

第1回 関西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23年7月15日

会場 : 関西大学千里山キャンパス 100周年記念会館 2F ホール

主催 : 兵庫県・関西大学

講演1 : 関西3空港の現状と課題 - 将来の発展に向けた問題提起 -

関西大学商学部教授 高橋 望 . . . p 1

講演2 : 航空環境の変化と今後の空港運営

- オープンスカイの進展を背景にした「経営」の視点 -

日本大学経済学部教授 加藤 一誠 . . . p 12

講演3 : リージョナルジェット活用による航空ネットワークの形成

日本航空株式会社経営企画本部長 大貫 哲也 . . . p 21

まとめ : 関西大学商学部教授 高橋 望

. . . P 26

< 講演 1 >

関西 3 空港の現状と課題 - 将来の発展に向けた問題提起 -

関西大学商学部教授 高橋 望

関西大学の高橋でございます。本日は非常に暑い中をお越しいただきありがとうございます。厚く御礼申し上げます。

実は私今年の 2 月になりますが、池田市のタウンミーティングに参加しまして、伊丹廃港を唱える大阪府知事と激しくやりあいまして、その時私が感じたのが空港に関する情報というものを丁寧に提供していく必要があるのかなということでした。そこで本日はご案内にあるような、「関西 3 空港の現状と課題」という内容でお話しさせていただきますけども、ここでの結論というか目的をあらかじめ申し上げておきますと、関西の空港に関する誤解というものがあるのではないか、それを解いて将来の関西経済の成長に向けての空港、とりわけ大阪国際空港（伊丹空港）をどのように活用するか、そのためにどのような課題を克服しなければならないのか、という問題提起をさせていただきたいと思う次第であります。

まず、最初に申し上げたいのは関西に三つの空港があるという時に、三つも空港がある、多すぎるという声をよく聞きます。お手元のレジメの中に数字がありますが、前のパワーポイントのようにわかりやすく整理をしてみました。空港の数だけを捉えて多いか少ないかを論じることあまり意味がありません。国際的に見て同一都市圏に空港が二つ、三つあるということはある意味あたりまえです。そこで問題になるのは一体どれだけの発着回数を処理できるのかどうかということが問題になってきます。実際には[]の中にいわゆる安全性を踏まえた上での処理能力、キャパシティがあるわけで、現在、関西圏では三つの空港で 38.5 万回の容量があります。それぞれの空港では伊丹で 13.5 万回、そのうち 13.1 万回使用ということではほとんど使われている状況です。関空が 23 万回あって半分ぐらいしか使われていません。神戸はほぼ容量いっぱい使われています。一番下にあるのは東京でありまして、ご案内のように羽田は国際化され、4 本目の滑走路ができたことにより容量が増えました。成田も 2 本目の滑走路が完全運用になり 22 万回になりました。さらには滑走路が増えるわけではないですが、地元協議により今後 30 万回に増やしていこうという状況があります。まずこのような状況があるということを理解していただきたい。

そのうち三つの空港を取り上げてみて、それでは実際に各空港の経営状態はどうかということをもとめたのが次のとおりです。実は大阪国際空港というのは国管理の空港であり、国土交通省は 2007 年度の収支を試算して報告しています。しかしこれはいわゆる着陸料収入等を基準にしたものであり、また企業会計原則に従ったものではありませんが、一応参考としてあげてみますと、大阪国際空港は、騒音対策費を支出した後でも非常に健全な経営をしています。関空会社も色々言われていますが、非常に立派な経営成績をあげており、実際には利子補給金というものを上回る黒字を経常ベースであげています。神戸空港は地方管理空港であって、全国の中でも唯一と言っていい、空港勘定の情報を提供している珍しい空港です。若干営業収支、経常収支という言葉は馴染まないが、一応それに相当する数字をあげてみると、これも非常に立派な成績をあげています。何をもって神戸を初めとする三つの空港が健全かということですが、神戸空港と同じ年の 2006 年 2 月、3 月にそれぞれ開港した、また同じような環境といえますが、100 万程度の人口があつて、同じ県の中に複数空港があるケースとして北九州空港の例があります。北九州空港と比較してみると、神戸は定期便以外も加えています、発着回数が良好であり、

旅客数も非常に多い、経営ベースで言うと黒字になっています。このことから分かるのは関西圏の三つの空港のうち利用率が悪いのは関空だけであります。伊丹空港については残っているのはプロペラ機だけです。なおかつ大切なことは、現在ジェット機が全て埋まっているかのようにっていますが、実は一部、リージョナルジェットがジェット機を使って就航しています。ということで実はまだ若干の余裕はありますが、神戸と伊丹というのはかなり利用率が良く、残念ながら関空だけが利用率が悪いわけです。では、関空会社というのは経営的に駄目なのかというと、そうではなしに、先ほども見ていただいたように、非常に経営努力をしています。これは正しく評価しなければなりません。事業仕分け等で色々言われましたけれど、その利子補給金を除いても、経営ベースで黒字を上げるほどの経営努力をしています。それから神戸の成果というのも、非常に評価できるわけです。私も空港、航空問題でマスコミの取材を受けることがありますが、このことをインタビューで申し上げると、常にそれは知らなかったということを記者さんだけでなくカメラの方までおっしゃいます。彼らは決して口のきくことはない方々であり、逆に取材を重ねていることで、ある意味耳学問で非常によく知っているのですが、その中でも先入観があって神戸はどうも悪者だという印象が強いようですが、決してそんなことはないということがご理解していただけたらと思います。

続いての問題は、現状はそうであっても、今後新幹線が出来たり、あるいはリニアが出来たりすると関西圏の航空需要というのが減るだろうと、だから伊丹はいらないんだということを言われますが、果たしてそうなのでしょうか。実際には、新しい交通機関と言いますか、競争相手が出来ますとそれに対して競争的な対応をとることによって需要がシフトするのを防いだり、全く新たな新規需要が開発されたりいたします。今、特許のことで問題になっている中国の新幹線についても、北京 - 上海間の新幹線の開業に伴い、航空会社が大幅に運賃を下げました。そのために新幹線の利用客が思ったほど伸びていないということもあります。この時、航空会社はどういう対応をとるかということ、運賃の引き下げもありますが、運賃を引き下げてもいいようにコストを下げます。つまり機材を小型化、ダウンサイジングした上で安い運賃を提供します。そして頻度を一定程度確保します。なおかつ、新幹線、リニアには見られないサービスを提供する方策をとるはずで、実際、九州新幹線の開業の影響をしてみると、航空会社、路線によって若干の差はありますが、全く影響を受けていない会社があるのも事実です。もっと大切なことは、実は新幹線が開業していない九州東海岸の大分線、宮崎線についても需要が下がっているということで、この4月、5月の九州関係の需要は大震災の影響が大きいのではないのでしょうか。ここで申し上げたいのは、たとえリニアで東京 - 大阪が1時間で行けるようになっても、全く東京便がなくなるとか、伊丹空港が必要でないぐらい関西圏の航空需要が落ち込むということはないのではないのでしょうか。実は先般、冬季のオリンピックが開かれたバンクーバーというのは、周辺都市を含めましてたかだか200万人程度の都市です。私も在外研究で2年ほど住んでいましたが、実際にはこのバンクーバーでの年間での発着回数は31.4万回あります。現在関西は、30数万回の容量を持っていますが、伊丹の13.5万回をそこから引くと、25万回に実はなります。果たしてバンクーバーのことを考えると、関西圏が伊丹空港をなくすことで将来の成長が見込めるのかどうなのか、私は非常に心配しております。

それでは空港というものが地域経済に対してどのような役割を果たしているのか、その点について、同じポートで海と空の違いはありますけども、神戸港を例に考えてみようと思います。神戸は実は1980年当時、世界のコンテナ取扱量が世界第4位で、これはポートアイランドを造って先進的にコンテナターミナル、コンテナ埠頭を造った、当時の神戸市の都市の戦略が極めて成功したということを如実に物語っています。その後大震災があったということではありますが、2007年にはなんと44位にまで落ち込んでしまった。これは文字通り、都市・国家の競争力の低下を如実に示しているものです。恐れは、実は、個別、神戸の問題ではなくて、長らく成田を初めとする大都市圏の国際空港容量というものが、我

が国の場合はずっと制約を受けてきました。そのことと直接的な影響があるのかなのか、それはみなさんにご判断いただきたいのですが、実際には海外メディアの東京駐在員の数というのは大幅に減っています。1997年当時、285社、450人いたのですが、2007年には199社、283人になっています。残念なことに今回の大震災の不幸な第一報は、実は北京から全世界に発信されました。翌日はさすがに東京に来ていましたけども、その翌日は全ての海外特派員は大阪から報道していました。なぜかということは改めて申し上げませんが、この間北京は2004年の210社、315人から、2007年には278社、510人に増やしています。これに対応するかのようには、実はアジア近隣諸国において、大規模国際空港が整備されています。これは国の施策として、つまり戦略的基礎構造として、現在の需要規模からだけでは到底合理化できないような大規模空港が整備されています。レジメに書いていますが、チャンギ空港で34万回の処理能力の中で現在使われているのは24.5万回、仁川に至っては53万回の容量を計画しているようですが、現在はとりあえず20万回しか使われていません。ということでこのような近隣諸国の空港整備のあり方を見ると、関西圏で国内事情によって空港を一つ廃止して全体のキャパシティを減らすことが将来的に果たして妥当なのかどうなのか疑問無しとしないわけです。

それでは改めて関西の三つの空港の関係を考えてみたいと思います。この時に忘れてはならないのが、平成17年(2005年)に伊丹空港に関して政策的な関与があったということです。すなわち長距離便を規制し、エンジンの3発、4発機の就航の制限を行ったわけです。実際規制がある前は、伊丹と関西を合わせて、36路線、222便のフライトがあった。その後、2011年を見ると、伊丹と関西合わせて、26路線、196便しかない。神戸空港を合わせて、やっと27路線、222便ということになっています。今の数字から明らかなことは二つあります。一つ目は伊丹と神戸の関係についてですが、伊丹の減便分を埋め合わせたのは、実は関空ではなくて神戸であったことです。なぜ、関空に行かずに神戸に行ったかというのが二つ目であり、つまり伊丹空港と関西空港との後背圏、需要は一致、重複していません。少なくとも関空は国内線については、伊丹の代替機能を果たしていません。そのためにどうなったかというと、資料には具体的な路線名はあげていませんが、実際には釧路便を初めとして、関空にある意味で強制的に移管されたことにより、結果的に稚内、帯広、女満別といった路線が相次いで休止になってしまった。伊丹に発着していればエアラインも採算が採れたのに、関空に移管されたために、路線そのものを廃止せざるをえない状況に追い込まれてしまった。これは、単にエアラインの経営問題だけではなくて、関西圏全体の航空需要を潜在化させてしまった政策の失敗であると言わざるを得ません。すなわち伊丹を廃止すれば、低迷している関空の利用率が向上するわけではありません。では、関空の競争相手はどこなのかというと、実は三つ考えられます。一つは言うまでもなく仁川空港です。仁川についてはご案内のように、非常に強力なコスト競争力を持ったエアラインがハブとして仁川を利用しており、ネットワークを充実させています。また、国内の成田空港はとりわけ欧州、アメリカ東海岸路線をはじめとして、関空には見られない豊富な国際ネットワークがあります。そして羽田は圧倒的な国内線ネットワークの中で、さらに国際線が就航するという状況にあります。実際関西3空港の国内乗り入れ都市は、31都市にすぎませんが、首都圏においては羽田と成田の乗り入れ国内都市というのは、49都市にのぼります。国内線と国際線を接続するという時に、大きな競争力のある空港が東京にはあるということを確認しておく必要があるかと思えます。

