KANSAI空港レビュー 2013・2 No.411

KANSAI 空港レビュー

No.411
2013.2

KANSAI 空港レビュー
FEB 2013 No.411

CONTENTS

1 巻頭言
関西の持続的発展を目指して
～地域と連携しアジアの視点で更なる取組の強化を～
大林　剛郎

2 各界の動き

11 第2回懇話会
マッコーリーのインフラファンド投資運営について
田中　建三

22 プレスの目
「LCC空港･オブ･ザ･イヤー」に寄せて
安藤　大介

24 航空交通研究会研究レポート
東日本大震災における地方空港の活躍と教訓
引頭　雄一

27 見学レポート
中之島フェスティバルタワー見学会

29 データファイル
・運営概況について［平成24年12月分］（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］（平成24年12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12月分）

32 インフォメーション
・国際物流シンポジウム　～「民力」による関西の再生～

【表紙写真】「日本トランスオーシャン航空（JTA） B737-400 ジンベイジェット」

日本トランスオーシャン航空のジンベイジェットである。
沖縄美ら海水族館開館 10 周年と JTA 創立 45 周年を記念したコラボ企画の特別塗装機である。
機体には沖縄美ら海水族館の人気者のジンベイザメが機体いっぱいに描かれている。
ジンベイジェット就航は 12 月 26 日からであったが、その初便が同日 09:00KIX到着の NU270 便として運航されたのは嬉しい。ジンベイジェットの腹部には可愛いコバンザメも描かれており離着陸時に展望ホールから見ることができる。

撮影：柴﨑　庄司（関西国際空港給油㈱）

巻頭言

関西の持続的発展を目指して
～地域と連携しアジアの視点で更なる取組の強化を～

一般社団法人 関西経済同友会
代表幹事　**大林　剛郎**

今年大阪では梅田に「グランフロント大阪」が開業し、中核施設「ナレッジキャピタル」を中心に、集まった企業・大学・研究機関などの多様な人々の交流を通じ、新しい製品や技術・イノベーションが生み出されることが期待される。また、天王寺には「あべのハルカス」が一部開業する。高さ日本一のビルという話題性に加え、百貨店、ホテル、オフィス、美術館といった多彩な機能による集客効果が期待される。

核となる施設を中心に新しい魅力のある街づくりが行われることで、その地域に新しいヒト・モノ・カネの流れが生まれ、賑わいや活力が創出される。人口減少社会が到来し、自然に都市が拡大再生産していくことはもはや期待できない現状においては、地域自らが固有の地域資源を見直し、発掘し、さらに新たなソフトパワーを充実させ、他との差別化戦略をとっていく必要がある。関西は首都圏と比較して、まだまだこのような魅力的な拠点となる街が少ないと思う。まずはキタとミナミが切磋琢磨することで、この地域が更に発展・活性化し、その効果や影響が他の新しい街づくりに波及していくことを期待したい。

また、関西の活性化においてもう一点忘れてはならないのが“アジアの視点”であり、高い経済成長と中間所得層の増加が進むアジアの活力を関西に取込んでいくことの重要性が増している。

しかし、関西は多様で魅力的な観光資源や産業基盤を有しているものの、その認知度がまだまだ低く情報発信が少ないことや、各団体の取組みに統一性がなく関西がまとまって見えにくいなど、様々な課題を抱えている。また、空洞化や生産年齢人口減少などで厳しい経営状況にある地元企業も多く、アジアから資本や人材を積極的に呼込み、経済の活性化を進めることも重要となっている。

関西経済同友会では、このような現状を踏まえ、インバウンド戦略として大阪ベイエリアに関西統合型リゾートを建設し、さらに観光振興、産業振興、移住振興の３つの観点から、各分野の担当部局や団体が連携した窓口を新たに設置し、アジアの観光客や企業、移住希望者などにワンストップでサービスを提供すべきことを提言している。

このような関西の活性化を進めていく上において、国内外から多くの人を呼込むための旅客輸送力の確保は極めて重要であり、関西国際空港と伊丹空港の戦略的活用は必要不可欠である。特に昨年のＬＣＣの就航は、若者や家族連れなどを中心に新たな航空需要を掘起こし、関西への集客力向上に大きく貢献している。今後も引続き国内外への空港ネットワークの拡充を進めるとともに、自治体や関連企業など地域と一体的に連携して、利便性の向上や新しいサービスを開発し、直接市場にアプローチしてもらいたい。また、あらゆるメディアを活用し、特に次の世代を担う若者層を対象に、アジアの視点で関西の魅力を積極的に発信・提供し、新たな潜在需要を開拓していくことも大切である。関西国際空港には、「アジアのリーディングエアポート」として、関西の持続的発展を見据えた取組みを進めていただきたい。

平成25年 1月1日～1月31日

各界の動き

関西国際空港

●ベイ・シャトル運航時間を拡大・増便

海上アクセスは 1 月 7 日、関西空港と神戸空港を結ぶ高速船「神戸～関空ベイ・シャトル」について、夏ダイヤ期間内の試行実施として、4 月 1 日から半年間、運航時間を拡大し、早朝と深夜に増便運航すると発表した。神戸空港の始発便は 1 時間早い午前 5 時半になり、関西空港発の最終便が 2 時間遅くなり、午前 0 時とする。

●電気自動車用充電器を設置

新関西国際空港会社は、関西空港の立体駐車場の 5 階に電気自動車用普通充電設備（200V コンセント）を計 4 台設置した。駐車時間内では充電器を無料で利用できる。同社がおおさかエコカー普及環境整備基金補助金制度に応募し、選定された。

●国際物流戦略チーム、「関空物流ニュービジネスモデル」募集

国際物流戦略チーム（本部長・森詳介関経連会長）は 1 月 10 日、関西空港を活用した国際物流の活性化を目的として、民間企業の取り組みを支援する「関空物流ニュービジネスモデル」の募集を開始した。募集テーマは「医療品輸送品質向上」「医薬品輸送の物流拡大」「関西空港を活用した関西の国際物流の促進」に寄与できる事業。

また、ＡＬＬ関西「食」輸出戦略会議（議長･住田弘之新関西国際空港会社執行役員）は同日、関空を活用した「食」の輸出拡大を目的として、事業者主体によるＡＬＬ関空「食」輸出推進事業の募集を開始した。募集テーマは「関西空港を利用した『食』輸出拡大、拠点化」に寄与できる事業。

●バンクーバー空港と提携へ

新関西国際空港会社とカナダ・バンクーバー空港を運営する公社は 1 月 14 日、格安航空会社（ＬＣＣ）の誘致策などで連携していくことで合意した。リーマン・ショック後に途絶えた関西～バンクーバー線の再就航を目指し、5、6 月ごろにエア・カナダなどに向けた営業活動に共同で乗り出し、観光客を掘り起こす活動にも取り組む方針だ。

●年末年始出入国が最多

大阪入国管理局関西空港支局は 1 月 15 日、年末年始（12 月 26 日～ 1 月 7 日）に関西空港を利用した出入国者数（速報値）が昨シーズン（12 月 23 日～ 1 月 4 日）に比べ 12.6%（4 万 9,800 人）増の約 44 万 3,500 人だったと発表した。1 日あたりでは過去 10 年で最も多く、開港以来 3 番目。同支局は、「ＬＣＣの就航や円高が影響した」としている。渡航先別の出国者数では、トップが韓国で 20.5% 増の約 5 万 2,800 人、尖閣問題で中国は 21.7% 減の約 2 万 5,200 人となった。

●フェデックス貨物拠点の起工式

新関西国際空港会社は 1 月 17 日、米航空貨物大手フェデックスが使う貨物施設（延べ床面積約 2 万 5,000㎡）の起工式を行った。北東アジアの集荷拠点として、2014 年春に操業を開始。中国や韓国から集めた貨物を北米向けに発送する予定だ。

クリック！

関西空港が韓国・仁川など他の空港を抑えてフェデックスの北東アジアの拠点に選ばれたのは「滑走路が 24 時間使え、敷地にも余裕がある」（氏家正道・フェデックス北太平洋地区担当副社長）ためで、現在週 35 便の運航便数拡大のほか、将来は施設の拡張も検討するという。この結果、「ＬＣＣのハブと、貨物のハブとの２つのエンジンで大きな成長が期待でき」（安藤圭一・新関西国際空港会社社長）、大阪空港を含む貨物の取扱量を 2011 年度の 82 万 t から 14 年度に 101 万 t まで引き上げることを目指す。

●ベトナムにエアポートプロモーション

新関西国際空港会社は 1 月 17 日から 20 日にかけて、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市、関西経済連合会とともにベトナムを訪問し、エアポートプロモーションを実施した。国交樹立 40 周年を迎えるベトナムと関西空港間の更なる航空ネットワーク拡大を働きかけるため、ベトナム航空本社などを訪問した。

●技術系2社を合併

新関西国際空港会社は 1 月 21 日、技術系グループ会社の関西国際空港施設エンジニア会社と関西国際空港給油会社を 4 月 1 日付で合併すると発表した。新社名は新関西国際空港エンジニアリングとなる。社長には両社の社長を務める安部川信氏が就任予定。資本金は 4,000 万円。エンジニア会社は関西空港の滑走路や旅客ターミナルビルなど、空港施設の維持管理と運用を行い、給油会社は給油に関連する施設の維持管理と運営を行っており、両社の事業は類似性や親和性が高かった。

●ピーチが仙台、石垣線などを新設

ＬＣＣのピーチ・アビエーションは 1 月 21 日、関西～仙台線を 4 月 12 日に開設すると発表した。ＬＣＣが仙台に就航するのは初めて。1 日 2 往復する。また、6 月 14 日に関西～新石垣線、9 月 13 日には那覇から－新石垣線を開設する。国際線では 9 月に関西～釜山線を計画していることも明らかにした。

●日本航空、ソウル線を減便

日本航空は 1 月 22 日、2013 年度の国際線と国内線の一部について路線便数計画を発表した。この中で、関西～ソウル（金浦）線を 1 日 2 便から 1 日 1 便に減便する一方、ビジネスクラスのサービスを再開し、全席に個人用モニターを設置した機材で運航。

●2012年の国際線発着回数と外国人旅客数　過去最高

新関西国際空港会社が 1 月 22 日発表した 2012 年の運営概況（速報）によると、国際線（貨物含む）の発着回数は前年比 11％増の 8 万 3,865 回、外国人旅客数は 31％増の 360 万 1,262 人と、いずれも 1994 年の開港以来、過去最高を更新した。ＬＣＣによる東南アジアの路線網充実の効果としている。

総発着回数は 17％増の 12 万 4,025 回で 4 年ぶりに前年を上回った。国際旅客便の好調に加えて、国内線（貨物含む）もピーチ・アビエーションなどＬＣＣの新規就航などで 33％増の 4 万 160 回で全体を押し上げた。

大阪空港の発着回数は 6％増の 12 万 7,688 回で、3 年ぶりに前年を上回った。国内線旅客数は 3％増の 1,321 万 8,471 人と 2 年ぶりに前年を上回った。

●ジェットスター・ジャパン、夏ダイヤで減便

ジェットスター・ジャパンは 1 月 22 日、3 月 31 日からの夏ダイヤを発表した。関西空港で

整備を行う第２拠点化は、2012 年 11 月に国土交通省から厳重注意を受けたことで遅れており、2013 年半ばの実施を計画。拠点化の遅れにより、現在１日２往復から３往復で運航している関空発着の札幌線と福岡線、沖縄線の３路線は、１日１往復に減便する。拠点化と同時に現在の便数へ戻す予定。

●スターフライヤーが福岡線開設

スターフライヤーは１月 23 日、2013 年秋に福岡空港と関西空港を結ぶ新規路線を就航させると発表した。１日４往復の予定。また３月 31 日からの夏ダイヤで、羽田～関西線を１日４往復から５往復に増便する。

●薬の輸入手続き電子化実験に100社参加へ

大阪府や大阪医薬品協会、新関西国際空港会社などでつくる関空特区協議会は１月 28 日、関西空港で４月から１年半にわたって行われる医薬品などの輸入手続きの電子化実験の説明会を開き、製薬会社や物流会社など約 120 社が出席した。事前アンケートでは 100 社程度が参加を表明している。書類のやり取りでは１週間ほどかかる手続きを１～２日に短縮できる。全国初の試みのため、成田空港から医薬品を輸入している首都圏の製薬大手が関空にシフトする可能性も出てきた。

●補給金29億円減額

１月 29 日に閣議決定された 2013 年度政府予算案で関西空港の経営支援のための補給金は国土交通省の要求通りの 40 億円が計上された。2012 度より 29 億円減り、支給を始めた 03 年度以降では最も少ない。また関空と伊丹で国が管理する管制施設の老朽化対策などで計 37 億円を計上した。このうち、関空では、滑走路の状態など空港情報を航空機に知らせる設備や、電力設備を制御する装置の更新費用などとして 14 億円を充てる。伊丹では着陸する航空機を電波で誘導する設備などを 23 億円かけて更新する。この他、過去に建設資金として調達した資金の償還財源として政府保証債 440 億円が計上された。

安藤圭一新関空会社社長は「運営権売却までは国が経営を支援するという姿勢が見えただけでなく、補給金の減額で経営の自律性を高める金額」と評価した。

●イースター航空、3月末から仁川線を減便

韓国のＬＣＣ、イースター航空は１月 29 日、３月 31 日からの夏スケジュールで、関西～仁川線を減便すると発表した。現在は１日２往復を運航しているが週 11 便となる。機材はいずれもＢ７３７－８００型機。

