



KANSAI 空港レビュー



No.494
2020.1

CONTENTS

1 巻頭言

「和魂洋才文明」を考える

黒田 勝彦

3 関西国際空港2019年のあゆみ(2019年1～12月)

5 各界の動き

15 講演抄録

文化財などの遊休資産を活用した体験型宿泊モデルと地域振興について

上山 康博

30 プレスの目

成長続ける関空、3つのリスクに備えよ

牛島 要平

32 航空空港研究レポート

ロンドン6空港にみる航空ビジネスモデルと空港ビジネスモデル

西村 剛

38 データファイル

- ・関西国際空港2019年11月運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港]2019年11月分
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・2019年度 年末年始繁忙期における関西国際空港の
出入(帰)国者数【速報値(概数)】
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2019年11月

【表紙写真】「ZIPAIR B787-8」

ZIPAIR TOKYO のB787-8です。

日本初の中長距離国際線のLCCで日本航空が全額出資し設立されました。

本機は同社が初期に導入したB787-8です。

5月から成田＝バンコクの運航開始が予定されており、12月19日から関空にテスト飛行でやって来ています。

撮影：柴崎 庄司

「和魂洋才文明」を考える



一般財団法人関西空港調査会理事長
神戸大学名誉教授

黒田 勝彦

新年おめでとうございます。年号は令和に変わり新たな世界に踏み出す年になりそうですが、今後とも相変わりませず当調査会への御指導並びにご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

さて、去年はラグビーワールドカップ2019が日本で開催され、来日された海外の人達も日本の「おもてなし文化」を楽しまれ、日本の「相手を思いやる文化」の真髄を体験されたことと思います。さらに今年の東京オリンピックや2025年の大阪万博では、また「違う日本」を発見・体験して頂けると期待致します。何故、このようなイベントが次々と開催されるのか、という理由は MICE の重要性ということと同じ

です。説明しませんが、単にインバウンド客を増やすといった直接的な効果よりも、日本の文明が飛躍発展していく上で必須の条件であることが意外と忘れられているように思えます。約5万～7万年前に出アフリカを果たしたホモ・サピエンスは、BC4000年頃にオリエント文明を始めとして、インダス文明（BC2500年頃）、黄河文明（BC1500年頃）と次々に東進し、いわゆる四大文明を開化させました。四大文明がその場所で開化した理由は、大河の畔、自生食料や小動物が多く生息していて狩猟・採取生活に向いていたと一般に説明されていますが、いま一つ重要な要素が忘れられています。それは、これら文明開化の地が乾燥地帯（遊牧

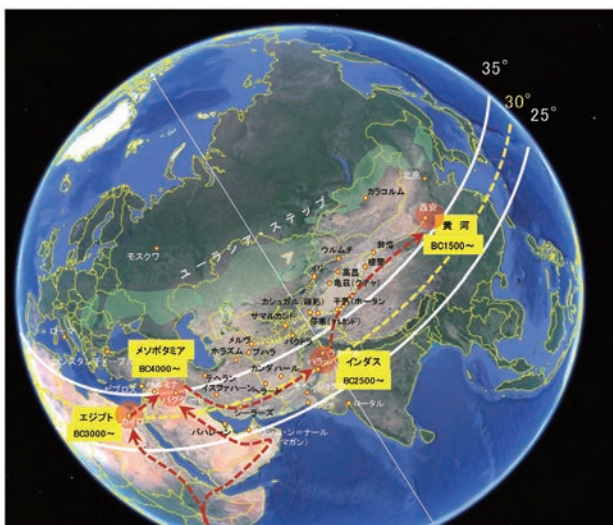


図 現生人類の足跡と四大文明

民居留地)に接している地域である、という点です。遊牧民は農耕民と物品や情報を交換しながら、餌を求めて絶えず移動していますからモノと同時に情報(文化)も伝播してくれ、定住農耕民に常に新たな刺激を与える存在でもありました。また、四大文明が開化した地域は人類移動の通り道でもあり多様性を育む条件があったのです。京都大学経済研究所の藤田昌久教授も指摘されるように(共著:文明と国際経済の地平、東洋経済新報社、2019、12)、「多様性」は創造にとって不可欠であり、交流は多様性を拡大させる重要な要素です。

ただ、進取・刺激のみが文明の進化(≠進歩)の要素ではありません。ブレンドのコーヒが美味しさを醸し出すことは周知のことだと思いますが、じっくりねかせたワインも新しいワインよりはるかに美味しいことも事実です。日本文明も遣隋使・遣唐使の派遣によって当時の最先端の国際文明を摂取し、新しい「国のかたち」を造りだしましたが、使節廃止後の平安時代の日本文化醸成時代や、南蛮文化摂取後の中国の明清時代に対応する室町時代や江戸時代の鎖国期間の文化醸成期が無ければ今日の「日本文化」もあり得なかったでしょう。これらの日本文化醸成期は一見「停滞」と映るかも知れませんが、この期間に「かな文字の発明」、「わび・さびの情緒」や「おもてなし文化」を創り出した期間でもありました。明治維新による西洋文明の全面受容によって産業革命を遅ればせながら達成し、かろうじて植民地化を免れた近代の歴史は国民が広く知るところです。当時の重要なキーワードは「和魂洋才」でありました。これは伝統的日本文化を洋才で包み、新しい日本文明を勃興させる努力でもありました。この「和魂洋才文明」で日本は150年食べてきました。工業化に離陸した日本製品の「売り」は「和魂製品」であったと思います。日本は、寿命が長い、品質が良い、小型で使い勝手がよい、といった「和魂」を込めた工業製品を作り出し、世界の市場に乗り出して成功したのです。「和魂」の真髄は「消費者目線」でもあると同時に、作り手の「恥をかかない」といったプライドでもあった

わけです。しかし、グローバル化の下で競争が激しくなるに従い「和魂」が忘れ去られていくように感じられます。サービス業も含めて「お客様」は単にモノや機能に対価を支払ってくれるのではなく、サービスや製品の提供者の「こころ」にも対価を支払っていている、ということを忘れてはならないのです。あらゆる工業製品やサービスにはそれを提供する主体の「顔」が見える筈です。空港も港湾も単に人やモノを通過させる機能提供だけの場所ではないのです。通過する場所にその国の文化が凝集されていることを「客」は敏感に感じ取っている筈です。如何にハイテク機能を導入しようとも、そこに「和魂」が無ければ日本ではないと考えるべきです。ロボットにすら、細やかな心遣いが組み込まれていることこそ「日本製のロボット」となることが出来るでしょう。言うまでもなく、「和魂」は昨今流行の「やすもの」のナショナリズムではありません。世界の人類が求めてやまない「こころの安らぎ」が「和魂」の本質であるわけです。その具現化こそがホモ・サピエンスが進化したホモ・デウス(ユヴァル・ノア・ハラリが言うところの意味ではない)であるべきです。

話をもとに戻すと、「多様性」は国内においても確保されなければなりません。藤田教授はその著(前出)の中で「……東京さらには東京のマスコミに支配されている日本全体で共通知識の肥大化が進み、全員の頭脳が金太郎飴のようになり、知識創造における相乗効果が減少するとともに、イノベーション力が減退し、経済成長も勢いがなくなった」と指摘されています。

言い古されたことですが、国内にも東京に吸収されない自律した文化圏が必要です。東京文化に対して京都文化・難波文化が自律的に発展しなければならない。これを核にした奈良・兵庫・滋賀・和歌山文化圏を含めて「関西文化圏」を再構築して日本を金太郎飴から抜け出す役割を関西が果たせるかどうかが今後の日本の発展の鍵を握っているように思います。

関西国際空港2019年のあゆみ（2019年1～12月）

- 1月・大阪入国管理局関西空港支局は10日、2018年の関西空港における出入国者数（速報値）が前年比6%増の2,222万4,900人で過去最高を更新したと発表。
 - ・大阪入国管理局関西空港支局は10日、年末年始（12月21日～1月3日）の出入国者数（速報値）は前年比7%増の96万6,290人だったと発表。
- 2月・山谷佳之関西エアポート社長は報道各社のインタビューで、関西空港の防災対策や第1ターミナルの大規模改修の費用として、大阪・関西万博が開催される2025年までに約1,000億円投資し、旅客受け入れ能力を年1,000万人程度増やすことを明らかにした。
 - ・関西エアポートは27日、災害など非常時に空港に関係する30機関が集まり、対応を協議する総合対策本部（KIX Joint Crisis Management Group）を4月1日に設置すると発表。2018年9月の台風21号による被害を踏まえた対策の一環。
 - ・関西空港の連絡橋は27日深夜、修復していた下り3車線のうち、2車線の通行が約半年ぶりに再開した。
- 3月・国土交通省とNEXCO西日本は2018年9月の台風21号の影響でタンカーが衝突し、上り1車線、下り2車線で運用してきた関西空港連絡橋について、7日午前6時から、上下各2車線での運用になったと発表。
 - ・関西エアポートは7日から、利用者の満足度をリアルタイムに測定できるCustomer Feedback Device（カスタマーフィードバックデバイス）を関西空港に導入、チェックインカウンター、駐車場などに85台が設置された。
 - ・関西エアポートは26日、関西空港の夏ダイヤを発表。国際線の便数は8月のピーク時で前年よりも166便多い週1,548便と、6年連続で過去最高を更新する。
 - ・ブリティッシュ・エアウェイズは31日、関西～ロンドン線を週4便開設した。1998年に運休して以来21年ぶりの復活となった。
- 4月・関西エアポートは3日、イギリスに拠点を置く航空サービスリサーチ会社、スカイトラックス社が実施した国際空港評価、ワールド・エアポート・アワード2019で、関西空港が「ベスト・ローコスト・ターミナル」「ベスト・バゲッジ・デリバリー」の2部門で1位を受賞したと発表。
 - ・関西エアポートは4日、2020年に奈良で開催される第15回国際空港評議会（ACI）アジア太平洋地域総会のホスト空港に決定したと発表。
 - ・2018年9月に台風21号の影響でタンカーが衝突した関西空港連絡橋が8日、約7か月ぶりに上下各3車線の計6車線で通行を全面再開した。
 - ・関西エアポートは25日、2018年度の関西空港の利用実績を発表。総旅客数は前年度比2%増の2,940万4,101人で4年連続で過去最高を更新した。
- 5月・大阪出入国在留管理局は13日、10連休を含む4月26日～5月6日の関西空港の出入国者数は計84万2,180人（速報値）で、前年同期比17%増だったと発表。
 - ・関西エアポートは20日、We chat Pay、銀聯QR、銀聯クイックパス、JCBコンタクトレスの新規ペイメントサービスを関西・大阪・神戸の3空港に順次導入すると発表。
- 6月・関西エアポートが4日発表した2019年3月期連結決算は、営業収益が前期比7%増の2,204億円、最終利益は5%増の296億円と増収増益となった。
 - ・関西エアポートは4日、2023年度まで5年間の投資計画を発表。災害対策を中心に3空港で1,350億円を投じる。
 - ・関西エアポートは10日、関係事業者6社が国際航空輸送協会（IATA）の医薬品航空輸送品質認証制度（CEIV Pharma）の認証を取得したと発表。

- 7月 ・ 出入国在留管理庁は2日、外国人の出国手続きに顔認証ゲートを全国の7空港で導入すると発表。羽田空港を皮切りに関西空港など他の6空港でも順次運用を始める。
- ・ 2018年9月の台風21号の影響で関西空港の利用客ら約8,000人が孤立したことを受け、関西エアポートは18日、第1ターミナルビルで、台風時に利用客を安全に避難誘導する訓練を行なった。
 - ・ 関西エアポートは25日、運営する3空港の1～6月の利用状況（速報値）を発表。関西空港の国際線の外国人旅客数は前年同期比8%増の873万人で上半期で過去最高を更新した。
- 8月 ・ スイスインターナショナルエアラインズは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。同路線は2001年夏ダイヤ以来18年ぶりの運航再開となる。
- ・ 大阪出入国在留管理局関西空港支局は23日、関西空港のお盆期間（8月9～18日）の出入国者が74万8,030人だったと発表。1日平均は前年比5%増の7万4,800人と5年連続で過去最高を更新した。
- 9月 ・ 関西国際空港全体構想促進協議会は19日、赤羽一嘉国土交通相に、関西空港の機能強化に向けた要望書を提出した。
- ・ 関西空港で25日、訪日外国人の出国時に顔認証技術を使い本人確認するゲート15台の運用が始まった。
- 10月 ・ アエロフロート・ロシア航空は8日、2020年6月15日にモスクワ（シェレメチェボ）～関西線の運航を週4往復で開始すると発表。機材はエアバスA330-200型機。
- ・ 関西エアポートは24日、関西空港の国際線の2019年冬ダイヤ（10月27日～2020年3月28日）について、ピーク時の就航便数が、冬期としては開港以来最多の週1,553便となるとの見通しを発表。
 - ・ 関西エアポートが24日発表した2019年度上半期（4～9月）の関西空港の旅客数は、前年同期比17%増の1,634人で、上期では1994年の開港以来最多になった。
 - ・ 新規航空会社のジェイ・キャスは28日、富山市内で事業説明会を開き、約80席の機材で富山～関西空港便を2021年秋に就航させる計画を示した。
- 11月 ・ 関西エアポートは1日から、医薬品の航空輸送でパ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。
- ・ 国土交通省は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。
 - ・ 関西エアポートは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～鄭州線を26日に就航すると発表。西部航空の日本就航は初めて。
- 12月 ・ 関西エアポートが10日発表した2019年9月中間連結決算によると、営業収益は前年同期比14%増の1,198億円、純利益は122%増の255億円だった。韓国路線は旅客数が前年同期比7%減と落ち込んだが、中国路線で52%増、東南アジア路線も32%増となったことが貢献し、増収増益となった。
- ・ 関西エアポートは12日、第1ターミナルの改修計画を発表した。開港から25年で初めての大規模改修で、第2ターミナルと合わせ2018年度実績の1.7倍の約4,000万人が受け入れ可能になる。
 - ・ 20日閣議決定された2020年度政府予算案で、国土交通省は関西・大阪両空港の航空保安施設の更新などのため前年度比2.4倍の77億円を計上した。

各界の動き

関西国際空港

●最大級台風の高潮、1期島で5m、大阪府が被害想定

大阪府は12月3日、1934年の室戸台風匹敵する過去最大級の台風が上陸した際に、想定される高潮による浸水区域を公表した。浸水面積は南海トラフ巨大地震の約2倍にあたる約2.1万haに達する。関西空港の1期島や咲洲の浸水は最大5mに達するほか、JR大阪駅で5～10m、南海難波駅で3～5m、淀川沿いは5～10mが浸水する。関空2期島はほとんど浸水しない。

●ジェットスター・ジャパン、香港線一部運休

ジェットスター・ジャパンは12月6日、関西～香港線を一部日程で運休すると発表した。需要減少を受けたもので、1月9日から3月27日の期間中、20日間40便を運休する。

●官房長官「ストレスフリー環境を整備」

菅義偉官房長官は12月7日、2020年夏の東京五輪をにらみ、空港の待ち時間を短縮するため、「成田、羽田、関西空港で2020年から世界最先端のストレスフリー環境を実現する」と表明、チェックイン時に顔写真を撮影することで、保安検査や搭乗ゲートでの手続きを省略する。また外国人観光客の誘致に向けて世界の一流ホテルを国内に50か所設ける考えを示した。多くの消費活動が見込める海外富裕層を呼び込みやすい環境を整える。

●四川航空、南通・成都間で貨物定期便を運航

四川航空は12月9日、南通～関西～成都間の貨物定期便の運航を開始した。A330-200型貨物機（最大貨物積載量70t）で週2便運航する。四川航空は成都と西安から旅客便を就航しているが、日本への貨物定期便は初めて。