結局、関西の空港が競争力を持つには何が重要かということ、言うまでもなく充実したネットワークと、そしてそこを発着する航空会社の国際コスト競争力です。そこで問題になるのが空港使用料をはじめとして、エアラインが利用者として直接空港当局に支払うコストの水準です。レジメ3ページの13行目に書いた九州・沖縄からアジアに行く人33%というのが何を指しているかということ、現在、国内線を経由して関西から海外へ出かけるお客さんがどこから来てどこへ行っているのかの内訳です。実際にこれ

を見ると 1/3 が首都圏から来てアジアに行っています。これはやはり、他の九州・沖縄から来る人、四国から来る人をはじめとして、みなさんアジアに向かっています。これは相対的にも絶対的にも関空のアジア路線が充実していることであり、関西経済とアジアとの結びつきを実証するものであり、もう一つ大切なことは、内際乗継、国内線の他の都市からの乗り継ぎを関西の空港で担うという時に実は 1/3 は首都圏のお客さんであるということです。しかしリニアによって首都圏との航空路線がなくなると言っているわけですから、それをどうやって内際乗継でやるのでしょうか。実際に関空の内際乗継の非常に重要な需要層として、羽田からのお客さんがいるということを改めて確認しておく必要があります。

それでは続いて関西でどのような経緯で三つの空港ができたのかを確認していきたいと思います。実は 1970 年の大阪万博の年に、今の 3,000m 滑走路ができました。積極的にジェット機が就航することにより、最終的には 1981 年の最高裁の判決に至るまでに、騒音の被害というのが周辺住民に多大な迷惑を発生させたというのは事実です。それが契機となって、実は現在に至る運用時間が 7 時から 21 時までになっていることと、発着枠が総枠で 1 日に 370 回、内ジェット機が 200 回、年間に直すと 13.5 万回までに制限するということになっています。当然迷惑をおかけしている周辺住民の方々には空港環境対策とあるように、十分と言えるかどうかはそれぞれの立場で評価がちがうかもしれませんが、全国の空港で累計 1 兆 4256 億円が投じられて、環境対策が行われました。2010 年度は実はこれが 66 億 2,000 万まで減っています。伊丹に限定すると、昭和 40 年代後半から、およそ 6,650 億円の騒音対策費が費やされたと伺っています。問題はこのような騒音問題を回避するために関西国際空港ができたわけですが、それがどのような経緯で伊丹空港が存続に至ったかです。

実際には、伊丹の廃港を前提に関空はできたのだということがよく言われます。1974 年の航空審議会答申では、関西国際空港は大阪国際空港の廃止を前提として、その位置、規模を決めるということが定められました。ところが、この解釈というのが、実際にはそうではなくて、これは国が言っていることですが、仮に、大阪国際空港が廃止されても、その役割を十分果たしうる新空港の建設を推進することというのがその本義であるという意味でありました。その後、1980 年に大阪国際空港を存続する旨の明記がなされました。この意思決定がどのような根拠でなされたかということを考えてみると、実は、レジメ 4 ページの 3 行目からの 3 にあるように二つの解釈が可能ではないか。まず一つ目は、この大阪国際空港の存続というのは地元からの提案ではなしに、国からの提案であるということです。なぜ国は、このような提案をしたかということ、実は航空需要への現実的な対応をする必要があるということです。それは次の二つ目の空港容量と関係しています。関空は当時 1 本の滑走路で年間 16 万回のキャパシティしか持っていませんでした。実際にはその後、飛行ルートをいじらないと、16 万回の容量を処理できないことが明らかになりましたが、とりあえず計画容量は 16 万回で、それ以前に伊丹空港は 2 本の滑走路で年間 13.5 万回の容量がありました。13.5 万回の空港を廃止して、16 万回の空港を作るということは、僅かに 2.5 万回処理能力の上昇にしかありません。これが当時の経済状況の中から果たして、合理化できるかどうか、非常に問題でした。そのことが結果的に大阪国際空港の存続に至りました。つまりここでも需要に対応するだけの供給能力という視点を忘れてはならないことが示唆されていると思います。その後、神戸空港が出来まして、三つの空港をどのように使い分けるのかという議論がなされました。それについて国は一応の結論を出しています。すなわちこれが平成 14 年(2002 年)と平成 17 年(2005 年)のいわゆる当局の説明です。まず関空については西日本を中心とする国際拠点空港であって、関西圏の国際線の基幹空港としての役割を果たす。一方伊丹空港は、関西圏の国内線の基幹空港である。そして神戸は神戸市及びその周辺の国内航空需要に対応する空港である。これらは、それなりに納得できる説明ではないかと思います。

それと同時に関西国際空港に 2 本目の滑走路を作るという時に実は大きな制度変更がありました。そ

これは2本目の滑走路の建設については土地の造成をする主体とそれを運用する主体とを分離するという、いわゆる上下分離策です。これをどのように解釈するかですが、これは基本的に多額の借入金で土地の造成を行い、かつその運営を行うという1期スキームが間違っていたということを国自体が認めたことではないかと私は理解しております。それを経済学的に解釈しますと、一つには土地の造成、滑走路の建設というのは実際には利潤動機、民間投資に馴染まない。少し難しい言葉で言いますと市場の失敗が生じる。どうして市場の失敗が生じるかと言うと、施設の一括性があるために非常に長い年月にわたって使われるその期間において、いわゆる規模の経済性が発揮されず。そのために民間投資にまかせておくと、社会的に最適な量が供給され得ません。二つ目には、関空会社というものが多額の有利子負債を抱えています。冒頭で紹介しましたが、実際には関空会社は経営努力をしており、営業収支は一貫して黒字です。問題は多額の借入金から生じる借金の返済が経営の足を引っ張っています。このような財務構造にある関空会社は、例えばテロであるとか、あるいはインフルエンザ、そうした空港会社の責任ではない外部的な要因で需要が落ち込むと、空港の経営に非常に大きな影響を及ぼすと、つまりイベントリスクが非常に高い、そのような致命的な欠陥を実はもっています。以上のことを考えると結局、関西3空港、関西圏の空港問題と言われますが、実際には関西国際空港の問題であり、そしてその問題の原因というのは、多額の借入金で土地の造成を行ったという第1期スキームの欠陥、それは中曽根民活の中で出てきたスキームですが、この制度上の問題であると言わざるを得ません。

関西の空港の問題から少し離れて、この間我が国を巡る航空需要はどのような展開を遂げたのか確認してみたいと思います。1970年、伊丹空港で2本目の滑走路が出来た年ですが、この時の出発・到着についての空港別のシェアを見てみると、なんと大阪のほうがシェアが高かった。つまり、国内航空利用客数は昭和45年当時は関西の方が多かった。そのことをもって実は当時は、日本の国内航空市場は二眼レフ構造であるということが良く言われていました。それが40年近く経った2007年にどうなったかと言うと、二眼レフどころか、関西は三つの空港を合わせたシェアであるが1/3にもなりません。実は二眼レフから首都圏一極集中になっていました。これは国内航空の話ですが、国際航空はどうであったかと言うと、実はこの間、劇的な変化がありました。

それは1970年代半ばから議論があって徐々に緩和が始まったアメリカに端を発する規制の撤廃ということですが。なぜアメリカは世界に先駆けて航空規制の緩和を行ったのか。そもそも市場が失敗するから規制を行うということが経済学のテキストブックには書いていますが、実際にはアメリカでは市場の失敗よりも規制の失敗がありました。つまり規制によってかえって航空運賃は高くなったということが実証されました。なぜそうなったかということは私の講義を聞いていただくか、このたび私、実は法律文化社というところから「エアライン/エアポート・ビジネス入門」という本を出版させていただきました。そこに詳しく書いていますので、ご参照下さい。二つ目には、実際には規制によってアメリカは世界で最も強大なはずの民間航空隊を有しているはずですが、この航空産業の生産性というものが、世界の他の地域のエアラインと比べて相対的に低下してしまいました。この規制によって低下した競争力を補助金とか政府の手助けではなしに、競争によって回復しようとしたところが、アメリカの政策のおもしろい考え方だとは思いますが、そのような考え方が二つ目にありました。三つ目には、1970年代から日本に経済的にどんどん追いつかれて、集中豪雨的な輸出があって、その間、実は日本叩きということが1980年代になって厳しく展開されてきました。つまり、産業がどんどん空洞化して行って、アメリカ経済がこれからどうやって生き残ろうかという時に、アメリカ経済はサービス産業に着目をしました。その際サービス産業の典型である国際航空の競争力が非常に低くなっていたことに対し、将来の成長を支える分野について改めて国の基幹産業としての役割を担ってもらいたい、そのような政策的な意図、というよりは戦略的な意図というほうがいいかもしれませんが、そうした意図を持って、実際に

はアメリカは世界で初めて、航空分野で国内線については規制の撤廃を、国際線については各国との交渉による二国間協定の改訂によるオープンスカイという政策を展開してきました。こうした世界の動きは、その後ヨーロッパに伝播して、またアメリカの動きと歩調を合わせるように、韓国も実はオープンスカイに大きく舵をとりました。その中で我が国はどのような政策的な対応をとったのか、それがレジメ 4 ページの下から 7 行目の記載になります。残念なことに我が国は世界の潮流に出遅れ、実際には日本飛ばしと呼ばれる状態を招いてしまいました。つまり世界の中で日本だけが空気を読まずに ICAO という国連の専門機関の場で、先進国の中で日本だけが自由化に反対し、また先進国クラブと呼ばれる OECD の中でもこれに反対しました。個別交渉の中でも、日米航空協定の改定に反対しました。我が国はやっと、一昨年アメリカとのオープンスカイ協定を調印しました。95 番目の調印だそうです。アメリカは現在 100 を超える国とオープンスカイ協定を結んでいるということですから、日本がいかにアメリカとのオープンスカイ協定にてこずったと言いますか、日本の事情だけで遅れてしまったのは明らかです。

