KANSAI 空港レビュー

No.376
2010.3

KANSAI 空港レビュー

MARCH 2010 No.376

CONTENTS

1 巻頭言
『和の文明』を目指せ　関西
加藤　晃規

2 各界の動き

8 講演抄録
対中国ビジネスの現状と課題
青木俊一郎

15 プレスの目
関空は遠いか?近いか?
清水　直樹

17 航空交通研究会研究レポート
航空会社と空港の関係からみたエアラインハブ
加藤　一誠

20 データファイル
・運営概況について（平成22年1月分）［速報値］
・大阪税関貿易速報［関西空港］（平成22年1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22年1月分）
・関空2期見学ホール情報

【表紙写真】「シンガポール航空　A330-300」

シンガポール航空SQ618便のA330-300である。
この3月1日からシンガポール航空は、短・中距離路線向けに最新機内設備を搭載したA330-300をシンガポール=関空線に導入した。当日の初便は関空就航イベントとして、報道関係者等にフォトセッションや内覧会が行われた。機内の座席モニターにはiPodやiPhoneが接続できる設備もあった。

撮影：柴崎　庄司（関西国際空港㈱）

巻頭言

『和の文明』を目指せ　関西

関西学院大学副学長
総合政策学部教授　**加藤　晃規**

地球環境の悪化や南北格差の拡大、そして地域紛争の多発化などがクローズアップされている。いずれもグローバル化の影の部分で、その顕在化が欧米文明システムの限界を認識させつつある。20 世紀末に「民主主義と市場経済システムが勝利して歴史が終わった」のではなく、21 世紀に、資本主義のグローバル化で BRICs の経済発展が進み、その一方で国家・民族・宗教のプレゼンスが強大になり、世界文明が多極化するのである。そこで先進諸国は「小さな政府と自由な市場」から「公正な政府と規律ある市場」への転換を図り、アメリカ・ビジネス文明に代わる協調型の新しい文明を模索している。わが国は 2005 年から人口減少・超高齢化時代に入り、中国が日本の GDP を上回る勢いであるから、国力の衰退や国際的プレゼンスの低下が懸念されている。

そこで、関西こそがこの新しい協調型文明を先導的に追求するモデル地域になるべきではないか。大雑把ではあるがその理由と可能性を以下に挙げてみたい。

第一に、EU や NAFTA が形成されたが、東アジアにおいても地域経済共同体を考えねばならぬだろう。そして、そこでの日本の役割や各地域の位置づけを明確にする必要があるが、東京一極集中をもたらしたキャッチアップ型の東京文明システムではこの役割や位置付けを明確にできないのではないか。

第二に、世界的な分権化の流れのもとで、わが国でも 1999 年に地方分権一括法が、2006 年に地方分権改革法が制定されている。2007 年には内閣に道州制ビジョン懇談会が設置されて道州制導入の議論が進められている。また近年、自主的な市民活動が活発化して多数の NPO 法人や社会協調型企業が増え、これらが公私の中間領域を拡大して新たな公共の担い手として活動する日本型成熟社会の形成が期待される。

第三に、こうした状況下で 2005 年に国土形成計画法が制定されて全国計画と広域地方計画からなる二層の国土形成計画が制定され、2008 年 7 月に全国計画が閣議決定された。これを受けて関西では国・地方自治体・経済団体などからなる近畿圏広域地方計画協議会が設立され、近畿圏広域地方計画が策定された。一方で、2008 年 7 月に分権改革を推進する関西広域機構が設立され、関西州設立の第一歩となる関西広域連合が設立されて地域主権の構図を示そうとしている。

第四に、関西は伝統的に「寛容と協調の和の精神（和の文化）」からなる文化創造力をもつ。これを多極化するアジアの視点から文明として再生することで新たな価値を生み出せる。これを契機に「持続可能な日本型成熟社会」を形成すれば、それは「自由」と「豊かさ」と「ゆとり」を実感できる関西地域（州）となろう。

最後に付け加えれば、テキサス州のオースチン市はクリエイティブな人が集まることで有名だが、そうしたクリエイティブ・クラスは巨大都市に居つくのでなく、より先端的で自由なまちに行くという。そうした人をいかに捕まえるか、これも関西の課題であろう。

平成22年 2月1日～ 2月28日

各界の動き

関西国際空港

●兵庫県知事、成長戦略会議素案を評価

兵庫県の井戸敏三知事は2月2日の定例記者会見で国土交通省成長戦略会議の中間論点整理素案で成田空港の株式上場益などで関西空港の経営を支援することを盛り込んだことについて「関空の構造問題に目を向けたことを評価したい」と語った。また橋下徹・大阪府知事が「神戸空港は失策」と発言したことについて「関西空港は失策だ。高い着陸料で国際便が来てくれず、ハブ機能を維持できない状況に追い込んだ。神戸空港は関西空港との絡みでいろいろな制約をつけて利用させないようにしてしまっている」と反論した。

●大阪府知事「国の素案は伊丹消滅」

橋下大阪府知事は2月3日の記者会見で、国土交通省成長戦略会議の航空分野に関する中間論点整理素案について「新幹線と競合する伊丹～羽田・福岡便がなくなることを意味し、原状より衰退する。分かる政治家が見れば大阪空港の自然消滅案だということが分かる」と指摘。その上で「廃港というカードをこちらから先に出し、廃港までの間は国際シャトル便に加えて国内の新幹線競合路線もフル活用するところを引き出さないといけない」と述べた。

●日航、3路線を増便

日本航空は2月4日、2010年度上半期のグループの路線便数の計画をまとめた。関西空港発着では5月1日から羽田線、5月6日から那覇線、6月1日から札幌線を各1便増便し、福岡線を4月1日から1便減便する。大阪空港の発着では、4月1日から松山線で2便、出雲、宮崎、大分線で各1便ずつ減らす。鹿児島線は6月1日から1便減便となる。

●戦略会議中間整理、債務圧縮へ成田の上場益充てる

国土交通省の成長戦略会議（座長・長谷川閑史武田薬品工業社長）が2月5日開かれ、航空分野に関する中間論点整理を行い、関西国際空港会社が抱える1兆円超の債務圧縮策として、成田空港の上場益を充てる案などを議論していくことを決めた。大阪空港については、国際線復活を含めてフル活用する方向を探る一方、運用時間（午前7時～午後9時）の延長などで地元の理解が得られなければ、中期的には廃港も検討するとした。

終了後に記者会見した長谷川座長によると、この日の論点整理で、関空の巨額の負債を大幅に減少させる必要性で一致。橋下大阪府知事が廃港を主張している伊丹空港に関しては、廃止を選択肢としつつ、外国人観光客受け入れの基幹空港として活用する案なども考えるという。

前原国土交通相はこの日の記者会見で、伊丹を「当面使い続けていく」とする一方、「成長戦略会議で様々な選択肢をゼロベースで議論してもらう」と述べ、存廃問題を俎上に載せることを容認した。

●大韓航空が済州線を増便

大韓航空は2月12日、夏期ダイヤで仁川～関西～グアム線を済州～関西～グアム線に変更すると発表した。この結果、関西～済州線は週1便増え7便となる。

●エアプサンが釜山線週7便

関西国際空港会社は2月15日、韓国の格安航空会社、エアプサンが4月26日から、関西～釜山線の旅客便を週7便就航させると発表した。エアプサンは釜山広域市やアシアナ航空などが2007年に設立した。日本への就航は福岡に続いて2路線目となる。

●大阪市が上下分離案

大阪市は2月17日、関西空港の空港島の所有と経営を分ける「上下分離方式」の導入や神戸港と大阪港の統合などインフラ面での大阪圏の将来構想を発表した。関空と成田空港を土地と負債を保有する機構と空港運営会社にそれぞれ分離し、成田の株式売却益で関西国際空港会社の1兆円超の負債を圧縮することを提言。港湾では、ともに大阪港と神戸港の埠頭運営を担う公社をともに株式会社とし、将来的に統合すべきだとした。

●3空港懇談会再開、需要予測を提示

官民で構成する関西3空港懇談会（座長・下妻博関西経済連合会会長）は2月18日、3空港のあり方に関する議論を再開した。席上、事務局の関経連が大阪空港の2030年度の旅客需要についてリニア中央新幹線などに客を奪われ、2008年度実績（1,500万人）を3割以上、下回り1,000万人を割り込むとの試算を説明した。

●アモイ線開設、フランクフルト線増便

関西国際空港会社は2月25日、中国の航空貨物会社、上海国際貨運航空による中国・アモイ線の路線開設と独航空貨物大手、ルフトハンザカーゴの独フランクフルト線の増便を発表した。関西の航空貨物需要が回復傾向にあるとともに、新規就航便の着陸料割引が奏功した。アモイ線はボーイング757F 型機で3月4日から週4便運航。上海国際貨運航空にとっては上海線に続く2路線目となる。フランクフルト線はMD11F 型機で3月30日から1便増便して週3便となる。

●福島社長「伊丹の国際線容認できない」

関西国際空港会社の福島伸一社長は2月25日の記者会見で、国土交通省の成長戦略会議が、大阪空港の近距離国際線の再開を検討していることに対し「容認できない」と強く反発した。関空の国際線のうち、近距離の中国便と韓国便だけで6割以上を占めており、「これらの便が伊丹に移れば、大きな経営問題に直面する」と述べた。

●関西経済同友会、「上下分離」提案

関西経済同友会は2月25日、関西国際空港会社を、施設運営を行う新会社と、空港の土地、鉄道橋を保有する資産保有会社に会社分割する上下分離案を発表した。国は、資産保有会社の民間出資分を総額630億円で買い取り、空港島を実質的に国有化する。国有化で、空港運営の新会社は有利子負債の利払いや減価償却費が大幅に減るため、国際線着陸料を現在の半額程度に下げる余裕が生まれる。航空機の年間発着回数も2008年度の約12万9,000回から15万回程度への拡大を目指すという。

