KANSAI 空港レビュー

No.402
2012.5

KANSAI 空港レビュー

MAY 2012 No. 402

CONTENTS

1 巻頭言
新関空会社の発足に当たって―関西の貴重な宝の活用―
安藤　圭一

2 各界の動き

9 講演抄録
新関西国際空港株式会社の設立と今後の展望について
花角　英世

20 プレスの目
道半ばの関空建設事業
和田　武也

22 航空交通研究会研究レポート
空港における災害対策の推進
羽原　敬二

28 データファイル
・運営概況について［2011年度（平成23年度）］（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］（平成24年3月分）
・関西国際空港の出入（帰）国者数
・平成24年G/W期間中における出入（帰）国者数【速報値（概数）】
・関西3空港と国内主要空港の利用状況（平成24年3月分）

【表紙写真】「スカイマーク　B737-800」

スカイマークの B737-800 である。　3月25日より KIX での路線運航を開始した。
現在（5月）の路線は KIX＝新千歳、KIX＝ 那覇とも一日3便である。7月～9月には旭川一日1便の期間運航が予定されている。
機種は全て B737-800 型でありウイングレット付の機材にはトランプや花のかわいいマークが描いてある。同社は今後 A380 や A330-300 の導入を決めており国際線参入や国内線の拡充をする方針である。

撮影：柴崎　庄司（関西国際空港給油㈱）

巻頭言

新関空会社の発足に当たって
―関西の貴重な宝の活用―

新関西国際空港株式会社
代表取締役社長　**安藤　圭一**

本年４月１日に新関西国際空港株式会社が設立され、この７月より関西国際空港と伊丹空港の一体的な運営を行うこととなっております。

関西国際空港は、4,000 メートル級の滑走路を２本備え、我が国初の完全 24 時間運用を実現するなど、他の空港にはない優位性を有しています。海上空港として環境面にも優れており、新会社としてもそのスペックを余すところなく活用し、首都圏空港と並ぶ我が国の国際拠点空港としての機能を更に強化させていかなければなりません。また、伊丹空港は、大阪都心部から至近で、旅客の利便性という観点で、我が国を代表する国内基幹空港となっています。

私は、この２つの空港は、関西の貴重な宝だと思っています。この２つの空港を有機的に連携させ、戦略的に活用していくことこそが、関西のこれからの発展に不可欠です。それは、「パイの取り合い」ではなく、関西に於ける航空輸送の増大という「パイの拡大」を実現するものでなくてはなりません。幸い、関西は、成長するアジアの活力を取り込めるだけの、人口、企業の集積があり、歴史遺産などの観光資源にも恵まれています。これから２つの空港の持つポテンシャルをフルに発揮させ、両空港の強みを活かしたハイブリッドな空港経営を目指したいと思います。

刻々と変化する経済情勢に、柔軟かつスピーディーに対応していくためには、やはり、民間の視点による戦略的な経営が欠かせません。私は、これまでの経済人として培った知識、経験、人脈、それら全てを投入して、新会社の企業価値の最大化に努めてまいります。そのために、まず、中期的な経営戦略を統合後可及的速やかに作成し、統合後の経営指針としたいと考えております。

伊丹空港は、これまで、長い間、地元住民の皆さんに騒音という負荷を強いてきました。大阪航空局はじめ関係の皆様のご努力により、生活環境の改善が着実に図られてきていますが、より環境負荷を低減させるべく、引続き経営面からも様々な工夫をしてまいりたいと考えております。さらに、昨年３月 11 日の東日本大震災に対する関西経済連合会の震災復興対策特別委員会の委員長としての経験も活かしながら地震、津波などの自然災害に強い空港を目指しつつ、安全対策にも万全を期していくつもりです。

そして、その先の目標として、コンセッションの実現があります。企業が成長していくためには、経営基盤の自立性、健全性が不可欠であります。コンセッションによって、現在抱える膨大な債務の返済に一定のめどを付け、民間企業として真に独り立ちすることを目指して進んでいきたいと思っております。

新会社全員一丸となって、我が国を代表する国家プロジェクトの重要な局面で働いているという強い使命感と責任を持って取り組んでいく決意ですので、今後とも、ご支援、ご協力を賜りたく、重ねてお願い申し上げます。

平成24年 4月1日～ 4月30日

各界の動き

関西国際空港

●新関空会社が発足

関西・大阪両空港の 7 月の経営統合に向け、政府が全額出資する両空港の運営会社、新関西国際空港会社が 4 月 1 日、発足した。統合に備えた準備会社で、資本金 3 億円、社員数約 50 人。

●新会社が発足式

新関西国際空港会社は 4 月 2 日、本社を置く大阪市中央区の大阪合同庁舎 2 号館別館で発足式を開いた。国土交通省からの出向者ら社員約 50 人を前に、安藤圭一社長は「難しい課題だが、重要な国家プロジェクトに参加しているという使命感と気概を持って、日本の（空港事業の）成長モデルをつくり上げてほしい」とあいさつした。

●台湾・復興航空が乗り入れ表明

日本・台湾間の航空自由化により日本への定期便就航を計画している復興航空（トランスアジア航空）は子会社を東京に設立し、6 月ごろに関西～台北線を開設することを明らかにした。

●ピーチ、3月の搭乗率83％に

関西空港を拠点とする格安航空会社（LCC）ピーチ・アビエーションは 4 月 3 日、運航を始めた 3 月 1 日から 1 か月間に 6 万 7,000 人が利用、平均搭乗率が 83％だったと発表した。大手航空会社の平均搭乗率は高くても 70％前後にとどまるのに対し、目標に掲げていた 75 ～ 80％を上回った。

●低気圧で26便欠航、500人が一夜過ごす

日本列島各地に被害をもたらした低気圧の影響で関西空港では 4 月 3 日に 26 便が欠航し、目的地変更も相次いだ。約 500 人が旅客ターミナルビルのロビーなどで一夜を過ごした。

●埋め立て用土砂採取跡地にメガソーラー

和歌山県は 4 月 3 日、トヨタ自動車の 100％子会社、トヨタタービンアンドシステム（豊田市）と、住宅リフォーム会社、ウエストホールディングス（広島市）が大規模太陽光発電所（メガソーラー）を関西空港の埋め立て用土砂採取跡地を開発したコスモパーク加太（和歌山市）に建設すると発表した。発電量は年間約 210 万 kw 時で、一般家庭約 580 世帯分の年間消費量に相当し、7 月の稼働を目指す。傾斜地を利用するため、1㎡当たりの賃料は年間 50 円で、総額 140 万円。

●連絡橋利用税に総務相が同意

川端達夫総務相は 4 月 11 日、泉佐野市が計画している関西空港連絡橋を通る自動車への利用税の導入に同意した。連絡橋の国有化で固定資産税が減少した泉佐野市は 10 月から、連絡橋を通る車両 1 台に 1 往復当たり 100 円を課税し、年間 3 億円の税収を見込む。総務相から意見を求められた地方財政審議会は「税額が少額で、住民の負担が著しく過重になるともいえない」「追加負担が関西空港へのアクセスに重要な影響を与えるとは認められない」と導入を容認した。

福島伸一関西国際空港会社社長は「アクセス利便性向上の妨げとなり、空港利用者の負担を増やす。大変残念な結果だ」とコメント、松井一郎大阪府知事は同日の記者会見で「財政が厳しい泉佐野市は、背に腹は代えられないのだろう。利用料が上がるのはやむをえない」と理解を示した。

●シンガポール航空、期間限定でA380就航

シンガポール航空は 4 月 16 日、関西空港とシンガポールを結ぶ路線に超大型機のエアバス A380 型機（471 席）を 8 月 10 ～ 15 日の期間限定で 1 日 1 往復運航すると発表した。A380 型機が定期旅客便として関空に就航するのは初めて。

●ジェットスターが成田、新千歳、福岡線就航発表

LCC のジェットスター・ジャパンは 4 月 17 日、成田空港を拠点に 7 月 3 日から順次就航する国内 6 路線と運賃を発表した。運賃は成田～関西が 3,990 ～ 1 万 5,990 円など大手航空会社を大幅に下回る運賃に設定し、新たな旅客の掘り起こしを図る。関空路線では、7 月 9 日に成田が、8 月 24 日に新千歳と福岡が、それぞれ 1 日 1 往復で就航する。

●金賞にルックJTB世界の祭り

関西国際空港会社は 4 月 17 日、利用促進ツアーコンペの審査結果を発表した。金賞に JTB ワールドバケーションズの「ルック JTB 世界の祭り」が選ばれた。応募総数は 106 商品で、銀賞には、エイチ･アイ･エスの「韓国ソウル･女子力アップの旅」、銅賞には伸和エージェンシーの「世界遺産紀行　ハロン湾クルーズと九寨溝・黄龍」を選出した。

●ピーチ、初の緊急着陸

4 月 19 日午後 4 時 50 分頃、関西発鹿児島行きのピーチ・アビエーション 197 便、エアバス A320 型機（乗員乗客 133 人）が、高知県の上空 8,500m を飛行中、コックピットの燃料表示計に通常より量が少ないことが表示された。同便は関空に引き返し、同 5 時 26 分に緊急着陸した。3 月に就航したピーチの緊急着陸は初めてで、同便を含め 2 便が欠航した。

●サイパンエアーが就航へ

関西国際空港会社は 4 月 19 日、サイパンを本拠とする新興航空会社のサイパンエアーが、関西～サイパン線を 8 月 1 日から 1 日 1 往復で就航すると発表した。米国アリゾナ州のチャーター専門航空会社、スウィフトエアーのボーイング 737 － 400 型機（150 席）を使用する。

●台湾3社にプロモーション

竹内剛志関西国際空港会社副社長は 4 月 19 ～ 21 日、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、台湾を訪問し、エバー航空、チャイナエアライン、復興航空等を訪ね、関西空港のネットワークの拡大を働きかけるとともに、関西空港線のさらなる利用促進を要請した。

●ピーチ、ジェットスターに対抗値下げ

ピーチは 4 月 20 日、7 月 1 日から 10 月 27 日搭乗分の関西発着新千歳、福岡、長崎、鹿児島線の国内 4 路線の運賃を設定、販売を始めた。ジェットスター・ジャパンが関西発着の福岡、新千歳線に 8 月 24 日から運航を開始する予定で、福岡線 3,590 円、新千歳線 4,590 円とジェットスターの最安運賃に合わせた。

●伊丹との乗り継ぎ客のバス無料に

新関西国際空港会社は 4 月 21 日、乗り継ぎで関西・大阪両空港を利用する人のバス代を無料にする計画を明らかにした。乗り継ぎの利便性を高めることで、空港の利用者を増やすのが狙い。両空港が経営統合する 7 月にも無料化のサービスを始める。片道 1,900 円の運賃を両方の空港で航空便を利用する乗客に限って新関空会社が負担する。

●2011年度の旅客数、大阪空港を上回る

関西国際空港会社は 4 月 23 日、2011 年度の運営概況（速報値）を発表した。国際線と国内線を合わせた旅客数は 1,385 万 7,044 人で、前年度比 2％減少したが、大阪空港の旅客数を 2007 年度以来 4 年ぶりに上回った。国際線は、東日本大震災の影響で外国人旅客は 21％減少

したが、円高の影響で日本人旅客は4%増加した。一方、伊丹空港の2011年度の旅客数は1,290万9,665人（国土交通省大阪空港事務所調べ）で前年度に比べ9%減り7年連続の減少となった。

●GW利用予想、26%増

関西国際空港会社は4月23日、ゴールデンウイーク期間中（4月26日～5月7日）の国際線旅客数が、前年同期比26%増の計36万1,400人になるとの予想を発表した。1日当たりでは3万100人で、5年ぶりに3万人を突破。東日本大震災の影響で落ち込んだ前年から大幅な回復見込みとなった。

●梅田行きバス、最終便を延長

関西空港交通など3社は4月23日、関西空港を午後11時45分に出発する梅田行きの最終バス（梅田着は午前0時43分）を5月8日から運航すると発表した。10時55分に関空に到着するピーチ・アビエーションのソウル便に対応する。

●連絡橋利用税導入を知事に報告

千代松大耕泉佐野市長は4月25日、大阪府庁で松井大阪府知事と会談し、関西空港連絡橋利用税導入について総務省の同意が得られたことを報告した。会談後、千代松泉佐野市長は「利用促進の流れに水を差さないようにしたい。利用者の負担感が増さないよう、現在の料金から内税として徴収できないか検討を進めたい」と話した。

●新関空会社の協議会発足

新関西国際空港会社は4月26日、基本方針を策定するための第1回協議会を大阪市内で開いた。新関空会社や従来の関空会社、関西の経済団体、自治体などのトップで構成。6月までに3回ほど会合を開き、両空港の運用方法などについて協議する。基本方針は協議会の意見をもとに国土交通相が6月までに策定する。会合では安藤圭一社長が「関空の機能再生と強化、両空港の有効活用を通じた関西の航空需要拡大を図りたい」とあいさつ、松井大阪府知事が「中央リニア新幹線が開通した時点での大阪空港廃止を盛り込むべき」と主張、井戸敏三兵庫県知事は「民間売却に向け事業価値を高める必要があるのに、価値が下がる」と反論した。

クリック！

関西空港と大阪空港の経営統合に向けた調整が新関空会社発足を受けて本格的に始まった。運営主体が一本化されたことで、これまでそれぞれのコストをもとにはじかれていた着陸料などの使用料を総合的に決めることができるようになる。需要が強く競争力のある伊丹は引き上げ、立地上のハンデがある関空を値下げすれば、利用促進につながり、新会社の経営にもプラスになる。

●東方航空、合肥線就航

中国東方航空は4月26日、安徽省の省都・合肥と関西空港を結ぶ直行便を就航した。合肥から日本へ直行便が飛ぶのは初めて。定期的なチャーター便として週2往復運航する。使用機材はエアバス320型機（156席）。

