



## 開会挨拶



財団法人 関西交通経済研究センター  
会長 野村 明雄

只今、ご紹介頂きました関西交通経済研究センターの野村でございます。  
本日は、このように多くの皆様方のご参加を賜りまして、誠にありがとうございます。  
また、石津緒近畿運輸局長様をはじめ、日頃から何かと指導・ご支援を頂戴しております、ご当局の幹部の皆様方にもご臨席を賜り、厚く御礼申し上げます。

## 第5回サロンセミナー

### どうなる日本の空

— 関空発のLCC就航を前に —

関西国際空港株式会社

取締役会長 岩村 敬 氏

平成24年2月14日(火)  
ホテルグランヴィア大阪

上げます。

このサロンセミナーは、当センター賛助会員の皆様方のみならず、広く一般の方々にもご参加を頂きまして、関西経済の発展に寄与する幅広いテーマにつきまして、毎回、各界の第一人者、有識者の方々からご講演をいただいております。

第5回となります今回は、関西国際空港株式会社会長の岩村敬様をお迎えいたしまして「どうなる日本の空―関空初のLCC就航を前に―」と題して、ご講演を頂戴致します。

皆様ご高承のとおり、昨年5月に関西国際空港並びに伊丹空港の統合に関する法律が成立いたしました。本年、7月の統合が目前となり、両空港の今後に対する関心が高まっております。

さらに、近年、世界的に「LCC」いわゆる、格安航空会社の進出が目覚しく、世界各地で利用者の方々の心をとらえ、そのシェアを広げている状況にあります。日本におきましても、その動きが活発化しております。関西国際空港を拠点とするLCCも誕生いたしました。就航も間近となっております。

そこで、本日は、関西経済の活性化、ひいては日本の国際競争力の強化につながるものとして期待され、伊丹空港との経営統合を目前に控えられた、関西国際空港株式会社、取締役会長の岩村敬様から、大変、貴重なご経験をもとに、日本の航空業界を展望する上での課題とその方向性などを、ご教示賜りたいと考えております。

本日のセミナーが、ご参加いただいております皆様方にとりまして、今後のビジネス展開に一つの大きな力となりますことを祈念するとともに、また、私も財団法人関西交通経済研究センターに、今後とも温かいご支援、ご協力を賜りますことを心からお願ひ申し上げまして、私からのご挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございます。

## 来賓挨拶



近畿運輸局長 石津 緒

皆さんこんにちは。近畿運輸局長の石津でございます。皆様には日頃より運輸行政につきまして、格段のご理解・ご協力を賜っておりますが、この場をお借りして厚くお礼申し上げます。

関西交通経済研究センターにおいては、その時々のテーマでサロンセミナーを開催していただいておりますが、今日は5回目ということで「どうなる日本の空」というタイトルで関西国際空港株式会社、岩村会長からお話をいただくということでございます。

近畿運輸局におきましても、大阪のビジネス拠点から関空をはじめとする高速交通ネットワークへアクセスするという観点でなにわ筋線の調査を行ったり、或いは、ビジットジャパンプログラムをはじめとしまして、外国人旅行者3千万人プログラム等、関西国際空港と密接に関係した色々な事業を行っているところでございます。

関西国際空港におかれては、近年の大変厳しい航空の環境の中で、今年の7月には伊丹との経営統合というものを控えている中で、空港のプロモーションに積極的に取り組んできておられ、LCCの誘致、あるいは貨物ハブ

## 講演



関西国際空港株式会社  
取締役会長 岩村 敬

最後になりますけれども、本日のセミナーにご尽力いただきました関係者の皆様に感謝申し上げますとともに、ご来場の皆様のご健勝を祈念いたしまして、簡単ではございますがご挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございます。

機能の強化、また、中国やアジアからのインバウンドと、色々なご努力をされておられますし、また、3月からは本邦初の本格的なLCCである、ビーチ航空の就航が予定されているところでございます。

関西国際空港は、関西にとりましてゲートウェイとして大変重要な役割を果たしているところですが、そういう意味で今日のテーマ、ご来場の皆様方にとっても関心の高いところかと思えますし、また、意義深いものになるうかと思っております。

