



関西国際空港開港20周年

9月4日、関西国際空港(関西空港)は、1994年の開港から20周年を迎える。大きな節目を迎えた今、関西の国際拠点空港としての関西空港における最近の取り組みを紹介するとともに、あらためてこの20年の歩みを振り返る。また、コンセッション(事業運営権の売却)をめざす関西空港の今後について、新関西国際空港(以下、新関西会社)の安藤圭一社長兼CEOにも話をうかがった。

関西空港の今

■ 発着回数・旅客数・貨物量について

関西空港では、ロー・コスト・キャリア(LCC)の参入やアジア路線を中心とした新規就航・増便により、2014年夏期の国際線スケジュール便数が過去最高を記録した。それに伴い、発着回数も順調に推移している。

航空旅客数では、特に外国人旅客数の増加が顕著であり、2013年度は対前年比130%と大幅な伸びを見せ、過去最高を記録、本年4月には初めて単月で60万人を超えた。これは、ビザ要件の緩和などにより東南アジアからの旅客数増加に拍車がかかったことや、台湾・香港・中国

等の東アジアからの旅客数が急速に増加していることなどが要因となっている。

貨物量については、円高による輸出減少などが影響し、2013年度は対前年比98%と微減した。しかし、2014年4月からは待ち望まれていた「フェデックス北太平洋地区ハブ」の開設を受け、中継貨物が大幅に増えるなど、足元の貨物量は増加に転じている。

〈表 2014年4～6月期の概況〉 (カッコ内は前年同期比)

	国際線	国内線	合計
発着回数	2.3万回(113%)	1.2万回(104%)	3.5万回(110%)
航空旅客数	309万人(112%)	146万人(107%)	455万人(110%)
貨物量	17.3万トン(113%)	0.5万トン(94%)	17.8万トン(112%)

■最終年度を迎えた中期経営計画

関西空港を運営する新関西空社は、2012年10月、アジアのリーディングエアポートをめざし、「航空成長」「ターミナル成長」「経営効率化」「安全安心・お客様満足向上・環境対策」「空港運営ノウハウの活用」の5つの「戦略的成長プログラム」から成る中期経営計画を発表した。2014年度はその最終年度である。

この中で、「3つのステップ」として、STEP1「補給金によらない自立した経営」、STEP2「事業価値の最大化」、STEP3「コンセッション(完全民間運営化)」を掲げ、その段階的な実現に向け、さまざまな取り組みを推進してきた。

■最近の関西空港のトピックス

●ネットワーク拡大に向けた取り組み

国際線では、2013年冬スケジュール以降、春秋航空の上海・武漢・天津・重慶線、上海吉祥航空の上海線などが新たに就航。特に中国路線の充実がはかられている。

また、国内線では、ピーチ・アビエーションの仙台・鹿児島・那覇線、ジェットスター・ジャパンの札幌・成田・福岡・那覇線など、好調のLCCを中心に増便が進んでいる。

●「魅力ある商業エリア」の創造

「ムスリムフレンドリーエアポート」として、増加するイスラム圏からの旅行者が快適に空港を利用できるよう、祈祷室の増設やハラールフードの提供といったムスリム対応を強化している。

また、さらなる利便性の向上や商業機能の拡充をはかるべく、無料Wi-Fi環境の整備やトイ

レ・ベビールームの改装、大型免税店や魅力ある店舗の新規導入によるリノベーションなど、旅客ターミナルの改善にも取り組んでいる。

●環境先進空港(スマート愛ランド構想)実現に向けた取り組み

2013年度からスタートした「スマート愛ランド推進計画(関西国際空港環境推進計画)」では、従来の「人と地球に優しい空港づくり」に加え、「スマート」なクリーンエネルギーや高度なITによるエネルギーの効率化を融合し、世界最高水準の「環境先進空港」となることをめざしている。

