



KANSAI 空港レビュー



No.400
2012.3

CONTENTS

1 巻頭言

近畿圏の安全・安心の確保と国際競争力の強化に向けて
上総 周平

2 各界の動き

9 KANSAI空港レビュー 400号記念 空港セミナー

関空・伊丹統合事業への期待と課題
岡西 康博、柴田 宏樹、石田 哲也、加藤 一誠

32 プレスの目

関西空港に桃色の旋風〜ピーチ・アビエーション就航
山田 泰正

34 大阪府立大学植物工場研究センター見学会

36 航空交通研究会研究レポート

空港まちづくりの推進を
辻本 勝久

40 データファイル

- ・運営概況について(平成24年1月分)(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成24年1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24年1月分)

【表紙写真】「Peach Aviation A320-200」

新千歳空港へ向け離陸するPeach AviationのA320である。
2012年3月1日、KIXを拠点とする国内初の本格的LCCの運航が開始された。
運航路線はKIX=CTS(新千歳)が1日3便、KIX=FUK(福岡)が1日4便である。
運賃は新千歳が4,780円〜、福岡が3,780〜と大手航空会社正規料金の数分の1くらいである。
どちらの路線も現地着が8時台、関空行き最終便が3月25日より20時〜21時台である。日帰り
札幌や福岡が楽しめそう。

近畿圏の安全・安心の確保と 国際競争力の強化に向けて



国土交通省近畿地方整備局長 **上総 周平**

平成23年は大災害の多い年でした。3月11日の東日本大震災や、9月はじめの台風12号豪雨災害を受け、近畿地方整備局は、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）やリエゾン、災害対策機械（衛星通信車、海面清掃船など）を被災地に派遣し、道路や航路の啓開、土砂ダム監視・緊急工事等の対応を行いました。

近く起きる東南海・南海地震への対策の重要性が叫ばれる中、まち、道、河、港の整備・管理を担う我々にとって、安全・安心の確保の大切さを改めて認識したところです。

現在、近畿地方整備局では、堺市において基幹的広域防災拠点、和歌山県海南市において津波対策として世界初となる直立浮上式津波防波堤（普段は海底に納めている堤体を、津波が到達するまでに浮上させ被害を防ぐ）をそれぞれ整備しています。また、産学官による「近畿地方の港湾における地震・津波対策検討会議」を設け、市民の安全確保はもとより、経済損失軽減のための減災目標の設定、臨海工業地帯の防災対策方針の明確化等を進めています。さらに、津波の影響がない標高における高速道路（近畿自動車道紀勢線）の建設、既にある橋梁の耐震補強や被災した際の仮復旧に必要な資機材の備蓄などの対策を進めています。

一方、経済に目を転じると、株価の回復など、明るい兆しもありますが、欧州経済危機

による円高やタイ洪水の影響等により、国の貿易赤字は過去最大の約1.5兆円（通関ベース）となり、近畿圏の臨海部においても、電子部品の製造拠点が海外にシフトされるなど、依然厳しい状況が続いています。

こういった中で、国際物流の面では、国際コンテナ戦略港湾に選定された「阪神港」において、船舶の大型化への対応、西日本からの貨物集荷、民の視点による効率的な港湾運営、出入管理情報システムの試行等、国際競争力の強化に向けた様々な取組みを進めています。

関西国際空港においても、伊丹空港との経営統合により、アジアのハブ空港として益々の発展が期待されています。また、まちの魅力を向上させる「うめきた（大阪駅北地区）開発」、「水都大阪再生」などの動きも進展しています。近畿地方整備局としては、このようなプロジェクトと連携しつつ、近畿圏の持続的な発展と近畿経済の回復に向け、関係者の皆さまと一緒に取組んでいきたいと考えております。今後ともご協力をよろしくお願いいたします。

各界の動き

関西国際空港

●釜山、ソウルでエアポートプロモーション

福島伸一関西国際空港会社社長らは2月1、2の両日、関西国際空港全体構想促進協議会のメンバーの大阪商工会議所と和歌山県とともに韓国を訪問し、大韓航空にエアポートプロモーションを実施した。関空のネットワーク拡大を働きかけるとともに、両国間の更なる交流促進をはかるねらいた。

●ピーチ、国際線2路線以上追加方針

格安航空会社（LCC）、ピーチ・アビエーションの井上慎一・最高経営責任者（CEO）は2月3日、松井一郎大阪府知事を訪問し、2012年度中に国際線を2路線以上追加する方針を明らかにした。井上 CEO は訪問後、追加する国際線について「（関空から）片道4時間以内のアジアの都市で、しかるべきタイミングで発表したい」と話した。

●新会社の定款了承、当面は大阪市に本社

国土交通省は2月7日、関西・大阪両空港の経営統合に関し、運営会社である新関西国際空港会社の設立に向けた第2回委員会を開催した。設立当初の本社を大阪市に置くことなどを盛り込んだ新会社の定款案を審議し、大筋で合意した。

●ピーチの九州線は片道2,140円

ピーチ・アビエーションは2月7日、期間限定で関西～福岡、長崎、鹿児島 の3路線に、片道2,140円のキャンペーン運賃を設定すると発表した。4月9～25日の搭乗分で、インターネットのホームページと電話予約で2月8～14日に販売する。設定する便では座席数の10%前後を対象とするという。

●ピーチ、客室乗務員70人追加募集

ピーチ・アビエーションは2月10日、7月以降に入社する客室乗務員の募集を始めたと発表した。すでに90人の客室乗務員を採用しているが、路線拡大にあわせてさらに70人募集する。

●上海とソウルで大阪の魅力を発信

大阪府と関西国際空港会社が共同で設置した大阪メディアプロモーション事業実行委員会は2月10日、大阪の知名度の向上と東日本大震災の影響により減少した旅行客等の回復・増加を図ることなどを目的に、中国・上海市でPR映像を上映するなど東アジア・大阪魅力発信キャンペーン事業を実施した。2月15日にはソウルでも開催した。

●中国・春秋航空会長、大阪にも格安路線拡大に意欲

中国の格安航空会社で唯一、茨城など日本の3空港に乗り入れている春秋航空の王正華会長が2月12日までの産経新聞のインタビューで「北海道や南九州のほか東京、名古屋、大阪の路線開設を急ぎたい」と述べた。今後、中国人の訪日客が増えるの見込んでいるため、日本で格安航空の合併会社を設立することも検討しているという。

●新しい見学プラン追加

関西国際空港会社は2月15日から、関空展望ホール「Sky View」の「わくわく関空見学プラン」に新コース「スカイミュージアムツアー」を追加した。昨年8月にリニューアルオープンした「スカイミュージアム」で72分の1スケールで製作されたジオラマを使用して空港の仕事を紹介する「なるほど関空ガイド」と、簡単な実験をしながら飛行機が飛ぶ仕組みを学習する「飛行機サイエンス実験教室」の二部構成で所要時間は1時間。

●連絡橋利用税、審議会で平行線

関西空港連絡橋の国有化に伴う固定資産税の減収を補填するため、泉佐野市が通行車両への利用税の導入を検討している問題で、総務省の地方財政審議会は2月16日、国有化の方針を決めた国土交通省と、市それぞれへの意見聴取を東京都内で行った。国交省は、関空の利便性向上のため、通行料の引き下げが必要との認識を示し、「100円の値上げは、関空の力を阻害する。国の重要な経済施策に逆行している」と指摘した。同市の千代松大耕市長は、「空港の利用を控えるほどの税額でない。国有化決定で消滅した税収の補填策という、特殊事情を勘案してほしい」と理解を求めた。

●ピーチ、エアロプラザ2階に自動チェックイン機

ピーチ・アビエーションは2月16日、関西～新千歳、福岡両便が利用する3空港で、自動チェックイン機を導入すると発表した。利用客は自分で予約票のバーコードを機械にかざし、荷物を預ける。関西空港では今秋に専用ターミナルが完成するまで、エアロプラザ2階に暫定的なチェックイン場所を設置する。

●3月末までに2期島完成

関西国際空港会社は2月17日、完成直前で止まっていた関西空港2期島の用地約200haの護岸かさ上げ工事を3月末までに終え、7月の大阪空港との経営統合までに土地の所有権を取得する方針を明らかにした。

●25機関でハイジャック対応訓練

関西国際空港会社、国土交通省関西空港事務所、関西空港警察署などでつくる関西空港保安委員会は2月17日、関西空港でハイジャック事件を想定した初動対応訓練を行った。25機関が参加し、初動段階での情報伝達や要員配置の要領を確認した。

●チェジュ航空が増便

チェジュ航空は2月17日、関西～済州線を4月28日から週3便から週5便へ増便すると発表した。ボーイング737-800型機（186～189席）を使用。

●神戸ビーフをマカオに輸出

マカオ航空の関西発マカオ行き便で2月20日、高級牛肉ブランド、神戸ビーフ600kgが輸送された。関西国港から神戸ビーフが海外へ向けて本格輸出される第一弾で、神戸肉流通推進協議会、エスフーズが引き続き、アメリカなどに輸出先を拡大する。

●外国人旅客1年ぶり増加

関西国際空港会社が2月21日発表した1月の運営概況（速報値）によると、国際線の外国人旅客数は前年同月比6%増の27万5,520人だった。1年ぶりに前年実績を上回り、1月として過去最高だった。春節に中国や台湾からの観光客が増えた。



クリック!

関西空港の外国人旅客回復には、中国南方航空が2011年10月から広州線や瀋陽線などを増便するなど、アジアの航空会社の増便が寄与した。前年同月は尖閣諸島問題で中国からの旅客数が落ち込んでいた反動もある。全国ベースでは外国人旅客数は震災以降マイナスのままで、完全に回復はしておらず、関空が回復をリードする形となった。3月にはピーチ・アビエーションが運航を始めるなど国内外の格安航空会社の就航もあり、順調な増加が期待できそうだ。

●ピーチが機内食メニューを発表

ピーチ・アビエーションは2月21日、機内食「Peach DELI」のメニューを発表した。ソフトドリンク（飲料水含む）、アルコール、食事などの機内食をすべて有料で提供し、桃にちなんだ商品や、「特製ピーチデニッシュ」（300円）などのオリジナルメニューも用意する。

●中国南方、大連線を西安に延伸、ハルビン線増便

中国南方航空は3月25日から関西～大連線を延伸して関西～大連～西安線とし、週7便で運航すると2月24日発表した。使用機材はエアバス A321 型機（185席）。また関西～ハルビン線も週2便から3便に増便する。

●ピーチが搭乗リハーサル

ピーチ・アビエーションは2月25日、関西空港で搭乗手続きなどの大がかりなりハーサルを行った。関西国際空港会社の社員ら約200人が乗客役で参加、発券端末が故障したケースを想定し、搭乗手続きや保安検査などの手順を確認した。

●総務省が連絡橋利用税で協議要請

泉佐野市が関西空港連絡橋の通行車両への利用税の導入を検討している問題で、総務省は2月28日、市と、国有化の方針を決めた国土交通省に対し、事態の打開に向けて協議を尽くすよう要請した。

●ラーメン神座と定食屋がオープン

旅客ターミナルビル3階に、ラーメン専門店、「かむくらどうとんぼり神座」と「釜戸ごはん さち福や」が2月28日、オープンした。午前7時～午後10時まで営業する。

●ピーチ機内で南海切符を販売

南海電気鉄道は2月28日、ピーチ・アビエーションの機内で、関西空港～難波までの片道の割引切符を販売すると発表した。大人のみで、片道乗車券は800円、「ラピート」特急券付きは1,250円と、いずれも通常料金より1割強安い。

●社債3本を発行

関西国際空港会社は2月28日払い込みで第36回～第38回社債（一般担保付）を発行した。36回債は2014年12月償還（応募者利回り0.292%）、37回債は2016年12月償還（同0.438%）で各50億円調達、38回債は2021年12月償還（同1.112%）で150億円発行する。

空港

— 神戸空港 —

●分譲用地売却、11年度の契約ゼロ

神戸空港島の企業向け分譲用地の売却契約が2011年度はゼロとなる見込みであることが2

月8日、分かった。神戸市は空港島造成のための市債の償還金を土地の売却代金で賄う計画だが、処分できた土地は賃貸も含め8%にとどまっている。長引く景気低迷に加え、東日本大震災の影響もあるとみられる。

●搭乗者数4年ぶり250万人超

神戸空港の開港6年目(2011年2月～2012年1月)の搭乗者数が約253万5,000人と前年から13.7%増えたことが2月10日、神戸市のまとめで分かった。九州方面を中心としたスカイマークの新路線就航、定着が影響したとみられ、4年ぶりに増加に転じ250万人台を回復した。

＝ 成田国際空港 ＝

●33年で旅客数8億人到達

1978年に開業した成田空港の国際線と国内線を合わせた旅客数が2月6日、8億人に達した。2000年度に年間3,000万人を超えて以降、毎年2,700万～3,500万人で推移している。

●国交省、羽田とのアクセス短縮へ都営線にバイパス新線検討

成田、羽田両空港のアクセス向上のため、国土交通省は都営浅草線の押上駅～泉岳寺駅間にバイパス新線をつくる検討に入った。中間にあるJR東京駅付近に「新東京駅」をつくる構想で、両空港間を直通運転する。実現すれば新駅から成田まで37分、羽田まで22分で結ばれる。総事業費として、国交省は約4,000億円を見込む。

＝ その他 ＝

●ブラジルが3空港運営権を売却

ブラジル政府は2月6日、サンパウロなど主要3空港の運営権を競売で売却した。落札総額は245億レアル(約1兆円)。2014年のワールドカップに向け、投資を加速させるのが狙い。国営企業従業員が加入する年金基金が率いるコンソーシアムが、サンパウロ国際空港の運用権を獲得。サンパウロに本拠を置く建設会社2社が率いるグループが、首都ブラジリアとカンピーナスにある国際空港の運営権を得た。

航空

●エアアジア・ジャパンに事業許可

全日本空輸などが出資する格安航空会社、エアアジア・ジャパンが2月2日、国土交通省から航空法に基づく航空事業許可を取得した。今後、資本金を現在の10億円から最大50億円に増資し、準備を進める。

●ハンガリー航空が運航停止

ハンガリーを代表するマレブ・ハンガリー航空は2月3日、資金繰りの悪化を理由に、全便の運航を停止したと発表した。2007年から10年までハンガリー政府から多額の補助金を受けたが、欧州連合(EU)は先月、競争の原理に反するなどとして、同社に返還を命令。さらに提携する航空会社などからも、代金の支払いを求められていた。

●仙台空港で全日空機が尻もち

2月5日午前9時すぎ、大阪発仙台行き全日空731便エアバスA320型機(乗客乗員166人)が仙台空港で着陸やり直しをした際、尻もちをつくように機体後部を滑走路にぶつけた。機体後部で客室の空気圧を支える圧力隔壁のフレームが損傷した。けが人はなかった。

●中国、温室効果ガス取引を禁止

中国政府は2月6日、欧州連合が1月1日から航空業界に適用した温室効果ガス排出量取引制度について、国内航空会社が政府の許可なく従うことを禁じる通達を出した。

●ジェットスター、国内線7月就航

日本航空などが出資する格安航空会社のジェットスター・ジャパンは2月8日、国内路線の運航開始日を7月3日にすると発表した。当初の拠点を成田空港にして、新千歳、関西、福岡、那覇の各空港で順次就航する。就航開始は12月を予定していたが、全日本空輸などが設立し、成田空港を拠点とするLCCのエアアジア・ジャパンが8月に就航することから、前倒した。

●日航がBAとともに独禁法適用除外を申請

日本航空は2月8日、英プリティッシュ・エアウェイズ（BA）と日本～欧州間の路線で共同事業を実施するため、国土交通省に独占禁止法の適用除外（ATI）を申請した。両社は路線や便数、発着スケジュールなどで共同事業を進める方針。日航は2011年4月から、アメリカン航空と共同事業を展開しており、ATIは2社目となる。

●日航の余剰パイロット、中韓に出向

経営再建中の日本航空は、パイロットを初めて、海外の航空会社に出向させ始めた。中国南方航空に1月から約10人が順次出向しているのをはじめ、大韓航空とも交渉に入っている。人件費は派遣先が負担するため年間数億円程度を節約でき、パイロットにとっても、技量を維持できるメリットがある。

