



KANSAI 空港レビュー



No.374
2010.1

CONTENTS

- 1 | 巻頭言
今年こそ関西空港ハブ化元年に
吉川 和広
- 2 | 関西国際空港2009年のあゆみ(平成21年1~12月)
- 3 | 各界の動き
- 10 | 世界の目
ベトナムと日本をつなぐ新たな架け橋の構築を目指して
レ ドック リュー
- 12 | 中国臨空都市(上海・杭州)視察団報告書抜粋(前編)
- 19 | プレスの目
2010年を飛躍の年に
林 ひかる
- 21 | 航空交通研究会研究レポート
関西国際空港出発旅客における経路選択率と経由空港シェアの推定 ①
—特定路線を分析対象として—
松本 秀暢
- 24 | データファイル
・運営概況について(平成21年11月分)[速報値]
・大阪税関貿易速報[関西空港](平成21年11月分)
・関西国際空港の出入(帰)国者数
・平成21・22年年末年始繁忙期間(12月25日~1月6日)における
出入(帰)国者数【実績数(速報値)】
・関西3空港と国内主要空港の利用状況(平成21年11月分)
・関西2期見学ホール情報

【表紙写真】「ニュージーランド航空 B767-300ER」

ニュージーランド航空 NZ097便のB767-300ERである。

ニュージーランド航空のオークランド便は、12月6日までは関西到着が16:00であったが、7日からは早朝の07:30となった。

この時期の日の出は7時過ぎ、ちょうど朝日を受けながらブレンデッド・ウイングレット付きのB767が着陸した。

撮影：柴崎 庄司(関西国際空港株)

今年こそ関空ハブ化元年に



(財)関西空港調査会理事長
京都大学名誉教授

吉川 和広

新年あけましておめでとうございます。

昨年は政権が変わり、航空行政についても様々な見直しが始まった。関空については事業仕分けで概算要求された補給金 160 億円が関西 3 空港問題を解決するまで凍結とされ、国では国土交通省の「成長戦略会議」で、地元では「関西 3 空港懇談会」でこの問題についての議論が進められているが、来年度予算での補給金は 75 億円に留まることになった。これまでの努力と成果が認められず誠に残念である。

長年、関空プロジェクトに携わってきた一人として、関空と関西が解決すべき課題を今日の状況のなかで今一度見直し、今年こそ関空と関西が共に発展していく契機となる年にしたいと考えている。

まずは、国家戦略として首都圏に次ぐ国際ハブ空港として関空を位置づけ、国際競争力を有する空港とするため、空港島の買い上げにより 1 兆 1 千億円に上る有利子負債を大幅に圧縮することである。事業仕分けでも指摘されたとおり補給金という形を継続することには無理があり、国による空港島の買い上げを長期の分割払いにすれば、着陸料の値下げ等も引き続き可能になり、国際空港間の競争力も高められる。

関空が国際ハブ空港として位置づけられたとしても、関西が自らの経済力や知的・文化的財産を活用して国の内外に向け発展していかなければ、航空需要は関空の能力を十分活用するほどには伸びないであろう。関西 3 空港問題

を論じるにあたっては、これからの関西をどのように発展させていくのかという地域戦略についての合意が不可欠である。

また、JAL の危機的な経営状況からも明らかなように、わが国の航空会社に頼って航空ネットワークを充実させることは困難なため、オープンスカイ政策に基づき、早急に外国エアラインの参入を促進する施策を展開すべきである。さらに言うならば、関空を拠点とする LCC(ローコストキャリア：低費用航空会社)をオール関西で設立してはどうか。

アクセス利便性の向上については、「なにわ筋線」の整備と高速道路網のミッシングリンクの解消が先決である。これらの整備は地域の発展に不可欠の事業であり、整備することにより、関空へのアクセス利便性も向上することになる。

国や地域が航空需要を増やすための施策を展開し、膨大な有利子負債から開放された関空会社が国際空港間競争に勝ち抜く民間ならではの創意と工夫をすれば、関空は間違いなくアジアの国際ハブ空港のひとつとして関西とともに発展していくだろう。今年こそ関空の国際ハブ空港化元年にしたいものである。

最後になりましたが、関西空港調査会は経営状況厳しい中、今後とも、関空と関西の発展のため全力を尽くしてまいります。引き続き、皆様のご支援、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

関西国際空港2009年のあゆみ（平成21年1～12月）

- 1月 ・ 年末年始の関空国際線旅客前年同期比7.9%減
 - ・ 米旅行、電子渡航認証システム（ESTA）のネット事前申請開始
 - ・ 村山社長、独自の航空会社設立に向けて関西の自治体、経済界へ協力を要請
- 2月 ・ 関西空港を発着する外国航空会社に関空経由で他の都市を結ぶ国内線を容認
 - ・ 泉佐野市「連絡橋利用税」撤回
 - ・ 1月の国際線貨物取扱量、前年同期比過去最大の46%減
- 3月 ・ 関空会社、「関西国際空港エコ愛ランド推進協議会」を設立
 - ・ 関空会社、国際、国内線到着ロビーに到着機の現在地がわかる大型モニターを設置
 - ・ 関空旅博に世界から116団体参加
 - ・ 関空国際線夏ダイヤ、初の週800便超
- 4月 ・ 2期島に初の貨物機専用駐機場5カ所が完成
 - ・ 関空会社直営で外貨両替店2店オープン
 - ・ 旅客ターミナルビル3階中央商業施設の再開完了
 - ・ 連絡橋通行料値下げ、普通車800円
- 5月 ・ 環境対策で継続降下着陸方式の試行運用を開始
 - ・ 2008年度決算の営業収益が991億円と5期ぶり減収
- 6月 ・ 国内線で施設使用料を検討
 - ・ SKYTRAX社が実施した「AIRPORT of the YEAR2009」で関西空港が総合6位にランクイン
 - ・ 関空会社新社長にパナソニック副社長、福島伸一氏就任
- 7月 ・ 関空連絡橋南ルート等早期実現期成会が南ルート早期実現を国に要望
 - ・ 出国エリア中央部を増床、6免税店誘致
 - ・ 着陸料半額制度、最大3年に延長
- 8月 ・ 大阪入管関西空港支局、夏期繁忙期の出入国者数が前年比9.2%減の86万6,500人と発表
 - ・ 連絡橋のETC特別割引を2010年3月まで延長
- 9月 ・ 関空全体構想促進協が着陸料3割引、10月下旬から3か月支援
 - ・ 関西3空港懇談会、4年ぶり開催
 - ・ 旅券と指紋を事前登録することで、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、大阪入国管理局が導入
- 10月 ・ 旅客ターミナルビル2階中央案内カウンターがリニューアルオープン広さ2倍
 - ・ 自民党大阪府議団が橋下知事に関空のハブ化実現に向けた機能強化に取り組むことを国に求めるよう要望
 - ・ 米デルタ航空、シアトル線が9年ぶり復活
- 11月 ・ 関空会社2010年3月期の業績予想を下方修正連結経常損益が26億円の赤字
 - ・ 事業仕分けで伊丹を含めた抜本策が得られるまで関空補給金を凍結
 - ・ 大阪府が関空をスーパーハブ空港とする「関空・伊丹プロジェクト構想」を発表
 - ・ 関西3空港一元管理で国と地方が合意
- 12月 ・ 国交省成長戦略会議で関空と伊丹2空港のあり方を議論
 - ・ 関西3空港懇談会「一元管理」11年度開始で正式合意
 - ・ 関空補給金75億円
 - ・ 米コンチネンタル航空、グアム線が6年ぶりに復活
 - ・ 前原国交相、関西財界との懇談で「関空を貨物とLCCの拠点に」と発言

各界の動き

関西国際空港

●豪州・ケアンズ往復100円

オーストラリアのジェットスター航空は12月1日、関西空港とオーストラリアの観光都市・ケアンズの直行便を2010年4月に週4便で再開すると発表した。2008年12月に運休していた。これを記念し、往復チケットを先着1,000人に100円で販売するイベントを大阪市の心斎橋パルコ前で開いた。エアバス330-200型機（303席）を使う。

●持ち込み手荷物の基準統一

国内線の航空機に持ち込める手荷物の取り扱いルールが12月1日、国内定期便を運航する定期航空協会で統一され、各空港の保安検査場などで運用が始まった。関西空港では計測台が置かれた。

●山東航空が済南へ週2便

中国・山東航空は12月2日、2010年3月2日から、関西空港から山東省の省都、済南へ毎週2便の定期便を就航させると発表した。ボーイング737-300型機（140席）、同737-700型機（134席）、同737-800型機（166席）を使う。

関空の割引制度を利用した増便は週40を超え、新規就航や増便などを決めた航空会社はアジア系を中心に10社となった。

●国交相「神戸は別枠で議論」

前原誠司国土交通相は12月7日、産経新聞のインタビューに応じ、関西3空港のあり方に関連し、「神戸は神戸市が管理しているので、関西空港と伊丹でどうするかを考える」と語り、関空・伊丹の両空港と神戸を別の枠組みで議論していく考えを示した。

また、同日の朝日新聞のインタビューでは、伊丹空港廃止の可能性について「長い将来にわたって否定するものではないが、かなり粗い議論だ。歴史的な経緯を含めあり方を検討していく」と述べ、当面は伊丹空港が存続する前提で解決策を模索する考えを示した。

●「伊丹、将来は廃止」橋下大阪府知事が国交省戦略会議で

国土交通省は12月14日、国土交通政策の成長戦略を探る有識者会議（座長・長谷川閑史武田薬品工業社長）を開き、関西空港の利用促進策や大阪空港との役割分担について橋下徹大阪府知事らから意見を聴取した。橋下大阪府知事は「伊丹の将来需要は見込めない」と、伊丹廃港などによる関空活性化の持論を改めて強調した。知事は関空と大阪市中心部のアクセスを飛躍的に向上させるための高速鉄道を敷設する構想を提案した。一方、兵庫県五百蔵俊彦副知事は神戸空港を含めた関西3空港を存続させた上で「一つの空港群として最大限活用することが必要だ」と強調した。

●兵庫県知事「3空港でハブ化を」

井戸敏三兵庫県知事は12月14日の定例記者会見で、関西3空港を一つの「空港群」として一元管理し、国際ハブ空港を目指す県の案を明らかにした。伊丹、神戸2空港で制限されている運用時間や国際線就航の規制を緩和し、中国や韓国便など近距離国際便や国際チャーター便

の運航も盛り込んだ。一元管理する機関は、将来は「関西広域連合（仮称）」とし、それまでは公的な管理委員会が3空港の活用方法を決め、関西空港会社が実行するとした。

●3空港一元管理で懇談会合意

関西3空港の在り方を地元の官民で検討する関西3空港懇談会が12月14日、大阪市内で開かれ、2011年度から3空港の一元管理を目指すことで正式合意した。合意内容は①関空を羽田・成田に並ぶ国際ハブ空港と位置づけ、国に機能強化を求める②3空港の滑走路を有効活用する一元管理を目指す③一元管理は関空会社を主体とし、経営統合も念頭に置いて法改正など具体策を詰める④3空港の将来像は、関西広域連合（仮称）設立の動きも踏まえ2009年度内をめどに結論⑤2010年度政府予算で求めた関空会社への補給金160億円は満額獲得を目指す—の5点。席上、橋下大阪府知事が伊丹廃止論を主張すると、井戸兵庫県知事は「関空と神戸の滑走路3本でどうやって関西の需要をまかなうのか」などと反論した。



クリック!

