



KANSAI 空港レビュー



No.385
2010.12

CONTENTS

1 巻頭言

大阪の成長戦略～日本の成長をリードする「ハイエンド都市」「中継都市」をめざして～
山地 英彦

2 各界の動き

8 講演抄録

三大ターミナルプロジェクト
— 京都駅、上本町、阿部野橋駅ターミナル整備計画について —
谷口 宗男

15 プレスの目

橋下知事、「伊丹廃港」を封印？
西山幸太郎

17 航空交通研究会研究レポート

カボタージュ規制再考 — 海運からの示唆 —
石田 信博

19 インフォメーション

関西国際空港の貨物便就航路線ニーズ調査結果について
国際物流戦略チーム・関空国際物流効率化推進協議会

26 データファイル

- ・2010年度(平成22年度)10月運営概況[速報値]
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成22年10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10月分)
- ・関空2期見学ホール情報

30 ア・ラ・カルト

国内初の医薬品専用共同定温庫 KIX-Medica(キックス・メディカ)

【表紙写真】「ロシア航空 イリュージン IL96-300」

ロシア航空(Russia State Transport Company)のイリュージン IL96-300である。
横浜で行われたAPECの参加国の特別機が関空に数機飛来した。
そのなかには日本に定期便として就航していないため、めったに見られないIL96-300 やIL62M、
エアバスA318もあった。このIL96-300 はレジ番号などから同機のなかで一番新しいようだ。

撮影：柴崎 庄司(関西国際空港給油機)

大阪の成長戦略 ～日本の成長をリードする「ハイエンド都市」 「中継都市」をめざして～

大阪府政策企画部企画室長

山地 英彦



わが国は、OECD 諸国でも最低水準の経済成長となるなど、国際競争力を低下させています。一方、中国をはじめアジア諸国は、大都市を核に急成長を遂げ、世界経済のけん引役となっています。こうした中、これまでわが国の成長を支えてきた大都市圏は、上海、ソウル、シンガポールなどのアジア諸都市の台頭により埋没の危機にあります。これまでの「国土の均衡ある発展」から「大都市圏の再生」へ。わが国は大きな構造転換が求められています。今こそ大都市・大阪がアジアでの都市間競争に打ち勝ち、わが国を力強く牽引する成長エンジンとして再生することが必要。こうした思いで、「大阪の成長戦略」の策定に取り組んできました。

今回の成長戦略では、府として初めて「実質成長率2%以上」という数値目標を設定。その実現に向けて大阪が目指すべき方向性として、「ハイエンド都市」と「中継都市」という2つのコンセプトを掲げました。「ハイエンド都市」とは、バイオ・新エネルギーなどの先端産業や世界に通用する高度人材が集まることにより、高付加価値を創出する都市。「中継都市」とは、アジアと日本各地を結ぶ結節点として、集積・交流・分配機能を発揮する都市です。そして、その実現のための鍵が、関西国際空港と阪神港の2つの国際インフラです。

関空は、アジアの成長力を取り込む吸入口。訪日外国人の出入国拠点（観光ハブ）、輸出産業を支える貨物集散基地（物流ハブ）としての機能強化を目指しています。成長戦略では、関空を「アジアと日本の中継拠点」と位置づけました。そしてその実現のため、LCC（ローコストキャリア）の参入促進、FTZ（自由貿易地域）の設定など、様々な税制優遇や規制緩和を具体化するための「国際戦略総合特区」を国に提案しています。

一方、関空自身の機能強化に加えて、海外観光客を魅き付ける都市魅力の向上、輸出入貨物を生み出すハイエンド産業の集積も、「ハイエンド都市」「中継都市」には重要です。成長戦略では、訪日観光客の増加が大きな柱の一つ。カジノを含めた統合型リゾート施設の立地によるエンターテインメント都市の創出、国際医療観光の推進、関西を挙げた観光ルート開発などの取組みを盛り込んでいます。また、産業集積の強化に向けては、「国際戦略総合特区」による税制優遇等のインセンティブを武器に、夢洲・咲洲、大阪駅周辺、彩都などで先端産業の国際的な競争拠点の形成を進めます。

関空や夢洲・咲洲などで国に提案している「国際戦略総合特区」については、次の通常国会で法制定、来年度に指定が行われる予定です。大阪・関西の成長力強化のために、是が非でも獲得していきたいと考えています。

そして、「中継都市」に重要なのが関空と都心や国土軸と直結するアクセスの向上です。世界都市ランキングでも大阪の評価を下けているのは交通アクセスです。なにわ筋線・関空リニアなど、関空アクセスについては、国や関係機関とともに、その具体化に向け強力に取り組んでいきます。

アジアの熾烈な都市間競争の中、大阪・関西の国際競争力の再生は待ったなしです。その実現には、オール大阪・関西が、成長に向けた方向性を共有し、同じベクトルで力を合わせていくことが何より大切です。成長戦略はそのためのツールです。関係者の皆様には、ぜひ成長戦略の方向性を共有いただき、関空を新たな成長へのゲートウェイとして大阪・関西が再び輝くために一緒に取り組んでいただければと考えています。

各界の動き

関西国際空港

●台湾・高雄へチャーター便就航

関西空港と台湾・高雄を結ぶ定期チャーター便が11月5日就航し、関空でセレモニーが開かれた。チャイナエアラインの子会社、マンダリン航空が運航。週2便で、当面、台湾からの旅客のみが利用できる。

●地元市町、ハブ化など国交相に要望

関西空港の地元9市4町でつくる泉州市・町関西国際空港対策協議会（会長・福山敏博阪南市長）のメンバーは11月8日、国会で馬淵国土交通相と面会し、関空の国際ハブ化の早期実現や、大阪空港の将来的な廃港などを求める要望書を提出した。

●中間決算は増収増益、経常利益は3.5倍

関西国際空港会社が11月10日に発表した2010年9月中間連結決算は、金利低下による支払い利息の減少と37億5,000万円の政府補給金収入により、経常利益は前年同期比3.5倍の36億円で4年ぶりの増益、最終利益は5.3倍の33億円で3年ぶりの増益だった。売上高にあたる営業収益は4.9%増の455億円で3年ぶりの増収となった。

4～9月の航空機発着回数は1.8%減の5万5,000回。経営破綻した日本航空による減便や運休でできた穴を、アジアを中心とする海外航空会社の新規路線開設や増便で補い、国際線発着回数はリーマン・ショック前の9割の水準にまで回復した。また、景気回復に伴う荷動きの活発化で貨物取扱量は29.6%増の37万6,000t。訪日観光客の増加で免税店などの商業事業収入も17.2%増の138億円となった。

福島伸一社長は「成長路線転換への足がかりができた」と、復活への手応えを強調。2009年11月から実施していた役員報酬の5～10%カットを、10月でやめたことを明らかにした。

●6医療機関と提携

関西国際空港会社は11月11日、国内主要空港で初めて、平常時において空港で発生した傷病者の受け入れについて、救急搬送実績が多い市立泉佐野病院、府立泉州救命救急センターなど、近隣の6医療機関との間で「緊急診療受け入れに関する協定書」を締結した。航空機事故に備え、周辺医師会や医療機関等と協定し、非常時についての協力体制を確保してきたが、この協定書の締結により、平常時でも対応できる。

●推進会議「統合問題で自治体間協議を」

関西空港周辺の自治体関係者や有識者が関西国際空港会社の経営のあり方について意見を交わす第41回関西国際空港推進会議が11月12日、ホテル日航関西空港で開かれた。大阪空港との経営統合問題で、対応策などについて「自治体間での協議を進めるべきだ」などとする意見が出された。

●国内線旅客便数19%減

関西国際空港会社が11月16日発表した10月の運営概況（速報値）によると、国内線旅客便の1日平均乗り入れ便数は前年同月比19%減の35.3便と、大幅に減少した。10月からの新ダ

イヤで、日本航空が札幌や福岡と結ぶ便などを相次いで減便したほか、全日本空輸も路線見直しを進めたことが響いた。国際線と合計した全体の乗り入れ便数は4%減の142.7便と、4か月ぶりに減った。国際線の旅客数は7%増の88万6,778人と、11か月連続で前年を上回る好調ぶりだった。

●ポップ・カルチャーフェスティバル

関西国際空港会社、日本橋 CG アニメ村などは11月20、21の両日、関西空港で日本のポップカルチャーを世界に発信するイベント「Japan Pop Culture Festival」を開いた。海外でも人気の高い日本のアニメ・ゲーム・ファッションなどのポップカルチャーを、多様な利用者が行き交う国際空港から世界に発信し、インバウンドの誘致や文化交流を図る。

●観光客誘致へ東南アジアに訪問団

関西広域機構（会長・秋山喜久関西電力相談役）は11月21～27日、関西への観光客誘致促進を目的とした訪問団（秋山団長）を、マレーシアとシンガポールへ派遣した。関西の魅力を紹介する観光セミナーなどを開催したほか、マレーシアではアジア最大の格安航空会社、エア・アジアに対し関空への就航を訴えた。

●国交省、統合案を地元へ提示

国土交通省は11月22日、大阪市内で地元自治体や経済界との意見交換会を開き、2012年4月の実現を目指す関西、大阪両空港の統合案を提示した。関西空港の土地とそれに見合う負債を関西国際空港会社に残し、両空港を一体運営する国100%出資の統合事業運営会社を設立する内容。国は伊丹の土地と関空会社株を運営会社に現物出資する。関空会社は土地保有会社に衣替えし、運営会社の子会社となる。運営会社から土地の賃料を受け取る仕組み。

国交省は、地元の声を踏まえて12月中旬に法案の骨子案を地元を示す。その上で、年明けに関連法案を閣議決定し、2011年の通常国会に提出したい考えだ。



クリック！

国交省は将来的に両空港の運営権を民間に売却し、売却益を負債の返済に充てる方針で、運営会社を国の100%出資とすることについて「国主導で運営権の売却を行う」と説明した。しかし、有利子負債の最大の要因である土地を公的資金（国）で引き受け、民間出資の関空会社が両空港を一体運営するのが、関空の競争力強化のための本来の姿だ。民間出資は土地保有会社に残ったまま塩漬け状態が続く。国の統合案に民間から疑問の声が上がるのも当然だ。

●国交省、2期島年内完成断念

関西空港連絡橋の通行税導入を泉佐野市が見送る代わりに、国土交通省が約束していた空港2期島の「2010年内の完成」を事実上断念する意向を、同省が市に伝えていたことが11月23日、分かった。年内完成を前提に見込んでいた2011年度の固定資産税約5億7,000万円が得られなくなる泉佐野市は完成とみなす「みなし課税」や、連絡橋通行税復活などの検討を始めた。

●スターフライヤーが関空塗装で海外にPR

スターフライヤーは11月28日から、同社のエアバス A320型機2機に関西空港のブランドイメージデザインを施した機体マーキングを実施している。機体の両側面に「KIX」の3文字を描いた手荷物タグをイメージするデザインを施した。2011年2月4日～3月27日に、関西～ソウル・

仁川間に6往復、関西～釜山間に2往復の国際チャーター便を運航する予定で、同社初の関空発着の国際便の運航に合わせて就航地で同社と同空港のブランドをPRする。

●トルコ航空、関西線を増便

トルコ航空は11月29日、関西～イスタンブール線を2011年3月下旬から現行の週4往復から週5往復へ増便すると発表した。増便により、ビジネス利用客の拡大を目指す。

