



KANSAI 空港レビュー



No.413
2013.4

CONTENTS

1 巻頭言

新関西国際空港の今後の戦略について

安藤 圭一

3 各界の動き

10 国際物流シンポジウム

～「民力」による関西の再生～

17 プレスの目

定着しつつある関空連絡橋往復に新税100円

張 英壽

19 航空交通研究会研究レポート

英国における空港再編成の進展 ―複数一括経営のもとでの競争創出―

野村 宗訓

22 データファイル

- ・運営概況について[平成25年2月分](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成25年2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25年2月分)

【表紙写真】「全日空 ゆめジェット～You & Me～ B767—300」

全日空のゆめジェット～You & Me～です。

全日空創立60周年記念特別塗装機のB767—300です。

国境を越えて世界中の笑顔を繋ぐ翼として、“私とあなた～You & Me(ゆめ)～”夢の飛行機という想いが込められています。

飛行機の下側から撮影したら世界の子供が地球を囲んで覗き込んでいるように見えました。

(大阪国際空港エアフロントオアシス下河原で撮影)

撮影：柴崎 庄司

新関西国際空港の今後の戦略について

新関西国際空港株式会社
代表取締役社長兼CEO

安藤 圭一



昨年4月に新関西国際空港株式会社がスタートし、1年が経ちました。世界の空港を取り巻く環境は常に変化しており、この1年でも、世界の航空会社の再編や、日本における国内LCCの台頭、オープンスカイの進展等が見られました。

アジア・太平洋地域においては、航空輸送需要の大幅な拡大が予想され、2025年には世界最大のマーケットになると見込まれています。アジアの主要空港は、こういった成長を取り込むため、滑走路やターミナルの拡張を行っております。当社としても、アジアの空港間競争の中で生き残るため、「カスタマーズ・アイ」というキーワードのもと、航空会社やテナントを含めたお客様目線での様々な施策に積極的に取り組んでいます。

具体策として、関西空港においては、LCCターミナルの供用や、着陸料引き下げを含む新たな料金戦略の発表、深夜早朝の時間帯におけるアクセスの充実等を行いました。現在、FedEx社の北太平洋ハブ構築に向けた貨物上屋の建設や、更なるLCC需要取り込みのための第3ターミナルの検討等を行っています。

伊丹空港においては、プロペラ機枠を段階的に低騒音ジェット機枠として使用する提案が、国・自治体との協議の場において合意され、夏ダイヤから活用されています。また、伊丹空港のターミナルビルを運営している、大阪国際空港ターミナル㈱の一体化に向けても、手続きを進めているとともに、ターミナルの利便性向上のための改修の検討を共同で行っています。

経営統合の最終目標として、我々はコンセッションを掲げています。空港を運営するにあたり、効率的な活用や管理を行うためには、上下一体経営及び民営化を行うことは極めて重要です。民間経営を導入することにより、更によりサービスが適切な価格で提供されることに繋がります。現在マーケットサウンディング等が続けておりますが、日本においては、空港のような大きなインフラがコンセッションの対象になるような例は過去になかったということもあり、投資家からは大変注目されております。

また、経営統合により、当社は日本で初めて複数空港を運営する会社となりましたが、海外では複数空港の運営や、空港運営技術を外部に提供することは国際的なトレンドとなっております。当社としても、関空・伊丹の2空港以外の空港の運営に関与し、収益を確保していくことは、当社の事業価値向上にとって非常に有益なものであり、積極的に挑戦していくべきだと考えております。今年4月、新たに国際・事業連携室を設置致しましたので、国内外の様々なインフラと連携し、ノウハウを提供するなどの展開が図れればと思っています。

めまぐるしく環境が変化する業界ではありますが、こういった変化にいち早く柔軟に対応し、「空を変える。日本が変わる。」のコンセプトのもと、アジアのリーディングエアポートを目指してまいります。特に、来年（2014年）は、関西空港が開港20周年を、伊丹空港が開

港 75 周年を迎える節目の年でもあります。今年度は、お客様への感謝の気持ちを込めて「CS 先進空港」を、そして、地域と共生し、地域へ

の感謝を伝える「環境先進空港」を目指してまいりますので、今後とも、ご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

関空アクセス 24 時間対応へ！

KIX ACCESS >>> いつでも

リムジンバス／高速船 神戸・関空ベイ・シャトル

完全24時間空港に向けて
**早朝・深夜便
時間帯拡大中！**



早朝
Early morning

>>> リムジンバス

大阪 **3:03** 発 ⇒ 関空 **4:16** 着 4.1 から

ハービス大阪 3:03 発 ⇒ 新阪急ホテル 3:15 発 ⇒ 第1ターミナルビル 4:05 着 ⇒ 第2ターミナルビル 4:16 着

大阪 **4:28** 発 ⇒ 関空 **5:41** 着

ハービス大阪 4:28 発 ⇒ 新阪急ホテル 4:40 発 ⇒ 第1ターミナルビル 5:30 着 ⇒ 第2ターミナルビル 5:41 着

>>> 高速船 神戸・関空ベイ・シャトル

神戸空港 **5:30** 発 ⇒ 関空 **6:01** 着 4.1 から

関西空港 桟橋より連絡バスが運行 ⇒ 第1ターミナルビル 4F 国際線出発ロビー 6:10 着

関空 **6:30** 発 ⇒ 神戸空港 **7:01** 着 4.1 から

関西空港 桟橋まで連絡バスが運行 ⇒ 第1ターミナルビル 1F 12番バスのりば 6:20 発



深夜
Late night

>>> リムジンバス

関空 **23:45** 発 ⇒ 南海なんば **24:55** 着 4.1 から

第2ターミナルビル 23:45 発 ⇒ 第1ターミナルビル 24:00 発 ⇒ 南海なんば駅 24:55 着

関空 **24:15** 発 ⇒ 大阪 **25:37** 着

第2ターミナルビル 24:15 発 ⇒ 第1ターミナルビル 24:30 発 ⇒ 新阪急ホテル 25:28 着 ⇒ ハービス大阪 25:37 着

関空 **25:15** 発 ⇒ 大阪 **26:37** 着 4.1 から

第2ターミナルビル 25:15 発 ⇒ 第1ターミナルビル 25:30 発 ⇒ 新阪急ホテル 26:28 着 ⇒ ハービス大阪 26:37 着

>>> 高速船 神戸・関空ベイ・シャトル

神戸空港 **23:00** 発 ⇒ 関空 **23:31** 着 4.1 から

関西空港 桟橋より連絡バスが運行 ⇒ 第1ターミナルビル 4F 国際線出発ロビー 23:40 着

関空 **24:00** 発 ⇒ 神戸空港 **24:31** 着 4.1 から

関西空港 桟橋まで連絡バスが運行 ⇒ 第1ターミナルビル 1F 12番バスのりば 23:50 発

※関空 24:00 発便に関しては、神戸最後の出国バスを三宮まで延伸して運行しています。
(三宮には 24:55 頃到着します)

KIX ACCESS >>> 便利に

大阪空港(伊丹) ⇄ 関西空港 間

**乗継リムジンバス
無料キャンペーン**

実施中

大阪空港(伊丹)と関西空港を航空機の乗継で利用されるお客様を対象に、両空港間のリムジンバス乗車券「大阪空港・関西空港線 無料乗継 乗車券」をお渡しするキャンペーンを実施しています。是非ご利用ください。

お問い合わせ

【大阪空港交通】06-6844-1124 (7:30~21:00)

【関西空港交通】072-461-1374 (7:00~21:00)

所要時間 約70分~75分

両空港を航空機の乗継で利用されるお客様が対象

ITM
大阪空港
(伊丹)

30分~40分間隔で運行

KIX
関西空港



各界の動き

関西国際空港

●ピーチがエンターテインメントサービス提供

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは3月1日から関西空港発のピーチ便国内線を利用する顧客に向け、WiFiを使った機内エンターテインメント「high！（ハイ）」の提供を始めた。空港ターミナルの専用WiFiから映画やドラマのほか、音楽番組、雑誌、ゲームなどさまざまなコンテンツをダウンロードし、空港や機内で楽しめる。

●2期島完成で地元3市町が7.7億円税収増

関西空港地元の泉佐野市、泉南市、田尻町は2013年度当初予算案を3月4日までに発表、関西空港の2期島が2012年6月に完成したことを受け、計約7億7,000万円の固定資産税の増収を見込んだ。

●深夜・早朝のバス・高速船運行延長

新関西国際空港会社は3月5日、4月1日から関空発着のリムジンバスと高速船の早朝・深夜便を計7本増やすと発表した。早朝や深夜に発着するLCC便に対応するため、梅田発便は従来の午前4時28分発の前に、午前3時3分発を追加し、午前6時台にチェックインが必要な早朝利用客が余裕をもって移動できるようにする。1日のうちバス・高速船の便がない空白時間は1時間以上短い3時間となり、アクセス面でも24時間空港に近づく。

●社長、官民ファンドに期待

安藤圭一新関西国際空港会社社長は3月5日の記者会見で安倍内閣が新たに作る「官民ファンド」について「ファンドが呼び水になり、民間資金を引き入れてくれれば」と期待感を表明した。

●国交省想定、津波で1期島全域が浸水

国土交通省は3月8日、太平洋側沿岸部に立地する6空港の津波浸水想定高さをまとめた。津波の想定には、内閣府の「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が昨夏公表した最大クラスの地震・津波の結果に基づき浸水想定高さを設定したほか、津波高さを1m加算したより厳しいケースについても設定した。関西空港は、内閣府公表の津波ではほとんど浸水しなかったが、津波が1m加算された場合は1期島全域が浸水し、ターミナルビル周辺の浸水深は最大3m程度になることがわかった。

