# KANSAI 空港レビュー

No.389
2011.4

KANSAI 空港レビュー

APRIL 2011 No.389

## CONTENTS

1 巻頭言
東日本大震災からの早期復旧・復興に向けた関西の役割
永塚　誠一

2 各界の動き

8 世界の目
京都の街を歩く
劉　　志偉

10 講演抄録
航空会社と空港･地域のパートナーシップのあり方
～空港と地域活性化事業の事例
峯口　秀喜

17 プレスの目
関空を活力の〝ゲートウェイ〟に
藤谷　茂樹

19 航空交通研究会研究レポート
日本出発航空旅客における経路選択率と経由空港シェアの推定 ①
Jan　VELDHUIS・松本 秀暢

22 データファイル
・運営概況について（平成23年2月分）
・大阪税関貿易速報［関西空港］（平成23年2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23年2月分）
・関空2期見学ホール情報

【表紙写真】「マレーシア航空　B737-800」

マレーシア航空 55 便コタキナバル行の B737-800 である。

1 月 18 日に週 2 便、新しい機体塗装で就航した。既存のクアラルンプール便は A330-300 などの大型機であるが、これらもこのデザインの新塗装に変更されると思われる。

この路線の最終地はクチンである。クチンとは「猫」を意味し、街には猫のオブシェが至る所にあるという。個人的には興味をそそられた。

撮影：柴崎　庄司（関西国際空港給油㈱）

# 巻頭言

## 東日本大震災からの早期復旧・復興に向けた関西の役割

経済産業省近畿経済産業局長　永塚　誠一

3月11日に発生した東日本大震災により犠牲になられた方々とご遺族の皆様に深くお悔やみを申し上げるとともに、被害にあわれた皆様、関係者の皆様に心よりお見舞い申し上げます。

関西地域の企業におきましても、営業所や工場が直接被害にあわれたり、あるいは取引先が被災を受け、生産・販売に影響がでているケースも多く見受けられています。企業活動における取引の広域化が進んでいることから、今回の震災被害が日本経済全体に大きな影響をもたらしています。

近畿経済産業局といたしましては、初動の中小企業対策として、地震発生後直ちに特別相談窓口の設置を行うとともに、中小企業電話相談ナビダイヤルによる週末も含めた相談対応の実施、また、全国を対象とした激甚災害の指定により、直接及び間接に被害を受けられた方に対して、政府系金融機関等と連携して、災害関係保証の発動、災害復旧貸付の金利引下げ等の対応を実施しているところです。

さらに、本年4月からは、平成23年度上半期におけるセーフティネット保証（5号）の対象業種を引き続き原則全業種となる82業種として、同制度を運用しております。

また、輸出入手続きの特例措置といたしまして、災害により輸出許可・承認証、輸入割当・承認証又は事前確認証等を紛失された場合の再発行申請手続き、許可証等の有効期限の延長手続き等について柔軟な対応を講じているところです。

かつて関西は、阪神・淡路大震災を経験し、経済活動や市民生活に多大な被害を受けたときに、国内外各地域、各種団体、企業並びに国民一人ひとりから暖かいご支援、ご声援を頂きつつ、関西一丸となって急速な復興を遂げました。

このたびの震災による未曾有の被害に対処する上で、関西国際空港・阪神港といった関西地域にある国際物流インフラの果たす役割は大きく、3月28日には、関西の物流関係産業界と官学からなる国際物流戦略チームにおいて、①東北地方太平洋沖地震被害からの早期復旧・復興に向けて、あらゆる面で最大の支援を行うこと、②被災地のニーズを踏まえた物資供給体制の形成に向け、関係各機関が全力を挙げて取り組むこと、③関西地域にある阪神港や関西国際空港を中心に海空の諸港の連携強化とともに、それらと各地域とを結ぶ道路、鉄道、海路、空路ネットワークの活用を図り、東日本の国際物流機能を補完すべく、関係各機関が全力を挙げて取り組むことの3点を緊急アピールとして取りまとめたところです。

これらの取り組みにより、関西の核となる産業や中小企業者の事業活動が活発化し、関西経済・日本経済の活性化に貢献できればと考えています。

被災地の一日も早い復旧・復興を心からお祈り申し上げます。

平成23年 3月1日～ 3月31日

# 各界の動き

## 関西国際空港

**●利用促進ツアーコンペ、優秀賞に35点**

関西国際空港会社は3月4日、2011 年度春夏期 関空利用促進ツアーコンペの審査結果を発表し、86点の応募商品の中から特別賞4点を含む35点の優秀商品を選んだ。優秀商品には、ツアー募集広告制作費の一部を協賛金として提供し、販売を支援する。

**●台湾にプロモーション**

関西国際空港会社は3月7 ～ 9日、関西国際空港全体構想促進協議会のメンバーである大阪商工会議所とともに、チャイナエアラインとエバー航空にエアポートプロモーションを実施した。

**●統合法案を閣議決定**

政府は3月11日、関西空港と大阪（伊丹）空港の経営統合法案を閣議決定した。今国会に提出し、2012年4月をめどに経営統合を進める。約1兆3,000億円の負債を抱える関西国際空港会社の財務体質を改善するため、空港運営と土地保有を二つの会社に分ける「上下分離方式」を導入。政府全額出資の新会社、新関西国際空港会社が関空と伊丹両空港を経営しながら、両空港の運営権売却（コンセッション）によって借金返済を図る。新関空会社は運営の基本方針策定に当たり関空土地保有会社（現関空会社）、伊丹の空港ビル事業者、国、関係地方自治体、経済界等の関係者でつくる協議会の意見を聴くことを盛り込んだ。

閣議決定について、関西経済連合会の下妻博会長は「関空の財務構造改善と機能強化を国が進めていくものとして大いに歓迎する」とのコメントを発表した。大阪商工会議所の佐藤茂雄会頭は「できる限り早期に関空会社が抱える累積債務が一掃されるような、さらなる環境整備をお願いしたい」と要望、関西経済同友会の山中諄代表幹事は「両空港の経営統合や事業運営権の売却といった形にこだわることなく、関空の競争力強化につながる施策をスピード感を持って確実に遂行してほしい」と注文した。

**●旅博2011を中止**

関西国際空港は、3月26、27日に「～世界に一番近い旅の博覧会～関空旅博2011」の開催を予定していたが、東日本大震災を受け3月15日、中止することを決めた。

**●福島原発被災で成田便振り替え相次ぐ**

3月11日に発生した東日本大震災とその後の東京電力福島第一原子力発電所の事故の影響で成田空港発着の海外航空会社が相次いで関西空港発着に振り替えた。ルフトハンザ・ドイツ航空が16日から25日まで成田～ミュンヘン便を振り替えたほか、アリタリア航空も成田発着便を関空発着に変更した。また自国民の帰国のため、エジプト航空は18日、関西空港からのチャーター便をカイロに向けて出発させたほか、アリタリア航空も17日にローマ行きのチャーター便を運航した。

この結果、関西空港の3月12 ～ 17日の出国者数は前年比16％増の約10万人となった。3月11 ～ 23日では、首都圏からの定期便振替便が38便、臨時チャーター便が10便、計48便が運航した。

## クリック！

東日本を襲った地震・津波、原発事故は複数の大規模国際空港の存在意義を浮かび上がらせた。発生直後には成田に向かっていた多くの航空機が関西、中部、千歳のほか、近隣諸国にもダイバートを余儀なくされた。その後の海外航空会社の成田忌避は原発事故への過剰反応のきらいがあるが、今後想定される首都圏や東海・南海大地震に備え、災害に強い空港づくりが求められる。

**●震災で義援金募る**

関西国際空港会社は3月16日、東日本大震災の救援金の募集を始めた。ターミナルビル9か所で受け付け、日本赤十字社を通じて救援活動に役立てられる。

**●夏ダイヤ、計画は史上2番目**

関西国際空港会社は3月24日、2011年夏期スケジュール（3月27日～ 10月29日）を発表した。国際線旅客便はピークの8月で週604便となり、開港以来最高を記録した2007年の週605便に次いで過去2番目の便数。2010年冬スケジュールに比べ27便、2010年夏に比べ10便、それぞれ増える。10年夏比で日系航空会社は38便減となったが、外国航空会社が48便増と大きく増加し、日系航空会社の減少を補った

**●関空社長、旅客大幅減を予想**

関西国際空港会社の福島伸一社長は3月24日の記者会見で、東日本大震災や福島の原発事故が航空利用に与える影響について「出入国ともにお客はかなり減るだろう。日本経済全体への震災の影響や原油価格の動向を見守っていく」と語った。また防災業務計画の見直しを指示したことを明らかにした。護岸など施設面の対策については「国や自治体の状況を見ながら、検討に入っていく」としている。

**●高雄への定期チャーター便、大型化**

チャイナエアラインは3月24日、関西～高雄線の定期チャーター便を5月4日から週2便で運航すると発表した。ボーイング737－800型機（158席）を使い、2010年11月から子会社のマンダリン航空が運航していた時と比べ、提供座席は1.5倍になる。

**●大連・天津へ貨物便就航**

関西国際空港会社は3月24日、中国貨運郵政航空が2011年夏期スケジュールから、関西～大連～天津線を開設し、関西～上海線を増便すると発表した。大連～天津線は週5便で運航し、上海線は毎日運航になる。ボーイング737F 型機（貨物専用機、最大積載量16.5t）を使う。

**●なにわ筋線、南海難波に接続有力**

新大阪駅から大阪市中心部を経て関西空港を結ぶなにわ筋線の整備構想について、近畿運輸局は3月24日開かれた第4回高速交通ネットワークの鉄道アクセス改善方策に関する検討会（座長・斎藤峻彦近畿大教授）でルートや建設費、採算性などを試算した調査結果を示した。建設費は、中間駅の整備やルート選定により、約1,900 ～ 3,900億円と試算され、収支採算性では南海難波駅を経由するケースが南海汐見橋ルートに比べ優位性を示した。

