



KANSAI 空港レビュー



No.371
2009.10

CONTENTS

1 巻頭言

関西未来
喜多 俊之

2 各界の動き

7 世界の目

発展するシンガポール
クラレンス チュア

9 講演抄録

高速道路のミッシングリンク解消に向けて
丸岡 耕平

17 プレスの目

関空とそれをとりまく地方自治体
池田 進一

19 航空交通研究会研究レポート

中国の航空輸送の現状
井尻 直彦

24 データファイル

- ・運営概況について(平成21年9月分)[速報値]
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成21年9月分)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況
- ・関空2期見学ホール情報

【表紙写真】「エア・インディア B777-200」

エア・インディア AI315 便の B777-200 である。このシルバーウィークの国際線は今年最高の賑わいを見せてくれた。航空会社によっては臨時便や機材の大型化による運航が行われた。エア・インディアも通常エアバス A310 で運航しているが、この期間はボーイング B777-200 に機材変更された。この B777-200 は成田空港などに運航しているが関空で見たのは初めてである。レジを確認したら VT-AIR、なんか素敵な記号である。

撮影：柴崎 庄司(関西国際空港側)

関 西 未 来



プロダクトデザイナー 喜多 俊之

数世紀に渡る文化と経済の中心であった関西地区の国際空港として、関西空港は位置づけられています。近年アジアの国々で、大型ハブ空港の台頭の中、もともと関西空港は西日本に置けるハブ空港としてアジア各国、そして世界から期待されている空港の一つとして生まれたのです。

関西経済の活性化、生活圏としての充実、大型国際見本市の開催、歴史的観光資源の活用、関西に在住する多くの人材の活用など、関西圏の復興には大変大きなプロジェクトが山積みです。

まず、国内や世界から人がやってくるといことが関西空港の活性化に繋がります。一つは経済産業としての活性化、もう一つは文化や観光の活性化です。経済産業の活性化の中でも、年間を通じて大きな集客を見込めるのが大型国際見本市です。30 年ほど前まで、大阪はアジアの有数の見本市開催都市でもありました。豊かなインフラが整った国際都市として存在していることで、それらが十分に活用出来ます。更に希望を言うとしたら、関空から市内まで一歩のリニアモーターカーで 15 分程で繋がれば、より活性化につながります。

見本市に訪れる人達は、単にビジネスだけでなく、その土地のホテルや商業施設、タクシーやレストランなどを活用します。それに伴い、ミュージアムや劇場などの商業施設も発展するはずです。

そういった年間を通じての大きな行事は、住民にとっても大変貴重な経験になるに違いありません。世界の最先端のニュースやイベント

がやってくるからです。世界の最先端技術やデザイン、情報、そして最新のライフスタイルなどを関西に運んでくれるはずです。そして世界でも稀に見る奈良や京都といった古都があり、その他にも関西地区には多くの眠れる一級の観光資源があります。歌舞伎や文楽、能など、中世の頃より発展した伝統的芸能、そして何と言っても世界で一番注目されている日本料理も関西が中心でした。関西空港はそれら総ての中核として存在しています。

今、アジアの各国のハブ空港が開港されつつありますが、関西空港はそのどこよりも大きな資源やチャンスを持っていると考えられます。大切なことは今、アジアを代表する地域としての自信と誇りを取り戻すことです。歴史の街、奈良や京都、神戸、そして大阪や堺が、世界の中でも先進的な時代があったことをもう一度思い起こせば、未来におけるこの空港の果たすべき役割がいかに重要であり大切であるかが分かるでしょう。

喜多俊之氏プロフィール

1969 年よりイタリアと日本でデザインの制作活動を始める。

イタリアやドイツ、日本のメーカーから、家電、ロボット、家庭日用品に至るまでのデザインで、多くのヒット製品を生む。

作品の多くが、ニューヨーク近代美術館など世界のミュージアムにコレクションされている。

また、日本各地の伝統工芸・地場産業の活性化、およびクリエイティブディレクターとして多方面で活躍する。シンガポール政府のデザインアドバイザー。中国 Red Star Award 審査委員。大阪芸術大学教授。

各界の動き

関西国際空港

●開港15周年で式典、記念アートも

関西空港が9月4日、開港から15周年を迎え、記念式典を開いた。関西国際空港会社の福島伸一社長は累計利用者数が2億6,000万人にのぼることに触れ、「さまざまな思い出やドラマを見守ってきたと思うと感慨深い。アジアのゲートウエーとしての空港を社員一丸となってつくっていききたい」とあいさつした。

また、利用客らが関空で撮影した笑顔の写真約1万枚を張り合わせて空港の形を再現したモザイクアート（縦1.8m、横2.7m）の除幕式もあった。

●9月の連休、GWより10%増予想

関西国際空港会社は9月10日、9月の大型連休中（18～23日）の国際線旅客数が17万9,000人になりそうだと発表した。5月の大型連休（1～6日）に比べて10%増える見通し。新型インフルエンザを警戒して夏休みシーズンに旅行を手控えていた人が動き出したためとみられる。

●促進協が着陸料3割引

経済界や自治体でつくる関西国際空港全体構想促進協議会は9月11日、関西空港を発着する中長距離の国際旅客路線を手掛ける航空会社への新たな支援策を発表した。既存便が対象で、関空から7,000km以上の都市を結ぶ路線では着陸料の3割を10月下旬から3か月間支援する。関西国際空港会社が8月に打ち出した着陸料の値下げ策との相乗効果で着陸料は最大4割引となる。5,000～7,000kmの中距離の既存路線には1～2割の補助を3か月間実施。対象の航空会社は合わせて17社程度。

●3空港懇、4年ぶり開催

関西、伊丹、神戸3空港のあり方について、関西の経済界と地元自治体が話し合う関西3空港懇談会（座長・下妻博関経連会長）が9月14日、大阪市内で4年ぶりに開かれ、実務者による幹事会を設置し、3空港の一元管理を目指す検討を年末までに進めることなどで合意した。

席上、橋下徹大阪府知事が、伊丹を廃止して、関空と大阪都心をリニアモーターカーで結ぶべきだと主張した。これに対し野村明雄・大阪商工会議所会頭は「10年後の関西の経済力を考えると3空港がないと足りない。役割分担を徹底することで最大限活用できる」と反対の意向を表明した。京都府の山田啓二知事と神戸市の矢田立郎市長は「3空港の一体運営」を主張した。

ただ、新政権下で2010年度予算の概算要求が白紙になる可能性があり、地元を挙げて関空会社への補給金増額を予算化するよう求めることでは一致した。



クリック！

関西3空港懇談会が4年ぶりに再開された背景には、航空需要の落ち込みによる空港経営の不振がある。伊丹は離着陸回数、利用者数で関空にほぼ匹敵しており、これを廃止すると残り2空港では、需要を賄いきれない。ポイントは騒音公害、事故の危険と隣り合わせの伊丹の利用を制限し、国民的財産である関空を有効活用することだ。一体運営を検討する際も、この大前提を確認する必要がある。

●旅券と指紋を事前登録

パスポートと指紋を事前に登録することで、関西空港での出入国手続きをスムーズにするシステムを、大阪入国管理局関西空港支局が導入、9月17日から運用を始めた。旅客ターミナルで旅券と指紋を登録し、出入国審査場にあるシステムにかざすと、自動的に出入国手続きが完了する。一度登録すれば成田、中部でも相互利用できる。

●日航、大連線の廃止発表

日本航空は9月18日、関西～大連線（週7便）を10月25日から廃止すると発表した。、需要が低迷し採算ラインを大きく下回っているため路線運航の見直しを検討していた。

●日航の国際線半数以下に

経営再建中の日本航空が廃止を検討している国際・国内線50路線の全容が22日、明らかになった。国際線は関西空港と中部空港のアジア路線を中心に、国内線は松本空港撤退など地方路線の削減に踏み切る。関空では日航の国際線の約6割に当たる9路線が消える。削減は同社の全路線の18%に相当する。関空で撤退する路線はロンドン、ハノイ、シンガポール、大連、杭州、仁川、釜山(2009年度末までに実施)、デンパサール(インドネシア)、バンコク(2011年度末までに実施)。

●大阪府知事、日航減便を容認

橋下大阪府知事は9月24日、日本航空の経営改善計画に伴い、関西空港への就航便が大幅に減便される見通しとなったことについて、「不採算路線を整備するのは当たり前。仕方ない」と述べた。日航と全日本空輸を「過度に保護することはしない。国内線に外国便をどんどん飛ばせばいい」との考えを示し、海外航空会社の国内線参入を自由に認めるよう、政府・与党に要請する方針を明らかにした。

●オイルタンカーバースで訓練

関西国際空港会社は9月29日、奈良県南部を震源とする内陸直下型地震（震度6）が発生し、オイルタンカーバース着舷中のタンカーと栈橋からの油流出事故と、紀伊半島沖を震源とする海溝型地震（震度6）が発生し、地震による津波警報が発表されたとの想定のもとに訓練を実施し、海上保安庁関西空港海上保安航空基地の消防やヘリコプターなどが参加した。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●滑走路に「STOP」表示

大阪空港で航空機による滑走路への誤進入などが相次いでいる問題を受け、国土交通省は9月24日、滑走路手前の誘導路上の計15か所に黄色地に黒で「STOP」（縦5.3m、横7m）と表示する再発防止強化策の運用を始めた。

＝ 神戸空港 ＝

●スカイマーク、那覇・札幌線に就航へ

スカイマークは9月3日、神戸～那覇線、札幌線の定期便をそれぞれ就航させると発表した。那覇線は12月25日から1日2往復、札幌線は2010年3月12日から同1往復を予定。いずれもボーイング737-800型機を使う。

●08年度管理収支、黒字最少に

神戸空港の2008年度の管理収支の黒字が1億7,300万円となり、2006年の開港以来、過去最低となったことが神戸市のまとめで分かった。減便や機材の小型化で、収入の柱である着陸料と停留料が減った一方で、空港建設に伴う市債の償還費が増えたため。日本航空が撤退すれば、2010年度以降の収入はさらに年間約2億5,000万円減る見込みで、開港後、初めて赤字となる

可能性も出てきた。

●日航撤退再考を申し入れ

日本航空が神戸空港発着の全路線を廃止する意向を神戸市に伝えたことを受け、矢田立郎市長らは9月28日、日航本社を訪れ、高橋哲夫取締役役に再考を申し入れた。日航側からは「撤退する方向で検討が進む」と、あらためて伝えられたという。

