

橋本ゼミ研修「香港ハブ都市視察」報告

橋本 佳典*

キーワード：ハブ都市，ハブ空港，ハブ港，都市競争力，航空貨物，
海運コンテナ，一帯一路，ユニバーサルデザイン

1. はじめに

2017年9月13日（水）から16日（土）まで、3泊4日で橋本ゼミ3年生13名が参加し香港に研修旅行を行った。ゼミにおいて初めての海外研修旅行であったが、予定通り無事に終了した。研修の目的は世界有数のハブ都市香港を訪問し、都市、空港、港のハブ機能を視察するとともに、日系企業の海外活動や訪日旅行会社の動向を調べることであった。また、ゼミで取り組んでいるユニバーサルデザイン¹⁾について香港における現状の確認も目的の一つとしたが、何より、学生にアジアのダイナミズムの一端を体感させることができればと考え、企画した。

2. 香港のハブ機能

最初に、香港のハブ機能について触れておきたい。

（1）一国二制度

香港は1997年に英国から中華人民共和国に返還されたが、資本主義から社会主義への大転換を緩和する措置として、また、将来の中国による台湾統一を念頭に置き考え出された方策が「一国二制度」である。返還後50年間は外交、軍事以外の社会制度は変えずに、資本主義を続ける制度である。2017年は返還後20年であるが、この間中国と香港を取り巻く状況は大きく変化をし、香港は経済的に中国に大きく依存するようになった一方、経済発展により中国における香港の重要性は相対的に低下してきた。

（2）ハブ都市

遊川（2017）によると、香港の発展の第一に「東アジアの中心という地理的な優位性（ハブとしての立地、アジアの主要都市に4時間以内でアクセス可能）」、第二に「喫水が12～27メートルという天然の良港」をあげている²⁾。これらがハブ都市として発展の礎であり、特に中国と世界をつなぐヒト、モノ、カネの経由地であり、中国にとって世界に通じるゲートウェイと

* 東海大学観光学部

して発展してきた。

また吉川・倉田（2016）は香港の世界経済における意義を次のように述べている。「経済都市・香港の富を生み出す本源的なメカニズムは、異なる経済圏のはざまでモノ・ヒト・カネ（・情報）を集散させ、それらの流れを調整し接続する、『貿易・金融センター』としての機能である。……（中略）……地理的には『点』に過ぎない存在が、モノ・ヒト・カネの流れを結びつけることによって世界各地に散らばった華僑社会を『線』で連動させ、世界経済のなかで、中国大陆、東南アジア、北米など様々な経済圏（『面』）を相互にリンクし、連動させる役割を担っていた」³⁾。

香港は各種の都市ランキングで世界トップレベルである。スイスのビジネススクール国際経営開発研究所による「世界競争力ランキング2017」で香港は1位、シンガポールは3位、日本は26位である。米のシンクタンクであるヘリテージ財団による2017年「経済自由度指数」では香港は1位、シンガポールは2位、日本は40位である。

香港にとってハブ都市の最大のライバルはシンガポールである。2000年代半ば頃までは日系企業の中でもアジア統括機能をどこに置くか様々であった。ASEAN、インドに重きを置くならばシンガポール、中国とのビジネスをより重視するならば香港に、と言われていた。インフラとしては空港や港も遜色がなく、高度人材の確保のしやすさや低税率も拮抗し、人件費や賃借料などの高コストも似たようなものであった。2000年代後半からは中国の人件費の高まりにより、中国に進出していた企業の中で低コストのアジア新興国に生産を一部シフトする、いわゆる China+1 の流れが強くなってきた。それに伴いアジア全体をカバーしやすいシンガポールにアジア統括機能を置く日系企業が増加してきた。今後香港はハブ都市の競争力を維持する上でも、中国ビジネスだけでなくアジア全体や、太平洋、中東をも見据えていく必要がある。

