KANSAI 空港レビュー

No.488
2019.7

KANSAI 空港レビュー

JUL 2019 No. 488

CONTENTS

1 巻頭言
民間事業者との協働による紀南地域の発展を目指して
浅見　尚史

2 各界の動き

10 講演抄録
これからの大阪の観光について
溝畑　　宏

31 プレスの目
神戸の制限緩和ようやく、関西3空港の次の一歩に期待
宇都宮裕一

33 航空空港研究レポート
航空利用の訪日外客数に影響を与える要因とは
ーグラビティモデルによる分析ー
後藤　孝夫

36 データファイル
・関西国際空港2019年5月運営概況（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］　2019年5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5月

【表紙写真】「VC-25　エアフォースワン」

G20 首脳会議出席のためトランプ大統領を乗せてきた大統領専用機 VC-25（後方）です。
VC-25 はクラシックジャンボ B747-200B を改造したものです。
エアフォースワンとは、アメリカ空軍機にアメリカ大統領が搭乗しているときに使われるコールサインです。

撮影：柴崎　庄司

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

巻頭言

民間事業者との協働による紀南地域の発展を目指して

和歌山県県土整備部
港湾空港局長　**浅見　尚史**

南紀白浜空港（西牟婁郡白浜町）は、2,000mの滑走路を有する地方管理空港で、平成30年4月1日に開港50周年を迎えました。

南紀白浜空港のある和歌山県南部には、かつて日本三大温泉と謳われた南紀白浜温泉や平成16年に世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」として登録されている熊野本宮大社、熊野速玉大社、熊野那智大社があり、また、その他にも勝浦温泉、那智の滝、南紀熊野ジオパーク、くじらの町太地町など国内でも屈指の観光地が多数存在しています。

中でもパンダで有名なアドベンチャーワールドでは、昨年8月にジャイアントパンダの「彩浜」が誕生し、多くのメディアが取り上げたことで、数多くの観光客が全国から押し寄せています。

現在、南紀白浜空港には羽田便が朝昼夕の3往復就航しており、昨年度の利用者数は16万1570人と過去最高を記録しています。これは先ほどの「パンダ効果」の影響もありますが、ビジネス需要の増加も見逃せません。

ビジネス需要を押し上げている要因として、白浜町へのIT企業の進出が挙げられます。南紀白浜空港の近傍には、和歌山県と白浜町が整備した「白浜町ITビジネスオフィス」が立地しており、リゾート地等で働きながら休暇をとる「ワーケーション」が実現できるビジネス拠点として注目を集め、現在満室の状態となっています。また、本年3月には紀伊半島の南端にある串本町に民間ロケット発射場の建設が決定したことも、ビジネス需要増加の大きな要因と考えています。

運営面では、本年4月1日からコンセッション方式による民間運営を開始しています。これは航空ネットワークの拡充と空港の賑わい創出による地域経済の活性化を目的としたもので、平成29年11月より事業者公募を開始し、昨年7月に株式会社南紀白浜エアポートと実施契約の締結を行っています。

株式会社南紀白浜エアポートは、株式会社経営共創基盤、株式会社みちのりホールディングス、株式会社白浜館の3者からなるコンソーシアムであり、公募時に、羽田線の機材の大型化、成田線等の新規就航、国内及び近隣アジアや極東ロシアからのチャーター便の誘致、ビジネスジェットの誘致、高速バスや自転車など地域の交通結節点としての活用など多岐にわたる内容を提案しており、民間企業としてこれまで培ってきたノウハウや人脈に大きく期待しているところです。すでに同社は、実施契約締結後より、ロシアのウラジオストク国際空港との戦略的協力に関する覚書の締結、和歌山大学との地域人材の育成を含めた包括連携協定の締結、NECとの共同による顔認証システムの実証実験の実施など次々と施策を打ち出しており、その期待に応えつつあります。

また、県では、国際チャーター便の受入拡大に不可欠な国際線ターミナルビルの設計に着手しており、令和3年6月までの完成を目標に整備を進めているところです。

今後とも、株式会社南紀白浜エアポートと協働して南紀白浜空港を核とした地域経済の活性化に取り組んでまいります。

2019年 6月1日～ 6月30日

各界の動き

関西国際空港

●給油施設で防災訓練、5機関80人参加

関西エアポートは 6 月 3 日、関西空港の航空機給油施設が地震発生で被災したとの想定で、関係機関とともに防災訓練を実施した。泉州南広域消防本部や海上保安庁関西空港海上保安航空基地、関西空港署など 5 機関、計約 80 人が参加した。

●3月期決算、増収増益、台風の影響は限定的

関西エアポートが 6 月 4 日発表した 2019 年 3 月期連結決算は、営業収益が前期比 7％増の 2,204 億円、最終利益は 5％増の 296 億円と増収増益となった。2018 年 9 月の台風 21 号で関空が一時閉鎖に追い込まれたが、早期に復旧できたことから、業績への影響は 81 億円にとどまった。3 空港の総旅客数は 3％増の 4,890 万人で 3 空港とも前期比増となった。山谷佳之社長は「3 空港の総旅客数 5,000 万人の目標は、台風がなければ届いた。2020 年 3 月期は到達できるようがんばりたい」と述べた。

クリック！

収益増に貢献したのは、免税店や飲食店などの非航空系収入だ。免税店収入が 25％増えるなど、非航空系は過去最高の 1,301 億円（9％増）となり、航空系（902 億円、3％増）の伸びを大きく上回り、営業収益全体に占める割合は約 6 割に上った。とくに直営免税店では、売り上げの 7 割超を中国人客が占め、脱中国依存が課題だ。

●災害対策重点に5年で1,350億円投資

関西エアポートは 6 月 4 日、2023 年度まで 5 年間の投資計画を発表した。災害対策を中心に 3 空港で 1,350 億円を投じる。1 期島の滑走路、護岸のかさ上げや電源設備の地上化などを進めるほか、2020 年夏の全面開業を目指す大阪空港のターミナル改修のほか、神戸空港でも商業エリアの改修に着手する。

●5月貨物取扱量13％減、大阪税関

大阪税関が 6 月 6 日発表した関西空港の 5 月の貨物取扱量（速報）は、6 万 848t（前年同月比 12.9％減）で 5 か月連続のマイナスとなった。積込量が 2 万 7,196t（22.4％減）と伸び悩んだ。取卸量は 3 万 3,652t（3.4％減）。

●大阪税関が新型X線検査装置、G20控えテロ対策強化

20 か国・地域首脳会議（G20 サミット）を控え、大阪税関は 6 月 10 日、関西空港で荷物を立体画像で確認できる新型の X 線検査装置を公開した。新装置は 5 月に第 1 ターミナルの入国検査場に 1 台設置。コンピューター断層撮影装置（CT）の技術を使って手荷物の中身を断面図や立体画像で捉え、大きさや形状を把握しやすくした。材質の判別能力も向上し、爆発物や薬物

を従来より早く検知できるという。

●訪日客の出国審査、顔認証で待ち時間短縮

法務省は 2019 年度中に羽田、成田、中部、関西、福岡の 5 空港で、顔認証技術を使って出国審査するゲートを利用できるようにする。出国の待ち時間を短縮して訪日客の利便性を高める。日本人向けに使っている顔認証ゲートの利用拡大に向けて省令を改正する。

●6社が医薬品輸送品質認証を取得

関西エアポートは 6 月 10 日、関係事業者 6 社が国際航空輸送協会（IATA）の医薬品航空輸送品質認証制度(CEIV Pharma)の認証を取得したと発表した。6 社が KIX Pharma コミュニティを形成し、認証取得を目指して取り組みを進めてきた。

●直営店で買い物袋をエコ素材に、2020年4月

関西エアポートは 6 月 14 日、関西・大阪・神戸の 3 空港で直営する免税店など約 30 店を対象に買い物袋をビニール製から紙や生物由来に切り替えると発表した。2020 年 4 月から着手し、海洋汚染が問題視されるプラスチックごみを減らす。

●海南航空、西安線に就航、7月1日から週3便

海南航空は 6 月 21 日、7 月 1 日に関西～西安線に就航すると発表した。ボーイング 737-800 型機（164 席）で週 3 便運航する。これで西安への関空発着便は週 18 便になる。

●ネパール航空、就航8月に延期、カトマンズ空港改修ずれ込み

ネパール国営のネパール航空は、7 月 4 日に再就航を予定していたカトマンズ～関西線について、8 月に延期する。カトマンズのトリブバン国際空港の改修終了がずれ込むことによるもの。運航日やスケジュールの変更はない。

●5月の旅客数は10％増、貨物5か月連続減

関西エアポートが 6 月 25 日発表した 5 月の利用実績（速報値）によると、関西空港の国際線と国内線を合わせた総旅客数は、前年同月比 10％増の 275 万 5,166 人で、8 か月連続で前年を上回り、5 月としての最高記録を更新した。国際線の旅客数は 10％増の 215 万 5,986 人で、8 か月連続で前年を上回り、外国人旅客は 7％増の 148 万 1,920 人で 8 か月連続で前年を上回り、5 月の最高記録を更新した。国際貨物量は 13％減の 6 万 848t で、5 か月連続で前年を下回った。

●G20でリムジンバス運休

G20 サミットの要人移動のため 6 月 27 ～ 30 日の間、阪神高速道路湾岸線や空港線、環状線が通行止めになり、関西･大阪両空港と京阪神各地などと結ぶリムジンバスは全面運休となった。このため空港利用者は鉄道やモノレールに集中、混雑が起きた。

●大韓航空、機首上げすぎ尻もち、事故調報告

運輸安全委員会は 6 月 27 日、関西空港で 2018 年 4 月、韓国･済州島発の大韓航空 733 便ボーイング 737 型機が着陸しようとした際、滑走路に尻もちをついた事故の調査報告書を公表した。着陸時に機体がバウンドしたため、着陸をやり直そうとした際に機首を上げすぎ、機体後方の底部がこすったとしている。機長や副操縦士にマニュアルに反する行動があったことも指摘した。

●エミレーツ機が緊急着陸

6 月 29 日午後 5 時 25 分ごろ、ドバイ発関西行きエミレーツ航空 316 便が、油圧系統のトラブルのため、関西空港に緊急着陸した。乗客乗員約 470 人にけがはなかった。機体は自走ができなかったため、国土交通省関西空港事務所は B 滑走路を約 1 時間 50 分閉鎖した。G20 参加首脳の出発と重なり、国際線の到着便計 5 便が中部空港や羽田空港などに目的地を変更した。

空港

═ 大阪空港 ═

●5月の旅客2%増

関西エアポートが 6 月 25 日発表した 5 月の利用実績によると大阪空港の旅客数は 2％増の 140 万人、発着回数は 11,703 回で横ばいだった。

●G20大阪サミットで計102便が遅延や目的地変更

関西エアポートは 6 月 27 日、G20 大阪サミットに参加する米国のトランプ大統領の専用機が優先着陸した影響で、同空港を発着する国内線の計 37 便が 1 時間以上遅れたと明らかにした。6 月 29 日にはトランプ大統領の専用機の離陸に伴い、65 便に 1 時間以上の遅れが出た。

═ 神戸空港 ═

●5月の旅客数が4％増

関西エアポートグループが 6 月 25 日発表した 5 月の神戸空港旅客数は、前年同月比 4％増の 27 万 5,687 人だった。那覇、仙台、新千歳の各便が高い伸びで、昨年に続いて 5 月の旅客数としては開港以来の最高を記録した。

●空港施設、エアバス・ヘリ格納庫を増築

空港施設は 6 月 12 日、神戸空港にあるエアバス・ヘリコプターズ・ジャパンへ賃貸中の格納庫の増築工事の起工式を実施した。ヘリコプター整備機能の拡張が必要になったためで、12 月 25 日竣工の予定。

═ 成田国際空港 ═

●開港41年で発着600万回達成

成田国際空港会社は成田空港で 1978 年の開港以来の発着回数が、6 月 7 日に 600 万回に達したと発表した。LCC を中心にアジア方面の新規就航などが相次いだことを受けて、500 万回達成から約 4 年と最速で 100 万回を積み増した。

●赤外線カメラで滑走路点検

成田国際空港会社は 7 月から、滑走路と誘導路の点検に赤外線カメラを搭載した点検車を導入することになり、6 月 19 日、報道陣に公開した。アスファルト舗装の内部をカメラで読み取ることで、従来の目視点検と比較し 4 倍の速度で点検できるようになる。

●田村社長が就任会見、新滑走路「2020年代半ばに」

成田国際空港会社の社長に 6 月 25 日、前観光庁長官の田村明比古氏が就任した。田村氏は記者会見し「グローバルな空港間競争の中で勝ち残るには、機能強化の推進が最優先課題だ」と話し、第 3 滑走路の運用開始時期については「2020 年代半ばまでという方針に向けて一生懸命やっていきたい」と述べた。

═ 羽田空港 ═

●着陸直前、別の機が滑走路横断

国土交通省は 6 月 15 日午後 6 時 5 分ごろ、神戸発のスカイマーク機（乗員乗客 186 人）が羽田空港に着陸する態勢に入っていたのに、バンクーバー発の全日本空輸機（同 239 人）が同じ滑走路を横断していたと 6 月 16 日、発表した。両機はいずれも同空港の管制官から許可を受けていたという。国交省は重大インシデントに当たると判断。運輸安全委員会は同日、原因を調べるため航空事故調査官 4 人を指名した。

═ その他空港 ═

●2018年度の但馬空港利用者、過去最高4万2,220人

但馬空港推進協議会（事務局・但馬広域行政事務組合）は 2018 年度の同空港の利用状況を発表した。座席数が増えた新型機を導入したことや、雪が少なかったため就航率が好調だったことを背景に、年間利用者数は前年度の約 1.3 倍となる 4 万 2,220 人で、最高記録を 4 年連続で更新した。

●ヒースロー空港、第3滑走路新設を含む拡張計画案を発表

英国ロンドンのヒースロー空港は 6 月 18 日、第 3 滑走路（3,500m）新設を含む空港拡張計画に関する具体案を発表した。2026 年末までに第 3 滑走路を開業し、2050 年には最終的に完成することを目標に掲げている。

●北京に巨大新空港「大興国際空港」完工

中国・北京で 6 月 30 日、総工費 1,200 億元（約 1 兆 9,000 億円）の巨大な新空港、北京大興国際空港が完工した。開業は 9 月 30 日。70 回目の建国記念日「国慶節」の前日に当たる。天安門広場から南に約 46km 離れた新空港は、ヒトデに似た外観の近未来的なターミナルビルと滑走路 4 本を備え、年間旅客数は最大 7,200 万人を見込む。全施設の本格稼働は 2025 年を予定している。2040 年までには滑走路を軍用 1 本を含む計 8 本に拡張し、年間旅客数を 1 億人に増やす計画だ。

航空

●ピーチ、成田にオペレーションセンター開設へ

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは 6 月 1 日、乗務員がブリーフィングをするオペレーションセンターの準備室を成田空港に開設した。関西空港に続き 2 か所目となるオペレーションセンターで、バニラ・エアと統合する 2019 年度内の開設を目指す。

●米FAA、ボーイング737の部品に不備、交換を要請

米連邦航空局（FAA）は 6 月 2 日、墜落事故を起こした米航空機大手ボーイングの新型旅客機、737MAX 型機と従来機種、737NG 型機に、不適切に製造された部品が搭載され、故障したり亀裂が入ったりする可能性があると指摘し、速やかな部品交換を要請する方針を示した。世界中で MAX179 機、NG133 機に影響が及ぶ。

●ジェットスター、6月70便欠航、パイロット手配できず

LCC のジェットスター・ジャパンは 6 月 3 日、6 月の運航予定便の 2％に当たる 70 便の運航を取りやめると発表した。病欠や育成の遅れ、勤務上限を考慮した有給休暇取得の必要性などにより、パイロットの勤務シフトを成立させることが難しくなったため。

●MRJ、「三菱スペースジェット」に改称

三菱航空機は 6 月 13 日、小型ジェット機、MRJ について、三菱スペースジェットに改称すると発表した。標準型の MRJ90（標準座席数 88 席）は「SpaceJet　M90」に、短胴型の MRJ70（76 席）は「同 M100」に、それぞれ変更する。

●日航のA350初号機が羽田に到着

日本航空が 31 機を導入するエアバスの最新鋭機 A350 型機（369 席）の初号機が 6 月 14 日、工場があるフランス・トゥールーズから羽田空港に到着した。デビューは 9 月 1 日の羽田～福岡線で米ボーイング 777 型機に代わる主力機として、国内、国際線の主要路線に順次就航する。

●燃油サーチャージ、2回連続で引き上げ

日本航空は 6 月 19 日、国際線の燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）を 8 月発券分より値上げする。引き上げは 2 回連続で、日本発では東アジア線は 3,500 円、北米・ヨーロッパ・中東・オセアニア線は 14,000 円となる。全日本空輸も 6 月 21 日、同様の発表をした。

