」を公開した。2020年春から導入される予定で、搭乗手続きの時間短縮や職員の省人化を図る。空港での顔認証による搭乗手続きの本格導入は日本で初めて。

### ＝ 羽田空港 ＝

#### ●システムトラブルで日航19便に遅れ

5月1日早朝、羽田空港で、乗客が預けた手荷物を航空機に積み込むシステムにトラブルが発生、日本航空の国内線の出発17便と到着2便に最大で約1時間の遅れが出たが、午前9時20分ごろにシステムは復旧した。係員がシステムへの入力内容を間違えたのが原因。

#### ●日本空港ビルデング、増収増益

羽田空港のターミナルビルを運営する日本空港ビルデングが5月10日に発表した2019年3月期決算によると、物販販売業の営業収益は1,729億9,600万円（前年比16.4%増）、営業利益157億6,000万円（39.2%増）となった。

#### ●米運輸省、増枠分で路線決定

米運輸省は5月16日、2020年夏ダイヤで予定している羽田空港の昼間帯増便枠について、4社に12枠を暫定的に割り当てたと発表した。最も多いのがデルタ航空の5枠で、シアトルとデトロイト、アトランタ、ポートランドを1日1往復ずつ、ホノルルを2往復の計5路線6往復を申請。ユナイテッド航空はニューアークとシカゴ、ワシントンDC、ロサンゼルス4路線4

往復、アメリカン航空は、ダラス・フォートワースとロサンゼルスとの2路線2往復、ハワイアン航空はホノルル線1往復がそれぞれ割り当てられた。

#### ●JR東がアクセス線の環境影響評価手続きに着手

JR東日本は5月20日、東京都心と羽田空港を結ぶ新路線、羽田空港アクセス線に関し、環境影響評価（アセスメント）の手続きに着手したと発表した。アクセス線3ルートのうち、東京駅方面とつなぐ東山手ルートが対象。羽田空港直近のトンネル部分と合わせ約12.4kmで調査に当たる。

### ＝ 中部国際空港 ＝

#### ●純利益が2期連続最高 免税店が好調

中部国際空港会社が5月16日発表した2019年3月期の連結決算は、純利益が前期比18%増の64億円だった。2期連続で最高益を更新した。航空旅客数が過去最高を記録したほか、訪日外国人の消費も活発だった。売上高は9%増の642億円だった。

### ＝ その他空港 ＝

#### ●南紀白浜 観光活性化で協定

南紀白浜空港を運営する南紀白浜エアポートとJR西日本、明光バスの3社は5月20日、包括連携協定を結んだ。航空機や鉄道、路線バスといった旅行者に最適なルートを案内するなどして、白浜周辺の観光活性化を狙う。

#### ●熊本空港民営化 国と運営会社が契約

国土交通省は5月31日、熊本空港の民営化に関する入札で優先交渉権者に選んだ企業グループが設立した特別目的会社（SPC）、熊本国際空港会社と同空港の運営に関する実施契約を締結したと発表した。三井不動産を代表企業とし、九州産業交通ホールディングス、九州電力、テレビ熊本、九州産交運輸、再春館製菓所の地元企業5社を含む計11社のグループ。同社が国に支払う運営権の対価は103億円。

---

## 航空

---

#### ●ロシア旅客機炎上で41人死亡

モスクワ北西部のシェレメチエボ空港で5月5日午後6時半ごろ、ムルマンスクに向かって離陸したエアフロート・ロシア航空のスホイ・スーパージェット100型機（乗員乗客78人）が引き返して緊急着陸し、炎上した。ロシア連邦捜査委員会は6日未明、41人が死亡したと発表した。

#### ●GW旅客数、国内線14.1%増

国内の航空11社は5月7日、ゴールデン・ウィーク（4月26日～5月6日）の利用実績を発表した。10連休となったことにより、国内線が14.1%増の399万6,552人と大幅に増加、国際線も3.1%増の76万8,660人となった。

#### ●日航でシステムトラブル

5月8日午前6時50分ごろ、羽田や大阪など全国の空港で、日本航空のチェックインや搭乗手続きをする旅客システムに不具合が生じた。同日午前10時ごろまでに、完全に復旧したが、30便が欠航し、約2,390人に影響した。

#### ●4月の航空貨物輸出20%減、米中貿易摩擦響く

航空貨物運送協会が5月21日まとめた4月の輸出货量（混載貨物ベース）は8万5,386tと前年同月比20%減った。前年割れは5か月連続。3月の22%減に続く大幅マイナスとなった。中国向けは1万5,558tと25%減った。昨秋からスマートフォン（スマホ）部品など電子部品の

荷動きが鈍った。

#### ●全日空、ハワイへ空飛ぶウミガメ

全日本空輸は5月24日、成田～ホノルル線に世界最大の旅客機エアバス A380 型機(520 席)を就航させた。機体はハワイの空をイメージする青色の特別塗装をし、現地で神聖な生き物とされるウミガメの親子が描かれた。

#### ●日航とマレーシア航空が共同事業で覚書

日本航空とマレーシア航空は5月27日、乗客の利便性とサービス向上を目的とした共同事業実施に向けた覚書を締結したと発表した。両社は2012年からコードシェア提携を開始しており、提携関係をダイヤ調整や営業面にも広げる。

#### ●世界の4月の航空貨物4.7減、米中摩擦が影響

国際航空運送協会(IATA)は5月29日、4月の航空貨物需要は前年同月比で4.7%減ったと発表した。米中貿易戦争や英国の欧州連合(EU)離脱を巡る混乱で、特にアジア太平洋と欧州の落ち込みが目立った。地域別では、最大市場のアジア太平洋が7.4%減と最も大きく、6か月連続のマイナスを記録した。

#### ●MRJの名称変更、スペースジェットに

三菱航空機が開発中の国産初のジェット旅客機MRJ(三菱リージョナルジェット)の名称を、「スペースジェット」に変更することが5月29日、分かった。度重なる開発の遅れでマイナスの印象があった名称から「三菱」を外し、イメージを刷新する狙いがありそうだ。

---

## 関西

#### ●堺東駅周辺のまちづくり、市が構想案

堺市が、南海高野線堺東駅周辺のまちづくり構想(堺東フェニックス計画)案をまとめた。高野線が高架化される2040年ごろまでに、より多くの人が集まり、歩きやすい街をめざす。4月15日から5月15日まで市民の意見を募った。

#### ●GW期間中の利用者、JR西は27%増、関西私鉄は4%増

JR西日本が5月7日発表したゴールデン・ウィーク期間の利用者は364万8,000人と前年同期に比べ27%増えた。山陽新幹線が29%増と全体をけん引し、北陸新幹線は26%増、在来線は23%増だった。関西鉄道協会がまとめた大手5社の定期券の利用を除いた利用人数は計2,701万9,000人と4%増えた。

#### ●北大阪急行延伸、3年延期

北大阪急行電鉄は5月7日、千里中央駅から箕面市までの延伸工事について、開業目標を2020年度から23年度に延期すると発表した。設計と工程の見直しのためとしている。

#### ●関西経連、万博で正副会長に寄付額提示、住友電工は20億円

関西経済連合会は2025年大阪・関西万博の資金集めを巡り、正副会長を出している企業に寄付要請額を提示することが5月9日分かった。松本正義会長が会長を務める住友電気工業には20億円程度、関西電力など副会長企業には5億～15億円を依頼する方向だ。

#### ●百舌鳥・古市古墳群、世界遺産登録を勧告

世界文化遺産への登録を目指す百舌鳥・古市古墳群について文化庁は5月14日、国連教育科学文化機関(ユネスコ)の諮問機関が登録すべきだと勧告したと発表した。仁徳天皇陵古墳(大山古墳、堺市)など日本政府が推薦していた49基の古墳すべてが対象。

#### ●大阪でのIRで米MGM、オリックスと事業計画共同提出へ

大阪でのカジノを含む統合型リゾート(IR)への参入を目指す米IR大手、MGMリゾート・

インターナショナルの日本法人のエド・パワーズ最高経営責任者（CEO）は5月13日、オリックスと共同で、大阪府・市に事業プランを提出する方針を明らかにした。コンセプトの応募を事業者が表明したのは初めて。

#### ●和歌山県、IR誘致で有識者会議設置

仁坂吉伸和歌山県知事は5月14日、定例記者会見で、IRの誘致を目指し、大学教授らでつくる有識者会議を設置したと発表した。今後、IRの実施方針作成などにあたり、専門家の意見を参考にする。

#### ●仏バリエール、和歌山市に事務所開設

フランスを中心にホテルなどを運営する仏バリエールグループは5月14日、和歌山県が誘致をめざしているIRに参入するため、和歌山市に事務所を開設したと発表した。同社のジョナタン・ストロックカジノ開発ディレクターは「高野山や熊野古道などの観光資源を利用したリゾートづくりを心がけたい」と話した。

#### ●関西経済同友会、伊藤忠・深野氏を代表幹事に選出

関西経済同友会は5月14日、大阪市内で通常総会を開き、伊藤忠商事の深野弘行専務理事を代表幹事に選出した。深野氏は総会後の記者会見で「大阪・関西は大きなチャンスを迎えており、次の発展にどうつなげるかを問われている」と強調。社会的課題の解決策提示やイノベーションの活性化などに重点的に取り組む考えを示した。

#### ●近鉄、3大プロジェクトに重点

近畿日本鉄道は5月14日、新「近鉄グループ経営計画」を公表した。グループの15年後（2033年度）の目指す姿を定めた長期目標と、最初の5か年（2019～2023年度）の事業を定めた中期計画を取りまとめた。万博・IR関連事業、上本町ターミナル事業、伊勢志摩地域の活性化事業を新3大プロジェクトとして重点戦略に位置づけた。万博・IR関連事業ではけいはんな線と大阪メトロ中央線を使って、近鉄線と夢洲を直通列車で結ぶアクセス網の整備を目標に掲げ、複数の集電方式を備える車両を開発する。5か年計画では800億円を投じインバウンド需要の取り込みを図る。

#### ●日本国際博覧会協会、事務総長に石毛氏選任

2025年大阪・関西万博の運営組織、日本国際博覧会協会は5月15日、東京都内で総会を開き、事務局トップの事務総長に日本貿易振興機構（JETRO）の前理事長、石毛博行氏を選任した。

#### ●関西私鉄の3月期、3社が増収

関西の私鉄大手4社の2019年3月期連結決算が5月15日、出そろった。主力の鉄道事業の収入は伸び悩んでいるが、不動産や流通などの部門の売上が伸び、南海電気鉄道を除く3社が増収となった。

#### ●4月の京阪神百貨店の免税品売上高、過去最高

日本銀行大阪支店が5月21日発表した4月の京阪神の主要百貨店での免税品売上高は、前年同月比10.5%増の135億円だった。3月に続いて2か月連続で過去最高を更新した。日本百貨店協会が同日発表した4月の大阪地区の百貨店売上高も、2.0%増の681億円となり、3か月連続で前年同月の実績を上回った。

#### ●京都市、五条通沿道で高さ規制緩和

京都市は5月21日の市議会まちづくり委員会で、五条通沿道のうちJR丹波口駅から西側の西大路通までについて、一定の条件を満たした建物に対し、現在の上限20mの高さ規制を31mまで緩和する案を示した。これまでは景観のために規制を重ねてきたが、オフィスビルなどの建設を促そうと規制緩和に踏み込んだ。

### ●大商などが北陸新幹線の早期全線開業へ協議会

大阪商工会議所は5月24日、大阪府・市や関西経済連合会などと共同で、北陸新幹線が早期に新大阪駅まで全線開業するよう求める協議会を設立すると発表した。6月に決起大会を開き、国土交通省など関係機関に実現を呼び掛ける。

### ●京都市、観光の課題検証へプロジェクトチーム

京都市は5月27日、交通機関の混雑や違法民泊など観光の課題を洗い出し、地域の特性に応じた観光政策を模索するプロジェクトチームを発足させた。インバウンドの急増で市民生活に影響がでる一方で、大原や高雄など市の郊外では観光業による経済効果は限定的。これまでの施策を改めて検証し、今後の対策につなげる。

