

2013年3月5日

公益社団法人関西経済連合会

『アジアの中の関西』研究会 報告書』について

関西経済連合会は、このたび、別添のとおり、『アジアの中の関西』研究会 報告書』をとりまとめました。本報告書では、関西がとるべき交通・物流戦略を示しており、今後、戦略の実現に向けて関西広域連合などの関係機関に働きかけていくこととしておりますので、お知らせします。

以 上

# 「アジアの中の関西」研究会 報告書【概要】

## I. 研究会の趣旨

- グローバル化した経済・産業活動においては、人と物の流れを支える交通・物流基盤の充実・強化が欠かせない。しかし、関西の交通・物流基盤は、各基盤ごとに目標と戦略が定められ、必ずしも関西全体での最適化につながらず、国際競争力向上に十分に寄与していない。
- 関経連 広域基盤委員会は、2011年5月に関西全体の最適な広域交通・物流を実現するうえであるべき組織について、「関西版ポート・オーソリティ構想」として、関西広域連合による事業会社と連携した広域交通・物流基盤の一体的運営を提案した。これに対し、当研究会では、どういった戦略を持って交通・物流基盤の充実・強化をはかるべきかを、海運・航空×物流・人流の4つの切り口で検討を行った。また、検討した戦略・施策を実現するにあたってのポイントを総括としてまとめた。

## II. 関西の交通・物流戦略と施策の検討

### 1. アジア経済と交通・物流

- 中国を中心としたアジア経済が世界経済を牽引している。このアジア経済の成長により、アジア発着・域内の貨物量や旅客数は近年著しく増大している。アジア経済は今後も拡大基調にあり、アジアの交通・物流は、引き続き拡大すると考えられる。
- 韓国や中国などは、海運・航空に関する国家の目標と戦略を定め、国策として港湾・空港を整備するとともに、港湾・空港と合わせた自由貿易地域（FTZ）の設置など背後圏の産業政策等を進めることで、交通・物流における国際競争力を著しく向上させている。

### 2- (1) 海運・物流

#### 【現状と将来見通し】

- 世界で有数の国際海上コンテナ取扱貨物量を誇っていた阪神港だが、近年のアジア主要港湾の急速な成長により、世界のみならずアジアにおける阪神港の位置づけは著しく低下した。このような集荷力の相対的な差の拡大とともに、阪神港以外の港湾から釜山港等に流出しているトランシップ貨物（海外の港湾で積み替えられる欧米向け貨物等）の増加もあり、関西と北米・欧州を結ぶ基幹航路数が激減している。
- 今後も、経済の地盤沈下、生産拠点の海外移転などによる背後圏需要の伸び悩みや、アジア主要港湾の整備のさらなる進展により、阪神港のより一層の地位低下・基幹航路数の減少が懸念される。

#### 【戦略】

関西の企業活動を物流面から支えるべく、激減している基幹航路を維持するために、国際コンテナ戦略港湾である阪神港に、欧米向け貨物を集約する。

#### 【具体的施策例】

- (A) フィーダー網の改善 (B) アクセス改善 (C) 大水深パースの整備 (D) 港湾の利便性向上

#### 【主な課題】

- 分散化した各港湾が異なる目標と戦略に基づいて取り組みを進め、貨物が分散している。基幹航路を維持するには、一定規模の貨物量が必要となり、阪神港への集約を行わなければならないが、これには、他の港湾との調整・連携が必要となる。具体的施策の実施においては、財源の確保や整備主体の調整等が課題となる。

### 2- (2) 海運・人流

#### 【現状と将来見通し】

- 世界のクルーズ人口は、2000年以降、年約8%ずつ増加しており、2011年には約2,000万人の規模となり、5兆円を超える産業に成長している。現在、世界で急成長しているクルーズは、「カジュアルマーケット」と呼ばれる分野のリーズナブルな料金で利用できる現代クルーズである。近年、カジュアルマーケットの外国籍クルーズ船が日本への寄港回数を増やしている。2,000～3,000人の乗客を運ぶクルーズ船の寄港は、その地域に大きな経済効果をもたらすため、各自治体は、積極的な誘致活動を行っている。
- 2020年におけるアジア・太平洋地域のクルーズ需要は500万人になると言われており、この需要をいかに取り込めるかが今後の課題となっている。

#### 【戦略】

世界・アジアで拡大しているクルーズマーケットの取り込みに向け、外国籍クルーズ船を誘致し、関西へのインバウンドの拡大をはかる。また、国内ではクルーズツアーのPRを行うことにより日本人のクルーズ利用客を拡大し、関西発着のクルーズツアーの普及につなげる。

#### 【具体的施策例】

- (A) 外国籍クルーズ船の誘致 (B) 規制緩和に向けた働きかけ (C) 旅客ターミナル施設の改善 (D) オプションツアーの開発 (E) クルーズツアーのPR (F) フライ&クルーズの促進

#### 【主な課題】

- 現在は、各自治体が個別にクルーズ船誘致に取り組み、誘致合戦となっているが、クルーズ会社に関西の魅力をPRし寄港を促すには、各自治体が連携し関西一丸となった誘致が必要となる。

## 3-(1) 航空・物流

#### 【現状と将来見通し】

- 近年、アジア主要空港の成長が著しく、アジア主要空港と関西国際空港との取扱貨物量の差が拡大している。こうしたなか、2010年に医薬品専用貨物上屋を活用したクールチェーン輸送サービスが開始されたほか、2014年には、フェデックスが北太平洋地区ハブを関西国際空港に開設するなど、関西国際空港の物流拠点化に向けた取り組みが進められている。
- 今後、アジア主要空港におけるさらなる整備が計画されており、アジアにおける関西国際空港の地位低下が懸念される。アジア太平洋地域の航空貨物市場は2025年まで年平均8.1%の成長が見込まれており、この需要をうまく取り込んでいく必要がある。

#### 【戦略】

アジアとのネットワーク構築は継続しながらも、関西国際空港のハブ機能を確立すべく、欧米ネットワークの強化をはかるため、関空の持つ運用上のポテンシャルを最大限に活用し、フレーターキャリア（貨物専用機運航会社）を誘致する。さらに集荷においては、「付加価値」と「サービス」において他空港との差別化をはかり、貨物量の増加とネットワークの拡大が連動する好循環を生み出す。

#### 【具体的施策例】 (A) フレーターキャリアの誘致 (B) クールチェーンの形成

- (C) エクスプレスサービス等の高付加価値サービスの提供 (D) トランジット貨物の拠点機能の強化

#### 【主な課題】 フレーターキャリアの誘致においては、就航の前提となる貨物量（ベースカーゴ）の確保が必要。

## 3-(2) 航空・人流

#### 【現状と将来見通し】

- 関西国際空港の国際旅客便ネットワークは、近年、LCCなどの就航により、アジアとのネットワークが強化され、2012年の夏ダイヤでは開港以来最高の国際線就航便数となった。しかしながら、成長が著しいアジア主要空港との旅客数の差は拡大しており、また、欧米路線が少ないことが弱みとなっている。
- 物流と同様に、アジア太平洋地域の航空旅客市場も2025年まで年平均6.3%の成長が見込まれ、この需要をうまく取り込んでいく必要があるが、アジア主要空港のさらなる整備など懸念材料が多い。

#### 【戦略】

LCCの誘致を中心としたアジアネットワークの強化と、フルサービスキャリアによる欧米路線の強化の両面から取り組み、充実したネットワークを形成することにより、利便性の向上をはかる。

#### 【具体的施策例】 (A) LCC誘致 (B) 北米・欧州路線の旅客便誘致 (C) アクセス利便性改善

- (D) 長距離バスネットワークによる背後圏の拡大

#### 【主な課題】 欧米路線の強化に向けては、インセンティブ制度や利用促進等、路線誘致に向けた支援が必要。

## III. 総括～戦略・施策の実現に向けて～

戦略・施策の実現に向けての大きな課題は、分散化している交通・物流基盤がそれぞれ異なる目標と戦略に基づいて取り組みを進め、関西全体の最適化につながっていないことである。「アジアの中の関西」という視点に立って、関西全体としての総合力を発揮させることが求められる。

### 1. グローバルな地域間競争に対抗する視点

関西の港湾や空港は、各事業主体ごとに目標と戦略が定められ、関西全体の最適化につながらず、グローバルな地域間競争に対抗できていない。現実を直視し、一刻も早く、関西を一つの地域として戦略を描き、「アジアの中の関西」という視点に立って各国・地域との競争に立ち向かうことが必要である。

### 2. 関西全体としての総合力の発揮

グローバル競争においては、各府県市、各港湾・空港の事業主体、官民などの連携をはかり、事業の「選択と集中」を行い関西全体最適の観点から取り組みを進め、また、需要を生み出すための産業・観光政策等を一体的に行い、関西全体としての総合力を発揮させる必要がある。

### 3. 関西広域連合への期待

関西全体としての総合力を発揮するうえで中心的な役割を担うのは、関西広域連合が最もふさわしい。早期に広域交通・物流基盤を新たな事務として拡充する必要がある。そのうえで、行政と民間が協議する場を設け、民間のニーズを汲み取りつつ可能な施策から順次実施していくべきである。具体的には、①基幹航路の維持に向けた、阪神港への欧米向け貨物集約、②エアラインやクルーズの誘致、③訪日ビザ発給規制やクルーズ船の受け入れ環境整備のための規制緩和要望、④高速道路ミッシングリンク解消などに取り組むべきである。また、将来的には、事業会社と連携し、広域交通・物流基盤の一体的運営を行う「ポート・オーソリティ機能」を担うことが求められる。

### 4. 関西経済連合会の役割

まずは、関西広域連合が実施する事務を定めた次期広域計画（2014年～2016年度）に広域交通・物流基盤を新たな事務として拡充するよう働きかける。戦略・施策を進めていくには、多くの主体の理解と協力を得る必要があり、そうした調整を関西広域連合とともに行う。また、需要創出について、例えば、関西国際空港の「食」輸出事業に続く輸出需要の発掘、クルーズPRセミナーによる潜在需要の掘り起こしなどの取り組みを、当会が主体となり進める。最終的には、「関西版ポート・オーソリティ構想」が実現されるよう、引き続き、関西広域連合等とともに取り組んでいく。

経済資料 12-05

# 「アジアの中の関西」研究会 報告書

2013年 3月

公益社団法人 関西経済連合会  
広域基盤委員会



## はじめに

アジア経済の成長に伴い、アジア発着・域内の人と物の流れが拡大している。韓国や中国をはじめとするアジア近隣諸国はこうした成長を取り込むために、大規模な交通・物流基盤の整備を行うとともに、背後圏の産業政策等を一体的に進めることで、国際競争力を大きく向上させている。

一方、わが国の交通・物流基盤は、こうしたアジアの基盤の成長により、競争力の相対的低下を余儀なくされている。また、関西においては、分散化した交通・物流基盤がそれぞれ異なる目標と戦略に基づいて取り組みを進め、関西全体の最適化につながらず、グローバルな地域間競争に対抗できていないのが現状である。

こうしたなか、当委員会で2011年5月に取りまとめた「関西版ポート・オーソリティ構想 2020年に目指すべき姿についての提言」では、関西広域連合が関西の一元的なオーソリティとして事業会社と連携し、広域交通・物流基盤を一体的に運営する機能を担うべきとの提案を行った。これは、関西の交通・物流基盤の充実・強化に向けた組織についての提案であったのに対して、2011年度からは、競争が激化するアジアの中で、関西がどのような交通・物流戦略を採るべきかについて検討を開始した。2012年6月には、委員会の下に、「アジアの中の関西」研究会を設置し、戦略について議論を重ねまとめたものが本報告書である。報告書では、海運と航空分野の、それぞれ物流・人流という合計4つの切り口で戦略を策定し、戦略の実現に向けたポイントを総括としてまとめている。

関西全体としての戦略を進めていくには、広域行政主体である関西広域連合への期待が大きい。また、当会としても、今後は検討した戦略の実現に向け、関西広域連合をはじめとする関係各位とともに引き続き活動を推進していく所存である。こうした取り組みにより、交通・物流基盤が充実・強化され、関西の国際競争力向上に寄与していくことを願ってやまない。

最後に研究会主査の竹林幹雄氏（神戸大学大学院海事科学研究科教授）をはじめ、本報告書をまとめられた研究会の関係各位に厚く御礼を申し上げます。

### 広域基盤委員会

共同委員長 安部 正一

（株式会社住友倉庫 社長）

共同委員長 大竹 伸一

（西日本電信電話株式会社 取締役相談役）

## 報告書の取りまとめについて

「アジアの中の関西」研究会は2011年の準備期間から始まり、2012年6月に正式に発足した。名称が示すように「関西（近畿地方）」の「アジア」における立ち位置を意識し、その中で社会経済をどのように盛り立てていけばよいのかという問題意識を「国際輸送」の観点から研究しようとするものである。2012年度一年間における活動の成果を本報告書にまとめている。

バブル崩壊以降、わが国の社会経済は「失われた20年」という言葉のもとに一括して評価されてきたと言える。しかし、こと関西においてはバブル期においても、本社機能の流出が相次ぐなど様々な点での機能流出があり、そのことが今日の経済的地位の凋落につながっていることは否めない。この意味で「失われた30年」とも言える深刻な状況が、関西の社会経済においては横たわっている。このような状況を打破するために、「アジアの活力の導入」という言葉が国を挙げて喧伝されている。筆者もこのこと自体は否定するものではないが、この意味するところは、多くの場合「アジアの活力を日本に呼び込む」ということであり、「日本のどこ」ということは取り立てて意識されていない。グローバル化・ボーダーレス化した経済の中で、「日本」の中の「都市・地域」という意識が中心であり、都市・地域が直接世界（ここでは特にアジア）とつながり得るという意識はなされていない。関西もその例外ではない。

日本の「どこ」という意識を持つ限り、国内の他地域との競争を意識せざるを得ない。この意味で相変わらず「局地戦」に関西も巻き込まれ続けていると言える。もうそのような意識を脱却して、「アジア」というグローバルマーケットに一地域として臨む時代になっているのではないかというのが本研究会の共通認識であると筆者は認識している。特に空港・港湾といった国際インフラの整備・運営はことさらグローバルマーケットへのつながりを確かなものにするために重要な「道具」であり、この「道具」のマネジメントの好悪がグローバルマーケットとのつながりを強くも弱くもし得るということを本研究会では強く意識しており、本報告書の構成にも色濃く表れている。

本報告書は海上輸送、航空輸送の2モードに関し、それぞれ旅客輸送、貨物輸送の観点から分析、提案を行っている。中でも海上輸送ではコンテナ戦略港湾を見据えたフィーダー網整備、航空では昨今話題となっているLCC参入の影響を取り上げるなど、最新の状況も考慮したものとなっている。また、物流では通常あまりうかがい知ることのできない荷主のデマンドの把握や、社会経済の状況に応じた戦略についても検討を加えており、内容的に多角的なものとなっている。最後にまとめとして関西の行政体が連携しうる唯一の団体である関西広域連合への提案をまとめている。本研究会の成果が今後、関西版ポート・オーソリティ構想の実現への努力も含め、国際輸送における政策立案への支援情報を与え得るものであれば幸いである。

「アジアの中の関西」研究会

主査 竹林 幹雄

(神戸大学大学院海事科学研究科教授)

# 「アジアの中の関西」研究会報告書 目次

<b>I. 研究会の趣旨</b> . . . . .	<b>1</b>
1. 経緯（関西版ポート・オーソリティ構想との関係性） . . . . .	1
2. 関西としての交通・物流戦略の必要性 . . . . .	1
3. 研究の対象範囲、手法 . . . . .	1
<b>II. 関西の交通・物流戦略と施策の検討</b> . . . . .	<b>3</b>
1. アジア経済と交通・物流 . . . . .	3
（1）アジア・関西の経済について . . . . .	3
1) アジア経済の動向 . . . . .	3
2) 関西経済の動向 . . . . .	6
（2）アジアの交通・物流の潮流 . . . . .	10
1) 経済成長に伴う交通・物流量の拡大 . . . . .	10
2) 各国の交通・物流戦略 . . . . .	11
2. 海運分野の交通・物流戦略と施策の検討 . . . . .	16
（1）物流 . . . . .	16
1) 現状 . . . . .	16
2) 2020年の将来見通し . . . . .	28
3) 戦略・具体的施策例 . . . . .	29
（2）人流 . . . . .	35
1) 現状 . . . . .	35
2) 2020年の将来見通し . . . . .	45
3) 戦略・具体的施策例 . . . . .	46
3. 航空分野の交通・物流戦略と施策の検討 . . . . .	52
（1）物流 . . . . .	52
1) 現状 . . . . .	52
2) 2020年の将来見通し . . . . .	60
3) 戦略・具体的施策例 . . . . .	61
（2）人流 . . . . .	67
1) 現状 . . . . .	67
2) 2020年の将来見通し . . . . .	82
3) 戦略・具体的施策例 . . . . .	83
<b>III. 総括～戦略・施策の実現に向けて～</b> . . . . .	<b>87</b>
< 参考資料 > . . . . .	90
1. 需要推計手法について . . . . .	90
2. 企業ヒアリング・アンケート 実施結果 . . . . .	95
3. 研究会名簿 . . . . .	100
4. 開催実績 . . . . .	101

# I. 研究会の趣旨

## 1. 経緯（関西版ポート・オーソリティ構想との関係性）

関西経済連合会 広域基盤委員会は、2011年5月に「関西版ポート・オーソリティ構想 2020年に目指すべき姿」※として、関西広域連合が関西の一元的なオーソリティとして事業会社と連携し、広域交通・物流基盤を一体的に運営する機能を担うべきであるとの提案を行った。これは、関西の交通・物流基盤の充実・強化をはかる上で、「あるべき組織」についての提案であったのに対し、当研究会では、関西がいかなる方向性と具体的な施策をもって、交通・物流基盤の充実・強化をはかるかという「取るべき戦略」について、海運と航空分野の、それぞれ物流・人流という合計4つの切り口で研究、検討を行った。

## 2. 関西としての交通・物流戦略の必要性

経済、産業の国際競争は、国家間の競争から地域間、都市間のグローバルな競争へと変化している。グローバル化した経済・産業活動において、一つの地域が国際的な拠点機能を発揮するためには、人と物の流れを支える交通・物流基盤の充実・強化が欠かせない。しかし、日本の交通・物流基盤は、アジア近隣諸国の経済成長と社会資本整備の進展により、競争力の相対的低下を余儀なくされている。また、関西に目を向けた場合、交通・物流基盤は、各基盤ごとに目標と戦略が定められ、必ずしも関西全体での最適化につながらず、産業の国際競争力向上に十分に寄与していない。

こうした状況下、競争の激化するアジアで、どのような地域戦略をもって、交通・物流基盤を充実・強化させ、産業の国際競争力向上に寄与していくかを明確にする必要がある。

## 3. 研究の対象範囲、手法

当研究会では、経済成長著しいアジアの中で、関西の国際競争力を向上させるための交通・物流戦略を策定すべく、まずは、アジア経済の動向と交通・物流の潮流を俯瞰し、(海運・航空)×(物流・人流)の4つの切り口ごとに現状を整理した。現状の整理については、2011年度に行った交通・物流に関する連続講演会・海外調査(韓国・中国)や、荷主・フォワーダー・旅行会社等への企業ヒアリングなどで得られた情報に基づき行った。

次に、整理した現状をもとに、アジア・関西の交通・物流が今後どのように変化するかについて、輸送需要量の傾向を把握するために、2020年時点での国際海上コンテナ貨物量と国際航空貨物量・旅客数の推計を行った。(需要推計手法については参考資料参照)

これら把握した現状等を踏まえ、関西が取るべき交通・物流戦略と施策について検討し、研究会で議論を行い、取りまとめた。



## ※関西版ポート・オーソリティ構想 2020年に目指すべき姿

関西経済連合会 広域基盤委員会では、2010年に「関西版ポート・オーソリティ研究会」を設置し、関西における広域交通・物流基盤の一体的運営の実現可能性を検討した。その結果、2010年12月に発足した特別地方公共団体「関西広域連合」に対して、「関西の一元的なオーソリティとして交通・物流事業会社と連携し、広域交通・物流基盤を一体的に運営する機能を担うべき」とする提言を行った。提言のポイントは以下のとおりである。

### <提言のポイント>

#### 1. 関西が一つとなって取り組む体制

広域交通・物流基盤のオーソリティ（管理主体）が散在する現状を改め、関西広域連合が一元的なオーソリティとして国、地方公共団体から責任・権限と事務の移譲を受け、関西が一つとなり取り組む体制をつくる。

#### 2. 民間事業会社による事業運営

広域交通・物流基盤の国際競争力強化に向け、よりユーザーニーズに対応すべく民間の実践力を活用するため、オーソリティによる直轄事業ではなく、民間事業者が事業運営を行う。

#### 3. 産学官共同で戦略、諸施策を立案する機能

関西広域連合による関西の広域交通・物流計画の策定にあたって、地方公共団体内の検討にとどまらず民間ノウハウと国際的な視点を積極的に取り込むため、広域連合委員会下に産学官共同で計画の前提となる戦略、諸施策を立案する機能を設ける。

#### 4. 国のアクションプランの実現と広域連合制度の見直し

国の出先機関の受け皿としての条件整備、連合長・議員や財政（地方債や交付金等）のあり方など、広域連合制度の見直しを検討する。

#### 5. 可能な部分から順次実現

関西の相対的地盤沈下に歯止めがかかっておらず、いち早く関西の国際競争力向上に寄与するため、実現可能な交通・物流基盤から順次一体的運営を実施する。

## II. 関西の交通・物流戦略と施策の検討

### 1. アジア経済と交通・物流

#### (1) アジア・関西の経済について

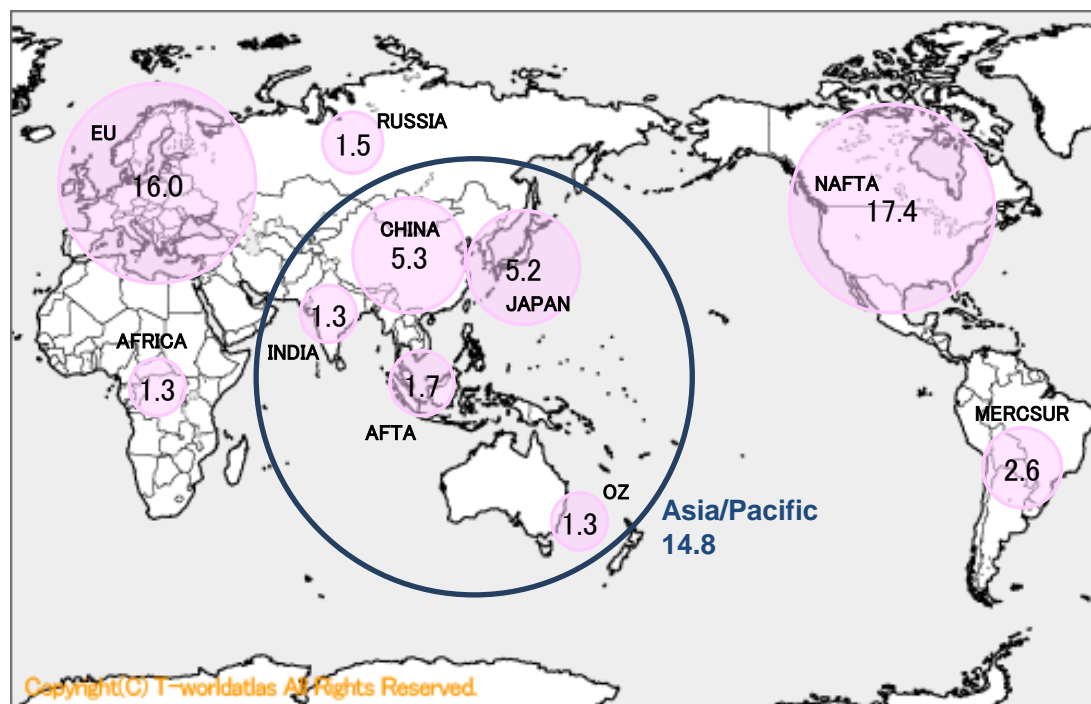
##### 1) アジア経済の動向

##### ① 世界経済を牽引するアジア

中国を中心としたアジア経済が世界経済を牽引しており、アジア太平洋地域の GDP は EU に匹敵する規模に成長している。

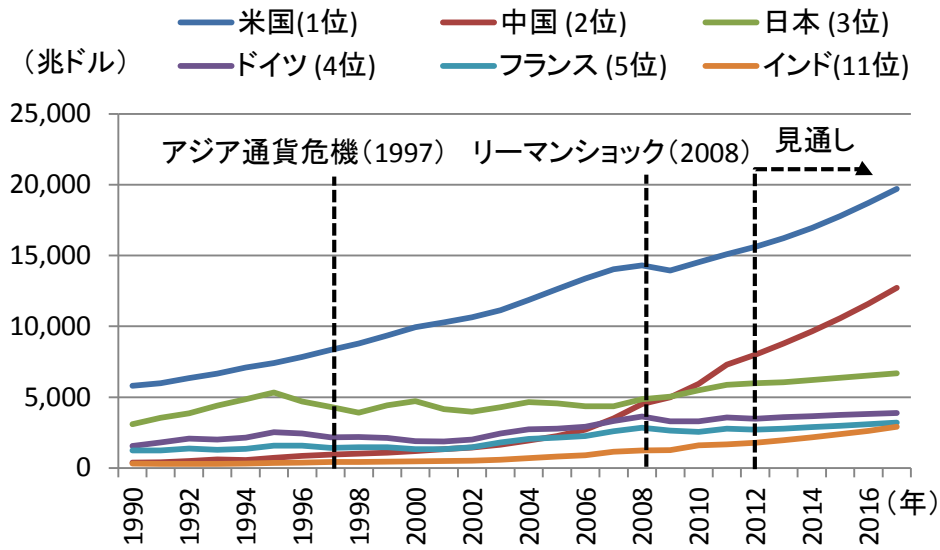
アジア各国の中でも中国は、2000 年代には年率平均 10% の高い経済成長を続け、リーマンショック後、欧米諸国が低成長にとどまるなか、2010 年には日本の GDP を超え世界第 2 位の経済大国となっている。2010 年以降、中国の経済成長率は鈍化しているものの、先進国に比べると高い水準を維持しており、今後も年 8% 程度の成長が見込まれている。

図表-1 世界主要地域の名目 GDP (2010 年、兆ドル)



出典：IMF 資料

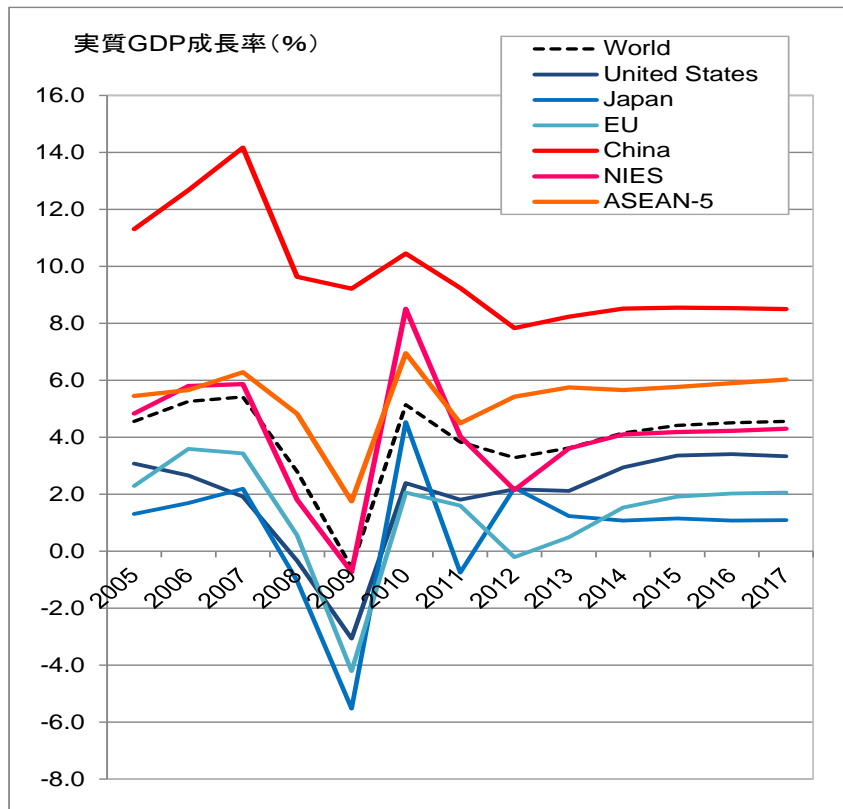
図表-2 世界主要国の名目 GDP の推移



注：( ) 内は、2011 年時点における順位。2012 年以降は IMF 見通し

資料：IMF 「World Economic Outlook Database」 (Apr. 2012)

図表-3 世界主要地域の実質 GDP 成長率の推移と見通し

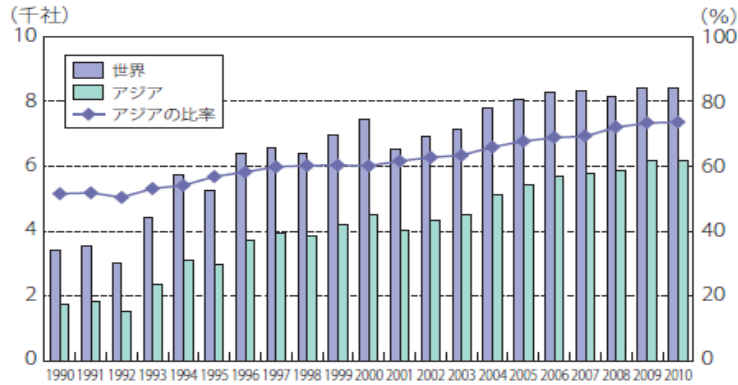


資料：IMF 「World Economic Outlook Database」 (Apr. 2012)

## ②東アジアでの生産分業の変化

海外進出する日系製造企業の現地法人数は、約 8,400 社（2010 年）となっており、その 7 割強がアジアに展開している。特に、中国や ASEAN 等の立地が多く、日系製造企業にとってアジアは、生産活動や販売・調達において重要な地域となっている。

図表- 4 日系製造企業現地法人数の推移

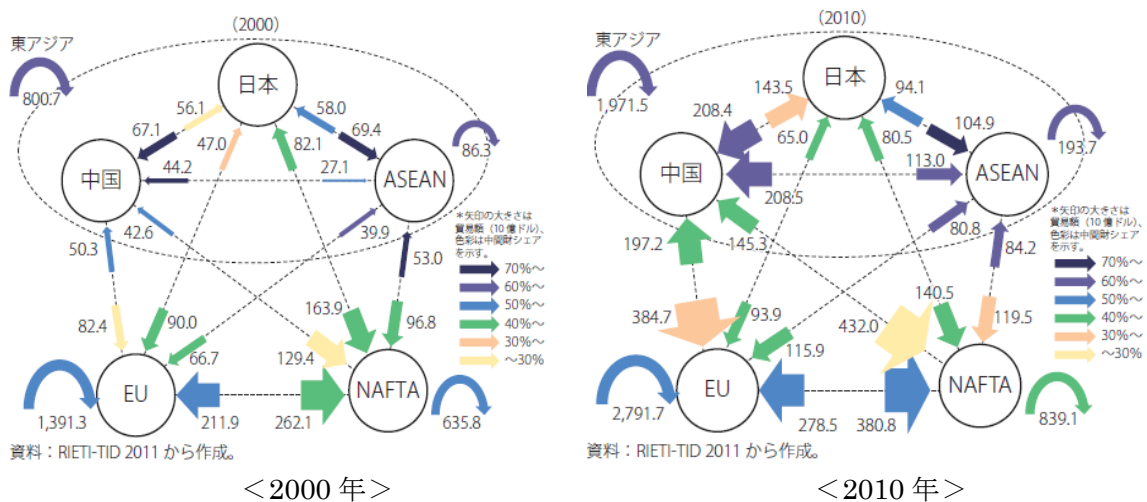


出典：海外事業活動基本調査

2000 年から 2010 年にかけての世界主要地域間の貿易構造は大きく変化し、東アジア域内での貿易額が 2000 年から 2 倍以上となっている。

特に 2000 年から 2010 年にかけて中国は世界の工場として大きな成長を遂げ、日本や ASEAN から中間財（部品）を輸入し、日本、NAFTA<sup>1</sup>、EU に対して最終財（完成品）を輸出するといった構造となっている。つまり、日本が基幹部品を製造・輸出し、労働コストの安い中国・ASEAN で組立を行い、最終需要地である欧米へ輸出するといった流れである。

図表- 5 世界主要地域間の貿易フロー



出典：通商白書 2012

注：図中の矢印の大きさ・数字が、貿易額（10 億ドル）を示す。矢印の色は、貿易に占める中間財のシェアを表し、シェアが低いと最終財（完成品）の割合が高くなる。

<sup>1</sup> North American Free Trade Agreement：北米自由貿易協定。アメリカ合衆国，カナダ，メキシコ 3 国間での協定。

## 2) 関西経済の動向

### ① 関西経済の地盤沈下と生産拠点の海外移転

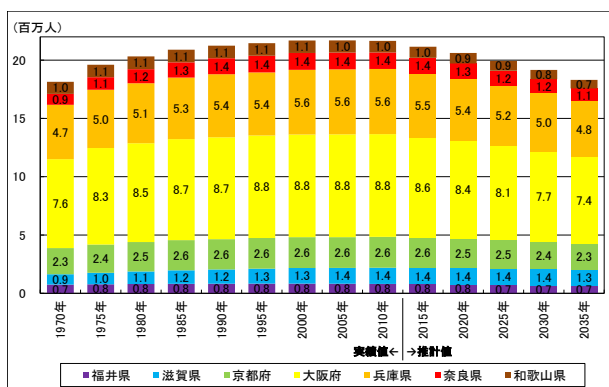
近畿経済産業局公表の「関西経済の成長を支える重点施策（データ集）（平成23年6月）」によれば「関西（大阪府、京都府、福井県、滋賀県、兵庫県、奈良県、和歌山県）は、対全国比で2割弱の経済規模を有する。関西のGRP（域内総生産）は約8240億ドルで、韓国よりやや小さい。京都・大阪・兵庫の2府1県で、地域の人口とGRPの約8割を占めている。」となっている。

一方、生産年齢人口の減少や高齢化といった社会的な動向を背景に、近年の関西圏の商品販売額や製造品出荷額は減少傾向にあり、関西圏GRPの全国GDPに占める割合は経年的に低下している。こうした状況から関西経済の地盤沈下が全国に比べ進行しており、危機的な状況にあると考えられる。

