

第1回 関西全体の航空需要拡大について考えるセミナー講演録

日時：平成25年7月16日(火)

場所：伊丹シティホテル 3階 光琳の間

主催：大阪国際空港利用促進協議会（兵庫県、伊丹市）

後援：伊丹商工会議所、豊中商工会議所、池田商工会議所

開会挨拶：伊丹市長	藤原 保幸	・・・	p 1
講演1	：関西3空港への期待 阪急阪神ホールディングス株式会社 代表取締役社長	角 和夫	・・・ p 3
講演2	：今後の大阪国際空港のあり方 新関西国際空港株式会社 常務取締役	蒲生 猛	・・・ p 9
講演3	：経営統合の成果と今後の進むべき道 関西学院大学経済学部 教授	野村 宗訓	・・・ p18

開会挨拶

伊丹市長 藤原 保幸

皆様、本日はお忙しい中、そして暑い中、このセミナーにお越しくださいまして誠にありがとうございます。先週、兵庫県と伊丹市で伊丹空港の利用をもっと促進しようじゃないかという協議会をつくり上げて、その第1のお仕事であります。本来、兵庫県の井戸知事が来てご挨拶いただくところですが、今ごろマイクはマイクでも選挙のマイクを握って走り回っておられるかと思しますので、僭越ではありますが私も私が協議会を代表して一言御挨拶申し上げるところでございます。

最初のセミナーでありますけれども、講師として関西経済界のリーダーでありまして、阪急阪神グループの総帥を務めておられます角社長、そして新関西国際空港株式会社から、この空港問題についてのプロであります、以前運輸省、国土交通省におられて、伊丹空港の問題についても熟知しておられ、羽田空港の空港長も務められた蒲生常務にわざわざお越しいただきました。そして、空港問題、ここ数年ばかり特に脚光を浴びて全国的な課題、首都圏でも関西圏でも空港はどうするのかというのが国際的にも課題になっているわけですけど、その分野の研究者として第一線で活躍しておられます関西学院大学の野村教授にもお越しいただきました。

そしてさらに、神戸商工会議所の大橋会頭にもお越しいただきまして、オール関西ここにありというふうになり主催者として非常にうれしく、ありがたく思っております。

実は私この空港問題、かねてよりいろいろ主張してまいりました。ここ10年ぐらいになりましょうか、関西の空港問題、関空と伊丹をどうするのか、関空が思うように需要が伸びないとか、2本目の滑走路をどうするのかといったようなこと、大きな課題となりまして、紆余曲折を経て関空の2期工事も完成しました。そういう中で、国からするとせっかくそれだけ多額の予算を投入してつくった関西国際空港だから、まずはちゃんと使いなさいというのが国の方針としてありまして、結果として伊丹からは長距離便を中心に関空へ便を移されました。移して関空がどんどん伸びていけば、それはそれで政策目的に達したということなんでありまして、結果として便は移りましたが、お客さんが余り移りませんでした。これはいかなものかということで、国のほうでもいろいろ検討していただきまして、従来の関空か伊丹かという、そういう不毛な政策はやめ、関空も伊丹も活用してオール関西、オールジャパンのために活用したほうがいいんじゃないかといったようなことで、経営統合ができ上がりました。ちょうど1年余り前になりますが、去年の7月から新関西国際空港株式会社が関空と伊丹を統合して考えるということになりました。そして、本日、蒲生常務に来ていただいているわけですが、安藤社長もいろいろ熱心に関空と伊丹を両方活用してやろうというのでやってこられまして、関空はこれからどんどん快調にLCCを中心に国際便が、中国との関係が厳しい中で伸びてきて、来年春からはFedEx、国際貨物の拠点もできるというようなことで、結構なことだと思っております。関西にとって関空は非常に大事な、長い滑走路を2本も持った国際空港でありますから、関西の国際玄関口として関空を中心に使うと、これは当然だと思っております。ただ、そのために伊丹を規制するというのはいかなものか、どう使うかは新関空会社、民間の発想、あるいは航空会社、そもそもは利用者が決めていただければいいのではないかと申し上げているわけでありまして、伊丹についてはその利便性からして規制を外してもらえればもっともっと有効に使えるのではないかと。その際には安全と環境の問題を最優先というのは当然でありますけれども、安全と環境を確保した上で有効に活用することが、この

地域のためということだけではなくて、関西全体のため、日本全体のためということになろうかと思えます。今まさに参議院選挙中で、アベノミクスの是非が問われているわけでありますけれども、アベノミクスの3本目の矢、成長戦略の中で私は規制緩和、空港政策における規制緩和も入れていただいているのではないかと。そして伊丹の規制緩和についてもそういう見方で考えてもらっていいのではないかと、そんなふうに思っております。いずれにしましても伊丹空港のより一層の活用のために、本日こうして大勢の皆さん方、関心を持って集まってきていただきました。皆様方の御意見をお聞きしながら、ともに頑張っていきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

本日は講師に来ていただきました3人の先生方、そして会場にお越しいただきました大勢の皆様方に感謝申し上げます、主催者としての御挨拶にかえさせていただきます。

< 講演 1 >

関西 3 空港への期待

阪急阪神ホールディングス株式会社 代表取締役社長 角 和夫

ただいまご紹介いただきました、阪急阪神ホールディングス、阪急電鉄の社長をしております角でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

私は阪急電鉄に入社して 20 年間運輸の仕事をしてきましたが、空港問題につきましては全くの素人でございます。したがって、鉄道会社としての話と、それから関西経済連合会の副会長として、まちづくりと文化観光を所管する委員会を担当しておりますのと、昨年から財政審議会の委員として関西から参加しておりますので、今日はその辺の話も少しさせていただければと思っております。

空港アクセス

私は、入社当初、阪急宝塚線に所属しておりましたが、その後、本社でダイヤを担当することになりまして、当時の宝塚線のダイヤと申しますのは、15 分間隔で急行と、梅田 - 宝塚の普通、そして池田に車庫があった関係で池田折り返しの梅田 - 池田の普通が 1 本ずつということで、15 分間隔の中に急行が 1 本、普通が 2 本というものでした。宝塚から石橋までのお客さんは急行で梅田へ運び、そしてそのほかは普通 2 本で運ぶと、そういうダイヤでした。それは輸送需要の実態に合っていないということで、1986 年、ちょうど私が係長の最後の年なんですけれども、ダイヤ改正を行って、10 分間隔のダイヤで、急行を豊中に停車させるということをやりました。

その後、97 年に大阪モノレールが南茨木と大阪空港間を開通したので、それを受けて 2003 年に、当時私は鉄道本部長をしていましたが、蛍池に急行を停車する形になりました。その結果、蛍池駅は、97 年には約 3 万人だった乗降人員が、急行を停めた 2003 年に 3 万 2,000 人に増えまして、それからどんどん増えていって、2008 年には 3 万 9,000 人まで増えました。ところが伊丹空港の発着便数が減った影響かわかりませんが、沿線人口は増えているけれども、残念ながら直近では 3 万 8,000 人と、少し減少になっております。

鉄道の関係で申しますと、関空とのアクセスをどうするかという話がございます。北陸新幹線の計画が、3 ルートあるというのはご承知のとおりですけれども、私は小浜ルートで新大阪に入れて、新大阪からそのまま関空へ新幹線を延ばす案が一番理想的だと思っていました。最近、国土強靱化ということもあって、少し前向きな話も出ているけれども、やはり人口減少時代に巨額の投資、倍までは行かないけれども、米原ルートで大体 5,500 億ぐらいで、小浜ルートで新大阪まで引きますと、約 1 兆円近くかかります。投資対効果の割合も米原ルートが 1 としますと、小浜ルートは半分ぐらいになってしまいます。ということで、今、関経連、あるいは広域連合のほうも北陸新幹線については米原ルートを選択する方向へ動こうということになっております。

訪日旅行者増加に向けた取組み

リーマンショック以降の急激な円高の状況が是正されたことによりまして、最近はかなり訪日の外国人の方の数が増えております。今の対前年の率で言うと年間で大体 1,050 万人ぐらいになるのではないかと思いますので、悲願であったインバウンド 1,000 万人が今年達成できるのではないかと思います。先日、新関空会社の福島会長にお聞きすると、韓国では 24 時間対応のコールセンターが

あるという話です。私どもはそこまではできませんけれども、梅田にツーリストセンターをつくりまして、来場者が月に1万人、カウンターでのお問い合わせがその半分の5,000人で、このうちの55%の方は外国の方です。4カ国語対応ということで、英語と中国語と韓国語と日本語で対応しますが、中国語と韓国語で対応するのはいわゆる留学生です。中国、韓国から関西学院と関西大学に留学している学生アルバイトが案内業務をしています。アルバイトの学生たちが大阪、神戸、京都を含めて観光案内ができるようになってもらい、日本の文化に触れていただく。そうすると、その留学生が本国に帰ったときに日本のことをよく理解して、うまく宣伝してくれるんじゃないかなという思いもあります。河原町にもオープンさせまして、こちらも大体月に1万人、カウンター対応が8,000人で外国人が50%です。

それから、これは阪急線内ですけども、ツーリストパスというのを作ってまして、外国人の旅行者には、1日で700円、2日で1,200円で、阪急線内で一日何回でも乗り降りができ、年間約2万8,000枚売られています。また、関空と京都について、南海、地下鉄、阪急を利用した運賃は1,550円ですけども、この3社で割引をして1,200円で発売し、最初の2011年は3万枚でしたけれども、昨年は7万枚売れて、そのうちの約7割が外国人の旅行者となっています。

国では、今までばらばらにやってきた観光行政を一本化しようという動きがようやく出ております。関西でもまだ一本化は実現していません。観光関係の組織としては、広域連合、関西地域振興財団、大阪観光局、そして自治体の推進協議会がありますが、関西が一つになってインバウンドの促進をやるとしても、当然予算が伴います。例えば阪急がやっている梅田のツーリストセンターは、阪急梅田駅の中ではなくて梅田駅から1階におりたJRの高架下に設けていますので、阪急のお客様だけじゃなくて、広くいろんな方に、大阪市内のことやJRのことも含めて、ご案内ができるような体制をとっているけれども、こういう形をとろうとすると当然予算が必要になります。そこで、観光関係の4つの団体が一つになって、まとまった力を発揮できないかということで、新関空会社の福島会長に座長をしていただいて、インバウンドのホスピタリティを上げていこうという取り組みを始めようとしております。

成長戦略 ~医療・創薬とまちづくり~

私は、危機意識の共有ということを常に言っています。もともと小林一三が阪急電車を走らせた当手を振り返ると、1885年に南海はなんばと大和川間で阪堺電車が走っていたわけですね。1905年には神戸-大阪間を阪神電車が走っていたんです。小林一三が宝塚線に電車を走らせたときは、全く田んぼばかりで輸送需要のないところに走らせたわけですから、いわゆる後発のベンチャービジネスとして、いかに新たな輸送需要をつくり出していくかということで、いわゆる危機意識といいますかね、いろんな知恵を絞ったと。

