



KANSAI 空港レビュー



No.414
2013.5

CONTENTS

1 巻頭言

グローバル化時代におけるエンジニアリング教育
小林 潔司

2 各界の動き

10 講演抄録

「グランドデザイン・大阪」について
山下 久佳

18 プレスの目

環境先進空港への第一歩
和田 武也

20 航空交通研究会研究レポート

関空への国内LCC就航と神戸空港への影響
小島 克巳

23 データファイル

- ・運営概況について[2012年度(平成24年度)](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成25年3月分)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・平成25年G/W期間中における出入(帰)国者数【速報値(概数)】
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況(2013年3月分)

【表紙写真】「ジェットスター・アジア A320 sharklets」

ジェットスター・アジアのシャークレット付の A320 です。

LCC の多くは小型機の A320 が運航機材です。

最近大きなウイングレットを付けた A320 が増えています。

このシャークレットは高さが 2.5m あり、長距離フライトでは燃料消費量を約 3.5%改善するという。

今後、シャークレットを付けた A320 が主流になると思われる。

グローバル化時代における エンジニアリング教育



京都大学経営管理大学院教授
同大学院工学研究科教授

小林 潔司

戦後、わが国の高等工学教育は、多くの高度な技術者を輩出してきた。技術者の相互協力を通じて、インハウスエンジニアによる行政指導、国内閉鎖市場と政府調達、政府・企業間リレーションシップの形成という独自の技術開発、経営システムが確立した。日本企業の問題として、技術が優れていれば競争力があると考えた技術中心主義、フレキシブルな資金調達を考えない資金の自己完結主義、狭い専門性の中で技術を評価し、市場のニーズを考えない専門家主義、システムを構成するすべての要素に国産技術を用いようとする国粋主義、要素技術にこだわりシステム全体の構想力が欠如する要素技術偏重主義等があげられる。技術が優れていても、市場で選択されなければ、技術の経済価値が生まれないという当たり前のことを、まずもって理解しなければならない。

日本企業が海外市場で苦戦を重ねる中で、グローバル人材教育の重要性が叫ばれている。グローバル人材という発想自体、極めて日本的である。国際舞台で多くの人間が活躍しているが、その多くは、母国や自社の権益をめざして、過酷なグローバル競争を展開している。国際社会において活躍できる普通の人材が求められているのであり、ことさらグローバル人材と呼ぶ必要もない。しかし、あえてグローバル人材というスローガンを掲げなければならない点に日本社会の病理性がある。

日本社会の病理性は、さまざまな面で現れている。「上から目線」という言葉がある。しかし、トレーニングを受ける立場の人間が指導す

る立場の人間に対して「上から目線」という言葉を平気で用いるとき教育環境が硬直してしまう。教育とは、先に生まれた世代が持つ価値観を、後の世代に強制する行為にほかならない。価値観の強制が許されるのは、教育により強制された価値観を評価する能力を獲得できる自由が保証されている点にある。

日本企業は、システムのモジュール化を苦手としてきた。高機能であるが、しかし高価格の画一化されたシステム輸出を繰り返す、国際競争力を失ってきた。本来、日本企業の競争力は、その現場力にある。日本企業のブランド力を維持しながら、企業の現地化を進めていく。そのためには、現地国におけるパブリックリレーションズを構築できるようなコミュニケーション能力、文化的、歴史的素養をもつ人材を養成することが必要である。

国際化時代には、企業家精神、強靱な精神力、リーダーシップ、コミュニケーション能力、異文化対応力、高度な専門性、教養が必要であり、高度な専門知識の体系化と実践をめざしたエンジニアリング教育の復権が急がれる。しかし、伝統的なエンジニアリング科目を単純に復活しただけでは問題は解決しない。エンジニアリング教育の発展には、グローバル市場における実践を志向した総合化が不可欠である。経験と理論を結びつける能力を開発し、不利な立場でも折れない心を修得できるような実践的大学教育が求められている。

各界の動き

関西国際空港

●免税店を自前運営

新関西国際空港会社は4月1日から、関西空港第1ターミナルにある免税店の運営を全額出資子会社の関西エアポートエージェンシーに切り替えた。1994年の開港以来、羽田空港のターミナルビルを運営する日本空港ビルデングに委託していたが、採算が良い免税事業を自主運営にすることで、収益力の向上につなげる。

●経営統合後、初の入社式

新関西国際空港会社とグループ会社3社の入社式が4月1日あり、新入社員31人が参加。2012年7月に関西・大阪両空港が経営統合され、新会社が発足して初めての入社式で、安藤圭一（新関西国際空港会社社長）は「空から日本を変え世界に貢献するという強い気持ちを持ってほしい」と激励した。

●トイレの個室に広告配信

中外（東京都）、マッシュ（大阪市）、ハーツ（同）の3社は、広告事業の新規媒体としてデジタルサイネージ広告配信サービス「ミトレット」を4月1日から関西空港のトイレで開始したと発表した。実証実験という位置づけで、1階のトイレの32個室に7インチLCDモニターを設置し、広告映像を配信する。

●貨物専門誌で8年連続の受賞

新関西国際空港会社は4月8日、大手航空貨物専門誌『Air Cargo World』が行った『2013 Air Cargo Excellence Survey』で、関西空港はアジア地域（年間貨物取扱量40万t以上100万t未満部門）において、8年連続の受賞となったと発表した。総合評価（121点）は、過去最高得点であり、関西空港の評価が年々上昇している。

●マレーシア航空から受賞

新関西国際空港会社は4月8日、関西空港がマレーシア航空から「ベスト・インターナショナル・エアポート・オーソリティ」を受賞したと発表した。同航空が就航する世界58空港のうち、関西空港の積極的な集客・需要拡大活動や、地元の経済界や自治体と連携した利用促進活動が、世界の他の空港にない取り組みとして高く評価された。

●展望ホールが「行ってよかった日本の展望スポット2013」に選出

新関西国際空港会社は4月8日、関空展望ホール「Sky View」が、旅行口コミサイト、トリップアドバイザーが発表した「行ってよかった日本の展望スポット2013」の第17位に選ばれたと発表した。

●ウラジオストックとチャーター便

新関西国際空港会社は4月9日、ロシア・ヤクーツク航空が7月に関西～ウラジオストック間にチャーター便を6往復就航させると発表した。ボーイング737-700型機を使用する。

●ベトナム、カンボジアの空港運営関与へ

新関西国際空港会社がベトナムやカンボジアの空港運営に関与する方針を固めたことが4月

11 日、分かった。複数空港の運営に関わり、空港運営による直接的な収入だけでなく、海外路線の拡充にもつなげたい考えた。

●ピーチ、仙台便就航

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションが 4 月 12 日、東北初の LCC 便となる関西～仙台便を就航させた。6 番目の国内線路線で、1 日 2 往復（4 便）で運航を開始し、9 月 1 日からは 1 日 3 往復に増便する。

●ガルーダ、10月にジャカルタ線運航再開へ

来日中のインドネシア国営ガルーダ航空のエミルシャ・サタル社長兼最高経営責任者（CEO）は 4 月 12 日、東京都内で記者会見し、2007 年 7 月に撤退した関西～ジャカルタ線を 10 月から再開する方針を発表した。週 4 便でエアバス A330 - 200 型機（222 席）を使用する。

●カーゴルックスイタリアが増便

新関西国際空港会社は 4 月 15 日、カーゴルックスイタリアが 5 月 11 日からミラノ線貨物便を週 2 便から週 3 便に増便すると発表した。B747 - 400F 型貨物専用機（最大積載量 120t）を使用。

●豪ゴールドコースト空港と包括提携

新関西国際空港会社は 4 月 17 日、関西空港が豪ゴールドコースト空港と提携したと発表した。LCC の運航比率が約 9 割を占める同空港と提携し、LCC 専用ターミナルの建設や新規路線の誘致に向けたノウハウを取得する。関空が海外空港と包括的な提携を結ぶのは初めて。

●アジアの空港最大級メガソーラー建設

新関西国際空港会社は 4 月 23 日、昭和シェル石油の子会社、ソーラーフロンティア（東京）や日本政策投資銀行と共同で、関西空港に大規模太陽光発電所（メガソーラー）「KIX メガソーラー」を建設すると発表した。合計出力は 1 万 1,600kw とアジアの空港では最大級となる。2014 年初めの稼働を目指す。2 期島の滑走路わきの遊休地（9 万 6,700㎡）と、新関空会社が新設するフェデックス専用貨物施設の屋根（2 万 3,000㎡）に太陽光パネル計 7 万 2,000 枚を設置する計画。

●外国人旅客、2年ぶり過去最高更新

新関西国際空港会社が 4 月 24 日発表した 2012 年度の運営概況は、関西空港の外国人旅客数（速報値）が前年度比 38% 増の 381 万人だった。日中関係の悪化で中国からの訪日客が減ったものの、LCC で新規路線の就航と増便があった台湾、東南アジアからの旅客数が大幅に増加し、2 年ぶりに過去最高を更新した。国内線旅客数は同 43% 増の 537 万人で、5 年ぶりに前の年度を上回った。

●GWの旅客数予想、前年比3%増

新関西国際空港会社は 4 月 24 日、ゴールデンウィーク期間中（4 月 26 日～5 月 7 日）に関西空港を利用する国際線の旅客数が、前年同期比 3% 増の計 37 万 4,100 人になるとの予想を発表した。「円安や尖閣諸島、鳥インフルエンザ問題などの厳しい環境の中、LCC の増便効果もあり、旅客数は堅調に推移している」と分析している。

●ミャンマー国際航空がチャーター便

ミャンマー国際航空は 4 月 27 日に関西～マンダレー、30 日にヤンゴン～関西のチャーター便を運航した。同社が日本に運航する初のチャーター便で、今後は定期便就航を目指す。エアバス A320 型機（152 席）を使用。

●国家戦略特区構想、関西圏は空港、港を一体運営

訪米中の西村康稔内閣府副大臣は 4 月 29 日、ワシントン市内で講演し、規制緩和や税制優遇

を進める「国家戦略特区」に関連して、空港や港湾の一体運用や先端医療産業の集積を盛り込んだ関西圏での特区構想を明らかにした。関西、大阪、神戸の3空港や、大阪、神戸の二つの港を一体運用。規制緩和で利用を拡大し、物流拠点としての国際競争力を高める。

●直営免税店用の保税倉庫を建設

新関西国際空港会社は4月30日、直営免税店運營業務をグループ会社が受託し、自主運営を始めたのに伴い、直接仕入れにより今後増加する商品保管量に対応するため、直営免税店の保税倉庫を建設すると発表した。1期島国際貨物地区の約5,000㎡に約3,000㎡の倉庫を建て、2014年6月頃の運用開始を予定している。

空港

＝大阪空港＝

●川西市と新関空会社がまちづくりで合意

大阪空港を運営する新関西国際空港会社は4月26日、川西市と「川西市南部地域のまちづくりの推進に関する基本合意」、「大阪国際空港周辺場外用地（川西市域）の取扱いに関する覚書」を締結した。川西市の空港周辺地域は、騒音対策として国が買い上げた移転補償跡地が蚕食状、広範に広がっているが、この移転補償跡地をまちづくりの観点から利用を図り、活用していくねらい。