●中間決算の純利益2.2倍、韓国減便を中国補う

関西エアポートが12月10日発表した2019年9月中間連結決算によると、営業収益は前年同期比14%増の1,198億円、純利益は122%増の255億円だった。韓国路線は旅客数が前年同期比7%減と落ち込んだが、中国路線で52%増、東南アジア路線も32%増となったことが貢献し、増収増益となった。着陸料などの航空系収入は15%増の493億円、免税店の売り上げなどの非航空系収入は14%増の705億円で、航空系収入の伸び率が非航空系を上回るのは中間決算で初めて。2018年9月の台風21号による被害からの反動増と台風被害による保険金88億円の受け取りで大幅な増益となった。

●免税店サイトで不具合、顧客情報が閲覧可能に

12月10日午後6時から11日10時半ごろにかけて、関西空港の直営免税店、KIX DUTY FREEが提供する出発前予約サイトでシステムに不具合があり、ログインしている会員の個人情報（最大816人分）が、別の顧客から閲覧できる状態となった。運営する関西エアポータルサービスは原因の特定と不具合を解消し、13日午後8時半にサイトを再開した。

●第1ターミナル改修で4,000万人受け入れ

関西エアポートは12月12日、第1ターミナルの改修計画を発表した。開港から25年で初めての大規模改修で、第2ターミナルと合わせ2018年度実績の1.7倍の約4,000万人が受け

入れ可能になる。国際線の出発エリアの慢性的な混雑解消をめざし、フロアを現在の3、4階だけでなく、2階にも広げる。これに伴い、商業施設や飲食店の延べ床面積を60%増やす。物販収入を上げるため、ウォークスルー型の免税店エリアも設ける。事業費は700億円で、2020年末に着工し2025年春の完了を目指し4段階に分けて進める。



クリック！

開港当初の計画では、第1ターミナルビルで想定した年間旅客数は国際線1,200万人、国内線1,300万人で、国内線と国際線の乗り継ぎを重視した「内際空港」を目指した。ところが国内線は1996年の829万人をピークに約659万人（2018年）まで減り、第1ターミナルだけでは400万人と、国際線約2,060万人に対してアンバランスが目立つ。改修では国際線の混雑解消を目指し国際線エリアの面積を25%増やすほか、複数の人が同時に利用できるスマートレーンを保安検査場に全面導入する。

●アエロフロート、6月にモスクワへ定期便

アエロフロート・ロシア航空は12月13日、2020年6月1日からモスクワ～関西の定期運航を開始すると発表した。週4便でエアバスA350-900型機を使う。同社によるモスクワと日本間の定期便は、成田に次ぎ2本目となる。

●航空機から燃料漏れ、滑走路一時閉鎖

12月13日午後3時50分ごろ、関西空港で離陸のため誘導路を走行していたセブ行きフィリピン航空409便エアバスA321型機（乗客乗員88人）から燃料が漏れ、その場で停止した。国土交通省関西空港事務所は機体が向かっていたA滑走路を約1時間閉鎖し、同便が欠航となったほか、17便に最大約1時間10分の遅れが生じた。

●はるか、ダイヤ改正で全列車9両編成に

JR西日本は12月13日、2020年3月14日にダイヤ改正を実施すると発表した。関西空港駅発着の特急はるかは増結用の新型車両271系の投入にともない、全列車9両編成の運転になる。和歌山・南紀方面の特急くろしおはすべて日根野駅に停車する。

●リムジンバス、車椅子に乗ったまま客室へ

関西空港のリムジンバスを運行している関西空港交通、大阪空港交通、阪神バス、奈良交通の4社が、車椅子に乗ったままでもバスに乗車できるバリアフリー対応のバスを導入し12月16日から運行を始めた。エレベーターやリフトで客室に移動する。

●国交省、河北航空の石家荘就航を許可

国土交通省は12月19日、中国・河北航空の日本への新規乗り入れを許可した。2020年1月18日から、河北省の省都、石家荘と関西空港間で週7便運航する。使用機材はボーイング737-800型機（177席）。

●2020年度予算に77億円

12月20日閣議決定された2020年度政府予算案で、国土交通省は関西・大阪両空港の航空保安施設の更新などのため前年度比2.4倍の77億円を計上した。関空では、老朽化した管制関連の設備などを更新。伊丹では無線や電気設備などを管理するシステムを統合する。管制塔の設備も更新する。

●年末年始の国際線利用客3%増の予測

関西エアポートは12月20日、年末年始（12月27日～1月5日）の関西空港の国際線利

用客が70万9,200人に上るとの予測を発表した。1日平均7万900人で前年比3%増となり、7年連続で最多を更新する見込み。日韓関係の悪化を反映して、韓国行きは計6万人（前年比38%減）となり、2008年以来11年連続の最多から3番目になった。

●九元航空が広州線開設

吉祥航空傘下の格安航空会社（LCC）、九元航空は12月22日、関西～広州線を開設した。ボーイング737-800型機（189席）で毎日運航する。これにより、関西～広州線は、春秋航空と中国南方航空をあわせた3社が週28便運航することになる。

●連絡橋衝突のタンカー元船長を不起訴

2018年9月の台風21号の強風で関西空港の連絡橋にタンカーが衝突した事故で、大阪地検は12月23日、業務上過失往来危険の疑いで書類送検された元船長の男性（41）を嫌疑不十分で不起訴処分とした。地検は「起訴するに足るまでの事実が認定できなかった」としている。

●11月の旅客数1%増で過去最多、年間3,000万人突破へ

関西エアポートが12月25日発表した11月の関西空港の旅客数は、前年同月比1%増の約254万人で11月として過去最多となった。1～11月の累計は2,935万人となり、年間で初の3,000万人突破が確実になった。国際線の外国人旅客数が1%増の約132万人。中国や東南アジア方面が伸びたため。一方で韓国や香港方面は低迷している。

●ピーチ、奄美線就航、旧バニラ路線が復活

LCCのピーチ・アビエーションは12月26日、関西～奄美線の運航を開始した。同路線は、LCC、バニラエアが2017年3月から運航してきたが、ピーチとの経営統合に伴い5月に運航を終了。ピーチが約7か月ぶりに復活させた。

●ゴーン被告のビジネスジェットが離陸か、米紙報道

米紙ウォールストリート・ジャーナル電子版は12月31日、金融商品取引法違反罪などで起訴され、保釈中に海外逃亡した前日産自動車会長カルロス・ゴーン被告が乗ったとみられるビジネスジェット機が、12月29日午後11時10分に関西空港からトルコのイスタンブールに向けて離陸していたと報じた。飛行追跡データを分析した結果で、トルコの航空会社が運航し、イスタンブール到着後、30分後に同じ航空会社の小型ジェット機がバイルートへ飛び立った。国土交通省関西空港事務所も同機の飛行を確認した。日本出国の際にはプライベートジェットの専用ターミナルで出国審査や荷物のチェックが行われたが、荷物は、スーツケースと高さ1mを超える大型のケースがそれぞれ数点だった。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●保安検査、相次ぐミス

大阪空港の日本航空の保安検査場で、12月6日午前7時ごろ、検査員が搭乗客の手荷物から小型ナイフを見つけたにもかかわらず、誤って返却していたことがわかった。同空港では日本航空や全日空の検査場で刃物を見落とすミスが相次いでいる。直後にミスに気づき、乗客を追いかけて回収した。

＝ 神戸空港 ＝

●時間延長に3,000万円、2020年度予算案

12月20日閣議決定された2020年度政府予算案で、神戸空港の運用時間延長に伴う人件費として3,000万円が計上された。管制官らを6人増やし、2020年4月から午後11時までの運用が可能になる。

●FDA、高知線の運航開始

フジドリームエアラインズは12月20日、神戸～高知便の運航を始めた。1日2往復する。神戸と四国の都市を結ぶ路線の就航は、2006年の開港以来初めて。関西3空港懇談会で拡大された発着枠80便のうち、72便分が埋まった。

●11月旅客数過去最多の30万人

関西エアポートが12月25日発表した神戸空港の11月の旅客数は前年同月比11.9%増の29万9,468人で、同月の過去最高を更新した。

＝ 首都圏空港 ＝

●羽田・成田の整備費3割増、政府2020年度予算案

12月20日閣議決定された2020年度政府予算案で羽田・成田の空港機能強化に1,046億円が計上された。羽田ではJR東日本のアクセス新線が使う地下トンネルを整備する。滑走路がある地盤の液状化を防ぐ耐震化にも取り組む。成田ではCIQ（税関、出入国管理、検疫）施設を拡充する。滑走路の延伸と3本目の滑走路の新設に向け4,000億円の財政融資を活用する。

＝ 成田空港 ＝

●滑走路新設で公聴会、賛否の声

成田空港で計画されている3本目の滑走路新設などに関し、国土交通省の公聴会が12月24日、芝山町で開かれ、公述人38人が賛成や反対の意見を述べた。地元の市長や経済団体代表らが地域活性化への期待から賛成したのに対し、航空機騒音を懸念する住民からは反対する意見が聞かれた。32人が計画に賛成（条件付きや代読を含む）し、6人が反対した。

＝ 羽田空港 ＝

●作業車両が滑走路進入

国土交通省は11月30日午前11時過ぎ、羽田空港でソウル発のピーチ・アビエーションの旅客機、エアバスA320型（乗客乗員170人）が着陸する際に、作業車両が許可を受けずに滑走路に進入したと12月2日発表した。旅客機と車両の距離は最短で約1kmだったとみられ、同省は事故につながる恐れがある重大インシデントに当たると判断した。

●住友不動産、空港直結の複合施設、日本最大のホテルも

住友不動産は12月10日、2020年春に開業する羽田空港国際線ターミナル直結の大型ホテルなど複合施設、羽田エアポートガーデン（4万3,000㎡）の概要を発表した。ホテルは1,717室と日本国内の空港周辺では最大規模となる。大規模な展示会を想定したイベントホールのほか、都心や各地を結ぶバスターミナルも設ける。

●カンタス航空、メルボルン線を成田から移管

カンタス航空は12月16日、メルボルン～羽田線を2020年3月29日に就航させると発表した。成田からの移管路線で、1日1往復で、機材は現在と同じくエアバスA330-300型機を使用する。

＝ その他空港 ＝

●但馬空港、滑走路を2,000m級に延長へ

井戸敏三兵庫県知事は12月6日の県議会本会議などで、プロペラ機しか発着できない但馬空港の滑走路（1,200m）を延長する方針を明らかにした。ジェット機が就航可能な2,000m級に延ばし、羽田直行便やアジアへの国際便就航、LCCの誘致を視野に入れる。2020年1月に有識者らでつくる懇話会を設置し、年末までに機能強化の内容を検討する。

●北海道の空港民営化に3,600億円融資

みずほ銀行や三井住友銀行など計46の金融機関が、2020年から民営化する北海道内7空港

を運営する北海道エアポート会社に計 3,600 億円強を融資することが 12 月 13 日、分かった。空港民営化事業向けの融資額としては国内で最大級の規模とみられる。

●香港国際空港の11月旅客数は10年半ぶりの減少幅

香港空港管理局は 12 月 15 日、香港国際空港の 11 月の旅客数が前年同月比 16.2% 減の 502 万 6,000 人（延べ人数、速報値）だったと発表した。単月としては、2009 年 6 月以来最大の減少幅となった。発着回数、貨物取扱量を含む 3 分野全てのマイナスは 4 か月連続。

航空

●関西発の年末年始旅行、韓国・香港向け減少鮮明

年末年始の関西発旅行の予約状況によると、韓国向け予約は JTB が前年比で 6 割、阪急交通社は 4 割それぞれ減った。政情不安が続く香港も低迷し JTB の予約は 8 割減だった。近畿日本ツーリスト関西と阪急交通社の海外向け全体ではそれぞれ 25% 増えた。韓国や香港の代わりに台湾が人気のほか、欧州向けも伸びている。

●瀬戸内海を遊覧飛行 広島空港発着便を追加

水陸両用機による遊覧飛行を手掛けるせとうち SEAPLANES（尾道市）は 12 月 10 日、2020 年 1 月 10 日から広島空港を発着する遊覧便を運航すると発表した。しまなみ海道周辺の島々や架橋の上を巡り、ペラピスタマリーナ（尾道市）沖で離着水する。約 40 分間の飛行で 1 人 3 万 5,000 円。

●IATA、航空業界の利益見通し引き下げ

国際航空運送協会（IATA）は 12 月 11 日、2019 年の航空会社の純利益が前年比 5.1% 減の 259 億ドルとなるとの見通しを示した。貿易摩擦が響き、6 月時点の予想の 280 億ドルから下方改定した。

●年末年始の海外旅行、最多の76万人超、JTB見通し

JTB は、年末年始（12 月 23 日～1 月 3 日）に 1 泊以上の旅行に出掛ける人の旅行動向の見通しをまとめた。9 連休が取得しやすい曜日配列でもあり、海外旅行に出掛ける人は前年比 0.3% 増の 76 万 2,000 人に達し、1969 年の調査開始以来、最多となった。

●台湾・遠東航空が資金繰り悪化で運航停止、

台湾の中堅航空会社、遠東航空（ファーストスタン航空）は 12 月 12 日、全線の運航を 13 日から停止すると発表した。長期にわたる経営難で資金繰りが悪化したことを理由に挙げた。同社の定期路線は中国を含む国際線が 9 路線、域内線が 6 路線。うち日本線は台北と新潟、福島、秋田を結ぶ 3 路線。

同社は 12 月 16 日、運転資金の確保に一定のめどが立ったとして、事業を継続することを決めたが、日本路線は引き続き休止する。

●ボーイング、737MAXの生産停止を発表

米ボーイングは 12 月 16 日、2 度の墜落事故を起こして運航停止中の最新鋭機、737MAX 型機の生産を 2020 年 1 月から停止すると発表した。当局から安全性の承認取得が遅れているため。運航再開のめどが立たず、事業計画の抜本的な見直しを迫られた。

●全日空、国内50空港にAI通訳機

全日本空輸は 12 月 18 日、就航する国内の全 50 の空港に、小型の人工知能（AI）通訳機を計 200 台配備すると発表した。旅客の担当者が出発ロビーで、訪日外国人客の案内などに使う。

●チェジュ航空、5位のイースターを買収

韓国の LCC 最大手、済州航空は 12 月 18 日、同 5 位のイースター航空の株式の過半数を取

得すると発表した。5社が乱立する韓国LCC業界は、過当競争に加え、日本の対韓輸出管理強化に端を発した日本への旅行を避ける「ボイコットジャパン」運動の影響で業績が悪化している。

●日航、マレーシア航空と共同事業

日本航空とマレーシア航空は12月19日、共同事業の実施について両国当局から独占禁止法適用除外の認可を取得したと発表した。運賃設定での連携や国内・国際線の乗り継ぎダイヤ調整などを進める。2020年4月の開始を目指す。

●国内航空各社、年末年始予約好調

国内航空各社は12月20日、年末年始（12月27日～1月5日）の予約状況を発表した。国内線は前年同期比6%増の333万人、国際線は同3%増の71万人の予約が入った。

●11月の航空貨物、輸出28%減

航空貨物運送協会が12月20日まとめた11月の輸出量は7万8,626tと前年同月比28%減少した。10月（33%減）より減少幅は縮小したものの、前年割れは12か月連続。1～11月の累計では前年同期と比べ24%少ない。欧米や中国向けなどで低調な荷動きが続く。

●ボーイングCEOが辞任

米ボーイングは12月23日、デニス・ミュイレンバーク最高経営責任者（CEO）が辞任したと発表した。737MAX型機の運航停止が長引き、経営への打撃が膨らむ中、トップを事実上解任し事態の打開を図る。後任にはデビッド・カルフーン会長が1月13日付で就任する。

●日航、訪日客に無料で国内航空券、2020年夏に最大10万席

日本航空は12月26日、東京五輪・パラリンピックが開かれる2020年夏に日本に滞在する外国人旅行者に、国内線の往復航空券を無料で提供すると発表した。行き先は選べない仕組みで、最大10万席を用意する。マイレージの海外地区会員であることなどが条件。

●現代産業開発、アジアナ航空買収で最終合意

韓国建設大手のHDC現代産業開発は12月27日、国内航空2位のアジアナ航空の買収で、同社の親会社の錦湖産業と最終合意したと発表した。アジアナ株の取得と増資の引き受けで、買収総額は2兆5,000億ウォン（約2,370億円）となる。

