



KANSAI 空港レビュー



No.392
2011.7

CONTENTS

1 巻頭言

今こそ、関西国際空港の機能強化を
森 詳介

2 各界の動き

8 世界の目

私から見た日本語
于 琄

10 講演抄録

うめきた ナレッジ・キャピタルについて
間瀬 豊

18 プレスの目

『KIX Medica』本格稼働
鳥羽田継之

20 航空交通研究会研究レポート

LCC時代に求められる空港会社の役割
湧口 清隆

22 データファイル

- ・運営概況について(平成23年5月分)(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成23年5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5月分)

【表紙写真】「ボーイング B787 Dreamliner」

ボーイング B787 Dreamliner が初飛来した。
ボーイング社と全日空は、就航前の検証プログラムとして国内 6 空港でテスト飛行を行った。
KIX では給油、搭乗橋などのフィットチェックなどが行われた。
B787 は、機体に炭素繊維複合材の使用により軽量化し、同サイズの在来機に比べ 20%程度燃費が良いと言う。
全日空は世界で最初に B787 を運航する航空会社であり、飛来した B787 はテスト用 2 号機であるが ANA の塗装がされていた。

撮影：柴崎 庄司(関西国際空港給油所)

今こそ、関西国際空港の機能強化を



公益社団法人 関西経済連合会
会長

森 詳介

3月11日に発生した東日本大震災では、かけがえのない多くの命が犠牲になりました。亡られた方々のご冥福をお祈り申し上げるとともに、被災されました皆様に心からお見舞い申し上げます。

今般の大震災の影響は、直接被災した東北や北関東にとどまらず、東日本から日本全域に広がり、国民生活や経済産業活動に深刻なダメージを与えております。関経連としても、この未曾有の国難を乗り越えるため、精一杯取り組む所存です。

その際には、経済の停滞が被災地の早期復旧・復興に支障をきたすことの無いよう、また、将来にわたって災害に強い国土を形成するという観点からも、政治・経済の諸機能の代替拠点確保により、関西・西日本が首都圏・東日本と相互補完しあうことが重要です。

一方、グローバル化や新興国の台頭が著しい中、震災対応と並行して、各地が独自の特色を生かした魅力づくりやイノベーション促進に取り組み、激化する地域間国際競争に打ち勝っていくことが、日本経済全体の持続的発展に欠かせません。

こうした2つの観点からも、国際拠点となる空港や港湾の機能を強化し、諸拠点と各地を結ぶ高速道路やリニアを含む新幹線などの交通物流ネットワークを整備することが大きな支えになると考えます。

翻って、関西国際空港は、今回の大震災に際し、地震直後のダイバート（迂回）便、あるいは、外国政府チャーター便や救援物資輸送等の臨時便を受け入れ、エアラインや貨物事業者が航空貨物を

シフトさせる動きへ迅速に対応するなど、首都圏空港の代替機能としてのポテンシャルの高さを証明しました。これにより、昨年、関西3空港懇談会として国に求め、国土交通省成長戦略に盛り込まれた「関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生させる」ことの重要性が再確認されたのではないのでしょうか。

5月には、関空と伊丹空港の統合法案が成立し、今後、国が中心となって新会社設立の準備と成長戦略に則った諸施策の展開が進められます。地元関西としては、引き続き、国の責務としての関空の財務構造改善とハブ機能強化を求めてまいりたいと思います。ご存じの通り、近隣諸国では拠点空港の機能強化と低コスト戦略を国策として推し進めており、関空が韓国・仁川空港などのライバル空港に対抗していくには、過大債務の解消により競争余力を生み出すことが喫緊の課題なのです。

また、最近の明るい話題として、ピーチ・アビエーションという関空を拠点に国内線も国際線も低価格で飛ばすLCCが誕生しました。関空の内際ハブ化という点で非常に大きな意義を持つことであり、是非、この流れが貨物分野にも広がり、関西の航空需要拡大につながればと期待しています。

関経連としては、今後とも、関空の就航ネットワーク拡充や利用促進に資する支援策を地元官民連携で多面的に展開してまいる所存であり、統合後の支援の継続も必要だと考えています。引き続き、ご関係の皆様のご支援、ご協力をお願いいたします。

各界の動き

関西国際空港

●スイーツ専用の定温倉庫を増設

関西国際空港会社は貨物機能の強化に向け、2010年9月に開業した日本初の医薬品専用倉庫に続き、11年度中にも洋・和菓子や高級果物など「スイーツ」輸出専用の定温倉庫の新設に乗り出す。関空会社に加え、同社と大阪府、関西経済連合会などで構成する関西国際空港全体構想促進協議会（促進協）が約1億円をかけて1期島の貨物地区内に整備する見通し。

●泉佐野市長「連絡橋通行税を検討」

関西空港連絡橋道路の国有化で、泉佐野市に年間8億円の固定資産税が入らなくなった問題で、千代松大耕泉佐野市長は6月6日の定例記者会見で、国土交通省が6月中に減収分の補填策を示さない場合、連絡橋の通行車両に通行税を課すことを検討する方針を明らかにした。

●5月の貨物取扱量、18か月ぶりマイナス

大阪税関関西空港税関支署が6月7日発表した関西空港の5月の貨物総取扱量は、前年同月比3%減の5万4,950tだった。東日本大震災の影響で貨物便を関空にシフトする動きが目立っていたが、5月は18か月ぶりにマイナスとなった。

●震災支援でお礼の絵葉書配る

東日本大震災の被災地に対し、海外から寄せられた支援に感謝の気持ちを伝えようと、関西空港のスタッフが6月9日、出国する人たちに訪問先で渡してもらうため、お礼の言葉が書かれた絵はがきを配った。日本旅行業協会と政府観光局が全国の空港で実施する「日本からの“ありがとう”キャンペーン」に、関空会社が協力した。

●京都発着リムジンバスを増便

京阪バス、関西空港交通、大阪空港交通の3社は6月10日、関西空港と京都市内を結ぶリムジンバスを7月15日から増便すると発表した。関空行きが7便増の30便に、京都行きが5便増の29便となる。最終便も10～60分繰り下がる。

●全日空系LCC、アドバイザーにライオンエア元会長

全日本空輸などが設立した格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは6月13日、欧州のライオンエアの元会長パトリック・マーフィー氏が同社のアドバイザーに就任すると発表した。同氏は91年から94年までライオンエアの会長を務め、欧州最大規模のLCCに成長させた。

●ガルーダがジャカルタ直行便検討

橋下徹大阪府知事は6月16日、ジャカルタのガルーダ・インドネシア航空本社を訪問し、アグス・プリヤント副社長から関西～ジャカルタ直行便について検証チームを発足させ、実務レベルでの検討を開始するとの回答を得たことを明らかにした。同社は現在、関西～デンパサール（バリ島）の直行便を週7便運航しているが、ジャカルタ直行便は成田のみとなっている。

●展望ホールでトルコ航空機内食

関西空港展望ホールのレストランで6月17日から、トルコ航空の機内食がメニューに加わった。英国の調査会社が昨年、機内食「世界一」に選んだ。7月31日までの期間限定メニュー。

●国際線旅客数18%減、率は縮小

関西国際空港会社が6月20日発表した5月の運営概況（速報値）によると、国際線旅客数は前年同月比18%減の67万806人だった。東日本大震災の発生以降、外国人の訪日観光需要が落ち込んでいるが、4月（26%減）に比べ減少率は縮小した。内訳は日本人が5%減の47万9,060人、外国人は47%減の15万8,000人。外国人の減少率は4月（61%減）に比べ改善した。旅客便の発着回数は国際線が4%減の5,953回、国内線が4%減の2,553回だった。

●韓国LCCが済州線開設

韓国・済州島を拠点にする済州航空が6月22日、関西～済州線を開設した。同社の関空発着路線は仁川、金浦に次いで3路線目。週3回の運航で、機材はボーイング737-800型機（189席）を使用する。

●株主総会開く

関西国際空港会社の株主総会が6月24日、ホテル日航関西空港で開かれ、地元自治体関係者や金融機関から185人の株主が出席、人事などの議案を可決した。福島伸一社長は現関空会社が土地保有会社となることなどを説明し、「両空港の一体経営が関空の財務体質の抜本的解決につながる。土地保有会社は新関空会社からの賃料収入で（経営が）安定する」などと述べて、理解を求めた。

総会とその後の取締役会で新役員体制が決った。（KANSAI 空港レビュー No.391 P27参照）

●経営統合に向け準備本部

関西国際空港会社は6月24日、関西・大阪両空港の経営統合に向け、経営統合準備本部（本部長・福島伸一社長、役員10人で構成）を7月1日付で設置すると発表した。本部の下に関係部長などで構成する準備室を置き、経営戦略室長の濱勝俊氏が室長を務める。関空会社を運営部門と土地保有部門に「上下分離」する作業や、伊丹空港を管轄する国との調整などを行い、統合を円滑に進める。

●国交省、リニア効果の調査検討会を設置へ

国土交通省は大阪市中心部から関西空港へのアクセス改善について、リニアモーターカーで結んだ場合の効果を調査する関空アクセス調査検討会を設置、6月27日に第1回会合を開いた。国交省と大阪府、大阪市の担当者が出席。リニアモーターカーとなにわ筋線の採算性や関空の利用促進効果などを比較する予定。

●国交省が統合準備協議会を設置

国土交通省は7月1日付で、関西国際空港・大阪国際空港経営統合準備協議会を設置すると6月28日、発表した。5月17日に成立した、関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律に基づくもの。同協議会では①統合後の両空港を運営する「新関西国際空港株式会社」の定款策定や組織体制整備などの設立準備に関する連絡調整②国交省と関西国際空港株式会社、独立行政法人空港周辺整備機構から新会社への権利義務の承認に関する連絡調整の2点を協議する。航空局航空ネットワーク部長を議長とし、大阪航空局長と大阪航空局次長、関空会社社長、空港周辺整備機構理事長で構成する。