問題はなぜ日本はこれだけ国際航空の自由化に遅れたのかということで、これは私の解釈ですが、我が国の航空会社の国際競争力が弱いために、真っ向からアメリカの航空会社と競争したら負けてしまうと懸念されたからです。こういうと怒られますが、実際に倒産に至ったような航空会社があるほど日本の航空会社の国際競争力は実は弱かった。その時に重要なことが対米関係を意識しすぎたということです。これはどういうことかということ、実は成田空港の発着枠の 1/3 はアメリカ系の航空会社が持っていました。通常、二国間航空協定というのは互惠主義が原則ですので、自分の国から一定のフライトを相手国に飛ばすということは、相手国から同じような権益を使って乗り入れてくる。第三国が以遠権を使って、利用するというケースはありますが、これは副次的に交換すべき権益であり、単純計算をすれば本来は自国の空港の半分とまでは言いませんが、4 割は自国の航空会社が持って、残りの 4 割が日本が結んでいる相手国の航空会社が持って、そして残りの 2 割を第三国が持つかなというのが妥当なところですが、アメリカ 1 国だけで 1/3 を持っていました。これをどう解釈するかですが、利用したいから持っていたわけで、日本も持てば良かったのに、持てないというのはやはり、アメリカの航空会社は採算が合う路線が、日本の航空会社だと採算が合わないために、その発着枠を使えなかったという事情があったと、私は解釈しています。立場によってものの言い方は違うでしょうが、日本の航空会社の国際競争力の低さが結果的にアメリカと違って航空自由化を遅らせてしまった。そのため従来、ヨーロッパ、アメリカからアジアに向かう場合、とりあえず成田に飛んできてアジア各国に飛んでいくのが一般的な流動パターンだったのが、今は成田を経由しないで、関空、中部も経由しないで、直接、ムンバイ - ニューヨーク路線といった直行便を飛ばすようになった。それは中国、インドの経済成長に歩調を合わせるかのように、そしてその経済力の成長に合わせて航空の自由化を日本に先んじてアメリカと行ったからこそ、日本飛ばしで直接航空路線を開設するに至ったというわけです。

このような状況の中で、日本はどのように空港を整備したかがレジメ 5 ページのところでは現在 98 の空港があります。レジメに 97 と書いているのは、広島西空港の廃止が決定したので、それを除くと 97 になります。今新しく空港を建設しているのは新石垣ですが、新石垣が出来ると現在の石垣空港は廃港になるので、97 という数字でだいたい落ち着くのではないのでしょうか。問題は、この 97 という数字をどのように考えるかです。数だけ見ると非常に多い、もう少しで 3 桁ではないかと思いますが、実際には離島空港が 36 あり、米軍・自衛隊との共用空港が 7、滑走路 800m 以下の地域用空港が三つあります。ということで数だけを論ずるのはあまり意味がないことですが、そうは言っても実際には北海道の弟子屈、広島西のように廃港になる空港が出てきています。同時に古くは福井、また佐渡をはじめとする離島の空港の中で定期便が廃止される空港があるのも事実です。このような現実を背

景として、空港関係法の目的が変更になりました。従来 1956 年制定の空港整備法においては、空港の整備を図るという建設重視の下に空港が整備されてきました。そのような立法趣旨を持っていたものが、2008 年に改正になった空港法においては、空港の経営、活用に力点が移ったと解釈できるわけです。

それでは、このような空港政策について、どのような評価が可能であるか、実は四つ程の問題を指摘することができます。これほどの数の空港を短期間に整備した一つ目の理由は特別会計と呼ばれる財務省の一般会計とは別の財布を用意していたことがあります。それによりごく短期間に交通社会資本としては、どちらかと言えば後から参入してきた空港の整備を進める上で、一定程度の役割を一時果たしたのは事実です。しかし、その特別会計の実態は、ここに書いてあるように収入の集中と、支出の分散を目指したプール制であったために、各空港の個別収支が非常に不透明になって、経営的にやっていけるかどうか分からないまま、空港が作られてきました。それと同時に二つ目として、国の負担率が非常に高かった。例えば地方管理空港でも 50% は国が補助してくれます。非常に下世話な言い方をしますと、地方は半額のお金さえ用意できれば、空港はできる。その半額についても国からのなんらかのお金を使って賄うことができました。そのため、三つ目として、需要予測とは大きく逸脱した空港ができてしまったことも事実です。需要予測というのは空港を作る時に大体行われるものですが、需要予測がある 60 空港の内、実際に予測を上回っているのは 8 空港のみであるといわれています。いかに、需要予測がいい加減であるか、その 8 空港の中に羽田が入っていますが、実際にはほとんど需要予測というのは当たらなかったということです。それは当然でして、空港を整備したい側の人間が需要予測をしていたわけで、これは当然自分たちの作りたい空港を造れるような結果の需要予測をしたわけですから。四つ目として、空港の経営問題ということについて、空港の維持運営に支障をきたすような空港が出てきたことがあります。やっと 2007 年度になって、国土交通省は各空港の個別収支を公表するようになりました。みなさんも興味のある方は国土交通省 HP に入ってもらえば、その結果がご覧いただけます。先ほど、大阪国際空港が 37 億円程の黒字であるというのも、このデータです。これは国が管理している部分だけのコストと収入の対比であって、いわゆる、ターミナルビルの収入は一切含まれていません。この国管理空港で経常黒字を上げているのは、伊丹、新千歳、小松、鹿児島、熊本、広島のみです。羽田空港は営業ベースでは黒字ですが、4 本目の滑走路を作る時に、借入を行っているため、その借金の返済、金利負担を考慮すると、経常ベースでは大幅な赤字空港となっています。

このように、我が国の空港整備のあり方というものを総括すると、地方空港が整備される一方、いわゆる大都市拠点空港、とりわけ国際空港の容量整備というものが遅れました。その間、サービス貿易を重視するアメリカ等の外圧、つまり日本の空港への乗り入れ要求がありました。それに対し関空もできていない、成田も増枠できない、羽田も国内需要の対応で精いっぱいという中、苦肉の策として、地方空港の国際化を行いました。その結果、今では成田、羽田、関空、中部を除く 23 の地方空港で互惠主義が本来原則である二国間協定において、平等な権益の交換をしているはずの相手国、実際には韓国系企業のみが、一方的に乗り入れています。そして、その路線維持のために自治体の中には補助金を支給しているものがあるのも事実です。今、これについての評価は致しません。事実関係のみをお知らせしておきます。

このような中で、我が国の経済は失われた 10 年、20 年とも言われており、実質的ベースでは GDP は増えているが、名目的には縮小しています。航空分野ではどうかというと、残念ながら航空分野でも既に縮小が始まっています。国内線のピークは少子高齢化、人口減少が始まる前の 2006 年で、2007 年以降低下しています。国際線も 2007 年をピークに低下しています。従って、今後我が国の航空界を考える時に、これからは成長著しいアジアの成長をどれだけ取り込めるか、またアジアから太平洋を越えてアメリカに向かう需要をいかに担うかということに、我が国の航空産業及び空港ビジネスの将来がか

かっていると言っても過言ではありません。

レジメの9ページの表を見ると、2000年から2009年までの間、全世界では1.47倍、ほぼ1.5倍の航空需要の増大がありました。なんとその中であって日本は縮小しています。かつては世界2位の需要、市場規模を誇った我が国ですが、現在は、世界7位になっています。この中で驚くのは、中国が世界2位になっているのは分かりますが、湾岸3国や、香港、韓国といった非常に人口の小さい、経済規模の小さい国でもかなり国際線、国内線と合わせた航空需要があるということが明らかです。つまりこのことは、ある工夫をしなければ、エアライン、エアポートビジネスというのは成り立たないということを示しています。これは今日来られている航空会社には申し訳ないですが、ライバル会社の成田 - シカゴ線のある日のフライトを見てみると、236人乗っていました。おそらくB777を使っているのですが、どのような切符の売り方をしたのか、あるいはクラス別のシェアというような問題はあっても、それなりの利用率です。ところが、なんと元々考えられている首都圏のお客さんでシカゴを最終目的地とする人は僅か59名で、それ以外のお客さんを集めて236名にしています。どういうお客さんであるかというところ、成田を出発地としているが、シカゴから乗り継いで例えば直行便の無い、ボストンやシンシナティといったアメリカ国内線に乗り継ぐ、あるいは、日本から直行便のない、モントリオール、ハリファックスはちょっと小さいかもしれませんが、そういったカナダで遠に行くお客さんが82人。ただ注意してもらいたいのが、いわゆるターミナル需要、首都圏を発としているお客さんが、59人と82人、合わせてこのフライトのほぼ6割を占めていることは確認しておきたいと思います。それ以外に最終目的地はシカゴですが、成田から乗らない、つまり、地方の空港から来ている、あるいは、中国や韓国をはじめとするアジアの各都市から来るお客さんが66名、ないしはそれらの国内、あるいは国外の各都市からシカゴ以遠にいるお客さんが29名、合わせて236名になっています。つまり、従来考えられているような航空輸送は点と点の輸送を担うものであるという考え方ではなくなっています。それにこうして、空港というものが従来の直行便システムとは違った機能を果たす必要が出てきます。それが、いわゆるハブという概念です。

それでは、ハブと言うものがどういうものかということになってきますが、実際には空港は三つのハブ機能を持っています。一つ目は、元々はアメリカの国内線から出てきた、国内線どうしを結ぶ内々ハブ空港です。今関空などで問題になっているのは二つ目の内際ハブ空港です。ところが、関空の国内線と国際線との乗継実績は非常に低率であり、なおかつそれらのお客さんが、どこに向かっているかと言うと、ほとんどは仁川にハブを奪われているという意見もありますが、実際には仁川を経由して出て行くお客さんというのは少なく、欧州のどこかの空港で乗り継いでいるお客さんが多い。結局前の大臣が言われていた仁川にハブ空港を奪われていると言う時の、実際の仁川の果たしているハブというのは何かと言うと、一番大きな利用者は関空から仁川を経由して第三国に行っている、あるいは成田から行っているお客さんであり、地方空港から仁川経由で第三国に行っているお客さんはほとんどありません。三つ目の機能は、際々ハブ空港です。国内線との乗り継ぎがあれば、仁川ではなくて日本の空港から出ていっていただけたらと思っているかもしれませんが、仁川にとっては国際線と国際線の乗り継ぎを果たしています。これは実は内需ではなく、海外で稼ぐ構造ということを示しています。日本は1980年代、アメリカに貿易を減らせということで散々叩かれたために、実は内需の拡大に勤しんでいました。今GDPに対する輸出の比率というのは、非常に少ない。振り返って見れば、日本より外需に依存している比率が低いのはアメリカだけです。仁川をハブ空港にしている韓国では明らかなように、韓国では半分は外需で稼いでいます。つまり日本のこれからの成長のポイントは、実は内需ではなしに、外需であるということを確認する必要があります。それを空港について見てみると、地方から仁川経由で本当にどれだけの数が行っているのかということですが、レジメの10ページの表は経由率で見た場合、つま

り各地方都市から仁川をはじめとして各国際路線の内、その路線の目的地でさらに乗り継いでいるお客さんがどれだけの比率にいるかということを示したものです。そこで明らかのように、実際には地方空港から仁川経由で出国している人は意外と少ない。そのお客さん達がどういう流動パターンをしているかと言うと、絶対的な人数というのは、関空、成田であり、地方都市で言えば、福岡、岡山からソウルへというところのお客さんをどれだけ奪うかということになります。ではソウルからどこに行っているかと言うと、欧州、北米に行っています。その輸送に使われている大韓航空の収入比率がどうなっているかと言うと、文字通り外需で賄われています。つまり、実際には自国の発着の航空需要ではなしに、日本をはじめとするアジアからお客さんを集めて、欧州、アメリカに届けています。このことにより経営的に成り立っていることが明らかです。我が国の空港が仁川と同じように際々ハブ機能と言ったときに、今現在はどうなっているかと言うと、成田は依然として20%前後のお客さんがトランジットとして、アジアから太平洋を越えてアメリカに行く需要を賄っています。残念ながら関空は中部よりも際々ハブ機能が少ない。中部はフィリピンからの出稼ぎ客をかなり集めています。関空は韓国から中近東への出稼ぎ客をかなり担っています。

