



# KANSAI 空港レビュー



No.418  
2013.9

## CONTENTS

### 1 巻頭言

地域の成長を支えるグローバルインフラとしての関西に期待  
山地 英彦

### 2 各界の動き

### 10 講演抄録

スマート愛ランド構想について ～環境先進空港を目指して～  
加藤 芳充

### 18 プレスの目

正念場の経営統合2年目  
新宮 達

### 20 航空交通研究会研究レポート

新空港開港が都市の拠点性に及ぼす効果—アジア地域の事例—  
松本 秀暢・堂前 光司

### 24 データファイル

- ・運営概況について[平成25年7月分](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成25年7月分)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・平成25年夏季繁忙期間(7月20日～8月19日)における  
関西空港を利用した出入(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7月分)

#### 【表紙写真】「フィンエア A340-300 マリメッコ塗装機」

フィンエアとマリメッコのコラボ塗装機の A340-300 です。  
フィンランドのファッションブランド、マリメッコのウニッコ柄(ケシ)を塗装した A340-300 が運航されています。  
KIX への運航機材は主に A330-300 であるが、夏季のこの時期は A340-400 も運航され、時折マリメッコ塗装機を見ることができます。フィンエアはムーミンやサンタクロースの塗装機が有名でした。また見たいものです。

撮影：柴崎 庄司

## 地域の成長を支える グローバルインフラとしての 関空に期待



大阪府政策企画部空港戦略監  
(関西国際空港全体構想促進協議会事務局長)

山地 英彦

我が国初の2空港一体運営の開始から1年が経過しました。関空では、同空港に拠点を構える「ピーチ・アビエーション」の路線拡大もあり、就航便数や旅客数が大幅に増加。新関空会社が策定した「戦略的成長プログラム」の目標を概ね達成するなど、順調な滑り出しを見せています。

大阪・関西が成長を果たしていくためには、関空の空港機能の強化はもちろん大切です。しかし、今後はこれに加え、「機能強化された関空をどのようにフル活用し、地域の成長に結びつけていくか」といった戦略的な視点を持って取り組むことが特に重要になるのではないのでしょうか。

関西では、平成10年より、関西の自治体や経済界で構成する「関西国際空港全体構想促進協議会（促進協）」という枠組みのもと、オール関西で関空の強化に取り組んできました。

世界的な景気低迷などから、関空は貨物輸送の面で厳しい状況が続いています。このようなときにこそ、国際拠点空港として関空が有するポテンシャルを最大限発揮し、大阪・関西の成長につなげられるよう、地元としてもしっかりとサポートしていく必要があると考えています。

関空では、早くから関西産業の特性に着目し、医薬品貨物を関空に集約するための取り組みを進めてきました。関空が、空港内に医薬品貨物専用の定温庫を国内の空港で初めて整備した際に、促進協としてその利用を促進するための助成制度を創設したところ、医薬品貨物の取扱高

が約3割増加しました。

この流れを加速させるため、平成23年9月に関空会社と促進協、大阪医薬品協会などで特区制度を活用する協議会を設立しました。この協議会を通じて国と協議を重ねた結果、未承認薬を輸入する際の手続きを電子化した「薬監証明電子申請サービス」を今年3月から全国で初めて開始したところです。このサービスの導入により、事業者の負担の大幅な軽減や手続きのスピードアップが図られ、今まで成田空港を利用していた事業者が関空を利用するようになるなど、医薬品物流の流れを関空に定着させる効果が期待できるものと考えています。

今後、このような流れを一層促進し、フォワーダー等の物流拠点機能の誘致などにつなげていくことが重要です。このため、新たな国家戦略特区の活用等を含め、促進協としても関西で新たな貨物を創り出す「創貨」、関西の貨物を集める「集貨」につながるこのような取り組みを全力で応援していきたいと考えています。

来年度には、コンセッション（事業運営権の売却）が予定されるなど、関空は大きな節目を迎えます。今一度、「地域と共存共栄する空港」という関空建設の基本理念を再確認し、関空と地域とがWIN = WINの関係を構築していくことがますます重要になります。このことから、大阪・関西のみならず我が国の成長・発展を支えていくグローバルインフラとして関空が果たす役割に強く期待する次第です。

# 各界の動き

## 関西国際空港

### ●ガルーダ・インドネシア航空、15年ぶりジャカルタ線再開

ガルーダ・インドネシア航空は8月1日、関西～ジャカルタ線を11月8日から就航すると発表した。エアバス A330 - 200 型機（222 席）で週4往復運航する。直行便は15年ぶり。

### ●南海トラフ地震の津波浸水、最大1m

大阪府は8月8日開いた有識者会議「南海トラフ巨大地震災害対策等検討部会」（部会長＝河田恵昭・関西大教授）で、東海から九州沖を震源域とする南海トラフ巨大地震に関し、発生時の津波に伴う浸水被害の最終想定図を提示した。府内の浸水面積は、中間想定（6月公表）比1.2倍の約1万1,000haに上り、関西空港も1期島南端の国際貨物地区や北端のポートターミナルなど、約100haが最大で1m浸水するとされた。



## クリック！

新関西国際空港会社は、国際貨物地区の浸水予測について、防潮壁が長さ約30mにわたってつられていない部分があることが原因と判断。この部分を埋める工事に着工し、年度内に完成させる計画。ただ第2滑走路やLCCターミナルのある2期島を含め、2本の滑走路、ターミナルビルは浸水せず、航空機の運航に支障はないとしている。

### ●海上アクセス、「OMこうべ」と10月に経営統合

神戸空港と関西空港を結ぶ高速船「神戸ー関西ベイ・シャトル」を運営する神戸市の第三セクター、海上アクセスは8月8日、同じ同市の三セクでショッピングセンター運営などを行う「OMこうべ」と10月1日に経営統合すると発表した。

### ●ミャンマー空港事業、競り負け

ミャンマー政府は8月10日、3空港の新設や拡張工事の発注先を決める国際入札結果を発表した。事業費が2,000億円規模とされるハンタワディ空港（新設）は新関西国際空港会社と大成建設が共同で入札したが、韓国の仁川国際空港を中心とする企業連合に競り負けた。ヤンゴン空港は中部国際空港会社などが有力とされたが、現在も運営を担当している地元財閥アジア・ワールドや中国企業を中心とする企業連合に競り負けた。三菱商事、日本航空系のJALUXの企業連合が、ミャンマー中部にあるマンダレー国際空港の改修・運営事業を獲得した。総事業費は約60億円を見込む。

### ●機内食会社、希望退職募る

グルメ杵屋は8月12日、関西空港の発着便の機内食をつくる子会社、エイエイエスケータリング（泉南市）で希望退職を募り、割り増し退職金などの経費で2億6,500万円の特別損失が生じたと発表した。希望退職は4月に実施、55人が応募した。航空会社の経費削減に加え、機内食が有料の格安航空会社（LCC）が増え、業績が低迷していた。

## ●ジェットスター・ジャパン、拠点化は年内に

ジェットスター・ジャパンの鈴木みゆき社長は8月13日、成田空港で開いた累計搭乗者数200万人突破記念式典で、関西空港の第2拠点化の時期については、「できれば年内で考えたい」と述べた。

## ●ピーチ、1年目は赤字12億円

関西空港を拠点にするLCCのピーチ・アビエーションの2013年3月期決算が8月15日付官報で公表された。売上高が143億円で、純損益は12億円の赤字だった。本業のもうけを示す営業損益も9億円の赤字だった。14年3月期の黒字化をめざしている。

## ●国内線旅客16%増、国際線は前年並み

新関西国際空港会社が8月20日に発表した7月の速報値によると、関空の旅客数は国際線が前年並みの102万5,118人で、外国人旅客は20%増の43万5,780人と17か月連続で前年を上回り、7月としては開港以来過去最多となった。国内線の旅客数は16%増の50万1,839人と増加し、22か月連続で前年越えが続いている。大阪空港の国内線旅客数は、同6%増の114万8,619人と、4か月連続プラスだった。

## ●促進協、関空支援を国に要望

関西の自治体や経済団体でつくる関西国際空港全体構想促進協議会（促進協）は8月21日、政府に関空への支援を要望した。政府補給金の継続やLCCの新たな旅客ターミナルの整備を要請。新関西国際空港会社が目指す運営権売却（コンセッション）にあたっては地元の意向を尊重するよう求めた。

## ●エアアジアX、クアラルンプール線を毎日運航に増便

マレーシアのLCC、エアアジアグループで中長距離路線会社のエアアジアXは8月22日、関西～クアラルンプール線を11月25日から週4便から毎日運航に増便すると発表した。関西線の搭乗率は、13年は81%に上がっており、日本市場の強化のため増便を決めた。アズラン・オスマンラニ最高経営責任者（CEO）は関西とタイやインドネシアを結ぶ路線を2014年初めにも開設する方針を示した。

## ●夏休みの出入国者0.7%減

大阪入国管理局関西空港支局は8月23日、夏休み期間（7月20日～8月19日）に関西空港を利用した出入国者数（速報値）が、前年に比べ0.7%減となる約113万6,100人だったと発表した。前年比減は東日本大震災が起きた2011年以来で、同支局では「円安の進行や中国、韓国との関係悪化が影響しているのでは」としている。

## ●イスラム教徒向けサービス拡充

新関西国際空港会社は8月23日、ターミナルビル内の礼拝室を増やすなどイスラム教徒の受け入れ態勢を強化すると発表した。礼拝所は現在、第1ターミナルビルに1か所あるが、2014年3月までに3か所に増やし、室内は国内空港では初めて「小浄施設」を備え、礼拝前に手足などを水で洗うことができる。また、イスラム教で禁じられた豚肉や酒などを完全に排除した「ハラール料理」を調理する施設を持つ機内食会社と連携。9月からグループ客を対象に、空港内で提供する。

## ●タイ国際航空、A380型機定期便就航へ

タイ国際航空は8月23日、エアバスA380型機を12月1日から関西空港に就航させると発表した。関空への同型機の定期便就航は初めて。現在のボーイング747-400型機から置き換え、座席数は507席で123席増える。

## ●夏まつり、格納庫見学ツアーが人気

関西空港で8月24、25の2日間、関空夏まつり（りんくう・関空にぎわいづくり協議会主催）が開かれた。航空会社のブースでは、操縦士や客室乗務員の子供用制服を着て記念撮影ができるコーナーや、マーシャラーの仕事体験コーナーが登場。中でもピーチ・アビエーションの格納庫見学ツアーが人気だった。

#### ●概算要求、補給金半額の20億円に

国土交通省が8月27日発表した2014年度予算の概算要求で、新関西国際空港会社への政府補給金は2013年度の40億円から20億円で減額された。関空が大阪空港と経営統合して収益力が向上し、新関西空会社の2012年度の営業利益が前年度の1.5倍に相当する267億円となるなど経営改善が進んだためだ。また建設予定のLCC専用の第3ターミナル関連施設の設計調査費4,200万円を計上した。

#### ●空港の「自動化ゲート」拡充、法務省概算要求

法務省は8月29日、2014年度予算案の概算要求で、空港での出入国手続きを迅速に済ませられる「自動化ゲート」について、機器の更新・増設の費用9億円を盛り込んだ。成田、羽田、中部、関西の各空港に計40台設置されており、その全てを更新し、新たに計30台を設置する。

#### ●シャトルでWi-Fiサービス

彌栄自動車（京都市）とUQコミュニケーションズは8月29日、京都市、向日市、長岡京市と関西空港を結ぶヤサカ関西空港シャトルとハイヤー内で無料Wi-Fiサービスを9月1日から提供すると発表した。対象車両は関空シャトル25台、ハイヤー5台で、順次拡大する。

#### ●24時間営業「バーガーキング」出店

米国発祥のハンバーガー店、バーガーキングを運営するバーガーキング・ジャパンは8月31日、国内の空港では初となる「バーガーキング関空エアロプラザ店」をオープンした。約207㎡の店内に102席を設置、24時間営業する。