只今、ご紹介頂きました岩村です。今日は、「どうなる日本の空」という題でお話をしていきたいと思えます。私の今のポジションである関西国際空港株式会社の会長としての立場ではおそらく言えることは限られると思えますので、今日これからお話しすることは会長とは関係のない、岩村個人の話

として聞いて頂きたいと思いません。また、私の話が会社の公式見解だと受け取られても困りますので、その辺はご理解いただきたと思います。

今、司会の方から話があり、またように、3月1日午前7時福岡に向けてビーチ航空の第一便が飛びます。なぜ今日までLCCが日本で育たなかったのかという疑問にお答えしますが、その前にいくつかのテーマでお話します。まず最初に世界でLCCビジネスというのはどういう状況であったのか。2番目に日本の航空市場はこれからどうなっていくのか。そして、日本の航空企業はゆるま湯にたかっていたのではないのか。そのため日本の航空企業は、縮小している。そういう話をしたいと思っています。

この5年間で、国内の航空マーケットは縮小の一途を辿り、国内需要は10年前の水準に戻っています。一方、国際市場でも日本の企業が相次いで撤退をしている。実際にそんな酷い状況にありながら、日本の航空企業は生き残っているのか。これはカポタージュ、すなわち国内の市場を海外に開いていない、最後の砦があったからです。そんな過保護の下で合理化の努力もせずに「利用者が少ない路線を国に言われて、儲からないのに運行させられた」と平気で言えるような航空会社になってしまった。

そんなゆるま湯につかっているうちに、この1年の間に海外資本と合併で、日本に次々とLCCが設立されて、国内市場に登場し始めたわけです。最近ですが、空港の制約があった競争は始まらなかったのです。ところが最近空港の制約が緩んできたため、実際に競争が始まり、航空界は大変な時代を迎え、そういう中でLCCが出てきたと見えています。

2010年というのは日本で初めて飛行機が飛んでから100年目にあたります。日本の航空業界も激動の時代を迎え、「航空事業の新時代の幕開け」が、今始まったと見えています。

### 日本の空に黒船到来

最初に話したいのは、LCCは運行にコストを切り詰めた新しいビジネスモデルです。LCCがいつから始まったかと言うと、もうすでに30年以上前から始まっています。

1980年代には既にアメリカでLCCの成長が始まっていて、有名なのはアメリカのテキサス州のダラスをベースにしている、サウスウェスト航空。これは今や国内線で世界のトップを走る輸送量を持っている企業に成長しています。次に出てきたのがその10年後。90年代からヨーロッパでもLCCが登場しています。ライアンエアという元々、アイルランドの会社ですが、ロンドンにベースを置いて飛行機を飛ばしている会社です。ここは今国際線分野で世界一、全体でも世界で3位の航空会社に成長



では中国の会社も合併で日本に進出するという話も出ています。なぜ今までこんな閉鎖的国内マーケットであったのか、これは空港が限られて飛行機が飛べる場所が少なかったということもあったのだと思います。それが、ここ数年、羽田のD滑走路の完成、成田の地元住民との話し合い決着で発着枠が広がり、突然競争状態が出現してしまったのが、今の日本の状況ではないかと私は見えています。

そして、日本の航空企業が生き残るための最後のチャンスがLCCであり、既存の大手航空会社のリストラだと思っています。そういう最後のチャンスが今来てるのではないかと。そんな流れで今日は話をしていきたいと思っています。

### 航空事業新時代の幕開け

本題に入る前に日本の航空の戦後をおさらいしておきます。日本の空は一度閉じられました。戦後占領軍に航空事業を禁止され、空港も接収されましたのです。そこから復活をして日本の航空企業は国の保護の下急激な成長を遂げ、順調にマーケットを拡大し、大きく育っていききました。大きな転換点の一つが2000年の航空法の抜本改正です。法的規制が大幅に緩和され競争が始まりました。しかし、法的な規制は無くなりま

