



KANSAI 空港レビュー



No.490
2019.9

CONTENTS

1 巻頭言

収穫＝新たな種蒔きの時分

山谷 佳之

2 各界の動き

11 講演抄録

空港型地方創生:南紀白浜エアポートの取り組み

岡田信一郎

29 プレスの目

韓国人客減を誘客多角化の契機に

李 洋一

31 航空空港研究レポート

販路拡大による離島航空路線の活性化

幕 亮二

34 データファイル

- ・関西国際空港2019年7月運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2019年7月分
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・2019年 夏季繁忙期間中の出入(帰)国者数【速報値(概数)】について
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2019年7月

【表紙写真】「エアカラン A330-900neo」

エアカランの最新鋭機 A330-900neo が関空に初就航です。

エアカランは、これまで A330-200 を運航していましたが 9 月から A330-900neo に機材を変更です。

Neo は高性能エンジンを搭載した次世代航空機で New Engine Option の略です。また A350 のような湾曲した長い主翼を採用し座席当たり 25%の省エネとされています。

この写真はエアバス社のあるフランス、ツールーズから関空を経由しニューカレドニアまでのディリバリーフライトを友ヶ島付近で捉えたものです。

撮影：柴崎 庄司

収穫＝新たな種蒔きの時分



関西エアポート株式会社
代表取締役社長 CEO

山谷 佳之

関西エアポートグループによる関西国際空港（KIX）と大阪国際空港（ITAMI）の空港運営は、2016年4月に開始してから早いもので4年目を迎え、また神戸空港（KOBE）の運営も昨年4月から新たに加わりました。私たちが運営のバトンを受け取った後も、世界・日本経済が比較的好調に推移したこともあって、順調に歩みを進めることができました。三空港において、先人の方々のご努力を無事引き継ぐことができたことを大変嬉しく思っています。とりわけKIXにおいては、政府を中心としたインバウンド誘致施策、二本目の滑走路整備、FedExの拠点化やPeach Aviation他の内外LCCの新規就航など、将来のために蒔いていただいたタネが今まさに花を咲かせています。関係当局、新関西国際空港株式会社、地元自治体、航空会社、空港関係事業者などの皆様のご尽力に改めて心より感謝申し上げます。

そのような中、私たちもKIX第2ターミナルビル国際線エリアの拡張、ITAMIターミナルビルの改修、最新型保安検査機器導入等によるファストトラベルの取組みや回遊型の店舗レイアウトを取り入れたウォークスルー型免税店の導入をするなど、民間企業ならではのお客様視点と効率性を意識した取組みをすすめ、タイムリーに需要を取り込むことができたのではないかと考えています。

一方で、昨年9月の台風21号でKIXは、今まで経験の無い大きな被害を受けました。しかし、空港内外の関係者の強力なサポートを得て早期復旧を果たし、結果として2018年度の利用者数は

過去最高となりました。航空旅客はもとより、空港関係事業者の方々に大変なご不便をおかけしたことが、関西経済にも大きな影響を与えたことをしっかりと自戒し、この災害を教訓として、空港関係者間の結束を高め、強固な連携を構築して災害対応を着実に進めて参ります。

また、昨年末及び本年5月には関西3空港懇談会が開催されました。KIXを主軸に世界・アジアに向けた「関西における一つの空港システム」を構築し、関西全体の航空需要拡大、関西経済の発展を目指していく、という方向性が関係者間で合意されました。空港運営会社としてKIXはじめITAMI、KOBE各空港の空港機能を高めるための取組みを引き続きしっかりと行っていく予定です。

今後関西においては、国際的なスポーツの祭典や2025年の万博の開催など、大型イベントが多くあり、大阪、和歌山の両府県では、IR誘致活動も行われています。鉄道や道路等の交通インフラの整備も進められていきます。また革新的なテクノロジーの導入も進むものと見込まれ、社会の環境はどんどん変わっていくことでしょう。2025年以降も絶え間なく花が咲き続けるよう、官民が協力して変化の「タネ」を蒔いていくことに期待をし、私たち空港運営会社も、三空港が地域・関西の発展に欠くことの出来ないピースであり続けるよう、災害対策を含めた空港機能をより一層強化させていく所存です。

引き続きお力添えをよろしくお願い申し上げます。

各界の動き

関西国際空港

●国際線のお盆の旅客数、過去最多の見通し

関西エアポートは8月2日、お盆期間（8月9～18日）の関西空港の出発・到着を合わせた国際線旅客数が1日平均7万9,800人と過去最多になる見通しを発表した。前年同期よりも12%増える。期間中、79万人以上の利用を見込む。

●中国国際航空、天津・杭州線をデイリー化

中国国際航空は関西～天津・杭州線を、8月3日から週4便から週5便に増便した。9月10日からさらに増便し毎日運航にする。ボーイング737-800型機を使用する。

●スイス、18年ぶりチューリッヒ線、2020年3月就航

スイスインターナショナルエアラインズは8月4日、チューリッヒ～関西線を2020年3月1日に開設すると発表した。同路線は2001年夏ダイヤ以来18年ぶりの運航再開となる。週5往復で、エアバスA340-300型機（223席）を使う。これで関西発のヨーロッパ線は6都市になる。

●中国東方航空、寧波・杭州・昆明線を増便

中国東方航空は8月5日、関西～寧波・杭州線を週2往復からデイリー運航に増便すると発表した。寧波線は8月16日から、杭州線は9月15日から。また昆明線は上海経由便が1日1往復運航されているが、10月17日から直行便を週3往復運航し、週10往復体制とする。いずれも10月26日まで。

●イースター航空、日本線6路線で減便や運休

韓国の格安航空会社（LCC）、イースター航空は8月6日、日本線6路線で減便や運休を発表した。関西～清州線は9月6日から運休する。10月26日まで。

●チェジュ航空、日本路線、9月下旬から減便

韓国のLCC、チェジュ航空が日本路線9路線を縮小することが8月7日、分かった。釜山～関西線を週14便から8.5便に減らすなど、9月25日から10月26日まで、当初計画の789便から35.7%少ない507便に減らす。同社は第2四半期の業績が赤字になったことから、利用者が急激に減っている日本路線を縮小する対策を打ち出したとみられている。

●消費増税で使用料やリムジンバス値上げ

関西エアポートは8月9日、消費増税に伴い、利用客から徴収する旅客サービス施設使用料「旅客保安サービス料」を10月1日に引き上げると発表した。第1ターミナル（出発時）の国際線は2つを合わせて大人1人3,040円から3,100円に引き上げる。LCC専用の第2ターミナル（出発時）では1,540円から1,570円に値上げする。

関西空港交通も10月1日、関空と各地を結ぶ23路線で運賃を引き上げる。関空～大阪駅線は大人1人1,550円が1,600円に上がる。

●台風10号接近、周辺海域で初の航行制限

第5管区海上保安本部は8月14日、台風10号の接近に伴い、海上交通安全法に基づき、関

西空港から3カイリ（約5.5km）の海域での船舶航行を制限した。海上保安庁が今年1月、台風による暴風時などに関空周辺の航行を法規制する措置を設けてから、初めての実施となる。

●韓国便1割減、日韓対立影響

関西エアポートは8月13日、関西空港を発着する韓国便のうち、1割程度に当たる週64便が減便になるとの見通しを明らかにした。輸出管理の厳格化を巡る日韓関係の悪化で、乗客が減っているためだ。

●台風10号で4,000人が一夜、寝袋など配布

8月16日、関西空港では台風10号に伴い、国際・国内線で232便が欠航となった。運航再開を待つ多くの利用客や、対応にあたる従業員ら計約4,000人がターミナルなどで一夜を明かした。空港を運営する関西エアポートは、昨年9月の台風21号で孤立した際の教訓を生かして、飲料水や寝袋を1,500個ずつ用意。配布カウンターには長蛇の列ができた。

●大韓航空、日本便大幅縮小、釜山・済州線を運休、ソウル線は減便

大韓航空は9月16日以降、日韓線11路線での減便・運休を行うと8月20日発表した。関西空港発着では釜山線が9月16日から、済州線は11月2日からそれぞれ運休する。ソウル仁川線は10月27日から11月16日まで週28便から週21便に減便する。

●ピーチ、奄美線12月就航

ピーチ・アビエーションは8月21日、12月26日から関西～奄美線を就航すると発表した。機材はA320-200型機（180席）を使い、1日1往復する。ピーチはバニラ・エアとの統合に向けてバニラからの路線移管を進めており、同路線も5月6日までバニラが運航していた。

●7月の旅客数、13%増279万人

関西エアポートが8月23日発表した7月の関西空港の旅客数は、前年同月比13%増の約279万人で10か月連続で前年を上回り、7月として最高だった。うち国際線旅客数は約218万人と13%増え、中国や東南アジア方面が伸びた。総発着回数は12%増の約1万8,000回と単月で最高だった。貨物の総取扱量は10%減の約6万5,000tだった。2018年12月から減少傾向が続いている。

●お盆の出入国者、5年連続で最多更新、韓国人は59%減

大阪出入国在留管理局関西空港支局は8月23日、関空のお盆期間（8月9～18日）の出入国者が74万8,030人だったと発表した。1日平均は7万4,800人で前年比5%増。5年連続で過去最多を更新した。内訳は日本人が31万7,790人（前年比3%増）、外国人43万240人（同6%増）だった。韓国人は前年同期比59%減の1万7,580人だった。

●IDカードを紛失不適切事案537件

関西空港で、保安区域に搬入された荷物に誤ってはさみが混入したり、スタッフが同区域に入るIDカードを紛失したりする航空保安上、不適切な事案が昨年1月から今年7月の間に537件発生していたことが8月23日、分かった。最も多かったのは空港スタッフや関係者に発行されるIDカードの紛失で209件。IDカードの不正使用も72件あった。

●7～9月の韓国便、2割減、大阪観光局調べ

日韓の対立などを受け、関西空港を発着する韓国便が、7～9月に2割強にあたる週82便（往復）減ることが8月26日、大阪観光局の調べでわかった。旅行客のキャンセルも多いため、溝畑宏局長は同日の定例記者会見で、韓国からの今年の来阪者数が昨年より最大3割ほど減るとの見通しを示した。ただ、中国や東南アジア、欧米、豪州からの来阪者は増えているため、同局が2019年の来阪外国人客数の目標としている1,225万人（前年比7%増）は達成できる見通しだという。



クリック！

夏ダイヤ（3月31日～10月26日）で韓国便は9社で週350便程度が計画されていた。関西空港の国際線の2割余りに当たり、中国便（約450便）に次いで多い。ただ「中国便は増便になっており、韓国の影響で（業績が）大きく左右されることはない」（関西エアポートの西尾裕・専務執行役員）とみているが、事態の長期化は避けられそうになく、ボディブローの形で影響が出る可能性も高い。

●南海特急ラピート、台車に14cmの亀裂、運輸安全委が調査

国土交通省は8月26日、南海電鉄の空港特急、ラピートの台車で長さ約14cmの亀裂が見つかったと発表した。運輸安全委員会は同日、重大インシデントとして鉄道事故調査官2人を派遣した。同省によると、23日夕、運行中に車掌が車両の連結部分から金属がこすれる音がしているのを確認。運行を終えた後、大阪市内の車庫で点検した結果、連結部分では異常は見つからなかったが、台車の中央にあるモーター付近で亀裂が見つかった。車両は1994年4月に製造された。

運輸安全委員会の鉄道事故調査官は27日、大阪府泉佐野市の車両基地で台車を確認した後、記者団に対し「脱線につながる可能性もあった」と指摘した。

南海電鉄は8月30日に記者会見を開き、2017年11月からの約2年間で、計4両から7つの亀裂が発見され、29日の緊急点検で、別の車両でも約6cmの亀裂が新たに見つかったことを明らかにした。亀裂はいずれもモーターと台車の溶接部分にあった。亀裂を修復した台車の使用を続けるが、将来的には溶接不良が起これにくい台車に交換するという。

●義烏市に初の貨物直行便

中国郵政航空は浙江省の義烏空港と関西空港を結ぶ貨物路線の運航を始めた。ボーイング737型機を使い、週5便の運航。義烏空港から日本への初の貨物直行便となる。

●国交省の概算要求は77億円

国土交通省が8月29日発表した2020年度予算概算要求によると、関西空港と大阪空港の要求額は、77億円（前年度予算は31億円）。両空港で航空機の安全運航を確保するため、航空保安施設の更新などを実施する。

●ピーチ、日韓3路線運休へ、日系で初

ピーチ・アビエーションは8月29日、日本と韓国を結ぶ3路線で運航の休止や中断を行うことを明らかにした。関西空港発着は2020年1月7日から釜山線を運休する。ソウル線は11月11日から12月8日まで1日4往復の運航を3往復に減らす。

●ネパール直行便が復活

関西空港とネパールの首都カトマンズを結ぶネパール航空の定期便が8月29日、就航した。国内唯一のネパールへの直行便となる。毎週3往復する。同路線は2007年5月以来の復活。

●止水板の作動テスト

昨年の台風で浸水被害を受けた関西空港のターミナルビルで、新たに止水板が設置され、8月30日、正常に作動するかどうかを確認する試験が行われた。地下につながる道路で浸水を感じると止水板が浮力で作動し、高さは最大で1.5mになる。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●7月の旅客数が前年比6%増

関西エアポートが8月23日発表した7月の大阪空港の旅客数は前年同期比6%増の138万7,471人だった。発着回数は2%増の1万1,998回で、貨物量は4%減の1万845tだった。

＝ 神戸空港 ＝

●発着上限引き上げの増便スタート

スカイマークは8月1日、神戸空港を発着する那覇、長崎、茨城便をそれぞれ1日1往復ずつ増便した。同空港の1日の発着上限が60便から80便に緩和されたのに伴うもの。市江正彦社長は「新規路線として神戸～成田便はありうる」と今後の路線拡大に意欲を示した。

