

関西の2大国際空港をどう活かすか

— ユーザーの視点から —

1990年11月

社団法人 関西経済同友会
交通問題委員会

目 次

要 約	1
1. 本報告書の基本的視点－まえがきに代えて－	7
(1) 交通問題委員会の検討課題	
(2) 本報告書のテーマと問題意識	
2. 関西圏における2大国際空港の役割と問題点	9
－緊密に連携のとれた両空港の運用を－	
(1) 大きくなった関西圏における2大国際空港の社会的役割	
(2) 問題含みの2大空港のキャパシティ	
(3) 大阪国際空港の運営はユーザーの利便性重視を	
3. 空港機能を活かす内陸輸送面の課題	11
－人流・物流の円滑化を図る8つの提案－	
早急に整備すべき交通手段	11
(1) 湾岸道路の整備促進を	
(2) 大阪国際空港への交通アクセス強化を	
(3) 貨物輸送手段の選択肢を豊かに	
利用しやすい空港への体制・環境づくり	13
(4) 空港利用コストへの弾力的な配慮を	
(5) 通関サービスの充実を	
(6) 空港アクセス沿線の公害防止に留意を	
(7) 夜間における労働力確保の準備を	
ユーザーの声を反映する場づくり	15
(8) 「関西交通問題懇談会」(仮称)のアイデア	
4. 関西国際空港「全体構想」の進め方について	16
(1) 内外政策面における関西国際空港の意義	
(2) 現行方式の反省と第2期工事推進上の問題点	
(3) 関西国際空港第2期工事の進め方について	
参考資料	21
平成元年度・平成2年度交通問題委員会活動状況および常任委員会名簿	25

関西の2大国際空港をどう活かすか —ユーザーの視点から—

1. 本報告書のテーマ

交通問題委員会のメイン・テーマである「21世紀を展望した関西圏における交通体系」のファースト・ステップの検討課題として、「関西2大空港の活かし方、とくに関西国際空港の24時間機能を発揮させるに必要な交通アクセス・内陸輸送面の問題点」を採りあげた。また、末尾に関西国際空港「全体構想」の進め方に関する基本的な考え方をとりまとめた。

このテーマの論議に際して、留意した基本的視点、問題意識は次の4点である。

- (1) 航空審議会の「中間報告書」に示された通り、とくに2大都市圏の国際空港整備に対する国家姿勢は、より積極性を強めたが、空間利用に制約の大きい我が国では、将来とも限られた国際空港の有効な活用が切実な課題である。
- (2) 空港は「ユーザー（最終的には航空旅客・荷主）のための施設」であり、官民ともにユーザー本位の視点を常に共有する必要がある。
- (3) 関西国際空港のセールス・ポイントである「24時間機能」を活かすには、関係ユーザーがメリットを感得できる体制・環境づくりが不可欠である。
- (4) 国際空港間の競争に耐えうる機能整備の一つとして内陸交通との接続が大切な要件であるが、今後は大量高速輸送手段の活用を重視すべきである。

2. 関西圏における2大国際空港の役割と問題点

— 密に連携のとれた両空港の運用を —

- (1) 現在の航空需要の増勢が続けば、21世紀初頭に再び我が国の国

際空港能力は限界に達する。しかも国際空港は今や内外政治・経済・社会生活に不可欠な基礎的インフラである。したがって、関西圏の2大国際空港活用に万全を期することは、関西圏のみならず、日本全体の国家的課題である。

(2) 関西国際空港開港時点（滑走路1本）における両空港のキャパシティは、それぞれ単独では国際空港としての機能に限界がある。したがって、両空港が緊密な連携を保って運用されるよう、エアラインを含む関係当事者の配慮を望みたい。

(3) 大阪国際空港については、国内線専用空港への転換が図られる方向となっているが、ユーザーの利便性重視の観点からは、新空港の整備状況を見極めた上、利用実態に応じた内外路線分担を進めるといった慎重な措置が望まれる。

存続が正式決定した以上、これまで積み残された課題解決に早急に取り組むべきであるが、とくに大阪国際空港の場合は、交通のアクセス面の整備が緊急問題である。

3. 空港機能を活かす内陸輸送面の課題

— 人流・物流の円滑化を図る8つの提案 —

(1) 湾岸道路の整備促進を

空港機能のみならず、大阪ベイエリア開発に不可欠の幹線という観点からも、湾岸道路の関西国際空港までの開通に全力をあげるべきである。また中期的課題として、全線片側3車線以上に拡幅することが強く望まれる。

(2) 大阪空港への交通アクセス強化を

大阪国際空港への交通アクセス強化のため、阪神高速道路11号池田線の拡幅を図ることが望ましい。モノレールの他に、同空港から大阪方面へ直結する鉄道が敷設されれば、関西・大阪の両空港が一本の鉄道で結ばれて両空港の連絡が容易になり、大阪国際

空港－新大阪駅間やO B P、関西文化学術研究都市方面への時間短縮が可能となる。また、両空港と鉄道網の連携による関西の広域交通アクセスの利便性も高まる。

(3)貨物輸送手段の選択肢を豊かに

内陸の貨物輸送についても、将来的には鉄道・水上輸送を含む交通アクセスの多様化を展望しておく必要がある。道路運送のみに依存するこれまでの貨物輸送パターンには限界がある。

(4)空港利用コストへの弾力的な配慮を

関西国際空港のセールス・ポイントである「24時間機能」を活かすには、関係ユーザーの空港利用コスト抑制への配慮が大切で、とくに夜間と昼間のトータル・コストに大幅な格差を生じないように、弾力的な措置が望まれる。空港採算の厳しさは十分理解できるが、ユーザーにとって「魅力ある空港」に育てることが、結局、長期的に見れば採算保持への決め手になる。

(5)通関サービスの充実を

国際空港サービスの重要なポイントである通関の迅速化については、コンピューター化による合理化とともに、昼夜間の人員配置、検疫体制を含めて国際的評価の得られるサービス提供を期待したい。

(6)空港アクセス沿線の公害防止に留意を

24時間空港の機能を発揮させるためには、空港に至る交通アクセス面でも、「24時間支障なく使用できる環境づくり」が欠かせない。とくに沿線の騒音公害については、開通後に問題を生じないように、関係者の事前の留意を促したい。

(7)夜間における労働力確保の準備を

関西国際空港開港時の必要雇用量は、現在の大阪国際空港従業員数の約2倍と推計されている。人手不足が構造的に深刻化しつつある社会情勢下にあって、とりわけ夜間労働力の確保には関係者の十分な事前準備と対策が肝要である。

