



# KANSAI 空港レビュー



No.386  
2011.1

## CONTENTS

- 1 巻頭言  
関西国際空港の財務構造改善に向けて英知の結集を  
吉川 和広
- 2 関西国際空港2010年のあゆみ(平成22年1月~12月)
- 3 各界の動き
- 11 世界の目  
第二の故郷：大阪 ~インドネシア人の目から見た大阪~  
ルディ・タン
- 14 講演抄録  
国際コンテナ戦略港湾としての阪神港について  
田所 篤博
- 21 プレスの目  
関空雑感—「くるり」のこと  
宮崎 真鈴
- 23 航空交通研究会研究レポート  
日本の高度部品・部材・技術立国化と航空輸送  
辻本 勝久
- 26 データファイル  
・2010年度(平成22年度)11月運営概況[速報値]  
・大阪税関貿易速報[関西空港](平成22年11月分)  
・関西国際空港の出入(帰)国者数  
・平成22・23年年末年始繁忙期間(12月24日~1月5日)における  
出入(帰)国者数【速報値(概数)】  
・関西3空港と国内主要空港の利用状況(平成22年11月分)  
・関空2期見学ホール情報

### 【表紙写真】「スターフライヤー A320 KIX・SFJコラボ特別マーキング機」

スターフライヤーのKIX・SFJコラボレーション特別マーキング機である。SFJによるKIXから韓国仁川や釜山へ8便の国際チャーターが運航される。これにあわせKIXブランドのイメージデザインのマーキングを施した機体の運航を始めた。

マーキングはKIXブランドの一つであるバゲージタグを模したもので機体の左側に1か所、右側に2か所施されすべて微妙に異なるデザインである。

特別マーキングは所有機4機のうち2機に施されている。

撮影：柴崎 庄司(関西国際空港給油機)

## 関西国際空港の 財務構造改善に向けて 英知の結集を



(財)関西空港調査会理事長  
京都大学名誉教授

吉川 和広

新年明けましておめでとうございます。

昨年来、関西国際空港を国際拠点空港として再生するための動きが急であるが、そもそも関空は、環境対策のために海上空港として建設されたため、巨額の建設費を必要とし、しかもその大部分を借入金で賄うという財務構造のため、関西国際空港株の経営努力のみでは高コスト構造を改善することは極めて困難な状況にある。

このような状況を踏まえて、地元では、関空の財務構造改善の必要性を、従来より国に対して強く働きかけてきた。2002年の交通政策審議会の航空分科会において、「国際拠点空港の民営化」が大きなテーマとなり、その中で、関空の財務構造の改善についても論議されたが、抜本的な改善策は示されなかった。

このため、国は、関空の財務構造を改善するため、毎年90億円の政府補給金を30年間にわたって関空会社に支給することを決定し、2003年から支給を開始した。しかし、政権交替により、政府補給金は「事業仕分け」の対象とされ、2010年度より160億円に増額する方針が一転して75億円に減額されてしまったのは、誠に残念なことである。

2010年5月にまとめられた国土交通省の成長戦略会議の報告書においては、「バランスシート改善による関空の積極的強化」が打ち出され、伊丹空港の民営化と持ち株会社設立による関空と伊丹空港の経営統合、そして、持ち株会社の事業運営権を民間にコンセッション契約で売却することが提案された。この提案を受けて、国土交通省が、関空と伊丹の経営統合の具

体的な手法について検討を進めた結果、関空会社を運営部門と土地保有部門に上下分離し、国が100%出資する新会社によって、両空港の運営を行う。将来的には運営権の売却を目指すという内容となっている。国土交通省が2011年の通常国会への提出を目指している新法においては、関空を国際ハブ（拠点）空港として再生するということが明記されることとなった。

そして、両空港の統合に向けて地元との協議会を設置することなどが検討されている。法案化に至る地元調整では、運営権の売却により関空の負債がどの程度解消できるのかなどについての一層の情報開示が必要であろう。

さらに、新しい空港の運営方式が、関空の財務構造の抜本的な改善の切り札として成立するためには、関空、伊丹両空港の事業価値向上策など多くの課題が残されているのも事実であり、課題の明確化と、その解決策に向けて関西の英知を結集していくことが重要である。

これら両空港の統合問題に加えて、関空を東アジアの物流拠点、LCCなどを活用した観光インバウンドの拠点として整備すること、関空へのアクセス機能を向上させること、空港を活用した関西の成長戦略を早急に策定していくことなどが関空と関西の発展に不可欠である。

関西空港調査会は、昨年度に引き続き、これら諸問題の解決に向けた取り組みとして、セミナーの開催や研究会活動を活発に行うなど、その役割を果たして参りたいと考えている。引き続きご支援のほど、宜しく申し上げます。

## 関西国際空港2010年のあゆみ（平成22年1～12月）

- 1月 ・ 年末年始の出入国者、3年ぶり増加
  - ・ 国交相、3空港問題は一元管理で解決できぬ
  - ・ 2009年の旅客数、過去最低
- 2月 ・ 上海国際貨運航空が関空～アモイ線就航
- 3月 ・ 中国・山東航空が関空～済南線就航
  - ・ 情報誌「KIX MAGAZINE」発行
  - ・ 関空PTB3階 出国エリアの商業施設がリニューアル
  - ・ 旅客数21カ月ぶり前年比増加
- 4月 ・ 3空港懇、10年間は3空港一元管理で大筋合意
  - ・ 2009年度発着回数16%減の10万8,672回
  - ・ 搭乗ゲートにも外貨両替所、関西空港では19店舗目
  - ・ 格安航空会社、エアプサンが関空～釜山線就航
- 5月 ・ SKYTRAX社が実施した「AIRPORT of the YEAR 2010」で関西空港が総合12位にランクイン
  - ・ GWの国際線利用旅客4.5%増
  - ・ 2010年3月期連結決算は 経常利益9億円、最終損益は1億円の黒字
- 6月 ・ 補給金75億円の凍結を解除
  - ・ 5月の外国人旅客数、最高の29万人
  - ・ 連絡橋の割引、2011年3月まで延長
- 7月 ・ 格安航空会社、ジェットスター・アジア航空が関空～台北～シンガポール線就航
  - ・ イタリアの航空貨物会社、カーゴルックスイタリアが香港などを經由して関空～ミラノを結ぶ貨物便を週1便就航
  - ・ 国際線発着、20カ月ぶりに増加
  - ・ 関空会社の事業評価監視委員会「2期事業継続妥当」
- 8月 ・ 関空会社が出国エリアの免税店を約2倍（480㎡）に増床
  - ・ 7月の発着回数、21カ月ぶり前年プラス
  - ・ 入管関空支局、夏期繁忙期、前年同期比15%増の99万7,300人と発表
- 9月 ・ 大韓航空が関空～清州線就航、同社の関空発着 最多の64便
  - ・ 全日空、関空を拠点とする格安航空会社（LCC）を年内に設立と発表
  - ・ 国際線旅客、3年ぶり100万人超
  - ・ 医療品専用の定温倉庫（750㎡）が稼働
- 10月 ・ 関空会社の地元小学校出張授業・関空見学の参加児童が1万人を突破
  - ・ 台湾のマンダリン航空が関西～高雄の定期チャーター便を週2便就航
  - ・ 関空会社中間決算増収増益、経常利益は3.5倍の36億円
- 11月 ・ 関西空港 国内線旅客便の1日平均乗り入れ便数、前年同月比19%減の35.3便
  - ・ 国交省、2期島年内完成を断念
- 12月 ・ 関空特急「はるか」昼間6往復休止
  - ・ 関空・伊丹統合案骨子を地元提示
  - ・ 年末年始の国際旅客数4%増の40万2,200人を予想
  - ・ 政府予算案、補給金75億円維持、統合準備に10億円
  - ・ 香港航空が関西～香港の貨物定期便就航

# 各界の動き

## 関西国際空港

### ●香港航空が新規乗り入れ

香港航空は12月2日、関西～香港間に貨物定期便を就航させた。A330-200F 型機（最大積載量65t）で週2便運航する。これで関空と中国とを結ぶ貨物便路線は週75.5便となる。

### ●大商が統合案の精査求める

大阪商工会議所は12月6日、国土交通省に関西・大阪両空港の経営統合案について、意見書を国交省に提出。賛否を保留し、「民間への事業運営権売却の枠組みが成立するかどうか、精査・検証が必要」とし、民営化の道筋の明確化などを要望した。

### ●大阪府は地元意見反映を要望

大阪府は12月8日、関西・大阪両空港の経営統合案に関し、事業運営会社に府や周辺自治体の意見を反映させる仕組みを構築することなどを求めた意見書を国土交通省に提出した。関空を国際ハブ空港として国の責任で機能強化を図り、伊丹は関空を補完する空港として活用することを法案に明記するよう求めるとともに、土地保有会社となる関西国際空港会社の負債が円滑に返済され、安定的な経営が保証される体制づくりも要求している。

### ●タイへプロモーション

関西国際空港会社は12月8～11日、関西経済同友会などとタイ国際航空本社（バンコク）などを訪問し、タイ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。

### ●和歌山県知事も「地元の声反映を」

関西・大阪両空港の経営統合問題について和歌山県の仁坂吉伸知事は12月9日の県議会で、地元の声が経営に反映されることや有利子負債の償還ができるよう国に働きかけていくことを明らかにした。

### ●全日空社長「格安航空、年明け設立」

全日本空輸の伊東信一郎社長は12月9日の記者会見で、格安航空会社（LCC）の設立について「2011年の年明け早々になる」と明らかにした。当初は年内の設立を目指していたが、若干遅れる。

### ●兵庫県が意見書「伊丹の価値向上を」

兵庫県は12月10日、関西・大阪両空港の経営統合案について、関空の着陸料引き下げや伊丹の国内長距離便運航制限の緩和などを求める意見書を馬淵澄夫・国土交通相に提出した。運営権売却をにらみ、伊丹について価値を高めるため、新千歳、那覇便などの国内長距離便や国際チャーター便の運航制限を緩和する社会実験をする▽経営統合後も安全・環境対策について国が責任を負うことを明確化する――よう要請した。

### ●関西経済同友会が統合案を批判

関西経済同友会は12月10日、国土交通省の関西・大阪両空港の統合案について、「関空の国際競争力の強化につながるかどうか不明瞭」と批判する意見書を発表した。①国家戦略とし

て、関空の国際競争力強化に責任を持つべき②関空会社が抱える債務解消に向け、具体的なデータを示すべき③出資企業や自治体の意見が反映され、競争力を高められる運営体制を確立すべき——の3点を要求した。

#### ●エアアジアX、3年以内に就航

マレーシアの格安航空会社、エアアジア X のアズラン・オスマンラニ最高経営責任者（CEO）は12月10日、東京都内で記者会見し、「日本で今後1～3年の間に（羽田を含め）3都市に就航したい」と述べ、就航都市の拡大を検討していることを明らかにした。具体的には大阪と名古屋、福岡、札幌の4都市を挙げた。

#### ●関経連会長、統合案に一定の評価

関西経済連合会の下妻博会長は12月13日の定例記者会見で、国土交通省が提示した関西・大阪両空港の経営統合案について、「国が乗り出してきたことは大きく評価できる。ただこのスキーム（枠組み）で順調に動かははまだわからない」と述べ、全体としては前向きな評価をする一方、賛否の言及は避けた。

