

かつている都市の鉄道も今迄のような見方で維持できなくなります。

バリアフリー化の整備、維持にもコストがかかり、事故などの安全性の強化もあります。運賃収入は、利用客が減り景気が良くならない限り伸びないので、鉄道の運行の部分だけを見ても、採算性はますます厳しくなってくるかと思えます。

鉄道と他の輸送モードを含めての、交通体系のあるべき姿ができていないと思います。地域の活性化を図る方法として、どのような形で鉄道サービスを維持して行くのかということを考えないといけないということが、問題意識です。

今後、国の役割はどこまでであり、地方はどこまでやるのか、総合交通体系を策定すべきです。低炭素化社会、二酸化炭素の削減、高齢化に対するバリアフリー、シビルミニマムといったことも考慮しなければなりません。どこまで誰が鉄道を整備し、維持していくのかについて検討を進めて頂けることを期待しているところです。ご清聴有難うございました。

第8回 かんこうけん「コロナクウム」

基調講演



大阪航空局
次長 花角 英世
(現 大阪航空局長)

只今ご紹介を賜りました花角でございます。これまでコロナクウムで航空関係のお話をされた方がいないということ、大変フレンドリーな雰囲気の中でお話ができるということで本日参りました。私が昭和59年に航空局の関西国際空港課で係長をしていました時に、まさに現在の関西国際空港がスタートしました。当時、関西は関西プロジェクトに対する大変な盛り上がり、強い熱気があったと記憶しています。

本日は、航空輸送や空港の現状について、お話をさせていただきます。本当であれば掘り下げたテーマでお話するのの一つですが、既に専門的な

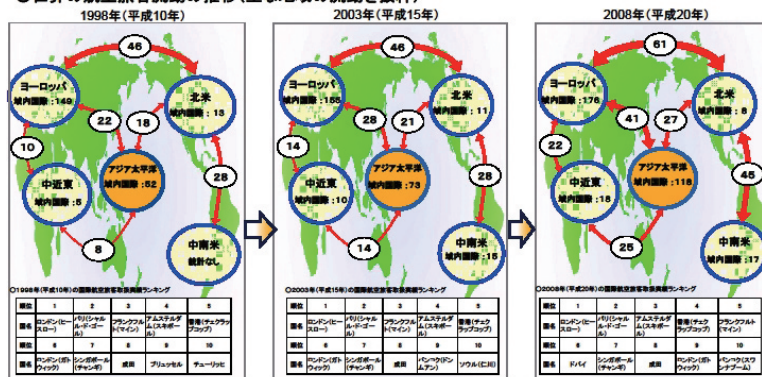
知識をお持ちの方や初めてお聞きになる方もおられますので、全般的な資料にさせていただきます。話が総花的になるかと思いますがご容赦いただきたいと思います。

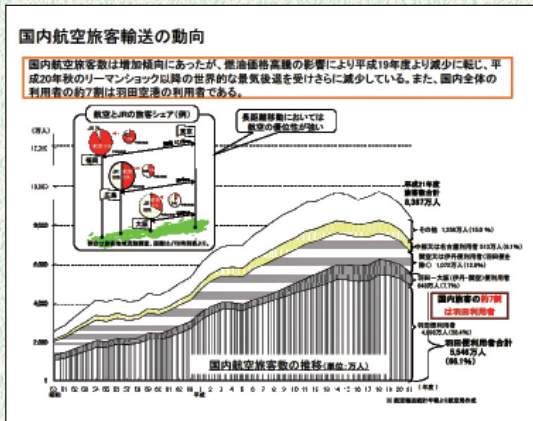
1. 世界の航空旅客流動

世界の航空旅客流動

1998(平成10年)～2008年(平成20年)の10年間における航空旅客流動(域内国際)の推移を見ると、アジア太平洋地域や中近東地域の伸びが著しい(アジア太平洋地域:2.3倍、中近東地域:3.6倍)

○世界の航空旅客流動の推移(主な地域の流動を抜粋)