また、関西経済は輸出入額に占めるアジアの割合が高い状況にあり、特に、輸出面ではNIEs<sup>2</sup>向けの輸出割合が高いことから、こうした地域の外需変動の影響を強く受ける構造となっている。本調査で実施した関西主要企業に対するヒアリング調査においては、今後、海外生産比率を引き上げる計画を持つ企業が多く見られたように、さらに関西圏の製造業等の海外移転が進行し、今後の関西経済を押し下げるマイナス要因となることが懸念される。

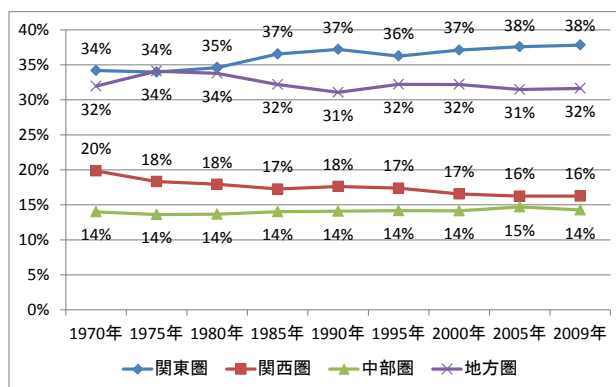
こうした関西経済の見通しを踏まえつつ、東アジアの交流、交易を強化していく必要があり、そのためには関西の交通・物流基盤は、重要な役割を担っていると考えられる。

図表-6 関西圏人口の推移



資料：総務省統計、国立社会保障・人口問題研究所

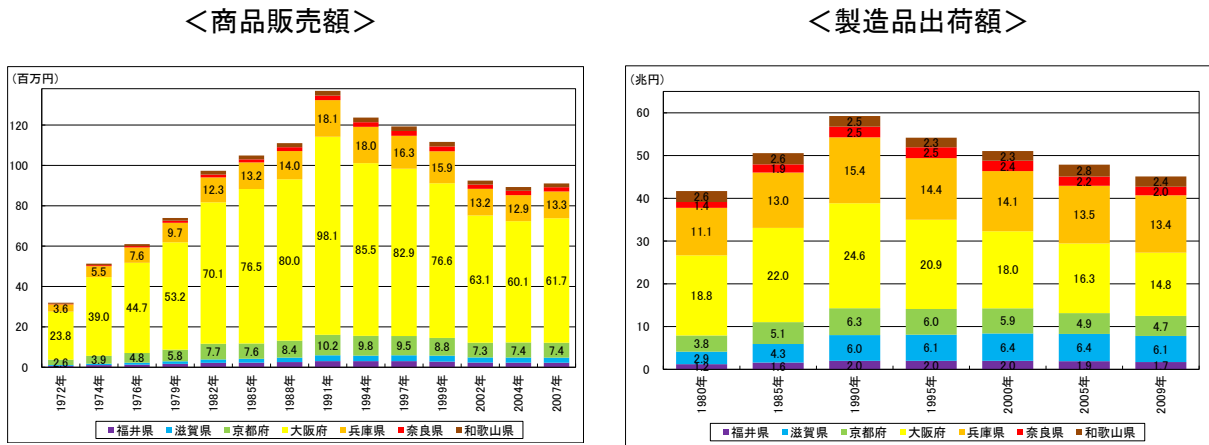
図表-7 関西圏のGRPシェアの推移



資料：県民経済計算（内閣府）  
 注：関東圏：茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨  
 関西圏：福井、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山  
 中部圏：長野、岐阜、静岡、愛知、三重  
 地方圏：関東圏、関西圏、中部圏以外

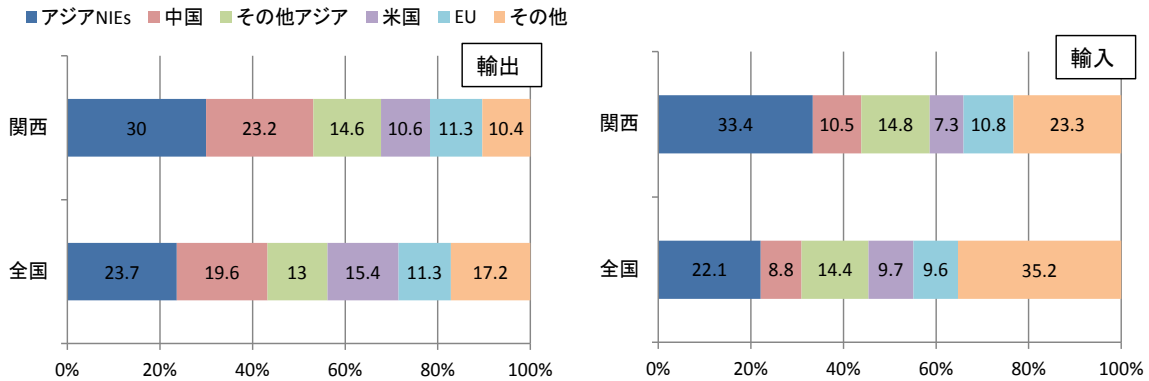
<sup>2</sup> Newly Industrializing Economies：韓国、台湾、香港、シンガポール等の新興工業経済地域

図表- 8 関西圏の商品販売額・製造品出荷額等の推移



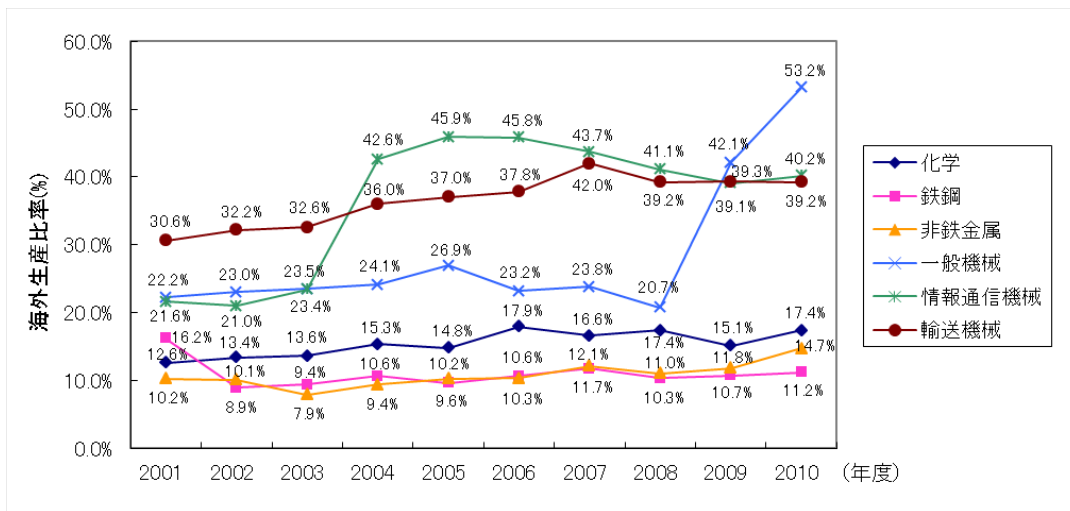
資料：企業統計

図表- 9 国・地域別輸出入額(2010年)



資料：貿易統計（財務省大阪税関）

図表- 10 日本企業における海外生産比率の推移



資料：海外事業活動基本調査

## ☞企業の意見

- ・中期目標で海外生産比率を30%まで引き上げることとしている。基本スタンスは「需要のあるところで生産する」。ただし、国内の雇用を無視できないので、高付加価値製品については国内に残す。(電子部品・デバイス・電子回路製造業)
- ・消費地が海外に移ってきており、アジアを中心に海外生産比率は高まりつつある。海外生産比率が高まることで、輸出は減少し、輸入が増加する傾向となるかもしれない。(電気機械器具製造業物流子会社)
- ・国内の生産比率を下げようとしている。ただし雇用の問題もあるため、劇的に下げるといことは考えていない。汎用品の生産は海外が中心となり、日本には高付加価値製品の生産が残るだろう。(繊維工業)
- ・国内に生産拠点を増やすことはないだろう。製造委託は増えると思う。(化学工業(製薬))
- ・海外で生産拠点を設ける際、ポイントとなるのは、生産できる技術がその国にあるかどうか。人件費の安さは大きな判断要素とならない。その点では家電メーカーなどの考え方とは少し違う。東日本大震災以降、リスク分散といったことも考え、海外に生産拠点を持つといった流れができた。具体的には、欧米やインドなどへの進出を考えている。(化学工業(製薬))



## ②国際戦略総合特区の指定

関西イノベーション国際戦略総合特区は、我が国産業の中核を担う世界トップレベルの産学と関西の自治体がある区域を超えて一体となって取り組む特区として、2011年12月に指定された。


総合特区の指定により、規制改革などを進め、企業や地域単独では解決できない課題に府県域を越えたオール関西で取り組むこととし、医薬品・医療機器、バッテリーなどを当面のターゲットに今後、日本だけでなく、アジア等で大きな課題になる高齢化やエネルギー問題に対応できる「課題解決型ビジネス」の提供、市場展開を後押しする仕組みの構築を目指している。

これにより、スピード感をもって日本経済の再生と震災からの復興に貢献するとともに、日本やアジア等の医療問題や環境問題を克服し、持続的な発展に寄与する国際競争拠点を形成していくことを目標としている。

<関西イノベーション国際戦略総合特区の地区>

- ①京都市内地区、②けいはんな学研都市地区、③北大阪地区、④大阪駅周辺地区、
- ⑤夢洲・咲洲地区、⑥神戸医療産業都市地区、⑦播磨科学公園都市地区、
- ⑧関西空港地区、⑨阪神港地区

図表- 11 関西イノベーション国際戦略総合特区の概要

概要	<p><b>総合特区制度</b> = 成長戦略実現のための政策課題解決の突破口</p> <p style="text-align: center;"><b>先駆的取り組みを行う実現性の高い区域に、国と地域の政策資源を集中</b></p> <p>○地域の包括的・戦略的なチャレンジを、オーダーメイドで総合的(規制・制度の特例、税制・財政・金融措置)に支援 ○総合特区ごとに設置される「国と地方の協議会」で国と地域の協働プロジェクトとして推進</p>
	<p>指定地方公共団体：京都府、京都市、大阪府、大阪市、兵庫県、神戸市</p> <div style="display: flex;"> <div style="flex: 1; border: 1px solid green; padding: 5px;"> <p><b>目 標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○関西からの医薬品・医療機器の輸出を増加させ、世界市場でのシェアを倍増</li> <li>○関西の電池生産額を大幅増</li> </ul> </div> <div style="flex: 1; border: 1px solid green; padding: 5px;"> <p>関西国際空港地区での取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○医薬品・医療機器等の輸出入手続きの電子化・簡素化</li> <li>○クールチェーンの強化とガイドライン化</li> <li>○国際物流事業者誘致によるアジア拠点の形成</li> </ul> </div> <div style="flex: 1;">  </div> </div>

出典：関西イノベーション国際戦略総合特区ホームページ



## (2) アジアの交通・物流の潮流

### 1) 経済成長に伴う交通・物流量の拡大

経済の成長は、所得の上昇や生産と消費のグローバル化をもたらし、人・物の動きを活性化させる。

アジア経済の成長により、近年、アジア発着・アジア域内の国際海上コンテナ貨物、航空旅客、航空貨物は著しく増大している。アジア経済は今後も拡大基調にあり、アジアの交通・物流量は、引き続き拡大すると考えられる。

図表- 12 国際海上コンテナ貨物の伸び

一般貨物：コンテナ荷動き				
単位：百万TEU				
	2005年	2010年	2013年	2016年
アジア北米	18	21	26	32
アジア欧州	14	19	24	29
アジア域内	32	50	63	79

出所：Drewry及びNYK予測

**アジア域内が増加**

出典：More Than Shipping 2013（日本郵船）

図表- 13 航空旅客・航空貨物の伸び

航空旅客の年平均伸び率 Passenger-Kilometers	1985-2005	2005-2025	航空貨物の年平均伸び率 Freight tonne-Kilometers	1985-2005	2005-2025
Africa	4.8	5.4	Africa	3.8	4.9
<b>Asia/Pacific</b>	<b>7.4</b>	<b>6.3</b>	<b>Asia/Pacific</b>	<b>8.6</b>	<b>8.1</b>
Europe	7.2	4.7	Europe	6.0	4.9
Latin America and Caribbean	4.9	5.2	Latin America and Caribbean	4.8	5.3
Middle East	7.6	5.9	Middle East	8.2	7.9
North America	5.9	4.9	North America	7.8	7.1

出典：Outlook for Air Transport to the Year 2025 (ICAO)

## 2) 各国の交通・物流戦略

アジア経済の成長に伴う交通・物流量の拡大を受け、近年、アジア主要港湾、空港が急速に成長している。特に成長が著しい韓国・中国の事例を 2011 年度に行った海外調査結果も踏まえて紹介する。

### < 調査概要 >

日程：2011 年10 月23 日（日）～10 月29 日（土）

主な訪問先：韓国（釜山、仁川）、中国（大連、長興島、営口）

調査目的：

韓国は、国策として交通・物流基盤の整備を進め、名実ともに東アジアのハブの座を確立しており、その成功事例を調査する。また、中国において、今後の経済成長を大きく期待されているのが東北3省（遼寧省・吉林省・黒竜江省）であり、この東北3省の海の窓口である大連港や営口港の成長戦略を学ぶ。

調査結果：

#### 【釜山港】

- ・世界第5位の取扱貨物量を誇る、北東アジアを代表するトランシップ・ハブ港。
- ・ターミナルは24時間運用。無人自動クレーンの導入等による大幅な人件費削減。
- ・後背地の物流団地を自由貿易地域（FTZ）に指定し、税制の優遇策や破格の賃貸料を設定するなど、物流関連施設が立地しやすい環境を整備。

#### 【仁川空港】

- ・世界第4位の取扱貨物量を誇る、北東アジアを代表する貨物ハブ空港。
- ・物流部門については、収益を重視するのではなく、雇用の創出や企業の事業拡大への貢献といった産業への2次効果を期待し、物流機能をインフラと考え、ほぼ採算度外視で運営。
- ・空港周辺にビジネス、ショッピング、物流などの施設を備え、空港自らが需要創出し、競争力を強化。

#### 【大連港】

- ・中国東北3省の貿易の中心。3省から輸出されるコンテナ貨物の90%以上が集まる。
- ・上海や天津と並び、国から国際水上運輸センターとして選ばれており、東北アジア貿易における窓口としての役割を担っている。（上海は長江以南、天津は中国北部の国際貿易の中心）
- ・後背地には免税・保税制度が適用される保税区があり、多くの海外企業、特に日系企業が進出。
- ・大連市の衛星都市として長興島を開発。石油化学製品、造船、装備製造業、港湾物流（バルク）の4つの産業を大連港周辺から移転し重点的に伸ばす。将来は、中・日・韓自由貿易区を目指す。

#### 【営口港】

- ・取扱貨物量の8割が国内貿易貨物で占められる、国内貿易中心の遼寧省の窓口港湾。
- ・東北3省・内陸部へのアクセスがよいことから、様々な物資の集積地。
- ・自動車、鋼材、石油、鉱石、食糧などの専用埠頭のほか、保税物流センターを設置。

## ① 韓国の事例

### (A) 海運

韓国では、海運業に関する国家計画として 2001 年 6 月に「海運産業における中長期発展計画」が策定された。この計画では、基本的なビジョンとして「海運を中心とした物流富国の実現」を掲げており、このビジョンを達成するための 3 大基本目標として、①持続的なコスト競争力の確保、②高品質の複合サービス提供、③世界海運秩序の主導・新規市場の開拓の 3 点を設定している。

海外調査で訪問した、釜山港から西方約 25km に位置する釜山新港は、この国家計画に基づき開発されたもので、北東アジアの流通機能のハブを目指している。岸壁延長 11,123m、うち水深-16m 以上の大水深岸壁が 6,950m 整備された大港湾となっている。

釜山港では、韓国全体の 73% のコンテナ貨物が取り扱われており、2010 年のコンテナ貨物取扱量は 1,416 万 TEU と世界第 5 位となっている。また、釜山港の特徴は徹底した低コスト化政策や自由貿易地域 (FTZ) 指定などの背後地政策により、周辺諸国からの積替 (トランシップ) 貨物が多く集められている点であり、トランシップ貨物量が全体の約 44% を占めている。なお、日本からも多くの貨物が同港においてトランシップされている。

訪問した韓進海運新港湾(株)は韓国の海運会社 韓進海運(株)の子会社で、釜山新港においてターミナルを運営している。ターミナルでは、水深-18 メートルの岸壁に 12 基のガントリークレーンが設置されており、1 万 2,000~1 万 3,000TEU のコンテナ船が同時に 3 隻接岸することが可能となっている。コンテナヤードでは、韓国の港湾で初めて導入された無人自動クレーン ARMGC (Automated Rail Mounted Gantry Crane) が 42 基設置されており、ヤード内の空いている空間を自動的に認識し、トレーラーに載せられたコンテナを運んで積み上げていくことができる。また、オペレーションルームでは、職員が 24 時間 2 交代制で働いている。通常は 1 人のオペレーターがトランスファークレーン 1 基を扱うが、韓進海運新港湾では 1 人が 6 基を操作することにより、作業員を大幅に削減している。釜山新港の背後地の物流団地は、自由貿易地域 (FTZ) に指定されており、税制の優遇策や破格の賃貸料の設定など、物流関連施設が立地しやすい環境が整備されている。今後は、こうしたエリアに物流センターを建設し、物流機能の強化が目指されている。

図表- 14 釜山新港平面図



出典：釜山港湾公社ホームページ

## (B) 航空

韓国の仁川国際空港は、国の国土総合計画において北東アジアのハブ空港として位置づけられ、2020年までに最終段階の整備を行い、発着回数53万回、1億人の旅客数、700万トンの貨物への対応を可能とする計画が立てられている。現在、第2ターミナルの整備計画が進められ、2017年に供用予定となっている。

仁川国際空港も釜山港同様、周辺諸国から多くのトランジット旅客およびトランジット貨物が集まっているのが特徴である。空港周辺には、ビジネス、ショッピング、レジャー、エンターテインメント、物流などの施設を整備し、空港自らが需要を創出して、競争力を強化する戦略が取られている。特に、同空港の取扱貨物量は253万9,222トンで世界第5位(2011年)と、物流に強みを持っている。こうした背景には、貨物地区に隣接したエリアは自由貿易地区(FTZ)に指定されており、中継加工などが行われているとともに、企業誘致のための税制優遇や土地利用の優遇といったインセンティブ制度が整備されている点が挙げられる。同空港の物流部門については、雇用の創出や企業の事業拡大への貢献といった産業への2次効果を期待し、ほぼ採算度外視で運営が行われている。つまり、基盤単体の収益よりも貨物ネットワークの拡大による地域全体の発展を重視する「損して得をとる」戦略が取られているのである。

図表- 15 仁川国際空港全体整備計画

項目		第1期	第2期	第3期	最終
期間		1992～2001年	2002～2009年	2009～2017年	2020年まで
空港 処理 能力	旅客数(万人)	3,000	4,400	6,200	10,000
	貨物量(万トン)	270	450	580	1,000
	発着回数(万回)	24	41	41	74
	空港面積(ha)	1,172	2,129	2,240	4,742
施設	滑走路	3,750m×2本	3,750m×2本 4,000m×1本	3,750m×2本 4,000m×1本	3,750m×2本 4,000m×2本 (3,750m×1本)
	旅客ターミナル(m <sup>2</sup> )	496,000	496,000	846,000	1,146,000
	貨物ターミナル(m <sup>2</sup> )	129,000	258,000	285,000	421,000

資料：仁川国際空港公社資料

## ②中国の事例

### (A) 海運

韓国が周辺諸国からの貨物と旅客を集める政策を取っているのに対し、中国では後背地の経済成長によって、貨物量、旅客数が増大しているのが特徴である。

中国では、第11次五カ年計画（2006～10年）が、GDPに占める物流総費用の割合引き下げ、港湾取扱能力の80%以上増強を目標に策定され、重点事業として、上海などの国際水上運輸センターの整備、コンテナ、石炭、輸入石油・天然ガス、鉄鉱石の中継ぎ運輸システムの整備、港湾の航路条件の改善が掲げられた。

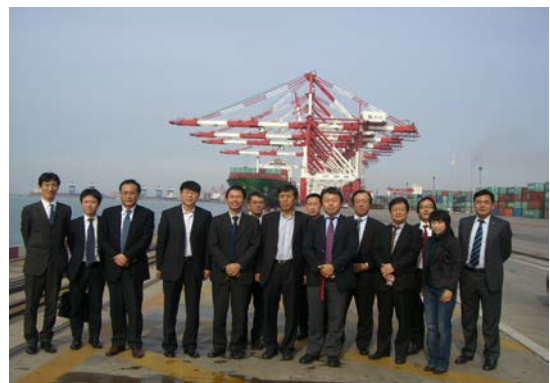
特に取扱貨物量が多い上海においては、外高橋ターミナルなど既存港湾の取扱能力不足を解消するため、上海洋山港が一大コンテナ基地として浦東海岸30kmの沖合に整備されている。

また、遼寧省では、交通・物流基盤の役割分担を明確にした重点的な機能強化により「全体最適をはかる」戦略が取られている。まず、中国東北3省の国際貿易の中心機能を担う大連港では、3省から輸出されるコンテナ貨物の90%以上が集まっている。上海や天津と並び、国から国際水上運輸センターに選ばれており、東北アジア貿易の窓口としての役割が与えられている（上海は長江以南、天津は中国北部の国際貿易の中心）。後背地には免税・保税制度が適用される保税区があり、日系企業をはじめとする多くの海外企業が進出している。さらに、渤海湾の東に位置する長興島では、大連市の衛星都市としての開発が進められている。石油化学製品、造船、装備製造業、港湾物流（バルク）の4つの産業を大連港周辺から移転し重点的に伸ばすことが計画されており、将来は、中・日・韓自由貿易区を目指している。

国際貿易の中心である大連港に対して、同省の営口港は国内貿易の窓口の機能を担っており、取扱貨物量の8割が国内貿易貨物で占められている。東北3省・内陸部へのアクセスがよいことから、様々な物資の集積地となっており、自動車、鋼材、石油、鉱石、食糧などの専用埠頭のほか、保税物流センターが設置されている。



<大連港>



<営口港>

## (B) 航空

中国の空港整備は、第 11 次五カ年計画に基づき整備が進められており、2008 年に発表した「全国民用空港配置計画」により、地方を中心に 97 の空港を新設（既存空港と合わせて 244 空港）するとしており、北京首都空港、上海浦東国際空港、広州白雲国際空港の既存の 3 大ハブ空港も、拡張など一層の整備がはかれる計画である。

図表- 16 上海浦東国際空港全体整備計画

	第1期	第2期	最終
年次	2005 年	2015 年	
計画利用者数	2,000 万人	6,000 万人	8,000 万人
貨物取扱量	75 万トン	420 万トン	500 万トン
離発着数	12.6 万回	49 万回	87 万回
滑走路本数	4000m×1 本	4000m×1 本 3800m×1 本 3,400m×1 本	4000m×2 本 3,800m×2 本 3,400m×1 本
ターミナルビル面積	20 万m <sup>2</sup>	68 万m <sup>2</sup>	80 万m <sup>2</sup>
貨物地区	65,000m <sup>2</sup>	475,000m <sup>2</sup>	

資料：上海浦東国際空港建設パンフレット

## 2. 海運分野の交通・物流戦略と施策の検討

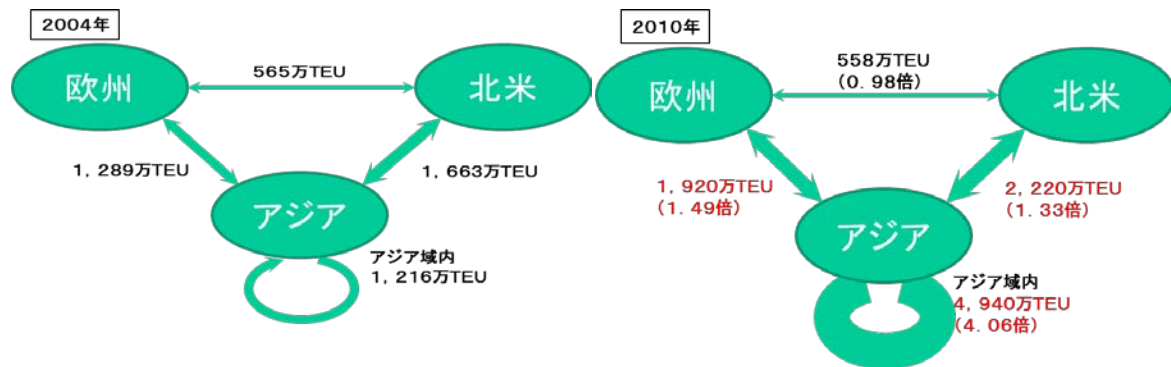
### (1) 物流

#### 1) 現状

##### ① アジアにおける国際海上コンテナ貨物市場の成長

2004年～2010年における北米・欧州・アジア間の国際海上コンテナ貨物流動の推移を見ると、アジア域内の伸びが約4倍と著しく、地域間流動でもアジアー北米間、アジアー欧州間といったアジア発着の国際海上コンテナ貨物市場が成長した。

図表- 17 世界の国際海上コンテナ貨物の荷動き（カッコ内は2004年から2010年の伸び）



資料：国土交通省港湾局資料

注：ここでのアジアは以下の国・地域を指す。

日本、韓国、中国、台湾、ロシア、フィリピン、ベトナム、カンボジア、シンガポール、マレーシア、タイ、インドネシア

## ②アジアにおける阪神港の相対的な地位低下

1980年における神戸港の国際海上コンテナ取扱貨物量は146万TEUで世界第4位に位置しており、当時は香港とほぼ同等、かつ、シンガポール港の1.6倍の取扱貨物量を誇る世界的港湾であった。しかし、神戸港の2009年における取扱貨物量は、対1980年比1.5倍の225万TEUに増加したものの、他国の取扱貨物量の増加が著しく、世界ランキングでは第46位まで低下した。

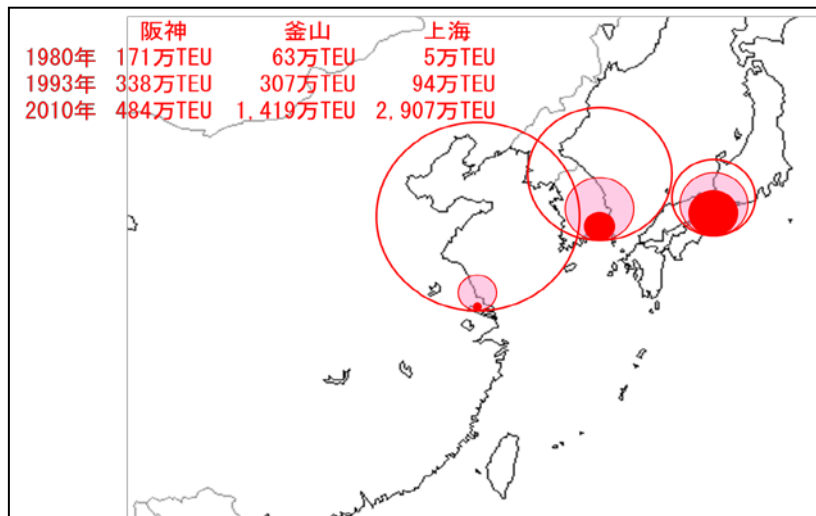
一方、1980年においては神戸港の取扱貨物量を下回っていたシンガポール、上海、深セン、釜山などのアジア諸港が近年、取扱貨物量の上位を占め、神戸港の地位は世界だけでなく、アジアにおいても著しく低下した。

図表- 18 国際海上コンテナ取扱貨物量ランキングの推移

1980年			2009年		
順位	港湾名	取扱量 (万TEU)	順位	港湾名	取扱量 (万TEU)
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195	1	シンガポール	2,587
2	ロッテルダム	190	2	上海	2,500
3	香港	146	3	香港	2,104
4	神戸	146	4	深セン	1,825
5	高雄	98	5	釜山	1,195
6	シンガポール	92	6	広州	1,119
7	サンファン	85	7	ドバイ	1,112
8	ロングビーチ	93	8	寧波	1,050
9	ハンブルク	78	9	青島	1,026
10	オークランド	78	10	ロッテルダム	974
12	横浜	72	23	ブレーメン	454
16	釜山	63	24	ジャワハルラール・ネルー	406
16	東京	63	25	東京	381
39	大阪	25	38	横浜	280
46	名古屋	21	46	神戸	225
			51	名古屋	211
			56	大阪	184

出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK

図表- 19 阪神港、釜山港、上海港における国際海上コンテナ取扱貨物量の3時点比較



出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK



### ③阪神港における基幹航路数の減少

世界で有数の国際海上コンテナ取扱貨物量を誇っていた阪神港だが、近年のアジア主要港湾の急速な成長により、世界のみならずアジアにおける位置づけが著しく低下した。このような集荷力の相対的な差の拡大とともに、阪神港以外の港湾から釜山港等に流出しているトランシップ貨物<sup>3</sup>の増加の影響もあり、関西と北米・欧州を結ぶ基幹航路数が激減している。

神戸港の基幹航路数は、1995年にはアジア第2位であったが年々減少し、2008年時点では、アジア主要港湾はおろか、東京港、横浜港、名古屋港という国内各港の後塵を拝するまでに激減している。

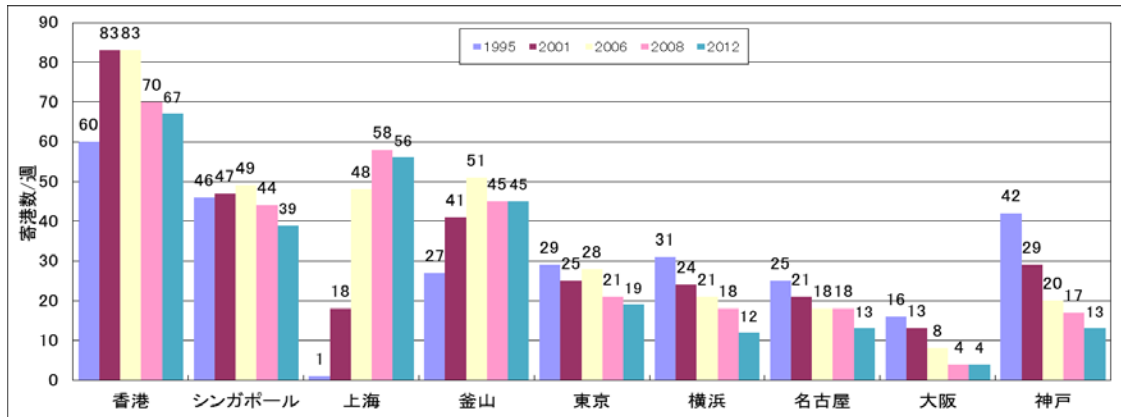
基幹航路数が減少すると、北米や欧州向け貨物は、まず釜山港などにフィーダー輸送され、そこで基幹航路に積み替えて運ぶことが多くなる。こうしたトランシップ貨物はローカル貨物に比べて優先順位が低く、トランシップのために多くの時間を要することとなり、後背地の経済活動に悪影響を与える可能性が出てくる。また、欧米への接続機能を海外の港湾に依存する構造が定着すると、現在は安価なコストで利用できる海外の港湾が、将来的に値上げに転じ、日本産業にダメージを与えることが懸念される。

#### ☞企業の意見

- ・ 関西には欧米便が少ない。ネットワークを充実し、選択肢を増やしてほしい。減便は非常に困る。特にフォワーダーにとっては、契約している料金のなかで、減便対応することは大きな負担になるはず。 (電気機械器具製造業物流子会社)
- ・ 韓国・中国の港湾でトランシップした場合、遅延のリスクがある。 (繊維工業)
- ・ 第三国を経由して輸送する場合、納入まで時間を要する。 (化学工業(製薬))
- ・ 韓国や中国との外交上の関係が悪化した場合、税関での遅延や荷物への被害などの可能性が懸念される。 (電子部品・デバイス・電子回路製造業)
- ・ 欧米航路における日本貨物の地位低下、つまり日本へ寄港しない傾向が進んでいることが課題である。 (船社)

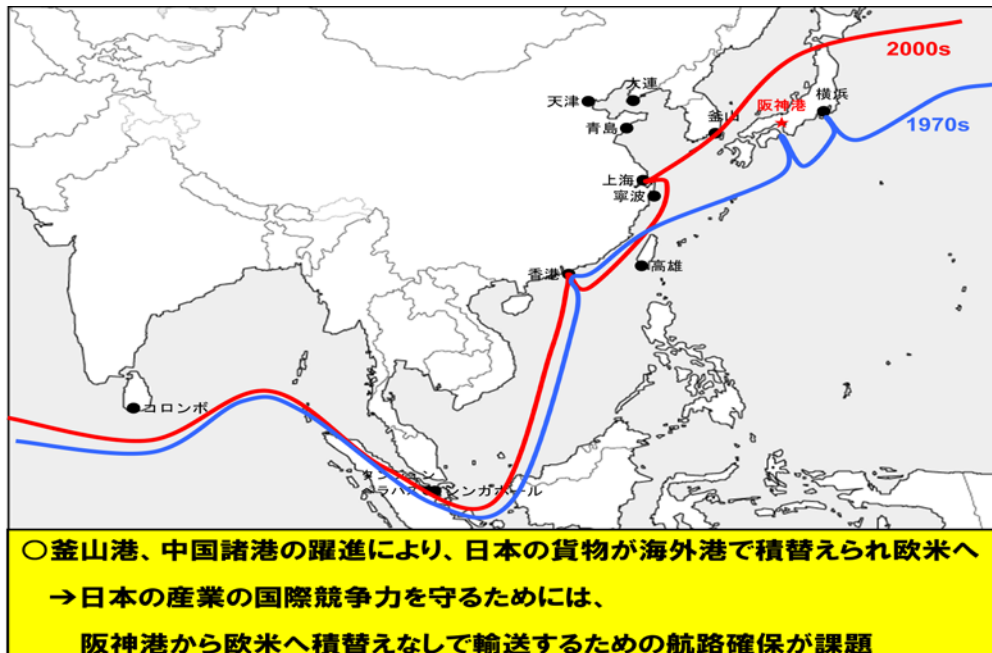
<sup>3</sup> 積荷港から卸荷港まで、同一船舶で運送されずに、途中港で積替えられる貨物

