KANSAI 空港レビュー

No.379
2010.6

KANSAI 空港レビュー
JUNE 2010 No.379

CONTENTS

1 巻頭言
関空の国際拠点空港再生に向けて
吉川　和広

2 各界の動き

8 講演抄録
ミッシングリンクの解消に向けて～地域主権の観点から～
井出　仁雄

14 プレスの目
関空ハブ化、正念場はこれから
西山幸太郎

16 航空交通研究会研究レポート
継続が決まったUS−EUオープンスカイ協定とUS−EUメガキャリアの動向
西村　剛

20 データファイル
・運営概況について（平成22年4月分）［速報値］
・大阪税関貿易速報［関西空港］（平成22年4月分）
・関西国際空港の出入（帰）国者数
・関西3空港と国内主要空港の利用状況（平成22年4月分）
・関空2期見学ホール情報

【表紙写真】「エバー航空　MD11F」

エバー航空の貨物機 MD11F である。エバー航空は、5 月 20 日からロサンゼルス～KIX～台北の貨物便を週 2 便就航させた。

機種は木曜日がジャンボ貨物機 B747-400F、日曜日は MD11F である。この MD11F は旅客機からの改修らしく窓の跡が見られた。同社は 12 年前の 1998 年 4 月に旅客便をエアーニッポンとのコードシェアで就航させた。当時の機種は MD11 であった。

撮影：柴崎　庄司（関西国際空港給油㈱）

巻頭言

関空の国際拠点空港再生に向けて

財団法人 関西空港調査会理事長
京都大学名誉教授　**吉川　和広**

国土交通省の成長戦略会議によって取りまとめられた最終報告書が、去る5月17日に前原大臣に提出された。関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生するためには、①関空会社のバランスシートの抜本的改善、②関空の本来の優位性を活かした競争力の強化、③伊丹の活用のあり方、という諸課題について、速やかに抜本的な解決を図る必要があるとしている。

そのための方策として、①伊丹空港を株式会社化し、空港ビルや駐車場事業も空港会社に一本化する。②国が出資する持株会社を設立し、関空と伊丹を傘下に置き、経営統合する。③事業価値を高めた上で、両空港一体の事業運営権を民間事業者に売却し、売却益を関空の債務返済にあてる。④空港の土地・建物は国など「公共主体」が引き続き保有する。という案を提示しているが、民間への売却益を6,000億円～8,000億円見込んでいるとされており、現行法制度のもとではこのような売却益については疑問を呈せざるを得ない。

このスキームを成立させるためには、持株会社に経営統合する際、関空の1兆1,000億円に上る有利子負債を如何に圧縮するかがポイントであろう。また、関空の事業価値を向上させるためには、関空の国際及び国内の航空ネットワークの拡充が不可欠であり、オープンスカイ政策の徹底や関空を拠点とする航空会社の確保などが必要である。今後、国と地元の自治体、経済団体とが一体となって、関空・伊丹両空港の資産価値を向上させるための制度設計に取り組むとともに、早期の法制度の改正が求められる。

また、地元の関西3空港懇談会が提言した、関西3空港の一元管理との調整も課題として残されている。

さらに、報告書では関空への鉄道アクセス改善の必要性に言及しているが、併せて関西圏の鉄道ネットワークの拡充及び高速道路網のミッシングリンクの早期解消という観点から、国と地元の関係者が連携し、その具体的方策を明らかにすべきである。

また、関西・伊丹両空港のパイの拡大の重要性を指摘しているが、そのためには空港を活用した関西の成長戦略が不可欠であり、関西らしさを生かした経済的活力の再生と安全・安心で魅力的な都市への再構築が喫緊の課題である。

関西の更なる発展に向けて、大阪湾ベイエリアにおける低炭素型コンビナートを核とする「グリーンベイ」の実現や、急速に拡大し今や世界の一大産業となっている観光に着目した関西観光のPR及び都市の多様性と魅力度を生かした観光商品づくりへの取組などが、今後の重要な課題である。

当調査会も引き続き、関空を国際拠点空港として再生するために、財務構造の抜本的改善やアクセス利便性の向上、さらには関西の経済活力の再生と魅力ある都市づくり・地域づくりに向けて、その役割を果たして参りたい。

平成22年 5月1日～5月31日

各界の動き

関西国際空港

●キャセイが大阪就航50周年

1960年に大阪と海外の都市を結ぶ最初の国際定期便として香港～大阪便を就航させたキャセイ・パシフィック航空が5月2日、関西空港の国際線出発ゲートで50周年の記念セレモニーを開いた。関西国際空港会社の住田弘之航空営業部長は「さらに増便し、（関空から）米国へも行ってほしい」とあいさつした。

●関西3空港、旅客9％減

関西3空港合計の2009年度旅客数が08年度比9％減の約3,045万人と、3,000万人台割れに迫っていることが分かった。過去最多の2,000年度（神戸空港開港前）の3,681万人に比べ635万人も減った。伊丹は08年度比5％減の約1,460万人（速報値）で、1,500万人割れは12年ぶり。関西空港も12％減の1,351万人（同）、神戸空港も9％減の233万人。

●コンチネンタル、グアム線を1日2便

コンチネンタル航空は10月1日から関西～グアム線を1日1便から2便へと増便すると5月6日発表した。ボーイングB737－700型機（124席）とB737－800型機（155席）を使用する。

●世界ランキング12位

英国の調査会社、スカイトラックスが発表した2010年の「世界空港ランキング」で、関西空港は総合12位だったことが分かった。7年連続のベスト10入りはならなかったが、国内空港では最高位で、「トイレ」と「手荷物」部門ではそれぞれ世界3位となった。

●米デルタが直行便検討

米デルタ航空のジェフリー・バーニアー日本支社長は5月7日、橋下徹大阪府知事と大阪府庁で会談し、関西空港からニューヨークやデトロイトなど米東部への直行便の就航を検討すると表明した。早ければ2011年の実現を目指す。

●GWの国際線利用旅客4.5％増

大阪入国管理局関西空港支局は、ゴールデンウイーク期間（4月24日～5月5日）に関西空港の国際線を利用した旅客数を32万6,600人と発表した。前年度比4.5％増で、関空会社が予想した32万1,100人を上回った。

●アシアナとエア・インディアが機材大型化

関西国際空港会社は5月13日、アシアナ航空とエア・インディアが6月に機材を大型化すると発表した。アシアナは6月1日、金浦線の2便をエアバスA320型機（146席）から、エアバスA321型機（177席）に変更。エア･インディアは6月9日、デリー･ムンバイ線を最新のボーイングB777－200LR型機（238席）で運航、週間座席数は111席増加する。

●地元市町が早期国際ハブ化求める要望書

泉州地域の9市4町で構成する泉州市・町関西国際空港対策協議会（会長・辻宏康和泉市長）は5月13日、国土交通省や民主党に対して関西空港の国際ハブ化早期実現を訴える要望書を提出した。関空を明確に国際ハブ空港と位置づけ、大阪空港の将来的廃港を視野に抜本的解決策

を示すよう求めるとともに、関空の2期事業の完全実施も訴えている。

●国交省成長戦略会議「伊丹と経営統合、運営権売却」

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）は5月17日、1兆3,000億円の負債を抱える関西国際空港会社の経営改善策を盛り込んだ報告書を発表した。大阪空港との経営統合と運営権の民間売却が柱で、大阪空港は将来的な「廃港・関空への一元化を検討する」とした。2012年4月にも大阪空港を民営化し国出資の持ち株会社が関空と経営統合、さらに両空港の事業運営権を民間売却して関空会社の負債を圧縮する。国交省は2011年の通常国会に関連法案を提出する方針だ。

報告書は留意点として①関空から大阪市中心部へのアクセス改善策を調査・検討する②大阪空港ではいかなる経営形態でも安全・環境対策に万全を期す必要がある―ことなどを示した。

首都圏空港については「羽田空港は国内、国際線のハブ（拠点）機能を強化、成田空港はアジア有数のハブ空港にする」とした。

報告書は「海洋」「観光」「航空」「国際展開・官民連携」「住宅・都市」の5分野を中心に成長戦略を提示した。東京や大阪などの大都市を経済成長のけん引力と位置付け、投資や人材を呼び込む「大都市圏戦略基本法」（仮称）の制定を求めた。

●4月の国際線外国人旅客が過去最高に

関西国際空港会社が5月18日発表した4月の運営概況によると、国際線の1日平均の外国人旅客数が前年同月比21％増の1万2,100人で開港以来、最高だった。アジア路線の増便など旅客数が伸びる中で、4月は中国などからの花見客が多かったためだという。日本人を含む1日平均の国際線旅客数は8％増の2万8,700人となった。

●世界最大200インチのプラズマディスプレー

200インチ（縦4m、横3m）と世界最大のフィルム型プラズマディスプレーが、関西空港旅客ターミナルビル出国エリアに設置された。神戸市のベンチャー企業が半年かけて開発したもので、消費電力も家庭用ドライヤー並みの2,000w ですむという。ディスプレーには、関西の観光地や文化などを紹介する映像が映し出される。

