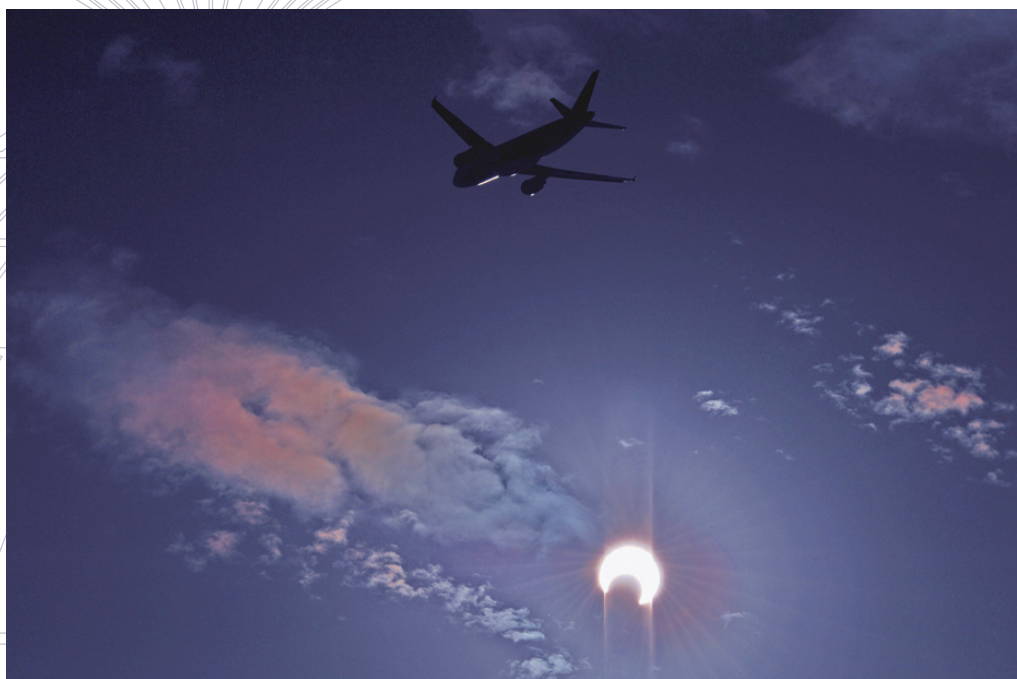




KANSAI 空港レビュー



No.403
2012.6

CONTENTS

1 巻頭言

関西国際空港の再生・強化に向けて
長田 太

2 各界の動き

7 講演抄録

関空アクセスの改善 ～なにわ筋線の調査内容について～
森 宏之

16 プレスの目

対岸の行方
諏訪部 敦

18 航空交通研究会研究レポート

アジアにおける国際物流システムの課題と関西国際空港
石田 信博

20 データファイル

- ・運営概況について[平成24年4月分](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成24年4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4月分)
- ・関西空港調査会 平成23年度研究事業成果報告会 概要・プログラム
- ・一般財団法人関西空港調査会 理事、監事、評議員一覧

【表紙写真】「A320と金環日食」

2012年5月21日の金環日食と飛行機です。

午前07:28頃、太陽は月と重なってリング状の部分を残し、あたりは幾分暗くなりました。

展望ホールに集まった200人ほどの方から歓声と拍手が湧きました。

金環日食のリングが切れ始めた07:33にピーチ151便福岡行き定刻07:30のA320が太陽を掠めてくれました。

関西国際空港の再生・強化に向けて



国土交通省航空局長 長田 太

平成 23 年 5 月、関西国際空港（関空）の国際拠点空港としての再生・強化並びに関空と大阪国際空港（伊丹）の適切かつ有効な活用を通じた関西圏の航空輸送需要の拡大を図ることを目的とする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（平成 24 年法律第 54 号。以下「経営統合法」という。）が成立しました。関空は、4,000m 級の滑走路を 2 本有し、完全 24 時間運用が可能であるという強みを持つ空港ですが、海上に空港を建設し多額の事業費を要したため、いまだに巨額の負債を抱えており、関空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となっております。このため、経営統合法では、新関西国際空港株式会社（新関空会社）が、関空と収益性に優れた伊丹を一体的に管理し、両空港の事業価値を増大させることで、適切かつ適切な条件でコンセッションを実現し、関空債務を早期かつ確実に返済することを通じて関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化することとしております。

本年 4 月に新関空会社が設立され、現在、7 月の両空港の経営統合に向けて関係者の皆様と一丸となって準備を進めております。経営統合後、新関空会社は、民間の柔軟な経営判断と明確な責任の下で両空港の事業価値の増大を図り、早ければ平成 26 年のコンセッション実現を目指すこととなります。

両空港の事業価値の増大に向けての具体的な手法としては、関空の特性を活かし、LCC 拠点化や貨物ハブ化などの取り組みが有用です。LCC については、本年 3 月に本邦初の LCC であるピーチ・アビエーションが関空を拠点に運航を開始し

ており、本年秋には LCC 専用ターミナルが完成する予定です。また、本年 5 月にアメリカの国際総合航空貨物輸送会社であるフェデラルエクスプレスが北太平洋地区のハブ空港として関空に拠点化を図ることを発表しました。新関空会社は、このような施策の展開を引き続き積極的に講じることにより、両空港の事業価値の最大化に努める必要があります。国土交通省としても、これらの施策の推進に対しては可能な限り支援して参りたいと考えております。

また、新関空会社については、コンセッションを適時かつ適切条件で実施するとともに、コンセッションが適切かつ円滑に実施されるために必要な措置を講ずるよう努めることが、その責務として定められています。コンセッション実現の目的は、関空の早期の確実な返済のみならず、民間事業者がそのノウハウを最大限に活用しつつ、投資に対する収益に関し自らリスクを取る統治体制に移行することで、より効率的で緊張感のある経営を実現できる仕組みを確立することにあります。民間の知恵と資金を積極的に取り入れつつ、両空港の経営統合の目的が達成されるよう、国土交通省としても可能な限り早期に適切な条件で両空港のコンセッションが実現するよう必要な環境の整備に努めて参ります。

両空港の経営統合まで残すところわずかとなり、いよいよ両空港の新たなスタートが目前となっております。両空港の経営統合が、我が国の航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与するものとなるよう、国土交通省としても最善を尽くしてまいります。

各界の動き

関西国際空港

●ゴールデンウィークの国内線旅客好調

関西空港を拠点にする格安航空会社（LCC）ピーチ・アビエーションは5月7日、大型連休の4月27日～5月6日の運航実績を発表した。期間中の関空発着4路線の計220便の搭乗者数は計3万5,963人で、搭乗率は90.8%だった。

全日本空輸の関西3空港の利用者は国内線が前年同期比8.5%増（30万4,730人）、国際線が8.7%増（1万7,540人）となった。日本航空は国内線こそ2.3%減（18万5,852人）だったが、国際線は5.9%増（2万5,837人）と回復した。

●地下鉄四つ橋線を阪急・南海と接続し新大阪と直結構想

大阪府市統合本部の地下鉄改革プロジェクトチーム（PT）は5月8日の会合で、市営地下鉄四つ橋線を延伸し阪急、南海両電鉄と接続して新大阪と関西空港を結ぶ構想を発表した。事業費は約2,210億～2,260億円と試算している。市営地下鉄と阪急、南海はレール幅や給電方式が異なるうえ、事業費の負担割合など課題は多い。構想ではJR大阪駅北側の再開発地区「うめきた」に、四つ橋線西梅田駅と阪急十三駅を結ぶ延伸路線「西梅田・十三連絡線」（約2.9km）を敷設、阪急が国から事業認可を得ながら着工を凍結している十三～新大阪間の「新大阪連絡線」（約2km）が完成すれば、四つ橋線は新大阪のほか京都・神戸方面にもつながる。

●ピーチ、国際線就航

ピーチ・アビエーションは5月8日、関西とソウル（仁川空港）を結ぶ路線の運航を始めた。運賃は片道5,280～2万3,980円と国内大手の半額以下で、燃油特別附加運賃（燃油サーチャージ）も取らない。同社としては初めての国際線となる。当初は1日1往復で7月1日から3往復に増便する。

●ピーチ香港線は最安8,880円

ピーチ・アビエーションは5月10日、7月1日に就航する関西～香港線の運賃を発表した。片道8,880～3万3,880円で、燃油サーチャージは追加徴収しない。国内の大手航空会社の割引往復運賃は6万5,000円前後からで、ピーチは半額以下となる。

●ゴールデンウィーク出国者27.1%増

大阪入国管理局関西空港支局は5月11日、ゴールデンウィーク期間（4月26日～5月7日）に関西空港を利用した出入国者数が前年比27.1%増の36万4,300人だったと発表した。東日本大震災で自粛ムードが広がった昨年の反動や円高などが原因とみられる。

●国交省の基本方針案に伊丹「将来の廃港検討」明記

国土交通省は5月14日、関西、大阪両空港の一体運営に関する基本方針の素案をまとめ地元提示した。伊丹は低騒音を条件にジェット機枠を広げる一方、将来は廃港を含めてあり方を検討すると明記した。伊丹は現在1日の発着回数がジェット機200回、プロペラ機170回に規制されているが方針案ではこの「プロペラ機枠」を「低騒音機枠」に改め、低騒音であればジェット機も飛ばせるようになる。