●ゲートタワーホテルが営業終了

りんくうタウンのシンボルとなっている全日空ゲートタワーホテル大阪が6月30日、営業を終了した。高さ256mのりんくうゲートタワービル内に1996年に開業。2005年に元の経営会社の破綻から府の第三セクターの子会社が営業を引き継いだ。利用者数の低迷、賃料など固定経費の高さから赤字経営になっていた。

●昨夏ピーク比最大約7%節電へ

関西国際空港会社は6月30日、関西電力の節電要請を受け、今夏に昨夏ピーク比最大約7%の節電を実施する方針を発表した。関電の「でんき予報」で電力利用率95%以上が予想される電力需給逼迫時間帯に、例年26度に設定されている旅客ターミナルビル内の空調設定温度を1度引き上げる。需給逼迫時間帯以外は約4%の節電に取り組む。同ビル内のダウンライト約1,000個を7月から順次、発光ダイオード（LED）照明に切り替えるほか、空港内を移動するためのウイングシャトルも現在の2～3分間隔から4分半間隔に変更し、運行本数を間引きする。

＝ 大阪空港 ＝

●臨時便の発着延長を解除

国土交通省大阪空港事務所は6月11日、東日本大震災の被災地からの臨時便の発着時間を延長するなどしていた大阪空港の緊急的措置を解除した。被災地からの臨時便は午後10時まで認めるなど、支援体制を取っていた。9日までに延長時間内に計15件の着便があった。

●活性化協が活用を11市協に要望

豊中市、池田市と伊丹市の商工会議所で作る大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会（空港活性化協）は6月14日、大阪空港の周辺市で作る大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）の会長、藤原保幸伊丹市長に、大阪空港の活用方法の要望書を提出した。ジェット機の発着枠撤廃や、近距離国際便の就航、長距離路線の増便などを求めた。

さらに、東日本大震災で医療チームの派遣などで拠点空港の一つとなった経緯を踏まえ、「南海・東南海地震に備えて、防災拠点空港として明確に位置づけるよう、国に働きかけていただきたい」としている。

●ボンバルディアがエンジン故障で緊急着陸

6月27日午後4時50分ごろ、大阪発高知行き全日空1613便ボンバルディア DHC8—314型（乗客乗員34人）が上昇中、第1エンジンから異常音がしてタービンの温度が制限値を超えた。同機は第1エンジンを停止させて、大阪空港に引き返し、約30分後緊急着陸した。

国土交通省運輸安全委員会は28日、調査官3人を派遣、調査の結果、エンジン内部に4層にわたってある計233枚のタービンブレード（羽根）がほぼすべて根元から折れたり、欠けたりしていたことがわかった。

このトラブルで、大阪空港の周辺市で作る大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）は6月28日、全日空と国土交通省、また同型機を持つ日本航空に対し、安全運航を徹底するよう、文書で申し入れた。

＝ 神戸空港 ＝

●5月の搭乗者、2.4%増

神戸市が6月8日発表した神戸空港の5月の利用状況によると、搭乗者数は前年同月比2.4%増の20万7,885人だった。九州方面の路線新設効果が出た半面、羽田や茨城線で東日本大震災の影響が続いている。

＝ 成田国際空港 ＝

●ビジネスジェット受け入れ拡大策を提言

国土交通省は6月10日、ビジネスジェットの受け入れ態勢強化を検討してきた有識者委員会の中間報告を発表した。受け入れ余地が大きい成田空港に焦点を絞り、専用ターミナルの整備や駐機スポットの拡充、都心と同空港を結ぶヘリ便の就航率改善や、ヘリ便の空港直接乗り入れなど5項目の実施を提言した。

●歴史館がオープン

成田国際空港会社は6月23日、成田空港が歩んできた建設反対運動などの歴史を紹介する「成

田空港空と大地の歴史館」を千葉県芝山町岩山の航空科学博物館敷地内にオープンした。1978年の開港前後に続いた反対派との長い対立から、地域との共生を目指す現在に至るまでの経緯を検証し、後世に伝えていくことを目的に、同社が地域の協力を得ながら14年の歳月をかけて建設した。



クリック!

成田空港の歩んできた道を反面教師として、地域社会との合意形成に意を用いて進められてきた関西空港のプロジェクト。しかし、空港計画、環境影響評価案、地域整備大綱の3点セットを国が示し、進められた地元協議から、30年が経過、当時を知る人もだんだん少なくなってきた。関空については貝塚市二色の浜の市民の森公園に「自然・環境体験学習施設」と銘打った「関空交流館」がある程度で、歴史を後世に伝える施設は残念ながらない。

＝ 羽田空港 ＝

●国際線ターミナルを拡張

大畠章宏・国土交通相は6月21日の閣議後の記者会見で、2010年10月に開業した羽田空港の新国際線ターミナルを拡張すると発表した。2013年度に国際線の年間発着枠が今の1.5倍の9万回に増えるため、同年度中の完成を目指す。総工費は1,000億円程度。新棟を今の国際線ターミナルの北側につくり、L字形になるようにつなげる。搭乗ゲートは10か所から18か所に増やす。出発ロビーや保安検査場も拡充し、旅客の受け入れ能力をほぼ倍増させる。ターミナルビル内にはホテルもつくる。

＝ その他 ＝

●香港国際空港第3滑走路、意見公募を開始

空港管理局は6月2日、香港国際空港の第3滑走路建設の是非を問う意見公募（パブリックコメント）を開始した。事業費は862億 HK ドル（約8,970億円）。現在の滑走路2本のままだと、2020年に処理能力が限界に達するとしている。

●新石垣空港訴訟、住民側が全面敗訴

沖縄県が石垣島に建設を進める新石垣空港（2013年3月開港予定）を巡り、建設に反対する住民ら119人が許可の取り消しを求めた訴訟の判決で、東京地裁は6月9日、訴えを全面的に退けた。川神裕裁判長は「環境について適切な配慮がされており、国の判断に裁量権の逸脱・乱用はない」と述べた。

●仙台空港、国際線チャーター便復活

国土交通省は6月17日、東日本大震災で津波の被害を受けて国内臨時便だけの使用が続いている仙台空港で、23日から国際チャーター便の運航を開始すると発表した。

●仙台空港の定期便再開

全日本空輸と日本航空は6月22日、仙台空港発着の定期便を7月25日から再開すると発表した。全日空は大阪、名古屋、沖縄など計8都市、日航は福岡など計3都市を結ぶ。仙台発着の定期便は、アイベックスエアラインズ（全日空との共同運航）とエア・ドゥも同日から再開する。

●上海・虹橋空港に新幹線駅

北京と上海の間1,318kmを最短4時間48分で結ぶ高速鉄道（中国版新幹線）が6月30日、開業した。総投資額は約2,200億元（約2兆7,000億円）。これに合わせ上海に虹橋交通総合ターミナルが整備され、虹橋空港と新幹線が一体化し、浦東国際空港ともリニアモーターカーで結ばれる。

航空

●航空業界純利益78%減

国際航空運送協会（IATA）は6月6日、東日本大震災や原油高騰の影響で、2011年の航空業界の純利益が前年比78%減の40億ドルになるとの見通しを発表した。

●シンガポール航空と豪ヴァージンが提携

シンガポール航空は6月7日、ヴァージン・オーストラリア航空グループと、長期的な提携を結んだと発表した。両航空路線の国際線・国内線でのコードシェアをはじめ、マイルージ・プログラムやラウンジ利用の相互提携、シンガポール・オーストラリア間および以遠へのシームレスな乗り継ぎ、販売・マーケティング等活動上の提携が可能となる。

●日本・ベトナム航空協議で羽田就航可能に

日本とベトナムの航空当局間協議が6月7～9日に開催され、羽田～ベトナム路線について、羽田空港の深夜早朝時間帯の余剰枠を利用した就航を可能にすることで合意した。両国の航空会社がそれぞれ1日1便運航することが可能となる。また2013年の成田空港の発着枠27万回への拡大時に、成田空港関連路線の2国間輸送を自由化することで合意した。

●MRJ、アジアから初受注

三菱航空機は6月16日、国産初の小型ジェット旅客機、MRJ（三菱リージョナルジェット）を、香港の航空機リース会社、ANIグループ・ホールディングスから5機受注したと発表した。日本を除くアジアからの受注は初めて。MRJはこれまでに全日本空輸から25機、米国の地域航空会社、トランス・ステーツ・ホールディングスから100機を受注しており、これで受注累計は130機となった。

●東京～パリを2時間半の超音速機構想

欧州の航空機大手エアバスの親会社、欧州航空防衛宇宙会社（EADS）は6月20日、現在約12時間かかる東京～パリ間を2時間半で結ぶ超音速旅客機の開発計画を明らかにした。海藻をもとにしたバイオ燃料で離陸、その後、ロケットエンジンに点火して一気に成層圏まで到達し高度3万2,000mを時速5,000kmで巡航飛行する。2020年までに試作機を完成させ、2050年ごろには運用を開始したい考えた。

●日航、8～9月のサーチャージ引き上げ

日本航空は6月20日、8、9月の国際旅客便の燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）を引き上げると発表した。燃油市況の上昇を受けた措置。欧米が4,000円アップの2万9,000円となる。

●航空貨物、5月の輸出は5.34%減

航空貨物運送協会が6月21日に発表した5月の国際航空貨物取扱実績によると、国際輸出航空貨物件数は24万2,304件（前年同月比10.30%減）、重量ベースでは8,319万73kg（5.34%減）となった。輸入件数は20万9,546件（6.72%減）、重量ベースでは8,482万6,030kg（3.51%減）となった。関西空港など関西の件数は4万1,769件（9.58%減）、重量は2,105万2,615kg（2.70%増）だった。