#### ●医薬・医療機器で関税免除を、特区申請へ

新関西国際空港会社は医薬品や医療機器の輸出入にかかる通関手続きの簡素化や関税の免除を求め、政府の国家戦略特区に応募することを決めた。規制緩和を通じて拠点空港としての優位性を高め、航空貨物の増便につなげる狙いだ。

---

## 空港

---

### ＝ 大阪空港 ＝

#### ●空港の草、アイスに

大阪空港の滑走路脇で刈り取られた草を食べている牛のミルクを使ったアイスクリームが完成、「ITM SOLA（アイティーエム ソラ）」と名付け、8月3日からイベントなどで試験販売を始めた。新関西空港会社の社員8人がレンピを作り、試食を重ねた。

#### ●日航が羽田線増便、福岡線減便

日本航空は8月21日、2013年度下期の輸送事業計画を一部変更すると発表した。10月27日から羽田～伊丹線を1日15往復から16往復に増便する一方、伊丹～福岡線を1日5往復から4往復に減便する。

### ＝ 神戸空港 ＝

#### ●7月搭乗者、2か月ぶりマイナス

神戸市は8月12日、神戸空港の7月の搭乗者数が前年同月比3.7%減の19万804人だったと発表した。前年割れは2か月ぶり。関西空港のLCCと競合する路線での減少が目立った。

#### ●貨物船用岸壁新設

神戸市は、神戸空港島に貨物船用の岸壁を新設する。同島内にある倉庫の荷動きが好調で、物流量が当初の想定を上回ったため、既存岸壁に隣接して新設し、長さは現在の2倍の260mとなり、2隻が同時接岸できるようになる。2014年3月までに完成の予定。

## ＝ 成田国際空港 ＝

### ●LCCターミナルの国内線スポット増設へ

成田国際空港会社は8月4日、2014年度末に完成予定のLCC専用ターミナルの国内線用スポットを5スポット増設し、14スポットで運用する計画を発表した。今後の需要動向を踏まえて増設を決定した。

### ●羽田連絡線、大深度地下利用へ概算要求

国土交通省は、成田と羽田の両空港と都心を直結する「都心直結線」（京成線押上～京急線泉岳寺間、11km）の整備に向けたルート検討を加速させるため、2014年度予算の概算要求に3億円を計上し、地下埋設物の調査などに入る。大深度地下を利用するとともに、鉄道事業として初となるPFI手法の活用を想定している。

## ＝ 羽田空港 ＝

### ●東京・お台場に無税の空港型免税店

羽田空港ターミナルビルを運営する日本空港ビルデングは東京・お台場地区に輸入品の関税、酒税、消費税など物品にかかる全ての税が免除される「空港型免税店」を2015年にも開設する。空港外の空港型免税店は全国で初めて。大幅増が続く外国人観光客の旺盛な買い物需要を取り込む狙いだ。

### ●概算要求、国際線地区を拡充

国土交通省は、2014年度予算概算要求で、羽田空港で国際線発着9万回への増枠に必要な国際線地区を拡充するとともに、発着枠44万7,000万回に拡大するのに必要なエプロンなどを整備する。深夜早朝時間帯の長距離国際線の輸送能力増強に必要なC滑走路延伸事業も整備する。

## ＝ その他空港 ＝

### ●仙台空港民営化1億円計上、概算要求

国土交通省は8月27日に発表した2014年度予算の概算要求で、仙台空港など国や地方自治体が管理する空港の運営を民間委託する事業に、前年度予算の2.5倍に上る5億円を計上した。仙台空港関係では、2014年度に予定する委託先企業の公募・選定手続きに関わる経費として、約1億円を計上した。

### ●チャンギ空港、第5ターミナル建設へ

シンガポール・チャンギ空港拡張事業を協議する政府委員会のジョセフィーヌ・テオ委員長（運輸担当国務相）は8月31日、第5ターミナル開発計画の概要を発表した。旅客処理能力は年5,000万人と、第2、第3ターミナルの合計より多い大規模施設で、ハブ空港としての地位を確かなものにするのが狙い。空港の旅客処理能力は1億3,500万人になる。完成は2025年の予定。また発着便の増加に対応するため第3滑走路を建設する。運用開始は20年頃。

---

## 航空

### ●米大手航空会社の合併、米司法省が阻止求め提訴

米司法省は8月13日、独占禁止法（反トラスト法）に抵触するとして、米航空大手アメリカン航空の親会社AMRとUSエアウェイズの合併阻止を求めてワシントンの連邦地裁に提訴した。両社の合併で競争が阻害されると指摘。結果として利用者は現在より高額の航空運賃を支払うことになる可能性があり、選択肢も狭まるとした。

## ●LCC利用率 西高東低

国内線LCCの利用率は居住地域別にみたところ、関西は18.8%で関東(8.3%)より大幅に高いことがJTB総合研究所の調査で8月15日分かった。国内LCC3社のうちピーチ・アビエーションは関西空港を拠点としており、同総研は「関西居住者にピーチの利用が浸透していることがうかがえる」と指摘した。

## ●ANAが客室乗務員を正社員化

全日本空輸は8月19日、客室乗務員約6,000人の約4分の1を占める契約社員の採用制度を廃止し2014年春から全て正社員雇用に切り替えると発表した。コスト削減策として契約社員制度を導入していたが、約20年ぶりに全て正社員に戻ることになる。海外の航空会社やLCCとの競争が激化する中、客室乗務員を正社員雇用に切り替えることで、社員教育を徹底し安定的な人材確保とサービス向上を目指す。

## ●川重、787型機向け新工場

川崎重工業の村山滋社長は8月19日、日本経済新聞の取材に応じ、2014年中にも愛知県に数百億円を投じ、新工場を建設する計画を明らかにした。米ボーイング787型機向け機材を増産する。

## ●お盆の利用客、日航増、全日空減

日本航空と全日本空輸のお盆期間(8月9~18日)の利用実績は、日航の旅客数は4.3%増の26万5,884人、全日空は1.0%減の21万7,354人となった。LCC3社は、ピーチ・アビエーションの利用率が93.3%となった一方、エアアジア・ジャパンは、国内線の利用率は86.2%だったが、国際線は79.7%と8割を切る結果に。ジェットスター・ジャパンは国内線のみで利用率は86.2%となった。

## ●ユナイテッド、日米路線にジャンボ機

米ユナイテッド航空は8月19日、日米間の主要3路線でジャンボジェット機を導入すると発表した。いずれも現行機と比べ座席数が39%多い374席となる。アベノミクス効果で旅客需要の回復に期待するほか、アジアの他空港への乗り継ぎ需要の拡大も見込む。

## ●ANA系LCCは「バニラ・エア」に

ANAホールディングス系のLCC、エアアジア・ジャパンは8月20日、11月1日から新社名を「バニラ・エア」にすると発表した。日本の利用者の嗜好に応じたビジネスモデルを追求。使い勝手の悪かったウェブ予約システムを全面改良する。就航率や定時出発率といった基本的な運航品質をより高め、航空会社としてのブランドを向上させる考えだ。

## ●MRJ納入を1年半延期

三菱重工業の子会社、三菱航空機(名古屋市)は8月22日、開発を進める国産初の小型ジェット旅客機、三菱リージョナルジェット(MRJ)の航空会社への納入開始を1年半程度延期し、2017年4~6月にすると発表した。延期は今回で3回目。部品メーカーとの間で、安全性を証明する仕組みを築くのにかかり、部品の製造開始が遅れたためという。

## ●ANA、マンマー中堅に49%出資

ANAホールディングスは8月27日、マンマーの航空会社、アジアン・ウィングス・エアウェイズの株式49%を約25億円で取得すると発表した。アジアン・ウィングスは同国内の13都市に就航。10月からは国際線就航を予定し、2018年までにエアバス320型機の10機体制を目指している。LCC並みの運営コストでサービスも重視する事業モデルを追求し、現地の中間所得者層の需要を広く取り込む。

## ●全日空、B747型機を2014年3月で退役

全日本空輸は8月30日、4機保有しているボーイング747-400型機を、今後順次退役させ、2014年3月末日で全機を退役させると発表した。

## 関西

### ●池内幸司・近畿地方整備局長が就任会見

8月1日付で国土交通省近畿地方整備局長に就任した池内幸司氏が、8月5日に就任記者会見を開き、「近畿地方にはミッシングリンクが数多く存在している。経済成長を支える上でも、防災、観光振興の面からも問題があるため早期解消に向けて力を注ぎたい」と強調、近畿自動車道紀勢線や京都縦貫自動車道、新名神高速道路などの整備を着実に進めていく考えを示した。

### ●大阪都構想、「効果は700億円」

大阪市を特別区に分割して大阪府とともに再編する「大阪都構想」をめぐり、府と市は8月9日、大都市制度の在り方を議論する法定協議会に4パターンの区割りごとの制度設計案を示した。二重行政解消による効果額をいずれも年間700億円程度と試算した。効果額には、都構想と直接関係ない行政改革によるコスト削減分も含めたが、当初目標額とした4,000億円には遠く及ばない結果となった。

### ●外国人の大阪滞在4.6日

大阪府・市と経済団体が連携する大阪観光局は8月12日、関西空港で4月中旬から約3か月実施した来阪外国人調査の結果を発表した。大阪での平均滞在日数は4.6日で、消費金額は6万9,000円だった。

### ●エキスポランド跡地に国内最大観覧車

万博記念公園の遊園地「エキスポランド」跡地で、三井不動産が高さ約130mと国内最大の観覧車の建設を計画していることが明らかになった。同跡地では商業施設や水族館などで構成する複合施設の開発が計画されている。

### ●大阪府、ちきりアイランドの物流施設業者を公募

大阪府は港湾局が岸和田市の沖合に造成している人工島、ちきりアイランドで、船舶貨物用の物流施設用地に進出する企業を初公募する。3区画、合計約1.8haの用地を分譲か賃貸する予定で、10月にも契約者を決める。法人事業税の減免措置などを取り入れ、物流施設の集積を促す。

### ●泉佐野市、初のガイド本

関西空港を訪れる国内外の旅行者に地元で宿泊してもらおうと、泉佐野市は、市内22のホテルや旅館などの情報をまとめた「泉佐野市宿泊施設ガイド」を初めて作製した。関空対岸のりんくうタウンにある地場製品のPRや販売を行う「りんくうまち処（どころ）」や、南海泉佐野駅前の市観光情報センターなどで配布する。

### ●大阪駅・天王寺駅、夏季の利用者8%増

JR西日本は8月19日、夏季期間（7月19日～8月18日）の利用実績を発表した。大型商業施設「グランフロント大阪」と「あべのハルカス」の開業効果で、最寄り的大阪駅と天王寺駅では1日当たりの利用者が前年同期比で8%増えた。

### ●りんくう駅ビルでESCO事業

大阪府は8月19日、りんくうタウン駅ビルESCO事業について、アズビルとダイキンエアテクノを代表とする2グループに提案要請書を交付した。10月下旬に審査結果を通知する。

### ●みなとオアシス、岬町海岸部を認定

岬町の深日、淡輪両港を中心とした海岸部の一帯が、近畿地方整備局の「みなとオアシス」として認定された。大阪府内の港湾では初の認定で、同町淡輪のせんなん里海公園で8月25日、

仮登録式が行われた。みなとオアシスは港湾機能に加え、飲食・物販店や休憩施設、駐車場などを備えた海辺のレジャー拠点。

#### ●関西初の低床車、阪堺電軌で営業運転開始

阪堺電気軌道の低床式車両（LRV）「堺トラム」が8月25日、阪堺線の我孫子道（大阪市住吉区）～浜寺駅前（堺市西区）間で営業運転を開始した。低床式車両の導入は関西初。約2億5,000万円の費用は堺市が3分の2を負担。路線存続を願う市民らから寄せられた寄付金約1,170万円も含まれている。

#### ●本四高速、国の出資打ち切り

国土交通省は本州四国連絡高速道路会社への出資を2013年度で打ち切る。政府は本四高速の債務返済を支援するため、地元の地方自治体とともに毎年出資してきたが、利用の低迷や地元の財政難を理由に、本四高速が単独で債務を返済する手法を断念する。今後は他の高速道路会社の料金収入を使って返済する案を軸に検討する。

