

都市公共ワークショップ I 議事録

日時：2013年5月17日（金）18時30分～20時30分

講師：関西大学商学部 高橋 望先生

担当教員：五石 敬路先生

## わが国の空港制度・空港政策の課題と将来

### はじめに—わが国の空港と航空市場の概況—課題

交通経済の立場から空港の問題を研究してきた。市民、消費者の立場から空港についてどのような問題があるか、どのような解決策があるのかという問題意識から論点を整理し、基礎的情報を共有することで後の議論に活用していただきたい。

戦後、GHQの命令により、過度の経済的な集中と軍事技術への転用を防ぐことを目的として、我が国の民間航空の全面禁止がなされた。同時に航空機製造業も禁止された。

しかし1950年の朝鮮戦争勃発により兵站輸送の困難から1951年より民間航空が再開された。

### 1. 空港分類と空港数

日本には非公共用6を除くと97の空港があり、以下の4つに分類される。

着陸料収入の帰属先別にA 拠点空港（国ないし空港会社）、B 地方管理空港、C その他の空港、D 共用空港、となっている。

空港の数自体が多いか少ないかという議論はあまり意味がない。離島空港や共用空港があるからで、それらを除くと54空港となる。

問題は、定期便が就航していない空港が数多くある（それらは遊覧飛行や自家用飛行等が利用している）ことと、廃止される空港がみられることである。

空港は利用して初めて価値がある。

実は少子高齢化前に、日本の航空市場は縮小が始まっている。今後は、アジアの成長をどう取り込むか、太平洋を越えて米国へ向かう需要をどれだけ担えるかが焦点となる。

### 2. 航空需要の動向

何故縮小したのか。

#### ① 自由化の遅れ

航空自由化について日本は30年遅れている。米国とのオープンスカイ（自由化）協定の締結は、95番目であった。LCCのシェアが低いのも自由化の後れが影響している。それは経済的規制の撤廃によって生まれた新しいビジネスモデルであるからだ。

2000年の航空法の改正により、我が国でも国内の自由化が行われた。米国は1978年に世界で初めて航空を自由化し、規制で失われた競争力を競争によって回復させようとした。その結果、BIG4の内2つが倒産する一方、規制時代は州内企業として幕下の位置づけであったサウスウエスト航空が国内旅客数で世界1位になった。

## ② 本邦航空企業の国際競争力の劣位

日本の航空会社の国際コスト競争力が著しく低下。日本航空の倒産は、単位あたりのコストが高かったことにあるが、日本航空より単位当たりコストの高かった全日空が倒産を免れたのは、国内線中心であったからである。国内線はカボタージュで保護されており、インプット格差で絶対的に優位な外国企業が一社もない。

## ③ 公訴公課の負担

企業努力ではどうにもならない空港部門のコストが高いことも、我が国航空企業の国際コスト競争力に大きく影響している。

## 3. 港湾の教訓

かつてはアジア向けコンテナを神戸港に集めていた。コンテナ取扱いの減少になった第一の理由は、国内で物を作らなくなったことだが、韓国等周辺国がコンテナ整備を実施したこともその要因の一つに挙げられる。交通およびその基礎構造は、単に消費と消費を結ぶだけの他産業に従属した産業ではなく、独立した産業として、逆に生産と消費のあり方に影響していることに留意する必要がある。

つまり、港や空港のあり方で国際分業が規定されるようになっているのである。

実際、日本船社でありながら、日本出し貨物の減少により他国の積荷の輸送でビジネスが成り立っている。他国のアライアンスメンバーより日本飛ばしの要求が出ているのが現状である。

その中で、日本政府は太平洋側の 5 大港湾に貨物を集めようとしている。

航空分野でも港湾と同じ現象が起きている。

### 【事例研究】韓国の取り組み

確固たる国際航空政策を策定し、中国に移転した韓国資本の製造業の貨物を、仁川国際空港を整備しハブ機能を強化することで、仁川経由に移転させて産業回帰と雇用拡大が実現した。

