



KANSAI 空港レビュー



No.489
2019.8

CONTENTS

1 巻頭言

「空飛ぶ電車」の新たな挑戦

井上 慎一

3 各界の動き

12 講演抄録

神戸観光局 現状と今後の戦略について

佐藤 敏亨

25 プレスの目

空港間競争、「わくわく」で勝負を

大平 要

27 航空空港研究会 講演抄録 —第6回研究会—

多発する大規模災害と空港

～東日本大震災と台風21号被害等の教訓を踏まえて～

轟 朝幸／引頭 雄一

43 航空空港研究レポート

地方でインバウンド観光を生かすために

西藤 真一

46 データファイル

- ・関西国際空港2019年上半期運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2019年上半期分
- ・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6月

【表紙写真】「JAL A350-900」

JALのA350-900です。

A350の導入は国内航空会社としては初になります。

JALではB777の後継機として採用したとのこと。

9月から国内線の羽田＝福岡線に就航します。

それに先立ち慣熟訓練飛行が関空、新千歳、成田、羽田空港などを巡回するコースで行われています。

撮影：柴崎 庄司

「空飛ぶ電車」の新たな挑戦



Peach Aviation株式会社
代表取締役CEO

井上 慎一

Peach が就航した 2012 年 3 月 1 日、早朝の関西国際空港エアロプラザは初便にご搭乗のお客様や報道関係の皆様で溢れ、異様なまでの熱気を帯びていました。あの日以来、Peach は関西の皆様を支え続けていただき、おかげさまで今年 3 月には就航 7 周年を迎えることができました。この場をお借りして、深く感謝申し上げます。

この 7 年の間に、飛行機の使われ方は大きく変わりました。特別な乗り物だった飛行機が電車やバスのように日常の一部としてご利用いただく「普通」の乗り物となり、その結果、「日常」の面積が大きく広がったのです。例えば、Peach のお客様の中には赴任先の大阪と札幌の自宅を毎週末往復する単身赴任のお父さん、週の半分は大阪、もう半分は沖縄で仕事をする「二拠点居住」の方、毎年夏になると北海道で農作業に従事しながら、「もう一つの日常」を楽しまれている方などがいらっしゃいます。「日常」の面積が大きく広がった結果、「非日常」にも手が届きやすくなったと言えるのではないのでしょうか。

さて、2019 年は Peach にとって大きな節目の年であります。現在、成田を拠点とするバニラ・エアとの統合作業が佳境を迎えており、統合後の Peach は機材数規模で国内「第 3 位」の航空会社となります。関西、那覇、仙台、新千歳に加え、成田が新たな拠点に加わることで、今後は首都圏の皆様にも一層気軽に関西発「空

飛ぶ電車」をご利用いただけるものと考えています。とは言え、統合後も Peach のふるさとが関西であることに変わりはありません。本社オフィスも、引き続き関西に残ります。

そして、Peach は関西に本拠地を置く唯一の航空会社として、ある野望を抱いています。先般、G20 大阪サミットが開催され世界の視線が大阪に集まったところですが、この先にはラグビーワールドカップ日本大会、東京オリンピック・パラリンピック、ワールドマスターズゲーム、大阪・関西万博、統合型リゾート（IR）誘致など、大阪・関西を取り巻くビッグイベントが目白押しです。これらのイベントを契機として、大阪・関西を自然と各国の人々が集まり、行き交い、交流し、発信するアジアの中心地にしたいと考えています。「アジアのかけ橋」となることを目指してきた Peach は、大阪・関西を「アジアの首都」にしたいと願っています。

そこで、Peach は次のステップへと踏み出します。現在、Peach はエアバス A320 型機を使用し、飛行時間が概ね 4 時間圏内の短距離路線を中心に運航を行なっていますが、2020 年度中に、より航続距離の長いエアバス A321LR 型機を導入し、飛行時間 6 ～ 7 時間程度の中距離路線に進出することを決めています。これにより、大阪や東京からノンストップで東南アジアなどの各地に乗り入れることができるようになります。中距離路線による新たな人の流れを生み出すことで、「アジアの首都」

実現に大きく近付けたいと考えています。現在、2030年に訪日外国人数を6,000万人とする政府目標に向け、官民を挙げた取り組みが行われていますが、Peachは「アジアの首都」たる大阪・関西こそが目標達成のための牽引役となるべきだと考えています。そして、Peachとしては微力ながらそのお役に立ちたいと熱望し

ています。

これらを実現するためにも、Peachは何よりも安全運航を優先し、飛行機をますます「普通」の乗り物にしながら、日本中の方々が、そして世界中の方々が気軽に「アジアの首都」に集うことができるよう尽力して参ります。

皆さん、ほんま OOKINI！



各界の動き

関西国際空港

●フィリピン・エアアジアがマニラ就航、日本初乗り入れ

格安航空会社（LCC）のフィリピン・エアアジアは7月1日、関西～マニラ線を開設した。初の日本路線で、1日1往復する。機材はエアバス A320 型機（180 席）を使用する。エアアジア・グループの日本路線は、関空発着が最多で、クアラルンプール、バンコク、ホノルル、台北を合わせて5路線になった。

●最新型床吸塵清掃ロボットの実証実験

関西エアポートは7月1～31日、関西空港で最新型床吸塵清掃ロボットの実証実験を実施した。衝突回避機能や地図情報、運転内容の記憶でターミナルビル内の床とカーペットエリアを自律清掃することが可能。

●外国人の出国手続きにも顔認証ゲート導入へ

出入国在留管理庁は7月2日、外国人の出国手続きに顔認証ゲートを全国の7空港で導入すると発表した。24日の羽田空港を皮切りに、8月以降に関西空港など他の6空港でも順次運用を始める。対象は観光などを目的とした90日以内の短期滞在の外国人。

●ANAカーゴ、777Fで上海線開設

貨物専門のANAカーゴは7月2日、成田～関西～上海～成田路線（週5往復）を開設し、日本初となるボーイング 777F 貨物機を投入した。現在運航している貨物機ボーイング 767-300 型機と比べ、搭載重量は約2倍の10万2,010Kg、貨物を最大に搭載したときの実用航続距離は約1.5倍の9,070kmとなる。関空経由は8月25日まで。

●ジェットスター・ジャパン、下地島線開設

下地島空港への国内定期2路線目となるLCC、ジェットスター・ジャパンの関西～宮古・下地島線が7月3日、開設された。繁忙期の7月20日～8月31日の夏休み期間中は毎日1往復、9月以降は10月26日まで週4往復する。

●駅で危険物持ち込み検知の実証実験

JR西日本と南海電鉄は7月3～5日、関西空港駅で、爆発物や銃火器の持ち込みを自動検知するゲート型機器の実証実験を行った。東京五輪や2025年大阪・関西万博などの大規模イベントを控え、テロ対策として導入を検討している。

●6月輸出入30.2%減

大阪税関が7月4日に発表した6月の関西空港の貨物取扱量（速報値）によると取扱量は、輸出・輸入がそれぞれ30.2%減、14.8%減となり、総取扱量は5万7,724t（対前年同月比18.7%減）で6か月連続のマイナス。上半期でも輸出・輸入の減少が響き、総取扱量は36万6,923t（11.2%減）で2期連続のマイナスとなった。

●護岸かさ上げ工事を公開

関西エアポートは7月10日、昨年9月の台風21号の浸水被害を受けて実施している関西空港1期島の護岸かさ上げ工事を報道各社に公開した。東側護岸では飛行機が離着陸する中、護

岸の上に並べられた木枠に、作業員がポンプ車からホースでコンクリートを流し込んだ。

●台風想定し誘導訓練

昨年の台風 21 号の影響で関西空港の利用客ら約 8,000 人が孤立したことを受け、関西エアポートは 7 月 18 日、第 1 ターミナルビルで、台風時に利用客を安全に避難誘導する訓練を行った。4 月に策定し直した事業継続計画（BCP）に基づく大規模な訓練は初めて。関西エアや航空会社など 11 機関の計約 180 人が参加した。

●入国の 27 人、誤って出国エリアに、6 便の出発遅れる

7 月 23 日午後 1 時 30 分頃、関西空港に到着した国際線に搭乗していた乗客 27 名を、誤って出発導線に案内するトラブルがあった。到着したすべての乗客を確認するため、午後 2 時 28 分から午後 3 時 14 分までの間、国際線の出発を見合わせ、保安検査場も閉鎖した。これにより 6 便に最大 1 時間 43 分の遅延が発生した。入国客と出国客の動線を分離する扉 1 か所の施錠が解除されていたといい、誤って入ったとみられる。

●韓国ティーウェイ航空、大邱線を運休

韓国の LCC、ティーウェイ航空は、関西～大邱線（週 3 往復）を、9 月 1 日から 10 月 26 日までの運休することを明らかにした。

●応急対策の止血帯を設置

関西エアポートは 7 月 24 日、テロや災害時等の対策として、止血帯、ターニケットを関西空港に導入したと発表した。圧迫止血でも止まらない出血に対して行う緊縛止血のための道具で、力を使わず簡単に素早く止血し、大量出血から命を救うことができる。国内空港で導入するのは初めて。

●1～6月の外国人旅客が過去最高、貨物は減少

関西エアポートは 7 月 25 日、運営する 3 空港の 1～6 月の利用状況（速報値）を発表した。関西空港の国際線の外国人旅客数は前年同期比 8% 増の 873 万人となり上半期で過去最高を更新した。ただ韓国などの減少で前年同期（20% 増）より伸びが鈍化している。総旅客数も同 8% 増の 1,615 万人と過去最高だった。3 空港全体の総旅客数では 6% 増の 2,562 万人と過去最高を更新した。

一方、貨物の取扱量は約 37 万 t と 11% 減った。米中貿易摩擦や中国の景気悪化が響き、中国向けの輸出が落ち込んだ。



クリック！

国際線の貨物取扱量は半期ベースで 2 期連続のマイナスとなった。減少率は 2018 年下期の 8.1% から 11.2% に拡大した。月別にみると 3 月以降、月を追って減少率が拡大し、6 月は 18.7% 減まで落ち込んだ。とくに輸出（積込）の落ち込みが 15.2% と激しい。米中摩擦の激化が影を落としており、新たに対韓輸出規制の要因もあり、先行きは予断を許さない。

●トイレ洗浄用の水が一部海へ、開港以来気づかず

関西エアポートは 7 月 26 日、関西空港島内のトイレの洗浄に使う中水の一部が海に流れる構造になっていたのを、開港した 1994 年以来見逃していたと発表した。大阪府は、瀬戸内海環境保全特別措置法などに違反しているとして、是正を求める警告書を出した。島内での汚水を処理してつくった中水は島内で 100% 利用し、海に流さない条件で同法の許可を府から

取得。しかし実際は、一部が消防用水をためる池を通じ、雨水と混じって海に流れるようになっていた。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●ターミナルにレンタカーステーション

関西エアポートは7月8日、大阪空港ターミナル内にレンタカーステーションを開設するとともに、カーシェアリングの規模を拡大した。5社が出店し、これまで各営業所まで送迎が必要だったものが、ターミナル内の店舗から直接出発、到着が可能となる。

●上半期の旅客数2%増

関西エアポートが7月25日発表した大阪空港の1～6月の国内線旅客数は2%増の790万人だった。

＝ 神戸空港 ＝

●関西エアポート神戸、初の通期決算3億円の黒字

神戸空港の運営会社、関西エアポート神戸は7月4日、初の通期決算となる2019年3月期決算を公表した。着陸料などを含む空港施設使用料が堅調に推移し、純利益は3億2,200万円を確保。同空港の民営化初年度は黒字スタートとなった。営業収入は26億6,300万円だった。

●FDAが就航 スカイマークは那覇など増便

フジドリームエアラインズ（FDA）とスカイマークは7月5日、神戸空港への新規就航と増便を発表した。FDAの三輪徳泰社長は神戸市内で記者会見し、76席または84席の機材で10月27日からの運航開始を目指すと発表した。路線については未定とした。スカイマークは8月から那覇、長崎、茨城の3路線で各1往復を増やす。いずれも関西3空港懇談会が合意した運用規制の緩和を生かした動きで、同空港を所有する神戸市の久元喜造市長は「3空港懇（の合意）から、2か月足らずでのスピード表明を喜んでいる」と話した。

●6月の旅客数が過去最多

関西エアポートが7月25日発表した神戸空港の6月の旅客数は26万2,527人で、前年同月比1%増となり、過去最高を更新した。

●FDA 松本、出雲に定期便運航へ

フジドリームエアラインズは7月26日、神戸空港と松本、出雲を結ぶ2路線を10月27日から1日1往復運航すると発表した。両地域と結ぶ定期便は、2006年に神戸空港が開港して以来、初となる。

＝ 成田国際空港 ＝

●自動運転タクシーと空港リムジンバスが連携した実証計画始動

東京空港交通、東京シティエアターミナル、日本交通、日の丸交通、三菱地所、JTB、ZMPの7社は、空港リムジンバスと自動運転タクシーを連携させた、都市交通インフラの実証実験を11月から実施すると7月22日発表した。成田・羽田両空港と東京シティエアターミナルを結ぶ空港リムジンバスと自動運転タクシーを連携させることで、空港から都心部へのスムーズな移動を目指す。自動運転タクシーの走行区間は、東京シティエアターミナルと丸の内パークビルディングを結ぶ約3kmを予定。

●2019年上期、外国人旅客が初の900万人超え

成田国際空港会社が7月25日に発表した2019年上期（1～6月）の運用状況速報値によると、旅客数は前年同期比5%増の2,167万3,022人で、上期としては2018年以来2期連続で

2,000 万人を突破し、2014 年以來 6 期連続で過去最高を記録した。国際線の外国人が 6% 増の 921 万 1,063 人で 6 期連続で最高値を更新し、900 万人を初めて突破した。

＝ 羽田空港 ＝

●発着枠を地方路線に優先配分、国交省の有識者会議

国土交通省は 7 月 19 日、羽田空港の国内線発着枠の配分基準を検討する有識者会議を開いた。航空各社が自由に路線を設定できる発着枠を減らして、地方路線枠として再配分することが適当との考えでおおむね一致した。

＝ その他空港 ＝

●北海道 7 空港民営化、北海道空港などのグループが優先権

国土交通省は 7 月 3 日、北海道内の 7 空港の運営を一括委託する空港民営化で、北海道空港、三菱地所、東京急行電鉄、日本政策投資銀行を中核とする日本企業連合に優先交渉権を与えると発表した。東京建物、仏パリ空港公団 (ADP) などの連合と競合となっていたが、2 次審査の結果、日本企業連合に決定した。

●日本企業 4 社、モンゴル・ウランバートル新空港の運営に参画

三菱商事と成田国際空港会社、日本空港ビルデング、JALUX の 4 社は、7 月 5 日、2020 年に供用を開始する計画のモンゴル・ウランバートル国際空港の運営事業に参画すると発表した。4 社が出資する会社が過半数を出資して運営会社を設立、日本からの円借款でウランバートル市中心部の南方約 50km に建設中で 2020 年の開港を目指す新空港の運営に当たる。契約期間は 15 年。

●新千歳空港、発着枠 20% 増加へ

石井啓一国土交通相は 7 月 16 日の記者会見で、新千歳空港の発着枠を 2020 年春に 20% 増加させると発表した。1 時間あたり 42 回から 50 回に増やす。訪日外国人客の増加の影響で着陸回数や利用者数が過去最高を更新しており、一層の受け入れ能力の拡大が必要だと判断した。

航空

●三菱航空機、2019 年 3 月期黒字転換し債務超過も解消

リージョナルジェット機、三菱スペースジェットを開発する三菱航空機が 7 月 1 日に公表した 2019 年 3 月期の決算公告によると、親会社の三菱重工業が 500 億円の債権放棄をしたことから、純損益は 23 億 1,800 万円の黒字 (2018 年 3 月期は 589 億 6,200 万円の赤字) と黒字転換した。また、債務超過も解消した。

●全日空・日航がツアー向け国内線運賃を変動制に

全日本空輸と日本航空は 2020 年 4 月から個人ツアー向けの国内線運賃を順次、変動制に切り替える。これまで数か月前に運賃を固定し、旅行会社はこれをもとにツアー旅行などの価格を設定してきた。航空運賃が変動制に切り替わるとツアー旅行の価格も購入時期などで変動する。既に変動制になっている直販分も含め、国内航空券のほとんどが変動制になる。

●三菱航空機、MSJ の量産開始

三菱航空機は開発中のジェット旅客機、三菱スペースジェット (MSJ) の量産を始めた。商用運航に必要な型式証明取得の手続きが最終局面を迎え、2020 年半ばの納入に向けた準備を本格化する。

●夏休みの旅行予測、海外旅行は 3.5% 増

JTB が 7 月 4 日発表した夏休み (7 月 15 日～8 月 31 日) の旅行動向によると、1 泊以上の旅行をする総旅行人数は前年比 0.1% 減の 7,734 万人となる見通し。国内旅行は 0.2% 減の 7,435

万人に対し、海外旅行は 3.5%増の 299 万人で最高を更新する。総旅行消費額は 4.9%増の 3 兆 3,723 億円、平均単価上昇で海外旅行消費は 1 割増になる。

●日航LCC、事業認可を取得、2020年5月就航

日本航空が LCC として設立した ZIPAIR Tokyo（ジップエア トーキョー）は 7 月 5 日、国土交通省から航空運送事業の認可を取得した。2020 年 5 月 14 日から成田～バンコク、7 月 1 日から成田～ソウルの 2 路線をそれぞれ 1 日 1 往復運航する。

●ボーイング上期納入数、37%減、年間首位陥落も

米航空機大手ボーイングは 7 月 9 日、1～6 月の納入数が前年同期比 37%減の 239 機だったと発表。最新鋭機 737MAX 型機の 2 件の墜落事故を受け、3 月に MAX の納入を停止したことが響いた。ライバルの欧州エアバスは、同期間の納入数が 389 機とボーイングを大きく上回り、ボーイングは年間で 8 年ぶりに世界首位から陥落する公算が大きくなった。

●関係悪化で出雲空港の韓国チャーター便中止

日韓関係の悪化により韓国でツアーのキャンセルが相次いでいるとして、出雲空港と韓国・金浦空港間のチャーター便が一時運航中止となることが 7 月 11 日分かった。6 月からコリアエクスプレスエアが週 3 往復運航、韓国からの訪日客専用だったが韓国側からの申し入れで 7 月 13～25 日の 6 往復が中止となった。島根県は 7 月 26 日、8 月 6 日までの 5 往復も運航を中止すると発表した。

●キャセイパシフィック航空、香港エクスプレスを子会社化

キャセイパシフィック航空は 7 月 21 日、香港エクスプレス航空の買収を完了したと発表した。今後も独立した LCC として運航を続ける。香港エクスプレスは中国・海南航空系の LCC だったが、香港最大の航空会社であるキャセイパシフィック航空が取得。アジアのハブ空港としての香港の競争力向上や、グループの収益機会拡大につなげる。

●韓国ティーウェイ航空、九州路線を一部運休

韓国の LCC、ティーウェイ航空は 7 月 22 日、大分～釜山、佐賀～釜山、熊本～大邱の 3 路線を運休すると発表した。利用者の伸び悩みに加え、日韓関係の悪化で予約のキャンセルが相次ぎ、運航の継続が困難と判断した。24 日から大分～務安線を運休したのに続き、大分～釜山線は 8 月 12 日から、熊本線は 9 月 1 日から、佐賀線は 9 月 16 日からそれぞれ運休する。3 空港とソウルを結ぶ路線は運航を継続する。