●経常利益9億円、最終損益も黒字化

関西国際空港会社が5月19日発表した2010年3月期連結決算は、経常利益が前期比75.6％減の9億円となった。最終損益は前期の67億円の赤字から1億円の黒字化を達成した。日本航空の減便方針を受け、経常損益で26億円の赤字を予想していたが、昨秋以降の大幅な着陸料割引策が奏功。海外航空会社の新規就航が相次ぎ、貨物の取扱量増加や免税店収入など非航空系収入が拡大し、黒字を確保した。営業収益は、景気後退や昨春の新型インフルエンザ流行などの影響で12.8％減の864億円、営業利益も29.1％減の125億円。2011年3月期は、売上高は微増の865億円、純利益は14億円を見込む。

クリック！

関空会社の抱える有利子負債は、空港島と対岸を結ぶ連絡橋を国などに売却した収入を借入金の返済や社債償還に充てたため、2010 年 3 月末では前年比 651 億円減って 1 兆 523 億円となった。この結果、支払い利息も前期比 18 億円減ったものの 209 億円と経営に重くのしかかっている。単純計算では有利子負債が半減できれば補給金 90 億円（2010 年度は 75 億円）がなくても経常黒字を達成できることになる。当然、着陸料引き下げの余力が生まれ競争力強化にもつながる。

●大阪市副市長が取締役に

関西国際空港会社は5月19日の決算取締役会で6月24日開催の株主総会に提案する役員人事を内定した。取締役に大阪市副市長の森下暁氏を新たに選任、雑賀忠士監査役が退任し、後任に和歌山県会計管理者の神田泰仁氏を選任する。

●ベイ・シャトル、外国人客が7割増

神戸空港と関西空港を結ぶ高速船「神戸～関空ベイ・シャトル」を利用する中国人観光客が急増し、2009年度の外国人利用者は1万8,490人と前年度に比べ7割強増えた。神戸市などが実施する料金を無料化する補助制度の利用によるものだ。

●エバー航空の北米貨物便就航

台湾の航空大手、エバー航空が5月20日、関西空港経由で米ロサンゼルスと台北を結ぶ貨物便を週2便就航させた。エバー航空の関空への本格的な貨物便就航は1年5か月ぶりで、これにより関空発着の貨物の北米線は週26便となる。

●エコ愛ランド目指して植樹

国連が定めた「国際生物多様性の日」の5月22日、関西空港で島内の企業や役所など43団体でつくるエコ愛ランド推進協議会メンバーによる植樹が行われた。国際貨物地区内の広場に高さ2m ほどに育ったウメとキンモクセイの苗木計5本を植えた。

●関経連会長「3空港の一元管理必要」

関西経済連合会の下妻博会長は5月24日の記者会見で、関西空港と大阪空港の経営統合を進めるとした国土交通省の方針について「神戸空港を入れた民営化は次のステップ。最適な運航体制である3空港一元管理は必要」と述べ、3空港一元管理に向けた準備を進める考えを示した。

●京商会頭、伊丹廃港に理解

京都商工会議所の立石義雄会頭は5月25日の定例記者会見で、国土交通省成長戦略会議が関西、大阪（伊丹）両空港の経営統合を打ち出していることについて、「関西全体の航空需要の押し上げにつながる。国内から海外へのトランジットを考えれば伊丹で降りて関空を利用するのは不便。30 ～ 50年単位で考えれば伊丹廃港の方向は正しい」と述べた。

●4月の貨物量49％増

関西国際空港会社が5月28日発表した4月の運営概況によると、関西空港を発着する1日当たりの国際線貨物量は前年同月比49％増の2,003t だった。アジアを中心に輸出入が増え、5か月連続で前年を上回った。

空港

═ 大阪空港 ═

●日航機が後部を滑走路に接触

5月9日午後7時10分ごろ、大阪空港に着陸しようとしていた新千歳発の日本航空2016便ボーイング777―300型機（乗員乗客371人）の後部が滑走路に接触し、火花が散ったのを国土交通省大阪空港事務所の管制官が気付いた。同機は上昇し、約50分後に着陸した。けが人はなかった。

●経営統合案で国交省と意見交換

国土交通省は5月12日、成長戦略会議がまとめた大阪空港と関西空港の経営統合案を初めて地元自治体に説明した。地元側は統合案に一定の理解を示す一方で、国際線再開などを通じた伊丹活性化に主張が集中した。大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）の会長を務める伊丹市の藤原保幸市長は「民営化がダメとは言わないが、環境、安全対策は国に責任を持ってほしい」と述べ、国交省の渡辺一洋・航空局空港部長は「民営化の過程で存続協定の見直しが必

要となれば、当然地元と相談する。民間が環境対策をすることになっても、国が担保できる制度設計は考えたい」と話した。

●環境対策堅持を前原国交相に要請

大阪空港の訴訟団体でつくる豊中航空機公害対策連合協議会は5月17日、国土交通省成長戦略会議が関西空港と伊丹の経営統合を提言したのを受け、国に伊丹空港の環境、安全対策を堅持することを求める前原誠司国交相あての要請文を、大阪航空局に提出した。

●兵庫県関連団体が16年ぶり国際便チャーター

兵庫県の関連団体、ひょうごツーリズム協会（会長・井戸敏三知事）は5月21日、上海万博の「ひょうごウィーク」（7月10～18日）に合わせ、大阪空港発着の上海・浦東空港への国際チャーター便を1往復させると発表した。伊丹を発着する国際便は、関西空港が開港した1994年以来16年ぶり。

●活性化促進協が事業計画

豊中市、池田市、伊丹市の商工会議所でつくる大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会の総会が5月24日、豊中市内で開かれ、大阪空港の活性化策などを盛り込んだ2010年度事業計画案を承認した。国や地元自治体に対し、午後9時以降に到着する遅延便への弾力的対応のほか、ジェット機の発着枠撤廃や、近距離国際便の就航を求めていくことを決めた。

═ 神戸空港 ═

●兵庫県知事、神商会頭が民営化に言及

井戸敏三兵庫県知事は5月10日の記者会見で国土交通省成長戦略会議が示した大阪、関西空港の経営統合について「3空港の一元化を将来像に描くとすれば、神戸空港の運営主体を株式会社化する形で次に備えるのは一つの選択肢だ」と同調した。また神戸商工会議所の水越浩士会頭も同日の定例記者会見で「神戸空港の民営化もあり得る話ではないか」とし、3空港による一元管理の必要性をあらためて語った。

●神戸市長も「民営化も視野」

矢田立郎神戸市長は5月13日の定例記者会見で、国土交通省の成長戦略会議が大阪、関西空港を経営統合し、神戸空港を切り離す方針を示したことについて、「神戸空港を株式会社化し、3空港を一体運用するという考え方もありえる。関空会社に神戸空港を買ってもらって一元管理するのが、利用者の利便性向上に一番いい」と述べ、市が管理・運営する同空港の民営化を視野に、国に働きかけていく考えを示した。

●4月の搭乗者数は前年比増

神戸市は5月13日、神戸空港の4月の利用状況を発表した。日本航空が3月末で羽田線から撤退したものの、スカイマークの羽田増便や那覇、福岡、茨城線の就航などで、搭乗者数は前年同月比6.1％増の17万2,388人だった。平均搭乗率は63.5％で1.6ポイント上昇。

●日本航空が完全撤退

会社更生手続き中の日本航空は5月31日、神戸空港を発着する新千歳、那覇、石垣の3路線を廃止、同空港から完全撤退した。

●兵庫県と神戸市・神商、24時間化など要望

兵庫県と神戸市、神戸商工会議所は5月31日、国土交通省に神戸空港の活用に対する要望を提出した。現在1日15時間としている運用時間の延長のほか、1日30往復としている発着枠の拡大、国際チャーター便の運航規制の緩和などを盛り込んだ。

═ 成田国際空港 ═

●09年度決算、純利益は前年並み維持

成田国際空港会社が5月11日発表した2010年3月期連結決算は、営業収益が前期より5.1％少ない1,798億円、純利益は1.6％増の60億円だった。当初は2年連続の減収減益を予想していたが、警備費を7億円減らすなどし、増益となった。今期は発着回数の増加や経費削減で増収増益を見込み、営業収益1,863億円、純利益81億円を予想している。

●JAPICがリニア研究

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）は5月20日、総会を開き2010年度の事業計画を決めた。「首都圏空港・国際ハブ化研究会」と「国土再点検研究会」を設置、松沢成文神奈川県知事が提案している成田～羽田空港間のリニア構想の実現へ向け、事業化可能性などを探る。

＝＝ 羽田空港 ＝＝

●米運輸省、デルタ航空など3社に羽田線認可

米運輸省は5月7日、日米間で合意した航空自由化（オープンスカイ）協定に基づく措置として、デルタ航空など3社に米国の都市と羽田空港を結ぶ4路線の運航を認可すると発表した。2011年1月29日までに就航する。認可されたのは、デルタ航空のロサンゼルス便とデトロイト便、アメリカン航空のニューヨーク便、ハワイアン航空のホノルル便。

