KANSAI 空港レビュー



No.384
2010.11

KANSAI 空港レビュー
NOVEMBER 2010 No.384

CONTENTS

1 巻頭言
都市間競争と統合型リゾート
橋爪　紳也

2 各界の動き

9 世界の目
日本とフランダースの文化が交差する場所 from Kansai
ベルナルド・カトリッセ

12 講演抄録
東京国際空港国際線地区旅客ターミナルビル等新築施設概要について
平井　洋一

21 プレスの目
開港5年目神戸空港、苦境打開のかぎは
黒田　勝俊

23 航空交通研究会研究レポート
マルチマーケットコンタクト理論の航空競争への適用:米国航空産業のFSC vs LCCのケース
村上　英樹・朝日　亮太

25 調査レポート
羽田空港の見学会に参加して
吉川　和広

28 データファイル
・2010年度(平成22年度)上半期(4～9月)運営概況[速報値]
・大阪税関貿易速報[関西空港](平成22年9月分)
・関西国際空港の出入(帰)国者数
・関西3空港と国内主要空港の利用状況(平成22年9月分)
・関空2期見学ホール情報

【表紙写真】「カーゴルックス･イタリア　B747-400F」

カーゴルックス・イタリア航空の B747-400F である。
カーゴルックス・イタリア航空はルクセンブルグのカーゴルックス航空の子会社であり、B747-400F でミラノ→アルマティ→関西→香港→アルマティ→ミラノと週2便運航する。
関空に運航する機体のレジ番号は「LX-KCV」のみであることからカーゴルックス・イタリア航空の機体は1機であると考えられる。

撮影：柴崎　庄司(関西国際空港給油㈱)

巻頭言

都市間競争と統合型リゾート



大阪府立大学21世紀科学研究機構教授
大阪府立大学観光産業戦略研究所所長　**橋爪　紳也**

アジアの観光集客における都市間競争にあって、IR(統合型リゾート）が果たす役割が注目されている。IR とはホテル・劇場・ミュージアム・ショッピングモール・カジノハウスなどを有する都市施設である。また会議場や展示会場など、MICE（会議、報奨・研修旅行、国際会議、イベント・展示会・見本市）に関する巨大施設を併設するのが常だ。開発主体が各機能の統合をはかり、国際的な観光集客を目的として施設の建設と運営をはかる点が、従来の複合型商業施設とは異なる。

今年、シンガポールに開業した趣向の異なる 2 カ所の統合型リゾート施設が話題になった。ひとつが、テーマパークやクルーズの拠点港を附属、ファミリー層を対象とするリゾート・ワールド・セントーサである。49 万㎡の広さ、4,300 億円が投資された。もう 1 カ所が MICE を重視、ビジネス客を対象としたマリーナベイ・サンズである。20.5 万㎡、5,000 億円もの事業規模を誇る。

シンガポール政府は、世界的なランドマーク性を有する賑わいのある街、ビジネスマンや観光客にとって刺激的で楽しい街、世界中の投資家と世界で活躍する人々が集う街の創出を意図したという。画期的な地域開発を具現化する方策として、市民の税負担ではなく、民間からの投資を促すことが企図された。そこで政府は、民間活力を呼び込む手段として、新規の IR 事業者にカジノ・ライセンスを与えることとした。カジノは 120 を超える国々で合法化されているが、日本と同様にシンガポールも関連法規がなかった。2003 年に経済再生委員会で検討を開始、法整備とともに事業者を選定するなどの手順を踏み、実現させたものだ。

2 ヶ所の巨大リゾートは、それぞれ常時雇用 1 万人を果たす。また双方ともに開場以来、日に何万人もの来場者を受け入れ、外国人旅行者も急増した。経済成長率を 0.5 ～ 1％ほど押しあげる効果が期待されているが、現在のところ好調である。

私は、わが国の諸都市が観光や MICE の分野でのアジアにおける都市間競争を勝ち抜くためには、地域の文化や環境に即した魅力的な統合型リゾートの建設を早急に実現するべきだと機会があるごとに主張してきた。2009 年には私が主宰する有志の研究会で、大阪を想定した独自のモデルを作成、財界セミナーでその構想を発表した。

IR は、観光振興に貢献するだけではなく、都市のブランドの向上や福祉や文化政策の財源確保、雇用創出のうえでも有効である。ようやくわが国でも、大阪や東京、千葉や沖縄を始め各地で、カジノを含む統合型リゾートをめぐる議論が盛んになりつつある。もちろんその実現のためには、カジノやゲーミングに関する法律の整備が前提になる。近い将来、日本独特のエンターテイメント性とホスピタリティに特化、ランドマークとなる美しい統合型のリゾート施設が開業、東京湾岸や大阪が世界有数の魅力的な観光目的地となることを期待している。

平成22年 10月1日～10月31日

各界の動き

関西国際空港

●ようこそ大阪きっぷ発売

南海電鉄と大阪市交通局は10月1日、関西空港から入国する海外旅行者を対象とする乗車券「ようこそ大阪きっぷ（YOKOSO! OSAKA TICKET）」を発売した。南海関西空港駅から難波駅までの片道乗車券・特急券と、大阪市営地下鉄・ニュートラム・バス全線1日フリー乗車券をセットにし、通常料金より740円安い1,500円。中国や台湾、韓国などアジアを中心に海外の旅行会社を対象に販売、国内では売らない。

●3空港懇が初会合

関西、大阪（伊丹）、神戸の3空港のあり方を官民で考える関西3空港懇談会（座長・下妻博関西経済連合会会長）は10月7日、将来の一元管理を実務的に議論するための作業部会の初会合を大阪市内で開催し、国土交通省、関西国際空港会社、関経連の関係者が出席した。

●ターミナル屋上でイモ収穫

関西空港ターミナルビル屋上で10月7日、田尻町立小学校の児童約90人がサツマイモ100kg を収穫した。サツマイモの葉が水分を発散し、周囲の温度を下げる役割を果たすことから、関西国際空港会社が5月、ヒートアイランド対策を目的に植えた。

●エアインディアにプロモーション

関西国際空港会社の福島伸一社長らは10月13～17日、大阪商工会議所、関西経済連合会と、エアインディア本社（ムンバイ）等を訪問し、経済成長著しいインドへのさらなるネットワーク拡大と利用促進を図るため、エアポートプロモーションを実施した。

●事故想定し消防や救援活動

関西国際空港会社は10月21日、航空機事故を想定した消防・救援訓練を行った。旅客機が着陸後、滑走路中央でエンジンから出火、機体が炎上したという想定で行われ、関空会社や航空会社、消防、警察、病院など71機関から約680人が参加した。

●出張授業、1万人突破

関西国際空港会社が地元の子どもたちに関空や航空機に対する関心、理解を深めてもらい、関空利用者、関空ファンの増加を図ることを目的に実施している地元小学校出張授業・関空見学会の参加児童が1万人に達し10月21日、記念セレモニーを開いた。2002年度から2009年度までの8年間で、延べ112校、約9,700人が参加した。

●京商会頭「関空にハブ機能集約を」

京都商工会議所の立石義雄会頭は10月26日の定例記者会見で関西空港と伊丹空港の将来像について「今後30～50年でのイメージだが、ハブの機能は一つの空港が担う方がいい。アジアとのネットワークを持つ関空に集約していくことが必要ではないか」との見解を示した。また同日、2期目の会頭職を務める意向を表明した。

●香港エクスプレスが1年9か月ぶりに復便

香港エクスプレス航空は10月27日、関西～香港線を2011年2月11日から週7便で復活させ

ると発表した。2009年3月以来の就航。ボーイング737-800型機（164席）を使う。

●マンダリンが定期チャーター便

台湾のマンダリン航空は10月27日、関西～高雄線の定期チャーターを11月5日から週2便で新規就航すると発表した。同社はチャイナエアラインの子会社で、エンブラエル190型機（104席）を使う。

●冬ダイヤ、海外航空が日航減便穴埋め

関西国際空港会社は27日、2010年度冬期（10月31日～2011年3月26日）の国際便運航スケジュールを発表した。ピーク時（3月）の発着便数は週730便と、前年同期を18.5便上回る。日本航空が減便した分を海外航空各社が穴埋めし、貨物便も増えて史上3番目に多い便数となる見通し。大韓航空が旅客・貨物で計週64便となり、夏冬を通じ海外の航空会社として初めて就航便数トップとなった。開港以来、便数が最多だった日航は週42便（前年冬98便）に激減した。

福島伸一社長は「昨秋から実施した戦略的な料金施策で外国便が増えた」と分析した。



クリック！

大韓航空が便数でトップになったことは本邦航空会社の衰退を示している。旅客便は日航を中心に国内勢が前年同期比 73 便減るが、海外の航空会社が 66 便増やし、ほぼカバー。貨物便も海外会社が 34 便増やし、国内会社の減便分（8.5 便）を大きく上回る。まさに「元気な外国の航空会社に支えていただいている」（福島社長）状態だ。2 位は全日本空輸（62 便）、3 位アシアナ航空（52 便）。4 位には米フェデックス（43 便）が入り、貨物に強い関空を象徴している。

●上半期旅客数12％増

関西国際空港会社は10月29日、4～9月期の運営概況を発表した。1日当たりの旅客数は4万1,000人で前年同期に比べ12％増えた。新型インフルエンザの流行で旅行を手控える人が多かった昨春の反動に加え、アジアを中心とした外国人旅客が増えた。国際線が18％増の2万9,400人だったのに対し、国内線は日本航空などの減便が響いて2％減の1万1,600人となった。1日当たりの発着回数も国際線は3％増の103.8便で、国内線は10％減の46.7便だった。景気の持ち直しを背景に、国際貨物が33％増の1,948t と急増した。

●モバイルマガジンの配信開始

関西国際空港会社は10 月29 日から 関西空港のイベントやキャンペーン、新サービスなど、旬の情報をタイムリーに発信する携帯メールマガジン「KIX モバイルマガジン」の配信を開始した。メールマガジンはパソコン版に次ぐ。

●日航ジャンボ、退役

関西空港とホノルルを結ぶ日本航空のボーイング747型機が10月30日を最後に退役し、関空から国内系航空会社のジャンボが姿を消した。格安航空会社（LCC）の参入などによる競争激化で、各社は燃費の良い小中型機への転換を急いでおり、関空発のジャンボ旅客便は海外系航空会社の香港、台北行き計2便だけになった。1994年の開港時は国際線の半分以上の1日50便近くがジャンボだった。

●キャセイ航空、香港便増便

キャセイパシフィック航空は10月31日から関西～香港便を増便し、1日3便から4便体制とし

た。新規就航便の関空発は午前9時半、香港発は午前1時35分で、日帰り出張も可能になる。関西～香港便は、日本航空が9月に撤退しており、キャセイは旅客増が見込めると判断した。エアバス A330-300型機（311席）を使う。

●ルフトハンザカーゴが増便

ルフトハンザカーゴは10月31日の冬期スケジュールから関西～フランクフルト線の貨物便を週1便増やし5便にした。天津経由で関空から大型貨物機の直行便が実現する。MD11F 型貨物専用機（最大積載量85t）を使う。

空港

═ 大阪空港 ═

●伊丹市長「国は将来像を」

伊丹市の藤原保幸市長は10月25日、日本経済新聞のインタビューに応じ、関西空港と大阪空港の経営統合法案の閣議決定前に大阪空港の国際線復活などの将来像を示すよう国に求める考えを明らかにした。

═ 神戸空港 ═

●スカイマーク、長崎線12月就航

スカイマークは10月13日、神戸～長崎線について、12月16日から1日4往復就航させる、と発表した。いずれの便も神戸経由で羽田～長崎を結ぶ。同社の神戸発着は8路線目。