●スカイマーク、A380型機2機発注

スカイマークは6月23日、パリ航空ショーで、エアバスの超大型旅客機、A380型機2機を正式注文した。これにより、スカイマークの同型機の注文数は6機となった。

●全日空、空港サービスで最優秀賞

全日本空輸は6月23日、航空産業コンサルティング・格付け会社、スカイとスカイトラックス（英）による年間評価ランキング「ワールド・エアライン・アワード」の2011年の空港サービス部門で、世界で最も優秀な航空会社選ばれたと発表した。

関西

●関西広域連合、中国の観光連盟と交流促進

近畿などの2府5県でつくる関西広域連合と、中国の江蘇省浙江省上海市観光連盟は6月2日、大阪市内で、両地域間の観光交流促進に関する合意書に調印した。観光 PR 活動での協力や、両地域間の相互訪問を進めることが盛り込まれた。

●関西同友会、訪日観光客拡大に向け提言

関西経済同友会は6月10日、インバウンド（訪日外国人）拡大に向けた提言を発表した。工場見学や医療・美容体験を目玉とする観光ツアー推進や、交通機関、レストランなどの多言語対応強化に取り組む官民組織立ち上げなどが柱。アニメやコスプレなど「クールジャパン」文化の関西からの発信も提言に盛り込んだ。8つのハートをあしらった「関西おもてなし宣言」のロゴマークを作成した。

●和歌山市長「メガソーラーを加太に」

ソフトバンクが構想を打ち出した大規模太陽光発電所（メガソーラー）の立地場所について、大橋建一和歌山市長は6月13日の定例記者会見で関西空港の土砂採掘跡地、コスモパーク加太を選択肢の一つに挙げ、誘致に前向きな姿勢を示した。

●泉佐野市が職員給料13～8%削減

千代松泉佐野市長は6月27日、市議会総務産業委員会で、一般職員の給料を20%削減する条例改正案について、削減率を13～8%に引き下げる修正案を提案し、賛成多数で可決された。

●関西広域連合、北陸新幹線延伸で部会

関西広域連合は6月25日、2014年度中に金沢まで開業予定の北陸新幹線について、各府県の知事が大阪への延伸ルートを検討する部会の設置を決めた。部会では、東京～名古屋間が先行開業するリニア中央新幹線の大阪延伸の前倒しや、関西空港への高速アクセス鉄道などについても話し合う。

国

●訪日外国人、減少率過去2位

日本政府観光局は6月16日、5月に日本を訪れた外国人旅行者数（推計値）は前年同月比50.4%減の35万8,000人だったと発表した。東日本大震災と福島第1原発事故が影響し、月間の減少率は過去最大だった4月の62.5%に次ぎ2番目。

●空港の津波対策指針策定へ有識者会議

国土交通省は6月28日、空港の津波対策検討委員会の初会合を開いた。東日本大震災で仙台空港など東北・関東地方の空港が被災したことを踏まえ、津波対策の基本方針を策定することで一致した。旅客、周辺住民などの人命保護、救命活動や緊急物資を輸送する航空機の早期受け入れなどを議論し、8月下旬をメドに方針をまとめる。

●国交省の組織改正を決定

政府は6月28日、国土交通省組織令の改正を閣議決定した。河川局などを再編・統合し、鉄道などインフラの海外セールス強化に向けて「国際統括官」を新設、課レベルでは「首都機能移転企画課」を廃止することなどが柱。いずれも7月1日に実施する。航空局では、「航空戦略課」を設置するとともに、現行の4部体制を「航空ネットワーク部」「安全部」「交通管制部」の3部体制に再編する。

世界の目



私から見た日本語

中国語講師・「ピアレス企画」代表

于 琚 氏

十九歳から日本語を勉強して、もう十数年経ちました。「日本語は難しいですか?」、「中国語は漢字だから、中国人が日本語を勉強するのは簡単ですか?」とよく聞かれます。

中国人と日本人の顔がとても似ているように、中国語、日本語には似ている漢字が多くあります。しかし文化や風習に違うところがあるように、語順や体系は違うところが多々あります。

中国人の視点から、日本語の面白いと感じるところをここでいくつか挙げてみます。

(1) 日本語には擬音語、擬態語が多い

擬音語とは、「ばたんとドアが閉まる」の「ばたん」、「犬がわんわん鳴く」の「わんわん」のような音や声を表すものです。

中国語と似ているところもありますが、違うところもあります。例えば、日本語の猫の泣き声は「にゃんにゃん」ですが、中国語は「みょうみょう」(myaomyao)です。

擬態語は、「ぐっすり眠る」の「ぐっすり」、「きらきら星」の「きらきら」のように、人や物の様子を表す言葉です。

「痛い」を表現するだけでも、「ガンガン、ズキズキ、シクシク、ピリピリ、チクチク、ギュー」などがあります。食感を表すのにも、「サクサク、ジワジワ、ネバネバ、プリプリ、プルプル」などの言葉があります。それぞれの状態を理解しないと難しいかもしれません。しかし、これらを上手に使うと日本語がとても豊かに表

現ができるようになります。

対照的に、中国語にはそれほど擬音語、擬態語がないのですが、四字熟語や形容詞が多くあります。例えば、日本語の「つつる」を表現するのに、中国語で「光滑如玉」、「珠圆玉润」、「玲珑剔透」の言葉があります。

(2) 「内、外」の表現

中国語、英語では「自分」以外は全て「外」ですが、日本語にはどうも「自分」、「内」、「外」の三重概念があるようです。「自分」の周りに、「内の枠」があり、その次が「外」のようです。この「内の枠」は家族であり、会社であり、大学であり、その人の立場や役割、時や場などにより常に変化します。

日本人は初対面の挨拶として「はじめまして、どうぞよろしくお願ひします」と言います。中国語に直訳すると「初次见面, 请多多关照」となりますが、実際、中国人の日常生活では、この言葉を言う習慣がありません。日本社会で生活して、あらためて感じるのですが、「はじめまして」は日本人が初めて新しい「内の枠」に入る時の挨拶の言葉ではないでしょうか。

日本人のよく言う「お疲れ様です」、「お世話になります」も実際の意味以外に、「内」と「外」を分別する役割ももっている言葉です。

会社に勤めていた頃、電話を受ける人の言葉から、電話の向こう側の人は会社の人か、お客様かすぐ判別できました。電話の冒頭の言葉

が「お疲れ様です」だと、これは間違いなく、会社の営業マンが技術者の出張先からの電話です。「お世話になります」だと、これは「会社外部」のお客様です。

また、外国人が日本語を勉強する時、とても難しいと感じるのは「これ、それ、あれ」、「ここ、そこ、あそこ」、「この人、その人、あの人」という言葉の遣い方です。

中国語(英語)には「这个(this)、那个(that)」、「这里(here)、那里(there)」だけがあります。その理由はやはり「自分」に近いものは「这个(this)」、「自分」以外は全て「那个(that)」だからだと思います。つまり、「自分」以外は全て「外」なのです。

日本語を勉強し始めた頃、「それ」、「あれ」という言葉には本当に戸惑ってばかりでした。いつも混乱していました。

最近少しずつ遣い方が分かって来たような気がします。例えば、「これ」は「自分」に一番近いもの、「それ」は「自分」と話し相手が一緒に存在する「内の枠」の中のもの、「あれ」は「自分」と話し相手(我々)と一緒に存在する「内の枠」の「外」のものではないかと思えます。

日本人の「自分」、「内」、「外」の概念を理解することは日本語を勉強する外国人にとって一つの課題です。

(3) 日本語の包容性

日本語では「桜」、「さくら」、「サクラ」、「SAKURA」などいろいろな表現がありますが、読む人の感想は微妙に違います。

日本語には「漢字」、「ひらがな」、「カタカナ」があるので、異文化受容性、異文化対応性はより柔軟であると考えられます。例えば、「異文化コミュニケーション」というような「漢字+

カタカナで表される言葉があります。さらにこれに「ひらがな」を加えて「異文化コミュニケーションする」とすれば、動詞としての活用も可能になります。そうした言葉として考えうる万能性が、おそらくは日本語のパワーの源泉といえるのではないのでしょうか。

以前、日本人の友達と洋食を食べに行った時、面白い体験をしました。ステーキを注文した時、友達はお肉の焼き加減を、「カタカナ」の外来語「レア」、「ミディアム」、「ミディアムレア」、「ウェルダン」と表現しました。これらの外来語を私はこの時はじめて聞きました。中国語の漢字では適する訳がないので、中国人は大体曖昧に「三分焼き」、「五分焼き」、「七分焼き」などと注文します。

日本語には、「漢字」に加えて「ひらがな」、「カタカナ」があるので、これらの言語を駆使して、日本人はこれまで柔軟に異文化を受け入れてきたと考えられます。そして日本人は、実は随分昔から自分たちの中に世界中の文化の種を宿していて、それを発芽させ生育させ果実を得るまでのプロセスについて、既に何度も経験を積んできているのではないのでしょうか。

日本語は中国語の影響を受けているとよく言われますが、実は現代中国語にも日本語の影響が見られます。例えば、中国語の「主義」、「政策」、「幹部」、「方針」の言葉は全部日本語から来たものです。日本の「かわいい文化」の輸出とともに、「萌」(Meng)、「カ哇伊」(Kawai)は既に新しい単語として中国語に定着しました。

日中両国、一衣帯水の近隣国家の文化交流のために、「言葉」はとても流動性のある有効的なツールだと思います。このツールを有効利用、発展させるのは私たち若者のこれからの使命だと考えています。

〈プロフィール〉

于 珺 (う じゅん Yu Jun)

中国天津市出身。龍谷大学経済学研究科修士コース修了。1997 年来日。「ピアレス企画」代表、中国語通訳、翻訳、中国語講師 等。

※企業・団体で、于 珺先生に中国語研修をご希望の方は、調査会までお申し出いただければご紹介いたします。

うめきた ナレッジ・キャピタル について

株式会社ナレッジ・キャピタル・マネジメント代表取締役社長
オリックス不動産株式会社専務執行役員・西日本営業本部長

間 瀨 豊 氏



● と き 平成23年6月2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間瀨でございます。よろしく願い申し上げます。今日で380回目の定例会ということで、非常に歴史ある会にお招きいただきまして、誠にありがとうございます。また、このようなPRの機会を与えていただき感謝申し上げます。

