



# KANSAI 空港レビュー



No.412  
2013.3

## CONTENTS

- 1 巻頭言  
関西経済の活性化に向けて  
小林 利典
- 2 各界の動き
- 10 関空「食」輸出拠点化プロジェクト  
～関西の「食」を世界の食卓へ～
- 13 関空クリーン物流プロジェクト  
～大型CNG(天然ガス)トラックの出発式、およびシンポジウムの開催～
- 16 「東南・南アジアセミナー」レポート  
～KIX AIR CARGO MEETING 2012 Report～
- 18 プレスの目  
LCC1周年と関空——広がる市場へ攻めの一手を  
渡辺 淳
- 20 航空交通研究会研究レポート  
国際貿易データからみる航空輸送の現状 日本への輸出において  
井尻 直彦
- 24 データファイル
- ・運営概況について[平成25年1月分](速報値)
  - ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成25年1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25年1月分)

### 【表紙写真】「トランスアジア航空 A330-300」

トランスアジア航空のA330-300である。

トランスアジア航空は台湾名の復興航空がなじみ深い。

昨年6月よりKIXにA321でデイリーで就航したが、この2月15日から新造機A330-300へ機材を大型化した。A330-300は昨年未から北海道の主要空港に就航しており月曜日は函館、火曜日は新千歳、水曜日は帯広、木曜日は旭川、金曜日は釧路、土曜日は新千歳、日曜日は函館と日替わりで就航している。

## 関西経済の活性化に向けて



経済産業省 近畿経済産業局長 **小林 利典**

我が国経済は、一部に弱さが残るものの、昨年来、極端な円高の動きが是正され、株価も回復するなど、景気の潮目が変わった気配が感じられます。

この「気配」を「気運」に高め、「気流」に乗せるための発火剤として、政府では1月に緊急経済対策を閣議決定し、2月26日には平成24年度補正予算が成立しました。経済産業省では、民間投資を喚起するための支援、企業の海外展開に対する支援、中小企業・小規模事業者の活力を引き出すための支援等を実施いたします。

関西地域は、世界的な大企業からオンリーワン技術を有する中小ベンチャー企業まで多岐にわたる企業、トップレベルの大学、研究機関が多数集積しており、新たな商品やビジネスを生み出すポテンシャルが高い地域です。また、歴史、文化、自然に恵まれ、海外からの関心も高く、豊富な地域資源を有した非常に魅力的な地域です。さらに、関西国際空港等の国際物流・交通インフラも整備されており、成長著しいアジアを始めグローバル需要を取り込むゲートウェイとしての強みも有した地域です。

近畿経済産業局では、以下の取組を中心に関西のポテンシャルを最大限に引き出し、育成・発信することで、国際拠点としてのハブ機能を高め、新産業の創出と世界に開かれた地域の実現に努めて参ります。

第一に、国内有数のメガクラスターを形成している次世代のエレクトロニクス・エネルギーシステム関連分野における新産業の創出を目指します。当局では、企業、大学、研究機関、産業支援機関等と

ともに、関西が一体となったプラットフォームを構築し、連携活動を多面的に展開することにより、新たなビジネスの萌芽を支援して参ります。

第二に、世界屈指の創薬・医療機器拠点の形成を目指します。iPS細胞分野でノーベル賞受賞者を生んだ京都大学をはじめ、世界トップレベルの大学や研究機関の集積を活かし、新たな医薬品が生み出されるような研究開発基盤の整備を図るとともに、中小企業のモノづくり技術を活かし、革新的な医療機器開発の推進等に取り組んで参ります。

第三に、デザインやコンテンツプロデュースといった創造的活動により生み出される感性に訴える産業（クリエイティブ産業）の振興を図って参ります。創造的なコンテンツを生み出す重要な要素である歴史、文化、自然、人材を有する関西の強みを活かして、人的ネットワーク形成や新事業創出に向けた研究会等のプロジェクトを展開することで、世界に通じる新たなクリエイティブ産業を発信し、「KANSAI」を世界にアピールして参ります。

第四に、経済の担い手である中小企業の経営力向上と経営基盤の強化に取り組むとともに、地域の中小企業等と密接に取引を重ね、研究開発や生産高度化の取組を束ねている中堅・大企業が地域経済を牽引している点に着目して、これら企業の事業環境整備に向けた支援にも取り組んで参ります。

近畿経済産業局といたしましては、現場主義をモットーに、これらの取組を通じて関西経済、我が国経済の活性化に貢献していきたいと考えております。

# 各界の動き

## 関西国際空港

### ●エア・インディアにトップ営業

安藤圭一新関西国際空港会社社長は松井一郎大阪府知事とともに2月5日、ムンバイのエア・インディア本社を訪れ、関西～デリーの直通便就航を要望した。

### ●阪急本店に情報発信拠点

阪急うめだ本店トラベル売り場に2月6日、関西空港の情報発信拠点が期間限定でオープンした。2週間ごとにコンテンツを変えながら関西からの旅を提案、オリジナルグッズなどを販売する。3月19日まで。

### ●ピーチ、1万便達成

関西空港を拠点とする格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは2月6日、2012年3月の運航開始からの便数が1万便に達したと発表した。就航率は99%で井上慎一最高経営責任者（CEO）は「大手航空会社と比較しても遜色のない運航品質」とコメントしている。

### ●災害時に相互補完するセンター整備

新関西国際空港会社は2013年度から、大規模災害時に情報を集約する拠点「オペレーションセンター」の整備を始める。両空港に設置し、災害などでいずれかの空港が機能不全に陥った場合に一方が補完。内陸、海上型と特性の異なる両空港が連携し、経営統合の利点を生かした防災対策を進める。オペレーションセンターには警備や保安情報、滑走路管理のシステムなどを集中配備し、有事の際には各部門の職員が集まって対策を練る。

### ●大商会頭がデルタ航空の増便要請

関西の経済界や自治体でつくる関西国際空港全体構想促進協議会は2月9～14日、米国路線の需要拡大の可能性を探るため、米シアトルなどに調査団（団長・佐藤茂雄大商会頭）を派遣した。関西～シアトル便を運航する米デルタ航空では冬期が週4便になるダイヤについて、夏期同様に毎日運航にするよう要請した。

### ●ガルーダにジャカルタ直行便を要請

関西経済連合会の使節団としてインドネシア訪問中の新関西国際空港会社の福島伸一会長は2月11日、ジャカルタにあるガルーダ・インドネシア航空本社を訪れ、関西～ジャカルタ間の直行便の就航を要請した。福島会長は、新規就航便への優遇策などを説明した。

### ●空港全体をイノベーション特区に指定

関西の6府県市で展開する創薬や医療機器の開発を国が支援する関西イノベーション国際戦略総合特区として、企業や大学の研究所など24か所が2月15日、新たに税制優遇や規制緩和などが受けられる対象として指定された。これまで国際貨物エリアが特区の指定対象だった関西空港も、2期島を含めた全体が指定された。

### ●トランスアジア、機材を大型化

台湾のトランスアジア航空（復興航空）は2月15日から関西～台北線の機材をエアバスA330-300型機（300席）に大型化した。これまではA320型機（150席とA321型機（182

席)で運航していた。

### ●総発着回数、16か月連続増加

新関西国際空港会社が2月25日に発表した1月の速報値によると、関空の発着回数は国際線旅客便が前年同月比10%増の5,920回と16か月連続で前年を上回り、月間では開港以来最高となった。国内線旅客便は89%増の3,801回で、国際線と国内線の総発着回数では25%増の1万1,068回と16か月連続で前年を上回った。

伊丹空港は発着回数が前年同月比2%増の1万846回となり、15か月連続で前年を上回った。旅客数は3%減の97万3,840人と2か月連続で前年を下回った。

### ●ピーチ、那覇発着で東南アジア路線を開設へ

ピーチ・アビエーションの井上慎一CEOは2月27日、共同通信のインタビューで、那覇空港を発着する東南アジア路線を開設する方針を明らかにした。同社の那覇空港発着の国際線は初めてで、早ければ今秋にも開設する。具体的な航路としては、ベトナムのハノイやホーチミン、タイのバンコクを軸に調整している。

### ●ピーチ、旅客150万人へ

ピーチ・アビエーションの井上慎一CEOは2月27日、就航1年を前に毎日新聞のインタビューに応じ、1年間の旅客数が当初見込みの130万人を上回り、150万人を突破するとの見通しを明らかにした。

### ●ユナイテッド航空、747型機を前倒しで導入

ユナイテッド航空は2月27日、関西～サンフランシスコ線へのボーイング747-400型機(374席)の導入を、当初予定の6月6日から3月31日に前倒しすると発表した。現在は777-200型機(269席)で運航している。大型化でゴールデンウィークの需要を取り込む。

### ●着陸料の割引拡大など新制度発表

新関西国際空港会社は2月28日、新規就航・増便を促進するため、3月末から始める着陸料の割引制度を発表した。国際線の着陸料を5%引き下げるとともに、国際貨物便だけが対象だった深夜早朝割引をすべての便に広げる。発着枠に余裕がある午前1～6時の着陸料を半額にするほか、航空会社が前年より利用を増やした場合に適用している「増量割引」を、現行の1年間から3年間に延長する。またテロ対策の警備に充てる保安料を6月から国際線で1人当たり300円新たに徴収する。

大阪空港では、騒音が小さい機体の着陸料を3月末から現行より最大で2割引き下げる。航空会社に低騒音機への機種変更を促すため騒音の大きさに応じて着陸料が現行の1.2～0.8倍になる制度も導入。運航している便のうち3割は現行より高くなる。

