



KANSAI 空港レビュー



No.420
2013.11

1 巻頭言

大型コンベンションを誘致して関西の知的交流拡大を
福本 啓二

2 各界の動き

10 講演抄録

今後の大阪国際空港について
蒲生 猛

21 プレスの目

神戸市長選と空港問題
小川 晶

23 航空交通研究会研究レポート

国際交通インフラの競争力に関する若干の覚書
手塚広一郎

26 データファイル

- ・運営概況について[平成25年上半期分](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成25年9月分)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況(2013年9月分)

【表紙写真】「エアインディア B787」

エアインディアのB787(Dream Liner)です。関空の定期便として初めてのB787です。
エアインディアはムンバイからデリー・香港を経由しKIXに週3便、そのうちデリー・KIX間を
B787で運航します。

KIXへの就航当初はA310やB747、最近ではB777-300ERやB777LRでした。
エアインディアはいつも北ウイングの西側スポットに駐機するのでターミナルビルT1からよく見えま
す。

撮影：柴崎 庄司

大型コンベンションを誘致して 関西の知的交流拡大を



国土交通省大阪航空局長 福本 啓二

7月1日に現職を拝命するまで、日本政府観光局（JNTO）で観光庁とともに我が国のインバウンド観光を推進してきた。当面の目標である年間1,000万人の来訪者達成を目指している。JNTOで私自身は総務部門とともにコンベンション（国際会議にインセンティブツアー、展示会などを含めてMICEとも言う。）を担当した。

開催地の決定は学会などの総会で立候補都市がプレゼンを行って決定されるが、驚いたのはこれらのコンベンションの誘致活動がPCOと呼ばれるプロの会議開催専門家たちによりハイテクも活用して高度に洗練された形で進められていること、また世界の主要都市がコンベンションの持つ都市のブランド力アップ効果、各分野のリーダーたちが参集することによる知的交流の創造力などに着目し、大型の施設を整備してこの競争に参入していることだった。現在国際会議は大型化しつつあり、5,000人収容の会議場、2万㎡の併設展示場（学会のスポンサーなどが展示会を開催）、25以上の分科会場、さらに宴会場や宿泊施設が必要であると言われていたが、驚くことに日本ではこのグローバルスタンダードを満たす施設は東京にも大阪にも京都にもなく、パシフィコ横浜しかない。人材面でも各地のコンベンション協会は、英語対応力を含め、とても世界に太刀打ちできる状態ではない。一方中国、韓国、シンガポール、マレーシアなどアジアの国々は、最新の大型施設と英

米系の訓練を受けたスタッフで積極的な取り組みを行っている。

周回遅れの感のある日本であるが、先般のオリンピック東京招致を成功に導いた日本チームのプレゼンテーションは素晴らしかった。イギリス人の専門家を迎え、発音から身振り手振りまでリハーサルを重ねた結果とのこと。日本人でもやればできることを証明したインパクトは大きい。オリンピック決定の波及効果は早速現れ、日本への関心が高まってこの秋には大型会議の日本での開催決定が相次いでいる。

日本の強みは重厚な学会関係者である。山中伸弥教授をはじめとする世界的な研究者がおり、国際学会の理事クラスも多い。こうした方々が自信を持って日本でコンベンションを開催できるような環境整備が必要だ。関西は、大阪、京都、神戸、奈良といった個性ある都市を有しており、アフターコンベンションを考えても魅力に富んでいる。『おもてなし』の精神も大切だ。大型会議については空港で専用レーンを設けたり、歓迎の垂れ幕がほしい。大阪城などのユニークベニューでのパーティーもぜひ実現したい。

世界でもオーストラリアのメルボルンやイギリスのグラスゴーなど首都以外でもコンベンションを契機に交流人口を増やしている都市がある。

また、関西はアジアに近いという利点があり、インセンティブツアーも大きな可能性がある。

コンベンションを契機に関西が世界的な知的交流の場として発展することを期待したい。

各界の動き

関西国際空港

●スターフライヤー、福岡線就航

スターフライヤーは10月1日、関西～福岡線を開設した。福岡空港での式典後、米原慎一社長は「ゆったりとしたシートなど、格安航空会社とは違ったサービスで差別化している。関西線は長い目で見ながら成長させていきたい」と述べた。

●大規模災害に備え、年度内に医療機器購入

大阪府は10月4日の府議会で、南海トラフ巨大地震などの大規模災害に備え、関西・大阪両空港に計画する、重症患者を府外に運び出すための広域医療搬送拠点（SCU）の医療機器購入を、今年度中に済ませる方針を明らかにした。人工呼吸器などの医療機器や簡易ベッドなどを約5,500万円で購入する。

●セブパシフィック、マニラ線デイリーに

LCCのセブパシフィック航空は10月4日、12月19日から関西～マニラ線を現在の週3往復から週7往復のデイリー運航に増便すると発表した。機材はエアバス A320 型機（180席）。

●香港エクスプレス、11月就航

格安航空会社（LCC）の香港エクスプレス航空は10月7日、11月から関西空港と羽田空港に就航すると発表した。羽田線は11月7日から、関西線は11月21日からで、ともに週7往復。機材はエアバス A320 型機（174席）。関空に就航する国際線 LCC としては、9社目となる。

●ピーチ、松山線を来年2月開設

LCCのピーチ・アビエーションは10月8日、2014年2月1日から関西～松山間の運航を始めると発表した。関西と四国を結ぶ同社初の路線で、1日2往復する。松山線は国内10番目の路線になる。

●東アジア空港同盟総会、環境リレー宣言採択

日中韓の主要な空港会社13社の経営幹部が一堂に会する第12回東アジア空港同盟年次総会が10月10日、関西空港会議場で開催された。「環境面で持続可能な新しい空港戦略」をテーマに掲げ、環境問題への意識向上を目的とした取り組みを月ごとにリレー形式で実施する「環境リレー宣言」を採択した。

●泉佐野市がPR窓口

泉佐野市は10月10日、関西空港の第2ターミナルに、外国人旅行者に市の魅力などを紹介する観光交流プラザ「関空 まち処」をオープンした。りんくうタウン駅に次いで2か所目で、日本語や英語、韓国語の地図などを置き、外国語が堪能なスタッフによる観光名所の紹介や関西一円の交通案内などのほか、地元の特産品の展示や販売もする。

●国際線乗継客向けに特典設定

新関西国際空港会社は10月11日から12月31日まで、国際線間を乗り継ぐ乗客を対象に特典を設定した。空港内で食事や買物の際に利用できる1,000円券や、エアポートラウンジまたはリフレッシュスクエア60分間無料券、スカイシャトルバス1日乗車無料券などを用意。りん

くうプレミアムアウトレットの割引クーポンや、りんくうプレジャータウンシークル温泉割引券も提供する。

●運営権売却、外資にも入札の検討を促す

新関西国際空港会社が関西・大阪両空港の運営権売却に向け、海外の投資会社や金融機関などに入札参加の検討を促していることが10月11日、わかった。オーストラリアの投資大手マッコーリーグループや、英ヒースロー空港の運営会社などが関心を示しているという。

●土砂採取跡地に和歌山市最大メガソーラー

和歌山市深山にある関西空港の土砂採取事業跡地（計約35ha）に、市で最大となる大規模太陽光発電所（メガソーラー）が設置されることになり、同市は10月15日、運営などを担う大和リースなど大和ハウスグループの3社と協定書に調印した。約8万枚の太陽光パネルを設置し、出力は20メガワットを想定。2014年6月に着工、2016年4月からの発電開始を目指す。

●バンコクで第3回ALL関西フェスティバル

新関西国際空港会社や経済団体でつくるALL関西「食」輸出推進委員会は10月17～27日、タイの伊勢丹バンコク店で第3回ALL関西フェスティバル in バンコクを開いた。たこ焼きやいなりずし、スイーツ等の実演販売やマグロの解体ショーも行った。

●冬ダイヤ国際線便数、開港以来最高に

新関西国際空港会社は10月23日、関西空港の冬期国際線ダイヤ（10月27日～2014年3月29日）を発表した。ピーク時（12月）の週間便数は昨冬比52便増の862便で、開港以来最高になる。東南アジア向け観光ビザの発給要件緩和や円安で、LCCの運航が増える。また来春、関空に北東アジアの物流拠点を設ける米航空貨物大手のフェデックスは、週12便増やし47便とする。



クリック！

ピーチ・アビエーションが14便増やすなど、LCCのアジア便が増え、新規乗り入れの香港エクスプレスを含め9社で週140往復になる。国内空港最高で旅客便に占めるLCCの割合は19.6%と過去最高を更新する。心配された中国の航空会社の便数は20往復増の118往復と、復調傾向がうかがえる。

●国際線外国人旅客が過去最多

新関西国際空港会社が10月23日発表した関西空港の2013年度上半期（4～9月）の運営概況（速報値）によると、国際線の外国人旅客数は前年同期比27%増の245万222人で、上半期としては開港以来最多だった。LCCの増便と円安で、台湾や香港、東南アジアからの旅客が増えた。日本人旅客数は4年ぶりに落ち込んだが、LCCの増便で堅調な国内線を合わせた全体の旅客数は、6%増の897万4,771人だった。航空機の発着回数は2%増の6万5,647回で2年連続で前年を上回った。

●LCC旅グランプリで旅程募集

新関西国際空港会社は10月23日、関空に就航するLCCを利用した旅行プランを募集し、往復航空券などが当たる「みんなで選ぶ！LCC旅グランプリ」をスタートさせた。クアラルンプール、マニラ、プサン、ソウル、沖縄の5エリアの中から、行ってみたいプランや実体験で良かったプランを募集する。

●ピーチ、高雄線を開設

ピーチ・アビエーションは10月25日、関西～台湾・高雄線を2014年1月18日に開設す

ると発表した。ピーチの国際線 6 路線目。1 日 1 往復。

●ポップカルチャーのイベント

新関西国際空港会社と日本橋まちづくり振興会社は 10 月 26、27 の両日、空港駅コンコース南広場で「Japan Pop Culture Festival (ジャパンポップカルチャーフェスティバル)」を開いた。各地のご当地アイドルが集結するライブやコスプレによるパフォーマンスライブがあった。

●ピーチが成田線開設、篠田麻里子さんがPR

ピーチ・アビエーションは 10 月 27 日、首都圏初の路線となる成田～関空線の運航をスタートした。就航を記念し、AKB48 の元メンバー・篠田麻里子さんの顔を描いた特別デザイン機が登場、篠田さんが搭乗し、初フライトを PR した。エアバス A320 型機 (180 席) を使って毎日 2 往復し、2014 年 1 月 10 日からは 3 往復に増やす。

●第2ターミナル1周年でゆるキャラ登場

新関西国際空港会社は 10 月 28 日、LCC 専用の第 2 ターミナルビルの開業 1 周年の記念イベントを実施した。ご当地キャラクター (ゆるキャラ) 13 体が、LCC ターミナルの出発到着ロビーに登場。関空オリジナルグッズなどを配った。

●スクートが増便検討 関空就航も「選択肢の一つ」

シンガポール航空が 100% 出資する LCC、スクートのキャンベル・ウィルソン最高経営責任者 (CEO) が 10 月 28 日、東京都内で記者会見し、2012 年 10 月の日本就航以来、搭乗率が好調なことから増便を検討中で、関西空港への就航も「選択肢の一つ」と述べた。

●エア・インディア、787定期便就航へ

エア・インディアは 10 月 31 日からボーイング 787-8 型機 (256 席) を関西空港に就航させた。関空の 787 による定期便就航は初めて。関西～デリー～ムンバイ線のうち関西～デリー間で、週 3 往復運航。