（3）ハブ空港

ヒト、モノ、カネの基点となるのが香港空港である。1998年までは市街地から車で10分ほどの啓徳空港であったが、滑走路1本という発着枠の逼迫だけでなく、世界の主要空港で最も着陸の難しい空港、パイロット泣かせの空港として知られていた。

新空港は滑走路2本の新たな国際空港として返還の翌年1998年に開港した。航空機で到着した旅客はボーディングブリッジを通り、入国審査、手荷物受取り、通関を行い、到着ロビーからそのまま市内中心部に20分前後で結ぶエアポートエクスプレスに乗車するまで、平坦か緩いスロープのみで一切の段差がなく移動できるデザインとなっている。また、空港駅には出改札がなく市内駅のみに出改札があるという、効率的なデザインである。新空港により発着数は大きく増加し、乗降客が増加しただけでなく、乗り継ぎ客も増加した。特に、直行便がなかった中国と台湾間の人の移動に香港空港が経由地として活用された。2016年の旅客数は表1の通り7,030万人、世界8位である。

香港空港は、旅客ハブだけでなく、空港敷地内に香港資本の HACTL とシンガポール資本の AAT という2つの大きな航空貨物ターミナルを作り、中国本土を発着する航空貨物の集荷、通関、積み替え基地として、発展してきた。2013年に地元大手航空会社のキャセイパシフィック航空が貨物ターミナルを建設し、総取扱い容量は大きく増大した。2016年の航空貨物量は表

2の通り世界一であり、2010年からトップを守っている。しかし、航空貨物は華南地区の中で広州、深圳と競合しているだけでなく、上海やシンガポールと激しい競争下にある。

表 1 2016 年 世界の空港ランキング 旅客数

順位	前年 順位	空港	国・地域	発着旅客数 (千人)	前年比 (%)
1	1	アトランタ	アメリカ	104,172	2.6
2	2	北京	中国	94,393	5.0
3	3	ドバイ	U A E	83,654	7.2
4	7	ロサンゼルス	アメリカ	80,922	8.0
5	5	東京 / 羽田	日本	79,670	5.5
6	4	シカゴ / オヘア	アメリカ	77,961	1.3
7	6	ロンドン / ヒースロー	英国	75,715	1.0
8	8	香港	中国・香港	70,306	3.0
9	13	上海 / 浦東	中国	66,002	9.8
10	9	パリ / ドゴール	フランス	65,933	0.3

出所：IATA World Air Transport Statistics 2017

表 2 2016 年 世界の空港ランキング 貨物量

順位	前年 順位	空港	国・地域	搭降載重量 (千トン)	前年比 (%)
1	1	香港	中国・香港	4,615	3.4
2	2	メンフィス	アメリカ	4,322	0.7
3	3	上海 / 浦東	中国	3,440	5.0
4	5	ソウル / インチョン	韓国	2,714	4.6
5	6	ドバイ	UAE	2,592	3.5
6	4	アンカレッジ	アメリカ	2,543	-3.4
7	7	ルイビル	アメリカ	2,437	3.7
8	8	東京 / 成田	日本	2,165	2.0
9	9	パリ / ドゴール	フランス	2,135	2.1
10	10	フランクフルト	ドイツ	2,114	1.8

出所：IATA World Air Transport Statistics 2017

(4) ハブ港

香港にとって貿易は GDP の 2 割以上を創出する最も重要な産業である。中国経済の急発展に伴い、貿易港の香港も発展し、コンテナ輸送実績では1989年から2004年まで世界一であった。しかしながら、香港に隣接する深圳が1980年に経済特区に指定されて以降急発展をし、コンテナ港も整備され、コンテナ取扱量で2013年に香港を上回るようになった。華南地区から欧米への輸出は香港経由であったものが、直接深圳から輸出するようになっていった。上海やシンガポールの伸長との比較においても、香港の中継貿易港としての役割が低下し、コンテナ量は漸減傾向となり、2016年のランキングは世界5位である⁴⁾。

