



KANSAI 空港レビュー



No.453
2016.8

1 巻頭言

関空・伊丹コンセッションの実現を迎えて
藤原威一郎

3 各界の動き

9 講演抄録

新たな国土形成計画(全国計画)及び関西広域地方計画について
朝比奈志浩

21 プレスの目

熊本地震から防災を考える
井川加菜美

23 航空交通研究会研究レポート

イギリスの空港における経済的規制の制度変更について
横見 宗樹

26 データファイル

- ・関西国際空港2016年6月運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港] 2016年6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 2016年6月

【表紙写真】「KLM B777-300ER Orange Pride」

KLM の特別塗装機 Orange Pride です。KLM のコーポレートカラーである青の機体前方部分をオランダのナショナルカラーであるオレンジに塗装した B777-300ER です。また、胴体の帯はオランダ国旗の赤、白、青のラインです。

本機は 7 月 24 日リオ五輪へのオランダ選手団を乗せリオデジャネイロに運航し、翌 25 日にアムステルダムに戻り、関空に 26 日に飛来したものです。リオ五輪閉会の 8 月 22 日はオランダ選手団の凱旋帰国便「メダルフライト」として運航されます。

撮影：柴崎 庄司

関空・伊丹コンセッションの実現を迎えて

国土交通省大臣官房参事官
(近畿圏・中部圏空港担当)

藤原威一郎



関西国際空港・大阪国際空港は、本年4月より関西エアポート株式会社による運営が開始されました。両空港のコンセッションが実現しましたことは、大変感慨深く、地元関西の関係各位のご尽力の賜物であり、深く敬意を表する次第です。

さて、現在は大変な活況を呈している両空港ですが、今日に至るまでには、それぞれに独自の歩みがありました。

関西国際空港は、軟弱な地盤の上に、世界的にも例がないほどの高度な技術を用いて人工島を造成し、平成6年に開港しました。4,000m級の滑走路を2本有する完全24時間運用可能な我が国唯一の国際拠点空港であり、足元では昨年度の利用旅客数が開港以来過去最高を記録するなど、関西圏経済にとって必要不可欠の存在となっています。

一方、昭和14年に大阪第二飛行場として開場した大阪国際空港は、戦後、騒音問題に端を発する、地域住民との共生を模索する長く険しい時期を経て、現在では環境・安全対策重視の都市型空港として、高い利便性を誇っております。

このように、それぞれに歴史を有する両空港がさらに強みを発揮し、関西圏全体の航空需要の拡大、関西圏経済の活性化を図ることを期し、平成23年5月に制定された、「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」に基づき、平成24年7月、

新関西国際空港株式会社のもと、両空港の経営統合を実現致しました。さらに同社の指揮のもと、コンセッション方式による民間経営の導入に向けた取組みを本格化させ、ついに平成27年12月10日、同社と「オリックス・ヴァンシ・エアポートコンソーシアム」が設立した新会社「関西エアポート株式会社」との間で公共施設等運営権実施契約を締結、平成28年4月1日より、関西エアポート株式会社による運営が開始されたところです。

関西エアポート株式会社は、関西に事業基盤が強く、商業事業等多角的な知見を有しているオリックス、リスボン空港を始め世界で多くの空港を運営する空港運営のプロフェッショナルであるヴァンシ・エアポートに加えて、両空港の運営を支えて頂ける関西企業を中心とした地元企業30社が資本参画しており、まさにオール関西で支えていく体制となっています。

また、最近の関西空港の状況については、平成27年度には中国等のアジアを中心とした国際線の増便が相次ぎ、国際線・国内線の合計発着回数が過去最高の16.9万回、旅客数も過去最高の2,406万人となるなど、非常に活況を呈しております。現在、第1ターミナルにおける入国審査ブースの増設、入国審査場の拡張や新たなLCC専用ターミナルの整備等の訪日外国人受入環境整備が進められております。

今後は、関西エアポート株式会社が地域との共生を図りながら、民間の知恵と工夫を最大限

に活かした空港経営を行い、引き続きインバウンド需要を伸ばしながら、空港利用者の利便性・快適性の向上をこれまで以上に図っていくことが期待されます。

国土交通省としても、コンセッションにより

関空債務の早期の確実な返済を確保しつつ、関西国際空港の国際拠点空港としての機能の再生・強化、両空港の適切かつ有効な活用を通じた航空輸送需要の拡大が図られるよう適切に対応して参りたいと考えております。

4～6月旅客数前年同期比9%増の610万人で 過去最高となった関西国際空港



写真提供：関西エアポート株式会社

各界の動き

関西国際空港

●免税店で5か国語対応のタブレット端末

関西エアポート子会社で免税店などを運営する関西エアポートエージェンシーは7月1日、5か国語で商品案内ができるタブレット端末12台を6つの直営免税店に導入した。商品案内や、免税、持ち込み制限などに関する説明資料などを配信することで、販売員が資料表示や指差し会話で訪日客に対応することができる。対応言語はベトナム語、タイ語、インドネシア語、ロシア語、フランス語。

●促進協に関西エアポートが参画

関西の自治体や経済団体でつくる関西国際空港全体構想促進協議会は7月20日、大阪市内で総会を開き、関西エアポートの参画を決めた。協議会の決議には加わらないが、空港運営者として意見を述べ地元と連携する。

総会では急増する訪日外国人の対応へ入国審査官の増員を求める要望書の策定のほか、欧米の路線誘致に向けた支援などを盛り込んだ事業計画を決議した。

●上半期旅客数が過去最高

関西エアポートが7月22日発表した2016年上半期（1～6月）の運営概況（速報値）によると、関西空港の旅客数は前年同期比12%増の1,229万人で過去最高となった。国際線旅客数は21%増の915万人で、このうち外国人は32%増の606万人と、いずれも最高だった。最近の円高傾向を反映して日本人の旅客数も3%増となった。格安航空会社（LCC）などの新規就航や増便が相次ぎ、国際線旅客便の発着回数は約3割増えた。



国際線旅客のうち外国人の前年比の伸びが鈍ってきている。1月以降70→50→34→22→12%と増加率は下降傾向で、6月は22%増と久しぶりに前月の伸びを上回った。もともと前年を通じ59%増という大きな伸びを示した後なので、基調の強さは変わらない。日本人旅客は1月以降、前年比プラスを維持しており、2016年の通年の総旅客数は前年実績（2,322万人）を上回るとみられる。

●第1回スカイビューパーティー&ツアー開催

ポータルサイト「街コンジャパン」を運営するリンクバルは、関西空港を舞台にしたイベント「第1回スカイビューパーティー&ツアー in 関西国際空港」を7月23日に開催した。第1部で空港の裏側を見学するバスツアーを楽しんだ後、展望ホール Sky View でパーティーを行った。

●連絡橋利用税、5年延長の意向

関西空港と対岸を結ぶ連絡橋の通行車に往復100円の「空港連絡橋利用税」を独自課税する

泉佐野市は7月29日、2017年度末までの課税期間を5年延長する意向を表明した。同利用税は、連絡橋の国有化で、得ることができなくなった固定資産税の減収分約26億円の補填のため、市が条例で新設。2013年3月から課税している。

空港

＝ 神戸空港 ＝

●6月利用者が増加

神戸市は7月11日、神戸空港の6月の搭乗者数が前年同月比6.0%増の20万1,790人だったと発表した。搭乗率は72.5%と、6月としては開港以来最高を記録。スカイマークが増便した鹿児島線などの好調が寄与した。

●関西連会長、民営化で「一体運用望ましい」

関西経済連合会の森詳介会長（関西電力相談役）は7月13日の定例記者会見で、神戸市が2018年春の運営権売却（コンセッション）方針を表明している神戸空港について「外国人観光の需要拡大に向けて関西、大阪（伊丹）との3空港一体運用が望ましい」と、期待感を示した。

＝ 成田国際空港 ＝

●初の24時間営業飲食店

成田空港に7月6日、初の24時間営業の飲食店となる牛丼店がオープンした。LCCの深夜・早朝利用者らが空港内で一夜を過ごすケースが常態化したため、利用者の要望に応えた。

＝ 羽田空港 ＝

●米運輸省、アメリカン航空など4社に5便許可

米運輸省は7月20日、米国の航空会社4社に対し、羽田空港での昼間時間発着便の路線開設を合計5便許可した。アメリカンがロサンゼルス、ユナイテッドがサンフランシスコ、デルタがロサンゼルスと米中西部のミネアポリス、ハワイアンがホノルルで、それぞれ早ければ今年秋に運航を始める。ミネアポリス便以外は既に羽田の深夜枠で運航しており、昼間時間帯に移行させる。

●都心上空を飛行の新ルートを自治体が了承

羽田空港の国際線発着回数を増やそうと、東京都心上空を飛行するルートを新たに設定するための国と地元自治体との協議会が7月28日、東京都内で開かれた。国土交通省が空港周辺の学校や病院の騒音対策工事を全額補助するなどの騒音・安全対策を示したことを受け東京都など地元側は新ルート設定を了承。国は現在の年間44万7,000回の発着枠を最大3万9,000回増やし、国際線に振り分ける。

＝ その他空港 ＝

●仙台空港が民営化

仙台空港は7月1日、国管理空港では全国で初めて完全民営化された。東急電鉄、前田建設工業、豊田通商など7社グループが設立した運営会社、仙台国際空港会社が運営に当たる。同社は収益増の鍵とみる旅客ターミナルビルの改修工事に10月にも着手し、ビル内の快適性を高めて利用者を増やし、就航路線の拡充を目指す。

●高松空港民営化、2018年4月

国土交通省は7月8日、高松空港の民営化を巡り、民間委託する事業の概要を実施方針として示した。2018年4月の民営化に向けて9月に委託先の公募を始め、審査を経て2017年8月ごろ決定する。委託の期間は最長で55年。香川県など地元自治体の出資も認める。

●福岡空港民営化、運営期間30年

国土交通省は7月22日、福岡空港の民営化に向けた基本計画案を公表した。民間事業者による運営期間を30年とし、民営化は2019年4月ごろに開始する。国交省は、運営権の最低売却額など計画の詳細を詰め、2017年5月ごろ、運営を希望する事業者を公募する。

●タイ空港会社、6か所整備・増強へ6,000億円

タイ国内の主要6空港を運営するタイ空港会社（AOT）は7月30日、東南アジアのハブ空港を目指す大規模な投資計画を発表した。今後10年で6空港の拡張や整備に計約2,000億バーツ（約6,000億円）を投じる。バンコクの空の玄関、スワンナプーム空港には投資全体の約6割に当たる1,170億バーツを投じ、3本目の滑走路、2つ目のターミナルを建設、想定利用者は現在の2倍の年9,000万人となる。

航空

●電通、訪日外国人の行動データ分析サービス

電通は7月7日、プログウォッチャー、ナビタイムジャパン、ジョルテの3社と協業し、訪日外国人の行動データに基づく分析ソリューション「いいデータ」を8月上旬から提供すると発表した。訪日外国人の行動データをさまざまな切り口で分析できる。