このような中で空港間の競争というものがかなり出てきました。その時にどのような競争、どの空港を競争相手にするかということが問題になりますが、ハブ空港といったとき、ハブの拠点を置く空港はエアラインがあくまで選ぶものであり、空港はエアラインに選ばれる存在でなければなりません。その時に重要なのが、空港使用料が決定的な意味をもつということです。それについて関西の3空港で考えてみると、実際に空港には一定の地域独占が見られます。この1時間圏人口の違いが、関空が伊丹の代替機能を果たしえなかった理由ですが、それ以外にもエアラインは空港使用料を非常に重視して、どの空港を利用するかを選びます。今成長著しいLCCは、この空港使用料水準に敏感に反応することが分かっています。改めてその観点から我が国の空港使用料水準を見てみますと、いわゆる、航空会社の経営努力の枠外にある、公共部門から支出を要請される公租公課の費用比率が非常に高くなっていて、それが結果的に、航空会社の国際競争力に非常に大きく影響を与えています。つまり空港の機能を考える時には、直接的な利用者であるエアラインが儲かる仕組みを考えなければなりません。これだけ比率の高い公租公課を日本の航空会社は負担している。そのことによって、日本の空港の使用料というのは非常に高くなっています。実際に単位当たりコストは倒産した企業よりも全日空のほうが高かったが、どうして単位当たりコストの高い全日空のほうが生き残ったのかということ、国際線比率が小さかったということがあります。

さて、以上の航空、空港をめぐる環境の問題を整理した後で、関西の空港の問題をどのように考えるかということですが、先般、法案が国会を通過したことにより、伊丹空港と関西国際空港と経営を合体化させることになりました。これは三つほどの意義があると思います。一つ目は両空港の競争条件が平等化することで、有効な競争が展開されることです。二つ目に、どちらの空港のもうけがどちらに帰着するということではなくて、政策的に路線を移管することが失敗であったことは明らかですので、使い方によってこの経営体の総収入を増やす手立てというのが、新しく可能となったのではないのでしょうか。そしてそのことは諸外国の例を見ると、複数空港の経営統合は、空港の路線拡充や地域再生のメリットがあることがイギリスの事例から分かっています。これは3回目のセミナーで関西学院の野村先生からプレゼンしていただけたと思います。

こうした中で関西の3空港について、これからどのような方策を考えるべきかと言いますと、一つはアジアの高度成長を取り込むことです。幸いにも関空には非常に豊かな中国線をはじめとするアジア関係路線があり、それを目指して首都圏のお客さんが来ています。また世界では1/3のシェアを占めるLCCは我が国では実質的にないということは、まだこれから伸び代は十分にあるということです。そして関

空の豪州線を見て明らかなように、これらの LCC によって新規需要が開発できます。では我が国がアジアからの需要をどれだけ取り込む余地があるかということ、現在の成田のパターンを見ると、アジアから太平洋を越えた北米路線がかなりの需要規模があるということが明らかになっています。この機能を残念ながら関西の空港は果たしていません。ハブ機能という時の内際、際々乗継の需要規模を見てみると、内際乗継の規模というのはそれほど大きくありません。地方空港発で海外に出ているお客さんについて、結局関西に国内線の乗継のある空港において海外で乗り継いでいるお客さんというのは出国ベースで 19.3 万人ぐらいしかいません。出たり入ったりを考えると、結局 2 倍ですが、それに対して外国からくるお客さんはどこに来るかということ、実は地方に行っておらず、ほとんど首都圏か関西圏にとどまっています。結局、関空は、現在成田が果たしている機能だけではなく、際々ハブ空港の機能のほう、これからも十分に見込めるのではないのでしょうか。

そこで私は次のような問題提起をしたいわけです。まず、空港が地域経済に果たす役割は、依然として強いわけですが、この時、航空利用者はもちろんですが、地域の交流拠点としての空港を考える必要があります。そして何より大切なのは、航空需要を発生させる地域開発というものが必要になってきます。このため、神戸空港における神戸医療産業都市や、あるいは伊丹周辺に既にあるインフラを航空需要に直結させるような経済活動の活用が今後期待されてくると思っています。三つ目に、高速バスといった他の交通機関との連携も考えると、ますますこれから空港の活用によって地域経済が発展する余地があると判断しています。結局は、空港経営というのはエアラインに利用してもらって、あるいは地域の人々に利用してもらってはじめて成り立つものということです。

そのため、直接的な利用者であるエアラインに対するフレンドリーな着陸料水準をはじめとするターミナルのサービス水準をどうするのか。加えて非航空系収入と言われる商業収入が全世界の例を見ても空港経営に非常に大きな役割を果たすということが明らかですが、今回の経営統合案では、実は大阪国際空港の商業系収入は統合会社に入っていないということになっています。それ以外にも、この経営統合にはいくつかの問題点があります。一つには商業収入が入っていない中で、現行の伊丹の収入は 37.5 億円であって、現在の利子補給金よりも少ないということです。これでは多額の借入金をなかなか返すことはできません。着陸料水準を低くするために、統合化された会社がどうすればよいのかという時に、エアラインから取れなければ、諸外国の空港で多いケースですが、お客様に直接空港使用料として払ってもらおうということが考えられます。

結局、最終的に私は次の 7 点の問題提起をさせていただきたいと思います。1 番目にはこの経営統合によって空港の国際競争力を強化する仕組みを作ることができます。伊丹と関空で同じ需要を奪い合うのではなく、手をたずさえて、市場の拡大につなげる必要があります。そのためには 2 番目として、とりもなおさず、空港を直接利用してくれる航空会社と、そして空港の国際競争力を強める空港使用料水準を下げる必要があります。それがつまり 3 番目の非航空系収入の活用につながります。そして 4 番目に、2005 年の機能分担の失敗で明らかなように、関西 3 空港の機能分担は、政策誘導ではなしに、あくまで市場での判断で決まるべきものであり、あらかじめ計画的に決めるべきものではありません。それはかえって、市場縮小を招きかねないということは既に我々は経験済みのことです。そして、5 番目として、現在、経営統合には加わっていない極めて経営成績の良い神戸空港を仲間に引き入れることによって、関西圏の航空需要、そして統合された空港会社の経営というのは一層改善が進むかもしれない、その選択の余地というものを留保しておく必要があるかと思います。かつ大切なことは、6 番目として、空港とエアラインの共存共栄も大切ですが、地域との共存共栄も大切です。地域から航空需要を生み出し、そしてそのことにより地域の経済が発展する仕組みを確認しておく必要があります。そして 7 番目として、何より大切なのは、航空需要を減らす方向ではなしに、むしろ今後の航空需要を発展する

ために長期的視点に立って三つの空港の役割分担を考えるべきであるということです。現在 26 万回の発着利用がある中で、一つの空港を廃止することによって、合計 25 万回にキャパシティを減らすことが、どうして将来の成長につながるのか、全く理解できません。ということで、航空、空港は成長の余力が豊富な領域であり、今後地域社会を活性化させる装置としての役割が重要になってきます。その役割をこの関西三つの空港は十分果たしうると思いますが、実際にそれを実現に結びつけるためには、若干の工夫と努力が必要なのではないかと思えます。

どうもありがとうございました。

< 講演 2 >

航空環境の変化と今後の空港運営

- オープンスカイの進展を背景にした「経営」の視点 -

日本大学経済学部教授 加藤 一誠

日本大学の加藤でございます。かなりの部分については、論点と言うことで高橋先生がお話しされましたが、私はこの題に沿って話をさせていただきます。

今日の話は5点あります。初めに、ゲートウェイとしての関西について、次に最近どこで話をしても震災の話を入れないわけにはいかないので入れさせてもらっています。それから高橋先生が今おっしゃった収支、収益の話について、それから4番目は空港とエアラインの関係です。5番目は民営化、民間資金導入の意味です。これは今後の関西の空港問題を考える上で重要だと思しますので、以上の五つを今日の内容とさせていただきますと思います。

まず、最初に日本全体から関西を見ます。関西の乗降客数については、レジメ2ページの折れ線グラフは全体のシェアになっています。見ていただくと分かりますが、2003年をボトムとして、関西全体のシェアは神戸が出来た時にぐっと上がっています。すなわち、経済が落ち込む中で、実は関西の3空港に需要があることをこの図が物語っています。神戸が出来たことでシェアは上がっているわけですから、需要に応じた便を張ればお客さんは付いてくるということはこの図からも明らかです。

ただし、国際線のシェアということになると、関空だけという役割分担がされているため、便数の落ち込みによって全体としては若干落ち気味です。発着回数は若干上がっていますが、旅客数は落ちていきます。いつも申し上げることなのですが、空港をつくって、すぐに地域開発に役立つわけではありません。実需があってこそ空港の旅客が増えると考えるのが正論です。もちろん空港の効果で増える旅客もあって双方向だとは思いますが、何よりも実需が重要です。

4ページは三重県を除いた近畿の県内総生産と言って、都道府県合計のGDPのシェアをとっています。トレンドを見ていただきたいのですが、1999年から関西の経済はずっと右肩下がり、日本経済が落ちてきているなかでも関西のシェアは落ちていきます。つまり実需が落ちているわけです。

その中で出入国のシェア、これは法務省のデータです。どれくらい関西からの出入りがあったかを確認してください。日本人も外国人も含めると、90年代に関空が出来てからはぐっと増えました。ところがその後徐々に落ちてきており、ゲートウェイ、つまり海外との窓口としての観点からすると、やはり関西の地位は落ちてきています。

なぜかと言いますと、シェアは他との関係でみるからです。他に伸びているところがあるということです。先ほどの高橋先生の話と重なりますが、5ページは出入国者数を港別に表したもので、圧倒的に成田が多いのですが、その成田ですらシェアを落としています。2番目に関空がありますが、関空も落としています。では、増えているのと言うと、羽田とその他の空港、地方の空港です。羽田の国際化の影響が出ていることは確か、成田と羽田をあわせるとシェアは増えています。羽田は、今は夜を使っていますが、もし昼間に国際線が飛んで乗り継ぎが便利になれば羽田の脅威は益々大きくなるかもしれないということを、ここから読み取ることができます。地方の空港に行くと羽田国際化は、乗り換えが便利だというイメージがあって使う人が増えているという話をよく聞きます。データを見るとこういう形で裏付けられています。これも高橋先生のデータと重なりますが、成田と関空の行き先を見た場合に、路線が影響を与えておまして、北米、アメリカ系統の路線は成田から出る人が多い。ところがア

アジアは関空の強いところであって、関空と成田のシェアは接近しています。アジアについて二つの空港を足したシェアが低いのは、地方から出ている人が多いことを示しています。

さて、次は今は避けることができない話題、東日本大震災についてです。我々は大きい震災を95年に経験しているのですが、今回と違うことがあります。それは8ページに二つ書いています。私は関東の大学にいますが、28設定の中に200人以上の学生がいるわけですから本当に暑いです。関西の講義では冷房をきかせてくれています。このあたりは関東と関西の違いかもしれませんが、関東では震災に対しては非常にセンシティブ（敏感）になっています。被害の算定に際しては、震災自体の問題と原発の事故をどう切り分けるかという問題になっています。震災がなければ原発も起こらなかったのだから一緒だという考え方もあります。