#### ●阪神港、京浜港に国が出資へ

国土交通省は、阪神港（大阪港、神戸港）と京浜港（東京港、横浜港、川崎港）の機能強化に積極的に関与するため出資する方針を決めた。2014年度概算要求に両港の基盤強化の事業費用として、出資費用を含め前年度当初比34%増の536億円を計上。韓国・釜山港に奪われたアジアのハブ（拠点）港としての地位奪還を目指す。

#### ●あべのハルカス、2014年3月に美術館を開業

近畿日本鉄道は8月27日、建設中の日本一の超高層ビル、あべのハルカスに、美術館を2014年3月22日に開業すると発表した。展望台、ホテルなどを含むハルカスの全面開業はこれまで「14年春」としていたが、「美術館開業までにしたい」と説明した。

#### ●泉佐野市、財政健全化団体から脱却、前倒し

泉佐野市は8月27日、財政健全化計画の2012年度実施状況を発表した。将来負担比率が352%に下がり、健全化基準の350%を2013年度決算で下回る公算が大きくなり、当初計画より1年前倒しで健全化団体脱却ができる見通しとなった。

#### ●国交省「名神湾岸連絡線」検討へ

名神高速道路と阪神高速湾岸線を西宮市付近でつなぐ「名神湾岸連絡線」について、国土交通省近畿地方整備局は8月28日、建設の必要性などを検討する「計画段階評価」の手続きに着手。同日、専門家らから意見を聞く初会合を開き、計画を説明した。今後、計画地周辺の住民らへのアンケートなどを行い、事業化を目指すかどうかを判断する。

#### ●滋賀県:奈良県の人口上回る

総務省が8月28日発表した住民基本台帳に基づく3月末時点の人口動態調査で、滋賀県の人口が初めて奈良県を上回り、近畿2府4県で4番目となった。滋賀が139万5,363人、奈良が139万4,729人（いずれも外国人除く）。6府県の中で滋賀は唯一増加した。

#### ●桜島線延伸など、入札で調査業務

大阪府は8月29日、JR桜島線の咲州地区への延伸と次世代型路面電車システム（LRT）による鉄軌道ネットワークの御堂筋・梅田・新大阪への拡充に向けて、ルート選定、概算事業費、事業スキームなどを調査する業務の一般競争入札について公告した。

#### ●関西連「関西を医療産業の拠点に国家戦略特区を」

関西経済連合会は8月30日、国家戦略特区に関する提案をまとめ、政府に提出した。関西を医療関連産業活性化の拠点とするため、必要な機能を関西に設置することや規制緩和の実施が柱。提案は医療産業の活性化、国際都市圏の形成、国際空港等を核とした産業集積とインフラ市

場創出——の3分野で構成している。

### ●ミニバイク向け関空ナンバー

関西空港対岸の泉佐野、泉南両市と田尻町は2014年9月の関西空港開港20年に合わせ、ミニバイク向けのご当地ナンバープレートを導入する。公募でデザインを決め、2014年9月に交付を始める。

---

## 国

---

### ●政府専用機、2019年度から新機種

政府は8月7日の政府専用機検討委員会で、政府専用機に関し現在のボーイング747型機に替え、2019年度から新機種を導入することを決めた。候補にはボーイング777型機や最新鋭機787型機が挙げられている。

### ●訪日外国人、初の100万人超

日本政府観光局（JNTO）が8月21日発表した7月の訪日外国人客数は100万3,100人と前年同月比18%増加した。単月で初めて100万人の大台を超え、過去最高となった。円安で日本旅行の割安感が出ていることに加え、政府が7月にビザの発給要件を緩和した東南アジア諸国からの観光客が増えた。

### ●世界の海外旅行者、1～6月5%増

国連の専門機関、世界観光機関が8月26日発表した1～6月の世界の海外旅行者数は4億9,400万人と前年同期比5.2%増えた。中東欧や東南アジアへの旅行が好調に伸び、同機関が年初に予想していた3～4%増を上回った。

### ●国交省概算要求、重点配分枠に1.2兆円

国土交通省が8月27日発表した2014年度予算の概算要求は一般会計総額が13年度当初予算比16%増の5兆8,591億円になった。公共施設の耐震化など防災や老朽化対策の公共事業関係費が膨らんだ。政府の成長戦略を後押しする重点配分枠は1兆2,419億円を計上。都市やインフラの国際競争力向上に向けて首都圏空港や大規模港湾の機能強化を盛り込んだ。

### ●リニア用地取得、税免除

国土交通省は8月27日、リニア中央新幹線の建設に伴い、JR東海が用地取得した際の不動産取得税と登録免許税を免除する税制改正要望を2014年度概算要求に盛り込んだ。

### ●リニア新幹線、営業車両で500km試験走行

JR東海は8月29日、2027年の開業を目指すリニア中央新幹線の本格的な試験走行を始めた。営業仕様の新型車両「L0系」を使い、最高時速500kmで走行。従来の2.3倍に延伸した全長約43kmの実験線で車両性能の確認など営業運転に向けた試験を繰り返す。

# スマート愛ランド構想について ～環境先進空港を目指して～



新関西国際空港株式会社  
常務取締役

**加藤 芳充 氏**

● と き 平成25年7月9日（火）

● と ころ 大阪キャッスルホテル6階

## ■はじめに

ご紹介に預かりました新関西国際空港株式会社の加藤でございます。よろしくお願ひします。本日は、関空が生まれた歴史をひも解き、環境問題との関わりについてお話したいと思ひます。また、昨年策定したスマート愛ランド構想についてどの様な取り組みをしているか、今年2月に特区となりました関空の新エネルギー対策についても併せてご紹介しします。

## ■新関西国際空港株式会社の概要

おさらいになりますが、昨年誕生した新関西国際空港株式会社の概要についてお話しします。2012年4月に新関西空港株式会社が設立され、7月に関空と伊丹の両空港を経営統合し経営戦略を策定、そして10月には中期経営計画を発表して事業価値の最大化を図り、コンセッションを実現するという流れです。

環境の位置付けをお話する上で大切なのは、新関西国際空港グループの経営理念です。5項目あります。経営理念として環境を2番目に掲げました。

第1項は、「安全・安心をすべてに優先します。」2項目に、「人間性を尊重し地球環境と地域社会との調和に努めます。」3項目は、「お客様の思いを共

有して、その期待を越えていきます。」4項目として、「公正・透明な経営を追求し、信頼される企業をめざします。」5項目、「社員の可能性を引き出し、ともに成長・発展します。」となっております。

昨年10月に発表した中期経営計画では、①航空成長②ターミナル成長③経営効率化④安全・安心とお客様満足度向上・環境対策⑤空港運営ノウハウの活用、という5つの柱と11の重点プロジェクトを掲げています。重点プロジェクトの中の9番目が環境先進空港「スマート愛ランド構想」を位置付けています。中期経営計画の中に「環境」をしっかり組み込んでやっていくという覚悟でございます。

中期経営計画の概要	
(1)航空成長	
重点プロジェクト	①旅客ネットワーク拡大戦略 ②貨物ハブ空港戦略 ③料金戦略 ④アクセス改善
(2)ターミナル成長	
重点プロジェクト	⑤「魅力ある商業エリア」の創造 ⑥大阪国際空港関連用地の有効活用
(3)経営効率化	
重点プロジェクト	⑦経営効率化戦略
(4)安全安心・お客様満足度向上・環境対策	
重点プロジェクト	⑧安全安心への取組み・お客様満足度向上 ⑨環境先進空港(スマート愛ランド構想)
(5)空港運営ノウハウの活用	
重点プロジェクト	⑩国際事業展開(国際・事業連携室の設置) ⑪コンセッション実現

## 環境監視項目



監視項目	測定・調査項目	調査範囲	調査点	調査頻度
騒音	航空機騒音	大阪湾沿岸地域及び飛行経路周辺地域	11地点	常時測定
			10数地点	年1回程度
低周波音	航空機の低周波音	大阪湾沿岸地域	数地点	年1回程度
大気質 気象	窒素酸化物、浮遊粒子状物質、光化学オキシダント、炭化水素、風向・風速	空港島対岸部	1地点	常時測定
水質	透明度、水温、塩分、PH、DO、COD、T-N、T-P、クロロフィルa、SS	内部水面	3地点	年2回 (夏季・冬季)
底質	泥温、強熱減量、粒度組成、PH、COD、硫化物、T-N、T-P			
海域生物	底生生物			

2

### ■関空誕生の経緯

空港を取り巻く環境の歴史を振り返りますと、関空が出来た経緯は伊丹空港との関係が非常に強いのです。伊丹空港は市街地にあるということで騒音が社会問題化しました。夜間の運航が規制され便数も制限されました。伊丹空港ではこれ以上の空港の発展は望めないということで、騒音影響の及ばない大阪湾内に新たな国際空港を造ることになりました。皆さん、ご承知の話です。公害のない、地域としっかり共存出来る空港を造ることが

大きなコンセプトになりまして、泉州沖5\*の海上に決定しました。飛行機の航路はすべて海上になっています。もう1つは地元住民の方々の同意をベースにしようということでした。周辺地域における公害防止と自然環境保全に配慮して設置・運用することが謳われています。そして環境影響評価を実施し、騒音、大気質、水質、底質、津波、海域生物等まで、漁業や海上

交通に及ぼす影響について基準を達成することとなっています。これらが新空港を造る上での大きなポイントになっていました。

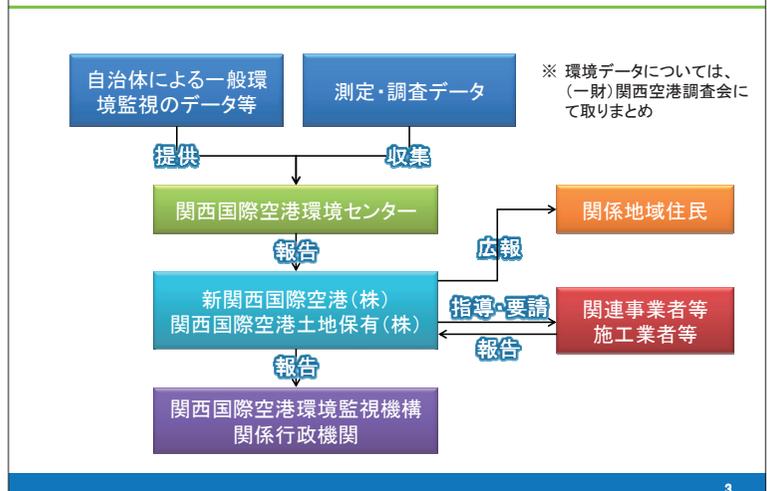
### ■環境監視結果の公表

これを受けて環境監視を義務づけて大阪府知事意見や地元市・町長の意見が調整されて具体的な行動に移っています。環境監視項目は航空機騒音や低周波音、窒素酸化物、光化学オキシダント、水質、底質等を調査点や調査頻度等について定めています。これらの結果は関西国際空港環境センターに報告されて関係地域住民にすべて公開することになっています。

例えば、2011年度のデータでは騒音については環境基準を100%達成、温室効果ガスについては43万トンの排出量があったと報告しています。このように様々な環境データを整理してご報告しているということでございます。

例えば、2011年度のデータでは騒音については環境基準を100%達成、温室効果ガスについては43万トンの排出量があったと報告しています。このように様々な環境データを整理してご報告しているということでございます。

### 環境監視結果の公表の流れ



3

# 環境パフォーマンスデータ(2011年度)



## ●環境パフォーマンスデータ

### 水質・排水

排水処理量……………75.0万m<sup>3</sup>  
 排水放流量……………31.5万m<sup>3</sup>  
 COD……………6.1 mg/l  
 T-N(全窒素)……………3.7 mg/l  
 T-P(全リン)……………0.1 mg/l  
 →排水の高度処理

### 水資源

中水量……………40.7万m<sup>3</sup>  
 →中水の有効利用など  
 リサイクル率:54.2%

### 大気排出物

NOx……………45 ppm  
 ダイオキシン類……………0.04 ng/Nm<sup>3</sup>  
 ばいじん……………定量下限値未満  
 →クリーンセンターの燃焼管理

