

# KANSAI Eistota







#### MAR 2020 No. 496

#### CONTENTS

1 ■ 巻頭言

令和新時代の飛躍に向けて 千代 幹也

#### 2 ■ 各界の動き

10 ▮ 第11回懇話会

23 プレスの目

関空の機能強化 問題意識の共有を 井戸田崇志

25 ▮航空空港研究レポート

関西国際空港から首都圏空港を経由する国際旅客流動 :予約データを用いた一考察 横見 宗樹

#### 30 ▮ データファイル

- · 関西国際空港2020年1月運営概況(速報値)
- ·大阪税関貿易速報[関西空港]2020年1月分(速報値)
- ・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 2020年1月

#### 【表紙写真】「スイス インターナショナル エアラインズ A340-300」

スイス インターナショナル エアラインズ LX158 便の A340-300 です。

3月2日、チューリッヒから初便が到着です。

2001 夏ダイヤまでスイスエアが赤い国旗の尾翼の MD11 で運航していました。またスイスの国旗を見ることができて嬉しいところです。

機材は長距離路線向けに開発されたエアバスの4発機 A340-300です。

胴体形状の同様な A330-300 に比較し、離陸重量が大きく滑走路を長めに使った迫力ある離陸が見られます。

撮影:柴崎 庄司

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

# 【巻 | 頭 | 言 ▶

### 令和新時代の飛躍に向けて



新関西国際空港株式会社 千代 幹也 代表取締役計長

コンセッションに伴い、新関西国際空港株式 会社から関西エアポート株式会社へ空港運営を 引き継いで4年が経過しようとしています。 この間、必ずしも順風ばかりだったとは言えな い空港運営を巡る環境の中で、関西エアポート がこれまで最善を尽くされてきたことに、まず はお礼申し上げたいと思います。当社として は、今後とも、コンセッションの趣旨を踏まえ、 モニタリング等を通じて、関西エアポートによ る適切な空港運営を最大限支援していくととも に、長期債務の着実な縮減等に努めて参ります。

こうした中、昨年、関西国際空港(関空)は、 近年の肝盛なインバウンド需要に支えられて、 開港以来、初めて航空旅客が3千万人を超え、 航空機の発着回数も20万回の大台に到達しま した。令和という新時代に入り、関空は、文字 通り、新たな段階に入りつつあると言えます。 今から20年前、国土交通省の担当課長として 関空2期事業に携わった当時を顧みると、今 日の空港の賑わいは大変感慨深く、この間の長 く厳しい時代を支えて下さった地元関西の経済 界や自治体、航空会社その他関係の皆様に対し まして、心より感謝申し上げたいと思います。

これからの関空は将来をしっかりと見据えた 中長期的取組を着実に進めていくことが不可欠 です。首都圏空港では世界の成長を取り込むべ く、年間発着回数 100 万回に向けた施策が着々 と進んでいます。関西でも、大阪・関西万博 や IR 構想等のプロジェクトを地域の発展に繋 げていくため、関空が、関西の航空需要の受け 皿としての機能を如何なく発揮できるよう、関 西エアポートを中心に地域の関係者が力を結集 し、計画的に取組を進めていくことが必要です。

このため、現在、慶應大学の加藤先生を委員 長に、地元経済界や自治体にも参画頂きつつ、 関西エアポートと協働で関空の将来需要の調査 を進めています。本調査結果については、関空 の発着容量の拡大に向けた今後の具体的な取組 に繋げていくこととしております。

一方、国際空港は、国内外の経済社会情勢や自 然災害等、様々な外的要因に大きな影響を受ける ため、こうしたリスクに適切に備えていくことも 重要です。一昨年の台風21号被害等を踏まえた 関空の防災機能の強化や危機管理体制の構築に際 しては、国をはじめとする関係機関との連携強化 の観点等から、関西エアポートをサポートしてい るところです。また、世界的拡大が進む新型コロ ナウイルス感染症については、現在の様々な対策 が奏功し、無事事態が収束した後の経済活動、特 にインバウンドを中心とする航空需要の回復策に ついても、関係者と連携しつつ、取り組んで参り たいと考えています。

当社と致しましては、関西の航空需要の主軸 となる関空の更なる発展、更には伊丹空港を含 む関西3空港の最適運用の実現等を通じ、関 西の未来の更なる飛躍に向けて、今後とも力を 尽くして参りますので、関係の皆様のご理解、 ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

# 各界の動き

#### 関西国際空港

#### ●中国便の4割が欠航予定、3~9日

関西エアポートは新型コロナウイルスの感染拡大で 2 月 3  $\sim$  9 日の 1 週間で関西空港を発着する中国便 612 便のうち約 4 割の 262 便が欠航する見通しだと 2 月 4 日発表した。

#### ●ピーチ、上海線を運休

格安航空会社(LCC)のピーチ・アビエーションは2月5日、関西、羽田空港発着の上海線(1日1往復)を2月10日から3月28日まで順次運休すると発表した。

#### ●新型ウイルス 中国便の乗客全員に質問票

関西空港検疫所は新型コロナウイルスの感染が拡大する中、これまで中国からの便で到着した 乗客のうちせきや発熱がある人などに求めてきた武漢市への滞在歴などを尋ねる質問票の記入 を、2月7日から中国からの便のすべての乗客に対象を広げた。

#### ●中国便、欠航が65%に拡大、10~16日

関西エアポートは 2 月 10 日、10 ~ 16 日の 1 週間で関西空港を発着する中国便の約 65% が欠航する見通しだと発表した。同期間に計画されていた 612 便(往復)のうち 10 日時点で 401 便が欠航予定という。

#### ●春節の中国人入国、28%減

大阪出入国在留管理局関西空港支局は2月10日、春節期間(1月24~30日)の中国人の入国者数が約5万2,500人と前年の春節比28%減だったと発表した。2020年1月の関空から入国した外国人数(速報値)は約71万人と前年同月比2%増えた。中国政府による海外団体旅行の中止通達までは中国人観光客が好調だったようだ。

#### ●ピーチ、香港便を減便

ピーチ・アビエーションは2月12日、関西空港と那覇空港から運航している香港線の一部を2月17日から3月28日まで運休すると発表した。関空からは1日最大3往復しているが、1往復に減らす。

#### ●17~23日の中国本土便8割欠航

関西エアポートは2月17日、2月17~23日の1週間で関西空港を発着する中国本土便612便のうち、約8割の492便が欠航する見通しだと発表した。

#### ●全日空、杭州線を運休へ

全日本空輸は2月20日、関西~杭州線を3月1日から運休すると発表した。外務省が浙江 省に滞在歴がある外国人の入国を制限する措置を実施していることに対応する。

#### ●24日~3月1日、中国本土便欠航8割超へ

関西エアポートは2月21日、2月24日~3月1日の1週間で関西空港を発着する予定だった中国本土便612便のうち、84%の517便が欠航する見通しだと発表した。香港やマカオを結ぶ予定だった128便でも5割弱の59便、台湾との134便でも1割弱の12便が欠航する見込みだ。

## クリック!

関西空港発着の中国本土便は国際線の冬ダイヤ(10月27日~3月28日)で调 583 便あり全体の 41%を占める。香港・マカオ便も合わせると 715 便、ほぼ半分に当 たる。それだけに新型肺炎による欠航拡大の影響は大きく、免税品売り上げなど、非航 空系収入も大幅な減少は避けられない。中国依存度が圧倒的に高い関西空港の弱点が露 呈した形で、中国以外の路線縮小の動きもあり、短期的には関西エアポートの経営に大 きな影を落とすことになりそうだ。

#### ●1月旅客数、2%増で過去最多

関西エアポートが2月25日発表した1月の関西空港の旅客数は、前年同月比2%増の約 260 万人と 1 月単月で過去最高を更新した。国際線の外国人旅客数は 4% 増の約 142 万人。 中国や東南アジア方面からの旅客が増えたため。新型肺炎の感染拡大を受け、1月下旬から国 際線旅客数が減少し始めたが、それ以前の伸びが上回った。

#### ●貨物効率化で委員会

関西エアポートは2月25日、関西空港の貨物取り扱いの効率化などを議論する委員会を立 ち上げたと発表した。同社が事務局となり、1 期島の貨物地区を使う日本通運などの5 社が参 加。今後はITを活用した効率化や建物の大規模改修などを検討していく。

#### ●全日空、中国便すべて運休

全日本空輸は2月25日、関西~上海線を3月2日以降、関空~北京線を同3日以降、そ れぞれ運休すると発表した。新型コロナウイルスによる肺炎が広がり利用者が減っているため で、全日空の関空発着の中国線は全て運休となる。

#### ●郵便物遅配で中国へチャーター便

新型コロナウイルスの感染拡大の影響で、配達が遅れている中国向け国際郵便物を届けるた め、日本郵便が独自にチャーターした中国南方航空の貨物機が2月26日、約30t分の支援物 資や手紙、書類などを積んで関西空港から広州市に向け出発した。日本郵便は3月末までに 成田と関空で計15便のチャーターを予定。

#### ●連絡橋利用の観光バス3分の1

NEXCO 西日本は2月26日、管内の高速道路利用の2月の速報値(23日時点)を発表した。 新型コロナウイルスの感染拡大により関西空港連絡橋で観光バスを含む「特大車」の利用が、 通常の3分の1程度の1日平均100台に落ち込んだ。

#### ●ピーチ、国際線15路線を運休・減便

ピーチ・アビエーションは2月27日、新型コロナウイルスの感染拡大を受け、関西空港や 羽田空港などから運航する国際線 15 路線を 3 月 1 日から順次運休や減便すると発表した。運 休は関西~高雄便や羽田~台北便など 11 路線、一部減便は関西~台北便など 4 路線。期間は 一部の便を除き3月28日まで。15路線で912便が運休する。

#### ●米ユナイテッド航空、日本線を休止・減便

米ユナイテッド航空は2月28日、東京、大阪線の運航休止や減便を発表した。新型コロナ ウイルスの感染拡大に伴う措置。関西~サンフランシスコは4月、1日1便から週5便に減 らす。成田とロサンゼルス、成田とヒューストンを結ぶ路線を3月8日~4月24日に休止、 シカゴ線は3月8~27日に休止する。

#### 空港

#### - 大阪空港 -

#### ●初のペット用トイレ

関西エアポートは2月13日、大阪空港に犬専用のトイレを設けた。愛犬と一緒に飛行機に搭 乗する人向けで、国内の空港としては初の試み。送迎用の自家用車などを待機させることができ る屋外のスペースに併設する。

#### ●1月の旅客、4%増

関西エアポートが2月25日発表した1月の運営概況によると大阪空港の旅客数は4%増の 129万831人だった。発着回数は前年同月並みの1万1.773回で、貨物量は2%減の8.511tだっ た。

#### ●地下水浄水処理施設を整備

関西エアポートは大阪空港に災害時の給水源の確保を目的とした地下水浄水処理施設を新たに 整備し、2月28日から運用を開始した。生物ろ過装置や逆浸透膜等により浄水され、災害時に 上水道が断水した際、新たな給水ラインが確保されるほか、周辺地域住民への非常用水としても 利用することができる。平常時も空港内の施設で使用する。

#### 一 神戸空港 —

#### ●不調の搭乗客を遠隔チェック、実験スタート

集中治療室(ICU)への遠隔支援サービスを提供するスタートアップ企業の T-ICU(芦屋市) とスカイマークは神戸空港で実証実験を始めたと2月13日、発表した。体調不良の搭乗客がい た場合、T-ICUの専門医や看護師がテレビ電話などを使って乗客の状態をチェックし、現場に いる航空会社のスタッフに対応を助言する。

#### ●1月の旅客数、28万人

関西エアポートが2月25日発表した神戸空港の1月の旅客数は28万1,053人と、前年同月 比、14%増えた。発着枠拡大を活用した新規就航と増便が全体を底上げした。

#### -- 羽田空港 --

#### ●都心ルート運用へ実機確認

国土交通省は1月30日~2月12日、東京都心を通過する羽田空港の新たな飛行ルートの実 機飛行確認を実施した。実際に運航している旅客機が新宿や渋谷付近などを飛行し、3月29日 の運用開始に向け、管制官が手順に慣れたり、空路の安全性を確認したりするのが目的。北風運 用で C 滑走路から出発した飛行確認は 7 日間で 502 便、南風運用では、A 滑走路到着で 148 便、 C 滑走路到着で 372 便、B 滑走路出発で 245 便が飛行した。

