KANSAI 空港レビュー

No.394
2011.9

KANSAI 空港レビュー

SEP 2011 No.394

CONTENTS

1 巻頭言
創造的グレート・リセットをめざして
小林　潔司

2 各界の動き

7 世界の目
日本大好き! 関西大好き! おおきに〜!!
奥山　ルジミラ　マリ

9 講演抄録
超電導リニアによる中央新幹線計画について
宇野　　護

16 プレスの目
成田空港と関西空港、比べてみれば
山田　泰正

18 航空交通研究会研究レポート
民営化後の空港運営会社の「経営」
加藤　一誠

20 データファイル
・運営概況について（平成23年7月分）（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］（平成23年7月分）
・平成23夏季繁忙期間（7月22日〜8月21日）における
出入（帰）国者数【速報値（概数）】
・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7月分）

【表紙写真】「ハイフライ航空　A340-300」

ハイフライ航空チャーター5K652便の A340-300 である。
夏季の欧州チャーターは、ここ数年スイスのエーデルワイス航空であったが、今年はポルトガルのハイフライ航空が加わった。ハイフライ航空はポルトガルやスペインのほか、ハンガリーやチェコなどへ国内11空港から33便を運航している。KIXでも木曜日と土曜日にしばしば見かけることができる。この便はチェコ・プラハから到着し2時間後にイタリア・ミラノに向け離陸した。

撮影：柴崎　庄司（関西国際空港給油㈱）

巻頭言

創造的グレート・リセットをめざして

京都大学経営管理大学院院長･教授　**小林　潔司**

東日本大震災における想定外の津波、原子力安全神話の崩壊は、グローバル社会に衝撃をもたらした。我が国は巨大災害を経験し、また原子力事故を引き起こした当事国として、新しい安全・安心社会の復興モデルを世界に示す責務を持っている。

危機の時代には、創意工夫や発明を生むエネルギーが生まれる。新たな経済や社会モデルが誕生し､新しい暮らし方や働き方が実現する｡リチャード・フロリダは、このような経済・社会秩序の根本的な変革をグレート・リセットと呼んだ。フロリダは、高速鉄道で結び付けられた知的文化的水準の高い国際的メガ･コリドーがグレート･リセットの旗手になると述べている。折しも、リニアー新幹線の着工がスタートし、関西空港・伊丹空港の一元的運営が開始されようとしている。

国際的メガ都市が、リニアー新幹線により1時間程度で連結される。メガ都市を行き来する仕事や活動が早ければ半日で終わる。メガ都市からアジアの各都市に、数時間以内で到達できる。このようなメガ・コリドーの形成が、関西に、さらには日本社会に計り知れない影響をもたらす。1日の生産性が倍増する。生活にゆとりが生まれる。より多様な生活パターンを楽しむことができる。旅行費用の減少は、より多くの人々に旅行の機会を与える。しかし、旅行時間の短縮がもたらす効果はさらに複雑である。

戦後間もないころ､経済学者スキトフスキーは､名著「Joyless Economy」の中で、21世紀には人々がつきあいを求めながらも、それを実現することが難しくなると予言した。pを「つきあい確率」と呼ぼう。人々が忙しくなると、「つきあい確率」pは減少する。相手の「つきあい確率」も同時に低下すれば、つきあいが現実に実現する確率p^2は､またたくまに小さくなる。21世紀には、人々が忙しくなり、「つきあい」は劇的に減ってしまう。これが、スキトフスキーの予言である。

スキトフスキーの予言は、的中しなかった。忙しくなったとはいえ、「つきあいが減った」という話は聞かない。情報通信技術、交通技術の発展に支えられ、スキトフスキーの予言を克服している。忙しくなるほど、相手との約束をとりつけるのにエネルギーがいる。E-mailや携帯電話の普及により調整費用が激減した。旅行時間の短縮により、交際の空間的な範囲が広がった。人々はより大きな感動や喜びや、より深い議論や知識を獲得できる相手を選ぶようになる。つきあいの質が変わっていくのである。これが、旅行時間短縮の効果である。

近い将来、東アジア地域で膨大な旅行需要が発生する。関西には、膨大な旅客需要を受け入れるキャパシティがないが、そのすべての受け入れる必要もないだろう。必要なことは、より価値・質の高いコミュニケーションを関西で実現するように、関西の知的文化的キャパシティを増加させることにある。メガ・コリドー形成に向けての胎動が、関西の創造的グレート・リセットの原動力になることを期待したい。

平成23年 8月1日～ 8月31日

各界の動き

関西国際空港

●展望ホール改装オープン

関西空港の見学用展望ホールが 8 月 1 日リニューアルオープンし、屋内部分の学習施設には、ターミナルビルと駐機場を再現した長さ約 30m の巨大ジオラマが登場した。このほか滑走路を離着陸する航空機を間近に見られる 4、5 階の屋外ウッドデッキも新調した。

●ピーチが建設棟に本社移転

国内初の本格格安航空会社（LCC）、ピーチ・アビエーションは 8 月 1 日、本社オフィスを関西空港内のエアロプラザから建設棟に移転した。

●促進協が要望活動

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 8 月 3 日、民主党と国土交通省、財務省に 2012 年度予算での補給金の継続などを要望した。

●統合準備協が初会合

国土交通省は 8 月 9 日、関西、大阪両空港の経営統合にむけ、実務的な意見調整を行う準備協議会の初会合を大阪市内で開いた。2012 年 4 月に土地保有会社を切り離した運営会社の新関空会社を設立し、7 月に伊丹との経営統合を目指す前提で統合に向けたスケジュールと課題を確認した。

●大韓航空が釜山線をダブルデイリー化

大韓航空は 8 月 9 日、2012 年 2 月 1 日から 3 月 24 日まで、関西～釜山線を週 7 便の運航から週 14 便（ダブルデイリー）へ増便すると発表した。ボーイング 737 － 900 型機（187 席）を使う。

●済南・上海へエアポートプロモーション

関西国際空港会社は 8 月 9 ～ 13 日、関西国際空港全体構想促進協議会のメンバーである和歌山県と関西経済連合会とともに、中国・済南の山東航空本社、上海の中国東方航空本社などにエアポートプロモーションを実施した。

●初代社長、竹内良夫氏が死去

関西国際空港会社の初代社長で元運輸省港湾局長の竹内良夫氏は 8 月 9 日、腎臓がんのため死去した。88 歳。1984 年 10 月の同社設立に伴い初代社長に就任し、関空の建設を指揮。91 年 6 月まで務めた。

●エアアジアXがクアラルンプールに11月就航

LCC のエアアジア X（マレーシア）は 8 月 10 日、11 月 30 日から関西～クアラルンプール線を週 4 便就航すると発表した。同社は LCC アジア最大手、エアアジアの長距離子会社で、日本路線は昨年 12 月に就航した羽田～クアラルンプール線に続き 2 路線目。関空に就航する LCC は、2012 年 3 月に運航を始める全日本空輸系のピーチ・アビエーションを含め 7 社目。就航を記念し、関空発の片道料金を「サンキュー関西」をもじって一部座席に 3,931 円（空港使用料などを含む運賃総額は 8,081 円）の料金を設定する。エアバス 330 型機（377 席）

を使用。

●関西国際空港会社人事

▽（8 月 15 日）退職（計画技術部長）佐藤清二＝国土交通省技術政策総合研究所空港研究部長に就任

▽（8 月 16 日）計画部長（国土交通省近畿地方整備局神戸港湾事務所長）山縣延文

●エアアジアXのCEO「1年以内にデイリー化」

関西空港に就航するマレーシアの LCC、エアアジア X のアズラン・オスマンラニ最高経営責任者（CEO）は 8 月 19 日までに、共同通信のインタビューに応じ、当初は週 4 便のクアラルンプール便について「1 年以内に毎日 1 便、2 ～ 3 年で 2 便に増やしたい」と述べ、増便に意欲を示した。

●外国人客の回復足踏み

関西国際空港会社が 8 月 22 日発表した 7 月の運営概況（速報値）によると、国際線の外国人旅客が前年同月比 26％減の 25 万 7,850 人にとどまった。減少率は 6 月並みで、東日本大震災以降の回復が足踏み状態となっている。一方、国際線の日本人旅客は 2％増の 56 万 8,480 人と 8 か月ぶりに前年同月を上回った。

●全日空が貨物便を増便

全日本空輸は 8 月 23 日、成田・関西～バンコク線の貨物便を 10 月 30 日から週 2 往復増やし 3 往復に、成田・関西～天津線を同日から週 1 往復増やし 6 往復にすると発表した。

●ピーチ、新千歳、福岡に1日計7往復

ピーチ・アビエーションは 8 月 23 日、運航当初の 2012 年 3 月 1 日から 24 日までのダイヤを発表した。新千歳便は 1 日 3 往復、福岡便は同 4 往復設定した。

●ピーチCEO「北京、香港など4時間以内」

ピーチ・アビエーションの井上慎一最高経営責任者（CEO）は 8 月 24 日に記者会見し、新規の就航路線について「片道 4 時間以内で到着するところに限定したい。長時間フライトはしない」との考えを示した。関空から 4 時間以内の地点として、北京や香港、広州などを例に挙げた。

●香港航空が香港線貨物便を増便

香港航空は 8 月 25 日から関西～香港線の貨物便を週 1 便増便し、週 3 便とした。エアバス A330 － 200F 型貨物専用機（最大積載量 65t）を使う。

●ピーチ、当面商業施設でチェックイン

関西国際空港会社は 8 月 29 日、ピーチ・アビエーションのチェックイン施設を、空港ターミナルビルに隣接する複合商業施設、エアロプラザに整備する方針を明らかにした。2012 年度下期に LCC 専用ターミナルが完成するまでの暫定措置。

●泉佐野市が連絡橋利用税条例案

泉佐野市は 8 月 31 日、関西空港連絡橋の国有化に伴い、得られなくなった固定資産税に代わる財源として、利用税を導入する条例案を発表した。1 台 1,100 円（1 往復）で、年間 3 億円程度の税収を予想。9 月市議会に提案し、2012 年 4 月の施行を目指す。しかし、利用者の反対意見は根強く、成立しても手続き上必要な総務相の同意を得られるかは不透明だ。

