



KANSAI 空港レビュー



No.393
2011.8

CONTENTS

- 1 | 巻頭言
理事長就任のご挨拶
黒田 勝彦
- 2 | 各界の動き
- 9 | 世界の目
関西のスポーツのメッカ 滋賀県
ドールトン・フランク
- 11 | 講演抄録
関西圏における大震災・大津波への対策と諸問題について
河田 恵昭
- 18 | プレスの目
今こそ関空の『国内線再興論』を
稲葉 俊亮
- 20 | データファイル
・運営概況について(平成23年6月分)(速報値)
・大阪税関貿易速報[関西空港](平成23年6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23年6月分)
- 23 | ア・ラカルト
2011年第1回 CSエクセレント
- 24 | 財団法人関西空港調査会 理事、監事、評議員一覧

【表紙写真】「香港航空 エアバスA330-200F」

香港航空 HX9625 便のエアバス A330-200F である。

香港航空は貨物取扱量世界1位である香港国際空港と関空間を貨物専用機による運航をはじめた。A330-200F はエアバス A330-200 型旅客機をベースにした最新鋭貨物専用機でありノーズギアがフェアリングで隠れている。これは貨物の積卸をよくするため駐機中の航空機の床を水平に保てるようノーズギアの位置を変更したものである。

理事長就任のご挨拶



財団法人 関西空港調査会 理事長
神戸大学 名誉教授

黒田 勝彦

先般の理事会におきまして、8月1日より、吉川京大名誉教授の後任として財団法人関西空港調査会の理事長に就任いたしました黒田で御座います。誌面をお借りして、一言ご挨拶申し上げます。

財団法人関西空港調査会が昭和51年（1976年）12月に設立されて以来、35年が経過しました。この間、調査会は空港の建設・運用に関する諸課題の解決に向けて多大の貢献をして参りましたが、詳しくは、財団ホームページ（<http://www.kar.or.jp/>）をご覧くださいと思います。

さて、財団が35年の歴史を重ねる間に、航空・空港を取り巻く世界の情勢は大きく変化しております。

一つは、航空旅客・航空貨物輸送市場の変化です。1970年代後半のカーター政権時代から始まった米国航空市場の規制緩和の波は1995年代のオープンスカイ政策となって世界に広がり、航空輸送市場の競争はグローバルに展開され、世界規模での競争は熾烈を極めていきます。

二つは、空港の運営体制の変化です。これは、サッチャー政権時代の英国における新自由主義経済政策に端を発しています。永年の英国病に悩むサッチャー政権は多くの国営企業を民営化すると同時に、空港・港湾・道路といったインフラの経営を民営化し経済活力を回復していきました。この流れは、世界に拡大し

民間活力を利用したインフラの整備・運営が世界的潮流として試みられるようになっていきます。

関空はこのような潮流が日本に押し寄せたとき、中曽根政権による国・自治体・民間出資の空港建設・運営を担当する特殊会社として設立され、世界で初めての株式会社による空港建設・運営が開始されました。

会社が設立された当時は航空輸送市場が今日のようなグローバル競争市場に様変わりすることは予想されていなかったが故に、関空会社は以後の市場の変化による様々な課題を一身に背負い、今回の伊丹・関空経営統合案により、わが国の国際拠点空港としての再生・強化を実現することになりました。

一方、平成18年の公益法人法の成立により、当財団法人も見直しを迫られており、一般財団法人への移行申請に向けて準備を進めております。一般財団法人へ移行しましても、上述した国の内外の情勢変化に対応し、これまでの研究・調査体制に加え、関西3空港の在り方や地域の活性化政策の実現に貢献出来るような調査・研究体制を整えて参りたいと考えております。

賛助会員の皆様方、及び関係各位の皆様方のご支援とご指導を賜りますよう心よりお願い申し上げます。

各界の動き

関西国際空港

●泉佐野市、連絡橋通行税を導入へ

千代松大耕泉佐野市長は7月1日、記者会見し関西空港連絡橋を通行する車両に独自に課税する方針を決めたと発表した。橋が国有化されたのに伴い、固定資産税約8億円が減収となったのを穴埋めするのが狙い。1往復100円を想定している。

●シンガポールで元気アピール

大阪市と関西の3経済団体などは7月4日、シンガポールで東日本大震災後の「元気な大阪・関西」をアピールする大阪・関西プロモーションセミナーを開催した。シンガポール国際水週間(SIWW)2011に合わせ、平松邦夫大阪市長が大阪・関西が持つ水・環境技術を紹介したほか、関西国際空港会社の竹嶋孝育常務はシンガポール便が計週17便あることや、アクセスの良さをアピールした。

●国交政務官「3空港活用で検討会」

関西・大阪両空港の経営を統合する法律が成立したことを受け、国土交通大臣政務官の市村浩一郎衆院議員(兵庫6区)が7月4日、大阪府庁を訪問し橋下徹大阪府知事と会談。「3空港の5滑走路のすべてをいかしていけるような発想もあるのでは」と述べ、神戸空港の活用も含め、自身が主宰する検討会で議論し、8月末までに方向性を出したいとする意向を示した。これに対し、橋下大阪府知事は「コンセッションでの価値を上げると、神戸空港は別問題」などと反論した。また市村氏は運営権の民間売却について「(現状では)民間が手を出さない」と述べ、売却が困難になっているとの認識を示した。



クリック!

国土交通省の市村政務官が呼びかけた検討会は民主党の政治主導路線の表れた。関西・大阪両空港の経営統合から市営の神戸空港は外すことは兵庫県、神戸市などの反対があったものの国土交通省、地元の合意のもとに進められている。話の蒸し返しに、橋下大阪府知事は反発し、真意をいぶかる声も多い。一政治家が発言するのは自由だが、市村氏は国土交通省の幹部であり、航空行政のプレと受け止められると、今後の経営統合の検討にもプラスにはならない。

●国交副大臣「統合は2012年7月メド」

池口修次・国土交通副大臣は7月4日の定例記者会見で、関西・大阪両空港を2012年7月に統合させる方向で準備を進めていることを明らかにした。

●ニューヨークでエアポートプロモーション

関西国際空港会社は7月4日から8日にかけて、関西国際空港全体構想促進協議会のメンバーである大阪商工会議所、関西経済連合会とともに、ニューヨークでエアポートプロモーション

ンを実施した。4月28日にチャイナエアラインがニューヨークへの直行便の運航を開始しており、同路線の増便と利用促進を図るのが狙い。

●トルコ航空がイスタンブール線をデイリー化

トルコ航空は7月6日、2012年夏期スケジュールから、関西～イスタンブール線を週5便から週7便にデイリー化すると発表した。エアバスA330-200型機(250席)を使う。

●タイ航空が増便

タイ国際航空は7月7日、11月16日から関西～バンコク線を週14便から17便に増便すると発表した。ボーイング777-300型機(364席)を使う。

●全日空系LCC「ピーチ」に事業許可

全日本空輸などが出資する格安航空会社(LCC)のピーチ・アビエーションは7月7日、国土交通省から航空運送事業許可を取得した。井上慎一最高経営責任者は「LCCとしてふさわしい活動を、安全運航第一でやっていきたい」と述べ、社員への安全教育を徹底するため、航空安全推進委員会を同日付で社内に設置した。

●ジェットスター豪州便片道400円

豪州の格安航空会社・ジェットスター航空は日本就航4周年を記念し、7月9日に限って片道運賃400円の日本～豪州のチケットを会員限定で販売、1000席がほぼ完売した。11～12月搭乗分の関西空港、成田空港～ケアンズ、ゴールドコースト便で、燃油サーチャージ(1万4,000円)などは別料金。

●促進協、ピーチ社支援検討

関西の自治体や経済団体でつくる関西国際空港全体構想促進協議会(会長・森詳介関経連会長)は7月11日、年次総会を開き、格安航空会社、ピーチ・アビエーションの支援を念頭に、2011年度事業計画に「関空を拠点とする航空会社の定着に向けた支援策の検討」を盛り込んだ。空港ターミナル使用料の補助などが候補に挙がっている。また関空の「貨物ハブ」化に向け、貨物便の就航に積極的な航空会社に対しインセンティブを与える奨励策の策定も事業計画に加えた。

●兵庫県知事、検討会設置に理解

国土交通省が設置する関西3空港の活用策について協議する検討会について、井戸敏三兵庫県知事は7月11日、県庁で市村浩一郎国土交通政務官と会談し、設置の趣旨など説明を聞いた。会談後の記者会見で、井戸兵庫県知事は「(活用策を)検討するのはある意味、当然ではないか」と述べ、理解を示した。

●ハワイアン航空が就航

関西空港とハワイ・ホノルルを結ぶ米ハワイアン航空の定期便(週7便)が7月13日に就航し、関空では来日した本場ダンサーらのフラダンスや記念式典で華やかに出発を祝った。同航空の定期便は羽田に次ぐ国内2路線目。関西～ホノルル線は他社と合わせ計週21便となった。

●京都で物流セミナー

関西空港の貨物便利用を促進しようと、関西国際空港会社は7月14日、京都市のホテルグランヴィア京都で「航空物流コミュニケーションセミナー」を開いた。京都、滋賀の企業を対象に関西空港を利用するメリットを説明した。

●連絡橋に時間帯割引

西日本高速道路会社は7月15日、関西空港連絡橋に8月1日から時間帯割引を導入すると発表した。普通車平日昼間(午前9時～午後5時)は往復800円から550円になる。

●神姫バスなど3社、関空～津山駅を運行

神姫バスなどバス会社3社は7月15日、関西空港とJR津山駅を結ぶ中国自動車道経由の新規リムジンバス路線の運行を開始した。3社で1日計6往復運行し、所用時間は片道3時間35分。

●旅博で世界の旅情報発信

「関西旅博2011」が7月16、17の両日、関西空港で開かれた。世界各国の観光局や航空会社のブースのほか、世界の伝統芸能を披露するステージイベントなどが開かれ、世界の旅情報を来場者に発信した。