●日航が東京五輪に向けて新しい制服発表

日本航空は 7 月 23 日、2020 年 4 月から客室乗務員らが着用する新制服と東京五輪・パラリンピックに向けた空港環境の整備や訪日客誘致強化などの取り組みを発表した。2020 年夏には羽田空港国内線で待ち時間ゼロを目指した「スマートエアポート」を導入する。女性の客室乗務員ではワンピースのほか、初めてパンツスタイルを採用した。制服の刷新は 7 年ぶり。

●米ボーイング4～6月期、3,100億円赤字

米航空機大手ボーイングが 7 月 24 日発表した 4～6 月期決算は、最終損益が 29 億 4,200 万ドル（約 3,100 億円）の赤字だった。新型機、737MAX 型機の墜落事故による出荷停止などで売上高が 35%減少した。フライトの欠便に対する航空会社への補償費用（49 億ドル）も響いた。四半期ベースの最終赤字は 2016 年 4～6 月期以来。

●6月の航空貨物輸出货量29%減、中国景気の減速響く

航空貨物運送協会が 7 月 25 日まとめた 6 月の輸出货量（混載貨物ベース）は、7 万 7,752t と前年同月比 29%減った。前年実績を下回るのは 7 か月連続。中国向けの荷動きが鈍いうえに、欧米向けの輸送量も減少している。

●ラオス航空、熊本に11月就航、日本初の定期便

ラオス航空は7月25日、熊本県庁で記者会見し、11月下旬にも熊本空港に定期便が就航すると発表した。熊本と首都ピエンチャン、世界遺産で知られる観光地ルアンプラバンをそれぞれ2往復する。ともにエアバス A320 型機（142 席）を使用する。熊本を選んだのは「国内の他空港との接続がしやすい発着枠が取れたため」と説明している。

●米航空大手の4～6月期、4社増益

米航空大手4社が7月25日までに発表した4～6月期決算は、純利益がいずれも前年同期に比べて増えた。2度の墜落事故を起こしたボーイング737MAXの運航停止措置が航空各社の欠航につながり収益を下押ししたが、旅客需要の増加で補った。燃料費の下落も業績を支えた。最大手のアメリカン航空は737MAXの欠航が税引き前利益を約1億7,500万ドル押し下げたが、国内外の旅客収入の伸びで補った。

●2018年の世界の航空旅客6.9%増え44億人に

国際航空運送協会(IATA)は7月31日、2018年の航空旅客数は前年比6.9%増の44億人だったと発表した。LCCの普及や旅行・ビジネスの需要拡大が追い風となった。国際線旅客数が多い上位5路線はすべてアジア域内が占めた。

関西

●路線価、新大阪が上昇

国税庁が7月1日発表した2019年分の路線価（1月1日時点）で、近畿は4年連続の上昇となった。おおさか東線が3月に全線開業したことなどで利便性が向上し、新大阪駅に近い大阪市淀川区宮原3の路線価は、前年比38.9%上昇し2018年の同11.3%から急拡大した。大阪国税局管内では外国人観光客が増加している京都市東山区四条通（43.5%）に次ぐ高い伸びだった。大阪・関西万博の開催が決まった大阪ベイエリアも、咲洲のコスモスクエア駅前前は2018年比4.3%増と、3年ぶりに上昇した。

●神商会頭「万博開催費負担20億円の要請あった」

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7月1日の記者会見で、2025年大阪・関西万博の会場整備費について、大阪商工会議所の尾崎裕会頭から20億円の負担の要請があったことを明らかにした。ただ万博の詳細が決まっていないため、明確な回答はしていないという。

●梅田の中央郵便局跡、2024年に複合ビル

大阪駅西側にある大阪中央郵便局跡で凍結されていた複合ビル計画が再始動し2024年3月に完成する見通しとなった。商業施設やオフィス、劇場のほかに、従来の計画になかったホテルが追加される予定。計画によると、跡地を含む1万2,920㎡の敷地に39階建て高さ190m、延べ床面積22万7,000㎡のビルを建設する。

●JR・私鉄各社、消費増税対応で国交省に運賃改定を申請

JR各社と私鉄各社は7月2日、10月1日の消費増税を前に国土交通大臣に鉄道運賃・料金の変更認可申請を行なった。JR西日本は大阪中心部などの特定区間の初乗り運賃を120円から130円に値上げする。初乗り運賃の値上げはJR発足以来初めて。関西の私鉄5社も初乗り運賃を10円引き上げる。

●京都市の宿泊客 最多1,582万人

京都市は7月3日、2018年の市内の宿泊客が前年比1.6%増の1,582万人となり、5年連続で過去最高を更新したと発表した。台風21号など災害の影響で、日本人宿泊客は前年比72万

人減の 1,132 万人と 3 年ぶりに減少したが、外国人が前年比 97 万人増の 450 万人だった。日帰りを含む観光客の消費額は 1 兆 3,082 億円と、前年を 16% 上回り最高を更新した。

●近畿財務局長に青木氏

財務省は 7 月 5 日、近畿財務局長に内閣官房内閣審議官だった青木孝徳氏（52）が同日付で就任したと発表した。田島淳志前局長（56）は同日付で国税庁次長に就任した。

●近畿経産局長に米村氏

経済産業省は 7 月 5 日、近畿経済産業局長に特許庁総務部長だった米村猛氏（52）が同日付で就任したと発表した。森清前局長（56）は同日付で一般社団法人 2025 年日本国際博覧会協会副事務総長に就任した。

●百舌鳥・古市古墳群を世界遺産に登録

国連教育科学文化機関（ユネスコ）第 43 回世界遺産委員会は 7 月 6 日、日本最大の前方後円墳、大山古墳」（宮内庁は仁徳天皇陵として管理、堺市）を含む全 49 基で構成する大阪府南部の百舌鳥・古市古墳群を世界文化遺産に登録すると決めた。天皇や皇族が葬られたとして宮内庁が管理する「陵墓」の登録は初めて。国内の世界遺産は 23 件目で、大阪府では初。委員会は、古墳時代の社会政治的な構造や葬送の伝統を証明し、古代東アジアの墳墓の特徴も顕著に示していると評価した。

●DeNA、京都・大阪でタクシー配車アプリ

ディー・エヌ・エー（DeNA）は 7 月 8 日、大阪府と京都府でタクシー事業者 12 社と連携し、人工知能（AI）を使ったタクシー配車アプリ「MOV」のサービスを始めたと発表した。利用者がスマートフォンなどを通じて迎車希望の場所を指定すれば、最も近くを走行中のタクシーを自動的に選び、運転手に通知する仕組み。

●ツーリズムEXPO、大阪で初開催

日本観光振興協会、日本旅行業協会、日本政府観光局は 7 月 9 日、ツーリズム EXPO ジャパン 2019 大阪・関西を 10 月 24 ～ 27 日にインテックス大阪で開くと発表した。2014 年の第 1 回から昨年まで東京開催で、初の地方開催となる。ツーリズム EXPO は、観光業の展示商談会と一般向けの PR を兼ねた国内最大級の観光イベント。47 都道府県、世界 100 か国以上、1,000 以上の企業・団体が出展する見通しで 13 万人の来場を目指す。

●近畿地方整備局長に井上氏

国土交通省は 7 月 9 日、近畿地方整備局長に水管理・国土保全局治水課長だった井上智夫氏が同日付で就任したと発表した。黒川純一良前局長は国土地理院長に就任した。

●大阪航空局長に梅野氏

国土交通省は 7 月 9 日、大阪航空局長に航空局航空ネットワーク部空港技術課長だった梅野修一氏が同日付で就任したと発表した。川勝弘彦前局長は辞職した。

●なにわ筋線、事業許可、2031年春開業予定

石井国土交通相は 7 月 10 日、大阪・梅田から関西空港をつなぐ鉄道新線、なにわ筋線（北梅田～ JR 難波・南海新今宮間、約 7.2km）の鉄道事業を許可した。総事業費は約 3,300 億円で、建設は、JR 東西線を保有する第 3 セクターの関西高速鉄道が担う。2020 年 4 月にも着工し、2031 年春の開業を目指す。JR 西日本と南海電気鉄道が乗り入れ、現在は 1 時間かかる梅田～ 関空間が開業後は最速 40 分で結ばれる。

●和歌山県の観光客数、昨年は過去2番目の多さ

和歌山県は 7 月 11 日、2018 年に県内を訪れた観光客が前年比 2.6% 増の約 3,461 万人となったと発表した。2016 年に次ぎ過去 2 番目の多さ。白浜町のアドベンチャーワールドでパンダの

赤ちゃんが誕生して日帰り客が増えたことなどが後押ししたと分析している。

●スマートシティ実現へ大阪府が準備室

最先端技術を住民サービスや都市機能強化に反映させるスマートシティの実現に向け、大阪府が7月16日、スマートシティ戦略準備室を発足させた。12人態勢で情報通信技術（ICT）を活用した行政手続きの簡略化、自動運転技術の導入などを目指し、来春までに基本計画をまとめる。

●りんくうアウトレット増設、国内最大級の260店に

関西空港対岸のりんくうプレミアム・アウトレットの運営会社は7月17日、2階建て（一部3階建て）の売り場を新設し、2020年夏に開業すると発表した。店舗面積は約4万9,600㎡、店舗数は約260店と現在より2割余り増え国内最大級のアウトレットモールになる。キャンプ施設などを備えた約2万㎡のグリーンパークも設ける。観光バス用のロータリーも整備し、訪日観光客らの受け入れを強化する。

●上半期の近畿輸出額、中国向け落ち込み7.4%減

大阪税関が7月18日発表した1～6月の近畿2府4県の貿易概況によると、輸出額は前年同期比7.4%減の7兆9,561億円だった。2018年下期から2期連続のマイナスとなった。米中貿易摩擦の影響などで中国向けの半導体等電子部品や科学光学機器が落ち込んだ。輸入額は4.4%減の7兆2,920億円と2016年下期以来5期ぶりのマイナスとなった。

●大商、「スーパーシティ」構想推進で提言

大阪商工会議所は7月19日、様々なデータを収集して地域住民の利便性向上に生かす「スーパーシティ」構想を推進する提言を発表した。大阪府・市は最先端医療を提供する都市を目指すべきだとし、人工知能（AI）による多言語対応の診察やドローンを使った救急対応などを提案した。

●ヨドバシカメラの商業施設、「リンクス ウメダ」に

ヨドバシホールディングスは7月19日、大阪駅北口に建設中のヨドバシ梅田タワー内の商業施設名を「LINKS UMEDA」（リンクス ウメダ）に決定したと発表した。リンクス ウメダは、阪急梅田駅、グランフロント大阪と接続し、地下1階～地上8階の約5万7,800㎡に展開。200店舗が入り2019年秋の開業を予定している。

●大阪の6月の百貨店売上高2.3%増

日本百貨店協会が7月23日発表した6月の大阪地区の百貨店売上高は、前年同月比2.3%増の671億円と、5か月連続で前年の実績を上回った。暑い日が多かったため夏物衣料の販売が好調で、主力の衣料品の売り上げが3.8%増だったことなどが要因という。

日本銀行大阪支店が同日発表した6月の京阪神の主要百貨店の免税品売上高は、6.7%増の109億円だった。5か月連続で前年比プラスだったものの、伸び率は前年同月（46.3%増）から大幅に縮小した。

●ぐるなびなど、関西版の訪日客向け観光サイトを開設

飲食店予約サイトのぐるなびは7月24日、関西観光本部などと連携し、関西の観光情報を提供するインバウンド（訪日外国人）向けウェブサイトを開設したと発表した。名所や飲食店、宿泊施設に関わる情報に加え、災害時には支援情報も発信する。

●2020年秋にも総合計画、大阪万博・石毛事務総長が会見

2025年大阪・関西万博の運営組織、日本国際博覧会協会の事務総長に就任した石毛博行氏が7月25日、大阪市内で記者会見し、会場建設やインフラ整備などの総合計画を2020年秋にも策定する意向を示し「大阪関西にとってまたとない経済活性化の機会になる。よりよい万博にするための考えをどんどん寄せてほしい」と話した。

●大阪湾の活断層、神戸大が調査へ

神戸大海洋底探査センターは7月26日、2018年6月の大阪府北部地震を受け、大阪湾の海底での活断層調査を9月から始めると発表した。新たに活断層の存在が示される可能性があり、プロジェクトリーダーの巽好幸教授は「大阪湾では約20年間、本格的な活断層調査がされていない。大阪周辺で起きる地震のメカニズムを明らかにしたい」としている。

●6月の大阪ホテル稼働率、G20で2.6ポイント上昇

日本経済新聞社が7月29日まとめた大阪市内にある主要13ホテルの6月の平均客室稼働率は89.2%と前年同月比で2.6ポイント上昇した。6月末に大阪市で開催した20か国・地域首脳会議（G20サミット）で各国の来賓客を受け入れたホテルは個人客が減った。だが訪日外国人の増加に加え、他のホテルが個人客の受け皿となったため、市内全体では高い稼働を維持した。

●阪急・阪神が梅田駅を「大阪梅田駅」に変更

阪急電鉄と阪神電気鉄道は10月1日、梅田駅の名称をそれぞれ「大阪梅田」に変えると7月29日発表した。阪急は京都市中心部にある河原町駅も「京都河原町」に改称する。都市名を加えることで位置関係を分かりやすくする。増加が続くインバウンド（訪日外国人）も使いやすくする狙いがある。

国

●国交次官に藤田氏、航空局長に和田観光庁次長

政府は7月2日の閣議で国土交通省の森昌文事務次官が7月9日付で退任し、後任の次官に藤田耕三国土交通審議官が昇格する人事を承認した。蝦名邦晴航空局長は退任し、後任の航空局長には和田浩一観光庁次長が就任する。

●5月旅行収支黒字5.3%増、1か月で黒字戻る

財務省が7月8日発表した国際収支状況によると、5月の旅行収支は前年同月比で116億円、5.3%増の2,305億円の黒字となり、2か月ぶりでプラスに転じ、5月としては過去最高の黒字幅となった。改元による10連休で海外旅行に出かける日本人が増えたが、訪日外国人旅行者数の増加による支出がそれを上回った。

●訪日外国人、上半期は1,663万人で過去最高

日本政府観光局は7月17日、1～6月の訪日外国人客数が前年同期比4.6%増の1,663万3,600人だったと発表した。2桁の伸びを記録した前年と比べて伸び幅は鈍化したが、半期としては過去最高だった。中国やタイ、欧米が増加をけん引している。一方で韓国は半期として5年ぶりに減少しており、台湾や香港もわずかに減った。

●参議院選挙、与党が改選過半数、改憲勢力は3分の2届かず

第25回参院選挙が7月21日、投開票され、与党の自民・公明両党は改選過半数の63議席を上回った。憲法改正に前向きな「改憲勢力」が非改選議席とあわせ、国会発議に必要な参院の3分の2を割り込んだ。党派別当選者数は自民57、立憲17、公明14、維新10、共産7、国民6、れいわ新選組2、社民1、NHKから国民を守る党1、無所属9となった。

●海保、荒天時は空港や発電所周辺で船舶の停泊禁止

海上保安庁は7月26日、台風などの荒天時に、海に面した空港や火力発電所など重要施設周辺での船舶の停泊を禁止する対策をまとめた。関西、羽田、神戸、那覇といった海上空港のほか、石油備蓄基地など全国17施設が対象。悪天候が予想される場合、海保が海上交通安全法などに基づき港湾や海運関係者らに周知し、規制をかける。

神戸観光局 現状と今後の戦略について

一般財団法人神戸観光局
マーケティングディレクター

佐藤 敏亨 氏



●と き 2019年4月15日（月）

●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

本日は神戸の「今」をお伝えしますが、その中で何か一つでもヒントになることがあれば幸いです。

私は大学卒業後、28年間リクルートで勤務した後、4年前に退職して独立しました。

現在は、いろいろな自治体を対象に、主に観光のコンサルティングや支援業務を行っております。

去年の5月に神戸とのご縁ができ、マーケティングディレクターとして、この1年間取り組んできました。おかげさまで、概ね「こういう方向性で進めるのが良いのではないか」という形が見えてきました。

合っている、間違っているなど、いろいろご意見、お感じになるところもあるとは思いますが、お話を聞いていただき、ご意見をいただけたらうれしく思います。

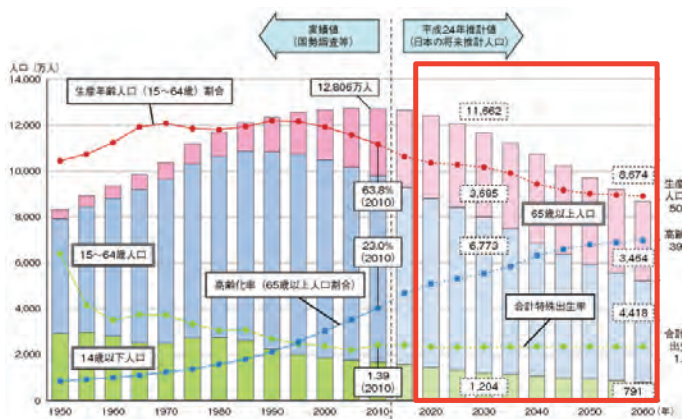
今日の内容についてですが、皆さんの関心が最も高いであろう、インバウンドの話を中心に、国内旅行、神戸観光局の来年の事業などをお話し致します。

■生産年齢人口減少、国内延べ宿泊旅行者減少

なぜインバウンドなのかということですが、お手元の資料をご覧ください。この手の人口動態の資料は、おそらく皆さんあちこちでご覧になっていると思います。この棒グラフが日本の人口の増加減少を表しています。青の折れ線が高齢化比率、ピンクが65歳以上の方。65歳以上が高齢者なのかという議論もありますが、ここでは65歳以上の方がピンクです。青い棒が15～64歳のいわゆる生産年齢人口、緑が14歳以下の子どもたちです。青の生産年齢人口が大体1995年頃から減少しているといわれています。

これは全体的な傾向でしたが、次は国内旅行者の状況を表したグラフです。じゃらんリサー

1. 国内旅行動向



加速する年国内生産年齢人口の減少

チセンターから拝借したもので、2004年から2016年までのデータを取っています。ピンク色の棒グラフは、延べ宿泊者数を示します。例えば私が大阪で2泊したら2カウントという考え方をします。

この十数年で見ると減少傾向にあり、旅行に行く人が減ってきていることを表しています。見ていただきたいのは緑の折れ線グラフです。旅行に行っている人たちの平均旅行回数なのですが、これはあまり変化がありません。旅行に行っている人たちは、平均で年間2.77回、つまり約3回旅行していますが、それは十数年前からあまり変わっていません。

茶色の折れ線グラフは、国内旅行に行っている人の割合です。これは非常に下がってきており、約65%だったのが、54%ほどになり、10ポイント減少しています。旅行に行く人自体が減っているのです。行く人は行っているが、行かなくなった人が増えた。結果、全体として下がっているというのが国内旅行の動向といえると思います。

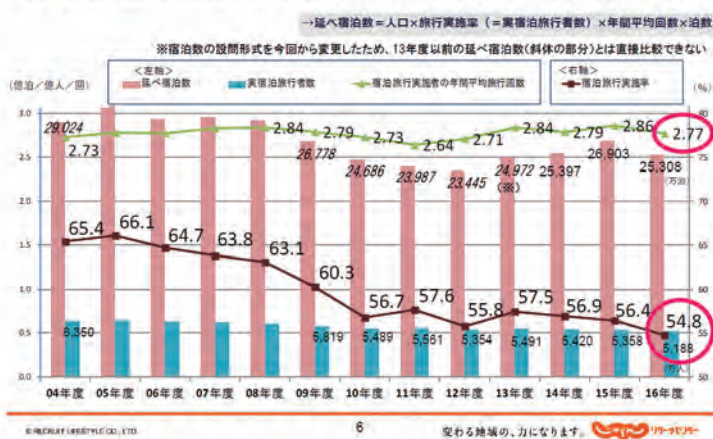
理由はいろいろ考えられますが、旅行の場合はお金と休みの問題が大きいといわれています。デフレで経済面でいろいろな問題も現れてきます。時間に関していうと、高齢者の介護でなかなか旅行に行けないといった問題も起こっているようです。