●関西国際空港会社人事

▽（8 月 31 日）退職（財務部長）浅田雅昌

▽（9 月 1 日）財務部長（財務部担当部長）松平正裕

空港

═ 大阪空港 ═

●全日空が秋田線開設

全日本空輸は8月23日、大阪（伊丹）～秋田線を12月16日に開設すると発表した。1日2往復する。一方、仙台線は10月30日から1日1往復減らし6往復にする。

═ 神戸空港 ═

●法政大のパイロット訓練施設開講

パイロット養成の専門コースを持つ法政大が、神戸空港に操縦士の資格取得のための訓練施設を開設し8月8日、開講式が行われた。航空会社にパイロットとして就職を希望する学生に高度な飛行訓練を受けさせる施設で、双発プロペラ機やフライトシミュレーターなどを配備している。

●搭乗者数が大幅増

神戸市は8月8日、神戸空港の7月の搭乗者数が前年同月比31.9％増の21万2,317人となったと発表した。市空港事業室は「九州方面の路線新設の効果が旅行シーズンに表れている」とみている。

●アジア系外国人の男が侵入、逮捕

神戸空港の滑走路付近に正当な理由なく侵入したとして、兵庫県警神戸水上署は8月22日、建造物侵入の疑いでアジア系外国人の男を現行犯逮捕した。運航に支障はなかった。

●小型機パンク事故で16便に影響

8月30日午後0時15分ごろ、神戸空港に着陸した本田航空（埼玉県川島町）の小型プロペラ機の後輪2本がパンクし、滑走路で動けなくなった。操縦訓練のため法政大の学生2人と本田航空の教官が搭乗していたが、いずれもけがはなかった。このトラブルで滑走路が閉鎖され、着陸先変更や欠航で16便に影響が出た。

═ 成田国際空港 ═

●今年度業績を上方修正

成田国際空港会社は8月4日、2012年3月期連結業績の見通しについて、当期純損失を10億円と5月発表の32億円より上方修正した。東日本大震災と福島第1原発事故の影響で、利用低迷傾向が第1四半期いっぱい続くと見ていたが、5月以降に旅客数などが回復し始めたため、上方修正した。

●10月20日から同時離着陸開始へ

国土交通省は8月24日、成田空港の2本の滑走路から同時に離陸させる同時平行離陸方式を、10月20日から開始することを決めた。1時間の出発可能機数は1.4倍となり、年間発着枠は22万回から23万5,000回に増える。国交省は出発監視担当の管制官を新たに配置。横間隔で2.5km離れた滑走路を同時離陸した2機が接近しないかを目視で警戒する。

═ 羽田空港 ═

●全日空がB787でフランクフルト線

全日本空輸は8月23日、世界で初めて導入する米ボーイング787型機を使用して、2012年1月に羽田～フランクフルト線を開設すると発表した。週3便で始め、2月からは毎日運航する予定。国内線は11月1日から、午前に羽田～岡山、午後に羽田～広島の各線それぞれ1往復に787型機を投入する。

航空

●成田の航空自由化、日・インドネシアが合意

国土交通省は8月12日、日本とインドネシアの航空当局が航空自由化（オープンスカイ）協

定の対象に成田空港を加えることで合意したと発表した。成田の年間発着回数が現在の22万回から27万回に引き上げられる2013年夏から実施する。航空会社間の競争で運賃が下がるなど、個人の利便性向上につながる期待がある。

●日航が三菱商事・カンタスと格安航空

日本航空と豪航空大手カンタスグループ、三菱商事の3社は8月16日、LCCの共同出資会社、ジェットスター・ジャパンを9月に設立すると発表した。カンタス傘下のLCC、ジェットスターのブランドで2012年中に運航を始め、国内線と国際線の両方で割安な運賃を提供する。拠点空港は未定としているが、14年度に発着枠が拡大する成田空港を軸に検討、3機のA320型機（180席）で運航を開始し、関西、札幌、福岡、沖縄などへの路線展開を図る。国内線の就航後に順次、アジア主要都市へ路線網を拡大する。

●ボーイング787に型式証明9月に全日空へ引き渡し

米ボーイングは8月26日、787型機について、米連邦航空局（FAA）と欧州航空安全局（EASA）から、安全性などの基準を満たしたことを示す「型式証明」を取得したと発表した。第1号機は全日本空輸に9月25日に引き渡される予定。当初、2008年の納入予定だったが、部品の供給遅れやテスト飛行中の事故などが続き、計画が大幅に遅れていた。

●全日空がエアアジアと合弁

全日本空輸は8月31日、マレーシアのLCCエアアジアと共同でLCC事業に取り組むための新会社、エアアジア・ジャパンを設立したと発表した。社長には全日空のアジア戦略室長だった岩片和行氏が就任する。成田空港を拠点として2012年8月就航を目指す。出資比率は全日空が51％。同じ全日空系のピーチ・アビエーションは関西空港が拠点で、棲み分けを図る。

クリック！

2012年3月のピーチ・アビエーションを含め、日本の空に日本国籍の本格的なLCCが一挙に3社登場する。全日空と香港資本の合弁のピーチに対し、他の2社は、すでにLCCで実績のあるエア・アジア、ジェットスターと組み、3社とも国内線からスタートする。「既存会社との需要の取り合いではなく、新しい需要を掘り起こしていく」（岩片社長）としており、関西空港にとって課題となっている国内乗り継ぎ便の強化につながることを期待したい。

●デルタ航空が100機購入

デルタ航空は8月25日、ボーイングのB737－900型機（180席）を100機購入すると発表した。2013年下半期から2018年にかけ導入する。

関西

●御堂筋の管理権限、国から大阪市に移管

大畠章宏国土交通相は8月7日、大阪市内で平松邦夫大阪市長と会談し、大阪のメーンストリート・御堂筋（3.7km）の管理権限を、2012年4月1日に国から市へ移管することを伝えた。

●堺市LRT、2方式とも赤字

堺市は8月3日、南海本線堺駅前から堺浜間で計画されている、LRT（次世代型路面電車）路線について事業性の検証結果をまとめた。公設民営方式、民設民営方式どちらで事業を行っても赤字の試算となった。竹山修身堺市長は会見で「採算性はかなり厳しい。市民と議会の声を聞

きながら慎重に検討したい」と消極的な姿勢を示した。

●大阪ガス、京セラドーム隣に商業施設

大阪ガスは8月5日、京セラドーム大阪の東に隣接する同社所有地（約4万1,000㎡）に、イオンを核としたショッピングセンターを誘致するほか、大阪ガスでは最大規模のショールームを開設すると発表した。2013年度の開業を目指す。

●大阪府人口、17年ぶりに減少

総務省は8月9日、住民基本台帳に基づく2011年3月末時点の人口動態調査を公表した。東日本大震災で大きな被害を受けた岩手、宮城、福島3県の22市町村分を除く全国の人口は1億2,623万625人で昨年に続き2年連続で減少した。大阪府は1,412人（0.02%）減で17年ぶりに減少した。

●堺市、新しい東西連携案

堺市は8月11日の市公共交通検討会議で府道堺大和高田線にLRTか専用レーンを備えたバスを運行し南北方向の鉄道4路線を東西に結ぶ連携軸とする案を示した。

●大阪府知事、本庁舎全面移転を断念

橋下徹大阪府知事は8月18日、府咲洲庁舎（大阪市住之江区、旧WTC）に本庁舎を全面移転する構想について、断念すると表明した。咲洲庁舎の安全性を検証する専門家から、高層ビルが影響を受けやすい長周期地震動に対する脆弱性を指摘され、「防災拠点としては難しく、全面移転はあり得ない」と述べた。

●近鉄阿部野橋ターミナルビル、「ハルカス」に

近畿日本鉄道は8月25日、大阪市阿倍野区で2014年春に開業予定の超高層複合ビル（60階建て、300m）の名称を「あべのハルカス」にすると発表した。「心を晴れ晴れとさせる」という意味の古語「晴るかす」にちなみ、社内公募で決定した。

●大阪府がりんくう国際物流で27億円債権放棄

大阪府は、民事再生手続き中の第三セクター、りんくう国際物流に無担保融資していた約29億円（未払い利息を含む）のうち、回収不能になった27億5,200万円を債権放棄する方針を決めた。

●大阪府成人病センター、府庁隣で新築

老朽化した大阪府立成人病センターの建て替えについて、大阪府は8月31日の「戦略本部会議」で、大手前地区の府庁本館隣に新築移転する方針を確認した。2016年度末の開院を目指し、移転を進める関連経費を9月府議会に提案する補正予算案に盛り込む。新病院は地上13階地下2階（延べ床面積6万5,000㎡）。

国

●中国人向け個人観光ビザの発給要件再緩和

外務省は8月10日、中国人向けの個人観光ビザ（査証）について、9月1日から発給要件を緩和すると発表した。昨年7月に続く緩和で、東日本大震災で激減した購買力の高い中国人観光客を呼び戻したい考えだ。職業の要件を外し、一定の経済力があれば発行できるようにし、滞在期間も15日から30日に延長する。

●訪日外国人数、下げ止まり

独立行政法人の日本政府観光局が8月18日発表した7月の訪日外国人数は56万1,700人と前月に比べ約13万人増えた。ただ、前年同月に比べると36.1%の減少。前年実績を下回るのは5か月連続で、減少率は6月とほぼ同じだった。

世界の目

日本大好き! 関西大好き! おおきに〜!!