●兵庫県知事「伊丹廃港の検討」削除求める

井戸敏三兵庫県知事は5月14日の記者会見で、国土交通省が「将来的な伊丹廃港の検討」を盛り込んだ基本方針素案をまとめたことについて、「民間の運営会社に（両空港の運営権を）高く買い取ってもらわないといけない状況なのに、伊丹空港をおとしめるような基本方針を書くのはいかがか。絶対反対」と語った。

●ピーチ、ソウル線増便前倒し

ピーチ・アビエーションは5月16日、関西～ソウル線の3往復への増便時期について7月1日から6月23日に前倒しすると発表した。機材（エアバス320型）の納入が早くなるのが理由で、保有機は3機から4機になる。

●空港統合素案「国際線は関空のみ」

国土交通省の空港運営の基本方針素案が5月16日、大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）に示され、「国際線の就航は関西空港に限定」と記されていることが分かった。11市協会長の藤原保幸伊丹市長は同日記者会見し、「引き続き国際チャーター便の復活を要望していきたい」と述べ、素案に盛り込まれた大阪空港の「廃港検討」についてはあらためて削除を求めた。

●神戸市長「伊丹廃港」を批判

関西、大阪両空港の一体運営に関する基本方針案に国土交通省が将来的な伊丹空港の廃港の検討を盛り込んだことについて、矢田立郎神戸市長は5月16日の定例記者会見で、「廃港という言葉を盛り込むのは好ましくない」などと批判した。

●3月期決算、減収増益に

関西国際空港会社は5月16日、2012年3月期の連結決算で純利益が前の期比12.5%増の82億3,800万円になったと発表した。売上高は1.2%減の882億9,900万円、営業利益は6.7%減の177億7,700万円、経常利益は8.2%増の89億6,600万円となった。

国際線旅客数の減少で旅客サービス施設使用料や免税店などの売り上げが減った。一方、下期に国際線旅客便数が過去最高を記録したことで、減収幅は大幅に縮まった。営業利益は前年を下回ったが、支払利息の減少などで経常利益は増益だった。

また、11年度の発着回数は前年度（10年度）比0.9%増の10.8万回、乗入便数が0.6%増の1日あたり147.3便、航空旅客数が2.3%減の1,385.7万人、貨物量が5.0%減の71.2万tだった。

●津波から3日で離着陸再開目指す

国土交通省は5月20日、大規模地震で大きな津波被害を受ける恐れのある関西、羽田など6空港について、災害発生から3日以内に自衛隊機などの離着陸を再開できるようにするための復旧計画をつくる方針を決めた。倒壊した建物に取り残された人らの救命率が大幅に下がるとされる72時間より早い復旧を目指し、救急活動や支援物資輸送の拠点として活用する。

●国際線発着、7か月連続プラス

関西国際空港会社が5月21日に発表した4月の速報値によると、国際線旅客便の発着回数が4月としては過去最高の5,667回（前年同月比22%増）となり、7か月連続で前年を上回った。国内線旅客便もピーチ・アビエーションの就航などにより3か月連続で上回る2,695回（26%増）だった。旅客数は国際線が前年同月比47%増の94万2,664人で7か月連続で前年を上回った。このうち外国人旅客数は2か月連続で前年同月を上回る37万9,320人（前年同月の2.6倍）となり、4月として過去最高を記録した。

●11市協「伊丹廃港」削除を国に要望

関西・大阪両空港の経営統合後の「基本方針」素案に、国が将来的な伊丹廃港の検討を盛り込んだことに対し、大阪国際空港周辺都市対策協議会（11市協）会長の藤原伊丹市長は5月23日、「廃港検討の削除」を求める要望書を前田国土交通相に提出した。しかし、11市協メンバーの

橋下徹大阪市長は同日、「11 市協の意思決定ではない。無効だ」と反発した。

●伊丹廃港検討受け入れて決着

関西・大阪両空港の運用方法を定める「基本方針」について、国と地元政財界が意見交換する関西国際空港・大阪国際空港運営協議会が5月25日、大阪市内で開かれ、国が「将来的な伊丹廃港の検討」などを盛り込んだ基本方針案を正式に提示した。井戸兵庫県知事以外に強い反対意見はなく、基本方針に「廃港検討」の内容を入れることで事実上決着した。2045年とされるリニア中央新幹線の開業など周辺状況の変化を考慮したうえで「廃港も含め、将来のあり方を今後検討する」とした。

一方、大阪空港の周辺自治体が求めてきた、プロペラ機発着枠内で低騒音ジェット機の使用を認めるなどの規制緩和策が盛り込まれた。



クリック！

基本方針に盛り込まれる大阪空港のあり方について国・地元が合意した。長期的には廃港の方向を確認しつつ、短期的には有効活用するため、事実上、ジェット機の発着枠を拡大するというものだ。経営統合によって全体としてのパイを拡大することが最大の目的であり、それが可能になる。どちらかが増えれば、どちらかが減るというゼロ・サムだけは何としても避けたい。

●神戸からの割引切符

南海電気鉄道と阪神電気鉄道は5月25日、神戸方面からの関西空港利用者に向けた割引乗車券「神戸アクセスきっぷ」「関空アクセスきっぷ（阪神版）」を発売する。南海線関西空港駅と、阪神電車の各駅（神戸高速線を除く）との間を片道1,100円で利用できる商品で、通常運賃より最大15%安くなるという。発売期間は2013年3月31日まで。

●フェデックスが北太平洋地区ハブを開設

国際航空貨物輸送のフェデラルエクスプレスと関西国際空港会社は5月29日、北太平洋地区ハブを開設すると発表した。北アジア地域から集約した貨物を米国向けに発送するための拠点で、延べ床面積約7,560坪の専用施設を建設し、24時間態勢で通関業務・ランプオペレーション・仕分けや積み替え業務などを行う。操業開始は2014年春ごろを予定。

福島伸一関空会社社長は「目指していた国際貨物ハブ化を真に具現化する大きな一歩だ。関空が関西、日本という枠組みを超え、アジアや北米を含む北太平洋地域の航空物流に担う大きな意義をもつ」と歓迎した。

●新関空社長「着陸料を成田並みに値下げ」

安藤圭一新関西国際空港会社社長は5月30日、共同通信のインタビューに応じ、関西空港の利用伸び悩みの一因になっている高額な着陸料について「少なくとも成田空港に近づけないといけない」と述べ、年内にも引き下げる考えを示した。安藤社長は関空と大阪（伊丹）空港の経営統合により、事務作業の効率化などで年間10億円を超える経費削減効果があると指摘した。

●関空利用拡大にアクセス環境の改善が必要

国土交通省は5月29日、2011年度の関西空港高速アクセスに関する検討調査結果を公表した。関西空港へのアクセシビリティは現状、所要時間・費用面の両面で優位に立つ地域は少なく、アクセスが優位となる背後圏の人口も比較的小さく留まっている。高速アクセスを導入した場合、大阪（梅田）、新大阪、難波の順に関西空港の需要増加が大きくなる傾向があって、所要時間と運賃の改善によって、一定の効果が期待できるとの見通しを示した。さらに、関空へのアクセシビリティ向上により、関空需要への広域的な効果が期待できると分析した。

●新会社が伊丹空港ビルを買収へ

新関西国際空港会社は、伊丹空港ターミナルビルを運営する第三セクター、大阪国際空港ターミナルを買収する方針を固めた。2013 年夏をめどに全株式を取得して完全子会社化することを目指し、大株主の自治体などとの調整に入った。株式は大阪府・市と兵庫県、神戸市で計 50% を保有し、残りは民間企業が出資している。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●活性協がフル活用要望へ

大阪空港周辺の商工団体などで行う大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会は 5 月 14 日、総会を開いた。関西空港との経営統合を 7 月に控え、ジェット・プロペラ機枠の撤廃や国内長距離路線の復活、近距離国際便の就航など、利用者の利便性向上に向けて伊丹のフル活用を国など関係機関に陳情、要望することを骨子とする今年度の事業計画を決めた。

●大阪市長、11市協脱退検討へ

橋下大阪市長は 5 月 25 日、大阪国際空港周辺都市対策協議会（11 市協）」について、「もともとは環境対策を行うための集まりだが、伊丹存続の運動団体みたいになり始めている。加入しているメリットはない」と話し、脱退検討を表明した。

＝ 神戸空港 ＝

●4月の搭乗者6.4%増

神戸市は 5 月 10 日、4 月の神戸空港の搭乗者数が前年同月比 6.4% 増の 19 万 884 人だったと発表した。搭乗率は 63.1% で、4 月としては過去 7 年間で 2 番目に高かった。

●可動式の搭乗橋を増設

神戸市は 5 月 18 日、神戸空港ターミナルビルの搭乗橋を 1 本増設し、計 5 本にすると発表した。2013 年 6 月に完成する。朝夕の混雑時に搭乗橋が不足し、乗客が地上を歩いて飛行機に乗り込んでおり、航空会社が増設を求めている。事業費は数億円の見込み。