■ナレッジ・キャピタル マネジメントの会社について

ナレッジ・キャピタル マネジメントの会社についてご説明します。ナレッジ・キャピタル マネジメントは通称「KMO」と称しております。うめきた グランフロント大阪は事業者12社で開発を進めています。12社は、順不同ですがNTT 都市開発、大林組、オリックス不動産、関電不動産、新日鉄都市開発、住友信託銀行、積水ハウス、竹中工務店、東京建物、日本土地建物、阪急電鉄、三菱地所です。全体のタウンマネジメント、そして建設関係のトータル的なマネジメントを三菱地所が幹事としてやっております、我々オリックス不動産はナレッジ・キャピタル マネジメントを主体的に動かしているところでございます。2013年春の開業ですので現在は、まだ企画会社です。従って収入は全くございません。2013年春から色々収入が発生して来るということです。

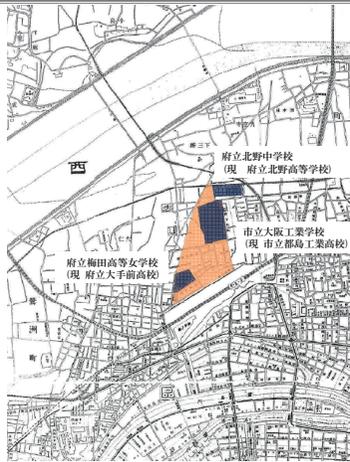
本日ご出席の皆様方には日ごろから多大なお世話をいただいております、特にナレッジ・キャピタルでは床（フロア）を利用してい

ただく大阪市、関西電力、大阪ガスの方々、さらに建築をお願いしている大林組、竹中工務店の方々にも来てもらっています。私がこの事業に携わったのは昨年4月からで私より遙かにキャリアのある方々が本日、聴衆として聞いておられますので、大変、緊張しています。

JR 大阪駅が5月3日に大幅にリニューアル開業されました。ちょうど JR 大阪三越伊勢丹とノースゲートビルの間の3階通路から北側方面を眺めると、鉄骨が立ち上がって来ているのが皆様方の目に触れることが出来るかと思えます。現在、8階部分まで鉄骨が上がっている状況です。うめきた グランフロント大阪は2013年春の開業を目指して工事を着々と進めています。我々の会社も中身の企画を、テナントも、事業者も諸条件の詰めをしているところです。

■「うめきた」の歴史

さて本題ですけど、少し「うめきた」という土地を歴史的に振り返って見たいと思います。皆様方からナレッジ・キャピタルと言われても分からないとよくご指摘を受けます。その芽は歴史的に存在していたと思っています。明治5年（1872年）の日本近代都市変遷地図集成を見ますと、北に淀川が流れ、南側に堂島川と土佐堀川が見られます。その間にあるのが現在の「うめきた」に当たる地域が横たわっています。明治38年（1905年）の地図では当時、府立北野中学校があったことが分かります。現在は淀川区十三に移っていますが、橋下大阪府知



日本近代都市変遷地図集成 / 柏書房
最新番地入 大大阪市地図 / 箕島正夫

事の母校である現在の北野高校です。また、中津村や鷺洲村という地名も見えます。大正3年(1914年)になりますと、まさにナレッジの息吹が感じられます。北野中学校のほかには大阪市立工業学校(現在の市立都島工業高校)や府立梅田高等女学校(現在の府立大手前高校)等が「うめきた」の地に集積して参ります。まさに智恵の集積が梅田にあったと言えます。

明治34年(1901年)の絵葉書をお方からお借りして来ました。梅田停車場という写真があります。おそらく現在のJR大阪駅の前身ではないかと思われます。その絵葉書に面白い文章が印刷されているので、紹介させていただきます。

「さすが大阪だんな。立派な駅だっしょ。

ここが大阪の入り口やさかいに、入る人、来る人それはそれはぎょうさんなものだっせ。それに、あんたはん向こうの倉庫を見なはれ、驚いたもんやろ、あの荷物がみんな大阪でこなしはるんだよ。ほんまに東洋一やおまへんか」と書かれています。当時は東洋一の駅だったのではないかと思われます。

■グランフロント大阪は2013年春誕生

全体計画は24㈬でございますけど、そのうちの先行開発区域7㈬をグランフロント大阪とネーミングいたしました。おそらく皆様方はテレビコマーシャルをご覧になっておられるかと思いますが、現在、関西圏のテレビ、新聞でCMを流しております。JR大阪駅に近い方からAブロック、Bブロック、Cブロックと3つに分けて大きい開発地区が立ち上がります。Aブロックの基壇部は商業中心、上棟階はオフィスになります。Bブロックの基壇部に私ども

のナレッジ・キャピタルがでございます。Bブロックの南はオフィスになります。北は主にホテルで、インターコンチネンタルホテルが入って参ります。Cブロックはマンションで、500戸強が今年末から販売を開始させていただき予定で、皆様もご購入を検討賜りたいと思っています。少々お高いです。

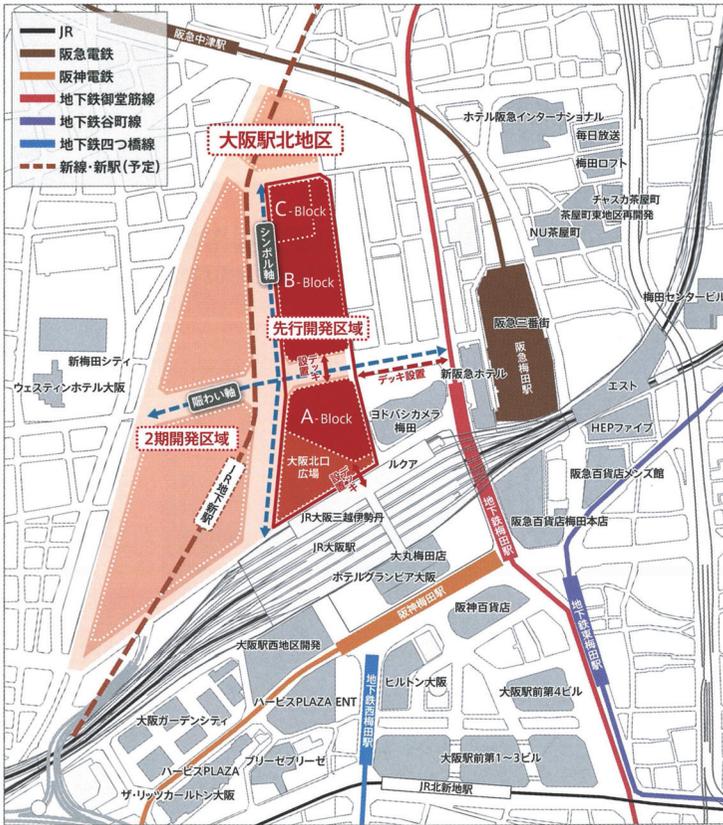
■ナレッジ・キャピタルとは

ナレッジ・キャピタルとは何であろうかと、疑問に答えるため私どもでよく説明して来ましたのは、感性と技術が融合して新たな知的価値を創り出すと言って参りました。昔はアートとアーキテクチャー(芸術と技術)は同義語だったらしいのですが、今は別々の伝わり方をし

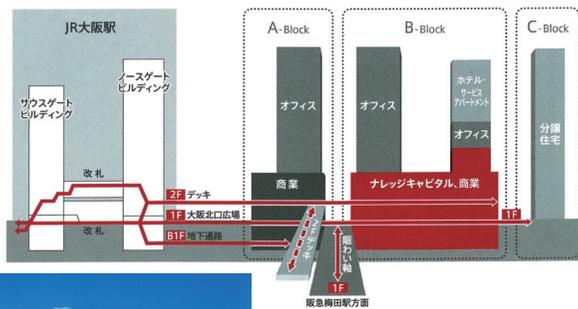
2代目大阪駅 明治34年(1901年)完成



◆ 開発エリアのロケーション ◆



◆ 歩行者動線イメージ ◆



大阪を象徴する「風格」と賑わいに満ちた「界隈性」の共存

統一感のあるデザインが生み出す「風格」ある街並み。
多彩なアクティビティがにじみ出す「界隈性」の高いストリート、
そしてそれらを包み込む「水と緑」のネットワーク。



ています。感性も一種のアートではないかと考えれば再び歴史は繰り返すと申しませうが、アートと技術が融合して新しい価値を生み出していききたい。

駅前という優れた立地条件を活かした複合施設を造っていききたいと考えているところでございます。

そのためには本日までご出席の皆様方のように、行政、経済団体、企業、大学等で研究している方々、もしくは芸術的クリエイターの方々、そして同時に一般の人たちにも集まっていたいで、4つの機能、「あつまる」「まじわる」「つくる」「みせる」の4つの機能を私どものナレッジ・キャピタルの場で循環をしながら新しい知的価値を創造していききたい。

それによって未来へ新しい商品なり、システムなり、サービスなりを生み出していききたいというのが、私どもナレッジ・キャピタルのコンセプトでございます。

JR大阪駅周辺はJRの環状線、東海道線をはじめ阪急、阪神と地下鉄が3駅あって計6駅が集中しています。1日の乗降客が250万人と言われていています。今般、大阪駅の新規開業でJR西日本はさらに9万人増えると予測しています。「あつまる」場として、これほど好立地

な場所は我が国の中でもないだろうと考えています。

それではナレッジ・キャピタルの4つの機能（あつまる、つくる、みせる、まじわる）の中身について詳しく説明したいと思います。

■「あつまる」

「あつまる」の機能を実現するために7階部分にナレッジサロンを設けます。会員制の交流サロンとして約1,500平方メートルを確保し、1,000人の有料会員を集めたいと考えております。研究者、クリエイター、企業人等高度な人材が集まって軽くアルコールを入れながら情報の交流、コラボレーションにより新しいモノを生み出す場にする考えです。

