

1. はじめに

最近、関西圏の経済の不振や地盤沈下が巷間で話題になっているが、関西圏の交通・観光事情はどうなっているのかということについて、主に過去5年間のデータをもとに、東京圏との比較により検証を試みた。

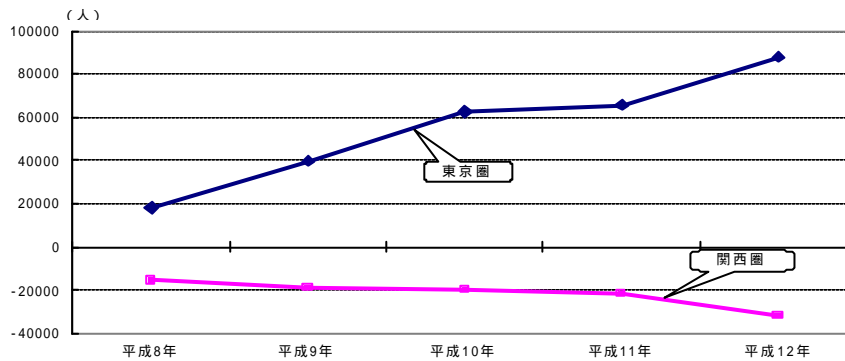
2. 一般経済面で比較した関西圏と東京圏

2.1. 人口・住宅・個人消費等の動向

関西圏と東京圏における人口の社会的増減を見てみると、入超の増加が続く東京圏に対し、関西圏では出超が続いている(図1)。また、新設住宅着工戸数の推移を見てみると、ともに平成8年度の水準からは低下しているものの、10年度以降東京圏では上昇する傾向があるのに対して、出超傾向の影響もあり関西圏は低い水準が続いている(図2)。地価については、両地域とも前年と比較して低下する傾向が継続しているが、東京圏は12年に下落傾向に歯止めがかかったのに対し、関西圏は下落が進むという状況となっている(図3)。

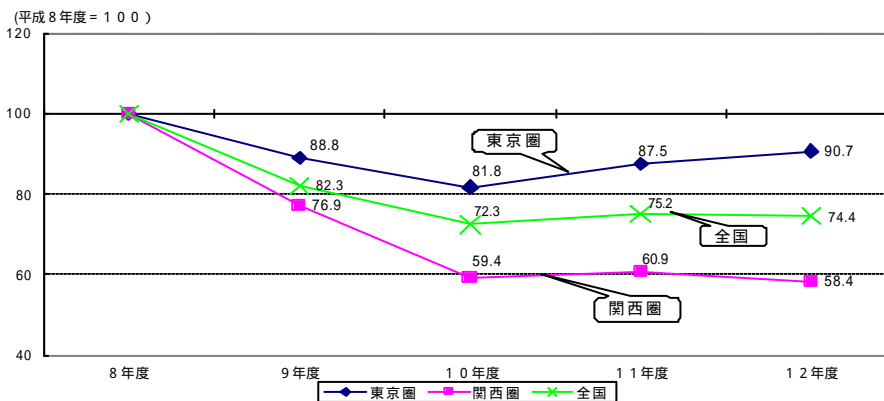
これに対し、個人消費では、前年同月と比較した名目消費支出については両地域に大きな差異は見られない(図4)。

図1 人口・転入超過数の推移

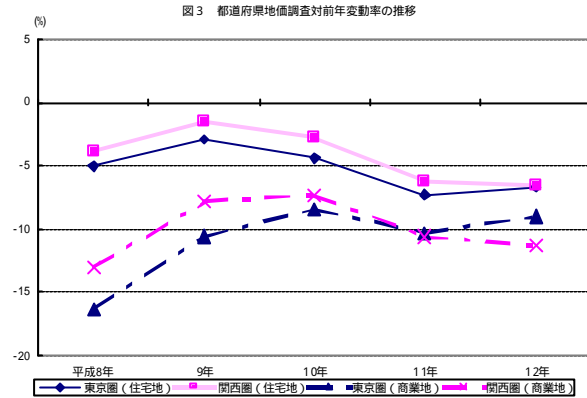


(注) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」より作成。  
 マイナスは転出超過を表す。  
 東京圏 = 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県 関西圏 = 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