●連休中、はるかを増便

JR西日本は3月12日、京都と関西空港を結ぶ特急はるかの臨時列車をゴールデンウィーク期間中、運行すると発表した。ゴールデンウィーク中は需要増加が見込まれることから、1日あたり4往復8本、期間計56本の臨時列車を運行する。

●はるかに4か国語表示

JR西日本は3月16日から関西空港駅発着の特急はるかの車内字幕を現行の日本語・英語表示から4か国語（日本語・英語・韓国語・中国語）に拡大した。「次駅の案内」「停車中の現在駅の案内」「終着駅での御礼文」にハングルと中国語（簡体字）が追加された。

●南海トラフ巨大地震で閉鎖、内閣府部会

南海トラフで巨大地震が発生した場合、経済的な被害額は最悪で220兆3,000億円に上るとの試算を3月18日、内閣府の作業部会が発表した。発生1週間後の避難者数は最大950万人と分析、被害が最大のケースでは、関西、中部などの18空港が閉鎖に追い込まれる。

●2月の外国人旅客、過去最高32万人

新関西国際空港会社が3月22日発表した2月の運営概況（速報値）によると、関西空港の国際線の外国人旅客数は前年同月比52%増の32万4,870人となった。LCCの就航が増えたほか、中国の旧正月「春節」のスタートが2月にずれ込んだため。全体の旅客数も同21%増の136万1,471人で、16か月連続で前年実績を上回った。

●薬監証明電子化を前に都内でセミナー開催

新関西国際空港会社と関西国際空港全体構想促進協議会（森詳介会長）は3月25日、東京都内で「KIX医薬品セミナー」を開催した。4月から本格実施となる薬監証明の電子化実験を前に企画したもので、製薬メーカーや航空会社、通関事業者などから約80人が参加した。

●夏期ダイヤ、国際便数横ばい

新関西国際空港会社は3月26日、2013年夏期（3月31日～10月26日）の国際線の運航計画を発表した。8月のピーク時の発着数は週850便と過去最高だった前年夏実績をわずかに下回るが史上2番目になる。日中関係の冷え込みで新路線の就航遅れや減便が相次ぎ、30便以上上る。



クリック！

関空の歩みを振り返ると、米同時テロ、イラク戦争、SARS等、航空需要にブレーキをかける事象が繰り返されてきた。今年は日中問題と米ボーイング787型機問題が影を落としている。それでも他のアジア地域での増便やLCCの活況もあり、大きな落ち込みは避けられた。LCCの路線網は8社11都市、127便となり、旅客便の18%を占め、目標の25%に近づく。

●13年度総事業費925億円

新関西国際空港会社は3月29日、国土交通省から総事業費は約925億円となる2013年度事業計画の認可を受けた。米物流大手のフェデックスが使う専用倉庫の整備に約49億円を投じるほか、第1ターミナルの改装には約35億円を投資する。ジェットスター・ジャパンなどの利用を想定するLCC専用の第3ターミナルの調査費と設計費には1億円を計上、15年度中の供用開始を目指す。事業費には土地保有会社への賃料支払分（約300億円）を含むため、前年の総事業費（833億円）に比べ実質的な事業費は減っている。

●ジェットスター乗客も特急ラピート片道1,000円に

南海電気鉄道は3月29日、ジェットスター・ジャパンの利用者を対象に、関西空港～難波間の割引乗車券を4月4日に発売すると発表した。特急「ラピート」に乗ることができる特急券とセットで片道1,000円と、通常より390円安い。

●連絡橋利用税の徴収開始

関西空港連絡橋の通行車両から泉佐野市が往復100円を徴収する空港連絡橋利用税（関空橋税）の課税が3月30日、始まった。連絡橋の道路部分が国有化されたため、市が失った固定資産税収入年8億円を穴埋めする狙いで、西日本高速道路会社が通行料（普通車往復800円）に上乗せして徴税する。年3億3,000万円の税収を見込む。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●国内長距離便枠を1日17便に拡大へ調整

国土交通省は大阪空港の国内長距離便の発着枠を現在の1日5便から、2015年までに17便へ増やす方向で関係自治体と最終調整に入った。北海道や沖縄など1,000kmを超える路線で順次、航空会社が増便できる体制を取る方針だ。旅客需要の多い長距離便を増やし、伊丹空港を運営する新関西国際空港会社の収益力を底上げする。

●遊休地活用で日建設計研に業務委託

新関西国際空港会社は3月29日、大阪空港内の遊休地の有効活用のため、日建設計総合研究所と業務委託契約を締結した。北貨物地区周辺の道路を含む遊休地（2万8,600㎡）の有効活用を図るため、事業者の発掘などを行うパートナーをプロポーザル方式で選定した。

＝ 成田国際空港 ＝

●新誘導路など供用開始

成田国際空港会社は3月7日、B滑走路（2,500m）の運用効率を高める新誘導路の使用を始めた。2本の滑走路を合わせた1時間当たりの航空機発着上限は58回から64回に、年間発着枠は25万回から27万回に拡大する。

●検問自動化の実証実験

成田国際空港会社は、3月18日から空港入場時の検問を自動化する実証実験を始めた。第2旅客ターミナルの駅に、顔を識別できる監視カメラなど最新の警備システムを設置し、身分証の提示を省略、手荷物検査は自動化し空港利用者が立ち止まらずに入場できる「ノンストップゲート化」を目指す。

●中期計画、ビル拡張など1,450億円

成田国際空港会社は3月28日、2013～15年度の中期経営計画を発表した。国際的な空港間競争を勝ち抜くため、旅客ターミナルビル拡張など計1,450億円を投資。3年後に年間で航空機発着回数21%増の26万回、旅客数9%増の3,700万人を目指す。また15年度の経営目標として、営業利益360億円以上、長期債務残高5,200億円以下、空港内店舗の売上高2割増の800億円－などを掲げた。

●離着陸、午後11時台も可能に

成田空港の離着陸制限を午後11時台に限って緩和することが3月29日、国土交通省と千葉県、地元9市町、成田国際空港会社の四者協議会で決まった。31日から他空港の悪天候による遅延などやむを得ない理由に限り、離着陸を認める。健康調査実施など9市町が求めている4条件を受け入れる確認書を国などと交わし、緩和を了承した。午後11時台の着陸については航空会社から2倍の着陸料を徴収し、上乗せ分を地元自治体へ還元する。

●オープンスカイ開始

成田空港で3月31日、国際線の路線や便数を原則として航空会社が決定できる航空自由化（オープンスカイ）が始まった。これまで成田、羽田両空港は対象外だったが発着枠拡大を機に、日本の協定締結先のうち中国を除く22か国・地域の航空会社について自由化された。

＝ 羽田空港 ＝

●国内線第2旅客ターミナル増築工事が竣工

日本空港ビルデングは、羽田空港の国内線第2旅客ターミナル増築工事のうち、南ピア3スポット増設部が竣工し、4月8日から供用開始すると、3月13日発表した。これで同ビルの増築は

完了し、固定スポット数は3スポット増え、合計23スポットとなり、第1旅客ターミナル（24スポット）と同規模になる。

●日建連提案、国際・国内線ターミナルを地下リニアで接続

日本建設業連合会海洋開発委員会（柿谷達雄委員長）の空港技術部会は3月18日、羽田空港の将来の再拡張を前提に国際・国内線ターミナルの地下を「次世代リニアメトロ」でつなぐ案をまとめた。容量拡大にあわせてターミナル間をシャトルシステムでつなぐことで、より利便性が高まり、国際競争力向上につながるとみられる。

＝ 中部国際空港 ＝

●国際線貨物便の拠点化促進で着陸料80%引き

中部国際空港会社は3月21日、2013年度から新たに「国際線貨物便に対する拠点化促進割引」を導入すると発表した。国際線貨物便の拠点化の促進を目指すもので、複数路線で新規に就航した国際線貨物便に対して3年間、着陸料を80%割り引く。

●LCC向け新ターミナルビル、総事業費80億円

中部国際空港会社は3月29日、LCCなどの利用を想定した新しいターミナル（延べ3万㎡）を建設すると発表した。国内線と国際線の一体運用が可能な施設とし、多くの航空会社や路線の就航を呼び込む考え。2014年後半の完成を目指す。駐機場や駐車場も整備し、総事業費は約80億円。年間300万～500万人の利用を見込む。

●国内LCCが運航開始

国内のLCC2社が5月31日、中部空港を発着する便の運航を始めた。エアアジア・ジャパンが福岡線を就航、ジェットスター・ジャパンは新千歳、福岡便を開設した。エアアジア・ジャパンは4月26日には新千歳線と、国際線のソウル（仁川）線が加わり、ジェットスターは5月末には鹿児島線の運航も始める予定だ。

＝ その他空港 ＝

●新石垣空港が開港

沖縄県・石垣島に3月7日、新石垣空港（愛称^{ばい}・南ぬ島石垣空港）が開港した。1976年の基本計画策定から38年越しの開港となった。滑走路は、小型ジェット機しか運航できなかった旧空港より500m長い2,000mで、中型ジェット機が離着陸可能となった。羽田との直行便のほか、韓国との初のチャーター便なども就航、ピーチ・アビエーションも6月以降、関西空港や那覇空港への路線を開設する。

●枕崎空港が開港、22年の歴史に幕

枕崎市の枕崎空港が3月31日、廃止され、22年の歴史に幕を閉じた。近距離運航の小型機が発着する全国初のコムーター空港として、1991年に開港。チャーター機などが不定期運航していたが、利用者が少なかったため2003年に運航会社が撤退した。跡地にはメガソーラーが建設される。