神戸の医療産業都市を見せていただいたときに感心したのは、京都大学の総長をされていた井村先生がいわゆる「ボス」で、その下の専務理事は大阪大学の医学部で国立循環器病センターの産婦人科部長をされていた方、その下には当然神戸大学の医学部の方がおられると。その方たちが一緒になってこの神戸の医療産業都市をすばらしいものにしようということでした。私は、「大阪大学と京都大学の医学部ってというのはかなり壁といいますかね、少し一緒になれないような、仲が悪いように聞いていたのですが」と聞いたら、いや、京都大学も大阪大学も神戸大学も医学部は一つです、と仰いました。それはなぜか。競争相手は関西にいるのではないんですよね。その方はそこまで言われなかったけれども、競争相手は例えば東大や慶応の医学部とか、あるいは海外とか、そういう危機意識を持つことによって、こういうすばらしい組織ができ上がっているのではないかということです。

関西イノベーション国際戦略総合特区は、3府県3政令市が一緒になって、全国でも1番のプロジェクト

ト数を抱えているわけですから、非常にすばらしいものができたのは事実です。ところが、この国際戦略総合特区は、規制改革、税制、それと補助金での優遇措置があるのですが、特区に認定されてからかなりの数の規制改革の要望を出しましたが、残念ながら実際に認められたのは3つか4つということになっています。したがって、今、関経連で特に強くお願いしているのは、今度の国家戦略特区では規制改革と税制優遇を最大限活用してこれから関西が成長していくために、ぜひとも神戸、大阪、京都も含めた指定をしていただきたいということをお願いしています。どうなるかわかりませんが、ぜひとも広域連合のほうでは、そういった動きをしていただければありがたいというふうに思います。

ご承知のように4月26日にうめきた先行開発区域「グランフロント大阪」がオープンしました。非常に多くの方に、大体1日平均で20万人くらいの方にお越しいただいており、うまくいっているけれども、問題はうめきた2期開発をどうするかという話になっています。このうめきた2期開発区域を何とか緑豊かなまちにしたいということですが、JRTT(独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構)が保有されているこの土地を適正な価格で払い下げしていただけたとしても、開発は恐らくは10年以上かかります。緑を中心ということは採算、いわゆる営利目的でここを民間が開発しようとしても、それは無理です。これからしばらくしたらコンペが始まりますけれども、私が協議会で主張しているのは、ここは利益を追求しないコンペをしてほしいということですが、どうなるかわかりません。また、開発の後、緑をどうやって将来にわたって維持していくかということも問題になります。それで、先般、大阪府知事も協議会の意向を受けて、ニューヨークを視察していただいたようですが、マンハッタンに19のBID(Business Improvement District)があります。ニューヨーク全体では44あります。大体11ヘクタールとか16ヘクタールで、うめきた2期開発区域は17ヘクタールです。このマンハッタンでなぜこれだけBIDが進んだか、これはスラム化の問題ですね、有名なのはニューヨークの地下鉄が非常に治安が悪くなって、ほとんどお客さんが乗らない。それをきれいにして治安をよくすることによって地下鉄が復活したっていうのも、いわゆるまちづくりですね。あるエリアがスラム化すると、その地権者や地主がビルを持っていても、誰もテナントに入ってくないんですね。したがって、そのエリアを生き返らせるために固定資産税、あるいは土地計画税にプラスして若干の税金を払ってもらい、そのエリアをよくするために使う。ニューヨークではブライトンパークとか、いろんな成功事例がありますけれども、そのやり方をうめきたで、スラム問題の解決ではなく緑でやろうということを提唱しているわけです。うめきたでのBIDの取組みは、関経連として研究していますが、そのほかにも神戸でも京都でもそういうまちづくり、タウンマネジメントの動きは出ております。

先日、うめきたの中にPMDA-WEWEST構想(独立行政法人 医薬品医療機器総合機構の関西事務所)がようやく認められまして、これはもちろん神戸の医療産業都市にも関連しますし、あるいは彩都の医薬品系統のほうにも関連します。薬の市場というのは6兆6,000億ぐらいです。ちょっと資料が古いですが、2011年のシェアでは関西が29%、関東27%でしたけれども、12年は関東が25%になっています。今回、行政のパワーとか、あるいは我々経済界が主張してようやくこの秋にPMDA-WEWESTができることになりました。

PMDAに関連しますと、日本版NIH(National Institutes of Health)構想というのがあります。これは縦割り行政を何とかしようということなんです。医療とか創薬関係、基礎研究などについて、文科省、厚労省、経産省というようにばらばらに予算がついていますので、これの司令塔をつくらうという動きが出ています。この日本版NIHの司令塔についても何とか関東だけでなく、関西にもPMDA-WEWESTのようなことができないかという、非常に強い期待を持っています。

先ほど藤原市長のご挨拶にもあったように、関空にFedExが出ていただくということは関西にとって非常にうれしい話です。ところが、例えば我々が営んでおります阪急阪神エクスプレスにとってみれ

ば、世界で3つの巨大なインテグレーター対航空会社とフォワーダーの競争になるわけですね。ですから、当然のことながら非常に厳しい競争を強いられることとなります。これを乗り越えていくには、規制改革を含めて、要するに全体のパイを大きくする以外にないわけですので、そういった意味でも期待をしているところでございます。

それと、医薬品について言えば、残念ながら日本は3兆円の輸入超過になっています。先般、武田薬品の長谷川さんと会う機会があって、何で3兆も輸入超過になっているんですかとお聞きしました。長谷川さんからは医療機器の部分も含めていろいろ教えていただきましたけれども、一つは武田薬品といえども海外で生産しているわけですね。ですから、3兆円の赤字の一部は武田薬品が海外で作って、それを輸入しているということが含まれていると。武田といえどもそういう形でやらざるを得ないということがあるわけです。

3 空港への期待

関西3空港については、関西の成長のために、3空港をとにかく連携していく必要があるというスタンスです。残念ながら、今のところは関空と伊丹ということでとりあえずは進んでいくわけですが、新関空会社ができることによって、少なくとも2空港が連携して成長、発展していくというステージを迎えることができたことは、我々のように沿線で事業を営む者にとって非常にありがたいことです。ただ、やはり神戸空港も一緒になって3空港でやっていかなければならないのは当然なわけですから、その中で今回コンセッションの中に神戸空港が外れたのは、やはり負債の問題ということが出ました。関空がLCCで非常に活況を呈しているというのは非常に関西にとっていいことですが、やはりLCCがきますと、当然神戸空港のお客さんは減るわけですね。ですから、神戸空港のお客を増やすためにはやはり増便以外ないわけです。増便を考えたときに、一番手っ取り早いのは運行時間を延ばしていただくということだと思うのです。私はよく東京へ出張する際に、基本的には全て飛行機ですが、羽田から伊丹への最終便出発は19時25分です。神戸ゆきは20時15分、そして関空ゆきが21時45分です。ただ、阪神間や北摂に住んでいる者にとって、海外旅行は別ですが、やはり東京 - 大阪となりますと、これは神戸空港なら利用するけれども、残念ながら関空ではちょっと国内線は使いにくいというような実態です。もちろん伊丹では夜は飛べないわけで、神戸は可能なわけですから、この羽田発神戸ゆき20時15分というのを2時間、あるいは2時間半延ばしていただければ、東京で会合があったり会議があったりしたときに、その日のうちに飛行機で帰ってこられるというのはものすごいメリットです。

とある霞が関の方にお聞きしますと、確か管制官は8時間労働が2つで、引き継ぎ1時間で15時間ということになっているようです。我々は鉄道会社で、1日20時間以上仕事しているわけだから、これを日勤だけでつなぐというのは不可能なんですね。ですから1昼夜交代勤務もあれば、あるいは3日分を2日でするっていう系統を作っているんですね。8時間労働じゃなくて12時間労働、そのかわり2日出たら1日非番っていうのがあります。そこで、例えば管制官を8時間労働じゃなくて10時間労働にして、4日働いたら1日非番があって2日休む、週4日労働にして40時間でやっていただければ、管制官の方の管理も含め、2時間半くらいの延長は可能じゃないですかって聞いたら、とてもだめですということでした。とにかく神戸空港については、LCCで減った分を取り返すためには、夜間の運行時間延長以外にないと思うので、ぜひとも強力で推進していただければ。これは実情にあっていると思います。それから、伊丹についてはもう皆さんがお考えのとおりで、ここに大阪国際空港って名前があるわけですから、ぜひとも国際線を復活していただければということ強く思います。ヨーロッパに行くのであれば、あるいは安いLCCに乗るんだったら関空へ行く、ということになりますが、特に台湾

とか近隣の国際線については、やはり伊丹から飛ばしていただくことがベストじゃないかなと思います。それとせっかく一緒になったのですから、この空港を散歩に来ていただくような施設にできないかなと。2008年の11月に阪急西宮球場の跡地開発をしましたときに、皆さんに散歩に来ていただくまちにしたいと考えて名称も「ガーデンズ」とし、いまもにぎわっています。そこにはペットを連れてこられる方もおられるからペット専用エレベーターを作って、ペットの幼稚園を作ってというふうなこともやったわけですね。ですから、伊丹空港も何か、何がいいのかはわかりませんが、皆さんに散歩に来ていただけるようなまちづくりができればいいなというふうに思います。

終わりに

先ほど財政審議会の話をしました。日本の税収と国債発行の推移をみると、平成2年、3年は赤字国債が出てなくて、建設国債だけ出ています。このときの税収は、約60兆あったわけですね。それからバブルが崩壊し、ずっと税収が落ちていきまして、15年には43兆まで落ち込んでしまった。ところが、その後に回復をしつつあったのですが、リーマンショックでどんと落ちてしまって、また約40兆になってしまった。リーマンショック前には50兆あったわけで、税収をせめてこの50兆、リーマン前には戻すような施策が必要ではないかと思っています。また、社会保障費については、1990年と2011年をみると、11.6兆だったものが28.7兆と増えている。国債費が14.3兆から21.5兆ということで、この2つで24兆増えてしまったわけですね。しかし、人口動態を考えると、社会保障にメスを入れなければ増え続けるっていうのは当然のことです。今でも放っておけば毎年1兆円増えていく、ここにメスを入れなければもうどうしようもない。財政規律は保てない。一方、歳出の「その他」は教育、防衛も含めて社会保障費以外の予算ですが、それが3,000億しか増えてないわけですね。この20年間、各国はどんどん経済成長しているんな予算を伸ばしていったわけですが、残念ながら日本では社会保障費以外の予算はほとんど一緒です。その結果どうなったか、OECDの中で社会保障費以外の政府支出のGDP費は最下位になってしまったということです。片や経済成長しなければならぬ、デフレを脱却しなければならぬ。片や財政規律を守らなければならぬ。ここはもう税制と規制改革しかこれを達成する手段はないということが自明だと思いますし、来年の4月の消費税についても、これを予定どおり上げないと国債の格付は確実に下がり、価格も暴落するかどうかは別として下がる、そして株は恐らく売り浴びせられると思います。