ここで押さえておきたい点は、空港と港との近接性である。取扱量の上位の港には大規模な空港が近接することが多い。モノの流れがハブ都市を経由する流れとなっている。香港を例にすれば、海運で運ばれる予定で香港に集められた貨物が何らかの事情により急遽航空貨物で運ばれるということもある。高い機能を持つ空港と港が近接していることにより、香港に集められる貨物の流れが作られ、時に相乗効果をもたらすことがある。

日本においても主要空港と大規模港は近接しているが、相乗効果ということは感じにくい。海上と航空を組み合わせる輸送する貨物の誘致やハブ機能を向上させ、ハブへの貨物の流れを太くしていく必要がある。

(5) 一帯一路

中国の習近平国家主席が提唱している「一帯一路」構想と香港との関係にも少し触れておきたい。中国を起点に中央アジアから欧州に至る陸路と、中国沿岸から東南アジア、中東、欧州に至る海路のインフラをつなぎ、中国を中心とした一大経済圏を作る一帯一路構想を国策に掲げる。東は西太平洋への進出、南は南シナ海への進出、西はアフリカ、欧州へと「一帯一路」で影響圏の拡大を狙っている。影響圏は65か国、世界の人口の6割に及ぶ。背景は、米国が主導したTPP（環太平洋経済連携協定）の存在があり、経済的な孤立を恐れる中国は、鉄道や道路の建設で周辺国との関係を強め、政治・経済両面で米国に対抗する考えである⁵⁾。

この構想のもと中国－欧州間一貫輸送（中欧鉄道輸送）が拡大し、2017年1月に欧州15か所目となる中国－ロンドン貨物列車が運行を開始した。中国政府は2020年をめどに欧州との鉄道物流の輸送量を2016年の3倍に増やす計画である⁶⁾。中国から欧州に航空貨物で輸送されていた機械部品・自動車・ハイテク製品もコストの安い鉄道に一部シフトしている。今後中欧鉄道輸送の拡大に伴い、香港経由の航空貨物や海上貨物がどの程度減少するか、注目されている。

3. 研修の行程

(1) 行程

表3 行程表

日次	スケジュール	宿泊
9月13日(水) 1日目	成田空港第3ターミナル集合 JW(パニラエア)303便 成田10:45～香港14:55 エアポートエクスプレスにてホテルへ その後市内視察	プルデンシャル ホテル
9月14日(木) 2日目	AM ANA香港空港所訪問、香港空港貨物ターミナル(Cathay Pacific Cargo Terminal)・旅客ターミナル見学 PM 香港港コンテナターミナル(Hong Kong International Terminals)見学	プルデンシャル ホテル
9月15日(金) 3日目	AM ANA香港支店訪問 大手旅行会社EGL tours訪問 PM 市内視察	プルデンシャル ホテル
9月16日(土) 4日目	AM フリー JW304便 香港15:45～成田21:10 着後解散	

(2) 事前調査

今研修は夏季休暇期間中に参加希望者を募って行う研修であったが、目的意識を持って研修に参加すべく、表4に示すようにグループに分け、事前調査、プレゼンテーションを行った。また、研修での各自の目標をレポートにて提出させた。

表4 事前調査表

グループ	テーマ	調査項目	ポイント
1	香港全体	政治・経済、歴史・地理	ゲートウェイ、一国二制度
2	航空・空港	ハブ機能、旅客・貨物	FSC・LCC、ターミナル
3	海運・港	ハブ機能、貨物	自由貿易港、中継港
4	鉄道・駅	空港列車、直通列車	機能性、ユニバーサルデザイン
5	訪日旅行	実績、動向・嗜好	訪日率 No. 1、地方への送客
6	研修旅行	通貨・治安・交通、食事・通信	安全快適に

事前調査の内容に改善点もあったが、学生が現地でそれぞれのテーマを深掘りしていくこととした。自己目標のレポートからは、研修旅行への期待が伺えた。事前の学習によりハブ機能や香港の特性について理解しており、訪問先での説明や質疑においてスムーズな進行となった。