### 航空機騒音

環境基準達成率……………100%  
 →騒音監視と苦情処理体制  
 飛行経路の遵守

### 温室効果ガスの排出

関西国際空港におけるCO<sub>2</sub>排出量……………43.1万トン-CO<sub>2</sub>  
 1 航空機からのCO<sub>2</sub>排出量……………32.1万トン-CO<sub>2</sub>(74.4%)  
 2 KIAC管理空港施設\*1からのCO<sub>2</sub>排出量……………6.4万トン-CO<sub>2</sub>(14.8%)  
 3 事業者空港施設\*1からのCO<sub>2</sub>排出量……………4.7万トン-CO<sub>2</sub>(10.8%)

→タキシングロートの効率化、省エネルギー対策など  
 →GPUの利用促進:81.9%  
 →低公害車の導入:28.5%

- 1 航空機からのCO<sub>2</sub>排出量集計範囲
- 2 KIAC管理空港施設からのCO<sub>2</sub>排出量集計範囲
- 3 事業者空港施設からのCO<sub>2</sub>排出量集計範囲

### 廃棄物

一般廃棄物 総排出量……………7,919トン  
 最終処分量……………1,019トン  
 →分別排出の徹底、再資源化など  
 リサイクル率:11.1%

### 自然環境の創出

藻場面積\*2……………47ha  
 →空港島周辺の緑化

\*1 官庁、テナントなど。  
 \*2 一部工業区域は除外。

## ■航空機騒音

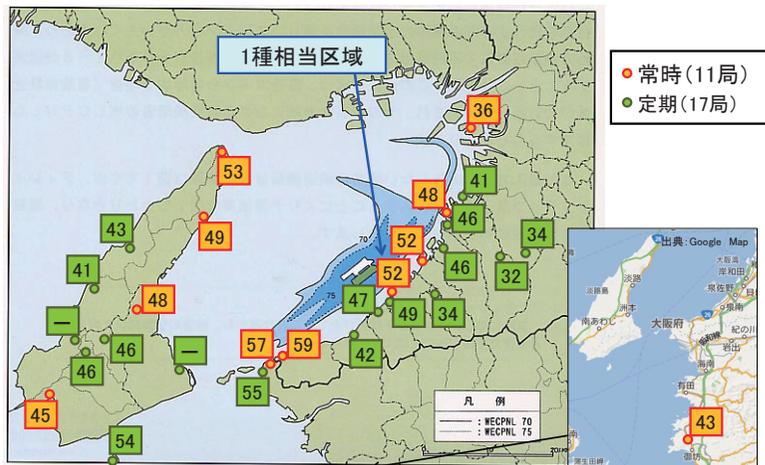
航空機騒音について申し上げますと、海上空港の関空は、常時監視11局と定期監視17局で測定しており、南からの飛行ルート、北からの飛行ルートともに監影基準値は満たしております。

一方伊丹空港は、約96%が南東からの進入ルートで年間約4%は北西からのルートになっています。私どもの会社が行っている常時監視が11局、自治体が監視しているのが14局、計25局で測定しています。

騒音の低減対策としては、騒音軽減運航方式として離陸の際の急上昇方式や、着陸の際のディレイドフラップ方式や低フラップ角進入方式、水平飛行をせずになだらかな降下を

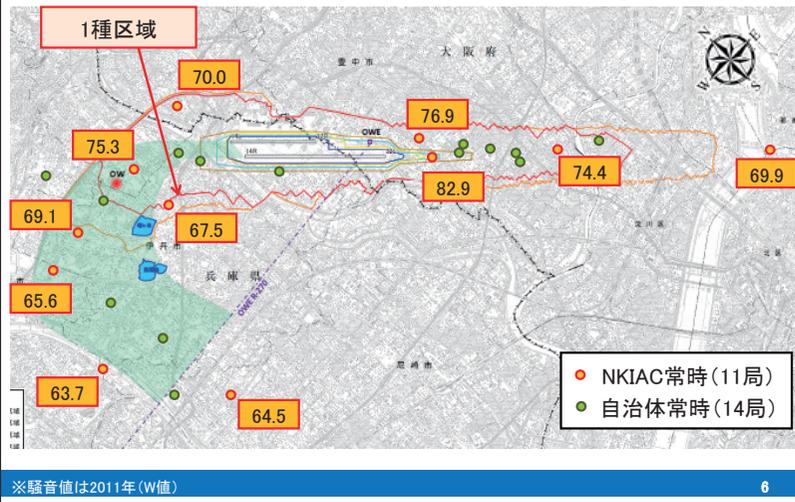
するなどの発生源対策をやって来たという経緯があります。いろんな対策を行って来ましたが残念ながら騒音苦情はゼロではなく伊丹空港では年間142回、関空では32回の苦情を受けています。今後も苦情がなくなるよう努力して行きます。

## 関西国際空港の騒音値



※騒音値は2011年(W値) 「-」はピークレベル未検出

## 大阪国際空港の騒音値と騒音対策区域



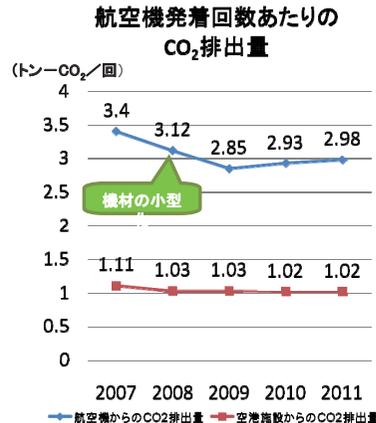
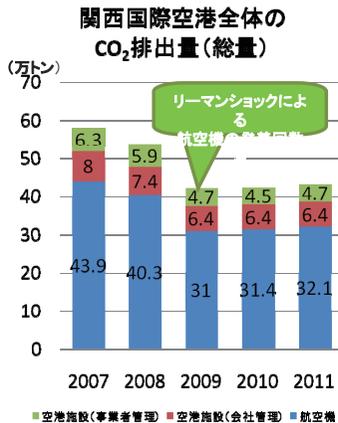
### ■大気質保全

温室効果ガス(CO<sub>2</sub>)排出量削減の状況は2007年から5年余で約15%減らすことが出来ました。総量が大きく削減出来たのは航空機の発着回数が減ったことによるものですが、1機当たりの排出量を見てもかなり下がっております。これは機材の小型化によるもの、またターミナルビル等の施設からの排出量もかなり下がっています。また航空機が降下飛行を行う際に水平飛行をしないで最小のエン

ジン推力を維持する方式(CDO)の導入により、燃料費の節約やCO<sub>2</sub>削減に効果を上げています。もう一つは航空機の補助動力装置(APU)を停止し、駐機場の電力や冷房設備(GPU)を利用して航空機の電力供給や冷暖房を行い、航空機から排出されるCO<sub>2</sub>の削減に努めています。

APUの使用率は10年間で46%から18%まで下がりました。今後も更なる低減を目指します。

## 温室効果ガス(CO<sub>2</sub>)排出量の削減



## ■水質保全

上水の供給量は、現在約80万立方メートルの供給量まで下がって来ています。また空港島内から75万立方メートルが排水されているのですが、関空島の浄化センターできれいに処理された一部の水を路面の清掃用水や植栽への散水、トイレ用水等に再利用しており、大阪湾への排水は31万立方メートルに収まっています。水のリサイクル率は54%まで上がっているのも全体の上水供給量が削減出来たと思っています。

関空島から排出される水については周辺海域の水質調査を行っています。排水については水質汚濁防止法、瀬戸内法、大阪府生活環境保全条例の排水基準に縛られています。

大阪府の化学的酸素要求量（COD）の基準値は1リットル当たり20ミリグラムとなっていますが、我々独自の自主基準値として12ミリグラムとしています。現在の関空島排水値は6ミリグラム前後の範囲に収まって非常にきれいな水になっています。

## ■エネルギー使用量

エネルギー使用量については10年前から15%ほど減っております。いろいろな活動を続けており2002年には省エネ委員会を設置し、空調運転の制御や照明器具の改良、2008年からは省エネパトロール等きめの細かいことをして来た結果です。

## ■再資源化の推進

ゴミの分別収集では可燃ゴミと資源ゴミ、不燃ゴミ等に厳しく分け、特に資源ゴミを細かく分類してお客様にも協力をお願いしております。ゴミ総量8,000トンのうちリサイクル出来ているのは876トンでリサイクル率は11%までになりました。

以上がこれまでやって来た内容です。次に今後のスマート愛ランドの推進計画についてご紹介します。

## ■スマート愛ランド計画

1994年に関空が開港し、環境に対して今まで説明したような騒音、大気質、水質、底質、

周辺海域生物等について対策をやって来ました。2001年にエコ愛ランド・プランを設定し、人と地球にやさしい空港づくりというキャッチフレーズを掲げて2007年までの7年間で1次計画として進められてきました。2008年～2012年はその2次計画として温室効果ガスの削減や省エネへの取り組みが中心になりました。ちょうど京都議定書でCO<sub>2</sub>の排出等が騒がれた時で、地球温暖化への対応が急務になったわけです。第3次計画として今後はどう進めるかという議論の中で、新しいグリーン・イノベーションへの挑戦ということで、名称も「スマート愛ランド推進計画」とし、クリーンエネルギーの利用（創エネ、蓄エネ）、ITによるエネルギーの効率化（省エネ）をやることとし、2017年まで約5年間の計画を策定いたしました。これによって環境先進空港を目指して行くということでもあります。人と地球にやさしい空港づくりというテーマに加えて、スマート愛ランド構想の段階では新たにクリーンエネルギーの利用やITによるエネルギー効率化を付け加えて、世界最高の環境先進空港を目指して参ります。スマート愛ランド計画には3つの環境理念と5つの基本方針があります。

3つの理念の1点目は創エネ、蓄エネを主体としたグリーン・イノベーション。2つ目は見える化・省エネを中心にしたエコオペレーション。3番目はエコリレーションで人と地域との共生を目指します。

5つの基本方針は①快適な地域環境を守る空港②地球環境への負荷の少ない空港③資源循環型の空港④生物多様性に配慮した空港⑤地域と共生した空港となっています。

## ■主要施策の数値目標

地域環境では騒音とか大気質・水質保全等の取り組み。共生では環境学習や空港関連事業者との連携等、地球環境では温室効果ガス排出削減やエコカーの導入等の施策が35項目あり、それぞれに目標を立てて取り組んでいきます。次に主要施策の数値目標ですけど太陽光や水素、風力発電のクリーンエネルギー

では2017年までに島内で使用する電力量の約10%を確保すること、エコカーの導入については現在30%ぐらいですけれどロス空港では70%以上になっていると聞いています。それを超えようと80%の目標を掲げました。この数値は政府の援助や関空島に入っている各事業者の協力がないと実現出来ないレベルなので、協力を仰ぎながら進めていきたいと思っています。それ以外にも各項目について数値目標を立てて実行します。

環境管理体制としては新関空会社の中に社長を委員長とする環境管理委員会を設けています。更に、これらを推進するに当たって新関空会社だけでなく、グループ会社(NKIAC)、テナント、エアライン、官公庁、交通機関等を含めて皆でやっていこうとするもので、今年3月に今までの「エコ愛ランド推進協議会」を改称して「スマート愛ランド推進協議会」を発足しました。エアライン、官公庁等42事業者で構成され、会長には新関空会社の役員が就任しています。また省エネ委員会もあって委員長には新関空会社の役員が就いています。

一方、伊丹空港には大阪国際空港エコエアポート協議会があって空港内の事業者で構成され、

会長には大阪空港事務所長が就任しています。

次に各実施項目の具体的な内容について若干の紹介をいたします。

## ■地域環境

伊丹空港では低騒音機の導入促進策として今年夏スケジュールより着陸料について機材毎の騒音の大きさに応じた一定の係数を既存料金に乗じたものに改定を行ったところ。結果として、低騒音機の着陸料が低減化されたところ。