## I わが国の空港整備制度とその史的展開

### 1. わが国の空港整備の制度的枠組み

- ① 空港整備法：根拠法
- ② 空港整備五か年計画：整備計画
- ③ 空港整備特別会計：予算措置 → 後発社会資本として一般会計を奪い合う構図から脱却し、利用者負担に基づいて歳入を集中し中央政府が歳出を分散する仕組みを設けた。ただ、特別会計改革の中で、羽田の借入金返済もあつて空港整備特別会計は存続が決定した。

### 2. 建設から経営へー第 6 次空港整備五箇年計画（地方空港の構成）ー

地方空港の整備は概成し、経営の時代に入ってきたという認識が変わった。

### 3. わが国の空港整備・経営の特徴

- ① 特別会計はプール制。

② 国の関与が強い。地方空港でありながら自分たちの空港という意識が希薄。

③ 基本施設とターミナルビル・駐車場を一体経営できない。

∴諸外国にならって両者を一体的に経営すれば、空港は十分経営自立化できる社会資本である。（民営化可能）

## II 空港をめぐる環境変化と空港間競争の勃発

### 1. 航空自由化による空港間競争の勃発

かつての経済的規制下では路線認可が必要で、Point to Point の輸送方式が中心であった。

その後参入規制の撤廃により、効率的にネットワークの拡大に迫られた航空企業は、Hub & Spoke（フィード路線）の開発によりこれに対処したが、問題は航空会社がどの空港をハブとするかである。

また EU は統一航空市場を成立させ、①カボタージュの解放、②外資制限の撤廃、③第七の自由の許与、を含む米国よりも進んだ航空自由化を実施した。

これは、シカゴ条約の認めた領空主権により外国の航空会社は乗り入れが不可能となったものを、関係二国間の航空協定で例外的に相手国に限り航空権益を認め合う、戦後の国際空運制度である「シカゴ・バミューダ体制」に変容の兆しがみられるようになったことを意味する。つまり、航空企業の国籍により乗り入れ可能な路線が限定されてきたものが、多国間で共通市場を創設し自由に運航できるようになったからである。ASEAN も同様に、統一航空市場を実施した。

こうした航空自由化の進展により、空港はエアラインに選ばれる存在となり、空港間競争が勃発したのである。

### 2. 空港間競争の類型

ハブ空港をめぐる空港間競争は、以下の類型にまとめられる。

1. 世界各地域のゲートウェイ空港（＝際々ハブ空港）をめぐる競争。
2. 一国におけるゲートウェイ空港＝内際ハブ空港により、国内線～国際線の乗継により国の国際需要を束ねる競争（成田、羽田、関空）。
3. 特定旅客やセグメント市場をめぐる競争＝LCC の誘致競争もあり、航空企業の運航拠点をめぐる競争が活発化した。

#### 国際ハブ空港の機能

現在でも、成田では 5 人に 1 人が乗継地点として利用している（かつては 3 人に一人）。それは、成田に行けばアジア路線のネットワークが充実しており、自国からの直行便がない最終目的地に行ける状況であったからである。一方内際ハブ機能は、関空は 4.7%。中部は 1.8%。羽田で国際定期便が復活したときに内際乗継が顕在化した。それは大阪には乗り入れのない山陽線からであり、その乗継比率も 3 割を超えるものではなかった。この数値からもわかる通り、単に国内線ネットワークがあれば、国際線

と繋がるわけではなく、まずターミナル需要があって国内線の経営が安定していることが内際乗継機能の前提条件となる。

他方で、日本の空港が仁川にハブ機能を取られているというのは大きな誤解である。地方空港の仁川線利用客は、多くがソウルを最終目的地としているからである。実際に、仁川を乗継地点として第三国に出国しているのは、首都圏・関西圏の旅客が圧倒的であり、彼らは待ち時間がかかっても、運賃の安さから乗継便を選択している。国際ハブ空港の機能強化には、競争力があって低運賃を実現できるエアラインの存在が不可欠である。