●三菱重工、ボンバルディアから小型機事業取得

三菱重工業は 6 月 25 日、カナダの航空機大手ボンバルディアから小型機「CRJ」事業を買収することで合意したと発表した。5 億 5,000 万ドル（約 590 億円）で事業を取得し、2 億ドルの債務も引き受ける。ボンバルは民間旅客機事業から撤退し、ビジネスジェットや鉄道事業に経営資源を集中する。

●ピーチの3月期決算、29%営業減益

ピーチ・アビエーションが 6 月 27 日発表した 2019 年 3 月期の単独決算は、営業利益が前期比 29%減の 41 億円だった。営業収入は 10%増の 604 億円だったが、LCC のバニラ・エアとの統合準備に伴う人件費の増加や燃油高などが利益を押し下げた。統合に関わる損失引当金も計上し、最終損益は 1 億 9,300 万円の赤字（前の期は 37 億円の黒字）となった。

関西

●ヨドバシ梅田タワー、商業施設は200店、ホテルは1,000室

ヨドバシホールディングスは 6 月 3 日、JR 大阪駅北側で建設中の大型施設の詳細を発表した。名称はヨドバシ梅田タワーで、2019 年秋の開業を予定する。隣接する家電量販店を含めて約 200 店舗から成る商業エリアと、阪急阪神ホテルズのホテル阪急レスパイア大阪（1,000 室規模）が入る地下 4 階、地上 35 階建ての新棟（延べ 11 万㎡）を設ける。

●大阪府・市のIR計画に7事業者が参加登録

大阪府・大阪市は 6 月 4 日、カジノを含む統合型リゾート（IR）の事業プランの募集に対し、海外の IR 大手など 7 事業者から参加登録があったと発表した。事業者は 8 月までにプランを府・市に提出する。MGM リゾーツ・インターナショナル（米国）とオリックスが共同申請したほか、ウィン・リゾーツ（米国）、ラスベガス・サンズ（同）、ゲンティン・シンガポール（シンガポール）、メルコリゾーツ＆エンターテインメント（香港）と、名称非公表を希望した 2 事業者が登録した。

●リニア中央新幹線工事で静岡県がJR東海に意見書

リニア中央新幹線の南アルプストンネル建設工事で大井川水系の流量減少が懸念されている問題で、静岡県中央新幹線対策本部（本部長・難波喬司副知事）は 6 月 6 日、「利水者らの理解が得られた段階で、基本協定を締結する必要がある」と求めた意見書を JR 東海に提出した。静岡県は同社の姿勢を強く批判しており、金子慎社長は同日、「この状態が続けば開業時期にも影響を与えかねない」と述べた。

●万博建設費、関西経済界で200億円合意

2025 年大阪・関西万博の寄付金集めを巡り、関西経済連合会や大阪商工会議所などは 6 月 7 日、関経連の提示した民間企業の負担案に合意した。民間で工面が必要な 400 億円強のうち、関西経済界は約 80 社が約 200 億円を担う。残る約 200 億円については、経団連と大阪を発祥の地とする住友グループの親睦団体、白水会に、それぞれ 100 億円前後を要請する。

●堺市長選挙、維新・永藤氏が初当選

政治資金問題で竹山修身前市長が引責辞職したことに伴う堺市長選挙は 6 月 9 日、投開票が行われ、大阪維新の会公認の新人で元府議の永藤英機氏（42）が無所属新人の元市議、野村友昭氏（45）らを破り、初当選を果たした。4 月の大阪府知事・大阪市長のダブル選挙に続き維新が反維新勢力との事実上の一騎打ちを制し、初めて大阪の「3 トップ」を押さえた。

開票結果。

当	137,862	永藤　英機	諸新
	123,771	野村　友昭	無新

14,110　　立花　孝志　諸新

●泉佐野市、ふるさと納税除外で係争委に審査申し出

泉佐野市は６月 10 日、６月に始まったふるさと納税新制度への参加を総務省が認めなかったことを不服として、同省の第三者機関、国地方係争処理委員会に審査を申し出た。新制度からの除外を取り消す勧告を求めている。

●東京五輪後のホテル客室　9都市で供給超過に

東京五輪後の 2021 年に主要９都市のホテル客室数が需要を上回るとの試算を不動産サービス会社の CBRE が６月 10 日、発表した。同年の主要９都市のホテル客室数は 2018 年に比べて計８万室増え、1.24 倍になると予測、供給超過は大阪が 2.1 万室と最も多く、約３分の１を占めた。次いで、東京、京都がそれぞれ 1.2 万室となる。

●通行台数が増加 西日本など高速3社

関西に本社を置く高速道路３社の 2019 年３月期決算がまとまった。通行台数は本州四国連絡高速道路会社が前期比 0.9％増の 4,334 万台と、７年連続で過去最高となった。西日本高速道路会社は 4.1％増、阪神高速道路会社は 0.4％増とそれぞれ増えた。昨年夏の豪雨や台風の影響で一時的に落ち込んだが、企業の物流や観光の利用が底堅く推移したことが寄与した。

●大丸心斎橋本館9月開業、面積1.3倍

J・フロントリテイリングは６月 11 日、2016 年から建て替えを進めていた大丸心斎橋店本館（地上 11 階、地下３階建て）を９月 20 日に開業すると発表した。売り場面積は 1.3 倍の約４万㎡に広がる。地元の顧客に加え、急増する訪日外国人客への対応も強化した売り場構成が特徴だ。３分の２をファッションなどのテナント 370 社に貸す。

●副首都推進本部会議に堺市、知事が意向

吉村洋文大阪府知事は６月 11 日、府と大阪市の成長戦略などを協議する副首都推進本部会議（本部長・吉村知事）に堺市を新たに加え、８月に会議を開く考えを記者団に語った。その上で永藤英機堺市長を松井一郎大阪市長とともに副本部長に就任してもらう意向も明らかにした。

●大阪市長、港湾行政の一元化に意欲

松井大阪市長は６月 11 日、堺市長選に維新公認で当選した永藤市長が就任したことを受けて、将来的に府と大阪、堺両市の港湾行政を一元化し「大阪港湾局」の設置を目指す考えを明らかにした。

●京都市のMICE件数、5年連続で最高

京都文化交流コンベンションビューローは６月 13 日、京都市で 2018 年に行われた国際会議や展示会など MICE の件数が前年を 43 件上回る 349 件となり、５年連続で過去最高を更新したと発表した。また、海外からの参加者数は前年比５割増の３万 2,268 人と、初めて３万人を突破した。

●奈良県、リニア新支線に調査費

奈良市付近に設置が予定されるリニア中央新幹線新駅と関西空港を結び、訪日外国人客を奈良県内に呼び込む「リニア新支線」構想の実現に向け、奈良県は６月 13 日発表した６月補正予算案に、同構想の調査・検討費用として 2,500 万円を計上した。荒井正吾知事は「需要や工事費を検討し実現可能性を探っていきたい」と語った。

●北陸新幹線大阪開業へ大阪府・市、経済団体協議会設立

大阪府と大阪市、大阪商工会議所などの経済団体は６月 14 日、北陸新幹線の大阪までの早期開業を目指す早期全線開業実現大阪協議会を設立した。2046 年と見込まれる敦賀～新大阪間の開業時期を少しでも前倒しできるよう、官民一体で政府などに働きかける。

●G20の経済効果、近畿で365億円

アジア太平洋研究所は6月18日、G20大阪サミットの近畿2府4県への経済効果を365億6,360万円と試算した。オフィス用品通販などの「その他の対事業所サービス」への経済効果が大きいという。

●5月の近畿輸出額　7か月連続減

大阪税関が6月19日発表した5月の近畿2府4県の貿易概況によると、輸出額は前年同月比10.4％減の1兆2,509億円だった。前年を下回るのは7か月連続。中国向けの液晶パネル部材といった科学光学機器、中国や韓国向けの半導体製造装置が減少した。輸入額は5.2％減の1兆2,596億円と2か月ぶりにマイナスに転じた。

●民泊規模235億円、りそな総研

りそな総合研究所は6月19日、近畿2府4県の2018年の違法も含めた民泊の市場規模を235億円と推計した。2017年の236億円とほぼ同じで拡大が一服した。2018年6月の住宅民泊新法の施行で、関西で多かったとみられる無届けの『ヤミ民泊』施設が減ったことが一因とした。

●大商、大阪万博で意見書

大阪商工会議所は6月20日、2025年大阪・関西万博に向け、先端医療や健康をテーマにした日本政府館の設置などを提案する意見書をまとめた。道路や水道といった都市インフラとデータを連携させる未来都市として会場を設計することや、生体認証の実装なども盛り込んだ。

●特急「はるか」に新型車両

JR西日本は6月21日、2020年春にも関西空港と大阪、京都を結ぶ特急「はるか」の9編成全てを最大9両で運行できるようにすると発表した。総額60億円をかけて新型車両271系を18両投入。主に6両編成で運行する現在の281系につなげる。定員を約5割増やし、訪日客の増加に対応する。

●昨年の外国人観光客の支出10万8,200円

大阪観光局は6月21日、2018年に大阪を訪れた外国人観光客の支出額が1人平均10万8,200円と前年から1,555円増えたと発表した。

●関西百貨店の免税品売上高、5月は12％増

日本銀行大阪支店が6月21日発表した5月の関西の百貨店免税品売上高は前年同月比12％増の126億円だった。2桁増は4か月連続。日本百貨店協会が同日発表した5月の近畿地方（福井県を含む2府5県）の百貨店売上高は1,128億円と前年同月に比べ0.8％増えた。

●新今宮の星野リゾートホテル開発に南海が20億円出資

南海電気鉄道は6月21日、星野リゾートが南海の新今宮駅北東側で進めるホテル建設を巡り、開発主体の特定目的会社（SPC）に計20億円を出資すると発表した。訪日客らを受け入れる基盤施設の整備を支援し、沿線の活性化や魅力向上を狙う。

●「万博整備費、京都・神戸で50億円」京商会頭明かす

京都商工会議所の立石義雄会頭は6月24日の定例記者会見で、2025年大阪・関西万博の会場整備費用について、京都・神戸の両経済界で合計50億円の負担を要望されていることを明らかにした。京都30億円、神戸20億円が想定されていると明らかにしたうえで「段階ではまだ具体的な検討に入る内容ではない」と語った。

●南海、新今宮に外国人就労支援施設を開設へ

南海電気鉄道は9月28日に大阪・新今宮エリアに外国人の就労を支援する施設「YO　LO BASE」を開くと6月28日、発表した。無料で日本語を学べる教室も備え、外国人が実際に働

けるレストランやホテルも併設する。外国人を支援する企業、YOLO　JAPAN（大阪）が運営する。

●5月の大阪市内の主要ホテル稼働率、3.3ポイント低下

日本経済新聞社が6月28日まとめた大阪市内主要13ホテルの5月の平均客室稼働率は86.8％と前年同月比で3.3ポイント低下した。今年のゴールデンウイークは最大10連休と長かった反動で、5月第2週に客足が鈍った。

●百貨店2社の3～5月決算、経常減益

J・フロントリテイリングと高島屋の2019年3～5月期連結決算が6月28日出そろい、経常利益（Jフロントは税引き前利益）はともに前年同期に比べて減った。インバウンド消費は好調だったが、主力の婦人服などの販売が低迷し、費用増などの影響を吸収できなかった。免税売上高は大丸心斎橋店南館の化粧品売り場を拡充したJフロントで21％増。高島屋も単体ベースで4％増えた。

●G20、大阪市内の交通量51％減

大阪府警はG20大阪サミット開催に伴う阪神高速道路などの大規模な交通規制の結果、6月27～30日の大阪市内の交通量が通常と比べ51％減ったとの推計を発表、半減の目標を達成した。

国

●5月の訪日外国人数、3.7％増の277万3,000人

日本政府観光局（JNTO）が6月19日発表した5月の訪日外国人客数（推計値）は、前年同月比3.7％増の277万3,000人だった。前年5月の267万5,000人を上回り、5月としては過去最高となった。新規就航や増便などが寄与したほか、訪日旅行プロモーションが好調で欧米やオーストラリア（豪州）を中心に旅行者が増えた。

●地方の消費額1兆円超え、観光白書

観光庁が6月21日に公表した2019年版の観光白書によると、地方での訪日客の消費額は2018年に1兆362億円となった。2015年と比べて58％増えており、都道府県合計の消費額に占める割合も29％と3割に近づいた。冬のスポーツや自然、農漁村を体験する体感型の「コト消費」がけん引役になっている。

●G20サミット、首脳宣言を採択し閉幕

20か国・地域首脳会議（G20大阪サミット）が6月28、29の両日、大阪市のインテックス大阪で開かれ、「大阪宣言」を採択して閉幕した。貿易分野では「自由で公正かつ無差別な貿易・投資環境を実現し、開かれた市場を保つために努力する」との文言を盛り込んだ。国際的に問題となっている海洋プラスチックごみ（廃プラ）は、2050年までにゼロにする目標を導入することで一致した。安倍晋三首相は閉会会合で「自由、公正、無差別な貿易体制を維持・発展できる共通点を見いだすことができた」と述べた。

これに先立ち安倍首相は6月28日、G20にあわせて開かれたデジタル経済分野のイベントで、国境を越えた自由なデータ流通のルール作りを多国間で交渉する枠組み「大阪トラック」の創設を宣言した。日米欧に加え、中国もルール作りを開始することで合意し、今後、本格交渉のプロセスに入る。

●講演抄録

第460回定例会

これからの大阪の観光について

公益財団法人 大阪観光局
理事長（大阪観光局長）
溝畑　　宏 氏

●と　き　2019年3月25日（月）　　●ところ　大阪キャッスルホテル7階　松・竹・梅の間

■はじめに

今日は、大阪の観光の現状に関するご報告と同時に、関西の航空、空港に関わっている皆さま方に、「頑張れ関西国際空港。もっともっと世界のトップレベルを目指そう」というハングリー精神をお願いに参りました。このままでは羽田、成田に負けてしまいます。ここにいる皆さん一同の協力で、2005年以来変わっていない枠組みから今後、陸・海・空の交通体系をいかに整備していけるか。そこに関西・大阪の命運がかかっています。

東京の羽田、成田は今アジアの空の玄関口を目指して積極的に取り組んでいます。関西国際空港も負けていられないと思います。

■大阪の現況

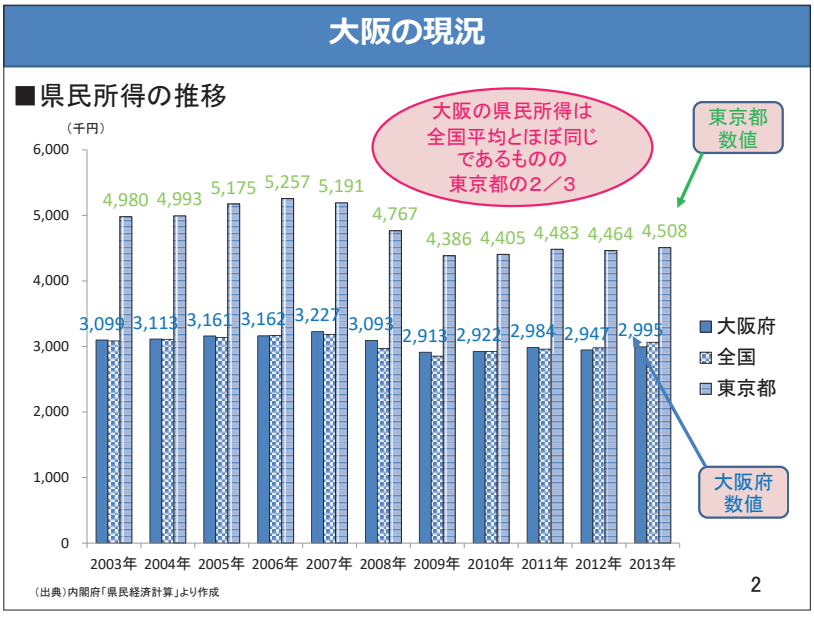
関西国際空港がこれからいかに重要な役割を担っていくかを述べるにあたって、一つお話ししておきたいことがあります。関西・大阪経済の現状は全国的に比べ、あるいは東京と比較しても、水準的にもっと高い数字でなくてはなりません。今は総生産額が約40兆円ですが、かつては1割経済といわれていたことを考えると、50兆円ほどの自力はあると想定されます。

国内の主要都市の中で2次産業、3次産業がバランスよく成長しているのは、この5年間で唯一大阪だけです。

従って十分に飛躍の素地はできつつあります。ただ一人当たり県民所得は、まだまだ全国平均に比べると低いのが現状です。

■大阪に活気をもたらすものとは？

アジアの人口は2010年で42億人、2020年は46億人、2030年は50億人と予想されていま



す。アジアの一人当たり可処分所得400万円以上の世帯人数は、2010年は約5億、2020年が9億、2030年には15億人になるといわれています。

そんな中でなぜ大阪がこれから日本をリードできるのかというと、その理由は、第4次産業革命、大阪の持っているものづくりの底力が非常に強いからです。この指数が今、非常に高い水準を誇っています。加えて健康、スポーツ、観光にも強みがあります。観光は非常にすそ野が広く、ほとんど全ての産業に波及しているため、大きな経済効果をもたらします。