●仏ユーロコプターが開発・育成拠点

ヘリコプター世界最大手の仏ユーロコプターは10月20日、神戸空港内に2012年をメドに最新鋭の機材開発やパイロット育成の施設を新設すると発表した。投資額は100億円で機体整備能力は25機分。将来は機体の生産も検討しており、同社の民間部門としてはアジア最大の拠点となる見通しだ。これに伴い、大阪空港の拠点は閉鎖する。

═ 成田国際空港 ═

●4者協が30万回合意

国土交通省、と成田国際空港会社、千葉県、成田市など周辺9市町による成田空港に関する4者協議会が10月13日開かれ、年間発着枠を現行の22万回から30万回に拡大することで合意した。空港会社はまず、2011年に A、B 滑走路の同時離着陸方式を導入することで25万回に増やし、B 滑走路脇に3本目の誘導路が完成する2012年に27万回に拡大。さらに、格安航空会社専用の旅客ターミナル新設や既存ターミナル拡張などが終わる2014年に30万回を実現させる。

●冬スケジュールは週102便減

成田国際空港会社は10月28日、2010年冬ダイヤを発表した。旅客便の週間便数は夏ダイヤから102便減の1,339便となる見込みだ。日本航空グループが運休、減便により93便減の258便と大きく便数を減らしたことが影響した。

═ 羽田空港 ═

●第2ビル増築部分がオープン

羽田空港国内線第2旅客ターミナルビルの南側部分の増築工事が完了し、10月13日に供用が開始された。2008年末に着工。延べ床面積約5万㎡の拡張で、出発・到着ロビーの面積が2倍となった。飲食店17店、物販・サービス店19店が新たにオープン。国内空港では初めて美術展示場を常設した。

●全日空、海外7社と共同運航

全日本空輸は10月15日、31日から羽田空港に国際定期便が就航するのに合わせ、エアーカ

ナダ、シンガポール航空、タイ国際航空、中国国際航空、アシアナ航空、マレーシア航空、台湾・エバー航空の海外7社とコードシェア（共同運航）を実施すると発表した。

●再拡張・国際化で記念式典

新国際線ターミナルと新滑走路（D 滑走路）などの供用開始を控えた羽田空港で10月16日、馬淵澄夫・国土交通相らが出席し、再拡張事業供用記念式典が開かれた。馬淵国交相は「24時間稼働可能な拠点空港として、ヒト・モノ・カネを呼び込む原動力にしたい」とあいさつ。石原慎太郎･東京都知事が「航空行政を総括し、日本の空、首都圏の空を完ぺきなものにしよう」と呼びかけた。菅直人首相は祝賀会で「20年間の低迷をはね返す新たな成長のきっかけとして、より安全で世界に開かれた日本の大きな窓口になってほしい」と述べた。

馬淵国交相は記念式典後、記者団に対し、「将来的に5本目の滑走路の建設を考えていくことも課題の一つだ」と述べ、国際拠点空港に向けさらなる拡張を検討する考えを示した。

再拡張事業は発着容量を約48％拡大するもので2007年3月に着工。3分の1を桟橋方式とした D 滑走路（2,500m）や、高さ約116m の新管制塔のほか、江戸の町並みの再現など娯楽性も追求した5階建ての国際線ターミナル、貨物ターミナルも新設した。総事業費は1兆円程度に達する見込み。

●大韓航空が仁川線開設

大韓航空は10月18日、羽田～韓国・仁川線（1日1往復）を11月1日に開設するとともに、羽田～ソウル・金浦線を1往復増やし1日3往復にすると発表した。

●新国際線ターミナルが開業

羽田空港の新国際線ターミナルと4本目の D 滑走路が10月21日、開業した。冬ダイヤに切り替わる31日には、既存のチャーター便に加え国際定期便が32年ぶりに復活、欧米・アジア17都市（11か国・地域）への運航が2011年2月までに順次始まる。羽田は、東京都心から近いことに加え、国内線で約50都市と連結する利点を生かし、24時間運営の国際拠点空港として新たな一歩を踏み出した。

═ 中部国際空港 ═

●冬ダイヤ、開港以来最低に

中部国際空港会社は10月25日、国際線冬ダイヤと国内線11月計画を発表した。国際線は週272便で前年冬に比べ11便の減となった。旅客は258便で8便減。いずれも開港以来最低を更新した。国内線は、前年同月比11便減の週65便。

═ その他 ═

●格安航空26自治体が誘致、検討

共同通信が成田、羽田など都市部の主要空港や離島を除く全国51空港について、37地方自治体に海外の格安航空会社への対応をアンケートで尋ねたところ、7割に当たる26自治体が LCC を誘致したり、誘致を検討したりしていることが10月31日、分かった。内訳は▽過去に LCC が運航したり現在就航中の茨城、岡山などが7　▽誘致交渉中の北海道、岩手、香川など6　▽検討中の青森、熊本など13。

●空港土木施設管理、3年契約に

国土交通省は2011年度から空港土木施設の維持管理業務をこれまでの単年度から3年間の一括契約に変更する。函館、新潟、松山、宮崎を対象にする。

●広島西飛行場から定期便消える

広島県営広島西飛行場の日本エアコミューターの鹿児島、宮崎の両路線が10月30日、最終フライトを迎え、定期便はゼロになった。同飛行場は、旧広島空港を引き継いで1993年、県営の

コミューター・小型専用飛行場として再出発した。

航空

●ユナイテッド・コンチネンタル合併完了

米3位のユナイテッド航空を運営するUALは10月1日、同4位のコンチネンタル航空との合併が完了したと発表した。旅客輸送能力で米デルタ航空を抜く世界最大の航空会社が誕生した。新会社名はユナイテッド・コンチネンタル・ホールディングス。本社はユナイテッドの拠点である米中西部シカゴに置く。

●日航・全日空の米社提携、独禁法適用除外

米運輸省は10月7日、日本航空と全日本空輸が米航空会社と進める業務提携について、米独占禁止法の適用からの除外を認める方針を発表した。2009年12月に日米両国が航空自由化（オープンスカイ）協定の締結に合意したことを受けて、両社が申請していた。

●日航・全日空旅客数の差、9万人切る

日本航空が10月12日発表した8月の旅客輸送実績によると、国際線が前年同月比11.9％減の約91万5,000人、国内線は同5.9％減の約349万6,000人で、3か月連続で前年実績を下回った。搭乗率は国際線、国内線ともに改善した。全体の旅客数では全日本空輸は約432万4,000人で差は9万人を切った。

●キャセイ、日航とのコードシェア拡大

キャセイパシフィック航空は10月14日、ワンワールドのメンバーである日本航空の羽田発着路線を中心に国内線のコードシェア運航を10月31日から開始すると発表した。

●身体スキャナー「問題ない」8割

国土交通省は10月15日、航空機テロ防止のため、電磁波で搭乗客の服を透視する「ボディースキャナー」の検査を成田空港で試験的に実施した結果、アンケートで8割が「プライバシーの問題は特に感じなかった」と答えたことを明らかにした。

●日中路線のキャンセル1万1,000人超える

尖閣諸島沖での中国漁船衝突事件をめぐる日中関係の悪化で、日中路線の航空便のキャンセルが1万1,000人を超えたことが10月19日分かった。日本航空が発表したところによると、9月に両国間の緊張が高まった後、日本から中国に向かう路線で約3,100人が予約をキャンセルした。中国発の日本行き路線でも約500人のキャンセルがあったという。全日本空輸の日中路線でも、9月17日から10月12日の間に7,500人を超えるキャンセルが発生した。

●航空自由化協定、日米政府が署名

馬淵国土交通相とルース駐日米大使は10月25日、国交省で2009年12月に基本合意していた日米航空自由化協定に署名した。日本が羽田、成田両空港を含めた航空自由化協定を結ぶのは初めて。同協定により、日米の航空会社は両国間の路線や便数を基本的に自由に決められるようになる。内外の航空会社間の競争が激化することで、運賃の値下げや路線、便数の増加による利便性の向上が期待される。政府は既に首都圏を除いてオープンスカイに合意しているアジア諸国とも2012年度までに完全実施する方針。

●中国の訪日客、9月は最多、漁船衝突の影響限定的

日本政府観光局は10月25日、9月に中国から日本を訪れた旅行客は推計値で前年同月比39.3％増の13万8,000人で、9月としては過去最多だったと発表した。中国漁船衝突事件の影響について観光局は「観光旅行では予約･支払いを済ませた人のキャンセルが少なく限定的だった」と分析としている。

●日航、上半期は営業黒字に転換

日本航空は10月26日、2010年度上半期の連結業績を発表し、営業収入が7,665億円、営業利益は1,097億円で前年同期の営業損失957億円から黒字化した。

●管制官が誤指示、地表520mまで接近

10月26日午後1時半ごろ、旭川空港の東約30km の大雪山系上空で、同空港へ向かっていた中部発の全日本空輸325便、B737-800型機（乗客乗員57人）が地面に異常に接近した。国土交通省は27日、札幌航空交通管制部の30歳代の男性管制官の管制ミスが原因で、地面までは約520m だったと発表した。

●日航機ニアミス事故で管制官の有罪確定へ

静岡県焼津市付近の上空で2001年1月、日航機同士がニアミスし、乗客57人が重軽傷を負った事故で、便名を言い間違えて誘導を誤指示したことで事故を起こしたとして、業務上過失傷害罪に問われた管制官2人の上告審で、最高裁第1小法廷（宮川光治裁判長）は、10月26日付で両被告側の上告を棄却する決定をした。ニアミス事故で管制官の有罪が確定するのは初めて。

●チャーター便、個別販売緩和

国土交通省は国際チャーター便の航空券の個別販売に関する規制を10月31日から緩和した。一律で50％未満まで販売可能とし、羽田空港を利用したチャーターでは、深夜早朝時間帯は航空自由化が実現していれば無制限に、それ以外の地点は50％未満まで販売できるようになる。

●セコムが医療ツーリズム参入

警備会社セコムが新興国富裕層に日本で健康診断などのサービスを提供する医療ツーリズム事業に参入することが10月14日明らかになった。世界80か国から医療旅行客を受け入れる米クリーブランド・クリニック（オハイオ州）と提携、2013年の受け入れを目指すとしている。

関西

●堺市長、産業観光を振興

就任2年目を迎える堺市の竹山修身市長は10月4日、日本経済新聞の取材に応じ、11月から先端産業の事業拠点や伝統産業などを見学する産業観光の振興を本格化させる方針を明らかにした。

●関電、メガソーラー発電所稼動

関西電力は10月5日、堺市西区の臨海部に建設中の堺太陽光発電所（総出力1万 kw ＝10メガ・ワット）のうち3mw 分の運転を始めた。出力が1mw を超える大規模太陽光発電所（メガソーラー）の運転開始は国内の電力会社で初めて。

●山中代表幹事「関空との経営統合時に伊丹縮小の方向性を」

関西経済同友会の山中諄代表幹事（南海電気鉄道会長）は10月7日、産経新聞のインタビューに応じ、2012年度に予定される関西空港と大阪空港の経営統合時点で政府が主導して伊丹空港の国内線を縮小し、関空に移すことを検討すべきだとの見解を明らかにした。山中氏は「関空を国際ハブ（拠点）空港にするためには国内線を増やし、国際線と接続させることが必要だ」と強調した。