●日航、成田線を運休へ

日本航空は4月26日、1日1往復している関西～成田線を7月1日から運休すると発表した。国際線と国内線の乗り継ぎ客を想定していたが、利用客が伸び悩んだため。

●泉佐野市長「連絡橋税、伊丹廃港なら見送り」

関西空港連絡橋の通行税導入をめぐり、千代松泉佐野市長は4月26日、国土交通省で吉田治

副大臣と会談し、「伊丹廃港を明確な方針として打ち出すのであれば、10 月の課税導入を見送る」と伝えた。千代松泉佐野市長は取材に対し、「5 ～ 10 年で伊丹が廃港するのであれば、関空活性化のため通行税導入を先送りしたい」と話した。

●専用タクシーに定額運賃

国土交通省近畿運輸局は 4 月 26 日、関西空港と大阪中心部（北区、中央区）を結ぶ専用タクシーに定額運賃を 27 日から導入すると発表した。距離や時間によって異なっていた運賃の不公平感を解消し、利用促進を図るのが狙い。関空から北区行きが 1 万 4,000 円、中央区行きが 1 万 3,500 円。深夜早朝はいずれも 2,500 円割増となる。従来運賃より 1,000 ～ 1,500 円程度割安になるという。

●earthがオープン

関西空港旅客ターミナルビル 3 階に 4 月 26 日、女性向けカジュアルウェア、ファッション雑貨などを扱う「earth music & ecology airport store」がオープンした。

●促進協が奨励金制度創設、ピーチが申請へ

関西空港の地元自治体や経済団体で構成する関西国際空港全体構想促進協議会（会長・森詳介関西経済連合会長）は 4 月 27 日、同空港を拠点とする航空会社を対象に着陸料の 1 ～ 3 割を最大 3 年間で計 2 億円を上限として補助する「拠点化定着奨励一時金」を創設した。同空港内に本社を置くピーチ・アビエーションが申請を検討している。

●新会社社長「着陸料、年内に下げ」

安藤圭一新関西国際空港会社社長は 4 月 27 日、日本経済新聞の取材に応じ、年内に関空の着陸料や施設使用料を引き下げる方針を明らかにした。「仁川やチャンギなどアジアの主要空港と戦えるようにしたい」という。

●韓国イースター航空がシェムリアップ線

韓国の LCC であるイースター航空は 4 月 27 日、関西～シェムリアップ（カンボジア）線の直行プログラムチャーター便を 7 月 13 日から週 2 便新規就航すると発表した。アンコールワットの玄関口であるシェムリアップへ直行できる。これに合わせて同期間、関西～仁川線定期便が週 2 便増便される。ボーイング 737 － 800 型機（186 席）を使う。

●連絡橋利用税、西日本高速道路を徴収義務者に指定

泉佐野市が導入を目指す関西空港連絡橋の利用税をめぐり、市は 4 月 27 日、税の徴収業務を代行してもらうことを想定している西日本高速道路会社を、市条例に基づき「特別徴収義務者」に指定した。泉谷善吉副市長が同社関西支社（茨木市）を訪れ、通知書を手渡した。

空港

═ 大阪空港 ═

●全日空が燃料貯蔵タンク

全日本空輸が、大阪空港に隣接する豊中市の社有地に、航空燃料の貯蔵タンクを建設することが 4 月 15 日わかった。燃油業者から供給を受ける手法を改め、コスト削減につなげる。9 月までに着工し、2013 年度上期の供用を目指す。

●大阪市長「廃港で神戸空港強化」

橋下徹大阪市長は、関西・大阪両空港の統合に触れ「国策として進んでいるのだから、神戸はちょっと横に置くべき」と主張。神戸空港については「伊丹を廃港にすれば、神戸が自動的に強化される」と述べた。

●大阪府知事「ジェット増便、慎重に」

松井大阪府知事は 4 月 25 日の定例記者会見で、大阪国際空港周辺都市対策協議会（11 市協）が、今より多くの低騒音ジェット機就航を国土交通省に求めたことに対し、「関西空港をアジアのハブ空港として整備すべきだ。伊丹を廃港まで有効活用するのは良いが、（低騒音ジェット機便数の）見直しは慎重であるべきだ」と述べた。

＝ 神戸空港 ＝

●K－CAT運営会社、特別清算申し立て

神戸市の外郭団体で関西空港の利用者の出国審査とチェックイン機能を持つ神戸シティエアターミナル（K―CAT）を運営していた神戸航空交通ターミナルは 4 月 2 日、神戸地裁に特別清算を申し立てた。負債総額は 2010 年度末決算時点で約 7 億円。市は、出資金や貸付金など総額約 17 億円の損失を見込んでいる。ポートアイランド 2 期で、K － CAT を運営していたが、利用低迷で 2002 年から休眠状態となっていた。

●搭乗者数4年ぶり増加

神戸市は 4 月 10 日、2011 年度の神戸空港の搭乗者数が、前年度比 15.8％増の 256 万 5,405 人だったと発表した。開港翌年の 2007 年度をピークに減り続けていたが、路線の増加で 4 年ぶりに増加に転じ、2010 年 5 月の日本航空撤退前の水準に戻った。

●神戸市長「規制緩和要望続ける」

矢田立郎神戸市長は 4 月 24 日の記者会見で、今秋に予定される関西イノベーション国際戦略総合特区の第 2 回規制緩和要望に、神戸空港の運用時間延長などを盛り込むよう関係者に働き掛ける方針を示した。4 月 18 日にまとめた第 1 回要望では大阪府などの反対で見送りになったが、あらためて意欲を示した。

＝ 成田国際空港 ＝

●LCC専用ターミナルを整備

成田国際空港会社は 4 月 5 日、LCC の参入を促すため、施設使用料を抑えた専用ターミナル（延べ 5 万～ 6 万㎡）を第 2 ターミナルに隣接する第 5 貨物地区に 200 億円かけて建設すると発表した。2014 年度中の完成を目指す。年 5 万回の発着で約 750 万人の利用客を見込む。

＝ 羽田空港 ＝

●停電で滑走路1本一時使用制限

4 月 17 日午後 4 時 55 分ごろ、羽田空港の国土交通省東京空港事務所や滑走路の進入角度を示す灯光の一部が停電した。約 30 分後に復旧した。非常用の電源が作動して管制関連のシステムに影響はなかったが、運用していた滑走路 3 本のうち灯光が停電した滑走路 1 本の使用が一時制限された。この影響で旅客機の出発便 8 便、到着便 1 便に最大 50 分の遅れが出た。

＝ 中部国際空港 ＝

●B787専用保管庫を整備

中部国際空港会社とボーイングは 4 月 14 日、ボーイング 787 型機の部品輸送をより円滑に行うため、中部空港内に「ドリームリフター・オペレーションズ・センター」を設置することで合意し、契約を締結したと発表した。約 6 億円をかけ 2013 年 1 月頃完成予定。ボーイングに賃貸する。

航空

●航空機、60歳以上だけの運航可能に

国土交通省は 4 月 6 日、航空機を 60 歳以上のパイロット 2 人で運航できるようにする方針を決めた。現在の制度では 60 歳以上は 1 人に限られているが、高齢化による人員不足のため、

全日本空輸や、ピーチ・アビエーションなどのLCCから規制緩和を求める声が強かった。上限は64歳。

●ジェットスター、事業許可取得

日本航空などが出資するLCC、ジェットスター・ジャパンは4月6日、国土交通省から航空事業の許可を取得した。7月3日から国内線の運航を皮切りに事業をスタートさせる予定。

●GWの海外旅行者、4.8%増

JTBが4月6日発表したゴールデンウィークの旅行動向によると、4月25日～5月5日に海外旅行に出かける日本人は前年のGWに比べ4.8%多い56.3万人で、過去最高だった2000年に次ぐ水準となる見通しだ。

●日本航空、新卒採用3年ぶり再開

日本航空は4月9日、2010年1月の経営破綻以降、見送っていた新卒採用を2013年度から3年ぶりに再開すると発表した。採用人数は、地上職の事務系社員が30人程度、客室乗務員が200人程度の予定。

●全日空、ヤンゴン線就航へ

全日本空輸の伊東信一郎社長は4月11日、成田～ヤンゴン（ミャンマー）線の直行便を年内に就航する計画を明らかにした。民主化の動きが加速する昨今の情勢から今後の経済成長をにらみ、業務渡航を中心に需要を見込む。

●日航、全日空がサーチャージ引き上げ

日本航空は4月12日、燃油サーチャージを6月発券分から引き上げると発表した。値上げ幅は片道300～2,500円。全日本空輸も4月16日、値上げを発表した。

●日航、北米路線13年ぶりに開設

日本航空は4月22日、成田～ボストン線を開設した。北米路線の開設は13年ぶり。最新鋭のボーイング787型機（186席）を投入する。2012度は成田から米サンディエゴ（12月）、ヘルシンキ（2013年3月）へも787型機で就航する。

●MRJ、就航1年以上遅れ

三菱航空機は4月25日、開発中の国産初の小型ジェット旅客機、MRJ（三菱リージョナルジェット）の納入時期が、2015年度の半ばから後半になると発表した。従来は全日空への初納入時期を2014年1～3月としていたが、1年以上遅れる。同社は「製造工程の見直しや開発段階での各種の技術検討に多大な時間を要している」と説明している。

●全日空、2期連続最高益見込む

全日本空輸は4月27日、2013年3月期の連結経常利益が700億円と前期比2%増え、2期連続で過去最高益となりそうだと発表した。国際線を中心に航空需要が拡大するほか、前期から取り組む経費削減が寄与する。売上高は6%増の1兆5,000億円を見込む。

関西

●セレッソが舞洲にスポーツ交流拠点

大阪市は3月30日、舞洲の球技場や関連用地（約4.4ha）の活用に関する入札を実施しセレッソ大阪の外郭団体、セレッソ大阪スポーツクラブ以外に入札参加はなく、事業予定者に決まった。天然芝と人工芝のグラウンド計3面とクラブハウスを整備し、セレッソの選手と市民の交流拠点とするとともにサッカーに限らない総合型地域スポーツクラブの展開、アジアの子どもたちを対象としたスポーツ育成プログラムの実施などが盛り込まれている。

●国交省、凍結の高速道路4車線化再開、新名神も

国土交通省は 4 月 6 日、湯浅御坊道路（有田～御坊）など凍結していた高速道路 6 区間（全長 179km）の 4 車線化の再開などを盛り込んだ高速道路の有効利用の促進策を発表した。新名神高速道路で未着工だった大津市～城陽市、八幡市～高槻市の計 35km の 2 区間についても凍結を解除した。

●ナレッジキャピタル8割埋まる

ナレッジ・キャピタル・マネジメントは 4 月 9 日、うめきたに建設中のグランフロント大阪の中核施設、ナレッジキャピタルの概要を発表した。入居テナントは約 40 の企業･団体に達し、床面積の約 8 割が埋まった。

●JR乗り放題の外国人向け共通切符

JR 西日本、四国、九州は、3 社の管内で新幹線や特急などが 5 日間乗り放題になる外国人旅行客向けの共通切符を 4 月 10 日から販売した。価格は 2 万 5,000 円で、購入できるのは外国のパスポートを持つ短期滞在者に限られる。

●石井一氏「大阪合同庁舎を首都機能バックアップ拠点に」

副首都整備を目指す超党派の危機管理都市推進議員連盟会長で、民主党参院議員の石井一氏は 4 月 11 日、松井大阪府知事と会談し、大震災などに備え、首都機能をバックアップするための仮拠点として、国の出先機関などが入る大阪合同庁舎 4 号館（大阪市中央区）を検討していることを明らかにした。

●関西イノベーション特区、医療・新エネで専門部会

大阪、兵庫、京都の 3 府県と京阪神 3 政令市、経済団体などで構成する関西国際戦略総合特別区域地域協議会は 4 月 18 日、大阪市内で第 3 回委員会を開いた。6 自治体で国に共同申請した関西イノベーション国際戦略総合特区を推進するため、医薬・医療などのライフ分野と、新エネルギー分野それぞれに専門部会を設け、事業の優先付けなどを検討することで合意した。

●「リニア駅は新大阪」府市と関西経済団体合意

関西経済 3 団体と橋下大阪市長、松井大阪府知事との初の首脳会談が 4 月 20 日、大阪市役所で開かれ、リニア中央新幹線の大阪駅の位置について現在の新大阪駅にすることで合意した。これまで橋下・松井両氏は JR 大阪駅北側の「うめきた」付近の駅設置を主張してきたが、今回、政財界が一致したことで、新大阪駅で決着した。

●大阪市・堺市、関西広域連合に加入決定

関西広域連合は 4 月 23 日、大阪市と堺市の新規加入を総務相が同日付で許可したと発表した。26 日に関係府県市の知事・市長が集まる連合委員会を開いて担当事務を決める。両市は大阪府が担当する「広域産業振興」の副担当として中小企業振興などに携わる見通しだ。

国

●総人口、過去最大の減少

総務省は 4 月 17 日、2011 年 10 月 1 日現在の推計人口を発表した。在日外国人を含む総人口は前年比 25 万 9,000 人（0.2％）減の 1 億 2,779 万 9,000 人となり、1950 年以降で最大の下げ幅を記録した。

●3月の訪日外国人客数、震災前の水準まで回復

日本政府観光局（JNTO）は 4 月 20 日、3 月の訪日外国人客が 67 万 9,000 人（推計値）だったと発表した。東日本大震災で落ち込んだ前年 3 月比では 92.4％増、2 年前の 3 月と比べると 4.4％減の水準となった。

●講演抄録

新関西国際空港株式会社の設立と今後の展望について

国土交通省
大阪航空局長
花角　英世　氏

●と　き　平成24年4月25日（水）　●ところ　大阪キャッスルホテル7階

■はじめに

ただいまご紹介いただきました大阪航空局の花角でございます。このような形でお話しさせていただくのは大変、光栄なのですが、さて何を話そうかと悩むところがあります。新関西国際空港株式会社は4月に設立したばかりで、そう目新しいものがあるわけでもありません。ましてや皆様は、空港や航空問題に関心も強く、かつ基礎知識を持っておられますから、皆様が知らないようなことをお話出来るわけでもありません。すでにご承知のことをお話することが多々あると思いますが、復習と考えてお聞きいただき、お許し願えれば幸いです。