クリック！

関西経済同友会の上下分離案は関西国際空港会社の財務諸表を基に具体的に検討されており、十分、今後の検討のたたき台になるものだ。この案では負債・資産を切り離し身軽になった空港運営会社は着陸料を 50％程度引き下げ、国際競争力を確保できる一方、資産保有会社も地代収入で資金コストを回収でき利益を出せるとしている。ただ分離に伴い株主である自治体、民間に一定の損失などの負担を求めることを前提にしており、地元の協力姿勢が問われることになる。

●大阪府知事、用地造成会社「廃止」

橋下大阪府知事は2月25日、関西空港2期島を造成する関西国際空港用地造成会社の役員に、国土交通省出身者らが就いていることについて「基本的には天下りポストも会社も廃止。訳の分からないポストが残っている状態では、政治家として関空のために汗を流す気はさらさらない」と述べ、副社長を兼任する副知事に組織の在り方を見直すよう指示したことを明らかにした。

福島関西国際空港会社社長は関西国際空港用地造成会社について、2月25日の定例記者会見で「まだ工事が残っているため、現時点で必要性はある。知事に会って説明したい」と見直す考えのないことを明らかにした。

●大阪市長、「関空までリニアより新幹線」

大阪市の平松邦夫市長は2月25日、国土交通省の長安豊政務官と国会内で会談し、JR 新大阪駅と関西空港を15分で結ぶ新幹線構想を提案した。事業費は約7,000億円と試算され、橋下大阪府知事が打ち出したリニア構想より「技術的にも費用面でも実現性が高い」としている。

空港

═ 大阪空港 ═

●フル活用、大阪府知事「腹立たしい」

国土交通省成長戦略会議が航空分野で行った論点整理の中で、大阪空港を民営化し、近距離国際便の運航でフル活用する案が示されたことについて橋下大阪府知事は2月8日、運用時間の制限を解除し、24時間化を意図したものだと指摘。同空港の騒音問題解消のために関西空港が整備された経緯に触れ「あまりにも地方の実情を無視した議論で、腹立たしさを超えている」と厳しく批判した。

また泉佐野市の新田谷修司市長も同日の記者会見で、「国として航空戦略が全くない」と批判。「フル活用するなら24時間空港になってもらわないと困る。地元にそれなりの覚悟があるのか」と述べた。

●大阪府知事、廃港を力説

橋下大阪府知事は2月15日、池田市で開かれた空港問題の討論会に出席。大阪空港について、「どうせ自然消滅するなら、地元から廃港を突きつけて、国からいい条件を引き出すべきだ」と訴えた。討論会に参加した池田、箕面両市長や池田、伊丹両青年会議所の理事長ら9人の大半は伊丹廃止に慎重な姿勢を示し、「関空だけでは航空需要をまかなえない」「伊丹を廃止すれば雇用が失われる」などと疑問を投げかけた。

●国と自治体が意見交換

大阪空港の今後の運用などをテーマにした国土交通省と地元自治体による2回目の意見交換会が2月15日、豊中市の大阪空港事務所で開かれた。国土交通省が「大阪空港の一層の活用」など成長戦略会議での議論などを説明。出席者からは「国交省としての方針を決める前に、地元の意見を聞いてほしい」「3空港懇談会に大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）が入っていないのはおかしい」などの意見が出たという。

●大阪府知事「存続協定」見直し必要

橋下大阪府知事は2月16日、大阪空港の廃港論を巡り、大阪国際空港騒音対策協議会（11市協）が90年に国と結んだ空港の「存続協定」について、記者団に「古くなってくれば変えることを政治家はやらないといけない」と語り、見直しが必要との認識を示した。また、「伊丹存廃は（知事など）広域で票を受けた政治家が判断すべきだ。（市長や市議など）地元の政治家は判断できない」とも発言した。

═ 神戸空港 ═

●ベイ・シャトル　初の黒字化

関西空港と神戸空港を結ぶ高速船、ベイ・シャトルを運営する神戸市の第三セクター、海上アクセスが2009年度、黒字になる見込みであることが分かった。94年の航路開設以来初めて。外国人乗船客の増などで利用客が過去最多の約36万5,000人を見込めることが主な要因。

●スカイマークが茨城線

スカイマークは2月6日、4月16日から新たに神戸～茨城線を就航させると発表した。3月11日開港の茨城空港に国内定期便が就航するのは初めてで1日1往復する。大人普通運賃が片道1万2,000円。

●スカイマーク福岡線、2か月で休止

スカイマークは2月1日に就航したばかりの神戸～福岡線を、4月11日の運航を最後に休止する、と発表した。同社は、茨城線の就航が予定より2か月遅れたため「航空機の運用効率を上げるため、暫定的に運航していた」と説明している。

●開港丸4年

神戸空港は2月16日、開港から丸4年を迎えた。4年目（2009年2月～ 2010年1月）の利用者数は前年同期より約37万人少ない231万815人となり、過去最低となった。新型インフルエンザの流行や航空機の小型化が響いた。

●神戸市、20億円支出、5年目も実質赤字

神戸市は2010年度当初予算案で、神戸空港管理の支出に過去最高の20億7,000万円を計上した。市債（借金）償還費が14億円に上ることが主な理由。日本航空の完全撤退や搭乗者数の伸び悩みが影響し着陸料収入や交付税、県の補助金だけでは収入が不足するとして、市は財政調整基金から5億6,000万円を取り崩し、運営資金に充てる。基金の繰り入れは2年連続。

═ 成田国際空港 ═

●成田市が成長戦略会議

成田市は2月5日、成田空港成長戦略会議の初会合を開いた。国際空港の利便性やブランド力の向上による永続的な発展策を検討する。

●「団結小屋」撤去命令

成田空港用地内にある反対派の団結小屋、天神峰現地闘争本部を巡り、成田国際空港会社が三里塚芝山連合空港反対同盟北原派を相手取り、団結小屋の撤去と土地の明け渡しを求めた訴訟の判決が2月25日、千葉地裁であり、仲戸川隆人裁判長は建物撤去と土地の明け渡しを反対同盟に命じた。ただ、空港会社が求めていた建物撤去の仮執行は認めなかった。

═ 羽田空港 ═

●米航空5社、直行便を一斉申請

米航空会社5社が2月17日、羽田空港と米国を結ぶ直行便の新設を米運輸省に一斉に申請した。滑走路増設に伴い米社向けに用意された深夜･早朝の1日4便の枠に対し、申請はニューヨーク便、ロサンゼルス便など計11。米運輸省が絞り込み、10月に就航する見通しだ。

●国交相、濃霧欠航受け計器着陸装置、能力向上へ

2月25日、羽田空港は濃霧のため184便が欠航した。これを受けて、前原国土交通相は26日、閣議後の記者会見で「24時間国際拠点化に向け羽田の計器着陸装置（ILS）の能力を順次上げていく」と述べた。

═ 中部国際空港 ═

●社長「黒字転換へ最大限努力」

中部国際空港会社の川上博社長は2月9日、開港5周年を前に記者会見し、「今年は経営の真価が問われるとき。攻勢に転じ、黒字化に向け最大限努力したい」と述べ、2011年3月期の黒字化達成を目標とする考えを示した。

●輸出促進へ支援金

東海地方の3県1市と経済界などで作る中部国際空港利用促進協議会は2月10日、2010年度の支援策案を発表した。貨物1kg 当たり5円を支援する荷主企業向けの輸出促進プランなどを新たに盛り込んだ。

═ その他 ═

●南紀白浜空港、着陸料減免幅を拡大

和歌山県は南紀白浜空港の定期路線の着陸料の減免措置を4月1日から拡大することを決め、2月23日開会の定例県議会に関係条例の改正案を提出した。現在は1日あたり2便目まで着陸料の3分の1を減免し、3便目から全額免除しているが、2便目までの減免幅を3分の2に引き上げる。日本航空が運航している羽田線の維持を支援する。

●空港ビル、45社が黒字

民間信用調査会社の東京商工リサーチは、2月15日、空港ターミナルビル経営調査の結果を公表した。対象は全国の主な空港ビル60社で45社が経常黒字だった。羽田空港のビルを管理運営する日本空港ビルデングが48億7,200万円でトップ、大阪国際空港ターミナルは11億800万円で5位だった。

航空

●日航新体制、稲盛会長が国際線存続の意向

会社更生法の適用を受けて再建中の日本航空は2月1日、稲盛和夫会長（78）（京セラ名誉会長）と大西賢社長（54）の新経営体制を発足させた。稲盛会長は「事業再生計画を着実に実行すれば、再建は十分に可能」と強調した。また、「国内、国際とも発展する運営をしたい」（稲盛会長）として、国際線を残す形で再建の道を探る考えを示した。

●全身透視装置、英空港で運用開始

ロンドンのヒースロー空港とマンチェスター空港の一部ターミナルで2月1日、乗客の全身を透視できるスキャナーの運用が始まった。空港側は少数の乗客を無作為に選んでスキャナーに通すとしている。

●日本航空、アメリカン航空との提携維持

日本航空は2月9日、同じ航空連合、ワンワールドに加盟する米航空2位のアメリカン航空との提携関係を維持、強化すると発表した。アメリカン連合を選択した理由として、顧客利便や社内負担軽減、再生スピードの迅速化などを挙げた。

●航空機座席の小糸工業、データ捏造で業務改善勧告

航空機の座席を製造している小糸工業が耐火性、強度などの試験結果を改ざん・ねつ造するなどの不正を繰り返したとして、国土交通省は2月8日、業務改善勧告を行った。世界32社が現在所有する約1,000機に、約15万席の座席を提供している。

