



KANSAI 空港レビュー



No.493
2019.12

CONTENTS

1 巻頭言

グローバル拠点都市としての大阪・関西を目指して
角元 敬治

2 各界の動き

9 プレスの目

空港アクセスの強化へ夢を大きく
鷲 佳宏

11 航空空港研究会講演抄録 —第7回研究会—

罪つくりなインバウンドブーム
小池 邦夫

25 航空空港研究レポート

関西空港で旅行者を助けるボランティア活動
阪口 葉子

28 データファイル

- ・関西国際空港2019年10月運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港]2019年10月分
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2019年10月

【表紙写真】「中国国際航空 A350-900」

中国国際航空の A350-900 です。

中国国際航空は中国 3 大航空会社のひとつです。

中国 3 大航空会社である中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空は有償旅客キロではアジアのトップ3と言われています。

どの航空会社も最近エアバスの A350-900 を採用し関空へ運航を開始しています。

撮影：柴崎 住司

グローバル拠点都市としての 大阪・関西を目指して



株式会社三井住友銀行
取締役専務執行役員

角元 敬治

2019 年度上半期、関西国際空港を利用した外国人旅客数は 866 万人を超え、過去最高を記録しました。近年の堅調なインバウンド需要を背景に、観光業はまさに関西の基幹産業の一つに成長しつつあります。もっとも、海外の主要都市と比べると、関西のポテンシャルはまだ十分に生かし切れているとはいえません。これからは、大阪・京都といった各都市がそれぞれに観光客を誘致するだけでなく、各都市が連携し外国人観光客の広域周遊を打ち出す等、「関西」全体でいかにインバウンド需要の取り込みを最大化するのか、という視点が欠かせません。関西観光本部を中心にすでに取り組みは始まっていますが、引き続き府県・市町村の枠を超えた広域での官民連携により、関西の豊富な観光資源を生かしたプロモーション施策の展開、受け入れ環境のさらなる整備が加速していくことを期待しています。

このように活況なインバウンドの他にも、大阪・関西にはグローバル拠点都市を実現できるだけの好材料が揃っています。例えば、G20 大阪サミットの成功は MICE 都市としての実力を世界に示す絶好の機会となりました。加えて、東大阪、神戸も会場となり大いに盛り上がったラグビー W 杯では、欧米を中心に、W 杯をきっかけとして初めて日本を訪れたという方や高所得層の訪日客も増加する等、これまでとは異なるお客さまに関西や日本の魅力を発信することができました。

今後を展望しますと、2021 年のワールドマスタースゲームズや 2025 年の大阪・関西万博の開催、統合型リゾート（IR）の夢洲への誘致等が控えており、これらはいずれも世界的なビッグイベント・プロジェクトです。さらに、うめきた 2 期の開発や関西独自のベンチャー・エコシステム構築に向けた動き、中之島未来医療国際拠点の形成、夢洲でのスマートシティ構想、リニア・北陸新幹線や高速道路等の交通インフラ整備等、さらなる成長の起爆剤が目白押しです。

これらを通じて国内外からますます注目を集める大阪・関西は、私ども SMBC グループにとって、銀行業発祥以来のマザーマーケットです。SMBC では、本年 4 月に 17 部署横断の専門組織「大阪・関西プロジェクトチーム」を設置しました。地域を取り巻くイベント・プロジェクトに関するタイムリーな情報提供や質の高いビジネスマッチング等を通じたお客さまのご支援はもちろんのこと、大阪・関西の持続的成長とさらなる活性化に向け、これからも積極的に活動し、地域の皆様に貢献して参ります。

今後、大阪・関西がグローバル拠点都市となるには、国際ネットワークの玄関口となる空港の機能強化・拡充がより重要になります。関空・伊丹・神戸の 3 空港がそれぞれの特長や強みを生かしながら 1 つのゲートウェイとなり、世界と大阪・関西の結びつきを力強く支えるとともに、3 空港がますます飛躍していくことを期待しています。

各界の動き

関西国際空港

●ティーウェイ航空、第2ターミナルへ2020年3月移転

関西エアポートは11月1日、韓国の格安航空会社（LCC）ティーウェイ航空が、夏ダイヤが始まる2020年3月29日から関西空港第2ターミナルへ移転すると発表した。第2に乗り入れる国際線を運航するLCCは、ピーチ・アビエーション、中国・春秋航空、韓国・チェジュ航空に続いて4社目。

●医薬品航空輸送で保冷梱包サービス開始

関西エアポートは11月1日から、医薬品の航空輸送でバキュテック社の保冷ボックスを使った保冷梱包サービスを開始した。同サービスを利用して貨物を梱包することで、倉庫内だけでなく、輸送時の温度維持時間を最大限伸ばすことが可能となり、医薬品輸送の品質向上につながる。

●長竜航空の外国人国際航空運送事業を許可、杭州線開設

国土交通省11月6日、中国の長竜航空からの外国人国際航空運送事業の経営許可申請を許可した。これにより関西空港発着の杭州線を12月2日から週7便で運航する。機材はA320-200型機（174席）を使う。

●ドローン目撃情報で滑走路閉鎖

11月7日午後10時ごろに関西空港に到着する航空機の乗員から空港周辺上空でドローンの目撃情報が寄せられたため、午後10時15分ごろから離着陸を停止した。午後11時15分ごろ再開したものの、地上の警備員から再び通報があったため再度、離着陸を一時見合わせ、8日午前0時10分ごろ運航を再開した。この影響で国内・国際線各4便が目的地を変更、15便の発着が約2時間遅れた。

●南海トラフ想定、270機関が訓練

関西空港で11月8日、南海トラフ巨大地震を想定した訓練が行われ、関西エアポートや航空会社、貨物事業者ら270機関約660人が参加した。和歌山県沖を震源地とするマグニチュード9の地震が平日に発生、高さ2.6mの津波が襲うとの想定で行われ、入国審査を受けていない旅客をターミナルビルの屋外に避難させ審査を受けるよう誘導する訓練などが行われた。

●ドローンで2便欠航、44便にも影響

11月9日午前8時ごろ、関西空港の滑走路付近で職員がドローンのようなものを目撃した。安全確認のため同13分から全ての航空機の離着陸を停止し、確認作業を終えたとして午前9時25分ごろから離着陸を再開した。2便が欠航し、到着便19便、出発便25便の計44便が目的地を変更したり遅延したりするなど混乱した。

●西部航空が鄭州、重慶線に就航

関西エアポートは11月13日、重慶市に拠点を置くLCCの中国西部航空が関西～重慶線と関西～鄭州（河南省）線を11月26日に就航すると発表した。西部航空の日本就航は初めて。ともに週3便運航する。使用機材はエアバスA320型機（186席）。中国西部航空は中国国内で

80 路線以上のネットワークを持つ。

●10月の旅客者数、3%増の252万人

関西エアポートが 11 月 25 日発表した 10 月の関西空港の旅客者は、前年同月比 3% 増の約 252 万人で同月として過去最多となった。国際線の外国人旅客は 1% 増の約 131 万人と同月で最多。韓国や香港の旅客の落ち込みを中国や東南アジアがカバーした。一方、貨物の総取扱量は 6 万 7,000t と 7% 減った。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●南海トラフ想定し防災訓練

大阪空港で 11 月 6 日、南海トラフ巨大地震を想定した防災訓練があった。関西エアポートや航空、バス会社などから約 90 人が参加。避難経路のほか、空港内にとどまった利用客への対応などを確認した。

●また保安検査ミス、カッター見落とす

大阪空港の保安検査場で 11 月 9 日、羽田行き日本航空 104 便の乗客が持っていたカッターナイフ 2 本を、エックス線検査で見落とししていたことが 11 月 19 日分かった。乗客は日航の客室乗務員で私的な移動中だった。搭乗口で自らカッターを持っていると申し出て、検査を受け直すことになった。運航への影響はなかった。

●またまたナイフ見逃すミス

11 月 24 日午前 7 時 10 分ごろ、大阪空港の全日本空輸の保安検査場で、成田行きの乗客の小型折り畳みナイフを係員が見逃すミスがあり、検査場が約 20 分にわたり閉鎖された。乗客は再度、保安検査を受け搭乗。約 30 分遅れで出発した。一部の便に遅れも生じた。

●10月の旅客数、4%減

関西エアポートが 11 月 25 日発表した大阪空港の 10 月の旅客数は前年同月比 4% 減の 137 万 7,350 人だった。発着回数は 4% 減の 1 万 1,234 回で、貨物量は 10% 減の 1 万 306t だった。

＝ 神戸空港 ＝

●10月の旅客数、増便や新規就航で過去最多

関西エアポートが 11 月 25 日に発表した神戸空港の 10 月の旅客数は、29 万 3,787 人で、前年同月比 6.8% 増えた。発着枠の規制緩和を活用したスカイマークの増便や、フジドリームエアラインズの新規就航が貢献した。

＝ 成田国際空港 ＝

●3本目の滑走路へ国交省が初の基本計画改定

赤羽一嘉国土交通相は 11 月 5 日の閣議後の記者会見で、成田空港の発着容量拡大に向け、滑走路の配置や敷地面積などを定めた基本計画を 53 年ぶりに改定すると発表した。開港前の 1966 年に策定された現行計画では、1,060ha 程度としていた空港の敷地面積を 2,600ha 程度に広げた上で横風用とする予定だった 3 本目の C 滑走路（3,500m）を A、B 両滑走路と平行する形で B 滑走路の南側に配置し直す。B 滑走路も 2,500m から 3,500m に延伸。滑走路などは 2030 年をめどに完成させる。年間発着枠も 1.7 倍の 50 万回に達する。



クリック！

首都圏空港の容量拡大が急ピッチで進んでいる。2020年の東京五輪までに飛行経路の見直しや誘導路の整備などで成田、羽田、それぞれ年間4万回の発着能力を拡大し、成田34万回、羽田49万回、計83万回となる。今回の成田の基本計画改定で約16万回の能力アップが図られ、首都圏空港で年間100万回に迫る。これに対し、関西空港は環境アセスメントの前提で23万回、大阪、神戸はそれぞれ発着枠の制限があり、能力をフルに発揮できない状況が続いている。

●滑走路新設で変更許可を申請

成田国際空港会社の田村明比古社長は11月7日、国土交通省を訪れ、発着容量を年50万回に拡大する空港機能強化の前提である航空法の変更許可を和田浩一航空局長に申請した。C滑走路(3,500m)の新設やB滑走路の2,500mから3,500mへの延伸など基本計画改定に沿った内容。総事業費は約5,000億円とした。完成予定は2029年3月31日と明記した。

●2019年4～9月期純利益10.3%減

成田国際空港会社が11月14日発表した2019年4～9月期連結決算は、純利益が前年同期比10.3%減の183億9,500万円だった。東京五輪・パラリンピックに対応する施設改修費用が発生し、中国系旅客の消費低下により、リテール事業が落ち込んだ。売上高は1,267億9,700万円(前年同期比1.4%増)の増収だった。

●利用客11億人達成 開港から41年6か月

成田空港の利用旅客が11月21日、1978年5月の開港から累計で11億人に達し、記念式典が開かれた。1億人突破は開港の約9年10か月後だったが、近年は訪日外国人観光客の増加や航空便の新規就航で利用客が急増し、2017年7月の10億人突破から約2年4か月で11億人に到達した。

●10月の旅客数、2か月連続微減

成田国際空港会社が11月28日に発表した10月の運用状況速報値によると、国際線と国内線を合わせた総発着回数は前年同月比4%減の2万1,122回で、1年3か月ぶりに前年を下回った。総旅客数も1%減の356万8,104人で、2か月連続で前年を下回った。韓国路線の減便が影響した。

●新BCPで備蓄7.5倍に

成田国際空港会社は11月28日、大規模な自然災害の発生を想定した新たな業務継続計画(BCP)を発表した。地震の場合は、発生から5時間以内に滑走路の運用を再開し、24時間以内に定期便の運航を再開する目標を設定。食料の備蓄量を7.5倍にする対策も盛り込んだ。

●新規路線の着陸料を3年間無料とする「国際線長距離ボーナス」導入

成田国際空港会社は11月28日、長距離線ネットワークの拡充を図るため、7,000km以上の路線の着陸料を3年間無料とする国際線長距離ボーナスを導入すると発表した。2020年1月1日～2022年3月31日の期間中に就航した路線で、新規就航割引とあわせることで、着陸料が就航日から3年間無料となる。

＝ 羽田空港 ＝

●国内線旅客ターミナルで長時間断水

11月6日午前9時頃、羽田空港の国内線旅客ターミナルで断水が発生した。同日午前8時20分頃、空港の洗機場の職員から水から塩気を感じると通報があり給水をストップ、飲食店が営業できず、トイレの手洗い場も使えないなどの影響が出た。第1ターミナルでは午後1時に完全