●香港航空が貨物便

香港航空は、7月20日から関西～香港線の貨物便（週2便）を就航した。エアバス330-200 F型機（最大積載量65t）を使う。これで、同区間の貨物便は週17便となった。

●関西広域連合の知事ら、北京でトップセールス

関西広域連合は7月20日、中国人観光客を関西に呼び込むためのフォーラムを北京市内のホテルで開催した。連合長の井戸兵庫県知事ら4府県の知事が参加。東日本大震災で落ち込んだ中国から関西への観光客を取り戻そうと、知事自らがトップセールスを繰り広げた。

●空港施設がりんくう国際物流センターを48億円で取得

空港施設は7月20日、国際航空貨物を取り扱う、りんくう国際物流センター（りんくうタウン内、延べ5万2,815㎡）を48億500万円で取得したと発表した。1993年設立で大阪府が22%を出資、府の別の三セク、大阪府都市開発も34%を出資、物流業者に航空貨物の仕分けスペースを貸す事業を展開していたが、負債の元利払い負担が重く、4月に民事再生手続きを開始していた。

●夏季の国際線旅客数4%減見通し

関西国際空港会社は7月21日、夏休み（7月22日～8月21日）の1日当たり国際線総旅客数が、前年比4%減の3万700人になるとの見通しを発表した。成田空港は東日本大震災による海外旅行手控えなどで夏季旅客数を前年比14%減と大幅減を見込んでおり、関西の堅調ぶりが目立つ。

●ピーチ客室乗務員の応募21倍

関西空港を拠点にする格安航空会社、ピーチ・アビエーションが客室乗務員1期生の公募を締め切り、1,909人が応募書類を提出した。久しぶりの関西での客室乗務員募集で、副業や通学も認める方針で、年齢経験不問ということもあり、最終的な倍率は約21倍となった。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●電鉄3社がキャンペーン

京浜急行電鉄、大阪高速鉄道、阪急電鉄は7月1日、東京～大阪間を航空機で移動する人を対象にした「大人のオリエンテーリング」キャンペーンを共同で開始した。京急羽田空港国内線ターミナル駅、大阪モノレール大阪空港駅、阪急蛍池駅に設置しているスタンプを押して応募、羽田～伊丹の往復航空券やスイーツセットなどがもらえる。

●今年も国際チャーター便

社団法人ひょうごツーリズム協会（会長・井戸兵庫県知事）は昨年に続き11月に大阪空港からチャーター便を中国に運航する。同空港の国際便は、機体の借り主が費用を全額負担するオーナーユースチャーター便だけは例外的に認められており、広東省で11月に開かれる観光イベントに県内の観光業者らを派遣する予定。

●11市協が活用を国に要望

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）の総会が7月29日、伊丹市内で開かれ、2011年度の運動方針として、伊丹空港の活用を国の基本方針に明記することを求めた。運動方針は、安全、環境対策を最優先に位置付けた上で、利用者のニーズに沿い、ジェット機とプロペラ機の便数枠の柔軟な運用や国内長距離便の復活、国際チャーター便の就航などを盛り込んだ。

＝ 神戸空港 ＝

●6月の搭乗者数、前年比で大幅回復

神戸市は神戸空港の6月の搭乗者数が19万4,629人となり、前年同月比34.8%増と大幅に回復したと発表した。前年は日本航空が撤退した影響で落ち込んだが、その後の九州路線の新設効果が表れた。

●空港利用客、クルーズ船が割引

神戸空港に到着する航空機の搭乗券を見せると、神戸港のクルーズが半額や割引の特典を受けられる「搭乗券で船に"乗っ得"キャンペーン」が7月21日始まった。対象は海賊船「ヴィラジオイタリア」、神戸ペイクルーズ、スプラッシュ神戸、ファンタジー、ミュージック・グルメ船「コンチェルト」、ルミナス神戸2、神戸関空ベイ・シャトルの7船。9月30日まで。

＝ 成田国際空港 ＝

●2社目のLCC就航

韓国の格安航空会社として成田空港に2社目となるイースター航空の定期便（成田～仁川線）が7月1日、就航した。ボーイング737-700型機（145席）で、毎日1往復する。イースター航空はチャーター便で地方空港に乗り入れていたが、2011年5月に新千歳～仁川線の定期便を就航させた。

●スカイアクセス1年、利用は微増

東京都心と成田空港を結ぶ京成電鉄の成田新高速鉄道、成田スカイアクセスは、7月17日で開業1年を迎えた。都心から30分台を実現し、「都心から遠い空港」のイメージを払拭する切り札として期待されたが、京成電鉄の利用者は1%の微増にとどまり、目標を7ポイント下回った。

＝ 羽田空港 ＝

●国際線旅客、前年の2倍

羽田空港の1～4月の国際線の乗降客数は214万人と前年同期の約2倍、1～6月の貨物取引量は4.2倍の6万7,758tに達した。2010年10月末から4本目の滑走路を使い始め、32年ぶりに国際定期便が復活したためだ。

●JAPIC、羽田・成田一体化へ研究会

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC、三村明夫会長）は、羽田空港と成田空港の一体化により首都圏の空港機能強化を図るため、国土委員会に首都圏空港研究会（主査・山崎朗中央大学教授）を立ち上げ、7月7日に発足式を開いた。税金に依存せずに羽田空港の容量拡大を図ることや、超電導リニアなど高速鉄道による両空港の連結を目指し、具体的な実現シナリオを作成する。2012年3月の取りまとめを目指す。

●米国線、相次ぎ運休

米大手のアメリカン航空は、東日本大震災による需要減と原油高による燃料費の高騰で、羽田～ニューヨーク線の運航を9月初めから休止することを7月23日までに明らかにした。同線は需要低迷を理由に震災後に運休し、7月3日に再開したばかり。デルタ航空も羽田～デトロイト線について8月末～2012年4月の運休を決めている。

＝ 中部国際空港 ＝

●アイベックスが新規就航

地域航空会社のアイベックスエアラインズが7月1日、中部空港に新規就航した。大分、仙台の2路線を全日空と共同で1日2便運航する。これまでの全日空の大分線2便は廃止。仙台線は2便を運航する。中部国際空港会社が4月に導入した新規就航と増便の国内線小型ジェット機（100席以下）に対する着陸料割引制度（2年間、5分の1）の適用第1号となった。

＝ その他 ＝

●中国LCC、高松空港に就航

中国の格安航空会社、春秋航空の上海～高松間の定期チャーター便が7月15日就航した。同社の日本での運航は、2010年7月に就航した上海～茨城便に続く2路線目で週2往復する。運賃は片道3万1,000円（燃油サーチャージなど別途必要）で、3,000円のチケットは9月30日までの各便に18席程度を販売する。

●新千歳空港、ターミナルビル改装開業

改装中だった新千歳空港の国内線ターミナルビルが7月15日オープンした。出発・到着ロビーの拡張など利便性を向上。映画館や温浴施設などエンターテインメント施設の新設や物販・飲食店を拡充して地域住民の利用を促す。また、国際線ターミナルビルとの連絡通路には海外でも人気の高い漫画「ドラえもん」のテーマパークなどを設け、外国人観光客の利用を促す。

●新千歳空港にジンエアー就航

韓国の格安航空会社、ジンエアーは7月15日、新千歳～仁川定期便を開設した。4月11日の予定だったが、東日本大震災で韓国の利用者が減り、延期していた。現在も完全に需要回復しておらず、当初予定の週7往復から週2往復（月、金）に減便した。LCCの道内就航は5月のイースター航空に続いて2社目。

●仙台空港、国内定期便が再開

東日本大震災で大きな被害を受けた仙台空港で7月25日、全日本空輸など4社が国内線の定期便を再開した。就航都市数は震災前と同じ8都市に戻り、便数は1往復多い41往復に増えた。外国航空会社が運航するグアム線とソウル線の臨時便も同日就航した。

航空

●日航、2012年度にも格安航空参入へ、ジェットスターと合併

日本航空が、オーストラリアのカンタス航空子会社のジェットスターと、格安航空会社の合併会社を国内で設立する方向で詰めの協議に入ったことが7月1日、明らかになった。2012年度にも国内線を運航したい考えで、国際線への進出も目指す。

●全日空787型機、初飛来

全日本空輸が世界で初めて導入する米ボーイングの最新鋭中型旅客機787型機のテスト機が7月3日、就航に向けた検証を行うため日本に初飛来した。検証の後、全日空は8、9月に1号機を受け取り、約1か月後に国内線で運航を始める。

●日本・マカオ、成田自由化で合意

日本とマカオの航空当局間協議が7月13、14の両日開催され、2013年夏期スケジュールで予定される成田空港の発着枠27万回への拡大にあわせ、成田関連路線の二国間輸送を自由化することで合意した。また、首都圏空港以外の空港について、以遠地点への輸送自由化も合意した。

●エミレーツが初の首位、満足度調査

リクルートが7月20日発表した航空会社の満足度調査によると、アラブ首長国連邦(UAE)

のエミレーツ航空が総合満足度 4.34 ポイント（満点は 5 ポイント）を獲得し、初の首位に立った。3 年連続で首位だったシンガポール航空は 2 位に後退。3 位には、前回 4 位だった全日本空輸が食い込んだ。

●全日空、成田拠点の格安航空設立へ

全日本空輸は 7 月 21 日、アジア最大の格安航空会社のエアアジア(マレーシア)と共同出資で、成田空港を拠点とする新 LCC、エアアジア・ジャパンを 8 月に設立すると発表した。全日空はピーチ・アビエーションとともに、傘下に 2 社の LCC をもつことになる。資本金は 50 億円の予定で、2012 年 8 月に国内線、国際線双方の就航を目指す。出資比率は全日空が 67%、エアアジアが 33%だが、赤を基調とするブランドや機体塗装、機内サービスはエアアジアのものを用いて運航する。