●中国南方航空、12月末にスカイチーム脱退

中国航空最大手の中国南方航空は、12月末に航空連合、スカイチームを脱退した。同連合には、南方航空と競合する大手の中国東方航空も所属しており、同じ連合内で利害が一致しにくくなっていた。

関西

●関西・北陸交流会「北陸新幹線、大阪まで早期開業を」

北陸と関西の経済界や行政の関係者が参加する関西・北陸交流会が12月2日、福井市で開かれた。2023年春に敦賀まで延伸される北陸新幹線について、大阪までの開通に向けて切れ目のない工事を求める声が相次いだ。

●大阪市内主要ホテルの10月稼働率92%

日本経済新聞社が12月2日発表した大阪市内にある主要13ホテルの10月の平均客室稼働率は92%だった。前年同月と比べて0.8ポイント低下したが、中国の国慶節に伴う大型連休やラグビーワールドカップの開催期間中であり、ほぼ満室に近い水準を維持した。

●阪神高速信濃橋渡り線、1月末開通

阪神高速道路会社は12月5日、大阪港線（東行き）と環状線（北行き）を結ぶ西船場ジャンクションの信濃橋渡り線が2020年1月29日午前4時に開通すると発表した。大阪の湾岸部から池田、

守口方面に向かう際の走行距離を 5.5km、時間を 5 分短縮でき、環状線の混雑緩和にもつながる。

●大阪メトロ、改札に顔パス導入実験

大阪メトロは 12 月 10 日、顔認証技術を活用した改札機の実証実験を長堀鶴見緑地線ドーム前千代崎など 4 駅で始めた。改札機にカメラを取り付け、事前に登録した顔写真と一致すれば、切符や IC カードがなくても顔パスでゲートが開く。国内の鉄道会社では初の取り組みで、2024 年に全駅での導入を目指す。

●和歌山IR、2020年春までに事業者公募

和歌山県は 12 月 10 日の県議会で、誘致を目指している統合型リゾート（IR）について、国の基本方針が 2020 年 1 月に決定されれば、2020 年春までに事業者の公募を始め、秋ごろに事業者を決める方針を示した。

●神戸港に大型斜張橋、大阪湾岸道路西伸部

阪神高速道路会社と国土交通省は 12 月 10 日、神戸港に建設する大阪湾岸道路西伸部に大型の斜張橋を採用すると発表した。六甲アイランド～ポートアイランド間は連続斜張橋（2,730m）、ポートアイランド～和田岬間は 1 つの塔で全体を支える 1 主塔斜張橋（1,180m）にする。

●大阪駅の新駅ビル、2024年開業

JR 西日本は 12 月 11 日、大阪駅西側の再開発計画を発表した。駅ビル（地上 23 階、地下 1 階建て）を新設するほか、大阪中央郵便局の跡地に劇場などを備えた高層複合ビル（地上 39 階、地下 3 階建て）を建設する。総投資額は約 1,000 億円の見込みで、いずれも 2024 年の開業を目指す。

●アパグループが西日本最大の大阪難波駅タワー計画発表

アパグループは 12 月 11 日、大阪市浪速区で西日本最大規模となるアパホテル＆リゾート大阪難波駅タワー（仮称、34 階建て、延べ 3 万 8,000㎡）の建設に向けて用地を取得したと発表した。2023 年秋の開業を目指す。客室数は 2,064 室で同社では西日本最大となる。

●関西9地区でタクシー運賃改定、大阪は初乗り680円

近畿運輸局は 12 月 13 日、大阪府内など 8 地区で 2020 年 2 月からタクシー初乗りの距離と運賃を改定すると発表した。大阪の初乗り（大型車などを除く）は現在の 2km 以下 690 円を、1.7km 以下 680 円に変える。

●大阪府市議会、府市港湾局統合を可決

大阪港と堺泉北港、阪南港の一元管理を目指し、大阪府市の港湾関係部署を一元化する議案について、大阪市議会は 12 月 12 日、維新と公明が賛成し可決した。府議会も 12 月 20 日、維新、自民、公明などの賛成多数で可決した。2020 年 10 月ごろから府市港湾局として業務を開始する。

●大阪IR、事業者選定委トップに西沢氏

大阪府と大阪市は 12 月 12 日、IR 事業者を審査する選定委員会の委員に、府立大と市立大の運営法人で理事長を務める西沢良記氏（74）や大阪観光局理事長の溝畑宏氏（59）ら 7 人を選任したと発表した。委員長に西沢氏、副委員長に溝畑氏が就任する。

●国連観光・文化京都会議「観光客・住民 双方に利益を」 宣言を採択

国連世界観光機関と国連教育科学文化機関（ユネスコ）が主催する国際会議、国連観光・文化京都会議 2019 が 12 月 12、13 の両日、京都市内で開かれ、「京都宣言」を採択した。観光、文化と地域コミュニティの 3 者の適切なバランス管理を求める「京都モデル」の推進を世界に呼びかけた。

●りんくうタウン駅に直結のホテル開業

ホテルマネージメントジャパンは12月15日、泉佐野市にオリエンタルスイーツエアポート大阪りんくう（258室）を開業した。JR・南海電鉄りんくうタウン駅に直結するりんくうゲートタワービルの11フロアを使う。

●11月の近畿輸出、9.9%減

大阪税関が12月18日発表した11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9.9%減の1兆3,553億円と2か月連続のマイナスだった。

●京阪電鉄、万博前の中之島線延伸断念

京阪ホールディングスの加藤好文会長は12月18日、朝日新聞のインタビューに応じ、中之島線の大阪メトロ九条駅までの延伸について「工事に動き出すのはIRについて国の決定が出てから。2025年大阪・関西万博には間に合わない」と述べた。

●愛知県がIR誘致へ事業者の意見募集

大村秀章愛知県知事は12月19日の記者会見で、中部空港島へのIR誘致に向け、20日からIR事業者の意見を募ることを明らかにした。事業者の意向や具体的な提案内容を踏まえ、2020年4月以降に誘致の可否を判断する。

●11月の近畿百貨店、7%減収

日本百貨店協会が12月20日発表した11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6.7%減の1,197億円だった。2か月連続で前年同月を下回った。10月（15.5%減）に比べて減少幅は縮まったが、消費増税前の駆け込み需要の反動減が続いている。免税売上高の落ち込みも響いた。

●万博見据え新ビジネス、大商が次期中期計画

大阪商工会議所は12月20日、2020年度から3年間の次期中期計画「たんと繁盛大阪アクションNeXT」を発表した。2025年大阪・関西万博の成功とともに、その後の地域経済の成長を見据え、新たなビジネスの創出や中堅・中小企業参画の支援を重視。万博のテーマに沿ったコンテンツなどを新たに展開する。

●通天閣に新展望台

大阪市浪速区の通天閣（108m）の屋根の上に突き出るように設けられた新たな展望台「TIP THE TSUTENKAKU」が12月21日、オープンした。高さ92.5mの先端からは、市中心部を一望できる。

●大阪メトロなど、大阪湾岸部で自動運転バスの実証実験

大阪メトロとグループの大阪シティバスは12月23日、夢洲など大阪湾岸エリアで、自動運転バスの実証実験を始めた。走行性能や信号との連動性などを確認し、2020年度内の実用化を目指す。期間は2020年1月19日まで。

●大阪IRの事業者公募開始

大阪府・市は12月24日、IR事業者の公募を始めた。全国の自治体で初めてで、決定は2020年6月ごろの見込み。府・市はIR予定地の隣で行う2025年大阪・関西万博の開業前の開業を目指してきたが、工期の短さを懸念する事業者側に配慮し、万博後の2026年度の開業を認めた。

●「万博とリニア全線開通で相乗効果」、3府県・経済界が建設促進決議

リニア中央新幹線の大阪延伸について三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進大会が12月25日、奈良市で開かれ、「2025年大阪・関西万博とリニアの全線開通との相乗効果が国の発展につながる」などとして、早期の全線開通やルートと駅位置の確定、ターミナル駅について協議調整の開始を求める決議を採択した。

●泉佐野市、特別交付税の減額で総務省に審査申し立て

泉佐野市は12月25日、総務省が2019年度12月分の特別交付税を大幅に減らしたことを不服とし、地方交付税法に基づいて同省に審査を申し立てるため、大阪府に申立書を提出した。2019年4～5月にふるさと納税で多額の寄付を得たため減額されたが、千代松大耕泉佐野市長は「ふるさと納税を巡って総務省を提訴したことへの嫌がらせだ」と批判している。

●中之島の再生医療拠点、日本生命など3社が開発で合意

日本生命保険と京阪ホールディングス、関電不動産開発の3社は12月25日、大阪市北区中之島で計画する再生医療の拠点整備計画について、大阪府・市などと基本合意書を締結し、開発事業者として参画すると発表した。3社は200億～300億円を投資し、2023年度中の開業を目指す。

●大阪都構想の法定協、制度案大枠を了承

大阪市を廃止して特別区を設置する大阪都構想を巡り、制度設計を議論する法定協議会が12月26日、大阪府庁で開かれ、制度案の大枠について、委員の過半数を占める大阪維新の会と公明党の賛成で了承した。2025年1月1日に大阪市を廃止し、現在の24区を4特別区に再編する。広域的な業務は府に一元化し、特別区は住民に身近なサービスに専念する。業務移管に伴い、市の財源のうち約2,000億円を府に移す。

●大阪主要ホテルの11月の稼働率 1.8ポイント低下

日本経済新聞社が12月26日発表した大阪市内にある主要13ホテルの11月の平均客室稼働率は92.3%と、前年同月比1.8ポイント低下した。依然として満室水準を維持しているが、中国人客などで団体旅行から個人旅行への切り替えが進んでおり、これまで団体客が多かったホテルは稼働率が低下傾向にある。

●大阪メトロで終電2時間延長の実証実験へ

国土交通省は12月26日、大阪メトロ御堂筋線で2020年1月24日と2月21日に終電を約2時間延長する実証実験を行うと発表した。訪日外国人客の増加を踏まえ、沿線エリアの夜間の消費動向を調査し、観光施策などに役立てる。

国

●10月の旅行収支、黒字縮小

財務省が12月9日発表した10月の国際収支統計（速報）によると、経常収支は、前年同月比38.0%増の1兆8,168億円の黒字だった。旅行収支は日韓関係の悪化で韓国人訪日客が減少したため、黒字が2,035億円（同8.95減）となり、3か月ぶりに前年を下回った。

●11月の訪日外国人0.4%減、韓国は65%減

日本政府観光局が12月18日発表した11月の訪日外国人客数（推計値）は、前年同月比0.4%減の244万1,300人だった。10月に続き、2か月連続で前年割れとなった。中国や米国などからの訪日客が11月として過去最高を更新したものの、韓国からの訪日客数が65.1%減と、大幅に減少したことが響いた。

●ドローン登録制導入へ法案、空港周辺の飛行禁止は恒久化

政府は12月18日、ドローン（小型無人機）に関する関係府省庁による会議を開き、ドローンの所有者情報などの登録を義務付ける制度の導入を決めた。航空法改正案を2020年の通常国会に提出する。ドローンに関する飛行禁止法の改正案も提出し、主な国際空港周辺での飛行を禁じる措置を恒久化する。

●2020年度予算案を閣議決定、2年連続で100兆円突破

政府は12月20日、2020年度予算案を閣議決定した。一般会計の歳出総額は2019年度当初より1.2%増の102兆6,580億円で、当初予算では2年連続で100兆円を突破した。医療・年金などの社会保障費は5.1%増となり、全体を押し上げる。公共事業関係費は0.8%減の6兆8,571億円で前年より16%増えた2019年度に続き、高水準を維持する。

●大阪・関西万博、2025年4月13日開幕を閣議決定

政府は12月20日、2025年大阪・関西万博の会期を2025年4月13日から10月13日までとすることを定めた登録申請書を閣議決定した。当初想定していた5月3日から20日間、前倒しする。開幕が大型連休と重なれば来場者が集中するため、会場内での混乱や混雑を回避する狙いがある。

●国管理空港の2018年度収支、15空港が黒字

国土交通省は羽田空港など国が管理する24空港（乗降客のない八尾を除く）の2018年度の収支を、12月20日に公表した。着陸料など空港の収支（航空系事業）のみで営業損益を見ると、羽田と新千歳、小松の3空港を除く22空港が赤字だった。ターミナルビルなど関連事業（非航空系事業）を合算した場合は、15空港が黒字、9空港が赤字だった。

文化財などの遊休資産を活用した 体験型宿泊モデルと 地域振興について

株式会社百戦錬磨
代表取締役社長

上山 康博 氏



●と き 2019年9月6日（金）

●ところ 大阪キャッスルホテル6階 鳳凰・白鳥の間

1. 百戦錬磨の紹介

■企業理念について

今日のテーマは「文化財など」としているのですが、文化財も含む遊休資産を活用しながら、昨今よく言われる「体験」のワードを入れた宿泊モデルを活用して地域を振興し、新たな需要創造をしていこうというテーマで話します。

まず会社についてご案内します。事業領域は観光、旅行がメインで、テクノロジーを活用して需要創造したいと考えてスタートした企業です。「明確すぎる移動目的」とはおかしな日本語ではありますが「なぜそこに行くのか、なぜ滞在するのか」の理由をつくりたいと考え、起業しました。

■プロフィールと会社概要

私自身は前職が楽天トラベルで、新規事業を担当していました。そこでは例えば、今でこそ当たり前になりましたが、航空系関連ならばダイナミックパッケージなどを企画立案して、実際にやってみる。ある程度の売り上げの見込みが立てば、後はオペレーションへ移す。このように、事業を立ち上げてはメンバーに渡していくという形で仕事をしていました。

楽天時代の後半は、地域に新しい観光需要、宿泊需要をつくることに従事しました。そのときに考えたのは、地域の観光需要は結局、宿泊者数の純増であるということです。これは分かりやすい目標になるので、地域のステークホル

ダーの皆さんと相談しながら、とにかく純増を目指しました。

その際は当然、ホテルや旅館など既存の宿泊施設の皆さん方とお話がベースになるのですが、いくつか「もったいないなあ」という事例がありました。それはイベント。例えばたくさんの方が集まるお祭りや花火大会など、地域の宿泊のキャパシティを大きく超えるようなイベントがあります。

多くの方が来ますが、当然そこには泊まらないわけです。これでは地域の経済にならず、もったいない。これをどうにかする方法がないかと考えました。

これはすでに前の東京オリンピックのときからスタートしていると聞いています。私たちはこれに「イベント民泊」と名付け、うまくやれば地域に何かしら経済効果をもたらすのではないかと考えました。

いろいろ調べると、毎年10月に開催されている国体では、やはり地域の施設が足りなくてどうしようもないので、地域の皆さん方に受け入れを呼びかけている現状が分かりました。毎年このようなことが行われていると聞いています。

見ると、法律的には若干微妙なところもあると感じました。ただ、遊休資産を利活用することで新たな観光宿泊経済ができるのは間違いなことです。ここから始まり、民泊・農泊へと事業分野をまず深掘りしてみようじゃないかと

思って会社をつくりました。

もともと私は大阪で生まれて大阪で育った関西人ですが、楽天に在籍していた関係上、東北の皆さんとのご縁を持っていました。東日本大震災の後ということもあり、その後東北各地の皆さんとの接点がかかなり深くなっていたので、仙台でスタートしました。

当初は関西の言葉を話しているだけで全く信用されず、悪者3割り増しみたいな扱いを本当に受けました。地道にコツコツやっていると、それほど悪い人間ではないと分かってもらえたようで、特に地方の農家の方々にも受け入れられるようになってきました。

■民泊・農泊分野のパイオニア事業

私たちの事業は大きく分けて三つあります。

一つ目の民泊プラットフォーム事業は、「STAY JAPAN」という予約サイトの運営がメインになります。民泊・農泊の予約ができる日本で最初のサイトです。なおかつ、当然といえば当然なのですが、当初から日本の法律を守った物件や施設しか掲載しないことを守って運営してきました。