奥山 ルジミラ マリ 氏

私は、ブラジルのリオ・デ・ジャネイロ出身です。リオはサンバ（カーニバル）やサッカー、そして多くの美しいビーチで、とても有名なところです。

コパカバーナビーチの近くにあった日本語学校へ２年間通い、卒業後、リオ・デ・ジャネイロ国立大学文学部、日本語・ポルトガル語学科に入学、３回生のときに奨学金を頂いて、天理教の研修生として初めて日本に来ました。

子どものときから日本や日本語、そして日本人に大変興味があったので、実際に日本に来ることができて、私の大きな夢が叶いました。

私はもともと明るくて、おしゃべりや踊り（特にサンバ）が大好きです。また、何にでもチャレンジしたくなるタイプで、典型的なブラジル人です。ブラジル人の特徴は何と言っても明るさです！物事をあまりクヨクヨ考えないで、毎日陽気に暮らすことです。私はよく言います。「いつでも、先に潜る。それから“えっと！私って…泳げるんだったっけ！？”と考える」と。

これは、私の生き方そのものです。よく言えば“プラス思考”ですが、逆に言えば“ただのアホ”です。でもそれは、私にとって、一番良い生き方だと思っています。いつも「何とかなるさ！」と失敗を恐れずに何にでも挑戦します。たとえ失敗をしたときでも、「まあ、失敗は成功の元や！」なんて、笑いながら自分をなぐさめます。

こんな性格の私ですが、平成元年（1989年）に初めて来日して、留学中に主人と出会い、１年後に一時帰国しました。そして平成３年（1991年）に再び来日して結婚しました。子どもは大学２回生の長男を頭に、高３、中３、中２と３人の娘がいます。４人とも、私に負けず劣らず、ちょっぴり変なガイジンです（笑）。

結婚後８年間、主人の故郷である京都に住んでいました。日本語学校や大学で学んだ“標準語”は、見る見るうちに、見事に関西弁に変わってきました！

そして、平成10年（1998年）に、京都から滋賀県に移り住み、今年で13年目になります。

最初は、外国人として、日本で生活や子育てをするのが容易ではなく、周りの目が厳しいと思っていました。「お母さんはガイジンやからしゃ〜ない…」なんてことを絶対に人から言われたくなかったので、「もっとしっかりしないと」と思って、挨拶や身だしなみのこと、そしてさまざまなマナーについても厳しく躾けてきました。あるとき、娘が怒って言いました。「お母ちゃんはいろいろ厳しく言うけれど、友だちを見てると、お箸の持ち方や、食べ方が結構変やで！それに、子どもだけでなく、大人もおかしい！挨拶しても、挨拶を返してくれへんし…何で私たちだけ、きちんとせなアカンの？？」と。そのとき私は、「あなたたちは外国人の子やからこそ、しっかりせなアカン！それに、いいマナーを身に付けるのは大事なことやで〜！どこへ行っても、恥ずかしい思いをしなくて済むんやで！最高やん！！」と答えました。

しかし、関西に住んでいると、何とも言えない人の暖かみを感じるようになりました。今まで出会った方々が親切で、そうした人たちとふれ合うちに、何となくもう一つの故郷ができたように感じました。おかげさまで、たくさんの友だちができて、地元では、皆さんと親しくお付き合いをさせていただいています。

12年前から、私と4人の子どもたちは、地元の和太鼓グループ“野村太鼓”に入会し、楽しく太鼓を叩いています。入会当初、メンバーは20人ほどしかいなかったのが、和太鼓に大変興味を持っていた私が、「太鼓って最高やで！やろう！やろう！」と、あっちこっちに呼びかけたところ、いつの間にか60数名にまで増えていました。その後何人か退会して、今では40人ほどで活動していて、私もときどき指導をしています。

ある年の夏まつりで、地元のおじいさんが、演奏を終えた私のところへやってきて、「ありがとうございました。あなた方のおかげで野村太鼓がよみがえりました。私も昔、野村太鼓をやっていましたが、だんだん和太鼓に興味を持つ人が少なくなり、メンバーが減ってしまいました。でも、あなた方が入ってくれて、野村太鼓が本来の姿に戻りました。本当にありがとうございました」と、私の手をとって、涙を流しながらお礼を言ってくださいました。

それを聞いて、私は大変嬉しく思いました。太鼓を叩くことで、人と人とのつながりが生まれるのです。そして、そのつながりが、太鼓を聞く側にまで広がって行くのではないかと思っています。外国人の私が和太鼓をやっていることで、周りの人たちも自国の素晴らしい伝統文化に再び目覚めたらいいな～なんて、ちょっとえらそうではありますが、正直にそう思います。

また、4年前から、地元のボランティア劇団「どってんと一座」のメンバーとして活動しています。「どってんと一座」は、大津市の旧志賀町に伝わる歴史物語を、オリジナルのシナリオと音楽、踊りを交えて表現するグループです。身近にある歴史や文化の中には、先人たちの遺してくれた立派な教訓や智恵など、学ぶべきことや子どもたちに伝えるべきことがたくさんあります。外国人でありながらも、このような素晴らしい日本の文化を大切にしていきたいと思っています。

私は思うのですが、同じ地域で、同じように生活している私たちは、“私は何々人、あなたは何々人”というよりも、私たちはみんな同じ“地球人”として、たすけ合いながら、共に生きて行かなければなりません。外国人を差別する心は、人と人の間に壁をつくってしまいます。国々に国境はあっても、せめて私たちの心の中には国境をつくりたくない、“私たちは一つの大きな家族なのだ”と考えることが大切なのではないでしょうか。

私は、日本に来てよかった！滋賀県に来てよかった！細い目のステキな日本人に出会えてよかった！と思っています。主人はよく、「遠いところから来てくれてありがとう」と言ってくれますが、むしろ私は「私の大好きな日本で、私を妻にしてくれてありがとう！」と言いたいです。

ときどき「ブラジルに帰りたくないの？？」と聞かれます。“帰りたい”というより、一度は主人や子どもたちにブラジルという国を見てほしいというのが、私の本当の気持ちです。ブラジルはどんな国か、母親はどんな環境で育ったのかがわかれば、ただ“お母ちゃんは変なガイジンやな～”というだけでなく、外国人をちゃんと理解できる子に育つのではないかと思います。私がブラジルを出て日本に来たのと同じように、子どもたちにもいろいろな国へ羽ばたいて行ってほしいと思っています。

この23年間で、日本はずいぶんと変わりましたが、それでもやっぱり、私は日本が大好き！そして関西が大好きです！おおきに～！！

〈プロフィール〉

奥山　ルジミラ　マリ
（Ludmilla Mary Okuyama）

1961・12・7　リオ・デ・ジャネイロ生まれ
1990・2 日本語能力試験2級合格
2007・4 滋賀県教育委員会ほっとサポーター登録
2010・4 滋賀県教育委員会
「外国人児童生徒教育支援員」登録
2011・4 高島市教育委員会
「外国人児童生徒指導協力員」登録
2011・4 滋賀県教育委員会
外国児童生徒ハートフル支援員登録

●講演抄録

第382回関西空港部会

超電導リニアによる中央新幹線計画について

東海旅客鉄道株式会社取締役
中央新幹線推進本部長
宇野　　護　氏

●と　き　平成23年8月26日（金）　●ところ　大阪キャッスルホテル7階

■はじめに

皆様、こんにちは。ご紹介いただきましたJR東海の中央新幹線推進本部長の宇野でございます。今日は中央新幹線について、最近の状況等をお話しさせていただきます。大きく分けて3つの話題についてお話しします。1つ目は中央新幹線の計画、2つ目は超電導リニアの技術開発の状況、3つ目は先般、公表した名古屋までの計画段階環境配慮書の内容についてお話しします。

■中央新幹線について

このプロジェクトは法律的に全国新幹線鉄道整備法に基づく中央新幹線として位置付けられています。昭和48年（1973年）に基本計画が定められており、起点が東京都、終点が大阪市、主な経過地は甲府市附近、名古屋市附近、奈良市附近となっています。昭和48年当時、基本計画が決定されたのは計12路線ありました。また、整備計画が定められたのが5路線あって、いわゆる整備新幹線と呼ばれています。

昭和49年（1974年）に中央新幹線の調査が開始されております。同時期に四国新幹線も調査の指示を受け、四国と九州の間の豊予海峡について調査が始められ、さらに、明石海峡大橋が道路単独橋になったものですから紀淡海峡についても調査が進められていましたが、先般、これらの調査が打ち切られまして、12線の中でプロジェクトが進んできたのは中央新幹線だけであります。

国鉄時代の中央新幹線の調査は、最も時間がかかると考えられた甲府から名古屋までの中部山岳地帯のトンネル調査で、アルプスをトンネルで通過することが可能かどうかを調査するものでした。当時の東海道新幹線の輸送量の推移からみても将来的にはバイパス線が必要だということで、調査が続けられてきました。

昭和62年（1987年）に、国鉄改革により誕生したJR各社の中でJR東海が東海道新幹線を運営する会社ということになりました。経営的には東海道新幹線が収入の85％を占めていますし、将来的に東海道新幹線を発展的に代替する路線を造っていかなければならないということで、中央新幹線を超電導リニアで造っていくことを会社発足とほぼ同時に長期方針として定め、取り組んできたわけです。

当時は会社が出来たばかりですから何兆円もかかるような営業路線を造るというわけには行きませんので、まずは当時、技術開発の途上にあった超電導リニアの技術をブラッシュアップして行くことを第1に取り上げました。その中で最初の取り組みは超電導リニアモーターカーの本格的な実験線を造ることでした。平成2年（1990年）に山梨の実験線の建設に着手し、当時で3,000億円ほどかかるということでした。また、同じ時期に東京都・大阪市間の調査の指示を国から受けて、日本鉄道建設公団（当時）と共同で進めました。

それ以降、中央新幹線というプロジェクトそのものについては調査を地道にやってきたとい

う以外に何もございません。その一方で、私どもは超電導リニアについて約20kmの山梨の実験線を使いながら、様々な技術開発を行い、国の技術評価も、後ほどお話ししますが、実用レベルという評価をいただきました。また、お陰さまで会社の体力も付いて参りました。その中で目標とする中央新幹線は公的財源を当てにしていてはなかなか出来ないということもあって、平成19年（2007年）12月に、将来的には大阪までが目標でありますが、まずは第1局面として首都圏～中京圏間を自己負担で実現していくことを表明いたしました。こうして、財源の話がクリアになって以降、中央新幹線としての法律上の手続きが一気に進み出しました。そして1年後の平成20年（2008年）10月に、それまで続けてきた地形・地質調査をまとめて国土交通大臣に報告して区切りを付け、続いて、残る4項目調査と言っていますが、需要予測や建設費、技術開発、その他の必要な事項について調査の指示を受けて、これも平成21年（2009年）12月に報告して法律上必要な調査は全て終えました。

