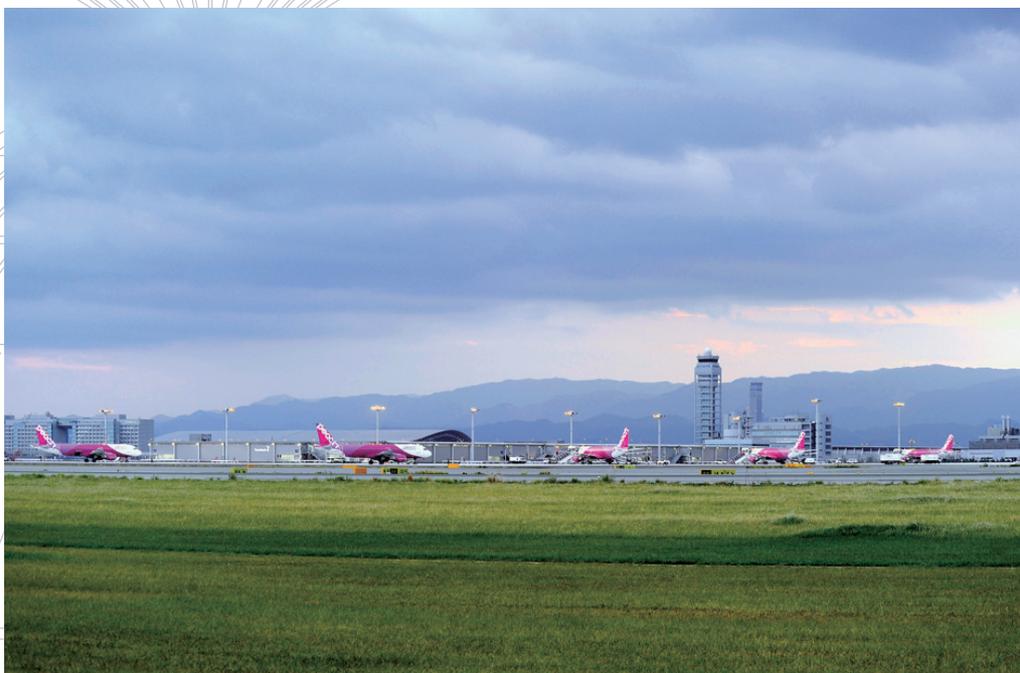




# KANSAI 空港ビュー



No.408  
2012.11

## CONTENTS

### 7 巻頭言

「ニホンは、関西にある。」

福内 直之

### 3 各界の動き

### 11 講演抄録

関西イノベーション国際戦略総合特区制度への取り組み状況について  
～とりわけ関西国際空港地区、阪神港地区の概要について～

平岡 潤二

### 19 プレスの目

「関西3空港」相互の活性化策を

横田 良平

### 21 航空交通研究会研究レポート

我が国航空産業の国際競争力

高橋 望

### 24 データファイル

- ・運営概況について [平成24年9月分] (速報値)
- ・大阪税関貿易速報 [関西空港] (平成24年9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9月分)

#### 【表紙写真】「第2ターミナルに並ぶピーチ」

冬期スケジュールの始まった10月28日に第2ターミナルビルがオープンした。第2ターミナルはLCC専用ターミナルでピーチの拠点として使用する。

この第2ターミナルは搭乗橋がなく、航空機は自走でスポットイン・スポットアウトする。旅客はターミナルビルからは歩き、タラップで航空機に搭乗する。通常、立ち入れないエプロンを歩けるのも楽しみのひとつと思える。

夜明け前、香港からのエアピーチ68便が99番スポットに到着し第2ターミナルビルにピーチのA320が5機揃った。

撮影：柴崎 庄司(関西国際空港給油棟)

## 「ニホンは、関西にある。」



国土交通省 大阪航空局長 福内 直之

9月11日付けで大阪航空局長を拝命しました。3年ぶりに航空関係の仕事をしますが、この間の航空を巡る環境変化には大きなものがあり、新たな気構えのもと広い視座から諸課題に取り組みればと思います。

我が国は、人口減少、少子高齢化、財政逼迫など厳しい制約下にあり、こうした中で今後更なる発展を遂げるには、経済成長著しいアジアなど海外との交流を一層拡大し、また、グローバル展開を進める企業の調達・生産・販売活動を支える物流を効率化していくことが重要です。さらに、国内各地間の経済・観光交流等を促進するうえでも、航空輸送に期待される役割は、ますます高まっています。

かかる状況下で、拠点空港の容量拡大が進みつつあり、航空自由化（オープンスカイ）が進展し、LCC等の新たなエアラインが就航して航空ネットワークが充実してきました。関西においても、本年7月には、関空と伊丹の経営統合が行われ、新会社のご努力のもと、空港経営の一体化・効率化が進められます。さらに、国管理空港の経営改革として、空港運営の民間委託の検討も行われます。

こうした航空の大きな変革の時期にあって、当局としても、利用者、地域社会、関係事業者等、広く皆様のご意見を伺いながら、従来のやり方を見直しつつ、空港の利便性の向上やネットワークの維持・拡大を促進し、地域の活性化と我が国全体の国際競争力の強化につなげてい

きたいと思います。

また、輸送サービスにとって、安全・安心の確保は、最優先の重要課題であり、関係事業者の皆様のご努力はもとより、我々としても、航空管制や空港施設の維持管理など、航空の安全を支える最前線にいる責任の重みを自覚しながら、緊張感を持って日々仕事に取り組んでいく所存です。

さて、表題の「ニホンは、関西にある。」は、関空の第2滑走路オープンの際に、関空会社が新聞各紙に掲載した広告のキャッチコピーです。これは、「2本の長大滑走路を有する完全24時間運用の世界標準を充たす空港が我が国に初めて誕生した。それが関空だ。」というアピールですが、このほかに、「日本らしさは、歴史文化を長く培ってきた関西でこそ体感できる。関西を探訪せずして日本は語れない。」という意味があり、さらに、「日本の新しい動きは関西から。関西の取り組み如何が日本の成長を左右する。」という意味も込めています。

関西は、その国宝の所蔵数が全国の約6割を占めるなど、観光資源に恵まれており、これら「地域の宝」に磨きをかけ、広域連携のもとに特色あるテーマルートでつなぎ、観光宣伝や外客誘致を推進しています。また、産学官連携による「国際物流戦略チーム」を全国で最初に立ち上げ、阪神港の一開港化、ミッシングリンクの解消に向けた幹線道路の整備、関空を活用した生鮮品や医薬品輸送のシステムづくりなど、実績を挙げつつあります。関空と伊丹の経

営統合も、空港運営の一体化・効率化を進める  
今後の空港改革のリーディングケースになるも  
のです。さらに、今般の山中伸弥京大教授のノー  
ベル賞の獲得は、関西で先行する先端医療技術

や医薬品の開発に弾みをつけるものです。

ぜひ、オール関西の様々な資源をフル活用し、  
旺盛な挑戦意欲を結集して、関西ならではの先  
進的取り組みをこれからも進めたいものです。

peach

# We are Peach!

私たちが、皆様の空の旅をご案内します。



[flypeach.com](http://flypeach.com)

Copyright © 2012 Peach Aviation Limited

関空からのアクセスが、より安くて便利に！  
Travel from KIX more cheaply and conveniently!

# 各界の動き

## 関西国際空港

### ●大阪地裁「旧会社の株は1円」

大阪地裁は10月9日、旧関西国際空港会社（現関西国際空港土地保有会社）の男性株主（65）が、1株5万円で発行された株の買い取り価格を1円とされたのは不当として、価格決定を求めた申し立てについて、「1円」の算定は「合理性が認められ、多額の債務がある以上やむを得ない」とした。株主側は「2012年3月末で1株当たりの純資産は約3万8,000円なのに、1円と算定するのは誤り」と主張した。

### ●ポップカルチャーのイベント

新関西国際空港会社と日本橋まちづくり振興会社でつくる実行委員会は10月13、14の両日、関西空港で日本のポップカルチャーを世界に発信するイベント「Japan Pop Culture Festival」を開催した。今年で5回目。南広場でのステージイベントに加えて、旅客ターミナルビル1階を初めて開放してコスプレやアイドルによるミニステージを開いた。

### ●シンガポール航空が1日2便体制に

シンガポール航空は、2013年5月30日から関西～シンガポール便を、週11便に3便加え、1日2便に増便すると10月15日発表した。A330-300型機（285席）を使う。

### ●ピーチ、台北線就航

関西空港を拠点とし、全日本空輸などが出資する格安航空会社（LCC）、ピーチ・アビエーションは10月16日、関西～台北線の運航を始めた。ピーチの国際線は韓国・仁川線、香港に次ぎ3路線目。12月15日からは1往復増便して1日2往復とする予定。

### ●ジェットスター・ジャパン、成田線2便欠航

ジェットスター・ジャパンは10月16日、関西～成田線の2便を10月28日から11月21日まで欠航すると発表した。定時運航率と就航率改善につなげるため、第2拠点となる関西空港に10月28日から2機駐機する計画を11月まで延期したため。

### ●エアアジアX、クアラルンプール線に深夜出発便

エアアジアXは10月16日、28日からの冬期スケジュールを発表した。関西～クアラルンプール線に2013年2月1日～3月30日の月曜日と土曜日出発便に限り、午後11時35分出発便を新たに設定した。機材はこれまでと同じエアバスA330-300型機。

### ●LCCターミナル増設へ

新関西国際空港会社が、関西空港にLCC向けの専用ターミナルを増設する方針を固めたことが10月17日分かった。LCC専用の第2ターミナルビルが開業するが、ピーチ・アビエーションが拠点として実質的に独占使用することから、第3ターミナルビルを建設して海外のLCCなどの誘致を加速する。開業は2015年になる見込み。

### ●ピーチ、牽引車使わず経費圧縮

ピーチ・アビエーションは、航空機が駐機場から牽引車なしに自走して誘導路に進む出発方式を開始し10月18日、報道陣に公開した。第二ターミナルビルオープンまで毎日、到着・出発

各1便で試験的に行い、オープン後は全便で自走式を採用する。牽引車を利用するより短時間で出発が可能な上、牽引車を使う人件費などを削減できるという。

### ●南海と観光キャンペーン

南海電気鉄道と新関西国際空港会社は、10月19、20の両日、東京・大門駅と羽田空港で観光キャンペーン「羽田→関空→海外へ、羽田→関空→南海電鉄で関西各地へ」を実施した。

### ●冬ダイヤ最高の週853便

新関西国際空港会社が22日発表した国際定期便の2012年冬ダイヤ（10月28日～2013年3月30日）は、ピークの13年3月に旅客と貨物を合わせ週853便の見通しで、冬ダイヤでは過去最高となる。中国・春秋航空が初就航するなど、国内外のLCCが牽引する。国際線を就航するLCCは8社から9社となり、国際旅客便数に占める割合は11年冬ダイヤの7.5%から18.9%に増える。

同時に発表した12年夏期ダイヤ（3月25日～10月27日）の実績は、夏期として開港以来初めて週800便を超える週854便で、過去最高を記録した。

### ●上半期の国際線発着回数と外国人旅客数、最高に

新関西国際空港会社が10月22日発表した関西空港の2012年度上半期の運営概況(速報値)によると、国際線旅客便が22%増の3万5,572回と上半期としては4年ぶりに前年同期を上回り、過去最高となった。外国人旅客数は前年同期比55%増の192万6,731人となり、過去最高を記録した。大手航空会社による中国や韓国方面の増便や、LCCの新規就航が貢献した。ただ、日中関係の緊張が影響し、9月単月では23%増にとどまり伸びが鈍化した。