●調査会がセミナー

関西空港調査会は11月29日、大阪市内で関西国際空港セミナーを開き、物流関係者など約200人が参加した。国土交通省航空局の清水一郎企画室長が、関空と大阪空港の経営統合問題については、「関空の1兆円超の負債削減には、伊丹のキャッシュフローから生み出される事業価値のフル活用が不可欠」と述べ、実現の必要性を強調、格付投資情報センターの吉田真チーフアナリストが講演し、「24時間運用可能な4,000m級の滑走路が2本ある。一方、関西には狭いエリアに3空港があるうえ、着陸料も高く国際競争力で見劣りする」と関空の強みと課題を指摘した。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●議員連盟「跡地に副首都を」

大地震やテロに備え、首都の代替機能を持つ副首都建設を目指す危機管理都市推進議員連盟は11月9日、総会を開き、会長の石井一参院議員が大阪空港の跡地を活用した計画推進を呼び掛けた。

●活性化の意見書

大阪空港存続を求める超党派の兵庫県議9人でつくる大阪国際空港周辺地域活性化議員連盟は11月12日、国土交通省を訪れ9月定例県議会で議決された「大阪国際空港及び神戸空港の活用・運用等に関する意見書」を市村浩一郎政務官に提出した。

●滑走路進入原因は便名誤認

大阪空港で2009年3月、到着機が迫る滑走路に全日空機が誤進入したトラブルで、運輸安全委員会は11月26日、同機が似た便名への管制指示を聞きまちがえ、離陸態勢に入ったことが原因とする調査報告書をまとめた。管制は便名の把握不足や混信により、別の航空機から指摘されるまで誤進入に気づかなかった。

＝ 神戸空港 ＝

●神商新会頭「機能強化要望」

神戸商工会議所は11月8日、臨時議員総会を開き、新会頭に川崎重工業会長の大橋忠晴氏（66）を選任した。総会後の記者会見で大橋氏は「神戸空港の機能強化のため、早朝や夜間の運用規制緩和を国土交通省に要望していきたい」との抱負を述べた。

＝ 成田国際空港 ＝

●中間決算、3期ぶり増収増益

成田国際空港会社は11月11日、中間連結決算を発表した。新型インフルエンザの影響があった昨年同期に比べ、国際線の新規就航や景気の回復を受け旅客数が増え、中間期としては3期ぶりの増収増益となった。営業収益が前年同期比9.4%増の980億円、経常利益は2.5倍の176億円だった。

●JAPIC日本創生委、首都圏空港強化策を検討

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）の日本創生委員会（寺島実郎委員長）は、日本版PPP（公

民連携)をより進化させた「アドバンスド PPP (APPP)」に関するタスクフォース (APPP-Table、主査・根本祐二東洋大教授)を年内に立ち上げる。首都圏空港の機能強化へ向けた成田・羽田両空港の一体化をモデルプロジェクトとして取り上げ、両空港を高速鉄道で結んで物理的な一体化を図ることや、経営面での一体化などについて、PPP を用いて実現する方策を検討する。

●ビジネスジェット駐機場1.5倍に

成田国際空港会社は11月25日、個人や企業の小型機を中心としたビジネスジェットが使う駐機場を、12月16日から現在の10機分から15機分に増やすと発表した。併せて同日から、ビジネスジェットが連続停留できる最大期限も現行の2倍の14日間に延長する。

●格安リムジンバス運行開始

旅行代理店のキャブステーションは、成田空港と東京の上野・浅草間を通常の3分の1の片道1,000円で運行するリムジンバス「スーパーシャトル」の営業を12月1日から始める。インターネットが電話による事前予約。支払いはクレジットカードに限定する。

＝ 羽田空港 ＝

●都がビジネスジェット受け入れ強化方針

東京都は11月18日、首都圏空港における小型ビジネスジェット機の受け入れ体制強化に関する取り組み方針を発表した。羽田空港の発着枠は現状の1日8回から倍増を目指すほか、横田基地の軍民共用化を含め首都圏3空港合計で1万回の年間発着回数の確保を目指し、アジア最大規模の受け入れ体制を整える。

●初の貨物専用機

羽田空港国際線24時間化で初めての貨物専用機が11月18日午前2時30分、香港へ飛び立った。日本通運が日本貨物航空 (NCA) のボーイング747-400F 型機を貸し切り、不特定多数の荷主から集めた貨物約95t をまとめて運んだ。

＝ 中部国際空港 ＝

●中間決算、3年ぶり最終黒字

中部国際空港会社が11月11日発表した中間連結決算は、最終損益が8億9,800万円の黒字（前年同期は12億2,700万円の赤字）と、3年ぶりに黒字を確保した。商業系収入が増えたほか、システム投資に関する減価償却費の減額が寄与した。売上高は前年同期比3%増の217億円。

＝ その他 ＝

●仁川空港鉄道が全通

韓国の国土海洋部は11月3日、ソウル駅と仁川国際空港を結ぶ仁川空港鉄道の全区間を12月29日に開通し、ソウル駅の都心空港ターミナルのサービスも始めると明らかにした。ソウル都心から仁川空港まで40～50分で移動できるようになる。2001年4月の鉄道着工から約10年にしての全通となる。

●チャンギ空港が着陸料値上げ

チャンギ空港を運営するチャンギ・エアポート・グループは11月3日、着陸料値上げと乗り継ぎ料金導入を2011年4月に行うと発表した。年2億シンガポール・ドル（約126億円）の収入増が予想される。

●「空港工学」を刊行

多岐にわたる空港の整備・維持管理に関する技術を国内で初めて一つに体系化した工学書「空港工学」(A4判、500ページ、2万円)を港湾空港建設技術サービスセンター (SCOPE、広瀬宗一理事長) が発刊した。関連技術を解説しながら各施設の計画・設計・建設段階での配慮事

項を網羅し、建設後の維持管理や運用上の重要事項も取りまとめた。国土交通省航空局や国土技術政策総合研究所、関西国際空港会社、民間企業などから空港に関係する33人の技術者を集めて編集委員会を組織した。

航空

●春秋航空が高松乗り入れへ

香川県は11月1日、浜田恵造知事が中国の格安航空、春秋航空本社（上海市）で王正華会長と会談し、高松空港と上海を結ぶ定期便について2011年3月末の開設に向けて合意したと発表した。茨城空港と上海間でチャーター便が就航しているが、定期便は初めて。

●A380がエンジン破損で緊急着陸

オーストラリア・カンタス航空の超大型最新鋭機 A380型機が11月4日、シンガポール・チャンギ国際空港を離陸後、4基のエンジンのうち1基が破損し、同空港に引き返して緊急着陸した。

カンタス航空のジョイス最高経営責任者（CEO）はシドニーで記者会見し、6機ある同型機の運航を一時停止することを明らかにした。11機を保有するシンガポール航空も、エアバス社やエンジンを製造した英ロールスロイス社の要請で運航見合わせを決めた。

●スカイマークが国際便参入

スカイマークは11月8日、2014年度をめどに国際定期便の運航に参入すると発表した。このため日本の航空会社としては初めて、フランスのエアバス社と世界最大級の旅客機、A380型機を6機購入する。国際線用の航空機として導入する計画で、2011年春に正式契約する。

同社は11月12日、新規路線について、成田発着の英ロンドン、ドイツ・フランクフルト、米ニューヨークの3路線をそれぞれ1日1往復で順次開設する方針を明らかにした。

●上海・吉祥航空が札幌便

上海を拠点とする民営航空会社の吉祥航空は11月8日、上海～札幌間に定期便を運航する計画を発表した。2011年1月に就航し、毎日1便の運航を計画している。同社は10月末に国際線の運航免許を取得。香港便も年内に就航させる計画だが、純粋な国際路線に進出するのは初めて。

●全日空、太平洋共同事業化、2011年夏ダイヤから

全日本空輸の伊東信一郎社長は11月11日の定例記者会見で米航空大手2社との太平洋路線の共同事業化について「来年の夏ダイヤから実施し、競争力強化につなげたい」と述べた。

●日航の更生計画を認可

会社更生手続き中の日本航空は11月30日、東京地裁から更生計画の認可決定を受けたと発表した。これにより、日航が100%減資を実施し、金融機関などは約5,200億円の債権を放棄するとした更生計画が、正式に効力を持つ。計画によると、更生債権は2011年3月にも弁済。実現すれば更生計画は終結し、裁判所の管理から離れる。

関西

●関西広域連合、設立を申請

近畿を中心とする7府県は11月1日、府県をまたがる全国初の広域行政組織「関西広域連合」の設立を総務省に申請した。関係府県は申請後、東京都内で共同記者会見を開催。出席した知事らは広域防災や近畿一帯に広がる淀川水系の管理などを今後取り組むべき課題として挙げた。

●大阪府、りんくうタウンで新商業用地貸し出し

大阪府は11月4日、関西空港対岸のりんくうタウンで新しい商業用地約1万㎡を定期借地方式で貸し出すと発表した。アウトレットモールなどの商業施設と道を挟んで隣り合い、買い物客

らが周辺に多く集まる。府は地域活性化のため公園予定地の一部を商業用地に変更した。

●関西広域連合、国の出先受け皿に

近畿ブロック知事会議が11月12日、大阪市内で開かれ、関西広域連合に参加を決めている2府5県は、広域連合を国の地方出先機関の権限を譲り受ける受け皿とすることで合意した。ハローワーク(公共職業安定所)など、先行して権限を譲り受ける具体的な出先機関を初めて挙げ、国に要望する方針を確認した。

●なんばにライブホール

南海電気鉄道は11月9日、ライブホール「Zepp Osaka」をなんばパークス南に誘致する計画を発表した。2011年夏に着工、2012年春に竣工・開業予定。敷地面積は約3,000㎡、施設面積は約2,300㎡。収容人員は2,500人前後を予定している。

●「梅田北ヤード」に米クラウド関連ベンチャーが本社

ネットワークを通じてソフトウェアなどを提供するクラウドコンピューティング分野で有力な米ベンチャー企業、シルクロードテクノロジー(イリノイ州)が、2013年春の街びらきを予定するJR大阪駅北側の再開発地区、梅田北ヤードに、日本法人の本社を移す方向で最終調整していることが11月11日、分かった。

●兵庫県知事、カジノに反対

井戸敏三兵庫県知事は11月15日の定例記者会見で、橋下徹大阪府知事が関西広域連合の取り組みとしてカジノ誘致を呼びかける考えを示したことについて「カジノを中心とする開発は反対」とのべた。

●和歌山県知事選自民推薦現職が民主系らを破る

任期満了に伴う和歌山県知事選挙は11月28日投開票され、現職の仁坂吉伸氏(60)＝自民推薦＝が、前県議の藤本真利子氏(56)＝民主、国民新推薦▽元国労県支部委員長長の洞義一市(62)＝共産推薦＝の2新人を破り、再選を果たした。

選管確定は次の通り。

当	259,200	仁坂 吉伸	無現
	76,051	藤本真利子	無新
	24,467	洞 佳和	無新

●関西経済同友会、次期代表幹事に大林組会長

関西経済同友会は11月29日、2011年5月で代表幹事の任期を終える山中諄代表幹事(南海電気鉄道会長)の後任に、大手ゼネコン大林組の大林剛郎会長(56)を選任すると発表した。代表幹事の任期は1年だが、2年務めるのが慣例。大林氏は、もう一人の代表幹事の大竹伸一・NTT西日本社長とペアを組む。