**●アシアナ機事故で報告書**

2009年10月、関西空港でアシアナ航空のエアバス A321型機（乗員乗客147人）が着陸する際に機体の一部が滑走路に接触した事故について、国の運輸安全委員会は、3月25日、操縦士の集中力が途切れ、車輪が滑走路に着いた後も機首を上げる操作を続けたことが原因だとみら

れるとする調査報告書をまとめた。

**●学生の企画旅行でグランプリ**

日本旅行業協会（JATA）関西支部と関西国際空港会社が主催する第2回関空発「学生と旅行会社でつくる」海外旅行企画の最終審査会が3月26日、大阪市内で行われ、近畿大学の稲本麻菜美さんの「女性3世代の旅〜謝謝！おばあちゃん私たちも楽しみます〜」がグランプリに選ばれた。

**●中国東方が南京線を増便**

中国東方航空は3月28日から関西〜南京線の旅客便を週2便から3 便に増便した。2010年7月に関西国際空港全体構想促進協議会が行ったプロモーション活動等の結果、実現した。

**●連絡橋値下げ見送り**

西日本高速道路は3月30日、4月から導入予定だった関西空港連絡橋の新たな料金割引制度について、東日本大震災の影響で、当面延期することを決めた。地震の復興財源を確保するため、国土交通省が高速道路の新料金制度を見送ったのを受けた措置。

**●国際貨物、15か月連続増加**

関西国際空港会社が3月30日発表した2月の運営概況によると、国際線の発着回数は貨物便を中心に好調が続き、前年同期比3％増の5,779回となり、9か月連続で前年実績を上回った。1日当たりの国際線貨物量も3％増の1,744t と15か月連続でプラスとなった。国内線は、日本航空の減便の影響で12％減の2,105回だった。

**●事業計画を認可**

国土交通大臣は3月31日、関西国際空港会社の2011年度事業計画を認可した。空港建設事業に65億7,400万円、管理事業に489億4,100万円を計上し、2期島で格安航空会社関連施設を整備する。

**●2期用地を買い取り**

関西国際空港会社は3月31日、2期島の竣工済みの用地を関西国際空港用地造成会社から買い取った。これまでは用地造成会社に使用料を払っていた。

## 空港

### ═ 大阪空港 ═

**●東北便に限り運用延長**

国土交通省大阪航空局は3月15日、大阪空港周辺11市でつくる大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）（会長・藤原保幸伊丹市長）に対し、東北〜伊丹の臨時便や遅延便に限り、午後9時までの運用時間を1時間延ばすよう要望、11市協は「被災地支援と人道的見地から協力したい」と了承した。運用時間の例外措置は初めて。

### ═ 神戸空港 ═

**●2月の搭乗者3か月連続増**

神戸市は3月8日、2月の神戸空港の利用状況を発表し、搭乗者数が19万4,615人と前年同月比で2.8％増え、3か月連続プラスだった。

### ═ 成田国際空港 ═

**●スカイマークが国内4路線**

スカイマークの西久保慎一社長は3月8日、森田健作千葉県知事を訪ね、11月以降に成田空港から新千歳、旭川、那覇、福岡各空港への便を就航させる意向を伝えた。森田千葉県知事は「成田のハブ機能の強化につながり、大変期待している」などと歓迎した。

**●誘導路の制限撤廃**

成田国際空港会社は空港反対派の農地などを避けて「への字」の状態だった成田空港の誘導路の改修工事が終わったとして、航空機の通行制限を3月10日から撤廃した。誘導路を移動する航空機が、近くを通るB滑走路の発着機に合わせて一時待機する必要がなくなるため、渋滞が解消され発着回数の増加が可能になる。

**●周辺の放射線量を公表**

国土交通省は3月20日、ホームページを通じて羽田、成田空港周辺の放射線情報を提供すると発表した。福島第1原子力発電所の事故を受けて海外の航空会社が首都圏の空港への着陸を取りやめる事例が出てきたため。安全情報を発信することで、物流や経済への悪影響を避ける狙いがある。

**●格安2社が就航**

成田国際空港会社は3月24日、夏ダイヤ（3月27日～ 10月29日）を発表した。イースター航空、エアプサンの韓国の格安航空会社2社を含む3社が新たに就航する。国際線旅客便の週間計画便数は、前年比82便減の1,359便となる見込みだ。日本航空グループが92便減となったことが影響した。

**●入国者6割減**

東日本大震災が発生した3月11日から22日までの成田空港への外国人入国者数は約6万7,000人で、前年同期の約17万人に比べ約6割減少したことが東京入国管理局成田空港支局の調べで分かった。外国人出国者数は約19万人で、前年同期に比べ約2万人増えたことも判明した。

**═ 羽田空港 ═**

**●深夜早朝の国際貨物便着陸料、半額に**

国土交通省は3月31日、羽田空港に22時～ 6時59分に到着する国際貨物便の着陸料を4月1日から2分の1に引き下げると発表した。

**═ 中部国際空港 ═**

**●夏スケジュールは週282便、過去最少**

中部国際空港会社は3月25日、2011年夏スケジュールを発表した。国際線旅客便の計画便数は週282便で前年同期比10便減となり、2004年の開港以来最少となった。

**═ その他 ═**

**●広島西飛行場、2例目の廃港**

広島県議会は3月8日、約120億円の累積赤字などを踏まえて県が管理、運営する広島西飛行場を廃止する条例案を可決した。広島市は市営への移行を目指していたが、同日の市議会予算特別委員会で市営化条例案を否決され、存続の道が絶たれた。空港の完全廃止は全国2例目。

**●茨城空港1周年**

茨城空港は3月11日に開港1周年を迎えた。開港当初はアシアナ航空のソウル線のみだったが、4月にスカイマークの神戸線、7月に春秋航空の上海線が就航した。空港利用者数は、当初予測の年間約30万人に対し、2月時点で約86万人に達した。

**●「空港を停電の対象外に」国交省が要請**

国土交通省は3月15日、東日本大震災を受けた計画停電の対象から空港や管制施設を外すなどの対応を東京電力に促すよう資源エネルギー庁に申し入れたと発表した。

**●仙台など3空港、一時閉鎖**

仙台空港は東日本大震災による津波で冠水したため定期便利用を停止し、救助用ヘリコプターの発着のみだったが3月17日から航空機による救援物資輸送を開始した。

茨城空港は3月14日、運用を再開、国内・国際線4便が発着した。花巻空港も3月16日から定期路線の運航を再開した。

**●日航が名古屋空港定期便から完全撤退**

経営再建の一環で愛知県営名古屋空港での路線廃止を進めてきた日本航空は3月26日、9路線のうち最後まで残していた3路線（熊本、新潟、高知）の運航を終了し、同空港発着の定期便運航から完全撤退した。熊本線だけは、3月27日からフジドリームエアラインズが運航を引き継いだ。

## 航空

**●海外格安航空会社、国内線運航を検討**

大手格安航空会社である豪州のジェットスター航空グループのブルース・ブキャナン最高経営責任者（CEO）は3月8日開かれた国土交通省の空港運営のあり方に関する検討会の席上、日本での国内線運航について、「大きなチャンスであり、自社のビジネスモデルでぜひ参入したい」と述べ、検討を進めていることを表明した。

**●「日本への渡航制限ない」ICAOが声明**

福島第一原発の事故後、日本発の航空機が海外で貨物の積み下ろしを拒まれたり、外国の航空会社が成田空港を回避したりしている問題を受け、国際民間航空機関（ICAO）は3月18日、「日本への渡航制限はない」とする声明を出した。

**●米デルタ、日本発着便を15～20%減**

米デルタ航空は3月22日、日本発着便の輸送能力を5月まで15～20%程度減らして運航すると発表した。東日本大震災で旅客需要が減ったためで、23日から羽田空港とデトロイト、ロサンゼルスを結ぶ路線を当面運休する。

**●日本航空、更生手続き終了**

経営再建中の日本航空は3月28日、東京地裁から、会社更生手続きの終結決定を受けたと発表した。再生支援機構の下で、人員削減や路線縮小、機材の小型化などリストラを進め、同日発表した2010年4月～2011年2月の連結営業利益は1,749億円と、通年予想の3倍近くを確保した。

**●産業革新機構、全日空系格安航空会社に出資**

全日本空輸と香港の投資ファンドなどが設立した日本初の本格的な格安航空会社（LCC）A&Fアビエーションは3月31日、官民共同投資ファンドの産業革新機構の出資を受けたと発表した。出資比率は33.3%（1,000万円）で、社外取締役を派遣するなど事業戦略の策定などにも積極的に参画するという。

**●スカイネットアジア航空、新型6機投入**

スカイネットアジア航空（SNA、宮崎市）は3月31日、4月から2年間の中期事業計画を発表した。新型のボーイング737−800型機（174席）6機を新規投入して13機体制とし、2013年に予定される羽田空港発着枠の追加配分に備える。

**●アメリカンも減便**

アメリカン航空は3月30日、東日本大震災による利用者の減少で、羽田空港発着のニューヨーク便など日米2路線を4月6日から減便すると発表した。

## 関西

**●大阪府検討委「りんくうホテル民間譲渡を」提言**

大阪府の第三セクター、大阪府都市開発が出資している大阪りんくうホテル（泉佐野市）について、有識者でつくる同ホテルに関する検討委員会は3月3日、「民間が自立的に運営することが望ましい」と、民間譲渡を求める提言をまとめた。同社が運営する全日空ゲートタワーホテル大阪は同日、7月以降の宿泊や宴会場利用について予約のキャンセルを始めた。

**●エキスポランド跡地利用法を公募**

大阪府は3月11日、閉園した遊園地・エキスポランド跡地（吹田市）について、テーマパークなどの新たな集客施設を運営する事業者の公募要項を発表した。11月に採用事業者を発表する。

**●池田泉州銀と堺市が連携協定**

池田泉州銀行と堺市は3月11日、地域経済の振興に向け協力するための連携協定を締結した。新事業の創出や中小企業のビジネスマッチング、海外進出などの分野で双方がもつ情報、ノウハウを活用。沿岸部に集積する先進的産業のほか、刃物などのものづくり事業への適用を想定している。

