



KANSAI 空港レビュー



No.375
2010.2

CONTENTS

7 特別対談

関西国際空港の果たすべきミッションの実現へ向けて
福島 伸一、吉川 和広

9 各界の動き

16 講演抄録

関西圏の鉄道ネットワーク形成と公共輸送政策の課題
斎藤 峻彦

23 中国臨空都市(上海・杭州)視察団報告書抜粋(後編)

30 プレスの目

関空テコ入れ、今回の行方は?
川上 寿敏

32 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 ②
—世界全地域の全空港を分析対象として—
松本 秀暢

35 データファイル

- ・運営概況について(平成21年暦年)(平成21年12月分)[速報値]
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成21年暦年)(平成21年12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(平成21年12月分)
- ・関空2期見学ホール情報

【表紙写真】「JAL CRJ-200と二色浜の夕陽」

太陽をかすめるボンバルディアCRJ-200です。関空発16:50、福岡行きJAL2567便のCRJが夕陽と重なってくれました。JALの関空=福岡は、この50人乗りの小型機CRJで3便運航しています。2月と11月の夕陽は、貝塚市二色浜から見ると旅客ターミナルビルの大屋根上に来てくれます。今、関西空港調査会の関空交流館では「二色浜からの関空の夕陽」と題して飛行機と夕陽の写真を展示しています。

撮影：柴崎 庄司(関西国際空港株)

特 別 対 談

福島伸一氏 × 吉川 和広

関西国際空港の果たすべき ミッションの実現へ向けて

福島伸一氏は1948年生まれ、1971年に京都大学法学部を卒業し、松下電器産業㈱（現パナソニック㈱）に入社。1997年人事部長、その後、取締役、常務、専務、副社長を歴任。2009年6月に関西国際空港㈱の社長に就任。前任の村山敦社長に続いて2人目の民間企業出身社長に就任された。着任早々から航空ネットワークの再生と拡充、関西空港を“にぎわい”で人があふれる楽しい場所にするための取り組みなどを精力的に進められている。

関西国際空港㈱代表取締役社長
関西国際空港用地造成㈱代表取締役社長
福 島 伸 一 氏



（財）関西空港調査会理事長 京都大学名誉教授

吉 川 和 広

吉川 福島社長は、昨年6月に関西国際空港株式会社社長の社長に就任され、昨秋から着陸料などの思い切った値下げにより新規就航便の確保、そして、航空ネットワークの再生と拡充について努力されており、また関空を“にぎわい”で人があふれる楽しい場所にするためにいろいろとお取り組みになっていると伺っております。これらのお取り組みや、関西における航空需要の拡大と掘り起こしについて、また国や地域の関係機関へのご要望などについてお話を伺いたく対談を企画させていただきましたところ、ご多忙のなか早速ご賛同賜り、貴重な時間をさいていただきまして、誠に有難うございました。

最初に、ご就任以来どのような思いで関空を経営されてこられたのか、全体的なお考えをお話いただければと思います。

福島 開港15年を経て、今一度創業時に立ち返り、関空の果たすべきミッションを明らかにしようと思いました。関空が目指しているのは、

- ・ アジアのゲートウェイ空港
- ・ 国際貨物ハブ空港

としての国際拠点空港です。

関空は、国内で唯一、完全24時間運用、2本の長距離滑走路を有する国際空港であり、東アジアをはじめとする激しい国際空港間競争に挑むことのできる空港です。この強みを活用することが出来れば、関空はヒト・モノを運ぶ国際拠点として、関西はもちろん、日本全体の発展に貢献できる可能性を持っています。

航空ネットワークの拡充

私どもは、創業時の理念に立ち返り、目指

すミッションを果たすため、空港本来の役割であるネットワークの確保、アジア、中国路線のさらなる充実、欧米路線の強化といった課題に挑み続けていきたいと思っています。欧州路線はロンドン以外の主要都市にはネットワークがありますので、課題は米国主要都市へのネットワーク拡充です。中でもニューヨーク便は開港以来ありませんので、実現できないかと思っております。

昨年の秋から国際競争力の強化に向け緊急の戦略的な料金施策を実施しておりまして、まず旅客便に対しては、増量割引制度の拡充により、増量分の着陸料の割引率を従来の30%から80%へと拡大しました。新規就航していただく場合には、この割引制度と地元の自治体や経済界で構成されている関西国際空港全体構想促進協議会の奨励金をあわせて、着陸料が一定期間実質無料となります。また、既存便の維持方策として、200トンを超える大型機材の超過部分については、着陸料単価を2,090円から1,000円に値下げしました。

これらの施策と、従来から自治体、経済界のご協力により積み重ねてきたエアポートプロモーションの成果などもあり、2009年冬期スケジュール以降において、80便の新規就航・増便・大型化の効果がございました。

私は、関西のポテンシャルというのは、海外から見たら大いにあります。内側からはなかなか気づきににくいものですが、海外から見たときには関西が持っている経済規模だとか観光産業の特性だとか先端企業や大学だとかあります。関西のポテンシャルを大いに活かして



2009年冬期スケジュール以降の国際旅客便新規就航・増便等について

方面	路線	航空会社	内容	開始時期
欧米 (含アフリカ)	シアトル	デルタ航空	週7便(新規)	' 10/ 6月
	サンフランシスコ	ユナイテッド航空	週2便(増便)	' 10/ 3月
	イスタンブール	トルコ航空	週1便(増便)	' 10/ 3月
	カイロ・ルクソール	エジプト航空	週2便(増便)	' 10/ 3月
アジア (含オセアニア)	ハノイ	ベトナム航空	週5便(新規)	' 10/ 1月
	バンコク	タイ国際航空	週14便(大型化)	' 09/10月
	ケアンズ	ジェットスター航空	週4便(新規)	' 10/ 4月
	グアム	コンチネンタル航空	週7便(新規)	' 09/12月
		大韓航空	週4便(増便)	' 09/10月
	サイパン	アジアナ航空	週4便(増便)	' 09/12月
中国	大連	全日本空輸	週7便(新規)	' 09/10月
	済南	山東航空	週2便(新規)	' 10/ 3月
韓国	ソウル(金浦)	チェジュ航空	週7便(新規)	' 09/11月
		アジアナ航空	週7便(増便)	' 09/11月
		大韓航空	週7便(増便)	' 09/11月
			計 週80便	

(2010年1月22日現在)

いくべきだと思いますね。

国際貨物便の拡充

国際貨物便に対しても、一定規模以上の貨物上屋の新設または増設にかかる賃料を一定期間大幅に割り引くということをやっております。

今年からは、フェデックスが関空での就航便数を増便、国内でも最大級のネットワークを展開していただいております。これは、完全24時間運用、複数長距離滑走路という関空の強みを活用していただいた成果だと思っております。

今後の航空貨物の各種需要予測を見れば、アジア地域から世界各地に広がる航空物流の伸びは世界平均を大きく上回ることが見込まれています。また、エアバス社の予測によれば、アジア太平洋域を往来する飛行機は2006年の245機から2026年には1,412機へと約6倍にも増加するとされています。

そのような中において、日本は自国の経済後背力も大きいうえ、東アジアから太平洋横断の直前ポイントにあり、ここで給油をしたり貨物を積替えたりするアジアと北米を結ぶ中継ポイントとなる地勢的な優位性を持っています。

しかしながら、この十数年の間に韓国の仁

川空港や上海や香港といったアジアの各空港が新たに整備され、どんどん取扱量を増やしていき、アジアの航空物流軸は日本から離れつつあるのが現状です。なぜこのような状況になったかということ、大きな要因の1つは、日本の空港のインフラ能力が欠如していたからです。

この点、関空は長い2本の滑走路を持っており、完全24時間空港であるという日本で唯一の国際標準のインフラを整えることができました。実に、関空に就航する国際貨物便週125便のうち、約4割にあたる週46便が深夜早朝時間帯に就航しており、物流として効果的かつニーズの高い深夜時間帯に自由に乗入可能であることが、「国際貨物ハブ空港」としての必須条件であることは明らかです。

また、関空は空港内に285%もの展開用地を持っています。これについても、今後の需要に応じて、中長期的に駐機場の増設や物流施設を受け入れる用地が大きくあるということであり、これを最大限活用していかなければなりません。

同時に、アジア各空港との本格的な競争をやっていくためには、時間的な余裕はあまりありませんが、関空の高コスト構造を是正し、国際空港間競争力を整えていくことも必須です。

我々の経営努力、営業努力とともに、国家戦略としての関空の「国際貨物ハブ化」を進めていかなければなりません。

吉川 世界同時不況、新型インフルエンザの流行など関空を取り巻く経営環境には非常に厳しいものがありました。そのなかで、昨秋から着陸料値下げによる営業努力でネットワークを拡充してられました。

先日、片平大阪航空局長にお会いしました折に、関空の非常に厳しい経営環境にも拘らず、着陸料の値下げという思い切った措置をとられた福島社長のご英断を高く評価しておられました。これにより大きな増便効果があらわれてきていることを喜んでおられましたよ。

カナダのプリティッシュ・コロンビア大学のティ・オム教授は世界的に有名な航空経済の専門家ですが、彼は航空需要が落ち込み空港の経営状態が苦しくなったときにこそ、飛んできてくれる飛行機を増やすことに努めなければならない。そのためには着陸料などのエアポートチャージを無理してでも値下げして便数の確保を図ることが必要であると言っています。

“にぎわい” への取り組み

ところで、福島社長は、ご就任以来6ヶ月間、関空を“にぎわい”で人があふれる楽しい場所にするための取り組みにも力を入れてこられたと伺っております。非航空系の収益を増やしていくことは、関空の経営にとって重要な課題と考えております。したがって、関空の“にぎわい”づくりについて、お話を伺えたいと思います。

福島 現在、旅客ターミナルビルの国際線出国エリアにおいて、開港以来初の大規模なリニューアルを進めています。関空から出発されるお客様により便利で、より楽しく、より快適な関空ならではのシーン（SCENE）、Smart（お洒落）、Comfortable（心地よい）、Exciting（刺激的）、Nice（良い）、Enjoy（楽しめる）をご提供する空間をつくっているところです。名称は「KIXエアサイドアベニュー」にしました。この名称はインターネットをとおしてお客様が

ら公募した結果です。なお、KIXというのは国際航空運送協会（IATA）の定めた関空の国際的な空港コードです。

昨年のクリスマスに中央部分を先行オープンし、より快適になったリフレッシュ施設や本屋、ドラッグストア、電気製品の充実した物販店などを早くもご利用いただいております。

グランドオープンは3月15日を予定しており、面積も改修前の3,800㎡から1.5倍の5,500㎡に拡充し、免税店などの商業施設も29店舗・施設から41店舗・施設に増設します。これにより、関空の旅客ターミナルビルにおける総店舗数は190となります。

重要なお客様である女性と子どもさんにも楽しんでいただける施設も充実させました。

日本の免税店に初出店のオーストリアのクリスタルジュエリーブランド「スワロフスキー」、イタリアのファッションブランド「ディーゼル」を含むブランドブティックや、航空機を眺めながらお食事が出来るレストラン、キッズルームもご用意しました。

また、ほとんどの施設が深夜24時まで営業することで、深夜便にも対応、24時間空港にふさわしい空間となります。移動手段としてだけでなく、空港で過ごす全てのシーンを楽しく、心地よく、そしておしゃれに過ごしていただける、KIXならではの空間と時間の提供を目指し、これをKIX STYLEとして、KIXエアサイドアベニューに限らずすべてにわたって展開し、生まれ変わっていく関空をアピールしたいと思います。

私どもは、原点に立ち返っての関空に求められる役割遂行のためのミッションに挑みつつ、同時に、人と人が会おう夢のあるプラットフォームとして、来てよかったな、楽しいな、と思っていただける空港へと進化していきたいと思っております。

このような商業系で収益を上げて、着陸料などを値下げして飛行機にたくさん来ていただく、そうなればお客様がよりたくさん来ていただいて商業系の収益をさらに押し上げていくというサイクルを作りたいと考えています。



KIXエアサイドアベニュー（完成予想図）

吉川 このようなお取り組みは、民営化された国際空港にとっては、非常に重要なことだと考えております。フランクフルト・アム・マイン国際空港などでは、空港ターミナルの中にスーパーマーケットから映画館、ホテル、ブティック、銀行、教会やモスクなどが揃っていて一つの“まち”のようです。エアロシティというコンセプトでターミナルを形成しています。関空も旅行者だけではなく地域の人々にもちょっと関空に買い物や遊びに行こうという気にさせるような“にぎわい”で“人があふれる”楽しい空間を作っていただければと期待しております。

航空需要の掘り起こし

さて、関西圏の航空需要の拡大や掘り起こしのために、——前原国土交通大臣も言われていますが—— LCC（ローコストキャリア：低運賃航空会社）の拠点化の問題、関西圏の観光資源の開発への期待、大阪湾岸のパネル・ベイ、バッテリー・ベイなどへの期待についてお話を伺えればと思います。

福島 現在、日本では空港・航空は、特に地方では元気がありません。ところが、隣の中国やアジアへいきますと成長産業ですね。昨年末、

中国の大連、杭州、先月はベトナムに行きましたが、まさに空港・航空は、成長産業だということを実感しました。航空業界のなかでも特に元気があるのはLCC、とりわけアジアのLCCだと言われています。

私どもの空港でも、現在オーストラリアのジェットスター航空（2007.3～）、韓国のチェジュ航空（2009.3～）、フィリピンのセブパシフィック航空（2008.11～）などのLCCに運航頂いていますが、関空では、昨秋に打ち出した戦略的な料金施策によって、既存のエアラインだけでなくLCCにも参入しやすい環境をつくりだして、トップセールスなどでこれをPRしています。

LCCの誘致については、既存路線のフルサービスの定期航空会社との競合も考えられるため、既存の航空会社のネットワークと並存できるようにLCCのネットワークがプラスになるようにしなければなりません。今すぐにLCCの拠点化となることを図るというよりは、既存の航空会社が飛んでいない路線での就航や、既存の航空会社にはない新たな需要・客層を創出・拡大するという点に着目し、関空における新たなネットワークを形成して頂けるよう、旅行業界の方々ともご相談しながら、これからも積極的



な誘致に努めて参ります。

将来的にLCCの需要が増えれば、専用エリアを2期島内に整備するということも可能です。LCCの拠点化は、関空の戦略の一つかなと思っています。

吉川 いままでの定期航空会社はレガシーキャリアといわれたこともあります。いま見直しが行われて、レガシーキャリアではなくてネットワークキャリアとして、大きな定期便航空会社間でネットワークを組んでいくことにより勝負しようというビジネスモデルをつくっております。LCCとネットワークキャリアの特徴とそれぞれの市場を踏まえて、この二つのビジネスモデルをどう両立させていくかということがこれからの空港経営にとって非常に大事になりますね。

福島 私は以前電機メーカーにいましたが、中東の王族が100インチ600万円のプラズマテレビを10台、20台買ったという話がありました。しかし、これらの大金持ちの客層は限界があります。ミドルゾーンを選んでいかないと、数がさばけない、ボリュームがでないと製品生産は長続きしません。自動車メーカーでも電機メーカーでもボリュームゾーンを攻めています。いわゆるBRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国）へ向いています。

航空会社でもそのような選択がされてくると思います。空港もそういう点からも、ネットワークキャリアとLCCのネットワークをうまく両立させていくことが重要になると思います。