4. 研修の内容

(1) ANA 香港空港所

香港での訪問先はANA香港支店、香港空港所の協力を得てアポイントメントを取った。各訪問先の事前打ち合わせ及び香港空港や航空貨物の現状把握を目的に、ANA香港空港所を最初に訪問した。冒頭荒木空港所長から香港空港の全体像とANA香港空港について説明があった。その概要は以下の通りである。

- ・世界の人口の半分が香港から5時間以内のフライト圏内にある。
- ・LCCが急増し、地元名門企業であり世界的な航空会社（FSC, Full Service Carrier）であるキャセイパシフィック航空の業績が悪化して、リストラの最中である。
- ・ANAでは香港を出発する時間帯によって旅客の国籍が大きく異なる。午前に出発する便は香港人が多く、午後出発便は日本人中心、深夜出発便は香港人が多い特徴がある。
- ・香港空港は航空機接続のハブだけでなく、空港内にある港からマカオや深圳他華南地区とのフェリー船の接続が多い⁷⁾。また、空港から中国華南都市へのバスの本数も多く、陸海空を動員してハブ機能を強化している。

次に、渡部貨物マネジャーからANAの物流戦略と香港の航空貨物について以下の通り説明があった。

- ・Eコマースの広がりにより航空貨物も取扱いが増加している。
- ・香港空港は100以上の航空会社で世界220都市と結ばれている。特にアジア、中でも中国本土との便が多い。貨物施設は空港の一角に集中していて、搬入業者にとって使いやすい⁸⁾。

- ・香港空港も人手不足は問題であり、各社は職場環境の改善や自動化に取り組んでいる。Cathay Pacific Cargo Terminal は教育体制が整備されていて、貨物搭載作業等を VR で訓練している。
- ・海外で生活することには自分として抵抗がない。逆に今回の学生の多くが海外で働きたいと思っていないのは意外である。

（２）空港貨物ターミナル

次に、航空貨物ターミナルの視察を目的に Cathay Pacific Cargo Terminal (CPCT) を訪問し、Anthea Mo Assistant Services Manager から貨物施設内の案内を受けた。最初に畳 2 畳程度の大きな電動式の模型を使った説明があり、その後施設内を循環した。説明の概要は以下の通りである。

- ・取扱い貨物のうち乗り継ぎ貨物は 6 割程度である。
- ・セキュリティ対策として 1300 台の CCTV カメラで 24 時間監視し、コントロールセンターが集中監視をしている。
- ・最新鋭のシステムとして 2400 台のコンテナ、4200 ヶ所のバラ貨物を自動搬送、保管できる。
- ・香港空港の貨物は伸長しているので、CPCT の容量が過剰だということはない。

日本と比較して IT 化が進んでおり、ペーパーレス化がなされ、貨物を運ぶコンテナやパレットもバーコードや QR コードで管理されている。フォークリフトによる貨物の移動や積み付けは人間の手によるが、搬送・保管等は自動化が進んでおり、セキュリティもしっかりとしている様子が窺えた。

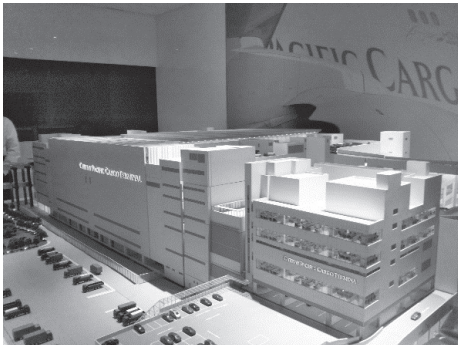


写真 1 CPCT ターミナル模型（畳 2 畳大）



写真 2 CPCT 施設見学時

（３）香港港コンテナターミナル

香港港にある 3 つの大手のコンテナターミナル会社のうちの最大手である Hong Kong International Terminals (HIT) の施設を見学した。Ivy Li Senior Customer Service Officer の案内で最初にプレゼンテーション用の動画や模型を使っでの説明があった。一連の流れが短いショーのようになっており、プレゼンテーションにも力を入れている。これは視察した CPCT