●航空機事故想定し救難訓練

関西空港で 10 月 31 日、航空機事故を想定した救難総合訓練があり、新関西国際空港会社や航空会社、警察、消防、医師会など関連する 70 機関から約 800 人が参加した。今回は初めて、遺体を識別し遺族をケアする特殊チーム「DMORT (災害死亡者家族支援チーム)」の訓練も行われた。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●新関西国際空港会社がOAT株取得

新関西国際空港会社は 10 月 31 日付で、大阪空港のターミナルビルを運営する大阪国際空港ターミナル (OAT) の株式 67.7% を自治体から取得し、子会社化した。これにより関西・大阪両空港の空港事業と商業事業を一体運営できるようになった。残りの株式 32.3% は民間企業などが保有し、2013 年内の全株式取得を目指す。

＝ 神戸空港 ＝

●神戸市長、3空港一体に意欲

矢田立郎神戸市市長は 10 月 4 日、第 2 回関西全体の航空需要拡大について考えるセミナー (兵庫県・神戸市主催) で、市が管理・運営する神戸空港について「関西 3 空港の一体運営を一日も早く実現したい」と述べた。神戸商工会議所の大橋忠晴会頭 (川崎重工業相談役) も「神戸空港を関空と大阪空港の運営の中に入れてほしい」と訴えた。

＝ 成田国際空港 ＝

●冬ダイヤ、就航社・都市数、過去最高

成田国際空港会社は10月24日、冬ダイヤを発表した。就航する航空会社は84社、都市数は101都市でいずれも過去最高となる。

＝ 羽田空港 ＝

●国際線発着枠を配分

国土交通省は10月2日、2014年夏期ダイヤから拡大される羽田空港の昼間時間帯の国際線発着枠（1日40便、年間約3万回）のうち、現在までに2国間合意が整った31枠についての配分を発表、日本側は全日本空輸11枠、日本航空5枠となった。日航の経営再建の過程で両社の財務体質に格差が生じたため、発着枠の配分によっては是正する必要があると判断した。

●日航社長、「合理的な理由の説明を求める」

日本航空の植木義晴社長は10月4日、羽田空港の国際線の発着枠を巡り、均等配分とならなかったことについて「合理的な理由の説明と配分を求める」と懸念を示した。

●アメリカン、ニューヨーク線運休

アメリカン航空は10月16日、羽田～ニューヨーク JFK 空港を結ぶ直行路線を12月1日の羽田発便を最後に運休する方針を発表した。運休の理由は、深夜早朝時間の発着枠とそれに伴う乗り継ぎなどの利便性の低さによる非採算性だとしている。

●ユナイテッド航空が運航権を申請

ユナイテッド航空を運営するユナイテッド・コンチネンタル・ホールディングスは10月17日、米運輸省に対し、サンフランシスコ～羽田便の運航権を申請した。アメリカン航空が羽田～ニューヨーク便を廃止する方針を明らかにしたことを受けた動き。

●埋没協「拡張案C滑走路並行が有利」

日本埋立浚渫協会は羽田空港の5本目の滑走路新設に関する研究報告をまとめた。C滑走路に並行する形で沖合を埋め立てて新滑走路（E滑走路）を整備する「クローズパラレル案」を採用した場合は、着工から5.8年で供用を開始できることが分かった。埋め立て面積は約288haと大きい、すべてを埋め立て工法で行えば、工費は現在のD滑走路の建設費の0.8倍にとどまる見通しという。

＝ 中部国際空港 ＝

●新ターミナル完成延期

中部国際空港会社は10月3日、2014年後半としていた新しい旅客ターミナルや駐車場の完成を延期すると発表した。同空港を拠点にしていたLCC、エアアジア・ジャパンが就航から約5か月で撤退したため。

＝ その他空港 ＝

●福岡空港:民間委託問題で検討協が初会合

福岡空港の滑走路増設を巡る民間委託問題で、地元意見を集約するための福岡空港運営検討協議会（会長・河部浩幸九電工相談役）の初会合が10月21日、福岡市内で開かれ、事務局が福岡空港の現状や民間委託の制度概要などを説明した。

航空

●印タタ・グループ、シンガポール航空と新会社設立

インド財閥大手タタ・グループの持ち株会社タタ・サンズとシンガポール航空は9月19日、共同出資の航空会社を新設することで合意したと発表した。新会社はタタが51%、シンガポール航空が49%を出資し、ニューデリーに本社を置く予定。LCCと異なり機内食などの付帯サービスを備えるフルサービスの会社とするとしている。

●ICAOがEUの排ガス規制支持せず

欧州連合（EU）が温暖化対策のため導入した航空機の排ガス規制をめぐり、国連の国際民間航空機関（ICAO）は10月4日、国際線への規制適用の権利を訴えるEUの主張を退けることで合意した。

●ミャンマー初の民間航空、日本に販売代理店

ミャンマーの民間航空会社最大手のエア・バガンは旅行会社のJBSアビエーションマーケティングと組み、日本で航空券の予約・発券業務を始めた。ヤンゴンとマンダレーを結ぶ路線などを販売し、日本の旅行客を取り込む。

●日航、初めてエアバスから31機購入

日本航空は10月7日、エアバスと、中長距離路線用に開発中の最新鋭機エアバスA350型機、31機の購入契約を結んだ。購入費用は約9,500億円。日航のエアバス機購入は、経営統合前の旧日本エアシステム（JAS）を除き初めてとなる。国際線を中心に運航しているボーイング777型機の後継機と位置付け、2019年をめどに運航を開始する計画。

●MRJエンジン、2014年春に調達

三菱航空機は、小型ジェット機「MRJ」の開発で、米航空エンジン大手のプラット・アンド・ホイットニー（P & W）から2014年春に1号機のエンジンを調達することで合意した。

●ジェットスター・ジャパンとエアアジア・ジャパンに厳重注意

国土交通省は10月9日、ジェットスター・ジャパンとエアアジア・ジャパンの2社に対し、定期検査で必要な項目の一部が行われていなかったとして、文書で厳重注意した。

両社は10月23日、再発防止策などは正措置をまとめた改善計画書を国土交通省に提出した。

●ジェットスター、営業赤字90億円

ジェットスター・ジャパンは10月15日付官報で2013年6月期決算を公告した。売上高は128億円、最終赤字は88億円だった。拠点の成田は都心から遠く国内線利用者が伸び悩んだほか、整備上の不備で関西空港を拠点とした路線展開ができなかったこともあり、機材稼働率が高まらず、固定費負担がかさみ損失が膨らんだ。

●日航とファミリーマート提携

日本航空とファミリーマートは10月17日、業務提携することで合意した。11月1日から全国のファミリーマート約1万店で、日航のマイルが2倍たまるようになる。

●エアバス社長、日本でシェア50%に意欲

エアバスのファブリス・ブレジエ社長兼最高経営責任者（CEO）は10月22日、報道各社のインタビューに応じ、20年後に日本でのシェアを現在の13%から50%に引き上げる考えを示した。

●国交省、ミャンマーと航空自由化協定

国土交通省は10月25日、日本とミャンマーの航空当局が航空自由化（オープンスカイ）協定を結んだと発表した。航空会社が自由に路線や便数を設定できる同協定の合意は26か国・地域目。成田空港や首都圏以外の空港で2014年春以降に実施する。

●米航空4社、実質増益に

米航空大手4社の7～9月期決算が出そろった。アメリカン航空の親会社AMRの最終損益が黒字化し、デルタ航空は純利益が31%増えた。ユナイテッド航空の親会社も大幅な増益。USエアウェイズは純利益が12%減となったが、特殊要因を除いた税引き前利益は四半期ベースで過去最高となった。米国内路線が好調で各社の業績改善が鮮明となった。

●日航、国内線機内でネット接続サービス提供へ

日本航空は10月28日、国内線機体の設備や内装を刷新し、有料の機内インターネット接続サービスを、来年夏から国内線で始めると発表した。

●9月中間決算、2社で明暗

全日本空輸を傘下に持つ ANA ホールディングスと日本航空の9月中間連結決算が10月31日、出そろった。両社とも円安で燃油費が上昇し営業利益が減少した。ただ ANA が前年同期比 42.5% 減と大幅減だったのに対し、日航は 14.6% 減にとどまり、明暗が分かれた。 通期の業績見通しも、ANA が燃油費上昇を理由に営業利益を 500 億円減の 600 億円に下方修正したのに対し、日航は東南アジア向け路線の好調などを理由に、150 億円増の 1,550 億円と上方修正した。

●日航、ジェットスターに追加出資

ジェットスター・ジャパンは10月31日、大株主の日本航空とオーストラリアの航空大手カンタス・グループを引受先として、110 億円の第三者割当増資を実施した。2013 年 6 月期に 88 億円強の純損失を計上したことで大きく減少した自己資本を増強し、今後の成長に向けた財務基盤を整えるのが狙いだ。

●スカイマーク、純利益42.5%減

スカイマークが10月31日に発表した4～9月期決算は、純利益が17億200万円（前年同期比 42.5% 減）だった。航空機リース料が前年同期比 40.1% 増加し、円安の影響で燃油費関連が同 10.2% 増加するなど、費用増が影響した。

●米連邦航空局、電子携帯端末常時OK

米連邦航空局は10月31日、飛行中の旅客機内での電子携帯端末の利用規制を緩和し、離着陸時を含む全飛行過程での利用を原則的に解禁したと発表した。航空局は米国で運航する航空会社に対し、年内にも緩和措置を機内ルールに反映するよう求めた。携帯電話による通話は引き続き禁じられる。

関西

●北陸新幹線、運行4タイプ

JR 西日本は10月2日、2015 年春に金沢開業予定の北陸新幹線の運行体系を発表した。東京～金沢間の直通列車は速達と停車の2タイプを設け、金沢～富山間のシャトル列車を運行。現行の長野新幹線と同じ体系とする東京～長野間とあわせて4タイプを運行する。

●北陸新幹線、最速型は「かがやき」

JR 東日本、西日本は10月10日、北陸新幹線の4つの列車名を発表した。東京～金沢間を最短約2時間半で結ぶ最速列車を「かがやき」と命名、他の3つは「はくたか」「つるぎ」「あさま」で、これまでの特急・新幹線の名称を引き継いだ。

●道頓堀プールの事業計画

大阪・ミナミの道頓堀川で2015 年夏に全長 800m のプールのオープンを目指す道頓堀プールサイドアベニュー設立準備会社は10月10日、具体的な事業計画を発表した。9,600m³ の水道水を使い、一度に 5,000 人が入っても耐えられる設計。夏季以外は 2,000 人分の観客席を設置し、連日船上パレードを披露する。

●うめきた2期開発要項、「緑化」前提

JR 大阪駅北西側のうめきた2期開発区域（16.2ha）について、大阪府・市や経済団体で作る実行委員会は10月11日、民間事業者から開発計画の提案を募るための要項（1次募集）を発表した。提案には「緑化」を盛り込むことが条件。

●大阪国際会議場の運営者、府など出資の三セクが応募

関西企業や大阪府などが出資する第三セクター、大阪国際会議場（社長・秋山喜久関西電力顧問）は、大阪府立国際会議場の2014 年度以降の運営事業者を決める府の公募に10月16日、応募した。

●グランフロント大阪、開業5か月で2,700万人

うめきたの複合施設、グランフロント大阪は10月17日、オープンから約5か月たった9月末時点の来場者数が計2,700万人に上ったと発表した。1日平均18万人前後となり、目標の10万人を超えて推移した。

●JR東海社長「リニア大阪同時開業には国の配慮不可欠」

JR東海の山田佳臣社長は10月17日の定例記者会見で、リニア中央新幹線について関西の政財界などが求める名古屋～大阪間の同時開業には、「無利子融資など、国による特別な配慮」が欠かせないとの認識を示した。その上で、自己資金でリニア建設に踏み切った経緯に触れ、「我々から国にお願いする話ではない」と述べ、同時開業に否定的な考えを強調した。