復旧。第2ターミナルは8日午後1時25分から給水を順次再開した。原因は分かっていない。

●航空2社、欧米路線は成田を逆転

日系航空大手2社は11月19日、羽田空港国際線の発着枠拡大に伴う2020年3月以降の運航計画を発表した。主力の欧米路線は全日本空輸が現在の2倍の18路線となり、日本航空もロサンゼルス線を新設するほかダラス、ヘルシンキ線を成田から移し大幅に増加する。現時点では両社合計で成田空港の欧米路線数を逆転し、羽田シフトが強まる。

＝ 中部国際空港 ＝

●2019年4～9月純利益最高

中部国際空港会社は11月15日、2019年4～9月期の連結決算を発表した。売上高は前年同期比11%増の359億円、純利益は0.5%増の38億円と、ともに過去最高を更新した。中国線の旅客需要の伸びが寄与した。

＝ その他空港 ＝

●福岡空港、30億円赤字、韓国旅客減少響く

福岡国際空港会社は11月22日、4月の民営化後初となる2019年4～9月期連結決算で30億円の最終赤字となったと発表した。日韓関係の悪化で韓国人旅行者が大幅に減少したことが響いた。

●那覇空港の第2滑走路、2020年3月26日に運用開始

国土交通省は11月26日、建設中の那覇空港第2滑走路(2,700m)を2020年3月26日に供用開始すると発表した。発着回数は現在の年間13万5,000回から、24万回に増加すると見込んでいる。第2滑走路は現滑走路の沖合1.3kmを埋め立て、総事業費は約2,074億円。第2滑走路の供用に先立ち、新管制塔の運用を1月15日から始める。

航空

●中国航空各社の日本路線、週1,130往復へ

中国の航空各社が10月27日からの冬ダイヤで、日本路線を総計で1週間に1,130往復超へ大幅に増やし過去最多となったことが11月5日、分かった。週1,000往復を超えたのは初めてで、韓国の航空各社を抜き国別で首位になった。日中が9月に合意した成田空港への乗り入れ制限の緩和が大きな要因。

●丸紅とみずほリース、米航空機リースを1,900億円で買収

みずほフィナンシャルグループ系のみずほリース(旧興銀リース)と丸紅は11月6日、米大手航空機リース会社エアキャッスルを2020年6月までに買収すると発表した。投資額は2社で約1,900億円とみられる。丸紅は既に同社株を3割弱保有しており、既存株主から残りの株を買い取る。

●1月に737MAX運航再開の見通し、ボーイングが声明

米航空機大手ボーイングは11月11日、2件の墜落事故により各国で運航停止となっている旅客機737MAX型機について、2020年1月に運航を再開できるとの見通しを示した。同社は「各国当局の認可次第だ」と前置きした上で、航空会社への引き渡しについても12月中に再開できるとしている。

●三菱スペースジェット向けエンジン、国産初号機が出荷

三菱重工航空エンジンは11月13日、三菱航空機が開発中のリージョナルジェット機、三菱スペースジェットに搭載するエンジン、PW1200Gの国産初号機を、開発・製造元の米プラット&ホイットニーへ出荷したと発表した。今後米国での試験に使用する。

●韓国航空、全社最終赤字に 日韓対立など響く

韓国の航空会社 6 社の 2019 年 7～9 月期の連結決算が、11 月 15 日出そろった。全社とも最終損益で赤字に転落した。最大手の大韓航空の最終損益は 2,118 億ウォン（約 200 億円）の赤字（前年同期は 2,678 億ウォンの黒字）、売却手続き中のアジアナ航空も最終損益が 2,325 億ウォンの赤字（同 496 億ウォンの黒字）だった。済州航空、ジンエア、ティーウェイ航空、エアプサンの LCC4 社も最終赤字に転落した。日韓対立や香港のデモの影響で旅客数の減少が響いた。

●日航、ジェットスター・ジャパンの出資比率50%に

日本航空が LCC、ジェットスター・ジャパンに対する出資比率を 33.3%から 50%に引き上げ、単独で筆頭株主になったことが 11 月 18 日、分かった。9 月末までに三菱商事が保有する 16.7%を取得した。ジェットスターには豪カンタスグループが 33.3%を出資している。

●10月の航空貨物、輸出33%減

航空貨物運送協会が 11 月 22 日発表した 10 月の航空貨物の輸出货量（混載貨物ベース）は 7 万 9,260t と前年同月比 33%減った。11 か月連続で前年実績を下回り、減少幅は 9 月（24%減）より拡大した。欧米や中国向けなど、あらゆる方面で貨物の荷動きが鈍い状況が続いている。

関西

●泉佐野市、ふるさと納税巡り国提訴

泉佐野市は 11 月 1 日、総務省が同市をふるさと納税の新制度から除外した決定の取り消しを求め、高市早苗総務相を相手取って大阪高裁に提訴した。訴状で同市は「総務省は実質的に法的規制を過去にさかのぼって適用しており、裁量権を逸脱・乱用している」と主張している。

●「都移行2025年1月に」大阪市長が方針

大阪市を廃止し 4 つの特別区に再編する大阪都構想について、松井一郎大阪市長（大阪維新の会代表）は 11 月 5 日、住民投票で賛成多数となった場合、特別区の設置時期を大阪・関西万博開幕前の 2025 年 1 月とする方針を表明した。

●大阪メトロが民泊参入 2021年大阪・浪速区で

大阪メトロの河井英明社長は 11 月 5 日、日本経済新聞の取材に応じ、民泊事業に参入する計画を明らかにした。大阪市浪速区のマンション（13 階建て、72 室）を 20 億円強で購入。営業規制がない特区を活用して、2021 年 2 月ごろの開業を目指す。年 2 億円程度の賃料収入を見込む。

●JTBなど道頓堀の夜間経済活性化へ協議会

JTB と大阪観光局、道頓堀商店会など 11 の企業・団体は 11 月 12 日、夜の消費を活性化させる道頓堀ナイトカルチャー創造協議会を発足させた。最新技術を用いたスマートツーリズムや情報の発信を強化するエリアの魅力向上で 2025 年大阪・関西万博を訪れる観光客に道頓堀にも周遊してもらう狙いだ。

●関西私鉄2社が減益、9月中間決算

関西の大手私鉄 4 社の 2019 年 9 月中間連結決算が 11 月 12 日出そろった。台風や地震に伴う鉄道の運休や旅行の取りやめが影響し、2 社が最終減益となった。災害がピークを迎える前に鉄道の運行を取りやめる計画運休や、被害を受けた施設の復旧費、百貨店や商業施設の休業、旅行や宿泊のキャンセルなどが収益を押し下げた。

●関経連会長「万博寄付金、300億円目指す」

関西経済連合会の松本正義会長（住友電気工業会長）は 11 月 14 日の定例記者会見で、2025 年大阪・関西万博の会場建設費のうち、関西経済界で分担する約 200 億円について寄付金確保にめどが立ったとし、目標を 300 億円に上方修正する考えを明らかにした。

●タクシー乗車前に運賃確定、配車アプリ活用で新サービス

タクシー運賃を乗車前に確定させる配車アプリ活用の新サービスが、11月15日から近畿では初めて京都市などで始まった。日本交通グループが運用する無料配車アプリ、JapanTaxiを使い、出発地と目的地を入力すれば地図上にルートが示され、提示された運賃を承諾後に配車を依頼する仕組み。地元タクシー会社のキャビックが約120台でスタートした。

●LNKS梅田が開業、1階にバスターミナル

ヨドバシホールディングスは11月16日、JR大阪駅北口に立地するヨドバシ梅田タワー内に、複合商業施設、LINKS 梅田をオープンした。隣接するヨドバシカメラマルチメディア梅田と合わせた総売り場面積は、約9万㎡。地下1階から地上8階の9フロアで、約200店舗のテナントで構成される。

1階北側にはバスターミナルを整備し、東京や横浜、千葉など関東方面を中心とした直行便が発着。12月からは関西空港からのバスも到着する。

●田尻町長選、栗山氏が再選

任期満了に伴う田尻町長選挙は11月17日投開票され、無所属現職の栗山美政氏（72）が無所属新人で元町総務部長の山本克己氏（62）を退けて、再選を果たした。

選管確定は次の通り。

当	2,241	栗山 美政	無現
	1,086	山本 克己	無新

●大阪万博の開幕、2～3週間前倒し検討

経済産業省は11月18日、2025年大阪・関西万博の開催時期について、現行計画（5月3日～11月3日）から2～3週間の前倒しを検討していると自民党の大阪・関西万博推進本部（本部長・二階俊博幹事長）の会合で説明した。来場者の集中が見込まれる大型連休の前に開幕し、運営トラブルなどを避けるのが狙い。

●10月の近畿輸出、2か月ぶりマイナス

大阪税関が11月20日発表した10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7.8%減の1兆3,984億円と2か月ぶりのマイナスだった。中国向けの鉄鋼や原動機などが減少した。輸入も13.9%減の1兆2,081億円と2か月ぶりのマイナスとなった。

●京都市長、宿泊施設の新規参入「お断り宣言」

門川大作京都市長は11月20日の定例記者会見で、市中心部で急増する宿泊施設について、「市民の安心、安全や地域文化の継承を重要視しない宿泊施設の参入を今後はお断りしたい」と述べ、これまでの誘致方針から一転、市が求める施設以外の新規参入を受け入れない考えを明らかにした。「京都は観光のための都市ではなく、市民の暮らしを大事にしなければいけない。覚悟を決めて『お断り宣言』した」と説明した。

●万博前の開業目指す、大阪府・市がIRの実施方針公表

カジノを含む統合型リゾート（IR）について、大阪府・大阪市は11月21日、事業者に求める条件などをまとめた実施方針を全国で初めて公表した。2025年4月に開幕予定の大阪・関西万博までの開業を目指すとして明記したが、当初目標としていた全面開業は盛り込めなかった。「経済成長のエンジンとなる世界最高水準の成長型IR」を掲げ、国内外の集客力強化への貢献などを目指すとした。

●近畿の百貨店、10月の売上高15%減

日本百貨店協会が11月22日に発表した10月の近畿地方（福井県を含む2府5県）の百貨店売上高は前年同月比15.5%減の1,005億円だった。3か月ぶりに前年同月の水準を下回った。前回の消費増税時（2014年4月）は11%減で、今回の方が落ち幅が大きかった。消費増税の

影響に加え、免税売上高の減少も響いたとみられる。地域別ではここまで堅調だった大阪市内の百貨店売上高が15%減の586億円と9か月ぶりに前年同月の水準を割った。

●大阪メトロ、顔認証の改札機を12月から実験

大阪メトロは11月25日、顔認証技術を活用した改札機の実証実験を12月に始めると発表した。長堀鶴見緑地線ドーム前千代崎駅など4駅で実施する。認証の速度や精度を確認し、2024年度の全駅導入を目指す。

●和歌山県、IR用地購入に77億円

IRの誘致を目指す和歌山県は11月26日、国から立地区域に選ばれた場合に事業用地を約77億円で地権者から買い取ると明らかにした。購入費用を2019年度補正予算案に債務負担行為として設定し、12月議会に提出する。

●大商と大阪観光局、食の情報発信で新組織

大阪商工会議所と大阪観光局は11月26日、大阪の食をテーマに料理人のレベルアップと、海外への情報発信をする新組織、食創造都市大阪推進機構を設けると発表した。2020年1～2月に立ち上げ、3月にイベントを開く。

●関空アイスアリーナ完成

泉佐野市のりんくうタウンにスケートやカーリングが楽しめる通年型の関空アイスアリーナ（鉄骨2階延べ約4,600㎡）が完成し、11月27日、関係者向けの内覧会が開かれた。国際規格のメインリンクや観客席を備え、フィギュアスケートの公式競技会なども開催できる。2020年1月2日から通常営業を始める。

●関西成長率、2021年度は0.7%

アジア太平洋研究所は11月28日、2021年度の関西の実質経済成長率は0.7%とする見通しを発表した。2019年度の0.6%、2020年度の0.4%と比べ改善するが低水準にとどまる。米中貿易摩擦により半導体や半導体製造装置などの輸出が停滞し、輸出企業を中心に設備投資も伸び悩むという。