●全日空、第1四半期赤字

全日本空輸が 7 月 29 日発表した 4～6 月期連結決算は、純損益が 84 億円の赤字（前年同期は 52 億円の赤字）だった。売上高は前年同期比 0.6%減の 3,050 億円。東日本大震災による外出控えで、旅客需要が低迷したことが響いた。また 2012 年 3 月期の業績予想も公表し、路線を増やした国際線がけん引するとして売上高は前期比 3.9%増の 1 兆 4,100 億円、純損益は利用客の戻りを見込んで 200 億円の黒字とした。

関西

●大阪府知事「大阪を副首都に」東京都知事と合意

橋下大阪府知事は 7 月 1 日、石原慎太郎東京都知事と東京都庁で会談し、大阪を日本の「副首都」と位置付ける方針で合意した。橋下大阪府知事は会談後、「東京から行政機関を移転するというのではなく、副首都を担える行政機構、都市機能を整備していくことだ」と強調した。会談には、副首都建設を目指す超党派の危機管理都市推進議員連盟の石井一会長も同席、大阪空港を廃止し、跡地に副首都の拠点を置く案を示した。

●りんくうホテル、飲食店会社に譲渡

大阪府が第三セクターを通じて出資し、経営難に陥っていた大阪りんくうホテルは 7 月 1 日、飲食店経営会社、ダンシンダイナー（大阪市）に、ホテル事業を譲渡したと発表した。6 月 30 日にいったん営業を終了したホテルは、7 月中旬の営業再開を予定している。

●りんくうタウン活性化、アニメ・ゲームの殿堂を

大阪府は 7 月 4 日、民間事業者を対象に募集していたりんくうタウンの活性化案のコンペで、有識者でつくる選定委員会が、アニメやゲーム産業の集積を目指すとする「クールジャパンフロント」構想を最優秀提案に選んだと発表した。最優秀提案者は広告代理店、大広。海外との玄関口である関空の対岸という立地を生かし、海外から「クールジャパン」と評価される日本のアニメやゲームなどのソフト産業や、イベント誘致を通じて集客をはかるといった内容。

●御堂筋の側道廃止可能

御堂筋の将来像を官民共同で考える御堂筋空間利用検討会が 7 月 4 日開かれ、国土交通省が 6 車線のうち側道 2 車線を廃止した際の交通への影響について、試算結果を公表した。一部の側道を残したり右左折専用レーンを設けたりすれば、渋滞防止が可能との見通しが示され、住民や経済団体は側道を歩道や自転車道などとして再整備する活性化策を提案している。

●大阪府が6mの津波で浸水予想図

大阪府は 7 月 6 日、従来の防災計画の 2 倍の高さの最大 6 メートルの津波が大阪湾を襲った場合を想定し、新たな浸水予想図を公表した。大阪市や堺市など、府内の 13 市町の約 200km²(人

口約 165 万人) が浸水し、浸水面積は従来想定の 6 倍を超える恐れがあるという。

●マリオットホテルが阿倍野に関西初進出

近畿日本鉄道は 7 月 6 日、建設中の超高層ビル、阿部野橋ターミナルビルタワー館（仮称）に大阪マリオット都ホテル（376 室）を 2014 年春に開業すると発表した。マリオット名を冠したホテルとしては、関西に初進出となる。高さ日本一を誇るビルからの眺望や関西空港へのアクセスの良さを売り物に集客を見込む。

●大阪湾埋め立て地に震災がれき受け入れ提案へ

関西広域連合は 7 月 19 日、大阪湾で造成中の埋め立て地に、東日本大震災で発生したがれきの一部を受け入れる案をまとめた。広域連合が復興支援を進める岩手、宮城、福島 の 3 県に近く提案する。3 県で発生したがれきは 2,200 万 t で、100 万 t まで受け入れられるとしている。

●御堂筋の市道化、国交相が前向き

平松大阪市長は 7 月 28 日、大島章宏国土交通相と会談し、国が持つ大阪のメインストリート、御堂筋（約 4km）の管理権限を早期に大阪市に移管することを要望した。大島国交相は「積極的に進めるよう事務方に指示する」と回答し、早期移管に前向きな姿勢を示した。

国

●路線価、大都市圏で下げ止まり

国税庁は 7 月 1 日、2011 年分の路線価の平均変動率を公表した。全国平均で 3.1% 下落した。前年に続いて全ての都道府県で下落したが、下落率は東京 2 ポイント減、大阪 2.7 ポイント減、名古屋 2.5 ポイント減など大都市圏で下げ止まりの兆しが出ている。

●消費者動向調査、国内旅行は過去最低

内閣府が 7 月 11 日発表した 6 月の消費動向調査によると、国内旅行をした世帯の割合が 4 ~ 6 月実績は 28.7% と過去最低で、7 ~ 9 月の予定も過去最低。東日本大震災で悪化した消費者心理は回復しつつあるものの、旅行や外食など“不要不急”の出費を控える動きも根強い。

●訪日外国人旅行者数、減少率縮小

独立行政法人日本政府観光局は 7 月 14 日、6 月の訪日外国人旅行者数が前年同月比 36.0% 減の 43 万 3,100 人になったと発表した。東日本大震災と福島第 1 原発事故の影響で訪日旅行が敬遠され続けていることを裏付けたが、月ごとの減少率は、震災直後の 3 月 12 ~ 31 日の 73%、4 月の 62.5%、5 月の 50.4% に比べて縮小傾向にある。

●国管理の空港、2009年度は20空港が赤字

国土交通省は 7 月 26 日、国が管理する 25 空港の収支を発表した。2009 年度に経常赤字となったのは 20 空港。松山空港は黒字転換したが、熊本空港が赤字に転落した。航空各社は航空機の小型化を進めており、空港が受け取る着陸料は減少傾向にある。地方路線の減便や廃止も収益悪化につながった。黒字だったのは松山のほか、新千歳、鹿児島、小松、徳島の 5 空港にとどまった。25 空港合計の経常損益は約 223 億円の赤字。

●有識者会議「滑走路と空港ビル、一体で民間委託を」

国土交通省の有識者会議、空港運営のあり方に関する検討会は 7 月 29 日、国が管理する 27 の国内空港について、滑走路や空港ビルなどを一体的に経営して効率化するよう提言する報告書をまとめた。2012 年夏をめどに、政府が方針を策定し、20 年度までに経営改革を実現するよう求めている。分かれた運営形態が効率化を阻み、空港利用料の高止まりにつながっていると報告書は指摘。海外では両事業を一体経営する機会が多く「世界標準の空港経営の実現が極めて重要」とした。

世界の目



関西のスポーツのメッカ 滋賀県

龍谷大学教授

ドールトン・フランク 氏

日本では、初対面で名刺を交換する事が常識です。名刺代わりにまず始めに自己紹介をさせて頂きます。私はアメリカの中心部、ミズーリ州セントルイスで生まれました。ミズーリ大学で、ジャーナリズムを勉強し、大学卒業後、1989年に文部省のJETプログラムでALT(アシスタントランゲージティーチャー)として三重県にやって来ました。

その後、大阪のテンブル大学にて教育学で修士号を習得し、大学での教育活動に携わるようになりました。名古屋、新潟の短期大学の講師経験を経て2001年に関西に移り、京都の龍谷大学で英語教育に携わるようになり現在に至ります(現在は教授です)。2004年には、応用言語学で博士号を習得し、外来語と語彙習得についての本を出版しました。

私は夏のビーチリゾートとして有名な滋賀県湖西エリアの近江舞子の近く琵琶湖畔に、妻、4人の子供達、妻の両親と一緒に住んでいます。私がこのエリアを愛している理由はびわー、カヤック、マラソンなどたくさんのスポーツが楽しめるからです。

私は時々、一日中自転車に乗って過ごすことを楽しんでいます。去年は、自転車屋を営む友人と彼の自転車仲間達と一緒にチームを組み、三重県の鈴鹿サーキットで開催される鈴鹿6時間エンデューロにチャレンジしました。鈴鹿6時間エンデューロというのは、5.8キロのトラックをチームで交代しながら、延々と6時

間廻り続けます。トラックには一周17のターンがあり、私にはそれがジェットコースターよりスリルを楽しめました。コスチュームを着たチーム、セミプロチームなど様々なチームが参加していました。

月に一度か二度、私は『びわー』を楽しみます。さて、『びわー』とは何でしょう。もう一つヒントを出しましょう。「琵琶一周!」いかがでしょう。では、説明しましょう。びわーというのは琵琶湖の周りを自転車にのって廻る事をいいます。私は、この二年間で39回びわーにチャレンジしました。私のびわールートは、およそ一周145キロなので、琵琶湖の周りを合計約6000キロ自転車で走ったこととなります。

琵琶湖を自転車で廻るといっても、季節によりとても異なります。例えば、冬の大きなチャレンジは凍るような寒さと早く日が沈むことです。コースを廻るのに少なくとも7時間を要するので、日の光があるうちに家へ帰り着くためには朝はかなり早く出発をしなければなりません。また対照的に、夏は十分に日照時間は長いのですが、暑さと燃えるような太陽との戦いになります。

自転車で琵琶湖を廻ることは、母なる湖への私の愛の証です。手話でも、楽器の琵琶に似た形の湖があることから『滋賀県』は琵琶を弾いている姿で表わされます。琵琶湖は日本で一番大きな湖というだけでなく、恐竜時代にも存在した世界で最古の湖のひとつです。また、琵琶湖の水は何百万人ももの関西の住人に飲み水とし



て提供されています。琵琶湖は関西空港と同様、関西の宝なのです。

話は変わりますが、私はカヤックを約12キロ漕いで、唯一琵琶湖の島で人が住んでいる近江八幡市の近くの沖島まで行ったことがあります。この旅は私が住んでいるエリアからおよそ2時間かかりますが、琵琶湖の天気は変わりやすいため少々危険な旅です。(天気に関しては、真夏が一番安全な季節です。)

沖島の中を散歩するのは、一昔前に戻ったような感じです。

島には車も自動販売機もお店もありません。道は狭く、明治時代の建築様式の様な小学校もあります。あまり子どもは住んでいないようです。およそ500人の沖島の住人のうち三人に一人は65歳以上です。

