



KANSAI 空港ビュー



No.372
2009.11

CONTENTS

1 巻頭言

航空国家戦略への一提案

黒田 勝彦

2 各界の動き

9 講演抄録

関西圏への国際観光客誘致の方策について

坂上 英彦

16 プレスの目

地域主権と民営化

千葉 正義

18 航空交通研究会研究レポート

ネットワークレール社のヒースロー空港アクセス新線計画

醍醐 昌英

22 データファイル

- ・2009年度(平成21年度)上半期(4~9月)運営概況
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成21年9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
- ・関空2期見学ホール情報

【表紙写真】「フェデックス B777F」

フェデックスの貨物専用機 B777F である。9 月末にメンフィス国際空港にデリバリーされたばかりの最新鋭貨物専用機が関空に飛来した。

B777F は旅客機 B777-200LR (Long Range : 長距離型) Worldliner をベースに造られた。B777-200LR は、航続距離が 17,000km を超え旅客機のなかでは最長である。主翼にはレイクド・ウイングチップが付いており B777-200 や 200ER と見分けることができる。

撮影：柴崎 庄司(関西国際空港株)

航空国家戦略への一提案



神戸市立工業高等専門学校校長
神戸大学名誉教授、当調査会理事

黒田 勝彦

民主党の大勝により、日本の国家運営が大きく変化しようとしている。国家戦略室が設置され、どのような戦略が打ち出されるかと国民は固唾を呑んで見守っている。目下、民主党のマニフェストの実現のみが話題の中心で、国家戦略として表明された内容は前原国土交通大臣による「羽田を日本の国際ハブにする」ということぐらいだ。やっと、航空行政の中で、国家戦略が曲がりなりにも表明されたという感がある。もともと、1960年代の急激に増大する航空需要に対応するため、羽田や伊丹の拡張が考えられたが、前者は羽田沖の埋め立て拡張が当時の土木技術では無理という理由で、後者は拡張用地取得と環境問題で無理という理由で、それぞれの都市圏で、成田空港、関空が計画され整備された。しかし、その当時は今日のように「国際ハブ」という概念は存在しなかった。しかし、成田が供用を開始した頃には世界の国際航空を取り巻く情勢は大きく変化した。すなわち、1970年代後半からカーター政権下の米国で始まった航空規制緩和及びオープン・スカイ政策である。米国国内航空自由化はエアラインの新規参入もあり市場競争を激化させ、従前のレガシー・キャリアの吸収合併を含む再編を促した。このような市場競争の中で生まれたキャリアの戦略が機材と空港の効率的運用と市場の拡大戦略としてのHSS (Hub & Spokes System)、FFP (Frequent Flyer Program) やCRS (Computer Reservation System) である。また、最近成長の著しいLCC (Low Cost Carrier) のビジネスモデルである。このようなキャリアの戦略を可能ならしめた要因はICTの急速な発展を抜きにしてはもちろん

語れない。発展途上にあった東アジア諸国もいち早くこの世界趨勢に乗り、国家戦略としてハブ空港建設と育成を目指しているが、日本は周知のようにこのような戦略を国は持っていなかった。関西では、3空港問題が喫緊の課題として協議されているが、3空港の運用を「このように運用すれば、地域住民の福祉が向上する。国益のためになる。」という中身の詰め無しで議論が空転しているように思える。地域としての戦略の立案が第一で、その実現のための制度設計を議論するべきではなからうか。私見では、関西は関西にある国際路線窓口として、内陸乗り継ぎ機能を充実させることを当面の戦略と考え、関西を窓口とする「タグエンド・カポタージュ」と「成田～関空国内以遠権開放」を国に要請すべきである。その理由は一挙にカポタージュを開放することはANAやJALの競争力からして過酷すぎることに加え、海外キャリアの日本乗り入れ魅力を向上させるからである。したがって、日本は東西両空港をツインハブとして活用する、といった国家戦略を打ち立てる必要がある。さらに、LCCは首都圏の混雑空港を避けて関西を利用した方が使い勝手がよいから、関西の戦略としては、LCCターミナルの早期整備、着陸料を含めた特別割引優遇措置などを講じて国際路線と便数を増やすことを目指せばよい。これらを実現するために、乗り入れ需要が圧倒的に多い首都圏空港を航空交渉の場で戦略的に取引材料として利用するのはどうだろうか？

各界の動き

関西国際空港

●案内所リニューアル、広さ2倍に

関西空港旅客ターミナルビル2階中央にある案内カウンターが10月1日、リニューアルオープンし、関西国際空港会社の竹内剛志副社長らによるテープカットがあった。面積を2倍に広げ、案内所の施設などで使える優待カード「KANKU CLUB カード」の案内カウンターも併設した。

●出国エリア、新名称を投票で選ぶ

関西国際空港会社は、関西旅客ターミナルビルの出国エリアの新名称を決めるため、9月29日から10月7日まで投票を受け付けた。候補は、KIX Airside Walk▽KIX Airside Avenue▽KIX Airside City。来春に全面オープン予定。免税店のほか、シャワーや仮眠室完備の休憩室などが設置される。

●日航が「究極のエコフライト」

日本航空は10月11日、機内食の食器の軽量化や飛行方式の見直しなどで二酸化炭素（CO₂）の排出量削減を徹底した「究極のエコフライト」を、ハワイ～関西空港線で試験実施した。米国と豪州などが航空分野の環境対策で連携する「アジア太平洋環境プログラム」に、日本が参加したことを記念して実施。約14tのCO₂削減に成功した。

●水素自転車の実証実験

岩谷産業と関西国際空港会社は、水素を使って発電する小型燃料電池を搭載した水素自転車の実証実験を空港島内で10月13日に始めた。車の代わりに水素自転車で6km走ると、二酸化炭素2.4kg分の削減効果がある。

●自民党大阪府議団がハブ空港化を要望

前原誠司国土交通相が、羽田空港を国際的なハブ空港と位置づける考えを示したことに関連し、自民党大阪府議団の吉田利幸幹事長は10月14日、橋下徹大阪府知事に、関西空港のハブ化実現に向けた機能強化に取り組むことを、国に求めるよう要望した。

●補給金は70億円増額維持、概算要求を再提出

国土交通省は10月15日再提出した2010年度予算の概算要求で、関西国際空港会社の経営基盤を安定させる補給金は前政権の増額要求をそのまま維持し、2009年度当初予算比70億円増の160億円とした。

●国交相、「関西3空港問題議論」

前原国土交通相は10月15日の記者会見で、関西、大阪、神戸3空港の並立問題について「オープンスカイや観光立国という観点から、関西3空港のあり方を時間をかけて研究し、来年度以降の予算要求に反映させていきたい」と述べ、2011年度予算を編成する中で、巨額の負債を抱える関西会社の抜本的な経営改善などに取り組む方針を明らかにした。

●航空事故想定し消火・救援訓練

関西空港で10月15日、航空機事故を想定した消火・救援訓練があった。乗員・乗客96人の

航空機が第1滑走路で着陸に失敗、滑走路をそれ、誘導路で炎上したという想定。関西国際空港会社のほか、航空会社、消防、警察、病院など64機関から約660人が参加した。

●**アジアナ、ソウル便を2倍の週14便に**

アジアナ航空は10月19日、関西～ソウル・金浦線を11月13日から週14便に倍増させると発表した。A320型機（146席）を使う。

●**福島社長、着陸料割引を検討**

関西国際空港会社の福島伸一社長は10月20日の定例記者会見で、海外の航空会社を誘致して路線網を拡大するため、2010年度から着陸料割引の拡大を柱とした新たな料金施策を導入する方針を明らかにした。現在の割引制度は1年半の期限付きであり「東アジアの空港と戦えるよう、もっと本格的な料金施策を実施したい」と述べた。

また、羽田空港の国際ハブ空港化問題に関連し、「日本の経済力や国力、大規模災害の危機管理などの観点から、複数の国際拠点空港が必要。関空は日本唯一の世界標準の空港で、必ず貢献できる」と強調した。

●**冬期スケジュール、週40.5便減**

関西国際空港会社は10月20日、2009年冬期（10月25日～2010年3月27日）の国際定期便の運航計画を発表した。ピークとなる12月は週724.5便と、2008年冬期ピーク時に比べて40.5便減少した。韓国勢は3社で計33便増えるなど、海外航空会社は増便したものの、日本航空など国内航空会社5社は53.5便減らした。貨物便は2008年冬期より28.5便少ない125.5便と6年ぶりの水準に戻った。

●**チェジュ航空、ソウル便をデイリー運航**

チェジュ航空は10月20日、関西～ソウル・金浦線を11月27日から、デイリー運航（週7便）で新規就航すると発表した。B737-800型機（189席）を使う。

●**アリタリアにエアポートプロモーション**

関西国際空港会社は10月21日から25日まで、アリタリア・イタリア航空にエアポートプロモーションを行った。和歌山県が欧州に観光や物産などのプロモーション団を派遣するのにあわせて実施するもので、関西～ローマ線の維持と将来的な拡大を要請した。

●**ユナイテッドにエアポートプロモーション**

関西国際空港会社は10月21日から25日まで、ユナイテッド航空を訪問し関西～サンフランシスコ線のデイリー運航を要請した。大阪商工会議所がアメリカへ経済視察団を派遣するのにあわせて実施した。

●**ルフトハンザへ路線拡大促すプロモーション**

関西国際空港会社は10月21日から25日まで、ルフトハンザ・ドイツ航空を訪問し、関西～フランクフルト線の拡大を要請するエアポートプロモーションを実施した。大阪市副市長の北山啓三氏らのドイツミッション団がサンクト・ペテルブルグ市とハンブルグ市に姉妹都市提携事業の一環で訪問するのにあわせて実現した。

●**シアトル線、9年ぶり復活**

関西国際空港会社は10月21日、米デルタ航空が2010年6月7日から、関西～シアトル線を新規就航すると発表した。毎日1便（往復）運航する。関空～シアトル線は2001年に米ノースウエスト航空が運休して以来9年ぶりの復活。関空会社などの就航促進策で、着陸料は実質、無料となる。ボーイング767-300ER型機（216席）を使う。

●**国際線旅客、17か月ぶりに増**

関西国際空港会社は10月21日、9月の運営概況（速報値）を発表した。国際線の旅客数は前

年同月比5%増の87万8,044人で、17か月ぶりに前年実績を上回った。金曜日を含めた大型連休期間（9月18～23日）だけで、約20万2,500人が利用した。一方、国内線の旅客数は25%減の40万3,194人とどまった。