#### ●大商など産業観光誘致へ視察ツアー

大阪商工会議所と関西各自治体、関西国際空港会社は12月13～17日、中国の旅行会社社員5人を招き、産業観光の視察ツアーを実施した。関西ならではのエコや最新技術をテーマに、「こうべバイオガス」や「グリコピア神戸工場」、医療機関などを視察。食品サンプルの製作体験や「堺 HAMONO ミュージアム」での刃物作り体験なども盛り込んだ。

#### ●アリタリア、ローマ線を増便へ

アリタリア・イタリア航空は12月14日、現在週4便の関西～ローマ線を2011年6月から9月まで週5便に増便すると発表した。夏のハイシーズンに関西からのイタリア旅行需要の高まりに対応するねらい。ボーイング B777-200ER 型機（291席）を使用。

#### ●村山相談役「株主の権利保護」

関西国際空港会社前社長の村山敦相談役は12月12日付産経新聞で、関西・大阪両空港の経営統合案について、民間企業も出資している現在の関空会社の株主構成が、上物会社からの賃料しか収入がない下物会社にそのまま引き継がれることを問題視し、「出資者は黙っていないはず。未来展望がなければ出資を引き揚げるだろうし、多額のキャッシュが流れ出す可能性がある」と指摘した。

#### ●両空港地元自治体が意見交換

関西空港の地元9市4町でつくる泉州市・町関西国際空港協議会（関空協）の4市町と大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）に加盟する府内4市が12月16日、大阪市内で意見交換会を開き、①新会社と地元による協議の場の設置②補給金の継続③関空の着陸料の軽減④伊丹の環境対策の責任ある履行—を求めることを共通認識として確認した。

#### ●11月の国際線旅客、12か月連続プラス

関西国際空港会社が12月17日発表した11月の運営概況（速報値）は、国際線旅客数が前年同月比3%増の81万4,088人と12か月連続で増加。このうち外国人客は6%増と13か月連続で増えた。

#### ●年末年始国際線、3年ぶり40万人超へ

関西国際空港会社は12月17日、年末年始の国際線旅客数が3年ぶりに40万人台を回復しそうだと発表した。前年同期比では4%増となり、円高の追い風を受けた。

#### ●航空機使い検疫訓練

未知のインフルエンザの流行を防ぐため、航空機を使った機内検疫の訓練が12月17日、関西

空港で行われた。航空機を使った訓練は3年ぶり、昨年の新型インフルエンザ流行以降では初めて。

#### ●連絡橋無料化を要望

大阪府と関西国際空港会社は12月17日、関空連絡橋の通行料を2011年4月から無料化するように求める要望書を、馬淵澄夫国土交通相に提出した。国などが関空会社から連絡橋を買い取ったことで、通行料（普通車）は2009年4月、1,500円から800円に引き下げられたが、2011年3月末で期限が切れる。

#### ●統合法案骨子を地元提示

国土交通省は12月21日、関西・大阪両空港の一体運営法案の骨子を自治体や関西経済界などに提示した。統合の目的について、「関空を国際拠点空港として再生・強化し、関西経済の活性化を図る」と位置付け、両空港の運営について地元自治体など関係者との協議会設置を法定化する。また伊丹空港の環境対策も運営会社の事業範囲に入れる。関空会社の用地賃貸料は国の認可制とし、関空会社の債務は運営会社の連帯債務とし、最終的には「コンセッション」（事業運営権の民間譲渡）を実施することを盛り込んでいる。



## クリック！

国交省が法案骨子を示した地元との意見交換会では一定の評価とともに、疑問も多く出された。一つは用地会社に衣替えする関西国際空港会社への出資金の扱い。兵庫県は運営会社に移すべきとし、関空会社の村山敦相談役も新聞社のインタビューでそのまま残ることに疑問を呈している。また大阪空港の存廃という航空政策の根幹に関わる問題を国交省は「民間の運営会社が決める」と責任を回避するような回答を行った。数値シミュレーションも示されず、地元の合意の道は険しそうだ。

#### ●政府予算案、補給金75億円維持、統合準備に10億円

政府が12月24日閣議決定した2011年度予算案で、関西国際空港会社の経営安定のための補給金は、国土交通省が概算要求した通り75億円計上された。2012年度の大阪空港との経営統合に向けた準備経費は概算要求から2億円減額した10億円となった。準備経費は2011年度中に予定する両空港の業務システム統合に充てるほか、伊丹空港の株式会社化に向けた資産評価、企業会計を適用するための準備作業などに活用する。

また鉄道調査費で全国8事業に対して計1億2,500万円を計上、国土交通省はこのうち数千万円を関空へのリニア鉄道の調査に使う考えだ。地下鉄なにわ筋線と採算性などを比べ、民間の資金を活用した整備のあり方も研究する。

#### ●大阪府知事、伊丹ビル除外を批判

橋下徹大阪府知事は12月24日の記者会見で、国土交通省が発表した関西・大阪両空港の統合法案骨子で大阪空港ビルを運営する大阪国際空港ターミナル会社を、事業運営会社に引き継ぐことが明記されていない点などに触れ、「そんなことでは外資は絶対に（統合後の）運営権を買わない」と批判した。

## ＝ 大阪空港 ＝

### ●大阪府が住宅エアコン補助打ち切り

大阪空港周辺の住宅の騒音対策として、エアコンの設置・更新工事に補助金を支出してきた大阪府が2010年度から、3度目の更新となる世帯に対する補助を打ち切ったことがわかった。「みんながエアコンを設置する時代になっている。対象区域外の府民との公平性を考えて見直した」としている。

### ●11市協が経営統合で意見書

国土交通省が提示した関西空港と大阪空港の経営統合案について、大阪空港周辺の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）は、12月7日、経営統合の目的として「関西や国全体の活性化」を法案に明記することなどを求める意見書を馬淵国交相に提出した。意見書では伊丹について「極めて利便性の高い基幹空港であり、利用者ニーズに沿った最適運用を図る必要がある」としたうえで、国が引き続き伊丹の安全、環境対策に責任を負うことや国、運営会社、地元が参加する協議の場を設置することなどを求めた。

### ●豊中・川西の団体が統合案で環境対策を要望

関西・大阪両空港の経営統合を巡り、伊丹空港周辺の住民でつくる豊中航空機公害対策連合協議会と川西市南部地区飛行場対策協議会は12月13日、安全や環境対策などについての要望書をまとめ、国土交通省に提出した。2団体は大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）が、発着枠の柔軟運用や国際チャーター便の就航を求めるなど騒音対策より活性化に軸足を移していると警戒、統合後の新会社で「時間・便数規制が確実に実施されるのか大きな不安を覚える」と訴えている。

### ●調停団連絡協も要望

関西・大阪両空港の経営統合を巡り、伊丹空港の騒音被害住民らでつくる大阪国際空港騒音公害伊丹調停団連絡協議会（照屋盛徳代表）は12月20日、国が安全・環境対策に責任を持つことなどを盛り込んだ意見書を国に提出した。

### ●活性化協はフル活用求める

関西・大阪両空港の経営統合問題で伊丹空港周辺の企業などでつくる大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会（会長・服部盛隆池田商工会議所会頭）は12月22日、国に両空港のフル活用を求める要望書を提出した。「伊丹・関西両空港をフル活用し、収益が最大となる施策が当然求められる」と主張、ジェット機上限規制の緩和と、国の責任で引き続き環境対策を実施することを求めている。

## ＝ 神戸空港 ＝

### ●搭乗者6か月連続減

神戸市が12月7日まとめた11月の神戸空港の利用状況は、搭乗者数が16万9,862人と前年同月比7.1%減った。

## ＝ 成田国際空港 ＝

### ●千葉県がカジノ調査費

千葉県内経済界や成田空港周辺市町などで構成する成田空港緊急戦略プロジェクト会議（座長・森田健作知事）の最終回となる第6回会合が12月16日開かれ、千葉県は成田空港周辺にカジノを核とする複合施設を誘致する計画について、2011年度予算に調査費を計上する方針を明らかにした。

## ＝ 羽田空港 ＝

### ●エアアジア就航

マレーシアの格安航空会社（LCC）のエアアジアグループのエアアジア X が12月9日、羽田

～クアラルンプール便を就航させ、第1便が羽田に到着した。羽田にLCCの定期便が乗り入れるのは初めて。週3便の運航で、エアバスA330-300(377席)を使用。羽田を深夜に出発し、クアラルンプールに早到着。復路は午後出発し、深夜に着く。機内での飲食や毛布などは有料だ。

#### ●空港施設利用料、170円に値上げ

羽田空港の旅客ターミナルビルを運営する日本空港ビルデングは12月14日、国内線の施設利用料を2011年4月から現在の100円から170円に値上げすると発表した。第2ターミナルビルの増築などによる費用の回収が目的。

#### ●アメリカン、就航3月に延期

アメリカン航空は12月21日、羽田～ニューヨーク線の開設を、当初予定の2011年1月20日から3月1日に延期すると発表した。1月後半から2月は例年、米国から日本への旅客需要が低迷することから、延期で需要の掘り起こしを図る。

---

## 航空

---

#### ●スカイマーク、日航退職者を最大470人採用へ

スカイマークは12月1日、日本航空の退職者を対象に最大約470人を採用する方針を発表した。スカイマークは国内路線網の拡大に加えて、2014年度以降に成田空港発着の国際定期便3路線を就航させる方針を打ち出しており、経験豊富な人材を採用することで安全面やサービス面での質の向上を狙う。

#### ●国交相、身体スキャナー導入認可へ

国土交通省は12月8日、電磁波で乗客の服を透視するボディースキャナーによる検査について、空港での保安検査に責任を負う各航空会社が設置を希望した場合、プライバシーの保護を条件に認可することを決めたと発表した。金属探知機による検査の後、必要に応じて行う2次検査に限定し、係員によるボディータッチ検査と選べるようにする。

#### ●全日空旅客数が日航上回る

全日本空輸の10月の国際線と国内線を合わせた旅客数は399万8,429人で、会社更生手続き中の日本航空の369万6,072人を上回ったことが12月10日、分かった。2002年の日航と旧日本エアシステムの統合以降、月次の逆転は初めてとなる。

#### ●航空業界、2011年の利益40%減

国際航空運送協会(IATA)は12月14日、2011年の航空業界の最終利益が91億ドル(約7,600億円)と2010年の151億ドル(予測)から40%の減益になるとの見通しを発表した。

#### ●全日空、サーチャージ上げ

全日本空輸は12月13日、国際線運賃に上乗せしている燃油サーチャージを、2011年2～3月発券分で値上げすると発表した。燃料価格が高騰しているため。片道の上乗せ額は北米・欧州で1万500円～1万4,000円、中国は2,500～3,500円などになる。

#### ●韓国など3か国と自由化交渉

馬淵国交相は12月17日の閣議後の記者会見で、韓国の航空当局と12月21、22日に本格的な航空自由化(オープンスカイ)に向けた協議を行うと発表した。発着枠拡大で地元と合意に達した成田と、国際定期便が就航した羽田の両空港の発着便が主な対象となる。シンガポールやマレーシアとも交渉を進め、2011年度中の合意を目指す。

#### ●3連休増加、旅行者が拡大、JTBが予測

JTBが12月17日発表した2011年の旅行動向予測によると、国内旅行者数は2010年見込みに比べ1.2%増の3億200万人と、5年ぶりに3億人の大台に乗る見通しだ。海外旅行者数は円高