●フィジーとの航空乗り入れ地点を自由化

国土交通省は7月8日、フィジーとの間で、両国の航空会社の乗り入れ地点を自由化することで合意したと発表した。日本とフィジーの航空会社が互いの国に乗り入れる場合、これまで日本側は1か所、フィジー側は成田と関西空港に限られていた。発着枠に余裕がない羽田空港を除き、今後はどの空港でも乗り入れることができる。

●エアバス、ボーイング、2035年までに3万～4万機の市場予測

欧州エアバスと米ボーイングは7月11日、2035年までの航空機市場の予測を発表した。新興国で旅客・貨物需要が増え、LCCが成長。古い航空機の更新需要も多いと分析。エアバスは2035年までに3万3,000機以上の新しい航空機が必要になり、金額ベースでは5兆2,000億ドルになると予測。ボーイングは3万9,600機で5兆9,000億ドルになると予想した。エアバスは50万人以上のパイロットが必要になるとの試算も示した。

●MRJがヨーロッパ企業から初の受注

三菱航空機は7月11日、開発を進めている国産初の小型ジェット旅客機MRJ（三菱リージョナルジェット）について、スウェーデンの航空機リース会社、ロケットンから20機を受注することで基本合意したと発表した。欧州企業からの受注は初めて。

●エアアジアがエアバス100機発注

エアバスは、LCC大手のエアアジアがA321neo型機を100機確定発注したと発表した。これによってエアアジアのA320ファミリーの合計発注数が575機となり、エアバス単通路型機を運航する最大の航空会社となる。

●エアバス、A380減産へ

エアバスは7月12日、総2階建ての超大型機A380型機を減産すると発表した。現在の月産3機を2018年からは月産1機に落とし、製造ラインを維持する。

●バニラエア、成田～ホーチミン線就航へ

バニラエアは9月14日から成田～ホーチミン線（台北経由）に新規就航し、7月14日発券を始めた。以遠権を活用した路線開設は国内LCC初となる。機材はエアバスA320-200型機（180席）で、1日1往復の運航を予定している。

●日航の4～6月期、減収減益

日本航空が7月29日に発表した4～6月期連結決算は、純利益が前年同期比54.9%減の147億2,000万円だった。売上高は4.8%減の2,972億1,000万円。

●米ボーイング、「ジャンボ」機の生産終了を検討

米ボーイングは7月31日までに、需要低迷が続く大型旅客機、747型機の実産終了を検討していることを明らかにした。行政当局への業務報告書で示した。同社は747機の生産機数をこれまでの年間12機から9月からは半減させる方針を示していた。

関西

●路線価上昇、近畿8年ぶり

国税庁が7月1日発表した2016年分の路線価（1月1日時点）で、近畿2府4県の標準宅地は平均で0.2%の上昇と8年ぶりにプラスに転じた。京都、大阪府の上昇率が2015年より拡大。兵庫、奈良、和歌山県は下落が続いているものの、下落率は縮小した。インバウンド（訪日外国人）急増による商業用地の収益性向上などが反映された。

●泉佐野市、スケートリンクの事業者決定

泉佐野市は、りんくうタウンに計画している「スケートリンクを核としたまちづくり」の開発運営主体を7月1日、一般社団法人関空アイスアリーナに決めたと発表した。大阪府スケート連盟が中心になって設立した。完成は2019年を目標にしている。

●近畿の日銀短観、2四半期連続の悪化

日銀大阪支店は7月1日、近畿2府4県の6月の企業短期経済観測調査（短観）を発表した。全産業の業況判断指数（DI）はプラス1と3月調査を2ポイント下回った。低下は2四半期連続。インバウンド（訪日外国人）など関西経済をけん引する消費が落ち込んだ。

●「スルッとKANSAI」来春終了

関西の私鉄やバス会社などが加盟するスルッとKANSAI協議会は7月1日、各社の路線で利用できる共通の磁気カード、スルッとKANSAIの販売を2017年3月末で終了すると発表した。駅の自動改札機やバスでの共通利用は2018年1月末まで。

●エキスポシティに日本一の観覧車

地上123m、高さ日本一の観覧車、「レッドホース・オオサカ・ホイール」が7月1日に大型複合施設、エキスポシティ（吹田市）に開業した。

●神商会頭にシスメックス・家次氏内定

神戸商工会議所は7月4日、10月末で任期を迎える大橋忠晴会頭（川崎重工業相談役、71）の後任に、副会頭の家次恒・シスメックス会長兼社長（66）を充てる人事を発表した。11月の臨時議員総会で正式決定する。

●難波・心斎橋に訪日客588万人、三菱総研調べ

三菱総合研究所は7月7日、関西空港を利用した訪日外国人に観光の訪問地などを聞いた調査結果を発表した。大阪では難波と心斎橋の両地域への訪問が最も多く、いずれも年588万人が訪れたと推計した。京都では東山地域が392万人と最多となった。訪問先は特定の観光地に集中しており、広域に拡大する余地は大きいという。

●近畿運輸局長「リニア延伸で旅客受け入れ体制充実」

6月24日付で就任した近畿運輸局長の若林陽介局長が7月8日、記者会見し、リニア中央新幹線について「大阪まで来たときのことを考えながら旅客がより使いやすくなる形を考えていきたい」と述べ、受け入れ体制の充実を検討する考えをしめした。

●関西圏、人口3年連続減

総務省が7月13日発表した住民基本台帳に基づく1月1日時点の人口調査で関西圏の総人口は3年連続で減り、1,844万9,249人だった。東京圏は前年比0.47%増加しており、東京圏への転出が影響したとみられる。関西圏は0.18%減と、ほぼ横ばい(0.02%減)の名古屋圏に比べ減少率が大い。

●神戸港、名古屋港抜き貨物量3位に

近畿地方整備局は7月15日、2015年の神戸港のコンテナ取扱貨物量(速報値)が名古屋港を抜いて全国3位になったと発表した。全国的に貨物量が減少傾向にあるなか、神戸港は国が主導する集荷施策で前年比3.4%増の約270万7,000TEU(TEUは20フィートコンテナ換算)と、阪神大震災以降で最多となった。

●大阪中央郵便局が移転、梅田3丁目計画が再始動へ

西梅田スクエアの仮設店舗で営業していた大阪中央郵便局とゆうちょ銀行大阪支店が7月19日、大阪駅前第1ビルへ移転した。隣接する大弘ビルでも解体工事が進んでおり、2008年の建て替え計画発表から延期されていた梅田3丁目計画(仮称)は再始動に向かう。

●観光など4分野で10都市像掲げる 大阪府・市の20年度戦略

2020年度までの大阪の魅力づくりを協議している大阪府と大阪市は7月20日に会合を開き、その戦略に「10の目指すべき都市像」を盛り込むことを決めた。「安全で安心して楽しめる24時間おもてなし都市」「アジアをリードする国際・プロスポーツ都市」などがある。

●関西の免税売上高6月17%減

日本銀行大阪支店が7月20日発表した6月の関西百貨店の免税売上高は17.8%減と3か月連続で前年割れとなった。腕時計や宝飾品など高額品の売れ行きが沈静化してきた。

●リニア新幹線 大阪延伸「奈良ルート」で、JR東海社長が表明

リニア中央新幹線の名古屋～大阪間のルートについて、JR東海の柘植康英社長は7月20日の記者会見で、「奈良市付近」を通るルートで作業を進める考えを明らかにした。ルートをめぐっては、京都の政財界から京都を経由するルートにするよう要望が出ていた。一方、大阪での終着駅については、現行の新幹線との乗り継ぎを考慮して新大阪駅を想定していると表明した。

●JR西日本 駅ナンバー導入

JR西日本は7月20日、訪日外国人観光客の利便性向上のため、2018年3月から近畿エリア12路線の延べ300駅に「駅ナンバー」を導入すると発表した。すでに路線ごとに導入しているアルファベット記号とカラーに加え、駅ごとに2桁の固有の番号を割り振る。京都、大阪、神戸周辺を移動する訪日客のサービス向上や利用者増加につなげる。

●訪日客、2020年1,800万人に、関経連と広域連合が目標

関西広域連合と関西経済連合会は7月21日、大阪市内で意見交換会を開き、2020年のインバウンド(訪日外国人客)の目標を2015年(790万人)の2.28倍の1,800万人とすることで一致した。

●文化庁が関経連などと共同宣言、京都移転で連携

文化庁の宮田亮平長官は7月21日、大阪を訪れ、関西広域連合、関西経済連合会、京都の自治体と文化推進に関する共同宣言に調印した。文化庁の京都移転を機に、関西全体で文化庁と連携して文化発信に取り組む姿勢を示した。

●近畿経産局長「関西の強みを世界に」

近畿経済産業局の池森啓雄局長は7月21日の就任記者会見で「関西の強みを世界に売り込みたい」と述べ、企業の海外展開などに取り組む姿勢を示した。

●来阪外国人客、上期450万人

大阪観光局は7月22日、2016年上半期（1～6月）に大阪府内を訪れた外国人客は450万人だったと発表した。15年上半期に比べて41%（130万人）増えた。前年の91%増に比べて伸びは鈍ったが、高水準を維持している。溝畑宏局長は記者会見で「東京は568万人。大阪が近づいた」と話した。

●防災庁提案へ研究会 関西広域連合

関西広域連合は7月27日、国に新しい政府機関「防災庁」（仮称）の創設を提案するため、具体的な提案内容を協議する有識者懇話会の初会合を神戸市で開いた。委員は防災研究機関「人と防災未来センター」（神戸市）の河田恵昭センター長、東京大学の御厨貴名誉教授ら。年度内に意見をまとめ、国に提案する。

●「リニア駅、大和郡山に」奈良の29市町村が提言採択

橿原市、大和高田市など奈良県の29市町村は7月28日、大和郡山市で会合を開き、リニア中央新幹線の中間駅候補地を大和郡山市に一本化する提言を採択した。8月に荒井正吾知事に提言書を提出する。県内では奈良市や生駒市も駅誘致に動き、京都の自治体もアピールを強めている。29市町村はいち早く一本化を打ち出し、誘致を強化する。

●大阪主要ホテル、4か月連続で稼働率低下

日本経済新聞社がまとめた大阪市内の主要ホテルの6月の客室稼働率は85.7%と前年同月比4.0ポイント低下した。前年実績を下回るのは4か月連続となる。韓国や台湾など訪日外国人の宿泊は堅調だったが国内客が振るわなかった。

●大商副会頭、近鉄・小林氏を選任

大阪商工会議所は7月29日の通常議員総会で小林哲也・近鉄グループホールディングス会長の副会頭就任を決めた。任期は2017年10月末まで。近鉄の出身者が大商の会頭か副会頭になるのは田代和氏以来12年ぶりとなる。

国

●国交省、国際会議場増設へ低利融資

国土交通省は省令を改正して国際会議施設を整備する事業者向けの低利融資を2016年秋から始める。財政投融資を活用し、中長期でのリスクマネーを民間に供給する。国際会議の開催は増加傾向で、自治体も誘致活動に力を入れている。国内での受け入れ体制を整え、訪日外国人数の拡大につなげる。