●日航、国際線25%増の中期計画

経営再建中の日本航空は2月15日、2012年度から5年間の新中期経営計画を発表した。2010年の経営破綻以来、初めて打ち出す成長戦略で、国際線の中長距離路線に集中投資して基盤強化を図る。期間中、4,780億円の航空機投資を行い、戦略的機材と位置づけるボーイング787型機は発注数を従来計画より10機増やして計45機とし、2016年度までに33機を導入する。サンディエゴ、ヘルシンキの欧米2路線を2012～13年に新規開設するなど、国際線の旅客輸送能力は25%増強する。

●豪格安航空会社が破綻

オーストラリアの格安航空会社、エア・オーストラリアが2月17日、資金繰りに行き詰まって経営破綻して運航を即時停止した。このため乗客約4,000人が世界各地で立ち往生する騒ぎとなった。

●ニュージーランド航空協議

日本とニュージーランドの航空当局間協議が2月16日まで東京で開催され、成田空港の関連路線のオープンスカイなどについて合意した。成田のオープンスカイは、2013年夏を予定する成田空港の発着枠27万回化を前提とした。また、首都圏2空港以外の関西や中部などの空港については、二国間輸送の自由化に加え、以遠地点への輸送についても自由化した。

●全日空、持ち株会社体制に

全日本空輸は2月17日、2012年度から2年間のグループ経営戦略を発表した。従来のANAブランドと新規参入の格安航空会社ブランド（ピーチとエアアジア・ジャパン）とを共存させ、収益最大化を図るため、2013年4月1日から持ち株会社制に移行する。また競争力強化を狙いに約1,000人の人員削減などコスト削減策を実施。事業面では、燃費性能が高いボーイング787型機を2013年度末までに27機導入し、欧米長距離路線などで活用し国際線事業を強化し、輸送力を22%アップさせる。

関西

●堺市長、「大阪都」協議に当面不参加

竹山修身堺市長は2月3日、大阪府庁で松井大阪府知事、橋下徹大阪市長と会談し、大阪都

構想の具体像を決める協議会への参加を当面見送る意向を伝えた。堺の分割に反対して一体的発展にこだわる竹山堺市長と、都構想による大阪全体の発展を目指す知事らのやり取りは平行線のまま終わった。

●大阪府市統合本部「難波駅前にNY風広場を」

大阪の都市再生や文化行政を話し合う府市統合本部の都市魅力戦略部会（部会長・橋爪紳也大阪府立大特別教授）の初会合が2月9日開かれ、橋爪部会長が南海難波駅前に歩行者優先の広場を整備する案を提示した。歩行者天国として再整備された米国・ニューヨークの繁華街タイムズスクエアをモデルに、車で混雑するロータリーを広場に再生させる。

●関西財界セミナーが5項目の宣言

第50回関西財界セミナー（関西経済連合会、関西経済同友会主催）が2月9、10の両日、国立京都国際会館で開かれ、「関西が大交流時代を生き抜くために、関西・伊丹両空港の一体運用をはじめとした交通・物流インフラの整備を、後押ししていく」ことを含め、関西広域連合の強化やグローバル人材の育成など5項目の宣言を採択し閉幕した。企業経営者や学識経験者ら、過去最大の615人が参加した。分科会討議では京都銀行の柏原康夫会長が「観光客を迎えるため関西空港から京阪神との新幹線網が必要」と提言。福島関西国際空港会社社長も「関西には世界に誇る観光資源がある。日本の中の関西からアジアの中の関西へ、発想と行動の転換が求められている」と訴えた。

●百舌鳥古墳群PRへガイドンス施設

堺市は2月13日、世界文化遺産登録をめざす百舌鳥古墳群について、来訪者に資産価値を理解してもらうためのガイドンス施設等の整備を進めると発表した。仁徳天皇陵古墳西側に広がる旧大阪女子大学跡地（5.1ha）を大阪府から買収、施設を建設する。2012年度予算に事業費13億600万円を計上した。

●「リニア京都駅要望、実現は困難」JR東海社長

京都府などがリニア中央新幹線の間接駅を京都駅に併設するよう求める提言書を2月10日、提出したことについて、JR東海の山田佳臣社長は15日の記者会見で「法律に基づき、奈良市付近を通るルートが決まっている。回答のしようがない」と述べ、要望に応じることは困難との立場を強調した。

●南海電鉄、本社ビル建て替えを発表

南海電気鉄道は2月16日、本社の入る難波の南海会館ビルの建て替え計画を発表した。地上29階、地下2階、高さ154mの超高層ビルに建て替え、中層階に先進医療や健診機能をもつ「メディカルセンター」を設置し、企業健診や海外富裕層の医療ツーリズムや観光拠点をめざす。2016年春に着工、2019年春完成予定。総事業費は約400億円。

●泉州マラソンに4,000人

泉州国際市民チャリティーマラソン2012（泉州9市4町陸上競技協会、同マラソン実行委員会主催）が2月19日行われ、市民ランナーら3,910人が堺市・浜寺公園から泉佐野市・りんくう公園までの42.195kmを駆け抜け、沿道に約25万人が詰めかけ、温かい声援を送った。

●関電、全原発停止

関西電力は2月20日深夜、福井県の高浜原子力発電所3号機（出力87万kw）の運転を停止した。関電の11基の原発はすべて停止し、西日本で稼働する原発はゼロになった。

●堺市副市長に初の民間出身者

竹山堺市長は、大阪観光コンベンション協会情報発信担当部長の狭間恵三子氏（52）を4月1日付で副市長に起用する方針を決めた。狭間氏はサントリーホールディングスから同協会に出

向中で、堺市副市長が民間から起用されるのは初めて。

国

●訪日旅行者目標を引き下げ

観光庁は2月8日の交通政策審議会観光分科会で、観光立国推進基本計画の原案を提示した。2016年の訪日外国人旅行者数の数値目標を1,800万人に設定。東日本大震災の影響による訪日外国人旅行者の減少を受け、当初目標としていた2,000万人から下方修正した。新成長戦略でかかげた、2019年までに2,500万人とする目標は引き続き維持する。

●年末年始の国内旅行者2.1%減

観光庁が2月10日発表した「年末年始期間における観光旅行の動向」によると、2011年末から12年の年始にかけて国内の宿泊旅行や日帰り旅行に行った人は約2,648万人で昨年比2.1%減ったことがわかった。また東日本大震災後の休暇・旅行行動に対する考え方の変化について、「特に変化はない」と回答した人が56.4%と過半数を占める一方で、「日本の美しい自然や文化を意識するようになった」等、43.6%が考え方に何らかの変化があったと回答している

「関空・伊丹統合事業への期待と課題」

2012年度から実施される関空・伊丹の両空港の経営統合と、その後の事業運営権の民間売却によって、関西空港の国際拠点空港としての機能の再生・強化と関西圏の航空需要の拡大が実現されることへの期待と課題について、4名の専門家の方々により多角的に論じていただいた。

主 催

（財）関西空港調査会

後 援

国土交通省大阪航空局、（公社）関西経済連合会

開 催

平成 24 年 2 月 15 日（水） 13:30 ～ 17:10

会 場

K K R ホテル 大阪 銀河の間



program

主催者挨拶 黒田 勝彦 (財)関西空港調査会理事長 神戸大学名誉教授
来賓挨拶 花角 英世 国土交通省大阪航空局長

講演 1 「関空・伊丹統合事業について」 国土交通省大臣官房参事官 岡西 康博

講演 2 「空港セクターの信用力分析の枠組みと海外空港の事例紹介」
スタンダード&プアーズ・ジャパン(株)金融・事業法人及び公的部門 格付部
上席アナリスト 柴田 宏樹

講演 3 「新時代の空港経営を考える - 海外民間空港経営事例を参考に -」
三菱商事(株) 産業・金融事業本部インフラ・事業金融ユニット
シニアアドバイザー 石田 哲也

講演 4 「統合後の関西圏の航空需要の拡大に向けて」
日本大学経済学部教授 加藤 一誠



「関空・伊丹統合事業について」

岡西 康博氏

(国土交通省大臣官房参事官)

◆はじめに

ただいまご紹介に預かりました国土交通省大臣官房参事官の岡西でございます。本日は関空・伊丹の経営統合についてご説明する機会を与えていただきましてありがとうございます。先ほど関西空港調査会の黒田理事長、そして花角大阪航空局長からご挨拶がありましたように、日本の空港、航空業界は大きな変革期にあって、その最中の誠に時宜を得た空港セミナーであると楽しみにして参りました。昨年は関空・伊丹の統合事業を進めるための法律を作るということで、ここに参集されている皆様をはじめ大阪府等自治体の皆様や関西の政財界の方々の協力を得ながら、地元の合意をいただいて何とか法律を作ることが出来ました。今年は統合実現に向けて会社を作り、統合に踏み出します。

今日はまず関空・伊丹の概況をお話し、次に我々がどういう前提、認識のもとで統合を進めるのか、そして統合とはどういうものか、経営統合の仕組みについてお話し、基本方針策定の進め方や、統合後の国際拠点空港としての再生に向けたビジョンについて、とくにコンセッ

ションについては皆様の中にも議論があるところだと思いますので、今の国の認識等についてご説明したいと思います。

◆関空・伊丹の概況について

関空は、1974年（昭和49年）に空港の位置が決まり、20年後の1994年（平成6年）に空港

の供用が開始されました。3,500メートルの滑走路を持つ空港がオープンし、13年後の2007年（平成19年）には4,000メートルの2本目の滑走路が完成し、わが国初の完全24時間運用の国際空港が出現しました。飛行経路もうまく海上で収まり、環境負荷のほぼない空港であると考えております。ただ良い点ばかりでなく、都市中心部から少し遠いところにあるという弱い面も持っています。

事業費は1期事業が約1兆4,500億円、2期事業を合わせると約2兆4,000億円かかっています。このうち、国の出資等無利子資金が約7,000億円、民間・自治体からの出資等無利子資金が3,500億円、残りの1兆3,500億円は金融市場から調達した有利子資金となります。この巨額の負債が将来に響く関空の構造的課題点なのであります。

2期島は545メートルと広大で、将来の成長性は大きいと認識していますが、現在は、2本目の滑走路と国際貨物地区だけが限定供用されており、残念ながら十分に活用されていません。本年下期には、LCC（ローコストキャリア）関連施設が供用開始されるなど、将来の利活用が期待されているところです。

これまでの実績を見てみますと、2000年（平成12年）には旅客数は年間2,000万人を超えて順調に伸びていました。その後、同時多発テロやSARSの流行等で2003年（平成15年）に1,372万人まで落ち込み、その後徐々に1,600万人超まで回復。2007年（平成19年）に2本目の滑走路を供用開始しましたが、再びリーマン・ショックや新型インフルエンザ等で減少し、2010年（平成22年）は1,400万人程度に留まっています。

一方、発着回数を見ると旅客数と同様に、2000年（平成12年）に1つ目のピーク年間12



岡西 康博氏

万5,000回になり、2003年（平成15年）に10万回という底を打ちました。2つ目のピークは2本目の滑走路が出来た2007年（平成19年）で、過去最高の年間13万回を記録しました。その後再び減少し、2010年（平成22年）には10万7,000回に留まりました。

経営状況のうち有利子負債をみると、残高は徐々に減り漸く約1兆円近くまで下がって来ました。それでも平均金利が約2%で、年間約200億円の利息支払いがあり、金利変動に対して大変脆弱な財務体質となっています。空港事業から生じるキャッシュフローの規模を考えた時に、事業費の半分以上の約1兆3,500億円もの資金を金融市場から調達する仕組み自体に無理があったのではないかということで、2003年（平成15年）から政府補給金が予算化されるようになり2009年（平成21年）までの7年間毎年90億円計630億円が補給されました。平成22年度要求では、それでもまだ足りないということで160億円の補給金を要求したところ、政権交代による事業仕分けでの議論の対象となりました。信用補完上必要とは言え毎年90億円出してきて、さらに年間160億円もの税金を投入し続けるのかとの議論があり、抜本的解決策として伊丹空港との経営統合を行うことを条件に、減額されながらもなんとか75億円の補給金が継続されることとなりました。これを契機として、補給金に頼るのではなく、伊丹空港と経営統合し、関空の制度的な問題点を抜本的に解決するという方向に政府の方針が定まりました。

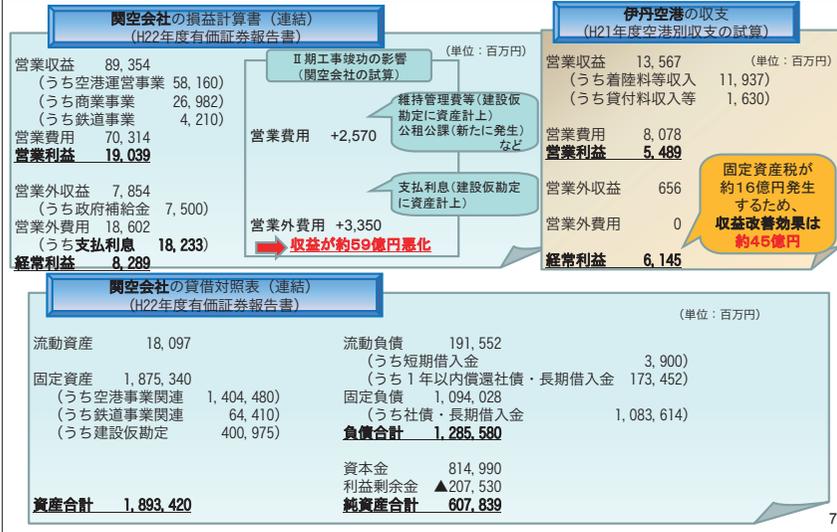
次に伊丹（大阪国際空港）の概況ですが、1958年（昭和33年）に米軍から全面返還され、万博の年の昭和45年に3,000坪のB滑走路が供用開始され、多くの国民に利用され、航空会社にとっても利益の上がる空港として利用されてきました。私は1986年（昭和61年）の入省ですが、航空事業課に配属されて教えられたことは、我が国の航空業界における東京と大阪の二眼レフ構造でした。エアラインとしては利益率の高い路線が就航する空港であったわけです。しかしながら、騒音を理由とする差し止

め請求訴訟が起きるなど、さまざまな経緯を経て、現在、発着枠を1日370便、運用時間は朝7時から夜9時までにするという運用が行われています。緑地整備や周辺民家の防音化など騒音対策が取られて年間に約100億円（ピーク時は約580億円（昭和55年）講演者注）もの環境対策費が国費で賄われたこともありましたが、現在は年間約10億円前後となっています。その後、1995年（平成7年）には関空開港に伴って国際線が廃止されましたが、国内線旅客数は伸びて2004年（平成16年）にピークを迎え、1,948万人になりました。しかしそれ以降、長距離便制限などの政策や機材の小型化から旅客数は減り、2010年（平成22年）は1,419万人に落ち込んでいます。関空の旅客数が底を打った平成15年、16年にかけて伊丹空港がピークを迎えています。両空港間で需要が違う形で現れている点は注目すべき点です。平成19年以降の最近の状況を見ると、発着回数は横ばいですが、機材の小型化が進み、旅客数が引き続き減少しています。

次に、両空港の経営状況を関空会社の有価証券報告書と国が試算した空港別収支から見てみます。関空は2010年（平成22年）度で営業利益約190億円でなかなか優良ですが、支払い利息が約182億円あるため、政府補給金75億円を加えてようやく経常利益82億円の黒字を計上しています。また2期工事竣工の影響により、固定資産税等の公租公課が新たに発生することに加え、これまで建設仮勘定に資産計上していた経費も費用として計上することとなり、収益は約60億円程度悪化することが予想されます。平成22年度要求で政府補給金を160億円に増額要求したのは、このようなことが背景にあったためです。

一方、伊丹空港の収支を見ると、平成21年度で135億円の営業収益となっています。機材が再び大型化するとは考えにくいので、着陸料収入の増加はそれ程期待できません。しかし、経常利益が61億円確保されているように、需要が安定していることから、当面は安定的な利益が期待できるという特徴があります。統合に

関空・伊丹の状況



これ以上税金を使わずに済むようにするというものでした。この成長戦略の実現のため、8月以降週2回は関西に来て、こちらの考え方を地元自治体や経済界の方々にお示しするとともにご意見を伺い、昨年の年明けには皆様方から法案の骨子についてご

より、このような両空港の異なる特性を活かしながら、関空の体質を強化するとともに関西の航空需要を増大させたいと考えています。

また、関空の貸借対照表を見ますと固定資産1.8兆円で、そのうち約1.4兆円が土地資産になると考えられます。土地資産が大きく、借入金の規模と資本金を見ますとバランスシートを健全な会社にするのは大変ですが、何とかやり方はないか、と考えてたどり着いたのが今回の統合スキームでした。

