

関西圏の国際交通基礎構造をめぐる諸問題の研究*

羽 鳥 敬 彦
吉 田 友 之
高 橋 望

目 次

はじめに

I 世界貿易の構造変化と大阪港貿易

1. 今日の世界貿易の特徴
2. 日本貿易における発展途上国貿易の地位
3. 21世紀初頭の大阪港貿易

II 国際コンテナ戦略港湾としての阪神港の現状と課題

1. 阪神港の現状
2. 阪神港への「集貨」
3. 今後の課題と展望

III 新しい段階を迎えた関西の空と課題

1. 航空自由化と空港間競争の勃発
2. わが国における空港改革の背景
3. 航空市場動向とLCCの参入効果
4. 関西圏三空港問題を考える
5. 今後の期待と課題

結びに代えて

はじめに

バブル崩壊以降、日本経済は「失われた10年とも20年」ともいわれる長期の経済停滞に見舞われた。この間、デフレの進行により実質成長率はかろうじてプラスを維持したものの、名目成長率はマイナスを記録し、世界経済に占めるわが国のGDPシェアは1996年の15.0%から2014年には5.8%へと大きく低下した。一人当たり名目GDPも、OECD加盟諸国の中で同期間中に3位から20位へと大きく順位を下げた。

この経済不振は、関西発の不況によるものと指摘されることがある。経済のグローバル化の

*本論文は、平成25～27年度関西大学教育研究高度化促進費において、課題「関西圏の交通社会資本（空港・港湾）と地域経済」として促進費を受けたものの成果の一部である。

進展に対し、首都圏に比べてもまた中国・韓国・シンガポールと比較しても、関西圏の対応ないし適合が十分ではなかったことにその原因を求めることができるかもしれない。

以上の問題意識に基づいて、国際貿易に必須の国際交通基礎構造である港湾と空港について、関西圏の諸問題を貿易構造・競争力・政策の各局面から考察し、将来の期待と課題を論じることを本論文の目的としたい。

まずⅠでは、世界貿易の構造変化と大阪港貿易について考察する。21世紀に入ってからの世界貿易は、先進国間貿易を中心とする先進国貿易の地位の後退と、発展途上国間貿易を中心とする発展途上国貿易のそのの上昇によって特徴づけられる。そして、発展途上国貿易の興隆の主要部分をなすものが中国を先頭としたアジア貿易である。こうした潮流の中にあって、対アジア貿易は今や日本貿易の根幹部分を構成するにいたっている。大阪港貿易については、その傾向はさらにいっそう強くなっている。他方、大阪港貿易の主要商品別輸出入構成をみると、日本全体の様相とは異なる独自のものをもっている。そこで、以上の点が将来の大阪港貿易の発展のカギを握る重要なファクターと考え分析するものである。

次いでⅡでは、コンテナ取扱順位が相対的に低下している阪神港について、競争力強化策として最も効果が期待しやすい「集貨」を考察する。

さらにⅢでは、わが国で初めてコンセッション（運営権売却）が行われて新しい段階を迎えた関西の空港について、その期待と課題を整理し考察する。

以上の考察を総合して、関西圏の国際交通基礎構造をめぐる今後の課題解決に向けた若干の政策提言を行いたい。

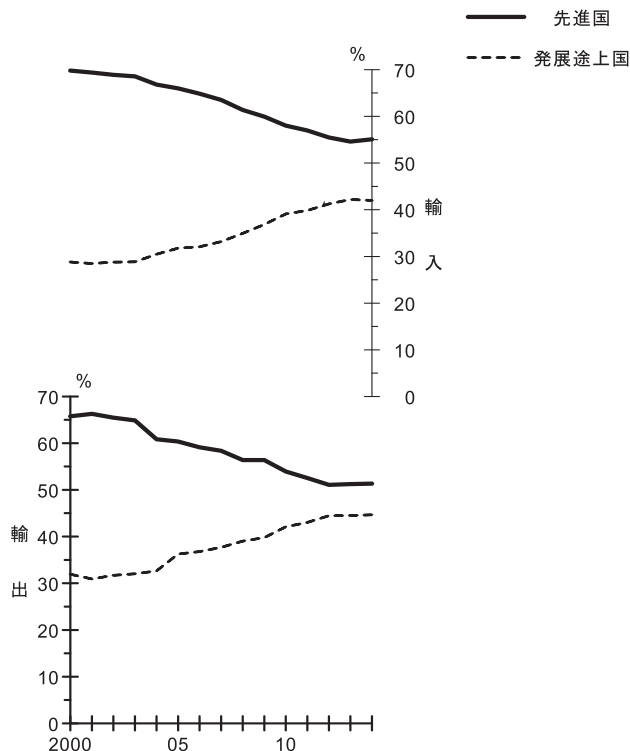
I 世界貿易の構造変化と大阪港貿易

貿易港の将来を展望するときの重要なファクターの一つとして、現在の世界貿易の動向、そのなかにあって当該貿易港の所在する国の貿易のあり方を斟酌する必要があることは、贅言を要しないであろう。ここでは、そうした背景の下の貿易港としての大阪港の現状、それを踏まえたうえでその将来の行く先を探ってみることにしたい。まず、21世紀に入ってからの世界貿易の状況を検討することから始めることにしよう。

1. 今日の世界貿易の特徴

今世紀に入ってからの世界貿易の注目すべき特徴は、輸出入両方における先進国の地位の低下＝発展途上国の地位の上昇である。図表Ⅰ－1にあるように、輸出と輸入の両者においてこのことは明確な傾向として指摘することができる。とくに、輸出においてこのことはより顕著なものであって、近い将来両者の位置づけの逆転を想定することすらあながち的外れなものだと言い切れない状況にある。第二次世界大戦後の世界貿易の流れのなかで、このような事態は

図表 I - 1 最近の世界の商品輸出・輸入に占める先進国・発展途上国のシェアの推移



[出所] UNCTAD, *Handbook of Statistics*, 2005, pp. 2-7, 2006-2007, pp.2-7,2014, pp. 2-7, 2015, pp. 2-9.
 [注] このほかに移行経済諸国（旧ヨーロッパ社会主義国）がある。

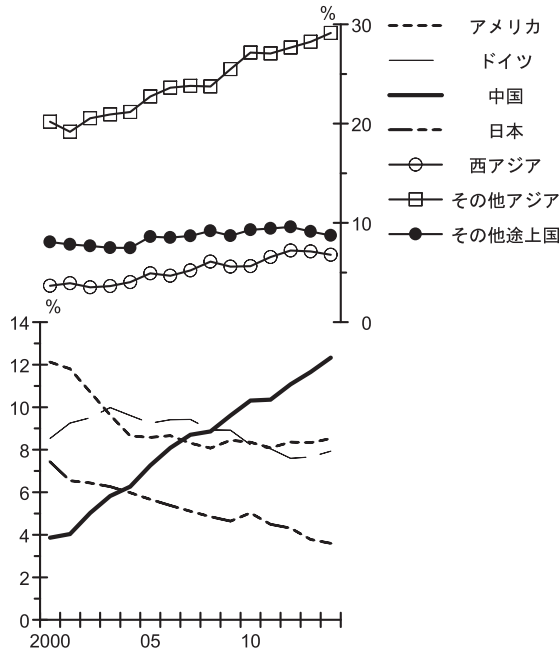
まさに歴史的なものといっている。それゆえに、さらにこの点について掘り下げてみる必要がある。

まず、世界の商品輸出に占める、主要国とアジア発展途上地域のシェアの推移を図表 I - 2 にみることにしよう。同図下段にあるように、主要国のシェアではアメリカと日本の地位の下落が際立っているが、最近持ち直し動きをみせているアメリカと比較しても日本の凋落は著しいような状況である。これにたいして一時ドイツが世界最大の輸出国となったものの、またたく間に右肩上がりの前進を続けてきた中国にその地位を明け渡すに至っている。上段において、発展途上国の世界輸出における比率の増大の中心が西アジアを除く「その他アジア」であり、アジア以外の発展途上国の地位は今のところ横ばい状態であるように思われる。

これを世界の商品輸入についてみたものが図表 I - 3 である。基本的に、上での述べたことと同様なことがここで確認することができる。しかしながら、全体の変化は商品輸出に比べてより緩やかである。アメリカは世界最大の商品輸入国の地位を保っているとはいえ、第2位の地位に達した中国に激しく追い上げられていることは、十分に認識することができるであろう。

このように世界貿易における先進国の地位低下, 発展途上国のそのの上昇の主たる担い手は,

図表 I - 2 最近の世界輸出主要国・発展途上地域別シェアの推移

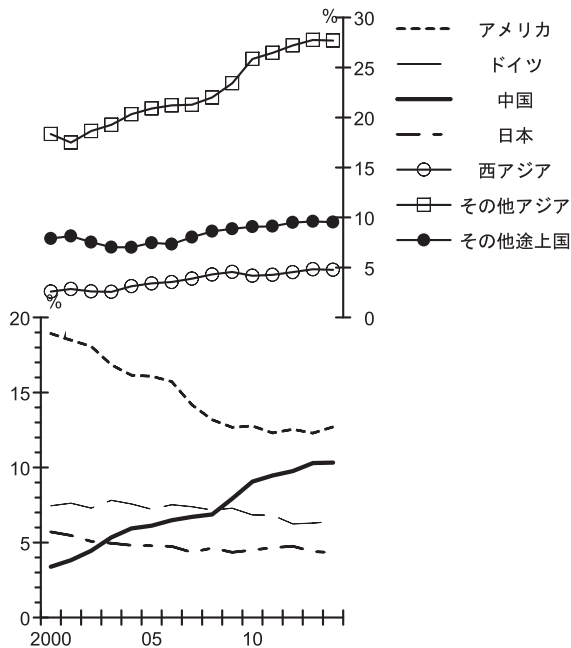


[出所] 図表 1 - 1 に同じ。

[注] (1) 中国は中国本土のみ (香港・マカオを含まない, 以下同じ)。

(2) 「その他アジア」とは, 西アジア以外のアジアのこと (以下同じ)。

図表 I - 3 最近の世界輸入主要国・発展途上地域別シェアの推移



[出所] 図表 1 - 1 に同じ。

中国を中心とした「その他アジア」であり、それが先の歴史的変化の焦点となっているということが出来る。この点をさらに深めるために、次に先進国・発展途上国のそれぞれの貿易相手地域別のシェアの変化についてみることにしよう。

図表 I - 4 にあるように、世界輸出に占める先進国の比率は、2000年の65.2%から2014年の51.4%にまで低下したが、その発展途上国向け輸出のそれはこの間に14.8%から15.0%というようにほとんど変化していない。したがって、先進国輸出シェア低下は、もっぱら先進国向け輸出の48.6%から34.5%への下降によるものだということが出来る。また、世界の輸入における先進国輸入シェアの67.3%から54.4%への低下についても、発展途上国からの輸入シェアの低下（18.4%から17.6%へ）によるものというより、先進国からの輸入シェアの低下が基本部分をなしていることがわかる。他方、この間の発展途上国貿易のシェアの12.7%から26.1%への増加に関しては輸出も輸入も発展途上国に対するもののシェアの増加が主要部分をなしている。

要するに、近年の世界貿易における先進国貿易の地位の低下傾向は、その主たる原因は先進国間貿易のその低下によるものであり、発展途上国貿易の地位の上昇傾向の中心は発展途上国間貿易のその上昇によるものである。かつて、先進国間貿易は世界貿易の半分近くを占め（2000年において世界貿易全体の48.6%）、まさに世界貿易の唯一の中心であった。しかしながら、かつて世界貿易の周辺部分（2000年においては世界貿易の12.7%）にすぎなかった発展途