●日航、燃油サーチャージ引き上げ

日本航空は2月22日、燃料価格の変動に応じて国際線の航空運賃に上乗せする燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）を4～6月分は現行水準から引き上げると発表した。欧米線は往復で2万1,000円と現行から7,000円の値上げ、中国線は同5,000円と2,000円の値上げとなり、全日本空輸の水準に並ぶ。

●日航10～12月期赤字

日本航空が2月26日に発表した10 ～ 12月期連結決算は、売上高が前年同期比21.5％減の3,808億円、税引き後利益が467億円の赤字（前年同期は385億円の赤字）だった。いずれも、同期としては、日本エアシステムとの経営統合を反映した2003年度以降で最悪の水準だ。

関西

●コンテナ戦略港湾、関西4港で応募へ

大阪府と兵庫県、大阪、神戸両市と関西の経済団体でつくる阪神港国際コンテナ戦略港湾促進協議会は2月2日、初会合を開き、国土交通省が選定する「国際コンテナ戦略港湾」に向け、大阪、神戸、堺泉北、尼崎西宮芦屋の4港が共同で応募することを決めた。

●関西財界セミナー、関空ハブ化など決議

関西の主要企業トップらが参加する関西財界セミナー（関西経済連合会、関西経済同友会主催）が2月4、5の両日、京都国際会館で開かれ「関西が時代を拓く～機に臨み、変に応ずる～」をテーマに約500人が関西の成長戦略などを議論、関西空港のハブ空港化など5項目の宣言を採択した。

●泉佐野市が健全化計画決定

財政健全化団体の泉佐野市は2月4日、2009年度からの19年間に人件費の削減などで総額536億円の収支改善を目標とした、財政健全化計画案を公開した。全職員の約4分の1に当たる188人を削減、建設事業の選別、先送り、遊休地の処分を進める。「国の航空政策が不在で関西空港の機能が十分活用されず、関連税収が見込みを下回った」などとして国、大阪府から財政支援約59億円を求めている。計画は2月24日開かれた臨時市議会で可決された。

●大阪市長「大都市圏州めざす」

平松大阪市長は2月12日の市議会大都市・税財政制度特別委員会で、今後の道州制導入を見据えて政令市の権限を強化し、近隣自治体とともに道州から独立した行政体となる「大都市圏州」を目指す考えを表明した。

●「梅田スタジアム」総事業費試算1,000億円

梅田北ヤードに8万人規模の新スタジアムを建設する構想の実現に向け、日本サッカー協会とＪリーグ、大阪府・市、関西財界による誘致検討協議会の初会合が2月19日開かれた。総事業費が計約1,000億円に上るとの試算が示され、国立競技場として全額を国の負担で整備するよう関係先に働きかける方針を確認した。

●大阪湾岸に経済特区

橋下大阪府知事と平松大阪市長は2月19日開かれた夢洲・咲洲地区まちづくり推進協議会で大阪ワールドトレードセンタービルディング周辺の活性化を目指し、法人住民税などを大幅に引き下げ、規制緩和を図る「大阪版経済特区」を創設することで合意した。2010年度内の実施を目指す。

●阪堺線存続問題、堺市が補助金計上

大阪府内唯一の路面電車、阪堺電気軌道の阪堺線の堺市内区間（7.9km）の存廃問題を巡り、堺市は2月19日同社に補助金1億6,000万円を支出する2010年度予算案を発表した。

●講演抄録

第364回　関西空港部会

対中国ビジネスの現状と課題

日中経済貿易センター理事長

青木俊一郎　氏

●と　き　平成22年1月27日（水）　●ところ　大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

ご紹介いただきました日中経済貿易センターの青木でございます。平素から皆様方には日中経済貿易センターの活動に対してご協力いただきまして、厚くお礼申し上げます。本日、このような機会を得て対中国ビジネスの現状と課題についてお話したいと思いますのでよろしくお願いします。私どもの日中経済貿易センターは、日中国交回復がされていない段階で、関西財界の有志たちが集まって民間レベルによって中国と貿易と経済交流を促進して行こうという目的で設立されました。有名なLT貿易（1964年日中間で貿易事務所の設置に調印。中国代表の廖承志と日本代表の高碕達之助の頭文字をとってLTという）等を初めとする日本の民間企業と中国の国営企業との経済交流を推進しました。1972年に国交回復し、田中角栄と周恩来が日中共同声明を発表しました。1978年には日中平和友好条約が調印されました。そういう経過をたどって私どもの仕事も初めは大企業の方が中国に出られるのに当たって支援していましたが、1980年以降は大企業の進出が各々単独で事業推進できるようになりました。現在は専ら中小企業が中国に出られる時のお手伝いをしています。中国には私どもの事務所が北京、上海、大連、青島にあり、浙江省には私どもの代表が駐在するところがあって計5か所で中小企業の活動を応援しています。

■辛亥革命

中国には「水を飲む時、井戸を掘ってくれた人のことを忘れない」（飲水思源）という言葉があります。昨年、中国建国60周年の時、天安門の毛沢東の写真の対面に孫文の大画像があって、これが建国のスタートであると言わず語らずに示しました。孫文は58歳（1866年～1925年）の生涯を中国の革命運動に捧げました。孫文はハワイ、香港で勉強し、英語は堪能で世界中を巡回して回り、主として華僑から革命運動の資金を集めました。孫文が起こした辛亥革命は1911年10月に武漢で清国の出先機関を陥落させたことから始まりました。1912年に南京臨時政府が成立し、孫文は臨時大統領に選ばれています。しかし政治の安定には軍事力がバックアップしていなければならないとして、あっさり北京の袁世凱に大統領を譲ってしまいます。孫文は革命後も国内の軍閥抗争の中で日本でも資金集めに奔走しています。

孫文は「三民主義」を唱えます。つまり「民族、民権、民生」で新しい中国を造って行こうとします。終局の目標は「大同」で、紀元前1千年前の周の時代を理想としますが、大同というのは現在、胡錦涛が唱える「和諧社会」、格差がなくて平和な世の中の実現という言葉に引き継がれています。孫文は理想の社会に行き着くまでに「三序政策」が必要と説いています。まず政治の安定のために「軍政」の時代が必要。次に民主主義を訓練する「訓政」という時代が必要というわけです。全国一斉ではなくて地域を決

めて、一つ一つ選挙制度を成功させながら民主主義を進め、最終的には憲法、議会制民主主義で運用出来る社会「憲政」の実現です。民主主義はよいけれど、国民のレベルが低い段階で進めると衆愚政治になるというわけで、現在、中国では「訓政」の時代に当たり、10年前から郷や鎮など一部の地域で選挙制度が始まっていますけれども、13億人を一挙に民主選挙に導くのはまだまだ時間がかかるものだと思います。

日本も明治維新を実現した後、西南戦争や藩閥政治等乱れた時代を経て20年後にようやく憲法が出来たように、中国も辛亥革命のあと内戦が次々に起こります。軍閥抗争と言われるように、元清朝の高官たちが軍隊を持っていたため有名な袁世凱、段祺瑞や張作霖らが軍閥になりました。抗争が長く続き、1915年に日本が対華21か条要求を突き付けますと北京の若い学生たちを中心に日本に抵抗していく機運が高まります。マルクス・エンゲルス主義を中国語に翻訳した本が発刊され、日本に抵抗して行くという方向になりました。1921年に中国共産党が設立され、1917年には赤い革命によってソビエト連邦が成立しています。ソ連の革命促進人材と資金が中国に流れ込んでソ連の影響が大きくなります。1924年に中国国民党と中国共産党の合併、第1次国共合作が進められ、この時に毛沢東と孫文が親しく話し合っています。毛沢東は孫文のことを「偉大なる革命の先覚者」と位置付けたため今に至るまで孫文が尊敬されているのは毛沢東のこの一言があったからです。

神戸･舞子に孫文記念堂が建っていますが、日本を去る最後に神戸・第一高等女学院で講演を行い、大アジア主義を唱えました。日本は軍国主義の覇道ではなく王道で進んでほしいと語りました。世界の大勢は滔々として流れており、これに逆らうと滅び、世界の大勢に従って行けば栄えるという名言を残して日本を去り、5ヶ月後にがんのため北京で亡くなります。孫文を引き継いだのが蒋介石で、日本の陸軍士官学校を卒業しております。蒋介石は毛沢東と対立したため悪者扱いになっていますけど、純粋な愛国主義者だったのです。蒋介石は北伐で軍閥を倒しながら南京に国民党政府を構えたころ、奉天駅近くで張作霖の乗った列車が爆破され、1931年に満州事変が起こります。張作霖の子息の張学良は蒋介石の下で抗日運動をやるわけです。共産党も労働運動を指導して上海や香港、広州でストライキ等色々試みます。

日中戦争が始まる1937年の1年前は中国も日本も産業の最盛期、戦前に最も栄えた時期でした。アメリカの綿花産業が下火になって自動車産業の方へ進むのですが、中国では揚子江流域で綿花栽培が豊作になり、綿紡績が盛況を迎えて日本からは関西の大手紡績会社が十数社も工場を造ります。商社も綿花の売買で活況を呈し、豊田佐吉は自動織機を現地開発するなど上海が中国資本主義の一大拠点になります。リーマン・ショックの時にアメリカ政府が救済したAIGの先物取引や保険制度の原点は中国資本主義に見習ったもので、実は上海発だと言われています。上海で実験済みのノウハウをアメリカへ持って帰りました。それほど上海が東洋の経済基地になっていたという時代だったのです。昭和9年の日本のGDPは非常に高くて、この数値を取り戻すのに太平洋戦争を挟んで20年かかり、1956年になってやっと「もはや戦後ではない」という通商白書が出ました。中国にそのような時代があったことを知っていただきたいと思います。一方、政治的には蒋介石が毛沢東の共産党を追撃し、毛沢東は4万キロも逃げ回って井崗山から延安へ本拠を移します。