### ●関経連、万博特別委員会を設置

関西経済連合会は5月27日、大阪市内で定時総会と理事会を開き、松本正義会長（住友電気工業会長）の続投を決めた。任期2年で2期目となる。合わせて、2025年大阪・関西万博に向けた特別委員会の新設も決定した。副会長はアートコーポレーションの寺田千代乃社長が退任したが、ほか13人は留任した。

### ●星野リゾートの新今宮のホテル「OMO7」

星野リゾート（軽井沢町）は5月28日、JR新今宮駅前に、2022年4月の開業を予定するホテルの名称を「星野リゾート OMO（おも）7 大阪新今宮」に決めたと発表した。宿泊料金は1室1万～3万円に抑え、都市部でビジネスホテルを利用する国内外の観光客の需要を取り込む。14階建てで、レストランやカフェ、温浴施設を備える。客室は436室。

### ●大阪メトロ最終利益340億円、民営化後初の決算

大阪メトロが5月30日発表した2019年3月期の連結決算は純利益が340億円と、民営ベースに組み替えた前の期実績に比べ52%増えた。主力の鉄道事業が伸び、人件費や動力費の圧縮も寄与した。営業収益は1,862億円と同2%増えた。

### ●大阪・淀屋橋にツインビル建設へ

大阪市のメインストリート・御堂筋の淀屋橋駅周辺に、オフィスや商業施設などを備えた高さ130m超の高層複合ビル2棟が建設されることになり、5月30日、大阪市が都市計画案を公表した。ツインビルが建設されるのは、御堂筋と土佐堀川が交差するエリアの南側の東西の角地。東側（面積3,900㎡）では京阪電気鉄道と日本土地建物が高さ150m、西側（同7,200㎡）は大和ハウス工業や住友商事、住友生命保険など11者が高さ135mのビルをそれぞれ共同開発する。完成は2024～2025年を見込む。

### ●関西の経済成長率、2019年度0.7%に下方修正

アジア太平洋研究所は5月30日、2019年度の関西の実質経済成長率の予測を0.7%と発表した。2月の前回予測から0.1ポイント引き下げた。米中貿易摩擦の影響でスマートフォン（スマホ）などに使う電子部品の中国向け輸出が大幅に減少しているため。

### ●大阪のホテル稼働率、4月は91.7%

日本経済新聞社が5月31日まとめた大阪市内にある主要13ホテルの4月の平均客室稼働率は91.7%だった。前年同月比3.4ポイント低下し、前年実績を11か月連続で下回った。もっとも訪日客の増加で需要は底堅く、10のホテルで満室の目安となる90%を超えた。

## 国

### ●新ふるさと納税、泉佐野など4市町除外

総務省は5月14日、6月から始まるふるさと納税の新制度について、泉佐野市、高野町、静

岡山小山町、佐賀県みやき町の4市町と東京都を除く全1,783団体を指定したと発表した。4市町は、2018年11月以降も豪華な返礼品を贈るなど不適切な方法で多額の寄付を集めたとして、指定から外れた。

●1～4月の訪日客1,000万人突破 過去最速ペース

日本政府観光局（JNTO）は5月21日、1～4月の訪日外国人客数が前年同期と比べて4.4%増の1,098万500人だったと発表した。1,000万人に到達したのは4月19日で昨年よりも6日早く、過去最速だった。4月の訪日客数は292万6,700人で、前年同月と比べて0.9%増にとどまった。中国が6.3%増の72万6,100人と比較的堅調だったが、韓国は11.3%減の56万6,600人だった。大型連休が重なって日本人の旅行者が増加し、宿泊料金などの高騰につながり、旅行費用の増加が客足に響いた。

●北陸新幹線想定区域、京都市中心部回避も

北陸新幹線で未着工の敦賀～新大阪間について、建設主体となる独立行政法人、鉄道・運輸機構は5月31日、具体的なルート of 想定区域を公表した。線路が通る場所と駅の位置を、幅・直径が4～12kmの帯と円で示した。文化財や地下水への影響を考慮し、京都市中心部や伏見の酒造エリアはルートから外せるようにした。

●観光庁に国際観光部を新設、IRを担当

政府は7月1日付で観光庁の国際観光課を昇格させ国際観光部を新設すると発表した。訪日外国人の増加へ対応するための組織強化の一環で、IRの認定なども担当する。

# 訪日外国人旅行者の 近時動向について

～台風21号等自然災害による影響を中心に～

株式会社日本政策投資銀行  
関西支店企画調査課 課長

田口 学氏



●と き 2019年2月12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

本日は、昨年様々な災害が発生したことを踏まえ、当行において、訪日外国人旅行者が各種災害に対してどのような意識を持たれたのかについて調査した結果をメインに、訪日外国人旅行者の近時動向についてお話ししたいと思います。

私ども日本政策投資銀行は、政府100%出資の株式会社であり、日本経済また地域経済に、金融とナレッジの両面で貢献することを目的としております。

全国10カ所に支店・事務所を有しており、関西支店では淀屋橋に支店を設け、関西地域の2府4県をカバーしています。

当行では、「持続可能な経済社会の実現」への貢献を大きなテーマとして、「産業の創造・転換と成長」「インフラ再構築・強化」及び「地域の自立・活性化」に向けた取組を行っています。

その手法として、「リスクマネーの供給」など投融资業務に加え私の所属する関西支店企画調査課では「ナレッジの提供と応用」として、金融機関としての視点を持ちつつ、プロジェクトにナレッジ面で貢献できるよう活動しております。

## ■関西の概況、特徴

まずはじめに、関連する前提情報として近時関西地域の状況などについて少しお話をさせてい

ただきます。

こちらは関西の概況をまとめたものです。

関西地域の経済規模は全国比で16%程度と言え、図表左側をご覧くださいと、人口や県内総生産はじめ、就業者数や製造品出荷額、小売業年間商品販売額も同規模となっております。

一方で面積や農業産出額は平均よりも小さくなっており、人口密度が高く、産業としては農業よりも工業等が中心といった特徴が見られます。

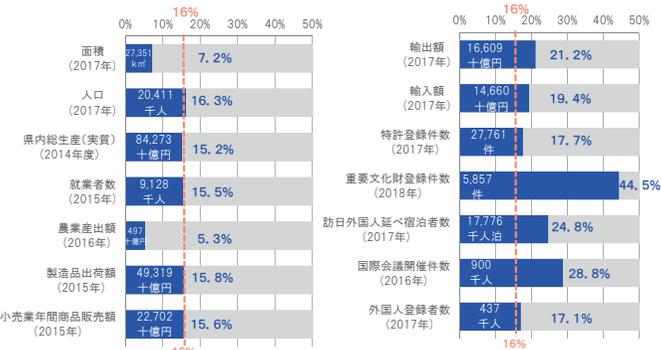
また、昨今の関西経済は比較的好調だといわれていますが、図表右側一番上の輸出額は20%を超えているほか、訪日外国人延べ宿泊者数も25%程度と全国比を上回っており、輸出と訪日外国人の消費が関西経済を引っ張っていると考えられます。

加えて重要文化財登録件数を全国と比較すると、全国の半分弱が関西地域に所在していることが分かります。やはり関西は文化的なポテンシャルが高く、また外国人が来る国際会議の開催件数も30%弱と高いことから、この点を生かすことが有用だと思われます。

## ■都市圏の人口動態

一方で課題の一つと考えられるのが人口動態です。東京圏、大阪圏、名古屋圏、地方圏の人口移動の推移において、1970年以降の動きを見ると、大阪圏はゼロから下あるいは横ばいと、人口が増えていません。

## 関西の概況



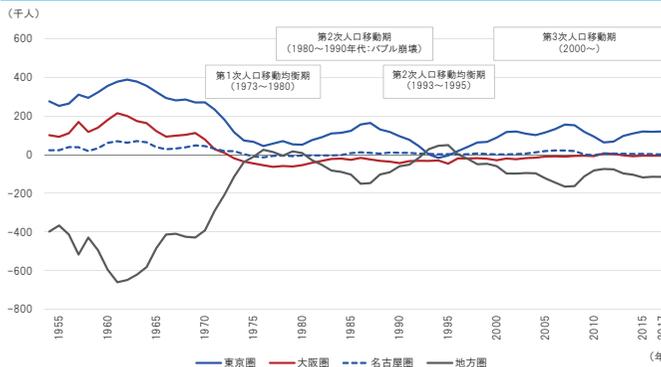
(出所)面積:国土交通省国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」、人口:総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」、県内総生産:内閣府「県民経済計算」、就業者数:総務省「国勢調査」、農業産出額:農林水産省統計部「生産農業所得統計」、製造品出荷額および小売業年間商品販売額:総務省「経済センサス-活動調査」、輸出額・輸入額:大阪府「貿易統計(近畿圏貿易動態)」,特許登録件数:特許庁「特許行政年次報告書(統計・資料編)」,重要文化財登録件数:文部科学省「文部科学統計要覧」、訪日外国人延べ宿泊者数:国土交通省観光庁「宿泊旅行統計調査」、国際会議開催件数:日本政府観光局(JNTO)「国際会議統計」、外国人登録者数:法務省「在留外国人統計」より自作作成

また、実質域内総生産（GRP）で三大都市圏を比較したところ、東京圏と名古屋圏の人口が2001年から2015年の15年間で増加し年1%程度の平均成長率であるのに対し、大阪圏は人口はほぼ横ばい、関西の年平均成長率は0.23%にとどまっています。

今後の人口推計についても、地方・都市圏を全て含めた全国では、2015年を100としたとき、あと30年で83.7に低下すると見込まれていますが、東京圏は93.8、東海圏は85.4と全国を上回るのに対し、関西圏では81.8と全国を下回り、約2割の人口が減ると予測されています。

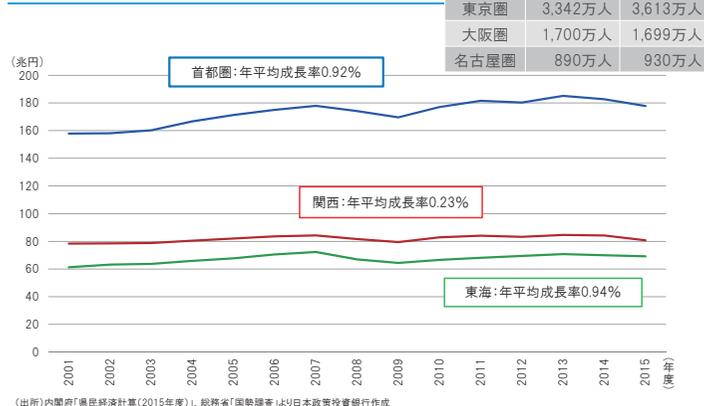
この人口減を補うために考えられるのが、交流人口の増加です。どのくらいの効果が見込まれるのかということ、定住人口1人あたり年間消費額125万円に対し、これを旅行者の消費で埋めようとする、日帰り旅行者の消費額は平均16,000円なので79人で、訪日外国人旅行者は大体12万円ほど使うので10人で、それぞれ定住人口1人分を補えることになり、各地で交流人口を増やす取組が進められています。

## 人口移動の推移(過去40年)



(出所)総務省「住民基本台帳人口移動報告」より作成  
(備考)大阪圏:大阪、兵庫、京都、東京圏:埼玉、千葉、東京、神奈川、名古屋圏:愛知、三重、地方圏:その他の都道府県を指す(以下同様)

## 実質域内総生産(GRP)の推移



(出所)内閣府「県民経済計算(2015年度)」,総務省「国勢調査」より日本政策投資銀行作成

### 人口将来推計指数(2015年→2045年)



(出所)国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」より作成  
 (備考)東京圏:埼玉、千葉、東京、神奈川 東海:岐阜、静岡、愛知、三重 関西:滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山を指す