●関経連、米医学研究の司令塔を視察

関西経済連合会の使節団は10月21日、医学研究の司令塔機能を担う米国立衛生研究所(NIH)を視察し、組織運営などについて説明を受けた。日本政府が設立を検討している日本版NIHの関西への誘致活動に生かす。

●あべのハルカス、3月7日開業

近畿日本鉄道は10月22日、大阪・阿倍野に建設中の超高層複合ビル、あべのハルカスを2014年3月7日に開業すると発表した。

●大阪観光局、中国14社と協力覚書

大阪府・市と経済界が設立した大阪観光局は10月24日、中国・江蘇省と浙江省の有力旅行会社14社と観光分野で協力する覚書を交わした。大阪観光局が現地で大阪のPRを強化するほか、大阪訪問を含む団体旅行商品を中国の旅行社が販売する。

●神戸市長に久元氏初当選

任期満了に伴う神戸市長選挙は10月27日投開票され、無所属新人で元同市副市長の久元喜造氏(59)＝自民、民主、公明推薦＝が、コンサルタント会社社長の樫野孝人氏(50)ら無所属新人4氏を破り、初当選した。

選管確定は次のとおり。

当	161,889	久元 喜造	無新＝自民、民主、公明推薦
	156,214	樫野 孝人	無新
	53,393	森下 裕子	無新
	46,692	貫名ユウナ	無新＝共産推薦
	26,548	久本 信也	無新

●次期神戸市長「臨海部にLRT」

神戸市長選で初当選した前副市長の久元喜造氏は10月28日、読売新聞のインタビューに応じ、メリケンパーク、ハーバーランドのほか、兵庫県立美術館や人と防災未来センターが集まる「HAT神戸」などの臨海部をつなぐLRT(次世代型路面電車)の導入を検討する考えを示した。

●9月の大阪ホテル稼働率86%

日本経済新聞社がまとめた9月の大阪市内の主要15ホテルの平均客室稼働率は86%と、前年同月に比べて4ポイント上昇した。前年実績を上回るのは8か月連続。台湾や東南アジアなどから関西を訪れる外国人旅行客の増加が続いているのが背景だ。昨秋の尖閣諸島問題に伴う日中関係の悪化で落ち込んでいた中国人客も回復傾向にある。

●財務副大臣に要請

財務省の古川禎久副大臣ら幹部は28日、大阪市内のホテルで関西経済3団体の幹部らと会談し、地方も重視した経済対策を進める考えを強調した。経済団体側は、関西を国際的な拠点都市

圈とするためのサポートを求めた。

●大阪市交通局、地下鉄20円値下げ決定

大阪市交通局は 10 月 29 日、経営会議を開き、橋下徹市長が決めた市営地下鉄の初乗り運賃（200 円）の 20 円値下げを、2014 年 4 月から実施すると追認した。藤本昌信局長は、民営化が決まらなければ一旦下げた運賃を元に戻すとする橋下市長の方針については、「交通事業者として考えられない」と否定した。

●南海トラフ地震被害予想、最悪で大阪の死者13万人

大阪府は 10 月 30 日、防災会議の検討部会を開き、南海トラフ巨大地震による府内の人的被害の独自想定を公表した。火災や建物の倒壊などを合わせた死者は最大 13 万 3,891 人に上り、その 85% 超にあたる 11 万 3,991 人が津波で犠牲になるとした。内閣府が昨年 8 月に示した被害予測の約 13.6 倍。府の人口に通勤・通学者の流入をを加味し、このうち 30% が津波到達まで避難を開始しないとの前提で試算した。

●南海トラフ地震の津波浸水域、対策で半減

大阪府の有識者会議、南海トラフ巨大地震土木構造物耐震対策検討部会が 10 月 31 日開かれ、巨大地震に備えて防潮堤や堤防の沈下対策を完全に実施すれば、大阪府の津波浸水域は半減するとの試算が公表された。事業費は総額 2,100 億円。

●りんくうタウンをロートに売却

大阪府は 10 月 31 日、りんくうタウン内の府有地約 6,285㎡をロート製薬に売却する契約を結んだ。売却価格は 9 億 3 千万円。同社は「国際医療交流拠点」に対応し、先端医療に取り組む泉佐野市内の診療所と新会社を設立し、事業拠点となる医療施設を建設する。事業開始は 2016 年を予定している。

国

●国管理空港の民間運営権、30～50年を目安

国土交通省は 10 月 11 日、国が管理する空港の運営権を民間企業に売却する際の基本方針をまとめた。運営を任せる期間の目安は 30 ～ 50 年。着陸料などの空港使用料の設定では、航空会社や利用者の負担が大幅に増えないよう配慮を求めた。着陸料の引き下げなど具体的な料金政策の提案をした企業を選定時に評価する考えも示した。

●来日外国人旅行者3割増

独立行政法人日本政府観光局は 10 月 23 日、9 月に日本を訪れた外国人旅行者数（推計）は、前年同月より 31.7% 多い 86 万 7,100 人だったと発表した。9 月としては 1964 年の調査開始以来、最高だった。

●カジノ解禁法案、今国会提出へ

自民、民主、公明党などの超党派議員による国際観光産業振興議員連盟（カジノ議連）は 10 月 23 日、幹事会を開き、カジノを合法化して解禁する法案を今国会に提出する方針を確認した。2020 年の東京五輪開催までにカジノを中心とした統合型リゾートの整備を目指す。

●国交省、LCCアンケートを公表

国土交通省は 10 月 30 日開いた第 10 回交通政策審議会航空分科会基本政策部会で、LCC の利用客へのアンケート調査結果を公表した。年齢別の搭乗率割合では、男女ともに 20 代がトップで 30 代が続いており、価格の安さに着目した若年層の航空需要を喚起している様子を裏付けた。利用目的では男女とも全世代で「観光」が最多だったが、50 代以上は「親族への訪問・帰省」も 2 ～ 3 割を占めた。

今後の大阪国際空港について

新関西国際空港株式会社
常務取締役

蒲生 猛氏



●と き 平成25年9月11日（水）

●ところ 大阪キャッスルホテル6階

■はじめに

本日はお忙しいところ、多数お集まりいただき、有難うございます。私は新関西国際空港株式会社の仕事をさせていただいていますが、大阪国際空港（以下、伊丹空港という）担当で伊丹空港に常駐して、伊丹空港の番頭のようなことをやっています。

初めに自己紹介させていただきます。私は国土交通省の人間でして、25年前に伊丹空港が存続か廃止かの論議になった時、平成2年（1990年）ですが、国と地元で存続の協定を結ばせていただく仕事をしました。

その後、宮城県で仙台空港の仕事をして、それから当時の成田空港公団に移って成田の2本目の滑走路の整備に携わりました。反対のムシロ旗を揚げないように地域のお年寄りの方々と連日酒を飲んだりもしていました。

成田空港公団の後は愛知県で中部空港と小牧空港の仕事に就き、小牧空港（現名古屋空港）を愛知県管理の空港に移管する仕事をしました。その後、航空管制の課長をし、羽田空港で計画されていた4本目の滑走路の飛行ルートについて千葉県側と相当激しい折衝をして、4本目の滑走路の準備やその飛行ルート設定に携わりました。そして、羽田の空港長をやり、航空局交通管制部長を務め、現在の役職に至っております。

従って、空港の経営とか航空業界のことはあまり解っておりません。どちらかという飛行機の飛ばし方や騒音の関係を若干理解している

ということでしょうか。

■伊丹空港の沿革

最初に伊丹空港の沿革を説明します。大阪府豊中市、池田市と兵庫県伊丹市の3市にまたがり敷地面積は315㌦あります。A滑走路は1,828㌦、B滑走路は3,000㌦の計2本。昭和14年（1939年）に大阪第二飛行場として設置されました。来年で75年になります。昭和33年（1958年）に米軍から返還され、翌年に第1種空港に指定されて、大阪国際空港となりました。昭和35年（1960年）に国際線が就航、昭和39年（1964年）にはジェット機が飛び始めました。ジェット機は騒音問題の始まりで、昭和42年（1967年）に騒音防止法が制定され、周辺の環境対策を実施しながら空港を運営してきました。昭和45年（1970年）2月には大阪万博に併せて3,000㌦のB滑走路を供用開始、平成6年（1994年）に関空の開港に伴って国際線がすべて移管され、平成24年（2012年）7月に関空と経営統合、管制とそれに必要な無線施設を除き新関西国際空港会社に業務が移管されました。以上が伊丹空港の沿革であります。

■航空旅客数の推移

航空旅客数は、関空が開港した平成6年（1994年）までは相当な旅客数を誇っていました。平成4年（1992年）に年間2,363万人だったのですが、国際線が移管したとはいえ昨年度は1,315万人と、全盛期の3分の2ほどに減って

1. 大阪国際空港の概況

(1)沿革等

沿革

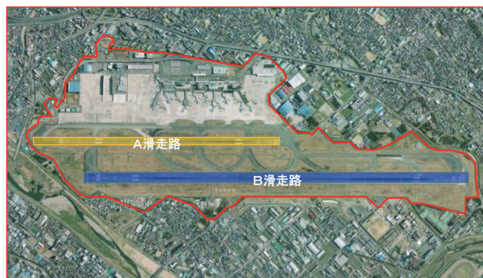
- ・昭和33年3月 米軍から全面返還され、「大阪空港」となる
- ・昭和34年7月 空港整備法に基づく第1種空港に指定され、「大阪国際空港」と改称
- ・昭和35年4月 国際線運航開始、39年にジェット旅客機就航
- ・昭和45年2月 B滑走路(3,000m)の供用開始
- ・平成6年9月 関西国際空港の開港に伴い国際線が移管
- ・平成9年4月 大阪モノレールが空港へ乗り入れ開始
- ・平成24年4月 新関西国際空港株式会社が設立
- ・平成24年7月 大阪国際空港の管理運営業務について新関西国際空港株式会社へ業務移管され、関西国際空港と経営統合し、両空港の運営が一体化される

○設置管理者：
新関西国際空港株式会社

○行政区域：大阪府豊中市、池田市
兵庫県伊丹市

○滑走路：(A)1,828m
(B)3,000m

○運用時間：
14時間(7:00~21:00)



0

います。かなり様変わりした空港になっています。発着回数は地元との協定で1日に370回という制限枠があります。近年は340回ほど飛んでいましたが、今年の夏ダイヤから370回の制限枠いっぱいを使うようになりました。それでも関西の旅客数は、じり貧状態で、関空と神戸空港を合わせても3,000万人ちょっとです。日本全体で見ても、関西圏の航空旅客の伸び率が

低いというか、むしろ低下しています。

■路線別旅客数

路線別旅客数は、羽田便が全体の43%、次いで仙台便が7.8%、鹿児島便が5.3%、福岡便が5.1%、沖縄便4.7%と続きます。羽田便で約半分を稼いでいるわけです。リニア新幹線が出来たら伊丹空港は要らないと言う人もいらっ

(2)利用状況



1

路線別旅客数実績

	路線	平成24年度 旅客数(人) ①	シェア	平成23年度 旅客数(人) ②	前年比 ①/②	前年差 (人) ①-②
1	羽田	5,603,362	42.6%	5,459,775	102.6%	+143,587
2	仙台	1,026,163	7.8%	779,371	131.7%	+246,792
3	鹿児島	699,090	5.3%	758,642	92.2%	△59,552
4	福岡	664,953	5.1%	711,825	93.4%	△46,873
5	沖縄	624,267	4.7%	635,791	98.2%	△11,524
6	宮崎	532,689	4.1%	549,785	96.9%	△17,096
7	札幌	478,486	3.6%	566,956	84.4%	△88,470
8	松山	494,786	3.8%	485,472	101.9%	+9,314
9	成田	490,680	3.7%	464,757	105.6%	+25,923
10	熊本	447,318	3.4%	460,282	97.2%	△12,964
	小計	11,061,794	84.1%	10,872,656	101.7%	+189,138
	その他小計	2,085,551	15.9%	2,036,739	102.4%	+48,812
	合計	13,147,345		12,909,395	101.8%	+237,950