関西3空港懇談会では平松邦夫大阪市長や仁坂吉伸和歌山県知事が「伊丹縮小」に言及した。「伊丹は縮小すべき。関空の成り立ちのとき、伊丹はどういう状況だったか」（平松市長）、「関西全体が地盤沈下したら需要だって出てこない。過去の経緯も踏まえてほしい」（仁坂知事）等、いずれも歴史を踏まえた発言だ。3空港問題を考える時、関空問題の原点が出発点となる。

●伊丹市長、3空港一元管理に賛同

大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）会長でもある藤原保幸伊丹市長は12月14日、記者会見し、関西3空港の一元管理に合意したことについて「関西全体の航空需要を拡大させるための中期戦略」と明記したことを評価し、「合意はおおむね妥当で賛同する」と述べた。関空活性化に向けて着陸料を下げる財源にするためにも、伊丹の縮小は受け入れがたいとの見解を示した。

また、11市協メンバーの倉田薫池田市長は「伊丹の問題について40年前から取り組んできた11市協の声が反映されていない3空港懇は、いわば『2空港懇談会』であり、私としては認めていない」とのコメントを出した。

●液体爆発物を数秒で検知

航空機に持ち込むペットボトル飲料などに赤外線を当てて液状爆発物を検知する世界初の装置を、大阪大と農機メーカー、クボタが共同開発し、12月15日から関西空港で実証試験をスタートした。挿入口にペットボトルや瓶を差し込むだけで、中の液体を赤外線でも照射し、吸収量から爆発物がどうかを2、3秒で判定する。

●航空機もアイドリングストップ

関西国際空港会社は空港での大気汚染物質排出量を抑制するため、航空機の補助動力装置の使用制限を強化することにし、12月17日付で航空路誌（AIP）に掲載した。航空機の「アイドリングストップ」とも言えるもので、出発予定時刻の30分前から使用可能だったのを15分前に短縮する。2010年1月14日に発効した。

●国交相「貨物とLCCの拠点に」

関西財界5団体の首脳は12月17日、前原国土交通相ら国交省政務三役と東京都内のホテルで

懇談し、関西3空港の一元管理の実現に向けた施策や、関空会社の経営支援策として国が支出する補給金の満額予算化などを求めた。これに対し、前原国土交通相が「LCC（格安航空会社）の拠点に位置づけるなど容量をフル活用できるよう取り組みたい」と答えた。

●「学生と旅行会社でつくる海外旅行」を募集

関西国際空港会社と日本旅行業協会関西支部は12月17日、関西の学生を対象に、関西空港発の海外旅行プランを募集すると発表した。海外旅行者2,000万人を目指す「ビジット・ワールド・キャンペーン」の一環で、「関空発『学生と旅行会社でつくる』海外旅行」と題して開催。書類審査を通過した企画は3月下旬の「関空旅博2010」でプレゼンテーションを行い、グランプリ（賞品10万円の旅行券）を決める。

●11月の国内線旅客27%減

関西国際空港会社は12月18日、11月の運営概況（速報値）を発表した。減便の影響などで、国内線の旅客数は前年同月比27%減の29万620人で、11月としては過去最低だった。国際線とあわせた旅客数全体でも、10%減の107万7,974人と過去最低で、18か月連続で前年実績を下回った。

●年末年始の国際線利用は前年並み

関西国際空港会社は12月18日、年末年始（12月25日～1月6日）に国際線を利用する旅客が前年並みの約38万人になるとの予想を発表した。円高や燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）の値下げなどプラス要因がある一方、冬のボーナスが厳しく旅行需要が相殺されたと分析している。

●カード会員に無料駐車券

関西国際空港会社は12月20日、開港15周年と KANKU CLUB カード会員3万人突破を記念して無料駐車サービス「パーク&フライ」キャンペーンを始めた。3月31日までの期間限定で、KANKU CLUB カード会員はフライト1往復につき12時間無料券駐車券1枚、2往復につき24時間無料券1枚を進呈する。

●カタール航空のドーハ線、成田発着に

カタール航空は12月21日、成田空港とカタールの首都ドーハを結ぶ路線を2010年4月26日に開設すると発表した。1日1往復する。現在、ソウル～ドーハ線が関空経由で1日1往復しているが、成田就航後は成田～ドーハ線を関空経由で運航する。

●グアム便、6年ぶりに再開

米・コンチネンタル航空の関西～グアム便が12月23日、6年ぶりに運航が再開され、記念セレモニーが開かれた。1日1便運航する。同便は、関空開港の94年9月に開設され新型肺炎（SARS）などの影響で採算が悪化し、2003年10月に運休した。2009年秋から、関空会社が導入した着陸料の割引制度を利用し、復活を決めた。

●LEDで栽培する植物工場

大和ハウス工業は12月24日から28日まで関西空港の旅客ターミナルビルに蛍光灯や発光ダイオード（LED）を使って野菜を育てる「植物工場」を設置した。棚型の栽培装置でレタスやハーブなどを育てる。関空内の一部レストランでは、栽培室で育てた野菜のサラダを味見できるサービスも始めた。

●出国エリアにシャワーや授乳室

関西空港の旅客ターミナルビル国際線出国エリアの改造工事が一部完成し、12月24日、免税店やリフレッシュルームなど6施設（計600㎡）が先行オープンした。最終的に従来の1.5倍となる約5,500㎡に拡張し、「KIX エアサイドアベニュー」として2010年3月にグランドオープンする。

●政府予算で事業費35億円

政府は12月25日、2010年度予算案を閣議決定した。関西国際空港会社への補給金として75億円を盛り込んだ。2003年度から毎年90億円を計上してきたが、前原国交相が2010年6月までに国交省の成長戦略会議で関西空港の抜本策をまとめることにしたため、4、5月分を減額した。このほか、事業費35億円で限定供用に合わせて予定していた用地造成事業のうち、未完成の護岸嵩上げ工事等を行う。

政府予算案決定を受け関西国際空港会社の福島伸一社長は12月25日、記者会見し、「全く不本意であり、率直に言って大変がっかりしている。補給金が不要となる抜本的解決策を期待している」と述べた。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●池田市長が廃港案に賛同

橋下大阪府知事が大阪空港を廃止し、跡地を新都市として有効活用する構想を表明したのを受け、倉田池田市長は12月4日、市議会空港・交通問題調査特別委員会で「廃港は最短でも26年先で、リニアの整備が前提になっている。それまでは伊丹をフル活用して関空を助ける、というのが知事案の趣旨だ」と説明、「今のままでは伊丹の機能がどんどん縮小される。座して死を待つよりは、廃港を前提に地域活性化を図るべきだ」と強調した。

●4年ぶりにホテル復活

大阪空港のターミナルビルを管理運営する大阪国際空港ターミナル会社は12月7日、ターミナル内にビジネスホテル、大阪空港ホテル（114室）を2010年3月25日にオープンすると発表した。2006年に撤退した大阪エアポートホテルを改修し、早朝や夜間便のビジネス客らの利用を見込んでいる。

●伊丹商工会議所会頭「廃港、次世代が判断」

伊丹、豊中、池田などの商工会議所メンバーでつくる大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会副会長の松谷英次郎伊丹商工会議所会頭は12月10日の記者懇談会で、橋下大阪府知事の「伊丹空港廃港論」について「将来、大阪から東京までのリニア新幹線が開通すれば、伊丹空港は役目を終えるだろう」と断った上で「伊丹を廃港すべきかどうかは、次世代が判断すべき問題」との認識を示した。

●伊丹市長「廃港、可能性ないだろう」

藤原伊丹市長は12月11日の市議会一般質問で、前原国土交通相が大阪空港の存続を表明したことについて「妥当な判断」と評価し、橋下大阪府知事が唱える伊丹空港廃港論について「(廃港の)可能性はないだろう」との見方を示した。

●尼崎市長「安全上問題」

白井文尼崎市長は12月14日の記者会見で大阪空港のあり方について「市街地にあるのは、安全上問題と思っている。市としても、公害対策のみで、伊丹を活性化させるための議論はしていない」と話し、伊丹の機能拡大などには消極的な姿勢を示した。

●リニア開通で需要35%減

大阪府がリニア中央新幹線の東京～大阪間の開通を前提に、26年後に大阪空港の航空需要が35.7%減となる試算をまとめていることが12月27日、明らかになった。九州新幹線が全面開通し、山陽新幹線と相互直通運転が始まる2011年度には12万6,000回の発着回数（2009年度見込み）が11万9,000回（5.6%減）となり、リニア中央新幹線が東京～大阪間で開通する

2047年度は35.7%減の8万1,000回まで落ち込む。

府はさらに、伊丹廃港による国内線の関空シフトを前提にして、2008年度に10万6,000回だった関空の発着回数が2047年度には22万6,000回に倍増すると予想。これにより、ターミナルビルの売店など非航空系収入も増え、営業収益を250億円押し上げるという。

＝ 神戸空港 ＝

●スカイマーク、3路線開設

スカイマークは12月21日、神戸空港と鹿児島、熊本、長崎を結ぶ定期便を2010年9月から12月にかけて、就航させると発表した。神戸空港は日本航空が2010年5月末までに全面撤退することで、発着便数の減少が懸念されていたが、スカイマークの新路線就航で一転して増便になる見通し。

＝ 成田国際空港 ＝

●周辺9市町、発着時間制限の緩和検討へ

成田空港周辺の9市町は12月15日、騒音対策として航空機の発着を禁止している午後11時から午前6時までの時間帯について、見直しを検討することで合意した。午後11時以降と午前6時以前の各1時間程度を「リレー時間帯」として運用時間を延長し、低騒音機に限定した運航が可能か、成田国際空港会社に具体的な調査を要請した。

●活用緊急戦略プロジェクト会議が初会合

成田空港を拠点とした千葉県内経済の活性化策などを話し合う成田空港活用緊急戦略プロジェクト会議（座長・森田健作知事）の初会合が12月21日、千葉市内で開かれた。2010年夏の成田新高速鉄道開通を控え、成田空港の利便性向上を全国にPRする方法や、発着枠30万回に向けた取り組みなどについて議論した。

●保安用地の買収完了

成田国際空港会社は12月24日、A滑走路南側にある航空保安施設用地内の未買収地234㎡を取得したと発表した。離着陸コース直下にある無線施設や進入灯火設置のための用地だが、空港反対派の地権者が所有し、団結小屋が建てられていた。

●発着30万回想定騒音予測図提示

成田空港の発着回数増を話し合う国土交通省と千葉県、地元自治体、成田国際空港会社の四者協議会が12月25日、成田市のホテルであった。空港会社が「2014年度に発着回数を年間30万回に増やす」とする施設整備方針を公表し、新たな騒音影響予測図を提示した。

＝ 羽田空港 ＝

●台北便が2010年秋就航

国土交通省は12月11日、日本と台湾の航空関係の協議を行っていた交流協会台北事務所と亜東関係協会が、羽田空港と台北・松山空港を結ぶ定期路線便を2010年10月以降に開設することで合意したと発表した。双方の航空会社各2社がそれぞれ1日1往復運航できる。羽田～台湾間の定期便は2002年以来、約8年ぶりの再開。協議では、関西、中部～台湾間の運航枠の大幅拡大と、沖縄～台北路線の輸送力の拡充などについても合意した。