次はインバウンドの推

移を2003年から2017年までとったグラフです。ご存知の通り、2018年は3,000万人を超えたと発表されましたが、こちらはすごい勢いで伸びています。2020年で4,000万人目標という話になっています。成長マーケットとしての期待が非常に大きいといえます。

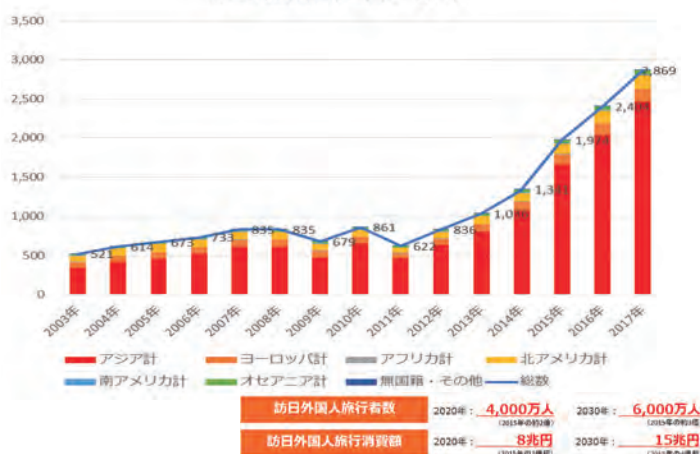
今日、私は三ノ宮駅から大阪駅までJRの新快速で移動してきましたのですが、本当にアジア系の外国人が多かったです。地下鉄でも外国人が多くて驚きました。

宿泊旅行実施率は過去最低、平均旅行回数も減り、延べ宿泊数も減少。



国内延べ宿泊旅行者の減少

訪日外客数 (単位: 万人)



増加する訪日外国人

所得増、LCC就航、ビザ緩和、円安、日本への関心・・・

■マーケティングとは

私はマーケティングディレクターとして仕事をしています。「マーケティング」という言葉は誰でも知っている言葉なのですが、人によって解釈が異なる言葉です。神戸ではマーケティングを次のように定義しました。

「魅力的なコンテンツをつくって、それを発信し、きちんとおもてなしをして満足していただく。この仕組みをつくるのがマーケティングである」という言い方をしています。普段、マーケティングというと「調査ですか？」などと言われることが多いです。私が神戸に着任する前も「佐藤さん、マーケティングができれば観光も一気に解決ですね」、と言われることがありました。人によって言っているニュアンスが随分違うのです。

私は、三つの要素のサイクルをきちんと回す仕組みをつくるのがマーケティングであると思っていますし、そのように伝えています。これをやろうと思うと、つくる人、伝える人、おもてなしをする人が必要で、人や組織が必ず絡んできます。だからマーケティング活動は人や組織の力で動かすものであり、人や組織の力のレベルで活動のレベルが変わっていくものだとして認識して、取り組みを始めたところです。

マーケティングの中で、マーケティング戦略という言葉が出てきます。戦略の1丁目1番地は、ターゲットを絞ることです。これも、神戸の中で話をしていると、いろいろな観光事業者の方が心配して、例えば「佐藤さん、うちは色々な人が来ます。日本人も来れば外国人も来るし、日本人も老若男女様々。色々な人を受け入れてうちのホテルは成り立っているんです」といったようなことを言

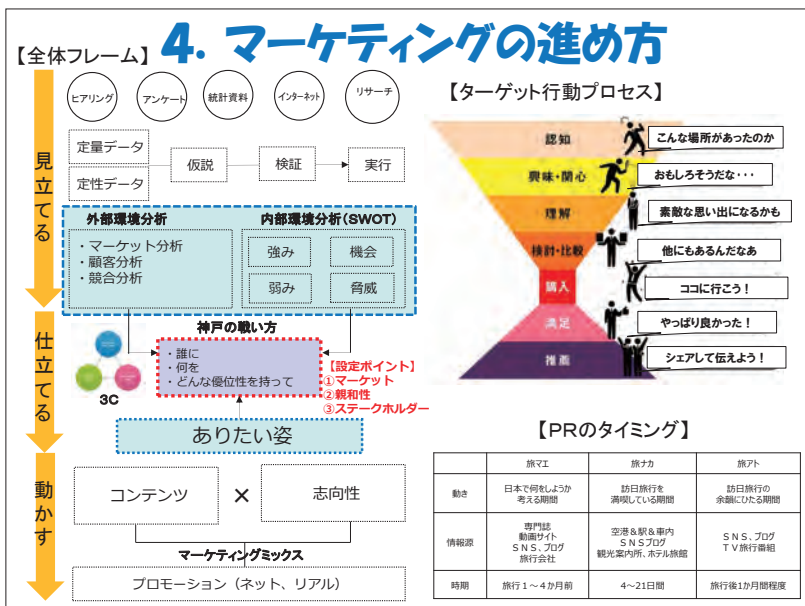
われます。

ターゲットを絞ると、お客さんを減らすことになるのではないのかという心配をされることはよくあります。どこの町も「うちにおいでよ」と言わない世界ならターゲットを絞る必要はないでしょう。しかし、これだけ日本全国あげて「うちにおいでよ、こういうものがあるから!」と言っている世の中では、きちんと狙いを定めてその人たちに刺さるメッセージを伝えないと人は来ません。

■マーケティングの進め方

マーケティングの進め方とは「実態を把握してどう取り組むかを決め、実行する」ということでしかありません。ポイントは二つだけです。まず「今どうなっているのか」を正確に押さえること。何となく感覚で「外国人が少ないね」「夜景はわりと見に来る人が多いみたいだよ」と言ってもダメで、感覚だけでなく数字を使って押さえなければなりません。

もちろん数字で語れない定性的な部分もあります。例えば神戸であれば、神戸ビーフが世界的に関心を集めており、神戸ビーフを楽しみに来られる方が多い。しかし食べるだけでは満足できない人も結構いて、「なぜこの肉はこんなに美味しいのか?」と、特に欧米の方々がそう



言われます。美味しいだけではなく、その背景に触れなければ満足してくれないのです。

日本酒にしても、灘の酒蔵に行って「いいね」とは言ってくれるのですが、「これはどこでつくっているのか？」と聞いてこられます。美味しいとか美しいだけではなく、「なぜそうなのか」に強く興味を持つのです。そういった志向性も含めて現状を押さえることが必要なのです。

もう一つはありたい姿をはっきりさせることです。他地域の真似事で慣れないことをしようと思っても無理なので、自分たちの強みを生かした神戸らしい未来を描くことです。

例えばここは大阪ですが、神戸の人が「大阪はあんなに外国人がたくさん来てうらやましい。心斎橋のようになりたい」と思っても無理でしょう。京都のようになりたいと思ってもやはり無理でしょう。神戸は神戸でしかないのです、神戸の強みを生かすしかないのです。

そういう中での成功イメージとは一体どのようなものなのかを、明確にする必要があります。「現状はどうなっているのか」と「どの方向に向かっていくのが神戸の人たちにとってハッピーなのか」という2点に気を付けて設計していきます。

学問的には、バックキャスティングという方法だと言われます。現在の延長線上で物事を考えるのではなく、「こうなったらいい」というところから逆算的に今後を考えていくという意味からこう呼ばれています。

後ほど出てきますが、神戸では外国人という圧倒的にアジアの方々が多く、85%を占めます。その延長線上で考えるのがいいのか？と

いう疑問が今回の私の仕事のスタートでした。

■神戸の訪日外国人 現状と課題

数字で神戸の現状を紹介します。2017年は全国の訪日外国人2,869万人に対して神戸は134万人でした。大阪の訪日外国人は1,111万人だったので、それに比べるとはるかに少ない状況です。それでも神戸の前年比で8.2%増えているので、日本の産業の成長率と比べても悪くはないと思います。しかし全国平均が19.3%伸びているので、まだまだ伸びると思っています。

2020年には200万人が目標です。全国目標が4,000万人なので、5%程度のシェアをとることができればと思っています。

現在神戸を訪れる外国人のほとんどがアジアの人です。中国、台湾、韓国、香港という東アジアの4カ国で74.2%。最近ではマレーシア、タイ、インドネシアなど東南アジアの人も増えて10.6%になっているので、合わせると約85%がアジアの外国人ということになります。

欧米豪は11.3%でした。私は広島生まれですが、広島をよく行き来するのですが、広島を訪れる外国人はブロンドヘアの人ばかりです。広島の場合、統計的には76%が欧米豪の人たちなのですが、実感値は90%ほどで、ほとんどが欧

5. 訪日外国人 現状と課題

	2016年	2017年	(前年比)	2020年(目標)	(2017年比)
全国	2,404万人	2,869万人	+19.3%	4,000万人	+139%
神戸市	124万人	134万人	+8.2%	200万人	+149%

	全国	(シェア)	神戸市	(シェア)	海外旅行者(出国)
東アジア	2,129万人	74.2%	103万人	76.7%	11,816万人
東南アジア	305万人	10.6%	16万人	12.0%	7,420万人
欧米豪	325万人	11.3%	10万人	7.9%	38,763万人
その他	110万人	—	5万人	—	—

○2020年に外国人観光客200万人というKPI達成に向けては、引き続き、国の伸び率に追いつけるように、更なるインバウンドの取組強化が求められている。
○国全体として、アジア偏重の是正のために欧米豪へのプロモーションを強化している中で、神戸市としても欧米豪重視の視点が不可欠となっている。

米豪の外国人という感じです。山陽・九州新幹線の「さくら号」の朝の下りと晩の上りはほぼ欧米豪の人に埋め尽くされて、自由席は座れないほどです。

ここで注目いただきたいのが海外旅行者数です。これは、その国の人たちがどれだけ海外旅行をしているかを示す数字です。ご覧の通り、欧米豪の人が圧倒的に多くなっています。中国を中心とした東アジアの方々の海外旅行はかなり増えているのですが、それでもなお3倍以上の差があるのが実態です。

欧米豪の方は最も多く海外旅行をしています。イギリス人がフランスに行く、あるいはイタリア人がポルトガルに行くといった場合も含め、地理的な距離にも起因していると思います。海外旅行のポテンシャルが圧倒的に高いので、ここにチャンスがあります。

観光旅行はつくづくお金と時間が左右すると思っています。欧米豪は、早くに経済成長している国々なのである程度の所得があります。そして休暇が圧倒的に多いのです。日本はいかがでしょうか。働き方改革がいられていますが、1週間や2週間休むという、「どうしたことだ?!」と問いただされると思います。

フランスではひと月休みを取らないと法的に会社が罰せられるので、30日休むのが当たり前です。おおむね、どの国も法的に整備されているため「休まなければならない」ので、長期休暇が取れるわけです。だから、遠くまで旅行して長期間バカンスを楽しむことが一般化されているようです。日本はいつそんな時代が来るのでしょうか。早く来てほしいと個人的には思います。

前です。おおむね、どの国も法的に整備されているため「休まなければならない」ので、長期休暇が取れるわけです。だから、遠くまで旅行して長期間バカンスを楽しむことが一般化されているようです。日本はいつそんな時代が来るのでしょうか。早く来てほしいと個人的には思います。

■訪日外国人の現状を知る

数字の部分は今の話の通りですが、定性的な情報も集めようと、あちこちへ行って来ました。神戸の中で、観光案内所やホテルや旅館で外国人の情報を聞くという方法は必須ですが、それだけでは神戸に来た人の声しかわからないので、神戸の外に出て取材してみました。

心斎橋にも行きましたし、京都のインフォメーションセンターにも行きました。関空のインフォメーションセンターはもちろん、日本の玄関口である成田のインフォメーションセンターにも足を運びました。あちこちの、外国人の動向が分かるような場所を訪問して調べたのが次の表です。

欧米豪の人とアジアの人では旅行の仕方が非常に異なるので二つに分けて示しました。もちろんアジアでも、東アジアと東南アジアは違います。日本人が地方によって違うのと同じですが、あまりに両者の差が大きいので大きく二分しました。

欧米豪の方々の特徴は、まず滞在期間が長いことです。2週間程度と書いていますが、2～3週間が普通です。そして気ままで自由度が高い旅を志向します。日本に来る目的は、自然・四季や日本の伝統文化を感じることで、そして食事です。イギリス出身のデービッド・アトキン

訪日外国人 現状を知る				
	海外旅行者数 (出国)	訪日旅行者数 (入国)	観光消費額	傾向・志向
欧米豪	37240	384	10	■1人あたり旅行消費額 ALL外国人Ave.153,921円 全体的には高い 英、仏、西、豪は20万円超、露、伊が19万台と高い ■費目 買い物代予算は2割以下 宿泊料金、飲食費、交通費の割合が多い ■目的 自然・四季や日本文化・伝統を感じること 食事 ■形態 旅行日程は2週間前後 気ままで、自由度が高い 成田(羽田)⇔関空で、多くはJ Rのレールバスを利用 ■情報収集 「Lonely Planet」の持参目立つ 親族や知人からの情報により目的地を決定することも多い
アジア	21000	2470	118	■1人あたり旅行消費額 全体的に少ない 韓国が最小7万円 韓国、台湾に次いでマレーシア、シンガポール、インドネシア、フィリピン、タイの順に金額が低く、平均以下 ただし、ベトナムは約26万円と高い ■費目 買物代の割合高い 中国は、旅行予算23万円の半分以上 ■目的 気軽なショッピングを楽しむ 有名観光地を巡るほか食事、温泉も人気 四季やライフスタイルに関するアクティビティを好む ex)桜、花畑、マリンスポーツ... ■形態 土日を含めて3日～1週間。関空in/out 滞在期間が短いため、訪日前にほぼ全ての旅程を決めていることが多い リピーターが多い 東アジアはF I T化進む。東南アジアは団体まだ多い ■情報収集 ガイドブックより個人ブログ、SNSや口コミで情報収集

ソンさんも同様のことを言っています。

成田もしくは羽田から入国して西の方へ下っていくのが今の主流で、新幹線も乗り放題のJR レールパスを使います。レールパスは7日間で2万9,000円ほど、14日間でも5万円以下だったと思います。21日間で8～9万円程度。こうして日本のあちこちに行くというのが主な行動パターンです。

気ままで自由度が高いというのは本当です。例えば、翌日に眺望のよいところで自然を楽しむ予定があったとします。ところが天気予報を見て、悪天候になると分かるとすぐさま予定を変えて「じゃあ天気のいい今日行こう」と対応できるのです。

あるいは、その日に行った京都のお寺がとても素晴らしいと思ったら、「今日一日ではとても足りないから予定変更して明日も見に行こう」、そんな感覚です。

案内所に行くと、2週間も3週間も日本に滞在しているのに全く宿を取っていない人が結構いるという話もありました。私たちからすれば信じられませんが、本当に自由で気ままな旅を志向しています。

アジアの方は、カンサイスルーパスのような「〇〇パス」といったお得なチケットが好きです。ところが欧米豪の方はあまり関心がありません。なぜかという、自分の行動が制約されるからだそうです。

アジアの方は大体3、4泊程度。ショッピング目的で、ついでに観光もする形態が主流です。大阪の場合は関空イン・関空アウトが多く、予定をきっちり決めます。日本人もそのような傾向がありますが、とにかくぎっしり詰め込んで、ルートも決める。雨が降ろうが雪が降ろうが、何があろうと必ず決めた通りに回る方が多いそうです。

■気まま過ぎる人も多い欧米豪

欧米豪の人は本当に気ままです。待ち合わせをしても時間通りにならないことが少なくありません。

私は1年以上前、知人のイギリス人を広島に

案内したことがありました。彼らはお好み焼きが食べたいというので、「お好み村」という場所ので夜にお好み焼きを食べることにしました。その日はとても天気がよく、イギリス人6人は宮島に行きました。宮島の鳥居を見て、厳島神社を参拝し、弥山という標高600mほどの山に登り、瀬戸内海の島並みを眺めて、すごく感激されたようでした。しかし、お好み村に姿を見せたのは約束の時間を大幅に過ぎてから。夜のピーク時の予約でしたので、店長さんには随分心配をおかけしてしまいました。

その御一行は50～60代の、公務員や技術者など社会的地位のある人たちだったので、その時間感覚に驚きでした。聞けば、その時その時を大事にしたいというお気持ち強いとのこと。御一行の中の日本人が、私を待たせているから急ごう、急ごうとお尻を叩いてくれたことでした。個人差も大きいと思いますが、そんな感覚の人が多いようです。

案内所話を聞いていると、ドイツ人はとてもきっちりしていてそのようなことはないそうです。イタリア人、スペイン人はよりアバウトだという言い方をされていました。国や地域により特徴があるようです。

■外国人に人気の神戸スポット

神戸で欧米豪の方に人気の高いスポットは、布引の滝です。日本三大神滝（那智の滝、華厳の滝、布引の滝）の一つといわれており、新神戸駅から徒歩約10分で行くことができます。イギリスのイングランドには滝がないのでとても珍しがられます。しかも新幹線の駅から近い。滝の近くにはお茶屋さんがあり、おでんとワンカップを買って静かに滝を眺めて楽しむそうです。

鑑賞し終わったら布引ハーブ園まで歩いて行きます。彼らはすごくよく歩きます。その後神戸ビーフを味わうというわけです。

一番人気のあるのは、竹中大工道具館です。竹中工務店は、大阪を本社とする会社ですが、創業の地は神戸です。トリップアドバイザーによると竹中大工道具館は神戸のあらゆる観光ス

ポットの中で今、外国人の人気 No.1なのです。私も行くまで全然知りませんでした。後でまた、ご紹介します。他には、歩くのが好きというところから、六甲のハイキングが好まれます。

アジアの方は反対に、ショッピングを中心に短い時間で決まった所を回ります。化粧品や日用品をたくさん買って、そのついでに観光するという感じです。奈良公園で鹿を見たり、京都に行ったりもしています。大阪はショッピングで行きますし、神戸ではベイエリアの「BE KOBE」に行って記念撮影をしたり、夜景を見たりと楽しんでおられます。

六甲は、欧米豪の人がハイキングの場所として使うのに対し、アジアの人は夜景スポットとして楽しむことが多いのが特徴です。

神戸どうぶつ王国はアジアの方に非常に人気があり、トリップアドバイザーによると外国人が選んだ神戸の人気 No.2です。神戸どうぶつ王国は昔、神戸花鳥園という名称でした。ここはなかなかすごい所です。北海道の旭山動物園が、動物の生態をダイレクトに感じられる行動展示スタイルという展示方法をとって一世を風靡しました。あれを進化させて動物アミューズメントとしたのがどうぶつ王国です。これも後述します。

アジアの方は雪が好きで、六甲での雪遊びも大人気です。信州や北海道でなくても、六甲の人工雪でも満足してくれるのが面白いところだと思います。

■ありがたい姿

神戸の方にいろいろと話を聞いてみました。観光事業者や市民の方々、さらに神戸には30年や40年と長く住んでいる外国人もいます。このような方々にうかがいました。神戸の人は本当に神戸が好きで誇りを持っており、広島生まれの私は改めてすごいと思いました。

神戸の何がいいのですかと聞くと、街でありながら海や山などの自然が近く、ゆったりのにびりしており、日常が豊かだ、大抵の人がそう言います。

確かに、車も少なく、ゴルフに行くにしても全

く渋滞がないので、本当に150万都市なのかという感じも時々します。なので今日、大阪に来てびっくりしました。神戸は静かで、京都、大阪に比べると全然違う世界だと思います。だからこそ観光都市を目指す余地があるのだと思います。