＝神戸空港＝

●2012年度搭乗者、2年ぶりに減

神戸市は4月10日、2012年度の神戸空港の搭乗者数が、前年度に比べ6.2%減の240万6,832人だったと発表した。搭乗者数の減少は2年ぶり。関西空港を拠点とするLCCに利用者が流れたほか、成田、熊本線の休止も響いた。

●スカイネットアジア、宮崎、熊本線も目指す

6月1日に神戸～那覇線に就航するスカイネットアジア航空（宮崎市）の高橋洋社長が4月16日、東京都内で記者会見し、那覇便の需要を見極めた上で、神戸と宮崎、熊本などを結ぶ路線開設を目指す考えを示した。

＝成田国際空港＝

●発着、初の21万回超

成田国際空港会社は4月25日、2012年度の航空機の発着回数が前年度比2万4,840回（13.2%）増の21万2,078回となり、開港以来初めて20万回を超えたと発表した。旅客数は3,343万1,214人で過去5番目だった。昨夏から国内線で就航を始めたLCCが全体を押し上げた。

＝羽田空港＝

●経済同友会、容量拡大を提言

経済同友会は4月19日、2012年度の経済成長戦略委員会提言「地域・都市の国際競争力強化に挑む」をまとめ、発表した。地域を起点に立地競争力を強化し、グローバル競争下での日本の「稼ぐ力」の向上をめざした提言で、羽田空港における内陸ルートの活用による容量拡大と5本目の滑走路設置の検討を求めた。

＝中部国際空港＝

●新たに国際貨物2路線就航

ドイツの国際物流大手DHLエクスプレスは4月9日、中部空港から米シンシナティ、中国・上海への国際貨物線をそれぞれ4月末に就航し、中部を起点とする輸送網を強化すると発表し

た。ソウル線の就航も調整中という。シンシナティ行きは週 5 便、上海行きは週 4 便。中部発の北米貨物路線は 2010 年 6 月に日本航空がシカゴ線から撤退して以来、3 年ぶりとなる。

●12年度旅客、開港後初のプラス

中部国際空港会社が 4 月 12 日に発表した 2012 年度の輸送実績によると、国際線、国内線をあわせた航空旅客数は 11 年度比 3.6% 増の 921 万人だった。旅客数が前年度実績を上回るのは 2005 年 2 月の開港以来初めて。

航空

●連休の旅行、国内は2000年以降最高

JTB が 4 月 4 日発表したゴールデンウィーク（4 月 25 日～5 月 5 日）の旅行動向調査を発表した。海外旅行の人数は前年比 5.0% 減の 56 万 6,000 人となる一方、国内は 1.0% 増の 2,223 万人で 2000 年以降では過去最高となる見込み。首都圏と関東方面の人気の高い。

●モスクワ市上空を旅客機に初開放

旧ソ連時代から安全保障上の理由で旅客機の飛行が禁じられてきたモスクワ市の上空が、5 月から民間旅客機に史上初めて開放されることになったことが 4 月 4 日分かった。モスクワを経由地とする便に限定されるが、離着陸の効率が最大 30% 向上するという。

●海外旅行先での消費、中国人観光客が世界一に

国連の世界観光機関（UNWTO）は 4 月 4 日、2012 年の海外旅行先での支出額が多い観光客のランキングを発表、中国が前年比 41% 増の 1,020 億ドルで昨年首位のドイツを抜いて世界一になった。日本は 281 億ドルで 3% 増の 8 位だった。

●米 空港管制塔の閉鎖は延期

アメリカで、政府の予算を強制的に削減する措置の影響で、4 月 7 日以降閉鎖されることになっていた 149 か所の空港の管制塔について、アメリカ連邦航空局は、安全確保のために時間をかけて対応する必要があるとして、約 2 か月間、閉鎖を延期することになった。

●日航とじゃらんが提携

日本航空、ジャルパック、国内最大級の宿・ホテル予約サイト「じゃらん net」を提供するリクルートホールディングスの 3 社は 4 月 8 日、JAL 国内線航空券とリクルートがオンラインで提供する国内宿泊施設を自由に組み合わせたダイナミックパッケージ商品「JAL じゃらんパック」の販売に向け、業務提携契約を締結したと発表した。7 月 22 日に販売を開始する予定。

●ボーイング737に改修命令

米連邦航空局（FAA）は 4 月 15 日、ボーイングの主力小型機、737 型機に「機体が制御不能になる可能性がある」欠陥を発見したとし、同社に機体の検査と部品の改修を命じた。対象は米国内で登録済みの 1050 機。他国の航空当局が同様の処置を取れば対象機数がさらに増える。

●GW予約、JR、国内線とも好調

JR 旅客 6 社と国内航空 13 社は 4 月 19 日、ゴールデンウィーク（4 月 26 日～5 月 6 日）の予約状況を発表した。新幹線と在来線特急の予約数は前年に比べ 6% 増えた。航空は国内線が 7.1% 増、国際線は 3.4% 増。景気回復に明るい兆しが見られ、旅行ムードが高まったと各社はみている。

●航空2社決算、国際線が好調

ANA ホールディングスと日本航空は 4 月 30 日、3 月期の連結業績を発表した。ANA は、国内線、国際線とも旅客数を伸ばして増収増益を確保した。日本航空も増収だったが、経営再建が一定の進展を示したことで賞与が増えて人件費が増加したことなどで減益となった。ボーイング

787 型機が運航停止となった問題で、ANA は売上高が 3 月末までで 70 億円、日航は 17 億円減少した。

●ANA、中期計画でシンガポールに投資会社

ANA ホールディングスは 4 月 30 日、2015 年度を最終年度とする中期経営計画を発表し、6 月にシンガポールに投資管理会社を設立するなど航空ビジネスを拡大させる。投資管理会社ではアジア各国に特定目的会社を設立し、アジアの航空会社や航空関連会社に積極的に投資する。ボーイング 787 型機については、引き続き戦略的機材と位置づけ、2013 年度中に 10 機を導入し、27 機まで拡大する。

ボーイング787型機関連

●認証目的で試験飛行

米航空機大手ボーイングは 4 月 5 日、運航停止中の 787 型機について、改良したバッテリーの認証を目的とする試験飛行をしたと発表した。

●緊急着陸機で地上テスト

全日空ボーイング 787 型機のバッテリーが発煙したトラブルを受け、国の運輸安全委員会は 4 月 8、9 の両日、高松空港に緊急着陸し駐機したままになっている機体のエンジンを起動するなどして電源系統の地上テストを行った。

●米FAAが改良バッテリー承認

米連邦航空局（FAA）は 4 月 19 日、ボーイング 787 型機について、改良されたバッテリーシステムを承認した。これによりボーイングは、世界 8 つの航空会社に対し、787 型機の補修に関する説明書を発行することが可能になる。

●バッテリーの改修開始

ボーイング 787 型機の運航再開に向け、全日本空輸は 4 月 22 日、保有する 17 機のうち、成田、羽田、岡山、松山の 4 空港にある計 5 機で、バッテリーを新型に交換する改修作業に着手した。7 機保有する日航も成田、羽田の両空港で作業を始めた。

●ボーイング、1～3月期20%増益

ボーイングが 4 月 24 日に発表した 2013 年 1～3 月期（第 1 四半期）決算によると、純利益は前年同期比 20% 増の 11 億 600 万ドル（約 1,106 億円）だった。売上高は 3% 減の 188 億 9,300 万ドル、営業利益は 2% 減の 15 億 2,800 万ドルだった。このうち、民間航空機部門の売上高は 107 億ドルで、787 型機の引き渡し中断やサービス部門の売上減が響いた。

●米当局が運航再開を正式認可

米連邦航空局（FAA）は 4 月 25 日、ボーイング 787 型機の運航再開を正式に認可した。

●国交省、運航再開を承認

国土交通省は 4 月 26 日、ボーイング 787 型機の運航再開を認めた。

●米ボーイング副社長「航空機は絶対安全」

米ボーイング民間航空機部門のマイク・シネット副社長兼チーフ・プロジェクト・エンジニアは 4 月 27 日、ボーイング 787 型機について、原因は現在も調査中であるものの、安全性については担保されたと東京都内で開かれた記者会見で述べた。

●全日空が試験飛行

全日本空輸は 4 月 28 日、国土交通省による運航再開承認後初めて、米ボーイングの 787 型機の試験飛行を実施した。トラブルを起こして改修されたバッテリーの性能確認が目的。

●日航も6月1日再開＝787の定期便運航

日本航空の植木義晴社長は 4 月 30 日の決算発表記者会見で、ボーイング 787 型機について「6 月 1 日から既存の運航路線に投入する」と表明した。トラブルの影響で 2 月の路線開設を見送った成田～ヘルシンキ線は 7 月 1 日から運航を開始し、機材不足で週 4 便に減便している成田～ボストン線は 6 月 1 日から毎日運航に戻す。

関西

●大阪観光局が発足

「ASIAN GATEWAY OSAKA」（アジアの玄関大阪）をキャッチコピーに大阪観光局が 4 月 1 日に発足した。大阪へのインバウンド誘致に特化し、大阪府と大阪市、関西経済界が出資した。2012 年に 213 万人だった大阪への外国人観光者数を 20 年には 3 倍の 650 万人に引き上げることを目指す。

●「道頓堀プール」準備会社発足

「大阪 10 大名物」の一つとして、大阪府市特別顧問で元経済企画庁長官の堺屋太一氏が発案した、ミナミの道頓堀川に全長約 1km の巨大プールを設置する道頓堀プールサイドアベニュー設立準備会社が 4 月 1 日、発足した。で、道頓堀商店会長の今井徹氏が代表を務める。資本金 3 億円を集め、道頓堀川開削 400 周年に当たる 2015 年 6 月の開業を目指す。

●USJ入場者、昨年度1,000人に迫る

大阪市の米映画テーマパーク、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの 2012 年度の入場者数が前年度比約 1 割増の約 975 万人となった。12 年 3 月にスヌーピーなどの人気キャラクターを題材にしたエリア「ユニバーサル・ワンダーランド」を開業し、家族連れが増加した。

●関西イノベーション国際戦略総合特区、官民合同事務局を設置

関西広域連合と関西経済連合会は 4 月 1 日、関西イノベーション国際戦略総合特区の推進を目指す官民合同の関西国際戦略総合特別区域地域協議会事務局を設置した。スタッフ 13 人で構成し、官民で情報を共有し、関係各所との調整や国への働きかけなどを官民一体で行う。

●特区認定が33事業に

関西経済連合会などは 4 月 3 日、関西イノベーション国際戦略総合特区に新たに事業が認定され、計 33 事業 49 案件となったと発表した。新たに認められたのは、iPS 細胞（人工多能性幹細胞）を用いた難病に対する革新的医薬品の研究開発など。

●京阪神3商工会議所、連携で一致

京阪神の 3 商工会議所の会頭が、関西経済発展の具体策や首都機能バックアップについて話し合う「三都経済座談会」（京都新聞社、神戸新聞社主催）が 4 月 4 日、京都市の京都新聞社本社で開かれ各地域の特性を生かしながら連携を強化していくことで一致した。

●近畿人口、3万5,000人減

総務省が 4 月 16 日発表した 2012 年 10 月 1 日現在の人口推計によると、外国人を含む総人口は前年に比べ 28 万 4,000 人（0.22%）減の 1 億 2,751 万 5,000 人となった。マイナスは 2 年連続で、1950 年以降で減少数、率ともに最大を更新。近畿 2 府 4 県は 2,084 万 5,000 人で前年同期より 3 万 5,000 人減少した。

