KANSAI 空港レビュー

No.380
2010.7

KANSAI 空港レビュー

JULY 2010 No.380

CONTENTS

1 巻頭言
大阪湾ベイエリアと関西の更なる飛躍の期待
甲角　健

2 各界の動き

8 世界の目
リピーターを喜ばせるオーダーメードツアー
松尾　カニタ

10 講演抄録
これからの関西空港戦略
中村　誠仁
17 関西3空港の目指すべき姿
成岡　英彦
23 国土交通省成長戦略会議報告書（平成22年5月17日）航空分野一部抜粋

25 プレスの目
りんくうタウン～新たな産業集積地へ
鳥羽田　継之

27 航空交通研究会研究レポート
関西3空港のあり方と今後の課題
小島　克巳

30 データファイル
・運営概況について（平成22年5月分）[速報値]
・大阪税関貿易速報[関西空港]（平成22年5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5月分）
・関空2期見学ホール情報

【表紙写真】「デルタ航空　B767-300ER」

デルタ航空のB767-300ERである。6月8日に就航したシアトル行きDL182便の離陸である。KIX～シアトル線は、ノースウエスト航空が2001年まで運航していた路線であり、9年ぶりの復活である。

デルタ航空のホノルル線で運航されているB747-400は旧ノースウエスト航空の機材であるが、このシアトル線のB767-300ERはもとからデルタ航空の機材である。

撮影：柴崎　庄司（関西国際空港給油㈱）

巻頭言

大阪湾ベイエリアと関西の更なる飛躍の期待

㈶大阪湾ベイエリア開発推進機構
常務理事･事務局長　**甲角　健**

関西国際空港が開港して 16 年、この間経済環境に大きな変化が有ったにも拘らず大阪湾ベイエリアの社会資本インフラや施設整備が、格段に進んだことは､誰も否定する人はいないと思います。

関空の 4,000 メートル第二滑走路が完成した現在、大阪湾ベイエリアは、堺市の液晶パネル工場、太陽電池工場、尼崎市のプラズマパネル工場などパネルベイ、ソーラーベイとも呼ばれる世界に誇る先端産業の一大集積地に育っています。

また、京都、大阪、神戸には、日本でも最先端の再生医療等先端医療産業の集積も進んでいます。

しかしながら、これらの先端産業と関西が伝統的に強みとして持っている中小企業の技術力を結び付けるような面への広がりが今一つ欠けているように思えてなりません。

交通インフラでも関空の整備や阪神港のスーパー中枢港湾指定による一開港化もミッシングリンクといわれる高速道路整備の遅れによる有機的な結合ができないという状況を招き、施策の効果をあげられないでいるように見えます。

本来、他のアジア諸国に勝るとも劣らない産業の集積、空港･港湾、後背地の人的資質の高さ、住環境の良さなどが、ありながら十二分に生かせていないもどかしさも感じています。

昨年、世界で活躍されている兵庫県立芸術文化センター芸術監督の佐渡　裕さんにお会いする機会がありました。京都出身の佐渡監督が、世界を見てきた体験も踏まえ、「関西には、独特の面白さや生きていくためのエネルギーが溢れている。これを引き出していくのが私の使命の一つ。」と語っておられたのが印象的でした。

関西でのインフラ整備も解決すべき課題も多々残っていますが、阪神大震災を乗り越え、湾岸に空地が目立った一昔前に比べると格段に整備が進んできた現在、設備や産業の持つ潜在能力を如何に引き出すかが課題になっていると思います。

佐渡監督がその音楽の中で関西のエネルギーを日本、世界へと引き出していかれるように関西にある様々な資源と資産を如何に調和させエネルギーを引き出していくのか、知恵を絞る時期に来ていると思います。これからの地域間競争の決め手は、ソフトです。

関西には、我が国屈指の歴史と伝統の資産が凝縮されています。また、新しい文化創造という面でも関西のパワーは、日本を席捲するほどの力を持っています。

自然・文化・芸術・産業など様々な分野で受け継いできたものを活かし、新たな知見・工夫を加えて時代を先取りするものに変えていくなど強いリーダーシップが必要ではないかと思います。

私自身、1994 年 9 月 4 日関空開港を関空の一職員として誇りを持って迎えたことを昨日のことのように思い出します。それゆえ関空が核となって関西全体が更なる発展を遂げることを心より期待しております。

平成22年 6月1日～6月30日

各界の動き

関西国際空港

●補給金凍結を解除

財務省の大串博志政務官は6月3日、関西国際空港会社に対して国が支出する補給金について、2010年度予算に計上されている75億円の執行を認めると発表した。2009年行われた政府の行政刷新会議による事業仕分けで「抜本的な解決策が得られるまで凍結」と判定されたが、国土交通省から経営改善策が示されたことを受けた。

●香港貨物便を増便

キャセイパシフィック航空は6月4日、香港線貨物便を7月7日から、週1便増便し週4便にすると発表した。ボーイング747－400F 型貨物専用機（最大積載量110t）を使う。

●米シアトル便復活就航祝う

米・デルタ航空の関西～シアトル便（週7便）が6月8日、9年ぶりに復活し、関西空港で就航記念式典が開かれた。関西国際空港会社の福島伸一社長は「シアトル便は、米国西海岸への力強い架け橋。今後はニューヨークを含めた東海岸への新たなフライトを」と要望し、木村慎作・大阪府副知事も「東海岸便の実現に向け、関西一丸となって需要を掘り起こしたい」と語った。

●韓国とインドネシアでプロモーション

関西国際空港会社は6月9 ～ 12日、インドネシアでエアポートプロモーションを実施、ガルーダ・インドネシア航空にデンパサール線のデイリー化を要請した。また6月10 ～ 12日、ソウルでエアポートプロモーションを実施した。大韓航空などを訪問し関空の利用促進を働きかけた。

●大韓航空、清州路線の定期性チャーター便を開始

大韓航空は6月21日から関西～清州路線に定期性チャーター便の運航を開始した。清州は韓国4番目の就航地となる。7月17日までと8月9 ～ 30日の間、週3便運航、9月以降の定期化を目指す。B737－900型機（187席）を使用。

●外国人旅客数、最高の29万人

関西国際空港会社は6月18日、5月の運営概況（速報値）を発表した。国際線の外国人旅客数は、前年同月比54％増の29万3,250人で、7か月連続で前年実績を上回り、5月としては最高になった。国際、国内線を合わせた全体の旅客数も16％増の115万2,141人で、4か月連続で前年を上回ったが、国内線は日本航空などの路線廃止や減便が響き、3％減の33万5,159人にとどまった。

クリック！

日本政府観光局によると、5 月に日本を訪れた中国人は前年同月比 86.4％増の 11 万 2,800 人で、4 か月連続プラスとなった。2009 年 7 月に始まった個人観光客への査証発給の効果だ。7 月からは所得制限が年収 25 万元（約 340 万円）以上から 6 万元（約 80 万円）以上に緩和され、対象は 10 倍に拡大する。関空からは中国の 21 都市に就航し、成田の 17 都市を上回っており、今後も旅客の大幅増が見込める。

●全日空、格安航空参入へ協議

全日本空輸の伊東信一郎社長は6月21日、東京都内で開いた株主総会で「顧客の低価格志向が確実にある中、どういう形で日本のLCC（格安航空会社）としてやっていけるのかを検討している」と述べた。同社は格安航空会社を設立し、早ければ2011年度中に関西空港を拠点に国内線と国際線を運航する方向で、関西国際空港会社と協議に入った。関空会社は経営戦略の柱に格安航空の誘致拡大を挙げており、専用ターミナルの建設も検討している。

●リニア可能性検討へ国交省研究会初会合

関西空港へのアクセス向上を目指し、国や大阪府などの関係機関が協議する関空アクセス研究会の初会合が6月22日、国土交通省で開かれ、関空と大阪中心部を結ぶリニアモーターカーや新幹線の実現可能性などが検討された。

●連絡橋の割引、2011年3月まで延長

西日本高速道路会社は6月22日、関西空港連絡橋の特別割引を2011年3月31日まで延長すると発表した。高速道路の新割引制度導入に合わせて6月末に終了する予定だったが、同制度導入が先送りされた上、関空会社や地元からの継続要望が強いため、延長を決めた。

●同友会・山中代表幹事「関空に一本化を」

関西経済同友会の山中諄代表幹事は6月23日、産経新聞のインタビューに応じ、関西空港の国内線を充実させるため、「将来的には大阪空港の廃港を視野に入れ、関空に一本化すべきだ」との考え方を示した。山中氏は神戸空港の休港を唱えているが、伊丹廃港に言及したのは初めて。「観光振興のためには伊丹をどんどん縮小し、関空にシフトしなければならない。そのうち、伊丹は自然に立ちゆかなくなるので廃港になる」との見方を示した。

●福島社長「出国エリア商業施設増床を検討」

関西国際空港会社の福島伸一社長は就任1年を迎え6月24日、記者会見し商業施設系の増収を目指し、3月に旅客ターミナルビルの出国エリアに開業した商業施設「KIX エアサイドアベニュー」の増床を検討することを明らかにした。エアサイドアベニューは免税店など25施設を新設した。収入は好調で、出国エリアは通路が広く余剰空間があるため、第2弾に挑戦することにした。

福島社長は「アジアの国々のパワーを取り込み、関空を成長路線へと転換させたい」と述べた。さらに、関空自体の観光客を増やすため、普通乗用車で往復800円かかる連絡橋通行料の引き下げを国などに求める意向も示した。

●用地造成会社の古土井専務が退任

関西空港2期空港島の建設を手掛ける関西国際空港用地造成会社の古土井光昭専務（69）は6月24日の株主総会で退任した。古土井専務は運輸省時代から関西空港計画に携わり、2期島造成事業を指揮してきた。後任は島田知明・関西国際空港会社常務が非常勤で兼務する。古土井専務の退任で関西国際空港会社、用地造成会社を通じ、計画段階からの関空を知る人はいなくなった。

●上海万博公式ショップ、中国以外では初

関西空港旅客ターミナルビル2階に6月25日、中国で開催中の上海万博のオフィシャルグッズを販売する公式ショップがオープンした。上海万博 PR ブースを店舗にリニューアルした。中国以外で万博のオフィシャルグッズを販売する公式ショップのオープンは、関西空港の新店舗が初めて。

●国際貨物、6か月連続増

関西国際空港会社が6月29日発表した5月の運営概況によると、1日平均の国際線貨物量は前年同月比40％増の1,827t だった。前年比増は6か月連続。東南アジアや欧州向け荷動きが好調

で中国向けの伸び率を上回った。

●フェデックスがB777型機投入

米フェデラル・エクスプレスは6月29日から、関西空港～米・メンフィス線（週6便）にボーイング777型の貨物専用機を投入した。液晶パネル工場が集積する大阪湾岸で貨物需要の増加が予想されることから、従来のMD―11型より航続距離が約3,400km、有料貨物搭載量は約6t上回る777型の運航を決めた。

空港

═ 大阪空港 ═

●「国際チャーター便を」11市協幹事会方針案

大阪空港周辺の11自治体でつくる大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協、会長・藤原保幸伊丹市長）の幹事会が6月30日開かれ、2010年度の運動方針案を決めた。7月30日の通常総会に提出する。方針案は「基幹空港としての機能を維持」など従来方針を踏襲。その上で「便数について現行の総枠内での柔軟な運用をはかる」とし、プロペラ機枠の余裕分をジェット機枠に移すことや、国際チャーター便の就航を新たに盛った。

また、「国が存続協定を踏まえ責任をもって取り組まねばならない」との文言を加え、安全、環境面などで国の責任明確化を一層強く求めた。

●慶応大中条教授「民営化で活性化の核に」

国土交通省の成長戦略会議が廃港の可能性に言及した大阪空港の将来像を探ろうと、同会議委員を務めた慶応大の中条潮教授による講演会「大阪国際空港はどうなるの!?」（伊丹商工会議所など主催）が6月30日、伊丹市内で開かれた。中条教授は、株式会社化や外資規制の撤廃、空港利用料の自由化などを通して、空港の競争力を高めることができると強調した。そのうえで、伊丹について「十分に民間に売れる。民営化して、関西空港と競争すれば、地域活性化の核となれる」と述べた。

═ 成田国際空港 ═

●テロ防止で初の透視実験

国土交通省は6月18日、航空機テロ防止のため、搭乗客の服を透視し、不審物を調べるボディースキャナーの実証実験を、7月5日から9月10日まで成田空港で実施すると発表した。国内では初の試み。

═ 羽田空港 ═

●全日空、シンガポールとバンコクにも就航

全日本空輸は6月24日、羽田空港の国際線の発着枠が増えることに伴い、新たにシンガポール、バンコクの東南アジア2路線を10月31日から運航すると発表した。すでに就航が決まっていたロサンゼルス、ホノルル、台北と合わせ、全日空の羽田発着の国際線は計9路線になる。

●日航はパリなど新規6路線

日本航空は6月30日、羽田空港の新滑走路が10月に完成するのに伴い、10月31日からパリ、サンフランシスコ、ホノルル、バンコク、台北、シンガポールの6都市と羽田を結ぶ路線を新たに開設すると発表した。羽田からの国際線はすでに運航しているソウル、上海、北京、香港を含め計10路線に拡大する。

═ その他 ═

●静岡空港、年間61万1,000人利用

静岡県が6月1日発表した2009年6月4日の開港から5月末までの富士山静岡空港の利用状況によると、搭乗者数は、公表していない中国上海線を除いて約61万1,000人で、平均搭乗率は66.3％だった。需要予測の半分以下だった。