図表 I - 4 世界貿易に占める各地域間貿易の比率の変化
輸 入

		世界	先進国	発展途上国	アジア	その他アジア	中国	
輸 出	世界	2000	100.0	67.3	28.0	20.2	17.8	3.3
		2010	100.0	57.6	39.0	30.1	26.1	8.4
		2014	100.0	54.4	41.9	32.4	27.9	8.9
	先進国	2000	65.2	48.6	14.8	9.5	8.0	1.2
		2010	54.1	37.1	15.2	10.5	8.6	3.1
		2014	51.3	34.5	15.0	10.2	8.1	3.2
	発展途上国	2000	32.1	18.4	12.7	10.3	9.5	2.0
		2010	42.0	18.3	22.9	18.8	16.9	1.8
		2014	44.7	17.6	26.1	21.6	19.3	5.5
	アジア	2000	24.1	12.8	10.8	9.7	9.0	1.8
		2010	33.0	12.9	19.4	17.0	15.3	4.1
		2014	35.9	12.8	22.3	19.6	17.4	4.6
	その他アジア	2000	20.6	11.0	9.5	8.6	8.1	1.8
		2010	27.5	11.0	16.0	13.9	12.7	3.7
		2014	29.2	10.7	17.8	15.4	14.0	3.9
	中国	2000	4.0	2.3	1.6	1.4	1.3	
		2010	10.4	5.1	4.9	3.9	3.5	
		2014	15.5	5.3	6.6	5.3	4.8	

[出所] UNCTAD, *Handbook of Statistics*, 2006-2007, pp. 53, 63, 72-103, 2011, pp. 60, 72, 82-105, 2015, pp. 42, 54, 64-101, より作成。

上国間貿易は、今や世界貿易の4分の1を超えるに至っている(2014年で26.1%)のに対して、先進国間貿易の地位は3分の1程度にまで低下している(同年に34.5%)。すなわち、以前世界貿易の唯一の中心であった先進国間貿易がその中心の一つにまで後退し、周辺部分にすぎなかった発展途上国間貿易が中心の一つに躍進し、先進国間貿易と肩を並べつつあるのが最近の世界貿易の著しい特徴といえることができる。

こうした発展途上国貿易の展開の中核部分がアジア発展途上国の貿易であることは容易に推測されよう。図表I-4にあるように、実際、アジア発展途上国間貿易はこの間に9.7%から19.6%にそのシェアを拡大し、世界貿易のほぼ5分の1を確保するようになってきている。

以上のようなアジアを中心とした発展途上国貿易の展開という現状に対して、先進国側がその地位の確保、維持、そして拡大を図るとするならば、これらの地域との関わりを無視して事を進めることは不可能ともいってもいい状況にあるわけである。では、この点に関して日本の現状はどうであろうか、次にこれをみることにしよう。

2. 日本貿易における発展途上国貿易の地位

かつて貿易大国とまでいわれた日本貿易の世界貿易における地位は、図表I-2、I-3にみたように凋落の一途をたどっているようにみえる。では、最近の日本の輸出入の相手先はどのようなになっているのであろうか。図表I-5にあるように、今世紀に入ってから輸出先は、ヨーロッパを中心とする先進国の地位の大幅後退と、西アジア以外のアジアを核とする発展途上国の地位の躍進で際立っている。2000年には過半となっていた先進国に対する輸出シェアは33.5%に後退し、その中であってヨーロッパのそれは31.7%から10.7%という著しい減退となっている。これに対して、アメリカの地位は2割弱程度と比較的安定しているといえよう。他方、発展途上国の地位は48.2%から64.6%へと上昇し、「その他アジア」のそれは54.3%と半分以上を占めるに至っている。

輸入についてみると、図表I-6のようになっている。ここでも先進国の地位の低下と発展途上国のそのの上昇が観察されるが、輸出シェアの変化ほどドラスティックではないようであ

図表I-5 日本の商品輸出の地域別構成の変化(%)

	2000	2005	2010	2013
先進国	51.2	42.4	31.8	33.5
アメリカ	17.2	22.9	15.6	18.8
ヨーロッパ	31.7	15.3	12.5	10.7
その他	2.3	4.2	3.7	4.0
移行経済諸国	0.5	0.9	1.2	1.8
発展途上国	48.2	56.7	66.4	64.6
西アジア	2.1	2.7	3.1	3.7
その他アジア	41.3	48.7	56.3	54.3
その他途上国	4.8	5.3	7.0	6.6

[出所] UNCTAD, *ibid*, 2003, pp.60,78,2011, pp.63,75,2014,pp.48,61,より作成。

図表 I - 6 日本の商品別輸入の地域別構成の変化 (%)

	2000	2005	2010	2013
先進国	39.7	32.5	29.4	27.3
アメリカ	21.4	12.7	9.9	8.6
ヨーロッパ	13.8	12.6	10.9	10.6
その他	4.5	7.2	8.6	8.1
移行経済諸国	1.5	1.3	2.5	3.0
発展途上国	58.8	66.2	68.1	69.7
西アジア	12.8	14.9	15.4	18.3
その他アジア	41.7	46.4	46.9	45.1
その他途上国	4.3	4.9	5.8	6.3

[出所] 同前，より作成。

る。注目されるのはアメリカのその大幅低下であって、この期間で21.4%から8.6%という衰退ぶりである。発展途上国の比率の上昇によって、今や日本の輸入の7割程度に至っている。その中心はやはり「その他アジア」であるとはいえ、輸出シェアほどの躍進ぶりではないとしても、現在日本の輸入の45%程度が同地域からの輸入となっている点は看過しがたいものである。

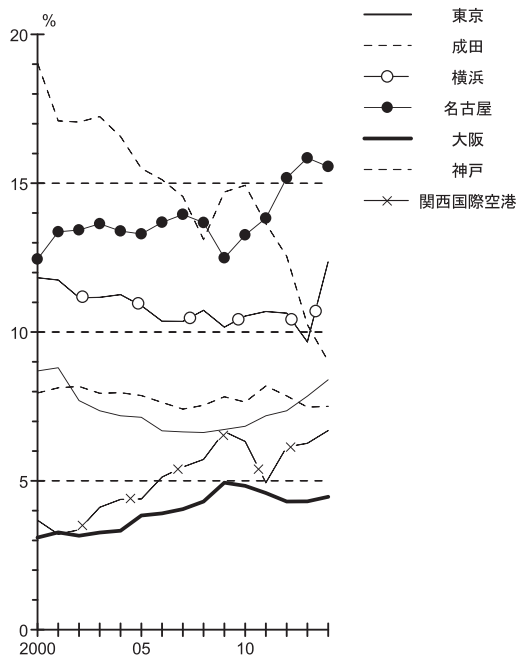
このように、今世紀に入ってから日本貿易の発展途上国シフトは劇的ともいえるべきものであり、輸出では3分の2程度、輸入では7割程度というように今や日本貿易の主要部分をなすようになってきている。その中心は西アジア以外のアジアである。この一方で、先進国貿易の比重は低下しているのであるが、輸出ではヨーロッパの、輸入ではアメリカの比率の低下が顕著であるという特徴をもっていることが判明した。こういった中で大阪港貿易が展開してきているわけである。

3. 21世紀初頭の大阪港貿易

まず、日本貿易に占める大阪港貿易の地位の変化をみることにしよう。輸出についての各港の比重の変化をみると、図表 I - 7 のようになる。ここで特徴的なことは、成田の地位の急速な低下と名古屋港の躍進である。関西地区では、神戸港の横ばいの中であって、関西国際空港と並んで大阪港は比較的健闘しているということができよう。輸入については、図表 I - 8 にあるようにやや様相が異なっている。成田の比率の凋落はここでも観察されたとはいえ、東京港のそれが少し増加している以外はだいたいにおいて横ばいの傾向がみられる。この点は大阪港も同様である。

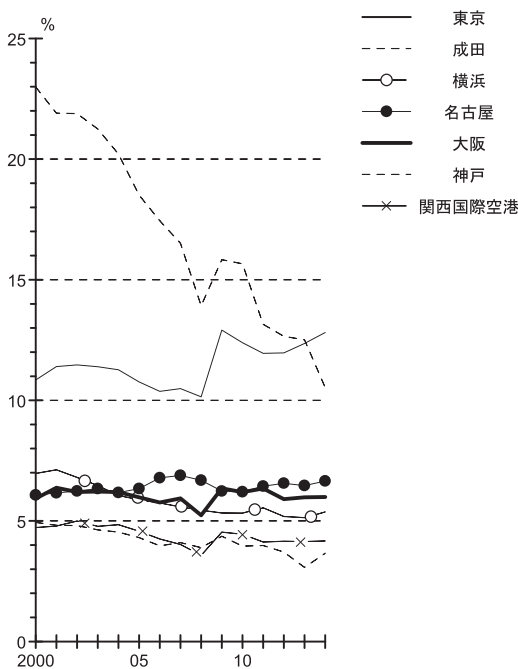
そこで次に大阪港自身の貿易に眼を転じることにしよう。大阪港輸出の主要国・主要地域別シェアの推移をみると、図表 I - 9 のようになる。上段にあるように、地域的には北米のシェアの漸減（ただし最近はやや回復）とアジアへの集中傾向が顕著である。今や大阪港輸出の4分の3程度が同地域向けである。下段で主要国別シェアの推移を確認しておこう。まず目につくのは、現在大阪港輸出の4分の1を占めるまでになった中国の地位の躍進である。これに対して今世紀の初めトップの地位を確保していたアメリカは、一時1割を切るまでになったが、

図表 I-7 日本の商品輸出に占める主要港シェアの推移



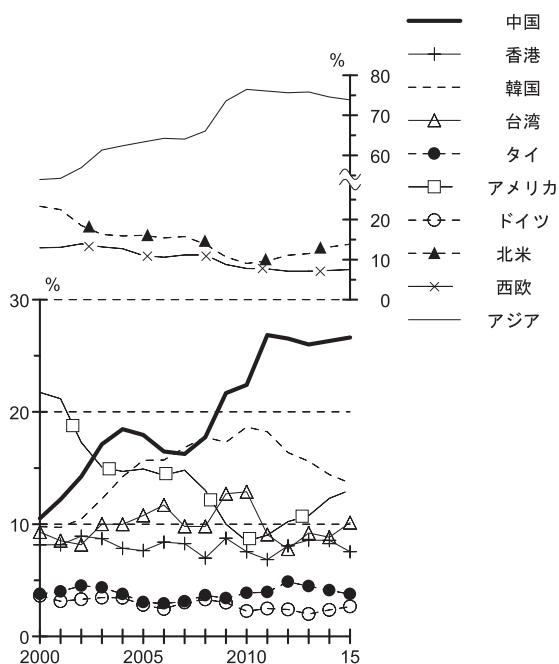
[出所] 財務省『財政金融統計月報』第663号, 2007年7月, 137頁, 第761号, 2015年9月, 125頁, より作成。

図表 I-8 日本の商品輸入に占める主要港シェアの推移



[出所] 前図に同じ。

図表 I - 9 主要地域・国別大阪港輸出シェアの推移



〔出所〕大阪税関『外国貿易年表』各年版，より作成。

最近やや持ち直しつつあるようである。また、韓国のシェアは、2010年頃までは上昇していたものの、その後は低下している。このように国別シェアの動きには複雑なものがみられるとはいえ、大阪港の輸出の圧倒的部分が中国を中心としたアジアに向けられているのである。

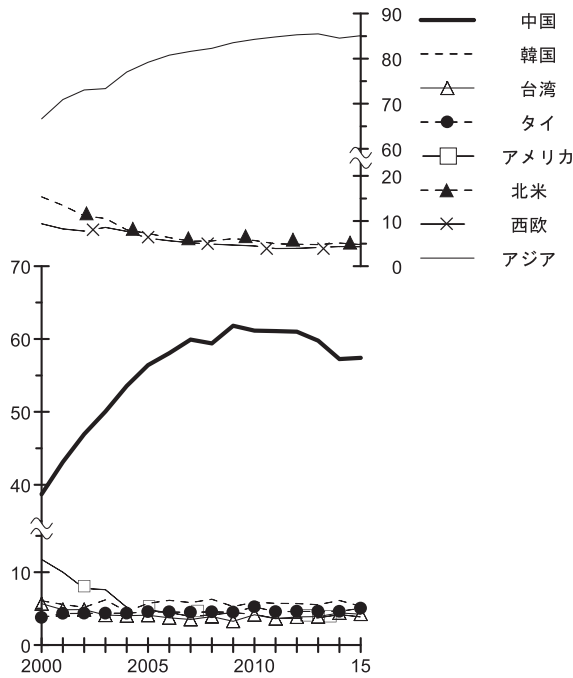
輸入シェアの推移をみた図表 I - 10はさらに極端な状況を示している。上段の地域別シェアではアジアの地位が上昇を続け、今日85%程度までになっている。そして、そのアジアの中心が中国であることがわかる。こうして大阪港の輸入の過半が中国からということになっている。