大阪空港の上半期の発着回数は、6%増の6万4,568回と上半期として3年ぶりに前年同期を上回った。旅客数は、5%増の662万5,771人と上半期では2年ぶりに前年を上回った。

### ●マレーシア航空、コタキナバル線就航

新関西国際空港会社は10月23日、マレーシア航空が12月20日から関西～コタキナバル線を週2便で就航すると発表した。赤道直下のボルネオ島北部にあるコタキナバルへの日本からの直行便は初めて。ボーイングB737-800型機（160席）を使用。

### ●公園の名前は「そらばーく」

新関西国際空港会社は10月23日、第2ターミナルビルに隣接する緑化公園の名称を「KIX そらばーく～KIX SOLAR PARK～」に決めたと発表した。596件の応募の中から福井県の櫻井美紀さん（22）の作品を選んだ。

### ●経済団体が盛り立てる会

関西空港の活性化を地元から応援する「関西国際空港を盛り立てる会」（主催・関西経済連合会、大阪商工会議所、関西経済同友会）が10月23日、ホテル日航関西空港で開かれた。安藤圭一新関西国際空港会社社長、井上慎一ピーチ・アピエーション最高経営責任者（CEO）のほか、企業の若手社員を中心に約200人が参加した。安藤社長は「関空がピーチと一緒にがんばり、関西が元気になる起爆剤になりたい」とLCCへの期待と関空のさらなる飛躍について意気込みを語った。

### ●3年で548億円投資の中期計画策定

新関西国際空港会社は10月24日、2014年度までの3年間に548億円を投資することを柱にした中期経営計画を発表した。100億円を投じて関空にLCC専用の3つ目のターミナルを建設。200億円の予算で伊丹空港のターミナルビルも改修する。2空港合計の発着回数は11年度に比べ32%増の30万5,000回、旅客数は23%増の3,300万人を目標とする。国際線に占めるLCCの比率を12年夏の14.4%から、14年夏には25%に引き上げる。

14年度の売上高は1,505億円、営業利益は353億円をめざし、同年度にも関空、伊丹両空港の運営権を売却する予定。

関空の免税店エリアを1.4倍に増床し、商業事業の売り上げを25%以上多い331億円と見込んだ。LCCなどの新規路線を呼び込むための新しい着陸料の割引制度も導入し、午前1～6時に着陸した便には着陸料を半額にする。



## クリック!

LCCを中心に増便の続く関西空港にとって着陸料の引き下げがすべての計画の大前提となる。新制度では増便分について1年目80%、2年目50%、3年目30%引き下げる。これにより、関空より約1割安いとされる成田空港の水準に近づく。稼働率アップによる増収増益効果がある一方で、運営コストのさらなる引き下げがないと、経営改善は絵に描いた餅に終わる危険性をはらむ。

### ●第2ターミナルで消防訓練

オープンを控えた関西空港第二ターミナルで10月24日、消防訓練が行われた。「関西空港で震度5強の地震がおき火災が発生した」との想定で航空会社のスタッフや空港職員ら約100人が参加した。

### ●第2ターミナルが開業

新関西国際空港会社が新たに整備したLCC専用の第2ターミナル（鉄骨平屋建て、一部2階建て、延べ約3万㎡）が10月28日、開業した。当面は関空を拠点とするLCC、ピーチ・アビエーションが使用し、1日当たり国内線13往復と国際線5往復を運航する。安藤新関西国際空港会社社長は開業式典で「本格的なLCCの時代がきょうスタートする。空港のモデルが大きく変革する一日だ」と語った。

## 空港

### ＝ 大阪空港 ＝

#### ●刈り取った芝から肥料、処分コストを圧縮

新関西国際空港会社は15日、大阪空港の敷地で刈り取った芝から肥料を作り、農林水産省に肥料として登録、「伊丹空港1号」と命名したと発表した。年間約800tの芝を焼却処分していたが肥料化で年間約1,400万円の処分コストを5分の1に圧縮できるという。肥料は大阪空港や関西空港の敷地の農園や植木で利用する。

#### ●兵庫県、中国へのチャーター便断念

兵庫県などは11月に予定している中国広東省への訪問団派遣で大阪空港からの国際チャーター便運航を断念した。尖閣諸島めぐり日中関係が緊迫化するなか訪問団の規模が縮小される可能性があるため、2年続いた国際チャーター便が見送られる。

#### ●1日の総発着回数が規定超え

大阪空港で今夏、航空機の発着回数が規定枠の1日370便を超えていたことが10月16日までに、分かった。枠外の夏季臨時便を加えた便数で規制違反ではないが、発着コースの直下住民でつくる川西市南部地区飛行場対策協議会は、発着回数の増加に伴う騒音を懸念し、新関西国際空港会社と国土交通省に抗議文を出した。

## ●新ブランドロゴを導入

関西国際空港は10月31日、大阪空港の新ブランドロゴを発表した。国際航空運送協会（IATA）による空港識別コード「ITM」をベースにし、関西空港との運営一体化を受け、関空の「KIX」をベースにしたロゴとの共通デザインを採用した。併せて策定したスローガンは「身近で、こころ満たす空港 ITM」とした。

## ＝ 神戸空港 ＝

### ●9月搭乗者数 0.6%減

神戸市は10月10日、9月の神戸空港の搭乗者数が前年同月比0.6%減の22万6,532人だったと発表した。関西空港へのLCC就航の影響で、マイナスが続いてきたが、関空発着便のスカイマークの実質値上げを受け、神戸空港の減少幅は大幅に縮小した。

## ＝ 成田国際空港 ＝

### ●来年1月に検定実施

財団法人成田国際空港振興協会が成田空港や周辺地域に関する知識を問う「成田空港力検定」を実施することになり、10月10日、受付を始めた。2013年1月26日、空港内のホテルで実施され、空港の歴史や機能、乗り入れ航空会社、周辺観光地などに関する問題が70問程度出題される。羽田の再国際化で地盤沈下が懸念される中、「成田ファン」を増やそうと企画された。

### ●エアアジア用の施設開業

成田国際空港会社は10月23日、第2旅客ターミナルビル北側に、LCC、エアアジア・ジャパンが国内線の出発専用で使う暫定施設を開業した。これまではテント屋根の仮施設だったが、新施設は空調を備え、ベンチの座席数も51席から243席に増やした。

### ●シンガポールにLCCが就航

シンガポール航空子会社のLCC、スクートの成田～シンガポール便が10月29日、就航した。台北を経由し、ボーイング777-200型（402席）が1日1往復する。運賃は、先行する航空会社のシンガポール便より4割ほど安く設定されている。成田空港に就航するLCCは6社目。

## ＝ 羽田空港 ＝

### ●発着枠配分で日航排除せず

国土交通省は10月29日、2013年3月に拡充する羽田空港の国内線枠の配分基準を決める有識者会議を開いた。配分を決める基準に、運航の安全性を示す指標や、航空会社や自治体に路線維持のアイデアを競わせる「コンテスト方式」を取り入れることを国交省が提案した。発着枠配分は日本航空、全日本空輸の大手2社に、スカイマークなどの新規4社を加えた6社を対象とし、運賃引き下げ努力での相対評価を導入するほか、これまでの地方路線維持への貢献を考慮することを確認した。

## ＝ その他 ＝

### ●那覇空港にLCC専用ターミナル

全日本空輸は10月18日、那覇空港に国内初となるLCC専用ターミナルを開設した。ピーチ・アピエーションの関西空港便2往復と、エアアジア・ジャパンの成田空港便1往復で利用を開始する。全日空が貨物上屋として借りている那覇空港貨物ターミナル内の一部を旅客用に改装、搭乗、降機も上屋前にあるスポットを活用して徒歩で行う。

---

## 航空

### ●30空港で抜き打ち身体検査

金属探知機で検知できない爆発物による航空機テロやハイジャックを防ぐため、国土交通省は

10月1日、国際線定期便が乗り入れる成田や関西など全国30の空港で、無作為抽出した乗客にボディタッチして不審物の有無を確かめる検査を始めた。

#### ●IATA予測、8割増益

世界の航空会社で組織する国際航空運送協会（IATA）は10月1日、2013年の航空業界全体の最終利益は前年比8割増の75億ドル（約5,840億円）になるとの予測を発表した。欧州は2年連続の赤字となり、旅行需要の好調なアジアがけん引する。

#### ●スターフライヤー、新航空会社リンクと提携

スターフライヤー（本社・北九州市）は10月1日、地方空港間の運航を計画する地域航空設立準備会社、リンクと業務提携し、福岡、北九州両空港を拠点に九州、中四国の空港とのネットワーク化を来年にも始める。

#### ●IHIが航空機に燃料電池を搭載試験

IHIは10月4日、燃料電池システムを航空機に搭載し、飛行実証することに世界で初めて成功したと発表した。米国シアトル近郊で2日、ボーイング737を使って行い、航空機の離陸前から高度上昇する際に、燃料電池による電力供給を行い、発電後に出た水から水素を取り出し、また発電に使うというサイクルに成功した。

#### ●日本航空、中国3路線の減便延長

日本航空は10月5日、10～27日に予定していた中国3路線の減便を11月17日まで3週間延長すると発表した。尖閣諸島の国有化問題を機に始まった予約のキャンセルが続いており、需要回復が見込めないためという。

#### ●成田のLCC定時運航40～70%台

成田空港を拠点とし、7、8月に就航したLCC、ジェットスター・ジャパンとエアアジア・ジャパンは10月5日、出発予定時刻の15分以内に運航できた割合が、平均40～70%台にとどまっていることを明らかにした。大手に比べ、出発の遅れが目立つ。関西空港を拠点とするピーチ・アビエーションは3～8月の平均で89%だった。

#### ●名古屋で国際航空宇宙展

世界の航空宇宙関連の企業・団体が集う国際航空宇宙展（日本航空宇宙工業会主催）が10月9～14日、4年ぶりに名古屋市のポートメッセなごやと中部空港を会場に開かれた。三菱航空機や米ボーイングなど660以上の企業などが実物の航空機や模型を披露した。

#### ●リンク、ATR72を日本初導入

リンクは10月9日、ATRのターボプロップ機ATR72-600型機（68～74席）を3機導入すると発表した。デリバリー開始は2013年末を予定している。ATRの旅客機が日本の航空会社に導入されるのは初めて。13年度中の就航を目指す。

#### ●エアアジア、日本でパイロット研修施設設置へ

アジアLCC最大手のエアアジア（マレーシア）のトニー・フェルナンデス最高経営責任者（CEO）が10月7日、日本経済新聞社の取材に対し日本でパイロット研修施設を設置する方針を明らかにした。同社と全日本空輸が出資するエアアジア・ジャパンの路線拡充に併せて日本人のパイロットや整備士の育成体制を整える。

#### ●ジェットスターCEO「日航と共同運航」

豪カンタス航空傘下のLCC、ジェットスターグループのジェイン・ハードリカ最高経営責任者（CEO）が10月9日、日本経済新聞の取材に対し、ジェットスター・ジャパンが大株主である日本航空との共同運航（コードシェア）を検討していることを明らかにした。ジェットスターには日航の販路を使った集客強化、日航には成田空港を拠点とするジェットスター便との連携で