●阪神高速、老朽化対策6,200億円

阪神高速道路会社の有識者会議（委員長＝渡辺英一・京都大名誉教授）は 4 月 17 日、阪神高速の老朽化対策について、現在の路線網（254.8km）のうち約 12km で、高架橋の架け替えなど「大規模な更新」を行う必要があるとの提言をまとめた。通行止めを伴う「大規模修繕」などを含めた費用は約 6,200 億円に上る。

●東海道新幹線、12年度6%増

JR 東海は 4 月 17 日、2012 年度の東海道新幹線の累計輸送量が前年度比 6% 増えたと発表した。増加は 3 年連続。前半に東日本大震災の影響で落ち込んだ 11 年度の反動増があったうえ、年間を通して観光利用が伸びた。

●JR東海、リニア走行試験を前倒し

JR 東海は 4 月 17 日、山梨リニア実験線の走行試験を 9 月にも再開すると発表した。これまでは年末に実施する計画だった。

●インテックス大阪運営、民間と連携

大阪市の外郭団体、大阪国際経済振興センターは 4 月 18 日、インテックス大阪（大阪国際見本市会場）の運営を民間企業 4 社と連携して始めたと発表した。官民連携で見本市などを企画し集客力を強化する。

●近畿運輸局長、なにわ筋新線に意欲

4 月 10 日付で国土交通省近畿運輸局長に就任した大久保仁氏（58）が 4 月 19 日、就任記者会見を開き、大阪市中心部から関西空港へのアクセス改善に向けて整備を目指す鉄道路線、なにわ筋線について「行政や鉄道会社などの関係者との対話を重ね、それを原動力としたい」と話した。

●USJ、開業時以来の売上高

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの 2012 年度の売上高は前年度比 13% 増の 821 億円で開業初年度の 2001 年度の 1,181 億円に次ぐ規模になった。入場者数が 12% 増だったのに加え、期間中に入場料を 2 回値上げしたのが売上高を押し上げた。

●泉佐野・泉南市、合併協議へ

千代松大耕泉佐野市市長が向井通彦泉南市市長に「関空効果を生かす自治体規模にしたい」と、合併協議を持ちかけたことが明らかになった。泉佐野市が財政破綻の恐れがある「早期健全化団体」から脱却することが合併の条件となる。

●泉佐野市の財政再建「今年度」に

千代松泉佐野市長は 4 月 23 日、「早期健全化団体」から脱却する時期について、当初予定から 1 年前倒しし、今年度決算で実現できる見通しを明らかにした。

●府警察学校がりんくうタウンに

交野市から田尻町りんくうポート南に移転した大阪府警察学校の新庁舎落成式が 4 月 18 日、同校で開かれた。新しい警察学校の敷地面積は約 6 万㎡。

●神戸港入港船、最少

2012 年に神戸港に入港した船舶数は 3 万 6,007 隻と、過去 50 年間で最少だったことが 4 月 24 日、神戸市のまとめで分かった。1953 年の 1 万 6,513 隻以来の低水準。欧州経済危機や円高で輸出が減少するなど荷動きが停滞し、コンテナ取扱量が 3 年ぶりに減少したほか、船舶の大型化も響いた。

●うめきた再生ヘグランフロント大阪開業

JR 大阪駅北側の再開発地域「うめきた」で 4 月 26 日、先行開発地区、グランフロント大阪がまちびらきを迎えた。約 7ha に 4 棟の高層ビルで構成。最新技術を生み出す「ナレッジキャピタル」や、店舗面積 4 万 4,000㎡の商業施設（266 店）、ホテル、オフィスが入る。中核施設のナレッジキャピタルはビル群中央の北館・中低層に位置し、面積は 8 万 8,200㎡。研究者と起業家、一般市民の交流を促進し、新技術やサービスの創造を目指す。

●LCC効果。南海電鉄:輸送人員5年ぶり増加

南海電気鉄道は 4 月 30 日、関西空港に LCC が就航した効果などで、2013 年 3 月期の輸送

人員が2億2,512万人（前期比0.7%増）と5年ぶりに増加したと発表した。特に空港線の輸送人員は840万人で、前期比16.0%増の大幅増となった。

国

●民活空港運営法案を閣議決定、28空港、民間委託可能に

政府は4月5日の閣議で、国が管理する28の空港の運営を民間に委託できるようにする民活空港運営法案を決定した。民間企業が着陸料の設定から商業施設の誘致まで空港を一体で経営できるようにする。



クリック！

この法案は①国管理空港の着陸料収入のプール制を廃止し、空港ごとに経営の効率化のインセンティブを与える②民間事業者に滑走路等の管理も任せることで、ピルの収益で着陸料の削減を図る——ことを目指している。運営委託には仙台、松山のほか、熊本、広島などの空港も意欲的といわれる。2種類の空港の運営ノウハウを持つ新関西国際空港会社にとっては新たなビジネスチャンスの到来となり、新規収益源になるとともに、便数増の副次効果も期待できる。

●航空気象観測、民間業者に一部委託

気象庁は4月13日までに、岡山、高松、北九州など地方空港10か所の空港出張所などで離着陸の安全のために実施していた航空気象観測業務を一部、民間業者に委託した。人員を関西、福岡など拠点空港の航空気象台・測候所に集約する狙いで、今後ほかの地方空港にも拡大する。

●航空宇宙やリゾートで特区、産業競争力会議

政府は4月17日、産業競争力会議（議長・安倍晋三首相）を開き、東京、大阪、名古屋の三大都市圏を中心に「アベノミクス戦略特区」（仮称）を創設することを決めた。大胆な規制緩和や税制優遇を通じ、成長分野の強化を図るのが狙い。

●航空インフラ国際展開協が初会合

国土交通省は4月25日、航空インフラ国際展開協議会（会長・今井敬新日鉄住金名誉会長）の初会合を開いた。航空インフラプロジェクトがアジアを中心に多数見込まれることを踏まえ、プロジェクトの獲得に向けて官民で情報共有する場とする。会議にはゼネコンや商社、金融機関など58社が参加した。

●訪日外国人、3月最高

日本政府観光局の4月24日の発表によると、3月に日本を訪れた外国人は前年同月比26.3%増の85万7,000人で、3月としては過去最高となった。日本政府が訪日促進を目指し行っている「ビジット・ジャパン・キャンペーン」の効果で桜の季節の訪日が増え、円安進行も押し上げ要因となった。

「グランドデザイン・大阪」 について

大阪府住宅まちづくり部都市空間創造室長
(元大都市まちづくり推進室長)

山下 久佳 氏



●と き 平成25年3月22日(金)

●ところ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

大阪府大都市まちづくり推進室長の山下でございます。「グランドデザイン・大阪」につきましてお話を機会をいただきましてありがとうございます。「グランドデザイン・大阪」は2050年を目指した大阪の将来像です。わかりやすく描けということで私ども大阪府と大阪市が一緒になって描いたものです。松井知事と橋下市長と一緒に作って参りました。

「グランドデザイン・大阪」を様々なところで宣伝しております。昨年上映された「のぼうの城」の映画ポスターの下に「世界一の大阪をつくろう」というキャッチフレーズを入れました。昨年10月14日の御堂筋カッポ(KAPPO)というイベントでは御堂筋の歩道でパネル展示を行い、ハイヒール・モモコさんにも参加いただきました。今年は5月12日に御堂筋 KAPPO が歩行者天国になって盛大に行われますので皆様もご参加いただきたいと思います。

■「グランドデザイン・大阪」の誕生

「グランドデザイン・大阪」が誕生するきっかけになったのは、平成23年12月27日の府市統合本部設置の時です。大都市制度のあり方を検討して府市の重要事項を決定することになりました。今は法律も出来て議会では法定協議会で議論をしているところです。府市統合本部の第1回会合で橋下市長が「グランドデザインが必要」と提案されました。これまで「うめきた」とか、「御堂筋」とか、個別の課題としてしか

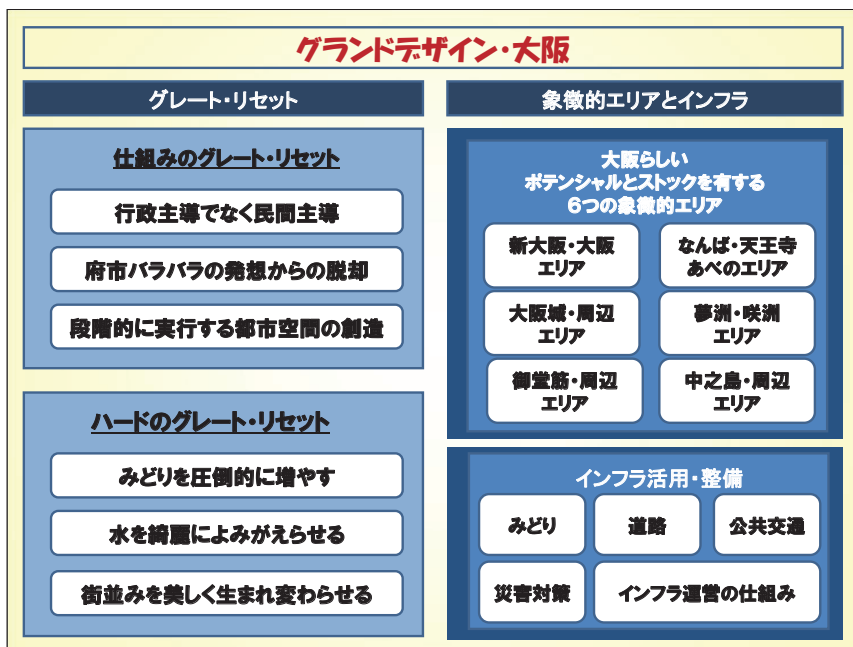
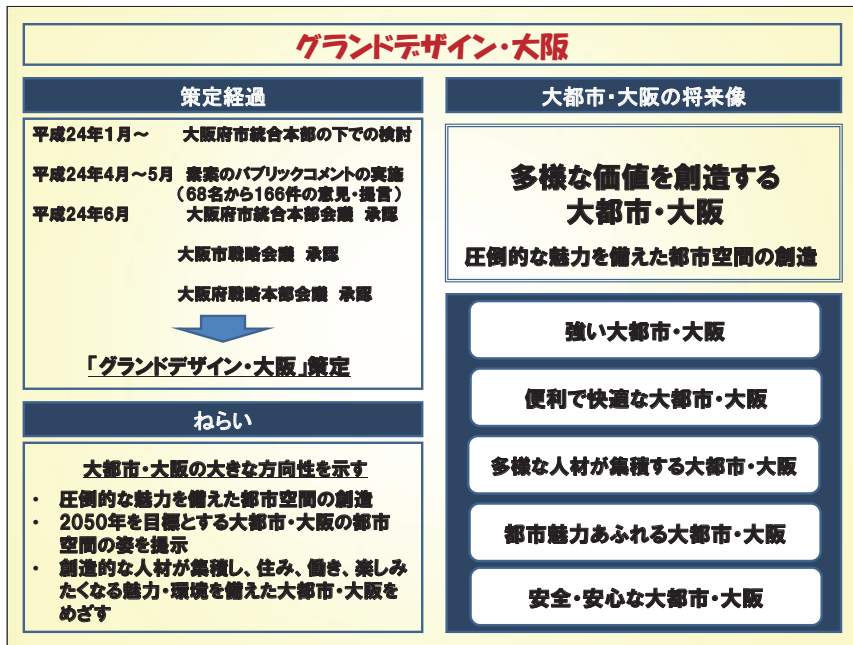
理解していなかったものを大阪全体の中で位置付け、そして大阪の都市構造全体を大転換していこうという2つの方向が話し合われました。それで「グランドデザイン・大阪」の策定に向けた作業が始まったわけです。

