

竹村健一氏 記念講演 (平成 14年 12月 9日)

“大 発 展 するアジアのなかの大 阪 国 際 (伊 丹)空 港 へ ”

歯に衣着せぬ発言と鋭い論評でおなじみの竹村健一氏。大阪生まれの大阪育ちであり 講演などで国内外を飛び回る仕事柄、大阪国際 (伊丹) 空港の利便性を実感している利用者でもあります。超多忙なスケジュールの合間を縫って 利用者本位の大阪国際 (伊丹) 空港をめざす会』の発会式に駆けつけられました。伊丹会場では谷沢先生との対談、東京会場では講演で「伊丹空港、ナメタラあかん！」と徴 (げき) を飛ばす竹村氏。東京での講演内容をレポートします。

二種空港への格下げは、地盤沈下に拍車をかける

私はこれから伊丹空港を守れという話をさせてもらいますが、これは伊丹のためだけを考えた話ではありません。日本経済の将来のためなんです。日本は東京と大阪という2つの中心をもって発展してきた国です。それがこの頃は大きな東京が1つあって、あとは全部横並びになりかけている。企業が本社を大阪から東京へ移したりということもあり 関西に地盤沈下が起きています。大阪も「One of them」になりつつある。そんな状況のなかで大阪が東京と並ぶ形を保っているのは、東京は成田と羽田、大阪は関空と伊丹、2対2で国の空港、第一種空港を有している。そこにかろうじて関西の重要性を残しているんですね。そんななかで伊丹空港が二種空港に格下げされたら、関西の地盤沈下にますます拍車がかかってしまう これは絶対にのんだらアカンよと

先送りにはなったらしいけれど、離発着の便数を減らすと言う話もおかしい。利用者の観点からしたら、関空より伊丹の方が便利に決まってる。東京と同じ。みんな羽田に行きます。成田は遠い。関空も遠い。伊丹に集まるのは当たり前です。国内線利用は72%が伊丹、関空は28%。そんな状況でなぜ伊丹の便数を減らすのか。それは神戸空港ができることもあるし、関空が赤字やから乗客をまわしてカバーしようとしているわけです。

これは考えてみたらやね、東京の首都高速は黒字ですね、ところが田舎の方は赤字。その赤字を補うために、首都高速が黒字であるにもかかわらず値上げしているのと同じです。この根性がどうもよくない。口では国民主権やと言いながらまったく違うことをする。伊丹の便数が減って関空に行くことになったら利用者の時間がどれだけかかるか。そういうことで私は強く反対しているんです。

国の基盤整備は採算だけで考えてはいけない

もう一つ。環境対策費を減らして、着陸料を2倍近くに値上げしてそれを補うという話。ただでさえ世界一高い着陸料をさらに倍にするなんて、これはもう世界中から笑われますよ。どうしてこんなに着陸料が高く、さらに値上げしようとするのか。それは利用者から金を取るようになっているからです。

空港、道路、港といった、国の社会基盤をつくる基本的な事業は国の金でやるべきです。それを採算だけで考えてはいけない。そんな当たり前の哲学が日本では確立できていない。そういう考えを国民にもっと定着させないかと私はいろんなところで話してきました。先進国、工業国といわれる国は「まず道路ありき」でした。2000年前に栄えたローマ帝国は、今のアメリカと同じくらいの面積を有し、当時すでに8万kmの道路網を持っていた。1982年と2002年の20年間の、世界の経済大国の高速道路距離の変化を見ると

	1982年	2002年
・アメリカ	80,000km	89,000km
・ドイツ	8,000km	12,000km
・フランス	5,700km	11,000km
・日本	3,200km	6,800km
・中国	0km	16,000km

