

村山 敦氏 × 吉川 和広

# 関西国際空港の発展に向けて

村山敦氏は、京都市出身、1938年生、1961年に京都大学法学部を卒業し、松下電器産業(株) (現パナソニック(株))に入社。1994年人事部長、翌年に取締役、その後、常務、専務、副社長を歴任。当時の中村邦夫社長(現会長)とともに経営改革に取り組み、「V字回復」を実現された。その手腕を買われ、2003年6月に関西国際空港(株)の社長に就任(初めての民間企業出身社長)。着任早々コスト削減などを徹底し、2004年3月期決算(単体)で純利益43億円、開港10年目にして初の黒字化を達成された。第2滑走路の供用、国等による空港連絡橋道路部分の買い取り、国際貨物ハブ空港化に向けた整備など、関空の発展に努力されている。

就任6年目を迎えた村山社長に、原油価格高騰や世界経済同時不況などの逆境が続き、厳しい経営環境におかれている関空会社の現状を踏まえ、関空の財務構造の改善など関空経営の諸問題についての考え方をお聞きするために、当調査会の吉川理事長との対談を企画しました。村山社長には、年末で特にご多忙の中、貴重な時間を頂きまして誠にありがとうございました。

関西国際空港(株) 代表取締役社長  
 関西国際空港用地造成(株) 代表取締役社長  
 村山 敦氏



(財)関西空港調査会理事長 京都大学名誉教授  
 吉川 和広

## 関空プロジェクトについて

吉川：最初に、私なりに関空プロジェクトを振り返ってみますと、1968年に旧運輸省によって関空プロジェクトの調査が始まりました。当時は、航空機のジェット化による騒音問題が世界中で吹き荒れていました。本格的な海上の埋立による空港計画は、スウェーデンとデンマークの間に横たわるエーアソン海峡に計画され、その後アメリカでもいくつか計画されていましたが、いずれも高コストと海水汚染のため実現しませんでした。実現したのは関西空港のみです。このため、公害のない世界に誇れる空港をつくるということが、国による関空プロジェクトの目的であり、事業費に対する配慮には全く欠けていました。1980年代に入り、わが国の財政事情は悪化し、関西空港の整備を早期に開始するためには、当時の中曽根内閣の民活の方針による特殊会社方式を受け入れざるを得ませんでした。

1984年10月に関西国際空港株式会社が発足しました。関空1期プロジェクトの事業資金は、無利子資金30%有利子資金70%でした。このため、関空は当初から厳しい経営を強いられることになりました。また、埋立地や連絡橋は、滑走路や道路、鉄道などの公共的な用途に使用されるにもかかわらず、民間商業地並みの高額な固定資産税を課されることが決定されました。その後、民営化されたJRや高速道路会社でも鉄道や道路部分には固定資産税はかけられていません。

1990年には、伊丹空港の存続が国と地元自治体との交渉で決定されました。当然、関空の国内線便数が計画より減少することが予測されますが、関空の収支予測については見直されませんでした。

1994年9月4日に関西空港は3,500mの滑走路1本で開港しましたが、多くの有利子資金によって建設されたため、非常に厳しい空港経営を強いられることとなりました。

私の専門は土木計画学ですが、計画論には

「時間の推移に伴う計画の自己矛盾」という原則があります。どのような立派な計画であっても、時間の推移に伴う社会・経済情勢の変化、人々の価値観の変化により、計画は時間の推移とともに自己矛盾を起こしてしまうという原則です。

したがって、関西空港の2期事業においては、この自己矛盾を是正するために、公共主体が空港用地を造成し、関空会社に賃貸、又は長期分譲を行うという主体分離方式によって実施するというのが、航空審議会の議を経て国によって決定されましたが、実際には2期事業の開始にあたり、いつの間にか関空会社の関連会社である関西国際空港用地造成株式会社によって用地造成が行われることになってしまいました。このため、関空会社は自己矛盾をかかえたままの非常に苦しい経営を強いられています。