(注)平成23年度旅客数には、東日本大震災(平成23年3月11日)による影響が含まれているため、前年比、前年差については、仙台線、その他路線小計、合計欄では、特異数値が出ている。

2

しゃいますけど、羽田便の他にも航空ネットワークを張っていることに価値がありまして、単に羽田便だけの問題ではなくて、羽田ー伊丹ー松山とかの乗り継ぎもあるわけですから、リニアが出来たら伊丹空港は要らないというのは暴論です。伊丹ー羽田間は、現在約1時間かかっていますが運航方法等を工夫すれば、極端な話40分もかからない程度に短縮出来るのです。昔は30分以内で飛んでいたこともありました。ソフト面、具体的に言えば管制で工夫すればリニアに対抗できるわけです。

から騒音問題が深刻化しました。

地元住民による夜間飛行差し止めの訴訟や伊丹空港自体の廃止を含む調停申請が行われました。調停が成立して裁判で判決も出ました。その調停に則り、平成2年(1990年)にまず地元住民による調停団と、次に地元自治体の11市協議会と国が伊丹空港の存続協定を締結しました。これにより、関空が開港しても伊丹空港が生き残ることになったのです。そして平成17年(2005年)には関西3空港の役割分担に

2. 大阪国際空港の環境対策 (1)経緯



昭和39年	大阪国際空港に民間ジェット機就航
昭和42年	航空機騒音防止法の制定(教育施設等の防音工事、移転補償等の開始)
昭和44年以降	ジェット旅客機の離着陸の増加に伴い騒音問題が深刻化し、地元住民により、大阪国際空港の夜間供用差止等の訴訟、大阪国際空港の廃止を含む調停の申請が行われた。
昭和55年	公害等調整委員会による一部調停成立。 (大阪国際空港の存続問題については、運輸省の調査、地元の意見聴取、運輸省の責任において関西国際空港開港時までこれを決定、という手順により処理すべき旨の調停。)
昭和56年	大阪国際空港騒音訴訟(第1次～第3次)の最高裁判決 (夜間供用差止は却下、慰謝料(過去分)は許容)
昭和61年	公害等調整委員会による調停成立。
平成2年	地元自治体(11市協(現10市協))及び住民団体(調停団)と、いわゆる「存続協定」を締結 ①大阪国際空港は関西国際空港開港後も、存続することとし、その運用に当たっては、関係地方公共団体の理解と協力を求め、環境基準の達成に向け不断の努力を尽くすこと。 ②大阪国際空港は、運輸大臣が直轄で管理・運営する国内線の基幹空港とすること。 ③発着回数規制、発着時間規制等の周辺環境対策の実施及び航空機の安全運航の確保を図ること ④協定事項の内容を変更する場合は、あらかじめ協定の相手方と協議すること。
平成17年	「関西3空港懇談会」において、関西3空港の役割分担について合意 ・「大阪国際空港は国内線の基幹空港、環境と調和した都市型空港」という位置付けや発着回数及び運用時間を合意
平成23年2月	関空・伊丹経営統合にあたり、国土交通省と11市協(現10市協)及び調停団との間で安全・環境対策に関する確認書を締結

3

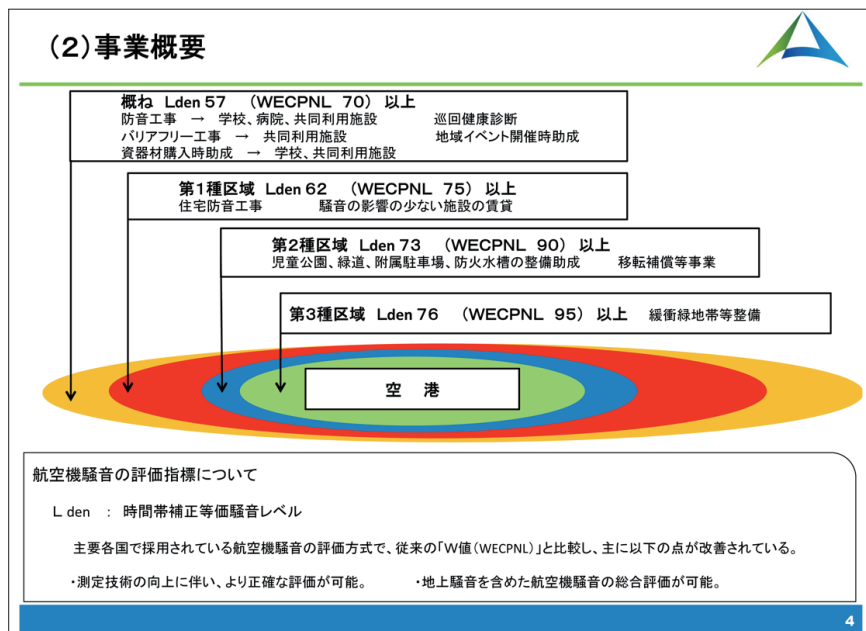
■環境対策

次に、空港の環境対策の経緯についてお話しします。正直、なかなか厳しい状況がありました。ジェット旅客機が昭和39年(1964年)に就航し、騒音防止法が昭和42年(1967年)に制定され、昭和44年(1969年)頃

ついて、関西3空港懇談会で話し合われて、伊丹空港は国内線の基幹空港という位置づけがなされました。そして平成24年（2012年）に関空と伊丹が経営統合されて国管理空港だった伊丹空港が新関空会社に移管されて運営されているという状況であります。

伊丹空港の環境対策についてもう少し詳しく説明します。主に騒音対策になりますが、かつては1973年に定められた公害対策基本法に基づく基準でWECPNL値（加重等価平均感覚騒音レベル、以下「W値」という。）がありました。それに対して2007年に中央環境審査会の答申で「Lden（時間帯補正等価騒音レベル）を用いて測定することが適当である」とされ、2013年4月から新たな評価方法を用いて騒音測定を行うことになりました。一番騒音の厳しい区域を第3種区域と言うのですが、そこではLdenで76db以上、W値で95以上の区域を指定して、国が緩衝緑地帯として整備しています。次に第2種区域はLdenで73db以上、W値で90以上の区域を指定して、住民に対して移転補償を行いその土地を公園や駐車場として活用するエリアにしています。さらに第1区域はLdenで62db以上、W値で75以上の区域を指定して、住宅の防音工事を国で実施し

ています。また、その外側の区域はLdenが概ね57db以上、W値70以上で、学校や病院に防音工事等の助成を行います。W値とLdenは測定の方法が違っておりまして、W値は一番騒音の大きいピーク時の前後10秒、一律に20秒を計測し評価するのですが、Ldenの場合は音が発生している間は全て計測し評価することになります。例えば飛行機が地上走行している時も測ることになります。そういうことで新たな基準が出て来たということは、よりきめ細やかな測定、評価を求められているということになります。それと従来のW値では夜間の19時～22時の間は昼間の値を3倍の騒音量、22時～翌朝7時は昼間の値を10倍とする騒音量として計測するをしていましたが、Ldenでは19時～22時の間は昼間の値にプラス5db、22時～翌朝7時の間は昼間の値にプラス10dbとして今後は計測し評価をやっていきます。それによって環境対策の数値等が一部変わることがありますが、伊丹の場合はいままでの対策区域の中に収まりますので、引き続き適切な環境対策を講じてまいるということです。



■騒音対策区域の変遷

実際の騒音対策区域ですけど昭和57年（1982年）当時の第1種区域は2,452㌥ありました。第2種区域は386㌥、第3種区域は289㌥でした。今ではどうなっているかというと平成21年（2009年）には第1種区域が1,293㌥と約半分になり、第2種区域は25分の1のわずか16㌥、第3種区域に至っては70分の1の4㌥と極めて小さくなっています。

これはひとえに航空会社の努力、音の小さい飛行機を導入していただいたという結果です。大変な努力でして B767等の低騒音機材を伊丹空港へ導入していただきました。革命的に騒音は小さくなりました。

■環境対策事業費

環境対策事業費は、昭和42年（1967年）から平成23年（2011年）までの累計で6,802億円をつぎ込んで参りました。最も騒音が激しかった昭和50年代後半（1980年代）には1日に2億や3億円をかけていた時代がありました。現在は1年間で10億円も要らない状況になっています。昔はお金のかかる空港でしたけど今はほとんどお金のかからない空港になりました。

■伊丹空港の存続

次に伊丹空港の存続についてですけど、今さらもういいじゃないかと言われるかも知れません。しかしあえて申し上げます。昭和55年（1980年）6月に公害等調整委員会による調停が成立した時に「大阪国際空港の存廃問題については、その判断に資するべく運輸省が必要な調査を行い、その結果を調停団や関係地方公共団体に開示し、それらの者の意見を聴取のうえ、運輸省の責任において決定するという手続で処理すべき」と記されています。この調停事項に則して、当時の運輸省は約2年かけて調査を行いました。地元の意見聴取もしっかりやりました。当時の運輸省担当課長が今の井戸・兵庫県知事でありまして私の上司でした。大変積極的に動かれて地元にも大変な配慮をされました。伊丹空港存続の立役者でした。結果として、平成2年（1990年）11月22日に調停団と、そして12月3日に地元11市協と存続協定を結びました。国の意志として存続を決めたわけですよ。地元から求められて空港を残したのだからと言う人もいますが、実際は国が必要としたから残したのです。なぜ残したのかと言いますと、当時の関空は滑走路が1本しかなかった。たとえそれが2本になっても関西圏の需要は賄えないというのが主な理由で伊丹空港が残りました。当時の関西経済は強かったのです。

(4)大阪国際空港周辺の騒音対策区域の変遷

告示日	面積 ㌥a)	第1種区域 Lden 62 (W 75)以上 民家防音工事等)	第2種区域 Lden 73 (W 90)以上 移転補償事業等)	第3種区域 Lden 76 (W 95)以上 緑地整備等)
昭和57年3月30日	3127	2452	386	289
平成10年3月31日	1868	1722	98	48
平成21年3月6日	1313	1293	16	4