#### ●滑走路跡地に複合施設、7月にまち開き

鹿島建設、大和ハウス工業など9社が出資する羽田みらい開発は2月10日、羽田空港跡地第 1 ゾーン整備事業(第一期事業)で開発を進めている大型複合施設、HANEDA INNOVATION CITY(エイチ・アイ・シティ、5.9ha)を7月3日にまち開きすると発表した。京浜急行電鉄・ 東京モノレールの天空橋駅直結、先端技術による実証実験の取り組みや、ジャパンカルチャー体 験の機会を提供する。

#### ●日航が自動手荷物預け機を導入

日本航空は2月20日、羽田空港国内線のチェックインエリアで新たに導入した、自動手荷物 預け機を公開した。2020年夏までに30億円程度を投入して羽田空港で全面展開。新千歳や伊 丹、福岡、那覇の各空港にも導入する。

#### -- 中部国際空港 ---

#### ●日航、中国線を全て運休へ

日本航空は2月27日、中部空港と中国·天津を結ぶ路線を2月28日から運休すると発表した。 これで日航の中部発着の中国本土線は全て運休する。

#### 航空

#### ●米デルタ航空、中国線休止を前倒し

米デルタ航空は2月1日、新型コロナウイルスによる肺炎の拡大に伴う米中間の全便休止措置を前倒しすると発表した。4月末まで運航を見合わせる。

#### ●豪カンタスとNZ航空、中国本土への直行便運休

豪力ンタス航空とニュージーランド航空は2月1日、中国本土への直行便を運休すると発表した。2月9日から3月29日まで停止する。

#### ●ジェットスター、成田~上海線を運休

ジェットスター・ジャパンは2月3日、2月5日~3月28日の成田~上海・浦東線を運休すると発表した。運休対象便数は52 往復 104 便。

#### ●日航、中国線を半減

日本航空は2月4日、中国路線の一部について運休や減便する計画を発表した。2月17日から3月28日まで成田と北京、上海間の路線を運休するなど中国路線の運航便数は週98便から同43便に減る。

#### ●国交省、中国便の31%運休

新型肺炎の感染拡大に伴い、2月2~8日に日本と中国の間で運航予定だった航空定期便1,623 便の31%が運休となったことが2月5日、国土交通省のまとめで分かった。空港別では、関西約240往復、中部約100往復、成田約60往復、新千歳37往復、那覇10往復、福岡9往復など。

#### ●日航がロイヤルブルネイ航空、MIATモンゴル航空とコードシェア

日本航空は2月5日、ロイヤルブルネイ航空、MIAT モンゴル航空と、それぞれコードシェアを開始することを発表した。

#### ●2019年の世界の航空貨物需要、7年ぶり減少

国際航空運送協会(IATA)は2月5日、2019年の航空貨物需要が2012年以来7年ぶりに減少したと発表した。貨物の重量と距離をかけたトンキロベースで前年比3.3%の減少だった。 米中摩擦による世界貿易の停滞が航空貨物の需要にも影響を与えた。

#### ●島津製作所が航空機や船舶の傷を「超音波光」で検査する装置発売

島津製作所は2月5日、航空機などの製造・整備に向けた検査用の超音波光探傷装置を発売した。機体や部品などに超音波が伝搬する様子を、レーザー照射によってカメラで撮像することで、表面付近の亀裂などの異常を可視化・データ化する非破壊検査技術を開発した。目視、打音といった検査員の技能に頼っていた作業の効率化が図れるという。

#### ●全日空、中国線の運航半減

全日本空輸は2月6日、新型肺炎の拡大を受け、2月10日から3月28日まで関西~大連、 青島線などを運休し、中国本土への路線の運航本数を19路線、週165往復便から11路線、週 81便に半減させると発表した。

#### ●ANAカーゴ、中国向けを2割減便

ANA カーゴは2月6日、2月の中国向け貨物便を2割減便すると発表した。成田空港と上海、 広州や関西空港、沖縄を結ぶ便などが対象。約850便の運航を計画していたが約160便を運休 とする。

#### ●スペースジェット、6回目の延期を発表

三菱重工業は2月6日、子会社の三菱航空機で開発を進めている国産初のジェット旅客機スペースジェットについて、全日本空輸への初号機納入の時期を2020年半ばから2021年度以降に延期すると発表した。延期は6回目。最新の設計を反映した試験機の完成が遅れ、国の安全審査が間に合わないと判断した。

同時に三菱航空機の社長交代も発表した。4月1日付で水谷久和社長(68)が会長に就き、後任に三菱重工常務執行役員で米国三菱重工の丹羽高興社長(62)を充てる。丹羽氏は航空機製造に長く携わっており、新しい開発体制で型式証明の取得を急ぐ。

#### ●中国便の運航ゼロの地方空港、13か所に

新型コロナウイルスの感染拡大で、中国便が当面ゼロになる地方空港は少なくとも 13 か所になることが 10 日、分かった。

#### ●日航、アエロフロートと共同運航

日本航空は2月10日、アエロフロート・ロシア航空と共同運航(コードシェア)を始めると発表した。羽田~モスクワ線や両国の国内線を対象に3月29日から実施する。日航はアエロフロートと異なる航空連合に参画しており、連合をまたいだ協業となる。

#### ●日中航空便、第3週は6割減

赤羽一嘉・国土交通相は2月10日の記者会見で、日本と中国を結ぶ航空便が、新型コロナウイルスによる肺炎の感染拡大前と比べて約6割減少したことを明らかにした。2月9日からの1週間について、1月20日時点には1,617往復の運航が計画されていたが、2月7日時点では680往復に減った。

#### ●ICAO、新型肺炎で日本の損失1.400億円も

国際民間航空機関(ICAO)は2月13日、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う航空便の運航停止が経済に与える影響の推計値を発表した。日本については、中国人観光客の減少で、1~3月期に約13億万ドル(約1,430億円)の観光関連収入を失う可能性があると予測した。

#### ●全日空、中国・香港便の運休さらに拡大

全日本空輸は2月13日、中国本土路線の一部を2月20日から期間運休・減便すると発表した。夏ダイヤが始まる3月29日の再開を予定している。冬ダイヤ期間中、中国本土と香港路線を週186往復計画していたが、今回の発表で計画の46%にあたる週85往復に減少する。1日1往復の関西~北京線は週3往復に減便する。

#### ●地方空港つなぐ路線強化へ、スカイマーク新社長が就任会見

スカイマークの社長に就任した洞駿氏は2月13日、記者会見し、神戸空港など同社の拠点空港を起点に地方空港同士をつなぐ「ローカル・ツー・ローカルを拡大していかなければいけない」と抱負を述べた。大手2社やLCCとの差別化を図りながら、路線拡大に向けて機材選定が重要課題との認識を示した。

#### ●日航、台湾・韓国も減便

日本航空は2月18日、中国本土と香港、台湾、韓国路線の一部について運休や減便、小型化すると発表した。当初の運航計画では週196往復だったが、週88往復が欠航となる。1日1往復の関西~上海は、2月20日から3月28日まで週3往復に減便。1日1往復の関西~台北線は、週4往復に減便。

#### ●新型肺炎、アジアの航空会社3兆円損失 IATA試算

国際航空運送協会(IATA)は2月20日、新型肺炎の航空会社への影響の試算を公表した。

アジア太平洋地域の航空会社は 2020 年に 278 億ドル(約3兆1,000億円)の損失を受けると予想した。うち約半分は中国の航空会社への打撃となる。

#### ●1月の航空貨物、輸出24%減、輸入10%減

航空貨物運送協会が2月21日に発表した1月の国際航空貨物取扱実績によると、国際輸出航空貨物件数は19万742件(前年同月比15.26%減)、重量ベースでは6,534万5,279kg(24.25%減)となった。輸入通関実績は16万9,198件(11.85%減)、重量が7,105万5,485kg(10.37%減)となった。

#### ●全日空、787を最大20機追加発注

ANA ホールディングスは 2 月 25 日、ボーイング 787 型機を最大 20 機追加発注したと発表した。2022 年度から 2025 年度にかけて受領を計画している。エンジンは全日空の 787 型機では初めて GE 製 GEnx-1B を選定した。

#### ●全日空と日航、国内線キャンセル手数料無料に

全日本空輸と日本航空は2月28日、政府の新型コロナウイルス対策の基本方針を受け、国内線のキャンセル手数料を無料にすると発表した。28日から3月12日の搭乗分までの国内線航空券が対象。

#### 関西

#### ●春節の免税売上高、前年割れ

西日本の主要百貨店が2月3日発表した1月の売上高(速報値)は、11店中9店が前年実績を下回った。なかでも春節期間中の1月24~30日のあべのハルカス近鉄本店の免税品売上高が前年の春節に比べて約3割減となった。阪急百貨店梅田本店は1割減、高島屋大阪店は8%減だったほか、大丸松坂屋百貨店も5%減と振るわなかった。

#### ●阪急など、新規2路線の事業化へ大阪府・市と協議開始

阪急電鉄が計画するなにわ筋連絡線と新大阪連絡線の新規2路線について、阪急とJR西日本、南海電気鉄道の3社が事業化に向け、大阪府・市との協議を始めたことが2月4日分かった。

#### ●泉佐野市、ふるさと納税訴訟で上告

総務省がふるさと納税制度から泉佐野市を除外した決定の是非が争われた訴訟で、決定の取り 消しを求めた同市は2月6日、請求を棄却した大阪高裁判決を不服として最高裁へ上告した。

#### ●関西財界セミナーに最多参加者

第58回関西財界セミナー(関西経済連合会、関西経済同友会が主催)が2月6、7の両日、国立京都国際会館で開かれ、2025年大阪・関西万博を成功させ、関西経済を持続的に発展させる決意などを盛り込んだ主催者声明を発表して閉会した。参加者数は過去最多の734人に上った。

#### ●南海和歌山市駅に大型複合施設

南海電鉄と和歌山市は2月6日、南海和歌山市駅に整備中の大型複合施設、キーノ和歌山を4月24日に全面開業すると発表した。商業ゾーンには29店舗が出店、市民図書館と同時オープンし、市の玄関口の新たな拠点が誕生する。

#### ●堺市が百舌鳥・古市古墳群周辺整備に3億7,500万円

堺市は2月6日に発表した2020年度当初予算案に仁徳天皇陵(大山古墳)の周辺の歴史や観光スポットを多言語で紹介する施設の再整備費や、気球遊覧の実証実験などにかかる計約3億7,500万円を計上した。

#### ●大阪城東部地区まちづくり、新大学を核に

大阪府と大阪市は2月7日、第2回大阪城東部地区まちづくり検討会を開いた。公立大学法

人大阪から新大学基本構想が示されたこと等をふまえ、大阪市立大と大阪府立大の統合による新 大学キャンパスを中核拠点として「大学とともに成長するイノベーション・フィールド・シティー をコンセプトにまちづくりを進めることを確認した。

#### ●大商調査、新型肺炎で8割超が「マイナス影響」

大阪商工会議所は2月10日、会員企業1.943社を対象に実施した、新型肺炎の影響をめぐ る緊急調査の中間集計結果を発表した。中国事業を実施している企業148社に絞ると87.2%が、 「マイナスの影響が出ている(今後生じる可能性がある)」と回答した。

#### ●新型肺炎で関西の訪日客消費1,905億円減、りそな総研

りそな総合研究所は2月12日、新型肺炎が関西での訪日客消費に与える影響を試算した。2 ~5月の訪日客消費が1,905億円減少する。業種別の影響額では百貨店やドラッグストアなど の物販が759億円の減少と最も大きい。その他の業種では宿泊、飲食などにも大きく影響する。

#### ●みさき公園が3月で閉園

南海電鉄は2月13日、岬町で運営する総合遊園地、みさき公園を3月末で閉園すると発表し た。約33ha ある敷地は今後、町が公園として管理、運営する。昨年3月、経営難を理由に施 設運営からの撤退を発表。事業譲渡先を探し、複数の企業と交渉してきたが条件面で折り合わな かった。

#### ●大阪市2020年度予算案、万博・IR重点

大阪市は2月13日、一般会計で1兆7.700億円となる2020年度当初予算案を発表した。4 年ぶりのマイナスとなったが、投資的経費は前年比 14% 増と大幅に増やし、2025 年大阪・関 西万博の準備や、カジノを含む統合型リゾート(IR)の誘致に予算を重点配分した。万博会場と なる夢洲の基盤整備費に 77 億円を計上。災害対策としては、台風による高潮被害に備え、夢洲 や咲洲などベイエリアの護岸(計約 20km)をかさ上げするための設計費など 2 億 8.700 万円 を盛り込んだ。