＝ その他 ＝

●2008年度、空港利用客4.8%減

2008年度に国や地方自治体が管理する全国96の空港や飛行場を利用した旅客は、前年度比4.8%減の2億4,221万人だったことが12月10日、国土交通省の集計（速報値）で分かった。新型肺炎が流行した2003年度の3.5%減を超える減少幅で、2000年度以降では最大の落ち込み。

●日航、静岡空港撤退を届け出

日本航空は12月17日、静岡空港で運航する新千歳、福岡の両路線を2010年3月末で運休止、静岡空港から撤退すると国土交通省に届け出た。2009年6月の開港に合わせて両路線の運航を始めたが、経営再建に伴う不採算路線の整理を理由に、わずか約10か月で撤退することになった。

●米子空港延伸、運用開始

500m 延長されて2,500m になった米子空港の滑走路の運用が12月17日始まった。航空機の大型化や国際チャーター便の就航、路面が凍結する冬季の安全確保などが目的。2年9か月かかり完成した。総工費は約90億円。

●新千歳空港の新ビルが3月26日開業

新千歳空港ターミナルビルの管理会社、北海道空港会社は12月28日、建設中の新国際線ターミナルビル（地上4階、地下1階、延べ6万㎡）の供用開始日が2010年3月26日に決まったと発表した。現在の国際線施設と比べて約5倍の広さとなる。

航空

●航空機輸送量、20年間で2.5倍

仏エアバスは12月2日、2028年までの20年間で、世界の航空機輸送量は現在の2.5倍に伸び、新造機の航空会社への引き渡しは約2万5,000機に達するとの見通しを発表した。日本の航空機輸送量は年率3%で成長し、今後20年間で7割増えると予測した。

●アメリカン、日航に18億ドル支援を提案

日本航空の経営再建問題をめぐり、米アメリカン航空と航空会社連合「ワンワールド」、米投資ファンドTPGは12月3日、東京都内で記者会見し、日本航空に11億ドル（約960億円）の出資を含む計18億ドル（約1,600億円）の資金援助を提案したと発表した。

●日米、オープンスカイ協定で合意

日米両政府は12月11日、航空自由化（オープンスカイ）協定の締結に合意した。①日米の航空会社に米国独占禁止法の適用除外（ATI）を付与②羽田空港を2010年10月に再拡張後、深夜・早朝の時間帯に日米間で1日最大8便を運航③成田空港の発着枠について、米国の占有率を現在の28%から2010年3月に25%へ、その後さらに引き下げる—との内容。

●米ボーイング、最新鋭中型機「787」を初試験飛行

米ボーイングは12月15日、次世代中型機、787型機（通称ドリームライナー）の初試験飛行に成功した。同機は従来機より燃料効率が20%向上し、貨物収容スペースが45%拡大した。これまでに55社から840機を受注している。2010年第4四半期にローンチ・カスタマー（第1顧客）である全日本空輸への引き渡しをめざす。

関西

●大阪府、改革PT発足

大阪府の財政構造を抜本的に見直すための改革プロジェクトチーム（PT）が12月1日、発足した。現在の財政再建策「大阪維新プログラム」が期限切れとなる2011年度以降の新たなプログラム案を策定する。

●観光に意見相次ぐ関西領事館フォーラム

関西に領事館を構える各国の領事を招き、関西の取り組みや魅力を伝える「関西領事館フォーラム」の4回目の会合が12月7日、関西空港会議場で開かれた。13か国の領事が参加し、観光と交通物流をメインテーマに意見が交換された。

●大阪・梅田に8万人級の新スタジアムを

日本が招致に乗り出しているサッカー・ワールドカップ（W杯）の決勝会場の条件を満たす8万人規模の新スタジアムを、大阪駅北側の梅田北ヤードに建設する構想のあることを日本サッカー協会が12月7日に明らかにした。

●リニア大阪延伸、計画前倒し困難

JR東海の松本正之社長は12月10日、大阪市内で記者会見し、東京～名古屋間で2025年に開業予定のリニア中央新幹線を45年に大阪まで延伸する計画について、「経営体力の範囲内でやろうと思うと（東京～名古屋間の整備後）20年かかる」と述べ、現行計画の前倒しは困難との認識を示した。橋下大阪府知事は関西空港をスーパーハブ空港とする構想を発表、リニア延伸を2035年に前倒しするよう求め、併せて大阪空港の廃港を打ち出していた。

●なにわ筋線「南海難波も接続可能」

国土交通省は12月18日、大阪中心部と関西空港とのアクセスを改善するために計画している鉄道新線、なにわ筋線に関する第2回検討会を開き、新たに調査対象に加えた南海難波駅での接続案について、地下駅を設置すれば実現は可能であることを確認した。

●泉佐野市議会が「伊丹廃止」と関西国際ハブ化求める意見書

泉佐野市議会は12月21日、「大阪空港の廃止」と「関西空港の国際ハブ化」を求める意見書を賛成多数で可決した。

●パナソニック、世界最大プラズマ工場完成

パナソニックは12月22日、尼崎市に建設した世界最大のプラズマテレビ用パネル工場、尼崎第3工場の完工式を開いた。大阪湾岸にはシャープが10月に堺市に世界最大級の液晶テレビ用パネル工場を稼働させており、薄型テレビを巡る競争は激しさを増す。

●3府県知事、中国で一緒にPR

山田啓二京都府知事、橋下大阪府知事、井戸兵庫知事の3知事が12月23日、中国・杭州市で合同の観光セミナーを開いた。旅行業者ら150人を前に、食や温泉など、それぞれの府県の魅力を映像も交えてPRした。

●大阪府知事が関西会社役員の報酬額開示要求

橋下大阪府知事は12月28日、民主党府議団との意見交換で、国や府の出資を受けている関西国際空港会社が役員ごとの報酬額を公表していないのは問題として、今後、府として関西関連事業費を予算計上しないこともあり得る、との考えを明らかにした。

国

●高速道路分離帯に物流新幹線構想

JR貨物リサーチセンターは12月7日、東海道物流新幹線構想を発表した。新東名・新名神高速道路の中央分離帯や既着工の使用未確定車線などを最大限活用し、物流専用鉄軌道の開設を目指す構想で、東海道物流新幹線構想委員会（委員長・中村英夫東京都市大学学長）が取りまとめた。自動運転システムで運行距離は約600km、平均時速90～100kmで、東京～大阪間を6時間30分で運行する。

世界の目



ベトナムと日本をつなぐ 新たな架け橋の構築を目指して

在大阪ベトナム社会主義共和国総領事

レ ドック リュー 氏

2010年の幕開けを祝う雰囲気の中で、在大阪ベトナム社会主義共和国総領事館を代表いたしまして「KANSAI 空港レビュー」の読者の皆様に、心よりご挨拶を申し上げます。

日本とベトナムの二国間関係は、両国の直面する多くの課題にもかかわらず、昨年も大きく進展し、戦略的パートナーシップへと発展したといえましょう。今や日本は、政治的関係のみならず、商業、文化、教育、科学技術などの分野においても、ベトナムの重要なパートナー国家の一つとなっています。

とりわけ、両国の国会の承認を経て、昨年10月、日越経済連携協定（VJEPA）が発効され、両国に多大な恩恵をもたらすものと期待さ

れております。また、日本とベトナムの若い世代の人々の知的交流もますます盛んになってきております。これによって相互理解と信頼が更に深まり、今後、この地域および世界中の平和、安定、繁栄に向け、より包括的な協調への道が開かれることとなるでしょう。

関西とベトナムの関係は17世紀初期にさかのぼります。当時、大阪から多数の商人がベトナムに来航し事業を行っていました。ベトナムのホイアン市には、今も「日本橋」と呼ばれる橋や日本人墓が残されており、両国民の間で活発な交流が行われていたことを物語っています。これらのすべてが、文化的・歴史的な類似点と相俟って、関西とベトナムの現在の互恵的



日本橋

ベトナム総領事館にて
左から竹山堺市長、リュウ総領事、橋下大阪府知事、澤井松原市長



な関係をさらに深めていくための確かな基盤となっています。

現在、ホイアンの「日本橋」に続いてベトナムと日本をつなぐ新しい心の架け橋が構築され始めていることを目の当たりにし、まことに喜ばしく感じております。

両国の指導者による相互訪問も頻繁に行われています。近いところでは、関西国際空港株式会社の福島伸一代表取締役社長がベトナムを2010年1月13日に訪問されました。また2010年1月末には大阪府の橋下徹知事の訪越も予定されております。

関西国際空港株式会社との協調のもと、ベトナム航空は、2010年1月12日より関西国際空港からハノイへの直行便を就航いたしました。さらに3月には関西国際空港とダナンを結ぶチャーター便の運航も開始されます。

また、在大阪ベトナム総領事館は、昨年9月に堺市に移転いたしました。新しいオフィスで、ベトナムに関心をお持ちの日本の皆様方の信頼できる窓口としての役割を果たすべく、より良いサービスの提供に努めてまいります。

我々は2010年も引き続き、多くの課題や障害に立ち向かわねばならないでしょう。世界は経済危機からまだ完全に回復できておらず、アジア太平洋地域や世界中に不確定要素が多く残っております。しかしながら、「ピンチの中にこそチャンスはある」のですから、我々はあまり悲観的になってはいけないと思います。両国が、密接な協力関係のもと、地道な努力と決意を持って取り組めば、どのような難題にも必ずや打ち勝つことができるものと確信しております。

ベトナムと日本の間の大きなポテンシャルを活用するための架け橋が実現される日も近いと考えております。

最後に、皆様のますますのご健勝、ご多幸とご活躍をお祈り申し上げます。また、本年も倍旧のご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

中国臨空都市(上海・杭州)視察団 報告書抜粋 (前編)

(財)関西空港調査会では、吉川和広理事長・京都大学名誉教授を団長とした中国臨空都市視察団(事務局を含め10名)を結成し、2009年10月25日(日)～10月28日(水)の3泊4日の旅程で、いまや世界経済を牽引する都市上海の空港、港湾、2010年万博会場予定地等を視察した。

報告書の抜粋を空港レビュー1月号、2月号で掲載します。なお、報告書全編を当調査会ホームページ(<http://www.kar.or.jp>)に掲載していますので、ご参照下さい。

中国臨空都市—上海・杭州—の 視察を終えて

中国臨空都市視察団団長
財団法人関西空港調査会理事長

吉川和広

関西空港調査会が初めて中国へのミッションを派遣したのは、1993年のことである。当時、関西空港においては、1年後の開港を目指して建設が急ピッチで進められていた。関西空港の全体構想の推進と、臨空都市圏づくりを進める上での参考とするため、中国の主要都市である北京・大連・上海の国際空港を中心に、都市機能や都市整備の実情を把握することを目的として派遣された調査団であった。

1990年の中国政府による改革・開放宣言を受け、1991年に始まった第8次五カ年計画に続いて、5年ごとに新しい五カ年計画が策定され、中国経済はGDPの伸び率が対前年度比10%超と、世界のミラクルと言ってよいような驚異的な発展を遂げている。

2008年には、米国のリーマン・ブラザーズの破綻に端を発する世界同時不況を受け、中国経済の伸びも鈍化したが、2009年に入って、早くも著しい回復傾向を示している。そしてこのような力強い中国経済の発展を牽引しているのが、上海を中心とする長江デルタ地帯の経済発展である。

