



KANSAI 空港レビュー



No.378
2010.5

CONTENTS

- 1 巻頭言
アジアの成長エネルギーを取り込み、関西全体としてインバウンド促進を
佐藤 茂雄
- 2 特別寄稿
わが国の成長戦略としてのアジアハブ・関西国際空港の実現
下妻 博
- 5 各界の動き
- 12 講演抄録
関西国際空港の現況と営業上の取り組み
住田 弘之
- 19 プレスの目
「地元の総意」って
吉浜 織恵
- 21 航空交通研究会研究レポート
離島空港に学ぶ空港の将来
引頭 雄一
- 24 データファイル
・2009年度(平成21年度)運営概況
・大阪税関貿易速報[関西空港](平成22年3月分)
・関西国際空港の出入(帰)国者数
・平成22年G/W期間中における出入(帰)国者数等【実績数(速報値)】
・不法就労外国人対策キャンペーン月間
・関西3空港と国内主要空港の利用状況(平成22年3月分)
・関空2期見学ホール情報

【表紙写真】「JAL B777-300 ドラえもんジェット」

JALのドラえもんジェットである。

映画ドラえもん30周年を記念したB777-300型機が関空にやってきた。

ゴールデンウィークが始まる4月29日に関空から九州・四国方面への遊覧フライトが行われた。

遊覧フライト後は参加者を乗せたまま格納庫に移動し、折り紙ヒコーキ教室もおこなわれた。機内食にはドラえもんの大好きな「どら焼き」も付いたという。

撮影：柴崎 庄司(関西国際空港給油棟)

アジアの成長エネルギーを取り込み、 関西全体としてインバウンド促進を



大阪商工会議所 会頭 **佐藤 茂雄**

このたび、関西3空港のあり方を議論してきた「関西3空港懇談会」において、関空のハブ機能強化と財務構造の抜本的改革に取り組むことが改めて確認されました。また、国においても関空と伊丹の運営一元化案が検討されております。いずれにしても、関空の国際競争力強化に向けた議論が活発になってきたことは、大変意義深いことでもあります。

関空のハブ機能を強化するためには、同懇談会でその補完空港と位置づけられた伊丹空港や神戸空港をどのように活用していくのか、国とも十分調整しながら、具体案を詰めていく必要があります。例えば、実質的には国際線ともいえる伊丹—成田便を廃止し、関空—成田便に集約するなどの方策も、地元として検討していくべきではないでしょうか。

また、財務構造の抜本的改革には、国による集中的な資金投入が不可欠と考えますが、その点に関して幅広く国民の理解を得るためには、投入した資金が将来的に十分回収できるというストーリーを示す必要があります。国の新成長戦略の基本方針では、訪日外国人を2020年初めまでに2,500万人にするとの目標が示されていますが、その内訳として関空利用者の目標数字を割り当てることも一策として考えられます。具体的な目標達成に向けて、国、関西の自治体や経済界が一丸となって戦略的に取り組み、航空需要の増大を目指すことが重要であります。

その際に欠かせないのは、アジアの成長エネルギーを取り込み、アジアとともに発展するという視

点です。近年アジアでは、経済成長とともに個人の旅行需要が大きな盛り上がりを見せております。大阪商工会議所でもかねて、地域経済を牽引するエンジン産業の一つに「ツーリズム産業」を掲げ、その振興に取り組んできました。今後は、大阪・関西の魅力を広く発信し、観光客誘致はもとより、見本市やコンベンションを活用したビジネス客誘致を図るなど、アジアからのインバウンド促進を積極的に進めていきたいと考えております。

初めて来日する外国人観光客のモデルルートは、成田から入って東京観光、新幹線に乗って富士山を見ながら京都に向かい、観光した後、再び新幹線で東京に戻り、成田から帰国するものと聞きます。しかし、外国人観光客の増大にともない、嗜好が多様化し、単に見るだけでなく、より深く、幅広く、わが国の文化や魅力に直に触れたいというニーズが高まってきております。5つの世界遺産を有し、異なる魅力の都市が集中している関西は、こうした多様な観光客の要望に応える十分な資源を有する地域であります。また、関空を拠点に入出国する方が、とりわけアジアからは飛行時間も短く、コストも低く抑えられるという利点もあります。

中国の観光を推進する省庁は「国家旅游局」というそうです。大阪・関西も旅して遊ぶ「旅遊地域」を目指し、関空発着の域内観光ルートや旅行商品の開発を強く推進していく必要があります。今こそ、関西の自治体、経済団体、民間企業、NPO等が連携し、インバウンド促進に全力を挙げて取り組んでいくべきであります。

わが国の成長戦略としての アジアハブ・関西国際空港の実現

社団法人 関西経済連合会 会長（関西3空港懇談会座長）

下 妻 博



『国の成長戦略が目指す「輝きのある日本」の実現と関西の自立的な発展のためには、首都圏空港と並ぶもう一つの国際ハブ空港が必要である。日本でもう一つの国際ハブ空港となり得るのは、日本唯一の完全24時間空港であり、かつ、海上空港として広大な施設展開用地を持つ関西国際空港（以下、関西空港）において他にはない。関西全体が一丸となって関西空港を国際ハブ空港として強化していく。そのため、関西3空港の一元管理など、関西として取り得るあらゆる手段を講じること。そして、必要な措置を国に求めること。』

以上が、4月12日に開催した関西3空港懇談会において確認された「基本認識」である。

関西3空港懇談会は、2003年に、関西全体の立場からみて、関西空港、大阪国際空港（以下、伊丹空港）、神戸空港の3空港が相互に最も効果的に機能していくようなあり方を考えるため、関西の関係自治体と経済界及び国土交通省航空局のトップが集まり設置された。2005年には、「関西空港は西日本を中心とする国際拠点空港、関西圏の国内線の基幹空港（国際線が就航する空港については今後とも関西空港に限定することが適当）。伊丹空港は国内線の基幹空港、環境と調和した都市型空港。神戸空港は、神戸市およびその周辺の国内航空需要に対応する地方空港」とする現在の3空港の役割分担や運用時間、騒音対策・安全対策上の発着回数の制限の基礎となる地元合意がなされた。

その後4年が経過し、関西3空港を取り巻く状況も変化したことから、3空港の役割分担や一体運用のあり方に関する各トップの考え方、問題の所在を浮き彫りにし、解決に向けた議論をスタートさせるため、昨年9月14日に懇談会を再開した。ところがこの直後、4年間の状況変化とは桁違いの激変があった。「政権交代」である。9月16日の鳩山政権発足以降、10月には、関空会社への政府補給金70億円増額（合計160億円）が盛り込まれていた2010年度予算の概算要求が見直しとなり、11月の事業仕分けでは、「伊丹を含めた抜本的解決策が得られるまで政府補給金は凍結」とされた。12月、政府補給金の予算は75億円で減額の上、抜本策について国土交通省の結論が出るまでは凍結される結果になった。

関西3空港懇談会としては、毎年の補給金という対症療法ではなく、財務構造の抜本改革を実行するという前原大臣の基本姿勢を前向きに受け止め、まずは補給金の凍結解除、そして財務構造問題の抜本解決に向け、関西は3空港をどうしていくべきなのか、将来の航空需要予測も検証しつつ、議論を繰り返してきた。関西の自治体・経済界のトップが喧々囂々と論を戦わせた結果、次頁の資料に示す考え方を取りまとめることができた。関西の総意として、「関西空港は首都圏空港と並ぶ国際ハブ空港」、「伊丹空港と神戸空港は関西空港のハブ機能を補完」という方向性を打ち出せたことが、今回、懇談会を再開させたことの最大の成果であった。

国が成長戦略として目指す「輝きのある日本」を実現していくためには、韓国・仁川空港など近隣諸国のライバル空港に対抗しうるポテンシャルを持つ関西空港をアジアの国際ハブ空港とすることを航空戦略に位置づけ、その実現のため、関西空港のハブ機能を強化し国際競争力を高めていく

ことが必要不可欠である。今回の懇談会の総意を国に強く主張し続け、関西が踏み出した一歩を、国としての前進に結び付けていきたい。

懇談会とりまとめ

(平成 22 年 4 月 12 日 関西 3 空港懇談会)

■基本認識

(前述のため省略)

■将来の航空需要の見通し

関西 3 空港の将来のあり方を検討する際の参考資料として需要予測を行った。関西の航空需要は、国内旅客、国際旅客、国際貨物ともに、足元で大きく落ち込むものの、概ね 10 年先を見通した場合、旅客需要は緩やかに、貨物需要は堅調に回復する。関西 3 空港全体の発着回数は、2020 年度には 27 万回と 2008 年度実績値程度まで回復し、2025 年度には 28 万回を越える見通される。この見通しに基づけば、伊丹空港の航空需要を関西空港と神戸空港の処理能力で代替することは、空域の大幅な見直しやターミナル能力の拡充など新たな施設整備が行われない限り困難である。当面は、関西に 3 つの空港が必要であり、一元管理を進める中で既存インフラを有効活用することで、関西 3 空港の航空需要の更なる拡大も見込まれる。

■概ね 10 年先までの関西 3 空港のあり方 (詳細は次頁参照)

概ね 10 年先までの関西 3 空港のあり方は、以下のとおりである。

① 関西空港は首都圏空港と並ぶわが国の 2 大国際ハブ空港～財務構造の抜本解決が急務～

完全 24 時間海上空港の強みやアジア諸都市との近接性を生かし、首都圏空港と並ぶわが国の 2 大ハブ空港。特に、東アジアを中心とした貨物ハブ機能と観光ゲートウェイ機能を強化。このため、国の航空戦略上の明確な位置づけと国による財務構造問題の抜本解決が急務。

② 伊丹空港と神戸空港は、周辺都市の航空需要に対応しつつ、関西空港のハブ機能を補完する空港

伊丹空港は、大都市圏内に立地する利便性を発揮した関西のビジネス需要に対応する国内線の基幹空港。神戸空港は、海上アクセス等で関空直結という強みを活かした関空内際ハブ機能をサポートする地方空港。

③ 一元管理により関西 3 空港を戦略的に広域に最適活用

関西 3 空港の航空需要拡大や利便性向上を図るための中期戦略として、関西空港、伊丹空港、神戸空港それぞれの強みを活かした最適活用を一元管理の中で実現。

④ アクセス改善で一元管理の効果を更に向上、関西空港のハブ機能を強化

関西空港と都心部のアクセスの高速化、3 空港間や国際港湾等の物流拠点とのアクセス改善が急務。

■長期的な関西 3 空港のあり方

計画中の中央リニア新幹線は、新幹線と航空路線の現在の競合状況から見て、羽田便を中心に関西の航空需要に大きな影響を与えると予想されるが、その完成時期、運賃設定などの未確定部分も多いため、リニア計画の詳細確定後に、競争条件を慎重に見極め、以下の点も踏まえ、※注 空港存廃の判断を含め、関西 3 空港のあり方を見直していく必要がある。

- アクセス改善や一元管理を通じた航空便配置の見直しで、関西 3 空港の「利便性」がどう変化したか
- 海上空港である関西空港と神戸空港に比べ、内陸空港である伊丹空港には施設展開や環境面、安全面などに制約が多い。こうした関西 3 空港の「将来の拡張性」をどう考えるか