私は関西圏内のマラソン大会に出場することも楽しんでいます。いつもは家族と、そして中国と韓国の留学生と一緒に参加した事もあります。

私の面白いマラソン大会のエピソードをお話しましょう。数年前、雪の降る寒い元旦の日、家族で東近江市で開催されたマラソン大会に参加しました。妻と子どもたちは3キロのレース、私は10キロのレースに参加しました。私たちは受付でレースにより色分けされた違う色のゼッケンを受け取りました。私のゼッケンには何か黒くて四角いプラスチックが付けられていて、私はその近くに「取り外してください。」と書かれているを見つけ、私はそれを取り外し、息子の乗るベイビージョガー(ジョギング

用ベビーカー)のネットに入れました。

私のレースは10時に始まり、妻と子どもたち(一番下の息子は妻の押すベビーカーに乗ってのレースでした。)のレースは10時10分に始まり、私以外の家族は10分遅れてのスタートですが、距離は3キロと短いため、私より先に氷雨の降り出す前にゴールに到着しました。

数週間後、何か重たい荷物が自宅に送られてきました。中には、10キロレースの一等賞に贈られる輝かしいトロフィーと、私の自己ベストタイムより10分程速い、38分と記録された一等賞の賞状が入っていました。

このミステリーを理解する事ができました。あの朝、10時38分にゴールに到着したのは私ではなく、私がゼッケンから取り外したICチップを乗せて3キロを走った息子のベイビージョガーだったのです。(最近のマラソンレースでは、ゴールの順位を正確に捉えるためランナーのゼッケンにICチップがピンで留められ、ランナーがゴールを通過した時にコンピューターでスキャンされるようになっています。)

結局、私はトロフィーを返送しましたが、私のせいでその他のランナー達も順位が入れ替わり、トロフィーや賞状を交換する事になってしまったのです。何と言う面倒な事になってしまったのでしょうか…。

私の関西でのスポーツの喜びについてお読み頂きありがとうございました。もし機会があれば琵琶湖ならではのスポーツをお楽しみください。

● 講演抄録

関西圏における大震災・大津波への対策と諸問題について

関西大学社会安全学部長、京都大学名誉教授
阪神淡路大震災記念「人と防災未来センター長」、東日本大震災復興構想会議委員

河田 恵昭 氏



●と き 平成23年7月21日（木） ●ところ 大阪キャッスルホテル7階

■はじめに

はじめまして。河田でございます。3月11日に東日本大震災が起きて今日で4ヶ月と10日経ったところですけど、この間、約80回東京に行きました。多い時には週5回ぐらい。

今日（7月21日）、官邸の方から復興構想会議の第1次提案が本になって届けられて来ました。A4判で80ページぐらいの本ですけど、英語だけでなくフランス語とか、中国語とか、各国語に訳されて海外でも東日本大震災の復興をどうするか、ということを知っていただくということです。今日は限られた時間ですので地震と津波の対策をどうするか、特に東日本大震災では非常に大きな津波が発生しましたので、それを受けて東海、東南海、南海地震のモデルを見直すことも始まっています。その辺のお話をさせていただきます。

■がれきについて

関西圏のすべての府県にM7（マグニチュード7）以上の活断層が20ヶ所あります。地震が起こると、がれきの量は東日本大震災を上回ります。東日本大震災は2,490万トンの数字が出ていますが、阪神大震災で1,850万トンでした。仮に大阪の上町断層帯地震が起きれば実はわが国で一番のがれき量になり、1億2,000万トンと予測されています。首都直下型地震で9,600万トンですから、それを凌ぐ量になるのに大阪府をはじめどこも、どう処理するかなんて全然考えていません。

■過去データの再検証

近畿地方は南海地震がとても心配ですが、現在、防災計画を再検討しています。東日本大震災が発生するまでは200*。×500*。の広域の破壊が起こるなんて考えていなかったわけです。なぜかということ、疑わしきことは全部切り捨てて来たのです。貞観地震（869年）は京都の祇園祭が出来たきっかけになった地震ですが、その震源域の分析作業をしましたが、まさか南の方まで大きな津波が来ていたことが分からなかった。確実な情報が無い限りモデル化に導入しないという風潮があったのです。文部科学省の中に地震調査研究推進本部がありますが、地震調査委員会の方針がデータの確実性に立脚して解析して来たものだから、あいまいなデータは全部却下して来たため大きなモデル化にするデータを見落とした原因に繋がっているわけです。

現在、再検討中ですが、南海地震はM8.4より大きくなることは確実です。M8.4では中之島の土佐堀川、堂島川の護岸の25%のところまで津波が来ます。安治川、尻無川、木津川の水門は閉めないことになっています。なぜかということ、耐震設計をしてないからです。非常に予算の厳しい時代に造られた水門ですので、M8.4よりマグニチュードが大きくなると当然、溢れます。宮城県気仙沼市のように横方向から川が溢れて来て大阪市は確実に水没します。ご存じのように大阪は過去に第2室戸台風、ジェーン台風、室戸台風による大きな高潮を経験していますので、地下への出入り口には

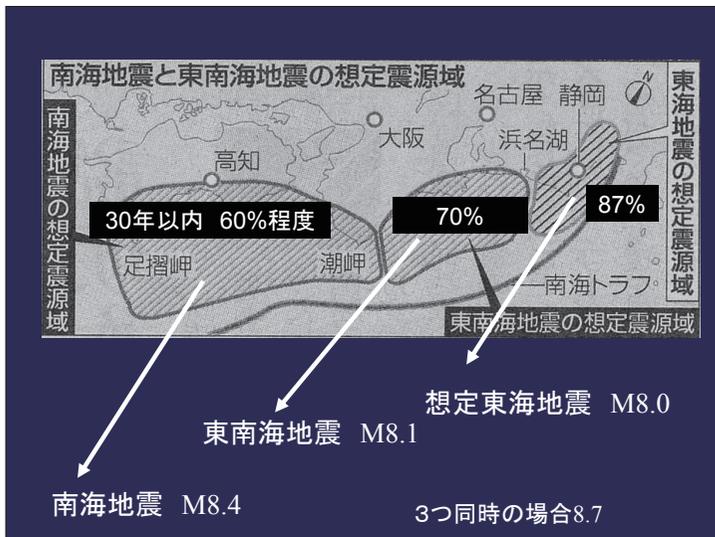
防水板が設けられています。しかし原則、路上75%以下を対象にしており、75%以上の水深になるとあちらこちらから地下に水が入る。しかも大阪は平野部の上に街がありますから、地下鉄はほぼ水平です。一旦浸水したら止まりません。そういうことが分かっているのです。

■スーパー広域災害

いま、スーパー広域災害が問題になっています。スーパーというのは3つ以上の府県にまたがる広域の災害のことで、今回の東日本大震災は宮城、岩手、福島で千名以上の死者が出ました。阪神大震災は兵庫県だけで千名以上の被害だったわけで、ピンポイントの災害でしたが、今回は広域にわたり、12道都県で人的被害が出ました。仮に東海、東南海、南海地震が連動して起こりますと21都府県にまたがる大災害になります。日本には1万8,000集落がありますが、そのうち4,300集落の道路が寸断されて孤立すると予想されています。さらに都市の社会サービスを受けて生活する山間部にも被害が及びます。例えば毎日インターネットで食糧を配達してもらっている人、週1回の人工透析のサービスを受けている人も被害を受けます。

■複合災害

また、広域災害とは別に複合災害という定義



もあります。我が国では過去に複合災害が数多く起こっています。2004年の新潟・中越地震では地震の起こる2日前に台風23号が通過して100mmを超える降雨があって、地震が起こった時に4,000ヶ所以上で土砂災害が発生しました。その年と翌年は豪雪になりました。そういうトリプルパンチを受けています。1948年（昭和23年）6月28日の福井震災の後の7月23日に梅雨前線が活発化して、九頭竜川が氾濫し、福井市内は水没しました。福井震災は地震だけの被害のように受け止められていますが、実は浸水被害も大きかったのです。1953年（昭和28年）には13号台風が襲いました。この台風は熊本で死者500人以上の被害を与え、関門海峡トンネルを水没させました。淀川では戦後最大の洪水流量を観測しています。伊勢湾沿岸では高潮被害の復旧が出来ないうちに伊勢湾台風が来ました。高潮・高潮のダブルパンチを受けています。今回も地震、津波、原発事故のトリプルパンチを受けていますが、190%にわたって護岸・防潮堤が全壊しています。台風シーズンを控えて暫定的に高さだけ何とかしようとする国交省が頑張っていますが、まだまだうまく行っていません。

■災害の長期化

さらに災害の長期化という問題があります。ライフラインの機能回復が長期化することですが、仙台の場合、たまたま帝国石油の天然ガスパイプラインがありました。都市ガスは駄目になったが、天然ガスで何とか1か月余で復旧になったわけです。大震災の直後、私たちは仙台に入りましたけど、ガス、水道は駄目ということで山形市のビジネスホテルに寝泊まりして毎日タクシーで仙台に行ったわけです。

■津波の予測

M8.4の南海地震で津波が天保山を襲うと2.4～2.5mの津波に

なると予測されていますが、仮に M9になりますと2.2倍の5.5メートルになります。なぜそんなことが言えるかという、30年前から M8から M8.2、M8.4と0.2ずつ大きくした時に津波の高さが平均どれくらいになるか、計算した結果が出ています。マグニチュードが0.2上がるごとに1.3倍になります。M8.4から M9に上がると2.2倍になります。M9が来たら5.5メートルと申しましたが満潮の時なら海面は 0.9+7.7メートルになり、南海地震はそれくらいのポテンシャルを持っています。もちろん津波の流量が紀淡海峡や鳴門海峡を通過することが出来るか、水理学的に明らかにする必要があります。紀淡海峡の断面は80万平方メートルですから、5メートルの流速で計400万トンです。M8.4の南海地震の津波で神戸には2メートル、大阪には2.4メートルという値が出ています。これが M9になった時に、それ以上の流量がずっと入るのかどうか。入らなければ手前の和歌山県や高知県、徳島県に非常に大きな津波が押し寄せざるを得ません。