＝ 成田国際空港 ＝

●開港30周年で新キャッチコピー

成田国際空港会社は9月18日、開港30周年を記念して、新しいキャッチコピー「Power up! NARITA 2010」の使用を開始した。同コピーとロゴは、10月22日の2,500m 化B滑走路の供用開始、来年3月の発着枠と路線網の拡大、その後に予定されている成田新高速鉄道の開業など、同空港の「大きな変化」を利用者に直接告知するために設定した。

＝ 羽田空港 ＝

●国交省、千葉市上空通過案を撤回

羽田空港再拡張後の飛行ルート問題で、国土交通省は9月4日、午後11時台に航空機が千葉市上空を通過する案を撤回し、深夜早朝時間帯の完全海上ルート化を再提案した。千葉県などや千葉市の申し入れを全面的に受け入れた。

＝ 中部国際空港 ＝

●国際ビジネス機専用格納庫完成

中部空港に国際ビジネスジェット専用の格納庫が完成し、9月1日、テープカットして完成を祝った。国内の国際空港で専用格納庫ができたのは初めて。ニューヨークまで直行できる大型ビジネス機5機を収容できる。

●韓国・金浦線を10月開設

国土交通省は9月4日、10月から中部空港とソウルの金浦空港を結ぶ航空路線を新たに設けることで韓国政府と合意したと発表した。当初は1日に最大3便、2010年3月からは同4便を運航できる。

＝ その他 ＝

●全日空グループ、アジアへ戸口集配那覇拠点に時間短縮

全日本空輸は9月29日、那覇空港の国際貨物基地事業を10月26日深夜に開始すると発表し、国内3路線、国外5路線のダイヤを公表した。羽田、成田、関西、ソウル、上海、香港、台北、バンコクの8か所を貨物機8機で運航し、当面は国内から海外に向けたサービスを展開する。国内3空港を午後10時～午前0時の間に出発し、那覇空港で地域別に荷物を仕分け、海外空港に午前5～8時の間に到着するダイヤとなっている。

航空

●三菱の旅客機「MRJ」納入最大3か月遅れに

三菱重工業の子会社、三菱航空機（名古屋市）は9月9日、開発中の国産初の小型ジェット旅客機「MRJ」について、2013年内に予定していた民間航空会社への初納入が2013年末から2014年1～3月に最大3か月程度遅れると発表した。主翼の素材や設計の変更が理由。

●日航がデルタに出資要請エールフランスにも打診

経営再建中の日本航空が世界最大の航空会社、米デルタ航空に出資を要請し、資本・業務提携する交渉に入ったことが9月11日、分かった。デルタとの資本・業務提携を経営改善計画の柱とし、国境を越えた再編によって再建を軌道に乗せる。国際線の一部で共同運航し、提携関係にある欧州の航空大手、エールフランス—KLM にも、資本面を含む協力拡大を打診している。

●日航、アメリカン航空とも交渉

日本航空が同じ航空連合「ワンワールド」に属する米航空大手アメリカン航空の親会社 AMR と、日航への出資を含めた提携強化の交渉を進めていることが9月13日、明らかになった。

●世界の航空会社、上半期赤字5,500億円

世界の航空会社で組織する国際航空運送協会（IATA）は、9月15日、航空業界の2009年1～6月期の最終損益が60億ドル（約5,500億円）を超える赤字になったとの試算をまとめた。金融・経済危機の影響で航空貨物や出張客の需要不振が続いているところに、新型インフルエンザの世界的大流行（パンデミック）が始まり、旅行客の需要も打撃を受けたため。今年上半期の旅客運送量は前年同期比6.8%減、貨物運送量は同19.3%減となった。

●日航、6,800人削減など提示

日本航空の西松遥社長は9月15日、経営再建を議論する国土交通省の有識者会議（座長・杉山武彦一橋大学長）に出席後、記者団に対し、2011年度までの3年間で約4万7,000人のグループ社員のうち6,800人を削減する計画を明らかにした。米航空大手のデルタ航空、アメリカン航空とそれぞれ進めている提携交渉については、10月半ばまでに1社に絞り込む考えを示した。

●日航、国内7空港撤退

日本航空が札幌丘珠、奥尻、静岡、松本、神戸、広島西、粟国（沖縄県）の国内7空港から、すべての路線を撤退する方針を決めたことが9月16日、分かった。

●航空2社体制維持、国交相表明

前原誠司国土交通相は9月17日の記者会見で、民主党が提唱している「オープンスカイ」制度による航空自由化を実現するためにも、「国内航空業界の2社体制は維持しなくてはならない」とし、経営再建中の日本航空の破たんを避けるため善処する方針を示した。

関西

●6時発のラピート新設

南海電鉄は9月3日、南海本線（南海難波～和歌山市）のダイヤ改正を10月4日に行うと発表した。早朝の関西空港へのアクセスを向上させるため、南海難波午前6時発の特急「ラピートβ」を新設、特急「サザン」を全車一部指定にして、終日30分間隔で運転する。

●泉佐野市早期健全化計画、職員4分の1削減

自主的に財政再建を進める「早期健全化団体」入りが確定した泉佐野市は9月10日、市議会委員会で、借金返済のための早期健全化計画の素案を説明した。退職者を補充せず職員数を約4分の1削減するなどし、20年間で総額約460億円の収支改善を図る。

●JR桜島線をWTCに延伸

大阪ワールドトレードセンタービルディング（WTC）への大阪府庁舎移転の実現に向け、府と大阪市、関西経済3団体が周辺地区の活性化策を検討する「夢洲・咲洲地区まちづくり推進協議会」（会長・平松邦夫市長）の初会合が9月15日、WTCで行われた。橋下大阪府知事は、国際会議場や国際見本市にカジノを併設する構想や JR 桜島線を WTC まで延伸する計画を明らかにした。

●堺市長に元大阪府部長

任期満了に伴う堺市長選挙は9月27日、投開票され、橋下大阪府知事の支援を受けた元府政策企画部長で無所属新人の竹山修身氏（59）が、3選を目指した現職の本原敬介氏（69）（自民、公明推薦）、新人の府立大名誉教授・小林宏至氏（66）（共産推薦）ら無所属3人を大差で破り、初当選を決めた。本原氏は民主、社民両党も地元レベルで支援する事実上の相乗り候補だったが、橋下大阪府知事らから「与野党の談合だ」などと批判を受けて敗れた。

選管確定は次の通り。

当	136,212	竹山	修身	無新
	89,006	木原	敬介	無現
	48,631	小林	宏至	無新
	18,537	井関	貴史	無新

●堺次期市長、LRT計画を全面見直し

堺市長選で初当選した元大阪府政策企画部長の竹山修身氏は9月28日、日本経済新聞のインタビューで、市が南海電気鉄道の堺東駅～堺浜間に計画していた新型路面電車（LRT）事業を全面的に見直す意向を明らかにした。計画区間のうち地元の異論や採算面から市街地の堺東駅～堺駅間を中止するほか、シャープの液晶パネル新工場が立地する堺浜～堺駅間についてはLRTと並行して、大阪市営地下鉄の延伸による整備を検討する。

国

●鳩山内閣が発足

鳩山新内閣が9月16日、発足した。民主党の鳩山由紀夫代表（62）は衆参両院本会議で行われた首相指名選挙で第93代首相に選出され、直ちに組閣した。政権交代は非自民の細川連立政権が発足した1993年以来、16年ぶり。

鳩山内閣は初閣議で、①与党の事前審査慣行の廃止②国家戦略室の設置③事務次官会議の廃止一を盛り込んだ基本方針を決定した。

組閣では、予算の骨格など内閣の基本方針を決める国家戦略担当相に、菅直人氏が副総理兼任で就任。新設される行政刷新会議と公務員制度改革の担当相には仙谷由人氏が就いた。岡田克也氏は外相、藤井裕久氏は財務相に起用された。国土交通相には前原誠司氏が就任した。

政府は9月18日の閣議で閣僚とともに「政務三役」としてチームを組む副大臣・政務官を決めた。国土交通省副大臣には耐震偽装問題や道路整備中期計画で同省追及の急先鋒として知られる馬淵澄夫氏（奈良1区）と社民党の論客、辻元清美氏（大阪10区）が選ばれた。政務官は長安豊氏（大阪19区）、三日月大造氏（滋賀3区）、藤本祐司氏（参議院静岡）が就任した。

●空港特別会計、抜本見直しへ「不採算生む要因」

前原国土交通相は9月27日、「（予算の）枠があるから採算の合わない空港も作り続けられる、今の仕組みは根本的に見直す」と語り、社会資本整備事業特別会計の「空港整備勘定」（旧空港整備特別会計）を抜本的に見直す方針を明らかにした。「一般財源化がいいか、特別会計を違う形に見直す方がいいか、財務相と相談したい」とも述べ、特別会計から一般財源化への切り替えもあり得るとの考えを示した。

●空港特会见直し、来年度予算から

前原国土交通相は9月29日の閣議後の記者会見で、空港整備のための国の特別会計を2010年度予算から見直す考えを表明した。10月15日までに出し直す概算要求のなかで、新しい空港整備予算のあり方を示す。

世界の目



発展するシンガポール

在大阪シンガポール共和国総領事館 領事
クラレンス チュア 氏

シンガポールと関西の間には揺るぎないビジネス関係が結ばれ、さらに発展を続けています。シンガポールの国内企業は、関西の不動産やサービス業への市場参入に関心を持っており、またシンガポール特有の食文化を普及させたいと考えています。一方、パナソニック、高島屋、村田製作所等の関西を基盤とする有名企業は、長年にわたりシンガポールにおいて強力な存在となっています。シンガポールは、日本の革新的な企業がアジア地域で新しいアイデアや製品を開発するための魅力的な進出先となることを目指しています。

ビジネス以外の面でも、シンガポールは、リピーター客をはじめとする関西からの観光客

を誘致するための集客施設の充実に常に取り組んでおります。世界最大の観覧車「シンガポール・フライヤー」を擁するシンガポールは、世界初のF1 ナイトレースの開催地でもあります。2010年までに、2つのインテグレートッド・リゾート（カジノを含む統合リゾート）もオープンする予定です。今後の2年間で、マリーナ・ベイ近郊に世界最高水準の植物園が完成し、新しいクルーズ・ターミナルも開設されることになっています。生き生きとした豊かな食文化に加え、シンガポールには、好奇心をそそる美術館や博物館なども多数存在し、地元やアジアの芸術・文化を紹介しています。たくさんの日本人観光客にもおなじみのオーチャード通りで