●茨城空港、上海便7月末に就航

茨城県は6月6日、中国の格安航空会社、春秋航空と茨城～上海便を7月末から就航させることで合意したと発表した。春秋航空は9月末まで週3便程度のチャーター便運航を行い、利用状況などを見極めて定期便就航を目指す。

●茨城空港、国内便消滅

スカイマークは6月24日、茨城空港唯一の国内定期便である神戸便（1日1往復）を9月から運休すると発表した。3月に開港したばかりの同空港の定期便は韓国・アシアナ航空のソウル便（同）のみとなる。スカイマークは「航空自衛隊の航空祭の間は運航ダイヤの大幅な変更を、観閲式では運航中止を求められることが判明」し、民間共用スキームが見直されるまで休止を決めたという。

●ドバイ、新空港が部分開業

アラブ首長国連邦（UAE）ドバイに建設中のマクトゥーム国際空港が6月27日、部分開業し、貨物機が発着を始めた。すべて完成すれば、現ドバイ国際空港の約4倍となる年1億6,000万人が利用できる世界最大規模の空港となる。同空港は、約3兆円をかけた巨大複合都市開発の一部として計画。5本の滑走路と4棟のターミナルを備える構想。

航空

●FDA松本に就航

フジドリームエアラインズ（FDA）が6月1日、松本空港に就航し、日本航空から福岡、札幌線を引き継いだ。

●スターフライヤー資本金取り崩し、累損を一掃

スターフライヤー（北九州市）は6月4日、資本金48億円と資本準備金9億円を取り崩し、累積損失を一掃させると発表した。国際チャーター便の運航などを積極的に展開したことで、2010年3月期決算で最終利益2億円を計上。06年3月の就航後初めて最終黒字を達成した。11年3月期も2億円の最終黒字を見込むなど安定的な収益を確保できる見通しが立ってきた。

●航空業界、3年ぶり黒字に

国際航空運送協会（IATA）は6月7日、航空業界が過去2年間の赤字から脱し、2010年に25億ドル（約2,300億円）の黒字を計上するとの見通しを明らかにした。景気回復に伴い、28億ドルの赤字としていた従来予想を上方修正した。売上高は総額5,450億ドルとなり、2009年の4,830億ドルを13％上回る見込み。売上高はアジア地域で7％、米国で3.3％の増加が予想されており、2年でピークの水準に戻るとIATAではみている。

●台北松山～上海虹橋間に定期便

台北市の松山空港と上海・虹橋空港を結ぶ定期チャーター便が6月14日に就航した。両空港は都市中心部に近いことから、既存の桃園空港～浦東空港のルートより、移動時間が約1時間短縮される。週28便が運航される。

●日航、燃料税・着陸料の軽減を要望

会社更生手続き中の日本航空と管財人の企業再生支援機構は6月14日付で、航空機燃料税や空港の着陸料などの負担軽減を求める要望書を財務省や国土交通省などに提出した。こうした公的負担は1,722億円で同社の売上高の10％を超えており、海外と比べても割高であると指摘。

国際競争力を高め経営再建を果たすためにも、軽減が必要としている。

●全日空、ガンダムジェットを運航

全日本空輸は6月15日、人気アニメ「機動戦士ガンダム」のプラモデルの発売30周年を記念し、機体にガンダムをデザインした特別機を7月16日から2011年3月まで運航すると発表した。ボーイング777―300型を使用。胴体左側にはガンダムの頭部を、右側には、横からの姿を実物大で描く。

●全日空、マカオ航空が共同運航

全日本空輸とマカオ航空は6月15日、共同運航（コードシェア）を7月1日から開始すると発表した。互いの航空会社を利用した場合に自社マイルを積算できるマイレージでも提携し、旅客の利便性を高める。マカオ航空は日本～マカオ間を週16便運航する予定。

●日航と全日空、独禁法適用除外を申請

日本航空と全日本空輸は6月18日、国土交通省に対して太平洋路線での独占禁止法適用除外を申請した。日航はアメリカン航空と、全日空はユナイテッド航空、コンチネンタル航空と申請。認可を得られた場合、それぞれのアライアンス内で路線網の調整や収入管理、販売などを共同で行う。

●全日空、三菱MRJ15機を購入

全日本空輸は6月21日、三菱製の国産小型ジェット機「MRJ90型機」15機を約692億円で取得すると発表した。2013年度から2017年度に受領することを予定している。MRJ は三菱航空機（名古屋市）が開発中の国産初の小型ジェット旅客機。

関西

●49事業は府所管

広域自治体と基礎自治体の役割分担など大都市制度のあり方を検討する大阪府の自治制度研究会（座長＝新川達郎・同志社大教授）が6月2日開かれ、大阪市との二重行政の解消に向け、仕分け結果として、134事業の約6割に相当する79事業を基礎自治体（市）の役割とする最終素案を報告した。府市で重複する105事業では、行政サービスの効率化の観点から、▽大学▽制度融資▽図書館――など49事業を広域自治体（府）で実施するのが望ましいとした一方、▽生活保護▽商店街支援▽文化財保護――など56事業を基礎自治体（市）に一本化すべきだなどとしている。

●関西のプロジェクト最低に

関西社会経済研究所は6月7日、総事業費10億円以上のプロジェクトなどをまとめた2009年の関西のプロジェクト動向調査を発表した。2009年中に実施・進行中のプロジェクトは475件で、前年を4％下回り、89年の調査開始以来最低となった。新規プロジェクトも計71件（前年比9％減）だった。

●カジノは対応不可、国が回答

大阪府は6月7日、政府に提案した特区案58項目のうち卸売市場の規制緩和など7項目を特区として対応を検討すると回答があったと発表した。橋下徹大阪府知事が推進するカジノ解禁については「対応不可」とされた。

●本四道路交通量が最高

本州四国連絡高速道路会社は6月11日、2009年度の本四連絡橋3ルートの交通量が、前期比20.6％増の3,779万台と過去最高を更新したと発表した。2009年3月に休日の通行料金を上限1,000円とするなど大幅な通行料金引き下げが実施されたためだ。ただ、値下げが響き、料金

収入は、前期比27.2％減の535億円で、3ルートの全通以降で最低だった。

●舞洲にパークゴルフ場や果樹園

大阪五輪構想でメーンスタジアムや屋内プールなどの建設予定地だった舞洲のスポーツ・レクリエーションゾーン約44haについて、民間の活用策を募集していた大阪市は6月18日、ミズノが事業予定者に決定したと発表した。低料金で楽しめるパークゴルフ場などを整備する。唯一応札したミズノが612万円で落札した。貸付期間は2011年4月から20年間。

●関経連が空港・港湾・道路の一元管理へ研究会

関西経済連合会は空港、港湾、高速道路などを一元管理する「ポートオーソリティー」構想の実現に向け、有識者や関連企業による研究会を設置した。今年度をメドに実現に向けた課題を洗い出す。

●大商提言「大阪城を歴史テーマパークに」

大阪商工会議所は6月23日、大阪城の天守閣と本丸エリアに「歴史テーマパーク」を整備すべきとの提言を発表した。3D映像など最新技術を駆使して歴史絵巻を体験できる空間を演出し、戦国・江戸時代の風情が感じられる町並みを再現することで海外から観光客を呼び込むことができるとしている。

●夢洲・咲洲には生産・物流特区

大阪市は6月25日、大阪駅周辺と人工島、夢洲・咲洲の2地区に絞った成長戦略拠点特区構想を発表した。大阪駅周辺に研究開発拠点、夢洲・咲洲には生産、物流拠点を集積させるというもので、国に法人税や所得税の減免を求める。

●阪堺線に堺市が50億円支援案

大阪市と堺市を結ぶ大阪唯一の路面電車、阪堺電気軌道阪堺線で、廃線の危機に直面している堺市内区間（7.9km）について堺市は6月30日、存続を支援する協議案を同社と親会社の南海電鉄に提示した。運賃補助などに今後10年間で総額約50億円の支援をする。高齢者割引など利用者拡大に向けた取り組みなどに年約2億円、バリアフリー対応の停留所設置や低床式車両の導入といった施設改修などに10年間で約30億円を投入する方針。財源には、国の補助金や市民の寄付も充てたいとしている。

国

●菅内閣が発足

鳩山由紀夫首相は6月2日、民主党の緊急両院議員総会で退陣を表明した。また小沢一郎幹事長に辞任を求め、了承されたことを明らかにした。内閣発足からわずか8か月半での退陣となった。

これを受け6月4日、両院議員総会で民主党の代表選挙が行われ、菅直人・副総理兼財務相が樽床伸二衆院議員を破り、新代表に選ばれた。菅氏は同日の衆参両院で首相に指名された。

菅首相は6月8日、民主、国民新党両党の連立による新内閣を発足させた。米軍普天間飛行場移設問題を担当する岡田克也外相と北沢俊美防衛相や、前原誠司国土交通相をはじめとする11人を再任した。新任閣僚6人のうち、財務、農林水産両相には、野田佳彦、山田正彦各副大臣が昇格し、官房長官には仙谷由人氏が国家戦略担当相から横滑りした。

世界の目

リピーターを喜ばせるオーダーメードツアー

Y2k Media Corp 株式会社 Website Producer
松　尾　カニタ 氏

いっそ旅行会社でも始めてしまおうかと思うほどここ数年、タイの友人や友人の友人から、「大阪へ行くから案内してくれ」というメールが度々届いています。あまりに頻繁なので、親しくしている人にしか案内役を引き受けないようにしています。毎回、情報収集して日程を組んでいる内に本気で「日本がいい国だ!」、「最高の食事だ!」と喜んでもらえるようにとつい力が入いるのは、日本滞在 30 年の者として当然なのかもしれません。

■超豪華コースの中身

関西が初めての場合は、京都のお寺 2 ～ 3 軒に桜が満開した大阪城、心斎橋筋商店街などを案内すれば済みましょうが、今年春に来た一行は今年で 3 年連続の関西訪問でした。半年前から「誰も行っていない場所を是非」とのリクエストを頭の片隅にデスティネーションを探したところ、三重県の伊勢志摩国立公園近くにある丘の上の旅館“The Earth”を発見。手つかずの森林に囲まれ専用露天風呂からも伊勢湾の海を見下ろす絶景、そして現代的な和風建築に伊勢志摩ならではの食材をつかった料理を堪能できるところ。今回はそんな旅館“The Earth”と周辺の観光地をメインに、奈良の天川村や奈良市内のお寺参り、大阪のショッピング＆グルメを 5 泊 6 日の日程に盛り込み、専用車とタイ語を話すガイドもつける超豪華ものにしました。

■「臨機応変可能」がポイント

経済成長が著しいタイ。近年の富裕層のリピーターは、日本が実感できる宿、本国で味わえない美味しい物、買物し放題を旅に求め、そこにお金を惜しまずかける人が多くなってきました。旅のプランを半年前から始めたあたりからも、その本気度が想像できましょう。そんな人たちのためのプラン設計は、まず日程やメンバー構成、予算などを確かめてから各デスティネーションの宿の予約、そのあとはルートを調べて周辺の施設を盛り込んでは食事処をおさえていきますが、食事内容はもちろん、訪問施設も多種多様でかつ臨機応変な組み合わせに配慮することがポイントです。理由は、メンバーのその日の健康や気分、腹時計に合わせて多少のわがままが利くからこそ、オーダーメードツアーの良さなのです。そのためにも、タイ人の気質や習慣を知るガイドが大切。

■インバウンドの受け入れ体制がまだまだの日本

日本の富裕層がタイのオーダーメードツアーを希望した場合、大手旅行各社が展開中の“旅のコンシェルジュ”や、タイ国内にある日本人が経営する大小なりの旅行会社をつかえばタイを知り尽くす日本人ガイドが 24 時間ついてきますが、今の日本にはインバウンドを対象とする本格的なビジネスを展開する旅行会社は少なく、タイ語のできるガイドなんて殆ど聞き

ません。そもそも宿、高級レストラン・料亭ひいては旅行社自体も、これまで手間がかからない日本人を相手に商売だけを行い、インバウンド受け入れの情報発信も体制もしてきませんでした。一方、相手国の言葉や気質を知るガイドが少ないのは、基本的に日本は外国人にまだまだ開かれていないからです。日本国内で旅行業を営むためにもガイド資格を取るにも、外国人には厳しすぎる試験・制度があり簡単には参入できないようになっています。結局他のアジアの国々と同じく、ツアーは殆ど本国からガイドがついてくるもので、タイ人気質は知っているが日本の知識が乏しいため、オーダーメードツアーは難しく、パターン化のコンテンツばかりでリピーターには魅力に感じてもらえません。

今年1～4月までのインバウンドは昨年に比べて28.3％増の約2,803,400人で、一年通して去年より大幅増と予想されます。しかし、観光庁は2016年までにインバウンドを2千万に増やすことを目標にしている現在、本格的にリピーターを取り込まないのでは厳しいでしょう。インバウンドへの取り組みについては、大手旅行各社はやっと体制整備をしだしているところでリピーター対策も考えているようですが、後は国に外国人の旅行／ガイド業界にも容易に参入できる「開かれた日本」になるよう取り組んで欲しいと思います。さもなければ海外からのツアー収入は、海外の旅行会社にそっくりもって帰られ、経済効果になかなか結びづかず悪循環が続くことになります。