●FDA 出雲便を12月まで増便

フジドリームエアラインズ（FDA、静岡市）は8月21日、神戸空港の発着枠拡大を活用して10月27日から運航する神戸～松本、神戸～出雲両便のダイヤと運賃を発表した。いずれも日本航空と共同運航する。出雲便は出雲大社への参拝客が見込まれる12月19日までは1日1往復を追加で飛ばす。

●7月の旅客数が前年比5.8%増

関西エアポートが8月23日発表した7月の神戸空港の旅客数は、前年同月比5.8%増の28万1,004人と高い伸び率だった。前年同月は西日本豪雨や台風などの影響で欠航が相次いだ反動で、全路線の旅客数が前年同月を上回った。特に那覇便と仙台便の伸びが大きく、提供座席数に占める利用者数の割合を示す利用率とともに82%台と高水準だった。

●ストリートピアノが登場

神戸市と関西エアポート神戸は8月31日、神戸空港ターミナルビルにストリートピアノを設置した。神戸市立清風幼稚園（閉園）で使用されていたもので、神戸空港の利用者は自由に演奏や鑑賞を楽しむことができる。

＝ 成田国際空港 ＝

●デルタ航空が撤退、羽田発着に集約

米デルタ航空は8月9日、アトランタやシアトルなど米主要5都市を結ぶ成田空港発着の路線から撤退し、2020年3月に日米路線を羽田空港発着に集約すると発表した。都心により近い羽田空港を活用することで利便性を向上させる狙いがあるとしている。

●米ユナイテッド航空、7路線維持、2路線を廃止

米ユナイテッド航空は8月19日、羽田とシカゴ、ロサンゼルス、ニューアーク、ワシントンの4空港を結ぶ路線を3月末に開設すると発表した。羽田の国際線発着枠増に伴う措置。従来のサンフランシスコ線を加え、羽田と米国を結ぶ路線は5路線となる。一方、成田とシカゴ、ワシントンの両空港を結ぶ路線を廃止する。ただ、成田の拠点（ハブ）としての位置付けは維持し、デンバー、グアム、ホノルル、ヒューストン、ロサンゼルス、ニューアーク、サンフランシスコを結ぶ7路線を継続する。

●自動手荷物預け機を本格導入

成田国際空港会社は8月19日、有人カウンターに並ばずに手荷物を預けることができる自動手荷物預け機を成田空港の全ターミナルに導入すると発表した。搭乗手続きの時間を短縮し混雑緩和を目指す。国際線で自動手荷物預け機を本格導入するのは、国内空港では初めてとなる。2020年の東京五輪・パラリンピックまでに全てのターミナルに計72台を順次設置する予定だ。

●夏休み期間の韓国入国、35%減

東京出入国在留管理局成田空港支局は8月23日、夏休み期間（8月9～18日）の成田空港の出入国者数（速報値）を発表した。旅行客が大半を占める短期滞在の韓国人の入国者数は前年

同期比 34.7%減の 1 万 2,260 人と急減した。貿易管理強化をめぐる日韓両国政府の対立激化が影響したとみられる。

●LCC専用ターミナルの到着ロビーを拡張

成田国際空港会社は 8 月 26 日、LCC 専用の第 3 ターミナルの 1 階到着ロビーを 9 月 5 日に約 1,600㎡増築すると発表した。混在する出発客と到着客の動線を分離し、混雑緩和を図る。

●概算要求46億円

国土交通省が 8 月 29 日発表した 2020 年度予算の概算要求によると、成田空港の要求額は、46 億円（前年度予算は 81 億円）。増加する LCC 利用客への対策として、専用の第 3 ターミナル増築に伴い CIQ（税関・入管・検疫）施設を整備。庁舎の耐震対策や老朽化する航空保安施設の更新も進める。

＝ 羽田空港 ＝

●2020年夏ダイヤから新ルート、国際線、年3.9万回増便へ

国土交通省は 8 月 8 日、羽田空港国際線の飛行経路について、2020 年夏ダイヤが始まる 3 月 29 日から新経路の運用を開始すると発表した。年間 3 万 9,000 回の増便となり、増便後の発着回数は年間約 9 万 9,000 回となる。

●発着枠増、日米路線に24便

国土交通省は 8 月 21 日、2020 年 3 月から増える羽田空港の国際線発着枠のうち、日本と米国間で就航する路線に 24 便を割り当てると発表した。同省が 2 月に公表した配分方針をと同じ内容で米国との 2 国間協議が決着。両国の航空会社が 12 便ずつ運航する。

●概算要求616億円

国土交通省が 8 月 29 日発表した 2020 年度予算の概算要求によると、羽田空港の要求額は、616 億円（前年度予算 610 億円）。都心からのアクセス利便性の向上を図る空港アクセス鉄道の整備や、駐機場の整備、滑走路などの耐震性の強化、航空機の安全な運航に向けた基本施設や航空保安施設などの更新・改良を実施する。

●新着陸ルートの飛行検査開始

羽田空港の国際線増便に向け、都心上空を通過する新飛行ルートの飛行検査が 8 月 30 日より、新ルートを航空機が初めて飛んだ。国土交通省は小型ジェット機による検査を重ね、旅客機による試験を経たうえで 2020 年 3 月に運用を始める。

＝ 中部国際空港 ＝

●愛知県国際展示場が開業

中部空港島で愛知県国際展示場、アイチ・スカイ・エキスポが 8 月 30 日開業し、中部の空の玄関口に新たな交流拠点が生じた。次世代通信規格「5G」など最新技術を採用入れた国内有数の大規模展示場で、大村秀章・愛知県知事は式典で「ここ愛知から日本の新しい展示会産業のスタイルを創出、発信していく」と語った。

＝ その他空港 ＝

●南紀白浜空港、小型電気自動車のレンタル開始

南紀白浜空港を運営する南紀白浜エアポートは 8 月 8 日、小型電気自動車のレンタルサービスを始めた。空港ターミナルに 1 人乗りを 4 台用意する。

●北海道内7空港すべてに国際線、民営化で事業計画公表

国土交通省は 8 月 9 日、2020 年度から一括民営化される北海道内 7 空港の運営事業者内に定めた北海道空港(HKK)を代表とする企業連合の事業計画概要を公表した。新千歳、函館、旭川、釧路、帯広、女満別、稚内の 7 空港で総額約 4,290 億円を投じて施設整備などを行い、7 空港

すべてで国際線を就航させる。30 年後に 7 空港の旅客総数を、現在の約 6 割増の 4,584 万人に増やす。HKK 連合は同日、7 空港を管理する国交省と北海道、旭川、帯広両市の 4 者と基本協定を結んだ。

●南紀白浜空港、羽田便の機材を一部大型化 紀南経済に追い風

和歌山県は 8 月 21 日、日本航空が運航する南紀白浜～羽田線の 1 日 6 便のうち、朝夜 4 便の機材が 10 月 27 日から大型化されると発表した。エンブラエル 190 型機（95 席）からボーイング 737-800 型機（165 席）になる。4 月に民営化された南紀白浜空港は 2018 年度に 16 万人だった搭乗者を 28 年度に 25 万人に増やす目標を掲げており、目標達成に追い風となりそうだ。

航空

●日航、9年ぶり定期貨物便再開

日本航空は 8 月 1 日、米航空貨物カリッタ航空と成田～シカゴ間の定期貨物便の共同運航（コードシェア）を開始したと発表した。米ボーイングの大型貨物専用機、747-400F 型機で、週 3 往復運航する。定期貨物便の再開は約 9 年ぶりとなる。コードシェアを通じ、アジア～北米間の貨物需要の取り込みを目指す。

●航空お盆予約、国際線2.6%増

航空各社は 8 月 2 日、お盆休み期間（8 月 9 ～ 18 日）の予約状況を発表した。国際線の予約数は各社合計で前年比 2.6% 増の 71 万 3,672 人だった。日並びの良さからハワイや北米など長距離路線が好調だった。日韓関係の悪化で懸念される韓国線の予約状況については、各社とも前年並みや予約増を確保した。

●タイ航空の4～6月期、235億円の最終赤字

タイ政府系のタイ国際航空は 8 月 13 日、2019 年 4 ～ 6 月期の最終損益が 68 億 8,400 万バーツ（約 235 億円）の赤字だったと発表した。前年同期は約 31 億バーツの赤字。赤字幅が大幅に拡大した。バーツ高の進行で、中国人観光客が減ったことが響いた。

●お盆の国内線旅客、台風で微減、国際線は前年やや上回る

航空 11 社は 8 月 19 日、お盆期間（8 月 9 ～ 18 日）の利用実績を発表した。国内線は台風 10 号の影響により 14 日から 15 日にかけて欠航が発生したことにより、旅客数は前年同期比 1.1% 減の 359 万 628 人となった。国際線は 0.1% 増の 72 万 7,429 人だった。

●国内線の保安検査場通過時刻を5分繰り上げ

日本航空は 8 月 19 日、国内線全空港の保安検査場の通過締切時刻を、冬ダイヤが始まる 10 月 27 日から出発 20 分前に変更すると発表した。現行の 15 分から 5 分早めることで定時出発率の向上を図る。全日本空輸、エア・ドゥー、スターフライヤー、ソラシドエアも 8 月 20 日、すべての国内空港で保安検査場の通過締切時刻を、出発時刻の 15 分前から、20 分前に繰り上げると発表した。変更は 10 月 27 日から。

●三菱重工、長崎に航空エンジン部品の新工場

三菱重工業は 8 月 19 日、長崎造船所（長崎市）の敷地内に航空機用エンジンの部品を生産する工場を新設すると発表した。投資額は約 80 億円で 2020 年の生産開始を目指す。欧州エアバスの A320neo 型機シリーズに搭載されている小型エンジン、PW1100G-JM の燃焼器部品の製造を愛知県小牧市の工場から引き継ぐ。

●国内2社、10月発券分から燃油サーチャージ引き下げ

全日本空輸は 8 月 19 日、国際線の燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）を 10 月発券分より値下げすると発表した。日本発ではインドネシア、インド、ハワイ線は 6,000 円、ハワイを

除く北米・ヨーロッパ・中東・オセアニア線は 10,500 円となる。日本航空も 8 月 20 日、同様の発表を行った。

●7月の航空貨物輸出货量、23%減

航空貨物運送協会が 8 月 23 日まとめた 7 月の輸出货量（混載貨物ベース）は 7 万 6,786t で前年同月比 23% 減り、8 か月連続で前年を下回った。中国向けが 1 万 5,824t と 23% 減り、11 か月連続で前年を下回った。

関西

●訪日客に多言語対応、JR新大阪駅にサービスセンター

JR 新大阪駅に 8 月 1 日、観光案内や鉄道チケット販売などのサービスを、多言語で一体的に提供するトラベルサービスセンター新大阪が開所した。増加を続ける訪日外国人客が不自由なく旅行を楽しむための「おもてなし」の拠点を目指す。

●2018年度ふるさと納税、泉佐野市が全国の1割、497億円

総務省は 8 月 2 日、2018 年度のふるさと納税の寄付受け入れ額を自治体別に公表した。泉佐野市が 2017 年度の 3.7 倍の 497 億円で全国首位となった。和歌山県高野町も同 97 倍の 196 億円だった。

●大阪府市、スマートシティ推進で初会合

大阪府と大阪市は 8 月 5 日、最先端技術を住民サービス向上や都市課題の解決に活用するスマートシティ戦略会議の初会合を開いた。府市が統合を目指す大阪府立大と大阪市立大の新大学のキャンパス候補地として有力視されている森之宮地区をスマートシティの拠点とすることなどが検討された。

●和歌山県、IR誘致で初の有識者会合

和歌山県は 8 月 6 日、和歌山マリーナシティへのカジノを含む統合型リゾート（IR）の誘致に向けて、有識者会議（座長・伊藤元重東京大学名誉教授）の初会合を開いた。国が秋以降に公表する IR の基本方針を踏まえ、和歌山の魅力 PR やギャンブル依存症対策などの意見を求め、県の計画に生かす。

●京阪、万博までに中之島線延伸

京阪ホールディングスの石丸昌宏新社長は 8 月 6 日までにインタビューに応じ、京阪中之島線の九条駅までの延伸について、2025 年の大阪・関西万博までの実現を目指す意向を示した。着工から完成まで「4、5 年を要する」と見込んでおり、メトロに乗り継ぎなしで走行できる車両の開発も検討するとしている。

●リニア着工遅れ、JR東海社長「大阪開業に影響も」

リニア中央新幹線の建設工事で、南アルプスの地下を貫通する静岡工区が未着工となっている問題で、JR 東海の金子慎社長は 8 月 7 日、大阪市内で開いた記者会見で「名古屋までの開業に遅れが出るなら、大阪までの開業時期にも影響を及ぼしかねない」と述べた。

●近畿の輸出額、7月は1.7%減

大阪税関が 8 月 19 日発表した 7 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 1.7% 減の 1 兆 4,098 億円だった。前年を下回るのは 9 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や半導体等電子部品が減少した。輸入額も 0.6% 減の 1 兆 3,410 億円で 3 か月連続のマイナスだった。

●万博で成長率0.8%押し上げ効果

ニッセイ基礎研究所は 8 月 20 日、2025 年大阪・関西万博の開催により、2023 ～ 2025 年

度の大阪府の実質経済成長率を年平均で0.8%程度、押し上げる効果があるとの試算を発表した。金額ベースでは、3年間の累計で1.9兆円になると見込んでいる。

●7月の百貨店の売上高、大阪地区1.3%増

日本百貨店協会が8月21日発表した7月の大阪地区の売上高は、前年同月比1.3%増の764億円と、6か月連続で前年を上回った。訪日外国人客向けの免税品売上高が引き続き好調だったほか、10月に予定されている消費増税前の駆け込み需要も見られた。前年は西日本豪雨などの悪天候で営業時間を短縮した店舗が多く、その反動もあった。