11

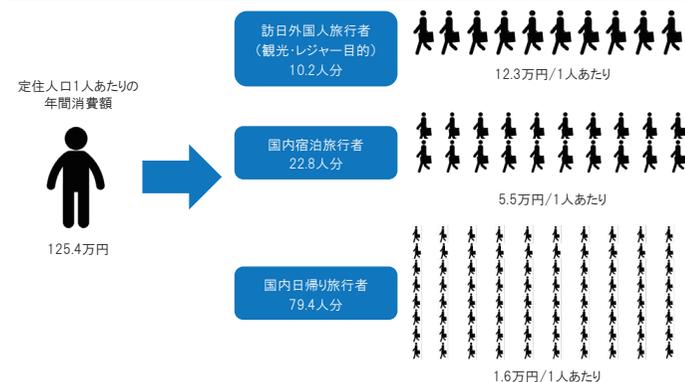


### 国際観光客のマーケット

では、補う対象である国際観光客のマーケットはどうなっているのでしょうか。1990年の国際観光客到達数は約4億3,500万人でしたが10年後の2000年は6億7,400万人と約1.5倍になっています。また、2000年から2010年の10年間をみても、2010年は9億5,300万人と約1.4倍になっており、その後10年でも増加が見込まれています。その要因としては、アジア圏の経済発展が著しく、所得の増加と共に旅行に出かける人が増えていることが考えられます。このペースで推移すると2020年には、13億6,000万人のマーケットになっていくと思われる、観光は世界経済的にも大きな影響を与える規模になっています。

また、サービス収支と旅行収支(日本人旅行者が海外で消費した分を支出とし、訪日外国人が日本で使った分を収入とした収支)の推移をみると、2015年にマイナスからプラスに逆転、すなわち訪日外国人が日本で使った金額が、海外で日本人旅行者が使った金額を上回るなど日本経済におけるその存在感も高まっていると言えます。

### 定住人口減少と観光交流人口増加



(出所)総務省「家計調査」(2017年)および国土交通省観光庁「訪日外国人消費動向調査」、「旅行・観光消費動向調査」より日本政策投資銀行作成

12



### 世界のGDPと国際観光客の推移相関

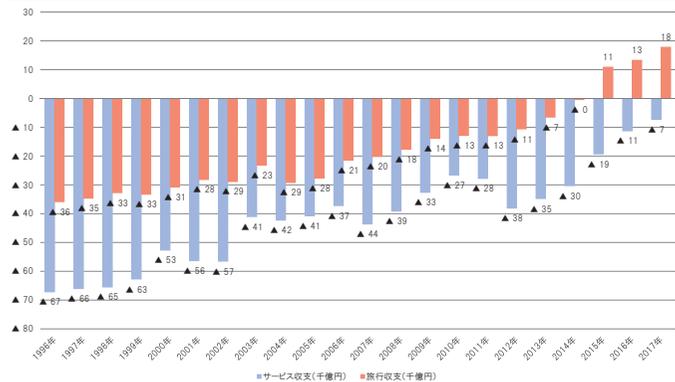


(出所)IMF World Economic Outlook「October 2018」およびJNTO「Tourism Highlights」より日本政策投資銀行作成

13



### サービス収支と旅行収支について



(出所)財務省「国際収支状況」より日本政策投資銀行作成

14



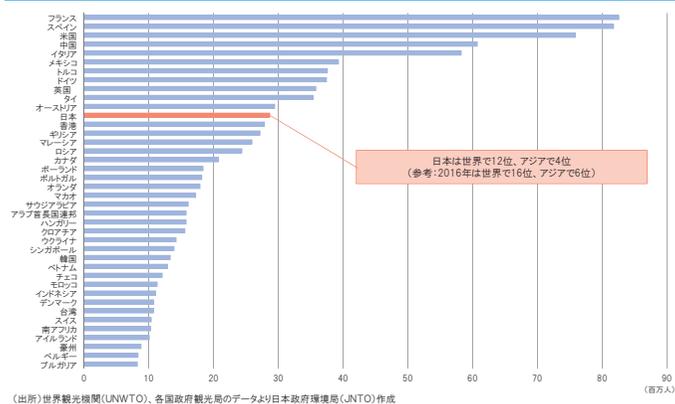
### 訪日客数におけるアジア圏の伸び

世界各国の外国人訪問者数は、1位のフランス、2位のスペインでは訪問者数が8,000万人以上となっています。日本は2017年は3,000万人を少し切る水準ですが、毎年順位を上げ、2016年の16位から12位になりました。すぐ上位にはオーストリアやタイがつけていますが、2018年は3,000万人を超えたとされているので、もしオーストリアがあまり伸びていなければもう一つくらい順位が上がるかもしれません。

続いて訪日客数・消費単価推移の2014～2017年の3年間をご覧ください。訪日客数は2014年に1,341万人だったものが、2017年には2,869万人に増え、わずか3年間で2.1倍と急拡大しています。地域別・国別に見るとアジアの伸びが大きく、2017年の入国者の84.9%がアジアから、国別に見ると、韓国、中国、台湾からの訪日客数が多くなっています。

上の折れ線グラフは、航空運賃を含まない宿泊や飲食に使った消費単価であり、買い物量の関係で一時的に14万3,832円と高くなった時期もありますが、近時は12～13万円ほどで推移しています。

### 世界各国・地域への外国人訪問者数(2017年)

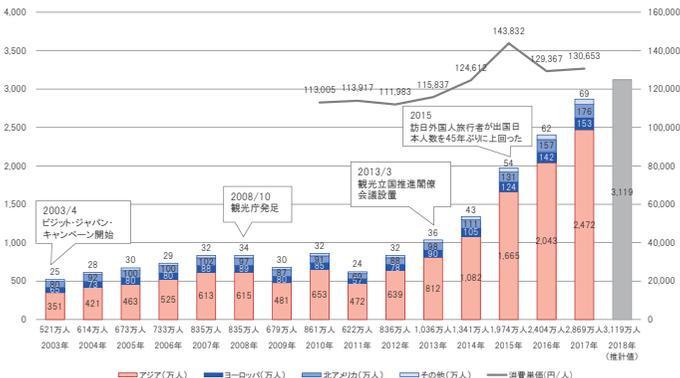


(出所)世界観光機関(UNWTO)、各国政府観光局のデータより日本政府観光局(JNTO)作成

15



### 訪日客数(観光・レジャー目的以外含む)・消費単価推移

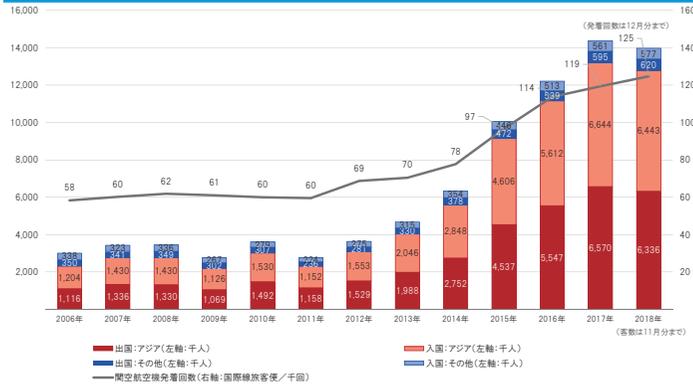


(出所)日本政府観光局(JNTO)「訪日外客数の動向」および観光庁「訪日外国人消費動向調査」より日本政策投資銀行作成

16



### 関西圏各港における出入外国客数推移



(出所)法務省「出入国管理統計統計表」、関西エアポート㈱「関西国際空港利用状況」より日本政策投資銀行作成  
(備考)関西各港とは関西2府4県の空港および空港全体の合計値

18



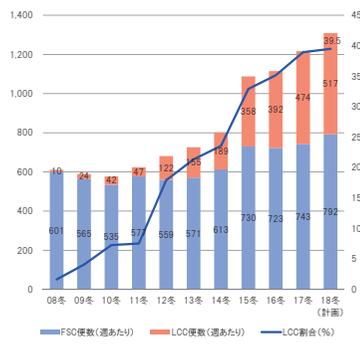
### ■関西の出入外国客数と関空の発着数

ここからは関西における動向について見ていきたいと思えます。関西圏各港における出入外国客数推移をみると、やはり2014～2017年にかけて伸びています。先程、全国の入国者数のうち84.9%がアジアからの方々とお話しましたが、関西圏では92.3%とその割合はさらに高くなっています。この動きを支えている要因の一つが、灰色の折れ線グラフが示す関西国際空港における航空機の発着回数の増加で特に大きいのがLCCの伸びです。直近では就航便数の約40%がLCCとなっています。

LCCは施策として飛行時間4時間程度の範囲を照準にしているため、東南アジアや東アジア圏内がその範囲に入ってくるようになります。このような動きもあり、アジアからの来訪者が増加しているわけです。

### LCC国際線の週あたり就航便数の推移

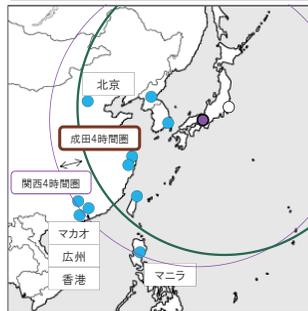
#### 関西国際空港に就航するLCCは日本最多の全19社・24都市



(出所) 関西エアポート (株) ホームページを元に日本政策投資銀行作成  
(備考) 関西国際空港データについては各年の冬期スケジュールを採用。

20

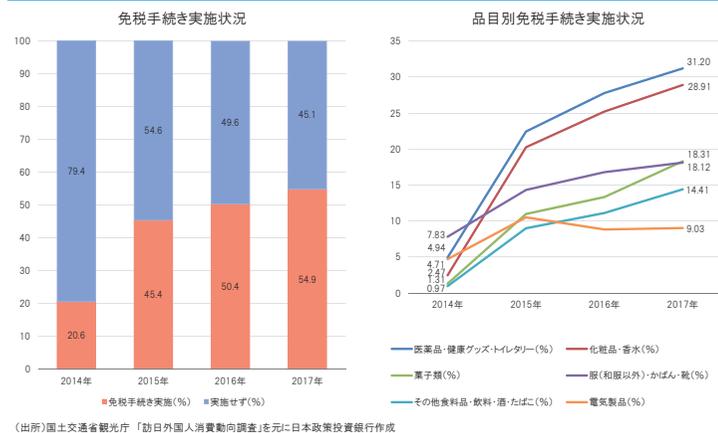
#### LCCは4時間以内の路線に照準



※なぜ4時間なのか  
4時間以内で行ける場所には鉄道の利用者が多く、4時間を超える場合には飛行機の利用者が増す。  
多頻度運航で効率性を上げるためにも、4時間が最長路線。



### 消費動向—免税手続き実施状況—



(出所)国土交通省観光庁「訪日外国人消費動向調査」を元に日本政策投資銀行作成

24



### ■宿泊と消費動向

訪日客数の増加と共に、宿泊者数もここ3、4年で全国、関西共に伸びており、宿泊施設の稼働率も全国では71.7%、大阪は最も高い85.5%となっています。

また消費単価は全体で約12万円、韓国が約6万円、中国が約18万円と、国によってかなり違います。

### 関西地域における百貨店免税売上高



一時爆買いがよく言われていましたが、ここ3、4年の免税手続きの実施状況について見てみると、2014年には約2割の方が手続きしていた免税手続きですが、手続きの簡素化などがあって、今その割合は半々になっています。

また何を買ったかについて聞いてみると、2014年では例えば電気製品は10%程度であったのですが今は横ばいになっており、一方で近時非常に伸びているのは医薬品や化粧品で、このような分野に対象が移ってきているのもここ3、4年の趨勢です。

この訪日観光客による消費の動きは小売業界にも影響しています。百貨店の免税売上高を見ると、近年は順調に伸びてきていましたが、2018年9月に突然下降しています。これは台風21号の影響が直接表れたところですが、その後回復していますが、今後についても訪日外国人旅行者の方々の消費動向とリンクしてくると思われる。

以上関西の状況にふれましたが、お伝えしなかったのは、訪日外国人旅行者の動向がこの3、4年で関西経済にとっても非常に大きな影響を与えるものになっていることです。これは昨年台風が来たときに、街なかから人がいなくなり、売り上げが激減したことなどからもお分かりいただけると思います。