II. 国際・国内航空旅客輸送の動向

世界の航空旅客流動ですが、この10年で伸びているのはアジアです。アジア太平洋域内の伸びが10年前と比べて2倍以上伸びています。アジアとヨーロッパ、アジアと北米といったアジアを中心とする地域の伸びが著しくなっています。

今後の予測ですが、2025年までの世界の航空旅客輸送において、最も伸びが著しいのはアジア太平洋地域で年率5.8%です。なお中東地域も伸び率は大きいのですが量が小さいので圧倒的にアジア太平洋地域といえると思います。

国内の航空旅客ですが、航空とJRの旅客シェアで分岐点と言われるのが広島です。新幹線で4時間10分なのでここが航

III. 空港における管理区分

空と鉄道の分岐点になっているところで、それを超えれば航空シェアが圧倒的になります。旅客数の推移は、平成18年をピークに経済情勢等の影響や整備新幹線の進展、燃料価格高騰などにより減少しています。

次に国際航空旅客ですが、平成13年以降のアメリカ同時多発テロ、イラク戦争、SARS等の発生毎に一時的な落ち込みが見られたほか、平成20年秋のリーマンショック以降景気後退により減少傾向となっています。

空港の管理区分は4つの類型に分かれています。

一つは羽田や伊丹といった国（国土交通大臣）が直接に管理している空港です。基本施設の滑走路、誘導路とエプロンを国が作って管理しています。ターミナルビルは地域経済界や地方自治体が出資して建て、土地は国が貸しています。収入は着陸料が中心でターミナルビルの土地使用料も国の収入になります。

二つめは、成田、中部、関空の会社管理空港です。これは、滑走路、誘導路、エプロンとターミ



三つめは、地方管理空港です。地方自治体が滑走路、誘導路、エプロンを作り、ターミナルビルは多くの場合第3セクターが作ります。

以上のどの場合も管制は国が行っており、どこ

ナルビルを完全に一体で設置管理し、空港の設置管理会社の収益になっています。

このパターンが世界標準のモデルであります。

の空港にも空港事務所等の国土交通省の出先機関があります。

四つめは、国（防衛大臣）管理空港（共用空港）で防衛省が管理する空港です。

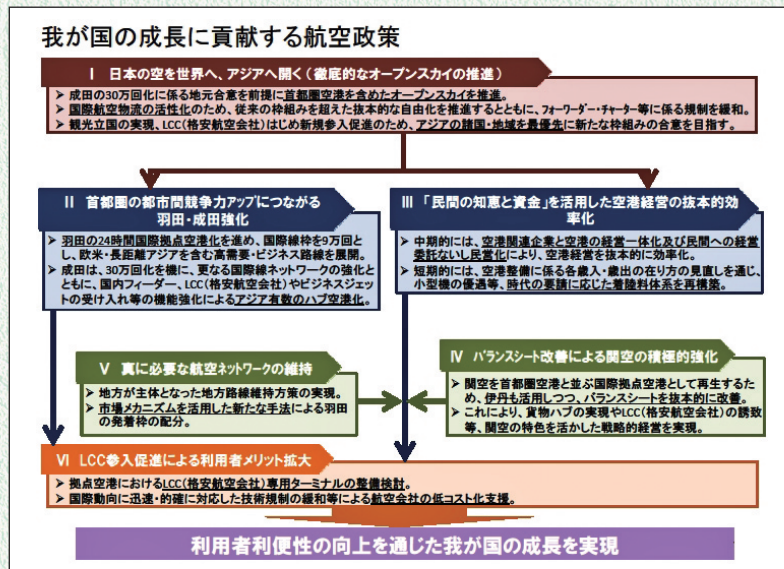
千歳や小松、徳島などがこれで滑走路、誘導路は防衛省が作り管理しますが、民間航空機が使用する部分はエプロンや千歳のように滑走路も国土交通省が作ります。この場合もターミナルビルは別会社になります。