日本銀行大阪支店が同日発表した京阪神の主要百貨店の7月の免税品売上高は10.1%増の105億円と、6か月連続で前年を超えた。

●JR西、新大阪～奈良の直通特急を期間限定で運行

JR西日本は8月22日、秋の行楽シーズンに合わせ新大阪駅と奈良駅をノンストップで結ぶ臨時特急列車「まほろば」を運行すると発表した。11月2日から12月8日の土休日計13日間に1日1往復を運行する。おおさか東線と大和路線を通る。新幹線との接続を良くし、九州・山陽エリアから奈良への乗客を呼び込みたい考えだ。

●百舌鳥・古市の両古墳群結ぶ周遊バス

大阪府は世界遺産登録された百舌鳥・古市古墳群を周遊するバスの運行を8月22日、始めた。百舌鳥エリアの堺市博物館前から、古市エリアの土師ノ里駅前と羽曳野市役所前の3か所を55分で結ぶ。土日祝日の1日4往復を中心に平日も合わせて、2020年3月までの期間に約400往復を計画する。南海バスと近鉄バスに運行委託する。

●堺市長、古墳展望施設見直し

堺市の永藤英機市長は8月22日記者会見し、大型事業の見直しなど市政運営の方針を発表した。百舌鳥古墳群の世界文化遺産登録を受け、約26億円で整備する予定だったガイダンス施設の建設を取りやめる。

●奈良市の昨年訪日客が初の200万人突破

昨年1年間に奈良市を訪れた外国人観光客数は、推計で265万1,000人（前年比66万1,000人増）に上り、初めて200万人を突破したことが市のまとめで分かった。外国人を含む全体の観光客数は1,702万5,000人（前年比71万1,000人増）で、平城遷都1300年祭のあった2010年の1,841万人に次ぐ数値となった。

●米IR大手、大阪入札を見送り

政府が国内で最大3か所の設置を目指している統合型リゾート施設（IR）をめぐり、米IR運営大手のラスベガス・サンズは8月22日、大阪での入札参加を見送り、東京と横浜への進出に注力すると発表した。同日、横浜市の林文子市長が同市へのIR誘致を表明した。

●泉佐野市への寄付、駆け込み185億円

泉佐野市は8月27日、ふるさと納税制度の対象外となる前の今年4～5月で、寄付額が185億2,150万円にのびたと発表した。全国最高だった2018年度（497億5,300万円）の約4割にあたる。

●副首都推進会議に堺市長が参加、「観光局」参画へ

大阪府・市が広域的な行政課題などについて話し合う副首都推進本部会議が8月27日、府庁で開かれ、6月に初当選した堺市の永藤英機市長が副本部長として初めて参加し、観光戦略に取り組む大阪観光局に参画することを表明した。

●大阪府と市、港湾管理一元化へ2020年に港湾局設置

大阪府と大阪市は8月27日開かれた副首都推進本部会議で、府と市で別々に管理している大阪湾

の9港の管理を一元化する府市港湾局を設置する方針を発表した。運営を効率化し、国際競争力を高める狙い。今秋の府と市の両議会に関連議案を提出し、2020年10月の業務開始をめざす。

●新幹線、大型荷物は事前予約制に 東海道・山陽など

JR東海、西日本、九州の3社は8月29日、新幹線に持ち込む大型荷物（3辺の合計が160～250cm）を事前予約制にすると発表した。最後部座席の後方のスペースを専用置き場にする。最後部座席の指定席とセットでの予約が必要で、追加料金は不要。事前予約なしで車内に持ち込んだ場合、1,000円（税込み）の持ち込み手数料が必要となる。

●大阪メトロ、駅デザイン案を再公表

大阪メトロは8月29日、2018年12月に発表した15駅の改装デザイン案を巡り、御堂筋線の心斎橋や梅田など5駅について、内容を修正した新案を公表した。当初のデザインに「奇抜で派手だ」といった批判が相次ぎ、見直しを進めていた。

●7月の大阪市内の主要ホテル、稼働率0.7ポイント低下

日本経済新聞社が8月29日まとめた大阪市内にある主要13ホテルの7月の平均客室稼働率は91.0%と前年同月比で0.7ポイント低下した。13ホテルのうち9ホテルで稼働率が上昇したが、10ポイント以上も低下したホテルもあり全体では微減となった。

●IR環境アセスを大阪府・市が前倒し実施

カジノを含む統合型リゾート（IR）を巡り、松井一郎大阪市長は8月29日の定例記者会見で、大阪府・市が開業予定地の環境影響評価（アセスメント）をIR事業者決定前に前倒しで実施する方針を表明した。事業者以外がアセスを実施するのは異例。府市は2020年春に事業者を決定し、万博開幕前の2024年度中のIR開業を目指しており、松井市長は「少しでも時間を短縮するために、前倒しで早めの準備をしていきたい」と述べた。

●2019年の関西成長率0.1ポイント下方修正

アジア太平洋研究所は8月29日、2019年度の関西の実質経済成長率の予測を0.6%と発表した。5月の前回予測から0.1ポイント引き下げた。米中貿易摩擦などによる中国景気の弱含みで、関西が強みを持つ半導体製造装置などの輸出が大きく下振れると見通した。訪日消費額は韓国が減る半面、中国が増え影響は軽微とした。

●世界一安全な都市、大阪は3位、東京がトップ

英誌エコノミストが8月29日まとめた世界60都市の安全度ランキングで、東京が1位、大阪が3位に選ばれた。観光客が訪れる主要60都市のデジタル、衛生、インフラ、治安について100点満点で評価した。東京は92点を獲得し、次いでシンガポールが91.5点で2位。大阪は90.9点だった。

●近鉄新型名阪特急、名称「ひのとり」に

近畿日本鉄道は8月30日、大阪難波と近鉄名古屋を結ぶ新型特急の名称を「ひのとり」にすると発表した。2020年3月14日からアーバンライナーを「ひのとり」に順次置き換える。「ひのとり」は、赤を基調とした流線形が特徴。「新たなシンボル特急として大きく羽ばたくことを期待して」名付けたという。



●7月の訪日外国人客数5.6%増、韓国からは7.6%減

観光庁は8月21日、7月の訪日外国人客数（推計値）が前年同月比5.6%増の299万1,000人だったと発表した。関係が悪化している韓国からの訪問客数は同7.6%減の56万1,700人となった。大型連休の影響で宿泊予約がとりにくかった4月の11.3%に次ぐ減少率だった。

空港型地方創生： 南紀白浜エアポートの取り組み

株式会社南紀白浜エアポート
代表取締役社長

岡田信一郎 氏



●と き 2019年5月27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

今日は多くの人にお集まりいただき、大変うれしく思います。今日は制服のアロハシャツで参りました。決してだらけているわけではありませんのでご了承ください。

私たちは、空港型地方創生に取り組んでいます。今、和歌山県の白浜で変化が起きています。その変化が大きなムーブメントにつながり、地域が非常に盛り上がっています。そういったことを今日はお話しさせていただければと思います。

南紀白浜空港は赤字3億円の小さな空港で、いろいろなことをやっているとはいえ、いずれも私たちだけの力でできることはありません。地域と一緒に、みんなで力を合わせてやっていこうとしているので、みんなとの共同作品であるということをご理解ください。

■関空 vs. 南紀白浜

まず関空との比較です。本来に私たちは小さい存在で、2018年度の関空の旅客数2,940万人に対して、白浜は16万人。小さ過ぎて、「丸」の縮尺を合わせたら「点」になって見えなくなりました。これは、関空の1 / 183。関空のたった2日分です。本当

に小さな空港です。

しかし私たちは、その小さい空港の中でできることをやっていこうと頑張っているところです。地方創生なので、やはり地方の課題をとらえて解決する必要があります。まず「空港の発展は地域の発展から」という考えのもと、地域の課題に取り掛かろうと考えています。

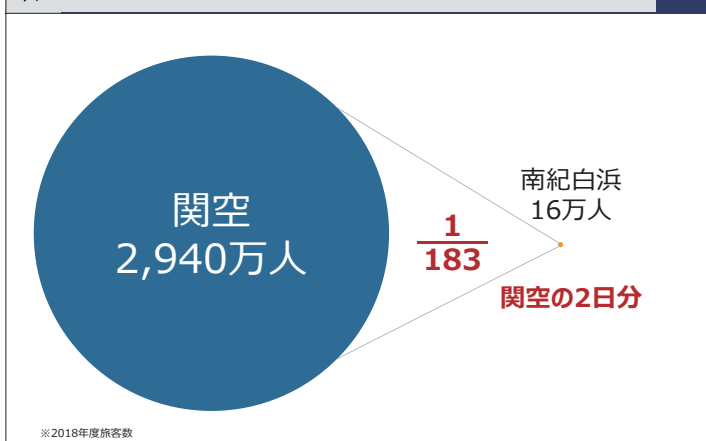
■地域の課題：地方あるある

どこの地方でもあるような課題です。空港のある白浜町は、和歌山県最大の観光都市で、年間340万人の観光客を誇りますが、人口はわずか2万人です。

和歌山県の人口の増加率は0.96%、全国で下から7番目、どんどん減少しています。今は100万人を切って、2～30年後には65万人程

✈ 関空 vs. 南紀白浜

1



度までに減るとの予測です。それくらい人口減少が深刻な県です。

白浜町の所得は、県最大の観光地なのに平均約248万円。1,741市町村中1,416位という低さです。これは何とかしないといけません。さらに観光客がものすごく偏っており、74%が関西からです。空港がせっかく東京とつながっているのに、関東からの観光客は5%、海外からも5%程度で「関西の奥座敷」と呼ばれています。

白浜は温泉地なのに夏にビーチに来る観光客ばかりです。私は兵庫県出身ですが、白浜は夏にしか行ったことがありませんでした。夏に海へ行き、泳いで帰る、と極端に夏に偏っています。しかも4割が日帰りです。和歌山県全体というと85%が日帰りなので、地域にお金が全然落ちません。それを何とか解決したいというのが、私たちの取り組みのそもそもの発端です。

■空港にとっての課題

空港なので、路線のネットワーク拡充がミッションなのですが、これもまた大変なのです。

旅行者の旅行プロセスを見てみると、「白浜へ行こう」という認知があって、計画してチケットを購入します。そして一次交通として飛行機に乗って空港へ来て、その後、二次交通としてバスやタクシーで移動し、体験・宿泊・飲食をします。

このプロセスが繋がらない限り、旅行者はここへ来ないわけです。白浜に行きたいなと思っても、いいホテルがなかったらもう来ない。あるいは、行きたい以前にそもそも「知らない」もけっこうあります。

課題として一番大きいのが認知度の低さです。観光資源がたくさんあるのに、それが知られていない。白浜に空港があることすら知られていません。以前ある新聞で白浜を特集していただきましたが、関空が載っているのに白浜空港は載っていませんでした。

東京の人も白浜空港を知りません。兵庫県西宮市に住んでいる私の弟も「え、白浜に空港あったの？」と言っています。そんなレベルで非常

につらいところです。

さらに計画・購買にも課題があります。紀伊半島は大変広いので、移動がとにかく難しいのです。従って旅行代理店もモデルコースがつくれません。大手旅行代理店も、東京→白浜の旅行プランを売っているのですが、ほとんどが新幹線と「くろしお」のプランです。飛行機のプランは上から数えて30番目くらいにしか出てこないで、ほぼ買えないのと同じです。

現地の受け入れ体制もこれまた大変です。いわゆる「顎足枕」（食・移動・宿泊）がまだ十分ではありません。特に今、ビジネスパーソンがよく白浜に入って来るにもかかわらず、個人旅行対応、あるいはシングル利用に対応できていません。ほとんどがツインで、1泊2食付き。食事付きは出張規程で引かかる会社が多いので泊まれないという課題があります。

さらには言語対応、キャッシュレス対応などのインバウンド対応も十分にはできていません。要するに課題だらけなのです。

バリューチェーンのちょうど真ん中に空港があるので、前行程と後行程の課題を地域まとめて一緒に解決しようという動きをしています。

■実はすごい和歌山

このように課題ばかりの和歌山ですが、実はすごいんです。特に海外の旅行者がよく読む旅行ガイドブック『ロンリープラネット』で、紀伊半島（Kii Peninsula）が世界5位に選ばれました。日本でランキングに入ったのは紀伊半島だけです。今年は宿泊施設予約サイト『Airbnb』では和歌山県が日本で唯一選ばれました。海外での客観的な評価は非常に高いのです。

なぜこんなに評価が高いかというと、観光資源に大変恵まれているからです。活性化を行う上で、ベースとなる観光資源は十分です。特に世界遺産・ミシュラン三つ星でパワースポットの熊野古道がトップバッターです。さらに歴史・文化・自然・食・体験を楽しめるものが数多く存在します。

まずトップバッターの熊野古道関連では、高原の雲海に外国人を連れて行くと、ずっとそこ

に座ったまま動きません。次に進もうと言って
も「ずっと見ていたい」といって動かないので
す。熊野本宮大社は日本に5,000ほどある熊野
神社の総本社であり日本の信仰の原点です。

そして那智の滝や川湯温泉。川湯温泉は川底か
ら70℃のお湯がわき出しており、川の端は温か
いので寝転がって温泉を楽しみ、熱くなったら冷
たい川の真ん中へ行って泳ぐ、という遊びができ
ます。本当は熊野古道に入る前に体を清めるとこ
ろなのですが、遊んでも楽しい所です。