■ボランティア・オーダーメードツアーが続きそう

さて、5泊6日の知り合い12名の一行が日本滞在中に宿泊、車、食事、買物など消費につかう金額は1千万強でした。初日の朝に案内した明治中期に創業した「すし常」には、帰国一日前にもガイドに再度案内を頼んだほど、すっかり「天下の台所」大阪の味が気に入ったようです。とくに今回のツアーの目玉だった宿“The Earth”は、本国の知り合いにその写真を見せびらかしていたおかげで今年の秋に「部屋と車の手配を」と頼んできた人からはやくも連絡がきています。断れずに今度もまたボランティアのオーダーメードツアーを企画するはめになっていますが、個人的にもちゃんとした業者がはやく育ててもらわないと、このままでは本業のウェブ制作に支障が出てしまいます。

インバウンドとくにリピーターの受け入れには、外国人が大いに役立つ分野のはずで、ぜひ一緒に「観光立国」の日本を築き上げていきたいものです。

〈松尾　カニタ氏　略歴〉

1958年　タイ国バンコク市生まれ
1979年　タマサート大学政治学部行政学科首席卒業
1986年　慶應義塾大学大学院法学研究科政治学専攻、博士課程修了
1989年～1993年　京都大学東南アジア研究センター、故矢野暢研究室研究助手
2001年～現在　NHK大阪放送局、WEBSITE“DIG”のProducer
2004年～2005年　京都精華大学非常勤講師

主要著書、翻訳、ウエイブサイトをプロデュース
「原敬：戦前日本における政治発展」（大同生命国際文化基金）、「タイ国の形成：社会的コミュニケーションの形成過程」（タマサート大学誌）、佐和隆光「日本の難問～閉塞の日本と勃興のアジア」（日本経済新聞、タイ語翻訳）、細川恒「大競争時代の通称戦略」（NHK出版のタイ語翻訳）、本田宗一郎「本田宗一郎　夢を力に」（日本経済新聞のタイ語翻訳）、「JAPAN WORLD」（タイで発行されている雑誌連載）、「PRIEW」（タイの女性誌連載）、タイ国政府観光庁日本事務所のWebsite〈http://sawaddee.jp/〉Producer、大阪観光コンベンション協会の食文化を紹介するサイト「TATSE OSAKA」制作、「TENJIN MATSURI：A Journey to Osaka's Tradition」サイト制作、OSAKA-INFO（大阪観光情報サイト）Renewal制作、「くいだおれ大阪　食のライブラリー」サイト制作などその他多くの原稿執筆、翻訳、ウエイブサイトをプロデュース。

国土審議会専門委員、大阪市総合計画審議会委員、大阪市人権推進委員会、吹田市人権条例審議会委員、国土交通省新・近畿長期ビジョン策定懇談会委員、都市基盤整備公団地域懇談会委員、大阪府“Brand-new　OSAKA”構想実現プロジェクト活動計画委員会委員、大阪市立大学運営委員会委員などその他多数の委員に就任。

※「世界の目」第二ラウンドとして、関西に在住されている外国人の方々からのご提案をシリーズで掲載します。

●講演抄録

第368回空港部会、講演会

これからの関西空港戦略

大阪府政策企画部空港戦略室長

中村　誠仁　氏

●と　き　平成22年5月13日（木）　●ところ　大阪キャッスルホテル会議室

■はじめに

大阪府空港戦略室長の中村と申します。本日ご参集の皆様方は私ども所管の財団法人関西空港調査会に賛助頂いている会員の皆様が中心です。平素からご支援をいただき、厚くお礼申し上げます。また本府の空港政策のみならず府政全般にそれぞれのお立場からご理解とご指導、ご協力を頂戴しており、この場をお借りしてお礼申し上げます。

さて、本日のテーマは関西国際空港を中心とする関西3空港についてです。昨年夏以降地元で様々な動きがありました。国レベルでも民主党さん中心の連立政権が誕生し色んな動きが出て参りました。そのような中で橋下知事が、どういう思いで何を訴え、あるいはその真意とは何だったかと併せて、我々府空港行政に携わる事務方も、「関西空港を当初の理念通り我が国を代表する素晴らしい国際ハブ空港にして行く」との思いでこの間、どのような取組みをしてきたのかについてお話したいと思います。5月17日、国土交通省の成長戦略会議が関空強化について提言されました。むしろこれからが正念場です。今後国交省さん中心に提言具体化に向け、様々な動きが出て参りましょう。その中で今度こそきちっと関空強化の道筋をつけて行くことが出来ますように、そしてその際には皆様とともに手を携えて取組んで行くことができればと、講演の機会を与えていただきました。よろしくお願いします。

■関空対策のエポックメーキング

関空は開港以来15年の歴史を辿っていますが、近年の1つの大きなエポックメーキングは昨年（平成20年）2月、当時の自公政権の金子国土交通大臣が橋下知事に、関空強化をお約束くださった、いわゆる関西プロジェクトにありと私は認識しています。橋下知事はその時点ですでに就任2年目に入ろうとしていましたが、当初から『関西を元気にするには諸外国の人、モノ、カネの流れを大きく関西に取込みダイナミックに動かして行く必要がある、そのためには関空をもっと強いもの、世界の人々に使ってもらえる空港にして行かねばならない』が持論でした。このため、就任以来、一貫して、近畿各府県の知事さんらと手を携えて国に対して「関空を何とかすべきだ、当初のスキーム（枠組み）はすでにヒズミが限界に来ている」と訴えてきたわけです。その到達が昨年2月、金子大臣から約束を頂いた内容でした。大臣が示された内容で特に我々が大きく期待したのは主として2点。1つはアクセスの改善問題、もう1つは財務構造の抜本改善です。アクセス改善は利用者の利便性向上の観点から国際空港として極めて重要で、その後、国交省さんが、なにわ筋線等大阪のビジネス拠点から関空への高速交通ネットワークの実現に向けて大阪府をはじめ地元自治体や関係事業者を交えた検討会を設けるという形で一歩前進しました。もう1つの、財務構造の改善では多額の債務を抱え高コスト構造となっている関空では旅客便は無論、折角

関西国際空港強化に向けた主な動き（2009－2010）

平成21年	2月	金子国土交通大臣が橋下知事に、いわゆる「関西プロジェクト」を提示 （関空アクセス改善に向けた検討や、財務構造の抜本的改善など）
	4月	国と NEXCO 西日本による空港連絡橋（道路部分）の買取実現、 新料金制度及び移管特別割引スタート
	7月	なにわ筋線について、国や事業者等との検討開始
	9月	国交省が概算要求で政府補給金160億円を要求
	10月	前原国土交通大臣と橋下知事が会談
	11月	橋下知事がいわゆる「関空・伊丹プロジェクト」を提案
	11月	行政刷新会議「事業仕分け」 関空への政府補給金：伊丹を含めた抜本的解決策を求め、「凍結」
	12月	橋下知事が国交省成長戦略会議で、「関空・伊丹プロジェクト」をプレゼン
	12月	関西3空港懇談会が3空港一元管理など5項目「合意」
	12月	平成22年度政府予算案閣議決定 （政府補給金75億円；但し、抜本的解決策の6月での取りまとめまで凍結）
平成22年	2月	橋下知事が伊丹空港の府内地元市町で住民、議員らと意見交換 （豊能町、能勢町、池田市、箕面市）
	2月	関西3空港懇談会（幹事会）再開需要予測に基づく将来のあり方論議開始
	3月	大阪府議会が「関西国際空港のハブ化の実現を求める決議」
	3月	民主党・無所属ネット府議団が前原大臣に要望書提出
	4月	関西3空港懇談会が「懇談会とりまとめ」。橋下知事、一部「不同意」
	4月	前原大臣と橋下知事が会談
	4月	国交省成長戦略会議が「航空分科会報告（案）」を公表
	5月	同成長戦略会議最終報告書取りまとめ
	6月	財務省、政府補給金75億の執行を「凍結解除」

24時間活用可能なのに、低コストの国際物流基地にすることさえままならぬ、それ故関空活性化の前提として関空会社の財務構造の抜本的改善を図る、という内容でした。橋下知事も私たちも、この2つについて国として力強い方針をお示し頂けたと認識していました。

その後、アクセス検討はスタートしましたが、関空の「価格競争力」をつける上で大きなポイントである財務構造の改善は確かに省内で検討してはおられましたが、残念ながら概算要求締切り直前まで具体的考えを示して頂けませんでした。そして、総選挙があり、政権交代のまさしく前夜ともいえる、8月31日に自公政権下の概算要求として関空に対する160億円の政府補給金の要求がなされました。

■政権交代と知事の発想

当然ながら政権交代に伴い、この160億円要求は一旦、デリート（消去）になり、ここから我々地元としての新たな取組みが始まりました。国、地方を通じての危機的な財政状況と選挙戦を通じて示された民主党のお考えを斟酌すると、『国に要求するだけの陳情行政』では「多額の財政資金を投じて関空強化に抜本的な道筋をつけてもらえることなどあり得ない」というのが橋下知事の判断でした。

そうした中、新政権下で国土交通大臣に就任された前原大臣が、10月、国際航空局長会議出席のためりんくうタウンに来られ、その際に橋下知事からのご挨拶を兼ねての懇談・意見交換が実現しました。席上、知事は「日本のハブ空港について大臣はどのようにお考えか」と切り出しました。当然、日本のハブは成田と関空であるという答えを想定してです。ところが、大臣は「日本にはハブがない。残念ながら日本のハブはお隣の仁川空港になっている。日本はこれからハブを造って行くが、それは羽田である」趣旨の発言をされました。（大臣は後に言葉不足と、成田、関空の意義、役割についても触れられましたが）

こうしたやり取りの末、残念ながらその時には関空に対する新政権の明確なお考えが示されませんでした。そこで橋下知事は「大阪・関西として今一度、はっきりモノを申さねば民主党連立政権下で関空は重要政策として取上げて頂けないのでは」との危機意識を強く持ちました。

その結果、具体的提案文書として国に「弾」を撃ち込もうとしたのが「大阪・関西における地域戦略プロジェクト」（平成21年11月18日付け）、いわゆる「関空・伊丹プロジェクト」提案です。

■大胆な戦略プロジェクトを政治家として提案

戦略プロジェクトの内容と提案の思想、基本哲学を説明します。まず韓国の仁川（インチョン）国際空港に比べて我が国の航空・空港政策、国家戦略の遅れを指摘した上で、前原大臣が言われるように「首都圏空港におけるハブ機能を今後、羽田に持たせるならば、それはそれで結構」との立場から、一方で、我が国ほどのGDPを持ち、かつこれから観光立国を目指すには首都圏空港だけでは賄えないという問題意識が明快に書き込まれてあります。羽田に4本目の滑走路が出来て今秋から国際線が本格化します、成田についても地元の了解を得られれば発着回数をどんどん増やしていくとの方針を政府は示しておられます。ただ、それらを織り込んだとしても首都圏空港と関空の東西2つのハブで日本の成長戦略を引っ張らなければ、例えば観光立国で現在835万人（年間）の外国人観光客が2,000万人、3,000万人に増えたら首都圏空港だけでは担い切れない。すなわち、関空はもう1つの国際ハブ空港になり得るし、加えて24時間運用可能というアドバンテージを生かせば、モノづくり立国の国際物流拠点機能を担わせることも出来る、むしろこの空港をうまく使うことが日本経済にとっての‘成長戦略‘だということを訴えています。

諸外国を見ても自国内で複数の国際ハブ空港が機能している例はいくつもあります。人口、GDPの規模など関西の潜在力を考えれば、関空が抱えている課題を、できるだけニューマネー（税金）を使わずに課題解決できれば大阪・関西だけでなく日本にとっても有益な資産（社会資本）づくりになる、との基本認識が大胆な関空・伊丹プロジェクトの背景にある哲学です。

私は、橋下知事には空港政策の事務方の責任者として1年、前職も合わせると2年お仕えしましたが、知事は、極めて分かりやすい短い言葉で政策メッセージをアピールされますので、この提案について誤解を招いた時期もありました。しかしその意味するところは、すなわち、「関西3空港については高速鉄道との競合などから、将来、共存は非常に厳しくなる。ならば、リニア中央新幹線が出来る時期をめどに思い切って伊丹空港を廃止する。そして、土地等その経営資源を関空に集中投下して、財務構造の改善と関空アクセスの改善につなげる。ただ廃港までの間は、関空・伊丹の経営一体化によりうまく伊丹を活用しその収益を関空に投入すればよい」が提案の大意でした。

12月の国の成長戦略会議では、兵庫県さんと共にお招きいただき、本提案を橋下知事自らがプレゼンする機会も得ました。極めて限られた時間であったので知事の提案がどれだけその場で前原大臣や委員の皆さんに伝わったか、後ろで聴いていた私も心許なかったですが、「単にあれも、これもとお願いに来たのではない」、あるいは「これまでの常識にとらわれない大胆な戦略を是非！」という熱い思いは感じ取っていただけたのではと思っています。

一方、地元ではこの提案に対して「現在の伊丹空港は年間1,500万人が利用し、関連施設を含めて従業員8,500人の雇用を生み出している。伊丹を軽々しく廃止するというのは如何なものか」などの議論も沸き起こりました。ただ橋下知事は一度も「直ちに廃止」と申したことはなく、「将来、関空アクセスがきちっと改善され、大阪都心は無論、伊丹空港や北摂方面の方々の不便さが大きく緩和されることがその条件」と一貫して申していました。