### 3. 空港運営の類型

従来から空港は公的運営であったが、それは施設の非分割性と投資懐妊期間の長期性による費用逋減から市場の失敗があるとされたからである。

しかし欧州・オセアニアでは、競争力強化と同時に自立経営で公的負担の軽減を図って空港の民営化が行われた。一方アジアでは経済のグローバル化の進展に対応すべく、人と物が安いコストで円滑に移動できるように国家が戦略的に大規模国際空港を整備した。

また米国は、地方政府が空港を運営するケースが圧倒的だが、それが機能しているのは収入債による財源確保と債権発行やターミナル運営に際して市場競争による効率性チェック機能が働いていることが大きく影響している。

## III 空港民営化

### 民営化の背景・手法・成果

民営化とは株式が完全に売却されたものを指すが、実際には企業形態の変更を含めて民営化とされている。

他にも、社会資本整備（空港整備）に民間資金やノウハウを活用する PPP（Public private partnership）があり、空港統合によりコンセッション（経営権）を売る関空も、つまり広い意味での PPP と言える。

## IV わが国の空港制度改革

### 1. 空港改革の基本原則

国土交通省が航空改革の基本原則を挙げた。

### 2. 新関空会社の誕生—複数空港一括経営のメリット—

2012年新関空会社の統合がなされ、複数の空港を一括運営することとなった。伊丹と関空の内部補助は、コスト負担に明確な格差があって、必ずしも平等な基盤で競争が展開されていないことから経済合理的なものである。つまり関空は、騒音等の外部費用が発生しないように前払いの形で海上空港を建設したのに対し、伊丹は後払いで負担しているのである。

複数空港の経営は NY/NJ ポート・オーソリティでも行われている。発端は、港湾の統合にある。貨物はどこのターミナルにいくか決められていたが、はしけ運送が余分に

かかる鉄道会社は不利であり運賃を下げたいが、政府規制で運賃が同一であることから裁判を起こしたが、NYの港湾は一体として考えるべきであるとの判決があったことから経営統合された。競争による経済効果と統合による効果のどちらが勝るか、伊丹、関空の例がどうであるかは、皆さんで議論願いたい。

NY/NJの例では、多角化により多くの収益源をもっており、それが空港使用料の低減に向けられることも考えられるが、リスクヘッジも同時に考えられる。統合により競争力がなくなり、独占力の行使が危惧されるが、英国ではプライスキャップ規制が行われているし、外貨については行為規制により対応可能でないかと考えられる。

## 結びに代えて－関西3空港に関する議論のための問題提起－

### 1. 出発点としての現状認識

- ① 関西3空港はそれぞれ十字架を抱えている。

伊丹：騒音問題、発着回数制限

関西空港：多額の負債

神戸空港：年間2万回という限られた発着回数

- ② 伊丹の廃港問題

当初関空が完成すれば、伊丹は廃止するはずだった。しかし国土交通省では、仮に伊丹が廃止されても新空港の建設を推進するという解釈である。

1980年航空審議会中間とりまとめにおいて、公害等調整委員会から大阪国際空港の存続問題についての調停を受け、存続が明記された。

その根拠は、二本の滑走路を有する伊丹（年間13.5万回の容量）を廃港すると、開港当時一本しか滑走路を有しない関空（同年間16万回）では関西圏の航空需要を担えないという現実的な問題があったからである。

### 2. 論点

- ① 空港整備で国はどのような役割を果たすべきか。空港は理論的に厳密な意味ではなく、現実問題として市場の失敗が生じる。空港の建設整備については、利潤動機に基づく民間には馴染まない。関空の二期事業を上限分離でおこなったことは、これを政府も認めているからとも考えられる。