●関西同友会代表幹事「関空ハブ化なら神戸空港廃港を」

関西経済同友会の山中諄代表幹事（南海電気鉄道会長）は、10月22日の記者会見で「関西空港をハブ空港として育てるなら、神戸廃港、伊丹縮小で、関空に幹線に移すシナリオがベターだ」と述べ、改めて神戸空港の廃港を検討するべきだとの持論を展開した。

●大韓航空がグアム線を毎日運航

大韓航空は10月25日からが関西～グアム線の旅客便を、週3便から週7便のデイリー運航に増便した。エアバス A330-300型機（295席）を使用。

●アジアナ機が滑走路接触

10月28日午前10時10分ごろ、関西空港に到着したソウル発のアシアナ航空1125便（エアバス A320型機（乗員乗客147人））が着陸をやり直し、再上昇する際、機体尾部を滑走路に接触した。約10分後、正常に着陸し、けが人はなかった。機体に損傷があり、国土交通省運輸安全委員会は調査官3人を派遣した。

●上半期旅客18%減

関西国際空港会社が10月28日発表した2009年4～9月期の運営概況によると、1日当たりの旅客数は前年同期に比べて18%減の3万6,600人だった。新型インフルエンザの影響で旅行を手控える動きが広がったほか、国内線を中心に減便も相次いだためだ。（後掲「データファイル」参照）

●財界3団体など利用促進アピール

関西の商工会議所など財界3団体と大阪府など7自治体は10月30日、関西空港の利用促進を訴えるアピールを発表した。職員や会員企業に関空の使用を求め、関空を軸に関西の航空需要を高める具体策を検討することを盛り込んだ。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●伊丹市長「機能維持を」

藤原保幸・伊丹市長は14日、国土交通省で前原国土交通相と面会し、大阪空港の機能を基幹空港として維持することなどを要望した。前原国土交通相は「大阪空港の廃止は心配しなくてもいい」などと答えたという。

●大阪府知事、空港跡地を「英語漬け特区」に

大阪空港の廃止を提唱している橋下大阪府知事は10月22日、空港廃止後の跡地利用策として、外国人の定住や経済活動を進める英語特区を整備する構想を明らかにした。「大阪空港に代わる活性化策として英語圏を作りたい」としたうえで、「教育やまちづくり、活性化を含めた経営プランを作りたい。観光資源にもなる」と狙いを説明、担当部局に具体案の作成を指示した。

●兵庫県議、活性化へ議員連盟

兵庫県議会の8人が10月30日、超党派の大阪国際空港周辺地域活性化議員連盟を発足させた。「黒字で、利用者も多い空港をつぶす必要はない」とし、関西3空港の一体運用を基本線に、伊丹での近距離国際便復活などを関係当局に求めていく考えを明らかにした。

＝ 神戸空港 ＝

●日航搭乗率最高の83%

神戸空港からの全面撤退を表明した日本航空の同空港発着便（4路線）の平均搭乗率が、9月は採算ラインとされる70%を上回る83%となり、開港以来最高となったことが、神戸市のまとめでわかった。日航は今春までに、搭乗率が30～40%台だった仙台、熊本、鹿児島島の3路線は廃止しており、平均搭乗率アップにつながった。

●利用者1,000万人達成

2006年2月開港の神戸空港の利用者数が10月30日、1,000万人を超えた。利用者319万人を見込んだ昨年度は約257万人と低迷するなど、当初の予想より半年遅れとなった。

＝ 成田国際空港 ＝

●空港利用料、500円上乗せ

成田国際空港会社は10月1日、出国客と国際線乗り継ぎ客を対象に、11月16日から「旅客保安サービス料」500円を徴収すると発表した。航空券の発券時に、従来の旅客サービス施設利用料（大人2,040円）に上乗せする。

●成田市長ら「内際分離」堅持を申し入れ

前原国土交通相が羽田空港を国際的なハブ空港化する方針を表明したことについて、成田空港の周辺自治体でつくる成田空港圏自治体連絡協議会（会長・小泉一成成田市長）の代表者らが10月15日、同相に「成田は国際線の基幹空港、羽田は国内線の基幹空港」とする従来の「内際分離」原則を今後も堅持するよう申し入れた。

●B滑走路延長式典開く

成田空港のB滑走路（2,180m）が2,500m化されることを受け、10月20日、記念式典が開かれた。式典後のパーティーで前原誠司国土交通相は「首都圏の航空需要に応えるためには、成田のさらなる容量拡大を実現したい」とあいさつした。同滑走路は22日から供用を開始した。

●神奈川県知事、国交相に超高速鉄道提案

松沢成文神奈川県知事は10月29日、前原国土交通相と面会し、成田～羽田両空港をリニアや新幹線で結び、両者を一体的に運用する超高速鉄道整備構想を提案した。同構想は松沢神奈川県知事の持論で、現在は約1時間半の所要時間を15分に大幅に短縮する計画。

＝ 羽田空港 ＝

●4番目の国際線、北京線1番機が出発

羽田空港で国際線として4番目の路線になる羽田～北京線が開設され、1番機の全日空機が10月25日、出発した。国際チャーター便として同社と日本航空、中国国際航空の3社で1日計4便を運航する。

●116mの新管制塔を公開

2010年10月、4本目の滑走路が供用開始されるのに合わせ、本格的な運用が始まる羽田空港の新しい管制塔が10月29日、報道陣に公開された。現在の南約300mの位置に、今までの1.5倍の115.7mの高さで建設された。100mを超える管制塔は国内では初めてで、世界でも3番目に高い。

＝ 中部国際空港 ＝

●国際線冬ダイヤ、開港時下回る

中部国際空港会社は10月21日、冬期スケジュール（期初）の国際線の便数が過当たり275便になると発表した。2005年2月の開港時の便数（293便）を下回る。

●予算概算要求2,000万円盛り込む

国土交通省が10月15日、再提出した2010年度予算の概算要求に、中部空港の2本目滑走路整備に関連し、需要拡大に向けた調査費2,000万円が盛り込まれた。調査費は今年度、初めて

1,000万円が計上された。

＝ その他 ＝

●全日空が那覇空港を貨物の拠点に

全日本空輸は那覇空港をアジア地域貨物の拠点とする新事業を始め、10月27日未明にボーイング767型の貨物専用機が、羽田やソウル、中国・上海など6空港から那覇に到着した。

航空

●日の丸ジェット「MRJ」 米航空会社が100機発注

三菱重工の子会社、三菱航空機は10月2日、国産初となる小型旅客機「MRJ」を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（セントルイス）から受注したと発表した。海外からの受注は初めてで、受注機数は100機。三菱航空機は、これまでに全日本空輸から25機受注している。

●ポーランドと航空協議

日本とポーランドとの航空当局間協議が、10月5、6日の両日、東京で開かれ、路線自由化の枠組みの設定と乗り入れ便数の拡大で合意した。現行の週2便から週10便まで直ちに運航可能となり、成田空港については、2010年3月の増枠後、ポーランド側の乗入れが週3便まで可能となった。

●米航空大手5社が赤字

米航空大手5社の2009年7～9月期決算が、10月22日発表の最大手デルタ航空などで出そろい、5社すべてが純損失を計上した。景気悪化による乗客の減少で厳しい経営環境が続いている。

●コンチネンタル航空、スターアライアンスに移籍

米航空4位のコンチネンタル航空は10月27日、国際航空連合、スターアライアンスに正式に加盟した。これまでスカイチームに入っていたが、昨年6月に米ユナイテッド航空と業務提携したことに伴い、スターアライアンスに移籍した。

これを受け全日本空輸は28日、米コンチネンタル航空と提携契約を結んだと発表した。直ちにマイルージの共通化などを始めた。今後、日米路線を中心に共同運航をする予定。

●日航、政府管理下で再建

経営再建中の日本航空は10月29日、業績不振企業の再生のため国と金融機関の共同出資で今月設立された企業再生支援機構に支援を要請した。日航は事実上、政府管理の下で再建を目指す。支援機構は日航の資産査定などを新たに実施し、年内にも最終的な再建計画をまとめる。

●世界の航空旅客数、13か月ぶりプラスに

国際航空運送協会（IATA）は10月29日、9月の航空旅客運送量が前年同月比0.3%増となり、2008年8月以来13か月ぶりにプラスに転じたと発表した。各国の景気対策などで景気悪化によりやく歯止めがかかり、一部地域で観光旅行や出張の需要が回復し始めたため。ただ、航空貨物は電子部品などの荷動きが悪く、同5.4%減と不振が続いた。

●全日空中間決算、30年ぶり営業赤字

全日本空輸が10月30日発表した9月中間連結決算は、世界的な景気悪化によるビジネス需要の低迷などで、営業利益が282億円の赤字（前年同期は498億円の黒字）となった。年間で需要がピークの夏場を含むため黒字が普通の中間期では1979年度以来、30年ぶりの赤字だ。

関西

●岬町長選、田代氏が初当選

任期満了に伴う岬町長選は10月4日、投開票が行われ、新人の前町議、田代堯氏（65）が、現職で再選を目指した石田正弘氏（55）を破り、初当選を果たした。

選管確定は次の通り。

当	4,833	田代 堯
	4,755	石田正弘

●JR東海がリニア延伸計画発表

JR東海は10月13日、東京～名古屋間で2025年開業を予定しているリニア中央新幹線を大阪まで延伸する計画の概要を発表した。開業のめどは2045年を想定し、東京～大阪間は、最短67分で結ばれる。総事業費は東京～名古屋間に比べて3兆3,400～3兆3,500億円増えて、8兆4,400～9兆900億円に膨らむ。

●臨海部活性化、企業誘致し2,700億円投資促す

大阪府、大阪市、関西経済3団体で構成する夢洲・咲洲地区まちづくり推進協議会は10月15日、大阪臨海部の活性化策の中間とりまとめ案に大筋で合意した。産業振興策としては府庁の移転先に検討されている市の第三セクタービル、大阪ワールドトレードセンタービルディング（WTC）周辺への企業誘致を柱に掲げた。今後5年以内を目標に2,700億円の投資を促す。