■地震の発生確率

次に東海、東南海、南海地震の30年間の発生確率は、87、70及び60%です。もちろん50年先だと軒並み80%を超えます。西暦684年以来、南海トラフで8回地震が起こっていて、いつ発生してもおかしくない状況です。ですから2050年までには東海、東南海、南海地震は必ず起こる。確率密度関数でいうと2030年～2035年に一番確率が大きいのです。阪神大震災の後の南海地震対策として30年ぐらいかけてきちっとやりたいと考えていました。昭和の南海地震は M8.0です。震源はアスペリティーと言って、フィリピン海プレートと西日本が載っているユーラシアプレートの境界がくっついている固着域、これが剥がれると強い揺れが発生するわけです。アスペリティーの位置はほぼ変わらないということが分かって参りました。これと同

じく震源の位置は歴史的にあまり変化しない。ほとんど同じところで破壊が始まるのが地震学の知識で出ています。また南海地震は3分間ぐらい大きく揺れることも分かっています。

■地震の揺れ

大阪の場合、地震発生後から20秒ほどで揺れが来ます。20秒間は稼げるのですが、大阪湾は沖積層が厚いので他の地域で揺れが収まっても揺れはしつこく続きます。大阪湾沿岸は3分間以上も大きく揺れることが分かっています。

いま、大阪府庁を咲洲に持って行くという案が出ていて、安全性の議論をしているのですが、東日本大震災の時、府庁舎候補になっている WTC だけが非常によく揺れました。後から調べて見ると咲洲の固有周期は6秒だそうです。256メートルの超高層ビルの WTC は震源から700キロ離れていたのですが、震度3で共振が起こりました。あのビルだけが大きく揺れて、頂上近くで1.4メートルの振幅で揺れたのです。大阪府は耐震策として300基のダンパーを付けると言っておりますけど、固有周期6秒の1建物をダンパーで抑えられるわけがない。島も建物も6秒の固有周期です。大阪市役所が建てたビルだったのですが、建てるべきでない場所に一番揺れる高さのビルを建ててしまったのです。

巨大自然災害としての要件

1. スーパー広域災害(2003年の定義)

新潟県中越地震:61孤立集落

東海・東南海・南海地震(被害は21都府県):4,300孤立集落

2. 複合災害(1995年の定義)

(災害のダブルパンチ、トリプルパンチ)

大雨—地震—豪雪(2004年新潟県中越地震)

地震—洪水(1948年福井震災、九頭竜川の氾濫)

高潮—高潮(1953年13号台風、1959年伊勢湾台風)

直下地震+大阪湾の高潮あるいは淀川の洪水

3. 長期化災害

ライフラインの長期機能不全(道路、鉄道、電気、電話、都市ガス、上下水道など)

■東海、東南海、南海地震の連動

私が京都大学の防災研にいる時代に、文部科学省の大都市大震災軽減化プロジェクトで、東海、東南海、南海が動いたらどれぐらいの揺れになるか、という研究に携っていました。関東から九州にかけて震度6弱、6強と色分けしていますけど、M8.7の予測結果です。

大阪には古いタイプの堺・泉北コンビナートがあり、濃尾平野の四日市コンビナートも古く、重厚長大の石油タンク、化学薬品タンクがあります。堺・泉北には500^m以上のタンクが約800基あり、ほとんど耐震補強していません。しかも、これまでM8.4の津波が来ても水に浸かるだけで、大したことはないと考えられて来ました。

しかしM9になって津波が2倍近くなる、そうは行かなくなる。今から10年ぐらい前から東海、東南海、南海地震の連動が起こったらどうなるか、ということをかかり組織的に研究して参りました。東日本大震災の起こる前に8項目の提案をしています。行政というのは災害が起こる前に何を言っても木で鼻を括ったように、評価しない。やっと昨年12月1日に関西広域連合が発足して、府県連携によってやらなければならないと今、動きつつあります。

■東日本大震災の教訓

東海・東南海・南海地震がM9.0の場合

- ・ マグニチュードの増大は、①さらに西側に伸びるプレート境界が破壊、②従来の断層モデルが南北方向に肥大化して破壊
- ①の場合、さらに豊後水道から津波が来襲し、愛媛、鹿児島、宮崎、大分、山口、広島県沿岸で津波が増大する。
- ②の場合、高知、和歌山、三重各県で津波が巨大化し、四国3県と瀬戸内海沿岸で津波が2倍以上(8.4に比べて)になる危険性がある。

東日本大震災の震源海域は70年とか80年に1回ぐらいプレート境界地震が起こって、津波が発生しています。毎年10^{mm}ずつ太平洋プレートが北米プレートの下に潜り込む。ですから日本海溝が8,000^mの深さになるわけで、潜り込んだ量が累積して滑る、そういう関係で繰り返して地震が起こっていました。今回は2倍以上滑りました。一番滑ったところは50^m滑っています。海洋研究開発機構の「かいよう」という海洋調査船が音波探査と音響測深で値を出していますが、震源付近で水平に最大50^m動いたと言っています。日本の地震研究の中心は東京大学地震研究所です。京大防災研と違って地震のメカニズムに焦点を当てています。防災研究に重点を置いているわけではありません。その主題にしている地震メカニズムを予測できませんでした。洒落ではありませんが、いま自信喪失状態です。起こってしまったから、なぜ起こったについては、誰でも説明できるのです。気象庁にも同じことが言えますけど、気象庁には津波の研究者は一人もいません。地震計の記録だけで津波を予報するなんて無茶な話で、しかも地震計はすべてスケール・アウトしています。モーメント・マグニチュードの計算はイギリスの記録を使ったのです。M8を超えると気象庁はマグニチュードの数値を過小評価すると関係者の中で共通の知識になっていたそうです。

岩手県にM7.9、高さ3^mの大津波警報を出した直後に停電しました。宮城、岩手、福島県で消防団員251人が亡くなっています。水門や鉄扉を閉めるために出勤した人々です。10^mを超える津波が来るという情報を持っていなかったのです。

気象庁も今回、大きな反省があって第3次補正予算ではアメリカの使っているプイを東海、東南海、南海地震の予測震源域に直接投入するため、予算要求しています。

■津波予測の見直し

いま何が問題になっているかと言いますと、南海地震の予想震源域は足摺岬が西の端になっていました。ですから瀬戸内海の西部海域には余り大きな津波は入らないとされていたのです。ところが最近、大分県佐伯市の龍神池で過去3,500年の間に8回、津波堆積物があったことが分かりました。大きい津波は約450年に1回の割合です。豊予海峡から周防灘へ入って来ているわけです。大分県、山口県、広島県の防災対策は抜本的にやり直さねばなりません。

関西空港はM8.4では大丈夫です。M9になると残念ながら関空滑走路は2メートル水没します。

大阪湾岸でどの辺が持ちこたえられるかということ、堺・泉北で1兆5,000億円かけて造られているシャープ工場です。液晶パネルと薄膜太陽電池の工場ですが、ここの地盤高は0.P+8.55メートルになっています。シャープは津波と高潮が同時に起こっても水没しないという条件の下で造りました。工場の屋上には太陽パネルが張ってあります。全部で2.4メガワットの発電能力を持っています。実は工場の北側に近畿地方整備局が広域防災拠点を作っているのですが、ここは水没します。関西電力から給電出来ませんのでシャープから電力供給してもらう形になっています。海洋研究開発機構が最近、観測した結果ですが四国沖でプレートが年間8センチ潜っています。もしマグニチュードを見直すのであれば、もっと西の方、宮崎県側に断層モデルを大きくする必要があります。東日本大震災が非常に大きな津波になったメカニズムを参考にすると、南海トラフの深いと

ころで最初に津波地震が起こっている、つまり4連動が起こったという仮説があります。深いところで起こって、間髪を入れずに分岐断層である浅いところで滑りが起こって津波が発生した。これは1,500メートルと1,000メートルの海底に東京大学と東北大学が水圧式波高計で観測しました。起こった瞬間に幅70センチで約1.8メートル海面が上がりました。この津波が周囲に広がる瞬間にもう1回地震が起こって、その上に3メートルの津波が乗りました。ですから震源域で高さ5メートルの津波が合成されました。1605年（慶長10年）の慶長南海地震のような、深いところで津波地震が先行して、その後、3連動すると確実にM9以上に

東海・東南海・南海地震の連動 (M8.7)によって発生する課題

- ①やや長周期の強震動による社会資本への被害予測と対策の確立
- ②住宅の耐震戦略の構築
- ③広域災害を視野に入れた連携体制の構築
- ④効果的な災害対応を可能にする情報システムの開発
- ⑤要援護者の避難対策を含めた総合的な津波避難対策の提案
- ⑥長期的視野に立った戦略計画の策定と防災事業の推進
- ⑦複数の震災が連続して発生する場合での最適な復旧・復興戦略
- ⑧中山間地域・中小都市の再生を視野に入れた防災の在り方の提案

東日本大震災問題の深刻さ

- ・プレート境界地震の発生は、累積滑り込み量Aと地震時の滑り量Bが、 $B = A$ の関係が成立するという前提があった。
- ・ところが、今回の地震では、 $B \approx 2A$ となった(想定外ではなく超超過事象が起こった)。
- ・東大地震研究所を中心としたわが国の地震学者は『自信喪失』している。
- ・東海・東南海・南海地震をどう見直すのか

なります。

中央防災会議の下に東北地方・太平洋沖地震を教訓とした地震・津波対策に関する専門調査会が動いていますが、9月末に調査会の結論を出します。それまで10回委員会を開くことになっています。委員会の報告を受けて翌月に東海、東南海、南海の3連動の専門調査会が立ち上がって、具体的にこのモデルをきちっと決めて、地震の大きさと津波の大きさを計算することになっています。関西広域連合は広域にわたる地震と津波の計算を神戸ポートアイランドにある「京」というスパコンでやってほしいと言っているのです。スパコンの正式竣工は来年秋ですけど、すでに75%ぐらいの能力を持っているので十分稼働出来ます。

