



KANSAI 空港レビュー



No.395
2011.10

CONTENTS

1 巻頭言

変革期の空港運営 ～官民連携、民間による経営へ～
花角 英世

3 各界の動き

9 講演抄録

阪神高速道路の取り組みについて
川本 清

16 プレスの目

再燃した「入島税」問題の行方は
藤谷 茂樹

18 航空交通研究会研究レポート

韓国におけるLCC育成と地方活性化に関する自治体の役割
赤井 伸郎・横見 宗樹・宇佐美 宗勝・田中 義次

21 データファイル

- ・運営概況について(平成23年8月分)(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成23年8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8月分)

24 ア・ラ・カルト

岬町多奈川地区多目的公園においてパートナー事業者を募集
岬町多奈川地区整備促進協議会

【表紙写真】「ガルーダ・インドネシア航空 A330-300」

ガルーダインドネシア航空GA883 便のA330-300 である。
ガルーダインドネシア航空は、KIX からインドネシアのリゾート地であるバリ島へ毎日運航している。
バリ島のデンパサール国際空港は島が細く括れたところに位置し、滑走路の一部が海上に突き出ている。この付近はビーチ・リゾートホテルも多く海からも発着する飛行機が楽しめる。
また、滑走路の方位は 09/27 と東西であり滑走路延長上の夕陽と飛行機が見られそうだ。

撮影：柴崎 庄司(関西国際空港給油課)

変革期の空港運営 ～官民連携、民間による経営へ～



国土交通省大阪航空局長 花角 英世

8月1日付で大阪航空局長を拝命いたしました。よろしくお願いたします。

現在全国には98の空港がありますが、そのうち自衛隊等との共用のものを含め28の空港を国が直接に設置・管理しています。これらの空港のあり方については今大きな変革の動きにあります。大雑把に言えば、国によるこれら空港の一括運営から個別空港毎の民間の経営に変えていこうというものです。

国土交通省の行政分野の中で、さらなる発展が特に期待される分野として航空、観光、海洋など5つの分野が取り上げられて成長戦略の検討がなされた国土交通省成長戦略会議において、航空分野では、民間の知恵と資金を徹底的に活用し空港経営の抜本的効率化を目指すという方向が示されました。これを受けて空港運営のあり方に関する検討会が設けられ、本年7月に取りまとめられた報告では、今後5年から10年の間で、滑走路等の管理運営事業（航空系事業）とターミナル事業等の非航空系事業を一体的に経営できる体制に移していくとともに、民間への経営委託（コンセッション）、民営化を進めていくとされています。

これまで、長期の資金が必要であること、また公共性が高くその運営によって利潤を得ることが適切でないと考えられ、官が担ってきた空港というインフラの運営を、今後は民間の資金、さらには民間の経営に委ねていくという方向です。それは、官には十分な資金がなく

なっている一方で、民間が長期のリスクのある事業に対する資金も供給できるようになってきているということでもあり、また、官による運営では公正ではあっても効率的な経営のインセンティブが働きにくいということが認識されてきているということでもあると思います。今後の行政は、空港サービスの直接の提供者という立場から、空港サービスが航空会社さらには利用客等に適切に提供されるよう、サービス提供者を探し出し、契約を結びそして監視するという役割に次第が変わっていくことになると考えています。ただ、空港の経営ということに関しては、日本ではまだ民間にノウハウの蓄積がないので“官民連携”ということから進めることになると思っています。

そのような意味で、昨年の夏から本格的な取り組みが始まりこの5月に関係法律が成立した関西国際空港と大阪伊丹空港の経営統合は、空港に係る行政の流れの先行的な事例となるものであり、是非とも円滑に進め成果を出していかなければならないと考えています。現在、来年4月の新空港会社の設立、7月の両空港事業の統合に向けて準備を進めています。国の直轄管理であった伊丹空港を新空港会社に現物出資して民営化するわけですが、引き継ぐ資産の整理・確定とその評価、新空港会社での運営要員の確保、国が引き続き担う航空管制業務等との関係の整理等膨大な量の作業が続いています。

さらに早期のコンセッションを目指すために

は、両空港事業の全体としての事業価値を如何に高め魅力的なものにしていくかという難しい問題もこれからです。空港の価値や魅力その収益は、最終的にはその空港が存在する都市圏の活力や魅力にかかわってくるものであり、関西

圏の経済社会の活性化が最終の目標になると思っています。

航空行政に携わる中で微力ながら関西圏の活性化に少しでも貢献できればと考えていますので、よろしくお願いたします。

TOPICS

「関西国際空港CSR報告書2011」を発行

関西国際空港株式会社は、2010年度のCSR活動をまとめた「関西国際空港CSR報告書2011」を発行しました。

〈主な特徴〉

1. 関西国際空港の重要テーマを報告

航空ネットワーク、東日本大震災での対応、クリーンエネルギーについて特集しています。

2. KIXブランディング活動を紹介

「24時間、こころ動かす空港」をスローガンに、その具現化に向けてさまざまな方面で着手している事例を取り上げています。

3. 内容の充実と見やすさを配慮

全体を10ページ増やし(全52ページ)、掲載内容を充実させるとともに、読みやすさに配慮した余裕のあるレイアウトを心掛けました。



当社では2002年度から環境報告書「エコ愛ランド推進レポート」を、2008年度からは報告内容を企業の社会的責任に拡大した「CSR報告書」を発行し、より多くのステークホルダーの方々へ発信しています。環境分野については、さらに細かい取り組みや数値を「エコ愛ランド推進レポート2011」にまとめ、当社ホームページに掲載していますので、あわせてご覧ください。⇒(http://www.kiac.co.jp/csr/index.html)

なお、本誌は環境省およびGRI^(※)のガイドラインを参考に編集している国内空港唯一のCSR報告書です。

※GRI(Global Reporting Initiative)環境面だけでなく、社会・経済面を含めた報告書の世界的なガイドラインを作成している国際団体で、世界中の環境報告書に取り組む団体や個人が集まり、「持続可能性ガイドライン」を発行している。

特集2

東日本大震災での対応、そして、自然災害に備える

2011年3月11日14時46分、東日本大震災が発生。関西国際空港は、東日本大震災発生後、関西国際空港の業務を継続し、被災地への支援活動に積極的に取り組んでいます。また、自然災害に備えるための取り組みも進めています。

イベント、キャンペーンで関西から日本に“笑顔”を発信

2011年7月17日に、関西国際空港のCSR報告書2011の発表式が行われました。この発表式では、関西国際空港のCSR活動について紹介し、関西から日本に“笑顔”を発信する取り組みについて紹介しました。

関西国際空港のCSR活動

関西国際空港は、環境・社会・経済の3つの分野でCSR活動に取り組んでいます。また、自然災害に備えるための取り組みも進めています。

環境省によるCSR報告書の活用

環境省は、CSR報告書の活用を推進しています。また、自然災害に備えるための取り組みも進めています。

関西国際空港のCSR活動

関西国際空港は、環境・社会・経済の3つの分野でCSR活動に取り組んでいます。また、自然災害に備えるための取り組みも進めています。

関西国際空港のCSR活動

関西国際空港は、環境・社会・経済の3つの分野でCSR活動に取り組んでいます。また、自然災害に備えるための取り組みも進めています。

関西国際空港のCSR活動

関西国際空港は、環境・社会・経済の3つの分野でCSR活動に取り組んでいます。また、自然災害に備えるための取り組みも進めています。

関西国際空港のCSR活動

関西国際空港は、環境・社会・経済の3つの分野でCSR活動に取り組んでいます。また、自然災害に備えるための取り組みも進めています。

関西国際空港のCSR活動

関西国際空港は、環境・社会・経済の3つの分野でCSR活動に取り組んでいます。また、自然災害に備えるための取り組みも進めています。

各界の動き

関西国際空港

●A滑走路にタイヤの破片散乱、一時閉鎖

9月1日午前11時40分頃、関西空港のA滑走路を離陸しようとしていた航空機の乗員から「路面にタイヤの破片が散乱している」と管制塔に連絡があった。関西国際空港会社は午後0時10分からA滑走路を閉鎖して撤去作業を行い、同1時頃に再開した。

●エジプト航空が運航再開

エジプト航空は9月5日、2011年2月から運航を休止していた関西～カイロ線を11月19日から再開すると発表した。往路はカイロ直行、復路は成田経由となる。週2便でスタート、12月28日から週3便にする。

●フェイスブックを開設

関西国際空港会社は9月5日、世界最大のソーシャル・ネットワーキング・サービスであるフェイスブックに、公式ページをオープンした。フライトや旅行、サービス、商品、イベント、スタッフのおすすめなど、関西空港ならではの情報を、写真や動画を盛り込んでリアルタイムで提供する。

●中国南方航空にエアポートプロモーション

関西国際空港会社は9月6～8日まで、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府とともに中国を訪れ、中国南方航空などにエアポートプロモーションを実施し、関空のネットワーク拡大を働きかけるとともに、さらなる利用促進を訴えた。

●キャセイパシフィックが香港便を1日4便に戻す

キャセイパシフィック航空は9月8日、東日本大震災の発生後、1日3便主体で運航していた関西～香港線の変則ダイヤについて10月30日から元の4便体制に戻すと発表した。

●スカイマークが来年、札幌、那覇線就航

スカイマークは9月9日、関西空港を発着する札幌便と那覇便を2012年5月に新規就航すると発表した。2006年3月末に関西～羽田便から撤退して以来、関空発着路線としては約6年ぶりの復活となる。便数は札幌便が1日2往復、那覇便が1往復、6月からそれぞれ4往復、3往復に増やす。