どの国も確実に日本より道路整備を進めています。中国が決定的に高速道路が必要だと思っているのも明らかです。たしかに中国は作りやすい。作るぞ！といえれば作れるんですから。日本は住民とかの反対がある。でもだからといって道路は必要ないのか、空港や港がいらんのかと。それは絶対におかしい話です。国民にそんな常識をもっと理解してもらえるような話を政治家にもしてもらわんと。もしこのまま道路や空港、港が単なる財政的な問題だけで止まっていったら、日本の発展は同時に止まると考えた方がいいでしょう

日本の発展を遅らせる『ばらまき予算』

7年ほど前に当時の運輸省の公安局長が来られて、「竹村さん、日本の港は今、こんな状況ですよ」と私はびっくりしました。かつては世界で1、2位という港湾施設を誇った日本が20数位にまで落ちていた。7年たった今も同じです。今、世界で港湾施設が伸びているのは、1位シンガポール、2位香港、3位釜山、4位台湾の高雄、5位上海です。アジアが猛烈に発展していることがわかります。発展の象徴が港なんです。

7年前、日本には5万トン以上の船が入る水深15mのバースのある港が1港もなかったんです。そりゃあ、アカンわと。大きな船は端（はな）から日本に入港できない。それで私はそういう部署へ国家予算をまわせと本に書いたりしてひとりでキャンペーンをはったんです。日本の生命線は港だ！と。その理由は、当時の数字でいうと日本の輸入品の99.8%は港から船で入ってきていた。高価なものは飛行機で運ぶので、价格的に言えば80%が船で、20%が飛行機貨物です。この数字を国民みんなに知らせなさいと。船で入ってくる品物は生命に関わるものです。石油や食料品が来なければ即、困る。だから重要な港をもっと強化しなさいと。

日本でなぜ、それができないか。予算のばらまきですよ。そっちの港に予算を付けるならうちにもという具合で。その結果、神戸などの港には、重要だとわかっていても予算が付かない。それをやめると私は言い続けていた。すると翌年から当時の大蔵省が「重要港湾指定」というものを認めた。それで今は神戸にも水深15m以上のバースができています。ただね、これも私は神戸のためにやってるんじゃない。日本の発展のために必要だから言うてるんです。

世界を視野に入れ、今こそ空港に力を注ぐ

同じ観点から、空港がどれだけその国の発展に重要かということも言い続けてきました。関西、東京の2つの中心で伸びなければいけない日本で、伊丹の着陸料を倍にするとか、便数を減らして関空に旅客をまわすというような姑息（こそく）な手段は私の哲学に反している。私は政治家の委員会や団体の役員などに

は一切なっていない。まったく中立の立場から自分の考えを言いたいからです。どこかの役員になるとその団体のために言っていると思われる。だから私の言うことは純粋に日本の発展のことを考えての意見です。

今、予算面でいちばん遅れているのは空港です。それはどうしてか。飛行機なんてつい最近までぜいたく品やと言われてた。ジェット機に乗るとジェット料金を余分に取られる。そんな国、ないですよ。それに航空局も弱いんだ。つまり新参者だから力がない。その結果空港の国家予算は港の10分の1くらい、国の公共予算の1%にも届いてないんですよ。今、世界を視野に入れると空港にいちばん力を入れてもらいたい。

これからは飛行機ですよ。当たり前です。自動車でもアメリカや中国には行けない。これだけのグローバル化の時代になれば、みんな空で移動しますよ。その空に対する国の予算が先進国とは到底、言えない情けない状態にある。それを国民みんなに知ってもらって、それを変えるために政治家の方々に頑張ってもらいたい。グローバル化とあれだけ口で言いながら、外国とのつきあいのために絶対必要な空港や港が非常に情けない状態、それが今の日本です。