関空・伊丹の経営統合については、今年2月に関西空港調査会で開催された空港セミナー2012にご出席の方は、十分ご承知だと思いますが、経営統合の概要と課題をお話します。その前に統合の背景となっている航空マーケットの話と日本の空港の現状をお話させていただき、その上で経営統合の話に入って最後に、我々が目指している全国の空港の経営改革について触れたいと考えています。

■航空市場の現状

まず国内の旅客輸送の推移を見ます。旅客はずっと右肩上がりで伸びて来たのですけど、平成19年を境に減少の状況に入っています。かなりの減少になっていて、平成22年は8,200万人にまで落ち込みました。かつて国内の年間旅客数は1億人に達するだろうと言われていただけに歴史的な変化です。ご存じの通り平成23年は東日本大震災の影響でさらに落ち込みます。国内マーケットは縮小の状況で関西のウエイトはどうかと言うと関空と伊丹を合計しても全国の2割のマーケットにしかすぎません。かつて昭和59年、関空会社が設立された年ですけど関西のマーケットは3割あったのです。

当時の日本は首都圏と関西圏の二眼レフ構造という考えがあって、2つの目玉が日本の航空を支えて行くのだという認識の下で関西空港のプロジェクトが動き出しました。当時は3割マーケットだったということを認識していただければと思います。次に国内貨物の輸送を見ますとこれも関西は2割マーケットです。これもかつては3割マーケットだったのです。

一方、国際旅客については同時テロやリーマンショック等の出来事によって浮き沈みします。しかし全体として国際マーケットは伸びて来ています。リーマンショック後の平成22年度では戻して来ていましたが、平成23年度はやはり大震災の影響で一時落ち込むと思われますが、基調としては国際マーケットは伸びて行くと考えています。国際貨物は関空が大変健闘しています。全国で23％のシェアを持っています。関空が出来る前は伊丹が国際貨物を引き受けていましたが、わずか1割のシェアでした。現在の関空が果たしている国際貨物の役割は高いものだと認識しています。

次に国内旅客輸送を鉄道や船舶、自動車と比べたモード別輸送の推移を見ると、鉄道と自動

車に対して航空と船舶は大きく落ち込んでいます。ただしLCC（ローコストキャリア）等の新しい要素が出て来ていますので、今後どのように展開するか興味深いところであります。国内貨物のモード別では自動車や鉄道と比べて航空貨物はシェアが小さいのであまり重要度がないかも知れませんけど、旅客に比べて落ち込み方は少ないと言えます。先ほど国際旅客は基調として伸びるだろうと申しましたが、ICAO（国際民間航空機関）の出している世界の航空旅客輸送量予測によると、アジア・太平洋地域が伸びる予測になっています。年平均5.8％の伸び率で2005年に比べて2025年には約3倍の29億人と世界最大の航空市場になっているだろうと予測しています。日本の成長戦略としてアジアの活力の取り込みが言われる中、航空マーケットも同じだろうと思っています。

先月の定例会で関空会社の岩村会長の講演があってLCCの話を伺っておりますけれど、現在のLCCの就航状況を整理して見ました。日本には定期便として9社が入って来ていますが、関空へはティーウェイ航空（福岡～仁川）とジンエアー（新千歳～仁川）を除いて7社が就航しており、LCCに関しては関空の存在感が大きくなっています。LCCが今後、国内、国際マーケットを引っ張って行くのではないかと期待しています。次に我が国の航空会社が何らかの形でLCC事業に参画しているケースを見ましょう。報道で大きな話題になった全日空系のピーチアビエーションが3月から国内各地へ飛び始めています。3月の1ヵ月で大変よい成績を残されていて5月から仁川へ、続いて7月から香港へ、9月から台湾へ飛ぶ予定と聞いています。また日本航空が出資しているジェットスター・ジャパンは成田を拠点に7月から成田～新千歳や成田～福岡、成田～那覇を飛ばし、関空へも入って来ます。これも興味深いところです。もう1つ全日空が出資しているエアアジア・ジャパンも8月から成田～新千歳等に就航します。これら国内LCCの動向が興味深く、期待もしています。既存の航空会社の旅客を食うのではないかという心配がありますけど、ピーチの話では飛行機に乗り慣れていない初めての方も多く、新しい航空需要を掘り起こしていると思われます。あるいは鹿児島から関空を乗り継いで北海道へ向かうようなニーズが出て来ているように今までなかった人の動きを掘り起こしているところに期待しています。各空港はLCC対策に取り組んでいて関空では今年秋にはLCC専用ターミナルが完成しますし、成田も対応を進めています。

■日本の空港の現状

我が国の空港の現状について説明しておきます。日本には98空港があって、国の直轄空港は伊丹を含めて28ありまして、大阪航空局は富山から中部国際空港を含むラインから以西、沖縄を含めて管轄しています。岩国空港が99番目の直轄空港として今年度、開港します。岩国はアメリカ海兵隊の基地になっていますが、地元の強い要望もあって民間空港として開放され、エプロン、誘導路等の整備を進めています。すでに全日空が岩国～羽田間1日4便の就航を予定しており、地元の関心が高まっています。もう1つ、沖縄の石垣島に1,500㍍滑走路の空港がありますが、気象条件によって厳しい運用になっているので、新石垣空港の建設が進められています。これも今年度に開港予定になっています。さらに既存の空港の改良プロジェクトが進んでいまして、例えば福岡空港は1本の滑走路しかなくて、混雑空港になっています。年間14.5万回を超え、もう限界というので2本目の滑走路建設のプロジェクトが動いています。今年度から環境アセスメントに入ります。那覇も混雑空港で2本目の滑走路のプロジェクトが動いていまして、環境アセスメントも最終段階に近づいています。地元の沖縄県の要望が強く、いかに早く建設できるかが課題です。

国直轄の空港管理は滑走路や誘導路、エプロン、管制もすべて国がやっていますが、ターミナルビルは100％民間の羽田を除いてすべて第3セクターです。土地は国所有で、使用許可という形で民間に貸していまして、ターミナルビルは民間の会社が所有して事業を行っていると

いうのが実態です。

会社管理空港というのは成田、関空、中部があります。これらはターミナルビルを含めてすべて会社がやっています。ただ管制は国が行っています。

地方管理空港というのは滑走路、誘導路、エプロンとも地方自治体が基本的に管理していますが、管制は国が行います。ターミナルビルは第3セクターで事業を行っているのが実態です。他に防衛省が持つ空港があり、滑走路等は自衛隊管理ですけど民航地区という形でエプロンを国土交通省で整備して管理し、ターミナルビルは第3セクターに任せています。

国直轄の空港の情報開示を進めようと空港別の収支を公表しています。官庁会計なので難しいのですが、色んな前提条件を置いて取りあえず企業会計的にやって見たというぐらいで、1つ1つの数字は感覚として掴んでもらった方がよいのですけど、着陸料とかの収益を空港毎に配分して見ますとほとんどの空港が赤字になってしまいます。羽田もそうです。黒字になるのは5空港ぐらい。実は着陸料とは別に一般会計から航空機燃料税といった一括で来るお金があります。基本的には空港の整備に回すお金なのですけど、これらを空港毎に按分して見ますと、各空港ともそれなりの数字が出て来ますが、それでも11空港しか黒字にならないというのが現実です。圧倒的に羽田で稼いでいると言えるのかも知れません。これらのデータは国交省のホームページにありますので、ぜひ見ていただきたいと思います。さらに非航空系の収益を合算してみるため、ターミナルビルの収支を単純に加えると福岡空港等は黒字になります。残念ながら那覇空港はまだ赤字です。福岡と那覇は個人の地主がおられて、土地を国が借りています。毎年両空港で100億円以上の地代を払っていますので収支試算を行うと厳しい数字になって参ります。

後ほど、空港経営の改革の中でお話しする予定ですが、福岡と那覇は規模も大きく、収益も魅力的だと思うのですが、一方で地代が発生していること、さらに那覇の場合は自衛隊と一緒に使っていますので、コンセッションを目指したとしても投資家が関心を持つかどうか、悩ま

収支の状況　空港別収支の試算結果（＊伊丹を除く国管理25空港の損益計算）

ケース①

空港毎に算出される収益（着陸料等）のみを収益計上した場合の試算

（単位：百万円）

	H19	H20	H21
全国合計	−31,684	−29,760	−22,333
羽　田	−14,493	−12,595	−3,552
新千歳	2,678	2,692	2,412
福　岡	−4,626	−4,806	−4,952
那　覇	−5,155	−5,287	−5,268

H21年度黒字空港：新千歳、松山、鹿児島，小松、徳島(5)

ケース②

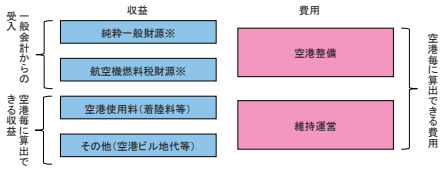
空港毎に算出される収益（着陸料等）と一般会計財源（航空機燃料税等）の両方を収益計上した場合の試算

（単位：百万円）

	H19	H20	H21
全国合計	55,382	55,250	70,095
羽　田	53,049	58,750	59,198
新千歳	5,525	4,634	7,437
福　岡	1,126	−1,350	−63
那　覇	−3,511	−3,791	−652

H21年度黒字空港：羽田、新千歳、稚内、松山、長崎、熊本、宮崎、鹿児島，小松、美保、徳島（11）

収益・費用のイメージ



※ 空港整備勘定全体の歳入であり、各空港への配分等は仮定計算となる

参考：旅客ターミナルビルの収支を含めた場合※※

（単位：百万円）

H21	ケース①	ケース②
福　岡	−3970	919
那　覇	−4714	−98

※※旅客ターミナルビルの決算書を基に単純合計

17

しいところです。

■首都圏空港と関西三空港

首都圏と関西圏を比べてみますと、空港の位置関係は都心～成田の56㌔に対して都心～関空の37㌔とはるかに関空が近いですし、アクセスの実時間で見ても関空の方が短時間で行けるのです。都市圏としての時間感覚の違いがあるのかも知れませんが、関西の方々は関空が遠いという感覚をお持ちです。もう1つは人口の違いで、3,500万人の首都圏と2,000万人の関西圏ですからマーケットの厚みの違いが厳然としてあると思っています。

過去20年間の首都圏と関西圏の年間空港乗降客数は、首都圏は6千万人を越え1億人近くまで伸びていますが、関西圏では平成6年に関空が開港してから3千万人を越えて伸びていましたが、神戸空港が開港した平成18年2月以降、関西圏全体では3千万人前後と伸びていないのです。以上ここまで航空マーケットや空港の状況、首都圏と関西圏の違いを見て参りました。

■関空会社について

次に経営統合の話をします。関空は昭和59年に関西空港会社が設立されましたが、当初からこの巨大なプロジェクトをどういう主体で進めるのか、議論がありました。成田空港公団と同じように関西空港公団を作るというのが当初の考え方だったのですが、当時の中曽根首相の指導の下、民間活力の活用ということで、空港島の造成、連絡橋の建設、ターミナルビルの建設等すべて1つの民間会社でやれるだろうということで会社方式で進められました。

■関西国際空港の現状

無利子資金は整備費用の3割とされたので残りの7割を有利子負債で賄うことになり、長期負債が大変重い経営負担になっているのが現状であります。従って24時間運用、2本の滑走路という素晴らしい特質を十分生かし切れていない。経営上の戦略的投資や施策が思うように取れない。このため、関空のバランスシートを抜本的に改善しようということで、金のなる木というか、相当のキャッシュフローを生んでいる伊丹空港を合わせることで経営基盤の強化を図ろうというのが経営統合の狙いであります。その上、コンセッションまで持って行こう、事業運営権を民間に譲り渡そうというわけです。民間の知恵と資金を活用して、今以上に収益を上げていくことを目指すということですが、それで長期債務のリスクを切り離せるという側面もあります。法律を作る中でも論点になりましたが、将来、リニア等で交通環境が大きく変わる状態になった時に伊丹の廃港があるかも知れない。しかし当面は伊丹のインフラを有効に活用して行こうという考えに基づいて、両空港を適切、かつ有効に活用して関西全体の航空需要の拡大を狙って行こうという整理をしました。関空の再生強化が第一義的なのですけど、併せて伊丹のインフラを活用しながら関西全体の航空需要の底上げを狙って行こうというのが今回の経営統合の趣旨であります。

関空の経常利益の推移を見ますと平成15年から政府補給金が7年間入っています。最初は90億円、少し値切られて75億円になり、今年度69億円ですけど補給金を入れることで経常収支は黒字になっています。念のために申し上げますが、関空の営業利益は大変立派な成績です。関係者の努力で営業利益は200億円近くをあげています。残念なことに有利子負債が1兆円を超えていますので利払いが200億円近くあるので、営業利益は全部吹き飛んでしまいます。そういう状況ですけど今年夏ダイヤでは過去最高の862便まで来ていまして、大震災の影響は残るものの23年度決算は立派な成績を残されると期待しています。そういう状況にありますが、大きな有利子負債を抱えて、金利情勢もいつどうなるか分からない。経営統合という形でより一層経営基盤を強化して戦略的な経営が可能になるような環境にしていきたいというのが狙いであります。

■大阪国際空港（伊丹）の現状

一方、伊丹の方は立派に利益を生んでいて、

関西国際空港の現状

関空の課題

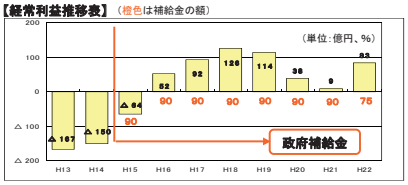
○ 海上空港建設の経緯から、1.3兆円を超える巨額の負債の元利償還が会社経営を圧迫。
⇒完全24時間運用という国際拠点空港としての本来の優位性を活かした戦略的な経営や前向きな投資の実行が困難な状況。