シンガポールの街並み

舞台芸術の拠点として2002年10月にオープンした、エスプラネード・シアター・オンザベイから臨むシンガポールの街並み



F1 史上初のF1ナイトレース、
F1シンガポール・グランプリ2008のスタート



も、大規模な改装が進み、新しいショッピングモールにはわくわくするような食べ物やファッショングッズが並んでいます。その多くは日本から来たものです。

今日、シンガポールへのアクセスは、かつてないほど容易になっています。現在、シンガポール航空(SIA)は、関西からシンガポールへ、毎日運航しており、シンガポールからは35カ国65都市へ就航しています。SIAは、1972年8月1日に大阪国際空港(伊丹空港)において関西への就航を開始し、その後1994年9月4日に関西国際空港へ移り、37年間にわたり関西地域への航空輸送サービスを提供してきました。SIAはこれからも変わらず、関西に対する貢献を続けてまいります。関西により良いサービスを提供するための取り組みの一環と

して、2010年3月から、SIAは新しいエアバス330型機を導入する予定です。このエアバスには、1000種類以上のプログラムをオンデマンド方式でお楽しみいただける機内エンターテインメント・システムが搭載されています。さらに、中距離路線の新しいビジネスクラスのキャビンには、プレミアムレザー張りのシートを備え、エコノミークラスのシートも新しくなって、足回りスペースが拡大されよりくつろげる設計になっています。また、SIAは世界に先駆けて、新しいエアバス330型機の全クラスで、iPod(アイポッド)とiPhone(アイフォン)の機内接続に対応しています。

在大阪シンガポール共和国総領事館としては、シンガポールと関西の関係が今後もますます発展するために、関西国際空港がその中心的な役割を果たすことを期待しています。

マリーナ・ベイ・サンズ

マリーナ・ベイ・サンズは、2010年第1四半期までにシンガポールにオープン予定の2つのインテグレートッド・リゾートのうちのひとつ。100,000㎡におよぶ展示スペース、2,500室のホテル客室、カジノ、心躍る展示が楽しめるアートサイエンス美術館、地上50階の高さに広がる空中庭園などが集結した施設となる。



高速道路の ミッシングリンク解消に向けて

阪神高速道路株式会社
常務取締役

丸岡 耕平 氏



●とき 平成21年8月25日（火）

●ところ 大阪キャッスルホテル

皆さん、こんにちは。阪神高速道路㈱の丸岡です。講演させていただくのは2回目です。再びこのような場にお呼びいただき、誠にありがとうございます。今回は1年前の4月ですから、1年4か月ぶりです。本日のテーマは、高速道路のミッシングリンクの解消ということです。

本題に入る前に、道路を取り巻く最近の状況を報告させていただきます。最近の報道によりますと、民主党が政権を取ることを前提にいろいろと論じられていますが、高速道路料金の無料化について、民主党のマニフェストによれば首都高速、阪神高速は渋滞で都市機能がマヒする懸念があることから、首都圏や京阪神圏の都市部の高速道路は無料化方針から除くとされています。

わが社としても料金問題がどうなるか、気になるところです。ちょうど1年4か月前に講演した時に、阪神高速の料金改定についてお話ししました。高速料金は、本来なら利用距離に応じて料金を負担いただくのが合理的だと考えています。ところが都市部で距離制を導入すると手間ひまがかかり、効率が大変悪くなります。具体的に説明しますと、1台1台料金が違うので計算処理に時間がかかって渋滞の原因になりかねないこと、また入口と出口に2つの料金所を設けなければならならず用地の確保が難しいことの理由で、わが社は均一料金制を取って来ました。均一だと例えば700円ならどこで出ようと同一料金ですから料金所は1カ所で料金処理も簡単に済みます。

しかし、高速道路ネットワークの充実に伴って、だんだん供用延長が延びて来ました。そ

うなると例えば、私の地元の藤井寺市から池田市まで行っても700円、短いところで心斎橋から淀屋橋まで行っても700円。これでは不公平だという声が出てきました。それなら利用距離に応じた料金にしましょうと、一昨年の9月に、わが社の案として短い距離のところを400円に、一番上限を1,200円とする距離料金案を提案させていただきました。ところが景気の状態がちょうどサブプライムローン、原油高騰による不況に差し掛かったところで、長距離利用の場合は700円から1,200円に値上げとなることに強い反発が出ました。特に運輸業界から強い抗議がありました。また、道路行政に大きく響く税制変更がありました。国の財政を少しでも改善するために、道路特定財源を一般財源に組み入れようと言い出したのです。さらに民主党は高速料金無料化に続いて道路特定財源の暫定税率の撤廃を掲げてきました。道路特定財源は目的税で、この財源を使って道路を整備してきたのですが、結局、皆さんご存知の通り一般財源化されました。果たして道路予算はどうなるのか心配ですが、いまのところ前年並みの予算はなんとか確保されているようです。暫定税率というのは本則税率の約2倍を徴収されています。例えば、ガソリン税では1ℓ 28.7円のところ約2倍の53.8円が徴収されています。暫定税率が廃止されると道路に関する税収は半分に落ちます。その場合の財源はどうなるのだろうかと思います。このように大変不透明な状況の中ですが、いま必要な道路整備は何かという本日

の演題に入らせていただきます。

阪神高速道路株式会社は大阪、神戸、京都と3つの圏域を持っています。大阪圏域は普通車で700円、神戸圏域は500円、京都圏域は約1年前から供用開始しており基本料金は450円

ですが単区間利用の場合は350円という暫定料金になっています。営業路線は現在242*です。

今日は特に京都圏域について説明します。京都線は供用後、交通量が伸びない状態が続いています。現在、油小路線5.5*と新十条通2.7



阪神高速道路ネットワークー全体図ー

*を供用していますが、交通量が少なく利用促進策に会社一丸となって取り組んでいるところです。新十条通は、山科地区の住民の悲願で、伏見～山科間のトンネルを抜いて欲しいという強い要望の下、平成20年6月1日に供用開始しましたが、思ったように交通量が伸びていません。期待されるのは第2京阪が今年度末に供用開始されること、さらに平成22年度末に油小路線と繋がり大阪圏とネットワークされることにより交通量は飛躍的に増えると考えています。さらに JR をアンダーパスして北方面に延びる路線等が、すでに都市計画決定されています。これら路線の具体化にも大いに期待していきたいと思っています。

阪神高速の通行台数ですが、全体では平成10年の1日当たり95万台をピークに減少し、

一旦は回復したのですが平成18年からは下がる一方です。料金収入の大きい大型車についてはずっと右肩上がりが続いていたのですが、平成19年から急激に落ち始めました。やはり景気後退の影響かと考えられます。大型車の落ち込みはわが社にとって大きく響きますので、早く景気が回復してほしいと願っているところです。一方、鉄道については、関西の私鉄6社の輸送人員はずっと下がっています。ところが関東の私鉄は右肩上がりです。どういう理由なのか分析出来ていませんが、関東の私鉄の特徴は昔から相互乗り入れを盛んに行って来ています。その影響もあるのかなと思います。関西の私鉄はどうも連携が少ないように思われます。

次に阪神高速の課題であるミッシングリンクの解消についてお話しします。ミッシングリンク

京都線事業概要

- 新十条通 ——
延長2.7km
H20.6供用
- 油小路線 ——
延長5.5km
H20.1供用
- 斜久世橋区間 ---
延長1.9km
(うち、合併施工:1.4km)
H23.3末完成予定



京都線事業概要

クという言葉の意味は生物学用語から来ています。進化の過程は化石で調べられるのですが、進化の途中で当然あるべきはずの化石が見つからない場合を、ミッシングリンク（失われた環）と呼びました。繋がらないことを意味する言葉として各分野で使われるようになりました。阪神高速のなかでミッシングリンクは3カ所あります。代表的なところでは都市再生環状道路に1つあります。どういう環状道路になるかと申しますと、湾岸線や大和川線、近畿自動車道、淀川左岸線を結ぶ大きい外回りの環状道路で、湾岸線と近畿自動車道はすでに供用していますが、大和川線と淀川左岸線が建設中で、これらが繋がると文字通り環状になるわけです。現在は繋がっていないために大阪中心部に用事のない自動車が、いったん都心に入っては出て行く、大阪都心に用事のない車まで都心に入って来て渋滞の原因になっています。通過車を都心に入れないでスムーズに流すために早く再生環状道路を完成させたいのですが、新御堂筋～門真の淀川左岸延伸部約9*が事業化

されていない。これが1つ目のミッシングリンクです。2つ目は大阪湾岸道路西伸部と言われているところで、湾岸線は六甲アイランドで止まっています。六甲アイランド北～長田区駒ヶ林約15*がようやく都市計画決定され、事業化される段取りです。3つ目は名神湾岸連絡線の西宮インター～西宮浜約4*が構想段階で、以上3カ所がミッシングリンクと言われています。

渋滞というのは、ちょっとした連絡道路が出来ただけで相当解消されます。大和川線、淀川左岸線1期と2期が供用された時にはかなり渋滞が緩和されます。おそらく都市再生環状道路が完成すると大阪市内の渋滞はほぼ解消される見込みです。ただ1カ所だけ、池田線の塚本付近の渋滞は残るだろうと予測されていますので、抜本的対策を検討しています。

将来の計画を申しますと、最後の一等地と言われる梅田北ヤードで、24haのうち平成24年（2012年）に先行開発区域7haが完成予定です。関西の活性化の目玉ですが、東西南北軸の専用自動車ネットワークが不可欠になって来

り、新御堂筋と繋がる形になります。その意味で淀川左岸線と延伸部の早期整備が必要です。

阪神高速道路 3つのミッシングリンク

北を新淀川、南と東西をＪＲ、阪急などの鉄道で囲まれた
梅田北ヤードには、東西の自動車専用道路ネットワークが不可欠



梅田北ヤード2012年度完成（先行開発区域）

また、平成21年度末（2010年春）には第2京阪道路が全線開通します。1日に数万台が門真ジャンクションに流入して来ます。淀川左岸線延伸部が来ていないために、近畿自動車道