**●大阪府知事、府庁南港移転を一時凍結**

橋下徹大阪府知事は3月16日、東日本大震災を受けて、大阪府庁咲洲庁舎（旧 WTC ビル）への本庁舎移転について「全面移転をごり押すつもりはない。ワンクッションおいて考え直す」と述べ、本庁舎移転構想を一時凍結する考えを明らかにした。

**●JR大阪駅南の「サウスゲートビル」開業**

JR 西日本は3月16日、JR 大阪駅南側の駅ビル、サウスゲートビルディング（旧アクティ大阪）を開業した。大丸梅田店が6割増床し、ユニクロや海外ブランド売り場を導入した。

**●近畿の公示地価、2府3県下落率縮小**

国土交通省が3月17日まとめた2011年1月1日時点の公示地価は、和歌山県を除く近畿2府3県の商業地と住宅地で2010年に比べ下落率が縮小した。商業地は京都市の中心部で3年ぶりに価格が上昇した地点が出た。ただ、価格上昇地点は大阪市の中心部にはなく、近畿全体でも少ない。

**●堺に女子サッカー育成拠点**

日本サッカー協会は3月17日の理事会でナショナルトレーニングセンター、J-GREEN 堺のある堺市をエリート選手を育成する「JFA アカデミー」の候補地にすることを決めた。中学生年代の女子の育成を目的とし、2012年4月開校を目指す。

**●関西広域機構が解散決める**

関西広域の観光や文化事業などに取り組んできた関西広域機構は3月25日、理事会を開き、2011年度中に解散する方針を決めた。2010年12月に関西広域連合が発足し、一定の役割は終えたと判断した。

**●国際物流戦略チーム、震災対応でアピール**

関西の港湾や空港などに携わる産学官の関係者でつくる国際物流戦略チーム（事務局・関西経済連合会など）は3月28日、東日本大震災対応の緊急会議を大阪市内で開いた。早期復旧・復興に向けた物資供給体制を築くことや、東日本の国際コンテナ貨物輸送を補完することに取り組む緊急アピールを採択した。

# 世界の目

## 京都の街を歩く

京都大学高等教育研究開発推進機構
非常勤講師
**劉　　志偉 氏**

私は中国の出身で、大学時代に日本語を専攻したことをきっかけに日本に興味を持ちました。そして大学卒業後は、日本語が母国語として日常的に使われている環境の中で、その固有の文化を体感しながらさらに日本語について学びたいと思い、日本に留学することを選びました。

大学時代、中国で日本について学ぶといえば、日本語の授業を始めとして、日本人の留学生との会話や、日本のテレビドラマなどを見るなどといった、どちらかといえば間接的な方法ばかりが中心でしたが、日本に来て、それも京都という日本の中でも歴史があり、現在でも日本有数の都市である街で暮らすことで、それまでとは違った角度からも日本という国を見つめ、それまでは知り得なかった新たな一面を発見することができ、そのたびに、日本という国、関西という地域を知る面白さを感じています。

京都に来て、まず印象的だったのは、自然に親しみ季節を感じることを大切にしているということです。街の中心部を流れる鴨川にはいつも散歩をする人や、川原に腰を下ろしてせせらぎを眺める人が絶えず、春や秋の夕暮れには東山や嵐山でライトアップが行われ、多くの人々が訪れています。そして、町を歩けば、一般のお宅からでも香が焚かれるいい香りが漂ってくるなど、日々の暮らしの中にもそういった美しさを取り入れておられる方が多くおられることを感じました。

また、京都の街を歩いていて興味深いのは、これほど大きな都市であっても、今でも多くの町家が残っていて実際に使われており、そのうえ町家を使用した店舗には、古書店や念珠店などといったいかにも日本的なものを取り扱っている店ばかりでなく、カフェやレストラン、美容院など、一見ミスマッチなものもあるけれども、うまく組み合わされて街に溶け込んでいる、ということです。それはなにも建物と業種だけに限ったことではありません。手ぬぐいやふろしき、がまぐちといった日本的なものであっても、その柄にも洋風なものも多く見られます。全く異なる性質のものを組み合わせながら、うまく調和させ新しいものを作っていく文化というものを目の当たりにし、驚きとともに強く興味を惹かれました。

全く異なるものの組み合わせ、という点では、日本では寺院の中に神社が存在したり、神社の中に神宮寺が建てられていたりする、ということにはとても驚きました。寺院は仏教、神社は神道という全く違う宗教であるにも関わらず、それぞれが同時に存在しているというのは、神道の存在しない中国出身の私からしてみると、とても不思議に感じられたからです。けれどもこうした神仏混淆は、八百万の神を祀っていた日本人には違和感なく受け入れられ、現在では、キリスト教徒が多いわけでもないのに、12 月が近づくと街にクリスマスキャロルが流れ、国全体がクリスマスを心待ちにする習慣が

できるまでになったのかと、こんなところにも繋がっているのかと納得させられました。

そのほか、日本に来る前に知識として覚えていたことが、京都に来てみて違った、ということもあります。

例えば、京都は歴史的な街で、いかにも日本らしいのかと思いきや、観光地であるため、外国人の割合も高く、店や商店街などでは数か国語のアナウンスが流れていたり、京都というと、あっさりした味付けの素材の味を活かした和食のイメージがありましたが、意外にもこってりした濃厚なラーメンを出す店も多かったり、いくつも本が出るほどパン屋の数が多かったり、と様々な面で多様化が進んでいる街でもあります。

そして、このようにして色々な文化を共存させながら、時に融合させて新しいものを作り出すということは、他の個性も、己の個性もはっきりと区別して尊重しながら、良いところを取り上げ、単にどちらかの二番煎じではない、既存のものとは全く違った新しいものを創造していくということであり、さらに、そうした様々な特徴をもつ者同士でも常に調和させてきた人々の意識こそ、とても京都らしいといえるのではないかと思います。なぜならそれは、「おもてなし」という言葉を大切に、人と人との関係を大切にしてきた姿勢と、それは繋がって見えるからです。

自分という存在をしっかりと持ちつつ、相手も尊重して接する。相手にもたれかかるような馴れ合いの関係ではなく、一人ひとりが自立していてこそ実現できるもの。日本に来てから見えた日本の新たな一面から、ますます日本についての興味を掻き立てられています。

**〈プロフィール〉**

劉　志偉（LIU　ZHIWEI）
2004年4月1日～2006年3月24日
京都大学大学院人間・環境学研究科修士課程　修了
2006年4月1日～2009年3月24日
京都大学大学院人間・環境学研究科博士課程後期課程　修了
2009年4月～現在に至る　京都大学国際交流センター　非常勤講師
2010年4月～現在に至る　同志社女子大学　非常勤講師
2010年9月～現在に至る　立命館大学　非常勤講師
2010年12月～現在に至る　京都大学高等教育研究開発推進機構　非常勤講師

●講演抄録

第377回関西空港部会

# 航空会社と空港・地域のパートナーシップのあり方
## ～空港と地域活性化事業の事例

株式会社ANA総合研究所　地域活性化事業グループ総括
峯口　秀喜　氏

●と　き　平成23年3月2日（水）　●ところ　大阪キャッスルホテル6階

### ■はじめに

ANA 総合研究所の峯口です。少し自己紹介させていただきます。1990年に ANA に入社しました。元々技術系の人間で航空機の整備に携わっていました。96年には日本生産性本部に出向しましたが、97年には復職し、2003年にはグループ事業推進室で関西国際空港株式会社の方々とご一緒に仕事をしたこともありました。その後、2006年に ANA 総合研究所に移り、現在、地域の活性化という観点から色々な仕事をさせていただいています。ちなみに出身は大阪府枚方市でございます。

### ■株式会社 ANA 総合研究所について

まず弊社、株式会社 ANA 総合研究所を紹介します。弊社は2004年に ANA グループの一部として立ち上げた組織です。2006年には100％子会社として法人化されています。

弊社は、グループが持っている航空輸送や観光、ホスピタリティ等のノウハウを使って地域の活性化、航空産業の活性化、ANA 自体の活性化を図りたいという目標があります。社員は53人で、大学や地方自治体、各種団体等に9人を派遣し、東京都及び国土交通省から2人を出向の形で受入れています。

主な事業は、航空輸送に関わる調査・研究事業、教育研修事業及び地域活性化事業であり、調査・研究では、首都圏の空港容量倍増計画として、羽田空港に5本目の滑走路を造る必要性及びその具体的方法を運輸政策研究機構と研究・提案もしました。また、羽田空港の駐機エリアにおける動線の改善について東京大学と共同研究するなど、空港や航空に関する調査・研究を行っております。教育研修事業では、立命館大や和歌山大、京都産大等へ講師を派遣し、観光やホスピタリティに関して大学教育のお手伝いをしています。

地域活性化事業は ANA 総研の中心事業として3年前から取り組んでいます。地域が活性化すれば航空の流動も増えるという理念により、日本の人口減少が始まる中、我々自身が地域と連携を図り、地域活性化の可能性を追求しようという事業です。具体的には毎年委員会の形でテーマを決め議論する場を持ち、これまで、沖縄貨物ハブの活用に関する検討委員会、空港と地域活性化に関する検討委員会等を行い、関係方面に答申や報告を行って来ました。また、茨城空港の開港までコンサルティングや、萩・石見空港がある島根県益田市において、賑わい創出するためのアドバイスを行うなど、地方空港における活性化サポートをこれまで行ってきております。

弊社は、地域に入り込んで一緒に活動するという特徴があります。北は北海道稚内市から南は宮崎県高千穂町まで社員を派遣していますが、北海道・白糠町では客室乗務員が酪農研修していると報道され、話題になりました。これらの活動は、地域の方々と一緒になって汗を流さないと地域の活性化は難しい、と感じたことがきっかけで社員を次々と派遣するに至ってい

ます。紙に書かれたレポートをいくら提出しても、具体的な活動に移さなければ、地域は活性化しません。そして、我々航空業界は、地域が活性化し、実際にお客様が動いてくれなければメリットになりません。地域に入り込んで一緒に活動することの必要性はここにあります。