●元会長、宮本一氏が死去

関西国際空港会社会長やきんでん会長、関西電力副社長を歴任した宮本一氏が１月 30 日に悪性黒色腫のため、大阪市内の病院で死去した。80 歳。2003 年に関西財界の要請を受けて関空会社の会長に就き、2009 年６月に相談役に退いた。

●ローコスト空港で最優秀賞受賞

新関西国際空港会社は１月 31 日、英国に拠点を置く国際会議運営会社のテラピン社から、ＬＣＣへの対応で優れた功績を上げたアジアの空港に贈られる「ロー・コスト・エアポート・オブ・ザ・イヤー」を受賞した。

空港

＝＝ 大阪空港 ＝＝

●10市協、Ｂ７８７安全対策求め申し入れ

全日本空輸のボーイング７８７型機が飛行中に発煙し、高松空港に緊急着陸した重大トラブル

で、大阪空港周辺 10 市でつくる大阪国際空港周辺都市対策協議会（10 市協）は 1 月 17 日、国土交通省、全日空に対し「航空への信頼を揺るがしかねない事案」として、徹底的な原因究明と安全対策の強化などを求める申し入れ書を提出した。

●日航と全日空が便数大幅増

日本航空と全日本空輸は 1 月 22 日、3 月 31 日からの路線計画を発表した。日航は大阪空港で 2 年半ぶりに松山線を復活させ、福岡線も現在の 1 日 2 往復から 5 往復に増やす。全日空は仙台線を 1 日 7 往復から 9 往復にする。

═ 神戸空港 ═

●8か月連続で搭乗者減

神戸市は 1 月 10 日、2012 年 12 月の神戸空港の搭乗者数が、前年同月比 7.9％減の 19 万 1,409 人だったと発表した。前年割れは 2012 年 5 月から 8 か月連続となった。搭乗率は 62.6％と低迷した。

●全日空が羽田線増便

全日本空輸は 1 月 22 日、3 月 31 日から神戸～羽田線を 1 往復増便し、1 日 3 往復にすると発表した。6 月 30 日までの限定。また 1 日 3 往復で運航している神戸～那覇線は、6 月 1 日からスカイネットアジア航空が引き継ぐ。1 日 3 往復の神戸～新千歳線は同月 21 日から 1 往復に減らし、2 往復分はエア・ドゥが運航する。座席の一部は全日空が販売する。

═ 成田国際空港 ═

●新誘導路、3月7日から使用、発着枠拡大

成田国際空港会社は 1 月 4 日、B 滑走路（2,500m）の運用効率を高める新誘導路を 3 月 7 日から使用すると発表した。航空機の年間発着枠は現行の 25 万回から 27 万回に拡大。A 滑走路（4,000m）と合わせた 1 時間当たりの発着上限は最大 58 回から 64 回に増える。

●輸出額首位明け渡す

東京税関は 1 月 24 日、2012 年の成田空港貿易概況（速報）を発表した。輸出額は前年比 15％減の 7 兆 8,413 億円だった一方、輸入額は同 2％増の 9 兆 4,252 億円で、過去最高となる 1 兆 5,838 億円の輸入超過となった。全国の空港・港で 1997 年以降トップだった輸出額は、自動車輸出が好調だった名古屋港に抜かれ 2 位に転落した。主な輸出品目の集積回路やデジタルカメラなどの科学光学機器の輸出が落ち込んだ。

●来年度政府予算案、前年度の3倍

政府が 29 日発表した 2013 年度予算案で、成田空港関連では 12 年度予算の 3 倍にあたる 54 億円を計上した。発着枠拡大に対応して発着を効率良く処理するため、25 億円をかけ新しい航空機の監視システムを導入する。14 年度中の稼働を目指すＬＣＣ専用ターミナルの整備にも 7 億円超をかける。

また羽田と成田を結ぶ新線をつくり、空港へのアクセスを改善するとともに、通勤混雑を和らげるための「都心直結線」の事業方法などの調査補助金に、1 億 5,000 万円を計上した。ＰＦＩ（民間資金を活用した社会資本整備）方式の活用のあり方などを調査する。

●2012年の発着、初の20万回

成田国際空港会社は 1 月 31 日、2012 年の航空機発着回数が前年比 14％増の 20 万 8,704 回（速報値）に達し、初めて 20 万回を超えたと発表した。ＬＣＣ 2 社が 2012 年夏、同空港を拠点に相次いで就航し、国内線の発着回数が過去最多の 3 万 5,379 回（前年比 69％増）に上ったことが要因となった。

═ 羽田空港 ═

●滑走路延長など予算化

政府が 29 日発表した 2013 年度予算案で羽田空港のＣ滑走路（3,000m）を 360m 延ばす工事など空港の機能拡充に 98 億円を計上した。国土交通省は延伸工事を 14 年中に完成させたい考え。Ｃ滑走路が延びれば、欧米やアジアの長距離便が就航しやすくなる。

═ 中部国際空港 ═

●全国初、手荷物自動預け機を試験導入

中部国際空港会社は 1 月 28 日、旅客が自分でスーツケースを預ける手荷物自動預け機の試験導入を公開した。国内初の試みで、カウンターに並ぶ待ち時間を短縮できる。電子タグを付けた荷物をカプセル型の機械に置くだけ。荷物を預けた後に急きょ搭乗をやめた場合も 5 分以内に荷物を降ろすことができ、航空機の遅れ防止につながる。

═ その他空港 ═

●地方空港に駐機場増設へ

国土交通省はＬＣＣを中心に新たな航空便の乗り入れを後押ししようと、国管理の地方空港に駐機場を増設することを決め、2012 年度補正予算案に別の航空関連の事業と合わせて 14 億 8,000 万円を計上する。

●那覇空港第2滑走路に130億円

山本一太沖縄北方担当相は 1 月 27 日、2013 年度予算案をめぐり麻生太郎財務相と会談し、那覇空港第 2 滑走路の同年度中の着工を念頭に関連経費 130 億円を計上することを決めた。内閣府は当初 35 億円を要求したが、沖縄県が観光ビジネス拡大のため早期整備を要望していたことなどを踏まえ増額した。

航空

●スカイマーク、貸し切りビジネスジェット参入

スカイマークは 2014 年にも国内・国際線の貸し切りビジネスジェット機事業に参入する。同年に国際定期便を開設するのに合わせ、国内やアジア出張などが多い企業の幹部や富裕層、芸能人などの需要を取り込む。

●香港・マカオ訪問日本人が減少

香港、マカオの両政府のまとめによると 2012 年 11 月の日本からの来訪者数は、いずれも前年同月に比べて 3 割前後減った。尖閣諸島を巡る問題で、中国の反日機運が強まった 9 月から 3 か月連続の減少となり、その幅は徐々に拡大している。

●年末年始、航空旅客増

国内航空 13 社が 1 月 7 日にまとめた年末年始の利用実績によると、国内線は前年同期比 13％増の約 440 万人、国際線は 12％増の約 77 万人だった。4 日に休暇を取ると 9 連休となる曜日の並びなどが好影響を与えた。ＬＣＣ 3 社の国内線のロードファクター（座席利用率）は 8 割前後と好調だった。

●楽天トラベルがチャーター便ツアー参入

楽天トラベルは 1 月 9 日、チャーター便を用いたパッケージツアーの販売に参入すると発表した。第 1 弾として、ゴールデンウイーク期間中に、成田～グアム間の航空便をユナイテッド航空から 2 便チャーターし、3 泊 4 日 9 万 9,200 円（燃油サーチャージなどは別途）からと特別価格のパッケージツアーを提供する。

●スカイマーク、仙台発着の2路線

スカイマークは 1 月 9 日、仙台空港発着の札幌と福岡への 2 路線を 4 月 20 日から就航する

計画を発表した。同社の仙台空港発着の定期便は初めて。札幌線は1日3往復、福岡線は2往復。

●自民党税調、日本航空の法人税減免見直し検討

自民党税制調査会は1月10日の正副会長会議で、公的支援を受けて再生した日本航空を、実質的に優遇している減税措置を見直す方向で一致した。赤字を翌年度以降の黒字と相殺できる「繰越欠損金制度」を使うことで、2012年3月期決算で大幅な利益を出しているにもかかわらず、約350億円の法人税の支払いを免除されたためだ。

●羽田の共同運航便、大手航空の販売規制を緩和

国土交通省が羽田空港国内線の発着枠拡大に合わせて、共同運航（コードシェア）便の規制を緩和することが1月12日明らかになった。新規航空会社が大手航空会社と羽田線で共同運航する場合、大手航空が販売できる座席数の割合を現行の原則25%から50%に引き上げる。

●訪日外国人28%増

2012年に日本に入国した外国人は約917万人で、前年より28.6%（約204万人）増えたことが1月15日、法務省入国管理局の集計（速報値）でわかった。東日本大震災の影響による観光客などの落ち込みからの回復が鮮明になった。中国からの入国者は2012年9月以降、前年を下回り、尖閣諸島を巡る対日感情の悪化が影を落とした。

●ＪＴＢ、海外パック最高に

ＪＴＢは1月15日、個人向けの海外パッケージ商品の2012年度の取扱人数が前年度比7%増の142万人になる見通しだと発表した。円高を追い風に過去最高だった07年度の139万7,000人を抜く。13年度も羽田・成田空港の発着枠拡大で航空座席の供給が増えることで海外旅行市場が伸びるとみて、150万人の取り扱いを目指す。

●ボーイング、納入数10年ぶり首位

米航空大手ボーイングの2012年の航空機納入数は前年比26%増の601機と大幅に増加し、588機だった欧州大手エアバスを抜き、10年ぶりに首位に返り咲いたことが1月17日分かった。ボーイングの納入機数は1999年以来最高となった。主力小型機の７３７型機が415機で大半を占めるが、７８７型機も46機あった。

●ジェットスター・ジャパン、夏ダイヤで中部就航

ジェットスター・ジャパンは1月22日、3月31日からの夏ダイヤで中部空港へ就航すると発表した。中部から福岡、札幌、鹿児島へ1日1往復または2往復就航する。

●全日空の夏ダイヤで2路線新設

全日本空輸は1月22日、3月31日からの夏ダイヤを発表した。新設路線は成田～広島線と秋田～札幌線の2路線で、運航再開は羽田～石垣線など3路線、増便は羽田～札幌線をはじめ14路線などとなっている。

●日航、夏ダイヤで羽田～中部新設

日本航空は1月22日、3月31日からの夏ダイヤを発表した。羽田～中部線を新設し、羽田空港の深夜早朝時間帯に運航している国際線と中部空港を1日1往復で結ぶ。

●三菱重工、ＭＲＪの新工場

三菱重工業は子会社の三菱航空機が2013年秋の初飛行を予定する国産小型ジェット旅客機「ＭＲＪ」の新工場を愛知県内に建設する。2016年度の稼働を目指す。総事業費は最大で600億円とみられる。ＭＲＪは燃費性能が高く受注拡大が期待できるため、既存工場との合計で、20年度をめどに月10機の生産体制を整える。

●世界の海外旅行者、初の10億人超え

世界観光機関が1月29日発表した2012年の世界の海外旅行者数は前年比3.8%増の10億

3,500 万人となり、初めて 10 億人を超えた。アジアをはじめ新興国で中間層が増えて、レジャー需要が拡大したことなどが背景にある。海外旅行者は 13 年も 3 ～ 4%伸びると予測。

●全日空の第3四半期決算、営業利益は過去最高

全日本空輸が 1 月 31 日発表した 2012 年 4 ～ 12 月期連結決算は国際ビジネス旅客が伸び、売上高は前年同期比 6%増の 1 兆 1,321 億円、純利益は 522 億円と 55%増えた。

【ボーイング７８７型機関連】

●ボストンで日航機から発火

米・ボストン国際空港で 1 月 7 日午前 10 時半ごろ、駐機中の日本航空のボーイング７８７型機の客室内に煙が立ち込めているのを整備士が発見した。乗客乗員とも機内におらず、けが人はなかった。バッテリーが過熱、出火した。

●米当局が包括調査へ

ラフード米運輸長官は 1 月 11 日の記者会見でボーイング７８７型機について、包括的な調査に乗り出す方針を表明した。

●全日空機が高松に緊急着陸

1 月 16 日午前 8 時 25 分頃、山口宇部空港から羽田空港に向かっていた全日空 692 便、ボーイング７８７型機（乗客・乗員 137 人）が香川県上空を航行中、操縦席の計器がバッテリーの異常を示した。機内で煙を感知し、同機は午前 8 時 47 分に高松空港に緊急着陸し、乗客は非常脱出口 7 か所から緊急脱出用シューターを使って機外に避難。脱出時に 5 人が軽いけがをした。

●全日空と日航、運航取りやめ

全日本空輸は 1 月 16 日、ボーイング７８７型機 17 機すべての運航を取りやめ、緊急点検を進めることを決定した。7 機を国際線で運航している日本航空も同型機の使用を見合わせることを決めた。

●バッテリーで液漏れ

国土交通省運輸安全委員会の小杉英世・航空事故調査官は 1 月 17 日、緊急着陸したボーイング７８７型機の調査後、「機体から異臭がした。バッテリー容器から液体が漏れだし、容器の外側で固まっていることを確認した。メーンバッテリーはメーカー関係者の到着後、取り外して調べる」と話した。