注:大阪府知事は「伊丹空港と神戸空港の存廃」と明記していないので、この部分は合意できないと主張した。

概ね 10 年先の関西 3 空港のあり方

① 関西空港は首都圏空港と並ぶわが国の 2 大国際ハブ空港～財務構造の抜本解決が急務～

- ・国の成長戦略（基本方針）が示す「わが国がアジアの『架け橋』となり、アジアの成長を取り込む」ためには、アジアと地理的、歴史的に深いつながりを持つ関西がアジアのゲートウェイの役割を果たしていくことが重要である。わが国の航空戦略上も、アジア経済の拡大による国際旅客・貨物需要の伸びをいかにわが国に取り込むかが重要な視点となる。
- ・関西空港は日本唯一の完全 24 時間空港であり、2 期島に広大な施設展開用地をもつ。こうした海上空港の強みや東アジア諸都市との近接性という強みを十分に生かすため、国はその航空戦略に関西空港を首都圏空港に並ぶわが国の 2 大国際ハブ空港として明確に位置づけ、仁川空港など近隣諸国空港に対する競争力強化のため必要な措置を講じ、着陸料の低減などの競争力強化の環境を整えるべきである。
- ・関西空港の競争力を強化するための抜本策は、関西会社の過大債務の解消である。国の責任で関西会社の過大債務の解消を行い、高コスト構造を是正すべきである。その際、あらゆる方策を国は検討すべきであり、その一つとして「上下分離案」も有力な選択肢の一つといえる。
- ・加えて、関西空港の東アジアの貨物ハブ機能と観光ゲートウェイ機能の強化により、内際ネットワークの充実を図るため、関西空港を母港あるいは東アジアの拠点とする航空会社（ローコストキャリア、インテグレーター等）の誘致、様々な物流ニーズ（阪神港と連携したシー・アンド・エア輸送、クールチェーン輸送等）への対応、またこうした需要増に応じた 2 期島の着実な整備が必要である。外国機の国内運航や他国への以遠便運航の拡充などの展開も検討されるべきである。

② 伊丹空港と神戸空港は、周辺都市の航空需要に対応しつつ、関西空港のハブ機能を補完する空港

- ・伊丹空港と神戸空港は、周辺都市圏の需要に対応しつつ、国内路線やアクセスに課題を残す関西空港の内際ハブ機能を補完し、関西全体の空港機能を強化する役割を果たす。
- ・伊丹空港は、大都市圏内に位置する利便性の高さを発揮し、関西経済圏のビジネス需要に対応する国内線の基幹空港と位置づける。都市型空港としての環境面や安全面での制約内に限定されるが、機材の小型化により多頻度・効率化し、様々なニーズに対応可能な機動性を高める。
- ・神戸空港は、海上空港の拡張性や湾岸道路と海上アクセスで関西空港に直結するという強みを生かし、関西空港の内際ハブ機能をサポートする地方空港となる。

③ 一元管理により関西 3 空港を戦略的に広域に最適活用

- ・空港経営の効率化のため、空港の民営化や上場といった手法の導入はあり得るが、空港そのものが市場原理に基づき自由に競争するとの考えには無理がある。
- ・既存インフラの有効活用により関西 3 空港の航空需要の拡大と利便性の向上を図るための中期戦略として、関西空港、伊丹空港、神戸空港それぞれの強みを生かした最適活用を一元管理の中で実現すべきである。
- ・関西 3 空港は、昨年 12 月の合意に基づき、公的機関の関与を前提に、関西会社を管理主体とすることを基本として、一元管理の検討を進める。（2005 年地元合意の役割分担を踏まえ、これまでの運用規制のあり方の検討、3 空港の着陸料の戦略的設定による航空便の最適配置などを含む）
- ・今後、一元管理のスキーム等について具体的な検討を行う。このため、幹事会のもとに作業部会を設置して、国の協力を得つつ関西としての作業に当たる。

④ アクセス改善で一元管理の効果を更に向上、関西空港のハブ機能を強化

- ・関西空港と大阪都心部（大阪駅）との鉄道アクセスの高速化（なにわ筋線、関西リニア・新幹線構想など）、関西 3 空港間のアクセス改善や関西 3 空港と物流拠点のアクセス改善のための高速道路ミッシングリンク（新名神高速道路、淀川左岸線延伸部、名神湾岸連絡線、大阪湾岸道路西延伸部など）の整備、バス路線網の拡充や海上アクセスの利便性の向上などが、関西 3 空港の運用最適化を進める上で重要である。
- ・バス路線網の拡充や海上アクセスの利便性の向上など一元管理により取り組みが容易になるもの以外は、その早期実現のために国による取り組みや支援が必要不可欠である。

以上

各界の動き

関西国際空港

●リニア事業費1兆5,000億円

大阪府の橋下徹知事が提唱している大阪市中心部と関西空港を結ぶリニアモーターカー構想について国土交通省が事業費を大阪府の試算の約3倍の約1兆5,000億円と試算していることが4月5日分かった。3月末に民主党府議団と面談した前原誠司国土交通相が示したもので「大阪空港の売却益ではアクセスの改善を保障する財源にはならない」としている。

●兵庫の研究機構が「大阪湾国際空港」提言

財団法人兵庫地域政策研究機構（理事長・貝原俊民前兵庫県知事）は4月6日、関西空港と神戸間を海底トンネルで結び、「大阪湾国際空港」とすることを盛り込んだ提言書をまとめた。両空港間（23km）に総工費5,200億円で海底トンネルを建設。リニア方式のミニ地下鉄を通せば約15分で結ばれるとしている。一方、大阪空港については「利便性や航空会社の採算性の観点から環境問題をクリアしながら積極的に活用すべき」と提言している。

●国内線の荷物検査も簡単に

関西空港の国内線で4月8日、高性能な荷物検査処理システムを組み込んだ装置「インラインスクリーニングシステム」が運用を始めた。ベルトコンベヤーで荷物を運搬している間に危険物の有無を検知するので、搭乗前の検査がなくなる。国際線では、2007年秋に先行して運用を開始している。

●共同定温倉庫を設置

関西国際空港会社は4月8日、医薬品専用の共同定温倉庫（750㎡）を開設すると発表した。管理温度帯は20度と5度の2種、取扱最大容量は月約800tで、9月30日から運用を開始する。運用事業者はキャセイ関西ターミナルサービス。

●3空港懇、10年間は一元管理で大筋合意

関西、大阪（伊丹）、神戸の3空港のあり方を地元自治体と経済団体などが話し合う関西3空港懇談会（座長・下妻博関西経済連合会会長）のトップ会合が4月12日、大阪市内で開かれ、大阪空港の存廃判断を先送りし、関空を首都圏の空港と並ぶ国際拠点空港として強化、今後10年間は3空港を存続させ、一元管理を目指すことで大筋合意した。

大阪空港の存廃をめぐる「長期的に空港の存廃を含めて課題を共有する」との妥協案が示されたが、空港名を明示しないことに橋下大阪府知事が「抜本的な解決策を示したことになる」と反発。兵庫県の井戸敏三知事との間で激しい議論が繰り広げられ、この部分について大阪府は合意に加わらなかった。今後、2009年12月に合意した3空港一元管理について、作業部会を設け、2010年度中に具体策を協議する。

会合後に記者会見した下妻座長は「玉虫色との印象があるかもしれないが地元としての最大意思表示だ」と意義を強調した。

●国交省成長戦略会議、債務圧縮に複数案

国土交通省の成長戦略会議（座長・長谷川閑史武田薬品工業社長）が4月13日開かれ、航

空、観光で5分野の重点項目をまとめた。羽田空港の国際線枠を9万回規模にするなど機能を強化し、関西国際空港会社の経営改善策として、関空と大阪空港の運営を一体化した上で民間企業に委託する案などが検討された。住宅・都市分野では国際競争拠点特区（仮称）を設ける。

●三洋電機、輸出便を成田からシフト

三洋電機が西日本地区の工場から成田空港経由で輸出していた製品の半数を関西空港発に切り替える取り組みを始めたことが4月20日、分かった。輸送時間の短縮と関空利用の促進が狙い。三洋が西日本の製造拠点から航空便で輸出する製品は年間1万2,000t（前年度実績）で、うち600tは成田から輸出されていた。

●GW国際線旅客、3%増予想

関西国際空港会社は4月21日、ゴールデンウィーク（4月24日～5月5日）の国際線旅客予想を発表した。円高傾向や連休の取りやすい曜日配列から前年同期比3%増の32万1,100人を見込んだ。人気渡航先は、前年と同じく韓国、中国、東南アジアの順で、5月1日に上海万博が開幕する中国が11%増だった。

一方、航空各社が発表した関西3空港の国内線予約状況（4月28日～5月5日）は大阪が前年同期比21%、神戸が14%増に対し、関空は4%減。

●2009年度発着回数16%減

関西国際空港会社は4月22日発表した2009年度の運営概況によると、発着回数は前年度比16%減の10万8,672回だった。日本航空の撤退・減便が相次いだため、国内線が30%減の3万4,737回となったことが大きく影響した。国際線は昨秋以降の新規就航便に対する着陸料の大幅割引策が奏功し、下半期に海外航空会社を中心に増便が相次ぎ、7%減の7万3,935回と国内線ほどの落ち込みはなかった。（後掲「データファイル」参照）

●2010年度事業計画、旅客数過去最低の見込み

関西国際空港会社は4月22日、2010年度事業計画を発表した。総旅客数は前年比1.6%減の1,330万人と通年では過去最低になる見込み。営業収益は866億円、経常利益は17億円の黒字経営をめざす。国際線旅客数は0.3%減と前年実績を下回る目標値だが、これは国際線の機材小型化や日系航空会社の便数減少などを見込んだ。国際線の発着回数は2009年度実績と比べて2,000回多い7万6,000回をめざす。

●台北経由シンガポールへ格安便

豪ジェットスター航空グループでシンガポールを拠点とする格安航空会社、ジェットスター・アジア航空は4月22日、関西空港とシンガポールを台北経由で結ぶ路線を7月5日から毎日1便、新規就航させると発表した。エアバス A320型機（180席）を使用し、すべてエコノミークラス。機内食、毛布などは有料だが、関空～シンガポールは最低で1万4,000円（台北までは最低6,000円）。

●搭乗ゲートにも外貨両替所

関西国際空港会社は4月24日、ウイングシャトル南・北先端駅に、外貨両替「トラベレックス」をオープンした。29日には南中間駅付近にも設置した。北ウイング店は24時まで、南ウイング中間店は22時45分まで営業する。これにより外貨両替所は、関西空港内では19店舗、国際線出国エリア内では、5店舗となる。

●国交相と大阪府知事が伊丹との統合案で合意

前原国土交通相との橋下大阪府知事は4月25日、西宮市で会談し、大阪空港を株式会社化したうえで、関西国際空港会社と持ち株会社のもとで経営統合して一体的に運営し、その運営権を民間に売却する案で大筋合意した。国交省は2012年春にも一体運営を始め、民間企業を対象

に入札方式で売却先を決める方針。国交省は売却額を最大約8,000億円と試算しており、関空会社が抱える約1兆1,000億円の有利子負債削減に充てる。両氏は伊丹に比べて不利だとされる大阪中心部と関空とのアクセスを改善するため、国や関係自治体で協議会を設けて検討することでも一致した。

国交相は会談後、記者団に「大阪までリニア中央新幹線が来た場合は伊丹の需要が相当減る。将来的には当然、伊丹の廃港も考えざるを得ない」と、将来的に伊丹空港を廃港にする可能性に初めて言及した。