●神戸市長選 矢田氏が3選

任期満了に伴う神戸市長選が10月25日投開票され、矢田立郎氏（69）が、無所属でウェブ制作会社顧問の樫野孝人氏（46）、共産公認で党兵庫県委員会書記長の松田隆彦氏（50）の新人2人を破り、3選を果たした。過去2回、民主、自民、公明が矢田氏を推薦。今回は民主単独推薦に反発した自民、公明が自主投票とした。【重石岳史】

選管確定は次の通り。

当	164,030	矢田 立郎	無現
	156,178	樫野 孝人	無新
	61,765	松田 隆彦	共新

国

●航空管制や技術協力で国際会議

アジア・太平洋地域を中心にした35の国と地域の航空当局者ら約300人が一堂に会し、航空管制やセキュリティー、技術協力などについて意見交換するアジア太平洋航空局長会議が10月12～16日、関西空港近くのホテルで開かれ、14日には、主要議題の「シームレスな（継ぎ目のない）空」の実現を目指し、各国が航空管制分野などでの協力を確認する共同声明案を採択した。

●国交相「羽田を24時間国際ハブ空港に」

前原国土交通相は10月12日、羽田空港を24時間運用の国際ハブ空港として優先整備し、首都圏で羽田が国内便、成田が国際便とすみ分ける原則も撤廃する考えを表明した。泉佐野市のホテルで橋下大阪府知事との会談後、記者団に述べた。

橋下大阪府知事は記者団に「関西がスポーク（拠点でない空港）という方針が示されるのなら、府の金を出す必要はない」と述べ、関西空港関連施策に対する支出を来年度以降、凍結する考えを示した。

●国交相、成田との一体的運用は変えず

前原国土交通相は10月13日、閣議後の記者会見で「羽田空港をハブにしたとしても、（ハブが）一つでいいのかという議論はある」としたうえで、「第1段階として羽田空港を成田空港と一体

的に活用すると位置づけ、同時並行で、橋下知事らの提案を受けながら関西3空港のあり方をしっかりと検討していきたい」と述べた。

●大阪府知事、拠点空港は2つ必要

橋下大阪府知事は10月13日、前原国土交通相が示した羽田空港のハブ空港化について「東日本と西日本でハブ空港は2つ必要。羽田空港のハブ化は基本的には賛成だが、それだけでは日本は持たない」と述べ、関西空港もハブとして整備すべきだとする持論をあらためて主張した。

●和歌山県知事「関空に目配り訴える」

和歌山県の仁坂吉伸知事は10月13日の定例記者会見で、「関西にとってハブ空港がなかったら大きな打撃。関西の力を結集してそういうことを訴え、関空にも関東と同じように目配りをして、バランスのとれた政策をとるよう訴えたい」と話した。

●国交相が千葉県知事と会談

前原国土交通相は10月14日、森田健作千葉県知事と国交省で会談した。成田、羽田両空港の位置づけについて国交相は会談後、記者団に「成田と羽田は一つの大きな国際空港拠点として発展してもらおう」と述べ、一体的に運営する方向性を示した。

●首相、「WIN-WINの関係で」

鳩山由紀夫首相は10月14日、前原国土交通相と森田千葉県知事が羽田、成田両空港の一体活用で合意したことについて、「意見の一致を見たと思っているので安心している。関西空港を含め、WIN-WIN（ウィン・ウィン）の関係をつくることができる」と述べた。

●一般財源で空港整備 国交相明言

前原国土交通相は10月16日の記者会見で、今後の空港整備事業費について「堂々と一般会計から要求する」と述べ、これまでの社会資本整備事業特別会計の空港整備勘定（旧空港整備特別会計）を根本的に見直す方針を明らかにした。空港整備勘定の主な財源となっている空港着陸料や使用料について、前原国土交通相は「（航空会社にとって）極めて負担が大きいので、その軽減を図る方向」と明言。経営再建中の日本航空の支援にも役立てたい意向を示した。



クリック！

前原国土交通相の発言はこれまでの空港整備の財源のあり方を180度転換することを意味する。公共工事の中で空港整備が最も受益者負担が徹底していた。「航空はぜいたくな移動手段」という発想から財源の大半は航空旅客が負担し、一般財源（税金）の投入は限りなくゼロに近かった。大規模空港の整備に一般財源（無利子資金）が投入されれば、日本の空港の国際競争力強化に寄与するとみられる。

●国交省成長戦略会議、首都圏空港の拡充など議論

国土交通省は10月26日、観光など前原国土交通相が重視する政策について議論する「成長戦略会議」の初会合を開いた。羽田空港の国際ハブ化構想など、有識者で構成される委員から意見が続出。同会議は2010年6月までに最終報告をまとめ、2011年度の概算要求に反映させる方針だ。会議では（1）海洋国家日本の復権（2）観光立国の推進（3）オープンスカイ（航空自由化）（4）建設・運輸産業のさらなる国際化—の4分野について討議された。

関西圏への国際観光客誘致の方策について

京都嵯峨芸術大学教授

坂上 英彦 氏



●と き 平成21年9月28日(月)

●ところ 大阪キャッスルホテル

■はじめに

本日はこのようなお話をする機会を与えていただきありがとうございます。私、大学を卒業してからずっと関西のために研究して来ました。前職の㈱日本総合研究所では、東京で調査・研究活動をやれと言われましたが、私は関西が元気になる調査・研究をやりたいということで関西の調査・研究をしまいいりました。本日のテーマは私にとっても楽しいものになりそうです。

ここ1、2年、観光の現場は厳しい打撃を受けています。1つは経済不況で観光客が激減していること。それに追い打ちをかけるように新型インフルエンザの流行で、私の大学の近くに京都・嵐山という観光地がありますが、対前年度比30%の減少が続いて、この夏は元に戻らない状況になっています。ただ、観光政策の面では国として観光立国論を提唱し、観光庁を2008年秋に設立するなどかなりの追い風、強化の方向です。ただし、民主党に代わってどうなるか不透明なところがありますが、大きな流れであることは間違いないと思います。

■国際観光の概況

観光立国実現のために観光庁は5つの目標を設定しました。①訪日外国人旅行者数を2010年度に1,000万人にする。これは新型インフルと経済不況で目標達成は厳しくなっていますが、ともかく1,000万人、10年後の2020年には倍増の2,000万人という数字を目標にしてい

ます。②日本人の海外旅行者数を2,000万人にする。③観光旅行消費額を30兆円にする。④日本人の国内観光旅行による一人当たりの年間平均宿泊数を4泊にする。これは高いハードルで現在は2泊未満の状態です。国際的に見れば4泊は普通のことですけど、日本人は働き過ぎということで4泊を目標にしています。⑤わが国における国際会議の開催件数を5割増にする。ということで、各目標数値は1,000万人、2,000万人、30兆円、4泊、5割増と1、2、3、4、5の覚えやすい数字が並びました。

観光庁の目標

訪日外国人旅行者数：2010年1,000万人
(2020年2,000万人)

日本人の海外旅行者数：2,000万人

観光旅行消費額：30兆円

日本人の国内観光旅行による

一人当たりの宿泊数：4泊

わが国における国際会議の開催件数：5割増

現在の経済状況の中でこのように成長する数値目標を掲げている業界はないと思います。その意味で観光業界というのは潜在力が高く、国としても実現への熱意と自信が感じ取れます。わが国も観光庁ができ、観光が国の大きな柱と位置づけられ、ここ数年で変わってきました。これからは観光立国としての展開が起きて来るかと思っています。ただし、諸外国に比べるとまだまだ、30年ぐらい遅れているのではない

でしょうか。

少し国際的に見ると、WTO（世界観光機関）が今後の観光客の需要予測を出しており、2020年に全世界で15億6,000万人の国際観光客到着数になるだろうと見込んでいます。このうち東アジアが一番急成長し、2020年に世界の観光客の25%をアジアに迎え入れると予測しています。また家族や友人、あるいは一人旅の個人旅行が増え、ゆっくりと1か所に長期滞在するライフスタイル観光、そこにある生活を楽しむような観光が主流になってくると見えています。今後は、観光地として成立するためにはその地域の生活の魅力をアピールする必要があります。観光は住んでよし、訪れてよしの国づくりというキャッチフレーズがあるように、住んでいる人が豊かでないような場所に、誰も行かないということです。幸せで豊かに暮らす様子を味わいたいのが観光の魅力の1つです。働いてばかりで必死に経済競争しているような国には誰も来てくれないわけです。今、日本人が最も行きたい国は、実はイタリアです。イタリアは国家が貧しくとも一人ずつの幸せを経済に関係なく構築されていると言われていています。おいしいものを食べて、歌を歌って、人を愛するという3大哲学がイタリア人の重要な生き方です。経済よりは自分の幸せを追求する、そういう感性に溢れた地域に日本人が最も魅かれているということは、観光が単なる経済活動でなくて、そこに働く人や生活する人の幸せ感が伝わって来ることが必要と言えるでしょう。

世界の国際観光がアジアにシフトしていることは明らかです。昨年パリに行った時、エッフル塔の前で何十台という観光バスがやって来ました。物凄い数の中国人が観光に来て、記念写真を撮っていました。どこかで見た風景だと思いました。十数年前の日本人の姿と同じです。今は日本人が何十台という観光バスに乗って、団体で記念写真を撮っている風景を見ることは出来ません。アジアが世界の観光の主役になっています。私の大学近くの嵐山・渡月橋も同様にアジアからの観光客が

大勢で歩き、大きい声で母国語を話している風景を見ることが出来ます。それには理由があります。嵐山にトロッコ列車が走っていますが、台湾や中国の人には有名な列車です。日本人には保津川下りの方が有名ですけど、アジアではトロッコ列車がよく知られています。それはトロッコ列車の職員さんが直接、アジア各地へ営業に出かけて宣伝してくれるお陰です。もう1つは嵐山・小倉山の亀山公園に中国の周恩来元首相が詠んだ歌碑があります。雨の煙りにたたずむ嵐山の景色は素晴らしいと詠んだ歌ですけど、それを中国の人たちが見に来るわけです。このように中国を中心とした東アジアが主なターゲットになっています。