●米連邦航空局、運航一時停止を指示

米連邦航空局（ＦＡＡ）は 1 月 16 日、全日空機がバッテリーの異常で緊急着陸に至った事態を受け、ボーイング７８７型機を運航する航空会社に運航停止を指示する声明を発表した。

●国交省も運航差し止めを指示

国土交通省は 1 月 17 日、バッテリーの安全性が確認されるまで、国内航空会社のボーイング７８７型機について、運航を差し止めるよう通達を出した。

●ボーイング社、納入を一時停止、生産は継続

米航空機大手ボーイングは 1 月 18 日、７８７型機について、航空会社への新規納入を一時停止する方針を明らかにした。米連邦航空局（ＦＡＡ）が問題となったバッテリーの安全対策を認めるまで納入を止める。生産は続けるという。

●ＧＳユアサ立ち入り検査

ボーイング７８７型機に搭載されたバッテリーで、出火や過熱などのトラブルが相次いだことを受け、国土交通省航空局と米連邦航空局（ＦＡＡ）は 1 月 21 日、バッテリーを製造するＧＳユアサ（京都市）の立ち入り検査を始めた。

●一部電池セル、激しく損傷

米運輸安全委員会のハースマン委員長は１月24日、ボストン空港で起きた日本航空のボーイング７８７型機の発火トラブルについて記者会見し、バッテリーを構成する８個のリチウムイオン電池セルのうち、３個が特に激しく焼損していると明らかにした。

●バッテリー制御装置メーカーを検査へ

全日空ボーイング７８７型機が高松空港に緊急着陸したトラブルで、国土交通省は１月28日、メーンバッテリーの制御装置を製造した藤沢市のメーカーを、航空法などに基づき午後に立ち入り検査すると明らかにした。米連邦航空局（ＦＡＡ）と合同で検査する。

●バッテリー見直さず

米航空機大手ボーイングのマクナーニ最高経営責任者（ＣＥＯ）は１月30日、決算発表後に記者会見し、７８７型機のバッテリー問題をめぐり、現時点でリチウムイオン電池搭載を見直す考えがないことを明らかにした。また生産ペースを現在の月５機から年央までに７機、年末までに10機にそれぞれ引き上げる計画を維持すると述べた。

●全日空、運休で14億円の減収

全日本空輸は１月31日、７８７型機の運航見合わせの影響により、１月は国内線、国際線で合計459便が欠航、運賃収入は約14億円減ったと発表した。

関西

●天王寺～難波に次世代型路面電車

大阪府と大阪市が大阪・アベノからミナミ、御堂筋を通ってキタ、新大阪までをつなぐ次世代型路面電車（ＬＲＴ）の新路線づくりに着手する。先行整備する天王寺～難波間約3kmについて、近く、ルート調査を開始。官民の費用負担などの枠組みをまとめたうえで、2014年度に運行事業者を公募で決める。

●大阪府知事、舞洲にカジノ誘致検討

松井一郎大阪府知事は１月９日の記者会見で、大阪湾岸の人工島・夢洲に、大阪市と共同でカジノを含む統合型リゾートの誘致を検討する考えを明らかにした。ベイエリアの新たな観光拠点として、大阪の経済成長の起爆剤としたい考えで、府市共同で調査費を新年度予算に計上する。

●地下鉄御堂筋線に駅ナカ店「ｅｋｉｍｏ」

南海電気鉄道グループの南海商事と東急不動産は１月10日、大阪市営地下鉄御堂筋線の駅ナカ事業一号店となる「ｅｋｉｍｏ天王寺」を、４月18日にオープンすると発表した。　天王寺駅の改札内外の約614㎡に11店舗が出店する。

●泉大津市長に伊藤氏

前市長の辞職に伴う泉大津市長選挙は１月13日投開票され、前市参与の伊藤晴彦氏（59）（無所属）が、前市議の小西日出夫氏（64）（同）を破り、初当選した。

選管最終発表は次の通り。

当	10,979	伊藤　晴彦	無新
	10,352	小西日出夫	無新

●うめきた「グランフロント」商業施設、売上高400億円目標

三菱地所や阪急電鉄など12社は１月16日、ＪＲ大阪駅北側の再開発地区「うめきた」の「グランフロント大阪」に開業する商業エリアの概要を発表した。梅田地区で比較的手薄な30～40歳代の男性向け店舗を充実させ、幅広い顧客層を呼び込む。初年度に2,500万人の来場を見込み、400億円の売り上げを目指す。

●「カジノリゾート早期実現を」関西経済同友会が提言

関西経済同友会は 1 月 16 日、関西の観光や産業などの振興策に関する提言をまとめた。大阪湾岸の舞洲にカジノやホテルなどで構成する統合型リゾートの早期実現を要望したほか、来春オープンするＪＲ大阪駅北側の再開発地区「うめきた」に、国や自治体が留学生向けや企業誘致の窓口を設けるよう求めた。

●神戸の国際会議最多に

神戸国際観光コンベンション協会のまとめによると、同協会が補助金などを支給する国際会議は 2012 年度は 40 件と前年度を 14 件上回り過去最高になる見通しとなった。計算科学や医療関係を中心とした学術会議が目立ちスーパーコンピューター「京」の稼働が寄与した。

●りんくうゲートタワービル　香港の投資会社が買収

りんくうゲートタワービルが香港に拠点を置く、英領バミューダ籍の不動産投資会社、新龍国際グループに買収されたことが 1 月 19 日わかった。買収額は約 30 億円。新龍国際傘下の特定目的会社が 2012 年 12 月に同ビルを保有する山王ホールディングスからビルを取得する手続きを終えた。

●泉州の13市町、大阪空港廃港時期明確化を求める

泉州市・町関西国際空港推進協議会（会長・福山敏博阪南市長、13 市町）は 1 月 22 日、関西空港の国際ハブ化の早期実現などを求める要望書を国土交通省に提出した。ハブ化の支障になるとして大阪空港の長距離国内線の増便は認められないとし、廃港時期の明確化を求めた。

●阪神港などに400億円、国際コンテナ港湾強化

政府が 29 日に閣議決定した 2013 年度当初予算案で、海外貿易の拠点となる国際コンテナ戦略港湾に指定された阪神港（大阪港、神戸港）について、ターミナル整備や、港湾運営の民営化支援などが認められた。同じく国際コンテナ戦略港湾に指定された京浜港（東京港、横浜港、川崎港）と合わせて前年度から 41 億円増の 400 億円を計上した。

●リニア中央新幹線の奈良新駅で3案

奈良市の仲川げん市長はリニア中央新幹線の奈良県内に想定される新駅について 1 月 31 日開かれた奈良県市町村サミットで市北部のＪＲ関西線平城山駅周辺かＪＲ・近鉄奈良駅周辺が望ましいとする 2 案を示した。天理市の南佳策市長はＪＲ桜井線の桜本駅周辺が適当との考えを示した。

国

●2012年の訪日外国人836万人

日本政府観光局が 1 月 25 日発表した 2012 年の訪日外国人数は 836 万人で前年比 34.6％と大幅増を示した。中国、台湾、タイ、インドネシアなど、アジアを中心に渡航者の増加が目立った。ＬＣＣの日本就航のほか、秋以降の円安効果もあったとみている。

第2回懇話会

マッコーリーのインフラファンド投資運営について

平成25年1月25日　午後4時30分～～　大阪キャッスルホテル6階

講師　田中　建三氏
マッコー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

■はじめに

皆さんこんにちは。マッコーリーの田中と申します。本日はこのような機会をいただきましたことを大変うれしく思っております。

テーマはマッコーリーのインフラファンド投資運営についてということですが、そもそもマッコーリーとは誰なのか、インフラファンドと言われてもどういう関わりがあるのか、という素朴な疑問をお持ちの方が大勢いらっしゃるのではないかと思います。

そこで今日は大きく3つのトピックについてお話をさせていただきたいと思います。1点目はマッコーリー、弊社のご紹介です。2点目はインフラファンドとは何かという話、簡単に言うと銀行や証券会社で投資信託を買われることがあるかと思いますが、投資信託と同じようなものだと考えていただいて結構です。投資信託がインフラの事業会社の株式に投資をして行くものがインフラファンドになります。

3点目は、どうしてインフラ事業会社株式に投資が行われるのかという話です。ファンドと言っても投資信託ですのでお金を預かって運用しているわけですから投資家と言われる方々がいらっしゃいます。我々は株式に投資をしますが、その株式がインフラ事業会社の株式なります。運用会社である私どもが自由に投資するのかというと、そうではなく、投資家の方々の意向に沿ったものに投資して行くわけです。つまり、投資家の方々はどういう期待を持っているのかということについてお話をさせていただきます。

■マッコーリーのご紹介

マッコーリーというのはオーストラリアの金融グループです。日本で言えば三菱東京ＵＦＪ銀行、三井住友銀行、みずほ銀行などのいわゆるメガバンクと呼ばれる金融グループがありますが、それと同じようなオーストラリアを代表する企業なのだと考えてください。

マッコーリーは７つの事業グループに分かれています。マッコーリー・キャピタルをはじめマッコーリー・ファンズグループまで７つありますが、マッコーリー・ファンズグループは、いわゆる投資商品を扱っている事業グループです。マッコーリー・ファンズグループの中には３つの事業部があります。

そのうちの１つがマッコーリー・インフラストラクチャー＆リアル・アセッツで、私ども社内ではその頭文字でミラ（ＭＩＲＡ）と呼んでいるのですが、いわゆるインフラファンド＝マッコーリーの代名詞になっているのがこの事業部です。私はそこに所属しています。日本ではまだインフラファンドというものが

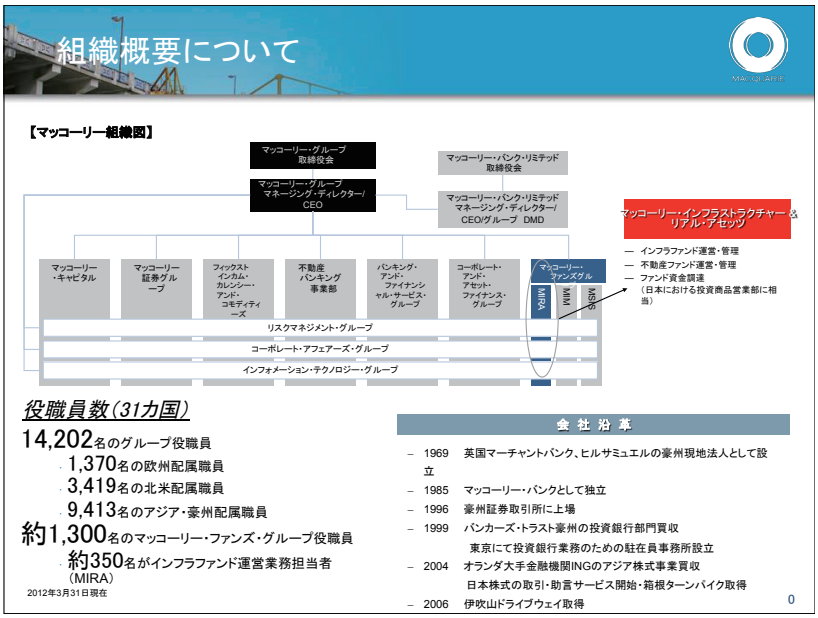
存在していませんので、日本ではマッコーリーキャピタル証券会社という組織の中の１つの事業部として活動しています。

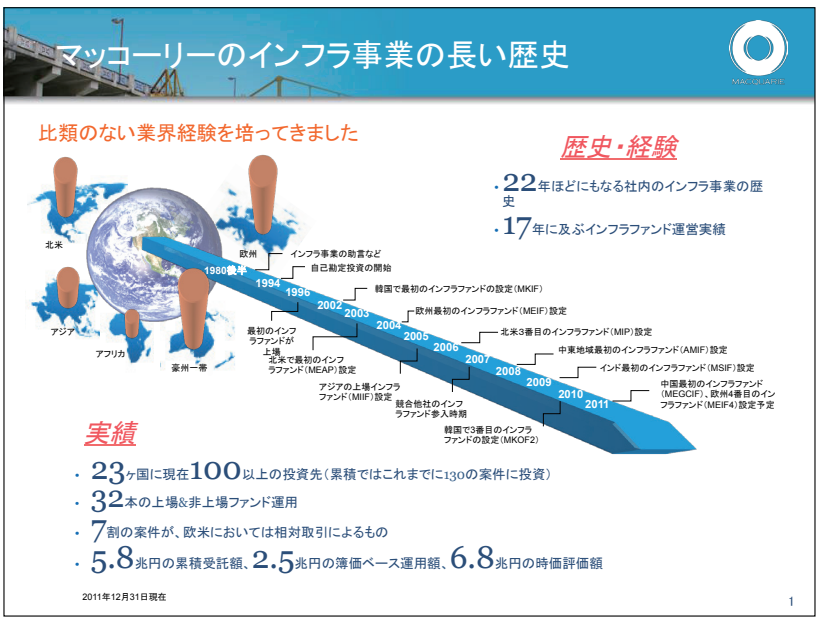
活動内容は２点あります。１つは海外のインフラファンドを日本の金融投資家の方々にご紹介する仕事です。金融投資家というのは、生損保、銀行、年金基金です。

２つ目は将来、日本にインフラファンドを作っていければという大きなミッションです。マッコーリーには全世界 31 か国に役職員が 14,202 名います。そのうち約 350 名がインフラファンドの投資運営に携わっています。世界最大のインフラファンド運営会社です。