吉川 シンガポールのチャンギ空港でも、LCCとネットワークキャリアのターミナルを

分けて設置することにより両立させた運営を行っていますので、関空もぜひそのようにうまく両者のすみ分けをしていただきたいと思います。

観光への期待

次に、観光への期待についてお聞かせ下さい。前原国土交通大臣は日本の成長戦略の一つに観光を位置づけられておられます。2010年1,000万人の外国人誘致目標や、日本人の海外旅行者を2010年に2,000万人に、さらに将来は3,000万人に増やそうという目標の達成に向けての方策が進められており、来年度（2010年度）の観光関連予算は2009年度と較べて倍増されています。

福島 関空はアジアのゲートウェイを目指していますが、アジア、特に中国からの観光客をさらに増やしたいですね。関西はアジア、中国と歴史的にも地理的にも近いですし、数多くの観光資源を有しています。関西圏には全国の国宝の約6割が集まっているんですね。

昨年末に、大阪、兵庫、京都の知事が一緒に中国に観光プロモーションに行かれました。30分ずつプレゼンテーションをされたのですが、大阪府の橋下知事はエンターテインメントと食、兵庫県の井戸知事は温泉スパ、京都の山田知事は千年の都でした。それだけ見てもすごいですよ。

これに和歌山や奈良の仏教寺院、滋賀の琵琶湖、こういった観光資源の存在がもっと海外で認知度を高め、来日外国人観光客数が増加す

るよう、観光庁や旅行会社などと協力して、情報発信の工夫や魅力的な旅行商品づくりに努めています。

観光産業の裾野は広く、設備投資も必要ありません。日本の成長産業にしていかなければと思っています。また今年は平城遷都1300年祭も大々的に開催されます。

アジア、中でも中国は今後いっそうの経済成長が期待できる国であり、去年からは個人ビザも一部解禁となりました。関空は、国際線の約3分の2がアジア、さらにその約半分を中国が占めています。この豊富なネットワークに加え、2005年12月から日本でもいち早く銀聯カードを関空内の店舗で使えるようにするなど、ソフト面も充実しています。ぜひアジアのゲートウェイとして確たる地位を築き、関西全体で観光資源を活かせるよう、関係の皆様と共にいっそうの努力をしていきたいと考えています。

吉川 三府県の知事が一緒に観光プロモーションに中国に行かれたということは画期的なことですね。いままでの観光宣伝は府県単位でバラバラに行われていましたから。外国から日本に観光に来られても一府県に留まって帰るということはなく、関西から東京をまわるとか、北海道まで足を伸ばすとか広域的に動かれますので、日本の観光紹介も広域的に行っていかなければなりませんね。

観光産業はサービス産業です。日本のおもてなしの心をアジアの人々に伝えていくこともリターンの客を増やすためには必要ですね。台湾や中国から日本の観光旅館に接遇研修に来ているくらいですから。

国際貨物ハブ空港への取り組み

それでは、大阪湾岸のパネル・ベイ、バッテリー・ベイなどへの期待についてお話を伺えればと思います。

福島 昨年、シャープさん、パナソニックさんのパネル生産が順次稼働しました。関経連の調査によると、パネル・ベイの6工場から出荷される航空貨物量は、フル稼働時で、2010年で年間15,600トン(1,393トン/月)、

2015年で年間37,200トン(3,100トン/月)と予測されており、これは現在の関空の輸出貨物量の1割近くになります。

また、日本政策投資銀行の調査では、リチウムイオン電池の国内生産における8割、太陽電池の7割が関西圏に集中しています。

シーアンドエアーと言って、国内や中国から船で運んできた貨物を関空から飛行機で運ぶような方法もあります。

関空の国際貨物取扱いは、最近やっと昨年の数字を越えてきましたが、まだ本格的な回復とは言えません。

関空は3,000㎡程度の国内空港では最大の保冷倉庫を持っています。これを活用して生鮮品の鮮度を保ったまま海外に輸出入しています。関空からならその日の朝に収穫した農産物を夕方には上海に届けるとか、午後の収穫物を深夜便で翌日朝に届けるといったことが可能です。日本の農産物は高品質ですから人気があり、高級な果物がアジアの富裕層に買われているようです。関西の桃、柿、みかんなども注目されています。これからは24時間運用を利用した農産物の輸出もますます増えてくるでしょう。

関空では、大阪湾岸、パネルベイはもとよりこれら関西全体の「関西力」と、24時間運用、複数の長距離滑走路という関空の強みをあわせて活かし、航空物流のいっそうの発展にお役に立ちたいと思っています。

吉川 それでは、最後に国や自治体や経済界に対するご要望がございましたら、お聞かせ願いたいと存じます。

福島 エアポートプロモーションという地元の府県の知事そして自治体や関西経済連合会や大阪商工会議所のトップの方々と一緒に海外のいろんな都市や航空会社への関空の営業活動を行っております。

このメンバーで現地に行くと非常に大きな影響力を発揮していただけます。地元や経済界が一体となって関空の営業をしていただき、訪問先の方々も真剣に話しを聞いていただけますし大きな成果を挙げています。地元の皆様の全面的なご協力に感謝の気持ちでいっぱいです。

一方、補給金が75億円に減額されましたことは大変残念ですが、関空の財務構造問題や関西3空港問題など長年の課題に対して、6月には国土交通省の成長戦略会議でその抜本解決への道筋が示されるものと期待しております。

国際ハブ空港化に向けて

吉川 私は、長年関空プロジェクトに携わってきた一人として、関空を取り巻く厳しい経営環境について世間の誤解を解くため、「関西国際空港の真実」について積極的に発言していくことが重要であると考えております。

関空会社の並々ならぬご努力の結果、関空の運営コストは成田空港など他空港と較べて低コストとなっております。すなわち関空のコストパフォーマンスは他空港と較べて大変優れているのです。それにも拘らず、関空の経営が非常に厳しいというのは、関空の財務構造に問題があるからです。

そもそも関空は、いまから30数年前中曽根内閣時代の「民間活力導入」の方針により、わが国初の第三セクター方式による株式会社として建設されることになり、総事業資金のうち70%が有利子資金に設定されました。このため、現在も約1兆1千億円の有利子負債を抱えており、その利息が年利2%で約220億円というあまりにも大きな金利負担を強いられています。本来、関空島は国土ですが、現在は関空会社の土地となっており約70億円程度の固定資産税まで払わされています。この土地は国に買い上げていただくことにより、財務構造問題の抜本的解決を図り、上下分離方式によって関空を運用することが必要だと考えております。

この財務構造の改善を実現して有利子負債が解消されないと、関空会社の経営努力のみでは国際空港間競争を勝ち抜くのは困難であるということは明白であります。

国家戦略として関空の財務構造の改善を実現していただき、関空の「国際ハブ空港化」を進めていただくことが必要であると考えております。

福島 吉川先生がおっしゃったような関空の財務構造問題の抜本解決策についてはこれまで先

送りされてきましたが、今年はその解決を得る最大のチャンスがやってきたと思っております。

同時に、関空がどのように自助努力を重ね、どれくらい頑張っているかがますます注目されると覚悟しております。

一層の営業努力を重ねるとともに、我々がいかに頑張っているかをもっともっと発信しないといけないと強く思います。そういう意味でも、本日のこの場を与えていただいたことを、大変ありがたく思っております。

関係自治体、経済界のみなさまにはこれまでも大変力強いご理解、ご協力をいただいております。今後とも一層のご助力をお願いし、一丸となって関空および関西全体の活性化に努めてまいりたいと思います。

吉川 どうも有難うございました。開港15年を経て今一度創業時に立ち返り、関空の果たすべきミッションを明らかにされると共に、航空ネットワークの拡充、航空需要の拡大や掘り起こしのためのご努力について、また旅行者だけでなく地域の人々にとっても楽しいにぎわいの場を提供するための空間づくりなどについて、お話をお伺いし大変感銘を覚えました。

アジアの各空港との本格的な競争をやっていくためには、残された時間はあまりありません。国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、関空の財務構造問題の抜本的解決に努められることを願ってやみません。

また、関西の自治体や経済界が、連携して総合的な視点に立って、経済の活性化と地域の魅力づくりに努められ、航空需要を増やしていくために努力していただくことが必要だと思っております。

私どもも「これが関西国際空港の真実だ」ということについて、積極的に情報発信し、より多くの方々に正しい理解を深めていただくための努力をして参りたいと考えております。本日は、ご多忙の中、福島社長から率直な、また貴重なお話をお伺いさせていただき、誠に有難うございました。

各界の動き

関西国際空港

●フェデックスが増便

関西国際空港会社は1月4日、航空貨物の米フェデラルエクスプレス（フェデックス）が1月から、乗り入れ便数を4便増やし週36便にすると発表した。関空会社が昨年秋から実施している新規就航便に対する着陸料の大幅割引が功を奏し、1年間前に比べ10便増となった。

●「国費使い債務解消を」22%

日経ネット関西が「トレンドアンケート」で行った「どうする関空」調査によると、関西空港の今後のあり方について「国際拠点空港（ハブ空港）にするため国費を大々的に投入して、債務解消やアクセス改善を図る」と考える人が最も多く、22%いた。次に多かったのは「関空会社が大阪空港も運営し、関空の国際線が活用されやすい運用をするとともに伊丹の利益を使い関空の競争力を向上する」で18%が支持した。

●関西経連会長「ハブの位置づけ重要」

関西経済連合会の下妻博会長は1月5日の定例記者会見で、関西3空港のあり方について、「関空を首都圏空港と並ぶハブ空港に位置づけることが最も重要。そのために、どういう一元管理ができ、結果として伊丹と神戸をどういう空港にするかを考える。大阪府知事は『伊丹廃港』を絶叫しているが、今生きている3空港を明日殺すわけにいかない」と述べた。

●大阪府知事、上下分離を主張

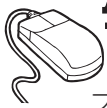
大阪府の橋下徹知事は1月6日、関西空港の経営について「土地の部分は国が責任を持ち、管理運営は民間に任せる。それがすべて」と述べ、空港島の所有と経営を分ける「上下分離方式」に言及、実現すれば「国から補給金をもらうことなく、関空独自に割引ができる」と強調した。

●関西3空港年末年始利用は前年比減

日本航空、全日本空輸、スカイマークの3社は1月6日、関西、大阪、神戸3空港について年末年始（12月25日～1月5日）の国内線輸送実績をまとめた。日航は3空港で計13万9,788人（前年比3.0%減）、全日空は13万6,503人（同2.8%減）、スカイ（神戸のみ）は羽田線が1万9,529人（同5.8%増）、12月25日に就航した那覇線が6,095人だった。

●フェデックス副社長「着陸料割引継続を」

関西空港への乗り入れ便数を増やした米フェデラルエクスプレスの氏家正道副社長（北太平洋地区担当）が1月6日、橋下大阪府知事を表敬訪問し、関西国際空港全体構想促進協議会の着陸料割引策が増便の決め手となったとし、「24時間営業や長い滑走路など関空の機能は素晴らしい。着陸料の割引を継続してもらえると、長期的な視点で関空のビジネスを考えることができる。関空がアジアにおける第2の拠点になる可能性はある」と述べた。



クリック！

フェデックスが増便に踏み切った決め手は24時間運用や燃料や貨物を大量に積み長距離便でも大丈夫な国際スタンダードの4,000m級滑走路に加え、着陸料割引だった。2009年10月以降、割引制度を利用した新規就航は7社の計39便、増便は5社の計27便、機材の大型化は1社14便（いずれも過当たり、計画を含む）と成果を上げてきた。それだけに更なる割引制度拡大のために当てにしていた政府補給金の2010年度予算での削減は痛手となる。

●年末年始出入国者、3年ぶり増加

大阪入国管理局は1月12日、関西空港で年末年始（12月25日～1月6日）に国際線を利用した総旅客数を発表した。関空会社は3年連続の減少を予想していたが、38万8,300人で、前年比7,100人増えた。

●日航、格安航空会社設立を検討

日本航空の経営再建計画を策定している企業再生支援機構が、関西空港や中部空港などと国内外の観光地を結ぶ格安航空会社の設立を計画に盛り込んだことが1月13日、分かった。アジアの観光地と結ぶ路線や、関空～札幌、沖縄両線などの展開を想定している。コストを抑えて運賃を安く設定し、採算性の低い路線をてこ入れ。2012年度までの運航開始を目指す。

●ベトナム航空がハノイ便

ベトナム航空の関西～ハノイ便が1月13日就航し、関空で記念式典が開かれた。同便を運航してきた日本航空が、経営再建の一環で前日に撤退、ベトナム航空が着陸料割引制度を活用し、運航を引き継いだ。

●国交相、3空港の一元管理に否定的

前原誠司・国土交通相は1月16日、泉佐野市内で報道陣の質問に答え、関西3空港のあり方について、「一元管理は抜本的な解決にはならない」と述べ、大阪府や兵庫県、関西経済界などが2009年12月にまとめた一元管理案に対して否定的な考えを示した。

●12月の旅客数が過去最低に

関西国際空港会社が1月18日発表した2009年12月の運営概況（速報値）は、旅客数が前年同月比4%減の108万681人で、12月としては開港以来最低となった。国内線の旅客便も最低の2,319便（31%減）。経営再建中の日本航空を中心とした航空各社の国内路線見直しが響いた。

●全日空が深夜・早朝の羽田線を臨時増便

全日本空輸は1月22日、2月から3月にかけての週末と週初めの深夜・早朝に、関西～羽田線を臨時増便すると発表した。関空では金曜の午後10時発と月曜の午前6時20分発の便を設ける。羽田では金曜と日曜の午後10時5分発の便を増やす。これに合わせ関空午後11時20分着の便がある日は大阪駅経由で千里中央までのバスを臨時運行する。

●エジプト航空がカイロ線を増便

エジプト航空は1月22日、関西～カイロ線（一部ルクソール経由）を2010年夏期スケジュールから週2便を週4便に増便すると発表した。エアバス A340-200型機（257席）を使用する。増便に伴い、現行の関空発昼便から夜便へと運航時間帯を変更し、翌朝のカイロ到着から就航各都市への乗り継ぎが便利になる。

●役員報酬を開示

関西国際空港会社は1月26日、会長や社長など役員7人の個別報酬額を開示した。最高額は福島伸

一社長で年間約2,425万円、岩村敬会長が約2,358万円、副社長が約2,084万円、専務が約1,947万円、常務3人は各約1,866万円だった。また1月から役職員の国内出張の際の日当を廃止。社長などが海外出張の際に使用する航空機をファーストクラスからビジネスクラスに変更する。

●国交相「3空港問題は一元管理で解決できぬ」

前原国土交通相は1月27日の参議院予算委員会で、関西3空港の一元管理案について「抜本的な解決にはならない」と述べ、最大の問題は関西空港の有利子負債であるとの考えを示した。辻泰弘議員（民主、兵庫県選挙区）の質問に答えた。

●全日空が3路線を縮小

全日本空輸は1月27日、2010年度の事業計画を発表した。関空発着では3月28日をもって金浦線と厦門線を運休するほか、青島線は週7便から週4便に減便する。日本航空が撤退した国内・国際の各2路線で新規就航や増便などを行う。国内線では、関西～旭川線に新規就航（1日1往復）し、関西～函館線を期間限定で1日1往復から2往復に増やす。国際線では、成田発着の杭州線を週4往復から7往復に増便し、青島線は航空機を大型化する。この4路線は日航が2009年12月までに撤退した。