具体的には、2期島にアジアの空港としては最大規模の太陽光パネル「KIXメガソーラー」を建設し、この2月から発電を開始している。メガソーラーの発電量は関西空港で使用する電力量の約7%に相当し、年間4,000トンのCO₂排出量削減効果がある。また、水素をエネルギー源とする施設整備やFC(燃料電池)産業車両の実証実験にも取り組んでいる。

コンセッションに向けて

新関西空社は7月25日に「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等実施方針」を発表し、コンセッションに向けて本格的なスタートを切った。今後、事業運営権者(コンセッショネア)の選定を進め、コンセッショネアによる2016年1月からの事業運営開始をめざす(実施方針の概要は7頁参照)。

(地域連携部 山根吉貴)

関経連が参画している主な取り組み

■関西の食輸出の推進

当会はALL関西「食」輸出推進委員会のメンバーとして、関西空港からの食輸出拡大に取り組んでいる。2013年度は、食輸出事業者により昨年8月に設立された「ALL関西・食・輸出推進事業協同組合」



と連携し、マレーシア(写真)やタイで、実演販売等を通じて関西の「食」の魅力を訴求する海外物産展「ALL関西フェスティバル」を開催した。

■医薬品輸出入の拡大

関西イノベーション国際戦略総合特区の計画認定事業として、関西空港を通関する医薬品等に関し、対面・紙ベースで行っていた薬監証明の手続きを規制緩和により電子化し、手続き簡素化の効果を測る実証実験を実施している。

また、医薬品の輸出入手続きにも対応する電子申請システム(NACCS=輸出入・港湾関連情報処理システム、2014年11月下旬運用開始予定)の利便性が高いものとなるよう、国との間で意見交換を行い、システムの設計仕様に要望を反映した。