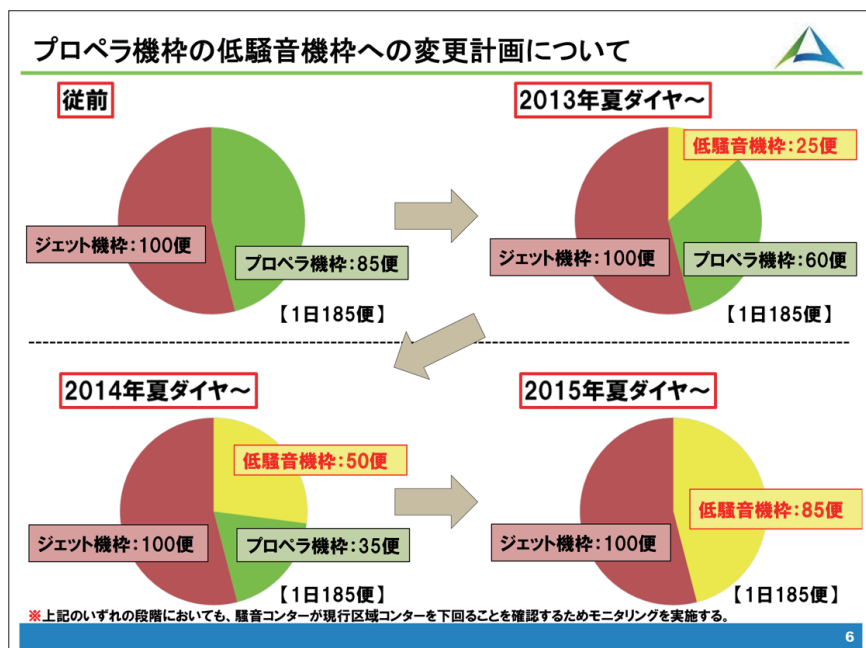
存続協定には「この協定をもって本空港の存廃問題の終結及び空港が周辺地域との調和を図ることの重要性を確認する」となっています。1日あたりの発着回数は当面370回、ジェット機は200回、プロペラ機は170回となりました。運用時間は「当面、午後9時以降翌朝7時までの発着ダイヤを認めない」とされています。「当面」という言葉が入っており、ある意味では緩い内容になっていまして、今後の動きの中で見直しをすれば良いじゃないかという基本精神があります。午後9時以降のダイヤは駄目となっていますが、着陸時間については規定していません。現在は協定締結時より厳しい運用をしていまして午後9時以降の着陸は許可しないで引き返してもらっています。その辺が今後の課題かなと思います。また、伊丹空港の存続に当たっては周辺対策基金を設置し、航空会社に協力を求め、国の団体からお金をいただいて様々な対策を行って空港を残させていただいたという経緯があります。存続協定の最後に、「本協定事項については今後の状況の変化等により適宜見直しを行うものとし、内容を変更する場合にはあらかじめ協議するものとする」と書かれ、協議をすれば内容を変えてもよいですよということに

なっています。騒音対策区域は、その当時までの一番騒音の大きい時を考えて区域を残しています。以上申し上げたように伊丹空港は将来的に使っても禍根のないように、いろんなことがあっても受け入れられるようにあの当時は存続しました。

■プロペラ機枠の低騒音機枠への変更の動き

次に現在の動きについて申し上げます。実は今年3月末からプロペラ機のジェット代替を行っています。1日370回の飛行枠のうち200回がジェット機、170回がプロペラ機と決められていますが、170回のプロペラ機を低騒音のジェット機に暫時切り替えて行こうとしています。

地元の了解を得て2013年夏ダイヤから低騒音ジェット機を25便増やしました。2014年夏ダイヤからは50便、さらに1年後の2015年夏には85便になる予定です。これに当たっては騒音モニタリングを実施して慎重に進めています。もちろんプロペラ機がなくなるわけではありません。低騒音ならどちらでも良いですよと航空会社の判断に任せるわけです。どういう機材が低騒音かと言いますと、



【2】今年度夏ダイヤ以降の路線別便数比較表

路線	2012年 冬ダイヤ	2013年 夏ダイヤ	増減	路線	2012年 冬ダイヤ	2013年 夏ダイヤ	増減
羽田	30	31	+1	新潟	9	10	+1
成田	4	4	0	但馬	2	2	0
新千歳	3	3	0	隠岐	1	1	0
福岡	13	17	+4	出雲	6	6	0
那覇	2	2	0	松山	11	12	+1
函館	0	1	+1	高知	9	6	-3
青森	3	3	0	大分	6	7	+1
三沢	0	1	+1	宮崎	10	13	+3
秋田	5	5	0	長崎	6	6	0
花巻	3	4	+1	熊本	10	10	0
山形	3	3	0	鹿児島	12	13	+1
仙台	15	18	+3	奄美	1	1	0
福島	5	5	0	屋久島	1	1	0
				合計 (26路線)	170	185	+15

既存路線(増減なし) (14路線)
 既存路線(増便あり) (9路線)
 既存路線(減便あり) (1路線)
 新規路線 (2路線)

7

【3】今年度夏ダイヤ以降の利用実績

		実績 (人／席)	対前年	対前々年
平成 25年 4月	旅客数	1,075,392	101.9%	119.8%
	座席数	1,702,798	113.5%	120.3%
平成 25年 5月	旅客数	1,175,632	106.6%	117.0%
	座席数	1,749,077	110.3%	117.6%
平成 25年 6月	旅客数	1,101,445	107.5%	112.3%
	座席数	1,660,682	109.7%	115.0%
平成 25年 7月	旅客数	1,148,619	106.2%	107.5%
	座席数	1,808,485	111.5%	115.3%

8

プロペラ機で一番大きかったのがダッシュ 8A (DH8A) で、これと同等以下のジェット機なら代替出来るという理解です。それで A320とか B737の新しいものとかが対象機材になりました。全部ジェット機に代替しても現行のコンターに収まるということで、地元の方に認めていただきました。

それで昨年の340回から今年は370回の発着になりました。機材が大型化された高知便は減便となりましたが、それ以外はすべて増便

されています。しかし座席数と旅客数の伸び率を見ますと、座席数は増便で増えているものの旅客数はそれほど伸びていません。LCCの影響とかがあるのかも知れませんが、やはり昔の伊丹空港の力強さとは少し違うているなと感じます。提供されている座席数ほどには旅客数がついてこない。周知が図られて今年秋の結果がどうなるか、注意深く見ていきたいと思っています。

5. ターミナル改修計画

コンセプト：都市型空港としての利便性の向上とターミナルビル機能の維持

- ★ 出到着機能の変更による利便性と快適性の向上
 - ・フィンガー方式からシンプルナリア方式への変更とムービングサイドウォーク設置による歩行距離と時間の短縮
 - ・到着機能の中央ゾーンへの集約による地上交通とのスムーズな接続
- ★ 小型機に対応した施設
 - ・小型機用スポット整備による施設の適正化
- ★ ターミナルビル機能の強化
 - ・長距離バスターミナルの整備による広域アクセスの改善
 - ・ファストレーン新設によるVIP対応の充実
 - ・防災・保安機能の強化
- ★ エコ・ターミナルの推進
 - ・自然エネルギーなどの導入による省エネ対策の実施



9

■ターミナルビルの建て替え

ターミナルビルを建て替えるという話がございます。現在のターミナルビルは大阪万博にあわせて建てられたもので、老朽化が進んでいます。そのため全面建て替える予定であります。現在は手の指の形のフィンガー方式の駐機場になっていますけど、シンプルナリア方式に変更しようというわけです。同時にターミナルビル内の歩行距離の短縮、地上交通とのスムーズな接続、小型機対応の施設、省エネ対策など盛り沢山の計画がありまして関係方面との調整を行っています。ただ簡単にはいきません。離着陸を現行通り維持しながら、お客様にもご利用いただきながらの工事なので随分手間と時間がかかります。利便性を低下させずにやろうというのですから相当難しく、頭を痛めております。

■空港場外用地の利活用

そのほか不動産関係で場外用地の利活用を進めています。先ほど環境対策区域が小さくなったという話をしましたが、騒音対策として国が買い上げた土地のうち、人が住んでもよいことになったところが370㌔もありです。さらにそのうち遊休土地が85㌔あって貸

し付けて駐車場になっていたり、緑地にして無償で地元自治体にお貸している物以外の遊休物件を売却しようとしています。合計14.3㌔（393件）あり、専門家とタッグを組んで売買の仕事をしております。実際には自治体と一緒に進めたほうが適切な用地もあり、色々話し合いをしています。具体的には豊中市、川西市、伊丹市の3市と、空港を活かしたまちづくり推進ということで基本合意と覚書を結び、地域にうまく溶け込んでいけるような使い方、しかも我々にとっても収益が上がるような使い方をしようとしています。国管理時代には、こういう行政財産には手を付けづらかったのですが、民間会社になると自由に活用が出来るので、動き始めています。

■伊丹空港と周辺地域の活性化の取り組み

次に伊丹空港と周辺地域の活性化への取り組みですけど、この1年民間になっていろんなことをやっています。空港内の緑地を活かしてバタフライ・ガーデンと称して蝶が集まるような植栽をしました。他にも、豊中市民まつりに参加させていただいたり、グルメイベントをやりしました。そういう会も大盛況でした。また伊丹空港の着陸帯に生えている草を肥料にして農

6. 場外用地(移転補償跡地)について

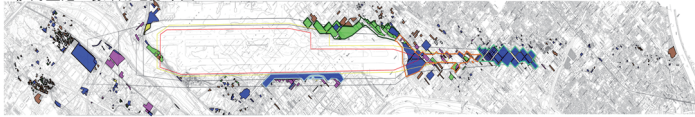
- 移転補償事業の対象となる第2種区域が広範囲に広がっていた昭和50年代から平成10年頃までは、騒音対策として買い上げたという経緯から、航空局が行政財産として跡地を保有し続けるのが原則であった。
- このため、地域の生活環境改善に資する観点から、公園や道路、防火水槽等のための用地として地方公共団体に対して無償で貸付けや倉庫、店舗、駐車場など騒音斉合施設の整備を行ってきた。

場外用地の現況

平成25年5月31日現在

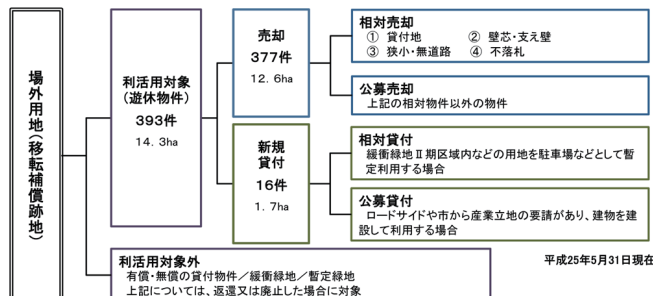
利用区分	用途	面積 (ha)	割合 (%)
自己使用物件	緩衝緑地、暫定緑地	15.4	18%
貸付物件 有償)	駐車場、騒音斉合施設等	8.3	10%
貸付物件 無償)	公園、道路、消防施設等	46.4	55%
遊休物件	更地	14.3	17%
計		84.4	100%

伊丹空港 場外用地分布図



10

- 近年においては、騒音対策区域の大幅な縮小により、これらの移転補償跡地についても、商業や工業、住宅等による高度利用を図ることが可能な環境となっているため、場外用地の利活用を進めているところ。
- 新聞空会社においては、これまで国では売却が困難であった、壁芯・支え壁物件や狭小・無道路により単独利用が困難な物件などについて、随意契約により行えるよう措置。



平成25年5月31日現在

11

場外用地の利活用に係る周辺市との協力について

- 空港周辺自治体のまちづくりとの連携強化【中期経営計画(抜粋)】
 - ・ 空港周辺のまちづくりに関する認識共有を図り、これに適合した形で空港周辺の移転補償跡地を有効に活用
 - ・ 周辺自治体における空港を活かしたまちづくりに積極的に参画・協働し、一層の地域共生を推進
- 豊中市及び川西市とまちづくりに関する基本合意・覚書を締結し、伊丹空港周辺におけるまちづくりに協力等するとともに、両市に貸し付けている移転補償跡地の今後の取り扱い方針等について定めている。

豊中市	川西市
1. 「大阪国際空港を活かしたまちづくりの推進」に関する基本合意 着実な環境対策の実施と安全面での取組みを前提に、空港とその周辺地域の活性化を図るための豊中市と新聞空会社の基本的な認識についての基本合意。 2. 大阪国際空港周辺場外用地(豊中市域)の取扱いに関する覚書 新聞空会社が貸し付けている場外用地の具体的な取扱い方針 ・ 公園など、豊中市が新聞空会社から借用している場外用地の用途のあり方について、両市で検証すること ・ 上記の検証を踏まえた場外用地の具体的な取扱い方針(市に継続貸付け、市への寄付、市からの返還、市への売却 等)	1. 川西市南部地域のまちづくりの推進に関する基本合意 着実な環境対策の実施と安全面での取組みの推進を前提に、川西市南部地域の生活環境改善、地域コミュニティの再生等を図るための川西市と新聞空会社の基本的な認識についての基本合意。 2. 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 新聞空会社が貸し付けている場外用地の具体的な取扱い方針 ・ 公園など、川西市が新聞空会社から借用している場外用地の用途のあり方について、両市で検証すること ・ 上記の検証を踏まえた場外用地の具体的な取扱い方針を策定すること(市に継続貸付け、市への寄付、市からの返還、市への売却 等) ・ 川西市南部地域の暫定緑地について、両市が当該地域のまちづくりに有効活用することを前提に、両市に対して全て寄付 ・ 新聞空会社は、いわゆる壁芯又は支え壁を含む場外用地について、隣地住民等の意向を踏まえ、可能な限り早期に、随意契約により購入を希望する当該隣地住民等に売却。