日中戦争が起こって第2次国共合作で蒋介石と毛沢東が手を結びます。発端は張学良で、中国人同士がケンカしている時ではないだろう、共に日本と戦うべきだと蒋介石を西安に閉じ込めて説得し、抗日統一戦線が出来上がります。これを「兵諫」と言い、下部の兵が上の兵を誡めるという意味です。蒋介石も毛沢東も「この戦争は必ず中国が勝つ」と宣言しています。蒋介石が少し早く、日本人というのは健全で、統率がとれていて、立派な

民族であるけれど国際感覚が欠落している。また何のための戦争か、日本人に分かっていないと言って日本と対決しました。言葉通り1945年に日本が敗戦。国民党の蒋介石は一党独裁で中国を統治すると言い出して毛沢東と対立し、4年間の内乱を引き起こしました。遼瀋、准海、平津の三大戦役で中国共産党が勝利して毛沢東は北京へ無血入城。蒋介石は台湾へ逃避するわけです。

（1）辛亥革命　1911～1949

1912　南京臨時政府　孫文臨時大統領に就任
「天下為公」三民主義「民族、民権、民生」大同
三序政策　「軍政→訓政→憲政」
国内軍閥抗争　袁世凱、段祺瑞、張作霖等
1921　中国共産党設立
1924　第一次国共合作
1926　蒋介石、北伐
1931　満州事変
1934　中共の長征、井崗山→延安
1936　中国的資本主義の定着、綿紡績盛況、鉄道網8千km、貨幣制度統一
1937　日中戦争、第二次国共合作、抗日統一戦線
1945　日本敗戦、国内内戦
1948　遼瀋淮海平津の三大戦役之中共が勝利、蒋介石台湾へ逃避
1949　毛沢東北京に無血入城

■中華人民共和国の成立

天下を取った毛沢東は10万人の軍隊を率いて北京へ入城しますが、ほとんどが農民兵でした。農民を規律正しい共産党軍にしたのです。兵力は国民党軍の半分程度であったにもかかわらず農民のものを収奪しなかったために支持を受けたのに対し、国民党軍は腐敗していたと言われています。毛沢東はソ連のマルクス・レーニン主義を掲げ、農地改革をやりました。日本もマッカーサーのGHQの下で農地改革が進められ、大地主でも最高3町歩（1万㌶）しか持てなくなります。今ならとてもやれないことです。実は逃げて行った蒋介石も台湾で農地改革をやっています。大地主に収奪されていた土地を均等化することが出来ました。これは孫文が最初から言っていたことで、奇しくもほぼ同時期に中国、日本、台湾で行われました。中国はソ連式の共産主義ですから農地改革の後は全部国有化します。農村は人民公社、ソ連のコルホーズになってしまいます。注目したいのは上海で繁栄を享受していた100万人の産業家、製造業者、サービス業者たちが香港へ脱出したことです。人口60万の香港は一気に160万都市になります。これらの人たちは上海でしていたことを香港でやり始めましたから、香港は一気に繁栄します。10年後にシンガポールの地域づくりをしたリー・クアンユーは「独立したもののシンガポールには何もない。港と貿易代理店しかないが、香港にはすべてある。香港政府は治安だけやっていたらよい。すべて民間がやってくれる。こちらは一から十まで政府がしなければならなかった」と告白しています。中国は1950年に朝鮮戦争に参戦します。毛沢東の施策はこれ以降、挫折の連続で「毛沢東は前半よかったが、後半はだめだった」と言われる所以です。大躍進政策も失敗。ソ連との社会主義論争でソ連と訣別します。ソ連式ではなく特色ある中国式社会主義の道を歩み始めます。中国にとって最大の敵はアメリカなどの資本主義国ではなくソ連になりました。国境線で50万人の中ソ兵が対峙する状態が長く続きます。ソ連と仲直りするのは1989年のゴルバチョフと鄧小平の会談でやっと平和友好条約が結ばれます。不毛の文化大革命があって毛沢東、周恩来が亡くなり、4人組が逮捕されて文革が終わりました。

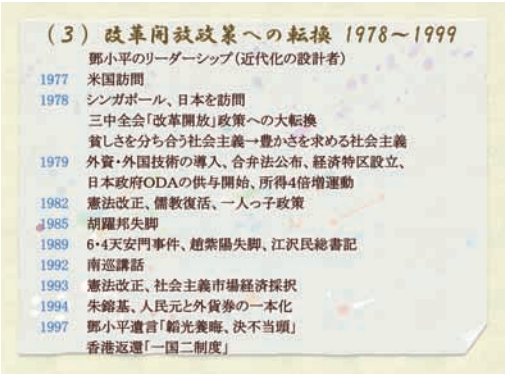
（2）中華人民共和国の成立後～1978年

1949　毛沢東主席、社会主義、農地改革、民族資本工場国有化、人民公社設立、華東地区産業家香港への脱出、約100万人
1950　朝鮮戦争参戦とチベット解放
1958　大躍進政策の挫折
1963　ソヴィエトとの社会主義論争、訣別
1965　文化大革命　―　不毛の時代
76　毛沢東、周恩来逝去、4人組逮捕
逝去、4人組逮捕

■改革開放策への大転換

1979年に鄧小平と松下幸之助が今のパナソニック社で面談しています。二人は意気投合、中国の近代化を手伝ってほしいと頼まれ、松下グループとして協力を約束しています。中国は改革開放政策に転換して、貧しさを分ち合う社

会主義から豊かさを求める社会主義へ、外国資本の導入、合弁法を公布、深圳やアモイなどに経済特区を作って180度の大転換を行います。日本は国交回復した際に中国側が戦後賠償を求めてこなかった代わりとして、時の大平首相は中国の発展が日本の発展につながるとみてインフラ整備を中心に累計3兆円のODAを始めます。中国はお礼を言ったことがないと不満を言う人もいましたが、2008年に胡錦涛主席の訪日の時に国会演説で「日本に大変助けてもらい、近代化に役立った」と述べています。中国は1982年に憲法を改正して一人っ子政策を打ち出しました。人口政策で毛沢東が間違ったことを修正しました。さらに文革で儒教・孔子を徹底的に批判していたのですけど、祖父母や父母の生活を守るのは子供の責任であると憲法に明記しました。胡耀邦が失脚し、1989年に6・4天安門事件、趙紫陽が失脚して江沢民が総書記になります。民主化運動を弾圧する中国として世界から制裁を受けます。私も渦中にあって思ったことはインフレと失業問題が解決出来なかったために天安門事件が起こったわけで、民主化問題というよりむしろ経済問題ではなかったかと、思っています。鄧小平は最後の仕事として1992年に上海や深圳を廻り、今の状態では世界の動きについて行けない、スピードアップを図るよう訴える南巡講和を行って社会主義市場経済に踏み込みます。自由競争の原理の導入を図るわけです。これが大成功しました。南巡講話を提案したのは後の朱鎔基総理だと言われています。


（3）改革開放政策への転換 1978～1999

鄧小平のリーダーシップ（近代化の設計者）

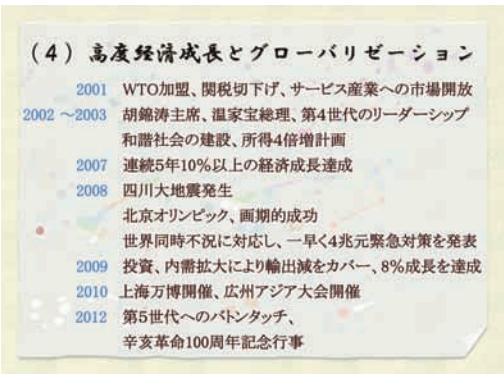
1977	米国訪問
1978	シンガポール、日本を訪問
	三中全会「改革開放」政策への大転換
	貧しさを分ち合う社会主義→豊かさを求める社会主義
1979	外資・外国技術の導入、合弁法公布、経済特区設立、
	日本政府ODAの供与開始、所得4倍増運動
1982	憲法改正、儒教復活、一人っ子政策
1985	胡耀邦失脚
1989	6・4天安門事件、趙紫陽失脚、江沢民総書記
1992	南巡講話
1993	憲法改正、社会主義市場経済採択
1994	朱鎔基、人民元と外貨券の一本化
1997	鄧小平遺言「韜光養晦、決不当頭」
	香港返還「一国二制度」

色々な自由化政策の中で特によかったのは1994年の通貨一本化で、それまで人民元と外国人が使う外貨券の2つがありました。外貨券と等価であるはずの人民元が減価し1.3～1.5倍になってインフレを引き起こしました。それで人民元と外貨券を一本化し、これがインフレ退治に大きな役割を果たしました。鄧小平は1997年に亡くなりますが、遺言で「中国の力はまだまだ弱い。決して頭を上げてはいけない」（韜光養晦、決不当頭）という言葉を残します。香港やマカオの返還を受け、現在では一国二制度が見事に機能しています。

■高度経済成長とグローバリゼーション

胡錦涛主席の訪日の際、54の行事をこなされましたが、最後に来られたのがパナソニック社です。30年前のことをよく知っておられたのです。これも「井戸を掘った人のことを忘れない」ということでしょう。パナソニックの中国人社員がご夫妻に環境商品の説明をしました。