◆成長戦略と関空・伊丹の経営統合の仕組みについて

国土交通省の成長戦略と関空・伊丹の経営統合の仕組みについてご説明します。2010年(平成22年)度の概算要求時の仕分けでの議論を受けて、国土交通省として2010年(平成22年)5月に成長戦略をまとめました。関空のバランスシートの抜本的改善、事業運営の徹底的効率化により、貨物ハブ化、LCC拠点化に向けた前向きな投資を実行し、競争力と収益力を強化し、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生を目指すという表現になっています。さらに、関空と伊丹が一つのパイを食い合うのではなく、WIN-WINの関係によるパイの拡大を目指し、最終的には補助金体質から脱却し、

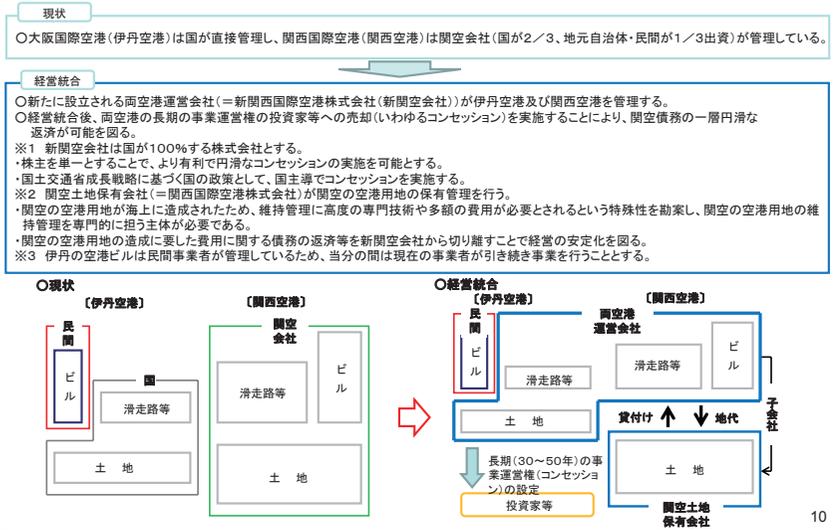
了解を頂くことができました。

地元了解を基に、昨年の5月に「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」が可決・成立しました。統合のスキーム以外のポイントとしては、両空港の一体的かつ効率的な運営のための基本方針を国が定めて、その方針に従って運営されて行くということ、基本方針決定には地元自治体や経済界で構成される協議会の意見を聞くこと、それからコンセッションにより民間資金を活用出来るよう必要な措置を定めることなどです。

次に経営統合の概要です。現在、伊丹は国の直接管理、関西国際空港は関空会社による管理です。まず両空港を運営する新たな会社を、国が現関空会社株式を現物出資することで設立します。この会社が国からの伊丹資産の出資を受けることで伊丹空港を会社管理に変えるとともに、新会社が現関空会社と吸収分割契約を行い、両空港事業を統合します。新関空会社は国が株式を100%保有することとしています。これは、両空港の事業運営権を投資家に売却(いわゆるコンセッション)することにより、関空債務の円滑な返済を可能するためです。

関空土地保有会社は、関空用地の保有管理を行い、新関空会社に用地を貸し付けて地代を徴収し、その利益を負債返済に充てます。土地保

関西国際空港及び大阪国際空港の経営統合の概要



補給金を計上することとなりましたが、その際、安住財務大臣と前田国交大臣との間で、新関空会社について両空港の運営を行い、早ければ2014年(平成26年)度にもコンセッションによる民間資金活用を行うこと、経営統合で効率化を最大限図り、経費の節減に努めること、政府

有会社は常に利益の出る仕組みになりますので、税制上は新関空会社との連結に準じた扱いとすることを24年度税制改正要求で認められました。

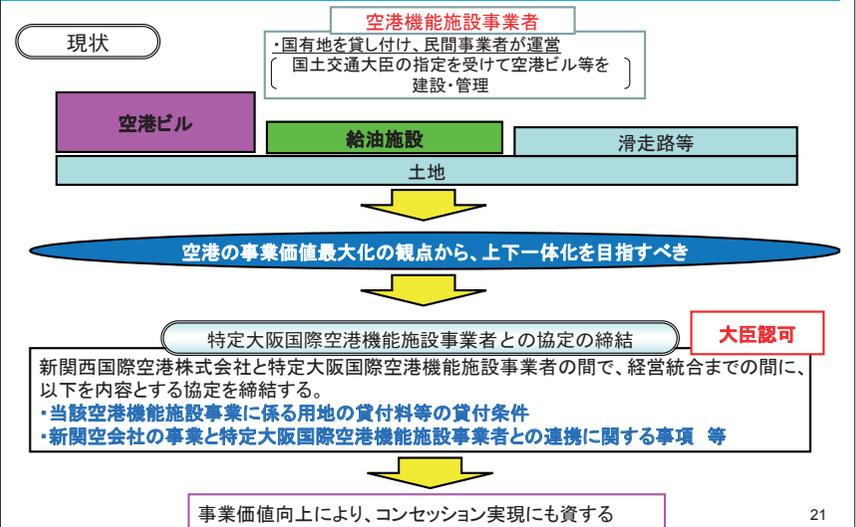
伊丹の着陸料収入は約135億円ですが、ターミナルビルの収益も統合していきたいと考えています。伊丹空港のターミナルビルは、現在、民間事業者が大変健全に運営していただいております。新関空会社と連携するための協定を締結することを前提に、当分の間、現在の事業者が引き続き運営していただくことになっています。現在、この伊丹空港ビルの事業者と話し合いを行っており、できる限り速やかに事業を統合していきたいと考えています。

次に、昨年末の財務・国交大臣間合意についてご説明します。

来年度の予算案に69億円の政府

府補給金は継続するものの段階的に縮減し、依存体質からの脱却を図ることなどを内容とする合意文書を取り交わしました。コンセッションが実現するまで国はしっかりと支援を維持するが、できるだけ速やかに純粋民間による経営を実現させることを政府として明らかにしたものであります。国の会計からすると、羽田に次ぐ収入源の伊丹を手放してでも、関空を首都圏と並ぶ国際拠点空港に育てるという大きい決断をしたので、なんとか補給金体質から脱却し、コ

特定大阪国際空港機能施設事業者との協定



ンセッションを実現させたいという意思を大臣間合意という形で明らかにしたわけでありませ

◆経営統合に向けて

経営統合に向けて、昨年末には設立委員会がスタートし、3月の第3回設立委員会、そして創立総会を経て、本年の4月1日には新関西国際空港株式会社が設立されます。そして、7月には経営統合が行われるわけですが、4月から7月までの間、新会社は、国からの現物出資を受けたり現関西会社との吸収分割契約を締結す

るだけでなく、統合後の経営戦略を練るとともに、協議会を主催して国が策定する基本方針に意見を述べることとなります。

新関西会社の設立委員には、大阪府知事、兵庫県知事、和歌山県知事、関経連会長、経団連会長、日本商工会議所会頭ら12名が名を連ねられています。

◆コンセッション契約について

次にコンセッションについて、ご説明します。

将来的に両空港のターミナルビルを含めた運

営権を投資家に売却し、関空事業に伴う債務を返済したいと考えています。現在の関空会社は民間資本が入っているとはいえ、国が3分の2を出資している会社ですから、経営が苦しくなると国が補給金を支給するなどの支援を行うため、どうしても経営に緊張感がなくなりがちです。コンセッションにより負債の早期償還を図るとともに、純粋民間資金で両空港を運営することで、より緊張感のある合理的な経営を実現したいと考えています。

とはいうものの、現在の金融市場を見ると、

経営統合に向けてのスケジュール		国土交通省
平成23年5月	○法案の成立	14
平成23年7月	○関西国際空港・大阪国際空港経営統合準備室(設立委員会事務局)発足	
平成23年12月	○設立委員会発足	
平成24年4月	○新関西国際空港株式会社設立 ○協議会の設置・基本方針の策定 ○現関西会社との吸収分割契約の締結 ○株主・債権者保護手続 ○両会社株主総会	
平成24年7月	○経営統合 ・関空会社からの事業承継 ・国(伊丹)からの事業承継	

新関西国際空港株式会社設立委員会について		国土交通省
設立委員名簿		○第3回設立委員会(3月中旬) 1. 創立総会に関する事項 ①創立総会の開催日程 ②創立総会の付議事項 i 創立に関する事項 ii 定款の承認 iii 取締役及び監査役の選任 iv 会計監査人の選任 v 取締役及び監査役の調査報告 vi 役員報酬額 2. 役員候補の評価を行う第三者委員会について ○国土交通大臣による定款の認可(3月中) ○創立総会の開催(3月末) ・設立に関する諸事項の決定 ・役員を選任 ○取締役会(3月末) ○国土交通大臣による代表取締役、監査役の認可(3月末) ○新関西国際空港株式会社設立(平成24年4月1日) ・政府が保有する関西国際空港株式会社の株式の一部を出資
家田仁(交通政策審議会航空分科会分科会長) 井戸敏三(兵庫県知事) 大西賢(全日本航空事業連合会会長) 岡村正(日本商工会議所会頭) 勝栄二郎(財務事務次官) 佐藤茂雄(大阪商工会議所会頭) 宿利正史(国土交通事務次官) 仁坂吉伸(和歌山県知事) 松井一郎(大阪府知事) 森詳介(関西経済連合会会長) 横島裕介(内閣法制次長) 米倉弘昌(日本経済団体連合会会長)		
設立委員会の日程等		
○第1回設立委員会(平成23年12月5日(月))		
1. 設立委員会規則の制定 2. 委員長の選出 3. 経営統合に至る経緯の説明 4. 会社設立までの日程の確認		
○第2回設立委員会(平成24年2月7日(火))		
1. 定款案の審議 (目的、株式発行条件、役員数)		

リーマン・ショック前と比較して投資環境は大変厳しい状況にあります。とにかく両空港の事業価値を上げていかなければ、今のキャッシュフローでは実現は困難との見方があります。新関空会社には、なんとか事業価値を上げていただくとともに、コンセ

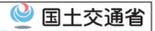
ッションに向けたリスク分担の在り方や条件等について、市場との対話を通じた検討を進めて、早ければ2014年（平成26年）度にもコンセッションを実施していただきたいと考えています。事業価値が上がらなければ、民間からの応募がないという状況にならざるを得ませんが、どれだけ投資家に裁量権を与えるかも大きな鍵だと思っています。事業価値の向上やリスク分担などについて、国も主導的立場で協力していきたいと考えています。

事業価値を高める上で、LCCは重要であると考えています。関空を拠点にしたわが国初のLCCである「ピーチ・アビエーション」が設立され、当面、国内線・国際線計6路線を就航させる予定です。その後、積極的な路線展開が行われるものと信じております。また、他のLCCやスカイマークも関空に就航していただくと聞いており、弱点として指摘される関空の国内便が、今後充実していくことを大変期待しているところです。

◆関空アクセスの改善について

空港を持つ都市圏の事例を見ますと、成田と東京都心の距離は56*です。関空と大阪都心の距離は37*です。それなのになぜか関西の人たちには、「関空が遠い」と感じる、ある種

関西3空港のアクセスの現状と改善に向けた取組み



の心理的障壁があるようです。実際にアクセス時間を改善するだけでなく、この心理的障壁も取り除く必要があると考えています。

現在、関空のアクセスの改善に向けて、なにわ筋線の事業化に向けて調査しています。新大阪～梅田～難波を結ぶと現在、JRの「はるか」47分、快速で63分かかっていたのが36分で関空に着けます。また中長期的な課題として超高速アクセスへの調査・検討会を設けています。コンセッション契約を成功させる観点からも、関空の競争力を強化するため、関空アクセスの大幅な時間短縮を図らねばなりません。誰もが使い易い空港にして、民間の方々が投資したくなるような空港にして行きたいと思っています。

◆おわりに

この4月1日には新関西国際空港株式会社が設立され、7月には両空港が経営統合されます。このような時期に、多くの関係者の皆様方に関空と伊丹の両空港統合のご説明の機会を与えて頂きまして感謝しております。ご静聴ありがとうございました。

「空港セクターの信用力分析の枠組みと海外空港の事例紹介」

柴田 宏樹 氏

(スタンダード&プアーズ・レーティング・ジャパン株式会社
金融・事業法人及び公的部門格付部 上席アナリスト)

◆はじめに

本日は、1) S&P の格付け、2) 事業会社（政府系機関）の信用力分析の枠組み、3) 空港セクターの信用力分析、4) 海外空港・国内空港の事例の順にご説明していきます。海外空港・国内空港の事例としては、蘭スキポール空港、英マンチェスター空港、伊ローマ空港、豪シドニー空港、成田空港等の具体例を挙げながら説明させていただきます。

通常、2～3年程度の長期的な視野での分析として、ビジネス・サイクル内の業績変動を織り込みますし、またグローバルで見た場合の同業他社と非同業他社との格付けの整合性も重視します。今の日本の格付けは AA -（ダブルエーマイナス）で、成田空港も AA - になります。過去20年ぐらゐの実績データでは、AA の格付け先で過去5年間では0.37%、投資適格水準の一番下である BBB（トリプルビー）では過去5年間に2.4%のデフォルト実績でした。

1) 「S&P の格付け」

信用格付けとは、「債務者が、金融債務を期日通りに債務を返済する意思と能力(信用力)」に焦点をあてたものです。デフォルトに至るまでの距離感や段階を、相対的に AAA から D（デフォルト）まで21段階に評価しています。

2) 事業会社（政府系機関）の信用力分析の枠組み

政府系機関の事業会社については3段階に分けて分析しています。1つ目は、スタンド・アローン評価（SACP）といって、政府の特別な

発行体格付け（事業会社/Corporate）：スタンド・アローン評価（SACP）：

1. スタンド・アローン評価（SACP）は、「事業プロフィール」と「財務プロフィール」の評価の組み合わせにより導出。

- ✓ 事業プロフィール：6段階で評価（縦軸）
- ✓ 財務プロフィール：6段階で評価（横軸）

財務プロフィール	極めて強い (Minimal)	強い (Modest)	中位 (Intermediate)	やや非保守的 (Significant)	非保守的 (Aggressive)	極めて非保守的 (Highly Leveraged)
極めて強い (Excellent)	AAA	AA	A	A-	BBB	--
強い (Strong)	AA	A	A-	BBB	BB	BB-
中位 (Satisfactory)	A-	BBB+	BBB	BB+	BB-	B+
やや弱い (Fair)	-	BBB-	BB+	BB	BB-	B
弱い (Weak)	-	--	BB	BB-	B+	B-
非常に弱い (Vulnerable)	-	--	--	B+	B	CCC+

*本マトリクスに示されている格付けはあくまで目安で、実際の格付けはこの格付けより上下1ノッチ以内となることが多い。

豪シドニー空港 / Southern Cross
Airports Corp HD

STANDARD
& POOR'S
RATINGS SERVICES

本資料の一部、もしくは全部を書面による許可なくして転載および引用することを禁じます。

支援や政府との関係で特別な負担を考慮しない、その企業固有の信用力評価です。2つ目は、支援する可能性のある政府の信用格付け、日本の場合はAA-です。3つ目は、政府がその企業をタイムリーに支援する時に、どういった可能性があるのかで、これを我々はGREスコアと呼んでいます。これが高ければ高いほど政府との一体感が強く政府から見た支援の重要度が高い、逆に低いと政府からのタイムリーな支援があまり期待出来ないと考えています。この場合、金融債務を返済する際に政府がタイムリーに金融支援を行うかどうか、といったところに焦点を当てています。

1つ目のスタンド・アローン評価（SACP）は、事業プロフィール（6段階評価）と財務プロフィール（6段階評価）の組み合わせで導きます。例えば、成田空港や仏パリ空港の運営会社は、事業プロフィールの評価で最も高い「極めて強い」と財務プロフィールの評価で3番目の「中位」が交わった「a」の評価です。蘭スキポール空港の運営会社は、事業プロフィールが「極めて強い」ですが財務面では4番目の「やや非保守的」ですので「a-」の評価となります。国際的に展開している主要な空港会社の場合、事業プロフィールは、「極めて強い」（Excellent）が「強い」（Strong）の評価が大半です。立地条件に恵まれ競争力が高いこと、国の空港整備や規制面でも恩恵を受けていることを高く評価しています。ただし、財務プロフィールでは、伊ローマ空港の「極めて非保守的」のように厳しい評価のものもあります。3つ目の、政府がその企業をタイムリーに支援する可能性の評価（7段階）に関しては、政府とその企業との関係の強さ（4段階評価）と、政府にとっての役割の重要性（4段階評価）の組み合わせにより7段階で評価しています。成田空港は、7段階中、上から3番目の「非常に高い」（Very high）の評価です。一方、欧州では、仏パリ空港、英マンチェスター空港、蘭スキポール空港の運営会社とも、上から6番目の「ある程度見込める」（Moderate）の評価です。これらの評価は、基本的には、政府の出