関西、特に大阪は都会型の民泊がかかなり脚光を浴びています。しかし私どものスタートはどちらかというと地方です。そもそも観光需要が

ないところに新しい需要をつくるために始めたものです。併せて去年からは、農泊専門のポータルサイトも運営しています。

二つ目は民泊運営事業。去年の6月15日までは、大阪や京都はやミ民泊の横行がひどいものでした。昔は、民泊という言葉はどちらかというとローカルなグリーンツーリズムのイメージで使われていました。それが民泊＝やミ民泊のような扱いになってきて、いつの間にか民泊はやミであるかのように思われていました。

去年の6月15日までは、全国で約5～6万軒ほどのやミ民泊があったと言われています。そして6月15日に住宅宿泊事業法がスタートし、さらにあまり報道はされていませんが、旅館業法の大幅な改正がありました。加えて、厚生労働省や観光庁が新しい法律に関してしっかり対応を始めるようになりました。

これらによって現在は、多少の例外はあるものの、数万軒というレベルのやミ民泊は絶滅しています。

特にそのタイミングで重要だったのは、やミ民泊を扱う外資のオンライントラベルの排除です。やミ民泊の横行は、特に外資のオンライントラベルの存在が背景にあります。政府が去年「6月15日までにやミの部分は全部削除してください、削除しないと登録させません」という、

非常に強い意志を示したことで、外資の皆さんも渋々ですがやミ民泊を削除しました。

だから今は都会でもほぼ、合法の民泊しか存在していません。私たちはやミ民泊全盛時代からこの分野にずっと関わっており、本当はプラットフォームの「STAY JAPAN」に合法

百戦錬磨 事業概要について

百戦錬磨は、民泊・農泊分野のパイオニア企業

百戦錬磨の事業概要

- 1 民泊プラットフォーム事業**
✓ 民泊予約サイト **STAY JAPAN** 及び
農泊ポータルサイト[nohaku.net]の運営
- 2 民泊運営事業**
✓ 民泊・農泊の開業コンサル、運営代行サービス、
集客代行サービス (**集客コンシェルジュ**) の提供
- 3 地域振興事業**
✓ 民泊・農泊を活用した地域振興サービスの提供

三つ目の地域振興事業は、地域に新しい需要をつくっていこうというものです。

日本人に使ってもらうに

ただ、地方シフトしているから大阪や京都、

(開幕場所100床)

(特区民泊14室)

(特区民泊35室)

民泊・農泊施設の運営実績（地方）

全国の体験民泊、農泊、別荘、民宿・旅館やゲストハウスなど
ユニークな施設の運営をサポート



奈良の案件を扱わないのかということ、そういうわけではありません。大阪市内でさえ、少し中心から外れると下町情緒あふれる街がたくさんあり、都市部以外は地域の個性があるので、そのような所は扱っていいと考えています。

後ほどイタリアの事例を詳しく紹介しますが、2カ月ほど前にイタリアに視察に行きました。民泊・農泊系の比較的新しい宿泊体験であったとしても、やはり結果的には今の時代、オンライントラベル（OTA）を活用しないと集客は無理だと感じた次第です。特に FIT（海外個人旅行）で来る外国人となると、OTAを活用するしかありません。それが大前提になるでしょう。

■日本ファームステイ協会とは

私たちは民泊・農泊運営に関連して、二つの団体をつくっています。一つは日本ファームステイ協会。当社と農協観光、農協観光協会、時事通信社の4社で立ち上げ、JAL、JTB、JR東日本などにメンバーになっていただきました。さらに JA、全中、全農、農林中金など7社にも参加し

ていただきました。今まで農協系の皆さんが農泊に関わることはあまりなかったのですが、これからは積極的に農泊を推進し、より地域に新しい需要をつくってことに賛同いただき、去年2月に設立しました。

これはあくまでも、地域で農泊を運営しようとする方々を応援・支援する団体です。自治体の皆さま、そして農泊を実践する皆さまは無料で加盟いただいてい

ます。特に自治体は、5,000円程度でも会費などが発生すると議会を通す必要があるなど、手続きが面倒だと聞き、それならタダにしようということになりました。

その代わり、できるだけここで行われているノウハウや事例を、行政の現場で生かしていただければいいのではないかと考え、メンバー企業が各社手弁当で運営しています。

ファームステイ協会の英語名は Japan Countryside Stay Association です。目指すのは地域での宿泊・滞在を促すこと。ここで言う「農泊」の概念は、「農家民泊」ではなく「農村民泊」です。地方に滞在して地域の文化に触れ、地域の皆さんと交流する、このような滞在

日本ファームステイ協会

JPCSA 一般社団法人 日本ファームステイ協会

百戦錬磨、農協観光、全国農協観光協会、時事通信社が設立発起人となって、2018年2月7日に新協会を設立。

【協会理念】

一般社団法人 日本ファームステイ協会は、日本の地方を元気にしようとする全国の関係機関・団体の力を結集し、農林水産省の掲げる「農泊」及び「ファームステイ」を営む事業者を支援いたします。そうした支援を通して、旅行者が繰り返し訪れたい魅力的な地域を創り出し、その品質向上・維持・情報発信によって、国際水準に合わせた「Countryside Stay 市場」を確立することで、日本国内における農山漁村の所得向上、地域の活性化をめざします。

【役員等】

会長理事	平井 伸治	鳥取県知事
副会長理事	西川 芳嗣	株式会社農林中金総合研究所 理事長 元農林水産省事務次官
代表理事	上山 隆博	株式会社百戦錬磨 代表取締役社長
理事	岡崎 浩巳	地方公務員共済組合連合会 理事長 元総務省事務次官
	藤本 隆明	株式会社農協観光 代表取締役社長
	清水 清男	一般社団法人全国農協観光協会 代表理事専務
	大室 真生	株式会社時事通信社 代表取締役社長
	鈴木 雅之	株式会社JTB 法人事業推進部 地域交流事業部長
顧問	久保 成久	公益社団法人日本観光振興協会 理事長
	青木 辰司	日本航空株式会社 執行役員 路線統括本部国内路線事業本部長
評議員	本田 俊介	株式会社テレビ東京コミュニケーションズ 代表取締役社長
評議員	大島 信彦	全国農業協同組合中央会 常務理事
アドバイザー	篠田 裕樹	グループ合同会社 広告営業本部観光立国推進部長



無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.

1

のことを農泊と呼んでいます。非常に広い意味合いです。

そこには地方のホテルや旅館も含みます。含んではいますが、主役はあくまでも第1次産業系や地域の空き家や別荘の活用です。あるいは使っていない文化財や公共財、もしくはそれによって、次の観光地をつくっていく、こうした活動の受け入れ体制をつくるのがファームステイ協会の役割です。

■住宅宿泊協会について

住宅宿泊協会（Japan Association of Vacation Rental）は、先ほど述べたオンライントラベルエージェント、一般的にOTAと略されていますが、OTAの団体です。当社はじめ、HomeAway、Agoda、Airbnb、Ctrip、Booking.com、途家（トゥージャー）、エクスペディアなどOTAのほぼ全てがメンバーになっています。

日本のFITの方々が使っているサイトは必ずどこかに入っているはずです。日本のインバウンドの個人旅行の8～9割はこれらのどこかを使って来ていることになります。ただ、当社や楽天などは日本の企業なので、日本のルールを守るのが当たり前ですが、外資、特にインターネットビジネスの場合は日本のルールが及ばないのです。とはいえ今、インバウンドのFIT

の集客は、彼らなしには語れないというのも現実です。

従って、彼らをできるだけしっかり一つに束ねる必要があります。日本の行政や産業の立場からしても、彼らに一括で直接話ができるような環境は不可欠ですし、日本がこれから観光立国、観光大国を目指すにあたり、協力が得られる体制をつくる必要があると考え、そのために住宅宿泊協会を設立しました。

そもそもは、6月15日を期限に、扱っていたヤミ民泊を大きく削除し、それ以降は合法民泊しか取り扱いません、今後は完全なる法令遵守でいきます、と彼らも宣誓したわけなのです。そして新しい「パッケージンレンタル」という、今まで日本の観光・旅行業界ではまだまだメジャーではなかったスタイルを広げることを推進する団体にしました。

ちなみにパッケージンレンタルに関していうと、フランスにはバカンス法（長期休暇の取得を定めるなど）があるので特に定着しているのですが、パッケージンレンタルが大体年間で2,800万件扱われ、現在すでに当たり前になっています。

ヨーロッパのパッケージンレンタルは、それぞれの国で一大産業になっている状況です。それに比べると日本には同じようなスタイルがほぼないのが現状です。日本のインバウンド対応は今まで、ビザの緩和を中心に、東アジアの方々

に多く来てもらえるようにしていたと思いますが、今後はビザ云々ではなく、より遠い国々から呼び込むことを考えるべきです。

今の方針は欧米豪からの集客を目指しているのですが、欧米豪の方々にとっての“当たり前”に近づく必要があります。しかしその体制がなければ機会を失うことになるので、パッケージンレンタルの市場を、この二つの団体で推進してい

住宅宿泊協会 Japan Association of Vacation Rental



2019年1月設立 違法民泊及びパッケージンレンタルを撲滅し、健全な民泊市場の発展、推進に貢献するために設立された団体。住宅宿泊、パッケージンレンタル事業の健全な発展を目指します。



【代表理事】
株式会社百戦錬磨
代表取締役社長 上山康磨
HomeAway株式会社
日本支社長 木村奈津子
【理事】
Agoda International Japan株式会社
Airbnb
株式会社Ctrip International Travel Japan
株式会社スペースマーケット
途家在線信息技术（北京）有限公司
Booking.com JAPAN株式会社
楽天LIFULL STAY株式会社

たいと考えています。

なぜこのような団体をつくるかというと、私たちはまだまだ小さなベンチャーなので、いくら頑張るぞと言ったところで、なかなかムーブメントにならないからです。できるだけ多くの皆さんと一緒させていただいています。

2. 拡大するインバウンド市場

■インバウンドの頭数よりも泊数を増やす

インバウンドの拡大は言うまでもなく、当然のことだと思います。ただ、例えば近畿圏だけで見ても、今はまだまだ東アジア比率が大半を占めています。

実際、世界の海外旅行の全体の市場の割合からいうと、半分以上が欧米豪です。日本は10%前後で、やはり既存市場をどれだけ入れるかが重要だろうと思います。その点、関西や近畿圏は恵まれた環境にあります。

例えば九州で今「SAMURAI KYUSHU」というプロジェクトをスタートし、侍文化で文化交流を行っているのですが、福岡空港に直接欧米豪からの飛行機がないのです。地方ではこうした根本的な問題がいろいろあり、そういう意味では関東圏、関西圏はまず、欧米豪から飛行機で直接空港に入って来られるポジションが大きなメリットだと思います。

今後の流れとして考えるべきは、入国のインバウンドの頭数を増やすのはもちろん重要ではあるのですが、できるだけ泊数を増やす、要するにロングステイにする方策です。これは日本の観光・旅行業界の悲願みたいなものです。ロングステイができるような環境をつくっていくことが重要です。

例えば旅館の1泊2食。これを否定するものではありませんが、同じ食事を毎日1泊2食ずっと続けるのは、提供する側も食べる側もかなりしんどいでしょう。泊食分離の話は大昔からありますが、それはそれとして、やはりアルベルゴディフーズやアグリツーリズム（後述）などの、空き家・別荘を活用した長期滞在を取り入れて泊数を増やさない、なかなか消費に直結しないと思います。

■ヤミ民泊は本当になくなったのか

ちなみに、なぜ一気にヤミ民泊がなくなったか、その背景をお話しします。住宅宿泊事業者が登録を届け出ます。民泊法では、登録した企業が旅行会社でないと集客できないことになっています。ということは登録せざるを得ない。しかしながら登録したいと思っているオンライントラベルや旅行会社が、そもそも現時点でヤミ民泊をたくさん扱っているとするならば、そのヤミ民泊を現状で認めることになってしま

う。だから削除してくださいということになりました。

ですから今回のルールは、いろいろな話が絡み合って、批判も出ました。何をやっても批判は出るものですが、私は非常によくできたルールだと思っています。事業者、管理事業者、宿泊事業者の三つ巴によって、外資もこの仕組みに

【別紙1-2】主要国・地域から近畿への外国人入国者数(2019年1月～5月) 近畿運輸局

国・地域	2018年		増減率(%)	2019年		増減率(%)
	5月	5月		1月～5月	1月～5月	
韓国	204,548	185,963	-18.9%	1,071,156	897,993	-16.2%
中国	194,530	278,459	43.1%	932,295	1,276,698	36.9%
台湾	99,096	91,684	-7.5%	480,698	449,899	-6.4%
香港	57,498	54,123	-5.9%	266,283	247,543	-7.0%
タイ	22,681	26,863	18.4%	130,683	145,316	11.2%
シンガポール	9,330	9,347	0.2%	33,365	35,754	7.2%
マレーシア	12,798	13,090	2.3%	71,629	65,949	-8.8%
インドネシア	5,658	6,300	11.3%	31,421	33,246	5.8%
フィリピン	14,794	20,514	38.7%	60,431	72,775	20.4%
ベトナム	6,961	12,009	72.5%	40,414	84,877	60.0%
インド	2,357	2,776	17.8%	8,679	10,025	15.5%
オーストラリア	8,155	10,018	22.8%	42,208	44,895	5.9%
米国	19,178	23,386	22.0%	73,463	90,112	22.7%
カナダ	5,618	6,136	9.2%	20,815	22,251	6.9%
英国	4,621	5,036	9.0%	20,422	22,830	10.8%
フランス	6,384	7,481	17.2%	22,458	27,328	21.7%
ドイツ	3,048	3,076	1.0%	12,511	14,566	16.4%
オランダ	1,387	1,543	11.2%	5,204	5,996	13.3%
ロシア	437	774	77.1%	1,823	2,475	35.8%

出所：国土交通省資料より

※上記の表には船舶観光上陸を含まない

出典：法務省出入国管理統計

無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.