■西日本には縄文遺跡が少ない

今から6000年前の縄文時代に海面が3.5m[㍎]上がって大阪の水際線が出来ました。私は東日本大震災が起こる前から、海面が3.5m[㍎]上がった状態で津波が来たらどうなるか、という計算を始めていました。なぜかというと、西日本には縄文遺跡が非常に少ないのです。ですから縄文時代には人口重心が東日本にある。東日本に縄文遺跡がたくさん残っているからです。だけど室戸岬の高さ186m[㍎]のところに、12万年前に海で住んでいる貝の化石が見つかりました。12万年かかって室戸岬は186m[㍎]の高さになった。昭和の南海地震の時には1.27m[㍎]高くなりました。いまは毎年6mm[㍎]ずつ沈降しています。元の高さに戻る前に南海地震が起こってまた隆起します。こういう繰り返しで室戸岬、足摺岬、潮岬が形成されています。8回起きている最大発生間隔が150年ですから12万年を150で割ると800回。すなわち南海地震は少なくとも800回起きている。その中に400年～450年に1回の巨大な津波があったと考えると、西日本の海岸沿いには縄文遺跡・貝塚は残らない。それで縄文時代の人口重心が東日本にあると結果的になってしまった。考古学者は津波の計算なんて出来ません。それじゃ津波考古学をやろうとなった矢先に大震災が起こりまし

た。6,000年前の縄文時代の大阪の水際線地図が残ったことだけが幸いです。

■大阪府の浸水マップ

先日、大阪府は浸水マップを発行しました。東大阪、守口市、八尾市等には津波が来ないことになっていて、市民は誤解してしまいます。

東日本大震災では、石巻や釜石市でハザードマップから外れて安全と思われた地域で多くの方が亡くなりました。ハザードマップは安全マップになっていたのです。色の着いたところの人は逃げたのです。津波が来るようになってなかった場所でそれぞれ1,000人以上が亡くなっています。大阪府は浸水域としてそんな確定的な地図を出してはいけません。研究レベルで出すのはよいけれど、行政が出す地図はそれでは困るのです。出すのならグラデーションで色を薄くするなどの工夫が必要です。専門家に相談しなければいけない。勝手に出しているんですね。

大阪で海面が60cm[㍎]上昇した時に海拔ゼロm[㍎]になる地図、3m[㍎]の高潮が来た時の地図がありますけど、大阪平野は本当に水に弱いことがご理解いただけたと思います。M9の南海地震が起こって大阪に津波が来ると犠牲者はどれだけ出るかを申します。東日本大震災では岩手県の沿岸市町村人口の約3%、宮城県の1%が亡くなりました。宮城県の場合、仙台市が入っているので1%でも大きくなります。大阪は大阪市と堺市だけで300万人を超えますから、たとえ1%でも3万人ですね。高をくって逃げないと間違いなく亡くなります。さらに長期間、停電します。関西電力は停電しないと書いていたのですが、最近はやわなくなりました。電話、水道、ガス、電車、道路はすべて止まります。そんなことは起こってほしくないのですが、最初から起こらないと考えて対処すると、とんでもないことになります。

■まず逃げる

復興構想会議でも巨大な津波を想定した時には、基本的に逃げると。逃げることは生きることなのです。防災構造物で守れるのは50年～

150年間隔でやって来る津波だけで、それに対しては防潮堤とかのハード構造物で守る。越流した場合に転倒しないような粘り強い構造にする。国道45号線や三陸リアス式鉄道を盛土構造にして二線堤、三線堤の役割を果たしながら氾濫域の拡大を遅くする。その間に逃げる。そういう対策を進めているところなのです。例えば和歌山県海南市は人口5万6,000人います。50分で第1波の津波が来ます。この地域の人はこの小学校へという避難計画になっていますが、今度の震災後はさらに安全な避難所に逃げる、出来たら全員高台へ避難する。そのためには避難道路を整備しなければならない。5万6,000人が一挙に逃げ出すと大変なことになるから、山に近い人から順番に10分間隔で避難するという方法で全員を助ける。そういう動きが始まっています。

大阪では臨海部で津波防浪ビルを指定して逃げていただく。住民全員を小中学校へ収容出来ません。いままでは避難勧告が出ても避難しない人が圧倒的に多かった。本当に避難して来たら100%収容出来ません。そこで木造とプレハブ平屋、2階建の住民だけが小中学校へ避難する。マンションの人は3階以上へ上がる。このような形にしないと収容し切れないという問題が発生しているわけです。今回の大震災も津波の高さが仮にあれほどでなくても、避難しない人が多いと犠牲者は1万人を超えることは分かっていました。避難しないことが常態化している状態だと、大きい犠牲者となるポテンシャルがあります。私は災害が起こる前から言ってきました。

■今後の対応

政府の対処としては中央防災会議の専門調査会をやっていて、引き続き東海、東南海、南海に繋げて、来年の今頃にはどういうモデルによって、どうするのだということが決

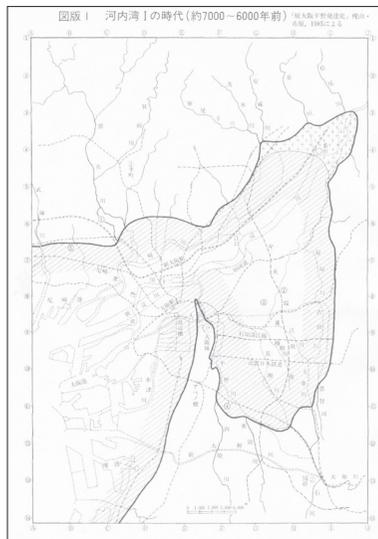
まって試験的な数値が出ている。大学では今年夏中にもおおよそどれぐらいになるか、結果を出します。そうしないとケーススタディーで様々な検討が出来ませんので、どういう計算条件にするか、というために大学の研究成果を使っただろうと思っています。

関西広域連合には高知県、岡山県、香川県、愛媛県等が協力しつつあります。一緒にやったら計算費用も安くなりますし、いままでのように各府県でばらばらというのではなく考え方を統一して示すことが出来ます。関西広域連合は昨年12月に結成され、東日本大震災では各府県が重ならないような支援をしています。結成されてよかったと思います。今後の対策も充実させて行こうと考えています。

復興構想会議は6月24日に復興基本法が成立して、正式に政府の諮問機関になりました。これからは復興事業の進捗状況のチェックをする役割を果たして行くことになります。東日本大震災の復興計画の方は第3次補正予算をはじめとして約23兆円をかけて10年ぐらいで復興しようということになります。

この1か月で基本的な復興事業の枠組みを決めて、多分、復興庁が立ち上がって一元的に進める形になります。

以上で終わります。ご静聴ありがとうございます。



南海地震(M9.0)の暫定津波浸水域

南海地震がM8.4で発生した場合、大阪(天保山)では、高さが2.5mになる。しかし、M9.0となれば、高さが5.5m近くなり、上町台地が半島になり、大阪平野は縄文海進時代のように海域が広がる(満潮時に津波高はO.P.+7.7mに達する)。



今こそ関空の『国内線再興論』を

日本経済新聞社 大阪本社経済部 稲葉 俊亮

8月某日の朝、ある全国紙朝刊をパラパラとめくる手が止まった。目に飛び込んできた阪神地域版トップ記事の見出しは、「伊丹市、北海道便復活へ協力要請」。大阪国際（伊丹）空港と北海道各地を結ぶ路線の復活を目指し、伊丹市の担当者が道内の空港周辺自治体を訪問するという記事で、伊丹市が那覇便の増便も求めているというくだりに差し掛かる頃には、頭の中が「？」だらけになった。

私のこのような反応の背景にあるのは、駆け出し記者時代の2003年秋から05年春にかけて、関西国際空港と大阪府政の担当記者として味わった様々な経験だ。鮮明に思い出すのは、関空2期滑走路の整備予算計上の是非を巡る04年後半の激しい攻防。「税金の無駄使い」と世間の風当たりも強かった関空2期滑走路の供用を実現するため、エンジンを3、4発搭載する大型機の伊丹就航禁止やYS代替ジェット枠の削減、伊丹空港自体の「格下げ」検討など、国土交通省から伊丹規制策が矢継ぎ早に打ち出された。

伊丹長距離便の就航制限方針は特に印象的だった。この方針を受け、翌年度から日本航空と全日本空輸が札幌や女満別、旭川や鹿児島など計10便を伊丹から関空発着にシフトさせた。日航・全日空の関空シフトがほぼ固まった05年1月中旬、航空会社など関係各所との調整に奔走した国交省幹部が「関空の成長に向け、非常に大きな第一歩となる」と安堵の表情を浮かべた霞が関の情景は、今でも脳裏に焼き付いている。

私は関空担当をいったん卒業後、東京や大阪での企業取材を経て、今年春から6年ぶりに関空担当に復帰した。ブランク明けで最も驚い

ているのは、韓国や中国などアジア便の躍進ではなく、国内他空港を圧倒する格安航空会社（LCC）の充実ぶりでもなく、国内線の元気の無さだ。今年秋の国内線は1日41便と、ピークだった96年に比べ半分以下の水準にとどまる見通しという。前述の経緯で伊丹から関空に移った10便は、いつの間にか、どこかに消えてしまった。航空会社を取り巻く経営環境の悪化、とりわけ日航の経営再建に伴う運休や減便の影響など、関空にとって不可抗力の側面が強いとはいえ、10年度の国内線旅客便発着回数が09年度に比べ12%も減少したことは、関空会社の経営にとって非常に重い現実なのではないだろうか。