航空事業新時代の幕開け	
1945(昭和20)年	敗戦と占領 (航空事業禁止、空港の接収と拡張)
1951(昭和26)年	日本資本による国内航空事業再開 (日航、実質はNW)
1952(昭和27)年	サンフランシスコ講和条約発効、羽田返還(伊丹は58年)
1954(昭和29)年	民間航空法
1959(昭和34)年	航空管制業務米軍から全面返還
1960(昭和35)年	初のジェット機就航(ジェット化の幕開け)
1960年代後半~	航空機事故・ハイジャックの多発
1967(昭和42)年	経済法(成長と構造政策への転換点)
1970(昭和45)年	大規模な伊丹空港拡張、空港騒音問題の深刻化
1970年代	我が国国内航空大衆化と空港の移転・拡張(ジェット化)の選別
1978(昭和53)年	成田空港開港
1980年代後半	我が国国際航空大衆化と国際空港整備の遅れ
1984(平成6)年	関西空港開港(中部国際空港は2005年)
2000(平成12)年	航空法抜本改正(事業規制緩和)
2000年代	アジアの航空ビッグバン
2010(平成22)年	日本航空経営破綻、日本オーバーブックスカイ、羽田Dラン併用
2012(平成24)年	ビーチ航空など日本版LCC就航

航空事業新時代の幕開け  
(注)2010年1月日航会社更生法適用申請。同年は航空100周年の年でもある

して。そして、その次に、東南アジア、オセアニアでエアアジアなどが、オーストラリアのジェットスターが、既に10年前からビジネスを始めています。

エアアジアはマレーシアを拠点に置いていますが、マレーシア航空を今や輸送量で追い抜いてマレーシア最大の航空会社に成長しています。そしてその次が南米と中国・韓国で5年前から既に拡大を始めています。韓国のLCCチェジュ航空とか、中国では春秋航空というのが日本で飛んできています。そういう意味で世界は30年前からLCCのビジネスが盛んになっています。アジアの中でもさっき見ていたように、中国、韓国では2005年から既にLCCの時代に入っているのです。そして、最後に2010年、実際に運行開始するのは2012年、日本に初の日本企業のLCCができるということ、日本もいよいよLCCの時代を迎えたいと思います。いよいよ、日本の空に黒船が到来する時代が来たということです。

### LCCのビジネスの特徴

LCCのビジネスの特徴ですが、その運行形態は都市間、2地点間の直行便が中心です。また付加されるサービスの全てが有料です。食事から、荷物を運ぶのも有料で全てサービスをお金で買うというような仕組みになっています。そういうビジネスの特徴があります。運賃の方は、アメリカのように30年もやっているLCCと言っても

1 世界におけるLCCビジネス(2)		
LCCは、以下のような事業形態上の特徴があり、低コスト、低運賃のサービスを提供		
	LCC	FSA
運賃	・低運賃 ・基本的に払い戻し不可	・普通運賃は割高 ・基本的に払い戻し可能
モデルサービス	・基本的になし	あり
運航形態	・主に短距離都市間直行便 ・空港滞在短縮、機材回転率向上	・多種多様
航空券販売	・OTAへの販売が基本	・代理店販売とOTAへの販売
サービス	・コールドサービスのみ(自由席制もあり)	・2クラス制または3クラス制
航空機の種類	・小型単一機材	・多種多様
利用空港	・低利用や主要空港以外の空港	・主要空港を志向
職員	・7&7コース、内部委託、契約社員	

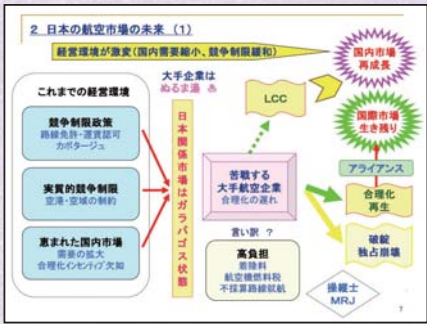
国土交通省資料をもとに作成

フルサービスの航空会社との間でそんなに料金の差は無くなっていきます。最初は安売りでマーケットを広げますが、時間がたつと、大手の方もそれに對抗し大合理化をして、結果的にはその差はなくなって来ているのが現状です。それでは、最初の課題のなせ今まで日本にLCCが登場しなかったのかという話をしたいと思います。

### 経営環境が激変

これまでの日本の航空業の経営環境はどうであったのか、一つは競争制限政策がありました。十数年前までは路線ごとに免許をして競争制限を行い、輸送力を調整していました。運賃も認可で、さらに、カボタージュという形で外国の企業の参入を阻止するという状況でありました。それから空港に制約があり、空の方も混雑して自由に飛べないという意味で競争の制限が行われていました。そういう中で、日本経済が伸びてきて、人口も伸びるといって恵まれた国内市場があり、合理化しないでも、いくら高くてもお客様は増えていくということ、日本の航空市場はこの間まで、ガラパゴス状態で航空会社にとって世界に例を見ない恵まれたものでした。