以上のように、中国を核としたアジア貿易にシフトしてきたのが、21世紀に入ってからの大阪港貿易である。

大阪港輸出の主要商品種類別構成の変化をみたものが、図表 I - 11である。日本の全体的な商品輸出を比較しての大阪港の商品輸出の大きな特徴は、輸送機器の比重が小さく、半導体等電子部品を中止とした電気機械のそれが大きいことである。2015年のデータによれば、日本の商品輸出中24.0%が輸送用機器であり、電気機器のそれが17.6%（うち半導体等電子部品のそれは5.2%）であるのに対して¹⁾、同年の大阪港の輸出においては輸送用機器が5.5%、電気機器は31.5%（うち半導体等電子部品は17.2%）となっている。大阪港の輸出の中心が電気機器であるという構成的特徴は、近年ますます強化されつつあるようである。

1) 日本貿易会『日本貿易の現状』2016年，3頁。

図表 I -10 主要地域・国別大阪港輸入シェアの推移



[出所] 前図表に同じ。

図表 I -11 大阪港主要商品別輸出構成の変化 (%)

	2000	2005	2010	2015
輸出総額 (百万円)	1,600,425	2,519,527	3,256,276	3,419,611
化学製品	11.1	10.3	16.6	14.6
プラスチック	3.6	4.4	8.1	5.7
原料別製品	18.4	16.4	16.2	14.2
織物用糸及び繊維製品	5.0	3.4	2.5	2.5
非鉄金属鉱物製品	1.0	3.0	3.9	1.0
ガラス及び銅製品	0.6	2.6	3.5	0.6
鉄鋼	3.4	3.3	2.8	3.0
非鉄金属	2.1	2.0	3.2	4.5
機械類及び輸送機器	56.5	58.9	54.4	54.1
一般機械	26.4	25.2	20.6	17.1
電気機器	23.0	28.8	31.2	31.5
半導体等電子部品	2.6	11.2	17.1	17.2
I C	0.5	7.4	14.2	15.0
輸送用機器	7.1	5.0	4.6	5.5
雑製品	10.0	7.2	6.1	9.1
精密機器類	3.9	3.2	2.7	4.8
その他	4.1	7.2	6.6	8.0

[出所] 前図表に同じ。

他方、商品輸入のほうをみると、図表 I-12 のようになる。ここでも日本の商品輸入全体と比較して、大阪港の輸入が特有の傾向をもっていることがわかる。日本全体にとって鉱物性燃料の輸入は2015年には23.2%を占める主要部分をなしているにもかかわらず、大阪港にとってはネグリジブルなものではない²⁾。また、もう1つの大阪港輸入の特徴は衣類及び同付属品の比率の高さである。日本全体では、2015年の同商品の総輸入に占める比率は4.4%にすぎない³⁾が、本図表にあるように大阪港においては17.5%という看過できない地位にある。

以上のような、商品別の輸出入構成の特徴が、著しくアジア貿易に傾斜している大阪貿易の背景にあるものと思われる⁴⁾。これらのことは今後の大阪港貿易を見通すうえで、有益な示唆を与えてくれるのではないかと考えられる。

図表 I-12 大阪港主要商品別輸入構成の変化 (%)

	2000	2005	2010	2015
輸入総額（百万円）	2,427,899	3,406,987	3,761,995	5,001,540
食料品及び動物	20.1	14.5	11.1	11.7
肉類及び同調製品	10.4	7.0	5.2	5.9
魚介類及び同調製品	5.6	4.1	2.9	2.9
化学製品	6.6	6.1	7.7	8.2
原料別製品	16.8	17.1	15.4	15.9
織物用糸及び繊維製品	4.9	4.3	3.9	4.4
鉄鋼	2.2	3.0	2.4	2.3
非鉄金属	3.7	3.0	2.7	2.3
金属製品	2.2	2.9	2.5	3.1
機械類及び輸送機器	16.8	25.6	32.0	28.3
一般機械	5.0	11.6	11.8	10.4
事務用機器	1.6	5.6	5.2	2.9
電気機器	10.2	12.7	18.8	16.2
音響・映像機器	4.7	4.0	8.0	2.9
家庭用電気機器	1.6	2.9	3.9	4.1
輸送機器	1.6	1.3	1.4	1.7
雑製品	29.8	30.8	28.7	30.8
衣類及び同付属品	17.6	17.5	16.6	17.5
その他	9.9	5.9	5.2	5.2

[出所] 前表と同じ。

2) 同前、5頁。2015年の大阪港における鉱物性燃料の輸入は228.3億円で、輸入全体の0.4%にすぎない（大阪税関『外国貿易年表』2015年、51頁）

3) 日本貿易会『前掲書』3頁。

4) 最近のアジア貿易を中心とする近畿圏の貿易については、大阪税関「近畿圏における対中国貿易」2011年」1月27日、同「近畿圏における対中国貿易」2012年」1月25日、同「近畿圏における対中国貿易について」2012年12月19日、同「近畿圏の貿易25年」2013年3月21日、大阪税関・神戸税関『『阪神港』の貿易』2016年3月11日、等を見よ。これらはいずれも、大阪税関のホームページよりダウンロードできる。

II 国際コンテナ戦略港湾としての阪神港の現状と課題

1. 阪神港の現状

アジア経済の発展にともなって東アジアの諸港はめざましい躍進を遂げてきた。これにともなって、わが国のコンテナ港湾におけるコンテナの取扱順位は相対的に低下している。世界各地の港湾別コンテナ取扱貨物量では、1980年には神戸港が145万TEUで世界第4位を誇っていたが、2014年には神戸港が255万TEUで第56位と順位を大きく下げている。1980年には大阪港が25万TEUで世界第39位であったが、2014年には248万TEUで世界第60位と順位を下げている。両港（以下、阪神港と呼ぶ）のコンテナ取扱貨物量は、1980年と比べて2014年にはそれぞれ約2倍、10倍となっていたにもかかわらず、東アジア諸港での貨物量の急激な増加と比べて低調となっていた。プサン港（韓国）では、1980年には63万TEUで世界第15位から、2014年には1,868万TEUで世界第6位に、実に30倍に伸びていた⁵⁾。

このようなわが国の状況が引き起こされている要因の一つには、地方からの貿易貨物が、わが国の主要港湾たる神戸港や大阪港で外航基幹コンテナ航路に接続されることなしに、地方港湾から直接プサン港などで外航基幹コンテナ航路に接続されることにあった。阪神港での貨物の取扱量が今のままで推移するか、もしくは低調な増加であれば、現在阪神港に入港している外航基幹コンテナ航路は阪神港から撤退し貨物量の多いプサン港などに移行してしまう恐れが生じてきた。そうならないために、わが国は、近隣アジア諸港の近年の躍進によって相対的な地位が低下しているわが国のコンテナ港湾の国際競争力を強化するため、コンテナ・ターミナル・サービス水準の向上や港湾コストの低減を通じて外航基幹コンテナ航路の寄港頻度を維持し、効率的な物流体系を構築することによって、産業の国際競争力の強化と国民生活の安定を図ることを目的に、2002年にスーパー中枢港湾構想が公表され、2005年に東京・横浜港を「京浜港」、名古屋・四日市港を「伊勢湾」、神戸・大阪港を「阪神港」として、これら3港湾をスーパー中枢港湾に指定した。

その4年後、スーパー中枢港湾構想の成果の検証を経ないまま、2009年には「一層の選択と集中」をキーワードに国際コンテナ戦略港湾構想が打ち出され、国際コンテナ戦略港湾の選定を経て、翌2010年に東京・川崎・横浜港を「京浜港」、大阪・神戸港を「阪神港」として、これら2港湾を国際コンテナ戦略港湾に指定した。阪神港では、①民の視点からの港湾運営の実現、②港湾コストの低減、③国内コンテナ貨物の集積、④高速道路ネットワークの充実、による物流トータルコストの引き下げによる西日本経済の競争力強化を図るべく取り組みが行われてきた。しかし、港湾、海運を取り巻く状況の変化を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾構想の深

5) 国土交通省 港湾関係情報・データNo.10 公表資料。

化と加速に向けて2014年に、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会において、「最終とりまとめ」⁶⁾が公表された。

その政策目標は、①概ね5年以内に、国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大し、アフリカ、南米、中東・インドといった現状でわが国への寄港が少ない航路の誘致も進める。②概ね10年以内に、国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開するわが国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。また、これらの政策目標を達成するために、①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」、②国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」、③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」を柱とする諸施策についての取り組みを進めている。

それらの3つの柱は、それぞれが別々の施策ではなく相互に関連性を有している。本稿では、これらの施策の中で最も効果を期待しやすい「集荷」を取り上げ、とくに阪神港における、①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」を中心に考察したい。

2. 阪神港への「集貨」

(1) 西日本諸港における外航航路便数

『数字でみる港湾2015』によると、2015年4月1日現在、大阪港への外航定期コンテナ航路便数（便／週）は、北米航路2.0、中国航路29.5、韓国航路10.5、その他近海・東南アジア航路25.5、その他航路3.5となっている。神戸港への同航路便数は、北米航路7.0、欧州航路2.0、中国航路28.2、韓国航路10.0、その他近海・東南アジア航路31.0、その他航路1.5となっている。

水島港は中国航路7.0、韓国航路10.0、ベトナム航路1.0、福山港は中国航路6.0、韓国航路5.0、その他近海・東南アジア航路1.0、広島港は北米航路0.3、中国航路6.0、韓国航路9.0、その他近海・東南アジア航路2.0、徳山下松港は中国航路3.0、韓国航路7.0、タイ航路1.0、大竹港は韓国航路2.0、岩国港は中国航路1.0、韓国航路3.0、その他近海・東南アジア航路1.0、宇部港は韓国航路2.0、三田尻中関港は中国航路2.0、韓国航路1.0、その他近海・東南アジア航路1.0、徳島小松島港は韓国航路3.0、高松港は中国航路2.0、韓国航路4.0、松山港は中国航路1.0、韓国航路5.0、その他近海・東南アジア航路1.0、今治港は韓国航路4.0、三島川之江港は中国航路1.0、韓国航路7.0、伊万里港は中国航路3.0、韓国航路1.0、長崎港は韓国航路3.0、三池港は韓国航路2.0、八代港は韓国航路3.0、熊本港は韓国航路2.0、大分港は中国航路1.0、韓国航路3.0、細島港は中国航路2.0、韓国航路4.0、油津港は韓国航路1.0、川内港は韓国航路2.0、志布志港は中国航路3.0、韓国航路6.0となっている。

6) 『国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめ』平成26年1月。

(2) 国際フィーダー航路の状況

国土交通省は、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航フィーダー航路を「国際フィーダー航路」という名称に改めたため、以下、内航フィーダー航路または国内フィーダー航路を国際フィーダー航路と称す。以下は、西日本諸港における国際フィーダー航路の阪神港への寄港便数（便／週）である⁷⁾。

2015年12月（事業実施後）現在、姫路港は3、福山港は1、宇部港は2、徳島小松島港は1、高松港は1、三島川之江港は3、新居浜港は2、今治港は2、松山港は4、北九州港は2、細島港は1、油津港は1、八代港は1、薩摩川内港は1便となっており、2014年4月（事業実施前）と同便であった。

2015年12月（事業実施後）現在、水島港は8〔2014年4月には7〕、広島港は16〔2014年4月には6〕、大竹港は3〔2014年4月には2〕、岩国港は3〔2014年4月には1〕、徳山下松港は5〔2014年4月には4〕、三田尻中関港は6〔2014年4月には1〕、門司港は8〔2014年4月には6〕、博多港は5〔2014年4月には4〕、大分港は3〔2014年4月には2〕、志布志港は4〔2014年4月には3〕、伊万里港は1〔2014年4月には0〕、長崎港は1〔2014年4月には0〕であった。