白良浜はハワイのワイキキビーチと姉妹提携
しています。その関係で白浜では、役場、銀行、
JR、空港職員、ホテルなどみなアロハシャ
ツを着ています。

アドベンチャーワ
ールドにはパンダが6頭
おり、待たずにすぐ見
ることができます。

私は ゴールデン
ウィークに行きましたが、すぐに見ることが
できました。パンダを
見るのにこんないいと
ころはないと思いま
す。パンダもいいので
すがイルカショーも私
は好きです。イルカと
人間（トレーナー）の
ヒューマンドラマとい
うのでしょうか、それ
が非常に感動的で素晴
らしく、もちろん待た
ずに見ることができます。

北山川のいかだ下
り、勝浦漁港。勝浦は
マグロの漁獲高が日本
一です。築地で外国人
の方々がマグロの競り
を見るのがはやってい
ましたが、勝浦の場合

は朝6時頃に行くと水揚げから見ることはでき
ます。漁船が着いてマグロが水揚げされ、並べ
て競りが行われる、それを全部、並ばずに見る
ことができます。こんなに素晴らしい所はない
でしょう。

■温暖な黒潮の恵みと黒潮文化

紀南は、沖合を暖流の黒潮が通っているの
で気候が温暖です。緯度は大分の国東半島とち
ょうど同じくらい。そのおかげで平均気温が宮崎
より高い17.6℃です。海水温も高く、例年ゴー
ルデンウィークから海開きをしています。熱帯

✈ ベースとなる素材：紀南の恵まれた観光資源

5

世界遺産・ミシュラン3つ星でパワースポットの熊野古道
をはじめ、歴史・文化・自然・食・体験を楽しめる



✈ 暖流・黒潮の恵み：温暖な気候

ちょっと余談

6

- ✓ 白浜は大分とほぼ同緯度
- ✓ 沖合いを暖流・黒潮が走る

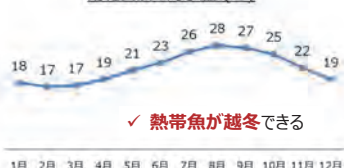


県別平均気温ランキング

1位 沖縄県	23.4℃
2位 鹿児島県	18.7℃
3位 宮崎県	17.4℃
4位 高知県	17.3℃
5位 長崎県	17.3℃

南紀白浜17.6℃

南紀白浜の海水温(℃)



✓ 熱帯魚が越冬できる

魚が越冬できるほどの暖かい海です。海の恵みが紀南のよさを醸し出しています。

黒潮沿いの地は「黒潮文化」と呼ばれる文化があります。昔、山深いところは陸路より海路のほうが楽で早く、移動しやすかったのです。こうして海の文化が黒潮沿いに伝わっていき、黒潮沿いには同じ地名や似た地名が広がっています。

「白浜」は和歌山のほか、千葉にも伊豆にもあります。「勝浦」も千葉にあり、田辺市にある目良^{めら}という地名も、千葉では布良^{めら}、南伊豆では妻良^{めら}という表記で存在します。これが黒潮文化です。

民族的にも和歌山の人は、薩摩や土佐と共通するといわれています。また、サツマゴキブリというゴキブリが最近白浜で見られていますが、元々は黒潮の流れの先にある九州以南、高知、小笠原に生息しているもので、おそらく黒潮によって流れ着いて熊野に来たのではないかとされています。

ゴキブリという名がついてはいますが、カナブンみたいで、ペットにもなるかわいい虫です。私は見たことがないので、何とか発見しようと思っているのですがなかなか見つけれません。

紀南にはこのように、黒潮による他文化とのつながりが見られます。

■最強を誇った熊野水軍

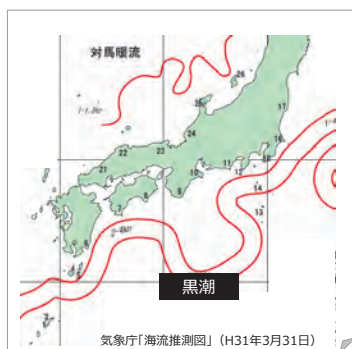
熊野には、過去最強を誇った熊野水軍があり、紀伊半島を拠点としていました。熊野水軍は、源平合戦に参戦し、源氏の勝利に貢献しました。軍を率いた熊野別当湊増は武蔵坊弁慶の父です。空港のすぐそばに三段壁洞窟という洞窟があるのですが、ここは熊野水軍の船の隠し洞窟でした。今は人気の観光地になっています。

熊野本宮大社の宮司を代々務める九鬼家は、九鬼水軍として熊野水軍を仕切ってきた、熊野水軍の末裔です。熊野本宮大社の応接室には本物の鎧が飾られています。

✈ 黒潮文化

ちょっと余談

7



- ✓ 鉄道や車の無かった時代は、陸路よりも**海路の方が遥かに速く、楽**だった
- ✓ 黒潮沿いに**同じ地名・似た地名**：
 - ✓ 和歌山の白浜、千葉の白浜、伊豆の白浜
 - ✓ 和歌山的那智勝浦、千葉の勝浦
 - ✓ 田辺市の目良（めら）、千葉県館山市の布良（めら）、南伊豆町の妻良（めら）
- ✓ 和歌山は、**民族的には薩摩、土佐と共通**するという説もあり
- ✓ サツマゴキブリ：**九州以南、高知及び小笠原諸島が生息地**であったものが、近年熊野地方でも発見

✈ 神武東征と八咫鳥（やたがらす）

ちょっと余談

9

神武東征は、**初代神武天皇**が生まれ育った日向（宮崎県）を出発し、現在の大阪や広島、大阪、三重などを經由して大和を平定、橿原宮で即位するまでを記した**建国神話**



■熊野本宮大社と八咫鳥

熊野本宮大社といえば、三本足の八咫鳥^{や たらす}が有名です。初代天皇・神武天皇が2,600年前、日本国建国に際し神武東征を行うにあたり、宮崎の日向から瀬戸内海を通して熊野にたどり着きました。そして奈良の橿原で都をつくるため、熊野から橿原へ向かいますが、その途中の山中で一行は道に迷ってしまいました。それをガイドしたのが三本足の八咫鳥でした。八咫鳥に導かれて奈良の橿原まで行き、日本国が建国されました。こうした神話・歴史が残る街です。

熊野本宮大社はとても立派な神社です。また八咫鳥は日本サッカー協会のマークになっており、ゴールまでボールを導いてくれるということで、サッカー協会も大会のたびにお参りに来られます。

私は先週、熊野本宮大社に行きましたが、ちょうどなでしこジャパンの必勝祈願でサッカー協会の方々が参られていました。拝殿の中にはサッカーボールが祭られています。サムライブルーになっているときもあります。由緒正しい、去年で2050周年を迎えた神社です。

■行政による環境整備

観光資源に加え、活性化において大きな下支えになっているのが、行政によるいろいろな環境整備です。

例えば白浜はIT企業の誘致を積極的に行っています。リゾートでテレワークする「ワーケーション（ワーク＋パケーション）」という、まさに働き方改革ともいえる動きが進んでおり、クオリティソフ、セールスフォース、NEC、サプライム、ウフル、三菱地所など錚々たる企業が白浜に進出しています。

東京から来た会社

ということもあり、我々とは仲間です。一緒になってこの地を盛り上げていこうと、仲間意識を高く持って日々いろいろなことに取り組んでいます。

額足枕のうちの「枕」、つまりホテルが格段によくなりました。2013年の中央防災会議で政府の地震予測が話し合われ、南海トラフのリスクが明らかになりました。非常時にはホテルが避難所になるので、耐震補強のための補助金が和歌山県よりホテルに交付されました。その結果、ホテルはリノベーションしたり、FIT対応できるような部屋づくりをしたり、高級化したりして、ぐっとよくなりました。

例えば、ホテルシーモアには海が真正面に見える足湯があり、夕方には壮大な夕日でパワーを感じられるスポットになっており、ずらっと人が並びます。ホテルの新規進出支援にも県は力を入れています。

和歌山県は、サイクリングで観光を振興しようと、「サイクリング王国わかやま」を推進しています。また白浜空港の民営化、さらには民間ロケット発射場の誘致もしました。発射場は2021年に串本にできるのですが、年間20発を打ち上げ予定だそうです。

こうした環境整備を背景に非常にいろいろなことが起きており、紀南の地はとても熱くなっているところです。

イ 熊野本宮大社と八咫鳥

ちょっと余談

10



大きな下支えとなっている「行政による環境整備」

11

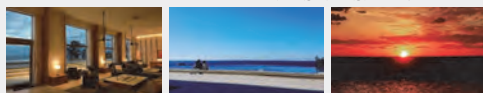
✓ IT企業の誘致、「ワーケーション」の聖地化

白浜での「仲間」の企業たち

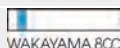


✓ ホテルのリノベーション支援、新規進出支援

ホテルシーモアのロビーラウンジ、足湯、足湯からの夕陽



✓ 「サイクリング王国わかやま」の推進



✓ 南紀白浜空港の民営化

✓ 民間ロケット発射場の誘致

年ぶりの商業捕鯨が始まり、和歌山の文化である捕鯨が再開されます。水産関係の方々も多く来れることが予想されます。那智勝浦では南海グループのホテル中の島がリニューアルオープンして、またお客様を呼べる環境になっています。

さらには紀伊半島一周の高速道路が事業化され、ますます

便利になります。こういった明るい話題が溢れています。

■フォローの風：紀南にあふれる明るい話題

白浜、田辺ではIT企業が進出し、ワーケーション推進による関係人口が増加しています。人口は減っているのですが、関係人口は増えています。アドベンチャーワールドでは去年の8月にパンダの「彩浜」が生まれて、どっと人が押し寄せています。

田辺は合気道の発祥地で、聖地化しています。合気道は140カ国で100万人がやっているのですが、みんな田辺の地へ聖地巡礼に来ます。スイス、ロシアなどの方々が多く見られますが、日本人よりも日本の歴史を重んじ、礼儀正しい人たちです。

上富田では熊野の間伐材を使ったバイオマス発電所があり、すさみ・串本では積水ハウスによるマリオットホテルが建設予定です。串本のロケット発射場ができると、種子島に行かなくてもここで打ち上げが見ることができます。

太地では7月から31

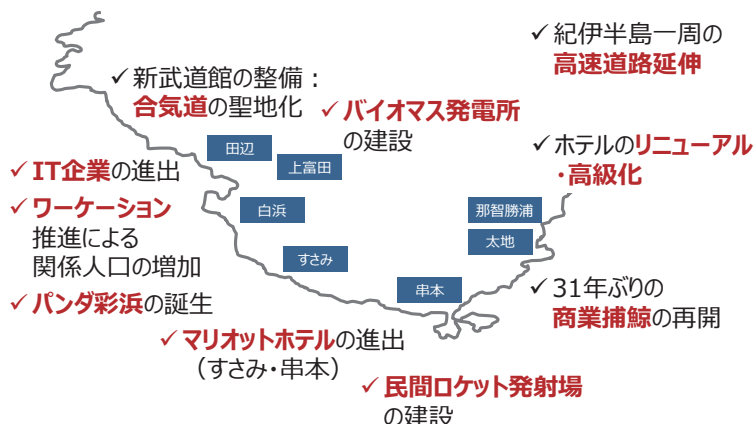
■変化の兆し

私たちは空港にいても実際に変化の兆しを感じています。過去3年間の搭乗率を示しました。特に去年の9月以降、ガクンと搭乗率が上がっています。例年比+10～15%ほどで、不連続な形で底上げしています。

私は7月から白浜の地に入り、10月からターミナルビルの経営をしているのですが、2月でピーク並みの84%、3月には90%にも達し、

フォローの風：紀南に溢れる明るい話題

12



パンク状態でした。結果、過去最高の16万人になりました。

相対的に見ると、大阪航空局管内で九州を除いた26空港と比較して、1～3位くらいの伸び率で伸びています。1位は但馬空港です。但馬空港は非常に頑張っておられて、30%ほど伸びています。競ってはいいるのですがなかなか勝てません。

このように、大きなトレンドができていますと感じています。

■バス事業の経営共創基盤が空港に着目

私の出身である経営共創基盤（IGPI）がなぜ白浜の小さい空港に注目したのでしょうか。私は、関空伊丹民営化もお手伝いさせていただきましたが、その後、地方空港も少し勉強するようになりました。日本には約60カ所の地方空港がありますが、全部赤字です。前述しましたが白浜空港は3億円の赤字です。

地方空港は国管理空港と違って、大体各県一空港なので、一般会計で補填をします。これが自治体にとって大きな財政問題になっているので、何とかしなければなりません。その中で、白浜空港は地方空港の民営化のトップバッターのため、よいモデルになればと思います。

IGPIは東北・北関東でバス事業を行って

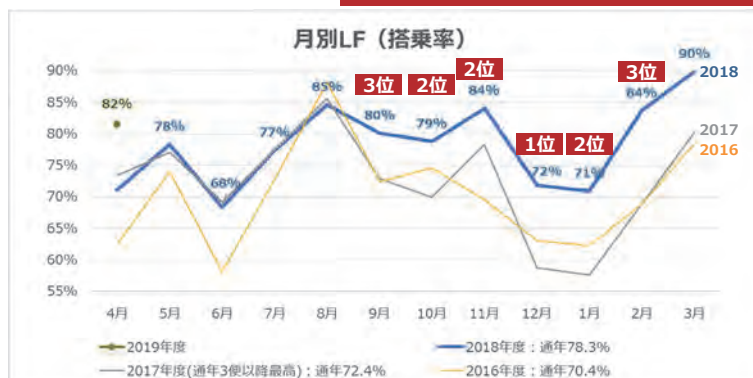
います。貸切バスがあるので観光事業もやっています。バスの保有台数は2,400台、現在は福島、茨城、栃木、岩手、青森で事業を展開しています。台数ベースでは日本で2番目に大きなバス会社グループです。