●多奈川地区多目的公園パートナー事業者を募集

大阪府と岬町で構成する岬町多奈川地区整備促進協議会は、関西空港2期事業の埋め立て用土砂採取跡地に整備している岬町多奈川地区多目的公園の事業活動ゾーン（29ha）への進出企業の募集を4月26日から始めた。これまで募集対象としていた「農と食の生産、加工関係」に加え、良好な周辺環境と調和し、地域の活性化に貢献できる製造業関連の工場や事務所等も対象とする。

●釜山線に格安便就航

韓国・釜山を拠点とする格安航空会社、エアプサンの釜山～関西空港便が4月26日就航し、関空で記念式典が開かれた。関空への格安航空会社の就航は4社目。釜山便の国内就航は福岡に続いて2路線目で、1日1便運航する。

●兵庫県知事「空港売却案 金出すところあるのか」

関西、大阪両空港を経営統合し、運営権を民間売却する国土交通省成長戦略会議の案について、兵庫県の井戸敏三知事は4月26日の定例記者会見で、「お金を出すところがあるのか。民間で運営できるのなら、今、それをやればいいはずだ」と実現性に疑問を投げかけた。

●和歌山県知事は評価

関西、大阪両空港を一体運営する権利を民間企業に売却する国の構想について、和歌山県の仁坂吉伸知事は4月27日、「2つを合体させて関空をもり立てるために使うのはいいことだ」と述べた。「少しずつ犠牲を払ってもやらないといけない。伊丹は黒字の空港で資産価値も高い」とし、前原国土交通相が伊丹廃港に言及したことには「いい方向ではないか。イニシアチブに大いに期待したい」と述べた。

●マカオ航空が貨物便

マカオ航空は4月27日、新たに関空～マカオ線に5月9日から週2便の貨物便を運航すると発表した。マカオ航空の貨物便としては日本初就航となり、また、日本～マカオの初の貨物定期路線となる。これにより、関空と中国とを結ぶ貨物便路線は合計週81便、就航都市が10都市となる。エアバス A300F 型機（最大積載量43t）を使う。

●成長戦略会議が持ち株会社案

国土交通省の成長戦略会議は4月28日、航空や観光など5分野の成長戦略の素案を公表した。この中で関西国際空港会社の負債解消に向けて、国が出資して持ち株会社を新設、傘下に関空と大阪空港の運営会社を入れ、両空港の一体的な事業運営権を民間に売却する案を盛り込んだ。伊丹については将来的な「廃港・関空への一元化」も検討することを明記し、廃港後に跡地を売却して持ち株会社が関空から引き継ぐ負債の穴埋めに回す可能性も示唆した。

提言は5月末に取りまとめる報告書の素案に盛り込まれ、前原国土交通相は政府として実行する考えを示した。戦略会議の工程表によると、2～3年後に関空・伊丹を経営統合し、その後、両空港の運営権売却の可能性などを検討するとしている。

このほか素案では羽田空港の国際定期便について2013年度までに3万回増やして9万回にす

ると提言した。1日120便の国際線が就航可能となり成田の3割に当たる。地方空港の赤字体質を改善するため、黒字が多い空港ビル会社などと運営を一体化し、収益改善を通じて着陸料などを軽減、競争力強化につなげることも触れている。



クリック!

関西空港と大阪空港の経営統合と事業運営権の売却案は、関空会社の1兆円を超える負債削減案として初めて国交省が方向性を示したものだ。関空会社の福島伸一社長が「伊丹の事業価値や不動産価値をフル活用する検討に踏み込んだ」と評価するように、単純な国費投入ではなく、関西圏の空港の一体運営を通じて実現を目指した。しかし、現状を前提とする限り、事業運営権の取得に乗り出すホワイト・ナイトが簡単に現れるとは思えない。地元のさらなる汗と知恵が求められる。

●日航、5便を運休

日本航空は4月28日、国内30、国際15の計45路線を2011年3月までに廃止する新たな路線合理化計画を発表した。国内4空港からは完全撤退し、路線数は2008年度と比べて約3割縮小する。このうち関西空港発着ではデンパサール(週7便)、 Guam(同)、香港(同)、広州(週3便)、北京(7便)の5便を10月1日から運休する。

空港

＝ 大阪国際空港 ＝

●大阪府知事・豊中市長、中長期的に存廃議論

橋下大阪府知事と地元の豊中市の浅利敬一郎市長が4月5日、府庁で会談し、大阪空港について中長期的に存廃を議論していくことで一致した。浅利市長は「午後9時から午前7時までの運用制限は譲れない。今後10年間は空港を生かしたまちづくりを進める」と主張。橋下知事は「中長期的に伊丹の将来を考える場に豊中市も入ってもらいたい」と話し、浅利市長は応じる考えを示した。

＝ 神戸空港 ＝

●神戸空港搭乗者数2年連続でマイナス

神戸市は4月9日、2009年度の神戸空港の利用状況を発表した。搭乗者数は前年度比9.4%減の233万5,407人で、2年連続でマイナスとなった。路線撤退や新型インフルエンザの流行、不況によるビジネス利用の減少が響いた。

●茨城便が就航

3月に開港した茨城空港と神戸空港を結ぶスカイマークの定期便(1日1往復)が4月16日、就航した。茨城空港唯一の国内定期便。

＝ 成田国際空港 ＝

●誘導路新設など国交省に申請

成田国際空港会社は4月2日、B滑走路(2,500m)につながる3本目の誘導路(約700m)の新設を国土交通省に申請したと発表した。年間発着回数を現行の22万回から30万回に増やす整備の一環で、2013年3月末の完成を予定している。またターミナルビル南側の既存誘導路を駐機場として整備するため、代わりに長さ約2,000mの別の誘導路を南側に新設することも申請した。

＝ 羽田空港 ＝

●エア・アジア、年内就航

マレーシアの格安航空会社エア・アジアは4月13日、クアラルンプールと羽田空港を結ぶ路線を年内に開設する方針を明らかにした。同社にとって初の日本路線となる。当初週3便で、片道1万4,000円程度からの運賃設定になる見通し。東南アジア最大の格安航空の日本市場参入で、価格競争が一段と激しくなりそうだ。

＝ 中部国際空港 ＝

●旅客数、初の1,000万人割れ

中部国際空港会社は4月26日、2009年度の利用実績を発表した。旅客数は前年度比14%減の925万9,943人となり、2005年の開港以来初めて1,000万人を割り込んだ。減少は4年連続で過去最低を更新した。国際貨物の総取扱量も4%減の11万9,021tで、ピークだった2006年度から半減、過去最低となった。

＝ その他 ＝

●愛称は「米子鬼太郎空港」

鳥取県や中海圏の自治体、商工・観光団体などでつくる米子空港利用促進懇話会は4月7日、同空港の愛称を境港市出身の漫画家水木しげるさんの作品にちなみ「米子鬼太郎空港」とすることを決めた。

●徳島空港、2,500m滑走路供用開始

徳島空港の2,500m滑走路が完成し4月8日、供用を開始した。新ターミナルビル（3階建て、延べ8,500㎡）も同日開業した。滑走路は総事業費約383億円で海面40haを埋め立て、500m延長した。愛称は公募で「徳島阿波おどり空港」と決めた。

●名古屋空港、定期便がゼロに

日本航空は4月22日、県営名古屋空港に就航している子会社、ジェイエアの全9路線を2011年春までに廃止、完全撤退する計画を愛知県に伝えた。これにより同空港から民間定期便が姿を消す。

航空

●日航、福岡・伊丹の乗務員拠点閉鎖へ

日本航空は、全国の4空港にある客室乗務員の勤務拠点のうち、大阪（伊丹）、福岡を6月末で閉鎖する方針を決めた。大阪と福岡に勤務する計約560人は羽田・成田への異動か早期退職を迫られており、乗務員でつくる日本航空キャビンクルーユニオンは4月6日、大阪府庁と福岡県庁で記者会見し「実質的な解雇だ」と訴えた。

●プリティッシュとイベリアが合併を決定

プリティッシュ・エアウェイズとイベリア航空は4月8日、経営を統合することを決定した。2010年内に共同持ち株会社を設置し、両社をその傘下に置く。合併後は合計408機の機材で200都市への路線を運航することになり、旅客数で欧州2位となる。

●IATA事務総長、国交相に羽田着陸料値下げ求める

航空会社で組織する国際航空運送協会（IATA）のビジネスマン事務局長は4月12日、前原国土交通相を訪問し、羽田空港の国際線について着陸料の見直しを求めた。これに先立つ記者会見では「日本は中国市場の拡大をとらえて成長するべき。そのためには仁川や上海、北京、香港と競争しなければならず、着陸料の値下げが必要」と訴えた。

また、関西3空港についても、「3空港の合計5本の滑走路で3,600万人の需要を奪い合っている

るが、シンガポールのチャンギ空港は3,700万人の需要に2本の滑走路で対応し、はるかに低いコストで空港を運営している」と指摘。その上で、「政治的な理由で建設された空港設備の費用を航空会社が支払いつづけることはできない」と語った。

●国際航空券を共同仕入れへ 日本旅行など4社提携

日本旅行、トップツアーなど旅行大手・中堅の計4社は4月16日、公示運賃の国際線航空券を共同で仕入れるために共同出資会社を今年夏に設立すると発表した。取扱量を増やして航空会社から受け取る奨励金の増額を目指すと同時に、仕入れ業務の効率化でコスト競争力の向上を図る。

●アイスランド火山噴火で欧州便欠航

4月14日にアイスランドのエイヤフィヤトラヨークトル火山が噴火、火山灰が欧州上空を覆ったため、15日から多くの空港で20日まで飛行禁止措置がとられ、22日に平常に戻った。この間、10万便以上が欠航し、欧州航空業界は推定15億～25億ユーロ（約1,870億～3,100億円）の損失を被った。ビジネスマンや観光客700万人以上の足に影響、欧州の空路は2001年の米同時テロ後を上回る混乱となった。

関西空港では火山噴火による欠航が16～22日の計42便に及び、着陸料収入などの営業損失は2,000万～3,000万円程度になる見通しという。関西国際空港会社は空港内に滞留する旅客のために特別待合室を開放、毛布などを提供した。

●インドネシアとの航空協定、乗り入れ地点を自由化

国土交通省は4月23日、インドネシアとの間で、両国の航空会社の乗り入れ地点を自由化することで合意したと発表した。日本とインドネシアの航空会社が互いの国に乗り入れる場合、これまでは両国とも最大4か所に限られていた。両国の航空会社の輸送力はいずれも現在の2倍の週最大75便に拡大する。

関西

●関経連、交通網一元管理へ研究会

関西経済連合会は4月1日、21事業からなる2010年度の事業計画案を発表した。新規事業では港湾、空港、道路を含む広域交通・物流網の将来像を描く「関西版ポートオーソリティ構想」の実現を目指し研究会を発足させる。このほか、米シリコンバレーに若手企業人を3か月程度派遣する人材育成事業などを盛り込んだ。

●大阪府議会「大阪維新の会」に22人

橋下大阪府知事を支持する府議22人が4月1日、府議会（定数112）の新会派「大阪維新の会」を旗揚げした。参加した府議の出身会派別内訳は、自民党系4会派19人、民主党1人、諸派2人。自民党系19人は離党しない方針。