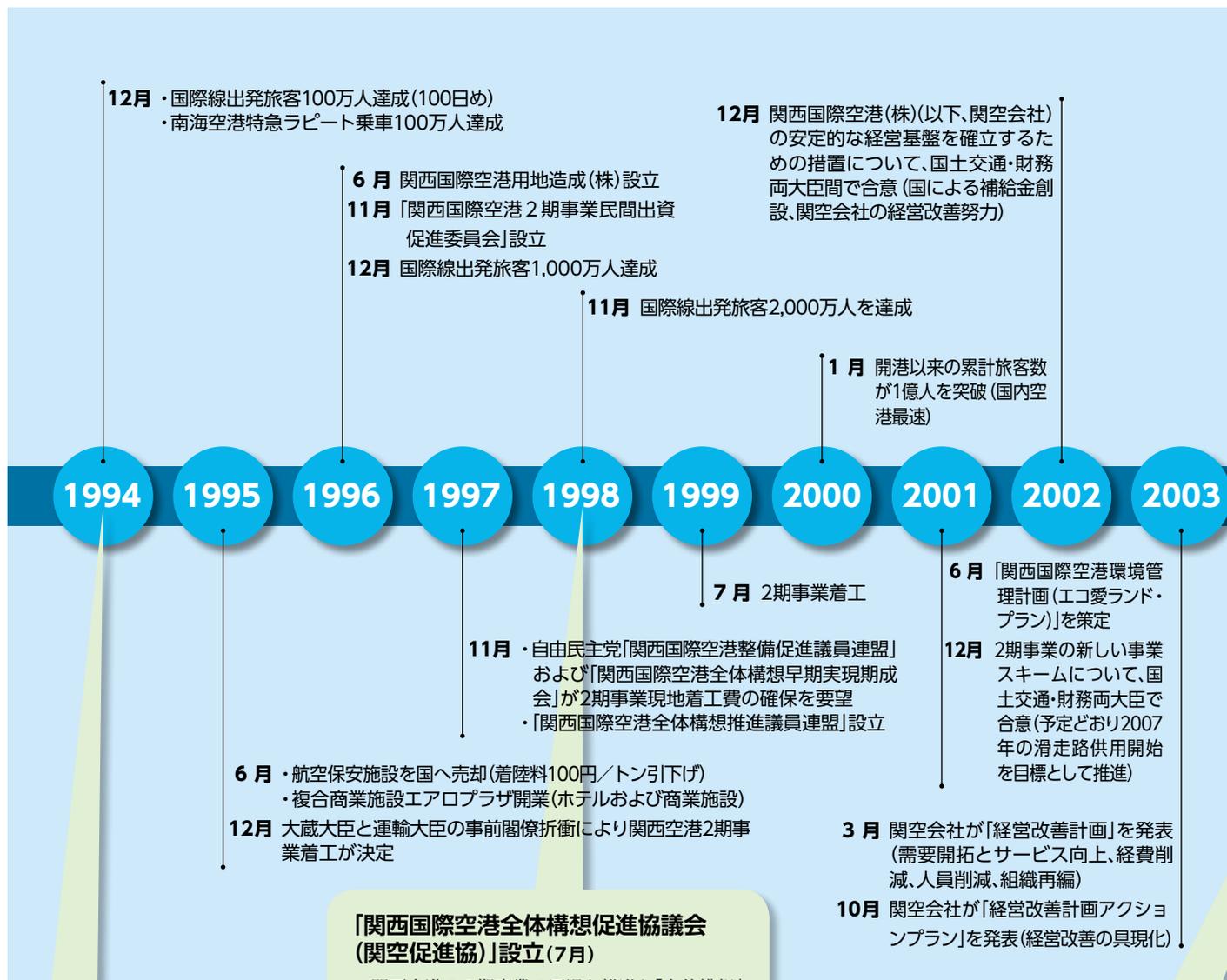
関西空港 20年の軌跡



開港時の様子



開港10周年記念祝賀会(秋山喜久関経連会長(当時))



6月 ・航空保安施設を国へ売却(着陸料100円/トン引下げ)
・複合商業施設エアロプラザ開業(ホテルおよび商業施設)

12月 大蔵大臣と運輸大臣の事前閣僚折衝により関西空港2期事業着工が決定

11月 ・自由民主党「関西国際空港整備促進議員連盟」および「関西国際空港全体構想早期実現期成会」が2期事業現地着工費の確保を要望
・「関西国際空港全体構想推進議員連盟」設立

「関西国際空港全体構想促進協議会(関空促進協)」設立(7月)

関西空港の2期事業の円滑な推進と「全体構想」の早期実現をはかるために、関西の自治体・経済団体により協議会が設立された(2014年現在、構成団体86・参加団体約200)。

【現在の役員】

会長	森 詳介	関経連会長
副会長	松井一郎	大阪府知事
	井戸敏三	兵庫県知事
	仁坂吉伸	和歌山県知事
	橋下 徹	大阪市長
	竹山修身	堺市長
	久元喜造	神戸市長
	佐藤茂雄	大商会頭
参与	安藤圭一	新関西国際空港社長
	福島伸一	関西国際空港土地保有社長

関西空港開港(9月)

開港に先立って開催された開港記念式典・祝賀会には来賓として皇太子殿下・妃殿下がご出席。また、「1万人大見学会」の開催や、エールフランスの「コンコルド」による記念フライト、記念切手・記念貨幣の発行など大きな盛り上がりを見せた。

地元企業による「関空利用促進宣言」(8月)