新料金体系の導入により、単年度で34億円の減収を見込む。一方、保安料導入での増収は18億円で、残りは経営効率の向上などで埋め合わせる。



4月以降の着陸料をボーイング777-200型機と比較すると、関西空港は55万円、これに対し成田49万円、中部46万円、仁川、香港、シンガポールは21万～24万円となっている。新規就航や増便などの「増量割引」が適用されると1年目11万円、2年目27万円、3年目38万円となり、やっと同じ土俵に上がることができる。「アジアの空港と競争できる水準になる。国際拠点空港にふさわしい航空ネットワークを目指したい」(安藤圭一社長)としているが、前途は厳しい。

## ●ヤンゴン国際空港の運営権入札に参加へ

安藤新関西国際空港会社社長は2月28日の記者会見で、ミャンマー政府が実施するヤンゴン国際空港の運営権入札に商社の双日などと組んで参加する方針を明らかにした。関西、大阪両空港の運営ノウハウを生かし、経済成長が見込める新興国で収益基盤の強化を図る狙い。空港運営のほか拡張工事なども含まれており、受注額は約150億円。

## ●日通がハイスピード航空輸送商品を発売

日本通運は2月28日、関西経済圏への輸入貨物を対象に、ハイスピード航空輸送商品「NEX-SPEED 超速! 関空」シリーズを開発、3月から販売を開始すると発表した。「関空 TODAY」は、早朝6時半までに関西空港へ到着する輸入貨物を対象に近畿2府4県主要エリアへ当日17時まで配達、「関空 STAND PLUS」は、23時まで配達する貨物を対象に翌日17時まで配達する。航空便とトラック混載便とを効率的に接続することにより、通常の混載便と比べ最大1日のリードタイム短縮が可能。

---

## 空港

---

### ＝大阪空港＝

#### ●利用促進で兵庫県と伊丹市が協議会設置へ

大阪空港の利用促進を目指し、兵庫県が2013年度、伊丹市と大阪国際空港利用促進協議会を設立することが2月18日、明らかになった。就航先空港との共同イベント開催や、国際チャーター便の就航に向けた手続き支援などを行う方針。

### ＝神戸空港＝

#### ●年間搭乗者、3.5%減

開港から丸7年を迎える神戸空港の2012年2月～13年1月の搭乗者数が前年同期に比べ3.5%減の約245万人だったことが2月12日、神戸市の集計で分かった。搭乗者数の減少は2年ぶり。関西空港でLCCが路線を相次いで新設する中、競合する札幌や那覇線で神戸空港発着便の搭乗率が前年から10ポイント近く下がった。

#### ●全日空が札幌線増便

全日本空輸が10月1日から、神戸～札幌線を1往復増便し4往復にすることが2月12日分かった。スカイマークの2往復と合わせ、同路線は6往復となる。

#### ●埋め立て、今秋完了

神戸市は2月14日発表した2013年度当初予算案に、神戸空港島で埋め立てが終わっていない46ha分の造成事業費約5億4,000万円を盛り込んだ。1999年に始まった神戸空港島の埋め立ては当初、2007年完了を見込んだが、土砂の確保などで工期が延びていた。

また同予算案で、神戸空港の管理収支に過去最多の25億8,000万円を計上した。空港本体の建設で発行した市債の償還費が2014年度のピークに向けて増えており、着陸料など空港自前の収入では運営できないため、市の企業会計、新都市整備事業会計から7億8,400万円を繰り入れる。同会計からの繰り入れは3年連続で、繰入額も前年度当初比3,100万円増となる。

#### ●海上アクセスをOMこうべと統合

神戸市は2月14日、行財政改革の一環として外郭団体の見直し策を発表、神戸空港と関西空港を結ぶ高速船を運航する海上アクセスは別の外郭団体「OMこうべ」と経営統合する。

### ＝成田国際空港＝

#### ●国際線の新規・増便分、着陸料を半額に

成田国際空港会社は2月28日、4月から航空会社の国際線の新規就航・増便などの着陸料を半額にすると発表した。期間は2016年3月末まで。韓国の仁川空港など空港同士の国際競争が激しくなるなかで、着陸料を大幅に値下げし、アジアの拠点空港化を目指す。

## ＝その他空港＝

### ●北海道、国際線増便へ補助拡充

北海道は2013年度から、海外と道内空港を結ぶ航空会社への補助を道内の全13空港に広げる。これまでは新千歳空港への就航路線だけだった。また1社1路線の限定条件も見直す。道内の空港にはアジアからの定期便が相次ぎ就航しており、補助の拡充で観光振興に弾みをつける。

### ●宮城県、仙台空港民営化へ官民会議

宮城県は2月12日、仙台空港等活性化検討会を開き、民営化に向けた大規模な官民会議「仙台空港600万人・5万トン実現サポーター会議」を2013年度に開くことを決めた。周辺の自治体や金融機関、地元企業、県外からの進出に関心を持つ企業などを広く集めて情報共有を図る。空港の運営権を売却する法案成立後、民営化第1号を目指しており、地域一体で空港の活性化を議論する。30年後に旅客数と貨物取扱量を現状の2倍にする目標を掲げ、会議の名称にした。

## 航空

### ●日航、国際線好調で増収

日本航空が2月4日発表した4～12月期連結決算は、売上高が前年同期比3.6%増の9,420億円、営業利益は2.2%減の1,581億円、純利益は3.7%減の1,406億円だった。円高を背景に、欧米や東南アジア方面の需要が旺盛で増収を確保したが、路線の新設や増便により燃油費が上昇するなどして減益となった。

また2013年3月期の連結営業利益予想を1,860億円に引き上げた。ボーイング787型機の運航停止が7億円の減益要因となるものの、欧米・東南アジア向けの旅客収入が好調なほか、想定以上のコスト削減で吸収する。

### ●アメリカン航空とUSエアが合併へ

米航空業界3位のアメリカン航空の親会社AMRと、同5位のUSエアウェイズ・グループは2月14日、合併で基本合意したと発表した。米ユナイテッド・コンチネンタル・ホールディングス、デルタ航空をしのぎ、輸送実績で世界最大規模の航空会社が誕生する。

### ●日本・ドイツ航空協議、羽田の昼間発着が可能に

日本・ドイツ間の航空当局間協議が2月13～15日開かれ、羽田空港で昼間時間帯に日本、ドイツ双方が1日2便ずつ運航することで合意した。羽田空港の昼間時間帯の発着枠が、国際線向けに3万回から6万回に増加する2014年3月末以降に就航が可能となる。羽田空港の羽田昼間時間帯の発着枠拡大で、就航に合意したのはイギリス、フランス、中国、シンガポール、タイに続き6か国目となる。

### ●首相「日航支援、問題ある」国会で答弁

日本航空への公的支援について、安倍晋三首相は2月18日の参院予算委員会で「多くの課題と問題があるとの認識がある。法制度が必要かも含めて検証したい」と述べた。自民党は野党時代から日航への支援を批判しており、何らかの見直しにつながる可能性もある。

### ●全日空HD社長に伊東信一郎氏

全日本空輸は2月28日、4月1日の持ち株会社化に伴う新体制の人事を発表した。持ち株会社、ANAホールディングスの社長に伊東信一郎社長(62)が就き、傘下の全日空の社長には篠辺修副社長(60)が就任する。大橋洋治会長(73)は持ち株会社の会長に就き、伊東社長は全

日空会長を兼務する。

---

## <ボーイング787型機関連>

---

### ●日航、ヘルシンキ線の開設延期

日本航空は2月4日、25日に予定していた成田～ヘルシンキ線の開設を延期すると発表した。使用予定だったボーイング787型機が運航停止になったことなどから、延期を決めた。

### ●日本でもバッテリーが熱暴走

全日本空輸のボーイング787型機が高松空港に緊急着陸したトラブルで運輸安全委員会は2月5日、発煙したバッテリー内部で「熱暴走」と呼ばれる連鎖的な異常高熱が起きていたことを明らかにした。米ボストンで起きた日航の同型機のバッテリー発火トラブルでも熱暴走が確認されており、安全委は関連性も含め電気系統全般を幅広く調べる。

### ●運航停止で3月は681便欠航

全日本空輸は2月7日、運航停止が続くボーイング787型機について、3月1日から30日までに、計681便（うち国際線220便）を欠航すると発表した。この結果、1月16日の運航休止以来、国内線・国際線を合わせて計1,887便が欠航となり、影響を受ける利用者は約12万6,220人に達する。

### ●米航空当局、飛行認可プロセスを再調査

ボーイング787型機のバッテリー発火トラブルを調査している米運輸安全委員会（NTSB）は2月7日、米連邦航空局（FAA）がバッテリーに最新技術のリチウムイオン電池使用を認めた際の安全判断の前提に不備があったと発表した。記者会見したハースマン委員長は、FAAは認可手続きを「再検証すべきだ」と強調した上で、調査が一段と長期化する可能性を示唆した。

### ●補助バッテリーも異常か

全日空の787型機が高松空港に緊急着陸したトラブルで、国土交通省運輸安全委員会は2月19日、異常がないとしていた補助動力装置（APU）のバッテリー内部にある電池のケースで、膨らみが見つかったと発表した。何らかの異常が起きた可能性もあるとみて、分解して詳しく調べる。