●JAPIC、リニア延伸など提言

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）は7月7日、国土創生に向けたプロジェクト提言を発表した。リニア中央新幹線の大阪延伸や整備新幹線の建設加速、世界標準港湾の再整備や、高速道路の「賢い道路」化などを盛り込んだ。

●訪日客、最多の1,171万人

日本政府観光局が7月20日発表した2016年上半期（1～6月）の訪日外国人旅行者（インバウンド）数は、前年同期より28.2%多い1,171万人と、過去最高だった。観光庁が同日発表した訪日客が上半期に使ったお金（消費額）も18.0%増の1兆8,838億円と過去最高だった。ただ、最近の円高や中国経済の減速から、1人当たりの消費額は減っている。

●訪日客誘致へ国立公園を活用、8か所でモデル事業

環境省は7月25日、国立公園への訪日客誘致のため、受け入れ態勢を重点整備し、ブランド観光地として世界にPRするモデル事業を、阿蘇くじゅう（熊本、大分）や阿寒（北海道）など8か所で実施することを決めた。

新たな国土形成計画（全国計画） 及び関西広域地方計画について

国土交通省近畿地方整備局 副局長
（近畿圏広域地方計画推進室長）

朝比奈志浩 氏



●と き 2016年6月29日（水） ●ところ 大阪キャッスルホテル6階 鳳凰・白鳥の間

■はじめに

私は近畿地方整備局副局長ともう一つ、近畿圏広域地方計画推進室長という正式な辞令を大臣からいただいています。各省庁や関係の皆さまと一緒に広域地方計画をつくり、推進していくという役割です。今日はその立場で、ちょうど3ヶ月前、3月29日に国土交通大臣が決定した「関西広域地方計画」についてお話しさせていただきます。

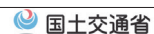
■これまでの国土計画

昭和37年に閣議決定された全国総合開発計画は全国に拠点をつくって開発していこうとい

う考え方でした。昭和44年の「新全総」は、大規模開発というイメージでした。「三全総」や「四全総」になると、定住構想や交流ネットワーク構想などといった目標が掲げられました。私は昭和58年に建設省に入り、その後国土庁へ出向したのですが、そのころは「四全総」で多極分散型国土が目標でした。

平成10年の「21世紀の国土のグランドデザイン」が今の国土形成計画へとつながっていくのですが、「四全総」から「21世紀の国土のグランドデザイン」となった際に「開発」という言葉が消えています。

これまでの国土計画



	全国総合開発計画（一全総）	新全国総合開発計画（新全総）	第三次全国総合開発計画（三全総）	第四次全国総合開発計画（四全総）	21世紀の国土のグランドデザイン	国土形成計画（全国計画）	国土のグランドデザイン2050
閣議決定	昭和37年10月5日	昭和44年5月30日	昭和52年11月4日	昭和62年6月30日	平成10年3月31日	平成20年7月4日	平成26年7月4日
背景	1 高度成長経済への移行 2 過大都市問題、所得格差の拡大 3 所得倍増計画（太平洋ベルト地帯構想）	1 高度成長経済 2 人口、産業の大都市集中 3 情報化、国際化、技術革新の進展	1 安定成長経済 2 人口、産業の地方分散の兆し 3 国土資源、エネルギー等の有限性の顕在化	1 人口、諸機能の東京一極集中 2 産業構造の急速な変化等により、地方圏での雇用問題の深刻化 3 本格的国際化の進展	1 地球時代（地球環境問題、大競争、アジア諸国との交流） 2 人口減少・高齢化時代 3 高度情報化時代	1 経済社会情勢の大転換（人口減少・高齢化、グローバル化、報道技術の発達） 2 国民の価値観の変化・多様化 3 国土をめぐる状況（一極一軸型国土構造等）	1 急激な人口減少・少子化 2 異次元の高齢化の進展 3 巨大災害の切迫、インフラの老朽化等
目標年次	昭和45年	昭和60年	昭和52年から おおむね10年間	おおむね平成12年（2000年）	平成22年から27年（2010-2015年）	平成20年から おおむね10年間	2050年
基本目標	地域間の均衡ある発展	豊かな環境の創造	人間居住の総合的環境の整備	多極分散型国土の構築	多軸型国土構造形成の基礎づくり	多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築。美しく、暮らしやすい国土の形成	対流促進型国土の形成
開発方式等	拠点開発方式 目標達成のため工業の分散を図ることが必要であり、東京等の既成大規模と関連する一極一軸型開発方式によりこれを有機的に連絡させ相互に影響させると同時に、周辺地域の特性を生かしながら産業立地の開発をすすめ、地域間の均衡ある発展を実現する。	大規模開発プロジェクト型 新幹線、高速道路等のネットワークを整備し、大規模プロジェクトを推進することにより、国土利用の偏在を是正し、過密過疎、地域格差を解消する。	定住構想 大都市への人口と産業の集中を抑制する一方、地方を振興し、過密過疎問題に対処しながら、国土の利用の均衡を図りつつ人間居住の総合的環境の形成を図る。	交流ネットワーク型 多極分散型国土を構築するため、①地域の特性を生かしつつ、創意と工夫により地域振興を推進、②基幹的交通、情報・通信体系の整備を国からあるいは国の先導的な指針に基づき全国にわたって推進、③多様な交流の機会を国、地方、民間諸団体の連携により形成。	参加と連携 （多極分散型国土の形成による国土づくり） （4つの戦略） 1 多自然居住地域（小都市、中山山村、中山間地域等）の創造 2 大都市のリノベーション（大都市空間の修復、更新、有効活用） 3 地域連携軸（軸状に連なる地域連携のネットワーク）の展開 4 広域国際交流圏（世界的な交流機能を有する圏域の形成）	（5つの戦略的目標） 1 東アジアとの交流・連携 2 持続可能な地域形成 3 災害に強いしなやかな国土の形成 4 美しい国土の管理と継承 5 「新たな公」を基軸とする地域づくり	基本的考え方 1. コンパクトネットワーク 2. 多様性と連携による国土・地域づくり 3. 人と国土の新たなかかわり 4. 世界の中の日本 5. 災害への粘り強くしなやかな対応 6. 国土づくりの理念

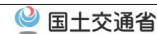
■国土形成計画

平成17年に国土総合開発法が全面改正されてできたのが国土形成計画法です。国土形成計画は全国計画と広域地方計画という二段構えになっており、全国計画は閣議決定され、広域地方計画はブロックごとに計画協議会の議を経て国土交通大臣が決定することになっています。計画の対象地域は北海道と沖縄を除く全国8ブロックです。北海道と沖縄は、それぞれ北海道総合開発計画、あるいは沖縄振興計画が広域地

方計画と同じ役割を担っています。

平成20年の新しい国土形成計画もおおむね10年間を目標年次としていたので、次の計画は平成30年のつもりだったのだと思いますが、大きな社会の変化があったことから新しい計画をつくろうということになり、2050年を見通した「国土のグランドデザイン2050」ができ、平成27年8月に全国の形成計画が策定されました。

国土形成計画(全国計画と広域地方計画)



- 計画の位置付け : 「国土形成計画法」は、平成17年に「国土総合開発法」が全面改正されてきた法律
全国計画と広域地方計画で構成され、全国計画は内閣が閣議決定。
広域地方計画は、広域地方計画協議会の協議を経て国土交通大臣が決定。
- 計画の対象地域 : 全国8つの圏域で広域地方計画を策定。
近畿圏は、滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県
奈良県・和歌山県で構成。

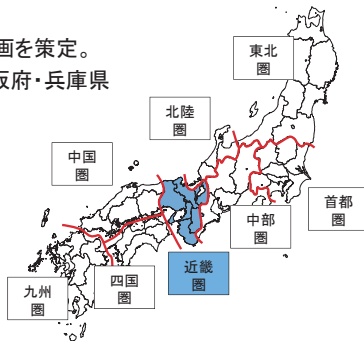
広域地方計画とは、

【目的】

新たな国土形成計画(全国計画)が目指す国づくりの具体化を図るため、広域ブロック毎の総合的かつ基本的な計画として定めるもの。

【計画期間】

今後、概ね10年間



- 計画に盛り込む内容として、一の都府県の区域を超える広域の見地から必要と認められる主要な施策(広域プロジェクト等)

※ 北海道については北海道開発法に基づき「北海道総合開発計画」が、沖縄については沖縄振興特別措置法に基づき「沖縄振興計画」が、それぞれ定められている。

■新たな国土形成計画の概要

新たな国土形成計画は、本格的な人口減少社会に正面から取り組みます。策定の背景は六つ。目標は「稼げる国土」「住み続けられる国土」、今までこのように柔らかい言葉を使ったことはないのではと思います。いずれにしても、人口がどんどん減少し、生産性を上げなければいけない、そんな中での目標です。

キーワードがいくつかありますが、国土の基本構想は『対流促進型国土』です。「対流」という言葉がいろいろなところで出てきます。いろいろな地域間で機能を対流させて良いスパイラルをつくろうというわけです。

これに続き、各ブロックの広域地方計画が、平成28年3月に、今後おおむね10年の期間を対象に策定されました。なお、北海道総合開発計画も同じく平成28年3月に第8期計画が策定されました。沖縄は平成24年5月15日に現在の沖縄振興計画がつくられています。

■関西広域地方計画の概要

関西広域地方計画に話を進めます。計画の対象地域は2府4県です。国土形成計画法第9条では近畿圏という言葉を使っていますが、広域地方計画の名前は関西広域地方計画です。これは地元の財界の方々などから、「近畿圏」という

新たな国土形成計画(全国計画)の概要

新たな国土形成計画（全国計画）（平成27年8月閣議決定） ～本格的な人口減少社会に正面から取り組む国土計画～

策定の背景

- ・ 急激な人口減少
- ・ 異次元の高齢化の進展
- ・ 国際社会の中で競争の激化
- ・ 巨大災害の切迫、インフラの老朽化
- ・ 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題
- ・ 技術革新の進展

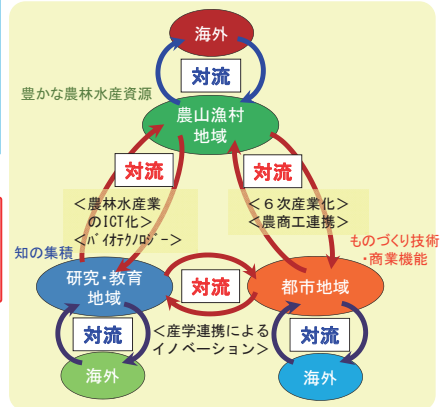
【目標】

- 稼げる国土
- 住み続けられる国土

国土の基本構想は「対流促進型国土」

国土構造・地域構造は、重層的かつ強靱な「コンパクト＋ネットワーク」

「対流」のイメージ：「個性」と「連携」



言葉と「関西」という言葉が両方あると判りにくい、海外にも馴染みのある「関西」を使うべきというご提案もあったことから、この計画では「近畿圏」を「関西」と呼ぶことにしました。