○ 関西空港の需要拡大を阻害する構造的要因を解決するため、大阪国際空港との関係整理が必要。

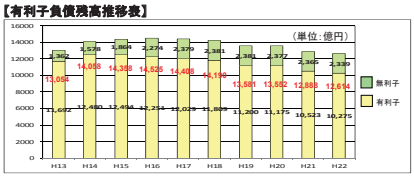
○関空のバランスシート改善
関空のバランスシートを改善するために、収益性に優れた伊丹と経営統合し、関空・伊丹の事業価値の増大を図り、事業運営権を一体で民間にアウトソース（いわゆる「コンセッション」）すること追求。

○関空・伊丹の関係
関空は首都圏空港と並ぶ国の国際拠点空港として最大限活用し、伊丹は国内線の基幹空港として安全・環境面に配意しつつ運用することで、両空港を適切かつ有効に活用し、関西における航空輸送需要の拡大を図る。

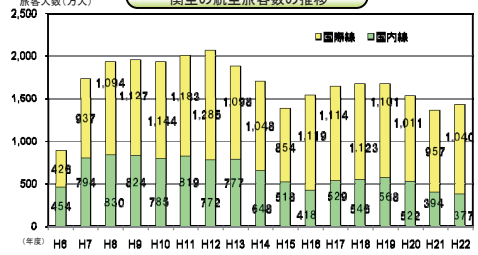
【経常利益推移表】（橙色は補給金の額）



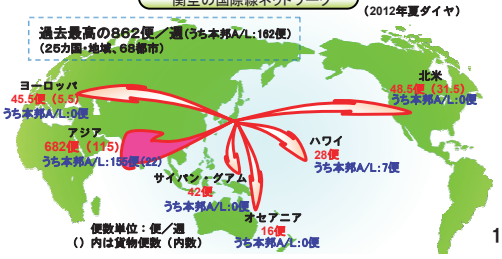
【有利子負債残高推移表】



関空の航空旅客数の推移



関空の国際線ネットワーク（2012年夏ダイヤ）



1

平成21年の収支を見ると営業利益が55億円、経常利益で60億円ぐらい出す空港になっています。これを活用しようというわけですが、伊丹には歴史的経緯の中で環境上の制約があります。運用時間が朝7時～夜9時、発着回数が1日370回。ジェットが200回、プロペラが170回の制限があり、しかも1,000㌔以上の長距離便は1日4便以内に留めるよう行政指導していま

大阪国際空港（伊丹）の現状

伊丹空港の発着回数及び長距離便の制限について

環境への配慮や関空との役割分担の観点から、以下の制限。

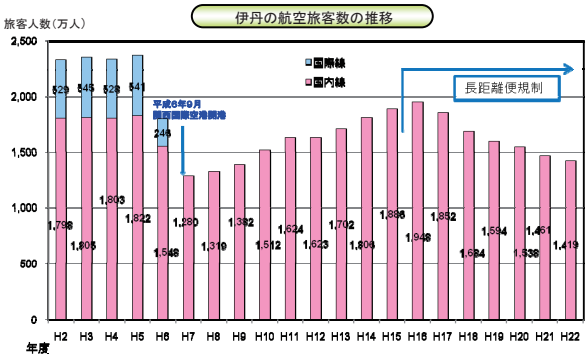
① 運用時間　14時間（7:00～21:00）

② 発着回数　総枠370回／日（内訳）ジェット枠200回／日、プロペラ枠170回／日（うち30回／日はCRJ（50人乗））

③ 長距離便制限　伊丹空港のジェット枠については、新千歳便、函館便及び那覇便等の長距離路線（1,000Km超の路線）には使用しないように努めるよう、各航空会社に協力を要請（具体的には、長距離路線をジェット枠（200回/日）中4便（8回／日）にとどめる。）。

④ 国際線の就航を認めない（オウンユースチャーターを除く。）。
（注）オウンユースチャーター：会社の慰安旅行など法人、個人が自分のために航空機を貸切る形態。

伊丹の航空旅客数の推移



伊丹の収支の試算（平成21年度）

営業収益	136億円
営業費用	81億円
営業利益	55億円
営業外収益	7億円
営業外費用	0円
経常利益	61億円

2

す。プロペラ制限と長距離制限をどうするかが当面の課題です。さらに国際線は認めていません。

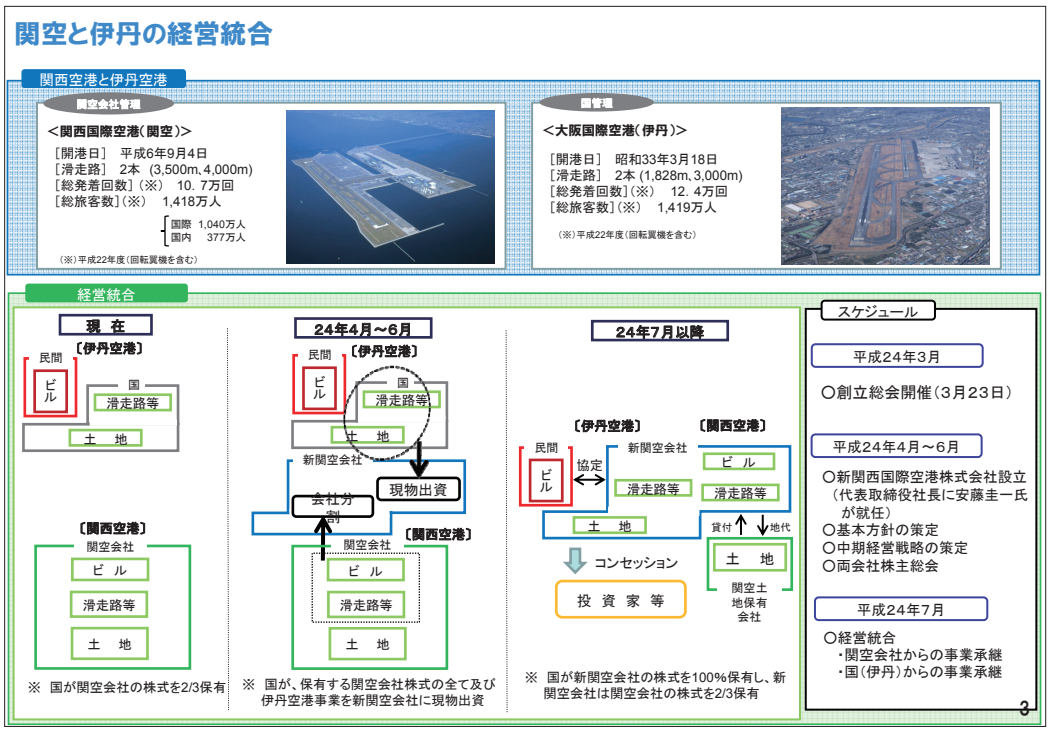
このような制約の付いている空港でして、従って利用客はずっと落ち込んで来ています。それでも利益を生んでいる空港なので、活用しながら新会社の経営基盤を強化し、関西の航空需要を拡大し、経済の活性化も目指して行こうというのが経営統合の狙いであります。

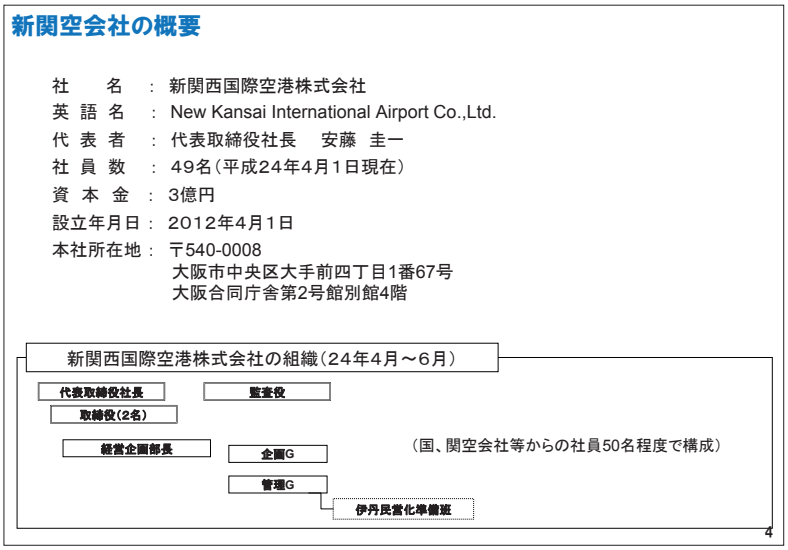
■経営統合について

4月に新関西国際空港会社が設立されました。7月以降、どうなるかと言いますと、伊丹空港の滑走路や土地を新関空会社が持ちます。現在の関空のうちターミナルビルと滑走路は新関空会社が所有し、空港島の土地そのものは現関空会社が関空土地保有会社になり所有します。そして、新関空会社に土地を貸し付けて地代を徴収します。その地代で負債の返済に充当するわけです。新会社はスタッフを持って実際に両空港を運営します。将来はコンセションという形で事業運営権、法律上は公共施設等運営権といいますが、これを設定して期限付きで投資家に売却します。売却資金を負債の償還に充てます。

伊丹のターミナルビルは民間のビル会社所有ですので、新関空会社のものにはなりません。法律上、両者で協定を結ぶと定められていますので、ビル会社と色々話し合い、将来の方向を検討していくことになっています。スケジュールを確認しますと、4月に新会社が設立されており、現在、国が定めることとされている基本方針策定の段階に入っています。そして新関空会社では中期経営戦略を検討しているところです。6月中に株主総会を開いて7月に経営統合が完成するという日程です。

新会社の概要ですけど、商号は新関西国際空港株式会社。社長に安藤圭一氏が就任いただいています。資本金は3億円で現在約50人の社員がいて、大阪市内の国の合同庁舎に会社があります。役員は監査役を含めて3名、社員のうち多くは伊丹民営化準備班として伊丹空港のオペレーションのための準備を進めています。伊丹はどうなるのか、という質問をよく受けるので説明しますと管





制は引き続き国でやります。その他の消防・警備等の保安・防災業務や施設管理、環境対策、駐車場運営等は新会社がやることになります。

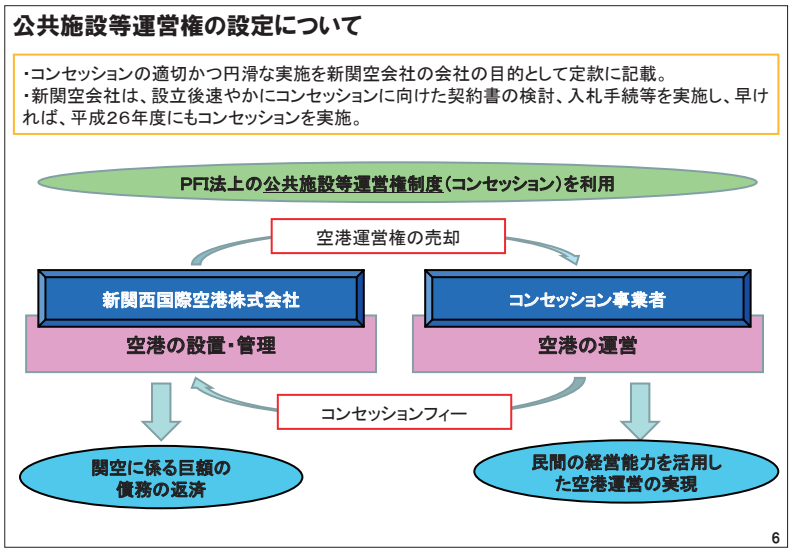
■公共施設等運営権の設定について

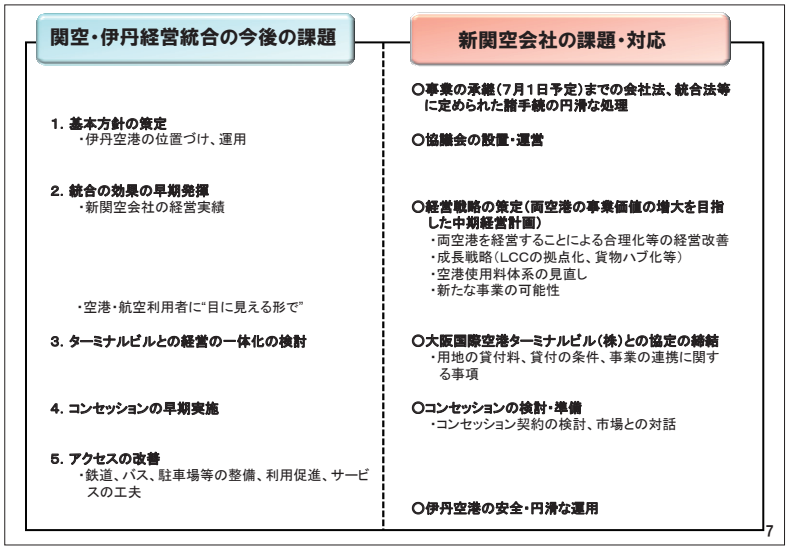
次に先ほどからコンセッションといってきてますが、法律上は公共施設等運営権の設定ということになります。

公共施設等運営権についてですけど、統合法と同じタイミングで PFI 法が改正されて、この法律の中に規定されました。この公共施設等運営権は、債権でなく物権とみなされるとされています。つまり、誰に対しても権利を主張出来るのです。内閣府に登録簿が整備されて不動産等の登記と同様に登録が出来ることになります。このことにより、金融の担保とすることが出来るようになります。もう1つは償却が認められています。税法上で損金扱いが出来るわけです。このような2つの大きな魅力があることで、投資家が現れる可能性があるということです。早ければ3年後の平成26年度のコンセッションを目指して、新会社は努力していくことになります。

■経営統合の今後の課題

今後の課題ですが、この部分は私の個人的





な見解であります。新会社で当面やらなければならない課題は会社法や統合法上の緒手続きがあります。現在の関空会社と吸収分割契約を結ぶとか、株式の発行計画を作るとか、色々ありますが、粛々と行っていくことになります。

1）基本方針の策定

基本方針は国交大臣が策定するのですけど関係者の意見を聞くために会社が設置する協議会の意見を聴くことになっています。その上で基本方針を作ることになっています。協議会は4月26日に第1回会合が開かれて3府県の知事や、経済団体、学識経験者等が集まってご意見をいただくことになっています。