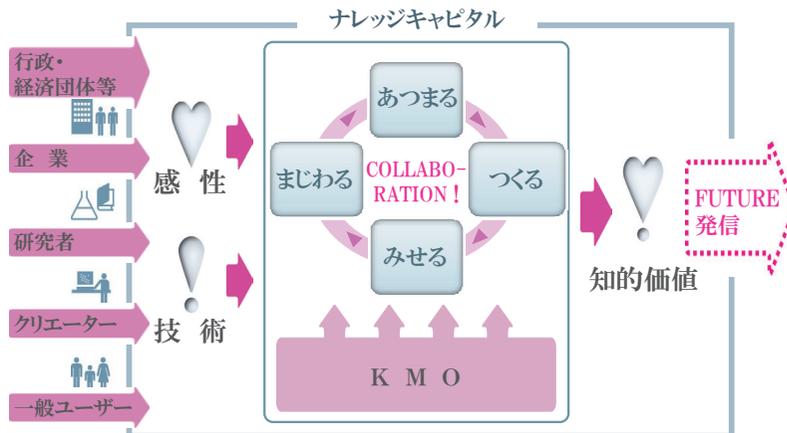
■「つくる」

「つくる」の機能ではナレッジ オフィス約11,000平方メートルを予定しています。それぞれが持っている技術をオープンにし、そこから新しいモノを造り出すというオープン イノベーションの考え方で、大阪市が促進拠点構想を進め、今年度に準備のための予算を組んでいただいで、6,000平方メートルの床をご利用になる予定です。

ナレッジキャピタルとは

Copyright (C) 2011 Knowledge Capital Management Corporation. All Rights Reserved.

ナレッジキャピタルとは「感性」と「技術」が融合し、
新たな知的価値を生み出す複合施設



■「みせる」

「みせる」の機能ではナレッジ シアターとして380席、約2,100平方メートルを計画しています。演劇振興という観点から大阪市と大阪大学、私どもの会社で自主企画公演を行っていくよう準備を進めています。例えば大阪大学の石黒教授によるロボット演劇等を考えています。またナレッジプラザの周囲にフューチャー ライフ ショールーム (21,000平方メートル) が設けられます。これは近未来生活の提案の場とします。積水ハウスは近未来のマンションや一戸建ての暮らしがどのような形になるか、文字通りみせる場にするため智恵を絞っておられますし、ほかにも出展社を募っているところです。さらに地下1階から地上3階まで4層構造のサイバー アート センター (CAC) 約3,100平方メートルは私どもの会社が直営で運用します。難しい技術をなるべく分かりやすくお見せして、体験もしていただくような展示を考えています。

■「まじわる」

「まじわる」の機能では、ナレッジ プラザとして屋内型イベントホール1,200平方メートル。地下1階と2階に最大3,000人を收容出来るコンベンションセンター 5,760平方メートルを設ける予定

です。当然同時通訳付きの国際会議に対応出来る施設になります。イベントホールは雨天に關係なく様々な催しをやっていきます。

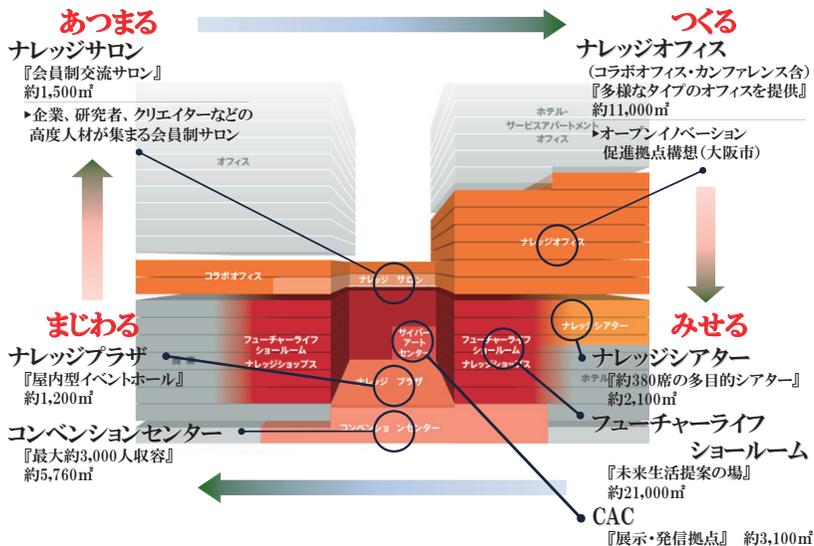
■サイバー アート センターについて

サイバー アート センター (CAC) のコンセプトを詳しく申し上げます。日本の技術、特に大阪の技術は世界でも高く評価されていますけど、実際に技術を目に触れる機会は少ないので、みんなで世界一研究所、THE GREAT Lab というものをコンセプトにして、難しい技術等を分かりやすく体験していただく場を造ります。Eの三乗で、Entertainment、Experience、Education をキャッチフレーズに小中学生から高齢者、厳しい批評眼を持つ大阪のオバチャンにも耐えられるものにして行きたいと考えています。

来館者とコンテンツ提供者の仲を取り持つコミュニケーター役を我々が果たして行く予定です。もう1点、申し上げますと同じ施設の中の一角、地上3階にアルスエレクトロニカというコーナーが出来ます。これはオーストリアにリンツ市という都市があり、メディアアートをコンセプトに欧州でも注目を浴びた都市づくりをしています。リンツ市は元々鉄鋼の町

ナレッジキャピタルの施設構成

Copyright (C) 2011 Knowledge Capital Management Corporation. All Rights Reserved.



でした。鉄鋼業の衰退とともに各種イベント中心の町に生まれ変わりました。世界中からクリエイターが集まって年に一度のフェスティバルには作品を発表し、賞を与えて展示するという試みがなされています。我々も3階部分に展示する場を提供しようと計画しています。

■ナレッジ・キャピタルの効果

THE GREAT Lab（世界一研究所）とシアター、サロンの3つは我々のナレッジ・キャピタル会社が直営します。その中にあるフューチャー ライフ ショールーム（FLS）は床を貸して借主が独自運営します。またその周辺の物販ショップとナレッジ オフィス等が床貸しになります。また関経連で造り出そうとしているアジア太平洋研究所等が周辺に配置されまして、その他テナントがあり、さらに外周にナレッジ プラザ等で全体が構成され、これらがお互いに交流・循環することによって新しい価値を生み出したいと考えています。

ナレッジ・キャピタルの効果とは何だろうかということを考えて見ました。都心立地で、1日に250万人の乗降客がある、色んな顔を持った複合施設だということで、一大プロモーションとして利用していただけないかと思っています。

す。

例えば、かなり一般化して来た電気自動車をテーマにした場合、どのようなことが考えられるでしょうか。ナレッジプラザでは当然、電気自動車の展示会が開かれます。コンベンションセンターではバッテリー技術に関する学会が催され、外国からの参加者が大勢来る。シアターでは電気自動車のプロモーション上映会がある。サロンでは関係者の懇親会や交流会が開かれ、コラボが成立するかもしれません。訪日参加者はご夫人同伴でしょうから京都、奈良の観光にも行かれます。

我々の希望としては関空から直結で来てもらいたいと思っています。先般 JR 東海がリニア新幹線をなるべく早く大阪まで延伸すると発表しましたが、今のところ新大阪に駅を設けるということですが、我々としてはぜひ「うめきた」の2期用地の地下に駅を持って来てほしい、かつ関空までリニアで結んでいただきたいと期待しています。

もう1つの効果として、我々は人材育成が役割だと考えています。産、官、学から人材や資本、智恵と技術の提供をお願いし、制度的に特区としての援助を国に認めてもらいたいと思います。

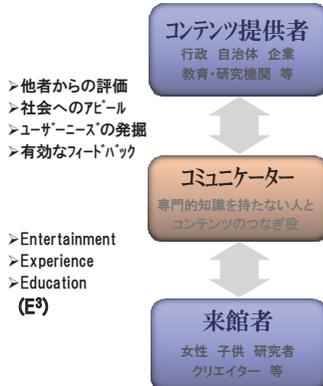
| CAC(仮称)概要

コンセプト

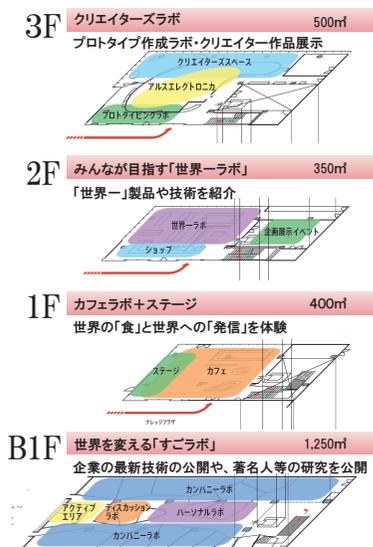
みんなで世界一研究所

THE GREAT Lab

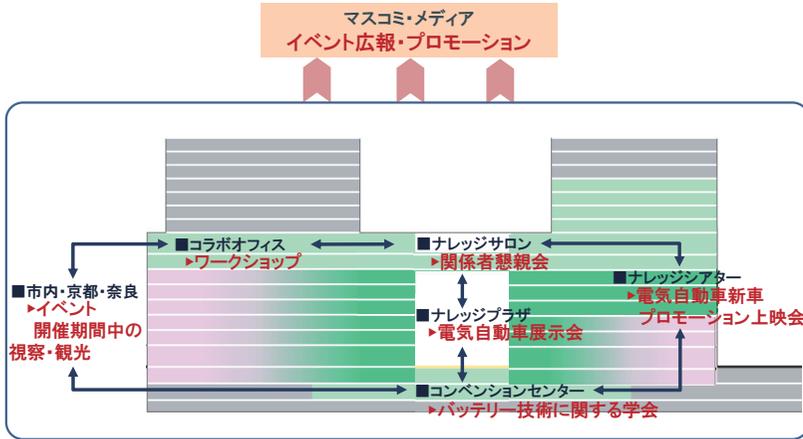
様々な人と企業・機関の個性的でユニークな活動が集まり、それらに直接触れ、語り合い、共有し、つながることのできる真の意味での情報源。ここで発見される生きた情報が「未来」を創る



Copyright (C) 2011 Knowledge Capital Management Corporation. All Rights Reserved.