事業実施前（2014年4月）の寄港便数週68便は、事業実施後（2015年12月）には週95便に約40%増加している。

(3) 「集貨」にかかわるコスト

東アジア諸港の躍進にともない、わが国の港湾に寄港する基幹航路が減少し、地方港からプサン港など東アジアの諸港に年間100万TEUが流れている⁸⁾といわれている。この貨物を阪神港に集め、阪神港をハブ港化するためには如何なる方策があるのか。

まず、瀬戸内海の港湾を発着し、阪神港でトランシップ（積み換え）し運送される場合、プサン港でトランシップされる場合と比べて、1TEU当たり概ね15,000円程度高コストとなっている⁹⁾といわれる。これの真偽を考察し、あわせて発地から着地までの貨物の運送コスト中のどの費目が割高となっているのかを明らかにしたい¹⁰⁾。

図表Ⅱ-1は、国際フィーダーおよび韓国フィーダーにおける料金、換言すると実入りコンテナの阪神港までの運賃ほかおよび実入りコンテナの韓国・プサン港までの運賃ほかについての比較である¹¹⁾。国際フィーダー航路は韓国フィーダー航路と比べて、20フィートコンテナで

7) 国土交通省港湾局『国際コンテナ戦略港湾政策の進捗状況』平成28年5月24日、4頁。

8) 岡田憲義「阪神港における国際コンテナ戦略港湾としての集荷の取り組み」『港湾』2011年9月、26頁。
日本内航海運組合総連合会『国内コンテナ・フィーダーに関する研究』平成23年10月、6頁。
赤木聰之「108万編の物語」『港湾』2010年10月、12頁。

9) 鈴木高「モデル事業ってなに？なぜ？って思っているあなたへ」『港湾』2011年9月、10頁。

10) 日本内航海運組合総連合会『前掲書』にもとづく。

11) フィーダー料金は、海上運賃および両端における荷役費・港湾諸経費から構成されている。

平均1.4倍、40フィートコンテナで平均1.2倍ほど高くなっている。しかし、山陽・瀬戸内の港では、料金差は低くなっており、とくに大口貨物（40フィートコンテナ）になるほど料金差は縮まっていた。また、四国の港では、国際フィーダー航路は韓国フィーダー航路と比べて料金は低くなっており、料金差の逆転現象が生じていた。

接続港におけるターミナル料金については、図表Ⅱ－2の通り、フィーダー船のターミナル

図表Ⅱ－1 地方港／接続港別フィーダー料金および料金格差〔2010年〕 単位：円

接続港 地方港	20フィートコンテナ				40フィートコンテナ			
	京浜港	阪神港	プサン港	差	京浜港	阪神港	プサン港	差
中 京	47,500	40,000	31,500	12,250	58,300	55,000	54,900	1,750
山陽・瀬戸内		35,000	28,800	6,200		45,000	44,100	900
四 国		35,000	30,600	4,400		45,000	45,900	▲900
関門・北九州		38,500	19,800	18,700		57,500	32,400	25,100
九 州		50,000	30,600	19,400		65,000	45,900	19,100
平 均		39,700	28,260	11,440		53,500	44,640	9,190

（出所：日本内航海運組合総連合会『国内コンテナ・フィーダーに関する研究』平成23年10月，7頁より作成）

図表Ⅱ－2 接続港におけるターミナル料金および料金格差〔2010年〕 単位：円

港 名	コンテナ種別	フィーダー船ターミナル料金	ターミナル間横持ちトラック料金	大型母船ターミナル料金	合 計
プサン港	20'	3,600(\$40)	1,350(\$15)	6,300(\$70)	11,250
	40'	5,400(\$60)	2,250(\$25)	9,900(\$110)	17,550
阪神港	20'	8,500	7,500	19,000	35,000(27,500)
	40'	9,500	8,000	28,500	46,000(38,000)
プサン港との格差	20'	4,900	6,150	12,700	23,750(16,250)
	40'	4,100	5,750	18,600	28,450(20,450)

注) US\$1 = ¥90

（出所：日本内航海運組合総連合会『国内コンテナ・フィーダーに関する研究』平成23年10月，10頁より作成）

図表Ⅱ－3 海上区間、陸上区間の費用および費用格差〔2010年〕 単位：円

地方港	接 続	海上区間費用		陸上区間費用		合 計	
		20'	40'	20'	40'	20'	40'
山陽・瀬戸内	阪 神	17,700	25,200	43,800	56,300	61,500	81,500
	韓 国	16,400	28,400	20,050	27,850	36,450	56,250
	格 差	1,300	▲3,200	23,750	28,450	25,050	25,250
四 国	阪 神	17,000	24,200	44,500	57,300	61,500	81,500
	韓 国	17,500	29,200	20,750	28,850	38,250	58,050
	格 差	▲500	▲5,000	23,750	28,450	23,250	23,450
関門・北九州	阪 神	19,700	35,000	45,300	59,000	65,000	94,000
	韓 国	5,900	14,000	21,550	30,550	27,450	44,550
	格 差	13,800	21,000	23,750	28,450	37,550	49,450
九 州	阪 神	32,600	44,000	43,900	57,500	76,500	101,500
	韓 国	18,100	29,000	20,150	29,050	38,250	58,050
	格 差	14,500	15,000	23,750	28,450	38,250	43,450

（出所：日本内航海運組合総連合会『国内コンテナ・フィーダーに関する研究』平成23年10月，19頁より作成）

料金、ターミナル間の横持ちトラック料金および大型母船のターミナル料金において、20フィートコンテナおよび40フィートコンテナともに、プサン港と比べて阪神港では割高となっていた。

つぎに、地方港から接続港における母船への船積みまでの総コストを海上部分と陸上部分に整理したものが図表Ⅱ-3である。

山陽・瀬戸内の港湾から阪神港に接続する場合と、それらの港湾から韓国・プサン港に接続する場合とでは、海上区間部分のコスト¹²⁾はほぼ同じかまたは大口貨物(40フィートコンテナ)になるほど阪神港の方がコストが低くなっていた。また、四国の港から阪神港に接続する場合と、それらの港湾から韓国・プサン港に接続する場合とでは、海上区間部分のコストは20フィートコンテナおよび40フィートコンテナともに阪神港の方が低くなっており、この差はとくに大口貨物(40フィートコンテナ)になるほど顕著になっていた。

しかし、陸上区間のコスト¹³⁾を比較すると、20フィートコンテナおよび40フィートコンテナを問わず、圧倒的にプサン港でのコストが低くなっていた。プサン港では阪神港の半分以下のコストとなっていた。そして、山陽・瀬戸内および四国の港から阪神港に接続する場合のトータルコストでは、もちろんそれらの港から韓国・プサン港に接続する場合のそのコストと比べて、かなり割高となっていた。すなわち、地方港および阪神港での陸上区間で発生する高コストが貨物を阪神港に集荷することが難しい最大の要因であることが分かった¹⁴⁾。

3. 今後の課題と展望

以上より、阪神港において、陸上部分で発生する諸費用をいかに低減させ得るかが今後の国際コンテナ戦略港湾としての阪神港の浮沈をかけた課題となろう。そのためには、図表Ⅱ-2でみたように、まずコンテナ貨物の移動を極力減らすことにより、ターミナル間での横持ちのトラック料金の発生を抑えることができよう。現行では外航コンテナ船が優先的にバースに接岸するため、フィーダー船は、バースが空くまで、沖で待機することを余儀なくされている。都合良く早くバースが空きそこにフィーダー船が接岸できたとしても、そのバースから積み換えする大型母船が接岸するまたは接岸予定の別のバースまでコンテナ貨物を横持ちしなければならない。したがって、大型母船が接岸または接岸予定のバースにフィーダー船が接岸できるようなハード・ソフト上の仕組みをつくることにより横持ちトラック料金が課されることを回避できるようにする必要がある¹⁵⁾。

12) フィーダー料金-積地および接続港での積降ろし費用=海上運賃

13) 積地の船積費用+接続港での荷降ろし費用+ターミナル間トラック横持ち費用+母船積みターミナル費用

14) 日本内航海運組合総連合会『前掲書』20, 22頁。

野口杉男「国際コンテナ戦略港湾構想とフィーダー輸送を巡る課題」『日本航海学会誌』182号, 2012年10月, 14頁。

15) 国土交通省港湾局『前掲資料』16頁。

海上部分では、現行ではわが国のフィーダー船は平均128TEUが積載可能な小型船が就航しているのに対して、韓国フィーダー船は平均605TEUが積載可能な船舶を投入している¹⁶⁾。わが国の内航船社の動きとして、積載可能TEUが多い船舶を国際フィーダー航路に投入してきており、海上部分の費用の低減化が一層進むものと推測する。

また、国際コンテナ戦略港湾への集荷を図るため、国（地方整備局）が中心となって、港湾運営会社と提携しつつ、日本全国の荷主への働きかけを強力に推進している。具体的には、地方整備局の職員が個別に荷主を訪問したり、地方整備局が集荷を目的として荷主などを集めた説明会を開催したり、また港湾運営会社（阪神国際港湾株式会社）が、国が実施する国際戦略港湾競争力強化対策事業も活用しつつ、個別の荷主を訪問し阪神港への集荷事業を実施している¹⁷⁾。その一環として、国土交通省港湾局長名で重要港湾以上の各港湾管理者に対して以下のような協力要請文書を出している。「(抜粋) 国際コンテナ戦略港湾政策が、政府としての最重要プロジェクトであり、本政策が国民の雇用と所得を守るための政策であることをご理解頂き、現在、外航航路に対するインセンティブを実施されている場合には、国際コンテナ戦略港湾への集荷を担う内航フィーダー航路・貨物に対しても、同等以上のインセンティブ措置を講じて頂きますようお願いいたします。・・国土交通省としては、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航フィーダー航路を『国際フィーダー航路』という名称に改め、国際コンテナ戦略港湾政策の一環としての集荷対策を強化してまいります。」¹⁸⁾ この要請に応じて、下関港、福山港および徳島小松島港では、プサン港でトランシップされる貨物をインセンティブの除外とする措置を講じた。しかし、山陽・瀬戸内、四国、関門・北九州および九州の諸港では、未だその協力要請文書に沿った所作をとった所が少ないのが現状である。

1992年、わが国は1990年代から貿易黒字が拡大する中、輸入インフラの不足が円滑な輸入の妨げになっていることが米国より指摘され、輸入促進および対内投資事業の円滑化を図るため、「輸入促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」(FAZ法)が制定され、瀬戸内および九州では7港湾がFAZに指定された。とくに地方港湾ではこれを機に県内経済の活性化に結びつけるべく港湾整備や外航航路の誘致を推進した。当時、おもに外航航路は韓国・プサン港と結び、当時内航フィーダー船を利用し、例えば神戸港で外航船に積み換えるより、プサン港で外航船に積み換える方が、トータルコストおよびリードタイムが優位にあるという宣伝文句であった。荷主にとって、トータルコストおよびリードタイムが第一で、どこの国で外航船に積み換えるのかは興味のないことであった。また、地方港では、プサン港接続の貨物に対してインセンティブがつけられた。地方港湾地域の企業は、最寄りの港から直接輸出または輸入できることをある意味誇らしく思い、また各企業は貿易を事業展開の新たな選択肢ととらえ

16) 日本内航海運組合総連合会『前掲書』6頁。

17) 国土交通省港湾局『前掲資料』8頁。

18) 同上、11頁。

た。その後FAZ法は2006年まで延長後廃止となった。

しかしながら、以上の状況下で地方で貿易を行ってきた企業および地方港湾の管理運営者ほかにとつて、国際コンテナ戦略港湾政策の実施とともに、これからは内航フィーダー船（国際フィーダー航路船）を利用し阪神港で外航船に積み換えてほしい旨の協力請求文書は、奇異な感を抱かせるものではないだろうか。やはり、企業にとっては、阪神港接続時にトータルコストおよびリードタイムがプサン港接続とあまり変わらないくらいまで低減されない限り、阪神港を接続港とし、同港に集荷することは並大抵では難しいといわざるを得ないと推測する。

