



# KANSAI 空港レビュー



No.381  
2010.8

## CONTENTS

### 1 巻頭言

関西に貢献し 世界中のお客様から愛される空港を目指して  
福島 伸一

### 3 各界の動き

### 10 世界の目

西日本の空の玄関口—私の関空への思い—  
丁 逸

### 12 講演抄録

仁川空港の発展戦略と関空への示唆について  
金 兌奎

### 18 プレスの目

関空は追い詰められた？  
横田 祐介

### 20 航空交通研究会研究レポート

イギリスのLCCが航空市場に与える影響  
横見 宗樹

### 23 データファイル

- ・運営概況について(平成22年6月分)[速報値]
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成22年6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6月分)
- ・関空2期見学ホール情報

### 26 読者の声

今吉 政隆

#### 【表紙写真】「エアプサン B737-400」

エアプサンの B737-400 である。釜山=関空を週7便運航している。エアプサンは、アジアナ航空系の LCC として韓国国内線で運航を始めた航空会社である。

国際線には釜山=福岡を3月に就航し関空は4月26日に就航した。同社の保有機材は B737-400 と-500 であり、そのうち座席数の多い-400 を関空線にあてている。機体の塗装デザインは、港「釜山」をイメージした波、カモメ、空であるという。

撮影：柴崎 庄司(関西国際空港給油株式会社)

## 関西に貢献し 世界中のお客様から 愛される空港を目指して



関西国際空港株式会社  
代表取締役社長

福島 伸一

関西国際空港は9月4日、開港16周年を迎えます。開港以来、大きな事故も無く、累計約2億7千万人<sup>(\*)</sup>ものお客様にご利用いただきましたのも、皆様のご支援の賜と厚くお礼申し上げます。

私が昨年6月に就任した当時は、新型インフルエンザやリーマン・ショックの影響で航空需要が低迷していましたが、1年あまり経った現在では、中国、アジアを中心に活気が出てきております。また、地元自治体・経済界をはじめ多くの皆様より力強いご支援をいただきまして、関空も元気を取り戻しつつあります。

とりわけ外国人旅客数が順調に伸びており、今年4月には開港以来最高の36万人を、また単月で見ると2月から6月まで連続して最高値を記録しました。

なかでも、中国の伸びが顕著に出てきております。中国へは1日約40便、都市数では日本の空港で最多の21都市に就航しており、中国からの訪日旅客の約3割が関空から入国されています。

7月より中国からの個人観光ビザの発給要件が大幅に緩和されたことは、関空にとっても大きなチャンスの到来であると言えるでしょう。魅力的な観光資源が集中する関西は、世界からより多くの観光客の方々をお迎えするポテンシャルが非常に高いと考えております。

近年、勢いのあるLCC（格安航空会社）が相次いで関空に就航していることも追い風となっています。そのリーズナブルな価格は、新

たな需要の掘り起しにも繋がるものと大いに期待しております。

6月にはシアトル直行便が待望の復便となり、北米路線も拡充しました。

商業系収入も好調です。3月には免税店エリアを大規模リニューアルし、「KIXエアサイドアベニュー」としてグランドオープンしました。面積が1.5倍に、店舗数は29店舗から41店舗に増え、「より便利に、より楽しく、より快適に」お過ごしいただける空間へと生まれ変わりました。日本の空港初出店のブランドなどに入っただき、深夜早朝便に対応するため7時から24時まで営業する店舗を大幅に増やすなど、サービスの質・量ともにご期待にお応えできる内容をご提供しております。

また、「日本唯一の完全24時間運用が可能な4,000m級滑走路を持つ空港」であるという、関空の強みを活かした貨物便が、欧米路線を中心に増加しています。

9月末には、日本の空港初の「医薬品専用定温庫」の運用開始を予定しています。医薬品メーカーの皆様のご要望にお応えして、より万全の品質管理、より迅速な搬出入を可能とし、「国際貨物ハブ空港」としての独自性と価値をさらに高めてまいります。

最後になりますが、昨年来、国土交通省の成長戦略会議におきまして、関係の皆様に関空の財務構造の抜本改善について、積極的な議論を行っていただきましたことに感謝申し上げます。5月

の報告書によりますと、関空のバランスシート改善について伊丹空港の事業価値や不動産価値も含めてフル活用すること等が検討されるなど、踏み込んだ内容となっており、大変意義深いと考えています。

これからも関西 そして日本の国際競争力の向

上に貢献できる空港、また「日本にKIXあり」と世界中のお客様に愛される空港を目標に、全社一丸となって努力してまいります。今後とも皆様のご支援・ご理解を賜りますよう、心よりお願い申し上げます。

(※) 2010年6月末現在

## KIX NEWS

## 新しいお店が続々登場!

### ～旅客ターミナルビル 国際線出国エリア リニューアル～ デューティーフリーショップカンサイエアポート 本館南店が 8月5日 リニューアルオープン!

本年7月から中国からの訪日個人観光ビザ発給要件が大幅に緩和され、今後ますます中国からのお客様の増加が見込まれる中、中国の方々に人気のブランド商品の取り扱いも大幅に充実します。

店舗面積が230㎡から480㎡と約2倍に拡がり、選択肢が増えた関西国際空港の免税店でお得なショッピングをぜひお楽しみください。



旅客ターミナルビル  
3階南  
(出国審査後のエリア)

#### 【新規取り扱い・拡張ブランド】

- ザ・ボディショップ (国内空港の免税店では初出店)
- クレ・ド・ポー ボーテ (国内空港の免税店では初の本格的なコーナー展開)
- カネボウ化粧品      ○SK-II
- 香水新規ブランド      ヴィクター&ロルフ (関西空港初出店)、クロエ、アナスイ

### 関空ミナミのれん街に 「ファーストキッチン」が 8月10日オープン!



ハンバーガーとパスタの2つを中心に、スープやフライドチキン、ポテトといったサイドメニューを多数ご用意。また、早朝の始発便から深夜の最終便まで全フライト時間に対応した営業を展開します。

営業時間は、深夜早朝時でもお客様にご利用いただけるよう、5:30～24:00としております。

# 各界の動き

## 関西国際空港

### ●ルフトハンザが貨物便増便

関西国際空港会社は7月2日、ルフトハンザカーゴが9月5日から関西～フランクフルト線貨物便を週1便増便し4便にすると発表した。3月末に週2便から1便増便したばかり。MD11F型機（最大積載量95t）を使う。

### ●福島社長「中国5都市就航を最優先」

福島伸一関西国際空港会社社長は7月2日、産経新聞のインタビューに応じ、国内最大の路線網をもつ中国便について、まだ就航していない西安、武漢、重慶、長沙、三亜の5都市の新規就航を最優先で目指す考えを示した。

### ●ジェットスター・アジアが就航

シンガポールの格安航空会社ジェットスター・アジア航空が7月5日、関西空港に就航した。関空に就航する格安航空は5社目で、台北を経由してシンガポールを結ぶ路線を週7便運航する。使用機材はエアバス A320—200型機（180席）。

### ●促進協総会、割引制度継続を決める

関西の自治体や経済団体でつくる関西国際空港全体構想促進協議会は7月6日、大阪市で総会を開き、国際便の誘致に向けた着陸料の割引制度を継続することを決めた。また①関空会社の財務改善策を早急に具体化②アジアの貨物ハブとしての拠点形成③鉄道網を強化し関空へのアクセスを改善—など、国への要望を決めた。

### ●ミラノへ貨物便新規就航

イタリアの航空貨物会社、カーゴルックスイタリアが7月11日から、香港やカザフスタン・アルマトイを経由して関空とミラノを結ぶ貨物便を週1便就航させた。貨物の欧州便で、新規就航は約3年半ぶりとなる。



## クリック！

関空で貨物便の増便が続いている。2007年冬に週約200便だった貨物便は、リーマン・ショック後の2009年夏には約120便まで落ち込んでいたが、今夏は140便超まで回復した。大阪税関の近畿2府4県の2010年上半年貿易概況でも回復ぶりが伺える。輸出額は前年同期比29.6%増で、伸び率は過去2番目に高く、半期ベースでは4期ぶりに前年同期を上回った。けん引役は半導体等電子部品、液晶ディスプレイなどに使うガラス及び同製品で、いずれも半期ベースで過去最高を記録している。欧州からの高級品輸入も活発だ。

### ●シンガポールでプロモーション

関西国際空港会社は7月13～16日、シンガポールでエアポートプロモーションを実施した。

7月5日から関空～台北～シンガポール線を新規就航したジェットスター・アジア航空などを訪問し、新規就航路線の更なる利用促進に加え、将来的な機材の大型化や、シンガポールへの直行便の就航などを提案した。

#### ●全日空社長「コスト高い」

全日本空輸の伊東信一郎社長は7月13日の記者会見で、格安航空会社の設立について、「関西空港でどのような形で成り立つか検討している。24時間空港で発着枠に余裕があり、航空機の利用頻度を上げられるが、コストが高く、もうからないと意味がない」と述べた。

#### ●夏休み国際線旅客、4年ぶり増加予想

関西国際空港会社は7月14日、夏休み期間（7月17日～8月16日）の国際線旅客数が、前年同期比7%増の約93万人に上るとの予想を発表した。景気回復や円高を追い風に、4年ぶりに増加を見込んだ。ただ最高だった2000年の約7割にとどまっている。

#### ●国際線発着、20か月ぶりに増加

関西国際空港会社が7月15日発表した6月の運営概況（速報値）によると、国際線の発着回数が前年同月比3%増の6,101回となり、1年8か月ぶりに前年を上回った。貨物便が米フェデラル・エクスプレスや台湾エバー航空などの増便の影響で16%増となったことが寄与した。外国人旅客数は91%増の27万520人で6月としては開港以来最高となった。国内線旅客数も、昨年の新型インフルエンザの影響の反動や日本航空の札幌線増便などで3%増の32万8,560人となり、1年10か月ぶりに前年を上回った。

#### ●農産物、深夜便で海外へ

関西国際空港会社が今秋から、産地直送と深夜便を利用する新たな農産物輸出システムを導入することが7月20日、わかった。仲買業者を介し、昼の航空便を利用する現行システムに比べ、約1日の輸送時間が短縮でき、3割程度のコスト削減につながるという。泉州産のブドウと和歌山県産のモモ、ミカンなどが対象になる。

#### ●香港でプロモーション

関西国際空港会社は7月20、21の両日、大阪市や大阪商工会議所とともに、香港で関空へのネットワーク拡大と利用促進をはかるエアポートプロモーションを実施した。キャセイパシフィック航空本社を訪れ、10月以降、日本航空が運休する関空～香港線の増便を訴えた。