●同友会、海外観光客誘致へ民間運営協提言

関西経済同友会は4月6日、関西に外国人観光客を呼び込むために、民間だけによる運営協議会を設立すべきだとの提言を発表した。自治体の縦割り意識が根強く、関西広域で効果的な誘致策が打てていないため、民間で「オール関西」の体制を整える必要があるとしている。

●堺市長「大阪都構想を研究会で検討」

橋下大阪府知事が提唱する「大阪都構想」について、堺市の竹山修身市長は4月7日の定例記者会見で、2010年度に設置する有識者らの研究会で検討する意向を明らかにした。

●本四連絡橋3ルート、通行過去最高

本四連絡橋3ルートの通行台数が2009年度、高速道路料金割引により、前年度比30%増の

1,857万9,783台で過去最高だったことが、本州四国連絡高速道路会社のまとめでわかった。

●京都府知事選、山田氏が3選

任期満了に伴う京都府知事選挙は4月11日、投開票され、現職の山田啓二氏（56）（無所属）が新人の医師門祐輔氏（54）（無所属、共産推薦）を破り、3選を果たした。

選管確定は次の通り。

当	529,927	山田 啓二	無現
	307,826	門 祐輔	無新

●関西経連副会長 大坪・大橋氏に

関西経済連合会は4月12日、レンゴーの大坪清社長（71）、川崎重工の大橋忠晴会長（65）が副会長に就く人事を発表した。神戸製鋼所の水越浩士相談役（71）は副会長を退任する。5月24日の定時総会後の理事会で正式に決める。

●「橋下新党」が発足

橋下大阪府知事を代表とする政治団体（地域政党）「大阪維新の会」が4月19日、政治資金規正法に基づく政治団体の届け出を府選挙管理委員会に提出し、正式に設立した。メンバーは府議会橋下派の24人に加え、大阪市議1人、堺市議5人の計30人。大阪市を解体して府内中心部を20の特別区に再編する「大阪都」構想を主要政策に掲げ、来春の統一地方選で府議会、大阪・堺両市議会での過半数獲得を目指す。

●神戸市観光客、28年ぶりに3,000万人突破

神戸市が4月19日発表した2009年に市内を訪れた観光客数は、前年比5.4%増の3,015万人となった。3,000万人を突破するのは、神戸ポートアイランド博が開かれた1981年の3,085万人以来28年ぶり。過去2番目の多さとなった。新型インフルエンザ流行で減少した観光客を呼び戻すために実施した観光施設の無料開放などが寄与した。

●泉南市長に向井氏5選

任期満了に伴う泉南市長選挙は4月25日投開票され、現職の向井通彦氏（68）＝無所属、自民、公明推薦＝が、新人で前市議の田畑仁氏（33）＝無所属＝を破り、大阪府内現職市長としては最多の5選を果たした。関西空港のおひざ元・泉州では開港時を知る唯一の現職首長となった。

選管確定は次の通り。

当	12,676	向井通彦	無現
	8,623	田畑 仁	無新

国

●高速道路上限2,000円に

前原国土交通相は4月9日、6月から実施する高速道路の新たな上限料金制度を発表した。現行の「休日上限1,000円」など既存の割引をほぼ全廃し、普通車は曜日を問わず2,000円を上限とするなど、車種別に上限料金を設ける。

●JR東海 リニア開業2年延期

JR東海は4月28日、リニア中央新幹線の東京～名古屋間の開業時期について、これまで目標としていた2025年から2年延期すると発表した。大阪までの開業時期は2045年とすることも、あわせて発表した。業績が急速に悪化したことから、計画を見直すことになった。整備費用は南アルプスルートで東京～名古屋間が5兆1,000億円、名古屋～大阪間が3兆3,400億円を予定している。

関西国際空港の現況と 営業上の取り組み

関西国際空港株式会社 航空営業部長

住田 弘之 氏



● と き 平成22年3月31日(水) ● と ころ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

皆さん、こんにちは。ただいま紹介頂きました住田でございます。日ごろより関西空港をご利用いただきましてありがとうございます。この場をお借りして厚くお礼申し上げます。

本日は当社航空営業やターミナル営業への最近の取り組みについてお話し申し上げます。余談ですが、私どもの航空営業部は30人いますが、男女15人ずつで非常にバランスの取れた部になっております。

関空島は、2期島の滑走路が4,000メートル、1期島の滑走路が3,500メートルです。そんな滑走路を持った空港は日本でほかにありません。私どもの空港だけです。その関空の新しいブランド名としてKIXを売り出そうとしています。昨年6月に就任しました福島新社長が発案したことで、ご存知のとおりKIXは国際的な関空の略称です。企業ブランドとして定着させていこうとPRに力を入れています。ロサンゼルス空港がLAXで関西空港はKIX、そしてKIXはワクワク感があるという意味でもあります。今後KIXブランドとして本格的に売り出しますのでよろしくお願い申し上げます。

■運営状況

直近の運営状況ですが、2008年暦年は13万3,500回も発着があったのですが、残念ながら2009年の暦年では11万1,899回と15%ほど落ち込みました。旅客数もずっと1,600万人台を保っていたのが2009年は1,300万人に下がり

ました。貨物取扱量も80万トンを保っていましたが、58万トになってしまいました。

しかし、2010年の1月、2月、3月は信じられないほど回復していますので、暦年ではなく年度末で締める数字が出て来れば前半がひどい年だった割には、よい感じに戻って来ていることが分かると思います。この勢いで、2010年度は結構頑張れそうな気がします。

一方、2010年10月に羽田の第4滑走路が完成すると脅威だと言われています。しかし大変だ、大変だ考えるのではなく羽田～関空～海外とか、関空～羽田～海外への連携を図るなどお客様を確保出来る道があると思います。

10年前の2001年は日本人対外国人の割合が関空の場合、4対1だったのですが2009年は2対1になりました。日本人の旅客数が下がって来ただけではないかという話になるかも知れませんが、着実に外国人客も伸びていると言えます。韓国、中国、台湾からのお客様を中心として、アメリカ、香港、タイ、オーストラリア、イギリス、マレーシア、シンガポールと続いています。私どもの目標はやはり日本人の出国数を増やすこと、それから外国人の入国数を上げて1対1に持って行く。そうすると為替の変動があっても何があっても色々バランスのよい形になります。

■国際線就航状況

さて3月28日から国際線が夏期スケジュールにかわりました。ちなみに、夏期スケジュール

は3月の最終日曜日から10月の最終日曜日の直前の土曜日までの7ヶ月間、冬期スケジュールは残りの5ヶ月間となっています。関空の今期は、週729便が運航します。そのうちアジアは4分の3強、中でも中国が40%弱を占め、アジアに強い空港というイメージが定着しました。逆に言えば欧米に弱い空港となりそうですけど、そう言われぬように頑張ろうと思っています。

新聞などの報道では減便されると数便でも大減便のように報じられますけど、増便の時は小さい記事にしかありません。それにめげず本当は増便しているのですよということを説明したいと思います。全体では旅客便を週76便を増便します。貨物便も週20便ほど増えますので、皆様のお陰をもちまして関空は計約100便増加します。減便は含んでいませんが、減便の大半は本邦航空会社であり、外国社による増便がこれほどあるということ覚えておいてほしいと思います。

増便の中身はまずデルタ航空が6月8日から週7便のシアトル～関空直行便を就航させます。久しぶりのシアトル便再開で、イチローさんが10年連続200本安打を目指して頑張っていますし、よい便になろうかと期待出来ます。このような便を誘致出来たのは少し手法を変えて、空港間で連携するようにしているからです。関空と経済界、自治体が一緒に航空会社を口説きに行くだけでなく、今回はシアトル空港と連携し、タイアップしてデルタ航空を口説きました。それが効果を発揮、そういうことが大切なのだと思います。ユナイテッド航空もサンフランシスコ便を3月から2便増やして週7便になりました。トルコ航空の場合は日本が大好きな国で尊敬してくれており、どんどん増便の方向に向かっています。エジプト航空も6月から増便します。このように、ようやく欧米便が増え出して来ましたが、我々としてはまだまだで、将来はニューヨーク線の就航を目標にしています。アジア・オセアニア方面では JAL が1月からハノイ線を廃止されましたがベトナム航空が1月から新規

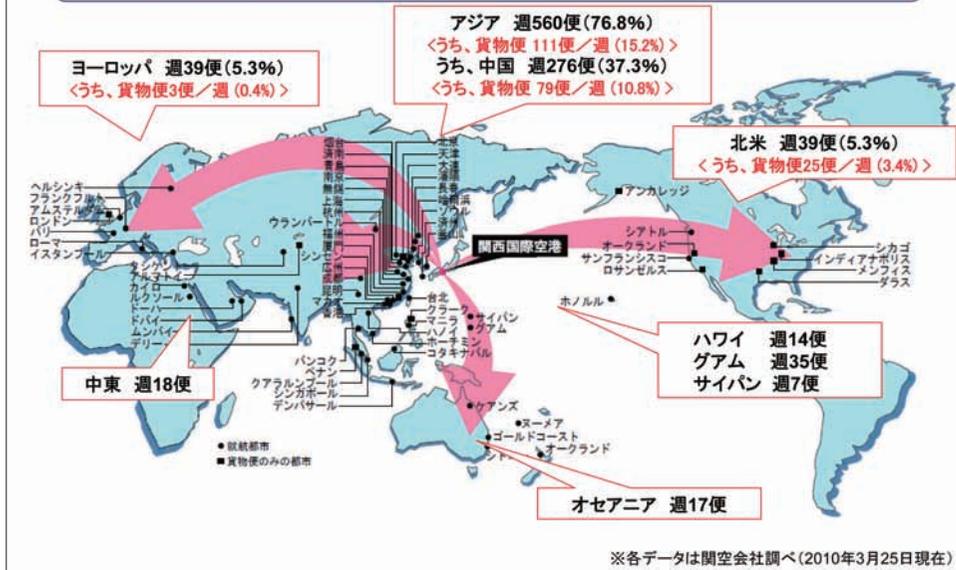
に週5便飛ばしてくれているため、ハノイ線が途切れることなく運航されており、7月からは週7便に増えます。また4月からジェットスター航空のケアンズ便が戻って来ます。中国方面では山東航空の済南便が3月から週2便就航し、ANA も2010年10月から大連便を週7便新規で運航する予定です。特に山東航空の済南便は和歌山県や経済界はじめ多くの皆様の努力が実った結果でぜひ継続出来るよう頑張りたいと思っています。韓国方面では4月からアジア系のエアプサンによる釜山便が週7便で新規運航が始まります。

貨物便ではフェデックスが週4便増やして計36便になりますし、フランクフルト便のルフトハンザカーゴやロサンゼルス便のチャイナエアラインなどロング便が戻ってくれます。また運航を休んでいた揚子江快運航空や上海国際貨運航空も再開しています。いよいよ貨物の動きが本格化して来たかなという感じです。ただ貨物便の場合、定期便にならないケースが多く臨時便やチャーター便中心です。これは定期便にすると運賃が安く満杯にしても赤字ということのようですが、出来るだけ定期便になるようにと思っています。