それと、もう一つ。エネルギーの問題ですが、日本の発電量は約1兆キロワットアワーです。大体、電力会社の売上は15兆ですから、1キロワットアワー当たり15円で作られているといえます。以前に再生可能エネルギーを20あるいは30%にしようというふうな話が出ました。現状で、再生エネルギーは水力が7.8%、新エネは1.2%、そして揚水発電は0.9ですから、要するに20または30%にするということは水力、揚水を除いて、1.2%の新エネを11.2%あるいは21.2%にしますよという話なわけですね。天文学的な数字です。さらに先ほど言いましたように、1キロワットアワー15円の電力を、今は38円で20年間固定買い取りすると言っているわけですね。ドイツが日本よりはるかに低い買い取り制度でありながら、破綻したわけですから、日本がこのまま制度を続けていけば確実に破綻するというのは自明の理であります。

また、これもよく言われる話ですが、2010年の燃料費3.6兆円が今は約2倍で3.8兆円増えています。一方、人件費は1.5兆円ですから、仮に人件費をゼロにしたところで3.8兆円も原料費が上がっていることに対しては焼け石に水、つまりさらに電力料金を値上げするしかない。今の規制委員会のものに進め方で行くと、さらなる次の値上げということも必要になるリスクをかなり抱えているように思います。

エネルギーの自給率については、アメリカは今68%です。これを先般の大統領選でロムニー候補は2025年に100%にすると発言した。一方、オバマ候補は環境問題もあるので、2030年にこれを100%にしようと言って大統領選を戦ったわけです。つまり共和党も民主党もエネルギー自給率を100%にするっていうことは、当然その方向へ向かってアメリカは進んでいきます。昨年、ブッシュ政権のときのアメリカのDOE（エネルギー省）の副長官であったウィリアムマーチンという方が日本へ来て講演をしました。そのときにお聞きすると、アメリカはバレル100ドルのオイルを500ドルで買っていた。それだけの軍事費がかかっていると。しかし、アメリカでも日本のような社会保障制度を入れようとする、到底今までのような軍事費は使えない。そこで、アメリカは少し環境に問題はあるかもわからないけれども、アメリカの国際競争力を考えると、シェールガス・オイルに転換をするということを決めた。それで、一昨年の12月に当時のクリントン国務長官がピボット政策を宣言したわけですね。中東の軍事プレゼンスをアジアへ移しますよと。平たく言えばアメリカは、世界の警察というような中東での警察権は放棄し、片や自前で全てエネルギーを賄いますという、世界のこういうエネルギー政策の大きな流れの中で、日本が自給率4%のままで、このまま行けばどんなことになるか。安全保障上、非常に大きな問題を抱えている。先の大戦のときに、もちろんいろんな要因があったでしょうけれども、当時の石油の輸出国であったアメリカとイギリスが対日禁油、油を輸出しないということが直接のトリガーになったのは有名な話です。いまはアメリカがアジアへの中東の油のルートを守ることから、東へ、アジアへピボット政策で軍事シフトしているわけですから、そういった中でこの自給率4%の日本がどういうエネルギー政策を将来にわたって考えるか。私は先ほどNIH、医療分野の司令塔を作ろうと言いましたが、エネルギーこそ司令塔がないじゃないかと。もんじゅは文科省、六ヶ所村は経産省、規制委員会は環境省です。ですから、この日本版DOEをぜひとも作ってほしいと思います。時間が参りましたので、以上で終わらせていただきます。ご静聴どうもありがとうございました。

< 講演 2 >

今後の大阪国際空港のあり方

新関西国際空港株式会社 常務取締役 蒲生 猛

御紹介いただきました蒲生でございますが、どうも最初あまり重くこの講演のことを考えておりませんで、兵庫県様、それから伊丹市様、大変ある意味革新的な取り組みをされている利用促進協議会というものをつくられてですね、その1回目の講演にしてはちょっと考えれば考えるほど、俺じゃねえだろうなと思うようになったところでもあります。なぜかという、実はあと1年半で我が会社というか、我々の立場は場外退場なんですよね。リングから出ていけと言われていたのですよね。おまえらじゃだめだから違う人間を持ってきますよと、こう言われている、おまえじゃだめだろうと言われていた人間がこれからのことを普通じゃべらないだろうと、こう思うわけなんですよね。非常に思い悩んだんですが、今さら嫌ですとも言えないので、ちょっとだけお話しさせていただきます。本来であれば、そういうコンセッションを決めた国なり、それからそれを了承した地域なりの方々が、私にかわって大阪国際空港は本来どうあるべきかということをお話しすればいいと思うのですが、立場としてどうかと思う私から話をさせていただきます。

私は伊丹空港の仕事を今から25年前に、平成になるときにさせていただきました。そのときの上司が今の兵庫県知事の井戸さんであります。井戸さんが本当に地域のことを考えながらこの空港を残されたという、それをつぶさに見てまいりました。大変立派な方です。選挙運動じゃありませんよ。ただ単に、昔の上司として非常に尊敬する方だというふうに思ったところでもあります。当時私は生意気で、伊丹空港なんていうのは廃止するんじゃないですかねと言ったら、ひどく怒られまして、もう一回、顔洗って出直してこいと怒られたのを鮮明に覚えております。そんな上司でありました。私はその後、仙台空港の仕事もやりました。3,000メートルの土地を買うとか、アクセス鉄道のルートを描くとか、そういうふうなこともやりました。その後、成田空港に行きまして、一時大変評判悪かった2本目の滑走路の整備仕事、それを企画すると同時に、地域に行って説明をして理解を求めるということをしました。これは要するに朝の3時ぐらいまで地域のじい様のところに行って酒を飲んで、反対のむしろ旗を挙げないでくださいねと、そういうお願いをしてたという、そういう3年間でございます。それから中部空港と名古屋空港に行きまして、名古屋空港を県営空港にいたしました。あれは今非常にいい空港になってます。MRJをあそこでつくってますから、そういう意味であの空港はまた脚光を浴びるし、自衛隊からもしっかり着陸料をいただいていますから、あれはこれからの空港の生き方としてそれなりの参考になる、地域にとっての空港、ビジネス拠点としての空港、そんなふうになるんだろうなと思ってます。

それから航空管制、飛行機の飛ばし方を勉強させていただきました。環境問題と飛行機の飛び方というのは裏表でありまして、飛行機の飛ばし方を変えるとやっぱり環境問題が相当変わるわけで環境と裏表に関係のある飛ばし方を担当しました。羽田の4本目の滑走路では、千葉県知事からこれも随分怒られましたけども、飛行ルートを認めていただいたということをやりました。羽田の空港長の時には、あれだけでかい世界で4番目の空港で、夜中に工事する、制限表面ぎりぎりの高さにクレーン建てるというのは世界で例がない方法でございます、それを安全にやる準備をしました。そして、現在、大阪国際空港に戻ったという次第です。

さて、伊丹空港の関係ですが、資料をかいつままで説明いたします。一々説明するつもりはありません

るので、後でご覧いただければと思いますが、1ページ、これが我が空港でございます、312ヘクタール、昭和14年に開港いたしましたので、来年75年になります。非常に歴史のある空港であります。万博が一つの契機でありまして、そのときに滑走路3,000メートル化がなされました。

次のページをご覧くださいますと、今までの利用状況の推移です。関空が出来る前からずっと見ていただくと、先ほどの藤原市長のお話もありましたように、平成15年、16年あたりでピークを迎えました。このときはエンジンが4発、3発の飛行機を制限するというのもしてなかったし、長距離便を制限するというのもなかったものですから、一時、どーんと減った需要が戻ってきたということです。その後、そういう制限がきいたのかどうか、多分きいたのだと思いますが、利用が減ってきているということでございます。この旅客数に関空の数字と神戸の数字を加えると、今日持ってきてませんけども、実はこの7、8年実は行ったり来たりで、昨年度も非常にいい数字だったんですが、昨年度の非常にいい数字も、実はそうは言いながらも平成18年の数字に追いつかないということで、ここにきて関西の空港は、関西全体の航空需要は、国際線も含めてですけど、伸び悩んでいると。これは他の地域に益して顕著な特徴ではないかと思っております。我が伊丹空港は昭和45、6年のときは日本で一番旅客数の多い空港だったんですが、今さら一、二番を言ってもしょうがないんですけど、羽田空港よりも多かったんです。この地域というのはもともと海越え、山越えの経済の中枢だったものですから、関東にある羽田空港よりも非常に航空の利用に適してたんですね。そういう意味で、昭和40年代というのは羽田よりも多かったんですが、今になってみるとこういう感じで、それで片や羽田はもう6,700万人とか言ってますが、伊丹はこういうふうなことになってきているというばかりではなくて、新千歳であるとか那覇とか、福岡とか、そういう空港の後塵を拝するような空港になってきてます。それは空港のせいだと言われるかもしれませんが、多分それだけなのか、いろいろ分析する必要はあるだろうと思っております。

次のページ、我が空港とどこが結ばれているか、どこが相手ですかということですが、一番のお客さんは羽田ですね。羽田で半分占めています。それから意外かもしれませんが、仙台が2番目です。鹿児島が3番目ということで、沖縄とか札幌が5番目とか7番目にありますから、これは確かに長距離便の規制がきいたのかもしれませんが。これからは後ほど説明させていただくように、順次長距離便の拡大をやっていきたいと思っておりますので、変わるかと思いますが、基本的にこういうネットワークだということをお理解いただきたいと思っております。

次に、経緯ですけども、これも後でご覧いただければと思うんですけど、ジェット機が飛んだのは昭和39年で、それですぐに問題が起きまして、昭和42年に騒音防止法というのができました。先ずもって学校とか人が集まる共同利用施設、こういうところの防音工事を行うということから始まりまして、移転補償する、一般の民間防音工事もする、緑地をつくるということで、順次拡大をしてまいりました。昭和44年のときに騒音訴訟が起こされまして、それから騒音調停ということで、これも申請が行われたということでありまして。昭和55年に公害等調整委員会による調停成立ということで、大阪国際空港の存廃問題については運輸省の調査、地元の意見聴取、運輸省の責任において関西国際空港開港時までこれを決定すべしと調停がなされ平成2年に地元の住民団体の方と先ずもって、公害等調整委員会からちゃんとあんなら地域の人と話をして存廃問題決めなさいねって調停で言われたことに基づき、調停団の方々と存廃問題について決定をさせていただいて、その後11市協と存廃問題について決定したと、そういう経緯です。今回の資料は最初11市協、それから調停団とこう並べて書いちゃったんですが、本当は逆です。先ずもって地域の調停団と存続の協定をしてから11市協と存続の決定をしたと、こういうことで、まさにこちらの調停団がこの存続のキーを握ってたと、これが歴史の真実です。それとあとは平成17年、23年にありますけれども、11市協と調停団の間で、今後ともいろいろな状況になっ

たとしても、安全環境対策についてきちんとやりますよという確認をしているということですから、コンセッションになって、我々がいなくなった後も安全と環境対策はちゃんとやると、これは間違いないことだと思っております。