異常なスピードで新しい歴史を刻み、進化

し続けている上海。アジアの最先端という自負のもとに走り続けている上海、その発展の核となっているのが浦東地区である。1990年代から開発が本格化し、アジアの金融貿易センターを目指しての整備が進められている。そして、このような経済成長を下支えるために重要な、交通インフラの整備も着々と進められている。そして、上海市民はその誇りをかけて、2010年開催の上海万博の会場づくりに取り組んでいる。

今回、関西空港調査会は、大阪日中協会と上海市人民対外友好協会のお力添えを得て前回に引き続き「中国臨空都市視察団」を組織し、2009年10月25日から10月28日までの4日間にわたって、上海浦東国際空港、上海虹橋国際空港を運営する上海機場(集団)有限公司、東海大橋(全長32.5km)とそれに連なる洋山深水港、また、2010年5月の開幕を間近に控えた上海万博会場、そして海上橋としては世界最長を誇る杭州湾跨海大橋(全長36km)を視察することとした。

10月25日10時30分関西国際空港発JL793便で機上の人となり、上海浦東国際空港へは定刻どおり12時15分着、上海市人民対外友好協会の龔毅常務理事の出迎えを受けた。龔毅常務理事には、中国滞在期間中同行して通訳としてお手伝い賜り、大変お世話になった。心より感謝している次第である。空港から上海マグレブ(リニア)鉄道に乗り、速度計が430km/hrを記録するのを眺めながら、あっという間の7分

間で終点の龍陽路駅に到着した。出迎いのバスで市内に向かい、豫園、東方明珠電視塔を見物し、夜は上海市人民対外友好協会主催の歓迎宴に招待された。

1. 上海市人民対外友好協会主催の歓迎宴

我々「中国臨空都市視察団」のために、盛大な歓迎宴を催していただいたが、その宴の中で汪小澍常務副会長より、

- ①上海市は、長期計画（10～15年）、中期計画（5年）、短期計画（2年）を策定して都市づくりを進めているが、計画を上回る急激な都市圏の膨張に交通インフラとしての空港・港湾・高速道路・地下鉄の整備が追いつかない。特に、道路はいくら整備しても交通混雑は収まらない。
- ②今後は、総合的な視点に立って都市づくりと、都市活動を支える交通基盤の整備を進めていくことが重要であると考えている。また、ハードな交通施設の整備だけでなく、ソフトな交通管理システムも重要と考えている。
- ③現在、大阪や東京で実施されている中心市街地の再開発には目を瞠るものがある。特に大規模な地下街の整備には教えられることが多い。

というお話があった。

これに対して、我々「視察団」は、

- ①日本も1960～1970年代の経済の高度成長期には、急激に都市が膨脹し、いくら交通インフラの整備を進めても、交通混雑は解消されなかった。現在、日本は成熟化社会を迎えているが、過去をふり返してみると、経済の高度成長は、たしかに国民の生活を豊かにしたが、その一方で、環境問題、交通混雑問題、都市社会の荒廃問題など、多くの負の遺産も残した。
- ②現在、日本では環境問題改善のための多くの技術開発を進めている。これらの新しい環境技術を中国でも活用していただければ有難い。
- ③都市の交通問題の改善に向けて各交通手



汪小澍常務副会長との対談

段の持っている特性を生かし、各交通手段は互いに競合するのではなく、互いに協調するのだという新しいコンセプトのもとに、総合交通体系として整備を進めていくことが重要である。

- ④日本をはじめ欧米諸国では、コンパクトシティという新しいコンセプトのもとで、都市圏の中心市街地の再開発、再整備を進めている。

と返答した。

そして、最後に、今後とも大阪と上海、関西と上海の相互理解を深め、友好協力関係の発展に貢献していきたいとの考えを述べ、お礼の言葉とした。

それでは、ここで、今回訪問し視察した上海・杭州都市圏のビッグプロジェクトの概要について、以下に紹介していくこととしよう。

2. 上海機場（集団）有限公司訪問

10月26日（月）午前中に、上海機場（集団）有限公司を訪問し、戦略発展部の陳姍姍女史より浦東国際空港と虹橋国際空港の整備計画についてのヒアリングを行った。

（1）浦東^{フートン}国際空港

浦東国際空港は、1997年に着工し、1999年10月1日に滑走路1本（4,000m）で開港した。建設費は131億円で全額日本（アジア開発銀行）からの円借款である。以後、上海を発着するすべての国際線が当空港を利用している。

浦東国際空港は、その後も拡張を続け2本目の滑走路（3,800m）が2005年3月17日に、3本目の滑走路（3,200mで貨物機専用）が2008年3月26日に供用開始された。2007年は、航空旅客数2,892万人（うち国際線1,752万人）、取扱貨物量は256万トンを記録した。

2008年には世界同時不況と新型インフルエンザの影響を受けて、30～40%の減少をみたが、2009年にはV字型の回復を示し、対前年度比20～30%の増加が見込まれている。現在は、4本目の滑走路が計画中である。2番目のターミナルは2008年3月26日に供用開始。そして現在、3番目のターミナルが計画中である。

浦東国際空港のマスタープランでは、全部で5つの平行滑走路と3つのターミナル、2つのサテライトホールで、2015年には年間最大6,000万人の航空旅客と、550万トンの航空貨物の取り扱いが可能になると見込んでいる。

(2) 上海虹橋国際空港

上海虹橋国際空港は、敷地面積455haで長さ3,400mの滑走路と66機分の駐機スポットを備えており、国内線が主体で、虹橋～羽田間、虹橋～金浦間の定期チャーター便の運航も行っている。2007年虹橋国際空港の新たな拡張計画が決定され、3,300mの平行滑走路（クロスパラレル）と新ターミナルを建設することとなった。新滑走路は、上海万博が開催される2010年には供用を開始する予定である。

2015年には、最大で4,000万人の航空旅客と100万トンの航空貨物の取り扱いが可能になると見込んでいる。

(3) 浦東国際空港と虹橋国際空港を結ぶレールアクセス

浦東国際空港と虹橋国際空港を結ぶレールアクセスとして、地下鉄2号線が2010年を目途に浦東空港に乗り入れる予定であり、両空港は1時間20分で結ばれることとなる。1日110万人の利用が見込まれている。

万博跡地を経由して、浦東空港と虹橋空港を結ぶマグレブ(リニア)鉄道が計画されている。そして、虹橋では、マグレブ(リニア)鉄道の駅舎をつくるためのスペースが既に確保されているということである。

(4) その他

上海機場(集団)有限公司の収入源は、航空系収入が60%、非航空系収入が40%となっているが、近年非航空系収入のシェアが増加してきている。着陸料は国が決定権を持っている。大

都市圏の空港は高く、地方空港は低く設定されている。空港用地の使用料も国が決定権を持っているが、上海の空港は1万円/ha(15万円/ha)と非常に低く設定されている。上海機場(集団)有限公司は、現在株主配当を実施している。

3. 上海洋山深水港

上海洋山深水港では、上海市港口管理局洋山港区管理亦公室の徐国明氏により、洋山深水港の模型を見ながら港湾整備について説明を受けた。

(1) 洋山深水港計画の背景

中国経済の目覚ましい発展に伴って、輸出入貨物(コンテナ貨物を含む)が激増し、上海港では、従来の黄浦江沿いのコンテナターミナル(水深9m)や外高橋コンテナターミナル(水深12m)のコンテナ貨物取扱い能力は限界に達してしまっただ。中国政府は、上海市の南、杭州湾の沖合30kmにある大洋山島と小洋山島を埋め立て、水深16～23mで、世界一の取扱量を誇る最新式の国際ハブ港湾を建設するメガ・プロジェクトをスタートさせた。完成後の洋山深水港は、上海国際コンテナ港務集団SIGPによって管理運営されることとなっている。

(2) 洋山深水港の建設プロジェクト

現在洋山深水港の面積は1,300ha、2005年12月10日に第1期分が開港し、同時に東海大橋と洋山保税港区も供用された。第1期の事業費は推定120億元(1,800億円)である。第2期は、2006年末に完成し、これまでに9バースが供用された。第3期は、上海万博開催の2010年の供用を目指して、現在鋭意工事が進められており、新しく7バース(水深23m)が供用され、全体で16バースが稼動することとなっている。コンテナ取扱能力は930万TEUに増加する。

洋山深水港の2006年の港湾貨物取扱量は320万TEU、2007年には609万TEU、2008年には827万TEUと順調に増加している。洋山深水港のコンテナ貨物取扱量は上海全体の中で1/3を占めている。

洋山深水港には、デンマークのマークスラインをはじめとする50の船会社が進出してきている。マークスラインは株式投資によって第3

期工事に参加している。

陸上とのアクセスは、東海大橋（全長32.5km）によって結ばれ、6車線の高速道路が海上を貫いて、上海市とはA2、A20の高速道路で直結されている。東海大橋には、3箇所船舶の運航ができる区間が設けられている。メイン航路のクリアランスは40mで、中小型船舶の通行が可能である。

洋山保税港区には、従来の保税區や物流園區を上廻る優遇政策が導入されている。洋山深水港の開港によって、直接的な経済効果が現れているのは、東海大橋の本土側に位置する南匯區である。その埋立地には、臨港新城が建設され、企業誘致が進んでいる。

(3) 洋山深水港の今後の整備プロジェクト

2012年目標の第4期完成時点で、バース数は29、年間1,500万TEU以上のコンテナを取扱うことが可能になるとしている。最終的には、50バース、年間2,500万TEU以上を取扱うまでに増設する構想があり、大型トランジェット用コンテナターミナル港を目指している。東海大橋の周辺海域は、中国風力発電のモデル地区に指定されており、現在、海中に発電用風車の建設が進められている。完成すれば100万kwの発電が可能になるといわれている。

4. 上海万国博会場

10月27日（火）に、上海世博会事務局を訪問し、濮勤綱氏より万博会場計画についてのヒアリングを行った。

(1) 万博会場と万博のテーマ

上海万博は、上海市都心部、南浦大橋から盧浦大橋間の黄浦江の兩岸地域（浦東エリア、浦西エリア）で、2010年5月1日から10月31日まで6ヶ月間開催されることとなっている。会場面積は520haで、うち観覧エリアは320haである。242の出展が予定されている。参加国は193、参加国際機関は42である。

上海万博のテーマは「よい都市、よりよい生活」であり、7,000万人の入場者数を目標としており、40年ぶりに大阪万博の6,400万人の入場者記録を更新するとのことである。

(2) 万博会場のブロック構成

万博会場は、浦東エリア側がA、B、Cブロックに、浦西エリア側は、D、Eブロックに分かれている。Aブロックではアジア地域のパビリオン、Bブロックでは太平洋地域のパビリオン、Cブロックではヨーロッパ・アフリカ・中南米のパビリオンの建設が急ピッチで進められている。Dブロックには各国の産業館が建設されているし、Eブロックはベストシティ実践区で世界各地の優れた都市建設の実例を展示することとなっている。

日本は「環境先進都市・水都大阪の挑戦」をテーマにした先進的な取り組みを紹介することとしている。

万博会場は「1軸4館」で構成されており、万博軸、万博センター（Bブロックに建設）、万博演芸センター（Aブロック）、中国館（Aブロック）、テーマ館（Bブロック）は、既に基本的な形が出来上がっており、万博会場は緑に覆われている。