話を進めますが、アジアの人たちは欧米の人たちと観光の価値観、趣向が違います。アジアの人たちは安いホテルでよいというのに対して、欧米は高級なホテルに泊まりたいことです。アジアの人は立派な郊外のホテルよりも繁華街に近くて安いホテルを喜びます。なぜならショッピングが観光の大きな生きがいの1つになっているからです。日本人もかつては海外へ出かけると観光地よりも買い物に走り回る人が結構多かったと思います。いまは買い物よりもおいしいものを食べ、海外の生活に触れるという滞在型に変化しています。アジアの人たちはまだまだ消費が旺盛です。日本人は買い物をして幸せになるということはほとんど無くなりました。10～20年前なら買い物で幸せ感を得ていたはずですが、私たちの周囲は物で満ちあふれ、欲しいものは何もないという状態になっています。アジアの人たちはショッピングが観光の大切なテーマなのです。欧米はショッピングにあまり関心がなく、むしろ歴史や文化などガイドブックで勉強しながら味わうというスタイルです。もう1つ、アジアの人たちにとって繁華街は観光の必需品です。どういうことかと言うと、1日を終えた時に散歩をする習慣があるということです。日本人もかつては1日が終えた時に商店街をぶらぶらしたり、夕陽を見たりした家族の風景があったかと思いますが、アジアの人たちにとって夕方に散歩出来る繁華街

が必需品なのです。例えば、淡路島には比較的安くて素晴らしいホテルがありますが、散歩出来る繁華街がないからアジアのお客さんは誰も行きません。そういうことでテーマは安価なホテルとショッピング、繁華街ということです。

アジアの人たちにとって日本の魅力は何か。なぜ日本に行きたいのか、若い人になればなるほど日本に行きたいと言います。自分たちの国の10年先、20年先の近未来を日本に感じるからです。日本に来るとタイムマシンのように近未来を見ることが出来るわけです。運転手のいない電車が本当に走っていることを確認するためにやって来ます。おそらく日本人も海外旅行ブームが始まったころアメリカやヨーロッパへ行って日本の将来に近い姿を見て来たのではないかと思います。

世界の観光革命は50年周期で起こっていると言われていています。第1次は1860年ごろにヨーロッパで起こりました。時間とお金を持った有閑階級が生まれ、世界旅行に出かけました。その次は1910年代のアメリカです。アメリカが栄えた時に自分たちのルーツであるヨーロッパへ盛んに出かけました。第3次は1960年代、先進国の国際旅行が活性化した時代で、日本人も初めてパスポートを持って海外へ出かけるよ

うになりました。ジャンボジェット機が普及し、わが国の海外旅行客が1,600万人に達しました。第4次が2010年代だろうと言われ、世界の経済の牽引役である東アジア地域に観光需要が起こって、アジアの人たちが世界へ出かけています。アジアシフトが必然的に起こったことがよく分かると思います。

■世界における関西の魅力

世界の観光における関西の魅力はどうか。私がいろんなところで見たり、聞いたり、調査したりした世界における関西の魅力についてお聞きしました。ヨーロッパへ行きますと、パリなどで日本文化に高い評価をしているグループがあります。伝統文化の茶道、華道、能・狂言、日本料理等々が素晴らしいと評価してくれます。この人たちは自宅の絨毯をはがし、畳をしいて床の間をつくり、一輪ざしを飾り、環境に優しい自然と調和した生活がこれから必要だというわけです。簡素で素朴、もったいないと言われる価値観が21世紀にとって大切な文化という評価です。日本の文化を愛する人たち、世界の文化芸術の都だと自負するパリの人たちが日本文化を評価しているわけです。一方で日本の現代文化を評価する人たちもいます。

図表 1 世界の観光革命 (資料) 石森秀三・坂上英彦「ビジター産業に進路をとれ」

観光革命 (50年周期)	概 要
第1次 1860年代	ヨーロッパで国内観光の大衆化と有閑階級の世界旅行 ・ 週休制の導入 ・ 万博博覧会の開催 ・ 旅行斡旋業の成立 ・ 鉄道網整備 ・ スエズ運河の開通 ・ 米大陸横断鉄道の全通
第2次 1910年代	米の中産階級の欧州旅行 ・ 米国経済の発展による外国旅行ブーム
第3次 1960年代	先進国の国際旅行が活性化 ・ ジャンボジェットの普及 ・ 我が国1,600万人の海外旅行
第4次 2010年代	アジアでの観光需要の爆発 ・ アジアでのスーパージャンボ(700人乗り)の導入 ・ アジアにおける日本観光ブーム or ジャパン・パッシング

ヨーロッパの人よりもアメリカやアジアの人に多く、先端技術やものづくりの文化、経済のシステム等々が日本の大きな魅力であるとする人たちもいます。1960～90年にかけて日本は世界のナンバー1だと言われた時代がありました。今は、そのような雰囲気は全く消えているようですが、約30年間世界でナンバーワンと言われた時代がありました。その時に出来た現代文化は私達の生活や経済の中で根強く残っているわけで、アジアの人はこのような現代文化に興味を持っています。これら日本の伝統文化と現代文化が重なり合うところに、最近よく言われるジャパニーズ・クール、あるいはソフトパワー等のポップカルチャーの分野があります。マンガやアニメ、ファッション、カラオケ、ゲームソフト、映画が世界の人たちに評価されています。アフリカの国の子供たちが、日本のアニメの主人公を知っている、ストーリーをよく知っています。このように日本の文化が世界に浸透しているわけです。もはや1つの産業というよりは世界の文化として認識されています。

日本の歴史を振り返りますと伝統文化の原点は1200年間、都であり続けた京都にたくさんストックされています。東京が素晴らしいと言っても高々数百年の中心であったのに過ぎません。京都には千年以上の蓄積があり、ほとんどの伝統文化の拠点、家元といったものが脈々と生活の中に息づいています。

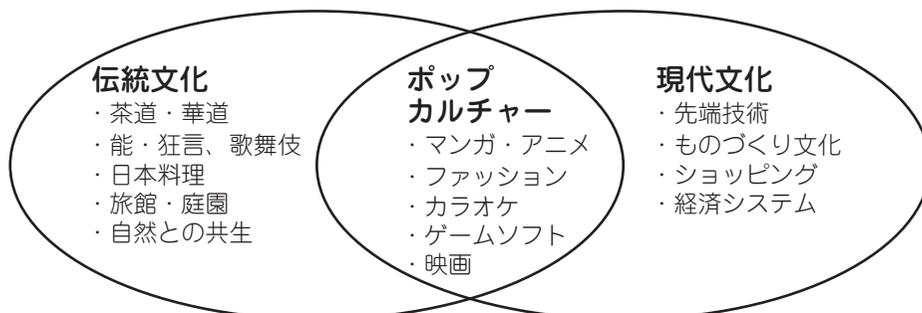
私は大阪から京都に移り、すごく驚いたことがあります。京都の人たちは習い事に何をするかと聞いたことがあります。私は大阪生まれ

の大阪育ちですから読み書き、算盤は定番でした。京都の子供は能・狂言を習いに行くのです。小学校3年に能の何の演目を習い、あの狂言は難しいなあというのが子供時代の共通の話題になるのです。この話を聞いた時、京都と大阪の文化の差は非常に大きいと思いました。京都には伝統文化がDNAとして引き継がれ、日本の観光地として成立している要因はそこにあると思います。

関西には伝統文化と現代文化、ポップカルチャーの3つが揃っています。これまでの関西研究でよく言われているように、個性を持った都市が30分圏内に複数存在していることが稀有であると、研究者が結論づけています。日本の中心的な魅力が関西に集まっていると自信を持って言えるでしょう。日本の総合的な魅力は関西にあり、アメリカ人が関西のことを「リアル・ジャパン」と表現した言葉を思い出されます。東京は大企業ばかりで全員が背広を着て、話をしても表情がないけど、関西は笑いがあり、本音が聞ける。これが本当の生き方ではないか。本当の日本を知るには関西へ来なければ分らないとまで表現した言葉が印象的でした。

ただし、東アジアの人から見れば、歴史・文化は自分たちの方が中心で、日本は自分たちの文化の末裔であると思っています。お寺を観光しても3か所以上になると、東大寺も正倉院も何が何だか分からなくなるのが実際のところです。しかしながら先端技術、現代文化には非常に興味を持っていて、そこが関西の強味になるわけです。

図表2 日本の魅力



参考に2003年4月に出された観光立国懇談会の骨子を紹介します。日本の魅力はどこにあるのか、というセンテンスが私は好きで、日本を関西に置き換えることも出来るわけです。①自然と共生を図り、美を追求すること。おそらく関西はこういう場所です。②伝統的なものと現代的なものが共存していること。これも関西ならこ所で、東京では難しいと思います。③産業的な活力と文化的な香りが共存していること。④日本的なものと西洋的なものが並存していること。着物を着ている人も洋服を着ている人もいる風景はやはり関西です。⑤自然の景観に恵まれていること。⑥社会の治安と規律が保たれていること。これらを当てはめて行くと関西がいかにも世界の中で素晴らしい地域であるか分かるのではないかと思います。

観光立国懇談会は日本の魅力について、もっと自信を持とうと呼びかけているわけで、日本人がもう一度、日本を学び直し日本の魅力を発見し、日本の生き方に誇りを持つべきであると言っています。日本を関西に置き換えれば関西の観光の中身が理解出来るのではないかと思います。これに私が思い至ったのは、大阪オリンピック誘致に関する調査で、世界の文化人、経済人に大阪・関西の魅力を聞いて回った結果から、これらの魅力に気がつき、納得したわけです。今日のお話は、私の考えではなく、海外の人が見る日本、関西、大阪、京都はどうか、水平に見ていけば魅力が理解されると思います。

■関西への国際観光客誘致方策の提案 (東アジアを対象として)

実際に国際観光客を誘致するにはどうすればよいか、誘致方策の提案です。おそらくヨーロッパの人たちは勉強熱心で分厚いガイドブックを読んで来てくれるでしょうから、ここでは主に東アジアに絞ってお話します。

課題1. 現地の市場開拓

まず課題の1つ目は、現地の市場開拓についてです。アジアの中で日本に最も親近感を持っているのは台湾で、一番多く来てくれていま

す。次に韓国、中国、香港と近隣4地域からですが、思った以上に関西の認知度は低く、通一遍の情報しか提供されていないのが現実です。

アジアと言ってもそれぞれの国・地域で観光商品の作り方が違います。観光流通構造が違うわけです。それを理解してアジアの人たちが日本にやって来るには誰がリーダーシップを取っているか、把握する必要があります。台湾は旅行会社を中心になって商品を作ります。旅行販売の会社です。韓国では旅行販売の会社は旅を作ることは出来ません。売るだけです。旅を作っているのはランドオペレーターと言われる商品を作る会社が別にあり、日本に事務所を持っていたりします。これらの会社と一緒に提案していかないと関西に人はやって来ません。香港に行きますと某1社だけが70～80%のシェアを持っています。その会社に商品をどのように売り込むか、大きなテーマになります。