航空

●17年アジアの訪日者4割増、政投銀が予測

日本政策投資銀行は3月6日、アジア各地から日本を訪れる人の数が2017年には900万人に達し、2012年の推計値（640万人）の約1.4倍になるとの予測をまとめた。韓国や台湾に加え、経済成長が続く中国やインドネシアなどからの訪日外国人が急増するとみている。

●日本の観光競争力、過去最高の世界14位に

世界経済フォーラムが3月7日発表した2013年の旅行・観光競争力ランキングで、日本は

世界で14位と前回11年の22位から順位を上げた。個別項目では外国人観光客への接し方など「観光との親和性」が131位から77位に改善、政策などの観光業の優先度も50位から42位に上がった。

●米、管制塔149か所を閉鎖へ

米連邦航空局（FAA）は3月22日、3月初めに発動した強制歳出削減の影響で、4月7日から149か所の空港の管制塔を閉鎖すると発表した。地方の小規模空港が中心で、管制塔は閉鎖しても、空港自体は閉鎖せずに利用が可能。

●日航、エアバス導入を検討

日本航空は欧州のエアバス製大型旅客機、A350型機（約350席）を購入するための本格的な検討に入った。2017年以降に20機程度導入し、現行の大型機ボーイング777型機の後継機として欧米路線に就航させる計画。旧マクドネル・ダグラス製の小型機MD90型機が30日で退役し、小型機から大型機までの100機超すべてがボーイング製になるため、コストやリスク低減の観点から機材調達先の分散化を進めるのが課題になっていた。

●1～2月の訪中日本人21%減

中国を訪れた日本人旅行者数が2月まで8か月連続で前年水準を下回り、1～2月の累計では前年同期比21.0%減の45万8,600人の大幅マイナスだったことが中国国家観光局の統計で3月25日、分かった。尖閣諸島をめぐる関係悪化に微小粒子状物質PM2.5による大気汚染の深刻化が加わり、中国が敬遠されたことが要因。

●ジェットスター・ジャパンが国際線参入の方針

ジェットスター・ジャパンは、9月にも国際線に参入する方針を明らかにした。成田と韓国・仁川、北京、台北などを結ぶ路線を軸に検討している。関西空港や中部空港発着の路線開設も目指す。

<ボーイング787型機関連>

●米NTSBが調査中間報告

米運輸安全委員会（NTSB）は3月7日、米ボストンの空港に駐機していた日本航空のボーイング787型機のバッテリーが発火した問題をめぐり、調査の中間報告を発表し、トラブルの根本的な発生原因をなお特定できていないことを明らかにした。

●新バッテリー検査計画を承認

米連邦航空局（FAA）は3月12日、ボーイング787型機の新たなバッテリーの検査計画を承認したと発表した。改良点はショートが発生を最小限に抑制する内容物の配置の再設計や、セルと呼ぶリチウムイオン電池の間の絶縁性の向上など含むとしている。

●日航運航停止で減収34億円

日本航空の植木義晴社長は3月19日の記者会見で、ボーイング787型機の運航停止により、3月末から5月末までの売上高が23億円減るとの見通しを明らかにした。運航停止した1月16日からの累計では34億円の減収となる。

●新バッテリー搭載し試験飛行

ボーイング社は3月25日、787型機の試験飛行を実施したと発表した。改良を進めている新しいバッテリーを積んだ機体で飛行中のシステムの動作などを分析したという。

●全日空、復帰前提に予約開始

全日本空輸は3月29日、ボーイング787型機を含めた当初予定のダイヤをベースに6月1日以降の予約受け付けを始めたと発表した。改修プランの進ちょく状況を見極める必要があり、

欠航の判断をするには至っていないため。

関西

●関経連、市営地下鉄民営化で提言

関西経済連合会は3月4日、大阪市営地下鉄の民営化に関し「関西、大阪の将来の発展に資する鉄道ネットワークのあり方を、適切に判断できる体制が必要」とする提言をまとめた。民営化により経営効率化が進み、関西の鉄道ネットワークの強化につながると主張。その上で、関西空港へのアクセス改善や観光客の増加に配慮するよう求めた。

●吹田貨物ターミナル開業

大阪・梅田北ヤードの再開発に伴って3月末に廃止されるJR貨物の梅田駅から機能を移転する吹田貨物ターミナル駅（吹田市・摂津市）が完成し、3月4日に開業式が行われた。旧国鉄吹田操車場跡で駅は全長約8km区間で、積み下ろしたコンテナをトラックに移し替えたり仮置きしたりするホームを計3つ備えている。

梅田駅は16日のダイヤ改正後、3月末に廃止となり、取扱量の半分は吹田貨物ターミナル駅に、もう半分も改修を終えた百済駅（大阪市東住吉区）に引き継がれる。

●関経連が交通・物流基盤整備で報告書

関西経済連合会は3月5日、関西圏の交通・物流基盤強化について官民連携による総合力の発揮が必要とする報告書をまとめた。自治体に加え、港湾や空港などの事業主体、民間企業が協議する場を設け、関西で進める事業の一体的な取り組みを求めている。

●関経連、森会長統投、2副会長退任

関西経済連合会の森詳介会長（72）（関西電力会長）は3月11日の記者会見で、関経連会長の2期目を統投する考えを表明した。森会長は2011年5月に就任し、5月に1期2年の任期満了を迎える。副会長の新日鉄住金の友野宏社長（67）と、川崎重工業の大橋忠晴会長（68）は5月に退任し、神戸製鋼所の佐藤広士社長（67）が新たに就任する人事案も発表した。

●関経連などが国際物流シンポ

関西経済連合会などは3月13日、大阪国際交流センターで、関西の港湾、空港における「民」の視点による運営に対する期待を議論する「国際物流シンポジウム～『民力』による関西の再生～」を開き、約850人が参加した。

●新大阪～博多が1万円、LCCに対抗

JR西日本は3月18日、山陽新幹線「のぞみ」の新大阪～博多が片道1万円で利用できる「スーパー早特きっぷ」を期間限定で販売すると発表した。通常より4,890円安い。攻勢を強めるLCCに割安切符で対抗するのが狙い。

●あべの筋中央に歩道を提案

大阪・阿倍野の地元商店会などで構成するあべの筋魅力づくり協議会は3月18日、拡幅整備中のあべの筋の道路中央に歩道を設けるなど、魅力的な将来像に向けた提案書を阿倍野区に提出した。あべの筋は約22mから約40mに拡幅整備中。

●近鉄の新型観光特急「しまかぜ」発車

近畿日本鉄道の新型観光特急「しまかぜ」が3月21日、営業運転を始めた。私鉄で初めて全車両に横揺れ軽減装置を導入し、革張りの座席にエアクッションを備えるなど快適性にこだわった。大阪・名古屋と伊勢志摩をそれぞれ1日1往復（水曜日は原則運休）する。

●広域連合の道州制研究会が初会合

関西広域連合の「道州制のあり方研究会」（座長・新川達郎同志社大大学院教授）の第1回会

合が3月23日開かれ、河川管理や中小企業支援、鳥獣保護などの具体的な事務に対する国と地方の関わり方を例示し、課題を整理することなどを確認した。

●阪神百貨店など建て替え、市道またぐ建設計画を承認

大阪市の都市計画審議会は3月27日、阪神百貨店梅田本店と隣接する新阪急ビルを、市道をまたぐ形で一体的に建て替える計画を承認した。既存の公道の上にビルを設ける計画承認は全国初。阪急阪神ホールディングスは2014年度にも現在のビル解体に着手し、23年度をめどに完成を目指す。ビルの低層部は阪神百貨店になり、高層部はオフィスとする。

●堺市の商業施設。dhp都市開発に優先交渉権

堺市は3月27日、堺区大浜北町の市有地（1万2,000㎡）に商業施設を整備・運営する民間事業者の優先交渉権者に、dhp都市開発（大阪市）を選定したと発表した。イルカと触れ合えるプールや結婚式場などの複合施設を建設する。2014年春に本体工事に着手、2015年春の開業を目指す。

●関西広域連合、北陸新幹線延伸「米原」案を決定

関西広域連合は3月28日の首長会合で、北陸新幹線を敦賀市から大阪に延伸する計画について、琵琶湖の東側を通り、滋賀県のJR米原駅で東海道新幹線に接続する「米原ルート」を、地元案として正式決定した。「費用対効果などの面から最も優位」とした。今後、ルートを決定する国土交通省に、実現を要望する。

国

●閑空にらみ民間資金活用事業推進機構法案

政府は3月1日の閣議で、「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律改正案」を閣議決定した。PFI事業に金融支援を行う「株式会社民間資金等活用事業推進機構」を設立するための法案で、公共施設を運営する事業会社に出資や融資をし、民間企業の投資を支援するのが目的。国が100億円を出資し、金融機関などからも同規模の出資を募る。閣議後の記者会見で甘利明・経済再生相は「機構による出資を期待している関西・伊丹空港等のPFI事業の円滑な実施のためにも、法案の早期成立を目指す」と述べた。

●海外空港プロジェクト参入拡大へ協議会

国土交通省は3月19日、空港や航空管制など航空インフラを国際的に展開するため、官民連携による航空インフラ国際展開協議会を設置すると発表した。これに合わせ、協議会に参加する民間企業の委員を公募している。同協議会は、アジアでの航空需要の拡大が見込まれ、優れた技術や海外プロジェクト経験の豊富な日本企業に多くのビジネスチャンスが見込まれることから設置するもの。

●公示地価が底入れの兆し

国土交通省が3月21日発表した2013年1月1日時点の公示地価は全国平均（全用途）で前年比1.8%下落した。5年連続の前年割れだが、下落率は前年の2.6%から縮小した。三大都市圏で上昇に転じる地点が相次ぎ底入れの兆しがみられた。