【例】電気自動車をテーマとしたイベントの場合



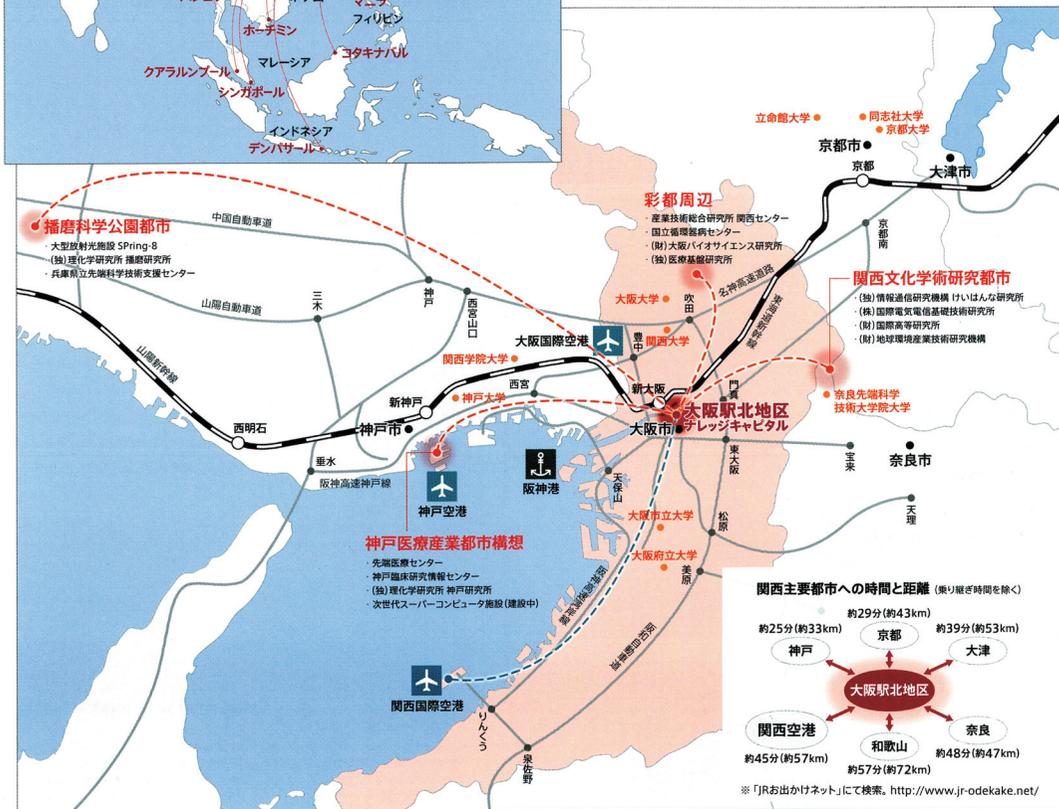
◆ アジアへのアクセス ◆



大阪からアジア各都市へのフライト所要時間
(関西国際空港/2010年8月現在)

ソウル: 1時間50分	上海: 2時間15分	台北: 2時間50分
北京: 3時間15分	香港: 3時間50分	バンコク: 5時間50分
シンガポール: 6時間30分	デリー: 10時間30分	

◆ 大阪・関西の交通網と大学・研究機関の集積 ◆



先ほどの4つの機能をコラボして、一般市民の参加によって有能な人材やシステム、ノウハウを持ち帰ってそれぞれのところへ戻っていただき、増幅した形で再びナレッジ・キャピタルに戻って来てもらうのが私どもの希望でございます。我々は国内だけではなく、まずアジアに向けて情報発信をして行きたいと考えています。国内外の智恵、技術、資本、人材を提供していただき、新しい価値を生み出し、国内外のマーケットへ発信して行く、そういうアジアのハブ機能を目指しています。

2013年春の開業に向けて過去2回、トライアルイベントを行ってまいりました。2009年3月のイベントでは当時、まだナレッジ・キャピタルがどういうものか、分からない段階だったので、どういう技術的な方向性を指すのかということで主に技術的な部分に焦点を当てた会場設計をしました。場所は堂島リバーフォーラムでした。昨年の2010年6月には芸術的な

面に焦点を当ててみました。体感ナレッジ・キャピタルというテーマで色んな展示物、様々なパフォーマンスを2日間に渡って行いました。2009年は5,300人、昨年は6,000人の入場者を記録しています。今年は8月26日（金）～28日（日）の3日間の開催を予定しています。女性や子供様に分かりやすく感じていただけるようなものを企画しているところです。例えばさかなクンに来ていただいて、面白い講義やパフォーマンスをしてもらうことを考えています。過去2回は平日開催でしたが、今年は夏休み最後の金、土、日の開催にし、1万人の来場を予定しています。皆様にはどうかグランフロント大阪、ナレッジ・キャピタル・マネジメントのホームページにアクセスしていただき、また、メルマガの会員も募集しています。ぜひご登録いただければ毎月1回、情報発信します。以上でございます。ご静聴ありがとうございます。

| グランフロント大阪・ナレッジキャピタルHP

Copyright (C) 2011 Knowledge Capital Management Corporation. All Rights Reserved.



ナレッジキャピタル メルマガ会員募集中



『KIX Medica』 本格稼働

日刊工業新聞社 大阪支社 経済部 鳥羽田継之

4月に、3年勤めた南大阪支局から大阪支社へと異動になった。南大阪支局は大阪府堺市にあり、泉州地域一帯から和歌山県までを担当している。支局時代、私は大阪府泉佐野市も担当していたが、関西国際空港は大阪支社経済部「財界担当」の受け持ちだったこともあり、地域の企業に関連するニュースをちょろちょろと書いただけだった。今にして思えば、もう少し真面目に取材しておけば良かったと思うが、当時の自分は「関西空港については、自分はサポート役」という甘えもあり、関西3空港問題なども、どこか別の国の話のように感じていた。そんな適当な仕事をしていたパチが当たった(?)のか、大阪支社に異動してみると、私は関西経済連合会や大阪商工会議所などを受け持つ「財界担当」になっていた。つまり、関西空港のメイン担当だ。しかも私の原稿をチェックするデスクは前の財界担当者だ。「いかん。このままでは勉強不足がばれてしまう」人事の発表を聞いた時は頭を抱えたが、いつまでもふさぎ込んできてもしょうがない。力不足は承知の上だが、新たな気持ちで取材に取り組み、面白いニュースを発信するよう頑張ろうと思う。

さて、その関西空港だが、ここに来て前向きなニュースが相次いでいる。5月17日には、関西空港と大阪国際空港（伊丹空港）を統合する法案が衆議院を通過した。危険な伊丹空港を廃港し、安全な関西空港に一極集中しようという大阪府民、関西人の長年の悲願がようやく結実しようとしている。さらに国内航空会社初の格安航空会社（ロー・コスト・キャリア＝LCC）「ピーチ・アビエーション」が、関西空港を拠点に2012年3月から就航を開始。東日本大震災による海外旅行者（インバウンド）

の減少など頭の痛い問題は多いが、それでも国内の他空港に比べ関西空港は気を吐いている。

そんな関西空港関連ニュースの中で、経済記者である私が特に注目しているのは2010年9月30日に新設された医薬品専用共同低温倉庫「KIX Medica」だ。輸送された医薬品や半製品を低温環境下で保管するほか、倉庫内での荷さばきも可能。同様の倉庫は成田国際空港や中部国際空港にも無く、関西空港独自の施設と言える。

関西空港と医薬品の縁は深い。関西地方には田辺三菱製薬や武田薬品工業などの大手から中小まで、医薬品メーカーが多数立地している。高度な温度管理や高速輸送が求められる医薬品は、空便で輸出されるケースが多く、空港にとっては上得意だ。また、大阪、京都、神戸の大消費地を抱えているため、医薬品の輸入も活発。大阪税関の調べによれば、関西空港の輸入医薬品取り扱い実績は右肩上がりに上昇しており、2000年は約3,200億円だった金額も、2010年には約5,200億円に達した。医薬品の需要は底堅く、景気の変動に左右されにくいのも特徴。「リーマンショック時に液晶パネルなど電子部材の売り上げは急落したが、医薬品は堅調に伸びた」（航空営業部・高橋啓輔）という。現在では関西空港が取り扱う輸入品の20%が医薬品となっている。

医薬品輸送のクオリティを向上させるために設置したのがKIX Medicaだ。床面積は750平方メートルで、20℃の部屋650平方メートルと、5℃の部屋100平方メートルで構成。両部屋には温度管理装置が設置されており、20℃の部屋だと±3℃で、5℃の部屋だと±2℃でアラートが鳴る仕組みだ。施設内の備品にも

細かな工夫がされており、貨物の下に敷くパレットはプラスチック製、フォークリフトの激突を防止する壁の保護材は金属製。これは木のパレットや木製の保護材を使うと「荷主が医薬品に害虫や細菌が着くことを危惧するケースが多い」(同)ためだ。関西空港の細やかな気遣いがうかがえる。

建物の中だけではなく、立地にも工夫がある。KIX Medica は関空 1 期空港島の国際貨物地区の中央部に位置。保安上の問題から許可者以外の立ち入りを禁止する「制限地域」に接しているため、この制限地域を使えば航空機から荷物をダイレクトに搬入可能だ。「低温環境下で運んだ積み荷を低温のまま倉庫に運び込み、低温環境下で荷さばきが出来る」(同) 医薬品にとっては理想的な輸送環境を整えている。

