



KANSAI 空港レビュー



No.424
2014.3

CONTENTS

1 巻頭言

世界から関西へ人をよびこむ
鳥井 信吾

2 各界の動き

9 第4回懇話会

公共施設等運営権及び公共施設等運営事業の論点について
福田 隆之

20 講演抄録

名神高速道路50周年の課題と新名神高速道路
芝村 善治

28 プレスの目

乗員不足問題 遠回りでもジェネアビ強化で
山田 泰正

30 航空交通研究会研究レポート

関西国際空港を活かした和歌山市の観光振興
—「和歌山市交通まちづくり研究会」の研究成果より—
辻本 勝久

34 データファイル

- ・運営概況について[平成26年1月](速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港](平成26年1月)
- ・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(2014年1月分)

【表紙写真】「ANA B747-400D ITM Final Jambo」

伊丹空港へ着陸するANAのB747-400Dです。
この3月末で退役するANAのB747-400Dが1月12日に伊丹空港へ里帰りフライトしました。
2006年4月からエンジン3基以上のジェット機による商用運航が禁止され8年も見られなかったANAのジャンボ機です。
この日は、空港の運用開始直後の7時過ぎに羽田空港から到着し、格納庫前で見学会や富士山までの遊覧飛行など多彩なイベントが行われました。
伊丹空港には2万人とも言われる人が最後のANAのジャンボ機を見ようと集まりました。
ANAや地元関係者の努力や理解で実現したジャンボ機里帰りフライトでした。

撮影：柴崎 庄司

世界から関西へ人をよびこむ



一般社団法人 関西経済同友会
代表幹事

鳥井 信吾

「少子高齢化」「関西の地盤沈下」という話を聞くたびに、それが「日本の現実」であるとしても、その後ろ向きの「言説」が「現実」を助長しないかと気になることがある。かと言って「現実を直視」することの重要さは痛いほどわかっている。

そんな中、大阪・関西では、多くの新しい芽が出ている。昨年、「グランフロント大阪」「あべのハルカス」、「フェスティバルホール」等の大型施設が次々とオープン、今年はUSJの新アトラクション「ハリーポッター」がオープンする等、集客が期待される話題が目白押しである。そして関西国際空港のLCCもその一つである。

関西国際空港は、本年開港20周年を迎える。開港後初の第1旅客ターミナルの大規模改装やLCC専用の第3ターミナルの整備など、新しい取り組みが予定されている。4月には、いよいよ米航空貨物大手フェデックスが操業、ハブ空港としての活用が期待される。

どれもアベノミクス以前に計画されたもので、それが今、花開いているのである。大阪・関西には底力が強くあると改めて思う。これからの関西国際空港の位置づけはますます大きくなるだろう。

しかしこれらを単独のものとして終わらせてはならない。関西の豊富な歴史・文化・大学・科学技術はもちろん、エレクトロニクス・医療といった産業、さらには農業・漁業等ともうまくコラボレーションし、大きなうねりにしていくことが重要である。

また、昨年、関西での久々のビッグイベント

として開催が決まった「関西ワールドマスタースゲームズ2021」も、オール関西でスタートさせねばならない。ワールドマスタースゲームズは、国際オリンピック委員会認定機関が主催する、30歳以上なら誰でも参加できる一般人のオリンピックで、観光を兼ねたツーリズムの側面が強く、観光資源や文化資源の豊富な関西にとっては、その強みを活かし、世界へとアピールする最大のチャンスとなる。

関西には、周知のとおり、各地域に四季折々の優れた農産物、海産物が豊富にある。また関西各地の歴史・文化は底知れないものがある。これらを関西という広域でトータルにPRすることが必要だ。食を例にとってみても、近江牛、淡路牛、但馬牛、和歌山の黒潮が運ぶマグロとカツオ等、春夏秋冬、その時々、その場所々々の旬のものがある。一年を通じて時間軸と場所軸合わせてPRしていくことで、関西全体の立体的な情報を伝えることができると思う。

その関西の玄関口が関西国際空港だ。関西国際空港には、関西が一つであることの象徴となっていてほしい。また、「空港へ行けば楽しい」という状況を創り出すことも重要だ。例えば飛行機を周近に見られたり、飛行機に親しんでもらえる取組みと季節ごとの関西の旬をセットで楽しめる策を講じることができれば、さらに人を空港に集めることが可能になるのではないだろうか。「より魅力あふれる関西」への、ますますの成長を期待している。

各界の動き

関西国際空港

●ピーチ、松山線に就航

関西空港を拠点にする格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは2月1日、関西～松山線に就航した。ピーチにとって初めての四国路線で1日2往復する。

●中国国際、天津線再開

中国国際航空は2月3日、関西～大連～天津線を3月1日に開設すると発表した。関西空港から天津への路線就航は2002年以来12年ぶりとなり、中国国際航空としては2008年以来6年ぶりの関西空港からの新路線開設。ボーイング737-800型機（167席）を使用する。

●佐賀発夜間貨物便、羽田行きに変更

佐賀空港発の全日本空輸の夜間貨物便が2月4日、羽田～佐賀～関空から羽田～佐賀～羽田のルートに変更された。羽田が3月末から国際線発着枠を拡大するのに合わせた動きで、佐賀から翌日午前中までに欧米路線に積むことができる。関西行きはアジアや国内向けの近距離貨物が中心で、コストの安いトラック輸送や船便と競合し、輸送容量45tに対し10tも積めない便が目立っていた。

●ピーチ、国内線1.5～3%値上げ

ピーチ・アビエーションは2月5日、4月1日以降の発売分から国内線航空運賃を引き上げると発表した。増税分を加え、端数は調整する。平均引き上げ幅は1.5～3%。支払手数料や座席指定料、手荷物の預入料金なども増税分を転嫁する。

●リムジンバス、消費税値上げ

関西空港交通と大阪空港交通などは2月7日、関西・大阪両空港と近畿、四国、中国各地を結ぶ長距離リムジンバス24路線の運賃について、消費税が増税される4月1日から大人で20～150円値上げすると発表した。

●アジアナの釜山線、エアプサンが運航

アジアナ航空は2月8日、釜山～関西の定期便の運航を2月21日から中止すると発表した。1日2往復運航してきたが、日本路線の収益減少により、運航中止を決めた。同路線の運航は共同運航しているLCCのエアプサンが行う。

●チャイナエア、高雄と台中増便

台湾のチャイナエアラインは3月30日から関西～高雄線と関西～台中線を増便すると2月10日、発表した。いずれも週5往復から週7往復に増便し、デイリー運航になる。機材はボーイング737-800型機（158席）。台中線は、子会社のマンダリン航空（華信航空）が定期チャーター便として運航。

●フィリピン航空がマニラ線増便

フィリピン航空は、3月30日から関西、名古屋、福岡とマニラを結ぶ路線で増便すると2月12日発表した。関西～マニラ線は1日1便から2便になる。

●神戸結ぶ高速船、早朝深夜増便と往復割引延長

神戸空港と関西空港を 30 分で結ぶ高速船、神戸ー関空ペイ・シャトルを運航する OM こうべは 2 月 18 日、試行している早朝深夜の増便と往復割引キャンペーンを 2015 年 3 月 31 日まで 1 年間延長すると発表した。3 月末までの予定だったが、利用者が増加傾向にあり、継続要望が多いことから延長を決めた。

●旅行業協会が英国へチャーター便

日本旅行業協会は 2 月 19 日、関西空港の開港 20 周年を記念して英国へのチャーター便を 7 月に運航すると発表した。使用機材は、日本航空のボーイング 777-200ER 型機 (235 席)。同協会加盟の JTB 西日本、近畿日本ツーリスト、日本旅行、阪急交通社、ジャルセールスの 5 社が共同で実施、特典として関空オリジナルグッズや関空内免税店クーポン 500 円券を用意する。

●トランスアジア航空、台北線増便

トランスアジア航空（復興航空）は 2 月 19 日、1 日 1 往復の関西～台北線を増便し、4 月 10 日から毎日 2 往復（ダブルデイリー）にすると発表した。機材はエアバス A321 型機 (194 席)。

●食の輸出拡大へ商談会

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 2 月 19 日、ハイアットリージェンシー大阪で、関西の食品業者 32 社とアジアを中心とした世界 9 개국 14 社のバイヤーとの品評会を開催した。前年に引き続き開催で、今回は日本酒造組合中央会などが実施している、ニッポンを飲もう！「日本の酒キャンペーン」と連携し、日本酒の PR も行った。

●上海で医薬品輸送セミナー開催

新関西国際空港会社と阪急阪神エクスプレスは 2 月 20 日、上海で医薬品輸送に関するビジネスセミナーを開いた。昨年 11 月のインドネシア・ジャカルタに続き 2 度目。増加する上海と日本、上海を経由した第三国などへの医薬品輸送需要を取り込むのが狙い。

●対ハイジャック訓練に 600 人参加

関西空港で 2 月 20 日、ハイジャック事件に対する初動訓練があった。太平洋上を飛行中の旅客機がハイジャックされ、拳銃を持った複数の外国人が関空への着陸を要請しているとの想定で、府警警備部の機動隊員ら約 600 人が参加した。

●エアロプラザに泉州 PR ブース

泉州観光プロモーション推進協議会（泉州地域 9 市 4 町で構成）は泉州地域の魅力を知ってもらおうと、PR ブース「大阪 泉州まるわかり屋」（約 100㎡）を 2 月 23 日、関西空港エアロプラザに設けた。特産品を展示販売するほか、観光パンフレットなどを置き、泉州地域への誘客増を狙う。

●国際線の外国人旅客数が開港以来最高

新関西国際空港会社は 2 月 24 日、1 月の運営状況を発表した。関西空港の発着回数は、国際線旅客便が前年同月比 7% 増の 6,328 回と、1 月として過去最高の水準となり、4 か月連続で前年を上回った。国際線旅客数も 12% 増の 98 万 9,892 人と、5 か月連続プラスだった。うち外国人旅客は同 44% 増の 40 万 2,450 人と、23 か月連続で前年を上回り、1 月として開港来、過去最高の実績となった。

●揚子江快運航空が上海線の貨物定期便を再開

揚子江快運航空は 2 月 25 日、関西～上海に貨物定期便を就航させた。同社の定期便は 2010 年夏スケジュール以来。機材はボーイング 737-300 型貨物専用機で、週 5 便運航する。

●中国東方が上海線増便

中国東方航空は 2 月 25 日、4 月 26 日から関西～上海線を週 7 便増便し、グループ会社の上海航空とあわせて、毎日 5 往復運航すると発表した。増便分の運航機材はエアバス A320-

300 型機（176 席）。今回の増便により、関西～上海線は週 84 便が運航することとなり、中国全体では計 244 便で結ばれる。

●リムジン京都線、始発早める

関西空港交通、大阪空港交通、京阪バスは 2 月 26 日、京都駅～関西空港線の京都駅発便を 4 月 1 日から増便し、一部でダイヤ変更を行うと発表した。始発便を午前 4 時 30 分に新設し午前 7 時出発のピーチ沖縄行きに接続することが可能になる。

●見学プランにメガソーラーなど追加

新関西国際空港会社は 2 月 28 日、空港島内見学バスツアー「わくわく関空見学プラン」に、新コース「スマート愛ランドコース」と「機内食工場コース」を追加すると発表した。スマート愛ランドコースは、2 月に運用開始されたアジアの空港で最大級の「KIX メガソーラー」を見学するもので、個人（500 円）は 3 月 21 日から土日祝日と特定日、団体向けは 4 月 1 日から年中無休で実施、機内食工場コースは、団体向けに 4 月 2 日から毎週水曜日に実施する。

●外国人客向け割引切符をネットで販売

南海電気鉄道は 2 月 28 日、関西空港を訪れる外国人旅行客向けに事前にインターネットで購入できる切符の販売を始めた。関西空港駅から難波駅までの片道切符と、大阪市営地下鉄や市営バスの 1 日乗り放題券がセットになった割引切符（1,500 円）など 3 商品を発売。今後、商品数を増やしていく。

●機内食会社が最優秀受賞

ロイヤルグループの機内食会社である関西インフライトケイタリングは 2 月 28 日、大手航空会社 10 社が参加する国際的な機内食会社監査プログラム QSAI（Quality & Safety Alliance Inflight Services）で、食品取り扱いの安全・品質について世界で最も優秀な機内食会社に贈られる 2013 年度ワールドワイド・プラチナ賞とアジア太平洋地域・金賞（同地域で最優秀）を受賞したと発表した。2 年連続の受賞。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●刈草活用で「とよなかエコ市民賞」受賞

大阪空港は 2 月 16 日、刈草を活用し「人と環境にやさしい空港」をめざした環境先進空港の取り組みが評価され、第 7 回とよなかエコ市民賞 2013 を受賞した。着陸帯で発生する刈草の飼料化、肥料化に成功し、刈り草を飼料とした乳牛のミルクから作ったオリジナルアイスクリームを販売している。

●ターミナル改修へ暫定駐機場に 40 億円

新関西国際空港会社は早ければ 2014 年度から始まる大阪空港の旅客ターミナルの改修工事に合わせ、暫定的に使う駐機場を空港敷地の北側につくる。投資額は 40 億円程度の見通し。ターミナルの改修中でも、運休や減便せずに輸送サービスを提供できるようにする。

＝ 神戸空港 ＝

●結婚式場に宴会場新設

結婚式場運営のワールドブライダル神戸は神戸空港島で運営する結婚式場、ラヴィーマーナ神戸に延べ床面積約 1,170㎡の宴会場を新設するため、神戸市から 1,500㎡の土地を 2 億円で取得した。最大 150 人を収容、10 月のオープンを目指す。

●1月の搭乗者、7か月ぶりプラス

神戸市が 2 月 10 日発表した神戸空港の 1 月の搭乗者数は前年同月比 7.2% 増の 18 万 5,698

人と、羽田線の増便で7か月ぶりに前年実績を上回った。



クリック！

神戸空港の開港8年目までの1年間の搭乗者数は前年同期比4.6%減の233万3,000人と2年連続で減少、開港以来3番目の低水準だった。競合する関西空港はLCCの増便で国内線旅客が2けたの伸びを示し、大阪空港も規制緩和によって長距離便の増加などで5%程度の旅客増となっている。神戸独り負けの状態が続く。企業用の用地分譲も全体の13%しか進んでおらず、空港建設のため発行した市債の償還を空港の収入だけではまかなえない状態だ。

●兵庫県知事「規制が利用促進妨げ」

井戸敏三兵庫県知事は2月17日の定例記者会見で、神戸空港について「がんじがらめの規制の中で、ずいぶん頑張って運用している」と擁護し、国の規制が利用促進を妨げているとする認識をあらためて示した。

●運営費 過去最多26億3,500万円

神戸市は2月18日発表した2014年度当初予算案で、神戸空港を運営するための管理収支に前年度当初比5,500万円増となる過去最多の26億3,500万円を計上した。空港本体の建設で発行した市債の償還費がピークを迎え、着陸料などの収入で賄えない赤字を穴埋めするため、別会計の新都市整備事業会計から8億200万円を繰り入れる。

●南海トラフの津波浸水、軽微

兵庫県は2月19日、南海トラフ巨大地震の津波による県全体の浸水想定結果を公表した。液状化による防潮堤の沈下など県独自の条件を加えた試算で、深さ1cm以上の浸水面積が国の想定最大の3.2倍となる6,141haに広がった。神戸空港などの埋め立て地は海面から高く、被害は軽微とされた。