13

よっておさえたことになります。

私が最近特に申し上げているのは、家主不在型の空き家や別荘などの長期滞在に適した多くの物件を管理する事業者についてです。大阪市内や東京都内、京都にはこういう管理事業者は結構多いのですが、地方にはいないのです。地方の空き家や別荘、遊休資産を管理する人・事業が今少ないのが若干問題かと思っています。

ヤミ民泊が一気に減り、その後あまり増えていないような論調で語られることが多いのですが、それは明らかに間違いだと私は思っています。住宅宿泊事業法を使う方々もいますし、大阪府の場合は特区民泊を使っています。大阪府の宿泊税の課税対象は現在7,000円以上となっており、特区民泊も含まれています。簡易宿所は大幅に改正された旅館業法の範囲内ですが、これも本当に多いです。

これらを全部足し算すると、実はヤミ民泊全盛時代から一気になくなったヤミ民泊の絶対数を超えるレベルになってきています。市場が健全化し、まともな市場になってきましたが、ルールは条件によって違い、それぞれのルールを使っていることになります。そのルールをまとめて見ないと正しいところは見えないと思います。

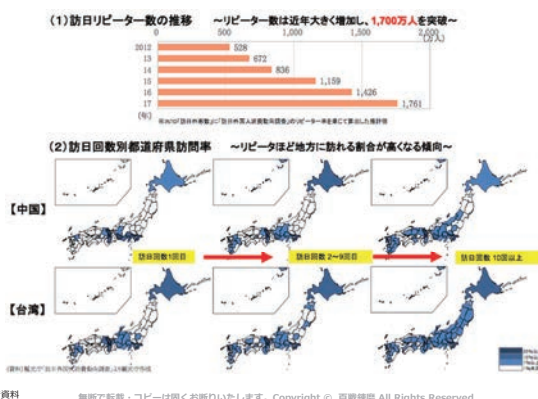
■インバウンドが増える所は資産価値が上がる

地方に行く外国人はどんどん増え、シェアは今4割超えまできました。当たり前ですが、1回目、2回目、3回目と回数を重ねるほど地方に行っています。これは少し前のデータなので、台湾や中国など東アジアの方でさえこうなっ

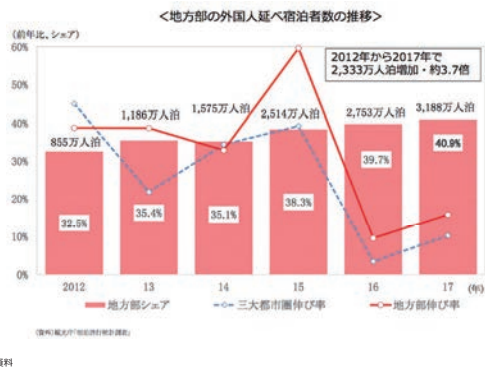
ているということです。

もともと欧米豪系の人たちは、とりあえず都会にも来ますが、どちらかというと地方に滞在することを好みます。地方の地域文化云々につ

訪日リピーターも急増、伴い地方を訪れる人も増加

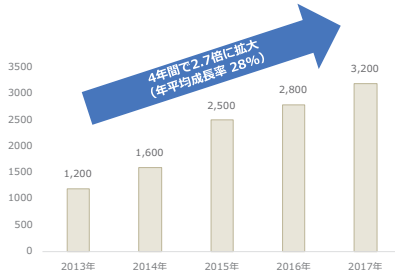


地方部の外国人延べ宿泊者数は、三大都市圏を上回るペースで増加。17年にシェア4割超え



地方部の外国人延べ宿泊者数は、直近4年間で2.7倍に急拡大

地方のインバウンド宿泊市場 [万人泊]



いて理解している方も多いと思うので、リピーターが増えれば増えるほど、地方での滞在が増えることになります。

だからこそ、関空に入ってから国内線で各地方に行くためのつながりが非常に重要だと思います。また運賃の設定など関連事業の、できるだけシームレスなマーケティングが重要ではないかと思います。

インバウンドの流れが地方に行くことで投資を生んでいます。インバウンドが増えている所は資産価値が上がっており、よって路線価が上がっています。これはほぼイコールと言っても過言ではないと思います。やはり海外の人たちが地方に行くことで地域経済は発展すると言えるのではないのでしょうか。

最近をよくオーバーツーリズムの話がありますが、京都や大阪など、一定数を超えている所のオーバーツーリズムは当然あると思います。地方においても当然、オーバーツーリズムの考え方は捨ててはいけないと私は考えます。今まで、どこの地域も土下座外交をし過ぎてした。とにかく来てください、誰でもいいから来てください、ではなく、「こういう人は来ても楽しくないですよ」と言い切ったほうがいいのではないかと考えます。

拒否するというより、「こういう人と、この地域のマッチングを」とするほうがお互い幸せだということは、何かしら表現してもいいので

はないのでしょうか。そうすることによって、総量を上げながらいいマッチングが生まれるでしょう。あまりに誰でも彼でも、となると、結局皆が不幸になると思います。

従って、地方空港との連携が非常に重要です。関空は日本の真ん中にあるので、いろいろな地域に飛行機で行くのにはちょうどいい距離です。ぜひ路線を増やしていただければと思います。

これもよく言われることですが、インバウンド旅行者は、住民を増やすこととほぼ変わらない効果を持っています。地方で人口が減少していて、インフラもしんどくなっているところは、こういったことで補完できる可能性があるのではないのでしょうか。

3. 地方の強みを生かした地方創生

■民泊とは？

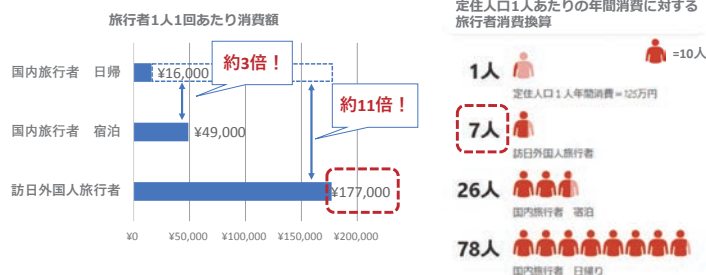
民泊そのものの概念にはいろいろな考え方があります。民泊にはヤミ民泊というもう一つの概念もありますが、合法の民泊を前提に話します。

民泊にはまず都市民泊と農村民泊（農泊）があります。農泊も、第1次産業系の家庭に泊まる場合と、非農家民泊として、空き家の活用でゲストハウスにしたり、公共施設や廃校を活用して宿泊してもらうケースがあると思います。

地域活性化に関しては、かなりの所で人口減少をはじめ日々言われているような課題があ

り、また一方で空き家や歴史的文化財など遊休資産の利活用という課題もあります。今でこそインバウンドはもう聞き飽きたという話になっていると思いますが、まだまだ増えていくでしょうし、中身も変わっていく、そういう外からのパワーをうまく活用して地域活性化することが課題解決につながります。

インバウンド旅行者は、国内日帰り旅行者の11倍の経済効果

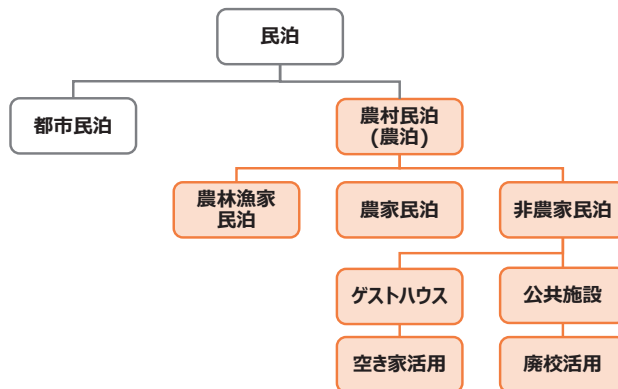


定住人口は2015年国勢調査（総務省）、定住人口1人あたりの年間消費額は2014年国勢調査（総務省）による。
旅行者消費額は訪日外国人旅行者は訪日外国人消費動向調査（2015年）、国内旅行者は旅行・観光消費動向調査（2015年四半期ごとの速報を足して算出）。
訪日外国人旅行者はJNTO（2015年）発表数値、国内旅行者は旅行・観光消費動向調査（2015年四半期ごとの速報を足して算出）。
訪日外国人旅行者1人1回あたりの消費額、国内旅行者1人1回あたりの消費額は消費動向調査と旅行消費額を基に算出。
小数点第2は繰り上げ。（※観光庁資料）

無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.

28

民泊とは？



出所：東洋大学青木教授の資料を参考に作成

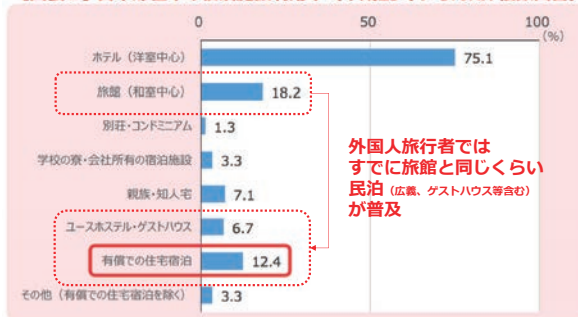
無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.

30

民泊利用実態：インバウンド旅行者

2017年の訪日外国人数を約2,900万人
民泊利用者はその内の12.4%、約350万人に上る見込み

【図表1】日本滞在中の宿泊施設利用率（平成29年7-9月期、複数回答）



観光庁「訪日外国人消費動向調査」より百戦分析

無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.

31

農泊・民泊を活用した、地域活性化の着眼点

地域の抱える課題

人口減少（定住人口減少）
少子高齢化
空き家増加
地域の賑わい・活気の低下

地域に眠る未活用資源

空き家・空き部屋
歴史的文化財（古民家・城など）
地方の遊休資産

地域を取り巻く環境変化

地方を訪れるインバウンド旅行者拡大
・訪日リピーターが地方へ
・宿泊者増 ⇨ 建設投資
⇨ 経済活性化の流れ

農泊・民泊を活用し、地域の未活用資源を宿泊施設に
⇨ インバウンドを取り込み、地域に経済と賑わいを

無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.

32

■アルベルゴディフーゾ＝地域まるごとホテル

今年7月、イタリアのトスカーナを中心に視察を行いました。アルベルゴディフーゾ（Albergo Diffuso）は、最近各所で言われており、メディアでも取り上げられるようになっていきます。直訳すると「分散したホテル」です。

ホテルは基本的に、垂直的に高く広がっていくもので、建物として高い一つの固まりになっていくのですが、アルベルゴディフーゾは平面的に広がります。

イタリアのある地域で地震が起こり、街に住む人がいなくなったので、人を集めて街や村をなんとか継続できないかと考えていました。そこでジャンカルロ・ダッラウー教授が「分散したホテル」の概念を考えて実践に移したそうです。今はイタリア国内で15を超える地域に広がっています。

前述したように縦に伸びるホテルと違い、アルベルゴディフーゾは面で広がります。まず地域に一つレセプションを置きます。このレセプションが全てのチェックイン・チェックアウトや、経済的決済などを行います。ホテルのフロントの役割です。

エリアは現在、レセプションを中心に半径約

200m とされており、エリア内の空き家や遊休資産を宿泊のための部屋として考えます。最初は部屋が一つ二つですが、だんだん空き家を宿泊施設化して広げていきます。こうして分散して広がるわけです。

■高めの単価で稼働率 7 ～ 8 割

これらの写真は私たちが訪れたアルベルゴディフーズの一部です。

私のスマートフォンで普通に撮影した画像ですがうまく撮れているなと思います。左上の建物がレセプションです。上がった所にホテルのフロントのようなものがあり、ここでクレジットの決裁をしたり、「明日暇なんだけど何かす

ることない？」と聞いたり、「今日の夕食にこんなものを食べたいんだけど」といったやりとりをすることもあります。

そして客室内の写真、こちらはアルベルゴディフーズ内にあるレストランです。例えばオリーブオイルやハムなど、地域の食材を使った料理を提供します。

ここは少し大型で、日本でいう長屋のように、つながった状態で部屋があるという感じでした。

驚いたのは、このやり方で、悪くても稼働が年間7 ～ 8割程度だということ。単価は、素泊まりで少なくとも約1万～1万5,000円+食事、という設定なので、結構いい値段を取って

います。

こういう形で、最初は1部屋、2部屋しかなかったのが、ここでは今、十数部屋になっていました。

これがダッラーラさんで、このように水平的に分散してしていくホテルのモデルを説明しています。

イタリアで始まり、今はドイツやスイスでもアルベルゴディフーズが広がっていきっており、今年支部ができると聞いています。

アルベルゴディフーズ



無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.

33

地域まるごとホテル（アルベルゴディフーズ）の展開

地域の空き家を活用。町全体をホテルのように運営し、ホテルだけでなく地域全体が活性化する仕組み。イタリアのAlbergo Diffuso（分散型ホテル）をモデルとし、日本でも大きく展開しようとしている。



出所：Albergo Diffuso 協会より



Albergo Diffuso 協会訪問時撮影

無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.

35

■岡山でアルベルゴディフーズ始まる

日本にも日本アルベルゴディフーズ協会という組織が立ち上がっています。第1号に認定されたのが岡山県の矢掛町です。まだ物件が二つしかありませんが、少しずつ広がっていくようです。

日本でも今後はこの考え方が広がると思います。新しいものをつくることを全く否定するわけではありませんが、今あるものを活用して、新たな需要をつくる取り組みが、全国でかなり多く広がっているところです。

私が民泊・農泊を行うときにはいつも、いろいろなところでホテル・旅館の方々にこの考え方を伝えています。ホテル・旅館の方々は感覚的に嫌がるのですが、アルベルゴディフーズのレセプションを兼ねていただけないかとお願いしています。

例えば温泉地なら「温泉地のレセプションは〇〇旅館です。フロントで全てのレセプション業務をやります」として、なおかつ「空き家や遊休資産は、ロングステイする場所ですよ」というように使っていけば、地域に新たな需要をつくるができるのではありませんかと、皆さんに伝えています。

ましてや温泉地はよく考えるとインバウンドの方々が実践する現代版の湯治ではないのか、とも思います。そんなことを、インバウンドの力も活用しながら実践していける環境ができてきていると感じます。

■アグリツーリズム

アルベルゴディフーズに似ているようで少し違うのが、アグリツーリズムです。アルベルゴディフーズはどちらかということ、街をどう活性化させるかという視点ですが、アグリツーリズムは、より職に特化し、いわゆる生産者の視点に立っています。日本の今までの農泊はどちらかというとアグリツーリズムに近いと思います。

イタリアにおいて、アグリツーリズムはあくまでも農業の一環であり、農業活動の一つです。宿泊施設も8割ほど稼働しており、非常にはやって

儲かっています。アグリツーリズムだけを運営すると、税金が65%程度かかりますが、農業の一環で行っているならば、宿泊の売り上げと農業の売り上げを全て足して25%程の課税ですむのです。このように、農業の新しい収益モデルとしての振興策として導入されており、それを皆さん使っています。

宿泊施設が儲かるので、もっと部屋やベッド数を増やしたい、となったときは、いくつか方法があります。例えば「部屋数を拡大するならば、耕作面積を増やしてください」とか、「生産品目を増やしてください」といったように、要するに農業をしっかりとやってくださいというメッセージがあり、それならば宿泊施設もやっていいですよというシステムになっています。

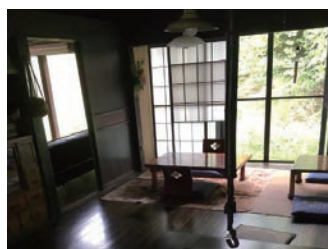
■OTAの活用が当たり前

アルベルゴディフーズもアグリツーリズムも両方共、7～8割が稼働しているのですが、Booking.comなどのOTAを活用しないことにはお客さんは来ません。それが大前提になっています。

日本にも農泊は今までにありましたが、8割も稼働していると聞いたことはありませんでした。最近になって、そのような事例も出てきました。それは、OTAをしっかりと活用するようになったため、普通のホテル・旅館が集客するのと同じような状況になってきたからです。そ

② (OTA登録用) 写真撮影一例

一般的な撮影



OTA用に撮影したもの



うることによって一定の経済効果が見られるようになったわけです。

しかし地域の方々は、IT スキルや言葉の問題がまだ残っているので、その辺りの最初の一押しは重要です。特にスタートするときに、テキストよりも写真や動画などビジュアルで判断されがちなので、そこも非常に気を付けたい点です。

農泊における OTA は、リクエスト予約や事前決済といった機能がないとなかなか難しいでしょう。

4. 百戦錬磨の取り組み事例

■別荘を活用した民泊

宮城県蔵王の別荘の事例です。バブル時代に分譲して、今、中古で買えば1棟（土地、建物で）500～600万円くらいの物件です。これを宿泊施設化しました。

当たり前ですが別荘は、自分が使うとき以外は遊休なので、宿泊施設にしてみました。結果的に全ての手数料やいろいろな外部に支払うものを全部払って、オーナーに毎月平均して15万円ほど入っています。

いわゆる不動産の年間利回りというものと2割を超えるだろうというものも出ています。不動産系の方々は、地方の不動産を基本的に価値なしと評価しています。住む人がいない、だから住宅としての価値がない、その場で事業をしない、だから事業性がない、ということで価値がないのですが、宿泊の需要はあるわけです。その宿泊需要をしっかり取り込めば収益が出ます。日本人でもいいのですが、とりわけ長期滞在の癖が付いている欧米豪の方々を取り込めばきちんと収益が出るのです。私た

ちは実際にやってみて、これは最初1軒だけかなと思いました。2軒目もやると、こちらのほうがもっとうまくいきました。そして今は二十数軒になり、1軒だけのときよりもよい利回りが出ています。

このときに重要なのは、現地でチェックイン・チェックアウトのオペレーションができる、そして掃除などもきちんとしてできる管理的業務ができる人がいること。もし、いなくても、地域で業務内容を伝えて募集すれば、例えば幼児がいてフルタイムで働けない方などにとっては非常にやりやすい仕事でもあります。

蔵王の別荘の掃除は、近隣の障がい者の方々に手伝っていただいています。このようにいろいろな組み方があるのではないかと考えていま

別荘民泊活用事例

別荘

（宮城県蔵王町）

別荘のオーナー未利用期間を
宿泊施設に転用し収益化。
固定資産税や管理費を賄うだけでなく
リフォームや追加設備投資も実施。



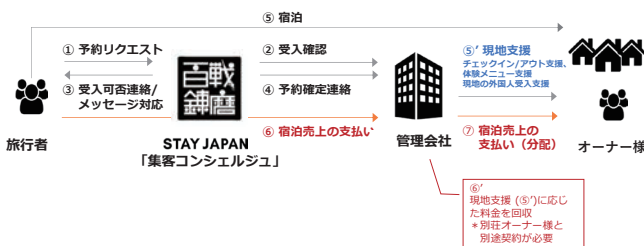
無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.