関空の課題はやはりアメリカ・ヨーロッパ方面便に弱いことですが、それを補うため関空～成田間を結び、成田経由で欧米へという努力をしており、JAL が関空発成田行きを飛ばしてくれています。その1つに関空発8時45分成田着10時という便があります。成田でニューヨーク、シカゴ、モスクワ、ロンドン等に接続しており、帰りは成田発17時20分関空着19時の便になります。朝7時の南海難波発ラピートに乗れば、また朝6時15分千里中央発桃山台経由のバスに乗れば、KIX 発8時45分の成田便に接続出来るようになりました。北摂からでも大丈夫ということをご紹介しておきます。また逆に深夜便のアクセスも考えねばなりません。例えば羽田発22時5分発23時20分関空着の ANA 便に対しては23時40分発の桃山台経由千里中央行きのリムジンバスを運行しています。神戸・芦屋方面や京都方面へは MK スカイゲイ

関西国際空港の国際線就航状況（2010年夏期スケジュール）

57の航空会社により、週729便が就航。
世界27カ国・地域68都市を結ぶ、充実のネットワーク。



トシャトルやヤサカ関空シャトルといった選択肢もあります。

■国際旅客便のターゲット

国際旅客便の2010年度以降のターゲットは3つあります。①中国路線の更なる充実②LCC（低費用航空会社）の誘致③ニューヨーク線を含む欧米線の充実、です。中国路線の充実については、現在でも成田より多い都市を結んでいます。成田の14都市に対して関空は17都市を結び、香港とマカオを加えると19都市になり、週197便運航しております。中国の航空会社としてはもっと関空線を張りたいのです。しかし、中国の航空会社が関空に張れる枠はもう一杯なので、日中航空交渉待ちの状態です。私どもとしては西安、重慶、武漢、長沙などを狙って行きたいと思っています。最初は直行便が無理なので上海経由ですが、トランジット時間1時間以内の接続を目指しています。

次にLCCの誘致についてです。最近流行りのように言われていますが、私どもは随分以前から口説いて来ましたが、現在、関空に入ってい

るのはジェットスター航空、セブパシフィック航空（フィリピン）、チェジュ航空（韓国）の3社が入っています。ジェットスター航空はゴールドコースとシドニー便に加えて4月からケアンズ便を飛ばします。セブパシフィック航空は関空～マニラ間を、チェジュ航空は関空～ソウル（仁川／金浦）間を飛ばしており、いずれも期待されます。今後乗り入れするのはエアブサン（韓国）の関空～釜山間。これは4月26日就航予定。ジンエアー（韓国）のソウル便は現在早期就航をお願いしています。エアアジア（マレーシア）にも就航をお願いしております。従来からのマレーシア航空を圧迫するのではないかと話もありますが、LCCのよいところはお客を奪うのではなく日本へ一度行って見たいというアジアの新しいお客を連れて来てくれることです。従来の航空会社、例えばマレーシア航空なら日本人を観光やビジネスでマレーシアへ運ぶことが中心でした。LCCはそうじゃないというのがポイントです。

欧米路線については、非常に手薄な状態なので何とか充実させて行きたいと考えています。

ヨーロッパ線は各航空会社の大阪支店が頑張ってくれていますのでKLM オランダ航空の阿姆斯特ダム便やルフトハンザドイツ航空のフランクフルト便、フィンランド航空のヘルシンキ便、アリタリア航空のローマ便、エールフランス航空のパリ便、トルコ航空のイスタンブール便の計6都市36便が確保されています。ありがたいことで、今後は、簡単ではないですけどイギリス便の復活を目指して頑張ってください。北米路線についてはサンフランシスコとシアトルだけに満足せず、ロサンゼルスとニューヨークを目指して頑張ります。ニューヨークも簡単ではありませんが、2010年の1～3月の伸びを見ていると可能性が出て来た気がします。アメリカの航空会社はもちろんのこと、アジアの元気な航空会社にもお願いしてニューヨーク便、ロス便を張ってもらうことを考えています。国内線の増便については、こんな時期に増便があるのかと驚かれますけど、JAL は札幌、沖縄、羽田線を、ANA は函館、旭川線を季節増便します。このような便を大切にしたいと思っています。

■貨物便のターゲット

貨物便のターゲットについてですけど、大きく3つ掲げております。1つは中国を中心としたアジアネットワークを充実すること、2つ目は欧米ネットワークの強化です。3つ目はアジア太平洋の中継物流に資するハブエアラインの誘致ということです。2010年夏期の貨物便の増減を見ますとフェデックス、上海国際貨運航空、ルフトハンザカーゴ、チャイナエアライン、揚子江快運航空、ANA等が乗り入れており、最近ではデルという会社の荷物があるせいでしょうか、アモイ線が活発化しています。その他も全体に伸びて来つつあるようです。関空は国際貨物ハブ空港化を目指しているわけですけど、私どもがよく説明しているのは6,000*。圏という考え方です。例えば北米で直径6,000*。の円を描けばアメリカの主な空港がすべて円内に入り、ほとんどがハブ空港的で貨物もたくさん扱っています。

オークランド、メンフィス、ダラス等です。この円を東アジアに当てはめるとシンガポール、バンコク、北京、仁川、関空、羽田、成田と主要な空港はすべて入って来ます。一番北米に近い端に関空があるという位置付けが重要になって来ます。従ってアジアから関空経由北米にという貨物を運ぶ時のトランシップ・センターとして関空が活躍出来るように頑張りたい。

もう1つ解決しなければならない問題があります。いま取り組み出していますが、西日本で生産された輸出航空貨物の約3割、年間11万トﾝが成田、仁川など他の空港から世界へ運ばれている事実です。西日本から関空を経由せずに成田などへ陸送されるのです。更にひどい話としては共同輸送で関空に運ばれた荷物のうち欧米行きは再びトラックで成田に運び直されています。こんな悲しいことになっているのです。何とかしなければいけないということで、関空～成田の貨物フィーダー便が必要だと考えています。

後背地需要の関係については2つあって、1つは液晶パネルや環境系の産業が関空の周囲に多く立地し、京都や滋賀まで続いていること。最近ではパネルベイと言わずにリチウムバッテリーベイとかソーラーバッテリーベイと言われてはいますが、それらが稼働した時には航空貨物需要がどんどん出て来ます。

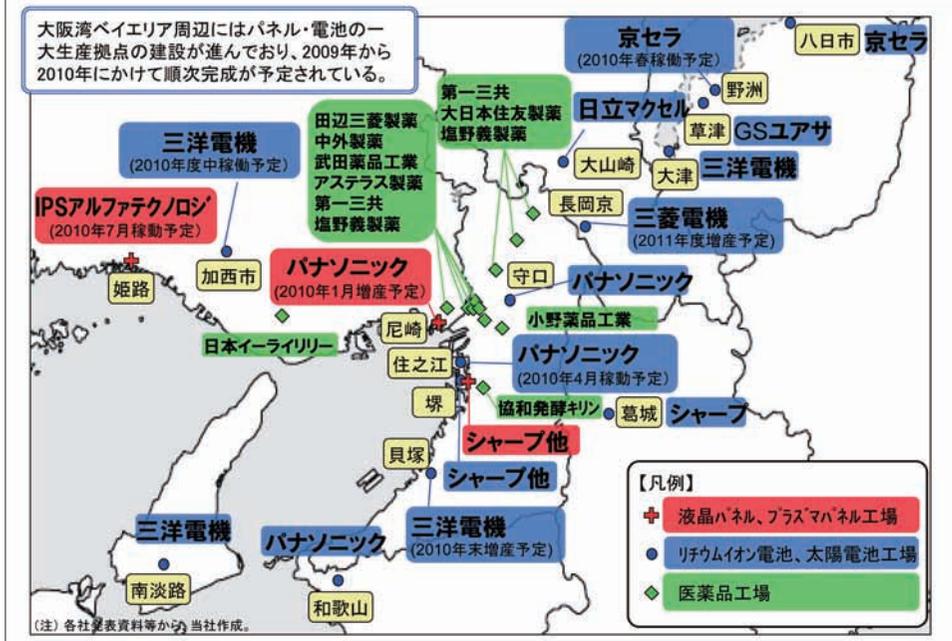
また、医薬品産業は昔から関西にあったのですが、最近では特に輸入と輸出ともに活発に動いています。関空に定温庫を設けましたが、医薬品貨物が増えています。

■成田、羽田の発着回数増枠

今年3月末から成田が、10月から羽田が発着回数を増枠されるので、また関空は落ち込むのではないかとされています。確かに過去にはそういう事実がありました。

2000年は世界も日本も航空業界は良かった年です。関空にとっても一番よくて1,200万人の国際線と800万人の国内線旅客、計2,000万人を運び、約100万トﾝの航空貨物を運びまし

関西を発地とする航空貨物増大への期待①（パネル・環境系産業）



た。ただ、さらに飛躍しようとしていた矢先に2001年9月の米国同時多発テロ、2002年4月に成田の2本目滑走路が出来てダウンと落ちました。

懸命に回復努力を重ねてようやく持ち直した頃に2005年2月中部空港が開港してかなりの便が中部へ移りました。そして今度の増枠で3度目の落ち込みがあるのではないかと話になっています。

しかし、成田は23時から6時までは飛ばないし、その間は私どもが活躍して成田～関空連携でうまくルートを作れないかというのが工夫のしどころですし、羽田は4本目の滑走路が出来ると言っても2,500羽しかないわけで、ヨーロッパに直行出来るとは思えません。関空経由で欧州へという話はどうかと、色々調整して行きたいと思っています。

■国際競争力の強化

関空は、アジア圏における他の空港と欧米を結ぶゲートウェイに求められる北東アジアの玄関口に位置しているということです。韓国の仁

川空港にはない大きな後背地需要圏を保有しています。また、アジアで他の空港と同等のインフラ能力を持ちかつ日本で唯一24時間稼働できる空港です。

関空を中心に3.5時間の飛行で行ける1,500マイル圏には数多くの巨大都市が存在するという関係になっています。非常にポテンシャルの高い空港ですが、費用コストの問題、財務構造の問題が解決されれば、競争力を発揮出来るのにと強く思っております。

そのためには1兆1,000億円の有利子債務を圧縮し3,000億円程度にしてほしいとお願いしているわけです。それによって着陸料を少なくとも香港並みに下げて国際競争に対応できる競争力を持つことが出来るような環境にしていきたいと思っています。

航空会社を誘致する時に問題になるのは3つあります。①着陸料②グランドハンドリング費用③国の諸費用（航行援助施設利用料など）です。たとえ、着陸料を無料にしてもあとの2つが残ります。関空が国際競争力をつけていくためにはこの3つのジャンルに切り込んで行くこ

とが必要で。

■ KIXエアサイドアベニュー

次にKIX Airside Avenue（キックス エアサイド アベニュー）オープンの話です。ターミナルビル3階の国際線出国エリアの中央に、従来のスペースを約1.5倍に増床して物販店や免税店を大幅に増やし、飛行機の発着が見えるレストラン、ラウンジ、関空直営両替店などを新設しました。まず、はじめに2009年12月24日にキッズルーム、愛煙家のためのスモーキングラウンジ、有料のリフレッシュ・キャビン（シャワーや仮眠スペース、マッサージチェアなど）、MARUZEN 書店、DRUG + SEGAMI、電化製品や雑貨やお土産を扱う物販店 YOROZU を先行オープンしました。そして2010年3月15日に和食の「がんこ」、カフェのプロント、外貨両替所、乗り継ぎカウンター、ブランド物のティファニー、カルティエ、コーチ、ブルガリ、スワロフスキー、Duty Free Shop「Les Cosme」がグランドオープンしました。これからは時間をつぶせる、楽しい関西