●国際線定期便、10月31日から就航

前原国土交通相は5月14日の閣議後の記者会見で、羽田空港の新滑走路のオープンに伴って、欧米やアジア路線などの国際線の定期便が10月31日に就航すると発表した。新滑走路と国際線ターミナルは10月21日に供用が始まる。

●キャセイが10月に就航

キャセイ・パシフィック航空は5月19日、10月から香港と羽田空港を結ぶ定期便を1日2便就航させる計画を発表した。

＝＝ 中部国際空港 ＝＝

●2年連続最終赤字

中部国際空港会社が5月19日発表した2010年3月期連結決算は、景気低迷や新型インフルエンザの影響で旅客数が落ち込んだため最終損益が27億円の赤字（前期は23億円の赤字）だった。2011年3月期は最終利益1億円と3年ぶりの黒字を見込むが、経営再建中の日本航空が10月以降に予定している減便の影響は織り込んでおらず、業績が下振れする可能性もある。

＝＝ その他 ＝＝

●空港ビル会社の9割が黒字

全国の空港で旅客ターミナルビルなどを経営する空港ビル50社のうち9割の45社が、2008年度決算で黒字だったことが東京商工リサーチの調査で分かった。黒字トップは羽田空港ターミナルビルを管理する日本空港ビルデングの48億7,000万円、赤字が最も多いのは長崎空港ビルディングの3億6,000万円だった。

航空

●ユナイテッドとコンチネンタル合併

世界4位の米ユナイテッド航空と6位の米コンチネンタル航空は5月3日、年内に合併することで合意したと発表した。首位の米デルタ航空を抜き、世界最大になる。

●日航、2009年度国際旅客8％減

日本航空が5月10日発表した2009年度の国際線の輸送実績は、前年比8.4％減の1,071万8,625人となる一方、全日空は3.8％増の412万7,454人となり、明暗が分かれた。日航は、路線の廃止や燃費のいい中小型機種への転換で提供客席数が減少したことに加え、経営再建問題

をめぐる迷走劇で顧客離れが進んだことも響いたとみられる。

●スカイマーク黒字化

スカイマークが5月13日発表した2010年3月期決算は、純損益が前期の20億4,000万円の赤字から、26億2,700万円の黒字に転換した。神戸発着路線を中心に旅客数が増えたほか、機材の統一による整備費の圧縮などが寄与した。

関西

●パラマウントのテーマパーク、開業2014年に

エキスポランドの跡地に米映画大手パラマウント･ピクチャーズの関連会社と共同で大型テーマパーク「パラマウント・リゾート大阪」の開発を構想中の不動産ファンド運営会社、燦キャピタルマネージメントは5月14日、開業時期が当初予定から2年遅れの2014年にずれこむとの見通しを明らかにした。環境アセスメントなどに半年から1年近くかかるとして見通しを修正した。

●臨海部活性化、大阪府と市の共同組織、7月設置

大阪市は5月14日、大阪府が購入を決めた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）のある臨海部の活性化に向けて、府と市の政策立案組織「夢洲・咲洲地区活性化共同チーム」を7月1日に設置すると発表した。企業誘致策の検討や国際見本市機能の強化、まちづくりのイメージづくりなどを担当する。

●関西州政治家連盟結成

関西2府4県の地方議員らが超党派で集まり､道州制の早期実現を目指す「関西州政治家連盟」が5月17日、結成された。大阪府の橋下徹知事ら道州制に賛同する首長らの活動を支援するほか、来春の統一地方選に向けた新人候補の育成にも力を入れる方針。

●中国人旅行客の経済効果、10年で1,900億円

日本政策投資銀行が5月17日にまとめたリポートによると、今後10年で中国人旅行客がもたらす大阪府への経済効果は1,900億円との試算が明らかにされた。2020年に日本を訪れる中国人旅行客は600万人で、うち大阪府には2009年の6倍の300万人が来ると推定した。

●大阪府知事、政府に総合特区提案

橋下大阪府知事は5月23日、政府の古川元久・国家戦略室長にアジアの投資や人材を呼び込む「国際戦略総合特区」と地域独自の社会実験をする「地域活性化総合特区」の制度創設を提案した。橋下知事は特区で法人税率を引き下げることなどを求め、古川室長も一定の理解を示した。

国

●空港駐車場運営は抜本的見直し

政府の行政刷新会議は5月20日行った公益法人などが対象の事業仕分け第2弾で、空港環境整備協会が全国18空港で運営する駐車場は「協会への委託廃止を含め抜本的見直し」と判定した。国が空港整備の必要性を判断するため運輸政策研究機構に委託している航空需要予測も精度に問題があるとして「大規模な検証」が必要とした。

●リニア料金、のぞみ＋1,000円

国土交通省の交通政策審議会は5月10日、中央新幹線小委員会を開き、東京～大阪間で2045年の開業を予定するリニア中央新幹線について、JR 東海から計画案を聴取した。JR 東海はリニアの料金案を初めて明らかにし、東京～大阪で1,000円増しの1万5,050円を想定しているとした。

●講演抄録

第367回　関西空港部会

ミッシングリンクの解消に向けて ～地域主権の観点から～

大阪府都市整備部交通道路室道路整備課長

井出　仁雄　氏

●と　き　平成22年4月20日（火）　●ところ　大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

大阪府の道路整備課長の井出と申します。本日お話させていただく項目は4点です。

第1点は4月9日に国土交通大臣が記者会見して発表された高速道路の新たな料金体系について、2点目は大阪・関西の高速道路の現状について、3月20日の第二京阪道路開通後の交通状況を含めてお話します。3点目は橋下大阪府知事が就任以来、必要性を強く訴えている淀川左岸線延伸部についてお話させていただきます。最後にミッシングリンク（高速道路がつながっていない区間）の解消に向けて私どもが提案しているハイウェイ・オーソリティー構想についてお話します。

■高速道路の新たな料金体系について

新たな料金体系について先日、前原国土交通大臣が発表しましたが、通例ですと政府と事務方、関係自治体などの間で事前に色々な対応について打ち合わせをします。今回の場合は完全に政治主導（政務3役）で行われました。いままでと違ったやり方だと感じています。新料金体系には2点ほど特徴があると思っています。1つは前政権の自民党時代に決めたことですが、旧道路公団の債務を引き受けた機構に35兆円の債務があって、うち3兆円を切り離すことでいくらか債務を軽くし、2兆5,000億円で高速料金を10年間引き下げて利用しやすいようにし、残り5,000億円を道路投資に充てることになっていました。民主政権はそれを大きく組み替えました。すでに4,000億円は使っていますので残り2兆6,000億円のうち1兆4,000億円を料金割引きから道路整備に回すことになり、料金割引きの財源は縮小される形になっています。高速道路の整備手法の見直しとしては、新たに造る高速道路、あるいは2車線を4車線化するにあたって、債務の切り離しによって得られる投資余力を振り向けて行こうということが打ち出されました。新規区間として取り上げられている路線は東京外環（関越～東名）、名古屋二環（名古屋西～飛島）、東関東道（潮来～鉾田）の3本です。実は昨年4月の国土開発幹線道路計画会議（国幹会議）で新たに整備計画に位置付けされた3路線です。国幹会議の段階では直轄方式と会社施行方式に分けられていました。直轄は国と地方自治体が直轄負担金で整備して行くやり方と会社施行方式の合併でやりましょうとなっていたのですけど、東京外環と名古屋二環の2本はNEXCO（日本高速道路株式会社）が料金収入で整備していく会社施行方式だけでやる事になりました。採算性がなかなか見込めない東関東道は直轄施行方式で国と地方自治体が負担金を出して整備するやり方にするという仕分けが行われました。大阪・関西の道路は残念ながら含まれていません。ちなみに、大阪都市再生環状道路の淀川左岸線延伸部は都市部の高速道路であり、国幹会議で議論する対象外の道路ということで、現在も事業の見込みが立っていません。会社方式で整備される東京外環と名古屋二環は、地方自治体が直轄負担金を支払わなくてよくなります。直轄負担

金そのものは今年度から少し制度が変更されていまして維持管理については負担金が部分的に廃止されます。建設についてもいずれ廃止されるだろうという話ではありますけど、具体的には決まっていない状況です。しかし会社方式になって地方負担が軽減されていくのは確かで、東京と名古屋は恵まれた状態での整備が約束されたという感じです。