傾向が続くため1,730万人（同3.7%増）と2年連続で前年を上回る見通し。

#### ●ボーイング、777型機を増産

米航空機大手ボーイングは12月20日、大型旅客機、777型機を2013年から増産すると発表した。顧客の需要拡大に対応するため、月産能力を現在の5機から66%増の8.3機に増やす。

#### ●日韓オープンスカイに合意、成田も対象

国土交通省は12月22日、韓国の航空当局と、航空自由化（オープンスカイ）協定の対象に成田空港を加えることで合意したと発表した。成田の年間発着回数が27万回に引き上げられる2013年夏から実施する。日本の航空会社も同時期に韓国・仁川空港に自由に乗り入れできるようになる。

#### ●ビジネスジェット促進へ委員会

国土交通省は12月22日、ビジネスジェットの受け入れ体制の強化に向けた課題などを検討する「ビジネスジェットの推進に関する委員会」の初会合を開いた。成田、羽田両空港の強化策の一環として、来春をめぐり具体策をまとめる方針だ。

#### ●スターフライヤー、北九州～釜山を開設

スターフライヤーは12月27日、2012年7月に北九州～韓国・釜山線を開設すると発表した。国際定期便就航は、国内航空会社では日本航空、全日本空輸に次ぎ3社目。

#### ●九州新幹線に対抗 日航と全日空

日本航空は12月27日、2011年3月4～26日搭乗分で、一部座席を1日前まで予約できる「特便割引」の大阪～熊本を1万7,500円、大阪～鹿児島を最低2万800円に設定すると発表した。3月12日に全線開業する九州新幹線鹿児島ルートとの競合区間よりも料金を安くし、対抗する狙い。

---

## 関西

#### ●関西広域連合が初会合、連合長に兵庫県知事

府県境を越えた全国初の広域行政組織「関西広域連合」に参加する7府県の知事らで構成する広域連合委員会は12月4日、初会合を大阪市内で開催。広域連合を代表する連合長に井戸敏三兵庫県知事を選んだ。地方出先機関の権限移譲の受け皿を目指し、国出先機関対策委員会を設置、地方分権を国に求める。

#### ●あべのキューズタウン概要発表

東急不動産は12月7日、大阪市の阿倍野再開発事業で、2011年4月に開業する大型商業施設「abeno CUES TOWN（あべのキューズタウン）」の店舗概要を発表した。核店舗はイトーヨーカドーと東急ハンズで、関西初となる若者向けのファッション専門店「109」や国内最大級のユニクロも入り、店舗数は320店と商業施設として関西最大になる。

#### ●関西広域連合、高速道路新料金で引き下げ要望

近畿、徳島など7府県の広域行政組織「関西広域連合」は12月9日、高速道路の2011年4月からの新料金案について本州四国連絡高速道路と西日本高速道路を別料金にせず、一律の体系にして料金を引き下げることを民主党と国土交通省に要望した。広域連合が要望活動をするのは初めて。

#### ●JR西日本、特急「はるか」減便へ

JR西日本は12月17日、2011年3月12日に行うダイヤ改正の概要を発表した。関西空港と新大阪、京都などを結ぶ特急「はるか」の昼間の6往復の運行を取りやめる。午前10時台から午後3時台は、現在の30分間隔から1時間間隔となる。

これで1日24往復になる。

### ●泉佐野市、財政健全化を7年短縮の試算

財政健全化団体の泉佐野市が、これまで19年かかるとしていた財政健全化を、12年で達成できるとの試算をまとめたことが12月10日分かった。5～25年の予定だった国、府の地方債や府の貸付金の償還期間を、それぞれ30年に延長してもらえる見通しで、年ごとの公債費が圧縮されて実質公債比率が下がり、2020年度で自治体財政健全化法に基づく基準値を達成できる試算になった。

### ●九州新幹線、新大阪～鹿児島中央は2万1,300円

JR九州は12月10日、九州新幹線・鹿児島ルート（博多～鹿児島中央）が2011年3月に全線開通するのに伴い、運賃と特急料金の認可を国土交通相に申請した。運賃と指定席特急料金を合わせた料金は、新大阪～鹿児島中央が2万1,300円、新大阪～熊本が1万8,020円となる。

### ●アジア客誘致に力 大商が経済活性化プラン

大阪商工会議所は12月17日、大阪・関西経済の活性化を目指す2011年度から3か年の中期計画を発表した。中国などアジアからの観光客誘致を強化するほか、上下水道などのインフラ輸出を促進して関西経済を活性化することが柱。同日、佐藤茂雄会頭が平松邦夫大阪市長にプランを手渡し、大商と大阪市が協力して事業に取り組んでいく方針を確認した。

### ●南海社長、特急梅田乗り入れに意欲

南海電気鉄道の亘信二社長は12月21日、日本経済新聞記者の取材に応じ、国土交通省が計画中の鉄道新線「なにわ筋線」が開通した後に「特急列車を梅田地区まで走らせたい」との意向を明らかにした。新幹線と関西空港の接続性を高めるため、JR新大阪駅までの乗り入れにも意欲を示した。

### ●5府県市が阪神圏高速道の一体運営要望

兵庫県、大阪府と神戸、大阪、堺の3市は12月21日、国土交通省と民主党を訪れ、運営主体が混在している阪神間の高速道路を一体運営し、利用者に分かりやすい料金体系にするよう求める提案書を提出した。

### ●大阪市が観光戦略発表

大阪市は12月27日、外国人観光客を10年間で4倍近くの625万人まで増やすことを盛り込んだ市観光振興戦略(中間とりまとめ)を公表した。関西全体で観光地としての魅力を高めるため、2011年度から大阪のほか神戸、京都、堺市の各市長と各商工会議所会頭が集まって具体策を検討する「関西観光戦略会議」を開催する。

### ●同友会提言「梅田北ヤードを緑地」

関西経済同友会は12月27日、JR大阪駅北側にある梅田北ヤードの2期開発地区を、大阪市の主導で大規模な公園を備えた「グリーンパーク」にするよう求める提言を発表した。

### ●りんくうアウトレット増床

大阪府は12月27日、りんくうタウンの府営公園用地を用途変更した商業用地で募集していた大規模商業施設の運営事業者にチェルシージャパン（東京都）が決まったと発表した。同社はりんくうプレミアム・アウトレット（約150店舗）を運営しており、新たに約40店舗を増設し、国内最大級のアウトレットとして、2012年春にもリニューアルオープンする。

---

## 国

### ●国交省の空港運営検討会が初会合

国土交通省の空港運営の在り方に関する検討会（座長・御立尚資ポストンコンサルティンググループ日本代表）は12月3日、初会合を開いた。国交省が国内空港の経営状況を説明し、今

後の検討会での論点を整理した。

#### ●経団連が「アジアにおける物流先端都市」構想

日本経済団体連合会の米倉会長は12月6日、グローバル化が進展する中で、日本経済が持続的な成長を遂げていくには国際競争力の強化が不可欠とし、具体的プロジェクト案として「サンライズ・レポート」を発表した。その一つに「アジアにおける物流先端都市」構想を掲げ、日本やアジア各地に点在するサービス・パーツや商品の在庫を一括管理する拠点をアジアに近い地方都市に構築する。効率的で低炭素な物流インフラの整備および輸出入に関するシステムの連携等により、次世代のアジアの物流拠点とするというもの。

#### ●リニア大阪延伸前倒しを提言

リニア中央新幹線の整備の在り方を検討する交通政策審議会（国土交通相の諮問機関）の小委員会は12月15日、中間報告を取りまとめた。建設・営業主体をJR東海とした上で、東京と名古屋を結ぶ走行ルートは南アルプスを貫通する「南アルプスルート（直線ルート）」が適当と明記。2045年としている大阪への延伸開業について、経済効果の観点から前倒しすべきだとの提言を付帯意見として盛り込んだ。

#### ●2011年度政府予算案、新規国債、税収超す

政府は12月24日の臨時閣議で、2011年度予算案を決定した。一般会計総額は2010年度当初予算比0.1%増の92兆4,116億円。新規国債発行額は、過去最大だった2010年度を下回る44兆2,980億円で、当初予算では2年連続で税収を上回る異常事態となった。

子ども手当の一部上積みや、医療費などの伸びで社会保障費が2010年度に比べ1.4兆円（5.3%）の増額となる一方で、公共事業費を5.1%削減するなどして歳出増を回避した。

空港整備関係費は国土交通省の特別会計ベースで3,264億円を計上した。国内航空会社の競争力強化を目的に収入源の航空機燃料税を約30%引き下げたため、予算額は2010年度当初比28.9%の大幅減となった。

# 世界の目



## 第二の故郷:大阪 ～インドネシア人の目から見た大阪～

(株)パトライト 海外事業本部  
ルディ・タン氏

今年4月、大阪に来てあっという間に丸10年になる。さまざまなエピソードがあり、とにかく大阪は大好きだ。大阪の人々や大阪の“空気”や大阪の文化、そして食べ物も体の隅々まで浸透してきている。ここでインドネシアから見た大阪を何点かを紹介したいと思う。

まずはお茶について語りたい。インドネシアではお茶を飲む習慣はあまりないので、飲む習慣があるとしてもとても甘いお茶しか存在しない。インドネシア人にとって、味が濃い飲み物や食べ物はごく一般的で、お茶を飲むときでもたくさん砂糖を入れる。堺市に住んでいる私だが、偶然に有名な桃山時代の茶人、千利休のことを知った。日本茶はただ単に飲み物だけでなく、いちごいちえその奥の深さはご存知の方も沢山いると思う。一期一会とは、日本の茶道に由来することわざ。『あなたとこうして出会っているこの

時間は、二度と巡っては来ないたった一度きりのものです。だから、この一瞬を大切に思い、今出来る最高のおもてなしをしましょう』という意味の、千利休の茶道の筆頭の心得である。平たく言えば、これからも何度でも会うことはあるだろうが、もしかしたら二度とは会えないかもしれないという覚悟で人には接しなさい、ということである。何度も茶道を体験させてもらったことがあり、最初は理解できないことが多く、最近少し理解できるようになってきた。日本の高島屋やそごうのような大きい百貨店ではもしかしてこの精神でお客様にサービスを提供しているのではないかと心から思うようになってきた。

次は大阪の百貨店や商店街について述べたい。インドネシアの首都、ジャカルタでは百貨店や商店街の数は大阪より多いとずっと私は信



ジャカルタの百貨店





ジャカルタの夜景



バリ島

じ続けている。ここで数を勝負することを言いたいのではなく、ショッピング大好きなインドネシア人にとって大阪の商店街に魅力を感じるということだ。一つはやはり最高のサービス心と物の品質だ。百貨店のスタッフは礼儀正しくお辞儀をし、お客様への挨拶はよく目にする。特に、大阪では難波や心斎橋そして梅田の有名なショッピング天国ではこの風景は日常茶飯事である。

また、もう一つの特徴はアーケードのことである。都市において、通りに面して建つ建造物、古くから街を囲む城壁の内面、柱廊で覆われた橋などは全て、小さな店舗や露店が立ち並び広く一般的な場所となっていた。インドネシア人観光客だけでなく、沢山の観光客も大阪の独特のアーケードに魅了されるだろう。これらは日光や天候から守られ、また多くの人々の徒歩での通行を惹きつけた。そして時代を越え「アーケード」という言葉は、とりわけ通りに沿って並ぶ行商人の間でもよく使われるようになったのである。