#### ●堺市が財政・都市計画ビジョン

堺市は2月13日、財政と都市計画の中長期ビジョンを発表した。今後10年間は年40億~ 50 億円程度の収入不足が見込まれるとし、企業誘致などで財源を確保する必要性を強調した。 南海堺東駅~堺駅間に、新交通システムの導入を目指す方針も盛り込んだ。

#### ●私鉄大手の4~12月期、8社増益

私鉄大手14社の2019年4~12月期決算が2月13日に出そろい、東武鉄道や京阪ホールディ ングスなど8社が営業増益だった。沿線人口の増加などで運輸収入が増えている。

#### ●大阪IR 応募1組のみ

吉村洋文大阪府知事は2月14日、府と大阪市が誘致を目指すIRについて、参入のための資 格審査書類を提出した事業者が米 MGM リゾーツ・インターナショナルとオリックスの共同チー ムのみだったと明らかにした。今後、事業者選定委員会の審査を経て、6月に事業パートナーに 選定される見通し。

#### ●神戸港に海上歩道橋、回遊性高め観光名所に

神戸市はウオーターフロントの回遊性を高めるため、神戸ポートタワーがあるメリケンパー クと、水族館などが開業する突堤を約 200 メートルの海上歩道橋でつなぐ方針を決め、2 月 14 日発表した 2020 年度当初予算案に利用見通しや橋の構造などに関する調査費を盛り込んだ。 2025年大阪・関西万博までに「ミナト神戸」の魅力向上を目指す。

#### ●堺市、大山古墳隣に新ミュージアム

永藤英機堺市長は2月17日の記者会見で、世界文化遺産の仁徳天皇陵(大山古墳)西隣の市

有地(5ha)を候補地に、堺ミュージアム(仮称)を2030年度をめどに整備する方針を発表した。大川公園内の市博物館は廃止する。

#### ●日銀大阪支店が4年ぶり景気判断引き下げ

日本銀行大阪支店は2月18日に発表した関西金融経済動向で、近畿2府4県の景気判断に新型コロナウイルス感染拡大の影響を盛り込み、4年3か月ぶりに引き下げた。中国人観光客の減少で消費が落ち込んだためで、山田泰弘支店長は「これまでは中国との結びつきが強みだったが、今回は他地域に比べてより大きな打撃を受けることになった」と述べた。

#### ●大阪府2020年度予算、IR誘致に2億円

大阪府は2月18日、一般会計2兆6,367億円(前年度比1.5%増)の2020年度当初予算案を発表した。IRの誘致関連に2億円を充て、区域整備計画の策定や事業者の選定を進める。2025年大阪・関西万博関連では前年度の1.5倍にあたる3億円を計上した。

#### ●大阪府主催イベント、1か月原則中止

吉村大阪府知事は2月18日、府の新型コロナウイルス対策本部会議で、府が主催するイベントを1か月間は原則中止する考えを示した。一方、府立学校の卒業式は認め、延期や中止が難しいイベントについては、個別に判断するという。府は19日、中止や延期を決めた3月20日までに開催予定だった府主催のイベント計242件を発表した。

#### ●近鉄、AIで道案内、6駅で実証実験

近畿日本鉄道は2月18日、大阪難波や近鉄名古屋など6駅で人工知能(AI)を使ったデジタルサイネージ(電子看板)の実証実験を28日に始めると発表した。音声やタッチパネルで乗り換えや周辺の観光スポットなどを聞くと、AIが答える仕組み。

#### ●1月の近畿輸出額3.6%減

大阪税関が2月19日発表した1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3.6%減の1兆1,376億円と4か月連続のマイナスだった。国別では中国向けが11.1%減った。

#### ●和歌川のIRは「自然体験型」に

IR の誘致を進める和歌山県は2月20日、事業者に求める条件をまとめた実施方針案を公表した。方針案の公表は大阪府・大阪市に次いで2か所目。観光や自然体験を組み合わせた「自然志向のリゾート型IR」を掲げ、大阪府・市などの都市型IR との差別化を図る。

#### ●新型肺炎の関西の経済損失、長引けば5.345億円

アジア太平洋研究所は2月20日、新型肺炎の感染拡大が関西経済に与える影響の試算を公表した。世界保健機関が緊急事態宣言を発した1月末を起点に輸出や訪日客の回復が遅れて9か月かかった場合の経済損失は5,345億円。実質域内総生産(GRP)では0.6%押し下げ、ゼロまたはマイナス成長に陥る可能性がある。回復までの期間が3か月の場合は1,782億円、6か月は3,564億円となる。

#### ●関西の百貨店、1月の免税売上高は24%増

日本銀行大阪支店が2月21日発表した1月の関西の百貨店免税売上高は、前年同月比24.2% 増だった。2019年に中国政府による代理購買の規制強化を受けた買い控えの反動や、2019年は2月だった春節(旧正月)が2020年は1月だったことなどで大幅に増えた。

#### ●大阪地区百貨店売上高、前年同月比4か月連続減

日本百貨店協会が2月21日発表した1月の大阪地区の売上高は、前年同月比2.2%減の681 億円と4か月連続で前年実績を割り込んだ。新型コロナウイルスの感染拡大で高額品の販売が伸び悩んだことに加え、冬物衣料の動きが鈍かったことも影響した。

同日発表した2月1~ 17 日の全国百貨店の売上高は前年同期比 15%減だった。中国人など

訪日外国人の売り上げが7割減った。

#### ●大阪ホテル稼働率、1月2.5ポイント上昇

日本経済新聞社が2月27日まとめた大阪市内にある主要13ホテルの2020年1月の平均客室稼働率は、84%と前年同月と比べて2.5ポイント上昇した。新型コロナウイルスによる肺炎の拡大を受け、1月下旬に中国団体客のキャンセルがあったが、それまでの個人客の増加が補った。

#### ●なにわ筋線の工事施行認可

国土交通省は2月28日、大阪都心を南北につなぐ鉄道新線、なにわ筋線(約7.2km)の工事施行を認可した。建設を担う第3セクターの関西高速鉄道が申請していた。2020年度中に着工し、2031年春の開業を目指す。

#### ●宿泊・物販「影響」8割超、大阪観光局の緊急調査

大阪観光局は2月28日、新型肺炎感染拡大を受け、大阪府内を中心とする観光関連施設に聞き取った緊急調査の結果を公表した。賛助会員の宿泊施設や土産品店など計381社に聞き、80社が回答した。2月1~7日の期間について「深刻な影響がある」「影響がある」と答えた割合は、宿泊施設で85%、土産品店などの物販施設(9社)で87%に上った。

#### 国

#### ●富嶽三十六景デザインの新パスポート発給

外務省は新しいデザインの旅券への切り替えを2月4日の発給申請分から実施した。偽造防止対策を強化し、出入国スタンプを押す査証欄に葛飾北斎の浮世絵「富嶽三十六景」の作品を印刷した。

#### ●日本寄港予定のクルーズ船、14隻のうち13隻ツアー中止

国土交通省は2月10日、新型コロナウイルスの感染拡大で、2月に日本へ寄港を予定していた外国籍のクルーズ船14隻のうち、13隻がツアーを中止したことを明らかにした。

#### ●2019年のサービス収支、初の黒字

財務省が2月10日発表した2019年の国際収支統計(速報)によると、海外とのモノやサービスなどの取引状況を表す経常収支の黒字は前年比4.4%増の20兆597億円となった。黒字が増加したのは2年ぶり。旅行や輸送などのサービス収支が統計を遡れる1996年以降で初めて黒字になった。うち旅行収支の黒字は前年比9%増の2兆6,350億円と過去最大になった。

#### ●訪日中国人1月は22%増

日本政府観光局が2月19日に発表した1月の訪日外国人客数は、前年同月比1.1%減の266万1,000人で4か月連続の減少だった。新型コロナウイルスの感染拡大を防ぐため海外への団体旅行を27日から禁止した中国は22.6%増加の92万4,800人となった。観光庁は、影響は2月以降出てくるとみている。

#### ●1月の中国向け輸出6.4%減

財務省が2月19日発表した1月の貿易統計(速報)によると、輸出は前年同月比2.6%減の5兆4,305億円となり、14か月連続で前年水準を下回った。輸出全体の17%を占める中国向けは、前年同月比6.4%減の8.966億円となった。

#### ●ドローン登録制度を創設、航空法改正案を閣議決定

政府は2月28日の閣議で、ドローン(小型無人機)の登録制度創設を柱とする航空法改正案を決定した。2022年度をめどに所有者や機体の情報を国に登録することを義務付け、無登録での飛行を禁じる。

# îi 口

# 地 利 域用 促 化策 1] 佃

講師

濱

Æ

浩

但馬空港ターミナル株式会社 兵庫県県土整備部長 代表取締役社長



#### ■はじめに

本日はこのような機会をいただき、ありがとうございます。 南紀白浜空港の岡田社長が、5月のご講演時にわが但馬空港に ついて言及されたことがきっかけで、今日の発表の機会を賜っ たとお聞きしています。

まず、但馬空港の概要をご説明し、続いて課題、そして今後 但馬空港が目指したい姿について紹介いたします。

#### ■但馬空港の位置・目的

但馬空港は兵庫県の北部に位置しています。兵庫県全体では、 伊丹空港、神戸空港そして旧馬空港と三つの空港があり、それ ぞれに役割があります。

但馬空港は全国初のコミューター空港として大阪、神戸、東 京、名古屋、福岡などへの就航を目標として兵庫県が建設しま したが、結果的には伊丹空港にしか就航していません。しかも 朝晩2往復だけというのが現状です。但馬空港と伊丹空港は区 間距離が175km 程度しか離れておらず、これが近いのか遠い のか何とも言えない距離です。

#### ■但馬空港の背後圏

兵庫県の中で但馬がどのような位置付けの地域なのかを説明 いたします。ご覧のように兵庫県は、本州両端の山口、青森を 除くと、瀬戸内海側と日本海側両方に面する唯一の県であり、 南北の格差も非常に大きい県です。

但馬空港の背後圏のうち、図の黄色部分が但馬地域です。こ こには人口約16万人しか住んでいません。兵庫県全体の人口は 540万人以上なので、わずか3%くらいです。

その他、京都府の京丹後市や与謝野町も背後圏として但馬空 港を利用していただけるとは思っているのですが、実際はほと

#### 兵庫県内の3つの空港



#### 【伊丹空港】

- 国内線基幹空港

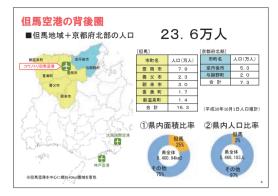
#### 【神戸空港】

神戸とその周辺地域の空港

#### [伯馬空港]

- ・全国初のコミューター空港
- ・日本海交流の拠点
- 大阪、神戸、東京、名古屋 福岡などの都市への就航を 目標
- ・但馬空港と伊丹空港 I=175Km

んど利用されていません。



兵庫県の地域性についても少しご紹介しま す。兵庫県は「五国」から成り立っています。 瀬戸内海側の東半分の南側つまり神戸から大阪 にかけては昔でいう摂津、その上が丹波で、ど ちらかというと京都府の文化圏に近い。西半分 は播磨といい、姫路を中心に漁業や林業で栄え ていました。次に徳島に文化圏が近い淡路。但 馬を含めこれら五つの国からなっている県とい うことで「五国」。これも全国的には珍しいそ うです。

それぞれ特色はあるのですが、どうしても南 側に重点を置いて社会基盤整備を行ってきた事 実があります。瀬戸内海側を中心にするべきで はないだろうか、という県民性もあります。一 番いけないのはわれわれ行政がそういう固定観 念に縛られて社会基盤整備をしてきたきらいが あることです。その辺りは後ほど、西側の鳥取、 岡山、広島などの県と比べて説明いたします。

#### ■但馬空港周辺の観光資源

ご覧のように観光資源は豊富ですが、これは 少々手前味噌的かもしれません。これが全国 ベースなのか……?というところもあります。

(1)の松葉ガニ。但馬地域でとれたズワイガニ のことを松葉ガニと称しています。東京への出 荷額もかなり増えてきています。

⑩の但馬牛。「但馬牛」というブランドの食 肉はないのですが、これが神戸に行けば神戸 牛、松阪に行けば松阪牛になります。和牛の 99.9%が但馬牛から牛まれた子孫。いろいろ な土地に行って、大きくなるとそれぞれの地の 名前がつくというわけです。