最後に、国際コンテナ戦略港湾政策の目的である「国際基幹航路のわが国への寄港を維持・拡大すること」を達成するため、①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」、②国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」を施策として推進しているところである。本稿では、「集貨」を中心に論述してきたため、「創貨」および「競争力強化」については言及しておらず、それらの考察は別の機会に譲りたい。但し、それらの施策について追い風とみられるのがTPPである。TPPが実行されることにより、当然近い将来貿易量の増加が見込まれることとなろうが、わが国はこの絶好の機会を適切に取り込むことが、国際コンテナ戦略港湾政策の目標を達成し、ひいては阪神経済、更にはわが国経済の一層の活性化に結びつくものと期待する。

Ⅲ 新しい段階を迎えた関西の空の期待と課題[※]

1. 航空自由化と空港間競争の勃発

(1) 空港はエアラインに選ばれる存在に

2016年4月、既に統合されていた関西国際空港と大阪国際空港（伊丹）の運営権（コンセッション）が売却され、新しい運営権者（オリックスとフランス空港運営大手のバンシー・エアポート等が出資する「関西エアポート」）が両空港の経営に当たることとなった。そこで、新しい段階を迎える関西の空に、今後何が期待できるか、その実現に克服すべき課題の分析により、関西における国際交通基礎構造の一つである国際空港のあり方を論じたい。

そもそも空港問題が経済学の分野で議論されるようになったきっかけは、「航空規制緩和」である。新規参入が可能となり、また運賃競争が展開されるようになって、LCC（Low Cost Carrier）という新しいタイプの航空会社が登場し、そのパイオニアであるアメリカのサウスウエスト航空は、国内線旅客数で世界一位となった。このLCCは、低運賃実現のため、利用料水準（着陸料・ターミナル使用料等）で乗り入れ空港を選択するようになったのである。

[※]Ⅲは、2016年3月29日に開催された「関西全体の航空需要について考えるフォーラム～関西の空は新しいステージへ～」（主催：兵庫県、於：ホテルオークラ神戸）における筆者の基調講演「関空・伊丹のあらたな担い手に期待すること」に依拠している。

これに対し、既存企業（FSC: Full Service Carrier）はネットワークの拡充で旅客を獲得しようとし、効率的に都市間ペアを増やすためにハブ&スポーク型路線ネットワーク・システムを採用したことから、どの空港を拠点とするかハブをめぐる空港間競争が勃発することとなった。

アメリカの国内線に端を発した航空規制緩和は、価格競争による運賃低下とそれによる需要増大と産業の発展をもたらした。またオープンスカイ政策の推進により航空自由化が国際線にも及んだことから、世界的潮流となった。アメリカがオープンスカイ協定を締結した国は100カ国以上に及び、また1993年には市場統合によりEU域内の航空は国内航空を含め完全に自由化された。それに乗じ、サウスウエスト航空が開発したLCCビジネスモデルを国際線に適用したアイルランドのライアンエアは、国際線旅客数で世界一位となった。

国際航空自由化については、伝統的な二国間の枠組みで航空協定の改訂によって行ったアメリカと、市場統合により多国間の枠組みで統一的な航空政策として行ったEUとでその手法は異なるが、冷戦の終結による移動の自由化や経済のグローバル化とあいまって、エアラインは地球を取り巻くネットワークの構築に迫られた。

しかし国際航空産業には、国家間の協定がなければサービス提供できない他、外資規制や国内営業（カボタージュ）の禁止に加え、ニューヨーク・ロンドン・パリをはじめ世界の主要空港の混雑もあって、他産業とは異なって固有の制約があるため、企業間提携であるアライアンスによってこれに対処しようとした。そのため、各アライアンス毎に世界各地の玄関口（ゲートウェイ）をめぐる空港間競争が勃発した。例えば、従来成田を拠点としていたデルタ航空は、羽田で国内線フィーダー輸送を担うアライアンス・パートナーがないため、東アジアのハブを同じスカイチームに属する大韓航空の拠点である仁川に移転させる動きをみせて羽田昼間発着枠配分を有利にしようと牽制した。以上から、空港は従来の自然独占の立場を失い、エアラインに選ばれる存在へと変わったのである。

（2）空港間競争への対応（空港戦略）の違い

こうした空港間競争への対処の仕方は、実は国によって異なる。

民営化によって競争力をつけようとしたのが、EUとオセアニアである。小さな政府を政策目標に、財政支出を削減し、企業形態を変更した空港会社株式の売却益による歳入増を図ると共に、経営効率化による競争力強化を目指したのである。その背景に、EUの市場統合と統一的航空政策による自由化を契機に空港間競争が激化したことも挙げられよう。

これに対し新興国の多いアジアでは、グローバル経済に必須の基礎構造として現行の需要規模では合理化できない大規模国際空港を国主導で戦略的に整備した。元来中継貿易によって経済が成り立っているシンガポールのチャンギ空港をはじめ、桃園空港(台湾)、仁川空港(韓国)、クアラルンプール国際空港(マレーシア)、チェック・ラップ・コック空港(香港)、浦東(上海)、白雲空港(広州)、スワンナプーム空港(タイ)等が続いた。

従来と変わりがなかったのがアメリカで、地方政府やポート・オーソリティが空港を管理運営している。それは収入債の発行が認められるなど既に経営的に自立できていたことと、競争に適合できる環境にあったと考えられる。

日本では、戦後民間航空が一時禁止されたこともあってゼロからの出発となったため、従来国主導で空港整備が計画的に行われてきたが、関西・中部・成田の国際拠点空港を手始めに民営化が行われるようになった。

2. わが国における空港改革の背景

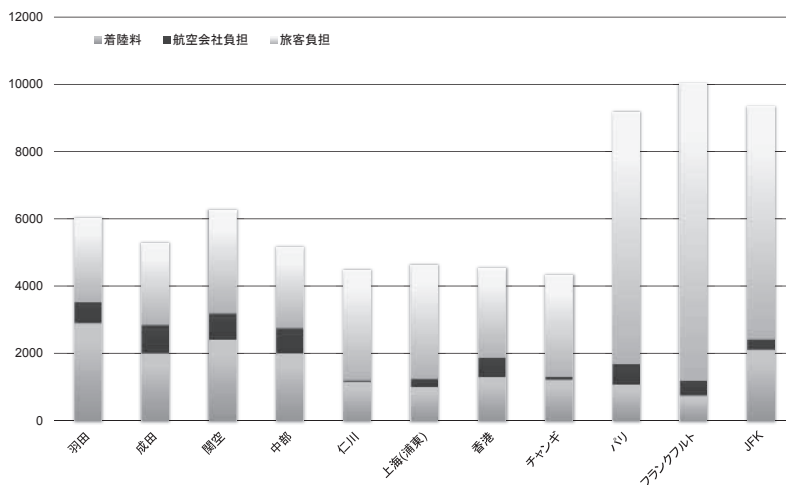
(1) 空港数の概成

日本で空港改革が議論されるようになり空港政策が転換したのは、まず公共用空港が国内で97に達し、数の点で十分といえる空港が整備される一方、佐渡空港をはじめ定期便が廃止されたり弟子屈空港のように空港自体が廃止されるようになったからである。従来の整備から経営へとその重点が変化したわけである。

(2) 空港の国際競争力と航空企業の国際競争力

また、国際競争力も問われるようになった。図表Ⅲ-1にみられるようにわが国の空港利用料水準が高いため、航空企業の経営努力では削減できない公租公課が総営業費用に占める比率は、全日空が12.5%に達するのに対し、ヨーロッパ系企業7.8%、シンガポール航空4.8%、アメリカ系企業2.6%となっているからである(全日本空輸資料)。その結果、わが国航空企業の競争力に影響すると共に、従来日本経由で欧米と結ばれていたアジア諸国の輸送が日本を飛ばして直行便や他のゲートウェイ空港経由で行われるようになった。

図表Ⅲ-1 旅客1人当たり国際線空港利用料・航行援助施設利用料(円: B767-300型150人搭乗)

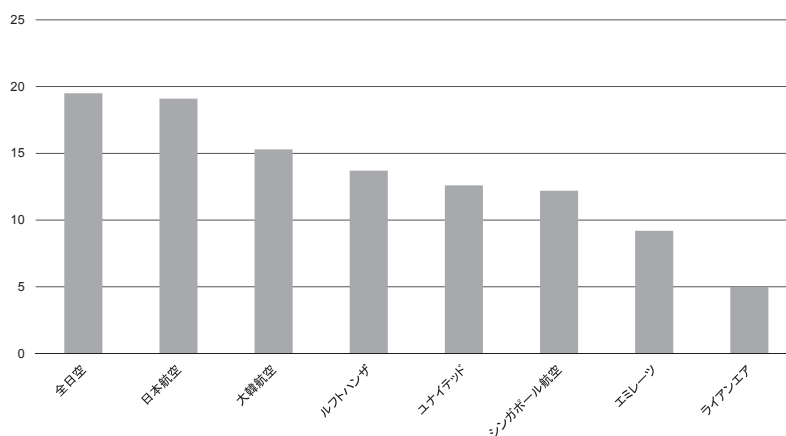


[出所] 国土交通省航空局『数字でみる航空2015』航空振興財団, 332頁, より作成。

実際、航空輸送サービスの国際収支をみると、日本の航空会社が外国居住者から受け取る収入に比べて、日本居住者が外国航空会社に支払う運賃の方がはるかに多く、2000年から2014年の旅客輸送年平均赤字額は8,013億円に達し（最大は2008年の9,088億円）、収支尻を貿易額で割った国際競争力係数はこの間0.11と、日本企業の国際競争力は低いといわざるをえない（日本銀行国際局データによる計算）。企業別にみても、2014年の単位コスト（旅客キロ当たり営業費用：単位は米セント）は、全日空19.5セント・日本航空19.1セントに対し、大韓航空15.3セント・ルフトハンザ13.7セント・エミレーツ9.2セント・ライアンエア5.0セントと、アジア系やLCCはいうに及ばず、欧米系と比べても本邦航空企業の方が高いのである（図表Ⅲ-2参照）。

また、以下の（3）・（4）も空港改革の背景として指摘できよう¹⁹⁾。

図表Ⅲ-2 旅客キロ当たり営業費用の国際比較（米セント：2014年）



〔出所〕日本航空協会『航空統計要覧2015年版』、より算出。

（3）民間の知恵と資金の導入：PFI／PPP

先進国は、軒並み財政支出の増大による財政赤字に悩まされることになった。そのため、インフラ整備に民間活力（空港経営のプロによる経営効率化と民間資金の導入）を活用して公的負担を軽くしようとする、PFI（Private Finance Initiative）あるいはPPP（Public Private Partnership）の考え方が主張されるようになった。これを空港にも適用とする動きが生じたのである。

（4）経営自立化の可能性

また、従来わが国では空港ターミナルビルは別会社で経営されてきたが、これを一体経営することで国管理空港であっても十分採算性を確保することができることが明らかになっている

19) 航空政策研究会「航空シンポジウム：新時代の空港経営とその可能性～世界航空市場の変化と我が国の空港運営～」『航政研シリーズ』No.542, 2012年。

(図表Ⅲ-3 参照)。

図表Ⅲ-3 空港経営自立化の可能性



[出所] 国土交通省HP。

(5) 関西国際空港会社の財務体質の改善

そして関空の場合、その財務体質改善が急務であった。営業黒字であっても、土地造成を多額の借入金で行ったため、金融費用を含めた経常収支では赤字であったからである。空港の民営化が一つの潮流となる中、整備の段階（土地造成）から私企業がそれも借入金によって行った事例はほとんど皆無であり、また滑走路については市場の失敗が生じる懸念もあって利子補給金が政府から支給されたが、それは国民の税負担であることに変わりはない。

有利子負債の残高は2015年時点で8,985億円にものぼったことから（第二期事業では下物について無利子負債2,850億円が加わる）、PPPの一種であるコンセッションによってこの債務問題を一挙に解決することが提案されたのである。