三つ目は大阪のお祭りについて語りたい。インドネシア人は賑わうところや何かグループ

で雰囲気盛り上げることが好きである。インドネシアの各地でもさまざまな祭りがあり、初参加の祭りにもかかわらず、すぐ祭りの雰囲気に一体になり、お祭りを楽しむ性格を持つ。また、日本のお祭りは宗教行事と密接な関係があることは多民族、多宗教のインドネシアのお祭りに似ている。毎年大阪の夏空を輝かせるPL花火大会は有名である。しかし、宗教行事であることを知っている人は少ないと思う。PL花火大会の正式名は教祖祭 PL 花火芸術で、大阪府富田林市で毎年8月1日に行われるパーフェクトリバティー教団(PL)の宗教行事である。初代教祖である御木徳一は晩年、「自分が死んでもこの教えが世に広まるのであれば、死ぬことは世界平和のためになるから、死んだら嘆いたりせずに花火を打ち上げて祝ってくれ」と常々話していた。徳一が死亡した後、息子であり二代教祖でもある徳近はその遺志を継ぎ、1953年、徳一と自身の故郷でもある愛媛県松山市での教祖祭で、初めて花火を打ち上げた。以後、教祖祭は大阪府富田林市の大本庁において行われるようになり、1963年には名称を「PL花火芸術」と定める。これを契機に花火はより

華やかになり、関西地方では夏の風物詩として定着した。また、日本三大祭の一つ、天神祭りも私にとって印象的だった。日本の不景気とか元気がないとかテレビで報道されつつも、この祭りを見て、大阪の元気さや「熱狂」に感じさせられた。是非一度、大阪の祭りに参加してみ、そしてそのエネルギーを感じてみてください。

四つ目は大阪の公園について述べたい。最初来日したばかりのころ、大都市の大阪にこんなに沢山公園があるとは驚いた。インドネシアでは特に大都市では、公園の数は非常に少なく、空気は非常に悪い。大阪は日本の中で比較的空気が悪いと言われても、インドネシアの大都市と比べ、非常に良いほうだと私は思う。その数ある大阪の公園の中で特に紹介したいのは大仙公園である。大仙公園は日本の独特の庭園があるだけでなく、南北方向には大仙陵古墳（仁徳天皇陵）が存在する。大仙陵古墳は、堺市に存在する日本最大の前方後円墳。周囲の古墳と共に百舌鳥古墳群を構成している。墓域面積が世界最大であるとされる。公園を散歩すると、公園の空気に心も体も癒される。それは発展途上国ではなかなかない生活パターンである。

五つ目は大阪の自転車について語りたい。来日当初の私、大阪はこんなに自転車が多いの

ヤマハ二輪車



にびっくりした。母国では車の数は少なくても、頼りになる移動手段は自転車ではないからだ。交通手段もあまり整備されていないインドネシアではバイク（二輪車）が主な移動手段になる。現在の保有台数は三千万台であり、8人に一台の割合となる。ここで日本メーカーのヤマハ、ホンダとスズキは圧倒的なシェアを持つ。大阪に長く住んでいれば、自転車はなくてはならない存在と実感した。時間の大切さを認識する日本人にとって、また環境意識の高い日本人は短い距離の移動でも自転車は便利な移動手段になると私は考える。

インドネシアで長く暮らしていて、胡馬北風の感を強くすることはないほど、大阪はもうすでに私の第二故郷になる。これからも大阪を愛し続け、インドネシアの方々にも少しでも大阪を知ってもらいたいと思っている。

#### 〈プロフィール〉

ルディ・タン (Rudy Tan)

インドネシアのジャムピ州 (スマトラ島) 出身。

2001 ~ 2002 大阪日本語教育センター (旧: 関西国際学友会日本語学校)

2002 ~ 2004 大阪薬業専門学校

2004 ~ 2008 大阪市立大学 商学部

現在、(株)パトライト 海外事業本部 マーケティング・企画部所属。

講演抄録

# 国際コンテナ戦略港湾としての 阪神港について



近畿地方整備局港湾空港部長  
**田所 篤博 氏**

●と き 平成22年11月18日(木) ●ところ 大阪キャッスルホテル6階

## ■はじめに

皆さん、こんにちは。ご紹介いただきました近畿地方整備局港湾空港部長の田所でございます。近畿地方整備局は近畿管内の道路、河川、公園、私どもが担当している港湾や空港といった基幹的な社会資本の整備や管理を受け持っています。局の所在地は大阪と神戸にあり、港湾・空港については神戸にあります。最近、神戸の第2合同庁舎がテレビによく登場していますが、私どもの局は100mほど離れた第1合同庁舎です。

私が港湾空港部長になりましたのは昨年7月です。1年4ヶ月経ちますがその前に2年間、神戸港の事務局長でしたので、神戸勤務は3年4ヶ月になります。私の出身は新潟で、関西の気候や風土とは随分と違います。関西は気候が穏やかで、歴史も文化もある住みやすい豊かな地域だと感じています。都会でありながら東京のようにすごい通勤ラッシュがあるわけでもなし、住宅も高いですが東京に比べれば安くて都心に近いところで手に入れることもできます。都市的な生活とすぐ近くの海、山などの自然も楽しめる素晴らしい地域です。私はこれまで北からいきますと新潟、東京、横浜、神戸、鳥取、鹿児島、沖縄に勤務して

きました。これまでは家族と一緒に移り住んでいましたが、今は単身赴任です。家族と一緒にあれば関西・神戸の充実した生活がもっと満喫できたのかなと少し残念なところですが。

本日は「国際コンテナ戦略港湾としての阪神港」についてお話をさせていただきます。6つの項目に分けて説明をさせていただきます。  
①企業立地が進む大阪湾、②国民生活・経済活動を支える港湾、③世界のコンテナ貨物量とコンテナ船の大型化、④我が国のコンテナ貨物量と基幹航路数の推移、⑤スーパー中枢港湾プロジェクトの取り組み、⑥国際コンテナ戦略港湾——の順番でお話をいたします。

## ■企業立地が進む大阪湾

近年、大阪湾では先端の産業の立地が進ん



でいます。尼崎のパナソニック・プラズマディスプレイ工場に始まって堺のシャープ・液晶パネル・太陽電池工場、姫路のパナソニック・液晶パネル工場等々大規模な用地が確保でき、港湾や空港の利便性の高いところに輸出型の先端的企業が立地しています。パネルベイからバッテリーベイといわれるようにリチウム・イオン電池工場が大阪府貝塚にでき、大阪市住之江区にパナソニック・エナジー社のリチウム電池工場もできました。さらに環境創造型の先端的企業も続々と進出して全国の中でも活気のある地域として、雇用の創出にも貢献しています。グローバル化が進展する中、各企業は港湾・空港を通して世界各地と結びつきながら活動を展開しています。

### ■国民生活・経済活動を支える港湾

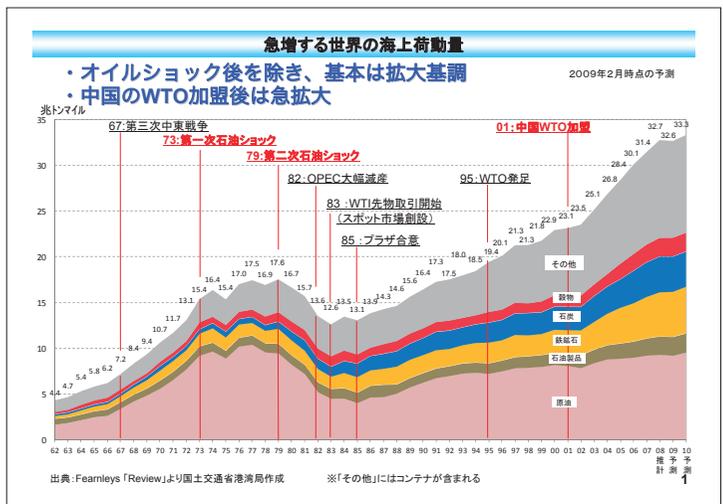
日本は島国ですので海外との貿易は船舶を使うか、航空機を使うか、どちらかの手段になります。重い物や大きな物は船舶で運ばざるを得ないし、航空機に比べて安価です。従って重量ベースでいうと我が国の輸出入の99.7%は船舶による輸送です。私たちの暮らしや経済活動は海外に大きく依存しており、食料は6割、エネルギーは9割が輸入です。製品でも普及品については中国あるいは東南アジアから多くが輸入されています。港湾を読み解く3つの「3」という説明をいたします。0.3%と3%と3割の3つの「3」です。0.3%は先ほど申しました輸出入の99.7%は海上貨物であり、残り0.3%が航空貨物ということです。3%は国際物流の中心であるコンテナ輸送（重量ベース）を見た場合に、97%は海上コンテナ貨物で残りの3%が航空コンテナ貨物ということです。最後の3割は航空貨物は小さくて高価な物を運ぶので、金額ベースで見ると航空コンテナ貨物は年間34

兆円で3割を占め、海上コンテナ貨物は77兆円で7割を占めるということです。これが我が国の国際物流の概要を示す3つの「3」です。

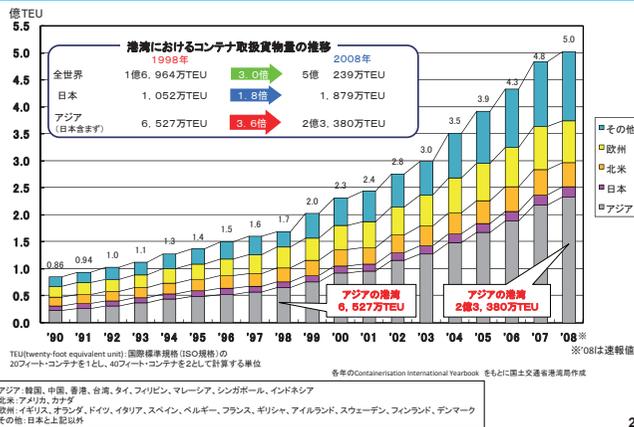
### ■世界のコンテナ貨物量とコンテナ船の大型化

世界の貨物輸送量と船舶の大型化についてお話しします。世界の海上荷動き量は急増しています。オイルショック期を除いて基本は拡大基調で、2001年の中国のWTO加盟後はさらに急拡大しています。1973年の第1次オイルショックで、それまでずっと拡大してきた石油の消費に抑制がかかり、79年の第2次オイルショックで急落します。その後、原油の輸送量は微増で推移し、石油製品や鉄鉱石、石炭、穀物の伸びが大きくなっています。特に中国のWTO加盟後の急拡大により、2008年の推計では世界の荷動き量は32.7兆トマール（重さ×距離）に達しています。ちょうど第1次オイルショックのころの海上荷動き量15.4兆トマールの2倍という状況です。

次に世界各地のコンテナ取扱貨物量の推移を見ます。単位はTEUで、20フィートコンテナ1個を1TEUと数えます。例えば40フィートのコンテナだと2TEUになります。全世界の港で扱われるコンテナの個数は2008年では5億239万TEUで、10年前の1998年は1億6,964万TEUでしたから約3倍に増加しました。我



### 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱貨物量の推移



2

が国は1.8倍の1,879万 TEU であるのに対し、我が国を除くアジアでは3.6倍の2億3,380万 TEU であり、アジアの経済発展の様子が物の動きにも如実に表れています。