昨年秋のオープン以来、KIX Medica に運び込まれる貨物は着実に増え続けている。報道や広報活動を通じ、医薬品輸送拠点としての存在が認知されたのが理由だが、そのほかの要因としては、やはり東日本大震災の影響が大きい。東日本大震災と福島原発事故の発生により、成田国際空港を避ける荷主や物流会社が急増し、その多くが関西空港に集中した。特に医薬品は KIX Medica に一極集中してしまい、「3 月後半は入りきらないかと思うほどの荷物が集まった」(同)。最近では原発報道が一段落したこともあり、取扱量は月間約 600、700 トンで推移しているが、放射能汚染の風評被害を嫌がる荷主や物流会社は依然多く、今後も順調な貨物増が予想される。さらに折からの猛暑到来により冷蔵保管需要が高まるなか、電力使用制限が実行されようとしている関東地方から一層の輸送移管が行われることは想像に難くない。事実、5 月に開催した医薬品輸送に関するセミナーでも「これまで見られなかった東京の荷主が多数参加していた」(同) という。

このまま取扱量が増え続けると KIX Medica の取り扱い容量をオーバーしてしまう。そう考えた関西空港は、取り扱い容量を拡大するため、このほど大型のラックを 250 台購入した。これまで平置きしていた荷物を、ラックを使い立

体的に収納することで最大取り扱い容量を現在の月間 800 トンから 1,200 トンまで引き上げる。「大量の貨物を平置きしていると、フォークリフトの移動にも支障が生じていたが、ラックを使うことでこの問題もクリアする」(同) 考えた。ラックの使用だけで貨物増に対応できるかはまだ分からないが、一定の対処になると言えるだろう。

国際貨物ハブ空港を目指す関西空港は、医薬品に続く第二の柱としてフルーツやスイーツなど食料品の輸送能力強化も目指している。関西地方には大阪府のブドウ、奈良県のイチゴ、柿、和歌山県のミカン、桃、青梅など、優れた食品資源が多い。低温保存が求められるのは医薬品と同様であり、医薬品輸送で培った低温輸送ノウハウはきっと役に立つだろう。原発事故による放射能汚染の風評被害が関東地方で広がるなか、関西地方の「食」へのニーズは日本国内のみならず、世界にも広がる可能性がある。関西空港は、7 月 21 日には、関西の食品加工業者など 100 名を集め『ALL KANSAI 「食」輸出促進セミナー』を開催する。タイにおける日本食市場や、スイーツ輸出成功事例紹介、食品輸出に関する商談会・相談会を開く予定だ。食料品関連でも大きな貨物増が見込めるなら、KIX Medica の様な専用倉庫の設置も検討している。

関西経済の活性化には、窓口である関西空港の取り組みが大きな影響を及ぼす。関西空港の前向きな取り組みを報道できるよう、引き続きウオッチしていきたい。



LCC時代に求められる空港会社の役割



相模女子大学人間社会学部教授、社会マネジメント学科長
湧口 清隆

(財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

ANA グループに続き、JAL グループも LCC (ローコスト・キャリア、格安航空会社) に事業参入する意向であることが報じられている。レガシー・キャリア (大手航空会社) が LCC に参入して成功するか否かについては、多数の分析や評論が存在するので本稿では触れないが、世界の航空業界の流れとして LCC が無視し得ない存在になったことは事実である。これはある意味、海運業界でコンテナ化が進んだときの状況と似ているかもしれない。コンテナ化に伴い荷扱いが規格化されたことにより、人件費の安い発展途上国の船会社の参入が容易になり、先進国の大手海運業者の地位を危うくする一方、コンテナ化への対応が遅れた港湾の競争力低下を招くこととなった。したがって、LCC が急速に発展するなかで、空港も LCC を積極的に受け入れていかなければ、特定の空港のみならず、日本全体が国際競争から取り残されることにならない。そこで、本稿では、LCC 時代に求められる空港や空港会社の役割を考えてみたい。

LCC の本格的な登場以前には、レガシー・キャリアが格安航空券を提供し、航空利用者の層を拡大してきた。航空旅客の増加は通過点となる空港のビジネスを活性化し、免税店をはじめとする商業施設を発展させてきた。ドガニスの著作『エアポート・ビジネス』(木谷直俊訳、成山堂、1994年) に描かれているとおりである。レガシー・キャリアの場合、通常、機内で食事や飲料が無料提供され、空港内で買物をしていても基本的に無料で輸送してくれた。もちろん、近年では機内サービスの有料化や持込み手荷物・預け入れ手荷物の規則の厳格な適用により、かつてのように何でも無料ではなくなりつつある。

しかし、LCC には、機内サービスの有料化や手荷物規定の厳格化が進んでいることから、空港での免税品や土産物の買物が抑制される一方、空港での飲食物購入や食事、休憩の需要は高まっていると考えられる。LCC の場合、乗継ぎサービスを実施していない会社も多く存在することから乗継ぎにかなりの余裕時間をとる必要があるほか、直航輸送を前提としたスケジュールのため、必ずしも接続が良いとは言えず、空港での滞在時間が伸びる傾向があるようだ。また、預け入れ手荷物を 5kg 刻みで申告し、荷物料金をできる限り事前にウェブサイト上で支払うことを要求されることが多いことから、衝動買いにはより高いコストがかかることを航空利用者に認識させる結果となっている。もちろん、LCC と一括りにしても、そのサービス内容については航空会社により大きく異なる点に注意しなければならない。関西国際空港に乗り入れている航空会社でも、ジェットスター航空やセブ航空のように機内食が有料の会社もあれば、エアプサンのように近距離でも無料の機内食を提供する会社もある。

また、LCC の発展により、航空旅客の裾野が広がっている点にも注意が必要であろう。従来であれば比較的富裕層が航空機を利用していたが、LCC はバスや鉄道、船の代わりになりつつあることから、かなり低所得者層まで利用者が拡大すると同時に、航空機の利用の日常化が進んできていると考えられる。このことは、従来のように航空旅客が空港で高価な免税品や土産品を買うというよりは、

移動のために必要な最低限の物品、サービスしか購入しない可能性が高いことを示唆している。

以上のように考えると、空港の旅客サービスの内容もレガシー・キャリアの旅客向けとLCCの旅客向けで大きく変わることが予想される。LCC旅客に支持され、LCCによって選ばれる空港を作るのであれば、単に空港使用料や離着陸料を値下げするだけではなく、旅客サービス面での対応も再検討する必要がある。このような状況の中で空港会社に求められる役割は何だろうか。

私は、空港会社が空港周辺地域の自治体と積極的に連携して空港だけではなく空港周辺地域の魅力を高めていくことが必要だと考えている。LCCの運航により航空旅客が増加し、空港周辺地域への訪問者が増加することによる直接的な経済効果は空港のみならず周辺自治体にも及ぶ。空港会社は空港外に漏れ出す経済効果を内部化することにより、より一層多くのLCC旅客を獲得するインセンティブにつながる。それによりLCCの就航数が増大するというプラスの効果が働く可能性が高い。それではどのような連携の仕方があるのであろうか。

LCC旅客の空港サービスに対するニーズの変化やLCCのケータリング・サービスの内容を考慮すると、食分野での地域特産品の企画・開発をめぐる連携が有力視される。空港内レストランでのメニューに名物料理を加えるだけでなく、空港内店舗、特に搭乗口付近で販売される空弁や菓子、飲料類はもとより、低価格の土産品などで特産品を積極的に販売できるようにすることが望まれるだろう。さらに、LCCの機内販売品が比較的高価であることを考慮するならば、機内販売用の弁当、アルコール類、スナック、おつまみ、飲料などに特産品を加えてもらうことも、地域特産品の販路拡大につながるだけでなく、販売品メニューを通じて目的地をPRする効果につながる。関西国際空港周辺では、梅や柑橘類、海産物なども豊富なことから、さまざまな商品開発の可能性が広がる。この動きを全国的に広げられれば、「1空港1空弁1菓子1カクテル1ドリンク」により日本の空港を強くアピールできることになるかもしれない。

この際に問題になる点は、地方自治体や地域の製造業者が、空港や機内で販売、飲食する製品に関する知識やノウハウを持っていないことである。狭い機内で飲食したり、カートに搭載したりしてもらうためには、香りや大きさ、形状、衛生管理等に制約が多い。加えて中小の業者には外国企業との取引経験は皆無かほとんどない場合もあるだろう。それ故、空港会社に求められる役割としては、航空会社や空港内店舗とこれら空港周辺地域の自治体や製造業者との橋渡しの役割が挙げられる。空港会社は有償でノウハウや商談の場を提供するとともに、取引に成功した業者からはコミッションを徴収すれば良い。上述のとおり、LCC就航に伴う空港の便益は周辺地域に漏れ出しているのであるから、そのような形で便益の内部化を図ることは経済学的に問題ない。

空港間での競争が一層激しく中で、関西国際空港の「色」を打ち出すことは重要だろう。これまでのLCCのビジネス・モデルの場合、空港の立地はさほど重要な要素になってこなかった。それよりも着陸料や空港使用料の安さや機材繰りの柔軟性が重要であった。24時間運用空港という点では関西国際空港は明らかに優位に立っている。しかし、関西国際空港は、国際線の受入れのある中部国際空港や静岡空港、岡山空港、小松空港などと競合する可能性は十分にある。空港どうしがLCC向けに着陸料や空港使用料の値下げ合戦を始めれば、レガシー・キャリアに対する差別的取扱に関する問題にも波及するほか、日本全体の空港の財務に悪影響を及ぼし、日本の航空会社にその影響が波及することも考えられる。そのような悪影響を避けるためには、空港後背地の魅力を高め、それにより選ばれる空港になる必要がある。LCCもその旅客も価格に敏感なことを考慮すれば、空港が競争状態から独占的競争状態に一步進めることは空港の財務的改善につながるであろう。このような観点から、空港会社にはパーティーのホスト役的な役割をどんどん担ってもらいたいと考える。とくに、関西国際空港の場合、後背地には世界遺産に登録された自然や文化遺産も存在していることから、空港会社がLCCと地元自治体をつなぐ役割は極めて重要になるだろう。