＝ 成田国際空港 ＝

●3期ぶり減収減益

成田国際空港会社は 5 月 11 日、2012 年 3 月期連結決算を発表した。東日本大震災と東京電力福島第一原発事故の影響で旅客数や航空機の発着回数が大幅に落ち込み、下期で前年同期を上回るまで回復したものの 3 期ぶりの減収減益となった。売上高は前期比 7.6% 減の 1,735 億円。純利益は同 64.3% 減の 35 億円で、2004 年の民営化後で最も低くなった。

＝ 中部国際空港 ＝

●2年連続で黒字確保

中部国際空港会社が 5 月 16 日発表し 2012 年 3 月期連結決算は、純利益が前期比 42.4% 減の 5 億円だったが、2 年連続で黒字を確保した。昨年 11 月時点では 2 億円の赤字予想だったものの、東日本大震災で落ち込んだ旅客数が年度後半に想定以上に回復した。売上高は 1.7% 減の 418 億円。

＝ その他 ＝

●沖縄振興基本方針で那覇空港に第2滑走路

政府の沖縄振興審議会(会長・伊藤元重東京大大学院教授)は 5 月 10 日、内閣府で会合を開き、今後 10 年間の沖縄振興の方向性を示す基本方針を提示し、了承された。沖縄県が財政支援を求めている那覇空港の第 2 滑走路について、「適切な財源の確保を前提に整備を図る」と明記した。

●中国、今後5年間で空港を70か所建設

5月23日開かれた中国の民間航空発展フォーラムで中国民用航空局の李家祥局長が、第12次5か年計画期間（2011～2015年）の民間航空発展計画について説明し、計画期間中、新たに70か所の空港を建設し、101か所の空港を改修・拡張する。

航空

●三菱MRJ用エンジン、試験飛行開始

三菱重工業子会社で国産ジェット機、MRJを開発する三菱航空機は5月3日、MRJに搭載する米プラット・アンド・ホイットニー社製新型エンジンの試験飛行をカナダのケベック州で始めたと発表した。1年強をかけて飛行中の燃費性能や耐久性を確認する。

●航空管制システム輸出で基本方針

国土交通省は5月10日、航空機を安全に運航させる「航空管制システム」を輸出するための基本方針をまとめた。メーカーが自由に海外でシステムを販売できるように、国が一部持っている著作権の利用を特別に許可することを検討する。早ければ年度内に東南アジアなどで官民による市場調査を実施。国際会議などの開催を通じて、本格的な売り込みを始める。

●日航、2年連続最高益

日本航空が5月14日発表した2012年3月期連結決算は、営業利益が2,049億円となり、前期の1,884億円を上回って2年連続で過去最高を更新した。更生計画で見込んでいた利益の2.7倍に達した。不採算路線からの撤退や人員削減など徹底したコスト削減によるもの。

●国交省、スカイマークを厳重注意

国土交通省は5月22日、管制官の許可がない滑走路に誤着陸するなどトラブルが相次いだスカイマークに対し、安全管理体制に不備があるとして厳重注意し、再発防止策の報告を指示した。2～5月にかけて計6件のトラブルなどが相次いだ。

関西

●地下鉄民営化は2015年度

大阪府市統合本部会議が5月8日開かれ、市営地下鉄の民営化を検討するプロジェクトチームが中間報告を提示し、2015年度の民営化移行を目指すスケジュール案を明らかにした。民営化に先立ち、在阪私鉄などに比べて割高な運賃の値下げや最大30分程度の終電延長を行う目標も示した。

●大阪モノレールを東大阪へ延伸検討

松井一郎大阪府知事は5月9日、第三セクターの大阪モノレール本線（大阪空港～門真市）を東大阪市内の近鉄奈良線との接続部まで8.7km延伸する方向で検討を始めたことを明らかにした。2004年の近畿地方交通審議会答申では、東大阪市内まで延伸し、近鉄奈良線やけいはんな線と接続することが「中長期的に望まれる」とされた。ただ当時の試算で900億円が必要とされ、財政難の府は検討を凍結していた。

●関経連などリニア新幹線シンポ

関西経済連合会など経済団体は5月21日、リニア中央新幹線大阪開業早期化シンポジウム「今、共に考えよう。リニア超特急とともに広がる未来。」を大阪市内で開いた。日本総合研究所の寺島実郎理事長は特別講演で、世界潮流の中で日本経済が生き抜くためには「交流と移動」が鍵として、国家戦略的な観点からも、東京～大阪間をできる限り速やかに開業すべしと述べた。

関空アクセスの改善 ～なにわ筋線の調査内容について～

国土交通省 近畿運輸局
企画観光部長

森 宏之 氏



●と き 平成24年5月31日（木）

●ところ 大阪キャッスルホテル7階

■はじめに

国土交通省近畿運輸局企画観光部長の森でございます。本日は、このような場をいただきましたことを、また関西空港調査会関係者の皆様方、本日ご参加の皆様方におかれましては、常日ごろより運輸・鉄道行政にご理解とご支援をいただいておりますことを感謝申し上げます。

国土交通省では平成21年度～23年度の3年間、関西圏における高速交通ネットワークへの鉄道アクセス改善方策に関する調査として「なにわ筋線」の調査をさせていただきました。今年の3月に調査結果を取りまとめることが出来ましたので、本日はこの調査結果の概要についてお話しさせていただきます。

この調査は、近畿大学の斎藤名誉教授や京都大学の中川教授をはじめ大阪府、大阪市、鉄道事業者、経済団体、関空会社の方々等で検討会を構成して検討していただきました。それぞれ組織の立場としては利害が絡むことも多くありますが、あくまで技術的見地からの基礎的調査ということでまとめたいただいたものです。特定の案について賛成するとか反対するとか、具体的に実施するというようなことを決める場ではなかったということを御理解いただきたいと思います。

■なにわ筋線の検討経緯

はじめに、なにわ筋線についての検討経緯から説明します。古くから検討されてきた路線なのですが、国の調査としては平成11、12年度

に都市鉄道整備等基礎調査において、「阪神西大阪線の延伸（阪神なんば線）」、「京阪中之島新線の整備」、「京都市高速鉄道東西線（二条～洛西間）の整備」等とともに、「個別プロジェクト調査」の一つとして「なにわ筋線の整備に関する調査」を実施し、なにわ筋線は建設費が莫大で採算性の観点から難しいとされ関係者の合意には至っておりませんでした。関西圏で必要な路線であるとの論議は続いていました。その後、平成16年に近畿地方交通審議会の第8号答申において、「京阪神圏において中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」の一つとしてなにわ筋線が位置づけられました。第8号答申におけるなにわ筋線の答申内容は、JR新大阪駅とJR難波駅及び南海汐見橋駅を結び、JR阪和線と南海本線を経由して関西空港に直結する路線であり、京阪神の各都市から関西空港へのアクセス機能の強化に資する路線であること、JR大阪駅周辺や中之島、御堂筋周辺、難波や湊町を貫通して当地域間のアクセス機能の強化も図られるという路線で、受益も広範囲に及び関係者も多岐にわたることから整備手法について調整が必要があること、また、梅田の北ヤード整備の際のJR東海道支線地下化構想との関係に留意する必要があること等が位置づけられました。

その後、平成21年になって大きな動きがありました。平成21年には羽田、成田両空港の国際線発着枠が大幅に拡大し、関空の国際線ネットワークは大きな脅威にさらされ、現在の

関空の国際競争力の下で、内外の空港間競争に伍していくことが困難となることや、関空の巨額有利子負債の解消が必要といったような問題意識から、関空の将来の発展に向けて、国が戦略的なビジョンを示すよう、平成21年2月、当時の大阪府知事の橋下知事（現大阪市長）をはじめ近畿2府3県と福井、三重、徳島の知事と京阪神3市長と堺市長が連名で、国に対し「関西国際空港の機能強化に向けた緊急共同アピール」を発表しました。内容は、①国は、海上空港建設に伴い、関空が負う1兆円超の有利子負債が関空の国際競争力を阻害している現状を十分認識し、国の責任において財務構造の抜本的改善策を早急に講じること、②国は関空の出入国拠点機能の根幹をなす航空ネットワークの回復に向け、国内航空会社に協力を求めること等、③国は、利用者利便を向上させるため、関空へのアクセスについて改善を図ること、④羽田、成田両空港で拡大する発着枠の配分に当たっては、西の国際拠点空港である関空の航空ネットワークやダイヤを阻害することのないよう関空の就航促進を図ることです。

この緊急共同アピールの関空へのアクセス改善について、当時の金子国土交通大臣より「関西国際空港のアクセス改善方策は、同空港の国

際競争力の強化を図る上で極めて重要である。このため、なにわ筋線等、大阪ビジネス拠点から関西国際空港をはじめとした高速交通ネットワークへのアクセス改善方策の実現に向けて、国土交通省は大阪府をはじめ地方自治体や関係事業者等とも連携して検討を進める。」と回答いたしました。

当時、私は成田空港の仕事をやっておりました、成田新高速鉄道株式会社、千葉県や成田市、京成電鉄等と連携しながら成田スカイアクセスという事業もかかわらせて頂いておりました。新聞等で関空のアクセス問題の報道に関心を持っていたところでありましたが、まさか自分がその仕事に携わらせて頂けるとは思っておりませんでした。