③の城崎温泉は全国レベルになっていると思 います。

海も非常に綺麗なところです。

⑧の竹田城跡は最近有名になりました。

このように観光資源が豊富にあるので、但馬 空港を使ってこれらの観光地に行ってもらいた いと思っていますが、それをいかに但馬空港の 活性化に繋げていくか、さらに地域の活性化に 繋げていくか、この辺りが課題だと考えていま す。



#### ■観光入込客数について

但馬地域の観光入込客数は年間約1.000万人 だと堂々と言っていますが、正直なところを言 うと、鳥取砂丘や出雲大社などの入込客数の方 がずっと大きいです。われわれからすると、そ れなりの観光資源があるのに来てもらえていな いのが実情であると考えています。

もう一つ申し上げておきたいのは、兵庫県の 北側に国幹道(国土開発幹線自動車道)が通っ ていないことです。国幹道は中国横断道の姫鳥 線を通って鳥取で切れている。ここはミッシン グリンクの最たるものです。

今はどうなっているかというと、北近畿豊岡 自動車道は国直轄で順次整備していただき、一 昨年にやっと豊岡市内まで届きました。現在、 豊岡インターまでが事業中で、豊岡北インター までを来年度新規事業で着手していただくこと で話を進めています。



東西のミッシングリンクは兵庫県が補助事業 でやっている状況で、鳥取方面は10 km ほど 未整備です。これは今事業中で、残りの豊岡市 内、京都府境まではルート帯は決めています が、これから実際のルートで都市計画をしてい かなくてはならない状況です。

要は道路の状況を見ても分かるように、「こ こに国幹道は必要ない | といった議論を兵庫県 は過去にしてしまったのだと思います。昭和 60年、61年頃の話だったでしょうか。これが もし但馬県という一つの県だったなら、当然豊 岡という県庁所在地ができ、ここに国幹道がで きたはずなのです。

社会基盤の整備をしてきたにも関わらず、で きていないのが今の但馬の実情です。

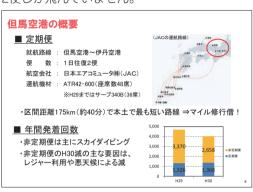
#### ■但馬空港の概要

ここから但馬空港についてご紹介していきま す。滑走路長が1.200m という非常に中途半端 な、いや中途半端ですらない空港です。従って プロペラ機のみの就航となりジェット機は飛ん でいません。



1日往復2便、ATR 42-600という座席48席 のプロペラ機を日本エアコミューター株式会社 (JAC) に運航していただいています。

その他にはスカイダイビングなどで使われて おり、ほとんどがスカイダイビング用の飛行機 の発着となります。年間発着回数は非常に多い ように思われているのですが、実際は定期便は 2便しか飛んでいません。



#### ■開港当初からの取り組み

但馬空港は開港から25年が経過していま す。昨年まではSAABが飛んでおり、昨年機 材をATR42-600に買い替えました。これ はJACではなく但馬空港ターミナル株式会社 (TAC) の飛行機で、TAC が購入して JAC に無償貸与しています。

但馬空港では2便しか飛んでおらず、JACは 本来鹿児島を基幹空港としていることもあり、 鹿児島から鹿児島の離島に飛ばすのにも利用可 能として、その分のリース料はいただいていま す。

お恥ずかしい話ですが、航空会社へ運航支援 として年間1億5.000万円くらいを支払って赤 字補填しているような空港なので、正直なとこ ろを言うと JAC に "飛んでもらっている" の が実情です。

これもある意味お恥ずかしい話の一つです。 普通運賃は14.300円で、前日までなら9.000 円ほどの料金設定をしているのですが、そのう ちだいたい半額を地元市町が負担し、4,000円 ほどで但馬空港まで飛んで来てもらえるような 助成制度をつくっています。

#### 開港当初からの取り組み

【2】但馬3市2町による運賃助成(競争力の確保) ・但馬に在住・在勤、但馬出身者やその家族などが対象(市町で異なる)

助用	対額の一例)	※運賃は旅客	施設利用料除く				
		大人普遍	小人普通	特便割引	先得朝引	ウルトラ先得割引	
予約制限		当日	当日	前日	28日前	75日間	
運賃額		14,300円	7,150円	8,300~9,400円	7,200円	6,700円	
	豊岡市	7,900円	3,900円	4,000~4,700円	3,300円	3,500円	
助	養父市	9,600円	4,600円	4,000~5,000円	4,000円	4,000円	
成	朝来市	8,600円	5,700円	4,100~4,700円	3,600円	3,300円	
額	香美町	7,800円	3,900円	3,300~3,700円	2,900円	2,700円	
	新温泉町	8.900円	5.000円	5.500円	5.000円	4.500FI	

【3】欠航対策

・但馬行き欠航時は乗合タクシーで対応

○出発前の欠航、午前便が引き返した場合 ⇒ル宝塚駅まで50**円**/人(約30分) ※その先は自己負担 ○午後便が引き返した場合 →但馬(R豊岡駅など)まで5,000**円**/人(約2~2.5時間)

・伊丹行き欠航時は代替バスで対応 (○午前便、午後便とも ⇒伊丹空港、新大阪駅まで3,00

従ってこれは鉄道に対抗すべきという話にな るのですが、ここにも一つ残念な話がありま す。私は兵庫県で道路、鉄道、空港いずれも担 当しているのですが、先ほど道路図を見てお分 かりのように、国幹道・自専道を豊岡まで伸ば しています。東西の道路もつくっています。鉄 道は兵庫県がJR に対して補助を行って篠山口 まで複線電化しました。さらにその先の城崎 までは単線ですが、JR に対して一定の助成を 行っていました。

このようにいろいろな手を打って活性化に努 めているのですが、結果的には空港が鉄道に勝 てない。伊丹からしか飛んでいないため、大阪 から来るときに鉄道に負けてしまいます。そう いうわけでこのような航空運賃の助成制度をつ くっているのが現状で、これも一つの課題です。

そして後ほど申し上げますが、非常に欠航が 多いのです。これは空港が山を切り開いてつく られ、標高が非常に高いため霧が出るからで す。従って就航率が本土の空港ではワースト 2。実質的にはワースト1だと思っています。 そういう課題も持っている空港です。

#### ■但馬空港の利用状況

利用者数は、最近何とか伸びてきています。 先ほど述べた助成制度などのおかげもあります が、いろいろな利用促進策が奏功していると思 います。このことについても後述します。

機材を ATR に買い替えて但馬空港の利用者 数は約1.3倍の4万2,000人になりました。搭乗 率は70%と、買い替える前と後であまり変わっ ていません。一定の機材を備えたり、一定のハー ドを整備したりすれば乗ってもらえるのだと分 かったので、これはよかったと思います。

48人乗りの ATR に買い替えたからといって 日に見えるような伸びは期待できないだろうと 思ったのですが、搭乗率は落ちずに4万2.000 人を確保できました。

大阪からしか飛んでいないと申し上げました が、赤の棒グラフは、東京から来て伊丹で乗り 換えて但馬を訪れたお客様、もしくは但馬から 伊丹に飛んで東京に乗り継いだお客様を表して おり、利用者は約1万人です。全体の1/3~ 1/4に相当するので、やはりこれくらいの距 離ならメリットがあるのかなと考えておりま す。



#### ■全国初の取り組み

当空港の全国初の取り組みについて。平成 14年に愛称として「コウノトリ但馬空港」に 改称しました。そして平成27年にはコンセッ ション方式を導入しました。

県の部長である私が社長なので、コンセッ ション方式を導入したことをあまり偉そうに言 えないのですが、将来的には完全民営化を考え ています。

#### ■ PR の取り組み

ここからはさまざまな PR についてご紹介 します。実はいろいろなことをやっておりま す。テレビにも取り上げられているので、その 映像をご覧になるのが分かりやすいと思います (2018年8月14日「報道ランナー」(関西テレ ピ))。

今見ていただいた内容をスライドでもまとめ ました。「空の自然教室」では、セスナの試乗 体験、スカイダイビング、コックピット見学な どを行いました。

これはテレビ映像で紹介があった「空港見学 ツアー」、「滑走路マラソン」です。





「空港公園キャンプ」も結構人気があって申 し込みはかなりあります。

また、テレビでの紹介はありませんでした が、トイレのリニューアルに合わせてコック ピットの壁紙を貼りめぐらせて楽しんでいただ く取り組みもしています。



オリジナルグッズは毎年種類を増やしながら 販売しています。

#### ■開港 25 周年記念事業

ATR 42-600の就航記念セレモニーの様子 です。TAC が買った ATR 機にはコウノトリ のラッピングもしました。



今まで見ていただいたようにいろいろな PR に 取り組んできて、一定の効果はあったと思ってい ますが、今後どう運用していくかはまだまだ大き な課題です。開港25年を契機として、さらに空港 を利用していただく試みを何点か行っています。

一つは「スカイ・ライナー」。京都府内の利 用が少ないことを何とか解消したいと考えて取 り組んだ事業です。この辺りの方々が東京に行 く場合、福知山線に乗って京都駅に出て、そこ から新幹線に乗ります。

峰山や久美浜あたりなら但馬空港から行く方 が時間的に近いだろうと考え、ここに直行の空 港行きのバス「スカイ・ライナー」を63日間 走らせてみました。ただ、いろいろと PR もし たのですが、なかなか乗っていただけていな いのが実情です。



次に空港 PR としての事業の「スカイ・ジェッ ト」です。どうしても羽田に乗り入れたいと考 えてはいるのですが、なかなか実現しないのが 現状です。そこで四人乗りの小型ジェット機に 歌舞伎俳優の片岡愛之助さんに乗っていただ き、但馬~東京間を運航しました。



25年を経てターミナルロビーも改装したい と考えています。今年度末には「スカイ・ロ ビー」として綺麗にリニューアルする予定で す。観光関連の情報を収集しやすくしたり、土 産物店のスペースももっと充実させたりといっ た方向性で改装工事を進める予定です。

次に「スカイ・フライト」です。羽田直行便 はわが空港の悲願ですが、まだ実現していない ため、他の地方空港に飛ばして路線展開のため の試験運航をすることにしました。今年度中に 鹿児島に複数便、2便あるいは3便程度の臨時 便を飛ばし、どれくらいのお客様が来ていただ けるのか検証するため、現在エアラインと調整 を進めているところです。



#### ■地域の動き― 外国人旅行客の動向

これからの話に繋げるということで、地域の動 きについても少しご紹介させていただきます。

但馬地域の中でも特に豊岡市は斬新なことをい

ろいろと実施している市です。豊岡市の城崎温泉 への外国人観光客は、14年前の平成17年は800人 ほどしか来ていませんでした。ところが今は、旅 館業界の取組で4万5.000人ほどに増えています。

従来の温泉地は、ホテルが来客を自身の建物の 中に囲い込むという方策をとっていたのですが、 城崎は反対に、泊まりに来ていただいた人をどん どん外に出しました。もともと外湯の習慣があっ たので、外湯を楽しんでそぞろ歩きをしてもらう ようにしました。そのため電線の地中化などの景 観向上策も進めており、外で食事ができる場所も つくるなどして非常に人気が出ています。

すでに温泉地として有名でしたが、『ミシュラ ン・グリーンガイドジャポン』で二つ星を取った ことで、非常に外国人観光客が増えています。し かし但馬空港には年間100人程度しか外国人に利 用していただいていません。

城崎温泉の観光入込客数は、昔は約98万人 で、一旦79万人程度まで落ちました。それが 近年は約86万人まで回復しているので、日本 人観光客自体も増えてきていると言えます。

#### ■地域の動き― 急増する観光客

朝来市の竹田城跡もテレビ CM などマスコミ の露出が増えたこともあり、平成17年は2,000人 程度だった観光客数が今は年間32万人を超えて います。

香美町の余部橋梁はかつて鉄製の鉄道橋でした が、それをコンクリート橋に架け替え、もとの鉄 橋を3橋脚だけ残して展望施設にしています。資 料では平成19年に20.9万人という観光客数を記 録していますが、これは余部鉄橋をコンクリート 橋に架け替える直前の数字です。