コンテナを効率的に運ぶ場合は、一度にたくさんコンテナを運んだ方がコスト削減になるため、どんどんコンテナ船が大型化してきました。最大コンテナ船の積載個数で見ると、1965年にはわずか738個積みだったのが2008年には14,000個積みになり、それに伴ってコンテナ船が係留する岸壁の必要水深も深くなる一方です。1980年頃までは水深12メートルあればどんなコンテナ船も接岸できましたが、1992年には14メートル、96年には15メートル、2001年に16メートルとなり、我が国の主要コンテナパースもそれに対応して整備を急いでいます。2015年には増深・拡張パナマ運河が完成するため、さらにコンテナ船の大型化が進行するものと予想されています。

### ■我が国のコンテナ貨物量と基幹航路数の推移

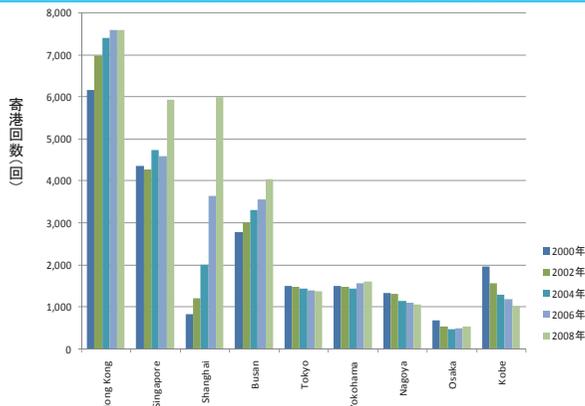
我が国の外貨コンテナ取扱貨物の8割は、関東、中部、近畿の3大都市圏で生産または消費されています。一番は

関東の537万 TEU (31%) で、次いで自動車産業の集積している中部の441万 TEU (26%)、近畿は3番目で358万 TEU (21%) です。

次に近畿のうち、阪神港における外貨コンテナ貨物量の推移をみます。阪神港とは大阪港と神戸港と他2港を総称したもので、2007年の港則法の改正により1つの港として取り扱われるようになりました。神戸港と大阪港のコンテナ貨物量の推移を見

た場合、神戸港は1995年(平成7年)の阪神・淡路大震災により270万 TEU から135万 TEU と半減し、翌年に少し戻したものの震災前の数字になかなか回復できていない状況にあります。一方、大阪港は震災被害の神戸港の受け皿として倍増し、中国からの製品等の輸入も増加し2007年にはついに神戸港と肩を並べるほどに急成長しました。神戸港と大阪港を合計した阪神港としてのコンテナ貨物量は震災の年から現在の399万 TEU まで微増を続けています。そして、神戸港は世界各地へ向けての定期コンテナ航路が充実しているため輸出に強く、大阪港は消費地に近いので輸入に強いという特性があります。

### 欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移



3

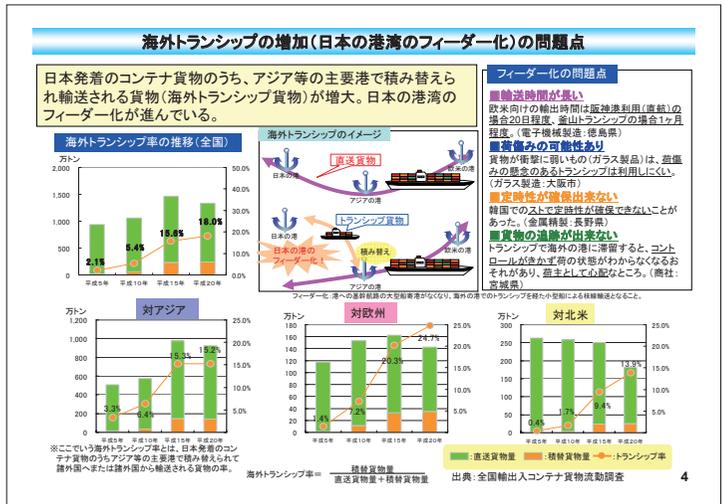
北米やヨーロッパと結ぶ基幹航路のコンテナ船寄港回数について、アジアの主要港湾である香港港、シンガポール港、上海港、釜山港と我が国の港湾を比べて見ると、大きな差をつけられています。しかも年々航路数、寄港回数の差が広がってきています。東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港は、ともに横ばいあるいは年々寄港回数が減少しています。船舶の大型化、スピード化による一層の効率的な運航を目指し、寄港する港湾の絞り込みが図られてきている結果であり、我が国の産業の国際競争力確保の観点から大きな問題を抱えています。

このような状況が続くと我が国の産業の国際競争力にどのようなダメージがあるかということですが、海外トランシップの増加、我が国の港湾のフィーダー化の問題として整理して見ました。我が国の港湾のフィーダー化とは海外から輸入され、または海外へ輸出する貨物について、諸外国の港湾を経由する輸送形態の割合が高くなることです。

アジアの主要港湾で積み替えられた海外トランシップ貨物は、1993年の2.1%が2008年の18%というように近年高まってきています。特に対欧州の貨物の割合が高く24%、次いで対アジアの15.2%、対北米の13.9%という状況です。どのような影響があるかと言えば我が国への直送に比べて輸送時間が長くなり、積み替えによる荷傷みの可能性が大きくなり、輸送の定時制が保てない、随時貨物がどこにあるかの追跡ができない等の問題が指摘されています。

## ■スーパー中枢港湾プロジェクトの取り組み

このような状況に対応するため、東京湾、伊勢湾、大阪湾の3大湾を中心に我が国産業の国



際競争力を支援するためにスーパー中枢港湾のプロジェクトに取り組んで参りました。

2004年から取り組んでいますが、関西では産官学が連携して「国際物流戦略チーム」を作り智恵を出し合い、関西の国際物流の望ましい姿の議論とその実現に向けて取り組みを進めています。本部長は関経連の下妻博会長、

幹事会の座長は黒田勝彦・神戸市立高専校長が務められ、事務局は関経連・整備局が担っています。活動を始めて5年になり、今年10月にこれまでの成果を振り返って明日へのステップにしよう、シンポジウムを開催しました。

国際物流戦略チームでは、3つの切り口で取り組んでいます。1つ目は「港と港の連携」を深めていくことです。神戸港と大阪港の連携だけでなく、堺泉北港や瀬戸内諸港を含めての連携の強化です。港と港の連携は相当程度進展しており、スーパー中枢港湾プロジェクトの推進をはじめ、大阪湾諸港の一開港化、入港手続きの一元化、入港料の低減、内航フィーダー輸送の推進等々具体化しています。2つ目は「港と道路の連携」の強化です。港湾へ貨物が入った後に円滑に後背地へ輸送できるような高速道路網の整備が不可欠です。そして3つ目が「港と空港の連携」の強化です。

また、ソフト面からの取り組みを中心にコンテナ物流の総合的集中改革プログラムにも取り組んでいます。コンテナ貨物のコスト削減や利

便性の向上を目指して、①ゲートの24時間サービス、②バース輸送網の強化、③海上コンテナの鉄道輸送ルートの実現、④インランドポートの活用、⑤ICTの活用による情報化の推進——を推進しています。ゲートの24時間サービスについては、従前は8時半～16時半に限られていたゲートオープン時間について、企業の生産活動や配送者の利便を考慮して24時間オープンにしようという取り組みです。24時間化によって直ちにコンテナ貨物が増えるわけではないので、モデル事業として20時まで延ばして運営のあり方や利便性の向上等について評価を行っています。バース輸送網の強化については、輸出に強い神戸港と輸入に強い大阪港があり、輸入貨物を取り出した後の大阪港の空コンテナを輸出で必要になる神戸港に運ぶモデル事業を実施しています。その他に内航フィーダー輸送の強化について、コンテナ貨物をいかに多く集めて基幹航路を維持できるか、ということが大きな目標になります。特に瀬戸内海や北部九州から内航フィーダーによりコンテナ貨物を集めようとしているところです。

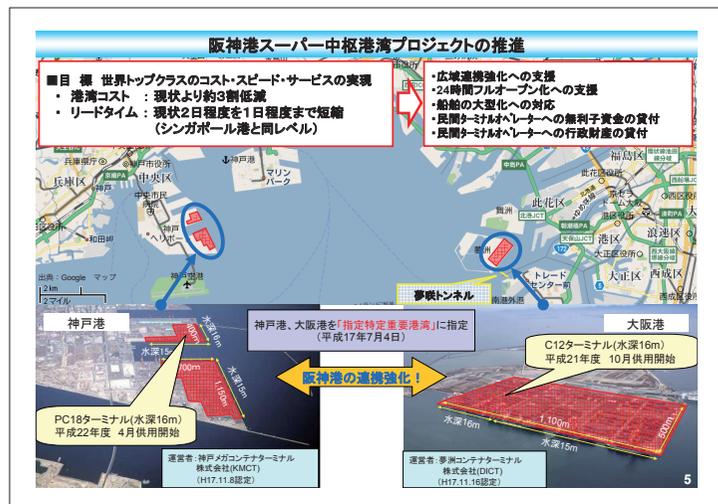
現在、スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化として、主に神戸港、大阪港で取り組んでいます。目標はコストとスピードの向上です。港湾コストについては現状より3割削減して、釜山や台湾・高雄並みになるよう目指しています。スピードについてはコンテナ貨物の入港から搬出までのリードタイムを1日程度に短縮してシンガポール並みにしようとしています。

これまでの、コンテナバースごとにそれぞれ利用者がいて独立して運営されていました。岸壁の延長も水深も十分ではなく大きなコンテナ船が接岸できない、荷役機械もそれぞれ運営する人が保有しなければならない、例えば岸壁が空いていても他の人が利用できないという状況でした。

これを共同で利用できるようにしよう、さらに大型化・高規格化することによって、コスト・スピードを飛躍的に向上させようというのがスーパー中枢港湾の考え方です。岸壁については水深14メートルや15メートル程度だったのを16メートルに増深し、大型コンテナ船の接岸を可能とし、バースごとに運営されていたものを一体的に運営し、垣根をはらいます。荷役機械は共同で利用できるようにし、空いているバースも効率的に運用出来ることにします。一体としての岸壁の総延長は1,000メートル以上、奥行きは500メートル以上、水深は16メートルという連続バースの整備を進めています。2012年度までにアジアの主要港を凌ぐコスト・サービスが提供でき、国際競争力を持った官民連携での次世代高規格コンテナターミナルの構築を推進しています。

現在、大阪港と神戸港で整備を進めています。大阪港では夢洲のC10～C12の3連続コンテナバースが完成し、昨年10月から供用しています。規模で言うと岸壁延長は900メートル、奥行きが500メートルです。神戸港はPC18というコンテナバースが今年4月に供用開始しました。そして現在は、PC14～17バースを水深16メートルに増深するとともに耐震構造に改良中で、完成するとさらに使い勝手の良いコンテナバースができることになります。

## ■国際コンテナ戦略港湾



最後の項目の国際コンテナ戦略港湾についてお話しします。既に申しましたように、スーパー中枢港湾の整備については、東京湾、伊勢湾、大阪湾の3大湾で取り組んできました。我が国に寄港する基幹航路が減少している中で適切なサービス水準の基幹航路を維持・運用していくためには、更なる選択と集中が必要になりました。そこで国際コンテナ戦略港湾の選定が始まりました。昨年秋から議論が開始され今年8月に選定が行われました。結果は、阪神港と京浜港の2か所が指定されましたが、阪神港はこれまでの取り組みが評価され、京浜港を上回る高得点で選定されました。

これからご紹介するのは選定の過程で神戸市や大阪市が作成したプレゼンテーション用の資料の一部です。我が国は南北に長い地形で、経済の中心も関東、関西、中部とあり、東日本と西日本にそれぞれ国際コンテナ戦略港湾が必要だとの主張です。京浜港は東日本の人口6,700万人、GDP285兆円をカバーし、阪神港は西日本の6,000万人、GDP234兆円をカバーしています。阪神港が目指す姿は、西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして機能を充実・拡大し、基幹航路を維持・拡大することです。