先日、日本大学に福島空港ターミナルの関係者をお招きしてお話を伺いました。データはその資料から拝借しています。当時内陸部にある福島空港にはほとんど被害がなかったのですが、断水で水だけがなくなった。そこで、ターミナルのトイレの水なんかは利用制限して、それでなんとか3日間乗り切った。その後、水は復旧したので、普通に使えるようになった。ただ違ったのは空港になんら異常がなかったのが、対策本部を1時間以内に作る事ができたことです。このあたりが内陸部の強みであるとおっしゃっていました。すぐにも自衛隊機、小型機、軍用機が増えて、次に臨時の増発便が羽田に飛びました。福島の旅客は300人から2,500人ぐらいへと8倍に増えました。空港ビルは24時間利用され、空港ビルの機能というのは、航空機の発着だけではないということが改めて分かりました。プレス関係者や自衛隊関係者の宿にもなりました。

ただし、問題は原発事故であり、福島にはアジアナ航空が飛んでいましたが、公式には震災等のために休止しました。ところが、実際にはこの「等」が原発事故だというわけです。その結果、ターミナルビルの売り上げに大きな影響が出てきています。ちなみに、関西はどうであったかと言うと、1月に震災が起きた後、関空と伊丹の旅客数を調べてみると、新幹線が1月から4月まで止まったせいもあるとは思いますが、伊丹の旅客数は2月には回復しています。ここが、震災だけであった阪神・淡路大震災と、原発事故のある東日本大震災の差で、しかも原発事故はまだ終息していませんから、被害が拡大しているのです。

改めて確認されたことは何か、あるいは教訓をどう読み取るかということです。まず、福島の内陸空港としてのメリットは、他の輸送モードとの結節が復活してから生きました。すなわち、リムジンバスが動いて福島空港に来る人が増えた。それから道路が復旧して自由に來ることができた。すなわちマルチなモードで結ばれなければ、空港は単なるオープンスペースにすぎません。ターミナル機能が生きたのは、こういう周りのアクセスのおかげです。アクセスの便利な空港、それも陸上にあったことが大きいわけです。橋1本でつながるのではありません。

いま一つは、それまでは、空港の赤字、採算性が声高に叫ばれていました。2009年から地方にある空港のほとんどが赤字と言われてきましたが、震災を契機に赤字空港という呼称が消えてしまった。しかも、世界のマスコミからそれまでは一顧だにされなかった福島が、頑張り東北キャンペーンで世界的な都市になった、というこのような二つの効果がありました。

教科書的で申し訳ありませんが、インフラの評価基準には二つあります。効率性基準というのは、これは厳密に言うと我々の便利さだとか、あるいは利用するのにお金をたくさん払ってもいい人がたくさんいるという意味です。話を簡潔にするために採算性とほぼ近い意味と考えていただいて構わないでしょう。ここから出てくるのは、インフラは人口集中地域に整備すべきということです。だから都市型空港は非常に素晴らしいということになります。いま一つの基準は、それが今回クローズアップされた形になりますが、公平性基準です。空港整備の歴史をたどってみると、最初は効率性基準にもとづいて利

用客の多いところにつくり、次に空港の空白地域につくっていったことがわかります。現在の地方管理空港は歴史的に見ておおむね新しい空港です。高速道路も同じ基準があって、昭和 40 年ぐらいまでは、人口集中地域をつなぐ高速道路を先に整備しました。40 年代以降からは、人口の少ないところに高速道路をつくりました。この理由は憲法第 25 条を持ち出すまでもありませんが、インフラのメリットを全国隅々で得るべきだという考えにもとづいており、いわゆるいなかへの投資がなされました。ただしこの基準が非常に曖昧で、高速道路から最初は 2 時間、ついで 1 時間という基準であったため、それがマスコミに攻撃されることになってしまいました。ただ、マスコミがどこまでこうした基準を理解して評価しているかはわかりません。単に空港や道路を民間企業と同じように、赤字はいかん、悪だと、批判していたのだろうと私は思っています。そもそも考えてみると、何度も申し上げるのですが、批判に対する反論は二つあります。一つは、元々黒字事業で効率性基準をクリアしているならば民間がやっていたはずで、民間が出来なかったということは、やはり赤字だから政府が負担せざるを得なかったわけです。それからもう一つは、経済学の概念として、公共財のなかでもガラガラで混まなくて料金を払わないものを純粋公共財、政府の仕事としているわけです。だから採算性のみで当てはめた場合、基準が違ってきて当然です。もう少し冷静な話が出来たらと思います。

さてここで効率性基準、採算性について話をさせていただきます。経営評価と置き換えてもよいでしょう。さきほど高橋先生が伊丹空港の利益が 37.5 億という話をされており、その数字は国交省 HP にも載っています。海外の空港を見ると、基本施設とターミナルと空港内駐車場の全部を合わせて考えるのがあたりまえです。けれども、日本の場合はそうっていないというのが問題です。これは先ほど問題提起されたとおりです。次にこれを評価する場合、二つのパターンがありますが、まず、かかった費用、すなわち空港整備のコストを回収するという考え方が一つあります。いま一つは、これは国が示していますが、過去のコストは考えずに、今後のキャッシュを考えていこうという考え方です。ここではその二つの考え方で空港収支を示してみます。ただし、空港の場合は何年かごとに大きな投資が必要になります。その投資の負担を誰が負うかを決めておかなければなりません。民営化とか、民間資金の話が入っていますが、その意味で民間と政府と一緒にやる場合には契約が非常に重要になってきます。この後、契約の教訓をお話ししたいと思っていますが、その前に現状のデータからお見せしたいと思います。

13 ページがパターン 1 の空港評価ということになります。パターン 1 の場合には、過去に整備したコストを回収するというを前提にしています。これにしたがうと、羽田は赤字になります。それでも伊丹は黒字である。これが、高橋先生がおっしゃった 37.5 億というデータです。千歳も黒字であり、他にも若干黒字のところがありますが、ほとんど日本の空港は赤字です。採算性基準でみると、ほとんど基準を満たさないことになります。それをパターン 2 で見ると、ちょっと違ってきます。ここでは過去のコストを見ないとしていますので、羽田は優良空港となります。伊丹は、100 億を超える日本第 2 の優良空港であり、次に千歳となります。しかもこれにはターミナルの売り上げは入っていませんから、世界基準でいけばもっと収益があがるはずで、いずれも国交省の HP に載っているものです。

では、地方管理空港には神戸が入っているからお見せしたいと思えます。これはかつて航空政策研究会というところで、若手の先生方といっしょに研究して、試算した結果です。現在、国土交通省は地方管理空港にもアンケートなどを実施して、新たに収支を計算していると聞いていますので、近々結果が出るのではないのでしょうか。16 ページの神戸を見ていただきたいのですが、2006 年の段階でも黒字です。神戸は経営的にも、採算性基準からみて優良な空港ということが分かります。

これを 17 ページのフローベースでいくと、先ほどとスケールは違いますが、神戸は富山と岡山とともに優良な空港といえるでしょう。富山については、2014 年に北陸新幹線ができるため、今後は羽田

便がどうなるかによってかわってくるでしょう。参考までに、旭川空港は100万人を超えて集客は増加していますが、それでも赤字になっています。ただ、旭川空港は経営上の工夫をされており、現在はそのようになっているかはわかりません。

今回、関空と伊丹の統合に関する法律には「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的」という文言があります。経済学で効率的と言うと、余剰最大化、我々の満足と企業の利潤の合計を最大化するという意味です。法律と経済は違うのかもしれませんが、経済学的に解釈するなら、人々が使いたい空港にするためにいかに便を設定するか、つまり空港をフル活用して収益をあげるというのが、当然の解釈になってきます。関西は効率的な空港経営の実験場になるということを期待しています。

反対にいくつかの懸念があります。それが空港とエアラインとの関係です。普通、教科書で教えられるのは、航空客が増えると空港の利用者が増えるので、当然両者ともメリットがあるとしています。これまでは空港とエアラインは同じ方向を向いてきていると考えられてきました。ところが違う目が出てきました。利益一致と書きましたが、旅客が増えるという点については、どちらも収入増であり、おそらく利益は一致するでしょう。それから、エアラインがハブと決めた空港であれば、当然エアラインも旅客を増やしますし、空港も使用料をたくさんもらえるので、おそらく利益が一致するだろうと思います。

ところが利益が相反する場面が出てきています。それはエアラインが利益を増やしても、空港が収入を減らす場面です。これが機材の小型化です。それからもう一つは、先ほど高橋先生はイベントリスクとおっしゃったのですが、ショックが最近非常に多い。例えば、2000年代で言いますと、まず、9.11ショック、SARS、インフルエンザ、つい最近では金融危機があり、全て航空旅客を減らす結果になっています。それで、エアラインも空港もダメージを受けたのですが、そのリスク分担をどうするかによって利益は相反します。

これは今申し上げた外部性の概念です。当然旅客が増えたら外部効果としてターミナルの利用者も増えるわけです。これは利益一致で問題ありません。ところが逆の目が出ると、ターミナルの利用者も減ってしまいます。特に国内線の場合、今後航空需要は増えにくいということを念頭に置かなければなりません。しかもエアラインは非常に厳しい経営に置かれています。今後は空港ターミナルの地代をどうするかということを見直す必要があるでしょう。

まず、航空会社の経営をみてみましょう。22ページは、金融危機直後にムーディーズという格付け会社が出した社債格付けです。LCCで有名なサウスウエストがトップでBaa1というのが付いています。Baa1がどれぐらいのランクかといいますと、23ページの格付けの定義を見ていただくと分かりますように、投資適格ぎりぎりという程度です。今朝ほどアメリカ国債の格付けの話が出ていましたが、アメリカ国債は別の格付け会社ですがAAAの最上級です。それが引き下げられる方向にあるというわけです。国債を含めて、色々な格付けがありますが、エアラインのトップがBaa1という投資適格ギリギリのところにいるということを念頭に置いて下さい。格付けについては多くの批判があり、確かに住宅ローン商品の格付けで混乱はありましたが、一般の社債や地方債格付けについては今でも有効だと言われており、国債や地方債についてはこれに代わるものはありません。だから批判とは別に一つの基準だとしてご理解いただきたいと思います。

日本の航空会社のなかでは全日空が投資適格にあります。日本航空は更正手続きに入る前ですが、すでに投資不適格でした。投資不適格になるとどんなことが起こるかといいますと、年金基金などが大口の投資家なのですが、こうした年金基金のルールでは、投資不適格の債券には投資できないのです。つまり、債券が売れなくなりますから、金利が上がってしまいます。格付けというのはその意味でシグナルになっています。有名なフルサービスキャリアなどは多くが投資不適格です。ところが、JALへの日

本政府の対応を見ていると、ANA に政府がサポートできないかもしれないという理由で ANA の社債が格下げされ、投資不適格になってしまいました。こうして日本の航空会社は投資不適格かデフォルトなのです。航空会社はこういう厳しい経営環境におかれていることを知ってほしいと思います。