伊丹空港をどう位置付けて運用するのかが大きな課題になるはずです。伊丹の運用時間の制約については現状のままと思いますが、1日370回という発着枠の中でジェットが200回、プロペラが170回という分け方は見直しの必要があるかもしれません。このルールが出来た当時、プロペラ機は音が小さくてジェット機は音が大きいという時代だったのです。現在では技術が進歩して、ジェット機も音の静かなものが出て来ているので、騒音値の大きさで考えるべきではないか、という議論があります。伊丹の周辺では11か所で、毎日国が騒音測定し

ています。その実測値を見ますとCRJというジェット機は非常に音が小さいです。プロペラ機であるDHC-8の一部の機材と最近話題のB787やB737-800、A320の機材は同等のレベルです。このような「一定の低騒音の機材」という分け方で制約を考える方が合理的ではないか、という議論があります。これが基本方針策定の課題になって来ます。

2）統合効果の早期発揮

統合効果の早期発揮と書いていますが、私は新関空会社の経営実績として早く統合の効果を世の中に見せていきたいと思います。新会社はすでに経営戦略の議論をスタートさせていますけれど、2つの空港を経営するわけですから足合わせた事業価値の増大を目指すことになります。両事業を併せることで合理化、効率化して費用を削減できるものがないかどうか検討するとともに、一方でどの様にして収益を拡大していくか、成長していく部分も問われます。

関空事業についてはすでにレールが引かれています。話題のピーチさんがその例ですが、LCCの拠点化とか、貨物のハブ化、具体的に言えば、フェデックス（FedEx）に関空をハブとして使ってもらう努力を続けています。空港使用料についてはもっと工夫があるのではないかと思います。

さらに新たな事業の拡大では、不動産の活用があります。伊丹空港の土地は310ヘクタール以上ありますが、新会社に現物出資します。その中に使われていない土地があり、これを新会社がどのように活用するか、収益に結びつけるか、勉強していただく必要があると思います。おそらく10㌶以上使える土地があります。また空港周辺に騒音対策で買い取った土地が85㌶あります。多くは緑地や公園、道路になっていたりしてすべてを使えるわけではありませんが、地元自治体とも協力しながらこれらの土地の売却や利用による収益増大努力も必要になります。

また、利用者に2つの空港が統合されたのだと実感してもらえる、インパクトのあるものを提示して行きたいと思います。例えば両空港を結ぶ無料バスの提供もアイデアだと思います。

3）ターミナルビルとの経営の一体化の検討

ターミナルビルとの経営の一体化と書いていますけど、簡単なことではありません。何十年と経営されて来て営業権が確立しています。7月までに新会社とビル会社が協定を結ぶことになっていますので、どういう形に持って行けるか、これからです。

4）コンセッションの早期実施

コンセッションの早期実施です。新会社においてやり方について検討・準備をすることになります。この2月にブラジルで3つの空港のコンセッションが行われて1兆円近くの投資になったという事例があるようです。災害時の危険負担をどうするとか、撤退をする場合どうするのか等なかなか難しい問題も多く、いずれにせよ、コンセッションの制度設計をして行かねばなりません。

5）アクセスの改善等

関空リニアやなにわ筋線などの鉄道系の構想も大きな課題としてありますが、短期的に私はリムジンバスはもっと工夫の余地があると思っています。往復割引や深夜早朝の運行だとか色々と工夫が出て来ていますけど、まだまだやりようがあるような気がします。駐車場についても戦略的な料金設定、ターミナルビルとの連携等もあり得ると思います。

もちろん当然ながら空港の安全・円滑な運用は新会社の課題です。

■国管理の空港の経営改革問題

最後に国管理の空港の経営改革問題です。時間があまりありませんので簡単にご説明いたします。現在、着陸料等の収入は、社会資本整備の特別会計の中の空港整備勘定で一括プールしているので、空港ごとの効率化等の個別努力のインセンティブが働きにくい状況にあります。さらに滑走路は国が持っているけどターミナルは民間という、いわゆる上下が分離した状況にありこれを、民間の活力を

民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案

民間の能力を活用した空港の運営等を推進するため、国土交通大臣がその基本方針を定めることとするとともに、国土交通大臣が管理する空港等について公共施設等運営権を設定して運営等が行われる場合における関係法律の特例を設ける等の所要の措置を講ずる。

背景・趣旨

現在の国管理空港

- 全国27空港の着陸料収入をプール管理している（空港ごとの経営効率化が図られない）
- 滑走路等（国）と空港ビル等（民間）の運営主体が分離している（一体的・機動的な経営が行えない）

目指す姿

- 個別空港ごとの経営 →［より地域と向き合った空港運営］
- 民間の能力を活用した空港ビルも含めた一体的な経営 →［機動的な空港運営］（例：一体的な経営による効率化を通じて着陸料を引き下げ、エアラインを積極的に誘致）

オープンスカイの推進　／　LCC等の新規参入促進

地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現

○就航路線・便数の拡大、利用者数の増大、宿泊・物販等の拡大等を通じた地域経済の活性化、雇用の拡大
○航空ネットワークの拡大による利用者利便の向上　○空港経営の効率化を図るとともに、収益力・集客力を向上
○我が国航空産業の活性化

具体的な取り組み

○PFI法の公共施設等運営権制度（公共施設の運営を民間事業者に委ねることを可能とする制度※）を活用し、国管理空港の運営の民間委託を推進する。※同制度では国等の公的主体が施設所有権を留保することが前提。

法案の概要

○国土交通大臣は、民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針を策定するものとする。
○PFI法の公共施設等運営権制度を活用した国管理空港の運営等の民間委託を可能とするため、PFI法、航空法、空港法等の関係法律の特例措置を定める。
○地方管理空港についても、設置管理者である地方公共団体の判断により、同様に運営等の民間委託を可能とするため、PFI法、航空法、空港法の特例措置を定める。

今後のスケジュール（想定）

平成24年度 ： 民間事業者、地方自治体等の幅広い関係者から、国管理空港の運営の民間委託に関する具体的な提案を募集（マーケット・サウンディング）
平成25年度 ： 個別空港ごとの運営の民間委託手法の具体的検討
平成26年度 ： 国管理空港の運営の民間委託を開始

20

公的部門への民間の資金・知見の取り込み（空港経営改革）

＜空港経営改革の必要性＞

現状

国管理空港の経営構造

・航空系事業（滑走路等：国）と非航空系事業（空港ターミナルビル等：民間）の主体が分離

・空港整備勘定による国管理27空港の全国プール制

課題

・一体的な経営による効率化を通じて着陸料を引き下げ、エアラインを積極的に誘致することができない

・地域と向き合った自立的な空港活性化や、空港単位での経営効率化に向けた取り組みが不十分

空港経営改革

目指す姿

改革後の経営構造

・航空系事業と非航空系事業の一体的な運営

・個別空港単位での運営

・民間の知恵と資金を導入

＜空港経営改革の実行プロセス＞

2012年度（平成24年度）の夏頃まで
（1）「空港経営改革の実行方針」の策定

（1）の策定以降
（2）民間事業者等のほか、地方自治体等、幅広い関係者から、個別空港を対象とした空港経営改革に関する具体的な提案の募集（マーケット・サウンディングの実施）

2014年度（平成26年度）以降、概ね2020年度（平成32年度）まで
（3）民間への運営委託等の実行
［第1フェーズ］2014年度（平成26年度）～2018年度（平成30年度）までの5年間
→可能な限り多くの空港の民間への運営委託を推進
［第2フェーズ］2019年度（平成31年度）～概ね2020年度（平成32年度）まで
→やむを得ず同様の取扱いができない空港についても、空港経営改革を実現

改正PFI法に基づく提案（地方自治体と民間事業者の共同提案を含む）

※空港経営改革を推進するために必要となる所要の措置を定める法案を平成24年の通常国会に提出。

21

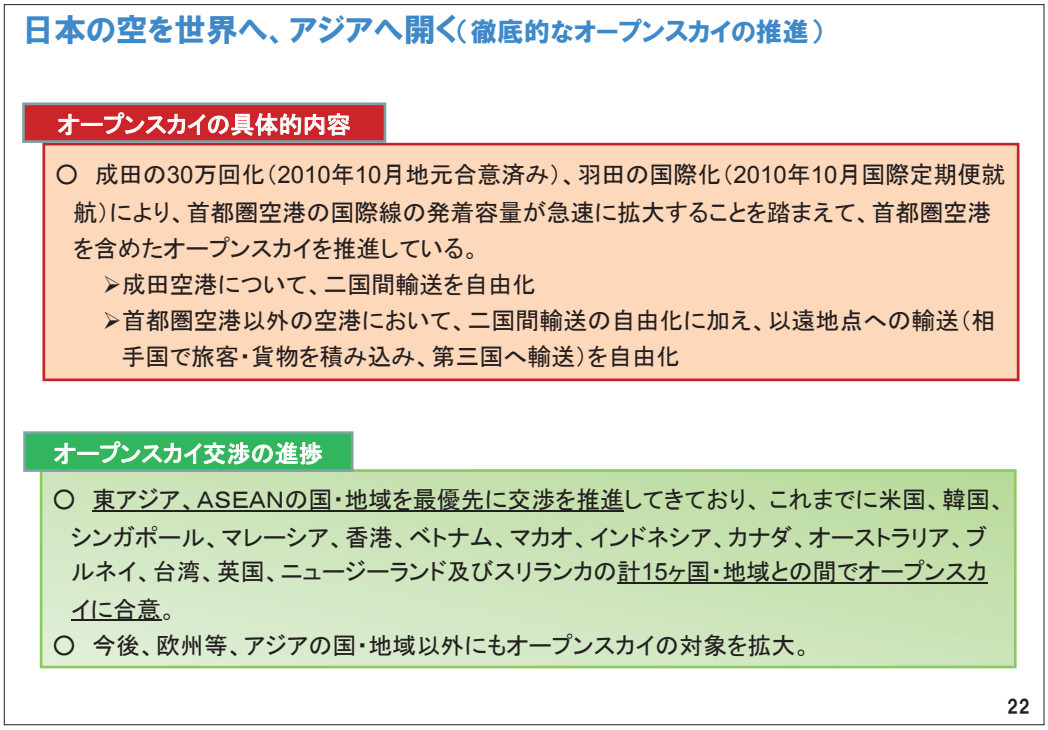
生かした上下一体の運営が出来ないか、ということで国の直轄管理から民間の資金と能力を生かした経営に移して行く方針があります。コンセッションの仕組みを利用しようと考えています。

「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案」が現在、国会で審議されていますが、法案が成立すれば、民間委託に関する提案の募集（マーケット・サウンディング）を行い、早ければ平成26年度からコンセッションを行いたいというスケジュールです。

■オープンスカイ等の推進

空港の経営改革と併せて、航空事業者がより自由に事業を活性化できるように、枠組みとしてオープンスカイの政策を進めています。成田、羽田の発着容量を増やすことができるタイミングで首都圏空港を含むオープンスカイ交渉を15か国と進め、合意しています。

さらに、規制緩和もグローバルスタンダードに合わせて見直し、航空事業者の事業活動の活性化やLCC等の新規参入の促進も進めていくことになります。



■おわりに

繰り返しになりますが、関空・伊丹経営統合の目的は関空の再生強化であり、併せて伊丹もうまく使いながら関西の航空需要を拡大して行きたいということです。少しでも関西経済の活性化に資するような状況を作っていきたい、統合してよかった言える状況を作って行きたいと思っております。皆様方のご理解とご支援をいただけたらと思っています。時間超過しましたけど私からの説明は以上です。ご清聴ありがとうございました。

プレスの目

道半ばの関空建設事業

日刊建設工業新聞社 大阪支社 編集部　和田　武也

不安定な世界情勢によって、第２滑走路が供用した後も航空需要が伸び悩んでいた関西国際空港が、ここに来て活気を取り戻しつつあるようだ。先日、関西国際空港に行く機会があり、旅客ターミナルビルをのぞいてみた。まず驚いたのが、国内線の出発・到着口がある２階ロビー。数年前、いや 10 年近く前かもしれないが、２階ロビーといえば、端から端までチェックインカウンターが並び、広いロビーに人はまばらで閑散としていた。ところがその面影はまったくなく、ファストフード店や書店、フードコートなど郊外型大型スーパーにもみられる店舗が次々と出店し、ロビーは家族連れや学生のグループ、若いカップル、熟年夫婦などさまざまな年齢層の人たちでいっぱいである。関空は何度も訪れているが、ここ数年の変わり様には驚かされる。やはり利用者ニーズに沿った経営改革が実を結び、関空会社や自治体、経済界でつくる関西国際空港全体構想促進協議会が地道なプロモーション活動を展開し、中国や韓国、タイなど東アジアを中心に就航便数を増やしたことがにぎわいをもたらしたのだろう。

原動力の一つに挙げられるのが、今年３月から運航を始めた格安航空会社（LCC）、ピーチ・アビエーション。関空を拠点にした国内初の本格的 LCC だが、「新たな航空需要を創出する」と、観光業界など各方面の期待は大きい。にぎわいが復活した旅客ターミナルビルだが、ピーチの国内線搭乗窓口があるのは、関西空港駅を挟んで西側にある商業施設「エアロプラザ」。ピーチを利用する人もターミナルビルまで足を運ぶのだろうが、それにしても関空を訪れる人が増えている。もう一つ考えられるのは、空港連絡橋が国有化され、通行料金が大幅に安くなったこと。これによって、対岸にあるりんくうタウンを訪れた買い物客が関空まで足を伸ばしやすくなったことも人を呼び込む要因になったともいえる。旅行客やビジネス客だけが関空を利用するのではない、関空のあるべき姿がようやく見えてきたように思われる。

□残された２期事業

そろそろ、残された２期事業の話しが出てきてもよさそうだが、今のところ目立った動きはない。成田空港とともに、旅客や貨物のハブ空港として機能強化するためにも第２旅客ターミナルビルや貨物施設の整備は不可欠であり、「2 本の滑走路を持つ 24 時間完全運用の関西国際空港」をもっと世界にアピールする必要があるのではないだろうか。付け加えるとすれば、2 期空港島は 200ha 以上の土地が未利用のままで、今後の活用方法を改めて検討してもいいのではないか。第２旅客ターミナルビルや貨物施設の整備も急ぐべきだが、地震発生時に１期空港島の機能が低下する恐れもあり、２期空港島が代替の役割を果たすなど防災拠点としての機能を強化すべきと考える。関空には岸壁もあり、海から旅客や貨物を運ぶこともできる。陸・海・空のネットワークを構築できれば、成田や羽田にはない新たな需要も期待できる。