(6) 空港の経済効果を地域の発展に活かす

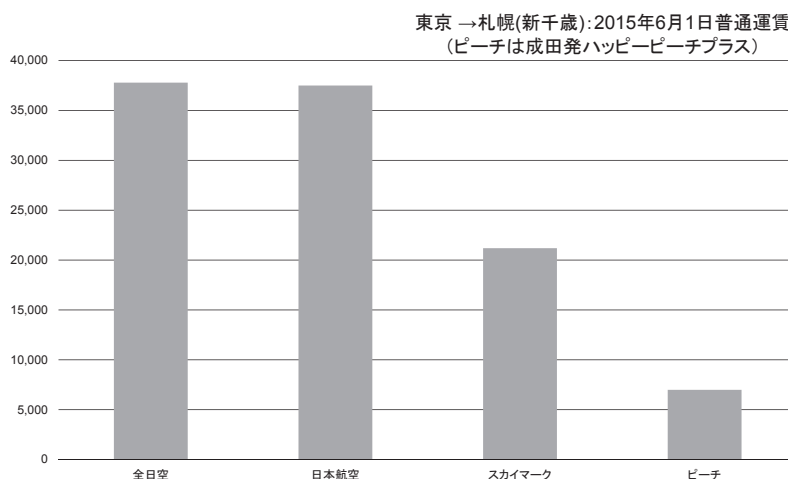
いずれにせよ、戦後ゼロからの出発であったため国主導で整備された空港に地域の視点を取り入れるためにも、空港改革による制度変更が求められるようになった。すなわち、予算措置として「空港整備特別会計」によりプール制で国が予算を確保してくれる上、国が策定する「空港整備計画」に従って空港整備が進められるため、地方公共財としての性格を有する地方空港であっても、地方はその整備・経営を自らの知恵と工夫で対処するのではなく、政府・中央官庁への陳情の対象でしかなかった。しかし以上の環境変化にあつて、予算措置についても政府の財政危機にあつて特別会計制度は改革に迫られ、新たに整備計画すべき空港がなくなりその意義を失ったことから、根拠法である「空港整備法」も「空港法」へと改正されたのである。

3. 航空市場動向とLCC参入効果

(1) 新規参入企業（1998年35年振り）の不振

以上のように、航空・空港をめぐる環境が大きく変わる中で、その契機となった航空自由化が、日本ではどのように進められたか確認してみよう。実は1998年にスカイマークと北海道国際航空が35年振りに新規参入したが、それはLCCのような有効なビジネスモデルを確立できなかったため、既存企業との間で絶対的な運賃格差をつけることができず（図表Ⅲ-4参照）、結局全て経営破綻してしまった。

図表Ⅲ-4 新規参入企業の不振：本格的LCCではなかった（絶対的運賃格差）



(2) LCCのビジネスモデル：FSCの模倣できない戦略

では、LCCはいかにしてコストを下げ低運賃を実現しているのであろうか。それは図表Ⅲ-5にあるように、基本的には旅客を一人一キロ運ぶのに必要な費用、つまり平均費用を下げ

図表Ⅲ-5 LCCのビジネスモデル：FSCの模倣できない戦略

平均費用の低減 : 座席キロ当たり費用の極小化	総費用の低減 (ないし総収入の極大化)
短距離反復輸送 : 便数極大化	セカンダリー空港/LCC専用ターミナルの利用 : 空港利用料の低減
二地点間直行サービス(乗り継ぎサービス無) : 遅延防止による機材生産性極大化	搭乗橋・牽引車不使用 : 空港利用料の低減
折り返し時間の短縮(ゴミ減量化・マルチタスク) : 便数極大化	ノーフリル・サービス(機内食・エンタメ等の廃止) : 旅客サービス費削減
座席数最大化(モノクラス制・座席間隔狭) : 機材生産性極大化	航空券のネット販売 : 販売手数料削減
中型機(B737/エアバス320)の使用 : 高利用率維持	機種の統一 : フリートの経済性(スペア部品・整備費・訓練費の低減)
従業員のマルチタスク : 労働生産性極大化	手荷物・機内飲食物・特定座席等への課金 : アンシラリー収入の確保
24時間運用で容量に余裕のある空港利用 : 乗員・機材の当日回送による生産性極大化	

[出所] 赤井泰久・田島由紀子『格安航空会社の経営テクニック』TAC出版、2012年、60-93頁、より図表化。

ると共に、総費用を低減することで実現している。そのために短距離反復輸送・二地点間直行サービスに徹する一方、従業員のマルチタスクにより機材と労働の生産性を極大化している。同時に前述の通り、空港利用料の安いセカンダリー空港を選ぶ（存在しない場合は、LCC専用ターミナルを利用する）他、搭乗橋や牽引車を使用せずまた機内食を提供しないなどノーフリル・サービスによって総費用の削減にも努めているのである。

(3) 規制緩和の後れによる需要減退

しかし1998年に新規参入があったということは、1978年に規制緩和が行われたアメリカと比べて、日本の航空規制緩和が大きく出遅れたことは事実である。

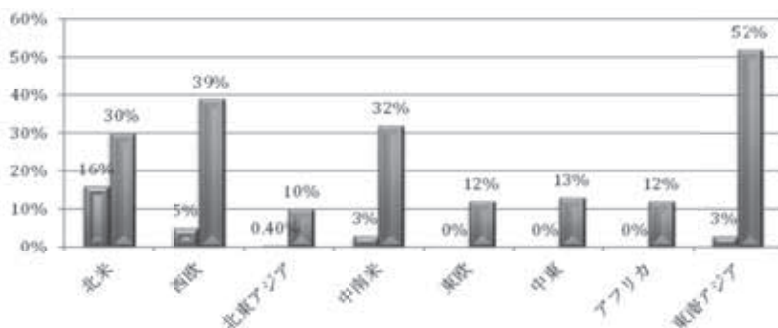
その結果、かつては世界二位の輸送量を誇った日本は、上位国の中で唯一輸送量を減らし、順位を大きく下げた（図表Ⅲ-6）。他国で輸送量を伸ばしたのは、自由化の申し子ともいべきLCCであり、実際日本を含む北東アジアのLCCシェアは極めて低くなっている（図表Ⅲ-7）。逆にわが国では今後、それだけ伸びしろがまだあるということである。

図表Ⅲ-6 定期航空輸送量順位別の輸送量変化（旅客キロ：2012年／2006年比）

1位 アメリカ	1.05倍
2位 中国	2.13倍
3位 湾岸三国 :アラブ首長国連邦・バーレーン・オマーン	2.24倍
4位 ドイツ	1.07倍
5位 イギリス	1.18倍
6位 韓国	1.33倍
7位 フランス	1.15倍
8位 日本	0.92倍

[出所] 日本航空協会『航空統計要覧（各年版）』、より算出。

図表Ⅲ-7 地域別LCCシェア（座席ベース）



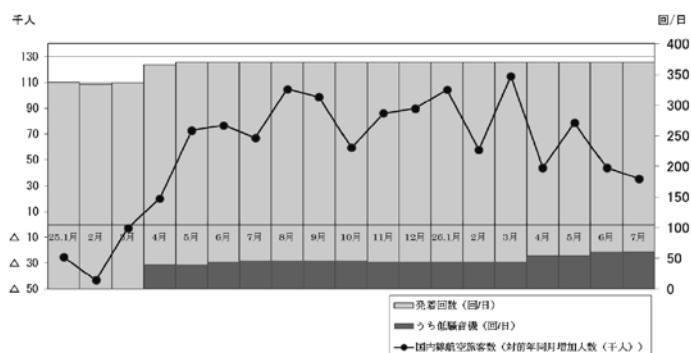
[出所] 国土交通省 (2013)『国土交通』No.120, 8頁, 図2。

（４）規制緩和効果：伊丹とLCC

規制緩和が航空需要に及ぼす影響は、図表Ⅲ－８からも明らかである。

関空との経営統合により、両空港で関西圏の航空需要を奪い合うという図式が解消されて、環境問題と関空優先で課せられていた一日200便という伊丹のジェット枠規制が緩和されると、すぐにその枠は埋まり、旅客数も敏感に反応したのである。伊丹に対する規制により航空需要が人為的・政策的に抑制されていたわけで、伊丹の潜在力がまだ十分あることが明白となった。

図表Ⅲ－８ 伊丹空港における１日あたり発着回数と利用者数（対前年同月比の増加人数）の推移

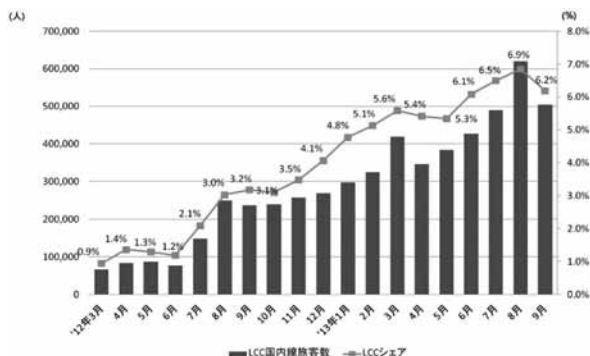


[出所] 新関西空港公表資料，より作成。

（５）LCC参入による需要反転（2012年以降）

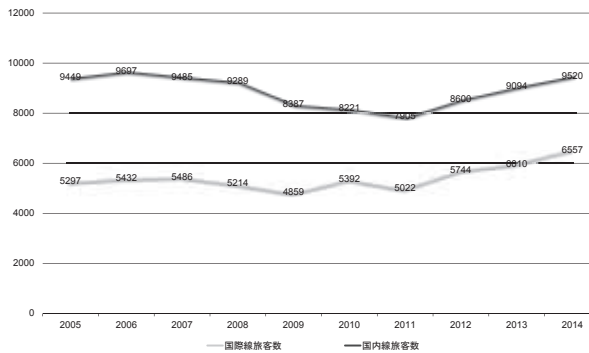
またLCC専用ターミナルが供用開始された2012年が日本のLCC元年といわれたように、この年にピーチ・アビエーション、エアアジア・ジャパン（現バンライエア）、ジェットスター・ジャパンといった本格的LCC三社が新規参入し、消費者の支持をえることに成功した（図表Ⅲ－9）。その結果、従来逡減傾向にあった日本の国内航空旅客数も、また横ばいであった国際航空旅客数についても共に増加に転じたのである（図表Ⅲ－10）。

図表Ⅲ－9 LCC三社（ピーチ・バンライエア・ジェットスター・ジャパン）の参入効果



[出所] 『数字でみる航空2015』290頁。

図表Ⅲ-10 LCC参入による需要反転 (単位万人)



〔出所〕国土交通省航空局『数字でみる航空2015』, より作成。

4. 関西圏三空港を考える

(1) 関空におけるLCCの成功要因

以上で明らかにした, 航空自由化を端緒とした航空・空港をめぐる世界的な環境変化という文脈で, 関西圏の三つの空港の問題を考えたい。

まず関空にLCC専用ターミナルができたことで, LCCの成長が関空発展の基礎となったが, それは伊丹との経営統合の成果と考えられる。内部補助によりLCC専用ターミナルを整備することで, 着陸料でFSCとは格差を設けることなく空港使用料を低減しLCCを誘致できたからである。

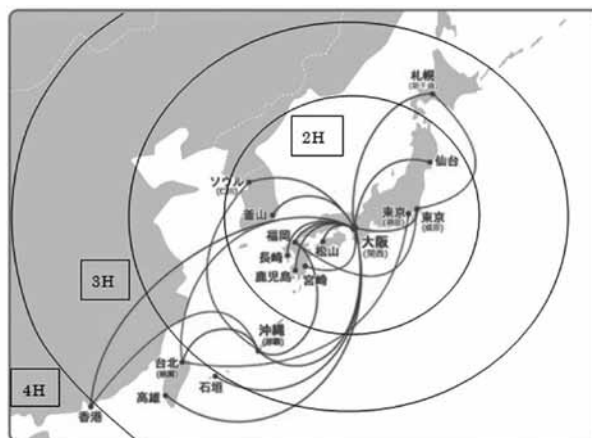
LCCは, 対九州航空シェアが前年の29%から2012年に32%に上昇したことにみられるように, 他の交通機関からの転移もあったが, それに加え, LCC利用客の22%がこれまで航空利用無しとなっていることから明らかなように価格弾力的な需要層を新規開発し, 輸送量を伸ばした²⁰⁾。