顧客の国際線乗り換えの利便性を高められる利点がある。

#### ●エアアジア・ジャパン、韓国2路線発表

全日本空輸が出資するLCC、エアアジア・ジャパンは10月10日、28日に成田～仁川、11月下旬をめどに成田～釜山の国際線2路線を就航すると発表した。大手航空会社の半分以下となる料金設定を強みに、新たな海外旅行需要を取り込みたい考えた。

#### ●ミャンマー直行便、12年ぶり再開

日本とミャンマーを直行で結ぶ定期航空便が12年ぶりに再開し、10月15日、全日本空輸送のヤンゴン行き第1便が成田空港を離陸した。B737型機（ビジネスのみ38席）を使い、週3往復する。

#### ●燃油サーチャージ12月に値上げ

日本航空は10月17日、国際線の燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）を12月1日から来年1月31日までの発券分について、片道当たり500～5,000円値上げすると発表した。値上げは半年ぶり。全日本空輸も10月22日、燃油サーチャージ引き上げを発表した。時期、内容は日航と同じ。

#### ●春秋航空、1円航空券中止

LCCの春秋航空（上海市）は10月18日、上海～佐賀、上海～高松の2路線で導入したばかりの航空券片道1円のキャンペーンを中止すると発表した。日中関係悪化で落ち込んだ搭乗率を回復させる目的だったが、中国内で批判が出たことに配慮した措置とみられる。

#### ●訪日中国人旅行者、5か月ぶりに減少

独立行政法人日本政府観光局が10月19日発表した9月の訪日中国人旅行者数（推計値）は、東日本大震災前の2010年同月比10.1%減の12万3,500人で、5か月ぶりに減少に転じた。尖閣諸島を巡る日中関係の悪化が直撃した。

#### ●旅行大手の中国行きツアー72.5%減

日本旅行業協会は10月24日、旅行大手7社の10月の中国行きパッケージツアーの予約状況が前年同月比で72.5%減ったと発表した。中国各地の反日デモの影響などで落ち込んだ日本人の中国観光ツアーの回復の見通しは立っていない。

#### ●全日空、最高益

全日本空輸が10月31日発表した9月中間決算は、営業利益が前年同期より50.2%増の753億円で過去最大になり、純利益も同61.6%増の369億円だった。欧米路線を中心に国際線の利用客が増えたため、売上高は7,532億円と6.9%増えた。ただ、尖閣諸島や竹島をめぐる関係の悪化で中国や韓国路線は9月以降、収入が減っており、2013年3月期の業績予想では、売上高を従来より300億円少ない1兆4,700億円に下方修正した。

#### ●スカイマーク、通期利益予想を下方修正

スカイマークは10月30日、2013年3月期の当期利益予想を88億円から60億円に下方修正すると発表した。営業施策や費用削減策などを見直し、売上高予想も1,000億円から912億円に下方修正した。

---

## 関西

#### ●難波に36万のLED

南海電気鉄道は10月1日、高島屋大阪店、スイスホテル南海大阪と共同でイルミネーション「なんば<sup>ひかりたび</sup>光旅」を11月16日から実施すると発表した。2013年2月17日まで。南海難波駅、高島屋大阪店が入居する南海ビルや商業施設「なんばCITY」「なんばパークス」などをつなぐ

一帯に大阪最大級の約 36 万球の LED で装飾する。

#### ●近畿運輸局長「関空アクセス、なにわ筋線は重要」

国土交通省近畿運輸局の大黒伊勢夫局長は 10 月 2 日、大阪市内で就任記者会見を行い、大阪都心部から関西空港へのアクセス改善策について、「なにわ筋線が重要な役割を果たす」と述べ、新線建設に大きな期待を寄せた。

#### ●USJ隣接地、開発事業者を再公募

大阪府は 10 月 10 日、米映画のテーマパーク、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン (USJ) に隣接する市の未利用地約 6,650㎡の開発事業者を再公募する方針を決めた。1998 年の公募で決まった大手商社グループが USJ 関連施設としての開発を計画したが、開発優先権が消滅した。

#### ●中之島西部で社会実験

大阪府と大阪商工会議所は、10 月 13～21 日、「水都大阪フェス 2012」の開催に合わせ、中之島の西端にあたるエリアでオープンカフェや小型船係留施設の運営を中心とした社会実験「中之島ゲートエリアプロジェクト」を実施した。

#### ●阪急電鉄、訪日客向け乗車券発売

阪急電鉄は 10 月 15 日、関西空港のリムジンバスと連携し、外国人旅行者を対象にリムジンバス乗車券と阪急全線を自由に利用できる乗車券を組み合わせた一体型商品を特別価格で発売した。1 日有効が 2,000 円、2 日有効は 2,500 円。

#### ●大阪港埠頭と神戸港埠頭を「港湾運営会社」に指定

国土交通省は 10 月 17 日、大阪港埠頭会社と神戸港埠頭会社の 2 社を、港湾岸壁や荷さばきの施設などを一体的に運営できる「港湾運営会社」に指定すると発表した。2011 年の港湾法改正によって、全国で指定された 23 の港で導入できるようになっているが、今回が初めての指定。

#### ●りんくうタウンの企業用地、競争入札で分譲

大阪府は 10 月 18 日、関西空港対岸のりんくうタウンの企業誘致用地 2 区画を初めて一般競争入札で分譲すると発表した。これまでは先着順の随意契約だったが、複数の事業者が土地の購入意向を示したため、入札方式にした。商業業務ゾーン 6,285㎡と、工場団地ゾーン 3,004㎡。

#### ●ユーラスエナジー、大阪・岬町にメガソーラー

ユーラスエナジーホールディングス (東京都) は 10 月 18 日、11 月に岬町で大規模太陽光発電所 (メガソーラー) の建設に着手すると発表した。総出力は 1 万 kw。多奈川地区多目的公園内の 20.2ha の土地に、三菱電機と韓国・現代重工業の単結晶シリコン太陽電池を約 4 万 7,000 枚設置する。発電した電気は関西電力に供給する。

#### ●忠岡町長選、和田氏が3選

任期満了に伴う忠岡町長選挙が 10 月 21 日投開票され、現職の和田吉衛氏 (72) (無所属) が新人で社会福祉士の三宅良矢氏 (33) (同) を破り 3 選を果たした。98 年以来 14 年ぶりの選挙戦となった。

選管確定は次の通り。

当	4,202	和田 吉衛	無現
	1,563	三宅 良矢	無新

#### ●大阪府、12月から特区内で減税

大阪府議会は 10 月 23 日の本会議で関西イノベーション国際戦略総合特区に進出する企業に府税を減免する条例案を賛成多数で可決した。12 月 1 日施行する。JR 大阪駅周辺、夢洲・咲洲、阪神港、北大阪、関西国際空港の 5 地区に進出する新エネルギー、医薬・医療機器などの企業に不動産取得税を免除し、法人府民税と法人事業税は 5 年間は全額、次の 5 年間は半額免除する。

### ●関空特急「はるか」 特急料金値下げへ

JR西日本は10月24日、関空特急「はるか」の特急料金を、2013年春に値下げすると発表した。関西空港連絡橋の使用料が今秋引き下げられるのに応じて行うもの。自由席の場合、50km以内では730円から630円に、51～100kmは1,150円から940円に、それぞれ特急料金を値下げする。これにより関西空港～新大阪間が2,260円（現行2,470円）、関西空港～京都間が2,770円（現行2,980円）になる。

### ●大阪府立大、観光専門の大学院を来春開設

大阪府立大が2013年4月、社会人を対象とした観光専門の大学院を大阪・難波に開設する。南海難波駅の南側に建設中のビルにキャンパスを置く。大学院経済学研究科に修士課程の観光・地域創造専攻と、博士課程の観光・地域創造分野を新設、初年度は修士課程5人、博士課程若干名を募集する。

### ●阪南市長に福山氏再選

阪南市長選挙は10月28日投開票され、現職の福山敏博氏（62）（無所属）が、新人で前市議の白石誠治氏（45）（同）との一騎打ちを制し、再選された。福山氏は「市民病院を核にした『健康都市』を実現させたい」と決意を述べた。

選管確定は次の通り。

当	9,803	福山 敏博	無現
	9,058	白石 誠治	無新

### ●USJ入場者が1億人突破

米映画のテーマパーク、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン USJで10月29日、開業以来の累計入場者数が1億人を突破し、1億人目の入場者に記念の入場パスなどが贈られた。2001年3月31日に開業。11年7か月での1億人突破となった。

### ●金融会議「サイボス」開く

世界最大級の国際金融会議「サイボス」が10月29日から3日間、大阪市内で開かれた。内外の金融機関や金融当局の関係者ら約6,000人が参加し、資金決済システムの課題や金融規制のあり方などを議論した。

---

## 国

---

### ●野田第3次改造内閣発足

野田第3次改造内閣が10月1日、正式発足した。民主党の城島光力前国対委員長を財務相、前原誠司前政調会長を国家戦略担当相、田中真紀子元外相を文部科学相に起用するなど18人の閣僚のうち10人を交代させる大幅改造となった。羽田雄一郎国土交通相は留任した。

政府は10月2日の閣議で、副大臣25人と政務官27人を決定した。国土交通副大臣は長安豊氏（衆院大阪19区）と伴野豊氏（衆院愛知8区）、同政務官には川村秀三郎氏（衆院宮崎1区）、橋本清仁氏（衆院宮城3区）、若井康彦氏（衆院千葉13区）が就任した。

## ● 講演抄録

## 関西イノベーション国際戦略総合特区 制度への取り組み状況について

～とりわけ関西国際空港地区、阪神港地区の概要について～

公益社団法人 関西経済連合会  
関西イノベーション特区推進室長

平岡 潤二氏



●とき 平成24年10月18日（木）

●ところ 大阪キャッスルホテル6階

### ■はじめに

関西経済連合会の平岡と申します。昨年12月に、関西は国際戦略総合特区としての指定を国から受けました。そこで、今年1月に関経連に関西イノベーション特区推進室を設置し、京都府、大阪府、兵庫県、京都市、大阪市、神戸市の6自治体とともに共同事務局を立ち上げております。

私は、この特区推進室を担当するまでは、関空や阪神港、高速道路や新幹線などの広域インフラの方を担当してまいりまして、この定例会ではいつも聞く側に座っておりましたものですから、まさか講演する側に立つとは思っていませんでした。

本日は関西の特区の説明をしろということですので、お話しをさせていただきます。宜しくお願い申し上げます。

### ■関西イノベーション国際戦略総合特区について

関西イノベーション国際戦略総合特区は、京都府、大阪府、兵庫県、京都市、大阪市、神戸市の6つの自治体で共同申請しています。実際には、関西の9つの地区で事業が展開されております。9つの地区とは①神戸医療産業都市地区②大型放射光施設 SPring-8 や X線自由電子レーザー SACLA のある播磨科学公園都市地区③大阪湾岸の夢洲・咲洲地区④うめきたを中心とした大阪駅周辺地区⑤彩都や大阪大学を中心とした北大阪地区⑥京都大学を中心とした京都市内地区⑦けいはんな学研都市地区⑧国際コンテナ港湾である阪神港地区⑨国際拠点空港である関西国際空港地区で