2期事業の推進に向けて地元企業が関西空港の利用促進を宣言。

〈旅客利用促進〉

1. 海外出張の際は関空を利用する。
2. 海外事業所勤務者が帰国する場合は関空を利用する。
3. 国内出張も可能な限り関空を利用する。

〈貨物便利用促進〉

1. 航空貨物輸送に際しては関空利用の促進を図る。
2. 海外事業所の日本向け航空貨物輸送も関空利用促進を図る。

※2007年には宣言企業数が1,275社にまで拡大。



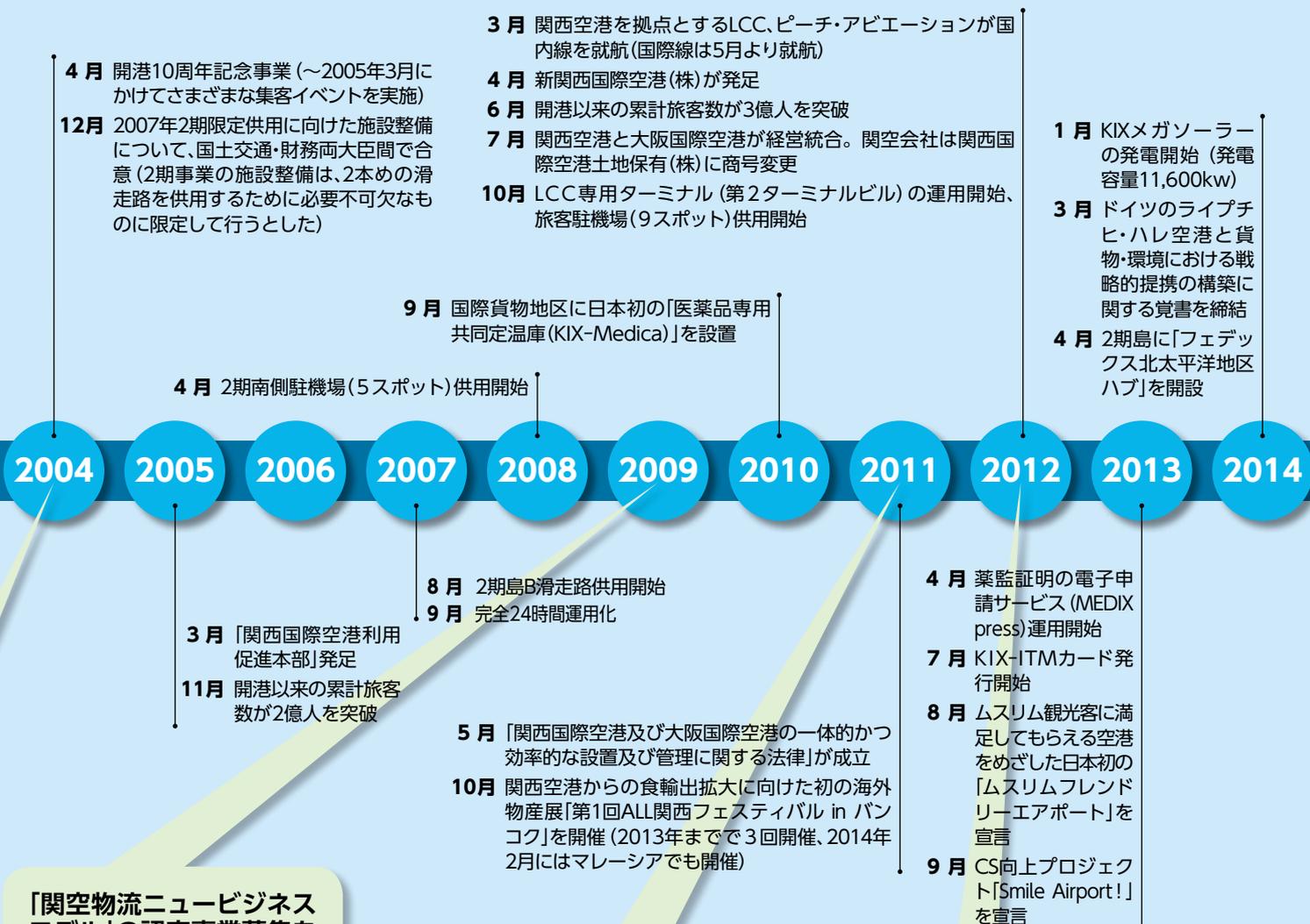
国際物流戦略チーム本部会合にて「関西物流ニュービジネスモデル」を認定(下妻博関経連会長(当時)ら)



第2ターミナルビルオープン記念式典(森詳介関経連会長)



ドイツのライプチヒ・ハレ空港との覚書締結(国土・広域基盤委員会 巨信二関空担当委員長ら)



「関西物流ニュービジネスモデル」の認定事業募集を開始(11月)