これまで関空の航空需要は、バブル経済の崩壊に始まり、米国同時テロや SARS の流行など国内あるいは世界情勢によって停滞を余儀なくされてきた。年間発着回数は 2007 年に過去最高の 12 万 9,000 回に達したが、リーマン・ショックや新型インフルエンザの影響で、

その後は減少が続いた。昨年も東日本大震災や円高の影響で国内・国際線とも伸び悩み、発着回数は前年度比 1％減の 10 万 6,000 回と低迷した。ところが今年に入って状況が一変した。LCC が相次ぎ乗り入れ、国際線は過去最高になる見込みなど追い風が吹いている。旅客、貨物を合わせた国際定期便の夏ダイヤは開港以来最高の週 862 便になり、昨年のピーク時と比べ 134 便も増える。このうち LCC は 102 便で昨年の 2.4 倍に達し、国際旅客便に占める LCC の割合も昨年夏の 7.4％から 14.4％に増える。貨物便も第 2 滑走路供用後の 184 便には及ばないものの、2009 年以降はゆるやかに増加が続き、今年の夏ダイヤでは 152 便まで増加する。国内線もピーチやスカイマーク、ジェットスタージャパンなどの新規就航や増便が相次ぎ、ピーク時は 1 日 43 便から 54 便に増える。

こうした状況から年間発着回数が 13 万回を超える日は近いかもしれないが、振り返ってみると、過去最高を記録したのは第 2 滑走路が供用した 2007 年。LCC 元年と言われるが、節目の年がピークとならないためにも LCC を日本に定着させることはもちろん、それ以外の航空便も充実させなければならない。

□ハブ機能強化を

関西国際空港をめぐっては、1 兆円を超える有利子負債が大きな課題として残されている。その解決策として期待されているのが、伊丹空港との経営統合。4 月に政府が全額出資した両空港の運営会社「新関空会社」が発足したが、7 月にも経営を統合する。新会社は関空と伊丹空港の施設を一体運用して競争力を高め、14 年度にも運営権を民間に売却し、関空会社の負債を一掃させたい考えだが、これが実現できれば、民間の視点で両空港を運営でき、合理的な経営が図られるという。世界の主要空港と比べてかなり高い着陸料が下がることも期待でき、関空のハブ機能が強化されるのは間違いないだろう。

第 2 滑走路が供用してからまもなく 5 年が経過するが、現在の状態は滑走路と国際貨物地区の一部が完成した「限定供用」に過ぎない。ところが、多くの人は「2 期工事はもう終わった」「関空建設事業は完了した」と思っていることだろう。2 期空港島では LCC 専用のターミナルビルの建設が進んでいるが、今後、成長著しいアジアからの航空需要が急激に増大すると見込まれ、東南海・南海地震への対応ではないが、将来の航空需要に「備える」ことも重要ではないだろうか。関空建設事業はまだ道半ばであり、横風用の第 3 滑走路も建設構想にあることを忘れてはならない。その前に 2 期事業の完全供用に向けた道筋をつけてほしいものだ。

□関空は遠いのか

また、関空へのアクセス改善について議論されているが、果たして関空は遠い所にあるのだろうか。関空から大阪都心部までの距離は 37km なのだが、成田空港と東京都心部は 56km もある。海外の空港をみても、上海浦東国際空港は上海都心部から空港まで空港バスや地下鉄で 60 分ほどかかる。リニアを使えば 8 分弱で空港に行けるが…。韓国の仁川国際空港は市内中心部から約 100km 離れた永宗島にあり、バスで 1 ～ 2 時間、電車でも 1 時間近くかかる。タイのスワンナプーム国際空港やフランスのシャルル・ド・ゴール国際空港も都心からバスで 60 分ほどかかり、世界の主要空港と比べても関空は遠くないのだ。

私自身は生まれも育ちも泉州で、関空が供用するまでは伊丹空港から海外に出かけたものだが、遠いと思ったことは一度もない。当時は伊丹にあるのが「当たり前」だったから、そう思ったのだろうが、関空も泉州沖にあるのが「当たり前」と思われる日が来てほしいものだ。いずれにせよ、関西の発展、日本経済の成長のために関空をどう生かしていくのか知恵を出し合ってほしい。

空港における災害対策の推進

関西大学　政策創造学部
羽原　敬二
（財）関西空港調査会　航空交通研究会メンバー）

1．地震災害時の空港機能の確保と対策 [1)]

（1）地盤の液状化現象

液状化現象は、平常は問題のない砂の地盤が、地震の振動や地下水位の上昇などの複合的要因により被害が生じる状態をいう。

一般に、砂を多く含む砂地盤は、砂の粒子同士の剪断応力による摩擦によって安定している。このような地盤に地下水位が何らかの要因で上昇し、これに地震の連続した振動が加わると、砂粒子の周りにあった水の圧力、すなわち間隙水圧が上昇し、砂粒子同士の摩擦力が徐々に減少して、これが 0 になった時に、液状化現象が起こる。

実際の地盤では、砂地盤上にある重い構造物は地盤の中に沈み、軽い埋設物は地上に浮き上がろうとする。さらに、液状化した砂が地上に噴出し、地盤が沈下する現象が発生する。したがって、液状化が起こると、地盤の強度や剛性が急激に低下するため、その上にある建造物は、転倒または倒壊にいたる可能性がある。この現象が空港で発生した場合には、滑走路は波打ち、無線施設は地盤に沈んで傾き、ケーブルダクトは地上に浮き上がろうとして電線が切断されるなど、空港機能を麻痺させる事象が種々生ずることになる。

液状化は、砂丘地帯、三角州、沿岸地域の埋立地などでよく発生するが、旧河川跡、池跡、水田跡などでも発生しやすいことが知られている。

（2）空港の液状化対策

現在わが国にある 98 の空港の多くが沿岸の平野部に設置されており、空港の近くで地震が発生すると、液状化の影響を受ける可能性が非常に高い。空港で液状化が発生すると、滑走路や誘導路が波打ったり、段差が生じたりして、航空機の運航に支障が出るため、地震災害時の緊急物資輸送および航空ネットワーク維持に甚大な被害を及ぼす可能性がある。こうした被害を防ぐためには、液状化の発生を抑える液状化対策を実施することが必要である。

液状化は、緩い砂地盤、高い地下水位、地震振動の付加という条件が揃うことにより発生する。したがって、防止手段としては、どれか 1 つの条件が起こらないようにすればよいことになる。これらの中で比較的対策がとり易い緩い砂地盤の対策を行えば、液状化の発生を抑止または最小限に抑えることができる。

ただし、地盤の対策は、空港全体が一様な地盤状態でない場合もあるため、ボーリングデータやデータを補完する表面波探査などにより土質、堆積の厚さ、範囲などの地盤条件を十分に検討した上で、空港の運用も考慮して、最も適した工法を選択することが必要である。

地盤の液状化対策は、空港施設の性能を確保するためには有効であり、対策を施す場所に応じて様々な工法から状況に適した工法を選択することが求められる。その際に、液状化対策を実施することが

目的ではなく、あくまでも対策によって施設の要求性能を満たすことが重要である。

（3）液状化防止対策工法

液状化の対策には、さまざまな工法が研究・開発されているが、代表的な対策工法としては、密度を増大させる工法と地盤を固結させる工法がある。

①密度増大工法

砂地盤の液状化を防止するには、砂と砂の粒子間に存在する水をなくしてしまうことが最も単純な手段である。砂の杭を砂地盤に強制的に圧入することによって地盤全体を締め固め、水分を追い出すサンドコンパクション工法は、単価的には安い工法であるが、舗装の上からは施工できないために、施工できる場所が限定される。

流動性の低いモルタルなどの流入剤を対策地盤に注入し、地盤を押し広げることによって砂粒子の間の水を少なくする方法である静的圧入締固め工法（CPG：コンパクショングラウチング工法）では、舗装の上から小さな穴を開けて施工できる。

砂の代わりに砕石の杭を地中に圧入するグラベルドレーン工法は、サンドコンパクションと同様の効果に加え、地震時に砂粒子間の圧力が上昇しても、砕石の空隙で水圧を消散させる W 効果を持っている。

②地盤固結工法

地盤に薬液を浸透注入し、砂粒子間の水をゲル状の物質に置換することによって摩擦力を増す方法である浸透固化処理工法は、少し費用が多くかかるが、周辺に地下構造物があっても施工できるなど、柔軟性に富んでいる。

（4）液状化対策のコスト縮減

砂地盤の液状化防止工法は、液状化のメカニズムを解析し、それに対応した液状化防止効果を狙ったものであるが、各工法には、それぞれ長所と短所があり、それらを比較検討・考察の上、空港の耐震化工法として採用しなければならない。

実際に空港に液状化現象が発生した場合、空港機能を確保するために必要な施設がどのような状態になるかを予想し、コスト削減を考慮した工法の採用が重要である。

①密度増大工法におけるコスト縮減

従来密度増大工法では、対策地盤とその周辺の未改良域との緩衝領域として余改良域を設け、対策地盤と同様の地盤改良を行っていたが、2007 年の石狩湾新港での液状化実験等の結果に基づき、余改良域を最大で 0 にすることができるとの結論が得られている。従って、改良幅 45m、改良厚 10m の場合、約 20％のコスト削減が見込まれる。

②薬液注入工法におけるコスト縮減

石狩湾新港の液状化実験等の結果に基づき、沈下率、液状化層で生じる体積ひずみと部分改良率の関係から、液状化層上部において部分改良率 70％以上の地盤改良仕様を条件に、液状化層全層改良とほぼ同等の改良効果が得られることが示された。ただし、個々の現場の固有の地盤条件があるため、土質と工法の適合性を慎重に検討する必要がある。

2. 災害発生時の空港における防災機能と支援活動 [2)]

（1）ヘリコプターによる救急・支援活動

大規模な災害発生時に、空港は、発災直後より、人命にかかわる救急輸送や被災地への緊急支援物資・人員輸送に極めて重要な役割を果たす施設である。空港施設自体の被災時における早急な復旧体制を確立しておくことに加え、広域災害発生時に空路からの支援物資受入れ拠点としての役割を果たすことも重要である。空港自体が大きく被災していない状況においては、国内外の他地域からの支援

活動の受入れは、平常時と同規模の航空機材を用いて行うことが可能である。被災地周辺の鉄道および道路網が機能麻痺している場合には、空港から目的地へ発進する輸送手段として、学校のグランドなど一定の空き地があれば、離着陸が可能なヘリコプターが威力を発揮できる。空港の基本施設が被害を受け、通常の航空機の発着が困難となっている場合にも、空港内にヘリポートやヘリパッドまたはそれに準ずるオープンスペースが確保されれば、ヘリコプターを活用した国内外の他地域からの支援活動の受入れが可能となる。

大規模災害発生時に空港が持つ潜在的可能性を生かす措置として、ヘリコプターを有効活用した救急・支援活動の拠点となるための空港における前提条件としては、以下のような整備体制が考えられる。

①ヘリコプター機材の配備

ヘリコプターによる救急・支援活動を行うためには、常時機材が配備されており、非常時に機材が迅速に使用できる状態にあることが要件でとなる。

②ヘリコプターの離着陸・駐機可能な場所の確保

災害発生時に、空港の基本施設が正常に使用できる状態で、通常の固定翼機による航空輸送を阻害することなく、ヘリコプターの機動力を活用することが、救急・支援活動にとっては不可欠である。したがって、ヘリパッドまたはヘリスポットなど、ヘリコプターの離発着・駐機のための施設が整備されているべきである。ヘリ機材を常備せずに、非常時に周辺空港から調達し、迅速に効果的な救急・支援活動を行える体制を整えることも考えられる。

③ヘリコプターへの給油施設

ヘリコプターが基地となる空港と被災地の間をピストン運航する場合、空港で燃料給油が可能な設備を保有する必要がある。

(2) 空港の支援活動範囲

災害発生後直ちに必要となる輸送活動は、重篤な傷病者の医療機関への緊急輸送である。国土技術政策総合研究所の石井正樹氏による研究に基づくと、ドクターヘリの医師による初期治療の目標時間15分で到達可能な距離は、基地から半径50kmの範囲とされ、災害発生時の初動体制として被災地の近隣空港から効果的な救急活動が可能な範囲を半径50km圏内と設定すれば、現在供用飛行場を含んで民間航空の用に供されている空港に関して、近畿地方以西の地域は概ね全域が空港から救急活動が可能な範囲内にあるとされる。さらに、中部・甲信越地方の山岳地域および近畿・東北・北海道の一部で範囲外となる地域が存在するが、活動の拠点として、自衛隊の飛行場および公共用のヘリポートを含めると、救急活動可能な範囲は広がり、空港を中心とする100kmの範囲とすれば、ほぼ全国の地域を網羅するように空港が分布していることが認められている。

(3) オープンスペースとしての空港防災機能

空港内には、陸上で航空機が走行、離発着する空間以外にも広大な空間用地が存在しており、空港周辺での災害発生時には、航空機の安全運航に支障を来たさない範囲でこのオープンスペースを有効活用することが可能である。具体的には、①一定の区域をヘリコプターの場外離着陸場として活用すること、②緊急輸送された支援資機材・物資の一時集積場所として活用すること、③旅客ターミナルビルにおいては、周辺被災者の一時収容や支援部隊の休息の場所として活用すること、などが考えられる。

3. 災害に強い空港の整備

3-1. 災害時に空港に求められる機能[3)]

航空輸送は、他の交通機関に比べて、速達性に優れているだけでなく、輸送経路が空路であるために、空港施設本体が被災しなければ、航空機の運航が可能であるという特性を有している。2004年の新潟県中越地震時の新潟空港にみられるように、被災地への救援活動の拠点機能、および途絶した