神戸の人は、そういうところが好きで、大事にしたいと考えています。神戸の人が大事にしているものをきちんと伝えていき、それを分かってくれる人に来てもらうのが正攻法だと思います。そこで、ありがたい姿を「滞在型国際観光都市～暮らすように旅をする～」としました。

神戸以外の方々も大勢おられる中で申し上げにくいのですが、神戸が一番自慢できるのは、暮らしやすさが抜群によいところではないかと私は思いました。私は長い社会人生で、十数回住民票を移し、北海道から九州まで、具体的には札幌、福岡、東京、名古屋、大阪、西宮にも住んでいました。神戸のことも大体分かります。

確かに神戸は暮らしやすいです。人が多くなくて混まないし、何をするにも車や電車を使って30分程度でどこにでも行けるような便利さなので、これは間違いないでしょう。

最近の話題でいうと、元バルセロナでヴィッセル神戸のインiesta選手も家族で来られています。多少のリップサービスはあるとは思いますが、神戸だから家族で来たとおっしゃっています。今回またバルセロナからヴィッセル神戸に強力な助っ人が来ましたが、インiesta選手が彼らに「神戸は過ごしやすいよ」と言って、それも来日につながったとも聞いています。

これが観光に直結するかはまた別かもしれませんが、強みであることは間違いありません。これを生かした観光誘致が大事であるとして設定しています。

■訪日外国人 ターゲットの設定

いろいろな旅のやり方がありますが、神戸を拠点にあちこち行ってもらいたいと考えます。決して神戸市内から一歩も出ないでくださいなんてことは言わずに、いろいろ行ってもらうのがいいのではないかと思います。神戸は大阪も

京都も姫路も近い、直島、
広島、宮島もあつという間
です。

にぎやかな所が好きな人
には向いていないかもしれ
ませんが、ある程度の年齢
でにぎやかな所が苦手、の
んびりしたいという人には
神戸はうってつけです。そ
のような方々に来てもら
い、ゆっくりしてもらおう
と考えました。

ターゲットは1st、
2nd、3rd ターゲットと
いった設定をしています。
今の段階では欧米豪が神戸
のコンセプトに最も近いと
認識しているので、この人
たちを中心に戦略を展開し
ていこうと考えています。
もちろんアジアでも1～
2%程度は2～3週間の長
期滞在旅行をする方がい
るのでシェアには入れていま
すが、現段階で代表的なの
は欧米豪の人たちなので、
神戸のコンセプトに近いの
が欧米豪であると位置付け
て取り組もうとしています。

資料には滞在日数の長さなども出ています。
フランス、オーストラリア、イギリスは14日
以上の宿泊が半分を占めています。アジアも長期
滞在がないこともないのですが、割合は欧米豪
の方がずっと多くなっています。

神戸の中では、2020年にインバウンド200
万人という目標を掲げています。1st ターゲッ
トが欧米豪とは言いながら、図のようなイメ
ージとなっており、これを2020年に向けて変
えていくことができると考えています。

ちなみに30万人という数字は、広島市が発
表している「欧米豪が2016年時点で72万人」

7. 訪日外国人 ターゲットの設定

神戸のターゲットは**滞在型旅行者**

コンセプトは「暮らすように旅する」

KPIである2020年外国人観光客200万人の達成と同時に、一過性ではない持続可能なインバウンド誘客推進のため、滞在型旅行者をターゲットに、神戸の魅力が活きる親和性の高い層を戦略的に獲得していく。

1st【欧米豪：戦略マーケット】イギリス・フランス・オーストラリア

ゴールドenspーツイヤーズを最大限活用するとともに、旅マエでのPRを中心に欧米豪の取込みに注力している国やせとうちDMOなどとの連携を強化し、旅ナカプロモーションを軸に据えて相乗効果を狙う。

2nd【東アジア：リピーターマーケット】韓国・台湾・中国・香港

訪日最大のボリュームゾーンであり、SNSや観光案内所の活用等、日本に滞在する外国人に対する旅ナカプロモーションの強化により、再来日時々の取込みも含めた訪日リピーターの獲得を進める。

3rd【東南アジア：開拓マーケット】タイ・インドネシア・マレーシア

滞在期間が比較的長く、今後の富裕層・中間層の伸びとともに、神戸への親和性の高さが見込まれる国をターゲットとして、神戸海外ネットワーク拠点やSNSの活用による継続的な旅マエプロモーション、外国人観光客の取込みを目指す。

地域	優先順位	国	訪日滞在期間		神戸 親和性			訪日リピーター数 (万人)	訪日旅行者数 (万人)
			平均泊数	14日以上	神戸訪問度	スポーツ	ムスリム	同伴者	
欧米豪	1st	フランス	15.7	54.7%		◯RW/E		未婚34.7%	13
		オーストラリア	13.2	46.1%		◯W/MG		未婚38.0%	22
		英国	12.2	43.7%		◯RW/E		未婚39.7%	15
東アジア	2nd	韓国	4.3	0.7%	◯			友人35.7%	487
		台湾	6.7	2.1%	◯			家族滞在49.8%	373
		中国	10.9	2.8%	◯			家族滞在41.3%	336
		香港	6.1	2.2%	◯			家族滞在46.4%	186
東南アジア	3rd	インドネシア	12.4	6.0%			◯	家族滞在39.9%	17
		タイ	10.1	3.4%	◯			家族滞在46.5%	68
		マレーシア	9.1	4.5%			◯	家族滞在41.7%	24

1st欧米豪の理由

- ・海外旅行者の絶対数が多い
- ・滞在期間が長い
- ・自由で気ままな旅を志向
- ・自然、文化歴史、食事。表面的なものだけでなく、背景にあるものに関心
- ・ゴールドenspーツイヤーズを活かせる
- ・国、せとうちDMOも欧米豪をターゲット設定

という実績を参考に、無理な数字ではないだろうとして目標に設定しています。

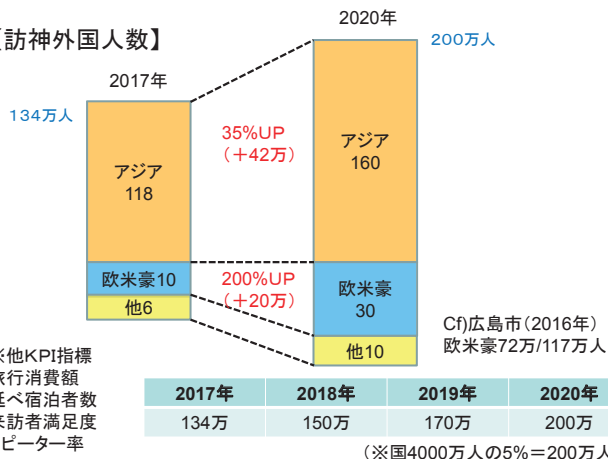
■成功の重要ポイント

ターゲットが決まったのはいいのですが、これを実現することが大事であり、難しいことだと思っています。そのための留意点が「見せ方」ではないでしょうか。欧米豪の人たちを狙っていくに当たって、どんなコンテンツがいいのか、どのように伝えていくのがいいのか、どんなおもてなしをすればいいのかという3要素が大事です。

特に既存のコンテンツの見せ方です。急に新

8. KPI達成イメージ

【訪神外国人数】



9. 成功の重要ポイント

打ち手の選択と集中

(コンテンツ×情報発信×おもてなし)
ターゲットを軸に打ち手を連動させる

※コンテンツはターゲットに合った見せ方にする

例) 欧米豪の場合



しいコンテンツが不意に沸いてくるわけではないので、できればあるものを生かしたい、と考えたときに「今あるものをどのように見せるのか」がかなり大事であることが分かりました。

■人気 No.1 の竹中大工道具館

前述の竹中大工道具館は神戸で外国人人気 No.1の施設です。もともとは竹中工務店さんが、将来、大工道具がなくなってしまうのではないかと心配して、全国の支店に呼びかけて大工道具を集めたのが始まりだそうです。それが何と3万2,000点收藏されています。

しかし、ここまでの話で心ときめく人は少な

いと思います。私もこの話をはじめに聞いたときは「ふーん」と思いました。ところが行ってみると「すごい!」となるのです。

資料の写真は、同館内部にある唐招提寺の原寸大模型で、竹中工務店さんが唐招提寺の修復作業を請け負ったのがきっかけで展示されているものです。非常に多数の木が組み合わされているのが分かりますが、釘が1本も使われていません。これには私も驚きました。

全て木の組み合わせで、少々地震が来ても崩れないような強固な構造をつくっているのです。西洋ではこのようなことは絶対にしないそうです。とにかく釘を打って、全部ペンキを塗るそうです。ペンキを塗るから釘を打つことが苦にならない。ところが日本の宮大工は昔から、無垢の木をそのまま使うため木の組み合わせを工夫してきました。

強固な木材構造物が崩れないよう加工するために、いろいろな大工道具が必要だったので、3万2,000点もの大工道具ができたそうです。私はこれを全く知らなかったのですが、現地に行って初

めて知り、深く感銘を受けました。

同館は新神戸駅から徒歩2分程度のところにあるのですが全く宣伝をしていません。館長に聞くと「近隣住民への配慮から、うちは宣伝しない方針です」とのことでした。実際に行って説明を聞くと分かるのですが、日本の宮大工の匠の業のすごさとそれをつくり上げるメンタリティについて非常によく理解できます。

そして、欧米の方々はそういうものが大好きなのです。聞いた瞬間に「なぜこんな大きな構造物に釘を使わないんだ!？」と目の色が変わるそうです。観光客は東から西へ流れて来るので、京都や奈良に行った後にここへ来る場合が

竹中大工道具館

トリップアドバイザー
工場見学＆社会科見学ランキング2018 全国2位

ニッポンの美しい木の建築を生み出してきた、棟梁の秘密を体験できるミュージアム
全国から集めた約32,000点の収蔵品



■唐招提寺の柱の原寸大模型

巨大な柱や、その上で梁や屋根を支える組物を間近に見られる。
釘を一切使わず、147の木材の組み合わせだけで造られている。

京都・奈良寺社仏閣巡りの予習にピッタリ！

神戸どうぶつ王国



■動物園ではなく、それぞれの動物の特性を活かして触れ合う機会が多い、まさにどうぶつ王国！
飼育員の方のフレンドリーな解説も
うさぎ、猫、犬と思う存分触れあえて、雨でも大丈夫！



多いようです。「お寺や神社を見る前にここへ来ておけばもっとよかった」とアンケートに書いた方がたくさんいたそうです。

竹中大工道具館に来て構造物のすごさを知ると、例えば東大寺や清水寺へ行行ったときに見方が変わって下から見るようになるのです。構造物に関する知識がないと、単に有名な所に来た、というだけに終わりますが、ここを訪れると神社仏閣の見方を覚えることができます。神戸でもまだまだ知らない人が圧倒的に多いというのも恥ずかしい話なのですが。

■人気 No.2 はどうぶつ王国

もう一つ、第2位のどうぶつ王国も紹介します。「インスタ映え」ショットを撮れる場所として広まっています。それだけでなくどこでも似たようなことをしているのですが、ここでは微妙な距離の行動展示が話題です。動物が人間に襲いかかって来そうだけと来ない、手を伸ばして来そうだけと来ない、絶妙な距離感で設計されています。社長も飼育の経験があるそうです。

飼育員の方がどうぶつ王国の設計を全部行っているそうですが、絶妙な距離感が面白いことに加え、飼育員の方々が非常にフレンドリーなところも人気です。お客さんが行くと、ニコッとスマイルをしてくれます。普通の動物園で微笑んでくれる飼育員の方ってあまり見たことないですね。動物より人を見てほしいと、ここでは意図的にそのようにしているそうです。

入園料は1,800円。近くで神戸市が運営する王子動物園の入園料は600円で、3倍の入園料なのですが、どうぶつ王国の入

館者のほうが増えているとのこと。やればいろいろなことができるんだなあと、改めて思います。

■外国人に人気の日本の体験・ツアー

これらは2018年の夏頃に発表されたものなので、今は少し変わっている可能性があります。

1位はマリカー（東京都）。これは任天堂さんとの問題で多少減っているような気がします。

3位は料理教室のユカズ ジャパニーズ クッキング（東京都）。ここは家庭料理家・とがみゆかの料理教室です。どのような料理の教室な

んだらうと思ったら、家庭料理の他にラーメン、餃子などを教えてくれるクラスがあるので。トリップアドバイザーの口コミ評価では、英語で丁寧に、親切に教えてくれるということで、多くのコメントからそれがうかがえます。

値段は2時間半で9,720円と、そんなに安くありません。私は趣味でABCクッキングに通っているのですが、1時間半で5,000円ほどかかります。それ以上に高いにもかかわらず、外国人は日本の文化に接することができるかと非常に喜んでいます。ラーメンや餃子を楽しくつくっているとのことですよ。

4位は英語通訳案内まちタクシー（京都府）。他に、自転車で町を回るのも人気です。

欧米の方々は、日本人の生活文化に入りたいというニーズがとても強いのです。自分たちと違う日本の人たちが、普段どんな生活をしているのかということに大変興味をお持ちです。ミシュランやロンリープラネットに載っているような、いわゆる有名観光地にも行ってみたいのですが、それだけでは我慢できず、もっとディープな世界に入っていきたいのです。

そのときにやはりガイドがいないと行きづらいようです。ガイドがいたほうが心強いので、自転車で回るにしても歩いて回るにしても、ディープな世界に誘ってくれるツアーに人気が集まっています。

10位の Tokyo FooDrink Tour は築地（今は豊洲）のツアーですが、3時間半で9,000円のツアーです。ガイドブックを見て自分で行こうと思えば行けるのですが、ガイドが連れて行ってくれると、いろいろ話を聞くことができます。私もガイド付きの旅行は大好きで、皆さんも経験があると思いますが、ガイドが付くと見る世界が全く違うため桁違いに満足度が上がります。ガイド付きはそ

こが魅力で、こういうものがとても流行っています。

■おとな旅神戸「インバウンド版」

神戸でも遅まきながら体験ツアーを始めようと、地元の強みを生かした取り組みをいくつか行っています。老舗銘菓店でスイーツづくり体験、有馬で芸妓とお座敷あそび体験など、いろいろあります。

隠し玉もあります。今年1月13日の日経新聞に見開きで取り上げられた記事「平和の象徴 奇跡の三角形」をご存知でしょうか。神戸の北野エリアに、ユダヤ教、イスラム教、キリスト教の礼拝所が徒歩圏内にほぼ正三角形で位置しているのです。これを日経新聞は「奇跡の三角形」と表現しました。

宗教間抗争が絶えない今の世界ですが、北野は152年前から外国人と日本人が入り乱れて生活を始めた場所です。従って外国人も、中国、インド、イギリスほかいろいろな国の人がいます。その方たちが同じ町の中で協力し合って育んできたのが北野です。

私と同年代の北野小学校、北野中学校の卒業生に聞くと、教室の中に外国人がいるのが当たり前だったと言われます。高校に行って初めて、日本人だけのクラスが存在することを知ったと話していました。北野はそういう町なので

世界的に稀有な多様な宗教文化の集積地「北野」

エルサレムを聖地とする3つの宗教（ユダヤ教、イスラム教、キリスト教）施設が徒歩圏内でほぼ正三角形に位置する。「北野天満神社のピースセレモニー」では、それぞれの作法で世界平和を祈る。



日本経済新聞2019年1月13日NIKKI The Style 「神々に門戸を開いた街」

2019/4/11

楽しい場所か？と言われるとそうではないかもしれませんが。広島市の平和記念公園のような学びの場、気付きの場になればいいなと思い、私の中では隠し玉と考えています。

今年3月、イギリスとオーストラリアの方々と「3年以内に日本に行こうと思っている人」

ゴールデンスポーツイヤーの認知について。ラグビーワールドカップ、オリンピック・パラリンピック、ワールドマスタースゲームの日本開催を知っていますかと聞きました。「一つも知らない」が22%だったので、少なくとも何かは知っているという方がほとんどでした。結構知られているということです。

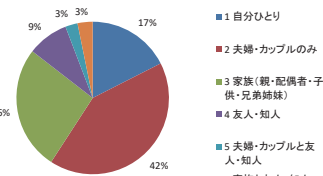
日本の都市・地域の認知度について、圧倒的に高いのは東京、次いで富士山、大阪、京都。この調査では京都よりも大阪のほうが高い認知度でした。神戸はまだからです。広島・宮島と並んで長崎が高いのは多分被爆地だからだとは思いますが、かなり認知度があります。

絞っていますが、半分近くはすでに行ったことのある方でした。行き先は圧倒的に東京が多く、続いて京都、富士山、大阪といった具合です。

来訪意向について。今度行くとき、どこに行きたいか尋ねました。東京、富士山、大阪、京都……この辺りはもう外れのないゴールデンルートですね。神戸も15.1%あったのでほっとしました。

さらに、神戸の観光資源について個別に聞いてみました。最も知られていたのは神戸ビーフでした。そして、そばめしがなぜかよく知られていて驚きです。不思議だったので原因を探ろうと思っているのですが、まだ不明です。

⑤割付:20代~50代以上×男女均等

[illegible]

また、写真と文字で説明した上で、「これを見てみたいか、食べてみたいか」と聞いて関心度を調べてみました。注目いただきたいのは、神戸ビーフがベスト5を下回って6位になっていたことです。私は神戸ビーフが当然1番になるだろうと思っていましたが、それ以上に興味・関心を引いたものがあったのです。

1位が相楽園。これは日本庭園です。日本に行くからには和を感じたいということなのでしょう。2位がそばめし。そばめしは神戸のソウルフードであり、地域の人たちが大切にしているその地域に根付いているものです。おそらくソウルフードを食べてみたいということではないでしょうか。

5位が南京町。まさかこれが出てくるとは思いませんでした。夜景やルミナリエといった、イルミネーションが上位に出てくるのも少し驚きでした。

調査では、皆さんはそれについて知らないもので、例えば「相楽園はこういう場所です。興味がありますか(英語)」という聞き方をしています。かなり関心があるようです。

ちなみに広島のお好み焼きも大人気なのですが、ソース味がイギリスやオーストラリアの方々の好みに合うようです。

布引ハーブ園の人気の高いのは、自然系が好きだからでしょう。

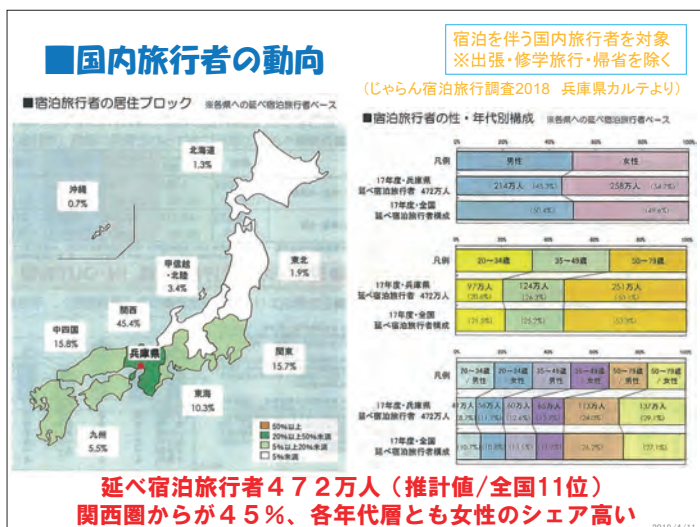
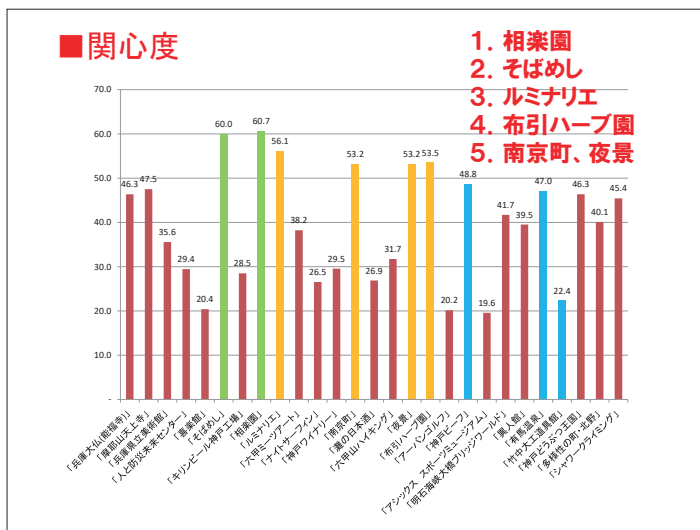
神戸ビーフの「神戸」を地名だと思っていな