1本で流入車両を受けねばならない状態で当然渋滞が心配されており、経済界ともども延伸部の早期整備をお願いしているところです。



第二京阪道路の全線開通2010年春

先ほど申し上げた都市再生環状道路についてですが、小泉政権の平成13年に経済対策として内閣に都市再生本部が設置され、都市に集中的に投資して地方を引っ張ろうと考えたのです。都市が元気になれば地方も元気になる。さらに日本も元気になるというわけです。代表的な施策が東京の3つの環状道路、大阪でも先程の環状道路、名古屋、福岡でもあります。大阪の再生環状道路は、第2京阪道路の供用に併せ整備することを目標とするとなっていました。ところがいまだ都市計画決定すら出来ていません。首都圏ではどうなっているかと言いますと、中央環状線のうち平成19年12月に新宿～池袋線が完成し、都心の渋滞は2割減りました。さらに平成21年度に新宿～渋谷間が完成の予定で、渋滞5割減という予測です。そして平成25年度に全線開通予定です。名古屋では

環状2号線は平成22年度に南東区間が完成し、残る南西区間も整備計画に格上げされています。大阪の都市再生環状だけが取り残された状態で、淀川左岸線が平成24年度に1期区間完成予定、大和川線が平成26年度完成予定、淀川左岸線2期工事は平成32年度完成予定というスローテンポです。

そこで、早期完成を目的として地元経済界と地元自治体が連携し京阪神高速道路整備促進協議会を設立しました。会長は関経連の下妻会長です。参与として国や阪神高速が入っています。ミッシングリンク解消に向けて利用者側から声を上げることは大事で大いに期待しています。阪神高速には3つのミッシングリンクがあると言いましたが、関西にとって大きなミッシングリンクがもう1つあります。それは新名神高速道路（第2名神高速道路）の高槻～大津間（八幡

最後にわが社の PR をさせていただきます。わが社も民営化して、少しずつではありますが変わってきていることは事実です。料金で儲けたらだめだと、それは当たり前ですが、阪神高速も PA（パーキングエリア）は泉大津や朝潮橋等に持っています。NEXCO は SA・PA でかなりの収益を上げています。しかし、わが社のお客様は利用される距離が比較的短く、PA でゆっくり休憩していただける方は多くありません。なかなか収益に結びつかないのが現状ですが、その中でも懸命に経営努力を行っています。また、わが社は道路のメンテナンスでは相



当なノウハウを持っています。地方自治体の皆様に道路マネジメント事業として活用してほしいのです。大阪市の咲洲トンネルの指定管理者募集がありまして、わが社は応募しました。見事、選ばれました。阪神高速は料金徴収、維持

管理、交通管制等にかんがりの実績があることが評価されたようです。今年6月から業務を行っています。国が整備している夢咲トンネルの管理も8月から引き受けており2つのトンネルを併せて一元管理業務を行っています。

道路マネジメント事業 -道路管理の代行-

大阪港咲洲トンネルの指定管理予定者に決定

大阪港咲洲トンネル(大阪市)の指定管理者を募集に応募し、指定管理予定者に決定。今後、市会の議決を経て、指定管理者としての指定を行い、国が整備中の夢咲トンネルと本施設を一体的に管理の予定(大阪市ホームページから抜粋)

<http://www.city.osaka.lg.jp/hodoshiryō/port/0000034410.html>

既存のネットワーク等スケールメリットを有効に活用し、トンネルの交通監視・管理、トンネル設備管理、料金収受、回数券販売等の道路管理を代行



咲洲トンネル(天保山側)

道路マネジメント事業 -道路管理の代行-

また、シールドトンネル掘削による建設残土の再利用事業にも進出します。これまでは産業廃棄物として大阪湾フェニックス計画の埋め立てなどに処分していたのですが、大阪市の第6貯木場の埋め立てや阪神高速の大和川線建設路盤材として再利用するようにしました。これによって建設コストの削減を実現しています。

また、「まちかどeサービス」と呼ぶ事業へも手を広げています。これはETCの機能をフルに活用しようという事業です。ETCは現在85%近くまで普及していますが、高速の料金支払いのほかにマンションや倉庫、工場の駐車場管理、ガソリンスタンドでの徴収管理、駅前タクシーの出入りコントロール、フェリー乗降の手続き簡略化等への利用を考えています。

初期投資は若干必要ですけど、後は人件費削減等効率運用が出来ます。ただETCの多機能利用についてはORSE(道路システム高度化推進機構)への申請が必要です。国の機関ですけど特に個人情報、セキュリティを大事にしています。ETCには個人の車載器番号がそれぞれあって、ORSEがしっかり管理しているのです。eサービスなどに利用すると個人車載器番号が民間に出ることになります。このセキュリティ上の問題について委員会で議論が行われ、結局、車載器番号とは別の利用者番号を作ろうということになりました。各企業はそれで管理出来て、トラブルが起きてもORSEの高速道路の課金システムには影響しません。これによって門戸が開きました。しかし、各企

業が ORSE に登録して利用者番号を個々に管理するのは面倒です。阪神高速株式会社がまとめて管理しようとしてプラットフォームのようなシステムを構築しつつあります。例えば平城遷都1300年祭で宣伝していましたが、ETC で第2阪奈道路を利用した場合、奈良市内に入り込むのではなく手前の駐車場で降りて、シャトルバスを利用すればポイントサービスで高速料金を割り引くという仕組みになっています。

今後は、このシステムの普及・促進に力を入れて行きます。

もう1つは路外パーキングを西宮ヨットハーバーや京都・城南宮、阪急梅田駐車場などに設けたことです。ETC 利用者は路外パーキングを使うなら二重課金されないという制度です。一度高速を降りて路外パーキングを利用し、ショッピングなどをして再び高速に乗っても2度目の料金は払い戻されるわけです。このシステムの普及・促進にも力を入れて行きます。

以上で、私の講演を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

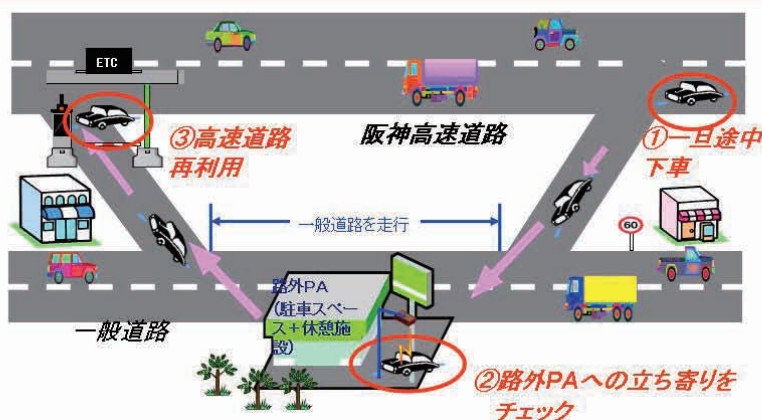
路外パーキングの概要

高速道路、道路利用者、民間施設事業者の3者にメリットがあるしくみ

高速道路事業者：少ない費用でパーキング機能を実現

高速道路ユーザー：パーキング機能充実による利便性の享受

施設事業者：パーキングの位置づけによる広報効果及び商圈の拡大



路外パーキングの概要



関空とそれを取りまく地方自治体

産経新聞関西空港支局 池田 進一

関空支局に赴任して5カ月が過ぎました。毎日毎日、飛行機を眺めていると、尾翼のマークを見るだけで、どこの航空会社なのか少しづつ分かるようにもなりました。世界に直接つながる現場で働くことのできる新聞記者はそう多くなく、国際空港という特別な舞台で仕事をする楽しさを日々感じています。ここからは個人的な話になって申し訳ないのですが、高校時代の同級生が、同じ関空で別の会社の記者として勤務していたことも、印象深いエピソードの1つです。

とはいえ、大阪湾泉州沖約5*に位置するこの空港島だけでも、国内外のエアラインなど多くの民間会社に加え、警察署や消防署、国土交通省、厚生労働省、農林水産省、税関、郵便局など、実に多種多様な関連施設があり、取材対象として施設内のどこに何があるのか、誰に何を聞けばこのことは分かるのかを把握するだけでも約1カ月がかかりました。日夜空港島で勤務する人は約1万5,000人にのぼるといわれ、1つの地方都市レベルといっても過言ではありません。慣れたとはいっても、これだけ多くの取材対象を同時に処理することは簡単なことではなく、たかが7年半ではありますが、これまで記者として積んできた経験がまったく役に立たない場面に出会うこともあるなど、緊張感の漂う毎日です。

一方で、空港とは、旅行者が旅立ち、到着するいわば非日常的な空間です。そういう場所に毎日通い、日常の仕事をするということには、いまだに違和感を覚えることもあります。たとえば、空港を利用する芸能人やスポーツ選手などが取材対象となることがあります。私自身、

サッカーのカタール代表という誰に自慢しているのやらよくわからない方々を見かけたことがあります。韓流スターのペ・ヨンジュン氏が関空を利用して来日したときには、数日前から関空に泊まり込んで待ち受けるファンも出るなど、大変な騒ぎになったと聞いています。

個人的には夏休みやゴールデンウィークなど長期休暇の際に、国内外へ旅立つうれしそうなお家族連れや若者達を眺め、「うらやましい」と感じながら、彼らの取材をするのは、非常に悩ましい。「自分も連れて行ってくれ」と思うこともままあります。関空に記者として赴任してから、関空を利用してどこかに出かけたことは、まだ1度もありません。いつかその「非日常」を体験してみたいとも思っています。

こんな関西国際空港ですが、残念ながら、それを取り巻く環境が恵まれているとはいえない状況が続いています。国内では大阪空港、神戸空港を含めたいわゆる「関西3空港」間での利用客の奪い合い。海外に目を向ければ、新型インフルエンザや、世界的な景気悪化による路線の大幅減少。最近では日本航空の経営悪化に伴う路線減も大きく報道されています。関西空港会社や地元自治体も、世界一高いとされている着陸料の値下げや、府や国への陳情など手をこまねいているわけではありませんが、これという有効な打開策が見あたらないのが現状です。