またアジア各国の空港と、平等の基盤で競争ができるかも問題である。

- ② 空会社の経営問題は、土地造成という市場の失敗が生じる部分を民間でそれも借入金で建設したことによる。
- ③ 2005年の伊丹規制を実施したが、関空に全てが移行しなかった（札幌・沖縄線）。これから明らかなように、伊丹は関空とは補完関係であり、伊丹の減便を補ったのは神戸であることから関空と競合関係にあるのは神戸である。内際乗り継ぎを充実させるための方策としては、伊丹の廃止は後ろ向きの考えである。
- ④ 港統合の是非について、空港間競争の利益と統合の利益、どちらを優先するかである。神戸及び八尾・但馬・南紀白浜を加えるべきか。

- ⑤ 伊丹廃港論の是非
- ⑥ 港と地域の連携において、関西のイノベーション、地域のイノベーションをいかに活かすか知恵を出し合い、空港をどのように地域の発展に活用していくか考えていかなければならない。

## 日本経済新聞抜粋記事

「民が生み出す経済圏。空路がビジネス拠点を網羅する」

LCC を利用し雇用の機会が増え、マレーシア空港から広がった。イギリス人はスペインに別荘を持ちそれを管理するメイドを LCC で移動させている。

日本は少子高齢化で介護は誰がするという問題がある。新しい雇用の機会、新しいビジネスを見つけてゆくときに、外国人労働力、そしてその移動を容易にする空港の活用の仕方も考えていかなければならない。

### 【 質疑応答 】

- ① 九州新幹線ができた時に飛行機との関係について具体的に教えて戴きたい。
  - JAL・ANA の需要は減っているが、LCC を加えると全体の航空需要は減っていない。航空は競争的対応がとれる余地がある。JR 東海も、リニア開業後航空は残ることを前提に需要予測をしている。
  - 安い=悪いではないサービスを LCC は提供している。成田空港で失敗したのは門限があったためである。短い折り返し時間で機材と労働力の生産性を高くすることでコストを抑えている。実は一人当たり人件費は LCC の方が高い。パイロットの着陸回数も、かつての JAL 国際線の年間回数を LCC ではひと月でこなしているのである。したがって、遅延があってもそれを挽回して運航できる余裕と低額の使用料金を空港が提供できないと、LCC の経営は成立しない。
  - 関西空港は成田（国際）及び伊丹（国内）のセカンダリー空港である。当然着陸料は安くなくてはならない。伊丹の利益を使い関空の着陸料を安くすることが今回の経営統合の核心であると考え。
- ② 競争力により九州に行く人も増えたのか。
  - 新規需要も開発した。
- ③ 全ての都市を結ぶと、都心の競争力を考える必要があるのではないか。
  - 乗継ぎによって Hub & Spoke は効率的に都市間ペアを結ぶことが可能となる、また運賃規制の撤廃もあって、割引運賃によってハブ空港経由便に旅客を誘導することも可能となった。シンガポールでは、イギリスとオーストラリアの需要を乗継ぎによって獲得しようとした。
  - シンガポールはさらにこれを進化させて、乗継ぎだけではなく、入国審査なしに空港の中で国際会議をするという提案をして、国をあげての空港ビジネスのあり方を

考えた。空港は人と物の動きを補佐するのは変わらないが、需要を人為的に創出することで都市の競争力を強化するという考えである。

米国の乗継ぎ案内は多様である。これに対し LCC は 2 地点間直行輸送に特化している。他者と違う戦略を展開することで顧客にアピールし競争に生き残ることができる。とはいえ、ハブ戦略を採用しない LCC のサウスウエストでも、実は 3 割の旅客は乗り継いでいる。乗継客を会社として扱うことで、乗継空港における遅延を避けるためにこれをシステムとして扱っていないだけである。

ハブシステムはアライアンスと結びついて威力を発揮する。全日空が国際線就航したのは 1986 年だが、自前で国際線ネットワークを構築するには日本のインプット・コストが高すぎることから、アウトソーシングによってインプットを外貨化するためにアライアンスを活用してきた。そしてアライアンスメンバーのネットワークに自社のネットワークを接続することで、国際線ネットワークを広げると同時に、他社からの乗継需要で自社便の採算性を確保しようとしたのである。