確かに、国際空港の「華」は国際線だ。関空会社が関西経済界や自治体と取り組む海外での国際線就航プロモーション活動は、着陸料の大幅割引制度を武器に、着実に成果を積み上げている。11月30日から関空～クアラルンプール線を就航するLCC、エアアジアX（マレーシア）のアズラン・オスマンラニ最高経営責任者（CEO）は8月10日に大阪市内で開いた記者会見で、関空就航を決断した理由の1つとして、関空会社など「オール関西」による熱心なプロモーション活動を挙げた。しかし国内線に目を移すと、最近の関空会社は国内線のプロモーションにはあまり力を入れていないと聞く。関空会社が経営戦略として掲げるLCC誘致や貨物ハブ機能強化など「4つの成長エンジン」。そこに「国内線」の文字は見当たらない。

関空の国内線ネットワークの復活は、LCCなどを通じアジアから大量の訪日観光客を呼び込むうえで、重要なファクターになるのではないか。昨年12月の海外出張で訪れたシンガ

ポールでは、現地の観光関係者から、「東南アジアの人々にとって、日本の雪はあこがれ。シンガポールの中間所得層や富裕層が日本へ旅行に行くのは、生まれてから1度も見たことのない真っ白な雪を見るためだ」という話を聞いた。実際、現地の旅行会社に並べられた訪日観光のパンフレットには、スキー場や雪をかぶった寺社など雪景色の写真が多く使われていた。そこで心配なのは、関空の北海道・東北路線の心もとなさ。稚内や旭川、女満別は1便しかなく、訪日観光客にとって乗り継ぎの利便性が極めて悪い。釧路、帯広や東北地方に至っては、今や就航すらしていない。

関空が日本全体の海外旅行やビジネス需要をさらに取り込むためにも、国内線の充実が不可欠だろう。例えば「中国や韓国に行くには、成田や羽田経由よりも関空を使った方が便利」というシチュエーションを数多くの国内地域で生み出すことができれば、関空の「商圏」が約1億3,000万人の日本全体に拡大し、国際線需要の押し上げに直結することになる。しかし、国内線における伊丹と関空の「すみわけ」が曇りがちな現在の状況下で、綱渡りの経営が続く国内航空大手2社に対し関空～地方の長距離便復活や増便を要請するのは酷な話だ。

来年度に控える関空と伊丹の経営統合は、関空の国内線復活に向けた最大かつ最後のチャンスなのではないだろうか。経営統合を機に再度、関空は長距離、伊丹は新幹線と競合する短距離中心という役割分担を徹底し、効率的な一体運用を図る——。大阪府の橋下徹知事が7月、関西3空港の活用検討会の立ち上げを伝えるにきた国交省の市村浩一郎政務官に対し「(3空港に関するこれまでの議論を)全部ひっくり返すのか」と強い反発を示したのは当然だ。関空2期滑走路供用の実現に向け乗り越えてきたイバラの道を振り返れば、冒頭の記事が伝える「伊丹の長距離便復活要請」は、時計の針を数十年も巻き戻す行為に等しい。

東京ではM & A(合併・買収)の舞台を駆け回る大手企業やファンド、投資銀行関係者に接触する機会も多かった。あくまで貪欲に、寝

食を忘れて投資リターンを追い求める彼らの顔を思い浮かべると、関空・伊丹のコンセッションに手を挙げるファンドや企業がまったく現れないリスクも大いにあるのではないかと不安がよぎる。国際情勢の悪化や感染症、景気後退など、空港経営は数年おきに強い逆風を受ける。株式市場で長らくディフェンシブ銘柄の代表格とされてきた東京電力ですら、原子力発電所事故の発生でこの有り様なのだから、空港の長期経営リスクは言わずもがな。リスクに敏感な企業やファンドの心を突き動かすには、関空・伊丹はよほど強烈な成長戦略を示す必要があるだろう。当然、関空国内線の『再興』も注目テーマとなる。

現実的なのは、LCCがもたらす熱気を最大限活用した国内線網の再構築だ。関空を拠点とするピーチ・アビエーションの井上慎一CEOは、来年3月の福岡、札幌便就航に続く国内路線の拡充に意欲を示している。ピーチ社に加え、日本ではLCC新会社立ち上げの機運が急速に高まってきた。12年度のLCC専用ターミナル供用を起爆剤に、LCC同士の競争が活発化すれば、国際線だけでなく国内線網の復活も後押しするのではないだろうか。当然、採算を左右する着陸料などのコスト面で国際線並みの思い切ったインセンティブを与えることが必要条件になるだろう。

うだるような暑さの中、母校の応援に訪れた甲子園球場の3塁側アルプススタンドからは、青々とした上空を旋回しながら上昇していく飛行機の姿が絶え間なく見えた。伊丹空港から伸びる飛行機雲はいったいどこに向かって伸びていくのか。私も歴史の生き証人の端くれとして、今後も関西の空を冷静に眺めていきたいと思う。

2011 年度（平成 23 年度）6 月運営概況（速報値）

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

○発着回数 143.9 便/日（対前年比 96%）

国際線：98.8 便 / 日
（対前年比 97%）
国内線：45.1 便 / 日
（対前年比 95%）

発着回数について

発着回数は、国際線につきましては旅客便は前年を下回りましたが、貨物便は 15 ヶ月連続で前年を上回りました。国内線につきましては、旅客、貨物便ともに前年を下回りました。

○旅客数 34.0 千人/日（対前年比 89%）

国際線：24.8 千人/日
（対前年比 90%）
国内線：9.3 千人/日
（対前年比 85%）

旅客数について

旅客数は、引き続き震災等による旅行回避の影響を受け、外国人旅客を中心に前年を下回るものの 4 月を底に着実に回復しつつあります。国際線旅客数につきましては、前年同月比 90% まで回復してきております。

○貨物量 1,997t/日（対前年比 92%）

国際貨物：1,909t/日（対前年比 93%）
積込量：919t/日（対前年比 92%）
取卸量：990t/日（対前年比 94%）
国内貨物：88t/日（対前年比 77%）

貨物量について

貨物量につきましては、国際貨物量は 2 ヶ月連続前年を下回りました。積込は 2 ヶ月連続前年を下回り、取卸は 19 ヶ月ぶりに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 23 年 7 月 21 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 23 年 6 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	1,270,152	102.3	22.0	1,099,758	111.7	19.3	170,394
管内	772,204	98.1	13.4	831,056	110.7	14.6	△ 58,853
大阪港	259,308	89.3	4.5	360,111	113.0	6.3	△ 100,803
関西空港	372,496	100.0	6.4	232,256	106.2	4.1	140,240
全 国	5,775,898	98.4	100.0	5,705,161	109.8	100.0	70,737

【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	372,496	100.0	6.4	232,256	106.2	4.1	140,240
成田空港	844,789	93.5	14.6	776,892	86.7	13.6	67,897
中部空港	59,566	89.3	1.0	71,101	151.9	1.2	△ 11,535
福岡空港	49,321	91.9	0.9	23,465	76.5	0.4	25,856
新千歳空港	1,854	99.8	0.0	1,004	101.8	0.0	850

※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)	外国人入国 (1日平均)	外国人入国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	合計 (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	1,357,558	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,052,551	24,829
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7月	172,630	5,570	172,060	5,550	275,530	8,890	281,420	9,080	901,640	29,090
平成22年8月	166,780	5,380	179,920	5,800	325,470	10,500	327,310	10,560	999,480	32,240
平成22年9月	144,140	4,800	134,600	4,490	308,770	10,290	299,410	9,980	886,920	29,560
平成22年10月	145,990	4,710	143,880	4,640	285,530	9,210	287,260	9,270	862,660	27,830
平成22年11月	128,730	4,290	130,020	4,330	269,660	8,990	267,910	8,930	796,320	26,540
平成22年12月	123,830	4,000	131,860	4,250	259,140	8,360	259,480	8,370	774,310	24,980
平成22年累計	1,751,870	4,800	1,735,900	4,760	3,353,760	9,190	3,354,060	9,190	10,195,590	27,930
平成23年1月	131,920	4,260	126,230	4,070	270,190	8,720	252,650	8,150	780,990	25,190
平成23年2月	127,500	4,550	130,480	4,660	247,530	8,840	277,930	9,830	783,440	27,980
平成23年3月	88,160	2,840	127,590	4,120	332,980	10,740	312,810	10,090	861,540	27,790
平成23年4月	73,920	2,460	70,200	2,340	226,800	7,560	240,010	8,000	610,930	20,360
平成23年5月	84,080	2,710	73,920	2,380	247,540	7,990	231,520	7,470	637,060	20,550
平成23年6月	104,200	3,470	97,800	3,260	253,970	8,470	256,070	8,540	712,040	23,730
平成23年7月	128,430	4,140	129,420	4,170	282,340	9,110	286,140	9,230	826,330	26,660
平成23年累計	738,210	3,480	755,640	3,560	1,861,350	8,780	1,857,130	8,760	5,212,330	24,590
前年同期	1,042,400	4,920	1,015,620	4,790	1,905,190	8,990	1,912,690	9,020	5,875,900	27,720
対前年同期比	70.8%		74.4%		97.7%		97.1%		88.7%	