資比率に加え、過去のストレス時における金融支援の実績などに大きなウエイトをおいています。出資比率が高いほど政府にとって金融支援のインセンティブが高い、支援の優先順位が上である可能性が高いと考えます。格付けは、SACP評価に加え



柴田 宏樹氏

て、政府による特別な支援の可能性（GREスコア）による上乗せなどが加味されて、AA-やA+といった格付けとなっています。

（注：個別企業としての固有評価（SACP）は、債務あるいは発行体（企業）の信用力についてのS&Pの意見。政府による特別な支援などを考慮しないベースのものであり、格付けの一要素である。格付けと区別するため、「aaa」や「a」のように小文字のアルファベットで表す。）

3) 空港セクターの信用力分析

空港セクターの信用力分析について、事業リスクを分析する場合、重視している点は、立地条件や競合空港との競争力、そして後背地の市場規模などの地理的条件が最初にきます。関西国際空港の場合は、関西圏という需要の大きい後背地に持っているので、プラスになるのだろうと考えられます。一方、競合先では関西には3つの空港があり、競争が激しくなるような場合にはマイナスに働くと考えられます。競争力を評価する上で、我々は貨物よりも旅客を中心にみています。また、旅客者の利用目的等も加味し、その空港が最終目的地型かハブ空港型も考えます。一般的には、最終目的地型の方が収益安定で、先の見通しも安定性が高いと考えます。空港経営の自由度、規制内容、空港使用料の見通しも重要な視点と考えています。業績の安定性を評価する上では、航空系事業と非航空

系事業（小売やレストランなど）のバランスも検証しています。

財務リスクを分析する場合、設備投資計画等、資本・投資構成や会計的な特徴、キャッシュフロー等を検証していきます。通常、空港が整備され拡張される際には、将来の需要予測が作成されますが、空港会社が作成する需要予測に関しては、我々は将来の需要予測を30%～50%程度割り引いて考えることが多いです。主要な財務指標と財務プロフィール評価の標準的な関係に関しては、営業キャッシュフローと有利子負債のバランス、その他に、有利子負債と総資本（有利子負債と純資産の合計）を重視しています。さらに、定性的な面も含めて、手許流動性や金融機関との取引関係を踏まえた支援見込み、国内外の金融市場からの資金調達実績等を検証していきます。

具体例として、主要な財務指標を中心に、欧州とアジア・太平洋の空港8社とJR東日本の

比較表をご覧頂くと、成田国際空港の場合、財務プロフィールの評価が「中位」ですので、営業キャッシュフローと有利子負債の比率は、30%程度が望ましい水準なのですが、2011年3月期では11%程度でした。関西国際空港の場合はもっと厳しく3%程度にとどまります。格付けがA+の仏パリ空港は25%、Aの蘭スキポール空港は15%、英マンチェスター空港はAでありながら41%と健全な水準です。ちなみにトリプルAの香港空港は65%で最も高く、鉄道会社のJR東日本はAA-ですが15%程度です。格付けの分析上は、定量的な財務指標に加えて、業績の安定性や改善見通し、流動性や金融機関などとの取引関係や調達コストなども考慮します。

国の空港整備方針、規制内容、航空行政としてのオープンスカイ政策へのスタンスや2国間協定の内容等が、格付け分析上でも重要なポイントになってきます。関西3空港の中で棲み分

Peer Comparison/同業他社比較 (欧州とアジア・太平洋の主要空港)

Company	政府系機関/GRE 成田国際空港/Narita International Airport Corporation 日本/Japan	政府系機関/GRE シャルル・ドゴール空 港等/Aeroports de Paris France	政府系機関/GRE スキポール空港等/N.V.Lucht aven Schiphol Netherlands	政府系機関/GRE マンチェスター空港等/ Manchester Airport Group PLC U.K	ローマ空港/Aeroporti di Roma SpA Italy
1 国・地域/Country	日本/Japan	France	Netherlands	U.K	Italy
2 格付け/Ratings	AA-/Negative/A-1	A+/Stable/- (※)	A/Stable/A-1 (※)	A/Negative/- (※)	BB/Negative/B (※)
3 SACP	a	at	a	a	bb
4 Business Risk Profile	Excellent	Excellent	Excellent	Strong	Strong
5 Financial Risk Profile	Intermediate	Intermediate	Significant	Modest	Highly Leveraged
6 GRE support likelihood	Very high	Moderate	Moderate	Moderate	N.A
7	Mar. 31, 2011	Dec. 31, 2010	Dec. 31, 2010	Dec. 31, 2010	Dec. 31, 2009
8 通貨/Currency	(Mil. JPY)	(Mil. Euro)	(Mil. Euro)	(Mil. Euro)	(Mil. Euro)
9 営業収益/Revenues	187,846	2,739	1,180	349	561
10 営業キャッシュフロー (FFO)	70,696	733	308	104	134
11 設備投資/Capital expenditures	22,735	501	240	81	64
12 有利子負債総額/Total debt	630,202	2,936	1,961	250	1,418
13 純資産/Equity	235,657	3,432	3,112	769	729
14 EBITDA売上高Revenues (%)	44.3	34.5	40.8	35.4	43.0
15 EBITDAインタレスト・カバレッジ (倍)	9.3	7.7	4.0	11.8	3.3
16 FFO/有利子負債総額 Total debt (%)	11.2	25.0	15.7	41.5	9.4
17 有利子負債総額 Total debt / 総資本Equity (%)	72.8	46.1	38.7	24.5	66.0

<参考>

Company	関西国際空港/Kansai International Airport Japan/Japan	シドニー空港/Southern Cross Airports Corporation Holdings Ltd. Australia	香港空港/Airport Authority Hong Kong Hong Kong	JR東日本/East Japan railway company Japan/Japan
18 国・地域/Country	日本/Japan	Australia	Hong Kong	日本/Japan
19 格付け/Ratings	格付けなし	BBB/Stable/- (※)	AAA/Stable/- (※)	AA-/Negative/A-1
20 SACP	-	bbb	aa-	aa-
21 Business Risk Profile	-	Excellent	Excellent	Excellent
22 Financial Risk Profile	-	Aggressive	Minimal	Strong
23 GRE support likelihood	-	N.A	Almost Certain	N.A
24	Mar. 31, 2011	Dec. 31, 2010	Mar. 31, 2010	Mar. 31, 2011
25 通貨/Currency	(Mil. JPY)	(Mil. US\$)	(Mil. HK\$)	(Mil. JPY)
26 営業収益/Revenues	89,354	943	8,940	2,537,353
27 営業キャッシュフロー (FFO)	31,380	398	5,349	533,310
28 設備投資/Capital expenditures	12,411	135	1,572	488,918
29 有利子負債総額/Total debt	1,027,500	6,038	8,234	3,423,886
30 純資産/Equity	607,839	1,044	36,587	1,834,555
31 EBITDA売上高Revenues (%)	50.8	80.9	62.7	28.0
32 EBITDAインタレスト・カバレッジ (倍)	2.5	1.6	21.2	6.7
33 FFO/有利子負債総額 Total debt (%)	3.1	5.1	65.0	15.6
34 有利子負債総額 Total debt / 総資本Equity (%)	62.8	87.9	18.4	65.1

注:

海外空港の財務指標はリース・年金債務などの調整後ベース 関西国際空港の数値は、公表資料をもとにS&Pが作成
※は金融商品取引法上の無登録信用格付です。

本資料の一部、もしくは全部を書面による許可なくして転載および引用することを禁じます。

出所:スタンダード&プアーズ
**STANDARD
& POOR'S**
RATINGS SERVICES

けが重要になって来るだろうと思います。関空の機能強化と集客力強化の話が多く出ていますが、伊丹空港の集客力を大切に扱うことは、複数の空港を運営していく上で重要なポイントになるのだろうと思います。利用者の視点から見た路線や便数の多さ等も、冷静に評価する必要があります。その他としては、エアラインと空港との契約が長期的に安定しているかどうか等もみています。航空産業に関しては、鉄道などと比べて、産業特性と信用リスクに関して、航空会社の産業リスクは総じて高と考えています。これは、グローバルでの景気変動の影響を強く受けたり、燃料費の影響を強く受けたり、グローバルでの競争環境が厳しかったりすることが理由と考えているためです。世界の主要な国際空港の利用者ランキングでは、ベスト30に日本からは5位に羽田空港が入っているだけです。アジアでは、北京2位、香港11位、インドネシアのジャカルタ16位、タイのバンコク17位、シンガポール18位等が入り、かつ1年前と比べると高い成長率を示しています。

4) 海外空港・国内空港の事例

◆蘭スキポール空港の運営会社の評価

欧州の主要空港の信用力に関して、その強みや弱みを個別にご説明していきます。まず蘭スキポール空港の運営会社ですが、Air - France KLMのハブ空港の1つである蘭スキポール空港、蘭ロッテルダム空港とレリースタッド空港の出資・運営に加え、エインドホーブン空港の51%、仏エアロポート・デ・パリの8%、米JFK空港のターミナル4や豪ブリスベン空港等への地理的にも分散が効いた複数の空港等に出資しています。個別企業としての固有の評価(SACP)は「a-」で、政府による特別な支援を考慮した格付けは「A」です。強みは、欧州のハブ空港として高い競争力を持っていること、サポート的な規制環境であること、空港事業では十分に多角化された安定収益源を確保していることなどです。重要なのは、複数の空港を所有または出資していることではなく、それぞれ個別の空港が高い競争力を背景

に、安定した利益を出しているかどうかです。一方、弱みでは、ハブ空港のために利用旅客数は多いのですが近隣空港との競争が激しいこと、競争力を保つための設備投資負担が大きいことなどです。事業プロフィールの評価に比べて財務プロフィールの評価が低いことが格付けの制約になっています。過去2006年以降の格付けや財務指標の推移をみていくと、2008年以降、有利子負債が急増し、主要な財務指標が大きく悪化し、格付けも2ノッチ引き下げられて、現在の「A」となっています。

◆英マンチェスター空港の運営会社の評価

英マンチェスター空港グループは(MAG)は、地理的にも離れた4つの地域空港を運営しています。個別企業としての固有の評価(SACP)は「a」で、政府による特別な支援を考慮した格付けも「A」です。所有主体は、マンチェスター市が中心で、その他9の自治体連合です。強みは、有利子負債の負担が小さく財務面の負担が軽いこと、欧州の他の空港と比べて空港利用者が分散していること、空港利用者の単価が高いことなどがあげられます。一方、弱みとしては、地方空港ですので他の地域空港や鉄道等との競争が厳しいこと、利用者数が過去数年低下していることなどと考えています。欧州の空港運営会社の中では、有利子負債に占める営業キャッシュフローの水準が2010年で41.5%とかなり高い水準で、有利子負債と総資本(有利子負債と純資産の合計)の水準も良好な水準を維持していると評価しており、蘭スキポール空港と比べて、事業プロフィールでは低いですが、財務プロフィールでの評価は高くなっています。

◆伊ローマ空港の運営会社の評価

伊ローマ空港の運営会社は、ご存じの通り2044年まで伊ローマ空港を含めて2つの空港とコンセッション契約を締結しています。格付けは「BB」です。事業プロフィールが上から2番目の「強い」(Strong)ですが、財務プロフィールは最も低い「極めて非保守的」(highly

Leveraged) の評価です。財務プロフィールの弱さが格付け分析の上でマイナスになっています。かつては国営空港で2005年の格付けは「BBB+」でしたが現在は「BB」です。元々有利子負債の負担が重く、例えば、有利子負債総額に対する営業キャッシュフローは1桁で推移し、有利子負債と総資本（有利子負債と純資産の合計）が65%程度と高い状況が続いています。徐々に民営化されてファンドに買収されて行った結果、設備投資負担が高くなったことに加え、2013年にかけて有利子負債の借り換えリスク/リファイナンスリスクが高まっていることが格付けの制約となっています。強みとしては、最終目的地型（O & D）空港として十分な利用者を抱えていること、収益性は高いことなどと評価しています。

◆豪シドニー空港の運営会社の評価

サザンクロス・エアポートは、豪州最大のシドニー空港を所有・運営しています。格付けはBBB。事業プロフィールは「極めて強い」（Excellent）、財務プロフィールは上から5番目の「非保守的」（Aggressive）の評価で、イローマ空港と同じく、財務プロフィールの評価が低いことが、格付けの制約となっています。主要な財務指標では、元々有利子負債の負担が非常に重く、例えば、有利子負債総額に対する営業キャッシュフローは1桁で推移し、有利子

負債の総資本（有利子負債と純資産の合計）に対する比率が85%程度と極めて高い状況にあります。

◆成田国際空港の運営会社の評価

首都圏の海外からの玄関口である成田国際空港を運営しています。個別企業としての固有の評価（SACP）は「a」で、政府による特別な支援を考慮した格付けは「AA-」です。強みとしては、首都圏の国際旅客をほぼ独占し、世界有数の集客規模であること、有利な規制環境を背景に高い競争力を維持していること、強い資金調達基盤と考えています。弱みとしては、有利子負債の負担が大きく、現在の格付け評価上、主要な財務指標が見劣りすることです。

最後に、関西国際空港には格付けを付与していませんが、会社の資料を元に独自に計算したものは、やはり有利子負債の大きさが問題で、有利子負債に対する営業キャッシュフローの水準が3%程度と、他の国際空港と比べても相当に厳しい数字です。建設当初や滑走路拡大の際の建設資金負担が巨額であったことに加え、利用航空会社が柔軟なタイムテーブルを設定できていないのではないかと、利用者の需要拡大に難点があるのではないかとみています。ただ、関西地域の後背地が大きく将来性は大きいことから、関西経済を背景に今後拡大していく可能性もあるとみています。

「新時代の空港経営を考える —海外民間空港経営事例を参考に—」

石田 哲也 氏

(三菱商事株式会社 産業金融事業本部
インフラ・事業金融ユニット シニアアドバイザー)

◆はじめに

ただ今ご紹介頂きました三菱商事の石田と申します。よろしくお願ひ致します。

総合商社はひと昔前は「ラーメンからロケットまで」と言われるほどモノを売る事業が多かったのですが、時代の流れに合わせてビジネスモデルを大きく変えてきました。私は産業金融事業本部という部門におりますが、この部門ではその名のとおりに「総合商社ならではのアセットに対する目利きやグローバルなネットワークを活かした産業金融サービスをお客様に提供する」ことを目指しています。具体的にはインフラファンド、航空機や自動車のリース業、プライベートエクイティ投資等を行っています。

本日は「新時代の空港経営を考える」というテーマでお話をさしあげますが、三菱商事は世界的なインフラファンドのグローバル・インフラストラクチャー・パートナーズを通じて英国の2つの空港の経営に関与していますので今回は主に英国の空港のお話をさせていただきます。

なお、皆様にご留意頂きたいのは、海外で成功しているビジネスケースでは、経営戦略の良し悪しはもちろんですが、国により異なる社会・経済環境、政府の政策、地元の熱意等が実現していることを見落としがちですので、今回ご紹介する事例についても、そのまま Copy&Paste して日本で同じことをやろうということではなく、日本での空港の在り方はどうあるべきかとご自分で考える際の参考にして頂ければと思います。

◆2012年は空港経営の改革元年となるか？

2012年は関空・伊丹空港の経営統合のみならず、新規 LCC の就航、また国交省では昨年7月に「空港運営のあり方に関する検討会」報告書

が出され、全国の空港について新しい経営のやり方として「民間の知恵と資金が積極的に活用される仕組みの導入」が提案されるなど「空港経営」についての新しい動きが起こってきています。「管理から経営へ」と考えるときに鍵となるのが、「事業価値」という考え方であると思います。先ほど S&P の柴田さんからデット（債券）のお話がありましたが、私は主にエクイティ（株式）サイドの切り口でお話を致します。デットでは「返済する意思や能力を重視する」とのことでしたが、エクイティは「事業価値向上を実現する戦略」に重点があります。「事業価値」とは「事業（もしくは、その事業を行う企業）がどれくらい稼ぐ能力があるか？」ということですが、空港の中長期にわたる安定かつ自律（＝自立）的な経営を考えるについても事業価値は重要なポイントです。それはインフラの存在意義はつきつめて考えれば利用者（受益者）に安定したサービスを提供し、その対価として得た収益を使って中長期的に安定的な経営を行っていくということだからです。中長期的な安定性は事業価値の安定性があって確保できるものです。2010年に起こったアイスランドの火山噴火により英国では空港閉鎖となった時期がありました。このような場合もちろん収入（売上）は一時的に減りますが、日頃から経営に工夫を凝らし事業価値を高めてい