日本の航空企業は、ぬるま湯で悠々としていたわけですが、国内需要が縮小し始めてびつくりしたわけです。高い運賃のまま、コスト



トを下げる努力もなく、一方で物価は下がるといような状態になり、当然に利用者が減少し始めたのです。10年前から法的規制が緩和され、最近では実質的な競争制限もなくなってきた、まさにこの数年間の間に経営環境が激変しました。その結果、大手航空企業は大変な苦勞をしています。

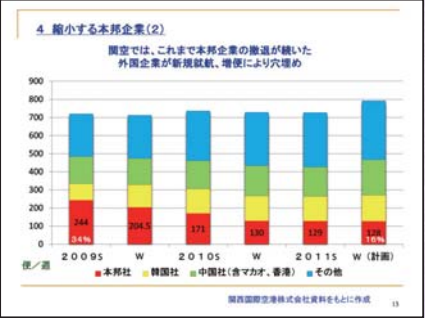
これに対して、航空会社はどういう言い訳をしているかといいますと、「着陸料とか航空機燃料税が高い」「不採算路線に就航させられて」「そういう言い訳をしてもいいのですが、それより合理化なり生産性を上げることをやらないと、いくら政府が支援してもやっていけない状態になります。そのような折、大手航空企業自らが、LCCを生み出したというのは評価できるところです。一方で大手は合理化をし、ライアンスを組んで路線網を広げ、国際市場で生き残りを図っていく。これからはこんな流れになるのかと思います。操縦士不足の問題ですが、いわゆる団塊の世代が定年を迎えて、いなくなるという事情があります。ピンチはチャンス。首切りをせずに生産性をあげるチャンスだと思います。

それから、「MRJ」という「YS-11」以来、数十年ぶりに日本製の航空機が近々出て来る予定です。このような状況の中でLCC、そして大手企業の再生がこれからどうなるか、今は、日本の航空企業が生き残る最後のチャンスが、来ているのではないかと思っています。

2000年に航空法の大改正で制度的には完全に自由化が行われました。ただ、航空の自由化は突然来た訳ではなく、段階的に規制緩和は進んで自由化の流れは十数年前から始まっていたのです。

### 縮小する国内市場と本邦企業

ピーチエアラインの話が話題になっていますが、検討開始時期は国内需要が減り始めた今から4年前の2008年です。国際線も国内の輸送量と同じ



ように減っていますが今、アジアの国際マーケットは世界で最も成長率の高いマーケットです。何を意味しているかというと、周りで市場が大きくなると、日本の企業は収縮していくということ、マーケットが拡大する時に減らざるを得ない、だから、そういう意味ではアジアのマーケットの中でひとり負けするのは日本です。

表4(2)、これは開空の2年間の便数を表しています。2009年の夏ダイヤの時に日本の企業は飛行便数の34%、を飛ばしていた。ところどころ減って今や16%まで減っています。結局、多くは、韓国なり中国に日本がやめた所を全部埋められていく、というのが今の状況です。国際空港のそこには韓国企業が70%ぐらい占めています。概ね3割から4割は所謂ナショナルフラッグが自国の空港を利用しメインになっています。

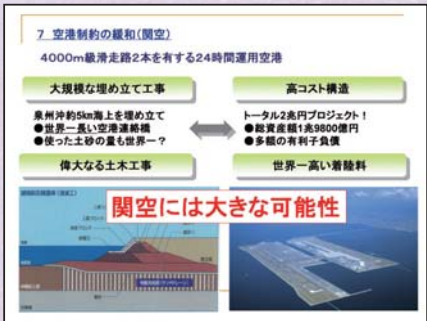
### 仁川は日本のハブ？

今、地方の空港からこれだけの数の飛行機が仁川に向かって飛んでいます。この中で、日本の企業が飛んでいるのは今のところゼロです。全部韓国の企業が飛んでいます。これでは地方の都市だと東京に行つて成田から国際線に乗り換えるより韓国に行つた方が近いという話になってしまう。地方の空港に行つていただくよく分かりますが、韓国便しかないと成田山あるのに「国際線ターミナル」と表示し、韓国経由で外国のどこへでも行けることをうたっています。実際仁川は日本のハブ化になっているとも言えるでしょう。当初は、日本人を運ぶために外国社がこういう路線を張った訳ですが、今や外国、韓国、中国の人が日本の地方都市へ行くための便となっています。開空に繋がっている国内路線に比べると余りにも充実していて悲しいです。今、スカイマークや新しいLCCが、成田、それから開空から地方都市を結ぶ路線を増やす動きが始まりました。開空会社も期待しているところですね。