●昨年の貿易額、20.3%減

大阪税関関西空港支署は1月28日、2009年の関空の貿易額（速報値）を発表した。輸出入を合わせた総貿易額は5兆9,405億円（前年比20.3%減）で、下げ幅は開港以来、過去最大。同支署は「リーマン・ショック後の世界的不況が影響した」としている。国・地域別では、輸出入とも中国がトップだが、輸出額は7,755億円（18.2%減）と初めて減少に転じた。

●日航、那覇など3路線を増便

日本航空は1月28日、関西空港発着の羽田、那覇、新千歳の3路線を5月から順次、1日1往復ずつ増便することを明らかにした。神戸空港から5月末までに撤退するのに伴い、関西線を増便する。また、不採算路線の見直しの一環として、福岡線を4月1日から現在の1日3往復から2往復に減便する。

●昨年の旅客数、過去最低

関西国際空港会社は1月29日、2009年の運営概況（速報値）をまとめた。国内、国際線をあわせた総旅客数は前年比16%減の1,344万人で、過去最低となった。景気低迷に加え、日本航空と全日本空輸の減便で、国内線旅客数が過去最低の409万人と26%減となったためだ。国際線旅客数は935万人で、10%減だった。航空機の発着回数は16%減の11万1,899回だった。

●大阪府知事、護岸工事費負担へ

関西空港2期島の護岸工事について、橋下大阪府知事が「国の空港戦略が見えない」として2009年度の負担金約5億7,000万円を凍結していた問題で、知事は1月29日、執行に踏み切る考えを明らかにした。国が6月までに関西3空港の抜本改善策を示す方針であることが理由。

●成田売却益や伊丹民営化資金で負債減らし

国土交通省成長戦略会議の航空分野に関する論点の中間整理素案が1月30日、明らかになった。関西国際空港会社の1兆円超の負債を減らし経営を支援する方策として、成田国際空港会社の株式上場益、大阪空港の民営化や資産売却で創出した資金の活用を検討すると明記した。その上で、専用ターミナル建設による格安航空会社（LCC）の誘致や貨物ハブ機能の強化を提案。現在、国内線専用大阪空港は、韓国や上海とのシャトル便を就航させるほか、国内線は小型機による多頻度運航を提言している。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●大阪府知事「廃港目標早める」

橋下大阪府知事は1月4日の年頭記者会見で、大阪空港廃港の時期について「2035年というのは、中央リニア開業の前倒しを意識していたが、そういうことを言っている場合ではない」と述べ、2020～25年の廃港を目指す考えを明らかにした。

●大阪府知事、近距離国際線を認める

橋下大阪府知事は1月9日、自民党大阪府議の会合であいさつし、大阪空港廃港について「すぐにできるとは思っていない。少なくとも5～10年は近距離国際線を飛ばし最大限に活用する」と述べ、国際線の再就航を容認する考えを明らかにした。

●豊中市議会が騒音訴訟団体と懇談

豊中市議会の空港問題調査特別委員会は1月14日、大阪空港の騒音被害を受けてきた住民の訴訟団10団体でつくる豊中航空機公害対策連合協議会（航対連）との懇談会を開き、意見交換した。懇談の場が設けられるのは、騒音などの問題が深刻だった78年以来30年ぶり。岡忠義・同協議会会長は「（伊丹存廃の）どっちに転んでも豊中市の意見が反映されない形で物事が決められようとしている。一元管理という枠内での議論がおかしいということを市、議会、住民団体が一致して言わないといけない」と指摘。経済波及効果や税收増の数字をあげながら空港存続を主張した。

●地元府議が考える会

橋下大阪府知事の大阪空港廃港論を受け、地元の府会議員9人が1月16日、超党派で「大阪国際空港のあり方を考える会」を発足させ、空港存続を基本に、関西空港の活性化を検討していくことを確認した。

●地元活性協とも懇談

豊中市議会の空港問題調査特別委員会は1月22日、同市や池田市の企業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（活性協）と初めて懇談会を開き、意見交換した。活性協の國貞眞司会長（三國製薬工業社長）は「ジェット枠はいっぱいだが、プロペラ枠は航空会社が持つ機体が少なく、大幅に余っている」として、区分の廃止を望んでいることを明らかにした。また、國貞会長は午後9時までとなっている発着時間について「福岡並みの午後10時までの運用を検討してもらいたい」と述べた。

●アイベックスが7月に2路線開設

アイベックスエアラインズは1月27日、大阪発着の福岡、大分両線と新千歳～仙台線の3路線を7月1日から就航すると発表した。それぞれ1日1往復。いずれも全日本空輸との共同運航（コードシェア）。

＝ 羽田空港 ＝

●発着枠増加分の配分発表

国土交通省は1月5日、10月の新滑走路供用開始に伴って増やす羽田空港の国内線発着枠（1日74回）の配分を発表した。日本航空に15回、全日本空輸に23回、スターフライヤーに10回、スカイマーク、エアドゥ、スカイネットアジア航空に各8回、小型機に限り希望する航空会社 に配分する小型機枠2回を割り振った。日航、全日空以外の新規航空会社に手厚く割り振ったのが特徴で、新規航空会社の発着枠のシェアが初めて20%を超えた。

●新管制塔の運用開始

羽田空港の新しい管制塔が1月12日、運用を開始した。管制機器も含めて整備費は約62億円。

高さはこれまでの管制塔より約38m 高い115.7m で、国内では最も高く、世界でも3番目。10月にオープンする4本目の滑走路を見渡せるよう新設した。

●管制システムが不具合

羽田・成田両空港の周辺空域を飛ぶ航空機の管制業務を一元化した1月14日午前10時半過ぎ、管制システムで障害が起きた。航空機の位置や便名などを一括して示すコンピューターが正しく作動せず、管制指示に支障が出た。同11時55分に復旧したが、午後5時までに両空港や大阪など全国の主要空港で欠航24便、遅れ177便、目的地変更・引き返し9便などの影響が出た。

国土交通省は1月15日、原因は「天気情報をコンピューターに取り込む際の設定ミス」だと明らかにした。

●国内旅客6,000万人割れ

国土交通省東京空港事務所が1月26日に発表した2009年の羽田空港の輸送実績によると、国内線旅客数は、前年より約529万人少ない約5,911万人（8.2%減）となった。6,000万人を割り込んだのは2001年以来。国際線は8.2%増の約255万人で過去最高。

＝ その他 ＝

●新千歳空港で外国航空機乗り入れ時間帯を拡大

政府は1月8日、新千歳空港の外国航空機の発着枠を増やすと発表した。中国、ロシア、マカオの航空機が対象となる。平日は水曜日の午前11時20分から午後1時50分までしか外国航空機の発着を認めていなかったが、3月28日の夏期ダイヤからは火曜日と水曜日の正午から午後4時までの発着を認める。隣接する航空自衛隊千歳飛行場の訓練などとの関係で、外国航空機の発着を制限している。

●徳島空港、滑走路延長4月8日供用開始

国土交通省は1月12日、徳島空港の延伸滑走路と新ターミナルビルの使用を4月8日に始めると発表した。滑走路は500m 延長し2,500m になり、「徳島阿波おどり空港」の愛称を使う。

●日航、白浜便を1日3往復に

日本航空は1月27日、季節によって1日2～3往復している南紀白浜～羽田便を、機種を小型化して、4月から1日3往復にすると発表した。現在の MD81型機（163席）と MD90型機（150席）からブラジル製小型ジェット機、エンブラエル170型機（76席）に切り替える。

航空

●アジア格安航空2社が提携

オーストラリアのカンタス航空傘下のジェットスターと、マレーシアのエア・アジアは1月6日、いずれもアジア地域で運航する格安航空会社として、機体の共同購入など大規模な提携関係を結ぶと発表した。次世代で使用する新しい機体の仕様を共通化することで合意。乗客の相互乗り入れなど、サービスの共有化にも着手する。

●ボーイング受注78%減

米ボーイングは1月7日、2009年の民間航空機の受注が前年比78.5%減の142機だったと発表した。航空会社の業績不振が響いた。納入は481機と、ストライキの影響で少なかった08年の実績を28.3%上回った。

●FDA、日航の4路線引き継ぎ

静岡空港が拠点の地域航空会社、フジドリームエアラインズ（FDA）は1月13日、静岡～札幌、福岡の2路線を4月1日に、松本～札幌、福岡の2路線を6月1日に開設すると発表した。いずれも日本航空の撤退路線を引き継ぐ。

●日航が会社更生法を申請、負債2兆3,000円

日本航空は1月19日、会社更生法の適用を東京地方裁判所に申請し、受理された。負債総額はグループ2社を含め2兆3,222億円。企業再生支援機構はこれを受けて支援を決定、日航は機構の管理下で、政府の協力を受けて運航を維持しながら3年以内の再生を目指す。再生計画によると、国際14路線、国内17路線から撤退、人員を約3割削減する。非効率機材の早期退役や新鋭小型機材の導入を進めることなども盛り込んだ。ホテル・旅館などの中核事業以外の子会社は売却・清算し、航空事業に資源を集中する。

日航は、西松遥社長が同日付で辞任し、上原雅人専務が最高執行責任者（COO）臨時代行に就任すると発表した。

前原国土交通相は同日、日本航空が再生を果たすまでの間、必要な支援を行うとの声明を発表した。業績悪化の要因については「不採算路線を強いた国の責任は大きい、最後は国が支援してくれるとの甘えが社内にあったのも事実」と指摘した。

●航空需要、戦後最悪の落ち込み

国際航空運送協会（IATA）は1月27日、2009年の航空需要が戦後最悪の落ち込みを記録したとする集計結果を発表した。世界的な金融・経済危機の影響で、米同時テロが発生した2001年を上回る打撃を受けた。旅客需要は前年比3.5%の減少、貨物は10.1%減と2001年の5.5%減を大幅に上回った。

●日航社長に大西氏

会社更生法適用を申請し経営再建中の日本航空は1月27日、新社長に日本エアコミューター社長の大西賢氏（54）が2月1日付で就任すると発表した。大西氏は、入社以来一貫してほぼ技術畑一筋できた

●全日空、4～12月は減収赤字

全日本空輸が1月29日発表した2009年4～12月期の連結決算は大幅減収で純損益は352億円の赤字（前年同期は94億円の黒字）となった。景気低迷による旅客需要の不振や単価の下落などが響いた。

関西

●関経連、29社で上海万博応援団

関西経済連合会は1月5日、上海万博（5～10月）を盛り上げるため、パナソニック、阪急電鉄など29社で構成される「上海万博応援団」（団長＝村山敦・関西国際空港㈱相談役）を作ったと発表した。大阪府、大阪市と、地元企業はパビリオン「大阪館」を出展、関空の利用促進や平城遷都1300年祭のPRなどを行う。

●大阪市がW杯会場に立候補

大阪市は1月6日、日本が招致を目指しているサッカーの2018、22年ワールドカップ（W杯）の開催自治体として正式立候補すると発表した。会場は2002年日韓共催W杯で使用した長居陸上競技場（東住吉区）とした。

●関西広域連合、2府5県知事が合意

広域自治組織、関西広域連合（仮称）の設立準備会合が1月8日、大阪市内で開かれ、大阪、兵庫、京都、滋賀、和歌山、鳥取、徳島の2府5県で発足させることで関係府県の知事が合意した。各府県がそれぞれ2月定例議会の特別委員会で広域連合の規約案を説明し、年内に本会議での議決を経て発足を目指す。

規約案によると、当初処理する事務を防災、観光、産業振興、医療、環境保全、資格試験・免許、

職員研修の7分野と規定。当面、徳島は資格試験を除く6分野、鳥取は観光と医療の2分野だけ参加する。

●南海が阪堺線支援を要請

堺市の竹山修身市長と南海電気鉄道の亘信二社長が1月22日、会談し次世代型路面電車（LRT）整備中止に合意した。席上、南海側は阪堺線存続に向けた支援策を早急に提示するよう要請した。

●大商次期会頭に京阪電鉄・佐藤氏

大阪商工会議所は1月15日、野村明雄会頭（大阪ガス相談役）（73）の後任に京阪電気鉄道の佐藤茂雄最高経営責任者（CEO）（68）が就任する人事を内定したと発表した。3月に開く通常議員総会で正式に決める。佐藤氏は野村会頭の残りの任期を引き継ぐため2011年10月末まで。

●大阪駅再開発「大阪ステーションシティ」に

JR 西日本は1月22日、大阪駅一帯の再開発エリアの名称を「大阪ステーションシティ」にすると発表した。駅北側に建設中のビル（地上28階、地下3階）は、「ノースゲートビルディング」とし、三越伊勢丹に加え、飲食や物販など196店舗が集まる専門店街「Lucua（ルクア）」を設ける。大丸梅田店などが入居する駅南側の「アクティ大阪」は「サウスゲートビルディング」に改める。

●大阪府知事がカジノ視察

「関西活性化の起爆剤」として、カジノの設置を目指す橋下大阪府知事は1月23日、訪問中のシンガポールで、開業を控えた同国初のカジノを視察した。橋下氏は「こういう施設が大阪に欲しい」と、府内の複数の場所を「候補地」に挙げ、特別法制定に向けた働き掛けに意欲を示した。

●貝塚市長に藤原氏

任期満了に伴う貝塚市長選挙は1月24日投開票され、元副市長の藤原龍男氏（57）＝無所属＝が、同じく元副市長の山中義仁氏（57）＝同＝を破り、初当選した。全国最多の10期を務めた吉道勇市長（82）の引退を受けた選挙で、事実上の後継者とみられていた藤原氏が勝利した。

選管確定は次の通り。

当	16,557	藤原龍男	57	無新
	16,103	山中義仁	57	無新

国

●訪日旅行者、23年ぶり2けた減

日本政府観光局が1月25日発表した2009年の訪日外国人旅行者数（推計値）は、前年比156万人減（18.7%減）の679万人と6年ぶりに減少に転じ、22年ぶりに2けた減となった。2009年7月に個人観光ビザの発給を始めた中国は0.6%増の100万6,000人と主要国・地域で唯一、増加した。

●構想段階でアセス義務付け

道路や空港などの大規模な事業開発が周辺環境に及ぼす影響を検証する環境影響評価制度について、中央環境審議会の専門委員会は1月28日、開発の構想段階での影響調査を義務づけることを柱とする強化策を公表した。これをもとに環境省は環境影響評価法の改正案を今国会に提出する。

関西圏の鉄道ネットワーク形成 と公共輸送政策の課題

近畿大学経営学部教授

齋藤 峻彦 氏



● と き 平成21年12月11日（金）

● と ころ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

今日は関西圏の鉄道計画と公共輸送政策の課題というテーマでお話させていただきたいと思います。私自身は長く大阪圏の鉄道計画の策定に関わって来ましたが、来週の12月18日には、なにわ筋線の検討会が開催されます。関空会社の方々にも参加していただいているのですが、ただ私は当検討会の座長を務めている立場ですので、本日は固有名詞を出してお話するわけにいかない点をご承知いただきたいと思います。今日は関西圏の鉄道計画や鉄道政策の論点などを中心にお話をします。