IV. 我が国の成長に貢献する空港政策

これから行政として何に力を入れていくべきかということ、我が国の成長に貢献する航空政策という表題のもとに6つの政策を掲げています。

◆オープンスカイの推進

日本の空を世界へ、アジアへ開くということ、世界的な自由化の流れの中で首都圏空港も含め日本の空を徹底的なオープンスカイとして推進することです。米国とはすでにオープンスカイの協定を結んでいます、これから伸びるアジア諸国とのオープンスカイを一段と強力に進めようという政策です。



◆羽田・成田の強化

首都圏空港の羽田・成田両空港の発着能力を2〜3年の間に大幅に向上させようという政策です。

◆民間の知恵と資金の活用

空港経営の抜本的効率化ということで、空港の基本的な施設である滑走路、誘導路等の設置管理とターミナルビルを中心とする事業を将来的に一

体化し、民間に経営を委ねることで空港経営を効率化しようという政策です。

これまで国が管理している空港に関しては、空港を安全に管理することが一番であり、空港を維持し安全に航空機が離発着するための運営はレベルが高いと思います。しかし、経営という視点が薄かったのは事実であります。

◆関空の積極的強化

関空と伊丹の経営統合を行い、さらにコンセクション（事業運営権の売却）を目指すことでハラシードの抜本的改善を図り、関空を強化するという政策です。

関空は一つの会社で海を埋め立て島を作りそして、空港経営、連絡橋まで作ったことで、膨大な債務があります。そこから生じる毎年の利払いにより、戦略的な着陸料の低減や投資など思い切った経営施策ができていない状況にあります。このため、関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生するため、伊丹も活用し、さらにコンセクションを進め、抜本的な再生を図るというものです。

◆真に必要な航空ネットワークの維持

地方の航空路線は過疎バスと同じような状況であり、離島路線等をどのように維持するかという

問題を抱えているので、地方が主体となった地方路線維持方策の実現についての政策です。

◆ LCC 参入促進による利用者メリット拡大

全日空が関西を拠点にピーチアビエーションという会社を作り、来年3月には新千歳、福岡に国内便を、来年5月には仁川に路線を広げる事業計画を立て準備に入っています。

また、日本航空もLCCに参入する予定で、LCCが今や航空市場の開拓の救世主のような存在になっています。それに対して、空港設置管理者側から支援する動きが出ています。それを空港施策としても推進して行こうというのが現状であります。