西久保慎一社長は「将来は関空便を1日20往復程度に増やしたい」と路線拡充や増便に意欲を示し、2014年をメドに計画する成田発着の国際線参入に加え、関空発着の国際線にも進出する方針を示した。

●3空港検討会開催ゼロで事実上終了

前国土交通大臣政務官の市村浩一郎衆院議員（兵庫6区）が国交省内に設置した神戸空港を含む関西3空港の活用を話し合う検討会が、設置から3か月間に一度も会合が開かれないうまま終了したことが9月12日、わかった。

●統合は来年7月1日、4月に運営会社、政令決定

政府は9月20日、関西・大阪両空港の経営統合を定めた法律に基づき、新たな運営会社、

新関西国際空港会社を2012年4月1日に設立し、7月1日に経営統合することを定めた政令を閣議決定した。

●社債400億円を発行

関西国際空港会社は9月21日、総額400億円の社債を発行した。3年物100億円、5年物100億円、10年物200億円。

●チャイナエアがシカゴへ貨物便

チャイナエアラインは9月22日、10月7日から関西～シカゴ間の貨物便を就航すると発表した。これで北米貨物路線はニューヨーク、ロサンゼルス、アトランタに加え4都市に拡充される。ボーイング747-400F型貨物専用機（最大積載量110t）を使用。

●泉佐野市議会が連絡橋通行税案を可決

泉佐野市議会は9月27日、空港連絡橋を利用する車に往復100円の利用税（通行税）を課す条例案を賛成多数で可決した。早ければ2012年4月の導入を目指す。



クリック!

泉佐野市の通行税はいったん導入を見送っていたものが復活した。関空2期島造成工事の前倒し竣工が実現せず、同市が当てにしていた約6億円の固定資産税が見込めなくなったためだ。しかし関西国際空港会社などから「空港の競争力を低下させる」「料金値下げの動きに逆行し、利用者の負担が増加する」など反対の声が強く、法定外税の導入に総務相の同意が得られるか、その判断が注目される。

●マレーシア航空が4年ぶりに貨物便

マレーシア航空は9月29日から週1便、関西～ペナン～クアラルンプール間の貨物便を就航する。同社の関西への貨物便就航は2007年以来4年ぶり。A330-200F型貨物専用機（最大積載量65t）を使う。

●不法侵入許さず、対処訓練

関西空港の制限区域への不法侵入を想定した対処訓練が9月29日、貨物地区や海上などで行われた。関西国際空港会社のほか、関西空港署、関西空港海上保安航空基地などの関係機関が参加。「爆発物を所持した不審者数人が駐機場への侵入を企てた」との想定で行われた。

●来年度予算概算要求で補給金75億円継続

国土交通省は9月30日発表した2012年度予算の概算要求に、関西国際空港会社の経営を支援する補給金として、前年度予算と同額の75億円を盛り込んだ。関空は2012年7月に大阪空港と経営統合するが、補給金は引き続き必要と判断した。

●ピーチがユニホーム公開

格安航空会社（LCC）、ピーチ・アビエーションは9月30日、東京都内で客室乗務員のユニホームを公開した。女性乗務員のジャケットの襟をなくし、スカートではなくパンツスタイルも選べるようにするなど、航空業界では珍しいカジュアルな雰囲気を出しつつ、品の良さや機能性を追求した。テーマカラーの紫がかかったピンク色のスカーフは高島屋のデザイン。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●豊中・川西協議会、経営統合で国交省に要望書

関西・大阪両空港の経営統合を巡り、伊丹空港周辺の住民でつくる豊中航空機公害対策連合協議会と川西市南部地区飛行場対策協議会は9月16日、空港周辺の環境対策などについて国土交通省に要望書を提出した。国が検討を進める経営統合の「基本方針」の中に▽安全と環境対策を最優先にすることを明記する▽運用時間は現行の「7時～21時」を厳守する▽騒音量規制を行う——ことなど盛り込むことを求めている。

＝ 神戸空港 ＝

●神戸市検討委、海上アクセスは「継続」

神戸市みなと総局が所管する5外郭団体のあり方を検討する委員会（委員長・宮下国生大阪産業大教授）は9月2日、3団体を解散、統合すべきだとの中間意見書をまとめた。関西空港と神戸空港を結ぶ高速船ペイシャトルを運航する海上アクセスについては公共性を認め、債務整理をした上で第三セクター方式で継続すべきだとした。関空の航空貨物を扱う神戸航空貨物ターミナル（K-CAT）は「通関・検疫機能は国際港湾物流都市としての神戸を支え、事業継続が望ましい」とした。リムジンバスの運行などを手掛けた神戸航空交通ターミナル（K-CAT）は現在、大半の事業を休止していることから「事業再開の価値は認められない」とした。

●8月の搭乗者数、25万人超える

神戸市は9月10日、神戸空港の8月の搭乗者数が前年同月比34.9%増の25万4,485人に上ったと発表した。3か月連続で前年実績を30%以上上回った。夏休みの需要増に加え、九州方面への新路線の定着が寄与したとみられる。

＝ 成田空港 ＝

●夏休み出入国者数18.9%減

東京入国管理局成田空港支局が9月5日発表した夏休み期間中（7月14日～8月31日）の成田空港の出入国者数は約325万700人で、前年同期比約18.9%減少した。昨秋に新国際線ターミナルビルが完成し再国際化した羽田空港が出入国者数は約107万5,300人で、同2.2倍。同支局は「成田の減少者数の8割近くが羽田へ移行した計算」と分析している。

●LCC専用ターミナル完成は2014年夏

成田国際空港会社の森中小三郎社長は9月29日の記者会見で、建設を計画している格安航空会社専用ターミナルビルの完成時期について、2014年夏をめどに検討していることを明らかにした。

＝ 羽田空港 ＝

●昼間に国際チャーター貨物運航へ

国土交通省は9月10日、羽田空港でこれまで制限されていた昼間時間帯（午前7時台～午後9時台）の国際貨物チャーター便を認める方針を決めた。国際線の発着枠に空きが生じているため。

＝ その他 ＝

●仙台空港が全面復旧ソウル線定期便再開

東日本大震災の津波で大きな被害を受けた仙台空港は9月25日、空港機能が全面復旧し、震災後初の国際定期便となるアジアナ航空ソウル線が運航を再開した。

航空

●全日空機が1,900m急降下、副操縦士がスイッチ誤操作

9月6日午後10時50分ごろ、浜松市の南約43kmの上空約1万2,500mを飛行中の那覇発羽田行き全日本空輸140便、ボーイング737-700型機（乗員乗客117人）が、約1,900m

急降下し、女性客室乗務員2人が軽傷を負った。トイレのため離席した機長が操縦室に戻る際、副操縦士が、ドアの鍵を開けるつまみと間違え、機体の左右方向の向きを調整する方向舵調整スイッチのつまみを左に回したため、機体が左に傾き降下したという。

国土交通省運輸安全委員会の後藤昇弘委員長は9月28日の定例記者会見で、機体はほぼ背面状態で飛行していたことを明らかにした。安全委がフライトレコーダー（飛行記録装置）などを解析したところ、機体は最大で左に約131.7度傾きながら、下向きに最大35度の角度で降下していったことが判明、副操縦士が機体の姿勢を戻した時、機首は急降下前とはほぼ逆向きだった。

●日本・カナダ、オープンスカイと成田増便合意

日本とカナダの航空当局間協議が9月13、14の両日、カナダで開催され、2013年夏に予定される成田の発着枠27万回化のタイミングでの成田関連路線のオープンスカイの実現と、増便による航空輸送の拡大について合意した。また、首都圏空港以外の空港について、現在の二国間輸送の自由化に加えて、以遠地点への輸送についても相互に自由化することで合意した。

●ユーロ安で航空業界利益見通し73%上方修正

世界の航空会社が加盟している国際航空運送協会（IATA）は9月20日、世界の航空業界の今年の利益見通しを6月時点の40億ドル（約3,100億円）から69億ドルに73%上方修正した。ユーロ安を受け欧州と、中東での需要が予想を上回ったためという。

●航空貨物、8月の輸出は重量ベースで9.1%減

航空貨物運送協会が9月22日に発表した8月の国際航空貨物取扱実績によると、国際輸出航空貨物件数は25万723件（前年同月比7.74%減）、重量ベースでは7,639万3,294kg（9.1%減）となった。関西空港など関西の件数は4万4,078件（7.43%減）、重量は2,114万6,705kg（0.67%増）。

●ボーイング787を全日空に引き渡し

全日本空輸と米ボーイングは9月26日、米ワシントン州エバレットのボーイング工場で、最新鋭中型ジェット旅客機787型機「ドリームライナー」の引き渡し式典を開いた。同機の1号機が28日、羽田空港に到着した。

●EU、航空機に排出量割り当て

欧州連合（EU）の欧州委員会は9月26日、EU域内の空港を利用するすべての航空機について、2012年から温室効果ガス排出の割当量を定め、その一部をEUの排出量取引システム（EU-ETS）で売買させると発表した。