今、皆さんは実感されていると思いますが、これだけインバウンドや延べ宿泊客数が増えると、それがほとんどの分野の産業に、全体的にバランスよく波及していきます。大阪は元々1次産業が少なく、2次・3次で大きなシェアを誇っていますが、非常に大きな波及効果を与えている一つの大きな要因が観光・インバウンドなのです。

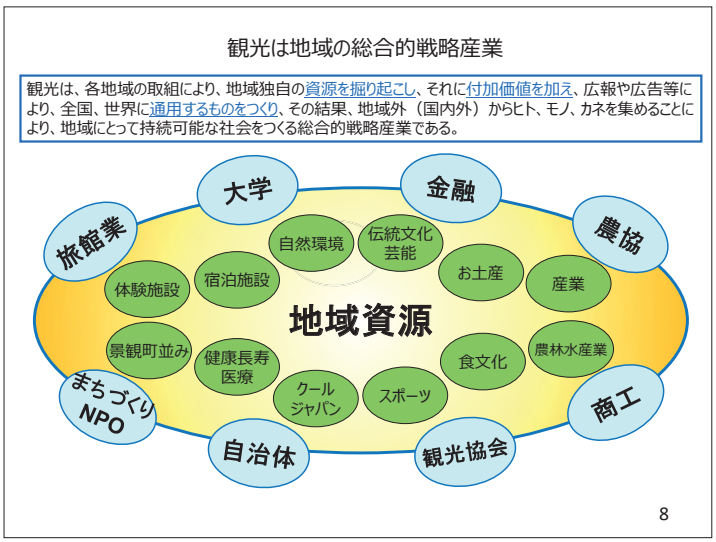
そのためのプラットフォームをつくっていくことも重要です。大阪の大きな強みは、大阪府・大阪市・経済界をあげて取り組んできていることだと思います。2013年に大阪観光局をつくり、一気にアジア、世界のトップレベルの観光都市を目指すことを堂々と宣言しました。それが今、大きなうねりとなっています。

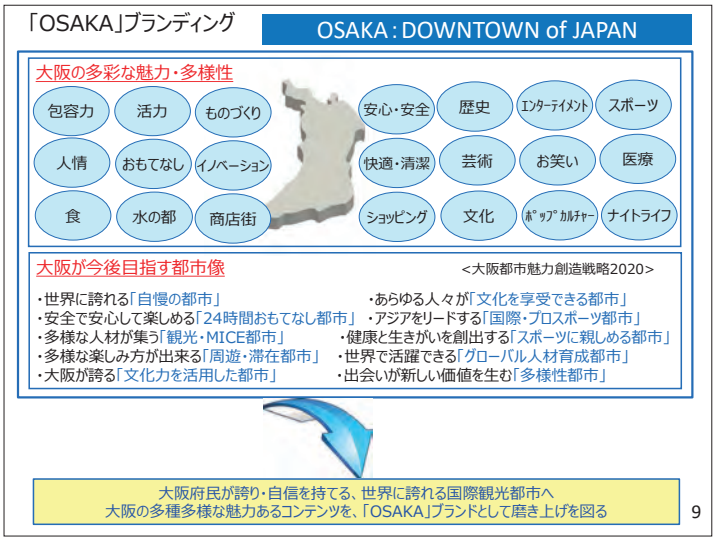
■「OSAKA」ブランディング

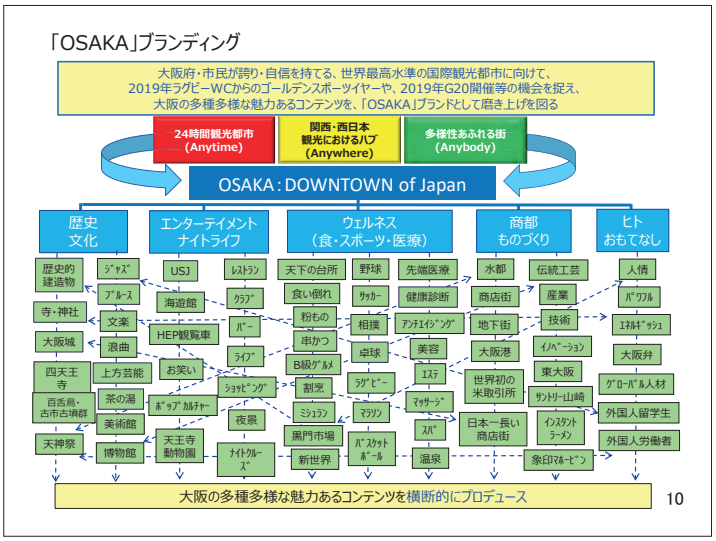
そんななか、大阪は世界ブランドとして「DOWNTOWN of JAPAN」というブランディングを実施していくことを決めました。「包容力」「活力」「ものづくり」「人情」「おもてなし」「イノベーション」などと「水の都」を絡ませます。日本独自の特性として、安心・安全、清潔、四季の変化、美しい自然なども絡み合わせながら、大阪の魅力を世界レベルに上げていくことを目指します。

切り口は「24時間観光都市」「関西・西日本観光におけるハブ」「多様性あふれる街」です。「多様性」には「質の高い」という意味と、「いろいろなものをしっかりと受け止める包容力」という意味があります。これら三つの切り口で「OSAKA」ブランドをプロデュースします。

今年はG20が開催され、世界20カ国の首相のみならず、38の国・地域の代表、約3万人の関係者、世界の首脳スタッフの皆さん約3,000







人が大阪を訪れます。G20を開くことで国際都市としての信用力が上がり、世界からの営業や投資の誘致・招致がしやすくなります。もちろんG20を成功させたという前提条件にはなりますが。

■ラグビーワールドカップへの誘客の期待

もう一つ、今年はラグビーワールドカップもあります。約50万人の訪日が想定され、そのほとんどが富裕層です。しかも40日間、日本中を周遊するのです。お金を使ってもらうと考えれば、こんなお得なことはありません。

彼らは九州、北海道で観戦を終えたら本州にやってきて周遊します。大阪は地政学的にも非常によい場所にあるといえます。

東大阪での試合は、イタリアーナミビア、アルゼンチンートンガ、ジョージアーフィジー、アメリカートンガと、注目カードはないのですが、富裕層の多い国です。

注目の対戦カードが戦われる神戸は大阪からJRで20分です。神戸で試合を見たら、夜は大阪に泊まって遊んでもらいましょう。神戸の会場には、イングランド、スコットランド、アイルランド、南アフリカなどの一流チームがやって来ます。ラグビーワールドカップでいかに大阪の認知度を高め、お金を使ってもらえるか、この9月から10月の終わりにかけてが勝負どころです。

ラグビーのワールドランキングトップ10の中で、特に富裕層の多いのがアイルランドです。私は1年半前、静岡に日本代表の試合（アイルランド戦）を見に行きました。プレシーズンマッチに約5,000人のアイルランド人が来ていました。彼らはお金の使い方が違います。

2021年の開催を目指しているワールドマスターズゲームズも、約5万人のアスリートが参加します。しかもほとんどが富裕層でなおかつ家族連れです。このような方々が関西を中心にスポーツを楽しみに来るわけです。

■来阪外客数の推移

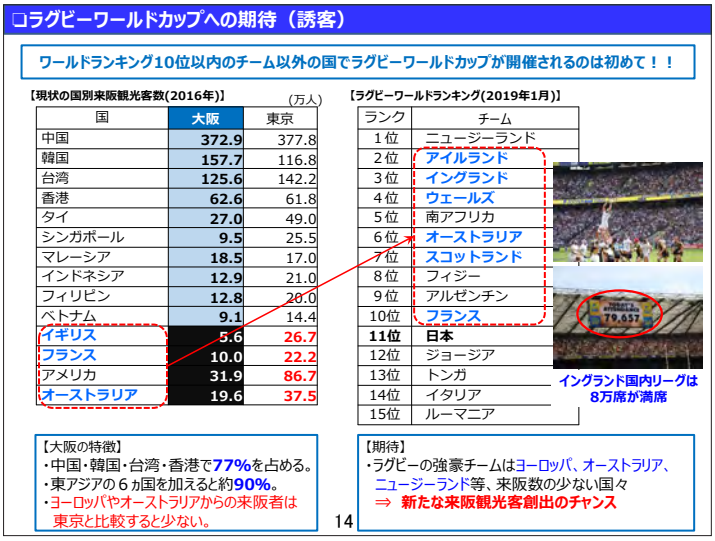
大阪の訪日外国人旅行者数は、皆さんの努力で一気に2011年の158万人から6年で約7倍になりました。2018年の正確な人数は、最終的に4月の上旬に発表します。

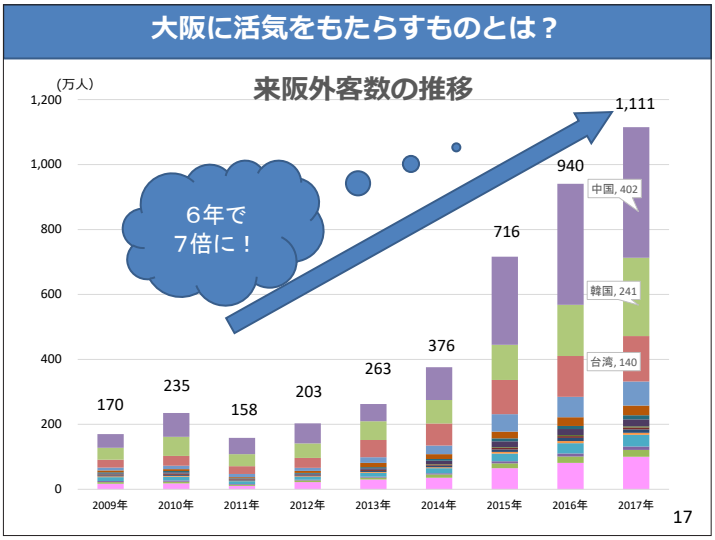
2018年は6月に地震、9月に台風がありました。9月の台風では、空港がほとんど水浸しになって使えない状態でした。

普通はこれだけの災害が二つもあると客足が鈍るのが当たり前です。私たちも一瞬、これは危ない、対前年は割れるだろうなと予想しましたが、皆さんの努力で驚異的な回復を果たしました。おそらくこの4月発表では、2018年の数字は1,110万人を割らず、前年プラスになると思います。

全体的な傾向を見ると、東アジア4カ国が非常に高いシェアを占めていることが分かります。特に中国が顕著です。中国は今、533便ありますが、3月31日に青島の週7便が週14便に増えます。

東アジア4カ国からのインバウンドがなぜこんなに増えたのでしょうか。これはひとえに、関西国際空港の皆さんのお陰です。関西国際空港がLCCに力を入れたため、日本で一番LCCの就航が多い空港になりました。このことが中国の533便という便数にも表れています。





■アジアからの観光客数の伸び

東アジア4カ国の傾向ですが、中国は比較的順調に増えてきています。私どもが少し心配しているのは韓国です。韓国は元々、経済的にそれほど大きい国ではありません。去年、韓国から大阪へは241万人来られました。東京へは152万人なので、圧倒的に大阪の方へ来たわけです。

韓国の方々は、大阪に魅力を感じなくなったのではなく、各地方都市に行き始めるようになりました。今年は台風の影響もあったため、結果としては前年比に何とかぎりぎりという感じです。予断は許しませんが、以前のような驚異的な伸びは期待できないと思います。

台湾も同様です。昨年対比で見ると、台風の影響はありましたが、おそらく前年と変わらない程度の数字に落ち着きそうです。従って、中国と韓国をしっかり押さえることが大事でしょう。またタイとマレーシアはビザが免除され、非常に順調に伸びてきています。さらにはインドネシア、フィリピン、ベトナムも高い水準で伸びています。

さらなる追い風で、欧米豪が順調に伸びています。4月からはブリティッシュ・エアラインが10年ぶりに再開され、デルタ航空も再開されます。6月のG20と9月のラグビーで、今年は欧米豪をさらに強化していきたいと思っています。まだまだこれから十分に伸びる余地があります。後述しますが、これに万博、IRとつながっていくと、ますます関西国際空港の皆さんの助けが重要になってきます。

今年は関西国際空港の皆さんと運命共同体となり、新規就航からケアを含めて一緒にやっていくことを我々、観光局のミッションにもしています。

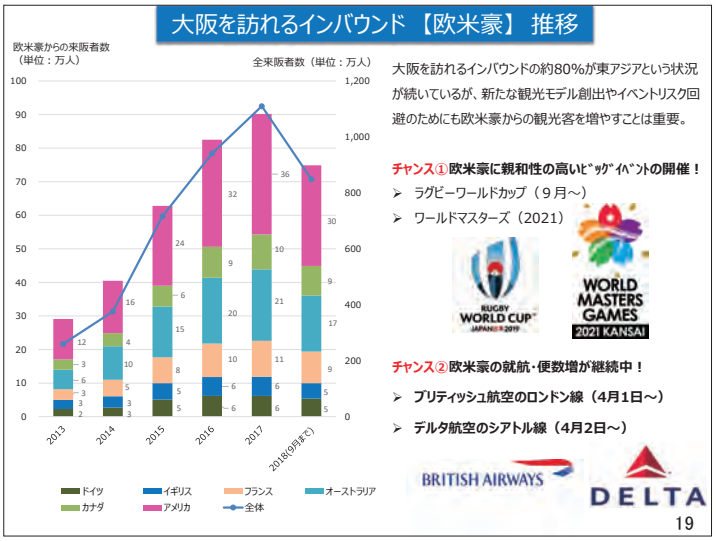
来阪観光客数の推移（単位：万人）

2019.1.28
大阪観光局

	2016			2017			2018（1～9月）					
	全国	大阪	東京	全国	大阪	東京	全国	前年同期比	大阪	前年同期比	東京	前年同期比
中国	637.4	372.9	378.0	735.6	402.4	421.5	644.8	116%	344.8	112%	366.7	113%
韓国	509.0	157.8	117.1	714.0	241.3	152.8	569.8	109%	180.7	99%	113.1	101%
台湾	416.8	125.4	142.1	456.4	140.1	148.8	369.0	107%	95.0	88%	116.2	101%
香港	183.9	62.7	62.0	223.2	74.1	73.0	166.2	99%	53.9	96%	54.9	98%
タイ	90.2	27.0	49.0	98.7	29.8	55.1	78.3	116%	21.8	113%	41.5	112%
シンガポール	36.2	9.5	25.5	40.4	12.5	27.6	26.1	111%	8.9	120%	18.2	107%
マレーシア	39.4	18.5	17.0	44.0	21.5	17.5	30.6	108%	14.8	111%	12.2	111%
インドネシア	27.1	12.9	21.0	35.2	15.7	28.5	28.3	116%	12.8	109%	23.2	118%
フィリピン	34.8	12.8	20.0	42.4	15.8	23.5	35.4	121%	11.4	103%	20.8	123%
ベトナム	23.4	9.0	14.4	30.9	11.7	20.1	29.1	126%	11.1	115%	18.1	120%
インド	12.3	3.1	7.3	13.4	3.7	8.1	11.7	114%	2.8	102%	7.8	128%
イギリス	29.2	5.6	26.7	31.0	5.7	29.3	24.7	108%	4.6	114%	23.3	108%
ドイツ	18.3	6.2	14.8	19.6	6.2	16.0	15.9	109%	5.4	118%	13.0	108%
フランス	25.3	10.0	22.2	26.9	10.7	23.3	23.1	114%	9.4	118%	20.2	113%
アメリカ	124.3	31.9	86.7	137.5	35.9	105.3	112.9	111%	30.0	114%	87.0	113%
カナダ	27.3	9.2	22.1	30.6	10.4	24.8	24.1	108%	8.8	117%	20.4	113%
豪	44.5	19.6	37.5	49.5	21.3	42.5	40.2	112%	16.7	117%	34.3	111%
その他	124.6	46.2	95.4	139.8	52.9	107.7	116.8	113%	39.9	105%	95.3	121%
合計	2,404.0	940.0	1,158.7	2,869.1	1,110.3	1,325.5	2,346.9	111%	849.4	102%	1,071.6	108%

JNTO「訪日外客数」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」をもとに推計。
2017年の数字はJNTOの修正を反映して修正した数字。四捨五入の関係で合計が合わないところがあります。