＝ 羽田空港 ＝

●東京駅と直結の新路線、JR東が検討

JR東日本の富田哲郎社長は2月4日の定例記者会見で、東京駅と羽田空港を結ぶ新しい鉄道路線の整備を検討していることを明らかにした。山手線の田町駅付近と、羽田がある湾岸地区を結ぶ東海道貨物線（現在は休止中）を活用する案が有力。空港ターミナル地下に駅を新設し、トンネル経由で地上の路線とつなぐ方式を想定している。空港の地下にトンネルを掘る工事が技術的に可能か検討を進め、必要な費用の算定や需要の見込みなどを調査した上で可否を判断する。

●13年旅客数、過去最多

羽田空港の2013年の年間旅客数が約6,873万8,000人（速報値）と、開港以来最多となったことが国土交通省東京空港事務所のまとめで2月25日、分かった。国内線は約6,076万人、国際線は約797万人だった。

＝ その他空港 ＝

●那覇空港のLCC国際線施設が完成

那覇空港のLCC専用ターミナルで、2月10日から同空港を第2拠点とするピーチ・アビエーションによる国際線の利用が始まった。

●那覇空港の新国際線ターミナルビル運用開始

那覇空港の国際線ターミナルビルが2月17日、供用を始めた。4階建て延べ床面積約2万3,000

㎡で、旧ビルの3.7倍の広さ。総事業費は約80億円。旧ビルで混雑が日常化していたチェックインカウンターのブースを10から20に拡張。飲食店などのテナントも8店舗に増やすなど、利用客の利便性を高めた。

●但馬空港の東京乗り継ぎ客1万人に

但馬空港発着の東京乗り継ぎ搭乗者数が2月21日、今年度1万人に達した。大阪空港経由で但馬～羽田間を利用する東京乗り継ぎ搭乗者数の年間1万人達成は、1994年5月の開港以来初めて。

航空

●日航、燃油サーチャージ引き上げ

日本航空は2月5日、国際線旅客便の燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）を、4月1日発券分から引き上げると発表した。基準となるシンガポールの燃油市況が高騰したため。中国・台湾・香港は7,000円（現行6,000円）、北米・欧州・中東・オセアニアは2万5,000円（同2万3,500円）となる。

●カンボジア、ラオス航空当局と2国間輸送自由化で暫定合意

国土交通省は2月10日、日本・カンボジア、日本・ラオスの航空当局間意見交換を実施し、羽田空港を除き2国間輸送について自由な枠組みの設定などで合意した。

●MRJ、神戸造船所など部品製造拠点増やす

三菱重工業は2月12日、国産初のジェット旅客機、MRJ（三菱リージョナルジェット）の量産計画を発表した。愛知県内の製造拠点に加え、神戸造船所や松阪工場でも部品を製造する。部品は、愛知県営名古屋空港の隣に2016年前半に建設する新工場に運び、組み立てる。

●ピーチが保険でキャンセル客に運賃返金

ピーチ・アビエーションは2月14日、予約をキャンセルした顧客に運賃を全額返金する保険サービスを2月下旬に始めると発表した。病気や交通機関の運休、急に宿泊を伴う出張が入った場合などが対象。ピーチは大手航空会社と比べ安い料金を実現するため、顧客の都合によるキャンセルは原則として返金していないが、運賃の1割程度の保険料を支払っておけば料金が戻る。直前に予定が変わりやすい会社員の利用を呼び込む。

●ANA中期戦略、路線規模で国際線が国内線逆転

ANAホールディングスは2月14日、2014年度から3年間の経営計画を発表した。200人の早期希望退職募集などで840億円の経費を削減。日本航空の2倍以上が割り当てられた羽田空港の国際線発着枠を生かし、国際線を現在の約1.5倍に増やして、国内線を上回る事業規模にする。

●ANA、過去最多の客室乗務員500人採用へ

全日本空輸は2月20日、2015年度の新卒採用計画を発表した。客室乗務員は過去最高規模の500人程度を採用する。14年度は458人が入社予定。羽田と成田の両空港の発着枠拡大や国際線の強化に備える。

●ピーチ、電通が搭乗客に映画やゲーム配信

ピーチ・アビエーション、電通、マイシアターの3社は2月20日、搭乗客のスマートフォンやタブレットに、映画やゲームなどのコンテンツを配信する機内エンターテインメントサービス「high！（ハイ）」を本格稼働したと発表した。2013年3月から関西空港で実験を進めていた。

●オーストリアとオープンスカイ締結

国土交通省は2月21日、オーストリアの航空当局と2国間輸送のオープンスカイ（航空自由化）について合意したと発表した。成田発着路線のオープンスカイは相互に実施。成田と羽田以外の空港では二国間輸送のほか、オーストリアで旅客や荷物を積み込み、第三国へ積みおろす以

遠地点への輸送の相互自由化を実施する。首都圏空港を含むオープンスカイに合意した国・地域は、オーストリアで27か国目。

●民間航空パイロット、共同養成を提言

交通政策審議会航空分科会の乗員政策等検討合同小委員会（委員長・鈴木真二東京大学大学院工学系研究科教授）は2月24日、航空需要の高まりで民間航空会社のパイロット不足が見込まれるとして、自社でパイロットを養成している大手以外の航空会社が、共同で人材を養成する仕組みの創設を提言した。また国土交通省が自衛隊パイロットの民間航空会社への転出を促す制度の運用を再開する方針を示し、大筋で了承された。

関西

●関空へのアクセス改善など決議、関西財界セミナー

第52回関西財界セミナー（関西経済連合会、関西経済同友会主催）が2月6、7の両日、京都国際会館で開かれ、約470人が参加、「世界から多くの人と企業を関西に呼び込み、地域の活性化につなげる。東京五輪が開かれる2020年を見据え、玄関口である関西空港への交通アクセスの改善に取り組む」ことなど5項目の宣言を採択した。観光振興に絞った分科会が5年ぶりに復活、福島伸一・新関西国際空港会社会長は「KANSAI」を世界に売り込むため、「オール関西で具体的な（施策を盛り込んだ）行程表づくりに取り組むべきだ」と提案。京都商工会議所の立石義雄会頭（オムロン名誉会長）も「関西全体で連携するための司令塔を置くことを提案したい」と述べた。

●関空開港20周年記念でご当地ナンバー

関西空港が9月に開港20周年を迎えるのを記念し、対岸の泉佐野市、泉南市、田尻町がミニバイクに交付するナンバープレートのデザインが決まり、2月6日発表された。空港島をイメージし、滑走路から飛び立つ飛行機をあしらった。昨年11月の公募で計98点の応募があり、香川県丸亀市の垂水秀行さん（39）の作品が採用された。交付開始は9月で、計5,000枚を用意する。

●大阪府予算案、成長へ交通重点

大阪府は2月14日、2014年度予算案を発表した。一般会計は前年度当初比6.1%増の3兆712億円と4年ぶりの増額となり、12年度以来の3兆円台を回復した。広域交通網のうち鉄道はなにわ筋線（新大阪～JR・南海難波）について南海電鉄やJR西日本との事業計画の検討へ初めて予算を付けた。大阪モノレール延伸（門真市～瓜生堂）では接続駅の構造設計を委託する。北大阪急行の延伸は当面、同府管面市が予算を計上して事業を進める。4路線以外では工事中的のおおさか東線（新大阪～放出）の建設に約27億円を計上。東海道新幹線や名神高速道路が通る国土軸や、関西国際・伊丹両空港へのアクセス強化を念頭に、南北と環状の路線整備を推進する。

●大型倉庫計画2件を特区認定

大阪府と大阪市は、関西イノベーション国際戦略総合特区で、地方税を最大ゼロにする特例制度の対象案件として、大阪市此花区の夢洲先行開発地区（産業・物流ゾーン、約40ha）に大型倉庫を新設する上組と山九の事業計画を認定した。16年までに着工し、約1年程度の工期で完成させる見通した。

●泉北高速、南海に売却へ

大阪府が泉北高速鉄道などを運営する第3セクター、大阪府都市開発（OTK）を売却して民営化する計画を巡り、松井一郎大阪府知事は2月21日の府議会本会議で、同鉄道と相互乗り入れる南海電気鉄道に随意契約で一括売却する方針を表明した。売却額は750億円で、乗り継ぎ運賃も80円値下げされる。南海が値下げ額を維持しつつ、株式購入額を30億円増額、公募条件で5

年だった株式譲渡の禁止期間も 15 年に拡大することなどを提示したため、売却を決めた。

●今里筋線、早期延伸求めず

未着手の大阪市営地下鉄今里筋線延伸区間（東成区今里～東住吉区湯里 6 丁目、約 6.7km）について、市の審議会は 2 月 24 日、採算性の確保が困難として早期建設を求めず、当面は建設費を圧縮できるバス高速輸送システムの導入に向けた社会実験を検討すべきだとする中間提言をまとめた。1,380 億円かかるが、想定する利用者数では 40 年経過しても累積赤字を解消できないと試算している。

●近鉄が持ち株会社化

近畿日本鉄道は 2 月 25 日、2015 年 4 月に持ち株会社体制に移行すると発表した。会社分割で鉄道、不動産、ホテル・レジャー、流通など部門ごとの完全子会社を新設して傘下に収め、持ち株会社は、グループ全体の経営戦略や事業連携を担当する。

●理化学研究所、神戸に初の産学連携研究拠点

理化学研究所は初の産学連携の研究拠点「融合連携イノベーション推進棟」を神戸市に新設する。理研の研究者と、製薬会社や大学などの研究者が新薬開発、再生医療の実用化などを目指し共同で研究。約 38 億円を投じ建設、2015 年 4 月から本格的に研究を開始、優れた基礎研究を基に製品化を目指す。

●アジア太平洋研、2015 年度の関西成長上方修正

アジア太平洋研究所は 2 月 27 日、2015 年度の関西の域内総生産の実質成長率を、前回予測（昨年 11 月）から 0.5 ポイント上方修正し、1.7%になると発表した。景気の回復で国内の生産活動が活発になり、関西から他の地域に部品や素材の供給が増えると分析。輸出も 2014 年度より 3.8%増えるとみている。

国

●旅客減なら空港着陸料下げの新制度

国土交通省は 2014 年度から空港着陸料の算出で新しい制度を導入する。航空機の重量に応じて計算する従来の方式に加え、旅客数が減るほど着陸料が下がるような仕組みを取り入れ、航空会社の負担を抑えられるようにする。

●1 月来日外国客、最高の 94 万人

独立行政法人・日本政府観光局は 2 月 19 日、1 月に日本を訪れた外国人旅行者数（推計）が、前年同月より 41.2%多い 94 万 3,900 人だったと発表した。1 月としては 1964 年の調査開始以来、最高だった。前年実績を上回るのは 12 か月連続、中国は 5 か月連続のプラスで、前年同月の 2.1 倍にあたる 15 万 5,700 人となり、1 月として最高だった。

●外国人旅行者統計、乗務員も「訪日客」に含める

観光庁は 2 月 24 日、今年から日本を訪れる外国人旅行者の集計方法を見直し、入国した飛行機や船の乗務員を加えると発表した。政府は 2020 年の東京五輪を契機に年間 2,000 万人突破を目指しており、新しい集計方法なら 200 万人程度の数字の上積みが見込める。

●戦略特区の基本方針決定

政府は 2 月 25 日の閣議で、地域に限定して規制緩和を進める国家戦略特区の指定条件などを定めた基本方針を決定した。特区は、複数の市町村を一つの特区とする「革新的事業連携特区」（バーチャル特区）と、首都圏や関西圏などの大都市圏を想定した「広域特区」の 2 種類とし、指定の条件として①大きな経済的・社会的効果がある②特区を超えた波及効果がある——など 6 項目を挙げた。

第4回懇話会

公共施設等運営権及び
公共施設等運営事業の
論点について

講師

福田 隆之氏

新日本有限責任監査法人 インフラストラクチャー・アドバイザリーグループ
インフラPPP支援室長／
エグゼクティブディレクター



■はじめに

福田と申します。最初に自己紹介をさせていただきます。私は10年以上もPFI関係の仕事にかかわっています。2011年にPFI法（民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律）が改正されて、運営権制度が誕生しましたが、その制度設計に当たって私は政府の委員会等での議論にも参加してまいりました。

本日は、これまで経験して来たこと、政府の委員会議論等を踏まえて、お話しさせていただきたいと思っています。

■運営権制度について

PFI（Private Finance Initiative：プライベート・ファイナンス・イニシアティブ）やPPP（Public Private Partnership パブリック・プライベート・パートナーシップ、官民がパートナーを組んで行う事業形態）を巡る最近の政策動向は、2011年のPFI法改正で運営権制度導入という国の施策から始まりました。

現在は運営権制度をどのように活用するかの段階に入っています。昨年4月頃から、運営権売却とか民間委託とかの記事が新聞に出るようになりました。これは産業競争力会議が盛んに開催されて、会議の内容が報道されるようになったためです。会議の結果は日本再興戦略として昨年6月にまとめられました。

主要施策の1つとしてPFI関連も盛り込まれました。当時、民間議員の竹中平蔵慶応大学教授からPFIやPPPの方法で民間資金を活用すればよいのではないかという提案がされました。具体的には、上下水道や空港の運営権を民間へ売却するという内容です。

空港運営を民間へ委託するため、27ヶ所の国管理空港を中心として全国の空港に運営権制度を適用させていくとする制度改正です。

そして、産業競争力会議でも成長戦略の一環として公共施設の運営権の売却のような方法を使ったらよいのではないかという議論が昨年4月ごろから盛り上がって来ました。具体的に対象分野はどういうものとなるのかを、まとめてみました。日本政府や地方自治体が抱えている料金徴収型のインフラ施設が対象になります。利用者から料金を徴収して運営にかかるコストを賄う公共インフラには、どのような事業があるのかを全国的に調べてみると、相当な数の事業がありました。空港、有料道路、上下水道、港湾、公営交通等の各種事業で資産ベースは約185兆円、売上ベースで約7兆円という公共の巨大大事業群を日本は抱えているのです。

しかし、日本では公共セクターの会計基準が統一されていないため、自治体の公営企業と国管理の空港、高速道路会社等の会計基準が入り乱れ、原価償却がある分野とない分野もバラバラで、正確なデータが出ませんでした。

運営権制度は利用料金を徴収しているインフラに対してのみ導入出来る仕組みです。産業競争力会議では、これらの分野の事業に対して民間資金を活用したらよいのではないかと問題提起がされました。

EBITDA（税引前利益に減価償却費等を加算した値で企業の利益水準を示す指標の1つ）を積み上げてキャッシュフローベースに直すと約4兆円弱の規模になります。このように規模の大きいインフラが行政によって運営されているのです。これらの巨大公共施設へ民間が参入することによって民間資金を流していけばよいというのが産業競争力会議での成長戦略議論となっています。

■日本再興戦略について

昨年6月にまとめられた日本再興戦略では、民間の資金と知恵を活用して社会資本を整備・運営・更新するPPPとPFIの事業規模を、現状の約4兆円から今後10年間で3倍の

12兆円を目指していくと提示されました。運営権制度を活用して民間事業者の参入を促し、国管理空港等についても追加してコンセッション方式によるPFI事業を拡大していくとしています。

これは、運営権制度が具体的な言葉として日本再興戦略の中に入ってきたということです。12兆円という数字は具体的な事業を積み上げて作ったものではなく、政策目標として示して