### カボタージュ《航空における9つの自由》

カボタージュの話ですが、航空の世界には9つの自由というのがあって、「領空通過」から始まりますが、9番目の相手国内の2地点間の輸送。これ



関西空港は、表彰されるほど卓越した土木技術で作られたが、その結果、高コスト構造で2兆円プロジェクトになってしまいました。有利子負債はまだ1兆を超えています。なかなか1兆円を切れない、無利子の借り入れを加えると1兆3000億の借金を背負っている空港です。このため、世界一高い着陸料を取る空港だと揶揄されているのは皆さんご存知の通り

何らかのルールというか、基準がいると思っています。成田については、長い闘争の歴史があつて騒音問題もあり、大変難しい運営を強いられています。羽田に国際線と言った途端に地元住民が折れて、もっと飛んでいいということになり、成田の容量が増えています。33ヶ国で、38路線ぐらいが交渉待ちになっていました。それが突然開いたわけですね。開いたところには日本の航空会社に力がなくなっており、外国社しか飛ばせなくなる。羽田と成田の役割分担があらためて議論になっているのは高承の通りです。

それから関空ですが、日本で唯一恵まれたというか24時間運用ができる大変立派な空港です。ただ、泉州沖5kmの所を埋め立てましたので、コストがべらぼうに高い。一方、世界一を誇るものがあります。空港連絡橋、3750mあるのですが、鉄道と道路の併用橋でこの形のものでこれが世界一だそうです。米国の土木学会から20世紀の卓越した技術だということで関西空港は表彰を受けています。それだけ立派な空港だということです。

関西空港は、表彰されるほど卓越した土木技術で作られたが、その結果、高コスト構造で2兆円プロジェクトになってしまいました。有利子負債はまだ1兆を超えています。なかなか1兆円を切れない、無利子の借り入れを加えると1兆3000億の借金を背負っている空港です。このため、世界一高い着陸料を取る空港だと揶揄されているのは皆さんご存知の通り

### 本邦企業最後のチャンス

これから伊丹との統合を含めて、空港の財務の抜本改善を図る訳ですから、将来に大きな可能性を持っている空港だと言えます。だからこそ、ピーチアビエーションはここに基地を置くか決めていただと思っています。

首都圏については、羽田の滑走路ができたこと、それから成田周辺住民との話がついたということで、羽田・成田は順次拡大がされ、最終的に発着回数は2010年より40%ぐらい、年間74万回を超えるまでに増えるということなんです。いずれにしても、競争状況が突然出現しているというのがこれだけ分かるかと思います。

今日の話は、何か日本の企業がダメな話ばかりしていますが、日本の航空企業にとつても最後のチャンスが訪れているのではないかと、少しお話ししたいと思います。

### 空港制約の緩和

羽田は皆さんご存知だと思いますけど、D滑走路という四本目の滑走路がこの間完成しました。そこで、滑走路が増えただから国際線をもっと飛ばせよという声が大きいです。それには限界があると思います。成田に気兼ねをしてという意味ではなく、羽田も無限に飛行機が飛ばす訳ではないので、国内ネットワークを考えればむやみに国際線を飛ばすわけにはいきません。

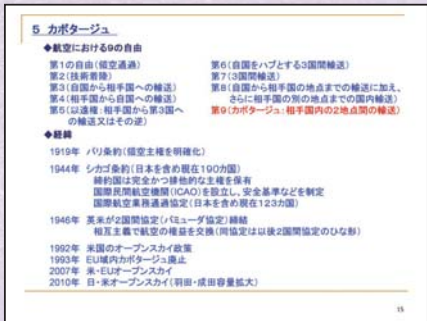


くの空港は出発したらどこへでも飛んで行けるのですが、日本の場合は、ごく限られたルートしか飛ばないという、そこに大きな制約があります。空港が、滑走路を増やしたからといって、それに応じただけ交通量が増えないというのは、飛べる空域に制約があるということをお分かってほしいと思います。