(8)「関西交通問題懇談会」（仮称）のアイディア

交通アクセス整備に関する問題には、これまでの「タテ割り型」政策・行政では対処し切れない問題が数多く発生しつつある。空港アクセス問題もその一例であり、とくに各種交通手段の連携・組み合わせによる交通ネットワークの形成には、施設を利用するユーザーの声を一層吸い上げる仕組みが必要と考えられる。「より開かれた交通政策・行政」への試みとして、官民関係当事者とユーザー間のコミュニケーションを促進する場としての「関西交通問題懇談会」（仮称）を開くこともアイディアの一つではなかろうか。

4. 関西国際空港「全体構想」の進め方について

- (1) 航空審議会の「中間報告書」にも指摘されているように、いわゆる「3大プロジェクト」の一環である関西国際空港は、今や地域振興のためというよりは、日本全体の国益を担う空港になった。国際空港は我が国が国際貢献度を高めるに不可欠な国際公共財であり、とくに「ハブ機能」を充実することは米国・アジアの中間地点に位置する日本の国際空港の必要条件であるが、近隣他国でも「ハブ機能」の確保を目指した大国際空港の整備・開発が進んでいる。国際空港間のグローバルな競争も激しさを加えている。
- 一方、国内政策面においても、関西国際空港はいわゆる「第二国土軸」の要に位置しており、その開発は多極分散型国土の形成、一極集中の是正という重要課題を併せ持っている。

- (2) 関西国際空港「全体構想」の推進は、以上の観点から見て関西圏の地域問題と言うよりは国家的課題と言えるが、この構想を従来の仕組みのまま実施することは、余りにも問題が多い。

「空港島」は実質的には公有地（新しい国土）である。且つ稼働時までの懐妊期間も永いため、巨額の土地造成費にかかる金利・公課負担を負って採算の目途をつけることは容易でない。

また国家制度の面でも、航空利用者負担を中心とした現行の空港整備方式については、すでに時勢への適応を欠くものとして思い切った一般財源、財政投融资の活用による重点整備の必要性が各界で指摘されている。

- (3) 以上の観点をベースにして、本問題に対する基本的な考えを取りまとめ、今後における各方面の議論に供したい。

- (イ) 空港の土地造成と経営を分離し、土地造成は別途に然るべき公的機関が担当し、造成コストは供用開始後、リース料もしくは長期分割による有償譲渡により回収する。一方、空港株式会社は空港機能の整備をはじめとして経営を軌道に乗せることに専念する。

- (ロ) 地元公共団体の協力については、開発利益の還元、関連用地の買収、補償交渉の円滑化等を含めて、協力体制・方法を関係者の間で見直す。「地元協力姿勢の鮮明化が全体構想実現の前提」という条件を厳しく受け止める必要がある。

- (ハ) 民間協力については、企業本来のノウハウである事業経営面での協力を重視し、資金拠出を含めて広く民間協力を得易い仕組みづくり（税制面の軽減措置を含む）を工夫する。

以 上

1. 本報告書の基本的視点 — まえがきに代えて —

(1) 交通問題委員会の検討課題

平成元年度から新設された交通問題委員会は、「21世紀を展望した関西圏における交通体系のあり方」をメイン・テーマとして検討を進めている。

今さら言うまでもなく、社会の高所得化に伴う時間価値の増大は、単に政治・経済活動面に止どまらず、余暇活動を含むあらゆる社会活動面において、より効率的で信頼度、安全度の高い快適な輸送手段を求めている。「全国一日交通圏」という発想は、この社会的ニーズを端的に現すものと言えよう。

ところで現在、関西圏においては関西国際空港、関西文化学術研究都市、明石大橋の建設をはじめ、大阪ベイエリア開発を含む数多くのプロジェクトが進行している。これらプロジェクトは大小合わせれば 682件、事業費総額28兆円に達すると言われるが、これが最近における関西経済活性化の原動力となっていることは言うまでもない。むしろ将来の課題は、これらのプロジェクトの機能にいかに有機的関連性を持たせて、その総合的な社会効果を引き出すかにかかっているが、交通アクセスの整備がこの重要なポイントになることは、すでに各界で指摘されている通りである。

しかしながら、一口に交通アクセスの整備とは言うものの、その間口はまことに広く、交通網を形成する輸送手段も陸海空にわたって多岐な内容を含んでいる。現に関西圏における各種交通インフラの整備については、それぞれの所管官庁、公団別に将来計画が策定されており、一方、民間からも多くの所見や問題提起が行なわれている。交通問題は国民の日常生活に密着する身近な事柄だけに、各界の関心も極めて深いものがある。

(2) 本報告書のテーマと問題意識

このように広範な内容を含むメイン・テーマに対してどのようなアプローチを試みるか、問題の採り上げ方は様々あり得たが、その当面のテーマとして本報告書においては将来の関西圏における交通網の核となるべき関西圏の2大国際空港の活用方策を検討し、とくに関西国際空港については、その「24時間機能」をフルに発揮するに必要と考えられる交通アクセス・内陸輸送にかかわる問題点を採り上げた。また、これからの大きな検討課題である関西国際空港「全体構想」の進め方に関する基本的な考え方を末尾に取りまとめた。

なお、本報告書は、関西国際空港が今世紀中は滑走路1本で運営されざるを

得ない現実を踏まえ、大阪国際空港との相互補完関係を保ちつつ、関西圏、ひいては我が国内外交流の円滑化に貢献するうえで重要と考えられる当面の問題整理を試みたものである。

このテーマを論議するに当たって留意した基本的視点、問題意識は次の4点である。

(イ) 先に発表された航空審議会の「第6次空港整備5ヵ年計画に対する中間報告書」にも盛り込まれた通り、世界的な航空需要の急増に対応して空港整備に対する国家姿勢が大きく変化している。この結果、関西国際空港の滑走路増設が条件付きながら前向きに打ち出され、大阪国際空港の存続が正式に承認されたが、反面、土地・空域等の空間利用に極めて制約の大きい我が国、とりわけ大都市圏では、限られた空港のより有効な活用が切実な課題であることも併せて示唆されている。

(ロ) 空港並びに周辺施設を含む交通インフラは、言うまでもなく「ユーザー（最終的には利用客、荷主）のための施設」であり、ユーザーには利用する施設を選択する権利がある。現在進められている空港並びに交通アクセスを含む関連プロジェクトはそれぞれ異なった事業主体が建設、運営を担当しているが、「ユーザー本位」という視点は官民ともに共有することが大切である。ユーザーに敬遠される施設は本来の機能を発揮できないばかりか、ひいては事業採算にも問題を生じかねないからである。

(ハ) 関西国際空港の最大のセールス・ポイントは「我が国で唯一の24時間型国際空港」という点にある。夜間の空港利用は当然に航空貨物にシフトする筈であるが、他の国際空港にないこのセールス・ポイントを具体的な成果に結び付けるためには、関係ユーザーがメリットを感じ得る体制づくり、環境づくりが重要な要件になる。これは「ハブ機能」を備えるうえでも不可欠な課題である。