### ●米ユナイテッド航空、成田～デンバー線の就航延期

米航空大手ユナイテッド航空は2月21日、787型機を用いて3月31日に開設予定だった成田～デンバー線の就航を5月12日に延期すると発表した。

### ●全日空、運航停止は累計3,600便超

全日本空輸は2月25日、787型機の運航停止に伴い、3月31～5月31日に国内線1,250便、国際線464便の計1,714便の欠航が出ると発表した。運航を停止した1月16日からの累計では国内線2,662、国際線939の計3,601便となる。

### ●日本航空は766便欠航

日本航空は2月28日、787型機の運航停止に伴い、3月31日から5月31日までの間、国際線200便、国内線472便の計672便を欠航すると発表した。累計では計766便となる。

---

## 関西

---

### ●「大阪都」法定協を設置

大阪市議会は2月1日、大阪府市を「大阪都」に移行させる際に必要な法定協議会（法定協）の設置を、大阪維新の会と公明党の賛成多数で可決した。

### ●関経連提言、首都機能分散でうめきたを候補に



首都中枢機能のバックアップ体制構築に関して関西経済連合会は2月4日、行政中枢機能だけでなく立法・司法も含めた体制の検討が必要なことや、関西が3機能に経済も加えてバックアップ地域として最適などとする提言を取りまとめ、首相官邸や内閣府、国交省、各政党などに送った。関西を第二首都と位置付け、平時からの機能分散で首都圏に集中する諸機能が同時被災しない体制が必要と指摘。うめきたを「将来の第二首都としてのポテンシャルが大きい」とし、機能分散の候補地として挙げた。

#### ●堺市予算、最大規模

堺市は2月6日、2013年度当初予算案を発表した。一般会計は3,587億円（前年度当初比2.2%増）で7年連続増となり、過去最高の予算規模となった。都市魅力向上事業として旧市立堺病院跡に開設する文化観光拠点の整備費に12億円を計上した。

#### ●大阪市営地下鉄、終電を延長

大阪市は2月7日、市営地下鉄のダイヤを3月23日に改定し、堺筋線を除く8路線で終電時間を延長すると発表した。利用客の多い御堂筋線の上りの梅田発が25分延長されるなど10～30分延長される。

#### ●関西財界セミナー「新たな成長を」

第51回関西財界セミナー（関西経済連合会、関西経済同友会主催）は2月7、8の両日、国立京都国際会館で開かれ、質に重きを置いた日本型資本主義などを通じ、日本から新たな成長を進めるとするセミナー宣言を採択した。582人が参加し、各分科会でアジアの活力を取り込んだ成長や特区を生かした事業展開、若者の雇用創出に取り組むことを確認した。

優れた技術やビジネス手法で関西の活性化に貢献した企業などに贈る「関西財界セミナー賞」の特別賞にピーチ・アピエーションが選ばれた。

#### ●「大阪堂島商品取引所」始動

関西商品取引所（大阪市）は2月12日、「大阪堂島商品取引所」に名称を変更して、東京穀物商品取引所から引き継いだコメの売買を開始した。

#### ●関西広域連合など首都機能のバックアップで意見書

関西広域連合と関西経済連合会などは2月13日、首都機能のバックアップ態勢を関西でつくることを提案した意見書を、内閣府や国土交通省などに送付した。首相官邸の災害対策本部機能を支援、補助できるバックアップ拠点を関西に整備することや、国会審議や各省庁の業務を社会実験的に関西で実施することなどを盛り込んだ。

#### ●ヨドバシ新ビル150m承認

大阪市都市計画審議会は2月13日、JR大阪駅前のヨドバシカメラ店舗周辺の容積率を1,000%から1,250%に緩めることを承認した。ヨドバシはホテルを含む高層ビル建設を計画中で、再開発地区「うめきた」と合わせてにぎわいが増しそうだ。

#### ●大阪府予算案、防災・減災に重点

大阪府は2月14日、2013年度予算案を発表した。一般会計総額が前年度当初比4.1%減の2兆8,948億円となった。5年ぶりに3兆円を下回ったが、国の緊急経済対策を受けた2月補正予算を合わせた建設事業費（下水道、港湾、住宅の特別会計含む）は10.6%増の1,936億円を確保。防災・減災対策や大阪市と連携した活性化策に予算を重点配分した。

#### ●阪堺線に初の低床車両

堺市と阪堺電気軌道は2月14日、路面電車の阪堺線の低床式車両を報道関係者に公開した。利用促進を目的に、堺市が費用の3分の2を負担する「堺トラム」（1編成、定員76人）で、今秋に我孫子道（大阪市）～浜寺駅前（堺市）で営業運転を開始する。

### ●USJに5軒目のホテル

大阪市は2月14日、米映画テーマパーク、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）に隣接する市の未利用地6,647㎡の売却についてコンペを行い、東京都の特定目的会社、ワンダー・トリアングルムが20億円で落札した。同社は「ホテルユニバーサルグランドタワー」（高さ100m、28階建て、客室600室）を2015年に開業する。USJ周辺では5軒目のホテルとなる。

### ●大阪観光局、官民出資で4月発足

大阪府、大阪市と関西経済3団体のトップが2月18日、大阪市内で会談し、4月に官民の共同出資で「大阪観光局」を発足させることで合意した。初代局長には、香港政府観光局の前日本・韓国地区局長、加納国雄氏を内定。観光プロモーション体制を見直し、2011年度に158万人だった来阪外国人旅行者数を、20年に650万人まで増やすことを目指す。事務局機能は公益財団法人・大阪観光コンベンション協会が担う。

### ●大阪市、中之島に新美術館建設を決定

大阪市は2月18日、中之島に新美術館を建設する方針を決定した。橋下徹市長が当初、新美術館との統合検討を指示していた市立美術館（天王寺区）の存廃を巡っては、統合案と併存案を併記し結論は出さなかった。市は5月までに存廃を最終判断した上で、来年度中に新美術館の基本構想をまとめる。

### ●阪神港コンテナ拠点で中国の船会社と契約

大阪港埠頭会社は2月18日、中国の船会社、海豊国際控股有限公司（SITC）の日本法人、海豊国際航運日本と滋賀県野洲市に設けた阪神港インランドコンテナデポの利用について基本契約を結んだことを明らかにした。滋賀県から名古屋港などに運ばれていたコンテナを阪神港に取り戻す拠点で早ければ3月中にも利用が始まる。

### ●大商「大阪地下鉄、将来は上場を」

大阪商工会議所は2月19日、大阪市営地下鉄の民営化に関する意見をまとめ、橋下徹大阪市長や大阪市議会各会派に郵送した。開会中の議会で2015年度からの株式会社化を確実に議決するよう要望したうえで、経営の自由度を高めるため将来の株式上場を求めた。

### ●リニア新幹線、前倒し求めシンポ

関西経済連合会など4団体は2月20日、2045年に予定されるリニア中央新幹線の大阪延伸に関し、時期の前倒しを求めるシンポジウムを大阪市内のホテルで開いた。参加者から、東京が大災害に見舞われた際に大阪が首都機能を代替するためにも、大阪への早期延伸が欠かせないとの意見が相次いだ。

### ●うめきたに100円巡回バス

JR大阪駅北側の再開発地域、うめきたのビル群の運営会社は2月20日、梅田地区を巡回するバス「UMEGLE - BUS（うめぐるバス）」の運行を始めると発表した。4月26日のうめきた開業に合わせてスタートし、料金は100円。

### ●大阪市、南港野鳥園など5施設廃止へ

大阪市は2月20日、大阪南港野鳥園など広く市民が利用する5施設を廃止、3施設で料金体系を変更することなどを決めた。いずれも2014年度までに見直し、同年度だけで年間約1億7,000万円の経費削減を見込む。

### ●大阪市予算案、ベンチャー支援など

大阪市は2月21日、一般会計1兆6,700億円（前年度比0.3%増）の2013年度当初予算案を発表した。うめきたを活用したベンチャー支援、天王寺・阿倍野周辺のにぎわいづくりなどに重点を置く一方、3年間で住民サービスなど393億円を削減する市政改革プランの2年目で、

高齢者世帯の水道料金減免の廃止や、市営地下鉄・バスの敬老パスの有料化を盛り込んだ。

#### ●内閣府、関西特区に3.6億円

内閣府が関西イノベーション国際戦略総合特区への財政支援措置として2012年度、約3億6,000万円を交付する見通しとなった。総合特区推進調整費（全国で約138億円）の予算の一部を、関西の自治体などが要望していた国産医療機器の海外への普及促進や医療機器開発の支援に回す。

#### ●大阪湾にブロック、漁獲拡大狙う

大阪府は大阪湾の漁獲量拡大のため、海水を攪拌する鉄筋コンクリートブロック200基を岸和田市から泉佐野市沖合2kmの4地区8haに設置する事業を始める。総工費約4億円で2014～17年度に設置する。

#### ●大阪都構想で法定協が初会合

大阪府と大阪市が2015年の実現を目指す大阪都構想で、具体的な制度設計を行う法定協議会の初会合が2月27日、府庁で開かれた。松井大阪府知事や橋下徹大阪市長のほか、府市議会各会派の代表者ら計20人が参加し、大阪市の区割り案について協議。2014年6月をめどに協定書をまとめるスケジュール案が示された。

#### ●日生球場跡地、東急不動産が再開発

日本生命保険と東急不動産は2月28日、閉鎖から15年余り、再開発計画が決まっていなかった日生球場跡地（大阪市中央区、3万3,000㎡）に2015年、スポーツ施設を中心とした商業施設を開発すると発表した。東急不動産の子会社、東急スポーツオアシスが運営するスポーツ施設を核に据え、物販や飲食店も入れる計画。

