

## 関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム講演録

日時：平成25年11月15日(金)

場所：ホテルオークラ神戸1F松風の間

主催：兵庫県

後援：公益社団法人関西経済連合会

- 開会挨拶：兵庫県知事 井戸 敏三 . . . p 1
- 基調講演：「空を変える、日本が変わる」  
- 戦略的インフラの国際競争力の強化と新関西空港モデル実現に向けた挑戦 -  
新関西国際空港株式会社 代表取締役社長 安藤 圭一 . . . p 2
- パネルディスカッション：日本の成長エンジンとしての関西圏空港の最大活用  
. . . p 8
- コーディネーター：日本経済新聞社 編集委員 磯道 真
- パネリスト：新関西国際空港株式会社 代表取締役社長 安藤 圭一  
関西大学商学部 教授 高橋 望  
公益社団法人関西経済連合会 会長 森 詳介

## 開会挨拶

兵庫県知事 井戸 敏三

皆様、こんにちは。フォーラムの開催と同時に雨もあがりましてので、幸先もいいのではないかと、このように思っております。今日は大変お忙しい中、安藤新関西国際空港株式会社社長に基調講演をしていただき、その後のパネルディスカッションでは、関経連の森会長はじめ航空需要に詳しいパネラーにご出演いただきます。先日も新関西空会社が増収増益で、今期の見通しを上向きに変更されました。ということは、LCCの影響も非常に大きいと思いますが、使えばお客も増えて収益も上がるということを実証していただいているのではないかと思います。空港という装置産業ですから、この装置を作った後にいかに活用していくか。これが航空経営の基本じゃないかと思うのです。そういう意味からすると、既に平成22年に地元自治体と航空局と関西財界と懇談会を開いて、3空港を一元管理していくことが望ましいという基本方針を出しているわけでありまして。この基本方針に則してこれからの政策を展開していく。手順は入れ替わるかもしれませんが、手順を追いながら基本方針の実現を目指していく。これが関西における3空港問題の基本姿勢だと思っています。もう既に国の飛行場であります伊丹空港と関西空港が新関西空会社で一元運用されているわけでありまして。この成果が先ほど触れましたような実績に現れているわけでありまして、ぜひこの中に地方空港の神戸空港も入れていただく、そのような基本方針をぜひ再確認をしていただければなと、このように思っている次第でございます。ただ、伊丹につきましてもまだ大きな制約があります。例えば一番の代表である運用時間、便数は地元との関係がありますが、国際チャーター便もオウンユースしか入れられないという制約があります。そして、神戸空港自身は海上空港なのに、7時から22時までの時間制限があるし、1日の離発着回数60、30便という制約が課されています。これらもそろそろ見直していい時期にきているのではないかと。私も観光キャンペーンなどで香港や中国あるいはベトナムとかシンガポールを回りましたときに、どうして伊丹とか神戸には入れないのでしょうかと聞かれます。それでそのとき答えているのは、皆様が入りたいという圧力をもっともってかけていただいたら、国も動き始めるのではないかと。そのような意味での努力がこれからも必要ではないか。特に神戸空港に関連して私が提案しておりますのは、羽田最終便として神戸空港に23時半頃に着く便を作っていただいたら、三宮まで30分に出てきて、JRなり私鉄を使って阪神間に電車で帰れると非常に利便性が高くなるので、検討していただいたらいいのではないかと常に主張させていただいておりますが、なかなか実現しません。また、中国もLCCに非常に大きな関心を持ち始めておられますので、じゃあどこに乗り入れていくのかという相手探しの検討も始まっているのではないかと。こんなことを考えましたときに、我々が受け皿体制を整備していく必要が非常に高まっているのではないかと。宝の持ち腐れにしないように、ぜひ関西全体の取り組みとして進めていただいたらありがたいなと、このように考えております。このフォーラムは平成23年、24年そして今年度と続けさせていただいております。今日も大勢の皆様がこのようにお集まりいただいて関心を示していただいているということ自体、大変心強いものがございます。そのような意味で、ぜひ皆様方の共通理解のもとに3空港一元化に向けて推進を図らせていただければと、この熱い思いを込めまして、冒頭の御挨拶にさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいいたします。

< 基調講演 >

## 「空を変える、日本が変わる」 - 戦略的インフラの国際競争力の強化と新関西空港モデル実現に向けた挑戦 -

新関西国際空港株式会社 代表取締役社長 安藤 圭一

ただいま御紹介いただきました安藤でございます。今日はこのような素晴らしい場所で、皆様にお話できることを光栄に思っています。

今日は、関経連の森詳介会長もお見えになっていますが、先般、アメリカで関経連によるミッションがありまして、ご一緒させていただき、アメリカ国務省や通商代表部とお話をしてきました。一言で言えば、日本が復活し始めているという期待感を皆さん何となく持っていらっしゃるようでした。アベノミクスは凄いじゃないか、ぜひ成功してほしい、少なくとも3年間は安倍さんにやってほしい、という声をよく聞きました。昨年アメリカに行ったときは、日本はどうしてTPPに入らないのか、という話が多かったのですが、今回は、日本がTPPに入ってよかった、日本が入ることによってスケジュールが遅れるのではないかと心配していたが、むしろ逆に日本がリードしている、というお話を聞くことができました。

TPPについては経済的な問題もありますけれど、安全保障の面もありまして、経済連携なくしては安全保障もないという考え方がベースにあると思います。それと今回、アジアが急成長しているため、基本的にリバランス政策が必要で、アジア・太平洋地域のウエートを上げていくということでした。

アジアのマーケットがどんどん拡大していることが背景にあって、アメリカは貿易をいかに拡大していくかということを考えています。ちょうどシェールガスの生産が進み、エネルギーコストが大幅に下がり、ものづくりの企業が強くなっています。もう一度輸出を強くしようという動きがあり、アジアのマーケットへしっかりコンタクトをしていこうということが背景にあります。そういう意味でTPP参加はまさに成長するアジアを象徴するような一つの大きな流れで、日本もTPPに参加することによって、人・モノの流れがさらに加速するような感じを受けました。

成長するアジア・太平洋マーケットですが、アジアの中間所得層の推移を示したデータを見ますと、基準となる2009年では、ヨーロッパや北米が多いのですが、2030年代には圧倒的な数の中間所得層がアジア・太平洋に生まれて来るのです。また、航空業界を見ますと、世界の航空旅客輸送量予測（2011年～2031年）によると、アジア・太平洋地域が年率6.6%で成長して約4倍に増え、2031年には北米やヨーロッパを超え、世界最大の市場になります。

一方、ジェット機の機材がどうなるのかを見ました。2011年～2031年を予測して比較したのですが、2031年には倍増する形になっています。エアラインの競争はものすごく厳しいですけれども、航空産業に携わる炭素繊維もそうだし、エンジン回りもそうだし、航空機部品関係もそうなのですが、本当に航空業界は大きな成長産業なのです。特にエアバスのA320やボーイングの737などの機種が増えてきます。これらの機材はLCCがよく使っており、LCCが大きくなることを示唆しています。今非常に人気あるB787とかA380、三菱のMRJも伸びていくでしょうが、基本的にはLCCがアジアを中心にどんどん増えてくるということです。

そういった中で、アジアにおいては空港の拡張競争がどんどん進んでいます。アジアの主要空港別旅客数増加率について、2004年を100としてどこがどう伸びているかを見ますと、やはり北京空港や韓国の仁川空港とかシンガポールのチャンギ空港や香港空港100を上回っています。羽田が100

ぐらいで、成田、関西、中部、伊丹は100を下回っています。アジアの中でも日本が大きく劣後していて、日本の中でも首都圏に比べると関西がどんどん引き離されているというような傾向になっています。そういう中で、東京オリンピックの決定とか富士山の世界遺産登録などを踏まえると、首都圏がさらに成長して、関西との格差がさらに開くばかりでしょう。

空港については、仁川空港やチャンギ空港にどんどんハブを奪われており、港湾についても、釜山港がどんどん強くなっています。ようやく日本も危機感を持ち始めて、阪神港を強くするとか、伊丹と関空を統合するとか、反転攻勢に出始めているところでもあります。東アジア、東南アジアを含めたアジアの経済圏が形成されてくると、人・モノの流れを含めたボーダレスな世界が実体化してくると思います。

その中で空港や港湾は成長戦略の一つであるということです。新興国においては空港、港湾を強くしないと国が成長できません。国家戦略として拡張競争をやっているわけです。

日本においても、ようやくアベノミクスによってインフラに光が当たり始めています。成長戦略の1つの柱になりかけているところです。

こういった観点からしますと、関西に関空と伊丹と神戸の3つの空港があることは、関西にとって大きなポテンシャルです。東京は、成田と羽田で6本滑走路がありますが、関西においては、関空に2本、伊丹2本、神戸1本と、全部で5本の滑走路があります。しかも関空と神戸は海上空港で、伊丹は都市型空港です。そういう意味では、ビジネスからレジャーまで、様々な需要を3つの空港でシェアしていけると思います。

空港だけでなく、阪神港や高速道路といった陸・海・空のインフラが一体化することによって、関西の人・モノの流れをスムーズにしていくことに期待が持てると思います。関経連も、ポート・オーソリティ構想を掲げておりますけれども、将来的には陸・海・空の一体的運用という方向にいくべきかと感じております。まさに国家戦略として、空港を核としたインフラ戦略、あるいはサプライ・チェーン戦略をしっかりと進めていく時期に来ていると思います。