次は天然ガス(CNG)トラックの導入促進で今年3月に関空クリーン物流プロジェクトのシンポジウムを開催しまして、天然ガスを使用するトラックの促進を図っています。またCO<sub>2</sub>削減の取り組みの1つとしてアイドリング・ストップ・キャンペーンを行いました。このキャンペーンは毎日10分間アイドリングをストップすれば年間500トンのCO<sub>2</sub>削減に繋ぐというものです。

## ■資源循環

資源循環では伊丹空港の事例ですけれど空港内の刈り草が年間約860トンを出します。今までは焼却

していましたが、3年前から刈り草を肥料化したり、牛への飼料化に挑戦してまいりました。肥料は、空港内のそら農園に撒いて収量をアップし、採れた野菜をお客様に提供したり、その飼料で育てた牛からしぼった牛乳から作ったアイスクリームをイベント等で配ったところ評判が良く、8月からは商品として売り出

## 主要施策の数値目標(3次計画)



分類	項目	目標等	参考	2013	2014	2015	2016	2017
地球環境	クリーンエネルギー利用促進(太陽、水素、風力)	電力使用量の10%を創エネ	・太陽光 4~5% ・燃料電池 2~3% ・その他 1~2%	—	4%	6%	8%	10%
	水素グリッド	岩谷産業㈱等と連携	・水素ステーション ・燃料電池バス ・FCフォークリフト	基本計画 基本設計	実施設計 工事	実証実験	実証実験 ※FC車両 100台程度 導入	実証実験
	エコカー導入(電気・水素・CNG・ハイブリッド等)	島内事業者のエコカー導入を促進	28.5% (2011年度) 495台/1735台	40%	50%	60%	70%	80%
資源循環	ゼロエミッション	ペーパーダイエット80%削減	63% (2011年度)	67%	71%	75%	78%	80%
生物多様性	海の森の維持	藻場面積を20%拡大	47ha (2010年度)	藻場増殖 の検討	—	調査	—	57ha
	緑地整備	島内緑化を20%拡大	12ha (2011年度)	5%	10%	14%	17%	20%
地域環境	APUの使用抑制	APU使用率を10%以下	18.1% (2011年) (全体—GPU使用率)	16%	14%	12%	11%	10%

す予定です。8月の関空まつりでも販売しますのでぜひ賞味してください。

## ■生物多様性

関空周辺の護岸は、緩傾斜石積み護岸と申しまして緩やかな傾斜にして太陽光が入るような構造にしております。藻礁ブロックを18基沈めたり、種付けをやったり藻場の育成に工夫をしました。お陰で関空島周辺にはカジメの群生やワカメ等が育ち、スズメダイ等200種以上の魚類が生息し、漁は出来ませんが生物にやさしい島になっています。今年6月4日に関西テレビで小型イルカのスナメリが帰って来たという話題が放映されました。きれいな海にしか生息しない生物ということです。大阪の海がきれいになった証明だと思っています。また伊丹空港のそら農園と同様に関空でも農園を造成し、伊丹空港の肥料を活用しています。

## ■共生

第2ターミナルの近くにKIX そらばーくを設けて皆様にくつろいでいただこうと考えています。開園式には地元田尻町の小学生を招いてコスモスやパンジーの植栽、ヒラメの放流を行いました。またサイエンス教室や燃料電池バスの試乗会を催し、毎年12月に東京で開かれるエコプロダクツへも出展しました。今年6月には第12回東アジア空港同盟コーディネーター会議が開かれて再生可能なエネルギーの活用や水の循環利用について話し合いました。10月には関空で本会議が開催される予定です。

## ■地球環境

地球環境にやさしい空港を目指し、太陽光や風力、水素燃料電池等のクリーンエネルギーの利用促進や、先ほどのエコカー導入・促進等クリーンなエネルギーを使った空港島にすることが希望であります。もちろんその中には憩いのスペースもあるような空港にならないかなという望みもあります。

関西イノベーション国際戦略総合特区は医薬

品の研究・開発地区やバッテリーの開発地区等15カ所もありますが、関空に関係しているのはライフイノベーション（クールチェーン構築等）とグリーンイノベーション（スマート・コミュニティ実証等）の2つです。

物流におけるクールチェーンは、貨物を一定の温度を保ちながら、いかに遠くまで運べるかのシステムを構築することで、その1つの取り組みとして、医薬品の定温庫を関西空港内に設置しており、国際物流事業のアジアの拠点になることを目指しています。

スマート・コミュニティ実証は再生可能エネルギーを活用したビジネスモデル区域を造ることで、燃料電池自動車の本格市場導入をはじめとする水素社会を見据えた世界に先駆けた水素インフラ整備実証を展開しようというものです。

その第一弾として2期島にアジアの空港では最大の太陽光パネルを設置します。約12万平方メートルに及び、年間発電量は1,200万<sup>kWh</sup>。Wで4,100世帯分を賄い、二酸化炭素削減量は年間4,000<sup>t</sup>になります。2014年1月には発電開始の予定で、基本的には関西電力に売電します。

また、水素エネルギー活用の核になる水素利用研究会を立ち上げました。水素グリッドでは太陽光や風力による発電で水を電気分解して水素を発生させます。それをいったんタンクに溜めて燃料電池で発電をしたり、水素ステーションに配ったりします。空港内のフォークリフトやマイクロバスの動力源を水素燃料電池にし、伊丹空港との連絡シャトルバスにも水素燃料電池バスを導入しようと考えています。燃料電池で発電する際に発生する温水はターミナルビルに供給することも検討しています。

燃料電池は鉛バッテリーよりも作業効率がよく、鉛バッテリーでは充電に7時間かかるところを燃料電池の水素充てんは3分間で済むわけです。トヨタや岩谷産業、大阪府等と一緒に実証実験に取り組んでおり、2016年から空港内のフォークリフトの燃料電池化を始めて、2025年頃には全フォークリフトへの適用を考えております。





## 正念場の経営統合2年目

毎日新聞大阪本社 経済部 新宮 達

関西国際空港と大阪（伊丹）空港を運営する新関西国際空港会社にとって、経営統合初年となる2012年度は上々の滑り出しとなった。関空を拠点とし、運賃が大手航空会社の半分以下という価格面で強みを持つ格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションがけん引した。伊丹空港では枠が余っているのに使用できなかったプロペラ機枠を低騒音のジェット機が使えるように変更し、利用拡大を可能にした。これは昨年7月の経営統合で運営を国から引き継いだ新関空会社が地元や国を説得した成果で、民間主導の経営ならではだろう。ただ、取り巻く環境の変化や課題は多く、統合2年目の13年度は正念場だ。

### ◆ピーチの躍進

関空の12年度の成績は、航空機の発着回数と旅客数がともに前年度比約2割の伸びを記録した。特にピーチの旅客数は約170万人に上ったとみられ、単純計算で前年度から増加した294万人の約6割を占め、まさにピーチが支えた1年だった。ピーチ好調の背景には24時間運用ができる関空を拠点にした面もある。天候不順や機材の故障、機材繰りなどによる国内線の欠航率は、日本航空や全日空など主要国内航空会社10社で最低となった。昨年はピーチのほか、成田国際空港を拠点にジェットスター・ジャパンとエアアジア・ジャパンが就航し、「LCC元年」と呼ばれたが、もたつきがみられる2社に対し、ピーチの快走が際だった。

ピーチの特徴はイノベーション（創造）を名付けた専門の部署が存在するように、アイデアや工夫で新しい発想やサービスを生み出し、よそにない独自性を追求する姿勢にあると感じ

る。例えば、市販のパソコンや液晶画面を組み合わせた自家製の自動チェックイン機が搭乗券を発券する時間は最短5秒、パスポートの確認を含めても平均15秒という。座席変更などの機能を持たせた大手に対し、ピーチは逆に機能を絞ったことで短縮できた。国内・国際線の両方に使えるので置く台数も最小限で済み、一台あたりのコストは外注の10分の1という。

創造につなげるために定期的に「Yorai（寄り合い）」と呼ぶ社内の意見交換の場を開くのもユニークだ。参加者の発言を否定する意見はしないというルールを設け、「客室乗務員がユニットを組んでAKBのように売り出してはどうか」などのアイデアが寄せられ、笑いが絶えない。井上慎一CEO（最高経営責任者）は「おもしろいことをするのがピーチ。新しい価値を創り出すことで勝機がある」と強調する。

だが、そんなピーチでも中国路線の開設はなかなか実現しない。尖閣諸島を巡る日中関係の冷え込みが長引き、中国当局の許可が得られないという。ピーチが保有する航空機は今夏10機となり、今後1年間で国内外から400万人の旅行客の獲得をもくろむ。そもそも「ピーチ」は中国語圏を意識して名付けたぐらいで、中国抜きでの達成はハードルが高そうだ。他の航空会社の中国路線の行方を含めて、日中関係はリスクの最たるものだ。

### ◆円安は関空にプラスか？

安倍政権の経済政策「アベノミクス」で昨年末から為替が円安に進んだ。台湾や東南アジアからの旅行客が増えており、関空に入国する外国人は今年の2月以降、前年比20～53%の大きな伸びとなっている。中国からの旅行客は

低迷が続いており、政府が7月に査証（ビザ）発給を緩和した東南アジアからの取り込みがポイントになる。マレーシア、インドネシアなどはイスラム教徒が多いことから、豚肉やアルコールを一切含まない食材で「ハラール料理」を提供する動きが関西の飲食店やホテルなどに広がりがつつある。

反面、関空から出国する日本人旅行者は4月から4カ月連続で落ち込んでいる。減少率が一ケタの成田空港よりも、関空は10～14%と落ち込みが大きい。旅行が手軽に出来るきっかけを与えたLCCの関空便は増えたが、円安で旅行需要が国内に流れている可能性を指摘する意見も聞く。関西に多い中小企業の業績が改善してこそ本当の景気回復といえるだけに、「第3の矢」とされる政府の成長戦略の具体性とスピードある実行が求められる。

4月に発足した大阪観光局が関空で7月まで実施した外国人旅行者の動向調査が興味深い。有効回答を得た4,656人の訪問元の国・地域別でみると、台湾が24.3%で首位となり、韓国が12%、香港が10.9%、中国とアメリカが9.8%の順だった。旅行の目的はレジャーが72%でビジネスの14%を大きく引き離し、大阪への訪問回数が「初めて」の回答が6割を超えた。飛行時間が短いLCCの伸長や、アジアに路線網が偏っている関空の現状から妥当な結果だ。

意外だったのは、大阪での滞在日数が平均4・6日の割に消費金額が平均6万9,000円と少なかったことだ。「3万円まで」の回答がもっとも多く全体の約3分の1を占めており、お金を落としてもらう工夫と努力が不可欠だ。外国人客の主な意見として、大阪は観光イメージがなく、観光バスの要望が多かったという。主要な観光地を短時間で回れるツアーバスへのニーズなのだろう。街も英語の表示が少なかったり、電車は便利だが複雑で分かりにくいなどの声が目立った。自治体を巻き込み、リピーター客を増やす取り組みや支援が必要ではないか。

## ◆コンセッションは関西にとってプラスになるか？

関空を巡る最大の関心事は、伊丹空港と合わせて、コンセッションと呼ばれる運営権の売却の行方だ。国内では前例がないだけに、取材する側としても「どこが名乗り出るのか」「売却金額はいくらになるのか」などテーマは多い。ただコンセッションの趣旨は、民間企業の経営ノウハウや資金を引き出して施設運営の効率化やサービスを向上させ、地域の活性化につなげることだ。

だが、関空の場合は海を埋め立てて造成した経緯から残る約1兆2,000億円の借金の返済の可能性がクローズアップされすぎていないか。40年前後とされる運営を委託する民間企業が自由に経営し、単にコストを抑えてもらうければいいというものではないだろう。旅行者が利用しやすく、地域の活性化につながるものであるべきだ。

基幹インフラである以上、必然的に空港の規制は多い。特にテロ対策という名目での厳格な管理の強化を年々求められる傾向という。老朽化が進む伊丹空港のターミナルビルは大改修を計画しており、現在は南北2カ所に分かれている到着口を中央に集めるなどで利便性を高める狙いだ。周辺に住宅地が多いことから商業施設などを設けて空港以外の収入を伸ばそうという案もあるが、「旅客以外を必要以上に集めると混雑が増え、飛行機の安全運航に支障が出かねない」（関係者）と否定的な意見も多いという。伊丹を活性化させる方向であるならば、現在は1日370回に制限されている空港の発着回数などの緩和が今後、焦点になるのだろう。同じように規制があり、神戸市が管理運営している神戸空港のコンセッションでの扱いも注目される。