図表- 20 アジア主要港湾における基幹航路数の推移



資料：国際物流ハンドブック

図表- 21 世界のコンテナ輸送における北米欧州航路の変遷



出典：広域基盤委員会「アジアの中の関西」研究 連続講演会（第4回）

神戸港埠頭(株) 講演資料

#### ④阪神港における港湾整備の遅れと高コスト体質

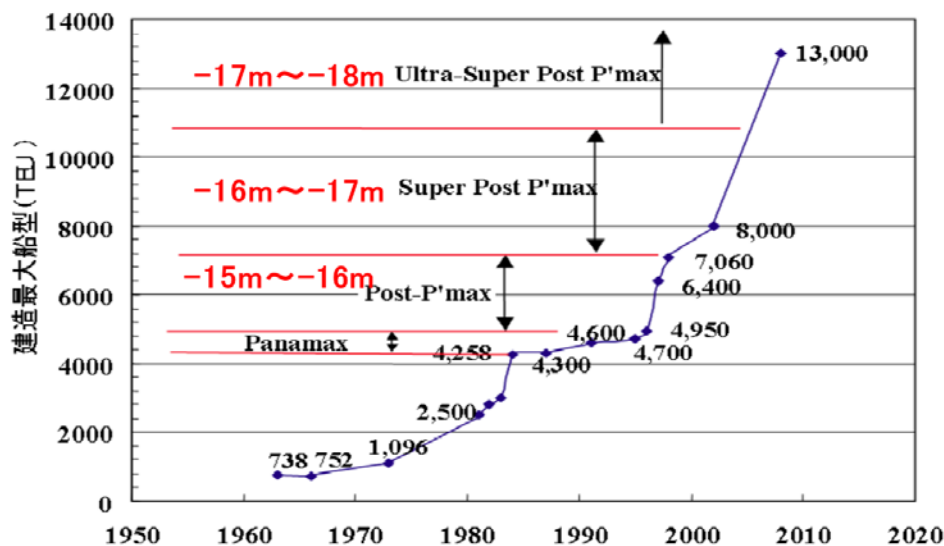
アジア主要港湾では、船型の大型化に対応すべく大水深バース（水深-16m 以上）の整備が大規模に進められるとともに、寄港誘致・集荷のための港湾コストの低減をはかっている。

一方、阪神港では水深-16m 以上の岸壁の整備が遅れており、船型の大型化に対応できていないことや、アジアの主要港湾に比べ港湾コストが高いことなどが、今後の寄港誘致における課題となっている。

### 企業の意見

- ・ターミナル料金が、アジア諸港と比較して割高。また、高い内陸輸送コストもネック。(船社)
- ・釜山港へ貨物が流れたきっかけは阪神大震災だが、貨物が国内に戻らないのは、円高ウォン安もあり、釜山港を使った方がコストが安いため。(船社)
- ・海上輸送費だけをみれば、阪神港のような主要港湾を使った方が安いが、国内輸送コストも含めたトータルコストをみれば、地方港を使った方が安い。(繊維工業)
- ・大型船が寄港するかどうかは貨物量次第。単にコストを安くしたり、水深を深くしたりしても船は来ない。(船社)

図表- 22 コンテナ船の船型大型化の推移



出典：国土交通省資料

図表- 23 コンテナターミナルの岸壁延長の比較 (2012年)

	阪神港	シンガポール港	釜山新港
岸壁延長	7,630m	16,000m	11,123m
うち-16m以上	1,950m	7,900m	6,950m

資料：各港ホームページ

図表- 24 港湾コストの比較 (2008年)

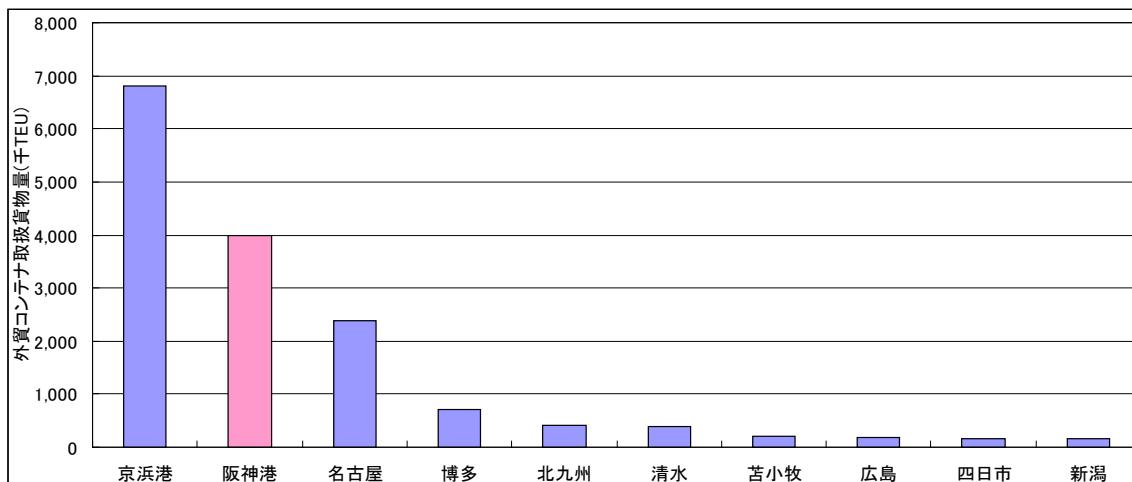
京浜・阪神港	高雄港	シンガポール港	釜山新港
100	69	85	59

資料：東京都資料

### ⑤国内における阪神港の位置づけ

阪神港は、京浜港に次いで、国際コンテナ取扱貨物量が国内第2位の港湾である。同港は、西日本最大の後背経済圏を抱えるとともに、西日本で唯一、基幹航路を複数有する港湾となっている。

図表- 25 港湾別国際コンテナ取扱貨物量(2010年)



資料：港湾統計年報

注：京浜港は東京港＋横浜港、阪神港は神戸港＋大阪港

図表- 26 西日本港湾背後圏の人口規模・域内総生産規模

	人口(2010年)	GRP(2009年)
阪神港(関西)	22百万人	81兆円
広島港(中国)	8百万人	27兆円
高松港・三島川之江港(四国)	4百万人	13兆円
博多港・北九州港(九州)	13百万人	46兆円

資料：住民基本台帳、国民経済計算

図表- 27 西日本港湾における基幹航路の就航数(2010年)

	北米西岸航路	北米/欧州航路	欧州/地中海航路
神戸港	16便/月	20便/月	16便/月
大阪港	8便/月	4便/月	—
広島港	1便/月	—	—
博多港	2便/月	—	—

資料：各港ホームページ

輸出貨物を中心に貨物1トンあたりの価格が上昇し、より高い取扱品質が求められるようになってきているなか、輸出港としての伝統を誇る神戸港は、梱包をはじめとした荷扱いが良質であり、荷役効率も非常に高いという評判を得ている。また、釜山港経由の貨物は着荷時刻が不明確な場合が多いが、阪神港ではそういった問題は少ないと言われている。

#### ☞企業の意見

- ・日本の港湾は荷役効率が非常に高い。一方、ロッテルダム港は荷役効率が悪いが、自動化しているので時間がかかってもコストは安い。(船社)
- ・阪神港を利用する場合は着荷時間が明確。釜山港経由での輸入の場合は、いつ入ってくるかがはっきりしないことが多い。(船社)

図表- 28 近畿圏の港湾輸出入貨物の1トンあたりの価格

	2003年	2008年
輸 出	32万円/トン	47万円/トン
輸 入	6万円/トン	11万円/トン

資料：全国輸出入コンテナ貨物流動調査

一方で、ユーザーヒアリングによると、コンテナターミナルへのコンテナの搬出入可能時間帯（ゲートオープン時間）が8:30-16:30に限定されている（夢洲、六甲、PC16・17、18は時間外利用可能だが別途料金が必要となる）ことなどの問題点が、フォワーダー企業等から指摘されている。

#### ☞企業の意見

- ・コンテナターミナルのオープン時間を長くしてほしい。(フォワーダー)
- ・輸入貨物を受け取る際、ゲートオープン時間が限定されていると非常に不便。(電気機械器具製造業)
- ・深夜に利用すると、コストが高くなる。緊急事態を除いて、深夜に使用することは基本的にはない。(電気機械器具製造業物流子会社)
- ・時間外利用が割増料金になるのであれば利用促進にならない。(船社)

## ⑥高速道路網におけるミッシングリンク

阪神港へ運ばれるコンテナの大半はトラック輸送であるが、阪神港を取り巻く高速道路網には未整備区間（ミッシングリンク）が存在する。

### 企業の意見

- ・港への道路アクセスと渋滞対策が必要。港が立派でも道路が貧弱というのは発展途上国でよくある状況。（船社）

図表- 29 大阪湾周辺地域の幹線道路ネットワークのミッシングリンク



出典：国際物流戦略チーム資料

⑦阪神港以外の港湾における取扱貨物に対するインセンティブ

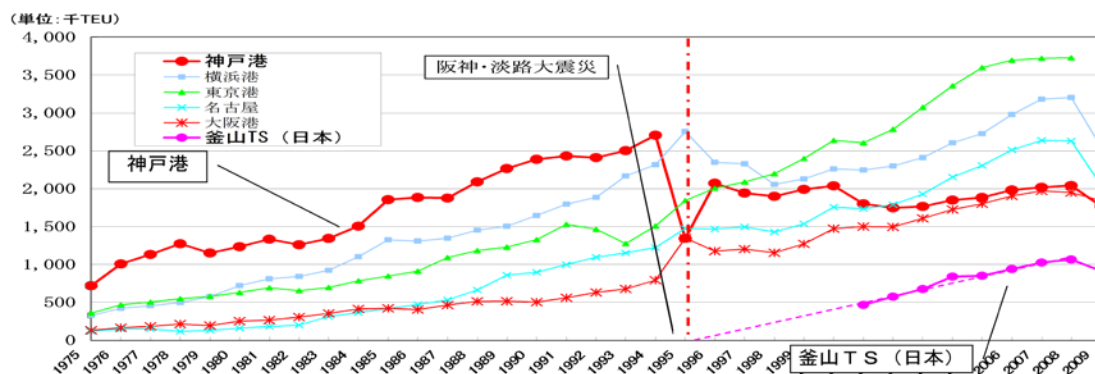
一部の国内港湾では、外航航路に限って船社や荷主に対しインセンティブを支払う補助制度等を実施している。こうした制度が釜山港等に流出しているトランシップ貨物の増加の一因となっている。

図表-30 国内貨物集荷に関する補助金制度

港湾	支援内容
舞鶴港	【京都府】 京都舞鶴港利用促進補助金制度 京都舞鶴港における外国コンテナ貿易の運送取扱人等に対する補助制度
徳島小松島港	【徳島県】 徳島小松島港コンテナ利用促進事業 徳島小松島港で国際コンテナ輸送を行う荷主に対する助成制度
境港	【境港貿易振興会】 境港利用助成制度 境港の外貿定期航路を利用する荷主又は輸出入者への助成制度

資料：各港湾ホームページ

図表-31 5大港の国際海上コンテナ取扱貨物量と釜山トランシップ貨物量の推移



- 西日本地方港の海外（釜山、高雄等）フィーダー貨物の推計量  
93万TEU（本来、阪神港が取扱うはずの貨物量）
- 日本全体の釜山トランシップ(実績値)  
100万TEU（本来、国内拠点港が取扱うはずの貨物量）

出典：広域基盤委員会「アジアの中の関西」研究 連続講演会（第4回）  
神戸港埠頭(株) 講演資料



⑧国際コンテナ戦略港湾、日本海側拠点港の選定

(A) 阪神港（神戸港・大阪港）の国際コンテナ戦略港湾選定

国土交通省成長戦略会議で検討されていた「海洋国家日本の復権」の一環として、大型化が進むコンテナ船に対応し、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現を目指すため、「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定を行うこととなった。

2010年8月、「民」の視点の港湾運営、コスト低減策、国内貨物の集荷策などの具体性、計画性、実現性など今後の成長性を重視する選定基準により、国際コンテナ戦略港湾として京浜港とともに、阪神港が選定された。

国際コンテナ戦略港湾では、内航・トラック・鉄道によるフィーダー網の抜本的強化に向けた施策等を推進するとともに、その運営にあたっては、民間企業が出資する「港湾運営会社」を設立し、「民」の視点による戦略的な一体運営の実現等により公設民営化等を通じ、国際競争力の強化をはかることとなっている。

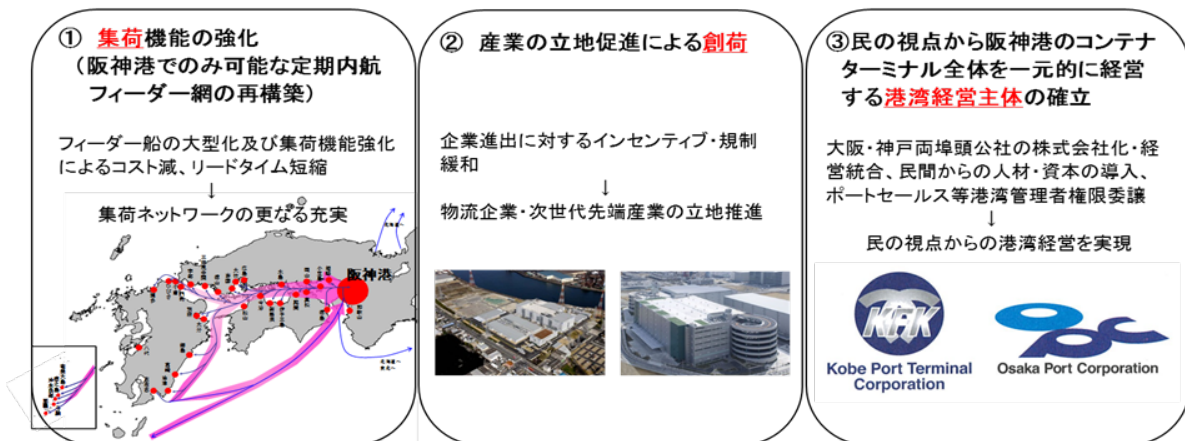
具体的な取り組みとして、コンテナターミナルコストの低減、モーダルシフト補助制度の拡充（内航フィーダー、鉄道、トラックへも拡大）、インランドデブが整備による日本海、北陸地方からの集荷強化、鉄道フィーダー強化への支援、ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進を行うこととしている。

図表-32 国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の目指すべき姿と戦略

目指すべき姿

- ① 西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして、機能拡大(基幹航路の維持・拡大)
- ② 釜山港等東アジア主要港湾と対峙できる港湾サービスを確保し、国内ハブ機能再構築
- ③ 基幹航路の拡大に向けた取扱貨物量を確保、東アジアの国際ハブポートとして機能

主な戦略



出典：広域基盤委員会「アジアの中の関西」研究 連続講演会（第4回）  
神戸港埠頭(株) 講演資料



## (B) 舞鶴港・境港の日本海側拠点港選定

国土交通省では、2010年8月の国際コンテナ戦略港湾選定、2011年5月の国際バルク戦略港湾選定に引き続き、中国・韓国・ロシアなど日本海周辺の対岸諸国の経済発展等を我が国の成長に取り込みつつ、日本海側港湾全体の国際競争力を強化し、ひいては、日本海側地域の経済発展に貢献するとともに、東日本大震災を踏まえ、太平洋側港湾の代替機能の確保による災害に強い物流ネットワークの構築、防災機能の確保を目的に、日本海側拠点港の形成をはかることとした。

2011年11月、総合的拠点港として5港、日本海側拠点港として19港、拠点化形成促進港4港が選定され、関西からは、境港（国際海上コンテナ／外航クルーズ（背後観光地クルーズ）／原木）、舞鶴港（国際海上コンテナ／国際フェリー・国際RORO船）が選定された。

境港では、2010年時点で週5便であったコンテナ航路を2015年には週6便、2025年には週7便に増やし、貨物量を3.5倍に増大させる計画としており、そのために新規企業の立地促進、国際シームレス物流システムの導入、航路誘致、他港との連携、ポートセールスによる推進体制の確立、支援制度の活用による境港利用促進を行うこととしている。さらに、日本海側港湾で最大の取扱量を誇る原木については、埠頭再編、中野国際物流ターミナル整備、他港連携、企業立地事業補助、AGM（アジア型マイマイガ）対策、計画実現のための推進体制と行動計画の策定を行い、取扱量の増大を目指すこととしている。

舞鶴港では、関西経済圏のリダンダンシー機能を備えた国際コンテナ物流体系の構築、背後圏域のコンテナ物流の利便性向上による地域の競争力強化を目的として、中国、韓国、ロシアへのダイレクトコンテナ輸送を中心とした安定した航路サービス機能の拡充・強化、背後圏で発生集中している中国、韓国、ロシアへのコンテナ貨物取扱機能の強化、緊急時の阪神港、伊勢湾の代替港湾として機能するための必要な整備、京都経済界との利用促進体制強化を行うこととしている。また、国際フェリー・国際RORO船航路については、若狭湾を日本海側の「国際複合一貫輸送ハブ」と位置づけることと、多国間にまたがるグローバル観光ルートの確立を目的に、内航フェリーネットワークと連携した国際・国内ユニットロード積替基地の形成、スピードボート投入による若狭～上海方面フェリー航路の開設、航空機並みの定時運行・荷役の実現、韓国・中国・関西の世界遺産を結んだ2国間周遊観光ルートの開発を行うこととしている。

## ⑨大阪港・神戸港 両埠頭会社の民営化、経営統合の予定

1960年代後半、コンテナ化による輸送革命が急速に進展し、早急に相当数の国際海上コンテナ埠頭の整備をはかる必要があったが、港湾管理者の財政は窮迫しており、従来の公共事業による埠頭の建設整備では、十分な成果が期待できない状況であった。また、コンテナ埠頭を効率的に運営するためには、埠頭の専用使用が望ましいが、従来の公共事業による施設整備を前提にしての専用使用は不可能であった。このような問題を解決するために、国際海上コンテナ埠頭の建設、管理主体として、国および港湾管理者の出資により1967年、京浜外貿埠頭公団および阪神外貿埠頭公団が設立された。その後、一定の整備が進んだとして、1981年に「外貿埠頭公団の解散および業務の承継に関する法律」が制定され、両公団は1982年、東京港埠頭公社、横浜港埠頭公社、神戸港埠頭公社、大阪港埠頭公社に資産・業務を承継し廃止された。

近年、アジア諸港の躍進による日本港湾における相対的地位の低下が著しくなり、港湾の国際競争力の強化と利用者サービスの向上をはかるため、2006年に「特定外貿埠頭の管理運営に関する法律」が制定された。これを受け、2011年4月に神戸港埠頭株式会社、大阪港埠頭株式会社が両港の港埠頭公社の全業務を承継した。

2011年3月の港湾法改正において、国際戦略港湾および国際拠点港湾におけるコンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社の指定および当該埠頭等を構成する行政財産の貸付けに係る制度が創設された。同法では、阪神港、京浜港の各々1社に限って港湾運営会社を指定し、同社が各港の一体的かつ効率的な港湾運営に取り組むこととしているが、阪神・京浜で1社を指定するには、種々の調整に時間を要するため、指定効果の早期発現のための暫定措置として、神戸港と大阪港の各々、あるいは東京港と川崎港と横浜港の各々で、特例港湾運営会社を指定することが可能となっている。これを受け、2012年10月17日に神戸港埠頭株式会社、大阪港埠頭株式会社の両社が特例港湾運営会社に指定された。この指定により両社は、行政財産の貸付け、無利子貸付制度の拡充、税制優遇措置といったメリットを享受することができる。

さらに両社は港湾運営の広域化を実現するため、2015年に統合し、正式な港湾運営会社となることを目指している。

図表-33 港湾運営会社のメリット

<p>① 行政財産の貸付け</p> <p>国際戦略港湾において、その最も重要な事業基盤であるコンテナターミナル等を構成する行政財産（国有港湾施設、港湾管理者が所有する港湾施設）の貸付けを受けることができるようになり、自社施設とあわせ、当該港湾のコンテナターミナル全体の一体運営が可能となる。</p>
<p>② 無利子貸付制度の拡充</p> <p>現在、埠頭株式会社が港湾施設を整備する際に受けている無利子貸付制度（最大6割）による支援について、最大8割まで適用されるようになる。</p>
<p>③ 税制優遇措置</p> <p>国の無利子貸付け又は補助を受けて新たに整備する荷さばき施設等について固定資産税・都市計画税が軽減（課税標準1/2）されるようになる。</p>

出典：国土交通省ホームページ

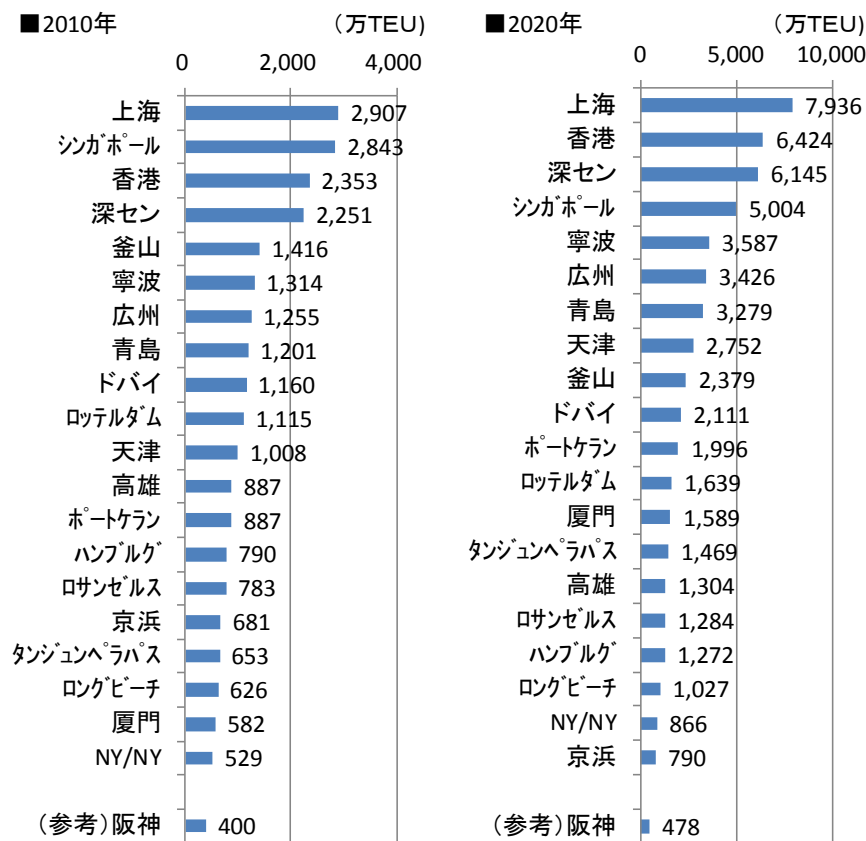
## 2)2020 年の将来見通し

これまでアジア・関西の経済・交通・物流の現状をみてきたとおり、アジア主要港湾の成長に伴い、阪神港の相対的な地位の低下が進んでいる。関西経済の地盤沈下、生産拠点の海外移転などにより、今後、背後圏の貨物量が劇的に増加していくことは考えにくい。また、韓国・中国などのアジア主要港湾では、さらなる港湾施設の整備を計画しており、施設規模の差がさらに広がることが予想される。さらに、世界的に船型の大型化が進んでおり、船社は寄港する港湾を今後さらに絞り込む可能性がある。こうしたなか、阪神港のアジアにおける相対的な地位の低下が今後も進むことが予想され、基幹航路数のさらなる減少が懸念される。

図表- 34 は、将来の GDP 成長率を用いて、世界の上位 20 港湾の取扱貨物量を予測したものである。このなかで中国の港湾については 8 港が含まれ、その取扱貨物量合計は、2010 年時点の 1.3 億 TEU から年率約 10.6%の伸びで約 2.7 倍に増加し、2020 年には 3.5 億 TEU となる。また、上位 20 港湾に占める取扱貨物量のシェアは 52%から 62%に拡大する。

一方、日本については、京浜港、阪神港ともに取扱貨物量は増加するものの、他のアジア港湾との差は拡大し、相対的な地位の低下が見られる。

図表- 34 港湾別国際海上コンテナ取扱貨物量推計結果



(注) NY/NY: ニューヨーク/ニュージャージー

資料：2010年の国際海上コンテナ取扱貨物量実績値は『数字でみる港湾』より入手  
(空コンテナを含む出入合計)

注：国際海上コンテナ取扱貨物量と実質 GDP との関係は一定の相関がみられるため、  
将来の GDP 成長率との相関を用いて推計している。(詳細は巻末の参考資料参照)

### 3) 戦略・具体的施策例

#### ① 現状分析

図表- 35 海運・物流分野における現状分析

	強み	弱み
内部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・複数の基幹航路</li> <li>・西日本最大の後背経済圏</li> <li>・荷物到着日の正確さ</li> <li>・高い荷役取扱品質</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アジア主要港湾と比較して少ない基幹航路寄港数</li> <li>・アジア主要港湾と比較して少ない大水深バース</li> <li>・アジア主要港湾と比較して高い港湾コスト</li> <li>・24時間運営への未対応</li> <li>・高速道路網におけるミッシングリンクの存在</li> </ul>
外部環境	機会	脅威
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際コンテナ戦略港湾指定による施設整備、機能強化等</li> <li>・両埠頭会社統合による港湾運営の効率化</li> <li>・特例港湾運営会社指定による港湾運営のコスト低減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関西経済の地盤沈下</li> <li>・生産拠点の海外移転</li> <li>・船型の大型化に伴う、釜山港、上海港等のさらなる港湾整備</li> <li>・阪神港以外の港湾からの海外トランシップによる貨物流出</li> <li>・高い内陸輸送費</li> </ul>

## ②戦略

**関西の企業活動を物流面から支えるべく、激減している基幹航路を維持するために、国際コンテナ戦略港湾である阪神港に、欧米向け貨物を集約する。**

近年のアジアにおける経済成長を背景としたアジア主要港湾の急成長と、一方で阪神大震災以降の阪神港の取扱貨物量の低迷、関西経済の停滞にともない、アジアにおける阪神港の位置づけは著しく低下している。ここ30年ほどの間に、欧米基幹航路を運航する船会社は、相対的に集荷力が低下した阪神港から釜山港や上海港などアジア主要港湾に寄港地をシフトする動きを強めている。そのため、関西と欧米各国間が直接結ばれる大動脈である基幹航路の、阪神港への寄港数は減少し続けており、この傾向が続くことは、関西の港湾がアジアのフィーダー（支線）に転落することを意味し、危機的な状況であると言える。

一方で、国内での阪神港以外の港湾から釜山港などアジア主要港湾に流出しているトランシップ貨物量は相当な量となっており、これらの貨物を集約するだけでも基幹航路の維持に効果的であると考えられる。逆に基幹航路への接続を国外の港湾に依存する構造が定着してしまうと、国内荷主の利便性が低下する、アジアの成長を関西に取り込めないといったことはもちろんのこと、現在は低コストで利用できているアジア諸港湾の使用料が上がるリスクをヘッジできない状況も懸念される。

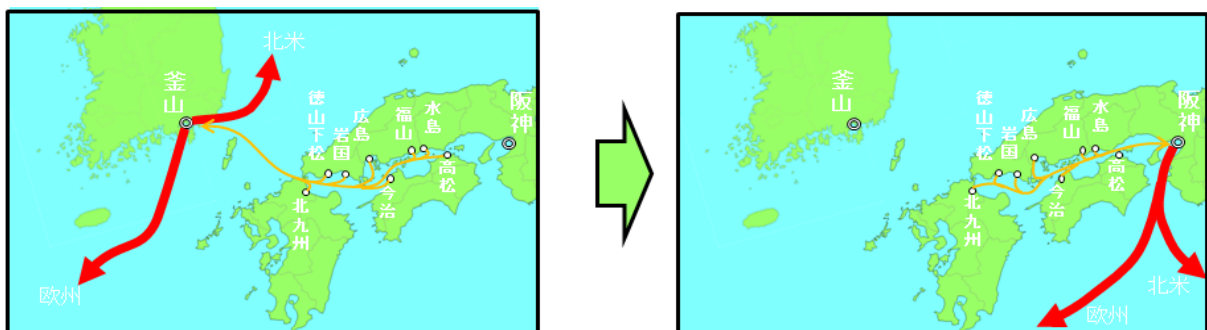
阪神港に欧米向け貨物を集約するための具体的な取り組みとしては、西日本の港湾から貨物を集める機能である内航フィーダーや、内陸の港湾機能であるインランドデポといった、(A) 阪神港のフィーダー網を改善していくことや、内陸輸送の阻害要因となっている高速道路網のミッシングリンク解消といった(B) アクセス改善などを推進していく必要がある。

また、世界的に船型の大型化が進んでいるなか、関西の基幹航路の窓口として十分に機能していくためには、(C) 大水深バースの整備も検討しなくてはならない。さらに、コンテナターミナルの混雑解消など、利用者にとって(D) 利便性の高い港湾を目指していくことが望まれる。

### ③具体的施策例

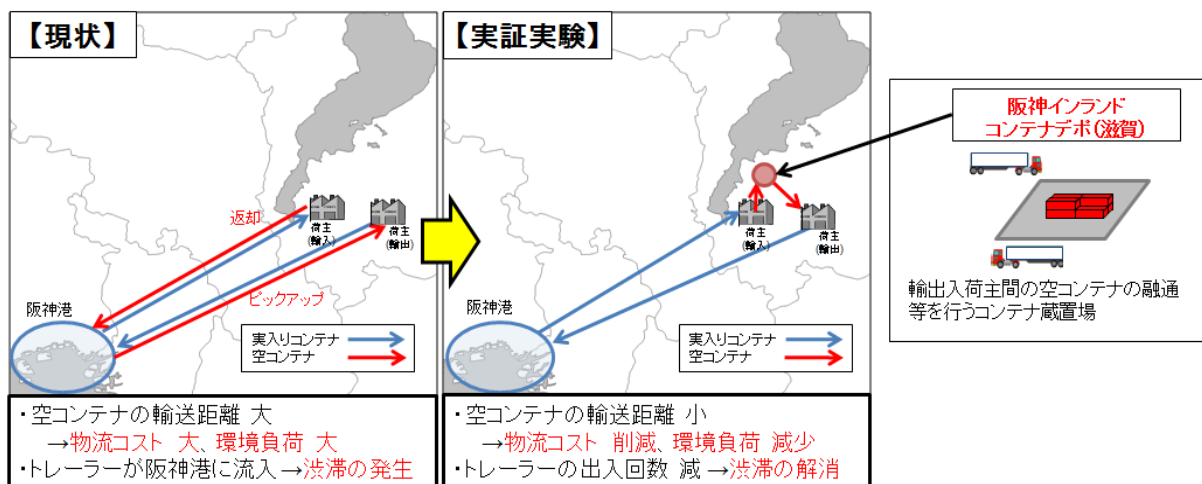
(A) フィーダー網の改善	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 阪神港以外の港湾からは釜山港等に相当な海外トランシップ貨物（海外の港湾で積み替えられる欧米向け貨物等）が流出している。</li> <li>・ 韓国航路等を有する港湾においては、海外トランシップ貨物につながる補助金を支給しており、貨物流出の一因となっている。</li> <li>・ 阪神港では、内航フィーダー航路網の拡充に取り組んでいる。具体的には、国・自治体（港湾管理者）が中心となり、内航フィーダー会社に対して補助金等の支援を行っており、さらなる拡充が望まれる。</li> <li>・ 内陸部の集荷拠点となるインランドポート実現に向けた第一段階として、コンテナラウンドユースを支援する空コンテナデポ（ICD）（名称：阪神インランドコンテナデポ（滋賀））を設置して実証実験が2012年秋～2013年秋（予定）の期間で行われている。</li> </ul>
施策内容	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.内航フィーダー航路網のさらなる拡充に向け、補助金による支援を拡大する。</li> <li>2.インランドデポなど陸側のフィーダー網もあわせて拡充する。</li> <li>3.海外の港湾に流出している欧米向け貨物を阪神港に取り戻すべく、各自治体等が協議し、海外トランシップにつながる国内他港の補助金制度について、例えば、海外トランシップ貨物を対象外とするなどの見直しを行う。</li> </ol>
実施主体	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.国、自治体：補助金による支援</li> <li>2.国、自治体：財源の確保、整備・運営主体の調整</li> <li>3.自治体：自治体間での協議</li> </ol>
実施に際し の課題	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.内航フィーダー航路網を充実させたとしても、コスト面でアジア諸港湾と勝負できる水準でなければ阪神港への集約は難しく、補助金による支援が必須であるが、これについては財源の問題がある。</li> <li>2. インランドデポの整備には導入空間の確保とともに整備費用が必要である。国費投入の要望等を実施するとともに、整備・運営主体の調整も必要。</li> <li>3. 阪神港以外の港湾においては、取扱貨物量の減少につながる可能性があり、自治体間での協議が必要となる。また、荷主やフォワーダーにとって負担の増加を招かないよう、他港との調整を行う必要がある。</li> </ol>

図表- 36 内航フィーダー航路網の拡充



出典：国際物流戦略チーム資料

図表- 37 インランドデポの設置(実証実験)



出典：国際物流戦略チーム資料

(B) アクセス改善	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 阪神港の集荷に貢献する高速道路（大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線、淀川左岸線、大和川線）にミッシングリンクが存在する。</li> <li>・ 神戸港の大水深ターミナル（PII 期地区）に直接タッチする高速道路（大阪湾岸道路西伸部）が未整備である（大阪湾岸道路西伸部の整備は西側からの集荷、六甲アイランドや大阪港との横持ち輸送にも有効）。</li> <li>・ 北陸・京滋からの集荷路である名神高速と阪神港を結ぶ高速道路である湾岸線が連絡していない（名神湾岸連絡線）。</li> <li>・ 大阪東部・南部の集荷路にミッシングリンクが存在する（淀川左岸線、大和川線）。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記高規格道路網のミッシングリンクを解消し、阪神港へのアクセスを改善する。</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国、自治体：整備・運営主体の調整</li> </ul>
実施に際しての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大和川線と淀川左岸線の一部は現在事業中であるが、他路線については計画段階である。</li> <li>・ 計画段階の路線については、整備・運営主体の調整が課題となっている。</li> </ul>