私個人は府営住宅を担当していたのですが、昨年正月早々に呼び出されました。当時は組織もなく正月4日に小河副知事と3人で呆然としていた状態でした。

平成24年1月の府市統合本部の下での第1回「グランドデザイン・大阪」検討会を開き、大阪市の副市長や計画調整局長とともに3～4ヶ月でなんとか皆様にお見せ出来るようなものを作り上げ、同年6月に統合本部で基本方針が了承されました。

■グレート・リセット

「グランドデザイン・大阪」はグレート・リセットという理念を掲げています。橋爪紳也・大阪府立大学教授とずっと議論して来たのですが、理論的な背景があります。リチャード・フロリダ氏は、発展する都市と衰退する都市にはどのような特徴があるかを整理し、都市は不景気のどん底の後に都市の変革が始まり、今までの成功体験を捨てて違うやり方に転換する。つまり都市がリセットした時に次の発展が始まるという理論です。まさにグランドデザインに取り組んでいた時期は大阪が全国で一番落ち込んでいた時です。そんな時にグレート・リセットの概念に励まされ、新たな都市を創って行こう



という理念を掲げました。「府市バラバラ、不幸せ」と言われぬように府市一緒にやってきました。ハード面ではこれまでの「開発」よりも「みどり」や「水」を重視する都市構造に転換していこうとしています。

■象徴的エリアとインフラ

中身は象徴的な6つのエリアとして取り上げ

ております。「新大阪・大阪エリア」、「なんば・天王寺・あべのエリア」、「大阪城・周辺エリア」、「夢洲・咲洲エリア」、「御堂筋・周辺エリア」、「中之島・周辺エリア」の6つです。

例えば大阪駅のうめきたは個別の開発ばかりを追って来ました。どうしても視野が狭くなります。そこで新大阪を含めた大きな視野で考えて見ようというわけです。インフラ問題も重要です。財政困難な状況の中、建設は悪のように言われて新たな投資はなかなか議論が出来ませんでした。しかし我々は未来への投資が必要であると考え、目標が2050年ということでお許しをいただき、大きな方向

性を示すべきだということになりました。6つのエリアの相乗効果で大阪全体を発展させて行くというのがグランドデザインの構成になっています。本日は、6エリアの中で具体的に進み始めている5つのエリアを重点的に説明します。

■御堂筋・周辺エリア

まず「御堂筋・周辺エリア」です。短期的に

は御堂筋側道の歩行者空間化、中期的には御堂筋だけではなくて堺筋や四ツ橋筋全体を含めた区域の中で居住空間を増やし、御堂筋の高さ制限を撤廃する方向性を出しました。そして将来的には御堂筋から車をシャットアウトし、「みどり」化します。

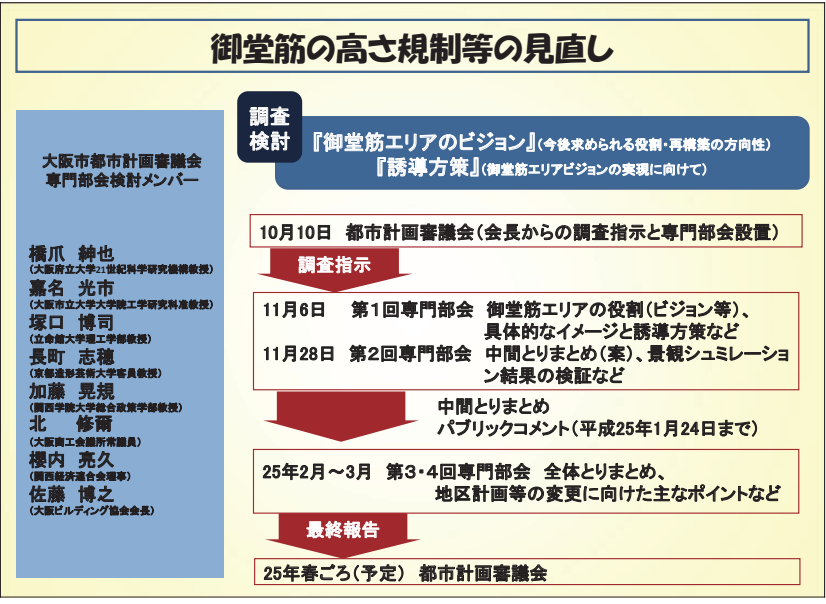
知事は日本版セントラルパークと呼んでいます。御堂筋は大正15年から建設が始まって昭和12年に完成しました。幅44^{メートル}、長さ約4^{キロメートル}で当時としてはレベルの高い街路でした。高さ制限の撤廃と申しましたがこれまで百尺（31^{メートル}）基準があって大正9年～昭和44年までが31^{メートル}基準の旧法で決まっており、その後も行政指導で守られてきました。31^{メートル}に揃えられて景観形成されてきました。橋爪先生の話では、当時の最高の建設技術を駆使すると31^{メートル}のビルが建設可能という意味があったそうです。大正から昭和初期の御堂筋は世界最先端のストリートでした。

平成6年に道路幅と高さの対角線が1対1にするルールが作られ、セットバックすれば高さは50^{メートル}まで出来ることになりました。さらに上階を後ろに下げれば高さ60^{メートル}まで可能となっています。御堂筋は高さ制限のためにビルの建て替え（更新）が停滞しています。うめきたをはじめ梅田界隈のビルの更新が最も活発です

が、御堂筋では、31^{メートル}規制では8階建てぐらいのビルしか建てられないため、なかなか更新の力にならなかったと聞いています。そういった高さの規制や景観の問題も含めて大阪市都市計画審議会に専門部会を設けて、橋爪先生を部会長として検討を進めて来ました。先日、専門部会が高さ制限を含めて御堂筋の在り方について最終会合を開き、検討結果が新聞報道やインターネットでも公表されました。現在は最終取りまとめ段階です。都市計画審議会専門部会で議論した範囲は淀屋橋から難波まで、具体的には淀屋橋や本町、長堀橋の景観の在り方が議論されています。淀屋橋～本町間は現在50^{メートル}の高さで、セットバックすればさらに10^{メートル}上乗せ出来て計60^{メートル}に制限する。これに対し、高さ50^{メートル}に軒線を揃え景観を大事にするとともに、勾配としては1対1から1対2にして4^{メートル}セットバックすればどんどん上に伸ばすことが出来るというのが現在の専門部会の取りまとめ案です。それで1300% まで上に伸ばせられるということで、都市計画審議会に諮って具体の制度設計をするのが現在の結論です。

併せて高さだけの問題でなく賑わいをつくっていかねばならないということで、ビルの1階や2階は出来るだけ賑わい店舗を入れる方針を出しています。そのためのインセンティブとし

て容積率アップとか経済的な補助制度を導入出来ないか議論し、制度設計しているところで、御堂筋はこれまでのよい景観を守りながら新しく投資を呼び込んで大きく変わっていくエリアを目指しています。本町～長堀橋間では、1、2階を賑わいの施設にすることは同じですが50^{メートル}以上には居住機能を入れていく方



向になっています。
このような規制緩和によって景観を崩さないために、淀屋橋～長堀橋間共通でより細かなデザインコントロールでしっかりした設計をしてもらうため、第三者委員会の設置を予定しています。

また、御堂筋だけでは活性化しません。堺筋や四ツ橋筋、船場も含めて人の動きがあり、住み、働く場所にして

いきます。沿道に賑わい機能を取り入れ、居住機能も入れることで、デザイン機能を高めていくことが大事です。これから府市と一緒に議論することになっています。

事業者の皆様には先陣を切って新たな御堂筋の景観をつくっていただけるように、事業者と行政との対話を考えています。周辺を含めて居住人口が少なければ御堂筋や都心の賑わいもあり得ないので居住人口を増やしていこうと思っています。ニューヨークのセントラルパークと比較すると幅は300mもあって御堂筋の44mと比べようありませんが、長さはほぼ同じ4kmです。堺筋と四ツ橋筋を含めた範囲の居住人口は3.1万人。セントラルパーク周辺にはマンハッタンの一等地に、20万人が居住しています。全然レベルが違います。そういう意味で御堂筋周辺をもっと居住出来るスペースにして賑わいを取り戻すことも重要であると考えています。

次に御堂筋で申しておきたいのは全面「みどり」化です。そんなこと出来るのかとよくご質問を受けますが、これは単に車を入れずに「みどり」にするということではなくて、橋下市長も都市構造を転換していこうという構想の象徴として御堂筋の全面「みどり」化を言っています。人中心の都市に転換するためには工夫が

御堂筋の全面みどり化(将来イメージ例)



要ります。いま都市再生環状道路を造っている最中ですけど、これと阪神高速の環状線とかを使って都心に入って来る通過車両を出来るだけ環状に回してしまおうという考えです。もちろん必要な車は中に取り込みますがそのオペレーションを都市全体でやり、御堂筋を空けてしまう戦略を練っています。空いたところではみどりの風を感じるような軸を形成します。

また公共交通として、LRT（ライトレールトランジット）を導入し、都心人口を増やし創造的人材に集まってもらおうと狙っています。御堂筋は現在1日5万台の車が走っています。大阪市内には7つの南北道路があってそのうち南行きで計12万台ですから御堂筋が4割を担っています。これをゼロにしようということですから交通体系の練り直しは困難かと思われますけど、7つの南北筋と高速道路等で御堂筋を空けることを実現しようと長期戦略で考えています。また、都市高速についても都心部を通行せず、環状道路に迂回してもらえよう、距離が長くなっても料金が高くないような料金体系とする方針です。これまでも1970年の大阪万博の時に御堂筋などの抜本的な交通体系の改革を行い一方通行化を実現しました。今度は人に開放するために交通体系を抜本的に変えよう

という取り組みです。緩速車線の歩行者空間化から始めてシャゼリゼ化や高さ制限の撤廃等を進めて参ります。御堂筋は現在6車線～8車線ありますが、そのうち左右の緩速車線について、まず側道から車を追い出して歩行者空間化し、将来的には全面車道撤廃ということです。そのために来年度から緩速車道の一部で自動車を排除し、交通への影響と空けた土地の活用を実験的に行います。その結果を受けて次のプランに進む予定です。

魅力あふれる都市空間を創造

□ 自動車を極力排除し、快適に歩ける街に



なんば・天王寺・あべのエリア

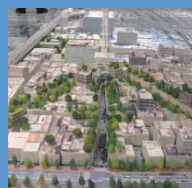
<短期>

- ▶ 日本一の近鉄ビル・あべのハルカス
- ・周辺施設と一体となったにぎわいの創出
- ▶ 世界一の都市型動物園をめざす
天王寺動物園
- ・生態的展示、緑陰都市を先導する魅力ある動植物公園