※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。

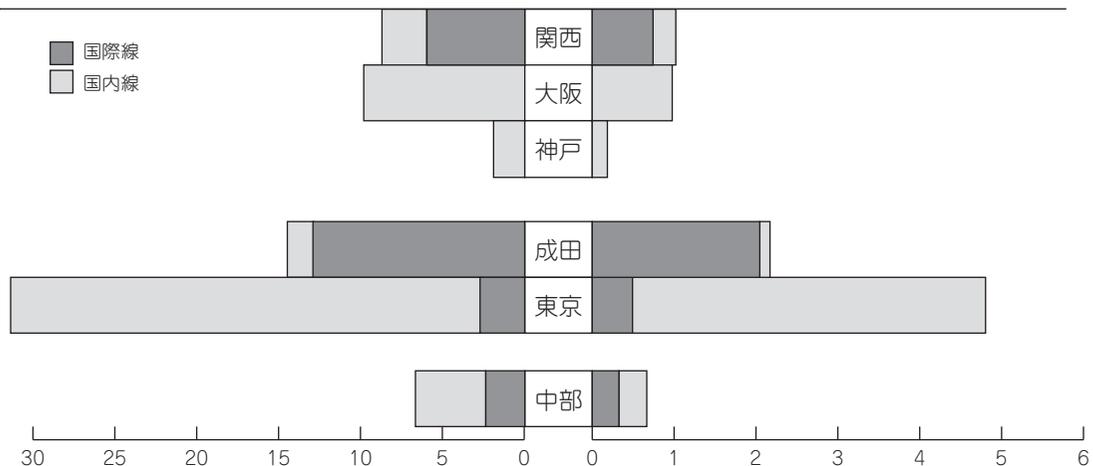
関西 3 空港と国内主要空港の利用状況 平成 23 年 6 月実績【速報】

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	5,930	97.1%	14,341	98.1%	20,271	97.8%
	関 西	5,928	97.2%	2,703	95.0%	8,631	96.5%
	大阪(伊丹)	0	—	9,708	93.0%	9,708	93.0%
	神 戸	2	50.0%	1,930	144.2%	1,932	144.0%
	成 田	12,730	88.0%	1,535	102.7%	14,265	89.4%
	東京(羽田)	2,712	243.4%	28,154	106.1%	30,866	111.7%
	中 部	2,389	93.5%	4,214	91.2%	6,603	92.0%
旅客数 (人)	関西 3 空港	743,679	90.9%	1,453,476	89.2%	2,197,155	89.8%
	関 西	743,676	90.9%	277,785	84.5%	1,021,461	89.1%
	大阪(伊丹)	0	—	980,760	84.9%	980,760	84.9%
	神 戸	3	33.3%	194,931	134.8%	194,934	134.8%
	成 田	2,028,093	74.9%	127,294	91.1%	2,155,387	75.7%
	東京(羽田)	485,206	186.1%	4,277,635	93.8%	4,762,841	98.8%
	中 部	326,700	87.9%	337,000	84.8%	663,700	86.3%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	57,258	92.9%	12,117	89.4%	69,375	92.3%
	関 西	57,258	92.9%	2,654	76.9%	59,912	92.1%
	大阪(伊丹)	0	—	8,796	92.7%	8,796	92.7%
	神 戸	0	—	667	108.5%	667	108.5%
	成 田	160,920	86.9%	集計中	—	160,920	86.9%
	東京(羽田)	10,113	813.3%	52,389	92.7%	62,502	108.2%
	中 部	9,761	101.0%	2,234	90.0%	11,995	98.7%

- 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定期の実績。前年同月比は前年同月のチャーター便との比較。
 注 3. 東京の国際線旅客数は海外エアライン 2 社の実績を含まない参考値。
 注 4. 速報値であり、確定値とは異なることがある。

関西3空港と国内主要空港の利用状況

(単位:千回) 発着回数 旅 客 数 (単位:百万人)



||||| 急病のお客様を適切かつ丁寧に介助 |||||

ターミナル内郵便局 笹田敬亨さん、今田 貴さん
関西国際空港(株) 濱谷圭祐さん



左から笹田さん、今田さん、濱谷さん

【職場推薦】

先日、郵便局の近くでご年配の男性が急病で倒れたのを社員が見つめました。すぐ 119 番通報し、休憩室から座布団を取ってきて、固い床に倒れた男性に敷いてあげました。偶然通りがかった関空会社の社員が男性に声をかけながら意識・呼吸を確認し、持病であった腰痛を配慮した回復体位を施されました。

その後、到着した防災センターの方々や救急車へ無事引き継ぐことができました。非常時のお客様に「何かできないか」と思い、空港スタッフが率先して動くことが CS につながっていくと思います。

次の CS エクセレントはいませんが。

7 月から 9 月を対象期間とした 2011 年度第 2 回エクセレント候補者を募集しています。お客様に素晴らしいサービスを提供したスタッフ、お客様の心を動かし KIX ファンづくりに貢献したスタッフはいませんが。スタッフの皆さんからの推薦をお待ちしています。

⇒ CS 向上協議会事務局まで

(関西国際空港(株)コーポレート・コミュニケーションセンター TEL (072) 455-2155)

財団法人関西空港調査会 理事、監事、評議員一覧

7月29日に開催されました評議員会及び理事会において下記の理事、監事、評議員が選任されました。

■役員

会長	吉川和広	(京都大学名誉教授)
理事長	黒田勝彦	(神戸大学名誉教授)
理事	岩見宣治	(元航空大学校理事長、空港施設㈱常務取締役)
	梶本徳彦	(元大阪府副知事)
	小林潔司	(京都大学経営管理大学院院長)
	高橋望	(関西大学商学部教授)
	森康男	(大阪大学名誉教授)
	盛岡通	(大阪大学名誉教授、関西大学環境都市工学部教授)
	八木康雄	(元大阪府環境管理監)
(常務理事)	鈴鹿孝	(当調査会事務局長)
監事	大飯田諄五	(元大阪府副出納長)
	中谷一郎	(元航空大学校教頭)

■評議員

賛助会員	斉藤明博	(関西電力㈱お客様本部副本部長)
	稲村栄一	(大阪ガス㈱理事近畿圏部長)
	小塚修一郎	(住友金属工業㈱代表取締役副社長)
	長谷川博	(㈱大林組専務執行役員)
	足高晴夫	(㈱きんでん代表取締役専務執行役員)
	遠藤芳文	(三菱重工業㈱関西支社長)

学識者等	池田有光	(大阪府立大学名誉教授)
	上原逸	(元関西国際空港施設エンジニア㈱代表取締役専務)
	加藤晃規	(関西学院大学副学長)
	小堀大徹	(元大阪府企業局長)
	末吉徹	(元大阪府水道企業管理者)
	幸田武史	(大阪府政策企画部長)
	室津義定	(大阪府立大学名誉教授)
	安田善守	(元大阪航空局長)

(敬称略、順不同)

関西空港調査会からのお知らせ

○講演会 兼 第381回定例会（平成23年5月26日開催）

「関西圏における大震災・大津波への対策と諸問題について」をテーマに河田恵昭氏（関西大学 社会安全学部長 教授）の講演会を開催した。

今後の予定

○第382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23年8月26日（金）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「リニア中央新幹線の計画について」

講 師 宇 野 護 氏（東海旅客鉄道㈱ 取締役 中央新幹線推進本部 本部長）

○第2回伊丹空港の事業価値向上に関する研究会

日 時 平成23年9月8日（木）15:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

話題提供 「臨空産業の概念と空港内事業所の現状」

「新たな空港ビジネスモデルのコンセプト」

○第383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23年9月29日（木）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「阪神高速道路の取り組みについて」

講 師 川 本 清 氏（阪神高速道路㈱ 常務取締役）

事務局だより

7月中旬に早々に夏休みを取って、関空から北海道に行ってきました。関西への帰りの日が新千歳空港の旅客ターミナルの増設・リニューアルした施設のオープンの時期と重なったので、早めに空港に行って施設を見聞してきました。

驚いたのが、本来空港外にあるような施設が空港内にたくさん出来ていることでした。一つは温浴施設、一つは映画館、もう一つはミュージアムです。温浴施設は、既に中部空港で前例がありますが、映画館はさすがに日本初であろうと思います。また、ミュージアムも、世界的なブランドのぬいぐるみとのふれあいが出来る質の高いものでした。

2009年度で見れば、新千歳は国際と国内を併せた乗降客数では我が国では羽田、成田空港に次いで第3位の空港ですが、長時間の空港滞在が期待できる国際線の乗り継ぎ客は、国際線旅客数が100万人未満では絶対数は少ないものと思われます。これらの新施設は今までのように航空旅客だけを対象にしたのでは、経営は難しいと感じました。おそらくは、空港を新しい魅力を持つ観光資源として、北海道の観光地としての利用、また周辺地域の人々からの利用も期待しているのでしょう。

高層ビルの屋上にプールを整備したシンガポールのホテルがそれだけでツアーのお客を呼べるように、将来はあの空港を目的地に旅行しようと言う“空港ツアー”ができるような楽しい空港が出現するかもしれません。

(Y.Y.)

休日は家族みんなでフィッシング

岬町海釣り公園 とっとパーク小島(岬町)



「とっとパーク小島」のある岬町は、大阪府の最南端に位置し、大阪都心部から約50km、関西国際空港から約20kmの距離にあります。岬町小島地区は大阪府の最西端に位置し、大阪湾ベイエリアの中で、きれいな海と美しい自然海岸を有する和泉山系の豊かな緑に囲まれた地域です。眼前の海は、瀬戸内海国立公園に属し、関西でも有数の釣リスポットであり、この公園は、関西国際空港二期事業で使用された埋め立て土砂の積出棧橋を有効利用し、海釣り公園としてリニューアルしたもので平成19年10月に開園しました。その後、道の駅としての施設を併設して、平成21年3月に大阪府内7番目の道の駅として登録されています。また、同年11月には来場者10万人突破を記念して、鳥羽一郎の「大阪湾」にちなんだ歌碑が建立されました。

この海は、紀淡海峡の鯛の道と言われる回遊魚の通り道にあたることから、連日多くの太公望が来園し、にぎわっております。みなさまもぜひお越しください。

■アクセス：電車にて南海多奈川線多奈川駅より中日臨海バス10分。

「海釣り公園とっとパーク小島」下車。

お車にて阪神高速湾岸線・泉佐野南又は阪和道・泉南インターから国道26号線へ。和歌山方面へ南下し深日中央交差点（ロータリー）を右折。府道岬加太港線を加太・小島方面に約10分。

■定員：400人（釣り：200人） 無料駐車場あり（駐車台数74台）

■開園時間：（3月～11月）：午前6時から午後8時まで

■休園日：（毎週金曜日（祝日除く）年末年始（12月31日、1月1～3日）要確認

■その他：救命ボート、水洗トイレ完備。展望デッキ（入場無料）あり。

■問合せ先：とっとパーク小島（事務所）

〒599-0314 大阪府泉南郡岬町多奈川小島455-1 ☎072-447-5126

利用料金等詳しくはホームページをご覧ください。

HP：http://minnaga.com/totopark/