実際にニューヨークやロンドンを見ましても、ニューヨークにはジョン・F・ケネディ、ラガーディア、ニューアークの3つの空港があります。ロンドンにはヒースロー、スタンステッド、ガトウィック、ロンドン・シティの4つの空港があります。このように、今の主要都市には複数の空港があり、うまく機能分担して使っています。そういう意味では、関西にも3つの空港があるわけですから、しっかり活用していく方向性がないのではないかと思います。

関西は首都圏に比べると、アジアに1時間近いという優位性があります。その上、関空は24時間運用なのです。今、関空では、フェデックスに賃貸する大きな倉庫の工事をしています。2014年の春に稼働を開始する予定で、アジアと北米を結ぶ一大ハブ拠点が出来上がります。成長するアジアと北米を結ぶ重要な結節点になるわけです。

TPPやLCCも、人・モノの流れを拡大していくと期待されています。関空は現在、日本で最大のLCC拠点になっています。10社のLCCが入っていますが、さらにアジアのLCC誘致に向けてプロモーションを行い、積極的に取り組んでいるところです。

インフラ整備やハブ機能という点で、日本はアジア諸国に負けているわけですが、日本は航空戦略を大きく転換しようとしています。キーワードはオープンスカイ。これは航空自由化の推進ということです。それとLCC戦略。スターフライヤーやスカイマーク、新興エアラインも含めたLCCの参入を促していこうという戦略です。それと、我々が今直面している空港経営改革とコンセッション。この3つの大きなトレンドがあります。

オープンスカイ戦略を見ますと、従来は海外のエアラインの乗り入れ、便数等については国家間で決めなければならなかったのですが、航空会社が自由に決めてよろしいということになりました。成田や

羽田もどんどんオープンスカイの対象になっています。現在、日本は23ヶ国・3地域との間でオープンスカイ協定を締結しており、中国とも2012年8月にゴーサインが出ましたが、尖閣諸島の問題があったので、現在中国に関しては全部ストップしています。ピーチも中国の春秋航空も含めて飛びたい航空会社がいくつもあるのですけれど、現在、動きがない状況です。しかし、アジアをはじめ、オープンスカイで空港を開放していく流れができています。

昨年、日本ではLCC元年ということで、3つのLCCがスタートしました。関西を拠点にANA系のピーチ・アビエーションが、成田を拠点にジェットスター・ジャパンとエアアジア・ジャパンがスタートしましたが、新聞などで報道されているように、ピーチが一人勝ちのような形になっています。エアアジア・ジャパンはエアアジアとANAでスタートしたのですが、うまくいかず、エアアジアが撤退して、ANA100%出資のバニラ・エアとして再出発しました。

エアアジア・ジャパンとジェットスター・ジャパンは混雑している成田を拠点にしています。それに比べてピーチ・アビエーションは、幾らでも使える24時間空港の関空をベースにしています。更に、関空はターミナル2というLCCに特化したローコストターミナルを作って非常にコスト的に優位なのです。ジェットスター・ジャパンやエアアジア・ジャパンは、アジアの成功事例を日本に持ち込んできたのですが、なかなか難しかったようです。ピーチはANAの指導も非常によかったのですが、日本的なLCCとしてスタートし、好調に推移しています。現在、ターミナル2は、実質ピーチ専用になっているわけですが、とても枠が足りない状態です。今後、現在の10機から20機体制に倍増することなので、ターミナル3の計画が始まっています。さらにアジアのLCC誘致もやろうとしていますし、ジェットスター・ジャパンも関空を第二拠点にしたいという意向があるようで、そうすると現在計画中の第3ターミナルでも足りないという状況になってきています。それほどLCCは急成長しているということです。

海外のLCCの状況について、エアラインの旅客数ランキングを見ますと、アメリカのサウスウエスト航空が国内線で最大のエアラインになっています。イギリスのライアンエアは国際線で1位になっており、2位はフルサービスキャリアのルフトハンザ航空ですが、3位にはLCCのイーゲージェットが続きます。先般、春秋航空のトップとお話しましたが、近距離の移動は全部LCCになるだろうと言っていました。ヨーロッパ、アジアもビジネス客を含めて、どんどんLCCに変わっていっちゃいますよと。フルサービスキャリアは、中長距離でビジネス中心に快適さを追求していくような形になるのではないかと思います。ただ、最近の記事では、LCCであるシンガポール航空のスクートがB787を導入して、中距離以上の路線を就航させるという戦略になっていました。フルサービスキャリア、新興エアライン、そこにLCCが加わって競争が大変激化してきている状況にあるわけです。

3つ目の空港経営改革の話です。今現在、日本に空港は100ぐらいあるわけですが、国管理空港は28空港で、我々のように特殊法人になっている空港が、成田、関空、伊丹、中部です。その他、神戸空港のような地方管理空港があります。国管理空港の営業成績がどうなっているかを見ますと、2011年度は、新千歳とか、小松とか、熊本ぐらいが黒字になっていますが、大半の空港が赤字です。このままでは厳しいということで、先日、民活空港運営法が可決されました。民営化して、もっと自由な経営をさせることによって収益を上げるような形に持っていくという方向に舵が切られました。

現在、国や地方管理空港の着陸料は全部一律に決められており、自由に着陸料を下げることはできません。加えて、ターミナルビルの所有者と空港の経営主体が別々です。空港経営は、ターミナルビルの収益が重要で、その収益を原資にして着陸料を下げたり、エアラインのコストを下げたりして、ネットワーク拡充に繋がっていきます。そうすると、たくさんのお客様に空港を利用いただき、商業系の物販、飲食、ホテルで収益が上がります。その収益を航空系のインセンティブとして用いて着陸料を下

げる...という好循環が生まれます。空港とターミナルビルの経営主体が分かれていると、このようなサイクルを作り出せないわけです。ですから、今、仙台空港も先行してやろうとされていますけれども、コンセッションという形で空港とターミナルビルの運営権を1本にまとめることによって、そういった好循環のサイクルを作っていこうという取り組みがなされてきています。

混雑空港であります羽田、成田についても、変化が見られています。飛んできたいといっているエアラインが多いにもかかわらず、発着枠の制限等があって、飛んでこられませんでした。これは、日本の成長を阻害していたと思います。しかし、ここ数年の間にとんどもんども拡張が行われて、羽田は国内線だけだったのが国際線を飛ばせるようになりました。そうすると成田が危機意識を持って運用時間の延長ができないかと言い出しています。

それに加えて東京オリンピックが決まったことで、羽田は5本目の滑走路を造る必要があるのではないかと、羽田 - 成田間を高速地下鉄道で結ぶとか、あるいは羽田と都心を高速鉄道で結ぶとか、こういったプロジェクトが目白押しになってきています。オリンピックで当然海外からお客様が来られます。関西は京都、大阪、神戸といろんな観光資源を持っていますので、関西にも寄っていただけるよう頑張っていかなければならないと考えています。

関空、伊丹が経営統合して、伊丹が元気になりました。発着回数、お客様の数も右肩上がりになってきました。関空については、尖閣諸島問題以降、中国からの利用客が激減し、韓国との間でも竹島問題などがあり、正直、中間決算も厳しいかと思っておりましたが、台湾、香港、東南アジアの方々が円高修正や観光立国に向けたビザ緩和のおかげで日本へたくさん来てくれています。こういった国からのお客様が中国や韓国のマイナス分をカバーし、さらにイスラム圏の方、マレーシアやインドネシア、欧米のお客様も増えてきました。

今年は何が何でも訪日外国人1,000万人を達成しようと、成田、羽田、関空、中部が頑張っています。最終的には2,000万、3,000万人に持っていこうという大きな流れが来ています。

また、インフラ輸出もアベノミクスの成長戦略の大きな柱になっています。空港だけに限らず、新幹線や高速道路、港湾、上下水道もそうです。今まではODAでお金を出して、建設などに日本の企業は携わっていたわけですが、日本は建設だけでなく、オペレーションの力も凄いです。先般の東日本大震災でも新幹線を事前に止めることが出来たという事例がありますし、空港も、混雑している羽田や成田を安全に運航させています。現在アジアで色々な空港のリノベーションや建設が始まっており、日本のオペレーションのノウハウが欲しいという声が多くなっています。先般、我々はミャンマーで手を挙げて頑張ったのですが、結局、韓国の仁川空港に負けてしまいました。国家戦略として、官民挙げて勝つためにはどうすべきかを含めて、インフラの輸出戦略をもう一度見直そうということで、打ち合わせが始まっています。

こういった大きな流れの中で、新関空会社は経営戦略を立てています。我々の空港ビジネスモデルの変革と新関空モデルを見ていただきたいと思います。アジアのリーディングエアポートにしていこうと、「空を変える、日本が変わる。」というキャッチフレーズの下、新関空モデルを実現していこうと、3年間の取り組みを始めています。

例えば、カスタマーズアイ。ここでいう「カスタマー」は、エアラインや、空港で出店されているテナントも入っています。エアラインあるいはテナントが儲かるようにすることで、たくさんのお客様が利用されることに繋がるよう、カスタマーズアイを徹底しています。