#### ●関経連会長、特区で甘利経済再生担当相に要望

関西経済連合会の森詳介会長は2月28日、東京都内で甘利明・経済再生担当相と懇談し、再生医療や新薬の開発に取り組む「関西イノベーション国際戦略総合特区」について「活用と強化を成長戦略の柱に位置付け、規制緩和や制度改革を強力に推進してほしい」と要望した。

---

## 国

#### ●1月の訪日外国人、2.4%減

日本政府観光局が2月19日発表した1月の訪日外国人客数（推計値）によると、前年同月比2.4%減の66万8,700人だった。1月としては過去4番目の水準。中華圏の春節（旧正月）の時期が昨年は1月、今年は2月とずれたため、中華圏の訪日客が軒並み減少したのが響いた。

# 関空「食」輸出拠点化プロジェクト ～関西の「食」を世界の食卓へ～



## ALL 関西「食」輸出促進委員会

ALL 関西「食」輸出促進委員会は、関西国際空港を活用した日本食の輸出拡大を目的として2012年5月に設置され、関西経済連合会、大阪商工会議所、新関西国際空港株式会社、関西国際空港全体構想促進協議会で構成されています。すでにバンコク、マカオでの近江牛、鮮魚、高級フルーツが継続取引になる等の成果をあげています。

## ALL 関西品評会の開催

更なる「食」輸出の拡大を目的として、農林水産省近畿農政局、日本貿易振興機構（ジェトロ）大阪本部、および関西の府県と連携し、「ALL 関西品評会」が、2013年2月20日にハイアットリージェンシー大阪（咲洲）で開催されました。

この品評会には、日本貿易振興機構（ジェトロ）大阪本部のご尽力で世界の10カ国・地域

通訳を交え、出品者とバイヤーが  
会場のあるこちらで  
真剣な商談を行っていた



(アメリカ、カナダ、ブラジル、チリ、ベルギー、イタリア、シンガポール、タイ、台湾、香港)から16社のバイヤーが参加しました。

農林水産省近畿農政局及び関西の府県からの紹介で、関西産「食」の生産者、卸売業者30社(滋賀県2社、京都府9社、大阪府5社、和歌山県8社、兵庫県4社、奈良県1社、三重県1社)が出展していました。



### 「食」輸出ビジネスの発展

農林水産省の担当者のお話では、日本の農水産物は年間約4,500億円の輸出額を7年後には1兆円に拡大する目標を打ち出しているそうです。

平成24年度補正予算に「事業者等が取り組む海外販路開拓等の事業費の1/2を助成する輸出サポート事業」も組み込まれています。

品評会では、バイヤー達が出品された「食」

を真剣に試食し、通訳を交えて、出品者と名刺交換、商談を行っていました。日本の食品は安全で安心、おいしいとの評価があり、そのため高価でも販売できるとバイヤー達は話していました。

このような取り組みが、日本の食を海外の食卓に広める「食」輸出ビジネスの発展、関空の貨物量の増大、航空輸送ネットワークの拡大につながる事が大いに期待されます。

## 出品事業者一覧（30社）

地域	企業名	出品商品
滋賀県	近江牛輸出振興協同組合	近江牛肉
滋賀県	魚常商店	ごり煮、小鮎煮、えび豆煮
京都府	篠ファーム	京野菜、篠ソース
京都府	西谷堂	超どすえ京風本蒸ようかん
京都府	東茶園	宇治抹茶 抹茶スイーツ
京都府	羽田酒造	純米吟醸初日の出
京都府	宇治の露製茶	伊右衛門、煎茶
京都府	ユーサイド	胡麻ドレッシング、黒酢マヨネーズ、すし酢
京都府	甚松	焼酎甚松
京都府	一文字屋與三郎	菌床椎茸、アスパラガス
京都府	寿菓舗	きんつば、みかさ、金閣さんど
大阪府	利州	天然本鯛、天然金目鯛、日本産鰻蒲焼
大阪府	共栄製茶	宇治抹茶ぷりんの素、有機宇治抹茶
大阪府	江戸三・大和屋	あさり大和煮、ちりめん山椒、昆布大和煮
大阪府	セラルージュ	こだわり卵、卵ポーロ、卵バームクーヘン
大阪府	中村商店	谷町ぼんず
和歌山県	湯浅醤油	蔵匠樽仕込み、生一本黒豆醤油
和歌山県	早和果樹園	飲むみかん、みかポン、味ージュレ
和歌山県	紀南農業協同組合	梅の実、梅シラップ、うめっぴうめぼし
和歌山県	プラム食品	柚子梅酒、梅リキュール、ポン酢だしの梅、
和歌山県	柑香園	観音山いちじく、観音山みかんジャム、
和歌山県	大覚総本舗	丸ごま豆腐、和風プランマンジェ
和歌山県	山本勝之助	紀州香山椒
和歌山県	ダイナミック食品	梅ペッパー
兵庫県	エム・シーシー食品	カニのトマトクリームソース、カレーソース
兵庫県	こやま園	丹波なた豆茶
兵庫県	大徳醤油	国産有機醤油、こうのとりのり醤油
兵庫県	嶋本食品	金猪豚ベーコン、淡路島バーグ
奈良県	油長酒造	日本酒鷹長純米大吟醸
三重県	ひろ	ハマチ、カンパチ、マダイ、イシアシ

# 関空クリーン物流プロジェクト

～大型 CNG（天然ガス）トラックの出発式、およびシンポジウムの開催～

関西国際空港は、環境先進空港のリーディングエアポートを目指す「スマート愛ランド」を推進しており、その取組みの1つとして車両から排出されるCO<sub>2</sub>の削減、地球環境に優しいエコカーの導入を推進しています。

そこで近畿スマートエコ・ロジ協議会と連携して、関西国際空港発着の航空貨物に着目し、流通に携わる関係者の環境意識を高めること、および高い環境性能で世界的に急激に普及しているCNG（Compressed Natural Gas：天然ガス）トラックの導入促進に取り組んでいくことになりました。

近畿スマートエコ・ロジ協議会（3月1日をもって近畿黒煙ゼロ推進連絡協議会から近畿スマートエコ・ロジ協議会に改名：組織図参照）では、これまでも黒煙ゼロ対策に取り組んできました。今回、当協議会は地球温暖化の進行など環境問題が多様化、深刻化していることに対応するため、その高い環境性能で世界的に急激に普及しているCNGトラックの導入促進を図るべく、「関空クリーン物流プロジェクト」を立ち上げ当該プロジェクトに取り組むこととしました。平成25年1月には国の重点施策として初めて大型CNGトラックの普及による低炭素化が決定されたところです。

この度、『関空クリーン物流プロジェクト』を立ち上げ、その一環として大型CNGトラックの出発式、およびシンポジウムが開催されました。

この度、『関空クリーン物流プロジェクト』を立ち上げ、その一環として大型CNGトラックの出発式、およびシンポジウムが開催されました。

当協議会は、関空を拠点にしたクリーン物流の展開を図っていき、さらに将来的には、この動きを第一歩として近畿圏全体を巻き込んだ取り組みに発展させていくことも視野に入れていきます。



## 関空クリーン物流プロジェクト大型 CNG トラックの出発式

日時 平成25年3月1日(金) 11:30~12:00

場所 関西国際空港貨物施設内 第一トラック待機場

大型CNGトラック出発式の会場はテントやエアアーチが吹き飛ぶのではないかとされる春1番の南風の強風でしたが、開会式の頃には風は少し弱くなりました。

近畿スマートエコ・ロジ協議会池田順治会長代行の主催者挨拶、来賓挨拶として大黒伊勢夫近畿運輸局長、本プロジェクト主催地の新関西国際空港(株)安藤圭一社長（CEO）の挨拶の後、関係者のテープカットが行われ、大型CNGトラック8台、中小型CNGトラック12台が出発していきました。





## 関空クリーン物流プロジェクトシンポジウム

日時 平成25年3月1日(金)14:00~17:00

場所 ホテル日航関西空港（鶴の間）

シンポジウムは約300人が参加し、国土交通省武藤浩自動車局長から「平成25年から大型CNGトラック（8～10ト）の普及を促進し、東名阪の都市間輸送を実現する。天然ガス供給もシェールガス革命により燃料低廉化を促進して普及を後押ししていきたい」との来賓挨拶があった。

基調講演で早稲田大学商学部恩蔵直人教授は、「CNG車は世界では1,700万台普及、日本は4万台。普及に向けて海外事例を紹介。とくに韓国ソウル市は2000年代に大気汚染が深刻化した。CNG車バスがいま中国で問題のPM(Particulate Matter：粒子状物質)の排出削減に有効（ディーゼル車の排気ガスを100としたCNG車の排気ガスは、PMは0、CO<sub>2</sub>は80、Noxは20）として、韓国の全路線バス約3万台を短期間ですべてCNGに切り替えた。その補助制度はCNGバスの購入費に170万円の補助、ディーゼル車からCNGへの買い換えに更新時期を2年残して切り替えた場合は45万円、5年の場合は90万円を補助、CNG供給施設がまだ普及していないためCNG





供給施設までたどり着くのに時間がかかる場合はその移動時間に対する運転手労働時間の時間給の補助まできめ細かく実施。中国はおろか日本も見習うことが必要」との指摘があった。

パネルディスカッションでは、コーディネータに井出秀樹慶應義塾大学商学部教授、パネリストとして基調講演を行った恩蔵教授、澤井俊近畿運輸局自動車交通部長、加藤芳充新関西国際空港(株)常務取締役、久徳博文大阪ガス(株)常務取締役、榎本謙一(株)近鉄ロジステック・システムズ専務取締役、松岡弘晃富士運輸(株)代表取締役社長、池田雅信(株)エコトラック取締役で行われ、関空を拠点にしたCNGトラックの普及についてトラック事業者、荷主、行政の効果的な支援、そして幅広い市民の理解について建設的な意見が提案された。