空港の制約があると、どのようなことが起こっているか、例えば、羽田はお客様の数で言うと10番目ぐらい

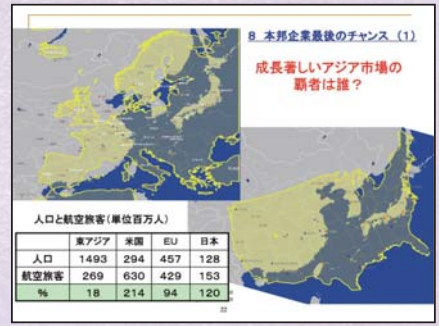
### 空港の制約

法律上の規制は緩和したが、なぜ空が自由にならないのかというのは、空港の制約というものがあからずです。空港周辺に住宅地があつて、市街地上空を低空で飛べなく、飛ぶルートが限られている訳です。諸外国の場合、多



がカボタージュです。カボタージュ(相手国内の2地点間、すなわち国内輸送)の開放ですが、実はアメリカ、中国は日本同様全く開放していません。EUの域内は、国内線も国際線も自由に航空会社が輸送できるということになっています。

この航空の自由をどこまで認めるかというのは、終戦直後にシカゴ条約が出来る段階で議論がありました。しかし、条約では決められなくて、バミューダ協定という



のマーケットを目の前にしているのです。

その中でどうしていくか、どうやったら覇者になれるのか、韓国・中国それぞれの企業が頑張っています。日本もコストを下げ競争力をつければ、まだまだ生きていけるのではないかと思います。今が最後のチャンスではないかと思ひます。

それから、先ほどパイロットの話ですが、機長がいなくなる、副操縦士がいなくなる、今度は副操縦士がいなくなる。これは日本の大変な危機だとい

うことです。逆に言えば合理化をする大チャンスではないか。今まで外国航空会社の半分しか働いていなかったのですから、外国社並に働けば、パイロットが半分になっても今まで通り飛行機を飛ばせる。逆転の発想というかピンチピンチと言わず、チャンスに活かすことができるのではないかと見えています。

それでもう一つの最後のチャンスというのが、今日の本題でもあるLCCです。世界のLCCはアメリカに始まり、ヨーロッパ、そしてオセアニアと来て、韓国・中国、いよいよ日本に来たということです。

ピーチアビエーションという会社がありました。3月1日から国内線が飛びます。その後、既に発表されたところによると、国際線も韓国のソウルをはじめ、香港・台湾と順次秋までに飛び始めるということが決まっています。今まで利用していない人、高速バスとか、鉄道のお客様、新しいお客様を

引っぱってこよう、そのために、低運賃を提供しようではないかという戦略です。他のエアラインのお客様を奪うのではなくて、新しい需要を作り出すという発想です。

運賃ですが、例えば、関空・新千歳間は大手のエアラインが、色々な事前割引をしていますから全てが4万2千円と言いませんが、益・暮れは、そこまで跳ね上がる訳です。ピーチはいくら上がっても1万4千円と半分以下で飛べるといふところが一つの売りなのです。そういう意味では関空・千歳あたりは大手と共食いになるかもしれません。4万円払って機内食を食べるのもいいですが、夫婦で北海道へ行けば往復で16万円、20万円近くかかってしまう。それがピーチで行けば高くても6万円で行けるといふことですから、本当に安いと思います。まさに、この常識を覆す運賃というのが一つの売りだった訳です。現実にはこれからピーチ航空がどうなるのかは開けて見ないと分らない部分がありますが、少なくとも予約の状況を見る限りでは、好調のようです。

スカイマークは、久しぶりに関空に帰って来るといふので我々も喜んでいるのですが、同社がどういふ運賃戦略で来たかというところ、大手の企業より2割とか3割下に設定しています。一方コストは大手より大幅に低いので大きな利益を出しています。ところが、ピーチが出た途端に一気に値段を下げて来ました。JALとANAが健在である限りスカイマークは悠々と商売ができたのですが、ピーチ

8 本邦企業最後のチャンス (3) 日本版LCC登場

Peach Aviation(株)の概要

- 全日空、ファースト・スタン投資グループ等が出資。
- 関空を拠点に、国内線及び国際線LCC事業を推進。

事業概要

- 高稼働・高生産性(第一機種、シンプルサービス)による低コスト運航
- 常備を要する低運賃の提供。(鉄道、高速バス並の価格設定)

運航計画

- 2012年3月1日より国内線(福岡・千歳)、5月より国際線(仁川)運航開始
- 運賃: 関空・福岡 3780~1万1780円、関空・新千歳 4780~1万4780円

5年後に16機のA320を運航  
年間600万人の利用を想定!