極東アジアという日本の位置、首都圏ではない関西の弱みをふまえながらも、旅行者が利用しやすく、関西の活性化につながる道筋や議論を期待したい。



# 新空港開港が都市の拠点性に及ぼす効果 —アジア地域の事例—

神戸大学大学院海事科学研究科  
松本 秀暢

(-財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー)

神戸大学大学院海事科学研究科博士課程前期課程  
堂前 光司



## 1 はじめに

これまでの2回にわたる研究レポートでは、アジア地域における国際航空旅客・貨物流動の現状とその経年的な変化について把握した上で、国際航空旅客・貨物流動の観点から、アジア地域における主要都市の拠点性について、2001年以降の変遷を中心に検証を行った。本稿では、特に1990年以降、アジア地域においては新空港が相次いで開港する一方で、既存空港では、滑走路の増設や新ターミナルの建設、あるいは既存ターミナルの拡張が行われていることから、新空港の開港が都市の拠点性に及ぼす効果について検証を行う。

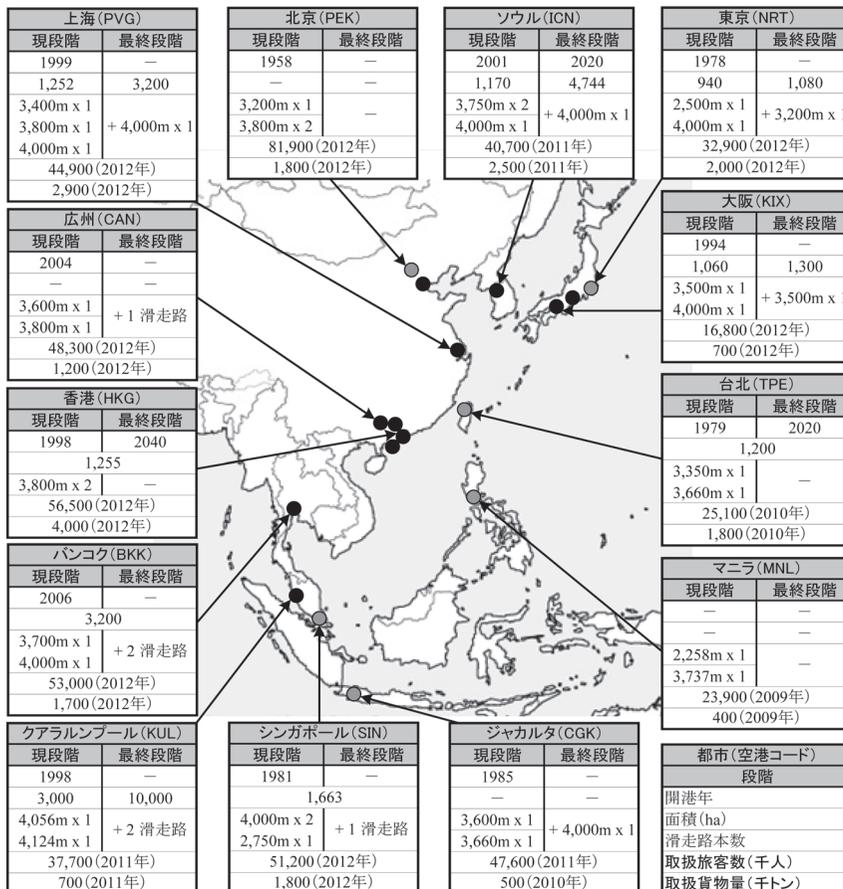


図-1 アジア主要空港の概要と整備計画

注) 黒丸は、1990年以降に開港した新空港である。

## 2 アジア地域における主要空港の概要と整備計画

特に 1990 年以降のアジア地域において、新空港が次々と開港すると同時に、既存空港においても、空港容量の拡大が図られてきた。それは、急速に増大している航空需要に対応するためだけではなく、熾烈な空港間競争を勝ち抜くためでもある。図 -1 はアジア主要空港の概要と整備計画を示しているが、我が国の主要空港は、周辺諸国の主要空港と比較して、十分な空港容量を備えている訳ではないことが分かる。

## 3 国際航空旅客・貨物流動からみた新空港が都市の拠点性に及ぼす効果

以下の分析では、アジア地域において、新空港の開港が都市の拠点性に及ぼす効果を検証するために、重力モデルを用いて分析を行った。使用データおよび分析方法については、前稿と同様である。前稿では、アジア地域を代表する主要都市を対象としたモデル（主要都市モデル）を取り上げたが、本稿では、同地域において新空港が開港した代表的都市を対象としたモデル（新空港都市モデル）について、旅客と貨物に分けて分析を行った。ただし、都市の拠点性を検証するために導入した都市ダミー変数は、前稿における主要都市モデルとは異なる（表 -1 参照）。前稿でも説明したように、e の“都市ダミー変数のパラメーター推定値”乗は、都市ダミー変数を導入された都市が、国際航空旅客数・貨物量を、GDP、人口、および距離で構成される基本的な重力モデルで説明される流動量の何倍発生/吸収しているかを意味する。本稿においても、これを都市の拠点性と解釈する。

表-1 都市ダミー変数の導入

	D <sub>1</sub>	D <sub>2</sub>	D <sub>3</sub>	D <sub>4</sub>	D <sub>5</sub>	D <sub>6</sub>	D <sub>7</sub>	D <sub>8</sub>
新空港都市モデル	大阪	名古屋	ソウル	上海	広州	香港	バンコク	クアラルンプール

以上を踏まえた上で、本稿では、次式のようにモデルの特定化を行う。

$$T_{ij} = A \frac{(G_i G_j)^\alpha (P_i P_j)^\beta e^{\delta D_1} e^{\epsilon D_2} \dots e^{\kappa D_7} e^{\lambda D_8}}{(R_{ij})^\gamma}$$

ここで、

$T_{ij}$ ：2009 年における都市 ij 間の国際航空旅客流動数、あるいは貨物流動量

$G_i$ ：2009 年における都市 i の属する国の 1 人当たり実質 GDP（2005 年価格 / US ドル換算）

$G_j$ ：2009 年における都市 j の属する国の 1 人当たり実質 GDP（2005 年価格 / US ドル換算）

$P_i$ ：2009 年における都市 i の都市圏人口（千人）

$P_j$ ：2009 年における都市 j の都市圏人口（千人）

$R_{ij}$ ：都市 ij 間の距離（km）

$D_1 \sim D_8$ ：都市ダミー変数（表-1 参照）

A：定数項

上式を対数変換した上で、最小 2 乗法によって、各パラメーターの推定を行った。

表 -2 は、2009 年における新空港都市モデルの推定結果を示したものである。モデルの適合度は比較的良好であるといえ、旅客における大阪、名古屋、ソウル、上海、および広州、そして貨物における距離、大阪、名古屋、ソウル、および広州を除けば、説明変数についても 1%水準で有意であった。

以下では、都市ダミー変数のパラメーター推定値とその時系列的推移に焦点を当てながら、それらの変動を中心に考察を行う。結果は、香港、バンコク、およびクアラルンプールについては、旅客および貨物ともに、上海については貨物に関して、新空港の開港効果が相対的に大きいことが分

表-2 新空港都市モデルの回帰結果（2009年）

		旅客	貨物
定数項	lnA	5.91 (6.53**)	-3.97 (3.18**)
GDP	$\alpha$	0.24 (7.58**)	0.31 (7.31**)
人口	$\beta$	0.23 (6.03**)	0.42 (8.11**)
距離	$\gamma$	0.32 (4.16**)	0.13 (1.36)
大阪	$\delta$	-0.29 [0.75] (1.23)	0.18 [1.20] (0.66)
名古屋	$\epsilon$	-0.36 [0.70] (1.35)	-0.39 [0.68] (1.13)
ソウル	$\zeta$	-0.14 [0.87] (0.94)	0.38 [1.47] (1.86)
上海	$\eta$	0.10 [1.10] (0.41)	0.67 [1.95] (2.74**)
広州	$\theta$	-0.11 [0.89] (0.45)	0.07 [1.07] (0.22)
香港	$\iota$	0.61 [1.85] (3.36**)	1.33 [3.78] (5.42**)
バンコク	$\kappa$	0.92 [2.51] (5.42**)	1.64 [5.17] (7.04**)
クアラルンプール	$\lambda$	0.65 [1.92] (3.65**)	1.42 [4.15] (5.69**)
Adj.R <sup>2</sup>		0.39	0.30
D.F.		306	418

注) ( ) 内の数字は t 値で、\*\* は 1% 水準で有意を表す。  
[ ] 内の数字は、e を “都市ダミー変数のパラメーター推定値” 乗した数値を表す。

らは、東京、香港、シンガポール、およびバンコクが、アジア地域における国際航空輸送の主要ハブであることが明らかとなった。そして、ソウルと広州が競争的地位を急速に向上させており、特に、広州は極めて顕著な上昇傾向を示していることが判明した。その一方で、香港、バンコク、およびクアラルンプールについても、新空港開港に伴って、その拠点性を上昇させていることが観察された。

国際航空旅客・貨物流動の観点からみた都市の拠点性は、国や都市の経済成長、航空機の技術革新、旅客の属性、空港容量、あるいは各国の国際航空政策をはじめ、さまざまな要因によって影響を受ける。乗り換え旅客数や積み替え貨物量もまた、都市の拠点性に影響を与える。ヨーロッパ地域やアメリカ地域における主要空港では、乗り換え旅客の比率は 30%～50% と非常に高い割合を占めているが、アジア地域の主要空港における乗り換え旅客の割合は、現時点で高くはない。しかしながら、ソウル/仁川に代表される空港では、戦略的に乗り換え旅客の獲得に取り組んでおり、その割合は上昇している。さらに、世界の航空企業は、ワン・ワールド (Oneworld)、スター・アライアンス (Star Alliance)、およびスカイ・チーム (SkyTeam) の 3 つのグローバル・アライアンスに集約されつつあるが、このような航空企業のネットワーク戦略によっても、都市の拠点性は大きな影響を受ける。分析対象に国内航空旅客・貨物流動も加えることも含めて、以上の点は今後の検討課題としたい。

かる。特に、バンコク、クアラルンプール、および香港は、貨物に関して極めて大きな値を示していることが観察される。

都市ダミー変数の時系列的推移については、2001 年時点の各推定値を 1 と基準化した上で、旅客については図 -2 に、貨物については図 -3 に示されている。まず、旅客については、広州は極めて強い上昇基調にあり、ソウルは強い上昇基調にある一方で、その他 6 都市についても、上昇傾向を示していた。広州の急速な上昇は、2004 年における新空港開港の効果に加えて、中国南方航空による積極的なネットワーク展開も影響していると考えられる。次に、貨物については、広州は極めて強い上昇基調にあり、香港、クアラルンプール、バンコク、上海、およびソウルは強い上昇基調にある一方で、大阪と名古屋についても、上昇傾向を示していた。全体的に、新空港が開港した諸都市では、旅客および貨物ともに、国際航空需要は増加していると判断できる。