●外国人観光客倍増へ行動計画策定

政府は3月26日、観光立国推進閣僚会議の第1回会議を開催し、いかににより多くの外国人観光客を誘致するかを討論した。2016年までに外国人観光客数を現在から倍増の延べ1,800万人とする政府目標を達成するため、7月末までに具体的な行動計画を制定することを確認した。

国際物流シンポジウム ～「民力」による関西の再生～

主 催	(公社) 関西経済連合会、国土交通省近畿地方整備局
日 時	平成 25 年 3 月 13 日午後 3 時～ 5 時 15 分
会 場	大阪国際交流センター大ホール

3 月 13 日 (水)、大阪国際交流センターにて、国際物流シンポジウム ～『民力』による関西の再生～ が開催され、約 850 名が参加しました。

主催者を代表して関西経済連合会 森 詳介会長による主催者挨拶の後、一般財団法人日本総合研究所理事長の寺島実郎氏による特別講演「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」がおこなわれました。

パネルディスカッションでは、近年の港湾・空港における民営化や経営統合の動きを踏まえ、その戦略と取り組み状況を紹介し、民間資金の導入によるインフラ整備、新産業育成等で関西経済を元気にする方策について議論されました。本誌上ではパネルディスカッションの内容を掲載しました。

◆パネルディスカッション◆

コーディネーター	黒田 勝彦氏 (神戸大学名誉教授、(一財) 関西空港調査会理事長)
パネリスト	安藤 圭一氏 (新関西国際空港株式会社代表取締役社長)
	犬伏 泰夫氏 (神戸港埠頭株式会社代表取締役社長)
	高橋 進氏 (株式会社日本総合研究所理事長、経済財政諮問会議議員)



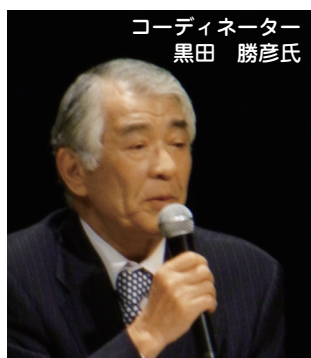
☆黒田 勝彦氏

国際物流戦略チームは全国に先駆けて平成 17 年 6 月に関西で初めて設置され、その後、各地で戦略チームが立ち上がって現在 7 チームが出来ています。地域名が付いていない戦略チームは関西だけで一番最初の特権と言えますが、この

チームはいろんなことに取り組んで来ました。

関西では、港湾や空港が統合・民営化され、大変革へ向けて着々と歩んでいるというのが現状ではないかと思います。

今日はパネルディスカッションで 3 つの話題についてパネリストの方々からご意見をお伺いしようと考えています。



1点は、阪神港と新関西国際空港株式会社がそれぞれ民営化され新しい道を歩み始めたところでございます。空港と港湾が民の力で新しく世界戦略を構築しながらアジアの活力を取り込んで、今後、世界に羽ばたくというような状況でございます。そこで、新しく出来た会社についてご紹介していただきたいと思います。

2点目は、日本経済に明るい兆しが見え始めていますが、関西の経済について国際物流の視点からお三方にご意見を伺いたいと思います。

3点目に、神戸港、大阪港が数年先に統合して阪神港という運営会社になると決められています。新関空会社でも数年先にコンセッションで投資先を募集するということになります。そのためには様々な課題があると思われますが、それらの課題を克服するためには何が必要なのかについてお話を賜りたいと思います。

港湾法の改正によりまして神戸港埠頭公社や大阪港埠頭公社が民間会社に移行しました。最初に、神戸港埠頭会社の犬伏社長から、神戸港埠頭会社の現状についてご紹介いただきたいと思います。

☆犬伏 泰夫氏

国際コンテナ戦略港湾として選定された阪神港の現状に触れながらお話を進めたいと思います。最初に世界のコンテナ貨物の取扱量を港湾別に見ますと、アジアの主要港が軒並み躍進し世界市場が拡大する中で、残念なことに日本の港湾は相対的に落ち込んでいます。1980年には神戸港は世界第4位、横浜港が12位だったのが、2011年には神戸港は49位、横浜港は40位。今

や日本の5大港を合わせても隣の韓国・釜山港に及ばないという厳しい状況です。これほどまでに地位が低下した要因の1つは中国・上海港や釜山港が国策として大規模なコンテナ港として整備されたこと、あるいは背後地の物流拠点へ企業誘致が進められたことなどが挙げられます。さらに日本では地方港が整備されて分散化した結果、神戸や横浜へ荷物を運んで世界に送るルートから、地方港から釜山や上海へ直接流れるルートに替ったことなどの理由が考えられています。結果は阪神港の取扱量が減って基幹航路も便数が減少してしまい、日本の産業にとっても深刻な影響を及ぼすことが危惧されています。そのような背景の中、国家プロジェクトとして日本の港湾の国際競争力を強化するため「国際コンテナ戦略港湾施策」が打ち出され、平成22年8月に阪神港は、京浜港とともに「国際コンテナ戦略港湾」に選定されました。阪神港に西日本各地からの貨物を集約するための取り組みが国策として取り組まれているところです。

目指すべき姿としては3つあり、1つは西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして、基幹航路の維持・拡大を図る。2つ目は釜山港など東アジアの主要港と対峙出来る港湾サービスを確保し、国内ハブ機能を再構築する。3つ目は基幹航路の拡大に向けたコンテナ取扱量を確保し、東アジアの国際貨物ハブポートとしての機能を充実することです。

阪神港はコンテナ貨物量を2015年に490万TEU、2020年に590万TEUを目標にしています。港湾運営会社についてですが、民営化の狙いは平成23年3月に港湾法が改正され、民の



視点による港湾運営の効率化を図り、国際競争力の強化を目指していくものであります。港湾運営会社は、税制などの優遇を受けることが可能であり、神戸港、大阪港の両埠頭会社は平成24年10月に全国で初めて、4年間の特例ではありますが、特例港湾運営会社の指定を受けました。神戸港埠頭会社は六甲アイランドとポートアイランドを、大阪港埠頭会社の方は夢洲地区と南港地区の2カ所を業務範囲としています。そして両社は平成27年の経営統合を目指しており、実質的に阪神港の一体運営に乗り出すわけです。経営統合の効果としては人員や組織の効率化を図れますし、資材の共同調達によるコスト低減、さらに集荷施策の強化等が考えられます。また輸出に強い神戸港と輸入に強い大阪港とそれぞれの特色を一層生かすことが出来ます。しかしながら経営統合ですべての問題が解決するわけではありません。公設民営化の一層の推進、低廉な貸付料の設定、阪神港への重点投資等の国の戦略的支援が必要です。

☆黒田 勝彦氏

犬伏社長、ありがとうございます。引き続き新関空会社の現状について安藤社長からご紹介賜りたいと思います。

☆安藤 圭一氏

新関西国際空港株式会社の安藤でございます。平素は伊丹並びに関空をご愛顧いただきましてありがとうございます。両空港のこれまでの経緯ですが、伊丹は国100%出資の国管理の空港でした。関空は国が3分の2出資、残りを自治体や民間が持つ形の空港です。関空の旅客数が年間1,386万人、今は1,600万人近くになっています。伊丹は1,291万人で便利な都市型空港で国内線だけです。関空は海上5*のところを埋め立てた空港で2兆円超の建設費がかかり、1.3兆円の負債を抱えて金利負担が大きく政府補給金に頼らざるを得ない体質でした。平成22年5月の国交省成長戦略会議で、いつまで政府補給金に頼っているのだという議論になって、国は伊丹の資産を差し出すので両空港が経



営統合して補給金依存体質から脱却させることになりました。

そして昨年4月に新関空会社が設立され、7月1日に伊丹と関空が経営統合し、日本で初めて複数空港を持つ会社としてスタートしました。伊丹空港は、滑走路と周辺土地は国所有に対してターミナルビルは民間会社所有です。経営統合後もターミナルビルだけは独立した存在だったのですが、今年10月を目途に新関空会社の所有になる予定で、両空港の滑走路、土地、ターミナルビルは名実ともに新会社の管理下に置かれます。その後は1.2兆円という巨額の債務を軽くするため、伊丹と関空の運営権をコンセッション契約で売却します。それによって借金を返済して行きます。土地や滑走路は売却しません。運営権だけを30年とか50年間アウトソースするわけです。コンセッションについてはいろいろな議論もありますが、民間のノウハウと資金を活用して安定したキャッシュフローを生み出します。我々としては航空需要の拡大とお客様の利便性の向上、関西経済の活性化、国際競争力の強化が目標なので、民間経営によって目標が達成出来るならこれに越したことはありません。

☆黒田 勝彦氏

安藤社長どうも有難うございました。これで両会社の概要は聴衆の皆さまにもご理解頂けたと思います。今度は話題を変えて、もう少し幅の広いグローバルな話をお伺いしたいと思います。

1971年のニクソン・ショックで世界の通貨体制が変わり、それ以降、グローバル化が始まりま

した。イギリスはサッチャーイズム、アメリカではレーガノミクスで、新自由主義に則って大胆な規制緩和が行われ、政府の関与を出来るだけ排除して官から民に任せる方向で改革が進展し、日本も中曽根民活や小泉構造改革などで戦後体制の脱却を目指しました。一方、シンガポールでは港湾管理と運営を分離し、運営は民営化された PSA コーポレーションが行っています。それが見事に成功して今や世界の港の経営に乗り出している状況です。お隣の韓国の釜山港は、1990年代に民営化し、これも世界に乗り出して巧みな経営戦略で日本の多くの貨物を釜山港に集荷し、日本の港湾は釜山港のフィーダー港湾化されつつある状況になっています。