日本人がインバウンドで一番最初に間違っているのは、日本の旅行代理店が国内では絶大な権力を持っているので、JTBや日本旅行、近畿日本ツーリストなどに任せておけば海外からやって来てくれるのではないかと、思うことです。日本の旅行代理店が海外旅行者をコントロールしているのはおそらく5%未満です。現地の代理店や現地の人たちと連携を取らねば日本にお客さんはやって来ない。そのように理解する必要があります。

次に流通構造が分かったとしても日本人とビジネス習慣が違います。アジアのビジネス習慣は組織対組織の信用を全く重視せず、個人対個人の信用関係で動きます。名刺を出して何何会社の者だと言っても何の信用力もありません。あなたがどういう役割を果たすことが出来るのか、あるいはあなたが信頼出来る友達であるかどうか、これが決定的な日本への送客のポイントです。現地のキーマンと友達関係を作れるかどうかです。3年に1回人材が交代するような組織では無理ということです。専門の人を間に介するか、地方自治体の長崎県のように中国のアナウンサーと友達になったり、友達作り

が仕事で、ずっとそれに携われるような組織でないと成功しません。関西ではそういう人はいないでしょう。

また、広告宣伝は大切です。せっかく関西は魅力あるのですから知ってもらわないと意味がありません。広告宣伝は膨大な予算が掛かります。いかに効率的に活用するか、を考えますとテレビ局や新聞社に魅力ある観光地を取材してもらい、無料で報道してもらい、そういう努力が費用対効果が高いと思います。

次は、関係者を招いてモデルルートを体験してもらう方法です。取材記事を書いてもらって紙面の下に旅行会社の広告を掲載するというやり方があります。魅力あるモデルルートをしっかり作ること。日本のゴールデンルートと言われるものは関西に到着して大阪、京都、奈良を見て浜松などの工場を見学して伊豆箱根の温泉に入り東京で買い物して帰るコース。1週間のうち関西には1泊2日しか予定されないのが関西の魅力は味わえないわけです。まあ、ゴールデンルートから外れていないことだけが他の観光地より恵まれているといえますが、具体的に新しいコースを考えるなら関西と周辺地方空港との連携商品はまだ積極的に作られていません。一部でチャーター便を飛ばして需要を喚起することをやっていますけど、意外と空いています。四国・中国ルートや北陸ルート、中部ルートなど定期便の稼働率の低いところにアピールして格安の航空券を確保して需要を喚起する方法もあります。考えれば普通のことですが、実際に主体的、積極的に作っている組織はあまりありません。広域的な連携による商品づくりの方法はあろうかと思えます。

課題2. 地域の受け入れ体制づくり

課題の2つ目は、地域の受け入れ体制づくりです。関西は観光地として歴史的に立地に恵まれて来ました。日本人のお客様を相手にするだけで成立出来たわけです。従ってアジアの安いホテルを中心とした旅行商品を積極的に受け入れることに抵抗がありました。それが課題として出て来ると思えます。アジアの専門家を呼

んで話を聞くと必ずアジア価格の導入を要請されます。大阪の有名なホテルで私たちが泊まると1万5,000円取られるが、アジアの人たちは6,000円ぐらいで泊まっています。これには仕組みがあります。高く払ってくれるところから客室が埋まり、最後に残った稼働率10%程度は6,000円で入れてもリネンと清掃だけですから採算が取れるわけです。従ってアジア価格を積極的に導入し、安定的な稼働率を維持しているホテルもあります。関西全体でアジア価格の導入を図って行けば集客が上がって来ると思えます。

もちろん高い温泉旅館や京都の高い旅館をすべて安くという価値観を持っているわけではありません。魅力をしっかりアピールすれば成立します。数年前にJTBが能登半島の和倉温泉で一番高い温泉旅館を台湾で売ったら、完売出来ました。こういう価値がありますよと事前に説明し、理解を得た上で来てもらうのは全く問題ありません。実は、アジア価格というのは不透明ですので、インターネット等で旅行業者が透明性のある情報をオープンに流していけばアジアの人たちに来てもらえる可能性は多いにあると思います。誰かがリーダーシップを取って透明性を持ったアジア価格を提示していくことが望まれます。

また、現代的な都市文化をいかに提供するかで、先端産業の見学コースや技術視察コースを発売し、産業観光やテクニカルビジット等の新しい分野へ観光対象を広げて、受け入れ体制を構築すべきです。

温泉文化もアジアの人には魅力の1つですが、関西全体で温泉のPRをして行くことも必要です。またショッピングの新たな開発について、関空に免税の大型店舗があるでしょうか。例えばパスポートを見せればすぐにアウトレットショップタウンで買い物が出来るとか、連携があればアジアの人たちの生きがいを満足して帰ってもらえると思っています。旅行代理店と一緒になってしっかり情報を発信しなければなりません。サービスとして関西の百貨店では専門の通訳を置いて免税処置の手続きをフォロー

しているところもあると聞いています。日本人一人のお客さんよりはるかに消費単価が高く、びっくりするような買い物をされるので十分に元は取れます。

また、ホームステイをしたいという要望があります。日本の家庭では受け入れに抵抗があり、不向きかもしれませんが、1つのまとまりとして持っていけばかなりアピール出来て、教育旅行等に有効だろうと考えます。

最後は個人自由旅行への対応です。中国からの個人自由旅行も解禁になり、これからは団体から個人旅行に変わって来ると思います。一人で歩いて安全に旅が出来るための環境整備が必要になって来ます。スルッと関西のような定額型のフリーパスが効果的で、交通パスのほか美術館や博物館がセットになったミュージアムパスなどが3日券、1週間券という形で発行され、個人が自由に魅力ある施設を回れる仕組みが求められています。スイスではスウォッチの時計をかざせば電車に乗れたり、美術館に入れたりするシステムがあり、韓国ではカードでタクシーにも乗れるようになっています。外国通貨での小銭支払いは計算が面倒なので、便利なカードは個人自由旅行の必需品になって来でしょう。関空の案内所でも、スルッと関西はどうしたら買えるのかという質問が最も多いそうです。

課題3. 専門的推進組織の構築

3つ目の課題は、関西をまとめてインバウンドに対応する組織が弱いことです。これをいかに強化するか。関西全体にとって外国のお客さんを増やすには、高いリーダーシップを持てる組織の構築が必要です。

観光コンベンションビューローは大阪にも、京都にも、神戸にもありますが、関西全体でまとまった組織がありません。外国のお客さんは1都市に留まっていないので、広域的な対応が必要なのです。京都で大阪のことを聞かれて答えられないのでは困ります。また、京都の人が海外へ宣伝に行って大阪のことが答えられないのではもったいない。関西がまとめて

PRすることが大切であります。現在、関西広域機構がこの役割を担う組織ですが、関空の需要を創出するには、組織の強化は必須となります。

体制面では、東アジアでのインバウンド活動に、組織としてではなく個人が活躍するためには、選任の人材の確保が必要です。3年に1回代わる行政ポストではアジアの人と友達にもなれないし、やっと覚えた頃に代わっていくのは大きな無駄であります。専門的な人材の確保とともに積極的に予算を任せる体制が必要です。

最後は日本の観光政策の最もアキレス腱ですけれど、観光税の導入をしなければなりません。観光税は世界のスタンダードなのです。住民の税金で観光客を増やすのではなくて観光客からもらった税金で観光客を増やすのです。ニューヨークでは一時16%、シンガポールでは実質で4%を取っています。日本では唯一導入しているのは東京都だけで、例えば1万円のホテルに泊まると100円徴収しています。もっと取ってどんどん観光行政につき込むべきだと思います。住民の税金を観光に使っているのは日本だけで、これでは国際競争に勝てません。人材、組織、財源と積極的に展開してほしいと思います。

予定の時間が来ましたのでこの辺で終わります。

ありがとうございました。



地域主権と民営化

朝日新聞関西空港支局 千葉 正義

10月12日、前原国交相と橋下大阪府知事の会談で「羽田のハブ（拠点）空港化構想」がいきなり飛び出した。これまでの空港政策をひっくり返すような衝撃を、その後しばらく関係者に与え続けた。

その会談が持たれたのは、くしくも関西空港内のホテルだった。当日私もホテルに駆けつけ、会談を終えた橋下知事の囲み取材に加わった。橋下知事は前原大臣から「羽田ハブ」の戦略を告げられたと明かし、国が関西を拠点空港として位置づけないなら、大阪府も関西には金が出せない、と言い放った。橋下知事は終始冷静さを保ちながらも、その表情は陰しかった。

政治の舞台で最近よく出てくる言葉に「国家戦略」と「地域主権」がある。この二つは橋下知事が好んで使う言葉でもある。しかし、この二つは、ある意味で対立、矛盾する概念と言わざるを得ない。それは空港というテーマで顕著に表れる。国家戦略がないまま全国に100近くの空港が造られたが、これはある意味で各地方の意向を尊重した、つまり地域主権の結果とも言える。乱暴な言い方をすれば、橋下知事が国家戦略が大事だというなら、どの空港に力点を入れるかは国に任せるべきで、地方はあまり言うべきではないという理屈も成り立つ。そうしなければ、各地方がごぞって地域工ゴを丸出しにし、無駄な空港が造られてきた歴史を繰り返すだけだからだ。

こんなことを書くと、それでは地方は国のやることに何も言うてはいけないのか、と非難されるかもしれない。

私も地方の立場から国に様々な提案することはあってもいいと思う。ただ、どこまでが地

域工ゴで、どこまでが建設的な提案なのか、その線引きは非常に難しい。

橋下知事が打ち上げている大阪駅と関西間のリニア構想や伊丹空港の跡地利用構想は、日本全体の交通インフラや首都機能移転にもかかわる、まさに国家戦略そのものだ。本来なら、国土全体を見渡した上で考えなければならないような大きなテーマだ。では、橋下知事はそこまで考えて提案しているのだろうか。私にはとてもそうは思えない。北海道や東北、沖縄まで含めた視点は見えず、結局は地元関西を中心にした発想でしかないと感じる。