### 近畿スマートエコ・ロジ協議会組織図

国・地方自治体	関係機関・団体等
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土交通省近畿運輸局</li> <li>・ 大阪運輸支局・京都運輸支局</li> <li>・ 奈良運輸支局・滋賀運輸支局</li> <li>・ 和歌山運輸支局</li> <li>・ 神戸運輸監理部兵庫陸運部</li>   <li>・ 大阪府</li> <li>・ 大阪市・堺市・八尾市</li> <li>・ 泉佐野市・泉南市・田尻町</li> <li>・ 京都府</li> <li>・ 京都市・福知山市</li> <li>・ 兵庫県</li> <li>・ 神戸市・尼崎市・西宮市・姫路市</li> <li>・ 奈良県</li> <li>・ 奈良市</li> <li>・ 滋賀県</li> <li>・ 大津市・草津市</li> <li>・ 和歌山県</li> <li>・ 和歌山市</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近畿バス団体協議会</li> <li>・ (社)大阪府トラック協会</li> <li>・ (社)京都府トラック協会</li> <li>・ (社)兵庫県トラック協会</li> <li>・ (社)奈良県トラック協会</li> <li>・ (社)滋賀県トラック協会</li> <li>・ (社)和歌山県トラック協会</li> <li>・ (一社)日本ガス協会</li> <li>・ (一社)日本ガス協会近畿 NGV 支部</li> <li>・ (一財)環境優良車普及機構</li> <li>・ 新関西国際空港(株)</li> <li>・ 佐川急便(株)・ヤマト運輸(株)</li> <li>・ (株)エコトラック・金田運輸(株)</li> <li>・ UDトラックスジャパン(株)</li> <li>・ いすゞ自動車近畿(株)</li> <li>・ (株)関西マツダ・大阪日野自動車(株)</li> <li>・ (株)大丸松坂屋百貨店</li> <li>・ 大阪ガス(株)</li> <li>・ 〈オブザーバー〉・北海道ガス(株)</li> </ul>

# 「東南・南アジアセミナー」レポート

～ KIX AIR CARGO MEETING 2012 Report ～

日本企業は急成長する東南・南アジア地域においてビジネス展開・拡大を加速させています。特に当該地域には日系企業の生産・販売拠点が多数あり、さらに増加しつつあります。東南・南アジア＝日本間のモノの行き来が活発に行われています。そこで、関西国際空港が「国際貨物ハブ空港」を目指す取り組みの一環として、昨年に引き続き『東南・南アジアセミナー』が開催されました。

- 開催日時 2013年3月5日（火）14:00～19:30
- 開催場所 ホテルグランヴィア大阪（大阪市北区梅田）「鳳凰の間」
- 主催 公益社団法人関西経済連合会、大阪商工会議所、新関西国際空港株式会社  
関西国際空港全体構想促進協議会、
- 協力 日本貿易振興機構（ジェトロ）大阪本部



セミナーの開会にあたって主催者を代表して新関西国際空港㈱執行役員兼航空営業部長の住田弘之氏から開会の挨拶がありました。

第1部は、今後ますます企業立地が加速するインドネシアの経済状況、投資状況について、日本貿易振興機構（ジェトロ）大阪本部アドバイザー（貿易投資）石本和夫氏から「インドネシアのビジネス投資環境」についての講演がありました。

関西企業とりわけ飲食品関係の輸出、食材、レストラン関係の皆様の関心が高い「食」輸出イسلام圏におけるハラール認証について」と題してNPO法人日本ハラール協会理事 松井秀司氏から講演がありました。

第2部は、東南・南アジア路線を運航する航空会社6社（エアインディア、ガルーダインドネシア航空、日本航空、日本貨物航空、シンガポール航空、タイ国際航空）から関西発着の東南・南アジア方面の貨物サービスの紹介が行われました。

第3部は、情報交換会で講師や航空会社担当者、参加者で名刺交換、質問等が活発に行われていました。



#### ☆「ハラール認証」について

セミナー主催者の新関空会社の住田氏は「昨年のセミナーは約 100 人程度の参加者でしたが、今年はその倍の参加者でした。ハラール認証について食品関係の生産・輸出業者、レストラン・ホテル等関係者が多数参加されています。」とのことでした。

日本ハラール協会の松井さんのお話では、イスラム教徒（ムスリム）は豚に由来する食物を口にしません。インドネシアでは人口の約 9 割 2 億人がムスリム、マレーシアでは約 6 割の 1,600 万人がムスリムで、残りの 4 割は中国系の人々でこの人たちは豚を食べます。そのためマレーシア政府はムスリムが安心して食事ができる個々の食材品やレストランのメニューに「ハラール認証」をする制度を始めたそうです。マレーシア政府は、全世界で 38 の団体に「ハラール認証」の権限を交付しているそうです。日本では、NPO 法人日本ハラール協会がその認証を行っています。ムスリムはアジア 22 カ国、アフリカ 15 カ国で約 20 億人いるといわれています。これらの国々への食品加工品や調味料を輸出する際には、豚に由来する材料は使用していないという「ハラール認証」が不可欠になります。また、ムスリムの訪日旅行者が増えてくることが見込まれます。その場合は、ハラール認証された食材を提供する必要があります。そのため、日本ハラール協会の松井さんの講演後に参加者から質問が集中して 30 分も時間オーバーしました。最後は、ホームページをみてメール、ファクシミリで質問を送ってほしいとお願いするほどでした。電話は朝から晩まで鳴りっぱなしの状態電話番号は公表していないそうです。

観光庁が訪日旅行者 3 千万人という目標を掲げていますが、全世界におけるムスリムの人口構成から推計するとそのうちの約 1 千万人はムスリムということになります。すでに、台湾や韓国では「ハラール認証」を取り入れているそうです。

今後、訪日旅行者を拡大していく上では、「ハラール認証」は必要になるでしょう。ハラール認証に関しては下記のホームページをご参照ください。

NPO 法人 日本ハラール協会 <http://www.jhalal.com/shop>



## LCC 1周年と関空 — 広がる市場へ攻めの一手を

日本経済新聞大阪本社 経済部 渡辺 淳

関西国際空港を拠点とする格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションが3月1日、就航1周年を迎えた。1年間の旅客数は累計で150万人を超え、およそ1カ月半で目標を前倒ししたという。搭乗率も当初想定の70～75%を上回り、70%台後半と好調を維持している。そんな勢いもさることながら、なにより画期的に映るのが「大手の航空会社では2～3割程度にとどまる女性客が当社では半数以上を占める」（井上慎一・最高経営責任者＝CEO）という点だ。たしかに機内を見渡すと、若い学生だけでなく、初老の男性を連れだつた女性の姿も目に付く。

もう一つ興味深いのが、香港線と台北線では現地の外国人旅客による搭乗が全体の半数以上にのぼるといふこと。機体のデザインや機内の接客など、前面に打ち出した「日本らしさ」へ

の信頼感や憧れを具体的な需要として取り込んだようだ。昨年は日本でLCCが離陸した節目の年となったが、世界的にみれば日本は最後発の市場。ピーチは単純に海外のビジネスモデルを国内に持ち込むのではなく、あくまで日本発の事業のあり方にこだわってきた。その足跡は井上CEOが自負するように、「新たな顧客層を開拓してきた」1年だったといえる。そんなピーチをけん引役に、新関西国際空港会社は国際線に占めるLCCの運航比率を12年夏ダイヤの14%から14年夏までに25%へ引き上げる目標を掲げている。

鉄骨や梁がむき出しになった天井、シールを壁面に貼り付けただけの誘導表示、至るところで汎用品を使った質素な作り——。ピーチが独占的に使っている関空第2ターミナル（T2）に私も取材で何度か足を運んだが、低コスト化に



就航1周年の記念イベントで笑顔をみせるピーチの井上CEO（左）と新関西空会社の安藤社長

向けた取り組みは徹底している。航空会社が負担する施設使用料は航空運賃の競争力を左右するだけに、LCCを誘致したい空港会社にとってはその抑制が勝負。LCCの「ロー・コスト・キャリア」ならぬ、「ロー・コスト・エアポート(LCA)」(安藤圭一社長)を体現しなければならない。T2の設計や実際の運用にあたっては、世界のLCCを研究してきたピーチの井上CEOの意見や要望もずいぶん取り入れられたと聞く。その意味で、関空におけるLCCとT2の定着は、新関空会社とピーチの二人三脚に負うところが大きいだろう。

そんなピーチの就航と定着で、関空で見える景色もずいぶん変わってきた。私自身も関空ビル内の記者クラブで一仕事終えて家路に就こうとターミナルビルを歩いていると、たしかにベンチで横たわる旅客を見掛けることが多くなったと感じる。ベンチで一夜を明かす人も少なくないようで、新関空会社によれば1月にはその数が1日平均80人。前年同月の5倍以上だったという。

「このままここで電車の始発を待つんですか?」。失礼を承知で、ベンチで休んでいる若い学生風に声を掛けると、「こんな時間に関空へ着いても京都の自宅には帰れない」のだとこぼす。一つの出発遅れが玉突きで後発便の遅延に連鎖するLCCでは、ようやく空港に着いても電車やリムジンバスなど帰りの足がないという事態も珍しくない。最近では翌朝早くにたつ国際線の搭乗手続きに備え、前夜からベンチに泊まり込む旅客も増えているようだ。