資料: 関西国際空港株式会社 Copyright ©Peach Aviation株式会社

が出て来て営業戦略がだいぶ変わったと見えています。このことはお客様にとって大変良いことだと思います。アメリカの場合は、競争の結果FSAも合理化が進んで運賃が下がりました。日本の場合もLCCの登場で市場が変わらない訳がないと思っています。

取り敢えずピーチはエアバス320の3機から始まりますが、5年後には16機体制になります。座席も180席まで増やして多くのお客様を一度に運べるように工夫しています。それから、5年後に600万人を運ぶ計画を持っていきます。今、関西空港は、需要が落ち込んで、まして内閣合わせて1400万人ぐらいの利用ですから、40%程度お客様は増えるということになります。関空にとっては大変、大事な航空会社になっています。

関空会社としてもLCCのターミナルを建設中です。今年の10月頃には完成する予定で、今、工事が急ピッチに進んでいます。なぜ今のターミナルを使わないのでしょうか。それは、高稼働、高生産性、すなわち飛行機を一杯使いためなのです。一般的な方法、即ち搭乗機をボーディングブリッジにつけて、飛び立つ前にトラクターで押し出して飛行機の向きを変えるということでは時間も、お金もかかります。ピーチの飛行機は、自力でスポット(停留場所)まで来て、そこから出る時もエンジンも吹かして自力で出て行くという方式をとります。

兎にも角にも人の手を借りずに自力で着いて、30分程度で折り返すという事を考えているので、今のターミナルでは使い物になりませんということになります。さらにピーチの場合は16機もの飛行機を関空を中心に運行する計画を持っているので、乗り場を一方所まとめることがお客様の利便を図ることにつながります。

関空は日本で一番LCC便の多い空港になっています。既に6社、外国のLCCが来ています。今年は3月1日にピーチですが、その後にはイースター

航空が入ってきます。それから、スカイマークが復活します。スカイマークはコストが相当低いので、LCCの分野に入るといいます。そして、日本航空とオーストラリアのジェットスターが組んだジェットスター・ジャパンが国内のLCCとして関空から飛びます。

いずれにしても、いよいよ関空を中心に日本にもLCCの時代が来たのではないかと思います。そして、今年から数年が日本の企業にとって復活の最後のチャンスになるのではないかと思っています。日本の場合は、先ほどの繰り返しになりますが、マーケットも大きくて日本の企業は大変良い商売をしてきたと思ひますが、ここに到っては頭を切り替えないと落伍してしまうと思ひます。

**まとめ**

最後にまとめますが、今の我が国の航空業界は、これまでと変わらないままていくとすれば、大発展する東アジア市場で外国企業はほとんど伸びていくのに、日本企業は衰退し、生き残っても小さな航空会社になり、力の強い外国社に覇権を握られ、その傘下に入るか、提携するか生き残っていくことを危惧します。

一方、国内の市場は、これだけ物価が下がっている時に航空運賃だけは下がらないので、益暮に帰省していたのを喜ばれだけに。そういうことが起きているのではないかと思っています。このようなことを繰り返していけば、国内航空市場は、更に縮んでしまうということです。

そこで日本版のLCCの成功に期待をしたい、これが成功すれば、日航・全日空ともに、日本の大手も生き残りをかけた大合理化をせざるを得なくなる。アメリカでは実際にそういうことが起り、LCCの台頭と平行してアメリカの大手航空企業は次々と倒産しました。

**まとめ**

我が国の航空業界が変わらないなら、  
拡大する国際市場において、外国企業が躍進するなか、  
日本企業は、衰退し、生き残ってもアジアのローカル企業と化する  
国内航空市場は縮小の一途