④ 航空のコスト、総コストがあがるのではないか。

→ 時間コストを低運賃で買っているという見方もできる。あるいは直行便と比較して乗継便の方が 1 日の便数が多くなり、結果的に待ち時間を含めた総旅行時間は少なくなる。交通手段を選択するとき、運賃等の金銭的費用と時間等の非貨幣的費用の総和である総犠牲量（一般化費用）を最小化するように選択するので、ハブ経由が必ずしも旅客の総コストを増加させるとは限らない。地方空港をはじめとした空港使用料を下げられるかが焦点だが、国内航空需要の発掘は工夫により可能である。

⑤ 伊丹と関空で統合することで一定量需要は増えると思うが、消費者の余剰は別として伊丹廃港により伊丹新関空会社等経営会社からのメリットはあるのか。

→ 伊丹廃止は神戸空港にとっては嬉しいが、2 万回という発着枠の制限がある。伊丹規制で明らかになったように、神戸と関空は競合関係にあるので、神戸を増やすと関空へ国内線が入らなくなる。神戸は神戸市の空港（地方空港）であって、その着陸料収入は新関空会社の収入とはならない。また、空域が重なっており、神戸の容量増加には関空の容量低下をもたらす可能性がある。

発着容量が計画で予め決まっているのは日本ぐらいだが、外国は遅延によって容量を拡大している側面もある。技術的に一定時間内に滑走路に着陸できる数は決まっており、飛行機の大きさにより後方乱気流が違うので、一定時間内の着陸回数を最大化するには、大きさの同じ飛行機を集めてまとめて着陸させればよいが、そのためには上空で待機させる必要があるからである。

関空は伊丹のような航空需要の豊かな後背地がない。伊丹を廃止しても関空に需要が全て移行するものではない。

⑥ 神戸の発着回数について打開策はあるのか。

→ 新関空会社に統合するしか方策はないが、その際土地造成の費用負担がネックと

なる。土地の造成は市債によってまかなっているが、これを返していない。

ただ、営業損益では神戸空港は黒字である。

また大震災の後ということもあり、市民の負担を一切かけないという前提で整備されたことから費用につき情報を公開していることは評価すべきである。新関空会社が統合に際し神戸空港の土地造成費用は負担したくないであろうから、神戸市がどのような判断をするかが課題である。

- ⑦ 需要を増やすには発着回数を増やすしかない、またアジアの需要をいかに伸ばせるかであると思うが、行政とともに新関空会社が手を取り合う必要があるのではと思う。伊丹をビジネス、関空を観光で使うとなると、関空へ行くまでの手段を考えていく必要があると思うがいかがか。

- 成田に LCC ができ、格安のバスが出できた。何故関空は開発できないのか。泉州のバス会社は何故しないのか。何が問題で、新しいアクセス商品ができないのか。成田でできるのだから可能ではと思う。

成田年間発着回数 20 万回であったが最終的に 30 万回にするという。

過去騒音問題で 20 万回に抑えられていた。しかし、都心から近い羽田という競争相が登場したことから、地元は発着枠の増大に合意した。

伊丹に置き換えると、地元合意さえ得られれば、発着回数を現在の 370 発着をから増やすことが可能である。

伊丹、関空全ての発着枠が埋まった時、どうするかも視野に入れておかねばならないだろう。いずれにせよ、今後の成長には空港容量の確保が必要であり、廃港を論じる余地はないと思う。

- ⑧ 南紀白浜と八尾空港の現在の使用のされかたはどうなのか。

- 地域が空港を活性化する努力をして成功した例として、能登空港、北九州空港、そして南紀白浜空港が挙げられる。

白浜線は赤字路線ということもあり、それを運航していた JAS を合併した JAL は、他路線と機材を共用し、供給側の論理で経営していた。それを、ダイヤ、運賃について地元で提案し社会実験をして需要を増やした。このように、地元の空港として積極的に空港・航空会社に働きかけるという経験が関空も伊丹も乏しいといわざるをえない。八尾空港は石油が漏れていて、地面を他の用途に使用できないといわれている。ビジネスジェットの利用が考えられるが、実は日本の空港着陸料が小型のビジネス機に対応したものとなっていない。また CIQ をはじめとした特別対応を日本はしてくれないこともあって、成田空港ではなくソウルに向かっているのが現状である。