12

7. 大阪国際空港及び周辺地域活性化に係る取り組み



○空港及び周辺地域の賑わい創出や空港のイメージアップを図るため、空港内未利用地を活用したイベントや空港の立地・資源を活用したセミナー等を積極的に開催。

○オリジナル商品等を活用して、ITMの環境取組についてのPRを実施。

実施例



その他、facebook、空港情報誌等による情報発信を実施

13

林水産省への肥料登録を行い配れるようにしました。今では伊丹1号、伊丹2号という肥料が出来ました。また、農薬を使っていない草を飼料として牛に食べてもらい、その牛の牛乳でアイスクリームを作り、空港内で販売することといたしております。

■今後の伊丹空港について

さて、余計なことですが、これからは私の個人的な所感を申し上げます。伊丹空港について考えてみますと、かつて昭和40年代、大阪万博のころは羽田を抜いて日本一利用客の多い空港でした。伊丹空港は四国や九州、山陰、北陸を結ぶ海越え、山越えの航空に適したところだったのです。昔は伊丹、羽田の順番で語られるほど大きい空港でした。国にとっても重要な空港だったわけですから、環境対策事業費に約7,000億円程度出しても必要だということでした。

ところが現在は少し違うのではないかと思います。もちろん関空が出来たり、神戸空港が出来たりと関西3空港の中で全体を見ていかなければならないのですが、伊丹空港の旅客数は羽田、成田を別にしても新千歳、福岡、那覇の次なのです。昔は便を張ればお客様がバツとついてきて幾らでも乗ってくれたのです。今は便

を張ってもお客様はなかなか来ない。LCCの影響があると思いますけど、要するに昔の伊丹空港ではないのです。国の関心も那覇や福岡の2本目の滑走路をどうするのかという方に向っていき、伊丹空港の置かれている立場は大きく変わりました。LCCの影響がどれほどか勉強していますが、正直無視できない状態です。それに、かつての関西圏の

力と比べて今はどうなのか、昭和から平成の初期にかけての勢いは今の関西にあるのだだろうかと思います。ところが空港の周りが変わったのに、昔の伊丹空港の感覚のままの人が沢山おられます。でもそれは違うのではないかと思います。伊丹空港の位置付けも変わりました。それに伴い、地域も相応に変わっています。

■調停団の方々の考え

調停団の方々も地域と一緒に空港を取り込んでまちづくりをしていくという意識になっておられます。騒音については、長期的に下がっていかばよいと励ましの言葉をいただいております。今後、B787が増え、MRJ (Mitsubishi Regional Jet) が就航すれば騒音は減るだろうと言っておられます。また、せっかくなのだからしっかり活用しろとも言われております。調停団の方々は決して望んで存続を決めたわけではありません。苦渋の選択で最後まで空港を残してくれとは言いませんでした。「あっても良いよ」と言ってくれただけです。その言葉を我々はキャッチして存続協定を結ばせていただいたのです。そういう空港が地域にとって意味がないとなれば救いがなく、地域にとって必要不可欠な施設なのだという位置付けで活用しろと言っていただいています。同時に空港を取り込んだまちづくり、空港があっ

てよかったという街にしていかなければなりません。身にしみるような話で調停団の方々は非常によく分かっています。

■地元自治体との関係

一方、自治体はどうかと言うと、空港と繋がりを求めています。豊中市は伊丹空港と結んでいる就航都市サミットを昨年から開催されて、どのようにそのような都市と繋がりを深めていこうかと模索されました。東日本大震災の時も大きな働きをされたと聞いています。伊丹市、池田市、川西市も積極的にやっています。また兵庫県と伊丹市が空港活性化協議会を発足させ、伊丹空港を盛り立てていこうとしています。これも非常に評価出来る話です。このような取り組みをもっとやっていただきたいと思っています。このように空港周辺では変化が生まれてきていますが、全部そうかというとは違います。相変わらず昔のままの捉え方、考え方で空港に接している方も沢山いらっしゃいます。

■騒音の現状

騒音の現状はどうかと言うと、今年3月にプロペラ機を代替するまでの間に、騒音は限界に近いぐらいまで小さくなっています。プロペラ機からジェット機へ代替を認めていただいて、これに併せて1日あたりの便数も340回から370回に増えました。誰が考えても騒音は大きくなると思いますけど、弊社のスタッフが飛ばし方を工夫して、ジェット代替前の3月よりもさらに騒音は総体的には小さくなっています。自分で言うのもおかしいですが、相当努力した成果だと思っています。ただし空港の周辺の2箇所で音が大きくなりました。音に関しては限界ぎりぎりのところでやってきた訳で、ジェット化、便数増でどうしても騒音が大きくなる場所が出てきました。これに対しては、騒音の専門機関と相談し、世界中のケースをいろいろと勉強しています。騒音が空港内に収まるように、出来る限りのことを研究しています。ただし、騒音がこれ以上小さくならないのなら、それをシェアするという考え方、例えば、英国

のヒースロー空港で実施しているように今後は騒音を地域で均等に受けていただく、均等に我慢していただくような飛行機の飛ばし方の方法を取らざるを得ないのではないかと考えています。

■今後の対策について

最後に今後の対策です。1日370回という制限枠、午後9時以降の飛行ダイヤ禁止という制約、その他いろいろな制限がありますけど、がんじがらめで決められたものでなく、存続協定では適宜見直すという基本精神があるのです。機材も小型化し騒音も小さくなっている現状で昔のままの規制でよいのかということです。様々な規制は地域の将来にとって良いことかどうか判断すべきで、見直しは必要かもしれません。

周辺自治体の方々も今まで以上に主体的に伊丹空港のことを見てほしい。何かあれば、ああしろ、こうしろという言い方ではなくて、自分のこと、自分の空港として考えてもらいたいのです。

■おわりに

新千歳空港では夜間便確保のために北海道が100億円程を拠出したり、福岡空港では2本目の滑走路のために地域経済界がお金を出そうという話になっています。

そういう観点から伊丹空港をどうするか、先ず10市協をはじめとする地域、さらに、狭い地域だけでなく関西圏全体で真剣に議論していただきたい。もちろんコンセッションを受けた会社も議論に入ってくることになるでしょうが、伊丹空港をどうするか真剣に取り組んでほしいと切に願います。2020年に東京オリンピックの開催が決まり、羽田や成田が話題になりがちです。伊丹空港や関空のことは関西圏でしっかり考えないと日本の中で置いていかれてしまうのではないかと感じています。最終的には、伊丹空港はいろいろな可能性を秘めた良い空港だと個人的には考えております。今後も皆様で支えていただき、しっかり活用して欲しいと思っています。ご清聴ありがとうございました。



神戸市長選と空港問題

神戸新聞社会部 小川 晶

10月27日に投開票された神戸市長選の取材に携わった。結果は、11月中旬で退任する現職の矢田立郎市長から後継指名を受けた、総務官僚出身で元副市長の久元喜造氏が初当選。約5,600票の僅差で、民間出身の会社社長をかわした。直後のインタビューで久元氏は「神戸の元気を取り戻したい」「神戸のために燃焼し尽くしたい」などと終始笑顔だったが、神戸空港の展望については詳しく言及しなかった。

2006年2月の開港以来、利用者数が一度も開港前の需要予測に届かない神戸空港。空港本体の建設に伴う借金の返済が管理収支を圧迫しており、2013年度は8億円近い赤字が生じる見込みだ。12年度の搭乗者数241万人は、神戸市が強硬に空港建設を推進する根拠とした需要予測の6割に満たない。今回の市長選では、今後の在り方をめぐる議論を期待していたが、選挙戦の火ぶたが切られると「新リーダーは市役所出身者か、民間人か」という構図ばかりが目立って、残念ながら空港をめぐる論戦は深まらなかった。

無理もない側面もある。神戸市では戦後、5人の市長が市政のかじ取りを担ってきたが、矢田市長まで4代・64年間、助役（副市長）出身の市長が続く。市職員からの生え抜き市長による体制も現在まで3代・44年間にわたる。このような自治体は全国の政令市はおろか、県庁所在地でも類を見ない。今回の市長選でも、元副市長以外の候補は、この特異性を盛んに強調し、「64年間の鎖国を打ち破ろう」「閉鎖的な市政に新しい風を」「しがみのない政治を」などと訴えた。

しかし、過去を振り返ると、市長選と空港問題は切っても切れない関係にある。「株式会社

神戸市」「公共デベロッパー」として名をはせ、積極的な開発行政を推進した戦後3代目の宮崎辰雄市長（在任・1969年～89年）は、再選を目指した1973年の市長選で、運輸省（現国交省）が関西新空港（現関空）の有力候補地としていた神戸沖での空港建設に反対を表明し、当選を果たした。公害を懸念する運動の高まりが背景にあったという。候補地は一気に現在の泉州沖へと動き出した。

だが、宮崎市長は後にこの判断を「一世代の不覚」と悔やみ、1982年、態度を翻す。自前の空港建設を打ち出し、政治家とのパイプを駆使して国に認めさせる。宮崎市長が敷いたレールは、後継の第4代・笹山幸俊市長（在任・1989～2001年）に引き継がれたが、1995年、阪神・淡路大震災が起こる。2年後の市長選では、復興施策の在り方とともに、空港建設の是非をめぐる激しい論戦が繰り広げられた。接戦を制した笹山市長だったが、翌年には、市民団体が30万人を超す署名を集め、空港建設の是非を問う住民投票条例案を直接請求。神戸市議会が否決した後も建設反対の声は止まず、笹山市長の解職請求にまで発展した。現職の矢田市長が初当選した2001年の選挙でも、開発行政のつけや震災復興に伴う財政問題が争点となり、空港の建設問題がついて回った。矢田市政2期目の06年にようやく、神戸空港は開港にこぎ着けた。

そして、矢田市長の後継を決める今回の市長選。神戸新聞社では、神戸空港の将来像について各候補にアンケートを実施した。回答を列挙してみる。

「発着枠の規制緩和と就航先の安定化やアジア圏内の国際就航を求める。運用時間の延長で

早朝、深夜便を確保する。また、海上空港の自由度を生かして人のみならず空輸物流の拠点を目指して周辺インフラ整備を進める」(元市議)

「土地も売れず、2千億円の借金も返せず、利息が増えるばかり。維持費に本年度20億円も支援している。情報公開と市民的議論をつくり、市民からメガソーラー転用も提案されているが、廃港を含め住民投票で決める」(政治団体共同代表)

「空港利用者や航空会社から強く要望されている発着時間の拡張やさらなる新規就航・増便に向け、3空港一体運用も視野に規制緩和を早期に実現し、ビジネス・観光・企業誘致など活力あるまちづくりに一層貢献します」(元副市長)

「港湾に近い特長を生かして物流拠点として整備するとともに、観光振興により乗客数を増やします。実需ができれば国に対する交渉力も生まれ、発着枠拡大や国際線就航も期待でき、空港島土地の売却にもつながります」(会社社長)。