#### ●事業評価監視委「2期事業継続妥当」

関西空港2期事業の必要性を有識者が協議する関西国際空港会社の事業評価監視委員会（委員長・黒田勝彦神戸市立工業高等専門学校長、7人）が7月22日、関空内のホテルで開かれ、今後の旅客や貨物需要の増加などを踏まえ、「2期事業の継続は妥当」との意見をまとめた。

#### ●シンガポール航空が週10便に増便

シンガポール航空は7月27日、11月1日から関西～シンガポール線を週3便増便し週10便にすると発表した。エアバス A330-300型機を使う。

#### ●北京・上海へエアポートプロモーション

関西国際空港会社は7月29、30の両日、大阪市、関西経済連合会とともに、北京と上海へのエアポートプロモーションを実施した。中国国際航空と中国東方航空の2社に対し、継続就航を依頼するとともに、10月からの日本航空の関空～北京線運休を受け、北京線の拡充を提案した。

#### ●促進協が国交相らに補給金要望

関西の財界や自治体でつくる関西国際空港全体構想促進協議会（会長・下妻博関西経済連合会会長）は7月29日、国土交通省や財務省、民主党などに対し、関空と大阪空港が経営統合す

るまでの補給金支給や関空へのアクセス改善のための鉄道ネットワーク強化などを要望した。前原国交相からは「関空が日本のハブ空港として飛躍するために最大限の努力をしたい」との発言があった。

---

## 空港

---

### ＝ 大阪空港 ＝

#### ●柔軟運用案に同意しないよう川西市長に要請

ジェット機・プロペラ機の発着枠の弾力的運用や国際チャーター便の就航などを求めた大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）の運動方針案などについて、川西市南部地区飛行場対策協議会（安芸宏美会長）は7月1日、騒音などを理由に同意しないよう求める要請書を大塩民生市長に手渡した。5日には、前原誠司国土交通相あてにも提出した。要請書では「空港公害訴訟の長い歴史を経て共生の状況をつくろうとするなか、大きな後退を意味し、遺憾」として、運動方針に追随しないよう求めている。

#### ●国の騒音対策、補助率引き下げ

兵庫県は7月7日、大阪国際空港周辺の騒音対策として、国や県などが付近の住宅を対象に補助しているエアコンの更新工事費について、国が今年度から補助率を10%引き下げたことを明らかにした。国の事業仕分けで補助率縮減を提示されたことなどを受けた措置。エアコンを付け替える際、国が1回目は70%、2回目は65%を補助。さらに県が10%、残りの半額を地元の伊丹市や川西市が支出している。

#### ●16年ぶり国際便

関西空港開港に伴い国際線が廃止された大阪国際空港から、16年ぶりの国際便が7月9日、井戸敏三兵庫県知事と観光関係者ら約150人を乗せ中国・上海に向け出発した。国土交通省は大阪、神戸両空港にはチャーターを含め原則運航を認めないと通達していたが、自治体の観光協会などでつくる社団法人ひょうごツーリズム協会が中国東方航空のエアバス A320型機をチャーター、往復1,300万円の料金を全額負担し運賃を徴収しないことで、通達の対象外となった。井戸兵庫県知事は「今後の関西3空港の有効活用の観点からみて、一つの活用事例になると考えている」とコメントを発表した。

#### ●ジェイエア、本社を移転

会社更生手続き中の日本航空の運航子会社、ジェイエア（愛知県豊山町）は7月12日、2011年3月をめどに、本社を愛知県名古屋空港（小牧空港）から大阪国際空港に移転する方針を明らかにした。日航のリストラで小牧空港から完全撤退する見通しとなったため。

#### ●11市協総会「ジェット機枠の拡大を」

大阪国際空港の周辺11自治体でつくる大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協、会長・藤原保幸伊丹市長）の通常総会が7月30日、伊丹市内で開かれ、ジェット機とプロペラ機の便数枠について、機材の低騒音化を踏まえた柔軟な運用などを求める2010年度運動方針を決めた。利用者から要望が多いという国際チャーター便の就航も盛った。大塩民生川西市市長がジェット機枠拡大について「地元住民に不安を抱かせないように、環境に十分配慮した措置を講じるように」と注文した。

### ＝ 神戸空港 ＝

#### ●新千歳・旭川便が就航

神戸空港と新千歳・旭川を結ぶスカイマークの定期便が7月9日、就航した。当初は1日1往復で、16日から1日2往復に増便した。神戸空港の路線はスカイマークが4、全日本空輸が3、天

草工アラインが1路線となった。

#### ●市議会4会派が規制緩和求める

神戸市議会の民主、公明、自民、自民党神戸・たちあがれ日本の4会派は7月14日、神戸空港の活性化と規制緩和を求める共同声明を発表した。①夜間・早朝の運用時間延長②発着枠拡大③国際チャーター便の運航規制緩和などを求めた。

#### ●6月の利用客最低

神戸市がまとめた神戸空港の6月利用状況によると、利用客数は前年同月比18.4%減の14万4,341人で開港以来最低となった。

#### ●スカイマーク、茨城便を10月から再開

スカイマークが9月から茨城～神戸便（1日1往復）の運休を決めた問題で、同社の西久保慎一社長が7月20日、茨城県庁に橋本昌知事を訪ね、10月1日から同便を再開することを伝えた。西久保社長は会談後、報道陣に対し「すべての問題がクリアになった」と述べた。

#### ●ターミナル、今期初の赤字予想

神戸市の外郭団体、神戸空港ターミナルが神戸空港開港から5期目となる2011年3月期に、初めて最終赤字に転落する見通しだ。日本航空の全面撤退や景気悪化による利用者の低迷で、収入が大幅に減少する見込みであることが要因だ。

### ＝ 成田国際空港 ＝

#### ●「乗客透視」実験スタート

国土交通省は7月5日、航空機テロ防止のため、ミリ波と呼ばれる電磁波を照射して搭乗客の服を透視するボディスキャナーの実証実験を成田空港で開始した。国内初の試み。

#### ●スカイアクセスが開通

成田新高速鉄道（成田スカイアクセス）が7月17日、開業した。京成電鉄が新型スカイライナーを投入し、在来線国内最速クラスの時速160kmで、京成上野～成田空港間を最速44分で結ぶ。

#### ●格安航空専用ターミナル検討

成田国際空港会社は格安航空会社専用の旅客ターミナルの新設を検討している。早ければ2011年春に着工、2013年春にも供用開始する。

### ＝ 羽田空港 ＝

#### ●米運輸省、直行便運航3社を決定

米運輸省は7月6日、羽田空港と米国主要4都市を結ぶ直行便の開設を、アメリカン、デルタ、ハワイアン航空の3航空会社に対して認めると発表した。ハワイアン航空は10月31日からホノルル便、日本航空と提携するアメリカン航空は2011年1月20日からニューヨーク便を就航させる。デルタ航空はデトロイト便とロサンゼルス便を開設する。

#### ●小型機発着枠を新設

国土交通省は7月20日、羽田空港の10月の再拡張・国際化に伴い、これまで運航を制限していた座席数100席以下の小型航空機による同空港発着の新規国内路線枠を設けることを発表した。「地域が主体となり航空会社の協力の下で成立する路線の開設に、パイロット事業として取り組むための枠」としている。

#### ●新国際線の施設利用料、成田・関空より安く認可

東京国際空港ターミナルは7月30日、羽田空港で10月21日に開業する国際線旅客ターミナルビルから出国する旅客の施設利用料を発表した。大人2,000円（12歳以上）、子ども1,000円（2歳以上12歳未満）とする。施設利用料は航空券料金に上乗せされるもので、成田空港（2,040円）や関西国際空港（2,650円）よりも安い。

## ＝ その他 ＝

### ●南紀白浜空港に台湾便が8往復

南紀白浜空港に7月8日～9月2日、台湾・復興航空の国際チャーター便が就航すると和歌山県が7月2日発表した。台北空港との間を8往復する予定。乗客は全便とも台湾からの旅行者になるという。

### ●出雲空港の愛称、「出雲縁結び空港」に

出雲空港の愛称について、行政や観光団体などでつくる出雲空港愛称検討懇話会は7月6日、「出雲縁結び空港」に決まったと発表した。一般から公募し、3,918件が寄せられた。

### ●韓国・仁川空港が大阪でPR

韓国・仁川国際空港公社は7月7日、大阪市内で初めて、日本の旅行会社を対象に説明会を開いた。旅行会社30社の計70人が参加し、乗り継ぎのしやすさをアピール、日本から欧米に向かう旅客を誘致するのが狙いだ。

### ●FDA、日航に代わり名古屋～福岡線開設

フジドリームエアラインズ（静岡県牧之原市）は7月16日、10月末に愛知県営名古屋空港と福岡空港を結ぶ路線を開設すると発表した。日本航空の路線撤退に伴うもの。

### ●茨城空港、チャーターで上海便

茨城空港に期間限定のチャーター便就航を表明している中国・春秋航空の上海便について、茨城県は7月21日、国土交通省の許可が出たと発表した。運航は7月28日～8月28日までの月、水、土の週3便。A320型機（180席）で運航する。

### ●福岡空港滑走路増設、工期は7年

福岡空港の滑走路増設を協議している福岡空港構想・施設計画検討協議会（国、福岡県、福岡市で構成）は増設計画の概要をまとめ、7月26日公表した。新滑走路（2,500m）は、現滑走路（2,800m）から約210m離れた西側に配置。これにより、現在年間14.5万回の離着陸回数が18.3万回まで増える。工期は約7年で、総事業費は用地取得費を含め約1,800億円。

---

## 航空

---

### ●訪日中国人旅行者、180万人に

観光庁の溝畑宏長官は7月2日、北京で記者会見し「昨年101万人だった中国から日本への観光客を2010年は最低でも150万人、最大で180万人に増やしたい」と述べた。また中国国家観光局は、2010年に海外にでかける旅行者の数が前年比11%増の5,300万人に達するとの見方を明らかにした。

### ●2009年の国内線旅客数、3年連続で減少

国土交通省が7月6日発表した2009年度の航空輸送統計（速報値）によると、国内線の旅客数は前年比7.5%減の8,387万人で、3年連続の減少を記録し、1996年度以来の低い水準となった。

### ●米運輸省、ワンワールドの提携承認

米運輸省は7月20日、航空連合「ワンワールド」に所属するアメリカン航空、ブリティッシュ・エアウェイズなど5航空会社に対し、独占禁止法の適用除外（ATI）を承認したと発表した。これで、5社は太平洋路線の実質的な統合など、大幅な提携強化に踏み切ることができる。