その後、韓国の仁川<sup>インチョン</sup>空港、上海の浦東<sup>フドン</sup>空港、香港のチェク・ラップ・コック空港など滑走路を複数備えた国際空港が開港しました。今や4,000<sup>坪</sup>級の複数滑走路を有し24時間運用というのが世界の国際空港の常識となっております。そして、オープンスカイと国際空港の民営化が時代の潮流となり、国際空港間では激しいコスト競争が展開されている状況にあります。このような世界的な動向の中で関西空港を発展させていくためには、関空がかかえている抜本的な高コスト構造を是正し、関空プロジェクトがかかえている自己矛盾を解決していくことが重要となっております。

このために、関西空港の経営戦略を立てる上で村山社長が大変ご苦労されている極めて重要な財務構造の改善問題からお話を伺ってまいりたいと思います。

## 関西国際空港株式会社の財務構造の改善について

**村山**：財務構造の改善については、まだ何も手が打たれていない、根本的な解決については、何も手がつけられていないというのが現状です。

私は、関空に来て6年目になりますが、私が来たときは多額の累積赤字があり、単年度の経常収支も赤字でしたから、マスコミなどは破綻空港というような見方をしておりました。財務構造の改善に取り組み始めても、改善というよりも、放漫経営をした関空の救済ではないかというのがマスコミなどの論調でした。

私は、この6年間、マスコミや政府のいろいろな審議会で、そうじゃないんだと、もともとこれだけの、世界に例を見ない公害のない海上空港という、極めてコストのかかる建設について、スキーム自体がそもそも経営的に成り立たないものであったということをお願いしてきましたが、やっと最近になって理解が得られてきたなという段階ではないかと思われます。

その端的なもの、安倍内閣のときにアジアゲートウェイ構想が打ち出され、そこで、関西空港の財務構造の改善によって国際競争力を上げることが戦略上必要であるということが明記されました。それ以降、交通政策審議会航空分科会の答申や、日本商工会議所の提言書などにもそのようなことが書かれたし、関西だけではなく東京も含めて財務構造の改善が必要であるという世論ができてきたという状況だと思われます。

具体的な動きとしましては、今年度国等が連絡橋道路部分を買取るというのがございます。これは国、大阪府、関空会社のそれぞれが負担をして国等が買取るという三方損のような話ですが、これによって、連絡橋のアクセス料金を半額程度に引き下げ関空が連

絡橋について抱えている負債を軽減するという効果があります。有利子負債は約1兆1千億円、連絡橋道路部分の売却に伴う収入は約7百億円で、有利子負債総額からすれば少額ですが、これは大きな一歩だと思います。

国交省もそういう動きを受けて、より根本的な財務構造の改善を検討していただくとお聞きしております。関空の収入は年間約1千億円、これに対し、借入金返済、利子、固定資産税等の支払いだけで約5～6百億円になっています。財務構造の改善とは、結局のところ、巨額な有利子負債を抱え、利子負担だけで年間約220億円を超えるような支払いを強いられているという現状をなんとかしようということで、今は非常に大事な時期だと思っています。

関空会社は、成田空港の2倍、中部空港の4倍の負債をかかえた経営を強いられている、それを改善しなくてはならないということです。

有利子負債が半分になれば、着陸料なども半分にすることができる原資が生まれるわけですから。

**吉川**：村山社長になって、初めて関空会社の高コスト構造の改善に大変なご努力をして頂いておりますが、やっと国の方でも理解が進んできたことは関空にとっても喜ばしいことです。

国交省の方でも、巨額な有利子負債の改善の検討を始めていただいているということですが、関空会社としてもSPC（特別目的会社）



などについていろいろ検討されていると伺っておりますが。

**村山：**これは内部的に勉強している段階ですが、考え方としては、どう計算しても約1兆1千億円の有利子負債を半分程度にしないとまともな経営は出来ない。当社の財務構造の抜本改善の必要性については政府の理解も進んできましたが、今すぐ多額の資金投入の決定を国に求めるのは困難であろうと思っております。

いくらかは民間の資金を活用することもあるでしょう。そのためには関空会社の土地を証券化するというところもあるかもしれませんが、関空の土地を切り離して別会社に持たせる方法もありますし、子会社化する方法もあるでしょう。SPCも考えられます。