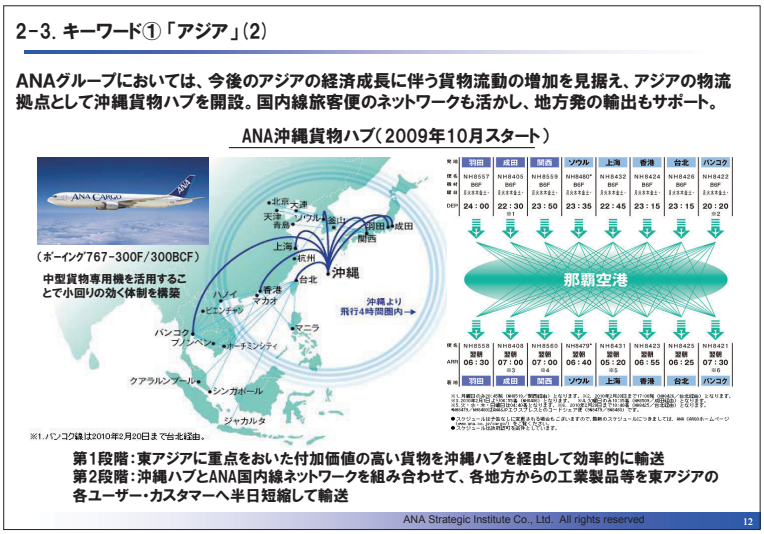
さらに変わったところでは、日本各地の物産市を ANA の社内で開催しています。最近では、弊社が協力し大手不動産会社の社内でも開催していますが、遠回しの方策ですが、地方と大都市を結びつけて航空需要を増やすことを目的に実施しています。また最近の若者は旅行しないと言われていますが、地域の人と交流したいとか、おいしいものを食べながら語り合いたいといったニーズが増えています。そのような人たちを地域と結び付ける形として、ボランティア・ホリデーといった取組みも始めました。休暇において、農作業の手伝いや雪降ろし等ボランティアをしながら地域と交流するというスタイルです。それによって、航空需要も広げたいという取組みですが、1年目東京から愛媛県宇和島市に長距離バスでボランティアに来られた人が、2年目は飛行機を利用されているというデータもあり、航空の流動に貢献しているかなと思っています。こういった活動を含め、ANA グループの中では風変わりな組織だということを理解していただけると思います。

## ■今後の航空について

次に今後の航空についてお話します。今後の航空需要を考える上で3つのキーワードがあります。①アジア②オープンスカイ③ローコストキャリア（LCC）です。アジアについてはご存知の通り、これからはアジア域内の航空需要が大きく伸びるし、アジアとそれ以外の地域を結ぶ航空需要も増えて来ます。参入したい航空企業は多くなるわけで、アジアの中でも中国の航空会社は需要を見込んで飛行機の購入を盛んに進めている状況です。当然、アジアで航空需要が増えるから手放しで喜べる状況ではなく、競争が激化し、負けた企業は敗退し、市場から出ざるを得ない。そういう状況が続くものと思っています。

ANA グループが進める沖縄貨物ハブもアジアをキーワードに展開しているわけです。沖縄は飛行時間4時間圏内で、東アジアの中心であり、沖縄に貨物を集めてアジア各国に貨物を運ぶことを目指してスタートしました。第一段階は東アジアと日本の大都市圏との物流に重点を置き、第2段階は ANA 国内線ネットワークを組み合わせてアジアと地方都市の物流にも寄与できるハブにする予定です。また、東アジア各都市間の物流拠点も目指しており、日本の企業にとってアジアは大きなキーワードですが、我々も同様です。

2つ目はオープンスカイです。これまでは国



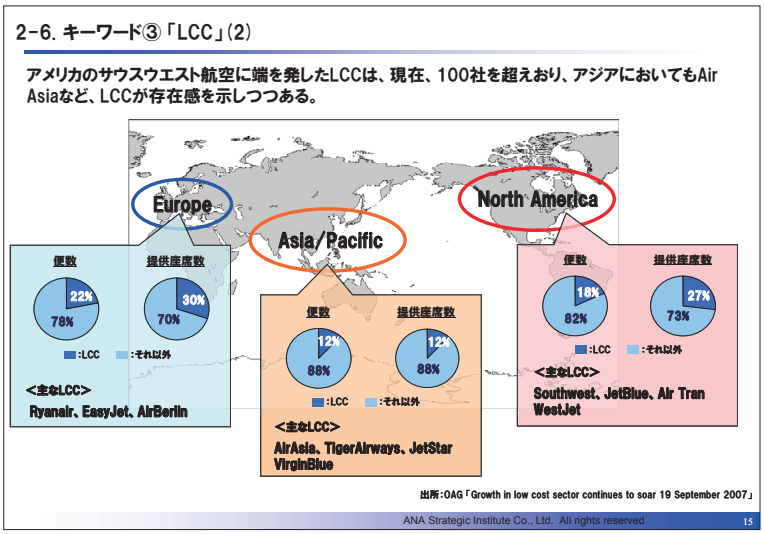
と国の2国間で交渉しながら路線や便数が決められていました。ところがオープンスカイ協定を結ぶと政府が介在する2国間交渉を経ないで、航空会社同士あるいは空港と航空会社同士で自由に乗り入れたり、便数を決めたりすることが出来ます。米国はすでに94か国とオープンスカイを結んでいますが、昨年日本と95か国目として締結しました。他の企業では当たり前のことかもしれませんが、日本の航空業界もようやく自由化に踏み出すわけで、2つ目のキーワードに挙げました。

3つ目はLCCです。ご存知の通り、ANAもLCCに対して出資を決めていますが、世界でLCCがどんな状況にあるか、2009年のデータを出させていただきました。旅客数ではLCCのサウスウエスト航空が世界第3位、ライアンエアが第9位、イージージェットが15位と大きなシェアを占めています。純利益ではサウスウエストが8位、ウエストジェット航空が10位、イージージェットが11位、ライアンエアが13位となっています。私もアメリカのLCCであるジェットブルーに一度乗りましたが、正直、大手のデルタ航空やアメリカン航空と遜色がない感じを受けました。そういったLCCの流れがアジアにもやって来ます。

LCCは世界で約100社を超えており、アジアにおいてもエアアジア等がすでに存在感を示しています。LCCと大手のレガシー・キャリアを比較して見るとヨーロッパでは便数でLCCが22％、レガシーが78％。座席数は30対70になり、アメリカでは便数が18％対82％、座席数は27対73。アジアでは便数、座席数ともまだ12％対88％ですが、これからLCCが存在感を示して来ると言われています。アジアでLCCと言えばエアアジアで、羽田に乗り入れることになっており、ほかにタイガーエアウエーズ、ジェットスター、バージンブルー等が出て来ると思います。

LCCのビジネスモデルは出来るだけシンプルにすることで、単一機種運航が特徴になっています。ANAやJALグループは多くの機種をそろえていますが、乗務員も機種に合わせて必要ですし、機種毎に部品や整備要員が必要となりコストがかかります。また、LCCの特徴として、単区間の折り返し運航による機材使用の効率化、短時間の駐機時間、機内サービスの有料化、そして第2空港の利用等により着陸料を安くすることなどが挙げられます。LCCにも独立系、大手航空会社系、あるいは短距離中心、長距離路線も実施している等に分類できますが、独立系で短距離のLCCが非常に元気だと思います。かつてはビジネスクラスだけの長距離のLCCがフランスにありましたが、今は駄目になっていると思います。

中国で初めてのLCCと言われている春秋航空（本社、上海市）は、初めて国際線を就航させましたが、その就航先に日本の茨城空港を選定しました。今後は高松空港にも就航を予定しています。茨城路線は当時30席程度を往復4,000円で販売しました。マスコミの関心を呼んで春秋航空が一気に注目されたわけです。茨城空港は空港建設が決まった当時は、国内線空港を目指していましたが、その後、茨城県から弊社が空港の



コンサルティングを依頼されております。羽田路線以外はなかなか採算が厳しい状況も説明し、国内及び国際空港としてLCCや国際チャーター便も誘致するべきと提案し、今に至っております。

その際、弊社が空港ビル建設において提案したのは、旅客搭乗橋（ボーディングブリッジ）の廃止でした。搭乗橋は旅客にとって雨もかからず、暑くも寒くもなく都合のよいものですが、搭乗橋を操作する要員、飛行機を牽引車でプッシュバック（離陸に向けて搭乗橋から飛行機を放す）する際の要員が必要となり、大変コストのかかるものです。それをなくすだけでも、かなり低コストの空港が実現できます。そのために、空港内についてもフラットな旅客動線へと設計変更され、LCCが使いやすい空港になったわけです。

LCCの今後ですが、あくまで私見を述べます。衝撃的な低価格による露出宣伝が目をひきますが、4,000円の運賃はスーパーの目玉商品のようなものです。例えばテレビ・新聞で商品を宣伝すると1億円かかる、それなら4,000円の超安値目玉商品を出してマスコミに報道してもらった方が効果はあり、安くあがる、そういう広告戦略です。しかし、常に低価格の運賃を実現することで、レガシー・キャリアから顧客を獲得して行く戦略は今後も続くと思われます。

今後、アジアおよび日本でLCCは一般的になると思いますが、一方で、品質のよいLCCは生き残り、悪いキャリアは淘汰されます。また空港運営の低コスト化が求められる一方で、空港を利用するお客を対象にした新たなビジネスを創造することが必要になってくると考えられます。例えばANAグループが国内線の飲み物を有料にした途端、空港で弁当やお茶が売れたという話があ

りました。LCCは基本的に全て有料ですから、航空利用のお客様に空港ですべて買ってもらえれば利益になり、ロンドン郊外の空港ビルではレンタカー会社からお金をもらう仕組みが出来ているケースもあります。つまり空港にとっては、様々な工夫により、航空利用のお客様からお金を落としてもらうことがこれから重要になってくると思います。