18

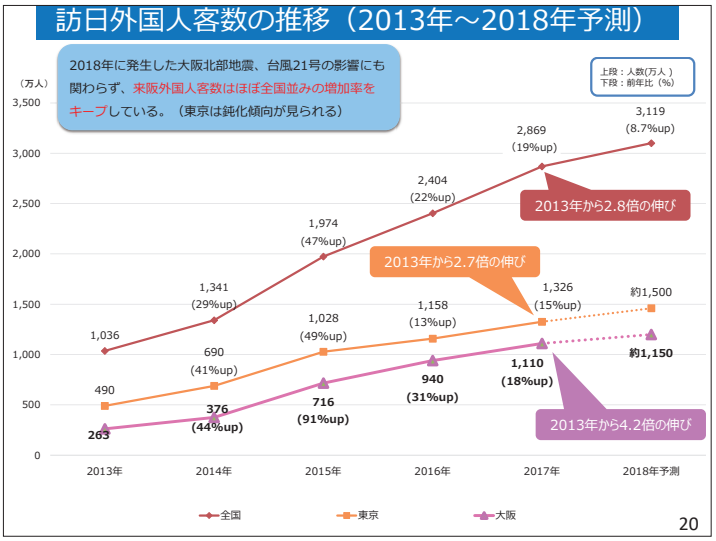


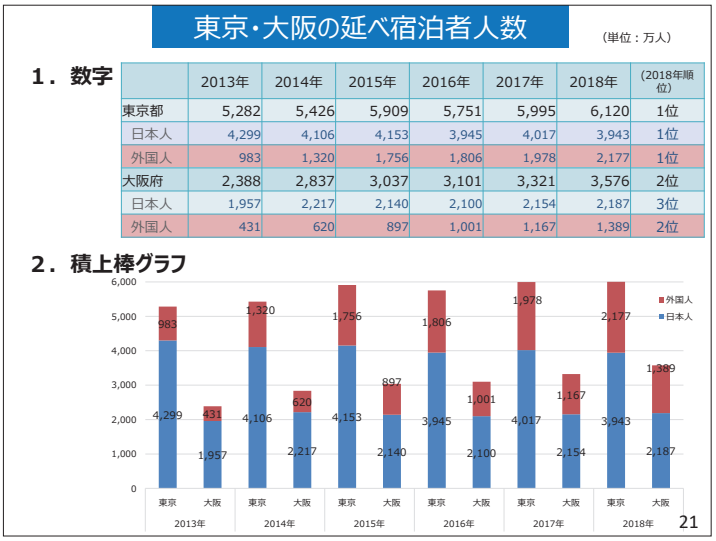
■延べ宿泊者人数と経済効果

今年は2019ワールドカップラグビー、G20、さらに万博、IRを見据えた大きなビジネスチャンスがあります。とにかく、関西・大阪に本社のある方々は絶対に関空を利用しましょう。それくらいの盛り上げを行っていく必要があると考えています。

2013～2018年にかけての訪日外国人客の推移を見ると、非常に順調に伸びてきていることが分かります。ただ残念なことに、台風と地震さえなければ、2018年は1,250万人に達していたと思います。

ここでは予測として1,150と書いていますが、1月は1,200としていました。1,200と言って1,170だったら叩かれる。でも1,150と言って1,170であれば、よくやったと言ってもらえます。だから手堅く1,150万人との予測値にしておきました。おそらくは1,160～70だと思っています。





	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	(2018年順位)
東京都	5,282	5,426	5,909	5,751	5,995	6,120	1位
日本人	4,299	4,106	4,153	3,945	4,017	3,943	1位
外国人	983	1,320	1,756	1,806	1,978	2,177	1位
大阪府	2,388	2,837	3,037	3,101	3,321	3,576	2位
日本人	1,957	2,217	2,140	2,100	2,154	2,187	3位
外国人	431	620	897	1,001	1,167	1,389	2位

私が、大阪の皆さんの努力に一番感謝を申し上げたいのが、宿泊者人数です。延べ宿泊者人数は、経済効果に非常に影響します。今、外国人観光客が一日に使うお金は、1位がショッピング、2位が宿泊、次にグルメがきます。宿泊すると経済効果がものすごく伸びるのです。

2015年、私が大阪観光局長に就任した頃は、ホテル不足で大変だったのですが、皆さんの頑張りで客室数が一気に増えました。日本人観光客、宿泊客はほとんどの所で減っており、東京は約70万人も減少したにもかかわらず、大阪は反対に増えました。これはすごいことだと思います。インバウンドも同様です。大阪は2018年、外国人宿泊者数が1,389万人。2013年は431万人。およそ3倍以上増えています。東京は、983万人から約2,000万人で2倍強です。

さらに、データには出ていませんが、民泊があります。観光調査では、現在宿泊客の約20％が民泊を利用しています。この数字は上記のデータには入っていないため、実際には民泊を入れると、もっと延べ宿泊者数は多いことになります。

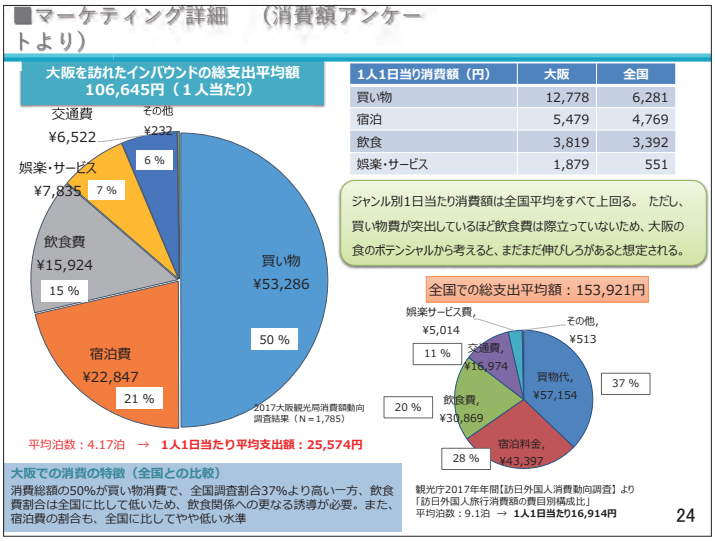
■インバウンドの支出に関するマーケティング

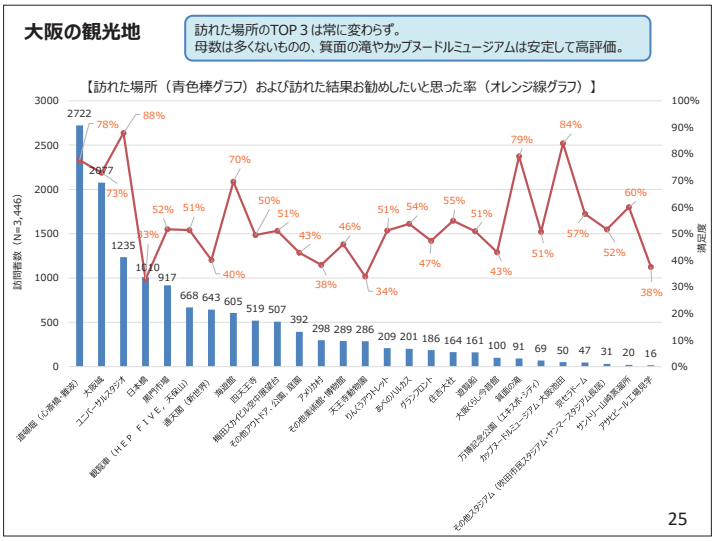
消費額も、一日当たり単価は2014年から順調に増えてきました。大阪では現状、大体4泊して約10万円、一日当たり約2万5,000 ～ 7,000円使っています。全国平均では、9泊で約15万円、一日当たり約1万6,000円。つまり一日当たりに使うお金は、圧倒的に大阪が多いのです。平均で1.5倍です。

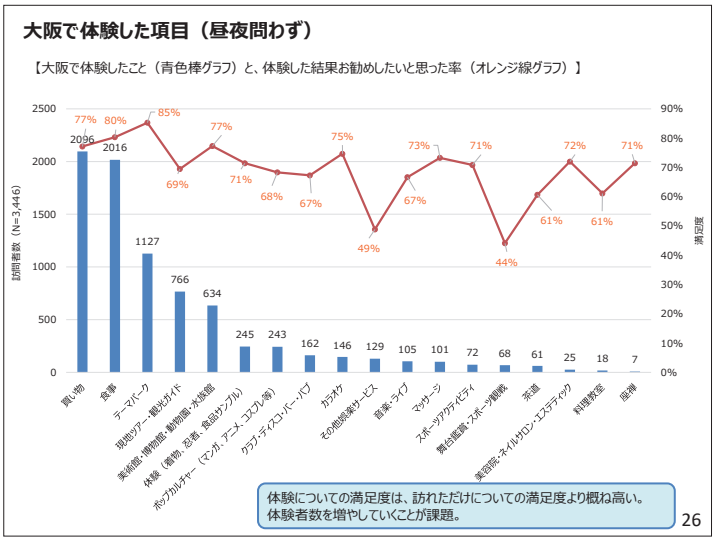
その主な要因の一つは買い物です。買い物には相当お金を使っています。次に宿泊。意外なのが、飲食が少ないことです。飲食費は大阪で一日当たり約3,700円、全国平均で約3,300円です。安くておいしいところが影響しているのでしょう。そのような消費性向が見えます。

訪れた場所では道頓堀、大阪城、USJ、日本橋辺りが上位にきています。まだ回数は少ないですが人気があるのが海遊館、カップヌードルミュージアム、箕面の滝です。箕面の滝は意外と人気があります。

ここで一つ分かったことがあります。外国の方々はパワースポットや梅田スカイビル、あべのハルカスなど高い所が好きなようです。滝も高くて非常に雄大です。これも一つのパワース







ポットになっています。また動物というテーマが絡むと比較的満足度が高くなるといえます。まだまだこれ以外で、大阪市内だけでももっとパワースポットを見つけなくてはいけないと考えています。

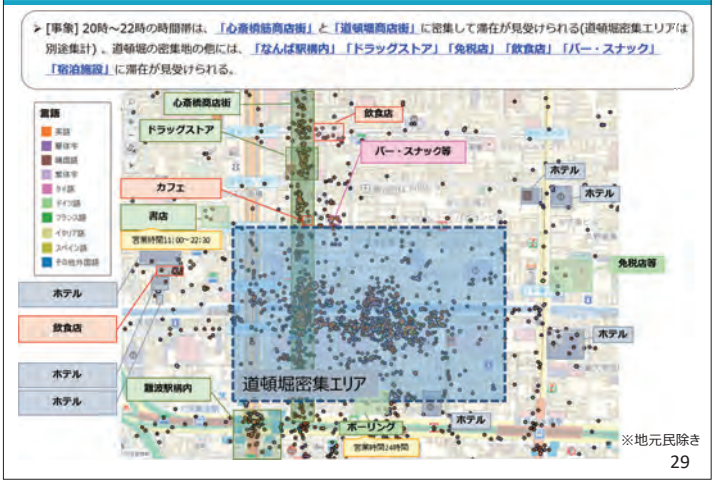
昼夜問わず、大阪で体験したことですが、買い物、食事以外では、美術館･博物館や、着物･忍者体験、ポップカルチャー、クラブ・ディスコ・バー・パブ、カラオケ、音楽・ライブ、マッサージ、この辺りの満足度が70％を超えています。しかし人数はそんなに多くない。これはどんなところに原因があるのかというと、関心はあるが、いきなり来てもどこに行ったらいいのか分からないのです。飲み屋でも、間違った所に行くとものすごく高額なお金を取られます。

■夜間の満足度を高めるために

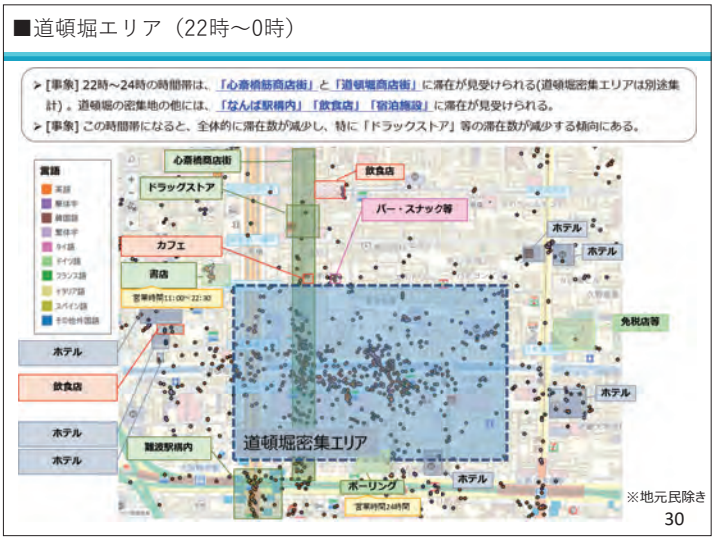
ここで分かったのは、安心・安全・快適なナイトエンターテインメント、参加交流型のコンテンツを、我々のような観光のセクションがしっかりと情報提供する必要があるということです。コンシェルジュを用意することも必要でしょう。今は、夕方6時、7時頃までの観光コンテンツはよいのですが、ここから先は受け入れができていない。そういう課題が見えてきました。

夜はナイトクルーズの人気が高いですが、例えば道頓堀川の水都のエリアは、23時に水門

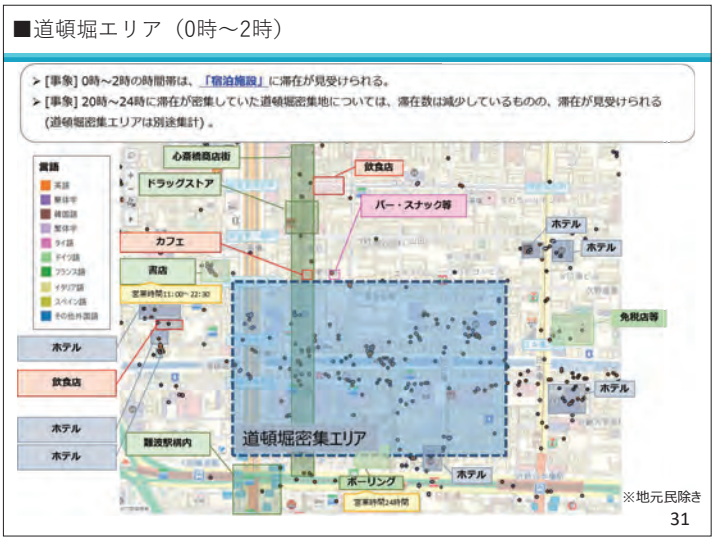
■道頓堀エリア（20時～22時）



■道頓堀エリア（22時～0時）



■道頓堀エリア（0時～2時）

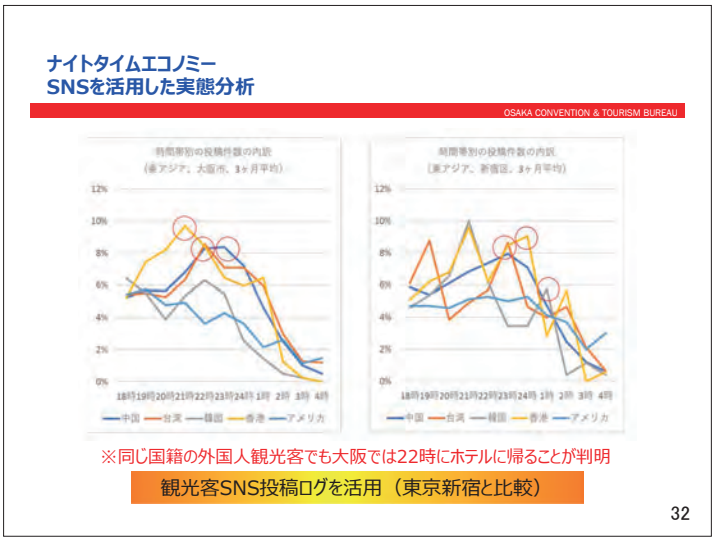


が閉まるので、船を浮かばせられません。夜の遊びとして、忍者や和太鼓などの文化体験、カラオケなども人気は高いのですが、どこに行けばいいのか分からないようです。

今、全国スナック連盟と組んで、安心・安全・快適なスナックを我々が認定し、そこへお客さんをどんどん誘導していくことを考えています。マッサージ、エステサロンなども、皆さん関心はあるが、情報がきちんと提供されていないということが読み取れます。

いろいろな調査機関から、「夜間は外国人があまり満足していないのではないか」という指摘があります。道頓堀エリアを対象にして、時間帯ごとにそれぞれどのような形で消費あるいは動きをしているかを調べた図をご覧ください。まず22時までは、かなり密集していますが、0時になると急激に減り、0時を過ぎるとほとんど動きがありません。ホテルに帰ってしまうのです。

東京では、ピークが23時から1時、大阪では21時から23時です。3年前に新宿区と港区で調べて分かったことがありました。当時東京都では、オリンピック招致を契機に、オリンピックを見据えて夜間を活性化しようと、都と区と警視庁と商店街が一緒になって、防犯パトロールを開始しました。ポン引きを撃退し、いかがわしい商売をどんどん排除した結果、六本木も歌舞伎町も非常に様変わりしました。



遅い時間でも楽しめるので、23時から活性化していくわけですが、大阪は22時になるとぱったりと客足が止まってしまっています。

そこで「Osaka Night Out」という施策を実施しました。ナイトクラブ、バー、アミューズメント、エステ、サウナなどさまざまな店を夜23時以降も使ってもらえるよう働きかけます。ここに将来的にはできれば坐禅修行あるいはヨガなど、いろいろな参加体験型のメニューを用意し、我々がコンテンツをどんどんお客様に向かって発信していこうと考えています。