次に、料金戦略です。国管理空港、地方管理空港については、一律の料金体系ですから、それぞれの地域の特性に合わせた戦略がとれません。日本の着陸料は他の国に比べて圧倒的に高く、先般もIATA（国際航空運送協会）のトップの方が来られましたけれども、日本の着陸料をもっと下げられないのか。

これではエアラインは飛んで来られませんよと仰っていました。これは、エアラインがどんどん仁川に流れた原因の一つでもあります。

関空の着陸料は成田より10%高かったのです。少なくとも成田には追いつかないといけなかったのですが、10%下げる原資がなかなか難しいので、5%ですが11年ぶりに値下げを行いました。その後、成田が5%下げましたので、引き続き10%の差が残っていますが、いい方向に来ていると思います。また、初年度は着陸料を80%減免しています。残る20%を自治体、経済界に支援していただいて、初年度の着陸料はゼロになっています。加えて、2年目は50%、3年目は30%着陸料を下げることによっていろんなエアラインを引っ張ってこようとしています。ほかにもオフィスの賃料や空港の使用料についても魅力ある提案をし、ネットワークの拡充に力を入れています。

LCCに大きく力を入れているのは事実ですが、今年の冬ダイヤでも国際線に占めるLCCの割合は約20%です。来年度には25%に持ってこようとしています。残りの75~80%はJALとかANAといったフルサービスキャリアです。フルサービスキャリアにとっても着陸料を下げるによってネットワークの拡充とか、新路線を飛んでいただけるようお願いしているところです。特に今、JALには関西から欧米路線を通してほしいとお願いしております。来年、関空は20周年でありますから、ロンドンあるいはロサンゼルス路線をぜひ戻してほしいとお願いしています。ANAにはアジアの路線を復活してほしいとお願いしています。

貨物ハブについては、フェデックスがスタートすることによって関西の物流が大きく変わります。いかにしてフェデックスのアジア-北米の便をうまく使うかを考えていく必要があると思います。

次にローコストオペレーション。これは空港として当然必要なことだと思いますが、取り組んで参りたいと思います。

また、伊丹を含めて環境先進空港に向けた取り組みも行っています。関空では太陽光のメガソーラーが来年の初頭から稼働しますし、フェデックスの屋根にもソーラーパネルが設置してあります。近々関西電力と共同で、自動車を含めて空港内の全ての動力を水素で動く形にしよう、検討を始めているというところです。

また、海外に我々のノウハウを提供していくということで、成長するアジアの色々な空港の経営に参画することによって、企業価値を上げていきたいと考えております。

コンセッションについてですが、経営統合法のことを御理解いただきたいと思います。統合法に書かれている我々の使命は、伊丹の資産を使いながら、早期に政府補給金への依存体質から脱却して、1.2兆円を超える借り入れの返済を進め、バランスシートを改善させることです。早ければ来年度中に伊丹と関空の運営権を民間へ売却し、関空の債務の早期かつ確実な返済をしてほしいというのが大きな柱になっています。我々としては、来年度中にこのコンセッションの実現を図りたいということで国と議論をしているところです。

従来、インフラは国や自治体が運営管理しているものが多かったのです。そこに民間のノウハウを入れることで、さらに使いやすく便利で、競争力のある事業に変えていくということで、新たなインフラの運営モデルを構築しましょうということが、コンセッションの大きな背景になっています。コンセッションについては、有料道路等の小さな例がありますが、これだけの大きなインフラをコンセッションするということは初めてで、海外からも非常に注目を集めており、慎重に議論をしながら進めていく必要があるのではないかと考えています。

民営化の事例といえますと、JRの例が一番に思いつくわけですが、JRは民営化後に非常に活性化しています。高速道路のサービスエリアも民間の力を入れることによって非常に活性化しています。空港も上場したらいいのではないかとという話もありますが、上場となると、外資を含めたいろんな投資家

が入ってきます。そうすると、投資家が空港の土地、滑走路を含めた所有権も持つ格好になるわけで、安全保障上や災害時の対応などで問題が出てくる可能性がないとは言い切れません。その意味で、インフラの資産等の所有権は引き続き国が持っていることが大事だという考え方がベースにあります。ですから、上場という選択肢はなかなか難しいのです。我々の考えとしては、空港施設の所有権は国が100%持っている格好で、運営する権利だけを、期間を30年とか50年に区切って民間に委託するというやり方なのです。欧米ではPFI（民間資金を利用して民間に委ねる手法）、PPP（官民パートナーシップ）がインフラに利用されてきています。先般ドイツのライプツィヒで会議があったときも、PPP、PFIの話ばかりでした。先進国は財政的な余裕がないわけです。こういったインフラを維持管理していくためにはどうするかという議論の中で、やっぱり民間資金にバトンタッチすべきじゃないかというような考え方を皆さんベースに持っていました。

我々としては大きな変革を感じています。TPPにも参画しましたし、法人税も下げる方向にありますし、消費税は上げるということがはっきりしました。アベノミクスの3本目の矢である成長戦略を我々自身がうまく成功させないといけません。そのためには、関空、伊丹のコンセッション、神戸空港の活性化はとても大事です。阪神港を含めてこういったインフラをうまく活用してどう地域の活性化につなげていくか。関西は日本のシリコンバレーになるかもしれません。関西というのはシリコンバレーのようにもともと企業家精神が旺盛なところで、大学、大企業、技術力のある中小、中堅企業もいるわけです。ポテンシャルは間違いなくあるので、関西を活性化していくということの一翼を担えればと考えています。これからもどうぞよろしくお願いいたします。

ありがとうございました。

<フォーラムパネルディスカッション>

日本の成長エンジンとしての関西圏空港の最大活用

コーディネーター：日本経済新聞社 編集委員 磯道 真

パネリスト：新関西国際空港株式会社 代表取締役社長 安藤 圭一

関西大学商学部 教授 高橋 望

公益社団法人関西経済連合会 会長 森 詳介

磯 道

皆さん、こんにちは。私、本日コーディネーターを仰せつかりました日本経済新聞の磯道でございます。よろしくお願いいたします。

これからのパネルディスカッションでは、本日のフォーラムのテーマでもあります「日本の成長エンジンとしての関西圏空港の最大活用」について、先ほどの安藤社長の基調講演の内容も踏まえながら、大きく2つのテーマ、「日本の成長エンジンとしての関西圏空港の果たすべき役割」、それから「関西圏空港の最大活用に向けたロードマップ」でパネリストの皆様から御意見をお伺いしようと考えております。

それでは、早速ですけれども、パネルディスカッションに入らせていただきます。

まず最初に、日本の成長エンジンとしての関西圏空港の果たすべき役割ということで、お三方にそれぞれ10分ずつお話をさせていただければと思います。

最初に森会長、お願いいたします。

森

本日のフォーラムのテーマは関西全体の航空需要拡大について考えるということになっておりますが、そもそもグローバル化やスピード化が進んだ現在、人や物をスムーズに輸送する手段なしにビジネスは成り立たないのが現実だと思います。その点で、航空ネットワークがハード面、運用面の双方でしっかりと整備されているということは、その地域の経済が発展するために、最低限必要な条件であると言っても過言ではないと思います。また、一方では航空ネットワークが充実していることが新しいビジネスを呼び込んでくるという面もあろうかと思えます。例えば観光産業について考えてみますと、そもそもそこへ移動する手段がなければ成り立たない産業でありますし、直行便があれば旅行先を選択する上で非常に大きな要素であると思えます。このように、地域の経済と航空ネットワークは密接不可分の関係にありますので、地域の発展戦略を考える上でいかに両者のWIN-WIN関係を構築するかが非常に重要になってくると思っております。関西の場合は、関空、それから伊丹、神戸の3空港と関西経済が、がっちりと歯車をかみ合わせる事が重要でありまして、関経連でもそのための様々な取り組みを進めているのが現状です。その中から本日は関西イノベーション国際戦略総合特区の取り組みを紹介させていただきたいと思えます。

関西の特区というのは医療や健康科学のライフ分野と、それから環境エネルギーのグリーン分野の2つを柱にイノベーションや新産業を目指そうという試みであります。それぞれの分野で先端の研究や開発を進める一方で、物流の改革にも取り組んでおります。関空では今年度から医薬品などの通関手続

に必要な「薬監証明」の電子化実証実験が行われております。これは主に企業とか大学が研究用の医薬品を海外から輸入する場合の手続の簡素化なのですが、これまで書類のやりとりで1週間かかっておりました通関手続が、電子化によって1時間弱で済むようになっております。これも特区の中の取り組みでやっているわけです。医療分野の研究開発競争というのは年々熾烈さを増しています。その中で小さな事例かも知れませんが、物流をスピードアップすることによって、研究開発上のボトルネックを取り除くことができた好例であると考えております。また、その逆のパターンもありまして、特区の取り組みによりまして、関西の研究開発クラスターの求心力が高まることにより、航空需要も拡大するのではないかというふうにも思っております。今年の10月に、関西の特区の中で悲願でもありましたPMDA（独立行政法人 医薬品医療機器総合機構）関西支部の設置が実現いたしました。このPMDA関西支部の事務所をグランフロント大阪のナレッジキャピタル内に置いておりますし、また薬事戦略相談連携センターを神戸国際医療開発センターの中に設置していただいております。このことによりまして、これまで東京しかできなかった医薬品や医療機器の審査の一部を、関西でも実施してもらえるようになったことで、研究開発拠点としての関西の値打ちがぐんと高まったのではないかというふうに思っております。また、PMDA関西支部の誘致のほかにも、神戸医療産業都市をはじめ各地域で先進的なプロジェクトが進められておりまして、これまで明らかになっただけでも特区関係の投資額は630億にもなっております。特区を足がかりに日本中、世界中の研究者が関西に集まるようになりまして、新しい製品やサービスが関西から次々と世界に出ていくということもそう遠くない時期に実現するのではないかというふうに期待をいたしております。