## 4 おわりに

本稿における重力モデルによる分析か

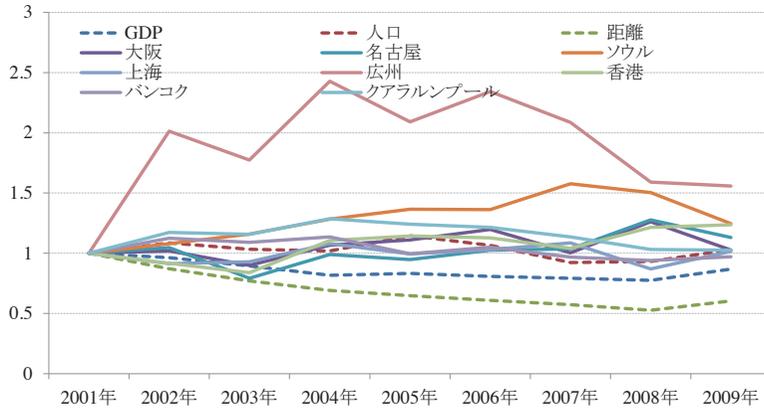


図-2 新空港都市モデルにおける各パラメーター推定値の時系列的推移（旅客）

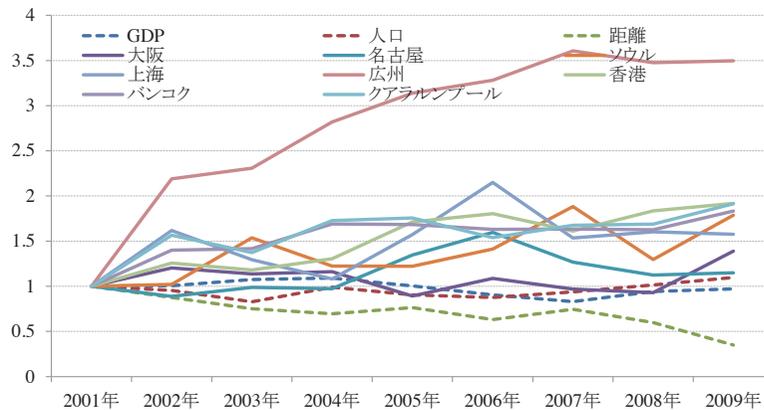


図-3 新空港都市モデルにおける各パラメーター推定値の時系列的推移（貨物）

### 参考文献

- 1) Matsumoto, H. and Domae, K. 2013. International air network structures, air traffic density of major cities and effects of new airports in Asia. Proceedings of the 17th Air Transport Research Society, CD-ROM, 20 pages. (The 17th Air Transport Research Society (ATRS) -World Conference, Bergamo, Italy, 26-29 June 2013.)
- 2) 堂前 光司・松本 秀暢 [2013], “アジア地域における国際航空旅客・貨物流動の構造”, 「KANSAI 空港レビュー」, 第416号, pp. 21-23.
- 3) 松本 秀暢・堂前 光司 [2013], “国際航空旅客・貨物流動からみたアジア主要都市の拠点性”, 「KANSAI 空港レビュー」, 第417号, pp. 18-21.

## 2013 年（平成 25 年）7 月運営概況（速報値）

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

### ○乗入便数 182.3 便／日（対前年比 102%）

国際線： 116.7 便／日  
（対前年比 97%）  
国内線： 65.5 便／日  
（対前年比 111%）

#### 発着回数について

発着回数は、国際線は旅客便が前年を下回ったものの、7 月として過去 2 番目の水準となっております。国内線は旅客便の新規就航や増便等により合計で 111% と引き続き前年を上回っております。

### ○旅客数 49.3 千人／日（対前年比 105%）

国際線： 33.1 千人／日  
（対前年比 100%）  
国内線： 16.2 千人／日  
（対前年比 116%）

#### 旅客数について

国際線旅客数は、全体として 100% と 3 ヶ月連続で前年を上回っております。内訳として円安等の影響もあり、日本人旅客は 90% と 4 ヶ月連続で前年を下回っております。外国人旅客につきましては 120% と 17 ヶ月連続で前年を上回っており、7 月として開港来過去最高の実績となり、今年の 4 月に次いで開港来 2 回目の 40 万人超となっております。国内線旅客数につきましては 116% と 22 ヶ月連続で前年を上回っております。

### ○貨物量 1,756t／日（対前年比 91%）

国際貨物： 1,688t／日（対前年比 92%）  
積込量： 770t／日（対前年比 89%）  
取卸量： 918t／日（対前年比 94%）  
国内貨物： 68t／日（対前年比 76%）

#### 貨物量について

貨物量につきましては、国際線貨物量は 6 ヶ月連続で前年を下回りました。積込は 9 ヶ月連続で前年を下回り、取卸は 4 ヶ月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 8 月 19 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 7 月分）

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
	前年比	全国比	前年比	全国比			
近畿圏	1,243,195	110.6	20.9	1,364,065	119.8	19.5	△ 120,870
管内	795,781	117.0	13.3	1,036,968	120.0	14.8	△ 241,187
大阪港	270,640	121.8	4.5	433,631	123.0	6.2	△ 162,991
関西空港	354,979	110.8	6.0	270,047	104.5	3.9	84,932
全 国	5,962,031	112.2	100.0	6,985,990	119.6	100.0	△ 1,023,959

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
	前年比	全国比	前年比	全国比			
関西空港	354,979	110.8	6.0	270,047	104.5	3.9	84,932
成田空港	611,256	98.1	10.3	946,375	120.7	13.5	△ 335,119
羽田空港	12,241	71.1	0.2	35,582	81.9	0.5	△ 23,341
中部空港	59,163	108.2	1.0	69,848	89.3	1.0	△ 10,685
福岡空港	35,412	73.8	0.6	28,369	91.2	0.4	7,042
新千歳空港	2,810	135.4	0.0	852	88.9	0.0	1,958

※関西空港には平成 19 年 6 月までは大阪航空貨物出張所を含んでいたが、平成 19 年 7 月以降は関西空港税関支署のみを計上。  
前年比は同支署分との比。

## 関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合計	
	外国人入国:(1日平均)	外国人出国:(1日平均)	日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(1日平均)	日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(1日平均)	日本人帰国:(1日平均)	日本人出国:(1日平均)	合計	(1日平均)
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成21年	1,357,558	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,052,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,188	9,176	10,180,605	27,909
平成23年	1,343,897	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
<b>平成24年累計</b>	<b>1,795,570</b>	<b>4,910</b>	<b>1,778,820</b>	<b>4,860</b>	<b>3,616,410</b>	<b>9,880</b>	<b>3,622,720</b>	<b>9,900</b>	<b>10,813,520</b>	<b>29,550</b>
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5月	189,510	6,110	178,870	5,770	247,910	8,000	245,960	7,930	862,250	27,810
平成25年6月	202,340	6,740	194,470	6,480	255,070	8,500	253,110	8,440	904,990	30,170
平成25年7月	217,670	7,020	218,110	7,040	274,770	8,860	281,580	9,080	992,130	32,000
平成25年8月	200,520	6,470	215,250	6,940	349,550	11,280	357,130	11,520	1,122,450	36,210
<b>平成25年累計</b>	<b>1,530,760</b>	<b>6,300</b>	<b>1,510,400</b>	<b>6,220</b>	<b>2,290,730</b>	<b>9,430</b>	<b>2,282,600</b>	<b>9,390</b>	<b>7,614,490</b>	<b>31,340</b>
<b>前年同期</b>	<b>1,202,230</b>	<b>4,930</b>	<b>1,192,940</b>	<b>4,890</b>	<b>2,452,440</b>	<b>10,050</b>	<b>2,461,400</b>	<b>10,090</b>	<b>7,309,010</b>	<b>29,950</b>
<b>対前年同期比</b>	<b>127.3%</b>		<b>126.6%</b>		<b>93.4%</b>		<b>92.7%</b>		<b>104.2%</b>	

※外国人入出国者数には、協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成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 年夏季繁忙期間（7 月 20 日～8 月 19 日）における 関西空港を利用した出入（帰）国者数【速報値（概数）】

平成 25 年夏季繁忙期 31 日間（7 月 20 日から 8 月 19 日まで）の関西空港を利用した出入（帰）国者数は、対前年（平成 24 年 7 月 21 日から 8 月 20 日まで）比 0.7% 減の 1,136,100 人です。また、1 日平均の出入（帰）国者数は 36,600 人（前年比 300 人減）となっています。

渡航先（地域）別では、第 1 位が《韓国》、以下《東南アジア》、《中国》となっており、昨年とは第 2 位と第 3 位の順位が逆転したところ、東南アジアへの出国者数は対前年比 21% 増となっております。

また、特に《台湾》への出国者数は対前年比 40% 以上の著しい増加となりました。

\* 出・入（帰）国者総数 1,136,100 人（対前年比 0.7% 減 [8,500 人減]）

（内）出国者数 591,800 人（対前年比 0.6% 減 [3,300 人減]）

（内）入（帰）国者数 544,300 人（対前年比 0.9% 減 [5,200 人減]）

\* 出国ピーク 8 月 10 日（土） 22,400 人（過去最多 平成 13 年 8 月 11 日 27,700 人）

\* 入（帰）国ピーク 8 月 17 日（土） 23,000 人（過去最多 平成 9 年 8 月 17 日 26,900 人）

\* 出入（帰）国ピーク 8 月 17 日（土） 43,500 人（過去最多 平成 12 年 8 月 20 日 49,000 人）

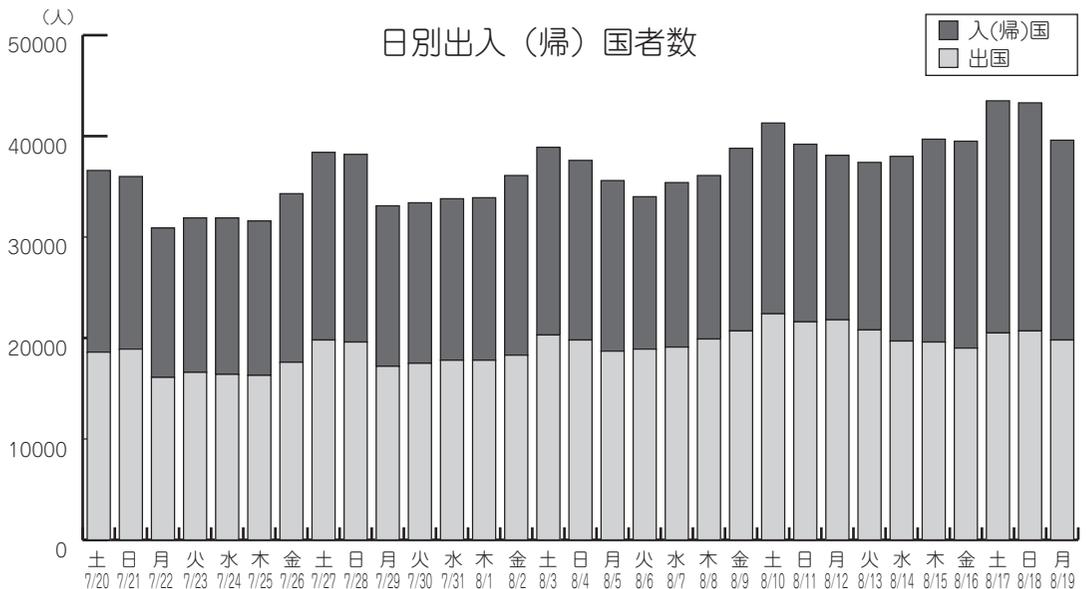
### 出国者渡航先別一覧表

	平成 25 年			平成 24 年	
	出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比
韓 国	127,200	21.5 %	88.8 %	143,300	24.1 %
中 国	85,900	14.5 %	76.3 %	112,600	18.9 %
香港・マカオ	45,200	7.6 %	100.4 %	45,000	7.6 %
台 湾	84,000	14.2 %	143.8 %	58,400	9.8 %
東南アジア	94,100	15.9 %	121.0 %	77,800	13.1 %
北アメリカ	20,500	3.5 %	103.0 %	19,900	3.3 %
ハ ワ イ	28,900	4.9 %	103.6 %	27,900	4.7 %
グアム・サイパン	22,400	3.8 %	92.2 %	24,300	4.1 %
オセアニア	16,100	2.7 %	94.7 %	17,000	2.9 %
ヨーロッパ	43,000	7.3 %	107.2 %	40,100	6.7 %
そ の 他 *	24,500	4.1 %	85.1 %	28,800	4.8 %
合 計	591,800	100.0 %	99.4 %	595,100	100.0 %