調査が終わりますと、法律上の手続きとしては、営業主体・建設主体の指名や整備計画の決定があり、これらについて交通政策審議会に諮問がなされ、昨年3月から審議が始まりました。そして今年5月に、ルートは南アルプス、走行方式については超電導リニア方式、営業主体・建設主体についてはJR東海が適当であるという内容が答申され、その後、国土交通大臣により営業主体・建設主体の指名や整備計画の決定がなされました。そして、5月27日には、国土交通大臣から私どもJR東海に対して建設の指示がなされました。こうして私どもが事業主体として計画を進める段階になりましたので、最初に取り掛かるべき事項として環境影響評価法による環境アセスメントの手続きに入りました。6月7日に長野県に係る区間を除いた東京都・名古屋市間の計画段階環境配慮書を公表し、8月5日には長野県分について計画段階環境配慮書を公表して、現在、環境アセスメントの手続きが進行中です。

次に交通政策審議会でどのような審議が展開されたかを振り返りますと、中央新幹線小委員会が設けられて専門家の臨時の委員も参加して計20回の審議が行われました。最初、第2回までに地形・地質等を含めたトンネル施工技術やリニア技術の審議がなされ、その後、第3回の審議会で、営業主体・建設主体となることを表明しているJR東海の考えについてヒアリングが行われました。また、その後の自治体ヒアリングでは、中央新幹線が通る沿線都府県の各自治体が、それぞれの立場から意見を述べられました。さらに5人の有識者からもヒアリングが行われました。また、交通政策審議会は独自に需要予測や経済効果の調査も行い、ルートについての適否が議論されました。そして、昨年12月には中間取りまとめとして、諮問事項である、営業主体・建設主体の指名と整備計画の決定等に向けての基本的な考え方が示されました。この段階で南アルプスルート、超電導リニア方式がよいとの審議会の意見を示していただき、最終答申を待たずに関係自治体等と協議に入って行けるように、またアセスに向けての準備が出来るように、早い段階で方向付けをしていただきました。

今年に入り、最終答申に向けて作業が続いたのですが、思わぬ事態が起きました。3・11の東日本大震災でございます。答申が間近と思っていた矢先で、審議会でも中央新幹線にどのような影響があるか、計3回にわたって議論が行われました。

審議会では、大震災を受けて中央新幹線への影響はどんなことが考えられるか、私どもとしてお話ししました。阪神・淡路大震災を期にハード的には構造物の設計が大きく見直され、それを受けて耐震補強が施された構造物は東日本大震災でも被害は軽微でした。そうした状況を踏まえて、新たな地震対策として大きなものは必要となる可能性は少なく、新たな追加的な投資コストの発生は非常に少ないということを申し上げ、東日本大震災のJR東海の経営に対する影響は一時的なものであり、中央新幹線建設を

完遂する計画には支障しないとご説明してご理解をいただきました。

昨年5月の審議会では、私ども JR 東海がこのプロジェクトにどのような考え方で取り組んでいるか表明しています。これについては、プロジェクトの進め方に深く関わってくるので、少し詳しくお話しします。大きく4点あります。第1はなぜこのプロジェクトを進めるのかという目的。第2に日本の経済・社会にどのような波及効果があるのだろうか、ということ。第3に営業・建設主体としてやり遂げられるかということ。第4に早くやり遂げるために早く着工する必要があること。これらについてお話し申し上げます。

東海道新幹線は2つの課題を抱えています。1つは地震等の大規模災害への備えです。東海道新幹線は昭和50年代から東海地震対策を進めて参りました。それ以降も、阪神・淡路大震災を受けて耐震補強に取り組むなど、出来る限りの手当てをしてきましたが、想定を超える事態に備える必要があります。もう1つ、東海道新幹線は昭和39年（1964年）東京オリンピックの年に開業して46年が経過し、構造物の経年劣化が進んできています。現在はどうかと言いますと、しっかり維持をし点検をしておりますので安全に関しては太鼓判を押せますが、中央新幹線の建設期間を考えれば、10年、20年オーダーの時間が掛かり還暦くらいの年を迎えることになりますので、新しいバイパス線を整備して、東海道新幹線の経年劣化に対しては、大規模修繕をやりながら運営して行きたいと考えています。そういった意味で東京～名古屋～大阪の大動脈の二重系化が必要なのです。

首都圏～中京圏～近畿圏の3大都市圏の人口は6,400万人になりますが、それが超電導リニアを使って、1時間余、67分で結ばれるということは3大都市圏があたかも1つの巨大な都市を形成するのと同じ効果をもたらすわけです。その結果、実際にどのような効果が出てくるか分かりませんが、少なくともビジネスの進め方の多様性がいろいろ広がるでしょうし、余暇の過ごし方も当然広がるなど、様々な可能性が広がり、非常にインパクトがあると思います。

次にプロジェクト推進の大原則についてお話しします。我々の会社は上場している完全な民間会社です。その立場から自己負担で巨大なプロジェクトを実行しようとしています。その中で原則を定めて意思決定しているわけですが、我々の原則を少し紹介しますと、まず民間会社として経営の自由、投資の自主性の確保は大原則です。全国新幹線鉄道整備法で民間会社が造っていくのは初めてのケースということもあって、民間会社として不利になることはないことを事前に確認し、これを前提としています。民間会社としての経営の自由と投資の自主性を求めることから、逆に国の資金援助を求めることなく、健全経営を維持しながら自己負担で実現して行くという原則を掲げています。

健全経営のポイントは何かと言えば、2つありまして、1つは、安全安定輸送と競争力強化への投資をしながら安定配当を継続すること、もう1つは長期債務の残高が5兆円を超えないことです。これだけの事業ですから借金なしというわけには行きません。借金のピークは開業直前となりますが、その時でも過去に経営的に経験した最大5兆円に留めます。

自己負担で造るといってもどういう見通しを立てているのか、ということですが、超電導リニアの建設から開業まで、安定配当をしながら自己負担で大阪まで実施出来るというシミュレーション結果を示しています。2027年名古屋開業後は、長期債務の残高を現在並みに落してから大阪まで進めるということを見込むと、大阪開業は2045年になります。2段階方式で大阪まで実現いたしますので、名古屋開業後は、出来るだけ速やかに経営体力を回復して第2ステップへ進むということでございます。

長期債務の残高の推移を棒グラフで示しますと、山が2つ出来ます。最初の山が名古屋開業の時の山でして、債務残高は4.92兆円で5兆円ぎりぎりのところまで行きます。その後は、開業と同時にキャッシュも入ってきますので返済しつつ進め、大阪開業の時には再び債務残高が4.69兆円になってくるというのが経営のシ

ミュレーション結果です。

収入想定については堅めに見積もっており、名古屋開業までの収入は足元5年の平均並みで横ばいで推移するという前提を置き、名古屋開業時点で収入は5％増え、開業後10年でさらに5％増えるという想定をしています。さらに大阪開業の時点では15％の収入増があるという見通しをしています。これはいわゆる需要予測の手法を使ったものではなく、今までの鉄道経営の経験を元に、堅く見積もったものです。

需要予測については4項目調査で行っています。GDP が1％強の伸び率という条件で、将来人口は中位推計を用いていますが、かなり高い需要があるという数字が出ており、それに比べると私どもの収入見通しはかなり抑えていることが分かります。ちなみに交通政策審議会でも独自に需要予測を検証されました。その中で、GDP が成長しないケースと、私どもの収入見通しとがほぼ一致しておりまして、審議会では、かなり手堅い経営の見通しを立てているとの評価をいただいております。

交通政策審議会の段階では、いわゆる環境調査という形で、色々と議論していただいています。東京都～大阪市間にわたって約20～25km 幅のエリアが調査範囲として示されています。私どもも地形・地質調査で調査範囲を明らかにしておりますが、国が整備計画を立てるに当たって、このようなエリアで路線を考えてきたということです。今回、私どもが発表した名古屋までの概略ルートについては、さらに幅3km に絞り込んで進めてきました。

交通政策審議会の答申の中で、中央新幹線の意義について触れられているのでご紹介します。①3大都市圏の大動脈の二重系化。高速かつ安定的な旅客輸送を中長期的に実現する。②地域振興として3大都市圏へのアクセスの強化・向上。③東海道新幹線の輸送形態の転換。中央新幹線が出来ることによって、「のぞみ」型の輸送を中央新幹線の方に分担できるということで、東海道新幹線は「ひかり」・「こだま」型の本数を増やしていくことが出来る。④国土構造の変革、国際競争力の向上。⑤世界をリードする先進的な鉄道技術の確立。等が意義として掲げられています。

次に整備計画の内容ですが、走行方式として超電導磁気浮上方式に決まりました。最高設計速度は505km/h。私どもは営業速度を500km/h と考えておりますが、運行制御上の幅を見て、505km/h にしていただきました。また、大阪までの費用として9兆300億円。このようなことが整備計画の内容です。

中央新幹線の建設の指示

国土交通大臣は下記のとおり整備計画を決定し、これに基づいて当社に中央新幹線（東京都・大阪市間）の建設の指示を行いました。

建　設　線	中央新幹線	
区　　間	東京都・大阪市	
走 行 方 式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル／時	
建設に要する費用の概算額（車両費を含む。）	90，300億円	
その他必要な事　　項	主な経過地	甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近

（注） 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

■超電導リニアについて

超電導リニアの技術開発について少しお話しします。リニアモーターカーには色々な種類があり、ここでは浮上式のシステムを比較しています。大きく分けて3つあって、私どもは超電導リニア。トランスラピッドは中国の上海空港～市街地に使われており、ドイツが開発したシステムです。それからリニモは愛知万博の時のアクセスとして建設されました。色々と違いがありますが一番の違いは、超電導磁石を使うのは私どものシステムだけで、500km/h を達成出来るのもこのシステムによるということです。浮上する高さは超電導リニアが10cm、トランスラピッドが1cm です。わが国のように地震が多く、都市部を中心に軟弱な地盤が多いところでは空隙が大きい方が望ましいですし、地震を考えても10cm が良いことから、国鉄時代に選択したものです。