平成21年4月に大阪府知事、大阪市長をはじめ、関西経済界、鉄道事業者、関空会社のトップレベルの出席による「関西活性化に向けた今後の鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」が開催され、この懇談会の総意として、実務者レベルによる検討会を設置し、なにわ筋線等、大阪ビジネス拠点から関西国際空港をはじめとした高速交通ネットワークへのアクセス改善方策について、必要な調査を実施すること等により議論を深めることになりました。



なにわ筋線
計画概略図

■検討会の設置

大阪ビジネス拠点から関西国際空港をはじめとした高速交通ネットワークへのアクセス改善方策について、近畿圏の都市鉄道ネットワーク等の現状、社会経済情勢等の変化を整理の上、高速交通ネットワークへの鉄道アクセス改善方策、整備効果等に関する検討を行い、今後の課題について整理することを目的に、平成21年7月から近畿大学名誉教授の斎藤先生を座長とし、先程の懇談会メンバーの実務者レベルである部長クラスの方を招き「高速交通ネットワークへの鉄道アクセス改善方策に関する検討会」を設置して、なにわ筋線等の高速交通ネットワークへのアクセス改善方策について検討調査を開始いたしました。

■調査内容について

それでは、平成21～23年度調査の内容の説明に入りますが、この調査は先生方の苦勞の結晶で技術的、専門的な事項に亘るため、私の拙い説明では分かりにくい点があると存じますが、ががお願いします。

まず、なにわ筋線のルートですが、大阪駅北地区2期開発区域の基盤整備の一つとなる JR

東海道線支線の地下化事業が進められていることから、JR 東海道線支線の地下化の整備を前提になにわ筋線の整備が行われるものとして検討し、その結果として、なにわ筋線は JR 東海道線支線の地下化事業で整備される北梅田駅（仮称）へ接続する形で検討を行っております。また、なにわ筋線の整備ルートは、近畿地方交通審議会の第8号答申では、JR 難波・南海汐見橋に接続するルートが示されているところでありますが、検討会での御意見も踏まえ南海難波へ接続するルートも含め検討することと致しました。

なお、城東貨物線を利用し貨物線を旅客線化するおおさか東線も鉄道事業者と大阪府、大阪市等が連携し整備が進められていることから、需要予測等を行う前提としては、おおさか東線の整備を前提になにわ筋線の整備が行われるものとして検討しております。

具体ルートは、JR 新大阪駅から北梅田駅（仮称）までの間で中津付近から地下に入り、北梅田駅（仮称）から接続駅である JR 難波駅、南海難波駅、南海汐見橋駅までは概ねなにわ筋（府道41号線）の直下を通る地下ルートで検討しており、西大橋付近で地下において分離し、

JR 難波駅及び南海難波駅又は南海汐見橋駅まで地下ルートでそのまま延長します。

現在、地下駅である JR 難波駅へはそのまま接続し、南海本線へは既存の南海難波駅付近の地下に新駅を設置し、南海本線が高架であるため、その間の可能な限り民地や道路、構造物等に支障のない地点から地上に出て、南海本線と接続し、また、南海汐見橋線へ接続する場合は既存の南海汐見橋駅付近の地下に新駅を設置し、南海汐見橋線の一部を地下化することで、南海汐見橋線と接続することとしています。

中間駅の設置検討については、結節される既設路線（既設駅）と新駅の位置及び乗換動線を考慮して、中津付近（地下鉄御堂筋線、阪急神戸線・宝塚線）、福島付近（阪神本線、JR 東西線）、中之島付近（京阪中之島線）、西本町付近（地下鉄中央線）、西大橋付近（地下鉄長堀鶴見緑地線）を対象としました。

■なにわ筋線の意義・性格

なにわ筋線整備の意義・性格については主に

2 点あります。

1 つは大阪駅北地区、中之島地区、難波・湊町地区等の大阪の中心を貫き、北からは関西国際空港へ、南からは新幹線新大阪駅へ鉄道路線が直通することで、乗換抵抗の軽減や速達性の向上が図られ、近畿圏における高速交通ネットワーク（関西国際空港や新幹線新大阪駅）へのアクセス改善に資すること。もう 1 つは主要ターミナルである大阪・梅田地区及び難波・湊町地区や交差する鉄道との結節を図ることにより、鉄道ネットワークの強化、乗換回数の減少や所要時間の短縮が図られ、都市交通のネットワークの強化に資するというものであります。そのほかにも、キタとミナミへの直通可能範囲の拡大による両地区の集客力の向上や南北軸の強化、海外からのビジネス・観光目的の入り込み客数の増加による関西の経済活性化といった面もございます。また費用便益分析における便益は、事業実施によって発現する効果のうち貨幣換算可能なものを用いており、本調査において、想定できるあらゆる効用を積み上げて分

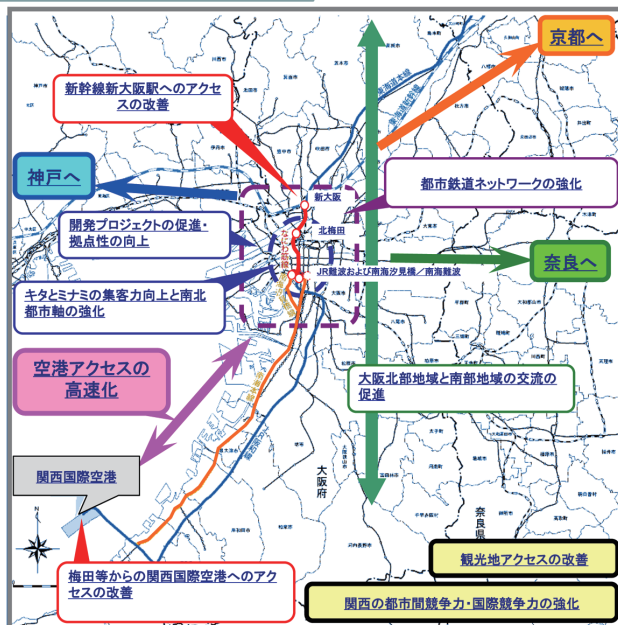
関空アクセスの改善

～なにわ筋線の調査内容について～



国土交通省

I. なにわ筋線の意義・性格



析している訳ではないことにも留意が必要です。

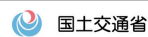
■技術的実現性の検討

なにわ筋線を技術的に整備できるのかといった面について検討を行いました。

整備ルートとしては、JR難波・南海汐見橋ルートに加えてJR難波・南海難波ルートについても検討し、中間駅についてはJR東海道支

線地下化事業の北梅田駅（仮称）の他、中津、福島、中之島、西本町、西大橋付近に5駅を整備することを検討しました。その結果、概算建設費は南海難波に接続するのか南海汐見橋に接続するのか、また中間駅を設置するのか設置しないのかによって差はあるのですが、約1,800億円～約3,200億円との試算結果となりました。

関空アクセスの改善 ～なにわ筋線の調査内容について～



Ⅱ. 技術的実現性の検討

【整備ルート検討】: JR難波・南海汐見橋ルートに加え、JR難波・南海難波ルートについても検討

【中間駅設置検討】: 中津・福島・中之島・西本町・西大橋付近

【概算建設費】: 約1,800億円～約3,200億円

JR難波・南海難波ルートで全ての中間駅の概算建設費を

含まない場合: 約1,800億円

JR難波・南海汐見橋ルートで全ての中間駅の概算建設費を

含む場合: 約3,200億円

■関空へ時間短縮効果

なにわ筋線の整備効果について、大阪（梅田）から関西空港までの時間短縮効果をみた場合、現状のJR利用では大阪駅から関空快速で約68分かかり、南海を利用する場合では梅田から地下鉄御堂筋線でなんばに行き南海本線に乗り換えを必要とし約56分かかります。JR東海道支線が地下化され、北梅田駅（仮称）が整備されると、JRの特急「はるか」を利用して約51分。更になにわ筋線が整備されると特急「はるか」が、JR環状線を南北にショートカットすることができるようになることから時間短縮が図られ、約46分まで短縮されます。南海利用の場合も特急「ラピート」が北梅田駅（仮称）から南海難波まで直通運転されるため、なんばで南海本線に乗り換える必要がなくなることから乗り換え時間の短縮等が図られ、特急「ラピート」を利用すれば約47分まで短縮されます。

さらに、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が天王寺駅のみに停車し、JR難波駅に停車せずに運行した場合には最速で約40分まで短縮、また特急「ラピート」が南海難波又は南海汐見橋以南を過去にラピートが南海難波から関空の間を運行していた実績最短短時間約29分と同程度で運行するとすれば、最速で約38分まで所要時間の短縮が図られる可能性があることが分かりました。

さらに、大阪都心部から関空へのアクセス時間を短縮するためには、なにわ筋線と接続するJR阪和線と南海本線の高速化も検討する必要がありますと考えました。現在の南海本線については比較的急な曲線があることから一部区間では設定最高速度が出ていない状況であることが分かり、設定最高速度の向上及び曲線通過速度を向上させる施策等を行うことが有効と考えられたことから、信号改良、分岐器改良等の軌道