LCCは成田空港にも参入したが, 関空の方がLCCに適しているのは, 24時間運用で容量の余裕があり機材生産性を極大化できるからである。遅延が生じても必ずその日の内に機材と乗員を拠点に回送できるためである。

また西に位置することで, 東側が海しかない首都圏よりもLCC適合市場が多いことも有利である (図表Ⅲ-11)。LCCは一日当たり便数を極大化するため, 短距離反復輸送に徹しており, またFSCと同じ機材でも座席間隔を詰めて座席数を多くしているためFSCに比べ機内アメニティに劣るため, 運航時間が3~4時間以内の路線に限定されるからである。こうしたLCC独特の戦略から, 深夜発早到着の弾丸ソウル・ツアーのような新機軸が生まれ, 時間に余裕のない主婦層や低料金で初めて利用を決意する若年層の心を掴んでいるのである。

20) 国土交通省航空局『数字でみる航空2015』航空振興財団, 2015年, 309頁。

図表Ⅲ-11 関西国際空港のLCC適合市場



〔出所〕兵庫県『関西全体の航空需要拡大について考えるセミナー・フォーラムの記録』2013年，5-28頁。

（2）関空・伊丹経営統合の評価

そもそもLCC成長の呼び水となったLCC専用ターミナルへの投資が可能になったことに典型的なように、一時廃港も主張された伊丹との経営統合で、コンセッション成功の前提条件である関西空港の事業価値極大化が実現できたと評価できる。

統合によって競争効果がなくなるという意見もあるが、元来両空港間の競争が平等な条件で展開されていたわけではないことに留意すべきである。新関空会社債務の根源にある土地造成費は、いわば騒音対策費の前払いであるのに対し、伊丹は他空港の助けを借りてこれを後払いしてきたからである。市場競争が常に最適解をもたらすとは限らないのである。

また、両空港は後背地が重複せず、本来競合関係にはなく、統合で同一主体の経営になって相互に補完し合うことで、将来必要な空港容量を確保するとともに、市場動向を無視した政策的機能分担ではなく、より有効な戦略的棲み分けが可能となったというべきであろう。そもそも複数空港の使い分けは消費者が市場で決めるべきだが、必ずしも重複しないパイを両空港で競うのではなく、dual hubとして使い分けできるようになったということである。つまり、ビジネス中心の国内ハブの伊丹と、LCCの拠点となり観光客中心で、かつ国際線と国内線の乗り継ぎ、国際線相互の乗り継ぎ機能を果たせる関空ということである。機能と性格の異なる両空港を一体運営することこそ、統合の利点が認められる。

しかし関空の着陸料水準は、国内線は伊丹と比較して、また国際線は成田と比較して依然として格差がみられることから、内部補助によりその是正を図って統合効果を最大限発揮することが期待される。

5. 今後の期待と課題

(1) 将来への期待

①運営主体

以上の振り返りに基づき、将来に向けて何が期待されるかを論じたい。

新しく両空港を運営する会社には、とにかくコンセッションを成功させるために、年間490億円にもものぼる運営権料をまかなえるだけの収益確保が求められる。それには2014年度で38%、2015年上半期で45%といわれる商業収入の伸びが期待される²¹⁾。チャンギは5割といわれていることから、この目標は十分可能である。

残りの航空系収入を増やすには、ネットワークの拡充が必要だが、LCCは乗り継ぎサービスをしないうことと、特定企業への過度の依存は空港経営を危うくさせることが外国の事例にあるので、多様な企業の乗り入れが期待される。それには、インバウンドの持続的成長と地域のグローバル化による観光・ビジネス両面の航空需要の安定的成長が不可欠である。

またイギリスの事例にみられるように、これまで地域とは無関係の運営権者が経営に当たる場合には、地域との協議を密にして、空港と地域の共存共栄を目指すことが期待される。その手段として期待される「地域協議会」は、元来は騒音問題をはじめとする紛争予防的の制度であったが、地域との信頼・協力関係を構築することで空港の事業価値向上のための地域との「協働」の場へと変容している。同時に、地元雇用への貢献等の情報及び地域振興の認識の共有といった、空港運営主体と地域の利害関係者との「コミュニケーション」の場としても活用されている²²⁾。

②所有主体（新関空会社と政府をはじめとする株主）

続いて、空港の所有主体である新関空会社とその株主である政府に対する期待である。コンセッションは運営権を売却するだけで、所有権は移転しないからである。この場合留意すべきは、実際の経営に当たる運営権者に対し最大の経営裁量権を与えるためにも所有者が運営権者に対し極力口出しすべきでないことが必要である。民間の知恵と活力を最大活用するのがコンセッションの目的であるので、企業活力と市場ダイナミズムを發揮し、変化する環境への適合を可能にし、イノベーションを創造できる体制が求められるからである。

したがって政府等の所有者に残された役割は、将来のイベントリスクの補完と、今後必要とされる投資が遅滞なく行われるよう、継続的に意思疎通を図ることといえよう。災害や需要変動をもたらすイベントリスク等はリスクを最もよく管理できるものが分担するのが適切だからであり、また空港用施設に関する新規投資は新関空会社の事業範囲と契約で規定されているからである。投資不足による混雑回避が求められるものの、二期島はまだ開発余地があり、それ

21) 横見宗樹「関空・伊丹のコンセッションにおける展望」『運輸と経済』第76巻第3号、2016年、102頁、および『日本経済新聞』2016年3月9日付け朝刊。

22) 兵庫県『関西全体の航空需要拡大について考えるセミナー・フォーラムの記録』2013年、5-91頁。

は関空の発展余力に他ならない。

また外国では、授乳室や礼拝室のような採算に合わない分野が縮小されたり、従来無償であったバス・タクシー乗り場に課金されるといった事例が報告されているので、そのような事態が生じないように注意する必要がある。

さらにインバウンドの増大に伴い、適格性に欠けるガイドや悪徳免税店が報告されている。既に韓国では観光警察を立ち上げるなどしてこれを厳しく取り締まることで成果を上げているので、これに倣うべきである。

何より、国にしかできないことがある。前述の通り、規制緩和が航空・空港の発展のカギを握ると指摘してきたが、アメリカでさえ規制緩和していない分野が残されており、それが外資規制の緩和である。これは、海外直接投資によるコストの外貨化で航空企業の国際競争力強化にも有効であるし、アジアの成長を取り込む上でも必要である。筆者はかねてからこの外資規制の緩和を主張してきたが²³⁾、なかなか聞き入れてもらえなかった。しかし日本の航空会社の中に、「アジアのどこかに基地をつくり、そこから飛ばす」という発言もなされるようになった（伊東全日空社長 [当時]²⁴⁾）。同社（スターアライアンス加盟）は、アライアンスの垣根を越えてベトナム航空（スカイチーム加盟）への出資を決定した²⁵⁾。

外資規制の緩和はまた、相手国からの乗り入れを促進するという効果もある。資本不足で指定航空企業（フラッグ・キャリア）のない国からの乗り入れが、空港会社を含めた日本からの投資で可能となるからである。現に全日空は、最終的には航空会社乱立による競争激化で収益環境が悪化していると判断して出資を取りやめたものの、拡大が見込めるアジアの航空需要を取り込む狙いでミャンマーの「アジア・ウィングス・エアウェイズ（AWA）」の株式49%を取得するという戦略投資計画を発表したことがあった。

加えて、スカイマークの経営破綻に際し、外資制限がなければ、日本にアライアンス・パートナーのない米系企業の出資により、国内航空の第三極の維持が可能であった。

さらに外需を活かすために、EUに倣ってASEANとの市場統合や域内自由化も検討すべきであろう。

③地域の期待

空港の発展に期待するのは、やはり空港の立地する地元である。

すなわち、空港の活動自体がもたらす所得・雇用・設備投資・税制上発生する「直接効果」、直接効果の生産に必要な生産要素を提供する供給者の経済活動で発生する「間接効果」、そして直接・間接効果の結果増大した所得により生活関連の消費で生じる「誘発効果」が期待されるからである。現代はさらに踏み込んで、交通結節点として空港機能を活用し地域の生産・消

23) 高橋 望「国際航空企業の実質的所有と実効的支配」『海運経済研究』第41号、2007年。

24) 『日本経済新聞』2012年7月27日付け朝刊。

25) 『日本経済新聞』2016年1月12・13日付け朝刊。

費と結び付ける「空港周辺地域の経済循環」や、空港と都市経済活動を融合した「エアトロポリス」のような概念が、提案・議論されるようになってきている。これらは、空港を核として街づくりを行い、開発利益を一体化するとともに、航空需要を創出させる循環システムを構築することを意図している。

ただこれまで、空港を地域開発に活かすきれなかったという反省もある。それは、機内食や空港ビル・サービスといった航空輸送サービスの供給面を重視したことが原因のように思われる。確かに航空輸送サービスは多数の素材の組み合わせで構成される「複合財」であることから、空港の発展でこれらの関連需要が増大するのは事実だが、それが航空需要の増大に直結しないからである。

そこで、空港の発展を地域の発展に直接結びつけるためには、航空輸送サービスをインプットとして需要する複合財産業を空港周辺に立地・集積しクラスターを形成すべきである。端的にはインバウンド観光が該当するが、他に医療ツーリズムも考えられるし、新規ビジネスについては外国からの投資も期待できる。実際、ドイツは外国からの投資を対GDP比で20%まで呼び込んで経済成長に繋げているが、日本は世界最低レベルの3%台にしかすぎない。しかし対内投資には、煩雑な行政手続きや労働法制の緩和が求められる。

さらに、関西に集積する伝統産業の活用も期待できる。現に繊維産業は、航空機に使用される炭素繊維の開発という技術力により、復活しているからである。

空港の発展による地域開発の成功例を諸外国に求めると、二つの類型がある。スウェーデンのような既存産業の活用による空港クラスター構築や、「ラップランド・エアポーツ」として地域観光をブランド化したフィンランドのような「地域密着型」という経営方式と、運営権者が従来から保有する空港以外の例えば不動産業といった他分野の経営資源を活用する「多角的経営資源の総合化」である²⁶⁾。それは、空港経営にとって新しい収益源となるばかりでなく、地域活性化にもつながると期待される。

ただここで注意すべきは、金融ファンドが関連することが多いため、短期的な利益追求に走りがち²⁷⁾で、長期にわたるインフラ経営による社会便益が企業利益に繋がる視点を空港所有者と共有することが求められる。

(2) 期待実現のための課題

①発着枠制約

では、以上の期待を実現するための課題は何か？

まず発着枠の問題を指摘できる。地域の発展にとって重要なのは、空港の数でも滑走路の数

26) 石田哲也・野村訓宗『官民連携による交通インフラ改革』同文館出版、2014年、146-147頁。

27) 同前、148頁。

でもなく便数であるからだ。首都圏ではオリンピック開催までに82.6万回と計画されており、それでも不足するといわれている。コンセッション最終年である2059年の関空は25.5万回で、伊丹の13.5万回を加えても39万回で足元にも及ばず、問題である。実際には、日本出入国者数に占める関空の比率は上昇しているからである。

希少な発着枠の配分について、経済学では混雑料金や入札制を提案しているが、実際のところ評判はよくないし（実際、アメリカでも2008年3月15日からニューヨークのJFKとニューアークで発着枠の入札制導入が決定されたものの、実際には実施されなかった）、これは短期的対策に過ぎない。

そこで伊丹の運用時間・便数・国際線の規制の緩和が考えられる。また複数空港による対処という意味ではこれに神戸も含めて考えることができよう。神戸空港の運用時間の拡大による早朝・深夜の東京便は、アクセス利便性の点で関空・伊丹の補完機能を十分期待できるからである。しかし現行のように神戸がコンセッションの枠外に置かれたままでは、こうした容量対策のための規制緩和は運営権者の利益に繋がらず意味がない。そこでこの問題を、神戸のみならず関西地域の他の空港（但馬・八尾・南紀白浜）も含めた一体運営によって解消するという設計図を描くことも可能かもしれない。

また、空域・飛行ルートの変更によっても関空自体の処理能力を増大することも可能だが、それには地元の理解と協力が必要となる。この処理能力の問題は、実は運営権契約期間終了後に向けて議論すべき課題でもある。