国

●国管理の空港民営化で検討委

国土交通省は11月26日、民営化を含めた今後の空港運営の在り方を協議する有識者検討委員会を設置すると発表した。空港ビルや駐車場を運営する空港関連企業と空港本体の経営を一体化するなど、経営効率化に向けた具体的な方策を協議する。国が管理する28空港が対象で、1年後をめどに一定の結論を出す。

●外国人訪問者、33位に低下

日本への外国人訪問者数が2009年に世界で33位(約679万人)と2008年の28位から順位を下げたことが独立行政法人国際観光振興機構の調べで分かった。

三大ターミナルプロジェクト

—京都駅、上本町、阿部野橋駅ターミナル
整備計画について—

近畿日本鉄道株式会社専務取締役
不動産事業本部長、ターミナル開発事業本部長

谷口 宗男 氏



●と き 平成22年10月21日（木）

●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近畿日本鉄道の谷口でございます。平素は当社並びにグループ各社に対し、ご高配を賜りましてありがとうございます。また本日はこのような場を設けていただき、感謝申し上げます。本日は、私どもが取り組んでいる三大ターミナルプロジェクトであります京都駅、上本町、阿部野橋のお話をさせていただきます。

当社は大阪、奈良、京都の関西圏と伊勢志摩や名古屋の三重、愛知県の2府3県にまたがり、計500*kmを超える路線を持っております。昨年3月には阪神電鉄なんば線が開通し、相互乗り入れにより神戸の三宮にまで実質的な路線は拡大しており、私どもにとって沿線の価値向上が一番の急務でございます。鉄道、不動産、流通、ホテル・レジャーの4つをコア（中核）事業と位置付けまして、強化策を練っているところでです。一方、今年9月に創業100周年を迎え、今後の100年に向けて第二の創業期とするべく、色々策定したのですが、その中核をなすのが主要ターミナルの整備でした。

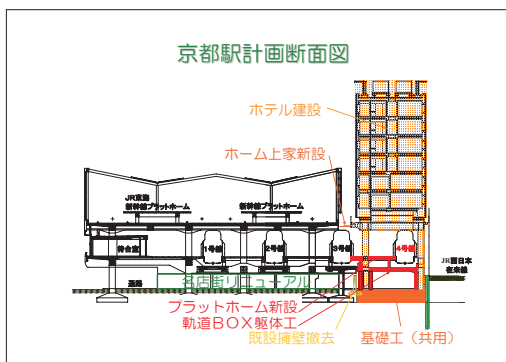
■近鉄京都駅の整備について

近鉄京都駅は、全国から奈良・大和路あるいは伊勢志摩へいらっしゃるお客様の玄関口というべき駅です。整備内容は駅施設の配置変更による利便性の向上、高架下の商業施設のリニューアル、そして現在の1号線、2号線、3号線と3つのホームにプラスして4号線を新たに

増設し、その上部を高度利用して宿泊特化型のホテルを新設するというものでございます。

近鉄京都駅は1階部分が商業施設、2階が私どもの駅ホーム、3階は新幹線のプラットホームになっています。

従来は近鉄京都駅の改札口は1階と2階の2か所ありました。それを今回、2階の改札口1か所に集約して効率化を図りました。そして従来は3つのホームで列車本数が多いため、どうしても折り返し時間が短くなり運転保安上とお客様のサービス上も問題がありました。新たに4号線ホームを増設することによって折り返し時間を長くすることが出来て、余裕のある列車ダイヤを組むことが出来ます。平成19年6月から改札口の統合工事を始めて20年10月に完成、同時に名店街のリニューアルも終わりました。もと1階の改札口があったところはエントランスとし、その奥に将来にホテルが出来た時の出入り口にする予定です。新しい2階の改札口の向かいには新幹線京都駅の改札口があり、乗り



京都駅計画断面図



継ぎに大変、便利になっています。改札口を入ると南側から1号線、2号線、3号線のホームがありまして、3号線の北側に新しく4号線のホームを増設し、その上部に地上8階、客室368室のホテルを建設します。ホテルは平成23年秋に開業予定、4号線は軌道部分がほぼ出来上がり、ホームの供用開始は平成24年3月を予定しています。特にホテルの西側客室からは新幹線とJR在来線、私どもの近鉄電車の往来がすべてよく見えますので、鉄道ファンにアピールして行きたいと考えています。

当社は京都の蹴上にウエスティン都ホテル、八条口に新都ホテルを運営していますが新たに宿泊特化型のホテルが出来ることによって、それぞれの特徴を持たせ、お客様のニーズに添えて行きます。

平成20年10月にリニューアルした近鉄京都線高架下1階の商業施設は、近鉄名店街「みやこみち」と呼ばれています。41店舗のうち飲食は21店、物販・サービス18店、その他2店で店舗総面積は2,800㎡から3,400㎡に増えました。従来は奥の方の店舗までお客様になかなか来ていただけなかったのですが、今は駅南側にイオンモール京都がオープンしたこともあり、非常に賑わっています。

■上本町 YUFURA の整備について

次に上本町駅の整備計画です。以前に近鉄劇場のあった跡地に、難波の新歌舞伎座を持って来ること、都心カジュアルライフ支援型の商業施設を造ること、近鉄グループ企業を中心にオフィスが入る複合ビル「上本町

YUFURA」の建設が整備計画の主たる内容です。

上本町地域は上町台地の真ん中であって、元々から文教地区でした。鉄道で言えば当社の大阪線、奈良・難波線があり、少し東の方にはJR環状線鶴橋駅があります。西の方には地下鉄谷町線谷町九丁目駅があるという交通至便な土地です。また大阪赤十字病院等の医療施設がそろい、近年はマンション群が立ち並ぶようになりまして良質な住居地域として注目され、世帯数も増えて来ています。今までからもホテルがあり百貨店がありの状態ながら必ずしも生活の利便施設が充実していたわけではありません。また当社の本社事務所がありますけど、それ以外に大きいオフィスも少ないという地域です。そうした中で難波の新歌舞伎座が老朽化ということもあって、今後の活動の場を探しておられました。わが方としてもビジネス拠点にしたいし、文化・芸術の発信拠点をもちたいとの思いもありました。これらの思いが結実して上本町 YUFURA が誕生しました。

敷地面積5,500㎡、延べ面積が3万8,000㎡（地下1階、地上13階建て）のビルです。

YUFURA という名称は公募した結果、3,100件の応募があり、その中から「ゆらりふらり」と気持ちよい場所、心地よい空間という意味と音感を持った言葉として採用させていただきました。

上本町六丁目は私どもの会社の発祥の地でありまして、最初は1910年（明治43年）に奈良軌道という名前で設立されました。翌月に大阪電気軌道に改称、いわゆる大軌と呼ばれるの



ですが、そういう名前で作って来ました。設立から4年ほど経った大正3年に、生駒トンネルとかの難工事があったのですが、上本町一奈良間が開通しました。当時の開業当日の写真をみると上本町駅は今の千日前通りの真上にあったようです。余談ですけど写真には祝賀の祝の字が1つもなく、国旗の旗頭に黒い玉が付き、半旗になっているのでどうしてかと調べたところ、4月30日の開業の半月前に昭憲皇太后様（明治天皇の皇后陛下）がお亡くなりになって喪中だったことが分かりました。

わが方がどうして上本町を選んだのかと言いますと、生国魂神社や高津神社があって古来から上町台地の生活の場になっていたことに加え、大阪市電の路線網計画の要になっていたことから選ばれたようです。以降100年にわたって私どもとこの地域に関わりを持って来るわけです。

関わりの幾つかをご紹介します。先ほど千日前通りの上に上本町駅があったと申しましたが、千日前通りの改修・整備に伴って駅は少し道路の南側になりました。大正15年に大軌ビルディングが完成します。地下1階、地上7階ということで、今で言う本格的なターミナルビルの建設でした。この中には駅や私どもの本社事務所、直営食堂、テナントによる小規模物販店等が入っていました。

その後、本社事務所が今のYUFURAの東側部分に移転致しまして、昭和11年に大軌ビルを改装して大軌百貨店をオープンしました。今で言うターミナル百貨店の登場ということになります。その後、戦争を経て街の復興・賑わいの1つとして駅の南側、今のYUFURAの位置に昭和29年、近鉄会館を開業しました。中身は飲食施設も少しありますが、映画館2館がメインでした。最新スクリーンを備えているというのが売り物で、エンターティメント施設の充実に役立ったと思います。

昭和45年の万国博の時に上本町一難波間が開通しました。これがさらに昨年の阪神電車との乗り入れで神戸・三宮まで繋がって行きます。難波まで延伸したことにより、上本町駅の

ターミナル性が下がったことは否めません。この対策として百貨店の増改築を行いましたし、また昭和60年に近鉄会館を改装して近鉄劇場を開業しております。大劇場と小劇場がありまして小劇場は特に芸能人から高い評価を受けていました。同じころに都ホテル大阪（現シェラトン都ホテル大阪）を開業しています。しながら建物の老朽化もありまして平成16年に近鉄劇場を閉館しました。閉館後も跡地をどうするか、再活性化と新たな賑わいをどう作るか、検討して来たわけですけど今回の複合ビルになったということです。

検討中に留意したことは歩行者広場と歩道、駐輪場を整備することでした。以前の近鉄劇場周辺は歩道が狭く、タクシーの乗り降スペースも変則的だったのを、敷地整序型土地区画整備事業という手法で解決したのが上本町YUFURAです。道路から建物を少しセットバックしまして歩道を広くし、植栽スペースを大きくしてタクシーベイも建物の1階部分に取り込みました。従来のタクシーベイを歩行者広場と植栽スペースに活用しました。近鉄百貨店上本町店とYUFURAの間に歩行者広場と植栽スペースがとれ、すっきり仕上がったかなと思います。

地下1階には法定の必要台数を超える駐輪場があり、90分までの駐輪なら無料というサービスで大概の用事は済ませられます。

ショッピングゾーンは地下1階から地上5階までで、現在39店舗入っています。これまで上本町地区に少なかった日常の暮らしをちょっと上質に、おしゃれにという感じのお店に入っ





ていただいています。例えばユニクロや私どものこだわりの品をそろえた食品スーパー、レストラン、カフェも完備致しました。地下1階と地上2階、4階、5階に連絡通路を設けて百貨店やホテル、駐車場等と連結しております。大阪新歌舞伎座の客席は3層になっており、1,461席で臨場感のある仕上がりになりました。舞台は幅20m、高さ8.2mと広く取っており以前の新歌舞伎座に無かった回り舞台（直径14.5m）を備えることが出来ました。これによって公演の種類と演出がより多彩になるものと期待しています。

緞帳は上村淳之画伯の絵「四季花鳥図」と「黎明－OPENING－」の2種類。京都・西陣の織物会社に製作を依頼しました。四季花鳥図は上村画伯のアトリエにやって来る鳥をテーマにいただきました。黎明の方は大阪平野から大阪湾をのぞみ、上町台地の夜明けの一瞬をシンプルに表現したものです。かつての新歌舞伎座は唐破風造りが特徴でした。新しいYUFURAの建物外観に唐破風造りをイメージした連続模様の外壁をデザインしました。また芝居小屋ということで櫓も設置しました。