普段はこの辺りはほとんど観光客が来ないので すが、余部鉄橋が撤去されるときに一番伸びまし た。しかし架け替えて展望施設にした以降もまた 伸び始め、平成29年には35万人になっています。

#### ■地域の動き― アート、演劇の拠点として

豊岡市がもう一つ力を入れているのが国際演 劇です。著名な劇作家・演出家である平田オリ ザさんが、近々自分の劇団と住居を豊岡市に移 転して演劇関係に注力するとおっしゃっていま す。平田さんがなぜ豊岡を選んだかというと、 やはり空港があるからです。

この方は世界各国で活躍しています。「但馬 空港まで10分で行け、そこから伊丹へ飛び、 さらに羽田に飛ぶ、あるいは羽田からイギリス やドイツに行くといったことができるのでこの 地を選びました」とはっきり言っておられます。

平田オリザさんのプロデュースで城崎国際 アートセンターという施設もつくりました。こ こに世界各国の若手アーティストを招聘して自 分の演目をやっていただき、1年ほど後には地 域の人や観光客にその作品を見ていただくよう な取り組みもしています。



現在、県が国際観光芸術専門職大学の建設に 着工しています。平田オリザさんに初代学長 をお願いしており、2021年に開設する予定で す。1学年約80人で、全学年で300人程度、そ れに職員や教員などを入れると相当な数になり ます。寮を併設した専門職大学なので、この高 齢化率の高い地域に若い方々が来ていただける ことを非常に期待しています。



■ 教育施設「国際観光芸術専門職大学」の開設(2021年4月予定) ■ 初代学長候補は「平田オリザ」氏。演劇を取り入れた教育手法等を導力





#### ■但馬の名産を PR

ご存知かと思いますが、「コウノトリ育むお 米」という商品があります。コウノトリの餌を 田んぼで育てるため、除草剤などを撒かずに自 然のままで育てたお米です。世界的に非常に人 気があり、アメリカ、香港、シンガポールなど に輸出しています。

#### ■地域の動き― ボート競技で世界に PR

こちらはオリンピック関連ですが、豊岡市が ドイツのボート連盟とのパートナーシップ契約 を締結しました。円山川はほとんど勾配がな く、流れが少ないため非常にボート競技に適し ているのです。ここでドイツが東京オリンピッ クの事前合宿をすることになりました。スイス もすると聞いています。

豊岡市のすごいところは、スポンサーとし て「KINOSAKI」のロゴをボートの横や選手の ウェアの胸に入れるといったところまで実現し ていることです(東京オリンピックまで)。

ヨーロッパでボートはとてもメジャーなス ポーツで、これがテレビに映れば大きなコマー シャル効果が出るだろうと考えて取り組みを進 めています。

#### 地域の動き

- ドイツボート連盟とのパートナーシップ契約を締結(豊岡市) ・東京2020 オリンピック競技大会に向け、円山川城崎漕艇場で事前合宿
  - ・ドイツボート連盟の活動趣旨に替同、支援することを通じ、イメージ向上
  - 男子スカルチーム(オールを一人2本持って漕ぐ種目)のウエア、用具への広告掲載 ・ドイツボート連盟および男子スカルチームのロゴ使用権





※イメージ(ロゴ添付)(出典:豊岡市)

※選手の左胸に大きく「Ki aki」ロゴ(出典:豊岡市)

#### ■但馬空港が抱える課題

地域が非常に努力している状況に但馬空港は どう応えるのか、そこが重要だとわれわれは考 えています。果たして滑走路1,200mのままで いいのか、そこから検討する必要があるのでは ないでしょうか。

まず、1.200m では就航機材が限定されま

す。そして先述のように霧が発生するため就航 率も悪い。さらには、RESA (Runway end safety areas:滑走路端安全区域)対応の期 限が令和9年3月に決まっています。これに対 応するには、今の空港用地を少なくとも100m は拡張しなければなりません。

1.200m で飛べる飛行機は SAAB と今、飛 んでいる ATR 42くらいです。1,500 mにな ると少しずつ就航可能な機材が増え、2.000m 程度ではさらに増えてきます。そうなれば就航 できるエアラインも増えます。



何度も申し上げているとおり、羽田に飛ばし たい一心で開港以来いろいろと取り組みを進め てきましたが、やはりプロペラ機なので、小型 機を保有する会社からすると路線を増やすには 人員不足だとして難色を示されます。

また、プロペラ機は速度が出ないので、ジェッ ト機に比べると3倍ほど離着陸に時間がかかり ます。しかも48人乗りだと、普通のポピュラー な飛行機からすると1/3くらいのお客しか運べ ないので、どうしても羽田に入れる理由がな い。今の機材しか飛べない空港のままでいる と、羽田への就航は非常に難しいでしょう。

最近は地方から地方への就航が見られます。 例えば、この間フジドリームエアラインズが神 戸空港に就航しましたが、よく話を聞くと「地 方から地方に飛ばすしとはっきり言い切ってお られます。神戸から松本とか、神戸から高知へ の就航などですね。そういう意味でも、いろい ろな地方空港に飛ばすのにも今の但馬空港では 中途半端なのです。

#### ■実質ワースト 1 の低い就航率

全国の空港の就航率を示したグラフをご覧く ださい。



黄色が本土空港を表します。但馬空港はこの データ上では全国ワースト2です。しかし一番 下の調布飛行場は東京の離島に飛ばすことを目 的にした空港なので、実質的には但馬がワース ト1です。

これは但馬空港の地形的に霧が発生しやすい という理由もあるのですが、同じ機材を離島に 飛ばしているので、そちらの就航との兼ね合い もあります。よって但馬空港の就航率の改善は なかなか望めないというジレンマに陥っていま す。

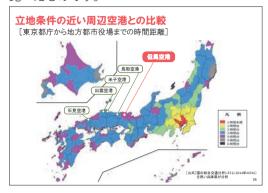
#### ■ RESA 対応案と周辺空港との比較

RESA(滑走路端安全区域)の対応案は、 50m ずつ拡張するというものですが、これで いくと40億円ほどかかる試算です。RESAの 適合基準に合わせ、滑走路の延長はこの際やは り検討すべきと考えております。



そういう判断に至った一つの例としてご紹介

しますが、これは但馬空港の周辺にある空港を 比べたものです。





鳥取空港は40万人の方々が利用されていま す。米子空港は59万人、出雲に至っては100 万人を超えています。しかし但馬空港は4万人 と、周辺空港とは一桁も二桁も違います。

但馬空港の40km 圏人口は、それらの空港よ り少ないですが一桁も違いません。石見空港 との比較では40km 圏人口はほとんど一緒で すが、こちらの利用者は約15万人です。やは りいずれも滑走路が2.000mを超えている空港 で、但馬空港の1.200mは大きな足枷になって いることが分かります。

では広島、岡山はどうかというと、こちらは 旅客が100万人を超えています。岡山が130万 人、広島が260万人と、山陰と比べると人口か らしても多いので当たり前だと思うような数字 ですね。当然ながらこの辺りは新幹線が通って いるので、新幹線と競合してこれくらいの数字 になっているわけです。

一方山陰地方にはそのような高速鉄道が走っ ていないので、空港利用のポテンシャルは十分 あると考えています。

こちらの表は、先ほどの空港も含めた全国の 滑走路長2.000m 空港を、40km 圏人口が多い ものから並べ、そこに但馬を入れたものです。 平成29年の数字なので3万2.000人になってい ますが、それでも他より一桁少ないのです。

何が違うかというと、羽田便がないことで す。他の空港は1路線2便や1路線4便などで、 出雲は7路線16便飛んでいます。羽田にジェッ ト便のような大きな飛行機を飛ばすことは、お 客様を呼び込む大きな社会基盤になると考えて います。

滑走路長2000mの本土空港の後背地人口 伸率=H29/H23)											
空港名	40km 图人口*	H29 利用者数	伸率	路線数·便数	羽田便						
佐賀	208.0 万人	74.4 万人	2.49	2路線6便	0						
山形	122.3 万人	31.7万人	1.42	4路線8便	0						
富山	108.0 万人	56.4 万人	0.64	2路線5便	0						
松本	93.3 万人	13.5 万人	1.70	2路線3便	-						
出雲	56.0万人	94.1 万人	1.51	7路線16便	0						
鳥取	30.2万人	40.3 万人	1.46	1路線5便	0						
大館能代	28.4万人	14.3 万人	1.30	1路線2便	0						
庄内	28.0 万人	39.4 万人	1.11	1路線4便	0						
但馬	22.6万人	3.2 万人	1.16	1路線2便	-						
石見	21.4万人	14.7 万人	2. 27	1路線2便	0						
南紀白浜	19.2万人	13.3 万人	1.43	1路線3便	0						
能登	16.3万人	16.7万人	1.18	1路線2便	0						
中標津	6.0万人	20.7万人	1.19	2路線4便	0						
紋別	4.5万人	7.3万人	1.46	1路線1便	0						

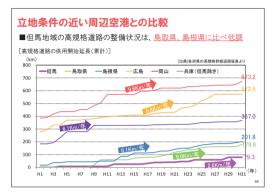
#### ■空港の利用状況の推移

山陰地方の空港の利用状況の推移をまとめた ものです。但馬は伸びていると言えば伸びてい ますが、出雲や石見に比べるとやはり伸びは足 りません。鳥取もよく伸びています。米子は出 雲大社の平成の大遷宮以降下降しましたが、そ れでも全体としては右肩上がりです。



但馬はこういう航空需要をしっかりと取り込 めていない部分があります。

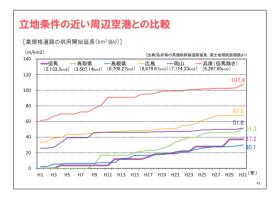
少し視点が違って、こちらは高規格道路の整 備状況です。鳥取や島根と比べてどうなのか、 さらに言えば広島、岡山、兵庫県の但馬以外(瀬 戸内海側)と比べてどうなのかをまとめたもの です。



それを面積当たりに直したグラフもありま す。

当然、瀬戸内海側の整備を早くから進めてい るのですが、例えば岡山と鳥取を比べると、整 備状況からすると鳥取が51.3m / kmとほぼ 追いついてきている状況です。

広島と比べると島根は半分くらい、但馬を除 く兵庫県との比較では1/3くらいしか整備でき ていません。これは先ほども言いましたが、わ れわれ行政が北と南をどう整備するのかという ときに、どうしても北の社会基盤の整備を控え てしまったことを示しています。



これは結局但馬空港にも言えることです。本 来ならもっと滑走路の長い空港を検討してもよ かったのですが、どういうわけか1.200m をつ くってしまったのです。

#### ■空港整備の経緯を比較

中国、山陰地方の空港整備の経緯をまとめた 表をご覧ください。私もこれは驚いたのです が、鳥取は1950年代に約1.000m でつくった 空港を順次伸ばして今の2.000m になっていま す。

出雲も2回伸ばして今の2.000m になってい ます。広島空港は1回伸ばしましたが、そこで はもう伸ばしきれないので新しい場所に新空 港を建設して、それからもう1回伸ばして今の 3.000m になりました。

#### 立地条件の近い周辺空港との比較 ■但馬が開港した1990年代に、米子(美保)や出雲、鳥取は既にジェット機 の就航が可能に 、広島、神戸、伊丹(A:A滑走路、B:B滑走路)は参考 滑走路長 (滑走路延伸の変革) 年代 ~1000m 1200m 1500m 1800m 1960~ 出雲(1966 伊丹B(1970 出雲(1970 1970~ 1980~ 但馬(1994 2000~

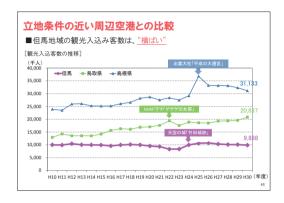
やはり一度つくった空港は、そのままではだ めなのかなと思います。もちろんこれから議論 を進めて是非を判断することにはなるのです が、今の1.200m でいいのか、1.200m よりも 伸ばす必要があるのかを、この年明けあたりか ら検討会を立ち上げ、学識者の先生方や地元の 観光、経済関係の方々に集まってもらい、議論 を進めていきたい。できれば来年度中に結論を 出したいと考えています。

結果的にどうなるかは分かりません。要は、 但馬にそれだけ投資する必要があるのかという 議論もありますので、十分議論した上で方針を 出したいと思っています。

#### ■但馬地域の観光入込客数は横ばい

但馬地方に観光客が来ているとはいっても、 他の所に比べると伸びが少ない。島根も鳥取も しっかりした観光地があります。社会基盤を整 備すれば観光客が伸びるのか、観光客が来てい るから社会基盤を整備しなくてはいけないの か、どちらが先かという議論はあります。