日本の中央・地方政府が抱える料金徴収型インフラストック

▶ 有料道路と上下水道分野を中心に、資産ベースで約185兆円、売上ベースで約7兆円の巨大事業となっている。

	インフラ種別	資産	負債	収益	出典	データ時点	備考	(単位: 億円)
	国管理空港	1.61	1.07	0.09	交通政策審議会 空港別収支より	H22年度データ	伊丹含む。	
空港	成田・関西・中部	3.27	2.34	0.3	各空港会社有価証券報告書より	H23年度データ	関空：H24年3月期期末決算（伊丹含まず） 成田：H24年3月期期末決算 中部：H24年3月期期末決算	
	地方管理空港	0.2	0.05	0.01				
	地方公社など							
有料道路	NEXCO	40.69	32.14	1.49	日本高速道路保有（債務返済機構HPより）	H23年度データ	H24年3月期 法人単位財務諸表	
	地方公社	5.3	4.2	0.23	本邦財務省非営利研究レポート（2007）等より			
			34.8	14.6	0.86	地方公営企業年報（地方公営企業法適用事業）より	H22年度データ	範囲＝公共下水道、特定環境保全公共下水道、流域下水道、農業集排水等、全ての下水道事業を含む 負債＝固定・流動・借入資本 収入＝使用料収入のみ（雨水処理負担金、他会計繰入金、他会計補助金は含まない）
下水道			57.3	24.8	0.6	地方公営企業年報（地方公営企業法非適用事業）より	H22年度データ	範囲＝公共下水道、特定環境保全公共下水道、流域下水道、農業集排水等、全ての下水道事業を含む 負債＝固定・流動・借入資本 収入＝使用料収入のみ（雨水処理負担金、他会計繰入金、他会計補助金は含まない）
	上水道		31.6	10.5	2.8	地方公営企業年報より	H22年度データ	範囲＝水道事業及び法適用の簡易水道事業を含む 負債＝固定・流動・借入資本 収入＝料金収入のみ
工業用水道			2.4	0.8	0.1	地方公営企業年報より	H22年度データ	範囲＝全工業用水道事業 負債＝固定・流動・借入資本 収入＝料金収入のみ
港湾	公社港湾	0.24	0.13	0.03	各港湾会社HP（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸より集計）	H23年度データ		
	公営港湾	0.49	0.06	0.02	地方公営企業年報（法適用企業のみ）より	H22年度データ		
公共交通		6.7	4.9	0.58	地方公営企業年報（交通事業）より	H22年度データ	範囲＝都市高速鉄道、路面電車、懸垂電車、自動車運送、船舶運送、船舶修繕 負債＝固定・流動・借入資本 収入＝料金収入・繰入金	
	合計	185	96	7				

Page 4

EY

フローデータ

▶ 算出できる範囲でのEBITDAを積み上げると、概ね4兆円弱という規模となる。

	インフラ種別	(単位: 億円)		出典	データ時点	備考
		EBITDA額	算定方法			
空港	国管理空港	(不詳)				
	成田・関西・中部	0.08		各空港会社有価証券報告書	H23年度	範囲＝H24年3月期期末決算（伊丹含まず） 成田＝H24年3月期期末決算 中部＝H24年3月期期末決算
有料道路	地方管理空港	(不詳)				
	NEXCO	1.49	経常収益－経常費用＋減価償却＋固定資産除却＋財務費用	日本高速道路保有・債務返済機構HP	H23年度	H24年3月期 法人単位財務諸表
	地方公社	(不詳)				
		0.41	収益益から雨水処理負担金及び各種補助金を控除	地方公営企業年報（地方公営企業法適用事業）	H22年度	範囲＝公共下水道、特定環境保全公共下水道、流域下水道、農業集排水等、全ての下水道事業を含む 負債＝固定・流動・借入資本 収入＝使用料収入のみ（雨水処理負担金、他会計繰入金、他会計補助金等は含まない）
下水道		(不詳)				
上水道		1.39	収益益から各種補助金を控除	地方公営企業年報より	H22年度	範囲＝水道事業及び法適用の簡易水道事業を含む 負債＝固定・流動・借入資本 収入＝料金収入のみ
		0.10	収益益から各種補助金を控除	地方公営企業年報より	H22年度	範囲＝全工業用水道事業 負債＝固定・流動・借入資本 収入＝料金収入のみ
工業用水道		(不詳)				
港湾	公社港湾	(不詳)				
	公営港湾	0.01	地方公営企業年報（法適用企業のみ）より	H22年度		
公共交通		0.24	収益益から各種補助金を控除	地方公営企業年報（交通事業）より	H22年度	範囲＝都市高速鉄道、路面電車、懸垂電車、自動車運送、船舶修繕 負債＝固定・流動・借入資本 収入＝料金収入・繰入金
	合計	3.68				

産業競争力会議参考資料より

Page 5

EY

いる数字で、抜本的に拡大していきたい意志表示であると思われます。

日本再興戦略そのものは具体的に詳しく書かれていないため、補足する意味でPPPとPFIの抜本的改革に向けたアクションプランが打ち出されました。

民間資金等活用推進会議という閣僚会議があり、全閣僚で構成されています。PFI分野における政策の方向性を決めるものと法律の中で位置付けられているわけですが、その推進会議で基本プランが取りまとめられました。基本プランでは日本再興戦略の具体的な施策に落とした数値目標を12兆円と示しています。基本プランは日本再興戦略より、もう少しブレイクダウンして方向性を指し示した文書です。現状でいうと政府のPFI関連の政策はこれに基づいて動いていると見ていただいてもよいと思います。

運営権を活用したPFI事業は、向こう10年間で2～3兆円ぐらいで実施して行きたいという数字が出ています。それ以外に収益施設の併設・活用型とか公的不動産の有効活用型とか、どちらかというと行政の持っている公有地等を活用して、民間事業者の不動産開発と公共施設の建設をセットで実施して行こうとする新しい手法として示されています。

例えば収益施設併用型では東京の銀座と京橋を走る首都高速の上部空間にビルを造り、商業施設を建設する。そういう公共施設の上部空間利用みたいなものを実施する政策もあります。そういうものを含めて12兆円です。

本日の主題である運営権に関して

は2～3兆円、具体的な施策として注目すべきところは空港や上下水道での運営権売却です。加えてPFI法改正時に道路が運営権制度の対象から外れていましたが、地方道路公社が持っている道路で運営権をトライアルして見ようという方向性が示されています。空港というのは政策の最初に名前が挙がっており、2～3兆円の数値目標を達成するために先頭を切って動いていくことを政府は期待しています。

以上が、最近の政策的な流れです。政府の成長戦略の中に位置付けられたPFIに関してはアクションプランが設定されています。今後、そのプランに基づく具体的な施策と案件の形成が政府の宿題となっています。

■従来のPFI制度の運用状況と課題

PFI法が最初に制定されたのは1999年で15年近い歴史があります。2011年の改正で運営権制度が導入される前の11年間は400案件、事業規模は4兆円強の事業が行われて来ました。内訳を見ると約70%はサービス購入型の仕組みで、いわゆる公共施設の建設費を10年間ぐらいの割賦払いにする方式でした。分割払いの期間に行政が民間事業者へメンテナンスの委託をするという程度の仕組みで、

同時に、PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプランも取りまとめられ、以下のような施策が打ち出された

手法	数値目標	注目すべき具体的施策
公共施設等運営権事業を活用したPFI事業	2～3兆円	▶ 空港、上下水道事業における公共施設等運営権制度の積極的導入 ▶ 地方道路公社の有料道路事業における公共施設等運営権制度の活用 ▶ 公共施設等運営権制度及び指定管理者制度の手続きを一体的に行うことができる措置の法改正を含めた検討 ▶ 運営事業に従事することとなる公務員の出向等に関する法的根拠の整備
収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収するPFI事業等	3～4兆円	▶ 高速度道路（特に大規模改修が必要な首都高）など、公共施設の維持・更新にPPPの手法の導入検討 ▶ PFI制度を活用できる対象分野を拡大するため、複数の公共施設を一の主体が管理する手法や民間との複合開発の円滑化を含め、法律の対象範囲の不断の見直し
公的不動産の有効活用など民間の提案を活かしたPPP事	2兆円	▶ 政府横断的な案件形成支援のため、英国のInfrastructure UKを参考とした官民連携体制の構築（民間資金等活用事業推進機構とも連携） ▶ 道路占用制度の弾力化による道路維持管理への民間活用
その他の事業類型	3兆円	
共通施策		▶ 各事業におけるイコールフットリングを図るため、事業所管官庁によるPFI事業と通常の公共事業における各種補助金・交付金、税制の取扱いの検証及び具体的な見直しの検討・実施 ▶ PPP/PFIの抜本的改革に積極的に取り組む各府省庁及び地方公共団体に対する適切な評価を踏まえた各種補助金・交付金の重点化 ▶ 企業会計ベースでの資産評価など財務情報の整備促進 ▶ 指定管理者制度、リース方式、民営化方式など、様々な官民連携手法を包括的に推進する仕組みや体制の整備

民間の経営ノウハウを公共事業の世界へ取り入れることはなく、本格的な民間運営の導入を全く前提としていなかった点が特徴です。

その中で利用者に向き合ってサービスを提供し対価を貰うような仕組みもありました。それを独立採算型としていますが、400案件のうち5%、わずか20件で社会福祉施設が中心です。独立採算型といいます。施設整備に国の補助金が入っています。本当に利用者からの利用料金だけで賄う事業はわずかです。

どうしてそうなったのか。その原因はそれぞれの事業が個別の法律で縛られているからです。例えば空港事業には空港法があり、道路法や下水道法、港湾法まであります。これらの法においては民間事業者によるインフラ分野の事業経営を認めないとする条文が非常に多く見られます。例えば下水道法では公共下水道は設置、改築、維持の管理は市町村が行うと規定しています。空港法では成田、羽田、中部、関西、伊丹以外の空港については国土交通大臣が設置し、管理するとしています。これらの法律はPFI法と同時に存在しています。そこで、その適用関係はどうなるのかという議論が出て来たわけです。

PFI法は議員立法だったのですが、PFI法自体が個別法を凌駕するような特別の地位を与えられていないので、結果として個別法が優先してしまいました。個別法は、すでに運用で行政の管理権限が隅々まで行き渡っている世界です。日本のインフラは、ほとんど縦割りの法律が存在しており、それに基づいて動

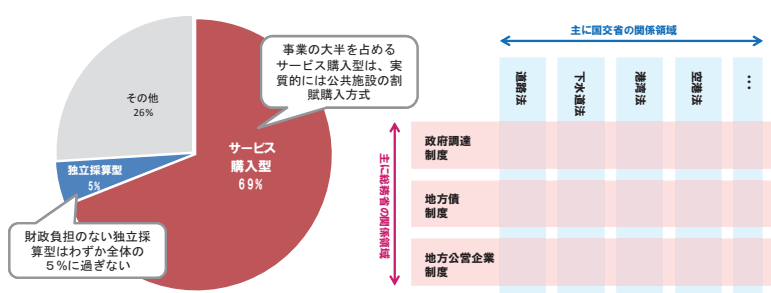
いていますから、PFIを法律の制約のない世界で独立採算の事業として実施しようとしたら、先ほどの数値のように5%程度になってしまいました。民間の経営ノウハウを、インフラに取り入れていくことを本気で実施するのならば、個別に存在している縦割りの法律とPFI法との適用関係を綺麗に整理しなければなりません。そこで、少し整理しようと動き出したのが2011年6月の運営権制度導入でした。

■運営権制度について

それでは、改正PFI法に基づく運営権制度についてお話をします。国や自治体等から公共施設の運営権を契約によって民間事業者へ付与し、民間事業者は国や自治体に代わって施設の利用者へサービスを提供し、利用者から料金を徴収する権利を与えられます。そして運営権付与の対価を国や自治体に支払います。通常ならば公共施設の所有権まで付与するのですが、土地や建物自体は付与しないで運営権だけに限っているのは、何か問題が起きた時に国や自治体等がその事業に介入しなければならないからです。土地、建物まで民間事業者へ渡してしまったのでは国や自治体等が速やかに介入出来ないという事態が生じます。

従来の制度の運用状況と課題

- ▶ 日本でも1999年にPFI法が制定され、運用されてきたが、その主たる対象は前頁にあるようなインフラではなく、庁舎や宿舍、学校の校舎などの公共建築物であった。
- ▶ インフラを対象と出来なかった理由として、いわゆる公物管理法と呼ばれる既存の諸法制度がインフラにおける民間運営を前提としていなかった点が挙げられる。



出所) 内閣府 民間資金等活用事業推進室資料より作成

問題が発生した時には、資産は国や自治体等に戻され、契約を解除出来るわけです。もう1つは税金の問題です。民間事業者が土地・建物を所有すれば当然、不動産取得税や固定資産税等がかかります。また自治体等の公共施設が国の補助金を受けていた場合には、自治体等から民間事業者へ所有が移った際に、その残価を国へ返さねばなりません。運営権付与だけなら、そういった苦労は一切ありません。15年前の議員立法で成立したPFI法と、既存の個別法の矛盾を1つ1つ解決しようとする、そんなことをやっていたら日が暮れてしまうということで、新たに民間による経営形態としての運営権が提案されたわけです。

■運営権への抵当権設定

ただ運営権が弱すぎるために、投資家や金融機関が民間事業者へ融資出来ないという心配があります。土地・建物の所有権は民間事業者には渡りませんが、運営権を民間事業者のために、法律に基づいて保護することとなりました。そこで運営権というのは法律上、動産物件であると位置付けて抵当権を設定出来るようにして、運営権を担保に投資家や金融機関からの資金受け入れを可能とするようにしました。

また、行政側が何らかの公共目的で運営権を取り消した場合、国・自治体は賠償するという賠償規定が設けられることになりました。

■コンセッション制度について

コンセッション制度の適用対象は、どんな事業が可能であるのか。個別法である各種の公物管理法と運営権との関係から調べてみました。

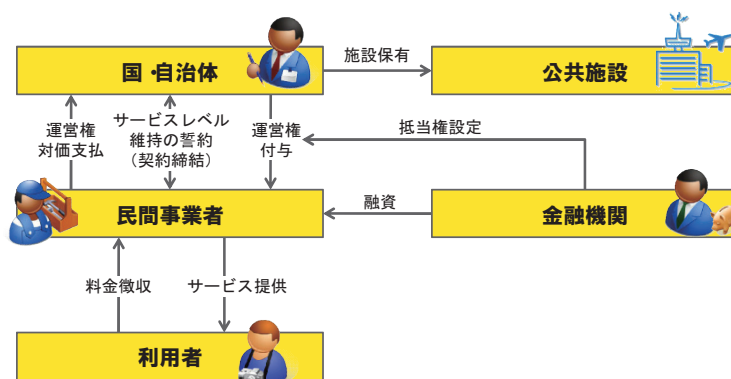
その結果、有料道路以外は全部可能です。上下水道、医療、社会福祉施設、中央卸売市場、工業用水道、熱供給施設、駐車場、都市公園、公営住宅、鉄道、港湾、空港等は運営権の設定が可能です。空港のように航空法・空港法を改正して運営権を設定出来るようにした分野もあれば、上下水道事業のように既存の法律で運営権を扱えると解釈しているケースもあります。

実際の案件はどうなっているのか。一番早くこの議論に挙がってきたのが、関空と伊丹空港で、現在すでに運営権の売却準備が進められていると思います。次に、国管理空港では今のところ仙台空港が挙がっています。地方管理空港の中では静岡空港で検討が始められています。

その他の事業では上下水道で、昨年11月に大阪市が大阪市水道局を民営化する基本方針の素案を出しています。大阪市水道局の民営化のための方法として運営権制度を使うとする方針を示しています。施設は大阪に残して運営の権利を大阪市が作った100%子会社に移し、それに従事する市職員は子会社へ転籍してもらい、将来的には株式を売却することになります。また浜松市でも下水道について検討されているようです。