②航空需要拡大・創造

続いて、コンセッション成功のためにも、また空港の発展を地域開発に活かすにも、関西全体の航空需要のパイ拡大が必要である。その前提として、少子高齢化で日本は内需が縮小し、生産年齢人口が減るという事実を改めて確認しておく必要がある。

そこで、外需をいかに取り込むかが課題となる。まず、経済成長著しいアジアからのインバウンドだけでなく、太平洋を越えて欧米へ向かう乗り継ぎ需要をいかに担うか。次いで、北米向けコンテナがベトナムで増えていることからアジアの中心は中国から移りつつあること、また将来的にはアフリカが有望であることに留意しなければならない。しかしこうした航空需要を取り込むには、ASEANとの連携や市場統合、さらには新規航空協定の締結が必要になってくるであろう（アフリカ大陸諸国で日本と航空協定の締結されているのは、エジプト・エチオピア・南アフリカ共和国・ケニアにすぎない²⁸⁾）。

また羽田で実証されているように、アクセス利便性極大化でビジネス需要喚起が期待できるため、伊丹の規制緩和により、ソウル・上海・台北のダウンタウン近くにある旧空港（それぞれソウル金浦・上海虹橋・台北松山の各空港）との国際線の復活も有望である。

28) 『数字でみる航空2015』, 7-10頁。

ここで問題となるのは、エアラインや旅客に選んでもらえるだけの空港の競争力（利用料水準）である。というのも、PPPによる空港より公的部門が一元管理する空港の方が生産性が高いとの実証研究²⁹⁾もあるからである。したがって運営権者は、目先の利益追求に走らず、経営効率化に努めて競争力のある使用料水準の実現が期待される。

航空需要拡大は、運営権者や国がそれぞれの役割を果たすだけでは、十分な成果は期待できない。そこで「連携」をキーワードに航空需要拡大策の課題を検討したい。ネットワーク化による相乗効果が期待できるし、PPP自体官民連携だからである。

まず関西地域内の連携である。関西の世界に誇る研究機関を結集してイノベーション回廊を形成し、内外から多くの研究者や企業を呼び込む。単独開催に比べて国際会議の数も多くなり、また研究員の受け入れで一回限りの会議出席ではなく家族同伴によるVFR需要も期待できる。関西に集積する健康医療機関をクラスター化し、医療ツーリズムや新薬の開発につなげる、あるいは文理融合で全く新規の分野の研究が関西でこそ可能という体制を備える。

観光についても、関西に分散する新旧の豊かな広域観光資源を、地域共通の観光情報として様々な手段を活用して発信して、相乗効果で倍加することが考えられる。インバウンド観光客が期待するのは、外国では見られない野生の日本猿や忍者、アニメ聖地の訪問、また欧米人は見学よりも体験型を好むなど様々だが、共通なのは「日本固有の非日常」である。したがってそれらを地域内でプールすれば、アラカルト方式で世界の多様なニーズに対応可能となる。

こうした連携による関西地域内の回遊性促進には、移動にストレスのない「シームレス・ネットワーク」の構築が必要となる。具体的には、鉄道で始められた関西アクセス切符や共通乗車券（関西ワンパス）にバスや他の交通機関を含めた交通利用券の開発と海外販売が考えられる。さらに、高速道路のミッシングリンクの解消といったインフラ整備も求められる。

連携は関西地域内にとどまらず、国内他地域と連携し、広域観光圏により関西にはない魅力も加わることで需要の相乗効果が期待できる。四国のお遍路、沖縄の海洋リゾート、北海道のウインター・スポーツ、広島のパラダイム遺産等、関西にはない魅力と結び付けることで、インバウンドの増加につながる事が期待される。関西は日本の出入り口の一つとして訪問してもらえればよいのである。

日本の城郭は外国観光客に人気だが、昭和30・40年代の鉄筋コンクリート造りの復元天守閣に比べ、最近復元された熊本城の本丸御殿や五稜郭の箱館奉行所は忠実に復元され、日本の伝統文化が現代に継承されていることが実感できる素晴らしいものといえよう。またフェリーの活用で、手荷物の増える爆買いへの対応や夜行列車が廃止される中でスケジュールの効率化も可能となる。

29) Oum, T.H. *et al.*, "Privatization, Corporatization, Ownership Forms and their Effects on the Performance of the World's Major Airports," *Journal of Air Transport Management*, Vol.12, No.3, 2006.

そもそも航空は別の目的達成のため場所的に移動する必要があってこ需される（派生需要）。港湾にしても太平洋側に国際拠点港湾を集中させる政策にあって日本海側の酒田港がコンテナ取扱量を増やしているのは、現地の花王工場がアジアで需要の多い「紙おむつ」を生産しているからに他ならない。関西でも、真珠取引のように神戸が従来から有する結びつきや、和歌山県が「たま駅長」関連本を香港の「本の見本市」に出展して新しい交流を生むといった、国境を越えた連携も忘れてはならない。

さらに、航空会社が地域と連携する試みもなされている。全日空は京都府・市と連携し、地場産食材や器を機内で提供し、京都各地の映像を機内で流すことで観光客誘致プロジェクトで協力するという³⁰⁾。日本各地の魅力を国内外に発信するプロジェクトの一環で、誘客はもちろんのこと、富裕層の集客強化といった課題を克服する契機とする目論見もあるが、空港のない地域との連携が注目される。

③地域の発展にいかに関係づけるか

空港の発展を地域の発展に関係づけるには、まず航空利用のビジネスを空港周辺に立地させることが必要だが、そのための環境整備が求められる。例えば、新薬開発に必要なビッグデータの蓄積には、個人情報に関わる法制上の課題があるし、国際会議についても、MICE向けの会場・宿泊・宴会・展示場を備えた統合型リゾート（IR：Integrated Resort）の整備と人材育成が求められる。また少子高齢化時代を考えると、CCRC（Continuing Care Retirement Community）に不足する労働力を例えば出稼ぎ出国者が2014年で183万を超えるフィリピンからの受け入れにより、英語を介した地元青年との交流も期待できるが、そのためには外国人労働力の受け入れという課題もある。

観光については、短期的利益にしばられない持続可能な観光コンテンツが求められるが、それは地域にあるものを「よそ者」の視点で継続的に編集し直す、つまり地元では当たり前のものによそ者である観光者が興味を示すように仕向けることが求められる。とくに関西の場合、歴史遺産が豊富だが、地元がその案内地図の掲示など情報発信に積極的でないことも問題といえよう。よそ者だけでなく、地元が利用することもまた重要なのである。

さらに医療ツーリズムなどハイエンドリピーターを取り込むには、JCI（Joint Commission International：国際医療機能評価機関）による認証や多言語対応といった観光の高度化・高付加価値化が必要となる。

また「連携」には、その調整機能を誰が担うか、大きな課題となる。それには、連携が利益に繋がることを再認識する必要がある。大阪城の天守閣に一日訪問できる人数は限られるので、和歌山城や残存天守である姫路城、あるいは関西にあまたある国宝や世界遺産に誘導して混雑を回避することが期待される。

30) 『日本経済新聞』2016年2月19日付け朝刊。

連携にはまず拠点を作ることが必要だが、それは関西に優位性のある先端医療や再生医療の分野から手を付けるのが効果的かもしれない。何より諸大学・西播磨テクノポリス・理研をはじめとした研究機関の共同あるいは提携研究体制や人材の融合できる仕組みが求められる。

そして最後に、空港と地域との連携として、協議会のあり方を問いたい。かつての関空推進会議は、筆者も委員を務めたことがあるが、行政・空港会社が地域にも配慮していることを示すアリバイ的存在にすぎない印象であった。

協議会で求められる視点は、地域間の利害の対立ではなく「全体利益」について、次世代に空港という社会資本をつなぐ「長期的視点」から考えること、空港はかつての迷惑施設ではなく地域経済のエンジンであるとの認識を共有すること、容量拡大に典型的なように空港発展のため地域が一体となって協力すること、空港会社の利益と地域期待が調和できるよう、空港の成功が地域便益に直結する仕組みに留意すること、そのためには直接利益の追求に目を奪われるのではなく、「あるべき姿」を明確にして、目指すべき目標に優先順位をつけてその実現に最も有効な策を選択すること、であるように思われる（その意味で、個別関空の利用促進のみを意図した「伊丹規制策」や「伊丹廃港論」とは何であったのか、検証すべきかもしれない）。

すなわち、空港といかに共存共栄するかについて共に考え協議する場が「地域協議会」であり、官民そして地域が共に汗を流し、一致して協力する場として機能するよう努めることで、新しいステージを迎える関西の空に相応しい体制が準備されるものと期待されるのである。

結びに代えて

以上で、以下の諸点が明らかとなった。

世界貿易に歴史的な変化が起りつつあり、日本貿易もその流れの中にあって大きな変化を余儀なくされている。それは世界的にはアジア貿易を中心にした発展途上国貿易の画期的な勃興であって、日本貿易もこのうねりの中に取り込まれつつある。すなわち日本貿易にとって、アジア貿易が枢軸の位置を占めるに至っていることである。大阪港貿易の最近の地域別・国別展開をみると、そうしたことが一定の優位性を同港に与えていることは明らかである。また、その主要商品別の輸出入構成をみると、独自の性格が同港の貿易には含まれていることも見逃しえない点である。大阪港の将来の発展にとって、アジア貿易が枢軸となる動向は決して不利なものではなく、比較的容易に取り込むことができる要因であると考えられる。それゆえ、こうした状況を踏まえた上で積極的な政策展開が望まれるのである。

次いで、コンテナ取扱数で地位の低落が続く阪神港においては、陸上部分で発生する諸費用をいかに低減し得るかが今後の国際コンテナ戦略港湾として阪神港の浮沈をかけた課題となる。そのため、コンテナ貨物の移動を極力減らすことにより、ターミナル間での横持ちトラック料金の発生を抑制することが求められる。海上部分については、船舶の大型化による費用低

減が期待される。また、国際コンテナ戦略港湾への集荷を図るため、国（地方整備局）が中心となって、港湾運営会社と連携しつつ、日本全国の荷主への働きかけを強力に推進しているものの、山陽・瀬戸内、四国、関門・北九州および九州の諸港では、未だその協力要請文書に沿った所作をとったところが少ないことが課題となっている。というのも、企業にとっては、阪神港接続時にトータルコストおよびリードタイムがプサン港接続と大差ない水準に低減されない限り、阪神港を接続港として、同港に集荷することは困難といわざるをえないからである。とはいえ、TPPが実行されることにより、当然近い将来貿易量の増加が見込まれることとなるので、国際コンテナ戦略港湾政策の目標達成、ひいては阪神経済、さらにはわが国経済の一層の活性化のためにも、この絶好の機会を適切に取り込むことが求められるのである。

さらに国際空港については、伊丹と統合された関西空がその運営権を売却したことで、関西の空は新しい段階を迎えることとなった。統合により内部補助で建設されたLCC専用ターミナルが功を奏し、大きく便数・旅客数が伸びたものの、それを地域経済の発展に結びつけるには、まだ多くの課題を克服しなければならない。

従来航空輸送サービスの供給面を中心に周辺地域の産業立地を考えていたが、それでは航空需要の増大に結びつかないことから、航空輸送サービスを購入して複合材を供給する産業の視点で、航空輸送との循環関係を考慮すべきことである。例えば、関西地域が優位性を有する医療・健康産業を活用して、医療ツーリズムによるハイエンド・リピーターの取り込みが考えられるが、それには地域内に分散する施設・機能のクラスター化、及び国際医療機関として認証を受けるなど観光の高度化・高付加価値化が必要である。また、国内他地域や国境を越えた連携により、持続可能な観光コンテンツを提供することも必要である。

そのためには、異分野組織間・地域内・地域間の調整機能を果たす組織が求められる。何より、空港と周辺地域との協議を密にし、コミュニケーションを促進することで、空港の事業価値向上とそれを地域振興に結び付けるための協働の場とする努力が求められる。

いずれにせよ、大きく変動する経済環境に適宜・適切に適合した関西圏の国際交通基礎構造に係る政策の策定と実施が、将来の地域経済発展に必要なことは論を待たない。