次ページ、これが環境対策の概要で、今さらこれをあまり見たくないかもしれませんが、空港の周りをダイダイ色のほうからだんだんだんだんと囲んでおりまして、WECPNL、今は、Ldenという数値に、今年の4月から環境省が基準値を変えました。WECPNLの数値から13を引く、13を引いた数値で同じような規制を敷いております。ですから数値そのものの基準は変わったけども、我々の対策は4月からも何ら変わるものではないということやっております。空港に近くなるに従って、3種区域は移転補償をしたものをさらに緑地にするということとか、2種区域は移転補償すると、1種区域は防音工事をするということ、その外側には最初にやった教育施設とか共同利用施設とかの防音工事とか、こういうことまで含めてこの対策をやっているということです。

今の対策区域をごらんください。次のページですが、よく御存じの方は、こんなもんかと思われるかもしれませんが、昔はいずれにしてもこの赤い線がずっと尼崎のほうまで続いてたんですが、この1種区域と言ってる赤い線はどんどん小さくなってきてます。これは、それだけ我々の対策が立派だったからかという違いです。これは要するに飛行機の音が小さくなったということでありまして。

ちょっと次のページをご覧ください。しっかり法律に求められた対策をしなければいけませんよという対策区域全体が昭和57年のときに3,127ヘクタールありました。これは空港の10倍の広さです。その後、平成10年に1,868ヘクタールになりまして、さらに平成21年に、1,313ヘクタールになりました。要するに、3,127ヘクタールから1,313ヘクタールの間、これだけ音が小さくなったんです。飛行機の音がものすごく小さくなったんですね。外国の飛行機をつくるところが伊丹のような空港にどうやったら就航できるんだろうということで、本気になって良いエンジンの飛行機をつくるようになったんですね。ということもあって、これだけ小さくなった。反対に言えば、要するにこれだけ自由に使える土地が増えたということなんですよ。これだけ音が小さくなったということでありまして。これはまた別なことを示唆してまして、3,127ヘクタールというのは、現在の大阪空港の面積の10倍なんですよ。航空機の騒音を考え、周りの方々に迷惑をかける面積が3,127ヘクタールくらいだと言った時に、ほかの国の某大蔵省だったら、このくらいの土地の分お金くれて、このくらいの空港に下さいよと言ってくれたかもしれないですよ。最低限の分しかお金がつかなかったというか、我々旧運輸省が悪いんですけど、最低限の空港しかつくらなかったから、その10倍もの面積の環境対策をする必要に迫られてしまったというわけです。環境対策費は、いわゆる7,000億円とかですね。この7,000億円というのはですね、地方空港20個、30個分なんですよ。そのくらいのお金をこの空港に費やして環境対策をやったという、そういうことなのですよ。だから、今さらそれだけお金をかけてつくった空港、今になると年間10億円の対策で済む空港を廃止するなんていうのはあり得ないことだと思うんですが、こればかりはいろんな人がいますからわかりません。

次のページ。これが存続の協定書なのですが、これは11市協と平成2年12月3日に結んだ協定書です。8ページで発着回数は、右側に現行程度というような割と漠然とした書き方してますよね。かちっと370回だとは書いていない。実はこれ、私が書いたと言うつもりはないのですけれども、相当いろいろ議論した結果として、地域の方も、あまりがちっとやるな、これから将来的にいろんなことがあるだろうからやれる範囲で、ただし心配のないような書きぶりをする必要はあるけれども、あまりに何が何でもきっちり決めるのはやめましょうという意味で、この協定書自体が割とふわっとした書きぶりになってます。これはある意味、そのときの考え方、将来の見方、そういう要因が根本にあったということがあります。

それと次のページ。一番左側に発着時間規制がありますが、午後9時から朝の7時まで発着するダイヤ設定を認めないと。これは、ダイヤ設定を認めないだけなんですよ。つまり極端なことを言えば、20時59分までに到着するダイヤ設定だったら認める、認められるというのは、これに書いてある本旨です。でも今、先ほどの角社長のお話ではないですけど、今は羽田や福岡を19時25分に出発し、20時35分に到着するダイヤととなっています。あれはものすごく余裕を取ってこちらに着いて20時40分くらいになっても大丈夫なように、あのようなダイヤになっていますが、例えば20時59分なりに到着する飛行機が21時にずらずずれてきても、ここで言ってるのは、あまりああだこうだ言いませんよというのがその時の考え方なんです。だけど、それはそんなふうには今運用してません。ものすごく厳格にやっています。それは今まででもいろんなことがあったから厳格にやっていると、そういうことで、それを悪いとか良いとかって言う、そういうつもりは全くありません。ただ、厳格にやっているとというのはそれなりの理由がありますから、それを無視して今、急に変えるということもできません。また、それはお話し申し上げます。

10ページ目、これが調停団と結んだ協定書でございまして、11市協と締結したものと10ページ、11ページはほとんど内容が同じですが、若干環境対策の書きぶりとかが違っているだけでございます。そういうことでご覧いただければというふうに思います。

11ページ目、基金の設定、設置とあります。実はこの空港の運用に当たって、今相当地域の方に評価されている空港周辺対策基金というのがありますが、これは調停団から言われてというか御主張いただいて、これでもって国の方は相当いろんな方に、航空会社さんとかにお願いをして、何十億というお金を集めて対策基金をつくりました。それが現在地域の方に評価していただいている、何かあったときに使えるお金ということでございます。資料は逆になっていますが、最初に調停団と、次に11市協と結ばせていただいた存続協定の概要は以上のとおりです。

12ページ。これが今回の会社になるときの一体的かつ効率的な設置及び管理、要するに我々が伊丹と関空が一体になるときの法律の中でどう書いてあるかということです。これはここで運用時間は7時から21時までの14時間、一日の発着回数は370回、割と淡々と書いてありますけども、こういうふうな書きぶりをしてます。

次のページ、伊丹空港についてはちゃんとやりますよ、協定にのっとって安全環境対策は適正に実施されることが必要ですよということをちゃんと謳っております。この協定は3年ごとに見直すということになってますが、実は見直しについては存続協定でもきちんと書いております。前に戻っていただいて12ページですかね、ここで決めた発着枠とか、運用時間帯とかは、何か天から降ってきたような前提ということでは決してそれはないんですね。やり方によっては地域との方々とのお話で見直すことは十分あり得る、こういうことであります。なかなか難しいとは思いますが、そういうことです。

14ページ目に、今回のジェット代替について昨年の12月に地域の方々と了解した内容を書かせてもらいました。今年の3月31日からですが、25便50回の枠をジェット代替いたしました。来年の同じ時期に同じ要領でジェット代替いたします。3回目に残りをやります、ということでまとめさせていただいております。ただ、我々としてはこれでやたらめったら音を大きくするつもりはないということで、プロペラ機枠の低騒音機への変更には、平成22年度にまとめられて適用された騒音防止実施区域の騒音コンターを下回ることを約束する。平成22年のときに新たな対策区域をつくったのですが、そのとき前提となった騒音の、騒音コンターっていうのは等高線みたいなものですが、そこから出ることを、それよりも音が大きくなるようなことは今回の代替によってもしませんよということを書いているということです。

次のページを見ていただいて、モニタリング方式と言いながら1回目、2回目、3回目と暫時やっていくけども、それを繰り返す中でも、全場合においても騒音コンターが現行区域コンターを下回ることを確認するというので、大きくなることはしない、今の騒音コンターから大きくなることはしませんよと、そういう範囲で対応して、ジェット代替をしていきますということでございます。来年度以降もやっていきますが、そこは地域の方とお話し申し上げて、きちんと音を説明して、我々としては御理解いただきながらやっていくということです。そこで何か我々が一方的にやっていくというような、そういうつもりはないということを御理解いただければと思います。

それから次のページをごらんください。今回のジェット代替に当たっては藤原市長に本当に御苦労いただきました。DHC 8 Aより音が小さいジェット機はジェット代替にしましょうということでご理解いただき、いろんな飛行機が787も含めてジェット代替にできることになってたんですが、第1段階の今回は、B787はちょっと数字が積み上がらなかったので実際は入れてませんけども、そういうことでA320とかB737の800とか、そういう飛行機がジェット代替の代替飛行機として認められたということでありまして。ちょっと見づらくございますが、これが対策区域の中ですが、この中のこの次のところの対策区域の中のくると対策区域ほどぎざぎざがない、その内側の1つ目の赤い線が、これは騒音コンターの平成22年に約束した音です。これからジェット代替し、この騒音コンターよりも大きくなるようなことはしませんよということをお約束しているということでありまして、ここからは怒られるかもしれませんが、実際はここから音が出るようなことを私らは一切しませんけれども、その内側にある騒音コンターでなく対策区域そのものを考えたときには、この対策区域の中でやろうとすれば実はもっともっと飛行機は飛べると、そういう可能性はあるわけですね。だから、私は、ここ2、3年遠い将来も、やはり発着回数が370回とか何かそういうのでおしまいですかということ、多分そうじゃないだろうと。いろんなことを考えながらやっていける、伊丹っていうのはまだまだそういう可能性がある空港だろうと思ってます。

次のページ、今回、プロペラのジェット代替で増えたところを見ていただきますと、色を付けております函館、三沢が新しくなりましたところ。福岡、仙台等が既存路線で増便しましたということと、高知はジェット代替したのでプロペラは減らしましたということで、全体で15便、340回から370回に増えました。1日370回の枠の中で、370回で今使っているということです。

次をご覧ください。実は座席数がこんなに増えたんです。こんなに増えたんですけども、お客さんはそんなに増えてないんですね。対前年で座席数は平成25年は113.5%も増えたんだけど、旅客数はこれしか増えてない、こういうふうなことがあります。まだ周知が徹底されてないのかどうかわかりませんが、やっぱりちょっとそれは何でだろうと、今勉強してる状況です。要するに便を拡大すればお客さんは黙っててもついてくるという昔のような状況じゃもうないのかなとも思っています。

次のページ行きます。ターミナルビルの改築、これはもう私がしゃべるよりももっと適した方がいらっしゃるの、その方にお譲りしたいと思います。ターミナルビル前面のほうに大阪国際空港ターミナル会社さんがこういう形でお作りになると同時に、我々はこの辺のスポット周りを作りかえるということができるだけ早くやっていきたいと思ってまして、今関係者と話をしている状況です。

次のページが、まちづくりの関係で、これ豊中市さんと次のページが川西市さんになってます。両市とも覚書を結びました。今年の夏過ぎあたりで伊丹市さんとも結びたいと思ってますが、いずれにしても我々には移転補償跡地というものが相当あります。全体で移転補償跡地が85ヘクタールくらいあって、既に緑地にしたりして使ってるのが70ヘクタールくらいあって、あとの15ヘクタールくらいを我々として処分することができます。というのは、何で処分することができるかということ、先ほどお話をさせていただいたように、音が小さくなってるので自由に使える土地が増えたからです。昔は音が