改良、待避線設置等の既設路線の改良や、曲線通過速度を向上させるため急な曲線を比較的速度を落とさずに運行できる車体傾斜装置付きの高性能車両を導入するといった検討を行いました。その結果、この南海本線の改良と高性能車両の導入に加えて、なにわ筋線が整備された場合には現行の営業ダイヤを考慮しておりませんが、最速で約34分まで所要時間の短縮が図られる可能性があることも分かりました。ただし、この既設路線の改良や高性能車両の導入には、なにわ筋線の整備費用に加えて約300億円の概算建設費が別途必要となり、費用便益分析の試算を行ったところ、収支採算性は厳しいと

考えられることに注意が必要です。

また、JR 阪和線の高速化についても検討しましたが、JR 阪和線の速度向上における課題はラッシュタイム時間帯を中心に天王寺駅～鳳駅の列車本数が多いことに起因していることが分かり、JR 阪和線は、天王寺駅～鳳駅を中心とした速度向上を図る施策が有効と考えられるのですが、そのためには、同区間の線路増設を行うなど、線路容量を増やすための抜本的な改良が必要と考えられたため、得られる整備効果に対する費用が比較的大きいことからこれからお話しする需要予測等の試算の前提とは致しませんでした。

関空アクセスの改善 ～なにわ筋線の調査内容について～			国土交通省
Ⅲ. 整備効果(時間短縮効果)等			
大阪(梅田)から関空			
	現状	東海道支線地下化時	なにわ筋線整備時
JR	約68分(0回)	約51分(0回)	約46分(0回) 〔※1最速:約40分〕
南海	約56分(1回)	約56分(1回)	約47分(0回) 〔※1最速:約38分〕 〔※2最速:約34分〕
※1: はるか天王寺駅のみに停車した場合には約40分まで、ラピートが南海難波駅又は南海汐見橋駅のみに停車した場合には約38分まで 短縮の可能性あり。 ※2: 南海利用の場合、上記に加えて、南海本線の改良及び高性能車両の導入(約300億円)がなされる時には、約34分まで短縮の可能性あり。 ※()内は乗換回数			

■需要予測、費用便益分析、収支採算性

次に、需要予測等の試算結果についてですが、なにわ筋線を整備したときにどの程度の利用者があるのかを予測する需要予測、投資した費用に対し得られる便益との比を計算する費用便益分析(便益は供給者便益がマイナスでもそれを上回る利用者便益があれば、社会全体としてプラスとの考え方です。)、鉄軌道整備のための都市鉄道利便増進事業費補助、地下高速鉄道整備事業費補助、空港アクセス鉄道等整備事業費補助という既存の補助制度を活用し、なにわ

筋線を整備した場合の整備主体(施設を建設し保有する主体で三セク等)の収支は、運行主体(鉄道施設を借りて車両を運行する鉄軌道事業者)からの施設使用料により、整備時に要する有償資金、設備更新及び資産保有に係る費用等を賄うものとして試算し、整備主体の累積資金収支が黒字転換可能かどうかをみる収支採算性等についてこの3年間で30のケースについて試算を行いました。

まず基本ケースとして6ケース、JR 難波・南海難波ルートの場合①、②、③(※)及び

JR 難波・南海汐見橋ルートの場合①、②、③（※）について、平成21・22年度調査においてはなにわ筋線の需要の大きさが明らかではなかったため、過年度調査（平成11・12年度）で検討した施設規模を踏襲して試算を行いました。これに加え、関西空港の航空需要の変化や関空へのアクセス時間の変化がなにわ筋線の収支採算性等にどのような変化を与えるのかを確認するために、関西国際空港の航空需要が20%増加すると仮定した場合のJR 難波・南海難波ルートの場合②、③（※）及びJR 難波・南海汐見橋ルートの場合②、③（※）の4ケース、所要時間について北梅田駅（仮称）～関西空港駅の優等列車の所要時間が「はるか」は45分に、「ラピートβ」は38分に短縮すると仮定した場合のJR 難波・南海難波ルートの場合②、③（※）及びJR 難波・南海汐見橋ルートの場合②、③（※）の4ケースについてそれぞれ感度分析的な追加的試算を行いました。この結果を見ますと、基本的な試算結果より収支採算性等の結果が改善しておりました。しかしながら、関空需要はなにわ筋線全需要に比して小さいこと（1割程度）等にも留意が必要です。

平成23年度の調査では、近畿圏において、北大阪急行線延伸や西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の整備事業が検討されていることから、これらの整備を前提としてなにわ筋線の整備が行われた場合、なにわ筋線の整備にどういった効果や影響があるのかを把握するために、他路線との相乗効果についても検討を行いました。試算はそれぞれの路線毎にJR 難波・南海難波ルートの場合②、③（※）及びJR 難波・南海汐見橋ルートの場合②、③（※）の8ケースについて行いました。こちらの試算結果につきましては両路線が整備されていてもなにわ筋線の収支採算性等に大きな影響を与えるものではないことが分かりました。

また、コスト削減の観点から、当初地下にある埋設物を避けるためにその下を潜る線形で検討していたのですが、埋設物の詳細な把握を行い、その上を通過できることを確認できたことからなにわ筋線の線形を浅くできないかといっ

た線形の浅深度化や、平成21・22年度調査において、なにわ筋線の需要の大きさが明らかとなったため、西大橋駅（仮称）の配線見直しや中間駅のホーム延長の縮小化、構造物幅員の縮小化など需要に応じた駅施設規模等の検討を行い、最大で約700億円のコスト削減を図り、概算建設費を精査したうえでJR 難波・南海難波ルートの場合②、③（※）及びJR 難波・南海汐見橋ルートの場合②、③（※）の4ケースについて試算を行いました。

さらに、コスト削減等に加えて、先程お話ししました南海本線の改良と高性能車両の導入を行い、北梅田駅（仮称）～関西空港駅の優等列車の所要時間が短縮すると仮定した場合のJR 難波・南海難波ルートの場合②、③（※）及びJR 難波・南海汐見橋ルートの場合②、③（※）の4ケースについても試算を行いました。

※（ケース①・・・なにわ筋線内の中間駅を全て設置し、普通列車も優等列車も全ての列車がなにわ筋線内の各駅に停車するパターン
ケース②・・・なにわ筋線内の中間駅を全て設置せず、普通列車も優等列車も全ての列車がなにわ筋線内をノンストップで運行するパターン
ケース③・・・なにわ筋線内の中間駅を全て設置し、普通列車はなにわ筋線内を全駅停車、優等列車はなにわ筋線内の中間駅をノンストップとする複合パターン）

需要予測、費用便益分析、収支採算性等のケース別試算を行った全30ケースのうち、性格、費用便益比、収支採算性等を踏まえ、比較的良好なケースとしてはコスト削減等の検討ケースのうち、JR 難波・南海難波ルート・なにわ筋線内中間駅ノンストップケース、JR 難波・南海難波ルート・なにわ筋線内全駅停車・中間駅ノンストップ複合ケースの2ケースと考えております。

この試算ケースでは、JR 難波・南海難波に接続するルートで、需要予測については約15万人/日～約21万人/日（うち関空需要は約1.3

Ⅳ. 需要予測・費用便益分析・収支採算性等

【コスト縮減等】(基本的試算にコスト縮減等の検討結果を反映)
 需要予測については約14万人/日～約21万人/日、費用便益分析については
 費用便益比(B/C)1.11～1.90、収支採算性については都市鉄道利便増進事
 業費補助を活用した場合に最短21年目に累積資金収支が黒字転換可能。

ルート	ケース	中間駅の有・無	概算建設費	需 要	費用便益比	収支採算性
JR難波・南海 難波ルート	なにわ筋線内中間駅 ノンストップ	なし	約1,800億円	約15万人 (約1.4万人)	1.90	21年目
	なにわ筋線内全駅停 車・中間駅ノンストップ 複合	あり	約2,500億円	約21万人 (約1.3万人)	1.74	22年目
JR難波・南海 汐見橋ルート	なにわ筋線内中間駅 ノンストップ	なし	約2,500億円	約14万人 (約1.3万人)	1.11	30年目以降
	なにわ筋線内全駅停 車・中間駅ノンストップ 複合	あり	約3,200億円	約18万人 (約1.3万人)	1.11	発散

※需要は 人/日、()内は関空需要を示す(内数)。収支採算性は都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合
 に整備主体の累積資金収支が黒字転換する年数。

V. 調査のまとめ

需要予測・費用便益分析・収支採算性等のケース別試算を行った全
 30ケースのうち、性格、費用便益比、収支採算性等を踏まえ、比較的
 良好な2ケースは以下のとおり。

・【コスト縮減等】

JR難波・南海難波ルート・なにわ筋線内中間駅ノンストップケース

・【コスト縮減等】

JR難波・南海難波ルート・なにわ筋線内全駅停車・中間駅ノンストップ
 複合ケース

今後のなにわ筋線整備に向けたより具体的な検討にあたっては、
 本調査結果等を踏まえ、なにわ筋線の整備に向けた便益を享受する
 地域の地方自治体が連携して関係の鉄道事業者等との調整を進め、
 事業化に向けた運行主体・運行形態等の検討を行い、具体化を目指
 することが期待される。