### ●国際航空券の共同仕入れ会社

日本旅行、トップツアー、近畿日本ツーリストの3社は7月23日、国際航空券の発券・仕入業

務を行う共同出資会社、ビジネストラベルネットワークを設立した。発券業務の合理化によるコスト削減、高品質化によるサービス向上を図る。

## 関西

### ●ベイエリア地区活性化、WTCに事務所開設

大阪府と大阪市が連携してベイエリア地区の活性化に取り組む「夢洲・咲洲地区活性化共同チーム」(府市計15人)の事務所開設式が7月1日、大阪・南港の府咲洲庁舎(旧大阪ワールドトレードセンタービルディング=WTC)で行われた。

### ●梅田北ヤード新駅開業は2010年

梅田北ヤードの事業の方向性を決める大阪駅北地区まちづくり推進協議会(会長・平松邦夫大阪市長)は7月6日、会合を開き、平松大阪市長はJRの関空特急「はるか」などが走る東海道支線を地下化し、新駅を設置する時期が2020年春になることを明らかにした。また北ヤードの正式名称を一般公募し、2011年1月下旬に決定・公表することを決めた。

### ●「関西広域連合」大阪市長が参加の意向表明

平松大阪市長は7月8日の記者会見で、大阪、兵庫など2府5県が秋にも発足を目指す広域行政組織「関西広域連合」(仮称)に、政令市で初めて正式参加する意向を示した。

### ●大阪府、カジノ誘致へ検討会初会合

カジノ特区の指定を目指す大阪府が設置した「大阪エンターテイメント都市構想推進検討会」の初会合が7月9日開かれ、橋下徹大阪府知事は「増税よりも今の日本に必要なのはカジノだ。関西発展の起爆剤となり、是が非でも大阪に誘致したい」と述べ、カジノ誘致に強い意欲を示した。

### ●二重行政解消で大阪府が仕分け案

大阪府は7月12日、大阪府と業務が重なる「二重行政」の解消に向け、府市の約330事業を対象に実施した仕分け案を発表した。6月に公表された府案が「広域自治体の業務」とした地下鉄について、「都市活動を支える施策」として市の業務に分類した。

### ●大阪市長、地域主権宣言

平松大阪市長は7月15日、自治体の将来のあり方を示した「地域主権確立宣言」を公表した。府を解体して府域を超えた関西州を目指す内容。市町村に国と府の権限と財源を移譲し、サービスを提供すべきだと主張。関西州は、自治体間の連絡調整業務などに役割を限定した。

### ●大商・大阪市、外国人観光客誘致へ連携

大阪商工会議所と大阪府は7月16日、中国などから大阪への観光客誘致に協力して取り組むと発表した。「大阪城を核とした観光振興」「中之島を中心とした水都の魅力向上」「観光客の消費拡大」の3点を中心に、新ビジョン(構想)を12月に決める。大商の佐藤茂雄会頭は「大阪を魅力のある都市にすることは、関西空港の活性化につながるので、関西全域で協力していく」と述べた。

### ●大商が成長戦略で政府に要望

大阪商工会議所の佐藤茂雄会頭は7月21日、首相官邸を訪れ、福山哲郎官房副長官に政府に対する要望書を手渡した。2010年度中に新成長戦略を具体化するための補正予算編成や、経済界のメンバーを加えた首相直属の同戦略推進円卓会議の設置など35項目で、関西空港の機能強化と財務構造抜本改善への支援も求めた。

### ●関経連、上海経済界と貿易・経済協力を拡大

関西経済連合会は7月29日、上海市で上海市経済団体連合会と経済交流会議を開き、貿易や

経済の協力拡大に向け情報交換を緊密化することを盛り込んだ覚書に調印した。

### ●インターコンチ、梅田北ヤード進出

梅田北ヤード再開発を進める企業連合12社と、英インターコンチネンタル・ホテルズ・グループは7月29日、グループの最上級ホテル「インターコンチネンタルホテルズ&リゾート」が2013年春に先行再開発区域内で開業すると発表した。地上33階、地下3階建ビルに入り、約200室の客室ほか、長期滞在客向けの部屋も約50室用意する。

---

## 国

---

### ●路線価2年連続下落

国税庁は7月1日、2010年（1月1日現在）の路線価を発表した。標準宅地1㎡あたりの平均路線価は、前年を8.0%下回る12万6,000円となり、2年連続の下落となった。下落率は前年の5.5%より拡大した。

### ●国交相、空港整備協は業務縮小

前原国土交通相は、7月6日の閣議後の記者会見で、国交省OBが大量に天下りし、全国18空港で駐車場を運営している財団法人、空港環境整備協会について、駐車場事業とテレビ受信障害除去などの環境対策事業からは撤退し、騒音問題などの調査研究事業のみを残す意向を示した。

### ●外国人登録者数、48年ぶり減少

法務省は7月6日、2009年末現在の外国人登録者数は前年より約3万1,000人減って約218万6,000人となったと発表した。減少は1961年以降初。法務省入国管理局は「世界同時不況の影響で、自動車など製造業が盛んな地域で求職が減ったことが理由ではないか」と分析している。

### ●民主大敗過半数割れ自民が改選第1党

政権交代後初の本格的な国政選挙となった第22回参議院議員選挙は7月11日投開票され、改選54議席以上を目標にした民主党は44議席にとどまる大敗を喫し、与党系議席は非改選を含め参院過半数を割り込んだ。改選38の自民党は51に伸ばして改選第1党となった。みんなの党は改選ゼロから10議席に躍進した。

### ●訪日外国人、上期35%増

独立行政法人の国際観光振興機構が7月26日発表した2010年上半期の訪日外国人数は420万3,400人となり、前年同期に比べ35.8%増えた。上半期としては2年ぶりの増加に転じた。韓国からの訪日が116万9,700人（71.9%増）と最も多く、中国は2位の70万4,800人（47.4%増）で、上半期の最高を更新した。中国の富裕層を対象に、昨年7月に個人観光査証（ビザ）を解禁したのが奏功した。

### ●人口、3年ぶり減少

総務省が7月31日発表した住民基本台帳に基づく2010年3月末時点の日本人の総人口は、前年比1万8,323人減の1億2,705万7,860人と、3年ぶりに減少した。減少数は、これまで最多だった2006年の3,505人を大きく上回った。出生者が死亡者を下回る「自然減」が過去最多の7万3,024人となったのが主な原因だ。

## 世界の目



### 西日本の空の玄関口 —私の関空への思い—

大阪ガス株式会社 資源海外事業部

丁 逸氏

関西国際空港は世界でも初めての本格的な海上空港として誕生しました。振り返ってみますと、42年前 1968年に運輸省(当時)の新空港候補地の調査が開始されました。そして、1994年の開港からも16年の歳月を迎えています。

私の生まれ育った上海市が大阪市・大阪府と姉妹都市になった関係で1980年代後半から、上海市側の大阪交流担当として大阪市・大阪府との付き合いが始まりました。そのおかげで、関空を含めて大阪・関西の情報に肌で接することができ、関空について知ったのもちょうどそのころのことでした。

1990年に大阪花博を訪れた時に、関空見学の機会を得て、船に乗って海上の建設事務所に上がり、埋め立て最中の関空を身近に見学いたしました。護岸や埋め立てた陸地の一部ができていましたが、「なんと素晴らしいプロジェクトでしょう。狭い国土の日本で海に人工島を浮かべる発想はすばらしい。海上空港を造るということは、大阪、関西の皆様にとっては、人類の限界への大きな挑戦ではないか」と、大きな感銘を受けました。

1994年、私は大阪市立大学経済研究所の勉強会に参加して、開港直前の関空を見学しました。「長年の努力を積み重ねた賜物として、大阪・関西は大きな夢を巨大な人工島として実現させ」、また「二十一世紀に向けての社会基盤の整備にあたり、世界に開かれた玄関空港としての関空は日本国内の基幹空港のみならず、ア

ジアの航空網の形成上でも先導的な役割を果たし、中心的な位置づけを担うに違いない」と改めて感心いたしました。

私は今の会社、大阪ガスに入ってから、関西国際空港が身近な存在となりました。プライベートを別にして仕事上出張が多いです。関空の利用回数は年間延べ50回の年もあります。

ですが、中国などアジア地域の経済発展に伴い、各国の航空整備も進められています。上海を例にしますと、浦東国際空港はすでに滑走路3本・ターミナル2棟が供用されただけでなく、現在4本目の滑走路と3番目のターミナル棟が計画されています。従来の虹橋国際空港も新しい滑走路とターミナルの供用に伴い、滑走路2本・ターミナル2棟の運用強化体制に入りました。

そういう意味で、関西国際空港は、日本国内初の本格的な24時間空港であることを活かして、日本のみならず、シンガポールや韓国や中国などの競合空港との競争を通じてアジアの拠点空港という地位を維持しながら、国際ハブ空港としての機能拡充を図ることが喫緊の課題であると思います。

確かに「失われた十年」とよく言われ、日本経済は大きく変動しました。関西地域では財政問題や地域経済の振興など難問が山積しているのも事実です。にもかかわらず、平成20年度の大阪府内総生産(実質GDP)は40兆4,584億円で、名目GDPをOECD加盟国の国内総生産と国際比較すると、20位程度の経済規模

があります。もう少し広げて、阪神工業地帯を後背地にしている関西圏(2府7県)を見ると、2007年関西全体の実質GDPは8,209億ドルとなり、メキシコに次いで世界16位にランキングしました。関西は一国のGDPに匹敵するほど、実に大きい経済規模を有しています。それだけの規模の経済をもった地域は十分に世界のなかで競争できると信じています。

関西は世界に誇る産業の一大集積地であると同時に、日本屈指の歴史と伝統が凝縮されています。大阪、神戸、京都、奈良というような世界的に知名度の高い都市は関東地域より多く、日本の世界遺産の4割・国宝の6割が集まっています。法隆寺地域の仏教建造物、姫路城、古都京都の文化財、古都奈良の文化財、紀伊山地の霊場と参詣道といった5箇所の世界遺産