廃港派の一人に対し、積極活用派が3人。活用派の3人の主張に若干の差異はあるが、いずれも規制緩和を見据えてのもので、現状の神戸空港をどうすればいいかという現実的な打開策は見当たらない。関空と伊丹が統合され、コンセッションに向けた動きが進む中で、神戸空港単独で明確なビジョンを描ききれない裏返しでもあるのだろう。街頭演説でも、空港問題に時間を割く候補はほとんどなく、市の課題の一例として挙げられるにとどまった。

一方で、主な候補者の中では、新市長に決まった久元氏は「メリットを最大限発揮できる道を探るべき」として、3空港の一体運用の重要性を最も前面に打ち出していた。これは、新関西国際空港会社の安藤圭一社長の「将来は関西3空港が一緒になって海外の空港と競わないといけない」「利用者の利便性を考えると一体運用が望ましいし、運営会社の視野も広がる」という発言とも重なり合う。だが、安藤社長の発言は、あくまで「コンセッションが実現した後」を想定してのものだろう。土地売却が進まない

神戸空港島をどうするのか、という難題もある。コンセッションは、国策として粛々と進んでいくだろうが、神戸空港が合流するまでにはいくつもの高いハードルがある。学識者からは「神戸空港の運営権の売却益は200億円」などといった試算も出始めたが、それでは神戸市の膨大な借金を完済することはできず、負債だけが残るようなら市民の合意を得るのは難しい。

「生え抜き市長」の系譜は、今回の市長選でピリオドが打たれた神戸市だが、神戸空港に垂れ込めた暗雲は晴れないままだ。都心部・三宮からほど近く、理論上は24時間運用が可能な海上空港だが、関空との兼ね合いで設けられた発着枠や運用時間の規制が緩和されるめどは立たない。背景には、日本維新の会幹部が率いる大阪府・市への配慮もあるとささやかれる。

一方で、新市長の久元氏は、規制緩和実現の具体的なめどは示していないものの、元総務官僚として国や政権中枢とのパイプを強くアピールする。大阪府・市との関係についても「強い交渉力を持って臨む」「大阪との連携は大局的にみて重要」などと述べ、政治力によって状況の打開を図る意思も見え隠れする。選挙戦ではあまり注目されなかった空港問題だが、新体制を占う試金石となることは間違いない。新市長のかじ取りに注目したい。



国際交通インフラの競争力に関する若干の覚書



日本大学・経済学部
手塚 広一郎

(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

空港・港湾のインフラに対して、競争力というキーワードが、近年注目を集めるようになっていく。わが国においても国際競争力を強化するという見地から、様々な政策的な試みがなされている。しかしながら、そこで用いられる競争力という概念を一意に定義することは必ずしも容易ではない。競争力とは、どのような意味を含んでいるものであるのだろうか。小論では、このような疑問に対して、国際交通インフラの中でも港湾を対象に、競争力の議論について検討する。このような競争力を規定する検討はすでに数多くの文献で行われているが、ここでは著者の関心によって、若干かつ部分的な整理を試みるものである。こうした港湾インフラの競争力に関する整理を行うことによって、空港における競争力に関する示唆を間接的に得ることが、小論の意図するところである。

2. 港湾間競争と市場の定義

競争力を規定する場合、そもそも何に対して競争をしているかを確認する必要がある。例えば、港湾の文脈では、貨物の取扱量の多寡、すなわちより多くの貨物を集約し、取り扱ったかを見ることが多い。これは、空港についても旅客や利用者数などがそれに対応するといえる。また、取扱量だけではなく、事業収益に焦点が当てられることもある。いずれにしても、どのような競争が行われているかを見るためには、市場を定義する必要がある。

港湾間競争に関わる市場の定義に関して、いくつかの議論がなされている。例えば、Van de Voorde and Winkelmanns(2002)は、港湾の競争を行う単位を各港湾ではなく、各ターミナルオペレーターの集まりとした上で、港湾間競争をいくつかの段階に分類している。ひとつは、“intra-port competition”と“inter-port competition”との区別である。“intra-port competition”とは、同じ港湾の中でのターミナルオペレーター間の競争をさすものである。それに対して“inter-port competition”は、ターミナルの集まりを一つの港湾とみた場合に、それぞれ異なる港湾同士が競争をしている状況を表している。これは、さらに2つに分類される。ひとつは、後背地ないしは最終需要地が重複する(overlapping)港湾間の競争であり、もうひとつは、そのような後背地の重複がなく異なる範囲に属する港湾間の競争である。特に、前者の“inter-port competition”に関して上記の文献では「地理的に大部分の後背地(hinterland)が重なっており、したがって、ほとんど同じ顧客に対してサービスを提供するような範囲」を指す」としている。両者の違いは、大雑把に言えば、後者は最終需要地が異なる市場であるのに対して、前者は共通の最終需要地を含んだ市場であること、いいかえれば、トランシップ貨物(積み替え、航空旅客の文脈でいうトランジットに対応)の獲得のための競争が発生する市場であることである。この競争は、いわゆるハブ港の地位獲得をめぐる競争といってもよい。加えて、近年のインターモーダルな進展や技術革新などによって、かつ

ては異なるものとされた後背地・最終需要地が最近になって重複してくるようになり、結果として“同じ範囲”として定義される領域が広がっている。

後背地や最終需要地が重複している港湾間競争は、各ノードが最終目的地に至るまでのリンクからの通過量を獲得するための競争である。この場合、より多くの貨物を獲得することができる能力をして港湾の競争力と解釈できる。このことは、ハブ港としてのトランシップ貨物の獲得能力が港湾の競争力を規定する要素となる。このようなトランシップ獲得能力が港湾の競争力を反映するものであるとすると、事業主体は自らのコントロール可能な変数を操作して、貨物の獲得を行うことになる。経済学的な見地から、着目される変数としては、価格と容量などがあげられる。各コンテナ港は、グローバルなチェーンのひとつのノードとして、競争相手の後背地の需要を獲得するための投資競争を行い、そのためにポートチャージと呼ばれる価格や貨物の取り扱い能力を含めた容量を戦略的に選択する。価格が高ければ、需要は他に振り分けられる可能性がある一方で、低い価格は事業運営を困難にする。容量に制約がある場合には、混雑が発生して一般化費用が増加する一方で、容量が過剰になれば、それは費用逡減下における激しい価格競争につながるであろうし、そしてそれは、港湾における市場支配力の行使との問題とも関連付けられる。Ishii et al. (2013) では、こうした価格と容量投資に着目した港湾間競争を経済モデルを用いて表現し、いくつかの帰結を導いている。詳細については、拙稿 (2010) を参照されたい。

3. 民営化と運営主体の目的

競争力を規定するにあたって、もうひとつ考慮すべき点は、どのような主体が運営を行うか、という問題である。民間部門によって行われる事業であれば、その競争力は、結果として収益性の高さをもたらす能力として解される。すなわち、より多くの収益を継続的にあげることができる事業をして、競争力のある事業とみなすのである。その一方で、政府のような公的主体が所有・運営を行うケースに関していえば、かならずしも利益の最大化だけに焦点があてられているわけではない。De Borger et al.(2008) や Czerny et al.(2011) など、いくつかの港湾の民営化に関わる経済モデルを用いた文献で散見されるように、政府によって運営されている事業主体の目的（関数）として、社会厚生が最大化が仮定されることが多い。この社会厚生には、事業者の利益だけでなく、利用者の利益（便益）などの評価項目も含まれる。このとき、（自国の）社会厚生を高めるような能力を有していることを「競争力がある」とみなすことができる。この基準のもとで競争力は、収益性の高さにもとづく競争力と共通する面もあるが、異なる面もあると思われる。例えば、民間事業者の観点から、収益性を高めるためにポートチャージ（価格）を高くすることが必要であっても、政府の社会厚生を高めるという観点からは、より多くの貨物を引きつけ、それによって利用者の利益を高めるために、逆にポートチャージを低く設定することが求められるかもしれない。総じて、運営主体が異なれば、目的が異なり、それによって採用される競争力の構成要素も変わると考えられる。

ところで、港湾の民営化を扱ったいくつかの経済モデルをみると、所有権の違いというよりは目的関数の違いによって民営化を表現しているものが多い。現実においても、港湾の運営の文脈において、民営化は所有権が民間部門に移転されるか、という問題よりもむしろ、事業主体が自律的な経営を行うことが可能かという点に主眼が置かれているようである。ここで自律的であるとは、事業者は自身の裁量をもって収益性を目的とした運営を行っていることを意味する。それゆえ、民営化とは、収益性の確保を目的としており、その運営に際しては、自律的に行われるような状況であるということが示唆される。逆にいえば、極端な話であるが、たとえ、民間の株式会社であっても、政府の関与の度合いが高く、運営の自律性が相対的に低い場合には、その事業目的の見地からも、それは政府の運営する事業という解釈をすることもできそうである。この場合、目的関数の違いに

よって民営化を表現しているモデルは、政府が強く関与しているか否かによって、その違いを表現しているモデルとも考えられる。繰り返しになるが、採用される目的に応じて、競争力に求められる要素は異なるであろう。

この点に関連して、中国、香港、韓国、台湾、日本のような東アジアの港湾については、トランシップ貨物獲得のための競争が激しい。こうした競争に対応するため、これらの港湾の事業運営に対する政府の関与の度合いが、ヨーロッパやアメリカなどほかの地域に比べて、高いようにみえる。それに対して、ニューヨークのポートオーソリティは、公社ではあるものの、その運営の自律性から民営化のそれに近い状況であるとみてとれる。そうであるならば、それぞれの文脈で用いられる競争力は内容を異にするものである、と考えられそうである。この点については別の機会に示したい。

4. むすびにかえて

小論では、港湾を中心として、国際交通インフラの競争力について、簡単な論点整理を試みた。その結果、どのように市場を定義にするかということと、競争を行っている事業主体がどのような目的を持っているかに依存して、競争力それ自体のとらえ方自体が変わる可能性を示唆した。空港についても、国際交通インフラとして港湾と共通したサービスの性質を含んでいることから、港湾間競争や港湾の競争力で議論されることを空港の文脈に適用することは、限定的であるにせよ、可能であると思われる。

<参考文献>

- Czerny, A. Höffler, F. and Mun, S.(2011), Port Competition and Welfare Effect of Privatization, mimeo.
De Borger, B., Proost, S., and Van Dender, K. (2008) Private port pricing and public investment in port and hinterland capacity, *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 42, Part 3, pp.527-561.
Ishii,M. Paul T-W Lee, Tezuka,K. and Y-T Chang (2013) A game theoretical analysis of port competition, *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, vol. 49, No.1, pp.92-106.
Van de Voorde, E. and Winkelmans, W. (2002) A general introduction to port competition and management, in: M. Huybrechts, H. Meersman, E. Van de Voorde, E. Van Hooydonk, A. Verbeke and W. Winkelmans (Eds) *Port Competitiveness: An Economic and Legal Analysis of the Factors Determining the Competitiveness of Seaports*, pp. 1-16.

手塚広一郎 (2010)「空港間競争モデルの空港間競争への適用の可能性と留意点」,『KANSAI 空港レビュー』, No.382, pp. 23-25.