石田 哲也 氏

る空港では、最終収益にさほど影響が無かったとも言われます。

では、「事業価値を高めるためどのような経営が必要なのか？」について考えて見たいと思います。辞書を見ると「経営」とは「方針を定め組織を整えて目的を達成するよう持続的に事を行う」とありますが、これはすなわちビジョンをはっきりさせて、現場とマネジメントがDNAを共有し、顧客がお金を支払ってもいいよというサービスを実際に提供することで「支払意志（WTP）」を高くすること。そして持続的な長期安定性を志向する運用を行うこと等が重要であるということだと思えます。

◆民間の知恵と資金の活用

PFI法（民間資金等の活用による公共施設の整備促進に関する法律）改正、空港運営のあり方に関する検討会報告、新規LCC参入による競争激化、アジア諸国の急成長に伴う空港のグローバル化等の環境変化により、空港・航空産業で本当の「経営」が求められています。グローバルビジネスである空港事業に「経営」が必要なことはシンガポールのチャンギ空港等の事例を見れば分かります。

「経営」が存在し、「安定した事業価値」が確保されるインフラが存在すれば、「民間の知恵と資金の活用」は目の前です。欧州、豪州、韓国などでは年金基金を中心とした長期の投資家の資金がしっかり経営されているインフラ事業に投資されています。

世界の年金基金トップ20の残高は2兆ドル程度と推定されます。トップ20にはカナダ、デンマーク、オランダ、オーストラリア、韓国等の年金基金がありますが、これらの年金基金はインフラへの投資を活発化しており、全体資産のうち低いところで1%程度から高いところでは14.7%を投資しており、平均では3~7%をインフラに投資する可能性があるのではないかと思います。日本の年金資産残高は250兆円と言われますが、日本に「世界水準のインフラ投資商品」が存在し、仮に日本のインフラに5%の投資可能性があると仮定すれば、先ほどの2兆

ドル（160兆円）と合わせた約400兆円の5%、すなわち20兆円の民間資金（エクイティ）が活用される計算になります。デットによるレバレッジが仮に50%であるとすれば40兆円の資金が日本のインフラ市場に投じられる可能性があるのです。これは日本の一般会計予算の約90兆円の約半分にあたる数字で、ちょっと注目して良いのではないかと思います。日本でも世界の年金基金が投資できるようなインフラ事業を作っていくことが国債に過度に依存しない財政を作ることにもつながり、我々の将来にとっても大切なことと思います。

◆英国の空港のケーススタディ

ここで冒頭で申しました三菱商事が投資しているグローバル・インフラストラクチャー・パートナーズ（GIP）というインフラファンドについて説明します。2006年にクレディ・スイスとGE（ゼネラル・エレクトリック）により設立され三菱商事は戦略的に2.5億ドルの巨額投資を行い翌年の2007年から参加しています。この3社の他にも、各国の年金基金が参加しており、ファンド規模は56.4億米ドル（約4,500億円）の私募のインフラファンドです。OECD諸国を中心に空港2か所、港湾3か所、資源エネルギー6か所、環境関係1か所へ投資しており、空港では英国のロンドン・シティー空港とガトウィック空港を運営しています。

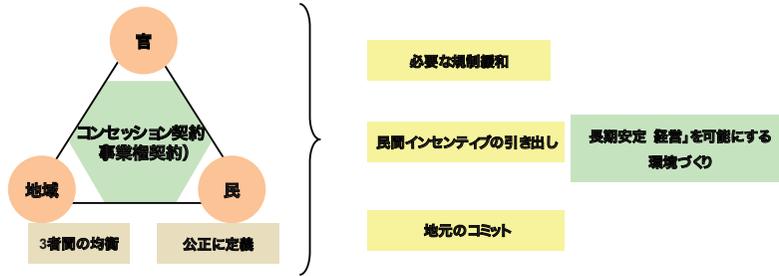
英国政府は1986年サッチャー首相の時代に民営化をスタートさせましたが、同時に空港経営改革を推進して民間に経営を任せるための環境づくりも進めました。英国には130弱の空港があってそのうち民間的運用を行っている空港は50空港ぐらいあります。中には自治体が経営しているマンチェスター空港のような公営の空港もありますが、その場合でも運営責任者を民間から採用するなどガバナンスの仕組みを工夫して、国の資金をあてにしない「自律経営の緊張感」を持たせた「インセンティブ政策」を徹底しています。本日は旅客数ランキングで第15位のロンドン・シティー空港（以下「LCY」）について説明します。LCYは乗降客数が年間

280万人の空港で、ロンドン中心部から10*。(6.2km)の場所にありますが滑走路は1,500mのもの1本だけ、都市内の空港であるため平日の営業時間は5時15分～21時45分に制限されています。このように制約の多い空港ですが、ロンドン5空港の中で最も市街地に近い(金融街のシティやカナリーワーフに近く、国際会議場が空港に隣接し、ロンドン五輪の会場は3km内)特性を生かしてビジネス客に特化した「経営戦略」を展開しています。GIPが投資をした後、重要顧客セグメントであるビジネス客向け戦略として2009年からニューヨークJFK便を1日2便就航しています。英国航空(BA)に働きかけ、LCY向けにカスタマイズしたA318により32席全席ビジネスクラス、フラットシートのサービスを提供しています。前述の通りLCYは滑走路が1,500mと短く、大西洋を渡り切るだけの燃料を積み込むと離陸できないので、アイルランドのシャノン空港までの燃料を積み、そこで一度着陸し給油を行います。搭乗客は給油時間中に米国の税関・入管手続きを行い、買い物や食事を楽しめるようなスキームを考え出しました。シャノンでワンストップはしますが、JFKの長い入国審査の列に並ばないで済むため、忙しいビジネス客中心の旅客に好評で、ヒースローからの便に比べて料金は500ポンド位高いのですが、高い搭乗率を実現し、BAにとってもドル箱路線となっています。GIPが経営に参加するようになってから、このように事業価値を高める施策をどんどん導入していますが、そのためには航空会社との粘り強い交渉、場合によっては政府当局と話し合う必要もあるでしょう。お互いにWin-Winの関係を構築するのでから遠慮は要りません。LCYでは着陸料を柔軟に対応しています。航空会社との交渉で「定期券割引」のように発着回数を多くすればするだけ航空会社にとって得になるような料金体系を導入しています。単に料金単価を下げるのではなく、単価を安くする分利用者の航空会社には回数で努力してもらって、収入としては空港もソンをしないし、航空会社にとっても運航機会が増えることになる。

空港も運航回数が増えた結果として利用客が増えれば飲食店や物販店も賑わうわけで、次の一手を考え出せるチャンスになります。他にも空港にとっての収益機会を増やし、航空会社にとってもメリットとなるように、時間当たりの着陸回数を増やすための工夫を行っています。一例を挙げればLCYではボーディングブリッジ(PBB)を使わずタラップを使って乗り降りしています。PBBを使う空港では、飛行機は出発に際しゆっくりとトーイングカーでプッシュバックし方向転換してから出発しますが、LCYでは自力で地上旋回して方向転換が出来るためターンアラウンドの時間を短くでき、発着回数が飛躍的に増えます。結果として定時運航が確保出来たうえ発着回数も2割増え、航空系収益・非航空系収益共に拡大しました。

◆事業価値と「三位一体」の関係について

次に事業価値と三位一体の関係について説明します。「三位一体」とは(キリスト教の概念や小泉内閣の「三位一体改革」とは関係なく)我々がこのコンセプトを説明するために独自に使っている用語ですが、資料(別添資料「事業価値と三位一体」)の図の通り「民間の力だけではなく、官、地域の三者が創意工夫・協働することで事業価値の向上・経営の安定性が確保できる」という意味です。官(=主に霞ヶ関)は、規制の見直しと民間事業者がインセンティブを持って経営を行うための良好な環境づくり、地域は地域経済の活性化や地元の魅力を高めることを通じた利用者の拡大など、民間事業者ができないことを分担する。そしてそのような中で民間事業者は事業価値向上のためにベストを尽くす。これらが空港というインフラを支えるポイントになります。そしてその関係を規定するのが「コンセッション」ということだと思えます。コンセッション契約は、単なる「(紙の上に書かれた)約定」ではなく、「当事者間の事業目的を明記し、お互いの中長期の信頼関係を醸成する」役割を持っています。「コンセッション」については現在国において原案を検討中と理解していますが、日本でも能登空港で、石川



- ・事業価値を上げるためには、民間にとって魅力のある事業権設定、3者間の創意工夫・協働が鍵。
- ・民間事業者がインセンティブを持って「経営」を行うための良好な環境づくり
- ・カントリーリスク(政策サプライズ)を排除するような投資環境

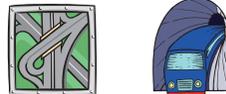
県が東京便の搭乗率保証制度を導入することで需要リスクを分担したり、和倉温泉等を中心とする地元が空港活性化のため積極的に協働しているという例もあり、適切な役割分担が「事業価値」を高めることに貢献しているとの分析もあります。

◆安易な設備投資は自立経営を損なう

今後の空港経営はサービス業であることを理解して、オペレーション改善により力を注ぐことが重要であると思います。やみくもに「投資」を考えるのではなく新しいサービス提供方法を通じてお客様の真のニーズに対応することが重

- ✓利用者の各種効用に対応する運賃収入等
- ✓「社会的便益」に対応した税収を通じた補助金(財政補助)等の移転収入

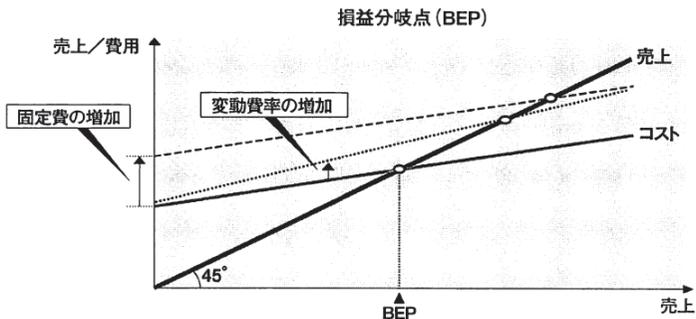
各種社会インフラプロジェクト



建設費、維持管理費、人件費、金利等

- ◆うまく行っていないインフラプロジェクトでは、本来守られるべき左右のバランスが崩れ、事業の破綻を防ぐために(仕方なく)追加財政支出が継続されてきたのが実情
- ◆ ソフトな予算制約問題⇒政府による「(無原則な)補助金垂れ流し問題」⇒インセンティブの欠如

- ◆ 新たな追加投資(資産)を背負うことは、更なる高い収益目標を課す(損益分岐点の右上方向シフト)ことで、採算ハードルを高め、高コスト体質・不安定な経営へと導く。
- ◆ 生産性に貢献しない安易な設備投資を行う前に、既存施設有効活用等を通じて収益を上げる方法(「空港マネジメント」)を検討することが先決。
- ◆ サービス業であるインフラ事業においてはオペレーション改善が重要。



Mitsubishi Corporation

要です。資料に「損益分岐点分析」の概念を載せていますが、生産性に繋がらないような設備投資は経営のためのハードルを高める(新たな追加投資は更なる高い収益目標を課し、採算ハードルを高めることで不安定経営に繋がる)ため、生産性に貢献しない安易な設備投資を行う前に、既存施設の有効活用をして収益力を上げることが大切です。

それでは「インフラファンドは、空港に設備投資を行わないのか?」という実はそのようなことはありません。ガトウィック空港ではGIPが投資する前は、南ターミナルの安全検査場がゴミゴミしており、結果旅客のスムーズな搭乗のボトルネックとなり、顧客の不満、航空便の遅延、空港にとっても売店収入の低迷要因となっていました。この課題解決のために科学的な分析・検証を通じ「投資によるカイゼン効果が中長期的な空港の戦略と合致する」という判断がなされ、GIPの経営参加直後の2010年に4,400万ポンド(日本円50億円)を投資し、また現場オペレーションのカイゼンを合わせて行うことで、お客様がほぼ5分以内に安全検査場を通過出来るシステムに改善がなされました。

◆おわりに

繰り返しますが、空港はサービス業です。顧客満足度を高めることが重要です(もちろん、顧客の「安全」確保も顧客満足に含まれます)。

ロンドンの2空港では、航空会社がどれだけ定時運航が出来ているかを公表し、目標値をベンチマークすることで利用者である航空会社へのサービスレベルの確保に努めています。ガトウィック空港ではポーランドやイタリア等の欧州でも遠い地域からロンドンに出て来られるお客様も多く、言葉もあまり分からないしそもそも空港の利用経験の少ないお客様もいらっしゃる。空港にはフレンドリーなスタッフが配置されていて、あらゆる案内をしてくれます。そのようなお客様をお手伝いするスタッフがいるというのでお客様の満足度は高く、結果としてリピーターになって戴けるのです。これはある意味USJやTDL等のテーマパークの経営とも通じるものがあると思います。

以上で私の講演を終わらせていただきます。どうも有難うございました。

「統合後の関西圏の航空需要の拡大に向けて」

加藤 一 誠 氏

(日本大学経済学部教授)

◆はじめに

日本大学の加藤と申します。よろしくお願ひします。今日、お話を聞いていまして、数年前と比べて本当に時代が変わったと感じました。空港の分野でファイナンスを語るということは昔には考えられませんでした。しかも国交省の参事官に来ていただいて、あそこまで正直に話していただけることも考えられなかったでしょう。本当に時代が変わったと思います。さきほどの参事官のお話には、出て来るであろう質問への回答も全て埋め込まれており、非常に深い話だったと思います。その分私の話は落ち穂拾いみたいな形になろうかと思ひますし、学問的でない話をするかも知れませんが、その点をご容赦いただきたいと思ひます。

私の話にはいくつか視点がござひます。1つは、関西の話なのですけど全国的な視点で語りたい。第2ですが、私は「天の邪鬼」でして報道機関が熱狂すればするほど、覚めてしまうようです。そこで、報道される話とは違ひ、データをお見せして少し冷静に報道に疑問を呈したいと思ひます。

◆関空と関西のプレゼンス

先ほど参事官も首都圏と関西圏の二眼レフというお話をされました。新聞は東京と関西では構成が違ひ、その他にも違ひ点は多くあるのですが、最も違ひるのは、関西人が二眼レフというパーセプションを持っていても関東人が同じパーセプションを持っていないのではないかと。関西自体がこのことを認識すべきです。

これを出入国シェアと経済力で確認します。関西のGRPと出入国シェアの統計で95年基準にしても2000年基準にしても、右肩下がりになっています。この根本は関西の経済力とリン

クしていることです。もっとも、成田もシェアを落としていて、どこが増やしているかと言えば羽田空港です。羽田の国際化というのはインパクトが大きくて、各地の空港で羽田の国際化は地方の国際化に繋がっているのだという声をよく聞くわけです。このように、首都圏の空港の動きを念頭に置いておく必要があるということです。従って今後の関西の空港のお話しも、こうした現状を前提にしているかどうかのポイントになろうかと思ひます。

◆新関西国際空港株式会社の目的

新しい法律ができ、関空と伊丹が統合して新会社を設立するというご説明がありました。新会社の目的としては、関西の航空需要の拡大や経済の活性化、管理の効率化等たくさんのご書かれ、関西の課題と言われていることを全部並べてあるという状況です。

それでは、航空需要がどれくらい経営の効率化に繋がるか、データを見てみます。関空の発着回数や旅客数の変化と営業成績を見て、関空の経営的な改善は国際線の実績に連動することが分かります。新会社の目的に掲げられた国際拠点空港としての機能再生・強化は経営改善という目的と一致すると思われまひます。