正直私には、橋下知事の発言は、これまで各地方が国におねだりしていた発言と本質的に変わるものではないと感じる。空港が国家戦略にかかわるテーマだというなら、この際、「空港戦略をどうするかは国にお任せします」と言うてしまうのも、一つの見識だと思う。もちろん、国がしっかりしたビジョンを持って戦略を立てることが前提ではある。

先ほど国家戦略と地域主権は矛盾しやすいと書いたが、私は両立が無理だとは思わない。それを両立させるには、国と地方が受け持つ分野をきちんと分担する必要がある。それではどんな分野を地方が受け持つべきなのだろう。

医療、福祉、教育、治水……。色々考えると、どの分野もナショナルミニマムを維持しなければならないテーマばかりだ。完全に地域主権を進めてしまえば、地域間格差を生んでしまうだけだからだ。どの分野も、国が一定のレベルを保障しながら、地方がきめ細かいサービスを提供する必要がある。つまり、国と地方は対立する関係ではなく、相互に協力して役割分担す

べき関係だと考えるべきだろう。

そうすると、最近聞かれる「地域主権」という言葉には、大きなウソが含まれていると感じざるを得ない。その言葉が与える、国から地方に権限を委譲すれば、多くの問題が解決されるかのようなイメージ。それは幻想だと思う。

我々住民の立場にとってみれば、個々の行政サービスをきちんと提供してもらえればいいだけの話で、それを国がやろうと地方自治体がやろうと、そんなことはどっちでもいいのだ。橋下知事は盛んに国の直轄事業負担金を非難しているが、大阪府がその金を使えば効果的な使われ方がされる保証はどこにもない。

国と地方を対立させ、まるで格闘技でも見ているかのような構図を描く橋下知事の手法には、危うさがある。そう思うのは、過去にも同じような幻想があったからだ。

それは「民営化」だ。民活第1号ともてはやされた関西空港の今の姿を見れば、明らかではないだろうか。

最近まで世間では民営化すれば多くの問題が解決されるとの幻想が語られ、様々な公的機関が民営化されてきた。だが、その矛盾は徐々に噴出してきた。

郵政事業では民営化の名の下に国民の大切な資産が不透明な取引で棄損され、JR西日本の脱線事故では背景にあった経営優先の企業体質が問題とされた。そして関空の場合、民間企業が負えないような多額の埋め立て経費まで負わされ、15年たった今も独り立ちできない状態に追い込まれている。

日本航空にいたっては完全民営化した後も、採算の取れない路線を維持するよう各自治体から求められ、赤字を垂れ流す結果となった。橋下知事が「伊丹～成田」線を廃止して「関空～成田」線を飛ばすよう求めたのも、今にして思えば、こうした自治体からの無理強いの一つだったことになる。一方で、民間であることを隠れ蓑に、高額な年金や人件費が温存されてきたことも指摘されている。つまり、これらの企業は、民間であることと公的な存在であることを自他双方が都合よく解釈してきたとも言え

る。

そもそも公共機関というのは、民間企業ではできない分野を担うからこそ、税金を使っても運営されるものだ。単純に民営化できるものではない。

ではどうしたらよいか。公共機関の最も大きな問題点は、倒産する心配がないためにコスト意識が低下し、無駄な運営がされてしまうという点だ。それを解消できればいいわけで、何も民営化までする必要はないのではないか。つまり、しょせん民営化したところで、国が筆頭株主の関空会社をみても分かるように、公の関与からは抜け出せない。つまり、民間の発想を採り入れて効率的な運営に改めればいだけで、公の監視が届きにくくなる民間企業にまで変える必要はない。

それは関空会社を見ていて痛感する。関空会社は民間企業であることを根拠に、行政機関に比べて情報公開の範囲が極めて狭いと言わざるを得ない。まず、情報公開法の対象になっているにもかかわらず、公開対象は空港の建設にかかわるものだけで、運営に関する資料は非公開だ。

役員報酬などの情報も上場企業が開示している範囲にとどまり、取材していても「回答できない」と言われることが極めて多い。毎年90億円もの税金が投入されているとの自覚があるとは思えないような対応と言わざるを得ない。

関空会社は国が半分以上出資しているため、会計検査院による検査の対象機関になっている。つまり、適切な運営がされているか、公に監視されるべき機関と言えるのだ。

ある時は、公共性を主張して国に援助を求め、ある時は民間の顔を見せて都合の悪い情報は開示しない。関空会社はいま、そんな状態になっているように感じて仕方がない。

関空には、日本が抱える矛盾が凝縮している。



ネットワークレール社の ヒースロー空港アクセス新線計画



関西外国語大学

醍醐 昌英

(財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

英国では全国の主要な鉄道インフラをネットワークレール社が管理しており、各鉄道会社は同社のインフラを使用して旅客・貨物サービスを供給するという上下分離形態が採用されている。同社は現在鉄道ネットワークの高速化を検討しており、Strategic Business Case (2009)において、英国で最も重要な幹線鉄道である西海岸本線に並行した高速新線計画 (New Lines Programme) が提案されている。また、総合交通体系の観点から、同計画ではヒースロー空港への連絡線についても検討がなされている。本稿では、この空港アクセス新線を含む英国の高速新線の整備計画とその効果について紹介する。

1. 高速新線計画の概要と効果

高速新線整備の目的は将来の需要に対応する線路容量の確保であるが、新線整備による容量増加とともに新線への転換による在来線の施設容量の緩和が念頭に置かれている。そして、現在の鉄道ネットワークの容量制約の検討に基づき、高速新線整備の主要なターゲットとして、ロンドン、バーミンガム、およびマンチェスター間の路線が設定される。なお、ロンドン・バーミンガム間の距離は113km、ロンドン・マンチェスター間は184km、バーミンガム・マンチェスター間は82kmである。また、最高速度は時速320kmと仮定する。その上で、新線について核となるルートを決めるために以下の各案が比較検討された。

表一：高速新線の基本ルート案の純現在価値および費用便益比

案	整備区間	運行サービス	NPV (£10 億)	BCR
MB1.0a	ロンドン・バーミンガム間、 ロンドン・マンチェスター間	ロンドン・バーミンガム間、 ロンドン・マンチェスター間	- 0.6	0.9 : 1
MB1.0b	ロンドン・バーミンガム間、 ロンドン・マンチェスター間	ロンドン・バーミンガム間、 ロンドン・マンチェスター間、 バーミンガム・マンチェスター間	- 0.5	0.9 : 1
MB2.0a	ロンドン・マンチェスター間 (バーミンガム経由)	ロンドン・バーミンガム間、 ロンドン・マンチェスター間	- 3.8	0.6 : 1
MB2.0b	ロンドン・マンチェスター間 (バーミンガム経由)	ロンドン・バーミンガム間、 ロンドン・マンチェスター間、 バーミンガム・マンチェスター間	- 2.9	0.7 : 1
MB2.0c	ロンドン・マンチェスター間 (バーミンガム経由)	ロンドン・マンチェスター間 (バーミンガム経由)	- 1.8	0.8 : 1

これら5つの基本ルート案が検討された結果、MB1.0b が最もパフォーマンスの良い案となった。しかし、ロンドン・バーミンガム・マンチェスター間という英国内でも重要な市場においてサービ

スを提供しているにも係わらず、単独のスキームでは費用便益比（BCR）は0.9にとどまる¹。それゆえ、BCR が最も良好な MB1.0b をさらに展開させて他区間のサービスを追加した修正案について検討がなされる。いずれも、ロンドン・バーミンガム間およびロンドン・マンチェスター間の高速新線を整備するとともに、既存の在来線すなわち西海岸本線（West Coast Main Line）を最大限に効率的に利用することを図っている。各修正案の分析結果は表—2の通りである。なお、ロンドン・リバプール間の距離は193km、ロンドン・エディンバラ間は393km、そしてロンドン・グラスゴー間は401km である。

表—2：高速新線に関する修正案の純現在価値および費用便益比

案	整備区間およびサービス	NPV (£10 億)	BCR
MB1.1	ロンドン・バーミンガム間およびロンドン・マンチェスター間の高速新線に加えて、ロンドン・リバプール間の高速路線を新設	4.9	1.4 : 1
MB1.2.1	ロンドン・バーミンガム間およびロンドン・マンチェスター間の高速新線に加えて、ロンドン・スコットランド間の高速新線をプレストン経由で新設	8.8	1.5 : 1
MB1.3	ロンドン・バーミンガム間およびロンドン・マンチェスター間の高速新線に加えて、ロンドン・プレストン間の高速新線を新設し、在来線経由でロンドン・スコットランド間のサービスを供給	3.5	1.3 : 1
MB1.4.1	ロンドン・バーミンガム間およびロンドン・マンチェスター間の高速新線に加えて、ロンドン・リバプール間およびロンドン・スコットランド間の高速新線をプレストン経由で新設	13.5	1.8 : 1
MB1.6	ロンドン・バーミンガム間およびロンドン・マンチェスター間の高速新線に加えて、ロンドン・プレストン間の高速新線を新設し、在来線経由でロンドン・スコットランド間およびロンドン・リバプール間のサービスを供給	8.7	1.9 : 1

このように、基本ルート案に他区間のサービスを加えると BCR が良好な値となり、いずれも1以上となる。その理由は、基本ルートの整備費用の大半が収入や便益の増加によって相殺されるためである。パフォーマンスの良い案は MB1.4.1 および MB1.6 であり、ともにロンドン・スコットランド間のサービスを供給し、また線路容量の利用の効率化が実現されている。その結果、それぞれ1.8 および1.9 という BCR が得られている²。最大の NPV が得られた案はロンドン・バーミンガム間およびロンドン・マンチェスター間の高速新線に加えて、ロンドン・リバプール間およびロンドン・スコットランド間の高速新線をプレストン経由で整備する MB1.4.1 であることから、長距離サービスの供給に対して高速新線の整備が有効であることが確認されている³。

2. ヒースロー空港連絡新線計画の概要と効果

高速新線計画においては、ヒースロー空港への連絡新線の整備についても併せて検討がなされた。その検討案は3種類に大別される。第1に、高速新線からヒースロー空港へ在来線経由で連絡するという費用が最も低廉な案であり、2つの派生案が検討される。MB1.5a では、ヒースロー空港・バーミンガム間を毎時1本運行し、所要時間は1時間16分である。また、ヒースロー空港・マンチェスター間を毎時1本運行し、所要時間は1時間36分である。MB1.5b は、ヒースロー空港・マンチェスター間をバーミンガム経由で毎時2本運行する案で、バーミンガムまで1時間16分、またマンチェスターまで1時間59分を要する。ただし、MB1.5a と比べて建設費および運営費は低額となる。