2011年度(平成23年度)5月運営概況(速報値)

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

○発着回数137.2便/日 (対前年比96%)

国際線：96.0便/日
(対前年比 96%)
国内線：41.2便/日
(対前年比 96%)

乗入便数について

国際線につきましては、旅客便は前年を下回りましたが、貨物便は14ヶ月連続で前年を上回りました。
国内線につきましては、旅客便、貨物便ともに前年を下回りました。

○旅客数 31.7千人/日 (対前年比85%)

国際線：21.6千人/日
(対前年比 82%)
国内線：10.1千人/日
(対前年比 93%)

旅客数について

旅客数につきましては、引き続き震災、原発事故による旅行回避の影響を受け、外国人旅客を中心に前年を下回りました。
また、台北・ニューヨーク線の就航により、通過旅客は増加しました。

○貨物量 1,872t/日 (対前年比97%)

国際貨物：1,773t/日 (対前年比 97%)
積込量：817t/日 (対前年比 92%)
取卸量：956t/日 (対前年比102%)
国内貨物：100t/日 (対前年比104%)

貨物量について

国際貨物量につきましては、18ヶ月ぶりに前年を下回りました。積込は19ヶ月ぶりに前年を下回りましたが、取卸は18ヶ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、2ヶ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23年6月20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5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	1,150,452	97.0	24.2	1,096,550	116.3	19.5	53,902
管内	704,385	94.8	14.8	822,443	116.4	14.6	△ 118,058
大阪港	239,449	92.0	5.0	348,558	120.5	6.2	△ 109,109
関西空港	328,142	91.6	6.9	227,156	101.7	4.0	100,987
全 国	4,760,814	89.7	100.0	5,614,529	112.3	100.0	△ 853,714

【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	328,142	91.6	6.9	227,156	101.7	4.0	100,987
成田空港	752,548	87.8	15.8	779,798	91.8	13.9	△ 27,250
中部空港	51,653	82.1	1.1	55,614	96.8	1.0	△ 3,961
福岡空港	45,560	84.2	1.0	23,282	74.0	0.4	22,278
新千歳空港	1,482	87.4	0.0	3,254	295.2	0.1	△ 1,772

※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)	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	1,357,558	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 4月	73,920	2,460	70,200	2,340	226,800	7,560	240,010	8,000	610,930	20,360
平成23年 5月	84,080	2,710	73,920	2,380	247,540	7,990	231,520	7,470	637,060	20,550
平成23年 6月	104,200	3,470	97,800	3,260	253,970	8,470	256,070	8,540	712,040	23,730
平成23年 累計	609,780	3,370	626,220	3,460	1,579,010	8,720	1,570,990	8,680	4,386,000	24,230
前年同期	869,770	4,810	843,560	4,660	1,629,660	9,000	1,631,270	9,010	4,974,260	27,480
対前年同期比	70.1%		74.2%		96.9%		96.3%		88.2%	

※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23年5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	5,953	95.8%	14,361	93.4%	20,314	94.1%
	関西	5,953	95.8%	2,553	95.9%	8,506	95.8%
	大阪(伊丹)	0	—	9,906	90.1%	9,906	90.1%
	神戸	0	—	1,902	110.8%	1,902	110.8%
	成田	12,644	84.5%	1,588	104.4%	14,232	86.4%
	東京(羽田)	2,682	229.0%	28,851	105.3%	31,533	110.4%
	中部	2,438	90.1%	4,291	95.1%	6,729	93.2%
旅客数 (人)	関西3空港	670,806	82.1%	1,526,140	84.3%	2,196,946	83.6%
	関西	670,806	82.1%	312,894	93.4%	983,700	85.4%
	大阪(伊丹)	0	—	1,005,184	79.0%	1,005,184	79.0%
	神戸	0	—	208,062	102.4%	208,062	102.4%
	成田	1,888,050	70.8%	120,153	88.3%	2,008,203	71.6%
	東京(羽田)	443,610	169.4%	4,252,555	86.0%	4,696,165	90.2%
	中部	321,600	85.9%	336,700	81.1%	658,300	83.4%
貨物量 (トン)	関西3空港	54,950	97.0%	11,507	89.7%	66,457	95.7%
	関西	54,950	97.0%	3,091	103.6%	58,041	97.3%
	大阪(伊丹)	0	—	7,814	89.6%	7,814	89.6%
	神戸	0	—	602	53.6%	602	53.6%
	成田	151,969	82.9%	集計中	—	151,969	82.9%
	東京(羽田)	8,426	584.5%	49,505	92.9%	57,931	105.9%
	中部	8,828	89.2%	2,051	86.1%	10,879	88.6%

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5社の実績を含まない参考値。

注4. 速報値であり、確定値とは異なることがある。

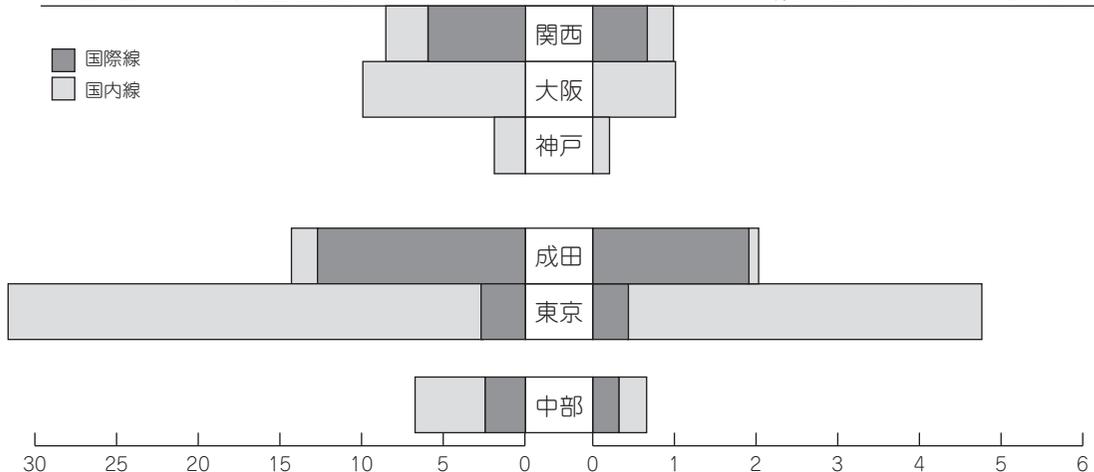
関西3空港と国内主要空港の利用状況

(単位:千回)

発着回数

旅客数

(単位:百万人)



関西空港調査会からのお知らせ

○第1回伊丹空港の事業価値向上に関する研究会（平成23年6月30日開催）

「関西圏の空港の概要・利用実態等」（関西空港調査会）

「伊丹空港周辺地域の土地利用等」（　　　　　）

研究会メンバー（50音順）

イオンディライト(株)、(株)大林組、鹿島建設(株)、関西電力(株)、(株)きんでん、栗原工業(株)、五洋建設(株)、清水建設(株)、(株)竹中工務店、中央復建コンサルタンツ(株)、東亜建設工業(株)、東洋建設(株)、パナソニック(株)、三菱重工業(株)

今後の予定

○第382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8月26日（金）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「リニア中央新幹線の計画について」

講 師 宇 野 護 氏（東海旅客鉄道(株) 取締役 中央新幹線推進本部 本部長）

事務局だより

先日、以前レビューの裏表紙で紹介された田尻歴史館に行ってきました。

田尻歴史館は、明治から大正にかけて、関西の繊維業界の中枢を担った谷口房蔵氏の別邸として谷口氏の故郷である田尻町に建てられ、大阪府指定文化財にも指定されています。

建物内はチーク材を使った重厚な雰囲気、窓の至るところにステンドグラスが組み込まれた贅沢な造りです。敷地内には土蔵や茶室もあります。

私が行った日はステンドグラス作家の展覧会の最中でした。素敵なステンドグラスの作品がたくさんあり、時間を忘れるくらい見入ってしまいました。

田尻歴史館を見た帰りに近くの川の河口に小さなフグのような魚が泳いでいるのを発見しました。聴くところによると、これはクサフグというフグで、体についた寄生虫を取るために海水から淡水へと遡ってくるそうです。

小さな体で一生懸命川を遡っている様子が可愛く、しばらく眺めていました。田尻歴史館ではレトロな雰囲気の中でゆったりした時間が過ごせました。展覧会も時折催されているようなので、これからも行きたいと思います。また、川を遡るクサフグのことも知り、この日は知らない発見をした有意義な1日でした。（ふ）

安全・安心に利用できる海水浴場

須磨海岸(神戸市)



古には、百人一首で有名な短歌「淡路島通う千鳥の鳴く声に幾夜目覚めぬ須磨の関守」と歌われた須磨海岸は、1.8kmの砂浜が続く関西有数の海岸です。白砂青松の美しい須磨海岸は「日本の渚百選」に選定され、夏の海水浴シーズンには多くの家族連れやグループでにぎわっています。

また、周辺には、「関守」や源平合戦の古戦場である「一の谷」の地名や「義経腰掛の松」などの史跡が点在しています。

ところで、この須磨海水浴場を安心して利用していただくため、みなさまにお願いがあります。須磨海岸では、周辺に住居が近接しているため、騒音や花火を禁止しております。今年からさらに、禁煙とするだけでなく、入れ墨等を公然と露出したり、粗野・乱暴な言動をすることにより、他の海岸利用者を不安に思わせたり恐れさせたりして、安全安心な海岸利用を妨げることを禁止しております。みなさまのご協力をお願いします。

この夏は、生まれ変わった須磨海岸にぜひお越しください。

- 開設期間：7月7日～8月31日
- アクセス：JR須磨駅 山陽電鉄須磨駅から徒歩すぐ。
- 問い合わせ：神戸市みなと総局経営課 Tel078-322-5661