陸海空にわたる国際物流の活用に向けて産学官で取り組む国際物流戦略チーム(本部長:関経連会長)の取り組みの一環として創設した。関西空港を活用した国際物流の拡大を目的とした民間企業の取り組みを認定。関空促進協からの助成や各団体による告知活動など事業普及・拡大のための各種支援を実施。2013年度までに計29事業を認定した。

関西空港が関西イノベーション国際戦略総合特区に指定される(12月)

関西国際空港地区では、世界最高水準のクールチェーンの構築をめざし、医薬品等輸出入手続きのスピードアップや物流品質の向上、貨物便ネットワークの拡充に向けた事業の取り組みを開始。

【計画認定事業】

- ・クールチェーンの強化とガイドライン化
- ・国際物流等事業者誘致によるアジア拠点の形成
- ・医薬品・医療機器等の輸入手続きの電子化・簡素化
- ・湾岸部スマートコミュニティ実証によるパッケージ輸出の促進 など

「関西国際空港を盛りたてる会」開催(10月)

地元経済界として関西空港の活性化を応援するために、関経連・大商・関西経済同友会の主催で開催。新しくできた第2ターミナルの見学会や、ピーチ・アビエーションの井上慎一CEOや客室乗務員が参加した交流会を実施した。抽選会などのイベントを通じて参加者同士が交流を深めるとともに、関西空港の利用促進が呼び掛けられた。55社157名が参加し、関西空港の新たな門出を祝った。

2012年、関西空港と大阪国際空港の経営統合を機に誕生した新関西空会社。以来、社長兼CEOとして積極的な取り組みを進めてきた安藤圭一氏に中期経営計画の総括と関西空港の今後についてうかがった。

—中期経営計画の最終年度を迎えました。

計画がスタートした当初の2012年夏スケジュールでは週854便だった国際線の就航便数は、現行の2014年夏スケジュールでは週919便と最高記録便数を更新しました。LCCネットワークの拡大はもちろん、フル・サービス・キャリアについても、アジアからの旺盛な訪日旅客需要を背景に、増便が進んでいます。

また、貨物ハブ機能の充実という面では、新しい貨物の流れを創る『創貨』、関西・西日本の貨物を集める『集貨』、海外の貨物が関西空港を中継して通る『通

を結ぶ、1,000円アクセスネットワークが誕生しました。また、LCC就航に伴い増加する深夜・早朝時間帯のリムジンバスや高速船の便数拡大もはかりました。今後、長期的視点からは、現状では1時間かかる新大阪・関西空港間を短時間で結ぶ高速鉄道が必要であると考えています。関西空港はアジアへのゲートウェイです。関西とアジアをつなぐという意味でもアクセス時間の短縮は不可欠でしょう。

「環境先進空港」をめざし、太陽光や水素等のクリーンエネルギーによる創エネや、エネルギー使用の効率化といった取り組みも重視してきました。特に「水

**関西の発展は関西空港の発展につながり、
関西空港の発展は関西の発展につながる**

安藤 圭一 氏
ANDO Keiichi
新関西国際空港社長兼CEO



貨』に取り組んできました。『創貨』『集貨』については、「医薬品」や「日本の食」を戦略貨物と位置づけ、関経連をはじめ地元経済団体、行政機関の協力のもと事業を進めています。また、『通貨』に関しては、今年4月からフェデックス社の北太平洋地区ハブが本格的にオペレーションを開始し、関西空港を通る中継貨物が2014年度第1四半期には前年比170%超と大幅に増加しました。

アクセス利便性の向上にも取り組み、関係企業にご協力いただき、各種割引切符を販売することで1,000円程度の料金で関西空港と関西の各主要都市

素グリッドプロジェクト」については、特区制度等の活用により、関係者との連携のもと、今後本格的な事業開始を予定しています。

—いよいよコンセッションに向けた動きが本格化します。

空港の完全民間運営、いわゆるコンセッションについて、先般その「実施方針」を公表しました(右頁)。現在の新関西空会社は国が100%出資しています。コンセッションにより経営の自由度が上がり、ネットワークや商業施設の充実、不動産の有効活用など、各分