そして、その上で「伊丹は将来、リニア中央新幹線や整備新幹線との競合において競争力を失って行く時期が必ず来ることを見据え、その判断を今の時期に行う、そのことで、関空に対する骨太の抜本策をきちっとだして頂くべく、国に迫る」というのが知事提案の、いわば『肝』と私は理解しています。

■補給金の凍結は好機？

国でも国交省さんが成長戦略会議を設置されて空港政策の議論が始まりました。また行政の無駄を排除する観点から行政刷新会議も動き出しました。その中で11月には事業仕分けが行われ、関空の補給金が俎上に乗り、9月以降も踏襲された「概算要求政府補給金160億円」の投入効果に対して、事業仕分け人から「説得力ある説明並びに抜本的解決策が示されない限り認めるべきではない」等の意見が出され「伊丹を含めた抜本的解決策が得られるまでは政府補給金を凍結」という結論になりました。元々関空は民活方式で事業を進めてきましたが、あれだけ巨大な社会資本を株式会社方式で行うのはスタート当初はともかく、その後の経済環境や国際航空業界の大変化を考えれば無理があるわけです。そんな中で初期以来の建設費を賄うために背負っている巨額の有利子負債をどうヘッジするのかがこの間、大きい課題になっていました。なかなか一気に解消することは出来ない、そのための1つの方策として講じられてきたのが政府補給金でした。ところがそれを俎上に乗せ、あまつさえ「伊丹を含めた抜本的解決策が得られるまでは補給金を凍結」との評価を事業仕分けの皆さんから受けることになったわけです。

この間、地元では「おかしいじゃないか」という認識、声も随分出されました。関経連さんに音頭をとっていただいて、4年ぶりに再会していた関西3空港懇談会では、「伊丹と神戸を含めた3空港一元化案をまとめる一方で、財務構造の改善あるいは政府補給金の確保は国の責任でやりきってもらおう」との認識で議論を急ぎました。その成果は、やや玉虫色ながら12月に、5項目の覚書に結実しましたが、残念ながら年末の政府予算案内示では事業仕分けよりさらに厳しい、「関空の需要拡大を通じた経営改善を図ることにより近い将来、補給金が不要となるよう、伊丹との関係を含めた抜本的解決策を平成22年6月には得ることとし、解決策が得られた場合に補給金75億円を計上する」という査定が下されました。前年度まで90億円頂戴していた補給金が自公政権下では160億円に引上げる要求までこぎつけたのに、元の90億円はおろか75億円に引下げられたわけです。

しかし、これに対して橋下知事は、いささかの迷い、ためらい、憤りも見せず、先の3空港懇談会の場でも「この凍結は国に抜本策を出してもらう好機、地元としてむしろ、急ぐべきは3空港の将来のあり方論議」と訴え、その旨会議の内外で情報発信しました。

加えてスピード感と行動力を真骨頂とされる知事ですから、「もうジッとしていたのでは関西はジリ貧、関空についても展望を見出すことは出来ない。時間はない」という認識から、年明けの以降、独自に様々な動きが生まれてゆきます。

■府民との対話、府議会決議

その1つが府民の皆さんとの対話です。今年2月には伊丹空港の大阪府側周辺市町の住民の皆さんのご意見も聞きたいと自ら地元にお願いし、意見交換が実現しました。豊能町さん、能勢町さん、箕面市さんでは、町議会議員や市議会議員との懇談会スタイルで、池田市域では、地元の民間団体のお骨折りで主催頂いたタウンミーティングの形で、住民の皆さんに直接自らの提案を訴え、ご意見をお聞きしました。これらの行動を知事は「政治家としての活動」との整理をされていましたが、そこでの主張は一貫して、「(空港の)地元として伊丹空港があった方が便利かも知れないけれど、30年、50年先の関西を考えればどうか、本当にそれで地元の活性化につながるのか」という問題提起でした。地元ですから「大阪国際(伊丹)空港を廃止するなんてけしからん!」という意見が多く出るのは当然なのですが、池田市域でのタウンミーティング後に主催者団体が取られたアンケートでは、3割の方々が会合後、知事の提案に対して、「将来のことなら伊丹廃止ありでは」と回答されたとお聞きし、橋下知事は「空港の地元、お膝元でさえ、これほどの理解を得られるなら、3空港問題解決の1つの政策として国もいよいよ真剣に検討すべき」と自信を深めたわけです。

その後、知事は府議会の皆さんにも伊丹空港

の存廃論議を深めて頂ければとお願いし、府議会各会派、議員の皆さんはそれぞれに真剣な討議や質疑を経て、「関空のハブ化の実現を求める決議」を賛成多数で3月、可決されました。決議は①財務構造の改善②関空・伊丹の経営一体化を行い、伊丹の収益を関空に投入すること、に加え、③鉄道アクセスの大幅な改善と高速鉄道の実現に合わせて中長期的に伊丹空港の廃港を考えること④伊丹の廃港にあたり跡地を地域に移管するとともにまちづくりの新たなビジョンを構築、地域経済に配慮すること、という形で伊丹空港廃止に言及されました。

ただ、府議会民主党議員さんらは賛同されず会派の立場を明らかにするため、民主党・無所属ネット議員団として前原大臣あてに独自に要望書を出されました。「関空を国際的な都市間競争に打ち勝つインフラにすべき」とのご主張は同趣旨でしたが、伊丹空港については「廃港議論を否定はしないが、その前提条件に不確定要素が多く今の時期、段階で前面に打ち出すことは疑問」との趣旨のお考えを明快にされた点が特徴的でした。

■関西３空港懇談会と将来のあり方論議

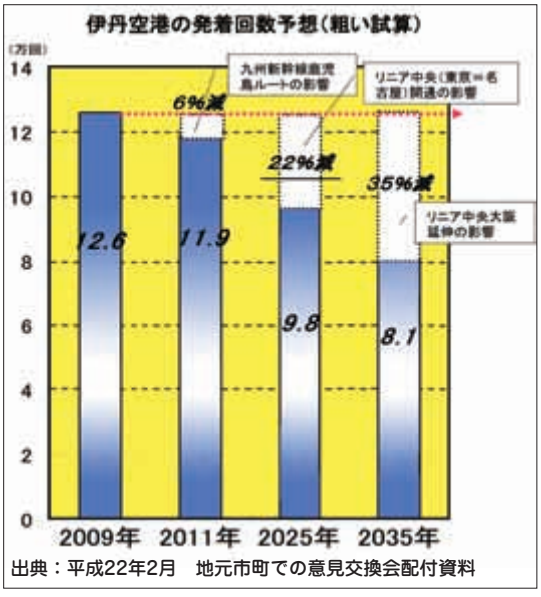
一方、関西3空港懇談会は先述のとおり、昨年末に関空と伊丹、神戸の3空港の一元管理の検討を進めようという点で一定の合意に達していました。

実は、一部正しく伝わっていないところがあり、当時、橋下知事は関西3空港の一元管理については頭から反対しているのではなく、中期的な戦略としてはあってもよい、という立場でした。ただ、「これですべて解決、とするなら、それは違う」という点で他の委員の皆さんと少し意見を異にしていました。

このため、昨年12月の懇談会合意の中心をなす「中期戦略として3空港の一元管理を目指し、具体化策を検討、出来るものから順次実施」という点に加え、これが後により重要な論点になるのですが、「3空港の将来のあり方について需要予測等のデータ検証とともに引き続き検討を行う。国交省の成長戦略会議での見直し検討に関西の総意が適切に反映されるよう作業を加速させ、本年度内（平成22年3月末）に結論を得るようにする」という事項が府の提起により幹事会で協議･合意の上、盛り込まれました。橋下知事は、むしろ、この議論こそ重視していました。

その結果、今年2月から懇談会の幹事会で関西3空港の将来航空需要予測の検討が始まりました。私は、これを3空港懇パート2と勝手にネーミングしていますが、国交省航空局のご協力も頂き関経連さんでシミュレーション作業いただきました。関経連さんの事務局には大変な作業をお願いすることになってしまったわけですが、3空港懇談会を構成する各自治体、経済界委員がお互い胸襟を開いてデータを確認しながら3空港の将来のありようをどう考えればよいか議論し、可能であればコンセンサスを図り国の成長戦略会議にぶつけて行くことができればとの思いからでした。

しかしながら結論を先に申し上げますと合意に至ることは出来ませんでした。3空港別の需要予測は仮に2025年に中央リニア新幹線が東京―名古屋間を走ったと仮定してどういう影響があるか、2030年ぐらいまでの期間の長期予測です。私どもは「リニアの事業計画の不確実性はあるけれどその影響を強く受けるのは国内線専用空港の伊丹と神戸で、仮に劇的に需要



出典：平成22年2月　地元市町での意見交換会配付資料

が落ちるのであれば伊丹の存廃論議を本格的に議論すべき」との立場でした。兵庫県さんの意見はリニアの影響で需要が落ちることは否定しないが新たな需要を創造すれば伊丹空港は関西の発展のために貢献でき、3空港は共存できる、というご意見だったと記憶しています。どちらの立場をとるかは政策オプションの選択の問題ですから最後は親会議に委ねるとして、少なくとも幹事会、実務家としての議論はきっちりやっておきたいと思いで、延べ4回の会合を持ちましたが、「リニア開通時期を想定した、将来の伊丹存廃論議だけはやっておこうという」という当方の主張と、「そもそもリニア計画自体がまだ不確定要素が多すぎ、議論の前提にしえない」という他団体さんの考え方とは最後までかみ合いませんでした。結果、4月12日の懇談会、いわゆる親会議では、まず「当面10年間については3空港をうまく使っていく必要がある、そのために一元管理の方法を考えていく」旨の取りまとめが行われ、問題の“将来論議”については、取りまとめ4番目の項目として「リニア新幹線の運賃設定など未確定部分が多いため詳細確定後に空港存続の判断を含め、関西3空港のあり方を見直していく」という案が示されました。ここに橋下知事はこだわりました。リニア中央で大きな影響を受ける空港は決まっているわけだからせめて、固有名詞ぐらいははっきり表現すべきだという主張です。大議論の末、「大阪府知事はこの部分に合意していない」と明記することでなんとかその場は収まりました。

■国の成長戦略会議

この間、国交省の成長戦略会議も議論を重ね、4月28日には同会議の航空分科会が報告書案を提出しました。そして一部の補強修正を施し、戦略会議は5月17日には最終的とりまとめを行いました。（国土交通省成長戦略会議報告書「バランスシート改善による関空の積極的強化」本誌23頁参照）

最終の成長戦略会議報告も、4月28日の航空分科会報告書案の6つの戦略を踏襲しています。内容はいままでの航空行政のパラダイムを変えるという考え方に立っています。関空については戦略4のところで「バランスシート改善による積極的な強化」と言及され、1兆3,000億円の負債返済で健全なバランスシートを構築することを目標に、伊丹を株式会社化して最終的には関空と伊丹の経営権を民間に譲渡する、その譲渡益で関空の負債を解消し、本来の民間の良さが出せる競争力ある国際空港にするというスキームです。最終報告で「関空をわが国を代表する国際拠点空港にするために」とまで書き込んでもらったことは評価ですが、羽田空港についての、あの懇切丁寧な書き込み振りと比較すると、『ハブ』と言う表現が入らなかったことは悔しくもあり、またやや残念でした。しかし、関空の強化策を久しぶりにきっちりと国の報告書で書ききってくれたことについては、他団体さんなども概ね評価されていたと思います。「譲渡と言っても果たしてどれぐらい事業価値があるのか」、「1兆3,000億円に近い額で売れるのか」とかの議論も出始めていますし、その見通しについて今の段階では全く定かでありません。ただこのことについては、国交省さんとしては報告書を受けて、今後どういう条件設定をして、伊丹の株式会社化を図り併せて HD 制に移行するのか、その上でコンセッション契約をどういう時間軸と形で追求するのか、まだ内部の議論でさえ緒に就いたばかり、作業が追いついていないのでは、と理解しています。したがって、今大事なことは、今回の案、スキームの「弱点」をあげつらうより、これを育てる、実現していく立場で、提言、意見、注文をつけていくことが最も重要と考えています。

関空は多額の負債を抱えているものの営業利益は上げています。負債さえ分離すれば一定の事業価値があると評価されるはずです。伊丹の事業価値をどう見るかは色んな制約がある空港ですから現時点では余り大きな期待はできないでしょう。ただ国交省の外郭団体が運営している駐車場事業についてこれを切り離して加えるなどの伊丹の事業価値を上げる工夫でコンセッション契約の可能性議論を深めたいとの考

えもお聞きしています。

要は国交省さんがどんなスキームで、どんな手順で具体化に向けて真剣に動かれるのか、そして出来るだけ早期に地元に示されることが必要です。『国土交通省としてのプラン』を地元であり出資者でもある自治体として、納得出来れば、我々は一緒に汗をかいて行こうと考えています。

また、伊丹空港について成長戦略会議では、当面、関空との経営統合により、徹底的な効率化を図った上で関空の補完的空港として活用しつつ将来はリニア等の周辺状況の変化や跡地の土地利用計画の策定状況等を見通して廃港・関空への一元化を検討する等、民間の経営判断により具体的な活用方策を決定する旨の提言がなされました。