このバスを使って東北での地方創生取り組みできました。そんな中、我々は空港版として、空港型地方創生の実現を目指そうと考えました。日本、地方空港、自治体は非常に財政難であえていますが、そういう地方に夢と希望を与えることができるのではないかという思いで取り組んでいます。

✂ 変化の兆し

13

9月以降の底上げが顕著。2月でピーク並み、3月はパンク状態で、開港以来最高の16万人を達成 **対前年伸び率（東海北陸近畿中国四国26空港中）**



✂ なぜ経営共創基盤（IGPI）が白浜に注目したか？

14

背景

- ✓ 日本全国の約60の地方管理空港は**全て赤字**
- ✓ 地方財政に負担
- ✓ 南紀白浜空港はトップバッター
- ✓ IGPIは、東北・北関東で路線バス事業・観光事業を展開し*、**地方創生**に取り組む

- ✓ その空港版として自ら実践し、**「空港型地方創生」**のモデルケースづくり

→日本全国、地方に**夢と希望**を

*100%子会社のみちのホールディングス、傘下に岩手県北自動車・福島交通・会津乗合自動車・関東自動車・茨城交通・日立電鉄交通サービス・湘南モーター・みちのトラベルジャパン。バス保有台数合計約2,400台

■現地で「空港型地方創生」に挑む3人衆

IGPIからは私を含め3人が現地に入りました。3人とも東京から住民票を移して、まさに我が街白浜の活性化に取り組んでいます。私ともう一人は去年の7月に住民票を白浜町に移しました。あと一人は人口7万人の田辺市に住んでいます。

白浜町は人口減少でずっと苦しんでいましたが、7月に男子の人口が3人増えました。そのうちの2人が私たちです。町長も大喜びです。

このように私たちは地域に入り、地域に根ざして取り組んでいます。IGPIはプロフェッショナルファームということもあり人事異動も期限もありません。何年まで、といった条件もないので、ただひたすらやるだけです。あえていうなら、事業期間の10年か、延長を入れて20年か。そのようなスタンスで取り組んでいます。

■地域活性化のモデル的存在に

この先10年、20年取り組んでいくなかで、私たちが一番大事にしている基本的な価値観は、地域活性化のモデル的存在になることです。「空港型地方創生」と申し上げましたが、空港の発展は地域の発展から。だから地域を活性化していくことが大事と考え、とにかく付加価値をつくっていくことを目指しました。

赤字が3億円だからといって、中途半端なコスト削減に走って安全を脅かすことはやめようとみんなで誓っています。観光資源を使って国内外から多くの人を呼び込むことによって、いろいろな産業が潤います。そして低い所得を上げるべく賃金上昇を目指していこう、それを白浜発で各地方にモデルとして発信しようと考えています。

■地域活性化の三方針

地域活性化三方針の一つは、紀南全体を対象に、とにかく大きなキャンパスで物事を考えることです。「白浜」「田辺」「和歌山」と、つい行政区分で考えがちになりますが、そうではなく、三重県南部を含めた昔の紀伊国あるいは、伊勢志

摩含めた紀伊半島全体で広域周遊を仕掛けていこうじゃないかと考えています。そうすることによって日帰りや1泊ではなく、2日以上滞在に伸びて地域にお金が落ちるだろうという作戦です。

二つ目。白浜は現在、関西の奥座敷と言われていますが、せっかく東京と飛行機でつながっているので、新しいお客様を飛行機を使って呼び込もうと考えました。ボリュームゾーンの首都圏、グループ会社が事業を展開している東北。海外はそれまで韓国中心だったのに加え、欧米豪露のインバウンドも取り込む。さらにはワーケーション関係のビジネスパーソンも新しく呼び込みます。

三つ目。夏だけの白浜、週末だけの観光を何とか脱却したい。平日や夏以外のオフピークにも人を呼び込もうと思いました。曜日・季節の偏差が大きいので、地域のホテルは低いところに合わせて正社員を雇い、忙しいときはアルバイトや契約社員を雇っています。だからどうしてもその賃金が上がりません。

そこを、オフピークの底上げによってアルバイトが正社員になるという、雇用体系の変化を起こして賃金上昇を図ろうという作戦です。

■ハンデをメリットに

白浜空港はハンデだらけなので、正直言ってつらいです。滑走路は2,000mが1本。関空がうらやましいです。2,000mだと飛ばせる機材が、ボーイングなら737、エアバスなら320。フルサービスキャリアなら150席ほど、LCCなら約180席で、これが運べる数のマックスとなります。

飛ばせる距離も、香港や台湾あたりまでが精一杯です。私たちが欧米豪のインバウンドを呼びたいから直行便を、と望んでも無理です。

就航路線は、今はJALが羽田路線を1日3往復飛ばしていますが、これも昔から歯を食いしばって一所懸命されてきて、何とか維持してきた路線です。1日3往復95席です。旅客数は、年間で見ると16万人を365日で割って1日440人。これは往復での数ですから、要するに220人です。1日わずか220人が使うだけの空港なのです。

しかし、よい部分もあって、全てのお客様に会えます。1日3回しか飛行機が来ないので、私がいるときは必ず到着口でお客様を出迎えます。市長、町長、ビジネスパーソンなど、知っている人がたくさん降りてくるので、そこですぐに打ち合わせができます。

つまり空港の到着口がコミュニティスペースになっており、打ち合わせに出掛ける必要がないのです。圧倒的な頻度で人に会える、という環境が何よりの宝です。

空港から街まで車でほんの5分です。空港について5分後には、温泉に入ったリビーチで泳いだりワーケーションオフィスに行くことができるのです。

■東京から1時間のリゾート

私たちが誘致活動を行う上での強みは、東京からたった1時間のリゾートであるということです。この点を強く意識して営業をかけています。

東京の人からすれば、伊豆や軽井沢よりも圧倒的に近い。飛行機なので渋滞ありません。やはり飛行機は非日常感があり、わくわくして、心がリセットされるので、陸路とは何か違うのです。

東京から1時間、着いて5分で世界5位の素晴らしい観光資源が手に入ります。「関西の奥座敷から、日本の白浜、世界のKiiへ」というコンセプトで空港経営をしていこうと頑

張っています。

■将来イメージ三本柱

白浜空港はリゾート地の小さな空港であり、街から5分の地域密着空港であり、だからこそできることを徹底的に極めようと考えました。特に小さな空港なので、例えば関空、羽田、成田でできないことでも白浜空港ならできることがあるはずです。これも3つの方針を掲げています。

一つ目は、やはりお客様が到着した瞬間に非日常感を感じ、心躍らされる空港、エキサイトメントがあるような空港にしたいと思っています。

✈ 強み: 東京からたった1時間のリゾート

19

- ✓ 伊豆や軽井沢より
圧倒的に近い
- ✓ 飛行機移動による
非日常感・リセット感
- ✓ 世界**5位**の素晴らしい
観光資源



「関西の奥座敷から、日本の白浜、世界のKiiへ」

✈ 南紀白浜空港の将来イメージ

20

Key Base
「関西の奥座敷から、日本の白浜、世界のKiiへ」



リゾート地の小さな空港だからこそ、街から5分の地域密着空港だからこそ、を極めた

- 1 国内外からのお客様が到着した瞬間に上質な非日常感に心躍らせる空港
- 2 地元の人々や非航空観光客が自然と集い、一日中活気に満ち溢れた地域拠点
- 3 職員全員がコンシェルジュとしてお客様一人一人に寄り添う空港

二つ目は、一日3回しか飛行機が来ないので、それ以外の時間も寂しくならないよう、地域の人あるいは車で来られる関西の観光客もちょっと立ち寄れて、一日中活気にあふれる空港にしたいと考えています。

三つ目は、お客様を呼び込んで出迎えるわけですから、空港会社に限らず職員全体、白浜空港で働く人全員、全組織がお客様に寄り添ってお出迎えられるような空港にしたいと思っています。

■観光資源と羽田線を最大活用した誘致戦略

旅客数の目標ですが、今は過去最高の16万人のところ、10年後には10万人増の25万人、20年後には倍増の30万人を目指します。どうやって人を増やしていくかですが、やはり観光資源、そして今つながっている羽田線を最大活用するべきでしょう。

観光客だけでなくエアラインもそれほど収益が上がりません。ビジネスパーソンなら単価も高いし平日も飛行機に乗ってくれるので、路線収益が向上します。従ってビジネス客を呼ぶことにも力を入れています。

まず観光ですが、一つは首都圏からは伊豆、軽井沢ではなく紀南に来てもらいたい。富裕層やパンダを見にアドベンチャーワールドに来られるファミリー層、サイクリストの呼び込みに力を入れます。

インバウンドは主に欧米豪露から誘致したいと考えています。これらの国々は特に熊野古道との親和性が高いです。彼らが日本に入国するときは80%以上が羽田、成田を利用します。関空は欧米線が少ないからです。東京に来て、京都にも行って、もう一カ所どこかへというときに、羽田経由でこの紀南に引っ張ってこようという作戦です。

さらに東北からも観光客を誘致したい。去年の10月、フジドリームエアラインズが花巻空港から白浜へチャーター便を2年連続で飛ばしてくれました。東北は10月が農閑期です。これから寒くなるときに、陸路ではなかなか行けない白浜に行こうということで、我々のグルー

プ会社である岩手県北観光が2泊3日・15万円の紀南ツアーを販売しました。

海外に行くより高いのですが、行ったことのない、しかも暖かいところに行ってみたいという、シニアの方々を中心に販売したところ、すぐ完売しました。今年も11月にツアーを予定しています。このようにして東北からの呼び込みも行っています。

ビジネス関係は、ワーケーションで来ている企業をさらに増やすことと、IoT 関連企業を呼んで「IoT の聖地化」も進めていくつもりです。

また、熊野古道は修験道つまり修行するための道なので、ここを歩くことで精神修養になります。よって経営者や幹部、社員の研修を呼び込めるのではないかと考えます。特にオーナー系の社長の方々には非常に人気があります。すでに何人が呼びましたが、熊野古道を歩いて心身リフレッシュし、熊野本宮大社で祈禱を受けるという行程が大人気でした。リゾート MICE も呼び込もうと考えています。

■ IGPI で白浜合宿を実施

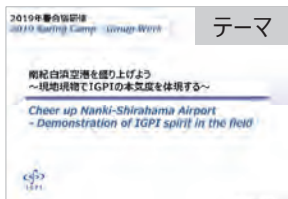
MICE でいえばまずは自分たちでやってみようと、先々週末に IGPI の合宿を白浜で行いました。テーマは「南紀白浜空港を盛り上げよう」でした。東京、シンガポール、上海オフィスから計150人の社員が白浜に集まりました。予算が相当爆発して大変なことになっていますが、2泊3日の研修を実施しました。

初日は熊野古道、熊野三山を回ったり、白浜の景勝地を訪れたり、アドベンチャーワールドでパンダやイルカを見たりして観光資源を視察しました。翌日は18班に分かれて一日議論とプレゼンを行い、活性化プランを競い合いました。

私と先ほど紹介した2人が審査員となって1位を決め、1位には10万円相当の賞品を授与する、ということを行いました。みんな熱心に取り組み、非常に盛り上がってくれました。遊びもきちんと入れて、海の見えるテラスで150人の大 BBQ 大会を開催しました。こんなことができるのはなかなかありません。

✈ IGPIの白浜合宿:「南紀白浜空港を盛り上げよう」

23



- ✓東京・シンガポール・上海オフィスから、**150人**規模、2泊3日
- ✓熊野古道・熊野三山、白浜景勝地、アドベンチャーワールドなどを視察後、**活性化プラン**を議論

テラスBBQで白浜を満喫



ストレスフルなコンサルティング業務なので、来たときは顔が曇っていた社員もいましたが、帰るときはみんな笑顔でした。あとは請求書が怖いだけです。大変盛り上がったので、このようなことはどんどんやっていきたいと思います。

■南紀白浜エアポートの取り組み①

国内外からのお客様が到着した瞬間に上質な非日常感に心躍らせる空港

P20で紹介した三つの取り組みの内容についてお話しします。

・新ターミナル

2年後の2021年、新しいターミナルが完成します。今のターミナルの横に十字型でつくる予定です。和歌山の紀州材を使った、木の香りがする、開放感のある、和歌山の温暖な気候と青い空を感じられるようなターミナルです。

・エキサイトメントが高まる乗り降り

搭乗待合室にはボーディングブリッジをあえて設置せず、エプロンを歩いて飛行機に搭乗してもらいます。これによってお客様は肌で温暖な気候を感じ、青い空を見て海の風を受けることができます。さらに開放感あふれる滑走路とエプロン、大きな飛行機を目前にして、わくわく感を演出します。

ボーディングブリッジをなくすことでイニシャルコストが当然下がります。機械ものはよく壊れるので、ランニングコストもセーブできるというメリットがあります。

・五感で和歌山を満喫するレストラン

2階のレストランは、元々は窓もなくし、ハワイの空港のように風が抜けて、風で和歌山を感じる空港にしたかったのですが、セキュリティ上難

✈ 五感で和歌山/WAKAYAMAを感じる新ターミナル

25

将来イメージ
(2021年7月竣工予定)

新ターミナル全景



将来イメージ
(2021年7月竣工予定)

1F搭乗待合室



しく、実現には至りませんでした。そこで、屋根が浮いたように見える大きなガラスで開放感を出し、鮎やミカンなど、和歌山の食材を味わえるレストランにしようと計画中です。

・ロシアからの誘致活動を展開

誘致活動は、欧米豪露のうち今、ロシアを先行的に行っています。写真の彼女らはロシアの旅行代理店のコンシェルジュで、この方々が旅行商品を造成・販売します。去年の3月に私はモスクワを訪れました。気温は-15℃でした。そして旅行代理店を40社ほど回って和歌山をプロモーションし、その直後の6月に30社が白浜に来てくれました。