改正PF法に基づく公共施設等運営権制度の概要 (2011年6月)

図表 コンセッションの仕組み



コンセッション制度の適用対象 (PFI法基本方針に示された公物管理法と運営権の関係)

事業名	運営権設定の可否	根拠法令	備考
水道施設	可	水道法	※
医療施設	可	医療法	ただし、医業本体への適用は不可
社会福祉施設	可	社会福祉関係各法	※
漁港(ブレイザーポート)	可	漁港漁場整備法	
中央卸売市場	可	卸売市場法	
工業用水道事業	可	工業用水道法	
熱供給施設	可	熱供給事業法	※
駐車場	可	駐車場法	
都市公園	可	都市公園法	
下水道	可	下水道法	
道路	不可	道路整備特別措置法	今後の料金制度のあり方とあわせて設定を検討
賃貸住宅	可	公営住宅法等	
鉄道(軌道含む)	可	鉄道事業法・軌道法	※
港湾施設	可	港湾法	
空港	(可)	空港法・航空法	関西国際空港及び大阪国際空港については可能。また、国管理空港等についても法策成立
産業廃棄物処理施設	不可	廃掃法	
浄化槽	可	浄化槽法	

※各事業を運営するためには、別途、各事業法に基づく許可等を受けることが必要。

Page 12

EY

先ほど有料道路は運営権設定が出来ないと言いましたが、愛知県では特区を使って愛知県道路公社の道路で運営権設定が出来ないかと検討しています。今年の臨時国会が、通常国会かに改正案を出すかどうか、国と愛知県で進められているようです。このように道路に関してはまだ不透明です。従って現段階では、空港と上下水道の分野が動いています。

■コンセッションの仕組み

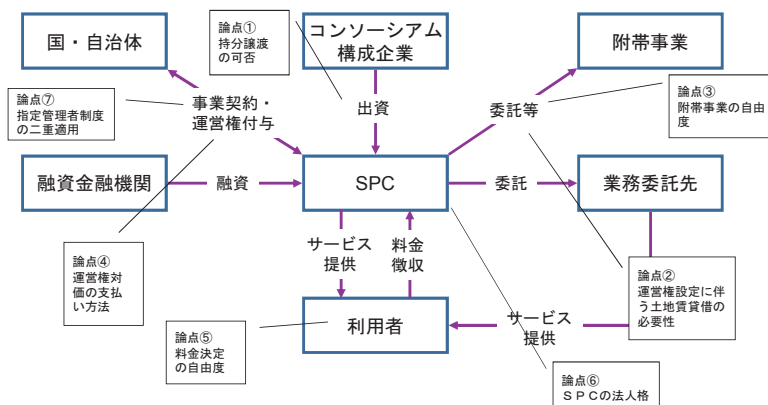
いよいよ本題の運営権ガイドライン等から見たコンセッションの仕組みについてポイントを話します。私なりにいくつかピックアップしました。事業スキーム面から見たポイントとして7つの論点を挙げました。

論点①持分譲渡の可否

インフラ事業に乗り出そうとする民間企業

事業スキーム面から見たポイント

- ▶ 事業スキーム面で見た提案事項は以下の7項目と考えられる。



Page 16

EY

は、SPC（Special Purpose Company、特別目的会社）を設立します。SPC が行政と契約を結んでサービスを提供し、利用者から料金を徴収します。SPC に出資した株式を第3者に売却出来るかという質問をよく受けます。従来の PFI だと構成員は原則株の売却を禁止されているケースが多かったのです。委託した企業の顔ぶれが変わったら説明が出来ないというのが行政側の理由だと思いますが、20年や30年も売却出来ないと誰もが不安を感じます。そこである程度の自由度が要るということで、ガイドラインでは株式譲渡は必要最小限において可能とするという表現になっています。仙台空港の場合は行政が許可した上で株譲渡を認めています。

論点②運営権設定に伴う土地賃貸借の必要性

土地の賃貸借の必要性です。運営権を任せる公共施設は様々です。例えば図書館や体育館は1つの建物があるだけで民間に委託するのもシンプルですけれども、空港になると滑走路やターミナルビル、管制塔、エアラインが所有する格納庫もあります。滑走路を離発着する航空会社から着陸料を取るというのは分かりやすいのですが、格納庫の場合、航空会社へ土地を貸すとなると何の権利があってやるのかと苦情が出ます。従来は国有地のためと、使用許可の形で民間へ貸与して来たからです。空港の場合は色んな権利関係があるのですが、運営権はどこまでカバー出来るのかという議論が出ています。結論を言うと運営権に基づいて土地を誰かに貸し借りすることは難しいとするのが内閣府の判断です。従って転賃は出来ないが運営権者が賃借権を得た上でなら転賃は可能だと示しました。ある人は公共施設の運営権付き開発権だと言っています。

論点③附帯事業の自由度

附帯事業の自由度についてです。用地の賃貸借権が与えられて、どれぐらいの自由度があるのかという話です。国有財産の賃貸については国有財産法に定められていますし、地方自治体の財産についても法律があります。風俗営業とか暴力団等に賃貸しては駄目とい

う一般原則が従来から課されています。仙台空港のスキームだと空港用地内での事業の自由度としては、公序良俗に反しない限りにおいて運営権者の判断で実施してよいという形になっています。

論点④運営権対価の支払い方法

運営権対価の支払い方法です。一括払いでもよいし、30年間の分割払いでもよいと書かれています。大阪市が水道事業の運営権設定を検討していますが、支払いは完全な分割払い方法を採用します。その理由は、水道事業は大阪市の地方債による借金が約2,000億円あります。その返済方法は、30年間の分割返済とされていますので、一括繰り上げ返済が出来ないことになります。したがって、地方債返済スケジュール通りに、30年間の分割払いで支払う方法となります。

論点⑤料金決定の自由度

着陸料等の料金設定の自由度は、国管理空港の場合、エアライン及び利用者の負担が大幅に増大することがないように留意し、その範囲で自由に料金を決めてよいとされています。

論点⑥ SPC の法人格

SPC の法人格についてです。仙台空港の基本スキームの中では、原則として会社法上の株式会社という方針を示す一方、民間事業者から他の法人格を提案された場合には官民の協議の中で相談するとしています。また運営権者のなかには法人格を受けない仕組みを求めることもあり、例えば特命組合のような形もあるので、今後決定されるべく、議論が定まっていない状況です。

論点⑦指定管理者制度の二重適用

指定管理者制度の二重適用についてです。国の事業とは関係ありませんが、地方自治体の事業には運営権制度と、よく似た指定管理者制度が従来からあります。地方自治体が運営権事業を行う場合に、併せて指定管理者の適用を受けなければならないのかどうか、ガイドラインでは明確にされていません。

しかし、総務省は公共施設を運営権者に任せる場合、指定管理者制度の適用が必要だとしています。例えば公民館を民間が管理する

場合には指定管理者の資格が必要との考え方で
す。一方、空港や上下水道のPFI事業では賃
貸借で貸すことも出来るので、使用許可という

枠組みの外側に出てしまうことから、内閣府は
指定管理との二重適用は必要ないと考えてい
て、ガイドラインでは明確に示されていません。

事業スキーム面から見たポイント

▶ 論点①持分譲渡の可否

- ▶ 公共施設等運営事業においては、「多様な主体による民間資金の調達を可能とする必要性が高い事業が多いものと考えられ、履行能力の確保を前提として、株式譲渡の制限については、適切な事業実施を図る上で必要最小限とすることが必要であること。」とされている。

▶ 論点②運営権設定に伴う土地賃貸借の必要性

- ▶ 公共施設等運営事業においては、「運営権者がその権利を権原として当該公共施設等を貸与することを認めたものではないと考えられることから、運営権者が、運営事業の一環として、管理者等の所有する建物の一部をテナント等第三者に貸し付けるためには、運営権者が当該建物の賃借権を得た上で当該賃借権を権原としてテナント等第三者に転貸する必要があると考えられること。」とされている。
- ▶ これを受ける形で、仙台空港基本スキーム（案）では、空港用地全体が運営権者に対する貸付対象となっており、賃借権に基づいて空港機能施設を所有する形になっている。

▶ 論点③附帯事業の自由度

- ▶ 論点②で示したように運営権者には空港用地全体の賃借権を与えられているが、これを活用して行う附帯事業の自由度として、仙台空港基本スキーム（案）では、「空港用地内に限り、関連法令を順守し、空港機能を阻害せず、風俗営業その他これに類するものや暴力団の事務所その他これに類するものに当てはまらず、公序良俗に反しない範囲において、必要と考える業務を行うことができる」とされている。

Page 17

EY

事業スキーム面から見たポイント

▶ 論点④運営権対価の支払い方法

- ▶ 公共施設等運営事業においては、「運営権対価の支払方法についてPFI法に特段の制約はないことから、一括払いに限らず分割払いも可能である。」とされている。

▶ 論点⑤料金設定の自由度

- ▶ 国管理空港の基本方針においては、「民間による運営等の実施後における着陸料等の空港使用に係る料金については、国管理空港運営権者の自主性と創意工夫が発揮されるよう、原則としてその自由な裁量のもとで設定することを基本とするが、航空運送事業者及び利用者の負担が大幅に増大することがないよう留意する必要がある。」とされている。

▶ 論点⑥SPCの法人格

- ▶ 国管理空港の基本方針においては、「国管理空港運営権者は、国管理空港特定運営事業を行うSPC」とされており、仙台空港基本スキーム（案）ではSPCを「原則として会社法上の株式会社」としている。
- ▶ 一方で、仙台空港基本スキーム（案）では、競争的対話において株式会社以外の手法を活用することについても協議の対象とすることも示されている。

▶ 論点⑦指定管理者制度の二重適用

- ▶ 公共施設等運営事業においては、地方公共団体が運営権事業を行う場合に指定管理者の適用を必ず受けなければならないかは、明確にされていない。
- ▶ 一方で、総務省は運営権者によって行政財産の使用許可処分を行う必要がある場合には、指定管理者制度の適用が必要であるとしている。

Page 18

EY

■事業スケジュール

事業スケジュール面から見た論点がいくつかあります。

論点①民間事業者の選定・評価方法

従来は、行政側は公金を支払う方ですから、一般競争入札を使うケースが多くありました。しかし、運営権制度は逆に民間から対価をもらう方です。日本の行政は昔から調達制度の中で逆の立場を考えていませんでした。ガイドラインでは国の財産が増減する場合、会計法の適用を受けるというのが現在の判断です。

ただ民間事業者との関係においては競争入札のような予定価格を作れない複雑な事業だと認められれば随意契約で事業者を決めてもよいとしています。

論点②競争的対話の活用

競争的対話を活用するように示しています。行政側が契約書案や要求水準案を出して民間事業者の提案を受け付ける。そういう対話を重ねて、相手を選ぶ方法が想定されています。

論点③運営権設定のタイミング

時間の関係で、論点③は配布資料をご参照いただき説明は省略します。

論点④運営権の事業期間

国管理空港では30年～50年を目安にすると基本方針に書かれていて、仙台空港では30年プラス延長30年という話になっています。何年がよいのかは個別の事業によりますし、ガイドラインでも縛りは設けていません。

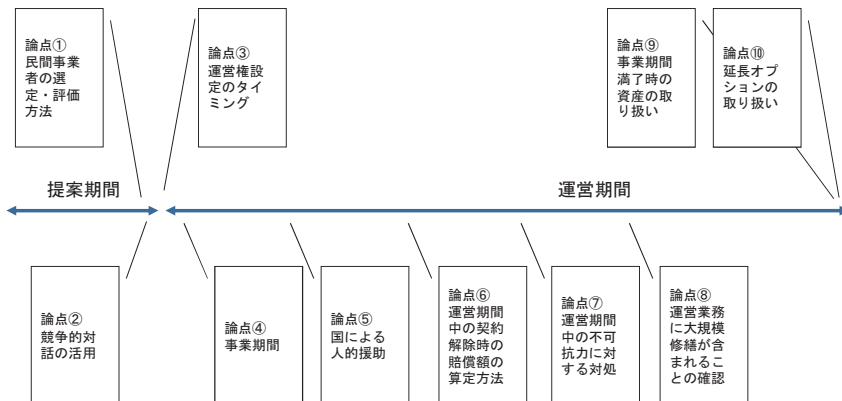
論点⑤国による人的援助

運営権設定の事業は、元々公務員が従事していました。民間事業者に移行した場合、職員がいなくなる際の引き継ぎやノウハウの移転で問題が起こります。官から民に事業が移る際に、官がどのような人的援助が出来るのか、現状ではこの論点は積み残されています。国管理空港では人的援助を行うと書いていますが、具体的にどうするのかは示されていません。PFIとPPPのアクションプランに人的支援制度を整備すると謳われていますが、具体的にどうするのかは不明確な状況です。今後どうなるのか、注目するところです。

論点⑥運営期間中の契約解除時の賠償方法

事業スケジュール面から見たポイント

- ▶ 事業スケジュール面で見た提案事項は以下の10項目と考えられる。



論点⑥は配布資料をご参照いただき説明は省略します。

論点⑦運営期間中の不可抗力に対する対処

論点⑦は配布資料をご参照いただき説明は省略します。

論点⑧運営業務に大規模修繕が含まれることの確認

大規模修繕等がどこまで可能かという問題です。運営権者がどこまで公共施設を修繕することが許されるのか、議論の対象となって

事業スケジュール面から見たポイント

▶ 論点①民間事業者の選定・評価方法

- ▶ 公共施設等運営事業においては、「企画競争、公募型プロポーザル等競争性のある随意契約の活用が考えられること。また、競争性のある随意契約を採用する必要がある場合、総合評価一般競争入札による事業者選定が考えられること。」とされている。

▶ 論点②競争的対話の活用

- ▶ ①で示した競争性のある随意契約を採用する必要がある場合として要求水準書等に対して民間からの提案を受ける必要がある場合が示されているが、その際の手法として競争的対話を活用することが提案されている。

▶ 論点③運営権設定のタイミング

- ▶ 公共施設等運営事業においては、運営権を設定した事業者（＝SPC）との間で実施契約を締結することになっており、契約締結前の運営権設定が不可欠である。
- ▶ 一方で、契約締結から運営権者による運営開始までの間には引き継ぎや対価の支払いなどの重要な手続きがあり、これがうまくいかない場合には運営権の効力を発効させるわけにはいかないことから、契約自体に停止条件等を組み込む必要が生じる。

▶ 論点④事業期間

- ▶ 国管理空港の基本方針においては、「国管理空港特定運営事業に係る公共施設等運営権の存続期間は三十年から五十年間程度を目安とするが、地域の実情等を踏まえ、また、国管理空港運営権者の創意工夫を発揮する観点から、具体的な期間を定める」とされている。
- ▶ 仙台空港基本スキーム（案）では、30年＋延長オプション30年という期間が示されている。

Page 20

EY

事業スケジュール面から見たポイント

▶ 論点⑤国による人的援助

- ▶ 国管理空港の基本方針においては、「現在、民間事業者には、我が国の空港運営に係るノウハウがないのが実態であることに鑑み、民間による運営等を実施するに際しては、国、関係事業者その他の関係者の相互の密接な連携及び協力の下、国管理空港運営権者に対し円滑に空港運営を承継させる必要がある。このため、国は、国管理空港運営権者の運営体制を確認するとともに、必要な場合には人的及び技術的援助を行う等、国管理空港運営権者による空港運営の円滑な事業開始を支援するものとする。」とされている。