い外国人がすごく多いのですが、それでも神戸ではNo.1コンテンツの一つです。この調査では、神戸ビーフ以上に興味・関心が高かったコンテンツがたくさんあったのが驚きでしたが、私はとてもよかったと思います。

国内旅行者の動向

大阪、京都は首都圏からのお客さんが多いのですが、兵庫県や神戸市は、基本的に関西の人が多く訪れます。中でも大阪府と兵庫県の人が多く、首都圏の人からの関心は低いようです。そこを今、何とかしたいと思っています。時間の都合で詳しい説明は省略しますので資料でご確認いただければと思います。

後半急ぎ足になりましたが、神戸観光局から、主にインバウンドについての取り組みを紹介させていただきました。ご清聴ありがとうございました。





空港間競争、「わくわく」で勝負を

朝日新聞大阪本社経済部 大平 要

北京にこの9月、滑走路7本を計画している「北京大興国際空港」が誕生する。今、運用されている北京首都国際空港は、年間利用者が1億人に達し、世界でもっとも混雑している空港になった。新空港と合わせ、2025年ごろには年2億人が利用できるようになる。

東アジアの空港は、拡張競争花盛りだ。韓国・仁川は滑走路を2本増やす計画だし、中国・上海や香港も新しい滑走路をつくることになっている。これらの空港は、年間の利用者がいずれも1億人を超える。

日本でも、羽田空港は新飛行ルートを開設することで、来年の東京五輪までに国際線を1日50便増やす。成田はこの秋、A滑走路で発着できる時間を1時間延ばして午前0時までとし、さらにその後は3本目の滑走路を計画している。

関西でも、今年5月の「関西3空港懇談会」で、神戸空港の規制を開港後はじめて緩和することが決まるなど、空港の機能強化をめぐる議論があったところだ。だが、東アジアや首都圏空港の、わくわくするような競争と比べると、かなりもの足りない気持ちがした。

2016年に関空の運営権を売却したことで、ようやく開港以来の巨額借金にめどが立ったところで、巨大空港と競争するための巨額投資ができるわけではない。もっとも、需要が見通せないのに拡張のための投資を先にすれば、本末転倒だろう。今のところ、より安全で、使い勝手の良い空港に改善するための投資が優先されるべきなのは、当然のことだ。

それでもまだ、関西に三つある空港を有効に活用して、その役割分担を大胆に見直すなどして、未来の絵を描くことはできるのではないだ

ろうか。ここでは、私がメディアから空港を眺めているだけの「素人」であることを利用して、思いついたことを好き勝手にしている妄想をはき出させて頂くことにする。

関西の3空港の中でも、24時間発着可能で今後拡張していく余地がある関空を中心に考えることは、自然なことだ。関空を「日本の玄関口」「アジアの玄関口」にしていくためにどうするか。なんといっても、ビジネス客を大量に運ぶ欧米路線や、今後の拡大が予想されている中東路線、アフリカ路線などをどんどん引っ張っていききたい。

いわゆる「国際ハブ空港」としての位置づけになるわけだが、この分野の競争は冒頭で触れたように、とくに激しいのが現実だ。ほかの国の巨大空港でなく、また成田や羽田でなく、なぜ関空？という部分をクリアしなければならないだろう。

もちろん、関西には魅力的な観光地が多く、単なる乗り換え客ではなく、関西を目指してくる訪日客も増えているだろう。だが、それだけでは足りない。各国の首都と比べたときに、ビジネス客が関西をめざす数はどうしても見劣る。また、関西の人口は、首都圏やアジアの大都市と比べれば少ない。航空会社にとっては、関空を中継点にしても客が拾いにくいのだ。

これを解決するには、全国の地方都市から関空に、長距離便の利用者を集める必要がある。逆に、長距離便利用の訪日客が、関空までくれば地方都市にも行きやすくなってもよい。関空と国内都市を結ぶ国内線を増やすことが、これにつながる。

またその話を蒸し返すのが、と思われるかもしれない。「その話」とは、「伊丹廃港論」である。

2008 年、大阪府知事だった橋下徹氏が大阪（伊丹）空港について「廃止も検討する」と発言した一件が記憶に残る。大阪市や神戸市の中心部から近い伊丹に比べ関空は遠い。そのため、関係自治体のトップらや、伊丹の利用者たちからの反発があがった。

当時、国交省の記者クラブに在籍していた私は、兵庫県選出の冬柴国土交通相（当時）が「素人の発想だ」と述べたのに対し、「3 空港乱立こそ『素人』の発想では」と紙面に指摘したことがある。

だが、今は状況が変わっている。私も 10 年以上も前の意見は、封印したい。というより、不明を恥じるばかりだ。世界の航空需要は伸び、また、日本、とりわけ関西を訪れる訪日客が増えた。もし今、伊丹が無かったら、関空が満杯で、せっかくの訪日需要を取りこぼすことになっていただろう。

関空には格安航空会社（LCC）が次々に飛来し、かつてのような「ガラガラ」状態ではない。むしろ、関空に国内線を増やす余地が、あまり無くなってきているように思う。

ではどうやって、関空に国内線を増やすのか。私は、訪日客の利用が中心の LCC 国際線の拠点を、神戸や伊丹に移してはどうかと思っている。その上で、あいた部分に積極的に国内線を誘致するのだ。

「関空は遠い」というイメージを変えるチャンスも出ている。このところの大阪・ミナミの成長は目を見張る。地価の上昇率もキタをしのぐ。訪日客があふれるだけでなく、企業も増えていくだろう。そうなれば、伊丹に比べて遠くて不便、とばかりは言えなくなるのではないか。

3 空港について、「主として国際線」と「国内線」という役割分担ではなく、それぞれにふさわしい国際線と国内線を抱える「三つの国際空港」にしていけばよい。

もちろん、簡単でないことは分かっている。例えば LCC は、機材繰りの効率を追求するので、発着時間が制限されていると就航しにくい。成田が発着時間を延長するのは、LCC のためでもある。だが、3 空港懇の議論を聞く限

り、伊丹や神戸の発着時間拡大は難しいテーマだった。騒音問題も無視できるものではないのは認めざるを得ず、勝手なことを言うなとしかなられたら、返す言葉がない。

さて、空港間の競争は、拠点をめぐる大空港とのものだけではない。全国の空港でコンセプション方式による「民営化」が進み、知恵を競う時代に入った。

地方空港なら恐るるに足らず、と甘く見てはいけない。2016 年に民営化された仙台空港は、売店などが一変して楽しい空港に変わった。2020 年に向けて進む北海道 7 空港の一括民営化など、それによって何ができるのかと、わくわくする構想もある。いわば空港の「エキナカ」ビジネスだが、単に商業売り上げを伸ばすだけでなく、今度はそれ自体が路線の誘致につながっていくかもしれない。

今でも新千歳空港は、映画館や温泉施設、「ロイズ」の工場見学など、それ自体が観光施設のような。海産物売り場にある立ち食い寿司を食べるのは、私にとって札幌に出張する楽しみにもなっている。

訪日客や海外からの乗り継ぎ客にも、空港そのものを楽しみたい人は少なくない。遅ればせながら伊丹空港のターミナルビルは、1969 年のオープン以来となる大改造中だ。2020 年まで順次、屋上を広げたり、ワイン醸造所を併設したバーを設けたりするなどして、エンターテインメント性を高めている。関空の第 1 ターミナルも、2025 年までの大改修実施を計画している。

飛行機に乗るならぜひ寄りたい。そんなファンを引きつけるような、わくわくを期待したい。

多発する大規模災害と空港

～東日本大震災と台風21号被害等の教訓を踏まえて～

●と き：2019年5月24日（金）

●と ころ：天満橋OMMビル2階
展示会場Gホール

研究会主査 加藤一誠 氏 | 慶應義塾大学商学部 教授

講 師

日本大学 理工学部
教授

轟

朝幸 氏

コメンテーター

関西外国語大学 外国語学部
教授

引頭 雄一 氏

I. 轟 朝幸氏（日本大学理工学部 教授）のご講演

■はじめに

本日はこのような場にお招きいただき、ありがとうございます。昨年9月の台風で関西国際空港が浸水し、機能を失ってしまいました。この災害を受けて国交省航空局が対策検討を行い、私も参加しました。さらに以前の東日本大震災以降、我々は災害時に空港がどのような機能を果たすべきかについて、いろいろな調査を行ってきました。本日はそこから得られた教訓等についてお話をさせていただきます。

■日本は災害大国

毎年のように大きな災害が起こっています。日本では地震や豪雨が多く、土石流もあれば、豪雪もあります。インドネシアでも地震や津波がよく起こりますが、雪は降りません。日本には両方あり、台風や噴火まであります。

つまり日本は、多種多様な災害が襲ってくる、世界でもまれな国であるという認識を持って、我々是对策していかなければなりません。

果たして本当に災害は激甚化・多頻度化しているのでしょうか。これは航空局の検討会の中で、気象庁の方から出していただいた資料の抜粋データです（スライド3）。

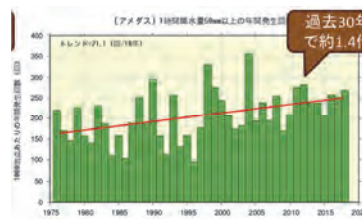
左のグラフは、アメダスの1時間降水量50mm以上の年間頻度を示したものです。年によってバラツキはありますが、トレンドをみると、過去30年で約1.4倍になっています。これからみても、災害が起きやすい環境になってきたことが分かります。

右のマップは、猛烈な台風が発生する頻度の変化を示したものです。オレンジの部分で頻度

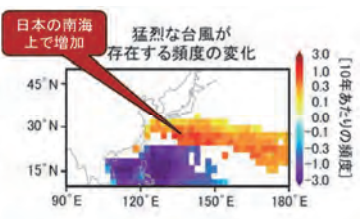
多発する災害

3

・ 災害は本当に多発しているのか？



全国の大雨・短時間強雨の年間発生頻度は、長期的に増加している。



温暖化が最悪のシナリオで進行した場合の21世紀末には、日本の南海上では、猛烈な熱帯低気圧の出現頻度が増加する可能性が高い。

出典：航空局「空港大規模災害対策検討会」気象庁提供

の高い所。これは温暖化が最悪のシナリオで進行した場合の21世紀末ですが、まだ温暖化が進むことを想定すれば、台風の発生頻度は増えるというデータです。

こんな側面からも、今後も災害は増えていくのではないかと考えられます。

■関西国際空港の台風被害（2018年台風21号）

その中で台風21号の空港被害は非常にショッキングなものでした。日本を代表する関西国際空港が機能を失ってしまいました。関西圏にとどまらず、日本の社会・経済の活動に大きな影響を及ぼしました。

関空の被災状況を示していますが（スライド4）、ピンク色で塗られた所が水没した部分です。関西エアポートの調査を詳しくみると、実際の状況は、越波による海水が90%を占めていました。それ以外では、護岸の一部倒壊した部分で7%、ほか多少というところ です。

波が越えたわけですが、護岸の整備状況はどうだったのでしょうか。実は潮位は想定内でした。想定外だったのは高波です。想定外の高波が何度も押し寄せて越波して水没を招いたのです。関空の1期島が水没し、ターミナルビルの地下電源室に水が入り、電源が落ちてしまいました。これは皆さんも記憶に新しいと思いま

す。さらにタンカーが衝突し、空港アクセスも失われました。

■新千歳空港の地震被害（2018年北海道胆振東部地震）

このように非常にショッキングな被害となったわけですが、その後すぐに北海道胆振東部地震が発生しました。震源は新千歳空港の付近でした。ターミナルビルで一部の壁や天井が落ちたりなどの被害がありましたが、滑走路などの基本施設には被害がありませんでした。

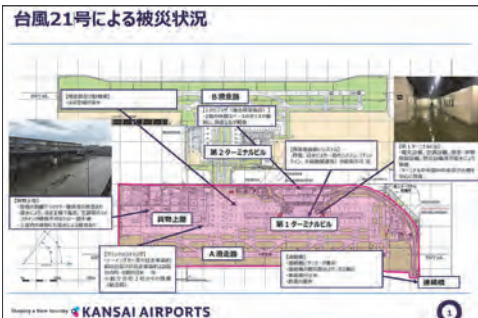
しかし、送電がストップしたため北海道内広域で停電が発生しました。新千歳空港は停電後も非常用電源が機能していましたが、その燃料も限られることから停電が数日続くと大変なことになっていたと思われます。

電源が落ちると通信ができなくなります。これはいろいろな地震で起きていることですが、アンテナへの供給電力が落ちてしまうので、携帯電話も通信できなくなります。大勢の方々が滞留している中で、特に困るのは外国人です。彼らには情報が伝わりにくく、スマートフォンの情報が頼りなのです。今のスマートフォンは翻訳機能が付いているので、日本語で出されているものも翻訳をかけることができます。外国人のみならず非常に重要なツールであるスマートフォンが使えなくなることも危機の一つです。

空港 災害被害

4

・ 台風21号被害 2018 － 関西国際空港



- ・ 潮位は想定内
- ・ 強風による高波が想定を超える

総浸水量 約270万m³
越波 90%
護岸転倒流入 7%
排水管逆流 2%
降雨 1%

- ・ ビル電源喪失
- ・ タンカー衝突によるアクセス喪失

■東日本大震災による 空港被害

東日本大震災から8年が経ちますが、まだ記憶に新しい災害です（スライド6）。仙台空港が津波で水没しました。右の写真は福島空港で、管制塔のガラスが全壊しました。これを見ると非常に大きな被害に感じますが、実はガラスが割れただけにとどまりました。花巻空港はターミナルビルの天井が落下、山形空港は

空港 災害被害

・ 東日本大震災 2011



出典: 国土省航空局「空港の津波
対策検討委員会資料」



写真提供: 福島県福島空港事務所



空港名	主な被害状況	運用状況
仙台空港	大津波による冠水・施設流失	3月15日 運用再開(定期便は欠航) 4月15日 定期便運用再開
花巻空港	ターミナルビル天井落下	3月11日 4:05 PM 運用再開(定期便は欠航) 3月17日 定期便運用再開
山形空港	大きな被害無し	3月11日 地震発生後は施設点検のため運用停止 3月12日 運用再開
福島空港	管制塔のガラスほぼ全壊	3月11日 施設点検後運用再開(定期便は欠航) 3月12日 定期便運用再開
茨城空港	ターミナルビル天井落下	3月11日 運用を継続 3月12日 定期便欠航 3月14日 定期便運用再開

6

赤い部分が災害対策（救援救助活動等）用のインフラ復旧状況、青い部分は一般利用者用のインフラ復旧状況を示しています。仙台空港は民航機の運航再開には時間がかかりましたが、自衛隊機は水没から4日後には飛んでいました。被災地でも被害が少なかった空港は、当日から一部の民航機が使っていました。そしてすぐに消防などのヘリが救助活動を開始し

大きな被害なし、茨城空港はターミナルビルの天井落下でした。

このような被害はあったのですが、基本施設にはほぼ影響がなく、すぐ再開できました。ここが大きなポイントで、関空や仙台空港のようなケースを除けば、東日本大震災クラスでも非常に早く運用再開できるのが空港の特徴です。

その一方で陸上交通ですが、高速道路などの陸上のインフラは連続したネットワークなので、たとえ数カ所の寸断でも復旧に長時間を要します。新幹線も3月11日の地震発生から全線復旧したのが4月29日です。少しずつ開通しているのですが、仙台まで通ったのは4月25日で、結局1カ月半かかりました。

ました。

陸上の施設はどうかというと、赤いところは、一部救援などの車両は通しましたが、高速道路はやはり2週間くらい開通できませんでした。新幹線も一部を除いてなかなか全線開通できませんでした。都市間交通で災害後すぐに機能を復旧できて活動できるのは航空ということになるでしょう。

■災害時の空港機能

空港に求められる機能は、日常機能を継続していくことが第一です。空港の機能障害は社会

■空港は被災しても復旧が早い

これをみると、空港がいかに早くサービスを提供できているかが分かります。スライドは航空局が「空港の津波対策検討」を行ったときにまとめたものです（スライド9）。この検討会は私が座長を務めました。

都市間交通の復旧過程

9



出典) 航空局「空港の津波対策検討会」資料

航空ネットワーク

- ・ 路線(空中)は被害をうけない
- ・ 陸上施設は空港に限られ、陸上交通ネットワークより影響が小さい
→ 空港さえ被害最小に抑えれば、復旧は早い

経済、国民経済に大きな影響を及ぼします。

現に、日本を代表する関西国際空港の機能が台風被害で喪失したことは社会に大きな影響を及ぼしました。これは関西エリアだけでなく、日本全国への影響も大きかったといえます。航空機の離発着ができず、旅客流動などに大きな影響が出ました。貨物地区もかなりダメージを受けました。航空貨物はあまり報道されていませんが、メーカー等はサプライチェーンを基本にしているので、部品などのストックは極めて少なく、航空物流の寸断による影響はかなり大きなものでした。

被害を広げないための特別な機能として、まずは災害が起きたときの旅客・従業員などの避難計画が非常に重要であり、避難計画に基づいてしっかりと避難する・させることが重要になります。

避難した後は滞留します。滞留した方々のために、避難所としての機能をどう確保するかも重要です。この場合普通の避難所以上に大勢の人に対応できなければなりません。また日本語が通じず、文化・慣習が異なる外国人も滞留するので、運航再開までどのように滞在してもらうかを考える必要があります。

もちろんハンディキャップを持った方、高齢者もたくさんいるので、難しい対応が迫られます。地域住民も、周りが被災している状況では、空港が安全であれば避難してくることも考えられます。

救助救援の活動拠点については後述しますが、ヘリなどの航空機が多数救助活動に来ます。この拠点になるのが空港です。

■東日本大震災での主な航空機の動き

東日本大震災は3月11日に発災。発災と同時に西日本から次々に、状況が分からない中を救援ヘリが飛ん

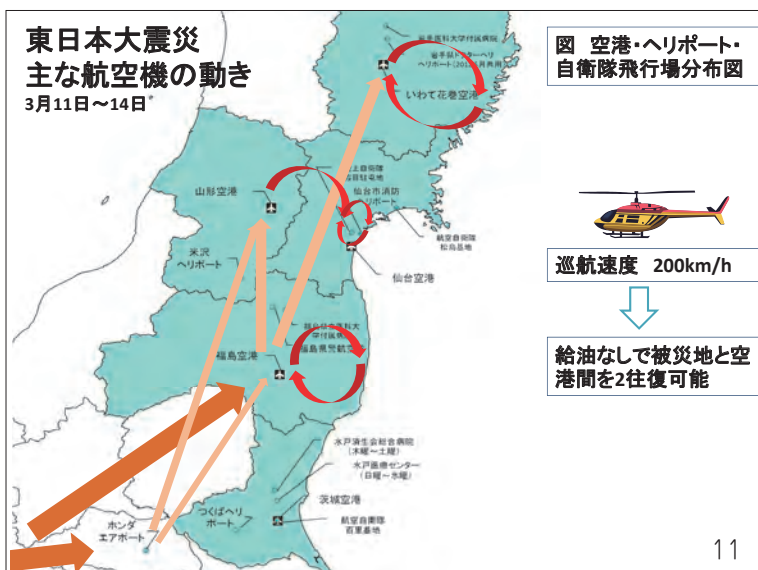
で来ます。当日の夕方には首都圏あるいは福島空港に入っていました。これが消防隊の救助活動のあり方で、要請がなくとも被災地へ向けて出動するのだそうです（スライド11）。