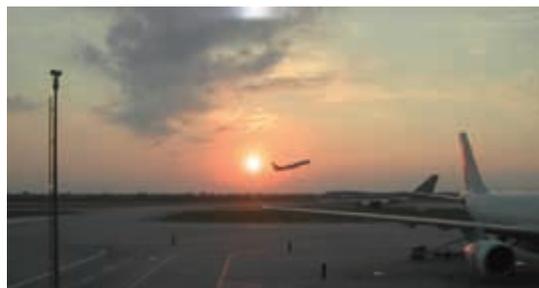
をはじめ、その他国宝や重要文化財が多数点在しています。

また中国人の個人向け観光ビザが緩和されたことなどを受け、より多くの観光客が関西国際空港を利用して、関西ないし日本を訪れてくるに違いありません。

残念なのは関西経済がやや自信を失っていることです。企業の本社や銀行の本店機能が次々に東京に移転しても、関西には一国のそれに匹敵するほどの経済力が残っています。失ったことばかりに目を奪われず、あるものをベースに活路を見いだせば良いと思います。関西というジャンボ機が、経済と文化という両翼を大きく広げ、関空という滑走路を全速で助走して、世界へ飛翔することを心より期待しております。



上海浦東空港第1ターミナル



上海浦東空港第1ターミナルからの景色



上海虹橋空港第2ターミナル



北京首都空港第3ターミナル

撮影：丁逸氏

#### 〈プロフィール〉

丁逸(てい いつ)

1956年 上海生まれ。

1978年 中国華東師範大学外国語学部日本語学科を卒業。上海市外事弁公室などを経て、

1993年 大阪市立大学経済研究所に留学。

1995年 大阪ガス入社、資源海外事業部に所属。

現在、大阪府堺市に在住。

## ● 講演抄録

仁川空港の発展戦略と  
関空への示唆について

財団法人運輸政策研究機構 運輸政策研究所 研究員

金 兌奎 氏



● と き 平成22年6月24日（木） ● ところ 大阪キャッスルホテル6階

## ■ はじめに

運輸政策研究所の金と申します。今日はお招きいただきまして誠にありがとうございます。私は研究所で航空貨物を主に研究しています。韓国出身ですが、インチョン（仁川）空港のことは余り詳しくないのですが、知っている限りのことをお話します。本日のテーマで、最初は関空の発展戦略についてと言われましたが、とても申し上げる資格がありません。インチョン空港がどういうことをやっているか、ということを中心にということで了承していただきました。まずインチョン空港の現状、そしてインチョン空港の整備計画、韓国における空港整備計画の体系、インチョン空港のSea & Air 輸送の現状、最後にまとめということでお話し申し上げます。

## ■ インチョン空港の現状

インチョン空港の沿革は2001年3月の開港で、それ以来、ずっと成長し続けています。一番の自慢は世界空港サービスの評価が5年連

続1位を達成していることです。また韓国の国内の話ですけど、最も尊敬される企業として今年2月に韓国能率協会の All-Star 賞を受賞しました。今まで公的な機関がこういった賞を受賞したことはほとんどなかったので、インチョン空港の実力が韓国民に認められたということです。2007年～09年の実績データを見ますと2007年が全体でピークでした。2008、2009年はリーマン・ショック等による世界的不況がありまして、運航回数や旅客数、貨物ともに微減あるいは横ばい状態になっていて、2007年の数字を取り戻すのにやっきになっているところです。幸いに2010年は相当に回復していると聞いております。また空港のハブ化を示す数値として旅客や貨物のトランジット率、つまり乗り継ぎや貨物の集中と分散がどう行われているかを見る数字が出ていますけど、旅客のトランジット率は2007年の12.3%から2009年の18.5%と順調に伸びております。しかし貨物のトランジット率は2007年の50.1%から2009年の47.2%と年々減少しています。これは中国の空港の成長が著しく、インチョンが追い上げられていることを反映しているのかなと思っています。就航都市は世界177都市、53か国に及び、62の航空会社が就航しています（2009年12月）。

アジアの主要空港の旅客数（2009年）を比べますと北京の6,533万人、香港の4,556万人、チャンギ空港の3,720万人、成田の3,213万人、上海の3,090万人に次いでインチョンの2,867万人、台湾の2,161万人、関空の1,341万人の順になり

## 航空輸送実績

(注: T/S = トランジット 旅客の場合は乗り継ぎ、貨物の場合は積み換えの意味)

	2007年	2008年	2009年
運航(回)	211,404	211,102	198,918
旅客(人)	31,227,897	29,973,522	28,549,770
貨物(トン)	2,555,580	2,423,717	2,313,001
T/S旅客(人)	3,793,008	4,421,386	5,200,169
T/S率(%)	12.30%	15.00%	18.50%
T/S貨物(トン)	1,280,192	1,193,022	1,090,612
T/S率(%)	50.10%	49.20%	47.20%

ます。貨物取扱量では香港の338万ト、上海の254万ト、インチョンの231万トと続きます。

2010年の戦略目標ですけど、インチョン空港の優れた空港管理システムを他国に売り込む海外事業への進出を大きい目標に掲げています。日本で言うと新幹線技術の売り込みのようなものですが、去年は1件の商談が成立しました。2010年は4件を目標にしており、かなりの商談が来ていると聞いています。空港周辺地域の開発というか、企業の誘致は閑空のりんくうタウンがうまく行かないように、インチョンの自由貿易地域も企業の誘致が進まなくて、苦労して来ました。しかし最近は入居率が上昇しており、2010年には85%の入居率を目標に掲げています。また損益の展望ですけどインチョンは航空収益が4,150億ウォンに対して非航空収益が7,715億ウォンと非航空収入の比率が高く、インチョンを支えていると言えます。

2010年損益展望				
(単位:百万ウォン)				
		'09実績	'10目標	増減率(%)
売上	航空収益	415,051	447,973	7.9
	非航空収益	771,510	790,189	2.4
	合計	1,186,561	1,238,162	4.3
営業費用		748,665	827,551	10.5
営業利益		437,896	410,611	△6.2
営業外損益		△111,573	△129,771	16.3
法人税など		59,546	81,597	37
当期純利益		266,777	199,243	△25.3

Source: 仁川空港公社「2010年度経営公示」

インチョン空港の借金は日本円にして3,000億円ぐらいありますが、2009年は1年間で1,000億円ほど返済しています。それが評価を受けている要因であると思っています。なぜ返済を急ぐのかと申しますと毎年のように拡張工事がありまして、今年から第3段階の拡張事業が始まります。それまでの工事費の借金を早く返して置きたいというわけです。

そして着陸料をさらに安くしたいという方針があって今年も1割～2割引き下げると発表しています。さらにターミナルビル等の賃貸料を引き下げています。利益率がよいので店舗等の事業者に利益を還元しようという方針を取っています。次に金浦空港のことに関わる

話ですけど、LCC(ロー・コスト・キャリア)について説明しておきます。韓国には4つのLCCがありまして、チェジュ航空、ジンエアー、エアプサン、イスター航空はすごい勢いで伸びています。2005年に国内線で0.1%の占有率だったのが2009年には27.4%を占めるまでになっています。本当は国内線より国際線にシフトしたいという目標があって、韓国政府も支援しています。国際線の免許も取得して週60回ほど運航しています。大手航空会社とLCCの共生・協力関係の構築、公正な競争基盤を作ることなどが韓国航空局の方針です。金浦空港はLCC専用ターミナルを造って生き残りを図っています。閑空もLCCの専用ターミナルを早く造成して便宜を図って行くことが発展の近道と思っています。

LCCの成長支援				
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公正な競争基盤の造成により市場定着を支援</li> <li>■ 航空運送産業の競争力強化のためのインフラ構築に重点</li> <li>■ 大型航空会社とLCC間の共生協力体系の構築</li> </ul>				
会社名	設立	航空機	運航回数	
チェジュ航空	05年 1月	9機	国内線 94回、国際線31回	
ジンエアー	08年 1月	5機	国内線 84回、国際線14回	
エアプサン	07年 8月	6機	国内線196回、国際線14回	
イスター航空	07年10月	6機	国内線122回	
国内線需要に占めるLCC割合の推移				
	LCC	全体	LCCの占有率(%)	
2005年	21,259	17,157,595	0.1	
2006年	372,741	17,181,085	2.2	
2007年	1,087,812	16,847,870	6.5	
2008年	1,651,945	16,995,360	9.7	
2009年	4,940,194	18,061,073	27.4	

## ■インチョン空港の整備計画

次にインチョン空港の整備計画について述べます。第2段階の整備は2010年までとなっていますが、ほぼ終了しました。約3兆ウォン(日本円で約3,000億円)をかけて3本目の滑走路(4,000m)、貨物ターミナルや搭乗棟を造成して計41万回の離発着、4,400万人の旅客と450万トの貨物を処理出来る能力を持ちました。負担比率は国と空港公社が1対2の割合でした。第3段階整備計画に関わる費用の分担については、政府としてはインチョン空港が儲かっているのだから、これ以上税金を使いたくないということで、細かい交渉がいまも続いているようです。

予定では第3段階として2015年まで拡張計画が絶え間なく続きます。空港自体の投資の他に、空港周辺へも立体的な開発をしていますので、大変巨大なプロジェクトになっています。主として

## 整備の経緯

	第1段階	第2段階	累計
敷地造成	1,172万㎡	957万㎡	2,129万㎡
滑走路	2本(3,750×60m)	1本(4,000×60m)	3本
旅客ターミナル	495千㎡	(内部施設拡張)	495千㎡
貨物ターミナル	129千㎡	129千㎡	258千㎡
搭乗棟	-	166千㎡	166千㎡
駐機場	169万㎡ (84機駐機)	148万㎡ (60機駐機)	317万㎡(144機、 旅客機108、 貨物機36)
処理能力(年)	運航	24万回	17万回
	旅客	3,000万人	1,400万人
	貨物	270万トン	180万トン
事業費 (億ウォン)		56,323億ウォン	30,918億ウォン
	- 国 :	22,519(40%)	10,355(33%)
	- 公社 :	33,804(60%)	20,563(67%)

## 仁川空港第3段階拡張事業(推進予定)

- 仁川空港マスタープラン再樹立を通じてハブ化戦略と連携した仁川空港拡張計画を樹立
- 仁川空港の航空需要増加の傾向をみると、2015年頃第2段階の施設の能力(4,400万人)を超えるると予測される
- 事業期間 : 2009~2015(7年)
- 事業規模 : 旅客(4,400→6,200万人)、貨物(450→580万トン)  
第2旅客ターミナル(33.6万㎡)、  
搭乗棟B(16.6万㎡)、係留場(140万㎡)など

### 投資計画

(単位: 億ウォン)

総事業費	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
39,232	156	710	3,900	9,706	8,211	8,227	8,323