●国際物流戦略チームがシンポ

国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指し、全国に先駆けて関西で設置された国際物流戦略チーム（本部長・下妻博関経連会長）は5年の節目を迎え10月15日、記念のシンポジウムを開いた。下妻本部長は挨拶の中で今後の課題として①港湾、空港を活かす道路ネットワークの重点的な整備②アジアとの共生③地域戦略―の3点を挙げた。

●南海、難波に複合ビル、本社移転も

南海電気鉄道が大阪球場跡地の開発主体である大阪市難波土地区画整理組合（同社、髙島屋、クボタなどで構成）とクボタ本社南側の用地（8000㎡）を取得する契約を結んだことが10月16日わかった。南海は複合ビルを建設し、南海会館ビルにある本社の移転を予定している。

●新大阪～鹿児島中央3時間45分

2011年3月12日に全線開業する九州新幹線鹿児島ルートについて、JR 西日本と JR 九州は10月20日、新大阪～鹿児島中央間を最速で結ぶ「みずほ」の投入を発表し、運行計画の詳細を明らかにした。朝夕に1日計4往復。新大阪～熊本間を最速2時間59分、新大阪～鹿児島中央間を同3時間45分で運転し、在来線特急に乗り継ぐ現行の所要時間に比べると、それぞれ58分、1時間17分短縮される。

●阪堺線の堺市区間存続決定

阪堺電気軌道の山本拓郎社長は10月20日、竹山堺市長を訪ね、路面電車、阪堺線の堺市区間の存続と市の支援で基本合意した。堺市は2010年度の補正予算案に阪堺線への支援7,500万円を計上。これが9月末に市議会を通過し、支援開始のめどがついたため、阪堺も堺市区間の存続を決めた。

●経団連会長、北陸新幹線の関西延長強調

日本経団連の米倉弘昌会長は10月26日、北陸経済連合会との懇談後、富山市で記者会見し、北陸新幹線について「一番重要なのは敦賀以西の関西までつなげること。中途半端では経済効果をフルに発揮できない」と強調した。

●関西広域連合設立、7府県議会で承認

府県域を超えた全国初の広域行政組織、関西広域連合の設立規約案が、参加を表明する2府5県の全議会で承認されたことを受け、7府県の知事は10月28日、設立許可の申請書を11月1日に片山善博・総務相に提出する、と発表した。広域連合は地方自治法に規定されている特別地方公共団体組織で、兵庫、大阪、京都、和歌山、滋賀、鳥取、徳島の7府県が参加する。府県を越えた行政課題に対処する一方で、将来的には国からの権限移譲の受け皿を目指す。

●大阪府知事、カジノの学会で訴え

橋下徹大阪府知事は10月28日、東京都内で開かれたギャンブリング・ゲーミング学会の総会に出席し、「稼ぐには世界から人を呼び込むしかない。ぜがひでも合法化法案を通してほしい」と訴えた。

国

●リニア中央新幹線、直線ルートが経済効果最大

JR 東海が計画するリニア中央新幹線計画の実現可能性を話し合う国土交通省交通政策審議会の中央新幹線小委員会（委員長・家田仁東大大学院教授）審議会が10月20日開かれ、東京～名古屋間をほぼ直線で結ぶルートの経済効果が年間8,700億円と最も高いとする試算が公表された。これでルート問題は決着する見通しとなった。

●事業仕分け、空整勘定の制度「廃止」の判定

政府の行政刷新会議は10月28日、特別会計を対象とした事業仕分け第3弾で、社会資本整備事業特別会計の「空港整備勘定」について「廃止し、早急に民営化等を進める」ことを求め、民営化の実現までは「暫定的に（一般会計と）区分して経理をおこなう」とした。また、事業内容の見直しと、概算要求の「10％までの圧縮幅で見直し」も求めた。

世界の目



日本とフランダースの文化が交差する場所 from Kansai

ベルギーフランドル交流センター館長
ベルナルド・カトリッセ 氏

〈センターの軌跡〉

ベルギーフランドル交流センターの始まりは、1970 年に大阪で開催された日本万博博覧会の余韻が残る時代に遡ります。この年、世界中の人々が日本に集い、関西は新しいエネルギーと活気に満ち溢れました。この万博をきっかけとして新たに構築された国家間の繋がりを深めようとする動きが活発化する中、センターの母体は発足いたしました。センターの目的である「日本とフランダースの文化交流の懸け橋になること」に賛同する有識者と企業からの後押し、そして発足当初より協力的であったベルギー・フランダース政府のサポートにより、センターは設立に必要な準備と資金調達を実現し、1975 年に財団法人として活動を開始いたしました。

〈知識提供と情報発信〉

センターはその 35 年前の設立当初より、フランダース地方の情報提供を行っており、特に日本の皆様にフランダース地方や、フランダース文化について親しんでいただくことを目的と



ベルギーフランドル交流センター

2010年6月4日～6月30日に行われた
ロブ・ワルバース「Body inc.」写真展





ジェフ・ニーヴトリオのライヴ



2008年の第７回日本ヨーロッパ文化交流デイに出演したフランダース出身のダンス・グループ、バル・モデルネ

して活動してまいりました。大阪万博は日本人のベルギー・フランダースを含む欧州に高い関心があることを証明してくれました。そして現実的かつ正確な情報が必要とされていたのです。多方面に渡ってこれまでベルギー人と日本人職員による草の根の活動によって運営されてきたセンターは、まさにその情報提供を必要としていた人々のニーズにうってつけであったといえるのではないでしょうか。逆に、ベルギー・フランダース側からも、日本で何が起こっているのかに高い関心があり、センターを通して直接最新の日本の情報を得ることができることは利点となり、その点からもセンターは欠くことのできない役割を担っているといえます。

近年の情報技術やインターネットの発達は、私達センターのような小規模な団体でも情報を矛盾なく、効率的に発信することを可能にしてくれました。センターでは最新情報や役に立つ情報を使いやすく、見やすいように掲載しています。特にイベントページでは、日本国内で行われるフランダースの関連イベントや、更には参加アーティストのプロフィール、過去のイベントなど豊富な情報をいつでも閲覧することを可能にしています。

更に言うと、情報技術とインターネット技術の発展により、どこを拠点に展開するかということは、もはや問題ではないという時代がやって来ているのです。

〈関西が拠点である意味〉

多くの政府機関や外交機関がその拠点を東京に求めるのとは異なり、フランダース政府は文化の普及を行う足がかりとして関西を選びました。先にも述べましたが、大阪万博以降、関西には海外に対する友好的な雰囲気がすでにありました。また加えて、大阪府、大阪市は共に海外の文化団体との強い繋がりを結ぶことに熱心でありました。そして、ベルギー・フランダー

ス地方には関西を拠点とする企業からの強い後押しがあったのです。関西を代表する大手企業のダイキン工業㈱や㈱カネカといった企業はフランダース地方に進出し拠点を持っており、ベルギー・フランダースの文化的施設を関西に作ることの有益性を理解し、1975 年の発足にあたり、それら企業には大変な協力支援をいただきました。それから 35 年経った現在でさえ、関西を拠点に活動することは良い選択であったと思っています。文化的、学術的な役割をその使命としているセンターにとって、関西に拠点を置くということは明白な選択でありました。関西を代表する大阪、京都、奈良には素晴らしい文化的遺産がたくさんあります。それらに囲まれた関西エリアこそ、真の文化を発信するにふさわしい地域であるといえます。共に豊かな芸術文化と歴史を有することから、過去 20 年においてフランダースのアーティストを紹介する展覧会が日本で数多く開催されました。また、写真を始め、デザイン、グラフィックアート、漫画など日本の美術館やギャラリーで開催されるフランダースのアーティストの展覧会は様々なジャンルに渡ります。センターは特に現代美術やそれに携わる若手アーティストの活動を支援し、近年は日本とフランダースが互いの文化を刺激しあい、共に新しい可能性を探ることができるようなプログラムに焦点を置いています。

関西エリアの魅力といえば、大阪、京都、奈良、神戸それぞれの地域にそれぞれの個性が顕著に表れている所だといえます。多様な文化が織り交ざった関西エリアというのは、私の母国ベルギー･フランダース地方の歴史的背景や、更に言えばヨーロッパ全体の風土と似ていると言えます。それぞれの個性を持ちながら、その個性の集合体として存在しているのです。また、関西人のキャラクターについても、フランダースの人々を彷彿とさせます。関西人からは本音で付き合おうという姿勢を感じることができますし、シリアスな局面においてもユーモアのスパイスを効かせるのが上手く、その機知に富んだ会話術には優しさを感じさせます。そして私はその雰囲気の中にフランダースの人々のキャラクターに似たものを感じています。関西にはたくさんの歴史的遺産、街、人々がそれこそ宝石のように散りばめられているのです。大好きな関西に何かひとつ言わなければならないとするなら、どうか、関西の人達自身が、自分たちの持っている宝に気づいて欲しいという事です。関西にはこれまで以上にグローバルに成長することができるポテンシャルがあります。是非臆することなく海外の企業・団体と交流を深め、自身の目で海外に触れていただきたい。もっとオープンに海外と繋がれる地域であり、人々であると思っています。是非関西の秘めたるパワーを開放して欲しいと思います。

〈プロフィール〉

ベルナルド・カトリッセ（Bernard Catrysse）

ベルギーフランドル交流センター館長

1993 年よりベルギーフランドル交流センターの館長。1988 年から 1993 年まで、フランダース政府の日本代表。日本とヨーロッパ間における文化活動の先導的役割を担う団体の立ち上げやイベントの企画に数多く携わる。専門は、異文化交流に重きを置いた文化イベントの企画と制作。ルーヴェン・カトリック大学で国際経済学の学位を取得。日本語堪能。

■ベルギーフランドル交流センター　URL　www.flanders.jp

●講演抄録

第372回関西空港部会

東京国際空港国際線地区旅客ターミナルビル等新築施設概要について



東京国際空港ターミナル株式会社 企画部長
平井　洋一　氏

●と　き　平成22年9月16日（木）　●ところ　大阪キャッスルホテル

■はじめに

皆さん、こんにちは。東京国際空港ターミナルの平井でございます。本日はお招きいただきましてありがとうございます。

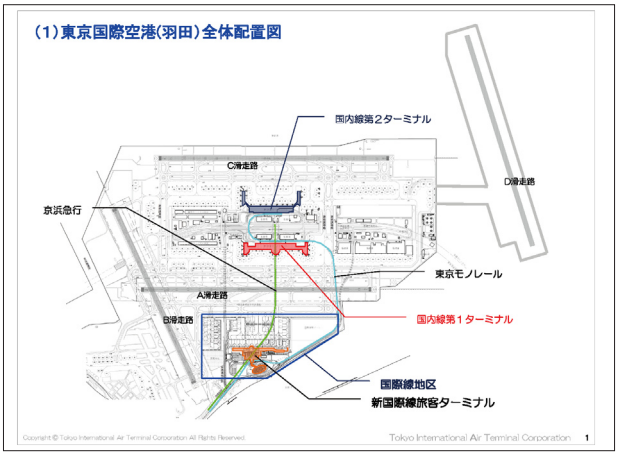
羽田空港の新国際線旅客ターミナルの概要についてお話させていただきます。新国際線旅客ターミナルは10月21日に営業開始し、国際線定期便は10月31日から就航します。