### ■台風21号の被害による影響

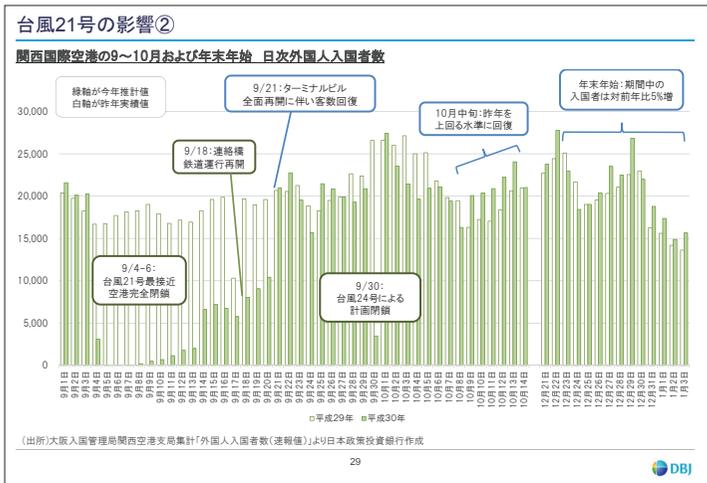
昨年は日本各地で災害が起きました。関西地域では大阪北部地震、西日本豪雨、台風21号により大きな影響を受けました。全国的に見ると北海道の胆振東部地震など、さまざまな災害が複合的に発生しました。そう考えると訪日外国人旅行者数は大きく落ち込んでもおかしくない年であったと思います。

昨年10月時点で当行が行った試算によると、製造業・非製造業の被害、また訪日外国人にかかる被害も含めて、全部合わせて約1兆1,500億円の災害による影響がありました。これはGDP比で約0.2%に相当します。

### ■台風前後の外国人入国者数の推移

こちらは9月1日から10月14日までの外国人入国者数を示したグラフです。白が2017年、緑が2018年の数字であり、2018年9月4日に台風21号が上陸し、この日から9月6日にかけて入国者数が一気に減少したのがわかるかと思えます。

その後、9月21日に関西国際空港のターミナルビルが再開し戻り始め、10月中旬には昨年を上回る数値になりました。ちなみに直近の年末年始期間中の入国者数は対前年比で5%の増加でした。



## 訪日外客数の発生後月次推移

(単位千人、対前年同月比%)

	2018年6月		2018年7月		2018年8月		2018年9月		2018年10月		2018年11月		2018年12月		2018年累計	
	発災前	15.3	西日本豪雨、 大阪北部地震	2,832	5.6	2,578	4.1	2,160	▲ 5.3	2,641	1.8	2,451	3.1	2,632	4.4	31,192
アジア8カ国	2,236	14.8	2,320	4.1	2,148	2.2	1,717	▲ 8.1	2,056	▲ 1.1	1,969	0.9	2,163	3.5	25,319	7.9
韓国	606	6.6	608	▲ 5.6	594	▲ 4.3	480	▲ 13.9	571	▲ 8.0	588	▲ 5.5	682	0.4	7,539	5.6
中国	761	29.6	879	12.6	860	4.9	653	▲ 3.8	715	7.7	617	8.8	599	6.2	8,380	13.9
台湾	457	5.4	460	3.1	395	4.4	329	▲ 5.4	380	▲ 9.8	352	▲ 3.1	336	5.1	4,757	4.2
香港	206	1.9	227	▲ 3.4	198	0.7	126	▲ 23.8	169	▲ 1.0	167	▲ 3.3	210	1.1	2,208	▲ 1.1
タイ	74	42.3	74	31.2	48	31.3	54	9.9	118	13.9	103	8.9	128	10.8	1,132	14.7
シンガポール	40	10.2	21	8.4	16	6.5	23	5.2	35	9.5	54	7.5	87	0.8	437	8.2
マレーシア	36	21.4	23	7.0	20	▲ 4.4	27	0.7	39	▲ 0.6	56	6.3	68	4.5	468	6.5
インドネシア	56	46.6	26	13.2	17	25.0	24	10.9	28	4.2	32	12.4	54	3.2	397	12.7

10月、11月、12月および累計は推計値

(出所)日本政府観光局(JNTO)ホームページより日本政策投資銀行作成

国別にみると、発災前は総数、アジア共に前年比14～15%ほどの伸びでしたが台風後は5%程度の伸びにとどまっています。アジアの国別に見ると、主力であった韓国、中国、台湾を中心にどの国も発災直後大きく減りましたが、その後は国ごとに動きが違っており、中国は比較的早くプラスに転じた一方で、韓国、台湾、香港はプラスに戻るのに少し時間がかかりました。しかし単月では12月には全ての国で前年比プラスになりました。累計も、香港だけ若干のマイナスだったものの、前年を上回る水準となっています。

## ■インバウンド観光の復興に向けた 関西の取り組み

台風21号で関西国際空港をはじめ大きな影響を受けたのですが、復旧の様子を動画で配信する活動が行われました。これは世界各地500ほどの媒体で流され、イメージ戦略として非常に有効だったと思います。

その他、いろいろなところでメディア招聘ツアーやオンラインマーケティング、また各種プロモーション活動といった形でかなり力を入れられて、“来ていただくための”活動、関西は大丈夫ですよという、“来られ

た方に喜んでいただく”取り組みに、非常に早く着手されたと思います。

なお、関西国際空港の機能停止に伴う9月の経済的影響について試算すると、直接被害が約400億円、間接被害が約300億円、全体で約700億円となりました。新千歳空港の場合、地震による影響がありましたが、すぐには戻らないだろうという前提で、1年ほどかけて回復すると考え

ました。長期化すると新千歳の規模でも800億円程度の影響が出ます。長引けば長引くほど影響が大きくなっていくという意味でも、今回早めに回復できたことには大きな意味があると思います。

## ■訪日外国人旅行者の意識調査 (災害追加調査) の結果

次に訪日外国人旅行者の意識調査の結果について紹介いたします。当行では近年、インターネットにて訪日外国人旅行者の意向調査を行っており、例年は6月から7月に実施しているのですが、今回は前述の各種災害があったため、急きょ10月5日から19日にかけて追加調査を行いました。

調査の対象地域は東南アジアを含むアジアの

### 空港機能停止等に伴う影響

	訪日外客数前提	訪日外客数 下押し幅(前年比)	直接被害 (消費額)	間接被害 (生産への波及)	被害 合計
新千歳空港	1ヵ月程度で前年比7割、 1年程度で同100%回復	33万人	493億円	372億円	865億円
関西空港	9月実績に基づく	26万人	405億円	307億円	713億円

<新千歳空港被害合計(直接+間接)>



<関西空港被害合計(直接+間接)>



(出所) (株) 価値総合研究所による空間的応用一般均衡モデルに基づく経済波及効果のシミュレーション結果



調査要領②

	回答者全体	関西訪問希望者全体	アジア全体	中国	台湾	香港	韓国	東南アジア	欧米豪全体
男性	3,078	1,220	2,075	260	253	258	271	1,033	1,003
女性	3,208	1,281	2,153	277	279	278	264	1,055	1,055
総数	6,286	2,501	4,228	537	532	536	535	2,088	2,058
訪日未経験者	3,392	1,012	1,708	220	101	77	132	1,178	1,684
訪日経験者	2,894	1,489	2,520	317	431	459	403	910	374
有効回答のうち 関西訪問希望者 (%)	2,501 (39.8%)		1,968 (46.5%)	207 (38.5%)	303 (57.0%)	256 (47.8%)	242 (45.2%)	960 (46.0%)	533 (25.9%)



国々、アメリカ、オーストラリア、イギリス、フランスといった欧米地域です。回答者の総数は約6,000人で、男女比は1：1。訪日経験のある人とない人の比率もほぼ半々です。

本日は、この調査の中で主に「関西に行ってみよう」と答えた方の回答をご紹介します。国別の回答者数などについては調査要領をご参照ください。

■各種災害に関する日本へのイメージ

まず災害に関する日本へのイメージについて、「自然災害が多い」「旅行先として安全だ」「自然災害からの復旧が早い」などの回答ごとに割合を整理しています。

回答者全体と関西訪問希望者全体の二つを並べていますが、「自然災害が多い」との回答は、両者共に約半数でした。やはり日本に対して災害が多いというイメージを持っているようです。

これに対し「旅行先として安全だ」との回答は、回答者全体が44%なのに対して関西訪問希望者では54%でした。また、災害はあったものの旅行先とし

ては安全であるというイメージを持つ方が約半数いました。加えて「災害は多いが復旧が早い」と思っている方も55%に達しています。

そういう意味では、災害はあっても大きくイメージダウンしてはならず、どちらかというところ「日本はしっかりしている国だ」とある程度はイメージされているのかと思います。

一方で課題もあります。「自然災害時の外国人への対応が

進んでいる」と回答したのは、3割程度でした。安全だと思っはいるが、外国人対応については評価が低くなっています。

関西訪問希望者における災害に関連する日本へのイメージ①

	回答者全体	関西訪問希望者全体	アジア全体	中国	台湾	香港	韓国	東南アジア	欧米豪全体
回答数(人)	6,286	2,501	1,968	207	303	256	242	960	533
自然災害が多い	47.5	50.4	54.8	67.6	39.3	56.3	79.8	50.3	34.0
旅行先として安全だ	44.0	54.2	50.9	20.3	74.6	57.8	31.0	53.2	66.2
自然災害からの復旧が早い	43.8	55.9	59.8	49.8	66.3	63.3	42.6	63.2	41.8
自然災害時の外国人への対応が進んでいる	26.2	32.0	36.3	27.5	40.3	36.3	26.9	39.3	16.3
この中であてはまるものはない	6.2	1.8	1.6	0.5	1.0	1.2	3.3	1.7	2.6



関西訪問希望者における災害に関連する日本へのイメージ②

うち自然災害が多いと回答した回答者のみ抜粋

	回答者全体	関西訪問希望者全体	アジア全体	中国	台湾	香港	韓国	東南アジア	欧米豪全体
回答数(人)	2,984	1,260	1,079	140	119	144	193	483	181
自然災害が多い	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
自然災害からの復旧が早い	46.1	59.8	61.8	45.7	72.3	68.1	44.0	69.2	48.1
旅行先として安全だ	32.7	43.8	43.1	14.3	70.6	52.1	28.0	48.0	48.1
自然災害時の外国人への対応が進んでいる	29.7	39.4	42.2	27.1	52.1	43.8	28.5	49.1	22.7
この中であてはまるものはない	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0



## ■台風21号による被害の認知度

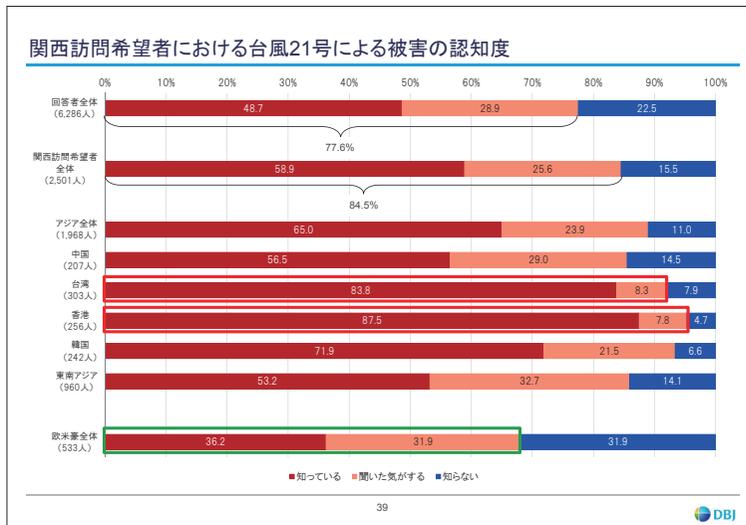
回答を国別で見ると違いが見られるので、その部分もご紹介したいと思います。まず、台風21号による被害を知っているかどうかを質問したところ、回答者全体で「知っている」と「聞いた気がする」を合わせた割合は77.6%でした。関西訪問希望者は、より関西への意識が強いこともあり84.5%と高くなっています。

国別に見ると違いが大きく、台湾と香港の方はほぼ9割が「知っている」と回答したのに対し、欧米豪では「知っている」が約3分の1、「聞いた気がする」も3分の1程度と距離が離れていることもあって回答割合は低くなっています。

また、知っているかどうかによる影響もある

かと思いますが、欧米豪では「自然災害が多い」と回答したのは34%で、「旅行先として安全だ」との回答は66%と自然災害は少なく、安全だと思っている人が平均より多い一方、近隣のアジア諸国では「自然災害が多い」の割合が、韓国は約8割、「旅行先として安全だ」も韓国、中国は2～3割程度なので、とらえ方が違うことが分かります。香港と台湾は、既に来日者数が比較的多いこともあり、安全だというイメージの方が大きいようで、災害からの復旧が早いというイメージも高い割合となっています。