国

●カジノ管理委員長に検察OBの北村氏

政府は11月13日、国会の同意が必要な12機関32人の人事案を衆参両院の議院運営委員会議事会に提示した。IR事業者の適格性を判断するため新設するカジノ管理委員会の委員長には検察OBで元防衛監察監の北村道夫氏を充てる。他の委員は元国立印刷局理事長の氏兼裕之、精神科医師の渡路子、慶應大特任教授の遠藤典子、元警視總監の樋口建史の各氏。事業者の審査や、免許を与えられた事業者の運営状況や財務体質を監視する。ギャンブル依存症やマネーロンダリング（資金洗浄）の対策も担う。

●カジノの申請開始、2021年1月に

国土交通省は11月19日、IRの整備について、誘致をめざす自治体が区域整備計画を国に申請する期間を、2021年1月4日～7月30日にする案を公表した。誘致の意向を示している自治体が申請に間に合わせられるよう考慮したという。

●訪日外国人、10月は5.5%減、韓国は65.5%減と拡大

日本政府観光局が11月20日に発表した10月の訪日外国人客数は、前年同月比5.5%減の249万人だった。減少は2か月ぶりで、2019年になってから2回目のマイナスだった。

韓国からの旅行者は前年比65.5%減の19万7,300人で、9月（58.1%減）からさらに減少幅が拡大した。日韓間の航空便の減少や台風による運休などが影響した。



空港アクセスの強化へ夢を大きく

日刊建設工業新聞社 鷺 佳宏

2018年4月に関西エアポート神戸によるコンセッション（公共施設等運営権）に基づく神戸空港の運営が始まり、関西空港、伊丹空港を合わせた関西3空港の一体運営がスタートした。3空港ともに年度別旅客数は好調に推移し、中でも関西空港の2018年度の旅客数は7年連続増となる2,940万人を記録した。この約半数をアジアからのインバウンドが占め、今では関西を歩いていると外国人を見かけない日がない程になった。今年5月に開かれた関西3空港懇談会では、2025年大阪・関西万博の開催を契機にインバウンドの取り込みに加速をかけ、さらなる関西全体の発展を目指すことなどを首長らで確認した。

関西圏の航空需要の高まりとは対比的に、3空港にはアクセス面でなお、課題があると思われる。関西空港は大阪都心部から鉄道で約60分、伊丹空港は大阪市内から鉄道・モノレールで約40～60分、神戸空港は三宮から神戸新交通ポートライナーで約20分の時間をそれぞれ要する。特に神戸空港だと、鉄道ではポートライナーが唯一のアクセス手段なのに、小型軽量車両であるが故、速達性や朝夕の車内混雑という課題を抱えている。

筆者は個人的に福岡へ旅行に出掛けることが多いのだが、福岡空港～都心博多・天神間の移動時間は地下鉄でわずか10分程度。どうしても福岡空港と関西3空港をアクセス利便性で比べてしまい、歴然たる差を感じてしまう。もちろん、空港の立地条件の違いを考慮する必要はあるが、来る大阪・関西万博を契機とした関西の発展を考える上で、交通アクセスの改善はクリアすべき課題の一つだろう。

関西空港へのアクセス改善の重要なメルク

マールに、大阪都心部を南北に縦貫する「なにわ筋線」の2031年開通が挙げられる。現在、JR西日本が大阪駅北側のうめきた2期開発区域で建設中の地下新駅「(仮称)北梅田駅」を起点になにわ筋直下を南下する。「(仮称)中之島駅」と「(仮称)西本町駅」を経て、JR西日本はJR難波駅、南海電鉄は「(仮称)新難波駅」を通り新今宮駅に接続する。それぞれ既存のJR阪和線、南海本線を経由して大阪都心部と関西空港とを直結する。なにわ筋線が開通すれば、梅田から関西空港への所要時間はJR線で44分、南海線で45分まで短縮されるという。北梅田駅以北は既存のJR東海道線支線と接続するため、新幹線と連絡する新大阪駅と関西空港が直結されることになる。さらに、阪急電鉄が北梅田駅と十三駅を結ぶ「なにわ筋連絡線」と十三駅と新大阪を結ぶ「新大阪連絡線」を計画しているため、なにわ筋線を介して、大阪都心からスムーズにより多くの空港利用者を関西空港に呼び込むことが可能になる。なにわ筋線の1日当たりの輸送需要は約24万人が想定されている。大阪府内の南北軸の強化や広域交通ネットワークの拡充につながり、大阪・関西万博開催後の関西にとって明るい話題になるだろう。

一方で、神戸空港へのアクセス改善はどこまで進んでいるだろうか。神戸市では、ポートライナーの輸送力強化策として、現況6両編成から8両編成への車両の増結を計画している。現在は三宮駅のホーム拡張に向けた設計を進めており、2020年度にも工事着手する予定だ。また、2006年の神戸空港と同時に全面開通した、新神戸駅付近から港島トンネルに至る片側2車線のアクセス道路「生田川右岸線」の3

車線化も進める。新神戸駅～神戸空港間では、接続バス（BRT）の導入に向け、社会実験を2017年と2018年に実施しており、同市によればBRTで同区間を最短15分で直結できるという。三宮再整備による交通量や交流人口の増加、神戸空港の利用客増加を見据えた施策が地道ながら進展しているといえる。

とはいえ現状、新神戸駅と神戸空港という、陸と空の玄関口を直結するアクセス路線を新たに建設する計画がないのは、何とも寂しい感がある。というのも、鉄道を利用して同区間を行き来する際、必然的に三宮駅でポートライナーに乗り換えなければならない、断絶感があるのだ。加えて、車内が狭小な上に速達性で劣るため、将来的な利用客の増加に果たして対応できるのか不安が残る。新大阪駅と関西空港を直結するにわ筋線のように、ダイナミックで夢のある計画が神戸の街にあっても良いだろう。この点に関して、鉄道ではなく道路で一つ話題がある。兵庫県が今年3月に策定した、将来的な基幹道路の在り方を示した「基幹道路ネットワーク整備基本計画」では、整備を検討する可能性がある構想路線として新神戸トンネル～神戸空港間（約8km）を挙げている。ポートアイランドで大阪湾岸道路西伸部との連絡や新神戸駅と神戸空港の直結による広域的な集客・集荷が期待でき、実現すれば神戸にとって夢のある構想だといえるだろう。

3空港一体運営が開始して早々の2018年9月4日、関西空港は台風21号による高潮浸水被害という試練を迎えた。強風に煽られたタンカー船が連絡橋に衝突したほか、ターミナルの電源設備などが浸水し、旅行者や職員など約8,000人が一時的に孤立。この時に活躍したのが、神戸空港と関西空港を約30分で結ぶ高速船「ベイ・シャトル」だった。9月5～6日の2日間で約3,400人の旅行客らを神戸空港にピストン移送し、関西空港に食料などの救援物資を届けた。この話をニュースで知った時、改めて関西・神戸両空港の平時からの結びつきの強さを感じた。両空港は約25km離れた対岸に位置し、両空港間ではベイ・シャトルの他に

も大阪湾沿岸部を走行する高速バスが運行されている。両空港ともに海上空港という立地条件を生かし、空港間の移動で、航路・陸路の2パターンの回路を持ち合わせていることに強みがある。

実は、近年話題に上がることが少なくなったが、かつて神戸空港～関西空港間に海底シールドトンネルを建設して鉄道で結ぶ「大阪湾横断鉄道」という壮大な構想があった。先述した兵庫県の「基幹道路ネットワーク整備基本計画」では、長期的な視点からの基幹道路整備の検討が必要な構想路線として位置付けている。神戸空港と関西空港がつながれば、3空港の一体運営に基づく両空港の連携強化や移動時間の短縮、大阪湾臨海部のリダンダンシーの確保が見込めるとしている。「大阪湾横断鉄道」自体は、神戸空港の完成前の2000年前後に提唱されていた構想だが、2019年段階で基幹道路の構想路線として描かれていることに意義を見いだしたい。実現の可否はさておき、両空港が物理的につながり距離が近づくことは、まさに空港一体運営の主軸になるダイナミックな構想といえる。関西の空港アクセスを改善するためには、夢を大きく抱くことも大事だと思う。

長期的に空港アクセスの在り方を考える一方で、安全・安心に向けた防災・減災対策は喫緊の課題だ。ベイ・シャトルを運航するOMこうべと関西エアポートは今年4月、災害などの緊急時に、昨年の台風21号時と同様に旅客や物資の海上輸送を行う協定を締結した。関西空港では空港島への越波・浸水被害を受けてハード対策を本格化。護岸の必要高を見直し、現在、1期島東側護岸（延長約4km）でかさ上げ工事を実施している。浸水対策では、ターミナル電源設備の地上化工事も進めており、新たな事業継続計画（BCP）に基づく出水期対応訓練も国際貨物地区で今年7月に行った。浸水被害の教訓は確実に生かされている。関西空港は、全国の主要空港でも早期に機能を回復できる強靱な空港への進化が求められている。

罪つくりなインバウンドブーム

●と き：2019年8月5日（月）
●ところ：大阪キャッスルホテル 6階
鳳凰・白鳥の間

研究会主査 加藤一誠 氏 | 慶應義塾大学商学部 教授

講 師

株式会社鳳明館
代表取締役社長

小池 邦夫 氏

■はじめに

この講演会の直前に加藤先生とメールで「最悪のタイミングですね」と話していました。もちろん日韓の問題です。それに関係して、中国政府は台湾への観光のブレーキをかける強力な政策を打ち出しました。

私が非常に懇意にしている同業者に、新宿で120部屋程度のポピュラーなビジネスホテルがあります。今はビジネス客が低迷して、インバウンドでも何でも受け入れざるを得ないという方針でやっていました。それまで月平均300人程度、韓国からの宿泊客があったのですが、この事件が起きてから月30人程度にまで落ちているそうです。

在日の方々のパイプが太いせいもあり、東京には韓国の旅行会社の直のお客様がベースになっているホテルが多く、特に上野や池袋、新宿などの繁華街に多く見られますが、こういうところは壊滅的です。それでも対馬ほどの打撃ではないとは思いますが。

■日韓問題の打撃、中国旅客の不安

インバウンドの7割、そしてそのうちトップ2が、政治家の一言、官僚の一言であつという間に激減する。そんな大変不安定なところに乗っかっているのがインバウンドだろうと思います。さすがにJNTO（日本政府観光局）もその辺は分かっていて、慌てて欧米から来てもらえるようにPRしていますが、いかんせん遠

すぎます。

やはりどうしても中国頼みにならざるを得ません。これが非常に怖いのです。中国の旅行会社からの我々への予約で一番平均的なパターンは、「鳳明館さん、バス1台40人で5泊お願いします」という感じです。日中の大学生の交流などで、と言って来るわけです。

それがしばらくすると「すみません人数が減って25人になりました」。その後しばらくすると「ごめんなさい、5泊ではなく3泊になります」。最後は、一番欲しい土曜日の一泊だけになって人数は15人ほどになる。挙句「料金はそのままでもいいですよ、もう見積りが出ていますから」と。このパターンばかりです。

1回や2回はだまされても、3回だまされると大馬鹿ですから、中国の旅行会社からうまい話がきたら、全部台帳の枠外に書いてあります。万が一本当に名簿リストがきて、うちが空いていたら取ろうというスタンスです。うちが満室になっていたら「この話は条件が違うからやらないよ」と頑張るだけです。

■インチキな「LGBT フレンドリー」

今日お集まりのメンバーの方々は、我々の業界では、私が一生の間で名刺交換することもないであろう立派な方々ばかりです。幸運なのは既存型の旅行会社とOTA（Online Travel Agent）の方が一人もいないことです。気楽にお話させていただきます。

まず、オーバーツーリズム云々という言葉がありますが、こんなことはほとんどの観光地で全く他人事といった感覚です。そんなこと一度でいいから言ってみたい、お金を払ってくれるのならどこの国の人でもいいよ、というのが本音です。

インチキ「LGBT フレンドリー」がやたらと出てきています。というのは、LGBT フレンドリーと名乗ると客が増えるという信仰があるからです。それを利用してうまいことやろうと、浅はかな考えでホームページの片隅にレインボーの旗を入れておくのです。こうすると暗黙の了解でLGBTの人が選んでくれるだろうと。それをやったところは、確かに数字が伸びているのです。

しかしLGBTの人が来て最初のクレームは何かといえば、フロントスタッフがびっくりして支配人に電話をすることです。「男二人で来ているのですが、ツインを用意したらカンカンになって怒り、ダブルにしろと言う」。「にっこり笑って『俺たちは愛し合っている』なんて言っているのですがどうしましょう」とかですね。