48

別荘管理会社との運用管理体制

百戦錬磨と別荘管理会社が連携し、
オーナー様の民泊運用をサポート

百戦錬磨と管理会社の連携スキーム



無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.

49

すし、それで地域に新しい経済をつくることができると思います。

■キャスルステイの事例：平戸城

今、九州で「SAMURAI KYUSHU」というプロジェクトを立ち上げています。ウェブサイトももうすぐアップされると思います。2年ほど前これに先んじて、城に泊まる「CASTLE STAY」を実際にやってみました。

もともとは、地震で大きな被害を受けた熊本城の再建の話から発想を得ました。復興には三百数十億円ほどかかるとのこと。石垣など文化財の重要な所は仕方がないにしても、天守閣などに関しては、建て直すときに宿泊可能にすればどうだろうかと考えたのです。

海外の富裕層が「日本のホテルは安過ぎる」

と以前からよく言っていたので、それならお城に泊まれば1億円くらい払ってもらえるのでは、と官邸の会議で私は提案してみました。するとまあまあ受けたので、ならば本当にやってみようと思い、いろいろな自治体に声を掛けてみたのですが、なかなかやってくれる所がありませんでした。

結果、長崎県の平戸市が「平戸城で一度イベントとしてやってみよう」と言ってくれました。平戸城でイベントを実際に行ったときのようです。

無料でご招待なので、費用は全て私たちが投資と思って出し、平戸市にもある程度協力してもらうという形でスタートしました。

抽選には7,500件の応募がありました。応募期間は10日ほどしかなかったのですが、一気に7,500集まりました。うち

半分が海外からの応募で、多くがヨーロッパの方々でした。海外からの「日本のお城に泊まりたい」という関心は高いと、その段階でも思いました。

イベントは大成功に終わりました。その後、平戸を訪れるヨーロッパ人が激増し、平戸城の入館者数も増えました。それならば本当に宿泊施設を常設してみようかと議会などで検討され、来年の夏にキャスルステイ「城泊」を常設化することになりました。

今年の春にコンペが行われ、複数社から提案がありました。私たち百戦錬磨グループはアトリエ・天工人（テクト）という設計デザインの会社、そして JAL との3社で JV を組んで提案し、ご指名をいただきました。

来年の夏前には本格的にスタートできるのではないかと

SAMURAI KYUSHU推進事業

■目的

- ・武士道文化今も多く残る九州に新たに「SAMURAI(侍)ツーリズム」創設

■メインターゲット

- ・「より本質的な好奇心を刺激する旅」を求める欧米豪・アジア諸国リピーター

①SAMURAI KYUSHU ホームページ
(近日リリース)

- ・CASTLE STAY 「平戸城城泊」
- ・SAMURAI STAY「武家屋敷宿泊」
- ・SAMURAI ACTIBTY「武士道体験」
- ・SAMURAI EXPERIENCE「茶道等体験」
- ・KENDO「剣道クリニック・セミナー体験」を中心とする

SAMURAI（侍）ツーリズム」の情報発信

②SAMURAI文化を軸とした「地域活性」
(新たな宿泊施設・体験プログラム構築)

- ・新たな「キャスルステイ」構築の推進
- ・新たな武家屋敷、古民家などの宿泊施設化推進
- ・新たな「武士道体験プログラム」構築推進

SAMURAI(侍) 文化を軸とした地域活性

無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.



無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.

ついにイベントを実施（2017年4月28日～29日）
平戸市役所の皆さんをはじめ、地元の方々のご協力を得て大成功！
BBCニュースなどの国内外メディアに露出し、応募数は約7,500程に。
半数以上が海外からの応募でした。



（抽選の結果、日本人のカップルが参加することに）

無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.

考えています。欧米の人たちにとって分かりやすい日本イメージが必要と考え、琳派の雰囲気を取り入れてイメージづくりをしました。すぐそばが海なので、海にどんと突き出ている透明のバスルームをつくったりもして、宿泊施設化することになりました。

これは完全にアッパー層を狙っています。来年6月辺りから試泊できるような工程でスタートしています。

イベント当日の様子



無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.

■武家屋敷泊と侍文化を体験する

平戸城の話を聞いた自治体から相談を受けることが多くなってきました。お城を持っており、かつ「耐震補強が必要」「入館者数が減っている」「いろいろな先行きの部分を考えるとどうしようか」といような自治体の方々です。昨日も琵琶湖の北のほうにいくつかそういう所があり、行って話を聞いてきたところです。

このような「城泊」に続いて、城＋武家屋敷で企画したのがSAMURAI プロジェクトです。古民家というより武家の家に宿泊して、武家の侍文化を感じてもらおうと、武家屋敷に泊まるプランも一部スタートしています。これからどんどん増やしていこうと考えています。

こうして文化財を、ある一定の収益を上げながら、きちんと後世に伝えていくような座組みができればと考えてい

これまで行われたことのなかったイベントなどを経て、2020年の夏、ついに**常設の「城泊」宿泊施設化が決定！**



百戦錬磨グループ・アトリエ天工人・JALで、平戸城 城泊JVを組み、平戸城懐柔櫓宿泊施設化改修・運営事業を行うこととなりました。

無断で転載・コピーは固くお断りいたします。Copyright © 百戦錬磨 All Rights Reserved.

るところです。

私たちは、農泊がメインではありますが、寺仏閣など日本文化が感じられるような所に滞在してもらい、今で言うところの「体験」を提供しています。そもそも旅行・観光は体験がベースです。

メディアで「これからは体験が重要だ」とよく言われますが、昔から旅行・観光に携わっている者としては、カチンときます。「うるさい！」と言いたくなるのです。「そもそも旅行・観光は体験だろうが。それを今さら分かったようなITかぶれの評論家にガタガタ言われる筋合いはねえよ」とすごく腹が立つのです。

だから、彼らが茶々を入れられないくらいしっかりと体験を商品にしていきたいと思っています。

STAY JAPAN 掲載例では、例えば「空手泊」（宮城県栗原市）。型だけですが、1週間入門して空手を習いながら楽しめます。「陶芸アート泊」（三重県伊賀市）は、陶芸家の家に泊まって陶芸を教えてもらう、弟子入りの体験ができます。

■外国人こそが日本のよさを発見できる

地域の文化財を活用するにしても、人がいないから海外の人が（働き手として）来てくれないと困る、と地域の皆さん方によく言われます。

それならばと考えたのが、JET プログラ

ム（語学指導等を行う外国青年招致事業）のALT（外国語指導助手）で来日した方々の活用です。もちろんクレア（CLAIR：（財）自治体国際化協会）が彼らをきちんとケアしていますが、卒業後に関してはまだ不十分でした。彼らは田舎に滞在し、地域の人たちとコミュニケーションが取れ、地域のよさを海外の方の目線で分かっています。

やはりそういう人たちに旅行・観光の分野で働いてもらいたいと思い、マッチングや紹介を考えています。今年の終わり頃から、派遣で試みてはどうかと進めているところです。

日本の田舎を評価するのに、日本人では同質性が高過ぎます。日本人にとって日本の田舎のよさは分からなくなってきているのです。一方文化が違う、宗教が違う、何もかも違う所から来た人たちは“摩擦係数”が高い。彼らに地方に入ってもらい、日本人が気付かなくなった良さを今一度見つけてもらうのも良し、その摩擦係数によって磨いてもらうのも当然良し、さらにはいろいろ組み合わせて新しい付加価値をつくるところまで持っていけたらなお良し、と考えているところです。

遊休資産、文化財・公共財含めて、たくさん利活用する機会があらうかと思います。今のインパウンドの流れから言えば、それを活用することによって、特に地方経済に新しい市場をつくるのが可能になってくるのではないかと

思っています。

本当に小さなベンチャーなので、私たちは私たちが頑張っていきますが、ぜひこのような分野で、皆さま方のお知恵と力添えをいただき、日本独自の観光大国を目指したいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

ご清聴いただき、ありがとうございました。

STAY JAPAN 掲載施設の具体例（2）



空手泊 | 宮城県栗原市

田舎の大自然に恵まれながら、空手を通じて、心身ともにリフレッシュ。空手に興味がある方もそうではない方も、ぜひ入門してはいかが？



農泊 | 秋田県雄物川市

ご家族連れにもおすすすめ。田舎風景に癒されるもよし、農体験するもよし、ホストと交流を楽しむもよし。



陶芸アート泊 | 三重県伊賀市

陶芸や焼き物に興味がある方必見！伊賀焼の部品の作りかたを体験。本格的な陶芸体験。近隣の点在する観光を巡ったり、陶芸にどっぷり没頭もアリ。



フクギ並木泊 | 沖縄県那覇市

トロロの森に囲まれ山間のような、フクギ並木にたたずむ絶景の宿。マイナスイオンにあふれるこの場所にいるだけで、癒される。沖縄の美しい海も楽しめる。



古民家泊 | 福島県二本松市

東京から車で3時間程度で福島県二本松市へ。人が集う温泉街をテーマに、沖縄から移住したオーナーさんが営む宿。たづな宿の自然の中で新たな出会い。



ジャングル冒険泊 | 沖縄県那覇市

ジャングルの壮大な自然の中で、お風呂を薪で沸かすなど「自然体験ライブ」を体験できる。チャレンジにぜひおすすめしたい冒険系施設。



成長続ける関空、3つのリスクに備えよ

産経新聞社会部関西空港支局 牛島 要平

昨年9月4日、関西国際空港は空前の活況の中で開業25年を迎えた。主役は外国人観光客だ。旅への期待を胸に到着した彼らは駅やリムジンバス乗り場に押し寄せ、関西、さらには日本各地の観光地に送り出される。トランクを押す音がターミナルに響き渡り、盛況ぶりを象徴している。

しかし、関空が置かれている状況は決して平穩無事ではない。2018年9月4日に襲った台風21号が滑走路とターミナルに浸水被害をもたらしたことは記憶に新しい。昨年夏以降は日韓関係の悪化により韓国からの旅客が急減し、香港で激化した民主化運動も影響している。

関空はこれらの危機を乗り越えて成長を続けている。しかし、潜在的なリスクに目を向けて手を打たなければ、遠からずもっと大きな危機に直面することは容易に想像できる。記者は関空が抱えているリスクは3つあると考えている。

■空港間競争の激化

1つ目は、年々ふくらみ続ける国際線旅客に対応を迫られていることと、空港間競争の激化である。関空は保安検査場や出入国審査場が混雑し、免税店は必ずしも外国人の需要に応え切れていない。駐機スポットや滑走路などの運用上でも、航空会社の希望に添えない状況が生まれていると指摘される。

空港を運営する関西エアポートは昨年12月12日、開業以来初となる第1ターミナル（T1）の大規模改修計画を発表した。2階の国内線エリアを国際線エリアに改修し、出国審査後の免税店や飲食店などのエリアを60%拡大する。

この改修で、空港全体での国際線旅客の受け

入れ能力を、大阪・関西万博が開幕する2025年春までに現在の年間3,000万人から4,000万人に引き上げる。関西エアポートの山谷佳之社長は記者会見で「次の目標は国内線を含めた総旅客数5,000万人。そこに向けて大きな一歩を踏み出す」と話した。

航空需要の拡大を見越し、各空港も軒並み拡張している。国内では成田空港が昨年10月に運用時間を延長し、2030年をめどに滑走路の新設を計画。羽田空港は今年の東京五輪・パラリンピックに合わせ、国際線発着枠を3月から大幅に増やす。中部国際空港は昨年9月に第2ターミナルを開業した。

国内外の空港との競争力を付けるために、現在の関空の規模はまだ小さい。今後10年で、現在は格安航空会社（LCC）専用となっている第2ターミナル（T2）の拡張、さらに遊休地を利用した第3ターミナル（T3）の建設という、2期島の大規模開発に踏み切る必要性が高まると記者はみている。

山谷社長は産経新聞との単独インタビューで「T1の改修で（旅客を）まかなえず、T2でも不足だとなれば当然、2期島に新しいターミナル施設をつくる。必要なものはきちんと投資をしていく」と前向きな発言をした。しかし同時に、予測できないリスクの発生を踏まえて「（T3建設などが）いつになるかは明言できない」と慎重な姿勢ものぞかせた。

現在の2期島の建設は関西財界が国に粘り強く働きかけることで実現した。必要性を疑問視する声もあったが、台風21号の被害や近年の旅客数拡大をみれば「2期島をつくっておいでよかった」との声が聞かれる。巨額の投資には長期的視野が求められ、短期的利益を考えざ

るを得ない民間企業だけでは負担が大きい。財界や国の支援が引き続き必要になるだろう。

■深まる中国依存

2つ目のリスクは、中国に依存しすぎている点だ。この1年で依存度はますます深まった。成田や羽田空港がアジアだけでなく欧米など他地域への路線もバランスよく飛ばしているのに比べると、関空の中国依存はリスク要因と言わざるを得ない。

関空の昨年4～9月の国際線旅客数の実績では、韓国の景気減速や外交問題により韓国路線で前年同期比7%減ったのに対して、中国路線は52%増えた。国際線での旅客のシェアは中国路線が1位の29%、韓国路線が2位で21%となった。

地盤沈下を指摘されて久しい関西経済全体にとって、消費の盛り上がりをもたらしてくれているのが中国人観光客であることは疑いない。関西エアポートの山谷社長も「関西の観光産業に及ぼす経済効果が大きい空港に成長している」と自負する。確かに「首都圏よりもアジアに近い」という地の利を生かさなければ現在の関空はなかった。

中国は景気が減速しても中間所得層の訪日意欲は衰えず、関空への影響は今のところ小さい。記者は経済面のマイナス要因は、たとえ一時的に表面化しても復元力があり、さほど心配する必要はないと考えている。深刻にとらえるべきなのは政治的要因である。

中国は共産党の一党独裁国家であり、日中関係が今後も良好に推移する保証はない。中国は尖閣諸島（沖縄県石垣市）の周辺で領海侵犯を繰り返している。東シナ海への軍事的進出は相当程度進んでいる。しかも、チベットやウイグルでの民族弾圧、香港の民主化運動への対応をめぐる米国が中国への非難を強めており、米中がいよいよ抜き差しならない対立に突き進む可能性もある。そうなれば、日米安保を防衛の基本とする日本はどうなるのだろうか。

もちろん、関西エアポートは中国依存のリスクを軽減するため、他地域の路線誘致に努めて

いる。昨年4～9月の旅客数は東南アジア方面で32%、欧州方面で20%の増加を達成した。こうした動きを継続することは関空を真に強い空港にするうえで不可欠だ。

■襲い来る巨大災害

3つ目は自然災害の脅威だ。関空には神戸や中部など国内の他の海上空港と比べても地盤がもろいという弱点がある。

2018年9月の台風21号では、浸水によって停電した関空島内に約8,000人が一時取り残され、滑走路が閉鎖された。この時期、関西の観光地は外国人が減って火が消えたようになり、関空が関西経済の生命線である現実を多くの人が痛感した。

関西エアポートは昨年5月から、浸水した1期島の護岸をかさ上げする工事を進めている。4月には新たな事業継続計画（BCP）を策定。停電や連絡橋の通行不可など18項目の機能喪失を想定し、あらゆる事態に対応できるよう訓練を重ねている。