問題を抱えているのは関西空港だけではありません。関空開港を当て込んで多額の投資を行った周辺自治体の地盤沈下も著しいものがあります。その中で、平成20年度決算で財政破綻一步手前の早期健全化団体へと転落した大阪

府泉佐野市の現状について考えてみたいと思います。

泉佐野市は人口約 10 万人の地方都市です。タマネギの名産地として知られるほか、タオルを中心とした繊維産業も盛んで「東洋のマンチェスター」とも呼ばれていました。そんな泉佐野市に関西空港開港が持ち上がったのは、昭和 40 年代後半でした。

騒音問題や漁業補償の問題などもあり、いったんは市議会で反対決議が可決されるなど、当時の泉佐野市が関西空港に賛成していたわけではありません。しかし、昭和 45 年の大阪万博の影響もあり、大阪府内で下水道整備や道路整備などのインフラ整備は、府北部を中心に行われていました。関西の開港で、このインフラ整備を大阪府の南部でも進めることができると考えた泉佐野市は、市内での地域整備などを条件に関西空港の開港にゴーサインを出すことになります。結果として、関西空港は、昭和 62 年に 515 ヘクタールの人工島とターミナルビル 1 棟、滑走路 1 本の建設を含む第一期工事が着工され、平成 6 年の開港を迎えることになりました。

泉佐野市はこの関西開港に伴う税収増を見込み、宅地造成や下水道整備事業などに計約 1,420 億円を先行投資しました。特にホールや図書館を併設した総合文化センターの建設や、市立病院の建て替えはそれぞれ約 300 億円という大型公共事業となりました。大半は借金で賄いましたが、バブル崩壊の影響もあり思ったほど企業誘致が進まなかったことや、人口も伸び悩んだことなどから税収が増えず財政が悪化、430 億円規模の普通会計に対し、累積赤字は 3 倍以上にのぼっています。

この結果、法律で定めた 4 つの指標のうち、平成 20 年度決算で、市全体の赤字の割合を示す実質赤字比率が 26.42%（国の基準 17.44%）、財政規模に対して将来負担する借金の割合を示す将来負担比率も 393.5%（同 350%）となり、早期健全化団体へと移行することになったのです。

すでに破綻状態で、財政再生団体となり、

国の管理下で財政再建に取り組んでいる北海道夕張市とは異なり、すぐに市民生活に影響を与える問題ではありませんが、それでも泉佐野市は財政健全化計画の策定を余儀なくされています。

泉佐野市はすでに財政健全化計画の素案を策定、市議会に示しています。素案では、財政再建の目標年度として、20 年後の平成 40 年度を設定しました。総額で約 455 億円の収支改善を目指し、職員削減や遊休地の処分、投資的経費の見直しなど 11 項目の施策を実施するとしています。これに対し、市議会側からは市職員の給与削減に踏み込んでいないのはおかしいなど反論の声も上がり、対案を出す動きも始めています。一方の市側も、市民の意見を求めるパブリックコメントを募集しており、泉佐野市、市議会、市民の 3 者でこの問題を解決しようとの動きが活発化しています。

問題は泉佐野市に限った話ではありません。空港島を泉佐野市と分割する大阪府田尻町、同泉南市の両自治体も、いわゆる「関西バブル」のツケを払うため厳しい財政状況に追い込まれています。

数字の羅列や専門用語が続き、少々、いやかなり堅い話になってしまい、申し訳ありません。ただ、関西空港という非日常的な舞台で、その場にいることを楽しむ人たちが大勢いる一方、その足下では財政難で悩む自治体や、空港そのものがあることを少しでも知ってもらえればと思つてのこととご理解して頂ければ幸いです。



中国の航空輸送の現状



日本大学経済学部

井 尻 直 彦

(財) 関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1 中国の交通輸送網整備と旅客数の増加

世界的に注目を浴びるB R I C sの一員であり、著しい経済成長を続けている中国では、国内交通網の整備が近年急速に進められている。現在、主要都市間を結ぶ在来線の大規模な近代化・高速化計画や北京と上海を結ぶ新高速鉄道（京滬高速鉄道）計画が進行中であり、これら中国国内の鉄道網整備はビジネスチャンスとして世界からも注目されている。既に、北京に通じるいくつかの在来線には日本、フランス、ドイツ等の高速列車が新たに導入され、一部区間では時速350kmでの高速運行が開始されている。

これに平行して、鉄道網以外の輸送網の整備も急速に進んでいる。表1には、近年の中国の陸海空の輸送網整備の状況が示されており、これは改革・開放政策が本格化する以前の1990年の各輸送モードの整備済距離を100として現在の整備済距離を指数化したものである。表1によれば、2007年において高速道路網の整備済距離指数は348であり、1990年の3倍強に拡張している。けれども、空路はそれ以上の早いペースで整備が進んでおり、国内線ではおよそ5倍に、国際線ではおよそ6倍に急拡張している。このように、近年の著しい経済成長を背景に、中国の輸送網においては、①鉄道在来線の高速化、②高速道路の新設、そして③航空輸送網の国内外への拡張が急速に進んでいる。

表1 輸送網の整備状況：各輸送距離指数（1990年値=100）

年	鉄道路	高速道路	国内水路	航空路（国内）	航空路（国際）
1991	99.8	101.2	100.5	110.3	106.6
1992	100.3	102.8	100.5	165.1	182.1
1993	101.2	105.4	100.9	189.6	167.5
1994	101.9	108.7	101	206.3	211.5
1995	107.8	112.5	101.3	222.8	209.3
1996	112.1	115.3	101.5	230.2	232.2
1997	114	119.3	100.5	281.2	303.1
1998	114.7	124.3	101	297.1	303.1
1999	116.4	131.4	106.7	300.4	314.5
2000	118.7	136.4	109.2	296.5	305.5
2001	121	165.1	111.3	306.6	310.6
2002	124.2	171.7	111.4	323.1	345.3
2003	126.1	176	113.6	345.2	429.9
2004	128.5	181.9	112.9	404.4	537.4
2005	130.3	325.3	112.9	394.3	514.4
2006	133.1	336.2	113	417	580.6
2007	134.7	348.5	113.1	462.3	629.5

出所：中国統計年鑑各年版より作成

表2 中国国内輸送モード別流動量および成長率

(単位: 1万人)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
総旅客数	1,478,573	1,534,122	1,608,150	1,587,497	1,767,453	1,847,018	2,024,158	2,227,761
鉄道旅客数	105,073	105,155	105,606	97,260	111,764	115,583	125,656	135,670
高速道路利用者数	1,347,392	1,402,798	1,475,257	1,464,335	1,624,526	1,697,381	1,860,487	2,050,680
船舶旅客数	19,386	18,645	18,693	17,142	19,040	20,227	22,047	22,835
航空旅客数(民間のみ)	6,722	7,524	8,594	8,759	12,123	13,827	15,968	18,576
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
総旅客数成長率		3.80%	4.80%	-1.30%	11.30%	4.50%	9.60%	10.10%
鉄道旅客数		0.10%	0.40%	-7.90%	14.90%	3.40%	8.70%	8.00%
高速道路利用者数		4.10%	5.20%	-0.70%	10.90%	4.50%	9.60%	10.20%
船舶旅客数		-3.80%	0.30%	-8.30%	11.10%	6.20%	9.00%	3.60%
航空旅客数(民間のみ)		11.90%	14.20%	1.90%	38.40%	14.10%	15.50%	16.30%
構成比	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
鉄道旅客数	7.10%	6.90%	6.60%	6.10%	6.30%	6.30%	6.20%	6.10%
高速道路利用者数	91.10%	91.40%	91.70%	92.20%	91.90%	91.90%	91.90%	92.10%
船舶旅客数	1.30%	1.20%	1.20%	1.10%	1.10%	1.10%	1.10%	1.00%
航空旅客数(民間のみ)	0.50%	0.50%	0.50%	0.60%	0.70%	0.70%	0.80%	0.80%
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
総旅客人キロ		7.30%	7.40%	-2.20%	18.10%	7.10%	9.90%	12.50%
鉄道旅客人キロ		5.20%	4.20%	-3.60%	19.30%	6.10%	9.20%	9.00%
高速道路利用者人キロ		8.30%	8.30%	-1.40%	13.70%	6.20%	9.00%	13.60%
船舶旅客人キロ		-10.60%	-9.00%	-22.90%	5.10%	2.20%	8.60%	5.70%
航空旅客人キロ(民間のみ)		12.40%	16.30%	-0.40%	41.10%	14.70%	15.90%	17.80%
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
総貨物量(トンキロ)成長率		7.60%	6.20%	6.30%	28.90%	15.60%	10.70%	14.20%
鉄道輸送量		6.70%	6.60%	10.10%	11.80%	7.40%	5.90%	8.40%
高速道路輸送量		3.30%	7.10%	4.70%	10.50%	10.90%	12.20%	16.40%
船舶輸送量		9.50%	5.90%	4.40%	44.30%	19.90%	11.70%	15.90%
航空輸送量(民間のみ)		-13.10%	17.90%	12.30%	24.00%	9.90%	19.50%	23.50%

出所：中国統計年鑑2008年版より作成

次に、中国国内の輸送モード別の近年の流動量の推移を確認する。表2に2000年から2007年までの輸送モード別の中国国内旅客数とその成長率を示している。まず、中国国内の総旅客数はこの期間中、2003年を除きプラス成長を続けており、2007年には約1.6倍の222億人に増加した。とくに2004年と2007年は二桁成長を記録するなど高い成長を遂げている。とりわけ、国内の総旅客数がマイナス成長となった2003年においても、航空旅客数はプラス成長を遂げており、他の輸送モードに比べて顕著に高い成長率となっている。この結果、2007年には中国国内の航空旅客数は2000年に比べ約3倍の1億8千万人に増加している。このように国内旅客数の増加が著しい中国において、相対的に航空輸送の重要性が徐々に高まっていることがわかる。この傾向は旅客人キロの成長率においてより顕著であり、航空輸送網の整備および利用が他の輸送モード以上の速いペースで進んでいる。そこで、中国の航空輸送流動量の現状を中国民用航空局の『民航机场生产统计公报』と中国交通年鑑社の『交通統計年鑑』に基づいて確認する。