図表- 38 ミッシングリンクの存在



資料：国際物流戦略チーム資料

(C) 大水深バースの整備												
背景・考慮すべき要素	・現在の岸壁深度の状況											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>神戸港</th> <th>大阪港</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-16m 岸壁 4 バース</td> <td>-16m 岸壁 1 バース(ただし航路水深不足)</td> </tr> <tr> <td>-15m 岸壁 5 バース</td> <td>-15m 岸壁 2 バース</td> </tr> <tr> <td>-14m 岸壁 3 バース</td> <td>-14m 岸壁 1 バース</td> </tr> <tr> <td>-13m 岸壁 1 バース</td> <td>-13.5m 岸壁 4 バース</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-13m 岸壁 1 バース</td> </tr> </tbody> </table>	神戸港	大阪港	-16m 岸壁 4 バース	-16m 岸壁 1 バース(ただし航路水深不足)	-15m 岸壁 5 バース	-15m 岸壁 2 バース	-14m 岸壁 3 バース	-14m 岸壁 1 バース	-13m 岸壁 1 バース	-13.5m 岸壁 4 バース	
神戸港	大阪港											
-16m 岸壁 4 バース	-16m 岸壁 1 バース(ただし航路水深不足)											
-15m 岸壁 5 バース	-15m 岸壁 2 バース											
-14m 岸壁 3 バース	-14m 岸壁 1 バース											
-13m 岸壁 1 バース	-13.5m 岸壁 4 バース											
	-13m 岸壁 1 バース											
	<p>※8,000TEU 積コンテナ船(Super Post Panamax)が満船で入港できる岸壁は神戸港の 4 バースに限られる。</p> <p>・横浜港では「Ultra-Super Post Panamax」と呼ばれる 18,000TEU 積コンテナ船の入港に対応するため、2012 年 8 月の横浜港地方港湾審議会および 11 月の国土交通審議会港湾分科会において-16m 岸壁 2 バースを-18m に増深する計画が決定された。</p> <p>・今後、基幹航路を中心にコンテナ船の船型大型化が進み、それに対応する岸壁を阪神港が有しない場合、基幹航路の阪神港抜港により航路数が減少する恐れがある。</p>											
施策内容	・世界的な船型の大型化に対応するため、阪神港に大水深バースを整備し、大型船が寄港可能な環境を整える。											
実施主体	・国・自治体：財源の確保											
実施に際しての課題	<p>・大型船を就航する船社は、釜山港等のハブ港湾から集荷する場合と、阪神港から直接集荷する場合の採算性を比較してルートを決めるため、阪神港で採算に見合う貨物量を集荷できなければ、大型船は寄港しないため、ハード整備のみならず集荷対策も必要となる。</p> <p>・水深を確保するための浚渫には巨額の事業費がかかるため、自治体等が中心となり、国費の投入も含めた港湾計画を策定する必要があるが、最終的には国の決定が必要となる。</p>											



(D) 港湾の利便性向上	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日中のゲートの混雑により、周辺道路におけるトラックの渋滞が発生するなど、港湾の利便性の低下が懸念されている。</li> <li>・2011～12年に行われたコンテナターミナルゲート24時間化の実証実験においては、追加費用がかかる夜間利用に関して需要が少なく、利用実績が低調であった。</li> <li>・国土交通省港湾局にて、コンテナ物流情報サービス（Colins「Container Logistics Information Service」）が運営されている。これは、輸入コンテナ搬出可否情報、フリータイム情報、船舶動静情報、港頭地区渋滞情報、ゲートオープン時間情報などのコンテナ物流情報を、ターミナルオペレーター、荷主、海貨業者、運送事業者間で共有化するためのウェブサイトであり、現在、阪神港の一部のターミナルで導入されている。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者・ターミナル運営会社・行政間での、追加コストの適切な配分によるゲートオープン時間の延長や、コンテナ物流情報サービスの導入により、コンテナターミナルの混雑解消をはかる。</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国、自治体：コスト増に対する財源の確保</li> </ul>
実施に際し の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ゲートオープン時間の拡大に要する費用負担。</li> <li>・情報提供システムの導入に関わる費用負担。</li> </ul>

## (2) 人流

### 1) 現状

#### ①クルーズマーケットの成長

世界のクルーズ人口（クルーズ旅行利用者数）は、2000年以降、年約8%ずつ増加しており、2011年には約2,000万人の規模となり、5兆円<sup>4</sup>を超える産業に成長していると言われる。

また、最近のクルーズ船は大型化の傾向があり、1980年代には、7万総トンの大型船が脚光を浴びて登場したが、1990年代には、10万総トンを超え、2012年現在の最大船は「オアシス・オブ・ザ・シーズ」で、22万総トン、乗客定員5,400人に達している。こうした大型クルーズ船は、2,000～3,000人の乗客を乗せていることが多く、寄港する港湾都市に及ぼす経済波及効果は非常に大きい。

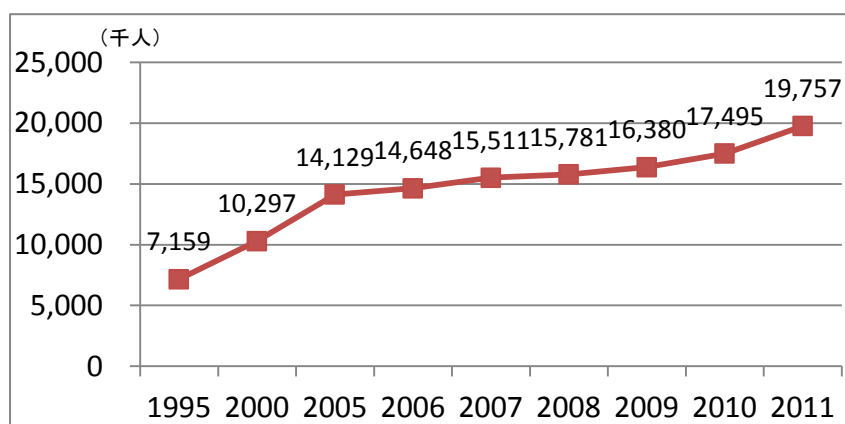
図表- 39 世界のクルーズ人口

国(エリア)/年	1995	1999	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
アメリカ	4,600	6,250	6,900	9,064	9,358	9,452	9,294	9,429	10,016	10,370
カナダ	250	250	300	486	594	676	711	698	691	763
プエルトリコ	-	-	-	121	126	119	89	71	74	78
イギリス	400	746	800	1,071	1,204	1,337	1,477	1,533	1,622	1,700
ドイツ	309	283	283	639	705	763	907	1,027	1,219	1,388
イタリア	250	250	250	514	517	640	682	799	889	923
スペイン	-	-	-	379	391	518	497	587	645	703
フランス	200	223	223	233	242	280	310	347	387	441
スキャンジナビア	-	-	-	42	62	94	123	173	168	259
ベネルクス	-	-	-	42	64	82	92	110	126	159
スイス	-	-	-	51	56	64	65	76	91	121
オーストリア	-	-	-	39	44	52	59	80	93	104
その他ヨーロッパ	250	250	250	117	123	175	211	212	212	382
日本	225	169	216	156	177	184	189	163	188	187
アジア(日本除く)	450	800	800	600	600	600	600	600	600	1,500
オーストラリア・ニュージーランド	150	120	200	500	310	400	400	400	400	679
合計	7,159	9,416	10,297	14,129	14,648	15,511	15,781	16,380	17,495	19,757

(注) 1.アメリカ・カナダは「Cruise Lines International Association」発表。 (単位:1,000人)  
 2.ヨーロッパ各国は「European Cruise Council」発表。  
 3.日本は国土交通省発表。  
 4.アジア(日本除く)の2011年は「Asia Cruise Association」による推計。  
 5.オーストラリア、ニュージーランドは「International Cruise Council Australasia」発表(2010年以前は「Cruise Down Under」発表)。

出典：クルーズ教本・平成24年版（社団法人日本外航客船協会）

図表- 40 世界のクルーズ人口の推移



出典：クルーズ教本・平成24年版（社団法人日本外航客船協会）

<sup>4</sup>注：日本クルーズ&フェリー学会ホームページ内の設立趣意書より引用

図表- 41 世界の主なクルーズ船の概要

船名	船型<総トン数>	船幅	乗客定員
飛鳥Ⅱ (邦船最大のクルーズ船) 初就航:1990年	<50,142トン> マスト高 45m 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 7.8m 全長241m	29.6m	872人
Legend of the Seas (中国発着クルーズで日本に頻繁に寄港するクルーズ船) 初就航:1995年	<69,130トン> マスト高 50m 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 7.7m 全長264m	32.0m	1,804人
Voyager of the Seas (2012年、日本に32回寄港予定の大型クルーズ船) 初就航:1999年	<137,276トン> マスト高 63m 必要岸壁水深 10m程度 満載喫水 8.8m 全長311m	38.6m	3,114人
Queen Mary 2 (日本に寄港した最大のクルーズ船) 初就航:2004年	<148,528トン> マスト高 62m 必要岸壁水深 12m程度 満載喫水 10.3m 全長345m	41.0m	2,592人
Oasis of the Seas (世界最大のクルーズ船) 初就航:2009年	<225,282トン> マスト高 65m 必要岸壁水深 11m程度 満載喫水 9.1m 全長360m	64.0m	5,400人

出典：「クルーズシップコレクション 20102011(海事プレス社)」、  
船社代理店への聞き取り調査を基に国土交通省港湾局作成

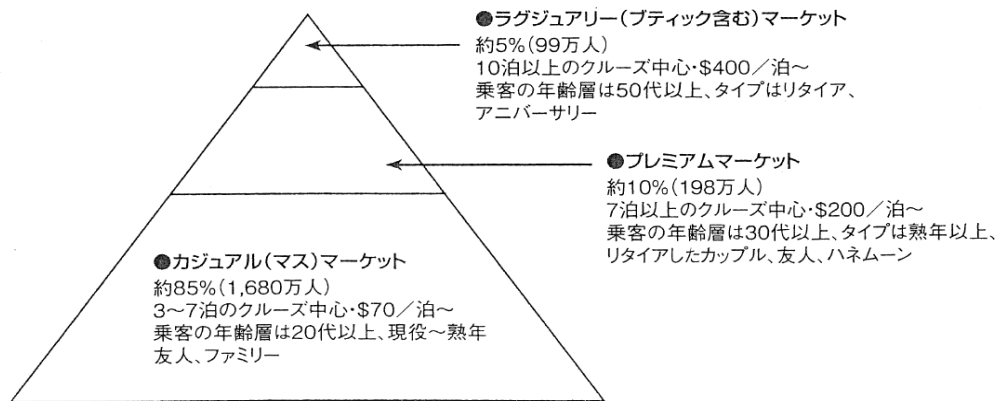
## ②クルーズのカジュアル化

日本人にとって、クルーズは富裕層のための豪華な旅行で敷居が高いと思われがちだが、このようなラグジュアリークラスといわれる豪華なクルーズは、クルーズマーケット全体の5%程度に過ぎない。

現在、世界で急成長しているクルーズは、1960年代後半にカリブ海で生まれた「カジュアルマーケット」と呼ばれる分野の現代クルーズである。その特徴は、同じ港から定期的に出航して戻る定点定期運航を行い、期間は1週間程度からと短く、移動・宿泊・食事・イベント等のほぼすべての旅行費用を含む料金がリーズナブルで、さらに遠方から空路で起点港へ移動したのちに乗船する「フライ&クルーズ」を基本とすることである。この現代クルーズは、欧州で発祥し、1990年代に入り世界的な拡がりを見せ、クルーズ人口の拡大に寄与した。その後、南米、中東、オセアニア等にも進出し、それぞれの地元マーケットを拡大して、現在では、クルーズマーケットにおける約85%がこのカジュアルマーケットに占められている。

こうしたなか、現代クルーズの唯一の空白地帯が、東アジアであった。大きな経済力を持つ日本では、富裕層をターゲットとした高級クルーズが定着しているが、韓国、中国にはクルーズマーケットは存在しなかった。この空白地帯に、数年前から、現代クルーズの進出が始まり、その起点に選ばれたのが、中国の上海であった。カーニバルグループのコスタと、ロイヤルカリビアングループのRCIの2社が、夏季の定点クルーズを、中国人マーケットをターゲットに実施。クルーズ期間は4～5泊を中心にし、料金は1泊あたり1万円前後というもので、海外旅行ブームが沸き起こっていた中国人にとっては魅力的な旅の形となった。

図表- 42 世界のクルーズマーケット

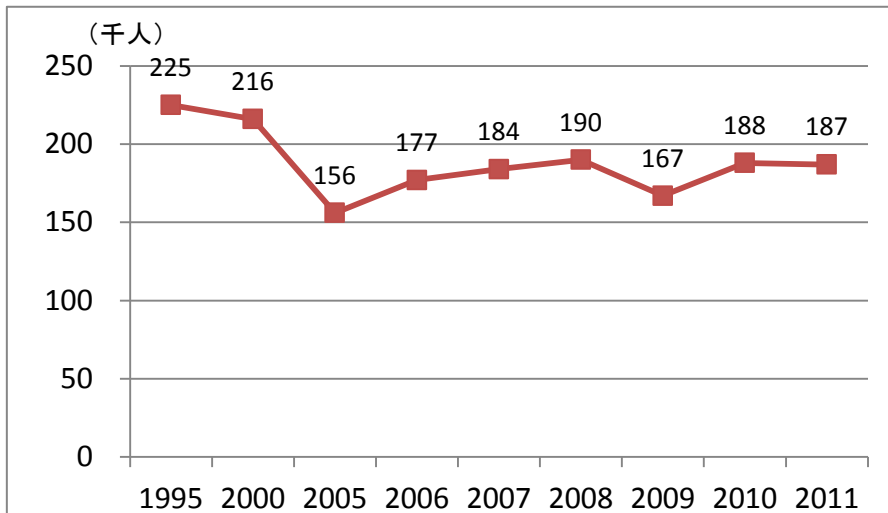


出典：クルーズ教本・平成 24 年版（社団法人日本外航客船協会）

### ③国内クルーズ人口の推移

日本国内のクルーズ利用者は 1994 年に 22 万人台であったが、その後は 15～19 万人の間で推移している。世界的にクルーズマーケットが拡大するなか、日本にはその影響が及んでいないことがわかる。

図表- 43 国内のクルーズ人口の推移



資料：国土交通省海事局外航課資料

注：人数は外航クルーズおよび内航クルーズ利用者の合計

#### ④日本への外国籍クルーズ船の寄港回数の増加

中国の上海や天津を起点としたクルーズツアーの場合、4～5泊のクルーズで回れるのは、日本の九州、韓国の済州島や釜山などに限られる。その結果、福岡などの九州の港に、定期的に外国クルーズ船が訪れるようになった。このように、日本への外国籍クルーズの寄港回数は増加傾向にあり、2012年には、過去最高となる450回以上の寄港が見込まれている。

一方、日本籍のクルーズ船は、現在、「ふじ丸」、「飛鳥Ⅱ」、「にっぽん丸」、「ばしふいっくびいなす」の4隻が運航しているが、2013年の6月には、「ふじ丸」が運航を休止する予定になっている。結果、日本籍のクルーズは3隻に減り、日本籍船による寄港回数の増加を見込むことは難しい状況となる。

2013年には、米国のプリンセス・クルーズ社の「サン・プリンセス」（7万7499トン定員1,950人）が、初の日本発着アジアクルーズを展開し、年40回以上の日本寄港を予定しており、今後も、日本人マーケットをターゲットとした日本発着クルーズ船の就航が期待される。日本の港湾を起点港とした日本発着クルーズツアーが普及した場合、乗客のツアー前後の宿泊や、空港・鉄道・バス等の利用の増加、船内で消費される食料品や船用品の購入など、後背地への大きな経済効果が期待される。

起点港に求められる条件は、クルーズマーケットの潜在需要があること、フライ&クルーズが可能になるため空港が整備されていること、大型客船を受け入れることができ、食料品・船用品等の供給能力があること、後背地に観光資源があることなどである。

したがって、今後「サン・プリンセス」のような日本発着ツアーを増やしていくためには、日本におけるクルーズ需要（アウトバウンド）を伸ばしていく必要がある。

図表-44 我が国における地域別外国籍クルーズ船寄港回数

2005年			2010年			2012年		
地域名	寄港数	シェア	地域名	寄港数	シェア	地域名	寄港数	シェア
北海道・東北	17	8.5	北海道・東北	13	3.8	北海道・東北	20	4.4
関東	15	7.5	関東	21	6.2	関東	29	6.3
関西	22	11.1	関西	28	8.3	関西	42	9.2
中国・四国	30	15.1	中国・四国	21	6.2	中国・四国	50	10.9
九州(沖縄除く。)	25	12.6	九州(沖縄除く。)	153	45.3	九州(沖縄除く。)	196	42.7
沖縄	80	40.2	沖縄	91	26.9	沖縄	109	23.7
その他	10	5.0	その他	11	3.3	その他	13	2.8
全国	199	100.0	全国	338	100.0	全国	459	100.0

資料：社団法人日本外航客船協会ホームページ

図表- 45 我が国の港湾における外国籍クルーズ船の寄港回数ランキング

	2005年		2006年		2007年		2008年		2009年		2010年		2011年		2012年(予定)	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1位	那覇	29	長崎	50	長崎	37	那覇	51	那覇	50	博多	61	石垣	46	那覇	73
2位	石垣	29	広島	23	那覇	26	石垣	37	長崎	45	那覇	46	那覇	37	博多	63
3位	長崎	24	神戸	18	石垣	25	鹿児島	30	石垣	32	鹿児島	45	博多	25	長崎	55
4位	平良	22	萩	15	神戸	19	博多	25	博多	28	石垣	45	長崎	17	鹿児島	37
5位	横浜	11	宇野	14	鹿児島	16	長崎	25	神戸	22	長崎	39	横浜	13	石垣	33
6位	神戸	10	金沢	13	金沢	16	神戸	22	広島	22	神戸	22	鹿児島	8	横浜	24
7位	広島	8	境	13	広島	16	広島	17	鹿児島	22	横浜	18	大阪	6	神戸	21
8位	大阪	7	横浜	12	萩	16	横浜	10	横浜	21	広島	8	広島	6	広島	20
9位	境	6	那覇	10	境	15	宇野	10	東京	10	大阪	6	小樽	5	大阪	17
10位	宇野	6	鹿児島	8	宇野	14	萩	9	大阪	10	函館	4	神戸	5	別府	13
計		199		251		281		318		348		338		186		459

資料：社団法人日本外航客船協会ホームページ

図表- 46 我が国のクルーズ船の概要

(平成24年4月現在)

船名	ふじ丸	飛鳥Ⅱ	にっぽん丸	ばしふいっくびいなす
運航会社	日本チャータークルーズ㈱	郵船クルーズ㈱	商船三井客船㈱	日本クルーズ客船㈱
総トン数	23,235	50,142	22,472	26,594
乗客定員(人)	600	872	524	644
航海速度(ノット)	18	21	18	18.5
乗組員(人)	145	470	230	220
就航年月	1989年4月	2006年3月(建造1990年7月)	1990年9月	1998年4月

資料：社団法人日本外航客船協会ホームページ

### ⑤関西の主な港湾

アジアにおけるクルーズマーケットの拡大を受け、外国籍クルーズ船の誘致に力を入れる自治体が増えている。特に、九州の誘致活動が目立っており、近年、九州諸港への外国クルーズ船の寄港が相次いでいる。関西においても、大阪港、神戸港が周辺の観光資源を生かしながら、誘致に取り組んでいるほか、日本海側の舞鶴港と境港が2011年に国土交通省より日本海側拠点港外航クルーズ分野に選定されている。

関西の主な港湾におけるクルーズ需要への対応状況は以下のとおりである。

#### (A) 大阪港

岸壁延長370メートル、水深11メートルの天保山岸壁を有する。これまでに15万総トン級の「クイーン・メリー2」(14万8528トン、定員2592人)をはじめ、「サファイア・プリンセス」(11万5875トン、定員2674人)等の11万総トン級の客船を受け入れている。現在は主に、欧米人向けのワールドクルーズや、アジアクルーズの客船が寄港し、乗船客は大阪、京都、奈良などでの観光や買い物を楽しんでいる。

## (B) 神戸港

クルーズ船寄港回数（日本籍・外国籍）が横浜港に次いで全国第2位の港湾であり、15万総トン級の大型客船が着岸可能な神戸ポートターミナルの他、5万総トン級の客船が着岸できる中突堤ターミナルを備えている。

## (C) 舞鶴港

日本海側拠点港外航クルーズ分野に選定されたことを契機に、京都府・舞鶴市共同で外航クルーズの誘致に取り組んでいる。2013年に日本各地を周遊する客船「サン・プリンセス」（7万7499トン、定員1950人）が2回寄港することが決定している。

## (D) 境港

日本海側拠点港外航クルーズ分野に選定されており、クルーズ船の寄港回数は、2012年は少なくとも12回と、2011年の4回から大幅に増える予定である。また、寄港隻数は7万総トン級を含む6隻と過去最多となる見込みである。2013年には、「サン・プリンセス」（7万7499トン、定員1950人）の寄港が決定しているほか、米国に本社がある船会社「ロイヤル・カリビアン・クルーズ・リミテッド」の「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」（13万7276トン、定員3114人）と「マリナー・オブ・ザ・シーズ」（13万8279トン、定員3114人）の2隻の寄港に向け、スケジュール調整がなされている。

また、外航クルーズについては、2025年までにクルーズ船寄港回数を年間58回、乗客数を55,000人に増大させる計画としており、そのために、アジアクルーズターミナル協会（ACTA）への加入などによるクルーズの誘致、CIQ（税関（Customs）、出入国管理（Immigration）、検疫（Quarantine））の充実、背後観光地の魅力アップ、歓迎セレモニーの拡充、他港との連携、東アジアにおける共同プロモーション、既存施設の有効活用、推進体制の確立と行動計画、メディカルツーリズムの誘致を行うこととしている。

### ☞企業の意見

- ・クルーズを誘致する自治体のなかにも、いまだにクルーズ＝高級というイメージを持った人が多く、めったに寄港しない高級クルーズを誘致する動きがある（旅行会社）。
- ・以前は、地方に寄港の売り込みに行ってもほとんど相手にしてもらえなかったが、最近ほどの自治体も積極的。地域の祭りとの連携やお土産・ショーの提供などを申し出てくれるし、式典には知事・市長クラスも出てきてくれるようになってきた。（クルーズ代理店）
- ・クルーズ誘致において、大阪港・神戸港・舞鶴港などが連携した取り組みはなく、互いに競争している状態。関西広域連合のような組織がそれぞれの港の特色を生かして、インバウンドを推進するべき。（クルーズ代理店）



## ⑥クルーズ受け入れにおける課題

### (A)入国審査の所要時間

乗客 2,000 人のクルーズ船入港時においては、日本国内での入国審査の手続きに、平均約 3 時間を要している。平均滞在時間が 8 時間程のクルーズ船にとって、長時間にわたる入国審査時間が寄港に際しての阻害要因の一つとなっている。

こうしたなか、2012 年 6 月から、大型クルーズ船における外国人旅行者の入国審査簡素化の試行が開始されている。これまでは、航行中の船内で指紋と顔写真を撮っていたが、下船時の指紋照合のみとなった。ただし、この簡素化は乗客数が 2,000 名を超えるクルーズ船で、運航会社が求めてきた場合のみが対象である。この取り組みの結果、6 月 14 日に長崎に寄港した「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」(6 万 9130 トン、乗客 1804 人) の乗客約 2,000 名の審査は 90 分で完了している。

また、CIQ ブースを充実させるなど、ターミナル施設の改善といったハード整備も求められる。数千名の乗客がスムーズに乗り降りができ、荷物(スーツケース等)を置ける十分なスペースが確保されていることがポイントである。

現行の規制・制度の概要	根拠法令
現在、クルーズ客船が日本に寄港する前に入国審査官が乗船し、事前に審査を行う「海外臨船」による入国審査は積極的に実施されていない。また、上陸後の現状の C I Q 審査では、体制不足と煩雑な審査方法により、長時間かかっている。	出入国管理および難民認定法 第 6 条、第 6 1 条の 3

#### ☞企業の意見

- ・寄港頻度が少ないので、CIQ 係員はどこも出張対応。以前は船内での指紋登録手続きをしていたが、今は行われていない。(クルーズ代理店)
- ・CIQ のハード整備や担当者の技量も未熟。規制緩和に対しても法務省の理解が薄い。(クルーズ代理店)

## (B)瀬戸内海における夜間航行制限

海上交通安全法第 23 条により、瀬戸内海における夜間の航行が制限されている。しかしながら、クルーズ船のルート選定にあたっては、夜間に移動し昼間停泊するルートを選ぶことが多いため、この夜間航行制限がクルーズ振興の障壁となっている。

現行の規制・制度の概要	根拠法令
全長200m以上の船舶（巨大船）については、備讃瀬戸東、北、南航路および水島航路等における夜間の航行を禁じ、昼間に航行するよう規制されている。	海上交通安全法第 23 条

### ☞企業の意見

- ・瀬戸内海の航行制限は、撤廃が難しい。確かに瀬戸内海は混んではいるが、今の船の性能ならまったく問題ない。（クルーズ代理店）

## (C)海運カボタージュ

海運カボタージュ（外国籍船による国内港湾間の貨客輸送に関する規制）では、原則として外国籍クルーズ船が日本国内だけを周航することが禁止されている。したがって外国籍クルーズ船は海外の港湾にワンタッチしなければならず、ツアー期間が長くなり、日本のツアー客が参加しづらい状況となっている。

今後、外国籍クルーズ船による日本発着ツアーを増やす環境整備の一つとして、規制緩和が必要となる。

現行の規制・制度の概要	根拠法令
安全性や自国産業の保全のため、国内輸送を自国業者に限定し、国際的な競争を排除している。	船舶法第 3 条

### ☞企業の意見

- ・カボタージュ規制で、海外にワンタッチしなければならず、コスト増につながり、運営上の大きな障壁となっている（クルーズ代理店）。

#### (D)日本人のクルーズに対する理解不足

日本におけるクルーズマーケットが拡大しないのは、多くの日本人がクルーズに対して抱いている「年配富裕層の世界、高い料金、船酔いの懸念、単調で退屈」という負のイメージが根強いためであると考えられ、クルーズマーケットの拡大に向けては、こうしたイメージの払拭が必要となる。

##### ☞企業の意見

- ・日本では、これまでクルーズと言えば、高級といったイメージが持たれていたため、マーケットが拡大してこなかった。しかし、現在のクルーズの主流は一泊\$70～といったカジュアルなもの。うまく宣伝していかなければいけない。(旅行会社)
- ・日本では、価格の安いカジュアルマーケットのクルーズが知られていない。PRがまだまだ足りない。日本人がカジュアルマーケットの存在を知れば、市場はもっと広がる。(クルーズ代理店)

#### (E)長期休暇取得の難しさ

日本ではゴールデンウィーク、夏季休暇、年末年始休暇といった特別な時期を除き、長期休暇をとりづらい労働慣行となっているため、従来の長期間を要するクルーズツアーには参加しにくい傾向があった。

しかし、現在のクルーズツアーは3～7泊のものが中心となっているため、以前より抵抗なく参加できるものと考えられるが、こうした状況がまだ多くの日本人に広く知れ渡っていない。

また、全体の15%程度を占めるプレミアムクラス(7泊以上が中心)およびラグジュアリークラス(10泊以上が中心)のツアーに参加するのは、現在も厳しい状況にあると考えられ、国全体での休暇取得促進などの取り組みが期待される。

##### ☞企業の意見

- ・日本ではクルーズを利用するだけの連続した休みが取得しにくい。(クルーズ代理店)
- ・欧米は国主導で強制的に休暇を取らせるが、日本では休暇制度があっても取りにくい。(クルーズ代理店)。

#### ☞ 企業の意見（その他）

- 海外でも領海内でのカジノを禁止している国は多く、日本におけるカジノ規制については、特に問題を感じていない。（クルーズ代理店）
- カジノができるようになって、日本人がどれほど利用するか。あまり期待はしていない。（クルーズ代理店）
- クルーズで来日する中国人旅客は買物目的の方が多い。個人のガイドが中国人のお店に連れていきリベートを稼いでいる実態がある。もっとしっかりとしたオプションツアーを組み立てないといけない。（クルーズ代理店）
- アメリカなどでは船会社が自社のリスクでマーケットを開拓するが、日本は逆でマーケットが確立してからでないと投資をしない。（クルーズ代理店）

## 2) 将来見通し

ここまで現状をみてきたとおり、世界のクルーズ人口は、年々拡大しており、また、近年アジアにおいても盛り上がりを見せ、外国クルーズ船の日本への寄港回数が増えている。現在、国土交通省港湾局では「全国クルーズ活性化会議」を発足させ、全国の港湾管理者と連携してクルーズ船受け入れの体制整備の促進をはかっているところであるが、この会議における資料ではアジア・太平洋地区での2020年のクルーズ需要は欧州と同規模の500万人に達するとの予測値を紹介している（図表-46 参照）。

このようなアジア・太平洋地域での需要を、いかに日本の港湾におけるクルーズ客として定着をはかるかが今後の課題となっている。

図表- 47 アジア・太平洋地区における 2020 年のクルーズ需要

### クルーズ船の日本寄港促進

○世界のクルーズ人口は今後も増加する見込み。特に、アジア・太平洋地区では、中国を中心に市場が急成長しており、2020年には**欧州と同規模の500万人**が予測されている。

**背景**

- 欧州（圏内人口約5億人）：2009年に490万人（圏内人口の約1%）
- 北米（圏内人口約3億人）：2006年より1,000万人（圏内人口の約3%強）で横ばい（世界最大の市場）
- アジア（圏内人口約30億人）：**中国を中心に急成長する市場。2009年に150万人を突破（圏内人口の約0.05%）**  
⇒**圏内人口の1%でも約3,000万人**

○我が国への外国船社クルーズ船の寄港が増加：270回(2007) → 409回(2012) +139回  
⇒中国発着のアジア域内クルーズの寄港増が要因：48回(2007) → 182回(2010) +134回（※2012年は集計中）  
○船舶の大型化や寄港回数増加に伴い、クルーズ船受入に係るソフト・ハード面の課題が浮き彫りに。

**■アジア（特に中国）のクルーズ需要を取り込みインバウンド拡大を図るため、クルーズ船の寄港促進に向けた取り組みが重要。**

課 題	クルーズ船寄港促進に向けた港湾機能の強化の取り組み
<p><b>■ソフト面の主な課題</b></p> <p>○<b>入国審査手続の迅速化</b></p> <p>諸外国と比較してクルーズ船入港時における手続（特に入国審査）に多くの時間を要する。 →乗船客の寄港地における滞在時間が短縮され、乗船客の不満の要因。 →H24年7月より新制度の試行（顔写真の取得をやめ、指紋の照合のみとする）。審査そのものは短縮された。</p> <p><b>■ハード面の主な課題</b></p> <p>○<b>岸壁延長の不足</b></p> <p>岸壁延長不足のため、接岸の条件が厳しく制限され大型客船が入港できないなどの課題あり。</p>	<p><b>那覇港</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○貨物ターミナル利用のため、旅客と貨物が輻輳し安全性や快適性に課題。</li> <li>○ターミナルビルがなく、CIQ、観光案内、両替等のサービスが不十分。</li> <li>○海外臨船や沖乗り審査による入国審査の迅速化。</li> <li>○大型旅客船ターミナルを整備（平成21年暫定供用）。</li> <li>○ターミナルビル、臨港道路を整備することによりクルーズ客の利便性を確保（平成26年供用予定）。</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>14万トン級超大型クルーズ船（乗客定員約3,100人）の2012年寄港が決定。</b></p>

1

出典：国土交通省資料

図表- 48 アジア・太平洋地区における 2020 年のクルーズ需要

**■ アジアのクルーズ人口、2020年までに500万人到達の見込み**

2010/06/28

アジアのクルーズ人口が2020年までに500万人に到達するとの見込みを、SIPG（上海港国際港務集団）のル・ハイフ氏が先週中国・蘇州で行われたクルーズ見本市「オール・アジア・クルーズ・コンベンション2010」で明らかにした。同展の主催者であるイギリスのメディア、シートレード社が25日発表した。同氏は基調講演において、アジアが世界全体のクルーズ人口の2倍にあたる30億人近くの人口を擁していることを挙げ、また中国が急速にその数を増やしていることをその理由に挙げている。

一方、ロイヤル・カリビアン・クルーズ・リミテッドのマイケル・ベイリー氏は同日のカンファレンスで各エリアでのクルーズ利用率が北米3.2%、ヨーロッパ約1%、アジア0.05%以下であることを示唆。アジアのクルーズ人口が今後30年のうちに、4,000万人に達する可能性があるとしている。「35年前、北米のクルーズ人口はたった50万人だった。アジアのクルーズ人口が2020年に**500万人**に達することも決してないとはいえない」（ベイリー氏）。

出典：WEB CRUISE（海事プレス社）

### 3) 戦略・具体的施策例

#### ① 現状分析

図表- 49 海運・人流分野における現状分析

	強み	弱み
内部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関西の観光地としての魅力</li> <li>・ 太平洋側と日本海側にクルーズを受け入れる港湾があること</li> <li>・ 阪神港と関西国際空港の近接性</li> <li>・ 自治体のクルーズ誘致に対する関心の高まり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2,000～3,000名にのぼる乗客を受け入れるにあたっての不十分なターミナル施設</li> <li>・ クルーズ客向けのオプションツアーの少なさ</li> </ul>
	機会	脅威
外部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外国籍クルーズ船の寄港回数の増加</li> <li>・ リーズナブルな価格のクルーズツアーの増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各種規制（入国審査、瀬戸内海の夜間航行制限、海運カボタージュ規制）</li> <li>・ 日本人のクルーズに対する理解不足</li> <li>・ 長期休暇取得の難しさ</li> <li>・ 日本籍クルーズ船の少なさ</li> <li>・ 国内他港湾のクルーズ拠点港としての成長</li> </ul>

## ②戦略

**世界・アジアで拡大しているクルーズマーケットの取り込みに向け、外国籍クルーズ船を誘致し、関西へのインバウンドの拡大をはかる。また、国内ではクルーズツアーのPRを行うことにより日本人のクルーズ利用客を拡大し、関西発着のクルーズツアーの普及につなげる。**

現在、クルーズマーケットの大半を占めるのは、カジュアルマーケットと呼ばれる、ツアー料金が安く、利用しやすいクルーズであり、世界のクルーズ人口は年々拡大している。近年、アジアにおいてもマーケットが拡大しており、中国等を起点とする外国籍クルーズ船の日本への寄港回数も増えている。こうしたクルーズ船は2,000～3,000人の乗客を乗せており、寄港する地域に大きな経済波及効果を及ぼす。

関西においても、自治体等が中心となり、こうした(A) 外国籍クルーズ船を誘致し、インバウンドを取り込んでいくことが求められる。クルーズ船の受け入れ環境の整備において重要となるのは、現在障壁となっている入国審査などの(B) 規制緩和、数千人の受け入れをスムーズに行うための(C) ターミナル施設整備である。また、インバウンド旅客のニーズと関西の観光資源をマッチさせた(D) オプションツアーの開発も欠かせない。