2つ目の特徴は、料金施策が変わったことです。いままで小まめに色んな割引を行っていました。例えば休日利用には3割引き（阪神高速では普通車で700円から500円に）などをしていましたが、これらの割引きをすべて廃止して一体的な料金にして行こうという考え方です。国交省の馬渕副大臣は統一料金と呼んでいますけど、上限料金制が示されました。NEXCOの場合は上限2,000円（普通車）、そして徹底した簡素化を目指して全高速道路で時間帯や曜日の区別をなくし、どの高速道路でも同じ距離を走れば同じ料金にすること。首都高速と阪神高速については料金圏を撤廃して普通車は500円から上限900円の間で、6㌔走る毎に100円上がる形にすること。もう1つは軽自動車やエコカーについて環境に配慮しているので上限を1,000円にすることなどが今回示された料金体系です。本州四国連絡高速はフェリーなどに配慮して軽2,000円、普通3,000円、中型・大型5,000円になり、これは平成34年までの設定です。これを見る限り簡素化されているように思いますが、少し裏がありまして先日供用開始した第二京阪道路とか南阪奈道路とかは均一料金区間が残りまして距離制に移行しません。その結果、少し不公平かなという印象が出て来ます。例えば第二京阪の寝屋川から森ノ宮まで乗ったとして15㌔ですけど今回の料金体系では1,450円になります。阪神高速で15㌔走った場合、例えば森ノ宮～松原、森ノ宮～豊中では700円で済むわけです。倍以上も違います。簡素化されたという割に距離制と均一制が混在し、それぞれの道路会社間での乗り継ぎ料金が割高になるという状況があります。そういう訳で新料金体系は色々議論百出です。

■大阪・関西の高速道路の現状について

次に第二京阪をはじめ、大阪・関西の高速道路の状況についてお話します。国土軸として名神高速から吹田を経て中国自動車道、山陽道に分かれて行きます。名神高速の北側の点線部分が新名神高速道路の計画路線で、現在は兵庫・神戸ジャンクションから大阪・高槻ジャンクションまで事業中路線として整備が進められています。残りの路線については整備計画に位置付けされていますけど、現在は着工という状況には至っていません。そして第二京阪が走り、大阪都市再生環状道路の線がこの辺りで、我々が目指しているのは国土軸とのネットワークをしっかり強化して行くこと。合わせて臨海部の道路網の整備で、港湾や空港があり、またその周辺に民間企業の集積もあります。臨海部と国土軸をしっかり結んで行くことが必要になります。今回、第二京阪が出来て次に都市再生環状道路を造ることによって臨海部と国土軸の結び付きを一層強化して行きたいと考えているところです。

第二京阪の実情ですけど、本日でちょうど供用から1か月になりますが、本日は開通後一週間の交通量の現状をご紹介します。3月27日までの第二京阪道路の交通量実績は1日38,000台です。京滋バイパス（瀬田東～久御山）が前年比プラス19,000台（1日）も増えていますし、名神も前年比26,000台増えています。昨年からの1,000円高速というサービスが始まって高速道路全体に利用が嵩上げされていますので、このデータだけで渋滞状況などの評価はできませんが、第二京阪についてはまだまだ交通量が伸びると考えています。例えば、京滋バイパスから第二京阪に乗って門真まで来ますと数百㍍で大阪市内に入ります。この辺りに案内表示板が出来ますと第二京阪に乗り入れて来る車がうんと増えます。また、現在、カーナビにも反映されていません。今後3ヶ月、4ヶ月交通量の推移を見て第二京阪の効果が明らかになって行きます。国幹会議では第二京阪の結果を見て新名神高速の整備を促進するかどうか判断しようということになっています。新名神についてはすでに整備計画として位置付けされていま

すので、新規の計画には該当しない。従って前原大臣が3本の整備で新しい高速道路は最後にすると発表されましたけれど、新名神は新規の事業には当たらないことを確認しています。

大阪都市再生環状道路のうち、現在、淀川左岸線1期工事（5.7㌔）は阪神高速の施行区間で、平成24年度末完成予定。2期工事（4.3㌔）は阪神高速と大阪市の合併施行区間で平成32年度末完成を目指して工事を進めています。それと湾岸線と近畿自動車道を結ぶ大和川線（9.7㌔）は平成26年度末を目指して阪神高速、大阪府、堺市の3者がそれぞれ工事を進めています。都市再生環状道路というのはご承知の通り平成13年に都市再生本部の中でプロジェクトとして定められました。湾岸線と淀川左岸線、その延伸部と呼ばれる区間、近畿自動車道、大和川線を結んで環状道路を構築しようというものです。都市再生環状道路はそれなりに工事が進んでいますけど、淀川左岸線延伸部の区間だけが見通しが立っていません。

この延伸部の必要性は改めて説明することもありませんが、3つほどに理由を整理しました。1つは都心の環状道路が小さいリングになっているため、都心に用事のない車まで都心に流入して渋滞の原因になるので大きい環状道路で郊外に車を逃がしてあげる必要があること。近年は阪神高速の利用率が下がって渋滞は減っているようですけど、一定の時間帯は依然として渋滞が続いています。2つ目は大阪駅北ヤードが完成した場合に道路交通のアクセスをよくするために淀川左岸線延伸部が重要になります。3点目がやはり臨海部と国土軸をつなぐために重要だということです。淀川左岸

大阪都市再生環状道路の整備状況

大和川線

事業主体	区間	距離	供用年度	進捗状況
阪神高速㈱	堺市堺区築港八幡町～堺市北区常盤町	5.4km	H26年度末（全線）	用地同収：98% 開削トンネル工事・シールド工事施工中
堺市阪神高速㈱	堺市北区常盤町～松原市天美西3丁目	1.6km	H24年度末（三宅JCT～三宅西）	
大阪府阪神高速㈱	松原市天美西3丁目～松原市三宅中7丁目	2.7km		

淀川左岸線

事業主体	区間	距離	供用年度	進捗状況
1期事業阪神高速㈱	大阪市此花区北港～大阪市此花区高見	5.7km	H24年度末	湾岸線～USJ 1.3km 部分供用済（平成6年4月） USJ～神戸線 4.4km 開削トンネル工事施工中
2期事業大阪市阪神高速㈱	大阪市此花区高見～大阪市北区豊崎	4.3km	H32年度末	用地同収中：68%

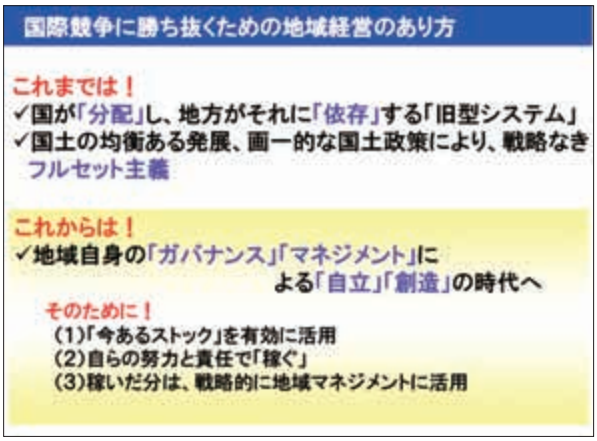
線延伸部が出来ますと第二京阪とつながり、学研都市へのアクセス、さらに湾岸線を通して神戸方面につながって来ます。便利になるのは明らかですけど新規の需要、利用客増は多く見込めません。現在の事業仕組みでの採算性は難しい。合併施行方式になるとしても淀川左岸線延伸部の大半は大阪市域を通りますから、大阪市の負担が増大してとても現在の財政事情では無理です。そこで視点を変えて新たなやり方を考えて行かねばならないと思っています。本日の主要なテーマになるのですけど整備のやり方として幾つかの提案をして行きます。

■道路整備手法について

なぜそんなことを言うのか説明しますと、いままでは国が分配して地方がそれに依存するという形、システムでした。私はいつも申しているのですが、空港と新幹線、高速道路の3つはお互い競合します。ところがどこの地域もこの3つを要望して造って来ました。直轄負担金という形で地方の負担もあるのですけど、要望すれば国はやってくれるという安易な考えがあったのも確かです。また、「隣の県がやるならわが県も」とフルセットで欲しいと言って来た経緯があります。それではダメだと思います。国も地方もお金がありません。限られたお金の中で本当に必要なものにしっかりと優先順位をつけて、地域の収入の中でやって行くことが必要ではないかと考えます。そのために現在あるストックをどこまで有効に活用して行くか、ストックでいくら稼ぐか、稼いだ分の優先順位をつけてやって行くか等を考えることが必要になって来ます。

大阪府の場合、借金が5兆円もありますから、これ以上の借金を重ねることは出来ません。いまあるストックを使って稼ぎ、その利益の中でインフラ整備をどこまで出来るか、という考え方です。例えば港なら港、道路なら道路、空港なら空港各運営会社単体で考えるよりも一体的に、WIN − WIN の関係を築いてそれぞれの価値を高めて行くことが出来るのではないか、ということを提案させていただきます。