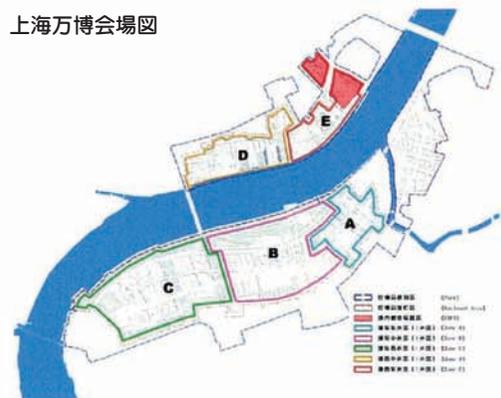
(3) 万博会場の主な施設

黄浦江に面した万博公園の敷地面積は29haで、万博期間中、観光客の憩いや娯楽の場として利用される予定である。万博閉幕後は、上海中心部の重要な緑化スペースとして残されることとなっている。

万博軸は全長1km、幅員130mで「陽光谷」は万博軸上に立ち並ぶ地下2階地上2階で半オープン式の巨大なラッパ状のガラス張りの建物である。

中国館は「東方の冠」をテーマとし、色調は

上海万博会場図



「中国紅」で上海万博のシンボルとなっている。

5. 杭州湾跨海大橋

万博会場を後にして、我々は一路高速道路を南西に進み、海上大橋北詰の海塩サービスエリアで休憩後、海上大橋としては世界最長の杭州湾跨海大橋を渡ることとなった。

杭州湾海上大橋は、浙江省東部の杭州湾を南北に縦断する世界最長の海上大橋で、2008年5月1日に開通した。全長約36km (35,673m) 6車線の道路橋で最高速度は100km/hrに設定されている。道路両端のガードレールが5kmごとに異なった色（計7色のレインボーカラー）に塗られているのが印象的であった。

海上大橋の開通によって、上海から寧波までの360kmが240kmに短縮され、物流の効率化が促進されている。

投資総額は118億元で、このうち民間資本は総投資額の28.4%を占めている。杭州湾海上大橋の開通、江蘇省蘇通大橋の完成により、長江デルタ地域の16の都市を結ぶ高速交通ネットワークが形成され長江デルタ地帯のこれからの大きな発展が期待されている。

杭州湾海上大橋を渡って杭州湾を縦断し、杭州・寧波高速道路の紹興サービスエリアに到着したのは14時過ぎであった。浙江省人民対外友好協会の陳福弟主任や浙江滬杭甬高速公路紹興管理处の周曉陽主任などの出迎えを受け、御厚意に甘えて昼食会に招待していただいた。

さすが、本場紹興ならではの銘酒に杯を重ねてしまい、話がはずんで楽しいひと時をすごすことができた。遅い昼食後、杭州市に入り陳主任に西湖遊覧と中国シルク博物館の案内をしていただいた。

そして、翌28日（水）にも陳主任の案内で六和塔に登り、立ち込めた“もや”に霞む銭塘江の雄大な景色や杭州の“まち”を俯瞰し、続いて中国茶葉博物館を見学し文化と歴史の重み、そして雄大な自然の美しさを心に刻んで、13時30分杭州萧山国際空港発 JL638便で帰途についた。

6. 視察を終えて

中国経済の力強い高度成長を牽引している長江デルタ地域。そこでは、人々の社会・経済活動や生活を下支えするための交通インフラの整備が、理念（コンセプト）先行型の新しい計画論に基づいて計画どおりに着実に進められていた。世界的には既に色あせてしまっている需要追従型の計画論に固執するあまり、社会基盤としての国際空港や幹線道路の整備が遅々として進まず、それがかえって21世紀型の新しい地域づくり都市づくりの足枷となっているわが国の現状と対比して大変うらやましく感じた次第である。

国土形成計画に基づく近畿圏広域地方計画が2009年8月に発表されたが、その中で

- ①広域観光ルートの形成、広域ツーリズムの推進
- ②バイオ・ライフサイエンス産業等次世代型産業の産業地としての「知の拠点」形成
- ③国際物流拠点の集積とロジスティクスセンターの形成

が謳われている。そして、これらの目標を達成するためには、東アジアそして世界のゲートウェイとしての役割を担う関西国際空港やスーパー中枢港湾阪神港の整備と充実が極めて重要である。

また、鳩山内閣が提唱している「東アジア共同体構想」を進めるためにも、東アジアにおける1つの核として、関西圏の果たすべき役割を明確にしていくことが求められる。このためには、大阪と上海、関西と上海の間で相互理解を深めることに努め、友好関係を益々発展させていくことにより、中国の友人達との共同思考によって、東アジアにおける両都市圏の果たすべき役割を明確にしていくことが重要である。そこで明らかになった関西圏の役割を果たすため、国際社会基盤としての関西国際空港や阪神港の整備充実が必要不可欠であるということを世に問うていかなければならないと痛感した次第である。

チャイニーズドラゴン

中国臨空都市視察団副団長
大阪ガス(株)近畿圏部理事

塩川都造

3年ぶりの上海訪問、第一実感はこの3年で高層ビルの連立・高層ビルの奇想曲、と同時によりホコリっぽい街になってしまったこと。

市内に入るバスの中で「上海に駐在すると鼻毛が伸びるそうです。また、上海の人が大阪に2～3週間滞在したら喘息が治り、上海に戻ったらまた喘息になった」という笑い話にならない笑い話を思い出した。

その原因はよくわかりませんが、一つは、都市整備の工事が大規模に行われている砂塵、二つには、増加の一途を続ける自動車の排気ガス、三つ目は、上海を中心とした南京から杭州までの長江デルタ地帯の石油化学等の工場群、製鉄所、火力発電所等から排出されるスモッグなどによる複合大気汚染でしょう。

2010年5月1日から10月31日まで開幕する上海万博のための都市整備の工事が、現在市内の約2,000箇所で行われており、しかも24時間突貫工事です。私たちが宿泊したホテルの両サイドは工事中で、夜中もブルドーザーが動いていて1時間ごとに目が覚めた。

上海の地下鉄は5年前までは延長約80kmでしたが、それを万博までに約420kmにする計画で、駅も約100駅新設するという驚異的なスピードで建設しています。ちなみに東京の地下鉄延長は304km、大阪で140km弱です。なぜそこまで急激に地下鉄整備をしているのかと聞きましたら、道路が大渋滞で、都市高速道路を内環状、外環状と建設し、現在中環状道路を建設中ですが、道路を整備すればするほど渋滞がひどくなるそうで、20年前の上海市内の自動車登録台数は約20数万台でしたが、現在は約400万台を越えて毎年増加しており、広域高速道路の整備で周辺からの車の流入も年々増加しているとの説明だった。

テレビ塔から見た上海市内



都心部の道路は交通渋滞、交通マヒを起こしているため、自動車に替わる交通手段として地下鉄の整備を急いでいるとのこと。

現在、上海の都市整備のポイントは歩行者空間の確保だといわれています。高速道路や地下鉄、超高層の商業ビル、マンションの建設に伴い、歩行者空間の確保を交差点でビル間を結ぶ2階部分の遊歩道や、超高層ビル間及び地下鉄駅との地下連絡道それに伴う地下街の建設を、東京や大阪のように進めていかなければならないと力説していた。

上海の都市計画の失敗は都市における大量の人の流れを見逃したことでした。高層ビルが連立したがそれを結ぶ地下道・地下街又は遊歩道のアクセスが欠如したことにより、人々が地上舗道にあふれて交差点が大混乱しているのが現状です。当局はこれを認識し地下道・街計画実施時に解消したいと真剣に説明していた。(プラン・ドウ・チェックのチェック時に気付き、次のプラン・ドウに反映している)

考えて努力してやってまんなぁと感じたことは、上海では信号機の下にタイム(秒)が表示されること。青が点灯すると何秒間かカウントダウンが表示される。赤が点灯すると同様に青まであと何秒のカウントダウン。上海市内のすべての信号機に設置されている。(上海人も大阪人も共通)

杭州ではラッシュアワーの大混雑の解消に自転車レンタル事業を行っていること。各バス停に紅色のレンタル自転車があり、レンタル利用許可証(手続き、代金 etc)を取得すると、

市内バス停に設置してある自転車で目的地まで利用、目的地のバス停に収納し、目的地（通勤地）に行くとのこと。

上海万博のテーマが「より良い都市、より良い生活」、副テーマが、・都市多元文化の融合、・都市経済の繁栄、・都市科学技術の革新、・都市コミュニティの再生、・都市と農村の対話です。まさに上海の進むべき方向が示されているなど感じました。これにもう一つ「都市の環境整備」を付け加えていただきたいと思いました。

万博開催中は7,000万人（国内5,000万人、海外2,000万人内日本350万人を見込む）の入場者を予定しており、40年前の大阪万博の入場者6,400万人を抜いて新記録を達成するとの意気込みです。万博までにホテルも40万ベッドを目標に民間投資による建設が行われています。

交通インフラでは、万博までに地下鉄2号線を延伸して、浦東国際空港と虹橋国際空港を1時間20分で結ぶそうです。また、浦東国際空港から30kmのリニアが建設されていますが、将来はこれを延伸して、万博会場跡地を経由して虹橋国際空港間を30分以内で結ぶ計画を立てています。

上海機場（集団）有限公司の担当者の話を伺っていると、上海の総合交通結節点を虹橋国際空港に設定しているようでした。虹橋国際空港内に、地下鉄2号線、リニア（浦東国際空港と接続）、北京～上海高速鉄道の駅舎計画予定

地が記載されています。

上海の人口は住民登録されている市民で約1,400万人、他地域から出稼ぎ等で働きに来ている人が600万人、併せて約2,000万人だそうです。

上海進出の日本企業約5,000社で日本商工会が作られています。駐在日本人は約7万人でニューヨークを抜いて上海が1番多くなっているそうです。ビジネス等の数ヶ月の短期滞在が約7～10万人、観光等の来訪者を含めると瞬間では約20万人の日本人がいるとのこと。日本料理店、居酒屋などが約200店あり、刺身用さかな等の高級食材が関空から毎日空輸されているそうです。

上海は、いまや世界経済を牽引するビジネスセンターに変貌しています。中国経済も北京オリンピックや上海万博後は後退局面を迎えるのではとの観測もありますが、リーマンショックを跳ね返すこの勢いには驚きです。その強さの一面は、薄型テレビとブラウン管テレビが同時に売れている多層経済です。沿海部の富裕層は薄型テレビ、内陸部の初めてテレビを買う人々は安いブラウン管テレビだそうです。そして、自動車の販売台数は米国を抜いて年間1,000万台を突破。

まさにチャイニーズドラゴン、「昇り竜」の勢いは、米国経済を凌ぐものを感じました。「竜」はどこへ行く、「鳩」はどうする。



上海豫園の竜



2010年を飛躍の年に

共同通信社大阪社会部 林 ひかる

明けましておめでとうございます。昨年は関西国際空港会社、関西空港事務所、税関、入管、検疫、エアライン、地元自治体、警察、消防などのみなさまに大変お世話になりました。今年も何かと取材などにご協力していただくことがあると思います。何卒よろしくお願い致します。