(ニ) 今や国際空港相互間の競争もグローバル化しているが、競争力に富んだ国際空港の基本的要件の一つはエアライン相互もしくは他の交通アクセスとのトランシットの利便性確保にある。この点、道路、鉄道、水上交通等、豊富な交通アクセスが併行整備されつつある関西国際空港は、交通アクセスの不備に悩んだ新東京国際空港の反省を踏まえた計画が進められているが、問題はこれらアクセス整備の充実度にある。また、存続が決定した大阪国際空港へのアクセスには、すでに大きなネックが発生している。とくに、昨今の道路事情やますます交通往来の頻繁化が予想される将来の社会環境を展望した場合、空港への交通アクセスを含めて大都市圏内の交通には大量高速輸送手段の活用を一層重視する必要がある。

2. 関西圏における2大国際空港の役割と問題点

— 緊密に連携のとれた両空港の運用を —

(1) 大きくなった関西圏における2大国際空港の社会的役割

先に触れた航空審議会の「中間報告書」は、国民生活に果たす航空の役割増大、国際的な航空需要の急増という事態の前に、とくに内外のネットワークが集中する東京・大阪2大都市圏における空港整備の立ち遅れが顕著な事実を率直に認め、関西国際空港の開港を含むいわゆる「3大プロジェクト」の完成が第6次空港整備5ヵ年計画期間の最優先課題であることを強調した。同報告書によれば、向こう10年間の航空旅客の伸びは国内で1.71倍、国際で1.90倍、また航空貨物ではそれぞれ1.89倍、2.04倍と予測されている（第1表参照）。航空需要のGNP弾性値は旅客需要で2-2.5、貨物需要で3とされているから、今後の景気変動によって年々の伸び率にフレを生ずることはあっても、需要増加の趨勢は内外ともに続くものと予想されよう。しかも現状、国内旅客の78%、国際旅客の90%が上記の2大都市圏の空港に集中している。

一方、国際関係においても、日本への新規の乗り入れ希望国は39ヵ国（運輸白書）にのぼり、新たな国際摩擦要因となりかねない情勢で、現に先の日米構造協議でも我が国の空港能力の不足が米国側から強い指摘を受けるに至った。関西国際空港の開港促進と並んで大阪国際空港の存続が正式承認されたのも、こうした社会的背景によるものである。

しかしながら現在の航空需要の増勢が続けば、21世紀初頭において我が国の国際空港キャパシティは再び限界に達すると言われている。それだけに関西、大阪両国際空港の機能を万全に発揮させることは、関西圏のみならず日本の内外交流拠点の確保という意味でも重要な課題と言わねばならない。

(2) 問題含みの2大空港のキャパシティ

関西国際空港が開港すれば、開港当初の年間発着能力は12万回、これに存続を正式承認された大阪国際空港の現在の能力12万8千回を単純に合計すれば、関西圏全体としての空港能力はほぼ倍増する計算になるが（第2表参照）、それぞれの空港の当面の問題点を検討すると運用面で多少の不安が残る。このうち大阪国際空港の発着は厳しい運用制約下の実績であり、潜在的需要はなお多い点を念頭に置く必要がある。

まず、第1期工事完成時点での関西国際空港は滑走路1本の空港で、上記の開港当初の年間発着能力は現在の新東京国際空港の11万5千回とほぼ同レベル

である。このほど国際線については原則として関西国際空港へ集中する方針が決定したが、能力的にみると現在の新東京国際空港のケースのように乗り継ぐ国内線の発着がかなり制約され、トランシットが時間的に必ずしも円滑に行かないケースが多くなる懸念もある。また、関西国際空港は海上空港であるだけに、優れた景観はセールス・ポイントになり得るものの、とくに冬季の季節風が強い大阪湾に立地しているため、横風用滑走路のない状況のもとでは気象条件次第で離発着に支障を生ずる事態も危ぶまれる（昭和53-59年の計測結果によれば、関西国際空港A滑走路の横風25ノットまでの離着陸許容状態、いわゆる「ウィンドウ・カバレッジ」は年間平均 99.45%であるが、とくに冬季のそれは 98.16%で新東京国際空港の 99.76%をかなり下回っている）。深夜、早朝に発着する航空機の緊急避難空港が近辺には求められない状況だけに、横風用滑走路の増設が急がれる。

一方、大阪国際空港については、関西都市圏の中心部に位置する立地面での利便性は高いが、市街地に囲まれた空港だけに騒音公害問題からの早期脱却は困難であり、厳しい発着時間制限は当面解消されそうにない。したがって、同空港の全体発着回数も現状以上に大幅な増加を期待することはなかなか困難と言えよう。

欧米の大型国際空港の事例を見るまでもなく、国際空港は国際・国内路線をそれぞれの空港に集中し、内外を問わずエアライン相互間におけるトランシットの利便性を提供するのが「ハブ機能」を備えた本来的な姿である。

しかしながら、関西、大阪両国際空港の現実をみると、いずれも理想の姿には遺憾ながらほど遠い。これは関西に限らず、土地利用に制約の多い我が国大都市圏空港の宿命とも言える。

大阪国際空港は国営、関西国際空港は株式会社で経営主体が異なるため、当然ながら諸々の利用条件も違うという難しい問題はあるが、それぞれに単独では本来の国際空港としての十分なキャパシティを当面持ち得ないことも現実である。それだけにユーザーの立場からは、たとえば路線配分、発着時間帯の調整等によって両空港が相互に機能を補完し合い、運用面での緊密な連携を通じて利便性の確保に万全の配慮を施すことが切に望まれる。この点については、エアラインをはじめ空港運営に関与する関係当事者間の綿密な事前協議を期待したい。

（３）大阪国際空港の運営はユーザーの利便性重視を

従来は不明であった大阪国際空港の存続が正式の決定を見た以上、同空港の将来の有効活用、周辺施設の整備等、これまで積み残された問題の検討にも早

急に着手することが必要である。

関西国際空港開港後の大阪国際空港の運用については、原則として国内線専用空港への転換が図られることとなったが、現実問題として当面滑走路1本で運営される関西国際空港に先に触れたような運用面での問題が懸念される限り、少なくとも事前にユーザーの利用実態調査を行い、関西国際空港の整備状況を見極めたうえ、内外路線分担を進めるといった慎重な措置が望まれる。

本来、関西国際空港は大型ジェット機による長距離国際線の新規誘致に注力することが、新東京国際空港と並ぶ我が国ゲートウェイ空港の機能を担うにふさわしい。また、これに接続する近距離国際線の配置も「国際ハブ空港機能」確保の観点からは当然の配慮と言える。