●利用したいLCC、ピーチが1位

旅行の口コミサイト、フォートラベルは9月26日、サイト利用者を対象にした「今後利用してみたいLCC」のアンケート（有効回答数1,169件）の結果を発表した。1位はピーチ・アビエーション、2位はジェットスター航空、3位エアアジアXだった。ピーチが選ばれた理由を見ると、日系航空会社による信頼性が高いという意見の他、「関西発着なので便利」などの声があった。

関西

●自民党大阪府連、関空アクセスで提言

自民党大阪府連は9月5日、都心部から関西空港へのアクセス改善に関して、関空と大阪中心部、JR新大阪駅を新幹線がリニア新幹線で結ぶことを柱とする提言をまとめ発表した。地上では用地買収や騒音の観点から非現実的だとし、地下に建設することを求めた。建設事業費の約4,050億～5,400億円は、民間からの融資・投資を呼び込むPFI事業によるとした。

●関電の堺太陽光発電所が全面運転開始

関西電力が堺市西区の大阪湾臨海部に建設していた堺太陽光発電所が9月7日完成し、国内最大のメガソーラー（大規模太陽光発電所）が全面運転を開始した。同発電所は昨秋から段階的に運転を開始し、当初は今年10月ごろの完成を予定していたが、節電要請が続く中で、全面運転を約1か月前倒した。年間の発電電力量（約1,100万KW時）は、一般家庭約3,000世帯分に相当する。

●関西広域機構が解散

関西の2府8県と4政令市、経済団体でつくる関西広域機構の理事会が9月13日、大阪市のホテルで開かれ、広域機構の事業を大阪湾ベイエリア開発推進機構に移管し、9月30日付で解散することを決めた。関西の広域課題の解決や産業活性化などを進める目的で2007年7月に発足、関西広域連合を2010年12月に設立させるなど、当初の目的を果たしたとして、解散することになった。

●りんくうアウトレット、増設で店舗面積国内2位に

アウトレットモールを運営するチェルシージャパンは9月13日、関西空港対岸で展開するりんくうプレミアム・アウトレットの増設計画を発表した。増設後の店舗面積は3万9,500㎡と、御殿場プレミアム・アウトレットに次ぐ第2位の規模になるという。2012年7月に開業する予定。店舗数は現在よりも約40店舗増えて約190店舗になる。

●近畿～熊本、新幹線が航空を逆転

JR西日本の佐々木隆之社長は9月14日の記者会見で、山陽新幹線と九州新幹線鹿児島ルートとの直通運転開始から半年（3月12日～9月11日）で、近畿～鹿児島間の旅客シェアが開始前の1割から4割に高まったと明らかにした。近畿～熊本のシェアも3割から6割に伸び、航空とのシェアが逆転した。

●エキスポランド跡地開発に2業者名乗り

閉園した遊園地「エキスポランド」の跡地を含む万博記念公園（吹田市）南側エリア（最大37.6ha）の活性化を巡り、大阪府は9月16日、開発事業者として公募に応じた3業者のうち2業者から、事業内容についての提案があったと明らかにした。

●関西広域連合がソウルで誘客

関西広域連合は9月18～20日、ソウルで観光客誘致活動を展開した。東日本大震災から半年近くがたつが、国内を訪れる韓国人観光客は前年同期比で6割と低迷。広域連合で観光を担当する山田啓二京都府知事自ら誘客事業を展開し、観光客を呼び戻す狙いだ。

●平松氏、大阪市長選出馬を正式表明

11月27日投開票の大阪市長選で、平松邦夫市長（62）が9月19日、再選を目指して立候補を表明した。大阪市長選を巡っては、地域政党「大阪維新の会」代表を務める橋下徹知事（42）が任期半ばで辞職し、くら替え出馬する可能性を示唆し、元市議の渡司考一氏（59）が共産党の推薦を受けて出馬することを既に明らかにしている。

●関西広域連合、カジノ「勉強会」発足へ

近畿など7府県でつくる関西広域連合は9月24日、大阪市内で知事会合を開き、カジノに関する「勉強会」を発足させることを決めた。当初、関西への誘致を視野に入れた研究会設置を検討していたが、一部の知事から慎重論が示され、是非を含めてさらに幅広く議論していくことにした。

●大阪市の外国人観光客最多、2010年

大阪市を2010年に訪れた外国人観光客が、前年比37%増の219万人に上り、過去最高を記録したことが9月27日、市の観光動向調査でわかった。市は、世界的な景気回復による旅行需

要の増加に加え、2009年に新型インフルエンザの影響で海外の客足が約3割落ち込んだ反動が大きいと分析している。

●堺市議会、LRV導入支援議案を可決

堺市議会の8月定例会議は9月29日、本会議を開き、阪堺電気軌道の低床式車両(LRV)導入を支援するための費用9,700万円を盛り込んだ一般会計補正予算案など計44議案を可決などし、閉会した。LRV関連予算を巡っては、市議会建設委で、この費用を繰り入れるための市鉄道軌道整備基金の一部を改正する条例案が否決されたため、市はLRV関連費用を財政調整基金から繰り入れるように補正予算案の議案説明を訂正した。

●大阪圏、半年ぶり転出超過に

総務省が9月29日発表した人口移動報告によると、8月の大阪圏(大阪府、京都府、兵庫県、奈良県)への転出入の状況は、転出者数が転入者数を385人上回る転出超過だった。東日本大震災が起きた3月以来続いていた大阪圏への人口流入は5か月で止まった。

●医療軸に国際戦略特区近畿3府県・政令市が申請

京都、大阪、兵庫の3府県と京都、大阪、神戸の3政令市は9月30日、「関西イノベーション国際戦略総合特区」を共同申請した。関西地域が強みを持つ医薬、医療機器、バッテリー(蓄電池)など6つの分野で、特区制度を活用。海外への拠点流出に歯止めをかけ、新技術の実用化や産業集積を目指す。

●りんくうと泉北、国に特区申請

大阪府は9月30日、総合特別区域法に基づき、「りんくうタウン・泉佐野市地域活性化総合特区」を泉佐野市と、「泉北ニュータウン再生地域活性化総合特区」を堺市と、それぞれ国に指定申請した。りんくうタウン特区は、関空に近い立地を生かし、国内外のがん患者一人一人に適した治療を提供する「りんくう出島医療センター」を計画。外国人医師の臨床制度などで規制緩和を求めている。

国

●野田内閣が発足

野田佳彦首相が率いる民主、国民新両党の連立内閣が9月2日発足した。官房長官には大阪7区選出の藤村修氏が就任、国土交通相には鹿野グループの前田武志・参院予算委員長(比例、奈良県出身)が初入閣した。財務相も初入閣組の安住淳氏(宮城5区)が起用された。小沢一郎元代表を支持する親小沢派と、反小沢派の対立による党内の亀裂を修復すると同時に、東日本大震災からの復旧・復興を目指す野田新首相の内閣は、外相や財務相などの主要閣僚に40代を配するなど、従来の内閣とは異なる若々しい顔ぶれとなった。

●国土交通省人事(9月16日付)

▽事務次官(国土交通審議官)	宿利 正史
▽官房長(航空局長)	本田 勝
▽航空局長(総括審議官)	長田 太

● 講演抄録

阪神高速道路の 取り組みについて

阪神高速道路株式会社 常務取締役

川本 清 氏



●と き 平成23年9月29日（木） ●ところ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

ただいま、ご紹介いただきました阪神高速道路の川本でございます。1年半ほど前までは、35年間も港湾管理の行政、特に大阪港の管理者の仕事に携わって来ました。阪神高速道路株式会社に着任してまだ1年半ですので説明がスムーズに行かない面もあろうかと思いますが、ご容赦願います。

本日のテーマは「阪神高速道路の取り組み」についてです。現在、料金体系の変更に取り組んでおりまして、皆様方に料金のご負担の変更をお願いさせていただいておりますことと、新たなサービスの充実等についてもご紹介したいと思っております。

弊社は平成17年（2005年）に阪神高速道路公団から阪神高速道路株式会社に民営化しました。安心・安全、快適な道路ネットワークを通してお客様の満足を実現し、関西の暮らしや経済の発展に貢献するという企業理念を掲げています。

本日は①阪神高速道路の概要 ②通行料金制度
③阪神高速のネットワーク ④新たな取り組み
⑤阪神高速の将来について、ご説明します。

■阪神高速道路の概要

私どもは名神高速道路や近畿自動車道等々の都市間高速道路、広域幹線道路と都心を繋ぐ都市高速道路の会社であります。現在、245.7[＊]が整備され、従業員数約730名、グループ会社を含めると約2,000名で高速道路の建設と管

理運営を行っています。資本金は100億円、株主は国が50%、地方公共団体の大阪府と大阪府が各14.4%、兵庫県と神戸市が各9.1%、京都府と京都市が各1.5%の計50%という構成です。従って、料金変更についても9月27日に神戸市議会で同意していただき、他の地方議会でも現在審議していただいているところで、それぞれ関係自治体のご了解をお願いしている状況です。

阪神高速の沿革は、昭和37年（1962年）5月に阪神高速道路公団として設立され、2年後に土佐堀～湊町間2.3[＊]が初めて供用され、昭和56年には大阪～神戸線が全通し、また関空へのアクセスとして平成6年には湾岸線55.8[＊]が開通しました。そして平成17年（2005年）10月に民営化されて阪神高速道路株式会社が発足しました。