▶ 論点⑥運営期間中の契約解除時の賠償額の算定方法

- ▶ 公共施設等運営事業においては、「運営権の取消しに伴う損失の補償は、公共用地補償基準における営業補償の基準に従い行われることとなると考えられること。運営権が取り消された時点において、すでに運営権者が支払った運営権対価のうち残余の事業期間分に対応する分については、運営権者へ支払う必要があると考えられること。」とされている。

▶ 論点⑦運営期間中の不可抗力に対する対処

- ▶ 国管理空港の基本方針（案）においては、「大規模災害等からの復旧への対応は、火災、地震、津波等の想定される災害事象及び損害程度を定め、その範囲内の損害については、必要となる保険への加入を義務つけた上で国管理空港運営権者が実施することとする。一方で、上記の範囲を超える損害については、国が実施する必要があると判断したものについては国が実施することとする等、個別空港の特性に応じて責任を分担していくこととする。」とされている。

Page 21

EY

事業スケジュール面から見たポイント

- ▶ 論点⑧運営業務に大規模修繕が含まれることの確認
 - ▶ 公共施設等運営事業においては、「施設の増改築部分に既存の運営権を及ぼすことはPFI法上許容されていると解されること。増改築が行われる場合において、当該増改築が行われた分に既存の運営権が及ぶときは、新たな運営権の設定手続は不要と考えられること。」とされている。
 - ▶ 一方で、「いわゆる新設工事や施設等を全面除却し再整備する場合には、PFI事業として実施した後、運営権を設定することが考えられること。」とされている。
 - ▶ 仙台空港基本スキーム（案）では、滑走路の新設や全面除却等を除く資本的支出をPFI法上の維持管理と取り扱っている。
- ▶ 論点⑨事業期間満了時の資産の取り扱い
 - ▶ 公共施設等運営事業においては、「運営権者が任意で行う増改築等については、新たに選定された運営権者や管理者等が当該増改築を行った元の運営権者に対し、バリューアップ相当分の時価等の全部又は一部を支払うことが考えられること。」とされている。ただし、国が必ず買い取れるか否かについては明確でない。
- ▶ 論点⑩延長オプションの取り扱い
 - ▶ 公共施設等運営事業においては、「確定した存続期間に加え、一定の条件の下での追加的な存続期間を定める（いわゆる延長オプション）場合においては、実施方針にその旨を記載し、運営権設定時に附款として、確定した存続期間に加えて追加的な存続期間が認められるための条件を付すとともに、実施契約においてその旨規定することが考えられる。」とされている。
 - ▶ 仙台空港基本スキーム（案）では、30年の延長オプションが運営権者に付与されている。

Page 22

EY

いました。仙台空港の場合、滑走路の新設や全面除却を除く資本的支出はPFI法の維持管理であるとしています。つまり空港内の建物が1個無くなるぐらい、滑走路に少しぐらい手を加えるのは認めようと整理されています。

論点⑨事業期間満了時の資産の取り扱い

論点⑨は配布資料をご参照いただき説明は省略します。

論点⑩延長オプションの取扱

仙台空港では延長30年となっていますが、運営権制度でも延長オプションを設定してもよいと書かれています。運営権者が希望すればプラス延長は可能であると示されてい

ます。

■おわりに

最後の方は時間の関係で早足になって説明不足となってしまいました。様々な運営権事業が進む中で、官民が対話しながら中身を詰めて行く作業が続くだろうと思います。1事業が出来ると、それをベースにして、色んなアレンジを加えた作業が今後も続いていくでしょう。法律の大枠がある中で、魂を込めていく作業が事業の動き出すまで続くと思われますので、引き続き注目していただく必要があると思っています。

以上で私の話は終わります。ご清聴ありがとうございました。

名神高速道路50周年の課題と 新名神高速道路

西日本高速道路株式会社
執行役員兼関西支社長

芝村 善治 氏



●と き 平成26年1月21日（火）

●ところ 大阪キャッスルホテル7階

■はじめに

皆さん、こんにちは。西日本高速道路の関西支社長の芝村でございます。昨年、名神高速道路が開通して50年を迎え、私どもではいくつかの感謝のイベントや報告会等を行って来ました。新名神高速道路の現状については一般の方々には知られていないということで、マスコミに現場を公開したりしていますがなかなかPR不足で十分に知れ渡っていません。

今日は、関西空港調査会からお話をする機会を与えていただきました。名神高速道路50年の課題と新名神高速道路への取り組みについてご紹介させていただきます。

私どもの西日本高速道路は平成17年に小泉政権下での道路公団民営化により旧公団が3分割されて生まれた会社で、我々の会社は滋賀県から沖縄県まで約3,400*₀の高速道路の維持管理と170*₀の新規路線の建設を進めているところです。今日は名神50年の歴史を振り返るとともに名神・中国道の課題と対応策、そして新名神の整備状況をお話します。

■関西エリアの高速道路ネットワーク化の変遷

昭和38年（1963年）に名神高速道路の栗東～尼崎間が開通しました。そして昭和40年（1965年）に名神は全線開通して関西における高速道路のネットワーク化が始まりました。10年ごとにネットワークがどのように変遷して来たかを見ますと、昭和44年（1969

年）に東名高速と繋がり昭和50年（1975年）には中国自動車道と近畿自動車道の一部等が供用開始されて関西エリアの開通区間は310*₀に達しました。昭和60年（1985年）には中国自動車道が全通して中央自動車道と繋がって日本列島の縦貫道が形成されました。そして北陸自動車道が延伸しています。平成7年（1995年）には舞鶴道が北へ延伸、また近畿道と阪和道が結びついて和歌山方面へのネットワークが繋がりました。平成17年（2005年）を見ますと山陽自動車道が全通し、明石海峡大橋が開通しております。また京滋バイパスが全通しています。そして50年後の平成25年（2013年）には新名神の亀山～大津間が完成しています。また第二京阪道路が開通して現在のネットワークになっています。関西エリアで総延長850*₀に達して50年前に京都～茨木間の1日利用車が1万3,000台だったのが11万2,000台になっています。このように高速道路の延伸は日本の経済成長と平行に進んで来ましたが、日本列島の高速道路総延長は約8,000*₀に達しています。

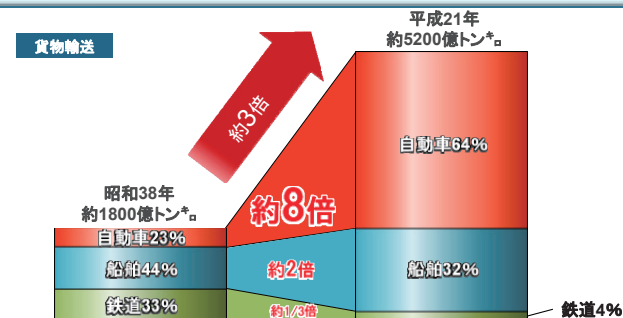
GDPは50年前は25兆円だったのが現在470兆円です。貨物輸送も名神開通当時、船舶が44%、鉄道33%、自動車23%だったのが平成21年（2009年）には自動車輸送が64%と8倍も伸び高速道路の整備に伴って成長しています。輸送量も1,800億トンから5,200億トンと3倍になり、全体の6割強が自動車輸送で占めるという状況です。

1. 高速道路50年の歴史

2) 高速道路による社会、地域の発展

2 貨物輸送の増大及び輸送手段の変化

- 高速道路の整備により、貨物輸送が大きく成長
- 輸送手段は、船舶メイン(昭和38年:44%) ⇒ 自動車メイン(平成21年:64%)へ
- **自動車での貨物輸送量は、約50年間で8倍以上に**



1. 高速道路50年の歴史

2) 高速道路による社会、地域の発展

3 名神高速道路開通による沿線の発展

- 交通アクセスの弱かった栗東町(当時)は、名神高速道路の開通により大きく発展
- 栗東インターチェンジ周辺には**大手化学会社工場、大手食品会社工場など工場進出が相次ぎ、人口も税収も増え、2001年には市へと移行。約50年間で、人口は約4倍(滋賀県:約1.7倍)に、製造品出荷総額は70倍に!**
- 工場や流通業務施設が多数立地しているため財政力指数は高く、1983年から27年連続で交付税不交付団体に。

開通当時		現在	
製造品出荷額等総額(S38)	約40億円	製造品出荷額等総額(H21)	約2,800億円 (約70倍)
栗東IC交通量(S38)	約7,000台/日	栗東IC交通量(H23)	約26,000台/日
人口(S35)	約1.5万人	人口(H22)	約6.5万人 (約4倍)

※【製造品出荷額等総額】 出典: 滋賀県工業統計調査

名神の開通によって沿線地域がどのように変遷して来たか、1つの事例として滋賀県栗東インターチェンジ周辺について50年前と今を比較しました。大手の化学工場や食品会社の進出が相次ぎ人口は4倍、製造品出荷額は70倍、栗東市に昇格して27年連続で地方交付税の不交付自治体になっています。

現在、日本の全道路総延長は121万*。ですが、そのうち高速道路は9,400*、わずか0.8%に過ぎません。しかしながら大型貨物輸送の分担量では約3割を担っています。日本の道路全

体の中で高速道路がいかに大きな役割を果たしているかを示しています。

■名神高速道路の今と昔

名神高速の今と昔を振り返ってみます。昔は1*造るのに6.2億円かったのが今は82億円かかります。通行料金は栗東～尼崎が700円だったのが今は2,300円。

料金システムの変遷では昔は懐かしいパンチカード方式でしたが昭和55年(1980年)に磁気カード方式になり、その後ハイウェイカードの時代を経てETCが平成13年(2001年)から全国展開されて現在の利用率は全国で約9割に達しています。

次にサービスエリア等の休憩施設の今

昔ですけど、昭和38年(1963年)に大津サービスエリアが日本で初めて設置されました。その建物が昨年4月にリニューアル・オープンして新しいものになりました。当時カレーライスが130円だったのが今は580円になっています。トイレは民営化以降、デパート並みに改善して随分綺麗になりました。

■交通量の推移と渋滞への対応

交通量の推移を見ますと名神は開通当初1万3,000台だったのが平成5年(1993年)には9

万4,000台になり渋滞件数が年間3,000回を超える状況になったのです。渋滞解消のために取り組んだのが名神の改築で4車線を6車線にする改築事業でした。平成8年（1996年）に栗東－瀬田東間、京都南－吹田間が4車線から6車線に改築されました。技術的には天王山と梶原トンネルで半径約70㍍の拡幅と約70㍍の地盤下げを行っています。また天王山トンネルで新たに2本のトンネルを掘ってトンネルは計4本になったわけです。

このような改築事業により平成8年（1996

年）のピーク時に4,000回近くにまでなっていた渋滞は平成10年（1998年）には年間1,000回まで減少しました。しかしその後の状況は1日10万台だった交通量が13万台に伸びたために再び渋滞が増え始めますが、京滋バイパスが一部完成して一部ダブルルート化されたこともあって渋滞は1,000回前後に収まるようになりました。一方で新名神の亀山～大津間が開通し、また第二京阪道路が出来て大阪～京都間の混雑は緩和されたものの渋滞は1,000回レベルで残っている状況です。関西圏全体では工事や

事故での渋滞を含めて名神や中国自動車道での渋滞は依然続いていて、ご存じのように宝塚トンネル付近や京都東インター付近の慢性的な渋滞でご迷惑をかけています。

■大規模災害への対応

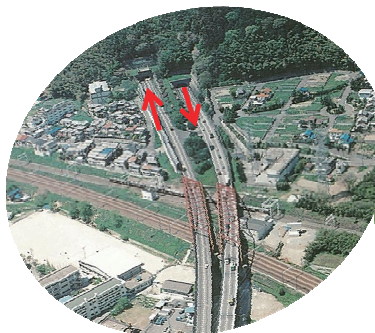
災害への対応です。19年前の平成7年（1995年）1月17日に阪神・淡路大震災が起きました。内陸直下型地震でM7.3、最大震度7でした。阪神高速道路が倒壊したという記憶は鮮明なのですが、名神でも橋梁落下や、料金所の倒壊、橋脚の落下、盛土の崩落等大きな被害が出ました。同じような規模の地震

1. 高速道路50年の歴史

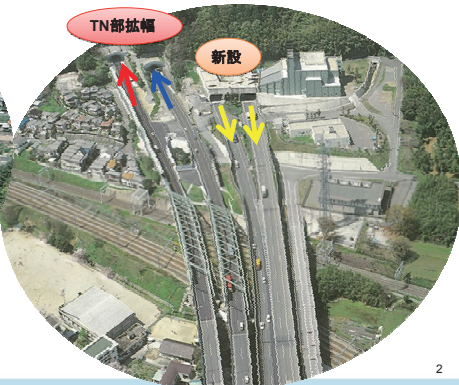
4) 名神高速道路の改築(改築後の渋滞の減少)

- 天王山TN付近は、4車線を8車線に拡幅

改築前(4車線)



改築後(8車線)



2. 名神・中国道の課題

1) 渋滞への対応

- 名神高速道路、中国自動車道、京滋バイパスなどには、依然として渋滞が残存している。

H24年渋滞回数（事故・工事渋滞含む）



があった時に被害を最小化するという観点で地震対策を進めています。1つは落橋防止で橋脚の鋼板巻き立て等の耐震補強を行い、名神の耐震補強はひと通り完了しております。

大規模地震が起きた時に高速道路ではどのような手順で対応するか。高速道路には地震計を設置していき一定の震度を超えるとまず通行止めをします。速やかに点検を行い、被害状況の把握に努めます。高速道路というのは災害地への輸送路確保が求められますので緊急車両が通行出来るような復旧が第1段階として必要となります。続いて一般車両も速度規制を行いながら通行出来るように応急復旧を致します。最後に元通りの速度で通行出来る本復旧を行うという手順です。

東日本大震災の時にどの程度の時間で高速道路が復旧したか、東日本高速道路会社の実例を見ますと、東北自動車道では地震発生と同時に通行止め、点検が行われています。ひび割れた路床に碎石の充填、敷き均しを行って約20時間後に緊急復旧して緊急車両が通行出来ました。一般車両が通れる応急復旧は13日後でした。本復旧は1年9ヶ月後で元の完全な高速道路に戻りました。

名神・中国自動車道での大災害時の備えについてです。東南海、南海地震のリスクがよく報

道されています。今後30年間の地震発生確率は7割近くに達すると言われています。350年前からの地震の歴史を見ると1707年にM8.6の宝永地震、1854年のM8.4の安政南海、東南海の海溝型地震が起こっています。南海トラフによる地震の前に内陸直下型が頻発しているというのが地震学者のデータです。従って内陸直下型に対する備えが必要ということです。

名神・中国道には内陸型地震の恐れがある断層が数多く存在します。例えば名神の京都区域の直下には花折断層帯があり、もう1つ琵琶湖西岸断層帯が確認されています。これらが一度動き出せば京都府南部に大きい被害がもたらされると想定されています。計画されている新名神高速は現在の名神よりも南側を走りますので花折断層による地震の影響はやや小さいだろうと推測されています。

地震災害だけでなくゲリラ豪雨による災害も各地で頻発しています。私も関西支社管内で被った最近の被害は一昨年夏の京都府宇治地域で1時間に100^{ミリ}の雨量を記録した豪雨があり、京滋バイパスのトンネル付近の法面が崩壊し、土砂で埋まる被害が出ました。名神も冠水して長時間の通行止めになりお盆の帰省客にご迷惑をお掛けしました。京滋バイパスは復旧に2日間かかりました。