国土交通省が伊丹空港に冷たいのは昔の恨みがあるからですよ。うるさい、空港出ていけとさんざん言っておいて、国は仕方ないから関空を作ったら、今度は伊丹空港、廃止するのやめてくれと言う勝手な話ですわな、これも。だから住民の方も、伊丹空港が伸びることは地域も、関西も伸びるといって、自分たちのエゴだけで通すのはやめてくださいよと言いたい。極端に言うたら、環境対策費を半分に減らしても地域のためやったら譲歩も必要です。便数もなかなか空席がないというところまで来たら、もっと増やせと地元から声が出るような。そんな気運がほしい。

伊丹空港は、私はもっと前向きに考えるべきだと思う。世界的な観光客の伸びを考えたら、日本を含めたアジアはこれから世界の中でもっとも伸びていくエリアです。今以上に航空需要が多くなることは間違いのない。日本は今、不況ですから小さくしようと考えてますけど、もっと伸びるといって考え方で役所も対処してほしい。政治家ももっと大きなことを考えてもらいたい。

猛烈に発展するアジアを担う日本、伊丹空港

最近、香港のエコノミストが私にレポートを送ってきた。その見出しが『Real 21st Century』。Real、本物の、夢ではなく現実の21世紀。副題が『Asia's Billion Boomers』、アジアの10億人のブーマー達です。アメリカの発展を支えたのは戦後のベビーブーマーたちです。そのアメリカのブーマーは2、3億人だった。ところがアジアを1つのエリアと考えると人口30億。そこには10億人のブーマーがいる。それが今、猛烈に燃え上がりつつあると。そこで21世紀はアジアの世紀だということが現実、リアルなものになりつつある。そんな国際的な視野に立てば、日本は伊丹空港どころか関空も神戸空港もどんどんあっていいんです。小さいんやなあ、今、みんなの考え方が。日本の将来はアジアと共に伸びていく、21世紀は30億人のアジアの人々がひっばっていくんだと。

今までは人口が多いというのは負担だった。ところがそれがみんな消費者になっていったら、重荷ではなく、資源、財源になっていくんです。ものすごく発展している13億の中国、隣のインドは10億近い。近隣アジアの人口を足して30億。つまりアジアには世界のどこにもない、30億人の消費者がいる。それが爆発的に物を買うようになったら、今までの発展どころではないんです。

日本の政治家がもう少し、そういう世界的な状況を見て、これからこそアジアだ、アジアでいちばん伸びてきたのは日本だと、そういうふうに考えてもらいたい。日本は小さい国やと言いますが、南北の距離はアメリカより長いんです。そんな国に中心が東京1つだけじゃ足りない。私は、札幌、東京、大阪、博多の4つの都市くらいが中心になった方がいいと思っています。

東京、大阪、2つでも足りないという時代が来るという時に、2つを1つにしようとかいう国土交通省は視野が狭いし考え方が小さいと思う。そういう観点からも、私は伊丹空港を縮小するのはダメだという考え方はです。だから利用者本位の大阪国際(伊丹)空港をめざす会』に頑張ってもらいたい。「大阪をバカにするな！」くらいの気概で大いに運動を盛り上げてほしいと思っています。

(終)

【メモ】

平成14年12月2日、利用者の立場から大阪国際空港のあり方を考えようと、「利用者本意の大阪国際(伊丹)空港をめざす会」(会長=谷沢永一・関西大学名誉教授)が発足しました。

この会は同年9月27日、扇国土交通大臣発言に端を発した国土交通省を中心とする「大阪国際(伊丹)空港のあり方の見直し」に対し、「利用者や納税者の立場を無視した暴論」と反対する評論家の谷沢永一氏の呼び掛けで、伊丹商工会議所・小西会頭(当時)、池田商工会議所・清瀧会頭(当時)、豊中商工会議所・三河会頭、関西奄美会・古村会長(当時)をはじめ、作家の小松左京氏、深田祐介氏らが役員に名を連ねました。

兵庫県伊丹市内の商工プラザにおいて発会式が行われ、また12月9日には会場を永田町に移し、キャピトル東急ホテルにおいて設立報告会と竹村健一氏による記念講演会が行われました。