超電導リニアモーターカーの研究開発が開始されたのは昭和37年（1962年）で、東海道新幹線開業の2年前です。当時、東海道新幹線は東京～大阪間を2時間半で結ぶのが目標だったのですが、さらに次の段階の目標にするなら1時間だろうということで、国鉄時代に超電導リニアが選択され、昭和46年（1971年）に国鉄の鉄道技術研究所において超電導方式で実現可能であることが確認されました。昭和52年（1977年）宮崎県に延長7km の実験線で速度500km/h が出ることを確認するための走行試験が始まり、2年後に無人走行で517km/h を確認しました。その後に国鉄の分割民営化を迎えたということです。

民営化後に私ども JR 東海が超電導リニアによる中央新幹線を造ることを目標に掲げて、平成9年（1997年）に山梨実験線で走行試験を開始し、同年末には550km/h を達成しました。それ以降、最高記録581km/h を達成したほか、複線のすれ違い相対速度1,026km/h も達成し、現時点で延べ86万 km の走り込みを続けています。

技術に対する評価についてですが、国土交通省が設置した実用技術評価委員会にて、節目毎に技術評価をいただいてきました。平成9年（1997年）からスタートして3年後に実用化に向けた技術上の目途は立ったという評価をいただき、平成17年（2005年）3月には実用化の基盤技術は確立したとの評価をいただきました。さらに、平成21年（2009年）7月には「営業線に必要となる技術が網羅的、体系的に整備され、営業線仕様及び技術基準等の策定を進めることが可能となった」という、つまり実用レベルにあるという評価をいただきました。

超電導リニアは、500km/h の超高速で走る輸送サービスが可能で、登坂能力が高いという特性があります。中央新幹線では、1,000分の40という最急こう配で考えています。これまでの新幹線は1,000分の25が標準的な最急こう配でした。部分的には1,000分の30や35もありますが、速度制限をしないといけないことになっています。

超電導リニアは地震に強いことをお話しします。10cm 浮上した状態で、下からも横からも非接触の状態です。側壁に地上コイルがあって、車両が軌道の中心からずれようとすると電気が流れ両側のコイルが元に戻すような磁気の働きをして、磁気のバネで拘束されている形になります。常に車両を元（軌道中心）に戻そうという力が働きますので安定した走行が得られます。従って地震で揺れても元に戻す力が瞬時に働きますので、非常に安定度は高いということでございます。

エネルギー関係で申しますと東京～大阪間が1時間ですので、航空機と比較してみました。航空機に比べると省エネになっています。ボーイング777との比較では（1座席あたりの）CO_2排出量は3分の1です。

電力消費量は東京～名古屋間開業時のピーク時に5本 / 時間走らせて約27万 kW と試算しています。東京～大阪間開業時のピーク時には、8本 / 時間で約74万 kW になります。500km/h の速度で走行する1列車当たりの電力消費量は約3.5万 kW で、各電力会社の持っている余力の中でカバー出来る範囲であると考えています。

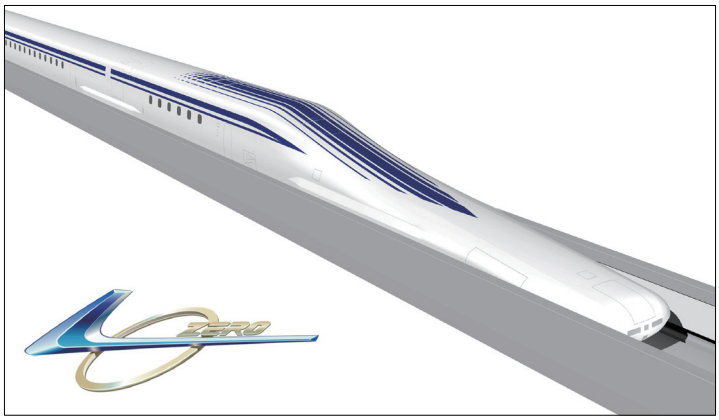
超電導リニアは停電すると落ちるのではないかという話がありますが、浮上するために電気は使っておらず、走ることによって電気が流れ、それが浮上力を発生させていますので、停電しても浮上したままです。推進力は電気によって与えていますので、徐々に速度が落ちてある速度になると車輪を出して、車輪走行に移ります。そして安全に停車します。超電導リニアが異常時に故障するとどうなるか、という問題がありますが、これは開発してきた中で非常に重要な要素でした。宮崎の実験線でしばしば起きたのは超電導磁石が超電導状態で無くなる現象でした。クエンチといわれる現象です。このシステムが実用化できるかどうかの重要なポイントと考え、私どもは24年前から開発に取り掛かって以来、特にこの点に力を入れ、山梨の実験線を造っていく過程でどうしてクエンチの現象が起きるのか、ということを解明して丈夫な磁石を作りました。これで大きく前進してリニアが十分営業に耐えられることとなりました。山梨実験線では強制的にクエンチ状態を起こした以外は一度もクエンチは起こしていません。非常に高い信頼性を持っています。そうは申しましても、万一、超電導磁石が故障した時は車体が側壁に衝撃しないよう、車体の左右と下部に設置してある非常時用の車輪が機能するようになっています。

最近、北海道でトンネル内の列車火災事故がありましたので、リニアの場合、どうなるのかと思われるかと思いますが、リニア車両は他の新幹線と同様に難燃・不燃の構造です。また、トンネル内では基本的に停車しないのが原則で、万一、火災が発生した場合には、停車場あるいはトンネル外に停まるようなシステムになります。なお、旅客案内と異常時対応のための乗務員は乗務させる予定です。

それから超電導リニアに特有の磁界の話です。宮崎の実験線の時に乗車した人の時計が止まるとか、ビデオカメラが故障するとかの現象がありました。超電導磁石は強い磁石でございますが、当時は客席に磁界の防護を施していませんでした。宮崎では高いレベルの磁界があったのですが、現在の山梨実験線では実用に供するため低いレベルに抑えております。磁界そのものでどういう影響があるか、なかなか明確なものはありませんでしたが、ここ10年ほどの間にWHO（世界保健機関）が、イクニルプ（ICNIRP＝国際非電離放射線防護委員会）が定めているガイドラインを採用するよう勧告しています。静磁界で40mT、変動磁界で44mT/sという基準値がありまして、山梨実験線でのテスト数値と比較しますと静磁界では、車内で100分の1以下、沿線で1,000分の1以下、変動磁界では車内で3分の1、沿線で30分の1以下と全く問題のない状況です。磁界の話は注目されていますが、実用上、全く心配ございません。

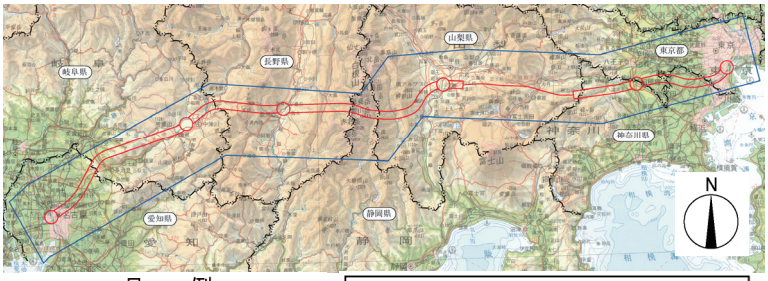
現在、山梨の実験線の延伸工事を進めています。現在の18.4kmをあと2年余りで42.8kmまで延伸して、さらに走り込みを行う予定です。

新しい車両のデザインを昨年暮れに発表しています。L0（エル・ゼロ）系と称しています。東海道新幹線も最初の型式はゼロ系と呼ばれていましたが、同じようにリニアもゼロ系としました。次に車両の断面図を見ますと幅は2.9m、いまの新幹線よりは狭く在来線と同じサイズです。試験車両に比べてL0系は車内の角の部分を広くして、居住性をよくしています。先頭部は色々な変遷をたどりながら試験を行い、その長さは15mに落ち着きました。



対象計画区域および事業実施想定区域

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境配慮書」



凡　例

- ：対象計画区域
- ：事業実施想定区域
- ：山梨リニア実験線
- ：概略の駅位置

○対象計画区域とは
交通政策審議会が実施した環境調査の範囲を示します。

○事業実施想定区域とは
概略ルートを示します。

■計画段階環境配慮書について

建設の指示がなされて、今は環境アセスメントの段階です。今まではいわゆる事業アセスといって、事業の実施段階から環境影響評価方法書を作り、どういう方法でアセスをするかを決め、現地調査の結果を踏まえて環境影響評価書を作成していくというプロセスでしたが、今年4月に環境アセス法が改正になり、計画段階環境配慮書を作成することになりました。

計画段階環境配慮書では、品川駅付近から名古屋駅付近に至る概略ルートを発表しました。路線選定に当たっては出来る限り直線に近い形、山梨の実験線を活用する、最小曲線半径は8,000m、最大こう配は40‰、大深度を出来るだけ使うこと等を前提にしています。また、市街地、自然公園などをできるだけ回避し、やむを得ず通過する場合は、トンネル構造として環境への影響を極力小さくすることとしています。ターミナルは、中央新幹線がバイパス機能を持つことから、東海道新幹線との結節を重視しています。また、出来る限り当社の用地を活用したいと考えています。中間駅は1県1駅で、概略ルート上で技術的な条件等を満たすところで駅を設置します。

主な環境配慮事項として騒音については、車輪の転動音はありませんが、高速になると風切り音が大きくなることもあって、必要な所は明かりフードというもので覆ってしまうことを考えています。また今回、南アルプスを通るということで環境面に注目されていますが、専門家のご意見を聞きながら適切に進めて行こうと考えています。