しかし、やはりまず社会基盤の整備が大事かと思います。先ほど申し上げましたように、延長について議論をしっかりしたい。それに合わせて、地元で観光客を呼び込むためのいろいろな施策を打ってほしい。こういうことも訴えていきたいと思います。



#### ■但馬空港の目指したい姿

「但馬空港の目指したい姿」とは次のような ものです。

但馬地域の「空の玄関口」。これは当たり前です。豊岡市は「小さな世界都市」、養父市は「響きあう心 世界へ拓く結の郷やぶ ~学びと交流と居住のまち~」というキャッチフレーズを掲げています。このような但馬地域の活性化に空港として寄与していきたいと考えています。

空港機能の強化という点では、多様な路線展開が可能となるジェット化、空港の滑走路の延伸、就航率の向上、そして当然ですが国際線も視野に入れたい。また定期便以外の旅客機の利用も増やしていきたいと考えています。

# (四馬空港の目指したい姿) ○空港の持続的発展(空港機能の強化) ✓多様な路線展開が可能となるジェット化 ✓対航空ネットワークの充実(LCC、際内線、国際線) ✓定期便以外の航空機利用の増加 ○"利用しやすい"空港に ✓利用者に配慮したロビー配置 ✓空港のアクセス・イグレスの充実 ○空港を"目的地化" ✓多面的な利用を促進

兵庫県は来年の1月で阪神・淡路大震災から25年が経ちます。あのとき震災復興で1兆3,000億円の借金をして、25年で1兆3,000億円が約3,400億円に減りました。ただ、そのときに出した赤字経済が同じくらい残っているので、まだまだ財政的には厳しい状況です。

財政改革を11年やってきて、知事はこれから社会基盤にしっかりと投資していく、25年間何もできなかったのだから、と常々申しております。

大阪湾岸道路の西伸もやっと動き出しました。だからこそ但馬空港にもしっかり投資していきたいと思っています。これから議論や検討をしてまいります。

今日お集まりの皆様方には、できれば「それは無理では?」とか、「こうすればよい利用ができるよ」といったアドバイスをいただけたらありがたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

以上とさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

#### 質 疑 応 答

**岡田** 白浜空港の岡田です。私が5月にここで 講演したとき、白浜空港も頑張っているつもり だが但馬空港には伸び率でずっと負けていまし た。本当に素晴らしいと思い、今日はお話をう かがうのを楽しみにしていました。

われわれも悩みではあるのですが、いろいろ

な活性化方策に取り組むにあたり、通常業務ではない業務のため、職員の動機付けは大事だと 思います。職員のモチベーションアップのため にどのような工夫をされているのでしょうか。

濱 それぞれにいろいろなアイデアを出して もらい、成功する、しないは別にしてやっても

らっています。結果が出ているものもあれば出 ていないものもあるので、その辺りかとは思う のですが、今日は空港長が来ているので話して もらいます。

竹尾 但馬空港長です。年に何度か、次にどの ようなことに取り組んでいくか、といった事業 計画を立てます。これは社員に限らず嘱託の 方々も含めて、空港の打ち合わせ会(社内会議) で話し合うものです。その際、事前にいろいろ なアイデアを募っておくのです。とにかく忌憚 なく話し合おうと、アイデア出しのための会議 を持っています。

そんな中でときどき、きらっと光るものがあ ります。「これはもしかしたらできるのではな いかしなどと社員同十で話し合っていると、「そ れならやってみようか」「大変そうだができそ うだ」といった雰囲気に持っていくことができ るようになります。

これはいい傾向だと思いますし、私ももちろ ん入っています。私を含めて6人、嘱託を含め ても20人足らずの会社です。全員が入った社 内会議をすることでモチベーションが上がり、 みんなが意思統一した中で、来年度はこんな新 しいことをしよう、とやる気が出てくる。

そんなふうにどんどんやっていくうちに、ま たいろいろな意見を出してもらえます。確かに 負担感はあるのですが、とにかくやろう、とい う機運をみんなで醸成していると思います。

岡田 もともとそのような雰囲気だったのです か? それとも何か転機がありましたか?

竹尾 コンセッションが大きな契機でした。そ れまでは、いわゆる県の空港施設の管理事務所 と、ターミナルビルの第3セクターの会社で大 きく分かれてしまっており、いろいろなことが やりにくい状況でした。

それがコンセッションによって一体化され、 やりやすくなりました。過去の組織では、もち ろん顔はお互いよく知っていましたが、仕事上 の意見交換や意思疎通がなかなかできませんで した。それが一体になったことで、できるよう になったわけです。



## 関空の機能強化 問題意識の共有を

読売新聞大阪本社 経済部

井戸田崇志

「空港の経営はリスクが高い」。新型コロナウ イルスの感染拡大の影響で中国便を中心に大幅 な運休・減便が生じ、閑散とした関西空港の口 ビーを見ると、そう感じざるを得ない。

関空は 2018 年 9 月の台風 21 号に伴う一時 閉鎖の記憶が新しく、2016年4月から関空を 運営する関西エアポートは立て続けに試練に直 面した。関空はここ数年、右肩上がりで総旅客 数が増え、2019年は初めて3.000万人を突 破した。牽引したのは中国人観光客の急増で、 こうした状況を受け、関西エアポートの山谷佳 之計長は2020年1月14日、「関西国際空港 の将来航空需要に関する調査委員会 | の初会合 で「関空の次のあり方を考えなければならな い」と述べた。今春にも開かれる関西3空港 懇談会で航空需要が将来的に大きく伸びるとの 推計を示し、関空の機能強化にお墨付きを得た いとの思惑がにじむ。調査委員会では昨年の日 韓関係の悪化や新型コロナウイルスといった短 期的・突発的な事象は考慮せず、周辺国の経済 成長予想などを基に 2025 年度と 2030 年度の 需要を機械的に予測する。長期的な視点に立つ 作業ではあるが、新型コロナウイルスに出鼻を くじかれた形になった。

大型投資という点では元々、関空は出遅れ感 が否めず、関西の経済界や自治体、航空会社な どからは不満も出ていた。例えば、成田空港は 2019 年度から3年間で3.220 億円を投資し、 能力増強などを進める計画だ。中部空港では遊 休地にテーマパークと国際展示場が相次いで建 設され、非旅客の集客によって活性化が図られ ている。これに対し、関空では2007年に供 用が開始された2期島はいまだに遊休地が目 立ち、1期島と2期島を結ぶ誘導路は1本し

かない。もちろん、関西エアポートも無策だっ たわけではない。2020年末に第1ターミナル (T1) のリノベーション工事を始め、大阪・関 西万博が開幕する 2025 年の春までに完成させ る計画を決めている。リノベーションの総事業 費は、700億円程度を見込む。

しかし、このリノベーションは関係者にあま り評価されていない。T1 は国内線と国際線の 旅客が半数ずつであることを前提に設計されて おり、現状とのギャップが大きい。それを是正 する必要性自体は誰もが認めるところだが、問 題はT1を運用しながらT事を進めることだ。 航空会社側は工事期間中の旅客誘導などに混乱 が生じることを懸念しており、2期島の遊休地 に新ターミナルを建設し、新ターミナルの完 成後にT1を改修する段階的な対応を関西エア ポートに要望していた。新ターミナルを建設し た方が T1 のリノベーションよりも丁事期間が 短くて済むとの見方もあり、関西エアポートも 対内で新ターミナルの建設を検討した。だが、 費用が膨張し、財務への影響が大きいことから 結局見送り、2019年12月にリノベーション 計画の詳細を公表した。一方、経済界や自治体 などには「2期島の遊休地の活用など関空の抜 本的な機能強化にはつながらず、長期ビジョン が見えない」、「ほかの国内の主要空港と比べる と投資規模が見劣りし、空港間競争に勝てない」 という受け止めもあった。

こうした声を意識したのか、関西エアポート は一部の関係者に 2030 年をめどに 1 期島と 2期島をつなぐ誘導路の増設、第2ターミナル (T2) の大幅拡張といった大型投資を行い、関 空の年間受け入れ能力を8.000万人に引き上 げる計画を伝えている。航空需要に関する調査 委員会の設置も大型投資に向けた地ならしの一 環と捉えられ、「ようやく関西エアポートが重 い腰を上げた」と歓迎する声もあった。

ところが、足元で新型コロナウイルスの感染 拡大に伴う影響が顕在化した。空港への設備投 資は多額で、減価償却が長期間に及ぶ一方、伝 染病のような突発的な事象で需要が低迷すれ ば、航空会社は迅速に減便・運休に踏み切る。 こうした事態は予見しにくく、新型コロナウイ ルスの感染拡大を受け、関西エアポートが投資 に慎重に転じる可能性もある。コンセッション の契約上、関西エアポートの運営期間は2016 年 4 月~ 2060 年 3 月の 44 年間で、投資回収 を考えれば、大型投資を躊躇しても民間企業と しては致し方ない面はある。

関空の機能強化を巡る動きを取材している と、コンセッションの制度設計に課題があると 感じる。元々、コンセッションで関空を民営化 する過程では、関空の建設に伴う2兆円超の 債務をどうやって安定的に返済するかという 点が最も重視されていた。関西エアポートが運 営権を取得し、その対価として毎年490億円 を新関西国際空港会社に支払う契約が成立した ことで、債務返済の道筋は付いた。ただ、民営 化の検討段階ではここ数年のインバウンドの急 増といった事態は予想されておらず、能力増強 といった「攻めの投資」が必要になることはあ まり想定されていなかったのではないか。コン セッションの契約では新たな投資を行う場合、 原則的に関西エアポートが全て負担することに なるが、年間営業収益が約2.200億円の関西 エアポートにとって投資判断は難しいものとな ろう。また、政府や自治体が財政支援をしよう にも、民営化され、民間企業が運営する空港に 公費を投じることはコンセッションの意義その ものが問われることになりかねず、ハードルは 高い。

一般的に公共施設の民営化の効果として期待 されることは、ビジネスに長けた企業が運営を 担うことで、利用者のニーズをくみ取って機動 的に投資を実行、収益を増やし、さらなる投資 を重ねて利便性を向上させるという流れだろ

う。ただ、関空の場合、投資が巨額で、リスク が高いという背景から、民営化したが故に、政 府が経営に関与している成田、中部空港などと 比べ投資が滞るという、皮肉な事態を招いてし まっているのではないか。

関空の機能強化を巡る議論で気になるのは、 関係者が現状認識や問題意識を共有できてい るのかという点だ。吉村洋文・大阪府知事は 2019年9月、関西国際空港全体構想促進協議 会の要望活動の一環で赤羽一嘉・国土交通相と 而会した際、関空の年間発着回数の上限を現状 の23万回から30万回に拡大するよう要望し た。これに対し、関西エアポートは「吉村知事 の思い!(幹部)として一線を画しており、促 進協の要望書に30万回という文言はなく、吉 村知事が口頭で伝えただけだった。実際、国交 省は関空の年間発着回数を特に規定していな い。23万回は環境アセスメントで目安として 設定されている数値で、関空の場合、発着回数 の制限値として存在するのは「1時間あたり最 大 45 回」というものだ。発着回数の制限基準 は空港によっても異なり、たしかに分かりにく い。ただ、「1時間あたり最大45回」という 制限は、関空と同様に滑走路2本で運営され ている成田空港(72回)に見劣りし、航空会 社には「海上空港なのに少なすぎる」という不 満が募っている。地上での航空機の回遊性など その原因は様々考えられるが、航空実務的には 1時間あたりの制限値が重視され、成田、福岡 空港などはこの時間値の引き上げに注力してい る。一方、関西エアポートはターミナルの旅客 数ベースでの受け入れ能力に関する説明には熱 心だが、空港の実力を計る上で重要な時間値に ついて言及しておらず、分かりにくさに拍車を かけている。

関西経済の持続的な成長には、関空の機能強 化は欠かせないだろう。災害や伝染病といった 空港運営に付随するリスクに備えつつ、機動的 に投資を進めていくには、まずは官民が制度設 計の課題や物理的な制約について問題意識を共 有する必要があるのではないか。