## ■空港と地域活性化

次に空港と地域活性化についてお話します。2年前、弊社において、空港と地域活性化に関する研究会を実施しましたが、きっかけは能登空港の取組みでした。研究会の詳細は、後程説明しますが、人が集まる空港に重点を置き、5つの方針の下に建設されていることに注目し、それを今後の地方空港の活性化に活かそうと研究会を実施したわけです。

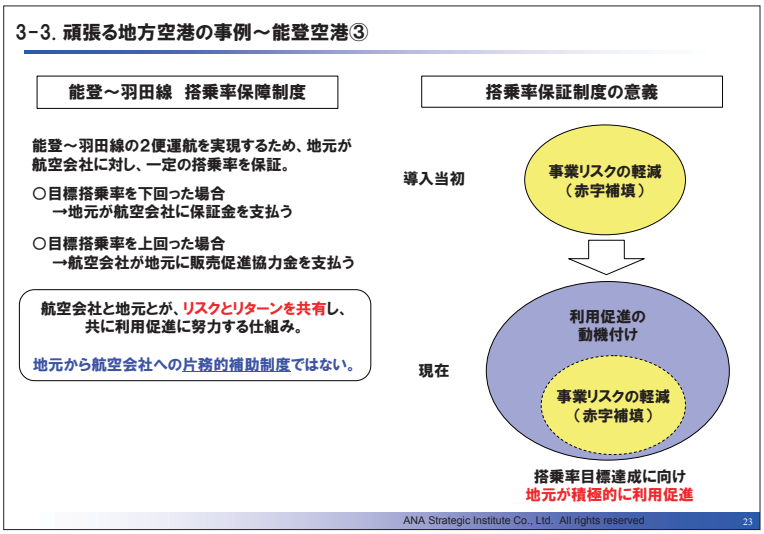
5つの方針の中で重要と捉えたのが、空港を地域の拠点として位置づけ、奥能登行政センターが合築としたことです。能登空港は、能登半島のちょうど真ん中にあることもあり、奥能登地域の行政機能を設け、生涯学習センターにおいては料理教室や陶芸教室など地域住民を対象にした文化教室も開かれています。また、空港内にパスポート発行センターを置くなど、地域の方々が、飛行機を利用しない場合においても、空港に来るような仕掛けをしているという

ことです。

日本航空学園という専門学校の誘致も重要です。専門学校の生徒の食事を提供することにより、航空利用者だけでは経営が成り立たない空港内のレストランも維持できていると聞いています。言いたいことは、地域住民と航空利用者の両方をお客様にしているのが能登空港の特徴になっていることです。

航空会社と空港の関係における能登空港の特徴として、搭乗率保証制度があります。能登空港は ANA のみが運航しておりますが、開講前、ANA の能登―羽田間2便を実現するため ANA と地元が協議し作った制度です。地元が航空会社に一定の搭乗率を保証する制度で、目標搭乗率を下回った場合には地元が航空会社に補償金を支払い、目標搭乗率を上回った場合は航空会社が地元に販売促進協力金を支払う仕組みです。

開港1年目は目標を大きく上回り9,700万円の販売促進協力金が地元に支払われました。2年目、3年目も販売促進協力金が支払われましたが、これまで、目標を下回ったことはありません。4年目からは、目標に上下4％のゾーンが設けられて、保証金も協力金も発生しておりません。当初は、ANA としても事業リスクの軽減措置として考えておりましたが、現在では、地元の利用促進の位置づけとしても、本制度は重要と捉えています。




能登空港の特徴として、もう一つ重要な取組みが、空港と能登各市町村への交通の取り組みです。

前日までに電話かインターネットで予約すれば乗合バス（タクシー）を利用できるサービスの提供です。空港まで700円エリア、1,000円エリア～ 1,800円エリアと5段階に分かれており、観光客だけでなく地域住民も利用が可能です。年間2万人以上が利用しており、例えば空港―和倉温泉のタクシー料金は15,000円ですが、このバス（タクシー）を利用すれば1,300円で移動が可能です。自治体の補助金がなければ、維持は難しい状況のようですが、この乗合バス（タクシー）がなければ、観光振興にも影響があり、能登地域の活性化において重要な取組みだと思います。

また、観光振興において、通常、地域は旅行会社に誘客の働き掛けを行いますが、能登においては空港が飲食店の情報サイト「ぐるなび」と連携してキャンペーンも展開しています。ぐるなびサイトによる能登の美食の紹介や、会員飲食店向けのぐるなびの雑誌において能登の食材を紹介し、航空貨物による食材の流通を促進させるような取組みを実施するなど、空港が新たなチャンネルによるプロモーションを行っているのも特徴として挙げられます。

## ■空港と地域活性化　委員会

能登空港の事例を基に、これからの地方空港のあり方を探ろうと2009年に、空港と地域活性化委員会を開催しました。座長は東京大学の西村幸夫教授、メンバーは熊本県、岡山市、鹿児島県霧島市、富山市等の自治体のトップと有識者、ANA 及び弊社の役員で構成しました。岡山市以外はすべて、これから航空が新幹線と競合関

係になる空港を持つ自治体です。議論の結果ですが、空港を滑走路とターミナルビルに限定せず、周辺地域を含めて「空の広場」と定義し、「空の広場」の活性化を図ると共に、空と陸だけでなく、陸と陸、すなわちバス等の地上交通も含め、交通の結節点の機能を高めることが重要とされました。「空の広場」は、大都市圏と時間的距離が最も近い場所として、地域経済循環が可能であり、地域生産者と大都市の消費者を結び付け、地域資源を通して人やモノ、文化・歴史が交流する場となるよう積極的な仕掛けが必要とされました。

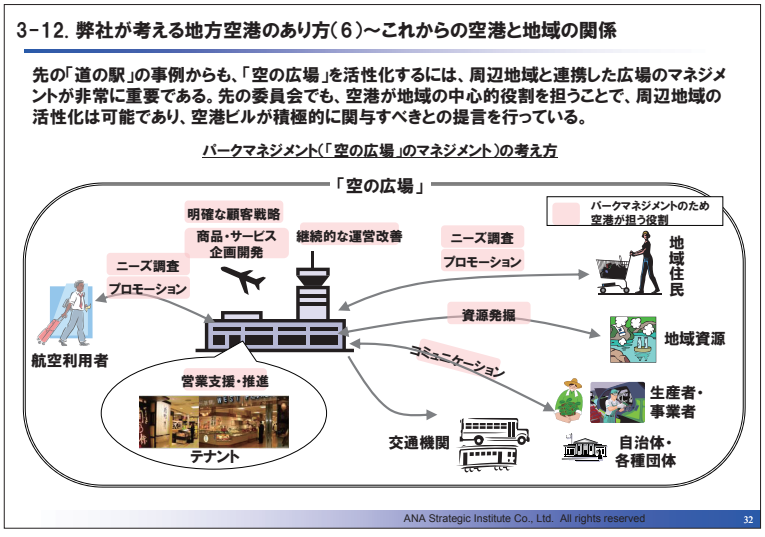
実際、そのような空港の事例として、庄内空港（山形県）が我々の目指した空港の姿に比較的近いと考えています。庄内空港のホームページ（2008年）には、「映画で満喫―庄内マル秘情報」とのキャッチフレーズで、当時アカデミー賞を獲った話題の映画「おくりびと」の撮影舞台を巡る旅行案内を掲載する等、空港が地域の観光振興の役割を行っております。また、空港ビルが自ら、インターネット販売を手がけ、地酒や庄内米等地域の産品を販売しており、地元産品の販売促進に協力しています。また東京で人気のトンカツ屋、平田牧場が航空利用者以外の地域住民にも利用しやすい時間までオープンしたり、庄内空港で英語を勉強しようと英語教室を開いたり、地域の魅力を高める努力をしていることを紹介して置きます。

この委員会では、伊藤忠商事の「未知倶楽部室」から、人気のある「道の駅」の条件について説明を受けました。「未知倶楽部室」は、全国の良い「道の駅」をネットワーク化し、それらの「道の駅」をホームページ等で紹介する取組みを行っていますが、良い「道の駅」は、周辺に散在する人や食、イベント等を地域資源として発掘している「道の駅」、発掘した資源をブランド化し、魅力が高まった資源を商品や情報コンテンツとして大都会へ紹介・販売している「道の駅」であり、最も重要なポイントは、「道の駅」の駅長さんがお客と地域のコーディネーターの役割を果たしているとのことでした。

最終的には、本委員会では、「空の広場」の考え方や「道の駅」の事例も踏まえ、周辺地域と空港が連携し、積極的に空港ビルが地域に関与すべきと提言しました。関西圏については少し状況が違うかも知れませんが、これから外国人を多く受け入れる時に関西という広い地域を空港がうまく連携することが大事ではないか、と個人的に思っています。

## ■最後に

ご存知の通り、九州新幹線が3月12日に開通します。しかし、新幹線が開通しても、来訪者が増えなければ地域の発展には繋がりません。鉄道と航空が綱引きになりますが、来訪者の数という綱の長さが同じであれば、新幹線に傾いたり、航空になびいたり、行ったり来たりするだけで観光振興にはつながりません。綱の長さを伸ばすことが必要であり、自治体や地元民間が地域振興策をしっかりと取組むことが必要です。一方、航空も鉄道も価格やサービスでの競争により需要を獲得するよう努力することになりますが、航空の地盤である空港をしっかり強



化することも重要となってきます。すなわち、空港自らが付加価値を創出することも必要だと思います。

東京・丸の内シャトルとメトロリンク日本橋という2つの無料循環バスが走っています。丸の内シャトルは三菱グループと地元協賛企業の負担で、日本橋の方は三井グループの負担です。なぜ走らせるのかというと、買い物客や観光客を誘致し、オフィスビルの価値を上げようとするといかに便利なところかアピールしなければなりません。

空港に例えるなら空港内の店舗にお客様を増やす、若しくは航空旅客を増やすために無料バスを走らせることとになります。空港も航空会社も頑張らねばいけませんが、それぞれ連携して価値を創造し、航空需要を作る時代になって来たと思っています。