▽2010年、関空は正念場

昨年は関西空港を取り巻く環境が大きく変化した激動の1年でした。特に10月の前原誠司国土交通相による「羽田ハブ化構想」は、国際ハブ（拠点）空港を目指す関空にとっては大きな衝撃だったと思います。不況による航空需要の低迷、巨額な有利子負債が足かせとなっている関空会社の経営問題、国際線着陸料値下げの原資に見込んでいた政府補給金の減額など、関空にとっては強い逆風が吹きました。

こうした中、関西地域の自治体、経済団体などをつくる「関西3空港懇談会」は閉塞した状況を打開すべく、大阪（伊丹）、神戸を含めた関西3空港の「一元管理」を目指すことで基本合意しました。今年3月までに3空港で計5本の滑走路の効率的運用や各空港への路線配分などの具体論をまとめる予定です。しかし大阪空港の扱いをめぐる自治体間の意見の対立や、経営主体の在り方など、調整すべき課題は山積しており、具体案を詰めていくのには相当な曲折が予想されます。2010年は関空、関西3空港にとって正念場になると思います。

▽明るい話題も

とかく暗い話が先行しがちな関空ですが、一方で明るい話題も増えています。新年早々、米運輸大手のフェデックスは関空に就航する国

際貨物便を週32便か36便に増便すると発表しました。昨年末にも中国・山東航空が関西～済南便を今年3月2日から新規就航させると発表、オーストラリアの格安航空会社ジェットスター航空もいったん運休していた関西～ケアンズ路線を今年4月から再開予定など、冬ダイヤ開始以降、国際線の新規就航、増便などは約80便に上ります。これは、関空会社、関西国際空港全体構想促進協議会（促進協）が協力して実施する国際線着陸料の戦略的割引制度が効果を上げたのはもちろんですが、関係者が粘り強く各エアラインと交渉した成果でもあります。一方で減便も相次いでいますが、関空への路線誘致のために関係者の流した汗は着実に形として現れてきています。

また、今年は旅客ターミナルビルも大きく進化します。3月には国際線出国エリアが改修され、「KIXエアサイドアベニュー」がグランドオープンする予定です。カルティエ、ティファニー、スワロフスキーなどのブランド免税店がオープン、キッズルーム、スモークラウンジが充実し、海外へ出発する前の旅客がこれまで以上にリラックスし、楽しむことが可能なスペースが出来上がります。

▽「関西は魅力的」

エールフランス航空は1月5日、パリ～大阪路線の就航40周年を迎えました。同社が大阪に就航したのは大阪万博が開催された1970年です。以来、途絶えることなくパリと大阪の空を結んできました。5日に関空の国際線出発ゲートで行われた記念セレモニーでは、10人のモデルが同社の歴代客室乗務員の制服を披露、新年らしい華やかな雰囲気 연출しました。

セレモニー後に記者会見した同社日本支社長のパルナル・オーブルトン氏は「関西は経済的にも文化的にも魅力的な地域。関空でしっかりした地盤をつくり、成長させたい」と語りました。パリも関西も文化的、経済的に成熟した地域で、同路線は観光客、ビジネス客の利用が盛んです。北米、ヨーロッパ路線で苦戦している関空にとって、エールフランス航空が路線を維持した40年を検証すると、さらなる路線誘致のヒントになるかもしれません。ちなみに、オーブルトン氏は、4000メートル級滑走路を2本有し、24時間発着可能な関空の持つポテンシャルについても大きく評価していました。

▽それぞれの努力

とはいえ、現在は逆風の吹く関空ですが、関空会社社員や空港スタッフの多くは、関空、関西の魅力をアピールするため、日々努力を続けています。関空会社のある社員は「どういうことをすれば関空に人が集まるかを常に考えている」といいます。アイデアを搾り出してコスプレやゆるキャラ、クリスマスなどのイベントを企画し、関空の魅力をアピールするのに懸命です。「空港は飛行機に乗る人だけが集まる場所ではない。空港に遊びに来る、飛行機を見に来るなど、多くの目的があるはず」との考え方です。

清掃員などの裏方に徹する方々の努力も相当なものです。関空の旅客ターミナルビル内は、どこも清掃が行き届いています。英国の調査会社が実施している「世界の空港ランキング」で、関空は昨年まで6年連続して総合ランキングでベスト10入りしました。特にトイレ、ターミナルビルの清潔さランキングでは毎年のように上位に食い込んでいます。このように、空港スタッフらがそれぞれ自分の役割を懸命にこなし、関空を盛り上げていこうという気概を感じます。

▽ハッピーフライト

清潔でスタイリッシュな関空のターミナルビルは、しばしば映画やドラマ、コマーシャル

のロケ地にもなります。空港スタッフやパイロット、キャビンアテンダントの奮闘をユーモラスに描いた映画「ハッピーフライト」は2008年4月に関空で5日間に渡ってロケが行われました。全面協力した全日空の担当者と関空会社の広報グループ員は、ロケ地の調整、撮影の立ち会い、スタッフへの弁当運びなどに大活躍したそうです。関空会社の担当者は当時を振り返り「朝から晩まで大変な撮影でしたが、完成した映画を見たら関空がきれいに映っていて、とてもうれしかった。関空のPRにもなるので今後も積極的に協力したい」と話しています。

余談ですが、一年ほど前、この映画のキャンペーンイベントで、キャビンアテンダント役の綾瀬はるか、操縦士役の田辺誠一、矢口史靖監督が関空に来て、ジャンボ機と綱引きをしました。何で綱引きなのかよく分かりませんが、綾瀬はるかのファンなので取材に行きました。綱引きの後、スタッフ、キャストを囲んで話を聞いていたら綾瀬はるかが「ニュージーランドでスパイに間違えられて拘束された。取り締まりが厳しい時期で一日ぐらい密室に閉じ込められ、ずっと泣いていました」と変なことを言っていました。変だけと綾瀬はるかはいいにおいがありました。

▽飛躍の年に

脱線してしまい、すいません。本題に戻ります。先述したように、今年は関空にとって正念場となります。「一元管理」の具体案を詰める作業は、関係者それぞれの立場、考え方の違いなどから、相当困難なものになると思います。しかし、関係者全員が目指す目標が「関西の発展」で一致している限り、素晴らしい将来像が描けるはずだと思います。関西の人々が将来に希望が持てるような、建設的な議論を期待しています。2010年が関空、大阪、神戸空港にとって大きな飛躍の年となるよう願っています。



関西国際空港出発旅客における経路選択率と 経由空港シェアの推定 ①

—特定路線を分析対象として—*

University of Amsterdam Jaap de WIT
神戸大学大学院 海事科学研究科

松本 秀暢

(財) 関西空港調査会 航空交通研究会メンバー



1 はじめに

本稿では、まず、航空旅客の経路選択率を推定するモデルを簡単に紹介する。そして、関西国際空港における特定路線に焦点を当て、上記モデルによって同空港出発旅客の直行便および経由便の割合、そして経由便に対しては、経由空港および利用航空企業（アライアンス）の市場シェアを推定する。

2 航空ネットワーク・クオリティの評価

2.1 一般旅行費用

以下で紹介するモデル^{注)}では、旅行時間、頻度、そして航空運賃に関連する3つの要素から構成される“一般旅行費用”という概念が用いられる。航空企業（アライアンス）aによる出発空港x、経由空港h、そして到着空港yの場合の一般旅行費用について、まず、旅行時間に関する費用(C_{xhy}^{time})は、直行便はノン・ストップ飛行時間、経由便はノン・ストップ飛行時間に迂回時間と経由空港における接続時間を追加した上で、全ての旅行時間に関する構成要素を各々の時間価値と掛け合わせることで決定される。次に、頻度に関する費用($C_{xya}^{frequency}$)とは、スケジュール遅延に起因するものであり、推定遅延時間とその時間価値を掛け合わせることで費用に転換される。そして、航空運賃に関する費用(C_{xya}^{fare})については、まず、出発空港と到着空港の間の大圏距離（時間）に基づいて基本運賃（reference fare）を計算した上で、路線タイプ（直行便か経由便/調整ファクター： π_r ）、航空企業タイプ（ネットワーク型かポイント・トゥー・ポイント型/調整ファクター： π_o ）、航空企業/アライアンス（調整ファクター： π_a ）、旅行目的（観光かビジネス/調整ファクター： π_p ）、そして路線の競争レベル（調整ファクター： π_c ）の5つのファクターによって基本運賃（reference fare）が調整される結果、以下の式のように推定される。

$$C_{xya}^{fare} = \text{reference fare} * \pi_r * \pi_o * \pi_a * \pi_p * \pi_c$$

最終的には、旅行時間、頻度、そして航空運賃に関連する3つの構成要素を足し合わせることで、一般旅行費用は以下の式のように表される。

$$C_{xhya}^{total} = C_{xhy}^{time} + C_{xya}^{frequency} + C_{xya}^{fare}$$

*本研究は、平成21年度（財）村田学術振興財団による研究助成の下で遂行した研究成果の一部である。ここに記して、心より感謝の意を申し上げます。

注)本モデル（NetCost Model）はVeldhuis, J.によって最初に提案され、現在はアムステルダム大学 SEO Economic Research が所有している。NetCost モデルの詳細な説明については、参考文献2)を参照のこと。

2.2 経路選択率と市場シェア

一般旅行費用は、ある特定路線の魅力度を決定する主要な要素であり、ある特定路線の魅力度は、その路線が選択される確率を決定する。しかしながら、その路線の費用レベルだけではなく、その路線で提供される便数レベルもまた考慮する必要がある。本モデルでは、一般旅行費用と便数から、当該路線の魅力度（消費者価値）が導き出され、そしてこの消費者価値から、経路選択率、および経由空港と利用航空企業（アライアンス）の市場シェアが推定される。

3 関西国際空港における欧米路線への適用

3.1 データと分析対象

以下では、関西国際空港のヨーロッパ路線としてパリ線とロンドン線を、北アメリカ路線としてロサンゼルス線とニューヨーク線を取り上げ、各路線における経路選択率、および経由空港と利用航空企業（アライアンス）の市場シェアを推定する。

分析データは、OAG フライト・スケジュールから検索した航空ネットワーク・データ（出発空港、目的空港、航空企業／アライアンス、便数）であり、分析対象期間については、2009年9月第3週（2009年9月14日－9月20日）である。また、データ検索においては、乗り換えは同一航空企業あるいは同一アライアンス内で行われるものとした。

3.2 分析結果

(1) ヨーロッパ路線

表一は、関西国際空港出発旅客のヨーロッパ路線における経路選択率を示したものである。まず、パリ線について、エール・フランスによる直行便が、観光旅客で67.88%、ビジネス旅客で71.87%のシェアを占めていた。経由便としては、仁川経由が最も大きなシェアを占めており、合計シェアは観光旅客で7.89%、ビジネス旅客で6.91%であった。その内訳としては、大韓航空によるものが、観光旅客で4.55%、ビジネス旅客で3.98%、アジアナ航空で1.42%、スター・アライアンスで1.92%、日本航空と大韓航空のコード・シェア便で1.69%であった。次いで、上海、アムステルダム、フランクフルト、そして成田の順となっていた。

次に、ロンドン線については全て経由便であり、最大のシェアを占めていたのは仁川であった。その合計シェアは、観光旅客で22.46%、ビジネス旅客で21.23%であった。

表一 関西国際空港出発旅客のヨーロッパ路線における経路選択率 (2009年9月第3週)