Source: 国土海洋省航空局

3つの経済自由地域に分かれ、ヨンジョン島にインチョン空港があるわけですが、ここを物流・観光のホテル・エンターテインメント施設とし、内陸部のチョンナ地域を国際ビジネス・知識産業団地にします。その隣のソンド地域を国際業務・観光レジャー施設の集積地にする計画です。これらはすべて国と自治体が担当しています。特に、空港周辺の開発は単なる空港というよりもエアロシティ（空港都市）という概念で進められています。一番重要なことはこうした計画はインチョン空港公社が一括して企画・開発・運営していることです。このようなところから収益が上げられるのが大きくて、空港サービスに還元されています。将来には、空港のあるヨンジョン島に政府や自治体の主導でポートレース場や自動車レース場、ゴルフ場、カジノ、テーマパーク、さらに、アウトレットモールも建設する予定となっています。

## 韓国における空港整備計画の体系

次にこのような計画が韓国でどのようなシステムで進められるか、申し上げます。北東アジア経済中心推進委員会という組織がありました。韓

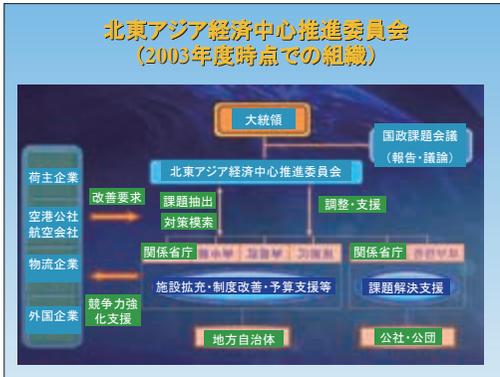
国はご存知の通り、大統領制で大統領府が強い権限を持っています。大統領の一言ですべての組織が動くわけですが、もちろん韓国にも縦割り行政の弊害は存在します。その行政の壁を越えたところで大統領府の直属として各委員会が作られまして、関係省庁から人材が派遣され、タスクフォース方式で運営されます。北東アジア経済委員会は2003年段階ですでにインチョン空港を世界最高水準の空港にする、光陽・釜山港を北東アジアの中心港湾にすることを国の戦略として標榜し、どうすれば発展出来るか、一貫して考え続けていました。日本の国土交通省に該当するのが国土海洋省ですが、国土海洋省だけが担当するのではなく税関や経済産業省等様々な役所が関係してきます。日本のように省庁の中で委員会が設置されていても、特定の省庁の中でしか機能しません。韓国の場合、省庁の上に委員会があり、絶対的な権限を持っていますから一体としてマスタープランが実施されます。そういうシステムを韓国はずっとやって来ました。2004年に北東アジア委員会という名称に変わり、様々なことをやっていますが北東アジア経済協力ネットワークの構築というテーマがあり、ビジネス・ハブを作るべきだと盛んに主張しています。ビジネス・ハブとは物流ハブであり、金融ハブであり、戦略的な外資誘致が必要だというわけです。物流ハブとしてインチョン空港と釜山港を国際ハブにする、金融ハブは空港に隣接する経済自由地域内に設置する予定になっています。

同委員会で提起された課題が7つあります。

**1 交通施設への投資配分の調整** これは日本でもインフラに対して特別会計を組みますが、韓



source : 北東アジア経済中心推進委員会の資料



国は昔からやっています、空港施設特別会計（2006年から交通エネルギー環境税に名称変更）としてポケットを一つにし、その中に空港勘定、道路勘定、鉄道勘定等6つの勘定に分けてやって来ました。例えば新幹線を作る時には新幹線に集中的に投資を回すことができます。インチョン空港を作る時は優先的に予算を回せます。弾力的に運用が出来て非常によい制度だと思います。もちろん政治の影響を受けますが、インチョン空港の整備や韓国新幹線の整備に大きな役割を果たしました。**2 国際競争力を持った物流専門企業を育成** 物流はどちらかというと3K産業で、専門家が少ない。そういう分野における専門家を長期的に育てようというわけです。**3 物流取引の透明化、4 物流人材養成、5 国際物流支援制度の改善と企業誘致、6 ペーパーレスな物流情報システム構築、7 東北アジア鉄道網の構築** とあり、交通インフラを整備するだけでなく、ソフト面での物流産業の育成に国として力を入れていることが分かります。

次の段階で、空港周辺の自由貿易経済地域に外国投資企業の誘致策を国の政策として具体的なインセンティブ策を提示しています。1千万ドル以上投資する製造会社や5百万ドル以上投資する物流会社には土地利用料の3年間50%減免、国税・地方税の3年間100%減免その後2年間50%減免を打ち出しています。土地の賃貸についても30年間の長期賃貸を認め、さらに20年の延長も可能という思い切った政策です。外国企業が施設を建てて10年ぐらいでは元は取れません。30年、最大で50年という長期保証

する。期間ということは大切なことと思います。残念ながら関西空港の周辺地域のりんくうタウンや中部空港の周辺でも空き地のままという理由の1つは10年の賃貸期間しかないということではないでしょうか。10年ぐらいでは企業は本格的な施設を建てる気がしないのではないかと思います。

韓国では空港開発中長期総合計画が5年ごとに制定されていました。さらに2010年から第1次航空政策基本計画（2014年までの5年間）がスタートしました。

私がいつも言っているのは、空港をよくするためには、乗客と貨物の荷主、航空会社が一体となって議論しなければならないということです。ハード面だけでなくソフト面も併せて総合計画を立てる。それが第1次基本計画で、様々な戦略を出しています。グローバル競争力の向上と市場主導力の強化やLCCの活性化、インチョン空港のハブ化機能強化、航空人材の育成等です。

さらに個別に潜在的な脅威を分析しています。北京やシンガポールとの値下げによる価格競争、LCC拡大による環境不適合などが起こると仮定してタイムスケジュールで次の対策を考えています。韓国はいままでは一応、ある程度、経済成長を達成して来ました。貨物がものすごく伸びています。

10年ぐらい前まで、電子製品分野ではソニーが世界一の企業だったのですが、サムソンが追い越しました。例えば10年前は韓国のお客さんが日本に来た時、古い携帯電話を持って来るので、何だよ、日本ではゼロ円でも買わないよと笑ったものでした。ところが今は日本の携帯電話を韓国に持って行くこと逆にならなくなりました。サムソンは携帯電話市場だけでなく、半導体市場で飛躍的な発展を遂げました。サムソンの工場から世界に輸出される製品はインチョン空港から運ばれています。

韓国の人口は約5,000万人、日本の5分の2しかありません。だから国内需要だけでは成長しません。従って世界へ輸出しなければならないという思いは日本以上です。航空業界でも同様で、国

際線を持つ大韓航空とアジアナ航空は世界の路線で勝負しなければならないのです。大韓航空の発展戦略がうまく行った要因の一つは十数年前から貨物に目をつけたことです。航空貨物のお陰で力をつけて世界の大手になり、航空貨物の輸送取扱量は世界一のエアラインに成長しています。インチョン空港も一緒に発展して来たという側面があります。しかしながら大韓航空も国内向けの貨物は今後期待出来ないし、LCCの就航拡大による環境変化にも適応出来ないだろうという潜在的な脅威に晒されています。またインチョン空港のトランジット貨物は年間100万トンを以上あると言いましたが、半分以上は中国の貨物で、北京やシンガポールなど競争空港の値下げによってインチョン空港の競争力は弱体化して行く心配もあります。実際に北京、上海の空港はすでに整備が終わって実力を付けて来ており、今後中国製品はインチョンを経由しないで北京、上海から直接欧米に運ばれるのではないかと、という危機意識を持っています。

## ■インチョン空港の Sea & Air 輸送の現状

次に先ほど少し述べましたインチョン空港における Sea & Air 輸送の現状についてお話します。インチョン空港経由で運ばれる Air & Air 輸送と Sea & Air 輸送の取扱貨物伸び率の推移を見ますと、2007年は航空から航空で運ばれる貨物が多かったのですが、2008年に逆転して船から航空という貨物の伸び率が急激に増え、対前年比30.6%の伸びをみせています。航空から航空の貨物はマイナス6.8%で、海上輸送と航空輸送の両方を利用した貨物量の伸びが顕著になりました。もちろん取扱量で見ますと A & A の60万トンに対し、S & A は

10分の1の6万トンにすぎませんが、将来には量的にもさらに増えると予測されています。

例えばソニーの動向ですけれど2007年9月から中国・煙台で生産されたノートパソコンが韓中フェリーでインチョン港に運ばれ、インチョン空港から世界へ輸出されるようになりました。2007年度は1,440トンだったのですが翌年には6,880トンに急増しています。近い将来には日本の工場で生産された部品が日本の空港からインチョン空港に輸送され、インチョン港湾からフェリーやコンテナ船で中国の組立工場に運ばれるというシステムの構築も検討されています。

2001年にインチョン空港が開港すると、仁川港湾から10\*ほどしか離れていない長所を活かし、国際ハブ化を目指す方針が韓国政府を挙げて推進されました。トランジット貨物誘致の促進にも政策支援が行われ、その時に Sea & Air 輸送の品質向上や競争力向上が図られました。いまではインチョン空港の利用方策の1つとして Sea & Air 輸送が定着しています。インチョン空港とインチョン港の Sea & Air 輸送の特徴は、中国・華北地方の青島や大連等渤海湾の対岸にある貨物を対象としている側面が強く、華北地方から海上輸送され、仁川空港から欧米へ向けて航空輸送というパターンが多いようです。Sea & Air と言っても99%は中国貨物が占め、しかも出発港は青島、煙台、上海、威海、大連が大半という地域的な偏りに限界を感じます。上海を除くと中国・南部からの貨物を集められていないという欠点があります。しかし目的地への空港別実績ではニューヨーク、ロス、成田、フランクフルトとほぼ均等に散らばっています。それで韓国と中国とのオープンスカイ交渉は3年前から山東省等の地域との間で結ばれています。中国政府はオープンスカイに反対したのですが、とりあえず貨物需要が急速に伸びている山東省だけでもという韓国政府の強い要請で実現したわけです。その結果、韓国と山東省の間の輸送力がものすごく伸びています。今年度からは上海地域までに拡大される計画になっています。

Sea & Air 輸送というのは貨物の積み換え

### 仁川空港経由A&A及びS&Aの貨物 取り扱い実績

(単位:トン)

	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
A&A	489,285	473,902	570,841	648,356	603,604
S&A	39,783	44,946	45,690	47,446	61,972
合計	529,068	518,848	616,531	695,802	665,576