関西広域地方計画の内容は、「快適で豊かな暮らしを目指し“歴史とイノベーションによるアジアとの対流拠点”」というサブタイトルに集約されています。

広域地方計画は4部構成になっており、第1部では「関西の現状と課題」を認識し、第2部で「関西の目指す姿と戦略」として五つの戦略を述べています。第3部では、この五つの戦略をブレイクダウンして、目指す姿のための施策や事業を整理して八つのプロジェクトにまとめてあります。第4部は計画の効果的推進です。計画が絵に描いた餅ではなく、食べておいしい餅にするための方策が書かれています。

今日は第1部、第2部それから第4部についてご説明しようと思います。

■関西の特徴

まず、第1部では現状と課題を認識するために、前提となる関西の特徴を整理しました。

何よりも、歴史的・文化資産が集積していま

す。日本の世界文化遺産のうちの3分の1、国宝は6割が関西にあります。

また、経済規模は、関東と比べると関西は半分なのかと少しがっかりしますが、それでも関西は世界の国と肩を並べる経済力があります。最先端の技術力でわが国を牽引しているのです。一番分かりやすい医薬品で説明します。すぐ近くに道修町がありますが、大阪には小林製薬、塩野義製薬、武田薬品工業などの大手製薬会社が本社をおいています。私も今回大阪に転勤してきて、ある製薬会社の本社が大阪だと知り、なるほど、だから内臓脂肪を取る薬は「ナイシトール」で、お腹のガスをびたっと止める薬は「ガスピタン」なのか、さすが関西だなと思った訳です。大阪だけでなく滋賀、兵庫も医薬品産業のシェアが上位に入っており、最先端の技術力の中でも医薬品は一つのキーワードになると思います。

さらに、関西はアジアとのつながりが深い。関西空港を訪れる方々がいかに多いかは皆さんもよくご存じのところ。歴史的・経済的にもアジアとつながりが深く、距離も近い。

人と自然のつながりが深いのも関西の特徴です。私は前々職の職場が神戸市内で、自宅から

10分もすれば六甲の山に行けました。海もすぐ近くで瀬戸内のおいしい魚も食べられます。これまで国内を転動しましたが、こんなところは初めてでした。琵琶湖は私のふるさとですが、こんな大きな湖があって、多くの自然に親しめる。これも関西の強みの一つといえましょう。

■関西を取り巻く現状と課題

関西だけに限りませんが、高齢化と人口減少が急激に進展していきます。すでに生産年齢人口は減り始め、総人口もちょうど今ターニングポイントを過ぎてどんどん減っていき、高齢人口も増えるという状況です。

もう一つ、これは関西だけを見ていると気がつきませんが、この30年間で東京圏が域内総生産を2倍に伸ばしている一方で関西は1.5倍です。1.5倍なら成長している実感があると思いますが、国内全体で見たときは相対的な地位が低下しています。

さらに、各年齢階層での転入・転出を見ると、20代の前半、大学生くらいまでは転入超過です。東京圏は35歳くらいまで転入超過ですが、大阪圏は残念ながら20代の後半から転出超過です。西日本の方々は関西の大阪・京都・神戸などの大学で学んだあと、就職先は大阪圏ではなく地元に戻るか東京圏に行くのだろうと想像がつきます。これは弱みだろうと思います。

反対に、これは強みというべきですが、外国人旅行者の急激な増加、特にアジアからの入国者が非常に増えています。平日の夕方あたりに心斎橋を歩くと、日本語は聞こえてこない状況です。

道路整備の課題

京阪神の道路の渋滞はもはや名物になっています。われわれも神戸に事務所を持っていますが、行くときは車でいいのですが、帰りが夕方にかかると時間が読めないのも電車で帰って来るともあります。

それぐらい渋滞がひどいわけですが、その理由の一つが道路整備でミッシングリンクと呼ばれている部分が残ってしまっていることです。

阪神高速もまだつながっていない部分があります。そして、神戸方面であれば大阪湾岸道路の西へ伸びる部分がまだ調査中です。整備率では関西も関東も似たような数字ですが、関東は残りの部分もほとんどが事業に着手しており、調査中なのはごくわずか、外郭環状道路の羽田空港と東名高速道路の間くらいです。関西はまだまだ大事なところが調査中です。

関西も環状ネットワークを早くつなげなければいけません。関東では2、3年前に首都高の中央環状品川線が全通しました。全体9.4kmの品川から渋谷までが地下のトンネルでつながったのですが、それによって輪の内側の渋滞が5割減少しました。ミッシングリンクの解消により全体がスムーズに流れるようになりま

人口減少の課題

次の課題ですが、全体の人口減少をもう少し詳しく見てみます。向こう30年の人口増減率が1.0を上回る、つまり人が増えるのは滋賀、京都の南あたりしかなく、ほとんどのところは減り、過疎が進みます。農山漁村は集落機能が低下しています。林業の産出額を例に示していますが、これもがくんと減っています。

自然災害リスクの課題

自然災害リスクも大きな課題です。去年鬼怒川が破堤したとき、線状降水帯という聞き慣れない降り方でしたが、全国各地で局地化、集中化、激甚化と、今まで経験したことのないような降り方になることがあります。大阪平野は西に行くとゼロメートル地帯で水害のリスクが極めて高くなります。また、紀伊半島の土砂災害は記憶に新しいと思います。

社会資本の老朽化

社会資本の老朽化の問題。特に関西の場合は、1970年大阪万博のときに一気につくったものがそろそろ50年を迎えます。道路橋梁の経年数の推移では、50年を超えるものが2015年あたりから急激に増えてきます。10年後の2025年には50年を超えるものが5割、20年後には7割を占めます。

■関西の目指す姿と戦略

【第1の戦略】アジアのゲートウェイを担い、わが国の成長エンジンとなる圏域

アジアとのつながりを活かさない手はありません。「アジアのことなら大阪に任せろ、関西にまかせろ」と。そして、色々な産業があるのだからそれを活かして日本の成長エンジンとなる。東京との対峙ではなく、日本を関西が引っ張っていくということです。

成長エンジンとなる新たな産業の創出

例えば健康や医療産業の分野でどんどん新しい企業が生まれていく圏域を目指す。

グローバルニッチトップ企業を100企業あげるとそのうち24までが関西地区の企業だそうで、さらに増やしていこうということです。そして、関西だけでなく中国地方や九州など、西日本全体と連携する。日本海側と太平洋側両方を使えるのは関西の強みということも頭におきながらゲートウェイの地位を築く圏域を目指します。健康・医療産業分野では、イノベーション国際戦略総合特区や国家戦略特区といったものを有効に活用して税制や融資のほか、保健外療養の特例、病院ベッド数の規則の特例といったものをどんどん導入しています。



国内外のネットワーク機能の強化による対流促進

関西で立ち上がったものを他の圏域や国外とつなげるため、国内外とのネットワークを強化していきます。

いろいろな方とお話をしてよく話題に出てくるのがリニア中央新幹線です。リニア中央新幹線についてはこの広域地方計画の中で、「東海旅客鉄道株式会社による整備を着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力を行う」としています。

この6月に出た「骨太の方針」では、財政投

融資の活用も検討すると書かれており、報道によれば JR 東海も8年前倒しで大阪までの延伸に着手する考えとのことでした。とにかくみんなで力を合わせて、リニアを早く大阪まで通す必要があります。

また、創造性豊かな人材の集積とは、様々な産業を支えるための、人材の集積をさせるための環境を整備していくことです。奨学金や就職支援など、様々なことが考えられると思います。

【第2の戦略】日本の歴史・伝統文化が集積し、世界を魅了し続ける圏域

判りやすくいえば観光産業を推進しようということ。訪れるすべての方々が地域の魅力を存分に味わうことができる、そんな圏域を目指すのですが、関西、特に大阪は十分そういう圏域になっていると思います。

私は4月に転勤して来ましたが、引っ越した晩に宿舎近くの店に入ったら、その5分後にはもうカウンターの隣に座っている関西のおばちゃんたちから話しかけられ、いろんな情報をもたらしました。大阪人には天性のおもてなし気質があるのでしょうか。これは大きな強みだと思っています。

また、新たな観光資源の発掘をしていくことが一つの戦略でしょう。歴史的なものだけではなく、都市の美しさ、例えば夜景ですが、私は阿倍野に住んでおり近くにハルカスがありますが、昼となく夜となくアジアのお客さんが大勢来て、景色を楽しんでいます。そんな新しい観光資源を磨いていくのです。

近畿地方整備局も昨年度から河川の舟運を活用できないか検討し、大川の八軒家浜から淀川の三川合流地点まで舟で行けたらいいのではないかと、整備を進めています。

大阪といえば食文化ですが、これも新たな観光資源として発掘できるのではないのでしょうか。歴史文化だけではなく、関西の今を見せるための資源を発掘することが一つの戦略です。いくつかのパーツに分かれた資源を広域観光として結びつけるのです。

今年はサミットがあり、この9月には神戸で保健関係の大臣会合もあるそうですが、「医療」をキーワードにするなら、保健関係者が世界中から集まるのは大きなチャンスです。2020年のオリンピックは東京だから大阪は関係ない、ということではなく、これをチャンスにすべきです。また、2019年のラグビーワールドカップ、2021年のワールドマスターズゲームなど関西が注目を浴びるときに、そのイベントだけに終わらせず、他のパーツを組み合わせ、府県や圏域を越えた観光ルートにストーリー性を持たせる

のです。

成田に着いて、東京に来て、富士山を見て、京都を見物して関西から帰るゴールデンルートが有名ですが、関西なら関西で、コンパクトにストーリーをつくっていくことができるはずです。それを受け入れるために、バスの駐車場やホテルの充実といったインフラの整備が必要です。これからも大きなイベントがあるので、これを機会に情報発信力の強化を促進していくべきでしょう。

広域計画を策定する際、関西空港調査会の黒田理事長さんをはじめ多くの地元有識者の方々に意見を聞き、また、計画が出来た後にも報告かたがた意見を伺っています。その中で、「関西空港には多くのLCCが入ってきているが、受け入れのノウハウを他の地方空港に提供してはどうか」というご意見がありました。他の空港にもLCCが来ることになると、例えば関西から入って但馬に出る、但馬から入って南紀白浜から出るなど、大阪近辺だけでなく周遊型の観光にも使えるのではという趣旨でした。

【第3の戦略】快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域

ここまでは、全国の中での関西の話でしたが、三つ目は圏域の中に目を向けました。快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域にすることです。

コンパクト + ネットワーク

さまざまな個性を持った都市があるので、それをしっかりネットワークすることが必要です。最初に申し上げた「コンパクト+ネットワーク」です。全ての地域にフルセットがなくても、そこまでのアクセスが今までよりも容易であればよいわけで、役割分担をしていきます。