また、現在は中国等を起点としたクルーズが寄港しているが、今後は、関西を起点とした関西発着のクルーズツアーも増やしていかなければならない。関西発着ツアーの場合、乗客のツアー前後の宿泊や、空港・鉄道・バス等の利用の増加、船内で消費される食料品や船用品の購入など、背後圏へのより大きな経済効果が期待される。クルーズ会社は、起点とする国を選ぶ際、その国に十分なクルーズマーケットがあるかを判断基準の一つにしているとされている。しかし、日本においては、クルーズに対して敷居が高いイメージなどが根強く残り、利用者が横ばいで推移している。日本人のクルーズ利用客（アウトバウンド）を拡大させるには、(E) クルーズツアーのPR等とおして、クルーズに対する負のイメージを払拭するなどの必要がある。

将来的には、関西発着のクルーズ船が増えた段階で、外国人旅行者が空路で関西に入り、そこからクルーズを楽しむ、「(F) フライ&クルーズ」商品を開発し、さらに裾野を広げる。



### ③具体的施策例

(A) 外国籍クルーズ船の誘致	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アジアに世界中のクルーズ会社の注目が集まっており、外国籍クルーズ船の訪日寄港回数が伸びている。</li> <li>・最近のクルーズ船は大型化し、寄港する地域に及ぼす経済波及効果は大きい。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・訪日寄港回数が伸びきている外国クルーズ船を関西に誘致する。</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体・経済界</li> </ul>
実施に際しての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在は、港湾を有する各自治体が個別にクルーズ船誘致に取り組んでいるが、誘致合戦を行うのではなく、関西全体として、太平洋側と日本海側にクルーズを受け入れる港湾がある強みを生かし誘致を行うことが求められる。</li> </ul>

(B) 規制緩和に向けた働きかけ	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「入国審査」 寄港地での滞在時間が限られているクルーズ客にとっては、入国審査の時間短縮が重要である。国では、2012年6月から入国審査の簡素化の試行を開始した。この入国審査手続き迅速化の体制を試行から本格導入へと移行することが期待される。また、船が出発する海外の港にあらかじめ日本から入国審査官を派遣し、船上で入国審査を行う「海外臨船」についても本格導入することが求められる。</li> <li>・「瀬戸内海の夜間航行制限」 全長200m以上の船舶（巨大船）については、瀬戸内海での夜間の航行を禁止、昼間に航行するよう規制されている。クルーズ船のルート選定にあたっては、夜間に移動し昼間停泊するルートを選ぶことが多いため、この夜間航行制限がクルーズ振興の障壁となっている。</li> <li>・「カボタージュ規制」 海運カボタージュ（外国籍船による国内港湾間の貨客輸送に関する規制）では、原則として外国籍クルーズ船が日本国内だけを回ることが禁止されている。したがって、外国籍クルーズ船は海外の港湾にワンタッチしなければならず、このためツアー期間が長くなり、日本のツアー客が参加しづらい状況となっている。</li> </ul>
施策内容	<p>クルーズに係る以下の規制緩和を国に働きかける。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「入国審査」</li> <li>・「瀬戸内海の夜間航行制限」</li> <li>・「海運カボタージュ」</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体・経済界</li> </ul>

<p>実施に際し での課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「入国審査」  入国審査の便宜向上にあたっては、審査官の十分な確保、審査費用の増加に伴う負担といった課題が挙げられる。</li> <li>・「瀬戸内海の夜間航行制限」  近年の船舶性能の向上および航行支援や安全対策の充実により、狭い水道航行の大型船における基本的な安全性は確保されてきているとも考えられる。夜間においても巨大クルーズ船が安全に瀬戸内海を航行することが可能となるために講ずべき対策を総合的に研究して当該規制の緩和につなげることが必要となる。</li> <li>・「海運カボタージュ」  今後、外国籍クルーズ船による日本発着ツアーを増やすためには海運カボタージュの規制緩和が望まれるところであるが、海運カボタージュ問題は貨物輸送にも波及する問題である。また、国内産業の育成や安全確保といった課題の他、国家安全保障の課題とも関連するとの指摘もなされている。  クルーズ振興の観点からは、例えば観光クルーズ分野に限定した海運カボタージュ規制の緩和への取り組み、あるいはクルーズにおけるコードシェア運航（外国船社と国内船社による共同運航）の可能性についての検討も必要である。</li> </ul>
-----------------------	---

<b>(C) ターミナル施設の改善</b>	
<p>背景・考慮すべき要素</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・数千名の乗客がスムーズに乗り降りができ、荷物（スーツケース等）が置ける十分なスペースのターミナル施設を有することが、クルーズ誘致において有利な要素となりうる。</li> </ul>
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗客がスムーズに乗り降りができるよう、ターミナル施設を改善する。</li> </ul>
<p>実施主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国・自治体：財源の確保</li> </ul>
<p>実施に際しでの課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ターミナル整備にかかる財源の確保が必要。</li> </ul>

<b>(D) オプションツアーの開発</b>	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>クルーズ客向けのオプションツアーが少なく、効率よく観光を楽しめる環境が整っていない。</li> <li>関西は、世界遺産や重要文化財の集積が豊かな上、商業施設も豊富である。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>数千人にのぼる乗客の多様なニーズに沿った、豊富なオプションツアーの開発（ショッピング満喫ツアー／世界遺産を巡るツアー／地元のお祭りの参加ツアーなど）</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治体、旅行会社、クルーズ会社</li> </ul>
実施に際し ての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係者（自治体・旅行会社・クルーズ会社など）の連携体制の構築。</li> </ul>

<b>(E) クルーズツアーのPR</b>	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本人がクルーズに対して抱くイメージとして、「船酔い・年配富裕層の世界・高い料金・単調で退屈」といったものが根強い。</li> <li>主に外国籍クルーズ船によるツアーが、短期間で安価な、カジュアルなものが主流であるということが、日本人にはあまり知られていない。</li> </ul>
施策内容	<p>日本からのアウトバウンドを増やすべく、クルーズツアーのPRを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>クルーズツアーセミナーの開催</li> <li>クルーズチャーターによる体験イベントの開催</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治体・旅行会社・クルーズ会社・経済界</li> </ul>
実施に際し ての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係者（自治体・旅行会社・クルーズ会社など）が連携し、PR活動を行うことが求められる。</li> </ul>

(F) フライ&クルーズの促進	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本発着のクルーズツアーが少なく、海外遠隔地からも集客を行うためのフライ&amp;クルーズが成立しにくい。</li> <li>・今後、日本発着のクルーズが増えることで、フライ&amp;クルーズツアーの増加が期待できる。</li> <li>・関西国際空港と阪神港との近接性が強みとなる。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来的に飛行機とクルーズが連携したフライ&amp;クルーズを促進し、インバウンドの拡大を狙う。</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体、埠頭会社、新関空会社、旅行会社</li> </ul>
実施に際しての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関空から阪神港へのアクセス（バス）の強化に向けた港湾・空港間の連携。</li> </ul>

### 3. 航空分野の交通・物流戦略と施策の検討

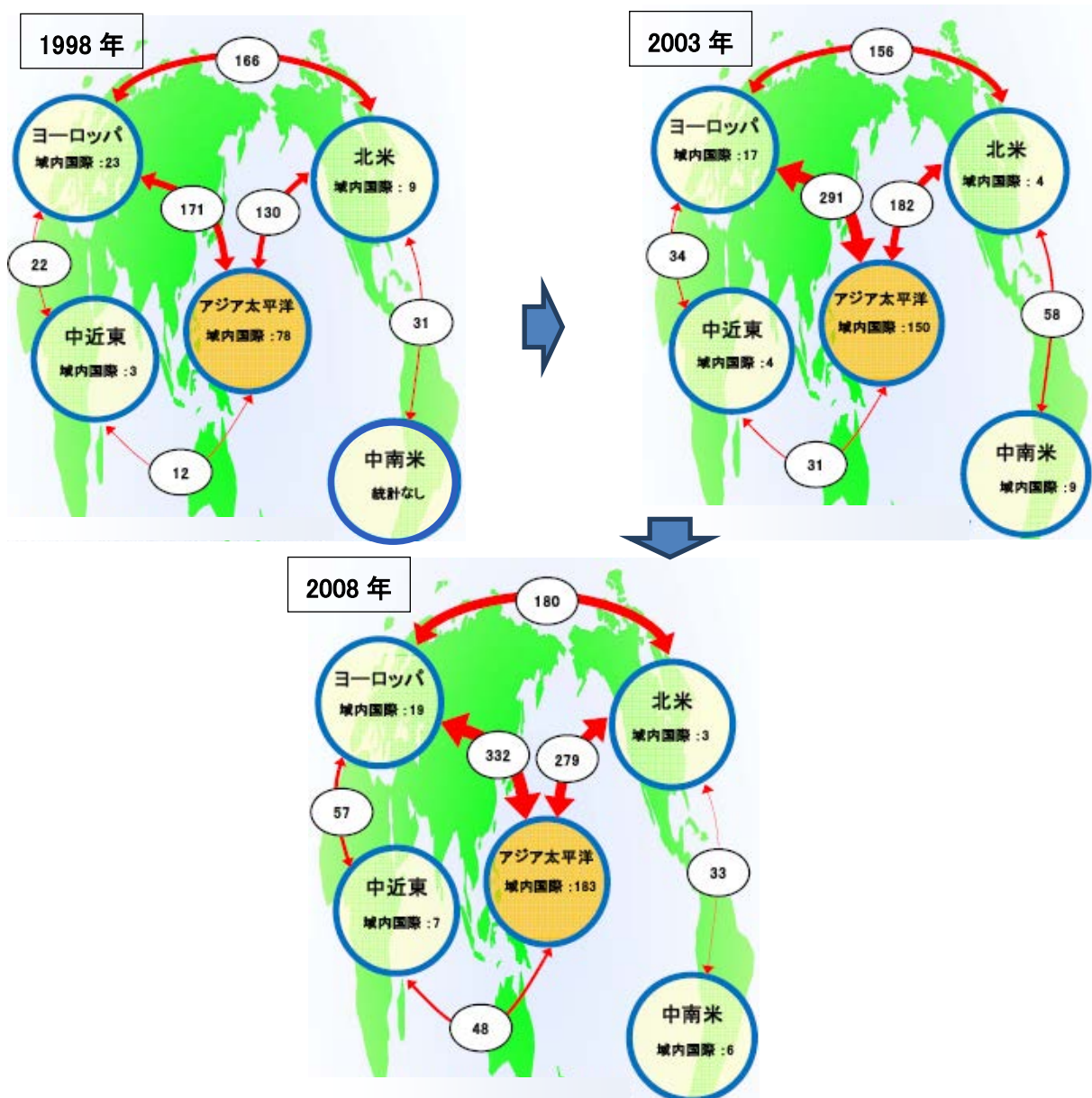
#### (1) 物流

##### 1) 現状

##### ① アジアの航空貨物動向と関西国際空港の位置づけ

1998～2008 年における航空貨物流動の推移を見ると、アジア太平洋地域や中近東地域の伸びが他の地域に比べて大きく（アジア太平洋地域：2.3 倍、中近東地域 2.3 倍）、今後、アジアの航空市場は、2025 年まで年平均 8.1%の成長が見込まれている。

図表- 50 世界主要地域間の航空貨物流動



出典：国土交通省航空局資料

図表- 51 航空貨物の年平均伸び率

航空貨物の年平均伸び率 Freight tonne-Kilometers	1985-2005	2005-2025
Africa	3.8	4.9
<b>Asia/Pacific</b>	<b>8.6</b>	<b>8.1</b>
Europe	6.0	4.9
Latin America and Caribbean	4.8	5.3
Middle East	8.2	7.9
North America	7.8	7.1

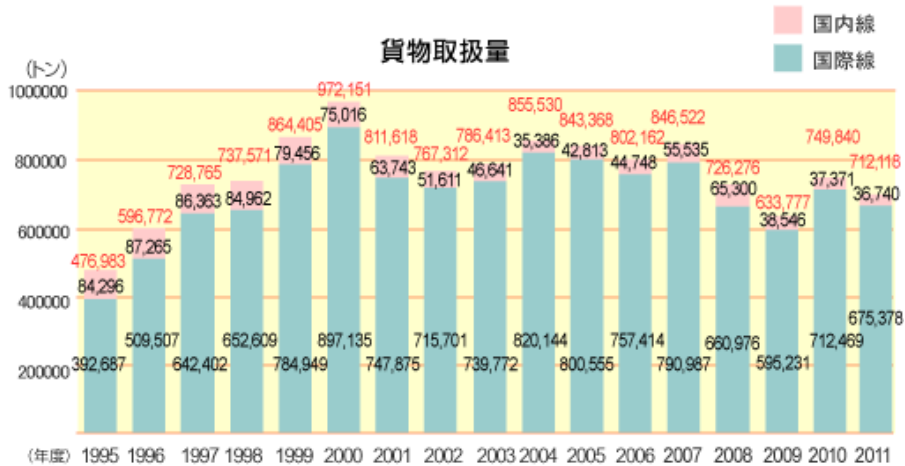
出典：Outlook for Air Transport to the Year 2025 (ICAO)

関西国際空港（以下、「関空」と記述する）の取扱貨物量は、2000 年をピークに旅客便の小型化やリーマンショックの影響等を受け停滞している状況にある。貨物便ネットワークは、2007 年 8 月の第二滑走路供用以降、深夜・早朝便が増加したものの、リーマンショックの影響により大幅に減少し、回復途上にある。

**企業の意見**

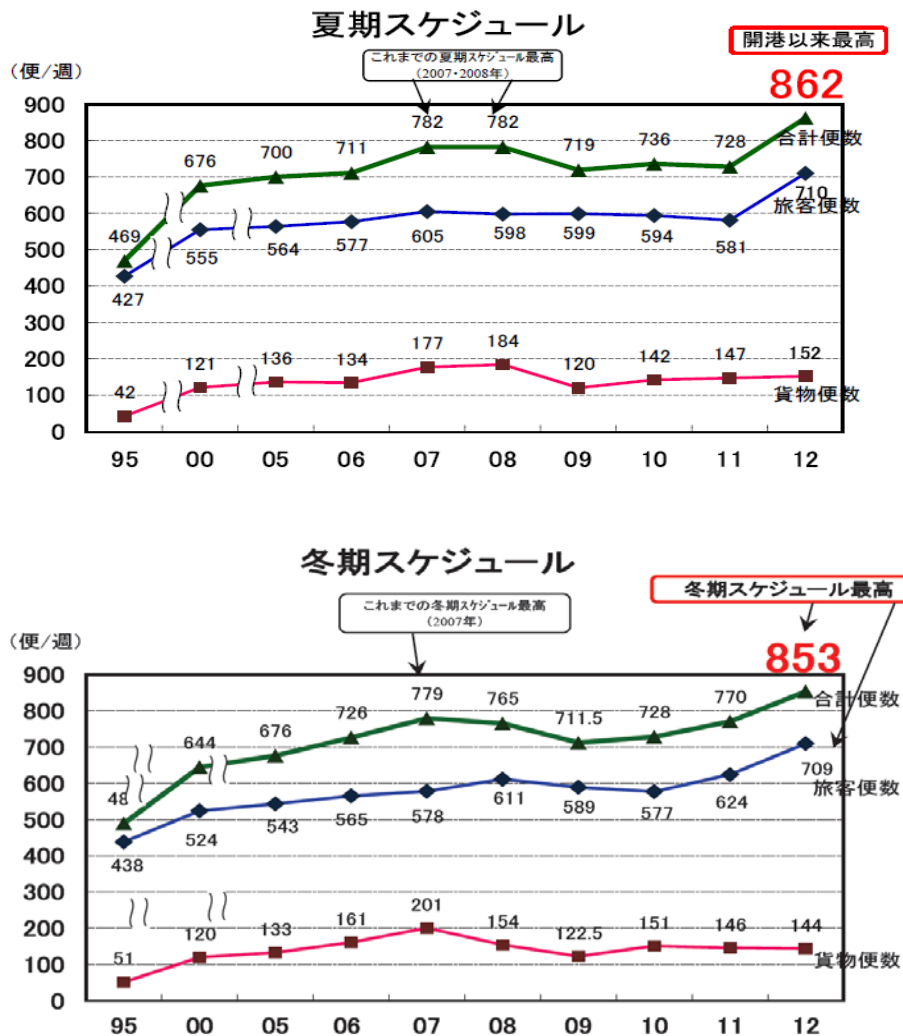
- もともと関空から輸出していた部分を、リーマンショック後の関空の減便を受け、一部成田空港に移した。（電気機械器具製造業物流子会社）

図表- 52 関空の貨物取扱量の推移



出典：新関西国際空港（株）資料

図表- 53 関空の国際線発着便数(夏・冬期スケジュール)の推移



出典：新関西国際空港（株）資料

関空の国際線発着便数は、旅客便についてはLCCの新規就航・増便の影響などで2012年夏ダイヤでは開港以来最高となったものの、貨物便数については本格的な回復に至っていない。

また、近年、香港国際空港、上海浦東国際空港、仁川国際空港、北京国際空港等、アジア諸国の国際拠点空港の取扱貨物量の増加が著しく、関空との差が拡大している。

#### 企業の意見

- 関空の一番の課題はネットワークが弱いこと。特に貨物専用便の数が少ない。また、関空では海外での経由便が多く、貨物がダメージを受けることがある。  
(電子部品・デバイス・電子回路製造業)



図表- 54 関空の取扱貨物量の位置づけ

2006年		
順位	空港	貨物
1	メンフィス	3,692,081
2	香港	3,609,780
3	アンカレッジ	2,691,395
4	仁川	2,336,572
5	成田	2,280,830
6	上海・浦東	2,618,122
10	シンガポール・チャンキ	1,931,881
13	台北・桃園	1,698,808
19	タイ・スワンナプーム	1,181,814
20	北京	1,028,909
23	関西	842,016
24	羽田	837,262

2011年		
順位	空港	貨物
1	香港	3,968,397
2	メンフィス	3,916,535
3	上海・浦東	3,103,030
5	仁川	2,539,222
10	成田	1,945,110
11	シンガポール・チャンキ	1,898,850
14	北京	1,668,751
15	台北・桃園	1,627,461
20	タイ・スワンナプーム	1,321,842
23	羽田	873,016
28	関西	742,976

出典：Cargo Traffic (ACI)

## ②アジアにおける競争力

アジア地域で航空貨物の取扱量が多い仁川空港や成田空港等と関空を比較しての特徴は次のとおりである。

関空は24時間運用が強みであり、運用時間に制約がある成田空港や深夜早朝発着便数が制限される羽田空港に比べ優位性がある。

一方、航空貨物スペースの観点では、ウエット貨物や精密機械等、高い輸送品質を求められる貨物はULD<sup>5</sup>での輸送が基本となるが、関空に就航する機材はULDが搭載可能な貨物専用便およびワイドボディの機材の便数が少ないため、搭載可能な貨物量も少ない。また、欧米就航路線数が少ないこともマイナス要因である。

### ☞企業の意見

- ・制御機器は航空輸送、電子部品は海上輸送と使い分けている。(電気機械器具製造業物流子会社)
- ・輸出入全体の98%が航空貨物。顧客の要求するリードタイムを守るには、海上輸送では遅すぎる。(電子部品・デバイス・電子回路製造業)

<sup>5</sup> Unit Load Device、箱型コンテナやパレットなどの航空機輸送用具

図表- 55 深夜早朝時間帯の貨物便数

空港\出発時間帯	21	22	23	0	1	2	3	4	5	6
関西	7	11	30	6	12				3	4
成田	61	22								
羽田						2				
中部	5									
仁川	20	50	22	24	27	19	11	1	4	14

資料：各空港時刻表（日本：2012年11月の1週間、仁川：2013年2月の1週間）

図表- 56 空港別航空機材構成

	ナローボディ	ワイドボディ	貨物専用便	合計
関西空港	215 便(26%)	511 便(63%)	89 便(11%)	815 便(100%)
成田空港	145 便( 8%)	1570 便(85%)	137 便( 7%)	1852 便(100%)
仁川空港	687 便(30%)	1162 便(52%)	407 便(18%)	2256 便(100%)

資料：各空港時刻表（2008年7月の1週間のデータ）

図表- 57 欧米路線ネットワーク比較

空港\方面	北米	欧州	アジア他	合計
関西 (2012.夏)	1ヶ国 11都市	6ヶ国 8都市	18ヶ国 49都市	25ヶ国・地域 68都市
成田 (2011.冬)	2ヶ国 20都市	11ヶ国 14都市	28ヶ国 56都市	41ヶ国・地域 90都市
仁川 (2011.冬)	2ヶ国 14都市	12ヶ国 18都市	28ヶ国 95都市	42ヶ国・地域 127都市

資料：各空港時刻表

### ③フェデラル エクスプレスの関空拠点化

世界最大の国際総合航空貨物輸送会社であるフェデラル エクスプレス（以下、「フェデックス」と記述する）は、北アジアから集約した貨物を北米向けに発送するための拠点（北太平洋地区ハブ）を関空に開設し、2014年春頃から操業開始する計画としている。

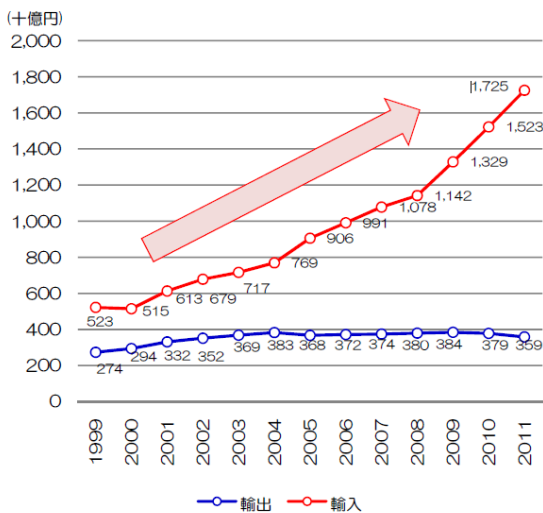
貨物上屋の規模は、延べ床面積 25,000m<sup>2</sup>となっており、通関業務、ランプオペレーション、仕分けや積み替え業務が行われ、広州白雲国際空港に立地するアジア中核ハブの補完的役割を果たすと考えられる。現在のフェデックスは、週 36 便で運航しており、北太平洋地区ハブの開業により 2014 年以降、週 70～80 便まで増加する計画である。

北太平洋地区ハブの候補地としては仁川国際空港も挙がっていたが、新関西国際空港株式会社や自治体、経済界等の熱心な誘致活動の結果により最終的に関空に決定された。

### ④医薬品産業の動向

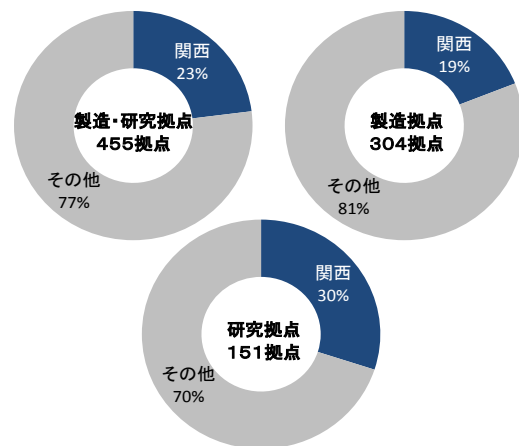
医薬品産業は、現在世界で約 86 兆円<sup>6</sup>という巨大な市場であり、今後も 3～6%程度の成長が予測されている。日本の医薬品産業は約 7 兆円<sup>5</sup>の市場規模であるが、内需中心の産業構造であり、大幅な輸入超過となっている。一方、関西の医薬品産業の市場規模は全国の 27%を占めており、国内最大の医薬品製造拠点となっている。前述した関西イノベーション国際戦略総合特区においても戦略産業と位置づけられており、輸出拡大の牽引産業として期待されている。

図表- 58 全国医薬品輸出入額の推移



資料：日本政策投資銀行・関西支店資料

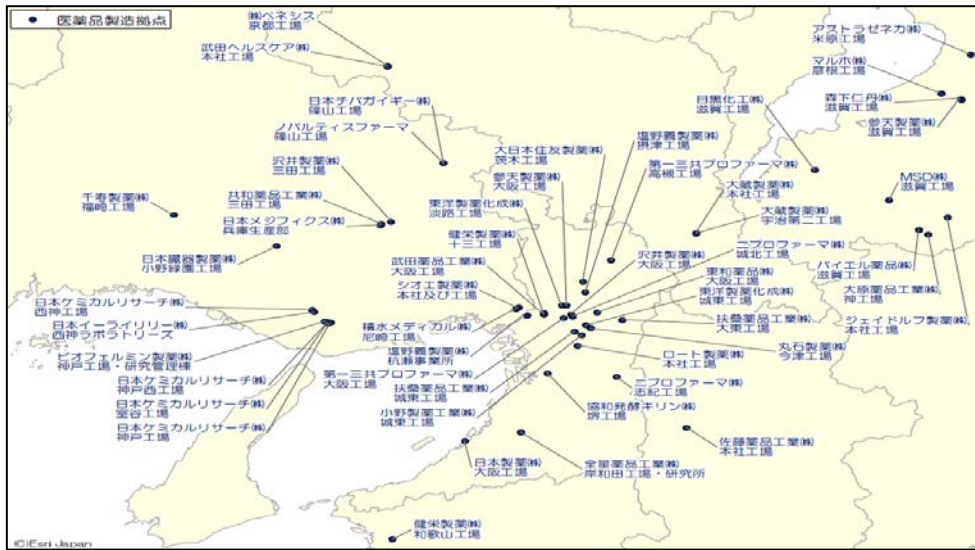
図表- 59 国内医薬品企業の拠点のうち関西に立地する割合



資料：日本政策投資銀行・関西支店資料

<sup>6</sup> 日本政策投資銀行・関西支店資料より

図表- 60 関西における医薬品企業の主要な製造拠点



出典：日本政策投資銀行 関西支店資料

### ⑤クールチェーン輸送

航空輸送におけるクールチェーン輸送ニーズが高まっている。その中で特に医薬品輸送における温度管理の徹底、専用輸送、温度管理の可視化等といった課題を解決するために、空港での温度管理に対応した 医薬品専用共同定温庫「KIX-Medica (キックスメディカ)」を活用したクールチェーン輸送サービスが 2010 年 9 月より提供されている。

KIX-Medicaは、CKTS株式会社（旧社名：キャセイ関西ターミナルサービス株式会社）が運営する共同上屋（床面積 750m<sup>2</sup>）で、倉庫内は一定の温度（5℃、20℃）に保たれており、リーファーコンテナの充電設備等も備えている。関西における輸入医薬品取扱実績は増加傾向にあり、医薬品クールチェーン輸送の中心的役割を果たしている。

一方、羽田空港では、2011 年 3 月より、創薬・臨床開発関連貨物を対象とした床面積 600m<sup>2</sup>の専用共同上屋「メディカルゲートウェイ」の運営を開始し、創薬・臨床開発関連貨物の輸出入物流ハブを目指している。この他に、仁川国際空港やシンガポールチャンギ国際空港でも、医薬品輸送の強化に向けた施設整備やクールチェーン輸送サービスの提供に取り組んでおり、今後、医薬品産業を取り込むための競争が激化すると考えられる。

#### ☞企業の意見

- ・ 医薬品輸送は付加価値がきわめて高い。トランシップによる貨物のダメージを避けるため、直行便、そして貨物の取扱品質の高い本邦航空を選んで使っている。  
(化学工業 (製薬))
- ・ 関西の医薬品専用定温庫 (KIX-Medica) は、非常に評価できる施設。ただ航空ネットワーク (特に直行便) が弱いことがネック。(化学工業 (製薬))

## ⑥「食」輸出推進事業

関空における、航空輸送貨物創出の取り組みとして、関西の「食」を医薬品と並ぶ輸出貨物の柱に位置づけ、経済界、自治体と連携し、アジア向け輸出の拡大に向けた推進事業を展開している。主な取り組みは、アジアに関西の「食」を売り込むための海外での物産展、海外への輸出を考える事業者をサポートするための「食」輸出セミナーの開催である。

海外での物産展は、2011年度、2012年度にいずれもタイ・バンコクにて開催し、公表を得るとともに、一部商材については、継続取引につながっている。2012年5月には、空港会社、自治体、経済団体からなる「ALL関西「食」輸出推進委員会」を設立し、さらなる事業拡大を図っている。

- ・ 第1回 ALL 関西フェスティバル in バンコク  
会期：2011年10月20日（木）～31日（月）  
会場：伊勢丹バンコク店  
出展事業者：海産物、牛肉、和洋菓子など33社  
売上：337万タイバーツ（約910万円）



- ・ 第2回 ALL 関西フェスティバル in バンコク  
会期：2012年8月30日（木）～9月9日（日）  
会場：伊勢丹バンコク店  
出展事業者：海産物、牛肉、和洋菓子など31社  
売上：490万タイバーツ（約1,273万円）



- ・ 第3回 ALL 関西フェスティバル in バンコクを2013年10月に開催予定
- ・ 2013年度中にアジア内（タイ以外）での物産展開催を検討中

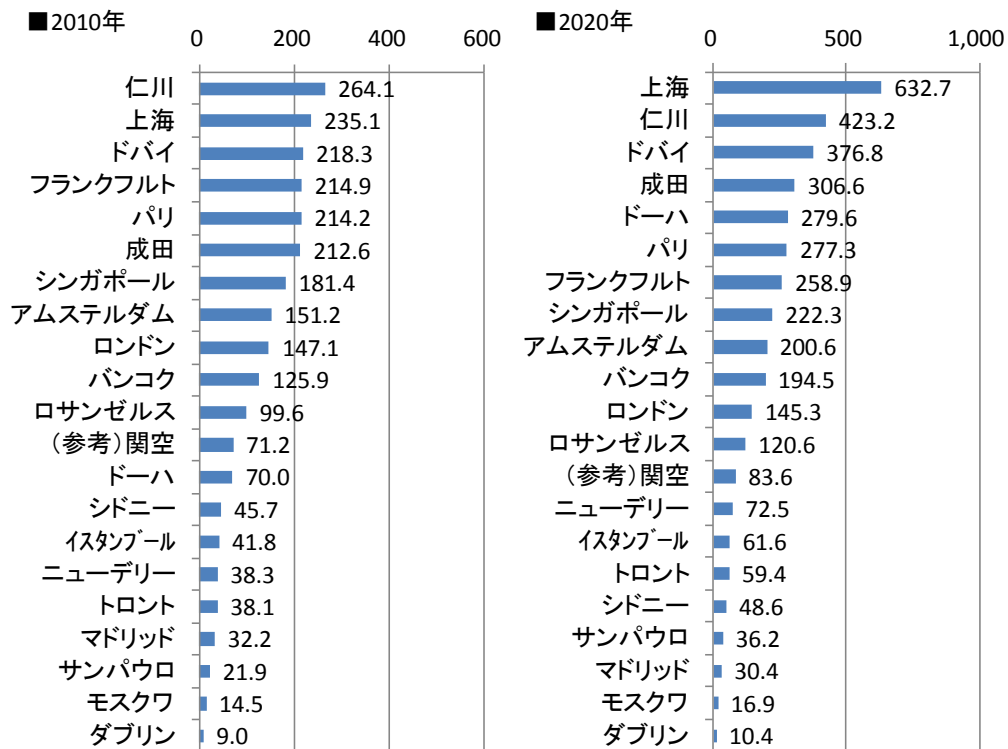
## 2)2020 年の将来見通し

アジア太平洋地域の航空貨物市場は 2025 年まで年平均 8.1%の成長が見込まれており、この需要をいかに取り込むかが関空の戦略上、重要となる。しかし、海運・物流分野と同様、航空・物流分野についても、関西経済の地盤沈下、生産拠点の海外移転などにより、今後、背後圏の貨物量が劇的に増加することは期待できない。また、韓国・中国などのアジア主要空港では、さらなるターミナル・滑走路などの整備を計画しており、施設規模の差がさらに広がることが予想される。こうしたなか、アジア主要空港との取扱貨物量の差が今後も拡大し、アジアにおける地位が相対的に低下することが懸念される。

図表- 61 に示す将来の GDP 成長率に基づく世界主要 20 空港の取扱貨物量の予測では、20 空港全体で、2020 年には対 2010 年比で約 1.6 倍の 3,774 万トンまで拡大すると見通される。特に、上海空港の取扱貨物量の伸びが大きく、年率約 10.4%の伸びで約 2.7 倍に増加する。

一方、成田空港、関空ともに取扱貨物量は増加するものの、上海、仁川といった他のアジア主要空港との差は拡大する。

図表- 61 空港別貨物量予測結果(単位:万トン/年)



資料：2010 年の貨物量実績値は ACI (Airports Council International ; 国際空港評議会) 資料より入手

注 1：上記 20 空港は取扱貨物量ランキングの上位 20 国の代表空港を表している。

注 2：貨物量は実質 GDP との相関を用いて推計 (詳細は巻末資料参照)

注 3：関空は、日本全国の貨物量を推計後、成田、中部、関西のシェア比率で配分して推計した。

### 3)戦略・具体的施策例

#### ①現状分析

図表- 62 航空・物流分野における現状分析

	強み	弱み
内部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏に比べてアジアに1時間近い地理的優位性</li> <li>・アジアで最も北米に近い地理的優位性</li> <li>・医薬品専用共同定温庫等、優れたクールチェーン輸送対応</li> <li>・豊富な展開用地</li> <li>・完全24時間運営</li> <li>・関空・伊丹の一体経営</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アジア諸空港と比べ、高い着陸料・空港使用料</li> <li>・欧米向け国際貨物ネットワークの少なさ</li> <li>・国際旅客便における、就航機材の制約による、コンテナ搭載容量の少なさ</li> </ul>
	機会	脅威
外部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フェデックスの北太平洋地区ハブ開設</li> <li>・航空貨物の高付加価値化による、荷主の輸送サービスへのニーズの高まり</li> <li>・関西圏での医薬品メーカーの集積</li> <li>・国際戦略総合特区の指定</li> <li>・アジア経済の堅調な成長</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生産拠点の海外流出</li> <li>・関西地域の人口・GDP減</li> <li>・成田空港の国際線ネットワークの充実</li> <li>・首都圏空港の発着枠の増加</li> <li>・高い内陸輸送費</li> </ul>