しかしながら、東南アジアとの関係が歴史的に深い関西地区の特性から考えると、チャーター便、臨時便等については関西・大阪国際空港を併用し、大阪国際空港にも国際空港としての機能を残置するべきである。また、将来の問題として両空港の運用に改善を要する事態が生じた場合には、路線分担を含めてユーザー・ニーズに柔軟に対応するといった弾力的な配慮が望まれる。

このほか、低騒音機材の導入促進、騒音軽減運行方式の徹底化等の方策によってジェット枠拡大を図り、空港利用効率を高める努力が大阪国際空港の場合は特に重要と思われる。

なお、大阪国際空港の利用客は、1988年実績で年間2千万人を上回り、種々の制約下でありながら84年に比べて13%増加している。これは1日平均で5万5千人に相当し、関西国際空港開港時の予測数値である5万人より多い（第3, 4表参照）。しかも交通アクセス手段が道路のみに頼っているため、シーズンによっては空港へのアプローチ自体が困難化している。今後整備を要する周辺関連施設の中でも、交通アクセスの整備は緊急に解決を要する問題である。

3. 空港機能を活かす内陸輸送面の課題

— 人流・物流の円滑化を図る8つの提案 —

■早急に整備すべき交通手段

(1) 湾岸道路の整備促進を

「りんくうタウン」から神戸市に至る阪神高速道路公団の湾岸線は、大阪ベイエリアの地勢条件からみて、近畿内陸部の道路網を有効活用するための大動

脈である。将来は、明石大橋－淡路島－紀淡海峡ルートを結ぶ大阪湾環状線、さらにはこの環状線から分岐して東海道、山陽道、四国方面に伸びる放射線状ルートの形成も展望できよう。大阪ベイエリア開発のキー・ポイントの一つが道路網の整備にあるとすれば、湾岸線はその背骨に当たる。また、これは殆ど騒音公害の恐れがない海岸沿いのルートであり、関西国際空港への輸送機能確保という点でも不可欠のインフラである。阪神高速道路公団では、湾岸線と大阪・池田線を結ぶ神崎川線を開発、関西・大阪両国際空港を直結する計画で、平成3年度に新規予算要求を行っているが、差し当たり大阪・りんくうタウン間の全通に全力をあげることを望みたい。

なお、従来の我が国の高速道路は原則として片側2車線で敷設されてきたが、現在では拡幅の必要性に迫られている路線が数多く発生している。とりわけ湾岸線は近畿道路網の中核を形成する大幹線であるから、種々の困難はあろうが、中期的計画として少なくとも全線片側3車線以上に拡幅整備するよう強く希望する。

(2) 大阪国際空港への交通アクセス強化を

現在の大阪国際空港の1日平均利用客は5万5千人であるが、これ以外の従業員、送迎者等を合わせた空港出入者はほぼ10－15万人程度と推量される（関西国際空港開港時の空港出入者数の推測は旅客5万人を含めて15万6千人、また、これら出入者のうち54%は鉄道利用によるものと推測されている）。しかもこれまでアクセス手段が道路のみに限られていたため、たとえば大阪市心部と空港を結ぶ11号池田線の混雑ぶりは顕著で、早朝・昼食時・夜間以外の時間帯では渋滞が慢性化しつつあり、この拡幅が各界の強い要望となっている。過去の我が国の各種交通量予測は、ややもすれば需要を過少に見積もる傾向があり、このため交通手段の整備が遅れがちに推移してきたが、大阪国際空港のアクセス不備もその事例の一つと言えよう。

道路アクセスの改善とともに、同空港に直結する鉄道の敷設も課題の一つと考えられる。

昨年5月、運輸政策審議会が答申した「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備基本計画」では、大阪モノレールの大阪国際空港への延伸が盛り込まれ、平成5年春の開通を目指して工事が進められている。しかしながら、この路線は大阪市心部直結型でないうえ、輸送力も限られる。したがって、空港の存続が正式化した以上、ぜひ大阪方面から空港へ直通可能な鉄道の敷設を実現すべきである。目下、地元の伊丹市においてJR宝塚線からの分岐路線が提案されているが、具体的な路線決定、建設主体、方法等は今後の当事

者間の検討に委ねるとしても、できるだけ早い機会に計画の追加決定を期待したい。これが実現すれば、関西・大阪両国際空港は1本の鉄道で結ばれる結果、距離的に離れた両空港間の連絡も容易になり、また大阪国際空港－新大阪駅間、片福線経由によるO B P、関西文化学術研究都市方面への連絡も時間短縮される。したがって、この路線敷設は両空港と在来鉄道網との連携による関西広域交通アクセスの利便性を高めるうえでも、極めて有効なプロジェクトと考えられる。

(3) 貨物輸送手段の選択肢を豊かに

関西国際空港は24時間使用可能な国際空港であり、必然的に航空貨物の取り扱い増加が予想される。これら貨物の内陸輸送はトラックに委ねられることとなるが、運輸省の調べによればドライバー不足は年々深刻化し、6大都市圏におけるトラック1台当たりのドライバー数は現在ですら0.86人まで低下している。しかも先行きについても、好転は期待薄の状態であり、昨今の道路事情や環境問題等も併せ勘案すると、貨物輸送を道路運送にのみ依存することは限界がある。

したがって旅客輸送のみならず、将来は空港からの貨物輸送についても、鉄道、水上輸送を含めて内陸輸送手段の選択肢の拡大を展望しておく必要がある。

■利用しやすい空港への体制・環境づくり

(4) 空港利用コストへの弾力的な配慮を

現在の方式によれば、関西国際空港は株式会社として経営される。しかも総事業費は第1期工事分だけで当初予定を大きく上回らざるを得ない実情にあり、たださえ厳しい採算が一段とその度を加えることは明らかである。しかし反面、空港を利用する各分野の内外ユーザーの立場からみると、利用コストの高低は空港選択の重要な基準になる。現状においても、たとえば新東京国際空港の国際線着陸料はB-747-200Bのケースで844,800円とケネディ空港(N.Y)の13.5倍、欧州で最も高いフランクフルト空港の1.5倍に達している(第5表参照)。また、航行援助施設利用料も国際比較において日本は目立って高い。そのうえ、関西国際空港のセールス・ポイントである夜間の利用は、常識的に考えても昼間利用に比較して諸々のコストが高くなりがちである。したがって、ユーザーの負担する利用コストが少なくとも昼間の利用トータル・コストを大幅に上回ることはないよう、深夜・早朝の着陸料等については格別の弾力的な

配慮を望みたい。離着陸時間帯の平準化を図るうえでも、これは有効な措置と思われる。

また、空港への連絡橋の通行料も、ある程度の利用者負担は当然ながら、具体的な料金水準はユーザーの納得が得られる範囲内に設定されることを期待したい。

空港会社側のまことに厳しい採算事情は理解できるが、ユーザーの利用が遠のくような不評を招くことがあれば、せっかくの24時間機能や空港ターミナル内に計画されているビジネスタウンの集客に影響するばかりか、かえって採算を厳しくする懸念なしとしない。空港採算とユーザー利用コストとの兼合いはまことに難しい問題であるが、「魅力ある空港づくり」という長期的観点に立った関係当事者の政策的判断を待ちたい。