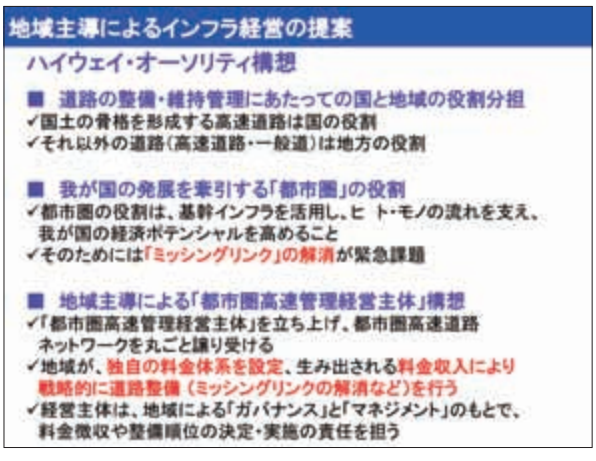
地域が努力と責任を持って稼ぎ、稼いだ分は地域マネジメントに活用します。色んな施設の整備であったり、運用であったり、維持管理であったり、地域で責任を持つことが必要です。地域主導によるインフラ経営の1つの提案ですけど、京阪



神都市圏高速道路はNEXCO、阪神高速、府県の道路公社がそれぞれ料金設定していて、区間料金であったり、距離料金であったり、均一料金であったり複数の料金制度が混在しています。乗り継ぎに伴う複雑で分かりにくい料金体系、割高感を伴います。鉄道も同じで、会社間を乗り継ぐと非常に高い運賃になる。結果的にせっかく高速道路を造っても十分利用されていない。利用されないから道路の採算性が悪くなる。最終的に債務を抱えたまま倒産して行きます。そういう状況が起こっています。さらに第二京阪にしろ、淀川左岸線にしろ、それぞれ道路整備をしていくのですけど、事業主体が異なるために接続しない区間が残って行きます。結果的にミッシングリンクが生まれる原因になっています。道路ネットワークが有効に機能しない事態が生じている。そこが京阪神圏道路網エリアの1つの問題点でもあるわけです。

■ハイウェイ・オーソリティー構想について

私どもはハイウェイ・オーソリティー構想というものを提案しています。例えば大阪都市再生環状道路を1つ例に挙げても非常に重要な道路ネットワークであるにも関わらず、部分的に阪神高速だったり、部分的にNEXCOだったりしています。通しで走ると両方の料金体系を使わなければなりません。いくら何でも1つのネットワークですから、ひとくくりのネットワークについては一体の運営をして行くべきです。交通混雑を避けるためにもある程度の料金を取るべきだと思いますが、将来、無料になったり安い料金になったりしても混雑しないような整備に使っていくべきだと考えます。従って決められたエリア内のネットワークについては料金体系を一元化して、そこから上がって来る収入はそのエリアの維持管理やミッシングリンクの解消に使っていくべきであると主張しているわけです。国土軸の高速道路については国の役割、その他の道路は地方の役割で責任を持って管理運営していくべきだと考えます。そしてミッシングリンクの解消を緊急課題としています。構想について、大阪府、大阪市、堺市、兵庫県、神戸市で勉強会を開催しており、方向性については同じ想いであることを確認しています。ただ細かいことはまだまだ話し合っていかねばなりません。簡単に言うと以上がハイウェイ・オーソリティー構想です。



このようなことを色々議論していた時に、昨年、民主党の高速道路政策大綱が出されました。大綱の中で、機構が抱える35兆円（現在は31兆円）の債務を国債で国が引き継ぎ、60年間にわたって償還して行くという考え方が一時示されました。それが実現することを前提に描いた絵でありますので、今回ご紹介する絵がそのまま成り立つとは思っておりませんが。現在、様々な手法を検討していることの基礎になっているので紹介させていただきます。いま高速道路会社は、利用者から収入を得て収入の中から、道

路という財産を持っている機構に道路使用料を払い、残りのお金で維持管理しています。債務が無くなると機構に支払う使用料が要らなくなります。そうするとその分、投資が出来るのではないか。料金を3割安くしても年間1,400億円ぐらいの投資財源が生まれます。3か所のミッシングリンクは約15年で解消出来るわけです。これは民主党が昨年夏に政権を取った当時にこんな考え方が出来ると試算したものです。

ところが昨今、債務を国債で引き継ぐ考え方はどうも難しい状況です。従って債務も会社が引き継いだ形で、やって行ける方法はないだろうかと模索しているところでございます。債務を引き継ぐ条件・前提は京阪神圏エリアすべての高速道路を一元管理し、上がって来る料金収入はすべて地域経営の観点から整備・維持管理に充当する、そうなれば可能性が出て来ます。例えば近畿自動車道や名神高速はドル箱路線ですから債務もかなりのスピードで償還されているという実情があるので、うまく活用すれば利用者のために大幅な料金割引きも出来るのではないか、さらに港湾についても一体的運用によって大阪港に着いた荷物を高速道路を通って神戸港から積み出す時にも有利な条件で運べるわけです。空港の一体的運用もあり得ます。

道路、港湾、空港の効率的運営が出て来るのではないか、以上のようなことを道路側の視点から今後、訴えて行きたいと思っています。冒頭に国交大臣からの料金体系の発表についてお話しましたけれど、私どもとしてはハイウェイ・オーソリティー構想を訴えて行きたいし、改めて提案書を近々提出します。このような時代ですから、良い悪いの判断は色々あるわけですけど、いままでは決まっている法律制度の中で考えて来たのが正直なところです。これからは利用者、府民、市民の利便をまず考え、そこに軸足を置いた上で、そのために必要なことは何か、どうすればよいか、どんな制度・法律にすればよいのか、いまの法制度に縛られない形で考えて行ける時期だと思っています。政権が変わったこともあって、いままでの制度・法律はガラガラポンになった状況が生まれています。夢のような話が実現するかも知れないということで、我々の構想を強く訴えて行きたいと思っています。どうもありがとうございました。

プレスの目

関空ハブ化、正念場はこれから

読売新聞大阪社会部　西山幸太郎

米軍基地や政治とカネの問題で、世論の厳しい批判を浴びた鳩山政権がついに退陣に追い込まれた。しかし、首相就任後の９か月を振り返った時、こと関西３空港問題に関しては、一筋の光を差し込ませたと言えるのではないか。関空と大阪（伊丹）空港の経営統合という新たな方向性を打ち出したからだ。

自民党政権の時代、１兆円超の有利子負債に苦しむ関空会社を、アジアで伍していける国際拠点空港へと成長させる処方せんが示されることはなかった。転機になったのは、政権交代後に行われた事業仕分けだろう。関空会社への補給金が「延命策に過ぎない」と批判されるや、事態が大きく動き出した。

2010 年度の政府予算編成で、財務省は、事業仕分けの判定結果に沿って、補給金を概算要求の 160 億円はおろか、例年の 90 億円をも下回る 75 億円とし、さらに関空と伊丹の関係が整理されるまでは凍結するとした。補給金が凍結されたままでは、関空会社の経営に深刻な影響を与えかねない。国土交通省としては、何らかの策を打ち出さざるを得なくなった。

同省成長戦略会議の航空分科会が、具体策を検討した。企業経営者や大学教授らがメンバーだが、「政治主導」を旗頭にした鳩山政権らしく、官僚は議論の外に置かれたという。出席者の１人は「航空局は毎回、黙っていた。解決策がわからないので、この際、新政権に任せてみようという思いだったのでは」と話す。

５月にまとまった案はこうだ。▽国が管理する伊丹空港を株式会社化し、持ち株会社の下で関空会社と経営統合▽一体的な事業運営権を民間に売却し、関空会社の負債圧縮に当てる▽将来的には、民間の経営判断で、伊丹の廃港も検討する。

目を引いたのは、大阪府の橋下徹知事が求めてきた「伊丹廃港」が盛り込まれた点だ。橋下知事が伊丹廃港を主張し始めたのは 2008 年７月。荒唐無稽と受け取られたが、たった２年で、国の案に採用された。橋下知事の発信力の強さに驚かされる。

もちろん、主張に一定の説得力はあった。橋下知事は当初、関空強化のために伊丹が邪魔だという趣旨で伊丹廃止を言っていた。それだけではエゴととられかねないが、その後、JR 東海が計画を進めるリニア中央新幹線が開通すれば、伊丹空港は、路線の４割を占める羽田便の需要がなくなり、存在価値が著しく低下すると指摘した。空港利用者が激減すれば、そのまま残すのか、廃止するのかという議論は当然、起きてくる。伊丹存続を主張する地元側から「計画が不透明なリニアを考慮に入れるべきでない」との反論が出たが、基盤技術が確立しているリニアを「夢物語」のように切り捨ててしまうのはいかがなものか。

伊丹の存廃を巡っては、大阪府や兵庫県などの地元自治体、経済界でつくる「関西３空港懇談会」が４月に意見集約をしようとしたが、伊丹廃港を唱える橋下知事と、存続を主張する兵庫県の井戸敏三知事らの隔たりは埋まらず、結論が出せなかった。昨年 12 月の合意では、需要予測に基づいて将来像を議論することになっていたのに、せっかくはじいた３空港ごとの需要予測さえ、参加団体の思惑の違いから公表できなかった。玉虫色の結論でまとめ、地元がバラバラであることを印象づけただけで終わった感は否めない。もう少し時間をかけて議論し、場合によっては多数決をしてでも一つ