最終報告に先立ち伊丹空港で開催された、地元自治体首長らをメンバーとする国交省主催の説明会では、「伊丹空港の民営化について反対ではないが環境対策がスポイルされる心配はないのか」、「民営化するならあらゆる規制を取り払って自由に使わせる経営裁量も与えるのか」、「伊丹の株式会社化といわゆる存続協定との関係は」など意見が随分出されました。出席された首長さん方のご意見は、これもまた、まずは国交省さんとしての考え方をはっきり、具体的に、かつ早期に示して欲しいということに尽きたと思います。

■国がやるなら地元もしっかり応援

最後に最近の関空への地元支援の新たな一例をご紹介します。今年度は戦略的に医薬品物流機能を充実させたいと考えています。今成田に流出している関西発ないし関西市場向けの医薬品の輸送を関空に取戻す戦略プランです。残念ながら大阪･関西でも、多くの産業･企業が、「工場は地方に、本社機能は首都圏に」の流れがこの間続きました。その中で医薬品産業はまだなお関西が生産額全国1位のシェアを保ち、その集積度や創薬、再生医療などＲ＆Ｄ分野でも先導的地位を保持しています。この分野の国際貨物を成田から関空に取戻すべく、同空港内の保冷倉庫を充実させ、その利用料を関係者が協力して引下げることで、取扱量を増やし、ひいてはバイオ・ライフサイエンス分野の産業、企業の集積を引続き関西で維持・発展させようと関係者で連携して取組んでいます。施設の本格利用は今秋以降です。ビジネスは下駄を履くまでわかりませんが、すでにいくつかの企業様から好感触を得ています。

もう1つ。現在、関空全体構想促進協議会で負担金を出し合い、新規のエアライン、増便してくれるエアラインへの着陸料割引等のインセンティブに充てさせて頂いています。この支援制度も関西特有の仕組みですが、昨年秋以降、いまだ航空不況の中で関空には新規就航や増便が続々と生まれています。これは、今年度末までの期間限定ながら関空会社が踏み切られた戦略的な着陸料施策、新規・増便80％オフという制度と、同じく促進協議会の20％オフという制度をマッチングさせることで、初年度着陸料ゼロ円を実現したことの効果ともいえます。ただ、いつまでも、続けられる制度ではありません。ここで申し上げたかったことは、国がしっかり関空の競争力強化の筋道を付けその条件さえ整備してやれば、これだけの需要をしっかり掘り起こせる、そのことを事例で持ってご紹介したかったのです。

関空は素晴らしい空港で、関西の、そして日本経済の発展に大いに貢献出来る空港です。「空港需要は実体経済の派生需要に過ぎず空港があれば経済がすべてうまく行く、と言うものではない」との識者の言葉も頂いています。しかし一方で「世界市場に向けて24時間眠らない、強い空港があることが大阪・関西の産業形成にとっての必要条件」というのもまた「真」なりと確信します。大阪府は引続き皆様方とともに努力して参ります。皆様方に置かれてもどうぞ引き続き、関空、そして関西活性化のためお力添えをよろしくお願いいたします。時間が超過して恐縮です。ご静聴ありがとうございました。

（なお本稿は読者の理解のため、一部、講演後の事実を筆者の責任において修正・加筆している。）

●講演抄録

関西3空港の目指すべき姿

兵庫県空港政策課長

成岡　英彦　氏

●と　き　平成22年5月13日（木）　●ところ　大阪キャッスルホテル会議室

■はじめに

兵庫県の空港政策課長の成岡です。どうぞよろしくお願いします。先ほど大阪府の中村室長からもお話がありましたが、テレビや新聞では大阪の橋下知事と兵庫県の井戸知事が正反対の意見で議論しているように報道されていますけれど、大阪府の担当部局の方とお話してもそれほどお互いの意見に違いはないと私は感じています。橋下知事は伊丹廃港をおっしゃっていますが、兵庫県はまず関空のハブ化をしなければならないと主張していまして、その点では大阪府と一致しています。そのために3空港を有効活用して行こうということにも大阪府が反対されているわけではありませんし、それほどの違いはないということをまず申し上げておきます。

本日は兵庫県の考え方と関西3空港懇談会、4月28日に発表された成長戦略会議の報告書案とどういう関係にあるのかということを説明したいと思います。

■関西３空港の現状

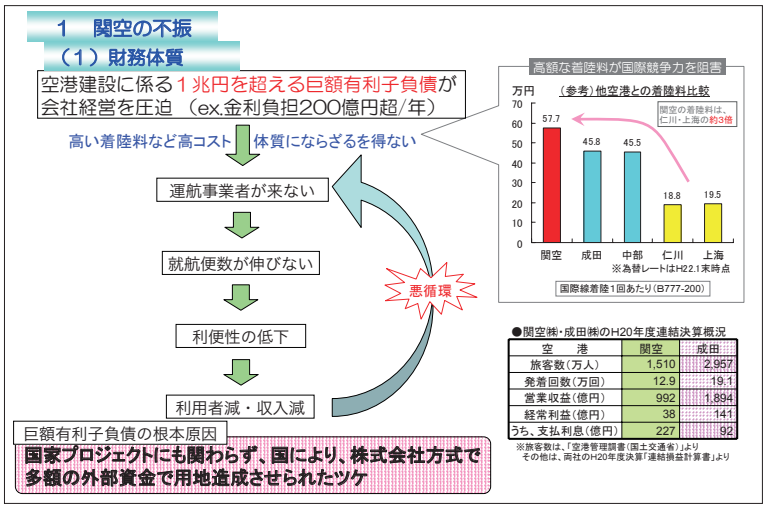
関西3空港の現状認識ですが、設置管理者は関空が関西国際空港株式会社、伊丹空港は国、神戸空港は神戸市です。関空と伊丹空港は年間旅客数が1,300万人～ 1,500万人もある極めて大きい役割を担っている空港です。神戸空港も制約がある中で234万人に利用される大切な空港です。それぞれの利用状況ですが、関空は平成12年度の2,057万人をピークに減少をたどるという流れにあります。特に国内線は約800万人もあったのに平成21年度には394万人まで落ち込みました。伊丹空港もピーク時の2,000万人近い利用が、現在1,500万人を割り込みましたし、神戸空港も約300万人から230万人に減少していますが、特に関空の国内線の落ち込みが大きいことがわかります。

■関西３空港の課題

関西3空港の問題は何かといいますと、まず関空の不振です。その原因は、関空の財務体質に問題があります。これが関西3空港問題の1丁目1番地だとも言われています。

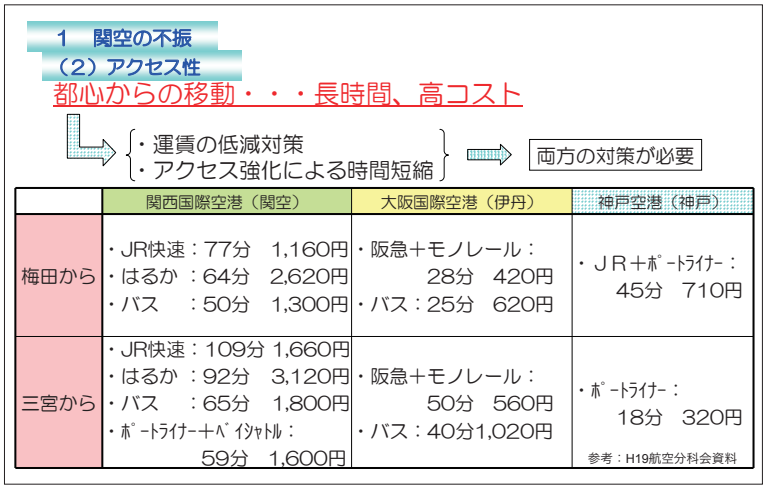
国際空港のような巨大インフラ整備は国家プロジェクトなのですけれど、関空は、中曽根内閣の時代に、我が国初の第三セクター方式による株式会社として、外部資金を調達して建設し、その返済を着陸料等の空港収入で償還するスキームを取ったために現在の事態になりました。1兆円を超える有利子負債ですから毎年200億円を超える利払いが大変な負担です。諸外国の空港と比べて着陸料が高いから航空会社が就航してくれない、便数が伸びない、利便性が低下する、利用者減と収入減を招くという悪循環のスパイラルが起こっています。

二つ目の問題は、関空へのアクセスの悪さです。大阪の梅田を起点にしますと伊丹空港へは30分以内、420円で移動できますが、関空へは1時間以上で1,000円以上必要です。神戸の三宮からでも伊丹空港や神戸空港へは20分～ 50分で320円～ 1,020円ですが、関空へは



やはり1時間以上で1,600～3,120円もかかります。時間とコストの両面で解決出来るような関空アクセスを実現する必要があります。

三つ目の問題は、伊丹空港と神戸空港が運用制限を受けていることです。これによって航空需要が低く抑えられているのではないでしょうか。伊丹空港は発着回数が年間13万5千回：1日370回以内、運用時間が1日14時間（7：00～21：00）に抑えられています。伊丹空港は内陸部にある空港ですから環境上の配慮はどうしても必要で、当然守って行くべき制約だと考えますが、長距離国内線が制限されたり、国際線が制限されたりするのはどうかと思います。制限を続けていくことが本当に関西の浮揚に繋がっているのかと疑問を持っています。同じように神戸空港も制限（発着回数年間2万回：1日60回以内、運用時間1日15時間7：00～22：00）があります。制限解除によって3空港全体の利用者が増えるのであれば関西の活性化に繋がることではないでしょうか。「昔は伊丹空港から国際線が飛んでいた時代があるのに、なぜ伊丹空港から飛ばしてくれないのか」、「他の地方空港では国際線が飛んでいるケースもあるのに」とよく言われます。利用者がどう考えているのかという視点からも運用制限は見直すべき時期に来ています。平成17年から北海道や沖縄便等長距離国内便14便が伊丹空港から関空へ移されましたが、現在どうなっているかというと、1路線が廃止され、7便の減便を余儀なくされている状況で



	関西国際空港（関空）	大阪国際空港（伊丹）	神戸空港（神戸）
梅田から	・JR快速：77分　1,160円 ・はるか：64分　2,620円 ・バス：50分　1,300円	・阪急＋モノレール： 28分　420円 ・バス：25分　620円	・ＪＲ＋ﾎﾟｰﾄﾗｲﾅｰ： 45分　710円
三宮から	・JR快速：109分 1,660円 ・はるか：92分　3,120円 ・バス：65分　1,800円 ・ﾎﾟｰﾄﾗｲﾅｰ＋ﾍﾞｲｼｬﾄﾙ： 59分　1,600円	・阪急＋モノレール： 50分　560円 ・バス：40分1,020円	・ﾎﾟｰﾄﾗｲﾅｰ： 18分　320円

参考：H19航空分科会資料

す。旅客本位に、旅客のニーズ本位にしなければなりません。

■兵庫県の提案

関西3空港が目指すべき姿として、兵庫県がまとめた案をご紹介します。関西3空港を1つの空港群として活用し、関西の航空需要を最大化するネットワークを構築して首都圏空港（羽田、成田）と並ぶ日本の2大ハブ空港の機能を持つべきと提案しています。

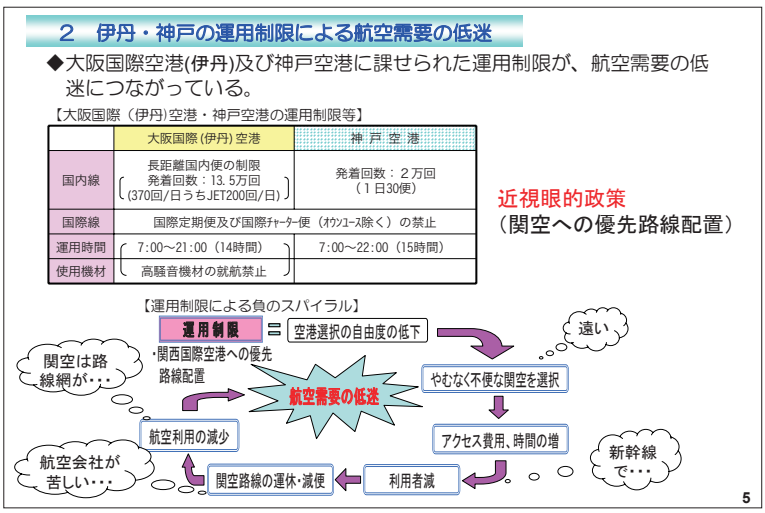
当然、関空がハブ機能を担っていただかねばなりませんが、関西3空港を1つと見て計5本の滑走路を持つ関西圏空港として活用していくべきです。関西圏空港を首都圏空港と比べますと3分の1程度の利用者があることが分かります。その機能を縮小すべきだと言う人もいますが、3空港をどう活用するかを考えるのが我々の使命でしょう。

関空のように日本の窓口になる空港は国の政策として高コスト構造の改善をしてもらわねばなりません。土地・施設と運営の上下とも株式会社という空港は海外でも例がありません。韓国の仁川空港は土地・施設が政府から無償で貸与されていますし、シンガポールも土地・施設が国から譲渡されています。関空は全世界にネットワークを広げていく空港ですし、国内線は幹線路線の他は伊丹空港が補完し、着陸料の低減を図った上で国際競争力を付けて外国の空港と競争していく、そういう空港になることを期待しています。

伊丹空港については長距離国内便の制限撤廃が必要です。国際チャーター便にも一定の規制がかかっていますので、これも撤廃して将来的には近距離の国際線を飛ばしてほしいものです。