(5) 通 関 サ ー ビ ス の 充 実 を

ヒト・モノの通関事務の迅速化は、国際空港間における競争力強化のキー・ポイントであり、たとえば92年に統合を控えた欧州各国の国際空港は、昼夜間を通じて変わらない通関サービス体制の構築に注力している。とくに我が国の場合、航空輸入貨物に占める生鮮品の割合が重量ベースで約4割に達しているが、将来における食糧品輸入の自由化を展望すると、この比率はさらに増える可能性がある。

この点、税関当局においては既に早くから研究を進めており、通関については全面的なコンピュータリゼーションによる合理化を図る意向と聞くが、昼夜間の人員配置、検疫体制の充実等を含めて我が国最初の24時間空港にふさわしい通関サービスの提供を期待したい。

(6) 空港アクセス沿線の公害防止に留意を

空港自体が24時間利用可能という条件を備えていても、内陸輸送手段の利用面で制約を受けるような事態があれば実態面では欠陥空港化を招く。この点で特に留意を要するのは、夜間における空港アクセス沿線の騒音公害問題である。現に、先年開通した瀬戸大橋では事前に綿密な環境アセスメントが実施された筈にもかかわらず、開通後にこの種の問題が表面化して列車がスピード・ダウンの余儀なきに至った。

関西国際空港への主要なアクセス手段については、万全の事前調査、アセスメントが実施されているものと思われるが、建設途上にあってはややもすれば関心が薄れがちな問題だけに、その対策について関係者の十分な注意を喚起しておきたい。

(7) 夜間における労働力確保の準備を

労働省の試算によれば、労働力率が現状のまま推移した場合、1995年には52万人、2010年には910万人の労働力不足が発生するとみられている。このように人手不足の深刻化が予想される社会環境下において、一方、関西国際空港関連雇用労働問題研究会の推計結果によれば、同空港開港時の雇用量は空港本島だけで2万9千人、フル稼働時点では4万2千人と計算されている。現在の大阪国際空港の就労者総数は1万5千人と言われるから、関西国際空港開港時の雇用量はこの約2倍に相当する。このほか、「りんくうタウン」でも4－5万人の雇用が発生するものと推計されている。

とりわけ、夜間作業に従事する要員の確保は欧米の国際空港でも腐心している問題である。したがって空港施設、とくに物流関連施設については徹底的な省力化の工夫が必要となるが、一方、関係当事者においては官民ともに十分な事前対策、準備を進めておくことが肝要と考えられる。

■ユーザーの声を反映する場づくり

(8) 「関西交通問題懇談会」(仮称)のアイディア

今日、国際空港が基礎的な社会資本としてますます重視されている背景には、一段と増加傾向にある内外輸送需要への対応、時間距離の短縮化、より高度の信頼性・安全性・快適性の希求という切実な国際的、社会的ニーズがある。したがって、空港機能の確保を図るためには、当然、空港への交通アクセスを含む総合交通システムの構築という視点が肝要である。とくに国土利用に制約が大きく、限られた空港の効率的活用が重要課題とならざるを得ない我が国では、その必要性が一層大きいと言えよう。その場合、まず重視すべき問題はこれら交通手段を利用する「ユーザーの利便性」である。

しかしながら、現実の我が国の交通政策・行政に関する体制は、必ずしもこれに適応する形態になっていない。他の行政分野と同様に交通問題もいわゆる「タテ割り型」で所管され、たとえば道路・河川は建設省、空港・鉄道・陸運・港湾は運輸省、通信は郵政省というように、陸海空にわたる交通通信手段はそれぞれの領域ないし輸送手段別に所管官庁や管理主体が分かれ、かつ同一官庁内でも局別に所管が細分化されている。したがって各種の交通インフラも、鉄道、航空、道路、港湾等の所管別に計画・管理され、しかも「ハード中心型」、「官主導型」で推進されてきた傾きがある。このため過去の交通インフラ整備は、ややもすれば「ニーズ後追い型」になりやすく、インフラを利用するユーザーの利便性への配慮や各種交通手段の組み合わせによる総合的な交通

ネットワークの形成という観点が必ずしも明瞭でないという問題点があった。ユーザーの利便性という点における新東京国際空港の国際的な不評は、この身近な一つの事例と言えよう。

そのうえ、空港の活用問題に限らず、近年における社会環境の著しい変貌は、ユーザーとの不断の対話をベースにした総合的、多角的で斉合性のある交通ネットワークづくりを求めている。たとえば、我が国人口の急速な高齢化、一層の深刻化が予想される構造的な人手不足、国際的規模でのエネルギー・地球環境問題の表面化、旅客・資材両面における内外交流の増大、交通の利便性・快適性に対する内外ユーザーの価値観の高まり等の多面的な問題への対応は、これまでの「タテ割り型」の個別交通インフラ対策の範囲で吸収し切れるものではない。変化のテンポが速く、かつ多様な社会的ニーズに適応した総合的な交通プランの策定には、これに加えて諸般の行政分野を包含した人流・物流円滑化のためのヴィジョンづくり、言わば「ヨコ割り型」の検討方法も一考を要する問題と思われる。

以上のような観点から、「より開かれた交通政策・交通行政」への一つの試みとして、関係当事者とユーザー間のあらゆる交通・輸送問題に関するコミュニケーション促進の場としての「関西交通問題懇談会」（仮称）を開き、当面の検討テーマに「関西圏における空港活用問題」を採りあげて、ユーザーの隠れた声を今後の総合交通政策・行政に役立てるというアイディアはいかがだろうか。

4. 関西国際空港「全体構想」の進め方について

（１）内外政策面における関西国際空港の意義

かねて関西経済界が要望していた関西国際空港「全体構想」について、先の航空審議会の中間報告書は「事業費の抑制、地元負担のあり方、開発利益の還元等、事業の健全な経営を図るための措置、事業の円滑な実施を図るための措置を地元の協力を得てあらかじめ確立すること」を条件として段階的に整備することとし、差し当たり滑走路１本の増設と関連施設整備を第２期工事として答申した。全体構想自体の必要性が方向として掲げられたことはまことに喜ばしいが、この付帯条件については、単なる関西圏地元の問題というよりはさらに大局的見地に立った検討と政策的判断が必要と考えられる。