しかし、全国的視点に立ちまひすと、関空にとって不確定要素・疑問が3点ほどあります。ひとつは、機材の小型化による追加便の効果の低下です。あとは、羽田の増便枠がどれほど国際線に回るか、成田空港の30万回への発着枠拡大で、これらは間違いなく関空・伊丹に影響まひます。参事官がおっしゃっていたように、機材が小型化すれば着陸回数を増やしても追加の収入は減るという事実があります。また羽田の増便ですが、2025年までに6万回ほど増便されまひます。このうち3万回以

上が国際線に向けられるのでしょうか。先ほど羽田は出入国シェアが増えていると言いましたが、さらに国際線が増えるとなると、航空会社にとって関西とどちらが魅力的に見えるか、ということです。

我々は関西、関西と盛り上がっているのですけど、航空会社は全国を見ているから、同じように1便増やすのであれば、羽田の方が魅力的じゃないか、ということです。成田の発着枠は、早ければ2014年度に30万回へ拡大されます。つまり、我々は巨大な首都圏のビジネス需要に対して、着陸料を引き下げるとか、金銭的なインセンティブで対抗しようとしているのです。伊丹の収益を関西に入れるということですが、果たしてそれだけでどこまでやって行けるのか、不安があります。

◆関西も伊丹も右肩下がりに

機材の小型化が進むと着陸回数を増やしても需要や収入の伸びは小さくなるのです。この傾向は明確で、関西も伊丹も国内線は右肩下がりになり、関西はさらに小さくなっています。先ほど申し上げた収入の不確定要素です。そして、伊丹には収入を増やせない多くの制限があります。その1つは長距離便の制限で、これは合理的な根拠に乏しく歴史の針を元に戻すべきです。伊丹はまた1日370回の発着に制限されていますが、中身が問題です。ジェット200回、プロペラ170回になっていますが、機材によって枠を維持する必要が薄れています。もう1つの制限は運用時間で、これは朝7時から夜9時までとなっております。成田にも時間制限がありますが、地元から運用時間の制限緩和の要望が出ています。実際どうなるか分かりませんが、30年以上の歴史を経て成田も変化しているということでしょう。我々はこれをどう見るべきでしょうか。

大阪というのは地図で見ると日本の真ん中にあり、どこに行くのも距離が短い。その分、西に行くにも東に行くにも新幹線利用が有利になり、伊丹も関西も基本的に飛行機に不利です。その上に伊丹には制限を掛けられてい

るのです。ですから、関西に収益を回すだけではなく、伊丹の魅力を高める必要はないのか、そのために社会的な制約を外して一歩踏み出してもよいのではないかと、思います。こんなことを言うのも時代が変わったということでしょうか。

◆新会社に何を求めるか

新会社に何を求めるかということですが、運営の収益を増やし、資産価値の向上を重視すると言われていています。一方、便数を増やすとも言っておられる。この2つは果たして両立するのだろうか。計算上では両立するでしょう。

これまでは関西も伊丹も航空運賃にまで立ち入れなかったのですが、新会社として1つになれば価格政策を取り入れられるからです。統合の意義の1つは、伊丹に比べて関西の着陸料を相対的に下げるとかを自由に決められることでしょう。エアラインは航空運賃に反映させるしかないですから、運賃に反映されます。しかし運賃を上げるとお客様は減ります。

東京から中国へ行くとき、成田を使うか羽田を使うか迷いますけど、成田～上海は5万1,000円、羽田～上海は7万500円と大きな差があります。羽田～伊丹は1万2,170円、羽田～関西は1万1,670円と違いがありますが、わずかの差です。国際線とはいえ、成田と羽田の場合、約2万円の差になっています。もし伊丹から国際線があるとして関西と2万円の運賃差があれば吸収できるだろうか、疑問に思いました。一般には、伊丹の着陸料を上げると言っているようですが、果たしてそれでよいのでしょうか。首都圏と違って値段に厳しい大阪です。反



加藤 一誠氏

応を考えた慎重な価格政策を取ってほしいと考えています。

首都圏と関西圏では地域特性が違うということです。ビジネス需要は首都圏と比べて少なく、旅客の運賃負担力が小さい。特に国内線では新幹線へのシフト圧力が強いことを念頭に置いてほしい。つまり、統合事業には大阪という地域特性が絡んで来るといことです。

新しい会社に航空会社がお金を支払うとき、我々はそれを運賃で何とか吸収出来ると思っています。けれども、各航空会社は内部留保するだけの余裕もないと聞いておりますので、伊丹の値上げによって航空会社は大阪ってどうなのだと考え始めるでしょう。いまは伊丹で少し儲けさせてもらえるけれど着陸料が上がれば、伊丹の路線をやめようとなるかも知れない。関空の旅客も増えることはない。

あまり学問的な話ではありませんが、東京の学生は1時間半かかる大学でも平気で通学します。極めて普通なのです。関西で1時間半かけて通学するケースは稀です。こういったのも地域特性で、これを心理的特性と表現した人もいましたが、経済学以外の要因があ

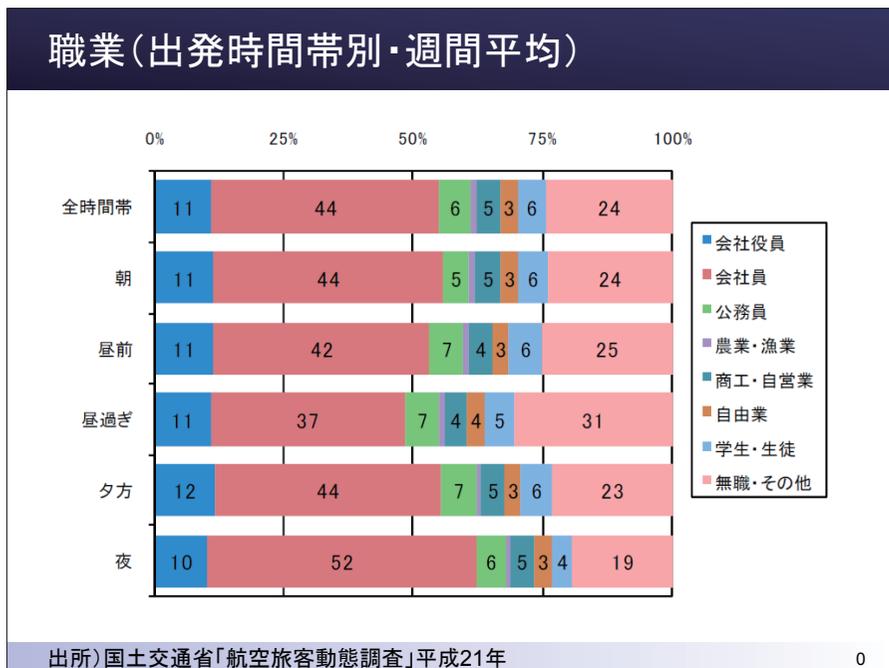
ることも考えなければいけないなあと思っています。

なお、マスコミからは経営的な効率という言葉がよく出ます。念のため申し上げますが、経営的効率性あるいは採算と経済的効率性は別の概念です。

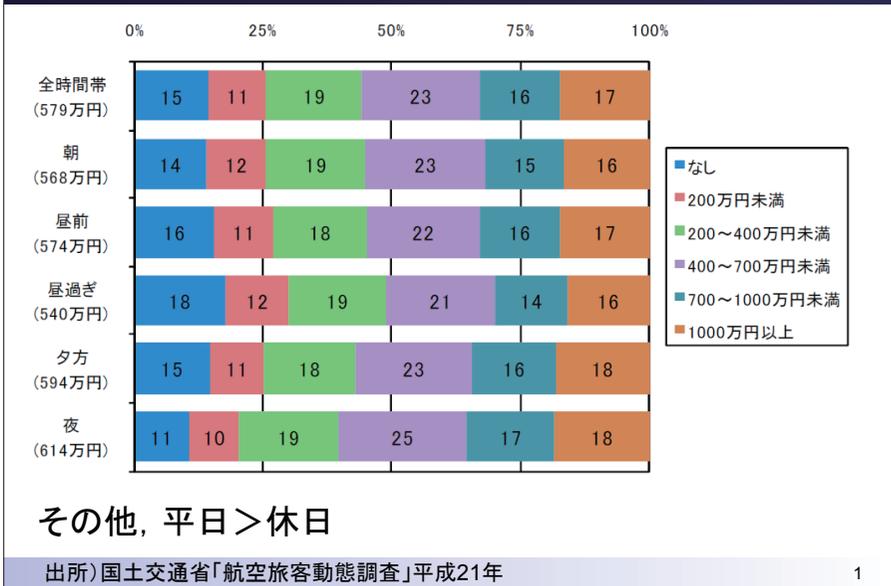
◆空港と航空会社の関係

今は休刊していますが「ていくおふ」2009年版に掲載前の拙稿の図です。当時は、将来を予測したような内容でしたけど、かなりの部分で当たっているなあ、と思っています。すでに関空と伊丹の統合しかないと書いていました。いま、航空経済学では空港と航空会社の関係がホットなテーマになっていまして、独占状態の空港が勝手に料金を決めてエアラインが飛んでくれるでしょうか。逆にそれを安くしたらエアラインは来るのか、ということです。実際には航空会社が選択してくれないと飛行機は飛んでくれませんから、航空会社が飛んでくれる空港にしなければなりません。

ヒントがこのデータにあります。国土交通省の「航空旅客動態調査」(平成21年)で、私は



出発時間帯年収



この調査をよく見ておりますが、最新版の要約は非常にうまくまとまっています。顧客の属性をまとめてくれています。朝、昼、晩と出発時間帯ごとに職種別の利用がわかるのですが、会社員の利用率が一番高いのです。その中でも一番が夜の52%で、朝や夕方の44%を大きく超えています。

さらに出発時間帯の年収まで出ています。これを見るとお金持ちとサラリーマンは夜に空港に来てくれているわけです。夜の使い方が大事なのですが、伊丹は最初から運用時間の規制で夜のお客様を逃がしています。

◆ LCC の運賃は市場によって多様

今はマスコミをはじめ LCC ブームでございます。特に関空と LCC の話題ばかりです。そこで、LCC に関して違う視点でお話したいと思えます。LCC も多くの旅客を運んでくるでしょう。現在、データがありませんので、海外での LCC とそれが使う空港の評価を紹介します。

アメリカでは路線別の平均運賃を取ることができます。これはワシントン DC ~ シカゴの

路線の運賃の推移で、サウスウエストという有名な LCC の94年から2010年までの運賃はずっと値上がりしております。一方、フルサービスのユナイテッドの運賃は値下がりして、両社の差はほとんどなくなっています。つまり、LCC はずっと低価格かどうかは分からず、ローコストの L を放棄する可能性があるということです。最初は安い運賃で入ってお客を取るのですが、お客を獲得した後は必ずしも低運賃を維持するとは限らない、というのがデータの意味するところでございます。LCC は料金が安いと大歓迎されていますし、皆様もそう思っておられます。少なくとも、アメリカでは LCC と LCC 以外の差がなくなって来たというのが実情です。

また、LCC が空港に入って来た時の他のフルサービスキャリアの動きを示したデータを見ます。サウスウエストが入った2004年にアメリカン、コンチネンタル、デルタが一斉に値下げしました。一方、サウスウエストは少しずつ値上げして2010年には4社にほとんど差はなくなりました。またダラス~ヒューストンの短距離間はフルサービスキャリアも LCC も運賃

を引き上げているケースです。

アメリカでは燃料代が上がっていますから、これを燃料代高騰のためと言われるかもしれませんが。そのため、一定の仮定を置いて燃料費の値上がり分を取り除いてみました。こうすると、運賃が燃料費の値上がりと必ずしも連動していないし、燃料費を除いてもLCCの運賃は右肩上がりになっていることがわかります。

◆LCCは日本に定着するのか

日本にLCCが定着するのか考えて見ました。さきほどと同じ調査ですが、平成21年には航空券の種類、往復券か回数券かマイレージか、団体やパックかあるいは普通の搭乗券かを調査しています。なんと1割の人が割引きのない普通航空券で搭乗しています。次いで往復券が13%~18%、回数券やマイレージを使う人はごくわずかです。日本には割引を使わない人たちが確実にいるということです。LCCを好まない人たちがいれば、その存在は無視出来ません。また割引率を調べたデータもありまして、確かに割引率が61%以上で、それは年ごとに増えています。割引きに関心のない人も乗っているのが日本の現状です。

◆空港と航空会社の格付け

先ほどの柴田さんの会社、S&Pと対抗する格付け会社にムーディーズがあります。ムーディーズはS&Pとは反対に、空港でのLCCのシェアの高さを強みと評価します。その理由は低運賃ゆえ、他空港に移動する可能性が低いからとなっています。LCCが多く就航している空港は格付けが高いという評価をしています。しかし、評価というのは相矛盾することがよくあって、これは空港との妥当な協定と航空会社の安定した運航が前提であり、会社の経営の不安定さは弱みともなると言っているのです。空港にとって不利な協定ならマイナス評価ですよと言っているわけですが。航空会社がすぐ何処かへ行ってしまおうような空港は駄目ですよと言っています。

かつて1996年にアメリカン航空が撤退した時、関連施設も全部なくなるというのでムーディーズは関係空港の格付けを格下げ方向としたことがありました。ところが今回、アメリカでLCCが吸収されることがあっても格付けに影響を及ぼしてないのです。もちろん、吸収する航空会社があることが大きいのですが、空港への影響は軽微だとされています。日本での浸透のカギは、低運賃であれば絶対的だというパーセプションが我々にあるかということですから。なければ、浸透には時間がかかります。

一方、航空会社の格付けがどのような推移を辿っているか、ムーディーズの2001年~2011年のデータをとりました。ユナイテッドは一度破産法を適用された会社ですけど、エアラインの中では相対的に高い格付けになっています。LCCのサウスウエストも同様です。同じLCCといわれるジェットブルーはCという格付けです。経営的な安定性を欠くという評価です。空港当局は自らの評価を維持するため、相手側航空会社の信用も考えなければならないでしょう。

◆ワシントンDC都市圏の3空港の場合

そこでLCCが入っている空港の成功例を持って来ました。ワシントンDC都市圏の3空港の場合です。ダレス空港、レーガン・ナショナル空港、ボルティモア空港の3つの関係が関西3空港とよく似た形態になっております。関空と伊丹が統合するようにダレスとレーガン・ナショナルが一緒になっていて、ボルティモアが州政府の所有です。神戸空港の立場と同じです。ダレスは関空と同じで都心から遠いのでアクセス整備に懸命です。ボルティモアはサウスウエストの基地でLCCのシェアが48%になるのですけど、旅客1人当たりの収支で見ると営業収入はダレス空港の2分の1の13.02ドルに過ぎません。LCCを中心とする空港の旅客数は多いのですが、収益性が高いかどうかはわからないのです。国際線中心のダレスが稼ぎ頭になり、関西3空港でも関空が一番稼いでくれるだろうと考えています。従って国際線をどうやっ

旅客一人当たりの収支

	ダレス	レーガンナショナル	ボルティモア
駐車場収入	\$6.02	\$4.38	\$4.76
陸上交通からの収入	\$1.30	\$2.25	\$1.84
コンセッション収入	\$1.91	\$1.52	\$0.91
貨物カーゴ収入	\$0.43	\$0.04	\$0.11
航空会社からの収入	\$12.07	\$10.39	\$6.84
その他	\$0.92	\$0.04	\$0.09
営業収入^{注)}	\$25.14	\$20.00	\$13.02
運営コスト	\$1.56	\$0.13	\$1.94
維持管理コスト	\$4.35	\$3.32	\$4.65
営業支出	\$15.88	\$11.80	\$14.26

出所)AAAE, 2005-2006 Airport Rates and Charges Surveyより抜粋, 作成
注)同一出所から別途(航空系収入+非航空系収入)÷(総旅客数)で算出

0

て増やすかが大事です。

LCCがどうなるかは、はっきり分かりません。けれども、マスコミもLCCに問題があることを言わないといけません。私はムードに流される現状が気に入り、あえてデータを出しました。ワシントンDCの3空港は飽くなき投資意欲を見せています。地下鉄や鉄道とのアクセス等を自前の資金で整備しようと懸命になっています。ここに今後の我々の姿をタブラせるべきではないでしょうか。

◆おわりに

日本の自治体で空港のプロが育っていません。LCCが来るとお客が増え、地元の市民や議会に文句を言われたいですむというレベルです。私は、LCCが関空に来ていただくのはよいのですが、今後どうなるか、慎重に見極めたいと思っています。さらにLCCが来るから100億円を投資して専用ターミナルを造るとい

う話を聞いています。関空の利益の規模との比較もなしに、マスコミは関空にLCC時代が来ると騒いでいます。期待はわかるのですが、長所も短所も指摘しないのは誠に不思議です。