民営化の目的は、全国的高速道路建設による約40兆円に上る債務を確実に返済するとともに民間ノウハウにより多様なサービスを提供するためです。阪神高速は3兆数千億円の債務ですが、平成62年（2050年）までに確実に返済することになります。従って阪神高速としては返済可能な新線の建設しか行わない。また建設費も平成62年までに返済可能な額しか負担しない。真に必要な道路を出来るだけ国民に少ない負担で建設する。民間ノウハウの発揮により多様で弾力的な料金設定や多様なサービスの展開を図ることを目的に民営化されました。阪神高速道路網の変遷をたどりますと、昭和45年

(1970年)までに名神高速と都心の環状線が繋がり、昭和56年(1981年)には大阪と神戸が結ばれて放射路線の整備が進みました。平成6年(1994年)に関西国際空港の開港に向けて湾岸線が整備され、1日の通行台数は80万台を超えました。通行台数の推移を見ますと大体日量88万台ですけど、平成10年(1998年)までずっと整備が進んで、その年には一気に20.6%も供用延長されたこともあって約95万台を記録しました。それをピークに景気低迷や通行料金の値上げ等から漸減傾向が続き、昨年は88万台という状況で来ています。

阪神高速の利用実態ですけど、約60%が業務用で利用されており、残りは通学通勤や自由通行等です。阪神都市圏全体の道路網は3,900km²余りあり、そのうち阪神高速は約6%を占めるだけですが、貨物輸送量は全体の約50%を分担しています。野菜や鮮魚等の農水産品が多いのが特徴です。また信号がないので交通事故発生率は一般道路の12分の1で、安全に走れて、所要時間が少なくて済むという特徴がございます。大阪都心から阪神高速に乗ると伊丹空港までは11分、関空までは38分で行ける、一般道路に比べて2分の1から3分の1に短縮出来ます。時間と燃料の節約効果があるわけですけど、平均利用時間は一般道路45.7分、高速が17.5分で28.2分短縮されており、1年間の時間節約と燃料節約、タイヤ損耗等の節約を含めると計5,300億円の節約効果があるということです。環境面での効果は年間55万トンのCO₂を削減出来て、大阪府の淀川以北の面積514km²で常緑広葉樹林が吸収するCO₂量と同じという環境効果があります。

■通行料金制度

次に料金制度の問題に入ります。現行料金は4つの料金圏に分けています。1つ目は阪神西線で西宮から以西の兵庫県域内、2つ目は阪神東線で主に大阪府です。そして3つ目の阪神南線、4つ目は京都線。均一料金制で阪神西線と阪神南線の普通車はどこを走っても500円、阪神東線は700円、京都線は450円になっ

ています。料金所のスペース確保が難しかったのと料金所を少なくして車を効率的に流すために採用された方式でした。そして今回、距離料金制の導入を提案している背景は、営業区間が延びて来たのが1つの理由です。また利用距離と料金のアンバランスが生じて来たのがもう1つの理由です。例えば阪神東線圏内で松原～池田間の32km²が700円に対して松原～平野間5km²も700円というアンバランスが生じています。また阪神西線から阪神南線の岸和田へ行くと40キロの距離で500円プラス700円プラス500円で計1,700円、ETC利用者には、湾岸線連続利用割引等があるので若干安くなりますが、これに対して阪神東線の石切～助松間39km²で700円というアンバランスが生じています。その結果、非常に混雑する区間もあれば空いているところもあって利用に濃淡が出て来ました。

そして確実な債務償還を求められて来たということもあります。民営化のスキームを少し説明しますと昔は日本道路公団、首都高速、阪神高速、本四公団の4つの公団がありました。民営化で日本道路公団は東日本、中日本、西日本の3社になり、それに首都高速、阪神高速、本四高速を加えると、計6社の株式会社になりました。これら各道路株式会社は道路の建設と管理と料金收受を行います。道路等の資産の保有と債務償還は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が行います。

なぜこのようにするかと言えば、高速道路の財産を株式会社が保有すると債務が大きいために、資金等の調達がしんどい。さらに法人税・固定資産税が大きくて新しい道路建設や債務償還に影響が出ます。ということで機構に資産と債務を保有させて、45年で確実に債務を完済する、というシステムになった訳です。会社へ道路等の資産を貸し付け、機構は貸付料を取って債務を償還して行きますが、債務が完済されると機構は解散して道路資産は道路管理者の国や地方公共団体に帰属することになっておりまして、無料開放されます。料金収入は道路管理費と貸付料をプラスした額に収まるように決められます。返済を最優先する償還主義が貫かれ

ており、さらに貸付料は毎年の債務返済額と借入利息と機構の管理費をプラスして均衡するよう決められます。従って料金収入の中には会社の儲け分は入らないことになっています。

距離制料金に移るもう一つの大きな要素に、ETCの普及があります。距離制の導入が可能になったということです。いま全国で85.4%の車両がETCを利用しています。阪神高速では86%まで上がって来ています。

このように、道路ネットワークの拡充に伴う料金のアンバランスの解消と道路の効率的活用、確実な債務償還、ETCの普及とが相まって新たな距離制料金の導入が可能になりました。ところが導入には大変な時間がかかっています。平成18年(2006年)3月に距離制を許可するという大臣許可が初めて下りました。これに遡ること平成12年(2001年)に道路審議会で距離制にするよう答申があり、290円プラス31Lという方式が提案されたのです。31Lというのは1*。当たり31円かける距離の意味で、初乗り料金290円にプラスするという距離制案でした。自民党内閣の平成21年(2009年)3月に「平成23年度以降、距離制料金を許可する」という方針が示されたものの民主党政権になってからは高速道路の無料化実験であるとか、割引料金とかが提案され、やっと今年3月に距離制移行の大臣の計画同意が得られ、ようやく手続きに入ることが出来たという状況です。

距離制料金の具体的な話ですけど、先ほどから申し上げているように、初乗り290円プラス31Lという考え方をもとに、最低の料金を500円からにする、6*。まで500円で6*。超から次の6*。までを100円上げて、24*。以上になれば上限を900円にするという方式です。この距離制料金を平成24年から導入し、債務を返済して行くことになります。割引サービスについては、主にETC車を対象に例えばNEXCO(東・中・西日本高速道路株各社)や本四高速から阪神高速に乗り継いだ場合、6*。以内について普通車100円引き、大型車200円引き。また阪神西線のみを6*。超えて利用した場合は100円引き(ETC車対象)。つまり12*。まで500円で行

けるというサービスです。端末区間割引きでは池田線の池田木部~神田間を300円に、西大阪線(北津守~安治川)は環境対策もあって200円に据え置き、東大阪線(東大阪JCT~第2阪奈)は200円に、物流事業者向けも25年度まで割引きを拡充、新神戸トンネルは将来、阪神高速に移管して現行割引きを継続します。また六甲アイランドから天保山への湾岸線の環境対策の割引きも継続になります。

料金改定へのスケジュールですけど、いま地方議会への同意申請を行っておりまして、道路管理者である大阪府、大阪市、堺市、兵庫県、神戸市の議会の同意議決を待っているところです。同意をいただければ事業許可申請を国へ提出して、許可が下りると距離料金制の実施の運びになり、会社は平成24年に実施したいという日程です。

■阪神高速のネットワーク

次に阪神高速道路の整備の取り組み状況についてお話しします。現在、事業許可をいただいている範囲の道路建設事業と今後のミッシングリンク解消の2つがあります。その中で大きい事業は大阪都市再生環状道路の整備でして、大和川線から近畿道を渡って淀川左岸線に繋ぐルートです。淀川左岸線は1期工事を平成24年度まで、2期を平成32年度までということを進めています。大和川線は近畿道まで平成26年度までに整備するために現在、工事を進めています。また松原ジャンクションも守口ジャンクションも工事をしています。松原ジャンクションは近畿道の北側から松原線との渡りをスムーズにするための改良工事で、守口ジャンクションは近畿道から直接阪神高速に渡れるようにするための改良工事です。

個別に説明しますと淀川左岸線は現在、島屋から高見までのトンネルの路線の工事をどんどん進めています。4.3*。を平成24年度供用予定でございます。併せて平成32年度完成予定めざして高見~豊崎間は大阪市と阪神高速の合併施行区間として、用地買収等を行っています。合併施行区間については一千億円かかる事業

ですけど、民営化により導入した合併施行方式の影響で阪神高速の負担分としては百億円程度で済むわけです。つまり平成62年度までに返済可能な範囲の負担ということです。残りの金額に関しましては大阪市の街路事業としてやることになりました。これまでの公団方式ですと全額を阪神高速が持ち、返済期間は50年。さらに新規事業で借金するとその返済期限が後にずれるという制度だったのですが、民営化により平成62年までに全部返済するという制度になりました。

大和川線の場合ですけど阪神高速の施工区間はトータル9.7kmのうち5.0kmで、残りは堺市が1.6km、大阪府が2.7kmをそれぞれが街路事

業として大半を負担し、阪神高速との合併事業として整備されます。負担割合は大和川線全体を大阪府・堺市が約1,600億円、阪神高速が約2,800億円の分担です。工事進捗は12%ぐらい、シールド工事が大阪府区間で始まっていますし、阪神高速区間でもシールドの機械の組み立てが終わろうとしています。淀川左岸線の第1期工事ですが、高見までの工事進捗は約65%です。

次に信濃橋渡り線（大阪港線と環状線の接続）について説明します。信濃橋渡り線は平成21年に都市計画決定していますが、地方議会の同意を得て大臣の許可が下りますと工事に着手出来ます。約135億円をかけて大阪市西