LCCの定着がもたらした新たな事態を前に、新関空会社はどんな手を打っているのか。

安藤社長は3月5日の記者会見で、深夜・早朝時間帯でバスや高速船の運行時間を延長することを発表。4月1日から深夜便の出発時間を最大2時間遅くし、逆に早朝便は1時間25分早めるという。これで関空に発着するバスや高速船のない空白時間は1時間以上短い3時間となり、同社が目指す「24時間眠らない空港」に一歩近く。

もう一つは、昨年10月に発表した中期経営計画に盛り込んだ低価格ホテルの誘致。LCCの利用層を意識した手軽なコンパクトホテルだが、こちらの方は調整が難航しているようだ。T2の整備で新たな旅客を受け入れる器は整ったものの、旅客をうまくさばくための取り組みはまだ道半ばといえる。

それ以上に期待したいのが、広がった市場への攻めの一手だ。2012年の関空の旅客数は前の年比19%増の1,610万人。外国人旅客も同31%増の360万人で、過去最高を2年ぶりに更新。発着回数は同17%増の12万4,025回と1994年の開港来、最高を記録した(数字はいずれも速報値)。もちろん原動力はLCCで、外国人やこれまで飛行機を使った旅行とは縁遠かった旅客を新たに関空へ呼び込んできた。新関空会社としても、物販などを通じてこうした顧客層を取り込むほかに手はない。LCCの離陸で顕在化した事態への対応にとどまらず、新たな旅客をつかんで離さない攻めの一手に期待したい。



# 国際貿易データからみる航空輸送の現状 日本の輸出において



日本大学経済学部  
井尻 直彦

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

## 1 はじめに

当然であるが、国境を越える民間航空機は、旅客が貨物、あるいはその両方を輸送している。この航空機による貨物輸送の全体像を詳細に把握するのは、今日においても研究者にとって実は容易ではない。国境を越える貨物取引は国際貿易であり、この分野の研究者は国連が公表する UN COMTRADE (United Nations Commodity Trade Statistics Database) などの国際比較可能な統計データによって、その実態を丹念に分析し続けている。しかし、国際貿易分野において航空輸送される貨物に関する実証研究は非常に限定的である。そもそも国際貿易の研究者は貿易取引される財の輸送手段に興味を示していない。輸送手段が船舶であろうが、航空機であろうが、国境を越えて取引されることが重要であり、輸送手段には着目してこなかった。そのためか、COMTRADE には船舶、航空などの輸送手段の情報を含まない。そこには、貿易財別<sup>1</sup>に2国間の貿易金額、貿易量(重量、個数など)などが含まれているのみである。

実は、この国際貿易データの原データは輸出入手続きの際に貿易取引者が税関に申告する情報である。この申告情報には、COMTRADE で公表されている情報の他に、輸送手段、決済通貨、輸送費用、貿易条件、輸出入企業名など多くの有益な情報が含まれている。残念ながら、これらの情報は公表されていないため、COMTRADE を用いて各国の国際貿易における輸送手段を分析することはできない。これも輸送手段の分析から研究者を遠ざける理由の一つであろう。けれども、日本、アメリカ、オーストラリアなど幾つかの国は COMTRADE よりも詳細製品分類<sup>2</sup>を用いて、貿易額など以外に輸送手段の情報も含んだ貿易データを開示している。例えば、井尻(2012)では日本の財務省貿易統計<sup>3</sup>を用いて、国際貿易における航空輸送の重要性を理解するために日本の輸出における航空輸送の実態を明らかにしている。

## 2 貿易データから見る日本の航空輸送の現状

日本の輸出における航空輸送の頻度を航空化率 (Air Shipping Ratio: AR)<sup>4</sup>と呼ぶ。この AR を

1 HS は the Harmonized Commodity Description and Coding System の略称で国連の HS 条約によって国際的に統一された貿易統計に用いられる統計品目番号である。この統計品目番号の6桁までは輸出入とも共通であり世界で統一されているが、それ以降の桁に関しては各国が独自に定めている。そのため国際比較可能な貿易データは HS6 桁が最も詳細なものとなる。

2 日本は HS9 桁、アメリカは HS10 桁まで拡張しており、国際比較はできないがより詳細な商品分類を用いている。これらは輸出入で必ずしも共通ではないので分析において注意が必要である。

3 財務省貿易統計は、以下の URL からダウンロード可能である。

<http://www.customs.go.jp/toukei/info/tsdl.htm>

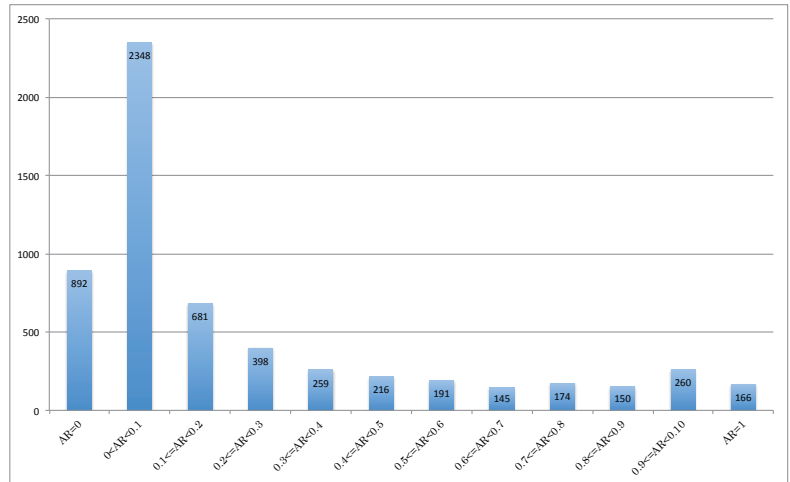
4 ある財 k の A 国への輸出における航空化率 ( Air Shipping ratio : AR ) は、k 財の A 国への航空機で運ばれた輸出額を k 財の A 国への輸出額で除した値である。

財別、かつ輸出先国別に分析することによって、航空輸送される財および輸出先の特徴が明らかになる。たとえば、ARが1の場合、その財は輸出先国へ航空機のみによって輸出されていることになる。以下に、この日本の輸出のARに関する現状を簡単にまとめている。

先の貿易統計によれば、2007年に日本が世界に輸出した財の品目数は5,880である。このうち、航空機によって日本から輸出先に輸送されなかった財は892品目で、これは全体の品目数の約15%に留まる。図1にあるAR=0がこれに該当し、これらは船舶でしか輸送できない財である。一般に、非常に重量の重い財、またはサイズの大きな財は航空輸送には不向きであると言える。しかし、輸出品目の残り85%は航空輸送可能である。そして、AR=1となる財（AR1財）は166品目あり、これらの輸出額は全輸出額の2.2%となっている。これらの輸出は航空輸送が無ければ発生しなかったと考えられ得る。

次に、表1はこの財務省貿易統計を用いた日本の輸出における国別の航空化品目率によるランキ

図1 日本の輸出財の航空化率（AR），2007年



出所：財務省「貿易統計」より筆者計算

表1 日本の輸出財の航空化品目率（国別）2007年

順位	輸出先国	輸出品目数	航空輸送品目数	航空化可能品目比率
1	モナコ	31	27	87.10%
2	フランス	2,670	2,163	81.01%
3	アメリカ	4,402	3,520	79.96%
4	オーストリア	1,180	942	79.83%
5	ドイツ	3,102	2,464	79.43%
6	ルクセンブルク	210	164	78.10%
7	イギリス	2,925	2,279	77.91%
8	スイス	1,791	1,376	76.83%
9	アンドラ	21	16	76.19%
10	ジブラルタル（英領）	42	32	76.19%
11	イタリア	2,669	2,033	76.17%
12	ハンガリー	1,079	804	74.51%
13	パレスチナ自治区	15	11	73.33%
14	ベラルーシ	130	94	72.31%
15	チェコ	1,228	887	72.23%
16	デンマーク	963	685	71.13%
17	ポーランド	1,178	831	70.54%
18	スロバキア	458	320	69.87%
19	スウェーデン	1,370	956	69.78%
20	イスラエル	1,254	867	69.14%
21	スペイン	2,005	1,386	69.13%
22	中国	5,048	3,489	69.12%
23	ノルウェー	907	625	68.91%
24	ベルギー	2,014	1,374	68.22%
25	韓国	4,825	3,286	68.10%
26	アイルランド	942	641	68.05%
27	ルーマニア	593	400	67.45%
28	ポルトガル	967	651	67.32%
29	フィンランド	1,276	858	67.24%
30	オランダ	2,383	1,590	66.72%

出所：財務省「貿易統計」より筆者計算

表 2 BEC分類カテゴリー別のAR=1の財、平均航空化率 (2007年)

	BEC分類カテゴリー				
	中間財	資本財	加工財	素材, 原材料	消費財
①AR 1 財の数	4	10	23	17	62
②各カテゴリーの製品数 (HS 6桁)	420	601	847	402	1223
AR1財の比率 (①/②)	0.95%	1.66%	2.72%	4.23%	5.07%
平均航空化率	34.50%	15.98%	16.72%	16.09%	35.51%