元々上本町駅は1日8万人の乗降客があり、百貨店には年間750万人。ホテルも宿泊客や宴会客で賑わっていますが、YUFURA が誕生することによってオフィスに常時800人が事務をしていますし、新歌舞伎座へは年間70万人ぐらい、ショッピングゾーンで400万人ほど。もちろん重複もありますけど新たな賑わいが創出出来たのかなと考えています。現在、オープンから1か月経ちましたが予想を上回る人出があ

り、ありがたいなと思っています。以上が上本町ターミナルの整備状況です。

■阿部野橋ターミナルビル整備計画について

次に阿部野橋ターミナルビル、特にタワー館（仮称）の整備についてご説明します。冒頭に申しましたように鉄道、不動産、流通、ホテル・レジャーの4つのコア（中核）事業の地盤強化を行っているところですけど、阿部野橋で取り組もうとしていることがそれぞれコアの象徴的な事業です。鉄道で言えば阿部野橋駅は当社で一番乗降の多い駅ですし、流通で言えば百貨店事業の本丸です。不動産事業で申せばこの場所に大きなオフィス・スペースを持とうとしていますし、ホテル事業についても国際級ホテルを造ろうと言うことで、当社のノウハウを最大限発揮しようとしているプロジェクトです。

この地域は上町台地の南に位置して四天王寺を始めとして歴史的に由緒あるところですし、大阪市立美術館という文化施設もあります。天王寺公園、動物園という緑の環境にも恵まれた場所です。商業施設についても百貨店があり、天王寺ミオがあるという状況です。また大阪市立大学病院を始め医療施設も揃っていますし、色んな意味で優れた地域かなと思っています。しかし、インターネット等のイメージ調査によりますと、誤解もあるのだらうと思いますけど必ずしも良いイメージばかりではない、という地域でもあります。

アベノ・天王寺と申していますが、1つのターミナルです。2つの地名が付いている訳は行政区が阿倍野区と天王寺区にまたがっているためです。2つの地名ともよく馴染まれているので、私も開発する側にとってはちょっとつらいところです。アベノ・天王寺には7つの路線が入って、1日に計77万人が乗り降りされる地域でもあります。梅田地域が約250万人、難波地域が約100万人で、それに次ぐ大阪第3のターミナルです。関西国際空港へ30分で直結し、あるいは伊丹、新幹線の新大阪へいずれも30分以内で行ける。そういう意味では大阪の



南の玄関口と申しても過言ではないと考えております。

この計画のきっかけは百貨店の老朽化でした。近鉄百貨店阿倍野店の前身は昭和12年に開業した大鉄百貨店です。太平洋戦争で2階以上が焼失して、戦後幾度となく増改築を重ねて参りました。最後の増改築は昭和63年で、外観は非常にきれいな百貨店となったのですが、本館(旧館)のエスカレーターやエレベーターが必ずしも適切な位置に設置されていない。お客様から見ても売り場が分かりにくいという状況でした。物理的にも機能的にも抜本的に対策を立てなければならないという状況でありました。

一方、大阪の百貨店戦争と言われるほど増床競争がごさいます。梅田地区では阪急百貨店の建て替え、大丸梅田店の増床、あるいはJR大阪駅への三越・伊勢丹の進出がありますし、難波地区では高島屋の増床、大丸がそごう心斎橋店を買収するという状況です。そうした中で近鉄百貨店阿倍野店も競争に勝ち抜く新たな魅力づくりが急務でございます。

このような背景の中で、タワービル計画を進めるきっかけになったのはこの地域が都市再生緊急整備地域に指定されていたことでした。大阪市内で4か所指定されています。1つは大阪

駅と御堂筋周辺、中之島周辺です。2つ目は難波・湊町周辺、3つ目はコスモスクエア周辺で、4つ目が阿倍野地域です。緊急整備地域というのはそれぞれの地域の整備方針に沿った事業内容を盛り込む。例えば公共へどう貢献するのかという内容を盛り込むと計画地の容積率を緩和していただけます。この地域は容積率800%でしたが1,600%に緩和していただきました。オフィスについての検討ですけれど梅田地区では約40万坪の貸室・貸し床面積があり、今後さらに新ビルが建って来ますし、北ヤードの計画もあります。さらに拡大していく状況です。

一方、アベノ・天王寺ですけれど現在約2.6万坪で、ターミナルとしては梅田の3分の1のポテンシャルでありながらオフィス面積としては15分の1以下という状況です。当社としてもせっかく充実した交通至便の地でありますし、もっと業務機能の強化が必要と考えたわけです。約1万坪(3.3万㎡)を超えるオフィスを準備してオフィス・ワーカー5,000人を創出出来るのではないかと考えました。

一方、ホテルですけれど大阪で国際会議が開かれる際に指定される、いわゆる国際級ホテルは中之島や大阪ビジネスパーク、本町以北に集中し、偏った状況にあると思います。アジアあるいは世界の窓口となる関西国際空港に連結して

いる生活地域としては国際級ホテルがないのは問題だと捉えています。

当初からビルの高層化を考えていたのですが、これまで伊丹空港の航空制限がありまして梅田では200m程度、難波では240m程度、阿倍野では290mまでの高さが限度でした。私どもとしては西日本一のWTC（ワールド・トレード・センター）の256mを意識しながら高層ビルを考えていましたが、平成19年3月に航空制限が緩和されて阿倍野エリアは制限区域から外れ、今までの制限を越える高さのビルを建ててもよいことになりました。そうしますと日本一の高層ビルである296mの横浜のランドマークタワーを抜く300mも可能ではないかと、大阪で日本一の高層ビルを建てて話題性を作るのではないかと考えた次第です。

高層建築デザイナーとして世界的に有名なシーザー・ペリ氏にお願いしました。国内外で多くの高層ビルを手掛けておられます。デザイン上で留意した点は当社にとってのシンボル性、地区におけるランドマーク性、時代を超える永続性をお願いしました。ペリ氏が強調されたのは全体を透明なガラスで包み、シンプルで洗練された表情を作ること、モニュメントのような空へ伸び上がる垂直性を強調する、各段階で屋上庭園を準備して都市に潤いを与える等の点であります。

環境負荷の低減にも配慮し、バイオガス発電や太陽光パネルの導入等を行いまして標準的なビルに比べてCO₂排出量を約25%削減出来るということで国土交通省の省CO₂推進モデル事業に採択していただきました。

ビルの概要は地下5階、地上60階、高さ約300m、延べ床面積は21万2,000㎡、建て替えない百貨店の新館と言われていたスペースを加えると30万6,000㎡になります。百貨店部分は地下2階から14階まで、建て替えないスペースを含めて営業面積は10万㎡。単独の店として現在、松坂屋名古屋店8万7,000㎡を抜く日本一の広さになります。この広さを準備することによってすべてのお客様の要望にお応え出来る都市型の複合百貨店に育てて行きたいと考えて



います。

オフィスは17階、18階がエントランス・ロビー部分、21階から36階までの合計18層です。貸し床面積は1万2,000坪（3万9,600㎡）、基準階のワンフロアが730坪（2,409㎡）を考え、最先端設備の導入や省エネ、環境への配慮等で大阪でも有数なオフィスになるよう頑張っており、参りたいと思っています。

ホテルは19階、20階がロビー部分、38階から55階までと57階で360～400室を考えています。やや広めの客室設定でレストランは備えますが、大きな宴会場を持たないということで宿泊中心型のホテルにして行く予定です。関西国際空港に直結した南の玄関口にふさわしい国際級ホテルにしたいということで、外資ブランドでの提携先を検討中です。

16階には美術館も準備しました。百貨店のお客様あるいはオフィスで働く人、アベノ・天王寺には住居も多いのでいつでも自由に歴史、文化、美を楽しんでいただける都市型の美術館です。当社には大和文華館、松柏美術館がありますし、沿線には神社・仏閣の文化財も多く、当社ならではの展示はもちろん、国内外を問わず、近代・現代のアートなど色んな内容を展示して行きます。

以前、大阪市立美術館長、金沢21世紀美術館長だった^{みのゆたか}蓑豊先生をアドバイザーに迎えて今後の展示内容を検討しているところです。美術館と同じフロアに屋上庭園も準備して来館者やオフィス・ワーカーの方に憩える場を提供します。

最上階は展望台で大阪平野を一望していた



だけと思っています。海拔20mを含めると生駒山の中腹ぐらいの高さで、回廊形式なので360度の景色を楽しんでもらえます。

現在は地下部分の工事にかかっていますが、深さ約70m、直径約3mの杭を60本以上打ち込んでおります。来年から建屋の建設にかかっていきますが、約1週間で1層が出来るので来年の今頃は100mを超えているから少しずつ話題にさせていただけるかなと期待しています。

この計画と並行してアペノ・天王寺地区を盛り立てて行くために地域の皆様方や企業の方と一緒にPRを展開中です。進出して来る東急不動産、JR西日本とともに活動していますが、年に数回、イベントを実施してアペノ・天王寺を身近に感じ、新しい魅力を知っていただくキャンペーンを展開しています。



来年春に完成する東急不動産を中心にした阿倍野再開発の商業施設には東急ハンズ、イトーヨーカドー、若者に人気の109等が入って来ます。また来年の年度末にはしゃれた歩道橋が出来ますし、平成26年（2014年）春に阿倍野筋が拡幅されて、我が方のビルが出来上がって来るという状況です。

当グループも計画を進める中で再開発地区との回遊性を高めて参りたいと考えていますし、地域が一体となって街全体が魅力ある都市として変貌して行くようにチャレンジして行きたいなと思っています。

以上、色々申し上げたいことが多くありまして、結果として雑駁な説明になってしまいましたが、今後とも皆様方、期待を持って温かく見守っていただくようお願いして終わります。ご清聴、ありがとうございました。



橋下知事、「伊丹廃港」を封印？

読売新聞社会部 西山 幸太郎

大阪府の橋下徹知事が、持論の大阪（伊丹）空港廃港についてほとんど言及しなくなっている。あれほど熱意を傾けていたにもかかわらず、「沈黙」している理由はどこにあるのか。

国土交通省が11月に示した関西空港と伊丹空港の経営統合案に関し、大阪府が出した意見書にも、「伊丹廃港」の文字は見当たらない。意見書には、▼関空を国際ハブ空港として、国の責任で機能強化を図ること▼鉄道アクセス改善やLCC拠点化に向けた規制緩和など、関空の競争力強化に向けた目標及び具体的方策を示すこと▼統合事業運営会社の経営陣は純粋な民間人を登用すること▼地元広域自治体が統合事業運営会社に対し、経営監視や政策反映できる仕組みを構築すること——などが盛り込まれた。しかし、伊丹については「関空を補完する空港として、民間の経営判断により活用すること」「国土交通省成長戦略で示された方針に従った活用とすること」とあるだけだ。

一方、関空の地元9市4町でつくる「泉州市・町関西国際空港対策協議会」（会長＝福山敏博・阪南市長）は意見書で「新会社に判断を任せず、国が伊丹廃港の検討を進めるべきだ」と、「伊丹廃港」を明確に主張した。関空を重視する立場は同じだが、伊丹のあり方について明らかな温度差がある。