信濃橋渡り線（大阪港線と環状線の接続）



◆事業の概要

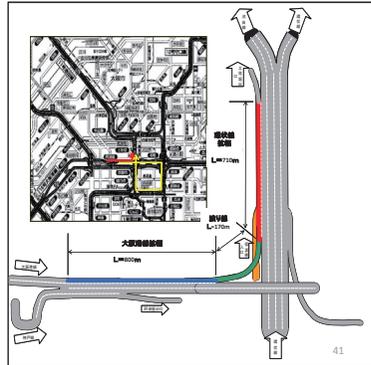
- 阪神高速大阪港線東行きと環状線北行きを直接接続する連絡路の整備を行い、あわせて大阪港線阿波座付近および環状線信濃橋付近の拡幅を行うもの。
- 平成21年1月6日に都市計画決定済み

◆計画概要

- 事業箇所：大阪市西区西本町付近
- 延長：信濃橋渡り線の追加
→ 約170m
大阪港線の拡幅
→ 約800m
環状線の拡幅
→ 約710m
- 設計速度：40km/h
- 車線数：1車線

◆整備効果

- 走行時間の短縮
環状線半周約5.5kmの迂回に要する時間
約5分（設計速度60km/h走行の場合）
- 一般道の負荷軽減
乗継交通・阿波座出入口からの転換
6,600台/日



将来構想

先進の道路サービスへ



路線名	整備効果	現在の状況
信濃橋渡り線	大阪港線東行きと環状線北行きを直接接続する連絡路	H21年1月に都市計画 H21年9月に大阪市同意
大阪湾岸道路西伸部 (延長約21km)	神戸空港、神戸港、大阪港及び関西国際空港を含む大阪湾ベイエリアの連携強化と内陸部の交通負荷軽減。	H16年9月に都市計画(駒形林青～名谷) PI有識者委員会提言(H17.1) H16年9月H21年3月に都市計画
淀川左岸線延伸部 (延長約9km)	大阪都市再生環状道路の一部を形成、第二京阪道路と接続することにより、大阪湾ベイエリアと京阪地区を接続。	PI有識者委員会提言(H18.12) 都市計画手続き(東)
名神湾岸連絡線 (延長約4km)	名神高速道路と湾岸線を接続。	PI手続き(東)

区西本町付近の170mの道路とその周辺の拡幅を行い、平成29年度には完成させたいということです。

淀川左岸線延伸部は豊崎～門真の約10kmで、整備構想は出来ていますがまだ都市計画決定はされていません。効果の大きい区間ですけど、課題は約3,000億円の整備費で、阪神高速ではとても負担出来ません。国と地方公共団体がどうするかということです。地方公共団体は返済期間を伸ばしてほしいと要望を色々出して事業スキームの議論がなされているところです。大阪湾岸道路の西伸部については六甲アイランド～名谷JCT間21km（6車線）は都市計画決定されています。着工を前に兵庫県と神戸

市などの費用負担をどうするか、ということが課題となっています。

■阪神高速の新たな取り組み

次に阪神高速の新たな取り組みについてお話しします。新たなサービスをどう提供するか、確実に債務を償還するには先進のサービスを提供して皆様に利用していただくことが重要です。そのためには快適なドライブをしていただかねばなりません。お客様の満足を得る3つのアクションプランを策定して取り組んでいます。

1つは新渋滞対策アクションプログラムで渋滞の解消に努めています。新渋滞対策アクションプランの具体的な取り組みですけど、神戸線

摩耶付近では出口交差点区画線の改良とか、信号現示の見直しとかを進めています。阿波座上り合流点付近では出口交差点の信号現示見直し、信濃橋渡り線の整備等です。また池田線の塚本合流部は慢性的な渋滞ですけど、レーンマークの変更や進入口の閉鎖等を実験的に進めています。

2つ目は交通安全対策アクションプログラム、事故を減らして快適に走れるよう様々な対策を実施しています。交通安全対策プログラムは平成19年～21年に実施した結果では1,200件の事故件数の減少をみました。さらに24年度までに1,000件の減少を目標に掲げてカーブでの滑り止めや強風時の落下物対策、案内標識の改善等の対策に取り組んでいます。パーキングエリア改善アクションプログラムでは駐車帯の照明度アップやトイレの清潔性アップ等「愛されるPAを目指す会議」を設置して、お客様満足の追求をします。案内標識についても著名な地点名を追加したり分岐案内を分かりやすくしたり改良を加えて参ります。

3つ目は、ETC活用サービスです。社会実験をいろいろ実施しています。例えば、阪神高速からいったん降りてガソリン給油して、また高速に入った場合、通常なら2回課金されますけど1回で済むようにします。高速道路外のガソリンスタンドだけでなく駐車場やショッピングセンター等に広げていけるように社会実験中で、例えば池田線から百貨店の駐車場に入るのも路外パーキングとして課金されない実験も行いました。郊外から阪神高速に乗って都心でショッピングし、再び高速で帰っても1回の高速代で済む。そのようなサービスを出来るだけ早い時期に幅広く普及させて行こうと考えています。またITSスポットサービスを今年3月30日から開始しました。ITSスポット対応カーナビを搭載した自動車であれば大容量の通信サービスが受けられ、リアルタイムで様々な道路交通情報やルートガイダンス等が提供されます。近畿では368ヶ所にスポットが設置されていますが、今後広げて参ります。

その他の取り組みとしては、LED道路照

明の導入です。阪神高速道路が全国で初めて2010年10月に池田線の本線の一部にLEDを採用しました。高速道路に適したLEDでなければなりません、その開発に成功したわけです。そして改良を加えたLEDを2011年3月に開通した京都線（鴨川東～上烏羽区間）1.9*。の開通区間全線で採用しました。

■阪神高速の将来

阪神高速道路の将来について考えています。3兆数千億円の債務を平成62年までに返して行かねばなりません。阪神高速を取り巻く環境は厳しく通行量の漸減傾向の中で確実に償還するためには何をしたらよいかを考えています。

阪神高速は都市環境の厳しいところで工事して来ました。その結果、優れた技術の集積があります。それを活かした関連事業を拡大しています。大阪港咲洲トンネル・夢洲トンネルの管理・運営や神戸市須磨区でのフードアウトレット「ナナ・ファーム須磨」の経営等があります。パーキングエリアの他に阪神高速の資産を活用して地域貢献出来るような施設も造って行くことに取り組んでいます。このような関連事業は、現在は数十億円程度の売り上げですけど将来は200億円ぐらいに引き上げられたらと思っています。

阪神高速の圏域は人口で全国の16%、面積で7%、GDPは19%です。ところが関西の相対的地位は下がっており、企業の本社機能が関西圏から首都圏へどんどん移っています。事務所数のシェアも20%から18%へ低下しています。近畿圏のGDPは2000年にカナダと同じ程度の経済規模だったのですが、2010年にはオランダぐらいに落ち込んでいます。人口も2005年と比べて2035年には16%程度減少するそうです。しかも65歳以上の高齢化率は関東や中部より高く33.6%に達します。

一方では、アジアを中心とした人流、物流の拡大があります。アジアは非常に活発な経済活動が行われており、その活力を導入する。関西はアジアとの結びつきが強く、成田空港の国籍別入国でのアジア諸国が約60%に対し関空は



約80%になっています。港湾データで大阪湾はアジアの貨物が90%近くを占めており、アジアとの結びつきの大きさが分かります。

阪神高速は関西国際空港、阪神港、神戸空港、伊丹空港を結ぶ重要な骨格であり、物流の要です。これらの空港や港が人流、物流に利用されなかったら阪神高速の価値が出ません。従って空港や港とコラボレーションを進め、道路側として優れたサービスを提供して行く必要があると考えています。

関西は首都圏に比べてアジアに近い地理的優位性があり、また先端産業や物流施設の集積を活用して発展できるチャンスがあります。

その発展の一翼を担うのが阪神高速だと考えていまして、空港や港の利用者、荷主と一丸となって関西の発展に寄与しなければならないと思っています。

日本ロジスティックシステム協会がまとめたデータの中に大変厳しい数字が出ています。売上高に占める物流コストの推移を見ますと荷主は物流コスト削減にシビアな考えを持っていることが分かります。物流コストの中には保管費、輸送費等があり、輸送費が6～7割を占めるのですが、輸送費を下げる取り組みがどんどん行われています。取り組みの中で積載率の向上、物流オペレーションの改善でコストを減らそうという動きがあります。いままでは港で輸

入貨物を引き取ってスーパーへ運び、帰りは空のコンテナを港へ戻していたのに対し、次の利用者のところでコンテナに荷物を積み込み、港へ戻る。つまり空で走ることをしない。A社、B社、C社と連携社が増えるほど効率よくなります。阪神高速にとっては交通量が下がってくるわけですが、利用しやすい料金体系にすることも重要な検討課題になってきます。

料金だけでなく阪神高速が培って来た技術を都市開発や都市機能の充実への貢献をして行かねばならないと考えております。例えば建設マネジメント事業などに進出し、保有する不動産の活用事業も展開したいと思っています。道路空間の活用もあります。高架下の民間開放や官民連携による整備や管理も考えられますし、阪神高速は運河や水面の上を走っていますので、高架下に水上タクシー等の水上駅を設けて多様な交通ネットワークを推進して都市発展に貢献することも可能と考えています。

最後になりましたが、都市が発展しなければ高速道路の将来もないと考えていますので、利用者のニーズに応じた料金設定を行い、技術力を活かした先進の道路サービスで都市機能の充実に貢献したいと考えています。