グローバル化の中で今後の世界はどういう方向に向いて行くのか、エコノミストであり経済財政諮問会議のメンバーでもある日本総合研究所理事長の高橋さんに今後の見通しをお尋ねしたいと思います。

☆高橋 進氏

本日の基調講演で寺島実郎さんが日本総合研究所理事長と紹介され、二人の理事長が出て来て戸惑った方が多いと思います。実はあちらは一般財団法人日本総合研究所で、私どもの方は後から作った組織でたまたま同じ名称にしたのですが株式会社日本総合研究所です。事前に一般財団法人日本総合研究所にご挨拶に行き了承していただきました。

本題に入ります。日本経済について短期的には私は心配しておりません。その理由は2つあります。1つは世界経済が良くなっていること、もう1つは国内で復興需要があるのと2014年の消費税引き上げを控えての駆け込み需要が見込めることです。

しかしながら、長期的に見ると日本経済は失われた20年と言われるデフレから脱却出来ずにゼロ成長どころかマイナス成長に陥るぐらい危機的に受け止めております。

ただし、的確な手を打てばデフレを脱却して危機をある程度回避出来ます。そんな時に安部さんが出て来たのです。アベノミクスではなく

てアベノミックスという3つの政策についてお話しします。

政策の影響として短期的には2013年から14年にかけて景気は持ち上がりますが、2015年度には消費税引き上げ駆け込み需要の押し上げ効果も薄れ、その上にもう一度の消費税引き上げがあって政策上の押し上げはなくなって来ます。2015年度は財政赤字半減目標を達成するために政策的に何も出来ない状況とお考えいただきたい。

今回の緊急経済対策は「最後の晚餐」と言われる所以です。財政的にはこれから先は明らかに舵を切り換えて行かなければなりません。アベノミクスに期待がかかるのは金融緩和の効果が出て来ること、金融政策についてはいろいろ議論がありますが、日本経済が前向きの気持ちになってプラス効果が出て来るように思います。物価上昇率2%と言っていますけどかなりハードルの高い目標で、デフレ状況から抜け出すのは相当時間がかかると考えられます。しかしながら金融政策で経済を押し上げるペースを作って行こうというのは大事です。それに加えて3番目の成長戦略の効果で、経済の活力を引き出して押し上げて行ければと思います。ただし、これも実際に効果が出るまでにはかなりの時間がかかると考えられます。これ以上財政出動が出来ない状況の中で成長力をどうして押し上げるのか、課題です。アベノミクスは3本の矢と言われていますが、私は4本目の矢として財政の健全化を加えたいと考えています。人口減少の中でアジアの活力をどう引き込むかが1つ、さらに民間の活力をどう引き出すかが基本ですが大幅な規制緩和が必要であり、地域の再





生を考えなければなりません。

そういう中で関西経済について2つのことを申し上げておきます。

首都圏と関西圏、中京圏、九州圏の4つはグローバル化する世界経済に立ち向かって行く成長の原動力だと考えます。従ってこの4つの地域に思い切った自由権を与え、自己責任の下で経済展開する必要があります。

2つ目は県庁所在地とその周辺地域が中心になって地域経済を引っ張ってほしいということです。

☆黒田 勝彦氏

どうもありがとうございました。大変参考になるご意見をいただきました。関西の話にも触れていただきましたが、地元関西の両社長にも関西経済はどういう方向に行くべきか、それぞれご意見を賜りたいと思います。犬伏社長からどうぞ。

☆犬伏 泰夫氏

関西に限らず、いわゆるアベノミクスのスタンスで企業に好影響を与えているようですが、大型の産業機械を輸出する場合、すぐに円安の効果は働いてきません。むしろ今後のことを考えたら為替がどこで安定するのかということに関心があります。為替リスクが解消したというにはもう少し時間が必要だと思います。

関西は家電、弱電が中心ですから、港湾の立場から言わしていただくとアベノミクスの第2、第3の矢に強く期待したい。

私は、国際経済特区では規制ゼロというぐらゐの勢いでやらないと日本経済は立ち直れないと思っています。実験的にでもそういうことをやったらよいのです。日本経済は順調に成長した時もあれば低迷した時期もありました。長い間に無理が重なっています。思いきった手を打たないと日本は駄目になるという危惧があり、そういう意味で3本の矢を楽しみにしています。

☆黒田 勝彦氏

それでは安藤社長よろしくお願いします。

☆安藤 圭一氏

世界の主要空港の航空貨物取扱状況を見ますと、2004年を100としてその後の推移では一番伸びているのが北京の2.3倍、次いで上海の約2倍、3位は香港の1.3倍、バンコクの1.2倍、インチョン、シンガポールと続きようやく羽田空港が7位の106%の増加率となっています。成田は91%、関空は86%、伊丹79%、セントレアが69%。成長するアジアの中で日本は競争力をどんどん喪失していることが分かります。また国内的に見ても首都圏に比べると関西や中京は増加率が低く、東京への一極集中が進んでいるわけで特に空港関係に顕著に出ています。ただこのような状況下にあって関西は広域連合を作ってやりましょうという動きや府市統合という改革に前向きの地域です。実際に関空と伊丹についても全国で初めての試みである経営統合に踏み出し、神戸埠頭会社と大阪埠頭会

社が統合して阪神港埠頭会社となりますが関西は改革への意気込みが強い地域だと思います。そういう意味で今回、新政権が誕生して3本の矢の成長戦略が打ち出されました。どんな結果が出るか分かりませんが、何とかしなきゃいけません。

航空業界でも関西は日本で初めてLCCビジネスがスタートし、2014年春からフェデックスが関空を拠点にアジア―北米間の貨物輸送の北太平洋地区ハブ化に踏み切ります。関空を選んでくれたことは凄いことです。インチョン空港が圧倒的に安い着陸料で名乗りをあげていましたが、中国・広州に続いてアジアで2番目のハブとして関空を選んでくれました。24時間空港で4000メートル級の滑走路が2本あることなどポテンシャルのある空港ということが評価されたのです。またLCCについても首都圏に比べて、成長するアジアと1時間も近いことが関空の優位性になりました。関西のポテンシャルを生かして日本経済再生の突破口にならねばなりません。関西がそのモデルをしっかり示す必要があると思います。

☆黒田 勝彦氏

安藤社長から関西はこれからだという話を伺いました。ここからは成長するアジアに対して、我々は指をくわえて見ているだけか、何をどうすればよいのか。

更なる発展を遂げるために、今何をするべきか議論を深めたいと思います。犬伏社長はこれまで神戸製鋼を率いて来られ、神戸港埠頭会社の社長に就任されましたが、日本の港湾政策、あるいは今の成長戦略に欠けているもの、注文をつけることがありましたらよろしくお願いします。

☆犬伏 泰夫氏

今おっしゃったようなことにお答えするには時間が足りません。港は事業体の集合体であり、埠頭会社はその機能の一部を担っていますが、港湾に関わる全員が同じ方向に向かっていく覚悟が必要だと思います。埠頭会社は港全体を動かすわけにはいきませんが、順調に成長す

るために集合体の1つとしてインフラ構築の務めは果たすつもりです。

その中で貨物を釜山港に奪われていますが、日本の荷物を出来るだけ阪神港に集めなければなりません。そのためにはどうすればよいかわかりません。さらには貨物を集めるだけではなくて、貨物を造る、育てるという視点で仕掛けを作る必要があると思います。そういうことを考えるスタートにしたいと思っています。

そして、国としては公設民営化を積極的に進めていただき、海外諸港と同じ制度、条件の中で競争させていただき、阪神港のさらなる発展につなげていきたいと考えております。

☆黒田 勝彦氏

関空は貨物ハブ空港を目指しておられますが、航空貨物を集める方法についてお伺いいたします。また、旅客についても今まで航空機を利用しなかった人に乗ってもらうための戦略が必要だろうと思います。航空行政を含めて安藤社長にお伺いいたします。

☆安藤 圭一氏

航空行政について言えばオープンスカイ戦略があります。いままでは、二国間の政府協議でしたが、規制が緩和されて空港間の協議で航空機の乗り入れが出来るようになりました。

関西圏の航空貨物の一部は成田空港やインチョン空港へ流れています。これをいかに取り戻すか、Sea &トラック & Air 作戦を考えています。鹿児島電子部品が船（Sea）で運ばれて神戸港に着き、トラックで関空に運びアジアへ航空機（Air）でという流れがあるのです。韓国電子部品を関空へ運んで台湾へ持って行くこともあります。さらにトラック輸送の部分を省いてSea & Airで直接関空へという1つのモデルが考えられます。関空は海上空港ですから阪神港と連携して関空の海の港を利用できないかと考えています。また、航空機から航空機に積み替えるAir & Airという方法も考えられます。

関西広域連合で、陸・海・空のトータルでの輸送を進めようとしています。医薬品、食材の



輸送に効果を見せています。

旅客については、関空はLCCの拠点空港になりつつあります。関空を拠点とするピーチが昨年から就航しています。また、LCC国内3社以外に海外のLCCも多く就航しています。LCCを利用する人々の中で4割の人が今まで航空機を利用しなかった人々だということで、旅客需要の拡大に繋がっています。

☆黒田 勝彦氏

はい、どうもありがとうございました。最後に高橋さんから、関西再生、日本再生へのお話をお伺いいたします。

☆高橋 進氏

先ほどから阪神港と新関空会社の話をお伺いしましたが、私からは公共投資が如何なる観点から行われるべきか申し上げたいと思います。

日本の公共投資は2009年まではインフラ整備につき込まれたのですが、それ以降は維持管理費や更新費用のコストが増えていきます。将来的には新規のインフラ投資は全く出来ない状況になる可能性があり、財政的に公共インフラの維持管理費さえ賄えない状況になります。