福島空港には当日夜、かなりの数のヘリが駐機していました。翌日は夜明けと共に、岩手や宮城に次々飛んで行きます。宮城県エリアでは被災した仙台空港は使えません。消防ヘリの拠点である仙台市ヘリポートも津波で水没しました。そこで、山形空港を拠点に仙台へ行くことになりました。仙台にはグランディ 21という総合運動場があり、そこをフォワードベース（前線基地）として活動しました。

我々は消防航空隊の方々に「仙台空港が使えなくて大変だったのでは？」と聞いたのですが、「いいえ」という返事でした。仙台空港は民航機がそれなりのトラフィックがあるため、元々ヘリの活動がしにくいそうです。ヘリは機動力が特徴ですが、管制官がいる空港は管制官の指示がないと降りられず飛び立てないため、逆に活動しにくいとのことでした。

福島、山形、岩手は管制官ではなく、運航情報官。つまりパイロットが自分の判断で離着陸できるのです。こういう状況のほうがヘリは活動しやすいのだと言われました。

その意味では、仙台空港が被災を免れたとしても、ヘリ活動の拠点にはならなかったでしょう。



ただ一つ言えるのは、活動中の燃料補給で仙台空港へ給油には行けたのではないかと、このことでした。給油だけは当初は山形に戻って行くしかなかったそうです。しばらくしてグランディ 21 にドラム缶（燃料）をストックし、給油できるようにしたことで、夜以外は山形に戻らずに活動できるようになったということです。

スライドに示したのは発災直後の動きですが、それ以降、民航機の動きなども日常に戻っていきますし、さらに臨時便も多く飛ぶようになってきます。実際の発災後にはこのような活動が空港で行われるということです。

■航空局の検討経緯 —阪神・淡路大震災から東日本大震災まで—

1995年の阪神・淡路大震災のときは、伊丹空港に大きな被害はなく、やはりヘリが多数来てそれぞれの活動を行っていました。ただ、もっと強い地震動が空港を襲った場合の対策が必要だとして、1996年に「空港・航空保安施設の耐震性について」という検討会が行われました。

その約10年後に新潟中越地震が起き、2007年には「地震に強い空港のあり方」という検討会が行われました。ここで「発災後3日以内に緊急物資・人員等の輸送拠点として役割を担う」という目標が立てられました。救援活動の再開が3日というのは少し遅いと思うのですが、初めて明確な目標がつけられたわけです。

そして2011年に東日本大震災が発災します。それまでは地震への対策でしたが、この災害で津波への対策方針が立てられ、南海トラフへ向けた対応が検討され、空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画といった、BCPに近いものをつくることが検討されました。

私は東日本大震災以降、災害と空港に関する研究をしてきましたので、航空局での対策検討もお手伝いをいたしました。

■「災害と空港」研究の経緯

私が災害と空港に関する研究に着手したのは、東日本大震災の発災直後に土木学会の派遣

チームとして現地調査に行くことになり、港湾空港部門での被害状況調査に参画したからです。このときに、普通の空港の運用とは違うことが起きていることを知りました。

空港運用の詳細な実態調査を始めたきっかけがありました。宮城県消防航空隊に「どういう状況だったか」というインタビュー調査を実施しました。「空港として何が足りなかったか」といったことをいろいろと聞きました。すると消防隊の方々が「われわれは受援計画に基づいて……」と言うのです。私は「受援」という言葉を全く知りませんでした。最近では「受援」という言葉はテレビでも出てくるのですが、最初に聞いたときはカタカナ（ジュエン）しか浮かびませんでした。そしていろいろなお話を聞くうちに、私は空港を専門としてきたにも関わらず知らないことがいっぱいあるということに気付きました。

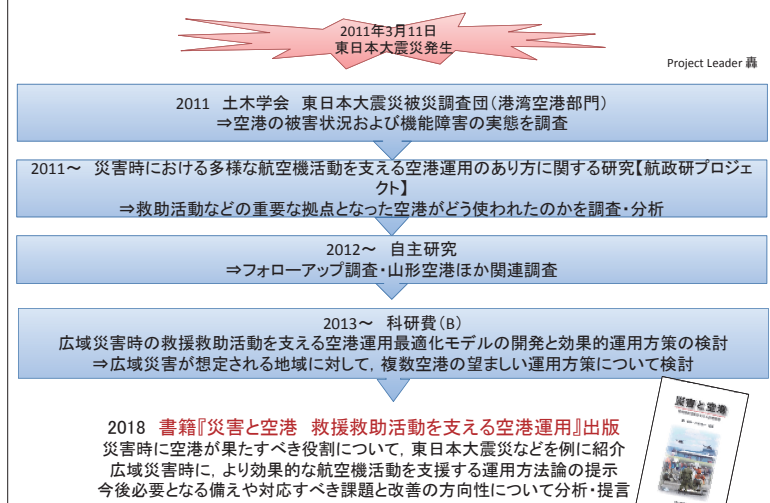
そこで、航空機の救助活動を受け入れる空港についてしっかりと調べなければならぬと考え、航空政策研究会の助成を受けて、引頭雄一教授（関西外国語大学）らとともに、災害時における多様な航空機活動のための運用のあり方に関して調査・分析等を行ってきました。

自主研究を挟んで、その後科研費をいただいで研究を続け、その成果を昨年3月、『災害と空港 救援救助活動を支える空港運用』（成山堂書店刊）という書籍にまとめることができました。かなり狭い分野の専門書ですが、この教訓をしっかりと後に残さなければならない、という決意が本をまとめた背景にあります（スライド13）。

この研究テーマは、研究して報告書あるいは学会向けの論文だけを書いていても意味がないのではないかと思います。意味がないとはい過ぎかもしれませんが、やはり世に残していかなければならないという思いが強く、本を出すに至りました。なかなか売れない本を出して出版社にはご迷惑をかけることになったのですが、科研費での出版助成をいただけたので、出版することができました。

「災害と空港」研究の経緯

13



そして「時代の変化」。
電力に依存している現状で、電力が止まっても機能を維持できるような、あるいは電力を失わないようなバックアップ体制をどうすべきか、情報化時代において情報をどのように出すか、こういったところが背景としてあります。インバウンドで外国人利用者もどんどん増えているということもあります。

コンセッション也非常

に大きな課題としてありました。これまでは国管理だったので、空港長が指示すればよかったのです。コンセッションでは、施設を所有しているのは国などで、関空でいえば新空港会社ですが、運営しているのは関西エアポートとなり、複数の主体が絡んで統括がうまくいかなかったのではないかと考えたことも含めて、検討を進めてきました。

■台風21号等の被害を受けて（航空局の検討委員会）

昨年の台風21号と北海道胆振東部地震の翌月、2018年10月に航空局において全国主要13空港、大きな空港と津波などで水没する危険性のある空港を中心に、大規模自然災害対策に関する検討委員会が立ち上がりました。

委員長は家田仁教授（政策研究大学院大学）で、本研究会の主査である加藤一誠教授（慶應大学）と私もメンバーです。2019年3月までの短い間に8回もの会議を開催し、被災した関空の現地視察も行いました。そして本日も参加されている関西エアポートさんはじめ、関係者の方々、多数の話題提供者に来ていただいて状況を聞きながら、対策を検討しました。

家田教授は非常にスピード感のある会議運営をされました。かなり率直な発言もあって、本音の議論ができました。

対策を検討する上での背景ですが、「災害の多発化・多様化・激甚化」は先ほど説明したとおりです。これまで地震、津波が中心だったものを、台風等すべての災害にも対応していかなければならないということ。

次に「主要空港で機能不全」は、関西国際空港や新千歳空港のような主要空港が機能を失いかけたという危機感です。社会経済への影響が大きいからです。

■航空局の検討委員会最終とりまとめ

その取りまとめは『災害多発時代に備えよ！！～空港における「統括的災害マネジメント」への転換～』と題した冊子になり、航空局のホームページにも掲載されています。ポイントは、1.「災害イマジネーション」を働かせた被害想定と対策、2.「統括的災害マネジメント体制」の構築、3.「具体的な復旧目標」等の設定となっています（スライド15）。

本日はこの三つについて説明します。もちろんそれ以外にもたくさんの方が書いてあるのですが、時間の関係上このポイントに絞って話をさせていただきます。

【ポイントその1 ―災害イマジネーション―】

「災害イマジネーション」はとても重要なことです。「想定外」という言葉が使われるとよく、「想定外なんて言うてはいけない」などと

「全国主要空港における大規模自然災害対策に関する検討委員会」
最終とりまとめ 2019.4.

災害多発時代に備えよ！！ ～空港における「統括的災害マネジメント」への転換～

最終とりまとめのポイント

・大規模自然災害対策の取組の方向性

1. 「災害イマジネーション」を働かせた被害想定と対策
2. 「統括的災害マネジメント体制」の構築
3. 「具体的な復旧目標」等の設定

15

マスメディアに叩かれます。まさしくその通りで、「想定外」はイマジネーションが欠如している、思考停止しているのではないか、という議論を散々しました。

あらゆることを考える。電力喪失も考えるべきだし、タンカーの衝突も。実際、タンカーの衝突が想定すべきことであるかどうかは……さすがにここまで想定しなくてもいいかな、と私は思いました。ただし、何らかの要因でアクセスが途絶えることは検討しておくべきだったと考えます。アクセスが切れたときの対応は、やや後手に回ったのではないのでしょうか。だからその辺りも考えておく必要はあります。

「外部のリスク」とは、タンカーの件もこれに含まれますが、空港外で起きたことが空港へ与える影響のこと。災害が広域で起こった場合、空港だけが被災地ではなく、あちこちで同時に被害を受けているので、空港施設だけ早く復旧しても人々の活動にとっては意味がありません。周辺の復旧状況と歩調を合わせることも考えなければなりません。どんな被害がどのように、誰に、どんな施設に及ぶか。こうした点もしっかり考えねばなりません。空港本体に限らず関連する全てのものを想定しないと、いくら空港だけ守ろう、維持しよう、早く復旧しようとしても機能しません。

「緊急に着手すべき課題」として挙がって

いる項目があります。近年、気象が著しく変化しています。護岸高の設計基準は、関空の場合おそらく4.5m だったと思います。その数字は関空をつくったときの気象状況をもとにした設計基準。ところが先ほども触れたように、この30年くらいに気象状況が変わってきています。ということは、今は5m 必要かもしれない。その見直しをしっかりとすべきだと

いうことです。これは緊急に着手すべき課題とされています。

【ポイントその2 ー空港は都市ー】

《空港は都市》

空港は「都市」である、という議論をしました。ご存知のように、空港には会社もあれば店舗もあります。言ってみれば都心のようなもの。毎日通勤する従業員がいて、行き来する来訪者がいる所です。だから都市として考える必要があるのです。

《ステークスホルダーの統括》

ステークホルダーは実に多種多様で、さまざまな利用者、施設、用途が複合しています。このような場所でどう空港を維持・運用していくかを考え、さらにそれらを統括して指示する統括責任者も必要です。前述しましたが、通常は空港長であり、コンセッション空港では運営権者であることを、ここでは明記しています。

実態はどうか分からないのですが、例えば関空の状況を見ると、何となく多数の主体間で手を出しかねていたような、遠慮が見え隠れするわけです。「ここはうちの持ち分ではないから指示を出したり口出ししたりできない」といったような感じでしょうか。それが事実かどうかは分かりませんが、感じられるところはありま

した。

その辺りについて、他の主体であっても指示を出して動けるような体制がここでは必要だという議論もいたしました。さらには、平常時から関係性をしっかり持っておくことがポイントです。一つ例を挙げると、東日本大震災時の仙台空港です。空港の舗装工事や維持管理業務を請け負っていた前田道路という会社は、テレビであの状況を見た瞬間に東京からスーパーを運んでいました。指示を受けずともその日のうちに、「なるべく早く仙台へスーパーを送れ」と言って送り込んでいます。そして水が引いてすぐ、スーパーで泥土やがれきの除去作業を始めているのです。これは決して何かの締結があったわけではなく、ただ使命感から送ったわけです。

「友だち作戦」と称し、米軍が来て全部きれいにしてくれたという報道が大々的にされましたが、実は米軍が来たとき滑走路はほとんどきれいになっていました。誘導路やエプロンの周りに積んであった車などの大きな物を片付ける作業は米軍がやってくれたそうで、それは非常に助かったと言っておられましたが、滑走路に関してはすでに前田道路が作業を終えていたようです。普段から空港業務のことをよく分かっている企業が、テレビで見た瞬間に「これは大変だ。自分たちがやらなきゃいけない」と動くわけです。こうした平常時からの関係性が必要でしょう。

「外部の連携機関との関係」とは、今の例で示したような関係です。他にもたくさんあります。そのような所としっかり連携をとっておき、いざというときには助けに来てもらい、あるいは助けに行く。昨年の台風21号で関空が被災したときは、成田国際空港から応援が来てくれ、スーパーまで持って来てくれました。空港で毎日業務を行って、空港のことをよく知っている専門家が来て指示を出すことで、早く復旧作業ができます。

スーパーなどの機材は、通常の道路用のもので代用できますが、滑走路などには空港特有の装置などもあり、どうやって除去作業を進め

ればよいのかは、やはり空港の専門家でないといけない。したがって、外部機関と事前に関係を築いておくことは非常に重要だと思います。

現場力を発揮できる環境を整えることも大事です。統括責任者が全てに目を行き届かせるわけにはいきませんし、指示がないと動けないようでは災害時に機能しません。ここで重要なのが現場力であり、これについても議論しました。「OODA（ウーダ）」はアメリカの海兵隊が使っている訓練法です。Observe（O）は観察を意味しますが、じっと観察するのではなく、通常の行動の中で状況を感じ取れることを徹底して教え込まれます。Orient（2番目のO）は、情報を取り入れて状況判断すること。今この状況でどんな判断するか、海兵隊はとことん訓練するそうです。Decide（D）は、それに基づく決定。そしてAct（A）は動け。動かないと意味がないということ。海兵隊ではこのOODAループを徹底して叩き込まれます。だから海兵隊は、世界一の軍隊と呼ばれるくらい優れた現場力を持つのです。指示がなくとも現場で動くことができるわけです。

OODAループに関しては、航空局の方と雑談をしている中で、「そういえばOODAというのを以前聞いて、面白いと思ったんですよ」と私が口にただけでした。特に検討の中に盛り込んでほしいと言ったわけではなかったのですが、次の会議でこの言葉が資料に出てきてびっくりしました。しかしこれは本当に重要だと考えています。実は研究室で学生に対して「今どういう状況？」「どう考えている？」「どうやって動く？」といった具合に、OODAをもとに指導しようと考えていたものですから、雑談的に話してみたのでした。それを盛り込んでいただけました。

《空港全体としての事業継続計画（A2-BCP）》

A2-BCPとは、Advanced Airport Business Continuity Planの略称です。Advancedというからには進歩的、先進的なわけで、今までの

BCP（事業継続計画）との違いを打ち出した
いと考えました。

今まで空港では、主体ごとに BCP を立てて
いました。しかし空港全体でそれが必要だと考
え、空港全体での機能保持を考えた BCP をしっ
かりつくる。そして個別の BCP との整合をとっ
ていこうというのが A2-BCP のポイントで
す。そのときには当然、空港利用者の視点に
立った BCP でなければなりません。お客様に
対してサービスを提供するサービス業として、
TQC（総合的品質管理）概念を導入してお客
様目線の BCP を考えます。

当然実効性が必要です。そのために現実に即
してしっかり訓練し、PDCA による見直しを
常に行います。そしてコンセンション契約に基
づく権限による運用手順を明確化。これは先ほ
ども触れたように、災害が起きたときにどうす
べきか契約書に書かれてはいるのですが、なか
なかはっきりと具体的ものが見えていなかった
部分がありました。そこをしっかりと役割分担
を明確にしましょうということです。

《統括マネジメントの事例》

クライストチャーチで地震が起きたときの
事例です（スライド19）。引頭先生も一緒に
調査に行きました。この地震のあと、クライ
ストチャーチ空港に「Emergency Control

Center」というものがつくられたそうです。

上の写真の建物がそのセンターですが、これ
は制限エリアに建っており、建物の向こう側に
フェンスがあります。フェンスには入口があ
り、センターの向こう側からもこちら側からも
出入りできるようになっています。つまり外に
すぐ行けるし、外の人もすぐに入ってきてら
れる、こういう関係性の位置にわざわざ建てて
います。ターミナルビル内につくられているの
ではないというのがポイントです。

内部を見ると、それぞれの主体が着席するデ
スクがあり、コンピュータや電話が置かれてい
ます。ホットラインが専用回線で引かれ、いろ
いろな所へ通じるようになっています。その際
の指示体系も示されています。一番上は案件処
理係、インシデントコントローラーという名称
です。案件はそれぞれ違うので、それごとに
適した責任者を置いて、その下に人を配置しま
す。どのようなインシデントかを書き込む所が
あり、もちろんいろいろな情報が入ってくるよ
うにモニターも置かれています。ここで情報を
統括しながら指示を出して、リエゾン（現地情
報連絡員）を配置して指示を伝達するといった
仕掛けをつくっている事例です。

これに近い事例として、関西エアポートの
資料から抜粋しました（スライド20）。関空に
は以前からオペレーションセンターがありま

す。われわれも見学させて
いただいたとき、「こうい
うところがあるのはいい
な」と思いました。これが
強化されるということだ
す。強化に当たって、30
の主体、さまざまな関係者
を集めたグループ（Crisis
Management Group）を
つくって危機管理体制を
整えました。ここにあがっ
ているのがその30機関で
す。アクセスも含め、こう
いったところと常に情報
交換、情報共有をしていこ

統括マネジメントの事例

19

クライストチャーチ空港

— Emergency Control Center

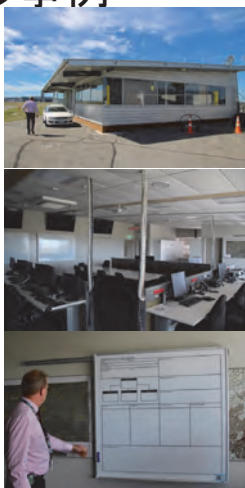
- 案件処理責任者の配置
- 空港当局・警察・消防・航空会社・
入管など関係者が集結

— 外部の関係機関とのホットライン

- 専用回線の設置
- リエゾン（現地情報連絡員）の配置

— 情報収集・共有化

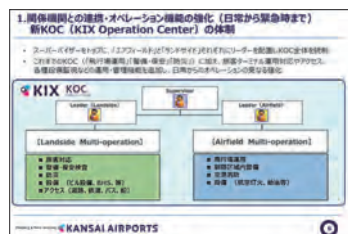
- 情報共有化システムの設置



統括マネジメントの事例

20

- 関西国際空港
— 新危機管理体制
— 2019.4スタート



出典：航空局「空港大規模災害対策検討会」関西エアポート提供

うというものです。

クライストチャーチの事例のような指示体制も作成。スーパーバイザーをトップに、エアサイドとランドサイトにリーダーを配置しています。今年4月からスタートしました。

【ポイントその3 具体的な復旧目標】

最後に「具体的な復旧目標」等の設定です。これは、先ほどの「災害イマジネーション」で想定した災害に即して復旧タイムライン、つまり時間軸で見えていこうというものです。被害想定や復旧目標は各空港で違うので、空港それぞれの特性に合わせた時間軸で復旧を考えます。