万人～約1.4万人)、費用便益分析については費
 用便益比(B/C)1.74～1.90、収支採算性につ
 いては都市鉄道利便増進事業費補助を活用した
 場合に中間駅ノンストップで21年目、全駅停
 車、中間駅ノンストップ複合で22年目に(中
 間駅の有無にかかわらず)累積資金収支が黒字
 転換可能という結果となりました。

■おわりに

3年間を要した調査でしたが、一定の想定・
 仮定の下ではありますが技術的実現性、需要
 予測、費用便益分析等を30ケース検討したと
 ころ、費用便益分析は最大2.17と1を越え、
 既存の整備スキームを活用する場合であっても
 収支採算性が成立するケースがあること、南海

本線の改良や高性能車両の導入により北梅田駅（仮称）～関西空港駅の所要時間最速34分の可能性があることなどについて明らかとなり、大阪府、大阪市、JR 西日本、南海電鉄を含む関係者間で認識を共有できたことに大きな意義があったと考えています。

今後のなにわ筋線整備に向けたより具体的な検討に当たっては、本調査結果等を踏まえて、なにわ筋線の整備に向けた便益を享受する地域の地方自治体が連携して関係の鉄道事業者等との調整を進め、事業化に向けた運行主体・運行形態等の検討を行い、具体化されていくことを期待しております。

検討会の最後には、大阪府、大阪市からは、今後事業化に向けそれぞれ連携して対応していきたいといったご発言や、JR 西日本からは、まずは東海道支線の地下化を着実に進め関係者の御意見を聞きながら対応していきたい、南海

電鉄からは、今後詳細な検討が必要であると考えており望ましいネットワークの実現に向けて、自治体を中心とした調整を望みたいといった、なにわ筋線整備に前向きなご発言を頂いたところです。

国としては、地方自治体や鉄道事業者などに対して、なにわ筋線整備の計画、負担割合などについて合意形成が図られたときには国の補助制度の活用や申請手続きについて相談を受けるといったバックアップをさせて頂きたいと考えております。

関西の都市交通ネットワークがさらに発展し、関空や新大阪の連結が進むこと等により、地域経済の活性化、社会生活の向上等に寄与することを願っております。

以上でございます。本日はありがとうございました。



対岸の行方

読売新聞大阪本社社会部 諏訪部 敦

大阪（伊丹）空港との統合に向け、準備が進む関西空港。そのおひざ元の泉佐野市が最近、自治体名の命名権（ネーミングライツ）売却や、関空連絡橋の通行税と、様々な話題を振りまいている。関空開港を見据えた開発で陥った財政難が、市の〈奇策〉の背景にある。財政健全化に向けた同市の動きを追いたい。

■「市の名前、売ります」

「市の名前売ります」。3月下旬、そんな衝撃的な見出しが各紙やテレビを飾り、インターネット上で話題をさらったのが、命名権の売却問題だ。市は、自治体名のほかに、▽「うどん県」（香川県）のような愛称の命名権▽市道、市庁舎の通称の命名権▽市職員の制服や、市庁舎に広告を入れる権利▽庁舎内に企業 PR コーナーを設置する権利——などを11月の1か月間、募集する。ただ、これらは市があくまで想定した提案例。市は「それ以外にもどんどん斬新な計画を寄せてほしい。提案があれば、検討する」と言う。

トヨタ自動車の本社がある愛知県豊田市など、企業名などがついている自治体はある。だが、企業に名前を売って、自治体名が変わるのは、全国でも異例のケース。泉佐野市には、「狭い原野」という意味の「狭野」が「佐野」に転じ、1948年に市制に移行した際、名前の頭に旧国名「和泉」の「泉」をつけたという歴史がある。それだけに、「古里の大切な名前を変えないで」「面白い取り組みだ」と賛否で割れ、大論争となっている。

■ハードル

市は6月1日、市名売却に向けた募集要領

を発表した。その募集要領では、市名命名権の購入企業に、広告料とは別に、約10億円の負担を求めることが明らかになった。この金額は、市の名称を変更し、契約期限が切れた後、再び「泉佐野市」に戻すのに必要な経費。公共施設の看板や公印の交換や、役所のシステム変更などが盛り込まれている。

例えば、日本のネーミングライツの先駆けとされる東京スタジアムが2002年、「味の素スタジアム」に変更する際、味の素が支払った広告料は、5年で12億円。それを考えると、経費10億円の追加負担は、企業にとって高額にうつるとみられる。

しかも、もし企業が命名権を購入する場合、企業には常にリスクがつきまとう。スポーツ用品大手「ナイキジャパン」は09年、東京都渋谷区の区立宮下公園の命名権取得を決めたが、「公園が企業化される」などと反発が起き、公園に企業名は盛り込まれなかった。市の名前には愛着がある人が多く、ナーバスな問題だけに、一歩間違えれば、市民らの反発が出て、断念に追い込まれる可能性もある。話がこじれば、こじれるほど、企業イメージの低下につながりかねない。そこまでのリスクを負う覚悟がある企業があるか、注目される。

それらの理由から、市役所内部では「市名命名権の売却は極めて難しい」という見方も広がっている。ただ、これだけ騒動になったことで、市の財政難が市民にも広く知られたうえに、様々な企業広告を募集していることが全国に周知できた。担当者は「単に体育館のネーミングライツ募集だけでは、報道の扱いは小さい。全国からいろいろな提案をしてもらい、実現させることで1円でも多く歳入を確保したい」と言う。

■利用税の背景

泉佐野市がほかに準備を進めているのに、関西空港連絡橋の通行車両へ往復一律 100 円を課す利用税（法定外税）がある。発端は、09 年の連絡橋の国有化。市は年 8 億円の固定資産税収を失い、苦肉の策として発案された。市は以前にも 150 円の利用税を導入する方針を決めたが、国が関空 2 期島の前倒し完成を約束したことから取り下げたものの、計画通り進まなかったことから、課税に踏み切ることにした。

昨年 9 月、市議会に関連議案が可決された後、利用者の声を聞いてみた。普通乗用車で往復 800 円（通常料金）に税が上乗せされるだけに、反発の声が多いのでは、と思ったが、「市の財政がしんどいなら、仕方ない」と意外にも冷静に受け止めている人も目立った。その理由は、課税対象者を車の利用者に絞り、料金を 100 円に抑えた点にある気がする。

連絡橋のうち国有化されているのは、道路部分。「失われた固定資産税の補填」を目指す市は、課税対象を通行車両に限定した。車を利用する人は、高速代、駐車場代などある程度の出費を覚悟しているため、100 円の課税に比較的、寛容な考えの人もいるようだ。

もちろん、「負担増だ」と反発も根強く、特に関空会社や、連絡橋を利用するトラック業者は強く反対している。総務相が意見を求めていた地方財政審議会は、「同意が妥当」とする結論を出したが、そもそも同審議会の委員には課税に慎重な意見もあった。結局、そんな中でもゴーサインが出たのは、法定外税について定め

た地方税法の存在がある。▽住民負担が過重になる▽物流に重大な障害を与える▽国の経済施策に照らして不適當——に該当する時以外は、同意すべきと定めており、ある委員は「判断の物差しはこれだけ。多少の問題があっても、この三要件に該当しない場合は、同意せざるを得ない」と言う。

■取り下げは？

千代松大耕市長は 4 月、関西、伊丹空港の統合に絡み、両空港の基本方針に「伊丹の中期的な廃港」が示されるならば、利用税を取り下げてもいいという趣旨の発言をした。10 年スパンの中期的な期間で廃港されれば、関空活性化で税収アップにつながるという考えが発言の背景にはある。

その後、国が示した関西、伊丹両空港の基本方針案では、リニア中央新幹線開通などの変化を踏まえたうえで、「(伊丹の) 廃港も含め、将来のあり方を今後検討する」とした。その結果、利用税は中止になるのかとの見方も広がったが、千代松市長は「廃港時期が明記されなかった」として、利用税を継続する方針だ。10 年先の廃港を求める千代松市長は 6 月 5 日の記者会見で、「リニアは 2、3 世代先の話。市としては、(基本方針案は) 物足りない内容。早期の廃港を明記してほしい。今の段階では、利用税の手続きを粛々と進めていく」と話した。

関空開港以来、関空とともに歩んできた対岸の泉佐野市。それだけに市の動向次第では、関空に影響を及ぶ可能性もある。「対岸の行方」がこれからも目を離せない。



アジアにおける国際物流システムの課題と 関西国際空港



同志社大学 商学部教授
石田 信博

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

■堅調な推移が期待できるアジア経済

アジアの経済は順調である。アジア主要国の実質 GDP 成長率は 2009 年には落ち込んだが、2010 年に再び持ち直している。2009 年の景気後退の要因は、世界経済が全体的に悪化したことによってアジア各国の輸出が減少したことであった。しかし、各国の景気対策が功を奏して、その後アジアの景気は回復している。2010 年の実質 GDP 成長率は各国ともプラスに転じ、シンガポールの 14.5%、台湾 10.8%、中国 10.3%をはじめ、比較的高い値を記録した。貿易額をみても、2009 年は輸出、輸入とも前年より大きく減少したが、2010 年には元の水準を回復するまでに増加している。