あったから制限されてた使い方が、音が小さくなって制限が消えちゃったというところが大分出てきて、その部分の土地を我々としては、国が持っていると、行政財産だの何だのと言って使えないのが、一般会社になったので使えるようになったと、こういう状況でございます。今我々は土地売りに邁進しております。御用命があったらお話の御連絡いただきたいと思います。

さて、これでおしまいだと、何だあいつは資料の説明だけに来たなと思われるので、ちょっと追加的に説明させていただきます。

この地域の方々の取り組みというのは非常に私は評価してまして、今回の利用促進協議会もそうですが、伊丹市さんのやってこられた、兵庫県さんがやってこられた、今までも何度もセミナーもやってこられたし、いろんな取り組みについてはもう本当に感心してます。調停団の活動についても本当に立派な活動をされてきたと思ってます。中村地区に対する対応であるとか、立派なスカイパークとかですね、これはなかなか簡単にできるものではないと思ってます。豊中市さんは就航都市サミットということで、これは極めて今までにないことをやられて、周りを結んでいる都市が何を考えていらっしゃるかということを実に受けとめようとしてる姿勢というのは立派だと思います。それから経済界の方々が活性化協議会をいろいろ動かしながら、やってらっしゃること、これも立派だと思ってます。そういう中で、音の推移についてもう一回うるさいようですが申し上げますと、音は実はここに来て、ここまでの間に本当に小さくなってしまった、と言ったら怒られますけど、小さくなったんですね。一時に比べると先ほどもご覧いただいたように、面積がこんなに小さくなった。現実にはもっと小さくなっています。本当はあまり対策区域を小さくすると、対策区域でいろいろ問題があるのであのぐらいにしてありますけど、基本的にはもっと小さくなっています。そういうふうなことでございますが、音の推移について、これからどうなるかということでございますけれども、申し上げたいのは、これからB787とかMRJがバンバン飛びだしてくると、右肩下がりでもうちょっと下がるだろうなと思います。ただここ何年か、プロペラのジェット代替をしていくと、今までみたいに下がったようには下らない。多分、現状維持か、あるところで局所的には上がるところが出てくる。全体としては下がる。全体としては下がるけど、空港のこっちとこっちとか、こういうところは上がるところは出てくる。もうそこまで実は小さくなり過ぎたと言ったら怒られるけど、なっちゃったんですね。だからこれ以上ジェット代替とか370回とかって便数を増やしたりしたので、今実は相当しんどい状況になってます。対策区域の中に当然収まっているし、コンターの中にも当然収まっているんだけど、今までの音に比べてどうかというと、こういう下がり方はもうしないわけですね。それをどういうふうに地域で理解されるかということが、一つ大きな問題だろうなと思ってます。一つはシェアというんですかね、日によって使う滑走路を違えるとかいう、英国のヒースロー空港なんかでやってるんですが、今日はこっちの滑走路を使う、午前中はあっちを使う、午後はこっちを使うとかってことで、もうこれ以上音が下がらないとなったら、音の関係を皆さんでシェアしてもらおうと、そういう考え方で、音が小さくするというのは限界に来たらもうシェアしてもらおう、みんなで負担してもらおうと、こういう時代にもう入ってきてるのかもしれないなと思っています。シェアしてもらって、シェアの分だけ申しわけないけど、ヒースロー空港ではお金で解決してる。この地域はなかなかそうはいかないかもしれんけども、そういうことをやりながら、もう音が出るのはしょうがないという理解のもとで、やっぱりそれでも伊丹を使っていったらどうか、もうそこまで言うなら使わないと、そういう議論が必要かもしれないなと思っています。そのぐらい実は音が限界に近くなってきている。こういうような状況です。繰り返しになりますけども、今飛んでいるB777とかB767とか、ああいう飛行機が全部がB787にかわるようになれば、もっと下がりますよね。だけどそういう形でジェット代替していくのは、ちょっとしんどい。やはり一部の方に御迷惑をおかけするな、そのときにどうしたらいいのか、これを我々の会社は本気になって悩んでいます。今後どういう対応策を

していくべきか。日本には例がないけど、世界でいくつかはやってるような、そういうふうなことまで含めて本気になって検討しています。検討してみて、実際にやれるものはやっていきたいと思っています。お金がかかるかもしれないけれど、きちんとした対応をやりたいと思います。これから本気になってやっていくつもりですが、先ほど申し上げたみたいにシェアみたいな考え方で公平に音を分配してもらおうとか、分担してもらおう、こういうふうな考え方も必要かなというふうにも思っているところがあります。伊丹の可能性について申し上げますと、現行の対策区域の中で何とか使う、ということも考えられるというのではと個人的には思っています。それなんかは皆さんといろいろ勉強していきなさいいけないなと思っています。

規制について申し上げますと、一つは1時間枠というのがあります。1時間18到着、到着と出発で36、3時間で93とかですね、そういうのがありまして、これが今の入りたいダイヤで入れないという、例えば夕方の6時、7時、8時くらいはいっぱいになってまして、特に到着便が入れないという話があります。これは1972年につくった制限で、実はそのときには大型化を図ったので、便をそういうことで整理できたんですね。もとは音の制限だったんですが、今の音を考えると、これは1時間当たり18という制限は拡大できるのではないかなということを、今調査をしています。これは我々の内在的な制約で、地域との関係で皆さんにお話しして御了解をいただくような話ではないと思っておりますが、それをやろうと思っております。羽田は今、1時間当たり離発着が40とかでやっています。福岡とか那覇も伊丹より1時間当たりの発着回数が多いです。便を拡大するにしてもこれも安全とかいろいろありますから、やたらめったらするつもりはありません。調査はどうやってやったかという、この飛行機がここからここまで何秒かかって、滑走路で何秒かかって、滑走路からスポットまで何秒かかって、この飛行機は空港の中で1機でいくら時間を占有したんだという、そういう調査をしています。それで1時間で割るといくら入るねと、こういうふうなことをやりました。ほかの空港はこうやって拡大してきて、今は繰り返しになりますが羽田は40とかですから、これはできないわけではないと思っています。伊丹は滑走路が2本ですが、羽田はもっとありますから同じような議論はできませんが、時間をかけないでやっていきたいと思っています。

それから21時以降については、申し上げたように難しい問題ではあります。これは21時以降飛ばさないという自主的な規制をもって、最高裁で夜間差し止め禁止という判断までは至らなかったんです。それは我々が前提として21時以降飛行機を飛ばさなかったから、飛行差し止めということは最高裁で認められなかったと、こういう経緯があります。だから、ほかの空港ができるからこっちも勝手にやれると、そういう問題ではありません。ただ、昔はもっと実はもう少し緩やかな運用だった、ところが、ここまでの間に時間の推移とともにどんどん厳しくなってきた、今1分前でもそこまで来てる飛行機も帰れと言って帰ってもらっています。実際はそんなことは今までなかった、でも今実際そういうようになってます。札幌の天気が悪くて遅くなって、着いた飛行機は札幌の天気が原因だろうと伊丹には関係ないよ、帰れと、こういうふうなことを、今運用ではやっています。でもそうではなくて、やっぱりもうちょっと運用を柔らかくできないかっていうことは考えられると思います。

それからもう一つは、先ほどの角社長のお話にもありましたが20時35分着のダイヤを、少なくとも存続したときの約束のようにもうちょっと後ろにずらして、20時一杯を使うダイヤを認めてもらうというのは一つのやり方かもしれません。

それからもう一つは成田で認めてもらったように、あそこは門限が23時ですけど、21時以降もしっかり認めてもらうと、こういうやり方もあるかもしれません。いろんなやり方があって、段階を追ってやらなさいいけない、いずれにしてもこれは地元の自治体の方々と一緒に勉強しながらやっていきたいと思っております、我々の一方的な思いで突っ走ることは一切するつもりはありません。そこはお約束

申し上げます。ただこのままでいいとは思えない。昔、昭和50年代に確かに21時過ぎたら子供は寝てただろうと、じいさんばあさんみんな寝てたのと、今は21時というと大体、子供は塾に通ってる、じいさんばあさんだってテレビ見てるんじゃないのかとあって、いろいろ考えると同じ規制を40年前と同じようなことをやっていくか。ただこういうことを言うと地域の方に怒られるかもしれないけど、ちょっとは考えてもいいのかもしれない。いずれにしても地域の声を聞いてきめ細かく考えていかなければいけないと思ってます。

それから370回の枠ですが、これは申し上げたように、もともとはそんなにきつい約束ではありません。そのときそのときの音の推移、飛行機の持ってる音の大きさとかそれを見ながらそのとき考えればいいじゃないのと、こういうふうなものが存続を決めたときの基本的な考え方です。だから、音がそんなに大きくなならない範囲で枠というのは拡大することも可能性としてあります。ただ、それはやっぱりこれも会社として我々が一方的にやるということは、これは避けなければいけない。200回のジェット枠に加えて170回あります。170回のプロペラをジェット化していきますが、その後どうするか、その後さらにプロペラ枠みたいなのを外出しにするのか、それとももう170回以降のプロペラはあえて枠としては決めない。そのようなことも含めて、枠というのは考えようによってはいろんなことが考えられる。ただ、これも約束としてはきちんとありますから、お話しして認めていただかないと変えられないわけですから、そこはきちんと対応しなければいけないということでもあります。

それから、長距離便の話はご批判がありましたように、あれでもって、関西空港に流れたかということ、本当はどうだかわかりません。関空に行ってもらったことも含めて結果的に関西の人の長距離の足を奪ったのではないのかという批判があることは事実だから、これは我々としてはそういうふうなことを踏まえながら、ちゃんと拡大していきます。これから17.75便、そこまで拡大していきます。3年間に分けてプロペラのジェット代替に合わせて5%、10%、15%という形で長距離便を拡大していきます。これは関西空港周辺の地域の方々の声も聞いて、関空のネットワークを傷つけない範囲でちゃんとやっていかなければいけないと思ってます。国際線についてですが、これも羽田の例もありますから全く否定するというつもりはありません。ただ、我々の会社は関西の空港、関西の会社であるものですから、いろんな人、空港の周りの人のお話を伺いながら判断するという、そういうことになってます。得手勝手に我々だけで進めるわけにはいかないところがあります。これからコンセッションになって、会社の判断によれば、最良効率、最大利益みたいなことはあり得るのかもしれないが、そうは言いながらも、今までの経緯もあるし、やっぱり周りの人の話を聞きながら、少なくとも我々会社が運用している間は、やっぱり地域の方々に支えられて会社がなってるわけなので、そういう方々のお話を伺いながらやっていくということで、この国際線どうするかということについても、やっぱり関西圏全体でどうされるのかということをお話しいただく必要があるだろうと、会社がどうという判断もあるかもしれませんが、ということよりも関西圏全体でどうなんでしょうかという、地域の、関西地域全体の判断というふうなことだと思ってます。