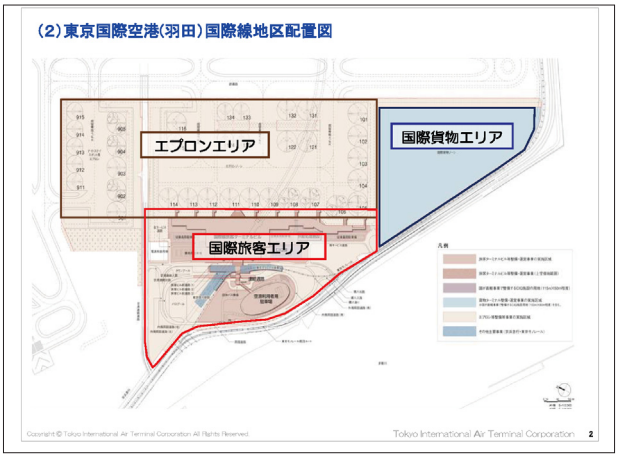
■東京国際空港（羽田）空港国際線旅客ターミナルの事業について

東京国際空港（羽田）空港の全体図の右端の斜めに伸びているのが新しく国の方で整備されましたD滑走路（2,500m）です。中央にあるのが国内線第1ターミナルでJALが主に使っております。その上にあるのが国内線第2ターミナルでANAが主に使っております。

国際線地区の再開発事業は、昔の旧国際線ターミナルや日本航空ライン整備ビル等がありました跡地を利用したもので、エプロンエリアと国際旅客エリア、国際貨物エリアの３つに分かれております。

この事業は、国土交通省がPFI（プライベート・ファイナンス・イニシアティブ）プロジェクトとして我が国で初めて取り組みました。独立採算型の公共事業であり、民間の活力や資金、ノウハウ、技術力を取り入れて整備しようというわけです。その手法を使うことを前提に国際線ターミナル建設に4つほどの事業体が立候補しました。その中から私どもの東京国際空港ターミナルという会社の前身であるＨＫＴグループが国の指名を受





けて事業契約を結び、今日に至りました。今回の整備・運営についてはターミナルと楕円形の空港利用者駐車場の2つを併せて1つとする形での整備でございます。

■国際線旅客ターミナルの基本条件

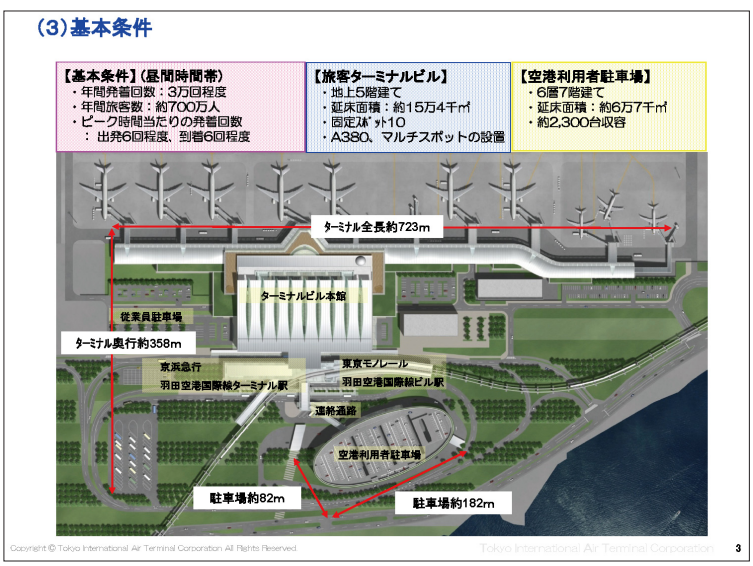
国際線ターミナルの全長は723m、奥行きは358m。ちょうど銀座4丁目三越前から銀座8丁目新橋駅手前ぐらいまでの大きさです。固定スポットは10あります。

PFI事業ですので事前に国の方から、どういう基本条件で整備するか、要求水準の提示がありました。内容としては昼間時間帯に年間発着回数を3万回、年間旅客数は700万人、ピーク時間帯の1時間当たりに出発6回、到着6回の発着を前提に計画することとなっていました。

D滑走路が出来まして昼間帯の発着能力は11万回の発着枠の増加が可能となりました。そのうち今回、3万回を国際線に割り当てるというものです。その後、羽田を取り巻く環境の変化等々により、今年5月の成長戦略会議で2013年を目途に新たに3万回、計6万回を国際線に充てることがその方針として決まりました。しかしながら、現在のターミナルは年間３万回（一日あたり、40出発便・40到着便）を前提に建設しております。

このターミナルビルの規模としましては、本館は地上5階建て、延床面積は15万4,000㎡。エネルギー供給施設の5,000㎡を加えると計15万9,000㎡になります。超大型旅客機のA380の就航予定は今のところありませんが、将来的に入って来る可能性があるというので1か所だけ A380用のスポットを整備し、また小型機対応のマルチスポットも用意しています。駐車場は6層7階建て、2300台収容、延床面積6万7,000㎡。ターミナルの規模としては関空の全長1,667m、41固定スポットや中部国際空港の全長1,160m、23固定スポットに比べると、非常に小さいということが分かります。元々の前提条件が年間700万人対応として造られておりますので、コンパクトな作りとなっております。

羽田国際線の特徴として24時間運用がありますが、5年前に要求水準として提示されましたのは昼間時間帯に3万回の発着を可能とするということでした。ここで言う昼間時間帯とは午前6時～午後11時のことで、それ以外の午後11時～午前6時を深夜早朝時間帯と申しますが、国はこの深夜早朝時間帯に先ほどの3万回とは別枠で、更に３万回の発着枠を貨物便も使用可能な枠として発表しました。その時、朝の６時台と深夜の１０時台をリレー時間帯ということにして、昼間帯の便も深夜早朝時間帯の便



も使用できる時間を１時間ずつ設けることにしました。これによって、深夜早朝時間帯には使用できない3,000ｍのＣ滑走路がこのリレー時間帯には使用できることになった訳です。

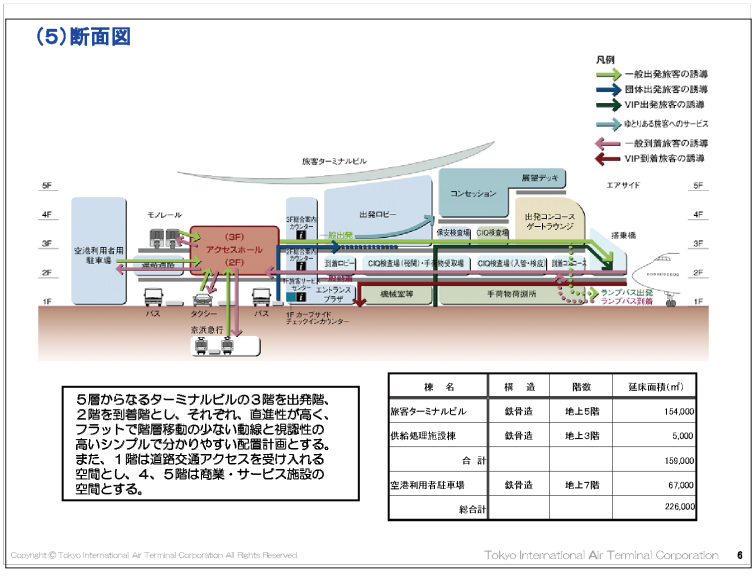
■ターミナルビルについて

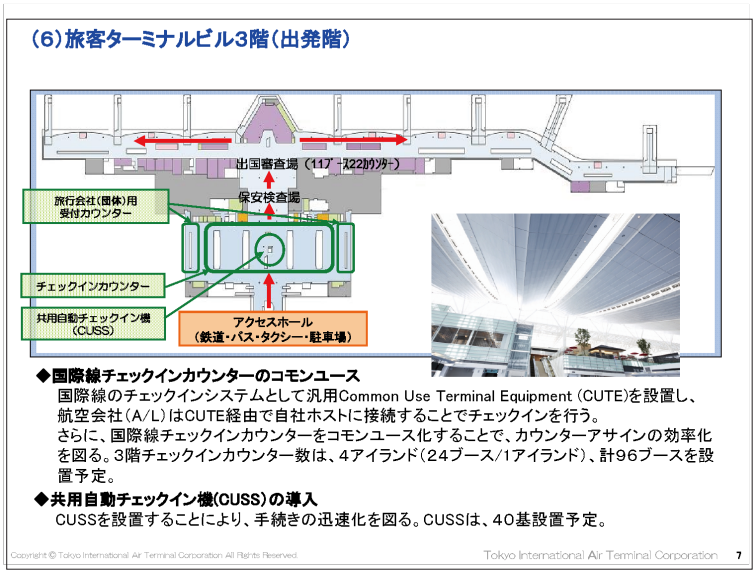
建物の説明をします。今回のターミナルには地下階がないのが特徴です。地階がない理由は京浜急行が地下に乗り入れていること、限られた工期の中で効率よく工事するには地階がない方がよいということで、地上階だけになりました。そして、両方の駅とターミナル本館を接続する部分にアクセスホールを2，3階に設けました。モノレールが直接3階に入って来る関係で、自動車系のバスやタクシー、自家用車のアクセスは1階だけという形になりました。

基本的にはコンパクトなターミナルですけど、それを逆手にとってお客様が進みたい動線を一直線で行けるように、なるべく短くしようと力を入れました。例えばモノレールを降りて改札を出てから100m も歩けばチェックイン・カウンターです。チェックインを終わって搭乗ゲートに進み、ボーディング・ブリッジまでフラットな動線で真っすぐ直進出来ます。到着の場合も同じように階層移動を無くして直進で進める構造になっています。それから空港利用者駐車場は2階の連絡通路で繋がっております。

コンセッション関係、商業施設は4階と5階に集積しています。

次にターミナルビルの機能的な部分についてご説明します。3階の出発階ですけど航空会社が使う、いわゆるアイランド（島）形式のカウンターは４つあります。合計96ポジションがございます。その両側に団体受付用の旅行会社に貸し出しするカウンターがあります。モノレールのお客様は階層移動なし、京浜急行のお客様は地階からエスカレーターやエレベーターで上がってこられます。また今回、CUTE（キュート）システムを国の要求水準により導入しました。これは国際線の汎用チェックインシステム（Common Use Terminal Equipment）のことで、この CUTE システムと各航空会社のホストコンピューターとを接続することにより、その CUTE 端末でそのままチェックイン出来るようなシステムのことです。一昔前であれば、それぞれの航空会社のシステムを置いてやらねばならなかったのですが、今はその必要がなくなった訳です。メリットは業務の効率化と公平性・透明性の確保です。カウンターと CUTE システムを時間貸しの運用が出来るわけで、例えば午前中に使っていた航空会社が午後に便が無ければ別の航空会社が入って来る形になります。また航空会社のロゴや看板が固定で配置する施設は全くなく、





すべてテレビ画面で出発・到着便の航空会社ロゴや時刻等が表示され、非常に効率よくカウンターを運用することが出来ます。しかし、お客様の利便性を考えたら毎日、航空会社がコロコロ変わっては分かりにくいというので、メーンの2社、JAL、ANA については朝から晩まで飛んでいますので、専用ではないのですけどずっと使っているカウンターがあります。右側が ANA とスターアライアンス系グループ、左側が JAL とスカイチームが主に使っています。さらに共用自動チェックインシステム（CUSS,Common Use Self Service）を40基設置予定です。成田、関空でもすでに導入されていますが、手荷物をお預けにならないお客様には効率よくチェックイン出来るようになっています。

到着階（2階）も出発階とコンセプトは同じで、動線をシンプルにして各ゲートからダイレクトに外へ出られるようになっています。荷物のベルトコンベアは5基設置予定です。出発の手荷物のベルトコンベアにはインライン・スクリーニング・システムを導入し、最新の EDS（Explosive Detection System）による爆発物検査も行えるようにしております。乗り継ぎについては当初、国際線から国際線の乗り継ぎを想定していませんでしたが、その後の変更でわずかなスペースですが、到着コンコース内に「国際線乗り継ぎカウンター」を設けました。また、国際線から国内線への乗り継ぎのお客様のために、到着の税関検査場を出てすぐ右側に「国内線乗り継ぎカウンター」も用意しております。