■大阪圏鉄道計画の策定・整備の歩み

平成元年（1989年）に運輸政策審議会答申第10号（地域交通部会）が出たのですが、当時、私は審議会の専門委員を務めていて、ちょうど昭和から平成に元号が変わる中で審議が行われたことを思い出します。答申路線は整備の重要度に従ってA、B、Cの3ランクに分けられ、Aランクの答申路線を見ると、その殆どがすでに開業しており、当時の名称で紹介すると、片福連絡線、大阪地下鉄堺筋線延伸、阪神西大阪線延伸、南港テクノポート線、大阪モノレール（門真まで）、泉北高速線延伸、関西国際空港連絡線が全線開業されています。また部分開業や事業継続中の路線として鶴町・茨田線、大阪外環状線、京阪奈新線があるのですが、手つかずのまま今日まで置かれてきたのは、唯一なにわ筋線だけということが分かります。また京都・神戸地区においてもAラ

ンクの路線の整備はほとんど実現されています。またBランクの答申路線は2005年までに整備に向けて着手を求めて路線で、Cランクは整備の必要性について検討しようという答申路線ですが、Bランクの中では中之島線のようにすでに開業しているものもありますし、新大阪連絡線や北大阪急行延伸の整備などは事業化に向けて様々な動きが進行中の路線です。

さて平成15年（2003年）から鉄道計画の見直しが行われ、大阪圏における地域交通政策の改善方策を答申した2004年10月の近畿地方交通審議会答申第8号の中で2015年を完成目標とする新たな答申路線が公表されたわけですが、その中で大阪市営地下鉄・西梅田～十三間や北大阪急行・千里中央～箕面延伸、なにわ筋線新大阪～JR難波などのように調査が行われたり、すでに調査が終了して関係者間の調整に入っているものもあります。橋下大阪府知事が国土交通大臣に依頼したなにわ筋線の調査ですが年度内（2009年度）に3回の会合が開かれる予定です。また、答申路線には大阪国際空港アクセスのJR伊丹～大阪空港間や、大阪モノレール延伸や京都市周辺では地下鉄烏丸線の竹田～横大路延伸、東西線の天神川～洛西延伸が入っているのですが、全体的に以前の答申に比べ大変スリムな中身になっています。運輸政策審議会答申第10号は比較的大きな鉄道ネットワークの構築を目指したのですが、近畿地方交通審議会答申第8号の中身は局地的な路線整備の確実な施行や既存施設の活用などを重視し、

さらにLRT（ライトレール・トランジット・トレイン）については、堺市の東西鉄軌道8.3*₀は固有名詞で出ていますが、基本的には地方分権でやっていただくという方針が示されました。

■大阪圏と東京圏の比較

ところで鉄道建設計画の策定理念については、大阪圏と東京圏の間でかなり大きな落差が生じつつあります。東京圏の場合は混雑緩和のための輸送力増強や鉄道の多軸化、相互直通運転の推進、地下鉄の急行運転というように従来どりの威勢のよい計画目標が設定されているのに対し、大阪圏はすでに平均混雑率が130%を割って先進国並みになっているので、混雑緩和目的が大幅に後退した代わりに鉄道企業の健全な経営の確保であるとか需要予測の厳格化あるいは既存のインフラ施設の有効利用や、ミッシングリンク（失われた環）の解消といったあまりポジティブとは言えない目標に変わってきていて、東京圏に大きく水を開けられた状況になっています。

日本第2の大都市である大阪の都心でなぜ都市鉄道のミッシングリンクが残ったのか、ということですが重要なミッシングリンクには4つのルートがありました。このうち淀屋橋～西九条は京阪中之島線として2008年秋に部分開業し、近鉄難波～西九条は阪神なんば線として2009年春に全線開業しましたが、西梅田～十三間、北梅田～なにわ筋経由～難波間は依然としてミッシングリンクとして残されています。その理由は大阪の鉄道体系の特徴に関係があって、私鉄路線が輸送動脈の主要部分を占めているにも関わらず、私鉄路線の整備は国の公的補助制度の対象外であったため計画の実現が遅れるという結果を招いてきました。さらに大阪市西部一帯における鉄道体系の弱さも大阪の鉄道体系の特徴です。

例えば中之島西部は大阪市の中心部にも関わらず長い間鉄道空白地帯のままで、バス路線も十分ではありませんでした。昨年出版された大阪の若一光治氏の著書「大阪地名の由来

を歩く」の一文を紹介すると、「商都の心臓部である中之島と堂島はいまも大阪を代表するビジネス街、水都の魅力を堪能できる文化エリアとして大阪の中心であり続けている」と位置付けられているのですが、現実には長い間、鉄道の空白地帯として都市空間の発展が妨げられてきました。また大阪・ミナミは大阪では2番目の大規模商業集積地区ですが、豊かな住民が多く住んでいる阪神・神戸地区とは鉄道で直結されていなかったわけです。さらに皆さんご存知のように阪急・梅田と地下鉄四つ橋線・西梅田との乗り換えには15分～20分の歩きが必要です。そのような重大な鉄道のミッシングリンクが大阪市の都心部に多く残されてきたのです。

さらに1つの背景として大阪市では南北の鉄道軸が比較的早期に整備されたのに対して、東西軸の整備が遅れたという事情も絡んでいます。東西軸が初めて整備されたのは1960年代の半ばの中央線で、その後は1970年の千日前線まで東西線の整備は行われませんでした。その千日前線も途中からは南北軸のような路線になるわけですから、本格的な東西軸とは言えません。本格的な東西軸の開業は地下鉄中央線以降は1997年のJR東西線の開業、そして2008年の京阪中之島線、2009年の阪神なんば線開業ということなので南北軸との間で随分タイムラグが大きかったです。都市鉄道の整備に関しては国の補助制度があるのですが、東京圏ではこれを利用して早くから都心部における地下鉄ネットワークの整備が迅速順調に進められたのですが、大阪では片福連絡線、京阪中之島線、阪神なんば線などいずれも緊急度の高い路線整備計画であったにも関わらずこれらが私鉄やJR系の路線計画であったために国の補助制度が利用できず、整備が進まなかった。こうした事情が大阪市の都心部に鉄道ミッシングリンクが複数残された結果をもたらしました。

一方、東京では旧営団地下鉄や都営地下鉄が補助制度をフルに活用してネットワークを急速に拡張させる一方で、東京の国電の輸送力整備は1960～1970年にかけて集中的に進められ、5方面作戦と称する複々線化工事が大規模

に実施されたわけですが、さあこれから大阪圏の番という時に国鉄の民営化が実施され、国鉄に固有な都市鉄道整備に対する補助制度も消失してしまいました。この点で、大阪圏は運にも恵まれなかったとすることができます。

■都市鉄道整備の公的助成制度

都市鉄道整備に関する公的な助成制度を紹介すると、地下鉄整備に対する地下高速鉄道整備事業費補助、ニュータウン鉄道等整備事業費補助の2つが代表的ですが、大阪外環状鉄道などは幹線鉄道活性化事業費補助を使って整備が進められています。また、モノレールなどの中軌道鉄道の補助制度は、旧建設省が絡んだ補助制度で、大阪のニュートラムや神戸のポートライナーなどが補助の対象です。忘れてならないのは旧鉄建公団のP線方式と呼ばれ、多くの私鉄関係の路線がこの方式を利用して建設されてきました。現在は鉄道運輸機構による民鉄線建設方式と呼ばれていますが、これは直接的な補助制度でなく整備主体に対する利子補給が行われるので、結果的に補助効果が鉄道企業側に生じるという制度です。ただし年利5%を超える部分を利子補給しようという制度ですから、今のように超低金利時代では公的援助としての効果が大幅に低下してしまうことになります。関西では近鉄東大阪線、京阪鴨東線、北神急行線、片福連絡線、京都市の地下鉄東西線の一部などがこの方式で整備されています。東京では東武鉄道や小田急の複々線化や京王のニュータウン線など、P線方式で整備された路線の事例はかなり多くなっています。

これらに対して2000年に導入された償還型上下分離方式は比較的新しい公的補助制度といえます。この補助制度に関わったのが運輸政策審議会答申第19号（2000年8月）で、この議論には私も参加させてもらったのですが、上下分離という考え方が補助制度に組み込まれるまでの議論は決して円滑に運んだというわけではありませんでした。とはいえ、結果としてインフラ整備事業に公的な性格を与えた上で以前は公営や営団に限定されていた地下鉄整備費補助

を第3セクターが行う地下鉄整備事業に拡大することができたのです。借入金の返済後はインフラ使用料の支払いを通して最終的に列車運行事業がインフラを買い取りますので、最終的には上下分離は解消されるという制度です。しかし列車運行事業がインフラ事業の出資に関わる可能性が高く、さらに借入金の返済額がインフラ使用料金にそのまま反映するという投資リスクの問題が発生するため、2005年には新たに受益活用型上下分離と呼ばれる公的支援制度が発足しました。この場合、地方自治体側の負担が軽くなるだけでなくインフラ使用料は新線整備から得られる公益相当額に等しく設定されるため、列車運行事業は基本的にインフラ整備事業の投資リスクを負わなくて済むというメリットがあり、公設民営型の上下分離にかなり近づきました。ただ償還型上下分離の場合のように借入金の返済後、インフラ使用料を通して鉄道会社がインフラを買い取るような制度が追加されているのかどうか、はっきりしない面もあります。またこの制度の適用条件はかなり厳しくて、既設路線同士を結ぶショートカットの路線整備などに対象が限定されているので、北大阪急行の箕面延伸のような事例には制度適用が難しいとされていますし、関西で適用が可能なのは、なにわ筋線、中之島延伸線、京阪奈延伸線のような事例ではないかと思います。

■新時代の地域公共交通政策の課題

さて地域輸送に携わる鉄道は新しい時代を迎え、その課題は何かが問われています。新しい時代とは、競争の時代であり、規制緩和が一段と進んだこと、環境問題の影響力が以前に比べて格段に増したということ、さらには地方分権、交通政策の地域化という現象が進んだことを意味しています。特に日本に限っていえば、新しい課題は公と民の新しい連携の関係、パートナーシップをきちんと作って行くことになると思います。これに対し先進諸外国の課題といえは優秀な交通企業を育成することに尽きると思います。交通インフラ整備に関して中央政府や地方政府が大きく関わる先進諸外国では、近

頃は民間資金の活用にもかなり力が注がれるようになりました。PFI、PPP、コンセッション方式の下で交通インフラ整備を行う例が増えてきたのがその証拠です。同時に鉄道輸送やバスの運営に関しては競争入札制で優秀な企業を選別・育成する政策が進められています。インフラの整備に関しては国も関与するのですが、決して甘い関与というわけではありません。

例えば一昨年、ニューヨーク州交通公社を訪ね交通計画の評価や事業化に関する色々な話を聞く機会があったのですが、例えば JFK 空港とロアーマンハッタンを結ぶ鉄道計画の事業化には連邦政府の補助金をもらうことが不可欠とされるけれども、それには80の代替的な交通計画プロジェクトを消去させ、JFK 空港～ロアーマンハッタンを結ぶプロジェクトが経済的に最も優れていることを証明するための評価をきちんと実施しなければ補助金がもらえないことを嘆いていました。現場の方々のご苦労はどこでも大変なものです。

さて2009年9月にオランダで交通関係の国際学会が開かれました。デルフト大学が会場だったのですが、たまたまデルフト駅前を歩いていてフランスの Veolia 社のバスがたくさん駅前にいっぱい並んでいる情景に出会いました。デルフトのテリトリーでは Veolia 社のバスが運営を一手に引き受けているのです。オランダは公共交通の元気な国で、自転車も多く使われるのですが、都市の中心部はどこも元気で活気があります。公共交通が便利で元気があることと都市の中心部が活発で賑わっていることの間に因果関係があるのです。さらにデルフトから列車で2つ目の街の都市がドルドレヒト市ですが、ここではバスだけでなくオランダ鉄道（旧国鉄）のローカル列車の運営も英国の Arriva 社が行っていました。Arriva 社は競争入札によりローカル線の運行免許を獲得し、オランダ鉄道よりも綺麗で新しい車両を用いてローカル線を運行しているという状況です。こういう状況や光景はヨーロッパ各地やオセアニアでどんどん進んでいます。これらの国々の地域交通政策の重要課題は競争入札を実施して、優秀で意欲的な企業を選別し育成することです

が、事業免許を与えた事業者の業績や事業内容に関しては非常に厳格な評価システムが適用されます。よい成果にはボーナスを出し、悪い結果にはペナルティや罰金を科すというやり方ですから、さまざまな事業に関して責任の所在を明らかにするためのたくさんの判別ルールが必要となってきます。

これに比べると日本の場合は全く状況が違う。交通企業の自立採算原則が重視され、それに即した交通政策が今日まで継続されてきた日本においては効率性に優れた優秀な交通企業が日本各地に残って現在に至っています。企業同士の競争は直接的な競争だけでなくブランドイメージをめぐる競争もシビアに展開されてきました。自立採算ルールに依拠した地域公共輸送政策の原則が今日まで守られてきたのが日本の大きな特徴ですが、三大都市圏の鉄道輸送の87%を私鉄、JR、東京メトロという民間企業が引き受けているという状況は、ヨーロッパやアメリカあたりでは考えられない現象なのです。日本とは違い欧米やオセアニア諸国の公共輸送政策は公的助成や公的補填をむしろ中心に置き、鉄道インフラの整備は公共財に順ずるという位置付け、公共交通の運営には補助金を惜しみなく提供してきたというのが先進諸外国の平均的な姿です。それぞれ長所短所はあるけれど日本の場合は税金の無駄遣いがあまり起こらない半面、大都市の詰め込み輸送等はなかなか解消されないこと、不採算サービスは廃止されやすいといった問題があります。諸外国の長所はゆとりのある公共交通システムを整備し維持することができることで、例えば公共輸送の24時間運行は多くの都市で実現されていますが、多少の無駄を含む場合であっても国際ビジネス都市を支える機能として24時間運行を位置づけ、都市の生き残り競争に備えようという場合には海外の交通政策モデルが威力を発揮するわけです。半面、短所は優秀な交通企業を育てる素地がかなり弱いこと、公的資金の無駄遣いが起こる可能性が高いということになります。

■鉄道の「市場の失敗」に関する内外格差

地域公共輸送政策に関してこのような大きな内外格差があるのは、「市場の失敗」現象のとらえ方の点で諸外国と日本では大きい違いがあるからです。「市場の失敗」は、かなりの量の公共交通の利用がありながら企業経営の面では不採算の状況に陥る可能性が高い状況に該当します。1つは鉄道離れが進んで鉄道経営が苦しくなるものの、バス等への転換が困難な場合、いま1つは大都市で快適通勤の実現を目指して大規模投資を行った結果、不採算になることが避けられなくなるような場合です。市場の失敗に対しては公的資金を投入するのが世界の常識ですが、日本の場合、鉄道企業が頑張っただけで市場の失敗を未然に防いでしまうようなケースが結構あるのです。さらに日本の交通市場の特殊性として三大都市圏や東海道とか山陽メガポリスを中心に高密大量輸送需要を擁するマーケットがあるものですから、たくさんの人が公共輸送を利用して一人当たりコストを安くでき、そのことがさらに大量の客を呼ぶことによって、市場が成功するという状況が多く見られるのです。諸外国では市場の失敗となるのに日本ではどうしてそうならないかを説明できる1つのケースが日本(私鉄)型鉄道経営の事例であり、それを支えてきた4つの条件にその理由を見出すことができます。