阪神高速の最近の取り組みについてご報告させていただきました。ご静聴ありがとうございました。



再燃した「入島税」問題の行方は

産経新聞大阪本社 社会部関西空港支局 藤谷 茂樹

大阪府泉佐野市議会は9月27日、「空港連絡橋利用税条例案」を可決した。この「利用税」は、新聞などでは「入島税」や「通行税」とも表現されており、関西国際空港と対岸を結ぶ連絡橋を通行する車両から1台あたり100円を徴収する。通常の条例案なら、議会での可決をもって成立し導入することになるが、今回の「利用税」は地方税法上の規定がない法定外税にあたるため、議会での可決に加えて総務相の同意がないと導入できない。泉佐野市は9月30日に総務相に対し、同意を求める「協議」を要請しており、以後は総務相がどう判断するかが焦点になっている。「利用税」をめぐるこれまでの経緯を振り返るとともに、今後の見通しについて整理したい。

▽利用税可決までの経緯

泉佐野市が利用税を徴収する方針を決めたきっかけは、連絡橋の国有化だった。多額の負債を抱え経営難の関西空を支援するため、国土交通省が平成19年末、連絡橋を国有化する方針を決定。21年4月に国有化された。国有化とともに、利用者が利用しやすいようにと料金引き下げを行い、普通車で1,500円だった往復料金は800円まで下げられた。しかし、関西開港後の税収をあてこんだ過剰投資のツケで財政難に苦しんでいた泉佐野市にとっては、当時、年間約8億円ののぼった固定資産税収入を失うことになり、国有化に対して強く反発した。

そして、市が対抗策として打ち出したのが「利用税」。当時の議論では、連絡橋を通行する車両1台につき150円を徴収するとし、20年8月に市議会が条例案を可決。今回と同じく総

務相に「協議」を求める段階まで進んだ。国交省は連絡橋の国有化を20年中は見送ったものの、市に対し21年2月、関西2期島の泉佐野市域の未完成部分について22年中の竣工に努めることを約束する。これにより市は、連絡橋の固定資産税収入について21年度分を確保し、23年から関西2期島の固定資産税を徴収できる見込みとなり「補填策が示された」として総務相への「協議」を取り下げていた。

その後、22年末までに2期島の泉佐野市域についての竣工が難しい状況になった。このため市は、国交省と新たな補填策について話し合いを進めたが、議論が長引くにつれ、独自の補填策の検討にも入っていた。今年4月、新田谷修司市長から千代松大耕氏に市長が交代したが、国交省から具体的な回答がなかった場合に独自の補填策を検討する方針は継続された。2期島を完成したとみなして固定資産税を徴収する「みなし課税」などの案も浮上したが、結局は「利用税」導入方針を決めた。

▽利用税についての市の説明

連絡橋の年間通行台数は約300万台。市によると、1台100円を課すことで、1年で約3億円の収入を見込んでいる。連絡橋の国有化により21年度以降31年間の固定資産税減収は105億円で、市町村の税収が急激に減った場合に国から4分の3まで地方交付税で補填されることを加味して影響額を26億円強と試算しており、この影響額を「利用税」で回収する期間を9年間としている。千代松市長は、「利用税」復活に踏み切った理由を「税の減収は国の責任。市民だけにその負担を強いることはできない」と説明した。

しかし、「利用税」は、関空に行くため連絡橋を車で利用する客が実際には負担することになるだけに、利用者の関空への足が遠のくことを懸念する関空会社は反対。市に提出した意見書では「競争力を低下させ、会社の経営努力を阻害する」としている。国交省も「これまで関空へのアクセス改善に努めていたが、それに逆行する」と渋い顔だ。

この点について、市は、「(国有化の際に行われた)減額で通行量が増えたわけではない。100円の徴収も関空へのアクセスに大きな影響はない」と反発している。

▽利用税の行方は

市は20年度決算で、財政破綻一步手前とされ、財政再建に向け早期健全化計画の作成が求められる「早期健全化団体」に転落。少しでも税収を確保していくことは急務となっている。財政難の原因となった開港前の過剰投資を後押しした国などにも責任があるとして、識者からは市に同情的な見方も多い。だが、「利用税」に関しては否定的な意見も多い。

上村敏之・関西学院大教授(財政学)は、地方税の原則として、サービスを受ける市民がその税金を納めるという「応益課税」をあげ、『利用税』では、市外からの連絡橋の利用者は市からのサービスを受けられず適切ではない」と指摘。また、航空政策に詳しい高橋望・関西大教授(公共交通)は「市は国に対して甘えがあるのではない。だから、利用税導入という発想になってしまう」と市の姿勢を批判した上で「遠回りでも、関空の需要を増やす取り組みで税収増を目指すべきだ。大阪(伊丹)空港を含め、地方空港では地元の自治体が路線誘致などに汗を出し、知恵を絞っている」と提言している。

地方税法では、総務相が同意できない条件について、①住民の過度な負担になる ②物の流通に重大な障害になる ③国の経済政策に照らして適当でない—の3つをあげている。「利用税」の場合、橋を通る車両に負担を求めることから②、また、伊丹空港との経営統合を控える関空にかかわる橋であるため③も関係してくる

とみられている。

今後、「利用税」は総務相から地方財政審議会に諮られ、審議会の意見を尊重して総務相が判断するという。その判断は年明けにも示される見通しだ。千代松市長は「利用税」の条例案可決を受け、「国交省に対し、『利用税』の分だけの値下げをしてもらい、利用者の負担にならないようにするよう要望したい」と話しており、今後の国交省の対応が注目される。解決策が導かれることを期待したい。



最後に私事で恐縮だが、10月1日付で関西空港支局を離れ、高松支局(香川県)に赴任することになった。来春には、全日空系の格安航空会社(LCC)のピーチアビエーションの就航に加え、スカイマークの国内線復活を控えており、さらに、伊丹空港との経営統合も進展する。関空の画期となりうる場面を取材できなかったことは、残念で仕方がない。私が関空支局に赴任した2年前は、まだリーマンショックや新型インフルエンザの影響が色濃く、任期中には日本航空の破綻があり、路線撤退が相次いでいた。現在も、東日本大震災や原発事故の影響など、航空業界にとって決して楽観ばかりできる情勢ではないが、明るいニュースから上昇していく関空の姿を四国の地から見守りたい。



韓国におけるLCC育成と地方活性化に関する 自治体の役割¹

大阪大学大学院 国際公共政策研究科

大阪商業大学 総合経営学部

(財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

大阪大学大学院 国際公共政策研究科 博士後期課程

大手前大学非常勤講師・関西香港協会

赤井伸郎

横見宗樹

宇佐美宗勝

田中義次



1. はじめに

韓国では既にLCC5社(2011年6月現在)が運航事業に参入中であり、一部は国際線にも進出している。韓国はオープンスカイ政策の採用など、航空自由化にも積極的に取り組んでおり、LCCの市場参入についても、積極的に推進するなど、わが国におけるLCC育成に際して、学ぶべき示唆は多いといえる。中でも、エア・ブサンは釜山広域市が、済州航空は済州特別自治道という自治体が出資を行いながら、現在のところ経営も軌道に乗り事業拡大にも積極的な成功例である。

2. 地方活性化に供するLCC育成と自治体の役割 —韓国における事例からの示唆—

2.1 エア・ブサン —釜山広域市

エア・ブサンは、釜山広域市、釜山商工会議所のメンバー企業が中心となり、釜山をベースとした航空会社を創設することを目的として、2007年8月に設立²された。従来から既存大手2社(大韓航空・アジアナ航空)が釜山金海空港へは乗り入れていたものの、大手2社主導によるスケジュール設定がなされており、必ずしも釜山市民の利便性を考慮していないという指摘がなされていた。したがって、これを改善すべく、釜山をベースとし、釜山市民の利便性を考慮した航空会社設立を求め、地元のニーズの高まりに応えるという背景が設立の経緯である。

釜山広域市は500億ウォンの資本金のうち、5%の25億ウォンを出資し、アジアナ航空が46%の230億ウォンを出資(最大株主)、その他を14の地元企業が出資している。当初、地元企業はLCC設立の趣旨自体には共感を示したものの、事業リスクに懸念を示し、資本参加に躊躇する状況であった。釜山広域市の出資の動機として、LCC設立に際してリスクが障壁となり、アジアナ航空が230億ウォンを出資表明した後も、多くの地元企業が出資を躊躇する状況であった。そこで、釜山広域市が出資することで一種の担保的な役割を担うという側面があったといえる。釜山広域市が出資表明をした後も、リスクに対して懐疑的な意見は決して少なくなかったが、結果として3年で黒字化に成功した点は、大きな成果である。エア・ブサンの設立に際しては、あくまでも地域に根ざした航空会社をという地元企業からの要請に対して、釜山広域市が出資を行うことで、アジアナ航空を含めて多くの企業が投資要件の制約を受けにくくなり、より出資者を募りやすくなるという点を重視した経緯は注目に値する。

¹ 本稿は、2011年6月1日から2日にかけて実施した、エア・ブサン、釜山広域市交通政策課、済州特別自治道に対するヒアリング調査に依拠するものである。詳細な議論は、「韓国におけるLCC育成と地方活性化に関する自治体の役割：ヒアリング(2011.06.01-02)報告書」を参照。ただし、本稿における誤りの全ては、筆者らの責に帰するものである。