1階はバス、タクシー、自家用車等の自動車のアクセスを集中していますけど、大口の団体客や修学旅行生らが大勢1階から3階にどっと入って来るのでは効率が悪いので、1階で荷物も預けてチェックインも済ませたらお客様も楽だろうと、臨時用チェックイン・カウンターを10ブース設置しました。これは CUTE システムがあるから出来ることで、例えば午後2時～4時修学旅行生があるなら特定の航空会社にカウンターを時間貸しすることが出来るわけです。航空会社にとっても効率よく必要な時間だけ借りられます。3階の出発階と同じようなベルトコンベア等の設備があり、リクエストがあった場合のみ貸し出すこととしており、通常は閉鎖されています。またオープンスポットに駐機した飛行機に直接利用出来るようにランプバスサービスを実施できるように、バス出発ラウンジを 1 階に設け、4カ所の搭乗ゲートを設置しました。

■固定スポット

固定スポットの配置については先ほども申

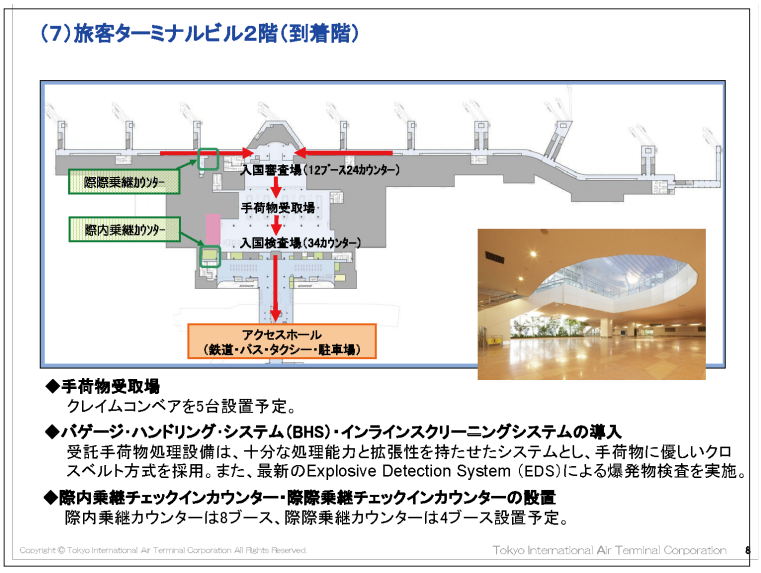


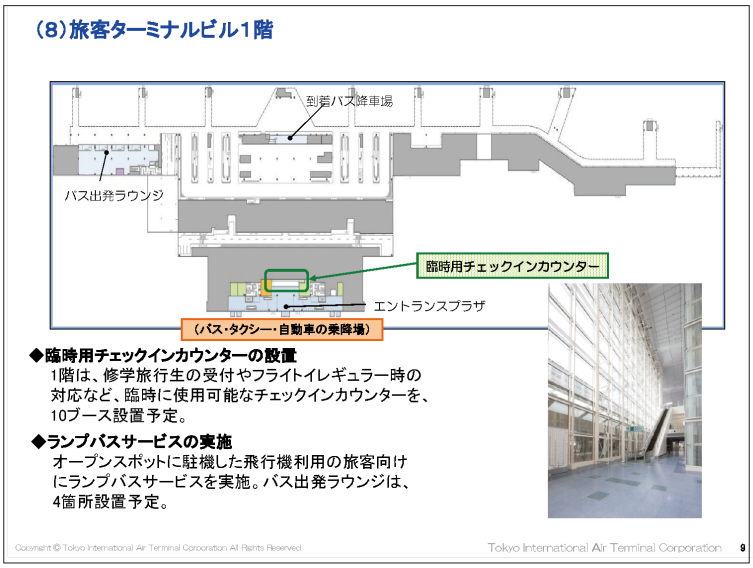
しましたように、計10スポットありますがA380対応のため当面、107番スポットにアッパーデッキ用 Passenger Boarding Bridge（PBB）を設置します。将来は113番スポットの固定橋も A380用に変換できるような構造にしてあります。今のＰＢＢは通常の大型機、中型機、小型機に対応できるような構造にしています。

今ちょうどフイットチェックという検査を実施しているところで、各サイズの飛行機を持って来て、搭乗橋とピタリと合うかどうか、実際に検査しています。

■継ぎ目のない搭乗橋

もう1つ特徴的なのは三菱重工から導入した世界初の継ぎ目のない完全フラットな搭乗橋（Step-less Passenger Boarding Bridge（PBB））を使っていることです。従来型の搭乗橋というのは前後に伸び縮みする関係から接合部分にどうしても段差が出来てしまいます。それを改良して接合部を両側からキャタピラーを巻き込む構造にして、全く段差のない構造とすることができました。海外のメディアの関心も高くて取材の申し込みが続いています。





■環境対策

環境負荷低減対策として CO_2の削減や太陽光の活用、雨水の利用、地中熱利用等のエコエアポートへの取り組みをしています。例えばターミナルビルの地盤は軟弱で地下50m の大深度まで杭を打ち、建物を安定させているのですけど、常時15℃の地中熱を得られます。夏は涼しく、冬は逆に温かい地中熱を利用して夏は冷房に冬は暖房に使います。もう1つ、NAS電池（大容量蓄電池）を導入しています。夜間は CO_2排出の少ない原子力発電による電力を蓄電して置き、昼間に旅客ターミナルのすべての電力消費に利用するわけで、世界の空港では初めてのシステムになります。

■国際線駐車場

国際線の駐車場は6層7段の楕円形立体型にしました。計2,300台収容、将来はさらに2層分660台の増設が可能です。特徴的なのは予約車専用スペースを設けたことです。お客様には高級車を長時間駐車して置くと車体にイタズラされる不安があります。そこでシャッター付きのマイガレージが欲しいとの要望に応えて、個室31台、一般26台を設置しました。予約車専





用のゲートも設けて差別化を図っております。

■商業施設

商業施設について説明します。4階と5階を商業集積ゾーンとしています。全体のコンセプトはメイド・イン・ジャパン、羽田オンリー・ワンとしました。中国や韓国の方々にとってメイド・イン・ジャパンは1つのブランドになっています。そのために嗜好性を高め、羽田でしか買えないメイド・イン・ジャパンをコンセプトにしました。最後にたっぷりお買い物をして母国に帰っていただこうというわけです。

商業集積ゾーンは江戸とかけたEDO MARKET PLACEと称し、特に4階には江戸小路と呼ぶ江戸の町並みを再現したコーナーがあります。中部空港に同じようなレトロ風のコーナーがあってよく似ていると言われていますけど、少し時代を遡らせました。本物をお見せしたいと京都の数寄屋造り建築家、中村外二先生に設計を依頼しました。本来、大規模施設では消防法の関係から木造建築物は造れないのですが、木材を不燃処理した上で建てております。歌舞伎小屋を模した一角もあって、実際に中村屋のパテントをいただいて屋号を出し、臨場感のある造りにしています。

4階で昔の日本を感じてもらった後は5階で現代の日本・東京の文化を味わっていただきます。クール・ジャパンという言葉がよく使われていますけど例えば海外で人気の日本のアニメやキャラクターを中心に構成したTOKYO POP TOWNというゾーンを展開しています。

少し変わっているのは空港で初めてプラネタリウムを入れました。学術的というよりも癒し系で音楽を聴き、お酒を飲みながら星空を楽しめるという運営を考えています。日本最高解像度のプラネタリウムはお台場にある日本科学技術館の500万個の星ですけど、それより10倍多い4,700万個の星を投影出来ます。またフィギュアで世界に知られる海洋堂が初めて空港に入居してくれます。3階の制限エリア内にはどこの空港にもある免税店、ブランド・ブティックが25店ほど入っています。

1階は先ほど申し上げた団体カウンターの他に、空港クリニック、銀行ATM、コンビニなどが入って来ます。

2階(到着階)には国内乗り継ぎの場合、時間的な余裕があるだろうということで、シャワールームや休憩室、着替え、仮眠などのリフレッシュルームを用意し、手荷物預かりやクリーニングの施設も出来ます。

3階(出発階)は中央のカウンターを中心に出国審査を経た後に買える免税店があり、お酒やタバコ、香水店などは我々の直営で行います。ブルガリやシャネル等のブランド・ブティッ



クが両側に並びます。具体的なお店は私どものホームページで紹介しています。また出発ゲートのところで24時間営業の飲食店を用意しています。

■旅客サービスについて

これまで空港のサービスと言えば空港ビル、エアライン等がそれぞれ個別のぶつ切りのサービスでした。それを一体となって出来ないかと事業計画立案段階から検討して来ました。実際にはコンシェルジュ（案内スタッフ）を養成するためにJAL、ANAで研修を受け手もらい、航空券・パスポート等の航空会社としての知識を体得してもらいました。また、海外からのお客様のために、日本語以外に、英語、中国語、韓国語の4カ国語に対応できる体制で常に積極的に案内業務を行います。

■障害者や高齢者の介助サービス

障害者や高齢者の介助サービスも行います。設計段階から多様な障害者にとって使い勝手のよい空港にするためユニバーサルデザイン検討委員会を設けました。トイレやエレベーター仕様、点字ブロックの敷設、案内情報の検証、電動カートのあり方等多岐に渡って意見をお聞きしました。

■旅客通過確認システム

IT関係も積極的に取り入れています。特徴的なのは旅客通過確認システムで、搭乗券に2次元バーコードが打ち込まれていますが、これとターミナルシステムをリンクさせて、旅客が出国審査場を通っているかどうかがわかるようになりました。よく「まだご搭乗されていない○○様、至急搭乗口にお越しください」というアナウンスがありますけど、直前になってまだ出国審査場を通っていないお客様なら搭乗を諦める判断が出来ます。これは日本で初めてです。

■乗り継ぎサービス

羽田は国内の乗り継ぎが便利というのが特徴の1つですから、乗り継ぎサービスは3つあります。

1つは無料の循環バス（連絡バス）です。ビル会社負担で国際線ターミナルと国内第1、第2ターミナルビルを無料で循環運行しています。

2つ目は東京モノレールと京浜急行に協力をお願いし、乗り継ぎ客には国際線と国内線のターミナル間は無料で乗車出来る予定です。国内法上は出来ないので実際は空港ビル会社でお客様の運賃を負担します。

3つ目は国際線から国内線へ、逆の国内線から国際線へ移動されるお客様の利便性を高める

ために、航空会社が独自に空港内制限地区内を乗り継ぎ専用バスで運行することです。

■深夜・早朝時間帯の各施設の運用

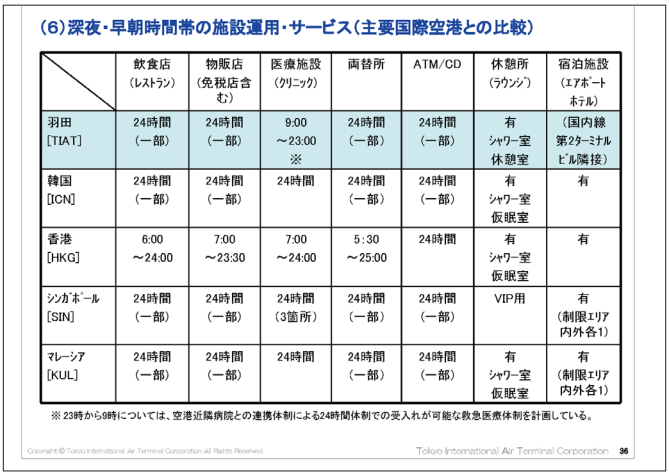
深夜・早朝時間帯の各施設の運用状況を羽田とアジア主要空港と比較して見ました。調べて見ると24時間空港と言いながら実際は多くのお店が閉まっていることが分かりました。