# 航空空港研究レポート

近畿大学 経営学部

横見 宗樹



関西国際空港から首都圏空港を経由する 国際旅客流動:予約データを用いた一考察

#### 1. はじめに

関西国際空港は、24時間運用を基本として、国内・国際双方の路線ネットワークを集約した内際 乗継機能の充実を強みとする国際拠点空港として発展を遂げてきた。しかしながら、成田・羽田の 首都圏空港と比較すると、とりわけ国際線ネットワークに関しては、大きく水をあけられ続けてき た。こうした状況下で、関西圏の空港から首都圏空港を経由して海外に向かう国際旅客は、ある一 定の割合が存在すると考えられ、このことから、国際線ネットワークの更なる充実が、関西国際空 港の課題のひとつと位置づけられてきた。

そこで、本稿では、2010年から2018年の予約データを用いて、関西国際空港から首都圏空港を経由する国際旅客流動の推移と現状を明らかにすることで、関西国際空港の国際線ネットワークに関する示唆を提示する。

#### 2. 関西国際空港の国際線ネットワーク

はじめに、関西国際空港の国際線ネットワークを俯瞰する。図1は、関西国際空港における国際定期旅客便の便数と就航都市数について、2010年から2018年の推移を示したものである。まず、就航都市数については、2010年から2014年までは50半ばを前後しながら推移してきたが、2015年に

75都市へと急増し、その後はその近傍を推移しながら現在に至っている。そして、便数については、就航都市数の拡大にともない、2010年の29,188便から2018年の64,266便に至るまで一貫して増加しつづけている。

2015年に就航都市数が急増した背景は、ほぼ中国路線の拡大によるものであり、前年の17都市が36都市に増加している。2015年は、中国の春秋航空が関西空港を海外拠点とすることを発表

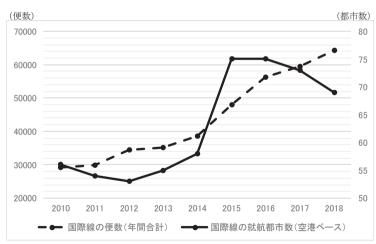


図1:関西国際空港における国際定期旅客便の便数と就航都市数の推移 (注)「就航都市数」は、空港の数に基づき算出している。 (出所) OAG "Schedules Analyser"より筆者作成。

したのを皮切りに、新規就航会社を含む多数の中国系航空会社が新規就航都市を拡大している。

#### 3. 関西国際空港から首都圏空港を経由する国際旅客流動

それでは、関西国際空港から首都圏空港を経由する国際旅客流動をみてみよう。これに使用するのは、OAG 社の「トラフィックアナライザー(Traffic Analyser)」という主に航空旅客の予約データから構成されるデータベースである。具体的には、旅行会社の予約システムである GDS(Global Distribution System)から予約数データを抽出したうえで、これに(旅行会社を介さない)オンライン予約の予測データを付加して生成したものである。これを利用することで、世界中の全空港のなかから指定した出発空港と到着空港(O&D)について、経由空港を含めた航空旅客流動を抽出することができる。ただし、このデータベースはあくまで「旅行会社を介した予約」が基本である

ため、(オンライン予約を原則とする) LCC (low cost carrier: 低費用航空会社) は必ずしも十分にカバーされていない可能性があることに留意する必要がある。

図2、図3は、関西国際空港を最初の出発空港とする全ての国際旅客に関して、最終的な到着空港(旅客の最終目的地)まで「直行便で移動した旅客比率(図2)」と「首都圏空港を経由して移動した旅客比率(図3)」の2010年から2018年までの推移を示したものである。

直行便の利用比率については、期間を通じて概ね上昇傾向にあり、2018年の時点では82.9%と、2010年と比較して7.2ポイント増加している。前項でみたように、この期間を通じて就航都市数が増加傾向にあることから、このことが直行便の利用比率を上昇させた要因のひとつとして考えられるのかもしれない。

他方で、首都圏空港の経由比率については、羽田空港が再国際化された2010年を境に、羽田経由は上昇傾向にある一方で、成田経由は2013年にかけて大きく減少している。しかし、その後の成田経由は2016年にかけて

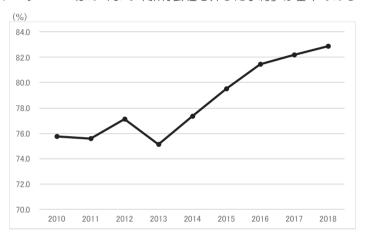


図2:関西国際空港からの国際旅客における直行便の利用比率の推移 (出所) OAG "Traffic Analyser"より筆者作成。

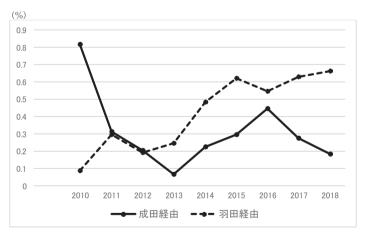


図3: 関西国際空港からの国際旅客における首都圏空港の経由比率の推移 (注) 成田・羽田以外の経由空港については、旅客が経由地として選択した空港が全て対象となるため、ソウルや上海など近隣諸国の空港だけでなく欧米等の遠隔地の空港も含まれることになる(たとえば、関西国際空港からパリを経由して欧州内に向かう旅客がいたとすれば、パリのシャルル・ド・ゴール空港が「経由空港」となる)。

(出所) OAG "Traffic Analyser"より筆者作成。

上昇しており、ジェットスター・ジャパン (2012年7月)、ピーチ (2013年10月)、春秋航空日本 (2016 年9月)といった LCC による成田線の開設が影響しているものと考えられる(括弧内は就航年)。そ の結果として、首都圏空港の経由比率について、2010年と2018年を比較すると、成田・羽田を合 算した経由比率は両年とも約0.9%であり、直行便の利用比率が増加しているにも関わらず、少なく ともこの両年では首都圏空港の経由比率は減少していないことが明らかとなった。

首都圏空港の経由比率について、さらに細かくみていくために、続いて、関西国際空港からの直 行便が「ある路線」と「ない路線」に分けて、その違いを確認してみよう。2018年の米国路線を対 象に、直行便が「ある」路線としてサンフランシスコとロサンゼルス、直行便が「ない」路線とし てニューヨーク(JFK)とシカゴ(オヘア)を取り上げたうえで、ソウル(仁川)、上海(浦東)、 北京(首都)など、成田・羽田以外の近隣諸国等の経由比率も合わせて比較する。 さらには、「トラフィッ クアナライザー」では、座席クラス別に予約数を抽出することが可能であるため、利用する座席ク ラスで、どのように経由空港が異なるのかについても分析してみたい。

表1、表2は、関西国際空港を最初の出発空港として、直行便がある空港(表1)と、直行便がない 空港(表2)を、それぞれ最終的な到着空港とする旅客について、直行便の利用比率(表1のみ)と、 経由便の空港別の利用比率(表1・表2)を示したものである。表2の経由空港については、関西国際 空港から直行便のあるサンフランシスコとロサンゼルスも追加した。加えて、座席クラス別の利用 比率についても「全クラス |、「ファーストクラス (F)、ビジネスクラス (C) |、「エコノミークラス (Y) | に分けて記載している。

まず、直行便がある空港については、関西国際空港からの直行便の利用比率はサンフランシスコ が65.1%、ロサンゼルスが67.5%とほぼ同様の比率となっている。経由便の利用比率は、成田経 由がそれぞれ0.1%と0.5%である一方で、羽田経由がそれぞれ3.4%と1.9%と、成田経由より高い 比率となっている。しかしながら、表のなかで経由比率の最も高い空港はソウルであり、それぞれ 15.9%と11.9%である(いずれも「全クラス」の数値)。

座席クラス別にみると、F・C クラスの利用比率が Y クラスと比較して目立って高いのは羽田(サ ンフランシスコ:7.4% , 3.1%、ロサンゼルス:3.3% , 1.9%)であり、逆に Y クラスの利用比率が F・ C クラスと比較して目立って高いのはソウル(サンフランシスコ:12.0%, 16.1%、ロサンゼルス: 2.3%, 12.2%)という結果となった(括弧内の比率は「F·C クラス」、「Y クラス」の順(以下も同様))。

つぎに、直行便がない空港については、羽田経由がニューヨークで24.3%、シカゴで25.7%とほ ぼ同様の比率となった。一方で、成田経由については、それぞれ3.1%、19.0%と大きな差異がみら れるものの、いずれも羽田より低い比率である。ニューヨークについては羽田の他にソウル(21.7%) と北京(16.0%)、シカゴについては成田、羽田の他にソウル(14.0%)とサンフランシスコ(26.0%) が大きな比率を占めている(いずれも「全クラス」の数値)。

座席クラス別にみると、F・C クラスの利用比率が Y クラスと比較して目立って高いのは、ニュー ヨークについては羽田(57.7%, 21.2%)であり、シカゴについてはサンフランシスコ(46.9%, 22.4%)とロサンゼルス(12.2%, 4.4%)という結果になった。逆に Y クラスの利用比率が F・ C クラスと比較して目立って高いのはソウル(ニューヨーク:5.1%, 23.3%、シカゴ:0.6%, 16.5%)という結果になった。

とくに興味深いのは、関西国際空港を最初の出発空港として(直行便のない)シカゴを最終的な 到着空港とする旅客は、全クラスで約3割、F・C クラスに至っては約6割が、首都圏や近隣諸国の空 港経由でなく、米本土(サンフランシスコとロサンゼルス)まで関西国際空港からの直行便を利用 していることである。

表1: 直行便がある空港に対する利用比率(%)

		サン	/フランシ.	スコ	ロサンゼルス			
		全クラス	F, C	Y	全クラス	F, C	Y	
	直行	65.1	64.2	65.3	67.5	72.4	67.4	
	東京 (成田)	0.1	0	0.1	0.5	1.1	0.5	
	東京 (羽田)	3.4	7.4	3.1	1.9	3.3	1.9	
経由	ソウル(仁川)	15.9	12.0	16.1	11.9	2.3	12.2	
性田	上海 (浦東)	0.5	1.5	0.5	0.6	1.3	0.6	
	北京(首都)	1.1	1.2	1.1	2.2	2.0	2.2	
	その他	13.9	13.8	13.9	15.3	17.7	15.2	
合計		100	100	100	100	100	100	

(注)F=ファーストクラス、C=ビジネスクラス、Y=エコノミークラス。

(出所) OAG "Traffic Analyser"より筆者作成。

表2: 直行便がない空港に対する利用比率 (%)

	ニュー	-ヨーク (	JFK)	シカゴ (オヘア)			
	全クラス	F, C	Y	全クラス	F, C	Y	
東京 (成田)	3.1	2.9	3.1	19.0	14.0	19.7	
東京 (羽田)	24.3	57.7	21.2	25.7	19.8	26.7	
ソウル (仁川)	21.7	5.1	23.3	14.0	0.6	16.5	
上海 (浦東)	2.6	2.6	2.6	2.2	2.6	2.1	
北京(首都)	16.0	8.9	16.7	0.4	0	0.4	
サンフランシスコ	0.1	0	0.1	26.0	46.9	22.4	
ロサンゼルス	6.3	3.8	6.5	5.5	12.2	4.4	
その他	26.0	19.0	26.6	7.3	3.8	7.7	
合計	100	100	100	100	100	100	

(注) F=ファーストクラス、C=ビジネスクラス、Y=エコノミークラス。

(出所) OAG "Traffic Analyser"より筆者作成。

#### 4. 関西国際空港の国際線ネットワークに関する示唆

以上の考察を踏まえて、最後に関西国際空港の国際線ネットワークに関する示唆をまとめてみる。 現在の国際定期旅客便の就航都市数 (2019年の冬期スケジュール) は、関西国際空港が75都市、成田・羽田の両空港を合算した首都圏空港が118都市(重複を除外)と、いまなお首都圏空港に大きく水をあけられている状況である(都市数は各空港のホームページより)。 すでに述べたように、2010年からの考察においては、関西国際空港の国際線の就航都市数は拡大したものの、その大部分は中国線であり、欧米線を中心とした国際線ネットワークの更なる充実は、依然として課題のひとつと考えられる。とはいえ、就航都市数の拡大に合わせるように、直行便の利用比率も大きく増加してきた。

首都圏空港の経由比率は、再国際化された羽田が成田を上回る形で増加しているものの、近年では LCC による成田線の開設が影響してか成田経由の比率も上昇している。その結果として、直行便