- 1 費用計算においては、方向別に1時間当たり8本を運行する容量を確保するために必要な資本費用が算定されている。
- 2 高速新線を用いたサービスの追加によって、西海岸本線に需給ギャップ（Demand Capability Gap）が生じる可能性がある。特に在来線を利用しない MB1.4.1 のケースではギャップが大きい。
- 3 MB1.6 は同様の BCR を示しているが、NPV と資本費用はともに低い値である。

どのように在来線で連絡するかは高速新線のルート設定に依存するが、MB1.5a および MB1.5b 案はともに、グレートウエスタン本線と英国空港会社（BAA）のヒースロー空港内の中央ターミナルと T5（ターミナル5）に直接連絡する⁴。需給ギャップに関する報告書によれば、グレートウエスタンの本線の利用度がピーク時に高く、副本線は終日混雑しているが、高速新線計画では方向別に1時間当たり最大2本の運行サービスを想定している⁵。

第2の案は、ヒースロー空港内新駅にロンドンへ通じる高速新線から直接に分岐する15マイルの高速新線で連絡する案（MB1.7.1）で、ヒースロー空港内に新駅を設置する⁶。MB1.7.1では上述のMB1.4.1のサービスに加えてヒースロー空港・グラスゴー間のサービスを1時間当たり2本設定する。また、第3の案は、高速新線をヒースロー空港新駅経由で整備する案（MB3.4.1）である。両案ともMB1.4.1の派生案であり、既存の5つのターミナルへのアクセスがいずれも容易である。MB3.4.1においても空港内に新駅が設置されるが、ヒースロー空港へ迂回する結果、所要時間が15分増加するほか、空港内新駅への停車に3分を要する。

これら各案の成果は以下の表—3の通りである。費用や便益の算定においては、高速新線、ヒースロー空港、および在来線の便益、私的交通部門への影響、自動車の外部費用（external costs）、貨物部門の便益のほか、インフラの資本費、更新費、修繕費、運行費などが考慮される。ヒースロー空港への高速分岐線の新設案（MB1.7.1）はヒースロー空港経由案（MB3.4.1）よりもNPV およびBCRでは良好な結果となったが、MB1.4.1に在来線アクセスを加えた案と比べるとNPV およびBCRが悪化する結果となった。この理由の1つとして、収入および便益の増加よりも費用の比例的な増加の方が大きい点が挙げられる。

表—3：ヒースロー空港連絡案の純現在価値および費用便益比

案	便益の 現在価値	費用の 現在価値	収入移転の 現在価値	NPV	BCR
MB1.4.1	31.4	41.3	23.4	13.5	1.8
MB1.4.1 + ヒースロー空港在来線アクセス	31.5	41.4	23.9	14.0	1.8
MB1.7.1(ヒースロー空港への分岐線新設)	31.8	44.4	24.5	12.0	1.6
MB3.4.1(ヒースロー空港経由)	30.9	44.4	24.3	10.8	1.5

3. ヒースロー空港連絡新線整備に伴うモーダルシフト

ヒースロー空港に連絡する高速新線の整備により、ヒースロー空港・エディンバラ空港間の国内航空輸送が代替されるとともに、道路輸送も代替されると想定されている。航空輸送量については、2007年現在でヒースロー空港を利用する旅客は6,800万人であるが、この内2,400万人が航空機の乗継ぎで、残りの4,400万人がヒースロー空港を起終点とする旅客である。さらに4,400万人の82%がロンドンおよびイングランド南西部からの旅客であり、ウエストミッドランド、北西部、ス

4 新線区間の距離は15マイルである。他のルートとして、ウエスト・ドレイトン（West Drayton）からコルンブルック（Colnbrook）支線を用いる案もある。ただし、M4とM25のインターチェンジ区域を通る際に単線となる区間が生じること、貨物輸送への対応が必要となることなどから実現困難であると考えられる。

5 Crossrail 開業後もBAAのヒースロー支線に容量が残されていると仮定する。また、T5駅に400mのホームを2基新設する。ただし、Strategic Business Case（2009）では、BAA運営区間の容量の分配方法、線路および駅施設使用料については考慮されていない。

6 ヒースロー空港・ロンドン市内間を起終点とする旅客の輸送はCrossrailが対応することから考慮に入っていない。

コットランドからの旅客は150万人である⁷。また6,800万人の内、国内航空路線を利用する旅客は5,800万人である。さらに、ヒースロー空港からの国内航空需要の51%が国際線への乗継需要であるが、この内、エディンバラ発着が144万人、グラスゴー発着が121万人、マンチェスター発着が97万人である。

これに対して、英国交通省 (DfT) は UK Air Passenger Demand and CO₂ Forecast (2007) の中で、ヒースロー空港の需要は2030年には1億3,600万人に倍増すると予想している。また、ウエストミッドランド、イングランド北西部、スコットランドからの旅客は300万人に増加すると想定される。この予測に基づいて高速新線整備に伴う需要予測を行ったところ、2030年において、MB1.4.1では自家用車の利用が14万人、航空旅客が28万3,000人削減される一方で、鉄道の利用は45万人増加すると予想される。また、MB1.7.1では、自家用車の利用が36万6,000人、航空旅客が59万8,000人削減される一方で、鉄道の利用は103万4,000人増加すると予想される。さらにMB3.4.1では、自家用車の利用が42万3,000人、航空旅客が89万3,000人削減される一方で、鉄道の利用は139万9,000人増加すると予想されている。それゆえ、転換効果の大きさでは、MB3.4.1、MB1.7.1、そしてMB1.4.1の順となった。前節の計算結果では、道路輸送からの需要の転換については考慮されているが、高速新線の整備が航空便数に及ぼす影響や航空機による大気汚染や騒音など環境面での外部費用については算入されていないことから、MB1.7.1 およびMB3.4.1の便益が控えめに見積もられた値となったと言える。

また、併せて高速新線を High Speed 1 (英仏海峡トンネル連絡線) に連絡させる案も検討された。新設されるロンドンのターミナルがユーロスターの発着するセントパンクラス駅に近接しているならば、たとえ直通サービスが無いにせよ、高速新線から大陸に連絡する高速列車サービスへの乗換えは容易である。それゆえ、航空輸送から鉄道輸送へ最大50万人以上の転換がさらに生じると予想されている。

このように、ネットワークレール社という鉄道事業者サイドの検討から、高速新線の整備に伴って航空輸送および道路輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトが図られ、政府の地球温暖化対策に寄与するという知見が示されている。ただし、今回の高速新線計画が西海岸本線への並行線に限定された案であることからわかるように、Strategic Business Case (2009) は高速新線ネットワーク形成の第1段階として位置づけられる計画であり、ロンドンとイングランド北西部およびスコットランドとを結ぶ各交通モードに関してより厳密な調査が今後必要となることが示される。

わが国の空港に対する高速鉄道の直接の乗入れについては、成田新幹線が断念されて以降は計画がなく、また軌間が異なる新幹線と在来線を直通させるためにはフリーゲージトレイン技術の実用化などが待たれることになるが、関西国際空港に関しては、例えば、検討中のなにわ筋線と新幹線など他の高速鉄道との乗り換えをよりシームレス化することで、関西以外の地域からの一層の集客を図ることも可能であろう。

参考文献

- DfT(2007a), *UK Air Passenger Demand and CO₂ Forecast*.
DfT(2007b), *Transport Statistics Great Britain, 2007*.
Eddington, R.(2006), *The Eddington Transport Study*.
Network Rail(2009), *Strategic Business Case*.

2009年度(平成21年度)上半期(4~9月)運営概況

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

○乗入便数153.2便/日 (対前年比82%)

国際線：101.3便/日
(対前年比 91%)
国内線：51.9便/日
(対前年比 70%)

乗入便数について

国際線は、景気の低迷や新型インフルエンザの影響により、旅客便、貨物便とも前年を下回りました。
国内線は、相次ぐ路線運休や減便により前年を下回りました。

○旅客数 36.6千人/日 (対前年比82%)

国際線：24.8千人/日
(対前年比 86%)
国内線：11.8千人/日
(対前年比 74%)

旅客数について

国際線は、6月以降インフルエンザによる影響から回復傾向にあり、9月の国際線旅客数は17ヶ月ぶりに前年を超えましたが、上半期全体では前年を下回りました。
国内線は、相次ぐ路線運休や減便により前年を下回りました。

○貨物量 1,586t/日 (対前年比68%)

国際線：1,468t/日 (対前年比 69%)
積込量：716t/日 (対前年比 66%)
取卸量：753t/日 (対前年比 73%)
国内線：117t/日 (対前年比 54%)

貨物量について

国際線取扱量は、景気低迷により、積込、取卸とも前年を大幅に下回りましたが、前年比は徐々に回復しています。
国内線は、貨物専用便の減少もあり前年を下回りました。

1. 乗入便数のその他には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機等を含む。
2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局発表数値を参考に算出。 3. 国際貨物量は、大阪税関公表の関西国際空港航空機積卸貨物量。

平成21年10月26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21年9月分)

【貿易額】 (単位：百万円、%)

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

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス (△は入超)
近畿圏	1,117,854	71.0	21.9	845,503	67.2	18.4	272,350
管内	720,622	74.8	14.1	634,988	67.6	13.9	85,634
大阪港	249,525	79.5	4.9	289,457	75.7	6.3	△ 39,933
関西空港	368,443	78.8	7.2	210,212	84.5	4.6	158,231
全 国	5,104,723	69.3	100.0	4,584,080	63.1	100.0	520,643

【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	368,443	78.8	7.2	210,212	84.5	4.6	158,231
成田空港	799,567	82.2	15.7	778,309	76.7	17.0	21,258
中部空港	58,353	68.5	1.1	55,815	93.9	1.2	2,538
福岡空港	56,075	81.8	1.1	30,319	76.5	0.7	25,756
新千歳空港	832	46.7	0.0	865	99.8	0.0	△ 32