ロシア人は健康維持の面で温暖な地に行かなければならないそうで、和歌山の温暖な気候、熊野の歴史文化を気に入ってくれました。雨の中、熊野古道を一緒に8時間歩きました。雨だから中止にしましょうかと言ったのですが、いや雨の中でも歩きたいとのことで、熊野本宮

大社までしっかり参拝されました。

その後、さすがにロシア人と思ったのが、梅酒が大好きだといって女性15人で20本を空けました。激飲みでした。さらにその後、夜中の2時からビーチで泳いでいました。そんな人たちでした。先週も来られたのですが、やはりビーチで泳いでいました。

ビザの関係で日本に来るロシア人は富裕層なので、行儀もよいし消費も多いです。訪日中に一人当たり50万円くらい使うような方々です。ロシアは法律で連続2週間休まなければいけないと決められており、プラス1週間を合わせて3週間ほどの休暇を取って日本に来ます。東京に行き、京都にも行き、もう一カ所というところでちょうど温暖な和歌山がぴったりだというわけで、我々ともニーズが合いました。

チャーターになると思いますが、直行便が狙える範囲が限られているなかで、極東のウラジオストク空港は、ダイレクトに白浜まで飛ばせ

✈ ロシアからの誘致活動を積極的に展開



ロシアの旅行代理店を
和歌山視察に誘致
(紀南地域の歴史・文化、自然、
ビーチ、食、梅酒が**大好評**)



ウラジオストク空港との
路線開発に関する戦略的協力

このような安全管理ができる仕組みを入れて、安心感が一層増したように感じているところです。

■南紀白浜エアポートの取り組み② 地元の人々や非空港観光客が自然と集い、一日中活気に満ち溢れた地域拠点

・地域に根差した取り組み

去年10月、格納庫でコンサートを開催しました。イタリアからオペラ歌手を招き、飛行機の前にピアノを持ち込んで、きちんと調律も行いました。地元の皆様、約120人を無料招待してのコンサートです。ここ紀南の地で本格的な音楽を聞くのは難しいので、非常に喜ばれました。普段は東京フィルなどでコンサートをしているアーティストなのですが、白浜に来てくださいました。

また、持続的な活性化には人材が大事なので、空港のそばにサテライトキャンパスを持っている和歌山大学と連携し、観光人材、地域人材を一緒に育成する取り組みも始めているところです。

・ワールドチャンピオンのサイン会

5月初頭、ワールドチャンピオンの室屋パイロットが白浜の空を飛ぶ「AIR SHOW」を開催しました。空港でサイン会も実施し、

✂(参考) ITで安全管理:見える化→予防保全

30



オリエンタルコンサルタンの「巡回点検支援システムSOCOCO」

✂ 地域に根差した取り組み

32



世界初? 「格納庫でのクラシックコンサート」を開催。
地域の皆様に**無料招待**



和歌山大学との産学連携。
長期持続的な活性化に向け、
地域人材を育成

✂ 二次交通の充実:空港を「どこでもドア」に

34



- ✓ 自転車: 新規設置
- ✓ バス: ダイヤ改正、パーク&バスライド
特急バス・直通バスの新規設置
- ✓ タクシー: 割引サービスの再開
- ✓ レンタカー: 複数社に拡充
- ✓ ヘリ: 関西圏広域移動の新規設置

地元の人々に大変喜んでもらいました。

・二次交通の充実

紀南は二次交通での移動が大きな課題なので、これを解決することが最優先です。空港に来たらどこにでも行けるようにする「どこでもドア」構想と名付けています。

白浜空港に到着したら紀伊半島あるいは大阪、京都を含めどこにでも行けます。自転車、バス、タクシー、レンタカー、富裕層向けにはヘリコプターまで、移動できる手段を整えます。大阪あるいは和歌山で今、IRを誘致していますが、富裕層が白浜空港にプライベート

ジェットで来て、そのままヘリコプターで飛んで行くことができます。和歌山のマリーナシティへはヘリなら約20分で行くことができます。

・二次交通&観光素材としての自転車

自転車は街のコンパクトさとよく合います。空港に自転車ラックを置いて、サイクリストの呼び込みを図っています。自転車ラックは宮大工がご神木でつくったもので、熊野本宮大社から寄贈いただきました。

和歌山県からは「サイクリストに優しい空港」として認定してもらいました。和歌山には

イ 二次交通 & 観光素材としての自転車

35

和歌山県より「サイクリストに優しい空港」に認定



創建2050年・世界遺産の
熊野本宮大社からの**寄贈**。
宮大工特製の自転車ラック

出所：紀伊民報、和歌山県提供



海・山・川を楽しむ約800kmの自転車コースがあり、観光素材としても移動手段としても有望なので、自転車は積極的に推進していくつもりです。

新ターミナルでは、少しハードルは高いものの、思い切ってブルーラインを引いてサイクリストを呼び込みたいと考えています。

・バスタ白浜空港？！

バスも重要な交通手段です。「バスタ白浜空港」と勝手に私たちが呼んでいますが、白浜空港に地元の方々が無料で車を停めて、バスでどこにでも行けるようにしました。大阪、京都、東京、そして串本・勝浦・新宮方面にバスを走らせています。

飛行機が一日3回しか来ないので、バスが一日30便入ることで活気が生まれてきま

イ ブルーラインでサイクリストも安全に歓迎

36

将来イメージ
(2021年7月竣工予定)

1Fカーブサイド



す。特に勝浦・新宮方面は熊野三山への重要なアクセスであり、ここまで人を送り込めば滞在が伸びます。新宮に本社を持つ南海グループの熊野交通と協力して、飛行機のダイヤに合わせたバスを今年4月27日から運行しています。

JRにも特急「くろしお」があるのですが、白浜以南は一日6本なのでその補完という意味でも、バスという代替手段を使って紀南の横移動をつくっていかうと考えています。

・空港×バス×鉄道

我々空港と、地元の明光バス、JR 西日本で包括連携協定を結びました。鉄道と空の世界が

手を結ぶのはおそらく前代未聞だと思います。JR 西日本和歌山支社のリーダーシップで、競合するのではなく、みんなで紀南を盛り上げるべきだとして手を結びました。

空港から入り、明光バスを乗り継いで、電車で紀南を自由に動く。接続の課題や情報提供の課題を一緒に解決していこう、地域活性化と一緒にやっていこうと、三社力を合わせてまさにやり始めたところです。

・EV 車の配備

空港には、一人乗りの EV 車を2台入れています。将来の自動運転などの移動手段の提案と

いう意味において、こんなのもうかがと思って導入したものです。私たちがまず実験台として、滑走路の点検、役場への移動に使うことで、観光にも適用できるのではないかと考えています。

・地域事業者のショールームとして

空港は外部経済との接点なので、地元の事業者が東京や海外に向かって自分たちの商品を PR できるようなスペースがあればと考え、地域の発信拠点として2階に商業スペースを計画しています。

■南紀白浜エアポートの取り組み③

職員全員がコンシェルジュとしてお客様一人一人に寄り添う空港

✈ バスタ白浜空港？！

37



パーク&バスライド

✓ 空港に車を止めて（駐車場無料）各地へお出かけ

往復計30便（夏までは20便）

- 白浜⇄東京（4/1より）
- 白浜⇄大阪（4/1より）
- 白浜⇄京都（4/1より）
- 白浜⇄串本・勝浦・新宮（4/27より。新規路線）
- 白浜⇄本宮（従来より）

✈ シームレスな移動を目指し：空港×バス×鉄道

38



✓南紀白浜エアポート、明光バス、JR西日本和歌山支社で包括連携協定を締結



- ✓接続や情報提供の課題解決
- ✓地域活性化に向けた共同取り組み



地域の**将来のモビリティ** **(移動手段)**の先取り・ 提案

- ✓ 滑走路点検
- ✓ 町内営業
- ✓ 周遊観光用レンタル

のガードマンです。

空港は様々な組織で運営されており縦割りです。管制塔は航空局、滑走路はこれまで県の管轄、ビルはビル会社、グランドハンドリングはJALと、各々で頑張っているとはいえ、どうも風通しがよくありません。ここに何とか一体感を出せないかと考えました。

そこで航空局、県、

JAL、エアポート社で、2人ずつ出して8人で地域のリレーマラソンに出場しました。みんなでたすきを繋いで走って、この後非常に風通しがよくなりました。先日いらしたお客様に「この空港はみんな仲がいいですね」と言っていただき、お客様にも一体感が伝わっていることを実感しました。

・季節感のあるおもてなし

五感で和歌山を感じていただこうと、2月のちょうど梅の花が咲く時期に、梅の生花を置いて香りを出しながら、到着したお客様に梅ジュースを配り、手土産に小さな梅干を1個ずつ渡しました。これも小さな空港だからできることで、ジャンボ機が着いたらできません。

・空港をおもてなし拠点に

新ターミナル1階にはおもてなし拠点としてコンシェルジュデスクを置き、ここで旅の案内や予約、自転車の貸し出しなどを行おうと考えています。

・職員みんなでおもてなしの心を

白浜空港には車で来る方が多いのですが、到着して駐車場から歩いて来たときに初めて接するのは空港会社の職員ではなく、JALのカウンターの女性でもなく、ガードマンです。ガードマンの印象で空港の印象が全て決まっています。

私が白浜空港に行って最初に気になったのは、ガードマンの服装が少し乱れていたことです。そこで、「あなた方が一番はじめにお客様に会うのですよ」と、警備会社の社長さんに伝えたのです。すると翌日、見違えるほどピシッと決まっていたので、「ものすごくよくなりました」と再び社長さんに伝えました。その翌日はもっとよくなっていました。私たちにはもちろん、お客様にも、どんな人にも丁寧に挨拶する、今や自慢

イ 空港職員みんながおもてなしの心を



【地元の外部委託業者】
 お客様にとって
ファーストコンタクト
 であるという意識の醸成



【4組織8人で42.195km】
 空港内の各組織間の
 一体感醸成
(縦割り解消)

95人乗りだからこそ、一人ひとりと話ができるわけです。こうして季節の香りが感じられるものを出しています。

・バリアフリー対応強化

やや個人的な趣味もあるのですが、元阪神タイガースの赤星選手から、民営化して頑張ってほしいと、赤い車いすを2台寄贈いただきました。軽くて機動力があり、お客様に喜ばれています。

赤星選手とは、今後、旅客数が1万人増えるごとに1台寄贈いただくことを約束してもらい、この約束が私たちの励みにもなっています。

■まとめ：自立的・持続的な地域活性化

これまで述べてきたように、いろいろと取り

組んでいます。結局のところ私たちが目指しているのは地域活性化です。持続的な地域活性化の仕組みをつくるのが大事で、まず一番土台となるのが観光資源です。

その優れた観光資源を土台に、行政による環境整備があります。企業誘致、ワーケーション、ホテルのリニューアルほか、いろいろなことを行政が進めてくれています。その上で、私たち空港はもちろんのこと、進出したIT企業も、やはり進出した以上は一所懸命経営努力をしなければなりません。こうして地域、行政と相互連携していくことで、白浜の中で仲間意識が非常に高まっています。

この仲間たちが頻繁に会うので、いろいろな

連携が起こって、それがムーブメントになっています。この仕組みがさらに続いていくと、持続的な活性化になるのではないかと思います。

私たちは空港を“Key Base”と名付け、紀伊（kii）の発展と活性化の鍵（Key）を握るベースキャンプであると考えています。「関西の奥座敷から、日本の白浜、世界のKiiへ」を実現すべく、地域と共に頑張っているところです。そして日本全体で、地方空港の赤字問題を白浜がモデルになって解決できればと思います。

本日はご清聴ありがとうございました。

✈ バリアフリー対応強化

45



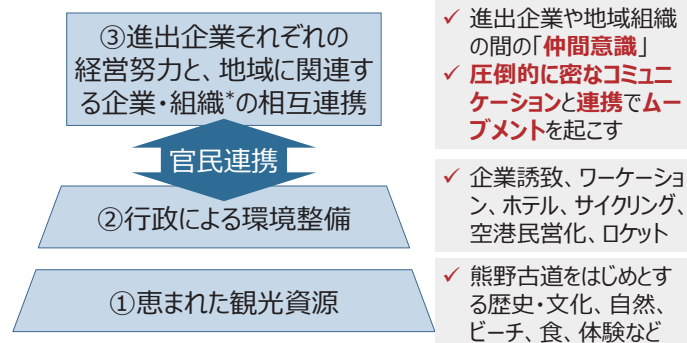
盗塁王・「赤い彗星」・元阪神タイガース赤星憲広選手の車椅子

- ✓ 南紀白浜空港に**2台**配備
- ✓ 寄贈先としては**初の空港**
- ✓ 赤星憲広仕様（サイン入り）

✈ まとめ：自立的・持続的な「地域活性化」

46

「地域活性化」の仕組み



*進出した民間企業、エアライン、地域の事業者・組織（宿泊、交通、観光、飲食など）、大学等



韓国人客減を誘客多角化の契機に

共同通信社大阪支社経済部 李 洋一

9月4日に関西空港は開港25周年を迎えた。ここ数年、東アジアからの訪日客の増加に支えられて総旅客数は右肩上がりに伸びており、今年度は大台となる3千万人を突破する勢いだ。空港を降り立った訪日客は関西各地を巡って大いに消費する。人口減少や企業の東京流出で経済の地盤沈下が指摘される中、観光産業は今や関西経済の切り札だ。しかし、7月に入ってから一気に雲行きが怪しくなってきた。日韓関係の悪化が鮮明になる中で、韓国人の日本旅行需要の落ち込みが加速しているのだ。