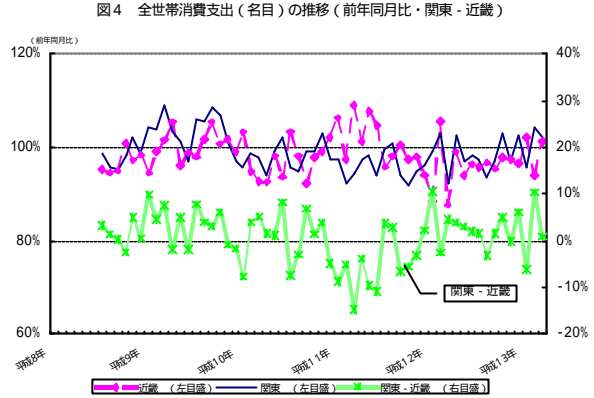
図2 新設住宅着工戸数の推移 (平成8年度を100とした場合の指数)



(注) 国土交通省「建築着工統計調査」より作成。  
 東京圏 = 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県 関西圏 = 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県



(注) 国土交通省「都道府県地価調査」による。  
変動率は、各年とも前年と継続する基準地の価格の変動率の単純平均である。  
東京圏 = 首都圏整備法による既成市街地及び近郊整備地帯を含む市区町村の区域  
関西圏 = 近畿圏整備法による既成都市区域及び近郊整備区域を含む市区町村の区域

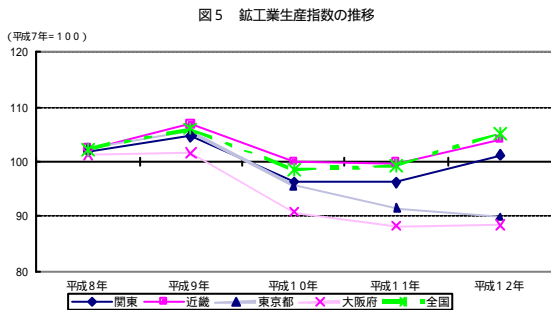


(注) 総務省「家計調査」より作成。  
関東 = 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、長野県  
近畿 = 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県、滋賀県

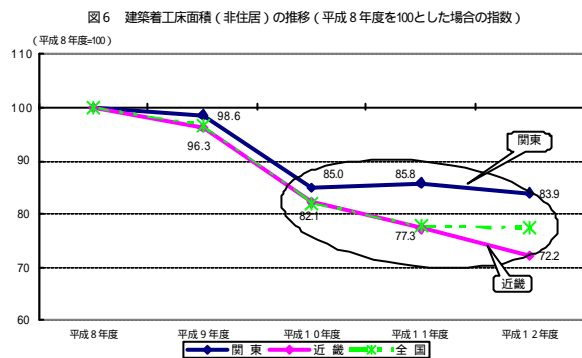
## 2.2. 企業生産・投資・雇用等の動向

企業の生産活動について、鉱工業生産指数の推移を見てみると、近畿と関東という広い範囲で見た場合には推移に大きな差異は見られないが、大阪府については東京都より低い水準で推移している(図5)。また、企業の設備投資(住宅を除いた建築着工床面積)では、関東、近畿ともに平成8年度の水準からは低下しているものの、関西圏の方がより落ち込みが激しい状況である(図6)。

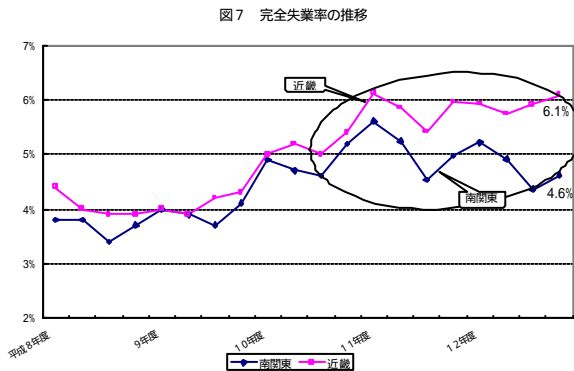
雇用面では、完全失業率(図7)、有効求人倍率(図8)を見ると、10年度ごろから両者の差が大きくなってきている。関西圏の経済の不振がこのような面にも表れていることがわかる。