こんなことで拒否したら旅館業法違反です。

■民泊法案とグレーゾーン民泊

旅館業界がこんな事態に陥っている原因は、国内旅行が毎年減っていること他に、民泊がある程度のシェアを持っていることにもあると私は考えています。そして民泊のほうもこれまた、グレーゾーンが一番儲かるため、特に外資がグレーゾーンをどんどんやろうとしています。一方グレーゾーンはやめておこうというのが、JTB や楽天トラベルなど、日本の普通の旅行会社です。

文京区で、どう考えても民泊には不自然な地区から、月曜や火曜にぞろぞろ出てくるのです。行政は法律をつくっても、後は何もみません。こういうのはやはり、捕まえて民泊新法で100万円を請求し、身ぐるみはがしてやるくらいのことをしないと防げません。特に大阪、京都はかなり深刻で、この分のシェアはかなり取られているだろうと思います。

資料のコピーをお配りすることはできないのですが、民泊新法のときに、業界団体で私が担当理事で、突然法案を叩きつぶせと理事長から言われてやっていたましたが、明らかなダークパワーがバックにあるような気がして仕方ありませんでした。

証拠も出ています。諸悪の根源は自民党賃貸議連です。賃貸議連がつくった幻の法案を、我々は自民党の観光議連にお願いして叩きつぶしてもらいました。

この法案は、「民泊を行うにあたっては、不動産業、旅行業、旅館業の3種しか認められない」というものでした。それを見て私は、JTB 元社長に確認をとり、「旅行業界はこれを確認しているのか」と聞きました。すると「こんなの初めて聞いたよ、小池!」と言うのです。こんなふざけた奴らがいるのかと思いました。「では旅館業界は OK したのか?」と聞かれましたが、「OK するわけないでしょ」という話です。

旅館業界はこのとき、いいネタにされたのです。守旧派で、既得権を守るために懸命に時代をどんどん遅らせるとんでもない奴らに、旅館業界をネガティブキャンペーンのネタにされたのですが、これは全くの嘘です。

■健全な民泊は街おこしになる

我々の業界は、日本旅館協会も全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会（全旅連）も日本ホテル協会（ホテ協）も、健全な民泊はどんどん広めたいと思っています。自分の子どもが外国の家庭でお世話になったことに感謝している夫婦が、「今度は私たちの番」と考えて民泊を始める。こういう人たちに関しては、宿泊の選択肢が増えるからよいのです。こういう人たちに合法的に運営してもらい、きちんと所得を取ってもらうのは望ましいことです。地方なら街おこしにもなります。

このように我々は、お世話をする人間がきちんとおり、その街や生活を知っていただくことに対しては、もろ手を上げて賛成すると当初から言っておりました。

これがいつの間にか、「宿泊業界が売り上げ

が減るのを嫌がって我々を邪魔している」という理屈に変わったのです。

Airbnbの言ったセリフが最高におかしくて、笑ってしまいました。「我々は宿泊斡旋サービスではない。従ってどの法律にも合致しないからやってもいい」という理屈を言い始め、私たちはもうひっくり返りました。「では一体あなた方は何なのだ」と聞いたら、「出会いである」と。出会い系サイトなのか？ 笑ってしまいます。

Airbnbは「ああ言えばこう言う」の見本です。私は、この会社を絶対日本から叩き出すべきである、反社会的勢力に近いとまで言ってきました。IPOまではしぶとく頑張るでしょう。世界最大のOTAブッキングドットコムが今すすめている民泊も、スタート直後は限りなくそれに近いものでした。

■東京五輪は日韓ワールドカップの二の舞になる

JTBはじめ諸々の方々は、皆さん東京オリンピックに夢を見ていますが、2002年日韓ワールドカップの二の舞になると思います。押さえるだけ押さえて、大きく風呂敷を広げて最後に小さく畳むというのは、大体が大手旅行会社のイベントのときの仕入れのやり方です。これは最後に「ごめんね、1本貸しといて」で済んでしまいます。キャンセル料を払わないのです。こういう悪い文化をつくった原因は、我々宿泊業界にあります。

我々は「仕方ないですね。また何かあったらよろしくお願いします」と言って自分たちを卑下し、プライドも何もない、お貰い根性丸出しでやっていました。これが旅館業界の“飲ませ食わせ抱かせ”で団体をもらっていれば何とかなるという古い体質です。こうして媚びながら、京都など大手の仕入れセンター、3年勤めれば蔵が建つとか、沖縄の仕入れに3年勤めれば家が建つとか、某社の京都仕入れセンターの鉛筆はプラチナ製だとか、そんなふうに言われるようなことになるわけです。

簡単なことなのです。1月2月の暇な平日に

修学旅行なんて、どこも空いているわけですから、担当者が鳳明館と書いたら鳳明館は大喜びです。

沖縄の仕入れセンターで、例えば昨日ゴルフに連れて行ったカトウ（加藤）土産店はここにあって、最近何もご馳走してくれないマク（幕）土産店はあちらにあって、摩文仁の丘から行くときはどっちへ行っても目的地の街に行けるとなったら、昨日ごちそうしてカトウ土産店経由で行きましようとなる。こういう非常に前近代的な付け届け文化の効き目がある状況、これは今の時代どんどんなくなっていると思いますが、まだ残っているのが旅館業界と旅行業界です。

■民泊普及のための「宿不足」アピール

日韓ワールドカップの話に戻ります。もうかなり昔のことなので覚えていない人も多いと思いますが、大量キャンセルを発生させて、一部のホテルから「訴えるぞ」というところまでいっております。そのときに、当館はそうだったのですが、ブロックも何も受けていない仲間と組んだ団体は、週末全てワールドカップのサポーターで満室でした。

もう2002年の時点で欧米の人は、ネットで自ら見つけたり、自分で友だちから聞いたりするのが主流になっているのです。地元の旅行会社を探して訪ねて行って、順番待ちして、東京で宿を取ってくださいといった間の抜けたことをする人はほとんどいなかったということです。

きっと大会関係者やメディアは夢を見ているのだと思いますが、アジア系資本の某ホテルなどはすでに、某国のメディアの貸切りで予約済みです。これを、もう予約済みだから大会本部に申込書が来るはずがないのに、「きっとそこもうちに來るだろう」と思って46,000ルームも押さえているわけです。（先月、9月に大量のキャンセルあり）

しかし10月末までは、宿不足は解消されているとは決して言わないと思います。というのは宿が不足していないと、民泊が普及するムーブメントが起こらないからです。民泊を増やせ

と言うけれど、住民生活に影響を与えるし、納税の問題も非常にあやふやですし、難しい問題が多々あります。

パリ同時テロや近隣の国であったテロも、犯人は全部民泊に泊まっています。昼間誰もいないと、昼間に物を盗んで戻って来て部屋に置いて、また行って盗んで来てというような怪しい行動を監視する目が全くないのです。普通の民間施設なら、そんなことをすればすぐに分かるので、民泊は犯罪者にとって最高です。

■旅館・ホテル業界と政治家との関係

Airbnbは急に日本政府に恭順の意を示して、去年の春に違法民泊を削除したことがありました。上野、浅草の違法民泊が一斉にやめたとたん、ものすごい量の荷物を持った某国の、売春を仕事とする女性たちが大挙、上野から浅草の合法のホステル、ゲストハウスにチェックインしました。その翌日にはもう、男性らが連絡を受けて会いに来ており、実はちょっとしたカオスになったのです。ああなるほどとは思いましたが、極めてまずい状況になっていると言えるでしょう。

自民党で賃貸議連は大きな力を持っています。なおかつ賃貸関係や不動産関係は、我々旅館・ホテル業界の何倍も政治献金を自民党に入れています。アメリカのように共和党が政権をとっていたら、60%に対して野党の民主党には40%というように、バランスをとる感覚があるのですが、すべて自民党に入れてしまっているのです。

民泊の問題に対して極めて明確な姿勢を出しているのは、実は共産党だけです。でも我々は共産党とは全くパイプがないし、下手にそんな所に行くと、業界の会合に出たときに何を言われるか分かりません。

なおかつ、知事と自民党の仲が非常に悪いため、知事と都庁の観光系幹部の方もめっちゃ関係が冷えています。知事が会合に来て、都庁幹部の人たちは立ち上がりもしないし拍手もしません。あれほど幹部に嫌われていても東京は何とか動いているので、大したものだ

なあと私は思っているのですが。

■大昔のやり方は通用しなくなっている

そんなわけで今回の東京オリンピックも、全部インチキですね。「40人で押さえて40ルーム」の所の一時的な回答が、「お宅に対しては予定通りです」としかみんな言っていない。これは何を意味するかというと、夢を見たままにしておいてやる、しばらくは夢を見させてやる、ということです。

実際、規定のキャンセル料が発生する直前でバサバサ切れると思います。その後キャンセル料が発生する時点になっても、本当にキャンセルが発生するかどうか分かりません。その辺りを早めに見切り、今度の予約はOTA中心で、飛行機は飛行機でネットで探し、メタサーチ(トリバゴやトリップアドバイザーのようなサイトのこと)を利用する。それらを入口にして何とかしようと思っている欧米、アジアの人たちも多いでしょう。大昔のやり方のままでこの大会を仕切ろうということ自体、全く無茶だろうと思います。

今日もこちらのホテルに甲子園出場校の2チームが宿泊していますが、大手の旅行会社の押さえ方は、皆さんの所にそれぞれ、チームでお願いしますと言って、全てのチームを決勝までブロックするのです。開会式の前の日は、50チームほど泊まっているでしょう。決勝の前日には何チーム泊まっていますか。うまくいって2チームですよ。負けたから、翌日にそれだけのお客さんが急に入るかといったら、入るわけがないのです。

でも旅行会社からすると、勝ち進んでいるチームに宿替えをお願いするのは大変ですし、お客さんも怒りますから、だから押さえっぱなしなのです。

正方形をイメージして、斜めに線を入れてください。それがパターンです。そうすると、オリンピックの期間は、今カプセルホテルでワンカプセル14,000円くらい付けている大馬鹿者もいますが、これはオリンピックが終わったら閉める予定のところなのでいいのでしょうか。

「ノークレーム、ノーリターンでお願いします」でやっているわけですから。愛知万博のとき、最後にそれで大もうけして逃げたホテルがあります。こんなモラルが吹っ飛んでしまうようなことがオリンピックで起こるのが私は一番嫌だと思っています。

■外資の参入で変わりつつある契約観念

ロンドンオリンピックでは、結局部屋を余らせていました。近隣国からの観戦客にとって、ロンドンブリッジやバッキンガム宮殿は別にオリンピック期間であろうとなかろうと同じです。それならわざわざこんなに高い時期に行くこともなかろう、テレビ観戦のほうがよっぽどいいということになります。

結局今度の東京オリンピックでは、2002年当時のような契約をそのまま引きずっているのです。「あのときにお宅はこういう契約をしたから、今回もこれだけの部屋をくれ」と言っているのに対して、日本人はみんな「そうですね！もう国をあげての行事ですから」と言って対応する。宿泊業界の長年染み付いた性といきましょうか、謎体質といきましょうか、「そうですね！」でそのままいっているのです。

2002年から今回までの間に経営はかなり変わっています。外資のファンドが実は持っているといったケースで変わってしまっています。特に青い目の人が上のほうのマネジメントにいます。「そんなものが契約になるわけがない。ブロックなんか一部屋も出さないよ」と言われ、「契約観念を少しは勉強しろ」と逆にオフィシャルエージェントが説教されて帰る状態です。

結局そのときオープンに構えていたほうが、きちんとした稼働になるでしょう。我々の側も、いろいろな考え方があります。国の行事だからここはぐっと我慢して、何があっても協力すべしという考え方もあるでしょう。

一方で、宿泊業は常連さんあつてのものです。となると、毎年の常連さんを入れてから、部屋が余ったらオリンピック客を受け入れるのが王道だと私は思います。50年か100年に1回

のことで、そのお客さんのために今まで毎年お世話していて、無理を聞いてもらうこともあったお客さんを捨ててまでやることはしない、というのが、三代目としての宿屋のDNAからくる考え方です。

■外資と戦っても勝負にならない

オリンピックが終わると何が起こるか、恐ろしくて想像したくないことばかりです。大変悲しいことに、オーバーツーリズムも何も、国益のため、国が豊かになる過程での痛みだ、みたいな言い方をする人も業界の中にいます。ただ、国が豊かになるといっても、インパウンドのFITの圧倒的なシェアはアメリカ資本です。エクスペディアグループ、ブッキングドットコム、アゴダを抱えるプライスライン・グループ（現ブッキング・ホールディングス）です。

私どもも、ブッキングドットコム、エクスペディア、楽天、じゃらん、JTBのネットと、いろいろ加入してやっています。悲しいかな、全然勝負にならないのです。ブッキングドットコムは世界最大で、アゴダと合わせるとグーグルに払っている宣伝費だけで約3,600億円です。3,600億円というと、日本のかなりの大手旅行会社の年間扱い高です。