人員配置は、発災直後、2日目、3日目、1週間後では違うため、その時々で部署によって人員配置を変える必要があるだろうという議論もありました。詳細まで書き込みませんでしたが、やはりBCPはそこまでないと、つまり今必要ない部署でも次の日には非常に大変な作業が入ってくることもあるわけで、そこも見極めないとタイムラインにそってしっかり全体を動かすことができないという議論もいたしました。

発災後3日以内の民航機運航、首都圏など（関空なども含む）主要基幹空港はさらに短期間での復旧を目指します。災害の種類によっても違うので、なかなか短期間と言い切れないですが「なるべく早く」を目指します。

そして関係者との情報共有。復旧が完了した段階で情報提供しても、そこから情報共有しては運用再開が遅くなるだけです。いつ頃復旧しそうかを早めに情報提供していかねばなりません。つまり「今どんな段階にあるか」をしっかりと情報共有しないと、都市としては機能しくなります。

■航空局の今後の取り組み

以上のように、主要13空港について対策を取りまとめ

ました。今後は地方空港についても行うことを考えています。

A2-BCPの策定については、関西や成田、羽田といった主要空港は、昨年の台風以降BCPの見直しを順次行いました。しかし、我々がここに掲げたA2-BCPの概念に基づいてもう一回しっかり立ててもらう必要があり、同時に全国の空港へも展開するため、ガイドライン（指針）を出すことになり、その検討を始めるところです。

もう一つ重要なのは広域支援です。一空港ではどうにもならない、多数の空港が被害を受けた場合です。例えば東日本大震災のような場合もそうですし、鹿児島の桜島が大噴火するとこの辺りも数cmの灰が積もり、首都圏でも降灰する可能性があるそうです。

こういう状況ではかなり広域で空港やそれ以外の交通も麻痺するだろうと予想されます。そんなとき一空港ではどうにもならず、航空局が全面的に全体の指揮を行う必要が生じるので、その方策について検討することになっています。

■実効性を高めるために

教訓を生かすことが大事です。これまでの教訓はかなり生かされてきたと思います。例えば3日以内の運航再開を例に見れば、関空は3日目に再開していますし、新千歳も翌日には再開

しています。再開に向けては、東日本大震災後に策定した地震・津波の復旧計画が役に立ったものと思われます。

そもそも新千歳は大雪での欠航時に、毎年のように滞留者に対応しているわけです。そのノウハウがあるから今回のように地震で機能障害が起きても、滞留者にしっかりと対応ができたのだと思います。そしてこの新千歳の経験も共有すれば、他の空港で生かすことができます。こうして共有していくことが大変重要だと考えています。

また、失敗に学ぶところも大きいのですが、なかなか失敗事例は表に出てこないのです。恥ずべきことと思わずに、「ここが失敗でした」とどんどん言うべきではないかと思います。その失敗を今度はいかに防ぐかという議論をするほうが重要なはずです。いろいろな所で大なり小なり失敗はあると思いますが、それらを全部オープンにしていくことも重要ではないでしょうか。

事前の備えに関しては、先ほど A2-BCP の策定に関するところで述べた通りです。訓練に関しては、東日本大震災のときに、たまたま

ですが、前年に福島で緊急消防援助隊の合同訓練をしていたのです。このとき行っていたヘリの運用の仕方、具体的には駐機の仕方ですが、それが東日本大震災の空港運用に生かされたと聞いています。

他にも、訓練をしていたから役に立ったことが多数出てきました。やはり訓練は大事だといえます。大規模なしっかりとした訓練をしていたからこそであって、机上の訓練だけではダメなのです。

そして実践といえば OODA です。これは統括責任者ですが、現場の個人まで、その場でどのように行動するのかという訓練を積みなければいけません。不確定要素があるなかで現場がどう動くかという訓練が必要と考えます。

■おわりに

災害時強い空港づくり、私自身も空港に関わる者の一人としてサポートしていきたいと思います。災害大国日本でいかにして強い空港をつくっていくかを、皆さまと共に考えていくことができればと思っております。ご清聴ありがとうございました。

Ⅱ. 引頭雄一氏（関西外国語大学 外国語学部 教授）によるコメント

■はじめに

轟先生のお話をお聞きしまして、航空局の検討委員会においてお話にあったような方向性が示されたことを大変心強く思いました。また、東日本大震災時において空港が果たした役割についてお話がありましたが、去年の台風時に被災した関空の復旧対応とは少し見地が違うと思うものの、一方では東日本大震災で得られた教訓は確かに被災した空港にも共通する知見がある、という印象も受けました。

■「多発する大規模災害への対応」への理解

連続して発生する想定外の自然災害について

イマジネーションを働かせろと言われましたが、こんなにも続くと、想定外が想定外と言えなくなるのではと思いました。つまり想定外はいつでも起こり得るのではないのでしょうか。

災害の原因となる大雨や短時間強雨は近年増加傾向です。これは轟先生がおっしゃった通りで、われわれも肌で感じています。今日も、まだ5月なのに35℃ととんでもない暑さですが、これも例年と比較すれば想定外ということになります。

交通インフラへの被害も甚大。鉄道、道路など、線で結ばれたものは復旧に非常に時間がかかるとのことでした。その点空港は、滑走路さえ無事であれば運用に大きな支障がないので、

早期の復旧が可能です。つまり災害に強いというのが空港の大きなメリットと言えます。

したがって、大規模災害時において空港をどのように活用するかを議論していくことが必須のことだと痛感致しました。

■「災害イマジネーション」を働かせろ！

航空局の委員会で示された三つの取り組みの方向性について、私なりのコメントを申し上げたいと思います。

最初の「災害イマジネーション」ですが、想定外のことはいくら想定してもその場その場で必ず起きるでしょう。例えば設計基準値は、50年に1回という確率は変えないにしても、入力条件を変えれば、堤防の高さをもっとかさ上げる必要も生じます。整備基準の改定などは当然必要なことです。しかしこれはあくまでも暫定対策です。

問題は、何かが起きたときマネジメントできる現場力があるかどうかです。見過ごされがちですが、こちらのほうがもっと大事だと思います。われわれはつい、整備基準を改定すれば大丈夫だ、少なくとも前の失敗はこれでカバーできる、という変な安心感を抱きがちです。それすら想定外になることが当然あるわけで、やはり現場力、現場のマネジメント対応力をまず強化すべだろうと感じました。

「空港本体に限らず関連するすべて」と轟先生のお話にありました。ご指摘のように、空港だけでは不十分であり、地域との連携が必須です。空港単体でできることには限界があるわけで、地域（地方自治体）あるいは国との連携が必須でしょう。ここで重要になってくるのが、空港管理者（空港会社、国、地方自治体）と地域の関係をいかにうまくマネジメントするかということです。

私も空港にずっと関わってきて思うことがあります。昭和30年代に空港ができ、民間航空が再開されて、あちこちでネットワークが拡大されてきました。それに合わせて空港の整備が行われてきたのが昭和30年代前半でした。その頃は国が率先して進めていました。

地方では空港をつくるノウハウなど持っていません。もちろん民間でつくるのはもっと難しく、それゆえ国が空港整備の舵を取ってきたのです。遠く離れた北海道、九州、四国、そして本州でも仙台や新潟、広島といった主要都市の空港は国が整備してきました。その後の小さな地方空港は地方自治体でやりなさいということになり、昔の第三種空港に相当する、今でいう地方管理空港が数多く整備されました。

長い間、国管理空港を擁する地方自治体は、空港は国のものだからと国にお任せ状態でした。地方管理空港を持つ自治体のほうがむしろ、自分の空港だからと非常に熱心に取り組むし、空港のマネジメントや、地域との関係も密にしているのと取り組んでいる印象を私は受けていました。

最近は、国管理空港でも地方自治体が路線の誘致などを一所懸命行っていますが、それを行っているのはどちらかというところ地方自治体の企画政策部門です。空港管理やマネジメントは国が行うわけですから、今は国と地方自治体が車の両輪ようになって機能しているように見受けられます。

とはいえ、空港管理者と地域はなかなかうまく馴染まないところもあると感じます。特に、もう一つ加えて言うなら、コンセッションです。運営権者と空港の所有者の間でお互い不慣れなお付き合いが続いているようです。まだ始まって2年ほどなので、これからうまく馴染んでいくことを期待します。

■東日本大震災で活躍した地方自治体

東日本大震災のときは、地方自治体が非常に活躍しました。花巻、山形、福島各空港は地方が管理する空港です。空港管理者が地方自治体なので、同一の見地のもとにうまくマネジメントできたのだと思います。

例えば花巻空港の場合は、ヘリ運用調整班が大活躍しました。いろいろな組織の方々が助け合いながら現場でマネジメントができたことはよい教訓につながりました。山形空港では県部局が被災者の脱出に貢献しました。福島空港で

も、グラスエリアの利用を事前に調査していたことが被災時に生かされました。

国の空港出張所も活躍しました。ここでは主に無線通信施設の管理や運航情報提供に関わる業務を行っており、国家公務員が地方管理空港で勤務しているのですが、かなり活躍しました。彼らは3～4年で異動しながら全国各地で勤務しているのですが、いろいろな経験を積んでいます。「以前の新潟地震のときにもこういうことがあった」という経験を生かすことができました。実際、他地域で震災を経験したことで、その知見が生かされたとのこと。そう考えると

国の空港出張所も捨てたものではないですし、こういった人たちとの情報共有を活発にしたり、一緒に動いたりすることが必要であることが分かります。

いずれにしても、空港管理者がどのような立場であらうとも、地域との連携は普段からつくっておくことが必要だと考えます。

■過去の教訓とヘリコプター運用調整班

災害のときは、いろいろな航空機が全国各地からやって来ます(スライド6)。先ほどご説明があったのは消防・防災ヘリでしたが、警察ヘリもあれば海上保安庁機、自衛隊機、国土交通省機、ドクターヘリと、さまざまです。

岩手県では「ヘリコプター運用調整班」をつくり、これら多数の航空機をうまくマネージしていました。エプロンコーディネートシステムという方法です(スライド8)。

航空機の離着陸はCABの運航情報官が担っています。空港管理者は県なので、スポット管理は県の空港管理事務所が行います。ところが、通常ならともかく、次から次へとヘリコプターがやって来るので、マネージし切れないわけです。そんなときにスポットアサインメントを行ったのが県の防災航空隊です。しかし、雲霞のごとくやって来るヘリコプターに対応できるだけの十分なスタッフが現場にはいません。花巻空港の場合は、隣の秋田県の防災航空隊から、ヘリコプターが整備中なのでヘリは派遣できないが、代わりに人を派遣すると言ってス

航空機の種類別の運航機関と担う役割

種類	運航機関	救助	救命	救急搬送	情報収集	輸送
消防ヘリ	消防機関の航空隊	○	×	○	○	○
防災ヘリ	都道府県の防災航空隊	○	△	○	○	○
警察ヘリ	都道府県の警察本部航空隊	△	×	△	○	○
海上保安庁機	国土交通省海上保安庁	○	×	○	○	○
自衛隊機	防衛省(陸上自衛隊、海上自衛隊、航空自衛隊)	○	△	○	○	○
国土交通省機	国土交通省地方整備局	×	×	×	○	○
ドクターヘリ	自治体・医療機関	×	○	○	△	○



消防ヘリ



防災ヘリ



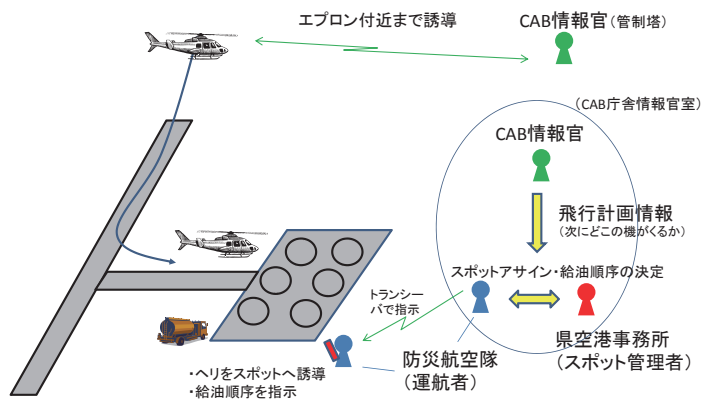
ドクターヘリ

消防・防災・警察は、大規模災害時に全国から被災地に応援・集結する支援体制が整っている(緊急消防援助隊・広域緊急援助隊(警察))

写真:アパルの飛行情報館 <http://www1.ka7.koalinet.ne.jp/ad3-apal/index.html>

6

エプロンコーディネートシステム



⇒自然発生的に実施。秋田県防災航空隊からの支援隊員派遣(地上業務支援)。

8

タッフを送ってくれました。彼らがこの現場をマネージしてくれたそうです。このような連携がスムーズな運航に役立ったそうです。

■宮城からの避難者を山形空港に誘導

山形県には宮城県から多数の避難者が来しました。新幹線と道路がアウトになっているので東京方面には行けない方々が、とりあえず山を越えて山形へ避難しました。もともと宮城県と山形県の間には、いざというときはお互い助け合うという協定があったそうです。

しかし、大量の避難者が一度に山形に来て、山形のほうでも困るわけです。そこで県の交通政策に関わるセクションが「とにかく山形空港へ来れば何とか脱出できるようにします」と空港へ誘導し、航空機だけではなく、山形空港発大阪や東京行きのチャーターバスをどんどん出して人をさばきました。

このような飛行機・鉄道・バス・自動車などの情報を4カ国語で作成し、毎日改定して情報提供し続けていました。様々な交通機関を組み合わせた見事な連携プレーです。言われてやるのではなく、自発的に取り組める体制があることが素晴らしいと思いました。

■福島空港のエプロン運用

福島空港の場合は平行誘導路の部分を閉鎖し、着陸帯のグラスエリアをエプロンでは収容しきれないヘリコプターの駐機場として使いました。エプロンを使用する通常の航空機は一度滑走路に出ますが、再度平行

誘導路に戻って滑走路端まで行き離陸します。着陸もこの逆の経路で移動します。写真で駐機の様子ですが、このように軽いヘリコプターはグラスエリアで対応できるのです（スライド10、11）。

これがスムーズに実現したのも、前年に合同訓練を行ったときに「グラスエリアに停められるのではないか？」とチェックを行っていた経験があったからでした。事前訓練の重要性が浮き彫りになりました。

■「統括的災害マネジメント体制」の構築

取り組みの方向性の二つ目である、「統括的

福島空港



出典:国土交通省ホームページ

滑走路 2,500m

10

福島空港のエプロン運用(南側)状況



グラスエリアでの駐機の様子(消防防災機・報道機)
(写真提供:福島県福島空港事務所)

11

災害マネジメント体制」の構築については、以下のように感じました。

とにかくトップマネジメント（責任者）を明確にする。会社管理空港であれば空港会社のCEOあるいはCOO、国管理空港であれば空港長です。地方管理空港になると、基本的には自治体の空港管理事務所長が責任者に当たるわけですが、国の空港出張所長は全国を回った経験値の高い国の職員なので、このような人員をいかにうまく組み込んだ体制をつくるかが大事です。

最近登場したコンセッション空港の場合、運営権者と空港所有者の間で、どちらがリードしてどう進めるのか責任分担を明確化することが大事ですね。コンセッション空港は今後さらに増えていくので、昨年関西空港で起こった高潮被害の例を教訓にして、この部分をしっかりと確認しておく必要があります。

ステークホルダー間のコミュニケーションについては、先ほど紹介があったクライストチャーチ空港のECC（Emergency Control Center）が好例でしょう。関空でも新しくBCPがつくられて、災い転じて最先端モデルにつながるよい事例として期待されます。

■「具体的な復旧目標」等の設定

三つ目の「具体的な復旧目標」等の設定について。大規模自然災害時の救急救命ミッション

の場合、72時間（3日間）が勝負であり、これに加えてSCU（空港の臨時医療施設）の開設とここに患者さんを送り込むヘリコプターの離着陸が必須だということを理解しておく必要があります。72時間という時間目標をきちんと認識した上で、一部でもよいのでできるだけ早く空港を再開していく。一部でも再開できれば救済物資の輸送ができます。仙台空港の場合とりあえず既存滑走路半分の1,500mだけ整備し、自衛隊、米軍の輸送機が利用できるようにし、緊急物資輸送を可能にしました。

■今後の取り組みへの期待

空港は発災直後の重要な拠点になりますが、同時に平常時の民間空港への復帰も当然重要になります。したがって災害時における空港の使命は非常に重いものだと感じます。だからこそ連携が必要だと思いました。

キーワードは「連携」です。空港内組織の連携であり、空港と地域の連携であり、近隣の空港間の連携であり、航空機運航組織間の連携でもあります。こうしたことを念頭において、常日頃から繰り返し訓練を実行し、確認しておかないと、いざというときに対応できないだろうと感じました。

以上が、今回の轟先生の発表を聞いて私なりに思ったことです。ありがとうございました。

質 疑 応 答

質問1 空港の備えというのは非常に重要だと改めて感じました。地方の小規模空港で全く同じ準備や対応をするのは難しいと思いますが、最低限ここだけはというポイントがあれば教えてください。

轟 今回は、関空のような主要空港をメインに国交省の対策について紹介しましたが、今後はそれを地方空港へも展開すべきだと思います。

国も各空港の特性に合った指針となるよう検討していくことになっています。われわれも、山形や花巻などの小さい空港を見てきましたが、そこでの知見から言うと「救助・救済活動」が非常に重要なキーワードだと思っています。山形や花巻では消防や警察のヘリポートも兼ねているので、それらの活動拠点にはなると思います。

したがって、空港の管理運営者は救済活動を

行うような主体と一緒に活動できるかがポイントになると思います。そうすることによって救急・救援救助活動の拠点としての機能を備えることが重要なのではないのでしょうか。

質問2 関空のグランドハンドリングに携わっていた際に、関空の消防計画に基づいた定期的な訓練に参加した経験があります。そのとき、海外から来たスタッフが訓練に参加しているのはまず見かけませんでした。日本に滞在している海外スタッフにまずやり方だけでも教えてあげれば、日本語が多少不自由でも、自国の人々のサポートはできます。マンパワーとしても役立つと思います。

轟 おっしゃる通りだと思います。空港は本当に都市と同じで、誰がいるか分からないし、いろいろな人たちが来ています。特に関空のような国際空港では海外の方々が従業員にも多い。このような方々全員に訓練に参加してもらうのはなかなか難しく、限界があると思います。

私もノーアイデアなのですが、訓練に参加してもらうことがどうしてもできない中でも、そういう人たちがいるということを理解しておくことがまず重要だと思います。できれば代表者だけでも参加してもらえよう声かけをしてみるのも一つの手だと思います。空港の管理運営者には、ぜひそういうことも考えていただければと思います。

質問3 南海トラフ地震、それが起因して起こると危惧されている富士山噴火が発生し、現在成田、羽田、中部、関空で受け入れている航空機のキャパシティを受け入れられない状態になったとき、他の地方空港でそれをダイバート

として受け入れる能力はあるのでしょうか。

轟 細かいところまで把握しきれてはいませんが、航空局では今のところ、把握しきれていないそうです。ダイバートに関しては基本的にエアラインが個別に代替え空港を探していることです。ただ航空局としては、何機受け入れられるかは把握しておいて、いざというときにエアラインに情報提供できる状況まではつくっておく必要がある、という議論はし始めたと聞いています。