2. 名神・中国道の課題

2) 大規模災害への対応（大規模災害時の高速道路の役割）

- 災害時、まずは被災者の避難・救出・救助及び消火活動等に使用される緊急車両の通行確保を目的とした復旧を最優先とし、それらの活動を支援。
- その後、段階的に復旧を実施し一般車両の通行を確保。



緊急車両…消防用車両、救急用車両、その他の政令で定める自動車※
（※インフラを管理する指定公共機関等の災害応急対策に必要な車両で事前に届出を行っている車両等）

■老朽化への対応

災害とは別に老朽化への対応も課題になっています。名神50周年と冒頭に申し上げましたが、50年経って非常に老朽化しているのが事実であります。名神は1日10万台を超える交通量ですから車線規制も出来ない中で補修は

大変なのですが、集中工事方式として年に2週間、昼夜連続して補修します。しかし基本的には対症療法にしか過ぎません。抜本的な修理が出来ていない状況です。中国道も40年が経過しており凍結防止剤の使用による床版の損傷が大きく出ています。コンクリートが剥離して腐食した鉄筋が露出しているケースもあります。昨年末、大規模な補修工事を行いました。下り車線を全面的に閉鎖して上り線を対面通行にして約3ヶ月間で傷んでいる床版を撤去してプレキャストで作った床版に置き換える工事を行い

ました。中国道のこの区間ではまだ交通量が少ないので対面通行で凌げましたが、名神はそうは参りません。これまでどのような手当てをしてきたかと申しますと、ある程度傷みが出て来た段階で鋼板を接着したり、縦桁を補強したり、あるいは張り出し部の桁を補強したり何度か手を加えております。直近では床版そのものを厚くして持ち堪えさせる方法等を集中工事で行ってきましたが、ここまで手を加えてしまうと次に傷み始めたならもう対症療法はなくて、床版そのものを取り換えるしかありません。10

年後には床版を抜本的に取り換える工事をせざるを得ないような橋梁がいくつか見つっています。

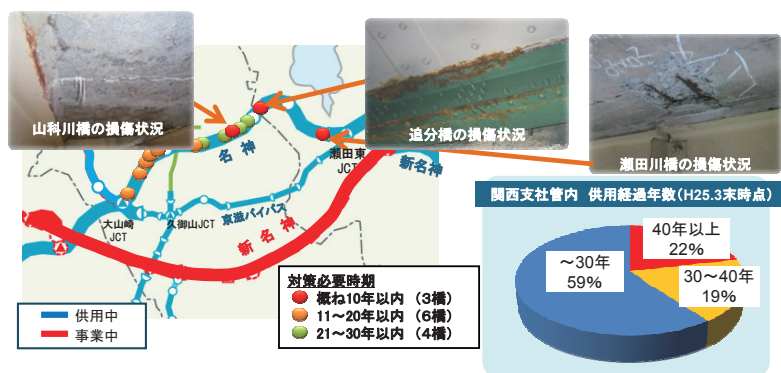
これまでの話をおさらいすると名神高速は4車線から6車線に改築されたものの中国道を含めて年間1,000回以上の渋滞があること、その解消のためにもネットワークを多重化が必要があること、さらに地震災害や豪雨災害で大動脈が被害を受けると物流が途絶えてしまう。緊急時にも被害を最小化するための代替ネットワークが必要であること、老朽化でいずれ大規模補修が必要となり通行止めて補修するためにも迂回路になる新名神高速道路の整備が急がれるということです。

■新名神高速道路の整備
そういう状況の中で

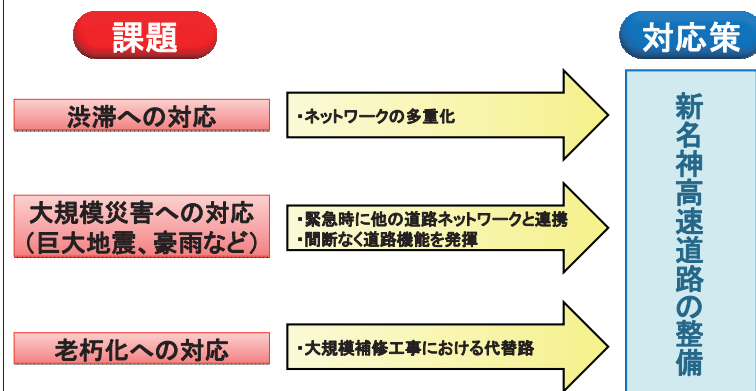
2. 名神・中国道の課題

3) 老朽化への対応

- 関西支社管内では、供用後40年以上経過した路線が2割以上を占め、いたる所で老朽化がすすんでいる。
- 特に、供用から50年が経過した名神の老朽化した橋梁のうち3橋は、大規模補修が不可欠な状態



3. 課題への対応策



新名神の整備が進められていますが、東京～名古屋が新東名になり、名古屋～神戸が新名神と称して事業を進めています。

先ほど申しましたように亀山～大津間を先行的に供用しておりまして、大津～神戸間が現在事業中です。供用された新名神の区間でどのような変化が見られるか紹介します。名神の渋滞が減少していますし、並行して走っている国道1号線の渋滞も減少しています。名神の米原～草津間の交通量は6万5,000台から5万6,000台に減り、国道1号線も約2割減って新名神の交通量は1日3万6,000

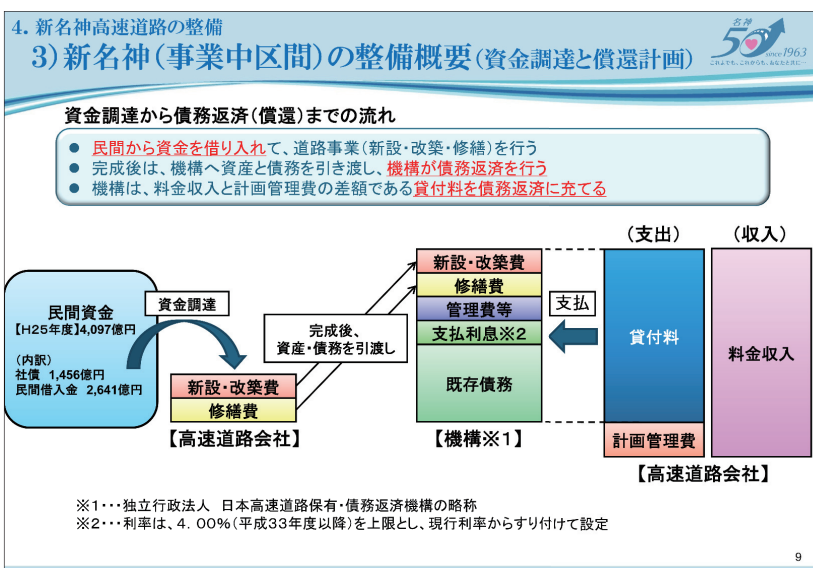
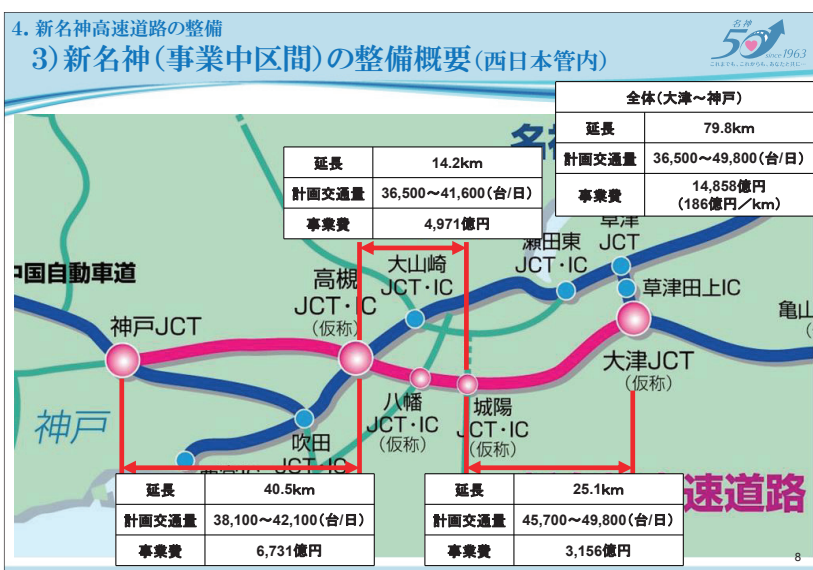
台になっています。トラック、バス等の大きなトリップについてはほぼ全面的に新名神の方へ回って来ています。亀山～大津間の沿線である甲賀地域では企業進出数が滋賀県全体の35%、111企業もあって新名神効果が出ていると考えられます。また関西圏から新名神を通して三重県北部に入り込む観光客は部分開通後37%増えました。

残る大津～神戸間の事業は、全体で約80%あり事業費は用地費と工事費を含めて1兆4,858億円のプロジェク

ト。税金を使うことなく民間資金を借り入れて新設、改築をする方式を進めています。かつての道路公団は民営化された時に3分割されましたが、

上下分離方式になっています。旧公団の借金ははじめ新会社の資金調達後の返済まですべて日本高速道路保有・債務返済機構が引き受け、我々は料金収入のうち維持管理費を差し引いた後の利益で返済して行きます。これが上下分離方式です。

新会社3社の借金は民営化当時30兆円近くありました。その後に返済が進んで現在は23兆円。その内訳は、東日本10兆、中日本5兆、西日本8兆円です。これを平成62年までに返すのが現在の計画です。今は高速道路の長期保全の



ため返済計画を見直そうとの論議もされていますが、新名神の建設が終わった段階でまた新たな債務に繰り入れられます。何とか債務の返済が出来ているのは長期金利が4%を見積もっておりまして、今の低金利のお陰で返済は予測以上に進んでいるというのが現状です。

新名神の現在の整備状況ですが、城陽～八幡間は当時民営化の委員だった猪瀬さんの有名な発言により、京滋バイパスとダブっているから必要ないとの指摘があって平成17年（2005年）から凍結されていました。東日本大震災の後に、東京～神戸間のネットワークはダブル化

する必要があるとの審議会の審議を経て工事進行為認可されました。

■高槻～神戸間は 3 年後完成を目標

高槻～神戸間は3年後の平成28年度（2016年度）の完成を目標にしています。用地は95%を超える買収率で工事は全線で着工しています。

宝塚 SA 予定地では大規模な盛土を行い、360万 m³の埋め立てをしています。箕面トンネルの工事では一番長い5*のトンネルで東西両方から掘削を進めています。新名神が名神とぶつかる高槻のジャンクション工事では、橋脚を造成しているところ

です。新技術も活用しています。武庫川橋梁の工事ではバタフライウェブ橋梁という工法を取り入れ、省力化出来ました。箕面トンネルでは水をトンネル内に入れないように防水構造にします。

平成17年（2005年）からストップしていた大津～城陽間の工事再開に当たっては地元の皆様に説明し、京都府知事からは早く用地買収を進めてほしいとの強い要望を受け、昨年12月から始まりまし

た。環境上の課題が1つあります。淀川の右岸河川敷に生えるヨシ原の保護です。この場所のヨシは良質で雅楽の楽器のリードに使われるほどです。高速道路が通るとヨシが採れなくなると音楽関係者から保全を訴えられました。植物学者や宮内庁

4. 新名神高速道路の整備
4) 新名神(事業中区間)の整備状況(武庫川橋での新技術)

■ 建設コストの縮減、周辺環境への配慮から、新技術を積極的に採用

バタフライウェブ橋

○バタフライウェブ構造
箱桁ウェブ部を高強度コンクリートと鋼繊維を用いた蝶型プレキャスト部材により、上部工の重量軽減及び施工の省力化を図る

新名神 武庫川橋
橋 長: 442.2m(最大支間100.0m)
幅 員: 10.75m × 2

- 引張力にはプレストレス、圧縮力にはコンクリート(80N/mm²)で抵抗
- 工場制作でパネル厚が150mmと薄いため、通常のPC箱桁に比べ上部構造重量が10%軽量化、高品質、現場施工省力化

11

4. 新名神高速道路の整備
4) 新名神(事業中区間)の整備状況(箕面トンネルでの新技術)

箕面トンネル L=4997m(上り):新名神最長トンネル

○トンネル形状:馬蹄形
○防水シート:上部のみ(0.8mm)
○覆工:0.3~0.4m程度

○トンネル形状:円形
○防水シート:全周(2.0mm)
○覆工:0.4~0.9m程度

・土被りが薄く(土被り厚18m)、表層近くの地下水や河川水を引き込む恐れがある。
⇒トンネル掘削による影響が発生する可能性があるため、非排水構造を採用。

肉厚の防水シートをトンネル全周に張り、水が漏れないようにする

【通常の排水構造】 【非排水構造(箕面トンネル)】

12

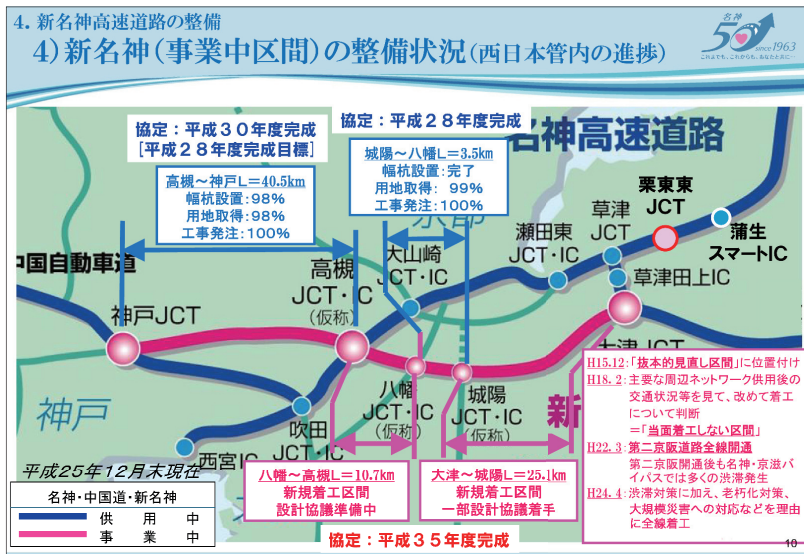
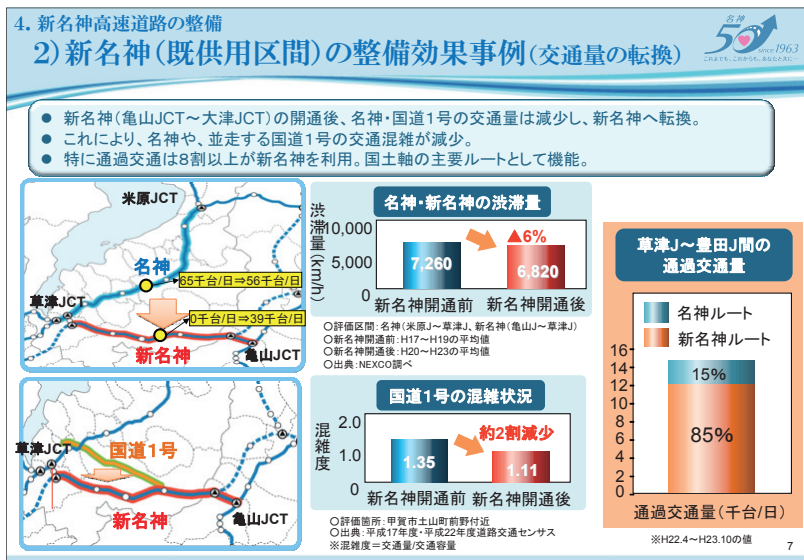
や東儀秀樹さんの意見を伺って保全のための検討会を開き、何とかヨシ原を保全することになりました。また平成28年度完成区間では宝塚と茨木北に SA と PA を造る予定です。将来的には大津にも SA を造る計画です。