住みやすい都市形成

「住みやすい」というキーワードには、女性や高齢者にとっても住みやすい、例えば子育てが一段落したら就労できる、リタイアした方がそれまでの経験・知識を活かして何か地域に関わっていくことができるということにつながります。日銀の大阪支店長さんのこの定例会での講演にもあったと思いますが、この地域は女性の就労率が低

いそうです。それを支える社会のサービスが足りないというのが理由の一つだとすれば、ここに気を配っていく必要があると思います。

地方都市の再生

地方都市もコンパクト化とネットワークで再生していかなければいけません。それぞれのところにある個別の機能を公共交通機関で結びます。たまたま、ある市長さんにこの話をしたら、そうは言っても住民はフルセットを求めるのだとおっしゃっていました。確かにそうだろうと

はと思いますが、そんな中でも少しずつ意識を変えていき、隣の町との連携を模索する必要があると思います。

二地域居住

例えば農村地区と大阪のど真ん中が非常に近いわけです。大阪中心に50kmの円を描けば、大体の県庁所在地が入ってきます。住むところと働くところを分けて、週末は田舎に行つてのんびり暮らしてみるなど、そんな生活も進めやすい圏域だろうと思います。

関西の目指す姿と戦略（快適に暮らす）

国土交通省

地方都市の再生

- 地方都市間の連携強化、連携中枢都市圏の形成
- 二地域居住の促進、地場産業の競争力強化、農業の第6次産業化 等

コンパクトなまちづくりのイメージ

交通網の再編、快適で安全な公共交通の構築、公共交通施設の充実を推進

区域内における居住環境の向上、区域外への居住の緩やかなコントロール

公共交通の確保

居住誘導区域

都市機能誘導区域

都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進、区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール、歩いて暮らせるまちづくり

田舎暮らし現地見学ツアー



提供: 京都府

空き家等の活用事例



木造の町家を滞在体験施設として活用

提供: 奈良県

過疎地域の再生

過疎地域に小さな拠点をつくる。われわれのやっているのは、道の駅に追加の機能を持たせるという試みです。道の駅といえば、駐車場、トイレ、情報提供、地元製品の販売といったところがこれまでの機能でしたが、さらに防災機能を持たせるとともに、行政窓口や金融機関のATMを置き、隣接するところに診療所、保健福祉センターも置いて一つの拠点にして、遠いところからはコミュニティバスでのアクセスを提供するようなことを考えています。効率性だけで見ればみんな大阪の中心に集めて暮らしてしまえばいいのかもしれませんが、過疎地域で

も、地域資源や国土の保全という意味では、なくなると困るので維持再生していくという考えです。

【第4の戦略】暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域

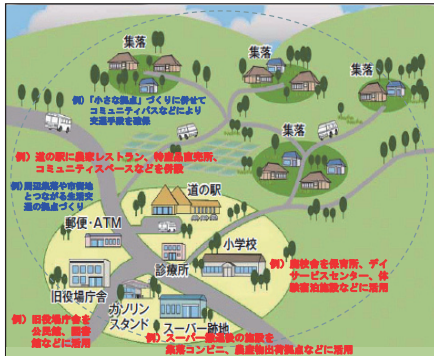
安全・安心な圏域、南海トラフ巨大地震にも勝てる強い圏域。社会資本の老朽化対策等を着実に実施します。首都圏の非常時には、首都圏の有する諸機能のバックアップを担う。何度も引用して恐縮ですが、日銀の大阪支店長さんは土・日は支店から5kmより遠くには出られないそうです。東京に何かあったときには本店の機能を大阪支店に持たせるので、通常業務での

KANSAI 空港レビュー 2016. Aug 15

過疎化する集落の維持・再生

- 地域資源の維持や国土の保全を図るため、交通ネットワーク強化により「小さな拠点」を形成し、生活サービス機能を維持。そこを核として農業・観光等を振興
- 道の駅を防災・観光等地域拠点として活用、過疎地域と都市との共生・対流や移住の促進 等

小さな拠点とふるさと集落生活圏のイメージ



小さな拠点の例

道の駅「美山ふれあい広場」(南丹市美山町)



(施設内容)
・物産販売所、JA京都ATM、
平屋振興会(行政窓口)、
高齢者コミュニティセンター
※診療所、保健福祉センターが隣接

必要よりも多い人間を配置しているとのことでした。そういったことを各機関、企業が考え、備えることによってバックアップを担う圏域を目指します。

南海トラフ巨大地震等への備え

地震への備えは、我々も色々なことをしていますが、例えば津波対策でいうと、津波被害をハード施策だけで止めることは難しい。となると、少なくとも命を守るよう、逃げるための施策、ハードだけではなくソフトと組み合わせることが必要だろうと思います。

国道42号の図があります。もしここに津波がきたとき、どのように道路を開いていくかを示しています。黄色の部分は地元の建設業者の基地で、それぞれから業者さんにこのような形で道路を開いてもらう約束をしています。東北の震災では「くしの歯作戦」が有名になりましたが、人命救助から始まって、復旧・復興とつながっていくために道路はとても大事なほう言うまでもありません。

また、町づくり、不燃化、空き家対策など色々なことから地震に備えていくことが必要だと思います。

災害に関して発想を変えてもいいと思いま

す。地震が来るとは思っていないところで地震が発生すると被害は大きくなりがちです。一方、私たちは南海トラフ地震が来るぞ、来るぞと思っているわけです。しかも、ほんの20年前に阪神大震災を経験しています。災害に対する備えは、街にも企業にも、住民のみなさんにもすり込まれているはずなので、そこを強みにできないかと思っています。私たち関西は「いつか来る」との心構えがあるわけです。災害が来ることは避けられないのであれば、被害を最小限にできる土壌があることを関西地区の強みにしていくのです。

社会資本の老朽化対策

さらに国土強靱化です。老朽化対策も粛々とやっています。われわれ整備局も計画的に老朽化対策を進めていますが、市町村となかなか技術者がいません。このため、整備局や府県が連携して技術者を派遣するとか、事例を収集して共有するといったことも進めようと思っています。

【第5の戦略】人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域

豊かな自然環境を保全・再生していきます。観光面では、景観を含む都市環境を改善してい

南海トラフ巨大地震等への備え

○ 耐震化、液状化対策、津波対策、命の道の整備、ハード・ソフトの防災・減災 等

国道42号の道路啓開の考え方



かなければいけません。もっと大きな視点で地球温暖化などにも取り組んでいきます。

この週末に自転車で堺の仁徳天皇陵周辺を見て回ったのですが、シマノという自転車メーカーのお膝元ということもあってか、自転車の利用環境が整備されていました。こんなふうにして環境負荷の少ない圏域にしていくのもいいと思います。

神戸市は最近「水素スマートシティ神戸」として、燃料電池自動車の水素スタンドをつくっているほか、近々、川崎重工と一緒に、水素ガスをオーストラリアから輸入するための巨大な輸入基地を神戸空港島につくるのだそうです。そのような先進的な取り組みで日本を引っ張っていくことも一つの売りではないでしょうか。

■目指す姿と戦略を実現するためのプロジェクトについて

五つの目指す姿と戦略を説明してきましたが、それを支えるための施策や事業をもう一度整理して、資料のように、八つのプロジェクトに組み替えています。左側は目指す姿と戦略。それを実現するために10年間でやらなければならないことを示したのが右側の八つのプロ

ジェクトです。必ずしもハード事業だけではなく、ソフトの施策も含めて考えています。

プロジェクトの構成

1. 関西ゲートウェイ、ネットワークのためのプロジェクト

基本はインフラ整備で、ミッシングリンクをなくす幹線道路などの道路ネットワークです。これは地方整備局の副局長としては「頑張ります」としか言いようがありませんが、鉄道系であれば運輸局とも連携してやっていきます。

2. 関西成長エンジンプロジェクト

これは、国の機関では経産局さん、あるいは関経連を初めとする地元の財界の皆さま、企業の皆さまのご協力を得るべきジャンルというところでは。

例えば医療に関する様々な試み、うめきたのナレッジキャピタルみたいなところ、そういった圏域を引っ張っていくための成長エンジンとなるような産業を育成するための環境づくりプロジェクトのことです。

3. 歴史・文化おもてなしプロジェクト

オリンピック誘致で流行語にもなった「おもてなし」は、もともと関西のためにあるよ

うな言葉だと思うので、歴史・文化おもてなしプロジェクトを一つ立てたわけです。基本的には観光とお考えください。

4～6は、圏域を住みやすい圏域にするための施策です。

4. 京阪神燦々まちづくりプロジェクト

京都、大阪、神戸を中心とした部分です。少し住みにくい部分があれば、それをサポートするようなプロジェクトを集めていこうというものです。

5. 地方都市活力アッププロジェクト

コンパクトシティ化のネットワークをつくっていきます。各県の県庁所在地の次くらいの都市を念頭においていただければと思います。

6. 農山漁村いきいきプロジェクト

向こう30年で人口が2割減、3割減になるような地区が集落を維持できるようなプロジェクトです。農山漁村がメインとなりますから、例えば農政局さんにご協力いただく部分も多かろうと思います。

7. 関西強靱化・防災連携プロジェクト

8. 環境のためのプロジェクト

これらは、先ほど来、ご説明しているとおり

です。

以上、八つのプロジェクトを、国の様々な機関や地元自治体、経済団体等と連携しながら進めていきます。近畿地方整備局だけが頑張ればいいというわけではないのがこれからの進め方です。

■計画の効果的な推進について

計画は、つくただけで絵に描いた餅では意味がありません。平成20年につくった最初の広域地方計画は、実現のための道筋がなかなか見えにくくて、ご批判も頂いたように聴いております。今回の計画は効果的に推進し、必要があれば計画を修正しながらやってもいいのではと思っています。

推進に当たっては、いくつかのキーワードがあります。

まず投資の重点化・効率化。どんどんお金を入れることはできません。できないのであれば、投資の集中化に加えて、今あるインフラを上手に使う必要があります。例えばミッシングリンクでいうと、お金をかけてミッシングでなくするのも大事ですが、それができないのであればお金のかけられない方法、たとえばICTを使って渋滞情報を流すことによって渋滞を少しでも減らすといった



やり方。ごく単純な話ですが、要は既存のインフラ施設を賢く利用することです。

また、多様な主体の参加と連携も必要です。NPOの皆さんには様々なジャンルの専門家がいらっしやり、既に、いろいろな場面で協力いただいています。住民の中でも女性や高齢者の方々にもどんどん参加してもらってまちづくりを進めていきます。多様な人々との連携です。