台風だけではなく、マグニチュード（M）8～9級の南海トラフ巨大地震が30年以内に70～80%の確率で発生するとされている。山谷社長が「現場のだれ一人逃げず、夜を徹して復旧作業に当たった」という台風21号の経験は、今後も受け継がなければならない。

また、台風21号では関空が早期に復旧したため、大阪（伊丹）空港と神戸空港での国際線振り替えは実現しなかった。関西財界と自治体でつくる関西3空港懇談会は神戸空港の国際化を「万博に向けた中期的課題」と位置付けた。自然災害を含めさまざまなリスクを考慮し、関西に多様な航空ネットワークを形成するため、過去の経緯にとらわれず3空港一体運用の議論を思い切って前進させることが必要だ。

記者は昨年5月に赴任して以来、関空をあわただしく行き交う外国人を毎日目にし、取材している。彼らにはぜひ関西や日本の楽しい思い出を手にして帰国してほしい。そのために、関空は今よりもっとすばらしい空港になれるはずだ。関係者の奮闘を期待したい。



ロンドン6空港にみる航空ビジネスモデルと 空港ビジネスモデル

1. はじめに

昨年7月末に久しぶりに世界最大¹のロンドン・ヒースロー空港ターミナル5A・B・C（英国航空＝BA専用、一部イベリア航空＝IB）、ガトウィック空港、スタンステッド空港、ルートン空港のロンドン4空港を駆け足で見て回ったが、各空港ともそれぞれ主要な航空プレイヤー（FSC、LCC、Charter・Leisure、Regional・Feeder、Private・Business Jet、Air Taxi、Cargo・Freighter）に最もフィットするように空港ビジネスモデルを変容させていた。

わが国ではロンドン5空港（ヒースロー、ガトウィック、スタンステッド、ルートン、ロンドン・シティ）を紹介するのが一般的だが、今回、神戸空港よりも小さいサウスエンド空港を入れた6空港を正式にとりあげ、世界最大の国際（international）航空市場（表1）である欧州域内及び世界最大の海外（overseas）航空市場（同）である欧州＝北米の北大西洋市場で Brexit をものともせずに拡大を続ける6空港の現状を詳細に紹介することで関西3空港の今後の展開に寄与したい。6空港で展開する航空ビジネスモデルに合わせて空港ビジネスモデルも追従している。

表1. 市場別RPK（Revenue Passenger km）の推移（単位：10億RPK）

市場	2018	2017	2016	2015	2014
欧州域内	939	864	773	744	658
アジア域内	691	605	530	489	413
欧州＝北米	602	502	480	468	451
欧州＝アジア	514	478	437	426	413
アジア＝北米	386	350	324	305	287

注）RPK＝有償旅客キロ

出所：IATA WATS2019-2015を基に筆者作成

2. ロンドン＝ニューヨーク路線の現状

ロンドン6空港のうち、ヒースローとガトウィックの2空港が長距離国際線（FSC、Charter、LCC）の主基地であり北大西洋市場に数多く飛ばしている。

OAG のレポート¹によれば、BA のロンドン・ヒースロー（LHR）＝ニューヨーク・ケネディ（JFK）

1 2018年T5乗降客32.8百万人取扱210,723便（ヒースロー空港 Facts and figures）

路線の2018年の売り上げが12億ドル（約1,277億円）と単一会社の単一路線で唯一年間10億ドル以上の世界一稼ぐ路線（Billion Dollar Route）であり TOP10のうち半分の5路線がヒースロー路線であった。

3大航空連合のアライアンス戦略を説明するために2019年8月ダイヤを例にとると、LHR = JFK 路線では一日当たり、BA が8往復、ヴァージン・アトランティック航空（以下 VS）6往復、アメリカン航空（以下 AA）4往復、デルタ航空（以下 DL）2往復の計20往復が就航し、この20往復の運航便をベースに AA・BA 便は JV²を活用した oneworld 各社のコードシェア便、DL・VS 便は同じく JV を活用した Skyteam のコードシェア便を全便で形成している。

運航便数は4社20便であるがコードシェア（営業便数）は結果的に86社と毎便4、5社によるコードシェアを形成している。

厳密には VS は同一航空連合（Skyteam）ではないが2013年にシンガポール航空より DL が VS の株式49%を取得し2014年より DL と VS で JV を形成し VS の保有するヒースローのスロット³を DL は北米路線で活用している。DL は VS 以外にも同じ航空連合のエアフランス（以下 AF）・KLM などとも JV を活用したコードシェアを北大西洋市場で展開している。

もちろん残りの航空連合である Star Alliance もユナイテッド航空（以下 UA）・ルフトハンザ航空（以下 LF）の路線を中心に北大西洋市場で JV を活用したコードシェア戦略を展開している。

3大航空連合はロンドン（LHR・LGW）とニューヨーク（JFK・EWR）をグローバルハブに同一航空連合内のコードシェア、更にコードシェア便の両端（Beyond 以遠路線・Behind 後背路線）での米側・欧州側コードシェアを多層的に組み合わせることで乗継旅客を囲い込むアライアンス戦略を展開し、高い利用率を実現している。特にロンドンは地政学上も各大陸を結ぶ重要な位置にあり、接続客も多いことからアライアンスによる集客効果が最も高く北大西洋市場では3大航空連合の独壇場となっている。

更に LHR = JFK 路線は FSC の常顧客であるファーストクラス、ビジネスクラスのプレミアムクラスの利用者が最も多い路線であり、前述の売上世界一をイールド面でも支えている。

この路線の BA の使用機材は8便と便数が多いため B747-400（4クラス最大345席）以下の大型機材で運航しているが、JFK も LHR もスロット（発着枠）が拡大できないために今後の需要動向や機材調達によっては A380（4クラス469席）の新規投入も考えられる。

この他の BA の米国路線ではシカゴ、ワシントン、ボストン（以下 BOS）、ロサンゼルス、マイアミ、サンフランシスコの各路線に A380が投入され、筆者が立ち会った、朝11時のワシントン行き、11時20分の BOS 行きは巨大な5C ターミナルビルの隣接スポットでほぼ同時に1階用2本2階用1本の計3本が連結された巨大な搭乗橋を使い2便で約1,000名近い乗客のボーディングが行われ圧巻であった。

BA の年報ⁱⁱによれば BA が加盟する IAG グループでは北大西洋市場の供給量は全体の30.1%と欧州域内の26.1%を抜いて1位である。一時期 BA の純利益の5割は北大西洋市場からであったと言われ、BA にとって如何にこの路線の収益性が高いかを物語っている。

表2は北大西洋市場の米国側を代表するニューヨークエリアのニューヨーク・ケネディ（JFK）、ニューアーク（EWR）、スチュワート（SWF：Norwegian が2019年9月まで就航）の3空港の欧州系航空会社の国際線旅客数シェア TOP5の推移である。

2 米国・EU 政府より独禁法適用除外を受けた共同事業（JV：Joint Venture）で、通常は最大10年間で見直す

3 2019 サマーで DL は 138（1.4%）、VS は 336（3.5%）保有、BA は 4,943（51.1%）の LHR スロットを保有。スロットの単位は片道・週間ベース。

2016年に長距離 LCC の Norwegian がランクインし、2018年には旅客数200万人シェア4.0%を記録し欧州系では FSC を抜いて1位となり、いよいよ長距離 LCC が北大西洋市場で躍り出るかと思われたが、牽引役の Norwegian は北大西洋市場に世界で初めて投入した単通路 B737Max8の運航停止と2年連続の赤字による路線リストラで、2019年9月にアイルランド＝北米6路線が休止となったために2019年には BA が1位に復活すると思われる。

北大西洋市場では Norwegian（2018年シェア5.4%）以外にも第6の自由⁴を使ったアイスランドの LCC の WOW Air（2018年シェア1.6%）が2019年3月に運航停止したため、2014年の1.2%から2018年には8.0%と急速に伸びてきた北大西洋市場の長距離 LCC のシェアⁱⁱⁱも2019年には下火となると思われる。

しかし2021年には米国 LCC 第2位の JetBlue がプレミアムクラスを装着した単通路新鋭機 A321LR を使った JFK、BOS からロンドンエリアマルチ空港へ初めて乗り入れるために再び3大航空連合と長距離 LCC の競争が本格化すると思われる。

この JetBlue の動きに対して米国内の JFK・BOS でも競合する DL は LHR＝JFK の1便増と2008年3月以来となるガトウィック乗り入れ再開を表明し、受入側の IAG グループも同じく最新鋭機 A321LR を使いアイルランドやスペインから北大西洋市場へ参入し迎え撃つ見込みである。

表2. ニューヨークエリア3空港（JFK、EWR、SWF）の欧州系旅客シェア推移

2018		2017		2016		2015	
Norwegian	4.0%	BA	3.4%	BA	3.7%	BA	3.8%
BA	3.3%	LF	2.4%	LF	2.4%	LF	2.5%
VS	2.3%	AF	2.3%	AF	2.1%	VS	2.2%
LF	2.2%	Norwegian	2.2%	VS	2.1%	AF	2.2%
AF	2.2%	VS	2.1%	Norwegian	1.4%	Alitalia	1.3%

注）1. Norwegian：ノルウェー航空（ノルウェーのLCC）

2. BA：ブリティッシュ・エアウェイズ

3. VS：ヴァージン・アトランティック航空（英国）

4. LF：ルフトハンザ・ドイツ航空

5. AF：エア・フランス

6. Alitalia：アリタリア航空（伊国）

出所：ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社の資料を基に筆者作成

3. ヒースローからの主な米国路線

欧州連合（EU）の直近の資料（Eurostat：2017年ベース）によれば、欧州28か国と北米の1年間の航空旅客数は7,333万人（シェア7.0%）で欧州域外（3億7,642万人）では最も多い。2018年の LHR では北米が1,810万人であったため欧州＝北米の約25%は LHR 発着であった。

表3は2018年のヒースローの米国路線の旅客数 TOP10路線である。前述の通り、トップは JFK 路線で唯一300万人越えと圧倒的である。4位のニューアーク1,084千人と LGW＝JFK の593千人を加えるとロンドン LHR・LGW とニューヨーク JFK・EWR 間の利用者は年間470万人となり世界最大の国際線である。

先に航空連合のアライアンス戦略を述べたがヒースローから北米各地への路線も3大メガキャリア AA・DL・UA のハブ空港を結んだグローバルハブ戦略を取っている。

4 自国アイスランドをハブ（中継）に米国と欧州の三国間を結ぶ

このように世界最大の国際線市場である北大西洋市場も3大航空連合の寡占市場となり、近年 JetBlue や米国消費者団体、旅行社団体などが米国政府に対して独禁法適用除外付きの JV 認可が3大メガキャリアを寡占化し利用者の利益を阻害していると主張している。

本稿では運賃データの詳細な分析は行わないが、数年前から米国3大メガキャリアはエコノミークラスに「ノーフリル」の Basic 運賃を導入し、運賃に敏感な旅行客も取り込むことで長距離 LCC に運賃面でも対抗している。

表3. 2018年ヒースロー実績

順	行先	旅客数（千）	前年比（％）
1	ニューヨーク（JFK）	3,034	+3.0
2	ロサンゼルス	1,657	+3.6
3	シカゴ	1,158	+9.1
4	ニューヨーク（EWR）	1,084	+6.2
5	サンフランシスコ	1,055	+4.6
6	マイアミ	1,029	+4.5
7	ボストン	849	+4.4
8	ワシントン	838	-0.9
9	ダラス・フォートワース	710	+4.9
10	アトランタ	617	-4.2
全路線計		15,817	+4.5

注) 1. JFK：ジョンFケネディ空港

2. EWR：ニューアーク空港

出所：英国航空庁資料を基に筆者作成。対象は定期航空のみ。

4. ロンドンエリア 6 空港の実績推移

ロンドン6空港のうち、サウスエンドを除く5空港は以前より IATA Level3の空港であり、スロットもほぼ上限値に達している。それでもここ2年は毎年2%前後のスロットが何とか捻出されている。これに対して旅客数は4～5%とスロットの増加を上回り、6空港とも機材大型化により旅客増に対応している。

特に20年以上もスロット上限に張り付き、長距離路線の多いヒースローでは1便当たりの座席数がここ数年200席を超えている。ガトウィック、スタンステッド、ルートンも状況は同じであり、短距離 LCC が多く飛ぶスタンステッドやルートンも今後は200席級の中型 LCC 機材の投入が進むものと思われる。

唯一 IATA Level2のサウスエンドは比較的スロットに余裕があるため、スタンステッドやルートンから溢れた LCC が進出・拡大し、2023年までにロンドン・シティ並みの年間500万人、将来的には1000万人を目指す計画を準備している。

IATA Level3の5空港ともスロット拡大のために滑走路増設などの拡張計画が長年あるが反対意見も根強いために今後10年以内のスロット拡大は難しいであろう。ただしここ数年は、LCC の進出拡大により欧州市場の競争が激しくなり FSC・Chrter・Regional の倒産が相次ぎ、競争力の強い FSC や LCC がスロットを獲得している。特に英国ではスロットの航空会社間二次取引も認められているために上限値にありながらもこれらを使い何とかスロット確保に努めている。

表4. ロンドン6空港の現状

空港	滑走路	IATA Level	航空ビジネスモデル
ヒースロー	3902m, 3660m	Level3	FSC, LCC, Regional, Cargo
ガトウィック	3316m or 2565m	Level3	FSC, Charter, LCC, Regional
スタンステッド	3049m	Level3	LCC, Charter, FSC, Cargo, Regional
ルートン	2162m	Level3	LCC, Charter, FSC, Cargo, Private
ロンドン・シティ	1508m	Level3	FSC, Regional
サウスエンド	1856m	Level2	LCC, Regional, FSC (季節運航)

注) 1. ガトウィックの2565m滑走路は緊急用のため、滑走路2本とは異なる。

2. Level 3は慢性的に空港容量が不足している最混雑空港である。Level 2も混雑空港だが、航空会社の自発的な協力により発着調整が可能なレベルである。Level 1は航空需要を十分に満足するだけの空港容量を有しており、発着調整の必要が無い空港である。

出所：IATA、英国航空庁等の資料等を基に筆者作成

表5. ロンドン6空港離着陸数推移（単位：千回）

空港	2018	2017	2016	2015	2014
ヒースロー	480	476	473	472	471
ガトウィック	283	283	277	263	255
スタンステッド	186	172	164	154	143
ルートン	107	106	103	87	76
ロンドン・シティ	78	77	80	79	70
サウスエンド	17	11	8	9	12
計	1,151	1,126	1,106	1,065	1,026
前年比 (%)	+2.2	+1.8	+3.8	+3.8	+3.2

出所：英国航空庁の資料を基に筆者作成

表6. ロンドン6空港旅客数推移（単位：千人）

空港	2018	2017	2016	2015	2014
ヒースロー	80,100	77,988	75,672	74,954	73,371
ガトウィック	46,081	45,554	43,115	40,260	38,094
スタンステッド	27,995	25,903	24,318	22,513	19,958
ルートン	16,767	15,989	14,642	12,263	10,482
ロンドン・シティ	4,820	4,530	4,539	4,319	3,648
サウスエンド	1,480	1,092	874	901	1,102
計	177,243	171,056	163,160	155,210	146,655
前年比 (%)	+3.6	+4.8	+5.1	+5.8	+5.0

出所：英国航空庁の資料を基に筆者作成

5. おわりに

関西3空港と本稿で取り上げたロンドン6空港の代表的な旅客に関する指標を拾い上げてみた。関西3空港は、空港の数としては半分であるが滑走路長のハード面はそれほど大差なく、国内線旅客数に至ってはロンドン6空港の倍である。

表7. 対比表

項目	ロンドン 6 空港	関西 3 空港	差異
滑走路数	7 本	5 本	△ 2 本
滑走路長 (m)	最長 15,793	14,828	△ 6.1%
発着数 (千)	1,151	354	△ 69.2%
国内線旅客数	12,879	25,867	+100.8%
国際線旅客数	164,364	22,435	△ 86.4%
総旅客数	177,243	48,302	△ 72.7%