質問4 航空局の検討委員会の中で、当該空港の機能を維持もしくは止めないことを前提で、止まった場合でも早期に回復するにはどうすべきかについて議論がなされたことはよく理解できました。一方で、例えば当該空港の機能不全は起きていないが、隣接空港が機能不全に陥ったことによって、当該空港にどんな影響が及ぶか、その場合準備しておくべきことは何か。もし議論された経緯があればお聞かせください。

轟 そのような場合にどうするか、といった意見も多少は出ましたが、今回の取りまとめで明確には入っていません。

航空局は今後、広域での取り組みを考えています。広域に複数の空港が被災を受ける場合もあるのですが、一つの空港が被災したときに、周りの空港でどうサポートするか、先ほど話に出たダイバートも同じですが、こういうことも議論されていくべきだと私も思っています。今後も私は関わっていくので、そのことを委員会で検討していくことができるかと考えています。



地方でインバウンド観光を生かすために

拡大する訪日観光

ここ数年、わが国を訪れる外国人旅行者をめぐる情勢は大きく様変わりした。旅行会社にとっても、従来、「国際観光」といえば主なターゲットは日本人の海外旅行であった。ところが、いまや国際観光の主役は海外からの訪日客に移った。10数年来の政府をはじめとする様々な主体の地道な活動が奏功しつつある。

2003年に始められた「ビジット・ジャパン・キャンペーン」や、観光に関する専門的な事務を取り扱う省庁として観光庁が設置（2008年）されたり、これらの諸政策は観光振興に向けた枠組みを整備するうえで重要な役割を果たした。近年では国際観光の振興計画としてのアクション・プログラムが毎年策定されたり、とりわけアジア各国の国民に向けたビザ発給の緩和措置や、為替の面でも円安が進行したこともわが国のインバウンド旅行者数の伸びに貢献したと考えられる。

地方におけるインバウンドの期待

もっとも、旅行者にとっての人気は、東京都や大阪府・京都府などに集中していることは都道府県別の訪問率を確認すると明らかである。こうした地域では、近年では「オーバーツーリズム」と言われるような、観光客が増えすぎて住民生活に悪影響を与えるような、新たな課題にも直面している。

しかし、いわゆる地方では、そのような極端な悪影響は出ておらず、まだ旅行者数の受け入れにも余地がある。実際、インバウンド旅行者数を伸び率の観点で把握すれば、沖縄・四国・北陸地方など地方ほどその値は高くなっている（表1）。そして、日本人の観光旅行者数が全国で伸び悩む一方、インバウンド旅行者が全体の宿泊者数の伸びを支える構図になっている。

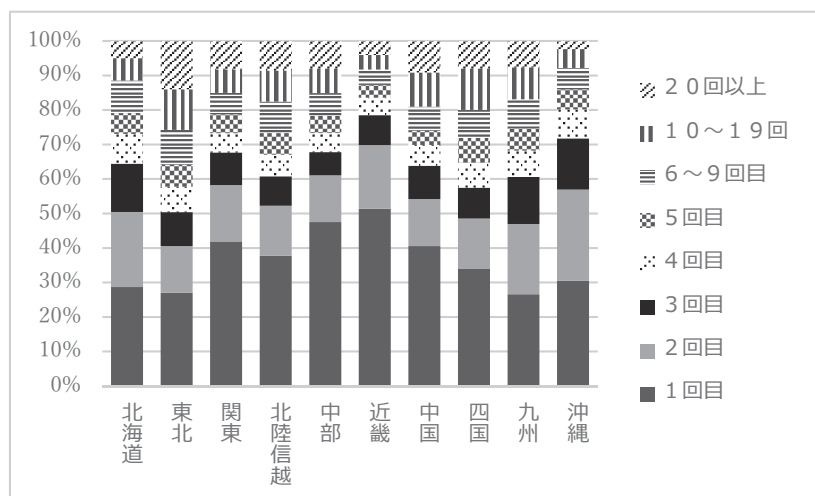
表1 宿泊者数の年平均伸び率（2010～17年）

地域	外国人	全宿泊者	日本人のみ
北海道	20.8%	6.2%	4.0%
東北	11.2%	4.1%	4.0%
関東	12.1%	5.0%	3.7%
北陸	22.1%	5.6%	4.9%
中部	15.2%	5.2%	4.5%
近畿	21.1%	6.5%	3.8%
中国	23.7%	5.2%	4.5%
四国	31.3%	5.7%	4.9%
九州	21.7%	6.1%	4.7%
沖縄	39.8%	7.9%	4.8%

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」各年版から作成。

それだけに、地方では人口減少と少子化を背景に、観光を今後の地域振興に役立てようという機運は高まっている。現に、2018年の「明日の日本を支える観光ビジョン」では、観光先進国への視点として、①観光による地方創生、②観光の国際競争力強化、③快適な観光環境の実現などが柱として掲げられ、地方においてもインバウンド観光振興が政策的な課題として掲げられるようになった。

図2 訪問地域（運輸局）別・来訪回数



出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」各年版から集計。

近年ではリピーターとして複数回訪れたことのある旅行者も年々拡大している。表1で確認したように、伸び率の高い四国や北陸地方は、関東や近畿などと比べると過去に複数回訪問した経験があるという外国人が多い（図2）。なかんずく、東北や四国地方については外国人の観光客数その他の地域に劣後するものの、その地域を訪問する客は日本を何度も訪れた経験を持った人たちである。

いくつかの課題と視点

ただし、いくつかの課題もある。旅行者が日本に滞在するときの長距離交通手段は、航空や鉄道、さらにはクルーズ船などであるが、地方では空港や主要駅、港からの二次交通アクセスが概して脆弱である。この点は、市街地に多数の観光施設が密集する首都圏や関西圏とは大きく異なる。たとえばクルーズ船の寄港時には、貸切バス事業者をはじめ交通事業者を手配しなければならないが、圏域内ではドライバーや車両不足のため対応できないこともある。ただし、これは観光だけの課題というよりも、地域内の交通政策上の課題ともいえる。

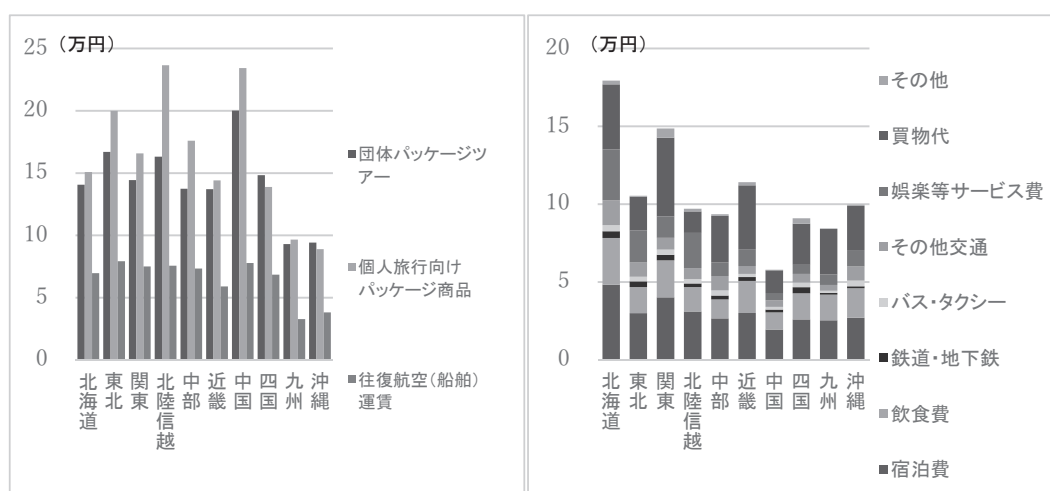
また、「訪日外国人消費動向調査」によれば、外国人旅行者の国内滞在中の消費額は、訪日客の国籍によって特徴がある。そのほか、国内の地域によって消費額の大きい地域と劣後する地域がある。たとえば、旅行中消費総額について旅行者一人当たり単価で比較してみると、北海道や関東地方を訪問する旅行者のそれは総じて高いのに対して、中国地方を訪問する旅行者のそれはその他の地方より明らかに低い。特に買い物や娯楽等サービスに対する消費額が少額にとどまっている。

もちろん、こうした地域内消費を拡大させるために、各地が知恵を絞っているが、観光客の増加を好機ととらえるのであれば、より一層の取り組み強化が求められる。しかし、それを評論することは容易くとも、旅行者の嗜好や行動パターンを抑えたうえでのマーケティングは非常に複雑である。

そもそも、旅行者が認識する「目的地」はきわめてあいまいであり、個々の観光施設から地域全体を包括的に目的地として認識する場合がある。観光は旅行・訪問の目的、個人の教育・経験等、旅行者の主観的な解釈によって評価される。また、目的地での経験はその地域資源、ツーリズム施設やサービスから提供されることになるが、それらの所有は必ずしも明らかではない。観光客の誘致では外部性を伴い、目的地内にある事業者の競争力は、地域内の事業者どうしで相互に影響を受けるという特徴がある。

そのため、観光客を獲得するための誘客策は互いに「タダ乗り」ができてしまうのである。つまり、地域内にある観光目的地どうしが連携できる仕組みを作ることは欠かせない。全国にはいくつか地域観光を支えるDMO（Destination Management Organization）等の組織が設立されているが、組織の設立だけにとどまらず、実質的な地域連携を重層的に繰り出すことが、結果的に地域で観光を活かすことにつながると考えられる。

図3 訪問地域（運輸局）別の
旅行前消費額単価（左）と旅行中消費額単価（右）



出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査（速報）」2018年版から集計。

〈主要参考文献〉

- ・ 酒井裕規・湧口清隆（2016）「外航クルーズ客船誘致活動における現状と課題」『海運経済研究』第50巻，31－40ページ．
- ・ 高橋一夫（2017）『DMO 観光地経営のイノベーション』学芸出版社．
- ・ Buhalis, D., (2000) "Marketing the competitive destination of the future", *Tourism Management*, No.21, pp.97－116.

関西国際空港 2019 年上半期運営概況（速報値）

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

○発着回数 102,329 回（前年同期比 107%）

国際線：78,173 回

（前年同期比 110%）

国内線：24,156 回

（前年同期比 101%）

発着回数について

合計発着回数は前年同期比 107%の 102,329 回と上期として初めて 10 万回を超えました。国際線については前年同期比 110%の 78,173 回と合計発着回数ともに上半期として過去最高を記録しております。

○旅客数 16,147,550 人（前年同期比 108%）

国際線：12,713,524 人

（前年同期比 110%）

国内線：3,434,026 人

（前年同期比 102%）

旅客数について

合計旅客数は前年同期比 108%の 16,147,550 人を記録しております。国際線の旅客数は前年同期比 110%の 12,713,524 人と合計旅客数とともに上半期として過去最高を記録しております。国際線旅客数のうち外国人旅客数は前年同期比 108%の 8,734,601 人を記録しております。

○貨物量 374,037t（前年同期比 89%）

国際貨物：366,923t（前年同期比 89%）

積込量：173,920t（前年同期比 85%）

取卸量：193,003t（前年同期比 93%）

国内貨物：7,114t（前年同期比 80%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同期比 89%の 366,923t 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7月18日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報【関西空港】

2019 年上半期分

【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	7,956,134	92.6	20.8	7,291,966	95.6	18.6	664,169
管内	5,053,242	90.0	13.2	5,485,716	95.4	14.0	△ 432,474
大阪港	1,845,348	87.2	4.8	2,332,609	97.4	6.0	△ 487,261
関西空港	2,445,933	91.8	6.4	1,946,421	97.2	5.0	499,512
全国	38,240,423	95.3	100.0	39,129,213	98.9	100.0	△ 888,790

【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	2,445,933	91.8	6.4	1,946,421	97.2	5.0	499,512
成田空港	5,141,937	92.2	13.4	6,295,204	97.2	16.1	△ 1,153,267
羽田空港	169,439	94.9	0.4	509,648	122.6	1.3	△ 340,209
中部空港	481,741	95.5	1.3	555,197	107.0	1.4	△ 73,456
福岡空港	130,915	69.9	0.3	230,166	98.5	0.6	△ 99,252
新千歳空港	17,735	101.2	0.0	27,635	295.4	0.1	△ 9,900

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
令和元年7月	766,210	24,720	764,440	24,660	306,340	9,880	318,500	10,270	2,155,490	69,530
平成31年 令和元年 累計	5,148,030	24,280	5,104,870	24,080	2,262,490	10,670	2,233,430	10,540	14,748,820	69,570
前 年 同 期	4,728,020	22,300	4,705,430	22,200	1,998,390	9,430	1,968,580	9,290	13,400,420	63,210
対 前 年 同 期 比	108.9%		108.5%		113.2%		113.5%		110.1%	

※外国人入出国者数には、地位協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

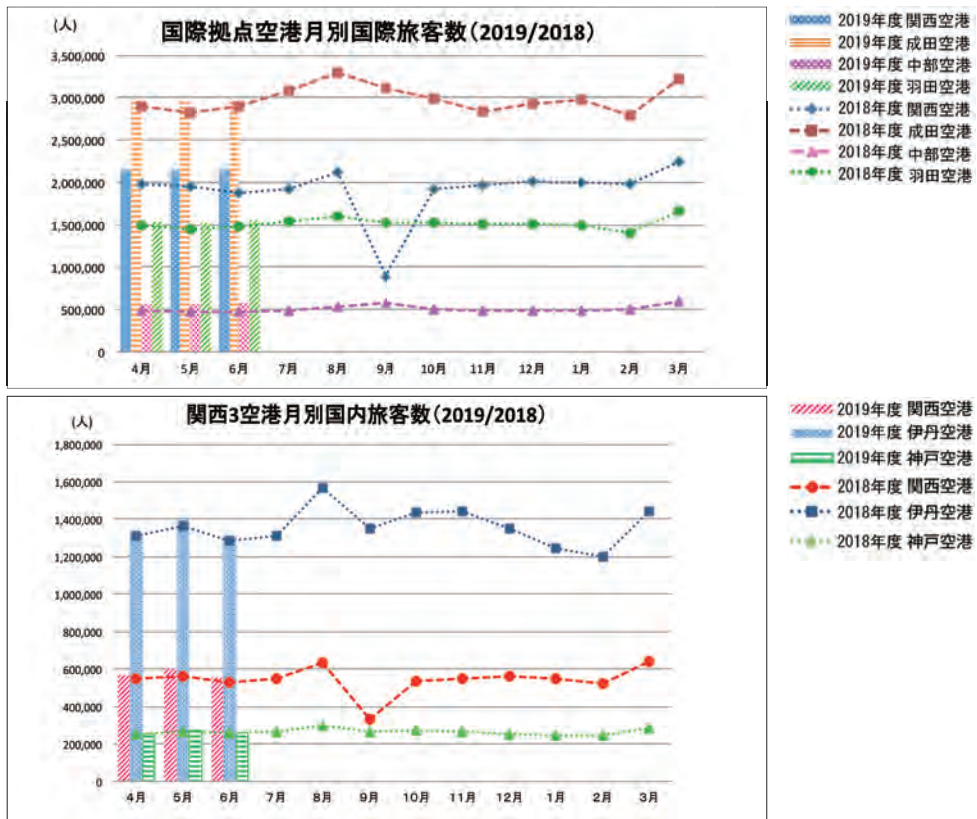
2019 年 6 月実績【速報】

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	13,223	110.2%	17,804	101.2%	31,027	104.8%
	関 西	13,223	110.2%	4,048	103.6%	17,271	108.6%
	大阪(伊丹)	0	—	11,342	100.5%	11,342	100.5%
	神 戸	0	0.0%	2,414	100.5%	2,414	100.4%
	成 田	17,218	103.7%	4,545	111.3%	21,763	105.2%
	中 部	4,140	128.0%	5,436	107.5%	9,576	115.5%
旅客数 (人)	関西 3 空港	2,153,814	114.4%	2,124,457	102.4%	4,278,271	108.1%
	関 西	2,153,814	114.4%	552,105	104.1%	2,705,919	112.1%
	大阪(伊丹)	0	—	1,309,825	102.0%	1,309,825	102.0%
	神 戸	—	—	262,527	101.0%	262,527	101.0%
	成 田	2,993,118	103.4%	622,197	112.6%	3,615,315	104.9%
	東京(羽田)	1,551,638	105.1%	5,551,247	107.4%	7,102,885	106.9%
	中 部	580,400	121.9%	539,735	108.3%	1,120,135	114.9%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	57,724	81.3%	10,410	91.3%	68,134	82.7%
	関 西	57,724	81.3%	1,145	85.1%	58,869	81.4%
	大阪(伊丹)	0	—	9,265	92.1%	9,265	92.1%
	成 田	172,170	96.4%	—	—	172,170	96.4%
	東京(羽田)	47,309	89.7%	52,366	93.4%	99,675	91.6%
	中 部	14,854	91.9%	1,453	96.9%	16,307	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

○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）

（2019年7月26日開催）

「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

ー関西国際空港の活性化に向けた政策提言ー」

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（2019年8月5日開催）

「罪作りの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）

今後の予定

○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）

○第465回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2019年10月16日（水） 16：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／グレーターミナミの活性化に向けて

講 師／嘉名 光市 氏（大阪商工会議所 都市活性化委員会 グレーターミナミの活性化研究会座長）

（大阪市立大学大学院教授）

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

○見学会

日 時／2019年10月4日（金） 15：00～17：00

見学先／梅田北ヤード2期工事（JR東海道線支線地下化の駅部区間）

定 員／40名

※上記「見学会」は賛助会員を対象としたものです。一般の方は参加いただけません。

事務局だより

▶ 木曜日：某社関空発福岡便+地下鉄空港線にて唐人町駅、徒歩20分弱にて現地着、ナイトゲーム観戦後、泊。金曜日：朝食後レンタカードライブ兼ランチ、ナイトゲーム観戦後、泊。土曜日：朝食後、おもむろに博多駅周辺にて土産・ラーメン後、某社関空便にて帰宅。3年連続の福岡ヤフオク！ドームツアー、なぜか3年連続1勝1敗。

▶ ぼぉ～っと眺めてると福岡空港着陸直前にドームの屋根がみえ、そういえば、大阪球場のレフトスタンドに近くの3塁側のスタンドは少し低くなっていて、南海本線難波駅を出た直後、球場内がちょこっとだけ見えたなあ、7回過ぎたら外野スタンドは無料で入れた？ なんぞ、昭和の記憶がよみがえる、のも含め、もはや年中行事の一端。

（S3）

～あふれる情熱はじける笑顔～

ねんりんピック紀の国わかやま2019開催! (和歌山県)



「ねんりんピック」皆さんご存知ですか？
ねんりんピックの愛称で親しまれています「全国健康福祉祭」は、60歳以上の方々を中心とした健康と福祉の祭典です。この愛称は、「年を重ねる年輪」とオリンピックをかけた造語です。期間中はスポーツや文化など多彩なイベントを通して、地域や世代を超えた交流の輪が広がります。

和歌山大会は令和元年11月9日（土）から11月12日（火）の開催となり、もちろん全国から1万人以上の方が参加する交流大会（様々なスポーツや文化種目があります）も白熱しますが、一般の方も楽しめるイベントを多数開催します。

下記ウェブサイトにご情報を掲載しておりますので是非ともご覧になり、ねんりんピックへ、そして和歌山県へ来てください。

■問い合わせ先

ねんりんピック紀の国わかやま2019実行委員会事務局
（和歌山県ねんりんピック推進課内）

TEL：073-441-2570

FAX：073-436-1570

■公式ウェブサイト

<https://nenrin-wakayama2019.jp/>