2 中国の航空輸送の成長

『民航机场生产统计公报』に記載されている中国の空港数は現在159であり、これら中国の空港で取扱われている流動量は、2000年から2008年の間に旅客、貨物ともに約3倍に増加している。中国の航空流動量は、2006年時点で、旅客、貨物ともに日本の約1.3倍の規模となっている。

表3 中国空港別旅客数ランキング(上位30空港:2008年)

	空港名	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
1	北 京	21,691,077	24,176,495	27,159,665	24,283,818	34,883,190	41,004,008	48,748,298	53,611,747	55,938,136
2	広 州	12,790,999	13,829,250	16,014,411	15,012,696	20,326,138	23,558,274	26,222,037	30,958,467	33,435,472
3	上海/浦東	5,543,667	6,898,999	11,047,695	15,063,622	21,021,723	23,664,967	26,788,586	28,920,432	28,235,691
4	上海/虹橋	12,139,462	13,761,410	13,667,094	9,692,386	14,889,198	17,797,365	19,336,517	22,632,962	22,877,404
5	深 圳	6,422,685	7,774,969	9,352,662	10,842,652	14,253,046	16,283,071	18,356,069	20,619,164	21,400,509
6	成 都	5,524,709	6,244,726	7,548,680	8,196,742	11,685,643	13,899,929	16,280,225	18,574,284	17,246,806
7	昆 明	5,604,090	6,446,539	7,087,156	7,432,596	9,797,260	11,818,682	14,443,607	15,725,791	15,877,814
8	杭 州		2,981,341	3,879,259	4,352,301	6,338,042	8,092,641	9,919,532	11,729,983	12,673,198
9	西 安	3,878,988	4,071,658	4,433,604	4,397,991	6,362,409	7,942,034	9,368,958	11,372,630	11,921,919
10	重 慶	2,780,359	3,192,759	3,865,788	4,287,505	5,233,774	6,631,420	8,050,007	10,355,730	11,138,432
11	厦 門	3,551,531	3,587,158	4,258,635	4,296,394	5,576,369	6,585,489	7,501,004	8,684,662	9,385,436
12	武 漢	2,158,994	2,278,246	2,445,025	3,305,600	4,327,101	4,743,877	6,100,582	8,356,340	9,202,629
13	南 京	2,436,455	2,793,706	3,170,346	3,329,477	4,573,987	5,385,933	6,269,103	8,037,189	8,881,261
14	長 沙	23,412	16,740	10,833	2,992,543	3,802,550	5,301,396	6,592,602	8,069,989	8,454,808
15	海 口	4,362,743	5,078,532	5,600,511	6,029,249	7,478,210	7,027,397	6,668,795	7,265,349	8,221,997
16	大 連	2,751,613	3,064,040	3,333,451	3,420,307	4,614,166	5,407,452	6,351,089	7,281,084	8,205,454
17	青 島	2,431,490	2,810,093	3,219,860	3,491,026	4,808,416	5,879,552	6,791,240	7,867,982	8,200,367
18	沈 陽	2,420,455	2,476,245	2,652,340	3,010,752	4,100,174	4,560,162	5,343,566	6,190,448	6,807,235
19	三 亜	654,473	987,508	1,491,558	1,694,298	2,525,851	3,087,045	3,905,956	5,311,622	6,006,300
20	鄭 州	1,516,658	1,523,442	1,667,681	1,868,550	2,572,679	2,969,318	3,879,949	5,002,102	5,887,598
21	烏魯木齊	1,597,575	1,530,076	1,784,351	2,619,411	3,891,385	4,424,458	5,136,028	6,169,981	5,817,274
22	哈 爾 濱	1,574,980	1,702,963	1,958,253	2,148,086	2,726,010	3,222,907	3,643,232	4,432,645	4,985,212
23	濟 南	1,212,129	1,337,148	1,589,521	1,739,838	2,371,786	3,063,946	3,696,305	4,363,483	4,828,746
24	天 津	884,448	941,178	1,092,121	1,103,491	1,705,271	2,193,914	2,766,504	3,860,788	4,637,299
25	福 州	20,885	38,222	27,836	2,543,718	3,128,778	3,454,812	3,794,123	4,247,236	4,533,889
26	貴 陽	1,389,477	1,529,857	1,748,848	1,976,768	2,719,799	3,125,390	3,717,999	4,248,005	4,324,085
27	太 原	460,824	580,634	817,668	1,032,959	1,680,127	2,240,291	2,843,482	3,613,308	4,312,910
28	桂 林	2,316,011	2,436,795	2,671,961	1,970,615	2,902,168	3,384,709	3,998,958	4,665,021	4,259,410
29	溫 州	1,627,682	1,549,654	1,913,201	1,983,464	2,439,392	2,623,149	3,045,854	3,587,940	3,976,546
30	寧 波	1,179,888	1,219,045	1,265,057	1,300,934	1,852,107	2,532,910	2,972,429	3,300,626	3,574,352
	合 計	133,691,886	148,736,834	171,373,468	174,326,511	241,934,678	284,351,063	331,973,261	387,645,906	405,762,104

出所: 中国民用航空局『民航机场生产统计公报』各年版より作成

表4 中国空港別貨物量ランキング(上位30空港:2008年)

	空港名	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
1	上海浦東	215,860	352,541	634,966	1,189,303	1,642,176	1,857,120	2,168,072	2,559,246	2,603,027
2	北京首都	557,362	591,195	629,045	662,746	668,690	782,066	1,201,815	1,416,452	1,367,710
3	広 州	422,425	456,270	496,880	453,738	506,988	600,604	653,261	695,093	685,868
4	深 圳	172,039	211,554	288,644	353,597	423,271	466,476	559,244	616,172	598,036
5	上海虹橋	492,292	451,924	439,905	208,524	294,020	359,595	363,581	388,904	415,726
6	成 都	124,421	143,489	162,391	177,310	213,040	251,018	295,498	325,945	373,067
7	昆 明	98,361	107,526	122,488	136,899	171,013	196,530	219,198	232,656	236,348
8	杭 州		73,148	86,734	91,318	128,209	165,918	185,518	195,711	210,793
9	厦 門	75,510	77,976	109,984	120,552	141,654	158,740	175,011	193,642	195,463
10	南 京	42,252	49,690	52,198	80,678	117,802	139,369	152,063	180,401	187,604
11	天 津	44,387	36,503	41,722	48,681	70,995	80,192	96,756	125,087	166,558
12	重 慶	62,215	64,597	71,465	76,922	87,568	100,910	120,178	143,523	160,256
13	青 島	34,420	36,157	46,299	54,590	75,498	89,058	101,267	115,781	130,450
14	大 連	60,168	62,144	72,583	74,784	89,699	99,078	108,993	121,693	129,388
15	西 安	47,237	55,006	65,292	62,859	73,369	83,256	99,434	112,054	117,085
16	沈 陽	39,603	45,252	56,799	69,509	85,343	83,351	90,254	97,412	102,487
17	武 漢	39,462	41,372	48,242	55,022	61,378	64,017	73,770	89,596	89,853
18	烏魯木齊	39,659	37,687	42,961	47,987	48,465	61,617	76,215	85,256	77,748
19	海 口	53,635	54,128	53,829	56,970	66,583	60,590	62,510	69,830	74,063
20	長 沙	107	92	23	34,988	43,133	52,360	62,571	68,669	71,152
21	鄭 州	20,081	18,975	20,985	22,402	27,600	44,714	50,824	65,600	64,655
22	福 州	0	0	0	46,787	49,124	50,076	54,274	56,545	60,152
23	哈 爾 濱	21,828	23,762	28,083	31,351	35,085	41,106	44,921	52,483	58,695
24	濟 南	20,055	22,367	23,984	23,558	32,237	34,499	38,166	44,974	48,875
25	貴 陽	14,312	17,111	23,308	24,106	30,019	33,311	39,713	39,730	41,968
26	寧 波	16,557	15,005	18,661	19,879	25,524	30,748	38,768	39,643	39,769
27	无 錫	0	0	0		7,005	11,525	13,877	19,711	39,569
28	南 寧	324	388	386	13,923	18,568	22,618	28,272	34,316	37,638
29	溫 州	23,745	22,668	28,387	27,555	25,436	26,100	31,008	37,358	36,848
30	長 春	10,793	12,583	14,737	15,702	15,839	20,005	26,459	33,467	36,511
	合 計	3,093,589	3,392,759	4,018,341	4,517,441	5,525,765	6,330,842	7,531,935	8,610,983	8,833,590

出所: 中国民用航空局『民航机场生产统计公报』各年版より作成

(1) 中国の空港別の利用状況

表3と表4に旅客数、貨物取扱量による中国国内の上位30空港が示されている。まず表3によれば、2008年の空港別旅客数の第1位は北京・首都空港であり、第2位は広州空港、第3位は上海浦東空港、そして第4位は上海虹橋空港と続いている。北京空港を利用する旅客数は第2位、第3位の空港の旅客数と比べ、それぞれ1.6倍、2倍と際立つ大きさとなっている。ただし、上海の2空港（浦東、虹橋）の合計旅客数は、北京に匹敵する規模となっている。また、成都、昆明、西安、重慶など内陸部の大都市の空港利用者が多くなっており、距離が遠くなるほど利便性が高まる航空輸送の特徴が発揮されている。そして『交通統計年鑑』によれば、2006年では北京、上海、広州、深圳に就航する国内線はおおよそ40路線を超えており、これらは中国における主要な国内線ハブ空港となっている。

次に表4の輸送貨物量のランキングでは、上位10空港のうち8空港までが旅客数ランキングと同じである。貨物量の第1位は、上海浦東空港で第2位の北京首都空港の約2倍の取扱量となっている。また、旅客数ランキングとは異なり、厦門や南京という沿岸部の空港がトップ10入りしており、総じて見ると、中国の製造業の集積地である沿岸部の華東・中南地域の貨物取扱量が相対的に多くなっている。これに加えて、成都は2008年に深圳等がマイナス成長となったにも関わらず、二桁成長を遂げており近年内陸部の貨物量も増えつつあるようだ。

(2) 中国国際線の流動量の現状

表5にある2006年の中国の国際線路線別の流動量の状況は次のようにまとめられるであろう。まず、上述のように空港別旅客数でこそ北京首都空港が1位であったが、国際線路線別旅客数ランキング上位の大半を上海便が占めている。これらは上海とソウル、東京、大阪、シンガポール、バンコクなどを結ぶ路線である。北京の直行便ではソウル、シンガポールを結ぶ路線がトップ10に入っており、上海、北京ともに東アジア域内の旅客数が特に大きいことがわかる。