また、「関西イノベーション国際戦略特区」以外のプロジェクトも重要だと思っております。アベノミクスの第3の矢として目玉政策であります国家戦略特区、これにも関西の自治体、また多くの経済団体がエントリーしております。その中のプロジェクトの1つに理化学研究所の高橋先生による目の網膜の再生治療が含まれておりますが、これはiPS細胞を用いた世界でも初めての臨床研究でございます。これは世界からも大変大きな注目を集めている研究でありまして、関西が先端医療のメッカとして花開いて関西に世界中の人々を呼び寄せる大きなきっかけにもなるのではないかというふうにも思っております。また、今年関西では「グランフロント大阪」、それと「あべのハルカス」の2つがオープンいたしまして、新しいランドマークとして多くの人を集めておるわけですが、人の流れを関西に引き寄せるといって大変大きな力になったと思っております。また、同じように三宮駅前の再開発にも我々大いに期待しております。神戸は、大阪や京都とは違った魅力をもった都市ではございますが、その魅力が再開発プロジェクトを通じてさらに高まることを期待しております。関経連では、こうしたプロジェクトを支援させていただくつもりですが、その上で経済と航空ネットワークにおいては、WIN-WIN関係の構築にもしっかりと貢献したいというふうに考えておりますので、ぜひ皆様方からも御支援よろしくお願ひしたいと思います。

一方で、関西の場合は航空ネットワークのあり方を考えるに当たりまして、首都機能のバックアップとしての視点も持つことが必要ではないかと思っております。東日本大震災の際に関空は成田、羽田の一部の代替機能は果たしたとは言えるものの、東京一極集中システムの脆弱性が浮き彫りになったというふうに思っております。首都圏が機能停止しても国に持続性を担保できるシステムをつくるべしというのが震災の大きな教訓でありますけれども、関西はそのための大きな役割を果たさなければならないと考えております。航空ネットワークに関して言えば、大規模災害などによりまして首都圏の成田、羽田が機能麻痺するようなことになっても、関空を中核とする関西の3空港が日本の航空ネットワークを支える役割を果たすべきだと思っております。そのためには、平常時から国際線、国内線の各路線を首都圏と関西圏の双方に複眼的に展開することや、首都圏の空港を代替するにふさわしいハード面の整備も

しておく必要があると思います。

また、関経連では関西を東京圏に次ぐ成長エンジンとして仕立て上げるべきという「双発エンジン論」を主張しておりますが、関西の成長エンジンとしての能力をさらに高めるといふ点におきましても、関西の空港の機能整備はぜひとも実現しなければならないと考えております。その1つのきっかけになるのが2020年の東京オリンピック・パラリンピックではないかと考えております。東京でオリンピックとパラリンピックが開催されるということは、関西にとっても大いに歓迎すべきことでありまして、これをきっかけに必要なインフラ整備をしっかりと進めるべきだといふふうに考えております。ただし、アベノミクスの第4の矢にも例えられます東京オリンピック・パラリンピックが、仮に首都圏のみの空港容量の拡大や航空ネットワークの強化しかもたらさないようなことになれば、東京一極集中が加速するだけで、震災の教訓にも逆行することにもなりますので、ぜひ東京オリンピックを空港アクセスの改善など関西の航空ネットワーク充実の機会にもしたいと思っております。関経連ではこれからも政府をはじめ関係機関に粘り強く働きかけてまいりたいと思っておりますので、皆様方にも我々の取り組みを御理解、御支援賜りますようお願いいたします。

私からはとりあえず以上です。

#### 磯 道

ありがとうございます。ドバイの繁栄を見ましても、ドバイの港湾にかなりの海外の企業が集まっていますけれども、やはりこれは強力なリーダーがいて、政府の規制緩和とか、税制の優遇とかを働きかけてそれが実現した結果として集積しているという形もあろうかと思っておりますので、関西でもそういった形でうまく特区を使って回っていくといいなと思っております。ありがとうございます。

続きまして、安藤社長、もう既に2空港を統合して運用されているわけですが、その観点からお願いいたします。

#### 安 藤

まずは、国家戦略特区が関西にどの程度認められるかということが大事だと思います。当然、地方は地方で頑張るわけですが、やはり国がそこをしっかりと後押しできるかどうかというのが大きいです。関西はいろいろと手を挙げていますので、そういったものがぜひ認められて、国家戦略となっていくということがとても大事ではないかと思っております。そうしないと、先ほど御指摘があったように、東京一極集中がさらに加速するようなことになり、日本にとっても非常にマイナスです。やはり東京以外のところが強くなっていくことが、日本の強化にもつながるし、震災等のリスク管理という観点からも、リスクを分散するということが日本にとって大事だということです。リスクに対して機能しませんということでは済まされないので、複眼構造、双眼構造ということも含めて、関西が強くなるということが日本にとっても非常に大事ではないかと考えております。

関空におきましても、現在、水素グリッドの特区申請や、先ほどドバイのお話がありましたけれども、ドバイのようなFTZ（自由貿易地域）ができませんかということをお願いしています。関西には産業集積があるわけですから、関空あるいは阪神港などに限定したFTZが認められれば、かなり変わる可能性があるかと思っております。今、上海がやろうとしており、アジアの荷物、金融が全部持っていかれる可能性があります。まずは関西で強いメディカル関係に限定してFTZができませんかということをお願いしています。

あわせて、関空とりんくうタウン一体でメディカルゾーンを形成し、混合診療ができませんかということもやっていますけれども、そういったものが国家戦略として認められていくことが非常に大事では

ないかと思えます。今、アベノミクスの勢いがありますから、その勢いに関西もうまく乗っていくということがとても大事だと思います。

それと空港ということでいけば、伊丹と関空が統合されてやはりよかったと思います。実際、上半期の数字を見ましても本当にWIN-WINという感じで、両方とも本当にうまく元気が出てきています。伊丹については、井戸知事に一生懸命御尽力いただいて、伊丹は今の枠の中で活用しようということになりまして、地元の御理解をいただきながら、プロペラ機枠の低騒音機化、あるいは国内長距離についても段階的な規制緩和が実現しました。それによってお客様も増えてきています。両空港を1つの会社が見ていますので、我々としては全体最適ということをまず考えます。どういう形がお客様にとって一番利便性があるのかということ踏まえて、関西全体の航空マーケット拡大を考えます。例えば、伊丹の活用についても関空のネットワークを毀損しないということを前提にした制約の中で、どういう形で扱ったらいいかを議論しています。

それと、伊丹のターミナルビルにつきましては、運営会社である大阪国際空港ターミナル株式会社の株式を100%取得する方向で動いています。今までは、滑走路とターミナルビルを運営する主体が別々だったのですが、これでようやく一体化する形になって、さらなる活性化が見込めます。その象徴がターミナルビルの大幅な改修です。お客様が利用できる状態を維持しながら大改修を図っていきますので、かなり時間がかかるものの、2020年のオリンピックに間に合わせるように頑張ろうと考えています。また、ターミナルの北側に大きな駐車場がありますが、その活性化を図るためにこういったものがあるのかということで、特に御家族で何か楽しんでいただけたらとか、利用者だけではなくて近くに住んでいらっしゃる方も遊びに来られるようなものがあるのかなとか、いろいろアイデアを出して議論しているところです。利用者にとって本当に使いやすく便利な空港にすることが、結局はマーケットの拡大に繋がり、当社の企業価値も上がっていくと思っております。ネットワーク、料金、伊丹関空とのアクセスも含めて今検討しているところです。

## 磯 道

ありがとうございます。両空港のこれからの活用にますます期待したいところであります。

続きまして、高橋先生から成長エンジンとしての空港の機能等につきまして、お話をお願いします。

## 高 橋

与えられた課題は、空港を成長エンジンとしていかに活用するかということですが、言うまでもなく空港があるだけでは経済効果というのは限定されます。問題は地域がいかに工夫して空港の経済効果を極大化させるかということになってくるわけですが、その際、確認しておかなければならない点が2つあると思います。お手元の資料スライドの3枚目をご覧いただきたいのですが、1点目はまず空港を取り巻く経営環境が非常に大きく変わって、空港間競争が生じているということです。

そして、2点目は空港と地域の関係について、今までは空港が雇用を生む、あるいは空港でお金を落としてくれることで地域が潤うと考えられてきたわけですが、逆に地域の側から新しい産業を育成して航空輸送を発展させていくという働きかけも必要になってくるということです。それでは空港を活用してどのような関連産業を育成していくのかというと、4枚目のスライドにあるように、空路によって結ばれるビジネス拠点を網羅して新しい空の経済圏を形成していくことが考えられます。

それを実践している1つの例が、韓国です。7月にサンフランシスコで不幸な航空事故がありました。そのアジアナ航空事故で亡くなったのは実は、中国の方でした。事故機には291人の乗客が乗っていたと言われていすけれども、出発地の韓国人はわずか77人で、目的地であるアメリカ人が61人、