## ②戦略

アジアとのネットワーク構築は継続しながらも、関西国際空港のハブ機能を確立すべく、欧米ネットワークの強化をはかるため、関空の持つ運用上のポテンシャルを最大限に活用し、フレーターキャリア（貨物専用機運航会社）を誘致する。さらに集荷においては、「付加価値」と「サービス」において他空港との差別化をはかり、貨物量の増加とネットワークの拡大が連動する好循環を生み出す。

日本国内だけで見ると、関空は首都圏空港よりもアジアに近く、この優位性を武器にアジアネットワークを拡大してきたが、一方で欧米への航空路線ネットワークには弱みがあり、成田空港をはじめ、アジアのライバル空港に後れを取っている。しかしながら、アジア全体の中では極東に位置し、北米へ最も近接しているという強みを持っていることも忘れてはならない。

また、フェデックスの北太平洋地区ハブ誘致の大きな要因となったように、関空は2本の4,000m級滑走路、完全24時間運営、さらには展開用地や発着枠にも柔軟性があり、運用面のポテンシャルが非常に高い。この強みをセールスポイントに、(A) フレーターキャリア（貨物専用機運航会社）を誘致することが、特に欧米ネットワークの強化の面において、戦略上きわめて重要である。

関西は背後に巨大な経済圏を有するが、全国平均を上回るペースでの人口減が進んでおり、国内他地域（首都圏・中部）へ流出した貨物を取り戻し、競合を勝ち抜くためには、戦略的に取扱量を伸ばしていく貨物を設定することが必要である。その候補として最も有力なものは、現在、関空としても重点的に取り組んでいる「医薬品」である。なぜなら医薬品関連拠点は、国内でも関西圏への集積度が高く、国の施策である「国際戦略総合特区」でも重要な分野と位置づけられている上、貨物の付加価値が非常に高いため、航空輸送との親和性も高い。このことから、関空としても医薬品専用共同定温庫の整備などのクールチェーンの構築に積極的に取り組んでいるが、本研究でのヒアリングでも示されたように、医薬品を含む高付加価値貨物の運搬に際しては、倉庫等の上屋や温度管理が重要になるのはもちろんであるが、経路便による途中地点での積み替えは敬遠され、追加コストはかかっても、首都圏空港等、欧米ネットワークに強い他空港が使われている現状がある。したがって、(B) クールチェーンの形成をハード・ソフト面で着実に高度化するとともに、前述の欧米ネットワークを強化することが効果的な施策であると考えられる。

一方、依然としてアジアの他空港と比較して高水準と言われる空港利用コストなどは、短期間かつ大幅に改善することは難しいため、差別化戦略によって弱みを補完する施策も必要となる。今後、主に川下工程の生産拠点が海外へ移転される傾向が継続すると仮定すると、日本から輸出される貨物はよりコア技術が必要な高付加価値(半)製品に特化するとともに、輸入貨物は最終製品が高ロットで運搬される方向に変化することが想定される。また海運に比べ、航空貨物はコストよりも速達性・定時性・取扱品質が重視される傾向があり、関空が「付加価値」「サービス」面において他空港と差別化をはかることによって、荷主から選択さ

れる可能性が高まる。具体的には、24 時間運営を強みとし、より荷主の速達・定時ニーズに応える (C) エクスプレスサービスへの対応 や、空港内での中継加工やストック機能といった、(D) トランジット貨物の拠点としての機能強化 をはかることなどが考えられる。

### ③具体的施策例

(A)フレーターキャリア(貨物専用機運航会社)の誘致	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関空の旅客便ネットワークは、成田空港に比べ ULD の搭載に不向きな小型機材により構成されているため、貨物スペースの確保が課題となっている。</li> <li>・航空会社は、旅客を優先した機材投入を行うため、貨物スペースの観点からの旅客便誘致は容易ではない。</li> <li>・フレーターを運航する航空会社を誘致することにより、旅客需要に依存しない貨物スペースを確保することが可能となる。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・以下の点をセールスポイントとし、空港運営会社、自治体、経済界が一体となり、フレーターキャリアを誘致する。               <ol style="list-style-type: none"> <li>①首都圏に比べてアジアに1時間近い地理的優位性</li> <li>②アジアで最も北米に近い地理的優位性</li> <li>③就航時間の制約がない、完全24時間運営であること</li> <li>④豊富な展開用地</li> <li>⑤国際戦略総合特区への指定(税制優遇、財政措置等の可能性)</li> </ol> </li> <li>・旅客便の貨物積載容量確保のため、既存就航路線の機材大型化を要請する。</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港会社、自治体、経済界：誘致活動</li> <li>・空港会社：空港コスト低減に向けた諸施策の実施</li> <li>・自治体：誘致インセンティブの検討</li> <li>・荷主企業【連携】：ベースカーゴのデータ集約、荷主の声による後押し</li> </ul>
実施に際しての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空会社はベースカーゴが確保されることを前提に路線就航を検討するため、その路線を就航することによって、どれだけのベースカーゴが確保できるのかといった定量データや、貨物量を拡大するための施策(他空港へ流れている貨物の集荷)等に基づいた交渉が必要である。</li> <li>・後背地貨物の創出に向け、特区制度などを活用した企業誘致や産業都市形成などに取り組む必要がある。</li> <li>・誘致交渉にあたっては、根拠データの入手やユーザーの声を直接伝えるため、空港会社が自治体や経済界と連携し、プロジェクト的に取り組むことも考えられる。</li> </ul>

(B)クールチェーンの形成	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・医薬品輸送は、高い水準での温度管理が要求され、極力、積み替えることなく、また適切に温度管理されたルート・手段で輸送が行われる。</li> <li>・国際戦略総合特区の取り組みとして、クールチェーンの核となる 医薬品専用共同定温庫 「KIX Medica」 の機能強化や医薬品の取扱の標準化が検討されている。</li> <li>・関西に集積している医薬品製造・研究拠点と関空を結ぶ効率的なクールチェーンを整備することにより、グローバル医薬品市場への供給・調達機能、付加価値サービスの強化につながると考えられる。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関西圏への集積度が高く、高付加価値な「医薬品」関連貨物のさらなる輸出入拡大をはかるため、医薬品専用共同定温庫 の拡充や医薬品取扱ガイドラインを策定するなど、荷主企業から見て安心感の高いクールチェーンを形成する。</li> <li>・医薬品に関する輸出入の需要調査に基づく、貨物便直行路線の誘致。</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上屋運営会社：利用者ニーズに基づく設備改善</li> <li>・空港会社：国内トップレベルのクールチェーンサービスの（特に関西以外での）PR・認知度向上</li> <li>・自治体・経済界：特区制度などを活用した、上記諸施策の支援、関西における医療・ライフ産業振興</li> <li>・荷主企業【連携】：直行路線需要のニーズ集約、荷主の声による後押し</li> </ul>
実施に際しての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・製薬企業へのPR・周知など。</li> </ul>

(C) エクスプレスサービス等の高付加価値サービスの提供	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関空は、国内唯一の完全 24 時間運営が可能である。</li> <li>・ 航空貨物は、適時性・速達性が求められる。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関空の強みである深夜早朝便を生かし、航空会社と運送会社の連携をコーディネートし、「エクスプレスサービス等の高付加価値サービス」を提供し、空港サービスの差別化と競争力向上をはかる。</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港会社：事業主体となる運送会社の誘致、航空会社との連携コーディネート</li> <li>・ 経済界：企業のニーズ把握、企業への PR 協力、利用促進</li> </ul>
実施に際しての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 深夜早朝の貨物オペレーションは荷主にとってコスト増となるため、コストを上回る価値がなければ利用ニーズは期待できない。空港運営の効率化等によりオペレーションコストの低廉化等に取り組み、コスト競争力が発揮できるサービスとしなければ、事業化は困難である。</li> <li>・ ビジネスモデルの構築にあたっては、航空キャリアと運送会社との協働が必要である。</li> </ul>

(D) トランジット貨物の拠点機能の強化	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 仁川空港やチャンギ空港等では、空港貨物地区に隣接したエリアが自由貿易地域 (FTZ) に指定されており、中継加工などが行われているとともに、企業誘致のための税制優遇や土地利用の優遇といったインセンティブ制度が整備されている。</li> <li>・ FTZ には国際物流企業や製造業が入居しており、物流拠点の形成と産業集積に効果を発揮している。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特区をはじめとする、税制や土地利用に係る優遇等のインセンティブ制度を活用し、空港島内に、中継加工機能やストック機能等を整備する。</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自治体・空港会社・経済界：規制緩和要望</li> <li>・ 空港会社：条件整備、運営事業者の誘致</li> <li>・ 経済界：企業のニーズ把握、企業への PR 協力、利用促進</li> </ul>
実施に際しての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際戦略総合特区に指定されたチャンスを生かし、企業誘致のための税制優遇や土地利用の優遇、規制緩和等を国に働きかけ、物流拠点の形成に向けた環境を整備していく必要がある。</li> </ul>

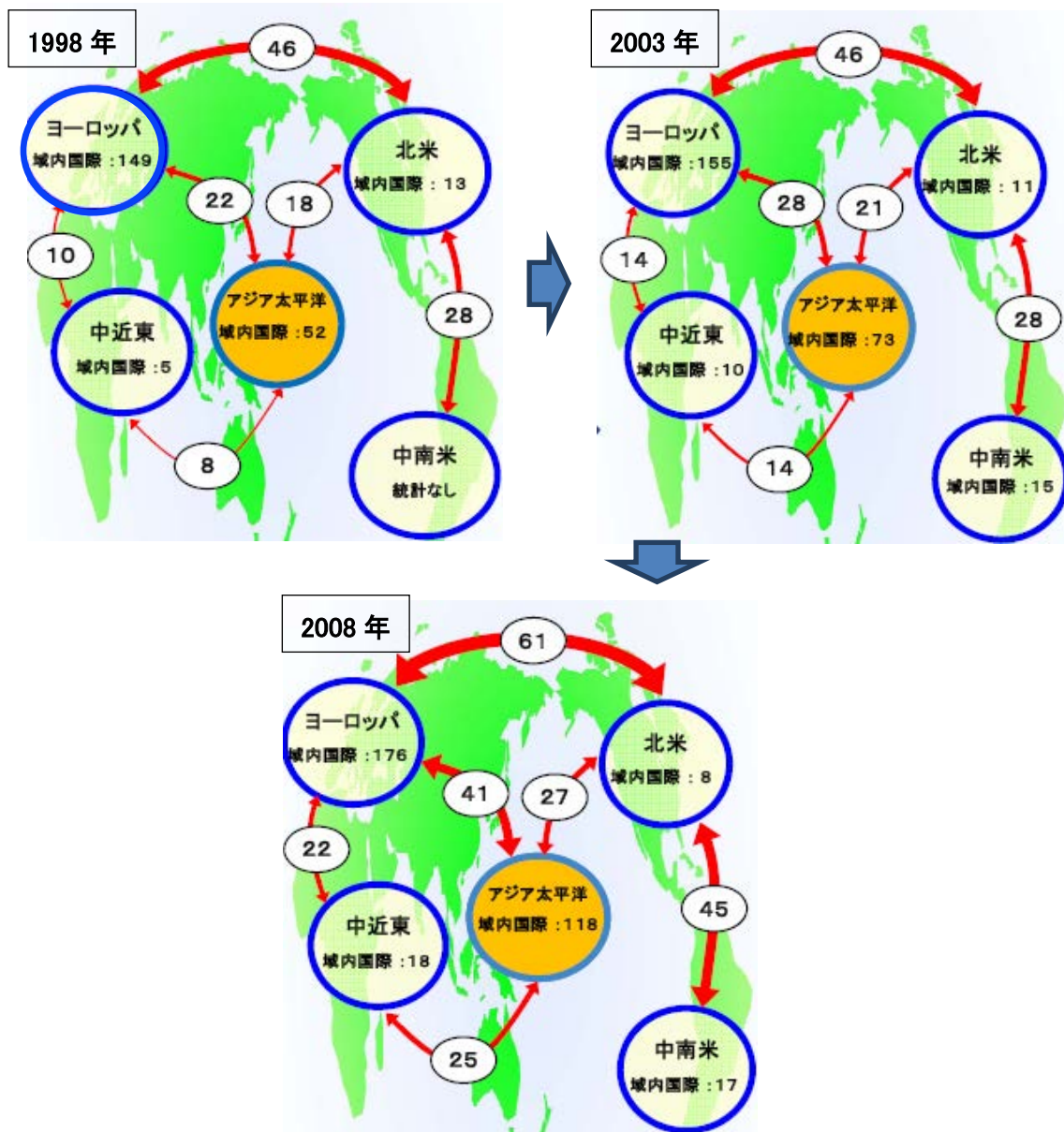
(2) 人流

1) 現状

①アジアの航空旅客動向と関空の位置づけ

1998年～2008年における世界主要地域間の航空旅客流動の推移を見ると、アジア太平洋地域や中近東地域の伸びが著しく（アジア太平洋地域：2.3倍、中近東地域：3.6倍）、今後もアジア太平洋地域の航空市場は、2025年まで年平均6.3%の成長が見込まれている。

図表- 63 世界主要地域間の航空旅客流動



出典：国土交通省航空局資料

図表- 64 世界主要地域の航空旅客需要の見通し

航空旅客の年平均伸び率 Passenger-Kilometers	1985-2005	2005-2025
Africa	4.8	5.4
<b>Asia/Pacific</b>	<b>7.4</b>	<b>6.3</b>
Europe	7.2	4.7
Latin America and Caribbean	4.9	5.2
Middle East	7.6	5.9
North America	5.9	4.9

出典：Outlook for Air Transport to the Year 2025 (ICAO)

関空は、1994年の開港以来、国際線の発着回数が増加する一方、国内線については航空市場を取り巻く社会経済環境の影響等による運休路線の増加などにもない縮小傾向にある。そのため、空港全体の発着回数としては、2007年をピークに停滞している状況にある。

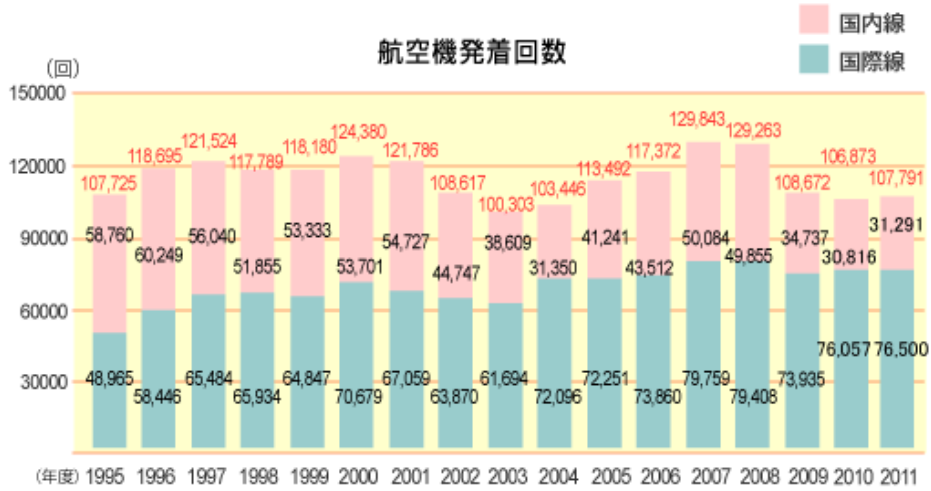
旅客数についても発着回数同様の傾向にあるが、世界的な潮流である航空機材の小型化（1便あたり供給座席数の減少）により、発着回数が増加しても旅客数は減少するといった状況にある。

#### ☞企業の意見

- ・海外出張の際、路線が少ないとよく感じる。ビジネスにおいては、直行便が必要。充実したネットワークを望む。（電子部品・デバイス・電子回路製造業）
- ・関西では、首都圏と比べてビジネスクラス、ファーストクラスを含む全体の利用率が低く、路線を開設しにくい要因となっている。（航空会社）

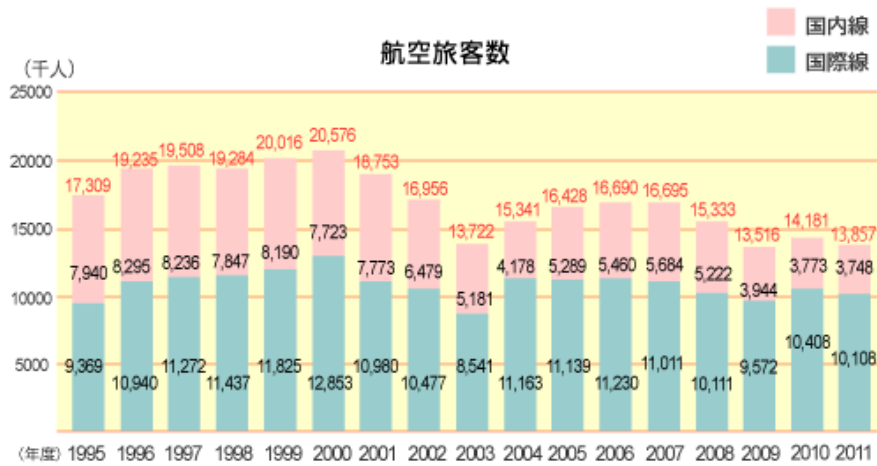


図表- 65 関空の航空機発着回数の推移



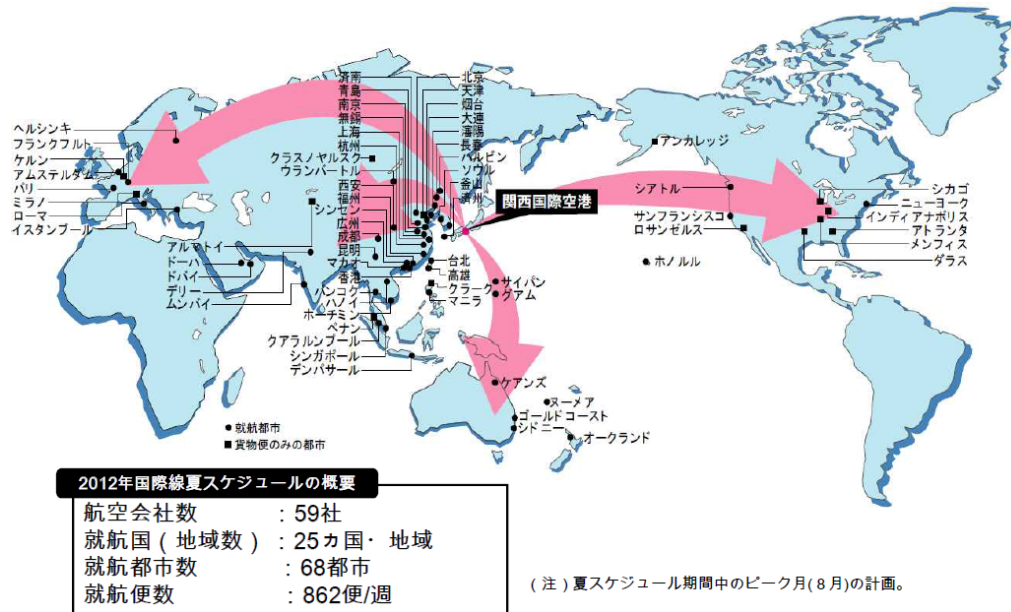
出典：新関西国際空港（株）資料

図表- 66 関空の航空旅客数の推移

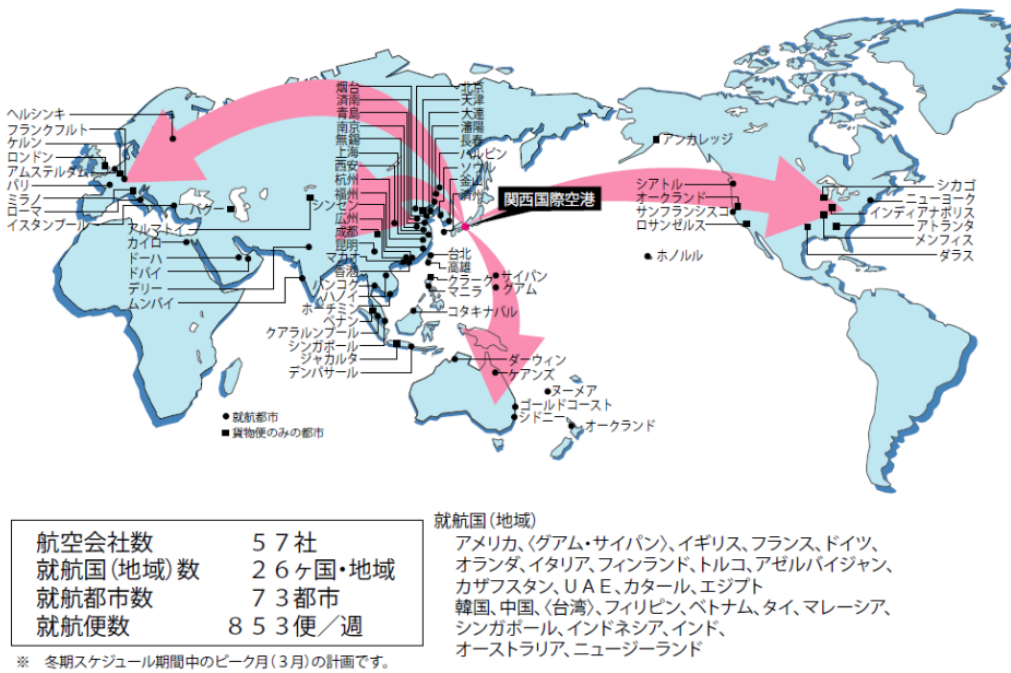


出典：新関西国際空港（株）資料

図表- 67 関空における国際線ネットワーク  
 <2012年夏ダイヤ>



<2012年冬ダイヤ>



出典：新関西国際空港（株）資料

関空の旅客便ネットワークは、2012年夏ダイヤで世界25ヶ国・地域、68都市、862便/週となっており、開港以来最高の発着便数となった。

しかしながら、旅客数では近年、香港国際空港、シンガポールチャンギ国際空港、スワンナプーム国際空港、仁川国際空港等、アジア諸国の国際拠点空港の増加が著しく、関空との差が拡大している。

図表- 68 関西空港の旅客数の位置づけ

2006年

順位	空港	旅客数
1	ロンドン・ヒースロー	61,348,340
2	シャルル・ド・ゴール	51,888,936
3	アムステルダム	45,940,939
5	香港	43,274,765
6	成田	33,860,094
7	シンガポール・チャンキ	33,368,099
9	タイ・スワンナプーム	29,587,773
11	仁川	27,661,598
17	台北・桃園	20,285,388

-	関西	16,353,549
---	----	------------

2011年

順位	空港	旅客数
1	ロンドン・ヒースロー	64,687,737
2	シャルル・ド・ゴール	55,674,880
3	香港	52,749,262

7	シンガポール・チャンキ	45,429,263
8	タイ・スワンナプーム	35,009,002
9	仁川	34,537,845

13	成田	26,331,010
----	----	------------

19	台北・桃園	23,137,062
----	-------	------------

-	関西	13,329,301
---	----	------------

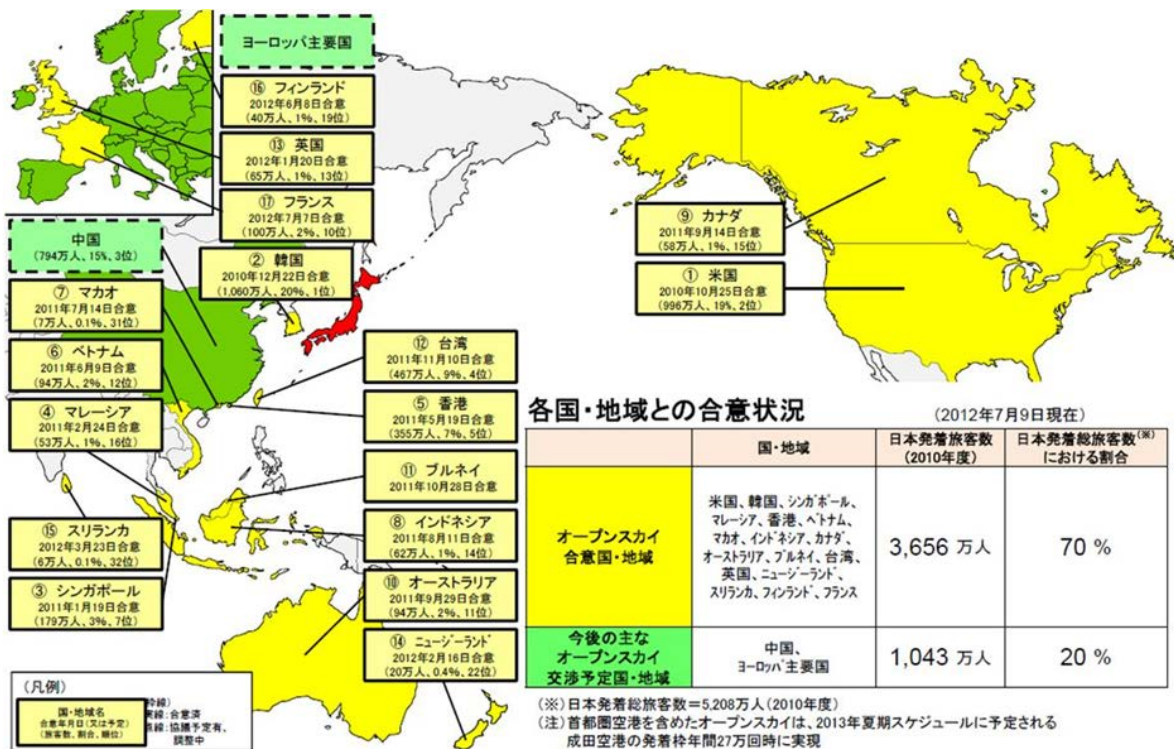
出典：International Passenger Traffic (ACI)

## ②オープンスカイの進展

第一次安倍内閣が打ち出した政策のひとつである「アジア・ゲートウェイ構想（2007年5月）」の策定を機にオープンスカイ<sup>7</sup>を推進してきており、国土交通省成長戦略（2010年5月）において首都圏空港を含めたオープンスカイの実現を目指す方針が示された。

成田空港における発着枠の30万回化（2010年10月地元合意済み）、羽田空港の国際化（2010年10月国際定期便就航）により、首都圏空港の国際線の発着容量が急速に拡大することを踏まえて、首都圏空港を含めたオープンスカイの実現に向けた取り組みが進められている。東アジア、ASEANの国・地域を最優先に交渉を推進しており、2012年7月時点で計17ヶ国・地域との間でオープンスカイが合意されている。

図表- 69 オープンスカイの進捗状況



出典：国土交通省航空局資料

<sup>7</sup>航空会社数、路線および便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること

### ③LCC の台頭

LCC (Low Cost Carrier) は、米国市場・欧州市場に加え、東南アジア市場等においても積極的に事業を展開している。

これらの市場において、LCC のシェアは全体の 3～4 割を占めるに至っているが、北東アジアでの LCC のシェアは 2011 年で 7%程度となっており、今後、欧米や東南アジアでの市場シェアまで拡大することが見込まれている。

#### ☞企業の意見

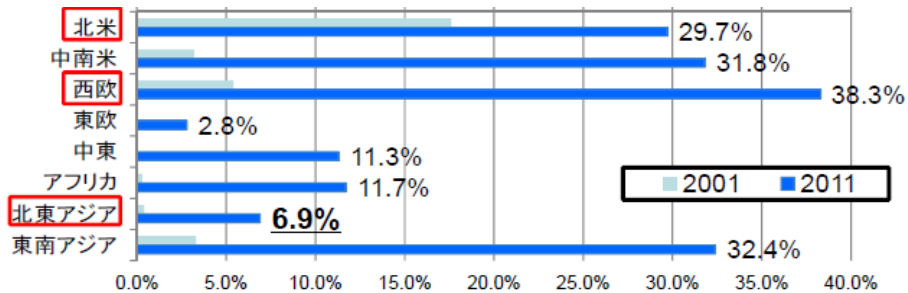
- ・北東アジアは LCC にとって空白のエリアだったが、人口のポテンシャルがある。2008 年頃から、航空各社が LCC の展開を検討し始めた。(航空会社)

図表- 70 世界の LCC



出典：国土交通省 航空局資料

図表- 71 地域別 LCC のシェア



出典：国土交通省 航空局資料






LCCは北東アジア等でも急成長しており、日本への就航も増加してきている。日本においても本邦資本のLCCの参入が相次いでおり、Peach Aviationが2012年3月から関西を拠点に運航を開始し、5月には国際線にも参入している。その他に、ジェットスター・ジャパンは同年7月から、エアアジア・ジャパンは8月から、それぞれ成田空港を拠点に運航を開始している。

図表- 72 日本へのLCC就航状況

国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考
韓国 	チェジュ航空	09年3月20日	関西＝仁川(デイリー) 関西＝金浦(デイリー) 関西＝済州(週3便)(H24.4.28から週5便) 北九州＝仁川(週3便)(H24.4.22まで) 中部＝金浦(デイリー) 中部＝仁川(デイリー) 福岡＝仁川(H24.3.30からデイリー)	
	エアプサン	10年3月29日	福岡＝釜山(デイリー) 関西＝釜山(デイリー) 成田＝釜山(デイリー)	アジアナ航空46%出資
	ジンエアー	11年7月15日	新千歳＝仁川(週5便)	大韓航空100%出資
	イースター航空	11年5月5日	成田＝仁川(デイリー) 関西＝仁川(H24.3.30から2デイリー)	
	ティーウェイ航空	11年12月20日	福岡＝仁川(2デイリー)	
中国 	春秋航空	12年6月23日	茨城＝上海(週6便)	
シンガポール 	ジェットスター・アジア航空	10年7月5日	関西＝台北＝シンガポール(2デイリー) 関西＝マニラ＝シンガポール(週4便)	カンタスグループ49%出資
マレーシア 	エアアジアX	10年12月9日	羽田＝クアラルンプール(デイリー) 関西＝クアラルンプール(週4便)	
フィリピン 	セブ・パシフィック航空	08年11月20日	関西＝マニラ(週3便)	
オーストラリア 	ジェットスター航空	07年3月25日	成田＝ゴールドコースト(週5便)※ 成田＝ケアンズ(デイリー) 関西＝ゴールドコースト(週4便)※ シドニー＝ケアンズ＝関西＝ケアンズ(週4便)※ ダーウィン＝マニラ＝成田(週4便)	カンタスグループ100%出資 <small>※期中変動あり</small>
プログラムチャーター便 (1社)				
国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考
中国 	春秋航空	10年7月28日	高松＝上海(週3便) 佐賀＝上海(週2便)(H24.7.2からH24.9.18まで週3便)	36

出典：国土交通省 航空局資料

図表- 73 本邦LCCの概要

会社名	ピーチアビエーション(株) 	エアアジア・ジャパン(株) 	ジェットスター・ジャパン(株) 
資本金 (準備金含む)	150億円 (ANA 38.7%, First Eastern-Aviation Holding Limited 33.3%, 産業革新機構 28.0%)	25億円(順次50億円まで増資予定) (ANA 67%, エアアジア 33%)	96億円(今後120億円まで増資予定) (カンタスグループ 33.3%, JAL 33.3%, 三菱商事 16.7%, 東京センチュリー・リス 16.7%)
拠点空港	関西国際空港	成田国際空港	成田国際空港
使用機材	エアバスA320-200型機 ※2011年11月に初号機受領、2年で10機	エアバスA320-200型機 (就航後A330の導入計画あり)	エアバスA320-200型機 ※当初は3機、その後3年間で24機まで増機
運航路線	内) 関西＝札幌、福岡(2012年3月1日) 関西＝長崎(2012年3月25日) 関西＝鹿児島(2012年4月1日) 関西＝那覇(2012年10月18日) 際) 関西＝仁川(2012年5月8日)、 香港(7月1日)、桃園(10月16日)	内) 成田＝札幌、福岡(2012年8月1日) 成田＝那覇(2012年8月3日) 際) 成田＝仁川、釜山(2012年10月)	内) 成田＝札幌、福岡(2012年7月3日) 成田＝那覇、関西(2012年7月9日) 関西＝札幌、福岡(2012年8月24日) 関西＝那覇(2012年10月28日) 際) 中国、韓国などの短距離国際線を 予定(2013年中)

出典：国土交通省 航空局資料

#### ④アジアにおける競争力

関空はアジアの主要拠点空港に比べ北米に近いといった地理的優位性があり、前述のフェデックスの北太平洋地区ハブの誘致については、そのメリットを発揮したと言えるが、旅客便ネットワークに対しては十分な効果を発揮できていない。

一方、LCCは概ね4時間圏の都市間で多頻度運航を行うビジネスモデルであり、関空はアジアへの近接性といった観点から東アジアをターゲットとしたLCCが拠点として利用しやすい立地環境にあると言える。

#### ☞企業の意見

- ・ 関西は、東京に比べてアジア各都市に1時間近く、就航都市の選択肢の幅が広がる。  
(航空会社)

図表- 74 アジア主要空港におけると北米主要路線距離

空港\路線	アンカレッジ	ロサンゼルス	シカゴ
関西	5,920km	9,240km	10,472km
仁川	6,114km	9,647km	10,545km
香港	8,175km	11,682km	12,542km
シンガポール	10,726km	14,113km	15,059km

資料：各航空会社ホームページ

図表- 75 アジアへの近接性

路線\空港	関西	成田
ソウル	2時間00分	2時間40分
上海	2時間45分	3時間35分
台北	3時間15分	4時間00分
北京	3時間35分	4時間05分
広州	4時間15分	5時間30分
香港	4時間25分	5時間05分

資料：JTB時刻表

関西・成田両空港からの4時間圏





また、首都圏空港の発着枠が逼迫するなかで、関空の発着枠は自由度が高く、LCCのように運航頻度を高め効率的な運航を求めているエアラインにとって利用しやすい環境といえる。一方、国内の主要ハブ空港である首都圏空港についても、羽田空港 D 滑走路の供用や首都圏空域の再編、航空機運航の出発方式の見直し等により、羽田空港、成田空港ともに段階的に発着枠の増強がはかられており、ネットワークを拡大できる環境が整いつつある。

図表- 76 日本の主要空港の発着枠容量と現状の発着回数

空 港	発着枠容量 (2012年3月～)	現状の発着回数 (2011年)	差分
関 西	23万回	10.6万回	12.4万回
成 田	25万回	18.5万回	6.5万回
羽 田	39万回	38.0万回	1万回

資料：国土交通省航空局資料

図表- 77 首都圏空港の発着枠見通し

	羽田空港	成田空港
H22.10月まで (D-R/W供用前)	30.3万回	22万回
H24.03月～	39万回	25万回
H25年度中	44.7万回	
H26年度中		30万回