そして、表6の路線別貨物輸送量ランキングでも、やはり上海便が上位のほとんどを占めており、国際航空貨物輸送においても北京より上海の優位性がうかがえる。また、貨物輸送では東アジア路線だけでなく欧米路線も上位に入っており、欧米への貨物も多くなっている。このなかで上海—大阪路線は第3位となっており、上海—東京路線よりも貨物輸送量が多くなっている。対中貨物輸送における関西空港の利便性の高さを示していると思われる。

表5 中国国際線路線別ランク（旅客数）：2006年

ラ ン ク	路 線	便 数	旅客輸送 人数	座席 利用率 (%)	貨物輸送量 (トン)
1	上海—ソウル	3950	551,398	60.2	36,280
2	北京—ソウル	2799	496,064	68.0	11,992
3	上海—東京	2494	429,341	68.4	23,220
4	上海—大阪	4238	419,202	61.1	33,469
5	上海—シンガポール	2416	365,016	74.6	16,778
6	瀋陽—北京—フランクフルト	720	275,447	85.3	11,892
7	青島—ソウル	2873	258,220	59.0	2,453
8	上海—バンコク	2188	249,795	71.9	21,552
9	北京—シンガポール	1383	238,849	79.5	8,510
10	瀋陽—北京—ロサンゼルス	662	230,530	81.9	10,149
11	北京—上海—ロサンゼルス	882	220,796	76.4	24,312
12	上海—パリ	993	214,465	75.2	11,214
13	広州—北京—アムステルダム	549	198,076	70.6	10,310
14	北京—東京	861	194,050	70.9	6,441
15	深圳—上海—東京	424	191,111	68.2	9,334
16	西安—上海—名古屋	554	176,195	63.2	5,446
17	瀋陽—ソウル	1217	175,834	63.0	5,199
18	北京—上海—東京	581	171,805	67.1	4,003
19	北京—ニューヨーク	683	168,047	74.8	3,865
20	上海—フランクフルト	808	167,900	76.8	10,386
21	成都—北京—東京	719	166,030	68.6	1,785
22	北京—アモイ—マニラ	725	160,105	78.8	2,514
23	北京—広州—ハノイ	726	159,873	75.7	1,639
24	北京—モスクワ	656	155,297	74.5	803
25	大連—ソウル	1626	147,951	47.5	4,858
26	北京—ロンドン	642	147,563	80.1	12,391
27	広州—バンコク	1243	147,038	66.9	2,061
28	北京—パリ	646	145,688	79.6	10,290
29	上海—福岡	1581	142,304	61.7	728
30	北京—大阪	1167	142,137	66.1	2,539

出所：中国交通統計年鑑2007年版より作成

3 まとめ：中国経済のダイナミズムと日本の航空輸送

上述のように中国の国内交通網は経済成長に呼応して急速に拡張しており、陸上輸送、海上輸送、航空輸送の流動量が成長を続けている。特に、輸送時間を短縮できる高速道路新設、高速鉄道導入、ならびに航空路線整備と利用が進んできている。とりわけ航空輸送は他の輸送手段に比べても高い成長を示しており、北京、上海の空港だけではなく、他の沿岸部の空港、さらには内陸部の空港の流動量も急成長を遂げている。

2008年では旅客数において北京空港は羽田空港に迫り、上海浦東空港は成田空港に肩を並べている。さらに、同年の貨物取扱量において上海浦東空港は成田空港を追い抜いて、アメリカ・メンフィス空港、香港空港に次いで世界第3位となっている。中国の国際路線では旅客数ではソウル便、東京便、大阪便、シンガポール便など東アジア路線が上位にある。特に、ソウル便は旅客、貨物とも東京便よりも上位にあり、韓国・仁川空港が東アジアのハブ空港になりつつあるように見える。

これまで示したように中国の航空輸送流動量の伸びは著しく、2008年後半からの世界経済の景気後退期においても伸び続けている。日本の航空輸送業も製造業のように、もっとこの中国経済のダイナミズムを取り込むことができないだろうか。

表5、表6をみると中国の国際航空輸送における韓国・ソウルの優位性が目を引く。けれども、日本の経済・人口規模を考慮すれば、日中間の航空流動量が相対的に韓中間の航空流動量より多くなる方が合理的であろう。これは、日中間の航空流動量を押し下げる阻害要因の存在を暗示していると考えられる。このような阻害要因として、①離発着料や運用規制などの空港の利便性に起因する要因と、②運賃や路線などエアラインの競争力に起因する要因が指摘されるであろう。今後、日本に中国経済のダイナミズムを取り込むためには、これらの阻害要因を出来る限り取り除き、日本の航空輸送業の競争力を韓国の水準以上に高めることが必要である。

特に、日中間に就航するエアラインの競争力は重要となるであろう。なぜなら、例えば日中間の旅客が乗継ぎ時間を考慮してもなお、運賃などエアラインの競争力によってソウル経由便を選択していたとすると、東京や大阪の大規模な国際空港整備の意義は薄れてしまう。また、近年では中国の内陸部に進出する外資系企業も増加しており、内陸部の航空流動量も増加傾向にある。このような地域に日本との路線がなければ、そもそもダイナミズムを日本に取り込めない。この点でも潜在的な需要のある路線に機動的に参入できるエアラインが重要である。

表6 中国国際路線別ランク（貨物輸送量）：2006年

ランク	路 線	貨物輸送量 (トン)	便数
1	上海—アンカレッジ—ロサンゼルス	51713.2	542
2	上海—ソウル	36280.3	3950
3	上海—大阪	33469.1	4238
4	北京—フランクフルト	31161.7	862
5	上海—北京—パリ	30594.8	300
6	上海—アムステルダム	28682.2	380
7	北京—上海—アンカレッジ—ニューヨーク	27256.8	235
8	上海—北京—アンカレッジ—シカゴ—ダラス	27111.9	135
9	上海—北京—ルクセンブルク	26381.8	266
10	北京—上海—ロサンゼルス	24312.2	882
11	上海—東京	23220.2	2494
12	北京—上海—大阪	22145.4	286
13	上海—バンコク	21551.8	2188
14	北京—アンカレッジ—シカゴ—ニューヨーク	20228.4	191
15	上海—アンカレッジ—シカゴ—ダラス	19304.5	141
16	上海—シンガポール	16777.8	2416
17	上海—北京—フランクフルト	16193.2	165
18	上海—北京—サンフランシスコ—ロサンゼルス	15670.1	188
19	深圳—上海—アンカレッジ—シカゴ	12929.9	150
20	北京—ロンドン	12391.1	642
21	北京—アンカレッジ—ダラス	12358.2	132
22	北京—ソウル	11991.7	2799
23	瀋陽—北京—フランクフルト	11891.8	720
24	上海—パリ	11213.5	993
25	上海—アモイ—大阪	11144.4	150
26	北京—ローマ	10886.9	557
27	上海—ウルムチ—フランクフルト	10853.1	217
28	深圳—アムステルダム	10539.0	227
29	上海—フランクフルト	10385.6	808
30	広州—北京—アムステルダム	10310.4	549

出所：表5と同じ

平成21年8月 運営概況について

[速報値]

【参考】 <http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm>

○乗入便数 156.6便/日 (対前年比83%)

国際線：100.6便/日

(対前年比 90%)

国内線：56.0便/日

(対前年比 72%)

乗入便数について

国際線は、景気の低迷や新型インフルエンザの影響が残り旅客便、貨物便とも前年を下回りました。

国内線は、相次ぐ路線運休や減便により10ヶ月連続で前年を下回りました。

○旅客数 42.9千人/日 (対前年比88%)

国際線：29.4千人/日

(対前年比 96%)

国内線：13.5千人/日

(対前年比 75%)

旅客数について

国際線は、景気の低迷や新型インフルエンザの影響があり、前年を下回りましたが、日本人は36ヶ月ぶりに前年を上回りました。

国内線は、減便により前年を下回りました。

○貨物量 1,621t/日 (対前年比72%)

国際線：1,503t/日 (対前年比 74%)

積込量：743t/日 (対前年比 72%)

取卸量：760t/日 (対前年比 77%)

国内線：118t/日 (対前年比 51%)

貨物量について

国際線は、景気低迷により、積込、取卸とも前年を大幅に下回りましたが、前年比は1月を底に徐々に回復しています。

国内線は、貨物専用便の減少もあり前年を下回りました。

1. 乗入便数のその他には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機等を含む。

2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局発表数値を参考に算出。 3. 国際貨物量は、大阪税関公表の関西国際空港航空機積卸貨物量。

平成21年9月24日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報 [関西空港]

(平成21年8月分)

【貿易額】 (単位：百万円、%)

【参考】 <http://www.osaka-customs.go.jp/>

	輸 出	前 年 比	全 国 比	輸 入	前 年 比	全 国 比	バランス (△は入超)
近 畿 圏	1,028,577	69.6	22.8	824,620	69.0	19.1	203,957
管 内	647,396	70.0	14.4	617,982	67.8	14.3	29,414
大 阪 港	236,520	75.0	5.2	266,521	78.3	6.2	△ 30,002
関 西 空 港	320,596	75.3	7.1	196,287	88.1	4.5	124,309
全 国	4,511,105	64.0	100	4,325,389	58.7	100.0	185,716

【空港別貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出	前 年 比	全 国 比	輸 入	前 年 比	全 国 比	バランス (△は入超)
関 西 空 港	320,596	75.3	7.1	196,287	88.1	4.5	124,309
成 田 空 港	692,314	70.6	15.3	704,923	71.6	16.3	△ 12,608
中 部 空 港	52,460	58.9	1.2	49,851	87.4	1.2	2,609
福 岡 空 港	53,590	75.2	1.2	26,308	75.5	0.6	27,281
新 千 歳 空 港	1,058	64.2	0	786	125.7	0	273