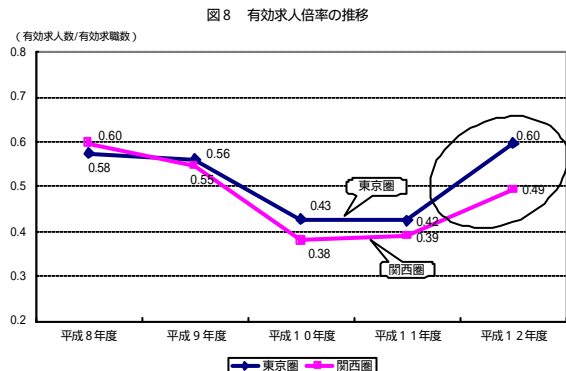
(注) 経済産業省、東京都、大阪府資料により作成。  
関東 = 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、長野県、新潟県  
近畿 = 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県、滋賀県



(注) 国土交通省「建築着工統計調査」により作成。  
関東 = 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、長野県、新潟県  
近畿 = 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県、滋賀県



(注) 厚生労働省「労働力調査」より作成。  
南関東 = 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県  
近畿 = 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県



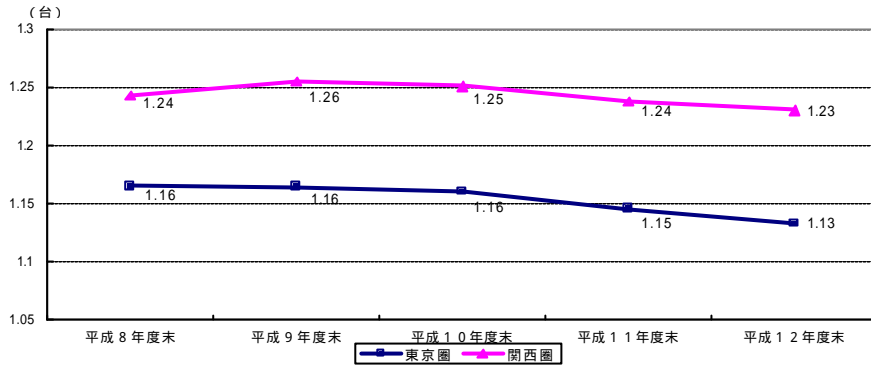
(注) 厚生労働省「職業安定業務統計」より作成。  
東京圏 = 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県  
関西圏 = 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

### 3. 交通・観光分野で比較した関西圏と東京圏

#### 3.1. 地域交通分野

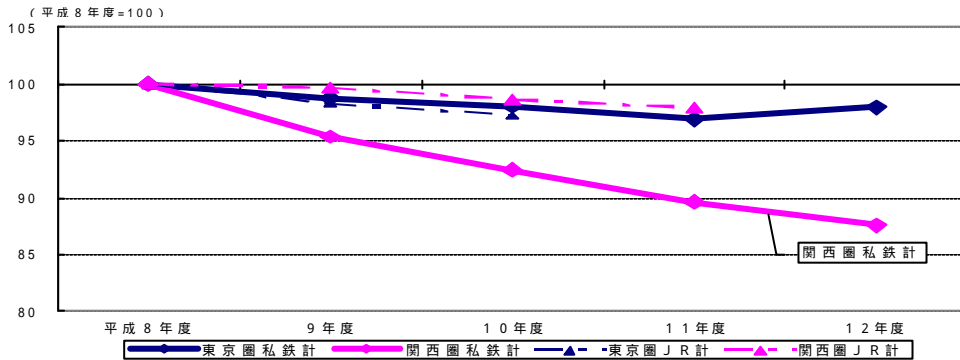
一世帯あたり保有車両数は、関西圏の方が常に高く（図9）、その影響や少子化の進展による通学輸送の減少もあり、鉄道では、大手私鉄の輸送人員の低下が著しい（図10）。ちなみに、両地域における人員ベースでの機関分担率の長期的推移を見てみると、関