このように災害の伝えられ方もあるのかもしれませんが、同じ現象に対して国ごとに結構考え方が違うことがわかります。



## ■近時自然災害に関連する訪日旅行への意識の変化

続いて災害に関するイメージを持ったその後、日本に行きたいと思ったか、についても合わせて聞きました。関西訪問希望者で見ると「安全と分かれば、支援のため、積極的に日本を訪問したい」との回答が4割、これに「自然災害があったが、訪日旅行を控えようとは思わない」「災害直後は訪日旅行を控えていたが、今はそう思っていない」を含めると85%となり、「もう行かない」との回答は限られていると言えます。

ただ国別で見ると、韓国の方は行くのをやめるといふ方の割合がかなり高くなっており、考

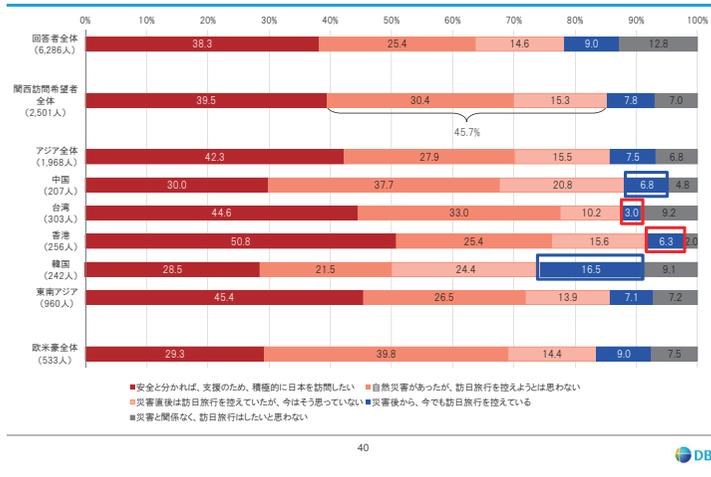
え方の変化が見られます。

災害があったときにどのような対応をしたかによって、このあたりの数字に非常に大きく影響が出てきます。関西に旅行へ行こうと思ってすぐ翌日に行くような人は少ないと思うので、2、3カ月後に影響してくるのだらうと思います。

## ■訪日旅行中の自然災害時等に求められる対応

「訪日旅行をしている最中に自然災害に見舞われたときにどんな対応をしてほしいか」と聞いたところ、回答が散らばっており、どの取り組みを行えば良いという決定打はないのです

関西訪問希望者における近時自然災害(地震・台風等)に関連する、日本への旅行に対する考え方の変化



以下トピックとしていくつ  
かご紹介したいと思います。

まず、訪日回数についてはリピーターの数が増えており、直近5年分推移を見ると、訪日回数1回という答えが次第に減り、2回以上の方が増えてきています。また旅行の形態に関しても、「航空券とホテルを個別に手配」などいわゆるFITと呼ばれる個人旅行の割合が増えてい

ます。

日本への旅行希望率に関してはこちら最近では約6割で横ばいになっています。一定程度知られてはいるようですが、そこからさらに来たいと思ってもらうには、もう一段のPRあるいは魅力を理解してもらうことも必要でしょう。

認知度や訪問意欲に関しても、いろいろな地域をプロットしていますが、やはり有名なのは東京や富士山、北海道などで大阪、京都も認知度は比較的高くなっていますが、神戸や奈良は伸びる余地があるものと感じています。

## ■関西で体験したいこと

関西訪問経験者に日本に来て「何がしたいか」を聞いたところ、これはよく言われているところではありますが、自然を見る、温泉に入る、料理を食べるといった回答が上位を占めております。

この上位の部分重視するのも大事なことなのですが、下位の方を見ると20位でも約30%の回答があり、嗜好がかなり多様化していることがわかります。

また今回初めて、「夜に何をしたいか」についても聞いてみました。多かった回答は「繁華街の街歩き」であり、街の夜の雰囲気、日本は夜も安全だといわれており、歩いて回りたいという人が多いようで、関連する「ショッピング」も上位になっています。11位以下では、ミュージカルや美術館、デジタルアートなども入って

が、「自国大使館や家族との連絡・連携手段の案内や提供」、「英語・多言語による避難誘導」といった言葉の問題への対応を求めるものが多く、「外国人対象の避難所の設置」「代替移動手段や宿泊施設の案内」を求める回答も、3、4割ほどあり、こういったことを一つひとつこなしていくことが大事だと考えております。

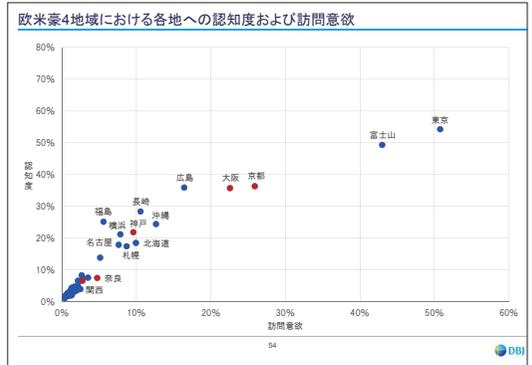
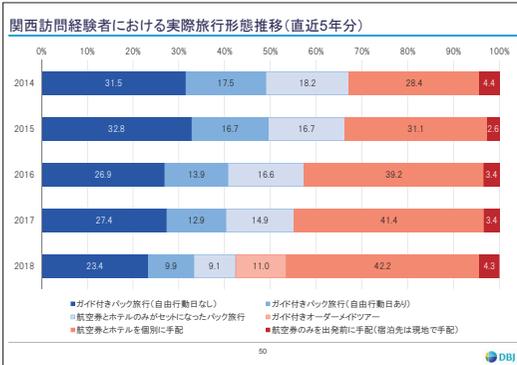
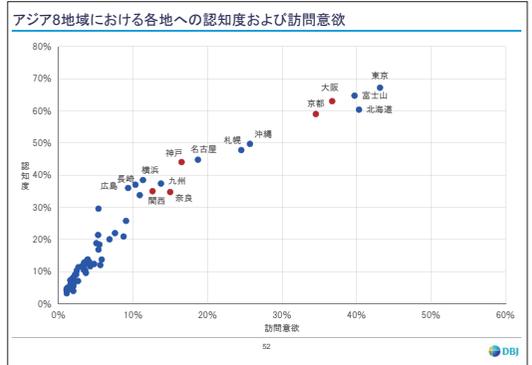
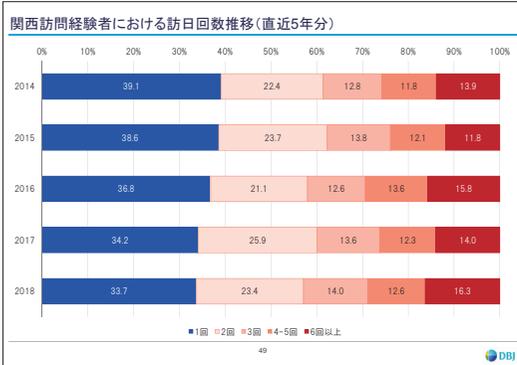
一方「旅行前にはどういう情報が欲しいか」と聞くと、一番多いのは地震に関する情報でした。台風だけでなく、全国的に見ると地震も多いので、地震や台風などの気象現象に対する正確な情報がほしいということのようです。合わせて交通アクセス・手段に関する情報を求める割合が高くなっていました。国別でも、上位の項目の割合はほぼ共有して高くなっています。

## ■訪日外国人旅行者の意向調査

### (通常調査) 結果におけるトピック

先ほど申し上げた通り、私どもは訪日外国人旅行者の意向調査を通常は6月から7月にかけて行っています。この通常の調査も少しご紹介いたします。

回答者の属性は、対象人数約6,000人で、うち訪日経験のない人が半分、訪日経験者の中でも、2回以上来たことのある人が約1,600人で約4分の1です。ちなみに関西に来たことがある人は約4分の1で、これから来たい人が44%となっています。



きます。このように夜を楽しく過ごし、そこに滞在し、翌日また別のところに行く形が、お金の落とし方の一つのスタイルとしてあると思います。

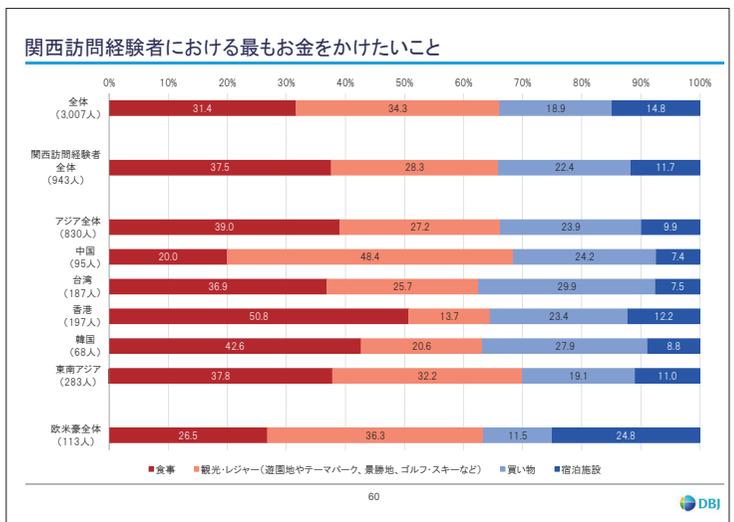
## ■最もお金をかけたいこと

訪日外国人旅行者の方に「最もお金をかけたことは何ですか」と聞いたところ、関西訪問経験者では全体と比較して食事と買い物の割合が高くなりました。

国別に見ると、中国の方に顕著なのですが、食事と宿泊施設はそれほど重視せず、観光・レジャーや買い物にお金をかけたいとの意向がうかがえます。アジア全体では買い物の割合がかなり高いのが一つの特徴です。

一方で欧米豪の方に聞くと、買い物の割合はあまり高くない、他よりは宿泊施設に

お金をかけるといったスタイルの違いが見てとれます。アジアの諸国にも日本の企業が進出しているので、日本での買い物を重視する割合は徐々に減ってくるのではないかとというのが私の個人的な印象です。また、食べる量、回数には限りがあるので、伸ばす余地が大きいのは観光・レジャーと考えられます。



## ■訪日前、訪日中の情報収集媒体

情報収集の方法についても聞いています。

「訪日前にどのような情報収集媒体で情報を収集したか」への回答では、1位は旅行ガイドブックでしたが、口コミサイト、個人ブログ、ツイッターなどの割合も高くなっています。

国別に見ると、例えば台湾では個人ブログが約7割、香港ではツイッターが約4割と、その割合が非常に高くなっています。このようないわゆるデジタル媒体によるSNS等の情報も重視されています。

これに対して、訪日中の情報収集媒体について聞くと、旅行ガイドブックは引き続き高い割合ですが、観光案内所、ホテルや店のスタッフ、駅員や交番、道を歩いている人などの割合が意外と高く、デジタルよりもアナログが重視されていました。

デジタル媒体の回答割合も一定程度あるので

すが、その割合は訪日前と比較して下がっています。観光旅行の特色として、デジタルで収集できる情報は事前にいろいろと集めておいて、来てからは「実際に現地の人と話をして美味しいものを見つける」といった生の情報を集めるアナログ的手法が、旅行のよさとして重視されていると思います。

そのように考えると情報発信にあたっては、デジタルの部分とアナログの部分を両方伸ばしていかなければならないと思います。

また「日本に来てから何を決めたいか」という質問には、約4割の方がレストランと答えました。買い物スポットも4割近くが来てから決めるようです。来る前に全部決めるという人は3割程度しかいないので、残り7割は日本に来て何らかの情報をとりながら決めており、中には、どこを観光するかも来てから決めている方もいるようです。

	全体	アジア全体						欧米等全体	
		中国	台湾	香港	韓国	東南アジア			
回答数(人)	1,114	958	112	187	208	149	302	156	
回答割合(%)	食事場所・レストラン	41.5	42.5	44.6	50.3	32.2	53.7	38.4	35.3
	買い物スポット	38.1	38.5	48.2	42.2	38.5	39.6	32.1	35.3
	日本につく前にすべて決めておいた	32.5	32.3	19.6	31.0	39.9	24.2	36.4	34.0
	観光スポット	29.2	27.8	30.4	29.4	27.9	17.4	30.8	37.8
	観光地	25.0	23.5	24.1	17.1	25.0	18.8	28.5	34.0
	オプションツアー	15.2	14.3	33.0	17.1	1.4	10.7	16.2	20.5
	宿泊場所	13.1	12.7	23.2	5.3	10.1	12.8	15.2	15.4
	(注) 上位3項目を青色で塗りつぶしている								