■おわりに

以上が新名神の説明です。防災面や渋滞の解消、あるいは老朽化対策から新名神の必要性和現況をお話して来ました。また新名神の役割や開通に伴って期待される沿線地域の街づくり等のお話

をしました。中国自動車道の渋滞の話に戻りますが特に迷惑をかけている宝塚トンネル付近の渋滞は、現在11万台の交通量があり宝塚～西宮山口間が新名神の開通する3年後には3万台以上減ると予測しておりまして平常時の渋滞はほぼ解消出来るのではないかと考えています。

以上、名神高速道路50周年と新名神高速道路の紹介をさせていただきました。PR 不足の面が多々ありますが、ご理解をいただければ幸いです。ご清聴ありがとうございました。





乗員不足問題 遠回りでもジェネアビ強化で

毎日新聞関西空港支局 山田 泰正

ピーチ・アビエーションが2012年3月に関西空港を拠点に運航を開始したのを皮切りに、日本にも本格的なLCC時代が到来した。日本航空系のジェットスター・ジャパンや全日空系のエアアジア・ジャパン（現パニラエア）に加え、今年5月末には中国のLCC「春秋航空」の日本法人、春秋航空日本が就航する。これで日本国内のLCCは4社になるが、各社の事業規模拡大に合わせ、にわかに切実になってきたのがパイロット不足の問題だ。

LCC各社の立ち上げの時期と日本航空の経営破綻が重なったこともあり、同社を退職した多数のパイロットがLCCに招かれ、教官や査察業務を担当する基幹要員として再就職した。しかし、現在はこうした経験者の採用も落ち着き、各社とも新たなパイロットの供給源を開拓しなければならない時期に来ている。

経験者採用のみに頼るのではなく、自社での乗員養成にも力を入れているピーチ・アビエーションでは今年2月、初の自社養成の副操縦士8人が誕生した。旅客機の運航に必要な基礎的なライセンス保有者を対象に公募、座学やシミュレーターなど約1年間の厳しい訓練を終え、2月中旬から乗務を開始している。2年前の運航開始時には2機だった同社の機体は現在11機。来年末には17機まで増やす計画で、パイロットの確保を経営上の重要課題に位置づけている。

同社には現在、機長と副操縦士合わせて約100人のパイロットが所属している。運航開始に合わせ、教官業務もできる日本航空OBのベテラン機長らを採用した。その後も路線・便数が増え事業規模が拡大するのに合わせ、航空会社や航空自衛隊の経験者を中心に採用を継続してきた。

将来的にパイロットの確保がさらに難しくな

ることも予想され、自社での副操縦士養成が必要と判断。基礎的なライセンスを保有しているが、航空会社などでの乗務経験のない人を副操縦士要員として採用した。8人の年齢は24歳から37歳。2012年の秋から冬にかけて入社し、地上業務などの研修を経て、訓練に入った。入社時に事業用操縦士、計器飛行証明などの資格を取得済みで、旅客機のパイロットを目指して就職活動をしてきた人たちが。経歴もさまざまで、操縦専攻コースのある大学の卒業生や会社員のほか、航空自衛隊の輸送機パイロット、米国の大学の飛行教官など、ユニークな経歴を持った人がそろった。

座学やシミュレーターなどの基礎訓練は全日空が設立した訓練専門会社「バンダ・フライト・アカデミー」に委託。ピーチ社の運航するエアバスA320型機の資格を取得した後、昨年9月から約3カ月間、関西空港でタッチ・アンド・ゴーなどの実機訓練を経て、社内の最終審査に臨んだ。2月上旬までに全員が合格し、副操縦士として1人立ちした。

8人の最年長でリーダー役を務めた森昌実さん(37)は高知県出身。大学卒業後、東京都内のレストランに勤務する傍ら、休暇を使って米国カリフォルニア州の飛行学校でライセンスを取得。八尾空港などの小型機運航会社で日本のライセンスを取り直し、就職に備えた。「訓練を続けている間は、航空会社に必ず就職できるという保証はなく、正直不安なこともあったが、パイロットは学生時代からの夢。あきらめないでよかった」と話す。

大型ジェット機を操縦できるパイロットの養成には多大の時間とコストが必要だ。就職活動に必要な基礎的な資格をそろえるだけでも、たいへんな労力がある。事業用操縦士や計器飛行証明、多発限定だけでなく、航空無線通信士の資格や航空

身体検査にも合格していなくてはならない。業界経験のない新人を採用し養成することには、「ピーチ社独自の安全文化を創り上げ、その担い手になってほしい」という会社側の願いも込められている。夢をあきらめず、努力を続けてウイングマークを勝ち取った8人にエールを送りたいと思う。

ところで、当座の乗員不足をしのぐために、業界内の競争が激しくなると、どうなるか。支度金を支給した上での引き抜き、移籍は今も珍しくないし、欧米のパイロット派遣会社に依頼し、外国人を期間限定で雇用するケースも昔から一般的だ。ただ外国人の場合は必要な訓練を終え、搭乗機を操縦できる資格(型式限定)を取ってしまうと、中にはさっさと本国に帰ってしまう人もいる。日本での就職が、単なるトレーニングの場になっているわけだ。

パイロットの訓練は小型機から大型機へ順にシラバスを消化していく必要があり、単発の小型機から始めた場合、多発ジェット旅客機の操縦に必要なライセンスを取り終えるまえでは最速でも3年程度は必要だろう。トータルの訓練費用は数千万円程度、プロペラ機課程までは何とかなくても、ジェット機の訓練費用を個人で支払える人は皆無だろう。

日本の航空界は何事も民間エアライン中心で、自家用や事業用の小型機の業界、いわゆる「ジェネラル・アビエーション」(ジェネアビ)の層が薄い。施設整備や補助金など航空行政も、昔からエアラインに手厚く、ジェネアビに薄いという印象だ。国民全体の利用者総数からいえば、エアラインの方が圧倒的に多いわけで、やむを得ない面もあるが、ジェネアビは物資輸送や航空測量、防災ヘリやドクターヘリの運航など、社会になくてはならない重要な業務を担っている。特に近年は使用事業各社の保有するヘリコプターは地震、水害、豪雪など災害対応に不可欠の存在だ。

例えばだが、ジェネアビの層の厚いアメリカの航空業界は、「ピラミッド型」と評されることが多い。分厚い小型の単発機やビジネスジェット機の世界の上に、エアラインが乗っているイメージだ。しかし、日本の場合は、どちらかというと「ウィングラス型」のイメージ。細いジェネアビの脚

の上に、エアラインが乗っているイメージだ。どちらが強いかというと、安定感のある「ピラミッド型」であることは一目瞭然だろう。

パイロットの世界も同じで、アメリカでは小型機から大型機へ順に経験を積み、会社を変わりながら搭乗する機種を替えていくのが一般的だ。ジェネアビの世界には大手への就職を待つパイロットたちがひしめいている。もちろん、軍で十分な飛行経験を積み、除隊して最初から大手のエアラインに就職するケースもあるが、最初は薄給に耐えながら小型機の運航会社で腕を磨くケースが圧倒的に多い。そして、コンピューター機などの小型ジェット機を飛ばすリージョナルエアラインを経て、最終的には大手への就職を目標に日々の乗務に励むわけだ。

将来の日本のパイロット不足を解消し、日本の航空業界が力をつけるための一つの方法は、ジェネアビ業界の強化だろう。ジェネアビに多数のパイロットがいれば、将来的にエアラインを目指す母集団にもなり得る。「ピラミッド型」とまではいなくても、いつまでも頼りなげなウィングラスの脚ではいけない。遠回りのように見えても、ジェネアビの強化を考えないと将来の日本の航空界の均衡ある発展は望めないと思う。

いま、お隣の中国はすごい勢いでパイロット養成を始めている。米国のメジャーなフライトスクールでは中国人の若い訓練生があふれているし、航空機そのものの購入も活発だ。中国がジェネアビを含む民間航空大国になった場合、日本へどのような影響を与えるのかも慎重に見極める必要がある。

LCC各社は今、米国連邦航空局(FAA)などのライセンス所持者の相互承認を求めている。今は国内エアラインで乗務する場合は、基本的に日本の航空局(JCAB)の技能証明が必要なので、FAAライセンサーの就職活動のハードルになっている。相互承認が認められれば、日本での再訓練の必要がなくなるわけだ。米国のリージョナルエアラインには、即戦力になりえる日本人パイロットが多数働いている。彼らは日本のLCCブームに大きな期待を寄せており、相互承認についての成り行きをかねて見守っている。



関西国際空港を活かした和歌山市の観光振興

－「和歌山市交通まちづくり研究会」の研究成果より－



和歌山大学 経済学部
辻本 勝久

(一財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1. 和歌山市は関西国際空港の裏側か

関西国際空港は大阪府にあるが、第1ターミナルビルから市役所までの直線距離が最も短い都道府県庁所在都市は和歌山市である。

言うまでもなく関西国際空港は、平成24年の国際線乗降客数でわが国2位（1日平均約3万人）、国際線・国内線の乗降客数でわが国5位（1日平均約4.4万人）、国際線貨物取扱量でわが国2位（1日平均1,824トン）、国際線・国内線貨物取扱量でわが国3位（1日平均1,909トン）^{*1}という一大拠点空港であり、和歌山市は様々な面でその恩恵を受け取りやすい地理的位置にあると言える。

しかしながら、関西空港駅の南海電鉄側案内窓口上の大型広告「南海電鉄からはじまる！おトクな関西リレーネットワーク」を見れば、そこに表示されている都市名は大阪、京都、神戸、奈良のみである。この4都市が大阪城や京都の舞妓、神戸市街、奈良公園の鹿の写真付きで大きく宣伝されているのに対して、和歌山市ははじめ和歌山県側に関する内容はまったく盛り込まれていないのである（平成26年3月現在）。同様に、新関西空港株式会社のホームページの「ご存じですか？安くて便利なアクセス情報」には、大阪、京都、神戸、奈良方面の情報のみが掲載されており、和歌山方面の情報は無い（平成26年3月現在）。さらに、関西国際空港全体構想促進協議会パンフレット「国際拠点空港としてのさらなる発展をめざして」で紹介されている「促進協がPR協賛する主な企画きっぷ」にも、和歌山の名は挙がっていないのである。

このような事例からも垣間見えるように、和歌山市は関西国際空港から鉄道やリムジンバスで40分程度の距離にありながら、これまで関西国際空港の裏側の都市であるかのごとき位置づけに甘んじてきた。

和歌山市には、紀州徳川家の居城・和歌山城や、万葉集にもその名が見える和歌浦、和歌山マリーナシティなどの観光資源がある。近年では和歌山電鐵貴志川線の「いちご電車」「おもちゃ電車」「たま電車」や猫の駅長「たま」の人気も高い。また、和歌山市を県都とする和歌山県は熊野三山・高野山・参詣道と吉野・大峰で構成される世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」や南紀白浜温泉などを有する観光県であり、東西軸（和歌山市～高野山方面）・南北軸（和歌山市～白浜・新宮方面）が交差する和歌山市は県内観光の交通・宿泊・情報拠点となりうる位置にある。つまり関西国際空港にとって、和歌山市の本来の位置づけは、少なくとも観光面においては京阪神や奈良と並び立つ表側の都市であってしかるべきであろう。

2. 和歌山県内の観光旅客流動と和歌山市の観光拠点性

このような中、和歌山大学経済学部、同観光学部、和歌山商工会議所、和歌山社会経済研究所で構成する「和歌山地域経済研究機構」では、平成25年度の「和歌山市交通まちづくり研究会」にお

いて、「航空網を活かした和歌山市の発展方策」に関する研究を展開した。この研究会はほぼ毎月開催され、関西国際空港の活用に関し、メンバーから様々な研究発表がなされた。

その1つが和歌山県内の観光旅客流動と和歌山市の観光拠点性に関する研究である。その中では「和歌山県観光統計調査」（平成19年）の集計前データを用いた分析が試みられ、高野山と和歌山市を結ぶ東西間の観光流動の弱さが明らかとなった^{*2}。この要因の1つには、東西間の交通条件があるものと考えられる。東西間の主な公共交通手段はJR和歌山線であるが、その日中の便数は毎時1本程度であり、特急・急行や観光列車も無く、十分な観光ルートを形成するには至っていない。関西国際空港から高野山に向かう場合、和歌山市からJR和歌山線経由のルートよりも、いったん大阪市へ出て天下茶屋駅から南海高野線経由の迂回ルートのほうが便数、運賃、乗換回数のいずれを取っても優れている。和歌山県内では高野山以外で鉄道とバスを乗り継げる商品がないなど、複数ある鉄道・バス事業者相互の連携不足も指摘される^{*3}。こういった交通条件が主因のひとつとなり、和歌山市は関西国際空港から高野山方面への観光流動の要衝たり得ていないものと推測される。

このような現状は、関西国際空港からのレンタカー利用による和歌山観光の促進によって打破できる可能性がある。和歌山県観光交流課が平成24年に実施した外国人個人観光客への調査結果を用いた分析によると、公共交通利用者には大阪方面と高野山とを往復する傾向があるのに対し、レンタカー等自動車で高野山を訪れた外国人個人観光客の半数は和歌山県内で周遊行動を取っている^{*4}。和歌山市と高野山方面を結ぶ東西軸では京奈和自動車道の整備が進められているが、今後宿泊機能・飲食機能の集積や観光情報拠点の整備、レンタカー利用者への包括的なインセンティブの提供等による県内広域周遊旅行の促進等により、和歌山市が関西国際空港からのレンタカー利用による県内周遊ルートの拠点となる可能性はあるものと考えられる。

3. ハラル対応の推進

和歌山市交通まちづくり研究会では、東南アジアイスラム圏からの観光客誘致についての考察もなされた^{*5}。東南アジア5カ国からの訪日ビザの免除・緩和（平成25年7月1日実施）や、東南アジアの経済発展、国際航空輸送市場の自由化とLCC路線網の拡大等に伴い、今後同地域から日本を訪れるイスラム教徒の増加が予想される。その中で重要となるのが飲食店や土産物などのハラル対応である。ハラルとは「イスラム法において合法的なもの」（NPO 法人日本ハラル協会）であり、関西国際空港ではうどん店が「ハラル認証」を取得したり、ハラル対応の調理施設を有する機内食会社と連携した「ハラル料理」の提供といった対策が講じられている^{*6}。

東南アジアは人口6億の有望市場であり、うち約半数の2.8億人がイスラム教徒である^{*7}。また、和歌山県はトルコとの関係が深く、同国で多数派を占めるイスラム教徒の来訪も期待される。

このようなことから和歌山においてもイスラム教徒観光客に対応した飲食サービスの展開が求められる。研究会では、関西国際空港周辺に立地するハラル対応の機内食工場等を活用し、そこで弁当を調理して、和歌山県に輸送して提供するといったアイデアや、土産物や輸出商品のハラル認証の取得も考えてゆくべきとの意見が出された。

4. 中国人観光客の誘致

和歌山県内における外国人宿泊客数のうち約半数が中国（香港含む）と台湾からの観光客であり、近年大きく数を減らしている（表1）。平成20年から平成24年にかけて、関西空港から入国した外国人数は、中国・香港籍と台湾籍が約1.2倍、韓国籍が約1.1倍に増えているが（法務省「出入国管理統計年報」）、和歌山県内の表1のデータはそのような動きに逆行している。わが国の某家電量販店における中国人客の購入単価は5万円程度で、全体の平均額より4～5倍高い（平成23年1月31