にも言えることであり、絶えず競争環境下で切磋琢磨している香港のターミナル運営会社的一端を見ることができた。その後ガントリークレーン⁹⁾が並ぶコンテナ埠頭を見学したが、埠頭に置かれた大量のコンテナの数々と最大6段まで積まれるコンテナの高さに圧倒された。また近くの埠頭には日本の海運会社が運航する世界最大級のコンテナ船も停泊していた。その概要は以下の通りである。

- ・積み替え貨物は全体の60%程度である。
- ・24コンテナバースのうち、HITは14バースを占める。
- ・コントロールセンターではコンテナの搭降載状況が最先端のテクノロジーにより一元管理されている。



写真3 香港港 HIT ターミナル



写真4 ANA 香港支店での業務説明

(4) ANA 香港支店

日系企業の海外活動及び訪日旅行の状況を把握するため ANA 香港支店を訪問した。石田支店長、Sonia Lee 総務マネジャーからの説明の概要は以下の通りである。

- ・2016年香港の人口730万人の中で、日本に183万人が訪問するほど、日本旅行熱が高い。日本人も知らないようなお店がガイドブックやネットで紹介されている。
- ・ANA では香港を午前に出発する成田行きはアメリカへの接続旅客が多い。羽田行きは日本各地への接続客が多いが、羽田経由のバンクーバー接続も多い。
- ・香港だけでなく隣接する中国・深圳も営業テリトリーであり、営業時はパスポートを持参してボーダー（イミグレーション）を越えて出かける。
- ・香港－日本路線は LCC との競合が激しく、いかに差別化をしていくかが課題である。
- ・日系航空会社は日本の地方空港に基地がないため、地方発着の海外路線は効率が悪く採算が取りづらい。海外航空会社は海外から日本の地方空港に往復運航がしやすい。
- ・個人が自分で手配する旅行（FIT）比率が90%と高まっており、ANA 香港としてもその流れの中で、SNS 等を活用した商品の展開を検討している。

(5) EGL tours

訪日旅行における旅行会社の取り組みを調べるために、香港から日本へのツアー旅行の最大手である EGL tours 社を訪問した。ビルの1階ロビーで学生一人一人の名前が書かれた紙を社員一人一人が手に持って待機していて、会議室階の廊下にも全員の名前が張り出され、会議室の机の上にはペットボトルにそれぞれの名前が張られて置かれていた。EGL 流のおもてなしは学生にとってちょっとしたサプライズであった。Steve Huen 副社長から会社の生い立ちや今後の取り組みについて、プレゼンテーションがあった。その概要は以下の通りである。

- ・1987年、日本向けのランドオペレーターとして事業を開始した。1995年、阪神淡路大震災時、日本向けツアーが催行されない状況を見て、自社でのツアー造成、及び販売に着手した。
- ・コールセンターでは5分間に1回以上相手の名前を呼ぶ、ホテル到着時に早く部屋に入れるように到着前のバスの中で部屋番号を伝え、翌日の天気予報を書いた紙を配る、といった顧客目線で細かいことを積み重ね、リピーターを獲得してきた。
- ・2011年、東日本大震災時には、多額の寄付と早期のツアー再開を果たし、結果顧客の支持を得てきた。「ピンチをチャンスに変えた」取り組みであった。これらにより EGL の香港発日本向けツアーのシェアは50%程度となっている。
- ・700人の社員の中で日本人は4人のみであるが、日本の情報は各地の観光施設、自治体他様々なネットワークから取得している。
- ・訪問地は大阪、東京、北海道の順であるが、リピーターが多いため日本の地方へのニーズも高く、鳥取県、岡山県、鹿児島県等への送客が伸びている。
- ・FIT、ネット時代の中で、日本や世界各地に高額ツアーを造成する一方、チャーター便を借り切って日本の地方都市に送客している。また、日本のホテル不足に対応して2017年11月、大阪に354室の自社ホテルをオープンする予定であり、他の都市への展開も検討している。



