

## 国際航空輸送からみたアジア主要都市の拠点性の検証

### －関西国際空港を活用した大阪の国際都市戦力に向けた提言－

本研究の目的は、世界都市と都市階層の枠組みの中で、アジア主要都市の位置付けを整理し、国際航空輸送の観点から、大阪の拠点性（ハブ効果）を明らかにすることである。

そして、関西国際空港の現況を把握した上で、大阪の国際都市戦略について提案を行うことである。

本研究の成果をまとめると、以下の6点を指摘できる。

1. 旅客については、香港、シンガポール、クアラルンプール、ソウル、バンコク、および台北の拠点性が大きく、貨物に関しては、香港、上海、クアラルンプール、ソウル、およびバンコクの拠点性が大きいと判断できた。
2. 中国3都市（北京、上海、広州）に加えて、特に貨物に関しては、クアラルンプール、ソウル、ジャカルタ、バンコクをはじめ、第2階層都市が急速に成長していると判断できた。
3. 新空港の開港は、旅客と貨物における都市の拠点性を向上させる効果があり、インテグレーターによる貨物ハブの開設は、貨物における都市の拠点性を向上させる効果が認められた。
4. 大阪に関しては、関西国際空港の開港は、貨物における大阪の拠点性をある程度向上させたものの、国際航空旅客輸送のハブとして大阪の位置付けは、逆に低下していることが明らかとなった。
5. 関西国際空港には、アジア地域に特化している、特定の航空企業やアライアンスに依存していない、LCCの占める割合が高い、そして、インテグレーター（FedEx）のハブ開設に伴って貨物輸送の成長が期待される、の4つの特徴が観察された。
6. 大阪の国際都市戦略については、アジア地域に特化した国際都市を目標とし、すなわち、大阪は関西国際空港を核として、アジア地域の航空輸送ハブを目指すべきであり、そのためには、LCCを中心とした新規就航や増便をさらに促進し、アジア域内航空ネットワークをより一層拡充すべきであると考えられる。