私どもの事業部がどのような実績があるかと申しますと、投資家のお金を預かってファンドを運営して 17 年の実績があります。日本で紹介されている同業他社が７～８社ありますが、６～７年ほどの歴史しかありません。この分野では我々が最も長い実績を誇っています。これまで 23 か国に 130 件ほど投資をしていますが、すでに 30 件ほど売却をしていまして、現在 32 本のファンドを通じて引き続き投資運営を継続しているのが 100 件以上になります。

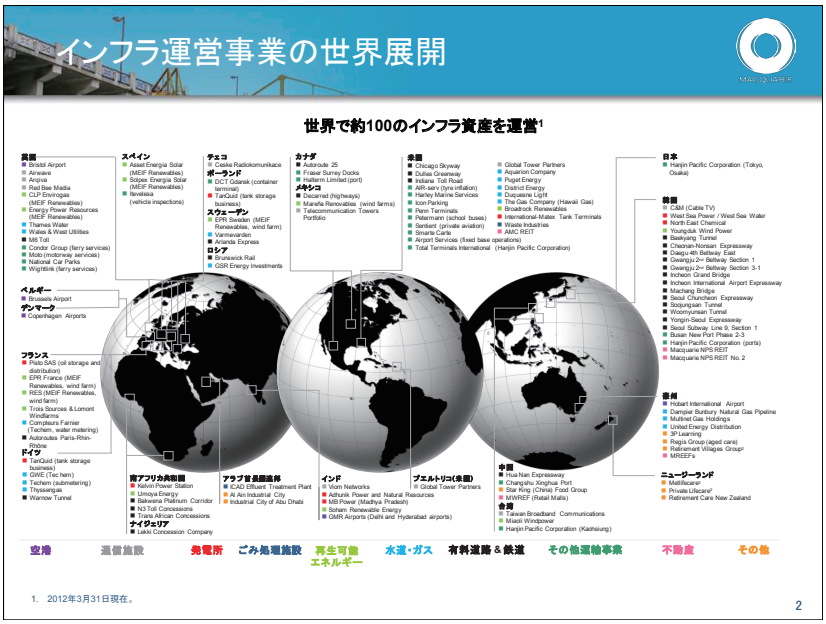
世界のどのような国に、どのような事業に投資しているかについて、100 件の投資先を示しました。インフラ事業の種類としては、空港、通信、発電所、ごみ処理施設、再生可能エネルギー、水道･ガス、有料道路や鉄道、運輸事業、不動産等に投資しています。それぞれのインフラ事業には運営会社があり、いずれも上場され





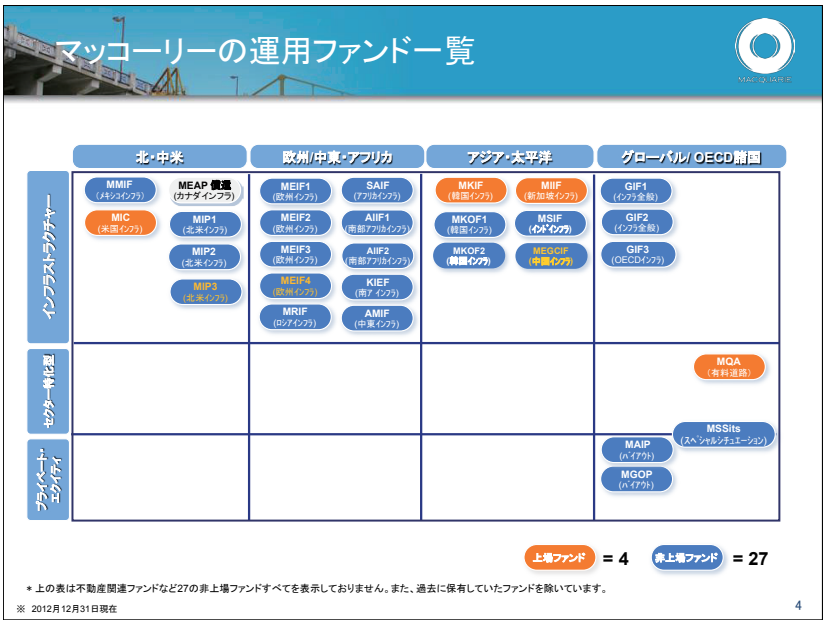
ていない企業で、これらのインフラ事業会社の株式に投資をしているとお考えいただければと思います。

インフラストラクチャー・インベスターというインフラ投資運営業界で読まれている媒体がありまして、それによる2012年（2007年から5年間）の投資額ランキングを見ますと私どものマッコーリー・インフラストラクチャー&リアル・アセッツが1位の投資額、237億ﾄﾞﾙを占めています。2位のブルックフィールド・アセット・マネジメントはカナダの投資運用会社、3位のグローバル・インフラストラクチャーパートナーズはアメリカのプライベートエクイティファンド会社、4位にカナダの年金基金と続きます。一部のカナダの年金基金はファンドを通さないで直接インフラ事業株式に投資を行う年金基金もあります。



次に私どもの事業部内にどのような運用ファンドがあるのかを見ていきたいと思います。北米インフラファンドとしては、一昨年に満期償還をしたMEAPや、MIP 1とMIP 2に続いてMIP 3が4月～6月にかけてファースト・クローズを目指して頑張っています。約5,000億円の簿価残高になります。欧州ではMEIF 1～4が簿価残高で8,000億円です。

一方で、アジア・太平洋では最も進んでいるのは韓国です。その理由は、1998年に韓国は財政破綻しましてIMF（国際通貨基金）から救済を受けた歴史があります。それによって政府や自治体が保有していたインフラ事業に民間の資金を導入していこうという動きが



大変活発化しました。韓国には簿価残高で4,000億円ほどございます。その他、インドは約1,000億円程度、中国には800億円のコミットメントの受託をしています。つまり、このようなインフラファンドにお金を預ける投資家の方々が海外にはいるわけです。先ほど世界に100の投資先があると申しあげましたが、投資家の方々はこれらのファンドを通じ、このような100のインフラ事業会社株式に投資を行っていることになります。

■インフラファンドとは

次に、インフラ事業会社から見たインフラファンドはどういった位置付けになるのか、という話をします。皆様はインフラ事業会社の経営者になられたつもりでお聞きください。

まずどういった形でファンドを活用出来るのかを考えてみます。大きく2つあります。インフラ事業会社の話ですが、先ほど上場していないインフラ事業会社の株式に投資すると申し上げました。上場していないので資金調達をきちんとしなければいけません。上場していない会社の立場としては資金調達の手段としてファンドを考えることができると思います。つまり、インフラ事業会社にとってファンドが株式の資金の出し手なのです。それに加えて、経営の指針を示される、あるいは共同でインフラ事業会社の経営を行うスタッフ等のリソースがあるとお考えいただければと思います。ファンドに株式を売却して資金を調達したいという場合は、財務的にノンコア事業であるインフラ事業を売却せざるを得ないとか、財政的に厳しいから民営化したいという背景のもとにファンドに対してアクセスが行われることが一般的なのです。私どもは、インフラ事業会社の株式や運営権に投資をしていきます。これにより、インフラ事業会社から見れば資金調達ができたということになるわけです。

その後、どういった形で効率的な運営が出来るか、安定した収入と収益が得られるか、財務リスクを低下させられるのか、ということを話し合って結果を出していきます。

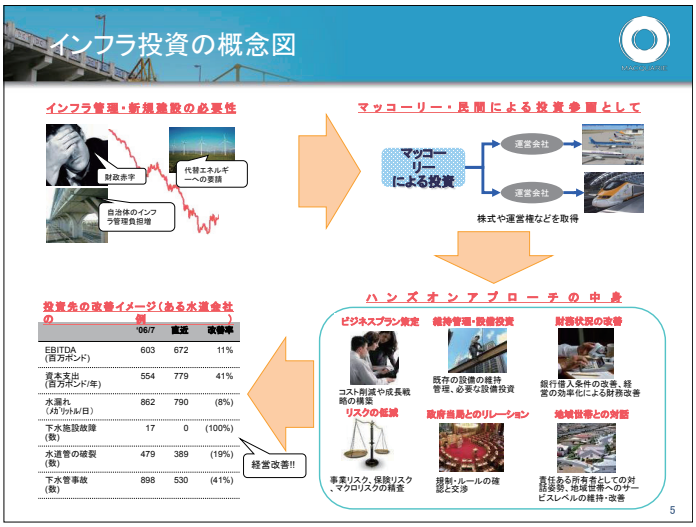
ファンドは後ろに投資家を抱えているわけですから、投資家に目標としているリターンを返していく必要があります。そこで、ファンドが投資した後に何をするのかという話ですが簡単に言うと、いかに会社の売り上げを安定させるか、運営コストを削減できるか、そうしますと利益が安定して来ます。そしてもう1つは、財務リスクを低下させます。売り上げが安定してコストが下がれば利益が上がって来る。そうすると今あるインフラ事業会社の借金を良い条件で借り換えを行うことができます。それによってインフラ事業会社の財務リスクを低下させることができます。このインフラ事業会社の株式の評価はどうなるかと言えば、向こう10年、20年の長い期間のキャッシュフローを予測し

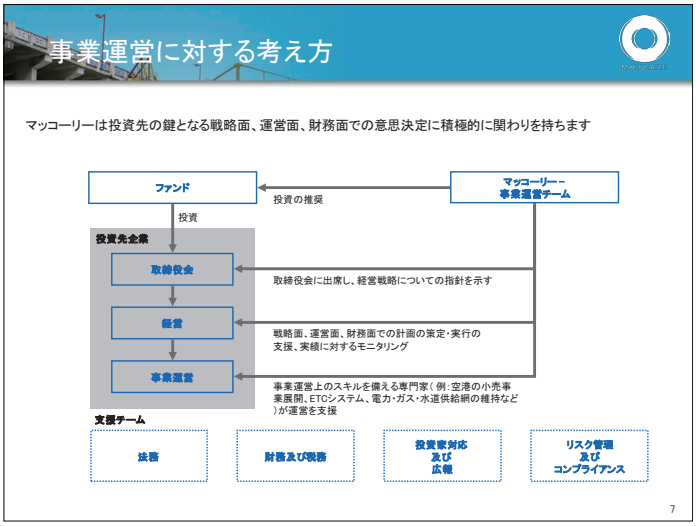
ていくのですが、この長期間のキャッシュフローの合計を一定の割引率で割り引いて現在価値として評価します。従い、財務リスクを低下させることにより、割引率が引き下がり、事業価値の評価額が上がっていきます。その結果、投資家の方々が喜ぶという仕組みになっています。

前提としては、財務リスクを低下させる必要があり、安定した収入があって運営費に無駄が多ければ効率的な運用をして財務リスクを低下させます。インフラ事業会社にそのようなことを行えるガバナンスがあるのかどうかを投資する前から審査します。インフラ事業会社の組織体を見て役員レベルがどうなっているか、経営企画部がどうなっているか、そして実行する方々がどうなのか、あらゆる角度から議論して投資前の事業計画や投資後の100日計画等を実行して、さらに1年後や5年後を目標にした計画を実行していきます。その後、事業運営の改善が見られる2年から3年後にインフラ事業会社の借金を借り換えし、財務リスクを低下させていくとお考えください。これらは弊社だけでなくどこのインフラファンドでも同じようなことをします。

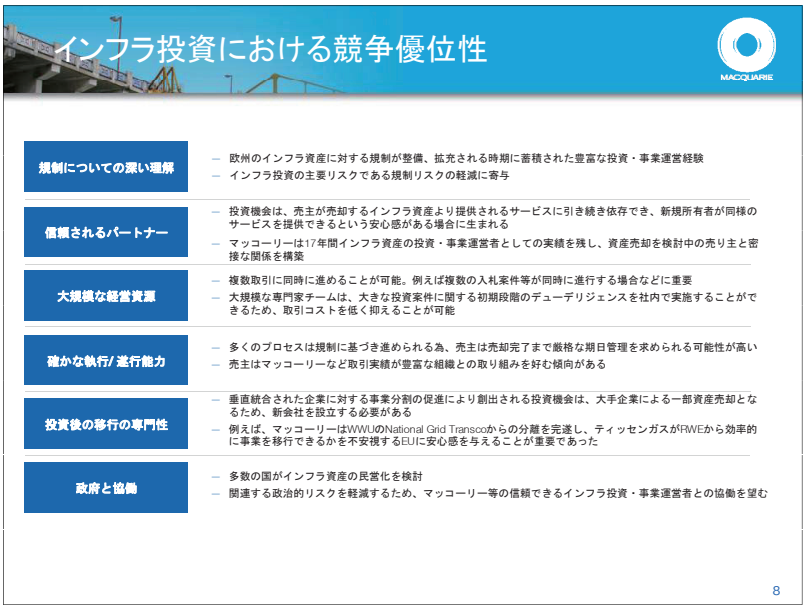
■弊社の競争優越性

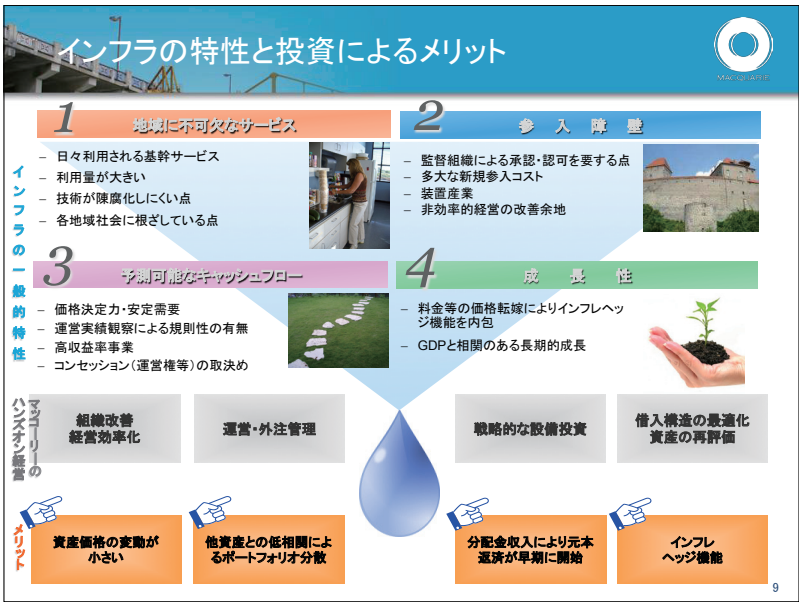
弊社は、なぜインフラ事業会社の株式に投資していけるような機会を与えられるのだろうかを考えるために、弊社の競争優越性をまとめてみました。インフラ事業会社は公共性が強く、制度的な支援がある一方で規制が多くあります。弊社は17年間のノウハウ