■様々なプロモーションと情報の活用

「Osaka Night Out」以外にも、銀聯、Alipay、Wechatpay等と連携をとり、キャッシュレスで中国の富裕層の皆さんにアプローチする試みも行っています。今年2月から始めている「Kanpai Osaka」はバルです。外国人、特にヨーロッパ人の傾向として、一つの店舗にあまり長居せずに、はしごをしたがります。そこで飲み物とフードのセットを約1,000円に設定して、店をはしごできるような形に登録してもらうという仕組みをつくりました。

お茶の教室やヨガ、坐禅修行などが体験できる「Deep Trip Osaka」も一緒です。Osaka Free Wi-Fiで事前に了解をいただいて、ワンプッシュ通知で、旅行中のお客様に直接情報提供します。お客様は観光地に来てからリアルタイムの情報を入手できる仕組み。これは4月から実施します。

さらにはLGBTをターゲットにした「Visit Gay Osaka」。大阪には約150店舗のゲイバーがあります。うち30店舗を大阪観光局でセレクトし、しっかりと情報もインプットして提供します。

このような形で、いろいろなツールでお客様に直で情報提供します。そして我々はお客様の消費の動機から、どのように消費したのか、満足したのかをしっかりデータ分析して、次なる展開に持っていこうと考えています。

■大阪のスポーツツーリズム

大阪のこれからの切り口は、どういう分野で世界に突き抜けるかということですが、一つがスポーツです。スポーツには、「観る」「する」「支える」という三つのカテゴリがあります。

大阪の場合は都市型観光で、周辺のいろいろ

なエリアのスポーツコンテンツを持っている所と連携をとっていきます。道頓堀×SUP、大阪城×ヨガ、あるいはサイクリングやウォーキング・ジョギングなど、観光とスポーツを絡めた展開です。

また周辺では、自然を生かしたラフティングや水上スキーのようなマリンスポーツを楽しんでもらいます。これらをトータルでプロデュースしていくのが、大阪のスポーツツーリズムの一つの大きな役割です。

「観るスポーツ」について。昨日、私は相撲を見に行きました。今、大相撲はたくさんの外国人が見に来ています。大阪のいいところは、一流のスポーツを見るためのコンテンツが多くそろっていることです。プロ野球は阪神とオリックス。サッカーは、イニエスタ選手やポドルスキー選手を擁するヴィッセル神戸、大阪にはガンバとセレッソ。ラグビーではNTTドコモと神戸製鋼。そしてバレーボール、卓球、バドミントンと、一流スポーツコンテンツが多数あります。

そこで我々は、できる限り海外からスポーツのイベントを誘致しようとしています。今後、世界に大阪を売り込むときは、例えばプロ野球は、オリックスと一緒に組んでいった方がよい。実は台湾や中国では野球がとても盛んになってきています。ベトナムでも最近野球が盛んです。サッカーはインドネシア、タイ、マレーシアで非常に人気があります。

従ってプロスポーツと連携をとるということは、一つには海外に我々がセールスをするときに一緒に組むと相乗効果が生まれ、もう一つには、こちらにインバウンドで来られたお客様が、プロスポーツを観戦する際にも効果を発揮することになるわけです。昨年は、スポーツツーリズム市場調査で、訪日外国人観光客の消費調査などを行いました。

これから万博を見据えて、大阪の強みである、大阪万博の「健康」の中にスポーツが入ってきます。

■スポーツ MICE の推進

今、我々が取り組んでいるのは、スポーツの展示会や国際学会の誘致です。将来的には、世界最大のスポーツ用品見本市「ISPO（イスポ）」を大阪に誘致したいと考えています。今はミュンヘンで開催されています。

大阪にはミズノ、デサント、アシックス、エ

スエスケイ、シマノ、ロート製薬、サントリーなど、スポーツ関連でビジネス展開を行っているメーカーがたくさんあります。将来的に、スポーツ器具やスポーツ飲料、スポーツファッションなどのコンテンツで ISPO の誘致をしていきたいと考えています。

国際会議の第1弾は、今年11月に堺で開催される世界野球ソフトボール連盟の総会です。これは2020年オリンピックの前年であり、世界135カ国から、野球、ソフトボール連盟の関係者が一堂に集まります。こちらのアプローチをしている自治体は意外と少ないので、特にこのような、野球の代表的な展示や総会を誘致していきたいと考えています。

■ラグビーワールドカップに向けたプロモーション

ラグビーワールドカップは、オープンまで残り6カ月になりました。今、イギリス、オーストラリアを中心に、様々なメディアを通した PR を行っています。

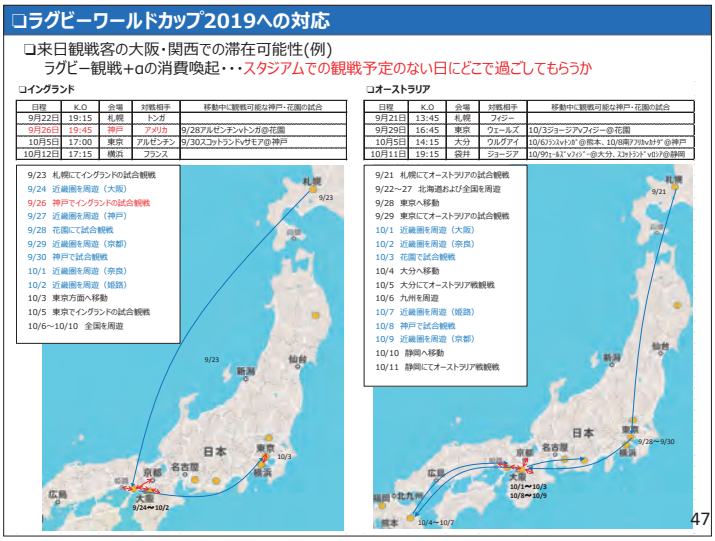
大事なのは、ラグビー観戦プラスαです。例えば、ラグビー観戦以外でどれだけお金を落としてもらうのか。あるいは開催していない時期に、全国で試合を見た人たちの足をいかに大阪に向けさせるか。飲食、観光、購買、この三つにいかに時間とお金をかけてもらい、消費のサイクルを回していくのか。これらの情報を Osaka Free Wi-Fi や SNS を使って、いかにラグビーファンに迅速かつ効率的に伝達していくのか、等です。

対戦カードを見ながら、例えばイングランドは、会場がまず札幌、次に神戸→東京→横浜なので、大体この時期に大阪に来るだろう、と予想を立てます。

では、その時期に徹底的にイングランドの人々に対する網を張っておこうと、こう考えるわけです。

オーストラリアの場合、札幌→東京→大分→袋井（静岡）となっています。見ていくと、10/1 ～ 10/3と、10/7 ～ 10/9辺りの時期に近畿圏に足を運ぶに違いないと予想します。動きを見ていると、ほぼこの時期だろうと思います。

忘れてはいけないのは、ラグビーファンはラグビーが好きであるということ。ラグビーがメインなのです。だから、どこに行ってもまずラグビーの試合が見られるように、オーロラビジョンを用意しておく必要があります。



ラグビーと飲食と、そこに文化も付加します。例えば近くで行われているコンサートやお祭りを組み合わせるのです。仕上げは東大阪です。東大阪には日本で唯一「ラグビー神社」と呼ばれている吉田春日神社があります。また、ラグビーボールのような楕円形のキャベツ「ラグビーキャベツ」やラグビーボール型の「ラグビーケーキ」があります。ラグビーというカテゴリが19もあるのです。「ラグビーファンは東大阪に行かないと後悔する」というくらいの強烈なブランディングを展開していきたいと思っています。

■世界における日本食のポテンシャル

日本食は今や世界で最も人気が高い料理です。私は大阪ほど食べ物がおいしいところはないと思っています。東京の方には大変申し訳ありませんが、東京は高いお金を払えばおいしいですが、昼間の定食などは、1,000円以内でめちゃくちゃおいしいものが食べられる大阪にはかないません。

「B級グルメ」というネーミングは安っぽく聞こえるので、言い方を変えようと思っています。例えば「ワールド・ソウルフード」といった、世界水準で質が高いことを思わせるネーミング。B級という言い方がイメージを低くしています。

一流レストランの単価は、世界平均が189ドル、大阪はわずか131ドル、東京が202ドルです。やはり大阪は世界と比べても単価が安いです。まだまだ、お金を使ってもらえていないことになります。

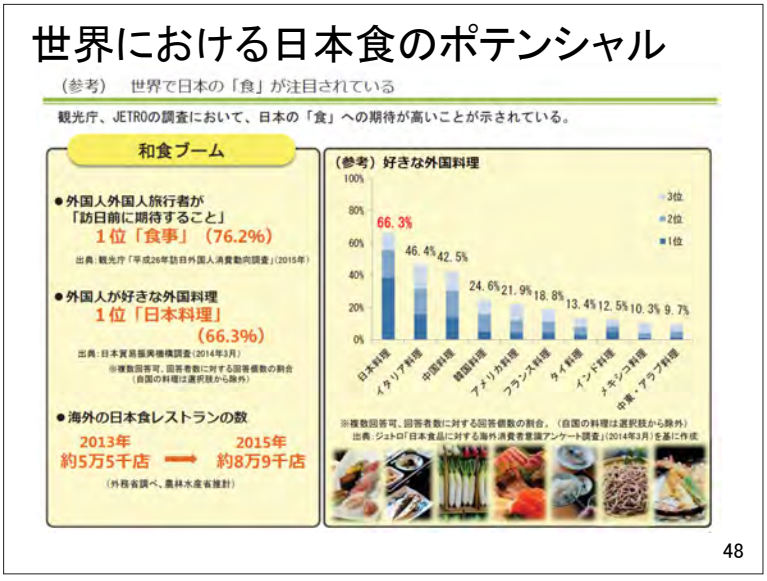
■「OSAKA」ブランディング構築のための事業展開：食

そこで大事なのはボリュームゾーンを増やすことです。安くておいしいという要素は、それを目指して来るわけですから、やはり大事です。これはこれで増やしていきます。一方で、今のままではあまりにも総花的なので、テーマを決めます。例えば今月は徹底的に和牛でいく、来月はラーメンでいく、といったように、メリハリを付けたボリュームゾーン政策をとっていくのです。

とにかく大阪の食の付加価値を高めていくことが大事です。そのためには、世界のイベントにどんどんアプローチして広報していく必要があります。まだまだヨーロッパの市場では、京都の料理は有名でも、大阪の料理はほとんど知られていません。これは我々の努力不足です。

さらには、世界的な食のコンテストを誘致します。そこに一流のシェフを呼んできて、大阪の料理を食べてもらう。そうすることによって、彼らの口から大阪の食を発信してもらえます。こういうことを地道にやっていきます。

また、大阪のシェフを海外でデビューさせます。サッカーと一緒で、かつて清武選手や香川選手がヨーロッパで名前を売ったように、ここから世界へ行って、世界の一流になってまた帰って来る。そうすることによって価値を上げていきます。食の世界でもこのようなステージをつくっていく必要があるのではないでしょうか。



48

■「食の都・OSAKA」認知度向上に向けて

2019年、世界の「ガストロノミーネットワーク」を使って世界の有名シェフを招聘し、G20、ラグビーワールドカップで「食の都・OSAKA」を発信していきます。2020年には千葉の幕張で開催していた「FOODEX」を大阪で開催できないかと最終調整しています。

2021年には食博覧会。食博も今、インテックスだけで行うのはもうやめようという話し合いを事務局と行っているところです。できるだけ大阪市内の中心部で、中之島や難波、大阪城周辺、至る所を食の博覧会状態にしたいと考えています。

食は芸術、文化です。誰かと一緒にどこかへ行って、音楽を楽しみ、スポーツを楽しみ、ショッピングを楽しむとき、そこに食は絶対に欠かせません。単に食べにきてもらうのではなく、やり方に文化政策的、芸術政策的センスが必要なのです。おいしいものを出したとしても、おいしいだけで人がそこに行くかといえば行かない。そこには必ず動線、空間、芸術、文化が必要なのです。

サンマリノの大使とこんな会話を交わしました。「溝畑さん、私は日本の食は世界で一番だと思います」「なぜですか」「『いただきます』『ごちそうさま』という、食のなかで謙虚で、自然に対する崇拝を示すような食文化を持っているのは日本と韓国だけです。食の盛り合わせ、見映えのよさ、出し方、食器、枝や木を置くことによる四季の表現、照明、空間、香りなど、日本の食文化は文化であり芸術です。最高です」と話されました。なるほど、食はそういうアプローチで語るべきだと思いました。

そう考えると、いろいろなものとコラボしていけば、もっと価値が上がっていくと思います。

■ウェルネス、ポップカルチャー、産業観光

健康（ウェルネス）に関するいろいろなものを組み合わせて大きなコンテンツに仕上げます。さらにはアニメ、ポップカルチャー、お城もそこに絡めていきます。

大阪府、市、経済界のイノベーションは素晴らしいと思います。私が4年前に来たとき、大阪城は夕方6時で真っ暗でした。今はどうでしょう。お堀ではトライアスロンもやります。去

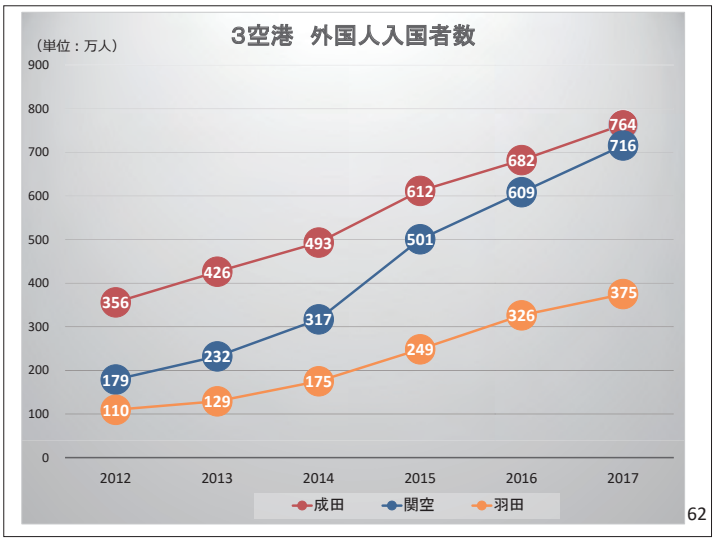
年は休みましたがプールもやりました。薪能、モトクロス。規制緩和で、レストラン、ショッピング、劇場、迎賓館、結婚式場など。このように、文化、エンターテインメント、観光、スポーツの施設となった大阪城のイノベーションは素晴らしいと思います。

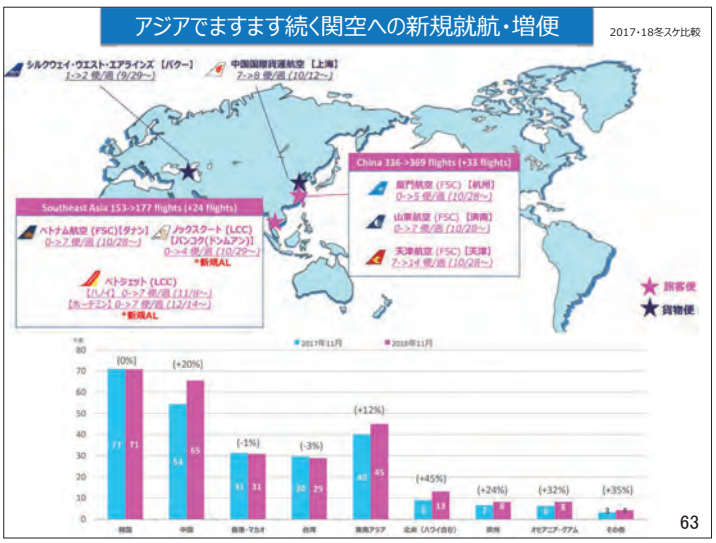
私は、大阪城天守閣の最上階を、1泊1,000万円で売り出せないかと考えています。これはハードルが非常に高いですが、世界では普通にやっています。お城のてっぺんを100万円や1,000万円で売り出すことは当たり前に行われています。二条城がやる前に大阪城でやりたいと思っています。また大阪のものづくりも産業観光として大事なコンテンツです。

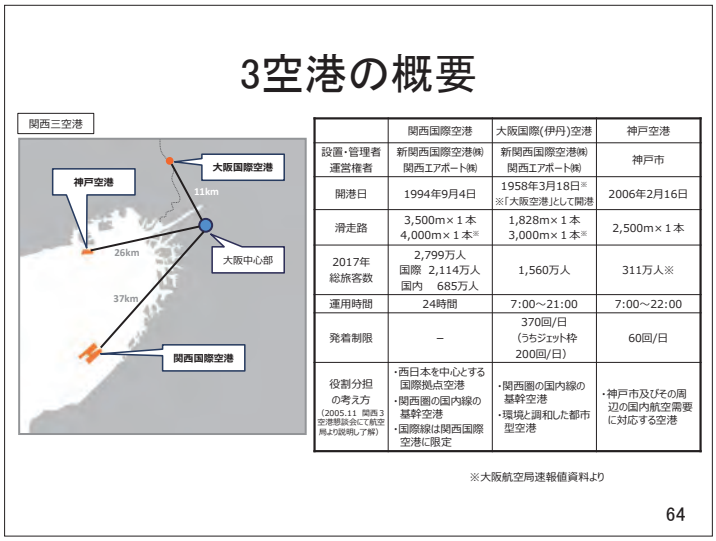
大阪は水の都です。大江橋から見た風景や御堂筋の景観はシャンゼリゼ通り、セーヌにも匹敵します。大江橋から見た風景はおそらく世界でもトップレベルです。この水都をいかに規制緩和して、ライトアップも含めて空間をつくっていくか。これは今後、世界水準になり得ると思います。