イ. 関西国際空港は「国益を担う空港」である

関西国際空港建設に至る経緯を顧みると、約20年前の昭和40年代の半ばに新空港の建設が提議された当時は、騒音公害問題を抱えつつ、すでに能力的にも限界が迫っていた大阪国際空港に代替する空港新設という発想が強かった。併せて、空港能力の不足が関西経済の地盤沈下の一因という考え方から、いわゆる「関西復権」の一つの原動力として日本で最初の24時間型国際空港が企画された経緯がある。言わば企画の当初段階では、不足する国際空港能力の増強とともに、地域振興のための空港づくりというニュアンスが含まれていたことは確かと言えよう。こうした経緯と再建過程にあった当時の財政事情が重なって、本来は国営ないし公営で建設、運営されるべき社会的公共財としての国際空港が、特別立法によるとはいえ民間資本を導入した株式会社で進められることになった。

しかしながら、この20年間のうちに国際空港をめぐる世界情勢や社会環境は大きく変化した。中間報告書も「空港は国民生活に不可欠な社会資本であり、国際社会との調和を図るため国際空港整備は国家的見地から必要」と指摘している通り、国際的に我が国の空港能力不足が問題視されるに至った今日、とくに航空需要の集中する首都圏、関西圏の空港整備は焦眉の急務となり、関西国際空港に対する内外の期待も著しく高まっている。したがって今日では、関西国際空港は単なる地域振興対策というよりは、我が国全体の国益を担う空港として整備が急がれるプロジェクトとなっている。

ロ. 「ハブ機能」をめぐる近隣他国との空港間競争が激しくなる

我が国が国際的貢献度を高めて行くうえで、空港は輸入増進に不可欠な社会的インフラであるが、とりわけ米国・東南アジア間の大圏コースの中間点に位置する日本は環太平洋政治・経済圏の発展に重大な責務を負っている。現に、日本に発着する旅客の60%は東南アジア、25%はハワイを含む米国で占められ、この地域との深い結び付きを示している（第6表参照）。

「環太平洋圏に開かれた日本」としての役割を果たすうえにおいて必要とされるのは、我が国の国際空港が「ハブ機能」を充実することであるが、狭あいで使用制約の多い空港ではこの機能が十分に持ち得ない。のみならず、アジアにおける「ハブ空港」を目指して着々整備、開発を進めつつある近隣諸国の大国際空港（たとえば台北、仁川、上海等）との機能競争面で遅れをとる懸念もある。そうなっては、我が国の国際貢献に支障を来たすのみならず、地理的、経済的にみて本来我が国から提供さるべき便益が不十分という点で、新たな国際的非難の対象ともなりかねない。

このように考えると、新東京国際空港の完成とともに、関西国際空港の全体構想を実現することは「世界に貢献する日本」という国是に沿った国家的課題と言える。

ハ. 関西国際空港は多極分散型国土形成の拠点である

一方、国内政策面における長期的課題という観点からみると、関西国際空港は大阪ベイエリア開発の拠点であるとともに、将来ヴィジョンとして描かれている「東海・南海・四国・九州第二国土軸」の要に位置している。この構想実現によって環瀬戸内海環状ルートが形成されれば、この沿線地域の開発が促進され、国土全体の有効利用が期待できるうえ、第4次全国総合開発計画に示された多極分散型国土の形成、東京一極集中の是正も進むことになる。

この意味において、関西国際空港の建設は単なる空港建設事業というよりは、21世紀にかけた新しい国土づくりという今一つの重要政策課題を併有するプロジェクトである。

(2) 現行方式の反省と第2期工事推進上の問題点

以上にみたように、関西国際空港の全体構想推進は国家的課題と言えるが、現在の仕組みのままでこの大プロジェクトを遂行するには多くの問題がある。

イ. 「空港島」は公有地である

関西国際空港株式会社は当初1兆円の事業予算でスタートしたが、その後の種々の状況変化により、現状では第1期工事段階だけで1.5兆円、第2期以降の工事はさらに2兆円を上回る事業費を要する見込みと伝えられている。この事業費の中には、実質的な公有地として新しい国土となる膨大な土地造成費が含まれているが、投資の懐妊期間が永いプロジェクトであるだけに、この投下資金にかかる稼動以前の金利・公課負担等の諸費用も巨額に達する。株式会社である以上、これはやむを得ないとはいうものの、こうした負担を負いながら採算の目途をつけることはまことに容易ではない。

一方、民間による出資協力にしても、金融経済情勢の先行きが不透明化している昨今の情勢では、膨大な土地造成費に比べれば現実問題として自ずから限度があるものと考えざるを得ない。したがって、実質的に公有地である「空港島」の造成については、別途の仕組みを検討する必要があるだろう。

ロ. 国の空港整備の仕組みを見直すべき時期にある

空港整備の基礎となる関係法規は、航空法（1952年）、空港整備法（1956

年)、空港整備特別会計法(1970年)とも既に20年以上前に制定されたものであり、我が国の空港整備にそれなりの役割は果たしてきたが、著しい近年の社会環境、国際関係の変化を勘案すると、空港整備の仕組み自体を見直すべき時期にきていると言わざるを得ない。たとえば平成2年度における空港整備特別会計の歳入内訳をみると、全体の78%は空港使用料、航空機燃料税、雑収入等の利用者負担分であり、一般会計から繰り入れられた一般財源は8%に過ぎない。しかも税制の変更等により、その額は307億円で500億円に近い繰り入れが行なわれていた昭和50年代に比べて大幅に減少している。こうした利用者負担中心の財源調達方式が既に限界にきていることは、先の「中間報告書」が「我が国の空港使用料等は国際比較において相当高い水準となっており、内外の交流を阻害しないよう留意」と指摘していることから明らかである(第7表参照)。また、長期にわたって使用される基礎的な社会資本であり、かつ経済的にも波及効果・範囲の大きい空港の整備財源が、主として現在の空港直接利用者の負担で賄われている制度にも問題がある。

先般の日米構造協議においても、政府は第6次空港整備5ヵ年計画期間中に滑走路の総延長18%増加を公約したが、21世紀の初頭にかけて倍増が予想される航空需要に対して、現行制度でどの程度に対応可能か、問題の多いところであろう。したがって、向こう10年間430兆円と伝えられる公共事業費の配分については、従来の実績や固定化した予算配分シェアにとらわれることなく、国民生活充実に直結する社会インフラである空港整備のため、思い切った一般財源並びに財政投融资の活用を図ることを望みたい(一般公共事業費中の空港整備事業費は毎年度1.4%前後に過ぎない)。

(3) 関西国際空港第2期工事の進め方について

本件については、先に在阪経済5団体による協議結果が発表されているが、以上の諸点を踏まえたうえ、あらためて現状における基本的な考え方を取りまとめておきたい。

イ. 土地造成と空港経営を分離すること

国際空港は国際公共財であり、その土地は実質的には公有地である。したがって土地造成は公的機関の責任において実施されることが本来の姿であり、開発利益も土地造成費の一部として還元すべき性格の資金と考えられる。土地造成を担当する機関の具体的な性格、組織はさらに検討する必要があるが、この土地造成資金は供用開始後にリース料もしくは長期分割による有償譲渡の形で回収すればよい。