を蓄積しているのが強みです。また信頼されるパートナーとしての評価をいただいています。上場していない会社の株式に投資をすることはM&Aを行うのと同じです。M&Aは極めて多くの人間が関わって審査していきますが、一度に複数の案件をチェック出来る態勢がないと投資機会を逸してしまいます。弊社は先ほどグローバルで350名のスタッフがいると申しましたが、ロンドンに90名、そのうち半数は私のような金融出身者ではなく、インフラ事業会社出身者です。制度や運営に詳しい人間がいるということです。この体制においても他社との差がでてきます。政府との協働という例では、某国の政府から直接打診していただいたり、公募入札で2番札だったのにも関わらず、弊社の運営実績面を考慮した裁量判断により、落札させていただいた実績がございます。これらが他社と比べての弊社の優位性です。





■投資家の期待

金融投資家の方々がどういう期待を持ってお金を預けているのかをまとめました。金融投資家というのは生損保、銀行、年金基金等になります。

現在は、市場環境が難しく投資の期待収益も低下して、市場の変動も激しくなっています。もっと安定して投資収益を得たいと考える投資家が10年程前から欧米を中心にでてきました。

皆さんが銀行や証券会社の窓口で買われる投資信託は大半が上場している株式に投資しているものです。株価を決める要因の9割は会社の業績よりも市場の要因で決まっていきます。どんなに業績が良くてもその国のマクロ経済状態

が不安定であれば上がったり下がったり不安定な動きをします。

そういう市場リスクを排除して投資先の業績に注目し、そこにお金を預けていこうとしています。業績が安定していれば配当が定期的に得られ、次に投資先をファンドが売却する時には、高く売られることも期待されます。このような期待感を持って、分散投資の1つとしてインフラ事業会社への投資が注目されています。

インフラ事業会社株式を注目する際のポイントが4つあります。1点目は、インフラ事業会社は公共性が高いので地域に不可欠のサービスであり存在し続ける。2点目は、参入障壁が高く競争条件が緩やかなこと。3点目は、20年以上に及ぶ長期的なキャッシュフローの予測ができる。4点目は、料金料率等の価格設定の時にインフレ部分が考慮されるため、インフレヘッジの手段になると考える投資家もいます。このような項目に着目した結果、非常に安定した投資手段ではないかと考える投資家が増えています。特に欧米やオーストラリアで注目を集めています。

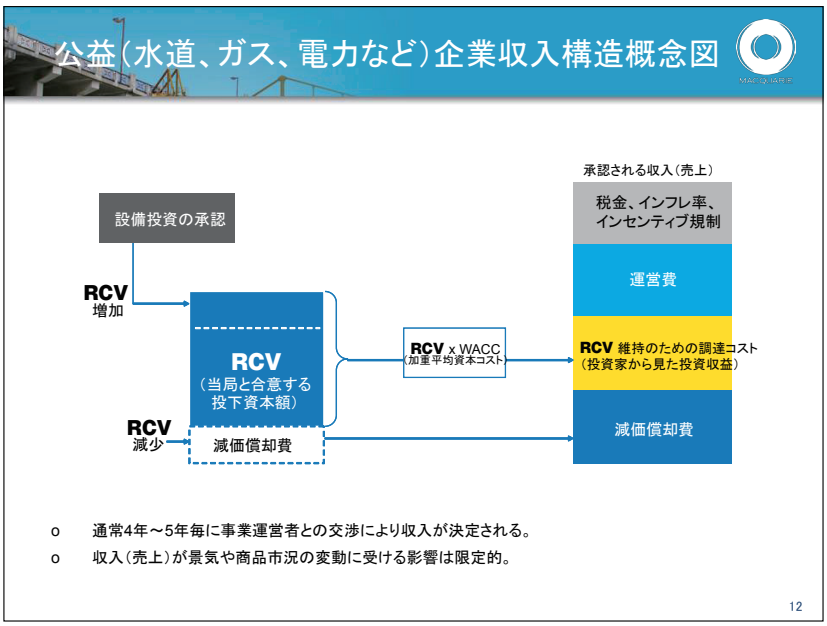
■開発段階によるインフラ事業の違い

一口にインフラ事業と言っても投資家の目線で見ると様々あります。ここでは、開発段階によるインフラ事業の違いをまとめました。開発インフラと拡張インフラ、既存インフラの3つに分けています。開発インフラは、ゼロから新しいものを造っていくものです。拡張インフラは、すでに事業会社があり、運営が行われているインフラ施設もあるのですが、何か設備投資をして拡張すべきだという資金需要も発生するものです。既存インフラはすでに運用されて安定したキャッシュフローが生まれているものの、資金繰りの問題で外部からお金を調達したいというものです。投資家の期待は固くて安定していることですので、私どもの投資先は欧米や韓国の既存インフラ事業の株式に投資をしていきます。一方で、途上国の場合は開発インフラになる場合がありますが、期待するリターンが異なる水準になります。つまり、開発が完成し、その後本当にキャッシュフローが生まれるのかという不安があるので、投資家はそのリスクを取って高いリターンを求めることになります。また既存インフラはすでに操業されて収益を生んでいますので、リターンは相対的に低くなります。

■収入構造の違いがファンド特性に及ぼす影響

次にインフラ事業会社を収入構造毎に分けてみました。景気の影響を受けやすい利用量に依存するインフラ事業会社の収入は変動が大きくなります。道路、港湾、駐車場、タリフの設定がない空港、鉄道などがこれらに分類されます。次に、4年～5年という一定期間毎に決

定されるタリフなどの料金料率の設定により、長期的に安定した収入を得ることができるインフラ事業会社があります。電力、ガス、水道事業、一部の空港などがこれらに分類されます。タリフの設定のもとに運営費や財務リスクなどを削減していければ、比較的安定した利益が得られるインフラ事業会社です。また、収入が契約によって決められているインフラ事業会社があります。例えば、特定の生産物の供給に対して、使用する、使用しないに関わらず一定の金額を支払うといった契約が締結されている熱電併給プラントや、収入保証を伴う官民連携事業（PPP）の枠組みを活用した有料道路などがこれらに分類されます。因みに、空港事業の収入は航空系と商業系に分けられますが、航空系収入部分にタリフの設定があるものとないものとが存在します。タリフの設定がないものは利用量により収入が大きく変動するグループに分類します。



リーマン・ショック後、私どものファンドとして注目している投資先は、収入の安定性が追求できるもの、あるいは将来のキャッシュフローの予測が堅くできるもの、例えば、電力、ガス、水道、タリフの設定がある空港などに注目しています。

■公益（水道・ガス・電力など）企業の収入構造

次に水道・ガス・電力などの公益企業の収入を支えるタリフの構造を概念的にまとめてみました。この図はヨーロッパで取り入れられて

いる考え方です。図の中央にＲＣＶの３文字が出ています。これは Regulated・Capital・Value の頭文字で、どの程度資本が投下されたのか、つまり固定資産がどの程度あるのか、といったことを表すものです。つまり、これがインフラ施設だとお考えいただければと思います。

もともとヨーロッパではイギリスの財政状態が悪くなって民営化が始まり、1980年代後半から1990年代初頭に、様々な民間企業が積極的に投資を行い、多国籍に拡大していきました。

そしてリーマン・ショック後に、これらの民間企業は、これまで投資を行い拡大させてきたインフラ事業を売らざるをえない状況に追い込まれました。ヨーロッパではそういう状況が続いています。その時、政府はどういう役割を果たしているのかと言いますと、民営化前のインフラサービスの運営者から、今度は規制当局の立場になりまして民間企業に暴走させない、あるいは一方で、質の高いサービスを提供し続けさせなければならないというバランスのかじ取りの役割を果たしています。

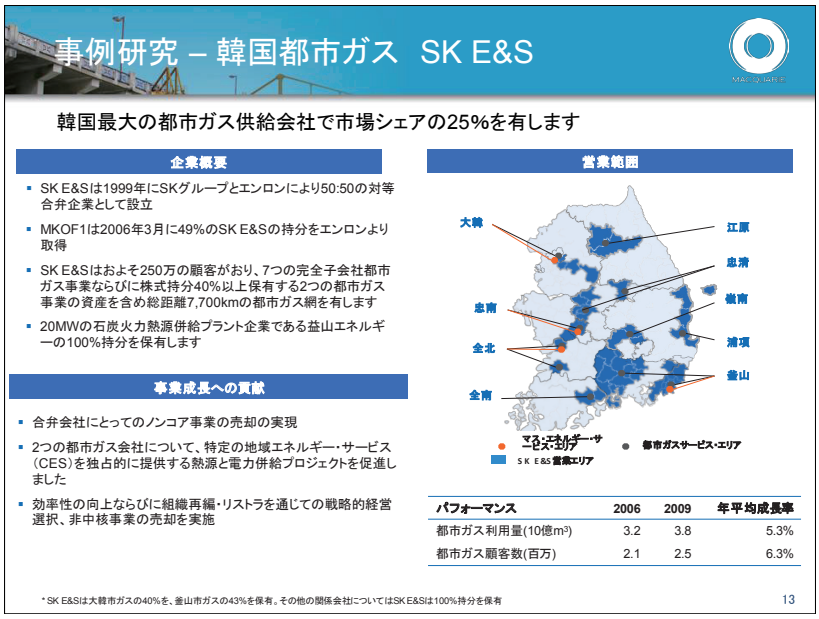
ここで、ジレンマもあります。質の高いインフラサービスを提供し続けなければいけない一方で、そのインフラ事業を維持するための資金調達もしなければいけないというジレンマです。質の高いサービスを提供するためには、固定資産、インフラ施設が必要です。一方で、その施設を維持するための資金調達が必要になります。資金調達とは、株によるものと、例えば銀行の借り入れによるものとになり、これらの株式や借入の資金の出し手に対して、期待収益や借入金利を支払う必要があります。これをタリフの枠組みの中である程度決めてしまうわけです。ある施設を備えるインフラ事業会社に対して、どの程度の期待収益率や借入金利であれば、株式や借入等の資金の出し手がいるのかを決めてしまいます。運営費と税金、さらにインフレ率も考慮し、減価償却費は実際に出費していませんからインフラ事業会社の当該年度の売上の構成の一部になるとお考えいただければと思います。この結果、売上（収入）は固定されます。４～５年毎の期間に事業運営者と規制当局との間で、このような総売上（収入）をどうするのかを決める話し合いが行われます。

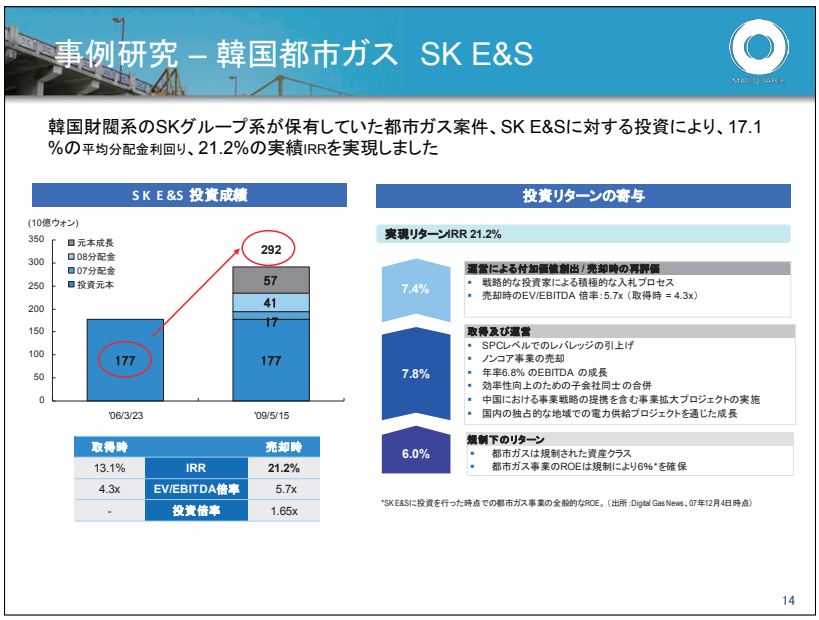
弊社は、投資した後に、投資先のインフラ事業会社とともに、規制当局とこういった話し合いもさせていただきます。そして、売上部分が安定する施策を取り、無駄な運営費を削減することにより増加した利益をインフラ事業会社の利益とすることができる仕組みになっています。これはインセンティブ規制と呼ばれています。実際に翌年になって決定した売上にならなかった場合には、料金料率（単価）の部分で微調整されます。例えばヨーロッパではガス、電力については翌年微調整があり、水道については5年に一度となっています。投資家から見ればこういった枠組みの下で運営されている事業会社の収益は非常に安定していると期待が持てます。枠組みがなくても参入障壁が高くて、競争条件が緩やか、優れた成長戦略等によりキャッシュフローの予測が堅いインフラ事業についても注目を集めます。