羽田空港 :44.7万回への増枠を機に、国際線枠を9万回規模に拡大(昼間6万回、深夜早朝3万回)  
 ※関西空港の国際線発着回数(H23) 7.6万回

資料：国土交通省航空局資料、時刻表

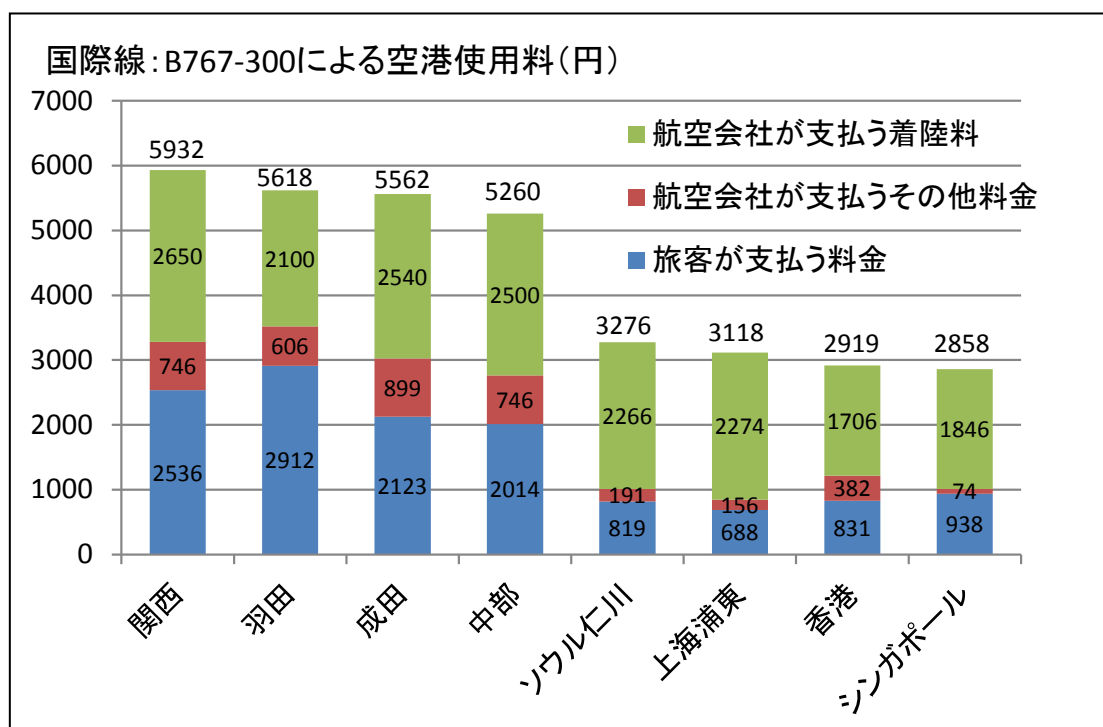
一方で、関空の国際線旅客一人あたりの空港使用料は、アジアの国際拠点空港等に比べ2倍程度であり、日本の国際拠点空港の中でも最も高い状況にある。特に、着陸料が高く、エアライン誘致にとって大きな障壁となっている可能性がある。

旅客利便性の観点では、都心部から遠く、アクセス利便性の改善が課題となっている。

#### ☞企業の意見

- ・着陸料は、LCC ビジネスに大きな影響を及ぼす。LCC は、着陸料・賃料の高い空港は使用せず、セカンダリー空港を使う傾向がある。(航空会社)
- ・関空は 24 時間空港ではあるが、公共交通機関の深夜早朝時間帯のアクセスがなく不便 (フォワードナー)
- ・深夜のアクセスも関空の課題。ヒースロー空港のセカンダリーであるスタンステッド空港は、電車でのアクセスは始発が 3:40am、終電が 1:30am。バスでも始発が 3:00am、最終が 2:00am など、空港の運営時間に合わせて、アクセスもほぼ 24 時間確保されている。(航空会社)

図表- 78 アジアの主要空港における国際線旅客一人当たりの空港使用料



資料：数字でみる航空 2012

注：航空会社が支払うその他料金には、手荷物取扱施設使用料、搭乗橋使用料、停留料等がある。旅客は支払う料金には、旅客サービス施設使用料、空港税、航空保安料等がある。

図表- 79 空港別アクセス利便性

	地点 1	公共交通	地点 2	自動車アクセス
関西空港	大阪府庁	73 分	舞洲	52 分
成田空港	東京都庁	78 分	大井埠頭	60 分
羽田空港	東京都庁	54 分	大井埠頭	7 分

資料：Google Map 検索結果

⑤長距離路線就航可能な中型機材の導入

従来、大型ジェットクラスでなければ就航できなかった欧米路線に、新型の中型ジェットクラス機材が導入され出している。これにより、欧米向けの需要の少ない空港においても、路線開設が可能になると考えられる。

また、貨物の搭載重量では、従来の中型ジェットクラスに比べ 1.5 倍程度の重量を搭載することが可能であり、航空貨物スペースの確保といった面でも活用が期待される。

## ⑥関西3空港の位置づけ

関空、伊丹空港、神戸空港の3空港については、関西3空港懇談会（2010年4月）において、各空港の当面のあり方（概ね10年先）が以下のとおり取りまとめられている。

### ① 関西空港は首都圏空港と並ぶわが国の2大国際ハブ空港～財務構造の抜本解決が急務～

完全24時間海上空港の強みやアジア諸都市との近接性を生かし、首都圏空港と並ぶわが国の2大ハブ空港。特に、東アジアを中心とした貨物ハブ機能と観光ゲートウェイ機能を強化。このため、国の航空戦略上の明確な位置づけと国による財務構造問題の抜本解決が急務。

### ② 伊丹空港と神戸空港は、周辺都市の航空需要に対応しつつ、関西空港のハブ機能を補完する空港

伊丹空港は、大都市圏内に立地する利便性を発揮した関西のビジネス需要に対応する国内線の基幹空港。神戸空港は、海上アクセス等で関空直結という強みを活かした関空内際ハブ機能をサポートする地方空港。

### ③ 一元管理により関西3空港を戦略的に広域に最適活用

関西3空港の航空需要拡大や利便性向上を図るための中期戦略として、関西空港、伊丹空港、神戸空港それぞれの強みを生かした最適活用を一元管理の中で実現。

### ④ アクセス改善で一元管理の効果を更に向上、関西空港のハブ機能を強化

関西空港と都心部のアクセスの高速化、3空港間や国際港湾等の物流拠点とのアクセス改善が急務。

出典：関西3空港懇談会（2010年4月）資料

## ⑦関空・伊丹の統合

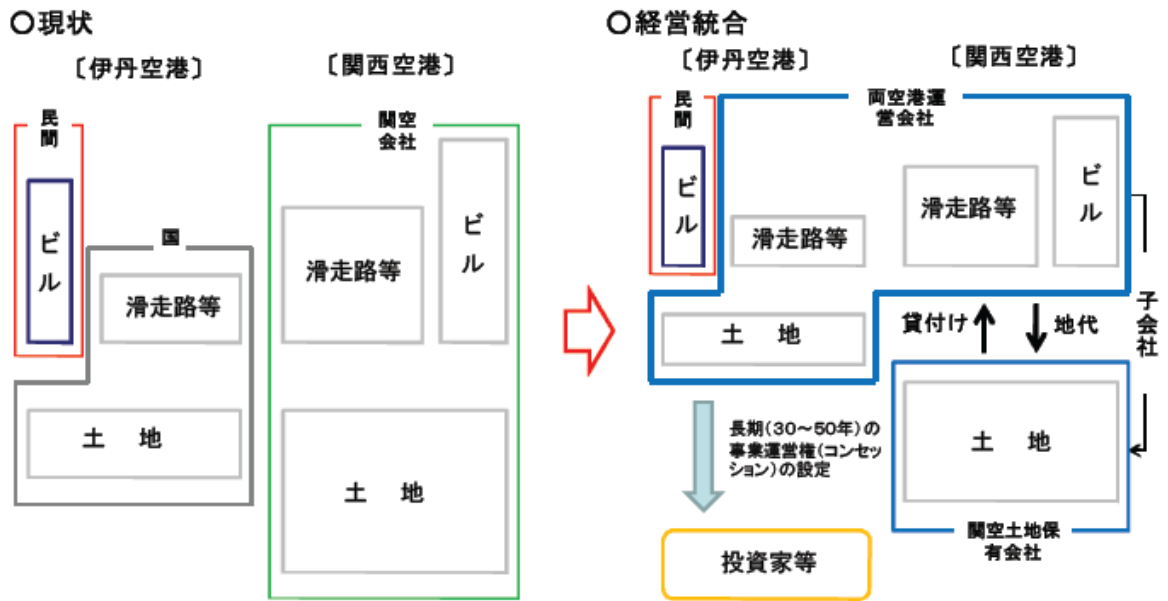
関空については、国土交通省成長戦略（2010年5月）において「バランスシート改善による関空の積極的強化」が航空分野の1つの成長戦略として挙げられた。

ここでは、関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化するとともに、関西・伊丹空港の適切かつ有効な活用を通じた航空輸送需要の拡大をはかり、関西経済の活性化に寄与していくこととされている。

その背景には、早期に政府補給金への依存体質から脱却し、約1.3兆円の債務を返済することにより、健全なバランスシートを構築することを目標とし、これを通じて前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を行う必要があった。

2012年4月に設立された新関西国際空港株式会社は、関西・伊丹空港を一体的に運営し、事業価値の増大をはかり、できるだけ早期にコンセッションを実現することを目指している。

図表- 80 関空と伊丹空港の統合スキーム



出典：「関西空港・伊丹空港の経営統合について」（国土交通省航空局）

関空・伊丹の経営統合後も周辺環境への配慮により、伊丹空港の運用制限は継続されているが、空港運営事業者の判断に委ねるとして伊丹空港の長距離便制限は廃止された。

これにより利用者の利便性向上や経営改善の観点から、両空港の路線便数の配分に一定の自由度が確保されることとなった。

**企業の意見**

- ・ 関西の空港間の国内＝国際乗り継ぎにおけるライバルは、羽田空港だと考えるべきである。利便性向上をはからなければ、特にビジネス客は羽田に飛んでしまう。（航空会社）

## ⑧Peach Aviation の関空拠点化

2012年3月より Peach Aviation が、関空を拠点空港として就航を開始し、2012年10月には、日本では初となる LCC 専用ターミナルの供用が開始された。ターミナルは簡素な構造となっており、第1ターミナルと比べ、総事業費の大幅なコストダウンが実現している。

新関西国際空港会社では、Peach Aviation 以外の LCC が利用する第3ターミナルの整備も計画しており、国際線における LCC の就航割合を 25%とすることを目指している。

一方、成田空港ではジェットスター・ジャパン、エアアジア・ジャパンの就航に伴い、2012年10月に暫定施設の供用を開始した。また、第2旅客ターミナルビル北側を候補地として、LCC 専用ターミナルを整備中であり、2014年度の供用を予定している。

成田空港の発着枠は、早ければ2014年には年間30万回まで増加する予定であり、その内、LCC の発着回数は、国内、国際あわせて年間5万回とする計画である。

図表-81 Peach Aviation「関西国際空港発着のメリット」

### 関西国際空港発着のメリット

- 1. 地理的優位性**
  - 東京に比べてアジア各都市に1時間近く、就航都市の選択肢が広がる。
- 2. 市場規模優位性**
  - 関西圏は関東圏に次ぐ人口(2,000万人)を有する巨大な市場である。
- 3. 空港施設優位性**
  - LCC専用ターミナル利用によるコスト圧縮が可能。
  - 24時間空港且つスロット制約が少ない為、ダイヤ設定の自由度が高い。
  - 国内/国際一体空港である為、関西空港を起点とした内際/際内一貫の旅客運送が可能である。
- 4. 観光資源優位性**
  - 大阪、京都、奈良、兵庫、和歌山、三重といった国内外の観光客に人気がある観光スポットが集中している。

©Peach Aviation Limited - 2011 All rights reserved (12)

出典：広域基盤委員会「アジアの中の関西」研究 連続講演会（第3回）

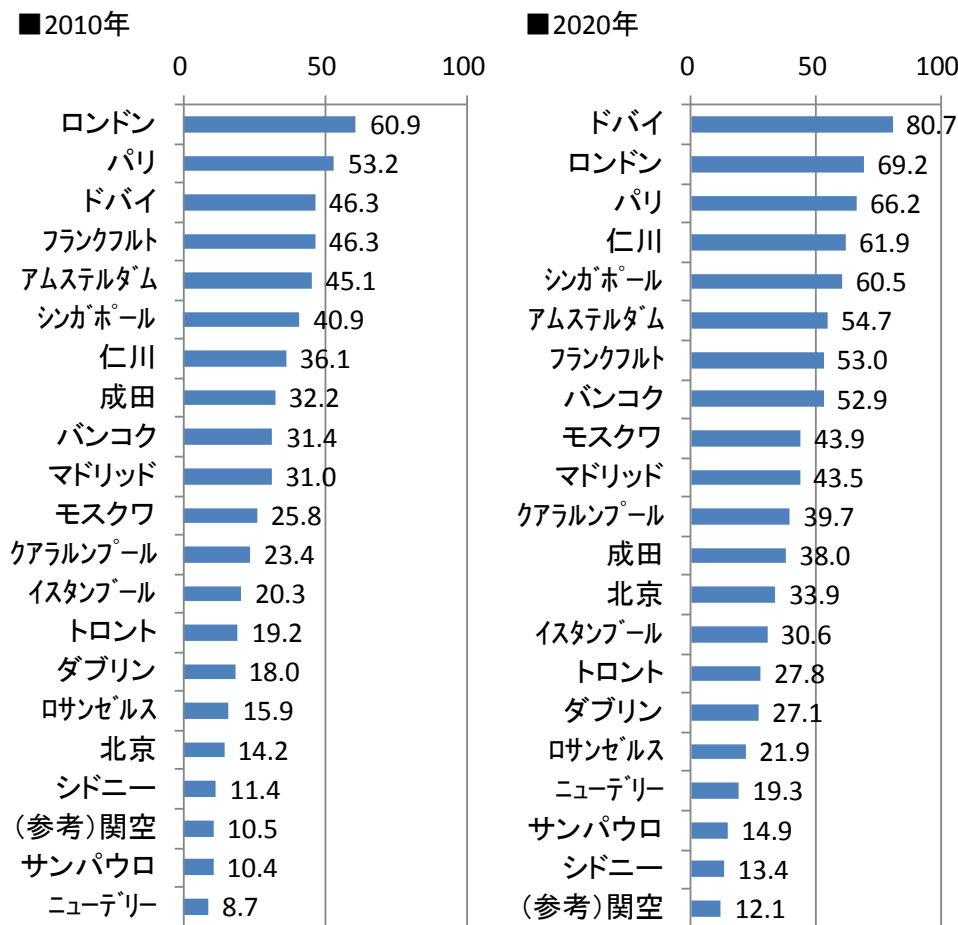
Peach Aviation(株) 講演資料

## 2)2020 年の将来見通し

アジア太平洋地域の航空旅客市場は 2025 年まで年平均 6.3%の成長が見込まれており、航空物流分野と同様、この需要をいかに取り込むかが重要である。しかし、アジア地域の主要空港における施設規模の拡大等により、日本の空港の相対的な地位低下が懸念される。

図表- 82 で示す将来の GDP 成長率に基づく世界主要 20 空港の取扱旅客数の予測では、2020 年には対 2010 年比で約 1.4 倍の 8.5 億人まで拡大すると見通される。アジアでは、特に仁川空港の取扱旅客数の伸びが大きく、年率約 5.5%の伸びで約 1.7 倍に増加する。一方、成田空港・関空の取扱旅客数は増加するものの、上位の空港との差はさらに開く。

図表- 82 空港別旅客数推計結果 (単位：百万人/年)



資料：2010 年の旅客数実績値は ACI (Airports Council International ; 国際空港評議会) より入手

注 1：上記 20 空港は取扱旅客数ランキングの上位 20 国の代表空港を表している。

注 2：旅客数は実質 GDP との相関を用いて推計 (詳細は巻末資料参照)

注 3：関空の推計結果については、LCC の就航が増加する前の 2010 年時点の旅客数を基準としており、LCC 旅客数の増加分が考慮されていない。よって、2020 年時点の推計値については、2012 年の実績値 (速報値) 11.2 百万人を下回る結果となった。本推計については、あくまで今後の需要の大きな傾向を把握するために、GDP のみを用いた簡易な推計であり、関空の 2020 年時点の実際の旅客数は推計値よりも増えると考えられる。



### 3)戦略・具体的施策例

#### ①現状分析

図表- 83 航空・人流分野における現状分析

	強み	弱み
内部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏に比べてアジアに1時間近い地理的優位性</li> <li>・アジアとの豊富な航空路線ネットワーク</li> <li>・関空の完全24時間運用</li> <li>・関空・伊丹の一体運営</li> <li>・発着枠の自由度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・欧米路線ネットワークの少なさ</li> <li>・関空を拠点とする航空会社の少なさ</li> <li>・アジア諸空港と比べ、高い着陸料・空港使用料</li> <li>・狭い商圏・集客エリア</li> <li>・関西都心⇔関空間の鉄道アクセス利便性の低さ</li> <li>・関空⇔伊丹間の国際・国内乗り継ぎ利便性の低さ</li> </ul>
	機会	脅威
外部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アジアにおける航空需要の高まり</li> <li>・本邦航空会社を含めたアジアでのLCCの台頭</li> <li>・航空自由化（オープンスカイ）の進展</li> <li>・高性能・低燃費な新型機材の登場</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国内人口の減少（アウトバウンドの減少）</li> <li>・本社機能の首都圏一極集中（ビジネス客の減少）</li> <li>・成田空港・首都圏空港の発着枠増加</li> <li>・成田空港のLCCターミナル整備およびLCC誘致</li> </ul>

## ②戦略

**ＬＣＣの誘致を中心としたアジアネットワークの強化と、フルサービスキャリアによる欧米路線の強化の両面から取り組み、充実したネットワークを形成することにより、利便性の向上をはかる。**

関西は首都圏に比べて1時間程度アジアに近く、短・中距離路線がメインとなるＬＣＣにとって、この強みによるメリットは大きい。現在、空港会社においてもＬＣＣを重視した施設整備や路線誘致が積極的に行われているが、欧米等のＬＣＣ先進地域に比べて、日本にはまだＬＣＣの拡大余地が残されており、当面 **(A) LCC誘致**によるアジアネットワーク強化が重点戦略となる。

一方で、首都圏空港と比べて欧米路線ネットワークが弱みとなっており、西日本のビジネス利用者やアウトバウンド旅客についても、相当程度、首都圏空港に流れていると考えられる。企業の拠点が首都圏に移る傾向があるなか、関西への路線誘致は厳しい状況が続くが、これを打破するためのひとつの要素が、海外の航空会社誘致や中型・高燃費の新型機材の投入による **(B) 北米・欧州路線の旅客便誘致**である。海外の航空会社が第三国間のみの輸送を行うには、国際航空協定上の課題をクリアすることが前提となるが、「以遠権<sup>8</sup>」を行使することによって日本と欧米の直行路線を張ることが可能となる。また従来、長距離運航が可能な大型機材のキャパシティを満たさなければ開設できなかった路線も、中型機材で飛ばせるようになれば、関西発着でも採算が取れる可能性がある。

いずれにしても、安定的な旅客確保のためには、アジアのみならず、全世界とのネットワークを構築することが必要である。

また、関空における開港以来の課題は **(C) アクセス利便性改善**の問題である。長期的な改善策として、なにわ筋線等の新交通による大阪都心部から関空への省時間化が国によって検討されており、これについては自治体や鉄道事業会社が連携して、早期の開設に向けた取り組みが必要となるが、一方で短・中期的な施策として **(D) 長距離バスネットワーク**の構築も有力なアクセス改善の方策となる。

<sup>8</sup> 以遠権：国際航空運輸において、自国から相手国を経由して、相手国からさらに先にある別の国への区間についても営業運航を行なう権利

### ③具体的施策例

(A)LCC 誘致	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ Peach Aviation が関空を拠点として、8 路線（札幌、福岡、長崎、鹿児島、沖縄、ソウル、香港、台北）を開設している。また、ジェットスター・ジャパンは、関空での拠点化を表明しており、札幌、福岡、沖縄、シンガポールへの就航を予定している。</li> <li>・ 今後の新たな路線開設によるアジアとの交流増加が期待される。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北東アジアではまだ成長途上にある LCC を、エアポートプロモーションの実施やターミナル施設の整備等によって積極的に誘致する。</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港会社・自治体・経済界：一体となった誘致活動の展開、就航インセンティブの検討・実施</li> <li>・ 空港会社：ターミナル等の施設整備</li> <li>・ 自治体：関西の観光資源 PR</li> </ul>
実施に際しての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ LCC 路線は、需要減少による撤退に敏感であり、安定路線に成長させることが重要となる。</li> <li>・ アジアのライバル空港と比較して、高い着陸料。</li> <li>・ 中国・東南アジアからの訪日ビザ発給規制は韓国・香港等に比べ厳しく、この緩和を引き続き国へ要望することが必要。</li> </ul>

(B)北米・欧州路線の旅客便誘致	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新型機材は、従来機材に比べ運航コストを抑えることができ、中型機材でありながら低燃費であるため、欧米路線へ投入可能な機材として期待されている。</li> <li>・ 従来、距離が長い欧米向けの路線には、大型機材でなければ運行できなかったため、首都圏に比べ背後圏の欧米向け需要が少ない関空は、採算性が得られず、結果的に成田空港に比べ、欧米路線が少なかった。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空機性能の高い機材による欧米路線の就航を航空各社に働きかけ、首都圏空港に流れていると考えられる海外へのビジネス客を取り返す。</li> <li>・ 海外航空会社へ、「以遠権」を活用して関西＝欧米路線を開設するよう要請活動（エアポート・プロモーション）を行う。</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港会社・自治体・経済界：エアポート・プロモーション活動の展開</li> </ul>
実施に際しての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 欧州方面については、自由化協定（オープンスカイ）の締結動向にも影響を受けるため、国の政策動向と合わせた戦略路線の選定が必要である。</li> <li>・ 欧州路線の戦略的な誘致のためのインセンティブ制度や地元企業の利用促進策等、路線誘致に向けた支援を行っていくことが必要である。</li> <li>・ 外国の航空会社による関西＝欧米間の直行路線開設が実現しても、安心感から本邦航空会社に対するニーズは高く、ビジネス旅客拡大にどれだけ資するかは不透明な部分がある。</li> </ul>

<b>(C)アクセス利便性改善</b>	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関空の国内線ネットワークの弱みを、伊丹空港の国内線ネットワークの強みで補完することが必要である。</li> <li>・ 関空の 24 時間運営の強みを最大限に生かすためには、深夜・早朝時間帯のアクセス強化が求められている。</li> <li>・ 関空へのアクセス改善策として、梅田、新大阪、難波といった主要駅からのアクセス改善策等が国によって検討されている。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 伊丹空港・神戸空港－関空間の、国際線・国内線乗り継ぎにおける利便性向上をはかるため、無料リムジンバスサービスの継続や、神戸－関空ベイシャトルの強化を行う。深夜・早朝時間帯のアクセス強化にも取り組む。</li> <li>・ 将来的には、大阪都心部－関空間アクセスにおいて検討されているなにわ筋線等の新交通による抜本的な省時間化を実現する施策を、自治体や鉄道事業者などと連携して後押しする。</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港会社：リムジンバスサービスの継続実施</li> <li>・ 自治体：空港における就航時間帯の拡大に合わせた、自治体運営の交通機関による運行時間帯延長等による対応</li> <li>・ 空港会社・自治体・経済界：長期的な新交通によるアクセス改善に関する意見調整</li> </ul>
実施に際しての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス等アクセス交通事業者と空港会社との連携。</li> <li>・ 新たな鉄道ネットワーク整備に関する地元意見の集約。</li> </ul>

<b>(D)長距離バスネットワークの構築</b>	
背景・考慮すべき要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関空への長距離バスは、(大阪以外で)兵庫、奈良、京都、和歌山、岡山、四国へ運行している。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関空と、中部空港や福岡空港などとの中間地域（空港利用の分水嶺）をターゲットに長距離バスネットワークを構築し、他空港を利用する場合の所要時間と料金のトータルコストで関空が優位になる戦略的価格設定を行い、関空の背後圏を拡大することで西日本広域からアウトバウンド旅客を集客する。</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港会社：バス運営会社と連携した路線開発・価格設定</li> <li>・ 自治体・経済界：上記バスネットワークの PR・利用促進</li> <li>・ 自治体：補助金の投入検討</li> </ul>
実施に際しての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 補助金の投入効果の検討、財源確保。</li> </ul>

### Ⅲ. 総括～戦略・施策の実現に向けて～

グローバルな地域間競争のなか、関西が交通・物流基盤の充実・強化をはかり、産業の国際競争力向上に寄与していくには、Ⅱ章で検討した交通・物流戦略と施策を実現すべきである。今後、こうした戦略・施策を実現するにあたってのポイントは次の4点である。

#### 1. グローバルな地域間競争に対抗する視点

##### 交通・物流基盤における国際的な競争の激化

経済のグローバル化によって、資本、労働力、情報、財・サービスの取引などにおける国境を越えた移動が活発化した結果、港湾や空港といった交通・物流基盤の世界でも国際的な競争が激化しており、国家間、地域間の競争関係に大きな変化がみられる。

##### アジア主要港湾・空港の成長

特に、アジア経済の成長に伴い、アジア発着・域内の貨物量や旅客数が近年著しく増大している。韓国や中国などは、こうした成長を取り込むべく、海運・航空に関する国家の目標と戦略を定め、国策として港湾・空港を整備するとともに、背後圏の産業政策などを一体的に進めることで、交通・物流における国際競争力を大きく向上させている。その結果、これらの国を中心とした人と物の流れが形成されている。

##### 関西の交通・物流基盤の相対的な地位低下

一方、関西の港湾や空港は、各事業主体ごとに目標と戦略が定められ、関西全体の最適化につながらず、グローバルな地域間競争に対抗できていないのが現状である。こうした分散化の状態が今後も続いた場合、関西の交通・物流基盤の相対的な地位低下がさらに進むことはもちろん、交通・物流ネットワークの弱体化により背後圏の産業や企業活動への悪影響、アジアからのインバウンド需要を十分に取り込めないことなどが懸念される。

##### 「アジアの中の関西」という視点での競争

関西の経済・産業活動を支え、成長を促進していくためには、アジア域内での交通・物流ネットワークの強化をはかる必要がある。さらには、港湾における欧米基幹航路、空港における欧米長距離路線といった、欧米とのネットワークについても維持・拡充しなければ、アジアにおける関西の存在価値がますます低下することが懸念される。現実を直視し、一刻も早く、関西を一つの地域として戦略を描き、「アジアの中の関西」という視点に立って各国・地域との競争に立ち向かうことが必要である。

## 2. 関西全体としての総合力の発揮

### 各主体の連携と事業の「選択と集中」

各府県市や各港湾・空港の事業主体がそれぞれ異なる目標と戦略に基づいて取り組んでいては、アジアを中心としたグローバル競争を勝ち抜くことはできない。しかしながら、現状は、阪神港以外の港湾の補助金制度が釜山港等をハブとした貨物流出につながり、また、クルーズ誘致においては関西内で連携した取り組みがなく誘致合戦となっているなど、関西全体としての総合力の発揮に結びついていない。阪神港への欧米向け貨物の集約や、関西一丸となったエアライン、クルーズ誘致などを実現するため、各府県市、各事業主体、官民などの連携をはかり、事業の「選択と集中」を行い関西全体最適の観点から取り組むべきである。

### 需要創出の取り組み

取扱貨物量・旅客数の拡大をはかるには、基盤整備や機能向上のみでは不十分であり、需要を生み出すための産業・観光政策等を一体的に進めることが重要となる。関空の「食」輸出事業といった海外販路開拓を通じた創荷や背後圏への企業誘致による新たな需要創造、観光プロモーションなど関西の魅力発信によるインバウンド推進やカジュアルクルーズによる潜在需要の掘り起こしなど、需要創出の取り組みもあわせて検討していく必要がある。

### 総合力の発揮

こうした連携・取り組みにより、関西の2,000万人を超える人口と経済力、ものづくり産業の底力、豊富な観光資源といった強みを生かして、関西全体としての総合力を発揮させることにより、国際競争力の向上につなげていく必要がある。

## 3. 関西広域連合への期待

### 広域交通・物流基盤を新たな事務として拡充

関西全体としての総合力を発揮する上で中心的な役割を担うのは、広域行政主体であり、産業・観光政策など他の政策を一体的に進めることができる関西広域連合が最もふさわしい。関西経済連合会が2011年5月に取りまとめた「関西版ポート・オーソリティ構想」においては、関西広域連合内に、「広域交通・物流戦略委員会」を設置し、事業会社、地方公共団体、国、民間等が参画し、関西全体の地域戦略・振興策を立案することを提案した。本提案を実現すべく、早期に広域交通・物流基盤を新たな事務として拡充する必要がある。その上で、行政と民間が連携し、関西の交通・物流基盤が目指す姿を共有した上で、民間のニーズを汲み取りつつ可能な施策から順次実施していくべきである。

## 具体的な施策

関西全体の最適運用を目指した具体的な施策としては、①欧米基幹航路の維持に向けた阪神港への欧米向け貨物集約の取り組み、②関西一丸となったエアラインやクルーズの誘致、③訪日ビザ発給規制やクルーズ船の受け入れ環境整備のための規制緩和要望、④生産・消費拠点と交通・物流基盤とを結ぶ高速道路のミッシングリンク解消などに取り組むべきである。

### 「ポート・オーソリティ機能」の担い手

将来的には、関西広域連合が事業会社と連携し、広域交通・物流基盤の一体的運営を行う「ポート・オーソリティ機能」を担うことを期待するが、この機能が単なる組織の構築にとどまるのではなく、「関西で一つの戦略」に基づき、ユーザー等民間ニーズに裏付けられた施策を、国からの権限・財源の移譲を受けて、関西独自の取り組みとして展開していくべきである。

## 4. 関西経済連合会の役割

### 関西広域連合 広域計画における位置づけ

まずは、関西広域連合が実施する事務を定める次期広域計画（2014年～2016年度）に、広域交通・物流基盤を新たな事務として拡充するよう引き続き、働きかける。

### 戦略・施策実施に向けた事業展開

交通・物流戦略と施策の実施に向けた検討を関西広域連合と共同で行う。具体的に実施するには、多くの主体の理解と協力を得る必要があり、そうした調整を当会が関西広域連合とともに行う。また、交通・物流戦略と一体的に進めなくてはならない需要創出について、例えば、関空の「食」輸出事業に続く輸出需要の発掘、クルーズPRセミナーによる潜在需要の掘り起こしなどの取り組みを、当会が主体となり進める。

### 「関西版ポート・オーソリティ構想」の実現

最終的には、2020年に目指すべき姿として提案した「関西版ポート・オーソリティ構想」が実現されるよう、引き続き、関西広域連合はじめ、事業会社、国、民間企業等とともに、関西を一つの地域として戦略を描き、関西全体として最適な広域交通・物流を実現する体制を築いていく。

以 上



## <参考資料>

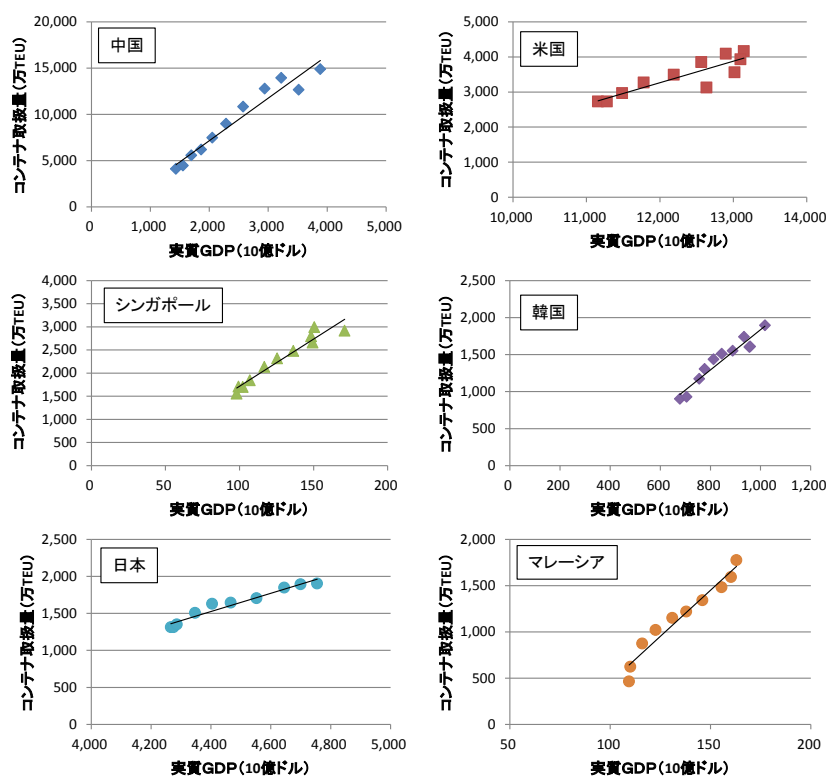
### 1. 需要推計手法について

#### 2020年の需要推計

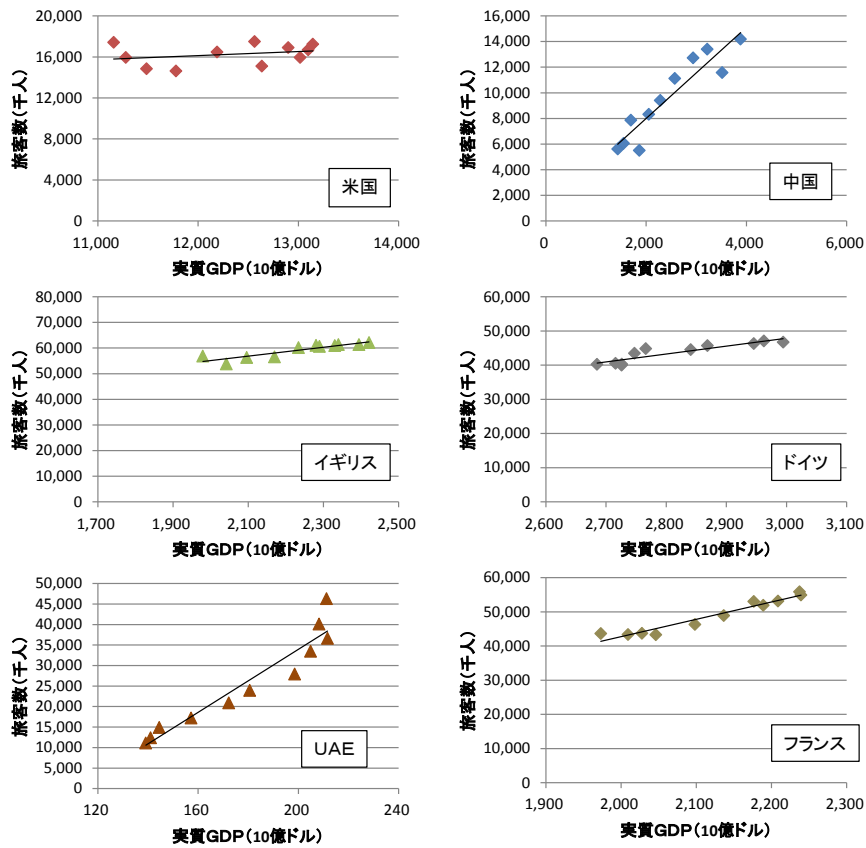
世界各国の港湾取扱貨物量および空港取扱旅客数は、一般的に各国の経済規模が大きくなれば、貨物量や旅客数は増加すると考えられる。例えば、各国の2000年から2010年の国際海上コンテナ取扱貨物量および空港貨物量、空港旅客数と実質GDPとの関係は、**図表-84**、**図表-85**、**図表-86**に示すとおりとなっており、一定の相関がみられる。