出所：財務省「貿易統計」より筆者計算

ングを示している。これは、各輸出先国に輸出した全品目のなかで航空輸送を利用した品目の比率である。つまり、ある品目の全量ではなくても一部でも航空輸送を利用している品目の比率である。これは輸出先国に航空輸送可能な品目数を示していると考えられる。たとえば、フランスには日本から2,670品目を輸出しており、そのうち2,163品目が航空輸送可能であり、その比率は81%にもものぼる。つまり、日本の輸出品目のうち8割はフランスに航空輸送可能である。例えば、軽量の財、生鮮食料品、生花、そして貴金属のような高付加価値財が主に航空輸送されるという報告<sup>5</sup>があるが、輸出先によってはそれら以外の大半の輸出品目が航空輸送によって輸出されている。

航空化率の高い財にどのような特徴があるであろうか。Hummels (2001) や Nordas et al. (2006) は異なる品目間の貿易コストの違いに言及しており、各品目で輸送時間の機会費用が異なる可能性に着目している。彼らは国際貿易において輸送時間の削減が重要である財を時間センシティブ (time-sensitive) 財と定義しており、これらが主に航空輸送されると指摘している。

そして表2は、上記と同様に日本の2007年輸出データを用いて、BEC<sup>6</sup>分類別に示した航空輸送頻度を表す2つの指標である。それぞれ、各 BEC 分類の品目数に占める AR1財の割合と BEC 分類毎の平均航空化率である。ここで用いた BEC 分類は、貿易財を中間財、加工財、原材料、消費財である。Harrigan and Venables (2005) によれば、BEC 分類のなかで中間財が輸送速度の速い輸送モードを選択する。この表2に示されているように、中間財および消費財がそれぞれ平均航空化率で34.5%、35.5%と相対的に高くなっている。また、AR1財比率では原材料、消費財が相対的に高くなっている。先行研究と同様にこれらの結果は、日本でも中間財や消費財の輸出に際して輸送速度の速い輸送モードが選択される可能性が高く、これらが輸送時間に関してセンシティブな財であることを示していると言えよう。また、原材料や消費財のなかでは航空機でしか輸送できない財が相対的に多く、これらの財の輸出に航空輸送が大きく貢献していることがわかる。さらにHummels (2009) は、アメリカの国際貿易において1kg 当たりの貿易額が高い財ほど航空輸送される傾向にあることを報告している。井尻 (2012) でも日本で同様の結果を得ている。

### 3 おわりに

上述したように、国際貿易において財の特性によって船舶でしか輸送できない製品・品目がある。しかし、これは日本の場合では総輸出品目のうちわずか15%程度でしかない。つまり85%の製品は航空輸送可能である。これらのなかで航空輸送がどのような合理性によって選択されるかが重要である。貨物輸送料は同じ製品であれば、一般に航空輸送のほうが高いため、貿易取引者が航空輸送

5 たとえば、国土交通省航空局監修、『数字でみる航空』各年版を参照。

6 BEC(Broad Economic Categories) 分類は国連が定義した製品分類で、製品を資本財、中間財、素材・原材料、消費財などの製品の用途別に分類している。資本財は、生産機械・用具のような生産活動に用いる製品で、中間財は、部品や半完成品である。また、消費財は、衣服、食料品など個人の消費を目的に使用される財を指している。



を選択するのは合理的ではない。したがって、貨物輸送料以外の要因も輸送手段の選択に影響を及ぼしている。Hummels (2001) や井尻 (2012) では輸送時間に注目し製品や取引毎に輸送時間に対するセンシティブさが異なることを輸送手段の選択要因に含めている。

本稿や先行研究の結果から、国際貿易からみて航空輸送が選択される頻度は、①中間財、消費財など製品特性によって、②相対的に軽量で高価格（あるいは高付加価値）な製品ほど、そして③輸出先が遠隔地ほど、高まると言える。今後、航空輸送の特徴を生かして日本から諸外国への輸出機会を増やすためには、輸送時間短縮などにより、一層航空輸送の利便性を高めていく必要がある。航空輸送のハブ&スポーク構造を考慮すると、輸出先国の空港整備だけでは不十分で、国内空港、経由空港などの整備も必要である。日本は ODA で途上国の空港整備を支援することがあるが、これだけでは不十分で国内空港・航空路線の整備・拡充も重要である。現在日本では、LCC が国内、国際の新規路線を就航させており、これは旅客のみならず貨物輸送の利便性も高めていると考えられ好ましい変化である。また、必ずしも貨物輸送に特化した空港をつくる必要は無いであろうが、24時間多くの小口貨物を効率よく処理する能力は今日の空港に必要であろう。この点を考慮した空港整備の支援は有益である。加えて、本年大きな進展が期待される TPP 交渉や対 EU 自由貿易協定交渉に、関税削減以外にも通関手続きの一層の簡素化を盛り込むなど、航空輸送ユーザーの利便性を高める戦略を練るべきである。これによって輸出の航空化率は高まり、新しい輸出が創造されていく。

#### 【参考文献】

- Hummels, D., 2001, "Time as a trade barrier", unpublished paper, Purdue University, West Lafayette.  
Hummels, D., 2009, "Trends in Asian trade: implications for transport infrastructure and trade costs" in Brooks, D. and Hummels, D. (ed.), *Infrastructure's Role in Lowering Asia's Trade Costs*, Manila: Asian Development Bank, pp.17-36.  
Harrigan, J. & Venables, A.J., 2005, "Timeliness and agglomeration", mimeo.  
Nordas, H. K., Pinali, E. and M. Geloso Grosso, 2006, "Logistics and Time as a Trade Barrier", OECD *Trade Policy Working Papers*, No.35.  
井尻直彦, 2012, 「日本の輸出における輸送モード選択」『経済集志』第 82 巻 3 号, pp.77-94, 日本大学経済学部

## 2013 年（平成 25 年）1 月運営概況（速報値）

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

### ○乗入便数 178.5 便／日（対前年比 125%）

国際線： 113.4 便／日  
（対前年比 109%）  
国内線： 65.1 便／日  
（対前年比 169%）

#### 発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 110% と 16 ヶ月連続で前年を上回り、1 月として開港来最高となりました。これにより 2012 年 1 月より 13 ヶ月連続で月の最高実績を更新しております。国内線は新規就航等により合計で 169% と引き続き好調となっており、国際線・国内線合計でも 125% と 16 ヶ月連続で前年を上回っております。

### ○旅客数 42.5 千人／日（対前年比 116%）

国際線： 28.4 千人／日  
（対前年比 102%）  
国内線： 14.1 千人／日  
（対前年比 162%）

#### 旅客数について

国際線旅客数は、全体として 102% と 15 ヶ月連続で前年を上回っております。内訳として日本人旅客は 107% と 4 ヶ月ぶりに前年を上回っておりますが、外国人旅客につきましては春節（昨年 1/23 ～、今年 2/10 ～）の月ずれ等により 99% と 11 ヶ月ぶりに前年を下回っております。国内線旅客数につきましては 162% と 16 ヶ月連続で前年を上回っております。

### ○貨物量 1,572t／日（対前年比 101%）

国際貨物： 1,517t／日（対前年比 102%）  
積込量： 670t／日（対前年比 95%）  
取卸量： 847t／日（対前年比 109%）  
国内貨物： 55t／日（対前年比 78%）

#### 貨物量について

貨物量につきましては、国際線貨物量は 2 ヶ月ぶりに前年を上回りました。積込は 3 ヶ月連続で前年を下回り、取卸は 2 ヶ月ぶりに前年を上回っております。

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 25 年 2 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 25 年 1 月分）

【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	
近畿圏	986,087	106.9	20.5	1,219,537	106.3	19.0	△ 233,449
管内	607,078	106.4	12.6	934,252	107.6	14.5	△ 327,173
大阪港	198,017	107.2	4.1	379,077	103.0	5.9	△ 181,059
関西空港	296,955	106.6	6.2	270,467	122.8	4.2	26,487
全 国	4,799,161	106.4	100.0	6,428,601	107.3	100.0	△ 1,629,440

【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	296,955	106.6	6.2	270,467	122.8	4.2	26,487
成田空港	584,019	100.8	12.2	808,940	113.4	12.6	△ 224,921
羽田空港	19,107	319.2	0.4	27,712	48.4	0.4	△ 8,604
中部空港	45,374	81.5	0.9	70,274	120.6	1.1	△ 24,900
福岡空港	26,651	60.3	0.6	28,437	102.9	0.4	△ 1,786
新千歳空港	1,252	108.6	0.0	930	93.9	0.0	322

※関西空港には平成 19 年 6 月までは大阪航空貨物出張所を含んでいたが、平成 19 年 7 月以降は関西空港税関支署のみを計上。  
前年比は同支署分との比。