また韓国の釜山港など東アジアの主要港湾と対峙できる港湾サービスの確保と国内ハブ機能の再構築を目指します。今、瀬戸内と北部九州のコンテナ貨物は相当量が釜山港に流れています。こうしたコンテナ貨物を取り戻して阪神港に集荷を図ることとしています。さらに基幹航路の拡大に向けたコンテナ取扱貨物量を確保して東アジアの国際ハブポートとして機能させることです。

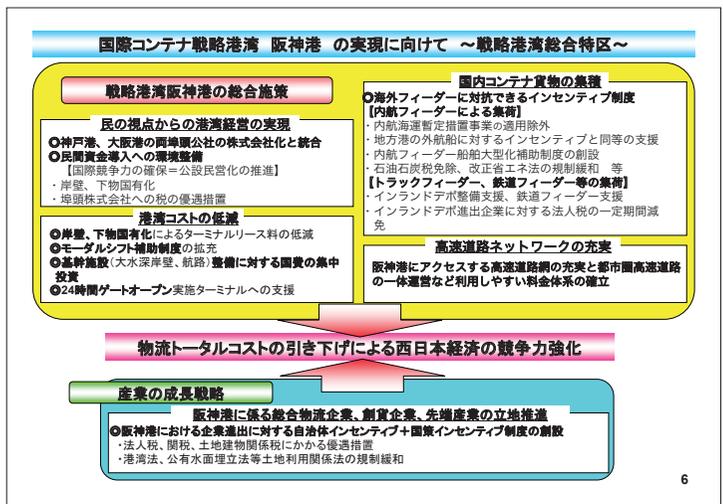
数値目標としては、現在の400万TEU（うち北米航路47万TEU、フィーダー38万TEU、トランシップゼロ）を、2015年には490万TEU

（うち北米航路70万TEU、フィーダー110万TEU、トランシップ20万TEU）に、2020年には590万TEU（うち北米航路75万TEU、フィーダー130万TEU、トランシップ100万TEU）にするため様々な施策を打って行きます。

主な戦略は民間の視点から阪神港のコンテナターミナル全体を一元的に経営する港湾経営主体を確立すること、集荷機能を強化するため阪神港への定期内航フィーダー網の再構築を図ること、そして、産業の立地促進による創荷をすること、の3つを掲げています。

釜山港に流出している我が国からのトランシップコンテナは年間約100万TEUあります。特に瀬戸内や九州北部からが多く、それらを集荷するため、コンテナターミナルコストの低減とか、内航フィーダーや鉄道、トラックを使って貨物を集めるとか、内陸にインランドデポを整備して効率よく集荷する取り組みを考えています。

内航フィーダーによる競争力強化に向けては、コアとなる幹事社からは国策によるインセンティブが不可欠という要望が出されています。内航フィーダー船に対する支援策として、①船舶の大型化への補助制度の創設、②新たに船舶を建造したり購入したりする時に納付金が発生しますが、この納付金制度の廃止、③外航船には免税油（ポンド油）の適用がありますが、



内航船も外航船と同様の免税油とする規制緩和、などの要望が出されています。

民間の視点に立った港湾の経営主体の取り組みとして、神戸港、大阪港はそれぞれの会社が運営していますが、2011年に神戸港と大阪港の両埠頭公社を株式会社化し、2015年には経営統合することで、効率的かつ一元的な経営による財務体質の強化を図ります。

今のままでは経営体質の強化は難しいため、下物の国有化とか、新しい株式会社に対する税制優遇や助成制度の創設とか、自助努力をしながら港湾管理者も負担し、財務体質の強化を図ります。組織の改革についても民間の人材投入、民間資本の導入を考えていきます。貨物を創り出すために港湾の背後に企業を集積する戦略港湾総合特区を設けることを提案されています。港湾の後背地に企業の進出を援助するためにインセンティブを与えてることも考えています。

2011年度予算の要求は、①ターミナル用地や港湾基本施設整備の公共化と埠頭公社の民営化（上下分離方式）、②ターミナル運営の大規模化、③ゲートオープンの24時間化、④阪神港のコンテナターミナルの一元化と港湾経営主体の設立、⑤コンテナ船大型化への対応、⑥内航海運輸送コストの削減——などを要求しています。特に神戸港や大阪港に対する予算要求では、大型船舶が接岸できる航路の整備、荷役効率の高い大型ガントリークレーンの導入への助成措置、新しく設立される港湾経営主体への支援措置、内航フィーダー船に対する税制優遇——などを要求しています。荷役機械の大型化では22列まで積み下ろしのできるガントリークレーン、あるいはコンテナを2個同時に吊り上げるツインプレッダーの導入を計画しています。港湾経営会社の設立支援では今年10月、民営化に向けた受け皿会社が神戸港と大阪港に



設立され、2011年4月に民営化会社を立ち上げます。

概算要求の基本方針は3つの柱があり、①新成長戦略・国土交通省成長戦略の実行、②国民生活の安定・安全の確保、③グリーンイノベーションの促進です。

一番重要なプロジェクトは、国際コンテナ戦略港湾の阪神港と京浜港にハブ機能を持たせるためにインフラ整備を進めることです。

2011年度予算では2,600億円の要求額で、新成長戦略の実行に3分の2を振り分け、そのうち国際コンテナ戦略港湾関係に全体の20%をつぎ込みます。これらの事業の推進・実現に、ご協力・ご支援をお願いします。

ご静聴ありがとうございました。



## 関空雑感—「くるり」のこと

共同通信社大阪支社 社会部 宮崎 真鈴

関西空港の担当になり、通信部のある泉佐野市に住んで、かれこれ8カ月。これまで旅行や出張で空港を利用する以外はトンと飛行機にも空港にも縁がなかった私には、戸惑いの連続で、未だ分からないことだらけです。

関空に常駐する記者は、泉州地域の行政や警察も担当し、遺体が見つければ警察署にも行くし、イノシシが暴れば小学校庭にも駆けつける。空港取材といっても、日々のイベントやトラブルの取材（というか大半が警戒）から、動いてる最中の大阪（伊丹）空港との統合まで、まさにピンキリ。まだ霧の中を手探りで進んでいる感じですが（また、状況の方が本冊子の発行までにどんどん変わりそうですが）それなりに感じたことを書かせて頂きたいと思います。

さて「何をいまさら」と言われそうですが、素人目ながら関空に来て思ったのは「関空の歴史とは『くるり、くるり』の歴史なんだなあ」ということでした。くるりくるりと変わるといふ言い過ぎでしょうか、色んな力関係や出来事や時代の流れに翻弄されてきた歴史だと思うのです。

言うまでもないことですが、皆様よくご存じの関空開港と大阪（伊丹）空港存続、神戸空港開港という、関空の根幹を成す一連の出来事からしてそうです。その辺はいまさらながらなので避けますが…安直ながら「だったら（関空の場所は）神戸でよかったんじゃない」と何度か思いました。

この「くるり」の中で最近気になったことを1つ。空港2期島をめぐる泉佐野市とのい

ざござでした。これまたご存じの方も多いと思いますが、なぞっておくと、発端は関西国際空港会社が所有していた連絡橋の国有化。市は、10年間で60億円の税収が見込めなくなるとして2008年8月、連絡橋を利用する車への税を導入する条例を制定しました。

これに対し国交省は09年2月、2期島工事の「2010年内の竣工に努める」と航空局長名で文書を出し、2期島の固定資産税が竣工前倒しの8年間で約46億円得られる見通しとなったため、市は条例を撤回しました。

ところが昨年11月、国交省は「10年内完成」の”約束”を断念。完成を前提に見込んでいた11年度の固定資産税約5億7千万円が得られなくなる泉佐野市は「ほかの方法で補てんできないか」と要求。08年度決算で財政健全化団体に転落した泉佐野市には、財政健全化計画にも組み込んだこの5.7億円は是が非でもほしいところ。1) 通行税復活 2) 完成したとみなす「みなし課税」 3) 超過課税 4) 関空会社からの寄付 5) 空港施設利用料の徴収—などの検討を進め、“入島税バトル”再燃が、とメディアにも取り上げられました。

もちろん乗客の利便性を主に考えれば、一時物議を醸した通行料など強硬にも見えた泉佐野市の姿勢が必ず正しいとは限りません。が、国の局長が文書まで出した”約束事”が、「今年ではできませんでした、すみません」となかなか進まないのが、何とも哀しい話です。

複数の関係者から聞くところによると「10年度の補給金が160億円入るなら、2期島を前倒し完成させて固定資産税が発生しても払える計算だったが、政権交代で75億に減額されたのが響いた」。となれば、これまた政治に振

り回されたといったところでしょうか。これまた”くるり、くるり”です。

関空二期島は545ヘクタールのうち528ヘクタールは既に“陸地化”しており、うち07年に第2滑走路などとして291ヘクタールが供用され、残る部分は護岸のかさ上げ工事中。もっとも、2期島も2011年には完成が見えたようなので、残るは5.7億円の問題。それもこの冊子が出る頃には決着しているのかもしれませんが、いずれにしろ、このごたつきぶりがいかにも象徴的で、引っ掛かりました。

そういえば関空・伊丹統合をめぐり、「泉州市・町関西国際空港対策協議会」（関空協）と、「大阪国際空港周辺都市対策協議会」（11市協）の大阪府内の自治体が開いた会合（12月16日）で、終了後の記者会見の席上、11市協側の倉田薫・池田市長は「大事な時期に国にだまされないように」と辛口で言い切りました。

その後の囲み取材で記者団に真意を問われた市長は「関空協のみなさんは伊丹廃港にして関空作ってあげるからと言われて、ふたを開けたら伊丹が残った。池田市にしてみたら、航空大学校を作ってあげるからと設計図まで見せてもらって、急にりんくうタウンいっちゃった」と説明しました。

自治体の方にも国への不信があることを忘れてはならないと思います。

さて関西空港やりんくうタウンのホテルを歩いて、元気に聞こえてくるのは専ら中国語と韓国語。2010年国際線冬ダイヤでは、日本航空の路線廃止や減便を受け、関空発着の便数では大韓航空が1位になりました。「韓際」「韓西」空港などとインターネットで揶揄される向きもなくはないけれど、同じ日航減便のあおりで中部空港の国際線が冬ダイヤで「過去最低」になっていることを考えれば、前年冬ダイヤを微増ながら上回った関空は、後背地の経済圏など条件の違いもあるでしょうが“善戦”だと思います。

ただ、関空が掲げる「アジアのゲートウェイ」

は、アジアから世界へ飛ぶ（あるいは世界からアジアへくる）玄関口なのか。関空から長距離の旅客を仁川空港に送り込む”日本の”玄関口のような気もして…ちょっと分からなくなる時もあります。北米やヨーロッパ便が激減した今の関空のありようが、開港当初のイメージ通りとも思えません。

12月21日に開かれた国交省と地元自治体、経済界との3回目の意見交換会では、統合の法案骨子に「国際拠点空港としての機能再生・強化」は盛り込まれたものの、巨額の債務解消や新会社の具体的なスキームは「個別対応で説明」の言葉のもとに国からは明らかにされず、意見交換会も4回目はない、とのこと。地元との協議会に、出資団体以外の地元自治体が入るのかすら明言されませんでした。