**吉川：**自己矛盾を解決するために、2期事業では上下分離・事業主体分離でやると言いながら、結局関空会社にすべて押し付けるかたちになってしまっています。

**村山：**今お話しした方法は、財務構造を抜本改革するための方策です。

**吉川：**私共もその実現に大いに期待しております。もう少し具体化してまいりましたら関西全体の合意を得る努力を惜しまないつもりです。

**村山：**それは私の方からも是非お願いしなければと考えております。しかも早急に実現しなければならないと思っております。関空の着陸料や施設使用料などあらゆるチャージが極めて高いものですから、アジアにおける空港の大競争時代に、せっかくオープンパラレルの24時間空港があるのに、これではフル活用することが

出来ません。フル活用出来ないということは日本の国際競争力にとってマイナスになります。関空に投入するお金は日本の経済発展にとっても非常に戦略的投資になると確信しております。なぜなら、関空は日本で唯一の国際貨物ハブ空港になれる可能性を持っているからです。

## ○国内三大空港の連結貸借対照表

(平成19年度連結ベース)

|              | 関空会社             | 成田会社           | 中部会社           |
|--------------|------------------|----------------|----------------|
| <b>資産の部</b>  | <b>2兆円</b>       | <b>9,900億円</b> | <b>5,400億円</b> |
| 固定資産         | 1兆9,800億円        | 9,400億円        | 5,300億円        |
| 流動資産等        | 200億円            | 500億円          | 100億円          |
| <b>負債の部</b>  | <b>1兆4,000億円</b> | <b>7,700億円</b> | <b>4,600億円</b> |
| 有利子負債        | 1兆1,200億円        | 5,500億円        | 2,900億円        |
| 無利子負債        | 2,400億円          | 1,100億円        | 1,600億円        |
| その他          | 400億円            | 1,100億円        | 100億円          |
| <b>純資産の部</b> | <b>6,000億円</b>   | <b>2,200億円</b> | <b>836億円</b>   |
| 資本金          | 8,100億円          | 1,000億円        | 837億円          |
| 利益剰余金等       | ▲2,100億円         | 1,200億円        | ▲1億円           |

<注1>一部端数処理をしている。

<注2>連結損益計算書の収入の区分(航空系・非航空系)は各社の発表ベース。

<注3>連結損益計算書の固定資産税等は単体ベース。

## ○国内三大空港の連結損益計算書

(平成19年度連結ベース)

|              | 関空会社           | 成田会社           | 中部会社         |
|--------------|----------------|----------------|--------------|
| <b>営業収益</b>  | <b>1,061億円</b> | <b>1,998億円</b> | <b>529億円</b> |
| 航空系収入        | 461億円          | 1,039億円        | 231億円        |
| 非航空系収入       | 600億円          | 959億円          | 185億円        |
| <b>営業費用</b>  | <b>811億円</b>   | <b>1,670億円</b> | <b>462億円</b> |
| 減価償却費        | 316億円          | 513億円          | 158億円        |
| 固定資産税等       | 72億円           | —              | —            |
| <b>営業利益</b>  | <b>250億円</b>   | <b>328億円</b>   | <b>66億円</b>  |
| <b>営業外収益</b> | <b>97億円</b>    | <b>7億円</b>     | <b>0.6億円</b> |
| 政府補給金収入      | 90億円           | —              | —            |
| <b>営業外費用</b> | <b>234億円</b>   | <b>100億円</b>   | <b>60億円</b>  |
| 支払利息         | 227億円          | 95億円           | 42億円         |
| <b>経常利益</b>  | <b>114億円</b>   | <b>235億円</b>   | <b>7億円</b>   |
| <b>当期純利益</b> | <b>109億円</b>   | <b>109億円</b>   | <b>3億円</b>   |

## 国際貨物ハブ空港について

**吉川：**村山社長から国際貨物ハブ空港というお話がありましたが、関空2期の限定供用により名実ともに複数滑走路を備えたわが国初の完全24時間オープンの国際空港になりました。このため、関空の目指す空港像として「日本初の国際貨物ハブ空港」というコンセプトを高らかにかけておられます。この目標を実現するためには、東アジアでの最大の競争相手である韓国の仁川<sup>インチョン</sup>空港、さらには、上海の浦東空港、香港のチェク・ラップ・コック空港などにも負けないための、国際競争力の強化が必要です。このための関空会社の取り組みについてお聞かせ下さい。