エクスペディアグループもそれに次ぐ金額をつぎ込んでいます。次が中国のシートリップ（現トリップドットコムグループ）。去年12月に架空在庫問題で大変な騒ぎを起こしたところでした。

シートリップは、コールセンター1カ所だけで8,000～9,000人います。これが全部をやっているわけですよ。こういう所と日本のJTBが戦うこと自体ミスマッチなのです。ラグビーの試合で言ったらそれこそ、日本代表と中学生が戦うようなもので、試合になりません。やっちゃいけない試合なのです。競争しちゃいけない。

■日本の旅行会社の古い体質がトラブルを生む

JTBがアゴダと組んで、アゴダのテクノロ

ジーとJTBの信用力で一気に形勢逆転、といった夢の話をしていますが、無茶です。文化が違い過ぎるのです。

外資がどんどん入ってくるから、私たちは外資を受けます。というのは、今は大体サイトコントローラーを入れるのです。いったん、「ツイン10部屋」というのを1カ所に入れておくと、契約している所はみんな取りに来ます。

10部屋入れておくと、あっという間にブッキングドットコムが3、4部屋売って、残りの7部屋くらいからエクスペディアが2、3部屋取り、楽天が2部屋くらいを取り、当然自社ホームページにもつなげているのでそこからも取る。すると10部屋あるうち、楽天、じゃらん、ブッキングドットコム、エクスペディアの四つと自社ホームページでほぼ終わってしまうことになります。

JTBのるるぶや、近畿日本ツーリストなどがやっている予約サイトは、1週間に1件予約があるかないかの所がざらです。これは日本旅館だからなのか？と思って聞いてみると、都心のそこそこのホテルは「うちはやっていないから分からない」と言うのです。目の前でスマホを使って調べると、「お宅やってますよ、在庫が出てる」。とこんな話です。

あまりにもいろいろなところ、阪急交通社、東武トップツアーズまでが、ネット予約のほうに入っていてやっていますが、これは非常に迷惑です。日本人は情の世界だから、「鳳明館さん、やってよ」と近畿日本ツーリストの管理職が来てまで頼まれたらノーとは言えず、応じてしまう。やった方がいいが、予約は一月に1回、2回だと、やっているほうがやっていることを忘れてしまうのです。その予約サイトに一体どういうプランを出しているのか、何もかも分からないわけですから、お客さんに結局迷惑をかけてしまいます。

なぜそんなことが起こるかという、原因は旅行会社の体質にあります。役員が新しい社長に就任するなどしてマネジメントが変わったときに、新しい抱負について必ずインタビューで聞かれますよね。このとき、二つしか答えよう

がないのです。今さら「国内の団体旅行に力を入れます」「老人会向けツアーに力を入れます」と言っても馬鹿じゃないかと言われるだけです。

このときに言う一つ目は「IT化を進めます」「ネットでの集客に注力します」。もう一つは「インバウンドに注力します」。大学の観光学部の3年生ならこれを言ってもいいでしょう。

「あなたが旅行会社の社長だったら、何を頑張りますか」という質問を大学生にしたら、どの学生もそう答えるでしょう。

■人材以前の“人員”の問題

観光に関して何がネックかという、よく人材と言いますが、人材以前の問題です。人員です。部屋の掃除で出るクレームで最も多いのが「枕カバーに小さい毛が付いていた」といった細かい部分です。掃除しているのは高齢者なので目が悪くて見えない。クレームを受けるフロントのマネージャーも65歳過ぎ。確認のために見に行っても老眼で分からない。こんなことが当たり前になります。

清掃会社から見積りが来て、少し高いと文句を言ったら「では明日から行きません」と言われるのが怖くて、我々はもう、いいようにされてしまっています。そういうところから、衛生観念の常識がとんでもなく違う国から来た清掃員が来るので、大変なトラブルを引き起こします。

ペットボトルに4分の3あるいは3分の2の飲料が残っていたら、当然お客さんが戻って来て飲むだろうと考えるのですが、これを彼らは全部勝手に飲んでしまう。こういうトラブルが日常的に起こっています。

京都は特にひどいかもしれません。高い料金をとって、宿泊業の経験がないオーナーたちが、一昨年、去年からものすごい勢いで開業しています。これは民泊新法の影響です。週2日しかできないのでは採算が合わないことは素人でも分かります。

要するに、賃貸議連と観光議連がバーターしたわけです。「民泊新法でこういうものをつく

るから、ついでには旅館業法を改正してくれ」と。旅館業法改正のポイントは、一部屋からでもOK。一部屋旅館、一部屋ホテルを認めます、というもの。さらには、簡易宿泊営業が大幅に規制緩和されたことです。このことによって民泊をやっていた人が、簡易宿泊を始めるようになりました。

■簡易宿泊（ホステル）の実態

簡易宿泊とは、早い話がホステルです。半分近くが多人数部屋つまりドミトリー形式でなくてはなりません。なぜなら、社会のセーフティネットの役割をする箱だからです。しかし日本ではあまり経営ノウハウがありません。私の知っているところでは、ノウハウを持っているのは4社しかありません。

ホステルの文化は、その始まりであるヨーロッパが圧倒的です。そこに泊まった経験のない人間が箱をつくり、泊まった経験のない人間が開業コンサルタントで絡む。そこにお金を貸したい人たちがいて、老後不安に慌てふためいた小金持ちをターゲットに「民泊は法律ができて、もう儲からないので簡易宿泊をやしましょう」と声をかけます。

開業コンサルタントをトップにして、行政書士、金貸し、技術の低い内装業者、ホステルに泊まったこともないのにホステルのデザインをするデザイナー。そしてネット予約サイトをつくる人、本業がだめになったIT企業がやたらこういう所に出てきます。それからしょうもない札付きの不動産業者。くだんの2社が大体これでだますのですが、数字がずさまじい。

セミナーでだますときの数字がこうです。平均単価は実勢価格の倍。稼働率も2.5倍くらい。彼らがずるいのは、「1階はおしゃれなバーにして稼ぎましょう。2階が男性用ドミトリー10ベッド（2段ベッド5台）、3階が女性用ドミトリー10ベッド、4階にツインルーム3部屋」のようなホステルを提案し、「私どもが最近始めた物件は常に8割が埋まっています」と言うところ です。

すると、「へえ、やっぱり政府の言っている

インバウンドが6,000万人になるって本当なんだ、すごいな、宿不足なんだ、日経もNHKも言っていた、よしこれだな！」と前のめりになります。

この「8割」とは客室利用率のことです。10人の男性ドミトリーに一人いたら一部屋埋まっているとカウントします。女性ドミトリーも2、3人で一部屋売れていることになる。さらに4階のツイン3部屋のうち一部屋が、やたらキャンセル率とNo show率の高いブッキングドットコムで穴を開けられて、残る2部屋が生き残っていたとなると、全5部屋のうち4部屋は何かしらの形でお客さんがいることになります。5分の4で「8割」です。この数字だけを言われて、簡単にだまされてしまいます。

しかし定員稼働率という言葉があり、それでいくとこの宿はツイン3部屋が6人、ドミトリーが20人なので、計26人。先ほどの例で入っているのはツインの4人とドミトリーの計5人なので、10人いないのです。だからこの宿は定員稼働率3割あるかないかです。成り立つわけがありません。

消防法などもろもろの法律の関係で、そういうドミトリーしかできないケースが多い。というのは外窓がないと部屋にならないからです。だから古い物件をリノベーションしてゲストハウスにしましょう、ホステルにしましょう、というのはそこからきています。事務所にしても誰も入らない、マンションにもできない、何かないと。

■悪質コンサルタントが高齢者を狙う

元をたどると文京区でもありました。簡易宿泊を突然建てて住民運動が起こりました。区議会議員が一致団結して、議員立法で、文京区は旅館業法の条例改正を行いました。そのとき私は副区長に呼ばれて、宿泊業の現状など諸々を話しに行きました。これをやった連中は、皆さんのご記憶にもあるシェアハウスの詐欺をやらかした「かぼちゃの馬車」の残党でした。出資を求めてシェアハウスをやって逃げました。スルガ銀行が融資していました。

シェアハウスで詐欺まがいをした連中というのは、その前はサブリース方式のアパートをやらせて、半年か1年経ったところで、すみませんここに書いてある金額を払えなくなりました、周りの相場が下がりました、などと平気でやっていた連中です。彼らが最後は民泊で生き残ろうとしていることは、目に見えています。サブリースのアパートでだまされる人が減ったので、今度はシェアハウスで儲けよう、シェアハウスなら乗っかってくれるだろうと考えたわけです。シェアハウスも、スルガ銀行の不正融資と、いろいろなシェアハウスのパンクでだめになりました。

いよいよここに出てきたのが、先述のホステルです。民泊新法が出たことで、民泊をやっていて目が¥マークになっている高齢者をだますわけです。そこには強力なネタとして、総理の顔を入れて「インバウンドは国策です。6,000万人にします。LCCがどんどん飛んで来ます、日本の人気はこんなに高いです。だから東京は宿不足です」という、提灯記事を付けます。

NHKや、どう考えても回し者とは思えない日経、この2社が特に多いのですが、そんな提灯記事を見せると、セミナーでは、お金儲けしか頭になくて目が¥マークになった高齢者が（若い人もいますが）乗ってしまうのです。

そこに「うちがやった宿は8割入っています」「うちが最新鋭のテクノロジーでやっております」「この宿のカプセルルームからは、スマートフォンで何でもできます」と大層に畳み掛ける。カプセルルームに泊まっているのにスマホは必要ないでしょうに。手を伸ばせばエアコンを調整できるテレビもつけられるし何でもできます。

ITでベンチャーを興しても、あの世界は5%くらいしか成功しない厳しい世界です。だめになっちゃうところが非常に多く、何とか生き残ろうとしてやっているので、宿泊ビジネスに絡んでくることがやたらと多い印象です。

■ウェブサイトでは悪質か良心的かを見抜けない

そして不動産業者。彼らはホームページ上で、自分たちの手の内を明かしません。たまに（保有技能や資格として）出てくるといえば宅建だけです。宿泊業を持っているところがあまりありません。要するに素人が素人をだましているというすさまじい話です。これが実際に起こっていることです。

スマートフォンで見るぶんには、長年誠実にやっている旅館もホテルも、昨日今日開業コンサルタントにだまされた宿も、分かりません。ただ後者のほうがページの作り方がうまく、写真の撮り方も上手です。長年お客さんに一生懸命正対している宿には矜持があって、写真でごまかすのはよくないと思っているし、齒の浮いたような、背中がかゆくなるような言葉を抜け抜けと書かないのです。

「地域とのつながりを大事にします」なんて、京都に来たこともないようなよそ者が突然来てゲストハウスを始めてそんなことを書く。大事にするも何も、京都を何も知らないだろうと。祇園祭がいつあるのかも知らない人間が、そういうことを抜け抜けと書きまくるわけです。「世界の人々と交流するのが我々の夢です」なんて、嘘言えと思います。「お金が我々の夢です」と正直に言えと思います。

■民泊を利用して甘い汁を吸う暴力団

こうして良貨が悪貨にどんどん駆逐されて、日本の宿泊業や旅行そのものがどんどん劣化していく原因は、はっきり言いますが自民党賃貸議連にあります。私は素晴らしいとも何とも思わないし、いい政治家かどうかなど、没後50年を経ないと判断を下せないと思いますが、問題はすり寄っている連中です。

民泊でこんなに筋の悪いものがこんなに一生懸命にならざるを得ないのは、やはり取り巻きが悪いのでしょうか。取り巻きが悪いということは本人の長年の人徳がないということなので、やはり大したことのない総理大臣ということになりますね。

都知事にも同じことが言えます。違法民泊は都知事の最も強い地盤である豊島区も多いで

す。浅草にも多いですが、これは暴力団が多いからです。

■東京では修学旅行＝ディズニーランド

こうして民泊はいろんな所にいろんな犠牲者を出して、結局何が残るかといったら外資で、儲かるのは外資だけです。今、合法民泊の扱い量は、ブッキングドットコムと Airbnb の2社と中国の民泊サイト数社で95%以上でしょう。日本では百戦錬磨など頑張っている所もありますが、いかんせん物件数が少なすぎて勝負になりません。

大手の旅行会社も我々も、一生懸命地域創生や地域おこしを頑張ります、発地営業から着地営業への転換を図っています、などと言っていますが、全部妄想の世界です。東京出身の人間が突然鳥取県の支店に人事異動で来て、地元への愛をもって着地型の営業をやれといっても分からないのです。まず言葉が分かりません。食べ物も口に合いません。