2013 年（平成 25 年）上半期運営概況（速報値）

【参考】<http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm>

○発着回数 65,647 回（対前年比 102%）

国際線： 42,364 回

（対前年比 98%）

国内線： 23,283 回

（対前年比 110%）

発着回数について

上半期の発着回数は、国際線旅客便が 99% と上半期としては 2 年ぶりに前年を下回ったものの、過去 2 番目の水準となりました。国内線は引き続き LCC の新規就航や増便等により合計で 110% となり、国際線・国内線合計でも 102% と上半期として 2 年連続で前年を上回っております。

○旅客数 8,974,771 人（対前年比 106%）

国際線： 5,952,566 人

（対前年比 101%）

国内線： 3,022,205 人

（対前年比 116%）

旅客数について

上半期の国際線旅客数は、全体として 101% と上半期として 2 年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% と上半期として 4 年ぶりに前年を下回っております。外国人旅客につきましては 127% と上半期として 2 年連続で前年を上回っており、開港来過去最高の実績となりました。国内線旅客数につきましては 116% と上半期として 2 年連続で前年を上回っております。

○貨物量 322,581t（対前年比 91%）

国際貨物： 311,293t（対前年比 91%）

積込量： 141,820t（対前年比 88%）

取卸量： 169,473t（対前年比 94%）

国内貨物： 11,288t（対前年比 74%）

貨物量について

上半期の貨物量につきましては、国際線貨物量は上半期として 3 年連続で前年を下回りました。積込は 2 年ぶりに前年を下回り、取卸は 3 年連続で前年を下回りました。

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 10 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 9 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	1,254,692	105.4	21.0	1,286,649	115.7	18.6	△ 31,956
管 内	798,389	108.0	13.4	985,072	113.7	14.3	△ 186,683
大 阪 港	247,249	106.0	4.1	409,316	120.7	5.9	△ 162,067
関 西 空 港	400,752	110.1	6.7	327,215	120.8	4.7	73,536
全 国	5,972,129	111.5	100.0	6,904,278	116.5	100.0	△ 932,149

【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	400,752	110.1	6.7	327,215	120.8	4.7	73,536
成 田 空 港	636,053	95.3	10.7	1,081,765	140.6	15.7	△ 445,712
羽 田 空 港	16,853	86.5	0.3	52,215	117.2	0.8	△ 35,362
中 部 空 港	72,351	137.0	1.2	80,629	129.5	1.2	△ 8,278
福 岡 空 港	39,196	87.3	0.7	22,504	65.8	0.3	16,692
新 千 歳 空 港	2,396	141.0	0.0	674	71.5	0.0	1,722

※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)			(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 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
平成 25 年 9 月	192,950	6,430	173,650	5,790	315,890	10,530	296,520	9,880	979,010	32,630
平成 25 年 10 月	204,300	6,590	200,520	6,470	277,110	8,940	288,210	9,300	970,140	31,290
平成 25 年 累計	1,928,010	6,340	1,884,570	6,200	2,883,730	9,490	2,867,330	9,430	9,563,640	31,460
前 年 同 期	1,494,830	4,900	1,468,720	4,820	3,062,980	10,040	3,053,820	10,010	9,080,350	29,770
対 前 年 同 期 比	129.0%		128.3%		94.1%		93.9%		105.3%	

※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。

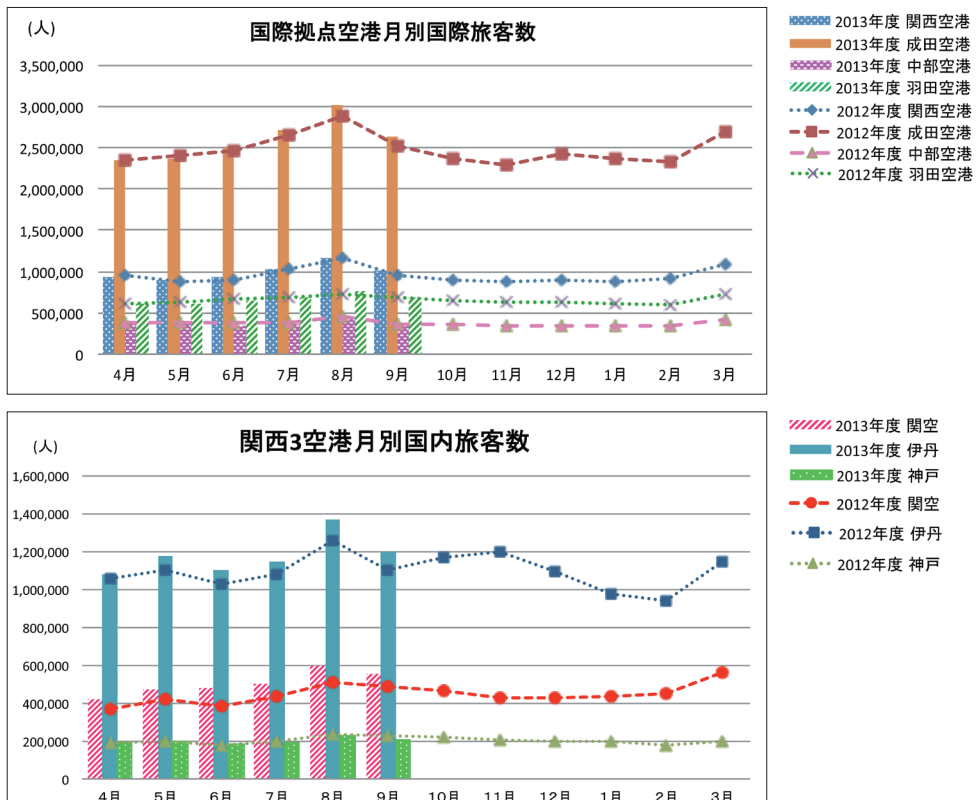
関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

2013 年 9 月実績【速報】

区 分	空港名	国 際 線	前 年 同 月 比	国 内 線	前 年 同 月 比	合 計	前 年 同 月 比
発着回数 (回)	関西 3 空港	7,104	98.3%	17,530	108.3%	24,634	105.2%
	関 西	7,098	98.3%	4,003	106.9%	11,101	101.2%
	大阪(伊丹)	0	—	11,359	111.2%	11,359	111.2%
	神 戸	6	300.0%	2,168	97.1%	2,174	97.3%
	成 田	15,014	101.9%	3,893	116.4%	18,907	104.6%
	東京(羽田)	3,281	100.6%	30,255	105.2%	33,536	104.7%
	中 部	2,637	102.8%	4,838	110.6%	7,475	107.7%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,005,304	105.3%	1,957,245	108.0%	2,962,549	107.1%
	関 西	1,005,288	105.3%	554,360	114.7%	1,559,648	108.5%
	大阪(伊丹)	0	—	1,200,386	109.0%	1,200,386	109.0%
	神 戸	16	1600.0%	202,499	89.3%	202,515	89.3%
	成 田	2,642,916	104.9%	447,101	126.7%	3,090,017	107.6%
	東京(羽田)	693,365	101.5%	5,652,818	106.4%	6,346,183	105.8%
	中 部	367,300	100.5%	485,845	114.8%	853,145	108.1%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	54,952	92.2%	13,742	101.1%	68,694	93.9%
	関 西	54,952	92.2%	1,889	91.9%	56,841	92.2%
	大阪(伊丹)	0	—	11,684	106.9%	11,684	106.9%
	神 戸	0	—	169	27.5%	169	27.5%
	成 田	165,546	100.0%	集計中	—	165,546	100.0%
	東京(羽田)	13,190	109.0%	64,265	106.7%	77,455	107.1%
	中 部	12,929	131.5%	2,462	112.4%	15,391	128.0%

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。



関西空港調査会からのお知らせ

○第405回定例会（平成25年11月1日開催）

「関西国際空港の冬ダイヤと航空貨物・LCCの動向について」をテーマに住田 弘之氏（新関西国際空港㈱執行役員）の講演会を開催した。

○第406回定例会（平成25年11月8日開催）

「世界におけるLCCの動向と日本でのLCCの現状と今後の展望」をテーマに秋本 俊二氏（作家／航空ジャーナリスト）の講演会を開催した。

○第2回空港と地域研究会（平成25年11月11日開催）

「空港と地域活性化」 須藤 誠 氏（㈱ANA総合研究所主席）

今後の予定

○第2回ビジネス航空需要研究会

日 時 平成25年12月10日（火）14:00～15:30
場 所 大阪キャッスルホテル
話題提供 「関西におけるビジネスクラスの現状について」（仮題）
講 師 近崎 雄一 氏（㈱JTB西日本 海外旅行部 企画課長）

○第407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12月12日（木）16:00～17:00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「グローバルな航空ネットワークについて」（仮題）
講 師 山口 勝弘 氏（新関西国際空港㈱執行役員）

○第408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26年1月21日（火）16:00～17:00
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「新名神高速道路の事業概要について」（仮題）
講 師 芝村 善治 氏（西日本高速道路㈱ 執行役員兼関西支社長）

※上記「定例会」に参加ご希望の方は当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp/>）からお申し込み下さい。定員になり次第締切いたします。

○第4回懇話会

日 時 平成26年1月30日（木）16:30～18:30
場 所 大阪キャッスルホテル
テ ー マ 「公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドラインについて」（仮題）
講 師 福田 隆之 氏（新日本有限責任監査法人エグゼクティブディレクター）

※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

▶ この夏、腰部脊柱管狭窄症の手術をした。今は足裏の微弱な痺れと腰に若干の痛みがあるが、歩くと始まる脚部の痛みはなくなった。

2月の腰痛と臀部の痺れから始まった。まだ歩ける状態なので、医者了解を得、ウォーキングで回復しようとしたが無理をした。途中、脚が痛みだし歩けない。座り込んでしばらくすると歩けるようになるが、また痛み出す。痛み止めと血行促進の投薬治療、朝晩30分の腰痛体操を続けた。しかし、症状は一向に改善しない。このままでは山に行けなくなるばかりか、生活に支障が出る。そこで、専門医の紹介を強く求めた。専門医は即座に手術が必要と判断した。

今の医療制度では、専門医に診てもらうまでに時間がかかる。その間に神経がダメージを受けて、手術をしても痺れが残ることもあると聞く。開業医は手に負えないと判断すれば、早く専門医を紹介すべきなのになかなか患者を手放さない。また、患者自身は、何を求めているのか明確に強く言わなければ、時間と金が無駄になる。そればかりか、完治できるタイミングまで逃がしてしまうおそれがある。

ネット情報が氾濫し、決断を鈍らせるが、どうして欲しいのか早く医者に伝えよう。そして医者を信頼し任せられない。今は、苦痛なく歩けて普通の生活に戻れたことは本当にありがたい。

(N)



紀伊山地の霊場と参詣道

あなたの手で世界遺産を守ろう!

世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」保全活動“道普請”(和歌山県)



来年、世界遺産登録10周年を迎える「紀伊山地の霊場と参詣道」には、「熊野三山」、「高野山」などの霊場と、そこに至る「熊野古道」、「高野山町石道」などの参詣道が含まれ、日本の宗教・文化や地域の産業の発展に大きな影響を及ぼしてきました。

和歌山県では、世界に2例しかないこの「道」の世界遺産を保全し、次の世代に良好な状態でつないでいくため、「10万人の参詣道環境保全活動」を実施しています。

これは、個人で参加できる「環境保全トレッキング(年3回程度実施)」や企業のCSR活動の一環として「参詣道」の道普請(保全作業)を行っていただくボランティア活動で、平成21年度からこれまでに延べ202団体、18,494人(平成25年10月末現在)にご参加いただいています。専門家の指導の下、世界遺産の保全作業に参加することができる世界でも稀な活動です。

これまで参加者からは、昔ながらの人の手で行う道の保全活動を体験できることが楽しい、保全作業中に通りかかった人から、「ありがとう。おかげで歩きやすくなりました。」というような言葉をかけてもらい、この活動に参加してよかったというような感想が寄せられています。

今後も世界遺産を守っていくため、企業・団体・個人のみならず、世界遺産の環境保全活動にご協力をお願いします。今後の環境保全トレッキングの情報は、和歌山県HPでお知らせします。



和歌山県観光キャンペーン
2014年9月14日(日)→12月13日(金)

■お問合せ 和歌山県 観光振興課 世界遺産班

TEL 073 (441) 2424

HP <http://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/062400/index.html>