図9 1世帯あたり保有車両数



（注）国土交通省自動車交通局監修「数字でみる自動車」各年版より作成。  
東京圏=東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県 関西圏=大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

図10 私鉄・JR輸送人員の推移（平成8年度を100とした場合の指数）



（注）日本民営鉄道協会「大手私鉄の素顔」、運輸政策研究機構「都市交通年報」より作成。  
但、私鉄平成12年度及び近畿圏JR平成11年度については情報管理部資料による速報値。  
東京駅及び大阪駅を中心とする半径50km圏の輸送人員。  
私鉄については、東京圏は8社及び営団、関西圏は5社の値。

西圏において自家用乗用車の割合が大きく、また鉄道においては、関西圏において相対的にJRの割合が低く、私鉄の割合が高いものとなっている。（図11、12）。最近の関西圏におけるJRの堅調と私鉄の不調は、これまでの傾向とは逆の状況となっている。

バスは、両地域ともに低下傾向にある（図13）。これは、自家用自動車の影響で関西

図11 機関分担率の推移（関西圏）

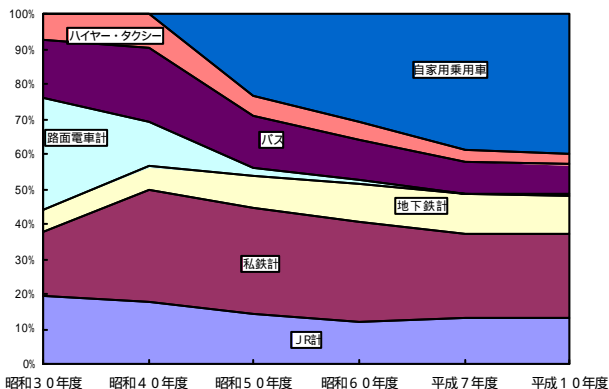
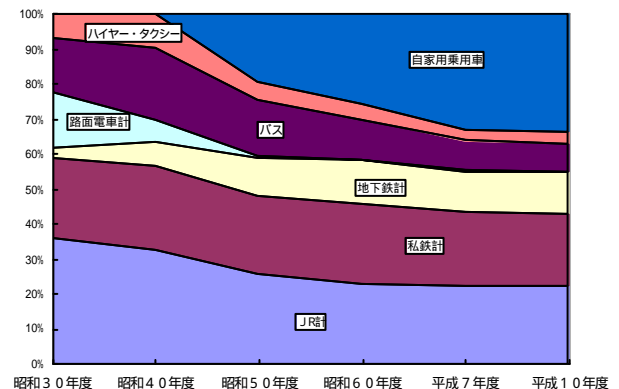