一番多かったのは実は中国人で141人でした。これはまさに仁川空港なり、アジアナ航空や大韓航空が目指しているいわゆる「第6の自由」を活用したハブ機能のもたらした結果ということでしょうが、これは航空会社や空港だけが頑張ったのではなくして、その前史があるわけです。

つまり、1990年代に韓国の繊維業が山東省に移転した。言うまでもなく、安い労働力を求めて移転したのですが、産業空洞化に危機感を持った韓国の経済界が産業回帰と雇用拡大を図ろうとした戦略が「北東アジア・センター構想」であったわけです。この条件整備に国がかなり大きな役割を果たしました。それは仁川港及び仁川国際空港のインフラ整備、それからまた山東省に限定した中国との間の部分オープンスカイ、そしてまた他国のビザ取得者に対するノービザ入国、こうした条件を整えることによって、仁川、ソウルを活性化させようとしただけではなく、新たな雇用を生み、さらにそれが新たな航空需要を生むということを考えていた。

もう1つ考えられることが、先ほど安藤社長がおっしゃったLCCです。従来とは全く異なったビジネスモデルであるLCCが、新しい生活パターンや経済連携の可能性を生み出しているということを目指しておきたい。スペインはもともとイギリス人に非常に人気のある保養地でしたが、LCCによって単なる避寒地から別荘地になってきている。つまり安い運賃でメイドも簡単に行き来させることが可能になって、週末に気軽に別荘として利用できるようになったというわけです。

それを関西に当てはめると、先ほど御指摘のあったいわゆる医療ツーリズム、このために混合医療を認める必要があるのかもしれませんが、航空による移動が容易になることで新しいビジネス、あるいは新しい視点での空港活用が考えられるのではないかと。とりあえず運賃が安いという理由で関西まで人が来ているという現象が見られますので、この円滑化した労働力の移動を活用するなど、関西3空港を活用して新しい経済圏を関西地域に展開するということを考えるべき段階に来ているのではないかと思います。

いずれにしても、空港統合というのは空港におけるイノベーションで、このイノベーションに対して地域が経済のイノベーションを生み出せるかどうかで空港が成長のエンジンとなりうるか決まるのではないかと考えております。例えば、神戸には国際経済拠点が存在しますが、それが活用されないのはなぜなのか。例えば、スライド6枚目の兵庫県の資料によりますと、県内の外国人登録者数は非常に多いわけでありまして、インドの方がこれだけ多いというのも、真珠産業を通じた戦前からの結びつきによるものです。在日の方もこれだけいらっしゃる。神戸だけでなく、関西には京都、奈良、和歌山にいろいろな観光地がありますし、また森会長が御指摘されたような研究力がある。

なおかつ、3つの空港が非常に立派な機能を有している。統合された関西・大阪の他に神戸を加えて3空港の相乗効果で経済効果を最大限発揮するにはどうしたらいいか考えていく際に、地域と空港を一体化して捉えるエアトロポリスという概念がございます。7枚目のスライドにあります。空港が地域を潤すだけではなく、地域が空港を支えるというのがエアトロポリスです。すなわち、空港の競争力が都市の競争力を規定し、そして空港の競争力は空港の経営力に左右されるわけですが、都市の経済活動と空港を融合して空港の経営基盤を強化するという枠組みで、このエアトロポリスを考えることができます。というのも、航空自由化による空港間競争と空港民営化が論じられるようになって、非航空系収入、いわゆる商業系収入が重視されるようになりましたが、エアトロポリスではさらに進んで、非空港系収入とでもいうべきものを空港経営に取り込むことで、空港の競争力を強化するとともに空港周辺地域の経済開発も目指しているからです。実際にエアトロポリスとして機能している都市には、先ほども名前が出たドバイとか、オランダのスキポールがあります。

実は、東アジアにおける5つのエアトロポリスの競争力を比較した研究論文がございます。その研究対象から日本の首都圏と関西圏の空港が外れているのは非常に残念ですが、この研究では競争力を規定

する要因として4つの基準が選ばれました。分析結果によりますと、重要な競争力の要因として基本インフラと運用の利便性ということが挙げられました。他方あまり重要でない競争力要因としてグリーン・マネジメントということが明らかになりました。その基準に基づくアンケート調査結果によると、1位の香港から5位の上海まで、スライド10枚目のような順位でした。分析を行う場合にはどの項目にどれだけのウエートを置くか、あるいはどういう項目を選ぶかによって結果が大きく異なってくるわけで、この研究は感度分析を行っていますけれども、大きな結果の違いはありませんで、1位と5位は揺るぎがありませんでした。この結果から明らかなことは、空港は孤立して機能せずに近接地域と一心同体である。そしてまた空港のハブ機能、どこに立地してどこにつながっているかというアクセス、そして後背地と土地費用が非常に重要であるということが明らかにされました。

この研究結果を踏まえて、関西3空港の問題を考えてみますと、私なりに5点にまとめられるのではないかと思います。1点目は神戸空港の扱いですが、先ほど統合の効果が現れてきたと安藤社長がおっしゃったことから、神戸空港を加えることで空港会社の採算性が一層向上してコンセッションの価値を高めることができるのではないかと。2点目として、個別に空港容量を考えるのではなく、統合すると3空港全体で空港容量を調整することが可能になり、現在制約となっている神戸空港の年間2万回、1日当たり30便という枠がもっと弾力的に利用できて、神戸空港の経済効果をより引き出すことが可能になるのではないかと。3点目として、3空港の中で神戸空港だけ枠外に置いていると、神戸空港が新関西空会社の2つの空港と競合関係になってしまう。先ほど関空のネットワークを毀損しないという前提があるとおっしゃいましたが、枠外に置くことでむしろ関空のネットワークを毀損する可能性があるのではないかと。4点目として、3空港をワンエアポートとして首都圏そして東アジアの諸空港に対する競争力を強化できるのではないかと。つまり競合するのは関西圏の中の3つの空港どうしではなく、真の競争相手を見定めて空港を活用すべきではないかということになります。そのことによって、5点目のように将来的には各空港の国際線も視野に入るのではないかと。実際ビジネスの世界では、中国・韓国は国内出張扱いになっているそうです。3空港が一体的に運用されることによって、どの空港からでも関西に入って、関西のどこかで仕事をして、どの空港からでもまたアジアの地域に戻れる。少なくとも中国と韓国においては、3空港を一体することでそのような仕組みを期待できるのではないかと。

以上の点をとりあえず私から申し上げたいと思います。

## 磯 道

ありがとうございます。今最後の「関西3空港への期待と戦略」のところでおっしゃっていただいた5点、これが今後に向けた解答として示されたような感じもするわけですが、ここからは実際にその関西圏の3空港を最大活用するためのロードマップと題して、神戸空港も含めてどのように活用していったらいいのかというようなことを、それぞれまた10分ずつお話しいただければと思います。

森会長、よろしくお願ひいたします。

## 森

関西の空港につきましては、首都圏に羽田と成田の2空港しかないことを引き合いに出しまして、しばしば3つは多すぎるといような指摘がなされることがあるように思います。首都圏ですら2つしかないのに関西に3つは要らないだろうということなのですが、しかし海外を見てみますと、関西の空港は決して過剰ではないということがわかると思います。例えば人口が約1,200万人のロンドンには5つの空港があります。それから、人口が約3,000万人のニューヨークにも5つの空港がありまして、関西の人口は約2,000万人ですので、3空港は決して過剰とは言えないのではないかと。

おります。むしろ首都圏よりも多い3つの空港を有していることを関西の強みとして、それを最大限活かすことが求められているというふうに思っております。そこで、関西の空港を最大限活用するためのロードマップということでありまして、関経連としては、これは先ほど高橋先生から御指摘がありました、最終的には国際拠点空港である関空と伊丹、神戸の3空港が一体で最適な運用を図るべきではないかというふうに思っております。

先ほども安藤社長からいろいろ関空と伊丹の取り組みのお話でしたが、それぞれの空港の企業価値を高める努力をされておられますので、その価値に見合った適正な価格でコンセッションをまず成功させるということが必要ではないかと思っております。そのうえで、長年の懸案であります債務問題の解消の道筋をつけた関空と伊丹、それに神戸を加えた3空港一体でいかに最適運用するかということをおもひ貫きで考える必要があるのではないかと考えております。

この3空港の一体運用を考えるに当たりまして最も重要なことは、本日のフォーラムのテーマでもあります航空需要を拡大させることだと思っております。限られたパイを取り合うというような視点になってしまうと、最適とはほど遠い運用しかできないわけですし、3空港の全体最適を追求することは3空港一体ならではの強みを活かすことによって、旅客と貨物の双方の需要を掘り起こすということが何よりも重要であるというふうに思います。

航空需要の拡大に向けた方策はいろいろなものがありますが、その1つにはやはり規制緩和があると思います。現在、関空以外の伊丹と神戸は発着時間の規制があります。井戸知事からもお話がありましたけれども、伊丹空港は朝の7時から夜の21時まで、神戸空港は朝の7時から夜の22時までの間しか離着陸することができません。この規制を緩和することができれば、早朝、深夜の潜在需要を掘り起こすことができると思います。もちろん、空港周辺の住民の方々への騒音など考慮しなければなりませんけれども、神戸空港の場合は沖合にありますから、市街地にあります伊丹空港よりは制約が少ないと思います。早朝、深夜便が設定されるということは、日帰り圏が広がるということにもなりますし、今はまだ表面化していない様々なニーズをすくい上げることが可能となって、観光とかビジネス面でもこれまでになかった可能性が広がるのではないかと考えています。実際に、神戸医療産業都市には様々な地域から研究者が訪れておりますけれども、早朝、深夜便の拡充ができれば、神戸の滞在時間を増やすことができ、研究が、よりはかどるという声も聞かれます。神戸というブランドにひかれて観光に訪れる人もさらに増えるのではないかと考えています。発着時間の規制緩和、特に神戸空港における規制緩和につきましては、これからしっかり検討すべきではないかというふうに考えております。