一方、関西国際空港株式会社は第1期工事段階での開港後、空港機能の整備を含めてその経営を早急に軌道に乗せることが最重要課題である。空港オペレーションと第2期工事以降における土地造成等の計画立案・施工責任を併行負担することは、単に採算面のみならず、組織の規模、機能等の面からみても負担が過重化する懸念がある。

ロ. 地元公共団体の協力のあり方を再検討すること

日本全体の空港能力不足の解消が急がれる反面、整備財源に限界がある状況下において財源調達の多様化は大きな課題である。関西国際空港はそのモデル・ケースであり、開発利益の還元、関連用地買収・補償問題の交渉円滑化等については、とくに地元公共団体の協力体制、方法を見直すことが是非とも肝要である。地元の協力姿勢を確立することが全体構想推進の前提条件という「中間報告書」の指摘も厳しく受け止める必要がある。

ハ. 民間が協力し易い仕組みを再検討すること

各界の総力をあげて取り組むべき国家的事業である以上、いわゆる民間協力も当然の課題であるが、民間企業本来のノウハウは事業経営の効率化にある。この点、資金拠出に傾斜しがちであった従来の「民活方式」は見直しの時期にきているものと考えられるが、関西国際空港についても民間の能力活用は事業経営面で重用すべきであろう。

いずれにしても、関係機関の協議により資金拠出を含めて広く民間協力が得易い新しい仕組みづくりの工夫が必要である。また、公的事业への協力金という性格が強い民間資金拠出については、課税面の軽減措置を検討することが望まれる。

以 上

(第 1 表) 日本の航空需要予測 (航空審議会答申)

		1989年度実績値	1995年度 (予測値)	2000年度 (予測値)
国 内	旅客	6,012万人	8,800万人 (1.46倍)	10,300万人 (1.71倍)
	貨物	661千トン	950千トン (1.44倍)	1,250千トン (1.89倍)
国 際	旅客	2,995万人	4,500万人 (1.50倍)	5,700万人 (1.90倍)
	貨物	1,518千トン	2,400千トン (1.58倍)	3,100千トン (2.04倍)

(第 2 表) 日本の国際空港のキャパシティ (年間発着回数)

国 際 空 港 名	現 状	将 来
関西国際空港	(開港時) 12.0万回	16.0万回
大阪国際空港	12.8万回	—
新東京国際空港 (成田)	11.5万回	22.0万回
東京国際空港 (羽田)	18.0万回	23.0万回

(注) 関西国際空港の現状と将来は第 1 期工事段階の推測

(第3表-1) 国際空港別乗降客数推移 (年間)

単位: 千人

		84年		86年		88年		
		実績	83年比	実績	84年比	実績	86年比	84年比
大阪国際	国際	3,566	107	3,763	106	4,750	126	133
	国内	14,300	108	14,043	98	15,370	109	107
	合計	17,866	108	17,806	100	20,120	113	113
新東京国際	国際	10,349	111	11,458	111	16,480	144	159
	国内	421	110	462	110	763	165	181
	合計	10,770	110	11,920	111	17,243	145	160
東京国際	国際	511	98	584	114	702	120	137
	国内	25,825	115	26,661	103	31,504	118	122
	合計	26,336	115	27,245	103	32,206	118	122
合計	国際	14,426	110	15,805	110	21,932	139	152
	国内	40,546	112	41,166	102	47,637	116	117
	合計	54,972	112	56,971	104	69,569	122	127

旅客・貨物とも国際線が急増中 (航空振興財団発行「数字でみる航空」調)

(第3表-2) 国際空港別貨物取扱量推移 (年間)

単位: トン

		85年		86年		88年		
		実績	84年比	実績	85年比	実績	86年比	85年比
大阪国際	国際	129,413	102	153,099	118	187,682	123	145
	国内	155,881	105	166,005	106	196,711	118	126
	合計	285,294	104	319,104	112	384,393	120	135
新東京国際	国際	735,799	103	858,818	117	1,194,041	139	162
	国内	3,855	112	3,943	102	8,646	219	224
	合計	739,654	103	862,761	117	1,202,687	139	163
東京国際	国際	16,840	107	20,746	123	23,522	113	140
	国内	307,069	110	331,419	108	407,573	123	133
	合計	323,909	110	352,165	109	431,095	122	133
合計	国際	882,052	103	1,032,663	117	1,405,245	136	159
	国内	466,805	108	501,367	107	612,930	122	131
	合計	1,348,857	105	1,534,030	114	2,018,175	132	150

(航空振興財団発行「数字でみる航空」調)

(第4表) 関西国際空港の出入者数、貨物量の想定(1日平均)

区 分	開 港 時	16万回発着時
旅 客	50,000人	68,000人
送迎・見学・商用者	57,000人	61,000人
従 業 員	49,000人	59,000人
合 計	156,000人	188,000人
貨 物	1,800トン	3,000トン

(関西国際空港株式会社調)

(注) 開港時出入者 156千人のうち、鉄道利用84千人(54%)、乗用車利用60千人(38%、車両数27,900台)と想定されている。

(第5表) 世界主要空港の着陸料(国際線)

単位: 円

国 名	空 港 名	B-747-200B	DC-10-40
ア メ リ カ	J. F. ケネディ (ニューヨーク)	62,427	44,590
	サンフランシスコ	60,196	43,013
	ロスアンゼルス	48,676	34,780
	ホノルル	43,560	31,129
フ ラ ンス	シャルル・ド・ゴール (パリ)	370,259	257,122
西 ド イ ツ	フランクフルト	571,114	408,865
イ ギ リ ス	ヒースロー (ロンドン)	46,360	46,360
オ ラ ン ダ	スキポール (アムステルダム)	415,963	295,716
イ ン ド	ニューデリー	536,905	372,002
香 港	香港	155,477	124,127
日 本	新東京国際 (成田)	844,800	604,800
	東京国際 (羽田)	657,300	469,520

(航空振興財団発行「数字でみる航空」調)

(注) H. 2. 1. 25の通貨レートにより換算(1ドル=144円)

(第6表) 日本の発着地別国際線旅客需要(1988年)

	旅 客 数	構 成 比 率
日 本 発 着	2,589万人	100.0%
香 港	297	11.5
台 湾	285	11.0
韓 国	398	15.3
ASEAN(5ヵ国)	339	13.1
中 国	98	3.8
グアム・サイパン	139	5.4
その他アジア	14	0.6
アジア小計	1,570	60.7
ハ ワ イ	245	9.5
米 本 土	437	16.9
米 国 小 計	682	25.4
オーストラリア	65	2.5

(日航調)