Source: 関税庁『輸出入物流統計年報』2007,2008

が大変です。工場からトラックに載せ、港湾まで運び、コンテナに積み換えて船舶へ。さらに相手港に着くとトラックへ再び積み換えて空港へ。さらに相手国の空港でトラックに積み換えと貨物によっては数回に及ぶこともよくあります。積み換えの度に税関の検査があります。これでは荷主は喜ばないでしょう。両国のトラックが相互乗り入れ出来るようになれば、輸送コストと人件費の削減、貨物の梱包破損の防止、タイムロスの縮小に繋がります。2007年7月、韓中両国の自動車管理の特例に関する規則の改正により、相手国までトラックの乗り入れが可能になりました。韓国のアシアナ航空がロード・フィーダー・サービス（RFS）を商品化し、中国国内を韓国のトラックで運送するサービスを始めました。朝9時半に中国・青島の工場から製品を積んで出発した韓国籍のトラックがフェリーで出港、翌日朝10時半にインチョン港に着き、正午にはそのままインチョン空港に運ばれ、午後1時には目的国へ向けてフライト出来る。出庫から27時間半。積み換えは1回で済みます。また港湾と空港で税関の輸出入申告についても、今まではどうしても2回の審査を受けねばならなかったのですが、それを1回で済むようにシステムを構築しました。インチョン空港公社と港湾公社、それから税関もが一体となって規制を撤廃して、お互いに協力したからこそこういうシステムができたと思います。

関西空港で、2008年秋から2009年にかけて、上海港から大阪港そして関西から欧州にという Sea & Air の実験が3回行われましたが、上海の工場から欧州の目的地まで9～10日間もかかりました。日本の航空貨物の活性化のためには日中間の通関手続きの簡素化が是非とも必要で、規制緩和と協定締結を早急に進めなければなりません。保税運送手続きの簡素化も同様に必要です。相互間でトラックが内陸部を運行出来るようにすることも大事です。何回も積み換えされるような物流方法、またその都度、税関への申告や通関検査では荷主は嫌がります。お願いすれば荷主も一度は使ってくれるかもしれませんが、ビジネスモデルとして長くは続かないでしょう。これらの規制を撤廃したり、協定締結したりする時にはお互

いの国の関係機関や組織が一緒に行動しなければ成功しません。あなたの国のためなら、何でも改革する用意がありますという即断即決の姿を見せることです。さらに航空貨物の需要を喚起するために、中国に進出している日系企業の協力を要請し、空港や港湾運営主体間同士の協議体を組織して、例えば関西—上海間の S & A 輸送共同物流センターを共同出資という形で設立することも必要かも知れません。

## ■おわりに

色々申し上げましたが、最後に言いたいことはインチョン空港が成長した一番の要因は、借金返済の負担が小さかったことが挙げられると思います。建設の段階から国が補助して来ましたが、その代わりに今は運営に対する補助金は一切出しません。この点では日本の地下鉄事業とよく似ています。その方式をなぜ関西の建設では採用しなかったのか、私には不思議です。多額の借金が出来た後では、利子負担で崩壊します。

そして、日本の空港行政に効率的かつ強力な長期発展戦略が必要だと思います。韓国では省庁間の壁を乗り越えるために委員会を設置しています。日本にももちろん委員会は色々ありますけど、いままでは省庁の下につくられていました。縦割り行政を越えられる委員会をつくらなければ省庁間の壁を乗り越えられません。さらに国は航空自由化、規制緩和のために政策的な支援をするべきです。

私はインチョン空港公社の人たちとお話する機会が何度もありますが、非常に生き生きしています。自分の仕事にプライドを持って臨んでいます。彼らは公社員ではありませんが准公務員です。民間とお役所のよいところを持っています。年末にはボーナスが出ますが、利益を上げるとボーナスがいっぱい貰えますから一所懸命に働きます。また公共のため長期的な感覚で仕事をします。生き生きした姿を見ているとインチョン空港はこれからも発展するだろうな、という印象をいつも受けています。

時間が長くなりましたけど、これで終わらせていただきます。ありがとうございました。



## 関空は追い詰められた？

日本経済新聞 大阪経済部 横田 祐介

昨夏の政権交代以降、国や地元で議論を重ねてきた関西国際空港問題は、国土交通省が大阪国際（伊丹）空港との経営統合案をまとめたことで一応決着した。しかしその結論は、実現可能性に疑問符がつく財務構造抜本改善策と引き換えに、当面の補給金を減額された内容ととらえることもできる。空港間の国際競争が激化する中で、いわゆる抜本策をまとめたとの見方と裏腹に、関空は一層追い詰められたのではないか。

### ▽激動の1年で得たもの

2009年8、10月に国交省が提出した概算要求、9月以降順次開催された関西3空港懇談会、11月の行政刷新会議、今年5月に結論をまとめた国交省成長戦略会議——。2010年度の政府予算で関空会社への補給金を従来に比べ70億円多い160億円にするという当初の焦点は、政府の行政刷新会議の事業仕分けで「伊丹を含めた抜本策をまとめるまで補給金は凍結」と判定されたことを契機に1兆円超の有利子負債を抱える関空会社の財務改善にシフト。関空問題は、短期の視点と中長期の視点が絡み合いながら議論されてきた。

中長期的な財務構造改善策として出た結論は、関空と伊丹を経営統合した上で将来的には事業運営権を民間に売却し、有利子負債削減の原資にするという内容。従来の航空行政から考えると画期的だという指摘がある一方で、民間に売却という点には「買い手がつかない」との批判が当初からつきまとう。年間200億円にのぼる関空会社の利払い負担を本当に軽減できるかどうかは、数年後にならないとわからない。

一方10年度の関空会社への補給金は従来通

りの90億円をベースに、国交省が財務改善の結論を出す前の4、5月分を除いた75億円が支給されることになった。これは75億円という実績ができ、発射台が下がったことを意味する。仮に来年度以降90億円に戻そうとすると、20%という大幅な増額になり、昨今の財政状況を踏まえると90億円への復帰は難しいと見られる。経営統合・事業運営権売却までの過渡期には、「従来通りの90億円が昨年提出の概算要求と同額の160億円が支給されるかもしれない」との期待感も一部ではあったが、国交省は11年度政府予算の概算要求に向けて補給金75億円で調整中。関空会社の補給金は刈り込まれてしまったというのが実態だ。

### ▽自助努力の持続力

足元の関空会社の国際線便数は、回復の途上にある。3月に公表した今年夏のピークにあたる8月の運航計画では、国際線の便数が前の年に比べ1%増える。海外航空会社の運航便が17%増えるためだ。直近でも大韓航空の韓国・清州便（週4便）が新規就航するほか、シンガポール航空がシンガポール便を週7便から週10便に増やすなど、海外航空会社による新規就航や増便の発表が相次いでいる。最近注目を集めている格安航空会社（LCC）でも、ジェットスター・アジア航空が7月に台湾経由シンガポール便（週7便）を新規就航し、関空では合計5社が飛んでいる。

海外航空会社の新規就航や増便が相次いでいるのは、来年3月までの期間限定で導入した着陸料の実質無料化策の効果。関空会社が着陸料の割引率を80%に拡大し、関西の経済団体や自治体で作る関西国際空港全体構想促進協

議会（会長・下妻博関西経済連合会会長）からの20%の補助と合わせて、新規就航の場合の着陸料を無料にするものなどだ。ジェットスター・アジア航空の片岡優日本支社長も「着陸料無料化が就航を後押しした」と認める。

関空会社がこの割引策「戦略的な料金施策」を発表したのは昨年8月31日。国交省が10年度政府予算をめぐり関空会社への補給金160億円を概算要求したのと同じ日だ。関空会社が大幅な割引策を導入した背景には、補給金の増額がある。

関空会社は現在、来年3月以降も戦略的な料金施策を継続するかどうかの判断を迫られている。継続できなければ、関空で新規就航や増便する航空会社が減るのは不可避で、この1年間で積み上げてきた海外航空会社の就航便で一斉に減便・運休が始まる可能性も出てくる。前提だった補給金が減ることが、判断を難しくしている面は否めない。

関空会社や地元自治体、経済団体は、海外の航空会社などに就航を呼びかける海外プロモーション活動に注力している。直近でも韓国のソウルと済州に大阪商工会議所と関空会社の幹部が、中国の北京と上海に関経連や大阪市の幹部が飛び、ネットワーク強化を呼びかけている。昨年はアメリカやイタリアといった欧米にもプロモーション団を派遣している。彼らの手土産は、着陸料実質無料策。仮に戦略的な料金施策が止まると、着陸料を始めとする空港利用料が高額なイメージがつかまとう関空の「意外な安さ」を武器に就航を促す誘致活動が行き詰まりかねない。

## ▽国際競争の現実

関空会社の福島伸一社長は「空港間の国際競争は待ったなし」と訴え、危機感をあらわにしてきた。事実、関空の置かれた国際的な状況は厳しい。

韓国の仁川、シンガポールのチャンギ、中国の各空港など、アジアでの国際空港間の競争は激しい。とりわけ関空にとっての最大のライバルは仁川だ。開港から10年足らずで関空と

伊丹の合計に匹敵する利用客数年間3,000万人を達成。2期工事すら事実上停止中の関空を尻目に、3期工事の検討に入るなど、ライバルと言いながら差は歴然だ。国を挙げてヒト、モノ、カネをつぎ込んだ結果、着陸料は関空の3分の1程度。航空会社が路線を増やして利便性が向上し、利用客が増えるとさらに便数が増える好循環にある。

シンガポールのチャンギも関空のはるか先を行く。同空港では06年にLCC専用ターミナルが誕生。LCC利用客が全体に占める割合は05年の4%から09年には20%まで急拡大した。アジア有数のLCCであるエアアジアが拠点を置くマレーシア・クアラルンプール国際空港なども含めて東南アジアでは専用ターミナルがLCCの急成長を下支えしている。関空ではまだ、専用ターミナル建設の検討が始まった段階であるのと対照的だ。

機内サービスや機体整備などにかかる費用を極限まで削減し、低価格の運賃を実現するLCCは、コスト感覚も厳しい。現状の関空の空港使用料水準では、LCCの就航を一段と促すには限界があるだろう。LCC拠点化や一段の航空便誘致を目指すには現在のコスト構造を改める必要がある。原資が限られる中、どう空港使用コストを下げるか。議論に区切りがつかないことや直近の海外航空会社による増便などで忘れられがちだが、関空の苦境はまだ続いている。