V. 関西3空港の役割

関西の経済界、自治体等による関西3空港懇談会で平成17年に合意された3空港の役割分担というものがありません。

関西国際空港は西日本を中心とする国際拠点空港であり、国内線の基幹空港です。国際線が航路する空港は、今後とも関空に限定することが適当です。

伊丹空港は国内線の基幹空港という位置づけで、

3空港の役割分担

平成17年11月 関西3空港懇談会にて合意
平成20年12月 同内容を空港の設置及び管理に関する基本方針(国土交通省告示第1504号)に規定

関西3空港の在り方について

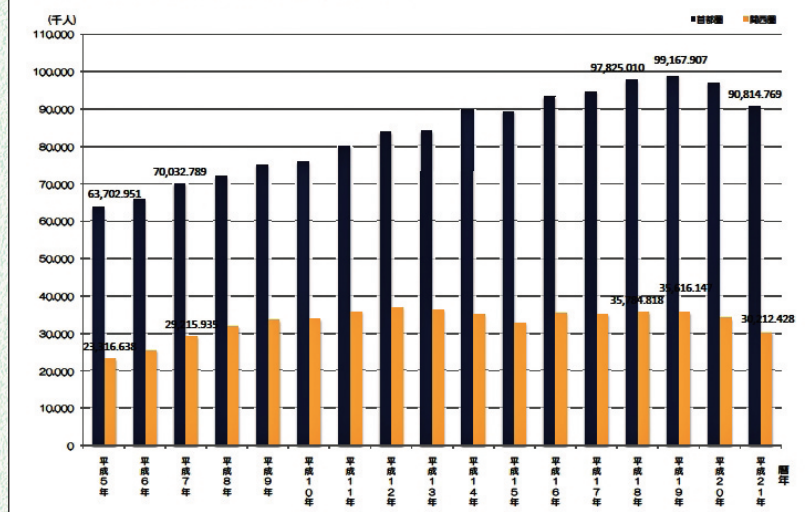
平成17年11月
国土交通省航空局

- ・ 関西3空港については、関空二期2007年限定供用、大阪国際空港の運用見直し、神戸空港の開港を踏まえた上で、関空を核としつつ、伊丹、神戸を加えた3空港をトータルとして最適運用を図るという観点から、以下のように運営されていくことが適当と考えている。
- ・ 関西国際空港は西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港、国際線が航路する空港は、今後とも関空に限定することが適当。2007年の2期限定供用に向けては、平成16年12月の大臣合意を踏まえ、2007年13万回程度、2008年13.5万回程度の発着回数を確保すべく、利用促進が大きな課題。現在、関西国際空港全体構想促進協議会による「関西国際空港集客・利用促進事業」や地元企業による「関空利用促進宣言」などの取り組みがなされているところであるが、引き続き、地元経済界、自治体、関空会社が一体となって、関空の集客・利用促進を実施。
- ・ 伊丹空港は国内線の基幹空港、環境と調和した都市型空港とするという観点から、平成16年に運用見直しの方針を決定した。これにより、発着回数は総枠370(うちジェット枠については200)を上限、運用時間は7時から21時までの14時間、また、空港整備法上の位置付けに関しては、空港整備法上の空港種別の在り方の見直しの必要性等の論点を踏まえ、第2種A空港への変更につき、次期社会資本整備重点計画の策定の中で、交通政策審議会航空分科会において検討を行う。
- ・ 神戸空港は150万都市神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港。運用時間は15時間、3空港間の役割分担を踏まえつつ、安全かつ円滑な航空機の運航の観点から、1日の発着回数は60回、年間の発着回数は2万回程度が上限となる。

都市型空港として環境と調和するという観点から発着回数は総枠370のうちジェット枠は200という制約があります。また、運用時間は7時から21時までとなっています。

神戸空港は150万都市神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港とされています。現状はこの役割分担の考え方の下で運営されています。

首都圏・関西圏空港乗降客数の推移



VI. 首都圏・関西圏空港乗降客数の推移
首都圏と関西圏の乗降客の推移をみると、関西圏はこの5年で見ると伸びておらず10年で見ても横ばいです。首都圏はこの3年は減少しているが10年で見ると伸びています。

空港別で見ると、平成6年に関空が開港しましたが、関西全体の乗降客は関空が開港したことにより関西圏全体が底上げされ乗降客が伸びています。

しかし、平成18年2月の神戸空港の開港時は、関西圏全体の底上げには繋がっていません。

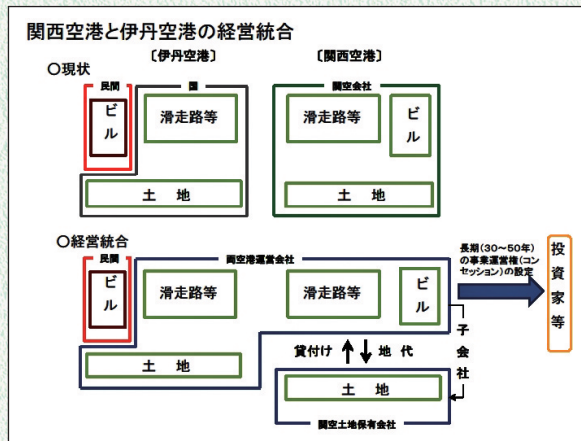
域内GDPを10年で見ると首都圏は伸びており、関西圏はむしろ減少しています。経済の動きと航空旅客マーケットの動きがある程度同じ動きをしていると言えると思います。

Ⅶ. 関西空港と伊丹空港の経営統合

関空と伊丹の経営統合の主な目的は、関空を我が国の国際拠点空港として再生強化することと関西における航空輸送需要の拡大であり、そのことによって、関西経済の活性化につなげたいというのが法律の目的であります。