それを参考にして運用時間を設定しています。飲食店、物販店は香港を除いて仁川（インチョン）やシンガポール、マレーシアと同様に、羽田では一部の店舗だけ24時間開店します。両替所 ATM はすべての空港でオープンし、エアポートホテルもほとんどの空港で営業しています。

■東京国際空港（羽田）国際線想定ダイヤ

最後に羽田の国際線からどのような路線が飛ぶのか、簡単に説明します。国際線は二国間の航空交渉で決められます。運航権益がどうなっているか、航空交渉がどうなっているかを見ますと、昼間時間帯については1日当たり40便のうち、すでに32便が決まっています。中国がまだ交渉中で9月にも交渉が行われる予定ですが、10月31日の国際線オープンに間に合いません。深夜早朝時間帯（リレー時間帯を含み、22時～7時）は11カ国36便となっていますけど、オランダやドイツ等は航空権益として持っているものの実際に行使するかどうか、まだ分かりません。それぞれの国が飛ばす権利を持っているということです。現段階で飛ばすことを表明しているエアラインによる想定路線は、1日約60便あり、ロンドン、パリ、バンクーバー、サンフランシスコ、ニューヨーク、デトロイト等が各1便。ソウル12便、北京と上海各4便、台北8便、シンガポールやバンコク、クアラルンプール3便～ 4便等となっています。もちろん国交省の認可を前提としているのであくまでも想定ということでご理解願います。

駆け足の説明で至らない点があったと思いますが、これで終わります。ご静聴ありがとうございました。

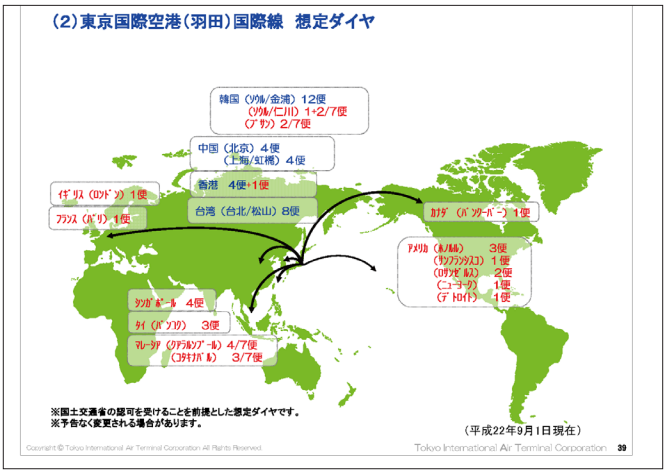


(6)深夜・早朝時間帯の施設運用・サービス(主要国際空港との比較)

	飲食店（レストラン）	物販店（免税店含む）	医療施設（クリニック）	両替所	ATM/CD	休憩所（ラウンジ）	宿泊施設（エアポートホテル）
羽田 [TIAT]	24時間（一部）	24時間（一部）	9:00～23:00 ※	24時間（一部）	24時間（一部）	有 シャワー室 休憩室	（国内線第2ターミナルビル隣接）
韓国 [ICN]	24時間（一部）	24時間（一部）	24時間	24時間（一部）	24時間（一部）	有 シャワー室 仮眠室	有
香港 [HKG]	6:00～24:00	7:00～23:30	7:00～24:00	5:30～25:00	24時間	有 シャワー室 仮眠室	有
シンガポール [SIN]	24時間（一部）	24時間（一部）	24時間（3箇所）	24時間（一部）	24時間（一部）	VIP用	有（制限エリア内外各1）
マレーシア [KUL]	24時間（一部）	24時間（一部）	24時間	24時間（一部）	24時間（一部）	有 シャワー室 仮眠室	有（制限エリア内外各1）

※23時から9時については、空港近隣病院との連携体制による24時間体制での受入れが可能な救急医療体制を計画している。

Copyright © Tokyo International Air Terminal Corporation All Rights Reserved.



開港5年目神戸空港、苦境打開のかぎは

神戸新聞社社会部　　黒田　勝俊

10 月下旬、羽田空港が、24 時間国際拠点（ハブ）空港として再スタートした。新しい国際線ターミナルビルが開業し、4 本目となる D 滑走路の運用も開始。来年 2 月までに、東南アジアや欧米の 11 カ国・地域の 17 都市と結ばれるという。成田空港との「すみ分け問題」を懸念する声もあるが、首都圏空港はひとまず、韓国や中国などに奪われたアジアの旅客を取り戻すべく、新しいステージに突入したといえる。

一方で関西の空港事情はどうか。関西国際（関空）、大阪（伊丹）、神戸の 3 空港の在り方をめぐり、議論を重ねてきた「関西 3 空港懇談会」は今年 4 月、これら 3 つを一元管理することで合意した。ところがその後、国が打ち出した方針は、神戸を除いた 2 空港、関空と大阪の経営統合だった。描く「関西の空」の将来像で、地元自治体、経済界と、国との間に広がる溝。とりわけ、枠組みから外される形となった神戸空港は深い霧が立ちこめる視界不良の状態に陥った。

同懇談会の「一元管理」は今後 10 年間に限り、関空は首都圏空港と並ぶ国際ハブ空港▽伊丹は国内線の基幹空港▽神戸は関空のハブ機能を補完する地方空港―とそれぞれ位置付けた。

合意に至る道のりは、決して平たんではなかった。伊丹に関して「廃港を検討する、と明記すべきだ」と持論をアピールする大阪府の橋下徹知事と、存続を主張する兵庫県の井戸敏三知事が激しく対立。橋下知事が神戸空港の廃港にまで言及したことで、一時は議論が振り出しに戻ることさえ危ぶまれた。双方とも譲らなかったが、期限付きの一元管理で何とか方向性をまとめることができた。

こんな経緯をたどったにもかかわらず、わずか 1 カ月後、国土交通省の成長戦略会議が出した報告書で懇談会の合意は足元から揺らぐ。成長戦略会議の提案はこうだ。

伊丹を株式会社化し、国が出資する持株会社の下で関空と経営統合した上で、事業運営権を民間に売却。リニア中央新幹線開通の状況などを見通し、民間の経営判断で、伊丹廃港や関空への一元化も検討する―。

伊丹の廃港検討が盛り込まれたことは、橋下、井戸両知事による論争の再燃も招いた。「日本の競争力を強くしていく原動力になる」と橋下知事。井戸知事は「リニアみたいな不確実な前提で、廃港にまで議論を及ぼすのはいかがなものか」と不快感を示した。だが、それ以上に兵庫県や神戸市の関係者に大きなショックを与えたのは「神戸空港外し」だった。

「（神戸空港は）地方空港なので切り離す」。関空、伊丹の 2 空港の経営統合案について、そう説明する前原誠司国交相（当時）に、神戸の自治体、経済界は猛反発した。「地方空港だからというが、懇談会ではそれも踏まえた論議をしてきた」と神戸商工会議所の幹部。「関西の総意を無視している」と国の対応を非難した。「懇談会の合意を前提に対応するしかない」。神戸空港を管理、運営する神戸市の幹部は戸惑いを隠さなかった。

2006 年の開港から来年 2 月で丸 5 年を迎える神戸空港。当初は年間 300 万人弱の旅客数を保っていたが、新型インフルエンザの感染拡大や長引く景気低迷が響き、昨年は過去最少の約 232 万人にとどまった。今年 5 月末には、旅客数、着陸料ともに約 4 割を占めていた日本航空（JAL）が撤退、開港以来の苦境に立たされているといっても過言ではない。

神戸市や神戸商工会議所などは、3 空港懇談会での合意を踏まえ、あらためて神戸空港も経営統合の枠組みに入れるよう国に要望している。だが、国は成長戦略会議の報告書に基づいて既に法案整備へ動き出しており、見直しは極めて難しいとみられている。そうした状況の中、井戸知事や神戸市の矢田立郎市長は「神戸空港を株式会社化し、次に備えるのも一つの選択肢」などと訴えている。いずれにせよ、当面は自助努力を迫られる。

「せめて手かせ、足かせを外してほしい」（神戸市幹部）と、神戸市や神戸商工会議所などは今年 5 月末、運用時間や発着枠の拡大、国際チャーター便規制の緩和を国に要望した。

神戸空港の発着回数は現在、年間 2 万回（1 日 60 回 30 便）、運用時間は 1 日 15 時間（午前 7 時～午後 10 時）に制限されている。国際定期便や旅行会社などによる営利目的の国際チャーター便も認められていない。国が、騒音対策や空域の狭さ、関空との役割分担などを理由に制限しているためだ。

馬淵澄夫国交相は 9 月、神戸新聞社などのインタビューに「地方空港という位置付けの中で、新たな振興策を提示したい」と語ったが、具体策までは示さなかった。神戸市側は、規制緩和しても「住宅地での騒音の不快さを示す『うるささ指数』は、環境基準の 70 以内に収まる」としており、市幹部は「3 空港全体の底上げのためにも、規制緩和を認めてほしい」と切望する。

空港の運用改善とともに地元が力を入れるのが、国際観光都市としての魅力のアップだ。異人館や南京町、港周辺のベイエリアや有馬温泉、そして神戸ビーフなど神戸にはさまざまな観光地、観光資源があるが、市の 09 年度の調査では、観光客のうち宿泊客は 3 割弱で、近畿圏内からの日帰り客が大半を占めた。豊富な観光資源に磨きをかけ、競争力をさらに強める必要がある。

近年、神戸も中国や韓国などアジアからの観光客が増加傾向にある。神戸空港と関空を約 30 分で結ぶ高速船「ベイ・シャトル」を使って神戸を訪れたアジアからの団体観光客は、本年度上半期（4 ～ 9 月）は 2 万 1,786 人。前年同期の 3 倍に膨らんだ。

神戸市は目下、神戸空港にほど近いポートアイランド（ポーアイ）2 期地区で、医療産業都市構想を進めている。生体肝移植を中心とした高度医療を提供する専門病院が 12 年度に開設予定で、国内外から患者を呼び込む計画だ。周辺には既に、約 190 社の医療関連企業も進出している。同じく 12 年度にはポーアイ 2 期で、世界最高性能の次世代スーパーコンピューターも稼働予定で、こちらも国内外から多数の研究者や企業関係者らが訪れるとみられる。そうなれば、首都圏空港に比べ、ビジネス利用が少ないとされる関空の活性化も期待される。

アジア諸国が目覚ましい経済成長を遂げる中、低迷が叫ばれて久しい日本経済。首都圏に比べ関西の停滞ぶりは深刻だ。来年度には全日空（ANA）と香港の投資グループが、関空を拠点に LCC（格安航空会社）の運航に乗り出すなど明るい話題もあるが、首都圏空港と比べてもはるかに、関西が世界の動きから後れを取っていることは否めない。

空港とは本来、都市を活性化させるための装置であり、資源だ。市民による反対運動や、大阪経済界からの反発など建設の是非をめぐって紆余曲折があった神戸空港だが、建設された以上は、その活用策を追求していかなければならない。関西の 3 空港の潜在能力をいかにして引き出し、世界との競争力アップにつなげるか―。関西エリア内で争っていては、地域再生への道はさらに遠のくことだろう。神戸を含め空港という装置を最大限活用し、関西全体の浮揚につなげてほしい。