駆け足になりましたけれど計画の概要をお話しさせていただきました。ご静聴ありがとうございました。

プレスの目

成田空港と関西空港、比べてみれば

毎日新聞　関西空港支局　　山田　泰正

久しぶりに帰ってきた関西国際空港は少し閑散とした印象で、支局の入居する空港会社ビルも社員数が減ったことと節電で薄暗いこともあって何となく活気がなく、昨今の厳しい経済情勢を肌で感じる。今年5月、成田国際空港を担当する成田支局から関西空港支局に異動した。以前、関西空港を担当していたのは開港直後の95年10月から3年半だから12年ぶりの復帰。日本航空も全日空も当時に比べると大幅に撤退が進み、私たちがよく昼食を取りに行ったエアライン棟の社員食堂もなくなっていた。今、最も発着回数の多いのは韓国勢というから、何とか日本の航空会社には元気を取り戻してもらいたいものである。以下、久しぶりの関西空港について、感じたことを書き連ねてみたい。

◇　　◇　　◇

毎日空港に出勤するたび、物々しい検問がないことにほっとする。成田空港との一番の違いは、何といってもあの厳しい警備体制がないことだ。反対闘争の長い歴史がある成田の場合、バスや自動車の場合はゲートで全員、パスポートやIDカードのチェックを受ける。車のトランクも開けて、不審な荷物がないかの点検を受けなければならない。通勤時には空港従業員の車が集中、結構な渋滞ができる。成田市内のホテルから空港へ向かうクルーを乗せたタクシーが巻き込まれることもあり、地元のタクシーの運転手は北総の原野を縫って空港へ向かう裏道に通じている。

電車の場合も地下のホームから上がったところにゲートがあり、同様のチェックを受けなければ入場できない。空港周辺の路上では24時間体制で警備車両が巡回し、あちこちで検問が行われている。ふらりと見学や遊びに来る雰囲気ではなく、これが開港から30年たっても、地元の住民にとって「敷居が高い空港」のままである一因になっている。警備については、旧知の航空写真家、チャーリー古庄氏もよくぼやいていた。チャーリー氏は2年前に都内からわざわざ空港西側の三里塚地区に自宅を移し、よく滑走路周辺へ撮影に出かけるそうだが、現場で空港警備隊の警察官からよく誰何され、「不審者扱いされる」と困っていた。

成田空港会社（NAA）は圧迫感のない警備体制にしたい考えだが、千葉県警の意向もあり、すぐに検問を廃止することは難しい情勢だ。用地問題は解決しておらず、空港内にはいまだに未買収地が散在。足元に反対運動があり、ゲリラ事件もたまに起きているわけだから、やむを得ない面もあるだろう。

この点、関西空港は幸いにも大きな反対運動がなかったこともあり、構内で「夏祭り」や「旅博」などの大型イベントを開き、地元の家族連れや航空ファンが気軽に遊びに来られる。展望ホールも徐々に充実が進み、飛行機を間近に見学できる観光スポットになった。関西空港の警備が手薄ということではなく、基幹空港として求められる国際水準を守ったうえで、利用者に威圧感や圧迫感を与えない警備をうまくやっているといえる。

空港は旅客、物流の拠点であるだけでなく、地域の観光や経済、雇用のエンジンでもある。「敷居」を下げ、いかに地元に溶け込むことが大切か、成田空港を取り巻く地域事情を知るにつれ痛感する。漁業補償や陸上ルート問題を解決した先人の努力のお陰もあり、地元との関係において、関西空港は恵まれた環境にあるとい

えるのではないか。

だまっていても乗り入れ希望社が門前列をなした成田空港も、羽田空港の再国際化で昔のような殿様商売はしていられなくなった。従来のフルサービスのエアラインだけでなく、LCC、貨物、ビジネスジェットやヘリコプターなどあらゆる航空需要を取り込む「Multi Purpose Airport（マルチ・パーポス・エアポート）」をうたい、競争力強化に勝負をかけてきている。LCC 専用ターミナルの着工こそ遅れているものの、ビジネスジェットの専用ターミナルは JAL のオペレーションセンター 1 階を利用する形で工事が始まっている。大手デベロッパー「森ビル」の子会社「森ビルシティエアサービス」が手がけている都心とのヘリコプター旅客輸送も軌道に乗っている。

成田がやっているからという訳ではないが、関西空港でも受け入れの検討を開始したらどうかと思うのは、ヘリコプターによる 2 地点間輸送だ。関西空港と京都、大阪、奈良、高松などの主要都市をヘリコプターで結べば、時間価値を求める内外のビジネス客や観光客の利用を見込めるのではないか。

関西にはかつて神戸ヘリポートを起点に但馬空港、湯村温泉などを結ぶ定期ヘリコプター航路があった。2 地点間輸送に十分な経験があり、関西空港への乗り入れ希望を持つヘリコプター事業者もいる。管制圏への進入▽駐機場所の確保▽乗客の移動経路――など、実現にはさまざまな解決すべき課題があり、そもそもそれぞれの都市の中心部に使いやすいヘリポートがあるかという問題もある。

実際、関西空港へのヘリコプターの乗り入れは降りてからターミナル地区への移動が大変面倒だ。以前、自社のヘリが着陸する機会があったが、スポットの確保に始まり、空港内の移動にはハンドリング会社を手配しなければならず、その費用は数万円単位。ヘリの能力を最大限生かし、時間を節約するためには、徹底的に乗客の動線を短縮する必要がある。例えばロサンゼルス空港のように駐車場ビルの屋上に専用のヘリパッドを設けるとか、搭乗予定の機体のすぐそばのスポットに駐機するとか、徹底的にユーザーの立場に立って使い勝手の良さを追求するべきだろう。

ヘリコプターのコミューター事業はもともとの運航コストが高いうえに、就航率がエアライン並みに安定しているというわけにはいかず、日本ではなかなか定着しない。長く路線が維持できているのは伊豆諸島の離島路線（東京愛ランドシャトル）くらいだろう。しかし、人員輸送はヘリの得意分野でもあり、新たな事業の柱として育つ可能性が十分にあると思う。関西空港への乗り入れがもっと活発になれば、八尾空港や神戸空港に拠点を置く関西のジェネラルアビエーション業界を活性化させることにもなる。

関西空港はいわば大阪、神戸、八尾を含めた関西 4 空港のリーダー役でもある。大阪空港との統合が世の中の関心を集めているが、八尾空港の持つ能力、機能にも目を向けたい。普段はあまり注目を浴びることはないが、ここには物輸、測量、調査、報道など社会の機能を支えるあらゆる業務を担う百戦錬磨の小型機の運航会社がそろっている。関西空港を中心にジェネアビをも巻き込んで、「関西の空の力」が向上すればと思う。

航空交通研究会
研究レポート㊽

民営化後の空港運営会社の「経営」

日本大学 経済学部 教授
加 藤 一 誠
（㈶関西空港調査会　航空交通研究会メンバー）

1. はじめに

関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律が成立した。ここには改正 PFI 法にもとづいた運営権（コンセッション）方式の導入が盛り込まれている。本稿では、ローマの空港運営会社の債券格付けを紹介し、関空・伊丹の運営会社に対する示唆としたい。

債券格付けは財務評価を基本とし、そこに質的な評価を加えて求められた記号であり、将来のデフォルト確率を表わす。格付けは金融危機以前から批判を招いているが、それに代わるべき評価指標がないのが実情である。こうした問題点があることを理解しながら、経営の観点から示唆を導きたい。

2. ローマ空港株式会社のファイナンスと格付け

ローマ空港株式会社（Aeroporti di Roma S.p.A.、ADR）は 2044 年までローマの 2 つの空港のコンセッションを保有しており、土地や物的資産は国有となっている。2 つの空港とはフィウミチーノ空港とチャンピーノ空港である。

2000 年 7 月、政府保有であった ADR の株式（51.2％）は Leonardo Holding S.A.（Gemina 社をはじめとする 4 社連合、LH）に売却され、その後、LH は複数のルートから資金を得て、市場の株式を購入した。

03 年 3 月、マッコーリー空港グループ（MAG）は LH から株式の 44.7％を購入したが、07 年 7 月にそれを LH に売却し、経営から撤退した。MAG の撤退理由は将来戦略、とりわけ資本支出と不動産開発をめぐって合意を得られなかったことにある。LH の株購入資金は金融機関からの借り入れによって賄われたが、これを含めた債務の大きさが ADR の格付け評価を左右することになる。同年 10 月、LH は Gemina 社と合併し、ADR の株式の持ち分は 95.8％となった。

3. 格付けによる経営評価

図は完全民営化以降の両社の格付けを示している。上述の経緯をめぐり、ADR の社債格付けを担当する S&P とムーディーズの評価を追ってみたい。まず、02 年の MAG による経営参画に際し、S&P は格付け（A-）を、ムーディーズは S&P と同水準となる A3 を維持した。MAG は少数株主であり、株主間の合意によって経営や財務政策には限定的な影響力しか行使できないと判断されたからである。

しかし、両社は MAG の経営参加からほどなく ADR の格付けを引き下げた。まず、ムーディーズは 02 年 11 月に A3 から一気に 4 ノッチ（段階）引き下げ、Baa3 とした。S&P は 03 年 3 月に BBB+、06 年 6 月に BBB へと引き下げた。そして、S&P は 07 年 6 月に Gemina 社が借入れで購入代金を調達すれば、ADR の格付けに悪い影響を与えると発表したが、格付けは BBB のままに据

え置き、格下げ方向とした。S&P は借入れによるレバレッジ（自己資本に対する借金の比率）の上昇を懸念したのである。そして、同年 11 月、格付けは BBB- に引き下げられた。Gemnia 社が株主割り当て（増資）の実施にあたり、16.5 億ドルの短期融資（ブリッジ・ファシリティ）を受け、レバレッジが上昇したと判断されたからである。

完全民営化当初、ムーディーズの引き下げは S&P に比べて急激であったものの、11 年 1 月に投機格の B1 へと引き下げられるまで Baa3 が維持された。これに対して、S&P は小刻みに格付けを引き下げ、11 年 8 月時点ではムーディーズよりも 1 ノッチ厳しい BB となっている。なお、S&P は BBB- 以上を投資適格としており、08 年 11 月以降、ADR 社債は投機格になっている。