図12 機関分担率の推移（東京圏）



（注）都市交通年報より作成。東京駅及び大阪駅を中心とする半径50km圏の輸送人員

圏ではバスの利用が少なくなっているのに対し、東京圏では、鉄道新線の開業等による影響が出ていることが考えられる。

タクシーについて見ると、実車一日一車あたり運送収入は東京（特別武三）が大阪を大きく上回り、実車率についても徐々に乖離しつつある（図14）。

このように、地域交通の分野では、関西圏の経済の不調が各々の輸送モードにも表れている。

### 3.2. 観光分野

図13 バス輸送人員の推移

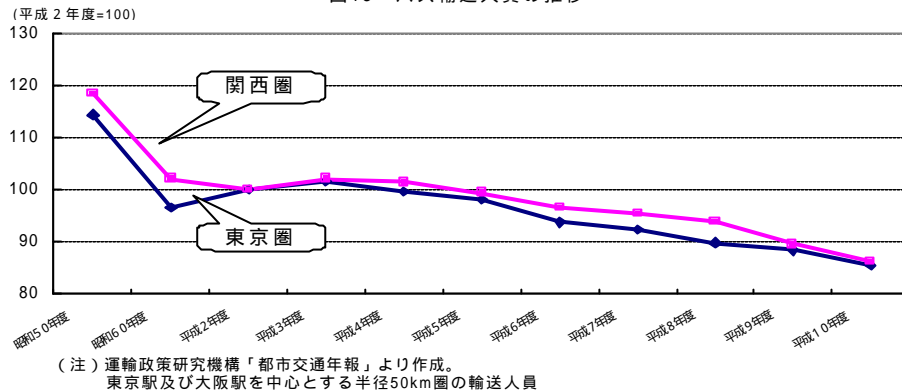
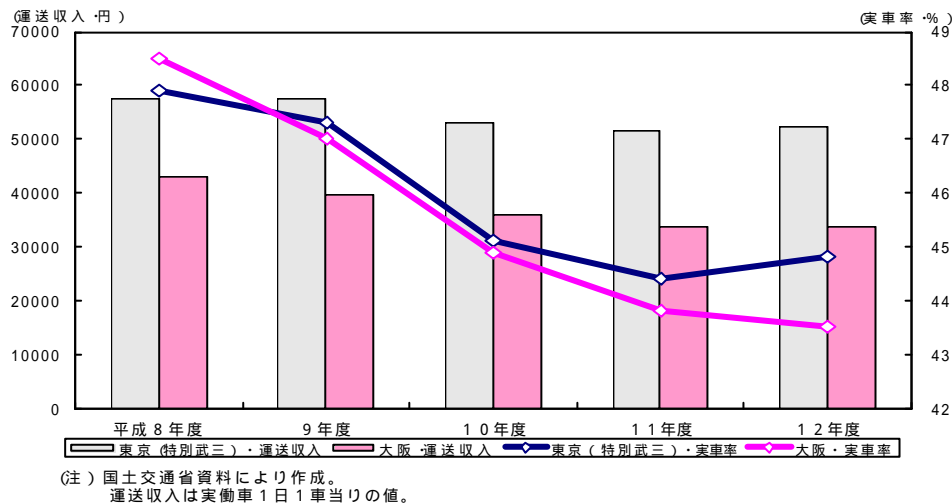


図14 タクシー実車率・運送収入の推移

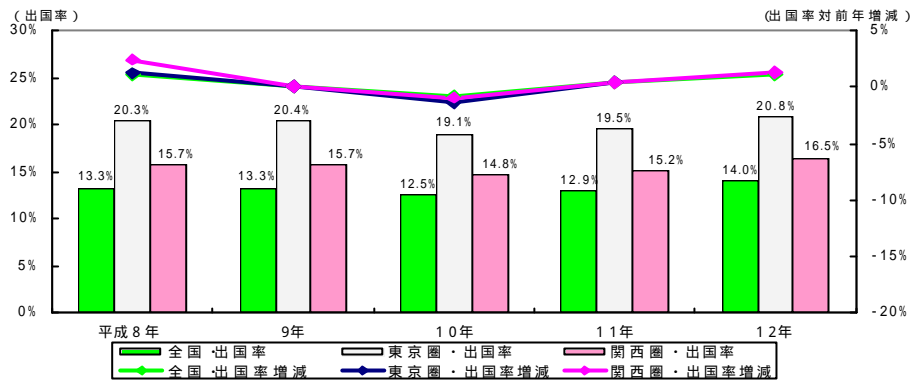


両地域及び全国の出国率をしてみると、東京圏の方が全般的に高い傾向にあるが、前年比増減の推移に大きな差異は見られず（図15）、各空港の乗降客数も、東京国際空港（羽田）利用者が圧倒的に多いものの、対前年比で見ると大きな差異はない状況である（図16）。

しかしながら、主要ホテルの稼働率及び平均客室単価をしてみると、稼働率については差異がほとんどないが、客室平均単価については、東京圏のホテルが客室単価を変えない一方で、関西圏のホテルは客室単価を落としていることが分かる（図17）。