(第7表) 空港特別会計の主要歳入項目推移

	歳入 合計 (A)	一般 財源 (B)	$\frac{B}{A}(\%)$	航空 燃料税 (C)	空港 使用料 (D)	雑収 入等 (E)	$\frac{C+D+E}{A}(\%)$
昭和55年度	2,194	447	20.4	527	1,092	128	79.6
60	2,642	437	16.5	490	1,231	224	73.6
61	2,746	359	13.1	548	1,282	287	77.1
62	2,899	342	11.8	541	1,319	388	77.5
63	3,132	300	9.6	581	1,390	542	80.2
平成元年度	3,504	294	8.4	615	1,477	705	79.8
2	3,793	307	8.1	610	1,568	785	78.1

(航空振興財団発行「数字でみる航空」調)

(注) A. B. C. D. Eの単位は億円

平成元年度 交通問題委員会活動状況

5月22日 正副委員長会議

「交通問題委員会の本年度の活動方針について」

7月18日 関西国際空港建設現場およびアクセス整備見学会

N C B → 泉佐野市内のホテル → J R 大阪駅

- ・「関西国際空港がめざすもの」

講 師 関西国際空港(株) 常 務 井 上 春 夫 氏

- ・「りんくうタウン構想について」

講 師 京都大学工学部 教 授 吉 川 和 広 氏

- ・「関西国際空港へのアクセス整備について」

講 師 建設省近畿地方建設局

道路部長 角 町 洋 氏

- ・埋立現場説明（ホテル屋上より）

関西国際空港(株) 広報課長 樋 口 宣 行 氏

9月 6日 講演会・常任委員会（都市問題委員会と共催）

「関西の鉄道交通体系 ―運輸政策審議会の答申を中心に―」

講 師 運輸省近畿運輸局 企画部長 馬 場 耕 一 氏

9月28日 常任委員会

「車と道路のシステム化 ―カー・コミュニケーション―」

講 師 住友電気工業(株)

取締役・支配人 油 本 暢 勇 氏

11月24日 講演会・常任委員会

「関西国際空港と今後の航空交通の展望」

講 師 運輸省大阪航空局 局 長 安 田 善 守 氏

12月18日 講演会・常任委員会（都市問題委員会と共催）

「ライフスタイルの変化とこれからの人流・物流」

講 師 神戸大学経営学部 教 授 田 村 正 紀 氏

3月26日 常任委員会

「・本年度の活動報告

- ・ユーザー・サイドから見た望ましい交通体系のあり方について
のフリー・ディスカッション」

平成 2 年 度 交 通 問 題 委 員 会 活 動 状 況

- 5月10日 正副委員長会議
「交通問題委員会の本年度の活動方針について」
- 6月21日 常任委員会
「新空港の機能を活かす総合交通網構築への課題」
- 7月31日 講演会・常任委員会
「国際交通における関西のポジショニング」
講 師 神戸大学経営学部 教授 宮 下 國 生 氏
- 8月31日 スタッフ会
- 9月 4日 講演会・常任委員会
「第6次空港整備計画中間報告について
—その概要と今後の課題—」
講 師 京都大学工学部 教授 吉 川 和 広 氏
- 9月21日 正副委員長会議
「提言のスケルトン案についての討議」
- 10月23日 スタッフ会
- 10月29日 常任委員会
「第1次提言案についての討議」
- 11月 5日 常任委員会
「第2次提言案についての討議」

11月16日	提言「関西の2大空港をどう活かすか —ユーザーの視点から—」(案) 幹事会に報告
--------	--

11月26日	提言「関西の2大空港をどう活かすか —ユーザーの視点から—」 記者発表
--------	---

平成2年度 交通問題委員会常任委員会名簿

(敬称略・順不同)

委員長	高 畠 康 雄	鴻 池 運 輸	専 務
副委員長	上 山 勝 之	関西国際空港 ビルディング	常 務
〃	梅 原 利 之	西日本旅客鉄道	常 務
〃	篠 崎 由紀子	都市生活研究所	社 長
〃	佐 藤 隆 二	日本エアシステム	常 務
〃	菅 井 基 裕	阪 急 電 鉄	副 社 長
〃	鈴 木 正 訓	東海旅客鉄道	取締役 関西支社長
常任委員	荒 卷 恭 士	き ん で ん	専 務
	井 上 和 夫	近畿日本鉄道	常 務
	井 上 龍 吾	全 日 本 空 輸	取締役 大阪支店長
	尾 池 良 行	那 須 藤	社 長
	勝 田 悦 之	大 林 組	副 社 長
	桐 山 輝 彦	神 戸 屋	社 長
	久 保 勇	南海電気鉄道	常 務
	近 藤 晃	日 本 航 空	取締役 大阪支店長
	佐々木 英 彰	住友電工ハイテックス	会 長
	玉 中 秀 明	近畿日本ツーリスト	専 務
	土 崎 敦	マ ッ ダ	大阪支社長
	野 村 昌 平	ダ イ エ ー	専 務
	古 川 深 志	丸 紅	大阪業務部長
	堀 尾 輝 昭	大 阪 セ メ ン ト	常 務
	町 野 隆	住 友 金 属 工 業	物流企画室参事
	三 井 康 平	ク ボ タ	常 務
	森 井 哲 也	清 水 建 設	専 務
	山 本 光 二	紀 州 製 紙	専 務
	渡 辺 徳 雄	日 本 電 信 電 話	通信システム本部 企業情報通信 システム第一部長
	渡 辺 鋼 司	鴻 池 運 輸	社長室・主任部員

	新 堂 秀 治	関 西 国 際 空 港 ビ ル デ ィ ン グ	営 業 部 次 長
	田 中 孝 房	西 日 本 旅 客 鉄 道	事 業 本 部 フ ァ イ ナ ン ス グ ル ー プ グ ル ー プ リ ー ダ ー
	風 秀 彦	日 本 エ ア シ ス テ ム	関 西 国 際 空 港 プ ロ ジ ェ ク ト 室 参 事
	青 木 和 善	阪 急 電 鉄	鉄 道 本 部 鉄 道 企 画 室 調 査 役
	竹 下 正 純	東 海 旅 客 鉄 道	総 務 課 長
事 務 局	萩 尾 千 里	関 西 経 済 同 友 会	常 任 幹 事 事 務 局 長
	梅 名 義 昭	関 西 経 済 同 友 会	企 画 調 査 課 長
	井 上 仁	関 西 経 済 同 友 会	企 画 調 査 課 主 任 研 究 員
	金 子 秀 一	関 西 経 済 同 友 会	企 画 調 査 課

関西の2大国際空港をどう活かすか

— ユーザーの視点から —

1990年11月16日発行

発行者 社団法人 関西経済同友会

常任幹事 萩 尾 千 里
事務局長

大阪市北区中之島6丁目2番27号

電話 (06) 441-1031