また、航空需要の増加に応じたターミナルへの投資が必要だが、空港使用料に関わる政府の規制が決まらず、収入予想の不透明さが低格付けのひとつの理由となっている。

4. インプリケーション

インフラプロジェクトは資金規模が大きいため、複数の手法を組み合わせて資金が調達されることが多い。例えば、債務には利子も含めた返済義務があり、その支払いが大きければ経営の自由度を奪うことになる。ADR は民営化当初から債務比率が高く、これが現在の低格付けにつながっていることは、関空・伊丹の運営会社の枠組みに対する教訓ともなる。

インフラファンドなどによる株の保有については、MAG の例が物語るように、売却のみならず、短期撤退の可能性も想定しなければならない。出資者に収益を支払うファンドにとっては短期的成果も重要であるし、契約で撤退の自由を縛れば運営権の価格は下がるだろう。価格は経営の自由度が高く、リスクが低いほど上がる。上述の ADR の空港使用料引き上げの遅延は、経営の自由度を下げているとみなされたのである。そして、空港には数年に 1 度の割合で滑走路やターミナルに投資が必要で、運営会社がどのようなかたちでファイナンスするかも経営の評価に直結する。

ADR では民営化以降、デフォルトリスクが上昇し、民間資金の導入という形式が経営の本質ではないことを物語る。底流には、9.11 テロから金融危機までの外的なショックによる航空需要の減少がある。けれども、空港への民間マネーの取り込みは経営のリスクを高めたのである。関空・伊丹の運営会社は法律名にある「効率的な」管理を目指さなければならない。そのための手段は、価格政策を導入して社会的な余剰を大きくすることである。つまり、伊丹の人為的な規制を見直し、利用者が使いやすく、航空会社が路便を設定したいと考える空港システムを設計することではないだろうか。

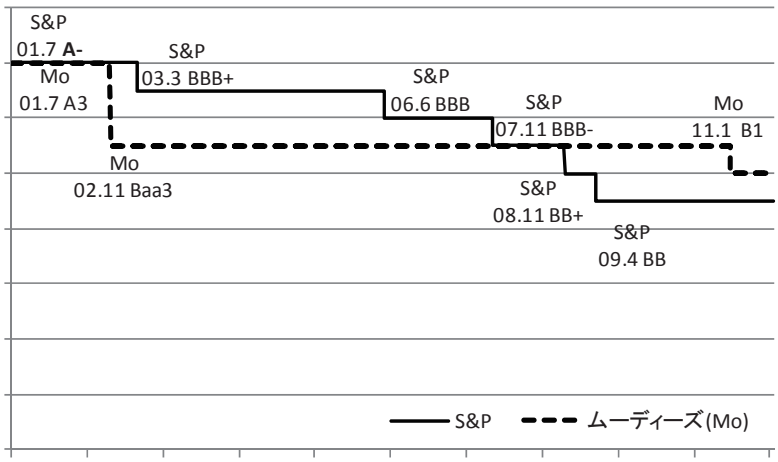


図　ローマ空港の格付けの推移
出所）S&Pとムーディーズ社のデータベースから筆者作成。

平成 23 年 8 月 22 日　関西国際空港株式会社・発表資料より

2011 年度（平成 23 年度）7 月運営概況（速報値）

【参考】http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm

○乗入便数 147.9 便/日（対前年比 95%）

国際線：103.0 便 / 日
（対前年比　97%）
国内線： 44.9 便 / 日
（対前年比　93%）

発着回数について

発着回数は、国際・国内線合計が 3 カ月連続前年実績を下回りました。好調であった国際貨物便も 16 カ月ぶりに前年を下回りました。

○旅客数　38.1 千人 /日（対前年比 92%）

国際線：28.0 千人/日
（対前年比　93%）
国内線：10.2 千人/日
（対前年比　88%）

旅客数について

国際線旅客数につきまして、外国人旅客は放射線に対する警戒心が依然継続していることや円高基調が影響し、前月並みの 74% であるものの、日本人旅客が 102%と 8 カ月ぶりに前年を超えたことから、国際線全体として 93%まで回復してきております。

○貨物量　1,920t/日（対前年比 94%）

国際貨物：1,807t/ 日（対前年比 93%）
積 込 量：　835t/ 日（対前年比 91%）
取 卸 量：　972t/ 日（対前年比 96%）
国内貨物：　113t/ 日（対前年比103%）

貨物量について

貨物量につきましては、国際貨物量全体は 3 カ月連続で前年を下回っており、積込は 3 カ月連続、取卸は 2 カ月連続前年を下回っております。

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 8 月 19 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 7 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	1,245,892	98.4	21.5	1,152,071	119.6	20.2	93,821
管　　内	755,629	98.7	13.1	878,868	121.3	15.4	△ 123,239
大　阪　港	264,540	92.4	4.6	371,008	116.9	6.5	△ 106,467
関 西 空 港	357,039	98.2	6.2	222,336	99.6	3.9	134,702
全　　国	5,781,885	96.7	100.0	5,709,405	109.9	100.0	72,480

【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	357,039	98.2	6.2	222,336	99.6	3.9	134,702
成 田 空 港	794,302	88.5	13.7	794,189	92.2	13.9	114
中 部 空 港	59,715	95.1	1.0	70,600	129.9	1.2	△ 10,885
福 岡 空 港	51,988	93.2	0.9	23,095	75.6	0.4	28,893
新 千 歳 空 港	2,127	135.6	0.0	3,611	506.4	0.1	△ 1,484

※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	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8月	120,120	3,870	127,990	4,130	342,660	11,050	347,820	11,220	938,590	30,280
平成23年 累計	**858,330**	**3,530**	**883,630**	**3,640**	**2,204,010**	**9,070**	**2,204,950**	**9,070**	**6,150,920**	**25,310**
前年同期	**1,209,180**	**4,980**	**1,195,540**	**4,920**	**2,230,660**	**9,180**	**2,240,000**	**9,220**	**6,875,380**	**28,290**
対前年同期比	**71.0%**		**73.9%**		**98.8%**		**98.4%**		**89.5%**	

※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。
※平成20年の数値は、当支局において累計した出入（帰）国者の概数である。
※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

平成23年8月26日　大阪入国管理局　関西空港支局・発表資料より

平成23夏季繁忙期間（7月22日～8月21日）における出入（帰）国者数【速報値（概数）】

平成23年度夏季繁忙期間(7月22日から8月21日まで）の関西空港を利用した出入（帰）国者数は、対前年(平成22年7月17日から8月16日まで)比4.0%減の957,800人です。

また、1日平均の出入(帰)国者数は30,900人(前年比1,300人減)となっています。

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

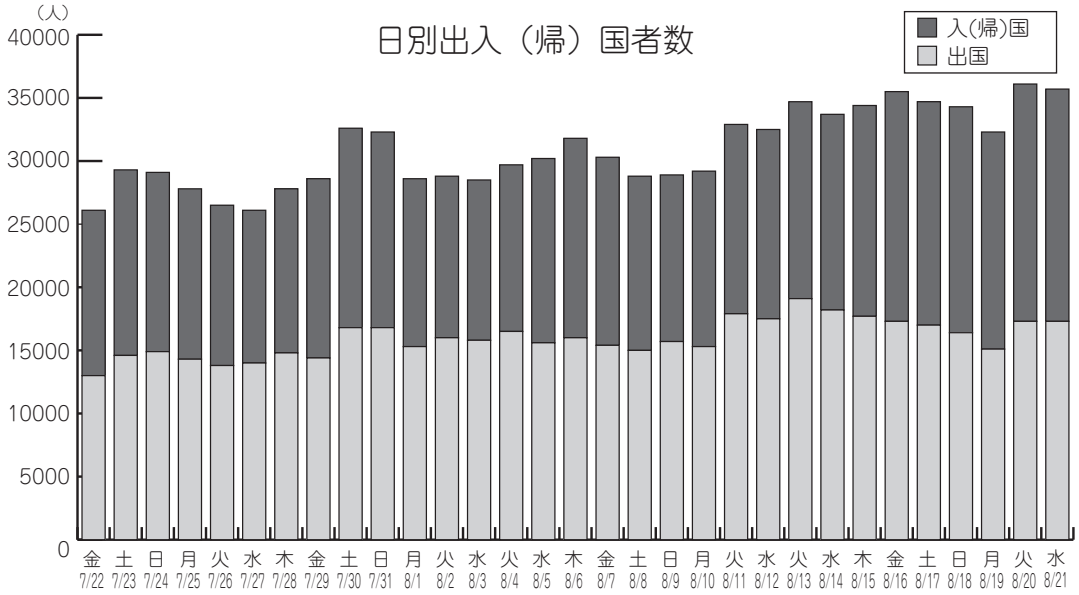
＊出・入（帰）国者総数　957,800人（対前年比　96.0%）（対前年比　39,500人減）
（内）出国者数　494,800人（対前年比　97.2%）（対前年比　14,200人減）
（内）入（帰）国者数　463,000人（対前年比　94.8%）（対前年比　25,300人減）
＊出国ピーク　8月13日(土）19,100人（過去最多　平成13年　8月11日　27,700人）
＊入(帰)国ピーク　8月20日(土）18,800人（過去最多　平成　9年　8月17日　26,900人）
＊出入(帰)国ピーク　8月20日(土）36,100人（過去最多　平成12年　8月20日　49,000人）

出国者渡航先別一覧表

	平成23年			平成22年	
	出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比
韓国	105,000	21.2%	95.5%	110,000	21.6%
中国	87,000	17.6%	84.7%	102,700	20.2%
香港	36,800	7.4%	94.8%	38,800	7.6%
台湾	48,600	9.8%	107.3%	45,300	8.9%
東南アジア	66,300	13.4%	102.6%	64,600	12.7%
北アメリカ	20,900	4.2%	149.3%	14,000	2.8%
ハワイ	24,300	4.9%	101.7%	23,900	4.7%
グアム･サイパン	24,500	5.0%	98.0%	25,000	4.9%
オセアニア	15,700	3.2%	100.6%	15,600	3.1%
ヨーロッパ	39,700	8.0%	100.0%	39,700	7.8%
その他（海外）	23,500	4.7%	99.6%	23,600	4.6%
成田（国際線乗り継ぎ）	2,500	0.5%	43.1%	5,800	1.1%
合計	494,800	100.0%	97.2%	509,000	100.0%