委員会では、鹿児島空港の目指すべき姿をイラストにしました。九州自動車道と空港を連結させ、空港が高速道路のサービスエリアとして機能するというアイデアです。高速道路利用者が空港で食事したり、買い物したりします。航空利用者は、レンタカーを利用するためにバスで移動するのではなく、アメリカのように空港内の駐車場でレンタカーを借りることができ、そこから高速道路に入ることができます。繰り返しになりますが、いままでの既存の考え方では需要は増やせないと思っています。新しい何かを地域と一緒になって生み出して行くことが重要だと思っています。この辺りで私の話を終わらせていただきます。ありがとうございました。

# 関空を活力の〝ゲートウェイ〟に

産経新聞大阪本社　社会部関西空港支局　　藤谷　茂樹

関西国際空港の２期島には「アジアのゲートウェイ」という看板が掲げられている。車で関空島から対岸に向かう際にいつも目にし、夜になると、赤い光で縁取られた文字が暗闇の中に浮かび上がる。ゲートウェイ＝玄関口。関空は日本の入り口として、世界とつながっているのだということを改めて思い知らされる出来事が、今年に入って立て続けに起こった。チュニジアの「ジャスミン革命」を端緒とする中東の政変、日本人も犠牲となったニュージーランド地震、そして、戦後最大の被害となった東日本大震災だ。

**▽世界との結節点**

中東の政変では、現地の空港などで足止めされた邦人旅行者が、関空にも帰国。ようやく日本に戻れて安堵した心境などを聞いた。ニュージーランド地震の際も帰国者に取材し、ホームステイしていた学生は「辛い状況の中でも、自分たちを気遣ってくれたホストファミリーの優しさが心にしみた」と話していた。

こうした人々に話を聞くたびに、遠く離れた海外の事象も、決して「対岸の火事」ではないのだということを実感した。関空はまぎれもなく、世界と日本をつなぐ結節点だった。

東日本大震災発生の３月 11 日から数日間、関空には、さまざまな国籍の人たちがあふれていた。ターミナル４階のベンチは外国人の団体でいっぱいになり、エアラインのカウンターは長蛇の列。フロアでは、在阪の総領事館から派遣された職員が、自国民の対応に追われていた。

目立ったのは家族連れ。そのほとんどは、母国へ退避する在日外国人だった。関空担当として１年半近く取材を続けているが、初めて見る光景だった。

**▽原発事故の影響**

スロバキア出身のウェブデザイナーの男性（31）に声をかけた。出張で英国に向かうところだったが、福島第１原子力発電所の事故を受け、出張予定を早め、日本人の妻も同行させたという。男性は「母国の友人から『日本にいて大丈夫か』『旅費がないなら貸すぞ』などと、放射線流出の影響を心配するメールが相次いだ」と話していた。

原発事故の発生後、各国は敏感に反応した。米国やフランスは３月 13 日、自国民に日本への渡航自粛を求め、米国は 16 日、在日米国人に向けて福島第１原発の半径 50 マイル（約 80 キロ）からの避難勧告も発した。韓国も第１原発の半径 30 キロ圏内を渡航制限地域に指定。英国は「東京以北の本州地域」への渡航自粛を要請するなど、各国が相次いで自国民に渡航自粛を呼び掛けた。

英国などは４月になって、渡航自粛先から東京を除外した。米国の「半径 80 キロ避難勧告」は、原発事故の影響を実際より悪く見積もった結果だったともいわれる。各国の動きは、日本から見ればいささか過剰とも取れる反応だったが、旧ソ連・チェルノブイリ原発事故で大きな影響を受けた欧州諸国などは、今回の事故もよりシビアに受け止め、リスク管理の必要性を強く感じたようだ。

その中で、原発事故が今後、日本を訪れる外国人観光客の動向に及ぼす影響は深刻だ。〝風評被害〟を含め、客足が遠のけば、ようやく回復基調にあった関空の利用にも響いてくる。

平成 22 年の１年間で日本を訪れた外国人は、過去最高の 861 万人を突破。関空でも外

国人旅客は開港以来最多を記録し、351 万人を超えた。新型インフルエンザの流行、リーマンショックを発端とした世界同時不況で航空需要が落ち込んだ 20 年から、ようやく右肩上がりに転じた。

関空会社も、22 年 3 月期連結決算は営業収益こそ 2 年連続の減収となったものの、経常利益は 9 億円の黒字を確保。昨年 11 月には、23 年 3 月期連結決算の業績予想を上方修正し、営業収益も前期比約 2％増と見込んだ。好調を後押ししたのは、中国人をはじめとする旅客の増加だった。

今年 2 月には関空を拠点とする全日空系の格安航空会社（LCC）が設立され、来年 3 月からの就航開始を進めるなど、関空にとって明るい話題が続いただけに、原発事故の長期化により、「ジャパン・パッシング」が長引くような事態が憂慮される。

「長年、インバウンド（訪日旅行客）を扱ってきたが、こんなにキャンセルが相次ぐのは初めてだ」。取材した旅行会社の担当者から、悲鳴にも近い実情を聞いた。毎年桜の時期は、アジア系を中心とした海外からの旅行客が殺到する人気シーズンで、この時期にキャンセルが相次ぐのは大きな痛手だ。この会社では、総勢数千人分規模のツアーがなくなったという。

京都市内の旅行会社でも、300 人分以上のツアー予約がすべてキャンセルになったといい、担当者は「一刻も早く、原発の問題を収束させてほしい」と切実に語った。

**▽関西から元気を**

震災発生当初は、被災地への哀悼の意を示し、東日本の電力不足にも配慮する観点から、西日本でもイベントやライトアップなどの自粛が相次いだ。大阪でも、通天閣や道頓堀名物・グリコのネオン看板の灯が消えた。

だが、震災から 1 カ月が経過し、「行き過ぎた自粛はやめよう」という動きも出ている。日本全体が消沈するのではなく、被災地外から日本を盛り上げ、被災地に元気をもたらすことができればという考え方だ。先のグリコの看板も、4 月 4 日から点灯を再開した。

首都圏を含む東日本が震災で大きなダメージを受けた中で、西日本、関西が頑張り、国内経済の下支えになるべきだという方向性に異論はないだろう。

観光庁の調査によると、昨年 1 年間に日本を訪れた外国人旅行者の国内消費額は約 1 兆 1,490 億円と推計される。国を挙げて「ビジット･ジャパン･キャンペーン」に取り組むように、外国人旅行者の誘致は将来にわたる重要な国家的経済戦略であり、絶やすことはできない。今こそ、多くの観光ポテンシャルを有する関西はより一層誘致に尽力し、踏ん張らなければならない。そして関空は、訪日旅行者の玄関口としてより存在感を増さなければならない。

外国人観光に限らず、関空は「ヒト、モノ、カネ」を海外から取り込み、国内の活性化につなげるための重要なインフラとして、機能を果たすことが求められる。そのためにも、東日本大震災を教訓とし、防災面でも万全を期さなければならない。

近い将来発生が懸念される東南海・南海地震への備えとして、関空はこれまで、大阪府が立てた被害想定をもとに防災対策を練ってきた。関空島への津波は高さ最大 3 メートルと予測され、これに基づいて護岸整備された。

だが、今回の震災では、40 メートル近い津波が押し寄せた地域もあったとされる。仙台空港に津波が押し寄せ、濁流が滑走路を飲み込んでいく惨状もテレビを通じて目の当たりにした。被災地が直接外海に面していたとはいえ、関空は現在の想定で「本当に大丈夫なのか」という不安にかられる。海上空港として、液状化への不安もある。

現行の想定では、東南海・南海地震が起きても、関空での浸水や、液状化の被害はないとされる。専門家の分析に基づくだろう現在の想定に異論を挟むつもりはないが、東日本大震災では「想定外」の被害が広がっただけに、今一歩踏み込んだ対策の検討も必要ではないだろうか。関係者の尽力で〝不死身の関空〟をつくってほしい。

# 日本出発航空旅客における経路選択率と経由空港シェアの推定 ①*

SEO Economic Research Jan VELDHUIS
神戸大学大学院 海事科学研究科 松本 秀暢
（（財）関西空港調査会 航空交通研究会メンバー）

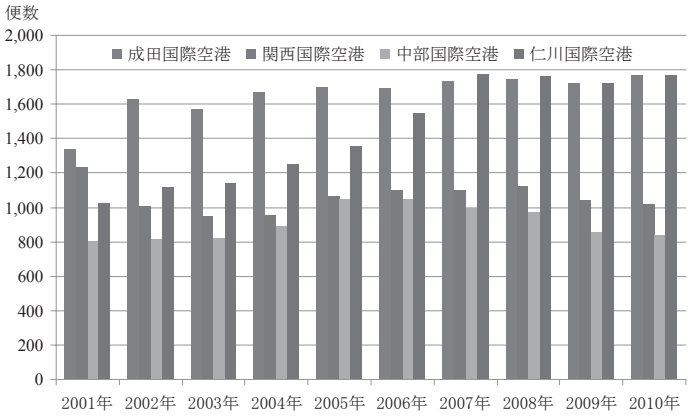
## 1. はじめに

本研究レポートの No.47から No.49において、関西国際空港における路線構成と航空ネットワークの変遷を概観した上で、同空港出発旅客における経路選択率と経由空港シェアの推定を行った。今回から3回にわたる研究レポートでは、上記の一連の分析を拡張し、日本出発航空旅客における経路選択率と経由空港シェアの推定を行う。

本稿では、まず、成田国際空港（成田）、関西国際空港（関西）、中部国際空港（中部）、そして仁川国際空港（仁川）における総便数と地域別便数の時系列的変遷を概観した上で、これら4空港と日本の諸空港との間の航空ネットワークについて把握する。