空港になって来ます。さらに4月からブランドブティックのサマンサタバサ、ジュエリーのアピステ、カジュアルのディーゼル、日本のお土産店 MIYABI などが追加オープンします。新たな店舗の中でも、実は関空直営の外貨両替所というのが重要です。場所によって営業時間は違いますが、直営のメリットを活かし、7時～24時まで、お客様がご利用になる時間はほとんどカバーしています。

ところで、中国の観光客は関空で何を買うと思われませんか。一番売れているのが高級炊飯器なのです。値段が上海の2分の1で買えるわけで飛ぶように売られています。さらに粉ミルクが人気なのです。8年まで中国に持ち帰ることが出来ます。高級化粧品だけでなく大事な子供を育てるために粉ミルクも日本製がよいと評判になっています。韓国の人は日本酒がお好きなのです。

そして関空エアサイドラウンジは飛行機の発着が見える場所で、おしゃれなところ。いまは外国の空港のようになっていますから、ぜひ一度来てください。

KIX Airside Avenue オープン

2010年3月15日(月)
「KIX Airside Avenue」グランドオープン！

さらに、6つのブランドブティックを含む11の店舗・施設がオープンしました。

KIX Airside Avenue Floor Map

2010.3.15 オープン

- カルティエ 移転
- ティファニー 新規出店
- コーチ 新規出店
- ブルガリ 移転
- スワロフスキー 国内空港初！
- Duty Free Shop「Les Cosme」
- がんこ(和食) 新店舗
- プロント(カフェ) 新規出店
- KIX AIRSIDE LOUNGE (エアラインラウンジ) 新規出店
- 外貨両替所(南・北) 新店舗
- 案内所/乗り継ぎカウンター(南・北)

2010.4オープン予定

- ディーゼル 国内空港初！
- アピステ 国内空港初！※
- サマンサタバサ 移転
- 「雅-MIYABI」(日本土産) ※免税エリアとして特

2009.12.24オープン済エリア
センタープラザ「KIX Cabin」

●免税店 ●ショップ ●飲食店 ●サービス施設

次に KANKU CLUB (かんこうクラブ) カードをご紹介します。最近、通の間でクラブカードに入っていれば色々お得ですよ、という話になっています。関空発着の利用でポイントが貯まるし、4ポイントでラピート難波～関空1,390円が1,000円に割引、リムジンバスも20%引き、JAL と ANA のマイレージが100マイル分引き換えできます。免税店で5%引き、空港内の約100店舗で各種サービスが受けられて、4回の発着利用で専用ラウンジが無料になり、カードを持っている人はリラクゼーションラウンジ料金が半額になります。また空港内駐車場は2ポイントで12時間駐車券1枚、4ポイントで24時間駐車券2枚がもらえるキャンペーンを行っています。

新しく始めたサービスのいくつかをご紹介します。2009年9月から入国管理局が自動出入国機を設置されました。国際線出国審査場と入国審査場に設置されていますが、私も利用しています。事前登録は必要ですが、登録しておくでパスポートをセンサーにかざし、人差し指をかざすとドアが開いて入国も出国も簡単に出来ます。ただし出入国審査のハンコはもらえません。記録や記念のためにハンコをほしい人、私もそうなんですけど、ゲートを通ったあとで窓口へ行ってハンコくださいと申し出ると押してくれます。入国の場合に審査場でズラッと並んでいる場合、この自動出入国機は便利です。5分ぐらいでOK ですから。また今年4月から国際線同様、チェックイン前の受託手荷物X線検査がなくなり、カウンター周辺がすっきりします。

さらに、関西の風景や文化を紹介する「ウエルカムビジョン」の放映を2009年4月から始めました。国際線到着エリアで手荷物を受け取るまでの時間に関西のよさを案内しようというわけです。大阪税関、大阪21世紀協会、パナソニック等の協力で出来ました。

■アクセスの改善

最後に一番大切な空港へのアクセスについてお話しします。開港以来15年間、改善されて

いません。それが色々な問題を引き起こしています。抜本的解決は先のことですけど、今年3月20日から第2京阪道路の全線開通といううれしいことがありました。京都から関空までリムジンバスでダイヤ上最大17分短縮と言われていますが、実際はもっと短縮していると思います。あわせて京都・八条口とのバス便を1割以上増やしていただいています。北摂からのバス便をもう少し増やしたいんですけど桃山台、千里中央のバス停は人気があってなかなかリムジンバスの割り込みが難しいのです。どうしても1か所だけでもお願いして早朝・深夜便が計4本増えました。将来は2つ、3つと入れてもらえると楽しみにしています。

また ETC による高速料金の割引も大きくなっています。神戸・三宮～関空は6年前には片道3,430円だったのがいまは最安値の場合、片道1,450円です。空港内の駐車場は深夜・早朝(23時～7時)割引を3月～6月、試験的にを行っています。この時間帯に出入庫した場合、24時間までは1,000円、48時間までは2,000円、72時間までは3,000円です。

様々な取り組みを積極的にしております、お客様も貨物もだんだんと良い感じになって来ました。ここで皆様方に関空をさらに利用していただければもっと盛り上がり、財務構造の抜本的な解決を国にお願いする力になります。

本日はご静聴ありがとうございました。

注：ご講演いただいた内容を一部割愛・変更して掲載しておりますので、ご了承下さい。



「地元の総意」って

朝日新聞大阪本社社会グループ 吉浜 織恵

「地元の総意」ってなんだろう。関西の空港をめぐる一連の動きを取材して、改めて考えた。

4月25日、兵庫県西宮市内で前原誠司国土交通相と大阪府の橋下徹知事の会談が行われた。初夏を思わせる日差しの日曜日だった。

会談のテーマは、国土交通省の成長戦略会議でおおむね固まった関西空港の抜本策。大阪（伊丹）空港を持ち株式会社化して関空と経営統合し、両方を運営する持ち株会社を設立。いずれは民間に売却し、民間資金で関空の1.3兆円の債務を減らすというものだ。国交省の試算では、関空の評価額は6千億～8千億円、伊丹は200億～300億円だった。

知事と大臣の会談は非公開で、予定を30分超える1時間半にわたった。終了後、前原国交相が報道陣に「関西3空港のあり方について様々なご意見をいただいておりますが」とわざわざ断ったうえで会談内容を説明した。これは、関空が背負う負債を削減するために伊丹の民営化に踏み込み、神戸空港を切り離して関空と伊丹に絞った成長戦略会議の提案が、「地元の総意」とは異なる結論だったからだろう。

地元の関西3空港懇談会では、この会合の2週間ほど前の同月12日、関空、伊丹、神戸の3空港を今後10年一元管理する方向で「合意」した。3空港懇では昨年12月14日、すでに3空港の一元管理の方針を決め、その後4カ月かけて、抜本策となる3空港の将来像を検討するはずだったが、議論は進まなかった。

将来像とはいつの時点の3空港の姿なのか、という議論の前提さえ設定されていなかった。

橋下知事が主張する伊丹廃港は、リニア中央新幹線の東京～名古屋間が開通予定だった2025年（その後JR東海が2027年に修正）

にも廃港という、長期的な方針だ。関経連は当初2030年まで試算をしたが、2025年（計算当時）開通目標のリニア中央新幹線の影響を考慮すると伊丹の旅客数が激減。伊丹存続派の井戸敏三・兵庫県知事が会見で中央リニアを「えたいの知れない構想」と批判した。

議論の軸は、3空港の将来像の検討からリニア構想の信憑性にすり替わった。「需要予測の扱いばかりで将来の空港の絵姿の議論は少なかった」と残念がる関係者もいた。結局、12日の3空港懇のとりまとめでは検討対象スパンは「おおむね10年先」に限定。事務局の関西経済連合会が作成した需要予測は、2025年より先は「参考値」とされた。

当日も、長期的には空港存廃の判断を含めて3空港のあり方を見直す、という表記に「伊丹」と明記するかどうかをめぐって橋下知事と井戸知事が言い合いになった。最終的に存廃対象の空港名は入れられず、この点について「橋下知事が合意できないと主張した」と補記することになった。議論は入り口で止まり、関空を活性化するために、関空と伊丹の関係を根本的に問い直し、関空の負債をどう解消するかという建設的な議論に入れられないばかりか、神戸空港についても今後、どうしたいのかも分からない。座長の下妻博・関経連会長が言ったように「じゃんけん」で決めた方がむしろすっきりしたかもしれないと思うほど、あいまいな結論だった。

会合後、下妻座長は「現在の関西として、我々が合意する最大意思表示と考えている」と胸をはったが、橋下知事は、この「総意」の国政への影響力について、「銀玉鉄砲くらい。こんな弾じゃ、ハトも打ち落とせない。スズメも無

理」と批判した。

私も、このときは橋下知事に同感した。実際、3空港懇翌日の成長戦略会議後、航空分科会のとりまとめ役の御立尚資氏（ポストンコンサルティンググループ日本代表）は「昨日の議論をうけて何か議論したことは全くない」。国交省幹部も「国で指針を出さないと、とてもじゃないとまとまらない」とあきれていた。

結果的に「関西の総意」であるはずの3空港懇の結論が軽んじられたのはなぜか。

伊丹存続派がよく口にするのが「もうかる伊丹をなぜつぶすのか」という言葉だ。北摂の市街地にある伊丹は騒音闘争の歴史から、関空開港時に廃港の予定だったが存続し続けた。年40億円の利益を出す「優良空港」。関空に比べて利便性も高い。空港で働く1万人近い人たちの生活もある。

ある経済団体関係者は「伊丹を廃港にすれば、関西の衰退を認めることになる」と言う。関西圏は本社機能の首都圏流出が相次ぎ、国内での相対的な地位が低下しつつある。たとえ将来でも、廃港の方針を立てることでマイナスイメージを持たれることを避けたことも考えられる。また、3空港懇や兵庫県側を「意味がない」「暇つぶしの議論」などと刺激的な表現で批判した橋下知事への感情的反発も少なからずあっただろう。

「地元の総意」ってなんだろう。

伊丹周辺の、飛行機が手の届くような距離で飛ぶ地域を歩いた。「関空は不便なので、便利な伊丹を残すべきだ」。着陸する飛行機を見に来た若者は言った。地元の男性は空港関連の仕事に就いていながらも、「空港があるためにトラックが多くなり、空気がよくない」と伊丹空港に批判的だ。騒音が激しい地区で育った会社員は「空港で社会や経済が活発になり、市の財政も潤った」と話す一方で、「もう需要は増えないだろうし」と、伊丹の存続論と廃港論の狭間で揺れていた。

地域経済の拠点、街の活性化とあわせて、騒音、事故や災害の危険性などが入り交じる空港の将来像をどう考えるのか。3空港懇だけで

はなく、住民自らが責任をもって意見を言う場があってもよかったのではないか。

一昨年の橋下知事の「伊丹廃港」発言で、伊丹と関空のあり方を考えるきっかけになったことはよかったと思う。しかし、豊中市長選では、知事が振り上げた拳を降ろしたために、伊丹の存廃が争点になることはなかった。大阪府議会や北摂の市町議会では、議員による決議が出されたが、選挙など政治的思惑が絡み、住民の声を代表した行動だったのが疑問だ。

空港の話とは異なるが、地元の総意という点で、私のふるさと、沖縄県の米軍基地のことを考えた。

鳩山政権の最重要課題とされる普天間飛行場問題。4月25日にあった、普天間飛行場の県内移設に反対する県民大会には主催者発表で9万人が集まったという。沖縄県は、日本全土の0.6%の面積だが、在日米軍基地の75%が集中する。歴史や基地がある現状は長くなるためここではあえて触れないが、沖縄人がどういう思いで基地と暮らしているかを本土に伝えるという意味で価値があったと思うが、県民がどれほどいたのだろうかと気がかった。