話が長くなりましたけども、大阪国際空港は、昔は黙ってても人が来る空港で、国にとっても絶対必要な空港であったことは事実です。でも今どうかということ、多分そうじゃないんだろうと思います。どうするんだということですが、ほかの地域でどうやってるか。例えば新千歳だと夜中の便を確保するために今まで100億円以上のお金を地域に、北海道がお金を出しています。福岡は2本目の滑走路のために1,000億円以上のお金を福岡経済界で集めようとしている。能登空港を引っ張り出すつもりはありませんけど、やっぱり空港って地域でそういうことをやっていくという動きが非常に大事ではないかなと思っていまして、今までは我々、あるいは我々の前身の国のほうが、これはどうしても必要上そうやらざるを得なかったかもしれませんが、主体的に進めてきた。しかし、今やステージが変わった

んだというふうに私の頭の中にあります。だからステージが変わったのに従って我々の役割も変わり、皆さんの役割も変わる、地域の役割も変わるんだろうというふうに思っていて、この空港をどうするかということについて、地域全体でこの空港の周辺でいまだに騒音で苦しんでいらっしゃる方々にどう対応していくべきなのかということをごきちんと考えていただきたいと思っています。我々も本気になってやっていきます。ただそれだけじゃなく関係者間で緊密な連絡が、連携が必要だと思っています。我々とそれから自治体の皆さん、それからエアラインの方ですね。それからターミナルビルの大阪国際空港ターミナルさん、それから経済界の方々との一体的なつながりが大事なのではと思っています。経済界中心に皆さんも活性化促進協議会とかいろいろやってらっしゃいますし、それは評価しています。ただ、そういうものの延長だけでは多分やれない、もっともっと違った動かし方、違ったやり方を出していかないと新たなものは生まれてこないのかもしれないと思っています。とはいいいながら、言いたいことはやっぱり、これをもって本当に騒音で苦しんでる人がいることは現に事実ですからね。これは絶対消えないんです。だから、そういう人たちを踏みにじるようなことは絶対にやっちゃいけないし、そういう人たちを我々、どちらかという今までは我々会社なり国のほうである意味全面に立ってやってきたんだけど、その地域のそういう方々の対応ですね、これから地域全体でそういう騒音で苦しんでいらっしゃる方、そういう方にも地域全体で対応していくようなことをしていただくと、やっぱり局面として変わっていくんだろうなと思います。そういうことがやっぱり地域全体としてこの空港をこうしたいんだということの理解につながって、どなたが受けられるか知らんけれども、このコンセッション会社にとってもこの空港はこうやって使えばいいのかっていうふうな、そういうふうな理解をしていただけるような空港になるんじゃないかなと思います。このままだと、我々のやってることと、地域のやってることは離れたものとして、切られたものとしてしか、多分この新しい我々の業務を引き継ぐところのコンセッション会社は理解してもらえないだろうなと思っています。もっともっと皆さんと一緒に取組んでいくいろんなしんどいことも一緒にやっていく空港なんですよということをごわかってもらえるようにしていくと、多分伊丹の価値はもっともっと上がるんだろうなと思います。

以上です。

< 講演 3 >

経営統合の成果と今後の進むべき道

関西学院大学経済学部 教授 野村 宗訓

関西学院大学の野村でございます。本日はこのような機会を頂戴しましてどうもありがとうございます。

テーマ「経営統合の成果と今後の進むべき道」というふうに、仮題で設定させていただいたものをそのまま採用させていただいております。仮題にさせていただいてから、ちょっと悩みましたのは、経営統合の成果というのを私自身がお話するような立場に余りないということと、それから後半の今後の進むべき道に主語がついていないので、それが気になっておりまして、誰がというところがよくわからないままとりあげるのも何だなと思ったのですが、いろんな海外の事例を挙げながら、一応関西の進むべき道というふうにお話ししていきたいと思っております。

配布資料のほうで本日の論点というのを4つに区分しておりますので、そちらをご覧ください。まず成果評価ということで、新関空会社の方で作られた資料をもとにサーベイさせていただきました。次に、イギリス、それからフランスの動向についての紹介と進みまして、最後に全体のテーマの副題にもついております航空需要拡大から地域活性化、戦略的な空港利用というところへ話を進めてまいりたいと思っております。

今回、3つ目のフランスに関しまして、私は初めて調べました。いつもイギリスの話ばかりしているので、フランスを新たに調べてまいりました。そのことも若干コンセッションとか、あるいは複数空港一括運営に関してのインプリケーションがあるなというのが今日の新しい論点です。

そうしましたら、第1の経営統合の成果評価ということで、ここでも副題についていますように、経営マインド改革、LCC増加ということで、非常によい方向でNKIACが動いているという点を御紹介いたします。やや復習になってしまいますが、成長戦略会議で2010年4月に何が出てきたかということ、航空分野の改革です。その中で4つ目に「バランスシート改善による関空の積極的強化」という点が含まれています。ここで個別ケースに言及してもらえたので、関空の改善が円滑に進められたわけです。時系列で見ますと、法律がつくられたのが2年前、昨年統合会社が設立、基本方針が6月に決められ、経営統合後に実務が開始されたのは7月からということでした。その経営統合の背景は皆様ご存知のとおり、債務が1.3兆円に上っているということです。これを単独で払しょくするのは難しいということで、伊丹との統合が決まりました。ただ、重要な項目としまして、関西の経済の活性化に寄与していくということがうたわれている。今日のセミナーにはぴったりのことが既に指摘されていたということです。最後に、コンセッションに入っていくということで、蒲生様からどのような運営主体が出てくるかわからないけどということでしたが、やはりこの経営統合の背景にあった事情を勘案しながら経済の活性化には貢献していただきたいなと思っております。

これはおさらいになりますが、上のほうが経営統合前の組織形態です。伊丹と関空がまったく別々の主体で動いてきました。しかも伊丹が上下ばらばらであったのが、わが国で初めて複数一括経営に移行し、民間のビル会社のところも既に統合が決まっています。現在の関空会社が右下ですが、土地の貸し付けをしながら、地代を得るという関係で動いていくこととなります。ここにコンセッションが30年から50年で行われるということです。これは交渉で決まってくるかと思いますが、道路公団の45年という事例もあります。金額から逆算しても、それぐらいの期間になるであろうと考えられます。経営状況

に關しまして、出所に書いてますように、新関空会社が最近5月でしたか、出されました「2013年3月期 連結決算について」という報告書に、非常に詳しく出ておりますので、ここでは簡単に示していきたいと思ひます。とりわけ今年の発着回数ですが、どの指標で見ましても非常に伸びています。ちょっと貨物が厳しかったということですが、FedExの拠点化という動きもありますので、将来的には全然不安は感じておりません。とりわけ、国内線に關して乗り入れ便数もパッセンジャーの数もよく伸びている。伊丹のほうも、微増ですが、このとおりよくなっている。それをまとめましたのが次の10ページ目のスライドです。赤い帯の部分に伊丹がのっておりますので、経常利益に關しても当然よくなつてきている。有利子負債も1兆円をもう既に切っている。こういう具合で非常に業績改善を実現されているようにお見受けいたします。こういう状況が自社でできているということで、それなりに企業価値も上がっている。コンセッションについてはいろいろな御意見もありますが、そう不安ではないのですが、ただ、神戸空港に關して不確定な部分もありますので、そのあたりも後ほどお話しさせていただきます。

これは、国際線を方面別で見たらということ、アジアのシェアが非常に高いということがわかります。アジア時代が来ているので、若干領土問題とかいろいろ摩擦があるために、変動はあったものの、こういうように悪くはないかと思ひます。LCCがブームになっているということで、確かにその経営マインドとLCCが就航してくれたことによって、関空がよくなっているということはお存知のとおりです。私自身は、この表に關して余り満足しておりません。もちろんPeachはANAと香港のファンド資本が共同で作ったということで、ターミナルビルも専用的に使われていますので、非常に注目されています。ただ、下のエアアジアXに關しては、やや厳しくなつてきた。ジェットスターに關しては、アジアの別会社と本体のオーストラリアの会社ということです。LCC、便数が少なくてここに載っていないのがひょっとしたらあるのかもしれませんが、チェジュ、釜山、イースター、セブあたりだけになってしまう。Peachとジェットスターを除くと韓国とフィリピン、それからマレーシア、シンガポールということで、ASEAN全体をつないでいるわけではないですし、それから便数的にもっと増やさない、海外の拠点空港に入っているLCCの数とは勝負にならないと思ひます。そういう意味では国内のLCCはもちろん、旧LCCというんでしょうか、そういうグループも大事ですし、海外でのここへ上がつてこないようなLCCがインドシナ、もしくはインドまで行ってしまうと4時間超えてしまひますが、多くの航空会社をこちらへ引っ張ってくるという努力もまだ要るのではないかなというふうに感じてます。

それでは次に、イギリスの話に入らせていただきます。日英の空港を比較しつつということで、2010年の国交省の状況調査表から整理してあります。ゴチックで伊丹と関空、それから下のほうに神戸というふうに掲げてあります。神戸に關しまして、後ほどまたいろんな制約や関係がでてきた過去の事情も御説明いたしますが、220万人、今250万人ぐらいまでやや戻しておりますが、1,300、1,400万人のこの2つの統合会社よりはるかに小さいわけですが、ただこの区分から行きますと、管理が地方空港管理ですが、その中ではトップクラスであるということをお考えしても、それから後ほど御紹介します人口や後背地から考えてもまだまだ潜在力は持っているかと思ひます。

左側のイギリスに關しては、これは11年のデータで、若干変更しているところもありますが、16ページのスライドから御説明したいと思ひます。ここ2年、3年の間に複数空港の組み交わせが非常に劇的に動いております。これはCAA、民間航空庁と、独占禁止政策当局とがかなり熟慮しながら組み交わせを民間企業になった空港会社に委ねていっているというところはあるかと思ひます。場合によってはここに出てこなかった禁止された事例もありますし、結果的にこういうように6社が複数空港で格差を縮めてきております。このBAAがもともとの国有企業で、スコットランドとイングランド両