<短・中期>

- ▶ 難波駅前のみどり化
- ・南海会館の建替えと併せた難波駅前のみどり化
- ▶ なんば～あべの一体化
- ・緑陰の道を通るLRTでまちをつなぐ
- ・動植物公園を核として、エリア全体の魅力を高めるエリアマネジメント



■なんば・天王寺・あべのエリア

次に「なんば・天王寺・あべのエリア」です。ご承知の通り「なんば」が元気を取り戻し始め、また「あべの」も日本一の高層ビル「あべのハルカス」が来春竣工ということで元気になって来ています。その間に天王寺動物園があります。生態系展示では日本一という評価です。「なんば」は南海会館の建て替えも計画されています。ところがこの3つはそれぞれバラバラなのです。「なんば」から「天王寺」へ歩いて行こ

うという人はなかなかいません。動物園へ行っても周辺を楽しめない。通天閣へ行った人はそこだけでおしまいです。なんば・天王寺・あべのを、もっと回遊出来るようにしたいと考えています。

「あべのハルカス」から天王寺動物園、通天閣を経由してなんばに行くLRTを運行させて街をつなぎます。自動車に占拠された道路をLRTによって賑わいを取り戻し、人であふれるような都心を目指すのが目的です。このLRTは御堂筋を通り「うめきた」まで、南は阪堺線で堺までつながればと思っています。

■新大阪・大阪エリア

次に「新大阪・大阪エリア」です。今「うめきた」が元気で、新大阪も新しいビルが出来ています。これを一体的に捉え、繋いでいく構想をしています。「うめきた」は「みどり」化を考えています。また柴島浄水場

の跡地利用や新大阪等全体の活性化を考え、新大阪～大阪を繋いでいく連絡線も考えています。リニア新幹線は名古屋でいったん止まってしまうのは絶対避けなければなりません。東京～名古屋～大阪間の同時開業を働きかけているところです。

「うめきた」の地価公示価格は今年の発表で847万円/㎡と出ました。一躍トップで開発が評価されています。南側の阪急・阪神ビルも次々に建て替えられ、残された「うめきた」の2期計画についてもこれから考えていかなければなり

ません。「うめきた」の先行開発区域、グランフロント大阪は、4月26日に街開きが行われます。商業施設は全部埋まっています。事務所ビルは苦戦しているようですが、全体で言うと、すでに6割以上埋まっています。ここで頑張ってもらって、本当の大阪のビジネス拠点になることを願っていますし、そうなると思っています。

「うめきた」は、全体で24ヵ所あって1期が7ヵ所、2期が17ヵ所です。ここをどうするか、「ランドデザイン・大阪」でも大きく位置付けを

しております。17ヵ所を「みどり」空間にしようとして提案しています。すでに1期の7ヵ所の中で「みどり」とオープンスペースは計3.1ヵ所あって公園や庭園になっています。隣の2期については、さらに大規模な「みどり」にしていこうと考えています。

こうした「みどり」化はこれまで役所で基本的な計画を練って来ましたが、皆様の知恵をいただきたいということで緊急整備地域協議会の部会で民間提案をお願いしていく準備を進めています。民間主導で世界から注目を集めるような拠点にしようと安藤忠雄さんも委員になっていただいで議論しています。併せてエリアマネジメントということで大阪版 BID (Business Improvement District、業務改善地区) を実現しようと、これまで勉強会を開いて来ましたが、こ



れからは本格的な BID を日本で初めて大阪からやりたいと考えています。

また、地下に交通施設空間を造ろうとしています。すでにJRの「はるか」が走っている路線は地下に潜る都市計画を打っています。それに加えて西梅田～十三を繋ぐ構想を掲げました。阪急も繋がるし、JRも地下で繋がリターミナルとしてさらに大きな拠点に行きます。

■大阪城・周辺エリア

4つ目の「大阪城・周辺エリア」です。大阪都心の最大のみどりエリアで、これを活かしていきます。6月1日に西の丸庭園でモトクロス大会を開催することが決まっています。また森之宮周辺にある成人病センター跡地やJRの電車区や地下鉄の検車場等、これらの土地を今後どうしていくか「ランドデザイン・大阪」で方向性を出したいと思っています。約40%の低利用地として残っているわけで、大阪市の清掃工場も廃止が決定しています。これら20世紀を支えた静脈型産業の低利用地は今後たくさん出て来ます。新たな都市の再編に役立てていこうとしています。東京では品川車両基地の再開

発が進められています。大阪でもランドデザインでしっかり打ち上げていきたいと考えています。「うめきた」が最後の一等地と言われましたが、橋下市長は「森之宮が最後の最後の一等地やね」とおっしゃっています。

■中之島・周辺エリア

次に中之島周辺です。ご存じの通り水都大阪のシンボルであります。中之島公会堂をはじめ東洋陶磁美術館等文化施設が集積しています。今後は、中之島4丁目、5丁目と西の方面に整備が進んでいくことになろうかと思えます。長期的に見れば京阪・中之島線が途中で止まっていますので西へ延ばすことをランドデザインで位置付けしております。また4丁目と5丁目は中之島ミュージアムアイランドとして構想を立てています。国際近代美術館の予定地についてどうするか、天王寺美術館の在り方を含めて最終的にどうするか、大阪市と検討しています。中之島の魅力を高めてブランド化するのが我々の目的です。

■高速道路・鉄道

最後はインフラです。高速道路については国

大阪城・周辺エリア



<短期>

- ▶ 大阪城公園と周辺のにぎわい創出
- ・周辺の回遊性の向上

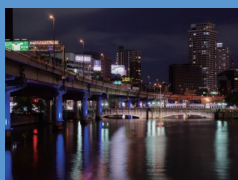


<短・中期>

- ▶ 世界的観光拠点としての魅力向上
- ・梅・桜街道と水の回廊のネットワークづくり
- ▶ 森之宮周辺の活性化
- ・成人病センター跡地活用の構想づくり具体化
- ・大阪城公園との一体化



中之島・周辺エリア



<短・中期>

> 水都大阪のシンボルアイランド化

- ・ライトアップの時間延長
- ・中之島緑道の回遊性向上
- ・水・みどり・光を活かす歩行者ネットワークづくり



> 中之島西部地域の魅力向上

- ・中之島4・5丁目のにぎわいの創出
- ・国際会議場の活用
- ・歴史的建築物の再生、活用



<長期>

> 鉄道アクセスの強化

- ・京阪中之島線の延伸

土軸に繋がる新名神、それから新大阪から高速に乗って都心に来られないのはおかしいじゃないかということで新大阪からの直結道路も我々は考えています。環状道路では関西大環状と都市再生環状道路、そして阪神高速環状線によってオペレーションします。都心へ無駄な車は入れないけれども、全体の物流網はしっかり円滑に流していきます。

鉄道ネットワークについては、例えば、門真で止まっているモノレールの南への延伸、北大阪急行の箕面への延伸、JR桜島線の延伸とかも描いています。都市内交通としてLRTを、まずあべの・天王寺・なんばで実現したいと思っています。将来的には御堂筋～難波～天王寺から今の阪堺線にもつながりますし、堺市との連携も出来ます。新たな都市交通手段を是非

実現したいと考えています。昨年6月に「ランドデザイン・大阪」が出来てから御堂筋の高さ規制の撤廃とか具体的な議論が始まっております。LRTについても、御堂筋の「みどり」化と併せて検討しようとしています。

■おわりに

大阪に必要なインフラや象徴的エリアには投資すべきだと思っています。皆様と一緒に進めていくためにランドデザイン・大阪推進会議を設置しました。インフラやエリアデザインについて議論をする場として副知事、副市長、関経連、大商、同友会が議論を始めています。是非やりましょうと多くの人々の声が届いています。皆様のご意見をいただきたいと思います。ご静聴ありがとうございました。



環境先進空港への第一歩

日刊建設工業新聞社大阪支社 編集部 和田 武也

関西国際空港にアジアの空港で最大級の大規模太陽光発電所（メガソーラー）が建設されるそうだ。2期空港島B滑走路の南側誘導路拡張予定地沿いの土地約9万6,700㎡と新関西国際空港会社が新設するフェデックス専用の貨物施設の屋根など2万3,000㎡に、空港機能を損なわないよう防眩性を備えた太陽光パネルを計7万2,000枚取り付けるというもので、発電出力は1万1,600kw、年間発電量は一般家庭4,100世帯分に相当する1,200万kw時を想定している。4,100世帯といえば、関空対岸にある田尻町の約3,800世帯を上回る数字だ。二酸化炭素（CO₂）の排出量では年間約4,000tの削減効果があるという。今年半ばごろに着工し、2014年初めにも運転を開始する予定だ。民間の投資会社が施設の設置・運営を担い、新関空会社は土地と屋根を貸し付けることになる。

この計画を発表する記者会見で新関空会社の安藤圭一社長が強調していたのは、「世界における環境先進空港を目指す」という言葉だ。新関空会社では「スマート愛ランド」として、人と地球にやさしい空港づくり、地球温暖化への対応といった「エコ」な取り組みに加え、クリーンエネルギーの活用や高度なIT技術を活用した「スマートエアポート」を目指している。太陽光発電や風力発電など再生可能エネルギーを積極的に導入する計画で、メガソーラーはまさに環境先進空港の実現に向けた大きな一歩となる。安藤社長は「収益を上げるつもりはなく、人と地球にやさしい『環境先進空港』を国内外にアピールしたい」と話し、環境と共生した世界最高水準の空港づくりに取り組む決意を示している。

今回のメガソーラープロジェクトでは、再生可能エネルギーの固定価格買い取り制度に基づき、発電した電力は20年間にわたり関西電力に売電するそうだが、安藤社長は「非常時に空港島内の施設に使えないか今後議論する」とも述べている。

2期空港島には4,000mのB滑走路や誘導路はあるが、上物施設といえば昨年10月に完成したLCC専用の第2ターミナルや国際貨物ターミナルなどまだまだ少なく、広大な土地が未利用のまま。現在、2015年の完成に向け、LCC専用の第3ターミナルは計画されているが、第1ターミナルのような本格的な旅客ターミナルビルは具体化していない。日本の空の玄関口として早期の完成を期待しているが、このまま未利用のままではもったいない。一方、1期空港島には旅客ターミナルビルなど多くの建物があり、空港駅や貨物上屋、貨物代理店ビル、浄化センター用地など屋上を利活用できる施設は数多い。2期空港島の未利用地や1期空港島にある施設の屋上を使えば、空港島で使用する全電力とまではいかないが、何割かを賄えるはずだ。さらに風力発電や水素エネルギーを活用することもできる。

また、関空対岸には、鉄道駅や高層ビル、商業施設、大学、工場、オフィスビル、公園などさまざまな施設が立地するりんくうタウンがあり、屋上などを有効利用することも可能だ。関空だけでなく、りんくうタウンを含めた「エコエリア」を目指してほしい。

ちなみにアジアの空港では、中国・上海虹橋空港の空港駅にある約6,700kwが最大の発電規模で、シンガポールのチャンギ空港にも小規模な施設がある。国内では羽田空港の国際

貨物ターミナルなどに3,200kw、徳島空港に2,800kwの発電施設が稼働しているほか、岡山空港の滑走路斜面に3,500kw、福島、阿蘇くまもとの両空港に2,000kwのメガソーラーが計画されている。10メガを超える施設はなく、関空がアジアの空港で最大級のメガソーラーとなる。