元徴用工の訴訟問題や、日本の韓国向け輸出規制強化と日韓のぶつかり合いが続く中、韓国は8月22日、日本との軍事情報包括保護協定の破棄を決めた。8月末時点では、日韓関係の対立は激化する一方で、収束の見通しは立っていない。韓国でビールやタバコ、自動車といった日本製品の不買運動が発生する中、韓国人の日本への旅行意欲も低下している。

韓国では大韓航空や格安航空会社（LCC）のエアソウルなどが日本と韓国を結ぶ路線の運休や減便を相次いで発表し、日本の航空会社でもLCCのピーチ・アビエーションが韓国路線の運休や減便を決めた。関西エアポートによると、関西空港では韓国路線の発着便数が少なくとも1割を超えて減る見通しだ。

大阪出入国在留管理局関西空港支局の集計では、お盆前後に関西空港から観光などの短期滞在で入国した韓国人は、前年同期比で約6割減だった。大阪観光局の溝畑宏理事長は8月の記者会見で、大阪を訪れる観光客が2019年は前年比で約3割減る可能性があるとして予測した。

大阪のホテル関係者の一人は「7月から韓国

人を接客する機会が明らかに減った」と声を落としていた。団体客のキャンセルが相次ぎ、新規の予約も大きく減ったという。

大阪を旅行中の韓国人客に話を聞くと「日本旅行中に撮った写真をSNSにアップしたいけど、友だちの目が怖くてできない」といった声が聞かれた。世論調査で多くの人が不買運動に賛同するなど国全体で反日ムードが広がる中で、日本に旅行したくても周囲の目を気にしてあきらめてしまう人もいるという。

ウォン安も追い打ちをかけている。今年1月には100円1,000ウォン台だったのが、8月末時点で100円1,100ウォン台を超えている。日韓関係の悪化に加え、米中貿易摩擦の激化で韓国経済には不透明感が出ており、訪日客の減少は長期化する恐れもある。

一方で忘れてはいけないのは、2012年に尖閣諸島国有化を巡って中国で反日デモが激化し、日本製品の不買運動が広がったものの、7年経過した今となっては中国人客が大挙して関西を訪れているということだ。関西エアポートによると、今年7月の関西空港の運営概況（速報値）では、総旅客数が前年同月比13%増の279万人と、7月として過去最高を記録した。中国人客が順調に増え、韓国人客の減少を補っている。

関西の歴史や文化、おもてなしの心に大きな魅力があるからこそ、政治とは関係なく多くの人が訪れている。日韓関係の冷え込みがいつまで続くか予測できないが、これだけ厳しい状況でも関西が好きで訪れる人は一定数いる。「日本でひどい目に遇わないか心配だ」といった不安な気持ちも韓国人客の中にはあるだろうが、いつも通り温かく迎え入れることで関西への評

価をさらに上げることができるに違いないし、日韓の友好関係を草の根から支えることにつながるはずだ。来年の東京五輪・パラリンピック、2025年の大阪・関西万博と相次ぐ大型イベントに向けて今は耐える時期なのだろう。

とはいえ今回、訪日客がもたらす恩恵が国際情勢によって大きく左右されることがあらためて浮き彫りになったことも事実だ。韓国に限らず、大規模デモが続く香港からの訪日客も減っているという。中国全体でみると関西を訪れる旅行者は増えており、また、韓国人客の消費額が中国人客と比べて少ないことから、全体としてみれば関西経済に与える影響は大きくないのかもしれないが、日中関係が今後どう転ぶかは誰にも予測できない。

だからこそリスクを分散させることが重要になる。現状、関西空港の国際路線は中国や韓国などの東アジアに集中しており、例えば大阪・ミナミを歩いていて聞こえてくる外国語も中国語や韓国語が大半だ。欧米や東南アジアなど、幅広い地域の観光客を増やせば安定感が増す。

確かに最近、関西空港で東アジア以外の国際路線が増えている。関西エアポートは今年8月、来年3月に関西空港とスイスのチューリッヒを結ぶ路線が18年ぶりに再開し、欧州への路線が6都市に広がると発表した。同4月にはトルコのイスタンブールとの間を結ぶ路線が3年ぶりに再開し、今年8月にはネパールのカトマンズとの間を結ぶ路線が12年ぶりに再開した。関西の勢いを感じるものの、地域としての魅力や人口規模を考えるとまだまだ十分ではないように思う。

もちろん空港の努力だけでは限界があり、地域が一体となって誘客の多角化を進める必要がある。例えば鳥取県の平井伸治知事は8月、日韓関係悪化による韓国人客の減少を受け、誘客対象の多角化を図るべく東南アジアなどでのプロモーション強化を当初の計画よりも前倒しで実施する意向を示した。東南アジアからの訪日客はまだ割合として低く、受け入れる側も手探り状態が続くだろうが、今後の経済成長も見据えて誘客の仕組みをつくることは観光産業を

育てていく上で重要なことだ。

国際情勢のみならず、災害も依然としてリスクとして存在している。昨年9月の台風21号では、滑走路やターミナルビル地下の電気設備が浸水したほか、タンカーが連絡橋に衝突して空港は一時全面閉鎖となり、約8千人が取り残された。結果として訪日客は一時的に落ち込み、物流も混乱した。

関西エアポートは今年4月に新BCPを策定し、緊急時の備えを整えてきた。今年のお盆休みを襲った台風10号に対しては、関係機関と連携した対策本部を空港内に設置。多くの人が一夜を明かす事態となったが、スムーズな対応ができたという。

一方で護岸のかさ上げなどの対策工事は現在進行中だ。台風や大雨による被害は年々増えており、30年以内に70～80%の確率で発生すると予測される南海トラフ巨大地震と合わせて日ごろの備えが試されている。

不確定要素が多く、先が見通しづらいからこそ、関西、大阪（伊丹）、神戸の3空港の役割分担が鍵になってくる。昨年末、訪日客が急増していることや、台風被害で災害時の連携に注目が集まったことを受け、8年ぶりに「関西3空港懇談会」が開かれた。今年5月の会合では、神戸空港の運用時間延長や発着枠拡大で合意したほか、神戸空港の国際化を2025年ごろまでの検討課題とし、大阪空港の国際便就航の議論は当面見送ることを決めた。

「大きな一歩を踏み出した」と評価する声がある一方、利害関係者の多さから今後の議論の展開のスピード感を不安視する声もある。観光産業は今後存在感をさらに増していくとみられるが、玄関口である空港が時勢に合っていないと関係者の努力が水の泡になりかねない。衝突を恐れず継続的に話し合うことが求められている。



販路拡大による離島航空路線の活性化

1. 地域航空路線の課題と可能性

離島等交通不便地域と本土を繋ぐ地域航空路線は、住民の生活を支えるとともに、観光客等交流人口の送客を支え、人口減少が進むなかで地方創生を実現するための、貴重な交通手段である。九州には、国内の地域航空運航社5社中、オリエンタルエアブリッジ（長崎県）、天草エアライン（熊本県）、日本エアコミューター（鹿児島県）の3社が本社を置いている。

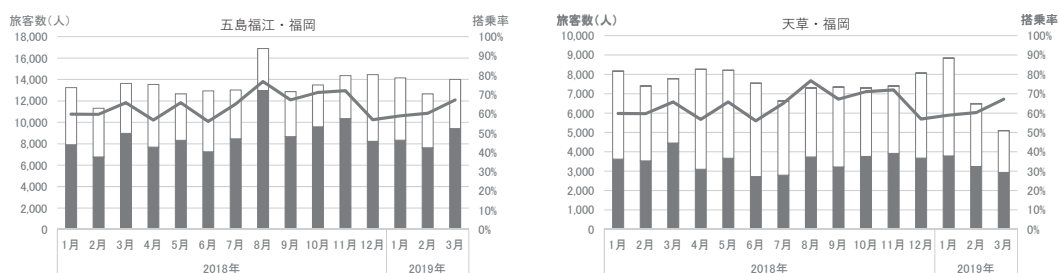
昨年、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」が世界文化遺産に認定されたことで、五島や天草にとって年間2千万人を超える利用者数のある福岡空港との路線は、住民の利便性の観点だけでなく、世界遺産登録された両地域への多方面からの集・送客という観点からも重要性を増している。しかし、福岡空港は混雑空港指定を受け発着容量が制限され、かつ空港運営の民間委託により限られた発着枠で収益の最大化を求められることから、乗継幹線の需要振興も含め、運航事業者のビジネスを念頭に置いた路線評価を行う必要がある。

福岡空港の背後圏及び大都市圏からの乗継需要のポテンシャル（人口規模）



下図は、離島である五島福江空港と福岡空港間、及び離島ではないが地域航空路線が運航する天草空港と福岡空港間の旅客数と搭乗率（旅客数÷提供座席数）をグラフにしたものである。一定の採算基準と考えられる搭乗率70%を超える月は僅かである。

福岡空港定期便の旅客数及び搭乗率



注：■と□を合わせた数値は提供座席数、■は旅客数。折れ線は搭乗率。
出所：両図とも「航空輸送統計年報」国土交通省航空局

しかし、離島等交通不便地域の航空路線に使用される機材は小さく、提供座席数が限られているため、団体客向け商品（パッケージツアー）を組成することが難しく、運賃値下げによる需要創出効果（需要の運賃弾力性）の大きい観光目的の需要促進には構造的な制約がある。

福岡空港定期便の使用機材と座席数

	使用機材	座席数
五島福江・福岡	DHC8-Q200	39席
	DHC8-Q400	74席
天草・福岡	ATR42-600	48席

出所：天草エアライン、オリエンタルエアブリッジ等ホームページ

2. 販路拡大と需要創出の可能性

国内旅客・インバウンド旅客を問わず、旅行の動機・目的や志向は徐々に多様化している。また、団塊の世代以降は、とくに抵抗なくスマートフォン等でインターネット予約を行う。観光目的だけでなくビジネス目的でも、個人でダイナミックパッケージの往復航空券と宿泊予約を組む傾向が強まっている。

国土交通省航空局では、有識者による研究会の最終とりまとめを受け、本邦大手航空二社（ANA・JAL）と地域航空運航社（ANA ウイングス、北海道エアシステム、天草エアライン、オリエンタルエアブリッジ、日本エアコミューターの5社）との実務者協議を経て、まずは大手二社のシステムとの連携・統合の推進に関する検討を始めた。仮にシステムの統合が成れば、両社とのコードシェア（共同運航）が実現し、地域航空運航社の販路は一気に拡大することもあり得る。

ダイナミックパッケージによる販売座席が拡大することで、繁閑に応じた運賃・料金変動（イールドマネジメント）で閑散期へ需要を誘導することが可能となる。地域航空運航社にとっても稼働率平準化による採算性改善の可能性が広がる。

幕・後藤・中村（2019）は、五島福江空港・福岡空港、天草空港・福岡空港の両路線を対象に、ダイナミックパッケージによる往復航空券と宿泊予約のセットを基本商品構成とし、往路・復路の出発時刻や二次交通（タクシー）の一日利用券の有無を組み合わせた商品間比較を、コンジョイントアンケートを行い調査し、どの程度料金を下げれば需要の平準化が可能かについて分析している。

旅行先である五島・天草での活動時間ができるだけ長くなるような往復便が選好されるのではな

く、復路については欠航等のリスク懸念から最終便より前の便を組み合わせた場合の方が高い支払意思額となることや、二次交通手段としてタクシーの一日利用券を組み合わせることで支払意思額が高くなることから、地元タクシー事業者との連携推進が求められる等の示唆を、科学的な分析によって明らかにしている。

地域航空路線の課題は、パイロット不足や機材の調達・整備費等サプライサイドの要因が大きく、需要振興のみで解決するものではない。しかし、卵と鶏の議論ではないが、的確なレベニューマネジメントによる需要の平準化と搭乗率の向上によって需要振興の可能性があることが、実証分析を通じて示唆された。このことにより、経営改善・運航サービス向上・路便の維持拡充という好循環を始動させる契機になればと期待している。

参考文献

幕 亮二・後藤洋政・中村彰宏、「離島を中心とした交通不便地域における航空路線の持続可能性―需要サイドからのアプローチ」, 日本交通学会関東部会報告資料, 2019 年 8 月.