我々東京の宿泊がなぜ厳しいかという、あまりにもミッキーマウスが強すぎるからです。東京への修学旅行はディズニーランドを意味するものになってしまいました。文科省の指導要綱には、大型遊戯施設に何時間も滞在してはいけないと書いてあります。しかしディズニーランドに長くないと生徒から不満が出るのです。

そうすると教師はディズニーランドを長くします。ディズニーランドで一番印象深いのは光のパレード。パレードの最後に花火がドーンと打ち上がって、それから宿に戻るとなったら、もう東京都内への移動は無理なのです。小学生を夜中の12時半に寝かせた、とか、入浴が12時からだった、などということになると大変です。だからディズニーランドの周りのホテルは、十何校も修学旅行が入っている状態になってしまいます。

大手旅行会社はその分を首都圏の売り上げや実績として出すのですが、これは千葉県です。千葉ディズニーランドですから。ただあそこまでいくと東京ディズニーランドと言ってもいい

のでしょう。

■少子高齢化で商圏が激減

国会議事堂見学になど行く学校はめったにありません。皇居の前で記念撮影もほとんどありません。悲惨なものです。老人会は毎年減っています。皇居勤労奉仕というのがシーズンオフの目玉だったのですが、これも減っています。

毎年毎年、当然のことですが、遺族会なんていうものはどんどん減って、傷痍軍人会はもう世の中に存在しない。そうすると、ドル箱だった商圏が毎年少子高齢化でどんどん減ってきます。

修学旅行で最も悲惨なのが、少子化の影響です。100人の修学旅行が、「お宅のところが素晴らしかったので来年もお願いします」となったら商売は普通、勝ちなのです。チェックアウト時に「お宅いいね！来年も来るよ！」と言われたらその日は赤飯、とまではいかなくとも、上天井にしようか、くらいの感じにはなります。しかしこれが、翌年1クラス減ったり、あるいは85人くらいに減って、さらに翌年は70人になっていくという世界なのです。

名古屋市内で、1学年300人を越える学校は3校しかありません。文京区の場合は、学校統廃合を進めていますがなかなか進んでいません。文京区は東京大学のあるところ。統廃合前は、一番人気のない公立中学校は1学年7人でした。東京の都心ですよ。

歩いて30分で端から端まで行けるので、自由競争にしたら、昔からの名門の学校は何倍もの数の応募が来て満杯になり、人気のない学校は3人まで減ったという状態になってしまっています。

■子ども料金の文化が消えていく

だから何でもかんでも自由競争にしてはダメなのです。今の時代のキーワードだとして、評論家などがよく言うのは、「より早く、より大きく、より効率よく」といった言葉です。しかしこれをあまり追求しすぎると、我々が長年養って伝承してきたものがみんななくなってし

まいます。

特に旅行関係でいうと、外資がどんどん伸びると、我々旅館の中にある慣習が失われることになります。子ども（小学校高学年）は3割引でAチャメ（Aチャイルド）と呼ぶのですが、Bチャメは50%で幼稚園児くらいです。手間がかかるのになぜ安くしなければならないのか、というのは長年の私の疑問だったのですが、慣習でそうなっています。

しかし外国の予約サイトではそのような理念がないので、大人も子どもも3人泊まれば3人の料金。一人1万円ならトリプルは3万円です。日本の旅館なら、最悪の場合母親一人で小さな子ども二人だと、1万円+5,000円+5,000円で2万円になります。こうなっているのが楽天やじゃらんやJTBのシステムなのです。子どもの割引がきちんと反映されるようにできています。

ただブッキングドットコムやエクスペディアではそれがありません。旅行業界がなぜそんな割引を行ったのかというと、年功序列制の賃金体系でできている日本にあっては、小さな子どもを連れて旅行することは両親の所得的にかなり厳しいからです。だったらせめて我々旅館業界で、子どもに対しては安くしておこう、それで家族旅行を楽しんでもらおうという思いからこのような料金体系ができました。この文化が外資によって壊れてしまうというわけです。

いいか悪いかは議論が分かれるところですが、外資の旅行サイトは、私たちがインバウンドのために加入しています。しかしブッキングドットコムの40%は国内なのです。今の若い人は、ブッキングドットコムやエクスペディアを外国の会社だと思っていません。限りなくマクドナルドやケンタッキーフライドチキンに近い感覚を持っています。

マクドナルドに行くときに、今日はちょっと気取って外資に行こうかなんて言う人に会ったことがありません。それくらい近い存在になってしまっているので、そうなる日本が長年やってきた、「小さな子どものいる家庭に楽しんでもらう、たくさんの家族に経済的に余裕を

持って旅行や温泉を楽しんでもらう」という文化が消えていくのはまずいと思います。

■日本人に海外の富裕層の金銭感覚は分らない

人数が増えないなら単価でカバーしようという、デービッド・アトキンソンさんの言うことは全くの理想論です。消費単価を上げるのはよくある話です。ラグジュアリーゾーンを対象になどと言っていますが、中には孫正義さんみたいな人もいるかもしれませんが、日本のお金持ちなんてそこまでいません。欧米に比べて、日本の貧富の差は実に狭いものです。

自衛隊の一番下の二等兵みたいな人と参謀総長の給料の差はせいぜい10～15倍くらいでしょう。中国の人民解放軍の一番下っ端の兵隊と一番偉い人では、袖の下まで入れたらそれこそ100～200倍の世界です。

アメリカでも非常に貧富の差が激しいです。その中のかなり上のほうがラグジュアリーゾーンと呼ばれる層で、プライベートジェットなんて笑えるくらい普通にあります。日本でプライベートジェットに乗っている人は誰ですか？ ユニクロの柳井さん？ 楽天の三木谷さん？ 孫正義さん？ 彼らですら持っているかどうか分かりません。社用ならあるかもしれませんが。

私が宿泊業界に入ったのは家に不幸があったのがきっかけで、急きょサラリーマンを辞めて入ることになりました。その前はアパレル企業に勤めており、海外勤務で4年間アメリカにいました。そのとき、日本の本社の偉い人が来て、提携交渉が終わった後に、ディナーの会食が開かれました。

同席した本社会長の乗っている飛行機は何だと聞かれました。一部上場企業の会長なら当然プライベートジェットは持っているという前提で飛行機の機種についての質問でした。私は通訳として同席していたのですが、「何に乗っておられるかお聞きです」と訳します。すると「クラウンだよ」と。向こうは、クラウンなんて飛行機は初めて聞いたな、などというおかしなことになりました。

もう一つ、隣にいる担当役員に、「あなたの家は、入口からリビングルームまで何分くらいかかるんだい？」という質問がありました。当然、ホワイトプレーンやスカースデール辺りにあるような豪邸を考えているのです。すると「……馬鹿野郎！小池。10秒だよ。開けたらリビングだ」。

俗に、関西の金持ちは本物で関東の金持ちは大したことがないと言われるようです。私の友人の関西人もよく言います。確かに芦屋や、西宮の大社町などに行くとすごい豪邸があって私も驚きました。東京の田園調布よりもすごいなと思いました。そのときの感覚がそのまま、まだあるのですね。

皮膚感覚で、ラグジュアリーゾーンの人たちが何を食べてどんな物を着るかなど、分からない人ばかりなのです。

■観光は人材の供給ソースに問題あり

先日こんなことを聞きました。中学英語3年生の共通試験で、「彼女はこれが好きだ」は英語で「She loves it.」ですが、「I love you」の場合はloveにsは付きません。主語が「彼女」なら三人称単数のsが付きます。これの正答率が日本の中学3年生の30%台です。

これが高校に進み、倍率0.数倍の、ほとんどが中国からの留学生という大学の観光学部に行く。そのような大学の英語学科というのは大変な学科です。上品で教養があって機転の利いた英語を話せる人間が観光に行くか？行きませんよ。もっといい給料でもっと聞こえがよくて、もっといい男性もたくさんいる職種はたくさんあります。大手総合商社、大手コンサル、グーグルのような外資の大手、官僚などなど。そのようなところで周りからもよい刺激をもらって、将来の伴侶としても優れた人間がたくさんいる職場は腐るほどあるのに、なぜホテルや旅館にそんな素晴らしい人が来るんだってことです。無茶なんです。

機械工学や化学や航空などは、そこそこのレベルの大学には必ず学部があり、大学院もあり、そこにものすごい数の研究者がいて切磋琢磨

し、その世界で何らかの職に就こうとして頑張っておられます。

では観光はどうなのか。国立大学で観光学科があるのは琉球大学だけです。北海道大学には大学院があったと思いますが、それくらいです。私立大学では、関東なら立教と東洋くらいでしょう。勉強しないと入れない大学で観光学科があるのはそれくらいです。受けたら、あるいは受験料を払ったら入れてくれるような大学にはたくさんあります。

人材の供給ソースに雲泥の差があるのです。やはり日本は昔からのソニーや新日鐵やトヨタや日本航空や全日空、このようなところが本来のメインプレイヤーなのです。今こちらにあまりにも元気がないのが現状です。

観光なんてというのは所詮一軍半。観光なんかを先発メンバーの6番バッターで入れてレフトを守らせている状態では、試合をするのはなかなか難しいでしょう。観光にはそんなに期待してはいけません。観光は、日本を支えている本来の軸、スターティングプレイヤーが疲れたときに、ほっこりするのための場を提供するのが役割です。

私が突然東京大学にのこのこ出かけて行って、「観光学科をつくってください」と言っても相手にされません。今、観光学科をつくろうと考えている所は大抵、学生が集まらない所ばかりではありませんか？ 私は大学の先生方みたいに、下手なことを言うとか後で仕事なくなるわけではないし、本業がきちんとあるのでこんなことを言えるわけですが……。

■おもてなしは心でするもの

最近で一番大事頭にくるのが、「おもてなし」「ホスピタリティ」という言葉が安易にもてはやされている点です。最低なのは、旅行業界、特に某社が音頭を取って始めた「おもてなし検定」。こんなものを数値化することができますか？ おもてなしは心の問題です。心に点数を付けてどうするのでしょうか。外資ホテルにホスピタリティがありますか？ ありませんよ。

東日本大震災があったとき、酷暑の中電車が全て止まってしまい、妊婦の方も高齢者も、みんないろいろなホテルのロビーに向かいました。しかし22時になると、危機管理マニュアルにのっとってどんどん追い出し始めたのが外資の五つ星です。だから私はあれ以降、外資ホテルの行う宿泊事業を信用していません。本当のホスピタリティがあれば、こんなことはマニュアル無視で現場がしっかり判断して、高齢者や妊婦には毛布を配り、温まってもらいます。

帝国ホテルやオークラは、冷凍庫・冷蔵庫にあるものを全部調理してスープなり何なりをつくり、ストックしてある毛布から何から全てをロビーにいる人たちに配って暖をとってもらい、翌日朝になってから送り出していました。

これに対して、自分たちから「こういうことをやりました」とは言わないのです。当たり前だからです。この辺りが本物の五つ星と、マニュアルに沿ってやる五つ星あるいは売り上げ欲しさのために五つ星と言っているホテルとの差です。

そんな所のコンシェルジュが何かを講師に呼んで、ホスピタリティ講座をありがたく聞いているのが我々の業界なのです。私はそんなとき、必ず嫌らしい質問をします。「あなたが以前勤めていた所は、震災のときに被災者を叩き出したが、それでホスピタリティと言えるのか」と。

すると大体、そんなことを言われたことのないキャリアウーマンのおばさんは、目が吊り上がって懇親会をキャンセルする流れになります。終わったら理事長に呼ばれて「お前なあ！……よかったぞ！」と言われるパターンです。

■欧米のホテルのオペレーションをコピーしてもうまくいかない

検定云々の話では、「ビジネスホテル検定」というつまらない検定も業界団体が始めました。受ける人がほとんどいません。なぜなら、受けて落ちたら仕事なくなるのではとみんな恐れるからです。

この業界は、トップマネジメントが親会社からの天下りなどのケースが多いのです。特に電鉄系のホテルがそうですが、昨日まで信号の旗を振っていたような人が突然ホテルのトップに来たら、いいホテルになるわけがない。何でも、誰かが連れて来たコンサルタントをみんなが信じてしまうのです。

一番笑ってしまう話が、ホテルオークラの髪型の話。ここは髪型まできちんと決められているのです。「オークラカット」といいます。ホテルオークラは食事も全部美味しいし、私のような同業者から見てもよいホテルです。ある小さいホテルの社長がオークラに感動して帰って来て、全社員を集めて「我々もオークラを見習おう。ついては男性社員全員、今週中に床屋へ行ってオークラカットにして来い」と言ったのです。