63



## ■持続的な訪日旅行者にかかる旅行消費額の増加に向けたアプローチ

最後に、今後の参考として少し私見を述べさせていただきます。

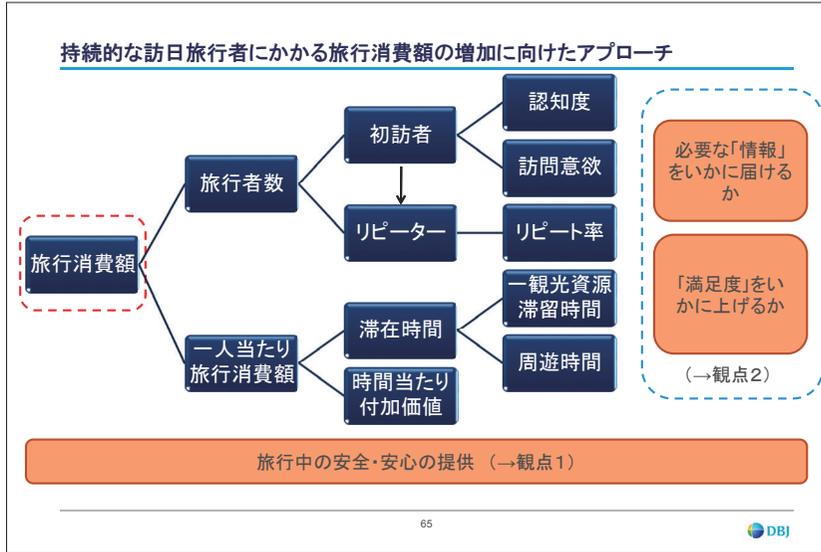
今後訪日旅行者による地域振興を持続的に行うことを考えた場合、旅行消費額を増やして経済を上向きに持っていくことを目指すべきだと思っています。この点「数量」と「単価」で分けて考えてみると、近時急速に伸びているのは

旅行者数であり、経済発展に伴って、世界全体特にアジアでの旅行者は増えていくものと思われれます。

一方で一層の努力が必要なのは一人当たり旅行消費額の伸ばし方だと思っています。買い物による消費は今後伸び続けるのだろうという話も出ています。しかし、もともと買い物だけを目的に来る人はそれほど多くはないと思うので、主の部分である観光・レジャーに係る消費を伸ば

すことが重要になると思います。  
その観点では、例えば1箇所当たりの滞在時間

を延ばすことや、宿泊地や宿泊回数を1泊延ばす  
ことも、考えるべきポイントかと思えます。



### ■旅行中の安全・安心の提供

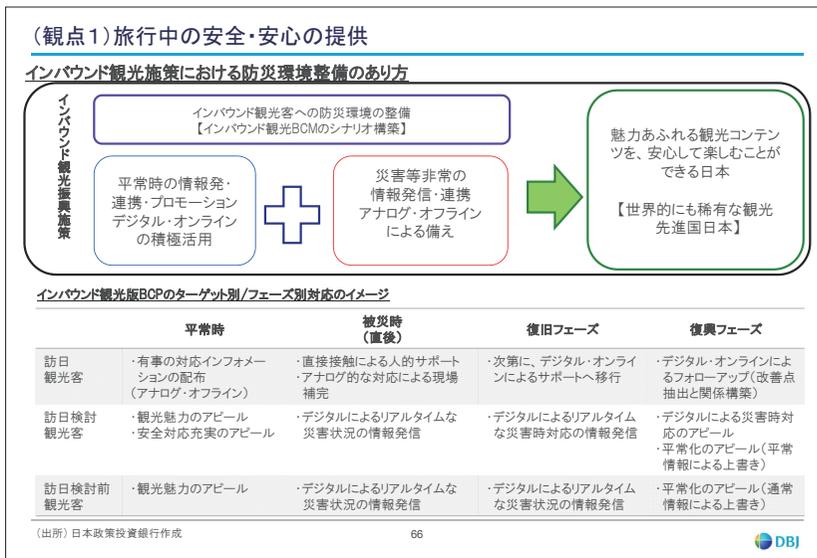
それを進めるにあたって必要と考えられる二つの観点を紹介します。一つは、ベースとなる災害時の安全・安心の提供です。

旅行中の安全・安心は「持続的な」成長にあたり、足を引っ張らないように整備していくことが必要です。それは平時でも、発災時と同じであり、デジタルとアナログの両方、すなわち

災害が起こったときはデジタルによるリアルタイム発信のみならず、直接アナログ的に人を案内するといったことが必要なケースも出てくるので、両方のツールを使いながら対応することが大事だと思えます。

### ■必要な情報をいかに届けるか

もう一つの観点は、いかに消費単価を上げる



(観点2) 必要な「情報」をいかに届けるか、「満足度」をいかに上げるか

- 旅行者は、利用ツールの多様化により、様々な訪日旅行にかかる「情報」収集が可能に。一方で、利用者が本当に求める「情報」にアクセス出来ているか、また、観光資源の魅力が十分に伝えられているのかについては改善の余地があるのでは。

【例】通訳案内士登録者数の推移

	英語	フランス語	スペイン語	ドイツ語	中国語	イタリア語	ポルトガル語	ロシア語	韓国語	タイ語	合計
2009年	9,274	582	574	475	1,540	121	79	218	656	11	13,530
2010年	9,953	629	618	489	1,678	136	84	228	730	14	14,559
2011年	10,434	672	650	498	1,816	147	92	243	803	16	15,371
2012年	10,813	728	687	509	1,941	167	96	255	863	18	16,077
2013年	11,171	778	720	525	2,079	182	105	273	926	20	16,779
2014年	11,865	811	744	538	2,202	190	109	289	964	24	17,736
2015年	12,912	858	775	556	2,291	202	115	300	998	26	19,033
2016年	14,320	920	817	576	2,380	210	131	308	1,057	28	20,747
2017年	15,985	983	865	605	2,493	222	141	315	1,110	35	22,754

(※) 各年4月1日現在  
(出所) 一般財団法人日本旅行業協会「数字が語る旅行業2018」

データ・AI技術  
の利活用  
×  
ガイドマッチング  
サービス

課題：外国語が話せるガイドの不足(量・質・情報共に)

→ 新技術・新サービスの利活用により、必要とする旅行者への情報提供や観光資源の魅せ方を変え、「満足度」については消費額の向上を図ることも必要では

かです。前述の調査結果の通り、訪日外国人旅行者の方の情報収集ツールとしていろいろな媒体が使われています。しかし私が感じたのは、ツールや情報が多すぎて、来た人が本当に探したい情報にたどり着けているのだろうか、あるいはお金を使おうと思っている人が、本当に使いたいものにアクセスできているのだろうかという点です。

例えば、通訳とガイドができる通訳案内士という資格があります。近時規制緩和も行われこの資格がなければガイドができないということはありませんが、訪日外国人旅行者の数がこれだけ増えたにもかかわらず、通訳案内士の数は2009年から2017年で倍にもなっておらず、海外から来て、日本をより深く楽しみたいという

人に対して、量、質の面、あるいは情報も含めて不足していると思われます。

この点を改善するにあたって、ベンチャー系企業で、ガイドのマッチングサービスや、来られる方々が何をしたいのかという情報を蓄積して、それに対して情報提供するようなスタイルのAI技術の活用が図られています。

上記は一例ですが、アナログの対応も大事ですが、デジタル技術を組み合わせながら、最終的に来られる方に対して情報をきちんと届ける、あるいはそこでお金を使ってもらおうというしくみについては、今後一層考えていく必要があると思います。

私からの説明は以上です。ご清聴ありがとうございました。



## 関西3空港懇談会 めぐえぬ違和感

読売新聞大阪本社経済部 井戸田崇志

関西3空港懇談会が5月11日に開かれ、合意文書が取りまとめられた。関西、伊丹、神戸の3空港を巡っては複雑な経緯があり、地域間の意見対立が長年にわたって続いてきた中で、関係者が一定の合意に達した意義は大きいと言える。しかし、3空港懇が8年ぶりに再開された2018年12月以来、取材の過程で違和感をめぐることができなかった。

まず、伊丹空港を巡る議論だ。2018年12月の3空港懇では出席者から遅延便が到着地を関西空港に変更される現状を憂慮し、午後9時を過ぎても遅延便が伊丹に着陸できるようにすべきとの意見が相次いだ。ただ、伊丹の運用時間は騒音問題を踏まえて規定されており、一義的に大阪国際空港周辺都市対策協議会（10市協）が対応を担っている。ところが、3空港懇のメンバーに10市協は入っていない。大阪府と兵庫県が遅延便対策で10市協との調整に乗り出すのかとも思ったが、結局、合意文書では「今後のあり方について、状況に応じて議論する」と議論自体が先送りされた。「1990年の存続協定を踏まえ、過去の経緯を尊重して運用される必要がある」と、今さらとも言える文言も並んだ。こうした基本的な課題は関係者であれば当初から認識していたはずで、3空港懇の再開にあたり、どこまで本気で伊丹空港の問題に向き合うつもりだったのか疑問を抱かざるを得ない。

関西、伊丹、神戸の3空港は民営化され、関西エアポートが一括運営している。もう一つの違和感は、3空港懇が関西エアポートの意向を契機に再開されたわけではなかったことだ。

3空港懇の最大の焦点は、神戸空港を巡る規制だった。関空の運営に支障を来さないよう、

2005年の3空港懇で神戸空港は国内線専用と規定され、運用時間は午前7時～午後10時、発着回数は1日60回に制限された。この規制を変えるには3空港懇の合意が必要で、関西エアポートが変更を求めたのであれば分かりやすい。だが、関西エアポートが積極的に規制緩和を求めることはなく、神戸市と兵庫県が国際化を含む大幅な規制緩和を主張した。たしかに神戸市は空港施設を所有するものの、足元で運営権者が要求していないことを神戸市と兵庫県が求めた是非は、コンセッション制度のあり方を考察するうえで議論されるべきである。

神戸市と兵庫県の悲願は、神戸空港の国際化だ。ただ、航空業界に限らず、企業にとって関西のような限られた地域で特定の機能を分散させることは運営効率が悪化し、利益を圧迫する。関空のキャパシティが一杯になっていない以上、関空に国際線を集約させる現状を変更するインセンティブは働きにくい。2018年9月の台風21号で関空が一時閉鎖に追い込まれ、関空の代替機能に注目が集まった。だが、伊丹空港は発着枠を一杯使っている。滑走路や駐機スペースなど伊丹、神戸空港の設備を踏まえれば、緊急避難的に関空の到着便を数便受け入れることはできても、伊丹、神戸空港が果たせる代替機能は自ずと限界がある。企業の論理と物理的な制約に基づけば、「2025年大阪・関西万博に向けて航空需要が高まるから神戸空港も国際化する」と、単純に片付けられる問題ではないはずだ。

但馬空港（兵庫県豊岡市）のように地域の足を確保するため、公費で路線維持に努めるケースはある。しかし、関西3空港は民営である以上、収益と採算の確保が大前提だ。関空と伊

丹の空港施設は新関空会社が所有し、神戸空港の所有権は神戸市にある。所有権者がまず果たすべき役割は運営権者の経営を監督することであり、2018年9月の台風21号のような緊急時にはインフラ機能を守るため、前面にたって行動することが求められる。

神戸空港の運営を関西エアポートに委ねた以上、投資戦略は関西エアポートの判断に任せるのが基本で、その投資が採算に合うのか、設備過剰にならないかどうか、旅客の利便性向上に資するのかどうかをチェックするのが神戸市の役割である。仮に将来、関西エアポートが国際線の就航や国際線ターミナルの新設を望めば、その時は神戸市が投資計画を精査し、3空港懇で議論すれば良い。その点、日常的に運営を行っていない神戸市と兵庫県が神戸空港国際化の採算性をどこまで吟味したのかが分かりづらかった。コンセッションは既存施設の活用を基本としている。関西エアポートもそれを踏まえ、運営権取得後の収支計画を立てているはずで、契約締結後にターミナルなどの大型施設が新設されれば、運営権料が引き上げられるなど契約の前提が大きく変わるだろう。投資能力は無限にあるわけではなく、関西エアポートが当面、関空に経営資源を集中させる方針である以上、神戸空港への大規模投資は容易ではない。