の方向性にまとめる手はあったのではないか。地元が一丸となってこそ、国も真剣に動くというものだろう。

それにしても、「当面、伊丹は廃止するつもりはない」と強調していた前原国土交通相が、4月25日の橋下知事との会談後、「将来の伊丹廃港も考えざるを得ない」と述べ、伊丹廃港論を受け入れる姿勢を示したのには驚いた。もちろん、「当面」という言葉には、将来はどうなるかわからないという含みがあるが、私が記者会見などで前原大臣から受けた印象は、「廃港なんて考えもしていない」だった。前原大臣は3月、民主党大阪府議団との会談で、橋下知事の伊丹廃港論について「結論を先に出すことを目的にしているようで、少し現実的ではない」と批判していたという。

では、大臣が廃港論容認に傾いたのは、なぜなのか。一つには、「伊丹廃港」を再三、求めてきた財務省を納得させるためには、廃港について一定の言及をしなければならなかったとの見方がある。そうすることで、補給金の凍結を解除させるダメ押しにしたということかもしれない。財務省はその後、予算計上した75億円の凍結を解除し、全額を支給すると発表した。また、一時は羽田のハブ化にこだわり、関空への関心を全く見せなかった前原大臣が、橋下知事と政治的「和解」を図ったとも言えるかもしれない。せっかくまとめた関空と伊丹の経営統合案について、橋下知事を敵にして批判を受けたくない、という思いがあったのか。地元選出の国会議員への説明が翌日に回されたことからも、前原大臣がいかに橋下知事への対応に気を使っていたかがわかる。

ただ、関空にとってこれでバラ色の未来が約束されたわけではない。国内では例のない、空港の事業権の買い取りに手を上げる民間企業が出てくるのか。出てきたとしても売却額が関空の負債を圧縮できるほどの額に到達できるのか。実現性にはまだ疑問符がつく。議論の外に置かれていた国土交通省の官僚が、どれだけ本気で取り組むかも気になる。

成長戦略会議の案では、神戸空港の今後をどうするかは示されなかった。前原大臣は、神戸市が管理する神戸空港は、関空、伊丹の取り扱いとは切り分ける考えを示している。神戸市の矢田立郎市長は「神戸空港も民営化した方がいい」と話す。3空港の民営化による一体運営を狙ったものだ。しかし、神戸空港は5月末で日本航空（JAL）が全面撤退するなど、厳しい環境に置かれている。関空と伊丹の経営統合が実現するのは早くても2012年4月で、神戸を加えるとしてもその後になるだろう。まずは神戸市が自ら神戸空港の立て直しを図らなければならない。事態が改善しなければ、そもそも需要の奪い合いが容易に想像された関西に、3つ目の空港を造った神戸市の責任が厳しく問われることになる。

国交省は、関空と伊丹の経営統合を実現するために必要な法改正などの手続きを進める方針だ。「遠い」というイメージが定着している関空と都心部のアクセス改善にも取り組むという。雲間から一筋差した光を広げ、晴れ渡る青空にすることができるか。汗をかかなければいけないのは、まさにこれからだ。

航空交通研究会
研究レポート㊸

継続が決まったUS－EUオープンスカイ協定とUS－EUメガキャリアの動向

㈱ANAコミュニケーションズ
西 村　　剛
（（財）関西空港調査会航空交通研究会メンバー）

1. はじめに

今年3月25日に、2008年（以下08年）サマーダイヤより暫定スタートしたUS-EU多国間オープンスカイ協定の継続が決まった。この協定は、03年6月のUS-EU首脳会談で政治合意されたものの、途中、米国大統領選挙をはさみ、08年3月30日の第1段階開始までに、実に5年の歳月と11回もの協議を重ね、08年5月から再開した第2段階交渉でも8回のマラソン協議を経てやっと合意[1]し、どうにか協定破棄をまぬかれた。

合意内容は、US-EU交渉当事者双方が現行のシカゴ・バーミューダ体制に取って代わる歴史的で革新的な多国間オープンスカイ協定と絶賛する一方で、IATA（国際航空運送協会）は航空業界の長年の課題であった米国側の外国資本規制緩和がまたも進展しなかったことに失望を表明した。

世界最大の国際航空市場である大西洋市場は欧米メガキャリアの独壇場[2]であり、オープンスカイ化を契機に更なる拡大が期待されている。残念ながら過去最大の航空不況下で現状は自由化効果が帳消しとなっているが、US-EUメガキャリアは何とかATI（独禁法適用除外）を最大限活用した航空連合ベースの共同運航・提携を本格化させ、この大西洋市場では過去最大規模の需要減少に歯止めをかけている。

本稿では紙幅の関係から、オープンスカイ開始後2年を経過したUS-EUの8大メガキャリアの市場動向にスポットをあて、「需要サイド」に立った今後の国際航空市場自由化の視点を提供する。（なお多国間航空自由化協定の意義や関西3空港問題に対する示唆など詳細については、参考文献の拙稿をご参照。）

2.US-EU多国間オープンスカイの到達点

（1）市場参入（更なる自由化）

	第1段階	第2段階
US	これまで参入障壁のあったUS=LHR路線を含め、全ての地点に乗入れ。	騒音規制緩和を条件に貨物機の夜間運航が可能。
EU	国単位ではなくEU単位の共同体航空会社の概念をUS側が認知。 自国外も含め全てのEU内から乗入れ。 旅客会社については、クロアチア・ノルウエーなどEU近隣諸国とUS間の運航が可能（第7の自由）。 米国航空会社優先のFlyAmerica政策へ部分開放。 米国ATIの付与。	騒音規制緩和を条件に旅客・貨物会社の米国と第3国間運航（第7の自由）を承認。 FlyAmerica政策へ全面開放。
US/EU	US-EU間の国際線乗入れ路線・便数・会社数・運賃制限撤廃（第3/4/5の自由設定）。 EU貨物会社の無制限の第3国間運航（第7の自由）。 US貨物会社は承認したEU加盟国間のみ。 コードシェアなど商業協定の緩和。	

この協定では従来の二国間オープンスカイ協定が認めていた運輸権をはるかに凌駕し、旅客・貨物会社とも US-EU と第3国間の運航（第7の自由）を認める画期的なものである。世界最大の国内市場である米国国内線への EU 参入（カボタージュ解禁）も焦点であったが、米国 LCC との競争激化や実際上は同一アライアンス内の US 側企業とのコードシェア拡大により EU 側は代替可能であり、さらには労働問題を惹起するためか、本件に関して US-EU とも何も公表していない。

（2）外資規制

	第 1 段階	第 2 段階
US	外資規制緩和を条件に EU 会社へ 49％投資保証。	US25％外資規制緩和を今後検討。
EU	US 会社へ決議権付き 25％投資可能。 EU 各国及び EU 近隣諸国の EU 支配を容認。	EU 騒音規制緩和を条件に EU 近隣諸国への第 3 国投資規制を緩和。
US/EU	「所有と支配に関する」共同委員会を設立し検討。	

今回の交渉の最大の焦点の一つが、この「所有と支配に関する」外資規制の緩和、特に米国側25％外資規制緩和の問題である。昨今のテロ対策など新たな安全保障上の要因も加わり、EU 側航空会社だけに米国議会が US 側航空会社への投資を認めるか極めて実現は厳しい状況である。オバマ大統領と唯一の共和党出身者ラフード運輸長官の議会対策の手腕が問われることは間違いない。前回議会提案と同様に、米国安全保障上の決定権などを米国市民と外国資本で分離提案すると思われるが法案が議会を通過すれば、カーター政権下の国内航空自由化・国際貨物航空自由化、クリントン政権下の二国間国際航空自由化に続き、今回の多国間オープンスカイと米国の航空自由化政策は全て民主党政権下で誕生することになる。一般的に外国資本への市場開放に反対する労働界と民主党との政治的関係を考えればパラドキシカルである。

（3）その他の政策協調

	第 1 段階	第 2 段階
US/EU	共同委員会を設立し、航空保安、地球環境問題、競争政策に関する規制協調を促進。 オープンスカイの監視を両者で実施。	引き続き共同委員会を設置。 ICAO の下に協力して地球環境問題に取り組む。 両者の航空労働者の現在の労働条件を順守。 テロ対策など安全面での協力を推進。 独禁法上の協力や規制に関する相互承認を推進。

政策協調では多くの成果があり、中でも地球環境問題は米国側政権交代により米国側の歩み寄りがあり両者の ICAO の下での協力が決まったことは大きな国際的成果である。京都議定書では対象外であった国際航空に対する環境規制がいよいよ現実のものとなり、今後の外国航空会社に対する EU 排出権取引制度適用などの国際的議論が進むものと思われる。