## イギリスのLCCが航空市場に与える影響



大阪商業大学 総合経営学部

横見 宗樹

(財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

### 1. はじめに

昨今、LCC (Low Cost Carrier : 格安航空会社) が世界的に大きな発展を遂げている。なかでもイギリスはLCC市場が著しく発展した国のひとつである。イギリスでは、2005年と2007年にCAA (民間航空局) が地方空港の航空サービスに関する報告書を刊行している<sup>1</sup>。これによると、イギリスの地方空港における旅客数の年間平均成長率は、ロンドンの空港を大幅に上回るペースで成長を遂げており、その理由として、①1993年のヨーロッパ航空自由化を受けたLCCの急速な拡大、②LCCによる旅客の旅行パターンの変化 (ロンドンやヨーロッパのハブ経由から地方空港を発着地とする直行パターンへ)、が挙げられている。

このように、イギリスではLCCの発展が地方空港の需要に大きな影響を与えたことが推測される。実際に、イギリスの18の地方空港をサンプルとした横見 (2009) による実証分析の結果では、イギリスの地方空港の効率性に最も重要な影響を与えているのは、公営・民営などの所有権構造よりむしろLCC比率とチャーター比率であることが示されている。

CAAは2006年にイギリスのLCCに関して“*No-Frills Carriers : Revolution or Evolution?*”という報告書を刊行している<sup>2</sup>。これに基づき、本稿ではイギリスのLCCが航空市場に与える影響を考察してみたい<sup>3</sup>。

### 2. イギリスにおけるLCCの発展

ヨーロッパで最初のLCCはアイルランドのライアンエアーである。同社はアメリカのサウスウエスト航空をモデルとして既存の事業を再構築し、1991年に格安航空会社として出発した。つづく1995年にイギリスのイーージージェットがルートンとスコットランド間を2機体制で操業を開始した。イーージージェットの2009年の国際定期旅客数は3,459万人であり、世界第3位にランクされている<sup>4</sup>。

図1と図2は、イギリスの航空旅客数を1996年と2005年で比較したものである。図1は国際線 (イギリスーEU路線)、図2は国内線について示している。国際線はチャーター輸送が常に一定割合を占めている。また2005年にはLCCは国際線・国内線ともに既存航空会社に匹敵もしくはこれを上

1 CAA (2005)、CAA (2007)。

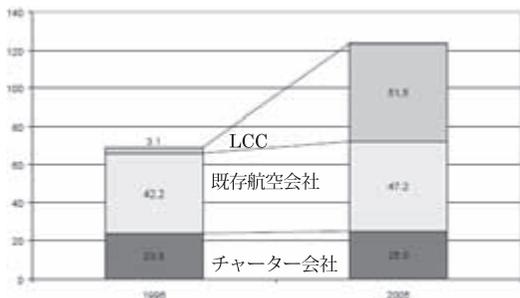
2 CAA (2006)。

3 CAA (2006) では、ライアンエアーやイーージージェットなど、いわゆるLCC (格安航空会社) を「*ノーフリル*」 (No-Frills) と表記している。これは、同じく格安運賃で操業するチャーター航空会社との混同を避けるためである。ただし、本稿では「LCC」で表記を統一する。

4 IATA (2009)。

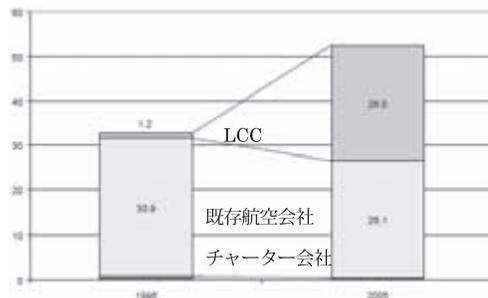
回る主要なプレイヤーに成長している。LCCの旅客は、既存航空会社からの移転にくわえて、他の交通機関（鉄道・バスなど）からの移転もあり、後者に関する部分が航空市場全体の拡大に結び付いている。

図1：航空旅客数の推移（イギリス→EU）



※単位：100万人  
出典：CAA（2006）。

図2：航空旅客数の推移（イギリス国内線）



※単位：100万人  
出典：CAA（2006）。

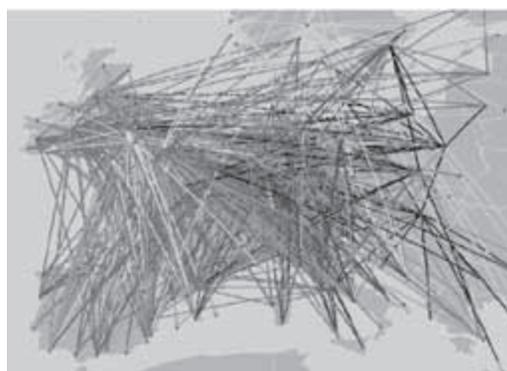
図3と図4は、それぞれ2000年と2006年のヨーロッパのLCC路線を示したものである。2000年の時点では、LCC路線は主にロンドンやダブリン周辺とヨーロッパ主要都市を結ぶものを中心に構成されていたが、2006年にはヨーロッパ全土をほぼ網羅するに至っている。CAA(2006)によると、イギリスとアイルランドが他のEU諸国と比べてLCC市場が早くから発展を遂げた理由として、①1984年のイギリスとオランダ間の航空自由化協定を端緒として、早くから航空規制緩和が実施されてきたこと、②そのために早い段階から既存航空会社（full-service carriers）の競争力が育成されてきたこと、③イギリスもアイルランドも島国であることから、もともと航空輸送に対する高い需要が存在したこと、などが指摘されている。

図3：ヨーロッパのLCC路線（2000年）



出典：CAA（2006）。

図4：ヨーロッパのLCC路線（2006年）



出典：CAA（2006）。

### 3. イギリスのLCCが航空市場に与えた影響

イギリスでは、LCCが航空市場に与えた最大の影響は、運賃水準を大幅に低下させたことである。既存の航空会社は、運賃競争でLCCと対抗することは事実上不可能であり、価格でなくサービスで差別化を図ってきた。この場合のサービスとは、単に旅客に対する機内サービスのみならず、ネットワークや乗り継ぎの利便性なども含まれる。他方で、チャーター会社は、従来から低費用構造にあっ

たため、運賃競争の観点からはほとんどLCCの影響は受けなかったとされている。

さらにLCCが航空市場に与えた影響として、新しい就航先を創出したことが挙げられる。路線間競争においては、LCCは二地点間輸送を原則とすることでハブ&スポーク型のネットワークを基本とする既存の航空会社との差別化を図った。乗り継ぎより直行を好む旅客を取り込むことで、LCCは既存の航空会社に対する競争優位を確立した。他方で、チャーター会社は、多彩な路線展開を図るLCCに対して、レジャー路線において深刻な影響を被った。LCCは、①定期便、②高い輸送頻度、③インターネットの活用、が利点となり、チャーター会社から多くの旅客を奪うこととなった。

また、LCCは高密度路線に対して輸送頻度の拡大という効果をもたらした。近年ではLCCは価格よりむしろ輸送頻度を競争の主軸に据える傾向にあり、たとえば、イーージェットの最近の広報戦略は低運賃よりも高輸送頻度（便数が多いということ）に重点が置かれつつある。

こうしたLCCの影響を受けて、既存航空会社の輸送量は2000年以降において不変もしくは減少傾向にあり、チャーター会社については、さらに著しい輸送量の減少を被っている。

#### 4. まとめ

本稿では、CAA（2006）に基づき、イギリスのLCCが航空市場に与える影響を考察してきた。イギリスではLCCは中短距離の国際線および国内線では著しいシェア拡大を遂げており、既存航空会社のみならず、低費用構造をもつチャーター会社ですら競争劣位に立たされている。

折しも、わが国では国土交通省成長戦略が掲げる6つの戦略のひとつに「LCC参入促進による利用者メリット拡大」が挙げられており、航空旅客の利便性向上にくわえて拠点空港や地方空港における収益向上のためにも、LCCをどのように活用していくのか本格的な議論が待たれる。

#### 【参考文献】

CAA（2005）, *UK Regional Air Services: A study by the Civil Aviation(CAP 754)*.

CAA（2006）, *No-Frills Carriers : Revolution or Evolution? A Study by the Civil Aviation Authority(CAP 770)*.

CAA（2007）, *Air Services at UK Regional Airports(CAP 775)*.

IATA（2009）, *World Air Transport Statistics(WATS) 54th Edition*.

横見宗樹（2009）, 「イギリスの地方空港における成長要因の分析」『KANSAI 空港レビュー』No.368, pp.19-22.

平成22年6月 運営概況について

[速報値]

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

○発着回数149.1便/日 (対前年比99%)

国際線：101.7便/日  
(対前年比 103%)  
国内線：47.4便/日  
(対前年比 93%)

発着回数について

国際線につきましては、旅客便は前年並みとなりましたが、貨物便の伸びが牽引し、20カ月ぶりに前年を上回りました。  
国内線につきましては、旅客便は昨年の減便・連休の影響により前年を下回りましたが、貨物便は4カ月連続で前年を上回りました。

○旅客数 38.2千人/日 (対前年比133%)

国際線：27.3千人/日  
(対前年比 151%)  
国内線：11.0千人/日  
(対前年比 103%)

旅客数について

国際線旅客数につきましては、日本人は4カ月連続、外国人は8カ月連続で前年を上回りました。外国人は6月としては過去最高となりました。  
国内線旅客数につきましては、22カ月ぶりに前年を上回りました。

○貨物量 2,169t/日 (対前年比138%)

国際線：2,054t/日 (対前年比 141%)  
積込量：999t/日 (対前年比 142%)  
取卸量：1,055t/日 (対前年比 139%)  
国内線：115t/日 (対前年比 99%)

貨物量について

国際線貨物量につきましては、積込は8カ月連続で、取卸は7カ月連続で前年を上回りました。  
国内線貨物量につきましては、ほぼ前年並みまで持ち直しています。

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22年6月分)

【貿易額】 (単位：百万円、%)

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

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
近畿圏	1,242,134	122.3	21.2	983,833	126.9	19.0	258,301
管内	787,510	123.1	13.4	749,972	130.4	14.5	37,538
大阪港	290,333	125.9	4.9	318,431	124.8	6.1	△ 28,098
関西空港	372,630	120.8	6.4	218,308	111.1	4.2	154,322
全国	5,865,999	127.7	100.0	5,179,044	126.1	100.0	686,956

【空港別貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
関西空港	372,630	120.8	6.4	218,308	111.1	4.2	154,322
成田空港	903,890	131.5	15.4	895,364	118.1	17.3	8,526
中部空港	66,695	125.3	1.1	46,712	94.7	0.9	19,983
福岡空港	53,681	112.5	0.9	30,658	100.9	0.6	23,023
新千歳空港	1,858	152.7	0.0	986	134.2	0.0	872