航空会社が格付けされているということは、当然空港も格付けされているわけで、関空の社債の格付けは日本国債と同じレベルです。日本国債の格付けが落ちれば、関空の格付けも落ちることになります。

では、格付けに何が効いてきているのかを分析してみました。空港の場合ですが、海外では、空港が自らの手で資金を調達するのが当たり前で、少しでも高い格付けを得て、低金利で資金を調達しようとするのです。格付けに影響を与えるのは何といっても旅客規模です。それからもう一つは、非航空系収入の大きさです。ターミナルをはじめその他の非航空系収入の稼ぎによって、経営のリスクを減らしていると判断されます。

いま一つは、これは常に関西で申し上げていることです。すぐにハブと言われますが、ハブ化というのはエアラインが決めることであり、ハブからの撤退もエアラインが決めるわけです。つまり、ハブの指定は経営上はリスクなのです。例えば、アメリカでデルタとノースウエストが合併しました。そうすると、両者が 3 割、3 割持っていたところでは、片方の 3 割が消えるわけです。それが 1 社に依存しているともっと大きなシェアがなくなってしまうです。それぐらいハブというのは経営上微妙な意味を持ちます。それが格付けではマイナス要因とされる理由です。1 社が撤退してしまうと、スロットが空いてしまうことになります。

それからもう一つ、非常に重要になるのが、質的な分析の中での「信用補完」という言葉です。関西空港には関空法という法律がありまして、関空は強力に国がサポートするということが書かれています。実際には、これが信用力になっています。その分、今後経営統合する時に、会社にどのような形で国の信用補完がなされるのかに関心があります。契約のなかでとりわけ神経質にならざるを得ないところでしょう。

次に小型化の影響についてですが、小型化で頻度を高められるからいいという見方があります。それは利用者にとっては正解です。けれども、空港にとっては別の意味があります。例が適切かどうかわかりませんが、25 ページにありますように、CRJ-200 と 777-200 の着陸料や航援料をみると、大体 1/10 以下です。同じ収入を上げようとする、10 倍飛ばすことにはなりますが、頻度を 10 倍にするのはまず考えられません。現在国管理の伊丹は別として、地方管理空港については着陸料の値下げを繰り返して、ギリギリまで下げています。LCC でもそうですが、空港の着陸料収入が今までと同じような水準にあるかどうかはわからないというのが正直なところです。

26 ページに小型化の直接的な証拠ではありませんが、1 機当たりの平均座席数をとってみました。2000 年と 2008 年と比べており、1 を下回れば 2000 年よりも減っております。伊丹については、ほとんどが 1 を下回っています。ということは機体の大きさが小さくなっていますが、便数が大きく変わっていないから着陸料収入は下がっているはずですが、空港にとっては厳しい状況に置かれているということが想像されます。これは羽田ですら同じことが言えて、ほとんどの路線で 1 を下回っています。だから小型化は皆さんにとって便利になるという面ばかり強調されるのですが、便数がよほど増えない限り、空港にとっては経営の厳しさを暗示しているとみてよいのではないのでしょうか。

次に空整勘定の話です。このことは、さきほど高橋先生が公租公課とおっしゃいましたが、支出と収入とが同額の関係にあります。まず支出を見ますと、支出の半分は羽田に消えています。前原元国交大臣がおっしゃった空整勘定があるから地方空港がつけられているというのは誤りで、現在、地方空港はわずか 200 億ぐらいしかありません。ほとんどが羽田向けと、もう一つは、国管理空港の維持管理に消えています。航空会社の負担は、航空機燃料税、着陸料、航行援助施設の利用料、羽田分の財政投

融資を含めると、6割ないし7割分になります。

28ページが支出先となります。ここで、よく誤解されているのが、空港等の維持運営費です。これは国管理空港の維持運営費であり、神戸空港には消えてはいません。神戸空港は地方管理空港ですから、自治体が自らお金を出しています。先ほどの福島もそうですが、地方管理空港の赤字と言われますが、その赤字はここから出しておらず、自治体が自分で出しています。国管理空港の赤字は航空会社、あるいは旅客の負担につながりますので、次元が違うのです。この点はマスコミも誤解しているところかと思っています。したがって、今の国管理空港を地方と同じ条件にするなら、地方管理空港と同じように赤字を地元負担としなければなりません。今こうした国管理空港の運営の見直しが進んでいると聞きますが、この負担なしに空港を維持できている地元自治体は、地方管理空港の地元からすべうらやまいかぎりでしょう。先ほど小型化で空港は厳しくなると言いましたが、この点を直さないと国管理空港の地元はいつまでもいい目をしているといえなくもありません。収入のほうで一つ申し上げておかなければならないのは、震災前には航空会社の負担を減らすとされていた航空機燃料税ですが、このたびの国会で26円/ℓから18円/ℓに減らされました。

さてここから、関西の話になります。薄利の航空会社と厳しい状況下のターミナルビルが契約をして、これから関西の空港の統合にあたっていくわけですが、かつてアメリカの空港では、大体規模の大きい空港では空港の収入が減ったら航空会社が負担しなさいという補償的な契約になっています。航空会社の余裕のある時はこれで良かったのですが、現在はこういう契約というのはかなり形骸化していると聞いています。

ショックによる旅客数の減少と書いていますが、これは確かに航空会社のリスクです。けれども、同時に空港のリスクでもあるということを確認していただきたいと思います。よく聞く話として、運賃として旅客に負担させれば分からないから、航空会社に負担してもらおうという考えがありますが、これは供給側の論理です。日本全国に新幹線が張りめぐらされており、旅客は価格に非常に敏感になっています。例えば、今でも伊丹には特別着陸料を航空会社が負担しているわけですが、そこにまだ加えようものなら、旅客は敏感に反応するでしょう。統合して伊丹の着陸料を上げて関空を下げたらいいというわけですが、今以上の水準に上げて旅客数がそのままであるかどうかはわかりません。もう1度会社のなかでリセットして考えなければなりません。確かに相対的に関空を安くして伊丹を高くするのは正しいのですが、伊丹の着陸料を一方的に上げて旅客数が維持できるかどうかはわかりません。値上げ分を航空会社が料金に転嫁した場合の旅客の感応度を考えておく必要があります。

非航空系収入ですが、これはイコール商業施設と、地方空港に行けば同じことを言われます。一昔前の方向は貨物でしたが、今は商業施設になっています。例えば、空地があったらモールやアウトレットにしたいとなります。大阪空港には気をつけてほしいと思います。例えば、神戸空港では三宮があるから、できるだけ質素なターミナルを選びました。大阪空港には大阪という大都市が後背地にあるわけです。大阪空港に商業施設をつくって誰が行くのでしょうか。非航空系収入を増やすという方向はいいのかもしれませんが、地方の空港と同じようにモールをつくったらよいというのは、あまりにも短絡的ではないのでしょうか。先ほど高橋先生は高速バスのターミナルとおっしゃっていましたが、おそらくそのような知恵を出していかなければならないと思います。つまり、いかに収益を上げる環境を作るかということです。当然のことですが、航空会社は薄利ですから、使用料を引き上げてもらえという発想もおかしいと思います。むしろ私の考えているのは、ランドサイドで収入が上がったら、ターミナルビルにも余裕が出てきますから航空会社の負担を軽減します。航空会社が厳しいときには使用料を柔軟にしようという考えにならないといけないのではないかと思います。

では、非航空系収入の事例をアメリカの空港でみてみましょう。アメリカの空港には特徴があって、

それに応じた収入形態があります。大きな空港ですと駐車場収入が、大体 15~20%あります。つまり駐車場は空港の収益施設の一つにしています。大阪国際空港の場合はどうされるのか承知していませんが、同様の方向がよいと思います。31 ページを見ると、ワシントンにあるのがダレス、ナショナル、ニューヨークにあるのがラガーディアと JFK です。日本では欧州の空港が事例にあがるのですが、国際線の多い JFK にも免税店があります。けれども非航空系収入はこれだけしかない。欧州のデータから免税店や商業施設で稼げと言いますが、必ずしも方向は一つではないことがわかります。それぞれの空港がそれぞれの空港政策というか戦略を持っています。ハワイのホノルルは確かに非航空系収入が多い。でも FedEx (フェデックス) のハブのメンフィスは貨物が中心です。商業収入といっても非旅客でもうけているというのが、はっきり出ています。内陸のセントルイスは航空系で稼いでいるのがはっきりとしています。つまり、特定の空港の収入だけをとりだして都合よく論理を組み立てず、幅広く見た中で選択肢を選ぶということが、今後の空港の方針にとって重要ではないかと申し上げておきます。

次に、コンセッションに関心をお持ちだろうと思いますのでシカゴの道路の事例を持ってきました。マッコリーという会社はご存じかと思いますが、インフラストラクチャ・ジャーナルというデータベースに基づいてお金の出所を書いてみました。シカゴ・スカイウェイは、公的な道路で公的に運営していたのですが、マッコリーに運営権を売ったものです。そして運営会社がつくられています。ただ、99年という長期で売ったことには少し事情がありますので、注意が必要です。運営企業は、当然シカゴに代金を払わないといけません。その時のポイントは銀行から借りた融資、いわゆるデット(有利子負債)でとるのか、あるいは株、出資(エクイティ)でとるのかということです。さらに運営企業が運営の収入を担保に債券、レベニューボンド(歳入債)を発行して自前で支払っているということもポイントです。だから全体のなかで、収入を担保にした債券の金額が全体の7割ぐらいあります。ハゲタカとファンドのことが言われますが、ファンドは1/4ぐらいしか出していません。また、融資は実は7%あります。こういう事例があるわけですが、日本では歳入債というのは今のところ出せません。

33 ページも事例です。ローマには複数空港がありますが、同じようにコンセッションを会社に売って民営化した例です。ローマは私の知る限りではこれまであまり指摘されない例ですのでここに持ってきました。ローマはまず、2000年に二つの空港を運営する会社がつくられました。次に、2002年にマッコリーがその株の44.7%を買収しました。この時に既に債券を発行していましたが、債券の格付会社としては保有が50%未満ですから、経営に深く関与はできないだろうということで、この時点では債券の格付けはA-のままとなりました。ところがその後、格下げが継続されるわけです。しかもその時の格下げの理由というのが、使用料の方向が決まらないなどの理由があったのですが、一つの大きい事件が起こります。マッコリーが経営の方針が合わないということで、保有株を売るということを出しました。そうするともう一つの所有者が、この株を買わなければならなくなりました。これを金融機関から借り入れて調達したわけですが、格付け会社は「もし株の売却の株式を借り入れによって調達したら格付けを下げる」と警告しておりました。なぜならば、株式のことをエクイティといいますが、これは配当を出しますが、基本的にお金を出す方の責任です。ところが、債券を含めて借り入れが増えるということは、将来それだけ返さないといけない部分、つまり債務が増えるわけで、それが収入と比べて大きすぎると判断されたわけです。そこで、今日のアメリカ国債と同じように、見通しを格下げ方向(watch negative)としました。その後、この会社が借り入れをしましたから、本当に格下げされました。連続した格下げです。アメリカでは空港は地方政府がもっていますから、航空会社よりも高い投機格付が付いています。民営化されたヨーロッパの空港の格付けは低いのですが、ローマ空港くらいの規模でここまで格下げが連続する例もないのではないのでしょうか。