■関西のポテンシャルと関西３空港

関西には、世界的な素晴らしい文化資源を持った都市がコンパクトにまとまっています。関西国際空港は、アクセスからみても、関西のど真ん中に位置しています。入国者数は2018年で約760～770万人と、今や成田空港に迫る勢いです。







関空には、アジアからの新規就航が進んでおり、昨年は廈門航空、三東航空、天津航空からの新規就航がありました。山東航空においては、3月31日から7便が14便に増えます。こう考えると、関西国際空港とアジアとのネットワークを積極的に開いていただいているのは素晴らしいことだと思います。さらに、欧米豪を増強するためのキャパシティを高めていくことも大事です。

旅客数は、関西3空港合わせてまだ4,700万人です。アジアでは今、主要空港は8,000万人時代だといわれています。ここに関西3空港が肩を並べていかねばなりません。皆さんに脅威を感じてほしいのは、成田空港と羽田空港です。今や2空港で1億2,673万人を受け入れています。私が一番脅威を感じているのは、成田空港が2020年までに、運用時間の夜間延長（23時まで）を実施することです。

羽田空港も飛行経路を見直すとのことで、2020年以降は滑走路を増やす計画も盛り込んでいます。これによって、1億2,673万人を一気に1億5,000～6,000万人まで上げていこうとしています。そこには東京の羽田、成田両空港の決意を感じます。

一方、関西国際空港にはいろいろな歴史があって、私もそれは十分承知しています。しかし、どのようなプロセスを経るにしても、地元関係自治体の皆さん、経済界の皆さんが協力して、3空港で7,000万～8,000万人くらいのキャパシティを可

能にしないと、我々が目指している24時間観光都市、そして関西・西日本のハブ化は実現できません。さらにIRや万博を成功に導くためにも、これは急ピッチで進めなければならない作業だと思います。

現状、伊丹空港、神戸空港はそれぞれ規制が厳しいのですが、これは住民の皆さんとの交渉など、いろいろな事情があります。しかしあまりに長く放置していると、片や九州で、片や北海道で、一気に歩を進められてしまう可能性があります。

いずれ3空港がしっかりと補完しながら、結果的に2005年11月の枠組みが緩和されていくと、関西国際空港の機能が今まで以上に強化されます。そして、伊丹空港と神戸空港を両横に据え、中心である関空としっかり補完し合っていくことで、トータル7,000万～8,000万人のキャパシティを可能にしていくことができればと思います。関空には、そういう立ち位置になっていただきたいと考えます。

■国際都市大阪のプレゼンス

自治体や経済界の皆さんをはじめ、大阪は未来に向かって大きな一歩を踏み出す時期にきています。今までの皆さんの努力には敬意を表します。ただ競争に負けてしまわないためにも、今後は今まで以上に一気にギアを上げていく必要があるでしょう。これは関空だけではなく、自治体はじめオール大阪・関西で取り組んでいくべき課題です。

このように私が強いエールを送るのには、インバウンドや消費額の急増と共に大阪の国際都市としての認知度がどんどん高まっているという背景があります。『エコノミスト』誌が行った調査「2018年世界で最も住みやすい都市ランキング」で大阪は3位にランクインしました。

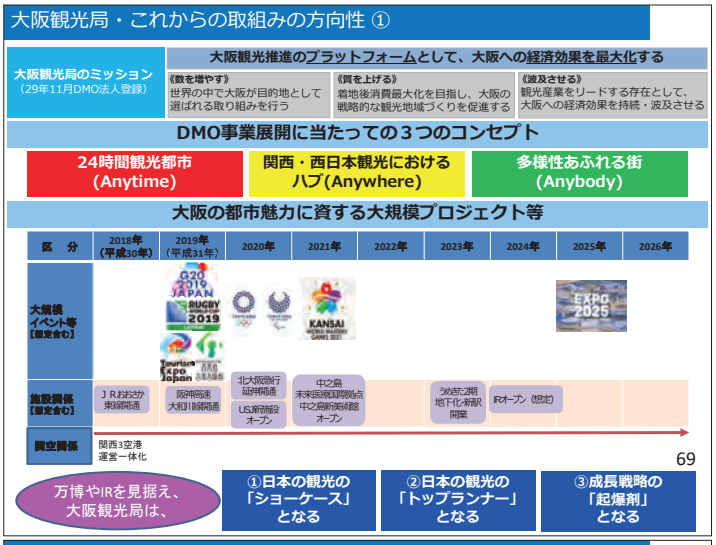
私は今、大阪に住んでみて、大阪は最高だと思っています。

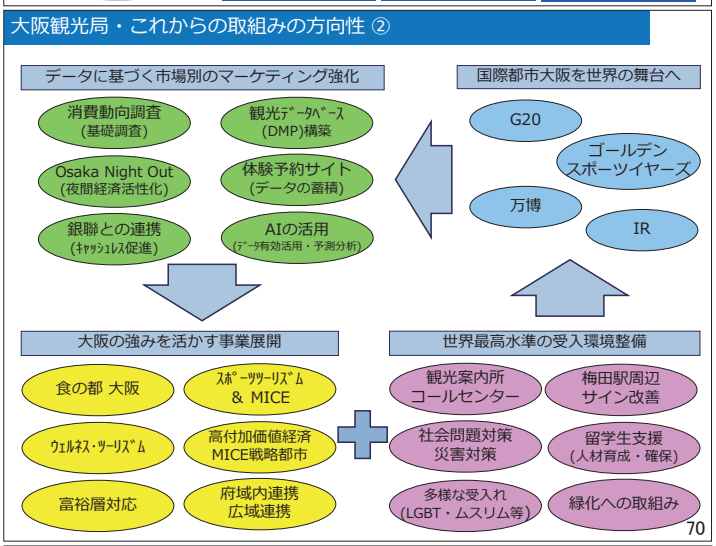
私が皆さんに申し上げたいのは、本気で国際都市になりたいのなら、まだまだ足りない部分があるということです。一つは緑が少な過ぎること。大阪に来てから私は、カタツムリを一度も見たことがありません。蝶もほとんど見ません。やはり緑を増やすべきです。世界の方に「なぜ大阪に住まないのですか、なぜ神戸にばかり住むのですか」と聞くと、緑の少なさが理由の一つにあがります。

もう一つはインターナショナルスクールがないことです。教育もレベルを上げる必要があります。さらには女性が安心して働ける環境を早急につくる必要があります。どうも大阪はまだ女性が安心して働くというレピュテーションが弱く、結果的に皆さん神戸に行ってしまいます。

また、教会をもっと増やしてほしいとか、ムスリムやユダヤ人に対する受け入れ体制が弱いといった指摘もあります。そんな部分も含め、トータルで都市の魅力を高めていくことが必要になります。

元々ポテンシャルがあり、素晴らしいものを持っているということが、世界にも十分認知されてきています。このことがインバウンドの増加と共に、万博、G20の決定にもつながったのです。世界の中で大阪は素晴らしい都市だという評価があるからこそ、これが前提となって大阪がいよいよ世界にチャレンジする舞台に上がってきているわけです。





■大阪観光局による今後の取り組みの方向性

大阪では2019年６月にG20、9月にラグビー、さらにはツーリズムエキスポジャパンが行われます。7月頃に世界遺産の認定が決まる百舌鳥古市古墳群もあります。2020年はオリンピック、2021年に関西ワールドマスターズ、中之島未来医療国際拠点および新美術館オープン、2024年にIRオープン、うめきた2期まちびらき。2025年までに大阪は一気に、大規模プロジェクトと陸・海・空の交通が進んでいきます。

そんななか我々は、先ほど申し上げたマーケティング強化をはじめ、受け入れ環境整備、宿泊から観光案内所、表示、Wi-Fi、さまざまな取り組みをしっかりと進めてきました。

住民の方々との共存共栄のため、民泊増加に伴う様々な課題、対策も手がけ、交通渋滞、手ぶら観光、多言語表示、ゴミ問題、トイレ不足問題、騒音・治安問題、防災といった諸問題に取り組んでおります。

IR、万博を見据えて、大阪を起点にいろいろなテーマで広域観光を進めています。例えば大阪を中心に美術館、博物館巡り。直島、大原、足立、金沢21世紀美術館をぐるりと回れる周遊コースをつくっていく。大阪城を起点に伊賀、甲賀、和歌山市などを巡る忍者ルートやお城ルート。このように、大阪発で様々なルートをつくっていきます。

万博は、2025年5月から11月、約3,000万人の方々が来られることを想定しています。来年の5月までにBIE（博覧会国際事務局）に計画書を出します。会場は「グリーンワールド」「パビリオンワールド」「ウォーターワールド」という三つのゾーニングで構成される予定です。

特に今回は環境にも気を使っています。「グリーンワールド」では、再生可能エネルギーの実証実験を行い、「ウォーターワールド」は水都大阪、夢洲の立ち位置を考えて、水上ホテルなどで構成していきます。

今回、実現したいのは「待ち時間ゼロの万博」です。これからはAIの時代で、IoTを活用することによって、待ち時間ゼロの万博にしようと考えています。VRを使えば現地に行かなくても臨場感を体験できます。さらには、「10歳若返る万博」「健康になる万博」を目指しています。これは、大阪が持っているスポーツ、食、医療、美容などのストロングポイントを生かして皆さまに提供しようというものです。

大阪以外のライフサイエンスの施設とも連携していく計画です。

G20は先ほど申し上げたように、6月28、29日に行い、世界の38カ国から首脳が集まります。我々としては、これを世界に対して大阪の魅力、関西の魅力を発信する大チャンスだと位置付けています。

77

会場構想（めざす万博のイメージ）

■「待ち時間ゼロ」の万博
- 会場内の移動時間等を活用した参加型実証実験を行うことで、体験あふれる環境を提供
- IoT活用により、施設の空き状況を明確化し、会場を快適に巡ることができる

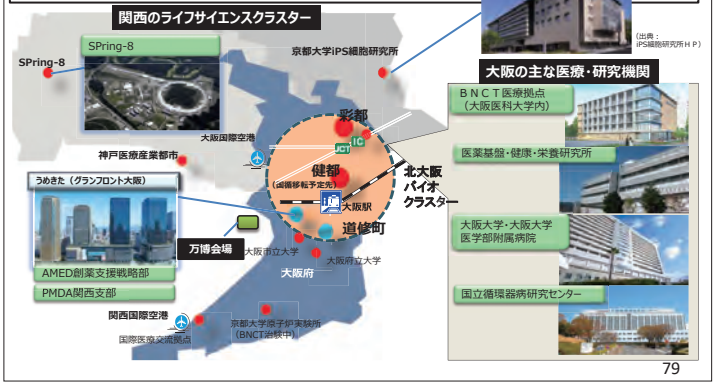
■「EXPOテーマ体験」プログラム
- 来場前にPeople's Living Labの特設サイト上のバーチャル会場で出迎えの演出
- 来場者へのオリエンテーションとガイダンスを通して、テーマやメッセージを映像や展示を中心に紹介
- 未来社会の共創の体験ができるプログラムを実施

⇒「10歳若返る万博」「健康になる万博」をめざす

78

世界有数の、ライフサイエンス関連のポテンシャル

○大阪、神戸、京都の約1時間圏での移動距離内に、**研究機関、企業が集積する世界的なライフサイエンスクラスターが形成されている。**
○空港はじめ交通網も整っており、**域内外のネットワークも充実。**
○「つくれないものはない」と言われるほど**高い中小企業の技術力**



79

■大阪 IR の目指す姿

最後にご説明したいのが IR です。いよいよ IR の現時点での基本構想もまとまりました。大阪の夢洲エリアは、まさに関西・西日本のハブであり、陸・海・空の交通体系の結節点でもあります。歴史的、地理的、経済的なポテンシャルを最大限に生かして経済効果につなげたいと考えます。

基本コンセプトは「世界最高水準の成長型 IR」。50年、100年先を見据えた IR を行っていこうという計画です。今のところ大阪 IR は、夢洲内の万博会場の少し上、約60ha の敷地に約1兆円の投資を見込んでいます。年間来場者数は約1,500万人と試算されています。

■大阪 IR・五つのコンセプト

IR の目指すコンセプトは、一つ目が世界最高水準の国際会議場と展示場をつくること。これは私自身、一番求めているものです。現状の日本における問題点は、国際会議場、展示場、エンターテインメントがバラバラになっていることです。インテックスは約7万㎡ありますが、ホテルやエンターテインメント施設が併設されていません。中之島国際会議場も、約2,800万人のキャパシティがありますが展示場がありません。

東京のビッグサイトにしても同様で、両方がセットになっている所が日本にはないのです。世界では今、1万人の国際会議場と10万㎡以上の展示場がスタンダードです。そこで今回、日本最大の複合 MICE 施設をつくろうというのがまず大きなテーマになっています。

二つ目は、伝統、文化、芸術など大阪・関西の魅力を発信することです。

三つ目は、日本観光のゲートウェイ形成。大阪がゲートウェイになって、関西・西日本にどんどん送客していきます。

四つ目が世界水準の宿泊施設整備。世界の富裕層に十分対応できるような、たとえば1泊200 ～ 300万円の富裕層向けの宿泊施設が求められています。

五つ目がオンリーワンのエンターテインメント拠点、リゾート空間の創出です。「ここに来たら何が起こるか分からない」というような、わくわくできる場所を用意する必要があります。昨日、大相撲を観戦したと言いましたが、やはり狭い体育館ではなく、大きなアリーナで

エキサイティングな相撲を見たいと思いました。そうすればもっとたくさんの方々が見ることができると思います。アリーナにすればいろいろなスポーツが楽しめます。

世界の人々が「これはすごい！」と思うような都市型リゾートあるいはエンターテインメントを提供していきたいと考えます。

大阪 IR の魅力をより高めるために、このエリアをスマートシティとして、AI、IoT を駆使した最先端のまちづくりを行います。依存症対策、治安対策をしっかり施していくことも重要でしょう。ランドマークは「これでもか」というくらい面白いものにしたいですね。大阪 IR の目指す姿のイメージはまさにスマートシティです。

■ IR による様々な効果

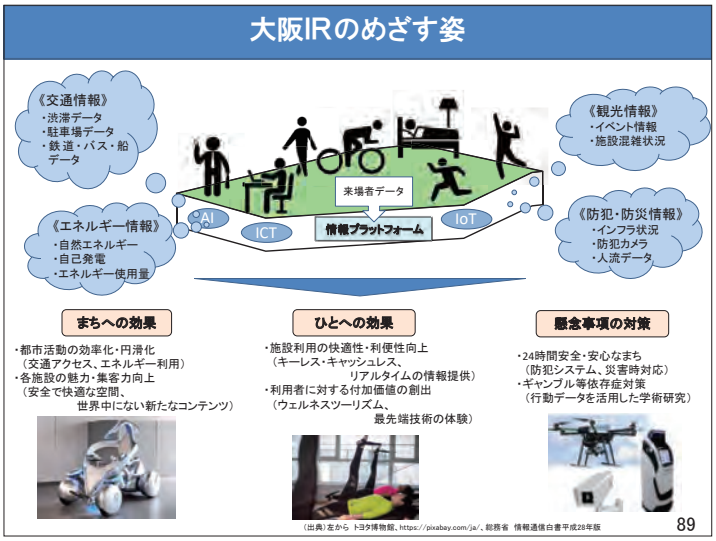
皆さんに知っていただきたいのは、IR はそれ自体が目的ではないということです。IR を起爆剤として生み出される効果が重要です。JR 桜島線の延伸、京阪の乗り入れ、地下鉄中央線の延伸で、今まで途切れていた部分が解消されれば、例えば京都まで1時間で行くことができます。ここが一つのターミナル(玄関口)になるわけです。