しかし成田空港に 2010 年ビジネスジェット専用のカウンターができた。

八尾空港はこうした先例に学ぶべきではない。現状では自衛隊や飛行機好きの落語家を使用しているにすぎない。

- ⑨ 商業用空港で滑走路が 2 つあるというイメージが強い

八尾だとビジネスジェットとして滑走路の長さは大丈夫か。

- 確かに滑走路延長で、就航路線が規定される。しかし英国の短い滑走路しかない空港が、ニューヨーク線を就航させている事例がある。途中の空港で燃料を積む必要があるが、その時間を使って事前入国審査して米国での入国審査をパスするという体制をとっている。滑走路延長に関係なく、八尾も出国審査の業務を整えれば同様のことも可能である。魅力が増せばビジネスジェットでの活用の可能性がでてくるかもしれない。

また離陸には温度が大事であり、暑いと離陸の長さが長く必要である。関空の夏はシンガポール並みであり、滑走路は 4000m なければならないという技術的問題もある。

- ⑩ 神戸の話で貨物は海上だと使えると思うが、空港で貨物を増やせるのではないか。

- 日本から輸出する荷物が減少しており、我が国の Sea & Air 輸送は減少している。

従来 EU までの Sea & Air 輸送を担っていた香港、シンガポール、バンコクにはそれぞれコスト競争力が高い航空会社があつて、日本から船を利用しなくともほぼ同等の値段で直接航空便で輸送できるからである。

また海運がリードタイムを減らすことで、中国間についてはコンテナ船が空から貨物を奪い返している。

神戸港の輸送が何故減少したかという点、①24h 荷役をしていなかった。②瀬戸内海では pilot 乗船の必要があり、余分に費用がかかる点を指摘できる。

元来、神戸は輸入港であり、大阪は輸出港であることから、各港でそれぞれ港費がかかるため、横持ちコストを負担する必要があつたが、これを解消するため阪神港の統合がなされた。ニューヨークのように、これらを空港と統合するかどうかは今後の課題となる。

なお貨物については、産業構造、どこでどういった種類の貨物が発生し、それがどこに運ばれるかによって、空港や港湾の果たすべき役割が異なることから、これを考え、戦略的に地域として工場立地を含めて土地利用に何らかの工夫をする必要がある。

- ⑪ 沖縄の貨物ハブについて関空か神戸で実施できないか。

- 沖縄はアジアに 1 時間近いことは大きい問題である。

LCC の就航は成田より関空が有利ということは先に指摘したが、LCC は 1 機あたりの座席数を増やしていることから、旅客が耐えられる運航時間は 4 時間が限度とされ、就航可能路線数が多いことも関空は有利ではあるが、沖縄の方がさらに有利である。

貨物も沖縄には負ける。24 時間荷役が出来る等の条件があれば良いが、関空は橋をわたるのが高い。顧客志向で空港がどのようなサービスを行えるかが課題である。

- 沖縄振興策の一環として、着陸料が半額に減額されている優位性を忘れてはならない。同時に、沖縄県からの要望で、輸送費のコストがかかることが問題だとして、沖縄航路に限りカボタージュが外船に解放されている事実もある。