関西では、淡路島が「あわじ環境未来島特区」に指定され、メガソーラープロジェクトが相次いでいる。地域資源を生かし、潮流発電や風力発電も検討するそうだ。関空関連でいえば、空港島を造成する際の土砂採取地となった大阪府岬町や和歌山市、兵庫県淡路市でメガソーラーが計画され、一部はすでに稼働している。特区に関しては、関空は9地区ある「関西イノベーション国際戦略総合特区」の一つに位置づけられ、医薬品や医療機器の温度管理を徹底する「クールチェーン」の構築などを目指しているが、関空も淡路島と同じように環境特区に指定し、環境に配慮した持続性のある空港づくりができないだろうか。大阪湾沿岸には、世界的に市場規模の拡大が予想されるリチウムイオン電池や太陽電池など環境・エネルギー関連の生産拠点が集積しており、大阪湾ベイエリア全体が環境先進エリアになることも考えられる。関空が日本の玄関口として世界への情報発信拠点になることを期待する。

そういえば「環境」という文字は、空港島建設時によく耳にした。そう「環境」は関空にとって切り離せないキーワードなのだ。伊丹空港の騒音問題をきっかけに大阪・泉州沖5kmの海上に建設された関空は、騒音公害がほとんどないのが最大の特徴だが、建設段階においても周辺海域の水質を悪化しないよう環境に配慮しながら工事が進められている。その一つが、海域生物の生息環境を作り出すために採用した緩傾斜石積護岸。1期、2期空港島ともに大部分の護岸に採用し、溝を設けて海藻が付着しやすくしたり、あらかじめ海藻を根付けたブロックを用いて、種付けしたりするなど藻場の造成に取り組んでいる。藻場の広さは50haに及び、

100種類以上の海藻が確認されている。さらに魚の餌となる小動物も多く生息し、タイやメバル、スズキ、カサゴなどが集まり、ナマコやサザエなどの魚介類もみられる。空港島造成時には、土砂投入による海水の濁りを防ぐため、空港島周辺に汚濁防止膜を設置している。関空は人と自然にやさしい空港づくりを建設当初から意識しているのだ。

関空は来年9月に開港20周年を迎える。山あり谷ありを経験し、米国での同時多発テロや新型肺炎SARS、イラク戦争など国際的な事件や出来事が起こるたびに航空需要が落ち込んだが、昨年3月に国内初の本格的格安航空会社(LCC)「ピーチ・アビエーション」が関空を拠点に運航を始めて以降、状況が一変した。現在も国内外のLCCが相次いで路線を開設するなど、ようやく関空が目指すべき立ち位置が見えてきたのかも知れない。数値的にも目に見えて良くなり、12年度の発着回数は国際線旅客便が16%増の6万9,968回と2年連続で前年を上回り、開港以来最高を記録。国内線もLCCの新規就航によって41%増の4万4,019回と大きく回復した。貨物便も国内が47%伸びるなどした結果、国際線・国内線全体の便数は19%増の12万8,729回と2年連続で前年を上回り、過去3番目の水準になった。

このように明るい兆しが見えてきたが、関空は、今後も環境に配慮した空港づくりを進め、騒音問題がなく、安全で安心して利用できる空港であり続けてほしい。そして、「エコ関空」「グリーン関空」に向けた取り組みを推進し、誰もが認める世界最高水準の環境先進空港を実現してほしい。



関空への国内LCC就航と神戸空港への影響



文教大学 国際学部 教授

小島 克巳

(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

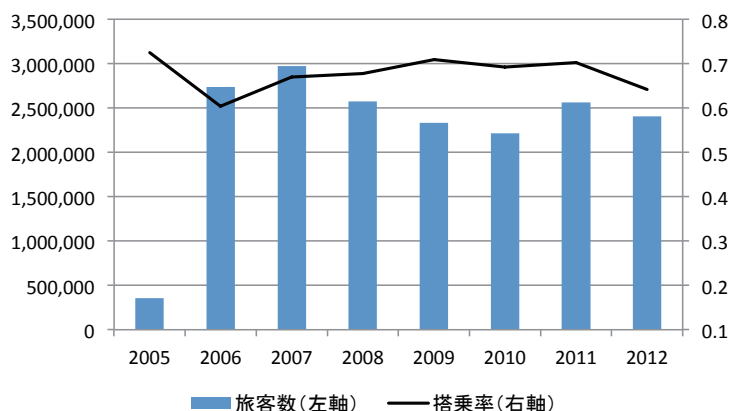
昨年（2012年）3月に関西国際空港（以下、関空）に初の本格的な国内LCC（格安航空会社）であるピーチ・アビエーション（以下、ピーチ）が就航して以来、LCCという言葉が日本でも頻繁に耳にするようになった。ピーチ自体の頑張りや、昨年10月にオープンしたLCC専用の第2旅客ターミナルビルの話題性もあり、ピーチの利用者は予想を上回るペースで伸びているようである。

その一方で、関空からは高速船で30分ほどしか離れていない神戸空港の昨年度の利用者数は前年度よりも減少し、関空へのLCC就航の影響が出ていることが指摘されている。もしそうであるならば、このことは、空港間競争の優劣が空港インフラの立地条件やアクセス性だけでなく、そこに就航する航空会社の経営戦略や集客力によっても左右されうることを示している。

そこで、本稿では2011（平成23）年度と2012（平成24）年度の神戸空港の利用者数のデータを見ながら、関空へのLCC就航とそれによる神戸空港への影響について考えてみたい。

2. 神戸空港の利用者数の変化

まずは神戸空港全体の利用者数の変化を概観する。神戸空港の2012年度の利用者数は2011年度よりも約6%減少し約240万人にとどまり、搭乗率も6%の減少となった。図1に示すように、2007年度をピークに減少していた利用者数は2011年度にいったん回復したものの、昨年度はまた減少し、搭乗率も2007年以降の最低を記録した。



出所) 神戸市データより筆者作成

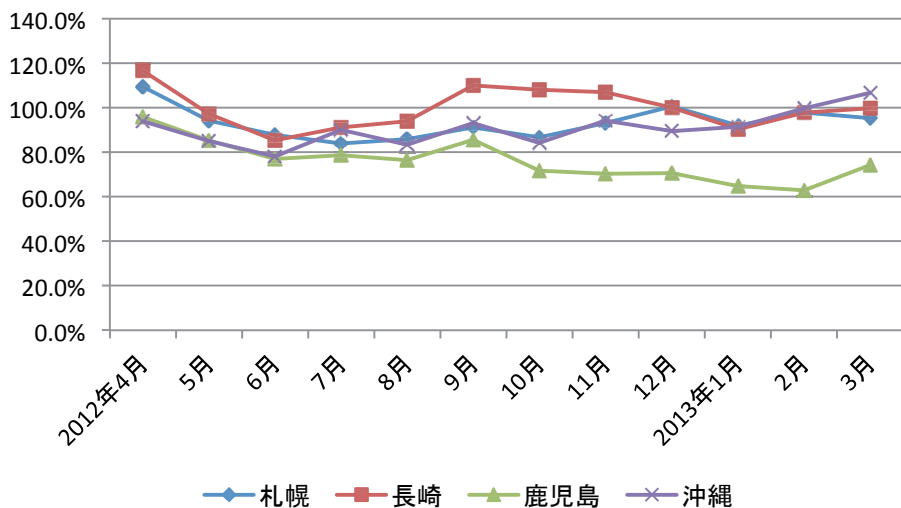
図1 神戸空港の利用者数と搭乗率の推移

この減少の理由については、スカイマークの路線再編に伴う成田線と熊本線の運休に加え、昨年3月にピーチが関空に就航したことで、価格に敏感な利用者が神戸空港のスカイマーク便から関空のピーチ便に流れたことが指摘されている。事実、神戸空港発着のスカイマーク6路線のうち、札幌、長崎、鹿児島、沖縄の4路線は、関空発着のピーチと路線が競合している。後述するように、ピーチの就航後にこれらの路線では利用者が減少しており、ピーチ就航の影響を受けていることが推察される。

3. スカイマークとピーチの競合路線の状況

大手よりも低運賃を売り物にしていたスカイマークが、さらに格安の運賃を提供するピーチに利用者を奪われるという事態は想像に難くないが、実際に両社の競合路線のデータを個別に見てみると、路線ごとに異なった様相を呈していることがわかる。

図2は競合4路線の2012年度の利用率を対前年同月比でみたものである。このように、年度初めはどの路線も前年よりも利用者を減らしているものの、その後回復基調にある路線もあり、必ずしも競合4路線すべてでスカイマークが大きく利用者を減らしているわけではない。4路線のうち最も利用者の落ち込みが激しい路線は鹿児島線であり、反対に長崎線では前年を上回る月もある。それ以外の2路線についても年度末にはほぼ前年並みに回復している。



出所) 神戸市データより筆者作成

注) 札幌線には ANA 便の利用者数も含む。それ以外の路線はスカイマークの単独路線。

図2 利用率の対前年同月比の推移（ピーチと競合するスカイマークの神戸路線）

スカイマークの鹿児島線の苦戦の原因は、路線開設が2010年9月と比較的新しく、利用者があまり定着していないところに格安のピーチが就航したことに加え、便数もスカイマーク2便に対してピーチが3便（曜日・時期により増減あり）と、利便性でもピーチが優位に立っていることが影響していると考えられる。直近（2013年5月）の両社の最安運賃を比較してみても、スカイマークの神戸発鹿児島線が10,000円であるのに対し、ピーチの関空発鹿児島便は5,000円程度とほぼ半額の水準となっている。

一方、長崎線でスカイマークが健闘しているのは、ピーチの長崎線の初便のダイヤが関空発6時台あるいは7時台に設定されており、関空へのアクセスを考慮すると利用者が限られていることが大き

な要因であると考えられる。LCC は機材をフル稼働しているため、ダイヤ制約上、出発と到着が早朝深夜時間帯にかかる便も多く、このような路線では、運賃の優位性がなくてもダイヤ設定によってはスカイマークにも十分に勝機がある。

4. スカイマークと神戸空港の課題

スカイマークはいわゆる新規航空会社のパイオニアであり、規制緩和の流れを背景に1998年に大手の半額運賃を売りに新規参入した。当初は赤字に苦しんだが次第に経営は安定し、ここ数年は営業黒字を確保するに至っている。ところが、昨年のピーチをはじめとする国内 LCC の登場は、このスカイマークの航空業界での立ち位置を中途半端なものにしてしまった。すなわち、これまでは JAL と ANA といった大手よりも割安な運賃を提供することで、価格に敏感な利用者層を一定数獲得してきたが、コスト削減をさらに進めた国内 LCC によってスカイマークの運賃の割安感が薄められてしまった。スカイマークは大手と LCC に挟まれて、二面競争に直面することとなったのである。

スカイマークは神戸空港を西の拠点と位置づけているが、神戸空港から至近の関空に国内 LCC が就航すると、競争力の弱い一部の路線では利用者が国内 LCC に流れた。さらに、この3月には関空からの札幌線と沖縄線からも撤退した。このような状況の中でスカイマークが神戸空港で一定の利用者を確保し続けるには、国内 LCC よりも便数やダイヤ面で優位に立つことが必要である。