**村山：**航空物流については、関西では産官学が結集して国際物流戦略チームができております。関西は歴史的にも古くからアジアとの交流が盛んで、関西のこれからということを考えますとやはりアジアとの結びつきが重要であろうと思います。

単なる人の交流だけではなくて、日本とアジアの国々との間で工程分業ともいわれている国際的な分業関係が構築されており部品や完成品が行き来していますが、その流れを中心にして関西の繁栄を築き上げることが重要です。そのためには、航空貨物のネットワークが勝負になると思われます。

日本のロケーションは北米、ヨーロッパとアジアの中継点に位置しています。アジアの中でも、特に東アジアは、非常に大きな経済圏に成長し、北米、ヨーロッパの経済圏との交流が活発になってきています。日本は、東アジア経

済圏と北米、ヨーロッパの中継点といいますが東アジアの東端に位置しています。

関空は、アジア域内から航空貨物を集荷して北米やヨーロッパにつないでいける非常に有利な地理的条件にあります。この地理的条件で競合するのは韓国の仁川空港です。上海、香港、シンガポール、バンコクというのは東アジアの中心に位置する空港ですから、東アジアの東側に位置する関空や仁川のロケーションや空港戦略からすると少し違うなと思います。

日本は、日本自体に非常に大きなマーケットと生産力があります。ということは航空ネットワークを安定的に維持できる基礎需要が韓国よりはるかにあると思います。しかし、今まではその基礎需要の強みを生かしきれていない。それは日本の空港が不便だった、空港が24時間運用でもなければ、十分な容量が無かったということと、コストが高かった。その条件を打ち破れば、日本の持っている自力の強さが活かされて、関空を中心にアジア域内への濃密なネットワークと北米、ヨーロッパへの遠距離のネットワークを組み合わせた、トランジット需要を含めた国際貨物ハブ空港というのが成立してくるだろうと思いますね。

そのために、産官学が結集した国際物流戦略チームといっしょにいろいろな実証実験をやっているわけです。関空の深夜便を利用して中国へ貨物を持って行ったり、桃・ぶどうなど関西の美味しい特産物をアジアの富裕層向けに輸出する試みを行ったりしました。12月には、上海から荷物を船で大阪港まで持ってきて、陸

○関西国際空港と主要空港との料金比較

|                                | 関空       | 成田       | 中部       | 韓国・仁川    | 上海・浦東    |
|--------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 着陸料<br>(国際線1着陸当たり)             | 576,840円 | 455,400円 | 458,160円 | 143,023円 | 173,685円 |
| 旅客サービス施設使用料<br>(通称:PSFC、1人当たり) | 2,650円   | 2,040円   | 2,500円   | 1,110円   | 1,216円   |

<注1> 着陸料は、B777-200型(276t、376席、L/F75%)の場合により算出。  
<注2> 着陸料、PSFCの換算レートは、平成20年12月9日のレートにより算出。



路を利用してトラックで関空へ、そして関空から航空機でヨーロッパに飛ばす実験、つまりシーアンドエアーの実証実験を行いました。今後はエアードエアーも含めたトランジット貨物の増加を図りたいですね。関西の企業は、特に電機メーカーを中心にたくさんの工場を中国や東アジアに展開しておりますから、これらの企業にトランジット貨物が定着するようにご協力をいただけるような活動もしていくことが大切です。中国（上海）への深夜便が定着しておりますように。

ただ、関空の使い勝手が料金を含めて、もう少し良かったらと思います。いま、全日空さんが沖縄の那覇空港をベースにアジアネットワークを組むような計画を進めておられます。関空の使い勝手が良かったら、全日空さんは関空をベースに考えていただけたのではないかと思います。したがって、早く財務構造を改善して高コスト構造の是正をやらないといけないと思います。