◆経営統合のやり方

はじめに伊丹空港の現状ですが、土地、滑走路等は国が所有しています。ターミナルビルは自治体が50%、経済界が50%出資している大阪国際空港ターミナル(株)という会社が所有し土地は国が貸しています。



関西空港は、土地、滑走路等、ターミナルビルを関西国際空港(株)が所有しています。

経営統合をすると、伊丹空港については、ターミナルビルは引き続き大阪国際空港ターミナル(株)が所有し、土地、滑走路等については、国が現物出資する形で所有権を新たに設立する新関西空社に移します。

関西空港については、滑走路等とターミナルビルを新関西空社が所有し、土地は現在の関西国際空港(株)が所有しますが、新関西空社はその土地を賃借し地代を支払うという構造に変わります。

新関西空社と現在の関西国際空港(株)との関係は、現在、国が持っている2/3の出資株式を新関西空社に

現物出資し、新関西空社が関西国際空港(株)の株式を持つことで親子関係が結ばれることとなります。そして将来的には、両空港を一体で運営する新関西空社は投資家等に長期の事業運営権を売却し(コンセッション)、できるだけ多くの資金を回収することが見込まれているところであります。

◆経営統合までのスケジュール

これからのスケジュールですが、来年4月に新関西国際空港(株)を設立し、7月に両空港事業を統合する予定です。

Ⅷ. 関西空港と伊丹空港の成長のための課題

成長のための課題

一つは着陸料等各種使用料の引き下げです。関空会社ではLCCにターゲットを絞った専用ターミナルの建設、着陸料の初期の免除等インセンティブの付与といった努力をしています。

二つめはターミナルの売り上げ等非航空系収入の増大です。伊丹空港は旅客ターミナル会社との将来的な一体化が課題であります。関空会社は商業サービス事業とにぎわい創出に努力しています。三つめは空港アクセスの抜本的な改善であります。伊丹空港では駐車場の料金が高くもつと工夫

関西国際空港、大阪国際空港の成長のための課題

	関西国際空港	大阪国際空港
1. 着陸料等各種使用料の引き下げ (コスト競争力の強化と 航空会社の誘引)	・LCC専用ターミナルの建設 ・着陸料等の初期の免除等 インセンティブ付与	
2. ターミナル売り上げ等非航空系 収入の増大	・商業サービス事業とにぎわ い創出	・旅客ターミナル会社との将 来的な一体化
3. 空港アクセスの抜本的改善	・高速鉄道の検討 ・高速バスの一層の活用	・駐車料金の見直し ・高速バスの一層の活用
4. 国内線、国際線ネットワークの 充実	・LCCの誘致 ・国際貨物ハブ基地 ・プロモーションの強化	・各種運航規制の検討

ができないかという議論もあり、これも一種のアクセス改善かもしれません。

関西空港は高速鉄道の検討と高速バスの一層の活用です。これまでの運輸事業のビジネスモデルでは、運輸サービスの提供を受ける人が運賃を払うのが当たり前と考えられてきましたが、例えば東京のお台場では、立地する企業がお金を出し合

い無料の巡回バスを運行することで人々の街の回遊を図っており、これは乗ってもらいたいと思う人が払うという新たなビジネスモデルの成功事例です。バスの一層の活用では、空港会社等が負担することにより無料等思い切った運賃でサービスを提供する方法もあるのではと思っています。



四つめは国内線、国際線のネットワークの充実であります。すでに、LCCの誘致や国際貨物のハブ基地としての強化、各種プロモーションの強化が行われています。伊丹は運航規制の検討が課題であります。

最後に、伊丹空港に関わる運航規制の中で、しばしば言われるのが発着回数規制であります。ジェット枠の200便は殆ど使い果たしています。170便のプロペラ枠は使いきれれていません。基本方針の中でこれをどのように取り上げるのか

が、大きな課題であります。空港周辺の自治体の方々は、伊丹をもっと活性化したいということで、プロペラ枠をもっと有効に利用できるように要望されています。関係者のコンセンサスを取れるかが課題であります。以上をもちまして、私からの話を終わらせていただきます。ご清聴有難うございました。