※関西空港には平成19年6月までは大阪航空貨物出張所を含んでいたが、平成19年7月以降は関西空港税関支署のみを計上。
前年比は同支署分との比。

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合 計	
	外国人入国	(1日平均)	外国人出国	(1日平均)	日本人帰国	(1日平均)	日本人出国	(1日平均)		(1日平均)
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,328	4,124	1,431,999	3,923	3,852,204	10,554	3,861,155	10,579	10,650,686	29,180
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年 1月	133,700	4,310	116,020	3,740	296,290	9,560	289,130	9,330	835,140	26,940
平成20年 2月	131,010	4,520	132,850	4,580	276,830	9,550	294,370	10,150	835,060	28,800
平成20年 3月	146,100	4,710	125,660	4,050	335,560	10,820	309,800	9,990	917,120	29,580
平成20年 4月	172,660	5,760	170,140	5,670	248,270	8,280	247,940	8,260	839,010	27,970
平成20年 5月	145,000	4,680	133,210	4,300	261,480	8,430	265,610	8,570	805,300	25,980
平成20年 6月	126,740	4,220	119,520	3,980	272,410	9,080	263,810	8,790	782,480	26,080
平成20年 7月	153,980	4,970	143,550	4,630	272,540	8,790	279,760	9,020	849,830	27,410
平成20年 8月	145,400	4,690	151,300	4,880	304,650	9,830	304,740	9,830	906,090	29,230
平成20年 9月	130,090	4,340	106,040	3,530	286,460	9,550	271,920	9,060	794,510	26,480
平成20年 10月	145,930	4,710	143,960	4,640	263,310	8,490	276,560	8,920	829,760	26,770
平成20年 11月	122,380	4,080	118,440	3,950	265,750	8,860	258,620	8,620	765,190	25,510
平成20年 12月	99,090	3,200	109,040	3,520	259,440	8,370	269,270	8,890	736,840	23,770
平成20年 累計	1,652,080	4,510	1,569,730	4,290	3,342,990	9,130	3,331,530	9,100	9,896,330	27,040
平成21年 1月	121,200	3,910	99,490	3,210	268,850	8,670	248,640	8,020	738,180	23,810
平成21年 2月	81,190	2,900	89,800	3,210	265,620	9,490	289,590	10,340	726,200	25,940
平成21年 3月	122,419	3,949	102,899	3,319	316,812	10,220	292,878	9,448	835,008	26,936
平成21年 4月	144,591	4,820	152,733	5,091	236,392	7,880	245,368	8,179	779,084	25,970
平成21年 5月	93,103	3,003	94,192	3,038	218,597	7,052	208,905	6,739	614,797	19,832
平成21年 6月	69,866	2,329	69,662	2,322	187,994	6,266	188,095	6,270	515,617	17,187
平成21年 7月	112,670	3,635	111,076	3,583	250,737	8,088	261,244	8,427	735,727	23,733
平成21年 8月	131,090	4,230	140,580	4,530	303,510	9,790	309,060	9,970	884,240	28,520
平成21年 9月	109,580	3,650	99,080	3,300	328,350	10,950	323,110	10,770	860,120	28,670
平成21年 10月										
平成21年 11月										
平成21年 12月										
平成21年 累計	985,709	3,610	959,512	3,510	2,376,862	8,710	2,366,890	8,670	6,688,973	24,500
前 年 同 期	1,284,680	4,710	1,198,290	4,380	2,554,490	9,360	2,527,080	9,260	7,564,540	27,710
対前年同期比	76.7%		80.1%		93.0%		93.7%		88.4%	

※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成20年の数値は、当支局において累計した出入（帰）国者の概数である。

※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

関西3空港と国内主要空港の利用状況

平成21年8月実績【速報】

区 分	空港名	国 際 線	前 年 同 月 比	国 内 線	前 年 同 月 比	合 計	前 年 同 月 比
発着回数 (回)	関西3空港	6,244	90.2%	16,843	93.2%	23,087	92.4%
	関 西	6,240	90.2%	3,469	71.9%	9,709	82.7%
	大阪(伊丹)	0	—	11,890	102.6%	11,890	102.6%
	神 戸	4	200.0%	1,484	89.4%	1,488	89.5%
	成 田	14,681	95.3%	1,189	104.3%	15,870	95.9%
	東京(羽田)	952	98.3%	27,740	98.2%	28,692	98.2%
	中 部	2,737	84.0%	4,939	92.3%	7,676	89.2%
旅 客 数 (人)	関西3空港	910,571	95.8%	2,031,976	90.4%	2,942,547	88.1%
	関 西	910,550	95.8%	419,450	75.1%	1,330,000	96.5%
	大阪(伊丹)	0	—	1,388,615	96.5%	1,388,615	89.7%
	神 戸	21	161.5%	223,911	89.7%	223,932	92.0%
	成 田	2,994,284	101.2%	115,853	113.6%	3,110,137	101.7%
	東京(羽田)	247,963	114.4%	5,772,179	92.7%	6,020,142	93.4%
	中 部	411,300	90.0%	514,308	85.7%	925,608	87.6%
貨 物 量 (トン)	関西3空港	46,588	74.3%	16,259	80.9%	62,847	75.9%
	関 西	46,588	74.3%	3,653	51.5%	50,241	72.0%
	大阪(伊丹)	0	—	11,288	98.8%	11,288	98.8%
	神 戸	0	—	1,318	83.2%	1,318	83.2%
	成 田	155,841	90.9%	集計中	—	155,841	90.9%
	東京(羽田)	1,109	110.3%	60,892	91.6%	62,001	91.8%
	中 部	9,132	81.6%	3,067	88.7%	12,199	83.3%

注1. 大阪、神戸の発着回数は着陸回数を2倍して求めた数値。

注2. 東京の国内線旅客数は国内定期、国際線旅客数は国際線チャーターの実績。

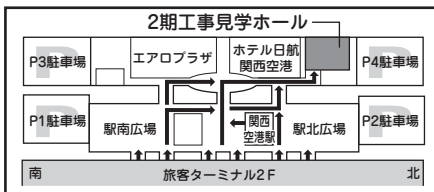
注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。

2期見学ホール情報

運営状況

見学ホール9月の入館者数は和歌山市湊防火委員会、関空税関、阪神シニア七園会（下見）等の視察を含めて月間合計2,313人で、ホール開設からの累計は363,714人になりました。

また、8月の2期空港島現場見学者数は、「現場見学ツアー」「わくわく関空見学プラン」の見学者を含め2,305名で、累計は181,941名となりました。



○現場見学ツアーの予約・お問い合わせ

見学希望の方は、予約が必要です（空席があれば当日参加も可能です）。

TEL：072-455-4040(9：30～17：00) FAX：072-455-4709 E-mail：kald_kengaku@kald.co.jp

関空2期空港島現場見学ツアー【無料】

○見学内容

専用バスにて2期空港島へ案内し、見学台とグラスボートから工事の様子を見学していただき、工事概要についてご説明いたします。

○見学実施日（■印）

11月（Nov）

日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

12月（Dec）

日	月	火	水	木	金	土
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

関西空港調査会からのお知らせ

□関西空港部会

○第361回定例会（平成21年9月28日開催）

「関西圏への国際観光客誘致の方策について」をテーマに、坂本英彦氏（京都嵯峨芸術大学芸術学部観光デザイン学科教授）の講演会を開催。

今後の予定

○第2回関西圏空港活用研究会ロジスティクス部会

日 時 平成21年11月6日（金）15:30～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

話題提供 「アパレル分野でのサプライチェーン・マネジメントと国際物流」

講 師 山内 秀樹 氏（住金物流㈱繊維カンパニーSCM・事業開発部長）

○第362回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）

日 時 平成21年11月10日（火）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「日本の航空市場におけるLCCビジネスモデル生成の課題」（仮題）

講 師 石井 伸一 氏（㈱野村総合研究所事業戦略コンサルティング二部
新技術・インフラ担当部長上席コンサルタント）

○第363回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）

日 時 平成21年12月11日（金）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

話題提供 「関西圏の鉄道ネットワークの現状と将来」（仮題）

講 師 斎藤 峻彦 氏（近畿大学経営学部教授）

○第3回航空交通研究会プロジェクト研究分科会

日 時 平成21年12月24日（金）15:00～17:30

場 所 関西空港調査会会議室

話題提供 「日本の空港・港湾貨物」

講 師 石田 信博 氏（同志社大学経済学部教授）

話題提供 「アメリカの金融危機と空港債」（仮題）

講 師 加藤 一誠 氏（日本大学経済学部教授）

事務局だより

- ▼ 先日、関西空港地方気象台と島内のドップラーレーダー施設を見学する機会がありました。ドップラーレーダー施設は、1期島北端部にある先端に白色のドームが乗った塔状の施設で、ドーム内部でレーダーが回転しています。これは、普通の気象レーダーで観測できる降水の位置・強さに加えて、雲内のきめ細かな風の分布を把握することにより、航空機の安全運航に不可欠な、空港周辺における風の急変域を観測できるものだそうです。

このような最新の施設・装置により得られる観測結果をもとに、関空だけでなく西日本の多くの空港の気象予報が行われていましたが、もちろん、観測・予報ともに人的な労力も大変なもので、「どこまで見えるか」の視程など、荒天・夜間でも目視により観測される項目もあるわけです。

何よりも、常に24時間体制で観測・予報を続けられている気象台の皆様のご努力が、空港の安全を支えていることを改めて実感いたしました。

(H)

熊野地域に新たな情報拠点がオープン

世界遺産熊野本宮館(田辺市)



平成16年7月7日に「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界遺産に登録されて、今年で5周年を迎えます。

「世界遺産熊野本宮館」は、世界遺産を取り巻く文化的景観を保存しながら、地域の活性化に向けその資源を活用し、熊野の魅力を世界に発信していくために、「紀伊山地の霊場」を結ぶすべての参詣道の結節点である田辺市本宮町に本年7月3日にオープンしました。

熊野本宮大社や旧社地「大斎原」を望む地で、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」(熊野古道)を訪れる皆様に、観光情報や地域情報を発信してまいりますので、熊野地域にお越しの際はお気軽にお立ち寄り下さい。

■開館時間：9:00～17:00(年中無休)

■交通：(車) 阪和自動車道「南紀田辺IC」から約80分
(電車等) JR紀伊田辺駅から「熊野本宮行」バスで110分
JR新宮駅から「本宮大社前行」「八木駅行き」バスで85分
本宮大社バス停下車

■お問い合わせ先：世界遺産熊野本宮館 TEL0735-42-0752

※詳しくはホームページ(<http://www.city.tanabe.lg.jp/hongukan/>)をご参照下さい。