また、規制緩和には発着枠の緩和もあります。伊丹空港には現在1日370回という規制があります。こちらにつきましても、騒音対策、国際拠点空港である関空との兼ね合いなど、いろいろな事情があったうえでのことと認識しておりますけれども、もし仮に規制があるゆえに需要を取りこぼしているというのであれば、将来的な課題として考え直してみる必要があると思います。神戸空港も同様でして、1日にわずか30便の規制があるわけですし、関西全体の航空需要に照らして適切なのか、いま一度検証する必要があるのではないかと考えております。

それから、航空需要の拡大につながる方策といたしましては、空港アクセスの向上も非常に重要だと思います。関西の各地から空港、あるいは空港から空港への移動がスムーズなものとしてその時間を短縮することができれば、物流のリードタイムを短縮できますし、また新たな需要を開拓することができます。具体的には、まず高速道路のミッシングリンク解消が必要であると思います。例えば、阪神高速の淀川左岸線延伸部が整備されれば慢性的な渋滞の解消が期待でき、京都、滋賀方面から関空への貨物輸送の時間が大幅に短縮されます。また、名神湾岸連絡線の整備でも同様の効果が期待できますし、湾岸西伸部の整備につきましては、神戸空港へのアクセスを大幅に改善できます。関経連では、

先日、国家戦略特区についての提案を取りまとめましたが、その中でもPFIによる有料道路の整備・運営を盛り込んでおります。関経連の提案が政府の認定を得られるのかどうかというのはわかりませんが、もし政府の認定を得られたら、ミッシングリンクの解消に精一杯取り組みたいと思っております。

また、鉄道アクセスも非常に重要だと思います。現在大阪の都心から関空への鉄道アクセスを改善するためのいくつかの構想がございます。新大阪駅から地下鉄四ツ橋線に乗り入れて南海とつないで、新大阪から関空までを1本で結ぶ案などがございますが、いずれにしても早急に案を一本化して整備に取りかかることが必要だと思っております。関経連といたしましても、関係者にしっかり働きかけていきたいと思っております。

ここまで関空、伊丹、神戸の3空港を一体で最適運用すべきということと、規制緩和や空港アクセスの改善によりまして関西の航空需要を拡大すべきであるということを申し上げましたが、これらは口で言うほど簡単なことではないと認識しております。いずれも、各自治体や住民との調整、国との調整などが必要で、巨額の予算措置が必要なものもあります。

また、航空需要を生み出すもとなる産業振興や観光インバウンドの促進などにつきましても、大阪、兵庫といった狭い範囲ではなく、関西全体を見据えた戦略を立てることも必要と思っております。こうした点を考えますと、関西の航空需要拡大につきましても、やはり関西広域連合のリーダーシップが必要だと思います。関西広域連合では既に関西広域の観光プロモーションや産業振興などに取り組んだ実績をお持ちです。今後は港湾の広域連携などにも取り組まれると伺っております。広域経済団体であります関経連も必要な協力はさせていただきますので、関西広域連合におきまして、空港も含めた関西の交通・物流インフラの最適運用につきましても、ぜひ具体化するように御検討いただきたいと思いますので、よろしくお願いたします。

私からは以上です。

## 磯 道

ありがとうございます。神戸空港の規制緩和の話をして東京で国土交通省の方とすると、口をそろえて地元の同意を得てくださいと言われるわけです。地元の同意を得るための一番の近道というのがやはり3空港の一体化なんだろうと思います。先ほど井戸知事は中に入れてくれというようなお話をされてましたし、森会長も経済界として3空港一体化が望ましいというお話でした。安藤社長もかねがね3空港は一体のほうが望ましいとおっしゃっていたかと思っておりますので、神戸空港の活用も含めた視点で関西圏の空港、今後のロードマップをどうすればいいのかということをお話しいただければと思います。

## 安 藤

難しいお話ですけど、基本的には従来からお話していますように、関西全体の航空需要を拡大すること、お客様にとって利便性を上げること、関西全体の航空マーケットが拡大するということを考えれば、3空港一体運用というのが望ましいと思います。ただ、現実的には、森会長からもお話がありましたように、関空と伊丹のコンセッションを来年度中に実現したいというスケジュールでやってきているわけです。仙台も民活空港運営法の成立を受けて、民営化を目指して一生懸命やろうとしていますが、時間がかかります。そういう意味では、基本的には3空港一体運用が望ましいわけですが、まずは関空、伊丹のコンセッションをしっかりと終わらせるということが大事ではないかと思っております。将来的には、当然3空港一緒になることが関西の利用者にとっても間違いなくいいと思います。もともと神戸沖に作るという話があったぐらいです。神戸空港は三宮にも近いし、間違いなくもっと活用できるはずですよ。た

だ、今はいろんなことがあって便数や時間を制限されていますから、今以上の活用はなかなか難しい状況です。お客様の利便性を考えればやはり伊丹、関西、神戸を使えるようにしていく、それぞれの特性に合わせて強みを発揮していくということがやっぱり関西にとって間違いなくいいわけですから、そういう方向性にできる限り持って行っていただけるようにしたいと思っておりますが、当然それにはやはり色々な方々の合意形成がどうしても前提条件になってきます。時代の流れもありますから、どんどん人の考え方も変わっていくわけですが、皆さんとの議論の中でそういう方向性に進んでいくといいと思います。

関西、伊丹のコンセッションの意義についてお話しします。国管理空港についてもこのような方向性でいくわけですが、まず、新しい公共インフラ運営のモデルケースになるということです。特に、作る時代から管理、運営する時代に入ってきている先進国での運営モデルになると思います。高速道路とか、鉄道とか、上下水道とか、そういったインフラにもどんどん発展するわけですから、新しい運営モデルをしっかりと作らないといけないという意義があります。

2つ目には、やはり民営化ということですから、民間経営による事業価値、あるいは国際競争力の拡大強化に資するということです。今、関西におきましても10人のボードメンバーのうち6人が民間出身者です。そういう意味では本当に民間経営を取り入れてやっていますが、予算等のうち、大規模なものは基本的に国が握っています。完全民営化になりますと、経営の自由度がかなり上がるということです。

3つ目に公共インフラの維持と国の財政問題があります。特に先進国においては国の財政的な制約があるわけですが、インフラは維持管理コストがものすごくかかりますし、一方でどうしても新しく作らないといけないインフラもあります。ただ、国に財政的な余裕がないわけですから、既に稼働していてキャッシュフローが見込まれているインフラについては、民間資金にバトンタッチしていくという考え方でいいのではないかと思います。

4つ目は金融・資本市場の活性化です。従来から申し上げておりますが、およそ1,600兆円の個人金融資産等を、国民の大事なインフラに入れてしっかり回していくということです。機関投資家、銀行を通じてとなりますけども、リスクマネーをそういった形で回すことが必要で、それによって新しい金融市場を作っていくということも大事だし、海外からの資金もしっかり日本に呼び込むということが大事だと考えています。それによって、成長戦略としてのインフラ輸出の展望が開けてくるわけでありまして、海外にインフラ経営のノウハウを提供することができます。これは大きな日本の成長戦略の1つでもあるわけです。

それと、国から補給金をずっといただいておりますが、この補給金から脱却しないことには自由な経営がなかなかできません。現在抱えている1兆2,000億円の借金も制約条件になります。こういった制約から逃れるためにも、コンセッションという形で完全民営化すれば債務の軽減、補給金からの脱却が出来るわけで、関西、伊丹の活性化にも資するわけです。仙台は民営化を行おうとしていますが、神戸空港もそういう方向で議論していただけるとありがたいと思います。そういうことによって神戸空港の活性化に繋がり、関西にいる人にとっても利便性を高めることになるわけですから、そういう方向を目指して一緒に進んでいければと思います。

## 磯 道

ありがとうございます。安藤社長のお立場は重々承知しておりますけれども、例えばコンセッションと3空港一体化というのは同時並行的に進めるというのはやはり難しいでしょうか。

安藤

具体的なお話もしていないですし、先ほども申し上げましたけれど、コンセッションを来年度中に行おうとしていますから、なかなかタイミング的に難しいですね。

磯道

わかりました。ありがとうございます。

それでは、高橋先生にその3空港一体運用を視野に入れた活用の方法、具体的な課題をちょっと整理していただければと思います。よろしくお願いします。

高橋

まず、森会長が御指摘になった関西圏に3つの空港というのは決して多過ぎないということは、一昨年からの兵庫県のセミナーで私も繰り返し申し上げていることで、その通りだと思います。また安藤社長の基調講演の中で、首都圏の空港が容量を拡大しているというお話がありました。最終的には74万7,000回になるということですが、それに対して関西圏は38万5,000回です。空港の発着枠という点から見て、多過ぎることはない。首都圏の場合、航空会社の倒産ということはありませんでしたが、かつて満杯だった成田は今非常に余力がある状況ですが、関空はLCCで、伊丹はプロペラ枠の規制緩和で発着回数が増大していることから、関西圏の空港容量の余力は今後の伸びしろであると私は理解しております。