順位	経由空港	到着空港	航空企業	アライアンス	観光旅客	ビジネス旅客
1	仁川	シャルルド・ゴール	大韓航空	スカイ・チーム	4.55%	3.98%
			アジアナ航空	スター・アライアンス	1.42%	1.24%
			日本航空と大韓航空のコード・シェア便		1.92%	1.69%
			小計		7.89%	6.91%
			上海	シャルルド・ゴール	上海航空	スター・アライアンス
		中国東方航空	非アライアンス	1.03%	0.90%	
		エール・フランスと中国東方航空のコード・シェア便		1.71%	1.50%	
		日本航空と中国東方航空のコード・シェア便		1.03%	0.90%	
		小計		5.22%	4.57%	
3	アムステルダム	シャルルド・ゴール	KLMオランダ航空	スカイ・チーム	4.52%	3.96%
4	フランクフルト	シャルルド・ゴール	ルフトハンザ・ドイツ航空	スター・アライアンス	3.97%	3.47%
5	成田	シャルルド・ゴール	日本航空	ワン・ワールド	1.36%	1.19%
			エール・フランスと日本航空のコード・シェア便		1.73%	1.52%
			小計		3.10%	2.71%
6	ヘルシンキ	シャルルド・ゴール	フィンランド航空	ワン・ワールド	2.60%	2.27%
7	北京	シャルルド・ゴール	中国国際航空	スター・アライアンス	2.53%	2.21%
その他					2.30%	2.01%
	直行便	シャルルド・ゴール	エール・フランス	スカイ・チーム	67.88%	71.87%
			合計		100%	100%

順位	経由空港	到着空港	航空企業	アライアンス	観光旅客	ビジネス旅客
1	仁川	ヒースロー	大韓航空	スカイ・チーム	9.46%	8.94%
			アジアナ航空	スター・アライアンス	6.04%	5.71%
			日本航空と大韓航空のコード・シェア便		6.96%	6.58%
			小計		22.46%	21.23%
2	アムステルダム	ヒースロー	KLMオランダ航空	スカイ・チーム	14.30%	13.52%
3	パリ	ロンドン・シティ	エール・フランス	スカイ・チーム	10.72%	10.13%
			エール・フランス	スカイ・チーム	2.15%	4.35%
			小計		12.87%	14.48%
4	フランクフルト	ロンドン・シティ	ルフトハンザ・ドイツ航空	スター・アライアンス	9.95%	9.41%
			ルフトハンザ・ドイツ航空	スター・アライアンス	2.72%	5.51%
			小計		12.68%	14.92%
5	ヘルシンキ	ヒースロー	フィンランド航空	ワン・ワールド	10.88%	10.28%
6	成田	ヒースロー	日本航空	ワン・ワールド	8.70%	8.22%
7	北京	ヒースロー	中国国際航空	スター・アライアンス	6.31%	5.96%
8	上海	ヒースロー	中国東方航空	非アライアンス	2.26%	2.13%
			日本航空と中国東方航空のコード・シェア便		2.26%	2.13%
			小計		4.52%	4.27%
9	香港	ヒースロー	キャセイパシフィック航空	ワン・ワールド	3.59%	3.40%
その他					3.70%	3.72%
			合計		100%	100%

出所) 筆者作成。

21.23%であり、その内訳としては、大韓航空によるものが、観光旅客で9.46%、ビジネス旅客で8.94%、アジアナ航空によるものが、観光旅客で6.04%、ビジネス旅客で5.71%、そして日本航空と大韓航空のコード・シェア便によるものが、観光旅客で6.96%、ビジネス旅客で6.58%であった。次いで、アムステルダム、パリ、フランクフルト、そしてヘルシンキの順となっていた。

(2) 北アメリカ路線

表一2は、関西国際空港出発旅客の北アメリカ路線における経路選択率を示したものである。まず、ロサンゼルス線について、エバー航空による直行便が、観光旅客で61.93%、ビジネス旅客で66.17%のシェアを占めていた。経由便としては、仁川経由が最も大きなシェアを占めており、合計シェアは観光旅客で14.73%、ビジネス旅客で13.09%であった。その内訳としては、アジアナ航空によるものが、観光旅客で5.36%、ビジネス旅客で4.76%、大韓航空によるものが、観光旅客で5.33%、ビジネス旅客で4.74%、そして日本航空と大韓航空のコード・シェア便によるものが、観光旅客で4.04%、ビジネス旅客で3.59%であった。次いで、サンフランシスコ、成田、そして上海の順となっていた。

次に、ニューヨーク線については全て経由便であり、最大のシェアを占めていたのは仁川であった。その合計シェアは、観光旅客で60.85%、ビジネス旅客で51.49%であり、その内訳としては、アジアナ航空によるものが、観光旅客で25.07%、ビジネス旅客で21.21%、大韓航空によるものが、観光旅客で19.66%、ビジネス旅客で16.63%、そして日本航空と大韓航空のコード・シェア便によるものが、観光旅客で16.13%、ビジネス旅客で13.65%であった。次いで、成田、上海、北京、サンフランシスコ、そしてシカゴの順となっていた。

4 おわりに

次稿では、分析対象を世界全地域の全空港にまで拡大し、関西国際空港出発旅客の直行便および経由便の割合（経路選択率）、そして経由便に対しては、経由空港における市場シェアの推定を行う。

参考文献

- 1) Guillaume BURGHOUWT・松本秀暢 [2009], “関西国際空港における航空ネットワーク時系列からみた路線構成の変遷—”, 「KANSAI 空港レビュー」, 第 373 号, pp. 19—21.
- 2) Matsumoto, H., R. Lieshout, J. Veldhuis and J. G. de Wit [2009], “Estimation of Route Choice Probabilities and Market Shares at Major Hub Airports with regard to Passengers departing from Japan”, Proceedings of the 13th Air Transport Research Society, CD—ROM, 38 pages (The 13th Air Transport Research Society—World Conference, 27—30 June 2009, Abu Dhabi, United Arab Emirates).

表一2 関西国際空港出発旅客の北アメリカ路線における経路選択率 (2009年9月第3週)

①関西国際空港—ロサンゼルス線

順位	経由空港	到着空港	航空企業	アライアンス	観光旅客	ビジネス旅客
1	仁川	ロサンゼルス	アジアナ航空	スター・アライアンス	5.36%	4.76%
			大韓航空	スカイ・チーム	5.33%	4.74%
			日本航空と大韓航空のコード・シェア便		4.04%	3.59%
			小計		14.73%	13.09%
2	サンフランシスコ	ロサンゼルス	ユナイテッド航空	スター・アライアンス	11.57%	10.28%
3	成田	ロサンゼルス	日本航空	ワン・ワールド	5.97%	5.31%
4	上海	ロサンゼルス	上海航空	スター・アライアンス	1.93%	1.71%
			中国東方航空	非アライアンス	0.90%	0.80%
			日本航空と中国東方航空のコード・シェア便		0.90%	0.80%
			小計		3.73%	3.31%
その他					2.07%	1.84%
直行便	ロサンゼルス	エバー航空	非アライアンス		61.93%	66.17%
合計					100%	100%

②関西国際空港—ニューヨーク線

順位	経由空港	到着空港	航空企業	アライアンス	観光旅客	ビジネス旅客	
1	仁川	J.F. ケネディー	アジアナ航空	スター・アライアンス	25.07%	21.21%	
			大韓航空	スカイ・チーム	19.66%	16.63%	
			日本航空と大韓航空のコード・シェア便		16.13%	13.65%	
			小計		60.85%	51.49%	
2	成田	J.F. ケネディー	日本航空	ワン・ワールド	20.11%	17.02%	
3	上海	J.F. ケネディー	中国東方航空	非アライアンス	3.08%	2.61%	
			ラガーディア	上海航空	スター・アライアンス	0.18%	1.73%
			J.F. ケネディー	日本航空と中国東方航空のコード・シェア便	3.08%	2.61%	
			小計		6.34%	6.94%	
4	北京	J.F. ケネディー	中国国際航空	スター・アライアンス	6.20%	5.25%	
5	サンフランシスコ	J.F. ケネディー	ユナイテッド航空	スター・アライアンス	3.81%	3.23%	
			ニューアーク	ユナイテッド航空	スター・アライアンス	0.18%	1.27%
			小計		3.99%	4.50%	
			ユナイテッド航空	スター・アライアンス	1.01%	7.18%	
6	シカゴ	ラガーディア	ユナイテッド航空	スター・アライアンス	0.70%	6.72%	
			小計		1.72%	13.91%	
その他					0.79%	0.90%	
合計					100%	100%	

出所) 筆者作成。

平成21年11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 144.0便/日 (対前年比84%)

国際線：102.0便/日
(対前年比 94%)
国内線：42.0便/日
(対前年比 68%)

乗入便数について

国際線は、景気低迷等の影響により、旅客便、貨物便とも前年を下回りました。
国内線は、相次ぐ路線運休により前年を下回りました。

○旅客数 35.9千人/日 (対前年比90%)

国際線：26.2千人/日
(対前年比 98%)
国内線：9.7千人/日
(対前年比 73%)

旅客数について

国際線は、日本人旅客・外国人旅客とも、ほぼ前年並みとなりました。国内線は、相次ぐ路線運休により前年を下回りました。

○貨物量 1,902t/日 (対前年比97%)

国際線：1,817t/日 (対前年比 100%)
積込量：892t/日 (対前年比 109%)
取卸量：925t/日 (対前年比 92%)
国内線：85t/日 (対前年比 61%)

貨物量について

国際線取扱量は、取卸は前年を下回りましたが、積込は前年を上回り、合計で前年並みとなりました。国内線は、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22年1月12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11月分)

【貿易額】 (単位：百万円、%)

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

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
近畿圏	1,052,845	93.5	21.1	875,033	86.8	18.9	177,811
管内	665,534	98.1	13.3	654,744	87.9	14.2	10,790
大阪港	236,487	105.3	4.7	298,328	91.4	6.5	△ 61,841
関西空港	340,239	103.2	6.8	215,227	107.2	4.7	125,012
全 国	4,990,615	93.7	100.0	4,619,357	83.2	100.0	371,258

【空港別貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
関西空港	340,239	103.2	6.8	215,227	107.2	4.7	125,012
成田空港	820,674	117.0	16.4	763,910	95.0	16.5	56,764
中部空港	63,930	94.6	1.3	58,518	109.1	1.3	5,413
福岡空港	47,464	103.7	1.0	28,725	84.4	0.6	18,739
新千歳空港	1,144	102.1	0.0	1,092	126.2	0.0	52

※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)	外国人入国 (1日平均)	外国人出国 (1日平均)	外国人出国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)	合計 (1日平均)	合計 (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	4,530	1,569,730	4,300	3,342,990	9,160	3,331,530	9,130	9,896,330	27,110
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	130,350	4,200	124,790	4,030	271,650	8,760	277,630	8,980	804,420	25,950
平成21年 11月	122,070	4,070	119,640	3,980	268,430	8,950	262,450	8,750	772,590	25,750
平成21年 12月	119,420	3,850	128,080	4,130	267,160	8,620	271,850	8,770	786,510	25,370
平成21年累計	1,357,549	3,720	1,332,022	3,650	3,184,102	8,720	3,178,820	8,710	9,052,493	24,800
前年同期	1,652,080	4,530	1,569,730	4,300	3,342,990	9,160	3,331,530	9,130	9,896,330	27,110
対前年同期比	82.2%		84.9%		95.2%		95.4%		91.5%	