3空港懇の合意では、神戸空港の国際化は中期的な検討課題とされた。神戸市の久元喜造市長は国際化の実現にはターミナルの整備が必要とし、「関西エアポートとこれから議論を進めていく」としている。

一方、3空港懇座長の松本正義・関西経済連合会会長は今回の合意にあたり、「関西エアポートの経営判断を最大限尊重する」と強調した。民営空港である以上、その姿勢は守られなければならない。経営の結果責任は関西エアポートが負うことが基本だ。神戸空港の地元では、国際線ターミナルの新設に市費を投入すべきとの意見もあると聞く。ただ、コンセッションは公費を使わずにインフラを運営できることが利点の一つとされ、市民の理解などの面でハードルは高いと思われる。神戸市は神戸空港へのアクセ

ス改善にも取り組んでおり、空港の付加価値が高まれば、関西エアポートの投資戦略が変わることはあり得る。今回の合意で神戸空港の運用時間は延長され、発着枠が拡大される。関西エアポートは神戸空港をプライベートジェットの拠点として運用する考えで、まずはこうした効果を見極めることになるだろう。

関西エアポートの山谷佳之社長は5月11日の3空港懇終了後、報道陣に「皆さんが空港について勉強していただき、そのうえであり方を検討しようという姿勢に向かっていただいている。関経連が自ら勉強しながら引っ張っていただいたと、本当に心から感謝している」と述べた。神戸市の反対で関空の建設地が当初の構想にあった神戸沖から泉州沖に変更されるなど、関西3空港を巡る議論は歴史的な経緯を踏まえざるを得ないが、基本的な現状認識を関係者が共有したのならば、3空港懇を再開した意義の一つと言える。

民営空港を巡り、国交省や自治体などが参加する組織があるのは全国的にも珍しい。

関西エアポートの業績は、商業施設のテナント収入など非航空系収入の伸びにも支えられている。インバウンドの急増に目が行きがちだが、商業施設側からは賃料の引き上げに戸惑う声も多い。商業施設側が採算を確保するため、客単価の引き上げを図っているためか、特に伊丹空港の利用者からは「安く食べられる店が減った」との不満も聞こえてくる。収益の追求は当然ではあるものの、行き過ぎはインフラの機能を損なうことになりかねない。規制緩和の議論も大切ではあるが、3空港懇が利用者の声を関西エアポートに伝える機能を果たし、時には苦言を呈するということもあっても良いのではないが。

航空需要の拡大が続くことを前提にした議論が目立つが、インバウンドは国際情勢の変化に大きく影響される。リニア中央新幹線が2037年に大阪に延伸されれば、伊丹や神戸空港の羽田便の旅客の流出は不可避で、将来、関西3空港体制に過剰感が生じる可能性は否定できない。目先にとらわれすぎず、中長期的に様々な事態を想定した議論が求められる。



## ヒースロー空港における第3滑走路設置案の選定

### 1. 英国南東部の空港容量の拡張

英国南東部の空港容量の不足は、競合する欧州のハブ空港に需要を漏出させるのみならず英国の経済成長の制約となるため、空港容量の拡大策が検討されてきた<sup>1</sup>。交通省はDfT(2003)で英国南東部の空港容量の拡大が喫緊の課題であるとし、スタンステッド空港への第2滑走路の2011年頃の設置とヒースロー空港への2025年頃の第3滑走路とターミナルの増設を提案した。政府は2009年にヒースロー空港拡張への支持を表明したが、ジョンソン前ロンドン市長がテムズ・エスチュアリー空港の新設を提唱し、また当時の労働党政府の方針に野党は反対していたため、2010年に保守党と自由民主党の連立政権が成立すると政府の支持は撤回された。

その後、英国政府は2012年に空港委員会 (Airports Commission) を設立し、英国南東部の空港容量拡張の検討を開始した。政府は空港の立地や容量拡張が英国にとって重要な戦略であるとし、同委員会に欧州のハブ空港としての地位を維持する方策を答申するよう求めた。空港委員会は拡張案を公募し、50を超える提案の中から最終候補として3案を採択した。その1つはガトウィック空港会社によるガトウィック空港の第2滑走路案で、既存の滑走路の南側に新滑走路を設置する。次にヒースロー空港会社によるヒースロー空港の第3滑走路案で、北西側に新滑走路を設置する。3つ目がHeathrow Hub Ltdによるヒースロー空港の北側滑走路の延伸案である。最終的に、空港委員会は2015年7月のFinal reportで、環境面・社会面・経済面の影響を評価する基準 (Appraisal Framework) に基づき、ヒースロー空港への第3滑走路設置案を選定した。2016年11月に英国政府が同案を承認し、2018年6月に下院を賛成多数で通過した。

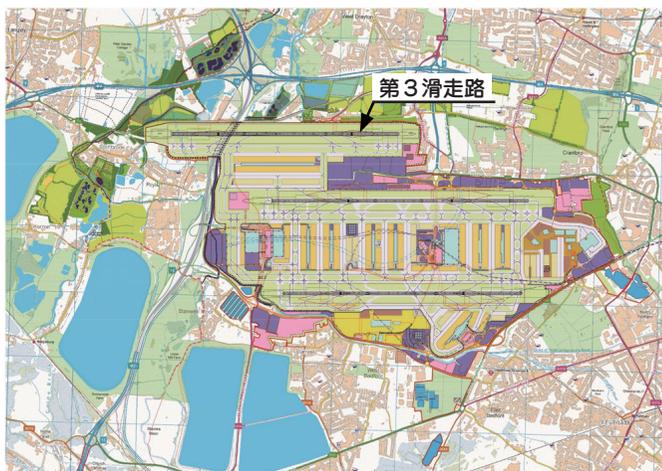


図1：ヒースロー空港第3滑走路案  
出所：Heathrow Airport Limited

1 例えば、Suau-Sanchez, Voltes-Dorta and Rodriguez-Deniz (2016) は海外空港に対する英国の地方部の依存度を分析し、地方部がアジアや新興国への輸送に関して海外のハブ空港に依存していることを示している。これは、容量制約によりヒースロー空港から需要が漏出したことを意味する。

## 2. ヒースロー空港の第3滑走路案選定の根拠

最終候補3案の中から、最初にガトウィック空港案を却下した際の判断基準は DfT(2017b) によれば次の4項目である。1つ目は接続性である。ガトウィック空港の長距離便の多くはヒースロー空港の集中を緩和する目的で導入されるが、ヒースロー空港の拡張では新興国路線の新設や既存路線の頻度増が期待される。また、ヒースロー空港は都心へのアクセス手段が多様で優れている。2つ目は、空港拡張に伴う便益である。空港委員会はガトウィック空港拡張の旅客便益を470億ポンドと推計するが、ヒースロー空港では550億ポンドとする。航空貨物に関しては、ヒースロー空港はガトウィック空港に比べてトン数で17倍、金額で170倍以上の輸送量である。GDPへの寄与では、ヒースロー空港拡張では1,310～1,470億ポンドで、2050年までにGDPが0.65～0.75%増加すると推定するが、ガトウィック空港の拡張による寄与は890億ポンドにとどまるとする。さらに、ヒースロー空港が2030年には59,000～77,000件の雇用を生み出すが、失業率が低いサセックス州に立地するガトウィック空港の雇用増は小さいとする。

3つ目は、環境面の影響である。ガトウィック空港に比べてヒースロー空港の拡張では騒音は大きい、機材の静粛化や進入・出発経路の変更を通じて騒音が分散され、負荷は大幅に削減されるため、日中夜間共に騒音は現行水準を超えないとする。また、大気質に関しては Airports Commission(2015)はNO<sub>2</sub>水準が悪化する家屋はガトウィック空港周辺が2万戸超であるのに対し、ヒースロー空港周辺は4万7,000戸を上回るとする。しかし、騒音軽減策や補償の拡充により、ヒースロー空港の拡張による環境負荷を全国および地域の便益内に抑えることができると結論付けており、ガトウィックの拡張に比べた補償額の大きさは軽視される。4つ目は実行可能性とレジリエンスである。両ヒースロー拡張案では投資リスクが課題であるのに対してガトウィック拡張案の課題は需要リスクであり、ガトウィック拡張案の方がリスクは大きいと評価された。また、陸上アクセスが多様であるヒースロー空港のレジリエンスが高いとする。両空港の投資リスクと需要リスクの比較のみではガトウィック空港が優位であるが、レジリエンスを考察に加えることでヒースロー空港の優位性という結論が導かれた。

これらの理由から、空港委員会はヒースロー空港の拡張案がガトウィック空港の第2滑走路案よりも容量拡大や接続性の向上に資すると判断し、続いてヒースロー空港の容量を拡張する最終候補2案の優劣の評価に進んだ。DfT(2017b)によれば、第3滑走路案の投資額が186億ポンドであるのに対し、北側滑走路延伸案は30億ポンドと少ないため、リスクが低減し航空事業者に対する賦課も軽減される。また、第3滑走路案の立退き家屋数が783戸であるが北側滑走路延伸案は242戸にとどまる。一方で、延伸案では空港容量の増加幅が小さく、年間の航空便数は第3滑走路案の74万便と比べて延伸案は70万便にとどまる。第2に、ローテーションを通じた地区別の運航停止時間の維持が困難である点である。第3に、延伸案では進入路のローテーションを通じて運航停止時間帯を維持することが困難であるし、現行の進入・出発経路を用いて離発着するため高騒音コンター内の居住者数が多い。これは空港会社の航空管制に関する提案が優れていたことを意味する。第4に、延伸案ではEUの大気質指令(Air Quality Directive)への準拠が難しく、またレジリエンスが低い。これらの理由から、ヒースロー空港の第3滑走路案が選択され、北側滑走路延伸案は却下された。

---

2 ヒースロー空港への第3滑走路案の設定に関しては、パッケージ策の導入が優位性の根拠とされた。主な内容は(1)騒音限界(noise envelope)の設定、(2)深夜時間帯(23時30分から6時)の運航禁止、(3)地区別の運航停止時間帯の設定、(4)家屋移転に対し市場価値に25%を加算した額を補償、(5)遮音対策の7億ポンドなど地域自治体に10億ポンドを上回る補償額を支出、(6)地域自治体に対する補償財源のための航空騒音課金(charge or levy)の導入、(7)若年層に対する職業訓練機会の提供、(8)自治体のインフラ税制を通じた1億ポンド超の地方税負担、(9)空港アクセスにおける公共交通による移動割合の増加などである。

### 3. わが国の空港容量拡張への示唆

ロンドンの空港容量の拡大に際しては、ヒースローおよびガトウィック空港への滑走路の設置案が最終候補として提示された。空港委員会の最終決定においてヒースロー空港の第3滑走路案が選定されたが、その判断基準は、長距離便や空港アクセスなどの接続性、拡張から生じる経済的便益、騒音や大気の状態など地域環境への影響、実行可能性とレジリエンスである。実際の評価は現状の地域交通網を反映するため、ヒースロー空港会社の提案を補強する形を整えたきらいがある。民間部門による資金調達と運営とはいえ、土地収用、補償そして航空管制を政府が支援する以上、客観的な指標が必要である。また、ロンドンにおいて現在最も遅滞の著しい空港がスタンステッド空港であることは考慮されていない。

参考となる点は、まず、テムズ川河口部にハブ空港を新設し需要を集中させることを断念して空港需要の分散を選択しなかった点であり、これは空港間競争の便益を重視したことを意味する。次に、空港会社を始めとする数多くの民間企業から滑走路の拡張案を公募した点である。さらに、事前に公開された環境対策・空港アクセス策・雇用対策とのパッケージに基づいて拡張案の優位性が比較検討されている点である。

#### 【参考文献】

- Airports Commission (2015), *Final report*.
- Department for Transport (DfT) (2003), *The Future of Air Transport*.
- Department for Transport (DfT) (2013), *Aviation Policy Framework*.
- Department for Transport (2016), *Airports: The Government's View*.
- Department for Transport (2017a), *Consultation on Draft Airports National Policy Statement: new runway capacity and infrastructure at airports in the Southeast of England*.
- Department for Transport (2017b), *Beyond the horizon: The future of UK aviation*.
- Department for Transport (2018), *Airports National Policy Statement: new runway capacity and infrastructure at airports in the south-east of England*.
- Heathrow Airport Limited (2014), *Sustainable Transport Plan*.
- Suau-Sanchez, P., A. Voltes-Dorta and H. Rodriguez-Deniz (2016), 'The role of London airports in providing connectivity for the UK: regional dependence on foreign hubs', *Journal of Transport Geography*, Vol. 50, pp. 94-104.
- 醍醐昌英 (2018) 「ヒースロー空港の拡張におけるパッケージ策の導入」『交通学研究』 通巻61号、pp.133-140.