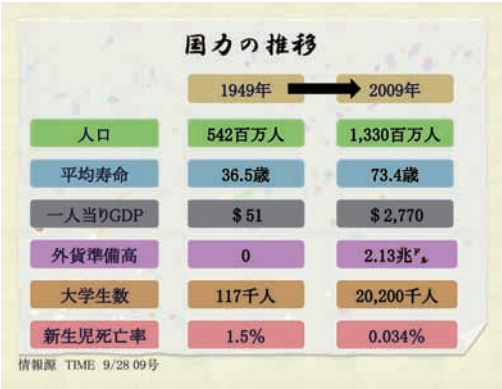
2001年にWTO（世界貿易機構）加盟を実現、これによって関税の引き下げを大幅に行いました。自動車の完成品には8割の税金が掛けられていたのを5年後に2割に、自動車部品は1割に下げました。サービス産業に対しては通信、金融、保険、証券等に順次、外国が投資出来るようにし、第4世代と言われる胡錦涛、温家宝のリーダーシップの下で和諧社会の建設が提唱され、2020年までに所得4倍増（対2000年比）を打ち出しています。2007年までに連続5年10％以上の経済成長を達成しており、四川大地震があったものの、北京


（4）高度経済成長とグローバリゼーション

2001	WTO加盟、関税切下げ、サービス産業への市場開放
2002～2003	胡錦涛主席、温家宝総理、第4世代のリーダーシップ
	和諧社会の建設、所得4倍増計画
2007	連続5年10%以上の経済成長達成
2008	四川大地震発生
	北京オリンピック、画期的成功
	世界同時不況に対応し、一早く4兆元緊急対策を発表
2009	投資、内需拡大により輸出減をカバー、8%成長を達成
2010	上海万博開催、広州アジア大会開催
2012	第5世代へのバトンタッチ、
	辛亥革命100周年記念行事

五輪を成功させ、世界同時不況ではいち早く4兆円の緊急対策を行い、2009年には8.7％の成長を実現して2010年の今年、上海万博、広州アジア大会を開催しようとしています。上海万博は大阪万博の記録を塗り替えるのは確実となっています。台湾では来年10月に辛亥革命100周年を、中国大陸では2012年にと2回に分けて100周年を祝うことになっています。そして2012年の共産党大会及び翌年の全人代で第5世代の指導者にバトンタッチされることになっています。

1949年と2009年を比べて中国の国力がどれだけ変わって来たか、ということですけど人口は5億4,200万から13億3,000万と2.5倍、平均寿命も2倍になり、36.5歳から73.4歳へ。ちなみに日本は男女平均で83歳ぐらいですから中国はまだ10歳下回っています。一人当たりGDPは51ドルから2,770ドルへ54倍増えています。外貨準備高は2.13兆ドル、最新の情報ですと昨年末には2.4兆ドルと言われています。輸出と外資導入など諸々で外貨が溜まり過ぎているということです。大学生数は11万7,000人から2,020万人と173倍。卒業生が500万人出るとして7割しか就職出来ないという就職難で、大きな社会問題です。新生児死亡率は1.5％から0.034％と日本並みに減っており、衛生状態も医療もよくなっています。



国力の推移

	1949年 →	2009年
人口	542百万人	1,330百万人
平均寿命	36.5歳	73.4歳
一人当りGDP	$51	$2,770
外貨準備高	0	2.13兆ドル
大学生数	117千人	20,200千人
新生児死亡率	1.5%	0.034%

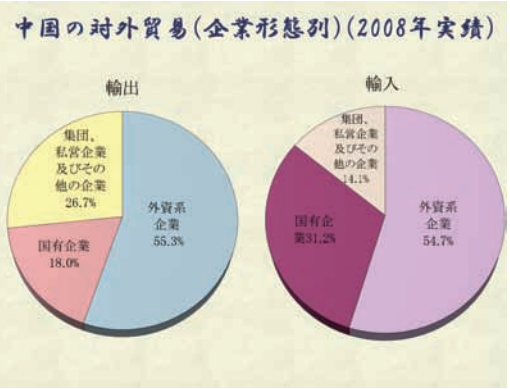
情報源 TIME 9/28 09号

就業人口構成を見ると1952年は農業人口等の第一次産業が83.5％、第二次産業が7.4％、第三次産業が9.1％という割合でした。それが2008年には第一次産業が39.6％と低下し、第二次産業が27.2％、第三次産業が23.9％です。GDPはでは第一次産業が11.3％、第二次産業が48.6％、第三次産業は先進国より低く40.1％という状況です。各国・地域の社会・経済指標（米CIAワールド・ファクトブック資料）を見比べますと、一人当たりのGDP購買力平価で日本は3万4,200ドル、中国は6,000ドル、インドは2,800ドル、ベトナムも2,800ドル、格差はあるものの全体的に購買力が付いて来ています。インフレ率は日本の1.8％、中国の6％、インドの7.8％と全体的に収まっています。失業率は都市人口の数値しか出ていません。日本は4.2％となっていますが、ハローワークへ行っている人たちは失業者に入っていません。まだ失業していないと計算しているのですが、アメリカのように失業した状態であると計算したらアメリカの10％とそれほど変わらないということが最近、分かって来ました。中国は4％、インドは6.8％です。

1993年以降の5年ごとのマクロ経済・実績表ですけど、GDPの伸びと国際収支の外貨準備高、失業率、消費者物価の4つの指標がバランスよければその国の国力は安定成長していると言われています。中国にとってGDP成長率と外貨準備高は言うことなく優等生ですね。失業率は日本と同じような数値で、特に農民人口の中で失業が1億5,000万人あると言われておりますけど、これはカウントされていません。中国には雇用が一番の問題です。インフレは収まっていますけど油断したらすぐインフレになるという状態です。

昨年中国の輸出は世界一になったというのですけど、2008年の企業形態別対外貿易を見ると輸出の場合、55.3％が外資系企業で日系企業がその半分ぐらい占めているのではないかと思われます。例えばソニーやパナソニックはメイド・イン・チャイナの製品を日本に持ち帰り、アメリカやヨーロッパへ輸出する日本ブランドです。驚くべきはウォルマートという世界一のスーパーマーケットがありますけど全世界では100万人を雇用し、中国だけでは労働組合を作っているそうです。99年ごろまで北京

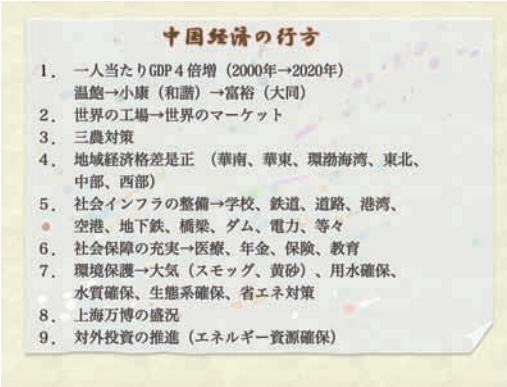
に私がいた時にウォルマートに商品を納入すると値段は叩かれますが、きちんと支払ってくれます。当時は深圳にしか店舗がなかったのですが、今や50数店あります。タイム誌によればアメリカへ持ち帰っている輸出額が3兆円あります。これはアメリカが対中国から輸入している額の15％に当たります。ウォルマート・チャイナからウォルマート・アメリカへ再輸出しているのです。またユニクロは中国で作って日本の直営店で売っています。そういうことも含めて外資系が55.3％を占め、中国の国有企業が18％、私営企業その他が26.7％で浙江省を中心に非常に発展して参りました。ハイアールとかホァウエ―とかアリババとかすべて民営企業です。従って部品などを調達する輸入でも同じように外資系が54.7％という割合になっています。

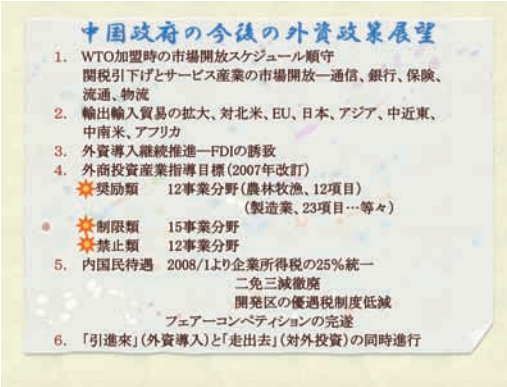


■中国経済の行方

中国経済の今後の行方についてですけど、2020年までに一人当たりGDPを4倍増にするという目標を掲げ、都市部と農村部で3対1と言われている可処分所得の格差をもっと小さくしようという和讃社会の実現を目指しています。格差を小さくしようとしているのが再分配派、格差解消よりも経済の勢いを更に一層スピードアップしようというのが成長派です。最終的な目標は2050年までに迎える富裕の時代で、それぐらいになったら世界の先進国と言われてもよい。今は公式的にはまだ日本をGDPで抜き去る段階、我々は開発途上国であると言っております。一人当たりのGDPは百数位ですと主張していますが、マクロ的にはもうすでに世界のスーパーパワーであることは事実です。