航空交通研究会
研究レポート㊽

マルチマーケットコンタクト理論の航空競争への適用：米国航空産業のFSC vs LCCのケース



神戸大学大学院 経営学研究科
村上　英樹
（（財）関西空港調査会　航空交通研究会メンバー）
朝日　亮太
（神戸大学大学院 経営学研究科 博士課程）

1．問題意識

マルチマーケットコンタクトとは、企業が特定の競争相手と複数の市場で対峙・会敵している状況である。この状況は現代社会の中でしばしば観察される。サントリーやキリンがビール市場や焼酎市場などで競争を行っているケース、ソニーと任天堂が据え置きゲーム市場と携帯ゲーム機市場で競争を行っているケース、あるいは伊丹・羽田路線で競合している全日空と日本航空が、羽田・札幌路線においても競争を行っているケースなどである。

さて、このマルチマーケットコンタクトが、企業間の競争の程度を弱めるとする研究が約半世紀前から提示されてきている、Bernheim and Whinston (1990))。競争の程度を弱める原因は、長期にわたるマルチマーケットコンタクトにより、企業が互いの企業の置かれている状況を容易に察することが可能になるためである。これにより互いに競争を避けたい状況にあると各企業が判断すれば、暗黙のうちに激しい競争が行われなくなる。なお米国携帯電話産業、米国セメント産業、並びにスペインのホテル産業などでこの理論の成立が実証されている。

米国航空産業においても、航空会社の合併などにより、マルチマーケットコンタクトは増加している (Morrison and Winston (1995))。2008年にデルタ航空とノースウエスト航空が合併し、2010年にはユナイテッド航空とコンチネンタル航空が合併を発表するなど、今後も企業間がマルチマーケットコンタクトを経たのちに合併あるいは提携することが予測される。マルチマーケットコンタクトが航空産業に及ぼす影響について、Kim and Singal (1993) 及び、Evans and Kessides (1994) は、航空規制緩和後の米国市場において、マルチマーケットコンタクトによって運賃が上昇していることを示している。Baum and Korn (1999) は、企業の参入･退出件数がマルチマーケットコンタクトの増加とともにいったん増えたのち、やがて市場に企業が共存して留まり、かつ参入を抑止する（経過として参入・退出件数が減る）ことを提示している。

しかしながら、近年のデータを用いた研究はあまり行われていない。それに加え、低費用航空会社（LCC）とフルサービスキャリア（FSC）との競争にマルチマーケットコンタクトの概念を取り入れた研究はこれまで存在しない。村上・朝日 (2010) は新たに FSC 対 LCC の競争にマルチマーケットコンタクト理論の概念を加え、企業間のマルチマーケットコンタクトが競争行動、特に運賃設定行動にどのような影響を及ぼしているかを分析している。本稿は村上・朝日 (2010) を要約・改訂したものである。

2．分析と結果について

村上・朝日 (2010) は、予備的実証研究として、2006年のアトランタハーツフィールド空港、シカゴ２空港（オヘア、ミッドウェイ）、ダラス２空港（フォートワース、ラブフィールド）のデータを用いて、マルチマーケットコンタクトが LCC の価格設定行動に影響を与えているか、並びに

LCCの存在がFSCのマルチマーケットコンタクトの効果に影響を与えるかについて分析を行った。

主な分析の結果として、以下の２点が明らかになった。第一に、航空産業全体レベルではマルチマーケットコンタクトにより運賃を引き上げる傾向がある。これは、先行研究とも整合的である。競合の結果、複数社による独占市場が形成される傾向がある。

第二に、一方で、LCC は FSC との「会敵」の機会が多くとも、共謀独占行動をとることはない。むしろ運賃が低下する傾向が明らかになった。つまり LCC は他の航空会社による報復的な行動を恐れず、積極的に価格競争を行っているといえる。

その他、個別の FSC に関しダミー変数を導入することにより FSC 別の価格競争パターンが異なることも明らかにしている。勿論データのセレクションバイアスが現時点では存在すると思われる。これは今後克服しなければいけない課題である。

３．空港経営へのインプリケーション

最後に、空港経営へのインプリケーションについて述べておく。空港側の論理としては、従来から運航している FSC に加え、新たなタイプの顧客である内外の LCC の誘致を積極的に進めるインセンティブは高いかもしれない。但し、空港側としては、自らの空港のスロット価値を十分に見極める必要がある。関西圏でいえば、航空会社が高いイールドを得ることができる伊丹空港のスロット価値は高く、逆に相対的にアクセスの利便が良くない関西空港および新規航空会社が運賃競争を仕掛ける神戸空港のスロット価値は低くなる。

航空会社の論理からすると、FSC と LCC が同一空港で競争すれば、泥沼の長期価格競争に陥る故、FSC からすれば同一空港での LCC との競争は避ける（Murakami, in-printing a 及び b）。大手航空会社が LCC 事業に参入する理由は、系列外の LCC との激しい競争を回避するため、参入阻止手段として自ら経営操作可能な準 LCC を配置しておくということに他ならない。

今後もし関西空港に LCC が積極的に参入した場合、競合路線の FSC は撤退せざるを得なくなるであろう。関西３空港が維持された場合、競争下の航空産業においては伊丹空港が FSC、関西空港が LCC および LCC と同一路線で競合しない FSC、そして神戸空港が LCC（日本の新規航空会社の場合、LCC というのは不適切であるが）専用空港化の方向に収斂する可能性がある。例えば、これは規制緩和後長年強制を経て、ある意味均衡状態に達したサンフランシスコ大都市圏の３空港（サンフランシスコ、オークランド、およびサンノゼ市営）空港の役割分担のパターンに近い。

【参考文献】

Baum, J.A.C. and H.J. Korn, “Dynamics of dyadic competitive interaction,” *Strategic Management Journal*, 1999, 20 (3), 251–278.

Bernheim, B.D. and M.D. Whinston, “Multimarket contact and collusive behavior,” *RAND Journal of Economics*, 1990, 21 (1), 1–26.

Edwards, C.D., “Conglomerate bigness as a source of power,” *Business concentration and price policy*, 1955, pp. 331–352.

Evans, W.N. and I.N. Kessides, “Living by the” Golden Rule” : Multimarket contact in the US airline industry,” *Quarterly Journal of Economics*, 1994, 109 (2), 341–366.

Kim, E.H. and V. Singal, “Mergers and market power: Evidence from the airline industry, *American Economic Review*, 1993, 83 (3), 549–569.

Morrison, S. and C. Winston, *The evolution of the airline industry*, Brookings Institution, 1995.

Murakami, H, “Time effect of low-cost carrier entry and social welfare in US large air markets,” *Transportation Research* Part E, in-printing（a）.

Murakami, H, “An Empirical Analysis of Inter-firm Rivalry between Japanese Full-Service and Low-Cost Carriers,” *Pacific Economic Review* 16(1), in-printing (b).

村上英樹・朝日亮太 (2010)、「マルチマーケットコンタクト理論の航空競争への適用：米国航空産業の FSC vs LCC のケース」、『国民経済雑誌』第 202 巻５号、近刊。

調査レポート

羽田空港の見学会に参加して

(財)関西空港調査会 理事長
吉 川 和 広

24時間国際ハブ空港を目指した羽田空港の新国際線ターミナルが、10月21日にオープンした。4本目の滑走路となるD滑走路もこの日から運用を開始した。これにより、羽田空港の空港容量は、現在の30.3万回から44.7万回に増加すると見込まれている。

㈶関西空港調査会は、国土交通省大阪航空局の御尽力を得て、「羽田空港見学会」を企画し、10月6日に、供用開始直前のD滑走路と国際線ターミナルを見学させていただく機会を得た。

(1) 羽田空港の概要

見学会参加者は、正午に国内線用第1ターミナルビルに集合し、昼食後東京空港事務所を訪れ、早速新管制塔に登り、コントロールエリアにおいて、羽田空港の全貌を俯瞰しながら、東京空港事務所の渡辺正巳次長より、空港の概要についての説明を受けた。

敷地面積は1,270haで、北側に斜めに配置されているB滑走路と、東西に平行に配置されているA・C滑走路の3本の滑走路によって構成されている。敷地面積の広大さと、ひっきりなしに離発着する航空機に目を瞠らされた。10月1日から供用開始されるD滑走路の用地約150haを加えると、総面積は1,522ha（水域を含む）に及ぶ。

(2) 新管制塔

D滑走路は管制塔から約4㎞離れている。視界をよくするため、新しく造られた新管制塔は高さ115.7m、これまでの管制塔より40mも高くなっている。世界で3番目に高い管制塔ということで、今年1月から運用を開始している。今後、発着便が増加することを見込んで、羽田と成田両空港の空域管制を統合したレーダー管制が、この新管制塔で行われている。

(3) D滑走路の建設工事

新管制塔からD滑走路の工事現場に移動し、東京空港整備事務所の鈴木弘之所長よりD滑走路の建設工事について説明を受けた。

D滑走路の建設は、欧米やアジア路線などの拡大を目的に2007年3月から始まった。D滑走路（2,500m×60m）は、新しく造成された総面積約150haの人工島の上に構築されている。

人工島は、海上空港の建設に多く用いられる埋立構造が全体の2/3を占め、多摩川河口に突出する残りの1/3は、空港整備では世界初のジャケットと呼ばれる鋼構造物を組み合わせた桟橋形式を採用し、多摩川の流れを妨げないための工夫がなされている。

そして、埋立側と桟橋側の接続部には、ローリングリーフ型伸縮装置を設置し、温度変化や地震

によって発生する埋立部と桟橋部の相対変位を吸収することとしている。





（4）新国際線旅客ターミナル

Ｄ滑走路の建設工事の見学を終え、新国際線旅客ターミナルに移動して、東京国際空港ターミナル㈱の宮川　博アドバイザーの説明を受けながらターミナル内を見学させていただいた。

新国際線旅客ターミナルに関しては、既に9月16日に開催した関西空港部会定例会において、平林企画部長からお話を伺っているので、詳しい説明は省略するが、5階からなるターミナルビルの3階を出発階、2階を到着階とし、それぞれ、直進性が高く、フラットで階層移動の少ない動線と、視認性の高いシンプルで分かりやすい配置となっている。そして、目をひくのは、世界で初めて設置された継ぎ目の段差をなくした搭乗橋（step-less PBB）である。また、アクセスホールを通してのレールアクセスとの接続性にもすぐれている。1階には、道路交通アクセスを受け入れる空間が拡がっている。

4・5階は商業サービスの空間となっている。4階には木材や漆喰を使って建てられた商店街が立ち並ぶ江戸小路が造られており、日本の伝統や文化を伝える名店の技と味が集積している。5階のTOKYO POP Town には、空港ターミナルでは初めての最新型プラネタリウム＆カフェが併設されており、航空旅客だけでなく、一般の来訪者も楽しむことができるように工夫されている。

すべての見学を予定通りに終了し、第1ターミナルビルに戻って、16時に現地解散した。

今回見学させていただいた羽田空港は活気に溢れていた。さすがに一極集中の進む首都圏の中心部に位置し、国が国際ハブ空港を目指して鋭意整備を進めているだけのことはあると思った。しかし、それと同時に、羽田空港が抱えている幾つかの問題点も見えてきた。

羽田空港の10月からの国際線発着回数は年6万回。国は2013年度以降9万回に増やすという方針を決めている。しかし、それ以上の拡張は難しいとされ、羽田空港国際化の恩恵を受けられる利用者には限界がある。