■韓国の事例

概念的な話だけでは分かりにくいので実際の事例をご紹介します。アジアでは韓国が進んでいると申し上げました。韓国は日本と同様、それ以上に財閥グループというものがあります。１つの財閥が極めて多くの事業を行っており、主要事業ではなく、ノン・コア事業としてインフラ事業を行っている企業が結構あります。その中で一定期間、外部の人に株式を持ってほしいというニーズがあります。

ご紹介事例は、韓国の都市ガス事業会社でＳＫ Ｅ＆Ｓという都市ガスの会社です。これは韓国のＳＫという財閥グループとアメリカのエンロンという会社が共同で作った会社です。50対50の対等合弁企業として1999年に設立しました。その後、エンロンが破綻した際に、私どものファンドＭＫＯＦ１が2006年3月に49% の持ち分をエンロンより取得し





ました。この都市ガス会社は韓国で最大の25% のシェアを持っています。タリフ上の株式による資金調達コスト（期待収益）は IRR で6% ぐらいでした。投資後、売上を安定させ、運営費を削減し、ノン・コア事業部分の売却等の取り組みを行った結果、株式評価は IRR で7.8% ほど上がりました。合計すると IRR で13.8% になります。欧米、韓国等の既存のインフラ事業に対する期待収益率は、ネット IRR で10% ～ 13% 程度ですが、当ガス事業は当初の想定通りの投資収益となり、最終的に投資後3年で売却しました。ＳＫグループがもう一度買い戻したいと希望があり、さらに IRR で7.4% 高いところで売却することができ、この結果 IRR21.3% で約3年間投資する結果となりました。従って、3年間で約60% 程度評価が上がったところで売却ができた事例になっています。

■おわりに

今日は、初めてインフラファンドや弊社の話をお聞きになられてよく分からない部分もあるかと思います。

インフラ事業会社の目線で見た場合、ファンドは資金調達の手段になるということ、弊社の場合は一緒に経営を考えて会社の業績を上げていくような施策を行っていける組織であるということをご理解いただければ幸いです。

一方で投資家の方々は、長期にわたって堅くて安定していることを期待してファンドにお金を預けます。究極的に両者のバランスをうまく取ることが重要であり、私どもは規制当局やステークホルダーと協働しながらインフラファンドの投資運営事業をやらせていただいているとご理解ください。ご質問がございましたら補足をさせていただきます。いかがでしょうか

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇ 会場からの質問 ◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

質問：大阪大学で財政面からインフラのガバナンス、経営を研究している赤井と申します。今日は貴重なお話をありがとうございました。貴社は、世界各国に比べて日本への投資が少なくて、これまでにも羽田空港ターミナルビルとか箱根とか、関西では西宮の道路とかへの投資情報をお聞きしたことがあるのですが、世界の国々に比べて日本への投資が少ない理由は何でしょうか。

回答：私どもが、ファンドを設立する判断に3つの視点があります。1つは投資対象の案件がたくさんあること。2つ目はファンドを設立した場合にお金を出してくれる投資家がいるかどうか。3つ目は投資するインフラ事業に対しての制度的問題で安定した実績があるかどうか等を検討します。

日本についてはそういう環境が拡大の方向、よい方に向っています。羽田空港ビルに投資したのは2006年でしたが、その時はファンドを設立する時期でなかったという判断で、マッコーリーの自己勘定で投資しました。

現在、日本で案件として出て来ているのは太陽光発電や風力発電等の再生可能エネルギー事業、空港のコンセッションを通じた民営化、関空の話がありますが、最低1つのファンドを設立するのに1,000億円ぐらいの資金で、そのファンドがどれくらいできるのか、と社内で厳しく言われます。

日本はまだ案件が潤沢でありません。現状の5倍以上の案件がないといけません。投資運営の実績のないものに投資家はなかなかお金を出してくれません。様子見している方々が多く、積極的に手を上げる人は少ないでしょう。

また制度についても、選挙が昨年末にあって政権交代しましたが、制度的にどう変革するか不透明です。以前に郵政民営化が進められたのに元へ戻ってしまうこともありました。当時オリックスが簡保の宿に投資して、難しいという判断になったことが報道されました。投資する側は怯えてしまって難しいところがあります。今までの方針が変更されたり、止めたりすることがなく、大丈夫なのですというところが見えないと駄目です。私の個人的な印象ですけど、その意味で日本はこれからなのかなという気がしております。

プレスの目

「LCC空港・オブ・ザ・イヤー」に寄せて

毎日新聞大阪本社経済部　安藤　大介

1月31日、アジア・太平洋地域の格安航空会社（LCC）が利用する空港を表彰する「ロー・コスト・エアポート・オブ・ザ・イヤー2013」に、関西国際空港が選ばれた。昨年はピーチ・アビエーションの就航、第2ターミナルビル（T2）のオープンなど、関空にとって大きな節目となる年だったが、空港・航空関係者の努力が報われた形だ。

同賞は、国際会議を運営するテラピン社（ロンドンなどに拠点）が主催。最終選考には関空のほか、クラーク国際空港（フィリピン）、ゴールドコースト空港（豪州）、マカオ国際空港（マカオ）が残った。関空は、T2が日本で初めてのLCC専用ターミナルビルの建設であること、エレベーターがないなど建物の経費削減に努めたこと、また国内ではLCCの言葉が流行語大賞のトップ10に入るブームになったことまでアピールして、受賞を勝ち取った。

最終選考の資料では、クラーク国際空港が「2016年までに、低予算の新LCC専用ターミナルビルを建てる。アジア・太平洋地域における競争力のある物流ハブになる」と計画を示すなど、他の空港もLCCの活力を取り込むための施策に熱心だ。アジア・太平洋地域の空を巡る争いは、今後も活発に続きそうだ。

さて、T2も開業から3カ月余りが経過した。知名度は相当あるが、実際に行った人はまだ限られている。先日、こんな出来事があった。知人と関西国際空港の近況に話題が及んだ時のこと。「関空の新ターミナルって倉庫みたいなんやろ」と尋ねられた。「倉庫＝安かろう、悪かろう」という印象のようだった。

T2を一言で言うと「きれいでおしゃれなターミナル」だ。コンコースなど一部の場所は簡素で倉庫のようだが、乗客にとっては通過する場所に過ぎない。ただ、開業当時の各紙の新聞記事を振り返ると、知人がそう思うのにも納得する点もあった。「節約ターミナル」「プレハブみたい」とシンプルさを強調した見出しが多く躍っていたからだ。

もともと「倉庫」とは建設費約1,500億円が投じられた第1ターミナルビル（T1）と比べた場合のこと。しかし、国内初の本格的LCC専用ターミナルということもあり、T2の簡素さは特に強調され、一部にはマイナスイメージを持って伝わっているかもしれないと感じた。

完成したT2に初めて行った時のことを思い出す。バスに乗って到着した外観、出発到着ロビー、保安検査場などを通過して搭乗時間を待つゲートエリア（待合所）。他の空港と比べて遜色なく、きれいな空港ターミナルだと思った。バスの停車位置が、空港ビルに向かって斜めで、止めやすい形状になっているなど細部にも気を配っている。

おしゃれな点も目立つ。待合所に並ぶカラフルなデザインのソファは、他の空港には見られないものだ。子どもがソファの間を走り回ったり、寝たりしている姿もほほ笑ましい。皆が搭乗ゲートの方向を向いて座っている他の空港が時代遅れに感じられるほどだ。

一方、搭乗時間が迫り、一足コンコースに足を踏み入れると、そこで「倉庫」になる。コンコースは無機質で、配管もむき出し。「せめて壁に広告でも張ればいいのに」と感じた。エアコンはなく、回る換気扇が寂しげだった。搭乗口を出て、飛行機まで歩く道すがら、振り返る姿は巨大な倉庫そのものだ。

こう振り返ると、乗客にとって過ごす時間の9割が「きれいでおしゃれな空港」、1割が「倉庫」くらいではないか。T2を利用する「ピーチ・アビエーション」の井上慎一CEO（最高経営責任者）の「非常にメリハリのきいたターミナルだ」という賛辞が象徴している。

せっかくの機会なので、あまりPRされていないT2の魅力を記しておきたい。

トイレのデザインは相当こだわって作られているが、あまり知られていない。搭乗ロビー、到着エリア、出発到着ロビーの3ゾーンのトイレが、それぞれ京都、神戸、大阪の各都市を意識したデザインになっていることはご存じだろうか。

搭乗ロビーのトイレは「古都・京都」。濃い色の木や障子の格子などをイメージし、和の落ち着いた雰囲気にした。到着エリアのトイレは「水都・大阪」。水を意識した青が基調のデザインで、さわやかなイメージが特徴だ。出発到着ロビーは神戸。山と海が近く、華やいだ港街をイメージして、カラフルなモザイクタイルを壁面に使った。さらに授乳室はパステルカラーで、空をイメージした水玉模様のクロスを壁面に使い、楽しめるデザインを目指していることも記しておきたい。

設計した新関西国際空港会社の担当者は「予算が少ない中、工夫できる幅は少なかった。せめてトイレのデザインには気を配った」と振り返る。関空のトイレには定評がある。T1のトイレは、英ロンドンに本拠を置く調査会社「スカイトラックス」が実施する世界の国際空港ランキング調査で、06年に「トイレの清潔度」が世界一に輝くなど、上位の常連だ。そうした良さはT2にも引き継がれた。

制限エリア内の待合所に面した中庭にもこだわりがある。玉砂利と芝生が用いられ、格子模様になっているが、庭を広く見せるために日本画の技法などが用いられている。

この場所は壁で見えない場所になるはずだった。しかし待合所の閉塞感を避けるため、壁がガラス窓になった。それだけでは殺風景なため、中庭が誕生。設計変更を重ねてできた空間だ。

待合室から見て、手前は玉砂利の面積が大きく、対面のコンコース壁付近では少ない。格子模様は手前が大きく、壁付近は小さい。遠近法を使い、横長の庭に奥行きを与えている。また模様が完全な格子状ではなく、不揃いなのは、密度を変えることで水面に広がる波紋のように濃淡を感じるようにするため。乗客を飽きさせない工夫だ。京都の古刹の庭園で実際に見られる技法を組み合わせて造った。

関空ではさらなるLCCの就航を視野に、T3の建設計画がある。T2での経験を生かし、さらに低コストで感じの良いターミナルにできるかが課題になるだろう。T3の詳細がどう決まっていくのか楽しみだ。

一方で、使い勝手の良いターミナルを目指してT2に多くの工夫をしたように、多くの客が利用するT1をいかに改善していくかが今後問われている。T2では、海外の先進LCC専用空港に多くを学び、取り入れた。天井板を張らないことで、低コストでありながら開放感のある空間にしたのは、フランスのシャルル・ドゴール空港に学んだ。

T1でも海外の空港の利用者目線を意識し、新たな施策に取り組むべきだ。例えば海外のビジネス客（ビジネスクラスやファーストクラス利用者）から要望が多いという、保安検査から出国審査までの優先レーン導入は真剣に検討すべき課題と思う。他国で導入している事例は多い。これには国の全面的なサポートも必要だ。

アジア・太平洋一となった関空が、さらに利用者にとって使い勝手の良い空港へと変化していけるのか、今後も注目していきたい。

東日本大震災における地方空港の活躍と教訓

関西外国語大学　外国語学部教授
引頭　雄一
（（一財）関西空港調査会　航空交通研究会メンバー）

1　大規模災害時における航空機の役割

東日本大震災から2年が経過しようとしている。大津波によって多くの集落が根こそぎ消滅し、福島県では原発事故の影響によって多くの住民が住む場所を失った。大規模災害発生に伴って陸上交通ネットワークが寸断され、陸の孤島化状態になった被災地に対して救急・救援基地として、輸送だけでなく防災面でも大活躍をしたのが地方空港である。東日本大震災では、不通となった新幹線の代替交通機関として多く臨時便を含む航空輸送が活躍したことはマスコミを通じて世間にも知られている。一方、被災地での救急・救援活動には消防・防災・病院・警察・海上保安庁・自衛隊・米軍などの航空機、特にヘリコプターが大きな役割を果たしており、中でも米軍の活躍は「トモダチ作戦」として大きく報道された。しかし、その他の航空機が災害支援において、いつ、どんな活動を行い、その時に空港がどのような役割を果たしたのかについては余り知られていない。

これらのヘリコプターの基本的な活動内容は下表に示すとおりであり、各主体固有の任務はあるものの、警察ヘリが山岳救助のために救助、救急搬送を行うなど、多目的な活動を行っている場合もある。