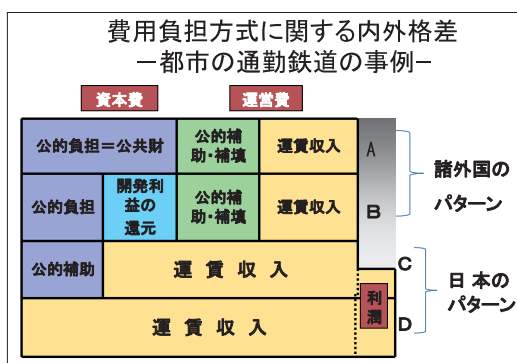
これから申し上げる4つ条件のどの1つが欠けても日本型鉄道経営は成り立たなくなるのですが、1番目は大量高密輸送市場条件で、大手私鉄16社の平均輸送密度は1日1*。当たり10万人に近い。とくに東京には25万人を超える鉄道企業がありますが、このような鉄道市場は先進諸外国には存在しません。2番目は私企業の投資行動の選択を可能にした環境条件ということがあり、今日頑張っている私鉄企業は基本的に商業目的に即した投資行動を選択してきたという点が挙げられます。それに失敗した私鉄企業は破産に追い込まれたり、国鉄に吸収されたりしたわけですし、一方、社会的要請に即した非商業的な投資行動は公営鉄道や国鉄に委ねられる傾向が強かったと言えます。3番目は効率的鉄道経営に徹し、今では世界の鉄道改革のモデ

ルになっている私鉄の企業体質を挙げることができます。世界に先がけて国鉄改革(民営化)が決断できたのも私鉄という優秀な経営モデルがすぐ近くにあったからでした。4番目は多角的な事業展開が私鉄という公共性の高い事業を支えてきたことです。鉄道の兼業部門やグループ企業を通して色々なビジネス分野に手を広げ、本来の輸送業との間でシナジー効果を及ぼし合ってきたという点も日本の私鉄の企業体質を表しています。

■費用負担方式に関する内外格差

内外格差の話に戻ると、鉄道企業の全体費用を資本費と運営費に分け、費用負担の中身を見ると全体として諸外国の場合はは公的助成の領域が多く、運賃収入が極端に低いのにに対して日本では双方を含め100%運賃収入でまかない、さらにJR、私鉄、第3セクターの場合は利益まで上げている状況にあることがわかります。東京メトロ、公営、第3セクターは公的補助を受ける資格があるのですが費用全体に占める公的負担の領域はかなり狭くなっています。日本の場合は諸外国に比べ運賃収入、つまり利用者負担に依存する領域が大幅に広いわけですが、これには日本の鉄道運賃の決め方が鉄道輸送の運営コストだけでなく、経常費用にもとづいて行われるという現行の運賃制度の認可方式も絡んでいます。諸外国の運賃の決め方は発想が全く逆で、採算に必要な運賃水準に対して公的に選択される運賃はそれよりもずっと低い運賃水準で、その差額は自動的に公的補助の対象になるというだけでなく魅力的な運賃制度の実施や福祉目的や学生割引のような公共割引に対しても公的補填が行われるのが一般的です。例えばドイツの場合は公的負担に関する責任分担がはっきりしていて、運営費補助は市町村の責任、公的補填は州政府の責任、インフラ整備の公的負担に関しては連邦政府の責任とそれぞれの責任領域が分かれています。

世界の主要都市における運賃回収率(運賃収入/運営費)を見ますと、パリの42%あたりがヨーロッパの平均的なところですが、ニュー



**費用負担方式に関する内外格差
～都市の通勤鉄道の事例～**

ヨークでは地下鉄だけを見ると85%と結構良い数字なんですけど、多くの路線で24時間運行が行われるバス路線が加わると数字は一挙に50%台にまで下がります。10年間の変化を見ると運賃回収率が改善されている都市が多い中で、マドリッドの数字が悪くなっているのはオリンピック誘致関連の地下鉄整備が集中的に行われたことを反映しています。また10年間の数字が変わらない都市がたくさんあるのは、低運賃政策に対する公的介入の中身を反映しています。日本の大手私鉄15社（東京メトロを除く）の平均値だと運賃回収率は124%。税引き前だと133%といった高い数字になります。諸外国との違いがよく分るのですが、ただ日本型鉄道経営は万能ではないし、企業が優秀だからといって私鉄型鉄道企業に対して過度の期待を寄せるのは決していいことではありません。国際ハブ空港の整備育成の場合も同じですがこれからの交通政策の重要なテーマは、日本でも交通のさまざまな領域において市場の失敗現象が起こり得ることをしっかり見据えて、個別的に対応して行かねばならないということです。鉄道の乗客離れが進むと、JR 北海道、JR 九州、JR 四国のように、経営安定化基金で赤字を埋めるような合理的措置が必ず必要になってくるのです。

■公共交通の改善・再生に関する新しい「公」と「民」の関係

公共交通システムやサービスの思い切った

改善・再生を図るために、これからはPPP、すなわち公と民の連携による新しいスキーム作りが全国各地で求められることになるだろうと思います。PPPの具体的な事例はかなり増えてきているのですが、なかでも富山市がポータラムの導入をはじめ公共交通の再生を目指すさまざまなスキームに取り組んでいるのは積極的事例の代表的なケースで、昨年のフォーラムの席で富山市の森市長と話し合う機会があったのですが、JR ローカル線を買上げ新しい都市鉄道に改造するというポータラムの事業は公有民営型の鉄道整備スキームとして国の認定を受け、国の新しい補助の対象になっています。また富山市はJR 西日本にはたらきかけてJR 高山線に自治体負担のローカル列車を増発させ、それにより旅客収入が増えたらその分は富山市に返還するというユニークなスキームだけではなく、ポータラムや地元の私鉄（富山地方鉄道）には低運賃政策を導入し、200円で往復できる運賃制度の導入により高齢者の利用を大幅に増やすという成果もあげています。クルマ依存都市を放置すると、都市構造がどんどん低密広域型に変わってしまう。郊外に華やかなロードサイド型の都市空間が発展するのは便利さの点で仕方のないことだけれども、しかしそのあおりを食らって中心市街地が衰退し、シャッターの下りた街になっていくと、お年寄りなど交通弱者にしわ寄せが来て、伝統的なコミュニティが破壊されていくというような現況に対する反省が起こっているのです。

アメリカの都市がすでに1960年代ぐらいに経験したこうした現象が、いま日本の多くの地方都市に現れているわけですが、こうした状況に危機感をもち、公共交通の便利な都市をモデルとして都市政策や交通政策の見直しを進める都市が増加しています。例えば高知市では私鉄が頑張ってLRTを導入しているのですが都心部の商業地がとても元気ですし、鹿児島市では市電が市民の足になり、オフピークでも大都市並みの混雑を呈しています。地域経済の貧富を表わす経済データだけではこのような地方都市の住民が享受している真の豊かさはなかなか分

かりません。広島、松山、長崎などもそうですが公共交通が元気で中心市街地が活潑な地方都市は西日本に多いのが現状です。しかし、現実には数から言えば公共交通が衰退している都市が圧倒的に多く、中心市街地も公共交通と運命をともにしています。一方で、地方都市の中には反省のタネも徐々に芽生えて、公と民の連携により公共交通の再生や街づくりに取り組む自治体が少しずつ増えている現象は評価したいと思います。先進諸外国でトランジットモールの整備や低運賃政策などが積極的に取り入れられているのは、公共交通政策の財源が豊かなことに由来しています。アメリカ・オレゴン州のポートランド市では都心部を中心とする電車・バスの無料化政策が成果を生んでいるし、ドイツのカールスルーエ市やフランスのストラスブール市のトランジットモールは品質が高く、中央政府と地方政府が財政面で連携しながら公共交通を支え近代化するための政策に取り組んでいます。日本では長崎市の私鉄が頑張っただけで安運賃を実現し、1日1*。平均15,000人という輸送密度を達成していますが、インフラや車両は古く十分なレベルには到達していません。

■大阪圏都市鉄道輸送の厳しい状況

大都市の話に戻ると、大阪圏では都市鉄道の輸送人員が過去15年間に7%も減っています。特に関西の大手私鉄はマイナス24%で大阪万博のころの輸送量に戻ってしまっています。お陰でピーク時の平均混雑率の方は緩和されて130%近くまで下がっているものの、運賃水準は高く、10*。超区間の250円は東京圏の208円に比べかなり上回っています。大阪圏は鉄道離れを食い止めるために、容易に運賃値上げを実施できない状況にあることも東京圏とのちがいを表しています。かつては地域公共輸送に関する交通政策モデルは三大都市圏モデル対地方モデルの2分構造だったのですが、今日では東京圏モデルとその他都市圏モデルと小都市・農山村モデルの3分化が進んでおり、京阪神圏や名古屋圏の政策モデルは中核都市グループのそれに近づいているような状況が進行しています。

大阪圏都市鉄道輸送の厳しい状況

- ・ 鉄道輸送人員の増減率(2005/1990)

東京圏	106%
大阪圏	93% (関西大手私鉄 76%)
- ・ 最混雑区間の平均混雑率

東京圏	1990	203%	→	2008	171%
大阪圏		171%	→		130%
- ・ 運賃額(10km超区間)―大手私鉄平均(2009)

東京圏	208円	大阪圏	250円
-----	------	-----	------

2009.12-11

大阪圏都市鉄道輸送の厳しい状況

関西がまだ元気だったころ、阪大の宮本又次教授は著書の中で「大阪（関西）の文化は平家型、商業を中心とし海洋商業的で実業家が育つ文化を持つ。これに対し東京は源氏型、武士が権力の中心だが農本文化をベースとし組織の中で頑張る組織人を育てる文化を持つ。関西は権力から遠いためフロンティア精神があり、とくに京阪神は多核的経済圏の強さを持つ」として関西や大阪の文化の強さについて評論しておられました。しかし、近年はどうもそのような関西の強さが十分発揮されている状況とは言えません。フロンティア精神は少し錆びがきているし、多核的型経済圏は核都市同士の争いの原因となってマイナスに作用しているようなところがあります。こうした状況を逆転させ、さらに関空の発展に関西復権の起爆剤にさせていただきたいとお願いして私の話を終わりにしたいと思います。ご静聴ありがとうございました。

中国臨空都市(上海・杭州)視察団

報告書抜粋 (後編)

中国臨空都市視察団 (上海・杭州)に参加して

関西国際空港(株)建設事務所長

宮 間 俊 一

今回、10/25～28の間、関西空港調査会の吉川理事長を団長とする視察団に参加させて頂きました。上海は、8年ぶりに行きましたが、臨海部における街の変貌は大きなものがあったように思います。(過去の記憶が薄らいでしまい、加えて前回の出張では、上海は通り過ぎる程度でしたので、曖昧な表現させて頂きました。)

事務局から空港関係の報告を……と指示がございましたが、浦東・虹橋空港と洋山深水港に関し、所感を述べさせて頂こうと考えております。

【10/25 浦東空港到着】

現地時間で、昼過ぎ、上海浦東空港に到着。空港内の視察は残念ながら計画されていなかったが、航空機の窓から見えるターミナルエリアは、異様なほどオープンスポットの数が多かった。(そのほとんどは、航空機が駐機しておらず、時間帯によっては、これらオープンスポットが埋まるほど需要があるのかな～？それとも先行投資かな～？等と考えつつ、身支度をして航空機を降りた。もし、先行投資なら日本では考えられない決断(英断?)である。)

入国検査等を済ませた後、最初の目的がリニアに乗車する事だ。私、リニアに乗車した事がなく、どの様な乗り心地が不安と期待が渦巻いていた。浦東空港と上海都心は約30kmの距離がある。このリニアは2002年に開通、2004年に営業開始されているが、残念ながら上海旧市街地とは結ばれておらず、途中で地下鉄に乗り



換える必要があり、利便性に劣る。

浦東駅を出発すると、後は全て地上の高架橋の上を走行し、出発もスムーズで、振動もほとんど無く快適な乗車であった。7分も経たずに、終着駅。ここで、我々一行はチャーターのバスに乗り換え宿泊のホテルへと向かった。

【10/26 上海空港グループ会社訪問】

陳姍姍 上海機場(集団)有限公司

戦略發展部

胡 俊 上海機場(集団)有限公司

規劃技術部

若いお二人であったが、我々視察団の対応をして下さった。このグループ会社は、浦東空港と虹橋空港を管理運営する会社との事。関西においても、3空港一元管理が議論されているが、もしその方向を選択するとなれば、我々の参考とすべき経験をつんでおられる可能性がある。

上海市街地から浦東空港は約30km、虹橋空港は約15kmと近接した場所に立地しており、加えて虹橋空港の容量拡大が難しかったため、新天地を求め浦東空港の建設を進めたという経緯は、関西空港と伊丹空港、成田空港と羽田空港によく似ている。その利用方法を見ると、虹橋空港はほとんどが国内線旅客対応、浦東空港では国際線6割・国内線4割の旅客取り扱い実績だという。(空港の利用状況から考えると、

関空・伊丹により似た両空港の関係だと感じ、強い興味を持ったしだい。)

ここで、お二人の説明から若干、数字に係わる部分を整理して記述する。(数字そのものは、お二人が必ずしも専門部署におられるわけではなさそうだったので、若干、事実と異なっている可能性がある。)

①虹橋空港の2008年における年間離着陸回数は18.5万回。利用客数2,300万人。取り扱い貨物量40万トン。年間取り扱い旅客数にして3,000万人までの拡張計画を持っているとの事。

②浦東空港の2008年における年間離着陸回数は26.5万回。利用客数2,800万人。取り扱い貨物量260万トン。年間取り扱い旅客数にして4,200万人までの能力を持っているとの事。この他に、3本目の滑走路は貨物機専用を使用する計画だそうだ。

③将来、虹橋空港と浦東空港をリニアによって30分で結ぶ計画を持っており、虹橋空港には既に駅舎用地を確保しているそうだが、完成年度は不明との事。(前日の夜、上海人民对外友好協会常務副会長のご招待で夕食をご一緒した際に聞いた情報では、浦東空港から出ているリニアの建設に3億元/km(日本円で45億円/km)がかかったとの事。(工事費は2億元/km、立ち退き料が1億元/km)浦東～虹橋の間が約45kmであるから、2,000億円程度でリニアが完成してしまうのか……と一人驚く。ただ、浦東～虹橋のリニアは上海市街地を経由する計画は無く、浦東～万博会場～虹橋になる予定との事。加えて、昨日乗車したリニアの速度なら、浦東～虹橋を10～15分で結んでもよさそうなものだが、30分で結ぶとの説明。ちょっと不思議に感じたが、リニアの場合、騒音問題が大きなネックだそう。時間の関係もあり、確認はしなかったが、市街地付近の走行時には、かなり速度を落とさざるを得ないものと推測。)

④単位面積当たりの空港建設費等について知りたく、幾つか数字を尋ねたが、お二人と

も専門外だった模様。一点だけ話してくれたのは、一期工事が131億円(日本円で約2,000億円)との事。破格の安さに驚く。

⑤着陸料の決定方法について伺うと、グループ会社で決定するのではなく、国が一定のルールで決めてしまうそう。北京空港とほぼ同じ料金水準で、大都市空港ほど着陸料は高いとの事。