アジア経済の回復要因には次の点が挙げられよう。一つ目は、先進国の経済が上向いたことである。アメリカや EU では景気対策の効果があがり、景気が上向いている。例えば、ASEAN の域外輸出の約 26%、域外輸入の約 23%はアメリカと EU が占めている。先進国への輸出に依存するアジア経済にとって、先進国の景気回復がアジアに及ぼす影響は大きい。

二つ目は、アジアで貿易自由化が進んでいることである。中国と ASEAN の間において、また ASEAN 域内において関税が撤廃されることによって、中国・ASEAN 自由貿易圏が形成された。さらに、インドと ASEAN の間でも関税引き下げが始まっている。貿易自由化の進展は需要拡大を生み、各国の輸出を増大させている。

三つ目は、中国の経済成長が加速したことである。世界の工場である中国は世界の大市場でもある。中国の生産拡大は、アジア各国と中国の間での貿易を増大させる。例えば ASEAN 諸国にとって、輸出の約 10%、輸入の 12%は対中国である。中国の経済成長加速はアジア経済の回復に大きく寄与している。

四つ目は、各国の内需が拡大したことである。消費の拡大をはじめ、設備投資とインフラ投資の拡大、消費の拡大に誘発された投資の増大などがアジアの景気回復に貢献している。

これらの要因は輸出に支えられるアジア各国の輸出需要を増大させる。輸出の拡大がアジア経済の成長を維持しているのである。今後、先進国の経済が減速すれば輸出が減少し、アジアの経済に対してマイナスの影響を与える可能性があるといえる。しかし、アジア域内貿易や先進国以外の域外貿易は安定的に成長することが期待され、アジア経済は全体として堅調に推移すると予想できよう。

■物流インフラ整備の効果

アジアにおいては、国際物流は海上輸送と航空輸送という二つのネットワークによって構成されている。それらは高度化された物流システムであり、アジアの国々において工業化が進展し、生産量が急増したことへの対応として形成されてきた。かつて、アジアの国々にとっては、物流システムがどの程度高度化されているかが先進国企業の自国への進出を左右することになった。物流システム高度

化の進展度が近隣国との経済的競争の要因となり、それが自国の経済発展に大きく影響したのである。

アジアの国々は港湾と空港、その背後地の道路等の物流インフラを積極的に整備した。国際物流ネットワークにおいて、港湾と空港は海上輸送、航空輸送と陸上輸送との結節点であることはいうまでもない。結節点においては、貨物の積み換えが行われる。貨物の積み換えに際しては、いわゆる連結コスト（料金＋積み替え時間）が発生する。連結コストが低くなれば、その分物流のトータルコストを低くすることが可能になる。港湾や空港を整備し、連結コストを構成する金銭コストや時間コストを引き下げることによって物流のトータルコストを低くすることは、近隣国との物流面における競争に勝ち抜くことに結び付いたのである。

アジアの国々においては、港湾や空港の整備が先進国企業の進出との間で相乗的な効果を生みだし、経済成長とそれにとまなう生産量増大、輸出入量の拡大がもたらされた。アジア地域の国際物流においては、アジアの工業化が進む国々の産業より生み出される製品や、その生産に必要な原材料、中間財などを中心とする、高付加価値で時間価値の高い貨物の国際輸送が急増してきたのである。そして、アジアの海運と航空の貨物輸送の増加傾向は現在も続いている。

■求められる総合的物流システムの整備・運営

経済の継続的成長が期待できるアジアにおいては、物流システムの整備に新たな要素が求められている。かつては、アジアの国々は経済成長のために近隣国との競争手段として港湾や空港、道路等の物流インフラを整備した。しかし、現在も依然としてインフラ整備に重点を置き、しかも国内の生産拠点から国際物流拠点までの輸送システムの整備が中心であるところが多い。

貨物輸送量が継続的に増大し、貿易自由化が進展するアジアにおいて、それらのメリットを享受するためには、インターモーダル輸送に代表される、ドア・ツー・ドアの効率的輸送システムの確立が求められよう。国際物流システムは、個別インフラ整備から効率的な総合的システムの整備・運営へと課題がシフトしているのである。

■高まる関西国際空港の役割—戦略的な物流ネットワークの創造を—

効率的な国際物流システムを再構築するにあたって、日本の果たすべき役割は大きい。中国をはじめ、アジアの国々の市場が大きくなったとはいえ、日本の経済力と市場は依然として国内外の産業にとっては魅力的であろう。アジアの物流ネットワークにおいては、日本の港湾と空港はその重要な拠点として位置づけられ、ハブとしての機能が今まで以上に期待されるのである。

日本の空港には、高付加価値貨物と高時間価値貨物をジャスト・イン・タイムに輸送する航空貨物ネットワークの拠点としての充実した機能が求められる。特に、関西国際空港はその立地条件と施設規模からみて、アジアを中心とする国際航空貨物ネットワークの拠点として、また、国際物流ネットワークと国内物流ネットワークの結節点としての役割が十分に期待できる。その実現のためには、貨物施設などハード面の充実を進め、使用料金などソフト面の競争力を高めなければならないことはいうまでもない。

その際、国際物流のトレンドに単に対応してだけでなく、航空輸送を中心とする新しい物流ネットワークを自ら中心となって戦略的に形成していく努力が必要であろう。例えば、コールド・チェーン（Cold Chain：冷凍・冷蔵物流ネットワーク）が、東南アジア・東アジアを中心に、再び注目されてきている。コールド・チェーンにおいて輸送力を最も発揮できる輸送手段は航空である。日本は冷凍・冷蔵製品の需要が大きい。関西国際空港がコールド・チェーンのアジアにおける拠点となることをめざすのも重要な課題のひとつではないだろうか。関西国際空港は自ら戦略的に国際物流ネットワークを創造していく必要性が今まで以上に強くなっているのである。

2012 年（平成 24 年）4 月運営概況（速報値）

【参考】<http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm>

○乗入便数 170.1 便/日（対前年比 120%）

国際線： 116.4 便 / 日
（対前年比 112%）

国内線： 53.6 便 / 日
（対前年比 139%）

発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 122% と 7 ヶ月連続で前年を上回り、4 月として過去最高となりました。
国内線は新規就航等により合計で 139% と 7 ヶ月連続で前年を上回っており、国際線・国内線合計でも 120% と 7 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 43.7 千人/日（対前年比 152%）

国際線： 31.4 千人/日
（対前年比 147%）

国内線： 12.3 千人/日
（対前年比 165%）

旅客数について

国際線旅客数は、全体として 147% と 7 ヶ月連続で前年を上回りました。内訳として日本人旅客は 114% と引き続き好調であり、外国人旅客につきましては震災の反動から 259% と 2 ヶ月連続で前年を上回り、前々年と比較しましても 103% と 4 月としては過去最高となりました。国内線旅客数につきましては、Peach やスカイマークの就航等により 165%（対前々年 131%）と大幅に上回っております。

○貨物量 1,978t/日（対前年比 88%）

国際貨物： 1,893t/ 日（対前年比 87%）

積込量： 876t/ 日（対前年比 94%）

取卸量： 1,017t/ 日（対前年比 83%）

国内貨物： 85t/ 日（対前年比 95%）

貨物量について

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。

平成 24 年 5 月 23 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 4 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	1,162,142	89.0	20.9	1,169,771	102.5	19.2	△ 7,628
管 内	700,404	86.2	12.6	921,364	106.9	15.1	△ 220,959
大 阪 港	235,212	84.5	4.2	354,107	96.1	5.8	△ 118,894
関 西 空 港	319,336	79.7	5.7	218,726	101.2	3.6	100,610
全 国	5,566,500	107.9	100.0	6,086,774	108.0	100.0	△ 520,274

【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	319,336	79.7	5.7	218,726	101.2	3.6	100,610
成 田 空 港	688,633	84.7	12.4	790,726	107.3	13.0	△ 102,093
羽 田 空 港	12,752	108.9	0.2	45,959	191.5	0.8	△ 33,207
中 部 空 港	57,744	91.0	1.0	67,819	132.5	1.1	△ 10,076
福 岡 空 港	52,783	114.7	0.9	28,595	121.2	0.5	24,188
新 千 歳 空 港	1,646	95.0	0.0	794	82.3	0.0	852

※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 (1日平均)	
	外国人入国:(1日平均)	外国人出国:(1日平均)			日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(1日平均)				
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成21年	1,357,558	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,052,551	24,829
平成22年	1,751,906	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5月	141,910	4,580	133,560	4,310	285,480	9,210	276,680	8,930	837,630	27,020
平成24年累計	712,190	4,690	692,760	4,560	1,475,210	9,710	1,469,070	9,660	4,349,230	28,610
前 年 同 期	505,580	3,350	528,420	3,500	1,325,040	8,780	1,314,920	8,710	3,673,960	24,330
対 前 年 同 期 比	140.9%		131.1%		111.3%		111.7%		118.4%	