今、関西では、営業権が売れるとか売れないという話題になっていますが、ここからは、維持という

ことが非常に重要であることがわかります。最新の評価では BB まで落ちています。これは投資不適格です。そこでも債務が大きすぎるといふこと、経営の不安定なアリタリアに頼りすぎといふことを理由にされています。また、空港使用料を巡る政府の方針が一貫していないといふことも理由の一つです。債務を負いながら収入予想が不透明だといふわけです。このあたりは、関西と伊丹の枠組を作る中で大きな示唆になるといふ思います。

まとめに入りたいといふ思います。航空をめぐる周辺環境が厳しいことは変わらないといふ思います。JAL が史上最高益の 1,800 億円をあげたといふ記事を見ましたが、それはリストラと路線撤退の結果でありませぬ。今後のことはわかりませぬ。今後、航空の世界では LCC とも競争しなければならぬでしょうから安穩とはしていられませぬ。

空港経営を考えると、非航空系収入のシェアを増やす必要がありませぬ。ただし、それはアイデア勝負であるといふことを申し上げておきます。金太郎飴のようにどの空港も商業施設ばかりで、長期的に経営が維持できるのでしょうか。機材の中小型化によって、空港の収入は増えにくくなるでしょう。また、ハブ化といふことは考え直して、いくつかのエアラインと交渉していただきたい。つまり、デフォルトしないためのリスクヘッジ、すなわち、空港が世界の多くの航空会社と経路を持っているといふことが、重要なのです。航空会社が合併しても経営基盤は揺るぎませぬし、別の航空会社との交渉にも役立ちませぬ。

最近の傾向ですが、世界の空港プロジェクトは、プロジェクトファイナンスで実施される傾向にあります。空港プロジェクトといふよりは、交通プロジェクトと言ったほうがいいかもしれませぬ。プロジェクトファイナンスとは、自分の収入でお金を返すといふものです。35 ページの資料で「向け」と書いているのは意味があつて、「プロジェクト向け」と「プロジェクトファイナンス」とは意味が違ひませぬ。日本でも、プロジェクト向け、関空向けのファイナンスはあるわけです。つまり、そこは自らの収入のほかに政府の保証が入っているわけです。それはプロジェクト向けファイナンスです。それに対してプロジェクトファイナンスの場合、保証はなくなる、あるいは限定的な保証にとどまりませぬ。これはヨーロッパやオーストラリアで実施されているものです。他方、アジアでも色々なインフラプロジェクトが活発です。けれども、アジアはヨーロッパと少し違つて、プロジェクト向けです。すなわち、アジア開発銀行が保証機関をつくつた上でインフラを整備するといふことをやっております。つまり、アジア型と欧州型とは違ひませぬ。どちらを選択するのは法律で決められることであろうから、政治決断といふことになるのでしょうか。

何よりも、民営化・民間資金の導入とは、リスクをとるといふことです。民が効率的といふことばかり強調され、民間資金を導入することが素晴らしいと思われているようです。ところが、ローマ空港の事例からわかりますように、民間資金の導入はリスクをとるといふことですから、いつその資金が引き上げられるか分からないといふことです。そして、海外の空港当局は金融取引で負担を減らそうとしていませぬ。金額的には大きくはないのですが自分のところの地方債を使って金利 SWAP を実施している例がありませぬ。私が聞いたところ、かなり一般的だそうです。日本の空港に即、同じことをやれといふことではありませぬが、そのように公的所有のアメリカでさえリスクをとる方向に向かっているといふことです。

最後に申し上げたいのですが、コンセッションの値段を高くしたい、高く売りたいのであれば、いかに大阪国際空港の自由度を高めるかといふのがポイントとなると考えていませぬ。だから、大阪の制約をどうするかといふことを議論せずにコンセッション価格は決まりませぬ。大阪の制約を高めれば、高めるほど、コンセッションの価格は下がります。実は神戸もそうして、現在、関空と大阪の 2 空港で統合をされるようですが、あるファンドの方からもうかがつた話です。2 空港を統合して神戸をほつてお

くと、神戸は自由に行動できるということですから、2 空港の運営者にとっては敵になるわけです。だから、海外のファンドとしては2 空港というのが意外だったようで、3 空港を考えるのが当然だそうです。既に枠組みが決まっているわけですから、今変更はできないのですが、民間の視点からみればそう考えるそうです。私もそのように思います。また、リスクにも色々リスクがあります。例えば、空港を廃港にするとか、防災都市にするだとか、そういうことは経営上の最大のリスクです。政治が介入していつ経営をストップされるかもしれないでコンセッション契約を結ぶことは考えられません。使用基準を変え、制約を増やすのもリスクです。基本的にはリスクを排除して民間に売ることが当たり前であると思います。

ただし、これは言ってなかったですが、空港は地域独占になるため、経済学的に言うと、空港が1人で着陸料などの価格を決めることができます。そうすると、航空会社との交渉では強く出られます。ここで何らかの経済的な規制という話が出てくる可能性があります。もっとも、先ほど共存共栄とありましたが、そこは空港側も航空会社が潰れたら、自分たちの収入もなくなるわけですから、一方的な値上げは得策ではありません。とくに外生的なショックをこれからどう緩和していくか、ここを航空会社と空港とで真剣に考えていただかなければ、日本の、あるいは関西の航空需要はなくなってしまいます。いかに人を集めるか、利用者を1番に考えていただくことで、旅客は増えることになります。そうすると、空港の利用者も増えます。当然、地域にとってもプラスとなります。基本はここにあるかと思えます。ぜひ、統合のコンセッションは供給者側だけの論理ではなくて、利用者のことを考えていただきたいというのが、私の意見です。

ありがとうございました。

< 講演 3 >

リージョナルジェット活用による航空ネットワークの形成

日本航空株式会社経営企画本部長 大貫 哲也

日本航空の経営企画本部で本部長をしております大貫哲也でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、初めに私どもの経営ですが、日本航空はこの3月の終わりに、会社更生手続きを終了致しまして、新しく日本航空株式会社ということで、新生 JAL、JAL グループをスタートさせたところです。目前に、株式の再上場という課題を抱えており、そこに向けて約 32,000 人のグループ社員が、安全運航第一に、お客様に選んでいただけるようにということで邁進しているところです。皆様には経営再建の過程で、色々ご迷惑をおかけ致しましたし、また、ご支援もいただきました。この場を借りまして改めて御礼申し上げたいと思います。どうもありがとうございます。

本日は、関西の空をみんなで考えるということで、お時間を頂戴しました。今、お二人の先生から、航空の関係、あるいは空港の関係について、論点を網羅されたお話がありましたが、私どもは航空事業者の立場で、関西の空港をどのように使って地域の発展に、あるいはお客様の利便の向上に貢献できるか、という視点でお話しさせていただければというふうに思っています。

関西国際空港と大阪国際空港の二つを我々は使わせていただいています。冒頭のお話の中にも二つの空港の役割の話がありましたが、まさに関空については、関西地区における国際線の拠点空港ということで、今後もそういう目的で使っていきます。また伊丹については、都市型の空港、国内線を中心に使っていくのだと思います。そういう中で、我々には J-AIR という関連の運航の子会社を持っています。機材が全部で 19 機、JAL グループの国内線が約 140 機、150 機ぐらいで事業を営んでいます。その内の約 20 機の運航をつかさどる会社ですが、本年のはじめに、大阪国際空港に本社を引っ越しまして、これからそこを中心にリージョナルジェット機を使って国内のネットワーク網を拡げていこうと、こういう性格で会社を営んでいくところです。本日は、「リージョナルジェット活用による航空ネットワークの形成」という題目でやらさせていただきます。J-AIR をグループに抱えているということで、そういう視点から話をすればよいものと理解しています。

構成については、二つに分けて話をしたいと思います。一つはリージョナルジェットと JAL グループについてということで、約 20 機のリージョナルジェットを J-AIR が飛ばしていますが、JAL グループの事業全体としてリージョナルジェットがどのように位置づけられているのかという話。もう一つは、具体的に関西地区において、特に大阪国際空港においてリージョナルジェットをどのように使っていきたいのかということについての話、以上のような構成になっています。

4 ページで JAL グループの国内保有機材を円グラフで示しています。保有機材の比率はご覧の通りで、手前にある二つがリージョナルジェット、ERJ と CRJ という 2 機種種の飛行機を保有しており、全体の 13% です。赤い点線で囲まれた箇所であり、これがリージョナルジェットが占める比率です。いわゆる、大型機、中型機と言われる B777、B767 というのは、全体の約 3 割にとどまっており、小型機、あるいは、それよりも小さいリージョナルジェット、プロペラ機、そういったものの比率が、実は機材の構成の中で極めて高いという状況です。JAL グループで国内線を運航する会社は、右の表にあるように 6 社あります。それぞれ役割を担っていますが、J-AIR については、大阪国際空港を拠点にリージョナルジェット機の運航を担当します。その中で、効率的な事業運営を行っていくという位置付けであると、グ

ループの中で捉えています。加藤先生のお話の中で、効率的なというのは、付加価値をいかに生んでいくかという話であったかと思いますが、まさに、この 19 機の飛行機を使って、どのようにお客様にとって、そして事業者である我々にとって付加価値を生むことができるかというミッションであると考えています。

ここで、リージョナルジェットについて少し宣伝させていただきます。リージョナルジェットの定義とは何かと言いますと、色々な言い方がありますが、国土交通省の用語解説の中で、おおむね 50~100 席クラスの小型ジェット機。大型機、中型機よりも低騒音で必要な滑走路の長さも短い、そういう航空機であると、定義されており、まさにそのとおりであると思っています。現在の日本の航空会社が運航しているリージョナルジェットは、カナダのボンバルディアという会社の CRJ とブラジルのエンブラエルという会社の ERJ という二つがあります。世界のリージョナルジェットの市場も、おおむねこの二つで大きなシェアが占められています。J-AIR では CRJ-200 という飛行機を 2002 年 4 月から、ERJ170 という飛行機を 2009 年の 2 月から運航しています。世界においては、中国やロシアにおいて RJ の開発が進んでいますが、なんとと言っても注目されているのが、日本において、三菱航空機が国産の RJ の開発を行っているということです。2012 年初飛行、2014 年にはお客様を乗せて初飛行、日本の空を飛ぶことになるというふうに伺っています。

リージョナルジェットの特徴についてですが、5 点ほど書いています。ジェット機と比較して、遜色のない性能、スピードであるとか飛行高度の制限であるとか。プロペラ機は遅い上に高い高度を飛ぶことができませんが、そういうところをリージョナルジェットは克服して、いわゆる中型機、大型機のジェット機に近い形の性能を有しています。先ほども申しましたが、短い滑走路で運航ができます。あるいは、運航にかかわる費用、経費が非常に低廉であります。また、737-800 が約 150 席、ERJ が 76 席ということで半分のサイズです。運航コストがおおむね 3 割削減されます。機内のスペースについてはジェット機並みということで、これは後ほど写真をお見せしたいと思います。それから、飛行機が小さいということ、取り回しが非常に楽で、地上の停留時間を短い時間で運航することができること。これにより飛行機をたくさん稼働させて使うことができるので、事業者にとっては大きなメリットということになります。