関西国際空港 2019年7月運営概況（速報値）

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

○発着回数 18,175 回（前年同月比 112%）

国際線：13,787 回

（前年同月比 113%）

国内線：4,388 回

（前年同月比 109%）

発着回数について

合計発着回数は前年同月比 112% の 18,175 回と単月として過去最高を記録しております。国際線については前年同月比 113% の 13,787 回を記録しております。

○旅客数 2,793,462 人（前年同月比 113%）

国際線：2,180,542 人

（前年同月比 113%）

国内線：612,920 人

（前年同月比 112%）

旅客数について

合計旅客数は前年同月比 113% の 2,793,462 人と 7 月として過去最高を記録しております。国際線の旅客数は前年同月比 113% の 2,180,542 人で、うち外国人旅客数は前年同月比 116% の 1,530,650 人となっております。

○貨物量 65,225t（前年同月比 90%）

国際貨物：63,865t（前年同月比 89%）

積込量：27,648t（前年同月比 81%）

取卸量：36,217t（前年同月比 97%）

国内貨物：1,360t（前年同月比 99%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 89% の 63,865t 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8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7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	1,409,776	98.3	21.2	1,340,950	99.4	19.5	68,826
管内	911,172	96.7	13.7	1,016,948	99.8	14.8	△ 105,777
大阪港	329,084	89.8	5.0	450,104	104.7	6.5	△ 121,021
関西空港	440,835	99.9	6.6	346,483	98.5	5.0	94,352
全国	6,643,192	98.4	100.0	6,892,778	98.8	100.0	△ 249,586

【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	440,835	99.9	6.6	346,483	98.5	5.0	94,352
成田空港	898,612	93.2	13.5	1,075,802	93.5	15.6	△ 177,191
羽田空港	23,833	100.1	0.4	119,257	120.9	1.7	△ 95,424
中部空港	73,499	88.9	1.1	93,545	94.6	1.4	△ 20,046
福岡空港	21,152	68.0	0.3	40,588	101.5	0.6	△ 19,437
新千歳空港	5,063	129.5	0.1	1,205	89.9	0.0	3,857

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
令和元年8月	666,350	21,500	714,560	23,050	406,880	13,130	415,330	13,400	2,203,120	71,070
平成31年 令和元年 累計	5,814,380	23,930	5,819,430	23,950	2,669,370	10,990	2,648,760	10,900	16,951,940	69,760
前 年 同 期	5,363,470	22,070	5,376,440	22,130	2,390,630	9,840	2,373,560	9,770	15,504,100	63,800
対 前 年 同 期 比	108.4%		108.2%		111.7%		111.6%		109.3%	

※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。

2019年夏季繁忙期間中の 出入（帰）国者数【速報値（概数）】について

- 1 対象期間 2019年8月9日（金）～8月18日（日） 計10日間
- 2 期間中の出入（帰）国者数（概数）
 - 総 数：748,030人（対前年比 5%増）
 - うち日本人：317,790人（対前年比 3%増）
 - 外国人：430,240人（対前年比 6%増）
 - 出 国 者：384,520人（対前年比 6%増）
 - うち日本人：160,550人（対前年比 4%増）
 - 外国人：223,970人（対前年比 7%増）
 - 入（帰）国者：363,510人（対前年比 3%増）
 - うち日本人：157,240人（対前年比 2%増）
 - 外国人：206,270人（対前年比 4%増）
- 3 期間中のピーク
 - 出国ピーク 8月16日（金）47,250人
 - 入（帰）国ピーク 8月16日（金）54,370人
- 4 渡航先国（地域）別出国者数（概数）
 - 第1位が中国で114,490人、次いで韓国の75,290人、東南アジアの63,680人、台湾の47,880人、香港・マカオの35,800人の順となっている。
 - また、前年比では、中国、東南アジア、北アメリカが大幅に増加した。

出入（帰）国者数

（単位：人）

2019年 8月9日～18日（10日間）									
	出 国			入（帰）国			合 計		
	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計
9日 金	16,950	20,510	37,460	12,150	20,110	32,260	29,100	40,620	69,720
10日 土	23,010	18,560	41,570	12,220	21,310	33,530	35,230	39,870	75,100
11日 日	22,210	23,470	45,680	12,080	23,030	35,110	34,290	46,500	80,790
12日 月	18,200	22,260	40,460	13,730	22,230	35,960	31,930	44,490	76,420
13日 火	14,660	24,660	39,320	14,740	19,300	34,040	29,400	43,960	73,360
14日 水	15,200	24,130	39,330	19,350	19,670	39,020	34,550	43,800	78,350
15日 木	7,770	7,350	15,120	7,270	7,180	14,450	15,040	14,530	29,570
16日 金	13,960	33,290	47,250	25,550	28,820	54,370	39,510	62,110	101,620
17日 土	14,350	25,870	40,220	20,930	22,900	43,830	35,280	48,770	84,050
18日 日	14,240	23,870	38,110	19,220	21,720	40,940	33,460	45,590	79,050
合 計	160,550	223,970	384,520	157,240	206,270	363,510	317,790	430,240	748,030
対前年比	104 %	107 %	106 %	102 %	104 %	103 %	103 %	106 %	105 %

(単位：人)

(参考) 2018 年 8月10日～19日(10日間)										
		出 国			入(帰)国			合 計		
		日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計
10日	金	16,790	21,300	38,090	12,800	19,670	32,470	29,590	40,970	70,560
11日	土	22,390	17,930	40,320	12,350	22,520	34,870	34,740	40,450	75,190
12日	日	16,640	20,110	36,750	11,540	20,090	31,630	28,180	40,200	68,380
13日	月	17,020	21,170	38,190	13,760	19,800	33,560	30,780	40,970	71,750
14日	火	13,800	22,210	36,010	16,040	17,780	33,820	29,840	39,990	69,830
15日	水	13,120	21,630	34,750	18,810	17,060	35,870	31,930	38,690	70,620
16日	木	13,250	20,960	34,210	18,150	19,810	37,960	31,400	40,770	72,170
17日	金	13,550	20,960	34,510	16,300	19,720	36,020	29,850	40,680	70,530
18日	土	13,040	22,140	35,180	17,230	21,430	38,660	30,270	43,570	73,840
19日	日	14,260	21,330	35,590	17,350	19,600	36,950	31,610	40,930	72,540
合 計		153,860	209,740	363,600	154,330	197,480	351,810	308,190	407,220	715,410

出国者渡航先別一覧表

(単位：人)

		2019 年 8月9日～18日(10日間)			(参考) 2018 年 8月10日～19日(10日間)	
		出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比率
中 国		114,490	29.8 %	139.6 %	82,010	22.6 %
韓 国		75,290	19.6 %	78.0 %	96,490	26.5 %
東 南 ア シ ア		63,680	16.6 %	135.5 %	47,010	12.9 %
台 湾		47,880	12.5 %	104.0 %	46,030	12.7 %
香 港・マカオ		35,800	9.3 %	77.5 %	46,220	12.7 %
ヨ ー ロ ッ パ		13,520	3.5 %	107.4 %	12,590	3.5 %
ハ ワ イ		10,700	2.8 %	78.7 %	13,590	3.7 %
北 ア メ リ カ		8,430	2.2 %	131.1 %	6,430	1.8 %
グアム・サイパン		5,460	1.4 %	107.5 %	5,080	1.4 %
そ の 他		5,280	1.4 %	129.7 %	4,070	1.1 %
オ セ ア ニ ア		3,990	1.0 %	97.8 %	4,080	1.1 %
合 計		384,520	100.0 %	105.8 %	363,600	100.0 %

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

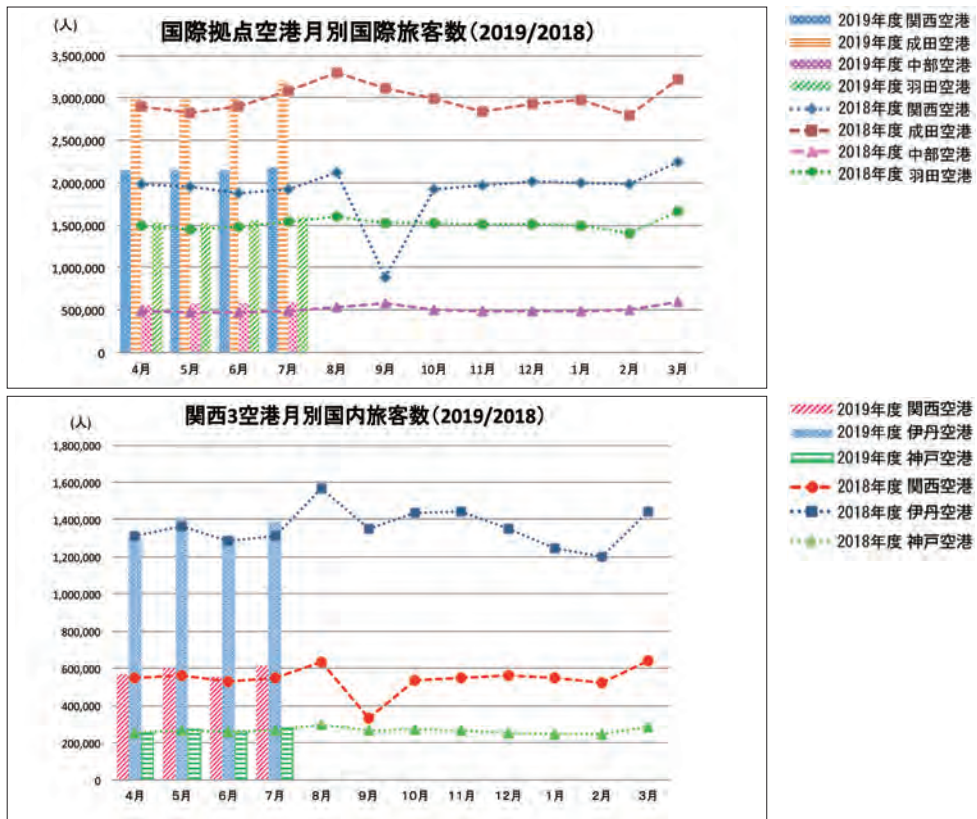
2019 年 7 月実績【速報】

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	13,787	112.5%	18,961	103.8%	32,748	107.3%
	関 西	13,787	112.6%	4,388	108.7%	18,175	111.6%
	大阪(伊丹)	0	—	11,998	102.5%	11,998	102.5%
	神 戸	0	0.0%	2,575	101.9%	2,575	101.7%
	成 田	18,104	104.7%	4,974	114.7%	23,078	106.7%
	中 部	4,340	132.1%	5,705	105.2%	10,045	115.4%
旅客数 (人)	関西 3 空港	2,180,542	113.3%	2,281,395	107.5%	4,461,937	110.2%
	関 西	2,180,542	113.3%	612,920	111.8%	2,793,462	112.9%
	大阪(伊丹)	0	—	1,387,471	106.0%	1,387,471	106.0%
	神 戸	—	—	281,004	105.8%	281,004	105.8%
	成 田	3,202,908	103.9%	689,612	112.7%	3,892,520	105.4%
	東京(羽田)	1,608,959	104.2%	5,577,699	98.0%	7,186,658	99.3%
	中 部	601,400	122.0%	580,860	108.0%	1,182,260	114.7%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	63,865	89.3%	12,205	96.0%	76,070	90.3%
	関 西	63,865	89.3%	1,360	99.3%	65,225	89.5%
	大阪(伊丹)	0	—	10,845	95.6%	10,845	95.6%
	成 田	173,655	100.0%	—	—	173,655	100.0%
	東京(羽田)	51,116	95.7%	59,419	90.7%	110,536	92.9%
	中 部	14,782	94.1%	1,604	94.4%	16,386	94.1%

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

注 2. 神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。

注 3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



関西空港調査会からのお知らせ

○第464回定例会（2019年9月6日開催）

「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」をテーマに上山 康博 氏（株式会社百戦錬磨 代表取締役社長）の講演会を開催した。

今後の予定

○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

○第11回懇話会

日 時／2019年11月29日（金） 16：30～18：30

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／コウノトリ但馬空港の利用促進策と地域活性化について（仮題）

講 師／濱 浩二 氏（兵庫県 県土整備部長）

（但馬空港ターミナル株式会社 代表取締役社長）

※上記「見学会」「懇話会」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

▶ この夏、体重が80kgを大きく超えてしまった。

かつて血圧が高くなったので、友人に聞くと「体重が増えると血圧がより高くなるから、運動して痩せない」と薬を飲み続けなければならないよ」とのアドバイス。

その後、家の血圧計が壊れてしまい、元来の不精者のため血圧の状態は不明のまま、さしたる自覚症状もなく過ごしていました。

▶ ある日、何となく体が重く感じたので体重を計り、冒頭の事実が判明した次第です。

それではと、朝方は比較的涼しいので軽くランニングをしてみました。しかし、見事に走れません。今までにも運動していない報いで、膝に痛みを覚える始末です。

別の友人に言ったら、「そういう運動は、痩せてからすべき」とにべもない返事。

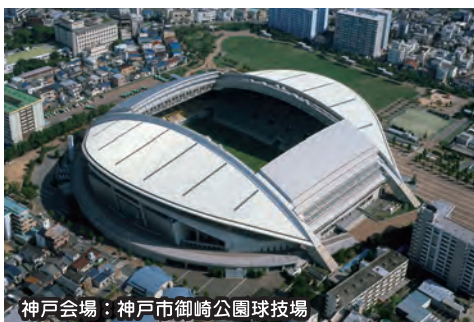
仕方がないので、「食べなきゃ直ぐに痩せるわ」との思いから、先月から食べる量を一日1食に減らしました。1ヶ月たって、体重は8kg減少しました。

次の課題は、いつまでこれを続けないといけないのかです。

（KM）

一生に一度の感動が神戸に

ラグビーワールドカップ2019™日本大会 神戸開催(神戸市)



神戸会場：神戸市御崎公園球技場



9月20日、いよいよ開幕するラグビーワールドカップ2019™日本大会。

国内12会場で全48試合が開催され、世界20カ国(地域)のチームが戦います。

神戸では神戸市御崎公園球技場を会場に、イングランド、スコットランド、アイルランド、南アフリカ、アメリカ、サモア、ロシア、カナダの計8チームによるブル戦4試合が行われます。

また、大会期間中は、だれもが無料でラグビーの魅力や楽しさを感じることができるエリアとして、ラグビーワールドカップ2019™のお祭り広場「ファンゾーン」を実施します。

会場は、みなとまち・神戸の雰囲気を感じられるメリケンパーク。300インチの大型モニターによるパブリックビューイングをはじめ、神戸・兵庫の食を楽しめる飲食ブース、音楽やダンスなどのパフォーマンスステージ、オフィシャルスポンサーによるアクティビティ、気軽にラグビーを体験できるコーナーなどで大会を盛り上げます。このほか、ミスターラグビー・平尾誠二氏の功績を称える、「平尾誠二フィールド」を展開します。

～ファンゾーン開催日時～

2019年

- 9月26日(木) 11時～22時
- 9月28日(土) 11時～21時30分
- 9月29日(日) 11時～19時
- 9月30日(月) 11時～21時30分
- 10月3日(木) 11時～21時30分
- 10月5日(土) 11時～22時
- 10月6日(日) 11時～19時
- 10月8日(火) 11時～21時30分

会場：メリケンパーク



■問い合わせ先

神戸市イベント案内・申込センター

TEL：078-333-3372 (イベントについての案内、年中無休8：00～21：00)