## 関西国際空港 2019年4月運営概況 (速報値)

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

### ○発着回数 17,394 回 (前年同月比 111%)

国際線：13,297 回  
(前年同月比 113%)  
国内線：4,097 回  
(前年同月比 104%)

#### 発着回数について

合計発着回数は前年同月比 111% の 17,394 回、国際線は同 113% の 13,297 回と共に 7ヶ月連続で前年を上回り、4月として過去最高を記録しております。

### ○旅客数 2,729,271 人 (前年同月比 108%)

国際線：2,159,274 人  
(前年同月比 109%)  
国内線：569,997 人  
(前年同月比 104%)

#### 旅客数について

合計旅客数は前年同月比 108% の 2,729,271 人、国際線は同 109% の 2,159,274 人と 7ヶ月連続で前年を上回り 4月として過去最高を記録しております。このうち外国人は同 104% の 1,563,900 人と 7ヶ月連続で前年を上回り単月として過去最高を記録しております。

### ○貨物量 65,759t (前年同月比 89%)

国際貨物：64,502t (前年同月比 90%)  
積込量：30,350t (前年同月比 87%)  
取卸量：34,152t (前年同月比 92%)  
国内貨物：1,257t (前年同月比 84%)

#### 貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 90% の 64,502t 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5月22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4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	1,354,394	94.3	20.3	1,249,822	103.3	18.9		104,572
管内	867,284	92.1	13.0	939,100	102.7	14.2	△	71,816
大阪港	326,519	91.7	4.9	406,605	105.0	6.2	△	80,086
関西空港	415,126	93.1	6.2	320,189	101.6	4.9		94,937
全国	6,658,750	97.6	100.0	6,598,348	106.4	100.0		60,402

【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	415,126	93.1	6.2	320,189	101.6	4.9		94,937
成田空港	868,852	92.9	13.0	1,048,909	105.6	15.9	△	180,057
羽田空港	31,085	98.6	0.5	71,755	122.1	1.1	△	40,670
中部空港	81,126	95.6	1.2	88,440	98.3	1.3	△	7,314
福岡空港	23,373	81.1	0.4	34,592	102.3	0.5	△	11,220
新千歳空港	3,018	110.0	0.0	1,077	73.8	0.0		1,941

## 関西国際空港の出入(帰)国者数

	外国人				日本人				合計 (1日平均)	
	外国人入国 (1日平均)	外国人出国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)	合計 (1日平均)	合計 (1日平均)		
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成21年	1,357,556	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,062,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,190,605	27,919
平成23年	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,069	26,006
平成24年	1,795,222	4,905	1,778,162	4,858	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,812,831	29,543
平成25年	2,326,263	6,373	2,285,785	6,262	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,485,106	31,466
平成26年	3,173,759	8,695	3,104,778	8,506	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,752,082	34,937
平成27年	5,012,402	13,733	4,974,063	13,628	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,061,104	44,003
平成28年	6,090,300	16,640	6,051,810	16,540	3,189,960	8,720	3,187,010	8,710	18,519,080	50,600
平成29年	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
令和元年5月	754,630	24,340	727,290	23,460	375,450	12,110	283,390	9,140	2,140,760	69,060
<b>平成31年累計</b>	<b>3,615,620</b>	<b>23,950</b>	<b>3,572,610</b>	<b>23,660</b>	<b>1,655,510</b>	<b>10,960</b>	<b>1,619,510</b>	<b>10,730</b>	<b>10,463,250</b>	<b>69,290</b>
<b>前年同期</b>	<b>3,402,280</b>	<b>22,530</b>	<b>3,384,630</b>	<b>22,420</b>	<b>1,444,110</b>	<b>9,560</b>	<b>1,412,090</b>	<b>9,350</b>	<b>9,643,110</b>	<b>63,860</b>
<b>対前年同期比</b>	<b>106.3%</b>		<b>105.6%</b>		<b>114.6%</b>		<b>114.7%</b>		<b>108.5%</b>	

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

# 関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

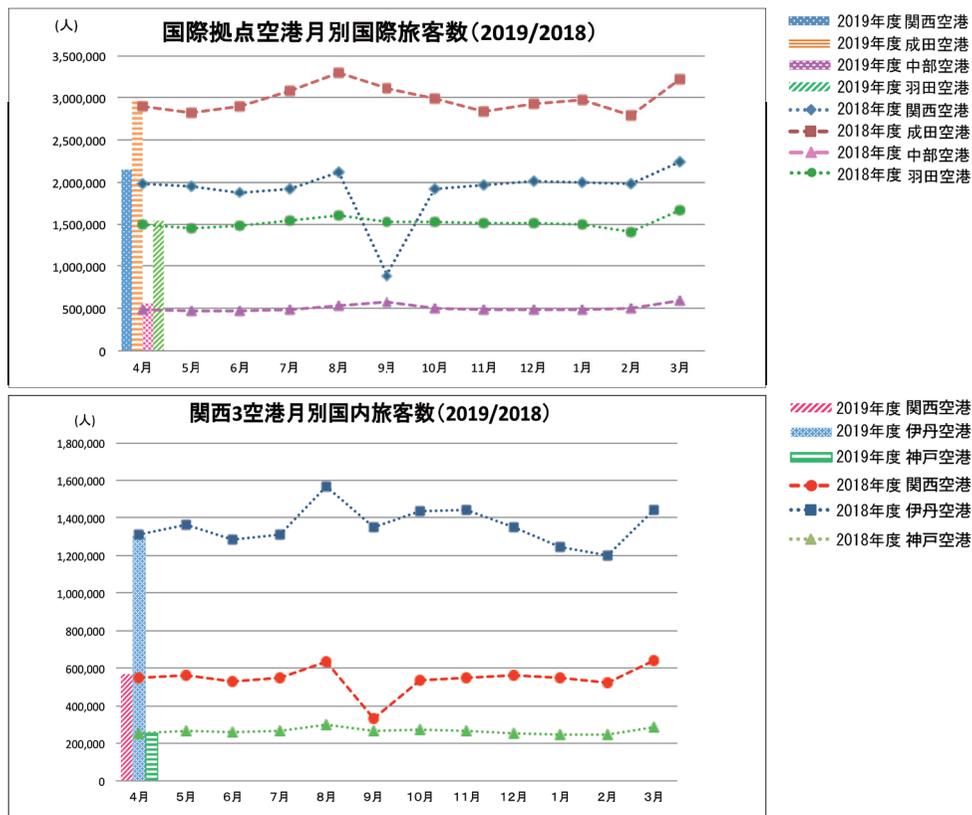
2019年4月実績【速報】

区分	空港名	国際線	前年同月比	国内線	前年同月比	合計	前年同月比
発着回数 (回)	関西3空港	13,298	113.0%	17,854	101.9%	31,152	106.4%
	関西	13,297	113.0%	4,097	104.4%	17,394	110.8%
	大阪(伊丹)	1	—	11,284	99.7%	11,285	99.7%
	神戸	0	—	2,473	108.7%	2,473	108.7%
	成田	17,404	104.1%	4,364	103.1%	21,768	103.9%
	中部	3,952	122.5%	5,373	105.5%	9,325	112.1%
旅客数 (人)	関西3空港	2,159,274	108.7%	2,129,920	100.7%	4,289,194	104.6%
	関西	2,159,274	108.7%	569,997	103.6%	2,729,271	107.6%
	大阪(伊丹)	0	—	1,306,265	99.6%	1,306,265	99.6%
	神戸	—	—	253,658	100.3%	253,658	100.3%
	成田	2,989,337	103.1%	586,363	102.2%	3,575,700	103.0%
	東京(羽田)	1,540,478	103.3%	5,018,277	94.8%	6,558,755	96.7%
	中部	569,400	116.3%	508,358	109.9%	1,077,758	113.2%
貨物量 (トン)	関西3空港	64,502	89.5%	11,117	93.6%	75,619	90.1%
	関西	64,502	89.5%	1,257	84.0%	65,759	89.4%
	大阪(伊丹)	0	—	9,860	95.0%	9,860	95.0%
	成田	170,445	85.6%	—	—	170,445	85.6%
	東京(羽田)	47,264	91.2%	56,052	96.3%	103,316	93.9%
	中部	14,661	90.5%	1,424	85.3%	16,085	90.1%

注1. 羽田の発着回数、成田の国内貨物量、神戸の国際旅客数は速報で公表していないため掲載していない。

注2. 神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。

注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



## 関西空港調査会からのお知らせ

### ○第462回定例会（2019年5月27日開催）

「空港型地方創生：南紀白浜エアポートの取り組み」をテーマに岡田 信一郎 氏（株式会社 南紀白浜エアポート 代表取締役社長）の講演会を開催した。

### ○第463回定例会（2019年6月10日開催）

「『気象情報活用のススメ』～危機管理からビジネス拡大まで～」をテーマに藏田 英之 氏（一般財団法人 日本気象協会 関西支社 副支社長）の講演会を開催した。

### ○第6回航空空港研究会（2019年5月24日開催）

「多発する大規模災害と空港」

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）

### 今後の予定

### ○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）

### ○第464回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2019年9月6日（金） 16：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／文化財などの遊休資産を活用した体験型宿泊モデルと地域振興について

講 師／上山 康博 氏（株式会社百戦錬磨 代表取締役社長）

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

---

## 事務局だより

---

- ▶ 四月に新しい元号が発表されたとき、平成が発表された時とは違った違和感がありました。
  - ▶ 「れい」ってこんな字やったかな？ 最後を書く縦棒が少しはねていました。筆書きなら、本来は教科書体の「令」のように、カタカナのマミみたいに書くはず。
  - ▶ 「令」と縦棒を書くのは活字の明朝体ならでも、中国の古典でも使われているそうです。それでも、はねてません。せめて、とめてっ！ できれば政府が発表する元号の筆書きは「令」と書いて欲しかったなあ。（A）
-

深日港～洲本港航路の再生に向けて

## 深日洲本ライナー(フケスモトライナー) (岬町)



岬町では兵庫県洲本市と連携し、深日港と洲本港を結ぶ旅客船「深日洲本ライナー」を2019年4月27日から10月27日までの間、土・日・祝日限定で運航しています。

近年、サイクリングを利活用したサイクル・ツーリズムがこれまでにない盛り上がりを見せており、泉州地域では「泉州サイクルルート」、淡路島では以前より島内一周コースとして有名な「アワイチ」があります。この両ルートを大阪湾上の最短距離で結び、広域的で大規模なサイクルルートとして確立し、サイクル・ツーリズムによる新たな人の流れを創出するため、「大阪湾をつなぐ！広域型サイクル・ツーリズム事業」として事業展開を行っています。

通常、公共交通機関での自転車の積載には、輪行袋に入れる必要がありますが、その手間を削減するため、前輪を外すだけで積載可能なサイクルフックを31台分用意しており、サイクルルート間のスムーズな移動を支援しています。

深日港では、1999年に航路が廃止されて以降、人の流れが途絶え、周辺地域の商店や港に接する鉄道・バスの利用者も激減するなど、港周辺を中心とした商業に大きなダメージを受けました。かつては海の玄関口として栄えた深日港の活気と賑わいを取り戻すため、みなさまのご支援ご協力をお願いいたします。

詳しくは、「深日洲本ライナー」で検索してください。

■アクセス 南海電鉄多奈川線「深日港駅」下車 海側へ徒歩2分  
(住所：岬町深日3500番地)

■問合せ先 岬町まちづくり戦略室政策推進担当 TEL：072-492-2725

