

# 会員制CDセミナー 2008年9月10日号

## 会計プロの視点！経済・会計・時事ニュース通信

### <目次>

・会計・企業財務編	・・・P 2
1. 固定資産のもつ意味とは	・・・P 2
[1] 固定資産の中身について、考えてみよう！	・・・P 2
[2] 3月期決算の上場会社、土地保有額が40兆円を超す (日経 08.7.19*14)	・・・P 4
2. トヨタの減益と低PBR企業の自社株買い	・・・P 5
[1] トヨタが28%減益(日経 2008.8.8*1)	・・・P 5
[2] 低PBR企業の自社株買いが活発(日経 2008.8.9*17)	・・・P 6
3. 増減トレンドを表す受注残高	・・・P 7
[1] 受注残情報で、企業の将来業績の動きを読む！	・・・P 7
[2] 工作機械受注8.9%減少に(日経 2008.8.12*11)	・・・P 8
・経済ニュース編	・・・P 9
1. 地方空港の今後を占う	・・・P 9
[1] 続・地方空港受難の時代が始まった！～どうなる関空！？	・・・P 9
[2] どうなる、地方空港！？	・・・P 11
2. 燃油サーチャージの高騰は誰の責任？	・・・P 13
[1] 燃油サーチャージって何だ！？	・・・P 13
[2] 旅行会社の苦難は続く・・・	・・・P 15
・政治ニュース編	・・・P 17
1. 教育委員会の実態とは？	・・・P 17
[1] 教育委員会ってどんな組織？	・・・P 17
[2] これが教育委員会の実態だ！？	・・・P 19
2. 法定外税	・・・P 21
[1] 必要ならば税金を新設できるんだ！？	・・・P 21
[2] 地方自治体の課税立法権～法定外税って何？	・・・P 23
・ワンポイント経済入門	・・・P 24
1. 貨幣経済がある理由	・・・P 24
[1] 経済と貨幣のとっても大事な関係	・・・P 24
[2] アメリカの7月における失業率が、5.7%に悪化(日経 08.8.2*9)	・・・P 25
2. 景気動向指数の持つ意味とは？	・・・P 26
[1] 景気動向の判断と経済動向指数の基礎知識	・・・P 26
[2] 政府が景気判断を「弱含み」とする。＝事実上の後退か？	・・・P 28
3. 時代の流れを表すGDP	・・・P 29
[1] GDPの内訳	・・・P 29
[2] 2006年における、日本GDPの内訳(内閣府統計)	・・・P 30

## 1. 地方空港の今後を占う

[1] 続・地方空港受難の時代が始まった！～どうなる関空！？

8/6 の日経新聞 1 面に、燃料価格の高騰を受け、JAL が 21 路線、ANA が 9 路線、廃止や減便することを発表したというニュースが載っていました。先月、JAL が福島空港発着の大阪（伊丹、関西空港）、沖縄両路線を 2009 年 1 月いっぱいまで廃止する方針を福島県に伝えたという話をしましたが、いよいよ本格的に不採算路線の見直しが始まったのです。

今回、廃止されたり減便になった路線の多くが関西空港便で、伊丹空港便はほとんど減便・廃止されておらず、明暗が分かれました。橋下大阪府知事の“伊丹空港廃止”発言もありましたが、航空会社にとっては採算の合わない路線に飛行機を飛ばす余裕はないので、今回のような結果となった、というわけなのです。

今後、関西空港便はさらなる廃止・減便も考えられますが、そもそも関西空港ができた経緯はどのようなものでしょうか。

まず関西空港の話をする前に、伊丹空港の歴史をお話しましょう。伊丹空港（大阪国際空港）は 1939 年（昭和 14 年）に「大阪第二飛行場」として開設されました。ちなみに、大阪第一飛行場は大和川尻に建設が予定されていたのですが実現しませんでした。

第二次世界大戦中は軍用飛行場に転用され、戦後はアメリカ軍を中心とした連合軍に接収されたのです。このときに「伊丹エアベース」と名づけられたことから、その後伊丹空港と呼ばれるようになったのです。

その後日本に返還され、1958 年 3 月 18 日に「大阪空港」として開港し、1959 年 7 月 3 日には、第 1 種空港として国際路線を開設し、「大阪国際空港」に改称されました。わが国の高度経済成長とともに関西圏も成長を続け、伊丹空港は関西の空の玄関口として発展していったのですが、同時に周辺地域との間に騒音や排気ガスなどの公害問題を抱えることとなりました。

このため、夜間飛行の制限や発着回数の見直しを迫られることとなったのですが、実は 1964 年ごろから空港廃止運動が起こっていたのです。このため伊丹空港に代わる空港が必要となったので、伊丹空港の廃止を前提として新空港の開港をすることになりました。こうしてできたのが関西空港だったのです。

なお、関西空港をどこに開港するか議論の中で、現在の泉州沖ではなく神戸沖に開港するという案もありました。ところが 1972 年に神戸市議会は神戸沖空港反対決議を賛成多数で

可決しています。その後、やっぱり空港が欲しくなって空港推進に転じるのですが、時すでに遅し、でした。結局、震災復興などの名目の基に2006年2月16日に開港したのです。

このように関西圏に3つも空港があるのは、さまざまな思惑の妥協の産物と言えます。そもそも伊丹空港は関西空港が開港したら廃止するはずだったのにやっぱり廃止するのが惜しくなって現在まで存続しているし、神戸空港はもともと開港を反対されていたのにこれまた地域振興の大義名分のもとに造られてというわけですから、関西空港は政治と住民運動等の迷走に翻弄された日本一不幸な空港と言えなくもないのです。そういう意味で、橋下大阪府知事の言うように“伊丹空港廃止、関西空港活用”は歴史的経緯を見れば正当なのですが、やっかいなことに関西空港は、伊丹・神戸両空港に比べて格段にアクセスが悪いのです。

航空会社からすれば、採算が合わなければ肅々と廃止・減便するだけのことです。今後関西3空港がどうなるのか注目されます。