**吉川：**そうですね。最初にお話いただいた問題とリンクしてまいりますね。エアポートチャージつまり着陸料、施設使用料、その他の費用もどっと下げて国際競争力をつけ国際貨物ハブ空港を実現する。そのためには財務構造の改善が喫緊の問題になっているということですね。

**村山：**着陸料や施設使用料など、航空会社のあらゆるオペレーションコストは、仁川空港と比較しますと関空は2倍から3倍のコストです。

ですから、価格競争のできるレベルまで落とさないとはいけませんね。

**吉川：**今までも、ずいぶんご努力をされておられますが、先ほどおっしゃったように根本的に財務構造の改善を進めることによってエアポートチャージを安くしていかなければならないと思います。

トランジットの重要性についてご指摘になりましたが、そのためには国際貨物のネットワークを整備していくこと、また、フレーターをもっと増やしていかななくてははいけない。あるいは、ロジスティクスシステムをキチッと構築することによって付加価値をつけていくことが必要だと思います。大阪湾ベイエリアには大型パネル産業の立地があいつぎ、「パネルベイ」と呼ばれていますが、これらの企業が2年後には本格的に動き出すようになりますので、これも関空を発展させるための役割を果たすようになると思います。その時の関空へのアクセスである高速道路、鉄道、海上輸送の整備が必要になります。とくに、ソーラーパネル等は非常に大型化されてきますので、トラックでの輸送ができなくなり、工場から直接海上輸送で関空へ運びヨーロッパなどへ飛ばしたいという要望があると聞いております。これらの問題に関しては、関空だけで解決できる事柄ではありません。荷主企業、輸送事業者、地元自治体、港湾事業者、高速道路会社、鉄道会社、海運事業者、関係する国の機関等と一緒に真剣に、しかも早

急に取り組まなければならない課題です。

**村山：**おっしゃるとおりです。関空は海上空港ですから、中国地方や四国、九州さらには東アジア地域からの海上アクセスの充実も図っていかねばなりません。

また、関西の道路ネットワークについてはいろんな場で議論されていますが、道路が肝心なところでブツブツと途切れている状態を早急につなげないといけません。

京都方面からは、第二京阪道路が来年には近畿自動車道に接続されますが、その先の湾岸線から関空への接続線となる淀川左岸線とか大和川線を早急に整備することが必要ですね。

それと阪神高速道路の料金が距離制になると

関空までの料金は実質的に値上げになります。連絡橋道路部分を国等が買い上げて、連絡橋の通行料金が半額程度になる矢先に阪神高速が値上げされては困ります。物流コストを安くして仁川との競争をしようとしているのですから。

一方、大都市圏外の高速道路の普通車通行料金が千円になるという話がありますよね。千円の対象が、トラックにまで拡大されると、名神や東名をいくら走っても千円になるのですから、CO<sub>2</sub>を排出しながら成田に行ってしまう可能性があります。

高速道路の料金問題はそのような事情も含めて検討して頂かなくてはならない大事なことだと思っております。

## 関西国際空港をとりまく最近の状況について

**吉川：**私共は、関西空港と共に、地元自治体、関西の民間企業、地域の人々ともいっしょになって関空を最大限活用し、関西の活性化、国際化を進めていく努力をしていかなければならないと思っております。

次に、関空をとりまく最近の状況について、例えば2010年問題と言われていますが、2010年10月に羽田空港が整備され滑走路が4本になりますが、国際線の羽田へのシフトの問題、また航空機の燃料の高騰という理由による航空会社の関空減便に端を発して、2期島の整備予算が凍結されてしまっている問題について関空会社ではどのように対応されるのかお伺いしたいと思います。

**村山：**現下の情勢ということでは、関空が開港して以来一番大きな山場にさしかかっていると思います。6年ほど前にはSARS騒動でどん底に落ちましたが、ここ数年は、便数も旅客数も売り上げも順調に回復してきました。

しかし、今年9月の中間決算で今年度の発着回数については13万5千回を12万9千回に下方修正しました。上期のペースがそのまま続けば13万5千回を達成していましたが、既報の通り、11月以降国内線が大幅に減便されたこと