⑥空港の管理費用については、お二人では分からないとの事。

⑦1988年に空港運営の民営化を行い、現在、土地の借料を政府に払っているとの事。その額、なんと1円/㎡/年(日本円で15円/㎡/年)。

⑧収入の内訳については、航空系：非航空系＝60：40との事(関空とは逆になっている)。非航空系の収入が伸びているようだ。

数字の面では以上のとおりであるが、最後に聞いてみた。『何故、このような強気の先行投資が可能なのか……?』と。彼らの答えは、『経済発展と航空需要は密接な関係がある。』というものであった。国の制度が我が国とは、まったく異なっている事も影響しているのだろうが、新規需要を逃さぬタイムリーな整備を可能とする先行投資は、経済成長期にある国の特典かな～等と思いながら短い応対時間を終えた。

【10/26 東海大橋経由、洋山深水港視察】

上海空港グループ会社を訪問して、午後、洋山深水港の視察へと向かった。

向かう途中、まず驚かされるのが全長32.5kmもある洋上の東海大橋である。(海上部分25km)

途中には、大橋と直行するように風力発電機が一部建設されており、その延長上には将来の風力発電機の基礎部分になるとと思われる橋脚が延々と続いている。何え、全部で34基設置し、100万kwの発電を行うそう。(&に)かく、やることの規模が大きい。)

バスに揺られながら、『どうしてこんな沖合まで橋梁で結ぶのかな……?』等と考えながら目的地を目指した。

到着して大型の地図の前で、応対して下さっ

た徐氏の説明を通訳を介しながら聞いていて、そうだったのか！と思わされた。上海・杭州は元々、揚子江デルタ地帯に位置している。揚子江と銭塘江の大河川が吐き出す大量の土砂で、日本では想像も出来ぬほど陸域から浅瀬が30km以上も続き、大型船の入港を可能とする港湾を構築しようとするれば、延々と長大な航路を浚渫し維持し続けるか、パスそのものを沖合に出しこのような大橋で結ぶ以外手段が無かったのだろう事を……。

コンテナ船の大型化は1985年からの10年間は、あまり進まなかった。しかし、1995年から再度、大型化の動きが活発化し、この流れに機敏に対応し、2002年から建設に着手されたプロジェクトであるが、思い切った事をするものである。（このタイムリーさと度胸の良さが羨ましい。）

驚かされたのはまだある。新港を建設した洋山は、元々、漁師の島だったのだそうだ。それが経済成長とともに、本土で生活した方が良い暮らしが出来ると島民総転居。島は写真でご覧頂けるような岩山で、霊山のような不気味ささえ感じる。

徐氏の説明から若干、数字に係わる部分を整理して記述する。（数字そのものは、徐氏が広範にわたって必ずしも専門部署におられるわけではなさそうだったので、若干、事実と異なっている可能性がある。）

- ①島の面積は当初1.76km²。現在13km²。
これをあと2～3年で25km²へ拡張。（なんと倍にするのか……）平均水深8.5mの所を、+6mまで埋め立てて造成。
- ②～2005年までの一期工程：1.6km、5バースを完成
～2006年までの二期工事：1.4km、4バースを完成
～2007年までの三期工事：2.6km、7バースを完成
2009年～の四期工事：4km、13バースを完成させる予定
バースの水深は、16～23m
- ③現在のコンテナ取扱量は930万TEU。

四期工事が完了した段階で1,500万TEUの能力を確保。最終的には、あと10年かけて2,500万TEUの能力確保を目指す。

- ④洋山港でのコンテナ取扱量は、上海港全体の約1/3。
 - ⑤トランジットカーゴの割合が現在10%。
これを50%にまで引き上げる事を目標に置いている。
 - ⑥コンテナの搬出手段は、鉄道が5%、道路が45%、河川による海運が50%。
 - ⑦埋め立て地の沈下量について伺ったところ、埋め立て地の中も杭を岩盤まで打ち込んでおり、その上にコンクリート版を敷いている（いわゆる栈橋形式。なら何のために埋立を行ったのか……？若干、疑問が残るも、時間の関係で判明出来ず。）ので、沈下は無しの事。
 - ⑧ターミナルオペレーターについて尋ねると、概ね以下のような回答であったと思われる。
・実施主体は、『上海国際コンテナ港務集団』（上場企業であり、資金を集めている。）
・国に返さねばならぬ金はない。（おそらく、下物公共化されている。）
 - ⑨東海大橋の航路クリアランスは、桁下40m、航路幅420m。
- 以上のようなところであったが、防波堤もなく、本当に天然の良港なのだろうか……との思いは消えなかった。（台風期や冬季においては、暴風で埠頭や大橋がストップする事もあるとの情報もある。）
- いずれにしても、大きな先行投資に驚いた次第である。

コンテナバースクレーン群



上海、杭州雑感

関西空港調査会常務理事兼事務局長

鈴 鹿 孝

・国家戦略

実質 GDP 成長率2ケタを続けてきた中国は金融危機による世界経済への影響が深刻化する中、世界で最も早く復調し、世界経済の下支え役を果たしている。その中国において、経済発展の牽引役を果たしている長江デルタ地帯の中心地上海を視察する機会を得た。

上海の経済発展と空港整備や港湾整備、さらには高速道路網等のインフラ整備を目の当たりにして、国家戦略とは何か、地域の発展戦略とは何かということを考えさせられた。

もちろん、今の中国の状況を日本に再現させることなど不可能である。むしろ、2008年北京オリンピック、2010年上海万博と世界経済を牽引する中国の発展を垣間見て、1964年東京オリンピック、1970年大阪万博と高度経済成長により世界経済を牽引したかつてのわが国の姿を重ね、いずれわが国が経験したように、やがてバブルがはじけはしないかという心配は果たして杞憂に過ぎないのだろうか。

むしろ、強く感じたのは国家体制の違いはあるにせよ、国家戦略に基づく成長戦略とそれを支えた地域戦略、それに基づくインフラ整備のスピードが好循環して今日の繁栄があるのではないかという点である。一旦計画が策定されるとわが国では考えられないスピードで計画が実行され、着工からわずか数年という短期間で空港にしても港湾にしても供用が開始されていくため、将来予測との乖離といった問題が生じないばかりが需要と供給の好循環が連続しての拡張計画を可能にするのではないかと思った。

中国、上海の成功を目の当たりにして、わが国には低成長時代に入って以降、国家戦略というものがないのではないかという思いを強く

上海浦東国際空港全景（浦東空港WEBより転載）



した。今日の状況のなかで言えば、これからの日本は世界に対しどう貢献していくのか、そして、そのためには何をなすべきなのかを示し、具体化に向けた工程表を示すことが国家戦略として必要なのではないだろうか。そして、各地域はそのなかでどのような役割を果たすことが可能かまた、果たしていくべきなのか、そのためには、これまでのストックをどう活かし、また、新たに何を整備していくべきなのかを考え、示すべきではないかということに関西と関空の問題にダブルセながら今回の視察で改めて思ったところである。

・ハブ空港

国家戦略に基づく長江デルタ地帯の産業及び経済の発展計画は計画を上回る成功を収め、増大する航空需要の受け皿として、既存の虹橋空港は環境問題等から拡張は困難であることから、新たに、国内及び海外との地理的条件を踏まえ、上海浦東国際空港が建設された。関空と伊丹に似た関係が読みとれるがその後の状況は大きく異なる。

同空港は国家戦略として当初から国際ハブ空港として計画され、経済発展に支えられ、計画通りに拡張が進んでおり、国際ハブ空港としての実績を重ねている。

長江デルタ地帯の中心に位置する上海市に、虹橋国際空港に加え、建設が計画された同空港は1997年に着工し、1999年10月に滑走路1本（4,000m）で開港、その後も拡張を続け、2本目（3,800m）が2005年3月に、3本目

(3,200m) が貨物機専用で2008年3月に供用開始されており、現在4本目の滑走路が計画中である。また、ターミナルは2008年3月に第2ターミナルが供用され、現在3番目のターミナルが計画中である。

航空需要は経済の発展とともに増大の一途を辿っており、旅客人数は両空港併せて、2007年に5,000万人に達しており、上海万博の開催される2010年には8,000万人、2015年には1億人と予測されている。また、航空貨物も2007年の310万トンから2015年には650万トンまで増大すると予測している。

建設に当たっての事情は関空～伊丹と浦東～虹橋に大差ないがその後の発展状況が大きく異なる理由は何か。

一つは国家戦略としての位置づけが異なることである。浦東は当初から国際ハブ空港を目指して計画されており、下物の整備への負担もほとんどなく、アクセスの整備も道路、リニア、地下鉄と順次整備されており、空港運営会社の負担は小さい。

二つはこれも国家戦略になるが、長江デルタ地帯の経済発展により、世界中から人と物が流れ込み、世界中に人と物が流れ出していく経済の仕組みと需要の拡大時期を失せぬ施設の拡張計画との好循環が持続していること。

三つは上海を中心に長江デルタ地帯の諸都市が連携して地域の発展戦略の実現に向け協力し、着実に成果を挙げていること。

が考えられる。

一方、関空は民営化でスタートし、空港島の造成費用まで負担したことにより、膨大な借金を背負っての経営を余儀なくされていること。

また、計画から着工まで、着工から供用開始までに長期間を要し、その間の経済状況の変化の影響も大きく、需要が計画時点の予測を大きく下回ったままであること。

関西という豊かな経済力及び文化的・知的資源を有した地域が24時間運用可能な国際空港という関空の利点を十分活かした地域戦略を描ききれず、そのため、地域としての経済的発展、国際的な交流の活発化が不十分で、航空需要の

拡大につながっていないことが考えられる。

上海浦東国際空港は当初の計画通りの発展を続けているが、地域経済の発展が目覚ましく、今や世界経済を支える中国の国際ハブ空港として存在している感が強く、結果的には需要追従型の拡張が連続的に実施され、更なる拡張も予定されるなど、関空とは大違いな恵まれた空港経営がなされているように感じると同時に、後背地域の経済発展と国家戦略としての国の全面的なバックアップのある強敵を相手に国際ハブ空港を目指した空港間競争に勝つことの難しさを痛感した。

関空もまずは、先に述べたように、国家戦略のなかで必要な国際空港として位置づけ、空港島の買い上げによる財務構造の抜本的な改善を図ることが何よりも必要である。また、関空を活用して、関西が一体となって豊かな経済力と文化的・知的資源を活かした世界との結びつきを強化し、多様な発展を目指すことにより、関空と関西の発展の好循環につながるのではないだろうか。さらに、他地域との連携も視野に入れ、タグエンドカポタージュの導入などオープンスカイ政策の実施により、LCCを含めた航空ネットワークの充実に努めることが必要と考えられる。

・超高層ビルラッシュ

上海には高層ビルが乱立している。そして、さらに次々と建設中のビルが続いている。まだ居住中の旧市街と取り壊し中の旧市街、更地になった場所と建設中のビル現場とがモザイク状に点在し、やがては高層ビルで覆い尽くされてしまうのではないかとさえ思われる勢いである。

世界の上海を大阪の尺度で見るともりはないが、どこまでオフィスビル需要は続いていくのだろうかと心配になる。既にマンションは投機対象になっており、値上がりも激しいという話も聞く。

そして、高層ビルの建設工事に加えて、道路工事、地下鉄工事等が至る所で展開されており、万博を控えた最も工事量の多い時期なのだ

ろうと思うが、工事が一段落したら建設業者は仕事をどこに求めるのだろうかと余計な心配までしたくなるような状況である。

それと高層ビルの外観はみごとにくらいそれぞれユニークで、施工が難しいと思われるような形状、全面ガラス張りで複雑な形状のためガラス拭き等のメンテナンスが困難であろうと思われるビルは枚挙に暇がないほどだ。そういえば NHK で上海の窓拭きをテーマに放送していたことを思い出す。

上海では外国資本の投資が相次いで、お金がだぶついているのではないが、そして、やがてバブルがはじけるのではと心配するのはわたし一人だろうか。

・視程の悪さとその原因

上海にいた2日間とも天気はよかった。にもかかわらず、高層ビルはもやっていた。背が高すぎて上が霞んでいるわけではない。どう考えても視程が悪いのだ。テレビ塔の高さ259mの展望フロアからの眺望も視程が悪く、残念ながら素晴らしい眺望への期待は裏切られてしまった。

この視程の悪さは季節的な気象条件によるものなのか、それとも大気汚染によるものなのか。どうも、市内至る所で行われている様々な工事による粉じんや日常茶飯事になっている交通渋滞で排出される自動車排ガスや石炭等の燃焼に伴う浮遊粒子状物質などによる大気汚染が原因と考えた方がよさそうである。

そして、この視程の悪さは翌日の杭州でも同じで、大気汚染が原因であるとすれば、かなり広域的な汚染状況にあるといえよう。

中国における環境汚染は大気にとどまらず、水質等でも深刻な被害をもたらしていると報道されている。

わが国も経験した環境汚染が経済や産業の発展とともに、いま中国で起こっていると言えばそれまでだが、わが国におけるがい経験を反面教師にしてもらいたいと思うとともに、国レベル、自治体レベル、民間レベルの環境問題についての技術協力や人事交流をはじめ、汚染

対策の技術移転、更にはリサイクルや省エネ技術まで含めた幅広い技術協力をこれまで以上に実施し、実効を挙げるよう取り組んでいく必要があると痛感した。

・現代版万里の長城を海に架ける

中国に「愚公山をも動かす」ということわざがある。また、総延長6,000kmに及ぶ万里の長城はあまりに有名である。

今回、洋山深水港を視察して、改めて中国の発想におけるスケールの大きさと地理的特殊条件及びそのような施設を必要とする需要と計画から短期間のうちに実際に実現してしまう現代中国の政治力、経済力を思い知らされた。

洋山深水港は上海市の南、杭州湾の沖合30kmに位置する大洋山島と小洋山島を埋立て造成中で、水深16mの取扱量世界一を誇る国際ハブ港湾（2012年の第4期完成時点でバース数は30、年間1,500万 TEU 以上のコンテナを取り扱うという大海運の中心港）を目指している。そして、この洋山深水港と上海市との間は長さ32.5kmの東海大橋（双方向6車線）で結ばれている。

実際にこの東海大橋を走ってみて、走っても走っても海の上という感じで改めて計画の壮大さとまさに海に架ける現代版万里の長城という印象を受けた。

同時に、土木技術という観点からは、日本には米国土木学会のミレニアム賞に輝いた関空があるのではないかという思いと、関空の場合、残念ながら計画から供用開始までに余りにも時間



を費やし、需要と供給に乖離が生じたこと、施設能力が十分に活用されていない現状をどう打破すべきかという大きな課題を抱えていることが頭をよぎった。

・万博は間に合うか

上海万博は2010年5月1日に開幕する。会場を視察したのは10月27日で残り6ヶ月余りの時期であったことから、外観は概ね出来上がっている状態を想像していたが、会場予定地に向かう道路沿道も工事中のところが多く、大丈夫かなあと思いつつ会場予定地に到着した。

事務局建物の屋上からは会場予定地のほぼ全体が鳥瞰できるのだが、会場内の至る所でパビリオンの工事が行われており、完成しているのは中国館など数える程度であったのには驚かされた。

本当に間に合うのかという質問にも十分間に合います、内装段階になったら大変忙しくなるでしょうけどという答えが返ってきて、むしろ予定通りで心配することは何もないという感じだった。

そういえば、北京オリンピックの時も果たして間に合うのかと外国メディアは心配していたが、問題なく、素晴らしい開会式が見られたように、上海万博も突貫工事で十分間に合うのであろう。

残りの工事期間とその間の工事量の感覚が日本とは確かに違うようで、24時間の突貫工事であれば、残りの工事期間が半年を切ろうが、日本の感覚ではまだ1年ぐらいいることになる。万博事務局の方も焦っている感じはなく、心配もしておられない様子に感心した。