野においてスキルのある企業が集まってコンソーシアムを組めば、さらに空港の事業価値を高めることができます。

これまでの空港は、「いかに効率的にお客さまを移動させるか」という考え方でしたが、コンセッションを通じて、旅行者のみならず、地元の方々にも楽しく過ごしていただけるような場所をめざすことができれば、より一層お客さまの利便性の向上にもつながることが期待できます。

今回のコンセッションは、民間の創意工夫を生かした新しいインフラ経営モデルを示すという大切な役割も担っています。ぜひとも成功させなければなりません。

—今後の関西への期待と関西経済界に対する思いをお聞かせください。

インバウンドについては、今後さらなるビザ要件の緩和等により、東南アジア各国をはじめ、海外からのお客さまが飛躍的に増えると予想されます。関西では、2020年のオリンピック・パラリンピック、その翌年の関西ワールドマスターズゲームズ2021の開催決定と、さらなる追い風が吹いている今こそ、官民一体となって関西広域の観光ルートをPRする必要があります。関西には、われわれが気づいていない観光資源がまだまだたくさんあるはずで、そのような資源を発掘し、観光を地方活性化のキーとして取り組んでい

くことで、まだまだ関西へのインバウンドは拡大できると思います。

また、関西は成長著しいアジアに、首都圏よりも1時間近いという強みを有しています。医療、大学・研究機関、金融も充実している上、起業スピリットが旺盛でものづくりのノウハウに関して蓄積もある。さらに国家戦略特区の指定も受け、「日本のシリコンバレー」としてイノベーションを起こしていくポテンシャルがあります。国でも議論が始まっていますが、東京一極集中から脱却し、地方が強くなる必要があります。関西はその最有力モデルとして大いに期待されます。

これまで関西空港は、地元自治体・経済界からの多大なるご協力をいただけてまいりました。皆さまからのご支援のもとで進めてきた2期島の造成をはじめとする先を見据えた取り組みが、第2ターミナルの造成やフェデックス社の北太平洋地区ハブの誘致といった重要プロジェクトの実現を可能にしてきました。2期島に拡張の余地を持っていること、他のアジアの空港とも戦えるインフラやキャパシティーを有していることは、今後の発展に向けた大きなポテンシャルです。これまでのご支援に、あらためて感謝申し上げますとともに、今後も「関西の発展は関西空港の発展につながり、関西空港の発展は関西の発展につながる」という意識を持って、引き続き皆さまと協力し取り組みを進めてまいりたいと思います。

〈「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等実施方針」のポイント〉

目的：

- 関西空港の国際拠点空港機能強化、大阪国際空港の環境に配慮した運用、利用者ニーズに即した空港アクセス機能強化等をめざす
- 両空港に係る運営権を設定し、民間事業者に本事業を実施させることでより効率的で、柔軟な創意工夫による空港ビジネスの展開を可能とする
- 運営権対価の收受により債務の早期の確実な返済を行う
- 関係者間の連携のもと、関西空港の国際拠点空港としての再生・強化および関西全体の航空輸送需要の拡大をはかる

事業方式等：

- 事業期間は2060年3月31日まで(45年間)
- 新開空会社は両空港の資産を保有しながら運営権者のモニタリングを行い、債務の返済および土地保有会社への賃料支払い等を行う

運営権の対価等：

- 基準価格(最低提案価格)は490億円(×45年間÷2兆2,000億円)
- 一部は収益連動負担金を組み合わせることも可能
- 実施契約の履行を担保するための保証金を設定

運営権者の募集・選定等：

- 2014年10月ごろ 関心表明書の受付、募集要項等の配布
- 2015年1~6月ごろ 第一次・第二次審査(募集・審査結果公表)
- " 6月ごろ 優先交渉権者の選定
- " 7月ごろ 基本協定の締結
- 2016年1月ごろ 運営権者による事業開始