スカイマークの利用者が伸び悩むと、便数の多くをスカイマークが占める神戸空港の利用者数の減少に直結することになる。前述のように、昨年度の神戸空港の利用者数は一昨年度よりも約6% 減少しており、都心からのアクセスの良さという神戸空港の利点を十分に生かし切れていない状況にある。さらにこの6月からは、現在 ANA が運航する札幌線と沖縄線がそれぞれ AIRDO とスカイネットアジア航空（ソラシドエア）に移管される予定であり、大手による運航便は ANA の東京線2便と札幌線1便のみとなる。このように、神戸空港は中堅の新規航空会社が乗り入れる関西の二次空港という色合いが一層強くなるが、AIRDO とスカイネットアジア航空も便数やダイヤ面で国内 LCC との差別化をうまく図ることができなければ、結果的に神戸空港の利用者数も伸び悩む可能性がある。そのような状況を回避するためにも、神戸空港の運用時間や便数制限の緩和も検討課題とすべきである。

5. おわりに

今回本稿で紹介したケースは、関空へのピーチ就航が神戸空港のスカイマークから一部の利用者を奪い、その結果としてスカイマークが拠点とする神戸空港の利用者数が伸び悩むという、神戸空港サイドから見れば一種の負の連鎖である。さらにこのことは、一つの空港の大半の便数を特定の航空会社が占めることが、空港経営の安定性という面から望ましいのかどうかという疑問も投げかけている。しかしながら、利用者をめぐる空港間競争は必ずしもゼロサムゲームというわけではない。今後とも関空の国内 LCC がスカイマークなどの新規航空会社と神戸空港の利用者にどのように影響を与えるのか、そして両者がその影響にどのように対処していくのかを注視していきたい。

2012 年度（平成 24 年度）運営概況（速報値）

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

○発着回数 128,729 回（対前年比 119%）

国際線： 84,710 回

（対前年比 111%）

国内線： 44,019 回

（対前年比 141%）

発着回数について

2012 年度の発着回数は、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 116% と 2 年連続で前年を上回り、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 141% となり、国際線・国内線合計でも 119% と 2 年連続で前年を上回り、開港来過去 3 番目の水準となっております。

○旅客数 16,798,760 人（対前年比 121%）

国際線： 11,423,570 人

（対前年比 113%）

国内線： 5,375,190 人

（対前年比 143%）

旅客数について

年度の国際線旅客数は、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 104% 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も 138% 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 143% と 5 年ぶりに前年を上回っております。

○貨物量 687,425t（対前年比 97%）

国際貨物： 659,007t（対前年比 98%）

積込量： 299,735t（対前年比 97%）

取卸量： 359,272t（対前年比 98%）

国内貨物： 28,418t（対前年比 77%）

貨物量について

年度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 4 月 18 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 3 月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス (△は入超)
近 畿 圏	1,310,949	102.2	20.9	1,217,172	102.3	18.3	93,777
管 内	795,062	103.5	12.7	960,294	104.7	14.5	△ 165,232
大 阪 港	258,848	99.9	4.1	369,701	102.5	5.6	△ 110,853
関 西 空 港	373,443	109.3	6.0	281,305	114.8	4.2	92,138
全 国	6,271,355	101.1	100.0	6,633,776	105.5	100.0	△ 362,421

【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	373,443	109.3	6.0	281,305	114.8	4.2	92,138
成 田 空 港	729,748	94.0	11.6	897,328	108.8	13.5	△ 167,579
羽 田 空 港	19,735	129.6	0.3	42,066	95.6	0.6	△ 22,332
中 部 空 港	61,953	99.2	1.0	62,428	87.4	0.9	△ 475
福 岡 空 港	37,785	70.4	0.6	27,750	93.5	0.4	10,035
新 千 歳 空 港	1,599	87.6	0.0	1,110	41.5	0.0	489

※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 4 月	221,010	7,370	236,170	7,870	227,210	7,570	230,470	7,680	914,860	30,500
平成 25 年 累計	720,720	6,010	703,700	5,860	1,163,430	9,700	1,144,820	9,540	3,732,670	31,110
前 年 同 期	570,280	4,710	559,200	4,620	1,189,730	9,830	1,192,390	9,850	3,511,600	29,020
対 前 年 同 期 比	126.4%		125.8%		97.8%		96.0%		106.3%	

※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。

平成25年G/W期間中における 出入（帰）国者数【速報値（概数）】

平成25年4月26日（金）から5月7日（火）までのG/W期間中（12日間）において、関西国際空港を利用した出入（帰）国者数は次のとおりです。

* 出・入（帰）国者総数 350,600人 （昨年比3.8%減）
 （内）出 国 者 数 174,000人 （昨年比4.3%減）
 （内）入（帰）国者数 176,600人 （昨年比3.2%減）

* 出国ピーク 4月27日（土）及び5月3日（金） 18,600人
 （過去最多 平成13年4月28日 25,100人）

* 入（帰）国ピーク 5月 6日（月） 23,300人
 （過去最多 平成13年5月 6日 30,200人）

* 出入（帰）国ピーク 5月 6日（月） 35,300人
 （過去最多 平成13年5月 6日 42,500人）

平成25年G/W期間（4月26日から5月7日まで）の出入（帰）国者数は、対前年（平成24年4月26日から5月7日まで）比3.8%減の350,600人であった。

本年のG/Wは、休日が前半と後半に分散したこともあり、若干の減少となったが、同期間中の出入（帰）国者数は依然として高水準で推移している。

出国者渡航先国（地域）別では、第1位が《韓国 40,500人》、以下《東南アジア 29,000人》《台湾 25,500人》、の順であり、昨年とは異なり東南アジアが順位を伸ばしている一方で、中国が同第4位と後退している。対前年比では、台湾が32.1%増、東南アジアが8.6%増、香港が5.1%増となったほかは、韓国が2.9%減、中国が29.1%となった。

G/W期間中の出入（帰）国者数

平成25年 4月26日～5月7日（12日間）					平成24年 4月26日～5月7日（12日間）				
		出 国	入（帰）国	合 計			出 国	入（帰）国	合 計
4月26日	金	16,900	15,600	32,500	4月26日	木	15,800	13,000	28,800
4月27日	土	18,600	15,900	34,500	4月27日	金	18,500	15,300	33,800
4月28日	日	16,000	12,800	28,800	4月28日	土	20,300	16,700	37,000
4月29日	月	12,900	14,600	27,500	4月29日	日	17,600	11,800	29,400
4月30日	火	11,100	11,600	22,700	4月30日	月	14,200	12,800	27,000
5月 1 日	水	14,600	11,400	26,000	5月 1 日	火	14,000	10,800	24,800
5月 2 日	木	17,100	9,900	27,000	5月 2 日	水	16,500	9,700	26,200
5月 3 日	金	18,600	11,900	30,500	5月 3 日	木	18,900	12,200	31,100
5月 4 日	土	11,700	14,800	26,500	5月 4 日	金	11,300	17,100	28,400
5月 5 日	日	13,700	18,900	32,600	5月 5 日	土	9,900	20,500	30,400
5月 6 日	月	12,000	23,300	35,300	5月 6 日	日	12,600	24,200	36,800
5月 7 日	火	10,800	15,900	26,700	5月 7 日	月	12,200	18,400	30,600
合 計		174,000	176,600	350,600	合 計		181,800	182,500	364,300
1日平均 29,200人					1日平均 30,400人				

出国者渡航先国（地域）別一覧表

	平成25年 4月26日～5月7日 (12日間)			平成24年 4月26日～5月7日 (12日間)	
	実績数	構成比率	対前年比	実績数	構成比
韓 国	40,500	23.3 %	97.1 %	41,700	22.9 %
中 国	23,100	13.3 %	70.9 %	32,600	17.9 %
香 港	14,500	8.3 %	105.1 %	13,800	7.6 %
台 湾	25,500	14.7 %	132.1 %	19,300	10.6 %
東 南 ア ジ ア	29,000	16.7 %	108.6 %	26,700	14.7 %
北 ア メ リ カ	4,700	2.7 %	87.0 %	5,400	3.0 %
ハ ワ イ	7,200	4.1 %	81.8 %	8,800	4.8 %
グアム・サイパン	5,700	3.3 %	85.1 %	6,700	3.7 %
オ セ ア ニ ア	2,800	1.6 %	66.7 %	4,200	2.3 %
ヨ ー ロ ッ パ	13,400	7.7 %	95.7 %	14,000	7.7 %
そ の 他	7,600	4.4 %	88.4 %	8,600	4.7 %
合 計	174,000	100.0 %	95.7 %	181,800	100.0 %

不法就労外国人对策キャンペーン月間

■法務省入国管理局からのお知らせ■

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

近年、国際交流は一層活発となり、多くの国からたくさんの外国人の方々が日本を訪れており、平成24年には我が国に入国した外国人は約917万人となっており、対前年比約204万人の大幅な増加となりました。

外国人のほとんどの方々は、適正な手続により入出国されていますが、一方で、不法就労を目的として我が国に入国しようとする外国人も後を絶たないばかりか、その入国手段も年々悪質、巧妙化しています。また不法残留外国人数も、当局の施策並びに関係機関の御協力により、年々減少しておりますが、本年1月1日現在で、依然として約6万2千人を数える状況にあります。

今後、更に国際交流を発展させ、より良い日本社会を築くためには、外国人の方々に日本の法律を遵守していただきつつ、国際交流の推進を図ること、すなわち、「ルールを守って国際化」することが必要です。

そのためには、喫緊の課題であります不法就労防止に向け、皆様の御理解と御協力をお願いいたします。

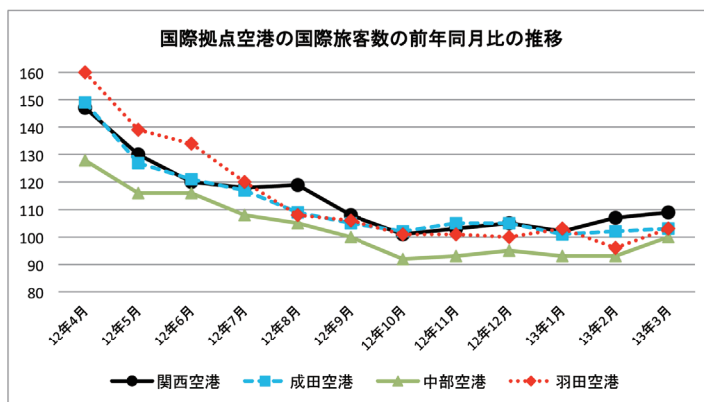
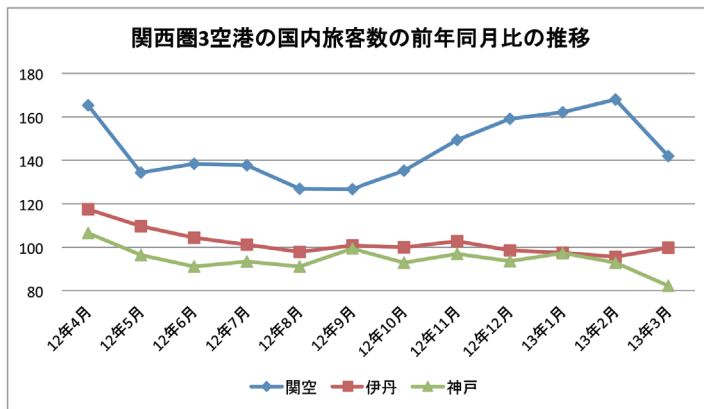
関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