- ⑫ 関空の顔になる航空会社がないとビジネスとしてなりたたないのではないか。

- エアラインが HUB を選ぶといことである。しかし関空は違う。一つの航空会社に依存するということはリスクもある。ある特定会社に依存するのが問いか考え方の違いである。
- ⑬ 関空において、LCC が世界的な顔となるか。
- 関空についても、IATA と着陸料相談した。  
 実は着陸料は航空会社によって差別してはいけない。可能性としては、あらゆる会社が割引の待遇を利用できるようにしている。そこで着陸料は同じだが LCC につき、専用ターミナルを作った。  
 LCC は着陸料をはじめとした空港使用料水準でどの空港に乗り入れるか決めている。関空は LCC について適したアドバンテージを持っている。
- ⑭ 貨物にしても、旅客にしてもこれからの経済情勢を考えると、他国において課題となることはないのか。他国の課題により日本が優位に立つことができることはないのか。
- 中国はサービスが下手である。奉仕するのを嫌がる。GDP の成長とともに、人件費が上がってきている。アジアの中心は西に移動している。今はコンテナの荷動きが増加しているのはベトナムである。  
 第 3 次産業について、米国のように、日本は生産性を高くしてゆけるかが課題である。中国は付加価値の高い第三次産業中心へと産業構造の転換が今後できるかが課題である。  
 旅客の動きというのは、IT 化の進展で動かなくても良いという発想もあるが、中国も空港がボトルネックで問題が出てくる可能性がある。上手く実施するのは、香港、シンガポールである。ただ中国は国土と人口が多いので、今後も量的には発展するであろう。  
 上海は手荷物につき事故率が高い。  
 そこで日本の企業は、別会社を作り指導した。  
 サービスがお金になるという発想が中国にないということが課題だ。
- ⑮ 空港が拠点空港、地方空港に分類されているが決めるのは誰か。2 万回を決めるのは誰か。
- 国である。空港法を空港整備法に改正のときに分類が決められた。
- ⑯ 神戸が発着回数を増やして欲しいと言っても不可能なのか。
- 国が YES と言わなければならない。
- ⑰ 神戸の政治家が頑張ったら上手くいくのか。
- 兵庫県選出の有力政治家に伊丹論廃止論者がいた。しかし一人で言ってもどうもならない。
- ⑱ 神戸市に 2 万回の話があったが、3 空港のあり方が 2 万回の根拠ではない。法令ではなく合意という感がある。神戸市も国交省が書いた文章に同意した。  
 影も形もなかった状態で文書が依然と活着ているように感じる。  
 年ベースでは超えているが 1 日 3 便ぐらい空いている状況である。

今後も、2万回の発着回数を埋める努力を神戸空港がすれば、圧力となり変わるのではないか。

→ 具体的な数値ではなく、合意の形をとりながら数値を周知して数値が一人歩きしている。

環境が変化するとき、このままで良いのかという議論がでてくるのではないか。企業が戦略的に成功するかどうかは、経営環境が変化するときどれだけ適合できたかが重要である。同様に、環境が変化したときにこのままでよいのかどうか、後手になると失敗する恐れがある。

実際、航空分野でも日本は環境変化への適合ができず、95番目にオープンスカイに入るといふ出遅れが起きた。

⑱ 他の国では、規制はあるか。

→ 昔は規制があった。廃止をして現在、日本飛ばしが始まっている。アジアの各地からNY直行便もある。

⑳ 何故日本は変えられないのか。

→ 成田の容量がいっぱいという言い訳をしてきた。また自国の需要に対応すればそれでよいという後ろ向きの考え方もあった。

実はサンディエゴ線の開設の際、シリコンバレーが近くインド人が多いことが航空企業路線戦略に大きく影響していることを忘れてはならない。彼らがインドに帰るのに成田経由で乗ってもらえば採算が取れると踏んだが、10年前まで日本はこのような考え方は出来なかった。