そこで当然のことながら質問が出る。薄毛の社員が「私はどうしましょう」と。すると社長が「お前はオークラカットのかつらをかぶって来い」と言ったそうです。私が言いたいのは、かなりのホテルがこんなあきれ返るようなレベルだということです。

アメリカのコネルなどでは、きちんとしたホテル学という学問があり、実学に結び付くようになっているのですが、日本の場合はありません。それに、欧米の金融機関のように、入社時にクランクで入るか、オフィサーやバンカーで入るかで、一生の給料体系から何から違うという社会にはなっていません。

欧米の背景にあるのは階級社会で、依然としてそれがあるわけです。日本の場合、あると言う人もいるので「ない」と言ってしまおうと問題があるかもしれませんが、欧米は露骨にあります。職務分化があまりにもはっきりし過ぎています。

私が宿泊の営業マネージャーで、大事なVIPが来たときに、その人の荷物を持って部屋へ行くことはできません。というのは、その荷物を持つことでチップを得て生活しているボーイがいるからです。これはマニュアルで区切られているのでどうにもなりません。日本ではそんな

ことはありません。

従って欧米のホテルのオペレーションを丸ごと持って来ても、日本で絶対にうまくいくわけがないと私は思っています。だから何年か経つとマリオットの看板を返すようなことになる。インディペンデントの屋号では集客力に問題があるから、とりあえず世界的ブランドの名前をもらおうという考えなのでしょう。もちろんそれはそれでありなのですが、ライセンス料やその他諸々が高過ぎます。

■天ぷら店は英語ではなく天ぷらで努力を

星野リゾートや加賀屋さんが台湾などで日本旅館を始められるそうですが、これは楽しみに見えています。内心、きっと失敗するだろうと思って。これが成功すると、やはり本場に行きたい、となるわけです。

各行政で、一番頭の悪い観光系の役人のやるのが、町なかの天ぷら店や寿司店、理髪店などの店主を集めて英会話教室をやることです。「インバウンドで東京に何千万人という外国人が来る時代になります。大変なことになります。みんなでおもてなししましょう。ホスピタリティでいきましょう。来店したときにサンキュー以外にも言えるようになりましょう」というわけです。

英語数学が嫌い、何もできないから天ぷら店の親父になったり、成績が悪かったから理髪店の親父になったりしているわけです。勉強ができなくてアカデミックな方向へ進めなかった人たちがそういう仕事をやっている場合が多いのです。そこへ、仕事で疲れているのにさらに英会話を勉強しろなんて拷問ですよ。

ロンドンでもニューヨークでも、私が1979～83年の間滞在していたニュージャージーでも、日本料理店は200軒ほどありました。中には日本よりもずっと美味しい寿司店もありました。それから何十年も経って、日本料理店はいくらかでもある中で、欧米の人々は天ぷらや寿司を普段から食べています。東京に来て江戸前の天ぷらを食べて、ニューヨークの半値以下なの

に味は10倍美味しい、となるのが本場に来た食の楽しみ方です。

食文化でも何でも、本物をリーズナブルな料金で得て感動するのが旅の醍醐味です。ニューヨーク大学を今年退官予定の先生(お客様)を、長年のお礼にと、読売ジャイアンツの負けが込むと貸切りで利用する秘密の寿司店に連れて行きました。□に入れると溶けるような美味しいアナゴを食べて、彼は涙を流しているのです。「私は人間に生まれてよかった。寿司を知ってよかった。東京でお宅に泊まることができ本当によかった」と言うのです。

本当に素晴らしい物に出会うと泣けてくるのです。寿司にせよ天ぷらにせよ、そういうものは日本にいくらでもあります。きっとお好み焼きもそうでしょう。天ぷら店の親父には、そういう本物を提供することに努力してほしい。

「お宅に比べてあそこの天ぷら屋は評判がいいね。お宅は12時半になると客が半分になるが、あそこは13時を過ぎても客がたくさんいるよ」と言ったら、その天ぷら店に行って何が違うのか研究することに力を注いでほしいのです、私たち庶民からすると。そしていつか、相手の店に近付いたよい店になってもらえたら店主も客も幸せなのです。

その彼らに仕事終わりに英会話をやれと？ 区が英会話学校のための補助をするから行ってください？ 馬鹿じゃないのかと思います。

■インバウンドを考えるならまずカード対応から

各地でそれと似たようなレベルのことがあります。いろいろな観光地でインバウンド対応云々、例えばキャッシュレスをやろうといったことを言っています。しかしこれは、九九を習うのが適切な小学校3年生や4年生に、突然2次方程式や因数分解をやらせるようなものです。

以前、京都の丹後のほうに行ったときにあらんとしたのは、あの鉄道では主要な駅である宮津で、切符をクレジットカードで買えないことでした。京都からそこまで行くと1,500円くらいか、2～3,000円はかかると思います。大阪か

らだともっとかかるでしょう。そこでクレジットカードが使えたら、現金をお土産に回せます。現金が心もとないから2～3,000円をカードで買っておくわけですから。これもだめ。

まさかと思ったのは、山陰線の中で、電波状態が悪いため次の切符が買えず、現金でしか買えなくなったことでした。ちょっと待ってくださいよ。それでインバウンド？ じゃらんは温泉場では人気がある予約サイトなので、じゃらんに入っている所が、兵庫県の加美町辺りの温泉街で、加盟しているのがその地区で30あるとしたら、クレジットカードがOKなのはそのうち5、6軒しかありません。まず何より、カードを使えるようにすべきでしょう。

小さい旅館や民宿というのは限りなく自宅です。夫が役場に通い、妻が民宿を切り盛りしているぶんには、売り上げは上がっても下がってもそれほど関係なく、常連さえ来てくれればよいのです。そこにインバウンド云々と言っても馬の耳に念仏です。何度講演をしても何度足を運んでも変わりません。それに、この年代は年金で何とか生活できるし、贅沢もしません。

そうすると、やはり日本の観光はそんなに明るくないと思うのです。わざわざ東京から来て夢をつぶすような話をして、何を言っているんだと思われるかもしれませんが、現実問題がそ

うなっています。

「来年7月末の東京（の宿）が取れなかった」と言われていましたが、当たり前です。それまで売ってはいけない契約になっているのですから。オンラインに在庫が出ていないだけです。我々は通常、半年くらい先までしかオンラインに在庫を入れません。だから来年7月末の東京で取れなくて当たり前です。11月になったらいやというほど出てきます。直前になったらもっと安くなって、いくらでも出てきます。

だから皆さん、今あわてて変な見たくもないチケットと抱き合わせのツアーなんかを絶対に購入しないほうがよいです。あれは本当にひどい商売ですから。そんなツアーに入ったら、弁当漬けにされて、ひどい宿に泊まらされて、見たくもない種目を二つ見て、見たい種目は最悪の席で見ることになる。テレビのほうがよっぽどよかった、となりかねません。

■おわりに

話があちこちに飛んで、資料に書いてあることがきちんと話せたかどうか心配ですが、私を呼んだ責任は加藤先生と幕先生にあるので、お気にさわることがもしあったなら、こちらのお二人に苦情をお伝えください。

ご清聴ありがとうございました。



関西空港で旅行者を助けるボランティア活動

活動概要

この活動は、学生が身に付けた知識や語学力を活かしながら、旅行者に案内などのサポートをするボランティア活動で、学内では「関空ボランティア」あるいは「AKV」＝「Assisting at KIX as a Volunteer の略」と呼ばれています。1回約20人の本学生達が、月に平均4回週末の10時から16時まで、西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR」と呼ぶ）関西空港駅の券売機エリアと改札口で活動しています。最初は、困っている外国人旅行者を助けたいと始めた活動ですが、日本人旅行者からの質問も多く、JRを利用しないお客様も含め困っている旅行者全員を助けています。笑顔で「こんにちは！」「May I help you?」と声をかけます。旅行者の話を聴き、相手が何を知りたいのかを察し、わかりやすく説明します。本学の大学生・短大生・留学生が、学部・学年・国籍の壁を超え、チームワーク良く活動しています。空席待ちも出るほど参加希望者が多く、大人数にならないよう学内で公平に調整しており、リーダー・サブリーダー以外は毎回の顔ぶれも違います。2015年10月に開始し2019年11月現在で延べ2,899名の学生が参加し、学内で友達の輪が広がっています。

活動を始めたきっかけと歴史

前職、関西空港のユナイテッド航空会社で働いていたおり、空港が外国人旅行者で溢れかえっているのを毎日見ておりました。学生が旅行者を助けることで、旅行者も助かり、学生も成長でき、

より良い大阪や日本の印象を持ってもらえたらと考えスタートしました。空港の総合案内所も親切ですが、学生は、スマートフォンで検索して伝え、ニーズに応じて旅行者が空港で探している場所へ同行する時もあります。2015年10月の開始当初は、新関西空港株式会社ご協力のもと活動を始め、2016年同社の運営が関西エアポート株式



学生の対応



11月の活動



活動前研修会

阪口葉子教授



小学生の活動参加



ブラブック

会社に移行した際に、JRのご協力により、同社の関西空港駅に活動場所を移しました。この活動は、毎日・朝日・日本経済新聞や、テレビでは、MBS ニュース「VOICE」やNHKBS プレミアム「おもてなしのココロ」に取り上げられました。

事前研修

初めて参加する学生は、予め本学地域協働センターによる基本マナー・心構えについての研修を受けます。笑顔で挨拶、体をお客様の方に向け目を見て話す、手のひらを上に向けて案内するなどです。活動時は、学校で用意したジャケットを着用し、話せる言語を表す国旗の缶バッジを胸に着けます。一人で、日本語・英語・韓国語・インドネシア語を話す日本人学生もおります。案内後、笑顔で送り出す時も、伝えた方向と逆方向へ行っておられないかなども確認します。時間が空いた時に、学生同士で楽しそうに話していたら、じゃれ合っているように見えるかもしれず、自覚をもって活動に臨むように指導しています。学生は、JRの方々とも、学生同士でも、挨拶・報告・連絡・相談を徹底するようにしています。

AKV 研修会

年に2～3回、休日に学校で行い、情報共有・問題点・新しい取り組み等について話し合います。最近の研修会で話された内容は、①お客様の邪魔にならない改札口での立ち方の工夫 ②頻繁に聞かれる質問や回答の多言語化（ATM・コンビニ・ロッカー・喫煙室の位置等）③「ブラブック」（ブラカードとブックを合体した造語で、表紙は多言語表示での挨拶の言葉、中味は案内に役立つ情報の冊子で、全員が首から吊るしています）等の改善です。この研修会后、目次をつけ、旅行者によく聞かれる「嵯峨野トロッコ列車」等の季節情報ページも追加しました。縦や横向きになっていたページを同じ向きにし、よく使うセリフの多言語化をして、全ページを改善しました。春や秋には、交

換留学生が来日します。その時期に、彼らも誘って京都や大阪ツアーを行います。人気スポットを巡って、自分達の案内知識を増やし、旅行者に配る手作りマップも作成し、留学生に日本の良さを味わってもらうことや、活動への興味を持ってもらうためです。

お客様対応

旅行者からの質問は多岐にわたります。民泊先への行き方が分からない、京都の川床料理店へ予約再確認の電話をして欲しい、京セラドーム大阪の最寄り駅はどこか、りんくうアウトレットモールに行くには電車とバスのどちらが早く着くかなどです。ある時、外国人旅行者が立腹されていたことがありました。関西空港から札幌へ向かっていた便が、目的地の悪天候のため関西空港に引き返してきたという内容でした。大声でクレームされていた時も、学生はお客様の話に耳を傾け、当該航空会社に連絡し解決していました。券売機で財布の忘れ物を見つけた学生は、プラットホームまで走り、財布の中で見つけた名刺にあったお名前を連呼し、発車間際にお客様に渡すことができました。体の調子が悪くなったお客様の通訳をして JR 駅員さんに詳細を伝えたこともありました。込み入った質問では、旅行者をお待たせせず、迅速に JR 駅員さんに尋ねるか、駅員さんに任せます。対応をしていると、中国語でアウトレットが「アウレ」や、大阪が「ダーバン」に聞こえ、耳にする生の言語を説明時にも使います。留学生が日本人学生に自国語を教え、学生同士が学び合い、相当数の学生が英語以外の言語も身に付けてきています。こうして、文化の違いや生の言語も学んでいます。私も教員は、水分補給などの熱中症対策等、学生の安全確保に注意を払っています。