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

## 関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合計	
	外国人入国	(1日平均)	外国人出国	(1日平均)	日本人帰国	(1日平均)	日本人出国	(1日平均)	合計	(1日平均)
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	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 3月	150,350	4,850	125,460	4,050	344,010	11,100	323,440	10,430	943,260	30,430
平成22年 4月	174,420	5,810	189,840	6,330	240,230	8,010	244,640	8,150	849,130	28,300
平成22年 5月	149,930	4,840	143,320	4,620	252,690	8,150	252,850	8,160	798,790	25,770
平成22年 6月	138,070	4,600	132,450	4,420	261,820	8,730	263,680	8,790	796,020	26,530
平成22年 7月	172,630	5,570	172,060	5,550	275,530	8,890	281,420	9,080	901,640	29,090
平成22年 累計	1,042,400	4,920	1,015,620	4,790	1,905,190	8,990	1,912,690	9,020	5,875,900	27,720
前年同期	745,040	3,510	719,850	3,400	1,745,010	8,230	1,734,730	8,180	4,944,620	22,320
対前年同期比	139.8%		141.1%		109.2%		110.3%		118.8%	

※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22年6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	6,105	102.7%	14,626	96.3%	20,731	98.1%
	関西	6,101	102.7%	2,846	93.3%	8,947	99.5%
	大阪(伊丹)	0	—	10,442	97.7%	10,442	97.7%
	神戸	4	—	1,338	92.3%	1,342	92.6%
	成田	14,466	102.0%	1,494	128.4%	15,960	104.0%
	東京(羽田)	1,114	127.0%	26,527	99.7%	27,641	100.6%
	中部	2,554	103.1%	4,621	99.1%	7,175	100.5%
旅客数 (人)	関西3空港	818,291	151.4%	1,628,849	105.4%	2,447,140	117.3%
	関西	818,282	151.4%	328,560	102.9%	1,146,842	133.4%
	大阪(伊丹)	0	—	1,155,728	110.2%	1,155,728	110.2%
	神戸	9	—	144,561	81.7%	144,570	81.7%
	成田	2,708,253	119.7%	139,741	156.3%	2,847,994	121.1%
	東京(羽田)	260,756	159.3%	4,561,801	102.7%	4,822,557	104.7%
	中部	371,600	141.1%	397,425	99.3%	769,025	115.9%
貨物量 (トン)	関西3空港	61,624	140.6%	13,556	93.6%	75,180	128.9%
	関西	61,624	140.6%	3,451	99.3%	65,075	137.6%
	大阪(伊丹)	0	—	9,490	96.7%	9,490	96.7%
	神戸	0	—	615	51.3%	615	51.3%
	成田	185,110	120.9%	集計中	—	185,110	120.9%
	東京(羽田)	1,244	179.8%	56,518	102.4%	57,761	103.3%
	中部	9,665	111.2%	2,483	86.3%	12,148	105.0%

注1. 大阪、神戸の発着回数は着陸回数を2倍して求めた数値。

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

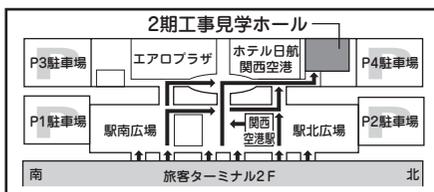
注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。

## 関空2期見学ホール情報

## 運営状況

見学ホール7月の入館者数は JICA、関西大学第一中学校、NPO 法人 J-pal 学童保育所子どもジグソー等の視察を含めて月間合計 2,011 人で、ホール開設からの累計は 384,132 人になりました。

また、7月の2期空港島現場見学者数は、「現場見学ツアー」「わくわく関空見学プラン」の見学者を含め 2,249 名で、累計は 204,341 名となりました。



## ○現場見学ツアーの予約・お問い合わせ

見学者希望の方は、予約が必要です（空席があれば当日参加も可能です）。

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

## 関空2期空港島現場見学ツアー【無料】

## ○見学内容

専用バスにて2期空港島へ案内し、見学台とグラスポート（平成22年11月末まで）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）

9月 (Sep)

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				

10月 (Oct)

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						

# 読者の声

JR 特急〈はるか〉は、最近では利用率が低迷しているため、今年3月のダイヤ改正では昼間の6往復を臨時列車化（当分の間は毎日運転）し、同時に西九条駅への停車を全列車取りやめた。

〈はるか〉と同じく関空アクセス特急である南海〈ラピート〉も、以前から利用率が低迷傾向だが、この原因としては、関空の旅客需要そのものの伸び悩みや、リムジンバスの利用客が増加した事なども当然挙げられる。しかし私は、多くの関西人が昔から持っている「ケチ」という気質が、アクセス特急の利用低迷における根本的な要因ではないかと思っている。

関西の鉄道利用者の多くには、遠距離利用でもない限り、特別料金が必要な列車や車両の利用を敬遠したがる傾向が以前から根強い。例えば、大手私鉄が運行している有料特急では、首都圏では東武、西武、小田急、京成の4社が運行しているのに対し、関西圏では近鉄、南海の2社のみだ。JR 在来線の快速・普通列車に連結されているグリーン車でも同様で、首都圏では東海道、横須賀、東北などの主要各線を走るほぼすべての中距離電車でグリーン車が連結されているが、関西の JR 各線では一両も連結されていない。

首都圏で特別料金が必要な列車や車両の利用率が高い理由は、富裕層の人口が他地域より多いことや、ラッシュ時の混雑率が高いために特別料金を支払ってでも着席通勤を望む乗客が多いといった面もある。そのような事情を考慮しても、やはり関東人と関西人の経済感覚の違いを感じざるをえない。このような関西の土地柄からすれば、関空特急の利用低迷はなんら不思議なことではなく、リーマン・ショック以降の世界同時不況のご時勢ではなおさらである。

近年では、関空アクセス改善についての議論が活発化していて、リニアモーターカー、新幹線、なにわ筋線の建設や梅田貨物線（東海道支線）の地下化など様々な案が出されている。しかし、これらの案はインフラ面のみの議論が先行しており、乗客の運賃・料金負担という肝心な点が軽視されている感が否めない。例えば、リニアの実現には莫大な建設費がかかるのが確実だから、その償還のために非常に高額な料金設定がなされるならば、いくらスピードが速くても利用客が低迷する恐れがある。

最も建設費が安くて現実的なのは、梅田貨物線を梅田北ヤード地区再開発に合わせて地下化し、JR 大阪駅の北西側に『北梅田駅（仮称）』を新設して〈はるか〉を停車させる案だろう。しかし、ここでも問題となるのが乗車料金である。現在、大阪駅前地区～関空を結ぶリムジンバスの運賃は1,500円だが、北梅田～関空間で〈はるか〉を利用する場合は、現在の大阪駅起点の営業キロより類推すると運賃1,160円＋自由席特急料金1,150円＝計2,310円となり、バスより810円も高いということになる。〈はるか〉の料金設定が現行のままならば、梅田地区から関空へ行くために同列車を利用する人はほとんどいないのではないだろうか。

関空アクセス改善のためには、所要時間短縮などのインフラ面の整備だけでなく、特急料金の値下げや、JR〈関空快速〉や南海〈空港急行〉といった特別料金不要のアクセス列車の利便性向上なども総合的に検討しなければならないのではないだろうか。鉄道会社や関係機関にはその事を切に望みたい。

今吉政隆（大阪市在住、25歳、会社員）

# 関西空港調査会からのお知らせ

## 今後の予定

### ○第1回航空需要創出研究会

日 時 平成22年8月24日（火） 15：00～17：00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
話題提供 「航空需要創出研究会の活動内容について」（仮題）  
講 師 坂上 英彦 氏（京都嵯峨芸術大学教授）  
話題提供 「公的機関のインバウンド施策の現状と課題」  
講 師 関係機関

### ○講演会・第371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8月26日（木） 16:00～17:00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「関空の国際拠点空港実現に向けて」  
講 師 古土井 光昭 氏（関西国際空港用地造成株式会社前代表取締役専務）

### ○第1回空港経営研究会

日 時 平成22年9月3日（金） 15：00～17：00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
話題提供 「空港経営研究会の活動内容について」（仮題）  
「空港民営化の手法と効果」  
講 師 野村 宗訓 氏（関西学院大学経営学部教授）

---

## 事務局だより

---

夏山シーズン真最中。今年は去年と違い梅雨明け後好天が続き、朝早く発てば快適な山歩きが楽しめる。

山登りの魅力は、下界では味わい難い労働の後の達成感とご褒美にある。5、6時間汗を流せば、涼しい山頂に立て、絶景を見ながらビールが飲める。

平日は中高年が多いが、土日には若い人も多い。颯爽と歩くおしゃれな山ガールに出会い、華やいだ雰囲気になる。ご褒美が待っていると思えば、一步、一步登っていける。

(N)

---

世界遺産暫定一覧表への掲載が決定!!

## 百舌鳥・古市古墳群(堺市・大阪府・羽曳野市・藤井寺市)



百舌鳥古墳群は、堺市内の東西約4km、南北約4kmの範囲に広がる古墳群です。古墳時代、この一帯には100基を超える古墳が造られました。しかし、都市化の進展などによってその多くが失われ、現在は4世紀後半から5世紀後半に造られた47基の古墳が残っています。その中には、世界最大級の墳墓・仁徳陵古墳をはじめとする巨大前方後円墳などが含まれており、日本の古墳文化を物語る貴重な遺産です。



平成22年6月、国の世界文化遺産特別委員会で、百舌鳥・古市古墳群の世界遺産暫定一覧表への掲載が了承されました。これによって同古墳群が、日本として世界遺産登録をめざす遺産として認められたことになります。

引き続き、この貴重な古墳群の保存・継承と、歴史文化を活かしたまちづくりの推進をめざして、世界文化遺産登録の早期実現に向けて取り組みます。

### ●交通アクセス(仁徳陵古墳)

#### ◆電車の場合(乗り換え)

関西国際空港、新大阪から快速、普通電車で約35分

天王寺から快速、普通電車で約12分、JR阪和線百舌鳥駅下車

(※いずれも乗り換え時間を含みません)

#### ◆バスの場合

南海高野線堺東駅から南海バス田園線(5・特5系統)、堺市博物館前下車

#### ◆お車の場合

阪神高速堺線堺出口から約10分、阪神高速湾岸線大浜出口から約10分