## 2. 日韓主要４空港における便数の変遷

図－1は、2001年から2010年までの日韓主要4空港における総便数の変遷を示している。2010年時点における各空港の総便数は、成田が1,761便、関西が1,014便、中部が833便、そして仁川が1,762便であり、2007年以降、便数の上で仁川が成田を上回っている。経年的には、成田と仁川が順調に便数を増加させている一方で、関西と中部の便数は減少基調にあり、特に関西においてその傾向が著しい。

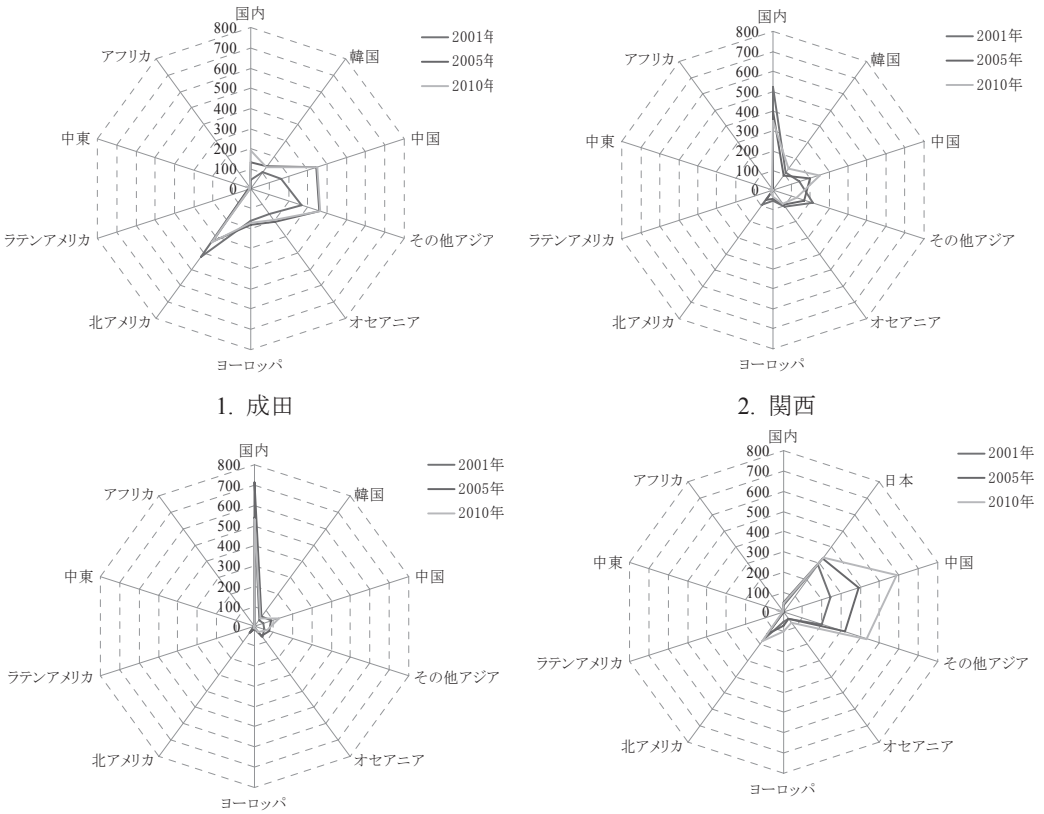



注）便数については、乗り継ぎ便は複数回カウントされている。例えば、関西－台北－香港のキャセイ・パシフィック航空によるフライトは、「関西－台北：1便」および「関西－香港：1便」の合計2便となる。
出所）OAGより筆者作成。

**図―1 日韓主要4空港における総便数の変遷（各年9月第3週）**

2001年、2005年、および2010年におけるこれら4空港の地域別便数の変遷については、図－2に示されている。全空港を通して、中国および中東における大幅な便数の増加が観察される。空港別にみると、まず成田では、2002年4月に暫定平行滑走路が供用開始された

*本研究は、平成 22 年度 稲盛財団研究助成の下で遂行した研究成果の一部である。ここに記して、心より感謝の意を申し上げます。




1. 成田　2. 関西

3. 中部　4. 仁川

注）地域区分について、ホノルル、グアム、サイパン、およびパラオは、北アメリカ地域ではなくオセアニア地域に含めた。
出所）OAGより筆者作成。

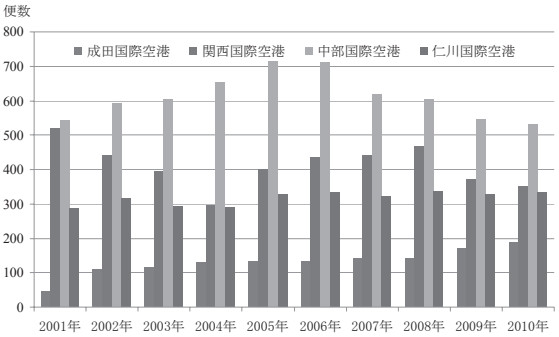
**図―2　日韓主要4空港における地域別便数の変遷（各年9月第3週）**

結果、国内および近距離国際路線を中心に拡充される一方で、北アメリカ路線は大きく減少しており、これは関西と中部にも共通している。関西では、さらに国内路線の大幅な縮小、中部では、ラテンアメリカ路線の撤退が特徴的である。仁川に関しては、全地域に対して便数は増加しており、先に述べた中国と中東の2地域に加えて、アジア地域とヨーロッパ地域における便数の増加も顕著である。

## 3.　仁川国際空港における日本路線の概要

図－3は、日韓主要4空港と日本の諸空港間における2001年から2010年までの便数の変遷を示している。2010年時点では、成田が9空港へ週189便、関西が9空港へ週350便、中部が20空港へ週532便、そして仁川が27空港へ週332便となっている。このように、便数でみれば中部、関西、仁川、および成田の順であるが、就航空港数でみれば仁川が最大であり、次いで中部、関西そして成田の順となっている。

2010年における仁川から日本の諸空港への路線展開については、表－1に示されている。同表によれば、日本への就航27空港のうち、国際拠点3空港を除く地方24空港には、福岡も含めて韓国系航空企業のみが乗り入れている。国際拠点3空港についても、韓国系航空企業が占める割合は、成田が便数57.1％、座席数61.7％、関西が便数87.5％、座席数91.1％、そして中部が便数80.0％、



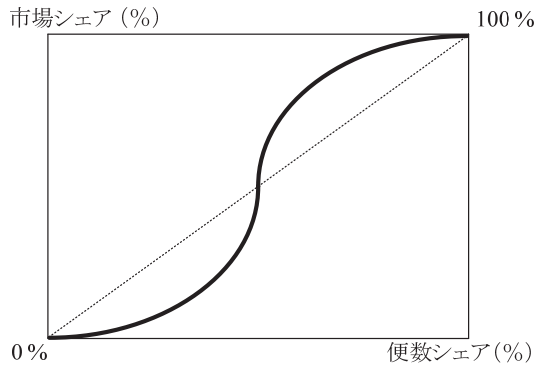

出所）OAGより筆者作成。

**図―3　日韓主要4空港と日本の諸空港間における便数の変遷（各年9月第3週）**

**表―1　仁川国際空港における日本路線の概要（2010年9月第3週）**

| 順位 | 空港 | 便数 | 座席数 | 順位 | 空港 | 便数 | 座席数 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 成田 | 98 (56) | 28,873 (17,806) | 15 | 松山 | 3 (3) | 531 (531) |
| 2 | 関西 | 56 (49) | 13,091 (11,929) | 16 | 那覇 | 3 (3) | 531 (531) |
| 3 | 福岡 | 35 (35) | 9,485 (9,485) | 17 | 富山 | 3 (3) | 516 (516) |
| 4 | 中部 | 35 (28) | 8,463 (7,301) | 18 | 福島 | 3 (3) | 501 (501) |
| 5 | 静岡 | 14 (14) | 2,555 (2,555) | 19 | 米子 | 3 (3) | 486 (486) |
| 6 | 新千歳 | 10 (10) | 2,975 (2,975) | 20 | 高松 | 3 (3) | 486 (486) |
| 7 | 仙台 | 7 (7) | 1,820 (1,820) | 21 | 熊本 | 3 (3) | 486 (486) |
| 8 | 新潟 | 7 (7) | 1,316 (1,316) | 22 | 宮崎 | 3 (3) | 486 (486) |
| 9 | 岡山 | 7 (7) | 1,316 (1,316) | 23 | 函館 | 3 (3) | 447 (447) |
| 10 | 広島 | 7 (7) | 1,239 (1,239) | 24 | 秋田 | 3 (3) | 447 (447) |
| 11 | 茨城 | 7 (7) | 1,134 (1,134) | 25 | 鹿児島 | 3 (3) | 447 (447) |
| 12 | 小松 | 4 (4) | 752 (752) | 26 | 大分 | 2 (2) | 298 (298) |
| 13 | 北九州 | 4 (4) | 680 (680) | 27 | 長崎 | 2 (2) | 298 (298) |
| 14 | 青森 | 4 (4) | 656 (656) | 合計 | | 332 (276) | 80,315 (66,924) |

注）（ ）内の数字は、韓国系航空企業を意味する。
出所）OAGより筆者作成。




出所）De Neufville, R. and A. R. Odoni [2003], p. 152, Fig. 5-2より引用。

**図―4　2社による便数シェアと市場シェアのS字型関係**

座席数86.3％といずれも過半数である上に、成田に関してはアメリカ系航空企業も含まれている（デルタ航空:週7便、ユナイテッド航空：週7便）。通常、便数シェアと市場シェアの間には、図－4に示すようなＳ字型関係が観察されるため、韓国系航空企業は便数シェア以上に市場シェアを獲得している可能性がある。

このような一方的な韓国系航空企業による日本への路線展開を反映する事実として、国土交通省による「国際航空旅客動態調査」の集計結果を簡単に紹介する。2007年度（平成19年度）において、日本から韓国経由で第3国に出国した旅客数は、日本人が173,919人（経由地全体に占める韓国の割合は8.8％）、外国人が38,211人（同8.2％）の合計212,130人（同8.7％）であった。これは、表－1で示した韓国系航空企業による日本への路線展開の成果を裏付けているといえるであろう。

## 4．おわりに

韓国系航空企業による戦略的な航空ネットワークの展開を踏まえて、次稿以降の2回にわたっては、航空旅客の経路選択を推定するモデルの概略を説明した上で、我が国を出発する航空旅客を分析対象として、直行便および経由便の割合（経路選択率）、そして経由便に対しては、経由空港における市場シェアの推定を行う。

### 参考文献

1）国土交通省航空局［2009］、“平成 19 年度 国際航空旅客動態調査－集計結果－”、国土交通省航空局、147 ページ。
2）De Neufville, R. and A. R. Odoni [2003], *“ Airport Systems-Planning, Design, and Management-”*, McGraw-Hill, New York.