※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。

平成21・22年年末年始繁忙期間（12月25日～1月6日）における 出入（帰）国者数【実績数（速報値）】

平成21年12月25日（金）から平成22年1月6日（水）までの年末年始繁忙期間（13日間）において、関西国際空港を利用した出入（帰）国者数は次のとおりである。

- * 出・入（帰）国者総数 388,300人（対前年比 101.9%）（対前年比 7,100人増）
 - （内）出 国 者 数 195,400人（対前年比 103.6%）（対前年比 6,700人増）
 - （内）入（帰）国者数 192,900人（対前年比 100.2%）（対前年比 400人増）
- * 出国ピーク 12月27日（日）17,600人（過去最多 平成12年12月30日 23,800人）
- * 入（帰）国ピーク 1月 3日（日）17,600人（過去最多 平成 8年 1月 5日 26,200人）
- * 出入（帰）国ピーク 1月 3日（日）34,200人（過去最多 平成13年 1月 3日 45,100人）

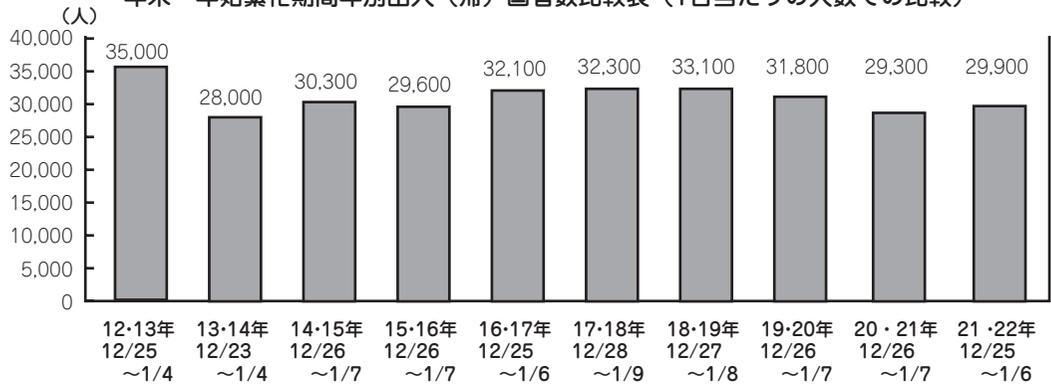
出国者渡航先別一覽表

	平成21・22年			平成20・21年	
	実 績 数	構 成 比 率	対 前 年 比	実 績 数	構 成 比
韓 国	42,300	21.6%	113.7%	37,200	19.7%
中 国	32,100	16.4%	110.3%	29,100	15.4%
香 港	17,600	9.0%	103.5%	17,000	9.0%
台 湾	16,000	8.2%	99.4%	16,100	8.5%
東 南 ア ジ ア	34,800	17.8%	114.1%	30,500	16.2%
北 ア メ リ カ	2,300	1.2%	26.7%	8,600	4.6%
ハ ワ イ	9,400	4.8%	94.9%	9,900	5.2%
グアム・サイパン	12,200	6.2%	102.5%	11,900	6.3%
オセアニア	5,400	2.8%	96.4%	5,600	3.0%
ヨーロッパ	12,200	6.2%	80.8%	15,100	8.0%
その他（海外）	8,100	4.1%	105.2%	7,700	4.1%
成田（国際線乗り継ぎ）	3,000	1.5%	—%	0	0.0%
合 計	195,400	100.0%	103.6%	188,700	100.0%

年末・年始繁忙期間出入（帰）国者数実績表

平成21・22年				平成20・21年					
	出 国	入（帰）国	合 計		出 国	入（帰）国	合 計		
12月25日	金	15,800	13,200	29,000	12月26日	金	17,800	11,000	28,800
12月26日	土	17,300	14,000	31,300	12月27日	土	19,700	13,300	33,000
12月27日	日	17,600	13,200	30,800	12月28日	日	20,100	12,900	33,000
12月28日	月	14,600	11,700	26,300	12月29日	月	15,400	12,800	28,200
12月29日	火	16,400	14,200	30,600	12月30日	火	13,800	13,600	27,400
12月30日	水	15,600	15,900	31,500	12月31日	水	12,700	14,400	27,100
12月31日	木	12,300	14,000	26,300	1月1日	木	10,200	13,100	23,300
1月1日	金	12,400	14,100	26,500	1月2日	金	12,100	17,000	29,100
1月2日	土	15,100	15,200	30,300	1月3日	土	14,900	19,100	34,000
1月3日	日	16,600	17,600	34,200	1月4日	日	16,700	19,900	36,600
1月4日	月	15,600	17,300	32,900	1月5日	月	13,800	16,300	30,100
1月5日	火	14,800	16,600	31,400	1月6日	火	10,900	14,500	25,400
1月6日	水	11,300	15,900	27,200	1月7日	水	10,600	14,600	25,200
合 計		195,400	192,900	388,300	合 計		188,700	192,500	381,200

年末・年始繁忙期間年別出入（帰）国者数比較表（1日当たりの人数での比較）



関西3空港と国内主要空港の利用状況

平成21年11月実績【速報】

区分	空港名	国際線	前年同月比	国内線	前年同月比	合計	前年同月比
発着回数 (回)	関西3空港	6,120	93.6%	14,820	93.5%	20,940	93.5%
	関西	6,120	93.6%	2,522	67.8%	8,642	84.3%
	大阪(伊丹)	0	—	10,758	102.9%	10,758	102.9%
	神戸	0	0.0%	1,540	92.0%	1,540	91.8%
	成田	14,196	96.9%	1,360	118.1%	15,556	98.5%
	東京(羽田)	1,073	119.9%	26,515	98.9%	27,588	99.6%
	中部	2,478	83.7%	4,666	94.9%	7,144	90.7%
旅客数 (人)	関西3空港	787,354	97.9%	1,770,262	89.1%	2,557,616	91.7%
	関西	787,354	98.0%	290,620	72.8%	1,077,974	89.6%
	大阪(伊丹)	0	—	1,296,392	94.4%	1,296,392	94.4%
	神戸	0	0.0%	183,250	85.4%	183,250	85.2%
	成田	2,543,106	103.7%	114,637	122.3%	2,657,743	104.3%
	東京(羽田)	237,177	117.9%	5,012,638	91.3%	5,249,815	92.3%
	中部	344,800	86.1%	393,273	81.1%	738,073	83.4%
貨物量 (トン)	関西3空港	54,507	100.0%	14,672	86.2%	69,179	96.7%
	関西	54,507	100.0%	2,558	61.2%	57,065	97.2%
	大阪(伊丹)	0	—	10,908	96.1%	10,908	96.1%
	神戸	0	—	1,206	80.6%	1,206	80.6%
	成田	182,920	113.1%	集計中	—	182,920	113.1%
	東京(羽田)	1,504	204.8%	60,441	95.0%	61,945	96.3%
	中部	10,839	102.1%	2,589	80.4%	13,428	97.0%

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。

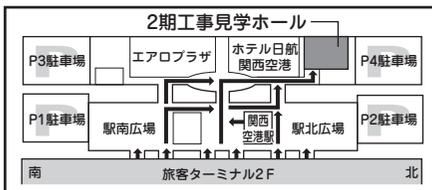
注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。

2期見学ホール情報

運営状況

見学ホール 12月の入館者数は関西総領事館フォーラム、河内長野野働保険事務組合、泉佐野市立楠木小学校等の視察を含めて月間合計1,580人で、ホール開設からの累計は369,630人になりました。

また、12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1,316名で、累計は188,395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、見学台とグラスポ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)

2月(Feb)

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						

3月(Mar)

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

□航空交通研究会 プロジェクト研究分科会

○第3回分科会（平成21年12月24日開催）

「日本の空港・港湾貨物」

石田 信博 氏（同志社大学経済学部教授）

「アメリカの金融危機と空港債」

加藤 一誠 氏（日本大学経済学部教授）

今後の予定

○関西圏の空港活用研究会 第3回空港活用部会

日 時 平成22年1月21日（木）15:30～17:30

場 所 大阪キャッスルホテル

話題提供 「関西国際空港がより活用されるためには、何が必要か」（仮題）

講 師 阪口 葉子 氏（ユナイテッド航空支配人）

○第364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22年1月27日（水）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「対中国ビジネスの現状と課題」

講 師 青木俊一郎 氏（日中経済貿易センター理事長）

○第365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22年2月26日（金）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「(株)フジドリームエアラインズの事業について」（仮題）

講 師 内山 拓郎 氏（(株)フジドリームエアラインズ取締役副社長）

事務局だより

▼ 今年の冬は例年よりも風が強くて寒いように思います。

昨年は民主党に風が吹き、戦後初めて選挙によって政権交代がなされた歴史的な一年になりました。政権が変わっても、不景気の風は今のところやみそうにありません。年末年始に久しぶりに会った親戚との間で、今のよう不景気を脱却するにはどうしたらいいとかこうしたらいいとかいう話題があがりました。こんなことはあまりありませんでした。

バブルが崩壊してから二十年くらいになります。バブルの時は、景気の良い風はちっとも感じられないと思っていたのですが、今と比較すれば景気は良かったなとつくづく思います。どんな不景気の時にも必ず活路はあると好調な会社の経営者はよくおっしゃいます。不景気を嘆くばかりでなく、今年一年間を、活路をひらく良い年にできるよう私たちががんばらなくてはなりません。

(A)

医と健康のテーマパーク

青洲の里(紀の川市)



春林軒



母なる川、紀ノ川のほとりで1804年（文化元年）世界初となる全身麻酔下での乳がん摘出手術に成功した医聖・華岡青洲。彼の住居兼診療所であった「春林軒」が、文献や発掘調査を基に青洲の里内に忠実に復元されており（主屋と蔵は当時のもの）、青洲の手術風景や麻酔実験、門弟への講義の様などが人形や音声により再現され、

約200年前にタイムスリップしたかのように感じられます。また、黒川紀章氏設計による施設「フラワーヒルミュージアム」内には、青洲の遺品や手術道具などを収蔵した展示室のほか、パン工房では、地元のお米でつくった米粉パンの販売、レストランでは、旬の野菜をふんだんに使い、地産地消にこだわった「健康おもてなしバイキング」の提供など「医食同源」をキーワードに食を通じた健康づくりを提唱しております。

難病に苦しむ人々を救いたいと生涯をかけて麻酔薬「通仙散」を完成させ、また多くの門下生を育てた青洲の人となりふれ、「健康とは何か」を考えさせられる、そんなミュージアムです。

■アクセス：（電車で）JR和歌山線「名手」駅下車、徒歩約20分

（お車で）阪和自動車道泉南I.Cから県道63号（泉佐野岩出線）を経て国道24号を東へ、小島交差点を左折約3分（駐車場無料）

■休館日：火曜日（祝日の場合は翌水曜日）

■開館時間：午前10時から午後5時（11月～2月は午後4時）

■入館料：春林軒・展示室のみ有料（詳しくはお問い合わせ下さい。）

■問合せ先：財青洲の里

〒649-6604 和歌山県紀の川市西野山473番地 電話0736-75-6008

財団HP：http://seishu.sakura.ne.jp/



フラワーヒルミュージアム