そもそも橋下知事が伊丹廃港を主張し始めたのは、2008年9月にさかのぼる。国交省で谷垣大臣（当時）らと会談した際、「関空にとって伊丹は邪魔だ」と発言。地元は激しく反発したが、その後もタウンミーティングなどで、「伊丹存続にこだわれば、石炭にしがみついた炭鉱の町や、恐竜のように絶滅してしまう」などと、廃港論を繰り返してきた。今後10年は伊丹を

存続させることを確認した今年4月の関西3空港懇談会では、「伊丹廃港」に踏み込まなかった合意案にただ1人、反対を貫いた。

橋下知事の主張は、▼市街地にあって騒音問題を抱える伊丹には拡張性がなく、万一事故が起これば、甚大な被害が出る▼JR東海が計画するリニア中央新幹線（東京―大阪）が実現すれば、伊丹の存在価値は著しく低下する▼激しい空港間競争を勝ち抜くには、国内路線が乏しくハブ空港としての機能が十分に備わっていない関空に路線を集中させるべきだ——という趣旨だ。

そして、5月にまとめられた同省成長戦略は、関空と伊丹を経営統合して事業運営権を民間に売却し、民間の判断で伊丹の廃港・関空への一元化もあり得ると指摘した。廃港に否定的だった前原大臣（当時）もこれに先立つ橋下知事との会談後、「リニアが大阪まで延伸された場合、伊丹の需要は減る。廃港も考えざるを得ない」と述べた。「地元で発言力のある橋下知事が経営統合案に反対しないよう、譲歩したように見せているだけ」との見方もあるが、いずれにせよ、大きな波紋を呼び起こした橋下知事の主張は2年近くを経て、選択肢の一つとして理解されるようになった。

橋下知事は経営統合案について、「伊丹と関空の問題を、行政が判断してきたからゆがんでしまった。民間であれば、将来のリニア開通や収益を考えて、自然と合理的な判断をする。伊丹存廃を経営感覚のある人に決めてもらうのは極めて正しい方向性だ」と評価した。この頃を境に、伊丹廃港論は息を潜めることになる。

大阪府幹部は「もはや伊丹廃港をあえて声高に主張しなくても、将来、実現することは確

実と安心しているのでは」と、トップの心中を推し量る。

実際、伊丹廃港論には追い風が起きている。リニアについて、国交省交通政策審議会中央新幹線小委員会が、2045年に予定される名古屋から大阪への延伸を10年前倒しした場合、費用対効果が最大1・62倍になるとの試算を示した。同委員会は前倒しが望ましいとみている。JR東海が前倒しを決めたわけではないが、東京―大阪間を1時間足らずで結ぶリニアの開通は、夢物語ではなくなっている。橋下知事が指摘するように、伊丹の利用客が激減する時代も遠くないかもしれない。

橋下知事が積極的に廃港を主張しなくなった理由をもう一点、指摘するとすれば、12月に発足した関西広域連合との兼ね合いだ。橋下知事は、広域連合を国の出先機関委譲の受け皿と位置付けて重視しており、国に委譲を迫るための対策委員会委員長に就任した。初代広域連合長となった兵庫県の井戸敏三知事は「伊丹活用」を主張し、橋下知事と激しい論争をしてきたライバルだ。ここで井戸知事との対立を再燃させれば、関西広域連合での連携にも支障が出る、との思惑もあるかもしれない。

昨年の衆院選前に「首長連合」を結成し、各政党に地方分権の推進を迫ったように、政治的にしたたかに振る舞ってきた橋下知事。「伊丹廃港」を前面に出さないことにも、緻密な計算がうかがえる。

ただ、スッキリしない部分もある。橋下知事は、将来の伊丹廃港を見据えて、跡地利用を検討しておくべきだと発言していた。関係者による協議会を設立することを提案し、廃港に否定的な地元首長からも、参加の約束を取り付けていた。しかし、協議会は1度も開かれていない。あの主張は何だったのか。

橋下知事が今、最も力を入れるのは、来春の統一地方選で自らが代表を務める地域政党を躍進させ、大阪府と大阪市などを再編する「大阪都構想」を実現することだ。週末にはタウンミーティングを1日3回こなし、それぞれ1時間以上、熱弁を振っている。最近の発言は、

構想を巡って対立する平松邦夫・大阪市長の批判が中心だ。空港問題から、関心が移ってしまったように見える。

廃港の是非はともかく、自らの主張が実現するまでは、粘り強く環境整備に努めるのが政治家のあるべき姿ではないか。そうでなければ、物議を醸した廃港論は結局、世間の目を引くためのパフォーマンスだったと受け取られかねない。



カボタージュ規制再考 — 海運からの示唆 —



同志社大学 商学部 教授
石田 信博

(財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1 はじめに

国内航空路線は自国エアラインによって運航されるケースが圧倒的である。他国のエアラインが自国内の空港間を輸送するという航空カボタージュは、シカゴ条約第7条において、禁止できると定められており、EUを除く多くの国々においては航空カボタージュ規制が実施されている。

同様に、国内港湾間の輸送を自国籍船に限定するという海運カボタージュ規制も多くの国々において実施されている、国際的に容認された制度である。日本においては、船舶法第3条において、国内の各港間の輸送については、国土交通大臣の特許を受けたとき等を除いて、日本籍船によって行わなければならないことが規定されている。

その海運カボタージュに関して、本年3月、国土交通省からカボタージュ規制緩和の発表が行われた。それは、沖縄県に立地する企業の取り扱う貨物について、沖縄県と本土の間の国内輸送を外国籍船にも認めるという内容である。このカボタージュ規制緩和は限定的なものであるとはいえ、長年にわたってカボタージュ規制を維持してきた日本の海運政策は歴史的な転換点を向かえたといえよう。

2 海運カボタージュ規制の動向

海運カボタージュ規制は、自国の海運業ならびに船員を安定的に維持し、また、国内輸送を安定的に行うという観点のもとで、多くの国々においても実施されてきた。しかし、1990年代に入ると、EUやオーストラリア、ニュージーランド等において、カボタージュ規制を緩和または撤廃し、外国籍船による国内輸送を認めるケースが現れている。

EU加盟国の間では、1993年以降カボタージュ規制緩和が段階的に実施され、現在は完全に自由化されている。EU統合によって、EU加盟国の内航海運業は、他の産業と同様に、EU域内での資本移動が自由になった。したがって、EU加盟国間の海上輸送は内航海運とみなされることから、カボタージュの自由化は当然の結果であるといえよう。このカボタージュ自由化は当然EU加盟国間のみ適用され、EU非加盟国籍船のEU加盟国内における輸送は認められない。その一方で、フランス、イタリア、スペイン等、一部の国々においては、EU加盟国船が存在しない場合に限り、例外的にEU非加盟国籍船が国内輸送を行うことを認めるケースもある。また、イギリスをはじめ、ベルギー、オランダ、デンマーク、アイルランドの国々は、EU加盟国、EU非加盟国に関係なく、すべての外国籍船に対して国内輸送を以前より開放してきた。

オーストラリアでは、1997年にカボタージュの自由化が実施され、州際輸送について外国籍船の参入が認められている。その目的は、内航海運業の競争促進と効率性の向上である。また、ニュージーランドにおいては、1995年にカボタージュ自由化が実施された。ニュージーランド国内で外国籍船

の参入が認められるのは、原則として、国際航路の延長として国内航路を輸送する場合に限られるが、そのような外国籍船が存在しないときには、他の外国籍船の国内航路参入を認めている。ニュージーランドがカボタージュ自由化を実施した理由の一つは、外国籍船の運賃設定が比較的安価で効率的であるというものである。カボタージュの自由化によって、ニュージーランドの船社は打撃を受けた。また、内航輸送における競争促進は、鉄道と道路を含む国内輸送コストの低減を導いたともいわれている。

カボタージュ規制緩和についてはこのような動向が存在するが、しかし、アメリカやアジアの国々の多くは依然としてカボタージュ規制を堅持している。自国の海運業と船員を安定的に維持し、国内輸送を安定的に行うという観点のもとに、カボタージュ規制は依然として多くの国において容認されているのである。

3 航空カボタージュへの示唆

外国籍船が国際航路の一部として国内輸送を行えば、国内輸送部分に関わる限界費用は小さくなるので、内航船にくらべると安い運賃で輸送することが可能になる。輸送コストが低下すれば、生産・流通活動が活発になり、その結果、産業立地も促進され、地域経済の発展が期待できるというのが、カボタージュ規制緩和を擁護する理由の一つであろう。

その問題点の一つは、内航船と外国籍船との競争が等しい条件のもとで行うことができるかどうかである。小さい限界費用のもとで安価な輸送を実行できる外国籍船とは異なり、内航船は高コストのもとでの輸送を余儀なくされる。内航船と外国籍船の間のコスト差は極めて大きく、このコスト差を放任したままでカボタージュ規制を緩和すれば、内航海運業が打撃を受けることは容易に考えられる。競争促進の観点よりカボタージュの規制緩和を実施するのであれば、この内航船と外国籍船のコストを平準化するための方策を予め採用するべきであろう。

もう一つの問題点は、カボタージュ規制の緩和がそのまま地域経済の発展に結び付くかどうかである。カボタージュ規制が緩和されれば、その港湾の競争上の優位性が向上し、利用促進が見込まれる。その結果、産業立地が促進されるなどして、港湾周辺地域の経済発展が期待できることは否定できない。しかしながら、施策が周辺地域に及ぼす経済的効果は慎重に検討されなければならない。

航空カボタージュについては、「空の自由」のうちの第8と第9の自由がカボタージュに関するものとして取り上げられる。第8の自由は他国からの国際線を運航してきた他国エアラインが連続して自国の国内線を運航するという、いわゆるタグエント・カボタージュである。また、第9の自由は、外国のエアラインが自国国内線を運航するという、完全なカボタージュである。航空カボタージュの自由化は、現在EU域内において実施されている。しかしながら、多くの国々では航空カボタージュ規制が依然として行われている。

自由化がグローバルに進行する航空輸送においても、カボタージュ規制緩和の議論が今後何度も盛り上がると思われる。企業構造や産業構造、制度の違いはあるが、海運のカボタージュ規制緩和問題は示唆に富んでいると考えられる。

関空 情報

関西国際空港の貨物便就航路線ニーズ調査結果について

関西国際空港の航空物流ネットワークは、2008 年後半よりの世界不況の影響を受けて一時的ながら減便基調に入りましたが、本年春以降より貨物便の新規就航・増便が実施され、昨年度実施した同調査の結果として要望の多かった欧米路線も含めて計約 30 便ものネットワークが増加し、貨物取扱量についても不況前のレベルに概ね回復するに至っております。

しかしながら、深刻な円高の影響の中、首都圏空港への便や路線の集約から関西国際空港の貨物便ネットワークについては関西圏に事業拠点を置く企業のグローバルな生産・販売活動に充分に対応しきれていない面も存在しており、国際貨物便がよりワールドワイドに拡大就航し、地域の企業の望まれる路線が 24 時間を通じて効率的、緊密かつ適切なコストで提供される航空物流ネットワークの更なる構築が不可欠であります。

このような課題を受け、関西の産学官で組織する国際物流戦略チームでは、昨年に引き続き、関西企業が必要とする関西国際空港の貨物便路線に関するニーズ調査を行い、今般その結果を取りまとめたので下記のとおり発表いたします。