平成23年2月28日　関西国際空港株式会社・発表資料より

## 2011年（平成23年）2月運営概況

【参考】http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm

### ○発着回数140.8便/日（対前年比98%）

国際線：103.2便/日
（対前年比　103%）
国内線：　37.6便/日
（対前年比　　88%）

**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9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　38.1千人/日（対前年比97%）

国際線：28.9千人/日
（対前年比　　98%）
国内線：9.2千人/日
（対前年比　　93%）

**旅客数について**

国際線旅客数につきましては、日本人・外国人ともに前年を下回り、国際線旅客数合計では、2カ月ぶりに前年を下回りました。
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　1,830t/日（対前年比103%）

国際貨物：1,744t/日　（対前年比 103%）
　積込量：　880t/日　（対前年比 105%）
　取卸量：　864t/日　（対前年比 100%）
国内貨物：　86t/日　（対前年比 100%）

**貨物量について**

国際貨物量につきましては、15カ月連続で前年を上回りました。積込は16カ月連続、取卸は15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、ほぼ前年並みとなりました。

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23年3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23年2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 | 1,212,052 | 113.3 | 21.7 | 896,233 | 107.0 | 18.2 | 315,819 |
| 管内 | 731,294 | 108.1 | 13.1 | 682,150 | 106.2 | 13.8 | 49,143 |
| 大阪港 | 271,267 | 107.4 | 4.9 | 280,714 | 112.5 | 5.7 | △　9,446 |
| 関西空港 | 333,393 | 104.9 | 6.0 | 194,586 | 90.1 | 3.9 | 138,807 |
| 全国 | 5,589,002 | 109.0 | 100.0 | 4,935,713 | 110.0 | 100.0 | 653,289 |

**【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 | 333,393 | 104.9 | 6.0 | 194,586 | 90.1 | 3.9 | 138,807 |
| 成田空港 | 739,294 | 100.2 | 13.2 | 730,861 | 98.6 | 14.8 | 8,432 |
| 中部空港 | 50,836 | 88.8 | 0.9 | 48,012 | 111.2 | 1.0 | 2,825 |
| 福岡空港 | 46,051 | 105.9 | 0.8 | 23,509 | 86.7 | 0.5 | 22,543 |
| 新千歳空港 | 738 | 66.5 | 0.0 | 3,054 | 639.5 | 0.1 | △　2,315 |

※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 | 1,357,558 | 3,719 | 1,332,025 | 3,649 | 3,188,812 | 8,736 | 3,184,158 | 8,724 | 9,052,551 | 24,829 |
| 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 | 4,290 | 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 |
| **平成22年 累計** | **1,751,870** | **4,800** | **1,735,900** | **4,760** | **3,353,760** | **9,190** | **3,354,060** | **9,190** | **10,195,590** | **27,930** |
| 平成23年　1月 | 131,920 | 4,260 | 126,230 | 4,070 | 270,190 | 8,720 | 252,650 | 8,150 | 780,990 | 25,190 |
| 平成23年　2月 | 127,500 | 4,550 | 130,480 | 4,660 | 247,530 | 8,840 | 277,930 | 9,830 | 783,440 | 27,980 |
| 平成23年　3月 | 88,160 | 2,840 | 127,590 | 4,120 | 332,980 | 10,740 | 312,810 | 10,090 | 861,540 | 27,790 |
| **平成23年 累計** | **347,580** | **3,860** | **384,300** | **4,270** | **650,700** | **9,450** | **843,390** | **9,370** | **2,425,970** | **26,960** |
| **前年同期** | **407,350** | **4,530** | **377,950** | **4,200** | **874,920** | **9,720** | **870,100** | **9,670** | **2,530,320** | **28,110** |
| **対前年同期比** | **85.3%** | | **101.7%** | | **97.2%** | | **96.9%** | | **95.9%** | |

※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23年2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 | 5,781 | 102.7% | 12,857 | 93.6% | 18,638 | 96.3% |
| | 関　西 | 5,779 | 102.7% | 2,105 | 87.6% | 7,884 | 98.2% |
| | 大阪(伊丹) | 0 | － | 9,086 | 94.2% | 9,086 | 94.2% |
| | 神　戸 | 2 | 100.0% | 1,666 | 98.6% | 1,668 | 98.6% |
| | 成　田 | 12,703 | 99.0% | 1,637 | 123.4% | 14,340 | 101.3% |
| | 中　部 | 2,291 | 100.7% | 3,871 | 91.2% | 6,162 | 94.5% |
| 旅客数（人） | 関西3空港 | 808,591 | 98.0% | 1,440,468 | 91.7% | 2,249,059 | 93.9% |
| | 関　西 | 808,578 | 98.0% | 257,942 | 93.1% | 1,066,520 | 96.8% |
| | 大阪(伊丹) | 0 | － | 987,638 | 89.5% | 987,638 | 89.5% |
| | 神　戸 | 13 | － | 194,888 | 102.9% | 194,901 | 102.9% |
| | 成　田 | 2,233,800 | 89.7% | 132,119 | 115.7% | 2,365,919 | 90.8% |
| | 中　部 | 345,800 | 96.6% | 348,080 | 90.2% | 693,880 | 93.3% |
| 貨物量（トン） | 関西3空港 | 48,831 | 102.7% | 11,500 | 93.8% | 60,331 | 100.9% |
| | 関　西 | 48,831 | 102.7% | 2,402 | 99.5% | 51,233 | 102.5% |
| | 大阪(伊丹) | 0 | － | 8,669 | 97.7% | 8,669 | 97.7% |
| | 神　戸 | 0 | － | 430 | 44.0% | 430 | 44.0% |
| | 成　田 | 140,608 | 89.9% | 集計中 | － | 140,608 | 89.9% |
| | 中　部 | 7,713 | 83.4% | 2,349 | 101.8% | 10,062 | 87.1% |

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２月実績は３月末現在公表されず。
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３月の入館者数は、月間合計 1,332 人で、ホール開設からの累計は 399,311 人になりました。

また、３月の2期空港島現場見学者数は、「現場見学ツアー」「わくわく関空見学プラン」の見学者を含め 1,096 名で、累計は 220,295 名となりました。

なお、見学ホールは平成23年3月31日（木）で閉館いたしました
長い間、ご利用ありがとうございました。

## 関西空港調査会からのお知らせ

**○第378回定例会（平成23年4月12日開催）**

「AirQ構想とMRJについて」をテーマに宍戸　昌憲氏（三菱商事㈱エアラインビジネスユニットマネージャー部長）の講演会を開催。

**○第5回航空需要創出研究会（平成23年3月24日開催）**

「航空需要創出研究会のまとめと提言について」

坂上　英彦 氏（京都嵯峨芸術大学教授、本研究会主査）

**○第5回空港経営研究会（平成23年4月7日開催）**

「空港経営研究会のまとめと提言について」

野村　宗訓 氏（関西学院大学産業研究所長、本研究会主査）

**今後の予定**

**○第379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5月26日（木）16:00～17:00
場　　所　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　「訪日外国人（中国人）観光客の今後の動向
～関西圏における経済効果を高めるための諸課題について～」
講　　師　山脇　祐生 氏（㈱ケイアイイーチャイナ　営業部大阪駐在部長）

**○講演会 兼 第380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6月2日（木）16:00～17:00
場　　所　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　「うめきたナレッジ・キャピタルについて」（仮題）
講　　師　間渕　豊 氏（㈱ナレッジ・キャピタル・マネジメント代表取締役社長）

## 事務局だより

自然環境・体験学習施設関空交流館は、貝塚市の緑豊かな「市民の森」の中に設置されています。

関空交流館にはフライトシミュレーターやパソコンでデザインする切り紙飛行機などがあります。2階展望ホールからは関空と連絡橋を一望出来ます。春休みには大勢の親子連れが訪れました。

これからの新緑の季節は、お天気が良ければ、横の芝生でお弁当を広げたり、日光浴をしたり、親子で走り回って遊んだり、また、お隣の自然遊学館見学など結構1日遊ぶことが出き、ちょっとした穴場でもあります。

一度来てみませんか。こんな近場で自然を感じ、のんびり1日を過ごすことができます。得した気分になりますよ。お待ちしています。

(T.R)

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

ヤシの並木とウミガメの来る砂浜

## タルイサザンビーチ（泉南市）

タルイサザンビーチは、関西国際空港を離着陸する飛行機を眺めながら遊泳を楽しめる全国でも珍しい海水浴場として、毎年多くの家族連れやカップルで賑わっています。澄んだ青い空、青い海、白い砂浜はもちろんのこと、大阪湾に沈みゆく美しい夕陽に染まる関空も必見です。

また、昨年の7月から9月にかけて、11年ぶりにウミガメの産卵、ふ化が確認され、多くの子ガメたちが元気に砂浜から旅立っていきました。

※貴重な自然を保護するためにも、産卵が確認された時は、産卵場所の保護にご協力お願いします。

ヤシの並木が南国ムードを醸し出し、ウミガメがやってくるほど美しいビーチで夏を満喫しませんか。

■開設期間：7月1日～8月31日（予定）
■アクセス：南海本線樽井駅下車　徒歩10分
　　阪神高速湾岸線　泉佐野南出口より和歌山方面へ5キロ
■問合せ先：泉南市商工労働観光課　　TEL072－483－8191

●発行日　2011年4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