学生の成長

本学では、『建学の精神』である「全人教育」を基礎として、礼節を重んじ世界に通じる心豊かな人間を育成することを理念としています。学長が学生に力説する3本柱「クラブ活動・ボランティア活動・国際性を身に付ける」があります。先輩学生が後輩の面倒を見て指導者として成長し、後輩は先輩を見習い、やがて卒業し、新しい学生がまた活躍するという意味では、クラブ活動のようでもあります。文字通りボランティア活動であり、世界の人々に接することで国際性を養っています。このように、活動の中で自然とチームワークを高めることができます。関西空港だけでなく、学生はいつでもどこでも困った人々を助けています。お客様が笑顔で「ありがとう」と言ってくれるのが、学生たちの遣り甲斐になっているようです。

JR 社との更なる協働

JR 関西空港駅長の御堂様はじめ JR の皆さまが本校に来られ、学生とフランクに話して下さる機会もあります。以前は、活動の振り返りを帰路のバス車中でしていましたが、現在では JR 会議室で行うことで、駅員さんから即座に学ぶことができ、計画・実行・検証・改善のサイクルを回しています。最近では、活動前に毎回研修をして頂き、切符や料金などの知識も増えました。2020年オリンピックや2025年の大阪万博には、多くのお客様が関西空港を利用されると予想され、御堂駅長様が「混雑時のお客様動線の改善について、社員と学生さんも交え、一緒に考えていきましょう」と仰って下さり、学生達もワクワクしています。年に約2回、守口市の小学生を関西空港に招いています。小学生は、日本語・英語・中国語・韓国語などの言語で「こんにちは！」と旅行者に笑顔で挨拶し、大学生に交じって楽しそうに活動しています。人生100年時代といわれていますが、学生達が、JR の皆さま、色んな世代の旅行者と交わることで、優しさや思いやりで育んでもらっています。社会に出ても、多世代の人々と交わりながら、世界の人々と一緒に社会に貢献して欲しいです。

関西国際空港 2019年10月運営概況（速報値）

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

○発着回数 16,681 回（前年同月比 102%）

国際線：12,739 回

（前年同月比 102%）

国内線：3,942 回

（前年同月比 101%）

発着回数について

合計発着回数は前年同月比 102% の 16,681 回、国際線の発着回数は前年同月比 102% の 12,739 回といずれも 10 月として過去最高を記録しております。

○旅客数 2,518,995 人（前年同月比 103%）

国際線：1,953,994 人

（前年同月比 102%）

国内線：565,001 人

（前年同月比 106%）

旅客数について

合計旅客数は前年同月比 103% の 2,518,995 人、国際線の旅客数は前年同月比 102% の 1,953,994 人で、うち外国人旅客数は前年同月比 101% の 1,308,000 人といずれも 10 月として過去最高を記録しております。

○貨物量 67,149t（前年同月比 93%）

国際貨物：65,803t（前年同月比 92%）

積込量：29,552t（前年同月比 82%）

取卸量：36,251t（前年同月比 103%）

国内貨物：1,346t（前年同月比 173%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 92% の 65,803t 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11月20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10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	1,398,433	92.2	21.3	1,208,099	86.1	18.4	190,334
管内	938,770	94.6	14.3	913,282	84.6	13.9	25,488
大阪港	325,063	85.6	4.9	407,196	87.0	6.2	△ 82,133
関西空港	457,038	96.7	6.9	333,001	88.2	5.1	124,037
全国	6,577,364	90.8	100.0	6,560,095	85.2	100.0	17,269

【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	457,038	96.7	6.9	333,001	88.2	5.1	124,037
成田空港	899,405	88.1	13.7	1,189,859	85.1	18.1	△ 290,454
羽田空港	31,349	84.3	0.5	141,950	137.3	2.2	△ 110,601
中部空港	78,622	78.6	1.2	93,509	84.0	1.4	△ 14,887
福岡空港	19,160	62.6	0.3	38,233	77.1	0.6	△ 19,073
新千歳空港	3,278	99.4	0.0	1,051	48.6	0.0	2,227

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	802,070	26,740	246,380	8,210	337,740	11,260	2,150,230	71,670
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
令和元年9月	600,320	20,010	560,730	18,690	360,280	12,010	337,270	11,240	1,858,600	61,950
令和元年10月	651,920	21,030	656,080	21,160	307,880	9,930	323,020	10,420	1,938,900	62,550
令和元年11月	669,460	23,170	648,980	21,630	325,010	10,830	320,610	10,690	1,964,060	65,470
平成31年 令和元年 累計	7,736,080	23,250	7,687,430	23,040	3,662,540	10,950	3,629,660	10,870	22,715,710	68,020
前 年 同 期	6,984,280	20,910	6,920,010	20,720	3,165,210	9,480	3,169,810	9,490	20,239,310	60,600
対 前 年 同 期 比	110.8%		111.1%		115.7%		114.5%		112.2%	

※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

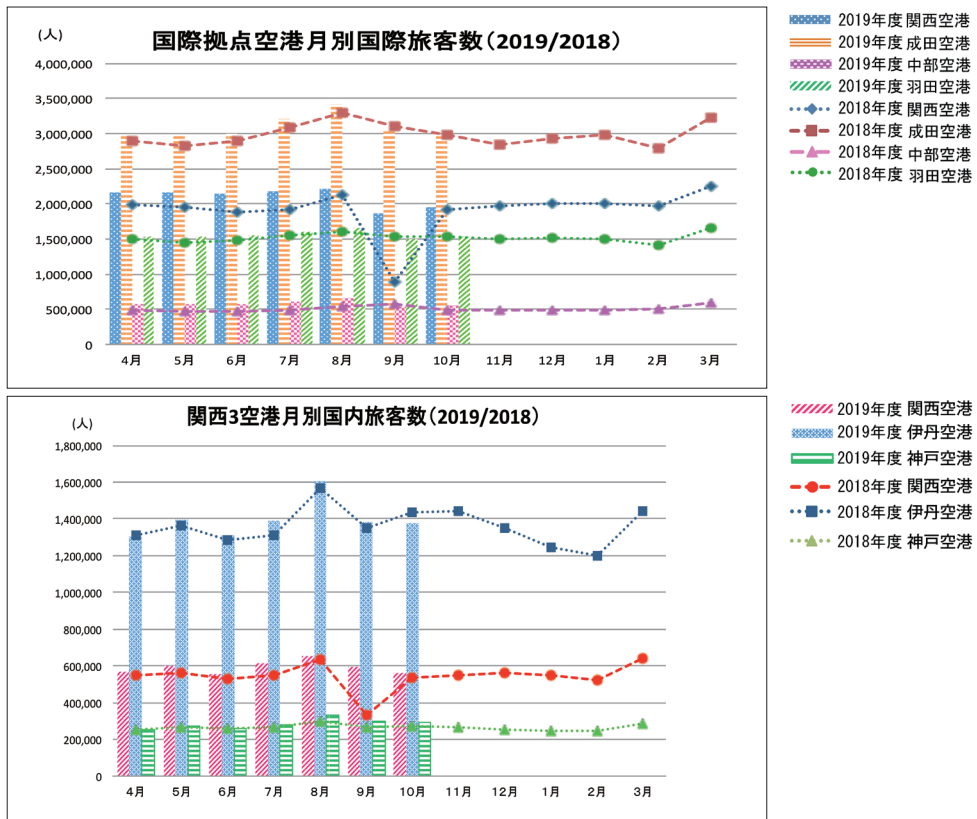
2019 年 10 月実績【速報】

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	12,739	101.8%	17,967	98.3%	30,706	99.7%
	関 西	12,739	101.8%	3,942	100.8%	16,681	101.6%
	大阪(伊丹)	0	—	11,234	95.9%	11,234	95.9%
	神 戸	0	0.0%	2,791	105.0%	2,791	105.0%
	成 田	16,822	96.3%	4,300	95.1%	21,122	96.0%
	中 部	4,206	126.5%	5,568	106.0%	9,774	113.9%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,953,994	101.8%	2,236,138	99.7%	4,190,132	100.6%
	関 西	1,953,994	101.8%	565,001	105.9%	2,518,995	102.7%
	大阪(伊丹)	0	—	1,377,350	96.0%	1,377,350	96.0%
	神 戸	—	—	293,787	106.8%	293,787	106.8%
	成 田	2,972,547	99.5%	595,557	96.3%	3,568,104	99.0%
	東京(羽田)	1,537,359	100.8%	5,553,249	96.7%	7,090,608	97.6%
	中 部	565,600	114.0%	593,872	108.8%	1,159,472	111.3%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	65,803	92.3%	11,652	95.1%	77,455	92.7%
	関 西	65,803	92.3%	1,346	172.8%	67,149	93.1%
	大阪(伊丹)	0	—	10,306	89.8%	10,306	89.8%
	成 田	173,644	89.7%	—	—	173,644	89.7%
	東京(羽田)	53,260	95.9%	55,309	89.8%	108,568	92.7%
	中 部	16,970	88.1%	1,519	105.5%	18,489	89.3%

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

○第11回懇話会（2019年11月29日開催）

「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」をテーマに濱 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）の講演会を開催し、講演後の懇話会で意見交換会を行った。

○第466回定例会（2019年12月2日開催）

「ICTを活用した旅客流動分析」をテーマに西田 純二 氏（株式会社社会システム総合研究所 代表取締役、京都大学経営管理大学院 特命教授）の講演会を開催した。

今後の予定

○第8回航空空港研究会

日 時／2020年1月20日（月） 16：00～17：30

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／空港の民営化と将来展望（仮題）

講 師／蒲生 猛 氏（北海道エアポート株式会社 代表取締役社長）

コメンテーター／平田 輝満 氏（茨城大学工学部 准教授）

事務局だより

▶ 11月上旬、今年最後の3連休を利用して、島根県の松江・出雲に行ってきました。

和歌山の友人が8人乗りのワンボックスカーで順に同行者を拾って、私の待つ甲子園球場前で合流したのは朝10時過ぎ。天気も良く、最初の目的地「出雲大社」を目指して意気揚々と出発しました。道中、「運転よろしく!」と早々に後部座席で宴会モードに突入した同行者のために1時間おきのトイレ休憩を挟みつつも、順調に中国自動車道を西進していたのですが、「山崎IC」付近から渋滞に遭遇、出雲大社で昼食の予定がこの渋滞を抜けた時点で14時過ぎ、仕方なく途中の「蒜山SA」で昼食をとり、初日の出雲大社参拝を断念して、宿泊地の松江宍道湖に直行しました。

▶ 予定は狂いましたが、丁度、夕日が沈む時刻と重なり、宍道湖の夕景は、しばし見とれる美しさ。真っ赤に染まった湖畔の澄んだ空気に包まれて、長時間の運転疲れもすっかり吹っ飛びました。

▶ 翌日は、朝から松江城の堀川めぐり。屋根が上下する屋形船のような遊覧船に靴を脱いで乗船し、毛布を膝に、鴨の浮かぶ水面をのんびり眺めながらお城のまわりをぐるりと一周。もっと乗っていたいと思える心地良かったです。午後は、前日たどり着けなかった出雲大社へ。日本中の神々が集まる「神在月」ということで大勢の参拝客が訪れていました。一同、それぞれ2拝4拍手1拝の作法で無事に良きご縁をお祈りし帰路に。

▶ 観光に費やした時間よりも車移動の時間の方が長かった一泊旅行でしたが、天候に恵まれたこともあり、山陰地方の長閑な落ち着いた佇まいを感じることができました。

▶ 今度は神戸空港から直行便を利用して、現地でゆっくり滞在したいと思います。

(N.S)



魅力かがやき 未来へつなぐまち 貝塚

みんなで東京2020オリンピックを盛り上げよう! (貝塚市)



東京2020オリンピック競技大会において、貝塚市は台湾の女子卓球チームのホストタウンとして国から登録されています。

ホストタウン事業として、小・中学校と認定こども園において台湾料理の給食を提供したり、市民卓球交流フェスティバルを開催し、多くの市民に卓球を楽しんでもらうなど、オリンピックの機運が高まる様々なイベントを実施しています。また、大会開催100日前の令和2年4月15日（水）には、貝塚市内を12人の聖火ランナーがトーチで聖火をつなぎますので、ぜひ沿道で応援してください。

1964年に開催された東京オリンピックでは、「東洋の魔女」と呼ばれたニチボー貝塚の選手が主力となった女子バレーボール代表チームが金メダルを獲得したことを覚えていらっしゃる方も多いと思います。

今後も、東京2020大会と一緒に盛り上げていけるようさまざまな取組みを行いますので、みなさんも是非、貝塚市へお越しください。

■問合せ先：貝塚市ホストタウン事業推進本部事務局
(貝塚市役所都市政策部政策推進課)
TEL：072-433-7241