² 設立当初は、釜山国際航空の名称で設立された。

エア・プサンの経営について、アジアナ航空からは乗務員の訓練をはじめとした業務提携では恩恵を受けているものの、アジアナ航空本体とは戦略などで一線を画し、独立したアイデンティティを持った企業として運営することに注力し、釜山をベースとし、釜山市民のニーズを押さえた営業施策を重視している。

釜山広域市は、実際の事業運営に対しては、一私企業への支援を行うことは自治体としては困難であるとの立場から、モニタリングのため経営理事会に理事を1名派遣している以外には関与はなく、またエア・プサンに限った便宜供与や、釜山広域市からの出向を含めた人員派遣もない。また釜山市民、釜山地元企業に対する割引などの利用優遇措置等もないものの、社名に「釜山」という地名が入っていることで、地元に関心を持って認識されているようである。

2.2 済州航空 — 済州特別自治道

済州道の場合は、島という地理的特性ゆえに、島外との交通手段は航空機に大きく依存している。観光客も90%以上は、航空機による来訪である（昨年の来訪観光客数は1,570万人）。航空機は既に大衆交通の手段となっており、道民にとってもかけがえのない手段となっているが、済州航空設立以前は、大韓航空・アジアナ航空2社による寡占状態であり、料金、供給座席の問題が指摘されていた。しかしながら、航空政策は中央政府の専権事項であり、地方政府が関与することは難しい状況であったことから、この状況を打開する方策のひとつが、地域航空会社（済州航空）の設立であった。

当初設立に際しては、地域住民の間でも、地域航空会社設立という趣旨には賛同しても、設立に必要な資本調達や、赤字発生時の負担について憂慮の声も多く、「総論賛成、各論反対」という状況であった。そこで、数多くの内外の航空会社を調査、ベンチマーキングを行い、地元の学識経験者や自治体職員らによる諮問委員会を組織し、研究を行う一方、マスコミを通じて、地域航空会社設立の必要性や、運営のあり方を、地域住民に対して積極的にアピールした。また済州道議会でも、地域航空会社設立の必要性を訴えかけ、当初議論から約3年を経て設立にこぎつけた経緯がある。

実際の済州航空の経営については、済州道はエギョン・グループ³と協約を結び、経営についてはエギョン・グループが全面的に行う一方で、道が行政支援を行ってゆくこととし、1) 公共性の確保のため、運賃や路線について、道とエギョン・グループとが必ず協議を行うこと 2) 従業員の雇用については、必要な専門職以外は、できるだけ済州道出身者を優先して雇用する 3) 済州道のブランド価値向上のため、社名に「チェジュ」(Jeju) という名前を使用する 4) 政府への許認可申請については、済州道が全面的に支援する— という点を確認した。2005年に株式会社として登記し、済州道として役員1名を推薦、派遣しているが、経営に直接関与するというより、道や国との調整役としての役割が重視されているといえる。

3. まとめ

エア・プサン、済州航空とも2010年度から黒字転換し、経営も軌道に乗りつつあるといえる。両社の成功要因として、いずれも経営をリードし、財務およびオペレーション面でリードする役割を担う純民間企業の存在とともに、韓国の経済成長を背景とする航空需要拡大と、会社設立および事業拡大のタイミングが、うまく重なった点が挙げられる。現在では、最も競争の激しいソウル～済州線では、LCC5社と、大韓航空、アジアナ航空の大手2社のあわせて7社がサービス、価格面で激しく競合しており、各社とも生き残りのため、いかに顧客を獲得、維持するかが課題となっている。

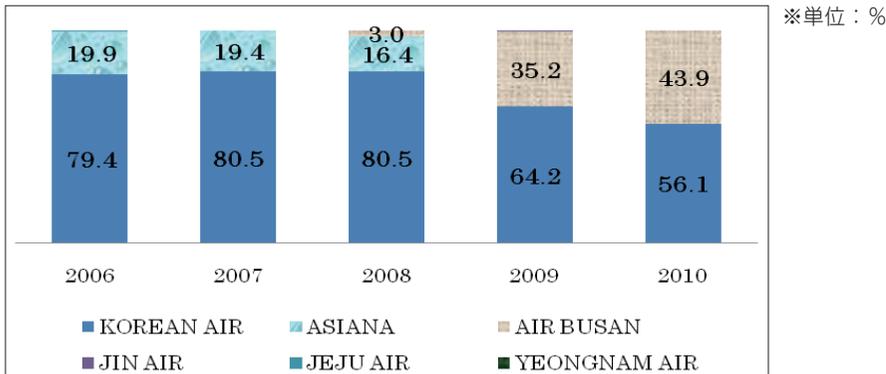
³ 系列として16社を持ち、国内では財界順位で50位程度であるが、トイレタリー製品などで有名な企業集団であり、優れた財務体質で知られる。済州航空が2005～2009年までの800億ウォンにのぼる累積赤字を計上した期間も、エギョン・グループが経営を下支えした。

自治体側にとっては、その自治体をベースとするLCCが設立され、路線や便数が増加することは、ビジネス・観光両面での旅客需要拡大が見込めることから、期待も大きい。しかしながら、激化する競争の中、LCCの経営については、路線の改廃や増減便など需給状況にうまく対応できる柔軟性・機動性ととも、リスクを取った事業戦略などが求められる一方で、LCCをサポートする自治体側としては、住民の利便性を考慮した際に、路線や便数の維持など安定性を指向する面は否めないといえる。

相互に関与を拡大しあうことは、相手側の行動を制約し、各々の事業インセンティブの阻害にもなりうる懸念をはらんでいる。今回の2社については、事業発足当初から自治体がサポートに徹し、その後の事業運営自体には大きく関与しなかったことも、成功要因のひとつと思われる。一方で、LCCを取り巻く状況も変化の中で、地元ベースのみの路線だけで生き残ることの限界もあり、関連自治体の意向に沿う形での事業発展が困難になることも予想される。その場合、出資関係を清算するのか、あるいは住民のコンセンサスを求めて引き続きサポートしてゆくのか、自治体の関与の在り方は難しくなる。

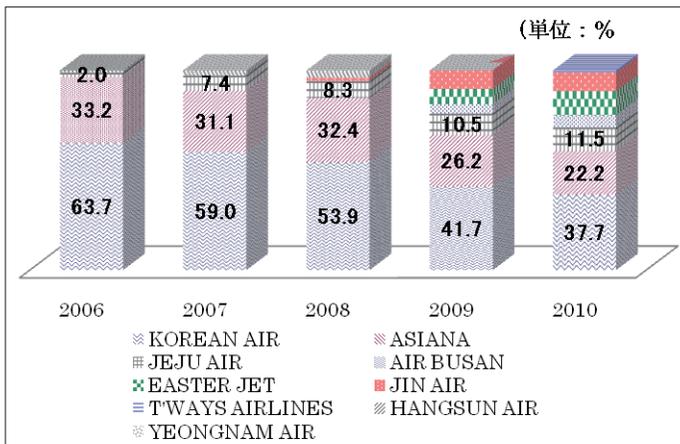
<参考>

図1 釜山～ソウル（金浦）線の年間利用旅客シェアの推移（2006～2010年）



出所：韓国空港公社（Korea Airport Corporation）のホームページ
 〈http://www.airport.co.kr/doc/www_eng/info/E040101.jsp〉をもとに作成

図2 航空会社別済州発着国内線利用旅客数の推移（2006～2010年）



出所：韓国空港公社
 （Korea Airport Corporation）の
 ホームページ
 〈http://www.airport.co.kr/doc/www_eng/info/E040101.jsp〉を
 もとに作成

2011 年度（平成 23 年度）8 月運営概況（速報値）

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

○乗入便数 151.1 便/日（対前年比 96%）

国際線：105.0 便/日
（対前年比 98%）
国内線：46.1 便/日
（対前年比 90%）

発着回数について

発着回数は、国際・国内線合計が 4 カ月連続前年実績を下回りましたが、国際貨物便は 2 カ月ぶりに前年を上回りました。

○旅客数 44.7 千人/日（対前年比 96%）

国際線：31.7 千人/日
（対前年比 95%）
国内線：13.0 千人/日
（対前年比 96%）

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、前月比 71%であるものの、日本人旅客が 106%と 2 カ月連続前年を超えたことから、国際線全体として 95%まで回復してきております。

○貨物量 1,828t/日（対前年比 95%）

国際貨物：1,718t/日（対前年比 95%）
積込量：788t/日（対前年比 93%）
取卸量：930t/日（対前年比 96%）
国内貨物：110t/日（対前年比 104%）

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 4 カ月連続で前年を下回っており、積込は 4 カ月連続、取卸は 3 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 9 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 8 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	1,184,609	102.6	22.1	1,130,720	115.8	18.4	53,889
管内	735,308	101.5	13.7	836,377	115.5	13.6	△ 101,070
大阪港	237,370	92.8	4.4	384,660	119.5	6.3	△ 147,290
関西空港	344,410	102.4	6.4	209,409	97.2	3.4	135,001
全国	5,357,470	102.8	100	6,132,807	119.2	100	△ 775,338

【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	344,410	102.4	6.4	209,409	97.2	3.4	135,001
成田空港	786,569	95.8	14.7	754,191	93.1	12.3	32,379
中部空港	52,699	88.8	1	77,974	141.9	1.3	△ 25,275
福岡空港	50,598	104.5	0.9	26,642	89.4	0.4	23,956
新千歳空港	4,882	312	0.1	2,350	287.8	0	2,532