1. 調査期間 平成 22 年 8 月 9 日～9 月 7 日
2. 調査対象 関西に生産拠点を有する主要企業・物流拠点を有する主要企業等
3. 回答企業数 117 社（荷主企業 78 社、物流企業 39 社）
4. 調査結果 下記のとおり

○調査結果（概要）

1. 【方面別ニーズ・ご要望の結果】

- ・欧米方面への就航・増便の要望が全体の約半数。次いで中国、アジア方面への要望が続く。
- ・北米、欧州、アジア方面いずれも全体の約 8 割が出発便の要望。
- ・ネットワーク強化を望む背景に関空の利便性を利用者自らも高めたいとの声もある。
- ・全体で総重量年間約 19 万トンのご要望があった。

2. 【空港発着時間帯別・ご要望の結果】

- ・深夜早朝時間帯（23：00～05：59）の要望が全体の約半数（45％）を占める。
- ・深夜・早朝貨物便と言った、24 時間空港のメリットを活かした路線への要望が多い。

3. 【方面別、空港発着時間帯別・ご要望の結果】

- ・ほぼ全世界の地域において深夜早朝時間帯における発着が要望されている。
- ・次いで、北米では早朝昼間時間帯（06：00～11：59）、欧州では夜間深夜時間帯（18：00～23：59）、中国では早朝昼間時間帯の要望が多い。

4. 【都市別・ご要望の結果】

（北米方面）

- ・深夜早朝時間帯、全時間帯共にシカゴ、ロサンゼルス、ニューヨーク、アトランタの順に要望が多い。特に未就航都市であるシカゴ、ニューヨークへの直行便及び経由便の要望が多い。
- ・西岸部ではサンフランシスコやシアトル、中央部ではダラスやデトロイト、東岸部ではマイアミなどの要望が存在する。
- ・深夜早朝・早朝昼間時間帯を合わせると全体の 6 割以上の要望が集中している。
- ・北米方面には 19 都市、年間約 32,000 トンの要望があった。

（欧州方面）

- ・全時間帯、深夜早朝時間帯共にフランクフルト、アムステルダム、パリ、ミラノへの要望が多い。
- ・フランクフルトとアムステルダムは全体的に要望が多く、特に深夜早朝時間帯の要望は5割を超える。
- ・欧州方面には 21 都市、年間約 55,000 トンの要望があった。

（中国方面）

- ・時間帯を問わず上海への要望が最も多く、次に多い香港と合わせると全体の 8 割以上の要望数。
- ・深夜早朝、次いで早朝昼間時間帯の要望が多く、両時間帯を合わせると全体の 7 割越の要望数。
- ・中国方面には 10 都市、年間約 78,000 トンの要望があった。

（東南アジア方面）

- ・バンコクへの要望が最も多く、次いでシンガポール、クアラルンプール、ジャカルタが多い。
- ・深夜早朝、次いで早朝昼間時間帯の要望が多く、両時間帯を合わせると全体の 7 割を超える。
- ・東南アジア方面へは 11 都市、年間約 18,000 トンの要望があった。

（東アジア方面）

- ・台北、ソウルの他、高雄、釜山への要望が存在している。
- ・深夜早朝時間帯を要望する要望が半数を超え、早朝昼間時間帯と合わせて全体の約8割を占める。
- ・東アジア方面へは 4 都市、年間約 8,000 トンの要望があった。

（その他方面）

- ・チェンナイ、ニューデリーといった今後の成長が期待されるインドへの要望が多い。

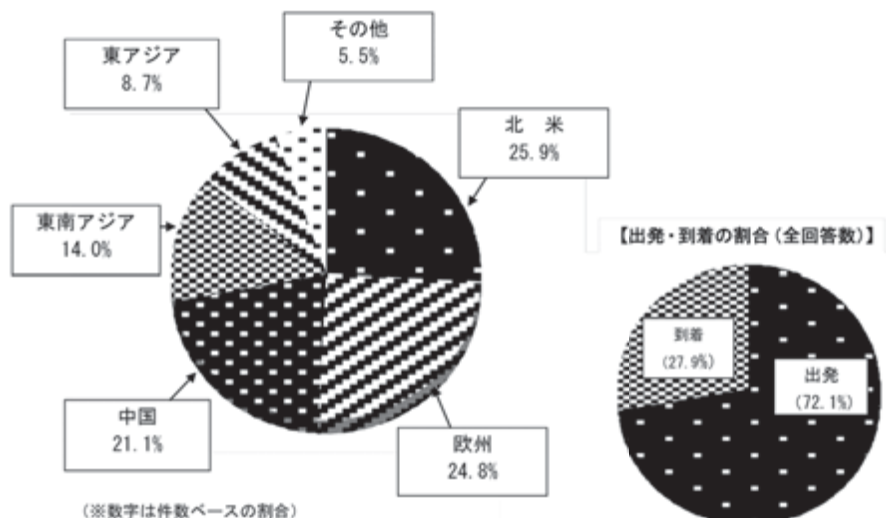
5. 【航空物流動向の 2010 年度後半以降の見通し・回答結果】

- ・全体の約 8 割の企業が前年並みの見通しから増加の見通しであると回答。

1. 【方面別ニーズ・ご要望の結果】

昨年度同様、関空から欧米方面への就航・増便要望がほぼ半数を占め、次いで中国、東南アジアなどアジア方面へのニーズが存在。

- ・北米、欧州方面共に出発便の要望が多く（前回同様）、アジア方面に向けても出発便の要望が多く寄せられた。
- ・成田・羽田へのシフトを懸念するものの今後もアジアのみならず北米・欧州におけるネットワークの強化を望む背景に顧客に関空の利便性を訴えたいとの声も寄せられている。

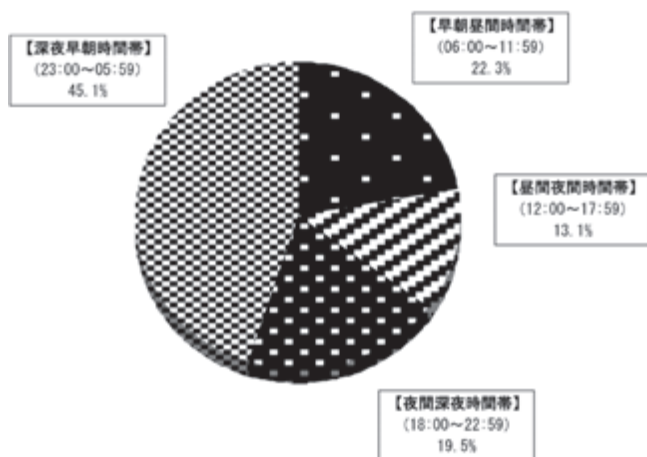


2. 【空港発着時間帯別・ご要望の結果】

最も要望数が多い時間帯は深夜早朝時間帯（23:00～05:59）までの運航を希望するものであり、ほぼ全体の半数を占める。次いで早朝昼間時間帯（06:00～11:59）、夜間深夜時間帯（18:00～22:59）、そして昼間夜間時間帯（12:00～17:59）の要望数が多い順となった。

（ご意見）

- ・ 深夜のフレイターを増便して欲しい。
- ・ 欧米、アジア以外にも関空到着が早朝着となる路線を拡大して欲しい。
- ・ 欧米・アジア路線の早朝時間帯、深夜時間帯を中心に航空貨物スペースの拡大を希望。
- ・ 24 時間空港としてのメリットが出る貨物便の便数を増やして欲しい。



3. 【都市別・ご要望の結果】

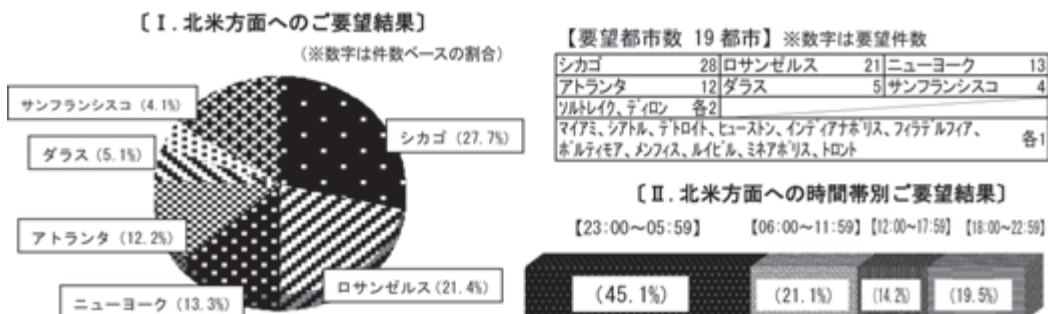
① 【方面別：北米】

北米への路線については深夜早朝・早朝昼間時間帯を合わせると 6 割以上の要望が集中する結果となった。行き先別では、深夜早朝時間帯、全時間帯共にシカゴ、ロサンゼルス、ニューヨークの順位となっており、特に未就航都市であるシカゴ、ニューヨークへの要望が多く寄せられる結果となった。

また、北米方面全体では年間約 32,000 トンの要望があった。

（ご意見）

- ・ シカゴ・ダラス向けの直行便で早く安ければ利用の可能性が高い。
- ・ 北米・南米線の貨物便の就航を実現させて欲しい。
- ・ 関空を中継地とした、アジア→関空→欧米向け貨物便を拡充して欲しい。
- ・ 特にニューヨーク向けは直行便、経由便ともに増やして欲しい。

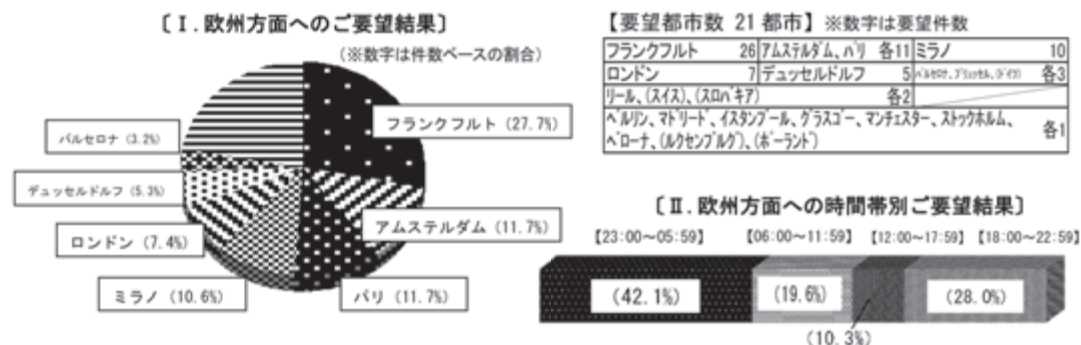


②【方面別：欧州】

欧州方面では、深夜早朝並びに夜間深夜時間帯への要望が強く、両時間帯を合わせた要望数は全体の7割を占めることとなった。フランクフルト、アムステルダムは全体、深夜早朝時間帯共に要望が強い結果となったが、深夜早朝時間帯ではロンドンへの就航を望む声が存在した。また、欧州方面全体では年間約55,000トンの要望があった。

(ご意見)

- ・欧州向けは直行便、経由便ともに増やして欲しい。
- ・2010年夏スケジュール以降に新規就航、増便した欧州路線は顧客に好評であった。
- ・欧米方面へはフライトが多い成田空港へ転送しているため余計なコストがかかるので困っている。