⇒ **日本版LCCの成功に期待**  
日本版LCCの成功は、「新幹線をも含めた移動費用の低廉化」と「日航、  
全日空生き残りをかけた大合理化」につながる

⇒ **その結果、地域間交流の増大と経済活性化が期待できる**

**★ 航空再活性化のため、行政は新たな展開を**

そういう意味で、繰り返しのようですが、今日本の航空企業が再成長する最後のチャンスが来ているのではないかと思っています。

このLCCが成功すれば、移動の費用が下がり、全日空、日航も合理化してより良いサービスをより安く提供できるようになる。その結果、交流の増大、そして経済の活性化が期待できるということでのこのLCCの成功に期待しています。

一方で行政も変わらないといけないと思います。規制緩和、参入に対する規制ではなくて、安全の方の規制も世界基準にあわせて見直さないといいけない。

また、世界で例がない航空機燃料税。現在2/3まで引き下げていますが、3年間の暫定措置です。私なりに考えれば、例えば日本の地方空港から仁川に行く時には航空機燃料税は払わないけれど、なぜ関西に来る時には航空機燃料税を払うのですか。空港間の競争なり、お客様の負担を考えたバランスのとれた税にしないといいけません。

それから、着陸料の議論は、着陸料等空港使用料だけの議論ではなくて、もう少し広範な議論をする必要があります。ターミナルの使用料もエアラインからいただくのではなく、空港の施設を使うお客様から直接徴収する方向に世界の趨勢はあります。航空会社に負担を課しても、お客さんになかなか転嫁できない、それであれば、利用しているお客様から直接取るという考え方が、世界の主流になっています。

日本の航空界が変わるとき、行政も新たな展開をしなければいけないだろうと思っています。また、そのような動きが出てると思っています。

今日言いたかったことは、「今が最後のチャンスですよ」、ここで出来なければ、日本の航空会社はないですと。日本の航空界が今というふうになっているのか、今日の話を通じて理解してもらえればと思います。いずれにしてもこの時期、日本の航空が再生し、強くなることを期待して私の話を終わりにしたいと思います。ありがとうございました。

**閉会挨拶**



財団法人 関西交通経済研究センター  
理事長 岩崎 勉

ご紹介いただきました岩崎でございます。岩村様には伊丹統合を控えて、大変お忙しい中、快く講師役を引き受けていただきまして、誠に有難うございました。皆様方には、お寒いところを、本日のセミナーにお運びいただきまして有難うございました。

関西に住まう私どもにとりまして、常に注目し、関心事であります開空につきまして、本日、「どうなる日本の空」開空のLCCの就航を前に」という、大変時宜に適切なテーマでお話を伺うことができたと思っております。僭越、独断でございますけど若干私なりのコメントをさせていただきます。

一つは、関西とのかかわりで一番嬉しかったのは、開空に大きな可能性があるということです。ご存知のように昨年3月の東日本大震災、今、その復旧・復興ということが重要課題になっていますが、あの当時ですね、「がんばれ日本、そして関西から元気を」ということ、色んなセーフティネットを考える時にやはり近畿エリアに注目して産官学のセーフティネットを作っていくということがキーワードであったと思います。関西国際空港は関西圏の重要なインフラであり、拠点でございます。本日の岩村会長のお話で、LCCというのも今後の一つの軸にした空港運営という視点から、幅広いご意見を披瀝して下さいました。

二つめは、交通運輸・観光分野、本当に厳しい状況かと推察申し上げます。外国人観光客も、原発事故等の関係で減っておりますし、関西は節電の要請も強く、更に円高等々、本当に厳しい局面かと思えます。企業運営に携わっておられる多くの皆様方には、ぜひ本日の岩村会長のLCCビジネスに着眼したお話を咀嚼いただきまして、皆様の今後の力強い事業運営に繋げていただければ幸いです。

あと少し、当方の宣伝でございますが、当センター、微力ではございますけれども引き続き賛助会員の皆様方、関係の皆様方の目線に立ちまして、調査・研究・講演会、それから新しいところでは、運輸安全マネジメント支援といった事業も展開しておりますので、今後ともご支援、ご協力のほどよろしくお願い致します。

最後になりますけれども、改めて関西国際空港株式会社、岩村会長に御礼申し上げます。ご参集の皆様方のご健勝、ご活躍、そして関西から元気をということを祈念致しまして閉会のご挨拶とさせていただきます。有難うございました。