## 関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合計	
	外国人入国:(1日平均)	外国人出国:(1日平均)	日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(1日平均)	日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(1日平均)	日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(1日平均)	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	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,188	9,176	10,180,605	27,909
平成23年	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,089	26,008
平成24年1月	143,410	4,630	132,110	4,260	274,750	8,860	263,110	8,490	813,380	26,240
平成24年2月	101,120	3,490	110,210	3,800	291,680	10,060	315,610	10,880	818,620	28,230
平成24年3月	140,630	4,540	122,680	3,960	361,740	11,670	342,150	11,040	967,200	31,200
平成24年4月	185,120	6,170	194,200	6,470	261,560	8,720	271,520	9,050	912,400	30,410
平成24年5月	141,910	4,580	133,560	4,310	285,480	9,210	276,680	8,930	837,630	27,020
平成24年6月	140,620	4,690	136,680	4,560	289,560	9,650	290,270	9,680	857,130	28,570
平成24年7月	180,460	5,820	179,300	5,780	307,150	9,910	310,790	10,030	977,700	31,540
平成24年8月	168,960	5,450	184,200	5,940	380,520	12,270	391,270	12,620	1,124,950	36,290
平成24年9月	143,800	4,790	127,120	4,240	336,340	11,210	308,240	10,270	915,500	30,520
平成24年10月	148,800	4,800	148,660	4,800	274,200	8,850	284,180	9,170	855,840	27,610
平成24年11月	154,360	5,150	150,780	5,030	278,490	9,280	280,150	9,340	863,780	28,790
平成24年12月	146,380	4,720	159,320	5,140	274,940	8,870	288,750	9,310	869,390	28,040
<b>平成24年累計</b>	<b>1,795,570</b>	<b>4,910</b>	<b>1,778,820</b>	<b>4,860</b>	<b>3,616,410</b>	<b>9,880</b>	<b>3,622,720</b>	<b>9,900</b>	<b>10,813,520</b>	<b>29,550</b>
平成25年1月	142,240	4,590	134,640	4,340	294,500	9,500	281,680	9,090	853,060	27,520
平成25年2月	161,120	5,750	163,750	5,850	272,630	9,740	291,760	10,420	889,260	31,760
<b>平成25年累計</b>	<b>303,360</b>	<b>5,140</b>	<b>298,390</b>	<b>5,060</b>	<b>567,130</b>	<b>9,610</b>	<b>573,440</b>	<b>9,720</b>	<b>1,742,320</b>	<b>29,530</b>
<b>前年同期</b>	<b>244,530</b>	<b>4,080</b>	<b>242,320</b>	<b>4,040</b>	<b>566,430</b>	<b>9,440</b>	<b>578,720</b>	<b>9,650</b>	<b>1,632,000</b>	<b>27,200</b>
<b>対前年同期比</b>	<b>124.1%</b>		<b>123.1%</b>		<b>100.1%</b>		<b>99.1%</b>		<b>106.8%</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24年及び25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 25 年 1 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	7,029	108.5%	17,085	114.0%	24,114	112.4%
	関西	7,029	108.6%	4,039	169.5%	11,068	125.0%
	大阪(伊丹)	0	0.0%	10,846	102.3%	10,846	102.3%
	神戸	0	0.0%	2,200	110.0%	2,200	109.9%
	成田	14,258	102.6%	3,561	159.0%	17,819	110.5%
	東京(羽田)	3,169	109.1%	28,989	103.9%	32,158	104.4%
	中部	2,491	98.8%	4,380	101.4%	6,871	100.4%
旅客数 (人)	関西 3 空港	880,902	101.8%	1,607,116	109.3%	2,488,018	106.5%
	関西	880,902	101.8%	437,534	162.2%	1,318,436	116.2%
	大阪(伊丹)	0	—	973,840	97.5%	973,840	97.5%
	神戸	0	—	195,742	97.3%	195,742	97.3%
	成田	2,376,327	100.7%	329,772	173.5%	2,706,099	106.1%
	東京(羽田)	0	0.0%	4,395,860	99.0%	4,395,860	87.4%
	中部	338,700	93.5%	344,156	103.4%	682,856	98.2%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	47,024	102.4%	10,602	99.8%	57,626	101.9%
	関西	47,024	102.4%	1,701	78.5%	48,725	101.3%
	大阪(伊丹)	0	—	8,510	106.7%	8,510	106.7%
	神戸	0	—	391	81.9%	391	81.9%
	成田	142,410	104.6%	集計中	—	142,410	104.6%
	東京(羽田)	10,351	111.4%	48,743	100.0%	59,095	101.9%
	中部	7,673	87.4%	1,905	97.2%	9,578	89.2%

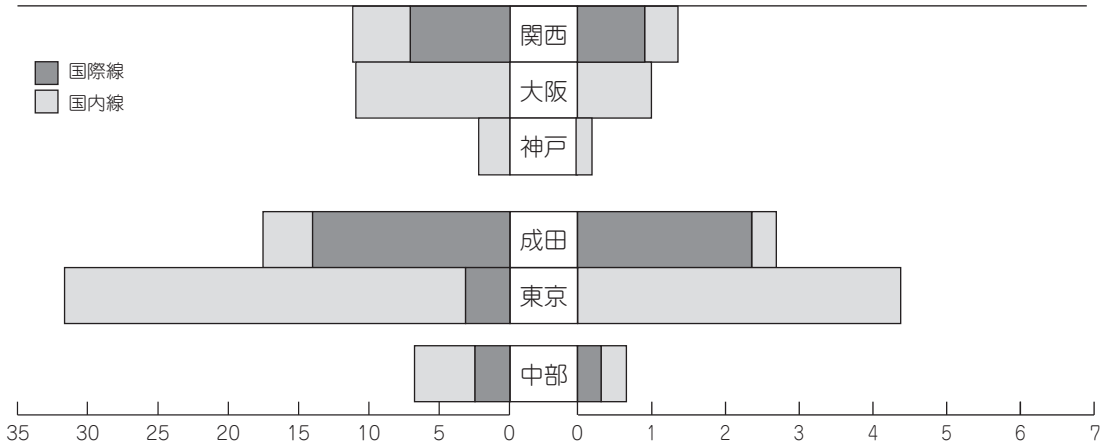
注 1. 神戸の発着回数は着陸回数を 2 倍して求めた数値。

注 2. 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4回関西空港の事業価値向上に関する研究会（平成25年2月22日開催）  
「関西空港への集客アイデアについて」  
日下 郁恵 氏、阿久井康平 氏（中央復建コンサルタンツ(株)計画系部門）
- 第4回航空需要創出研究会（平成25年2月26日開催）  
「航空需要創出研究会のまとめと提言」  
竹林 幹雄 氏（研究会主査 神戸大学大学院海事科学研究科 教授）
- 第7回空港経営と地域・研究会（平成25年3月15日開催）  
「信用格付けからみた空港経営」 加藤 一誠 氏（日本大学経済学部 教授）

### 今後の予定

- 第399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25年3月22日（金）16：00～17：00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「グランドデザイン・大阪について」（仮題）  
講 師 山下 久佳 氏（大阪府住宅まちづくり部大都市まちづくり推進室長）
- 第400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25年4月16日（火）16：00～17：00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「大阪府における防災計画について」（仮題）  
講 師 幸田 武史 氏（大阪府危機管理監）  
※上記「定例会」に参加ご希望の方は当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp/>）からお申し込み下さい。定員になり次第締切いたします。
- 第3回懇話会  
日 時 平成25年4月25日（木）16：00～18：30  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「ゴールドマン・サックスのインフラ投資運営について」（仮題）  
講 師 コンザロ R. ガルシア 氏（ゴールドマン・サックス・インターナショナル 常務取締役（投資銀行部門））  
※ 上記「懇話会」は賛助会員特定会員を対象としたものです。  
一般の方はご参加いただけません。
- 第5回関西空港の事業価値向上に関する研究会  
日 時 平成25年3月29日（金）15：00～17：00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
話題提供 「関西空港の事業価値向上のための新たな活用方策について」（仮題）  
講 師 山内 芳樹（関西空港調査会 参与）

---

## 事務局だより

▶ 先日、湯元斎藤旅館へ行ってきました。こちらは長野県松本市の白骨温泉にあり、源泉を守る湯守の旅館です。旅館に到着して、さっそく温泉に入ろうと露天風呂に向かいましたが、雪が降っており、ぬる湯だったので、諦めて室内の大浴場へ行きました。こちらでは温度が丁度よく、冷えていた体がほかほか温まり、堪能できました。食事は名物温泉粥をいただきました。少し硫黄の香りがして、色もやや黄色がかっていましたが、味はまろやかで、お米の甘味もあり、食べやすかったです。魚や野菜も温泉水で蒸したり、茹でたりと温泉水が料理にも使えることにびっくりしました。温泉水を持って帰って家でお粥を作ってみました。旅館ほどの味付けではありませんでしたが、いつもと違うお粥を味わえました。

（ホ）

---

海外貿易で栄えた中世の自由都市「堺」に見立てた庭園

## 大仙公園 日本庭園(堺市)



大仙公園内に市制100周年を記念して造られた、伝統的な日本庭園の作庭技術を駆使した築山林泉廻遊式庭園です。門を抜けると、大池・流れ・花の広場ゾーンに分かれた2.6haの美しい庭園が広がり、総檜づくり銅板葺きの休憩舎は、15世紀の納屋衆と呼ばれた豪商たちの集会所を想起して建てられています。大海に見たてた池泉の対岸は、中国大陸をなぞらえたものです。



美しい花木に囲まれた素朴なあずまや青苔亭、池泉の河口の島にかかる映波橋・印月橋、初夏にはハナショウブやカキツバタが咲く風情豊かな杜若池、虎溪の水を集め大海に注ぐ飛流瀑など、美しい池や流水や四季折々の花に彩られた庭園です。また日本庭園では景色を楽しみながら、お抹茶と菓子をお楽しみいただけます(有料)。



- 開園時間 4～10月 9:00～17:00(入園は16:30まで)  
11～3月 9:30～16:30(入園は16:00まで)
- 休園日 月曜日(月曜日が祝日の場合は翌日)、年末年始
- 入園料 大人200円、小・中学生100円、小学生未満(要同伴者)、65歳以上、障害のある方(要証明書)は無料 ※団体割引もあります。
- アクセス JR阪和線「百舌鳥駅」下車、南海バス「大仙町バス停」下車  
【駐車場】大仙公園 緑の駐車場(有料)、大仙公園駐車場(有料)
- お問合せ 大仙公園 日本庭園 堺市堺区大仙中町(大仙公園内)  
電話 072-247-3670 HP <http://www.daisenteien.jp/>