方で持っていたものを、やはり同一経営者では望ましくないということで、外出しさせられたのがこの赤字で書いている大規模空港です。ロンドンシティというのは一番小さな会社だった、一番小さいとか非常に小さい、年間300万人弱、神戸空港並みのパッセンジャーしか持っていない空港、しかも滑走路長が1,500メートル、親会社がジェネラルエレクトリックとクレディ・スイスということで、非常に戦略的な空港活用をしている会社です。そこが10倍ほど大きいガトウィック、3,000万人を超えるところを最初を買収し、最近エジンバラ、スコットランドの一番大きなところ、1,000万人弱というのを取ったということで、ここにランキングを先ほどの表から転記しております。昔のBAAそのままの7空港のパッセンジャーの数をトータルしていきますと、1億人を超えますが、今8,000万人程度におさまっております。逆に、300万人弱だったこのロンドンシティの会社が、今4,000万人を超える会社になっております。ということで、こういうように格差が縮まってきたということが一つの特徴であり、もう少しよく見てみると、ヒースローとグラスゴー、ロンドンシティとエジンバラ、あるいはロンドンシティ、ガトウィックとエジンバラというように、イングランドとスコットランドの幹線を1社ではなくて2社で競わせているということが、競争を政府のほうから促進するような、そういう動きがあったということもご覧いただけるかと思えます。このスターマークをつけておりますのが、ロンドンに立地している空港ということで、それも4つに分かれたというのも御理解いただけるかと思えます。ルートンに対しましては、コンセッションをやっているということで、新関空会社も非常に注目されているかと思うのですが、ここがイーゼージェットの拠点空港であり、こちらのスタンステッドがライアンエアーの拠点空港でございます。両方ともロンドン北部で、電車でも車でそう遠くはない、1時間以内で到着できるような施設です。パッセンジャーの数が1,000万人と1,800万人ぐらいかと思えますが、4位、5位ということで、並んでおります。今日ちょっと御紹介したい中ではやっぱりスタンステッドでございますが、BAAは手放したくなかった空港であります。マンチェスターは実は株式会社形態をとっているMAGという会社ですが、オーナーとしては自治体、マンチェスター市と近隣自治体の10の自治体が経営している。しかもイングランド中部のイースト・ミッドランズ、ここは貨物中心の空港、それから南部のボーンマスというリゾート地、いろんなポートフォリオを組み合わせながら、もう一つ持っていた。それは北東部のハンバーサイドという、北海油田へ飛ぶようなヘリポートを持っている30万人規模の空港を売却しました。その段階で私は怪しい、スタンステッドへ行くなと見たのですが、ここにIFMと書いているインダストリー・ファンド・マネジメントという、オーストラリアのファンド会社にみずからの株を売却して、キャッシュを得てスタンステッドを取りにいきました。こういう自治体経営の空港会社が海外のファンドマネーと協力をして、国内外の拠点空港であるスタンステッドを買収したということで、これが非常に最近のニュースになっております。

あと、パッセンジャーの数をエクセルを使ってグラフ化したものを示しておりますが、何を申し上げたいかということ、やはり首都圏はもう飽和状態であること。スロットも飽和状態なので、あまり時系列で見ても大きな変化はないということです。ただ先ほど指摘したように、空港会社の経営者が変わっている、競争の形態が変わっているということで、顧客に対するサービス精神とか、いろんなフライトの多様性とかはこの中で変える余地は残っているということはあるかと思えます。逆にスコットランドのほうは、縦軸は先ほどとは違っておりまして、若干へこんでいるグラスゴーですとかがあるわけですが、それからグラスゴーとプレストウィックは近隣空港で別会社の所有下にありますので、このあたりをどうするかというような課題もあるのですが、まだまだスロットの観点からキャパは余っていますので、伸ばせる余地はあるので、逆に言うと複数一括経営のターゲットにはなるであろうなという気がいたします。アバディーンについてはまだBAA傘下にあります、北海油田の拠点として北の果てですが、

それでも200万人を、300万人を超えるような、こういうような数字を出している、そういう活気のある空港です。

ベルファストに関しては、北アイルランドなので、イギリスといってもちょっと島が離れてしまっておりますが、私はこの2つがまったく別の資本で動いているということで、関心がありましたので、この3月に訪問してまいりました。ただ、ベルファスト国際空港については、都心部からバスで1時間かかりました。事前にインタビューを申し込んだのですが、全く返事をくれませんでした。所有者は先ほどのルートンを動かしているスペインの建設会社ACDLですが、ちょっと空港として見学してもおもしろくなかった。集客に力を入れているのは恐らく制限エリア内だと思うのですが、アプローチの道路から中へ入ったターミナルビルのカウンターのあたりは非常に直観的な印象でございますが、暗くてくつろげるような場所ではありませんでした。ベルファスト自身は、大体30万都市です。その中で400万人と200万人を扱っているっていうのはすごいなと思います。ただ、将来的にはベルファスト・シティ、こちらはバスで30分ぐらいです。ジョージ・ベストというサッカーの有名な過去の選手だそうですが、そういう名前もつけて、顧客を引きつけているというところのほうが伸びていきそうな感じがします。こちらはちなみにファンド系の経営者で、オランダ系からイギリス系のファンドに今移ったところですが、大体レガシーもこちら、LCCもこちらを使っているようです。何でこれを見にいったかというのは、神戸空港と240万人というのが似ているからです。テロ対策でヒースローから行くのに非常に厳しいボディチェック、セキュリティーを通過して訪問してきました。資料を見ていただくとわかりますように、若干国際線のチャーターが入っておりますが、やっぱり路線の数が非常に多い、イギリス全土に割り振っているなというのがこれでも御理解いただけるかなと思います。

それから次にフランス、ADPと地方空港の話に入らせてください。ここに書いてありますように、フランスは基本的に政府誘導型ではないかと考えています。NKIACもとりあえず株式会社形態をとっておりますが、コンセッションを行うために所有権は政府に戻しています。それから成田の空港公団も株式会社化して、100%まずは政府がオーナーであるというようなあたりも含めて、何かインプリケーションがあるのではないかと。それから、私が前から指摘してますように、LCCが就航すれば空港経営が安定するという発想については、若干の不安を感じております。LCCはやっぱりヒット・エンド・ラン型の行動をとります。すぐに参入してくるものの、退出するの早いという特徴があります。単に少数のLCCによる特定の路線を任せるのは危険ではないかなと。やる以上はやっぱり複数のLCCに来てもらわないと困るし、その手間をかけるよりはレガシーにきちっと小型、中型の機材を入れてもらったほうがかたいのではないかと思います。それが子会社のリージョナル専門のキャリアであっても、私は非常に満足度の高い、利用者から見て満足度の高い空港になるのではないのでしょうか。次の資料は1位から10位までランキングしたものをマップの上に示しました。保養地ですとかリゾート地ですとか、いろんな意味でフランスは大国ですので、かなりやはりばらついていてというふうに見えます。ただ、ADPはこの上位2空港、8,000万人以上ですね、を持っているということで、もうほとんど9,000万人に近い数になりますが、それを所有している。後の3位から10位に関しましては、所有権を一生懸命調べているのですが、なかなか実態がつかめません。多くは自治体所有で、実は地元の商工会議所の経営というのが主流であるようです。そのあたりまでが見えてきたオーナーシップの実態です。一部の空港についてはコンセッション契約を商工会議所と結んだり、あるいはコンセッション専門の会社に契約年数を決めて落としているというようなところもありますので、そういう意味ではかなり日本の今後の地方に立地している空港、地方自治体管理の空港も含め、参考にすべきところは実は潜んでいるのではないかなというふうに理解しています。

ADPに関しましては、ここにちょっとまとめてみましたが、8,800万人の空港以外にどんな空

港を持っているかということで見ましたら、ビジネスジェット専用の空港、ル・ブルジェですか、この3つが先ほどの地図ともう一回見直していただくとわかるんですが、2つは近隣で、その横にまたこういう、一番古い空港が実はあるということで、ちょっと矢印を引っ張っておりませんが、それがビジネスジェット専用で所有者になっているということで、実はADP3空港を一応パリの中で動かしているということになります。

パッセンジャーの数を拾っていきますと、パリ2空港の国際線パッセンジャーの数というのが右上がりでして、国内線に関してはそんなに伸びていないという形で出てまいります。地方空港の5空港が右肩上がりでは実は伸びているというのが、この時系列だったらおわかりいただけるかと思います。そのあたりからこの中身を調べていくと、こういうような形でデータが描けます。全て右肩上がりで見るとれるかと思います。基本的には先ほど申し上げたように、地方自治体と地元の商工会議所の経営ということで、実は民間マインドってそんなに強くないようにも思います。あるいは、私の誤解かもしれないんですが、商工会議所って民間マインドがものすごく強いというようなことかもしれないので、このあたりがちょっと私自身まだ研究のスタート地点についたばかりなので、実態がよくわからないまま、数字だけ拾っております。

とりあえず内際比率を見たら、やはりなと思うのがバランスをとっているのがわかります。ということで、9番目のところだけです、ちょっと特殊な、国際線比率が高いということで、恐らくこれはパリ近郊のセカンダリーエアポートになっているので、そういう意味でちょっとほかの空港とは若干性格が違うように動く、意図的にそうやって動かしているのだなというのが見てとれます。ほかの上位空港に関しては、1,000万人から大体300万人強ですが、国内線、国際線の比率をうまくとっていると思います。それから7番のミュルーズという空港、これは非常に変わった空港です。立地点から言うと、フランスとドイツとスイスの国境に立地しているという、コードネームを3つ持っているところ。スイス、パーゼル空港でありながら土地そのものはフランスの国内に立地しています。ドイツのフライブルクにも近いということで、基本的にはフランスとスイスが共同経営している空港ですが、人はドイツからも出しています。スイスのパーゼル空港であり、フランスのミュルーズ空港であり、国際線はユーロエアポートという名称で、500万人クラスの空港です。こどもちょっと特殊と言えば特殊ということで、国際線比率が高く出ています。

次のスライドは、27ページですが、ちょっと下の出所に書いていますように、スカイスキナーという、いわゆる格安チケットなんかを買うようなサイトですので、余り正確ではないかと思うのですが、一つずつの空港のタイムテーブルを調べる時間がなかったため、これを採用させていただきました。ここで申し上げたいのは、LCCに頼っているのはこの9番目だけで、実はほかの空港はレガシーに頼っているという点です。もちろんエールフランスとKLMの2つで、グローバルアライアンスから言うとスカイチームです。それ以外にスターアライアンスのルフトですとか、アリタリアですとかブリティッシュ・エアウェイズはワンワールドですが、そういうところもきちっと入れているというのが共通点です。後からの話と関係あるのは、ここにトルコ航空が2つ入ってきている。世界のランキングから見ても、トルコ航空は上位に入ってきています。それが地方空港に入ってきているという、このあたりがもちろんEU統合とEUに加盟したいキャンディデートの国ということで、わからなくはないのですが、今フランスがトルコのほうへ向いているなというのは、関心事として私は感じました。

トルコとの話に入る前に、パリ・シャルルドゴール空港のADPとオランダ・アムステルダム空港のスキポールグループの2社が株式の相互保有に関するデータとして正確に取れましたので、御紹介いたします。要するにエールフランスとKLMが経営統合して、キャリアが経営統合しつつ、下会社がある空港会社もアライアンスを組んでいるのではないかという理解です。もう少し掘り下げて考えてみると、

上のエールフランスにもフランス政府が入っているし、下のADPにもフランス政府が入っているから、それは垂直統合になっているという解釈も可能です。先ほど申し上げたようにやはり政府誘導型の航空行政をしているのを感じ取れますが、マインド的にはビジネスマインドが強く、イギリス・マンチェスターと同じで海外のファンドと協力しているのは、このオーナーシップのシェアからわかるかと思いません。

オランダのスキポールは、KLMがもうエールフランスの傘下に入っているが、みずからもこちらの空港会社の公の力を借りた経営で、フランスと相互に協力し合っているという形になっております。追加で言いますと、これはデュアルハブになっているということです。飛行機が飛べる距離でスカイチームがヨーロッパの中で、オランダ、フランスという地理的に一番真ん中を占有しているわけです。ブリティッシュ・エアウェイズとイベリアのワンワールドや、ルフトハンザを核にしたスターアライアンスと比較すると、スカイチームのこのエールフランス、KLMとその下の空港会社が圧倒的に有利なように見えます。