※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	1,505,328	4,124	1,431,999	3,923	3,852,204	10,554	3,861,155	10,579	10,650,686	29,180
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月	133,700	4,310	116,020	3,740	296,290	9,560	289,130	9,330	835,140	26,940
平成20年 2月	131,010	4,520	132,850	4,580	276,830	9,550	294,370	10,150	835,060	28,800
平成20年 3月	146,100	4,710	125,660	4,050	335,560	10,820	309,800	9,990	917,120	29,580
平成20年 4月	172,660	5,760	170,140	5,670	248,270	8,280	247,940	8,260	839,010	27,970
平成20年 5月	145,000	4,680	133,210	4,300	261,480	8,430	265,610	8,570	805,300	25,980
平成20年 6月	126,740	4,220	119,520	3,980	272,410	9,080	263,810	8,790	782,480	26,080
平成20年 7月	153,980	4,970	143,550	4,630	272,540	8,790	279,760	9,020	849,830	27,410
平成20年 8月	145,400	4,690	151,300	4,880	304,650	9,830	304,740	9,830	906,090	29,230
平成20年 9月	130,090	4,340	106,040	3,530	286,460	9,550	271,920	9,060	794,510	26,480
平成20年 10月	145,930	4,710	143,960	4,640	263,310	8,490	276,560	8,920	829,760	26,770
平成20年 11月	122,380	4,080	118,440	3,950	265,750	8,860	258,620	8,620	765,190	25,510
平成20年 12月	99,090	3,200	109,040	3,520	259,440	8,370	269,270	8,890	736,840	23,770
平成20年 累計	1,652,080	4,510	1,569,730	4,290	3,342,990	9,130	3,331,530	9,100	9,896,330	27,040
平成21年 1月	121,200	3,910	99,490	3,210	268,850	8,670	248,640	8,020	738,180	23,810
平成21年 2月	81,190	2,900	89,800	3,210	265,620	9,490	289,590	10,340	726,200	25,940
平成21年 3月	122,419	3,949	102,899	3,319	316,812	10,220	292,878	9,448	835,008	26,936
平成21年 4月	144,591	4,820	152,733	5,091	236,392	7,880	245,368	8,179	779,084	25,970
平成21年 5月	93,103	3,003	94,192	3,038	218,597	7,052	208,905	6,739	614,797	19,832
平成21年 6月	69,866	2,329	69,662	2,322	187,994	6,266	188,095	6,270	515,617	17,187
平成21年 7月	112,670	3,635	111,076	3,583	250,737	8,088	261,244	8,427	735,727	23,733
平成21年 8月	131,090	4,230	140,580	4,530	303,510	9,790	309,060	9,970	884,240	28,520
平成21年 9月	109,580	3,650	99,080	3,300	328,350	10,950	323,110	10,770	860,120	28,670
平成21年 10月	130,350	4,200	124,790	4,030	271,650	8,760	277,630	8,980	804,420	25,950
平成21年 11月										
平成21年 12月										
平成21年 累計	1,116,059	3,670	1,084,302	3,570	2,648,512	8,710	2,644,520	8,700	7,493,393	24,650
前年同期	1,430,610	4,710	1,342,250	4,420	2,817,800	9,270	2,803,640	9,220	8,394,300	27,610
対前年同期比	78.0%		80.8%		94.0%		94.3%		89.3%	

※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21年9月実績【速報】

区分	空港名	国際線		国内線		合計	
			前年同月比		前年同月比		前年同月比
発着回数 (回)	関西3空港	6,097	90.9%	15,377	92.2%	21,474	91.8%
	関西	6,097	91.0%	3,177	67.5%	9,274	81.3%
	大阪(伊丹)	0	—	10,664	103.4%	10,664	103.4%
	神戸	0	0.0%	1,536	92.9%	1,536	92.6%
	成田	14,438	97.2%	1,146	103.9%	15,584	97.7%
	東京(羽田)	882	98.8%	26,832	99.0%	27,714	99.0%
	中部	2,699	85.7%	4,602	91.0%	7,301	88.9%
旅客数 (人)	関西3空港	878,044	104.9%	1,941,140	94.5%	2,819,184	97.5%
	関西	878,044	105.0%	403,194	74.8%	1,281,238	93.2%
	大阪(伊丹)	0	—	1,316,725	102.4%	1,316,725	102.4%
	神戸	0	0.0%	221,221	96.6%	221,221	96.4%
	成田	2,803,131	105.3%	113,037	125.8%	2,916,168	106.0%
	東京(羽田)	218,618	112.4%	5,467,899	96.7%	5,686,517	97.3%
	中部	399,100	97.6%	464,934	86.6%	864,034	91.3%
貨物量 (トン)	関西3空港	51,943	79.9%	16,299	81.7%	68,242	80.3%
	関西	51,943	79.9%	3,678	54.6%	55,621	77.5%
	大阪(伊丹)	0	—	11,305	97.9%	11,305	97.9%
	神戸	0	—	1,316	79.2%	1,316	79.2%
	成田	171,370	97.8%	集計中	—	171,370	97.8%
	東京(羽田)	1,549	138.4%	62,311	94.3%	63,860	95.1%
	中部	11,775	107.4%	3,020	94.9%	14,795	104.6%

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チャーターの実績。

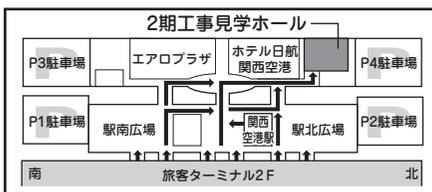
注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。

2期見学ホール情報

運営状況

見学ホール10月の入館者数は泉佐野市少年消防クラブ、日立建機ドイツツアー、貝塚市立永寿小学校等の視察を含めて月間合計2,351人で、ホール開設からの累計は366,065人になりました。

また、10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2,607名で、累計は184,548名となりました。



○現場見学ツアーの予約・お問い合わせ

見学希望の方は、予約が必要です(空席があれば当日参加も可能です)。

TEL : 072-455-4040(9 : 30~17 : 00) FAX : 072-455-4709 E-mail : kald_kengaku@kald.co.jp

関空2期空港島現場見学ツアー【無料】

○見学内容

専用バスにて2期空港島へ案内し、見学台とガラスボートから工事の様子を見学していただき、工事概要についてご説明いたします。

○見学実施日(■印)

12月(Dec)

日	月	火	水	木	金	土
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

1月(Jan)

日	月	火	水	木	金	土
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

関西空港調査会からのお知らせ

□中国臨空都市考察団

平成21年10月25日から28日の4日間、世界経済を牽引する都市上海の空港・港湾、2010年万博会場予定地等を視察しました。（参加者：団長以下10名）

報告書は、近日中にホームページで公開いたします。

□関西空港部会

○第362回定例会（平成21年11月10日開催）

「日本におけるLCCローコストキャリアの可能性」をテーマに、石井 伸一氏（㈱野村総合研究所 事業戦略コンサルティング二部 新技術・インフラ担当部長上席コンサルタント）の講演会を開催。

□関西圏の空港活用研究会

○第2回ロジスティクス部会（平成21年11月6日開催）

「アパレル分野でのサプライチェーン・マネジメントと国際物流」

山内 秀樹氏（住金物流㈱繊維カンパニーSCM・事業開発部長）

○第2回空港活用部会（平成21年11月20日開催）

「航空会社就航誘致活動へのヒント」 池本 祐一氏（㈱エア・システム大阪支店長）

今後の予定

○第363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21年12月11日（月）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「関西圏の鉄道ネットワークの現状と将来」（仮題）

講 師 斎藤 峻彦氏（近畿大学経営学部教授）

○第3回航空交通研究会プロジェクト研究分科会

日 時 平成21年12月24日（金）15:00～17:30

場 所 関西空港調査会会議室

話題提供 「日本の空港・港湾貨物」

講 師 石田 信博氏（同志社大学経済学部教授）

話題提供 「アメリカの金融危機と空港債」（仮題）

講 師 加藤 一誠氏（日本大学経済学部教授）

事務局だより

- ▼ 先月、映画「アマルフィ 女神の報酬」を見に行ってきました。ストーリーも魅力的でしたが、イタリアの世界遺産や有名な観光名所がロケ地になっているところに惹かれました。コロッセオやスペイン広場、ヴァチカン市国など行ったことがある場所はなつかしく感じながら見ていました。特にスペイン広場の階段は私が行ったときは飲食できたので、ローマの休日のオールドリー・ヘブパーンのようにジェラートを食べながらヒロイン気分を味わっていましたが、今では景観保護のため飲食禁止となってしまうのが残念です。

映画のタイトルにもなっているアマルフィは名前も知らなかったのですが、映画を見てみると、きれいな海岸と絶崖に建っている街並みが調和されていて、実際に見てみたい景色でした。最近では映画効果でアマルフィ海岸を含めた南イタリアを周遊できるツアーが発売されていますので、機会があれば行ってみたいです。（ホ）

和泉を彩る美術館 — 茶室・庭園・浮世絵 —

和泉市久保惣記念美術館(和泉市)



和泉市久保惣記念美術館は、和泉市で明治以来綿織物業を営んできた久保惣株式会社が、代々収集された国宝2点、重要文化財28点を含む東洋の古美術品約500点と建物、敷地等を和泉市へ寄贈され、昭和57年に開館しました。現在の敷地には平成9年に建設された新館のほか、音楽ホール、市民ギャラリー、そして京都表千家の茶室不審庵と残月亭を模した惣庵と聴泉亭があり、美術品だけではなく芸術を幅広く楽しんでいただける施設です。収蔵品数は、開館後さまざまなご支援を賜り10,000点を超えるまでになっています。その中には平成16年、平成20年に久保惣株式会社からご寄贈いただいた葛飾北斎、歌川広重、東洲斎写楽、喜多川歌麿などの浮世絵版画約6,000枚があり、美術館の新しい顔として親しまれています。そのうち約400点を、11月29日まで開催している「浮世絵版画—江戸の錦・大坂の華—」で公開しています。



葛飾北斎
「富嶽三十六景 山下白雨」

- 交通：(電車等) 南海本線「泉大津」駅、JR阪和線「和泉府中」駅、
泉北高速鉄道「和泉中央」駅から南海バス「美術館前」バス停下車
(車) 阪和自動車道「岸和田・和泉」ICから約3分
- 休館日：月曜日(祝日の場合は開館し、翌火曜日を休館)
年末年始、陳列替期間(詳しくはお問い合わせください。)
- 開館時間：午前10時～午後5時(入館は4時30分まで)
- 入館料：必要(詳しくはお問い合わせください。)
- 問合せ先：和泉市久保惣記念美術館
和泉市内田町三丁目6番12号 TEL 0725-54-0001
URL : <http://www.ikm-art.jp/>