しかし、期間中の観客数は7,000万人程度を予想しており、地下鉄工事や道路工事などが至る所で行われていることを考えれば、そして、様々な施設での習熟期間等を考えれば、やはり本当に間に合うのかな、運営で混乱が生じたり

しないのかなと心配してしまうのはせっかちな性格のせいかな、よけいな世話なのか。

・リニアモーターカー 430km/h の経験

リニアモーターカーに初めて乗った。浦東国際空港と地下鉄2号線の龍陽路駅間の30kmを7分で結んでおり、1列車3両編成で、20分間隔で運転されている。

まさにすべるようにホームに入ってきた車体はきれいな流線型。駅に到着する際の騒音は全く気にならなかった。

乗客は思ったほど多くはなく、市内へのアクセスは乗り換えせずに済むバスが主流なのかもしれない。座席もゆったりしている。

いよいよ発車。スムーズに加速。車内の速度表示の数字は見る見る上がっていくが、車体は安定しており、思ったほどのスピード感を感じない。そうこうしている内に最高速度の430km/hに達し、しばらくしたらもう減速し、龍陽路駅に到着してしまった。あっという間の7分間だった。

上海ではこの路線を虹橋空港まで延長する計画があるという。両空港の役割分担や浦東国際空港での国内線ネットワークから両空港をリニアで繋ぐ意味はどこにあるのかという疑問や輸送能力を考えれば、計画としてはありますよというレベルなのかなと思ったりする。

日本でも東京と大阪をリニアで結ぶ計画が進められているが、乗車してみて計画をプロモートする側の気持ちが多量に理解できるようになった。百聞は一見に如かずである。同時に、人類はどこまで利便性を追求すれば気が済むのだろうか、どこでバランスを取るのだろうかかとふと思ってしまった。

最後になりましたが、今回の視察では大阪日中協会と上海市人民対外友好協会の多大なるご協力をいただき、成功裏に無事終えることが出来ました。関係する皆様に深く感謝します。



関空テコ入れ、今回の行方は？

日本経済新聞大阪地方部次長 川上 寿敏

関西国際空港の経営の抜本的な立て直しをめぐって、大阪（伊丹）空港、神戸空港との「関西3空港問題」が昨年来、論議を呼んでいる。昨年末には経済界、自治体でつくる「関西3空港懇談会」が3空港の一元管理をめざすことで基本合意。国土交通省は「成長戦略を探る有識者会議」で関空の位置付けや再建策を詰めることにしている。2000年秋から04年春まで、大阪府政と関空会社の取材を担当していた私にとって、「いつか見た光景」なのだが、今回は課題の解消に向けて前に進むのか、少し不安を抱きながら事の推移を見守っている。

▽ 3 空港議論への視点

これまで3空港の議論を見ていて、数年前と違う点、面白いと思う点は伊丹廃港を持論にしている橋下徹大阪府知事存在だ。私はこの案は傾聴に値する一案だと考えているし、政治的に意味ある声だと思っている。重要なのは伊丹を「即廃港に」とは主張していない点だ。東京・大阪間のリニア新幹線開通を見据えた議論をしている。開通後、ドル箱の伊丹・羽田線の必要はほとんどなくなり、伊丹の役割が今とは大きく変わる。短期的には暴論にさえ映るが、時間軸を変えて眺めると、そうは見えなくなる。もう1つは、国を議論の場に引きずり出そうとの政治的なカンがなせる発言でもあるのだろう。あえて発言しているように映る。

伊丹廃港論に反対する人は、伊丹の利便性をその理由の筆頭に挙げる。だが、それは本当だろうか。丁寧な検証が必要だろう。車を利用している人、北摂を中心にした地域の人にとって伊丹が便利なのは論を待たない。だが、そうでない人にとって、伊丹と関空の利便性の差は

実は思っているほど大きくないのではないかな。

例えば、筆者はJR神戸線沿線に住んでいる。残念ながら、JRでは伊丹空港には行けない。複数の乗り換えが必要だ。三宮や西宮からバスを使っても所要時間は大差ない。なぜ、JRは宝塚線を空港に乗り入れていないのか、阪急電鉄もしく。都市のグランドデザインを描く力は関西にはない、と嘆かざるを得ない。関空に行くにも、事情はさほど変わらない。なにわ筋線にしても、橋下知事が提唱するリニアにしても例え実現しても時間がかかりすぎる。

リニアといえば、関西ではあまり話題になっていないのも気になる。大阪に乗り入れた場合、ターミナルはどこにするのか。それを見据えた都市開発はどうするのか。20～30年先の都市像が見えてこない。空港問題とセットにして考えなければならない課題だと思う。大阪駅・新大阪駅の関係、大阪駅周辺の秩序なき逐次開発。同じことの繰り返しになりかねない。

▽ 民意の重要性

実は7～8年前に、この「プレスの目」欄に書いたことがある。その際、指摘したのは空港問題を議論する際、地域住民の声を意思決定に反映すべきということ。以前、東京社会部成田分室担当として勤務した成田空港では、建設強行が招いた悲劇への反省から「円卓会議」が設置され、空港の将来像を国、自治体、地域住民、学識者が集って考えていこうとする試みが生まれた。今も「地域との共生」を空港会社は重視している。それにない、地域のことを自ら決める、意見を反映させる仕組みづくりが不可欠だと思う。地域のエゴになってはいけませんが、地域主権、地方分権を十分に意識した議論

を積み重ねていくことが重要だと感じる。

もう1つ忘れてはならない視点がある。安全性の問題だ。伊丹はかつて香港の旧・啓徳空港と並んで、パイロットが緊張を強いられる空港との声も出ていた。航空関係者が安全運航にどれだけ心血を注いでいるか、理解はしている。しかし、落下物の発生などは全国的に見れば少なくないし、事故のリスクは常にはらんでいる。1994年に名古屋空港の中華航空機事故を現場取材したことがある。墜落地点が少しずれていればどんな事態になったか、想像に難くない。今や伊丹をめぐって、リスクの問題を口にするのは白井文・尼崎市長くらいしかいない。自明の理かも知れないが、もう少し真剣に向き合い、議論する際の材料としたい。

▽関西人は人がいい？

空港・航空政策を取材していつも思っていたことがある。関西人は人がよすぎるのではないか、という点である。関空は地方空港ではない。地域の請願空港でもない。国策として建設された「第1種空港」(当時)だったはず。だが、東京からは「立て直しは地域に責任」といった声が常に出る。にもかかわらず、関西の自治体、経済界は関空に対する思い入れがあるために、地元が利用者増、路線増に努めれば国も動く、と思いついてきた面はないだろうか。

まず航空・空港政策の失敗をきちんと認めさせることから議論を始めなければならないのではない。それがなければ、関西3空港問題はまた「関西の地域問題」にされてしまいかねない。他地域の人に、多額の資金投入などの必要性は全く理解されないだろう。なぜ、第三セクターという形になったのか。空港運営ではなく、建設まで担わせる必要はあったのか。右肩上がり経済成長が崩れた時点で、会社経営のあり方を見直す必要があったのではないか。空港を各地に「粗製乱造」して、戦略なき政策を続けてきた責任はどこにあるのか。空港政策をめぐって無理を押しつけられてきた関西だからこそ、主張できることと思うのだが。

▽「見直し」引き出すには

以前、橋下知事が言及したことがある。関空会社の法的処理の可能性である。現実問題として、極めて難しいのは承知のうえで(知事もそうだったのだろう)あえてこの件に触れない。関空への抜本的なてこ入れを実現するためには、大阪府や出資企業が第三者申し立てによる関空会社の会社更生法適用申請まで選択肢に入れるくらいの冷徹な議論が必要なのではないか。知事の頭の中をそんな思いがよぎったのでは、と想像する。法的措置による再生は、「劇薬」ではあるが、下物(用地)への国費投入と同レベルの債務軽減効果があるのは事実だ。

これまでの3空港懇談会や、戦略会議の議論を見ていると数年前に議論された域をまったく出ていないように感じる。空港の下物に国費を投入する上下分離論や、成田国際空港会社の上場益を活用する案、伊丹の収益を活用する案。いずれも空港整備特別会計など国の航空・空港政策の抜本的な見直しを伴う方針変更がなければ実現しない案である。果たして前原誠司国交相にそれだけの腹つもりはあるのだろうか。下物への国費投入も、成田の上場益活用もかつての議論では「関空のエゴ」として一蹴^{いっしょう}されてしまった経緯がある。今回は、国が抜本策を打ち出さない事態を想定し、少なくとも「権利」を担保しておいてもいいのではなかろうか。知事の頭の中にはいまだにそんな考えがあるような気がするの筆者だけだろうか。

かつて関空会社の御巫清泰元社長はよくこんな話をしていた。「日本には戦略的な視点からの港湾政策がなく、アジアの港湾との国際競争に敗れてしまった。空港も同じことになる」。運輸省港湾局長を務めた経験があるだけに、自戒の意を込めた言葉だったのだろう。

実際、今や空港も同じ事態に陥っている。前原国交相の主導で、巻き返しは可能なのか。その場合の拠点は羽田空港のみで、関空は蚊帳の外に置かれるのか。「今度こそ」。期待してやまない。



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 ②

—世界全地域の全空港を分析対象として—*

SEO Economic Research Jan VELDHUIS
神戸大学大学院 海事科学研究科

松本 秀暢

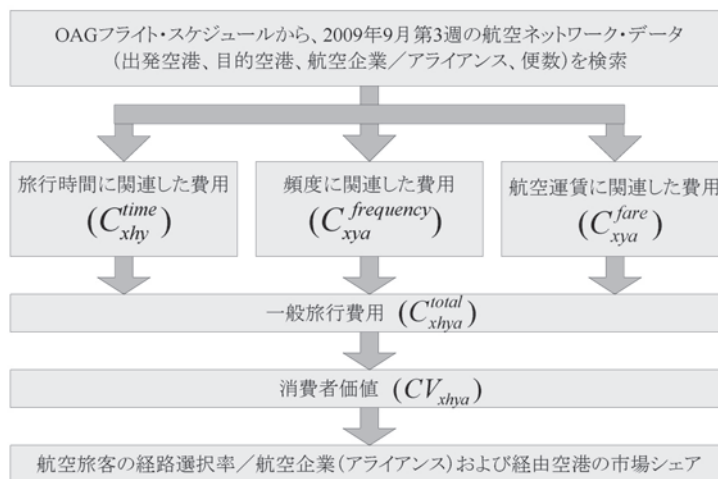
((財) 関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

1 はじめに

本稿では、前稿における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。

2 航空旅客の経路選択モデル

分析モデルは、前稿と同様に NetCost モデルである。同モデルの考え方を再度要約すると、まず、一般旅行費用と便数から、2空港間の消費者価値を導出し、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）の市場シェアを推定する。図—1は、NetCost モデルの計算手順を示している。



出所) 筆者作成。

図—1 NetCostモデルの計算手順

3 関西国際空港における世界全地域全空港への適用

3.1 データと分析対象

前稿と同様に、以下の分析では、OAG フライト・スケジュールから、2009年9月第3週の航空ネットワーク・データ（出発空港、目的空港、航空企業／アライアンス、便数）を検索して利用した。そして、

* 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。

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という前提も、前稿と同様である。

分析対象としては、関西国際空港と世界全地域を8つのマーケット・セグメントに分けて取り上げる。すなわち、関西－アジア／オセアニア（日本除く）、関西－ヨーロッパ、関西－北アメリカ、関西－ラテンアメリカ、関西－中東、関西－アフリカ、関西－日本、そして関西－世界全地域である。以下の分析においては、関西国際空港と世界全地域の全空港の間の全てのフライトが対象となる。

3.2 分析結果

表－1は、2009年9月第3週における関西国際空港出発旅客の地域別経路選択率を示している。短距離市場では、直行便の占めるシェアは極めて高く、例えば、関西－アジア／オセアニア地域では、観光旅客で98.05%、ビジネス旅客で97.80%であり、関西－日本では、観光旅客およびビジネス旅客ともに、99%を上回っていた。それとは反対に、長距離市場における直行便の占めるシェアは小さく、例えば、関西－ヨーロッパ地域では、観光旅客で33.76%、ビジネス旅客で40.84%であり、関西－北アメリカ地域および関西－アフリカ地域においても、観光旅客およびビジネス旅客ともに、55%前後のシェアであった。そして、関西－中東地域については、観光旅客およびビジネス旅客ともに、約73%が直行便によるものであった。関西－ラテンアメリカ地域に関しては、直行便は存在しない。最後に、世界全地域の全空港を分析対象とした場合には、観光旅客およ

表－1 関西国際空港出発旅客の地域別経路選択率（2009年9月第3週）

①関西国際空港－アジア／オセアニア地域

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	仁川	0.77683%	0.81626%
2	上海	0.38739%	0.43996%
3	釜山	0.24859%	0.23451%
4	マニラ	0.10010%	0.13521%
5	福岡	0.09724%	0.09911%
6	広州	0.09656%	0.11504%
7	北京	0.09649%	0.15822%
8	台北	0.05452%	0.06627%
9	香港	0.02212%	0.02734%
10	バンコク	0.01514%	0.02453%
11	大連	0.01459%	0.01711%
	その他	0.04191%	0.06389%
直行便		98.05%	97.80%
合 計		100%	100%

②関西国際空港－ヨーロッパ地域

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	ヘルシンキ	14.01%	12.96%
2	フランクフルト	11.43%	11.39%
3	仁川	9.83%	6.23%
4	アムステルダム	8.87%	9.09%
5	パリ	6.61%	7.46%
6	北京	5.17%	3.22%
7	上海	2.58%	1.77%
8	イスタンブール	2.30%	2.08%
9	ローマ	2.22%	2.67%
10	成田	1.91%	1.36%
	その他	1.30%	0.94%
直行便		33.76%	40.84%
合 計		100%	100%

③関西国際空港－北アメリカ地域

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	仁川	18.78%	10.21%
2	サンフランシスコ	11.49%	17.71%
3	成田	7.24%	3.78%
4	シカゴ	3.01%	11.58%
5	上海	2.89%	1.48%
6	北京	1.77%	1.06%
7	台北	0.27%	0.12%
直行便		54.54%	54.08%
合 計		100%	100%

④関西国際空港－ラテンアメリカ地域

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	サンフランシスコ	46.78%	37.26%
2	成田	37.34%	29.79%
3	シカゴ	10.90%	26.02%
4	フランクフルト	1.37%	1.46%
5	パリ	1.30%	2.12%
6	仁川	0.67%	0.63%
7	アムステルダム	0.62%	1.69%
	その他	1.01%	1.02%
直行便		—	—
合 計		100%	100%

⑤関西国際空港－中東地域

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	仁川	5.70%	4.33%
2	ドーハ	5.64%	5.80%
3	ドバイ	5.41%	6.20%
4	香港	2.47%	1.77%
5	バンコク	1.58%	1.07%
6	北京	1.57%	1.28%
7	デリー	0.97%	0.78%
8	広州	0.84%	0.53%
9	イスタンブール	0.72%	2.71%
10	ムンバイ	0.72%	0.62%
	その他	0.96%	1.32%
直行便		73.43%	73.60%
合 計		100%	100%