連日の報道で4,000億だのいろいろな数字が踊っており「数字が独り歩きするのは困る」というのも分かりますが、「あとは個別対応」では、地元の了解が取れたとどう判断するのか、どういう絵を描いているのか、伊丹の存廃も含め、またくるりくるりと変わりそうと思ってしまいます。

もちろん情勢により柔軟に対応を変えて行くのは必要です。が、この国の、いわゆる「国家百年の計」でつくってもいいような国際拠点（ハブ）空港が、過去も未来もこれでいいものか、と時々不安になります。

リニアが大阪まで開通するのは今のところ2045年。その時自分が生きているのか分かりませんが、関空はどんな姿になっているのでしょうか。

この美しい空港の将来図が確と描かれることを、願ってやみません。



## 日本の高度部品・部材・技術立国化と航空輸送



和歌山大学 准教授  
**辻本 勝久**  
(財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

### 1. 存在感を失いつつある日本

世界の輸出額に占める日本のシェアは、1980年代半ばに10%を超えた。しかし、以後は低落傾向となり、近年では5%を切っている。2009年の輸出額は約5808億ドルであり、中国、ドイツ、米国に次ぐ世界4位で、世界シェアは4.7%である(JETRO(2010))。

筆者のシャープ製電子辞書とソニー製ノートパソコン、日本通信のUSBモデム、そしてキヤノン製のカラーレーザープリンタはメイド・イン・チャイナであり、同じくキヤノン製のスキャナはメイド・イン・ベトナムである。最近購入したメイド・イン・ジャパンの電子機器はコクヨ製のグリーンレーザーポインタだけという有様である。電子機器ではないが、筆者が昨年仕立てた和服ですらベトナム縫製であった(ただし木綿の常着である)。日本のものづくりは、いよいよおしまいなのであろうか。

### 2. 存在感を増すアジア諸国

リーマンショック後の2009年において、先に回復傾向を示したのは新興国経済であった。アジア諸国の成長率の落ち込みは軽微にとどまり、世界経済における存在感は高まる一方である。

とりわけ存在感を増しているのが中国である。2009年にはドイツを抜いて世界最大の輸出国となった。同年の世界の輸出総額に占めるシェアは9.8%とほぼ1割に達している。1999年には3.5%であったから、10年間でシェアを約3倍に拡大したことになる。中国は輸入においても米国に次いで世界第二位となっている。

日本にとっても中国の存在感は増すばかりである<sup>\*1</sup>。日本の最大の貿易相手国は輸出入ともに中国であり、2009年の輸出額では中国18.9%、米国16.1%、韓国8.1%の順となっている。2000年には米国29.7%、台湾7.5%、韓国6.4%、中国6.3%の順だったことから、この10年間の変化の激しさが分かる。輸入額でも中国が圧倒的なナンバー1であり、2009年には中国20.5%、米国11.8%、サウジアラビア6.4%の順となっている。2000年は米国19.0%、中国14.5%、韓国5.4%であった(JETRO)。

また、韓国メーカーの躍進も目覚ましく、様々な市場で日本企業のシェアを奪っている。

### 3. 日本の高度部品・部材・技術輸出国化

以上のような状況であるが、日本の強みは、コアテクノロジーの掌握にある。情報家電産業

\*1 しかしながら、尖閣諸島(対日本)や黄海(対韓国)、そして南シナ海(対ベトナム、フィリピン等)、ノーベル平和賞問題等における昨今の中国の身勝手な言動は目に余る。日本・韓国・台湾・フィリピン・ベトナム・インドネシア等が海洋国家連合を形成し、米国やインドとも連携しながら中国を常識ある国へと導くことが必要ではないか。

における日本企業のシェアは、川下にあたる最終製品では27%であるものの、川中の部品では51%、川上の部材では65%である（経済産業省製造産業局（2006））。製造業現地法人向け中間財輸出総額は、1986年に4兆3,000億円、2002に約15兆1,000億円、2008年には約22兆6,400億円と推移し、同年には日本の輸出総額のうち27.9%が中間財輸出となっている（経済産業省「海外事業活動基本調査」各年版）。最終製品こそメイド・イン・チャイナや韓国企業製等であるが、製品の付加価値の核心をなす基幹部品や重要部材の多くが日本から供給されている。

日本の技術輸出額も大きく伸びている。2000年度に約1兆円であった技術輸出額は、2008年度には約2兆2千億円である（総務省「科学技術研究調査」各年版）。

わが国は、原油等の原料を輸入して自動車や電子機器等の工業製品を輸出する加工貿易を特徴とし、輸出品を一次産品から労働集約型製品、さらに資本・技術集約型製品へと推移させてきた。日本の高度部品・部材・技術輸出国化は、このような流れの延長上のことと考えることができる。

#### 4. 航空輸送の役割

このような中で、航空輸送の役割はどうであろうか。

まず、21世紀のわが国では輸出入双方において航空化率が低下傾向にあることを指摘しておかねばならない。20世紀において順調に伸びていた航空化率（金額ベース、以下同様）のピークは、輸出入とも2000年であった。機械機器の輸出航空化率も、2000年度が36.9%、2003年度が31.2%、2006年度が30.0%、そして2008年度には25.9%へと下落を続けている（日本関税協会「外国貿易概況」）。とりわけ、機械機器のうち事務用機器の下落は顕著であり、2000年度には59.7%であった航空化率が、2008年度には31.5%にまで落ちている。この背景には、荷主企業の姿勢がリードタイム短縮・在庫低減重視からコスト削減重視に変化したことや、価格低下による運賃負担力の低下、高速 RORO 船等による海運のサービス改善、二酸化炭素排出量削減の観点からのモーダルシフトといった複合的要因がある（国土交通省（2009））。

では、機械機器のうち、部品等の中間財の航空化率もまた大きく下落しているのだろうか。財務省貿易統計を用いて、2005年と2010年（1～11月確報）の輸出における中間財（機械機器と非機械機器の別）と最終財（同）の航空化率を算出・比較してみよう。

まず、貿易統計の輸出統計品目を、最終財・中間財・素材に分類する。この作業は、1) 国連が提供しているコンバータを用いて、輸出統計品目コードを BEC (Broad Economic Categories) コードに変換、2) 経済産業研究所の「RIETI-TID2009」の「貿易財の生産工程別分類表」に従って、BEC コードを素材、中間財、最終財の3つのカテゴリーに分類、の順に実施する。続いて、貿易統計の「概況品コード表」（各年版）を用いて、最終財と中間財を機械機器と非機械機器に仕分けした上で、金額ベースの航空化率を算出する。

結果は次の通りである。2005年から2010年にかけて、機械機器の最終財の航空化率は5ポイント下落し、12.2%となった。一方、機械機器の中間財の航空化率は2.6ポイント下落したものの、42.1%と引き続き40%以上を保っている。非機械機器では、中間財よりも最終財の航空化率がはるかに高く、最終財の下落幅は0.1ポイントにとどまっている。

表 わが国の輸出における航空化率（金額ベース）の推移

	機械機器		非機械機器	
	中間財	最終財	中間財	最終財
2005年	44.7%	17.2%	22.3%	49.8%
2010年	42.1%	12.2%	20.2%	49.7%

出典：財務省「貿易統計」をもとに筆者作成

注：2010年は1～11月の確報を用いている

このように、わが国の機械機器中間財の輸出において、航空輸送は大きな役割を保持している。日本の高度部品・部材・技術輸出国化を貨物輸送・旅客輸送の両面で支える航空輸送の役割は、引き続き大きいものと考えられる。

一方、機械機器中間財の輸出航空化率も下落傾向にあることは事実である。この要因の分析については今後の研究課題としたい。

### 参考文献・資料

- 1) 経済産業省製造産業局(2006)「「イノベーター日本」を実現するためのものづくり経済産業政策の重要性」、  
<http://www8.cao.go.jp/cstp/project/bunyabetu/mono/>
- 2) 国土交通省航空局(2009)「平成20年度航空市況」
- 3) JETRO(2010)『JETRO 世界貿易投資報告 2010年版』

## 2010年度（平成22年度）11月運営概況

[速報値]

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

### ○発着回数140.5便/日（対前年比98%）

国際線：103.2便/日  
（対前年比 101%）  
国内線：37.3便/日  
（対前年比 89%）

#### 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6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 36.5千人/日（対前年比101%）

国際線：27.1千人/日  
（対前年比 103%）  
国内線：9.3千人/日  
（対前年比 96%）

#### 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カ月連続、外国人は13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 2,109t/日（対前年比111%）

国際貨物：2,014t/日（対前年比 111%）  
積込量：898t/日（対前年比 101%）  
取卸量：1,115t/日（対前年比 121%）  
国内貨物：96t/日（対前年比 112%）

#### 貨物量について

国際貨物量につきましては、12カ月連続で前年を上回りました。積込は13カ月連続、取卸は12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、25カ月ぶりに前年を上回りました。

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12月22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11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	1,124,661	106.8	20.7	1,001,514	114.4	19.0	123,147
管内	692,468	104.1	12.7	774,643	118.3	14.7	△ 82,175
大阪港	239,935	101.5	4.4	367,414	123.1	7.0	△ 127,479
関西空港	340,124	100.0	6.3	217,194	100.9	4.1	122,930
全 国	5,441,123	109.1	100.0	5,278,302	114.2	100.0	162,821

【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	340,124	100.0	6.3	217,194	100.9	4.1	122,930
成田空港	877,606	106.9	16.1	830,962	108.7	15.7	46,644
中部空港	57,663	92.3	1.1	55,337	94.3	1.0	2,326
福岡空港	45,136	95.1	0.8	29,471	102.5	0.6	15,665
新千歳空港	840	73.4	0.0	891	81.6	0.0	△ 52

※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)	外国人入国 (1日平均)	外国人出国 (1日平均)	外国人出国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (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
<b>平成21年 累計</b>	<b>1,357,550</b>	<b>3,720</b>	<b>1,332,020</b>	<b>3,650</b>	<b>3,184,110</b>	<b>8,720</b>	<b>3,178,830</b>	<b>8,710</b>	<b>9,052,500</b>	<b>24,800</b>
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 12月	123,830	4,000	131,860	4,250	259,140	8,360	259,480	8,370	774,310	24,980
<b>平成22年 累計</b>	<b>1,751,870</b>	<b>4,800</b>	<b>1,735,900</b>	<b>4,760</b>	<b>3,353,760</b>	<b>9,190</b>	<b>3,354,060</b>	<b>9,190</b>	<b>10,195,590</b>	<b>27,930</b>
<b>前年同期</b>	<b>1,357,550</b>	<b>3,720</b>	<b>1,332,020</b>	<b>3,650</b>	<b>3,184,110</b>	<b>8,720</b>	<b>3,178,830</b>	<b>8,710</b>	<b>9,052,500</b>	<b>24,800</b>
<b>対前年同期比</b>	<b>129.0%</b>		<b>130.3%</b>		<b>105.3%</b>		<b>105.5%</b>		<b>112.6%</b>	