により、下期はガタガタになって、トータルで昨年と同程度の12万9千回という予測になってしまいました。

つまり、下期はネットワークが崩壊しつつあり、お客様の数も落ち込むということです。国際線のお客様も、便数が増えているにもかかわらず、5月頃から対前年比を下回ってきました。それも月を追うにしたがって下回り割合が増してきています。上期最後の9月に至っては前年を10%以上も下回っています。

しかし、それでも上期は関空へ到着する訪日外国人は過去最高という状態です。にもかかわらず国際線のお客様が減っているというのは、外国へ出かける日本人の数が減っているからです。日本人が飛行機に乗らない、この理由は、オイルサーチャージの問題や、若い人が海外旅行に行かなくなったとかいろいろあると思われませんが、それ以上に一番大きいのは日本国内の景気が今春から悪くなってきたのが原因だと思います。

さらにこの秋から、これだけの世界経済の危機的な状況、アメリカもヨーロッパもアジアもすべて景気が悪いという深刻な事態ですよ。アジアはまだ比較的ましだと言われていま

すが、各企業は出張旅費の削減をするでしょうし、所得も増えないからレジャーとしての海外旅行も減るでしょう。

加えて、円高になってきています。経済学的見地からいうと円が正当に評価されだしたんだそうで、この円高傾向はしばらく続くと言われていています。今までは、円安傾向に支えられて外国人客が増えていたわけです。日本に来る外国人年間約800万人の内、トップは韓国の約260万人です。ところが、韓国のウォンと円の関係は昨年に比べて二倍くらい円高になっています。韓国の方が日本に来てかかる費用が二倍になると、間違いなく需要に影響しますよ。好調であった訪日外国人数もこれから減っていくとなると、今年の後半は非常に厳しいと見ています。今の経済状況から見ると原油高は元に戻りオイルサーチャージは下がると思われますが、世界的不景気や円高による需要の低迷は続くと思われま。

2009年もかなり厳しい状態となるでしょう。2010年に羽田、成田の空港能力が拡大します。この影響は言われている程には大きくないと思っておりますが、しかし、影響が無いということではありません。

これらの状況を踏まえて、関空会社では来年の2009年から2011年の新3カ年中期経営計画を立てようとしていますが、需要が増加する絵が描けなくて、大変困っています。あえて言えば、関空危急存亡の時、財政的経営的にはそういう状況ですね。この3年の間に、財務構造の改善とか2期計画の推進とか重要な課題があります。しかし、この3年間をいかに生き延びるかというのが今の関空の最大の問題です。社内の会議でも、この3年間石にかじりついてでも赤字を出さないように乗り切ろうと言い続けています。

**吉川：**関空会社だけではなく、他の空港会社も苦しい状況になっていますね。

**村山：**中部空港も今年は赤字になりましたからね。他も赤字だからって、「赤信号みんなで渡れば怖くない」と言うわけにはいきませんよ。(笑)

**吉川：**韓国の仁川空港などは、国策として空港

の国際競争に打ち勝つように国が取り組んでいますが、我が国もそのようにやっていかなければならないと思えます。

**村山：**私が恐れているのは、関空が13万5千回を12万9千回に下方修正しましたが、鬼の首でも取ったかのように、それ見たことかと言う人がいますよね。そのことを理由に、関空の財務構造の改善とか二期全体計画の整備であるとかを先延ばしにされてしまうことです。

すでに、2期島の整備予算の凍結というようなことが言われています。しかし、今こそ中長期の空港整備の重要性ということ政府も社会もよく理解していただく時期だと思います。