日付日経 MJ) など、中国人買い物客の誘致は小売店等の収益向上に大きく寄与することが期待される。従って、和歌山県を訪問する中国人観光客の減少要因の分析と、対策が急務である。こういった認識のもと、研究会では中国で一般的なデビットカード「銀聯カード」の普及促進に関する検討がなされた*8。和歌山市内において銀聯カードで決済できる店舗は19店（卸売業・小売業・宿泊業・飲食サービス業10,000事業所あたり30.4店）にとどまり、京都市、大阪市、神戸市など関西2府4県の主要都市の普及状況からは大きく遅れをとっている（表2）。研究会では、銀聯カードの加盟店舗数の向上や、中国語を話せる接客担当の雇用の必要性が議論された。

表1. 和歌山県の国・地域別外国人宿泊客数

(単位:人)

	中国・香港	台湾	韓国	欧・米・豪	その他・不明	計
平成24年 (対平成20年)	38,761 (75.1%)	21,368 (43.0%)	5,476 (33.5%)	37,185 (95.0%)	14,569 (126.8%)	117,359 (69.7%)
平成22年	42,499	26,542	11,722	40,589	13,450	134,802
平成20年	51,632	49,716	16,365	39,147	11,491	168,351

出典：和歌山県「和歌山県観光客動態調査報告書」各年版より作成

表2. 関西2府4県の主要都市における銀聯カード加盟店舗数

都市名	銀聯カード加盟店舗数 (単位:店)	卸売業・小売業・宿泊業・ 飲食サービス業の事業所数 (単位:所)	卸売業・小売業・宿泊業・ 飲食サービス業10000事業 所あたりの銀聯カード加盟 店舗数 (単位:店)
京都市	554	30,730	180.3
大阪市	1,452	81,037	179.2
神戸市	492	29,943	164.3
西宮市	66	5,568	118.5
奈良市	45	4,652	96.7
高槻市	25	3,666	68.2
豊中市	27	4,854	55.6
堺市	51	10,927	46.7
尼崎市	27	7,339	36.8
和歌山市	19	6,259	30.4
大津市	10	3,959	25.3
姫路市	20	9,681	20.7
東大阪市	17	9,203	18.5

注1：銀聯カード加盟店舗数は平成23年5月現在、卸売業・小売業と宿泊業・飲食サービス業の事業所数は平成23年現在

注2：ここでは政令指定都市と中核市を主要都市とした

出典：総務省統計局「平成24年経済センサス活動調査」および中国銀聯「銀聯加盟店 リスト」より作成

以上の他、和歌山市交通まちづくり研究会では、欧米やアジアといったニーズの異なる訪問客別のコンテンツの充実、和歌山城一帯の完全復元、カジノ誘致といったアイデアも出された。また、和歌山市に観光客を誘致するという発想だけではなく、りんくうタウンのクールジャパンフロント構想の活用など、関西国際空港やりんくうタウンエリアを利活用した発展という発想も重要との指摘もなされた。

5. おわりに

本稿は、平成25年度に「和歌山市交通まちづくり研究会」で展開された「航空網を活かした和歌山市の発展方向」に関する研究成果をもとに構成した。多彩な観光資源を有する和歌山県とその県都・和歌山市は、関西国際空港の裏側なのでは決してない。平成26年の世界遺産登録10周年と和歌山デスティネーションキャンペーン、平成27年の高野山開創1200年と国民体育大会・全国障害者スポーツ大会といった大型イベントの中で和歌山の観光資源への注目が高まることを期待するとともに、和歌山側にも自地域の魅力を発掘・向上・編集し、対外的にアピールする努力や、各交通事業者や行政等が連携した誘客戦略の充実を求めたいところである。

*1 国土交通省「空港管理状況調書」

*2 辻本勝久「和歌山市来訪観光客の県内流動についてー和歌山県観光統計調査結果より（その1）ー」、「第5回和歌山市交通まちづくり研究会」、平成25年10月30日

*3 志場久起「和歌山市が三次交通の要衝になれば（課題提起）」、「第5回和歌山市交通まちづくり研究会」、平成25年10月30日

*4 畑山善生「高野山を切口とした海外観光客による県内観光促進への展開の可能性について」、「第6回和歌山市交通まちづくり研究会」、平成25年11月29日

*5 田中喜行「航空網を活かした和歌山市の発展方策について～東南アジアイスラム圏との交流についての考察～」、「第4回和歌山市交通まちづくり研究会」、平成25年9月27日

*6 平成25年8月24日付読売新聞

*7 （財）自治体国際化協会（2014）「イスラム市場を取り込め」
http://www.clair.or.jp/j/forum/forum/pdf_292/04_sp.pdf

*8 上野美咲「『高付加価値サービス』導入による外国人観光客誘致の事例～物でなくサービスを売るという発想（おもてなし）～」、「第7回和歌山市交通まちづくり研究会」、平成26年1月7日

2014 年（平成 26 年）1 月運営概況（速報値）

【参考】<http://www.kiac.co.jp/pr/pr.htm>

○発着回数 371.1 回 / 日（対前年比 104%）

国際線：241.6 回 / 日
（対前年比 107%）

国内線：129.4 回 / 日
（対前年比 99%）

発着回数について

発着回数は、国際線旅客便が 107% と 1 月として過去最高の水準となり、4 カ月連続で前年を上回りました。国内線は 99% と前年並みとなりました。国際線・国内線合計では 104% と 9 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 47.8 千人 / 日（対前年比 112%）

国際線：31.9 千人 / 日
（対前年比 112%）

国内線：15.9 千人 / 日
（対前年比 112%）

旅客数について

国際線旅客数は、全体として 112% と 5 ヶ月連続で前年を上回っております。内訳として日本人旅客は 97% と 2 ヶ月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 144% と 23 ヶ月連続で前年を上回っており、1 月として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 112% と 28 ヶ月連続で前年を上回っております。

○貨物量 1,681t / 日（対前年比 107%）

国際貨物：1,614t / 日（対前年比 106%）

積込量：742t / 日（対前年比 111%）

取卸量：872 / 日（対前年比 103%）

国内貨物：67t / 日（対前年比 122%）

貨物量について

貨物量につきましては、国際線貨物量は 4 ヶ月連続で前年を上回りました。積込は 4 ヶ月連続で前年を上回り、取卸は 2 ヶ月ぶりに前年を上回っております。

1. 発着回数には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機・回転翼機等を含む。
2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局発表資料を基に算出している。
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による。

平成 26 年 2 月 20 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 26 年 1 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	1,088,246	110.3	20.7	1,548,008	126.8	19.2	△ 459,762
管 内	713,252	117.5	13.6	1,194,781	127.8	14.9	△ 481,529
大 阪 港	211,437	106.8	4.0	511,244	134.7	6.4	△ 299,807
関 西 空 港	359,088	120.9	6.8	300,273	111.0	3.7	58,815
全 国	5,252,882	109.5	100.0	8,042,855	125.0	100.0	△ 2,789,973

【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	359,088	120.9	6.8	300,273	111.0	3.7	58,815
成 田 空 港	572,240	98.0	10.9	1,012,773	125.1	12.6	△ 440,533
羽 田 空 港	13,179	69.0	0.3	29,670	106.9	0.4	△ 16,490
中 部 空 港	55,797	123.0	1.1	65,114	92.5	0.8	△ 9,317
福 岡 空 港	27,916	104.7	0.5	26,567	93.3	0.3	1,349
新 千 歳 空 港	2,206	176.1	0.0	1,218	130.9	0.0	988

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	1,795,222	4,905	1,778,162	4,858	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,812,831	29,543
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11月	206,330	6,880	198,490	6,620	279,080	9,300	272,630	9,090	956,530	31,880
平成25年12月	192,610	6,210	203,320	6,560	270,860	8,740	299,250	9,650	966,040	31,160
平成25年累計	2,326,950	6,380	2,286,380	6,260	3,433,670	9,410	3,439,210	9,420	11,486,210	31,470
平成26年1月	214,230	6,910	188,220	6,070	301,010	9,710	255,010	8,230	958,470	30,920
平成26年2月	198,700	7,100	215,360	7,690	254,960	9,110	289,340	10,330	958,360	34,230
平成26年累計	412,930	7,000	403,580	6,840	555,970	9,420	544,350	9,230	1,916,830	32,490
前 年 同 期	303,360	5,140	298,390	5,060	567,130	9,610	573,440	9,720	1,742,320	29,530
対 前 年 同 期 比	136.1%		135.3%		98.0%		94.9%		110.0%	

※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。

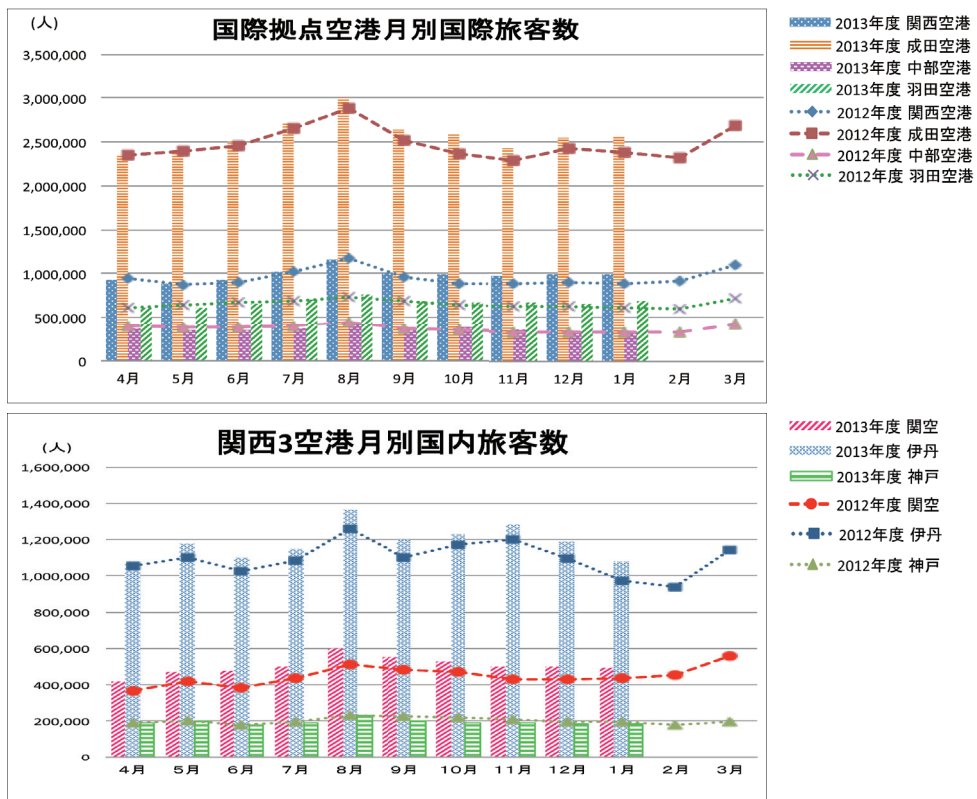
関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

2014 年 1 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	7,493	106.6%	18,095	105.9%	25,588	106.1%
	関 西	7,491	106.6%	4,012	99.3%	11,503	103.9%
	大阪(伊丹)	0	—	11,897	109.7%	11,897	109.7%
	神 戸	2	—	2,186	99.4%	2,188	99.5%
	成 田	15,125	106.1%	4,144	116.4%	19,269	108.1%
	東京(羽田)	3,283	103.6%	31,353	108.2%	34,636	107.7%
	中 部	2,725	109.4%	4,761	108.7%	7,486	109.0%
旅客数 (人)	関西 3 空港	989,893	112.0%	1,756,169	110.8%	2,746,062	111.2%
	関 西	989,892	112.0%	492,150	112.5%	1,482,042	112.2%
	大阪(伊丹)	0	—	1,078,187	110.7%	1,078,187	110.7%
	神 戸	1	—	185,832	106.9%	185,833	106.9%
	成 田	2,556,836	107.6%	439,637	133.3%	2,996,473	110.7%
	東京(羽田)	680,112	111.9%	4,856,831	110.5%	5,536,943	110.7%
	中 部	353,700	104.4%	393,914	114.5%	747,614	109.5%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	50,042	106.4%	11,573	109.2%	61,615	106.9%
	関 西	50,042	106.4%	2,067	121.5%	52,109	106.9%
	大阪(伊丹)	0	—	9,301	109.3%	9,301	109.3%
	神 戸	0	—	205	52.4%	205	52.4%
	成 田	155,786	109.4%	集計中	—	155,786	109.4%
	東京(羽田)	11,928	115.2%	52,796	108.1%	64,724	109.3%
	中 部	12,297	160.3%	2,229	117.0%	14,526	151.7%

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410回定例会（平成26年3月13日開催）

「地域のビジネスとして発展するインバウンド観光 ～アジア8地域・訪日外国人旅行者の意向調査を中心に～」をテーマに大来 哲郎 氏（㈱日本政策投資銀行関西支店企画調査課長）の講演会を開催した。

○第4回ビジネス航空需要研究会（平成26年3月10日開催）

「平成25年度ビジネス航空需要研究会とりまとめと提言（案）について」

竹林 幹雄 氏（神戸大学大学院海事科学研究科教授）

今後の予定

○第4回空港と地域研究会

日 時 平成26年3月26日（水）14:30～16:30

場 所 たかつガーデン（大阪府教育会館）

話題提供 「平成25年度空港と地域研究会とりまとめと提言（案）について」

講 師 野村 宗訓 氏（本研究会主査 関西学院大学経済学部教授）

○第411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4月10日（木）14:30～16:30

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「アジアの物流事情」（仮題）

講 師 長谷川 雅行 氏（株式会社日通総合研究所顧問、経済流通大学客員講師）

※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。

事務局だより

▶友人との食事で中之島フェスティバルタワー 37階のラ・フェットひらまつに行ってきました。2012年12月のオープン以来、行きたいと思っていたながら、なかなか予約が取れず、やっと1か月後に予約が取れたので、楽しみにしておりました。

予約当日、ホールに案内されると、地上200mの高さから大阪城やあべのハルカスが見え、大阪が一望できる素敵な眺めのお席でした。料理もフランス料理とイタリア料理が丁度よくかけ合わさっている上に、手が込んでおり、ラビオリや魚料理などのコース料理がタイミングよくサービスされ、すべておいしくいただきました。洋ナシのオリジナルカクテルも格別においしかったです。その日は誕生日に近い友人がいたので、サプライズでケーキも用意していただき、大変満足した時間を過ごせました。ゆっくり食事を楽しむにはおすすめです。

（木）

英国のバラの香りを泉南市の丘で堪能！

イングリッシュローズガーデン（泉南市）



泉南市農業公園「花咲きファーム」の花畑エリアは、デビッド・オースチン・ローズ株式会社の本国英国以外では世界初の公式ガーデンとなっています。

美しい眺めのある丘陵地に立地しており、7500㎡にも及ぶ敷地には、3000株を超えるバラがテーマごとに植えられています。

春は5月中旬から6月初旬、秋の振り返きは10月下旬から11月中旬が見頃です！

ご家族揃って遊びに来てください。



■アクセス

【お車で】国道26号線、幡代北交差点を南下(岩出方面へ)、泉南IC前交差点からひとつ和歌山側(岩出側)の信号を「泉南市農業公園花咲きファーム」の交通案内板の指示に従ってください。

【電車で】JR阪和線「和泉砂川」駅が最寄。
※約3.5キロあります。

◆入場料・駐車場 無料

◆休園日 12月29日～1月3日

◆問合せ先 泉南市 市民生活環境部産業観光課 TEL072-483-9974



休園日:12月29日～1月3日 入園無料