3大航空連合に対する独禁法上の US-EU 共通ルール化も大きな焦点である。今後の方向としては、US-EU 規制当局の共同監視を前提に、グルーバルアライアンスを規制対象とし占有度の高い路線・空港スロットでは競争環境を厳しく制限し、反対に同一アライアンス内では比較的自由に共同事業を認めるものになると予想する。既に US 側から ATI を取得した BA/AA/IB の oneworld への EU 側の ATI が間もなく認可される見通しで、早ければ今年夏から大西洋市場で ATI を活用した

1　米国運輸省は、25％外資規制などの国籍条項を緩和する取扱変更手続きを 05 年 11 月に議会に提案したが賛同を得られず、翌年 5 月に安全保障問題等を切り離す再提案をしたがいずれも反対が根強く、12 月には提案そのものを取り下げこの問題を第 2 段階交渉に棚上げした。今回も最大の関門は国内批准時の米国議会対策と見られる。米国側は外資規制緩和など具体的な交渉内容を公表していないため、本稿では主に EU 側公表資料を参照している。

2　現状では欧米の LCC は大西洋市場に適した長距離用機材を保有していないために大西洋国際線市場に参入していない。過去に長距離 LCC 設立計画を発表したライアン航空も未だに未参入。

3大航空連合の競争が初めてスタートする。この競争に照準を合わせ、oneworld の BA と IB、スターアライアンスの UA と CO が年内にも合併し、先行する DL + AF-KLM のスカイチームに対抗する。

3. FY2007 年度 *1 ～ FY2009 年度 US-EU8 メガキャリアの実績推移

（1）需要（RPKs：単位百万人キロ、%）動向

US（DL/AA/UA/CO/US）5 社					EU（AF/BA/LH）3 社				
路　線	09	シェア	08 比	07 比	路　線	09	シェア	08 比	07 比
US 内	580,027	62.6	96.2	88.7	EU 内 *2	108,290	22.5	105.7	108.0
US 外	346,392	37.4	97.3	97.2	EU 外	371,964	77.5	99.7	101.9
①欧州線	173,972	18.8	97.6	101.0	①米州線	198,609	41.4	98.7	101.2
②南米線	84,342	9.1	97.7	98.1	②アフリカ中東線	69,983	14.6	106.3	108.3
③アジア太平洋線	88,078	9.5	96.3	89.7	③アジア太平洋線	103,372	21.5	97.7	99.5
計	926,419		96.6	91.7	計 *2			101.0	103.2

注 1）各社公表データより筆者作成。08 サマーダイヤ（3 月末日曜日開始）よりオープンスカイが開始されたため、全て FY ベース（4 月～ 3 月）で編集。従って各表とも 09 は FY2009 年度、08 は FY2008 年度、07 は FY2007 年度に読み替える。

注 2）EU 域内がかなり拡大しているが、LH がこの間に Edelweiss（2010Jan.）/OS（2009Sep.）/bmi（2009Jul.）を合併し生産量を大幅に増加し需要を獲得したことによる。IATA ベースで 2009 年 EU の生産量（ASK）は▲ 4.4%。

IATA によれば過去最悪の航空不況であった09年の需要は、EU が▲5.0%、北米▲5.6%、全世界で▲3.5%であり、上記表の結果からも、US メガキャリアがオープンスカイ化した欧州線の新規需要獲得によりこの2年間の国内線需要の急激な落ち込みをカバーしたことが明らかである。仮に今回のオープンスカイがなかったならば2001年の同時多発テロ後のように US メガキャリアの経営破たんが相次いだであろう。

EU3社も最大の米州市場がオープンスカイにより一程度貢献しているが、伸び率でみればアフリカ・中東市場の方が大きかった。

ただし各社とも需要の大幅な減少に加え、大西洋線の収益源であったプレミアクラスの単価が2割～ 3割低下したために財務上は売上・利益とも大幅に減少し、2年連続の赤字決算となった。

（2）大西洋市場競争力 推移（単位：百万人キロ・百万座キロ、%）

	09RPK	シェア	08 比	07 比	09ASK	シェア	08 比	07 比	09 市場競争力	08 市場競争力
DL	66,963	38.5	92.9	103.0	80,989	38.0	88.6	101.2	100.5	100.1
AA	29,851	17.2	98.3	92.2	37,624	17.6	95.9	93.4	98.2	98.3
UA	29,227	16.8	101.8	103.2	35,376	16.6	99.1	103.6	98.3	100.1
CO	32,753	18.8	97.7	98.5	39,929	18.7	90.5	94.5	103.4	99.7
US	15,178	8.7	111.5	114.7	19,366	9.1	109.2	113.8	97.8	101.7
AF	67,354	38.0	96.3	98.8	78,300	37.3	93.7	97.4	100.2	99.2
BA	51,430	29.0	100.3	97.1	63,096	30.0	96.5	95.7	101.3	98.2
LH	58,447	33.0	100.2	110.3	68,811	32.7	99.1	106.9	98.7	102.5

注）各社公表データより筆者作成。最大の DL の RPK で JAL09 年度欧州線の約 7 倍規模。

個社･航空連合ごとにみると、これまで米英二国間航空協定による制限で LHR に乗入れできなかっ

3　市場競争力とは、各社の需要シェアの伸びを供給シェアの伸びで除したもの。上記は各社の大西洋市場の需要と供給実績値を基に US・EU ごとに試算。

た DL がオープンスカイにより最大・最多便数（一日15便程度）路線の LHR = JFK に LHR の AF スロット2枠を借用し新規参入したのを始め、他路線も ATI を活用し AF-KLM との大西洋線共同事業[4]を拡大した結果、競争力を2年連続伸ばしている。さらに DL は今年の9月から LHR = JFK を3便化するほか需要回復に合わせて秋以降は大西洋市場の全供給量を以前の水準まで増やす予定である。AF も09年はアライアンス効果で順当に競争力を伸ばし、大西洋市場で最大のスカイチームの競争力はますます拡大し3大航空連合でトップを維持している。

同じく ATI を先行取得しているスターアライアンスでは、US（Airways）が需要・供給とも二桁拡大と驚異的な伸びを記録し、UA も欧州線のみが需要を拡大し健闘している。さらに UA は欧州線が強い CO を合併し、大きく差が開いていた DL との差を一挙に縮め2位に躍進する。LH は前述の通り、合併により生産量を拡大させ米州線の供給量を10％増加させた。

残るワンワールドでは、AA・BA がこれまで権益を占有していた LHR で DL などに新規参入され苦戦し、AA は2年連続して競争力を落としている。一方 BA は、最大路線である LHR 線のスロット活用やロンドン・シテー= JFK 路線の新設などにより、09年は前年比88.9％の79億94百万ポンドの売上に対し、米国線は96.1％の14億73百万ポンドと健闘した。

4. おわりに

世界の航空業界にとっては今回合意した多国間オープンスカイ協定が現在のシカゴ条約を補完するグローバルスタンダードとなり、国際航空市場の自由化やグローバル化の進展に大きく貢献すると期待される。

次は成長著しい中国市場と US-EU との多国間オープンスカイが俎上に上っている。中国は日本と同様に北京・上海など拠点空港のスロット不足のインフラ問題があるが、国を挙げて急速に供給量を拡大しつつあり、数年以内には解消すると思われる。一方で中国も高速鉄道・道路網の整備が急速に進んでいるために、日本と同様に、航空も国内線から国際線へのシフトが進むと考えられる。

シカゴ条約以来本稿で取り上げた国際航空の原則は、「公共の利益があれば（国内線でなく）国際線への配分が優先」される。日本でも今後は国際スロットルールを全面的に導入し、空港を国内交通網ではなく日本のグローバル化の拠点として明確に位置付けるべきである。更に、低迷する本邦企業に代わり急拡大する「アジア外需」を積極的に内需として取り込む政策が求められる。

関西3空港問題解決も「作った物を効率的に使う」ために、3空港の国際化と LCC やグローバルインテグレーターを含んだ「需要サイド」に立った活用の視点が不可欠である。

【参考文献】

1）EU IP/10/371（10 年 3 月 25 日）、MEMO/10/103（10 年 3 月 25 日）、USDOT 52 － 10（10 年 3 月 25 日）、IATA Statement（10 年 3 月 25 日）
2）2007/339/EC Air Transport Agreement between the European Union and the United States of America（07 年 4 月 25 日）
3）坂本昭雄「今後の課題と航空政策」『ていくおふ』Autumn2009,pp36 － 41。
4）西村剛「最終ラウンドを迎えた US-EU オープンスカイ」（09 年 3 月）神戸大学大学院経営学研究科、関西空港調査会航空交通研究会
5）西村剛「史上初の多国間オープンスカイ枠組みの誕生」（10 年 5 月予定）同研究会
6）西村剛「国際環境特殊研究（国際航空）」（07 年～ 09 年）神戸大学大学院経営学研究科