※その他には、成田等からの国際乗継を含む

## 夏季繁忙期間出入（帰）国者数

平成24年					平成25年				
	出	入(帰)国	合 計		出	入(帰)国	合 計		
7月21日	土	18,100	16,600	34,700	7月20日	土	18,600	18,000	36,600
7月22日	日	18,200	16,500	34,700	7月21日	日	18,900	17,100	36,000
7月23日	月	16,700	15,800	32,500	7月22日	月	16,100	14,800	30,900
7月24日	火	16,000	15,100	31,100	7月23日	火	16,600	15,300	31,900
7月25日	水	16,500	15,300	31,800	7月24日	水	16,400	15,500	31,900
7月26日	木	17,400	14,700	32,100	7月25日	木	16,300	15,300	31,600
7月27日	金	17,400	16,200	33,600	7月26日	金	17,600	16,700	34,300
7月28日	土	18,700	18,000	36,700	7月27日	土	19,800	18,600	38,400
7月29日	日	19,000	18,100	37,100	7月28日	日	19,600	18,600	38,200
7月30日	月	17,500	16,000	33,500	7月29日	月	17,200	15,900	33,100
7月31日	火	17,600	16,500	34,100	7月30日	火	17,500	15,900	33,400
8月1日	水	18,100	16,600	34,700	7月31日	水	17,800	16,000	33,800
8月2日	木	17,200	15,600	32,800	8月1日	木	17,800	16,100	33,900
8月3日	金	20,000	18,100	38,100	8月2日	金	18,300	17,800	36,100
8月4日	土	20,300	18,000	38,300	8月3日	土	20,300	18,600	38,900
8月5日	日	20,500	17,700	38,200	8月4日	日	19,800	17,800	37,600
8月6日	月	19,900	15,700	35,600	8月5日	月	18,700	16,900	35,600
8月7日	火	19,800	15,800	35,600	8月6日	火	18,900	15,100	34,000
8月8日	水	17,800	14,300	32,100	8月7日	水	19,100	16,300	35,400
8月9日	木	20,800	16,800	37,600	8月8日	木	19,900	16,200	36,100
8月10日	金	21,500	18,400	39,900	8月9日	金	20,700	18,100	38,800
8月11日	土	24,200	20,100	44,300	8月10日	土	22,400	18,900	41,300
8月12日	日	22,400	16,900	39,300	8月11日	日	21,600	17,600	39,200
8月13日	月	20,600	15,900	36,500	8月12日	月	21,800	16,300	38,100
8月14日	火	20,100	19,000	39,100	8月13日	火	20,800	16,600	37,400
8月15日	水	19,500	21,800	41,300	8月14日	水	19,700	18,300	38,000
8月16日	木	18,800	21,400	40,200	8月15日	木	19,600	20,100	39,700
8月17日	金	19,600	21,700	41,300	8月16日	金	19,000	20,500	39,500
8月18日	土	20,300	22,600	42,900	8月17日	土	20,500	23,000	43,500
8月19日	日	20,400	22,800	43,200	8月18日	日	20,700	22,600	43,300
8月20日	月	20,200	21,500	41,700	8月19日	月	19,800	19,800	39,600
合 計		595,100	549,500	1,144,600	合 計		591,800	544,300	1,136,100



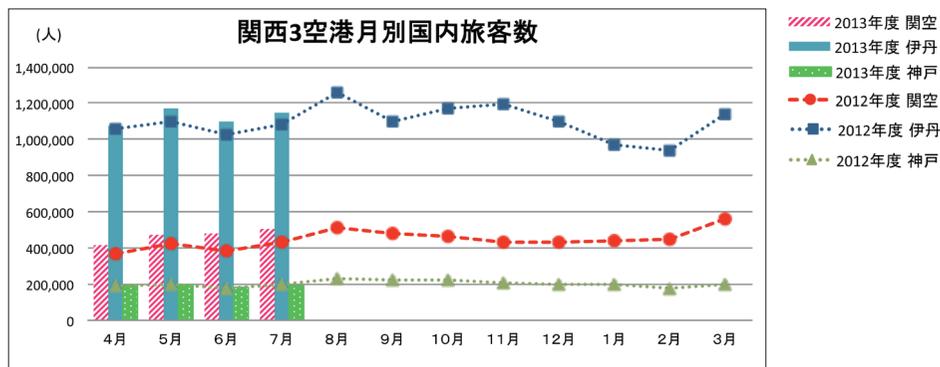
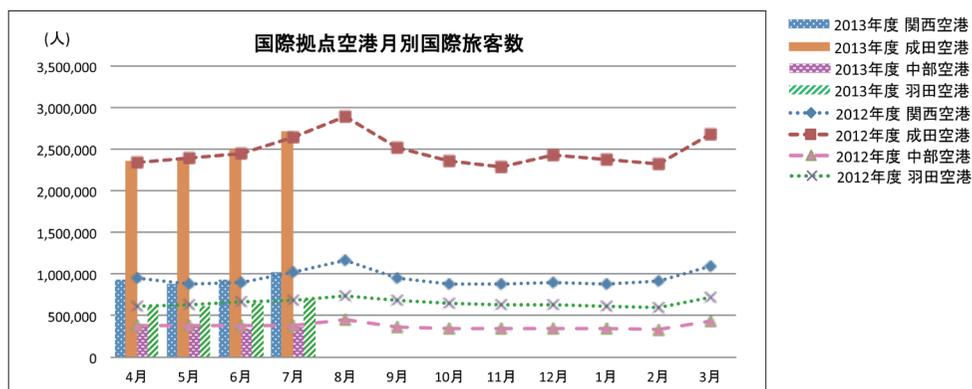
# 関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

2013 年 7 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	7,240	97.2%	18,170	106.0%	25,410	103.3%
	関西	7,238	97.2%	4,064	110.7%	11,302	101.6%
	大阪(伊丹)	0	—	11,952	107.5%	11,952	107.5%
	神戸	2	50.0%	2,154	91.3%	2,156	91.2%
	成田	15,349	102.9%	4,183	137.3%	19,532	108.7%
	東京(羽田)	3,390	101.0%	31,586	105.0%	34,976	104.6%
	中部	2,762	102.1%	5,383	115.9%	8,145	110.8%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,025,121	100.3%	1,841,475	107.5%	2,866,596	104.8%
	関西	1,025,118	100.3%	501,839	115.7%	1,526,957	104.9%
	大阪(伊丹)	0	—	1,148,619	106.2%	1,148,619	106.2%
	神戸	3	15.8%	191,017	96.3%	191,020	96.3%
	成田	2,715,839	102.5%	440,207	155.0%	3,156,046	107.6%
	東京(羽田)	695,536	101.0%	5,262,514	103.7%	5,958,050	103.3%
	中部	365,200	93.8%	469,062	113.4%	834,262	103.9%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	52,338	91.5%	14,278	106.1%	66,616	94.3%
	関西	52,338	91.5%	2,101	76.4%	54,439	90.8%
	大阪(伊丹)	0	—	11,968	119.4%	11,968	119.4%
	神戸	0	—	209	30.2%	209	30.2%
	成田	165,996	102.2%	集計中	—	165,996	102.2%
	東京(羽田)	12,472	118.4%	64,253	105.1%	76,725	107.0%
	中部	11,358	131.9%	2,654	115.7%	14,012	128.5%

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。



## 関西空港調査会からのお知らせ

### ○第404回定例会（平成25年9月11日開催）

「今後の大阪国際空港について」をテーマに 蒲生 猛 氏（新関西国際空港㈱常務取締役）の講演会を開催した。

### 今後の予定

### ○第405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11月1日（金）16:00～17:00  
場 所 大阪キャッスルホテル  
テ ー マ 「関空の冬ダイヤと航空貨物、LCCの動向について」（仮題）  
講 師 住田 弘之 氏（新関西国際空港株式会社執行役員）

※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9月26日（木）12:30～15:00  
見 学 先 大阪沖埋立処分場  
定 員 35名（締め切りました。）

### ○見学会

日 時 平成25年10月3日（木）14:00～16:00  
見 学 先 関西国際空港2期島 FedEx貨物ターミナル及びメガソーラー工事現場  
定 員 40名（締め切りました。）

※上記「見学会」は賛助会員特定会員を対象としたものです。一般の方は参加いただけません。

### ○空港と地域研究会

日 時 平成25年10月1日（火）14:30～16:30  
場 所 たかつガーデン（大阪府教育会館）  
話題提供 「空港と地域研究会の活動内容について」  
「空港と地域、いかに連携するか イギリスの経験から学ぶ」  
講 師 野村 宗訓 氏（関西学院大学経済学部教授）

### ○ビジネス航空需要研究会

日 時 平成25年10月8日（火）15:00～16:30  
場 所 大阪キャッスルホテル  
話題提供 「ビジネスジェットから読み解く日本経済の課題」  
講 師 石原 達也 氏（ビジネス航空ジャーナリスト）

## 事務局だより

- ▶ 今年、欧州のLCCを利用する機会があった。
- ▶ さて、実際搭乗するために空港に行ってみると、到着予定の時間になってもなかなかそのLCCの便は到着しない。しかしながら、出発予定時間には変更の表示が出ない。どうということかと気をもみながら待っていると、出発予定時間の40分程度前になって、ようやく到着した。当然大幅遅れで出発するものと覚悟していると、乗客を降ろしたあと、すぐさま出発客の搭乗を始めて結局、10分程度の遅れで、そのLCCは出発した。
- ▶ 座席に座ってみると、機内誌は歪んだままで突っ込まれており、ほとんど機内清掃はしていないような状況であった。日本のエアラインの細やかなサービスに慣れている私にとっては、驚きであったが、LCCのサービスになれている欧州の乗客にとっては、別になんでもないことのようにであった。
- ▶ 結局、そのLCCの便は、ほぼ当初の予定時間に到着したが、空港に到着した後もハブニングがあった。預けた手荷物をターンテーブルの前で待っていると、最初の20個ぐらいが出た後、いくら待ってもそのあとの手荷物が出てこない。どうしたことかと周りを見てみると、なんと離れた別のターンテーブルに変更されていた。
- ▶ 今後、我が国でも規制緩和に伴って多様な航空サービスがさらに進行していくのであろうが、サービスの範囲の中で、それぞれが自分に合ったものを選択することになるのであり、サービスの多様化自体は悪いことではないと思う。ただ、これまでと同様に、安全性と的確な情報提供だけはさらなる向上を図ってもらいたいものである。

(Y.Y)

だんじりとやぐらのコラボレーション

だんじり・やぐらによる秋祭り(田尻町)



田尻町の秋祭りは、毎年10月第2週の土・日に開催され、<sup>かしょうじ</sup>嘉祥寺地区の“だんじり”と、<sup>よしみ</sup>吉見地区の“やぐら”を一度に見ることができる珍しい祭りです。車輪の数や屋根の形状、曳き方に至るまでが大きく異なる山車が同じ町内を走り回る姿は圧巻です。

泉州地域の秋祭りといえば“だんじり”が連想されますが、本町より南の地域では大きな二輪が付いた“やぐら”を曳いています。

“だんじり”と“やぐら”の分布境界がちょうど本町内にあるため、本町の北側の嘉祥寺地区は“だんじり”を、南側の吉見地区は“やぐら”を曳いています。ひとつのまちで両方を見ることができるのは、府内でもここ田尻町だけです。また、“だんじり”と“やぐら”が町役場前で揃う姿は壮観で見逃すことはできません。

国際交流基金 関西国際センター前に“だんじり”と“やぐら”が集まり、外国人留学生と交流するシーンもあり、祭礼を盛り上げています。

“だんじり”“やぐら”は、日中は勇壮に町内を駆け巡り、五穀豊穡を祈念します。“だんじり”で良く知られているやり回しもこのときに見ることができます。日が暮れて夜になると、それぞれの山車は提灯を灯し、笛や太鼓などの鳴り物を使って“ムーディに”町内を練り歩きます。昼の顔と夜の顔のギャップを楽しむ事も、この地域の秋祭りの醍醐味です。

間近で“だんじり”“やぐら”を見ることができる田尻町の秋祭り。皆様方のご来場をお待ちしています。

- 開催日時 平成25年10月12日(土)～13日(日)
- 開催場所 田尻町内全域 南海本線「吉見ノ里」駅 徒歩約10分
- お問合せ先 田尻町総務部企画人権課 TEL072-466-5019