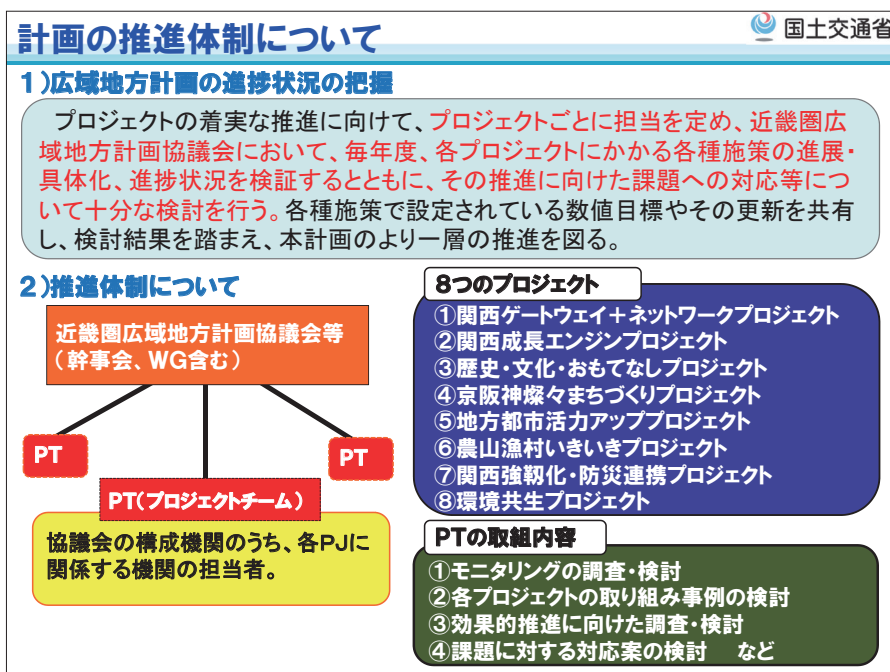
それから近畿圏の隣接圏域、中国圏、四国圏、中部から首都圏、北陸圏との連携。福井、三重は、関西広域地方計画の対象区域ではありませんが、隣接し、近畿地方整備局の管轄範囲ですから当然視野にいれております。

他にもいろいろな計画があります。例えば近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画。昔、道路整備五箇年計画、治水五箇年計画など

がありましたが、それら五箇年計画を今一つにまとめて社会資本整備重点計画としています。近畿ブロックで向こう5年かけてこういったことをやっていくかが書いてあります。こういったものや、各府県の総合的な計画との連携もしています。連携という言葉が数多く出ています。この計画を進める上でのキーワードは連携だと思います。

道路事業と河川事業の連携、あるいはある県と隣県の市の連携。ヨコの連携だけではなく、タテやナナメの連携もあっていいと思います。

官・民・NPOの連携、それぞれのところが縦割りでやったり横割りでやったりするのではなく、斜めくらいから物事を見て人とものをくっつけてみるといった考え方が、計画の肝ではないでしょうか。



■計画の推進体制

近畿では広域地方計画協議会の下にプロジェクトチームをつくりました。前述の八つのプロジェクトごとにチームがあります。近畿運輸局、近畿経済産業局、近畿農政局、近畿環境事務所といった国の機関に2府4県、市長会、町村長会、関経連、同友会といった経済団体が

協議会のメンバーですが、それぞれのメンバーに、自分にとって近いプロジェクト、得意なプロジェクトに入ってもらいます。

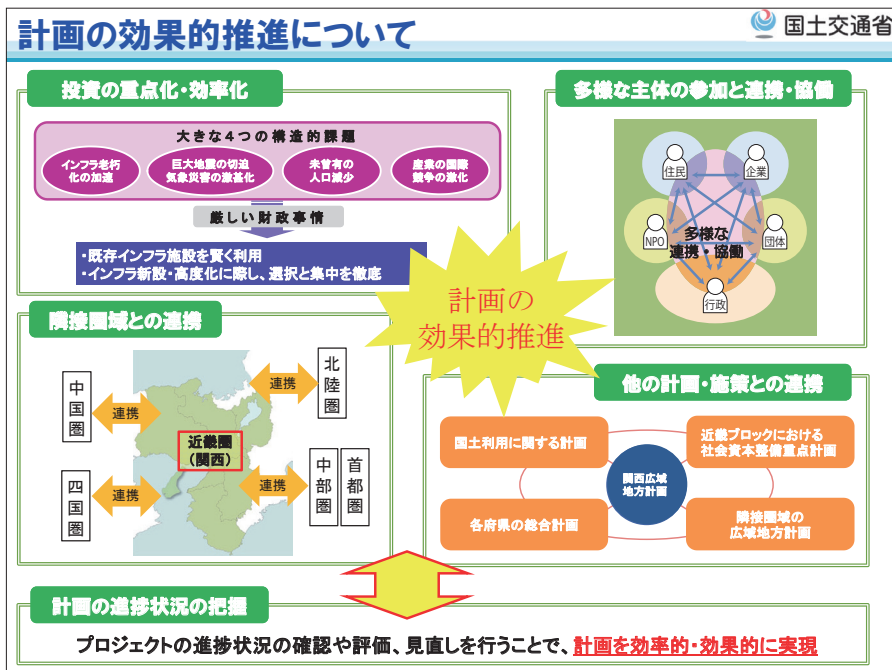
先ほどから申し上げているように、近畿地方整備局ならインフラ整備、近畿運輸局なら、例えばおもてなしプロジェクトや観光。近畿経済産業局なら例えば成長エンジンプロジェクトが

ループといったことが想定されます。今、協議会の各構成機関に、参画したいチームに手を上げてくださと伝えているところです。

プロジェクトチームで何をするかというと、要は見張りをするわけです。それぞれの施策を進めるのは国、府県、市町村、あるいは民間がもしもせん。各プレイヤーがきちんと動いているかをモニタリングしてもらいます。

どれくらい進んだかという進捗状況だけではなく、計画をつくった時点の社会経済情勢が変わっていないか、このまま続けていいか、とい

うことも含めた情報収集も行いながらのモニタリングとお考えください。決めたことに従って10年間走り続けるのではなく、本当にそれでいいのかを考えながらのフォローアップです。各プロジェクトの取り組み事例に関し、それでいいのかどうかを見る。課題に対する対応で何かあれば相談にのる。例えば北丹後地方でうまくいったものがあれば、別の圏域で使えないか検討する。これも横関係の連携になると思います。



■おわりに

第3部の主要プロジェクトについては、時間がないので、後ほど配布資料をご覧くださいと思います。

繰り返になりますが、計画が絵に描いた餅で終わると意味がありません。今日お集まりの皆さま方はさまざまな立場で関わっていただ

ると思いますが、ご意見がございましたら朝比奈までご連絡いただければ、プロジェクトチームにフィードバックしてよりよい方向へ進めていきたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

ご静聴ありがとうございました

※関西広域地方計画にご興味がある方は、当局のホームページから全文ダウンロードしていただければ幸いです。

※関西広域地方計画の全文等は、こちらの Web からご覧いただけます。

http://www.kkr.mlit.go.jp/kokudokeikaku/program/data/2015/etc_20160329d/index.html



熊本地震から防災を考える

毎日新聞社 関西空港・大阪南支局 井川加菜美

「もう気づいていると思うけれど、異動だから」。今年2月、上司からの突然の辞令に驚き、異動先を聞いてまた驚いた。新聞記者になり7年。実家のある東京を出て山口市で3年半、熊本市で2年半を過ごしてきた。全国転勤のある職業とは理解していても、まさか空港が職場になるという環境が自分の人生にあるとは…。戸惑いと不安で混乱するなかで着任から4カ月が過ぎたが、こうして「プレスの目」と題された原稿の依頼を受けて、さらに頭を抱えている。日本初となる純民間企業による空港運営や訪日外国人の増加など、劇的に変化しつつある関西国際空港の状況を着任4カ月の私が書き連ねることは恐れ多くてできない…。どうしようかと悩みに悩んだ末、時期は少し経つけれども、前任地の熊本で今年4月に発生した地震について感じたことを書いておこうと考えた。4月14日夜に発生した前震の翌日から熊本入りし、その後6月中旬まで大阪と熊本を往復した。着任4カ月のうち、実は1カ月以上は熊本にいたことになる。近畿地方でも南海トラフ巨大地震の発生が懸念されているが、国内外から多くの人が行き交う国際空港も常に防災の意識を持たなければならないと熊本地震を通して改めて感じている。

■熊本地震取材して

関西国際空港に着任して2週間が過ぎようとしていた4月14日夜、新関空会社ビル内の支局でテレビを眺めていると、突然地震速報を知らせるテロップが流れた。「熊本地方で震度7」。テレビやSNSで情報をひろいながら、熊本市内に住む知り合いの携帯を鳴らした。「地震大丈夫ですか」「今、逃げているところだよ」。

そのまま電話で取材し、短い記事を出稿。翌15日に始発の新幹線に飛び乗り、博多駅（福岡県）で降りた。駅前でレンタカーを借りてそのまま熊本市を目指して取材を続けた。その夜。宿泊していた宿の天井が、突然グワンと動いた。縦揺れか横揺れかも分からない大きな揺れに、何が起きているのか理解できず、体はこわ張る。棚のテレビが大きな音を立てて落ちるなかを、揺れが収まるまでひたすら耐えた。「怖い」ということよりも、ただただ混乱していた。地震がおさまると慌てて宿を出てレンタカーに駆け込み、そのまま車内で夜を明かした。夜が明けて熊本市役所に行くと、1階のロビーには着の身着のまま逃れてきた被災者であふれていた。ソファに横たわる人もいれば、冷たく固いタイルの上にマットを敷いて寝ている人もいた。商店街には「臨時休業」と張り紙をした店が並ぶ。人はいない。老舗の鶴屋百貨店をはじめ、多数の店が被害を受けていた。壁の一部やコンクリート片が落ち、商品は散乱したまま。洋服店ではショーウィンドーのマネキンが暴れたように倒れていた。熊本で過ごした2年半、慣れ親しんだ街は姿を変えていた。

■地震の被害を受けた空港

2度にわたる大きな揺れは、空港にも被害をもたらしていた。4月14日の前震で震度7を記録した益城町にある熊本空港では、一連の地震で天井がはがれ落ち、壁にヒビが入るなどの被害を受けて4月16～18日の閉鎖を余儀なくされた。熊本市の市街地から車で1時間ほどの熊本空港は、こじんまりとしているけれど親しみがあり、実家の東京に帰省する際にはいつも利用していた。幸いなことに地震の発生は

いずれも空港の発着の終了後で大きな人的被害はなく、滑走路を利用することもでき、その後、24時間運用に切り替えて自衛隊機などにより多くの救援物資が運び込まれたという。自ら被災しながらも、必死に運航支援に尽力し続けた空港関係者は大変な苦労だろう。一方で、空港ビルの破損により観光面では大きなダメージを受けた。熊本空港発着の国内線が全便運航されたのは6月2日、国際線の再開は翌3日と、地震発生から約1カ月半後が過ぎていた。7月に発表された国土交通省大阪航空局の管内空港利用実績（速報値）によると、空港被災による航空各社の欠航が影響し、4、5月の熊本空港の利用者は前年同期比25.8%減の38万5,562人。熊本、大分を含む九州主要8空港も2.7%減の約603万8,000人だったという（毎日新聞7月12日）。昨年10月に台湾・高雄、同12月に香港を結ぶ定期国際路線が相次いで就航するなど、国内線だけでなく、外国人旅行客の取り込みへの期待が寄せられていた矢先の地震、回復まではなかなか遠い道のりかもしれない。それでも、国際線が再開された6月3日、台湾・高雄から訪れた旅行客を「歓迎」の垂れ幕を手に出迎える空港関係者の姿を新聞で見かけ、復興への新しい足がかりができたようでホッとしたのを覚えている。災害救援の拠点として、または復興の拠点として、空港という存在の力強さを改めて感じさせてくれた。