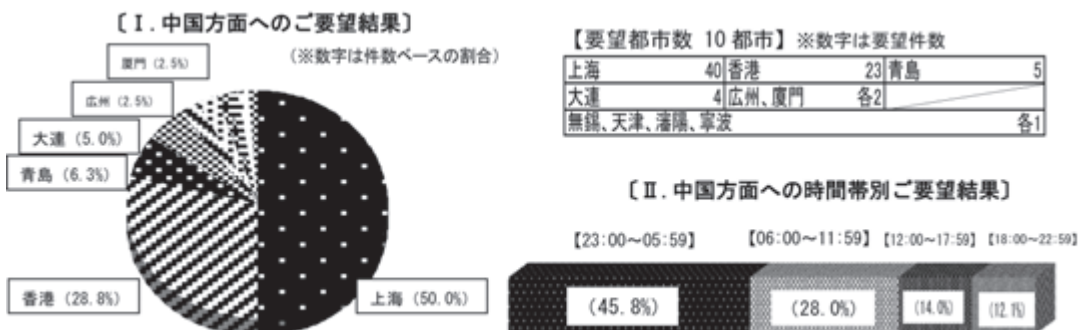
③【方面別：中国】

時間帯別では、深夜早朝、次いで早朝昼間時間帯の要望が多く、両時間帯を合わせた要望数は全体の7割を超える結果となった。時間帯を問わず、都市別では上海への要望が最も多く、次いで香港となり、両都市を合計すると8割以上の要望が集中することとなった。

また、中国方面全体では年間約78,000トンの要望があった。

(ご意見)

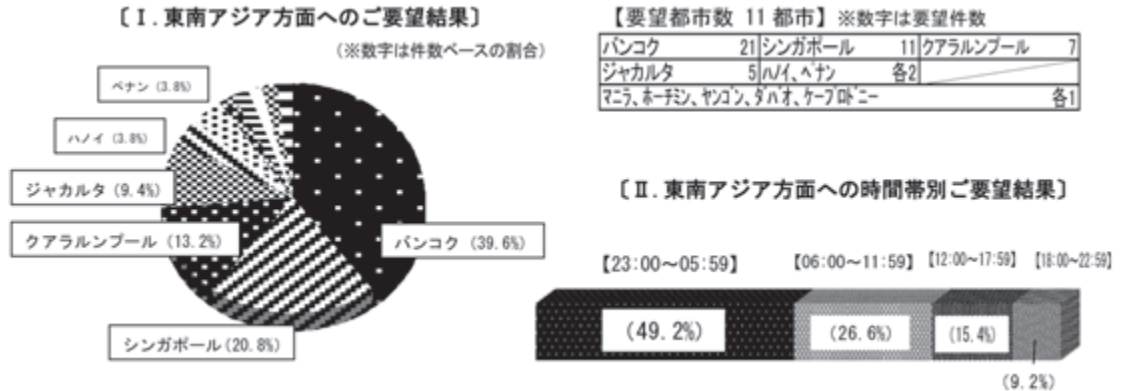
- ・輸送スペースの供給不足が心配。増便等、輸送スペースを確保して欲しい。



④方面別：東南アジア

東南アジア方面においては、時間帯別では深夜早朝、次いで早朝昼間時間帯の路線に対する要望が強く、両時間を合わせた要望数は全体の7割を超えることとなった。都市別では、バンコクが最も多く要望が寄せられており、次いでシンガポール、クアラルンプール、ジャカルタと続く結果となった。

また、東南アジア方面全体では年間約18,000トンの要望があった。



⑤方面別：東アジア

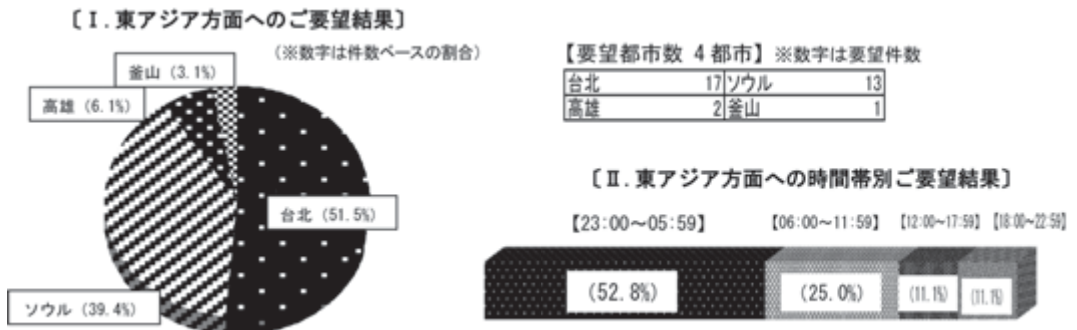
東アジア方面においては、時間帯別では深夜早朝時間帯を要望する声が半数を超えた。

次いで早朝昼間時間帯の路線に対する要望が強く、両時間帯を合わせた要望数で全体の8割に迫った。都市別では、台北、ソウル（仁川）への要望の他、高雄、釜山を望む声もあった。

また、東アジア方面全体では年間約7,700トンの要望があった。

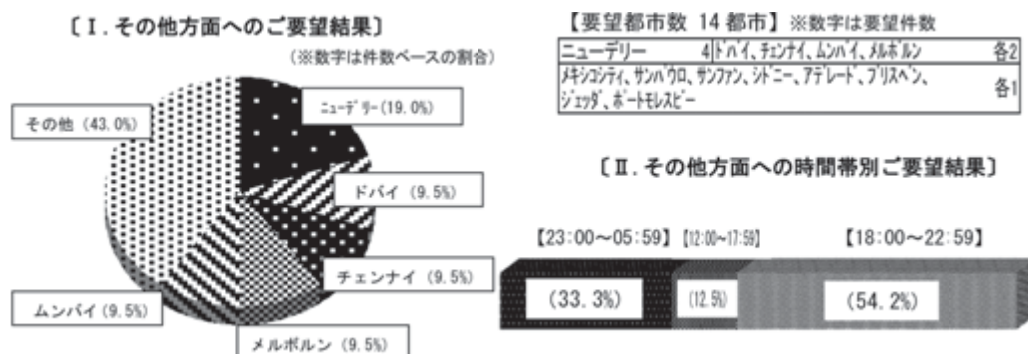
(ご意見)

- ・ 輸送スペースの供給不足により、ますます輸送スペースが取りづらくなる状況が予想されており、直行便・経由便共に増便を希望。
- ・ モンゴル・ウランバートル向けの貨物便就航を希望。



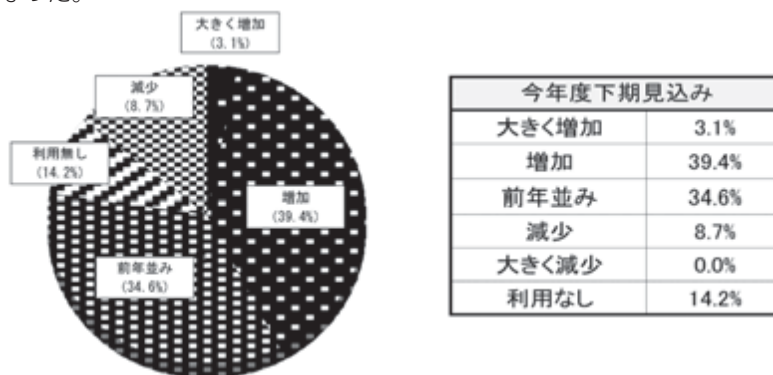
⑥方面別：その他

その他方面の時間帯別では、夜間深夜時間帯に対する要望が半数を超え、次いで深夜早朝時間帯への要望が多い。都市別では、チェンナイ、ニューデリー、ムンバイといった今後の成長が期待されるインドへの要望の他、メキシコシティ、サンパウロといった中南米や、シドニー、メルボルンといったオーストラリアへの要望があった。



4. 航空物流動向の2010年度後半以降の見通し・回答結果

- ・2010年度下期以降の航空物流の見通しとしては、「大きく増加」、「増加」の見込みであると回答した物流企業が合わせて全体の4割以上を占め、「減少」見込みであると回答した物流企業は全体の1割に満たない結果となった。
- ・前年並みの見通しから増加の見通しであると回答した物流企業は合わせて全体の約8割に届く回答結果となった。



5. その他ご意見・ご要望

(※重複する回答をまとめた上、代表的な回答を記載しております)

○関空の貨物便ネットワークに対するご意見

- ・欧米向けのダイレクト便を希望する。
- ・貨物便に限らず、旅客便も含めて路線を拡大して欲しい。
- ・日系エアラインによる欧米向け路線の積極的な拡大をして欲しい。
- ・シアトル便の出発時間を午前発もしくは深夜発にして欲しい。
- ・小型の貨物機では輸入においてはスペース確保が非常に厳しいため大型機材の運航を希望。

大型の貨物でも対応できる B747 - 400F、B777F クラスが就航して欲しい。

- ・スケジュールは毎日運航して欲しい。
- ・便数や仕向国が減少しており、タイムリーな出荷が出来ない場合があって大変残念。
- ・航空会社の負担を軽減（着陸料減免等）することにより、路線網を再度構築して欲しい。
- ・九州・中京圏の貨物も含めて今後関空に大きな期待を寄せている。
- ・福岡、名古屋への関空を中心とした陸上輸送サービスの提供が得られれば有り難い。

○サービスに関するご意見

- ・通関手続き等の簡略化・迅速化を促進して欲しい。
- ・輸入貨物において、到着から搬入確認までの時間を極力短縮して欲しい。
- ・上屋会社のピーク時の貨物処理能力を向上して欲しい。
- ・貨物の受入を 24 時間体制で行って欲しい。
- ・輸入上屋の料金について、利便性の向上、保管料のフリータイムを延長して欲しい。
- ・温度管理が必要な貨物については速やかな定温倉庫への搬入をお願いしたい。
- ・上屋から航空機への積み込みまでの時間を短縮するなど工夫して欲しい。

○施設、アクセス面に対するご意見

- ・関西国際空港の発展と利便性向上が日本の国際物流の発展にとって不可欠である。
- ・他空港より魅力あるものにする取り組みを深度化する必要がある。
- ・関西空港から和歌山県への陸運を強化して欲しい。

○高コスト・料金等に対するご意見

- ・航空会社を横断した貨物便の融通で効率化とコストダウンを図って欲しい。
- ・航空料金のダウンにつながるような取り組みをして欲しい。
- ・貨物便の減便により運賃が高騰する事を懸念する。
- ・アジアのハブ空港として、新規就航・増便し易い環境を構築して欲しい。
- ・利用料の更なる競争力アップ。
- ・連絡橋利用料金の更なる値下げ又は無償化。