す。これらの9地区は、医薬品や再生医療などのライフ分野、バッテリーやスマートコミュニティなどのグリーン分野、そして本日のテーマである関空や阪神港の物流インフラにおいて、研究開発の川上から実証実験、最後は海外への輸出まで、まさにイノベーションの川上から川下までワンパッケージにして、関西が一体となった取り組みを進めて行こうと考えています。

### ■総合特区制度とは

次に総合特区制度とはどういうものか説明します。2010年6月に閣議決定された新成長戦略に位置付けられた総合特区制度として進められています。地域が独自に施策を打つなど本気度があり、かつ、総合特区としての計画の実現性が高いところを指定して国と地域の資源を集中していくという国の制度です。

国際戦略総合特区と地域活性化総合特区の2種類がありますが、国際戦略総合特区として指定された全国7地域のうちのひとつとして、昨年12月、関西も総合特区の指定を受けました。

この国際戦略総合特区が、これまでの構造改革特区と何が違うのか比較してみます。まず、構造改革特区では規制緩和に限定されていたのに対し、総合特区では規制緩和に加えて税制や財政、金融上でも特例措置が準備されています。例えば、税制上の措置の一つとして、特区区域内での新たな設備投資への法人税の軽減支援措置があります。また、借り入れで設備投資する場合には利子補給金が支給される金融上の支援もあります。

さらに、これに加えて各自治体からの支援もあり、大阪府・市では新たに特区区域内に進出する企業に対する固定資産税や法人事業税等の最高ゼロまでの軽減を検討されているところです。このように、地域で汗をかくことが、指定審査の対象になっていることも特徴になっています。

## ■関西イノベーション国際戦略総合特区が目指すもの

関西イノベーション国際戦略総合特区が何を指しているのかと申しますと、関西には製薬会社や家電、電池関連で世界トップのリーディング企業があり、京大や阪大、神戸大などの世界屈指の大学、スパコンの「京」などの世界最先端の研究基盤などのポテンシャルがある。これらを活用することで、産業の国際競争力向上のためのイノベーション・プラットフォームを構築しようと考えています。

当初は6つの自治体それぞれ独自に特区の申請をしようと考えられていたのですが、関経連としては、関西一体となって連携して総合力を発揮出来る形にしようとして「拠点連携型」の特区を提案して、現在の姿になりました。

関西の特区では、重点的に取り組む6つのターゲットを設定しております。医薬品、医療機器、そして先端医療、山中伸弥先生がノーベル賞を受賞されましたけれど最先端の再生医療、先制医療、バッテリー、スマートコミュニティという分野にターゲットを絞って事業

を進めております。

2025年に向けた目標は、例えば医薬品では現在の1,900億円から7,800億円に、リチウムイオン電池は2,300億円から3兆8,500億円にというように、世界でのシェアの維持・発展を掲げています。

## ■9つの地区で展開する32事業

最初に申し上げた9つの地区でどのような事業をしているのか、簡単にご説明します。播磨科学公園都市地区はSPRING-8、SACLAを活用した新薬や次世代省エネ材料の開発。神戸医療産業

### 国際戦略総合特区の概要について

「新成長戦略 ~『元気な日本』復活のシナリオ~」(2010.6.18閣議決定)  
 ↳ 地域の責任ある戦略、民間の知恵と資金、国の施策の「選択と集中」の観点で最大限活かす「総合特区制度」を創設する

**「必然性」と「本気度」があり、実現可能性の高い区域に国と地域の政策資源を集中**  
 ○地域の包括的・戦略的なチャレンジを、オーダーメイドで総合的(規制・制度の特例、税制・財政・金融措置)に支援  
 ○総合特区ごとに設置される「国と地方の協議会」で国と地域の協働プロジェクトとして推進

**① 国際戦略総合特区**

我が国の経済成長のエンジンとなる産業・機能の集積拠点の形成  
 ※関経連が推進

**② 地域活性化総合特区**

地域資源を最大限活用した地域活性化の取組による地域力の向上

	総合特区	構造改革特区(既存施策)
支援措置	複数の規制の特例措置に加え、税制・財政・金融上の措置等を総合的に実施	主として個別の規制の特例措置を対象とし、税制・財政・金融措置は対象としない
地域の関与	国と実施主体の「協議の場」において、国と地域が一体となって支援	—
地域指定	取組の先駆性、地域の責任ある関与等の要件を満たす地域に限定	構造改革特別区域計画の認定を受けた地方公共団体において活用可能

## 関西イノベーション国際戦略総合特区の概要

### 関西が取り組む政策課題

**国際競争力向上のための“イノベーションプラットフォーム”の構築**  
(実用化・市場づくりを目標としたイノベーションを次々と創出する仕組み)

**日本一の医薬品関連産業の集積**

**圧倒的なリチウムイオン電池産業の集積**

### 関西のポテンシャルをフル活用

- 世界トップクラスのリーディング企業の集積  
 製薬：武田薬品、田辺三菱製薬、塩野製薬、アスピオファーマ など  
 家電・電気機器・蓄電池・太陽電池等：  
 パナソニック、シャープ、ユミコア、住友電工 など
- 世界屈指の大学・研究機関、科学技術基盤の集積  
 大学：京大、阪大、神戸大 など  
 研究機関：地球環境産業技術研究機構、医薬基盤研究所、理化学研究所 など  
 科学技術基盤：SPRING-8、京速コンピュータ「京」 など

**重点的に取り組む6つのターゲットでイノベーションを創出**

ライフ分野

医薬品

医療機器

先制医療技術(再生医療など)

先制医療

グリーン分野

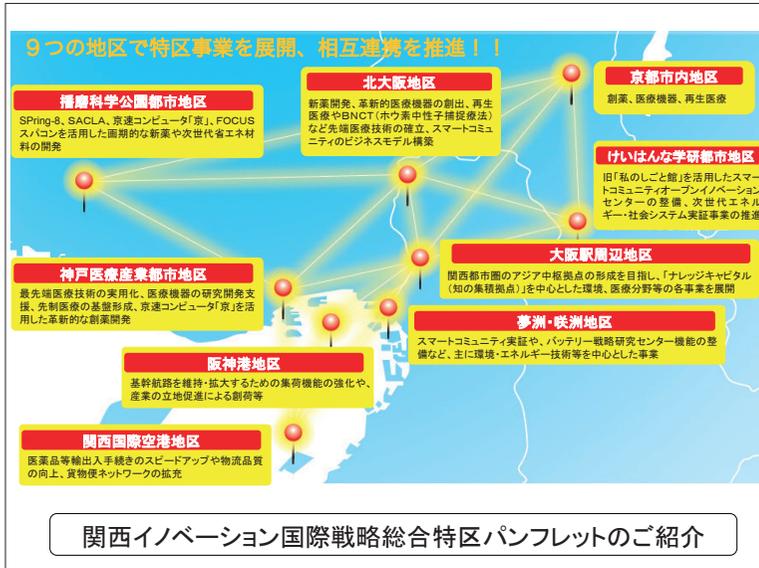
バッテリー

スマートコミュニティ

**2025年に向けた目標**

	2010年	2025年		2010年	2025年
▶ 医薬品	約1,900億円	7,800億円	▶ リチウムイオン電池	約2,300億円	3兆8,500億円
▶ 医療機器	約700億円	2,800億円	▶ 太陽電池	約2,500億円	1兆1,300億円

※医薬品・医療機器は、関西からの輸出シェアを目標。リチウム電池・太陽電池の生産額は、世界シェアを維持



都市地区は最先端医療技術の実用化と医療機器の研究開発等。北大阪地区では革新的医療機器の創出、BNCT(ホウ素中性子捕捉療法)等の先端医療技術の確立。京都市内地区はiPS細胞による最先端の再生医療技術開発。けいはんな学研都市地区は次世代エネルギー・社会システム実証事業の推進などです。うめきたを含む大阪駅周辺地区はアジア中枢拠点の形成とナレッジキャピタル事業の展開。夢洲・咲洲地区はスマートコミュニティ実証やバッテリー戦略研究等の事業です。

本日、お話の中心となる阪神港地区と関西国際空港地区は、阪神港では集荷機能の強化、基幹航路としての維持・拡大や産業立地による新たな創荷を掲げています。阪神港は国際コンテナ港湾に選定されましたので、それと併せて機能強化を進めていきます。関空地区では物流スピードと品質の向上、国際貨物ネットワークの拡充を挙げています。

具体的には、以上の9地区において、イノベーション上の3つの課題を解決するための合計32の事業に取り組んでいます。内訳はⅠ. 研究開発から実用へのスピードアップと国際競争力の強化が7項目 Ⅱ. 多様な産業・技術の最適組み合わせによる国際競争力の強化が15項目 Ⅲ. イノベーションを強化する基盤の強化が10項目です。

## ■主な特区事業について

関西で進めている32事業のうち主な事業を、医

薬品や再生医療などのライフ分野とスマートコミュニティなどのグリーン分野に分けてご紹介します。

ライフ分野では、国際競争力に寄与するような研究成果が生まれてはいますが、実用化までには時間がかかる状況です。日本では特に臨床研究が進まない。基礎研究はトップレベルなのに治験はなかなか進んでいません。これは治験に必要な環境が十分に整っておらず、そのために医薬品

の実用化が進まないのではないかと、という問題意識を持っております。ですから特区制度を活用して、関西圏の大学などの医療機関をネットワーク化した治験センター(治験ネットワーク)の機能を整備していく、あるいは医薬品や医療機器の審査・承認機関としてPMDA((独)医薬品医療機器総合機構)という組織があるのですが、再生医療や医療機器など関西に集積のある分野についての、PMDAの機能の一部を関西に設けることでスピーディな研究開発を進めていけないかという課題設定をしています。

## ■先端医療技術の早期実用化

研究成果の具体化をどう進めるのか。ノーベル賞を受賞された山中先生のiPS細胞などのヒト幹細胞を活用した再生医療の実用化に向けた取り組みを関西特区で加速させたいと考えています。例えば、大阪大学の澤芳樹先生の取り組みは心筋再生医療の治験という事業です。患者の足から採取した心筋シートを培養して患者の心臓の疾患部分に貼り付けて行くことを考えられています。これまで心臓移植手術しか方法がなかったのに、心筋シートで再生医療が可能になってきました。阪大とテルモが共同研究という形で、5年以内の産業化を目指しています。神戸の理化学研究所では、高橋政代先生がiPS細胞による網膜再生を進めています。山中先生が受賞記者会見でも、「実



**ライフ分野** **医薬品の研究開発促進** ⑥

設備投資に係る税制優遇を活用した具体的なプロジェクトが開始

**核酸医薬の製造に係る生産技術の確立**

**彩都のバイオベンチャーが研究センターを新設**

株式会社ジーンデザインは大阪大学、医薬基盤研究所と共同で、次世代の医薬品として期待される核酸医薬に関する「CMC (Chemistry, Manufacturing and Controls) : 医薬品申請に必要な原薬や製剤の物理化学、製造、品質に関する試験」研究センターを建設し、CMC技術の開発・実証・評価を進める。

**北大阪**



**中枢神経系制御薬の開発**

**製薬大手エーザイが研究拠点を移転**

エーザイの研究開発子会社である株式会社カン研究所は、研究機能の拡充・強化を図るため、新施設に移転する。特区事業としては、独自のアプローチによる新しい治療仮説に基づいたアルツハイマー型認知症治療薬の開発などに取り組み、神戸医療産業都市での産学の連携を深めることで革新的な創薬活動の展開をめざす。