また農村問題として三農対策（農業、農民、農村）で、いかに近代化して豊かな新しい農業を作って行く状態にすることが出来るかが最大の課題です。また地域経済格差の是正をしなければなりません。外資系が最初に入って来た華南、上海の浦東開発を始めとする1990年代の開発地域の2つは競争力が強く、それほど心配はない。いま力を入れているのが環渤海湾の華北地域で、官僚機構が強くゆっくりしていて伸びていないと言われている地域です。東北3省は重工業地帯が多いのですが、全体的に遅れています。中部は6省ほどあり、人口が多いのですけど輸出額が少なくGDPも少ない。例外的に湖南省長沙では滋賀の平和堂が1999年から日本式経営を展開し大成功を収めています。西部は後発地域で資源を得るところ。新疆ウイグルやチベットもこの地域ですけど石油・石炭、天然ガスの資源があって、1年前から西部大開発キャンペーンを促進しています。遅れているインフラ整備が中心になります。学校、鉄道、道路、空港、港湾、地下鉄、橋梁、ダム、電力等々に大々的に資金を投入しています。医療、年金、保険、教育。環境保護も遅れて黄砂が日本にも飛んで来たりしています。また水が北の方では足りません。揚子江の水を華北へ持って行く工事を「南水北調」ということで進めています。日本でモノづくりする場合と比べて単位当り10倍ほど多くエネルギーが使われている現状ですので、省エネ対策が必要になって来ます。この辺に日本の活躍の場があるようです。上海万博は成功すると思います。エネルギー資源を確保するため中国は石炭・石油、天然ガス、鉄鉱石、アルミ原料等を買いまくっています。アフリカ、オーストラリア、中南米、中近東から中国が安く持って行くので現地は潤っていないというクレームが出ています。



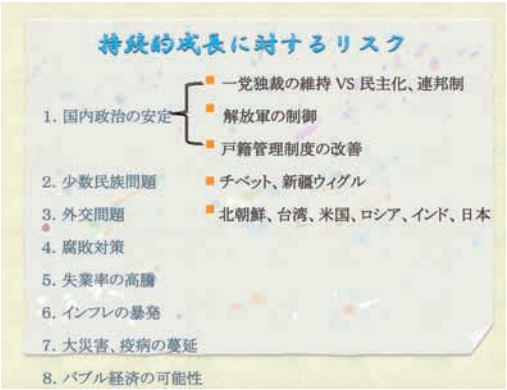


■中国政府の今後の外資政策の展望

中国政府の今後の外資政策の展望については、2008年からは外資系企業に対する優遇措置が少なくなり、国内企業と同じように企業所得税が25％に統一されました。外国側の投資は不必要なものには許可されなくなります。必要なハイテク関係だけは奨励類として来てもらったら結構ですという形になっています。逆に中国からの対外投資が同時進行しています。

最後に中国経済に対するリスクとしてどんなことがあるか、考えてみました。国内政治が安定することが一番必要で一党独裁が維持出来るか。その中で民主化がどう進められ、アメリカのようなユナイテッド・ステーツ・オブ・チャイナの連邦制に移行出来るのかというのが課題です。当分は7,500万人の党員による一党独裁が続きます。解放軍の文民統制が課題です。アメリカが台湾政府に最新兵器を売るとたちまち中国とアメリカの問題になります。さらに戸籍管理制度の改善という問題があります。中国人は平等になっていなくて都市籍か農民籍かに分かれており、これをどう改善するかという難題を抱えています。

2つ目は少数民族問題で、チベットと新疆ウイグルへの対処が大きい課題です。3つ目は外交問題で北朝鮮、日本、台湾、アメリカ、ロシア、インド等に気配りしていかねばなりません。日本と同様アメリカに留学生が多く出ており、留学生の影響が大きいと思います。インドとは戦争していましたから、やや他のアジア地域とは政治的に距離があります。4番目は腐敗体質の対策で最近も重慶で3千人の汚職者が捕まりました。公安関係のトップまで容疑を受けています。それから失業率の高騰があります。10％を超えて仕事がないと社会的に不安定になります。インフレの暴発、大災害と疫病の蔓延の問題、最後にバブル経済の崩壊の可能性、これらが持続的成長に対するリスクだと思います。



■おわりに

中国経済の動向について最新のデータが出ました。GDP の成長率は8％目標を見事にクリアーして8.7％を達成、四半期ごとだとV字回復を果たしました。関西圏は従来から中国との関係が深くて企業数も多く、関西弁が中国では標準語になると思うぐらいです。日本の対中貿易の3割は関西圏で占めています。我々は胸をはって、日本の景気が悪い今こそ、中国でしっかり仕事をして儲けて日本を支えるという気概を持ってやって行きたいと思います。時間が参りましたので終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

関空は遠いか？近いか？

毎日新聞大阪本社経済部　記者　　清水　直樹

関西国際空港に関する話題で、必ず出てくるフレーズがある。「関空って、本当に遠いんだよね」。大阪（伊丹）、神戸を含めた関西３空港のあり方を巡る議論は関西政財界の重要課題に位置づけられ、伊丹の存廃は最大の焦点になっている。大阪府の橋下徹知事ら伊丹廃止論者がリニアなどによる関空へのアクセス向上策を提唱し、”距離感”の払しょくに躍起な一方で、存続を求める側には伊丹の利便性、つまり関空の不便さを強調する論調が渦巻く。では、関空はなぜ「遠い空港」なのか。また「近い空港」にする秘策は何だろうか。

▽なぜ関空は「遠い」のか？

距離については何かと評判の悪い関空。昨年末、取材の合間に関空について雑談をしていた国土交通省幹部の言葉が印象に残っている。「関空は成田空港と時間距離は変わらないと思う。それなのに、成田よりも遠く感じるのはなぜなんだろう」

大阪駅～関西空港駅間の所要時間を、東京駅～成田空港駅間と比べると、JR の特急電車を利用した場合はともに１時間弱で差がない。ちなみに大阪駅～大阪空港駅間は 30 分程度だから、伊丹は近いと言えるのだろう。

では、なぜ「関空は遠い」という印象が広がっているのだろうか。先ほどの国交省幹部との話を続けてみよう。

私「所要時間はそんなに変わりませんよ」
幹部「いや、時間の問題じゃないと思う」
私「じゃあ何ですか？」
幹部「一つは、関空は陸続きでないこと。それと、関西人は長時間の移動が嫌いな傾向があるんじゃない？」

民俗学的な検証はここでは控えたいが、通勤時間は首都圏の会社員や学生の方が関西よりも一般に長いのは、感覚的にも間違いないだろう。伊丹にこだわる理由に「近さ」を挙げる人が多いのは、こうした事情があるのかもしれない。むしろ気になるのは、「海上空港であるが故に遠く感じる」という論法だ。伊丹の騒音問題の反省から泉州沖約５キロの海上に造成したため、建設費が膨らみ現在も約１兆 1,000 億円の有利子負債に苦しむ関空の実情を見れば、お門違いな指摘と言いたくもなる。でも、強風が吹けば電車が運休するなど「島」の不便さを実感することもある。

▽ハブ空港にアクセス強化は不可欠

関空の「遠さ」の理由は、どうやら距離や所要時間だけでなく、空港までのアクセスに要因があるようだ。アクセスに伴う感覚的な距離感を払しょくできない限り、関空と伊丹存廃の議論は深まらないのではないだろうか。

私は、国際線と国内線の乗り継ぎができない空港が国際拠点空港（ハブ空港）にはなり得ないと考えている。私は毎年、アジア各地の空港を利用しているが、関空の将来を考えるうえで参考になりそうなのが、マレーシアのクアラルンプール国際空港（KLIA）だ。

首都クアラルンプール市の中心部から 43 キロ、セランゴール州のジャングルを切り開いて 98 年に開港した KLIA は、鉄道でも同市中心部までノンストップで 30 分弱で結んでいる。大阪市内から関空までの時間とほとんど変わらないが、乗り換えのない鉄道でスーツケースを抱えていても快適に移動できる。98 年に市街地から移転開業した香港国際空港は、遠くなっ

た中心部までの移動距離短縮が不可欠だとして、中心部まで25分で結ぶ高速鉄道を敷設。距離のハンデを克服している。

これは、海外に限った事例ではない。成田空港へは、JR東日本が空港アクセス特急「成田エクスプレス」を東京だけでなく横浜や大宮など各方面から走らせている。京成電鉄も、7月に開業予定の新路線「成田スカイアクセス」を経由する「スカイライナー」で上野駅～成田空港駅間を40分台で結ぶ予定だが、さらに都営浅草線に乗り入れて都心や横浜方面から直通のダイヤができればと思う。通勤路線を経由する以上、2ルートあれば片方が運休しても他方を選んでアクセスできるからだ。

では関空はどうか。私は月に数回、関空に電車で出かけるが、時間を優先すると乗り換えが発生する。例えば、南海電気鉄道の特急を使おうとすると、難波か新今宮に別の電車で向かう必要があり、JRの特急は大阪駅を経由しないため、乗り換えに時間がかかる。結局、大阪・梅田から唯一乗り換えなしで行けるJRの快速電車で行くことになるが、停車駅が多く、嫌でも「遠さ」を実感させられることになる。

▽「近い関空」を目指して

今、大阪市中心部と関空を結ぶ三つの鉄道ルート案が浮上している。まずは橋下知事の提唱する「リニア」、次に大阪市が主張する「新幹線」、そして昨春から検討が始まった在来線「なにわ筋線」だ。

利点は、リニア案が所要時間10分程度と短いこと、新幹線案は既存の新大阪駅のホームを使うスキームであること、なにわ筋線は建設費が安く済むことだ。問題は、言うまでもなく用地買収やコストにある。

私は、伊丹廃止の可否と新しいアクセス鉄道路線の整備は一体化した議論だと思う。いずれも10年単位の息の長い事業だが、アジアの経済発展が加速する中、アジアのハブ空港を本気で目指すのならば、高速鉄道を造る案を具体的に検討すべきではないか。リニアや新幹線でなくても、アラブ首長国連邦のドバイで昨年9月に一部開業した簡易的な新交通システムの鉄道でもいいと思う。乗り継ぎ時間を使って街へふらっと出かけられる感覚、これを関空の魅力につなげられれば、関空は旅行者にとって今よりもっと楽しい空間になるだろう。