※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)	外国人出国:(1日平均)	日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(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)	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9月	114,250	3,810	102,600	3,420	322,570	10,750	310,150	10,340	849,570	28,320
平成23年累計	972,580	3,560	986,230	3,610	2,526,580	9,250	2,515,100	9,210	7,000,490	25,640
前年同期	1,353,320	4,980	1,330,140	4,870	2,539,430	9,300	2,539,410	9,300	7,762,300	28,430
対前年同期比	71.9%		74.1%		99.5%		99.0%		90.2%	

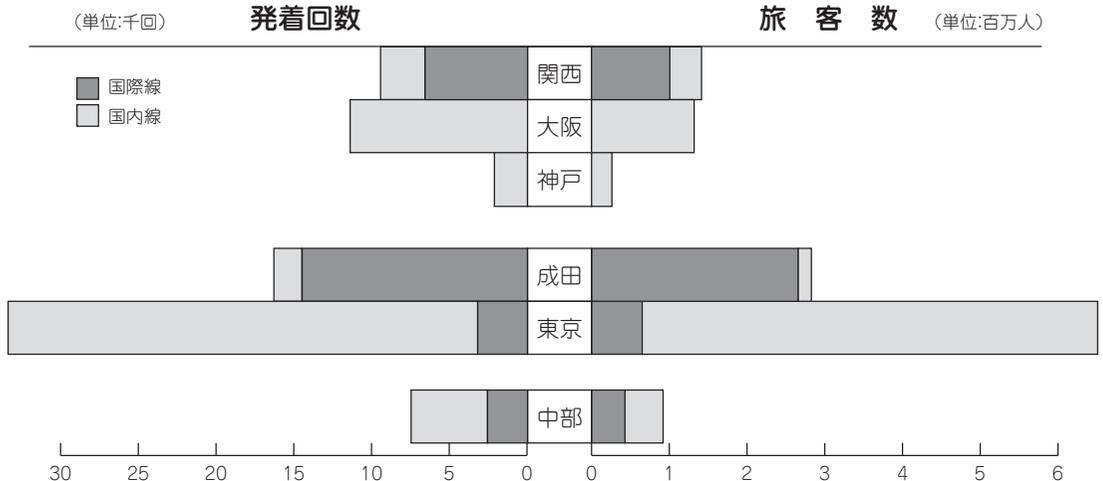
※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。
 ※平成20年の数値は、当支局において累計した出入(帰)国者の概数である。
 ※平成6年の数値は、開港(9月4日)以降の総数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況 平成 23 年 8 月実績【速報】

区 分	空港名	国 際 線		国 内 線		合 計	
			前年同月比		前年同月比		前年同月比
発着回数 (回)	関西 3 空港	6,508	98.4%	16,180	99.4%	22,688	99.1%
	関 西	6,508	98.5%	2,858	90.0%	9,366	95.7%
	大阪(伊丹)	0	—	11,282	97.1%	11,282	97.1%
	神 戸	0	0.0%	2,040	137.5%	2,040	137.3%
	成 田	14,386	94.0%	1,805	106.3%	16,191	95.3%
	東京(羽田)	3,157	249.2%	30,021	107.6%	33,178	113.8%
	中 部	2,551	92.9%	4,905	100.3%	7,456	97.6%
旅客数 (人)	関西 3 空港	981,834	95.6%	1,946,510	95.9%	2,928,344	95.8%
	関 西	981,834	95.6%	403,095	96.1%	1,384,929	95.7%
	大阪(伊丹)	0	—	1,288,739	90.7%	1,288,739	90.7%
	神 戸	0	0.0%	254,676	134.4%	254,676	134.4%
	成 田	2,639,635	86.4%	169,180	108.3%	2,808,815	87.5%
	東京(羽田)	635,959	210.2%	5,835,122	97.4%	6,471,081	102.8%
	中 部	427,200	96.1%	491,557	98.2%	918,757	97.2%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	53,259	94.6%	14,169	89.9%	67,428	93.6%
	関 西	53,259	94.6%	3,405	103.9%	56,664	95.2%
	大阪(伊丹)	0	—	10,065	85.3%	10,065	85.3%
	神 戸	0	—	699	101.7%	699	101.7%
	成 田	147,939	84.8%	集計中	—	147,939	84.8%
	東京(羽田)	10,480	747.2%	57,305	91.5%	67,786	105.8%
	中 部	8,358	88.2%	2,204	88.9%	10,562	88.3%

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3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



大阪府と岬町で構成する岬町多奈川地区整備促進協議会では、岬町多奈川地区の関西国際空港2期事業の埋立用土砂採取跡地に整備している、岬町多奈川地区多目的公園の事業活動ゾーンに進出していただける民間事業者を募集します。

基本コンセプトに掲げる「公共と民間が協働で創造する新しい多目的公園」の実現に向けて、良好な周辺環境と調和し、地域の一員として新しいさとやま空間の創造に取り組んでいただける事業者が対象となります。

多目的公園の事業活動ゾーンは、関西国際空港から車で30分の位置にあり、大阪市街地の近郊でありながら、低廉な用地価格であり、周辺も多くの緑や公園が整備されているため、非常に良好な環境にあります。また、岬町の助成金も充実しており、進出への大きな後押しとなります。

平成23年11月11日（金）には現地説明会も行いますので、新たな事業用地をお探しの方は、ぜひ下記までお問い合わせください。

◆問い合わせ先

岬町多奈川地区整備促進協議会事務局
（大阪府政策企画部空港戦略室）
〒540-8570 大阪市中央区大手前2丁目
☎06-6941-9776（直通）

◆用地の概要

- ・所在地 泉南郡岬町多奈川東畑
- ・面積 約6.5ha
- ※自由区画（最低面積1ha）
- ・供給方法 分譲又は賃貸
（参考価格）
分譲：約5,800円/㎡
賃貸：年間約100～200円/㎡



◆応募期間

平成23年10月26日（水）
～12月16日（金）



関西空港調査会からのお知らせ

○第383回定例会（平成23年9月29日開催）

「阪神高速道路の取り組みについて」をテーマに川本 清氏（阪神高速道路㈱ 常務取締役）の講演会を開催した。

○第1回空港経営研究会（平成23年9月26日開催）

「空港経営研究会の活動内容について」

「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～」

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（平成23年10月5日開催）

「航空需要創出研究会の活動内容について」

「実態調査から見た航空利用者・新幹線利用者の特性」 （財関西空港調査会（本研究会 事務局）

今後の予定

○第2回空港経営研究会

日 時 平成23年10月31日（月）13:30～15:30

場 所 大阪キャッスルホテル

話題提供 「LCCが空港経営に及ぼす影響について」（仮題）

講 師 横見 宗樹 氏（大阪商業大学 総合経営学部 准教授）

○第384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10月31日（月）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「関空の旅客・貨物の動向、関空におけるLCCの就航状況、

及びLCCターミナル施設整備について」

講 師 住田 弘之 氏（関西国際空港㈱ 執行役員兼航空営業部長）

○第385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11月24日（木）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「Peach Aviationの経営戦略について」

講 師 井上 慎一 氏（Peach Aviation㈱ 代表取締役CEO）

事務局だより

今年の梅雨明けは、甲信地方で7月9日と早かった。天気が安定する梅雨明け10日のうちということで、海の日3連休に、黒部五郎から雲の平を廻った。青い空のもと、薬師岳、黒部五郎、鷺羽、水晶、槍、笠など個性的で威風堂々たる山々の雄大な景色に囲まれ、感動的な山歩きであった。

しかし、年齢も考えずに重いザックを担ぎ、コースも欲張ったため、下山後、疲れがとれず体力回復に時間がかかった。梅雨が早く明けたのに、今夏の山は例年並みの回数である。これからは、ゆっくりと楽しむことを心掛けようと思ふ。秋山は、温泉で前泊して体力を蓄えてからゆっくり登ろう。

ところで、今年は海外からの登山者は少ないのではなかろうか。山にもよるだろうが、一度も出会ったことはない。去年はグループで賑やかに喋りながら元気よく歩く姿に圧倒されたものだが。 (N)

旧市街（佐野町場）の開運 パワースポット巡り

つばさ通り商店街「長者の御利益石」(泉佐野市)



関西空港対岸の地、泉佐野には、廻船業を始め、大名貸し等様々な事業で巨財を成し、経済的基盤とともに学術・芸術・文化基盤を築き、江戸時代日本中にその名を轟かせた食野・唐金等の長者伝説があります。これら長者の屋敷地にあったと伝えられる石が、つばさ通り商店街に設置されました。

石の台座には「富」「福」「徳」の文字が刻まれています。また、石のまわりに椅子を置き、買物時の休憩や、商店街の商品を買って食べることができるスペースともなっています。富石・福石・徳石の順にまわり、さらにすぐ横の商店街に開かれた上善寺の門から水かけ観音様におまいりして徳を積めば、長者の御利益を授かることができますともいわれています。（周辺には御利益スポットがいくつかあります！）

ぜひみなさんも、巨財を成しては世の為・人の為に尽くした長者にあやかってみませんか？

- 設置場所：つばさ通り商店街上善寺前
- アクセス：南海泉佐野駅下車 西出口から徒歩3分
- 問合せ先：「泉州佐野長者伝説の町」実行委員会
泉佐野市本町5-29 旧新川家住宅内
事務局担当 岸田 090-6666-6153