海上空港の神戸空港が伊丹空港の補完空港として夜間・早朝発着可能という運用時間の見直しを行うと双方とも利便性の高い空港になるでしょう。

大阪湾ベイエリアの地図を見ますと3空港が集中していると言われます。近々の距離にあるからこそ交通ネットワークを活かしながら国際線、国内線の乗り継ぎに3空港を利用し合わねば3空港の機能を最大限に発揮できません。伊丹空港と関空間のアクセスは70分ぐらいかかります。阪神高速が混雑するともっと時間がかかるわけです。例えば阪神高速の淀川左岸線第二期工事が完成して池田線と接続されれば大幅な時間短縮が実現します。また、名神高速道路が西宮まで走っていますが、ほんの2㌔ほど延ばして阪神高速の湾岸線につながれば、定時制が確保できます。神戸空港と関空を結ぶ船ベイシャトルの乗船時間は30分以内ですが、関空の港からターミナルまでバスの時間がかかるし、荷物の移動が大変というクレームがありますので、関空の第二ターミナルができる時には直接接岸できる船着場を実現してほしいもので



す。空港間のアクセスを強化することは3空港を活用する上で重要なことだと思います。

次に3空港の一元管理についてお話します。先ほどは伊丹空港で国際線を飛ばしたらどうかと申し上げました。そうなると関空の国際線が減るのではないかということは当然考えられるわけです。そこで我々兵庫県が考えた一元管理は、まず3空港の管理・運営を実施する一元管理機関を作る。この機関は関空会社を想定しています。空港そのものの財産管理はそれぞれの空港設置者が引き受け、関空会社は3空港の施設を借用する。着陸料の徴収を含めた空港運営を行う。一元管理機関の関空会社は、3空港の土地・建物を所有する空港設置者に施設使用料を支払います。その代わり運営収入は関空会社に入るというものです。従って伊丹空港に利益が出れば関空会社の利益になります。いままでならそれぞれの空港の利害があるので、話がまとまらないという弊害がありましたが一元管理によって調整がし易くなるでしょう。3空港のポテンシャルを最大限活用出来るネットワークが構築し易くなります。こうした兵庫県の考えを関西3空港懇談会で提案してきたところです。

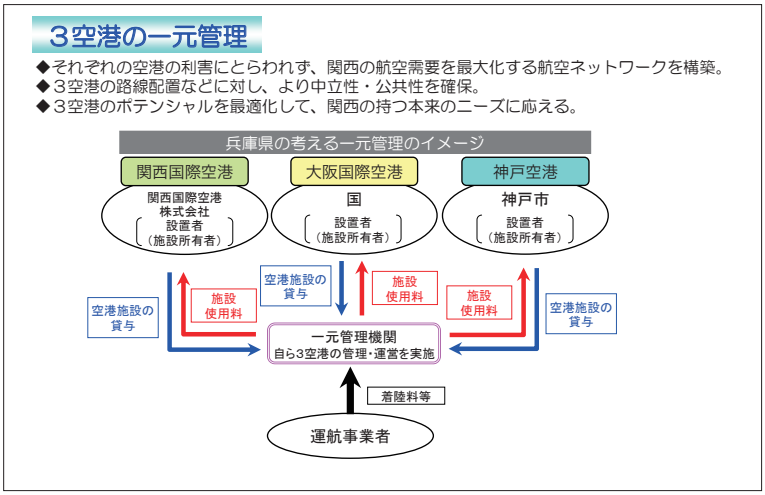
■関西３空港懇談会

今年4月に懇談会のとりまとめが行われました。1項目の「基本認識」は、日本でもう1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空をおいて他にないとしています。

2項目の「将来の航空需要の見通し」については、伊丹空港の航空需要を関空と神戸空港の処理能力で代替するのは、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こと、当面は関西に3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3空港の航空需要の更なる拡大が見込めるということも書き込まれました。

3項目の「10年先のあり方」は4つあります。特に重要なのは1番目で、関空は首都圏空港と並ぶ我が国の2大国際ハブ空港の1つであり、そのために財務構造の抜本解決が急務であるということです。また、2番目に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、関空のハブ機能を補完する空港であること、3番目に一元管理により3空港を戦略的に最適活用しようということが書き込まれました。3項目までは参加したどこの首長も合意しました。

4項目は「将来の3空港」をどう見るかの話で、長期的な関西3空港のあり方について私どもの井戸知事と大阪府の橋下知事の間に相違が生じました。橋下知事は現在から将来を見た時に伊丹空港の廃港を視野に入れなければならないという考え。井戸知事は不確実な将来のことに具体的な名称を出すべきではないという考え



です。結局「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」の部分は橋下知事が不同意とされたわけですが、私はそれほどの違いはないのではと思っています。関空は国際ハブ空港として発展させていかねばならないということと3空港を一元管理で最適活用していくという最も重要な点で全員合意していることに注目すべきでしょう。

■関西圏について

関西2府4県は人口2,100万人、GDP82兆円と大変大きく、オランダ1国を上回り、オーストラリア1国に並ぶ力を持っています。世界遺産の姫路城、法隆寺、京都、奈良、熊野古道と観光資源に恵まれ、その他に宝塚歌劇や文楽などの文化資源を多く有しています。中国からの観光客が増えて東京の秋葉原や大阪の日本橋で炊飯器を買われる姿がよくテレビに出ていますけれど、いまアジアの観光客が急増しています。アジアを訪れる人は年間2億人と言われ、10年後には2倍になると言われる時期ですから、歴史的にアジアと関わりが深く、アジアの観光客を呼び込む優位性を持つ関西はいま、アジアの成長をうまく取り込むべくアクションを起こす時だと思っています。それが関西3空港を最大活用する第1の道です。

■関西３空港の活用

世界の主要都市の空港と関西3空港を比較しますと、関西3空港は計5本の滑走路、3,000㍍級は3本を持っています。ニューヨークは9本、3,000㍍級は5本、ロンドンは6本、3,000㍍級は4本、ソウルは5本全部が3,000㍍級です。世界と戦うためには関西3空港の機能を目一杯使って行かないと関西の発展はありません。また、内陸空港の伊丹空港は危険過ぎるので廃止すべきとの論議がありますけども、世界で発展している地域は都市近接型の空港を含めて複数空港の役割分担をしながら航空需要に対応しています。ニューヨークでケネディ空港ができた時にラガーディア空港をどうしようかという話があったと聞いていますが、いまは国内線を中心に多くの人に利用されていますし、ロンドンでもテムズ川沿いの街中にロンドン・シティ空港を20年も前に新たに造っています。ソウルや上海でも新空港が出来た時に古い空港を国内線主体に切り替えたのですが、近年は国際線を復活させて都市に近い利便性をアピールしながら客数を伸ばしています。

それでは関西の3空港をどのように活用したらよいのか。我々は旅客本位で活用しようと言い続けております。兵庫県が独自に試算した需要予測数値によりますと、3空港の平成20年実績の国内旅客数は2,165万人、一元管理しないままの平成34年の予測は2,526万人ですが、一元管理により伊丹空港の長距離国内線の制限撤廃や神戸空港の空路制限で東方へ向かう場合に一旦西向きに飛び立つロスをなくす等の制限

一元管理による関西３空港の航空需要予測

		H20年度実績	H34年度					
			一元管理なし(運用制限継続) A	一元管理による増(運用制限撤廃) B	関空着陸料低減による増 C	羽田国際ハブ化による増 D	小計 E (B+C+D)	合 計 A+E
旅客数(万人)	国内	2,165	2,526	135	25	60	220	2,746
	国際	988	1,687	-	288	-	288	1,975
	合計	3,153	4,213	135	313	60	508	4,721
発着回数(万回)	国内旅客便	19.1	20.8	0.3	0.2	0.3	0.8	21.6
	国際旅客便	6.2	10.5	-	1.8	-	1.8	12.3
	国際貨物便	1.6	2.6	-	-	-	-	2.6
	合計	26.9	33.9	0.3	2.0	0.3	2.6	36.5

※兵庫県試算の一例

撤廃を行った場合は135万人増えます。さらに関空の着陸料低減等により220万人増、国際線も288万人増えますから計508万人増になります。関空には迷惑な話ですが、羽田の国際ハブ空港化によって伊丹空港と神戸空港から羽田に飛び国際便に乗ると予想される旅客数も60万人増えるという試算になっています。

この需要予測が正しいのかどうか、厳しい意見をたくさんいただいています。しかし、関西の航空需要を最大化していく必要があり、そして我々の提案した一元管理という手法によって航空需要を増やしていくことができる。それを主張するために需要予測をしました。

関経連も独自の予測をされました。ここでも、見通しに基づけば伊丹空港の航空需要を関空と神戸空港の処理能力で代替することは困難である。そして、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という共通認識となりました。旅客本位の運用ができれば需要は増えていく。関西3空港、5本の滑走路を有効活用して、関西の浮揚を図っていくのが我々の務めだと思っています。

■成長戦略会議について

国土交通省成長戦略会議航空分科会の報告書案については先ほど大阪府の中村室長が説明されました。（国土交通省成長戦略会議報告書抜粋本誌次頁参照）これも関西3空港懇談会のとりまとめと基本的には同じだと理解しています。関空のバランスシートの改善や伊丹空港の活用、複数の空港を経営統合して有効に運用しなければいけないこと等は同じ流れにあり、兵庫県も評価しています。相違があるとすれば関空をハブとして位置づけて発展させる記載がないことと、報告書案は関空と伊丹空港だけの2空港の記載だけに留められていることです。

神戸空港については地方管理空港だから戦略会議で議論できなかった結果、伊丹空港と関空の2空港だけを対象にしたという説明がありましたけれど、しかしながら関西の狭い地域に3空港が現実にあるわけですから、2空港だけの再生を考えてもうまくいくとは思えません。

■今後の対応について

成長戦略会議の報告書案が出た時に、報告書案に対する兵庫県の考え方を、井戸知事名で国交大臣に要望書として提出しています。関空の財務構造の改善に足を踏み入れたことは評価しますが、財務構造の話が中心になってしまって関空が担う国際ハブ空港としての役割や関西3空港活用等の視点が欠けていることが非常に不満です。関西は相当な経済規模があります。さらに日本は南北に長い地勢的な特徴がありますし、首都圏空港の容量的制約の補完、大規模災害時のリダンダンシーの確保から関空を首都圏空港と並ぶ日本の二大国際ハブとして再生する必要があります。そして関西3空港の活用において、現時点で伊丹空港の廃港は考えられません。神戸空港についても戦略会議で考えていただきたいし、2空港だけで再生していこうとするなら、神戸空港に課せられる数々の制約を取り外してもっと活用すべきでしょう。報告書案では関空と伊丹空港の事業運営権を一体で民間にアウトソースし、先行的に持株会社による経営統合を行った上で民間の提案を受け入れる中で具体的な方策を検討していくと例示されていますけれど、実現は容易ではないと思います。経営統合までは国の力で可能でしょうが民間へのアウトソースは難しい。事業運営権を誰がいくらで買うのでしょう。関西3空港懇談会の一元管理の方が現実的な方法ではないかと兵庫県としては考えています。5月17日の成長戦略会議最終とりまとめの後は、国の政策として行政で展開する段取りを急がれるでしょうから、兵庫県としては一層前向きに取り組んで行きたいと思っています。

私の方からは以上です。ご静聴ありがとうございました。

※関空のハブ化について、報告書案では記載がなかったが、5月17日の最終報告では「関西を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する必要がある」と記載されている。

国土交通省成長戦略会議報告書（平成 22 年 5 月 17 日）航空分野一部抜粋

戦略4：バランスシート改善による関空の積極的強化

1．現状の課題・問題点

関空会社は、海上空港建設のための多額の事業費を要した経緯から、有利子・無利子を含め、いまだ1．3 兆円を超える巨額の負債を抱えており、それに伴い毎年度200 億円以上の利払いが発生し、負債の元利返済が会社経営上の大きな負担となっている。

そのため、経常収支ベースのバランスを確保するためには、毎年度、政府補給金に依存せざるを得ない状況であるが、営業収支ベースでは、金融危機後の世界的な航空需要の減退を受けたにもかかわらず、平成21 年度においても黒字を確保する見込みであることに留意すべきである。

本来、関空には、24 時間運航可能、空港島内のスペースに余裕があるという強みがあるはずであるが、このように、巨額の負債による極端なバランスシートの悪化が経営の足かせになって本来の優位性を活かせない結果を招いており、関空の空港利用料はアジアの諸空港の中で高水準となっているとともに、LCC 誘致や貨物ハブ機能強化等の国際競争力強化策も困難な状況である。

また、関空の需要拡大を阻害する構造的要因として、伊丹（大阪国際空港）との関係整理が必要、との指摘も従前から強くなされてきている。

したがって、「関空会社のバランスシートの抜本的な改善」、「関空の本来の優位性を活かした競争力強化策」、「伊丹の活用のあり方」という相互に関連する諸課題について速やかに抜本的な解決を図り、関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する必要がある。

2．課題に対応した政策案

（1）解決策の前提

これらの課題に関して、これまでは、伊丹からの人為的な路線移管によって、関空の経営改善を図るというアプローチがとられてきたが、競合関係にある新幹線の運行強化も相まって結果として関空の需要増の効果は乏しく、関西全体の航空需要の拡大に至らない「同じパイの中での寄せ換え」にすぎないものであった。

このため、新たな抜本的解決策は、同一地域にある関空・伊丹両空港の構造的問題に正面から取り組みつつ、成長戦略として「パイの拡大」を意図するものでなければならない。

（2）関空のバランスシート改善

関空については、早期に政府補給金への依存体質から脱却し、1.3 兆円を超える債務を返済することにより、健全なバランスシートを構築することを目標とし、これを通じて前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を行うべきであると考える。