航空需要の喚起には伊丹の運用制限の緩和が必要で、関空は国際線を増やすこと、これが直近の課題です。それから、航空需要の創出に即効薬はなく地道な継続的課題と考えるべきです。新会社は歴史を学びながら運営してほしい。空港の利用者は、顧客とエアラインの両者であって、この両方の行動に沿った空港を造っていただきたい。それが需要を増やすことであり、収益を増やすことです。具体策はKANSAI空港レビューの1月号に関西空港調査会の黒田理事長がメニューを書いておられるのでぜひ読んでいただきたい。

時間となりましたので以上でお話しを終わらせていただきます。ご静聴ありがとうございました。



関西空港に桃色の旋風 ～ピーチ・アビエーション就航

毎日新聞 関西空港・大阪南支局 山田 泰正

■ LCC 初体験の運航初日

関西国際空港を拠点にした国内初の本格的LCC「ピーチ・アビエーション」が3月1日から運航を開始した。ライバル社が虎視眈々とピーチ社の動向をウオッチしているため、運航当初の詳しい搭乗率などはまだ明らかにしていないが、珍しさや話題性もあるせいか予約状況は極めて堅調という。空港駅から搭乗受付のあるエアロプラザには新しい人の流れが生まれていて、荷物を抱えた予約客が手続きに向かう姿が目立つ。閑散としていたエアロプラザの活性化はもとより、空港全体が活気付くわけで、関係者の期待はひとしおだろう。無事、第一便を飛ばすに至るまでに払われた大勢の人たちの努力に敬意を表したい。

何しろ飛ばす方も利用者も初のLCC体験だから、いろいろなことが起きる。搭乗手続きは基本的に自動チェックイン機を操作して、自分で済ませなければならない。従来の大手航空会社のように、長いカウンターがあって、係員がにっこり出迎えーというスタイルではない。関西空港には6台、福岡と新千歳には各4台の自動チェックイン機が配置され、パソコンに接続されたバーコード読み取り機に事前にプリントした予約画面をかざしたり、予約番号をキーボードをたたいて打ち込んだりの手続きが必要。当然、パソコンに不慣れなお年寄りなどは操作が大変だ。

運航初日はチェックイン機のトラブルが関西空港と新千歳空港の2カ所で発生。一部の旅客は手作業での発券に切り替えて対応した。報道陣や航空ファンが多数搭乗し、搭乗や降機に時間がかかったりしたこともあり、新千歳からの最初の折り返し便に1時間程度

の遅れが出た。

ただ同社側は初日の混乱や遅延はある程度予想しており、手作業での発券も事前に訓練済み。関西空港での地上業務の委託先は他社の業務も請け負っている全日空系のハンドリング会社だけに、よく訓練された女性スタッフがきびきびと対応していた。

■ 機内食、メニュー表も人気

機内食や飲み物はすべて有料で、メニューの一例を紹介すると、照り焼きチキンご飯(600円)▽クリームペンネパスタ(600円)▽ピーチデニッシュ(300円)▽季節のお弁当(700円)―など。カップ麺は350円、ソフトドリンクは200円、コーヒー、緑茶は200円。高いか安いかは評価の分かれるところだろう。

ピーチ社によると、機内食はすべて空港島内の機内食工場で製造。便間の折り返し時間を短く設定しているのも、搭載作業に要する時間を省くため、早朝、第一便にその日に提供する食事をすべて積み込んでいるという。機内では冷凍で保存し、注文を受けるとレンジで加熱して提供する仕組みだ。初日に機内食が人気殺到で足りなくなったことから、搭載数は倍増させている。

この機内食メニュー、シートポケットに備え付けのA4サイズのカードで写真入りで紹介しているのだが、見た目がカラフルでとてもおいしそうに見える。記念品代わりに持って帰る乗客が多く、なくなるケースが相次いでいるようだ。

初日は約300枚を補充し、その後も連日数十枚を補充しているという。メニューだけでなく、緊急時の対応や脱出経路を説明した「安全

のしおり」や乗り物酔い用の紙袋まで持って帰る人もいて、会社側は少々焦り顔。特に「安全のしおり」は規程で搭載枚数（最低3座席に1枚）が定められていて、足りないといふわけにはいかない決まりなのだそう。会社側は「機内誌がないからでしょうか。持ち帰りは想定してないので勘弁して」とうれしい悲鳴だ。

■ LCC スタイル浸透までは親切な対応を

第一便には各社とも記者やカメラマンが搭乗し、乗客の声や初々しい客室乗務員の奮闘ぶり取材した。LCC 初体験の後輩記者も新千歳を往復し、夕刊に搭乗体験記を送稿していた。関西空港に戻ってきた後、「自動チェックイン機に戸惑う人が多かったのが気になった」「ピーチデニッシュはおいしかった」などと取材後の感想を話していた。バーコードがうまく読み取れなかったり、何か問い合わせをしようとしても近くに案内係がいなかったりなどのケースが目立ち、乗客がストレスを感じている様子が伝わってきたとのこと。遅れやトラブルの情報、運航の見込みなどは、乗客にしてみればタイムリーに提供してほしいもの。確かに関西空港のエアプロプラザ2階の搭乗受付も非常に簡素である。2期島にLCCターミナルができる10月末までの暫定的な利用とはいえ、大きな時計、見やすいダイヤや運航状況の表示くらいはあってもいいと感じる。

関西空港には既にオーストラリア、韓国、フィリピンなど海外勢6社のLCCが就航しているとはいえ、国内の本格的なLCCはピーチ社が初めて。インターネット主体の予約、セルフチェックインによる搭乗、機内サービスなど、一連のLCCスタイルに不慣れな利用者の理解が深まるまでは親切な対応が必要だろう。ただ、要員配置の増加などは直接コスト増につながるわけで、会社の経営方針とは相反する場面も出てくるかもしれない。でも、その時にはできる限り利用者の立場、特に交通弱者といわれる高齢者やハンディを持った人たちの視点に立った判断をしてほしい。

ピーチ社は今後、3月25日に長崎線（1日2往復）、4月1日から鹿児島線（同）を開設。5月8日からは待望の国際線としてソウル（仁川）に就航する。香港（7月1日）、台北（9月30日）、那覇（未定）も予定され、急ピッチで路線を拡大する。現在は3機体制だが、4月には4機目を受領。パイロット、客室乗務員の採用も着々と進めている。整備部門でも同社初の新規学卒者を採用し、5人のフレッシュマンが入社。採用後は整備士の国家資格を取得、A320のスペシャリストとして活躍することになる。

就航直後の3月10日には前田武志国交相が関西空港を視察に訪れ、エアプロプラザの搭乗受付や建設中のLCCターミナルを視察した。運航開始から2回目の土曜日だったが、「今日あたりは搭乗率は90%を超えているのではないかということだった。新しい利用者層を開拓してくれているという印象だ。5月からはソウル線も始まり、インバウンドの旅客も増える」と期待を示した。地元9市4町の首長がピーチ社の支援の意味も込め、ソウル線に試乗する計画も進んでいる。運航開始直後の「ご祝儀相場」を抜けた後、どれだけ利用者を定着させて獲得できるか。安全運航を堅持しつつ、大勢の人の夢と期待を乗せて離陸したA320がいつまでも大阪の空を飛び続けるようお願いしたい。

大阪府立大学植物工場研究センター見学会

昨年 12 月 14 日の定例会で大阪府立大学植物工場研究センターの村瀬治比古先生（大阪府立大学 21 世紀科学研究機構 植物工場研究センター副センター長、工学研究科教授）に講演をいただきましたが、施設見学の要望が寄せられましたので、大阪府立大学のご厚意により見学会を開催しました。

- 開催日 平成 24 年 2 月 23 日（木）午後 1 時～ 2 時 30 分
- 見学先 大阪府立大学植物工場研究センター
- 参加者 賛助会員 10 社 16 名



大阪府立大学植物工場研究センター統括コーディネーターの小倉先生にご説明、ご案内をしていただいた。参加者からの質問にもお答えいただいた。

★植物工場研究センターの概要

平成 21 年度に植物工場推進国家プロジェクトとして、国費（平成 21 年度の国の補正予算で農林水産省 100 億円 10 箇所と経済産業省 50 億円 3 箇所の両省の予算計 150 億円）で平成 22 年度に全国に 10 箇所建設された。大阪府立大学の植物工場研究センターは、農林水産省と経済産業省の両省の予算 11 億円で建設され、閉鎖型人工光植物工場としては日本で一番大きなセンターで世界で最も進んだ研究センターである。

栽培プロセスでは人の作業はなくロボットの導入で病原性細菌や放射性物質などの汚染物質から生産環境を守る仕組みを取り入れ非

常にクリーンである。作業工程を全部ロボット化できるが、障がい者や高齢者が携わることができる部分を栽培プロセスから切り離してうまく作業ができるようにしている。大阪府立大学が考えている植物工場は、食料生産の場でもあり、障がい者や高齢者の就労の場でもある。

★平成 23 年度の研究

平成 23 年度は農水省の指定でコケとレタスとハーブとアイスプラントの 4 種を栽培した。



研究センター会議室での説明・質問風景



レタスの栽培プロセスの見学風景



出荷前のレタス

レタスは移植から2週間で適正サイズに育ち、1日に250株のレタスが出荷されている。ここで作っているレタスは非常にきれいなもので、大腸菌はむしろゼロで一般的生細についても、普通の露地栽培野菜の200万個に対して植物工場野菜は500個以下である。洗う必要はなくそのまま食べることもできる。サンドイッチに使われるレタスは1回水洗いするとシャキシャキ感がなくなるが、このレタスは水洗いする必要がなくシャキシャキして新鮮だ。府立大学内のサンドイッチチェーン（サブウェイ）にこのレタスを提供して好評を受けている。365日計画的受注生産で生産にロスがなく、ビジネスに広がると期待している。

★平成24年度からは民間企業との共同研究

平成24年度からは、国の研究予算はなく、民間企業の研究委託で新しいプログラムが開始される。現在120社の企業から年会費6万円、

個別研究を実施する企業は別途研究費を負担していただき、約20種類の野菜の栽培や薬草の栽培など民間企業と共同研究を予定している。

★植物工場プラントの輸出

これまで民間が建設した植物工場ではビル空調をそのまま取りついたり、ロボットや大型装置を入れてやっているものもありますが、植物というのは敏感で、きちんとしなければ大きく成長しない。そこで、当研究センターでは、植物工場用のキャド（CAD、コンピューター支援設計）を作って極限設計とか、最適設計などが可能な環境を研究していく。ユニバーサル・デザインを含めてキャドを使ってソフトウェアを普及させることで、同じような性能を持った植物工場を世界に展開できるようにしようとしている。



空港まちづくりの推進



和歌山大学経済学部 教授

辻本 勝久

(財関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

1. はじめに

瀬戸内海沿岸の臨空産業用地では、大規模太陽光発電所（メガソーラー）用途等へのなし崩し的な転用が相次いでいる。筆者が平成 24 年に調査した広島県、徳島県、愛媛県では、空港周辺地域の整備・振興に関する最新の計画はいずれも 1990 年代に策定されたものであり、以後の更新はなされていない。21 世紀に入って、空港を取り巻く社会経済的環境には大きな変化があった。航空市場の自由化が進んだほか、LCC の発達、中国経済の台頭、韓国による急速なキャッチアップ、FTA・EPA 等の地域経済統合の動きの活発化、少子高齢化の急速な進展、地球温暖化、そして東日本大震災・大津波では空港をはじめとする交通基盤と防災との関係がクローズアップされた。

このような変容の中にあるからこそ、空港や周辺の貴重な産業用地等を地域経済・社会の活性化に活かすための戦略的な取り組み、すなわち「空港まちづくり」の推進が望まれる。

2. 広島空港周辺の状況

広島空港の周辺では、平成 23 年末に、同空港直近の県営竹原工業・流通団地（13.8ha）のうち、2.4ha へのメガソーラーの建設が決まった。この産業団地は平成 7 年 12 月に完成し、空港ターミナルビルからの道路距離は約 4km で、「陸・海・空と周辺の交通がバランス良く整備された、新たな産業集積をめざす団地」^{*1}と位置づけられている。平成 23 年末までに立地したのは船舶艀装品や産業機械の部品塗装等を内容とする事業所 1 つという状況にあったことから、広大な遊休用地を航空輸送との関連性が小さい用途で埋めることには致し方のない面もある。また、日本の厳しい電力事情の中で、太陽光発電への期待が高まってもいる。しかしながら、中国地方の中枢の空港である広島空港直近の産業用地の新たな活用方策をより戦略的に打ち出す必要を感じる。

広島県では、この他にも臨空開発の頓挫が相次いでいる。同県では広島空港移転（平成 5 年）を機に「新広島空港臨空タウン整備計画」を策定し、これに基づいて周辺地域整備を行ってきた。県営竹原工業・流通団地もこの計画の一部である。この整備計画の中核には「大仙地区開発基本構想（クリーンヒル大仙計画）」（232.6ha）という複合産業拠点構想があったのだが、工業団地等としての分譲のめどが立たないとして未造成のまま平成 16 年に中止された^{*2}。また、ターミナルビルから数百 m の位置にある「臨空オフィス地区」（6.7ha）についても、広島県は平成 24 年に誘致対象業種の拡大に踏み切った^{*3}。同地区はオフィスの集積を狙いとして平成 7 年に造成されたが、現在まで進出企業がまったく無い状態にある。広島県は今後、誘致対象を運輸・卸売業、製造業、データセンター系企業、

*1 広島県の企業立地ガイド <http://www.pref.hiroshima.lg.jp/site/kigyourittiguide/1299227757634.html>

*2 平成 16 年 6 月 19 日付中国新聞朝刊。

*3 平成 24 年 1 月 27 日付け日刊工業新聞。

そしてメガソーラーにも拡大する^{*4}。

以上のように広島空港の臨空開発は総崩れの状況にあるが、広島県には新たな臨空地域整備計画・振興計画の策定予定はない^{*5}。

3. 徳島空港周辺の状況

徳島空港周辺では、1996年の「徳島空港周辺整備基本計画」において、空港隣接地の一部が「流通機能ゾーン」に位置づけられ、公共埠頭と総合流通施設の整備が計画されていた。前者については「国際航空貨物のシー and エア流通拠点」等としての整備方針が示され、後者については「陸、海、空の交通拠点性の高さを活用し、四国のゲートウェイに位置する総合流通拠点を形成するために、航空、港湾流通だけでなく、陸々流通関連企業も含めた総合的な流通団地」等としての整備方針が示されていた。徳島県は流通機能ゾーンのうち運輸・卸売・倉庫業などを対象にした「流通施設用地」(7.5ha)と空港の利便性向上を目的とした「空港支援施設用地」(3ha)の段階的な分譲を2009年に始めたが、売却が進まなかったため2010年6月に対象業種を拡大し、2011年にはリース制度の導入や区画分割の柔軟化を行った^{*6}。そして2012年には計8区画の流通施設用地のうち3区画(約3.3ha)を発電施設用地とし、メガソーラー等の誘致を始めている。

このように徳島空港でも、空港に隣接する産業用地がメガソーラー等の発電施設用地とされるに至った。徳島県では、流通施設用地の8区画すべてを発電施設用地化することには慎重であるが、一方で航空貨物を扱う産業の立地には懐疑的でもある。また、徳島空港周辺整備基本計画の更新予定もない^{*7}。

3. 松山空港周辺の状況

松山空港周辺では、松山空港振興懇談会が1991年に「松山空港振興に関する基本指針」を取りまとめ、愛媛県が1993年に「松山空港地域活性化事業実施計画」を策定している。この計画には10の土地利用区分が設定されており、そのうち「流通業務・加工産業地区」には「FAZ計画を支援・補完するため、流通業務・加工産業機能を中心とした都市機能の立地誘導を進め、新たな産業交流拠点としての形成を図る」との土地利用方針が与えられている。また、「軽工業地区」には「低公害型の中小工場や研究開発型企業を中心とした職住近接タイプの軽工業地区としての形成を図る」、「研究開発型産業地区」には「既存工場の高度化と併せて新たな研究開発型企業の立地誘導を図り、臨空型ハイテクゾーンとして形成する」との役割が与えられている。しかしながら現状では、研究開発型産業地区への立地こそ業種さえ問わなければ比較的進んでいるものの、軽工業地区は北部のごく一部の区画を除いて戸建て住宅に蚕食されつつある。また、流通業務・加工産業地区にはガソリンスタンドや自動車修理・販売業等の立地も見られるが、総じて田畝としての利用が目立つのかな状況にある。