㉑ 関空は冬が使えない。伊丹は大阪の北摂にあり航路が大阪の真ん中を飛んでおり、高さが制限されている。大阪がそれだけ高いオフィスを建てても入らないと思う。

伊丹があることに対して都市に与えた逆の影響があるのか。

→ 大阪は余っている土地がある。

対価と利益のどちらが大きいかというと、北摂地方中心であると国内線に乗るが、関空に移ると全部関空に需要が移るわけではない。

都心に近い空港は世界的に見直されている。

大震災で仙台空港事態が水没した。内陸空港の利点を改めて気がつかされた。

伊丹については騒音対策費という多額の対価があるが、それを上回る利益があるのでと思う。

また伊丹の旅客は単価が高いのでエアラインにとり利益がある。

関空は満席でも利益がない。その中で専用ターミナルを作ったことにより、LCCは空港使用料を下げたため経営が成立している。

今までコストの低減が単独ではできなかったが、伊丹との経営統合により可能となった。

→ 大阪市内の高さ制限について：

制限があること自体が悪影響であるとの認識は問題がある。パリの街並みが評価されているのは、ナポレオン三世の高さ制限によるもので、それにならって当時の（大阪市立大学と縁の深い）大阪市長「関 一」が御堂筋の高さ制限（そして今日に通用する地下鉄御堂筋線の整備）をした功績を忘れてはならない。

経済効果に、都市景観に関する考慮も必要がある。

② 伊丹空港と神戸空港のメリットを考えと神戸空港を廃止したらいかがか。

→ 廃止すべきは関空であるという人もいる。

昔は、関空は神戸に計画された空港であった。国も神戸市長も神戸に作る予定であった。

③ 雇用の喪失と言う話があったが内航船の雇用確保についてどうお考えか。

→ 外航船はコスト競争力をどうやって作ったかと言うと、多国籍化の深化で対応した。

仕組船という海外直接投資により、日本も外航について十分対応できたが、内航船と外航船は分けて考える必要がある。

多国籍化が海運の分野ではできたが、航空の分野では外資規制が EU とオーストラリアを除いて未だにある。

日本の航空会社でありながら、中国と米国、若しくはヨーロッパの輸送を担えるような外資規制の撤廃をしてはどうかという動きがある。メリッツ・モデルでは、海外直接投資はインプット・コストを安くするだけでなく、生産性が高くなるということを実証している。

間接投資よりも直接投資をする方が有効である。

実際、海運会社は本社機能をシンガポールへ移そうとしているが、それが資本としての判断である。

では米国は何故、コンテナ船を見捨てたかと言うと、コンテナ船がもはや戦略産業ではなくなったからである。

元来有事輸送のためのリザーブというシステムが米国にはある。

国防総省は民間航空機の有事輸送について、正規の運賃を支払って活用している。リザーブ制度に入っている航空企業のメリットは、公務出張旅行に優先的に使うという「フライ・アメリカ」というプログラムに参加できるぐらいである。

米国は海運の有事輸送について、補助金を垂れ流しにしている、便宜置籍に反対していた。それを航空が担うようになったというべきかもしれない。

有事輸送の話は経済学の枠を超える。政策目標として有事輸送にどれほどの優先順位があるのか考える必要がある。それは価値判断を伴うが、議論の前提としてコストをはじめとした情報の提供が不可欠であろう。

いずれにせよ、高コスト構造のまま国際競争に日本の会社は生き残れるか。生き残って初めて有事輸送が議論できるのではないか。航空は海運の後を追っている。

ただ、運ぶものも貨物か旅客の違いがあって、注意する必要がある。貨物は片荷輸送だが、旅客は絶対に帰ってくる。

→ **有事輸送について：**

民間航空がそれほどの危険を冒してまでやる必要があるのか疑問である。航空自衛隊が運航する政府専用機もあり、ソマリア沖の海賊対策（日本商船隊保護）のため海上自衛隊が派遣されている事実もあるためである。

**シー&エア輸送について：**

- 仁川を経由地としたシー&エア輸送成功の背景には、仁川港ならびに仁川空港の整備もさることながら、かつては日系企業が圧倒的だった青島に韓国系企業が進出し、その集積があって、初めて貨物輸送需要が発生しているという事実を忘れてはならない。なおその後、青島の航空ネットワークの整備、そしてそれを後押しする韓国政府による中国との山東省に限定した部分的オープンスカイの締結によって、大韓航空による空輸がこれにとってかわったことも申し添えておく。

以上

議事録担当 遠藤 小百合