関空はしばらく低空飛行が続くと思えますが、今のうちに打つべき手は打っていかねばならないと思っています。

**吉川：**関西空港の経営者として大変ご苦労をなさっておりますが、これだけは言っておきたいということがございましたら、また国あるいは地元の自治体や経済界が関空の活用についてやるべきことについてご提案がございましたらお聞かせ下さい。

**村山：**国際拠点空港である関空が、こういう経済状態の中で非常事態にあるということをご理解いただき、国際線出発客を関空へ集中するという点について、関西の方のコンセンサスを是非とも形成していただきたいと思えます。

それはどういうことかと申しますと、関空の国際線のネットワークが十分でない状態では、関西の人々の海外旅行需要を満たすために、残念ながら一部の路線では成田へ行っていたかなければなりません。現在、伊丹空港から成田空港への路線が張られています。その需要は国際線そのものなのです。これでは、関西の国際線需要が分散させられていると言わざるを得ません。私どもは、この需要を関空からできれば国際線として出発させて頂きたいと考えております。伊丹＝成田線を関空に持って来ていただくだけでも、関空の今の経営危機を救う特効薬ではないかと思えます。伊丹＝成田線は、昨年度で約37万人の利用があったと言われていますが、それだけの国際旅客が関空に

戻ったら関空は一息つけるという、それほど経営的には厳しい状態なのです。そういう意味で

これを実現させていただければと、ご理解をお願いしている次第です。

## 関空 2 期計画の早期実現を目指して

**村山：**もう一つ最後に申し上げたいことは、関空の2期計画について真剣にコンセンサスを形成していただきたいということです。

関空会社は、先生方にもご協力頂いて2期計画をつくりましたが、これを、国はまだ了承してくれません。計画が宙に浮いたままになっています。したがって2期島の工事も中途半端なまま放置されている状態です。

また再び、中曽根内閣当時の民活論と同じような一見合理的と思われるような需要に連動して造ったらいいと言うような論議がされていますが、土地は国土造成事業ですから需要連動とは関係なく計画的に造っていかなければなりません。上物は需要に応じて造ればいいですが、下物は工期もかかるしお金もかかるわけですから将来の関空の完全民営化までに国が責任をもって完成させることが重要です。

今残っている無利子資金の予算枠だけで完成できるという目処をつけているわけですから、そのお金で5年なら5年という計画で下物を造るということ为国交省も財務省もオーソライズしていただきたいと思います。

かつて、神戸・横浜両港を中心に世界に雄飛し、繁栄を誇った日本の海運界にもう昔日の面影はなく、海運の東アジアの拠点はいまや釜山、上海、香港、高雄に移ってしまいました。

日本の国際拠点空港も今のままでは東アジアのハブ空港機能は仁川、上海、香港に奪われ、成田も関空もスポーク（支線）に墮してしまいます。

国際社会の中で生きる日本として、空港が海運の二の舞を演じてはならないと思っているのは私だけではないでしょう。そのことを孤軍奮闘で申し上げているのですが、なかなか国は動いてくれないというのが実状でございます。

**吉川：**私共も関空の2期計画の早期実現に向け

て最大限の努力をしてみたいです。

関空は5\*。沖の海上を埋め立てて造られたために、建設コストは高くなり高コスト構造に悩まされておりますが、運営コストは、関空会社の並々ならぬご努力により、成田空港や伊丹空港に比べて非常に低コストです。

また、よくご存じない方もいらっしゃると思いますが、成田は住民の反対の中で造られ今でも警察官1,500人の常駐警備を必要としており、その費用だけで毎年約100億円以上がかかっているといわれています。また、伊丹空港には、いままでに約6,000億円の巨費が周辺住民への騒音対策に使われ、現在も続いています。それに比べて、関空はそれらのお金は一切必要なく、公害がなく安全で24時間運用できる空港です。

今後、関空が東アジアの国際貨物ハブ空港として日本の国を支えていけるようになるために、私共は関係する皆様方といっしょになって最大限の努力をすることが、何よりも重要だと思っています。

**村山：**是非とも宜しくお願い申し上げます。100年に一度といわれるような世界的な不景気ですが、関空会社にとってもこの3年間が一番苦しい時です。なんとかこの困難な時期を乗り切っていかなければなりません。同時に、この時期に財務構造の改善に着手し、全体構想のコンセンサスを得て計画的な整備を開始しなければ、私共が目指す国際貨物ハブ空港を実現することはできないと思っております。

関空会社としては、全力をあげて努力をしてみたいしますので、皆様方のご支援、ご協力を宜しくお願い申し上げます。

**吉川：**今日は村山社長の率直な、また貴重なお話を伺いさせていただき、ありがとうございました。