※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 4 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	6,989	112.4%	15,666	114.6%	22,655	113.9%
	関 西	6,985	112.4%	3,218	138.8%	10,203	119.6%
	大阪(伊丹)	0	—	10,360	109.3%	10,360	109.3%
	神 戸	4	200.0%	2,088	111.5%	2,092	111.6%
	成 田	14,263	112.3%	2,553	161.6%	16,816	117.8%
	東京(羽田)	3,062	119.3%	28,666	100.0%	31,728	101.6%
	中 部	2,669	109.7%	4,160	99.7%	6,829	103.4%
旅客数 (人)	関西 3 空港	942,672	146.9%	1,614,424	124.2%	2,557,096	131.7%
	関 西	942,664	146.9%	367,841	165.3%	1,310,505	151.6%
	大阪(伊丹)	0	—	1,055,325	117.6%	1,055,325	117.6%
	神 戸	8	133.3%	191,258	106.5%	191,266	106.5%
	成 田	2,343,417	149.3%	187,042	181.4%	2,530,459	151.3%
	東京(羽田)	611,987	159.8%	4,410,372	131.3%	5,022,359	134.2%
	中 部	389,700	127.8%	338,390	121.9%	728,090	125.0%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	56,788	87.4%	12,138	99.2%	68,926	89.3%
	関 西	56,788	87.4%	2,548	95.1%	59,336	87.7%
	大阪(伊丹)	0	—	9,030	101.4%	9,030	101.4%
	神 戸	0	—	560	86.2%	560	86.2%
	成 田	167,135	96.7%	集計中	—	167,135	96.7%
	東京(羽田)	10,382	120.2%	56,773	101.4%	67,155	103.9%
	中 部	9,829	103.0%	2,296	101.7%	12,125	102.7%

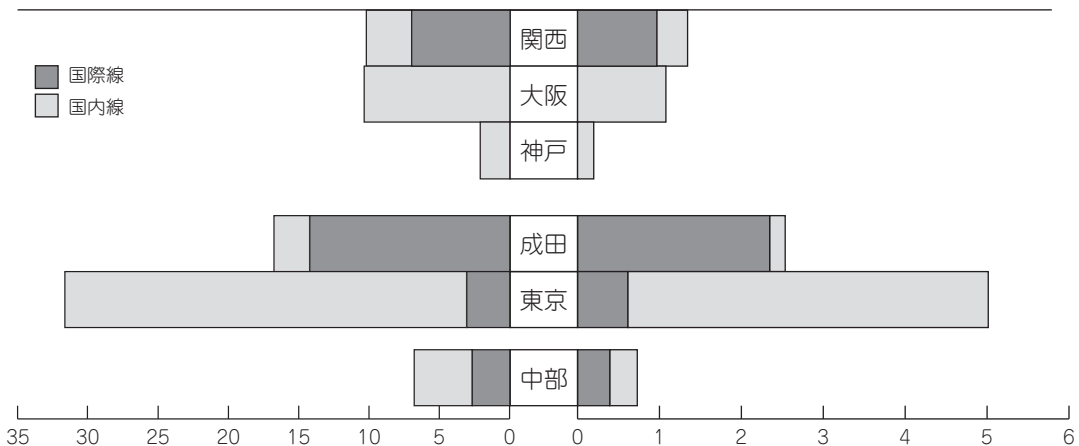
注 1. 大阪、神戸の発着回数は着陸回数を 2 倍して求めた数値。

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

(単位:千回) 発着回数

旅 客 数 (単位:百万人)



関西空港調査会 平成 23 年度研究事業成果報告会

概要・プログラム

(1) 概 要

関西空港調査会では、関西圏の航空・空港に係る諸課題の解決に資するため、毎年テーマを設定し、賛助会の会員である行政・民間企業その他、関係者をメンバーとして、自主研究事業及びプロジェクト提案型研究会を実施しております。

このたび、平成 23 年度事業として実施した「空港経営研究会」「航空需要創出研究会」及び「伊丹空港の事業価値向上に関する研究会」の成果がまとまりましたので、広く一般の方も対象とした報告会を開催いたします。

(2) 実施時期 平成24年7月9日（月） 14:00 ～ 16:40

(3) 場 所 大阪キャッスルホテル 6階 鳳凰・白鳥の間
大阪市中央区天満橋京町 1 番 1 号 TEL 06-6942-2401

(4) 参 加 ○参加費 無料
○申込：ホームページからお申し込み下さい。
<http://www.kar.or.jp/20120709.html>
※定員に達した場合は締め切らせていただきます。

(5) プログラム

時 間	内 容
14:00 ～ 14:50	空港経営研究会 成果報告 ～新たな環境における空港とエアライン等による航空ネットワークの強化～ 研究会主査 関西学院大学経済学部教授 野村 宗訓
14:50 ～ 15:40	航空需要創出研究会 成果報告 ～本格的な LCC 時代における航空需要の創出～ 研究会主査 神戸大学大学院海事科学研究科教授 竹林 幹雄
15:40 ～ 15:50	休 憩
15:50 ～ 16:40	伊丹空港の事業価値向上に関する研究会 成果報告 関西空港調査会 調査研究グループ 参与 山内 芳樹

一般財団法人関西空港調査会 理事、監事、評議員一覧

当法人は、一般財団法人の認可を受け平成 24 年 6 月 1 日をもって「一般財団法人関西空港調査会」に移行しました。

移行後の最初の理事、監事、評議員は以下の通りです。

■ 役 員

会 長	吉 川 和 広	(京都大学名誉教授)
理 事 長	黒 田 勝 彦	(神戸大学名誉教授)
理 事	岩 見 宣 治	(元航空大学校理事長) (空港施設㈱常務取締役)
	鈴 鹿 孝	(元大阪府環境農林水産部 循環型社会推進室長)
	八 木 康 雄	(元大阪府環境管理監)
常務理事	葉 山 幸 雄	(当調査会事務局長)
監 事	大飯田 諄 五	(元大阪府副出納長)
	中 谷 一 郎	(元航空大学校教頭)

■ 評 議 員

池 田 有 光	(大阪府立大学名誉教授)
末 吉 徹	(元大阪府水道企業管理者)
高 橋 望	(関西大学商学部教授)
室 津 義 定	(大阪府立大学名誉教授)
安 田 善 守	(元大阪航空局長)

(敬称略、順不同)

関西空港調査会からのお知らせ

○第390回定例会（平成24年5月31日開催）

「関空アクセスの改善～なにわ筋線の調査内容について」をテーマに森 宏之 氏（国土交通省近畿運輸局企画観光部長）の講演会を開催した。

今後の予定

○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確保に向けて」
講 師 上総 周平 氏（国土交通省近畿地方整備局長）

○第392回定例会

日 時 平成24年7月30日（月）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事業概要について」（仮題）
講 師 室谷 正裕 氏（新関西国際空港株式会社取締役）（予定）

○関西空港調査会 平成23年度自主研究事業成果報告会

日 時 平成24年7月9日（月） 14:00～16:40
場 所 大阪キャッスルホテル
※詳細につきましては23頁をご覧ください。

※ 上記「定例会」及び「自主研究事業成果報告会」に参加ご希望の方は当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp/>）からお申し込み下さい。
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
※賛助会員（特定会員）限定

事務局だより

▶ 財団法人関西空港調査会は、平成 24 年 6 月 1 日から「一般財団法人関西空港調査会」として新たな一歩を踏み出しました。

これを機に役職員一同新たな気持ちで、これまでも増して関西国際空港及び関連地域の発展のために微力ながら尽力して参りたいと考えております。

今後ともご指導、ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

(k)

本堂から美しい眺望が広がります

西国第四番札所 榎尾山^{せぶくじ}施福寺(和泉市)



施福寺山門(仁王門)



和泉市の山間部、奥深い山の中に位置する榎尾山施福寺は、標高491mの榎尾山頂上近くにある天台宗の仏教寺院です。西国三十三ヶ所の第四番札所として広く信仰を集め、毎年5月1日～5月15日には、本尊、千手観音のご開帳が行われます。

春の桜や秋の紅葉、元日には初日の出を望む参拝者が多く訪れ、四季おりおりの姿を楽しむことができます。

また、本堂境内からは葛城山、岩湧山などの山並みを望むことができるほど眺望が素晴らしく、年間を通じてハイキングでも賑わっています。施福寺に参拝するには登山口から山頂までおよそ1キロの参道を登りますので、歩きやすい服装でぜひお越しください。

◆納経時間：午前8時～午後5時（12～2月は午後4時）

◆駐 車 場：有（無料）

◆交通アクセス：

【電車】南海本線「泉大津」駅、JR阪和線「和泉府中」駅、泉北高速鉄道「和泉中央」駅から、南海バスで「榎尾中学校前」まで行き、オレンジバスに乗り換え「榎尾山」バス停まで（※バスの本数が限られていますので、必ず時刻表をご確認のうえお越しください。）

【車】阪和道岸和田和泉ICから国道170号線（大阪外環状線）へ出て、榎尾中学校南交差点から、榎尾山登山口へ。

◆問い合わせ先：榎尾山施福寺 住所：和泉市榎尾山町136 TEL：0725-92-2332



施福寺本堂

●発行
●発行

2012年6月20日 ●印刷 毎日印刷
一般財団法人関西空遊調査会
〒540-0012 大阪市中央区谷町2丁目9番3号 カリブ大手前ビル12F
TEL:06-6943-7841 URL: <http://www.kan.or.jp>