私のイメージでは、リニアや新幹線なら、停車駅は梅田近辺のみに絞って、6両編成程度の電車を10～15分間隔で走らせる。停車駅はできる限り減らした方がいいと思う。南海電鉄の空港直通特急を利用して感じるのだが、車両はデラックスで快適なのに、停車駅が多く便利さを感じにくい。難波駅と関西空港駅の間はノンストップか、せいぜい新今宮駅に停車する程度でいいのではないか。途中駅からの利用客を集めることによる特急運賃収入の確保が狙いなのかもしれないが、関空までの距離感を無用に生み出しているように思えてならない。

国交省の成長戦略会議は、6月末までに関西3空港問題の今後の明確な方向性を示すことにしている。前原誠司国交相は伊丹の廃止に否定的で、見通しは不透明だ。伊丹に近距離国際線を飛ばす案も浮上し、関空会社の福島伸一社長が「関空はアジア路線が売り物で、利便性が後退する。関西経済にも資するとは思えない」と不快感をあらわにする。「関空活性化」と口にする言葉は同じでも、政治家や経済人の思惑は違ったベクトルを描いている。関空を「遠く不便な空港」にして伊丹との機能分担を模索するか、「近く便利な空港」にして伊丹の機能縮小にかじを切るか。まずは地元が意見を集約する覚悟を持つことだ。

航空会社と空港の関係からみたエアラインハブ

日本大学経済学部
加藤　一誠
（（財）関西空港調査会　航空交通研究会メンバー）

1．名目 GDP

関西国際空港（関空）が開港した1994年、日本の名目 GDP は488兆円であった（2010年2月公表値）。2009年のそれは505兆円である。この間、1997年と2007年に515兆円を記録したことがあるが、15年間で名目でみれば経済は3.4％しか伸びていない[1]。

他方、実質 GDP は471兆円と554兆円（2000年連鎖価格）であるから、15年間で17.7％増加している。名目成長率と実質成長率の差がインフレ率であり、この15年間で14.3％物価が下落したことになる。つまり、人びとは豊かさをもっぱらデフレによって享受してきたことを意味する。通常、自分の所得はもっとも身近な経済指標であり、その低迷こそが実感のない経済成長といわれる所以である。人びとの脳裏には高度成長の残像があるにもかかわらず、名目所得が20年間もほぼ同じなのだから、豊かさを感じないのも不思議ではない。

もともと交通需要は派生需要であり、それは本源的需要にもとづくため、経済成長なしに交通需要は増加しないというのが原則である。空港の存在が地域にもたらす影響は否定できないが、空港のみによって地域経済が発展するのであれば、全国の空港周辺地域の現況をどう説明すればよいのだろうか。いま、インフラ整備が経済発展をもたらすと考えて実施された1970年代の地域開発の失敗を思い返すべきである。空港の議論は経済成長のための方策とパッケージで考えていかなければならないのである。

昨年10月、羽田空港の容量拡大を目前にして、「羽田ハブ騒動」がもちあがり、報道の主役はもっぱら首都圏空港になっているように見える。しかし、報道のなかでは誤認が見受けられ、しかも、関西にも示唆となることが多くみられる。そこで、この小論ではハブ概念をあらためて整理し、航空会社と空港の関係から空港のあり方を論じることにしたい。

2．「羽田ハブ騒動」

昨年10月以来、「羽田ハブ化」とか「ハブ空港」という言葉が躍っている。まず、何よりもハブを決定するのは国ではなく航空会社であることが忘れられていた。しかも、目的が内際ハブなのか際際ハブなのかも不明確なまま、ハブという言葉だけが独り歩きしていた。本来、ハブの決定にあたり、航空会社は空港当局と繰り返し交渉し、有利な条件を引き出そうとする。そのため、立地上劣位にある空港の管理者は航空会社にさまざまなインセンティブを提示し、ハブを誘致しようと試みるのである（榊原・加藤（1997））。

幾何学的に路線が集中する空港はハブではなく、拠点空港というのが正確な表現である。羽田はそれに該当しよう。羽田の航空需要は、後背地である首都圏の人口や経済活動に裏づけされたもの

1　筆者が大学の教職に就いたのは 1993 年のことであった。当時、日本の GDP はおよそ 500 兆円であると述べていたが、それから 17 年が経過した今日もおよそ 500 兆円であるとは想像もできなかった。

である。そして、羽田のスロットは空港の設置管理者である国土交通省（大臣）が配分しており、航空会社と空港当局が交渉して決めたのではない。

つまり、羽田ハブ化とは同省のサジ加減による便の配分のことなのであろうか。残念ながら、筆者の知る限り、このことに対して正面から疑問を投げかけた報道はなかった。航空会社は羽田という最大の収益源を「配分」されているのであり、スロット価格が航空会社の留保価格を下回っているのは確実である。したがって、羽田は空港としての収益最大化の機会を逸していることになる。

第2に、信用リスクの問題である。海外の空港は「経営」されており、投資のために債券を中心として外部資金を調達する。しかし、発着枠に占める特定の航空会社のシェアが大きくなること（ハブ化）によって、信用リスクは上昇する。なぜなら、航空会社は空港と複数年契約を結んでハブとして使用するが、航空会社にとって有利な条件を提示する空港がでてくれば、航空会社はそこと新たな契約を結ぶからである。つまり、特定の航空会社の意向によってスロットに空きが生じれば、債務返済計画に狂いが生じることになる。

信用リスクは債券格付けによって示されるが、三枝ほか（2008）において格付けは特定航空会社のシェアが高いほど低下するという結果が得られている。格付けが高ければ債券価格が高くなるため、利回りは低くなる（調達コストの低下）。サウスカロライナ州チャールストン空港の歳入債は、2009年10月にA2からA1へと格上げされた。同空港は景気低迷によって航空需要が減退するなか、格付けが上昇した数少ない事例となった[2]。この空港はどの航空会社とも長期契約を結ばず、空軍と共用契約を結び、収入を増加させた。この空港における最大のシェアをもつのはデルタ航空であるが、それは35.9％にすぎない。

一定の需要がある空港において信用リスクを低下させる方策は、就航する航空会社を分散させ、乗り換え需要よりも直行便需要によって旅客数を増やすことである。つまり、空港のある地元の経済環境が航空需要を左右し、空港当局は経済成長の結果、空港の繁栄という果実を得る。この場合、航空会社も航空需要の増加によって路便数を増やすだろうから、地域経済の成長は航空会社にも空港にもメリットをもたらす。

このような議論は一定規模以上の需要がある空港にあてはまる。混雑もなく、収支が慢性的に赤字の空港にとってはハブの指定による路線や便数の増加は信用リスクの低下を意味しよう。もっとも、収支が慢性的に赤字であれば、政府の信用補完がある歳入債か政府の一般財源債しか発行できない可能性が高い。

さて、航空会社と空港の利益が相反する場合を考えてみよう。それは、航空会社の合併であり、格付けにもその影響があらわれる。航空会社は規模の拡大によるコスト削減や路便の拡大による増収を意図しているが、空港には収入機会の減少をもたらす可能性がある。2008年におけるノースウェスト航空とデルタ航空の合併に際し、格付け会社ムーディーズはハブにおける就航便と旅客数の減少を懸念した。周知のように、デルタ―アトランタ・シンシナティ、ノースウェスト―デトロイト・メンフィス・ミネアポリスというハブがある。このうちミネアポリスはノースウェストに財務上のインセンティブを提供するという契約を交わし、2020年までハブ機能の引き留めをはかった。

ムーディーズはこうした大規模ハブよりも「第2ハブ」（各社への依存度が30％を上回る中小規模の空港）に警告を発した。航空会社の撤退によって旅客数は劇的に減少し、しかも投資機会を見誤ると、債務残高と収入のバランスが悪化し、将来の信用リスクが高まるのである。ただし、筆者が調べた限りにおいて、09年に2社の合併を理由にした空港債の格下げは見当たらなかった。それは、

2　2010年2月のAAAE（American Association of Airport Executives：空港関係者の団体）カンファレンスの分科会で司会をつとめた同空港長は、出席者から称賛の拍手を受けていた。日本の関係者はアメリカではそれほど空港「経営」が徹底されていることを学ぶべきである。

三枝ほか（脚注参照）で明らかにしたように、格付けはいくつかの要因に影響を受けるからであろう。

最近、旅客施設利用料（passenger facility charge、PFC）をめぐって航空会社と空港の利益相反が表面化している。アメリカでは1980年代以降、空港がPFCを徴収する例が増え、09年11月現在、378空港がPFCを徴収している。昨年、連邦下院議会がPFCの上限の4.5ドルから7.5ドルへの引き上げを認めたものの、上院の審議が進まず、PFCが値上げされるかどうかは不透明である。

空港当局や関連団体は、PFCの引き上げを望み、運賃への転嫁を迫られる航空会社はそれに反対している（2009年11月30日付のUSA　Today誌）。空港当局にとってPFCは、旅客増であっても一人当たり金額の引き上げであっても収入の増加につながる。航空会社にとってPFCの引き下げは負担の軽減と旅客の増大につながるから、収益増大の機会は増加する。PFCを巡る議論はまだ収束する見込みはなく、いましばらくこうした議論が続くようである。

空港がPFCにこだわるのは、その背景に、航空会社が低需要路線において小型機を利用するという潮流がある。小型機を使用するのは、燃費向上による燃料コストの節約やさまざまなコストの節減にある。しかし、空港にとってこれは着陸料を含めた使用料の減少を意味するから、大型機がスロットを使用するのが望ましいはずである。つまり、ここでも、航空会社と空港の利害は相反する。