**神戸医療産業都市**



市等で10年以上の研究実績があり、これらの研究成果をいかに実用化に繋げていくのかが問われている段階にありますので、グリーン分野に比べ、具体的な動きが進んでいるのが現状です。しかし、グリーン分野はこれから大きな伸びを期待し重要産業だと考えており、今後とも特区の柱として、関西一体となって力を入れてまいります。

## ■ 関空の特区プロジェクト

続いて関空の特区プロジェクトですが、ライフ分野での医薬品にターゲットを絞った取り組みが進められています。背景としては、近年、医薬品等のライフ分野でも国際分業体制などグローバル化が進展しており、アジア各国では国際拠点空港の機能強化とセットで企業や研究施設の集積などライフ拠点の形成が図られる中、このままでは医薬品ビジネスが日本を素通り

**グリーン分野** **バッテリー・スマートコミュニティの取り組み** ⑦

バッテリー・スマートコミュニティ関連の3つの実証

**● けいはんな学研都市地区**

スマートコミュニティオープンイノベーションセンター機能の整備

**● 夢洲・咲洲地区**

バッテリー戦略研究センター機能の整備

- 安全性・性能の計測
- 新たな需要の創出

**● 北大阪地区**

グリーンフィールド（更地：茨木市東芝町）からインフラ運営の採算性を確保できるスマコモデルを構築（H25～）

科学技術基盤の活用  
Spring-8 (大型放射光施設)  
SACL (X線自由電子レーザー)  
京進コンピュータ「京」

**オープンイノベーションセンターの整備 (旧「私のしごと館」の再利用)**

旧「私のしごと館」

H22.3 閉館

関西全体のスマートコミュニティ関連分野の要となる拠点として活用

共同研究・リエゾン機能を整備

☆関西全体のスマートコミュニティ関連分野での研究・開発、実証等の成果を同センターに集約

☆新たな技術開発や国際標準化を先導的に推進し、国際競争力をアップ

**主な共同研究例**

- 大学・企業等の共同研究を実施
- スマートコミュニティ関連新材料（ナノテック新材料）の研究
- スマート充電機研究
- スマートグリッド研究
- スマートヘルスケア研究 など

**E・V・充電ターミナルを活用したエネルギーマネジメントシステムの開発・実証**

【実証イメージ図】

【非常時の運用イメージ】

☆E・V車両の運行状況（位置、電池残量等）や充電ターミナルにおけるエネルギー使用状況等の情報収集・管理を行うエネルギーマネジメントシステムの開発

☆車両の蓄電池を非常用電源として活用し、防災拠点となる学校等（体育館等）内の照明や非常電源などに電力供給を行うための実証

ンセンターを整備しようと考えています。北大阪地区の茨木市東芝町でもスマコの実証実験が予定されています。また、スマートコミュニティの重要な要素技術である「バッテリー」の戦略拠点として夢洲・咲洲地区にバッテリー戦略研究センターが設置され、安全性や性能評価などに取り組む予定です。夢洲・咲洲地区では、既存の鉄道網を活用したエネルギー融通の実証実験や充電ターミナルを活用したエネルギーマネジメントシステムの開発・実証などが進められようとしています。

関西における特区事業の進捗状況を見ると、ライフ分野では北大阪の彩都や神戸医療産業都

するのではないかという危機感があるからです。韓国やシンガポールなどでは、空港内に医薬品などライフ貨物専用の物流設備も整備が進んでいる上、医薬品等の輸入手続きは電子化され税関システムと合わせたシングルウィンドウ化がなされています。日本はこうした環境整備がなかなか進まないという問題認識で、関空では、特区を使って世界最高水準のクールチェーンを構築し、関西のライフ分野の発展に貢献していきたいという気持ちから3つのプロジェクトが進められています。3つとは物流品質の向上、国際貨物ネットワークの拡充、物流スピードの向上です。1つ目の

品質向上は医薬品専用共同定温庫（KIXMedica）の機能拡充と空港の保税地区内でのライフ貨物の取扱ガイドラインを整備するなどにより、温度管理による事故をゼロとし、運送保険料率の引き下げにもつなげていこうというものです。2つ目は国際物流等事業者誘致によるアジア拠点の形成ということで、欧米とアジアを繋ぐ貨物路線（国際インテグレーター）などのアジア拠点を関空に誘致し、国際貨物ネットワークの拡充などを図るもので国際貨物便数を国内最多にすることを目指しています。3つ目は医薬品等の輸出入手続きの電子化・簡素化です。医薬品の輸出入手続きについては現行、書類等の紙申請しかできませんが、これを電子化し、輸出入対象の医薬品等が空港で滞留されている時間の短縮を図りたいと考えております。関西は医薬品等の企業などが集積していますが、旧態依然とした手続きが、医薬品等の企業などにとって時間ロスやコストになっているとの指摘が多くあります。そこで、関空が特区制度を使って、国がシステム化を実現するまでの間、地元において電子化のシステムを構築し、関空における医薬品等の輸出入手続きにかかる所要時間を半分以下に短縮する実証実験を2013年4月から行います。具体的には関空特区協議会（大阪医薬品協会、大阪府、関経連、製薬企業等）において電子システムを構築し、国においては、この実証実験が可能となるよう必要な規制緩和をしていただきます。現時点では、未承認の医薬品等を輸入する際に必要な薬監

**共通分野** **関空で進む特区プロジェクト**

【背景】○医薬品ビジネスが日本を素通りするのではないか、という危機感  
○海外ではライブ産業の集積とセットで、空港内に医薬品専用施設が整備  
○海外では電子化が進み、医薬品の通関手続きもワンストップ化

**関西国際空港において 世界最高水準のクールチェーンを構築**

<クールチェーン強化とガイドライン化>

**医薬品専用施設の拡充と「見える化」**

- 医薬品専用庫（KIX Medica）の機能拡充
- 保税地区内での取扱ガイドラインを策定

温度管理事故をゼロに、保険料を抑制

**品質**

**ネットワーク**

<アジア拠点の形成>

**貨物航空ネットワークの拡充**

- 欧米とアジアを繋ぐ貨物路線（国際インテグレーター）の誘致
- 中継貨物に対する動物・植物検査の緩和

国際貨物便数を国内最多に

**スピード**

<輸出入手続きの電子化・簡素化>

**③ 医薬品等の輸出入手続きを電子化**

- 薬監証明、輸入届、輸出届の電子化実験を

未承認薬輸入時の所要期間を1/2以下へ



医薬品専用定温庫 KIX Medica



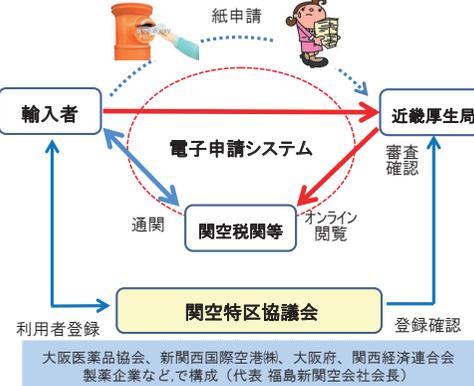
上海 DHL北アジアハブ (投資額175億円)  
広州 FedExアジア・太平洋ハブ (投資額150億円)  
関西空港  
深圳 UPSアジアハブ (投資額100億円)  
主なインテグレーターのアジア拠点と投資額

**共通分野** **医薬品等輸出入手続きの電子化実験事業の概要**

- 国の本格システムが実現するまでの実証実験として、
- 特区の枠組みの下、国が必要な制度改正を行い、地元が事業を行う。

**規制緩和 第1号案件**

【薬監証明イメージ】



◆対象手続き  
薬監証明、輸入届、輸出届  
まず、薬監証明からスタート

◆期待される効果（利用者）  
直接実費、人件費の削減  
入港から通関までの期間短縮

◆事業主体  
関空特区協議会

◆費用負担  
開発費：関空側で負担  
運営費：利用者で負担

◆事業期間  
H25年4月～H26年9月

大阪医薬品協会、新聞関西国際空港、大阪府、関西経済連合会  
製薬企業などで構成（代表 福島新関空会社会長）

とした手続きが、医薬品等の企業などにとって時間ロスやコストになっているとの指摘が多くあります。そこで、関空が特区制度を使って、国がシステム化を実現するまでの間、地元において電子化のシステムを構築し、関空における医薬品等の輸出入手続きにかかる所要時間を半分以下に短縮する実証実験を2013年4月から行います。具体的には関空特区協議会（大阪医薬品協会、大阪府、関経連、製薬企業等）において電子システムを構築し、国においては、この実証実験が可能となるよう必要な規制緩和をしていただきます。現時点では、未承認の医薬品等を輸入する際に必要な薬監

証明を対象としていくことで厚労省と協議が整ったことから、まずは、薬監証明から実証実験を開始し、引き続き輸出入届の電子化の実証実験も可能となるように国と協議を続けます。

なお、現在、第4次特区計画認定に向けた準備をしているところですが、おそらく関西特区のなかでは、国との規制緩和の協議が調い事業につながる第1号になるものと思われます。

**■阪神港地区について**

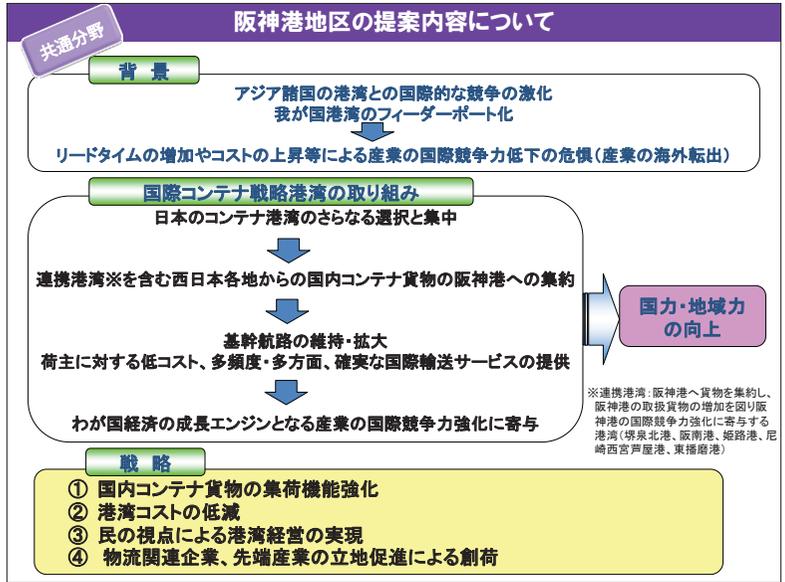
次に阪神港地区について説明します。アジア諸国の港湾との国際的な競争で、日本の港湾は

釜山港等々の港湾のフィーダー化しています。リードタイムの増加やコスト上昇により産業の国際競争力低下の危惧を招いています。このような港湾物流での課題を認識し、阪神港の国際コンテナ戦略港湾としての取り組みを推進していきます。現在は釜山港に流れている西日本各地のコンテナ貨物を阪神港に集めるためには、港湾の低コスト化とコンテナの積み下ろし作業のスピードアップが不可欠です。そのため、特区において次の4つの戦略提案をしています。