7 ページが J-AIR で運航している ERJ の機内の様子です。それから、断面図です。左側がエンブラエルの 170、右側が 737 の典型的な図式です。形を見ていただくと、737 が真円に近いのに対して、エンブラエルが少し楕円のような形になっています。エンブラエル社ではこれを、ダブルバブル構造と言っています。バブル、泡が上と下に二つ膨らんでいるという意味だと思いますが、結果的に座席の幅であったり、通路の幅であったり、あるいは天井の高さ、足元なんか大きくとれるということで、737 よりも飛行機は小さいが、機内スペース、お客様の占有スペースとしては、737 よりもむしろ ERJ のほうが大きいというような性質の飛行機です。J-AIR は客室、内装にもある意味、お金をかけていて、革張りの座席を採用したり、座席の幅自体も、実は 737 よりも広いという形になっています。座席は 2 席で通路ということになっており、窓側か通路側ということで、そういう意味でも利便性をご提供できていることかと自負しています。

次は効率の話ですが、先ほど地上停留時間が短く、飛行機をたくさん稼働させられるという話をしました。少し見にくいですが、8 ページは上段が 777、下段がエンブラエル 170 の 1 日の典型的な機材の使い方を示しています。左側が朝 7 時、8 時、9 時と時計を刻んでいって、一番右に 21 時ということで夜があるわけですが、777 を見ていただくと、羽田を朝 7 時に出て晩まで、計 6 回飛んでいます。ERJ を数えていただくと、1 日 8 便飛んでおり、地上停留時間が短いということで、飛行機をどんどん使っていける、といったことが事業者にとっての大きなメリットになっています。

次に、日本において、リージョナルジェットは少しずつ使われるようになってきました。9 ページに示すように、大型機による大量輸送の時代から、中・小型機を中心に多頻度化、小型化というのが大きな流れです。90 年代までというのは、空港の発着枠の制限もあり、大型機で大量輸送をしていくというトレンドがあり、ジャンボ 747 というものが開発されました。その後 90 年代の後半以降については、人口の減少であるとか、あるいは国内においては、新幹線といった他の交通モードの発達であるとか、発着枠の数が増えて、実際に発着回数を増やすことができるようになったとかというようなことから、飛行機を小型化して効率性を向上しつつ、一方で増便をすることによってお客様に時間の選択肢を提供するということになりました。この時間にジャンボで 1 便だけ飛ばすからこの飛行機に乗って下さい、これがかつての航空のビジネスモデルでしたが、現在は小さい飛行機をたくさん飛ばすことで、お客様、それぞれにとって都合の良い時間をお選びいただくと、こういうモデルに変遷してきています。そういう中で、小型機、リージョナルジェット機というものが脚光を浴びて、日本の空で、あるいは日本の航空機メーカー自体もそこを開発していこうと、そういうトレンドになっています。

10 ページは、私どものリージョナルジェットの活用の事例をまとめたものです。札幌 - 秋田線というものを一つ例にとっていますが、表は左側に 2009 年度上期のダイヤが書いてあります。737-800 という飛行機で 1 日 2 便飛んでいました。右側が 2010 年度上期、ERJ という飛行機に変えて時間をばらして 3 本にしました。左側はロードファクター 43% であり、正直採算割れをしていました。2010 年度に小型化し 3 便化したということで、ロードファクターはようやく 60% を超えて、どうにか採算に近づくようになりました。ここで注目していただきたいのが、飛行機自体は小さくしたが、小型化、多頻度化することで、お客様の総数が増えているということです。左側の 2009 年が約 50,000 名のお客様を半期でお運びしていますが、右側の 2010 年の上期においては、51,000 名ということで、飛行機のサイズは半分になって、1 日片道当たりで言うと、320 席ぐらいの提供座席から 220 ~ 230 席ということで、提供座席自体は減っていますが、選択肢を増やすことにより、お客様もご利用いただける、航空会社にとっても利用率が上がるということで効率が上がってくるという、いわゆる WIN - WIN の関係をここで構築できている一つの例です。その他にも右下の四角に囲んでいますが、伊丹 - 花巻であるとか、また羽田においてもリージョナルジェットの時代が来ており、南紀白浜線、山口宇部線といったところに RJ を投入しており、多頻度化、小型化を行うことでお客様の利便を向上し、航空会社も効率を上げてということを行っている事例です。

今まではゼネラルの話をしてきましたが、続いては大阪で、関西地区で一体どうやって使うのかという議論であります。12 ページにあるのは、関空と伊丹発着の国内線の路線網です。お手元の資料は白黒ですが、こちらにあるのはリージョナルジェットで運航するものを色分けしています。リージョナルジェット以外で運航しているものは青い線であり、東京線とかですが、それ以外のピンクのところ、あるいは、緑色のところは既にリージョナルジェットが飛んでいるところの路線です。ご覧のとおり、伊丹を発着する便の約半数が既に RJ での運航ということになっています。一方で足元においては、必ずしもこれがお客様に十分に利便を提供できているかというと、そうはなっていない例があります。

ここ (12 ページ) にあるのは、伊丹 - 青森、伊丹 - 花巻という二つの路線のこの 4、5 月の搭乗実績を示したものです。どちらの路線も平均の搭乗率が 85% ということになっており、正直お客様にご不便をおかけしている例です。以前は小型機で運航している路線ですが、JAL グループの全体的な機材繰りの見直しということもあり、現在リージョナルジェットで運航していますが、残念ながら、明らかに供給不足ということになっています。搭乗率が 90% 以上の便もかなり多くあり、実際なかなか予約が取りづらいということも起きてしまっているのが現状です。

このあたりの問題意識がある中で、どうやって供給を増やして行こうかということですが、その解決

策については、14 ページの(1)に書いていますが、増便をしていくということで、なんとか座席をとりやすく、お客様の利便を向上していくことをやれないか、ということを考えています。もちろん飛行機を再び大型化して手当てをするというやり方もありますが、先ほど説明したとおり、それはやはり時代の流れに逆行することになると考えており、増便、多頻度化をしながら、お客様の時間の選択肢を増やししながら、解決をしていくという手法をとって行きたいというように考えています。加藤先生のお話で着陸料と増便、多頻度化、小型化という関係についてお話がありましたが、我々はあくまでも小型化だけではなくて、増便をしていくことで、お客様にも利便を提供して、空港の皆様にも着陸料という形でお返しをしてということで、WIN - WIN - WIN でいける、そういう形でやっていきたいということを考えています。この例は、現在は伊丹と青森の間は、朝に1往復、夕方に1往復ということになっていますが、最低でも朝昼晩に運航する必要があるかと思っており、あるいはもう一声行くのであれば、さらに午前1便、午後1便という形で、多頻度化を完成していくことが極めて大事であると思っています。おおむね、1日6便あると、2時間に1本ぐらい飛行機が飛ぶ形になり、我々航空事業者の立場としては、ダイヤという意味において完成に近づいてくるというふうに思っています。リージョナルジェットを活用することで、航空会社としても、少ないリスクで新規路線にチャレンジするようなことも出来てくるわけで、あるいは増便をすることで、お客様に益々利便を提供できる、ということであろうと考えています。

ここで問題、課題があるということも15ページにまとめています。大阪国際空港には発着枠の規制があって、必ずしもリージョナルジェットを使って十分に増便ができないという状況があります。これは伊丹の発着枠の状況を示したのですが、1日370便ということで決められています。冒頭お話があったように、当然都市型の空港ですので、周辺地域との関係があって、色々な経緯の中でこの370便ということが決められています。その内訳はジェット機が200便、残りがジェット以外ということですが、そのジェット以外について、CRJに限定した発着枠が30便ほど許されています。それ以外がプロペラ用の140便という中身になっています。表にも書いているように、ジェット枠、あるいはRJ、これはCRJに限定されていますが、この枠についてはいっばいまで各航空各社で使い切っている状況で、プロペラの枠については、現状で44便分、22往復分、これが余剰しているという状況にあります。もちろん、地元には騒音の問題があり、私ども十分に存じていますが、一方でこの余った枠を活用することで、周辺地域の騒音といったものにも十分に配慮して、影響を極小化すべく、低騒音の運航方式といったようなものも導入しながら、なんとか増便をしてお客様の利便を向上していくことができないかということを考えているところです。関空と伊丹、これが経営統合されていくということで、その二つの空港をどのように使っていくのかとういことが真剣に議論されていると認識しています。伊丹においては、既存の、この370という経営資源が十分に活用されていないと、その一方でそれを活用して事業を拡大していきたいと、お客様に利便を提供していきたいと考えている事業者がいるということについてもぜひご記憶いただければというふうに思っています。

以上お話をして、繰り返しになりますが、最後に1枚まとめということでつけています。JALグループの国内線の保有する飛行機の約7割以上が、小型機もしくは小さいサイズの飛行機になっているという現状があります。リージョナルジェットは全体の13%、J-AIRは国内最大のリージョナルジェット運航会社として、地域間の航空輸送の発展に貢献させていただいています。リージョナルジェットはジェット機並みの性能と機内スペースを有しているとともに、効率的な機材稼働、あるいは、運航にかかる経費の削減によって、多頻度小型化をすることで、お客様の利便を向上していこうということが可能となる飛行機です。関西地区においてリージョナルジェットを活用して、航空ネットワークをさらに拡充していきたい。大阪国際空港においてリージョナルジェットが活用できるような発着枠の拡充をぜひ

していただきたいと、こういった中身です。
ご清聴ありがとうございました。

ま と め

関西大学商学部教授 高橋 望

長時間にわたって皆様ご清聴いただきまして、ありがとうございました。今日、私を含めて3人の講演者が申し上げたことを、僭越ではありますがまとめさせていただきます。

一つ目は、空港と地域経済の関係です。空港というのは従来、存在するだけで何か地域が潤うと考えられていたわけですが、これはある意味錯覚であり、両者の結びつきというものを強めて、それを活かす工夫というものが大きな課題になっています。特にそれを、地域の側が積極的に提案して努力する必要があるということが明らかになったのではないのでしょうか。

二つ目は、空港自体に経営の視点が必要になってきています。そのためには、やはり利用される空港でなければなりません。この時に収入をどう確保するかということについて、各空港ごとの個性というものが非常に影響してきますので、各空港ごとに戦略的な経営を行う必要があります。

三つ目は、エアライン経営という観点から小型機の運航という大きなトレンドが見られます。これは従来にも増して、採算性が厳しく求められる航空会社が、そうした競争的市場環境への適合としてあみ出した一つの選択であると思われます。

この三つの課題に特徴的なことは、やはり利用者指向でなければならないということです。ここでいう利用者というのは旅客のことですが、必要なことは、従来のようないわゆる規制、公的な介入によって、どの路線をどのエアラインが何便飛ばすかということ公的機関が決めるのではなく、それは市場で決めるべきものであるということです。加えて旅客というものがどの空港を選ぶかということも、これは旅客の自由であります。その自由を奪うと、結果的に空港経営、航空会社経営に大きな影響を及ぼし、かつ、統合化される空港のコンセッション売却額に大きな影響を及ぼすのではないかと思います。私流に解釈した今回のまとめとして、以上の点を申し上げたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。