夏季繁忙期間出入（帰）国者数

平成22年					平成23年				
		出国	入(帰)国	合計			出国	入(帰)国	合計
7月17日	土	15,900	16,400	32,300	7月22日	金	13,000	13,100	26,100
7月18日	日	15,200	15,100	30,300	7月23日	土	14,600	14,700	29,300
7月19日	月	13,200	17,300	30,500	7月24日	日	14,900	14,200	29,100
7月20日	火	13,200	16,200	29,400	7月25日	月	14,300	13,500	27,800
7月21日	水	14,400	14,500	28,900	7月26日	火	13,800	12,700	26,500
7月22日	木	13,700	13,100	26,800	7月27日	水	14,000	12,100	26,100
7月23日	金	15,100	14,400	29,500	7月28日	木	14,800	13,000	27,800
7月24日	土	16,200	16,700	32,900	7月29日	金	14,400	14,200	28,600
7月25日	日	16,000	15,700	31,700	7月30日	土	16,800	15,800	32,600
7月26日	月	16,400	14,000	30,400	7月31日	日	16,800	15,500	32,300
7月27日	火	16,400	14,500	30,900	8月1日	月	15,300	13,300	28,600
7月28日	水	17,100	15,000	32,100	8月2日	火	16,000	12,800	28,800
7月29日	木	16,100	14,600	30,700	8月3日	水	15,800	12,700	28,500
7月30日	金	16,300	15,900	32,200	8月4日	木	16,500	13,200	29,700
7月31日	土	17,900	17,300	35,200	8月5日	金	15,600	14,600	30,200
8月1日	日	17,900	17,000	34,900	8月6日	土	16,000	15,800	31,800
8月2日	月	16,600	14,600	31,200	8月7日	日	15,400	14,900	30,300
8月3日	火	17,500	14,800	32,300	8月8日	月	15,000	13,800	28,800
8月4日	水	17,800	15,000	32,800	8月9日	火	15,700	13,200	28,900
8月5日	木	18,000	15,000	33,000	8月10日	水	15,300	13,900	29,200
8月6日	金	18,400	16,000	34,400	8月11日	木	17,900	15,000	32,900
8月7日	土	18,300	16,500	34,800	8月12日	金	17,500	15,000	32,500
8月8日	日	17,900	16,400	34,300	8月13日	土	19,100	15,600	34,700
8月9日	月	16,700	15,300	32,000	8月14日	日	18,200	15,500	33,700
8月10日	火	16,500	15,700	32,200	8月15日	月	17,700	16,700	34,400
8月11日	水	16,200	16,100	32,300	8月16日	火	17,300	18,200	35,500
8月12日	木	16,900	16,600	33,500	8月17日	水	17,000	17,700	34,700
8月13日	金	15,700	16,100	31,800	8月18日	木	16,400	17,900	34,300
8月14日	土	16,700	17,500	34,200	8月19日	金	15,100	17,200	32,300
8月15日	日	17,300	17,200	34,500	8月20日	土	17,300	18,800	36,100
8月16日	月	17,500	17,800	35,300	8月21日	日	17,300	18,400	35,700
合計		509,000	488,300	997,300	合計		494,800	463,000	957,800



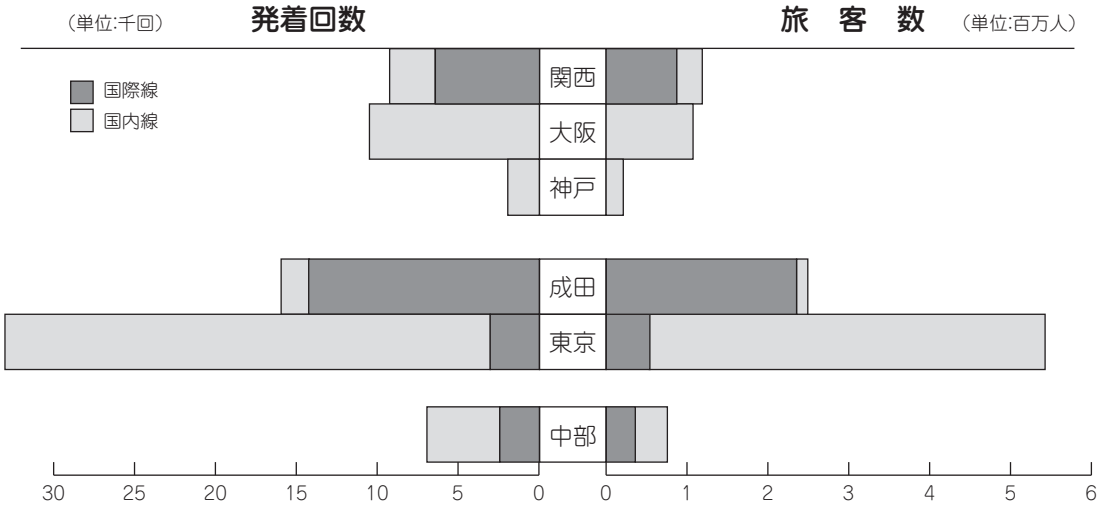
㈶関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　平成 23 年 7 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	6,386	96.7%	15,110	97.5%	21,496	97.2%
	関西	6,384	96.7%	2,786	92.8%	9,170	95.5%
	大阪(伊丹)	0	0.0%	10,400	93.6%	10,400	93.5%
	神戸	2	－	1,924	139.0%	1,926	139.2%
	成田	14,150	92.7%	1,667	101.7%	15,817	93.6%
	東京（羽田）	3,048	248.0%	29,692	107.0%	32,740	113.0%
	中部	2,443	90.2%	4,494	93.6%	6,937	92.4%
旅客数（人）	関西３空港	866,919	93.4%	1,595,555	92.2%	2,462,474	92.6%
	関西	866,916	93.4%	314,994	88.3%	1,181,910	92.0%
	大阪(伊丹)	0	0.0%	1,068,030	88.0%	1,068,030	88.0%
	神戸	3	－	212,531	131.7%	212,534	131.7%
	成田	2,361,141	80.9%	142,283	95.5%	2,503,424	81.6%
	東京（羽田）	537,071	186.5%	4,909,319	95.4%	5,446,390	100.3%
	中部	361,500	92.6%	393,200	93.7%	754,700	93.2%
貨物量（トン）	関西３空港	56,018	93.5%	14,265	87.3%	70,283	92.1%
	関西	56,018	93.5%	3,495	103.3%	59,513	94.0%
	大阪(伊丹)	0	－	10,032	82.2%	10,032	82.2%
	神戸	0	－	738	96.9%	738	96.9%
	成田	161,880	86.0%	集計中	－	161,880	86.0%
	東京（羽田）	9,799	766.2%	59,856	90.1%	69,655	102.9%
	中部	9,495	99.7%	2,337	84.6%	11,832	96.3%

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



関西空港調査会からのお知らせ

○第382回定例会（平成23年8月26日開催）

「超伝導リニアによる中央新幹線計画について」をテーマに宇野　護氏（東海旅客鉄道㈱　取締役中央新幹線推進本部本部長）の講演会を開催した。

○第2回伊丹空港の事業価値向上に関する研究会（平成23年9月8日開催）

「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」という内容で行った。

今後の予定

○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（金）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）

○第1回空港経営研究会

日　　時　平成23年９月26日（月）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）
「空港民営化と航空ネットワークの強化～欧米空港の事例から～」（仮題）
関西学院大学　産業研究所所長　　野村　宗訓氏(本研究会　主査)

○第1回航空需要創出研究会

日　　時　平成23年10月５日（水）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）
「実態調査から見た航空利用者・新幹線利用者の特性」（仮題）
㈶関西空港調査会（本研究会　事務局）

事務局だより

いよいよ、9月に入りました。今しばらく残暑は続くでしょうが、７月、８月には再三新聞紙上に躍った「酷暑」、「猛暑」の文字とは確実にお別れでしょう。

振り返って、今夏を象徴するもうひとつのキーワードはといえば「節電」でしょうか。３・11の大震災・津波による発電所の被災や原発事故の影響による発電能力の不足から、官民あげての規制や呼びかけとなりました。

だからという訳でも無いのですが、我が家でも居間の窓によしずを立てかけて見ました。強い日差しが柔らかくなり、風情もあって、なかなか良い具合です。もうしばらくすれば片付けて、来年も活躍してもらおうと考えています。

そしてもうひとつ、以前から検討していたソーラー発電を導入しました。9月に入ってからの発電開始で、今夏の盛りには間に合いませんでしたが、これからのエネルギー消費の削減、来夏のピークカットには僅かながら協力できることとなり、ちょっぴり嬉しい気分です。　（Ko）

1600年の「堺遺産」に出会うまつり

堺まつり（堺市）

「堺三大まつり」のひとつである「堺まつり」は、毎年10月に開催されます。「大パレード」では、堺の1600年の歴史文化を踊りや衣装で表現し、鉄砲隊や勇壮なふとん太鼓も大小路筋シンボルロードを練り歩きます。その他ザビエル公園では、商人のまちで栄えた中世の楽市・楽座の復活を演出し、地場産品即売市や飲食ブース等のある「なんばん市」が開かれ、大仙公園や南宗寺では、茶の湯の祖：千利休にちなんだ「利休のふるさと堺大茶会」を開催するなど、堺の魅力がたっぷり味わえるまつりです。

■開催日時：平成23年10月15日・16日
■アクセス：大小路シンボルロード：南海本線「堺駅」徒歩すぐ
南海高野線「堺東駅」徒歩すぐ
大仙公園：JR百舌鳥駅　徒歩5分
南宗寺：阪堺線「御陵前」　徒歩5分
■問い合わせ：㈳堺観光コンベンション協会　TEL：072－233－5258

KANSAI空港レビュー
2011.9 No.394
●発行日 2011年9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 ガレリア大手前ビル12F
TEL(06)6943-7841 URL http://www.kar.or.jp