※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。

## 平成22・23年年末年始繁忙期間（12月24日～1月5日）における 出入（帰）国者数【速報値(概数)】

平成22年12月24日（金）から平成23年1月5日（水）までの年末年始繁忙期間（13日間）において、関西国際空港を利用した出入（帰）国者数は次のとおりである。

- \* 出・入（帰）国者総数 370,000人（対前年比 95.3%）（対前年比 18,300人減）
  - （内）出 国 者 数 187,000人（対前年比 95.7%）（対前年比 8,400人減）
  - （内）入（帰）国者数 183,000人（対前年比 94.9%）（対前年比 9,900人減）
- \* 出国ピーク 12月29日(水) 17,400人（過去最多 平成12年12月30日 23,800人）
- \* 入(帰)国ピーク 1月 4日(火) 17,600人（過去最多 平成 8年 1月 5日 26,200人）
- \* 出入(帰)国ピーク 1月 3日(月) 33,300人（過去最多 平成13年 1月 3日 45,100人）

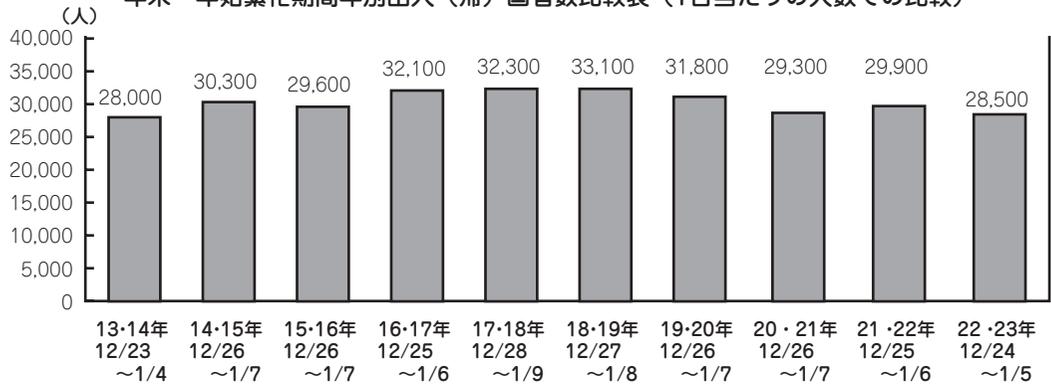
### 出国者渡航先別一覽表

	平成22・23年			平成21・22年	
	実績数	構成比率	対前年比	実績数	構成比
韓 国	43,500	23.3%	102.8%	42,300	21.6%
中 国	25,700	13.7%	80.1%	32,100	16.4%
香 港	15,600	8.3%	88.6%	17,600	9.0%
台 湾	16,900	9.0%	105.6%	16,000	8.2%
東 南 ア ジ ア	29,800	15.9%	85.6%	34,800	17.8%
北 ア メ リ カ	4,800	2.6%	208.7%	2,300	1.2%
ハ ワ イ	7,300	3.9%	77.7%	9,400	4.8%
グアム・サイパン	13,200	7.1%	108.2%	12,200	6.2%
オセアニア	7,200	3.9%	133.3%	5,400	2.8%
ヨーロッパ	13,600	7.3%	111.5%	12,200	6.2%
その他（海外）	8,300	4.4%	102.5%	8,100	4.1%
成田（国際線乗り継ぎ）	1,100	0.6%	36.7%	3,000	1.5%
合 計	187,000	100.0%	95.7%	195,400	100.0%

### 年末・年始繁忙期間出入（帰）国者数実績表

平成21・22年				平成22・23年					
	出 国	入（帰）国	合 計		出 国	入（帰）国	合 計		
12月25日	金	15,800	13,200	29,000	12月24日	金	12,300	13,800	26,100
12月26日	土	17,300	14,000	31,300	12月25日	土	13,900	13,900	27,800
12月27日	日	17,600	13,200	30,800	12月26日	日	14,300	13,800	28,100
12月28日	月	14,600	11,700	26,300	12月27日	月	12,000	11,000	23,000
12月29日	火	16,400	14,200	30,600	12月28日	火	15,600	12,400	28,000
12月30日	水	15,600	15,900	31,500	12月29日	水	17,400	13,600	31,000
12月31日	木	12,300	14,000	26,300	12月30日	木	15,500	12,900	28,400
1月1日	金	12,400	14,100	26,500	12月31日	金	13,600	13,400	27,000
1月2日	土	15,100	15,200	30,300	1月1日	土	11,900	11,200	23,100
1月3日	日	16,600	17,600	34,200	1月2日	日	14,900	15,000	29,900
1月4日	月	15,600	17,300	32,900	1月3日	月	15,900	17,400	33,300
1月5日	火	14,800	16,600	31,400	1月4日	火	15,600	17,600	33,200
1月6日	水	11,300	15,900	27,200	1月5日	水	14,100	17,000	31,100
合 計		195,400	192,900	388,300	合 計		187,000	18,300	370,000

年末・年始繁忙期間年別出入（帰）国者数比較表（1日当たりの人数での比較）



## 関西3空港と国内主要空港の利用状況

平成22年11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	6,192	101.2%	13,548	91.4%	19,740	94.3%
	関西	6,192	101.2%	2,236	88.7%	8,428	97.5%
	大阪(伊丹)	0	—	9,808	91.2%	9,808	91.2%
	神戸	0	—	1,504	97.7%	1,504	97.7%
	成田	13,472	94.9%	1,761	129.5%	15,233	97.9%
	東京(羽田)	2,775	258.6%	27,488	103.7%	30,263	109.7%
	中部	2,389	96.4%	3,962	84.9%	6,351	88.9%
旅客数 (人)	関西3空港	814,088	103.1%	1,680,314	94.9%	2,494,402	97.4%
	関西	814,088	103.1%	279,637	96.2%	1,093,725	101.2%
	大阪(伊丹)	0	—	1,230,577	94.9%	1,230,577	94.9%
	神戸	0	—	170,100	92.8%	170,100	92.8%
	成田	2,348,986	92.4%	144,712	126.2%	2,493,698	93.8%
	東京(羽田)	447,217	188.6%	5,121,788	102.2%	5,569,005	106.1%
	中部	346,200	100.4%	379,647	96.5%	725,847	98.3%
貨物量 (トン)	関西3空港	60,405	110.8%	14,182	96.7%	74,587	107.8%
	関西	60,405	110.8%	2,868	112.1%	63,273	110.9%
	大阪(伊丹)	0	—	10,767	98.7%	10,767	98.7%
	神戸	0	—	547	45.4%	547	45.4%
	成田	169,579	92.7%	集計中	—	169,579	92.7%
	東京(羽田)	6,205	412.6%	61,403	101.6%	67,608	109.1%
	中部	9,418	86.9%	2,921	112.8%	12,339	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定期の実績。前年同月比は前年同月のチャーター便との比較。

注3. 東京の国際線旅客数は海外エアライン6社の実績を含まない参考値。国際線貨物量は国内2社、海外4社のみの参考値。

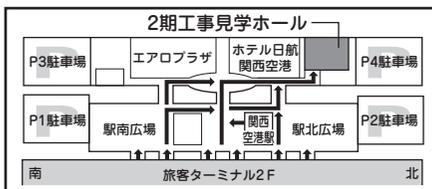
注4. 速報値であり、確定値とは異なることがある。

## 関空2期見学ホール情報

## 運営状況

見学ホール 12月の入館者数は岸和田市立常磐小学校、大阪府立大手前高等学校、大阪大学工学部等の視察を含めて月間合計 1,192 人で、ホール開設からの累計は 395,301 人になりました。

また、12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 772 名で、累計は 216,754 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)

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					

3月 (May)

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。

### 今後の予定

#### ○第3回航空需要創出研究会

日 時 平成23年1月21日（金）15:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

話題提供 「関西における新たな観光への取り組みへの提案」

講 師 星乃 勝氏（㈱スルッとKANSAI 営業促進ビジネスサークル部長）

話題提供 「SNSと観光」

講 師 坂上 英彦氏（京都嵯峨芸術大学 芸術学部 教授）

#### ○第3回空港経営研究会

日 時 平成23年1月31日（月）15:00～16:30

場 所 大阪キャッスルホテル

話題提供 「航空会社と空港・地域とのパートナーシップのあり方 ～能登空港を事例として～」

講 師 峯口 秀喜氏（㈱ANA総合研究所）

#### ○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 大阪キャッスルホテル

テ ー 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）

#### ○第4回空港経営・航空需要創出合同研究会

日 時 平成23年2月23日（水）15:00～16:30

場 所 大阪キャッスルホテル

話題提供 「九州・アジア間次世代型地域航空インフラ事業 仮称『AirQ構想』」

講 師 穴戸 昌憲氏（九州地域における交通ネットワーク高度化協議会 三菱商事㈱エアラインビジネスユニット）

---

## 事務局だより

新年早々の1月5日、浅島武雄氏が他界された。関西国際空港建設までの歴史を知る人がこれでまた一人いなくなった。

浅島氏は昭和2年2月京都市生まれ。昭和19年に三菱重工業に入社し、関西新空港問題に本格的に取り組んだのは昭和43年から。当時は地元・泉州地域の各自治体が空港建設に反対決議をしていた時代であったが、同社関西空港プロジェクト室次長として関西新空港建設の推進に努めた。大阪府の西村壯一企画室長（後に副知事＝故人）らとともに“空港男”と呼ばれ、6大企業グループの空港研究会の結成にも尽力した。その後、57年4月から勤めた㈱大阪科学技術センター空港対策室長時代には過激派による爆破事件にも遭遇。当時刊行していた「新空港レビュー」は、62年4月からプロジェクトセンター所長として勤めた㈱関西空港調査会において「KANSAI空港レビュー」として引き継がれ、現在に至っている。平成4年2月退任後も平成19年7月まで調査会の評議員を務めたほか、関西国際空港用地造成㈱アドバイザー（2期工事見学ホール運営）、全国地域航空システム推進協議会専門委員、大阪府南大阪湾岸整備事業土地利用計画委員会委員、大阪商工会議所交通運輸委員会委員などを歴任された。

マスコミ関係者との交流も深かった。彼らに依頼した原稿を平然と添削したが、「浅島さんの楽しみだからしょうがないか」と甘受される人柄であった。

冗談を言い合う時の子どものようないたすらっぽい目、端正な顔立ちなどが今となっては懐かしく思い出される。謹んでご冥福をお祈りします。



## 大阪ミュージアム構想

"Osaka, The Museum" Concept

市のイメージキャラクターが決定! 今度は名前をつけてね

### 阪南市市制施行20周年記念事業 (阪南市)

平成3年10月1日に市制施行した阪南市は、本年度で市制施行20周年を迎えます。この節目を市民の皆さんとともに祝い、市内外に阪南市の魅力をアピールしていくために、本年1月1日から12月31日までの間、各種記念事業を実施します。

昨年はプレ事業として、阪南市商工会と共催にて、阪南市のイメージキャラクターを公募し、市民投票により決定しました。この子は市制施行20周年記念事業のPRを行うほか、本市の広報活動全般に登場しますので、ぜひ皆さんでかわいがり、活躍させてあげてください。市制施行20周年記念事業の詳細は阪南市ウェブサイトをご覧ください。なお、今回のイメージキャラクターは、大阪ミュージアム構想の「いいデザイン100プロジェクト」の協賛事業として実施し、大阪府の「いいデザイン」のトップバッターに登録されています。



#### ■阪南市市制施行20周年記念事業

開催期間 平成23年1月1日～平成23年12月31日

#### ■阪南市イメージキャラクター名称募集

募集期間 平成23年1月5日～平成23年2月4日

応募資格 阪南市在住・在勤・在学の方

阪南市ウェブサイト <http://www.city.hannan.lg.jp/>

大阪ミュージアム構想ウェブサイト

<http://www.osaka-museum.jp/index.php>

イメージキャラクター  
名称募集中