2013 年 3 月実績【速報】

区 分	空港名	国 際 線	前 年 同 月 比	国 内 線	前 年 同 月 比	合 計	前 年 同 月 比
発着回数 (回)	関西 3 空港	7,267	103.5%	17,129	108.8%	24,396	107.2%
	関 西	7,267	103.5%	4,029	136.4%	11,296	113.3%
	大阪(伊丹)	0	—	10,752	101.1%	10,752	101.1%
	神 戸	0	—	2,348	109.0%	2,348	109.0%
	成 田	14,868	100.2%	3,720	146.2%	18,588	106.9%
	東京(羽田)	3,275	112.7%	29,984	107.5%	33,259	108.0%
	中 部	2,545	98.2%	4,393	97.4%	6,938	97.7%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,094,508	109.8%	1,896,177	106.7%	2,990,685	107.8%
	関 西	1,094,508	109.8%	556,968	141.9%	1,651,476	118.8%
	大阪(伊丹)	0	—	1,142,363	99.8%	1,142,363	99.8%
	神 戸	0	—	196,846	82.2%	196,846	82.2%
	成 田	2,686,531	103.2%	422,250	184.2%	3,108,781	109.7%
	東京(羽田)	717,609	106.0%	5,239,823	100.8%	5,957,432	101.4%
	中 部	427,600	100.1%	417,789	102.0%	845,389	101.0%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	56,971	93.5%	13,489	98.8%	70,460	94.4%
	関 西	56,971	93.5%	2,157	70.4%	59,128	92.4%
	大阪(伊丹)	0	—	10,739	107.3%	10,739	107.3%
	神 戸	0	—	593	100.8%	593	100.8%
	成 田	170,078	92.8%	集計中	—	170,078	92.8%
	東京(羽田)	14,022	120.3%	61,526	99.1%	75,548	102.4%
	中 部	9,665	93.0%	2,481	104.8%	12,146	95.2%

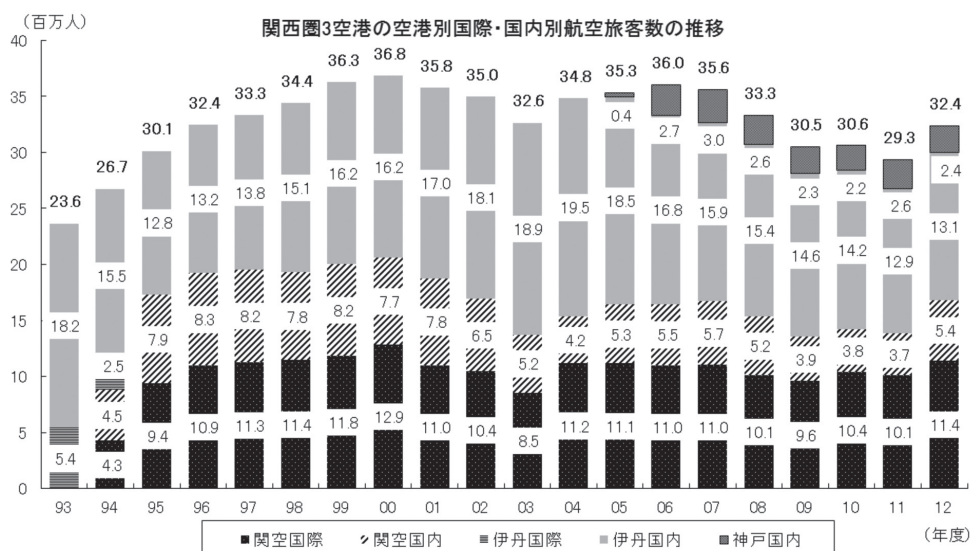
注 1. 神戸の発着回数は着陸回数を 2 倍して求めた数値。

注 2. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



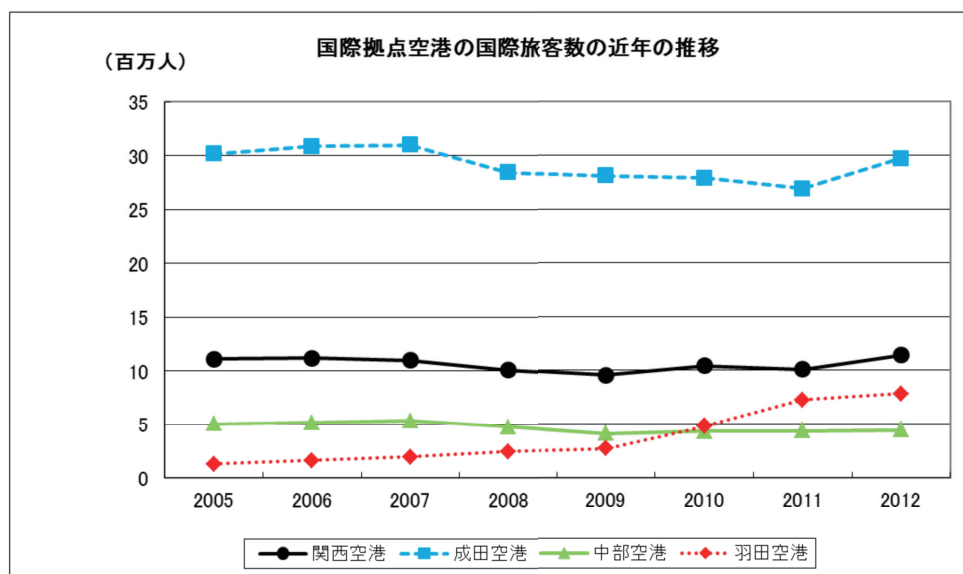
・関西圏 3 空港の年度別航空旅客数の推移

関西圏の関空・伊丹・神戸の3空港の2012年度の国際・国内の合計旅客数は、4年振りに3200万人を越えた。空港別では東日本大震災等があった2011年度と比較し、神戸を除き、前年を上回った。とくに、関空の国内旅客は、LCCの就航により370万人から540万人に大幅に増加した。



・国際拠点空港の国際旅客数の近年の推移

関西空港、成田空港、中部空港に加え、第4滑走路供用後に国際定期便の就航が本格化した羽田空港（東京国際空港）の4空港について、2005～2012年度の国際旅客数の推移をみると、羽田のみが漸増しているのに対し、他の3空港は2005～2011年度は維持もしくは微減傾向であった。2012年度は、関西は最近8年間の最高値となり、成田は5年ぶりに前年増加、中部は3年連続の増加ではあるが、500万人を下回っている。



関西空港調査会からのお知らせ

○第3回懇話会（平成25年4月25日開催）

「世界の空港及びインフラ・セクターの動向 ～関西国際空港コンセッションへのインプリケーション～」をテーマにコンザロ R. ガルシア氏（ゴールドマン・サックス投資銀行部門 グローバル・インフラ・セクター 責任者兼マネージング・ディレクター）の講演会を開催し、意見交換を行った。

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㈱代表取締役専務取締役）

○第402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6月5日（水）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「大阪の観光戦略について」（仮題）
講 師 加納 国雄 氏（大阪観光局長）

○第403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7月9日（水）16：00～17：00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「関西国際空港のスマート愛ランド推進計画について」（仮題）
講 師 加藤 芳充 氏（新関西国際空港㈱ 常務取締役）

※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。

○見学会

日 時 平成25年6月7日（金）9：30～18：00
見 学 先 三菱航空機（MRJ）
定 員 20名（先着順、1団体1名に限定させていただきます。）

※ 上記「見学会」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

▶ ～つるやオープンゴルフトーナメントプロアマ大会に出場しました～

3月につるやで3番ウッドを購入したときの抽選で、つるやオープントーナメントプロアマ大会への招待が当たり、同大会に参加しましたのでその概要を紹介します。

男子ゴルフトーナメントのつるやオープンは今年で20回目を迎え、4月25日（木）～ 28日（日）に山の原ゴルフクラブ山の原コースで開催されましたが、プロアマ大会は、その前日に開かれました。プロ1名とアマチュア3名の計4人を1組とし、スクランブル方式の団体戦で競われます。

スクランブル方式とは、ティーショットは、4人全員が打ち、4人の中で一番条件の良いボールをチームの1打目として決定し、セカンドショットは、選んだボールの1クラブレンジス以内でホールに近づかない場所にプレーして、チーム全員が第2打を打ちます。3打目以降も同手順を繰り返す方式です。なお、2打目以降、プロは常に最後に打ちます。

40チームによる団体戦ですので、1番、4番、6番、10番、13番、15番の各ホールから8時に同時にスタートしました。

私は、武藤俊憲プロのチームで、8時に6番ホールからスタートしました。ティーショットのほとんどは、武藤プロのボールを選択しましたが、アマチュアの3人は、パットやアプローチでチームに貢献し、11アンダーという結果でした。アマチュア3人は、優勝もあるのではと期待したのですが、武藤チームは、9位で、1位は15アンダーで、今年からプロに転向した松山英樹プロのチームでした。

プロの素晴らしい弾道のショットを直近で見ることができ、コンパクトなトップから力強いスイングと重く、強い打球音が強く印象に残りました。

トーナメント仕様のコースは、芝がまだ伸びていないこともあり、ラフはそんなに深くなく、雨であったことから、グリーンもやわらかく、思っていたよりタッチが合う速さでした。ラウンド中は、適宜、プロからアドバイスや指導を受け、楽しく回ることができました。

今回のつるやオープンは、ジャンボ尾崎選手が史上初のエージシュートの達成やプロ2戦目の松山英樹選手が最速のプロ初優勝など、話題の多い大会となりました。

(Y.H)

家族みんなで楽しめる海辺のレジャー

ぴちぴちビーチの潮干狩り(阪南市)



春から初夏にかけては、気候もよく野外でのレジャーを楽しむには最高の季節となっています。この時期楽しめる海辺のレジャーの代表格は、なんといっても潮干狩りです。

潮干狩りは、小さな子どもから、お年寄りまで同じように貝を採取できるという事で、年齢や性別などにかかわらず、ファミリーやグループみんなが楽しめるレジャーです。砂の中にある貝を発見したときは、子どもだけでなく大人の方も心から楽しめます。



なお、ぴちぴちビーチではバーベキューコーナーを設置しており、各種レンタル用具も取り揃えていますので、手ぶらでお越しいただいても、潮干狩りやバーベキューなど春の一日を存分にお楽しみいただけます。その他、地引網体験漁業なども実施しており、多くのメンバーで行かれる場合などは、ぜひともお楽しみいただきたいメニューです。プチ漁師気分が味わえますよ。

バーベキューコーナーや地引網体験の予約や団体受付など、詳細については、下記までお問い合わせください。

■アクセス

◎お車の場合（大阪方面）

阪神高速泉佐野南 I C または、阪和道泉南 I C から国道26号で箱作小学校前交差点を右折。

泉南 I C からは、第2 阪和国道箱ノ浦ランプを経由して国道26号の箱ノ浦ランプ北交差点を右折、箱作小学校前交差点を左折。

（和歌山方面）

国道26号で箱作小学校前交差点を左折も可。

◎電車の場合

南海本線箱作駅下車 和歌山方面へ徒歩 1 5 分

■申し込み・問い合わせ

箱作海水浴場管理組合 電話 072-476-04736