1つは内航フィーダー輸送の強化です。内航船と外航船の競争条件を同一にするための法改正、免税油の使用を認める優遇措置、船舶の建造費補助等で基幹航路を維持します。2つ目は港湾コストの低減のため、公設民営化や荷役機械に対する補助制度化等によりターミナルのリース料の低減を図る。3つ目は埠頭会社に対し遊休資産を処分した際の法人税免除など財務体質強化によるターミナルの効率的運営。4つ目は物流関連企業や先端産業の立地促進のために税制上の優遇支援、埋立地の土地利用に要する手続きの簡素化等色々な提案を行っています。

### ■これまでに計画認定されたプロジェクト

次に、これまでに国から認定を受けたプロジェクトについてご紹介します。計画書を提出して国と協議し、認定を受けるわけですが、関西では39件の特区計画について認定を受けています。税制



共通分野	戦略	規制の特例措置	税制上の支援	財政上の支援	金融上の支援/その他
①国内コンテナ貨物の集荷機能の強化  (わらい)内航フィーダー輸送の強化、インランドポートの設置による広域からの集荷	■民間事業者が実施するフィーダー輸送における外航船と内航船の競争条件を同一にするための改正省エネ法の見直し ■民間事業者が実施する内航フィーダー船による輸送について消費率向上のための国内貨物積載コンテナに関する手続き簡素化と積載重量の見直し	■民間事業者が運航する内航フィーダー船における免税油の使用 ■インランドポートに進出する物流事業者に対する法人税減額	■民間事業者が運航する内航フィーダー船の建造費・買取費補助並びに無利子貸付と事業立上り支援 ■埠頭船が実施するインランドポート施設整備に対する補助と事業立上り支援	■民間事業者による内航フィーダー船の新造・買取に対する暫定措置事業の廃止	
②港湾コストの低減  (わらい)基幹施設・荷役機械等の整備促進による基幹航路の維持・強化			■埠頭船が所有するコンテナターミナルの公設民営化の推進によるターミナルリース料の低減 ■埠頭船が整備する荷役機械(ガントリークレーン、テナー)に対する補助	■国からの埠頭群の行政財産の貸付料について無償化又は低償化 ■埠頭船が実施する上物荷役機械等整備資金の国からの直接貸し付け	
③民の視点による港湾経営の実現  (わらい)埠頭船の財務体質強化によるターミナルの効率的運営		■埠頭船の財産を処分する上での法人税免除			
④物流関連企業、先端産業の立地促進による創荷  (わらい)企業の立地需要に応じた用地提供	■ロジスティクス用地・産業用地の低廉化のための埋立事業の起債償還年限の延長 ■埋立地の土地利用変更に関する手続きの簡素化	■新たに立地する物流関連企業、先端産業に対する税制上の支援			

優遇と金融支援に関する計画では、北大阪地区で核酸医薬の製造に係る生産技術の確立に対して、また、次世代ワクチンの開発等も認定されました。京都市内地区では先制医療に向けたコホート研究とバイオマーカー研究の推進に、大阪駅周辺地区では国際的な医療交流の促進、イノベーション創出事業等々多岐にわたっています。

本日は関空と阪神港がテーマですので、その2地区について詳しく説明します。

関空地区ではクールチェーンの強化とガイドライン化に対して関空で事業展開されている上





## 「関西3空港」相互の活性化策を

神戸新聞社会部 横田 良平

10月28日、関西国際空港に格安航空会社(LCC)の専用ターミナル「第2ターミナルビル」が開業した。初の運航は午前6時45分。未明から利用者が殺到し、空港は大いににぎわいを見せた。

関空～福岡片道3,590円、関空～沖縄片道4,590円…。常識を吹き飛ばす利用料金の安さは確かに魅力的だ。乗用車や新幹線に比べ割高、という飛行機が敬遠される理由は通用しなくなった。

新関西国際空港会社は、国際線に占めるLCCの比率を2012年夏の14.4%から、14年夏には25%に引き上げる中期経営計画を発表した。LCC専用の「第3ターミナルビル」も早ければ15年度中に開業するといい、関空と大阪(伊丹)空港の経営統合により誕生した新関西空港会社の話題が、関西の空を席巻している。

### ■ LCC 活況の陰で

一方、その陰で“低空飛行”にあえいでいるのが「関西3空港」の一角である神戸空港だ。

2006年2月に開港した神戸空港は昨年度、搭乗者数が4年ぶりに増加した。小型機主体で厳しい運営ながらも需要は回復傾向を見せていたのだが、今年3月以降のLCCの関空参入で状況は一変した。

観光客の利用増を見込んだ7月は、搭乗者数が前年同月比6.7%減の19万8,093人と低迷。搭乗率は同9.4%減の59.2%となり、開港した06年以来6年ぶりに50%台に落ち込んだ。年間で最大の書き入れ時となる8月も、搭乗者数が前年同月比9%減の23万1,539人、搭乗率は同11.7%減の70%と振るわなかった。その後、関空乗り入れのスカイマーク(SKY)の実質値上げを受け、9月は減少幅が縮小したものの、このま

ま推移すれば12年度は搭乗者数が再び減少に転じるのが確実な情勢だ。

さらに、搭乗率などの低迷で、頼みのSKYが10月から神戸～熊本線を休止。神戸～成田線も11月15日で休止することを明らかにしている。さらに全日空も、神戸～羽田線を12月13日から1便減便して1日2便とする。神戸空港を取り巻く状況は「じり貧」といえる。関空、大阪とも上半期の搭乗者数が増加している中、神戸市の担当者は「明るい材料はなかなかない」と話す。

### ■ 「一体運営」発言の波紋

そんな中、新関西空港会社の安藤圭一社長の発言が、神戸空港にスポットを当てた。安藤社長は9月、神戸新聞社のインタビューで、将来的な神戸空港の運営一体化に前向きな考えを示し、「すぐには難しいが、首都圏空港に対抗してアジアの需要を取り込んでいくには、関西3空港の運営権は一体が望ましい」と述べた。「関西3空港」という枠組みがクローズアップされるのも久しぶりのことだ。

神戸を含む関西3空港をめぐるのは、関西経済界、自治体でつくる「関西3空港懇談会」が2010年4月、3空港の一元管理を目指すことで合意。ところがその後、国が打ち出した方針は、神戸を除いた2空港の経営統合だった。神戸空港は、関西の空をめぐる議論から置き去りにされ、視界不良の状態が続いている。それだけに、安藤社長の「3空港」発言を、神戸空港を運営する神戸市や地元経済界は歓迎した。

一方で、神戸市議会などからは戸惑いの声も上がった。3空港の一体運営は苦戦が続く神戸空港にとって望ましいはずだが、「今はあまり強調してくれるな」という。なぜかー。

関空、大阪の2空港統合で蚊帳の外に置かれた神戸空港にとって目下、最大の課題は発着枠と運用時間の規制緩和だ。現在、規制緩和を国に強く要望している最中に3空港一体運営や民営化などの話題が前面に出てくれば、「それなら規制緩和も、3空港の一体運営が実現したときにやりましょう」と先送りされかねない、というわけだ。

神戸空港の発着回数は現在、年間2万回程度（1日60回30便）、運用時間は1日15時間（午前7時～午後10時）に制限されている。定期便や旅行会社などによる営利目的の国際チャーター便も認められていない。国が、騒音対策や空域の狭さ、関空との役割分担などを理由に制限しているためだが、これが重い足かせとなっているのは間違いない。

神戸市の矢田立郎市長は9月下旬、東京証券取引所に再上場した日本航空（JAL）に対し、神戸空港への再就航を強く働き掛ける意向を示した。JALは10年の経営破たん神戸空港から撤退する以前は、年間100万人が利用していた実績があり、矢田市長は「再開を心待ちにしている人は多い」と強調した。

だが、ここでも発着枠の制限がネックになる。神戸空港では現在、1日28便（12月13日以降は1日26便）が就航しており、JALの招致を進めようにも参入余地が小さすぎるのが実情だ。

## ■追い風を生かせるか

こうした規制には、利用者からも不満の声が多く上がっている。特に、神戸空港にほど近いポートアイランド（ポーアイ）2期地区にある「医療産業都市」の研究者は日々、東京などとの間を行き来しているが、運用時間の都合や便数の問題から「近くに空港があるのに、使いたくても使えない」状態が続いている。

9月には、ポーアイにある世界有数の計算速度を誇るスーパーコンピューター「京」が本格稼働した。人工多能性幹細胞（iPS細胞）の開発でノーベル医学生理学賞の受賞が決まった山中伸弥京都大教授と連携し、臨床研究を進めている理化学研

究所など世界最先端の研究機関もある。

ポーアイの医療産業都市には、10月末時点で221社が進出。ポーアイは「関西イノベーション国際戦略総合特区」の重点地域でもあり、神戸市はさらなる企業誘致に力を入れる。今後も国内外から多数の研究者や企業関係者が訪れる素地は十分にあるが、こんな好機に空港の使い勝手が良くならないのは惜しい気がする。

わずかながら、明るい兆しもある。新関空会社の安藤社長は、神戸を含めた競争力強化の一環として、関空と神戸空港を結ぶ高速船「神戸～関空ベイ・シャトル」を増便するよう申し入れた。

神戸市は要望に応じ、増便する方向だ。2013年4月をめぐり、午前6時台～午後10時台に1日16往復している現行の運航時間を、午前5時半～翌日午前0時ごろに延長、1日18往復を増やすことを検討している。

神戸市側にとっては、関空発午後11時台が最終のバス、電車のダイヤに合わせて利便性を向上させ、乗客数が伸び悩むベイ・シャトルの利用増につなげる。新関空会社側から見れば、早朝、深夜便がある関空発着のLCCの需要を見込み、阪神、神戸地区からの利便性を高める。双方にメリットのある話だが、24時間空港の利便性をフルに生かせる関空側により利が大きい、という印象を受ける。

そもそもベイ・シャトルの増便は、両空港間の海上交通を向上させる「枝葉」の部分でしかない。「幹」となる神戸空港自体の活性化、利用者増に対し、どのような効果があるかは不透明だ。

成田・羽田空港のみならず、アジアの各空港との競争に勝ち抜くには、こうした取り組みだけでは限界がある。神戸市は常々、「関西3空港それぞれの能力を発揮できる環境整備を」と訴えている。

関空、大阪、そして神戸が存分に競い合っこそ、新しい需要を掘り起こし、より多くの顧客を獲得できる。関西の空の玄関が三つそろって勢いづけば、それが2空港の運営権売却にも大きなプラスをもたらすはずだ。



## 我が国航空産業の国際競争力



関西大学商学部 教授  
高橋 望

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

### ■はじめに

3.11以降の燃料輸入拡大のあおりを受けて、日本の貿易収支が問題となった。現在の我が国の経常収支は、かつてアメリカから大幅な貿易黒字を非難された面影はなく、所得収支の黒字によって支えられている。

航空輸送サービスに係る、居住者（非居住者）が非居住者（居住者）のために行った全ての取引（旅客の運搬・財貨の移動・乗員を含む輸送手段のチャーター）の収支は、残念ながら一貫して大幅な赤字である（表1）。2001年から2011年までの11年間の年平均赤字額は、△4,421億円にのぼる。また、貿易額は毎年変動が大きく、とくにここ数年低落傾向にあることが懸念される。