経済財政諮問会議でも公共投資の在り方を議論しています。選択と集中をどう進めるか、維持管理・更新を絞り込むのか、既存のインフラ施設をいかに活用するか、民間の資金をいかにして呼び込むか、地域ブロック単位で特区等により変革していく、高コストをいかに解決して

いくか、などの課題があります。

これから先は、本当に民間の力をあてにしなければなりません。神戸と大阪の埠頭会社の統合も、新関空会社によるコンセッションも、日本を大きく変えて行く試金石になると思います。そういう意味で是非とも成功させてほしいと思っています。

☆黒田 勝彦氏

物流・港湾・空港は、背後の産業・経済の在り方が重要です。今日のタイトルは「民力」による関西の再生としていますが、関西が持っている「民力」の活用について、本日のシンポジウムを契機として考えていかなければなりません。

高橋さんがご指摘されたように財政出動はもう出来なくなり、将来は今のストックを維持管理する費用も無くなる状況です。その中でストックをどう活用するのが知恵が必要です。

安藤社長が新聞に書いておられるように関西には3つの空港があるのだから運営主体を1つにして「新しいビジネスモデル」が生まれるのではないかというご意見もあります。

民の力で、港湾や空港を生かしながらどのようなビジネスモデルを構築していくのか、今後の重要なキーワードになりそうです。

これを持ちまして本日のパネルディスカッションを終了とさせていただきます。ご静聴ありがとうございました。

【写真提供】国土交通省近畿地方整備局



定着しつつある 関空連絡橋往復に新税100円

産経新聞 関西空港支局 張 英壽

関西国際空港と対岸を結ぶ連絡橋（3.75 キロ）で、大阪府泉佐野市が3月30日午前0時から、往復100円の利用税を徴収するようになった。条例上徴収は5年間。市は導入前運輸など関係業界の意見を聞き、決めた。新税導入は連絡橋が国有化され、関空会社が市に収めてきた年間約8億円の固定資産税がなくなったことの補填の意味がある。新関空会社は反対してきたが、新税導入の直前には、理解を示した。物流やバスなどの業界には依然、反発の声は根強いが、すでに実現した今、定着しつつあるようだ。

関空連絡橋の料金は複雑だ。3月30日午前0時までは、通常料金でそれぞれ軽自動車600円、普通車800円、中型車千円、大型車1,300円、特大車2,200円だった。しかし、ETC（自動料金收受システム）を利用すると、時間帯別にさらに割引かれ、軽自動車の場合は300円か400円、普通車は400円か550円になる。中型車、大型車、特大車は休日の割引はないものの、それぞれ500円か700円、650円か900円、1,100円か1,550円だった。

今回の利用税導入で、ドライバーが支払う金額は、単純にそれぞれ100円ずつ上がった格好だ。

ただ、関空連絡橋が平成21年に国有化される前は、軽自動車1,200円（休日千円）、普通車1,500円（同千円）、中型車1,800円、大型車2,700円、特大車4,700円で、全体的に2倍程度高かった。関空連絡橋の長さはわずか3.75キロ。一般常識からすれば、この料金は高かったと言わざるを得ない。

国が国有化したねらいは、まさにその高い通行料金を値下げすることにあった。だが、皮肉

にも、橋が国の持ち物になることは、泉佐野市に橋の固定資産税として納税されてきた年間約8億円もの額が消失することを意味した。

泉佐野市によると、国が国有化を打ち出したのは平成19年。財政が厳しく、危機感を持った市は利用税の検討を始めた。国が値下げを目指したものの、市側が利用税という形で事実上の料金上乗せを図ろうとしたのだ。

その後の経過は複雑だ。20年に有識者による検討委員会を設置し、同年に150円の利用税条例が成立したが、国の支援に期待し、21年にいったん条例を廃止。23年9月に今度は100円とする条例案を可決した。条例上の課税期間は5年で、平成30年3月29日までだった。

この経過の中には、市が21年に財政破綻一歩手前の早期健全化団体に転落し、文字通り台所が危機的な状況に陥っていたことが表面化する出来事もあった。

もう一つハードルがあった。というのは、利用税は、地方税法で言う法定外普通税で、市単独の意思決定だけでは徴収ができず、総務大臣の同意が必要だったのだ。

利用税には国土交通省や関空会社も反対していたが、24年4月の地方財政審議会が「100円という少額の税を課すもの」などとして「同意することが適当」とした。同月、当時の川端達夫総務相が同意した。これでようやく徴収の環境が整った。

ただ、当初は昨年10月の導入を目指していたが、税徴収を担う西日本高速との調整不足でシステム改修が間に合わず、昨年11月末に今年3月30日午前0時から徴収を開始することになった。総務相同意からほぼ1年をへて徴

収が始まることになった。

23年に当選し、利用税を進めてきた千代松大耕市長は一貫して「関空との共存共栄より、市民生活を守るほうが優先順位が高い」との立場で、連絡橋の利用者に対しては「負担増になるが理解してほしい」と話す。

当初反対の立場だった新関空会社も、泉佐野市に理解を示す姿勢に転じている。安藤圭一社長は昨年11月、利用税の徴収開始日が決まったことを受けて、「はなはだ残念」としながらも、「今後は、関空の玄関口である泉佐野市の発展のためにも『空港連絡橋利用税』の一部を関西国際空港の利用促進のために有効に使っていただくよう泉佐野市に働きかけてまいります」とのコメントを出した。徴収直前の3月下旬の会見でも、安藤社長は「泉佐野市の状況があるのでやむを得ない」と述べていた。

ただ、徴収開始直前、物流業界やバス業界に取材すると、100円の値上げとなる利用税には、依然として反対の声が強かった。

大阪府トラック協会では「航空貨物を取り扱うには、連絡橋を通らざるをえない。しかも数回ではなく、毎回通る」として不満をもらした。大阪バス協会でも「100円の値上げを、おいそれとバス料金に反映できない。そのままバス会社の負担になる」としていた。

たかが100円、されど100円である。すったもんだのあげく、ようやく徴収に至った関空連絡橋の利用税。連絡橋の徴収は往復で1回で、ドライバーは通行料金に上乗せしてこの額を支払う。市は年間約3億円の税収を見込んでいる。

関空はいま、わいている。就航する国内初の格安航空会社（LCC）、ピーチ・アビエーションは当初予定より1カ月以上前倒しで、利用者が150万人を突破。LCCなどを利用して来日したアジアからの旅行客で混雑し、にぎわっている。

これまで関空利用者が素通りしてきたとされ

100円の利用税が徴収されるようになった関西国際空港連絡橋
（新関西国際空港会社提供）



る沿岸自治体でも、動きがある。大阪府南部泉州の13市町が集まり「泉州観光推進協議会」を結成、増加したアジア観光客取り込みに力を入れる。

現在、大阪市内の繁華街などを歩けば、韓国や台湾、香港などからやって来た若者が目につく。地元経済にとっても注目の対象だろう。

利用税がすぐにこうした動きにマイナスに作用するとは思えないが、なにがしかの影響を与えなければいいと思う。



英国における空港再編成の進展 —複数一括経営のもとでの競争創出—



関西学院大学 経済学部 教授

野村 宗訓

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1. はじめに

英国には約50の主要空港が存在するが、個々の空港の基本施設と商業施設は一体化されている。すべての空港は株式会社形態をとり、その多くが複数一括経営のもとでグループ化された状態にある。Heathrow など7空港を運営してきた BAA は、2009年3月に競争委員会から3空港を2年以内に売却するように勧告された。具体的には、BAA の実質的な所有者であるスペインの建設会社フェロビアルは、ロンドン地域において Gatwick と Stansted の両方を、更にスコットランドにおいて Edinburgh か Glasgow のどちらかを売却すべきとの指令を受けた⁽¹⁾。

複数一括経営が定着する中で、それらの空港がどの企業により取得されるのかが注目された。勧告では大都市圏での同一所有者による空港経営が競争を阻害する点が指摘されたので、近隣空港同士の大型合併は認められないものと考えられた。また、単独の小規模な空港会社や他国の空港会社が購入する可能性もあったが、大規模空港の取得には莫大な資金が必要となることも確かであった。結果的に、Gatwick と Edinburgh については London City を所有する Global Infrastructure Partners (GIP) が、Stansted については Manchester など運営する Manchester Airports Group (MAG) が取得した。以下で、英国の現実動向を踏まえた上で、空港再編成と競争のあり方について考察する。

2. ロンドン・シティー空港 (GIP) の成長

競争委員会の調査が進められる過程で、フェロビアルは自ら Gatwick を売却することを2008年9月に決定していた。Gatwick は Heathrow に次ぐ大規模空港であり、乗降客数が3,000万人を超える点とアクセス条件が良い点から、購入希望者は多数出現した。ドイツの空港会社の他、空港経営に実績のない金融ファンドも候補としてあがっていた⁽²⁾。最終的に09年10月に、ビジネス需要を対象とした路線を中心とする London City の所有者である GIP が購入することになった。City の乗降客数は300万人であり、10倍以上の規模の Gatwick を取得したので、これは「小が大をのむ」合併とみなすことができる。

売却総額は15億ポンドに至ったが、このような高額の資金を準備できる企業は限られていた。GIP は米国ジェネラル・エレクトリックとクレディ・スイスによる出資を受けているので、この買収が成功したと言っても過言ではない。わが国からは三菱商事も出資している。過去に国有企業であった BAA 傘下の空港を外資系企業が購入したことになるが、以前のフェロビアルもスペイン企業であったので、特に外国企業による買収が不適切であるという見解は見られなかった。また、両空港は直線距離で40km という近接した立地関係にあるが、競争政策上の問題は問われていない。これは London City の規模が小さいことに加え、両空港が異なる機能を果たしているからであろう。