本研究では、国際海上コンテナ取扱貨物量および空港貨物量、空港旅客数と実質GDPの関係进行分析し、その関係に将来のGDP成長率を当てはめることで2020年に想定される輸送需要の見通しを推計する。(本推計は今後の需要の大きな傾向を把握するためのものであるため、実質GDPのみを用いている)なお、海運・航空×物流・人流の4つの切り口から交通・物流を検討しているが、港湾旅客需要については、定量的な分析に必要な十分なデータが確保できないことや、将来の見通しがクルーズ船の普及等の市場開拓動向に依存することが想定されることから、定性的な分析により想定することとした。

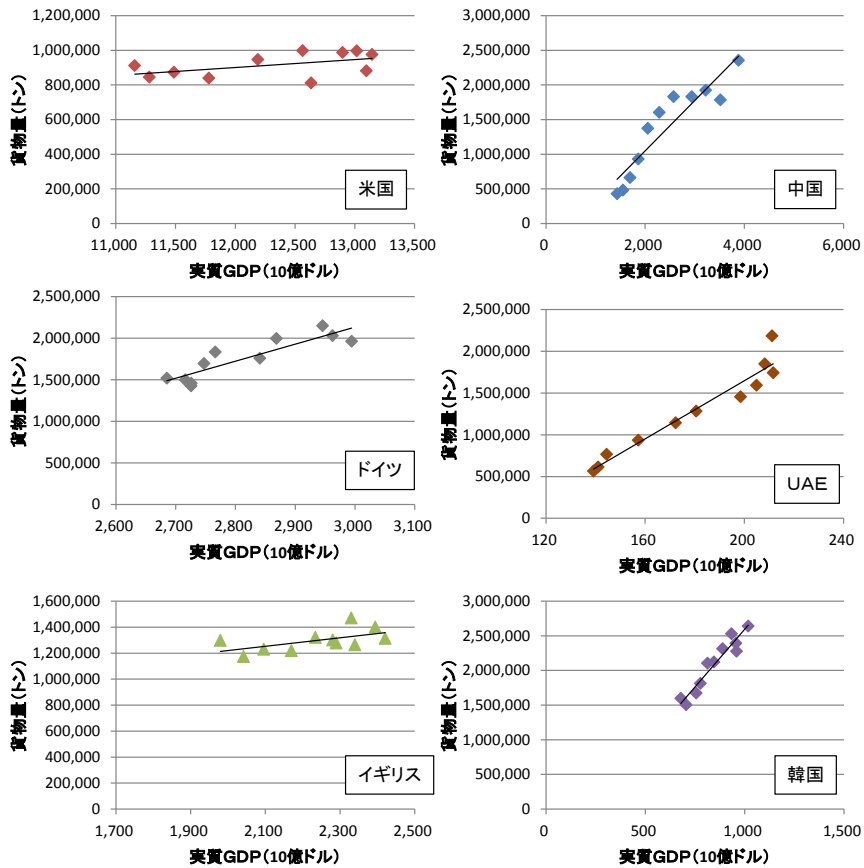
図表-84 各国の経済規模とコンテナ取扱量の関係



図表- 85 各国の経済規模と空港旅客数の関係



図表- 86 各国の経済規模と空港貨物量の関係



各港湾・空港の将来の港湾取扱貨物量および空港取扱旅客数・取扱貨物量は、実質 GDP 等を変数とした以下の計算式により推計する。

$$\text{旅客数・貨物量} = a1 \times (\text{各国実質GDP}) + a2 \quad (a1、a2 \text{ はパラメータ})$$

港湾取扱貨物量としては、検討する戦略・施策の狙いが国際海上コンテナ輸送の基幹航路数の維持あるいは拡大という点に鑑み、見直し対象の需要量として国際海上コンテナ取扱貨物量を指標とした。

また、空港取扱旅客総数としては、検討する戦略・施策の狙いが国際航空路線数の維持あるいは拡大という点に鑑み、見直し対象の需要量として国際旅客数を指標とした。

実質 GDP のデータは国際連合、国際通貨基金のデータを使用し、将来見通しのための将来の実質 GDP 成長率に関しては内閣府の試算値（2010年5月発表）を用いた。

図表- 87 将来の実質 GDP の設定

国・地域	実質GDP(10億ドル)			実質GDP成長率(%)	
	2000 実績値	2010 実績値	2020 推計値	2000-2010 実績値	内閣府試算値
1 アメリカ	11,158.1	13,017.0	16,181.5	1.6	2.2
2 中国	1,433.9	3,883.5	9,278.4	10.5	9.1
3 日本	4,265.8	4,578.5	4,909.3	0.7	0.7
(参考) 関西	678.7	708.7	740.1	0.4	0.4
4 ドイツ	2,685.2	2,945.8	3,221.9	0.9	0.9
5 イギリス	1,979.3	2,330.0	2,812.5	1.6	1.9
6 香港	1,317.7	1,741.7	2,553.4	2.8	3.9
7 フランス	1,973.0	2,208.6	2,463.9	1.1	1.1
8 インド	597.7	1,251.6	2,439.2	7.7	6.9
9 イタリア	1,701.0	1,744.0	1,833.1	0.2	0.5
10 ブラジル	768.9	1,092.6	1,526.3	3.6	3.4
11 韓国	678.3	1,017.6	1,491.8	4.1	3.9
12 カナダ	999.9	1,203.9	1,482.0	1.9	2.1
13 スペイン	962.4	1,180.7	1,448.4	2.1	2.1
14 オーストラリア	644.7	874.5	1,066.0	3.1	2.0
15 トルコ	386.6	564.3	823.8	3.9	3.9
16 オランダ	598.0	685.1	784.9	1.4	1.4
17 インドネシア	226.9	377.3	656.8	5.2	5.7
18 台湾	311.6	449.0	558.2	3.7	2.2
19 スイス	360.6	427.9	507.8	1.7	1.7
20 カタール	29.9	104.3	363.2	13.3	13.3
21 タイ	137.5	210.1	338.9	4.3	4.9
22 UAE	139.2	211.2	320.6	4.3	4.3
23 マレーシア	109.4	171.8	285.3	4.6	5.2
24 シンガポール	99.3	171.0	268.1	5.6	4.6
25 エジプト	78.8	127.5	206.1	4.9	4.9
26 ベトナム	36.8	74.3	149.7	7.3	7.3
27 ルクセンブルグ	31.6	41.3	54.0	2.7	2.7

資料：国際連合ホームページ

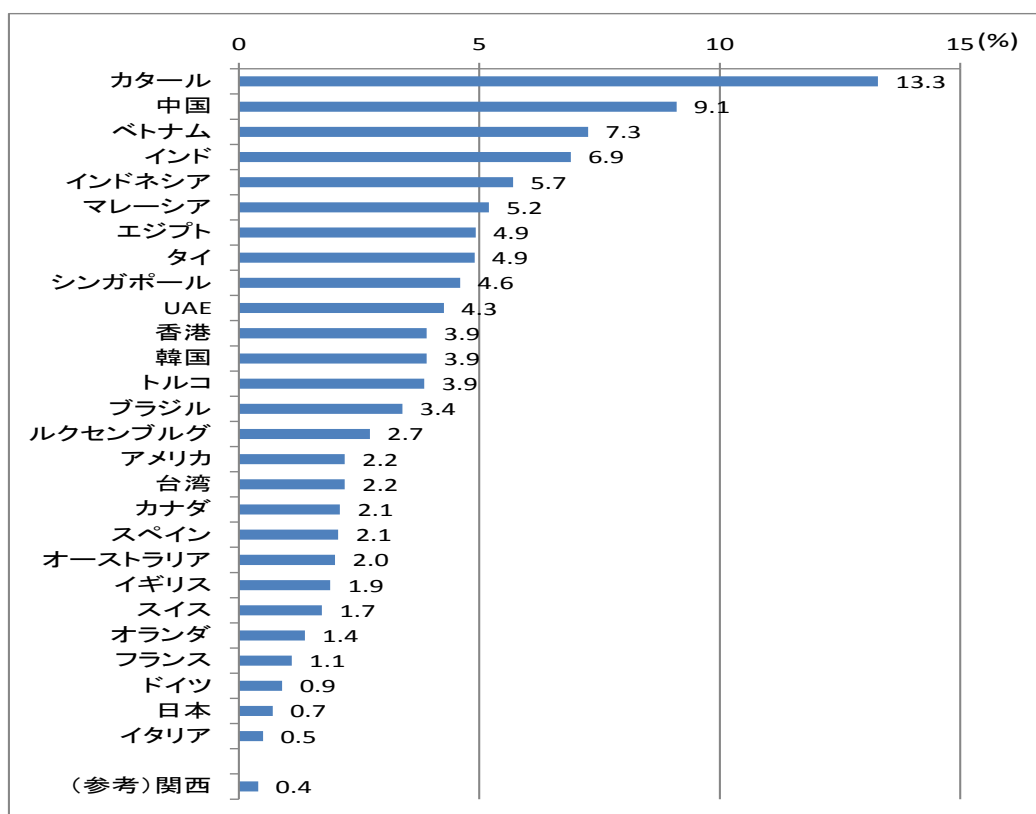
注1：2020年の推計値は内閣府の試算値（2010年5月発表）を用いて推計した。

注2：網掛け部分は内閣府の試算値がないため、2000年から2010年伸び率の実績を用いた。

注3：上記27ヶ国・地域は本調査で需要予測対象となっているものだけを抽出している。

注4：関西の実質GRDPIは内閣府公表値を用いた。なお、2010年値は公表されていないため、2009年における関西のシェアから算出した。

図表- 88 国別・実質 GDP 成長率の設定(2010~2020 年)



図表- 89 国別コンテナ貨物量推計結果

国	コンテナ取扱量 (10,000TEU)		シェア		パラメータ		相関係数 R
	2010	2020	2010	2020	a1	a0	
1 中国	14,880	40,617	36.7%	48.1%	4.5958	-2,025	0.9731
2 米国	3,560	5,825	8.8%	6.9%	0.6119	-4,077	0.8840
3 シンガポール	2,918	5,143	7.2%	6.1%	20.3753	-319	0.9697
4 韓国	1,895	3,178	4.7%	3.8%	2.7247	-887	0.9623
5 日本	1,875	2,183	4.6%	2.6%	1.2756	-4,079	0.9641
(参考)阪神	400	478	1.0%	0.6%	1.8402	-880	0.9354
6 マレーシア	1,805	4,060	4.4%	4.8%	19.3951	-1,472	0.9787
7 UAE	1,515	2,753	3.7%	3.3%	12.5281	-1,263	0.9672
8 ドイツ	1,427	2,303	3.5%	2.7%	2.5796	-6,008	0.8981
9 台湾	1,250	1,781	3.1%	2.1%	2.4944	389	0.8457
10 オランダ	1,121	1,645	2.8%	1.9%	5.3534	-2,557	0.9714
11 スペイン	1,094	1,631	2.7%	1.9%	2.2342	-1,605	0.9927
12 イタリア	979	1,066	2.4%	1.3%	2.6958	-3,876	0.9097
13 インド	975	2,263	2.4%	2.7%	1.0901	-396	0.9955
14 インドネシア	813	1,391	2.0%	1.6%	2.3269	-137	0.9033
15 ブラジル	795	1,554	2.0%	1.8%	1.6437	-955	0.9512
16 エジプト	671	1,530	1.7%	1.8%	10.5214	-639	0.9665
17 イギリス	670	1,099	1.7%	1.3%	0.5438	-431	0.9117
18 オーストラリア	665	912	1.6%	1.1%	1.2947	-469	0.9770
19 タイ	665	1,367	1.6%	1.6%	5.1980	-395	0.9773
20 ベトナム	598	1,678	1.5%	2.0%	14.4774	-490	0.9818

資料：2010年の貨物量実績値は『数字でみる港湾』より入手（空コンテナを含む出入合計）

図表- 90 空港別貨物量推計結果

空 港	貨物量(トン)		シェア		a1	a0	相関係数 R
	2010	2020	2010	2020			
1 ロサンゼルス	995,648	1,205,994	4.1%	3.1%	69.1160	87,591.27	0.8133
2 上海	2,350,962	6,327,194	9.6%	16.4%	725.1793	-401,312.64	0.9253
3 フランクフルト	2,148,998	2,589,117	8.8%	6.7%	2,052.0732	-4,022,464.01	0.8890
4 ドバイ	2,182,864	3,768,247	8.9%	9.8%	17,412.5209	-1,834,845.70	0.9661
5 ロンドン	1,470,569	1,453,041	6.0%	3.8%	329.0127	527,677.39	0.8026
6 仁川	2,641,464	4,232,110	10.8%	11.0%	3,330.0844	-735,819.50	0.9603
7 成田	2,125,730	3,066,047	8.7%	7.9%	940.2811	-1,550,100.76	0.7463
(参考)関西	712,469	836,343	2.9%	2.2%	-	-	-
8 パリ	2,142,194	2,773,342	8.8%	7.2%	3,248.6763	-5,231,232.89	0.9564
9 シンガポール	1,813,810	2,223,399	7.4%	5.8%	3,431.2118	1,303,622.84	0.8890
10 アムステルダム	1,512,256	2,006,109	6.2%	5.2%	4,102.6329	-1,223,757.97	0.8078
11 モスクワ	144,606	169,151	0.6%	0.4%	72.4782	64,296.45	0.9685
12 トロント	381,149	594,114	1.6%	1.5%	771.2273	-548,832.61	0.9491
13 シドニー	456,976	485,717	1.9%	1.3%	159.2024	316,009.82	0.7980
14 ニューデリー	382,802	724,505	1.6%	1.9%	299.7180	-6,561.04	0.9802
15 サンパウロ	218,947	361,585	0.9%	0.9%	188.9906	73,122.64	0.8747
16 マドリッド	322,292	304,229	1.3%	0.8%	180.9000	41,311.05	0.8489
17 ダブリン	90,150	103,649	0.4%	0.3%	219.3691	47,385.67	0.9894
18 バンコク	1,259,181	1,944,593	5.1%	5.0%	5,626.2194	37,599.73	0.9373
19 ドーハ	699,941	2,796,061	2.9%	7.2%	8,187.0480	-179,195.50	0.9973
20 イスタンブール	417,859	616,005	1.7%	1.6%	999.6937	-211,068.64	0.9200

資料：2010年の貨物量実績値はACI（Airports Council International；国際空港評議会）

資料より入手

注：関西空港は実質GDPとの相関が見られなかったため、日本全国の貨物量を推計後、成田、中部、関西のシェア比率で配分して推計

図表- 91 空港別旅客数推計結果

空 港	旅客数(百万人)		シェア		パラメータ		相関係数 R
	2010	2020	2010	2020	a1	a0	
1 ロサンゼルス	15.9	21.9	2.7%	2.5%	1,485	-2,161,970	0.8514
2 北京	14.2	33.9	2.4%	3.9%	3,555	884,626	0.9331
3 ロンドン	60.9	69.2	10.1%	8.0%	17,231	20,691,529	0.9041
4 フランクフルト	46.3	53.0	7.7%	6.1%	23,132	-21,540,706	0.9063
5 ドバイ	46.3	80.7	7.7%	9.3%	383,968	-42,849,111	0.9525
6 パリ	53.2	66.2	8.8%	7.7%	50,720	-58,725,170	0.9714
7 成田	32.2	38.0	5.3%	4.4%	22,771	-73,763,314	0.8812
(参考)関西	10.5	11.1	1.7%	1.3%	35,892	-15,330,142	0.8389
8 トロント	19.2	27.8	3.2%	3.2%	32,505	-20,345,399	0.9570
9 モスクワ	25.8	43.9	4.3%	5.1%	40,342	-14,436,075	0.9646
10 ダブリン	18.0	27.1	3.0%	3.1%	155,948	-12,907,902	0.9678
11 ニューデリー	8.7	19.3	1.4%	2.2%	8,713	-1,980,532	0.9936
12 シドニー	11.4	13.4	1.9%	1.6%	12,492	98,020	0.9153
13 仁川	36.1	61.9	6.0%	7.2%	55,611	-21,086,064	0.9803
14 サンパウロ	10.4	14.9	1.7%	1.7%	11,338	-2,426,781	0.9309
15 マドリッド	31.0	43.5	5.2%	5.0%	60,234	-44,051,271	0.9410
16 アムステルダム	45.1	54.7	7.5%	6.3%	81,626	-9,536,819	0.9312
17 シンガポール	40.9	60.5	6.8%	7.0%	207,487	4,898,040	0.9616
18 イスタンブール	20.3	30.6	3.4%	3.5%	49,906	-10,730,812	0.8711
19 バンコク	31.4	52.9	5.2%	6.1%	160,840	-1,571,890	0.9563
20 クアラルンプール	23.4	39.7	3.9%	4.6%	185,601	-12,110,134	0.9604

資料：2010年の旅客数実績値はACI（Airports Council International；国際空港評議会）

資料より入手

## 2. 企業ヒアリング・アンケート 実施結果

### 【全般】

生産拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中期目標で海外生産比率を 30%まで引き上げることとしている。基本スタンスは「需要のあるところで生産する」。ただし、国内の雇用を無視できないので、高付加価値製品については国内に残す。(電子部品・デバイス・電子回路製造業)</li> <li>・ 消費地が海外に移ってきており、アジアを中心に海外生産比率は高まりつつある。海外生産比率が高まることで、輸出は減少し、輸入が増加する傾向となるかもしれない。(電気機械器具製造業物流子会社)</li> <li>・ 国内の生産比率を下げようとしている。ただし雇用の問題もあるため、劇的に下げるということは考えていない。汎用品の生産は海外が中心となり、日本には高付加価値製品の生産が残るだろう。(繊維工業)</li> <li>・ 国内に生産拠点を増やすことはないだろう。製造委託は増えると思う。(化学工業(製薬))</li> <li>・ 海外で生産拠点を設ける際、ポイントとなるのは、生産できる技術がその国にあるかどうか。人件費の安さは大きな判断要素とならない。その点では家電メーカーなどの考え方とは少し違う。東日本大震災以降、リスク分散といったことも考え、海外に生産拠点を持つといった流れができた。具体的には、欧米やインドなどへの進出を考えている。(化学工業(製薬))</li> </ul>
輸送手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 制御機器は航空輸送、電子部品は海上輸送と使い分けている。(電気機械器具製造業物流子会社)</li> <li>・ 輸出入全体の 98%が航空貨物。顧客の要求するリードタイムを守るには、海上輸送では遅すぎる。(電子部品・デバイス・電子回路製造業)</li> <li>・ 九州工場から大阪港への陸上輸送について鉄道を検討したことがあるが、リードタイムの問題で実現されず、現在はすべてトラック輸送になっている。(電気機械器具製造業物流子会社)</li> <li>・ 2009 年に改正省エネ法が施行され、荷主企業も規制対象となった。それ以降、輸送距離を短くして、CO2 排出量の削減に努めている。(繊維工業)</li> <li>・ 輸送については、ほとんどが海上輸送。航空輸送を使うのは、納期が迫っている場合などのみ。全体の 1%もないだろう。(繊維工業)</li> </ul>

【海運・物流】

コスト	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ターミナル料金が、アジア諸港と比較して割高。また、高い内陸輸送コストもネック。(船社)</li> <li>・釜山港へ貨物が流れたきっかけは阪神大震災だが、貨物が国内に戻らないのは、円高ウォン安もあり、釜山港を使った方がコストが安い。(船社)</li> <li>・海上輸送費だけをみれば、阪神港のような主要港湾を使った方が安い。国内輸送コストも含めたトータルコストをみれば、地方港を使った方が安い。(繊維工業)</li> <li>・現在、物流部で事業部・商社と連携して、物流改革を進めている。特に、国内輸送コストを削減するために、国内輸送距離を短くする取り組みに力を入れている。(繊維工業)</li> <li>・コスト全体に占める物流コストは高くないので、あまり問題にしていない。(電子部品・デバイス・電子回路製造業)</li> </ul>
リードタイム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・韓国・中国の港湾でトランシップした場合、遅延のリスクがある。(繊維工業)</li> <li>・第三国を経由して輸送する場合、納入まで時間を要する。(化学工業(製薬))</li> <li>・阪神港を利用する場合は着荷時間が明確。釜山港経由での輸入の場合は、いつ入ってくるかがはっきりしないことが多い。(船社)</li> </ul>
ハード設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型船が寄港するかどうかは貨物量次第。単にコストを安くしたり、水深を深くしたりしても船は来ない。(船社)</li> <li>・神戸港はポートアイランド、摩耶、六甲のバースが離れている。(フォワーダー)</li> <li>・大阪南港のコンテナ待機場所を増やしてほしい。(フォワーダー)</li> <li>・夢洲高規格バースに見合う船舶が少なく、もったいない。(フォワーダー)</li> </ul>
ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関西には欧米便が少ない。ネットワークを充実し、選択肢を増やしてほしい。減便は非常に困る。特にフォワーダーにとっては、契約している料金のなかで、減便対応することは大きな負担になるはず。(電気機械器具製造業物流子会社)</li> </ul>
サービス水準	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本の港湾は荷役効率が非常に高い。一方、ロッテルダム港は荷役効率が悪いが、自動化しているので時間がかかってもコストは安い。(船社)</li> <li>・コンテナターミナルのオープン時間を長くしてほしい。(フォワーダー)</li> <li>・輸入貨物を受け取る際、ゲートオープン時間が限定されていると非常に不便。(電気機械器具製造業)</li> <li>・深夜に利用すると、コストが高くなる。緊急事態を除いて、深夜に使用することは基本的にはない。(電気機械器具製造業物流子会社)</li> <li>・韓国や中国との外交上の関係が悪化した場合、税関での遅延や荷物への被害などの可能性が懸念される。(電子部品・デバイス・電子回路製造業)</li> <li>・時間外利用が割増料金になるのであれば利用促進にならない。(船社)</li> </ul>
アクセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港への道路アクセスと渋滞対策が必要。港が立派でも道路が貧弱というのは発展途上国でよくある状況。(船社)</li> </ul>



【海運・人流】

<p>価格</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本では、これまでクルーズと言えば、高級といったイメージが持たれていたため、マーケットが拡大してこなかった。しかし、現在のクルーズの主流は一泊\$70～といったカジュアルなもの。うまく宣伝していかなければいけない。(旅行会社)</li> <li>・日本では、価格の安いカジュアルマーケットのクルーズが知られていない。PRがまだまだ足りない。日本人がカジュアルマーケットの存在を知れば、市場はもっと広がる。(クルーズ代理店)</li> <li>・日本籍クルーズ船は人件費、食材等の仕入れが割高で、料金が安い(クルーズ代理店)。</li> </ul>
<p>休暇制度</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本ではクルーズを利用するだけの連続した休みが取得しにくい。(クルーズ代理店)</li> <li>・欧米は国主導で強制的に休暇を取らせるが、日本では休暇制度があっても取りにくい。(クルーズ代理店)。</li> </ul>
<p>規制</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・カボタージュ規制で、海外にワンタッチしなければならず、コスト増につながり、運営上の大きな障壁となっている(クルーズ代理店)。</li> <li>・瀬戸内海の航行制限は、撤廃が難しい。確かに瀬戸内海は混んではいるが、今の船の性能ならまったく問題ない。(クルーズ代理店)</li> <li>・海外でも領海内でのカジノを禁止している国は多く、日本におけるカジノ規制については、特に問題を感じていない。(クルーズ代理店)</li> <li>・カジノができるようになって、日本人がどれほど利用するか。あまり期待はしていない。(クルーズ代理店)</li> </ul>
<p>CIQ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・寄港頻度が少ないので、CIQ 係員はどこも出張対応。以前は船内での指紋登録手続きをしていたが、今は行われていない。(クルーズ代理店)</li> <li>・CIQ のハード整備や担当者の技量も未熟。規制緩和に対しても法務省の理解が薄い。(クルーズ代理店)</li> </ul>
<p>ハード設備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本の(港湾)ハード整備には、客船に対する認識がまったくない。東京港は数十年前の計画で港湾を整備したが、世界で主流の7万トンクラスの大型船が入れないという有様。(クルーズ代理店)</li> </ul>
<p>行政</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズを誘致する自治体のなかにも、いまだにクルーズ＝高級というイメージを持った人が多く、めったに寄港しない高級クルーズを誘致する動きがある(旅行会社)。</li> <li>・以前は、地方に寄港の売り込みに行ってもほとんど相手にしてもらえなかったが、最近はその自治体も積極的。地域の祭りとの連携やお土産・ショーの提供などを申し出てくれるし、式典には知事・市長クラスも出てきてくれるようになってきた。(クルーズ代理店)</li> <li>・クルーズ誘致において、大阪港・神戸港・舞鶴港などが連携した取り組みはなく、互いに競争している状態。関西広域連合のような組織がそれぞれの港の特</li> </ul>

	色を生かして、インバウンドを推進するべき。(クルーズ代理店)
クルーズ会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アメリカなどでは船会社が自社のリスクでマーケットを開拓するが、日本は逆でマーケットが確立してからでないとい投資をしない。(クルーズ代理店)</li> <li>・日本のクルーズ会社はうまくマーケットを拡大できておらず、海外の安いクルーズが日本に来ることを恐れている。日本のクルーズ会社は、物流を本業としている船会社の子会社が多く、あくまで物流を中心に経営戦略を考えてきたため、クルーズについての検討が遅れている。(旅行会社)</li> </ul>
オプション	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズで来日する中国人旅客は買物目的の方が多い。個人のガイドが中国人の店に連れていきリベートを稼いでいる実態がある。もっとしっかりとしたオプションツアーを組み立てないといけない。(クルーズ代理店)</li> </ul>

#### 【航空・物流】

コスト	<ul style="list-style-type: none"> <li>・連絡橋利用料が負担となっている。(フォワーダー)</li> <li>・施設利用料が全体的に高い。特に車両駐車場は上限価格を設けるべき。(フォワーダー)</li> </ul>
ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関空の一番の課題はネットワークが弱いこと。特に貨物専用便の数が少ない。また、関空では海外での経由便が多く、貨物がダメージを受けることがある。(電子部品・デバイス・電子回路製造業)</li> </ul>
サービス水準	<ul style="list-style-type: none"> <li>・医薬品輸送は付加価値がきわめて高い。トランシップによる貨物のダメージを避けるため、直行便、そして貨物の取扱品質の高い本邦航空を選んで使っている。(化学工業(製薬))</li> <li>・関空の医薬品専用定温庫(KIX-Medica)は、非常に評価できる施設。ただ航空ネットワーク(特に直行便)が弱いことがネック。(化学工業(製薬))</li> </ul>
リードタイム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸出貨物の税関手続きが遅延し、キャリアへの貨物搬入がカット時間ギリギリとなり、待っていただくことがある。(フォワーダー)</li> <li>・貨物地区内に税関があり、利便性は感じるが、事務所がりんくう地区にあるため、りんくうに税関の出先機関ができれば事務効率化につながる。(フォワーダー)</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・もともと関空から輸出していた部分を、リーマンショック後の関空の減便を受け、一部成田空港に移した。(電気機械器具製造業物流子会社)</li> </ul>

【航空・人流】

コスト	<ul style="list-style-type: none"> <li>・着陸料は、LCC ビジネスに大きな影響を及ぼす。LCC は、着陸料・賃料の高い空港は使用せず、セカンダリー空港を使う傾向がある。(航空会社)</li> </ul>
アクセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関空は 24 時間空港ではあるが、公共交通機関の深夜早朝時間帯のアクセスがなく不便（フォワード）</li> <li>・深夜のアクセスも関空の課題。ヒースロー空港のセカンダリーであるスタンステッド空港は、電車でのアクセスは始発が 3:40am、終電が 1:30am。バスでも始発が 3:00am、最終が 2:00am など、空港の運営時間に合わせて、アクセスもほぼ 24 時間確保されている。(航空会社)</li> </ul>
ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海外出張の際、路線が少ないとよく感じる。ビジネスにおいては、直行便が必要。充実したネットワークを望む。(電子部品・デバイス・電子回路製造業)</li> <li>・関西では、首都圏と比べてビジネスクラス、ファーストクラスを含む全体の利用率が低く、路線を開設しにくい要因となっている。(航空会社)</li> <li>・関西は、東京に比べてアジア各都市に 1 時間近く、就航都市の選択肢の幅が広がる。(航空会社)</li> <li>・関西の空港間の国内＝国際乗り継ぎにおけるライバルは、羽田空港だと考えるべきである。利便性向上をはからなければ、特にビジネス客は羽田に飛んでしまう。(航空会社)</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北東アジアは LCC にとって空白のエリアだったが、人口のポテンシャルがある。2008 年頃から、航空各社が LCC の展開を検討し始めた。(航空会社)</li> </ul>

### 3. 研究会名簿

(順不同・敬称略)

主査	神戸大学	大学院海事科学研究科教授	竹 林 幹 雄
メンバー	大阪ガス(株)	秘書部経営調査室長	近 藤 誠 一
	近畿日本鉄道(株)	総合戦略室経営戦略部課長	池 口 太三郎
	(株)近鉄エクスプレス	梅田輸出営業所課長	鍵 昌 人
	鴻池運輸(株)	財務経理本部上級理事	田 中 信 雄
	(株)JTB 西日本	地域交流ビジネス推進室室長	松 岡 日出人
	新関西国際空港(株)	執行役員航空営業部長	住 田 弘 之
	(株)住友倉庫	業務部業務課長	竹 本 伸 一
	全日本空輸(株)	大阪支店副支店長	横 山 富 三
	南海電気鉄道(株)	経営政策室経営企画部長	松 川 康 司
	西日本高速道路(株)	建設事業部計画設計課長	永 田 順 宏
	西日本電信電話(株)	総務部企画担当部長	西 村 昌
	日本通運(株)	常務理事関西営業部長	西 谷 秀 樹
	パナソニック(株)	関西渉外室企画渉外部長	増 森 毅
	阪神電気鉄道(株)	経営企画室兼関連事業部部長	小 川 浩 昭
	フェデラルエクスプレス	第9営業部部長	藤 尾 友 成
三井住友信託銀行(株)	大阪本店総括部秘書チーム長	亀 山 佳 之	
オブザーバー	(株)ケイラインジャパン	関西支店副支店長	宮 武 淳
	神戸港埠頭(株)	常務取締役兼戦略港湾推進部長	計 谷 和 明
	Peach Aviation(株)	総合企画部長	遠 藤 哲
事務局	(公社)関西経済連合会	理事	櫻 内 亮 久
	(公社)関西経済連合会	地域連携部長	神 田 彰
	(公社)関西経済連合会	地域連携部次長	西 村 和 芳
	(公社)関西経済連合会	地域連携部参事	宿 利 保 章
	(公社)関西経済連合会	地域連携部	中 西 康 真
シンクタンク	(一財)みなと総合研究財団	調査研究部	大 井 輝 夫

(2013年2月28日現在)

#### 4. 開催実績

2011年度：「アジアにおける関西の交通・物流の現状と今後の課題」について委員間で情報共有

##### 【連続講演会】

第1回（2011年8月5日）

講演：「世界の物流動向と関西」

神戸大学大学院海事科学研究科教授 竹林 幹雄 氏

第2回（2011年9月26日）

講演：「東アジアの人流と関西の戦略案」

京都嵯峨芸術大学芸術学部観光デザイン学科教授 坂上 英彦 氏

第3回（2011年11月18日）

講演：「Peach Aviation のLCC 事業戦略と展望について」

Peach Aviation(株)代表取締役CEO 井上 慎一 氏

第4回（2012年2月28日）

講演：「国際コンテナ戦略港湾『阪神港』の事業戦略について」

神戸港埠頭(株)常務取締役戦略港湾推進部長 計谷 和明 氏

「アジア物流の現状と川崎汽船の事業戦略」

川崎汽船(株) 執行役員（(株)ケイラインジャパン代表取締役社長） 河内 満 氏

##### 【委員会】

中間まとめ（2012年5月11日）

報告：「アジアにおける関西の交通・物流の現状と今後の課題」

講演：「関西の国際インフラ戦略と経済」

神戸大学大学院海事科学研究科教授 竹林 幹雄 氏

##### 【海外調査】

日程：2011年10月23日（日）～10月29日（土）

主な訪問先：韓国（釜山、仁川）、中国（大連、長興島、營口）

2012年度：関西が目指すべき交通・物流戦略の取りまとめ

【研究会】

第1回（2012年6月22日）

報告：研究会の設置趣旨・進め方について

アジアにおける関西の交通・物流の現状と今後の課題について

意見交換：関西の交通・物流戦略の策定に向けて

第2回（2012年8月9日）

報告：第1回研究会および研究会後の主な意見

意見交換：関西の交通・物流戦略の策定に向けて

- ・戦略を実行する主体、戦略策定の方向性について
- ・港湾（物流・人流）について
- ・空港（人流・物流）について

第3回（2012年11月12日）

意見交換：関西の交通・物流戦略の策定に向けて

- ・交通・物流に関する需要推計について
- ・交通・物流戦略・施策（案）について

報告：関西広域連合への提言のあり方について

第4回（2012年12月18日）

報告：需要見通し・施策の有効性検証結果について

意見交換：研究会 報告書（骨子案）について

第5回（2013年1月22日）

意見交換：研究会 報告書（案）について

報告：戦略・施策の有効性検証結果について