バランスシート改善にあたっては、関空のキャッシュフローから生み出される事業価値のみならず、伊丹のキャッシュフローから生み出される事業価値や不動産価値も含めてフル活用することも検討する。

更に、伊丹については、空港として活用する場合は、その価値最大化の観点から、戦略3で触れた空港ビル事業や駐車場事業との上下一体化を目指して検討を行う。

関空・伊丹の事業価値の最大化とキャッシュ化の手法としては、戦略3に基づき「民間の知恵と資金」を活用することが望ましく、両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソース（いわゆるコンセッション契約）する手法を基本に、その可能性を追求する。

ただし、コンセッション契約については、税制上の措置など一般的な PPP 制度の創設や、関空会社の株主や債権者を含め、幅広い関係者との調整が必要である等、不確定要素が残る案であるため、実際のスキームとしては、例えば、持株会社の設立といった方式により、両空港の経営統合を先行させつつ、民間の提案を積極的に受け入れる中で、具体的方策を検討していくことが適当である。

なお、新たなスキームに基づく経営の抜本的効率化を図るまでの間は、激変緩和の観点から、時限的に何らかの支援措置が必要となるケースも想定される。

（3）関空・伊丹の一層の活用

（2）の措置により、新たな国民負担に頼らずに関空会社のバランスシートの改善を図ることができ、また、関空・伊丹の空港経営についても、以下のように民間経営の視点によって戦略的な経営が図られることにより、「パイの拡大」が期待される。

まず関空については、多額の負債から解放されることに加えて、非航空収支の一層の拡充等、事業運営の徹底的な効率化を実現することで、施設使用料・着陸料等の戦略的な引き下げや LCC 専用ターミナルの整備等を可能ならしめ、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成を目指すとともに、LCC 誘致によるインバウンド受入拠点としての地位確立を図る。

また伊丹については、関空との経営統合により、当面は事業運営の徹底的な効率化等を図った上で関空の補完的空港として活用しつつ、将来的なリニア等の周辺状況の変化や跡地の土地利用計画の策定状況等を見通し、廃港・関空への一元化を検討する等、民間の経営判断により、具体的な活用方策を決定する。

3. 留意点

大阪のビジネス拠点から関空への鉄道アクセスの改善等について、関空の競争力強化の観点から、国と地元関係者が連携して、その具体的方策、手法等について調査･検討を行う。伊丹については、いかなる経営形態であっても、安全・環境対策に万全を期す必要がある。

なお、一部には、関空・伊丹のコンセッション契約にあたっては、それぞれの事業価値が別々に評価されるべきであるという意見もあった。

プレスの目

りんくうタウン〜新たな産業集積地へ

日刊工業新聞社　南大阪支局　　鳥羽田　継之

関西国際空港の対岸に位置する、りんくうタウン。

総面積 318ha。大阪府泉佐野市、泉南市、田尻町にまたがるこの街は、ショッピングセンターや家電量販店が立ち並ぶ商業都市として広く知られている。最近では、チェルシージャパンが運営する「りんくうプレミアム・アウトレット」や大型ショッピングセンター「りんくうプレジャータウンシークル」が開業したこともあり、大阪府や和歌山県だけでなく中国・韓国など海外からも入場客が押し寄せている。りんくうタウンを含む大阪・泉州地域は、人口も右肩上がりに増加しており、その勢いは増すばかりだ。

商業地として成長を続けるりんくうタウンだが、この街にはもう一つの顔がある。それは優れた中小企業が集まる企業集積地としての顔だ。大阪の中小企業というと東大阪地域の企業が話題に上ることが多いが、りんくうタウンにも負けずと劣らない優良中小企業が多数立地している。今回の「プレスの目」では、普段表に出る機会の少ない、彼らの姿を紹介していきたい。

まず同地に多いのは家電関連メーカーだ。関西にはパナソニック、シャープなど大手家電メーカーが多数立地しており、その下請けをする中小企業も多い。同地にも日本の家電産業を支える中小企業が進出している。

デジタルカメラに使われている色補正レンズなど、高機能ガラス製品を製造しているのが五鈴精工硝子（垂水孝至社長）だ。同社の強みは、プロジェクター用レンズアレイなど大量生産品を効率的に製造する生産力と、高機能ガラス製品を生み出す開発力。最近では太陽光発電装置向けのレンズや、スマートフォンへの搭載を目指した複雑曲面形状レンズなども開発している。宮田昌彦専務によると「当社の商品は小さくて軽いので飛行機で輸出するケースが多い。関西空港に近い立地は納期短縮にも役立っている」という。

溝口真理社長率いる日新インダストリーは、誰もが知る大手家電メーカーの大型テレビ部品を製造している。グループ企業の日新テックでは大型ゲーム機器の組立加工も行っており、グループ合計の売上高は100億円を超える。同社の特徴は、高品質なモノづくりを追求していること。2010年度は不良品発生率 0.001％以下という高い品質目標を掲げ、モノづくりの腕を磨いている。

また最近では自社商品の開発もスタート。目下の研究テーマは植物栽培プラントの中で葉野菜などを育てる「小型植物工場装置」だ。地元の教育機関である大阪府立佐野工科高校（大阪府泉佐野市）らのアドバイスを受けながら装置の完成を急いでいる。主婦から社長になった経歴を持つ溝口社長は、「私は主婦なので安全・安心な野菜が食べられる植物工場に興味を持った。装置が完成したら、学校や家庭で使いやすいよう、安価な値段で販売したい」と意気込んでいる。

モノづくりの集積都市、東大阪市から移転してきたのが喜多製作所（喜多敏明社長）だ。同社は半導体の通電検査に使われるプローブカードのピン部品を製造している。近年は海外輸出も増えており「現在では売り上げの６割が海外向け」（喜多敏明社長）だという。「海外に関わる仕事が多いので関西国際空港に近いことはメリット。海外のお客が工場視察に来る場合も、空港からすぐに案内できる。海外出張する時も便利だ」（同）と笑う。

日本の原子力発電プラントは世界中で評価が高く、21 世紀の外貨獲得策として注目が集

まっている。その発電プラントの配管で使わるパッキン類を製造しているのがジャパンマテックス（塚本勝朗社長）だ。同社のパッキンは膨張黒鉛を原料にしており、高いシール性、耐熱性が特徴。

塚本社長は「原料は中国から輸入している。海外とのやりとりも多い仕事なので空港に近い立地は便利」と微笑む。ちなみに、プラントなどに使われるパッキンは昔はアスベスト製が多かったが、アスベストの健康被害が問題視されるようになると、他原料への置き換え需要が生まれた。同社はその需要に応える製品を開発することで成長してきた経緯がある。アスベスト禍に苦しめられた泉南地域に、アスベストを倒して事業拡大した企業が立地しているというのも奇妙な因縁だ。

さらに、りんくうタウンでは機械部品だけでなく、我々の生活で欠かせない日用品も多数製造されている。

我々が普段何気なく捨てているペットボトル。この廃ペットボトルをリサイクルしているのがウツミリサイクルシステムズ（内海正顕社長）だ。廃ペットボトルから卵パックなどを製造している。廃ペットボトルのリサイクルは採算的に厳しい事業で、最近では撤退・廃業するメーカーも多いが、同社は製品のトレーサビリティーを確立することで顧客の心を掴み、事業を拡大し続けている。りんくう工場の能力向上のため、今夏にも新たに生産設備も増設する方針だ。内海社長は「今は廃ペットボトルが中国に流れることが多く原料不足な状態。せっかく近いのだし関西国際空港から出る廃ペットボトルもリサイクルさせてもらいたい」と笑いながらPRする。

そのほか調理器具のホーロー加工を手がける阪和ホーロー（高野幸雄社長）や、安全・安心なレトルトカレーを作るキャニオン・スパイス（辻田誉社長）、食品容器製造の木村アルミ箔（木村裕一社長）など、多種多様な製造業が立地している。製造業だけでなく、物流や観光、飲食、変わりどころだと結婚式場まである。多種多様な企業を受け入れる懐の深さも工業団地りんくうタウンの魅力だろう。

大阪の中小企業集積地といえば東大阪市、門真市など北東部の市町村が有名だが、近年の企業立地状況は変わりつつある。確かに、かつて大阪北東部には大手メーカーの下請け、孫請け仕事をする多数の中小企業が集積していた。だが、バブル経済が崩壊し、大手メーカーが生産拠点を海外に移転すると、下請け仕事は激減。中小企業の廃業・休業も相次いだ。さらに追い打ちをかけたのが住工混在問題だ。90年代は大阪市の人口増加にあわせ、アクセスのいい近隣自治体も急速な宅地化が進んだ。居住人口が増加すると、騒音を出す工作機械の夜間操業が困難になる。そのために他の地域に移転する企業も増加した。一説によると、東大阪市には高度経済成長期に1万社以上の中小企業がいたというが、近年は7,000社近くまで減少しているという。

大阪北東地域の企業数が減少するなか、新たな企業集積地として注目が集めているのが、りんくうタウンを含めた南大阪地域だ。同地域は大阪府下でも地価が安く、未開発地も多い。和泉市の「トリヴェール和泉西部地区」岸和田市の「ちきりアイランド」、阪南市の「阪南スカイタウン」など新しい工業団地も作られており、企業にとっては住工混在問題を気にせず、24時間操業できるメリットがある。

その中でもりんくうタウンは特に評判が高い。すでに工業用地の95％が埋まっているほどだ。人気の理由は、やはり関西国際空港へのアクセスの良さ。空港が近ければ、不意の海外出張にも出やすいし、製品を輸出する際の時間やコストも削減できる。今回の取材でも、同地進出のメリットとして、以上の点を挙げる企業が多かった。

経済のグローバル化が進むなか、最近では中国や東南アジアに製造拠点や下請け先を持つ中小企業も増えている。それら海外のモノづくりと関西地域のモノづくりを繋ぐ存在として、関西国際空港の持つ役割はますます大きくなっていくだろう。りんくうタウンも、自身の企業誘致は完了に近づいているものの、周辺地域には未開発地域も多く、工業地としての潜在的なポテンシャルは高い。大阪府の新たなモノづくり拠点として、一層の飛躍が期待される。

航空交通研究会
研究レポート㊿

関西3空港のあり方と今後の課題

神戸夙川学院大学観光文化学部
小島　克巳
（（財）関西空港調査会航空交通研究会メンバー）

1．はじめに

関西3空港（伊丹、関西、神戸）のあり方をめぐっては、ここ数年、関係自治体や地元経済界が参加して活発な論議が行われてきた。そして、昨年11月の政府の行政刷新会議による事業仕分けにおいて関空会社への政府補給金がいったん凍結と判定され、このことがこの問題に対する一定の方向性を早急に打ち出すことを国に迫る形となった。このような流れのなかで、関西3空港懇談会と国土交通省成長戦略会議は、それぞれ関西3空港のあり方についての考えをとりまとめた。本稿では、ここ最近の関西3空港をめぐる議論を整理し、そこから見えてくる課題について検討してみたい。

2．関西３空港をめぐる最近の動き

（1）関西３空港懇談会での議論

関西3空港懇談会は地元経済団体や関係自治体の首長らで構成され、これまでも関西3空港の役割分担やあり方について議論を行ってきた。そして、本年4月12日に開催された第7回懇談会で、関西3空港のあり方について大筋で合意に至った。

ここでの合意内容のポイントは、関西、伊丹、神戸の3空港の一元管理と、伊丹空港の今後10年間の存続の方針を明示したことである。伊丹空港の存廃をめぐっては懇談会内でも意見の相違があり、その意味ではこの方針は伊丹空港の存廃判断の実質的な先送りである。しかしながら、地元の総意として一定の合意に至ったことは評価されよう。

【関西３空港懇談会の合意内容の骨子】

〈概ね10年先までの関西3空港のあり方〉

・関西空港は首都圏空港と並ぶわが国の2大ハブ空港～財務構造の抜本解決が急務～
・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
・一元管理により関西3空港を戦略的に広域に最適活用
・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

〈長期的な関西3空港のあり方〉

・中央リニア新幹線の完成時期や運賃設定等の詳細が確定した後に、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。

※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。

出所）関西3空港懇談会資料「懇談会取りまとめ」より抜粋

（2）国土交通省成長戦略会議での議論

国土交通省の有識者会議である成長戦略会議が本年5月17日に行った最終報告においては、関西空港の抜本的な経営改善策として、関西空港と伊丹空港の2空港の経営統合と民間への事業運営権の売却という方向性が示され、神戸空港を含む3空港の一元管理で意見を集約した関西3空港懇談会の合意事項と異なる内容となった。また、懇談会の合意事項では明記されなかった伊丹空港の将来的な廃港の可能性についても触れられた。この結果、関西3空港懇談会の総意とは異なる国のスキームで関西空港の経営再建が進むこととなり、スキームの対象からはずれた神戸空港サイドには困惑が広がった。

【成長戦略会議最終報告書の要旨（戦略４：バランスシート改善による関空の積極的強化）】

〈関空のバランスシート改善について〉

・関空のキャッシュフローのみならず、伊丹のキャッシュフローから生み出される事業価値や不動産価値も含めてフル活用することも検討する。

・伊丹を空港として活用する場合は、空港ビル事業や駐車場事業との上下一体化を目指して検討を行う。

・関空・伊丹の事業価値の最大化とキャッシュ化の手法としては、両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソース（コンセッション契約）する手法の可能性を追求する。