他方で、空港の経営統合が非常に難しい話だということは安藤社長が御指摘になったとおりです。私は早い時期から関西圏の3つの空港はパイを奪い合うような競争をするのではなく、エアラインに使いやすいようにさせてパイ自体を増やすためにも何らかの経営統合が必要であろうし、統合の順序としては伊丹と関空がまず一緒になることが妥当ではないかということ論文で主張してまいりました。実際には関西圏の中にもかなり異論があって、私も批判を受けたのは事実ですけれども、とにかくこのような形で統合されて、安藤社長の基調講演にもあったように、今まで非常に順調にきています。

問題はなぜ神戸空港を新たに加えなければならないのかということですが、統合というのは実は1つの手段でしかないとは私は考えております。要するに、関西圏の経済全体にとって3つの空港をどう活用しようかというときに、全体利益を最大限発揮させる一番効果的な手段として経営統合が考えられるのではないかとことです。ですから、最初から経営統合ありきではない。また、40年、50年先も経営統合がそのまま、3つの空港が一体化して経営されるかということもまた別の問題であるということです。民営化に際して当初一括売却されたもののその後分割されたイギリスのBAAの事例が、まさに好例かと思えます。つまり時代的文脈で、政策目標とその優先順位が変わるからです。

いずれにせよ3空港を経営統合するとどういったいいことがあるのか、まずその福音を伝えなければならぬ。それを私なりにスライド12枚目にまとめてみました。WIN-WINという言い方もあるのでしようけれども、近江商人の言葉を借りれば三方善ということです。つまり、地域にとっても、空港会社にとっても、エアラインにとっても3つの空港を統合した方が利益が大きくなる。利用者にとってどこの空港から入っても、どこの空港から出ても同じであるという利便性を発揮させるためには、とりあえず経営の問題はまた別になるかもしれませんが、少なくとも3つの空港が一体的に運用できるような仕組みが求められる。それがひいては経営統合ということになるのではないかと思います。

冒頭で知事から、今の規制では無理だが羽田からの最終便を神戸に持ってきたらどうかという話がありました。私もそれに賛成で、というのも、海上空港で騒音問題もなく、アクセスが良くて後背需要の豊かな神戸空港こそ羽田最終便にふさわしい空港だからです。問題は、今の規制では運用時間でも発着

回数でも不可能な神戸の23時以降のフライトによって、関西全体の利益が増すことを証明しなければならないことです。実際には最終便の時間が遅くなって東京での滞在時間が長くなるため、新幹線に対する競争力が強化されて需要が移転しエアラインの収益が増すことから、最終便の着陸料を引き上げることが考えられます。本来24時間運用で設定が可能ではあるがアクセス面で需要確保に不安が残る関空から発着枠を神戸が借りる形になるわけですから、この着陸料値上げによる増収分を新関空会社の収益に貢献させる仕組みは考えられないか。そこまでやるのであれば、3つの空港がばらばらにやるのではなく、財布も一緒にしたらいいじゃないかという考え方につながっていくのではないかと思います。

すなわち、それが2つ目の長期的視点につながることになるのですが、現行の規制のままでは神戸空港の発展だけでなく、関西全体の発展、そして新関空会社の発展も含めて、将来の発展を制約しかねない。それどころか現在既に関西圏の旅客数の落ち込みが激しいという指摘が安藤社長の基調講演の中にもありましたけれども、需要喚起それは正確には潜在需要の顕在化という表現が正しいと思いますが、関西全体の航空需要の拡大のためにも、やはり経営統合による規制の緩和が1つの解決策ではないかと思うわけです。

今後の課題として、利害関係者に対して全体利益と長期的視点を理解していただくには、丁寧な説明が必要ではないかと思います。神戸をとりあえず3空港の枠外に置いておく理由は、神戸空港だけが地方管理空港ということと、神戸市民にとっては非常に貴重な財産であるということがあると思います。これを新関空会社という民間の会社に譲渡することについて、まず市民に対して丁寧な説明をしなければなりません。

それから、伊丹と関空というそれぞれの地元に対しても2空港よりも3空港統合により経済効果が高まる、競争するよりも相乗効果によって経済効果を最大化するということについて理解を深めてもらう必要があるのではないかと。ここで私は「金のなる木の逆説」というちょっとわかりにくい言葉を使っていますが、神戸空港は収益性が大きいものの規制によって成長率が低いということを示したものです。これは文字どおりポーターのいう金のなる木ですけれども、逆説的に捉えますと、新規参入がない、つまりほかのものから見ると魅力がないと映るわけです。そういう成長性のないものを取り入れることが他の地域にとっていいのか。そうではなく、取り入れることによって逆に成長が見込まれるという説明をしなければなりません。さらに、それほどいいものならどうして地元でやらないのかということをもっと説明をしなければなりません。

そして、統合のために伊丹を差し出してくれた国に対しても、地方管理空港でこれまでやってきた神戸空港を統合することの意義について、きちんと説明する必要であるでしょう。そのときに、地方自治体の財産を国が全額出資している民間会社に提供するということについて異論があることを承知しておりますので、法制面でも克服すべき課題があると思います。

いずれにせよ、3空港の問題を考えると、知事の開会挨拶から始まって、安藤社長の基調講演、そして先ほどからのパネルディスカッションでも繰り返し出てきているのが、岩盤のような固い規制です。航空、空港が規制の塊であるというのも、今年を含めて3年間の航空セミナーで参加者から異口同音に指摘されたことであります。そして、この規制改革こそがまたアベノミクスの3本の矢の3番目であると承知しております。

そこでこの規制を関西でいかにして壊していくかを考えなければならないわけですが、やはり大切なのが地元の役割であることを改めて申し上げたいと思います。それをスライドの14枚目に掲げていますが、まず地域が航空需要の開発に積極的に関与する。空港統合によって空港会社ができたから会社に任せればいいのかというと、決してそうではない。この地元協力について森会長の関経連は非常に高い見識を持って実行されているということは重々承知しておりますけれど、経済界だけではな

く市民のレベルでもっと空港に積極的に関わっていくことが必要ではないか。その1つが先ほどご説明したエアトロポリスという考え方ですが、そうした空港を核とした地域開発についても地方自治体の役割はいろいろあると考えております。

以上です。

#### 磯 道

ありがとうございます。非常に有意義な話をありがとうございました。

ここから少し質問も含めて、私から最後にお三方にコメントを5分ずついただければと思います。先ほど安藤社長もおっしゃっておられましたように、3空港の問題を考える場合、当初、関西空港は神戸に作るという構想がありまして、それを神戸が断って、今の泉州沖にできた。できた後で神戸空港が後からできたということで、足を引っ張るような形になってしまって、感情的なしこりも一部に残っているのかなというふうに思います。そういった感情面も含めて、今後3空港が一緒にうまくやって、関西圏の航空需要を増やし、かつ関西全体の成長力を高めていくためにはどうすればいいのかという視点で、森会長にコメントいただければと思います。よろしくお願いします。

#### 森

ありがとうございます。今日は本当に安藤社長、高橋先生、そしてコーディネーターを務めていただいた磯道編集委員からも非常に示唆に富んだお話を伺うことができ、大変有意義なフォーラムだったと思っております。

今お話がありました現在の3空港ができるまでの経緯を含めて、いろんな感情的なものも含めて伊丹についても恐らくあると思います。しかし、現実には3空港があるわけですから、我々はそういうことを乗り越えて、現在の実態を踏まえた上でどうあるべきかという議論をこれからもしていくべきではないかなと私は思います。そういう意味で言いますと、今回のフォーラムを通じて最も印象的であったのはやはりそれぞれの立場で若干の違いはあっても、関西の航空ネットワークを今よりもさらに良いものになりたいという強い思いは間違いなく共有できるというふうに思っております。関経連としても、そういう思いをぜひ形にするべくこれからもしっかり取り組んでいきたいという思いを強くした次第です。そのためには、まず関西の航空ネットワークのあるべき姿、目指すべき姿につままして関西の産官学が共通の目標を持つことが必要だと思えます。その上で目標に向けた戦略を描いて強力に実行する仕組みが必要であると思えます。例えば、パリを中心にシャルル・ド・ゴール空港など3つの空港と11の飛行場を管理しているパリ空港公団では、「顧客満足度と環境性能の2点で欧州の空港会社の中でナンバーワンになる」と、そういう明確な目標を掲げているようです。そして、それを実現するために、2011年から2015年の5年間に24億ユーロを投資するということも決めていると聞いております。そのようなことをすぐ関西に当てはめることはできませんけれども、関西でも3空港のあるべき姿、目指すべき姿について関西の総意を取りまとめることから始めるべきではないかと思えます。

関空と伊丹のコンセッションの行方がある程度見通せるようになってからの段階かもしれないけれども、その際には先ほども申し上げましたように関西広域連合のリーダーシップに期待したいと思います。我々ももちろん全面的に協力させていただきたいと思えます。

また、3空港のあり方につままして総意が取りまとめましたら、それを支援する仕組みも必要になると思えます。関空につまましては現在、「関西国際空港全体構想促進協議会」を通じまして、関西の官民を挙げた利用促進と活性化に取り組んでおります。具体的には安藤社長からもお話がありましたけども、関空を拠点とする航空会社の定着、これは路線の拡大、貨物ハブ機能の拡大に協力をして一定の成