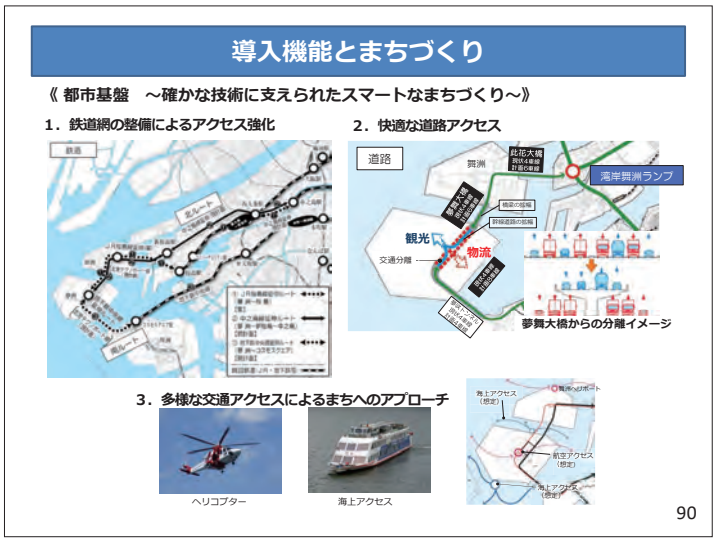
さらに海路。瀬戸内から四国から淡路島から、まさに夢洲が海上のゲートウェイになっていきます。そして関空、伊丹、神戸空港の一律化が強化されれば、まさに夢洲は関西、西日本のハブ、ゲートウェーになります。

経済効果は約1兆2,400億円。今後の課題となるのが雇用です。約8.8万人／年の雇用が生まれると見込まれていますが、極めて質の高い雇用が求められることは確実です。多言語は当たり前、しかも富裕層が多いため、それにふさわしい質の高いサービスが必要になります。

IR 事業者が決まれば、質の高いサービスを提供できる人材の確保が必要になります。そして彼らの持っているネットワークを生かすことができれば、大阪・関西の観光の底上げが可能だと考えています。また IR により、大阪府市へ納付金や入場料などが生じるので、観光や教育や文化の振興に活用されることになります。また IR 導入にあたっての課題となる依存症対策、治安などの対策にも活用されます。

地域の合意形成についてですが、この1年半、大学や各自治体に行っていろいろなセミナーを開催してきました。





今後の予定も申し上げておきます。国が基本方針を出すのが7月頃。それを受けて、すでに固まっている基本構想をもとに、大阪の方で実施方針をつくります。次にその実施方針を踏まえて事業者を選びます。事業者が選定できたら、議会や皆さんの了解を経た上で、IR整備計画をつくって国に申請します。何とか早く認定まで取り付けて、2024年までに間に合わせたいと考えています。

さらに付け加えると、夢洲には3期のスペースがあり、1期のあとに万博終了後の部分をどう使うかという問題が出てきます。一番下の3期もあるので、全部合わせると約200ha以上になります。いかにここでスマートシティによる最先端の都市をつくっていくことができるか、これも課題といえます。

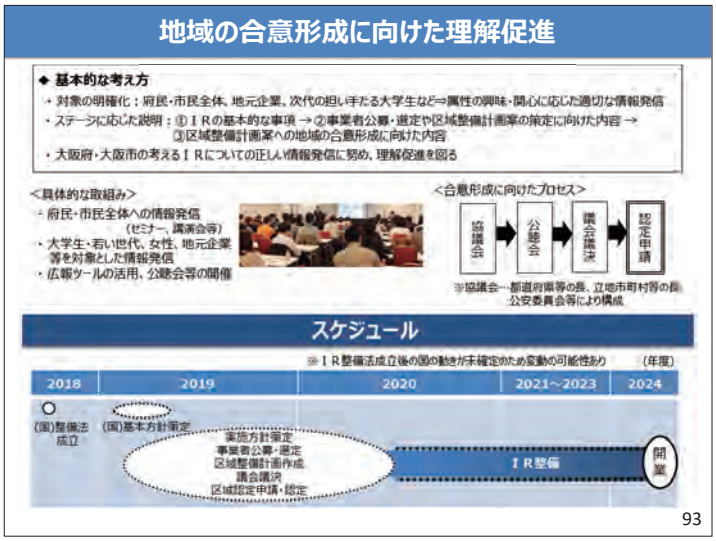
そしてもう一つ、舞洲があります。舞洲は今、オリックスやセレッソなどが拠点を置いているスポーツ施設がありますが、私はできればここに、世界最先端のスポーツのシリコンバレーをつくりたいと考えています。夢洲は文化、エンターテインメント、観光を担い、舞洲はスポーツを担う、そして咲洲にはこれらとリンクした形の住宅やオフィスを形成します。そうすれば見事に大阪・ベイエリアがアジアのハブになるでしょう。

目指すべきは世界のトップです。課題はたくさんありますが、今日お集まりの皆さんの尽力でぜひ、最先端の観光先進国を目指していただきたい。

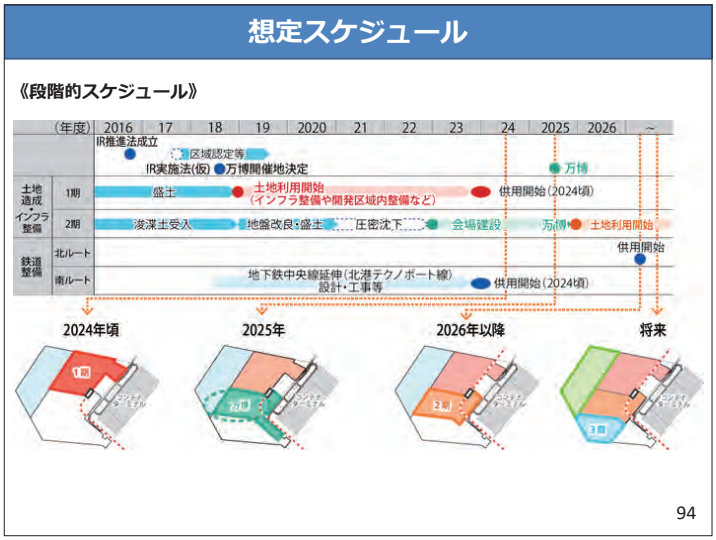
鉄道も、なにわ筋線からリニア、さらには北陸新幹線乗り入れの話もあります。陸、海、空の三つが結節して、それにプロジェクトの数々がうまく乗れば、一気にエンジンがかかります。

日本の第2次産業で今一番自力があって成長を持続しているのが大阪です。2次産業、3次産業がうまく車の両輪になれば、経済の中心は再び必ず戻ってきます。本日お越しの関西の皆さんに、今までの努力に深く感謝申し上げるとともに、関西・大阪にとって大切な時期となるこれからの10年間を我々の応援団として、一緒に関西の空港の機能アップを図っていってほしいと考えております。

以上をもちまして、私の講演を終わらせていただきます。皆さん、ご清聴ありがとうございました。



93



94

神戸の制限緩和ようやく、関西3空港の次の一歩に期待

毎日新聞大阪本社経済部　宇都宮裕一

関西の政財界が神戸空港に課してきた自主規制の緩和が5月に決まった。2006年の開港以来初めてで、発着時間を夜間に1時間延長し、1日の発着回数も従来より20回多い80回に増やす。だが、焦点だった国際化については2025年までの中期の検討課題に位置付けるにとどまった。関西の航空輸送の活性化は道半ばで、今後、神戸に加えて大阪（伊丹）空港の国際化も含めて議論することが肝要と感じる。

■先を行く九州の地方空港

あるエピソードを紹介したい。筆者は2015年夏に宮崎市の実家に帰省中、中国・上海から旅に訪れた家族4人連れと、鹿児島、宮崎、熊本の県境を結ぶ観光列車で相席になった。一行は「観光列車を乗り継ぎ、九州を数泊で一周しようと訪れた。出入国とも福岡でなく鹿児島空港。その方が便利」と笑顔で語った。

九州にある空港の多くでは、韓国や台湾、中国、香港などと結ぶ便がある。このため、九州では訪日外国人が行きも帰りも地方空港を選び、周遊旅行を楽しむケースが増えている。地方空港の国際化のおかげで、外国人による広域観光が関西よりも一足早く、活発になっているのだ。だが、関西では神戸どころか伊丹も国際線が飛んでいない。このままで良いのだろうか。

今回の神戸の自主規制緩和は、関西の政財界で構成する関西3空港懇談会が、全員一致で決めた。座長を務める松本正義・関西経済連合会会長は懇談会後、「規制緩和の具体的な第一歩を踏み出した」と胸を張ったが、私はかなり保守的な内容での合意にとどまった印象を受けた。神戸の急速な緩和に警戒する関西国際空港の地元も納得できるギリギリの水準で着地した「妥協の産物」ではなかったか。実際、神戸の地元の兵庫県の井戸敏三知事は発着時間を早朝に1時間、夜間に2時間延長、発着回数も120回へと倍増するよう求めていた。

■生かされぬ神戸の潜在能力

関空、神戸に伊丹を加えた関西3空港の潜在能力を引き出すには、次の一歩が必要だ。大きな鍵を握るのが神戸の発着回数制限のさらなる緩和と国際化だ。3空港懇は今後も原則、年1回のペースで開く。環境変化に合わせて柔軟かつ前向きに検討してほしい。

次なる一歩の重要性を分かりやすく説明するために、宮崎空港と比べたい。県庁や市役所のある市中心部からわずか約4キロ。JR宮崎空港駅から宮崎駅まで3駅約10分で、車でも約20分で着くなど便利だ。市中心部の住民は、国内線なら出発の40分前、国際線でも1時間半前に自宅や勤務先を出れば、飛行機に乗れる。

宮崎の経済規模は九州・沖縄の8県でも小さい方だ。人口は宮崎市で約40万人、宮崎県全体で約107万人で、もちろん神戸空港の地元・神戸市の約152万人より少ない。だが、宮崎空港の発着回数は1日約100回と神戸（60回）を軽く超え、成田空港や関空との間で格安航空会社（LCC）も就航している。国際線もあり、韓国便が週6往復、台湾便が週2往復飛んでいる。ゴルフ目当てに直行便で訪れる韓国人観光客も急増し、アジアでも人気の観光地に育ちつつある。今後便数が増えれば、ビジネスマンも気軽に海外出張できそうだ。

神戸空港はどうだろうか。神戸市役所との距離は約6キロ。自動無人運転の新交通システム「ポートライナー」で三宮駅に20分弱で着け

る。全国でも最も便利とされる福岡空港に負けない利便性だ。しかも、空港から 1 時間圏内の地域には、さまざまな企業や大学などが集積しており、空港の潜在能力は極めて高いと言える。だが、現状では能力を十分生かせていない。私は個人的に「今の実力は宮崎空港未満」と思っている。現状を放置しては、関西どころか日本にとっても、もったいない。国際ビジネスマンや創業を目指す若者らが円滑に国内外に出張する拠点となれば、新産業育成や経済活性化にも役立つのは間違いないのだが。

■発着回数増と国際化に期待

ビジネス利用や身内の不幸に伴う急な帰省など緊急時にも使いやすくするには、同じ空港から一定便数が飛んでいる必要がある。神戸では、現行の飛行経路を変えなくても、航空機の発着回数を 100 回まで増やせるとされるが、周辺の人口を考えればそれを大きく超える水準まで伸ばすべきだ。合わせて、目的地の地域や時間帯に応じて、伊丹空港と合理的な分担を考えて、相乗効果を上げるべきだ。

国際化も大事だ。九州の地方空港でも国際線の便数が急速に増える時代だ。商用のニーズも豊富な神戸で国際線を飛ばさない手はない。もちろん、国際拠点空港に位置付けられた関空の路線網の充実を最優先とすべきだが、ビジネス利用が多く、便数も多い台湾・台北や韓国・ソウル、中国・上海、香港向けなど一部路線に絞って関空と神戸に分散しても良いはずだ。

こうした発想は、災害への対応力を強化するためにも役立つ。昨年 9 月の台風 21 号による被災では、台風が去った後 3 日間も、関西地域から国際線が飛ばなかった。その間は関西から海外に行くために、成田、羽田、中部などの空港を使うほかなかった。関西 2 府 4 県には 2,000 万人を超える人が住み、アジアにも近く、首都圏以上に交流が盛んだ。今後、国際線が飛ばない事態を再び許さないためにも、戦略的に国際線を日常から分散することが必要だろう。

■課題山積、求められる覚悟

だが、神戸国際化の実現は容易でない。神戸のターミナルはかなり小さく、国内線と国際線の動線を分けることも難しい。全国各地の県にある地方の空港より小振りなのだ。このため、国際線を飛ばそうとすれば、たとえチャーター便であってもターミナルの大規模増設や新設をせざるを得ない。数百億円規模が必要になるとみられる。関西エアポートは、関空の規模拡大を優先する考えで、神戸に巨費を投じることには難色を示している。神戸市の久元喜造市長は「関西エアポートとこれから議論を進めないといけない」と話しており、神戸市がターミナル整備費などを負担する可能性もあるが、どのくらいの額なら妥当なのか。経済波及効果などの詳細分析も交えて、検証する必要がある。

交通網整備の課題も残る。ポートライナーは設計時に空港への接続を想定しておらず、車両も小さい。沿線に大学や企業も集まり、朝夕の混雑も目立つが、輸送能力を増強したくても限界がある。一方で、鉄道などの新たな交通手段を建設するには巨費がかかる。これらを考えれば、「神戸の国際化には覚悟を決める必要がある」（3 空港懇の松本座長）のは否めない。

関西 3 空港の緩和を巡る動きで、最終課題になるのが伊丹空港の国際化だ。海上空港の関空、神戸は騒音問題が起きにくいが、津波などが発生すれば、ともに被災する恐れがある。災害時を考えれば、神戸だけでなく伊丹でも国際線を飛ばせるようにするのが望ましい。

だが、伊丹の発着時間規制（午前 7 時～午後 9 時）が重くのしかかる。国際線は大幅に遅れることも多く、門限までに確実に着くには相当早く離陸せざるを得ず、柔軟なダイヤを組めないためだ。騒音を巡る過去の経緯がある以上、発着時間の規制を緩和し国際化に道を開くのは容易でないが、実現すれば災害対応力も向上し、都市としての実力も高まる。

3 空港懇の今回の決定は「将来の大きな議論へつながる、小さいが重要な一歩」（関西エアポートの山谷佳之社長）だ。完成形に向けた動きが今後一歩一歩進むことを切望している。

航空空港研究レポート
Vol.2

中央大学経済学部
後藤　孝夫

航空利用の訪日外客数に影響を与える要因とは[1]

ーグラビティモデルによる分析ー

1．はじめに

2018年の訪日外客数は過去最高の3,119万人となった。さらに、訪日外客数を2020年には4,000万人、そして2030年には6,000万人という政策目標を国は掲げている。そのため、多くの訪日外客の玄関口となる空港に関わる政策においても、首都圏空港の容量拡大とともに、地方空港のゲートウェイ機能強化と国際線ＬＣＣの就航促進を掲げている。また、亀山（2017）によると、国とともに、地方公共団体も下記のような国際観光振興に取り組んでいる。

① 輸送ネットワークの整備・拡充（国際航空路線の拡充や外航クルーズ船の誘致）
② 観光資源や交通機関の魅力や費用の情報発信
③ 訪日外客の受入体制の確保（通訳サービス、案内・看板・標識・アナウンスの多言語化）
④ 国際的なイベントや交流事業の開催

このような背景を踏まえて、本稿では、航空利用の訪日外客数に影響を与える要因について、先行研究での議論を踏まえて定量的な検討を試みる。

2．航空利用の訪日外客数に影響を与える要因とはーグラビティモデルによる実証分析ー[2]

本稿では、2012年から2016年までの5年間を分析期間として、2016年時点で国際定期便が就航している下記29空港を分析対象とした。

成田、関空、中部、羽田、新千歳、旭川、函館、青森、仙台、秋田、新潟、茨城、富山、小松、静岡、米子、岡山、広島、高松、松山、福岡、長崎、佐賀、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇、新石垣

次に、本稿が対象とする訪日外客の国籍であるが、宇佐美（2016）に従い、法務省「出入国管理統計」にある「空港別国籍別入国者数」のうち、「港別入国外国人の国籍・地域」の分類統計で個別の国籍が把握されている以下の33の国・地域を対象とした。

中国，台湾，香港，インド，インドネシア，韓国，マレーシア，フィリピン，シンガポール，タイ，

1　本稿は後藤（近刊）「グラビティモデルによる空港別国籍別入国者数の決定要因分析」『日交研シリーズ』を要約したものである。
2　本稿の分析に使用したデータの出所や記述統計については、後藤（近刊）を参照のこと。

ベトナム、デンマーク、フランス、ドイツ、イタリア、オランダ、ノルウェー、ロシア、スペイン、スウェーデン、スイス、イギリス、南アフリカ、エジプト、カナダ、メキシコ、アメリカ、アルゼンチン、ブラジル、コロンビア、ペルー、オーストラリア、ニュージーランド

以上を踏まえて、次のような２つのグラビティモデルを推計した[3]。Model 1は、空港別国籍別入国者数（訪日外客数）を、各空港間距離を対数変換したもの、ドル換算した各国の一人当たり実質GDP を対数変換したもの、空港がある各都道府県の年間観光費、日本の各空港の週当たり LCC 就航数、および短期入国ビザ非免除対象国ダミー変数（中国、フィリピン、インド、ベトナム、ロシアを１）で説明しているモデルである。