それは、我が国航空産業の国際競争力が低位にあることに起因する。後述するように、ANAより単位当たりコストの低かったJALが経営破綻したのは、両社の国際線収入比率の差（2008年でJAL55.1%に対しANA29.6%）にあり、激しい国際競争が展開される中で、我が国航空産業の国際競争力が厳しく問われた結果と考えられるからである。

表1 航空輸送のサービス収支と国際競争力

	収支尻（億円）	貿易額（億円）	国際競争力係数
2001年	△5,232	23,620	-0.22
2002年	△4,214	23,848	-0.18
2003年	△2,894	21,372	-0.13
2004年	△3,704	25,328	-0.15
2005年	△4,412	27,005	-0.16
2006年	△5,115	28,315	-0.18
2007年	△4,872	28,611	-0.17
2008年	△4,589	25,079	-0.18
2009年	△3,540	18,280	-0.19
2010年	△4,457	19,907	-0.22
2011年	△5,606	18,212	-0.31

（出所）日本銀行国際局 [2012] 『国際収支統計季報』より作成。

### ■国際競争力の測定

それでは、国際競争力をどのように測定するか。この場合、国際競争力係数（輸出特化係数ないし貿易特化係数とも呼ばれる）が有用である。これは、受取額から支払額を差し引いた収支尻（黒字の場合は純輸出額、赤字であれば純輸入額）を貿易額（輸出入の合計）で割った指数である。1から-1の範囲で、-1に近づくほど輸出競争力が弱い。

航空輸送サービスの国際競争力係数は、表1の通り、2001年から2011年の間、-0.13（2003年）～0.31（2011年）となっており、11年間の平均は-0.19である。

コンピュータ類・医薬品・家電の国際競争力係数が、ここ10年にわたって低落が続き-0.4以下となっているのと比べると、まだ救われるともいえるが、航空輸送サービスの国際競争力が低迷している

ことに変わりはない。

次いで、現在の国際空運制度の根幹をなす二国間取引について、相手国別に収支尻を示したのが表2である。日本の航空業界は、決して人件費の安い発展途上国だけに負けているわけではなく、アメリカ・フランス・イタリアといった先進国との競争にも負けているのである。

しかしサービス内容に応じた区分別収支をみると、2001年から2010年までの間、旅客輸送の年平均赤字額が△7,755億円（最高は2007年△8,911億円、最低は2003年△5,680億円、平均

国際競争力係数-0.57）に対し、貨物輸送は年平均587億円の黒字（最高は2008年1,004億円、最低は期間中唯一赤字の2001年△2億円、平均国際競争力係数0.11）、その他が年平均2,866億円の黒字（最高は2006年3,364億円、最低は2003年2,398億円、平均国際競争力係数0.59）となっている。

これの示唆するところは、付加価値が高く運賃負担力があって航空輸送を選好する貨物が依然として日本を出入し、内外の荷主が日系企業を選択しているということである。次いで、空港関連を中心としたその他が大幅な黒字になっているのは、航空協定が互惠主義を原則としながらも国際競争力の差を反映して外国航空企業の乗り入れの方が多く、かつ日本の主要国際空港が民間企業経営である（公的その他サービスに計上されない）ことによる。何より、着陸料をはじめとした我が国の空港使用料水準が国際的にいかに高いかを如実に反映したものである。

## ■航空企業のコスト競争力と市場競争

以上で、産業レベルの我が国航空輸送の国際競争力が低位にあることが明らかとなったが、企業レベルではどうであろうか。表3から、単純に単位当たりコスト水準（経営効率）が企業収益を直接規定するものではないことがわかる（なお実際には、旅客以外に貨物輸送を行っているので、単位コストとイールドの数値は必ずしも厳密なものではないことをお断りしておく）。つまり、どれだけコストが低くても、十分なイールドを得られなければ経営上赤字となり（BA）、コストが高くとも旅客の評価によって高イールドを確保できれば、経営的に一定の成果を残すことができるということである。

ただ、LCC（格安航空企業）はコスト低位にあり、成長著しいアジアの航空企

表2 国別航空輸送サービス取引（2010年：単位億円）

順位	対外赤字国	赤字額	対外黒字国	黒字額
1	アメリカ	△1,054	台湾	83
2	韓国	△651	ブラジル	46
3	香港	△447	ドイツ	45
4	フランス	△317	ベトナム	32
5	イタリア	△199	インドネシア	17
6	オーストラリア	△195	メキシコ	8
7	アラブ首長国連邦	△182	ベルギー	4
8	シンガポール	△153	スペイン	3
9	タイ	△129	インドネシア	2
10	カナダ	△128	—	
11	フィリピン	△114	—	

（出所）表1に同じ。

表3 世界の航空企業の経営指標（2010年）

企業名	単位コスト （旅客キロ当たり営業 費用：米セント）	旅客イールド （旅客キロ当たり営業 費用：米セント）	純利益 （百万ドル）
JAL	22.4	26.0	N.A.
ANA	27.8	29.2	281.3
スカイマーク*	12.4	16.3	137.5
ユナイテッド	19.6	20.7	854.0
サウスウエスト	8.9	9.6	459.0
大韓航空	15.0	16.6	398.6
シンガポール航空	10.4	11.3	756.5
エア・アジア	3.9	6.0	346.5
BA	12.2	12.5	△15.0
ルフトハンザ	28.4	29.6	864.6
ライアンエア	5.4	6.3	528.4
カンタス航空	11.9	12.1	101.7

\*1米ドル=80円で換算

（出所）財団法人日本航空協会 [2011] 『航空統計要覧』 から算出。

業も同様であることに留意しなければならない。かつてはベルギーのサベナ航空やスイス航空のように、高コスト構造が原因で経営破綻したケースが目立ったが、エア・アジアとの競争でマレーシア航空が経営危機に陥っているように、自由化の進んだ国際航空市場での競争に打ち勝つには、やはり国際コスト競争力が重要となる。

このLCCとFSA（既存のフルサービス企業）との市場の奪い合い（カニバリゼーション）について、図を用いて分析してみよう。従来からFSAを利用している旅客層の支払意志額（留保価格）が、FSAに対し1,000円（FA）、LCCに対し

500円（FB）で、これまで航空を利用しなかった旅客層はそれぞれ450円（LA）と400円（LB）であるとする。実際の運賃が、FSA1,000円、LCC400円に設定された場合、支払ってもよいと考えている金額との差額（消費者余剰）は、いずれの旅客層もLCC利用の方が大きいため、LCCに需要が転移してしまう。これがカニバリゼーション（共食い）である。

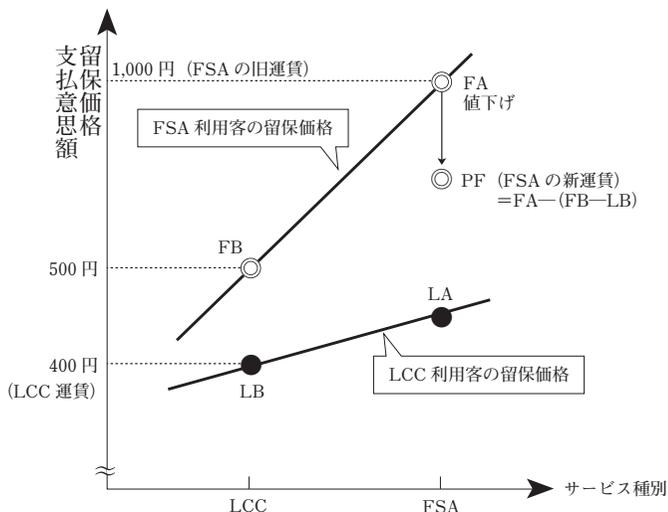
これを回避するには、FSAはLCC利用に比べて消費者余剰の額を大きくしなければならず、運賃をPF以下に値下げする必要がある。それを実現するには、やはりコスト効率化が求められるのである。

## ■我が国航空産業の国際競争力強化策

従来から、我が国航空企業の国際競争力が弱いのは、人件費をはじめとしたインプット・コストの国際間格差に原因があるとされてきた。その最たるものが、国または地方公共団体から負担を要請される、空港使用料・航行援助施設利用料・航空機燃料税・航空機固定資産税等の公租公課である。航空企業の経営努力では削減できない上、総営業費用に占める比率がANA12.5%（2010年3月期）に対し、ヨーロッパ系企業7.8%、シンガポール航空4.8%、アメリカ系企業2.6%と、突出しているからである。

同時に、参入（指定航空企業数・運輸権）、運賃、輸送力で進められてきた国際航空自由化で唯一取り残された外資制限（国籍条項）の緩和が求められる。インプット・コスト水準の低い国に海外子会社を設立することで、コストの外貨化により国際コスト競争力を強化できるからである。さらに、こうした海外直接投資によって学習効果が働き、企業の生産性が向上すると期待される。それは既に他産業で経験済みのことである。

図 カニバリゼーションの回避



（出所）中村 [1995] 「既存製品の価格管理」 上田編『価格決定のマーケティング』有斐閣、131ページ、図5・1（b）を改変。

## 2012 年（平成 24 年）上半期運営概況（速報値）

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

### ○乗入便数 64,419 回（対前年比 121%）

国際線： 43,320 回  
（対前年比 116%）  
国内線： 21,099 回  
（対前年比 132%）

#### 発着回数について

上半期の発着回数は、夏期国際線スケジュールの通り、国際線旅客便が 122% と上半期としては 4 年ぶりに前年を上回り、開港来最高となりました。国内線はピーチやジェットスター・ジャパンといった LCC の新規就航や季節運航便、増便等により合計で 132% となり、国際線・国内線合計でも 121% と上半期として 4 年ぶりに前年を上回っております。

### ○旅客数 8,460,653 人（対前年比 126%）

国際線： 5,859,942 人  
（対前年比 122%）  
国内線： 2,600,711 人  
（対前年比 136%）

#### 旅客数について

上半期の国際線旅客数は、全体として 122% と上半期として 2 年ぶりに前年を上回っております。内訳として日本人旅客は 111% と上半期として 3 年連続で前年を上回っております。外国人旅客につきましては 155% と上半期として 2 年ぶりに前年を上回り、開港来最高となりました。国内線旅客数につきましても 136% と上半期として 4 年ぶりに前年を上回っております。

### ○貨物量 356,149t（対前年比 99%）

国際貨物： 340,801t（対前年比 100%）  
積込量： 160,547t（対前年比 102%）  
取卸量： 180,254t（対前年比 98%）  
国内貨物： 15,348t（対前年比 81%）

#### 貨物量について

上半期の貨物量につきましては、国際線貨物量は上半期として 2 年連続で前年を下回りました。積込は 2 年ぶりに前年を上回り、取卸は 2 年連続で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 10 月 22 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 9 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	1,191,665	96.5	22.2	1,110,851	101.0	18.8	80,814
管内	740,074	97.9	13.8	866,005	102.5	14.6	△ 125,931
大阪港	233,283	92.4	4.4	338,141	93.4	5.7	△ 104,858
関西空港	363,963	100.1	6.8	270,332	115.9	4.6	93,630
全 国	5,359,752	89.7	100.0	5,918,307	104.1	100.0	△ 558,556

【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	363,963	100.1	6.8	270,332	115.9	4.6	93,630
成田空港	667,374	79.2	12.5	768,079	100.1	13.0	△ 100,705
羽田空港	19,435	170.4	0.4	44,522	151.9	0.8	△ 25,087
中部空港	52,815	91.9	1.0	62,130	100.6	1.0	△ 9,315
福岡空港	44,884	85.1	0.8	34,178	125.6	0.6	10,706
新千歳空港	1,699	122.8	0.0	942	115.6	0.0	757