果を挙げていると思います。また、関経連と新関空会社、大阪商工会議所、それから大阪府と共同で、「オール関西食輸出推進委員会」を立ち上げて、関空を起点に関西の食の魅力を海外に紹介するイベントなどを実施しております。今のところ、こうした関西の官民を挙げた支援というのは関空にとどまっているのが現状です。ですから、関西として3空港一体で活性化しようということになれば、そうした取り組みも関空にとどまることなく、伊丹、神戸にも広げていくことも必要ではないかと考えております。これらにつきましては、ぜひともこれから空港の事業者、それから関西広域連合といった関係する皆様ともしっかりと議論をさせていただければというふうに思っておりますので、ぜひまた我々の取り組みにも御理解いただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

#### 磯 道

ありがとうございます。こちらにいらっしゃるパネリストの皆様、会場にいらっしゃる方も神戸、兵庫の方が多と思われるので、当然3空港一体運用には前向きな方が多いのではないかと思います。安藤社長にお伺いしたいのは、当然いろんな御事情はあると思いますが、仮に神戸空港を一体運用することになった場合には神戸をどのような形で活用したいとか、3空港の中でどう位置づけたいみたいな希望とか、何かビジョンみたいなのはお持ちでしょうか。

#### 安 藤

それは本当にたくさんありますが、なかなか言える立場にないというのが実態です。森会長もおっしゃいましたけど、各空港とも過去の色々な歴史を背負っているということです。伊丹をどうするかということについても、まだ意見が分かれるわけでありまして、そういう意味では神戸についてもどういう形がいいのかということについては、今日のような会も含めて、関係するステークホルダー、地元の方と合意形成ができていかなとなかなか難しいです。ただ、先ほど森会長がおっしゃいましたように、過去のことはあまり振り返ってみてもしょうがないわけで、3空港をどのように使っていくのが皆さんにとっていいのかということ合意形成しながらやっていく必要があります。そのためには、こういった会を開いていただくことも本当に必要だし、さらに広めていかなければいけないと思います。その中で、関西に住む方々が、「神戸空港もこういう風にすればもっとよくなるのでは」という声を上げて下さると、自治体も含めてそういう動きがどんどん出てくると思います。もう過去に戻っても何の生産性もないわけですから、前向き思考で議論をし、単にスケジュールだけではなくて、皆さんのコンセンサスをしっかり作っていくことが大前提になる。非常に難しい話ですけど、それをしっかり乗り越えていくことが関西にとってもいいことだと思います。是非3空港をしっかり活用していきたいと考えます。

#### 磯 道

ありがとうございます。今の点で、1点だけちょっと追加でお尋ねしますが、コンセッションをした後で3空港一体ということになりますと、新関空会社があまり関与できない中で、その3空港の運営方針みたいなのが決まってしまうという可能性もあろうかと思いますが、そのあたりについてはもうやむを得ないというお考えでしょうか。

#### 安 藤

予算の問題とかの制約はあるにしても、実際もう我々は民間感覚で経営してしまっていて、そういう意味では新たなコンセッショネアと一緒にいますから、当然3空港一体運用が望ましいと判断されると思います。本当に自然の流れだし、それが一番いいと思います。

## 磯 道

わかりました。ありがとうございます。先ほども森会長がおっしゃっておられましたように、過去を乗り越えて本当にうまく一体化ができればいいなと思います。

最後に高橋先生には、その過去を乗り越えるための方策と言いますか、先ほど利害関係者への丁寧な説明というお話がありましたけれども、具体的にこうすればいいではないかとか、あるいはこういうことが必要だというのがありましたら、お願いいたします。

## 高 橋

先ほど安藤社長も御指摘になったことですが、合意形成をするという意味でもやはり市民の理解と関わり合いが必要じゃないかと思います。市民の理解というのは、まさにこういう場がその役割を果たすのでしょうか、関わり合いという点では関西の3つの空港いずれもが他の地域に比べると私は希薄であると申し上げざるを得ません。今、日本に100ほど空港がありますが、各地方の方々は地元の空港の使い方を本当に真剣に考えておられて、いかに空港を利用しようか、行政当局もとにかく空港に人を集めるにはどうしたらいいかとうことで熱心な取り組みをされている。それに比べて、関西は空港利用者であるエアラインあるいは空港会社や自治体の関係者だけが一生懸命考えているという状況ではないかという印象を私は持っています。

それは航空という交通手段が鉄道やバスと違って、日常的なものではないという性格によるものかもしれません。あるいは従来、国が管理運営していてそれが当たり前と考えていたものが、民間会社が管理するようになったという制度変更が影響しているのかもしれない。しかし国が管理する羽田空港の民間経営のターミナルビル内には、日常そのものの保育園があります。なぜ空港に保育園かということ、最初は空港勤務者のための保育園だったと思いますけれども、地域の人々が空港の保育園に通ってもいいと思うし、あるいは出張に出かけるときに子供を預けて夜帰ってくる時に連れて帰るといった使い方も考えられるからではないでしょうか。このように、今まで空港というところでは考えられなかったような施設や、いろいろな活動を行う場として日常的に地域が活用するなど、市民生活にもっと密接に関わる機能を有するものにしていくという仕掛けが必要ではないかと私は思っております。

それからもう1つ申し上げておきたいことは、森会長が御指摘された関西広域連合という仕組みです。すなわち、3つの空港となりますと、地域にまたがって生じる問題に対応するには実はいろいろな壁があるからです。地域間の壁もそうでありまして、また安藤社長がおっしゃった官民の壁、例えば国際線のことになりますと、いくらオープンスカイになったとは言いながら、国が交渉する二国間航空協定といった壁があります。それからまた官の中にも縦割りの壁があります。空港を地域の経済成長のエンジンにするというときは、まさにそうした壁を乗り越えていかなければならない。

以上の2点、要するに市民の関わり合いということと、いろいろな壁をどう打ち破るかということこれからいろいろなレベルで議論を展開していく際にご留意いただきたいし、またこれを契機にそうした機会を設けていただきたいと私は期待しております。

## 磯 道

ありがとうございます。高橋先生からは私が漠然と思っていたことを、非常に論理的に整理、説明していただきまして、すっきりしたところですけれども、まさに市民がどう関わるか、つまり空港全体を応援して、壁を乗り越えていく必要があるのだろうなと思います。

時間も迫ってまいりましたので、最後に私から今日の話を取りまとめさせていただきたいと思います。

私が最初に関空を取材したのは2000年ごろですが、当時は過大な借金を抱えつつ2本目の滑走路を作るというような、普通に考えると結構無謀な経営をしているように見えました。それが十数年ぶりにこちらに赴任して、新しい会社を拝見しますと、見違えるような状況になっている。LCCの誘致やビザの緩和とかもちろん追い風もあったとは思いますが、やはり社員の意識やトップが変わってしっかり取り組むとここまで改善するのだなと非常に驚いたのが正直なところであります。もちろん国も伊丹空港を新関空会社に提供して一体運営を任せてくれたということで、そこは収益面でもかなりプラスになっているでしょうけれども、まず2空港の収益を拡大して企業価値を高め、ゆくゆくは3空港一体で運用してもらえればいいのだろうなと思っております。

先ほど神戸市の新市長になられる久元さんともちょっとお会いしましたけれども、久元さんも選挙期間中から3空港の一体運用には前向きな発言をされていたということですので、3空港一体化に向けて、コンセンションとは別になってしまうかもしれませんが、3空港一体化に向けて皆さんが取り組んでいけば、さらに関西全体の航空需要が拡大し、これは本当に地域の住民にとっても、今財政負担をされている神戸市にとっても、それから新関空会社にとってもそれぞれメリットがあって、WIN-WINの関係になるのかなと思いますので、それを進めていただければいいのかなと思います。

あと、最後にちょっと御紹介しておきたいのは、国土交通省の幹部の方とこの前お話しした際に、3空港一体化というのははっきり決める必要はなくて、まず市長が正式に方針として表明して、さらに議会で議決してほしいというようなことを言われていました。そして、市としての方針が出て、新関空会社との交渉が始まるだけでも、発着規制の緩和に向けてだいぶ前進するのではないかという印象を私は受けました。もちろん、借金1兆2,000億円というかなり過大な借金を背負っている新関空会社からすると、コンセッションを成功させてそれを返済するということが非常に重要で大変なテーマだと思いますけれども、現状の経営をさらに発展し続けていけば、それも不可能ではないのかなという印象は持っております。ただ、コンセッション自体はやはり多少割高な資金調達の間があるのかなと私は思っております。希望どおりの高い値段がつくのかどうかというのは、ちょっと懐疑的な面もありますけれども、私は必ずしも借金完済にこだわらずに値段がつく範囲でやって、より需要を増やす、関西経済全体が発展するような形にもっていただければいいのではないかと思っております。

まだ5分ほど時間がありますけれども、お三方でもし言いそびれたこと、あるいは会場からでも結構ですが、パネリストの方に何か質問等ありましたらお願いいたします。

特にないでしょうか。

それでは、若干時間が余っておりますけれども、本日のパネルディスカッションはこれで終了とさせていただきます。つたない司会で、失礼いたしました。ありがとうございました。