私は国が日米安保条約を守るならば、沖縄だけに基地を押しつけずに、県外移設を進めるべきだと考えているが、普天間に暮らす友人に「理想論だ」と跳ね返されたこともあった。慢性的な職不足の島では基地関連の業務で収入を得ている人も多い。その状態がいいとは思っていないくても、先立つものがなくて動けない人もいる。

基地も空港も、住民が自分の暮らし、子ども、孫たちの暮らしを考えて必要かどうか判断し、投票などで意思表示することが必要だと思う。まちに住む人が真剣に考え、思いを形にすることが大事だと思うからだ。その声を、私は聞きたい。関西の3空港問題は、まだ終わっていない。今後、国が耳を傾ける「地元の総意」が醸成されることを願う。



離島空港に学ぶ空港の将来

(株)日本空港コンサルタンツ JACフェロー

引頭 雄一

(財)関西空港調査会航空交通研究会メンバー

1. はじめに

我が国の公共用に供する空港は、2010年（平成22年）3月に開港した茨城空港を加えて98空港となった。最近のマスコミの論調では「一県一空港」の航空政策とそれを支える空港整備特別会計制度が、いわゆる無駄な空港を生み出し、その結果多くの赤字空港を排出する結果につながったとする報道が見受けられる。

しかし、このうち3分の1を上回る34空港は離島で整備されており、これらの空港は離島の住民の生活の足となって、離島の生活を支える重要なインフラとなっている。しかしながら、2000年（平成12年）の規制緩和以降、離島航空路線が相次いで休廃止に追い込まれており、最近の地方空港の状況を先取りした状態となっている。

2. 離島航空輸送の歴史

1953年（昭和28年）の民間航空再開以降、フラッグキャリアとして設立された日本航空ばかりでなく、交通不便な離島を結ぶ航空会社として、伊豆諸島の島々を結ぶ青木航空、鹿児島県の離島では富士航空等、数多くの航空会社が設立された。しかし、これらの会社の多くが資本力の弱い中小企業であり、昭和30年代に相次いで合併を繰り返し集約されていった。

また、北海道内の離島・辺地と新潟県佐渡島においては、不定期航空会社である横浜航空が旅客輸送を行っていたが、1972年（昭和47年）の事故により、不定期航空による旅客輸送は好ましくないとされ、1974年（昭和49年）3月には大手航空会社の出資による日本近距離航空が誕生した。同社は離着陸性能の優れたDHC6（19席）を導入し、横浜航空を合併した上で、北海道の離島・辺地の航空輸送と佐渡路線を引き継いだ。その後、DHC6は沖縄の南西航空にも採用され、我が国の離島航空輸送を支える主力機となった。

しかし、日本近距離航空は、運航直後から赤字を積み重ね、2年あまりで経営が行き詰まったため、1976年（昭和51年）には、全日本空輸が主体となって再建され、その後は全日空の伊豆諸島路線を継承し、1987年（昭和62年）には社名をエア・ニッポンと会社名を変更した。その後、1994年（平成6年）には、北海道との共同出資によるエア・北海道が設立され、同社が路線を継承して運航を継続した。

一方、日本近距離航空が飛ばないその他の小離島では、伊豆諸島を運航する中央航空、長崎県内離島を運航する長崎航空にアイランダー（9席）が導入された。DHC6とアイランダーの2機はいずれも800m級の短い滑走路で離着陸が可能なることから、小型機による運航を前提とした需要の小さな離島空港は滑走路長800mで整備されることが基準となった。

3. 離島航空路の廃止

(1) 北海道では…

我が国における離島航空サービスの中心機材であった DHC6は、1988年（昭和63年）をもって生産中止となり、新しい機材を導入することができなくなった。この結果、エアー北海道は老朽化に対応した機材更新が困難となったことから、2003年（平成15年）3月をもって稚内空港と利尻空港、礼文空港を結ぶ路線の運航を取りやめ、残りの函館～奥尻路線においても2006年（平成18年）3月をもって運航を取りやめ、同年7月にエアー北海道は清算された。

(2) 長崎県離島では…

長崎県においては、1981年に上五島、1985年には小値賀島において800mの滑走路が整備され、長崎航空（現オリエンタル・エアブリッジ）が、アイランダーを用いて両空港と長崎空港を結ぶ路線を開設し、その後福岡空港との間にも路線を開設した。しかし、高速船の台頭に加えて、アイランダーの経年化に伴う後継機種の問題、パイロットの後継者不足により、2004年（平成16年）3月末には上五島、小値賀両空港とも福岡便の運航が停止され、2006年（平成18年）3月末には長崎路線も運航停止となり、両空港は定期便の無い空港となり、アイランダーも全機退役となった。

(3) 沖縄県離島では…

沖縄県では那覇の西方35kmに位置する慶良間諸島の外地島において、滑走路800mの空港が整備され、アイランダーによって那覇との間で路線が開設された。慶良間諸島は、本土から多くのダイバーが訪れる島であり、那覇空港から乗り継いで直接島に入れる便利さが好評であり人気を集めた。

しかし、高速船が就航するようになって航空サービスの競争力が低下し、アイランダーの後継機も無いことから、2006年（平成18年）3月には運航が休止され、定期便の無い空港となった。その後、不定期航空会社が運航を継続したものの、2008年（平成20年）10月には休止され、その後再開もないままに定期便の無い空港となった。

日本最南端の島である波照間島においても慶良間空港と同様な状況があり、DHC6が経年機となったため2001年（平成13年）10月に退役し、より小型のアイランダーに代わったものの同機もリタイヤを迎えることとなり、2007年（平成19年）12月をもって定期便の運航はなくなった。その後、慶良間空港と同じく不定期航空会社が運航を引き継いだものの、1年後の2008年（平成20年）11月には、運航が取りやめられた。波照間島は石垣島から約50km離れた外海の孤島のため、高速船は非常に激しい揺れを伴い、お年寄り、病人等にとって高速船の移動は非常に苦痛を強いる。このような離島こそ、航空輸送の継続が望まれるところではあるが…。

本島の西方60kmにある粟国島においても、機材更新が困難な DHC6がリタイヤした後は、アイランダーによる運航が継続され、他の島々と同様な理由により、2009年（平成21年）6月をもって運航休止となった。この事態に備えて、DHC8-100（39席）の就航を前提として滑走路を1,200mに延長する計画が練られていたが、地元の見解が得られないため、延長工事に着手できず路線運休せざるを得なかった。その後、不定期航空会社によって運航が継続されたが、島民にとっては定期だろうが不定期だろうが同じように航空輸送のサービスが継続されているため、定期航空を受け入れるための滑走路延長整備がなかなか進まない状況となっている。

4. 現在の離島空港の姿は明日の地方空港

離島空港は島の生活を支えるインフラとして、地方空港整備とは一線を引いており、離島の航空輸送についての報道はほとんど見受けられない。離島航空路といえども、運航するのは、民間の航

空会社。一定の条件を満たした離島航空路については、機体購入補助、運航費補助、航行援助機器の補助があるものの、必ずしも十分ではない。

また、高速船の台頭、使用機材の老朽化、パイロットの高齢化等の理由により、2000年（平成12年）に入ってから、相次いで路線の撤退が進んでいる。これは、2000年の航空法改正によって、路線の参入、撤退が自由となり、一定の要件を満たすことによって離島路線といえども、撤退することが可能となったことも大きな原因の一つであろう。

この姿は、最近相次ぐ路線撤退を招いている地方空港の姿とも一致する。離島における高速船の就航は、本土における新幹線の延伸整備と同じであり、規制緩和による路線の参入撤退の自由は、補助を受けている離島路線においても例外ではない。航空路線撤退後の離島はどうなったのだろうか。離島空港の姿は明日の地方空港の姿とも言えよう。今後の地方空港を考えるに際しては、離島空港に学ぶ必要があるのかもしれない。

2009年度（平成21年度）運営概況

[速報値]

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

○発着回数108,672回（対前年比84%）

国際線：73,935回
（対前年比 93%）
国内線：34,737回
（対前年比 70%）

発着回数について

国際線は、旅客便は前年と同程度の水準で推移しましたが、貨物便は、景気低迷に伴う減便により前年度を下回りました。
国内線は、減便・運休の影響により、旅客便、貨物便ともに前年度を下回りました。

○旅客数 13,515千人（対前年比88%）

国際線：9,571千人
（対前年比 95%）
国内線：3,944千人
（対前年比 76%）

旅客数について

国際線旅客数は、上期には新型インフルエンザの影響を大きく受け、前年度を下回りましたが、現在では、日本人・外国人ともに前年を上回る水準となっています。
国内線旅客数は、減便・運休により前年度を下回りました。

○貨物量 633,777t（対前年比87%）

国際線：595,231t（対前年比 90%）
積込量：290,388t（対前年比 90%）
取卸量：304,843t（対前年比 90%）
国内線：38,546t（対前年比 59%）

貨物量について

国際貨物量は、景気低迷により、上期は、積込、取卸とも前年を大幅に下回りましたが、12月以降は前年を上回りました。年度合計では、前半の落ち込みを吸収できず、前年度を下回りました。
国内貨物量は、便の減少もあり、前年度を下回りました。

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。

大阪税関貿易速報 [関西空港]

(平成22年3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	1,294,214	133.1	21.6	935,259	113.9	18.5	358,955
管内	801,330	138.8	13.3	703,076	116.1	13.9	98,254
大阪港	311,701	144.8	5.2	276,318	101.2	5.5	35,383
関西空港	362,708	142.7	6.0	248,082	128.7	4.9	114,625
全 国	6,004,871	143.5	100.0	5,055,961	120.7	100.0	948,909

【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	362,708	142.7	6.0	248,082	128.7	4.9	114,625
成田空港	871,087	141.8	14.5	901,834	123.3	17.8	△ 30,747
中部空港	67,703	150.2	1.1	60,883	134.0	1.2	6,820
福岡空港	53,377	165.8	0.9	31,492	165.9	0.6	21,885
新千歳空港	1,331	162.6	0.0	907	91.6	0.0	424

※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)
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	122,420	3,950	102,900	3,320	316,810	10,220	292,880	9,450	835,010	26,940
平成21年 4月	144,590	4,820	152,730	5,090	236,390	7,880	245,370	8,180	779,080	25,970
平成21年 5月	93,100	3,000	94,190	3,040	218,600	7,050	208,910	6,740	614,800	19,830
平成21年 6月	69,870	2,330	69,660	2,320	188,000	6,270	188,100	6,270	515,620	17,190
平成21年 7月	112,670	3,640	111,080	3,580	250,740	8,090	261,240	8,430	735,730	23,730
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	122,070	4,070	119,640	3,990	268,430	8,950	262,450	8,750	772,590	25,750
平成21年 12月	119,420	3,850	128,080	4,130	267,160	8,620	271,850	8,770	786,510	25,370
平成21年 累計	1,357,550	3,720	1,332,020	3,650	3,184,110	8,720	3,178,830	8,710	9,052,500	24,800
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 累計	581,770	4,850	567,790	4,730	1,115,150	9,290	1,114,740	9,290	3,379,450	28,160
前年同期	469,400	3,910	444,920	3,710	1,087,670	9,060	1,076,480	8,970	3,078,470	25,650
対前年同期比	123.9%		127.6%		102.5%		103.6%		109.8%	