表　ヘリコプターの種類別の運航機関と役割の概要

種類	運航機関	救助	救命	救急搬送	情報収集	輸送
消防ヘリ	消防機関の航空隊	○	×	○	○	○
防災ヘリ	都道府県の防災航空隊	○	△	○	○	○
警察ヘリ	都道府県の警察航空隊	△	×	△	○	○
海保ヘリ	海上保安庁	○	×	○	○	○
自衛隊ヘリ	防衛省（陸海空自衛隊）	○	△	○	○	○
国交省ヘリ	国土交通省地方整備局	×	×	×	○	○
ドクターヘリ	自治体・医療機関	×	○	○	△	○

注：「救命」とは医師がヘリに搭乗して現場に赴くミッションを示している。

2　各空港における航空機の運用実態と空港が果たした役割

被災した仙台空港を取り巻く、いわて花巻、山形、福島の各地方空港には、発災直後より消防・防災ヘリ、警察ヘリ、ドクターヘリ、海上保安庁、自衛隊、米軍、民間小型機などの多くの航空機が飛来した。これらの航空機は、情報収集、救助、救命・救急、人員輸送、物資輸送などの活動を行い、空港が防災拠点として有効に活用できることを示した。3空港とも被災後まもなく24時間運用を開始し、救援活動が一区切りついた３月下旬から４月中旬まで継続された。以下ではこれらの航空機の各空港での活動状況について取りまとめた。

（1）いわて花巻空港

いわて花巻空港では、津波で大きな被害を受けた沿岸部での救助活動を中心に、救急搬送など人命に直接関わるヘリコプターの前線基地としての役割を果たした。同空港では2009年4月に空港東側に新ターミナルの運用を開始し、震災時には平行誘導路の整備が完了していた。そこで、東側の新エプロンを定期航空と自衛隊に、西側の旧エプロンを災害救助用ヘリに割り当てた。それでも駐機スペースが不足したため、未供用ではあったが事実上完成していた平行誘導路を自衛隊ヘリの臨時駐機場として活用した。

岩手県では2008年6月の岩手県内陸南部の地震での教訓を生かし、「岩手県ヘリコプター運用調整班活動計画」の策定がなされており、2010年には空港でSCU（広域搬送拠点臨時医療施設）開設訓練が実施され、さらに空港内の燃料補給業者が定期便向けと小型機向けの2社あったが災害時には互いにサポートする協定が結ばれていた。このような訓練や事前協定があったことから、いわて花巻空港ではエプロンの駐機割り当てや燃料補給が比較的スムーズに実施できた。なお、災害対応機を優先するため3月末まで報道関係機は利用禁止とした。

（2）山形空港

山形空港は総務省消防庁からの要請で、被災して機能不全に陥った仙台空港に代わる活動拠点基地として位置付けられ、宮城県内において臨時的に設けられたグランディ21（宮城県総合運動場）を前線基地とし、活動後の夜間駐機場などに利用された。燃料補給では航空会社の臨時便などは出発空港において折り返し飛行分の燃料も搭載し、山形空港で給油は行わないようにしたため、航空会社用の給油車両を防災ヘリ用に活用できたことなどから大きな問題は発生しなかった。

また、山形県では主に宮城方面から脱出する被災者の広域的な移動の確保を全面的に展開した。飛行機に乗れない人々を一刻も早く脱出させるために空港から東京、大阪方面へのチャーターバスを仕立てる等、関係各機関との調整を精力的行うとともに、すべての交通情報を一元化してホームページなどで情報提供を行った。

また、防災ヘリや自衛隊，民間旅客機の発着でスポット不足が発生したため，3月17日以降は防災関連機と民間旅客機以外の就航を制限した。なお、自衛隊、米軍の航空機は同空港にある陸上自衛隊第6飛行隊の施設を利用した。

（3）福島空港

福島空港は3空港の中でも最も南に位置することから、福島より南西側の各地から飛来する支援機の一次進出空港として、いち早く多くの外来機を受けいれた。震災直後から情報収集、救助活動、物資輸送など、多目的な活動を行っており、被災地支援の前線基地であり後方支援基地としても活躍するなど、両面の役割を果たした。

いわて花巻、山形両空港が報道機の利用を制限したこともあって、福島空港では1社1機という条件付きで受入れをおこなった。通常のエプロンには旅客機と自衛隊、米軍の輸送機を、平行誘導路中央部には大型輸送機を、北側のグラスエリアには被災地への物資輸送を行う自衛隊のヘリコプターを、そして南側の平行誘導路とグラスエリアには救助救急を行う救援ヘリ及び報道関係機を誘導し、臨時駐機場として使用した。

グラスエリアに駐機するヘリコプター（福島空港）
出典：福島県消防防災航空センター提供

このようにエプロン以外のエリアが駐機場として迅速に利用可能となったのは、2010年11月の「緊急消防援助隊北海道東北ブロック合同訓練」において、誘導路およびグラスエリアを臨時駐機場としての使用することを申し合わせ、耐荷重の確認、低勾配、無段差の確保を事前に行っていたため実現できたことである。また、除雪車庫に SCU を展開し、貨物倉庫および除雪車庫を一時保管および仕分けスペースとして活用した。

福島空港では空港内の施設を広範囲にわたって利用したことから、誘導路、エプロンを含めた全体的なスポット調整等に一時的に苦慮したこともあったが、事前の想定と訓練の成果もあって、報道機受け入れも含めた多数の駐機に大きな混乱は起きなかった。しかし、給油については小型機用の給油車両不足により待ち時間が長くなることもあった。

3　災害時における空港運用の課題

東日本大震災における発災直後の各空港の運用をみると、いわて花巻空港では2008年の岩手宮城内陸地震の経験が教訓として十分に生かされており、福島空港では2010年に開催された「緊急消防援助隊北海道東北ブロック合同訓練」の成果が生かされた。山形空港では、空港に来た被災者に航空だけでなくすべての交通機関の情報を一元的に提供し、空港を起点にして被災者および支援者の円滑な移動を実現できた。これらは今後の大規模災害時における対応として生かされるべき貴重な教訓である。

一方、航空・空港に求められる今後の対応としては、（1）空港内組織の連携、（2）航空機運航組織の連携、（3）災害時における航空機間の情報伝達、（4）大規模災害に対する準備と訓練、（5）大規模災害に備えた防災拠点空港の整備の5点が挙げられる。地震、台風、集中豪雨などの自然災害を受けやすい日本においては、全国規模で空港を防災拠点として整備することが重要と考える。

具体的な整備内容としては、①既存の駐機場に加えて、グラスエリアなど、災害発生時の一時期に多くの航空機が飛来した際に駐機可能なスペースの確保、②通常の給油システムに加え、一時的に燃料を備蓄してスムーズに供給できるような体制、スペースの確保、③駐機場での夜間作業を可能とするための簡易式照明施設の確保、④救援物資等の保管、仕分けが可能な上屋の確保、⑤ SCU を設置できるスペースの確保等があげられる。

これらの防災機能を備えた防災拠点空港として、北海道、東北、東海、中国・四国、九州各地に少なくとも1空港を指定し、各地の災害に備えておくことも検討されるべきであろう。平時に需要の多い空港は災害時においても、臨時便の運航等で民間航空輸送が多くなる可能性が高いことから、比較的交通量が少なくスペースを確保しやすい地方空港を防災拠点空港として位置づけることが考えられる。

また、災害の発生は事前に予測できないだけに、これらの防災拠点空港が連携して対応できるような訓練を展開するとともに、近隣空港、ヘリポート、場外離着陸場をサポート施設として位置付け、これらの諸施設を活用した災害時の航空機運用シミュレーション、訓練等を積み重ねることが肝要であろう。

＊本研究は航空政策研究会の支援による研究チーム（主幹：日本大学理工学部轟朝幸教授）による共同研究成果の一部である。

中之島フェスティバルタワー見学会

1 月 18 日に株式会社朝日ビルディングのご厚意により、中之島フェスティバルタワーの見学会を開催しました。

○**見 学 先**　中之島フェスティバルタワー
○**開催日時**　平成 25 年 1 月 18 日（金）午後 2 時～ 4 時
午後 2 時　① 37F　フェスティバルスイート　②オフィス階の見学
③ 13F スカイロビー　④ B3 河川水利用冷暖房システム
⑤フェスティバルホール　解散 午後 4 時
○**参 加 者**　賛助会員（特定会員）22 名

株式会社朝日ビルディングの杉浦サブマネージャーにフェスティバルタワーのご説明、ご案内をしていただきました。また、関電エネルギー開発株式会社の小畑副所長から河川水利用冷暖房システムについてご説明をしていただきました。参加者からの様々な質問にもご丁寧にお答えいただきました。

◆中之島フェスティバルタワーの概要

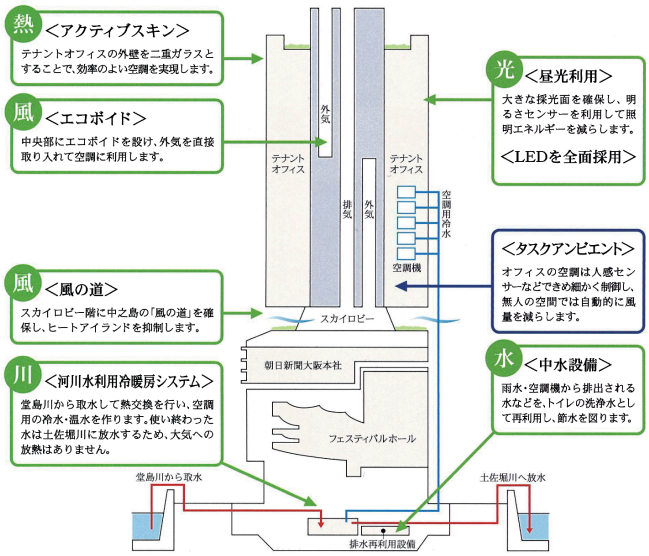
2012 年 11 月 6 日に竣工しました「中之島フェスティバルタワー」は、国土交通省の省 CO_2 推進モデルに指定され、河川水利用の地域冷暖房システムの採用、外気冷房など自然エネルギーの効率利用、トイレの洗浄用水として雨水を再利用するなど様々な省 CO_2 技術を導入し、同規模の一般的なビルに比べ CO_2 排出量を約 40% 削減しています。

◆37階天空のカンファレンスルーム

最初に 37 階の天空のカンファレンスルーム「フェスティバルスイート」でビデオを見た後、会議室のカーテンが自動的に開くと大阪湾を眺望できる絶景が広がりました。

フェスティバルスイートでの説明会

中之島フェスティバルタワーの環境システム



大阪市内の絶景を見る

大阪市内西側から大阪湾

◆オフィス階の魅力

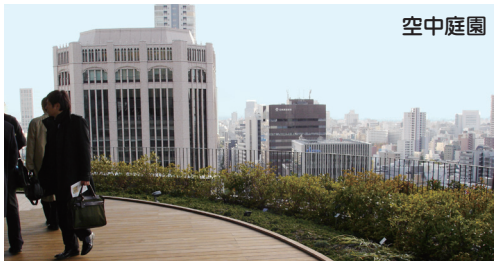
オフィス階の見学

オフィス階は16～36階、1フロア820坪、天井高3㍍、無柱空間を実現、1フロア最大16分割まで可能、LED照明、窓ガラスは二重で間にブラインド内蔵し防音・空調効果抜群、すでに9割程度の入居が内定しているようです。

◆13階スカイロビー

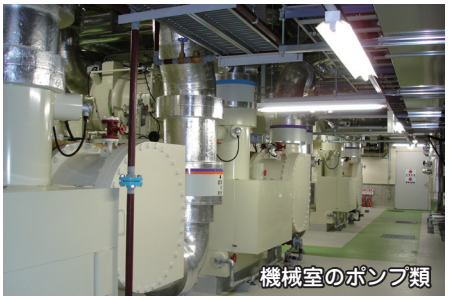
地上60㍍に設けられた緑の空間、中高層階オフィスへ乗り継ぎエレベーター起点、朝日新聞大阪本社（9～12階）の玄関もここにあります。この空間は2～7階のフェスティバルホールの巨大空間を無柱にするため、この階から上の重量を外周の柱に移動させるメガトラス構造となっています。

メガトラス構造の鉄骨柱群


空中庭園

◆B3　河川水利用冷暖房システム

タワー北側の堂島川から取水し熱交換を行い、空調用の冷水・温水を作り、利用した水は南側の土佐堀川に放出するため大気中への排熱はありません。


機械室のポンプ類

機械室のポンプ類

◆フェスティバルホール

舞台間口30㍍、2～7階部分のダイナミックな吹き抜け空間、客席数2,700人。「音楽の殿堂」と称されたホールが生まれ変わりました。「天から音が降り注ぐ」とたたえられた響きは緻密なシミュレーションなどにより新ホールに継承されました。こけら落としは4月10日。見学会参加者は、想像以上の大きさと重厚さに驚愕することしきりでした。

フェスティバルホール

フェスティバルホール

ご説明いただいた株式会社朝日ビルディング杉浦サブマネージャー、関電エネルギー開発株式会社　小畑副所長、スタッフの皆様に改めて謝意を表します。

平成 25 年 1 月 22 日　新関西国際空港株式会社・発表資料より

2012 年（平成 24 年）12 月運営概況（速報値）

【参考】http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm

○乗入便数 176.6 便／日（対前年比　120%）

国際線：　113.4 便／日
（対前年比 105%）
国内線：　63.3 便／日
（対前年比 161%）

発着回数について

暦年の発着回数は、国際線が過去最高の夏期･冬期国際線スケジュールの通り、国際線旅客便が 115% と 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 の新規就航により、合計で 133% となり、国際線・国内線合計でも 117% と 4 年ぶりに前年を上回り、開港来過去 3 番目の水準となっております。