出所：IATA、英国航空庁、各空港HPの資料を基に筆者作成

問題はスロットが少なく国際線旅客数がロンドン 6 空港の 15%ほどしかなく総旅客数で大差を付けられていることである。

航空大国英国はもともと国際線が主体であり、我が国は国内線が主体のために当然ではあるが、まだまだスロットや国際線旅客数増加に可能性が高いということである。

そのためには多くの航空ビジネスモデルを誘致し3空港のビジネスモデルを多様化することである。

以前のガトウィックは BA 主体の FSC の空港であったが今や easyJet などの LCC が主体で BA のカウンターも LHR の T5 に比べて LCC 化しているように感じた。

表1に戻ると世界第2位の国際線市場はアジア域内であり、世界第2位と第3位の海外市場は欧州＝アジア、アジア＝北米とまさしく関西3空港を取り巻く国際線市場である。

【参考文献・資料】

- i 『Billion Dollar Route-Jewels in The Network』(John Grant,2019年8月13日 OAG)
- ii 『Annual report and accounts 2018』(IAG Annual Reports,2019年3月)
- iii 『The experience with a decade of North Atlantic airline joint ventures』(CAPA,2019年4月29日)

関西国際空港 2019年11月運営概況（速報値）

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

○発着回数 16,840 回（前年同月比 103%）

国際線：12,932 回

（前年同月比 104%）

国内線：3,908 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 103% の 16,840 回、国際線の発着回数は前年同月比 104% の 12,932 回といずれも 11 月として過去最高を記録しております。

○旅客数 2,541,684 人（前年同月比 101%）

国際線：1,976,660 人

（前年同月比 100%）

国内線：565,024 人

（前年同月比 103%）

旅客数について

合計旅客数は前年同月比 101% の 2,541,684 人、国際線の旅客数は前年同月比 100.4% 1,976,660 人で、うち外国人旅客数は前年同月比 101% の 1,318,440 人といずれも 11 月として過去最高を記録しております。

○貨物量 70,511t（前年同月比 89%）

国際貨物：69,162t（前年同月比 89%）

積込量：30,404t（前年同月比 80%）

取卸量：38,758t（前年同月比 97%）

国内貨物：1,349t（前年同月比 127%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 89% の 69,162t 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12月18日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報【関西空港】

2019年11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	1,355,272	90.1	21.2	1,240,939	83.5	19.2	114,333
管内	908,804	90.3	14.2	940,436	80.8	14.5	△ 31,633
大阪港	303,004	86.8	4.7	400,796	87.7	6.2	△ 97,792
関西空港	451,177	89.2	7.1	339,370	81.3	5.2	111,806
全国	6,382,172	92.1	100.0	6,464,248	84.3	100.0	△ 82,076

【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	451,177	89.2	7.1	339,370	81.3	5.2	111,806
成田空港	926,428	100.9	14.5	1,092,816	86.6	16.9	△ 166,388
羽田空港	33,377	108.7	0.5	86,388	108.1	1.3	△ 53,011
中部空港	76,123	81.8	1.2	87,980	97.9	1.4	△ 11,857
福岡空港	18,675	68.2	0.3	35,603	79.6	0.6	△ 16,928
新千歳空港	3,191	91.7	0.1	1,317	81.5	0.0	1,874

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	7,604,930	20,840	3,467,940	9,500	3,499,370	9,590	22,224,370	60,870
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
令和元年12月	645,370	20,820	677,750	21,860	306,500	9,890	344,180	11,100	1,973,800	63,670
平成31年 令和元年 累計	8,381,450	22,960	8,365,180	22,920	3,969,040	10,870	3,973,840	10,890	24,689,510	67,640
前 年 同 期	7,652,130	20,970	7,604,930	20,840	3,467,940	9,500	3,499,370	9,590	22,224,370	60,870
対 前 年 同 期 比	190.5%		110.0%		114.4%		113.6%		111.1%	

関西空港開港以来初の年間外国人入国者数 800 万人越え！全出入（帰）国者数は 2400 万人を突破！

※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年度 年末年始繁忙期における 関西国際空港の出入（帰）国者数【速報値（概数）】

- 1 対象期間 2019年12月27日（金）～2020年1月5日（日） 計10日間
- 2 期間中の出入（帰）国者数（概数）
 - 総 数：74万1,800人（対前年比105%）
 - うち日本人：31万6,630人（対前年比107%）
 - 外国人：42万5,170人（対前年比104%）
 - 出 国 者：38万5,410人（対前年比107%）
 - うち日本人：15万2,110人（対前年比108%）
 - 外国人：23万3,300人（対前年比106%）
 - 入（帰）国者：35万6,390人（対前年比103%）
 - うち日本人：16万4,520人（対前年比106%）
 - 外国人：19万1,870人（対前年比101%）
- 3 期間中のピーク
 - 出国ピーク 12月28日（土）4万2,910人
 - 入（帰）国ピーク 1月4日（土）4万970人
- 4 渡航先国（地域）別出国者数（概数）

第1位が中国で12万2,160人、次いで東南アジアの7万1,300人、韓国の5万7,030人、台湾の4万8,130人、香港・マカオの4万120人の順となっている。

また、対前年比では、中国、グアム・サイパン、北アメリカ、オセアニアが大幅に増加した。

出入（帰）国者数

（単位：人）

2019・2020年 12月27日～1月5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
27日 金	17,780	22,260	40,040	9,120	24,410	33,530	26,900	46,670	73,570
28日 土	23,880	19,030	42,910	11,010	27,120	38,130	34,890	46,150	81,040
29日 日	21,590	20,380	41,970	10,970	22,560	33,530	32,560	42,940	75,500
30日 月	19,060	20,280	39,340	13,100	18,800	31,900	32,160	39,080	71,240
31日 火	14,160	24,680	38,840	14,150	18,760	32,910	28,310	43,440	71,750
1日 水	11,000	26,310	37,310	12,480	19,110	31,590	23,480	45,420	68,900
2日 木	12,560	24,370	36,930	20,340	15,090	35,430	32,900	39,460	72,360
3日 金	10,870	24,130	35,000	24,020	13,950	37,970	34,890	38,080	72,970
4日 土	10,390	25,500	35,890	25,470	15,500	40,970	35,860	41,000	76,860
5日 日	10,820	26,360	37,180	23,860	16,570	40,430	34,680	42,930	77,610
合 計	152,110	233,300	385,410	164,520	191,870	356,390	316,630	425,170	741,800
対前年比	108 %	106 %	107 %	106 %	101 %	103 %	107 %	104 %	105 %

(単位：人)

2018・2019年 12月28日～1月6日(10日間) (参考)										
		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
28日	金	15,780	20,790	36,570	10,450	22,490	32,940	26,230	43,280	69,510
29日	土	24,520	17,290	41,810	10,900	26,840	37,740	35,420	44,130	79,550
30日	日	19,080	19,040	38,120	11,280	21,990	33,270	30,360	41,030	71,390
31日	月	13,180	23,850	37,030	11,180	18,790	29,970	24,360	42,640	67,000
1日	火	10,150	29,100	39,250	11,250	17,380	28,630	21,400	46,480	67,880
2日	水	14,090	22,080	36,170	17,570	14,880	32,450	31,660	36,960	68,620
3日	木	13,790	21,250	35,040	20,280	15,650	35,930	34,070	36,900	70,970
4日	金	10,760	20,100	30,860	18,400	17,260	35,660	29,160	37,360	66,520
5日	土	9,220	24,040	33,260	22,200	18,200	40,400	31,420	42,240	73,660
6日	日	9,790	22,400	32,190	21,460	17,120	38,580	31,250	39,520	70,700
合 計		140,360	219,940	360,300	154,970	190,600	345,570	295,330	410,540	705,870

出国者渡航先別一覧表

(単位：人)

	2019・2020年 12月27日～1月5日(10日間)			2018・2019年 12月28日～1月6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	122,160	31.7 %	160.7 %	76,040	21.1 %
東 南 ア ジ ア	71,300	18.5 %	118.1 %	60,390	16.8 %
韓 国	57,030	14.8 %	61.8 %	92,210	25.6 %
台 湾	48,130	12.5 %	103.7 %	46,420	12.9 %
香 港・マカオ	40,120	10.4 %	91.6 %	43,810	12.2 %
ハ ワ イ	12,160	3.2 %	90.5 %	13,440	3.7 %
ヨ ー ロ ッ パ	11,510	3.0 %	116.6 %	9,870	2.7 %
グアム・サイパン	6,850	1.8 %	129.2 %	5,300	1.5 %
オセアニア	6,750	1.8 %	121.6 %	5,550	1.5 %
そ の 他	4,890	1.3 %	132.5 %	3,690	1.0 %
北 ア メ リ カ	4,510	1.2 %	127.4 %	3,540	1.0 %
合 計	385,410	100.0 %	107.0 %	360,260	100.0 %

※ 10の位を四捨五入しているため、「出入(帰)国者数」の表の出国者数と完全一致しない。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

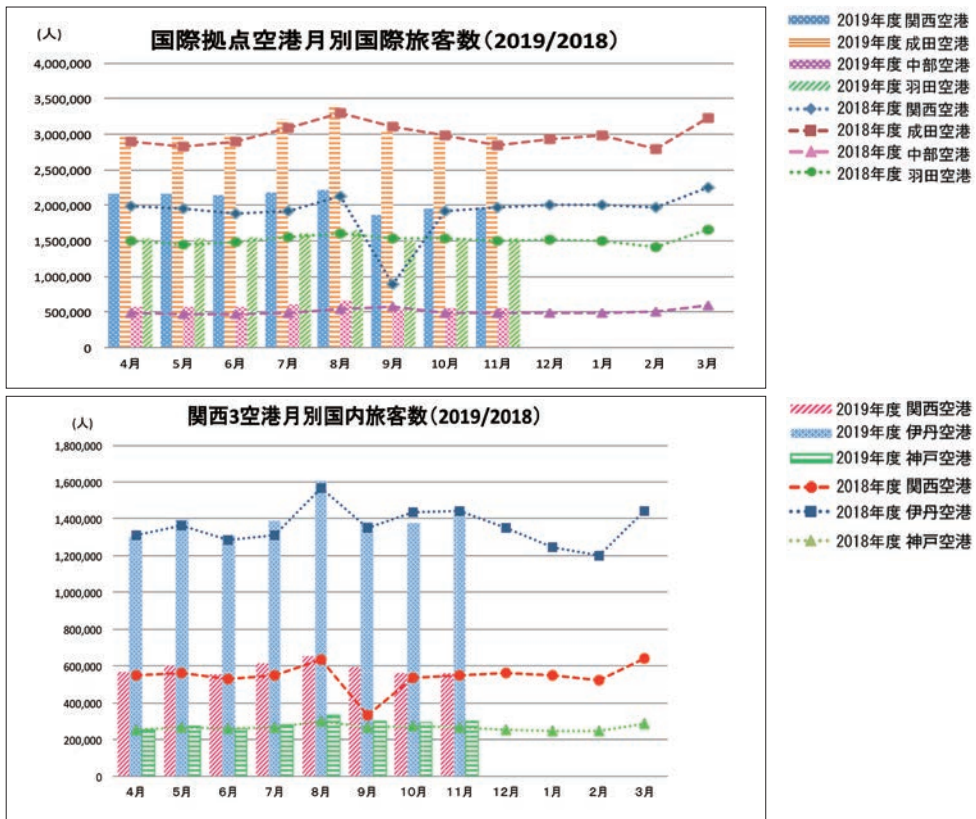
2019 年 11 月実績【速報】

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	12,935	103.7%	18,058	101.9%	30,993	102.6%
	関 西	12,932	103.7%	3,908	100.9%	16,840	103.1%
	大阪(伊丹)	0	—	11,320	99.3%	11,320	99.3%
	神 戸	3	60.0%	2,830	115.4%	2,833	115.3%
	成 田	17,260	104.4%	4,236	98.9%	21,496	103.2%
	中 部	4,293	131.7%	5,350	103.5%	9,643	114.4%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,976,660	100.4%	2,326,608	103.1%	4,303,268	101.8%
	関 西	1,976,660	100.4%	565,024	103.0%	2,541,684	100.9%
	大阪(伊丹)	0	—	1,462,116	101.6%	1,462,116	101.6%
	神 戸	—	—	299,468	111.9%	299,468	111.9%
	成 田	3,001,299	105.5%	588,005	98.8%	3,589,304	104.4%
	東京(羽田)	1,540,095	102.2%	5,692,914	99.8%	7,233,009	100.3%
	中 部	555,900	113.1%	566,687	107.4%	1,122,587	110.2%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	69,162	88.7%	11,295	99.2%	80,457	90.1%
	関 西	69,162	88.7%	1,349	127.0%	70,511	89.2%
	大阪(伊丹)	0	—	9,946	96.4%	9,946	96.4%
	成 田	188,274	104.1%	—	—	188,274	104.1%
	東京(羽田)	57,506	102.9%	59,616	100.8%	117,122	101.8%
	中 部	14,908	87.7%	1,501	101.1%	16,409	88.8%

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8回航空空港研究会（2020年1月20日開催）

「関西の今後の航空展望」

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）

今後の予定

○467回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2020年2月12日（水） 16：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／MaaSは我々の移動をどう変えるのか？

講 師／北洞 尚幸 氏（WILLER株式会社 Travel Business Unit MaaS Business Div. Manager）

事務局だより

▶ 正月休みの帰省先で「トムとジェリー展」に行ってきました。このイベントは短編アニメーション「トムとジェリー」の誕生80周年を記念して開催されている世界初の展示会とのこと（大阪でも昨年夏に開催されていたようで迂闊にも見逃しておりました）。

▶ 「トムとジェリー」は2017年にも最新作が発表されている息の長い作品ですが、私のお気に入りには子供の頃にテレビで繰り返し観ていた1940年から50年代にかけて製作された作品です。猫がねずみを追い回すという単純明快なドタバタ劇ではありますが、どの作品もユーモアのセンス、描写や音楽が秀逸で大人になった今でもゲラゲラ笑えます。

▶ ちなみに2020年の干支は子（ねずみ）ですが十二支の動物の中に“猫”がいないのはなぜか。諸説あるようですが、私は「お釈迦様が十二支動物を決めるとき、猫はねずみに騙されて十二支に選ばれなかった説」がお気に入りです。だから猫はねずみを追いかけようになったそうですから。（KT）

さかい利晶の杜開館 5 周年記念

企画展「千年の宇宙 一手のひらの中の宇宙 宇宙の中の人類」(堺市)

SPECIAL TALK

特別対談

千年の宇宙

一手のひらの中の宇宙 宇宙の中の人類



450年にわたり茶碗づくりを専業とする樂家の15代直入による作品と、これからの宇宙開拓を担う人材を育成する土井隆雄宇宙飛行士(三国丘高等学校出身)の活動実績やゆかりの資料とともに、二人からのメッセージの紹介や樂茶碗や宇宙に関する解説パネルの展示などを行います。

さらに、この二人を企画展期間中に堺にお迎えして、特別対談を開催します。



■開催期間 令和2年2月22日(土)~3月22日(日)
※3月17日(火)は休館

■開館時間 9時~18時(最終入館17時30分)

■会場 さかい利晶の杜

■観覧料 一般300円・高校生200円・中学生以下100円

「千利休茶の湯館」「与謝野晶子記念館」の観覧券で企画展示室へもご入場いただけます。

■特別対談 15代 樂直入(陶芸家 樂美術館館長)

土井隆雄(宇宙飛行士 京都大学宇宙総合学研究ユニット特定教授)

日時: 令和2年3月20日(金・祝)

午後1時30分~午後3時

場所: ホテル・アゴーラリーゼンシー大阪堺

定員: 200名(先着順)

■問合せ先 さかい利晶の杜 〒590-0958 堺市堺区宿院町西2丁1-1

TEL: 072-260-4386 FAX: 072-260-4725

<http://www.sakai-rishonomori.com>

※開催内容など詳しくはHPをご覧ください。