⑥関西国際空港－アフリカ地域

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	仁川	6.79%	4.69%
2	ドーハ	6.78%	6.55%
3	ドバイ	6.27%	6.40%
4	イスタンブール	4.58%	4.33%
5	ローマ	4.13%	4.27%
6	カイロ	4.07%	7.93%
7	北京	3.39%	2.34%
8	フランクフルト	3.35%	3.64%
9	パリ	3.20%	4.49%
	その他	2.15%	1.96%
直行便		55.28%	53.41%
合 計		100%	100%

⑦関西国際空港－日本

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	羽田	0.22%	0.27%
2	福岡	0.07%	0.08%
3	那覇	0.02%	0.03%
4	新千歳	0.02%	0.03%
5	鹿児島	0.01%	0.01%
直行便		99.66%	99.57%
合 計		100%	100%

⑧関西国際空港－世界全地域

順位	経由空港	観光旅客	ビジネス旅客
1	仁川	0.24475%	0.27405%
2	羽田	0.19008%	0.23371%
3	上海	0.12198%	0.14748%
4	釜山	0.07825%	0.07855%
5	福岡	0.07597%	0.08335%
6	マニラ	0.03151%	0.04529%
7	北京	0.03045%	0.05323%
8	広州	0.03041%	0.03855%
9	那覇	0.02304%	0.03419%
10	台北	0.01717%	0.02221%
11	新千歳	0.01641%	0.02482%
	その他	0.03853%	0.05724%
直行便		99.10%	98.91%
合 計		100%	100%

出所）筆者作成。

びビジネス旅客ともに、直行便が約99%を占めていた。

次に、経由便における経由空港の市場シェアについて、経由便割合の高いマーケット・セグメントを中心に考察を行う。まず、関西－ヨーロッパ地域における経由便については、興味深いことにヘルシンキが最も大きなシェアを占めており、観光旅客で14.01%、ビジネス旅客で12.96%であった。この背景としては、フィンランド航空が関西国際空港に毎日運航しており、これらのフライトはヘルシンキでヨーロッパ各地へと向かう多くのフライトと接続していることが挙げられる。次いで、フランクフルト（観光旅客：11.43%、ビジネス旅客：11.39%）、仁川（観光旅客：9.83%、ビジネス旅客：6.23%）、アムステルダム（観光旅客：8.87%、ビジネス旅客：9.09%）、そしてパリ（観光旅客：6.61%、ビジネス旅客：7.46%）と続いていた。ちなみに、成田については、観光旅客が1.91%、ビジネス旅客が1.36%であり、成田経由でヨーロッパ方面へ接続するフライトはほとんどないといえる。関西－北アメリカ地域における経由便については、仁川が最大のシェアを占めており、観光旅客で18.78%、ビジネス旅客で10.21%であった。次いで、サンフランシスコ（観光旅客：11.49%、ビジネス旅客：17.71%）、成田（観光旅客：7.24%、ビジネス旅客：3.78%）、そしてシカゴ（観光旅客：3.01%、ビジネス旅客：11.58%）と続いていた。直行便が存在しない関西－ラテンアメリカ地域については、サンフランシスコ（観光旅客：46.78%、ビジネス旅客：37.26%）、成田（観光旅客：37.34%、ビジネス旅客：29.79%）、そしてシカゴ（観光旅客：10.90%、ビジネス旅客：26.02%）が圧倒的に大きなシェアを占めており、これらの3空港の合計シェアは約95%であった。関西－中東地域における経由便については、仁川（観光旅客：5.70%、ビジネス旅客：4.33%）、および中東地域の主要ハブであるドーハ（観光旅客：5.64%、ビジネス旅客：5.80%）とドバイ（観光旅客：5.41%、ビジネス旅客：6.20%）が、ほぼ同じシェアを占めていた。最後に、関西－アフリカ地域における経由便については、仁川のシェアが最も高く、観光旅客で6.79%、ビジネス旅客で4.69%を占めていた。そして、ドーハ（観光旅客およびビジネス旅客ともに6%後半）、ドバイ（同6%前半）、およびイスタンブール（同4%半ば）の中東地域の主要ハブが地理的理由から、ローマ（同4%前半）、フランクフルト（同3%半ば）、およびパリ（同3～4%）のヨーロッパ地域の主要ハブが歴史的理由から、関西国際空港とアフリカ方面との間の経由地として、ある程度の市場シェアを獲得しているといえるだろう。その他、カイロ（観光旅客：4.07%、ビジネス旅客：7.93%）と北京（観光旅客：3.39%、ビジネス旅客：2.34%）についても、比較的大きなシェアを占めていた。

4 おわりに

本稿における分析では、関西国際空港に対して、仁川国際空港が最も大きな経由空港としての市場シェアを占めていることが明らかとなった。分析対象である日本を除く7つのマーケット・セグメントの中で、関西－アジア／オセアニア地域、関西－北アメリカ地域、関西－中東地域、関西－アフリカ地域、そして関西－世界全地域の5つのマーケット・セグメントで最大の市場シェアを示しており、関西－ヨーロッパ地域においても、同地域の主要ハブとともに、上位に位置していた。

この背景としては、仁川国際空港において高度に展開されたハブ・アンド・スポークシステムと関西国際空港が有機的に接続していることが挙げられるが、それは同時に、関西国際空港における航空ネットワークの低下、すなわち最近の路線縮小／撤退の影響を反映した帰結であるとも判断できる。

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) Jaap de WIT・松本秀暢 [2009]、"関西国際空港出発旅客における経路選択率および経由空港シェアの推定①－特定路線を分析対象として－"、「KANSAI 空港レビュー」、第 374 号、pp. 21－23。

2009 年(平成 21年)暦年運営概況

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

○乗入便数153.3便/日 (対前年比84%)

国際線：101.7便/日
(対前年比 92%)
国内線：51.6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、相次ぐ路線運休や減便により前年を大きく下回りました。

○旅客数 36.8千人/日 (対前年比84%)

国際線：28.6千人/日
(対前年比 90%)
国内線：11.2千人/日
(対前年比 74%)

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により、前年を下回りましたが、日本人は8月以降、外国人も12月には前年を上回るまでに回復しました。

国内線は、便数の減少もあり、前年を大きく下回りました。

○貨物量 1,610t/日 (対前年比72%)

国際線：1,496t/日 (対前年比 73%)
積込量：717t/日 (対前年比 69%)
取卸量：779t/日 (対前年比 76%)
国内線：114t/日 (対前年比 61%)

貨物量について

国際線は、景気の低迷により、積込量、取卸量ともに前年を下回りましたが、前年比では1月を底に徐々に持ち直し、12月には前年を上回るまでに回復しました。国内線は、便数の減少もあり、前年を大きく下回りました。

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12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144.6便/日 (対前年比87%)

国際線：102.7便/日 (対前年比 96%)
国内線：41.9便/日 (対前年比 69%)

○旅客数 34.9千人/日 (対前年比96%)

国際線：26.2千人/日 (対前年比 104%)
国内線：8.7千人/日 (対前年比 77%)

○貨物量 1,963t/日 (対前年比130%)

国際線：1,854t/日 (対前年比 136%)
積込量：908t/日 (対前年比 154%)
取卸量：947t/日 (対前年比 123%)
国内線：109t/日 (対前年比 73%)

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。

大阪税関貿易速報 [関西空港]

(平成21年暦年)

【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	12,034,125	72.7	22.2	9,836,930	71.9	19.1	2,197,195
管 内	7,437,533	73.7	13.7	7,313,323	70.9	14.2	124,210
大 阪 港	2,677,082	76.7	4.9	3,267,239	79.1	6.4	△ 590,157
関 西 空 港	3,606,075	77.8	6.7	2,334,663	82.8	4.5	1,271,413
全 国	54,182,356	66.9	100.0	51,377,616	65.1	100.0	2,804,739

【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	3,606,075	77.8	6.7	2,334,663	82.8	4.5	1,271,413
成 田 空 港	8,297,459	74.0	15.3	8,489,293	74.7	16.5	△ 191,834
中 部 空 港	637,466	62.4	1.2	578,483	73.4	1.1	58,983
福 岡 空 港	532,652	70.9	1.0	292,732	64.9	0.6	239,919
新 千 歳 空 港	12,118	60.1	0.0	9,923	86.3	0.0	2,195

※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所のみを計上。
前年比は同支署分との比。

大阪税関貿易速報 [関西空港]

(平成21年12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	1,150,684	107.5	21.3	928,748	96.8	19.1	221,936
管 内	718,934	119.6	13.3	712,874	102.2	14.6	6,060
大 阪 港	273,414	123.6	5.1	303,456	96.1	6.2	△ 30,043
関 西 空 港	338,372	132.7	6.3	217,067	114.6	4.5	121,305
全 国	5,412,482	112.0	100.0	4,868,243	94.5	100.0	544,239

【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	338,372	132.7	6.3	217,067	114.6	4.5	121,305
成 田 空 港	855,476	150.1	15.8	747,473	100.8	15.4	108,003
中 部 空 港	62,501	126.7	1.2	51,283	98.7	1.1	11,217
福 岡 空 港	49,471	139.0	0.9	27,554	116.3	0.6	21,917
新 千 歳 空 港	1,713	193.2	0.0	769	87.5	0.0	944

※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所のみを計上。
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	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,088	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
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	122,420	3,950	102,900	3,320	316,810	10,220	292,880	9,450	835,010	26,940
平成21年 4月	144,590	4,820	152,730	5,090	236,390	7,880	245,370	8,180	779,080	25,970
平成21年 5月	93,100	3,000	94,190	3,040	218,600	7,050	208,910	6,740	614,800	19,830
平成21年 6月	69,870	2,330	69,660	2,320	188,000	6,270	188,100	6,270	515,620	17,190
平成21年 7月	112,670	3,640	111,080	3,580	250,740	8,090	261,240	8,430	735,730	23,730
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	3,990	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	1,357,550	3,720	1,332,020	3,650	3,184,110	8,720	3,178,830	8,710	9,052,500	24,800
平成22年 1月	127,210	4,100	113,630	3,670	271,080	8,740	269,480	8,690	781,400	25,210
平成22年 累計	127,210	4,100	113,630	3,670	271,080	8,740	269,480	8,690	781,400	25,210
前年同期	121,200	3,910	99,490	3,210	268,850	8,670	248,640	8,020	738,180	23,810
対前年同期比	105.0%		114.2%		100.8%		108.4%		105.9%	

※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12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	6,370	96.2%	15,648	94.4%	22,018	94.9%
	関 西	6,368	96.2%	2,598	69.5%	8,966	86.5%
	大阪(伊丹)	0	—	11,102	99.8%	11,102	99.8%
	神 戸	2	—	1,948	114.1%	1,950	114.2%
	成 田	14,431	97.5%	1,382	114.6%	15,813	98.8%
	東京(羽田)	1,149	123.8%	27,423	99.2%	28,572	100.0%
	中 部	2,469	84.0%	4,637	96.4%	7,106	91.7%
旅 客 数 (人)	関西3空港	810,697	104.5%	1,656,482	92.5%	2,467,179	96.1%
	関 西	810,696	104.5%	269,985	77.4%	1,080,681	96.1%
	大阪(伊丹)	0	—	1,210,324	97.8%	1,210,324	97.8%
	神 戸	1	—	176,173	86.0%	176,174	86.0%
	成 田	2,658,004	106.6%	117,096	124.9%	2,775,100	107.2%
	東京(羽田)	258,897	126.0%	4,581,094	93.9%	4,839,991	95.2%
	中 部	341,300	89.7%	338,701	84.7%	680,001	87.2%
貨 物 量 (トン)	関西3空港	57,482	136.5%	18,118	89.5%	75,600	121.2%
	関 西	57,482	136.5%	3,370	73.0%	60,852	130.2%
	大阪(伊丹)	0	—	13,244	98.6%	13,244	98.6%
	神 戸	0	—	1,504	69.0%	1,504	69.0%
	成 田	170,623	131.4%	集計中	—	170,623	131.4%
	東京(羽田)	1,730	303.0%	78,204	98.6%	79,933	100.0%
	中 部	10,259	141.8%	3,143	74.6%	13,402	117.1%

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。

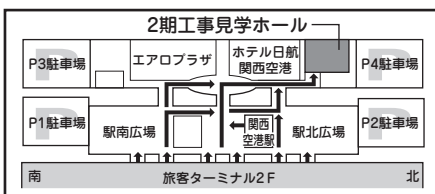
注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。

2期見学ホール情報

運営状況

見学ホール1月の入館者数は亀岡市東西別院町三協議会、モンゴル政府交通省、四条畷市田原地区開発委員会等の視察を含めて月間合計1,690人で、ホール開設からの累計は371,320人になりました。

また、1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1,518名で、累計は189,913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、見学台とガ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）

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			

4月（Apr）

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	

関西空港調査会からのお知らせ

□関西空港部会

○第364回定例会（平成22年1月27日開催）

「対中国ビジネスの現状と課題」をテーマに青木俊一郎氏（日中貿易経済センター理事長）の講演会を開催。

□関西圏の空港活用研究会

○第3回空港活用部会（平成22年1月21日開催）

「関西国際空港がより活用されるためには、何が必要か」

阪口 葉子 氏（ユナイテッド航空支配人）

○第3回ロジスティクス部会（平成22年2月5日）

「大阪のバイオ振興について」 森木 佳宣 氏（大阪府労働商工部バイオ振興課総括主査）

□航空交通研究会プロジェクト研究分科会

○第4回分科会（平成22年2月3日開催）

「ベルリンにおける複数空港の統合」 醍醐 昌英 氏（関西外国語大学外国語学部准教授）

「エアポートビジネスとエキナカ・ビジネス」

湧口 清隆 氏（相模原女子大学人間社会学部准教授）

今後の予定

○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）

○関西圏の空港活用研究会第4回空港活用部会

日 時 平成22年3月12日（金）15:30～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

話題提供 「関西国際空港における新規航空会社の設立について」（仮題）

講 師 森内 享 氏（エアラインビジネス・コンサルタント）

○第366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3月31日（水）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「関西国際空港(株)の新たな事業展開について」（仮題）

講 師 住田 弘之 氏（関西国際空港(株)航空営業部長）

事務局だより

- ▼ 南海電車の天下茶屋駅から貝塚駅まで通勤しています。朝、関空行きの電車に乗り合わせると、大きなスーツケースを持ち綺麗にお化粧をしたおばさん達や若いカップルと乗り合わせることがあります。これから飛行機に乗っていく国の話題に会話がはずんでいる。いいなとうらやむ私である。

この日に限って帰りの電車も関空からの電車。若者達が目的地の地図を広げ韓国語で話している。その横で大きな声の中国語が聞こえる。ウワー本当に日本の電車、よく見ればこの車輛の半数以上の人が外国人、韓国や中国の若者のパワーに負けそうになる。これが今の日本の現実かなと考えさせられる光景であった。（R.T）

関西国際空港の国際線出国エリアが生まれ変わります。

関西国際空港(泉佐野市)

「KIXエアサイド アベニュー」 2010.3.15 グランドオープン!!

関西国際空港の、
世界共通の空港コードが“KIX”だということをご存知でしょうか?
そうです、関西国際空港=KIXということです。

世界に誇れる関西の国際空港として、もっと進化し、もっと愛される空港になるよう、
決意を込めて、“KIX”を使っていくことにしました。



KIX 検索



KIXで過ごす、すべてのシーンを楽しく快適に。
そんなKIXでの過ごし方を
“KIX Style”としてご提供していきます。

 関西国際空港



最新情報は
こちらの
モバイル
サイトから!