フェロビアルがスコットランド地域のEdinburghとGlasgowのどちらを売却するかについては、裁量に委ねられた。同社は難しい選択に迫られたが、乗降客数の比較や成長率、更には貨物ハブの優位性などを考慮すると、Edinburghの方が売却しやすいと考えられた。2011年10月にその売却方針が公表されると、Gatwick 売却時と同様に他国の空港会社や金融ファンドの他、スコットランドに拠点を置く企業が名乗りをあげた。米国の金融会社 JP モルガンと GIP が最後まで競り合ったが、12年4月に GIP が8億ポンドで購入することが決まった⁽³⁾。この取得により、同社はロンドンとスコットランドの両地域に3空港を所有する企業として躍進を遂げた。今後、Heathrow と Glasgow を維持するフェロビアルとの競争が期待されているものと理解できる。

3. マンチェスター空港グループ (MAG) の戦略

Stansted はセカンダリー空港の機能を持つ点で、Gatwick や Edinburgh とは性格が異なる。ロンドン中心地から北東50km の Stansted は、北西45km の Luton としばしば比較される。それぞれ Ryanair と easyJet の拠点であり、ランキングでは4位と5位で並んでいる。しかし、乗降客数では Stansted の方が圧倒的に多く、約2倍の規模を誇っている。フェロビアルは Heathrow とともに Stansted を保持したいという意向を持っていたが、政府としてはロンドン地域で競争を機能させ、滑走路新設を促すことを求めている。2012年に売却する手続きが進められ、最終候補としてオーストラリアのファンド会社マッコーリー、マレーシア空港持ち株会社、MAG の3社が残った。

セカンダリー空港として LCC の拠点であることは空港経営の魅力ではあるが、施設利用料のディスカウントや撤退の可能性を伴う点ではリスクがあった。とりわけ Ryanair のシェアが70%に達している点で、そのリスクは小さくなかった。最終的に、本年1月に MAG がオーストラリアのファンド会社 Industry Funds Management (IFM) とともに、15億ポンドで購入することが決まった。MAG は株式会社形態をとっているが、その株主はマンチェスター市 (55%) とその近隣の9自治体 (45%) である。この買収は地方自治体が外国のファンド会社と協力して、大都市圏に立地するセカンダリー空港の取得に動いた点で注目に値する⁽⁴⁾。

MAG は地元の Manchester 以外にも、イングランド中部の East Midlands、南部の Bournemouth、東部の Humberside をも運営してきたので、以前から異色の存在であった。これまでも公有企業でありながら、実際には意欲的なビジネス・マインドを発揮してきたが、以下の2点から今回の Stansted 買収がかなり戦略的に進められてきたことが明らかになる。まず第1に、2012年8月に Humberside の持ち分を売却したことである⁽⁵⁾。これによって買収のための資金を用意したと考えられる。第2に、IFM との関係を強化するために、自社の株式35.5%を同社に売却したことである。これにより公有比率は低下したが、やはり買収資金は準備できたわけである。現在の株式保有比率は、IFM・35.5%、マンチェスター市・35.5%、近隣9自治体・29%となっている。

4. 空港再編成と競争のあり方

競争委員会の勧告に基づく空港再編成の結果、乗降客総数は表の通り、2011年の数値で判断すると、フェロビアルが8,100万人、GIP が4,600万人、MAG が4,160万人となる。上位3グループの中でも、まだトップと2位、3位の間に大きな格差が見られる。しかし、BAA が依然として7空港を運営していたと仮定すると、フェロビアルの総数は1億4,000万人を超えることになる。また GIP や MAG が大規模空港を取得していなければ、それぞれ約300万人と2,400万人のレベルである。従って、現在はグループ間の規模格差が縮小したので、市場支配力の問題は改善されたと考えられる。

この再編成によって①位から④位のグループはそれぞれ、ロンドン地域に立地する空港 (表中*印) を持つことになった。各グループの空港数は、Ontario Teachers' Pension Plan を除き、3

～4空港となっている。また、グループ内の空港が地理的に離れたところに立地している点にも特徴がある。英国政府は複数一括経営を容認しながらも、可能な限り競争的な環境を創出し、民間企業による投資を誘発する政策を追求している。空港経営に関しては、製造業のように効率性指標によって閉鎖や統合が容易にできるわけではないが、上下一体化や成果比較競争を通して空港施設利用料の低下と利用者へのサービス改善が期待できる。

5. 結び

現実には、滑走路や発着枠をはじめ、アクセス鉄道の有無、パークイングの広さや料金、ターミナルビルの充実度など様々な要因が空港間競争に影響を及ぼしている。また、長距離国際線、中距離欧州線、近距離国内線など目的地によっても利用者による空港の選択は変化する。もちろん、空港会社とキャリアとの間で、多様な路線設定をめぐる交渉を継続しているかどうかで集客が左右される。空港経営を安定化させるためには、一定の乗降客数が重要であることは言うまでもないが、競争を意識したキャリアへの低廉な使用料と利用者への魅力のあるサービスの提供が欠かせない。英国では、グループ間で競争意識が高まるように政策形成が進められていることに加え、業界全体がそれを受け入れて、能動的に戦略展開を図っている。わが国の空港政策も「民間の知恵と資金」に基づいて改革を進めるのであれば、英国の経験を学ぶ必要がある。

【注】

- (1) 競争委員会の調査報告書は、以下の通り。Competition Commission (2009), *BAA airports market investigation: A report on the supply of airport services by BAA in the UK*.
- (2) 詳細については、以下を参照。野村宗訓・切通堅太郎 (2010), 『航空グローバル化と空港ビジネス』同文館出版, pp.121-125.
- (3) 結果的に、GIP が Gatwick のみならず Edinburgh も取得することになった。競争委員会は Gatwick と Stansted については、同一主体が取得することを認めない方針を公表していたが、スコットランド地域については条件を示していなかった。
- (4) 筆者が MAG にインタビューを行った 2009 年 10 月時点で、既に Gatwick 取得のためにファンド会社と協力する点を明言していた。また、欧州ではデンマーク・コペンハーゲン空港のように中央政府と外国ファンドの共有事例もある。野村宗訓 (2012), 「北欧における空港民営化の進展」『公営企業』第 44 巻 第 7 号。
- (5) Humberside を新たに運営することになったのは、リージョナル・エアラインの Eastern Airways である。小規模ではあるが、航空会社が空港経営に関与する「垂直統合」形態が実現したことになる。同社は Aberdeen に拠点を置いている点から、事実上、複数一括経営に近いスタイルをとっているものと解釈できる。

表 複数一括経営を行う代表的グループの乗降客数

BAA (Ferrovia etc.)			London City/ GIP (GE・CS)			Manchester Airports Group (IFM)		
空 港 名	乗降客数	順位	空 港 名	乗降客数	順位	空 港 名	乗降客数	順位
Heathrow *	69,390,591	1	Gatwick *	33,643,989	2	Manchester	18,806,655	3
Glasgow	6,858,268	8	Edinburgh	9,383,695	6	Stansted *	18,047,403	4
Aberdeen	3,082,575	14	London City *	2,992,847	15	East Midlands Intl.	4,208,402	12
Southampton	1,761,961	18				Bournemouth	612,547	23
総数	81,093,395	①	総数	46,020,531	②	総数	41,675,007	③

Luton/ TBI/ ACDL (abertis・Aena)			Ontario Teachers' Pension Plan			Peel Group		
空 港 名	乗降客数	順位	空 港 名	乗降客数	順位	空 港 名	乗降客数	順位
Luton *	9,509,915	5	Birmingham	8,608,192	7	Liverpool John Lennon	5,246,540	10
Belfast Intl.	4,101,914	13	Bristol	5,767,628	9	Robin Hood Doncaster Sheffield	821,615	21
Cardiff Wales	1,208,268	20				Durham Tees Valley	190,284	31
総数	14,820,097	④	総数	14,375,820	⑤	総数	6,258,439	⑥

(注) CAA資料 (2011年データ) に基づき筆者作成。イタリックはBAA (Ferrovia) から取得した空港。
* 印はロンドン地域に立地する空港。右下①～⑥は総数で見た順位。

2013 年（平成 25 年）2 月運営概況（速報値）

【参考】<http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm>

○乗入便数 177.6 便／日（対前年比 117%）

国際線： 114.1 便／日
（対前年比 104%）

国内線： 63.5 便／日
（対前年比 152%）

発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 106% と 17 ヶ月連続で前年を上回り、2 月として開港来最高となりました。これにより 2012 年 1 月より 14 ヶ月連続で月の最高実績を更新しております。国内線は新規就航等により合計で 146% と引き続き好調となっており、国際線・国内線合計でも 113% と 17 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 48.6 千人／日（対前年比 126%）

国際線： 32.5 千人／日
（対前年比 111%）

国内線： 16.1 千人／日
（対前年比 174%）

旅客数について

国際線旅客数は、全体として 107% と 16 ヶ月連続で前年を上回っております。内訳として春節（昨年 1/23 ～、今年 2/10 ～）の月ずれや昨年の閏年等により、日本人旅客は 93% と 2 ヶ月ぶりに前年を下回っており、外国人旅客につきましては 152% と 2 ヶ月ぶりに前年を上回っております。国内線旅客数につきましては 168% と 17 ヶ月連続で前年を上回っております。

○貨物量 1,637t／日（対前年比 85%）

国際貨物： 1,576t／日（対前年比 86%）
積込量： 707t／日（対前年比 84%）
取卸量： 870t／日（対前年比 88%）
国内貨物： 61t／日（対前年比 69%）