Model 2は、Model 1に成田空港（NRT）のダミー変数および関西国際空港（KIX）のダミー変数を入れて、LCC 就航数や空港の規模など他空港と傾向が異なると思われる成田空港と関西国際空港の影響を考慮した。

○ Model 1

（空港別国籍別入国者数）＝（定数項）+a（ln（各空港間距離））+b（ln（各国の一人当たり実質 GDP（ドル換算）））+c（各都道府県の年間観光費）+d（各空港の週当たり LCC 就航数）+e（短期入国ビザ非免除対象国ダミー変数）+ ε_{ij}

○ Model 2

（空港別国籍別入国者数）＝（定数項）+a（ln（各空港間距離））+b（ln（各国の一人当たり実質 GDP（ドル換算）））+c（各都道府県の年間観光費）+d（各空港の週当たり LCC 就航数）+e（短期入国ビザ非免除対象国ダミー変数）+f（NRT ダミー変数）+ g（KIX ダミー変数）+ ε_{ij}

推計結果を表１に示す[4]。モデルの適合度の比較から

表１　推計結果

	Model 1		Model 2	
ln（空港間距離）	-1.29013	***	-1.44429	***
	0.00012		0.00019	
ln（一人当たり実質GDP）	0.30771	***	0.31322	***
	0.00019		835.14	
都道府県別年間観光費	0.0000001	***	0.0000001	***
	0.00000		0.00000	
LCC就航便数（週当たり）	0.012	***	0.006	***
	0.00000		0.00000	
短期入国ビザの非免除対象国ダミー	0.451	***	0.453	***
	0.00042		0.00043	
NRTダミー			3.00460	***
			0.00042	
KIXダミー			1.653	***
			0.00064	
定数項	16.456	***	17.080	***
	0.00211		0.00218	
サンプル数	4,696		4,696	
AIC	167,000,000		109,000,000	
Pseudo R2	0.5793		0.7201	

注）*は10%，**は５%，***は1%の有意水準で統計的に有意，下段は標準誤差。

3　本稿が採用したグラビティモデルは、田中（2015）によると下記のようなモデルを指す。

$$\ln 貿易額_{ij} = \alpha + \beta_1 \ln GDP_i + \beta_2 \ln GDP_j + \beta_3 \ln 距離_{ij} + \varepsilon_{ij}$$

ここで、貿易額 $_{ij}$ は国 $_i$ から国 $_j$ への輸出額や輸入額、GDP_i は国 $_i$ の経済規模、GDP_j は国 $_j$ の経済規模、A は定数、距離 $_{ij}$ は国 $_i$ から国 $_j$ への距離である。ここで ε_{ij} は誤差項である。

4　伝統的には対数線形化した式を最小二乗法で推計するが、このような伝統的なグラビティモデルに対して、計量経済学的な視点から批判がなされている。こうした批判に応え、先行研究では、ポアソン疑似最尤推定法によるグラビティモデルの推計を提案している。そこで本稿でもポアソン疑似最尤推定法により推計した。

Model 2の結果を採用し[5]、その結果をみると、グラビティモデルの基本変数である空港間距離と一人当たり実質 GDP は、符号も理論通りかつ統計的に有意であることがわかった。

次に、政策的・施策的要因の１つである短期入国ビザ非免除対象国ダミー変数は、正で統計的に有意であることがわかった。これは中国からの訪日外客が影響を及ぼしていると思われる。また、都道府県別の年間観光費および週当たり LCC 就航数も正で統計的に有意であることがわかった。

３．おわりに

本稿では、航空利用の訪日外客数に影響を与える要因について定量的に分析を試みた。より具体的には、2012年から2016年の5年間のデータを用いて、グラビティモデルを利用して分析した。

分析の結果、以下の4点と今後の課題が明らかとなった。第1に、グラビティモデルの基本変数でもある空港間距離は負で統計的に有意であり、一人当たり実質 GDP（各国）は正で統計的に有意であった。そのため、今後の訪日外客数増加のためには、中華圏・韓国からの訪日外客数を維持しつつ、今後も経済成長が見込まれる東アジアや東南アジアなど近距離・中距離からの訪日外客数の獲得が重要であることが示唆された。ただし、本研究では直行便・定期便を対象として分析したため、乗り継ぎあるいはチャーター便を含めたより詳細な分析は今後の課題となる。

第2に、短期入国ビザ非免除対象国ダミー変数は正で統計的に有意であった。当初の予想とは逆の符号となったが、訪日外客数の多い中国を含めた結果と考えられる。戦略的なビザ要件の緩和および免除については国の政策課題となるが、今後も経済成長が見込まれる国々への対象拡大を引き続き検討する必要があろう。

第3に、各都道府県の年間観光費は正で統計的に有意であり、都道府県での年間観光費が増加すると空港別国籍別入国者数が増加する傾向が明らかとなった。これは各都道府県の観光政策の位置づけを代理的に表していると思われるが、これまでのような情報発信のみならず、課題となっている訪日外客の受入体制の確保、そして観光需要の掘り起こしへも各都道府県はより積極的に取り組む必要があるだろう 。

他方、本来であれば、LCC 誘致のための補助金額や政令指定都市における観光関連予算も本稿の分析に反映することが必要だが、現時点では体系的に公表されていないため、この点は今後の研究上の課題となる。

第4に、LCC の就航数は空港別国籍別入国者数に統計的に有意に正の影響を与えることがわかった。LCC 就航の効果を空港や地域が享受するためにも、専用ターミナルなど LCC 対象の施設の充実のみではなく、空港周辺の観光需要の掘り起こしなどを広域的に行うことがより重要となるだろう[6]。

【参考文献】

宇佐美宗勝（2016）「わが国へのインバウンド需要拡大に伴う航空旅客数の増加要因に関する実証分析」『航政研シリーズ』（603）、pp. 1-34。
亀山嘉大（2017）「東アジア地域からのインバウンドと地方公共団体の海外展開」『交通学研究』（60）、pp. 55-62。
後藤孝夫（近刊）「グラビティモデルによる空港別国籍別入国者数の決定要因分析」『日交研シリーズ』
田中鮎夢（2015）『新々貿易理論とは何か　企業の異質性と 21 世紀の国際経済』、ミネルヴァ書房。

5　赤池の情報量基準（AIC）をもとに検討した。
6　広域観光については、2019年時点で11の広域観光周遊ルートのモデルコースが観光庁より提示されている。

2019年6月25日　関西エアポート株式会社・発表資料より

関西国際空港 2019年5月運営概況（速報値）

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

○発着回数 17,722回（前年同月比　109%）

国際線：13,528回
（前年同月比 110%）
国内線：　4,194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109%の17,722回、国際線は110%の13,528回と、いずれも単月として過去最高を記録しております。

○旅客数 2,755,166人（前年同月比　110%）

国際線：2,155,986人
（前年同月比 110%）
国内線：　599,180人
（前年同月比 106%）

旅客数について

合計旅客数は前年同月比110%の2,755,166人、国際線は同110%の2,155,986人で、このうち外国人は同107%の1,481,920人と、いずれも5月として過去最高を記録しております。

○貨物量　62,238t（前年同月比　87%）

国際貨物：60,848t（前年同月比　87%）
積込量：　27,196t（前年同月比　78%）
取卸量：　33,652t（前年同月比　97%）
国内貨物：　1,390t（前年同月比　83%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比87%の60,848t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6月19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5月分

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸出	前年比	全国比	輸入	前年比	全国比	バランス（△は入超）
近畿圏	1,250,851	89.6	21.4	1,259,565	94.8	18.5	△ 8,715
管内	817,551	89.5	14.0	931,362	93.0	13.7	△ 113,811
大阪港	294,025	87.3	5.0	408,459	93.7	6.0	△ 114,434
関西空港	388,680	88.4	6.7	315,498	100.0	4.6	73,182
全国	5,835,131	92.2	100.0	6,802,239	98.5	100.0	△ 967,108

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸出	前年比	全国比	輸入	前年比	全国比	バランス（△は入超）
関西空港	388,680	88.4	6.7	315,498	100.0	4.6	73,182
成田空港	755,734	83.8	13.0	1,068,854	96.2	15.7	△ 313,120
羽田空港	23,361	82.6	0.4	104,729	150.2	1.5	△ 81,368
中部空港	75,550	90.9	1.3	103,221	114.4	1.5	△ 27,671
福岡空港	21,055	71.3	0.4	35,728	98.1	0.5	△ 14,673
新千歳空港	2,522	63.1	0.0	20,671	938.6	0.3	△ 18,149

大阪出入国在留管理局　関西空港支局・発表資料より

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合計	(1日平均)
	外国人入国	(1日平均)	外国人出国	(1日平均)	日本人帰国	(1日平均)	日本人出国	(1日平均)		
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成21年	1,357,556	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,062,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,190,605	27,919
平成23年	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,069	26,006
平成24年	1,795,222	4,905	1,778,162	4,858	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,812,831	29,543
平成25年	2,326,263	6,373	2,285,785	6,262	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,485,106	31,466
平成26年	3,173,759	8,695	3,104,778	8,506	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,752,082	34,937
平成27年	5,012,402	13,733	4,974,063	13,628	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,061,104	44,003
平成28年	6,090,300	16,640	6,051,810	16,540	3,189,960	8,720	3,187,010	8,710	18,519,080	50,600
平成29年	7,162,310	19,620	7,126,200	19,520	3,311,930	9,070	3,302,920	9,050	20,903,360	57,270
平成30年	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
令和元年6月	766,200	25,540	767,820	25,590	300,640	10,020	295,420	9,850	2,130,080	71,000
平成31年令和元年累計	4,381,820	24,210	4,340,430	23,980	1,956,150	10,810	1,914,930	10,580	12,593,330	69,580
前年同期	4,064,700	22,460	4,046,410	22,360	1,712,450	9,460	1,677,140	9,270	11,500,700	63,540
対前年同期比	**107.8%**		**107.3%**		**114.2%**		**114.2%**		**109.5%**	

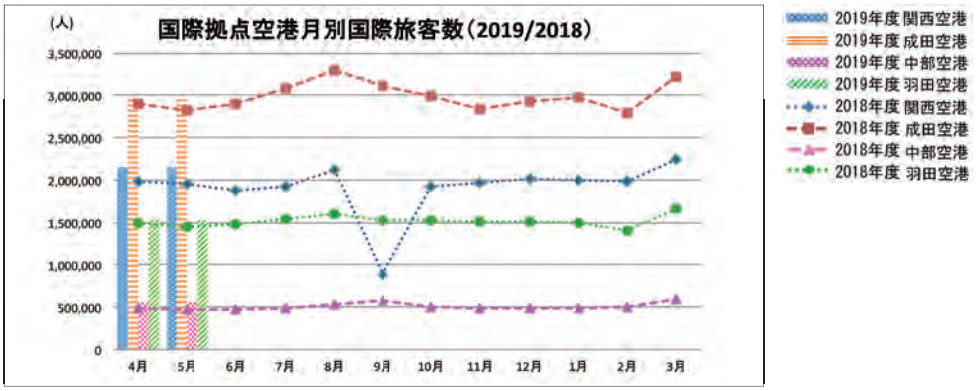
※外国人入出国者数には、地位協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。
※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

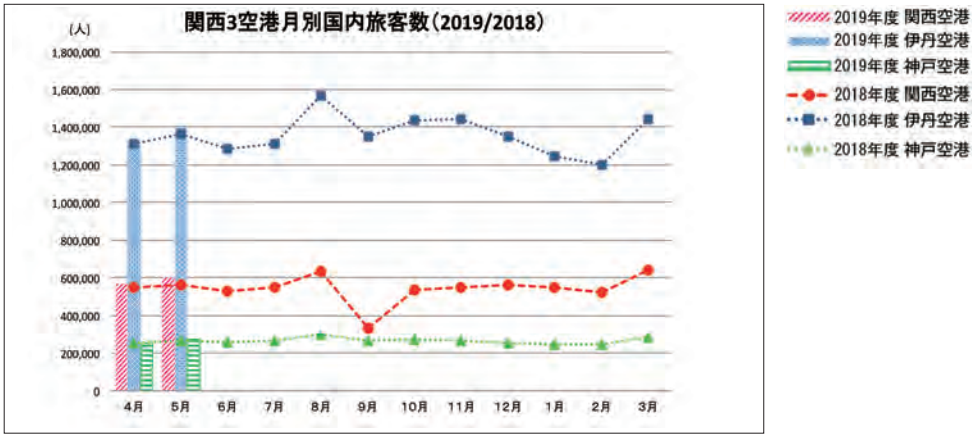
（一財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　2019年５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	13,528	110.0%	18,530	101.6%	32,058	105.0%
	関西	13,528	110.0%	4,194	104.1%	17,722	108.5%
	大阪(伊丹)	0	−	11,703	99.8%	11,703	99.8%
	神戸	0	0.0%	2,633	106.0%	2,633	106.0%
	成田	17,662	103.6%	4,673	107.8%	22,335	104.5%
	中部	4,150	125.0%	5,684	108.1%	9,834	114.7%
旅客数（人）	関西３空港	2,155,986	110.4%	2,271,854	103.5%	4,427,840	106.8%
	関西	2,155,986	110.4%	599,180	106.4%	2,755,166	109.5%
	大阪(伊丹)	0	−	1,396,987	102.4%	1,396,987	102.4%
	神戸	−	−	275,687	103.5%	275,687	103.5%
	成田	2,980,830	105.3%	644,679	110.6%	3,625,509	106.2%
	東京（羽田）	1,532,025	105.7%	5,448,865	102.2%	6,980,890	103.0%
	中部	571,900	122.3%	563,462	111.0%	1,135,362	116.4%
貨物量（トン）	関西３空港	60,848	87.1%	10,666	92.3%	71,514	87.8%
	関西	60,848	87.1%	1,390	83.3%	62,238	87.0%
	大阪(伊丹)	0	−	9,276	93.8%	9,276	93.8%
	成田	162,292	83.7%	−	−	162,292	83.7%
	東京（羽田）	47,919	95.2%	51,006	94.7%	98,926	94.9%
	中部	14,715	92.8%	1,362	87.3%	16,077	92.3%

注１．羽田の発着回数、成田の国内貨物量、神戸の国際旅客数は速報で公表していないため掲載していない。
注２．神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。
注３．速報値であり、確定値とは異なることがある。





関西空港調査会からのお知らせ

今後の予定

○**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7回航空空港研究会**

日　時／2019年8月5日（月）　16：00～17：30

場　所／大阪キャッスルホテル

テーマ／罪作りなインバウンドブーム

講　師／小池　邦夫 氏（鳳明館　代表取締役社長）

コメンテーター／幕　亮二 氏（北九州市立大学大学院 マネジメント研究科　特任教授）

○**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」「研究会」「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

▶　エミレーツ航空でチュニジアに行ってきました。現在、チュニジアには世界遺産8個登録されていますが、せっかく行くのだからと、すべて観光してきました。特にエルジェムの円形闘技場は、舞台や客席、地下など色々な所を見ることができ、映画「グラディエーター」を思い出しました。

▶　世界遺産ではないですが、古代ローマ時代の浴場跡のアントニヌス浴場も見学しましたが、まさに映画「テルマエ・ロマエ」の世界と同じで、大きなお風呂がたくさんあり、昔の人もお風呂が好きということに勝手に親近感を抱きました。

▶　「チュニジアで一番美しい街」と言われるシディ・ブ・サイドにも行ってきました。チュニジアの写真でよく見る青と白の建物と海が広がっている写真のとおり、きれいな風景が今でも思い出されます。それに大人気のバンビローニという揚げドーナツもいただきました。現地ガイドの方によると、このドーナツのためにチュニジアに来る人もいるとか。確かにまた行きたいと思うきっかけのひとつになるくらいおいしかったです。　（ホ）

くまとりに「スイーツスポット」誕生!!

和田山　Berry Park（ブルーベリー農園）お披露目（熊取町）

野外活動ふれあい広場の隣接する場所に整備している和田山BerryPark（ブルーベリー農園）が2019（令和元）年7月15日（月）にお披露目されました。
令和2年7月（予定）からブルーベリー狩りを開始します。入園料等につきましては、開園前に下記ホームページまたは熊取町広報紙にてお知らせします。

■アクセス
・お車でお越しの方
阪和自動車道「貝塚IC」から約10分
・公共交通機関でお越しの方
JR阪和線熊取駅下車後、南海ウイングバス「つばさが丘北口」行きで「成合口」下車、徒歩約10分
・タクシーご利用の場合
JR阪和線熊取駅下車後、タクシー乗り場にて「野外活動ふれあい広場」へ約15分

■問合せ先
大阪府泉南郡熊取町大字久保3162番地（野外活動ふれあい広場）
特定非営利活動法人グリーンパーク熊取
電話及びFAX　072-453-5556
午前9時から午後5時まで
なお、火曜日は休館日（ただし、祝日の場合は翌日）
http://www.greenpark-kumatori.com

●発行日　2019年7月20日　●印　刷　㈱ディーネット
●発　行　一般財団法人 関西空港調査会
〒543-0021 大阪市天王寺区東高津町1番9号
TEL(06)6767-0800　URL http://www.kar.or.jp