3．関西への示唆

中国経済は成長を続けており、航空需要も増加している。航続距離が伸びた現在、欧米からの直行便が就航しており、日本の立地上の劣位は否定しがたい。そのようななかで関空は非混雑空港の事例に相当し、その着陸料割引は使用料の低下と路便数の増加につながり、航空会社と空港の利益が一致する方策である。しかし、それだけでは関空がエアラインハブに指定されることは難しいし、路便の増加も容易ではないだろう。なぜなら、関空は国際線空港であるがゆえに、成田や拡張後の羽田との空港間競争にさらされるからである。ビジネス需要が旺盛な首都圏空港は航空会社にとっては魅力的であり、このたびの容量の拡大によって航空会社は便を成田や羽田に移す可能性がある。たとえ関空にLCCを誘致しても小型機が大半を占めるのであれば、離発着数と比して収入は伸びないだろう。

航空会社と空港の関係は短期で形成されるものではなく、長い時間をかけて培っていくものである。関空に残された道は、そのような関係をいかに多くの空港や航空会社と築けるかにかかっている。条件さえあえば、これまで路線のなかった空港との間で路線が開設される可能性もある。それは旅客、貨物を問わない。

伊丹と関空の関係は、以下のように考えられる。枠組みとしては、将来にわたって伊丹を空港として使用しながら、関空においては航空会社と利益が一致する施策をとるということであろう。一義的には思い切った価格政策となろうが、航空会社別に使用料を変動させるのは空港会社としては当然の戦略であり、海外の空港当局も行っている。そのためには、関空の負債処理が最大の問題ではあるが、需要を掘り起こすための地道な営業努力を今後も続ける必要がある。また、海外の空港当局が行っているような税も含めたインセンティブパッケージを提示できるような制度をつくれないのだろうか。

【参考文献】

加藤一誠（近刊）「ゆれる空港問題―ハブ空港」『国土と政策』。
三枝まどか・加藤一誠・黒沢義孝（2008）「アメリカにおける空港債の格付けの決定要因」『公益事業研究』60（2），1－10。
榊原胖夫・加藤一誠（1997）「空港間競争とエアラインハブの決定」『運輸と経済』57（9），59－66。
Moody's Investors Service（2008）"Delta and Northwest Merger Could Have Negative Impacts on U. S.　Airport Credit."

平成22年3月3日　関西国際空港株式会社・発表資料より

平成22年1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　142.6便/日（対前年比88%）

国際線：100.3便/日
（対前年比　98%）
国内線：42.4便/日
（対前年比　71%）

乗入便数について

国際線は、旅客便は前年を下回りましたが、貨物便は15ヶ月ぶりに前年を上回りました。

国内線は、昨年11月までの路線運休の影響が続き、前年を下回りました。

○旅客数　34.9千人/日（対前年比96%）

国際線：26.1千人/日
（対前年比　104%）
国内線：8.8千人/日
（対前年比　78%）

旅客数について

国際線は、日本人旅客は6ヶ月連続で、外国人旅客は3ヶ月連続で前年を上回りました。

国内線は、昨年11月までの路線運休の影響が続き、前年を下回りました。

○貨物量　1,729t/日（対前年比151%）

国際線：1,656t/日　（対前年比 158%）
積込量：　820t/日　（対前年比 185%）
取卸量：　836t/日　（対前年比 138%）
国内線：　74t/日　（対前年比　74%）

貨物量について

国際線取扱量は、積込は3ヶ月連続で、取卸は2ヶ月連続で前年を上回りました。

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3月8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22年1月分）

【参考】http://www.osaka-customs.go.jp/

【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）
近畿圏	1,027,529	136.4	21.0	902,876	104.1	18.7	124,652
管内	655,181	153.2	13.4	681,205	109.3	14.1	△ 26,025
大阪港	236,334	156.3	4.8	293,818	94.0	6.1	△ 57,484
関西空港	323,646	170.5	6.6	222,570	131.5	4.6	101,075
全国	4,901,601	140.8	100.0	4,838,643	109.1	100.0	62,958

【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	323,646	170.5	6.6	222,570	131.5	4.6	101,075
成田空港	772,192	170.3	15.8	772,325	127.2	16.0	△ 133
中部空港	59,183	158.8	1.2	45,534	101.4	0.9	13,649
福岡空港	46,006	159.5	0.9	28,389	179.3	0.6	17,616
新千歳空港	1,306	216.2	0.0	501	109.5	0.0	805

※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。

大阪入国管理局　関西空港支局・発表資料より

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	1,0061,685	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	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
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	3,342,988	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　2月	129,790	4,640	138,860	4,960	259,830	9,280	277,180	9,900	805,660	28,770
平成22年累計	**257,000**	**4,380**	**252,490**	**4,280**	**530,910**	**9,000**	**546,660**	**9,270**	**1,587,060**	**26,900**
前年同期	**202,390**	**3,430**	**189,290**	**3,210**	**534,470**	**9,060**	**538,230**	**9,120**	**1,464,380**	**24,820**
対前年同期比	**127.0%**		**133.4%**		**99.3%**		**101.6%**		**108.4%**	

※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。
※平成20年の数値は、当支局において累計した出入（帰）国者の概数である。
※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

（財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西3空港と国内主要空港の利用状況　平成22年1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	6,217	97.6%	15,142	93.2%	21,359	94.4%
	関西	6,217	97.6%	2,626	70.6%	8,843	87.7%
	大阪(伊丹)	0	－	10,794	99.9%	10,794	99.9%
	神戸	0	－	1,722	100.1%	1,722	100.1%
	成田	14,051	96.8%	1,448	121.3%	15,499	98.6%
	東京(羽田)	1,113	124.1%	27,276	99.1%	28,389	99.9%
	中部	2,477	85.8%	4,635	98.0%	7,112	93.4%
旅客数（人）	関西3空港	809,952	104.0%	1,582,702	94.6%	2,392,654	97.6%
	関西	809,952	104.0%	272,846	78.1%	1,082,798	96.0%
	大阪(伊丹)	0	－	1,118,378	99.8%	1,118,378	99.8%
	神戸	0	－	191,478	94.8%	191,478	94.8%
	成田	2,618,871	103.9%	120,059	128.9%	2,738,930	104.8%
	東京(羽田)	243,925	127.6%	4,514,844	97.8%	4,758,769	99.0%
	中部	358,700	95.4%	356,190	94.7%	714,890	95.1%
貨物量（トン）	関西3空港	51,323	157.8%	12,172	89.9%	63,495	137.8%
	関西	51,323	157.8%	2,289	74.0%	53,612	150.5%
	大阪(伊丹)	0	－	8,963	98.2%	8,963	98.2%
	神戸	0	－	920	69.8%	920	69.8%
	成田	156,057	146.0%	集計中	－	156,057	146.0%
	東京(羽田)	1,324	296.3%	51,409	101.8%	52,733	103.5%
	中部	9,192	157.0%	2,214	86.3%	11,406	135.5%

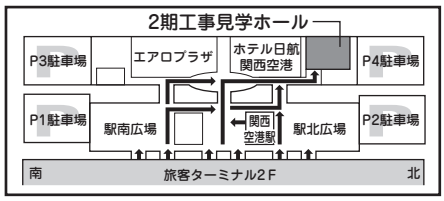
注1．大阪、神戸の発着回数は着陸回数を2倍して求めた数値。
注2．東京の国内線旅客数は国内定期、国際線旅客数は国際線チャーターの実績。
注3．速報値であり、確定値とは異なることがある。

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。



関空2期空港島現場見学ツアー【無料】

○見学内容

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

○見学実施日（■印）

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	

○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

関西空港調査会からのお知らせ

□関西空港部会

○第365回定例会（平成22年2月26日開催）

「㈱フジドリームエアーラインズの事業について」をテーマに内山　拓郎 氏（㈱フジドリームエアーラインズ取締役副社長）の講演会を開催。

□関西圏の空港活用研究会

○第4回空港活用部会（平成22年3月12日開催）

「関西国際空港における新規航空会社の設立について」

森内　　享 氏（エアラインビジネス・コンサルタント）

今後の予定

○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㈱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㈱航空営業部長）

○第367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4月20日（火）16：00～17：00
場　　所　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　「ミッシングリンクの解消に向けて～第二京阪道路の開通、大和川線の整備状況、淀川左岸線延伸部の課題について～」（仮題）
講　　師　井出　仁雄 氏（大阪府都市整備部 交通道路室 道路整備課長）

事務局だより

▼「開かない箱」。引越しの際に必ず出てきませんか?　個人や家庭では「開かない箱」の多くは「不用品」=処分というのが通説だそうです。私事ですが私も引越しを控えこんなに出たか!というくらい不用品を処分しました。

しかしこれが会社や組織となると「開かない箱」にもある人ある部署にとっては貴重な資料もあり簡単には処分できず、かといって保管スペースの問題もあり渋々処分されたことも多いのではないでしょうか。

当調査会の書庫には今となってはどこにも現存していない当時の貴重な資料が保管されているためお客様から空港関連のものを中心に各種資料の存在に関するお問い合わせも多くいただきます。各種資料の検索をはじめ様々な形でこれからも皆さまのお役に立てれば幸いです。

新年度も引き続き関西空港調査会、空港レビューともどもよろしくお願い申し上げます。　（ike）

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”だということはご存知でしょうか？
そうです、関西国際空港＝KIXということ。

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れるよう、
決意を込めて、“KIX”を使っていくことにしました。

KIX 検索

KIX style

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
コチラの
モバイル
サイトから！

KANSAI空港レビュー
2010.3 No.376

●発行日 2010年3月20日 ●印 刷 ㈱日報印刷
●発 行 財団法人 関西空港調査会
〒540-0012 大阪市中央区谷町2丁目9番3号 ガレリア大手前ビル12F
TEL(06)6943-7841 URL http://www.kar.or.jp