4　DL と AF-KLM の大西洋線共同運航は一日 230 便以上運航。両者で 135 機の機材を使用し、北米 300 地点と欧州･アジア･南米 200 地点を結んでいる。（DL 資料より）

データファイル

平成22年5月28日　関西国際空港株式会社・発表資料より

平成22年4月　運営概況について　［速報値］

【参考】http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm

○発着回数104.7便/日（対前年比92%）

国際線：100.1便/日
（対前年比　96%）
国内線：　40.7便/日
（対前年比　82%）

発着回数について

国際線は、旅客便は前年を下回りましたが、貨物便は3ヵ月ぶりに前年を上回りました。

国内線は、旅客便は減便・運休の影響により前年を下回りましたが、貨物便は前年を上回りました。

○旅客数　38.0千人/日（対前年比103%）

国際線：28.7千人/日
（対前年比　108%）
国内線：　9.3千人/日
（対前年比　91%）

旅客数について

国際線旅客数は、日本人は2ヵ月連続、外国人は6ヵ月連続で前年を上回りました。外国人は開港以来、過去最高の旅客数を記録しました。

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　2,106t/日（対前年比144%）

国際線：2,003t/日　（対前年比 149%）
　積込量：　910t/日　（対前年比 145%）
　取卸量：　1094t/日　（対前年比 153%）
国内線：　103t/日　（対前年比　88%）

貨物量について

国際線貨物量は、積込は6ヵ月連続で、取卸は5ヵ月連続で前年を上回りました。

国内線貨物量は、国内旅客便の減便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22年5月28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22年4月分）

【参考】http://www.osaka-customs.go.jp/

【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）
近畿圏	1,279,975	131.1	21.7	1,012,740	123.4	19.7	267,236
管内	798,031	132.6	13.5	764,696	127.3	14.9	33,336
大阪港	297,868	145.0	5.1	326,252	117.5	6.3	△　28,385
関西空港	374,938	128.1	6.4	229,207	128.7	4.5	145,732
全国	5,889,653	140.4	100.0	5,147,391	124.2	100.0	742,262

【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	374,938	128.1	6.4	229,207	128.7	4.5	145,732
成田空港	906,235	137.5	15.4	781,483	116.1	15.2	124,752
中部空港	60,633	112.7	1.0	46,384	102.6	0.9	14,250
福岡空港	55,696	132.8	0.9	26,989	122.8	0.5	28,707
新千歳空港	2,916	329.8	0.0	811	100.8	0.0	2,106

※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。

大阪入国管理局　関西空港支局・発表資料より

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合計	(1日平均)
	外国人入国	(1日平均)	外国人出国	(1日平均)	日本人帰国	(1日平均)	日本人出国	(1日平均)		
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	1,0061,685	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　5月	149,930	4,840	143,320	4,620	252,690	8,150	252,850	8,160	798,790	25,770
平成22年累計	**731,700**	**4,850**	**711,110**	**4,710**	**1,367,840**	**9,060**	**1,367,590**	**9,060**	**4,178,240**	**27,670**
前年同期	**562,500**	**3,730**	**539,110**	**3,570**	**1,306,270**	**8,650**	**1,285,390**	**8,510**	**3,693,270**	**24,460**
対前年同期比	**130.1%**		**131.9%**		**104.7%**		**106.4%**		**113.1%**	

※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。

（財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西3空港と国内主要空港の利用状況　平成22年4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	6,005	96.4%	14,523	96.8%	20,528	96.7%
	関　西	6,003	96.5%	2,439	81.6%	8,442	91.7%
	大阪(伊丹)	0	0.0%	10,512	99.1%	10,512	99.1%
	神　戸	2	100.0%	1,572	111.2%	1,574	111.2%
	成　田	14,327	100.2%	1,448	125.2%	15,775	102.1%
	東京(羽田)	1,130	132.2%	26,299	98.6%	27,429	99.6%
	中　部	2,546	97.7%	4,433	101.7%	6,979	100.2%
旅客数（人）	関西3空港	860,708	108.2%	1,667,052	104.2%	2,527,760	105.5%
	関　西	860,692	108.2%	280,017	90.6%	1,140,709	103.3%
	大阪(伊丹)	0	－	1,214,542	107.6%	1,214,542	107.6%
	神　戸	16	88.9%	172,493	106.0%	172,509	106.0%
	成　田	2,564,933	104.1%	119,532	124.6%	2,684,465	104.8%
	東京(羽田)	261,164	134.7%	4,512,478	105.5%	4,773,642	106.8%
	中　部	375,400	103.0%	372,623	106.8%	748,023	104.9%
貨物量（トン）	関西3空港	60,090	149.0%	13,900	94.8%	73,990	134.6%
	関　西	60,090	149.0%	3,082	87.6%	63,172	144.1%
	大阪(伊丹)	0	－	9,612	96.3%	9,612	96.3%
	神　戸	0	－	1,206	104.3%	1,206	104.3%
	成　田	187,364	136.2%	集計中	－	187,364	136.2%
	東京(羽田)	2,047	452.7%	59,201	103.8%	61,248	106.6%
	中　部	10,250	121.9%	2,707	85.2%	12,957	111.8%

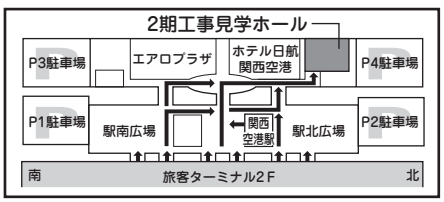
注1．大阪、神戸の発着回数は着陸回数を2倍して求めた数値。
注2．東京の国内線旅客数は国内定期、国際線旅客数は国際線チャーターの実績。
注3．速報値であり、確定値とは異なることがある。

関空2期見学ホール情報

運営状況

見学ホール 5 月の入館者数は香芝市立五位堂小学校、台北市立南港高級職業学校、神戸市立大沢小学校等の視察を含めて月間合計 2,591 人で、ホール開設からの累計は 380,509 人になりました。

また、5 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 3,384 名で、累計は 200,037 名となりました。



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）

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

8月（Aug）

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				

○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

関西空港調査会からのお知らせ

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）

○第370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7月15日（木）16:00～17:00
場　　所　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　「訪日外国人観光客の現状と今後　～中国人客誘致を関西活性化策の根幹へ～」
講　　師　坪倉 大輔 氏（㈱日本政策投資銀行関西支店企画調査課副調査役）

事務局だより

▼　去る５月22日　関空の２期島の一部を利用して「関空スタッフ駅伝大会」が開催され応援に行きました。参加者は関空島内の従業員･OBの方々で42チーム（総勢294名）が７区間19.5kmで健脚を競い合いました。

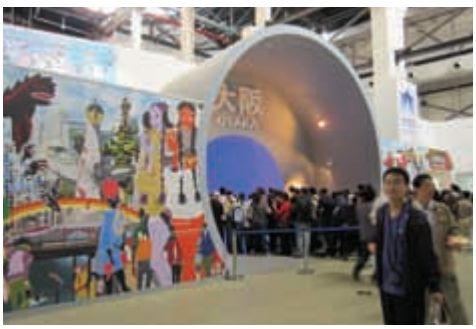
アンダーパスや内水面に隣接した親水緑地の護岸道路などを利用しており、フラットのように思われるかもしれませんがそれなりに起伏やカーブのあるコース設定がされていました。結果は各チーム女性か50歳以上1名参加が条件でしたがみなさん完走されタイムも立派なものでした。

久しぶりで２期島内を歩きましたが島の広さを改めて感じました。島内では既に完成している国際貨物上屋を利用して貨物の積み下ろしが行われていましたが、国土交通省の成長戦略会議の提言が出されたところでもあり、関空が1日も早く名実共に関西の国際拠点空港となるようこれからも応援してゆきたいと思っております。

(S)

上海万博に大阪が出展しています!

上海万博大阪館（平成22年5月1日～10月31日）（大阪市）



平成22年5月1日に開幕した上海万博。万博史上初めて設けられた「都市」が出展する「ベストシティ実践区」に、大阪が出展しています。

1400年の持続都市である大阪には、「水の利」を活かし水運を発展させ、日本最大の交易・商業都市として栄えてきた歴史があります。大阪は、「水害」や、近代のわが国経済成長期には大気汚染等の様々な公害問題を克服し、安全で快適な暮らしを提供するため、環境技術の開発、環境共生型のまちづくりを進め、「環境先進都市・水都大阪」を実現してきました。その経験と、官民の技術を中国・上海の人々と世界の人々にアピールし、世界の都市環境改善に貢献するとともに、大阪の人・まち・産業などの都市魅力を発信しています。

実際に触れて楽しむことのできる体験型展示をまじえた環境技術などが人気を呼び、数多くの来館者が訪れています。来館者の皆さんは、水都大阪の魅力に触れ、大阪の環境先進技術や、大阪の都市魅力の映像を熱心に見学されています。みなさんも上海万博にお越しの際にはぜひ大阪館にお立ち寄り下さい。

●発行日 2010年6月20日 ●印 刷 ㈱日報印刷
●発 行 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 カレリア大手前ビル12F
TEL(06)6943-7841 URL http://www.kar.or.jp