このような中にあるが、愛媛県では対象地域内の用地分譲の進捗状況等について十分には把握しておらず、また空港周辺整備・活性化に関する計画の更新予定もない^{*8}。

4. 望まれる「空港まちづくり」の推進

前章までで取り上げた空港以外においても、例えば岡山空港周辺地域の振興計画や整備計画につい

*4 平成23年12月16日付中国新聞朝刊。

*5 広島県空港振興課へのヒアリング(平成24年2月6日)および平成22年8月31日付中国新聞朝刊。

*6 平成23年5月20日付日本経済新聞。

*7 徳島県運輸総局みなと活力づくり室へのヒアリング(平成24年2月21日)による。

*8 愛媛県交通対策課へのヒアリング(平成24年2月22日)による。

て、県の担当課はその有無自体を把握しておらず、現在のところ新たな計画の予定もないという^{*9}。

このように、空港周辺地域の整備や活性化に関する計画は、1990年代に策定されたのち、充分なフォローアップがなされないまま風化しつつあり、更新の予定もない、というのが一般的な姿となっている。その背景のひとつとして、わが国には空港単位の計画を継続的に策定する制度がない^{*10}という、制度面の問題を挙げることができる。

空港と臨空地域に関する計画がこのような状況下にあるのに対して、都市・地域交通計画の分野では、「交通まちづくり」という考え方が定着しつつある。交通まちづくりとは、「まちづくりの目標に貢献する交通計画を、計画立案し、施策展開し、点検・評価し、見直し・改善して、繰り返し実施していくプロセス」^{*11}である。空港周辺の地域づくりにおいても、今後は「交通まちづくり」の考え方を応用して、「空港まちづくり」すなわち「地域づくりの目標に貢献する空港計画や関連計画を、計画立案し、施策展開し、点検・評価し、見直し・改善して、繰り返し実施していくプロセス」を展開することが望まれる。言い換えれば、空港を活用した地域活性化総合戦略の策定・実施が望まれるのである。

6. 空港まちづくりのためのプラットフォーム

空港まちづくりを推進するためには、プラットフォーム（基盤となる組織）が必要となるが、屋上屋を重ねるよりも、現有の協議会等を有効活用するほうが得策であろう。その際に候補となり得るのが空港法第14条に定められた「空港利用者利便向上協議会」である。この協議会は、空港管理者が組織できるものとされ、構成員は空港管理者、関係事業者、関係行政機関、関係地方公共団体、学識経験者、観光関係団体、商工関係団体その他空港管理者が必要と認める者となっている。

既に全国の数多くの空港で利用者利便向上協議会が設立され、その目的は「関係者が相互に連携及び協力し、空港の利用者の利便の向上を図ること」等とされている。この目的の達成に向けて展開される事業は空港によって異なるが、仙台空港など一部の協議会では規約に「空港を活用した地域活性化策の協議」を掲げるなど、利用者利便の向上を第一義としながらも、空港を活用した地域活性化策の立案にまで踏み込める体制が取られている。

空港まちづくりの推進に向けて、この協議会に関係地方公共団体の産業立地担当部署や一般市民の参加も得ることができれば、なお望ましい。また、「空港を活用した地域活性化協議会」を空港法上に新たに位置づけ、空港利用者利便向上に関する協議はその一部会で行うことも考えられよう。

7. モデルケースとして期待される関西空港周辺地域

関西空港周辺では、大阪府が1986年に「関西国際空港関連地域整備計画」を、また1999年には「関西国際空港を活用した地域振興ビジョン」を取りまとめている。その後、府は2001年に「りんくうタウンの活用方針と事業計画の見直し（新たな成長と発展のための再出発宣言）」を出し、事業用定期借地方式の本格導入（2003年）や産業誘致のための1万社ローラー作戦等を実施し、これらが奏功してりんくうタウンの契約率は93.8%（2012年1月末現在）に達している。しかしながら、工場団地ゾーン（63.6ha）への大規模ショッピングモールの立地が象徴するように、当初期待された用途からはかけ離れた利活用が進んでもいる。

*9 岡山県航空企画推進課へのメールでの問い合わせ（平成24年2月28日）による。

*10 土木学会編（2010）『交通社会資本制度仕組と課題』、p.127。

*11 交通まちづくり研究会（2006）『交通まちづくり世界の都市と日本の都市に学ぶ』、丸善、p.2。

このような中で、府は2012年に「ホスピタリティに満ちたクールな日本の玄関口へーりんくうタウンのさらなる活性化に向けたまちづくり戦略プラン（素案）」を公表し、本稿執筆時点ではパブリックコメントを募集中の段階となっている。この素案では、りんくうタウンが「まちとしてのポテンシャルは高いが、現実には当初に想定した『臨空都市圏の核となる都市』にはなっていない」とした上で、まとまった未利用地や開放感はりんくうタウンの強みであるとし、訪日外国人の大幅増加の見込みや関西空港を拠点とするLCCの就航、アウトレットモール等の商業集積のさらなる拡大といった環境変化をとらえた地域ブランド向上の取組みが求められるとして、関空の対岸という立地ポテンシャルを最大限に活かした「国際医療交流の拠点づくり」と「クールジャパンフロントのまちづくり」の2つを中心にまちの活性化の取組みを進めていくとしている。前者には評価指標と数値目標の設定もなされている。

このケースは、これまでの臨空開発を総括し、社会経済環境の変容をとらえて、新たな活性化方針を打ち出し、官民協力のもとで戦略的な取組みを行おうとしている点で、空港まちづくりのモデルケースとなり得るものであり、期待を持って見守りたい。

2012 年(平成 24 年)1 月運営概況(速報値)

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

○乗入便数 142.9 便/日 (対前年比 102%)

国際線： 104.4 便/日 (対前年比 102%)
 国内線： 38.4 便/日 (対前年比 104%)

発着回数について

発着回数は国際線旅客便が 105%と 4ヶ月連続で前年を上回り、貨物便を合わせた国際線合計でも 102%と 3ヶ月連続で前年を上回りました。また国際線・国内線合計でも 102%と 4ヶ月連続で前年を上回りました。

○旅客数 36.5 千人/日 (対前年比 104%)

国際線： 27.8 千人/日 (対前年比 105%)
 国内線： 8.7 千人/日 (対前年比 101%)

旅客数について

国際線旅客数は、全体として 105%と 3ヶ月連続で前年を上回りました。内訳として日本人旅客が 103%と引き続き好調に加え、春節期間であったことから外国人旅客が 106%と 12ヶ月ぶりに前年を上回り、1月として過去最高となりました。また、国内線も 101%と、4ヶ月連続で前年を上回りました。

○貨物量 1,552t/日 (対前年比 88%)

国際貨物： 1,482t/日 (対前年比 88%)
 積込量： 703t/日 (対前年比 85%)
 取卸量： 779t/日 (対前年比 91%)
 国内貨物： 70t/日 (対前年比 89%)

貨物量について

国際貨物量につきましては、世界経済や円高の影響から引き続き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。

大阪税関貿易速報 [関西空港]

(平成 24 年 1 月分)

【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			
近畿圏	922,087	87.8	20.4	1,146,738	112.7	19.2	△ 224,651
管内	570,534	86.7	12.6	867,311	112.9	14.5	△ 296,777
大阪港	184,630	84.3	4.1	367,602	105.1	6.1	△ 182,972
関西空港	278,542	86.5	6.2	220,110	102.6	3.7	58,432
全国	4,510,220	90.7	100.0	5,985,225	109.8	100.0	△ 1,475,006

【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	278,542	86.5	6.2	220,110	102.6	3.7	58,432
成田空港	579,116	77.7	12.8	712,748	89.6	11.9	△ 133,631
中部空港	55,652	106.9	1.2	55,609	99.4	0.9	43
福岡空港	44,201	107.3	1.0	27,640	110.3	0.5	16,562
新千歳空港	1,153	178.7	0.0	990	130.8	0.0	163

※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)	日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(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	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,188	9,176	10,180,605	27,909
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10月	126,360	4,080	123,920	4,000	297,860	9,610	295,750	9,540	843,890	27,220
平成23年11月	127,200	4,240	123,040	4,100	288,160	9,610	290,930	9,700	829,330	27,640
平成23年12月	117,760	3,800	130,090	4,200	283,340	9,140	287,020	9,260	818,210	26,390
平成23年累計	1,343,900	3,680	1,363,280	3,740	3,395,940	9,300	3,388,800	9,260	9,491,920	26,010
平成24年1月	143,410	4,630	132,110	4,260	274,750	8,860	263,110	8,490	813,380	26,240
平成24年2月	101,120	3,490	110,210	3,800	291,680	10,060	315,610	10,880	818,620	28,230
平成24年累計	244,530	4,080	242,320	4,040	566,430	9,440	578,720	9,650	1,632,000	27,200
前年同期	259,420	4,400	256,710	4,350	517,720	8,770	530,580	8,990	1,564,430	26,520
対前年同期比	94.3%		94.4%		109.4%		109.1%		104.3%	

※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23年及び24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。

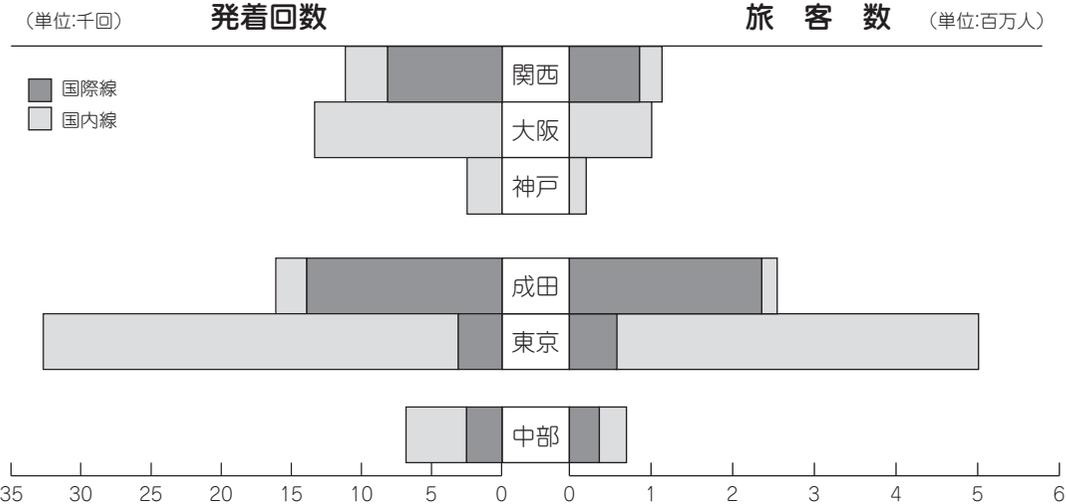
※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況 平成 24 年 1 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	6,478	101.9%	14,985	105.9%	21,463	104.6%
	関西	6,474	101.8%	2,383	103.7%	8,857	102.3%
	大阪(伊丹)	2	—	10,602	105.7%	10,604	105.7%
	神戸	2	—	2,000	109.8%	2,002	109.9%
	成田	13,891	100.1%	2,240	123.3%	16,131	102.8%
	東京(羽田)	3,072	103.4%	29,630	105.1%	32,702	104.9%
	中部	2,521	99.8%	4,320	106.2%	6,841	103.7%
旅客数 (人)	関西 3 空港	861,706	105.5%	1,469,995	98.3%	2,331,701	100.8%
	関西	861,706	105.5%	269,753	100.9%	1,131,459	104.3%
	大阪(伊丹)	0	—	999,170	97.3%	999,170	97.3%
	神戸	0	—	201,072	99.7%	201,072	99.7%
	成田	2,359,417	99.5%	190,044	132.6%	2,549,461	101.4%
	東京(羽田)	572,647	126.9%	4,438,616	98.6%	5,011,263	101.2%
	中部	362,400	101.8%	332,968	104.6%	695,368	103.1%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	45,933	87.8%	10,622	93.4%	56,555	88.8%
	関西	45,933	87.8%	2,167	88.9%	48,100	87.8%
	大阪(伊丹)	0	—	7,978	93.0%	7,978	93.0%
	神戸	0	—	477	132.7%	477	132.7%
	成田	136,104	92.8%	集計中	—	136,104	92.8%
	東京(羽田)	9,294	142.1%	48,576	99.0%	57,870	104.1%
	中部	8,775	114.0%	1,960	89.1%	10,735	108.4%

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 3. 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

○見学会（平成24年2月23日開催）

「大阪府立大学植物工場研究センター」の見学会を実施した。（参加者:16名）

○第5回伊丹空港の事業価値向上に関する研究会（平成24年3月15日開催）

「伊丹空港の事業価値向上のための新たな空港ビジネスの提言案」という内容で行った。

今後の予定

○第4回航空需要創出研究会

日 時 平成24年3月21日（水）15:00～17:00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「航空需要創出のための提言（案）」
講 師 竹林 幹雄 氏（本研究会主査、神戸大学教授）

○第388回定例会

日 時 平成24年3月22日（木）16:00～17:00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「関西国際空港の今後の果たすべき役割について」（仮題）
講 師 岩村 敬 氏（関西国際空港株式会社取締役会長）

○第4回空港経営研究会

日 時 平成24年3月30日（金）15:00～17:00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「航空ネットワークの強化についての提言（案）」（仮題）
講 師 野村 宗訓 氏（本研究会主査、関西学院大学産業研究所所長）

○第389回定例会

日 時 平成24年4月25日（水）16:00～17:00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「新関西国際空港株式会社の設立と今後の展望について」（仮題）
講 師 花角 英世 氏（国土交通省大阪航空局長）

事務局だより

▶ 3月1日から LCC・ピーチの運航が始まりました。故郷が福岡である私としても関空ー福岡線の就航と低運賃は非常に魅力的です。今回、「日本で初めての本格的な LCC」の機内サービスや間隔を短くした座席の乗り心地など、実際に利用して感想をご報告できれば良かったのですが、今月は試験や京都マラソンがあったので週末に福岡に帰る予定を組めませんでした。残念。今後、大いに利用させていただきたいと思います。

▶ 「KANSAI 空港レビュー」は第400号となりました。このレビューは勲大阪科学技術センターが設置した関西新国際空港調査研究部会の会報「新空港レビュー」として昭和 53 年 10月に創刊され、昭和 62 年から事業を引き継いだ調査会が発行しております。関西空港プロジェクトの進捗によってレビューの内容もリニューアルされてきてはおりますが、今も昔も変わらず関西空港を中心とした国内外の空港・航空の情報、それらに係わる地域プロジェクトの情報を各界の読者の皆様にお届けしてきました。

第1号が発行された当時は空港建設に向けた調査の真っ最中。「各界の動き」にも空港計画調査と地域計画調査に関する記事が多く掲載されています。創刊から 34 年を迎えた今年は、航空新時代の主役とされる LCC の記事や関空と伊丹の経営統合といった、また新たなステージを迎えた記事を多く掲載することになりそうです。

(KT)



大阪ミュージアム構想

"Osaka, The Museum" Concept

“桜の駅”をおりて、春を満喫!

花街道2012山中溪桜祭り(阪南市)



春爛漫の紀州街道「山中溪」。満開の時には地域全体が桜の花に包まれ、旧宿場町の面影が残る町並みや、周辺の溪谷美など趣のある風情で楽しませてくれます。近くの山中川両岸では、約550mにわたり地域のみなさんが守り育てた約1,000本のソメイヨシノが咲き乱れ、夜間ライトアップが行われ幻想的な雰囲気醸し出しています。

わんぱく王国を会場にした「桜祭り」では、和太鼓やよさこい踊り、吹奏楽団による演奏といったステージイベントのほか、餅つき大会、福祉作業所の出店コーナーなど多彩なイベントが開催されます。

この時期、JR山中溪駅はまさに“桜の駅”。自然と遊ぼうをテーマにした「わんぱく王国」も人気ですので、ぜひ一度ご来場ください。



- 開催日時：2012年4月8日(日) 10:00～
※少雨決行
夜間ライトアップ/3月31日～4月14日
- 開催場所：大阪府阪南市
わんぱく王国及び山中溪駅周辺
- 交通アクセス：JR阪和線「山中溪駅」からすぐ
- 主催：山中溪自治会(桜祭り実行委員会)
- 問合せ先：阪南市役所 商工労働観光課
電話072-471-5678
HP <http://www.city.hannan.lg.jp/>