の利用比率が増加しているにも関わらず、首都圏空港の経由比率は減少していないことが明らかと なった。

しかしながら、路線全体からみると、首都圏空港の経由比率は、直行便のある路線については相 対的に非常に低い一方で、直行便のない路線については基本的に羽田が相対的に高い比率を示す結 果を得た。加えて、直行便の有無に関わらず、ソウルは重要な経由地であることも明らかになった。

座席クラス別の考察では、直行便の有無に関わらず、概して F⋅C クラスの旅客は羽田経由を、Y クラスの旅客はソウル経由を、それぞれ選択する傾向が高いことが示唆される結果となった。さら には、米国路線では直行便のない空港を最終目的地とする旅客は、路線によっては首都圏や近隣諸 国の空港経由でなく、米本土の乗継空港まで関西国際空港からの直行便を利用する傾向が高く、こ のことはF・C クラスの旅客において、より顕著にみられることも明らかとなった。

これらの知見(ごく限定的な対象によるものではあるが)により、関西国際空港の国際線ネットワー クに関する示唆を導くとすれば、直行便の就航都市については、首都圏空港よりむしろソウル経由 の旅客を取り込む必要があること、到着地以遠の乗継旅客のためにF·Cクラスの設定を更に充実さ せること、が挙げられる。他方で、直航便のない都市については、羽田やソウルがもつ関西国際空 港にはない就航都市を充実させることが挙げられる。

最後に、本稿で使用したデータベースである「トラフィックアナライザー」は、LCC を十分にカバー していないなどの留意点があることから、本稿の考察による結果は必ずしも旅客流動の実態を正確 に描写したものではなく、あくまでトレンドを把握したにすぎないものであることを付言しておく。 しかしながら、こうした旅客流動データベースを使用した研究は(筆者の知るかぎり)まだ事例が 少なく、今後の発展が期待される。

#### 謝辞

本研究の一部は、JSPS 科研費19K01972の助成を受けたものである。

2020年2月25日 関西エアポート株式会社・発表資料より

#### 関西国際空港 2020 年 1 月運営概況(谏報値)

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

○発着回数 17.926 回 (前年同月比 106%)

国際線: 13.816 回 (前年同月比 108%) 国内線: 4.110 回

(前年同月比 100%)

#### 発着回数について-

合計発着回数は前年同月比106%の 17,926回、国際線の発着回数は前年同月 比 108%の 13.816 回といずれも 1 月とし て過去最高を記録しております。

#### ) 旅客数 2.603.610 人(前年同月比 102%) 旅客数について

国際線:2.050.772人 (前年同月比 102%) 国内線: 552.838 人

(前年同月比 100%)

合計旅客数は前年同月比 102%の 2.603.610 人、国際線の旅客 数は前年同月比 102%の 2.050,772 人で、うち外国人旅客数は 前年同月比 104%の 1.420.920 人といずれも 1 月として過去最 高を記録しております。

○貨物量 55.679t (前年同月比 86%)

国際貨物:54,604t(前年同月比 86%) 積 込 量: 23.971t (前年同月比 78%) 取卸量: 30.633t (前年同月比 93%) 国内貨物: 1.075t (前年同月比 106%) 貨物量について-

国際線の貨物量は前年同月比 86%の 54,604t となっておりま

- 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。

2020年2月19日 大阪税関・発表資料より

#### 大阪税関貿易速報 「関西空港」

2020年1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	1,13	7,600	96.4	20.9	1,26	2,867	92.6	18.7	$\triangle$	125,266
管		内	77	1,864	99.5	14.2	94	9,772	90.7	14.1	$\triangle$	177,908
大	阪	港	26	5,827	95.8	4.9	43	8,555	98.4	6.5	$\triangle$	172,727
関	西空	港	37	2,274	97.6	6.9	31	2,313	85.7	4.6		59,961
全		玉	5,43	0,510	97.4	100.0	6,74	3,141	96.4	100.0	$\triangle$	1,312,631

#### 【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		(ランス ムは入超)
関型	西 空	港	37	2,274	97.6	6.9	31	2,313	85.7	4.6		59,961
成日	田 空	港	79	7,833	102.9	14.7	1,06	2,175	94.3	15.8	$\triangle$	264,342
羽目	田 空	港	2	0,174	96.6	0.4	7	3,199	104.5	1.1	$\triangle$	53,026
中普	部 空	港	5	9,182	86.6	1.1	8	4,511	96.6	1.3	$\triangle$	25,329
福日	岡 空	港	1	4,541	73.4	0.3	3	7,628	83.9	0.6	$\triangle$	23,087
新千	. 歳 空	≗港		2,605	101.2	0.0		711	56.4	0.0		1,893

## 関西国際空港の出入(帰)国者数

		外 🛭	国 人				人		A =1	(4 D.T.I.L.)
	外国人入国		外国人出国	(1日平均)	日本人帰国		日本人出国	(1日平均)	合 計	(1日平均)
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315		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		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 令和 元 年	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
令和2年1月	709,920	22,900	711,000	22,940	330,030	10,650	270,880	8,740	2,021,830	65,220
令和2年2月	229,220	7,900	313,080	10,800	253,270	8,730	261,700	9,020	1,057,270	36,460
令和2年累計	939,140	15,650	1,024,080	17,070	583,300	9,720	532,580	8,880	3,079,100	51,320
前年同期	1,370,430	23,230	1,370,700	23,230	602,160	10,210	593,950	10,070	3,937,240	66,730
対前年同期比	68.5%		74.7%		96.9%		89.7%		78.2%	
※外国人 )、川国老数1	=/1 1111/4-1	+ <del></del>	/ ^ = ++	/EI   0+-+-	T/t:今まわた					

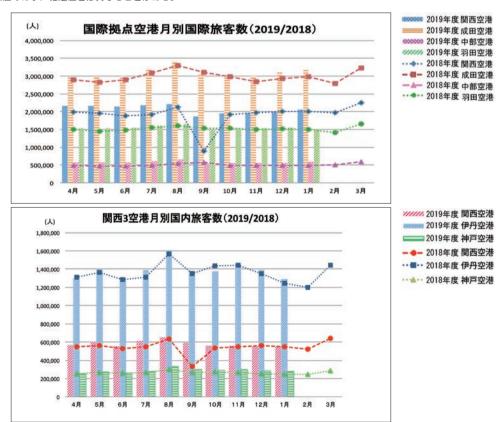
<sup>※</sup>外国人入出国者数には、地位協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。 ※平成 6 年の数値は、開港(9 月 4 日)以降の数である。

## 関西3空港と国内主要空港の利用状況

#### 2020年1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
	関西3空港	13,816	107.6%	18,674	101.9%	32,490	104.3%
発着回数							
(0)	関西	13,816	107.6%	4,110	100.4%	17,926	105.9%
	大阪(伊丹)	0	_	11,773	99.6%	11,773	99.6%
	神戸	0	_	2,791	115.7%	2,791	115.7%
	成 田	18,109	105.2%	4,805	105.7%	22,914	105.3%
	中部	4,604	135.1%	5,591	105.9%	10,195	117.3%
旅客数	関西3空港	2,050,772	102.2%	2,124,722	104.2%	4,175,494	103.2%
(人)	関西	2,050,772	102.2%	552,838	100.5%	2,603,610	101.8%
	大阪(伊丹)	0	_	1,290,831	103.9%	1,290,831	103.9%
	神戸	_	_	281,053	114.2%	281,053	114.2%
	成 田	3,196,223	107.2%	630,044	105.6%	3,826,267	106.9%
	東京(羽田)	1,499,116	100.9%	5,084,442	100.5%	6,583,558	100.6%
	中部	595,200	120.3%	501,657	107.3%	1,096,857	114.0%
貨物量	関西3空港	54,604	85.9%	9,586	98.5%	64,190	87.6%
(トン)	関西	54,604	85.9%	1,075	106.4%	55,679	86.2%
	大阪(伊丹)	0	_	8,511	97.6%	8,511	97.6%
	成 田	145,480	94.2%	_		145,480	94.2%
	東京(羽田)	48,317	104.4%	49,265	99.0%	97,582	101.6%
	中 部	13,249	94.6%	1,381	107.7%	14,630	95.7%

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



#### 関西空港調査会からのお知らせ

#### 今後の予定

- ○第468回定例会(土木学会継続教育プログラム〈1単位〉)
  - 日 時/調整中
  - 場 所/大阪キャッスルホテル
  - テーマ/2020年の関西経済展望
  - 講 師/山田 泰弘氏(日本銀行理事 大阪支店長)
- ○第469回定例会(土木学会継続教育プログラム〈1単位〉)
  - 日 時/調整中
  - 場 所/大阪キャッスルホテル
  - テーマ/アジア主要空港における航空貨物輸送の現状と展望(仮題)
    - ~「空港運営と航空貨物に関する研究会」台湾・タイ・マレーシア海外視察報告~
  - 講 師/竹林 幹雄氏(神戸大学大学院 教授)
- ○470回定例会(土木学会継続教育プログラム〈1単位〉)
  - 日 時/調整中
  - 場 所/大阪キャッスルホテル
  - テーマ/FDAの神戸就航と将来展望(仮題)
  - 講 師/三輪 徳泰氏(株式会社フジドリームエアラインズ 代表取締役社長)

※新型コロナウィルスの国内での感染拡大防止のため、上記「定例会」の日程は調整中とさせていただいております。

#### 事務局だより

- ▶ 何かと世間を騒がせている新型コロナウイルスですが、アジアを中心とした訪日客の激減をむしろ好機 (落ち着いて観光地巡りができる)と捉え、大阪ミナミ(黒門市場)と京都河原町(錦市場)を久しぶりに歩いてみました。
- ▶ 黒門市場は新型コロナどこ吹く風、中華系の訪日客で大混雑。店先の至る所で海鮮バーベキューの煙が立ち上り(昔は見かけませんでしたが)、そのお値段にビックリ仰天。ウニ1匹が【野口英世】氏では役不足、エビ1匹なら【樋口一葉】女史でないと門前払い、カニの足1本でも食べようものなら【福沢諭吉】様ご登場という有様。にもかかわらず、中華系の旅行者はこぞって海鮮バーベキューを買い占め、楽しそうに市場を食べ歩きしていました。成長著しいアジアの訪日客(特に中華系)にとっては、今や日本はとてもお安くコスパに長けた国なのかもしれません。
- ▶ 一方、京都はちょうど良い程度の賑わい。新型コロナの影響か中華系はほとんど見かけず、欧米系の訪日客が目立つ感じでした。しかし、観光客の多くを占めていたのは日本人。下鴨神社まで足を伸ばしましたが、観光客もほとんど日本人かつ人数も少なめなで、本来の京都らしい静寂な佇まいを味わうことができました。河原町の錦市場でも海鮮バーベキューが並んでいましたが、お値段は【野口英世】氏で充分に立ち回れるレベル。大阪の黒門市場だけが局地的なバブルなのかもしれません。
- ▶ なお、この原稿を書いている最中にも全国の小中学校・高校の一斉休校、東京ディズニーランド・USJの臨時休園など、新型コロナウイルスを巡る社会情勢は時々刻々と変化しています。上記は2月中旬の取材に基づくものです。本誌が発行される3月下旬には状況が変わっているかもしれませんのでご了承下さい。(ひ)

#### 高石シーサイドフェスティバル (高石市)





毎年6月の第3日曜日に開催されている高石シーサイドフェスティバルは、浜寺水路及びその周辺を活用した市民の親睦と郷土愛の育成をはかり、まちの活性化に寄与することを目的に始められ、今年で8回目となる予定です。

このイベントの最大の目玉は、大阪府内では夏に一番最初に打ち上げられる花火

で、数千発の花火が初夏の夜空を彩るほか、花火以外にも会場となる浜寺公園には特設ステージが設けられ、多彩なステージイベントが行われます。初回の開催以降、来場者数は毎年増加しており、高石市の初夏の風物詩となりつつあります。

なお、毎年同日には堺泉北港ドラゴンボート大会が朝から浜寺水路で行われており、高石市のシーサイドエリアは1日を通して大いに賑わいます。



■アクセス 南海電鉄南海線羽衣駅、高師浜線高師浜駅、JR阪和線羽衣支線東羽衣駅より徒歩(会場は浜寺公園の高石市側)

阪神高速4号湾岸線下り浜寺出入口または上り高石出入口からすぐ

■問合せ先 高石市政策推進部総合政策課 TEL:072-275-6138

●印 剧 ㈱ディーネッ 思調査会