※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。

平成22年G/W期間中における 出入（帰）国者数等【実績数（速報値）】

平成22年4月24日（土）から5月5日（水）までのG/W期間中（12日間）において、関西国際空港を利用した出入（帰）国者数は次のとおりです。

*出・入（帰）国者総数 326,600人
 (内) 出 国 者 数 171,900人
 (内) 入（帰）国者数 154,700人

*出国ピーク 5月 1日（土） 17,500人 （過去最多 平成13年4月28日 25,100人）

*入（帰）国ピーク 5月 5日（水） 19,900人 （過去最多 平成13年5月 6日 30,200人）

*出入（帰）国ピーク 5月 5日（水） 32,000人 （過去最多 平成13年5月 6日 42,500人）

平成22年G/W期間中（4月24日から5月5日まで）の出入（帰）国者数は、対前年（平成21年4月25日から5月6日まで）比4.5%増の326,600人です。

また、1日平均の出入（帰）国者数は27,200人（前年比1,100人増）となっています。

出国者渡航先国（地域）別では、第1位が《韓国》、以下《中国》、《東南アジア》の順となっております。

平成21・22年G/W期間中出入（帰）国者数

平成22年 4月24日～5月5日（12日間）				平成21年 4月25日～5月6日（12日間）			
	出 国	入（帰）国	合 計		出 国	入（帰）国	合 計
4月24日 土	14,600	14,800	29,400	4月25日 土	14,300	14,700	29,000
4月25日 日	14,500	14,000	28,500	4月26日 日	12,500	13,700	26,200
4月26日 月	14,300	11,700	26,000	4月27日 月	10,600	9,800	20,400
4月27日 火	14,500	10,500	25,000	4月28日 火	12,800	10,000	22,800
4月28日 水	16,300	10,500	26,800	4月29日 水	15,300	12,400	27,700
4月29日 木	16,400	10,800	27,200	4月30日 木	12,000	12,100	24,100
4月30日 金	15,000	11,400	26,400	5月 1日 金	14,800	13,000	27,800
5月 1日 土	17,500	11,800	29,300	5月 2日 土	17,500	10,500	28,000
5月 2日 日	14,800	10,400	25,200	5月 3日 日	15,000	9,900	24,900
5月 3日 月	10,400	13,000	23,400	5月 4日 月	12,100	12,700	24,800
5月 4日 火	11,500	15,900	27,400	5月 5日 火	12,500	14,800	27,300
5月 5日 水	12,100	19,900	32,000	5月 6日 水	11,100	18,500	29,600
合 計	171,900	154,700	326,600	合 計	160,500	152,100	312,600
	1日平均	27,200人			1日平均	26,100人	

出国者渡航先国（地域）別一覧表

	平成22年 4月24日～5月5日 (12日間)			平成21年 4月25日～5月6日 (12日間)	
	実績数	構成比率	対前年比	実績数	構成比
韓国	37,000	21.5%	105.4%	35,100	21.9%
中国	36,000	20.9%	117.6%	30,600	19.1%
香港	13,900	8.1%	121.9%	11,400	7.1%
台湾	14,900	8.7%	110.4%	13,500	8.4%
東南アジア	22,400	13.0%	91.8%	24,400	15.2%
北アメリカ	2,800	1.6%	75.7%	3,700	2.3%
ハワイ	8,400	4.9%	103.7%	8,100	5.0%
グアム・サイパン	7,700	4.5%	110.0%	7,000	4.4%
オセアニア	5,100	3.0%	130.8%	3,900	2.4%
ヨーロッパ	13,500	7.9%	97.1%	13,900	8.7%
その他(海外)	7,000	4.1%	78.7%	8,900	5.5%
成田(国際線乗り継ぎ)	3,200	1.9%	—	0	0.0%
合計	171,900	100.0%	107.1%	160,500	100.0%

不法就労外国人対策キャンペーン月間

■法務省入国管理局からのお知らせ■

法務省では、例年6月1日から1か月間、「不法就労外国人対策キャンペーン月間」を設け、外国人の不法就労防止に対する理解と協力を得るために啓発活動を実施しています。

近年、国際交流は一層活発となり、多くの国からたくさんの外国人が日本を訪れており、平成21年中に我が国に入国した外国人は約758万人となっています。

外国人のほとんどの方々は、適正な手続により入国されていますが、一方で、不法就労を目的として我が国に入国しようとする外国人も後を絶たないばかりか、偽変造旅券等を行使して不法に入国しようとするなど、入国手段も悪質、巧妙化しており、不法就労外国人の多くを占める不法残留外国人数は、9万人を超える状況にあります。

今後、さらに国際交流を発展させ、よりよい日本社会を築くためには、日本の法律を遵守する中で国際交流の推進を図ること、すなわち、「ルールを守って国際化」することが必要です。

そのためには、喫緊の課題であります不法就労者（不法滞在者）の削減に向け、皆様の御理解と御協力をお願い致します。

関西3空港と国内主要空港の利用状況

平成22年3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	6,362	99.4%	15,776	97.2%	22,138	97.8%
	関西	6,362	99.4%	2,608	74.2%	8,970	90.5%
	大阪(伊丹)	0	—	11,362	102.2%	11,362	102.2%
	神戸	0	—	1,806	113.3%	1,806	113.3%
	成田	14,516	99.3%	1,440	120.2%	15,956	100.9%
	東京(羽田)	1,120	124.4%	27,505	98.7%	28,625	99.5%
	中部	2,559	90.1%	4,694	96.1%	7,253	93.9%
旅客数 (人)	関西3空港	957,226	112.5%	1,928,180	99.1%	2,885,406	103.2%
	関西	957,226	112.5%	335,492	87.3%	1,292,718	104.7%
	大阪(伊丹)	0	—	1,366,148	102.1%	1,366,148	102.1%
	神戸	0	—	226,540	101.1%	226,540	101.1%
	成田	2,925,748	110.9%	133,607	134.2%	3,059,355	111.8%
	東京(羽田)	281,994	129.7%	5,370,276	98.8%	5,652,270	100.0%
	中部	432,000	102.8%	460,744	92.7%	892,744	97.3%
貨物量 (トン)	関西3空港	60,317	139.3%	14,879	89.8%	75,196	125.6%
	関西	60,317	139.3%	2,968	72.2%	63,285	133.5%
	大阪(伊丹)	0	—	10,663	97.5%	10,663	97.5%
	神戸	0	—	1,248	82.2%	1,248	82.2%
	成田	193,284	141.9%	集計中	—	193,284	141.9%
	東京(羽田)	2,108	357.0%	63,291	101.7%	65,400	104.1%
	中部	11,796	150.9%	2,818	86.6%	14,614	132.0%

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。

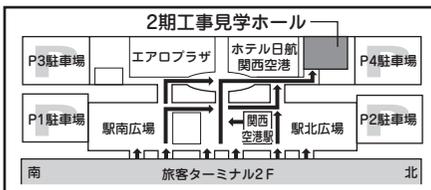
注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。

2期見学ホール情報

運営状況

見学ホール3月の入館者数は泉佐野ロータリークラブ、和泉市立緑ヶ丘小学校(4年生)、大阪淀川ロータリークラブ等の視察を含めて月間合計 1,801 人で、ホール開設からの累計は 377,918 人になりました。

また、3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 1,627 名で、累計は 196,653 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、見学台とグラスポ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)

6月(Jun)

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			

7月(Jul)

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

□関西空港部会

○第368回定例会（平成22年5月13日開催）

「これからの関西空港戦略」をテーマに中村誠仁氏（大阪府政策企画部空港戦略室長）及び「関西3空港の目指すべき姿―関西3空港の最大活用について―」をテーマに成岡英彦氏（兵庫県県土整備部県土企画局空港政策課長）の講演会を開催。

今後の予定

○第369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22年6月24日（木）16：00～17：00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「仁川空港の発展戦略と関空への示唆について」

講 師 金 兌奎 氏（財団法人運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員）

事務局だより

- ▼ 近頃、日本全体あるいは関西圏の空港に関して、「赤字の空港を造りすぎた」とか、「関西圏の空港は多すぎる」といった公共事業批判の延長線上からの議論を耳にする。このような意見は一見もっともらしいが、本当にそうであろうか。例えば、赤字の空港で言えば、空港別の減価償却を含めた単年度収支（2009年航空政策研究会）で、現時点での最大の赤字空港は羽田空港である。しかし、羽田空港の赤字などを問題視する人などは誰もいない。

また、全国の公共用の空港の数でも、離島、半島、あるいは北海道などにある空港のように、航空以外には高速交通機関の代替手段が乏しく、地域のライフラインとしての存在意義のある空港は、全国に約100ある公共用飛行場の中で、ほぼ半数近くに達しており、これらを除けば1府県1空港程度である。大都市圏では、空港がない府県（関西圏では、京都、奈良）もある。

関西圏の3空港の利用状況は、3空港を合わせて、平成18～20年度で離着陸回数27～28万回、旅客数3,300～3,600万人であり、この離着陸回数は関西空港の2期施設整備時点の離着陸能力23万回と神戸の離着陸運用回数2万回を、合計した回数を大きく上回っている。このように冷静にデータからみると、前述の議論の根拠が結構あやふやなものであるともみえる。客観的な事実に基づき、何のどこが問題なのか、きちっと的を絞った議論を望みたいものである。

(YY)

ビーチサッカーはシュートシーンの連続!

関西ビーチサッカーリーグ2010(岬町)



4月25日、岬町・せんなん里海公園「潮騒ビバレー」で関西ビーチサッカーリーグ2010が開幕しました。リーグ戦第2節は5月16日。以降、7月25日、9月12日、10月31日に開催されます。ビーチサッカーはブラジル発祥のスポーツで、サッカー、フットサルに続く「第3のサッカー」。国内の競技人口が1万人を超えるなど人気も高まっています。

また、「関西ビーチサッカーリーグ2010」は、大阪、兵庫、和歌山の3府県で活躍しているビーチサッカーチーム(8チーム)で結成しており、参加チームの中には昨年ドバイでおこなわれた国際サッカー連盟(FIFA)主催のビーチサッカーW杯でラモス日本代表監督のもと、ビーチサッカー日本代表メンバーとしてベスト8に貢献した選手や、日本代表候補に選ばれた選手もいます。砂の上で繰り広げられるオーバーヘッドキックやボレーシュートなど、豪快で華麗な技が魅力。シュートシーンの連続で見ていても楽しいスポーツです。是非、ご観覧下さい。(観戦無料)

■せんなん里海公園「潮騒ビバレー」

国内唯一のビーチバレー及びビーチサッカー常設競技場。3000名収容の観客席がある本格的な競技場で、繰り広げられる熱戦を間近に観戦できます。

TEL072-494-2626

■交通アクセス 南海本線淡輪駅下車 徒歩15分 ※駐車場有(有料)

■関西ビーチサッカーリーグ

詳しくはホームページをご覧ください。

<http://sports.geocities.jp/kansaibsleague/>

●発行
●発行

2010年5月20日 ●印刷 (株)日報印刷
 財団法人関西空港調査会
 〒540-0012 大阪市中央区谷町2丁目9番3号 カリブア犬手前ビル12F
 TEL(06)5943-7841 URL <http://www.kar.or.jp>