■南海トラフ巨大地震を前に

熊本への3回の出張を終えて「もし今、多くの人が行き交うこの関西国際空港で大きな地震が発生したらどうなるのだろうか」ということをやはり考えてしまう。近畿地方でも南海トラフ巨大地震が懸念されるなか、関西エアポートは今年4月、関西国際空港と大阪国際空港における地震及び津波災害に対する「地震・津波BCP」（<http://www.kansai-airports.co.jp/efforts/safety/disaster-prevention-plan.html>）を策定している。これによると、震度5強以上の地震が発生した場合や大津波警報が発表された場合、まずは館外避難場所へ

避難誘導し、建物の安全が確認された後で館内の安全が確認できたスペースに再入館すると決められている。避難が長期化する場合は、第1ターミナル2階の国内線ロビーを避難場所として想定されており、白米やビスケット、乾パンなど約1万人の食料や水、毛布、簡易トイレ、育児用調整粉乳、乳児・小児用おむつ・大人用おむつなども3日分備蓄されているという。一方で、依然として増加傾向にある訪日外国人への対応はどうか。2016年上半年（1～6月）の運営概況（速報値）によると、関西国際空港における旅客数は前年同期比12%増の1,229万人と、1994年の開港以降上半期としては過去最高を記録している。国際線の旅客数は21%増の915万人で、このうち外国人は32%増の606万人と、いずれも最高だ（毎日新聞7月23日）。関西エアポートによると、第一ターミナル棟の屋内外には多言語（日本語・英語・中国語・韓国語）対応の表示板が約190カ所設置されているほか、震度5以上の場合は緊急地震速報と連動し、注意を促すアナウンス（日本語や英語など4カ国語対応）が自動的に流れる仕組みになっているという。多くの人が行き交うこの関西国際空港で、もし突然大きな揺れに襲われたら…地震になじみのない訪日外国人の動揺は大きいだろう。熊本地震の本震（4月16日）に見舞われた時、「屋根が崩れたらどうしよう」「このままどうなるのだろうか」という不安が頭の中をぐるぐるまわりながらも、動くことができずにいたことを思い出した。旅の発着点や通過点として空港を利用する時、事前にホームページで災害時の避難誘導を確認するような旅行客はなかなかいないと考えると、より利用者寄りになり添う分りやすく、柔軟な対応が必要になるだろう。と同時に、空港で過ごしている私自身も、平常時からきちんと防災の視点を持ち、万が一の備えをしておかなければならないと改めて感じている。



イギリスの空港における 経済的規制の制度変更について



大阪商業大学 総合経営学部

横見 宗樹

(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

2013年にイギリスの空港における経済的規制の枠組みに関する制度変更がおこなわれた。この制度変更により、空港に対する経済的規制がどのように変化したかについて、その要点を整理する。

2. 規制の対象

一般的に、自然独占等を根拠として市場支配力を保持したままで国営企業等が民営化される場合、当該企業に対して経済的規制が課されることになる。イギリスでは、国営空港会社のBAA（British Airports Authority：英国空港公団）が1987年に民営化された際、同社が所有する7つの空港のうち、ロンドン空港と呼ばれるヒースロー（Heathrow）、ガトウィック（Gatwick）、スタンスレッド（Stansted）空港に対して経済的規制が課されることになった。また、マンチェスター（Manchester）空港も同様に規制の対象とされ、これらの空港は「指定空港（designated airport）」と呼ばれた¹。

BAAは、民営化にあたり、①所有空港をまとめて単一の会社とする、②ロンドン空港とスコットランドの空港で2つの会社に分割する、③所有空港をそれぞれ別会社に分割する、という選択肢があったものの、結果として単一の会社として民営化された。したがって、とりわけ著しい市場支配力を有するロンドン空港は、規制の対象とされることになった。

しかしながら、ロンドン空港の市場支配力はその後も問題とされ、2008年に競争委員会（Competition Commission）はロンドンの2空港とスコットランドの1空港を売却するよう勧告した。これを受けて、BAAは2009年にガトウィック空港、2013年にスタンスレッド空港を売却し、さらには2012年に設立されたヒースロー空港会社（HAH：Heathrow Airport Holdings）のヒースロー以外の全ての空港²が2014年に売却されたことで、かつてのBAAはヒースローを残すのみとなり、こうしてロンドン空港は全て別々の企業体にアンバンドリング（分離）される結果となった。

3. 従来の規制

従来、指定空港に対する経済的規制は、CAA（Civil Aviation Authority：民間航空安全庁）を規制当局として空港使用料（airport charges：着陸料、駐機料、旅客料金）を対象にプライス・キャップという方式で実施されてきた。プライス・キャップとは、「RPI-X」を基準として料金水準が決定

1 マンチェスター空港は2008年に指定を解除された。

2 アバディーン（Aberdeen）、グラスゴー（Glasgow）、サウサンプトン（Southampton）の3空港。

される規制方式であり、RPI (retail price index : 小売物価指数) を $X\%$ 下回る水準を上限として価格上昇率を設定できるとする、いわゆる物価スライド制の規制方式である。物価上昇率よりも「 $X\%$ 低くする」とするのは、生産効率の向上インセンティブを組み込むためであり³、 X の値は一定期間ごとにレート・レビューという作業を通じて改定される。

4. 新しい規制制度

2008年、空港に対する経済的規制の枠組みに関する見直しが着手され、2012年12月に新しい法案である「2012年民間航空法 (Civil Aviation Act 2012)」が発効した。大きな変更点として、ひとつは、従来の1986年空港法 (Airports Act 1986) ではCAA が利益を考えるべき空港の「利用者 (users)」は「航空会社」と解されていたところを、「旅客」であると改められた。つまり、CAA は航空会社でなく旅客の利益を第一義的に考慮すべきであることが明文化されたのである。

ふたつ目の変更点として、イギリスの他の規制産業と同等の「ライセンス制度 (licensing system)」が空港に対しても適用されることとなった。ライセンスは、空港の価格、サービス品質、オペレーショナル・レジリエンス (operational resilience) に関して規定するものであり、当該空港が「市場支配力調査 (market power test)」の要件に合致していることが明らかとなれば (つまり、市場支配力を有していると判定されると)、当該空港はCAA によるライセンスの発給を受けなければならない⁴。市場支配力調査の要件は以下のとおりである。

- ①当該空港が著しい市場支配力を有している
- ②競争法 (competition law) が市場支配力の乱用防止に十分な役目を果たしていない
- ③ライセンス発給における利益が不利益 (ライセンス発給による弊害) を上回る

これらの要件に合致した場合には、当該空港はライセンスの発給を受けなければならないことになる。これにともない、CAA は2011年にヒースロー、ガトウィック、スタンステッド空港に対して市場支配力調査を実施し、2014年に公開された調査結果において、①ヒースローとガトウィックは要件に合致する (市場支配力を有する) ためライセンスの発給対象とする、②スタンステッドは要件に合致しない (市場支配力が認められない) ためにライセンス対象外とする、ことが決定された。

この新しい規制制度の枠組みでは、CAA は、従来の (RPI-X のような) 価格公式といった手法に縛られることなく、柔軟な手法により規制を策定することが可能となった。これにより、ヒースローとガトウィックに対しては、それぞれ異なる方法で経済的規制が課された。ヒースローに対しては、RPI-X を基本とした価格規制が策定されたものの、ガトウィックについては、規定の価格タリフとサービス水準を基礎としながら、空港会社と個々の航空会社のバイラテラルな (相互間の) 交渉を通じて、これを変更できる余地を設定した。こうした交渉結果は、法的拘束力をもつ契約行為である「コミットメント (commitments)」として効力を有することになる⁵。

また、その他の変更点としては、以下の項目が挙げられる。

- ・ 空港に関する競争上の問題解決について、公正取引局 (Office of Fair Trading : OFT) と同

3 被規制企業は、生産効率の改善によって価格上昇率を「RPI-X」%以下に抑えることができれば、その差分を経営努力に対する報酬 (利潤) として留保することができる。

4 ただし、航空会社は市場支配力調査の裁定結果やライセンスの条項等に関して不服の申し立てをする権利を与えられている。

5 ライセンスの具体的内容についてはCAA のウェブサイトを参照のこと。

等の権限が CAA に対して付与された

- ・ 空港の価格レビューに対する競争委員会の定型的関与が廃止された
- ・ 競争委員会や競争審判所 (Competition Appeal Tribunal)、場合によっては上級審に対する訴求制度が確立された
- ・ ライセンス条項の違反について、売り上げの最大10%の罰金を科す権限が CAA に付与された

5. まとめ

以上にみたように、イギリスでは空港に対する新しい規制制度により、規制当局である CAA に対して、より強い権限が付与されたほか、ライセンスという制度を通じて、個々の空港の状況に合致した規制の枠組みが策定されることになった。

わが国でも、関西国際空港と大阪国際空港（伊丹空港）において、本邦初となる複数一括による空港経営がスタートした。将来的に神戸空港の加入も視野に入れるとすれば、関西圏で3空港が一括経営されることになる。現在では、関西圏の空港間競争よりも、これらの空港が一体となって首都圏や他国の主要空港と競争することに重点が置かれているように見受けられるが、複数一括経営による市場支配力の問題とその解決策について、あらかじめ整理しておく必要があるだろう。

【参考文献】

Civil Aviation Authority ウェブサイト (<https://www.caa.co.uk/home/>)。

LeighFisher (2014) *2014/15 UK Airports Performance Indicators*.