さらに、新国際線旅客ターミナルは、用地の関係で二つの国内線ターミナルから約3km 離れた場所に建設されたため、無料シャトルバスで結ばれているとはいえ、内際乗り継ぎ客は、重い荷物を持ちながら移動しなければならない。内際乗り継ぎが同じターミナルビル内で出来る関空と比べて、機能面では劣っていると言わざるを得ない。

関空は、首都圏の空港とは異なり、完全24時間運用で、かつ発着枠や空港島内の展開用地に余裕がある。このような関空の首都圏の空港にはない強みを生かして、関空を東アジアの物流拠点、ローコストキャリアなどを活用した観光インバウンドの受け入れ拠点として整備することにより、関空の国際競争力を強化していくことが重要である。

また、関空へのアクセスをより便利で低廉なものへと向上ささせていくため、鉄道ネットワークの拡充と“なにわ筋線”の早期整備や高速道路ネットワークのミッシングリンクの早期解消が不可欠である。

こうした諸課題を解決するためには、空港を活用した関西の成長戦略が不可欠であり、経済的活力の再生と都市の魅力の再構築が重要である。

このために、大阪府をはじめとしてオール関西で英知を結集していかなければならないと改めて思った次第である。

データファイル

平成22年10月29日　関西国際空港株式会社・発表資料より

2010年度（平成22年度）上半期（4～9月）運営概況　［速報値］

【参考】http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm

○発着回数150.4便/日（対前年同期比98%）

国際線：103.8便/日
（対前年同期比103%）
国内線：　46.7便/日
（対前年同期比 90%）

発着回数について

国際線につきましては、貨物便の伸びもあり、前年同期を上回りました。
国内線につきましては、昨年の運休・減便の影響により前年同期を下回りました。
国際線、国内線合計の発着回数は、７月以降前年を上回る水準まで回復しております。

○旅客数　41.0千人/日（対前年同期比112%）

国際線：29.4千人/日
（対前年同期比118%）
国内線：　11.6千人/日
（対前年同期比 98%）

旅客数について

国際線旅客数につきましては、昨年の新型インフルエンザの反動もあり、前年同期を大きく上回りました。とりわけ、外国人旅客は２月以降８カ月連続で単月での過去最高を記録し、好調に推移しています。
国内線旅客数につきましては、運休・減便の影響もあり前年同期を下回りました。

○貨物量　2,055t/日（対前年同期比130%）

国際貨物：1,948t/日（対前年同期比133%）
積込量：　918t/日（対前年同期比128%）
取卸量：　1,030t/日（対前年同期比137%）
国内貨物：　107t/日（対前年同期比 91%）

貨物量について

国際貨物量につきましては、貨物便の増便もあり積込量、取卸量ともに大幅に前年同期を上回りました。
国内貨物量につきましては、旅客便の減少もあり前年同期を下回りました。

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10月29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9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	1,252,683	112.1	21.4	949,071	112.2	18.8	303,611
管内	783,055	108.7	13.4	720,079	113.3	14.3	62,976
大阪港	270,261	108.3	4.6	331,732	114.5	6.6	△　61,471
関西空港	386,969	105.0	6.6	229,507	109.2	4.5	157,462
全国	5,842,944	114.4	100.0	5,045,936	109.9	100.0	797,007

【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	386,969	105.0	6.6	229,507	109.2	4.5	157,462
成田空港	898,106	112.3	15.4	827,870	106.3	16.4	70,235
中部空港	63,878	109.5	1.1	49,056	87.7	1.0	14,822
福岡空港	50,129	89.4	0.9	28,246	93.0	0.6	21,882
新千歳空港	1,121	134.7	0.0	578	67.0	0.0	543

※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	(1日平均)
	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)		
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　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　8月	166,780	5,380	179,920	5,800	325,470	10,500	327,310	10,560	999,480	32,240
平成22年　9月	144,140	4,800	134,600	4,490	308,770	10,290	299,410	9,980	886,920	29,560
平成22年10月	145,990	4,710	143,880	4,640	285,530	9,210	287,260	9,270	862,660	27,830
平成22年累計	**1,499,310**	**4,930**	**1,474,020**	**4,850**	**2,824,960**	**9,290**	**2,826,670**	**9,300**	**8,624,960**	**28,370**
前年同期	**1,116,060**	**3,670**	**1,084,300**	**3,570**	**2,648,520**	**8,710**	**2,644,530**	**8,700**	**7,493,400**	**24,650**
対前年同期比	**134.3%**		**135.9%**		**106.7%**		**106.9%**		**115.1%**	

※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9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	6,453	105.8%	14,789	96.2%	21,242	98.9%
	関　西	6,451	105.8%	2,953	92.9%	9,404	101.4%
	大阪(伊丹)	0	−	10,320	96.8%	10,320	96.8%
	神　戸	2	−	1,516	98.7%	1,518	98.8%
	成　田	14,936	103.4%	1,639	143.0%	16,575	106.4%
	東京(羽田)	1,188	134.7%	26,843	100.0%	28,031	101.1%
	中　部	2,681	99.3%	4,618	100.3%	7,299	100.0%
旅客数（人）	関西3空港	910,654	103.4%	1,857,194	95.7%	2,767,848	98.1%
	関　西	910,638	103.4%	402,964	99.9%	1,313,602	102.3%
	大阪(伊丹)	0	−	1,262,751	95.9%	1,262,751	95.9%
	神　戸	16	−	191,479	86.6%	191,495	86.6%
	成　田	2,852,917	101.8%	145,745	128.9%	2,998,662	102.8%
	東京(羽田)	270,817	123.9%	5,429,630	99.3%	5,700,447	100.2%
	中　部	391,600	98.1%	433,487	93.2%	825,087	95.5%
貨物量（トン）	関西3空港	61,945	119.3%	15,086	92.6%	77,031	112.9%
	関　西	61,945	119.3%	3,426	93.1%	65,371	117.5%
	大阪(伊丹)	0	−	11,029	97.6%	11,029	97.6%
	神　戸	0	−	631	48.0%	631	48.0%
	成　田	180,868	105.5%	集計中	−	180,868	105.5%
	東京(羽田)	1,695	109.4%	62,219	99.9%	63,914	100.1%
	中　部	11,073	94.0%	2,525	83.6%	13,598	91.9%

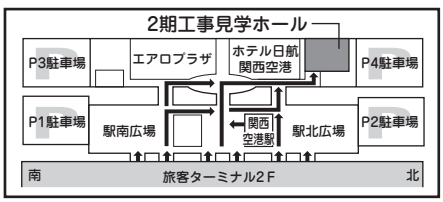
注1．大阪、神戸の発着回数は着陸回数を2倍して求めた数値。
注2．東京の国内線旅客数は国内定期、国際線旅客数は国際線チャーターの実績。
注3．速報値であり、確定値とは異なることがある。

関空2期見学ホール情報

運営状況

見学ホール10月の入館者数はエコ愛ランド推進協議会、タイ行政裁判所、かんどり保育園等の視察を含めて月間合計 2,165人で、ホール開設からの累計は 391,353人になりました。

また、10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 3,281名で、累計は 212,535 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（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）

12月（Dec）

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

1月（Jun）

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					

○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373回定例会（平成22年10月21日開催）

「三大ターミナルプロジェクト 京都、上本町、阿部野橋ターミナル整備計画について」をテーマに谷口　宗男 氏（近畿日本鉄道㈱専務取締役・不動産事業本部長）の講演会を開催。

○第2回空港経営研究会（平成22年11月15日開催）

「新たな航空・空港政策の展開に向けての議論－北海道を事例として－」

切通　堅太郎 氏（㈳北海道総合研究調査会 調査部研究員）

今後の予定

○第374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11月18日（木）16:00～17:00
場　　所　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　「国際コンテナ戦略港湾としての阪神港について」
講　　師　田所　篤博 氏（国土交通省近畿地方整備局港湾空港部長）

○関西国際空港セミナー

日　　時　平成22年11月29日（月）13:30～17:10
場　　所　大阪国際会議場（グランキューブ大阪）
テ ー マ　「国土交通省成長戦略・航空分野について」
講　　師　清水　一郎 氏（国土交通省航空局管理部総務課企画室長）
テ ー マ　「空港会社の格付の考え方－関西国際空港を中心に－」
講　　師　吉田　　真 氏（㈱格付投資情報センター格付本部 チーフアナリスト）
テ ー マ　「複数空港一括運営モデル－イギリスの経験から関西を考える」
講　　師　野村　宗訓 氏（関西学院大学 産業研究所長 経済学部教授）
テ ー マ　「関西国際空港の活用に向けた地域の取り組み－国際戦略総合特区」
講　　師　幸田　武史 氏（大阪府政策企画部長）
テ ー マ　「グローバル時代における空港会社の経営のあり方」
講　　師　加藤　一誠 氏（日本大学経済学部教授）

事務局だより

最近、「選択と集中」という言葉をよく聞く。企業経営で、「大量生産」の時代、消費者ニーズの多様化に対応した「多品種少量生産」の時代、そして、現在は「選択と集中」の時代といわれている。

アメリカのゼネラル・エレクトリック社が積極的に「選択と集中」を行い、同社の業績を高めたことからこの言葉が有名になったといわれている。同社は、その市場で１番か２番以内に入れない事業は高い利益を出せないとして撤退や売却を決めた。

日本の企業はバブル経済期に多角化を行ったが、本業と全く関係のない分野への参入も多く、全体の経営効率が低下するなどの弊害が多かった。「選択と集中」によってそれらの事業部門を撤退・売却し、主力の事業部門に経営資源を集中する傾向が顕著である。

シャープはパソコン事業から撤退し「ガラパゴス」などコンテンツ配信と一体化した電子端末の開発生産に経営資源を集中すると発表した。

一方、国土交通省は成長戦略で「選択と集中」を打ち出した。全国に整備した港湾や空港のネットワークがお隣の韓国の釜山港や仁川空港にハブ機能を奪われている現状を脱却するために、国際コンテナ戦略港湾を京浜港と阪神港、国際拠点空港は羽田、成田と関空が位置づけられた。

すでに、周回遅れといわれている日本が韓国に追いつけるか、まさに日本の国家戦略力（選択と集中）が問われている。　（kon）

KANSAI空港レビュー
2010.11 No.384

大阪ミュージアム構想
"Osaka, The Museum" Concept

くまとり光のファンタジースポットプロジェクト

煉瓦館Xmasイルミネーション（熊取町）





熊取交流センター（愛称：煉瓦館）は、昭和初期の煉瓦造りの綿布工場を再生した建物で、文化芸術活動や歴史体験学習の場として年間10万人の方が来館され、「歴史と交流の拠点」で親しまれています。この煉瓦館で12月にイルミネーションを点灯します。赤レンガとイルミネーションによるクリスマスの演出を楽しんでみませんか。

また、12月11日（土）、12月18日（土）には煉瓦館内のコットンホールにて、クリスマスコンサートも開催しクリスマスの雰囲気が一層高まります。是非この機会に「歴史と交流の拠点」『煉瓦館』にお越しください。



■イルミネーション点灯期間／12月1日～12月25日
■所　在　地／熊取町五門西一丁目10番1号
■アクセス／JR阪和線「熊取駅」から徒歩15分
■入　館　料／無料
■開館時間／午前9時～午後10時
（施設内で一部閉館時間が異なるので、詳しくはお問い合わせください。）
■休　館　日／第4水曜日（祝日の場合は翌日）及び年末年始（12月30日～1月4日）
■問合わせ先／熊取交流センター煉瓦館　TEL　072-453-0391

●発行日　2010年11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