○旅客数 42.8 千人／日　（対前年比　117%）

国際線：　28.9 千人／日
（対前年比 104%）
国内線：　13.9 千人／日
（対前年比 159%）

旅客数について

暦年の国際線旅客数は、全体として 113% と 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 107% と 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 131% と 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 135% と 4 年ぶりに前年を上回っております。

○貨物量　1,897t ／日　（対前年比　92%）

国際貨物：	1,814t/ 日	（対前年比	93%）
積 込 量：	808t/ 日	（対前年比	91%）
取 卸 量：	1,006t/ 日	（対前年比	94%）
国内貨物：	83t/ 日	（対前年比	73%）

貨物量について

暦年の貨物量につきましては、国際線貨物量は 2 年連続で前年を下回りました。積込、取卸におきましても、ともに 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 25 年 1 月 25 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 12 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	1,184,455	97.6	22.3	1,129,127	99.9	19.0	55,328
管　内	722,605	100.7	13.6	885,184	102.0	14.9	△ 162,579
大　阪　港	246,672	99.5	4.7	358,990	99.8	6.0	△ 112,318
関 西 空 港	337,500	101.2	6.4	239,464	103.7	4.0	98,036
全　国	5,300,269	94.2	100.0	5,941,799	101.9	100.0	△ 641,530

【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	337,500	101.2	6.4	239,464	103.7	4.0	98,036
成 田 空 港	665,119	90.7	12.5	789,545	103.5	13.3	△ 124,427
羽 田 空 港	15,732	121.1	0.3	36,507	166.3	0.6	△ 20,775
中 部 空 港	57,017	84.4	1.1	67,729	126.1	1.1	△ 10,712
福 岡 空 港	34,032	71.0	0.6	27,432	108.9	0.5	6,600
新 千 歳 空 港	1,867	122.4	0.0	1,278	129.5	0.0	589

※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	(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	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,089	26,008
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
平成24年11月	154,360	5,150	150,780	5,030	278,490	9,280	280,150	9,340	863,780	28,790
平成24年12月	146,380	4,720	159,320	5,140	274,940	8,870	288,750	9,310	869,390	28,040
平成24年累計	**1,795,570**	**4,910**	**1,778,820**	**4,860**	**3,616,410**	**9,880**	**3,622,720**	**9,900**	**10,813,520**	**29,550**
平成25年1月	142,240	4,590	134,640	4,340	294,500	9,500	281,680	9,090	853,060	27,520
平成25年累計	**142,240**	**4,590**	**134,640**	**4,340**	**294,500**	**9,500**	**281,680**	**9,090**	**853,060**	**27,520**
前年同期	**143,410**	**4,630**	**132,110**	**4,260**	**274,750**	**8,860**	**263,110**	**8,490**	**813,380**	**26,240**
対前年同期比	**99.2%**		**101.9%**		**107.2%**		**107.1%**		**104.9%**	

※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24年及び25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。

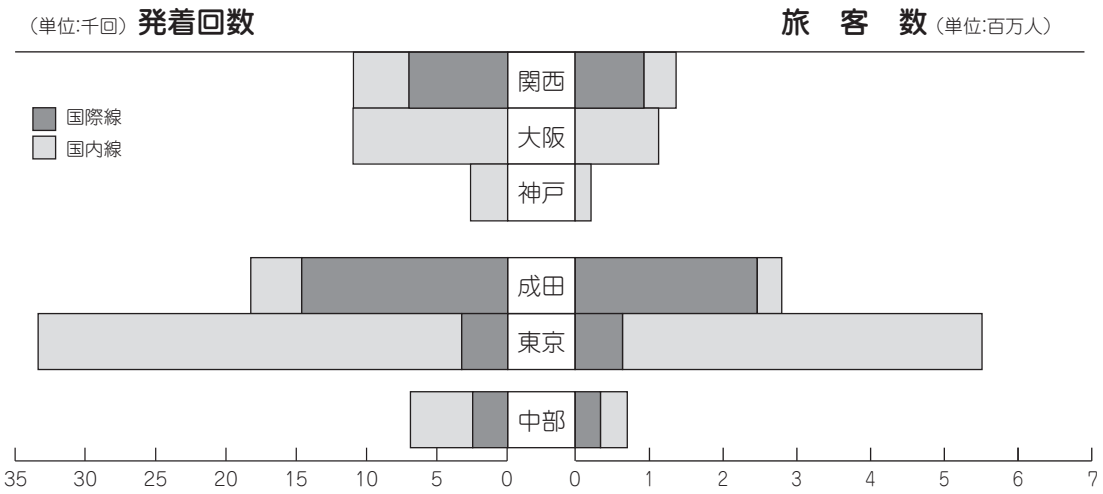
（−財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　平成 24 年 12 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	7,029	105.4%	17,561	113.0%	24,590	110.7%
	関　西	7,029	105.4%	3,923	160.9%	10,952	120.3%
	大阪(伊丹)	0	0.0%	10,958	103.1%	10,958	103.1%
	神　戸	0	0.0%	2,680	108.5%	2,680	108.3%
	成　田	14,580	104.2%	3,592	162.8%	18,172	112.1%
	東京（羽田）	3,263	105.8%	29,920	100.6%	33,183	101.0%
	中　部	2,515	101.3%	4,393	103.1%	6,908	102.4%
旅客数（人）	関西３空港	894,470	104.3%	1,722,946	108.2%	2,617,416	106.8%
	関　西	894,460	104.3%	430,959	159.1%	1,325,419	117.4%
	大阪(伊丹)	0	−	1,096,717	98.5%	1,096,717	98.5%
	神　戸	10	35.7%	195,270	93.6%	195,280	93.6%
	成　田	2,432,278	105.5%	327,747	179.9%	2,760,025	110.9%
	東京（羽田）	632,498	100.0%	4,806,767	101.3%	5,439,265	101.1%
	中　部	342,700	95.2%	353,634	106.2%	696,334	100.5%
貨物量（トン）	関西３空港	56,226	92.9%	16,084	96.7%	72,310	93.7%
	関　西	56,226	92.9%	2,583	72.6%	58,809	91.8%
	大阪(伊丹)	0	−	12,656	102.5%	12,656	102.5%
	神　戸	0	−	845	117.3%	845	117.3%
	成　田	163,991	98.3%	集計中	−	163,991	98.3%
	東京（羽田）	12,985	118.8%	74,508	102.0%	87,493	104.1%
	中　部	9,510	95.5%	2,874	105.4%	12,384	97.6%

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



国際物流シンポジウム ～「民力」による関西の再生～

平成24年、民の視点を活かした港湾運営が始動した「阪神港」と、大阪国際空港との経営統合を果たした「関西国際空港」。関西の国際物流を支える両インフラに対する期待を語る!!

多数ご参加ください。

入場無料
先着順受付

■日時：平成25年3月13日（水）
15:00（開場14:30）～17:15

■会場：大阪国際交流センター 大ホール

「アジアダイナミズムと日本、そして関西の活性化に向けて」

特別講演

寺島 実郎

一般財団法人日本総合研究所 理事長
多摩大学 学長
株式会社三井物産戦略研究所 会長

■コーディネーター

黒田 勝彦
神戸大学名誉教授

パネルディスカッション
「民力」による、これからの関西の国際物流を語る

パネリスト（五十音順）

安藤 圭一
新関西国際空港株式会社
代表取締役社長

犬伏 泰夫
神戸港埠頭株式会社
代表取締役社長

高橋 進
株式会社日本総合研究所
理事長
経済財政諮問会議 議員

主催／（公社）関西経済連合会、国土交通省近畿地方整備局
後援／国際物流戦略チーム　http://www.pa.kkr.mlit.go.jp/kbutsuryu/top.html

国際物流戦略チーム…国際戦略港湾「阪神港」や関西国際空港等の活用等を図りつつ、国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指し、産学官が一体となって各種方策に取り組むものです。

参加申込方法

- 参加ご希望の方は、参加者全員の氏名・所属等・連絡先（E-mailまたはTEL/FAX）をご記入の上、E-mail、FAX、ハガキにてお申し込みください。
- 案内状はお送りいたしませんので、当日、会場にお越しください。
- 当日受付も行いますが、参加者多数の場合はお断りすることがありますので、できるだけ事前にお申し込みください。
- 申込者（当日参加者も含めて）の個人情報は、当シンポジウムの運営のみに使用し、責任をもって管理します。

申込先

E-mail:sympo313@ilios.co.jp　FAX:06-6458-3202

郵送先 〒553-8588 大阪市福島区福島4-5-8 物流シンポ事務局（イリオス内）

申込みに関するお問い合わせ
国際物流シンポ事務局（イリオス内）
TEL:06-6458-3422（平日10:00～18:00）

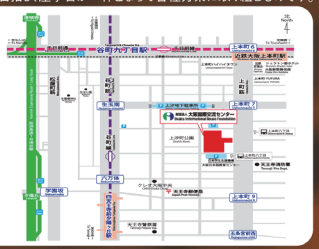
シンポジウムの内容に関するお問い合わせ
国際物流戦略チーム事務局（近畿地方整備局 港湾空港部 港湾物流企画室）
TEL:078-391-3102（平日9:00～17:00）

会場

大阪国際交流センター 大ホール
大阪市天王寺区上本町8－2－6

会場までのアクセス

- 近鉄／「上本町」駅 徒歩5分
- 地下鉄／
  「谷町九丁目」駅（谷町線・千日前線）
  ⑤号または近鉄⑩号出口 徒歩10分
  「四天王寺前夕陽ヶ丘」駅（谷町線）
  ①号または②号出口 徒歩10分
- 市バス
  「上本町八丁目」バス停 徒歩1分



関西空港調査会からのお知らせ

○第2回懇話会（平成25年1月25日開催）

「マッコーリーのインフラファンド投資運営について」をテーマに田中 建三 氏（マッコー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）の講演会を開催し、意見交換を行った。

○第398回定例会（平成25年1月29日開催）

「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～」をテーマに久本　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）の講演会を開催した。

○第5回空港経営と地域・研究会（平成25年1月28日開催）

「地方空港のゆくえ」　　引頭　雄一 氏（関西外国語大学外国語学部　教授）

○第6回空港経営と地域・研究会（平成25年2月14日開催）

「オープンスカイ協定と経済理論」　　米崎　克彦 氏（同志社大学経済学部　助教）

○第4回空港経営研究会（平成25年2月20日開催）

「空港経営研究会のまとめと提言」　　野村　宗訓 氏（研究会主査　関西学院大学経済学部　教授）

今後の予定

○第4回関西空港の事業価値向上に関する研究会

日　　時　　平成25年2月22日（金）14:00～16:00
場　　所　　プリムローズ大阪
話題提供　　「関西空港への集客アイデアについて」（仮題）
講　　師　　日下　郁恵 氏、阿久井康平 氏（中央復建コンサルタンツ㈱計画系部門）

○第4回航空需要創出研究会

日　　時　　平成25年2月26日（火）15:00～17:00
場　　所　　プリムローズ大阪
話題提供　　「航空需要創出研究会のまとめと提言（案）」
講　　師　　竹林　幹雄 氏（研究会主査　神戸大学大学院海事科学研究科　教授）

事務局だより

▶　皆さんは「成田空港力検定」という検定試験ができたことをご存じでしょうか。より多くの方に成田空港ファンとなって頂くことを目的として実施されるもので、得点によって認定証や賞状が頂けるそうです。この検定試験への対策本として「成田空港ハンドブック」が役立つとのことですが、今も市販本として発刊され続けているのはすごいなと思います。「成田空港ハンドブック」がこれからも発刊し続けられることを願います。

（A）

大阪ミュージアム構想
"Osaka, The Museum" Concept

貝塚市イメージキャラクター

「つげさん」（貝塚市）

貝塚市では、平成25年5月1日に市制施行70周年を迎えるにあたり、これまでの時代を築き上げてきた先人の功績に感謝し、わがまち貝塚を慕い、誇りと思う人々と共に、明るい未来の創造を志す契機となるよう各種記念事業を実施します。

昨年、この一環として市のイメージキャラクターを創ることとして、デザインを公募したところ、市民をはじめ全国から174点の応募をいただきました。その中から専門家を交えた選考委員会でノミネート作品6点を選考のうえ市民による投票を行い、「つげさん」に決定しました。

今後、貝塚市を広く内外にアピールするため着ぐるみを完成させ、市制施行70周年記念事業のPRを行うほか、イベント・行事などへ積極的に参加し、人を癒し、元気にし、楽しくしていきます。

なお、「つげさん」は、大阪ミュージアム構想の「いいデザイン100プロジェクト」の協賛事業として公募し、大阪府の「いいデザイン」に登録されています。

貝塚市イメージキャラクター
「つげさん」

【貝塚市市制施行70周年記念事業】

○記念式典　○記念イベント
○有功者表彰　○記念チャリティーコンサート
○姉妹都市招聘　○市民提案型事業
○健康都市プログラム実施　○総合防災訓練　ほか

貝塚市のウェブサイト　http://www.city.kaizuka.lg.jp/
大阪ミュージアム構想のウェブサイト　http://www.osaka-museum.jp/index.html

KANSAI空港レビュー
2013.2 No.411
●発行日　2013年2月20日　●印　刷　㈱日報印刷
●発　行　一般財団法人 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