高橋望・横見宗樹 (2016)『エアライン／エアポート・ビジネス入門〔第2版〕』法律文化社。

関西国際空港 2016年6月運営概況（速報値）

【参考】 <http://www.kansai-airports.co.jp/company-profile/about-airports/itm.html>

○発着回数 14,425 回（前年比 108%）

国際線：10,500 回
（前年比 118%）
国内線：3,925 回
（前年比 89%）

発着回数について

発着回数は国際線と国内線の合計が前年比 108%の 14,425 回と 38 ヶ月連続で前年を上回っております。
国際線については前年比 118%の 10,500 回と 33 ヶ月連続で前年を上回っております。

○旅客数 202 万人（前年比 110%）

国際線：150 万人
（前年比 118%）
国内線：52 万人
（前年比 93%）

旅客数について

国際線、国内線の合計旅客数は前年比 110%の 202 万人と 57 ヶ月連続で前年を上回っております。
内訳として、国際線の外国人旅客数は前年比 122%の 100 万人と 52 ヶ月連続、日本人旅客数は前年比 108%の 48 万人と 6 ヶ月連続で前年を上回っております。

○国際貨物取扱量

57,372t（前年比 107%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年比 107%と 11 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の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。

2016年7月25日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報【関西空港】

2016年6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	1,281,768	92.7	21.3	1,058,185	84.7	19.8	223,583
管内	824,540	91.9	13.7	800,487	84.8	15.0	24,054
大阪港	274,577	87.5	4.6	354,639	86.6	6.7	△ 80,062
関西空港	419,650	97.2	7.0	291,486	89.4	5.5	128,165
全国	6,025,460	92.6	100.0	5,332,625	81.2	100.0	692,835

【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	419,650	97.2	7.0	291,486	89.4	5.5	128,165
成田空港	780,017	97.2	12.9	964,799	90.5	18.1	△ 184,782
羽田空港	25,938	84.9	0.4	31,200	62.8	0.6	△ 5,262
中部空港	75,556	88.2	1.3	78,054	80.1	1.5	△ 2,498
福岡空港	75,784	88.6	1.3	33,371	81.3	0.6	42,412
新千歳空港	2,255	75.3	0.0	1,529	112.8	0.0	726

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	1,357,556	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,062,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,190,605	27,919
平成23年	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,069	26,006
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	2,326,263	6,373	2,285,785	6,262	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,485,106	31,466
平成26年	3,173,759	8,695	3,104,778	8,506	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,752,082	34,937
平成27年	5,012,402	13,733	4,974,063	13,628	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,061,104	44,003
平成28年1月	482,220	15,560	467,450	15,080	260,890	8,420	243,920	7,870	1,454,480	46,920
平成28年2月	502,930	17,340	532,020	18,350	232,990	8,030	249,720	8,610	1,517,660	52,330
平成28年3月	517,180	16,680	459,840	14,830	322,450	10,400	298,130	9,620	1,597,600	51,540
平成28年4月	557,170	18,570	591,900	19,730	200,530	6,680	225,040	7,500	1,574,640	52,490
平成28年5月	470,770	15,190	468,920	15,130	252,760	8,150	227,910	7,350	1,420,360	45,820
平成28年6月	512,100	17,070	486,630	16,220	239,200	7,970	237,680	7,920	1,475,610	49,190
平成28年7月	579,850	18,700	575,740	18,570	255,540	8,240	262,590	8,470	1,673,720	53,990
平成28年累計	3,622,220	17,010	3,582,500	16,820	1,764,360	8,280	1,744,990	8,190	10,714,070	50,300
前年同期	2,790,180	13,160	2,739,060	12,920	1,701,590	8,030	1,676,470	7,910	8,907,300	42,020
対前年同期比	129.8%		130.8%		103.7%		104.1%		120.3%	

※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

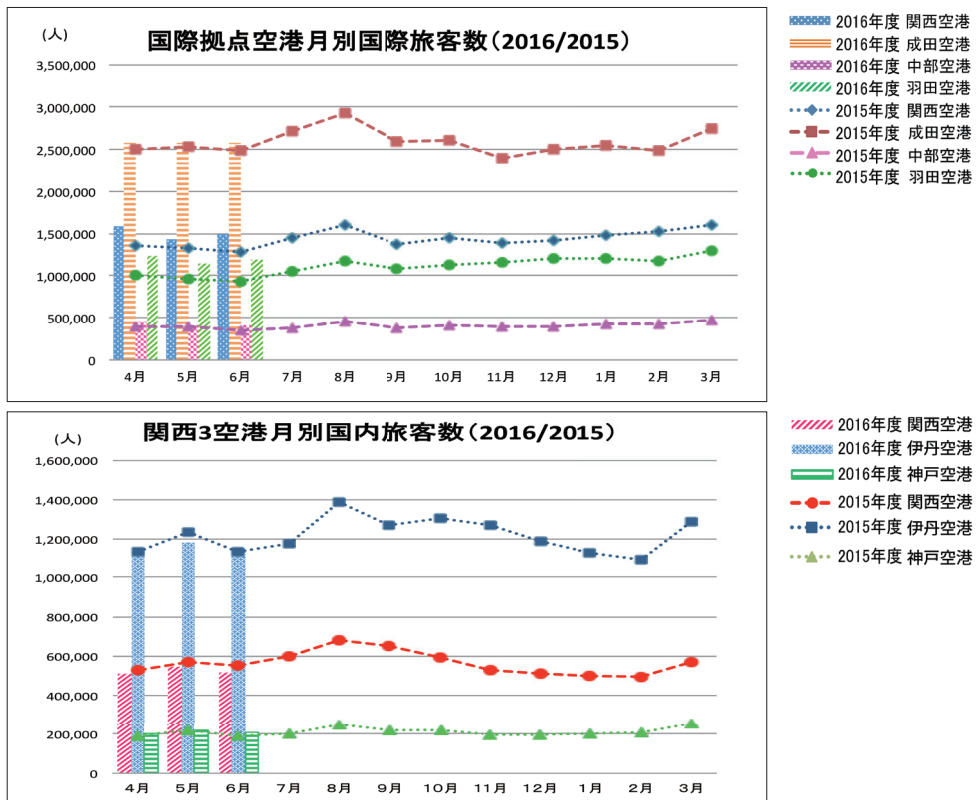
2016 年 6 月実績【速報】

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	10,506	117.6%	17,115	95.3%	27,621	102.7%
	関 西	10,500	117.5%	3,925	88.8%	14,425	108.0%
	大阪(伊丹)	0	—	11,272	99.6%	11,272	99.6%
	神 戸	6	—	1,918	86.4%	1,924	86.7%
	成 田	15,538	106.3%	4,104	96.1%	19,642	104.0%
	中 部	3,278	113.7%	4,919	103.3%	8,197	107.2%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,499,851	117.7%	1,878,328	99.7%	3,378,179	107.0%
	関 西	1,499,802	117.7%	517,311	93.3%	2,017,113	110.3%
	大阪(伊丹)	0	—	1,155,562	101.5%	1,155,562	101.5%
	神 戸	49	—	205,455	107.9%	205,504	107.9%
	成 田	2,578,681	103.3%	547,306	99.5%	3,125,987	102.6%
	東京(羽田)	1,195,286	127.6%	5,018,945	101.4%	6,214,231	105.6%
	中 部	409,500	116.7%	439,729	103.4%	849,229	109.4%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	57,372	107.1%	12,175	103.4%	69,547	106.5%
	関 西	57,372	107.1%	1,522	85.6%	58,894	106.4%
	大阪(伊丹)	0	—	10,653	106.6%	10,653	106.6%
	成 田	174,936	107.4%	—	—	174,936	107.4%
	東京(羽田)	37,053	131.2%	59,941	99.1%	96,994	109.3%
	中 部	13,715	101.8%	1,788	89.8%	15,503	100.3%

注 1. 羽田の発着回数と成田の国内貨物量は速報で公表していないため掲載していない。

注 2. 神戸の発着回数は着陸回数を 2 倍して求めた数値。神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。

注 3. 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435回定例会（2016年7月28日開催）

「TPP」と関西経済」をテーマに山口 洋 氏（経済産業省近畿経済産業局 通商部国際化調整企画官）の講演会を開催した。

○2015年度研究会事業 成果報告会（2016年8月2日開催）

「ツーリズム拡大研究会」～関西伝統工芸博覧会案について～

坂上 英彦 氏（京都嵯峨芸術大学芸術学部教授）

「航空需要に対応した空港運用研究会」～航空需要に対応した空港運用 混雑空港の騒音対策事例を中心として～

平田 輝満 氏（茨城大学工学部准教授）

今後の予定

○第436回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2016年8月31日（水）16：00～17：00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「中小企業の課題と産技研の対応」（仮題）

講 師 古寺 雅晴 氏（地方独立行政法人 大阪府立産業技術総合研究所理事長）

○第437回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2016年9月29日（木）16：00～17：00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「訪日旅客数2020年4,000万人に向けた新たな取り組みについて」（仮題）

講 師 福西 謙 氏（国土交通省近畿運輸局観光部長）

○第438回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時 2016年11月29日（火）16：00～17：00

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「みんなもうかりませ！The 関西モデルの現状と課題」

講 師 井上 慎一 氏（Peach Aviation Limited CEO）

※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>）からお申込みください。定員になり次第締切いたします。

○第8回懇話会

日 時 2016年10月27日（木）16：30～18：30

場 所 大阪キャッスルホテル

テ ー マ 「コンセッションのリスクマネジメント」（仮題）

講 師 岡田信一郎 氏（株式会社経営共創基盤パートナー マネージングディレクター）

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

○第1回貨物ハブ空港としての関西の将来像を探る研究会

日 時 2016年10月25日（火）15：00～17：00

場 所 大阪キャッスルホテル ※本研究会は登録メンバー以外は参加いただけません。

事務局だより

▶ 「お父さんが、うちの店の前で倒れてます。救急車を呼びましたので、財布にあった連絡先を見てお知らせしました。」これは、18年前のある日の夜中に我が家に掛ってきた焼き鳥屋のおかみさんからの電話でした。

父は、大阪市内で飲んで、最寄り駅から自宅までの数分の距離を歩いていたときに転んで、そのまま亡くなりました。

▶ 急な事でしたが、生前、「何かあればこれを」といわれていた黒いバッグがあり、中を見ると、各種の証書、通帳といっしょに手書きのメモがありました。親戚、知人はもとより諸手続きが必要な連絡先、酒屋や良く行く飲み屋までがきちっと書かれていました。また遺影に使って欲しいのでしょう、写真が1枚入っていました。人に迷惑をかけないようにと考えて準備をしていたようです。

▶ 私とは違い、元来かたづけが好きな性格で、普段から暇を見つけては物を処分していました。

私はというと、自分の家を整理しないと思ってもうまいいかず、それではと整理の手法やアイデアを書いた本を読んでやってみるのですが、最初は調子がいいもののなかなか書いてあるとおりには進みません。

夏の団地の大掃除に併せて、家の中で悪戦苦闘をした際に、ふと父の姿を思い出したところです。（KM）

和泉市の新たなスポーツ拠点！ 野球場が先行オープン♪♪

和泉市総合スポーツセンター（和泉市）



和泉市のスポーツ活動拠点となる総合スポーツセンターの野球場が7月2日から先行オープン。本施設は、豊かな自然環境の中で、すべての市民が、ライフステージに応じた多様なスポーツに親しむ施設として、また、健康づくりや生涯スポーツ、レクリエーション活動などの場としての環境も備えています。

平成29年7月にはサッカーなどが行える人工芝の多目的グラウンド、テニスコート、多目的室もオープンを予定しています。

豊かな自然が調和したスポーツセンターをご利用いただき、スポーツのまち和泉へ是非お越しください。



全面オープンイメージ

■アクセス 南海バス「横山高校前」下車 徒歩3分

■開場時間 9:00～21:00

■所在地 〒594-1121 和泉市下宮町160番地

■問合せ先 和泉市総合スポーツセンター

TEL：0725-58-7061 FAX：0725-58-7062



和泉市イメージキャラクター

コダイくん・ロマンちゃん