貨物便就航路線ニーズ・ご要望調査ご回答企業名（※）（50 音順）

※企業名の公表をご承諾いただきました企業様のみを掲載しております。

アートコーポレーション(株)、旭化成せんい(株)、アサヒビール(株)、(株)アシックス、アストラゼネカ(株)、アツジ工業所、伊藤忠ロジスティクス(株)、ANA ロジスティクスサービス(株)、NI 帝人商事(株)、オンキョー(株)、(株)カルディオ、グラス・ファイバー工研(株)、(株)クラレ、黒田電気(株)、ケイヒン航空(株)、ケイラインロジスティクス(株)、(株) KSA インターナショナル、鴻池運輸(株)、コクサイエアロマリン(株)、三善(株)、三洋電機(株)、島研摩機材(株)、(株)島精機製作所、(株)島津製作所、シャープ(株)、シャープトレーディング(株)、住友金属工業(株)、住友金属物流(株)、西濃シェンカー(株)、センチュリー山久(株)、ダイキン工業(株)、大日本スクリーン製造(株)、タツタ電線(株)、田辺三菱製薬(株)、(株)テツタニ、東亜バルブエンジニアリング(株)、長田通商(株)、西日本鉄道(株)、(株)日新、日新電機(株)、(株)日本エーエムシー、(株)日本触媒、パナソニック(株)、(株)阪急阪神エクスプレス、(株)バンテック、阪和興業(株)、(株)フセラシ、プラスカーゴサービス(株)、(株)堀場製作所、丸紅物流(株)、三井化学(株)、三菱レイヨン(株)、村田機械(株)、(株)村田製作所、(株)メタルワン、(株)ユニックス、(株)淀川製鋼所、レンゴー(株)

公表可	58 社
ほか	59 社
計	117 社

2010年度（平成22年度）10月運営概況

[速報値]

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

○発着回数142.7便/日（対前年比96%）

国際線：102.4便/日

（対前年比 103%）

国内線：40.2便/日

（対前年比 84%）

発着回数について

国際線につきましては、貨物便の増加もあり5カ月連続で前年を上回りました。

国内線につきましては、減便の影響により前年を下回りました。

○旅客数 39.0千人/日（対前年比104%）

国際線：28.6千人/日

（対前年比 107%）

国内線：10.4千人/日

（対前年比 95%）

旅客数について

国際線旅客数につきましては、日本人は2カ月ぶり、外国人は12カ月連続で前年を上回りました。

国内線旅客数につきましては、減便の影響により前年を下回りました。

○貨物量 2,142t/日（対前年比113%）

国際貨物：2,046t/日（対前年比 115%）

積込量：924t/日（対前年比100%）

取卸量：1,122t/日（対前年比 130%）

国内貨物：96t/日（対前年比 86%）

貨物量について

国際貨物量につきましては、11カ月連続で前年を上回りました。積込は12カ月連続、取卸は11カ月連続で前年を上回りました。

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11月25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10月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

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

	輸 出	前 年 比	全 国 比	輸 入	前 年 比	全 国 比	バランス （△は入超）
近 畿 圏	1,222,939	105.5	21.4	918,558	105.3	18.7	304,381
管 内	739,659	99.8	12.9	717,304	108.8	14.6	22,355
大 阪 港	269,683	97.4	4.7	321,410	111.2	6.6	△ 51,727
関 西 空 港	363,558	97.4	6.4	235,909	103.7	4.8	127,648
全 国	5,723,565	107.8	100.0	4,901,668	108.7	100.0	821,897

【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	363,558	97.4	6.4	235,909	103.7	4.8	127,648
成 田 空 港	894,939	103.3	15.6	809,832	102.2	16.5	85,107
中 部 空 港	58,845	91.2	1.0	55,353	115.4	1.1	3,492
福 岡 空 港	53,746	104.9	0.9	29,351	109.1	0.6	24,395
新 千 歳 空 港	746	79.3	0.0	633	67.0	0.0	114

※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)		(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 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 11月	128,730	4,200	130,020	4,330	269,660	8,990	267,910	8,930	796,320	26,540
平成22年 累計	1,628,040	4,670	1,604,040	4,800	3,094,620	9,270	3,094,580	9,270	9,421,280	28,210
前 年 同 期	1,238,130	3,710	1,203,940	3,600	2,916,950	8,730	2,906,980	8,700	8,265,990	24,750
対 前 年 同 期 比	131.5%		133.2%		106.1%		106.5%		114.0%	

※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10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	6,353	102.5%	14,924	96.4%	21,277	98.2%
	関 西	6,351	102.5%	2,494	83.7%	8,845	96.4%
	大阪(伊丹)	0	—	10,674	97.7%	10,674	97.7%
	神 戸	2	100.0%	1,756	111.6%	1,758	111.5%
	成 田	14,678	100.3%	1,700	138.9%	16,378	103.3%
	東京(羽田)	1,172	125.3%	27,651	100.8%	28,823	101.6%
	中 部	2,620	97.1%	4,363	92.8%	6,983	94.4%
旅 客 数 (人)	関西3空港	886,796	107.4%	1,814,969	98.6%	2,701,765	101.3%
	関 西	886,778	107.4%	322,846	94.8%	1,209,624	103.7%
	大阪(伊丹)	0	—	1,292,564	99.8%	1,292,564	99.8%
	神 戸	18	360.0%	199,559	97.1%	199,577	97.1%
	成 田	2,729,865	100.4%	149,308	130.1%	2,879,173	101.6%
	東京(羽田)	264,261	116.2%	5,473,728	104.1%	5,737,989	104.6%
	中 部	378,600	103.3%	423,405	97.6%	802,005	100.2%
貨 物 量 (トン)	関西3空港	63,420	114.6%	15,674	95.2%	79,094	110.2%
	関 西	63,420	114.6%	2,980	86.1%	66,400	112.9%
	大阪(伊丹)	0	—	11,983	104.0%	11,983	104.0%
	神 戸	0	—	711	48.1%	711	48.1%
	成 田	185,364	101.3%	集計中	—	185,364	101.3%
	東京(羽田)	1,934	116.7%	66,338	101.9%	68,272	102.3%
	中 部	10,920	89.4%	2,703	86.8%	13,623	88.9%

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。

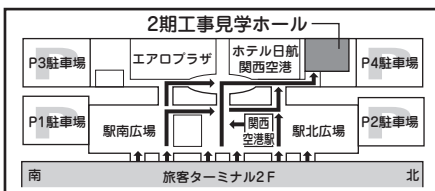
注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。

関空2期見学ホール情報

運営状況

見学ホール 11 月の入館者数は土木学会海岸工学委員会、慶尚南道密陽市議会、神戸市立木津小学校等の視察を含めて月間合計 2,756 人で、ホール開設からの累計は 394,109 人になりました。

また、11 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 3,432 名で、累計は 215,982 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

バスに乗り工事の状況を見学したり、見学台から2期空港島の壮大なスケールを体験していただけます。

○見学実施日(●印)

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					

2月(Feb)

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

○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

国内初の医薬品専用共同定温庫 KIX-Medica (キックス・メディカ) が 2010 年 9 月 30 日に運用開始して、約 2 ヶ月が経過いたしました。

現在、複数社の製薬メーカーにご利用いただいております。利用社数も順調に増加しています。

搬入される医薬品は、完成品をはじめ、原料・ワクチン・カプセルなど、多岐に渡り、貨物量も着実に増加しております。

ご利用いただいているメーカー・フォワーダーからは、「以前に比べ、きっちりした温度管理が担保され、安心して輸出入できる。」「今後、夏場にかけて温度管理が難しくなる為、利用頻度を増やしていきたい。」などと、大変ご

好評いただいております。

また、定温コンテナの充電が 20 台一度に可能ということで、これまでに同時に 11 台搬入され、充電を行った実績もあり、そのことは、フォワーダー、メーカーだけでなく航空会社からも高い評価を受けています。

現在は輸入貨物が主ですが、輸出貨物取扱の要望も多く、年内には数件のトライアルが予定されております。

今後も、お客様のニーズに柔軟に対応し、多くの皆様にご利用いただくことで、医薬品輸送のオンリーワン空港を推進します。





9月に行われたオープニングセレモニー

定温コンテナの
充電は一度に20台が可能



関西空港調査会からのお知らせ

□関西空港部会

○第374回定例会（平成22年11月18日開催）

「国際コンテナ戦略港湾としての阪神港について」をテーマに田所 篤博 氏（国土交通省近畿地方整備局港湾空港部長）の講演会を開催。

○第375回定例会（平成22年12月9日開催）

「日本初LCCの設立・持続的発展に向けての諸課題～全日空LCC事業の公表に寄せて」をテーマに森内 享 氏（エアラインビジネス コンサルタント）の講演会を開催。

□関西国際空港セミナー（平成22年11月29日開催）

「国土交通省戦略・航空分野について」

清水 一郎氏（国土交通省航空局管理部総務課企画室長）

「空港会社の格付の考え方ー関西国際空港を中心にー」

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）

「複数空港一括運営モデルーイギリスの経験から関西を考える」

野村 宗訓氏（関西学院大学経済学部教授）

「関西国際空港の活用に向けて地域の取り組みー国際戦略総合特区」

幸田 武史氏（大阪府政策企画部長）

「グローバル時代における空港会社の経営のあり方」

加藤 一誠氏（日本大学経済学部教授）

今後の予定

○第376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23年2月9日（水）17:00～18:00

場 所 大阪キャスルホテル

テ マ 「都市間競争と統合型リゾート」

講 師 橋爪 紳也 氏（大阪府立大学21世紀科学機構教授、大阪府立大学観光産業戦略研究所所長）

事務局だより

私は今、ベートーベンの交響曲第五番「運命」に凝っている。指揮者とオーケストラの違う「運命」の聴き比べ。最も好きなのはフルター / コロンビア so、優しく、心が豊になる。クライバー / ウィーン po はカッコいい。フルトヴェングラー / ベルリン po、偉大すぎて…、カラヤン / ベルリン po 今風、華麗。クレンペラー / フィルハーモニア、このテンポが好き。トシカニエニ / NBO so、一気呵成。イッセルシュテット / ウィーン po、ゆっくりで品がある。小澤 / ウィーン po もなかなかのもの。セル / クリーヴランド…、まだまだ知らなかった指揮者とオーケストラの「運命」、昔FMでとり貯めたカセットもとりだして聴きながら…

年の瀬はベートーベンの交響曲第九番「合唱」の時期。でも私は第五番「運命」。

こんな話ならいくらでも続けられるのに…。

(H.Y)

(SO：交響楽団、PO：フィルハーモニー管弦楽団)



見て・体験して・楽しもう!!

きしわだ自然資料館(岸和田市)



きしわだ自然資料館は、岸和田の大地の生い立ちや、身近な自然について紹介する資料館です。この資料館には、岸和田で発見された「キシワダワニ」の化石をはじめ、様々な展示物や、見て体験して学べるコーナーなどが、数多くあります。

また、子どもたちに大人気のチリメンモンスター探し（チリメンジャコに混じっている小さな生き物をより分けて遊ぶこと）や、化石が岸和田周辺の山地から発見されている「モササウルス」の特別展なども開催されており、子供から大人まで興味をもって楽しみながら学べる資料館です。是非とも皆様でお越し下さい。

■所在地／岸和田市堺町6-5

■アクセス／南海本線岸和田駅から徒歩15分

■入館料／大人200円 中学生以下 無料

※特別展期間中は、おとな400円、中学生以下無料となります

■開館時間／午前10時～午後5時（入館は午後4時まで）

■休館日／毎週月曜日（ただし月曜日が祝日の場合は開館）、毎月月末日、祝日・休日の翌日（翌日が土・日曜日の場合は開館）、その他祭礼休館日（9月）、年末年始休館日（12月29日～1月5日）

■問い合わせ先／きしわだ自然資料館 TEL072-423-8100



きしわだ自然資料館外観