他の交通輸送手段の代替機能を果たした役割が評価され、災害時における空港機能の重要性があらためて再認識されている。それゆえ、災害時に空港に期待される役割は大きく、空港の施設自体が被災を回避することに加え、緊急物資や人員の輸送拠点または代替的高速輸送手段の拠点として機能を果たすことが要求される。

空港がこうした役割を果たすためには、①地震動に対して、航空機の運航に必要な機能に支障を来たさないこと、②大規模地震動に対して、人命に重大な影響を与えないこと、③航空機の安全運航を維持せる航空管制機能が停止しないこと、など空港施設自体が一定の耐震性を保持し、以下の機能を満たすことが要請される。

（1）救急救命活動の拠点機能（発災後極めて早期の段階）

救急・救命活動は、災害発生後、直ちに活動を開始することが要請される。地震被災状況把握のための情報収集・調査活動および広報活動も早期に開始されるものである。

発災後極めて早期の段階において、救急・救命活動を行うヘリコプターの受入れ機能（救急・救命ヘリコプターの発着および駐機機能、空港管理機能、航空保安機能、電力供給機能、燃料供給機能）の確保が必要となる。救急・救命活動は、極めて高い緊急性を有していることから、空港を拠点とする効果的な活動が行える範囲は、空港周辺に限定されている。したがって、救急・救命活動については、被災地周辺に位置するヘリポートとの連携が求められる。

（2）緊急物資および人員の輸送受入れ機能（発災後３日以内）

被災地への緊急物資や人員の輸送活動は、発災後３日以内に開始することが不可欠である。発災後３日以内に、緊急物資と人員の輸送活動を行う自衛隊輸送機の受入れ機能（航空機発着および駐機機能、空港管理機能、航空保安機能、電力供給機能、燃料供給機能、陸路輸送機能、物資補完機能）の確保が必要となる。

これらの機能を確保するためには、自衛隊輸送機による大量輸送を受入れる空港、ヘリコプターまたは小型機による輸送のみに供する空港、優先的に機能を確保すべき空港などについて、空港相互の役割分担および連携を明確にすべきである。

（3）民間航空機による暫定旅客輸送受入れ機能（発災後３日目を目途）

航空ネットワークの維持および背後圏経済活動の継続性に関して重要と考えられる空港については、民間航空機の運航が可能となる機能（航空機発着および駐機機能、空港管理機能、航空保安機能、電力供給機能、燃料供給機能、旅客取扱い機能、アクセス機能）の早期確保が必要となる。本機能については、同一圏域内に位置する空港相互の連携または代替性を考慮しながら、①発災後３日を目途に受入れを開始すること、②災害による経済被害の半減を目指し、再開後の運航規模は、極力早期の段階で通常時の50％に相当する規模を確保すること、が設定目標となる。

3-2. 災害時に求められる空港の役割と機能確保

3-2-1 震災時に空港に求められる役割

地域の防災計画において空港に求められる役割、過去の地震災害時に空港が果たした役割、および災害による経済被害の軽減を総合的に検討すると、災害時空港が果たすべき役割は、次のように集約される。

①緊急物資および人員の輸送基地

空港へ物資および人員の輸送は、自衛隊の輸送機やヘリコプター、民間の航空機およびトラックなどにより行われる。郵送物資は、輸送基地および救急・救命活動拠点として、空港内で仮置き・仕分けされた後、ヘリコプターやトラックなどにより被災地域へ輸送される。

②航空ネットワークの維持

航空ネットワークにおいて重要な位置づけにある空港が被災し、その機能が低下するような事態

に至ったときには、当該空港だけでなく航空ネットワーク全体の機能低下を招き、全国的な経済活動を阻害するために、多大な経済損失を生じることとなる。災害時においては、航空ネットワークの機能低下を最小限にとどめ、経済活動の重要な交通基盤を維持させることが不可欠となる。

③背後圏経済活動の継続性確保

都市の経済活動は、災害時にも維持しなければならず、被災時に新幹線など他の交通機関が途絶した場合に、空港は、輸送機能を維持することにより背後圏経済活動を支え、輸送機能の低下による経済損失を最小限にとどめる手段となる。

なお、空港施設は、ハード面の機能を有するだけでなく、ソフト面での対策が講じられている必要がある。さらに、空港における施設間の耐震性と運用の整合性についても検証すべきである。

地震災害時に航空機の運航を確保するためには、空港機能を担う施設は、基本施設（滑走路、誘導路、エプロン等）、庁舎、管制塔、航空保安施設（無線施設、航空証明施設、レーダー施設、飛行場灯台等）、燃料給油施設、ライフライン施設（電力、通信、水道、ガス）、旅客ターミナルビル、航空会社の施設、アクセス施設など多種多様で、事業者や管理者が異なっていたり、貸し付けていたり、関係が複雑である。空港の役割に関しても、単に施設の耐震化だけでなく、運用や営業面におけるソフトの要素があり、空港の規模や地域特性によっても違いがあり、被害想定や対策については、未確認の要素も未だ多くある。

たとえば、①空港ビル内に応急措置ができる医療施設がない場合の空港ビル会社の対応策、②応援の航空機への燃料給油、駐機場所の確保方法、③空港ビルまでのライフライン復旧の対応策、などの問題が指摘される。

空港が災害時に果たすべき役割、災害時の空港運用のシナリオ、および空港に求められる機能を踏まえた、地震に強い空港のあり方については、以下に示されるような事項が重要な検討課題となる。

3-2-2. 全国の空港における機能

（1）確保すべき空港機能

①空港施設自体に必要な耐震性と機能

・通常の地震動に対しては、航空機の運航に必要な機能を維持させること
・大規模地震動に対しては、人命に重大な影響を及ぼさないこと
・大規模地震動に対して、航空機の安全運航のために航空管制機能を停止させないこと

②緊急輸送拠点としての機能

・救急救命活動の拠点としての機能（発災後の初期段階）
・緊急物資および人員などの輸送受入れ機能（発災後 3 日以内）

（2）空港機能の確保に向けた整備の基本的展開

・空港施設についての詳細な耐震性調査および精度の高い被害予測を実施し、これに基づく必要な対策を講じること
・人口の多い圏域（空港を基点にヘリコプターによる輸送を前提とした半径 100km の範囲）に位置する空港および圏域内に唯一存在する空港は、機能確保の重要性が高く、優先的な整備が必要であること
・同一圏域内に複数の空港が存在する場合においては、自衛隊輸送機等による大量輸送を受入れる空港、ヘリコプターおよび小型機等による輸送に供する空港など、空港相互の役割分担や優先的に機能確保すべき空港を定めたうえで、効率的な整備が必要であること
・地震後に 2 次被害の恐れがある場合においては、あらかじめ必要な対策を行うこと

3-2-3. 航空輸送上重要な空港における機能

災害時に航空ネットワークの維持および背後圏経済活動の継続性確保の役割を果たす上で重要な空

港（羽田、成田、関西、中部、新千歳、大阪、福岡など、地域の拠点となる空港）

（1）確保すべき空港機能

・発災後 3 日を目途に定期民間航空機の運航が可能となる機能

・災害による経済被害の半減を目指し、再開後の運航規模として極力早期の段階で通常時の 50％に相当する規模を確保

（2）空港機能確保に向けた整備の基本的展開

・同一圏域内に位置する空港相互の連携や代替などを踏まえたうえで、確保すべき機能を検討し、効率的な整備を行うこと

・羽田空港においては、滑走路や誘導路等の耐震性を図り、地域の拠点となる空港においては、被害想定および耐震性を向上させる施策を検討

3-2-4. 地震防災体制の強化

（1）空港が主体となって実施する対策

・多機能型地震計測機器等による緊急地震速報の活用

・迅速な緊急施設点検を実施するための手順書類の充実

・空港運用時間帯外に災害が発生した場合においても、対応職員の迅速な確保など空港防災体制の充実

・空港内事業者、関係機関などとの連携強化

・被災地内外空港の連携の強化

・一般利用者等への情報提供方法の確立

・緊急復旧体制の充実（維持管理業者の活用および資機材の搬入経路想定等）

・想定した災害時対応の確実な遂行と災害対応機器への習熟などを目的とする定期的な訓練の実施

（2）他の関係機関または地域と連携して実施する対策

・海上保安庁、自衛隊、警察、消防、および周辺自治体との緊急連絡体制ならびに連携方策の充実

・地域および空港内関係機関との連携による困難者および緊急避難者等への対応方策および体制の充実

・緊急物資の輸送が開始されるまでの期間や輸送拠点となる空港等に関する情報の自治体等関係機関への周知方法の確立

・空港への緊急輸送が開始されるまでの食料供給体制や被災各地への物資輸送方法等の確立

・空港内外の施設管理者（航空会社、ターミナル会社、アクセス交通事業者など）との緊急連絡体制の充実

・空港内外の施設に関する緊急施設点検マニュアルの拡充および施設点検の迅速化

1）高橋潤一「液状化とその対策について」『空港エンジニア・ニュース』第 99 号、MAY 2009、国土交通省航空局建設課技術政策グループ、5-6 ページ、野田克人「空港耐震化における地盤改良」『空港エンジニア･ニュース』第 82 号、DEC 2007、国土交通省航空局建設課技術政策グループ、4-5 ページ.

2）石井正樹「災害時における空港の防災機能について」国土交通省　国土交通省　国土技術政策総合研究所　空港部　空港計画研究室.

3）岩田賢・麻山健太郎「空港の危機管理」『国際交通学会誌（IATSS Review)』Vol. 32, No. 2、平成 19 年 7 月（July, 2007)、89 − 94（29 − 34）ページ、三浦義雄・齋藤秀樹「地震災害時に求められる空港の役割と空港防災拠点計画について」、松本年弘「新しい空港整備に向けた航空分科会答申について」『国際交通安全学会誌（IATSS Review)』Vol. 33, No. 1、平成 20 年 4 月（April, 2008)、40（40）ページ、パシフィックコンサルタンツ株式会社　交通技術部　空港部「空港の地震対策について」、国土交通省航空局『地震に強い空港のあり方　地震に強い空港のあり方検討委員会報告』平成 17 年 12 月 13 日、『空港・航空保安施設の耐震性について　空港・航空保安施設耐震性検討委員会報告』平成 8 年 4 月 25 日.

データファイル

平成 24 年 4 月 23 日　関西国際空港株式会社・発表資料より

2011年度（平成 23 年度）運営概況（速報値）

【参考】http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm

○発着回数 107,791 回　（対前年比　101％）

国際線：　76,500 回
（対前年比 101％）
国内線：　31,291 回
（対前年比 102％）

発着回数について

2011 年度の発着回数は、震災等により当初は運休が見られましたが、その後は増便・新規就航等により好調に推移したことから、全体として 101％となりました。

○旅客数 13,857,044 人（対前年比　98％）

国際線：　10,108,324 人
（対前年比 97％）
国内線：　3,748,720 人
（対前年比 99％）

旅客数について

旅客数も主に震災等による外国人旅客の訪日回避から前年を下回りましたが、日本人旅客が円高を背景に9ヶ月連続で、国内線も好調な国内旅行需要等により6ヶ月連続で上回るなど、着実な回復が見られるところです。

○貨物量　712,118 t（対前年比　95％）

国際貨物：　675,378 t（対前年比　95％）
積込量：　308,601 t（対前年比　92％）
取卸量：　366,777 t（対前年比　97％）
国内貨物：　36,740 t（対前年比　98％）

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等から、5 月以降前年を下回る状況が続いたことから、年度合計につきましても積込量、取卸量ともに前年を下回りました。

1. 乗入便数のその他には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機等を含む。
2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局発表数値を参考に算出。　3. 国際貨物量は、大阪税関公表の関西国際空港航空機積卸貨物量。

平成 24 年 4 月 19 日　大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報［関西空港］　（平成 24 年 3 月分）

【貿易額】（単位：百万円、％）

	輸　出	前年比	全国比	輸　入	前年比	全国比	バランス（△は入超）
近畿圏	1,283,518	91.7	20.7	1,188,725	101.2	18.9	94,793
管内	769,589	90.6	12.4	915,701	99.9	14.6	△ 146,112
大阪港	259,006	88.4	4.2	360,261	94.4	5.7	△ 101,255
関西空港	341,989	84.8	5.5	244,859	83.1	3.9	97,130
全国	6,204,223	105.9	100.0	6,286,777	110.5	100.0	△ 82,554

【空港別貿易額】（単位：百万円、％）

	輸　出	前年比	全国比	輸　入	前年比	全国比	バランス（△は入超）
関西空港	341,989	84.8	5.5	244,859	83.1	3.9	97,130
成田空港	776,913	99.2	12.5	824,184	110.8	13.1	△ 47,272
羽田空港	15,228	133.9	0.2	44,003	161.5	0.7	△ 28,775
中部空港	62,432	92.6	1.0	71,252	112.9	1.1	△ 8,821
福岡空港	53,580	101.1	0.9	29,610	102.8	0.5	23,970
新千歳空港	1,825	118.5	0.0	2,671	251.1	0.0	△ 846

※関西空港には平成 19 年 6 月までは大阪航空貨物出張所を含んでいたが、平成 19 年 7 月以降は関西空港税関支署のみを計上。
前年比は同支署分との比。

大阪入国管理局　関西空港支局・発表資料より

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合計	
	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)		(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3月	140,630	4,540	122,680	3,960	361,740	11,670	342,150	11,040	967,200	31,200
平成24年4月	185,120	6,170	194,200	6,470	261,560	8,720	271,520	9,050	912,400	30,410
平成24年累計	**570,280**	**4,710**	**559,200**	**4,620**	**1,189,730**	**9,830**	**1,192,390**	**9,850**	**3,511,600**	**29,020**
前年同期	**421,500**	**3,510**	**454,500**	**3,790**	**1,077,500**	**8,980**	**1,083,400**	**9,030**	**3,036,900**	**25,310**
対前年同期比	**135.3%**		**123.0%**		**110.4%**		**110.1%**		**115.6%**	