逆に言うと、関空のインプリケーションなのですが、都市あるいは他国のオーナー、空港会社と所有権で結びついていくというのも一つのやり方として残っているということも指摘できます。ここの空港のやはり強いところは、レガシーの2つのブランドでエールフランスとKLMがどかんと大型機で運んできて、あとは枝線をヨーロッパの中をLCCとか、リージョナルエアラインが専門的に運んでいくということで、その中でターミナルビル、とりわけ制限エリアの中でくつろげるような場を提供するという戦略です。今、ヘルシンキ空港と競争関係に立っていますけれども、やはりくつろげる、乗りかえ時間を過ごしてもらい、集客で温泉を作るなどそういう、セントレアや新千歳がやっているような集客も重要なのですが、ヨーロッパではむしろ乗り換え時間をくつろいでもらい、ターミナルビルの制限エリア内のほうで、セキュリティーチェックを終わった安全なお客さんにしっかりお金を使ってもらおうという、そういう経営戦略になっているかと思えます。

今回調査していて、やはり驚いたのは2012年、昨年ですが、5月にADPがトルコの空港経営者を38%買収しています。イスタンブールとかアンカラを運営しているTAVという会社ですが、これを買収したというのがやはり一つポイントになってくるかと思えます。ヨーロッパ連合に入っていない国の空港会社を買収した。実はその空港会社は、エアポートのみならず免税、ホテル等々を持って多角経営もしておりますし、私はポイントとしてはやっぱり最後のこのコンストラクションの部門を持っていることに着目しています。ヒースローを運営しているスペインのフェロビアルも建設会社、ルートを運営しているアベルティスも同じです。そういうように建設会社が空港経営に参画することによって、ある程度収益を改善できる。関空・伊丹の事例が使われた表現では、企業価値を上げる、要するに連結でプラスの利益を上げ、それを空港施設利用料の低減につなげられる。空港内だけでそれをやろうとするのは免税店だけでしかないけど、空港外のポイントでエリアを超えて外で利益を上げるという意味では、こういうコンストラクションが効果を発揮できるとADPも判断したから、40%近くも買収しにいった。こういうような多額な投資はもう数年間することはないだろうとまで、ADP自身が言っております。

それでは、最後のセクションに入らせてください。ここはですね、ちょっともう過去の事情ということで、蒲生様からも御説明があったかと思えます。ただ、そこで話題にならなかったのは神戸空港のことです。2005年でしょうか、こういうように航空局から地元の合意を踏まえてこういう約束事が確認されている。やはり3空港トータルで最適運用をするのだと。その中で関空が優先的に使われるべきだという点が記され、伊丹は若干限られた中でしか動けないということが次のページに出ております。ただ、蒲生様が最後に御指摘されたように、環境が変わってきているのだというところは私も非常にこ

れから強調していいのではないかと思います。日本経済ではリーマンショック以降、景気の低迷が続き、東日本大震災によって甚大な被害があったわけです。角社長からもお話があった電力問題については非常に時間のかかる問題であり、しかも余り樂觀できない状況ですので、観光ですとか、電力多消費ではない産業として、空港が航空を絡めて、後背地の特性を考慮しながら、盛り上げていくべき存在であるというように考えています。

私自身、経営統合のときに2空港で話が進められたので、神戸のことはちょっと横に置かれたので気にはなっておりましたが、いずれにしてもやはりプラスアルファで今後どうしなきゃいけないかということは考えるべきときに来ていると思います。見にくくて恐縮ですが、後背地人口だけをとって比較してみました。これは余りにも単純過ぎて分析にもなってないし、実証分析というレベルには達していません。ただ、他空港、特にイギリスとの比較において、これだけ伸びる余地があるかもしれないということは一つの解釈として成り立つのではないかと考えています。要するに、ルートンが1,000万人ということで、関空はそれ見合いで大阪の800万人とロンドン全体の800万人弱と、大体一緒だというふうに見てとれます。次に、伊丹を見ていきますと、どこまでを後背地と判断するのかというのは難しいところです。同じようなパッセンジャーの数、1,000万人ぐらいですか、扱っているのはエジンバラですが、エジンバラも人口はここに挙げていますように、48万人です。ということは、ちょっと桁が違ってきてないかということ、同じパッセンジャーの数を扱っているけれども、エジンバラの都市人口は非常に小さいということ。類似の人口を後背地に持つ都市というのを見つけてくると、マンチェスターで260万人ぐらいということで、それで比較すると、大阪市の人口を含めた伊丹はパッセンジャーの数をもっと押し上げることができるのではないのでしょうかという解釈です。

神戸と南紀白浜についても、同様の比較で調べてみました。神戸は150万都市、バーミンガムが若干少ないんですが100万都市で、年間900万人弱を扱っている。でも、神戸は250万人台ということで3分の1以下です。これは、1日30便の60枠しか使えないという制約があるので、当然の結果と言えます。ただ、制約を取り除けば伸びる余地は絶対にあるでしょうということも申し上げたい。300万人が利用していますけど、アバディーンは人口20万人ぐらいです。北海油田の基地という特殊な事情もありますが、南紀白浜は近隣市町村で60万人の人口を持っていますが、年間利用者数は9万人です。イギリスで9万人が使っているシリー諸島ですと、2,000人の人口しかいない。ちょっと違い過ぎませんかという意見です。都市人口60万人のグラスゴーは2つの空港がありますが、グラスゴー空港の利用者数は700万人を超えています。

もちろん、伊丹は活用できるというのは蒲生様のお話からも理解できました。騒音問題とかいろいろまだ考えなくてはいけないけど、余地は本当に大きいわけで、長距離便も伸ばすことができる。次に、神戸をどうしていきましょうかということ、やはりこの滑走路の長さ、実績から見たら他の3空港とは違って、やはり需要をとれるのがわかっています。そうすると、コンセッションとしては、今回対象に含めるのは時間的にはちょっと難しいと思うのですが、将来的に神戸も含める方向で行政側も動かれるのが適切なのかなと思います。私自身はほかのセミナーで申し上げていたように、やはり関西の広域経済圏は井戸知事のもとで動いてきたという過去がありますので、今後もやはりここを動かしていくべきと思っております。特に南紀白浜に関しては、アジアからの需要も取れるはずで、羽田だけではなくて、とても知名度の高い温泉を後背地に持っているのも、福岡や那覇と結ぶ可能性を探ってほしい。それはキャリアの問題になってくるのですが、そういう交渉を地元からしていいと思います。八尾に関しては、先日、オスプレイ問題でクローズアップされましたが、私は以前から、1,500mの滑走路でもロンドンシティは300万人を扱っていることを紹介しています。ニューヨーク直行便もアイルランドのシャノン経由でエアバス318が飛んでいることもよく取り上げられています。実は7月7日

の七夕の日に、富士ドリームがエンブラエルをテストフライトさせています。富士ドリームの社長自身が昨年、札幌で開催されたシンポジウムで、できればチャーターから入っていきたいという希望を明らかにされた経緯があります。もちろん地元合意にはかなり騒音問題ですとか、まだまだ着地面の工事が必要であるということで、設備投資が少なくはないのですが、そういう発言をされてます。向こうは丘珠を札幌シティーエアポートという、ロンドンシティーエアポートをなぞらえて、そういう名称もつける機運が高まっておりますので、大阪シティーエアポートみたいなのがあってもおかしくはないと思います。もちろん、住宅地が迫っていると、諸事情がありますので、そう簡単には行くとは思わないのですが、関西を盛り上げるためには無視できない、今パッセンジャーがゼロですが、管制塔はちゃんと動いていますので、定期便が飛ぶ空港として機能させたほうがよいと考えています。神戸に関しては、先ほどのベルファストと見比べてくださいということで、30便全部使っていないですし、やはり北海道、九州と首都圏でしか飛んでいないというところはどこなんだろうという意見です。南紀白浜も1日3便はちょっと寂しいので、先ほど指摘したように、ぜひ和歌山県は動いてほしいと思っています。

最後に、まとめました。上が一般論として空港はこれからこういうことをやらねばいけない点を、下の5つについては、ほかのステークホルダーとコラボしてやってかなければいけない点を、あげています。人為的規制ということで、やはり航空情勢を取り巻く環境は変わっていますので、やはり地域から主体的な決定をするということこれから進めていくのが重要です。関空、伊丹プラスアルファの中の神戸とかですね、空域の問題も含め、利用者に便益のある、そういう考え方をしてほしいと思います。海外キャリア誘致ということで、当然施設利用料を下げないと来てくれないので、その原資をどこから持ってくるかということは考えていかなきゃいけない。地方管理空港に関しては、一般論ですが、単体でも売却もしくはコンセッションってあり得ると思うのですが、やりやすさから言うとやっぱり複数一括のほうがはるかに魅力が高まると私は思っています。イギリスの、先ほどのランキング表を見ていただいたらわかりますように、単独で動いている空港っていうのはもうほとんどありません。例外としてあげられるのは、リーズ・ブラッドフォードぐらいで、ほとんど複数一括で動いています。他国の空港会社との提携強化ももちろんあります。これでもって企業価値を上げられるという考え方もあると思います。もちろん外資が適切なのかという疑問もあると思うのですが、フランスのADP、国有の空港会社ですら、トルコというEU圏外のところへ進出していきました。そういうフランスの経営というのも一つ日本がとりやすい道で、フランスのケースは、割と日本に近いのではないかと私は感じています。角社長からもありましたように、こういうアクセシビリティを上げるということで、観光とか鉄道会社がこれからかなり積極的に動いてくださると思います。チャーター便、羽田のケースがございまして、伊丹もワールドカップを狙ってブラジル向いて、直行便は難しいかもしれませんが、必ず飛ぶと私は信じています。CIQ、ヨーロッパでは、どの空港にもあって当たり前なのに、日本ではこの費用負担、誰がするんですかという、ちょっとレベルが低すぎる話をしています。やはりCIQがあつてこそ、空港だと思います。ビジネスジェット、なかなか日本ではまだなじまないですが、八尾空港にもセスナではないジェット機がありますので、そういう気概のある経営者が増えてきてほしいと思います。

それから、以前のセミナーでよく指摘しましたもっと国際会議を真面目に考えたら、伊丹の国際線を復活させてくださいという意見が出てきてもおかしくないと思います。今日も話題に上がりましたように、国際医療都市を掲げて、あの神戸空港の横に神戸大学、甲南大学、県立大学が出てきて京コンピュータ前と、駅名まで変えたわけで、そういうことも考えればもうちょっと関西全体で国際線の可能性、すぐというわけではなくて、パイが広がっている時代に入っていますので可能性を具体的に検討すべきではないでしょうか。パイの奪い合いをまだ言うのですかというのが、私のヨーロッパとの比較の中での見解です。

最後、手前みそになりますが、参考文献に掲げているような論文を書いていますのでご覧いただければ幸いです。

以上で私の報告を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。