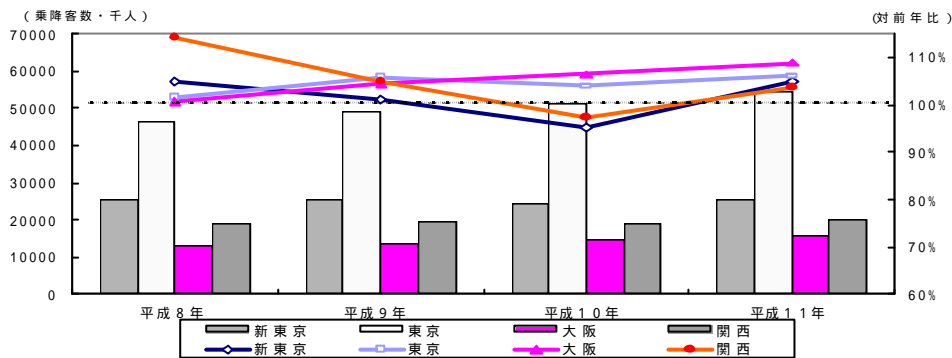
これは、企業等の活動の低迷により関西圏のホテルの利用も低迷するところを、客室単価を下げるにより稼働率を維持していると考えられ、関西圏のホテルの厳しい経営事情が反映されている。

図15 全国及び地域別出国率・前年比増減の推移



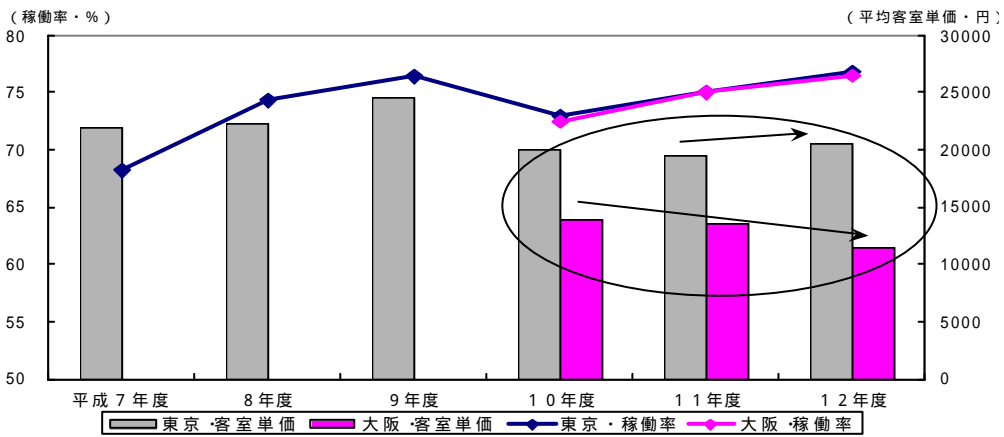
(注) 法務省「出入国管理統計」、総務省「10月1日現在推計人口」「平成12年国勢調査速報」により作成。  
 東京圏 = 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県 関西圏 = 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

図16 空港別乗降客数(国内・国際)及び対前年比の推移



(注) 国土交通省「空港管理状況調査」により作成。  
 国際線乗降客については通過客を含まない。

図17 主要ホテル稼働率・平均客室単価の推移



(注) 国土交通省資料により作成。  
 東京は主要ホテル16社(但し12年度は18社)、大阪は主要ホテル10社の値。  
 大阪については、平成10年度以前の数値が不明であることから空欄としている。

#### 4. おわりに

一般経済指標を見ると関西圏が弱い分野が多く、交通・観光分野についても、民鉄・タクシーのように関西圏の方が明らかに下落傾向が強い分野もある一方で、出国率等で見た海外旅行の動向等の消費に関連する観光分野では、関西圏が低迷しているとは一概に言い難い状況である。

特に、観光分野では、U.S.Jのオープン等により観光需要が増加していることが考えられることから、観光が今後の関西圏の景気回復の鍵となるか、注目していく必要がある。