※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
<b>平成23年累計</b>	<b>1,343,900</b>	<b>3,680</b>	<b>1,363,280</b>	<b>3,740</b>	<b>3,395,940</b>	<b>9,300</b>	<b>3,388,800</b>	<b>9,260</b>	<b>9,491,920</b>	<b>26,010</b>
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6月	140,620	4,690	136,680	4,560	289,560	9,650	290,270	9,680	857,130	28,570
平成24年7月	180,460	5,820	179,300	5,780	307,150	9,910	310,790	10,030	977,700	31,540
平成24年8月	168,960	5,450	184,200	5,940	380,520	12,270	391,270	12,620	1,124,950	36,290
平成24年9月	143,800	4,790	127,120	4,240	336,340	11,210	308,240	10,270	915,500	30,520
平成24年10月	148,800	4,800	148,660	4,800	274,200	8,850	284,180	9,170	855,840	27,610
<b>平成24年累計</b>	<b>1,494,830</b>	<b>4,900</b>	<b>1,468,720</b>	<b>4,820</b>	<b>3,062,980</b>	<b>10,040</b>	<b>3,053,820</b>	<b>10,010</b>	<b>9,080,350</b>	<b>29,770</b>
<b>前年同期</b>	<b>1,098,940</b>	<b>3,610</b>	<b>1,110,150</b>	<b>3,650</b>	<b>2,824,440</b>	<b>9,290</b>	<b>2,810,850</b>	<b>9,250</b>	<b>7,844,380</b>	<b>25,800</b>
<b>対前年同期比</b>	<b>136.0%</b>		<b>132.3%</b>		<b>108.4%</b>		<b>108.6%</b>		<b>115.8%</b>	

※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 9 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	7,226	114.8%	16,193	110.0%	23,419	111.4%
	関西	7,224	114.8%	3,744	134.3%	10,968	120.8%
	大阪(伊丹)	0	—	10,217	101.8%	10,217	101.8%
	神戸	2	100.0%	2,232	117.6%	2,234	117.6%
	成田	14,736	106.5%	3,345	194.7%	18,081	116.2%
	東京(羽田)	3,263	110.9%	28,761	101.7%	32,024	102.6%
	中部	2,565	108.1%	4,375	102.5%	6,940	104.5%
旅客数 (人)	関西 3 空港	951,811	107.3%	1,811,636	106.4%	2,763,447	106.7%
	関西	951,810	107.3%	483,117	126.7%	1,434,927	113.1%
	大阪(伊丹)	0	—	1,101,684	100.8%	1,101,684	100.8%
	神戸	1	10.0%	226,835	99.5%	226,836	99.5%
	成田	2,519,276	105.0%	352,790	237.4%	2,872,066	112.7%
	東京(羽田)	682,948	105.6%	5,314,221	102.0%	5,997,169	102.4%
	中部	365,500	100.0%	423,365	102.1%	788,865	101.1%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	59,598	107.7%	13,597	97.7%	73,195	105.7%
	関西	59,598	107.7%	2,055	58.5%	61,653	104.8%
	大阪(伊丹)	0	—	10,927	112.2%	10,927	112.2%
	神戸	0	—	615	92.1%	615	92.1%
	成田	165,587	104.7%	集計中	—	165,587	104.7%
	東京(羽田)	12,101	123.5%	61,162	101.4%	73,263	104.5%
	中部	9,833	103.4%	2,190	95.4%	12,023	101.8%

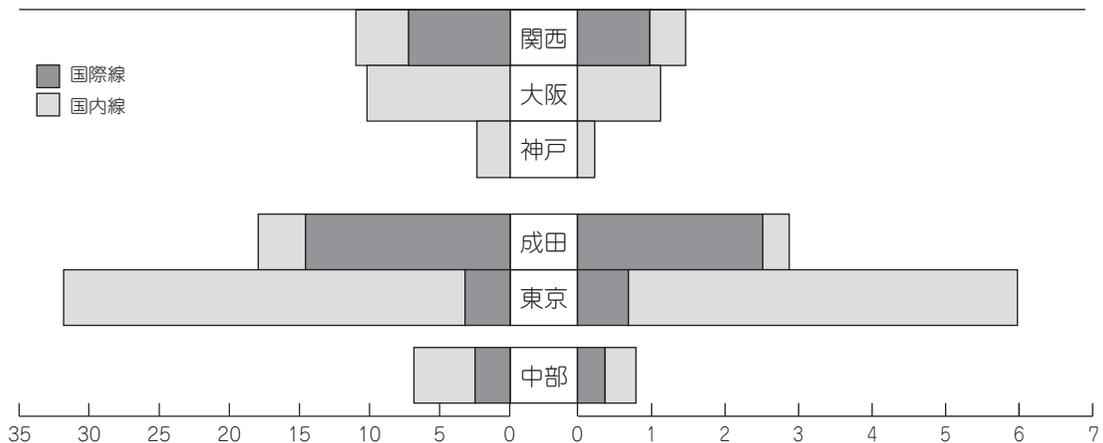
注 1. 神戸の発着回数は着陸回数を 2 倍して求めた数値。

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)



## 関西空港調査会からのお知らせ

- 第1回懇話会（平成24年10月26日開催）  
「アジアの物流マーケットの現状と今後の展望」をテーマに黒田 勝彦（（一財）関西空港調査会理事長）の講演会を開催し、意見交換会を行った。
- 第396回定例会（平成24年11月13日開催）  
「新関西国際空港株式会社中期経営計画～戦略的成長プログラム～」をテーマに室谷 正裕氏（新関西国際空港株常務取締役）の講演会を開催した。
- 第2回関西空港の事業価値向上に関する研究会（平成24年11月9日開催）  
「コミュニティデザイン 人と人をつなぐ仕組みを作る」 山崎 亮氏（京都造形芸術大学教授）
- 第3回空港経営研究会（平成24年11月19日開催）  
「いま、何故『コンセッション』なのか？～三位一体と成長戦略～」  
石田 哲也氏（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）

### 今後の予定

- 第397回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）  
日 時 平成24年 11月30日（金）16:00～17:00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「関西国際空港の冬ダイヤとLCCやエアラインの動向について」（仮題）  
講 師 住田 弘之氏（新関西国際空港株 執行役員兼航空営業部長）
- 第398回定例会（土木学会継続教育プログラム登録〈1単位〉）  
日 時 平成25年1月29日（火）16:00～17:00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「フェデックスの国際物流ビジネスについて～とりわけ北太平洋地区における展開について～」（仮題）  
講 師 久本 賢氏（フェデラルエクスプレス コーポレーション アジア太平洋地区  
グローバルアカウントマネージメント兼北太平洋地区営業担当副社長）  
※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/>）からお申し込み下さい。定員になり次第締切いたします。
- 第3回航空需要創出研究会  
日 時 平成24年12月4日（火）15:00～17:00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
話題提供 「進む医療の国際化 ～アジアの医療ツーリズムの動向～」  
講 師 植村 佳代氏（（株）日本政策投資銀行 産業調査部 副調査役）
- 第4回空港経営と地域・研究会  
日 時 平成24年12月5日（水）16:00～18:00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
研究発表 「地方都市から国際ハブ空港へのアクセス手段選択における影響要因について～交通行動分析からのアプローチ」（仮題）  
講 師 毛海千佳子氏（大阪成蹊短期大学経営会計学科 准教授）
- 第3回関西空港の事業価値向上に関する研究会  
日 時 平成24年12月11日（火）15:00～17:00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
話題提供 「空港の活性化も、BRANDING発想」  
講 師 甲賀 雅章氏（大阪府立江之子島文化芸術創造センター 館長）
- 第2回懇話会  
日 時 平成25年1月25日（金）16:30～18:30  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「世界のインフラ投資ファンドの動向について」  
講 師 田中 健三氏（マッコリーキャピタル証券会社 インフラファンド事業開発部長）  
※ 上記「懇話会」は賛助会員特定会員を対象としたものです。  
一般の方はご参加いただけません。

## 事務局だより

▶ 今年、お盆を過ぎてから北アルプス最北部の梅海新道を行く。2,932mの白馬岳から朝日岳を経て、日本海の高さ 0m に至る 3 泊の尾根歩きである。高山ではお花畑が目を楽しませてくれたが、北へと高度を下げると、残念ながら、花々の出迎の時期は過ぎていた。他の登山者に会うこともなく静かな山行で、何度もマムシさんに挨拶し、アップダウンを繰り返しながら標高を下げる。

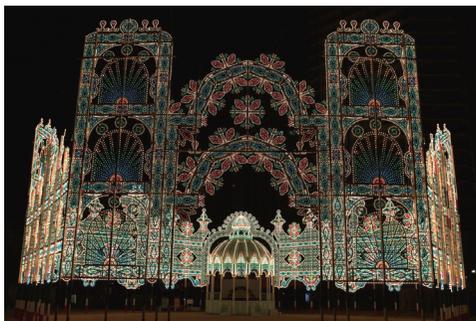
▶ 最近では年齢のためトラブルが多い。下りになると靴のアップパーが踵の上の方に当たり、痛くて靴紐を緩めながら、何とか親不知に到着する。ゆっくりだが下りでの転倒もなく、時間との競争からの開放感が心地よい。

▶ 展望風呂で日本海を見ながら汗を流し、お土産にきんつばの「梅海新道」を買って帰路に就く。ホテルの管理人に駅まで送ってもらう途中、梅海新道は、7 月か紅葉の頃に来るともう一度訪れたくなると聞く。ちょっと残念だが、大きな達成感が得られた山行であった。

(N)

夢灯す、光の彫刻

## KOBEルミナリエ(神戸市)



「神戸ルミナリエ」は、1995年1月に兵庫県南部地方を襲った阪神・淡路大震災の犠牲者への鎮魂の意を込めると共に、神戸のまちの復興・再生への夢と希望を託して、この年の12月に初めて開催されました。

以来、神戸ルミナリエは震災の記憶を後世に語り継ぎ、神戸の夢と希望を象徴する行事として、毎年開催されています。今年、2012年で18回目を迎える「神戸ルミナリエ」。今年のテーマは「光の絆」。神戸の冬を彩る荘厳な光の芸術作品を是非ご覧ください。



©Kobe Luminaerie O.C.

- 開催日時 平成24年12月6日(木)～12月17日(月)
- 点灯時間 月～木曜日 18:00頃～21:00 金曜日 18:00頃～22:00  
土曜日 17:00頃～22:00 日曜日 17:00頃～21:30  
※但し、混雑状況により点灯時間を繰り上げることがあります。特に土・日においては薄暮状況での点灯の可能性があります。  
※荒天の場合は、点灯を見合わせる場合があります。
- 会場 旧外国人居留地および東遊園地(神戸市中央区)
- 最寄り駅 JR元町駅/阪神電鉄元町駅  
※周辺道路は大変混雑いたします。ご来場の際は、公共交通機関をご利用ください。
- 主催 神戸ルミナリエ組織委員会  
兵庫県/神戸市/神戸商工会議所/公益社団法人ひょうごツーリズム協会/  
財団法人神戸国際観光コンベンション協会/Feel KOBE観光推進協議会
- 問合せ先 神戸市総合コールセンター 078-333-3330  
HP <http://www.kobe-luminaerie.jp/>