〈関空・伊丹の一層の活用について〉

・関空については、事業運営の徹底的な効率化を実現することで、施設使用料・着陸料等の戦略的な引き下げや LCC 専用ターミナルの整備等を可能ならしめ、貨物ハブの形成を目指すとともに、LCC 誘致によるインバウンド受入拠点としての地位確立を図る。

・伊丹については、関空との経営統合により当面は関空の補完的空港として活用しつつ、将来的なリニア等の周辺状況の変化等を見通し、廃港・関空への一元化を検討する等、民間の経営判断により、具体的な活用方策を決定する。

出所）国土交通省成長戦略会議最終報告書より抜粋

３．関西３空港の今後の課題

以下では成長戦略会議のスキームを前提とした場合の3空港のそれぞれの課題について検討してみたい。

（1）関西空港のハブ機能の強化

関西空港は以前より空港使用料の高さが批判され、そのことが関西空港に路線便数が集まらない一因であると指摘されてきた。しかしながら、昨年来、空港使用料の積極的な値下げや貨物上屋賃料の割引などの諸施策を実施し、減少傾向にあった発着便数も回復傾向にある。

関西空港のハブ化に関して残された大きな課題は国内ネットワークの充実である。2010年6月時点での関西空港発着の国内路線数はわずか10路線にとどまるのに対し、伊丹空港発着の国内路線は27路線ある。さらに、わが国の地方空港の多くが韓国の仁川空港と直行便で結ばれており、伊丹空港と関西空港での乗り継ぎの不便さから、地方空港から仁川空港経由で海外に出かける人が増えている（下表参照）。仮に伊丹空港が将来的に廃港になる場合でも、それまでの間は関西空港への国内線の集約は難しく、国内線と国際線の接続が大きな課題となろう。

表　関西３空港からの国内路線（2010 年６月ダイヤ）

関西空港	伊丹空港	神戸空港
羽田*、成田*、札幌*、福岡*、那覇*、稚内、女満別、旭川*、函館*、石垣	羽田*、成田*、札幌*、福岡*、那覇*、青森*、三沢、大館能代、秋田*、山形、仙台*、福島*、新潟*、但馬、出雲、隠岐、石見、松山*、高知、佐賀、大分*、長崎*、熊本*、宮崎*、鹿児島*、屋久島、奄美大島	羽田*、札幌*、那覇*、茨城*、熊本*
計10路線	計27路線	計5路線

注）1．表中の＊印は、その空港から韓国の航空会社による仁川空港への直行便が運航されている空港である。
　　2．関空＝成田線は国際線扱いで、この区間のみの利用はできない。

（2）伊丹空港の有効活用

伊丹空港は都心に近いという大きなメリットを持っている。それゆえ、将来、関西空港へのアクセスが大幅に改善されるかリニア新幹線が開業するまでは、伊丹空港を存続させて最大限活用するべきである。このことが結果として伊丹空港の事業価値を高め、ひいては関西空港との統合効果を高めることにもつながるからである。

当面の伊丹空港の活用策として議論となるのは、伊丹空港の運用時間（7時～ 21時）の延長問題である。現行では伊丹空港の増便余地は乏しいため、有効活用のためには夜間の運用時間の延長は欠かせないだろう。

近距離国際線の再開についても検討されるべきである。現行の羽田＝金浦線のように都心に近い空港を相互に結ぶことができれば、利用者の便益は大幅に向上する。しかしながら、国際線再開に際しては国際線用の人員と施設が関西空港と二重投資になるので、利用者便益とコストとの見極めが必要である。

（3）神戸空港の補完的役割

成長戦略会議の最終報告書では経営統合の対象から神戸空港は除外されたが、神戸空港サイドは関西3空港の括りにとらわれずに、神戸空港を関西空港と伊丹空港の補完空港として独自の方向性を打ち出していけばいいのではないだろうか。

神戸空港は関西空港から距離的に一番近い空港である。両空港は高速船で約30分の距離にあり、伊丹空港までのリムジンバスの所要時間75分と比較して優位な状況にある。そこで、ある程度の国内路線を確保できれば、関西空港からの国内線乗り継ぎ客の受け皿として十分に機能しうるだろう。そのためには運用時間の延長と便数制限（1日30便まで）の緩和が必要である。また、伊丹空港の運用時間よりも長い運用時間を確保すれば、伊丹空港の補完空港としての役割も十分に果たせるだろう。

4．おわりに

以上のように、ここ数年議論されてきた関西3空港のあり方の問題は、国土交通省成長戦略会議の打ち出した関西空港と伊丹空港の経営統合という方向性に向けて事態が動くこととなった。2つの空港の経営統合と民間への事業運営権の売却というスキームが果たしてどれだけうまくいくのかは現時点で判断できないが、関西空港の経営改善に向けた壮大な実験として今後の動きを注視していきたい。

データファイル

平成22年6月29日　関西国際空港株式会社・発表資料より

平成22年5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143.2便/日（対前年比95%）

国際線：100.3便/日
（対前年比　98%）
国内線：　42.9便/日
（対前年比　88%）

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2カ月連続で前年を上回りました。

国内線は、旅客便は昨年の減便・運休の影響により前年を下回りましたが、貨物便は3カ月連続で前年を上回りました。

○旅客数　37.2千人/日（対前年比116%）

国際線：26.4千人/日
（対前年比　126%）
国内線：　10.8千人/日
（対前年比　97%）

旅客数について

国際線旅客数は、日本人は3カ月連続、外国人は7カ月連続で前年を上回りました。外国人は5月としては過去最高となりました。

国内線旅客数は、昨年の減便・運休により前年を下回りましたが、5月からの羽田線・那覇線での増便により、持ち直しています。

○貨物量　1,923t/日（対前年比136%）

国際線：1,827t/日（対前年比 140%）
積込量：　888t/日（対前年比 142%）
取卸量：　939t/日（対前年比 138%）
国内線：　96t/日（対前年比　91%）

貨物量について

国際線貨物量は、積込は7カ月連続で、取卸は6カ月連続で前年を上回りました。

国内線貨物量は、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6月29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5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	1,185,940	126.7	22.3	938,456	132.7	18.8	247,484
管内	743,466	130.6	14.0	705,768	135.1	14.2	37,699
大阪港	260,189	135.5	4.9	289,126	122.4	5.8	△　28,937
関西空港	358,097	126.8	6.7	222,802	125.7	4.5	135,295
全国	5,311,044	132.1	100.0	4,986,807	133.4	100.0	324,237

【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	358,097	126.8	6.7	222,802	125.7	4.5	135,295
成田空港	857,744	137.1	16.2	847,106	135.9	17.0	10,638
中部空港	62,929	117.0	1.2	57,312	136.9	1.1	5,616
福岡空港	54,091	117.0	1.0	31,384	123.8	0.6	22,707
新千歳空港	1,695	192.2	0.0	1,102	108.8	0.0	593

※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　6月	138,070	4,600	132,450	4,420	261,820	8,730	263,680	8,790	796,020	26,530
平成22年累計	**869,770**	**4,810**	**843,560**	**4,660**	**1,629,660**	**9,000**	**1,631,270**	**9,010**	**4,974,260**	**27,480**
前年同期	**632,370**	**3,490**	**608,770**	**3,360**	**1,494,270**	**8,260**	**1,473,490**	**8,140**	**4,208,880**	**23,250**
対前年同期比	**137.5%**		**138.6%**		**109.1%**		**110.7%**		**118.2%**	

※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5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	6,216	98.2%	15,369	99.6%	21,585	99.2%
	関　西	6,216	98.2%	2,661	87.7%	8,877	94.8%
	大阪(伊丹)	0	−	10,992	101.0%	10,992	101.0%
	神　戸	0	−	1,716	113.5%	1,716	113.5%
	成　田	14,957	102.3%	1,521	124.3%	16,478	104.0%
	東京(羽田)	1,171	130.3%	27,404	99.3%	28,575	100.2%
	中　部	2,706	99.7%	4,514	98.3%	7,220	98.8%
旅客数（人）	関西3空港	816,982	128.7%	1,810,059	110.1%	2,627,041	115.3%
	関　西	816,982	128.7%	335,159	97.4%	1,152,141	117.7%
	大阪(伊丹)	0	−	1,271,714	113.7%	1,271,714	113.7%
	神　戸	0	−	203,186	112.2%	203,186	112.2%
	成　田	2,667,468	117.6%	136,050	148.9%	2,803,518	118.8%
	東京(羽田)	261,841	154.6%	4,945,479	104.5%	5,207,320	106.2%
	中　部	374,500	119.5%	415,242	99.0%	789,742	107.8%
貨物量（トン）	関西3空港	56,644	139.6%	12,828	92.7%	69,472	127.7%
	関　西	56,644	139.6%	2,983	90.8%	59,627	136.0%
	大阪(伊丹)	0	−	8,722	92.8%	8,722	92.8%
	神　戸	0	−	1,123	97.1%	1,123	97.1%
	成　田	183,356	131.4%	集計中	−	183,356	131.4%
	東京(羽田)	1,442	206.9%	53,267	98.9%	54,709	100.3%
	中　部	9,900	119.0%	2,382	80.9%	12,282	109.0%

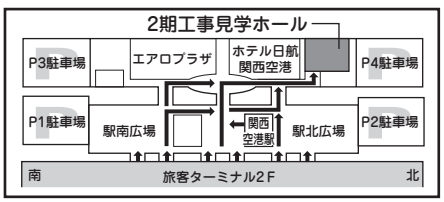
注1．大阪、神戸の発着回数は着陸回数を2倍して求めた数値。
注2．東京の国内線旅客数は国内定期、国際線旅客数は国際線チャーターの実績。
注3．速報値であり、確定値とは異なることがある。

関空2期見学ホール情報

運営状況

見学ホール6月の入館者数は神戸市立荒田小学校、神戸市子ども会連合会、山王こどもセンター等の視察を含めて月間合計1,612人で、ホール開設からの累計は 382,121 人になりました。

また、6 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 2,055 名で、累計は 202,092 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）

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				

9月（Sep）

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		

○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

□関西空港部会

○第369回定例会（平成22年6月24日開催）

「仁川空港の発展戦略と関空への示唆について」をテーマに金 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）の講演会を開催。

○第370回定例会（平成22年7月15日開催）

「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～」をテーマに坪倉大輔 氏（㈱日本政策投資銀行関西支店業務第二課副調査役）の講演会を開催。

今後の予定

○第1回航空需要創出研究会

日　　時　平成22年8月24日（火）15：00～17：00
場　　所　大阪キャッスルホテル
話題提供　「航空需要創出研究会の活動内容について」（仮題）
講　　師　坂上　英彦 氏（京都嵯峨芸術大学教授）
話題提供　「公的機関のインバウンド施策の現状と課題」
講　　師　関係機関

○講演会・第371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8月26日（木）16:00～17:00
場　　所　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　「関空の国際拠点空港実現に向けて」
講　　師　古土井　光昭 氏（関西国際空港用地造成株式会社前代表取締役専務）

○第1回空港経営研究会

日　　時　平成22年9月3日（金）15：00～17：00
場　　所　大阪キャッスルホテル
話題提供　「空港経営研究会の活動内容について」（仮題）
　　「空港民営化の手法と効果」
講　　師　野村　宗訓 氏（関西学院大学経営学部教授）

事務局だより

国交省成長戦略会議の報告書が出た。

関空を国際拠点空港と位置づけ、その再生を図るため、伊丹の民営化と持株会社による関空、伊丹の経営統合、運営権の売却益による関空の負債の圧縮というスキームが示された。

国が関空を国際拠点空港と位置づけ、その再生に向け本腰を入れ始め、凍結されていた補給金の執行が解除されたという点では高く評価されるべきであろう。

大きな売却益を確保するため、関空・伊丹の事業価値を高める必要が指摘されているが、国際拠点空港である関空の土地、建物を国が所有して、運営は民間が行うという考え方を基本に、持株会社に経営統合する際に、関空の膨大な負債をまず、どれだけ圧縮することができるかがこのスキームの成否の鍵を握っているのではないだろうか。

もうひとつの鍵は、関西が将来にわたってどれだけ航空需要を拡大していくことが出来るのか、言い換えれば、関空を活用して関西がどのような成長戦略を描き、発展していくことが出来るのかという点である。

課題は山積している。3空港問題以上の活発な議論と関西の成長戦略に期待したい。　（T）

KANSAI空港レビュー
2010.7 No.380

夏本番!優雅な踊りの納涼大会

第35回泉佐野郷土芸能の集い（泉佐野市）

ノスタルジックな伝統文化のステージであるやぐらを囲み、佐野くどきをはじめとする泉州地域に伝わる郷土芸能を次々に披露していきます！

見るも良し、踊るも良しの大盆踊り大会です。また、各種団体による模擬店の出展も予定しています。

郷土の芸能に触れ、夏の楽しいひとときを過ごしてみませんか？ご来場をお待ちしております。

日　時：7月31日(土)　18時から22時
場　所：末広公園グラウンド　　※南海本線「羽倉崎駅」下車　徒歩約15分
主　催：泉佐野郷土芸能の集い実行委員会
問合先：泉佐野市役所　商工労働観光課　072-463-1212

KANSAI空港レビュー　2010.7　No.380
●発行日　2010年7月20日
●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
●印　刷　㈱日報印刷