写真5 EGL廊下に掲示された訪問学生の名前



写真6 EGLでの業務説明、日本全国の観光施設から贈られた感謝状や記念品に囲まれた会議室にて

5. 研修の成果

(1) ハブ機能の観点から

ハブ機能の生成や維持の観点において、空港や港の施設、及びそのネットワーク組成から語られることが一般的であるが、人材面からハブ機能を考える必要性を感じた。資源のない香港には英国植民地時代から積み重ねてきた英語の汎用性や英語人材の豊富さ、プレゼンテーションをする施設や能力、通関や為替他制度面の透明性、効率性やそれをもたらす人材の厚み、IT環境の整備やそれをもたらす有能な人材、そして高度な人材を育成する教育制度等が備わっている。香港政府と民間がともに人的資源をベースとして中継機能の高度化、効率化に取り組んでおり、こうした人材の豊富さによるハブとしての「安心感」と「多様性」が香港における世界的なハブ都市、空港、港を成立させているのではないかと考えさせられた。

また、空港や港におけるハンドリングに関し競合会社が存在し、サービス面やコスト面での競争が行われ、ユーザーにとっての選択肢の多さもハブの要件であると言えよう。

現在香港において3大プロジェクトが進行している。第一に香港珠海マカオブリッジの建設(2018年完成見込み。香港、珠海、マカオに世界最長の30 km に及ぶ海上大橋を架け約30分でつなげる)、第二に香港空港第3滑走路の建設(2024年完成予定)、第三に香港－広州間新幹線の建設(2018年完成予定。香港から上海、北京間の直通新幹線が運行可能となる)である。いずれも大規模なインフラの構築であり、巨額の香港政府資金が投入されている。住民の中には住宅政策への資金投入の要望も強いが、政府は香港の将来を見据え、ハブ都市・空港・港であり続けるための投資を行っている点も重要な点である。

(2) ユニバーサルデザインの進捗状況

当ゼミでは2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けた交通機関の整備状況、特にユニバーサルデザインの進捗状況についての調査・研究も行っている。ユニバーサルデザインについてのレクチャーを受け、バリアフリー体験も行った。各自の通学途中の駅のバリアフリー機能の調査や首都圏主要ターミナル駅、空港におけるエレベーター(移動円滑化設備)の利用者数実態調査を実施した。この関連で香港におけるユニバーサルデザインの進捗度の確認も行った。

香港の交通機関は全体的に東京より整備が進んでいる。空港は記述の通りであるが、鉄道は11路線中10路線でホームドアが整備されている¹⁰⁾。また、主要乗り換え駅において同一ホームで他路線に乗り換えられる駅が多く、短時間でスムーズな乗り換えが可能な設計となっている¹¹⁾。エスカレーター、エレベーターは各駅に設置されている。駅名、駅の表示、券売機等はすべて中国語に英語が併記されている。

学生は一様に地下鉄の券売機の買いやすさを指摘した。画面上にある路線図から行先の駅名をタッチするだけで料金が表示され購入できる。日本で路線図と券売機が別々にある実態からして、香港では非居住者にもわかりやすいデザインだと感心していた。

一方、大規模なショッピングセンターではバリアフリー化が進んでいるが、スーパーマーケットや商業ビル等ではエスカレーターのみであることが多く、ビルの入り口に数段の階段がある

ビルも多い。

滞在中アマさんと言われる住み込み家政婦¹²⁾がお年寄りを乗せ車椅子を押している姿をよく目にしたが、このアマさんの存在が足の不自由な人にとって日本と比べて外出機会を増やしているかもしれない。バリアフリーやエレベーターの実態調査は、他の主要都市も含めて今後調査していく必要がある。