※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。

平成24年5月11日　大阪入国管理局 関西空港支局・発表資料より

平成24年G/W期間中における出入（帰）国者数【速報値（概数）】

平成24年4月26日（水）から5月7日（月）までのG/W期間中（12日間）において、関西国際空港を利用した出入（帰）国者数は次のとおりです。

＊出・入（帰）国者総数　364,300人　（昨年比27.1％増）
（内）出　国　者　数　181,800人　（昨年比29.9％増）
（内）入（帰）国者数　182,500人　（昨年比24.4％増）

＊出国ピーク　4月28日（土）　20,300人　（過去最多　平成13年4月28日　25,100人）

＊入（帰）国ピーク　5月 6日（日）　24,200人　（過去最多　平成13年5月 6日　30,200人）

＊出入（帰）国ピーク　4月28日（水）～30日（土）
37,000人　（過去最多　平成13年5月 6日　42,500人）

平成24年G/W期間（4月26日から5月7日まで）の出入（帰）国者数は、対前年（平成23年4月28日から5月9日まで）比27.1％増の364,300人です。

出国者数は、前年比41,800人（29.9％）増の181,800人、入（帰）国者数は35,800人（24.4％）増の182,500人となりました。

1日平均の出入（帰）国者数は30,400人（前年比6,500人増）であり、30,000人を超えたのは平成19年以来5年ぶりのことです。

また、東日本大震災や尖閣諸島問題の影響等で出入国者が減少する前の一昨年（平成22年4月24日から5月5日）と比較しても、出入（帰）国者総数が37,700人（11.5％）、出国者数が9,900人（5.8％）、入（帰）国者数が27,800人（18.0％）とそれぞれ増加しています。

出国者渡航先国（地域）別では、第1位が《韓国　41,700人》、以下《中国　32,600人》、《東南アジア　26,700人》の順であり、昨年、一昨年と同順位となっています。対前年比では、ハワイが57.1％増となったほかは、台湾が50.8％、中国・香港が46.8％増となるなどアジア各方面への出国が著しく増えていますが、一昨年と比較した場合は、中国、グアム、サイパン、オセアニアが減少しています。

G/W期間中の出入（帰）国者数

平成24年 4月26日～5月7日（12日間）					平成23年 4月28日～5月9日（12日間）					平成22年 4月24日～5月5日（12日間）				
		出　国	入(帰)国	合　計			出　国	入(帰)国	合　計			出　国	入(帰)国	合　計
4月26日	木	15,800	13,000	28,800	4月28日	木	17,100	9,600	26,700	4月24日	土	14,600	14,800	29,400
4月27日	金	18,500	15,300	33,800	4月29日	金	16,900	9,800	26,700	4月25日	日	14,500	14,000	28,500
4月28日	土	20,300	16,700	37,000	4月30日	土	16,000	10,700	26,700	4月26日	月	14,300	11,700	26,000
4月29日	日	17,600	11,800	29,400	5月 1日	日	12,100	10,300	22,400	4月27日	火	14,500	10,500	25,000
4月30日	月	14,200	12,800	27,000	5月 2日	月	11,600	8,400	20,000	4月28日	水	16,300	10,500	26,800
5月 1日	火	14,000	10,800	24,800	5月 3日	火	13,700	10,900	24,600	4月29日	木	16,400	10,800	27,200
5月 2日	水	16,500	9,700	26,200	5月 4日	水	8,400	14,500	22,900	4月30日	金	15,000	11,400	26,400
5月 3日	木	18,900	12,200	31,100	5月 5日	木	8,700	17,800	26,500	5月 1日	土	17,500	11,800	29,300
5月 4日	金	11,300	17,100	28,400	5月 6日	金	7,400	13,300	20,700	5月 2日	日	14,800	10,400	25,200
5月 5日	土	9,900	20,500	30,400	5月 7日	土	7,400	14,800	22,200	5月 3日	月	10,400	13,000	23,400
5月 6日	日	12,600	24,200	36,800	5月 8日	日	10,400	15,300	25,700	5月 4日	火	11,500	15,900	27,400
5月 7日	月	12,200	18,400	30,600	5月 9日	月	10,300	11,300	21,600	5月 5日	水	12,100	19,900	32,000
合　計		181,800	182,500	364,300	合　計		140,000	146,700	286,700	合　計		171,900	154,700	326,600
1日平均　30,400人					1日平均　23,900人					1日平均　27,200人				

出国者渡航先国（地域）別一覧表

	平成24年 4月26日～5月7日 （12日間）				平成23年 4月28日～5月9日 （12日間）		平成22年 4月24日～5月5日 （12日間）	
	実績数	構成比率	対前年比	対前々年比	実績数	構成比	実績数	構成比
韓国	41,700	22.9％	137.6％	112.7％	30,300	21.6％	37,000	21.5％
中国	32,600	17.9％	146.8％	90.6％	22,200	15.9％	36,000	20.9％
香港	13,800	7.6％	146.8％	99.3％	9,400	6.7％	13,900	8.1％
台湾	19,300	10.6％	150.8％	129.5％	12,800	9.1％	14,900	8.7％
東南アジア	26,700	14.7％	123.0％	119.2％	21,700	15.5％	22,400	13.0％
北アメリカ	5,400	3.0％	93.1％	192.9％	5,800	4.1％	2,800	1.6％
ハワイ	8,800	4.8％	157.1％	104.8％	5,600	4.0％	8,400	4.9％
グアム・サイパン	6,700	3.7％	117.5％	87.0％	5,700	4.1％	7,700	4.5％
オセアニア	4,200	2.3％	70.0％	82.4％	6,000	4.3％	5,100	3.0％
ヨーロッパ	14,000	7.7％	110.2％	103.7％	12,700	9.1％	13,500	7.9％
その他	8,600	4.7％	110.3％	84.3％	7,800	5.6％	10,200	5.9％
合計	181,800	100.0％	129.9％	105.8％	140,000	100.0％	171,900	100.0％

不法就労外国人対策キャンペーン月間

■法務省入国管理局からのお知らせ■

法務省では、例年6月1日から1か月間、「不法就労外国人対策キャンペーン月間」を設け、外国人の不法就労防止に対する理解と協力を得るために啓発活動を実施しています。

近年、国際交流は一層活発となり、多くの国からたくさんの外国人が日本を訪れており、平成22年には我が国に入国した外国人は約944万人で過去最高となりました。昨年は東日本大震災の影響で、前年比約231万人減の約714万人となりましたが、震災から1年を経過し我が国に入国する外国人数も回復してきております。

外国人のほとんどの方々は、適正な手続により入出国されていますが、一方で、不法就労を目的として我が国に入国しようとする外国人も後を絶たないばかりか、偽変造旅券等を行使して不法に入国しようとするなど、入国手段も悪質、巧妙化しており、不法就労外国人の多くを占める不法残留外国人数は、当局の施策並びに関係機関の協力により、日々数が減少しておりますが、本年1月1日現在で、依然として約6万7千人を数える状況にあります。

今後、さらに国際交流を発展させ、よりよい日本社会を築くためには、日本の法律を遵守する中での国際交流の推進を図ること、すなわち、「ルールを守って国際化」することが必要です。

そのためには、喫緊の課題であります不法就労者（不法滞在者）の削減に向け、皆様の御理解と御協力をお願い致します。

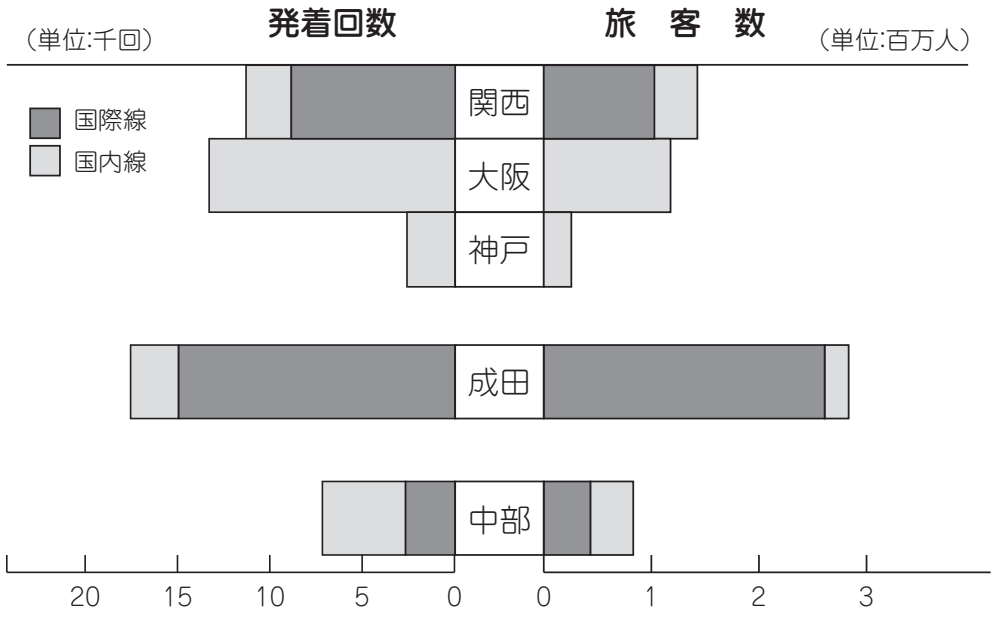
㈶関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　平成 24 年３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	7,018	100.6%	15,747	113.8%	22,765	109.3%
	関　西	7,018	100.6%	2,953	128.4%	9,971	107.5%
	大阪(伊丹)	0	－	10,640	110.8%	10,640	110.8%
	神　戸	0	0.0%	2,154	111.0%	2,154	110.9%
	成　田	14,841	106.0%	2,544	164.7%	17,385	111.8%
	中　部	2,591	96.9%	4,508	107.1%	7,099	103.1%
旅客数（人）	関西３空港	997,272	111.8%	1,777,087	122.4%	2,774,359	118.4%
	関　西	997,272	111.8%	392,644	147.1%	1,389,916	120.0%
	大阪(伊丹)	0	－	1,145,018	117.0%	1,145,018	117.0%
	神　戸	0	0.0%	239,425	115.8%	239,425	115.8%
	成　田	2,604,403	127.4%	229,209	174.3%	2,833,612	130.3%
	中　部	427,200	104.8%	409,696	112.5%	836,896	108.4%
貨物量（トン）	関西３空港	60,954	89.0%	13,655	94.3%	74,609	89.9%
	関　西	60,954	89.0%	3,062	90.9%	64,016	89.1%
	大阪(伊丹)	0	－	10,004	95.4%	10,004	95.4%
	神　戸	0	－	589	94.0%	589	94.0%
	成　田	183,273	113.8%	集計中	－	183,273	113.8%
	中　部	10,389	95.6%	2,368	81.8%	12,757	92.7%

注１．大阪、神戸の発着回数は着陸回数を２倍して求めた数値。
注２．速報値であり、確定値とは異なることがある。

関西3空港と国内主要空港の利用状況



関西空港調査会からのお知らせ

○第389回定例会（平成24年4月25日開催）

「新関西国際空港株式会社の設立と今後の展望について」をテーマに花角　英世　氏（国土交通省大阪航空局長）の講演会を開催した。

今後の予定

○第390回定例会

日　　時　平成24年5月31日（木）16:00～17:00
場　　所　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　「関空アクセスの改善～なにわ筋線の調査内容について」（仮題）
講　　師　森　　宏之 氏（国土交通省近畿運輸局企画観光部長）

○第391回定例会

日　　時　平成24年6月26日（火）16:00～17:00
場　　所　大阪キャッスルホテル
テ ー マ　「近畿圏の安全・安心の確保と国際競争力の強化に向けて」
講　　師　上総　周平 氏（国土交通省近畿地方整備局長）

※ 上記定例会に参加ご希望の方は当調査会ホームページ（http://www.kar.or.jp/）からも申し込みできます。定員になり次第締切いたします。

○見学会

日　　時　平成24年7月5日（木）13:30～15:30
見 学 先　堺太陽光発電所

事務局だより

▶ トルコ名物「サバサンド」をご存じでしょうか？　毎年 GW に訪れる高知県は土佐久礼の友人から頂いた脂ののった「トロさば」を酒の肴、ご飯のおかずだけでは飽き足らずに作ってみました。お試しあれ。

1. 軽く小麦粉を振ったトロさば（三枚におろした塩鯖でも旨い）をオリーブ油で揚げ焼きに。
2. トースターで温めたフランスパンの横っ腹に切れ目を入れて1 . をガッと挟み、そこにトマトスライス、厚めのオニオンスライス（新鮮な泉州産、淡路島産が旨い）も一緒に挟む。（好みでバジルやパセリ等ハーブ類も挟むと更に旨い）
3. 仕上げにレモン汁をたっぷりと垂らす。
4. 初夏の青空を眺めつつボスポラス海峡を想像しながらかぶりついてみてくだい。トルコに行きたくなります。

関空=イスタンブール線はこの夏スケジュールよりデイリー運航していますのですぐに旅立てますよ。

（Mogera）

KANSAI空港レビュー
2012.5 No.402

～日本有数の浜寺水路でスポーツ観戦～

第2回 堺泉北港ドラゴンボート大会（高石市）

高石の地域資源である大阪府立漕艇センターを活用して毎年６月の第３日曜日に高石商工会議所主催で開催しております「ドラゴンボート大会」は今年で５回目を迎えます。
今年は「堺泉北港ドラゴンボート大会」と名称変更をおこない、２回目の大会となり、日本ドラゴンボート協会主催の第１１回世界選手権二次選考会を兼ねた大会として盛大に開催されます。
当日は会場付近で地元、近隣のまちの物産展も同時開催致しますので、是非一度会場にお越しください。　お待ちしております！

■開 催 日　平成24年6月17日（日）
■会　　場　大阪府立漕艇センター（高石市高砂１丁目）
■問 合 先　高石商工会議所「堺泉北港ドラゴンボート大会」係
　　TEL　072-264-1888　　http://www2.ocn.ne.jp/~tcci

●発行日　2012年5月20日　●印　刷　㈱日報印刷
●発　行　財団法人 関西空港調査会
〒540-0012 大阪市中央区谷町2丁目9番3号 ガレリア大手前ビル12F
TEL(06)6943-7841　URL http://www.kar.or.jp