貨物量について

貨物量につきましては、国際線貨物量は 2 ヶ月ぶりに前年を下回りました。積込は 4 ヶ月連続で前年を下回り、取卸は 2 ヶ月ぶりに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. 国際線貨物量は、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 3 月 21 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 25 年 2 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	1,053,759	91.3	19.9	1,078,194	112.6	17.8	△ 24,434
管 内	647,349	94.8	12.3	822,767	110.9	13.6	△ 175,418
大 阪 港	224,456	97.1	4.2	309,066	121.8	5.1	△ 84,610
関 西 空 港	297,532	92.2	5.6	234,062	101.8	3.9	63,469
全 国	5,284,067	97.1	100.0	6,061,534	111.9	100.0	△ 777,467

【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	297,532	92.2	5.6	234,062	101.8	3.9	63,469
成 田 空 港	640,396	94.5	12.1	786,619	104.3	13.0	△ 146,222
羽 田 空 港	15,357	149.4	0.3	40,351	133.7	0.7	△ 24,994
中 部 空 港	52,120	83.3	1.0	70,007	125.4	1.2	△ 17,887
福 岡 空 港	28,086	63.1	0.5	21,234	77.4	0.4	6,852
新 千 歳 空 港	1,191	96.7	0.0	799	102.2	0.0	392

※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	1,343,897	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 2 月	161,120	5,750	163,750	5,850	272,630	9,740	291,760	10,420	889,260	31,760
平成 25 年 3 月	196,350	6,330	169,140	5,460	369,090	11,910	340,910	11,000	1,075,490	34,690
平成 25 年 累計	499,710	8,470	467,530	7,920	936,220	15,870	914,350	15,500	2,817,810	47,760
前 年 同 期	385,160	6,420	365,000	6,080	928,170	15,470	920,870	15,350	2,599,200	43,320
対 前 年 同 期 比	129.7%		128.1%		100.9%		99.3%		108.4%	

※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 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。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

平成 25 年 2 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	6,392	100.6%	14,893	105.8%	21,285	104.2%
	関 西	6,392	100.6%	3,555	146.4%	9,947	113.3%
	大阪(伊丹)	0	0.0%	9,372	96.3%	9,372	96.3%
	神 戸	0	—	1,966	102.5%	1,966	102.5%
	成 田	13,043	96.1%	3,286	144.8%	16,329	103.0%
	東京(羽田)	2,909	100.1%	26,793	96.1%	29,702	96.4%
	中 部	2,212	94.4%	3,931	93.4%	6,143	93.7%
旅客数 (人)	関西 3 空港	909,922	107.1%	1,569,567	108.7%	2,479,489	108.1%
	関 西	909,920	107.1%	451,551	167.9%	1,361,471	121.7%
	大阪(伊丹)	0	—	939,487	95.6%	939,487	95.6%
	神 戸	2	—	178,529	92.8%	178,531	92.8%
	成 田	2,320,484	102.4%	340,640	180.7%	2,661,124	108.4%
	東京(羽田)	598,708	96.0%	4,486,284	99.2%	5,084,992	98.8%
	中 部	336,000	92.5%	355,232	98.7%	691,232	95.6%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	44,132	83.1%	10,991	93.9%	55,123	85.0%
	関 西	44,132	83.1%	1,705	66.6%	45,837	82.3%
	大阪(伊丹)	0	—	8,847	102.8%	8,847	102.8%
	神 戸	0	—	439	81.9%	439	81.9%
	成 田	135,282	84.8%	集計中	—	135,282	84.8%
	東京(羽田)	10,528	101.0%	50,990	95.1%	61,518	96.0%
	中 部	7,535	77.8%	2,010	96.3%	9,545	81.0%

注 1. 神戸の発着回数は着陸回数を 2 倍して求めた数値。

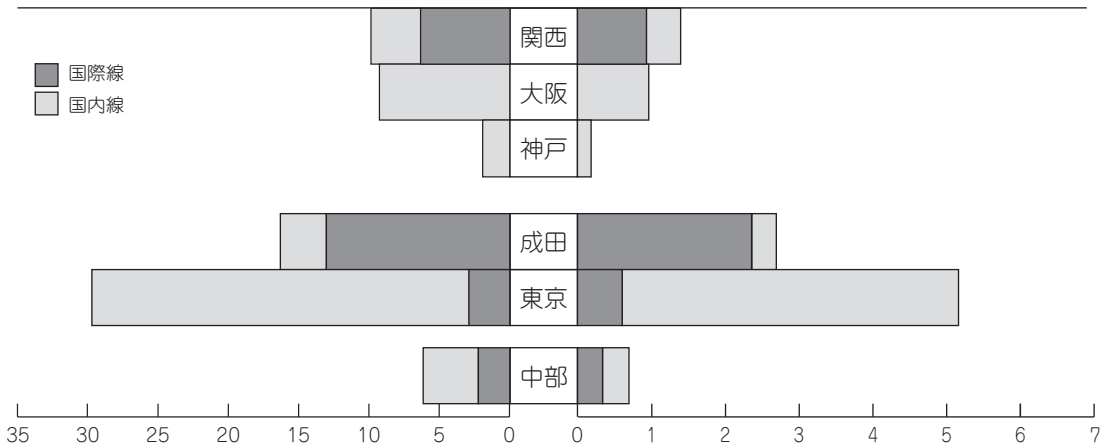
注 2. 速報値であり、確定値とは異なることがある。

(訂正) 羽田空港の平成 25 年 1 月の国際線旅客数 0 人(誤) → 607,750 人(正)

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399回定例会（平成25年3月22日開催）

「グランドデザイン・大阪について」（をテーマに山下 久佳 氏（大阪府住宅まちづくり部大都市まちづくり推進室長）の講演会を開催した。

○第400回定例会（平成25年4月16日開催）

「大阪府の防災計画～南海トラフ巨大地震に備えて～」をテーマに幸田 武史 氏（大阪府危機管理監）の講演会を開催した。

○第5回関西空港の事業価値向上に関する研究会（平成25年3月29日開催）

「関西空港の事業価値向上のための新たな活用方策について」 山内 芳樹（関西空港調査会 参与）

今後の予定

○第401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 5月27日（月）16:00～17:00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「阪神高速道路のネットワーク整備について」（仮題）

講 師 幸 和範 氏（阪神高速道路株式会社 代表取締役専務取締役）

※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回懇話会

日 時 平成25年4月25日（木）16：00～18：30

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「ゴールドマン・サックスのインフラ投資運営について」（仮題）

講 師 コンザロ R. ガルシア 氏（ゴールドマン・サックス・インターナショナル 常務取締役（投資銀行部門））

※ 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

▶ 住んでいる地域の合唱団に所属し、活動しています。

市のイベントへの参加と2年に一度の定期演奏会が主な行事で、今年は定期演奏会の年にあたります。その定期演奏会も来月中旬に迫り、練習も本格的になってきました。

最近では地域だけの活動にとどまらず、8月には新しくなったフェスティバルホールでの合唱のイベントにも参加することになりました。このイベントは大阪府合唱連盟創立50周年記念の演奏会で、大阪府合唱連盟に所属する合唱団（全部ではありませんが）が混声、男声、女声それぞれの部門に出場します。その他、中高生の部もあります。私は混声合唱の部で歌う予定です。歌う曲目は合唱では名曲と言われている高田三郎作曲の組曲「水のいのち」。これは来月の定期演奏会でも歌う曲です。噂によると混声だけで約800～1,000人が出場の予定で舞台の難段は13段にもなるそうです。

緊張すると思いますが、新しいフェスティバルホールの壇上で歌うことができる2度とないチャンスです！
精一杯、歌ってきたいと思います。

（ふい）



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

家族やお友達と一緒に楽しく過ごしましょう

水とみどりの和田山パークまつり(熊取町)



『水とみどりの和田山パーク』は、山、池、広場が一体となった気軽に自然を楽しめる施設です。大阪府都心部から比較的近い場所にありますが、豊富な自然が残り、大阪府都心部ではふれあうことが少なくなった野鳥や水生生物とふれあえます。

その『水とみどりの和田山パーク』の自然を多くの方々に知っていただくために、毎年4月29日に自然とふれあえる楽しいイベントが盛りだくさんの『水とみどりの和田山パークまつり』を開催しています。

- 開催日時 平成25年4月29日(祝・月) 午前10時から午後3時まで
- 開催場所 野外活動ふれあい広場 泉南郡熊取町大字久保3162
- 内 容 ・野草観察会 ・野鳥観察会 ・水生生物観察会
・木工クラフト体験(こいのぼり作り等) ・里山保全体験 ・もちつき
- 募集人数 100人(申し込み先着順)
- 参加費 200円(保険代、材料費) ※当日徴収
- 必要なもの 活動に適した服装、軍手、お茶、タオル、お弁当
- 主 催 熊取町緑と自然の活動推進委員会
- 申し込み・問い合わせ 野外活動ふれあい広場 072-453-5556
- その他施設に関する詳しい情報は、熊取町ホームページ(<http://www.town.kumatori.lg.jp/>)内の野外活動ふれあい広場のページをご覧ください。

住むなら熊取
子どもが笑顔で輝くまち



熊取町の
マスケットキャラクター
メジャーちゃん

子どもが笑顔で輝くまち！
“住むなら熊取”

熊取町は、大阪府都心部から比較的近い立地でありながら豊かな自然があふれています。こうした自然環境を活かして、子どもが自然とふれあえるイベントの開催や、自然とふれあう学校授業を実施しています。そんな熊取町に住んで、子育てしてみませんか？熊取町には、その他にも子育て世代向けのうれしい施策がメジャーおし！詳しくは熊取町ホームページの“住むなら熊取”専用ページをご覧ください。



熊取町の
マスケットキャラクター
ジャンプ君