(3) 学生にとって異文化の中でビジネスやコミュニケーションを考える

①コミュニケーション

学校以外で英語でのプレゼンテーションを受けるのが初めての学生も多く、英語で質問をした学生は数名であった。一方香港では、日常会話に使う広東語だけでなく、公用語としての英語、中国返還後学校教育で強化されている北京語（標準語）を話せる人が多く、若者の間ではアニメやゲーム等の影響から日本語に興味も持つ人も増えてきている。学生たちは、日本における他言語使用状況との相違を指摘した。

②海外におけるビジネス

地元企業は当然のことであるが、日系企業の現地事業所においても、その国や地域にマッチした活動を行うことが必須である。香港においては香港マーケットにおけるニーズを把握し、いかにそのニーズにマッチしたアクションを競合相手より一歩先、半歩先に展開するかが基本であることは言うまでもない。日系企業である ANA 香港支店、香港空港所においても、地元にあった（localize された）活動を展開していることが確認できた。香港市場における SNS を活用した販売促進に注目していきたい。

今回参加した学生の中で、将来海外で働いてみたいという考えを持っている学生は少ない。私が訪問した香港日本人商工会議所の柳生事務局長は、多くの日本の学生が訪ねてくるが海外で働きたいという希望を持つ学生は少ない、と語っていた。これらは日本全体の若者の傾向かどうかかわからないが、貿易立国、観光立国で生きていく日本にとって、海外でのビジネスや異文化経験を積むことの重要性を学生に少しでも認識させ、世界のフィールドで活躍したい学生を増やしていく必要性を感じさせられた。

6. まとめ

今回の海外研修旅行は、ANA 香港支店・香港空港所の理解と尽力によるところが大きく、厚く感謝したい。ハブとしての競争力を持つためには、都市・空港・港の機能を担う多様な人材の厚みや、高度な人材が求められていることが実感できた研修旅行であった。ユニバーサルデザインについても今後の調査に向けて参考になる点が多かった。学生にとって盛り沢山の内容になったが、英語を通したコミュニケーション力の重要性やアジアのダイナミズムに触れることができたのではないと思われる。研修後の学生のレポートにおいても、実際自分たちの眼で見て体感することの重要性が多く記されていた。

註

- 1) 障害の有無，年齢，性別，人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいようあらかじめ都市や生活環境をデザインする考え方。なお，「バリアフリー」は建築分野において段差等の物理的障壁の除去を指すことが多い。
- 2) 遊川和郎（2017）『香港 返還20年の相克』日本経済新聞出版社
- 3) 吉川雅之・倉田徹編著（2016）『香港を知るための60章』明石書店
- 4) コンテナ輸送量で1980年世界4位だった神戸港は2015年57位，同じく13位だった横浜港は54位と大きく順位を下げている。
- 5) 日本経済新聞（2015）「わが道，西へ9000 Km TPP に対抗」，2015年12月23日，電子版
- 6) 日本経済新聞（2017）「中国，欧州との鉄道輸送20年メド3倍に『一带一路』を推進」，2017年5月12日，電子版
- 7) 香港から／へ，船便においても航空便と同様な搭乗手続きや手荷物の取扱いが可能。
- 8) 成田空港や関西空港は開港後順次拡張されてきたため，施設が分散している。
- 9) コンテナの荷役に使う埠頭に設置された大型のクレーン。
- 10) 東京メトロ，都営地下鉄全13路線中，2017年10月現在全線でホームドアが設置済みは6路線。
- 11) 東京メトロでは赤坂見附駅の銀座線と丸ノ内線，表参道駅の銀座線と半蔵門線で見られる。
- 12) 香港に約30万人，うちフィリピン女性約20万人，インドネシア女性約10万人。

引用文献

IATA (2017) “World Air Transport Statistics” Jun, 2017

日本経済新聞（2015）「わが道，西へ9000 Km TPP へ対抗」，2015年12月23日，電子版

日本経済新聞（2017）「中国，欧州との鉄道輸送20年メド3倍に『一带一路』を推進」，2017年5月12日，電子版

遊川和郎（2017）『香港 返還20年の相克』日本経済新聞出版社

吉川雅之・倉田徹編著（2016）『香港を知るための60章』明石書店