



新体制でさらなる発展をめざす関西空港

過去最高の総旅客数、総発着回数を記録(2015年度)し、連日にぎわいを見せる関西国際空港(以下、関西空港)。2016年4月からは、民間企業が出資する「関西エアポート株式会社」による運営が開始された。民間資金などを活用して公共施設を運営するコンセッションとして国内最大規模となる今回の事業では、民の力の結集により、さらなる航空ネットワークの拡充や空港の集客力の強化が期待される。今号では、関西エアポートの山谷社長へのインタビューを交え、コンセッションの仕組みや今後のビジョン、さらには関西経済界による関西空港の支援活動について紹介する。

開港以降最高の旅客数、総発着回数

関西空港は、2015年度に総旅客数、総発着回数でそれぞれ過去最高を記録するなど、これまでにないにぎわいを見せている。特に、アジアを中心としたインバウンドの急増により、国際線外国人旅客数は国際線日本人旅客数を上回り、開港以降初めて1,000万人を上回った。

総発着回数においても、5年連続で前年度を上回り、2015年度は過去最高の169,304回を達成した。さらに、2016年夏期の国際線就航便のスケジュールでは、ピーク時に開港以降最

高の週1,260便を計画している。また、デルタ航空の新規路線の就航やエアカナダの増便など、長距離路線の便数についても回復の兆しが見られている。

LCCについては、現在18社が就航しており、国際旅客便の33.3%を占める。2012年には国内初のLCC専用ターミナルとして第2ターミナルビルがオープンしたが、さらなる増便を見込み、2016年度内には第3ターミナルビルの供用が予定されている。関西空港は、旺盛なインバウンド需要を背景に航空ネットワークを拡大することで、アジアへのゲートウェイとしての存在感をますます高めている。

コンセッションによる運営開始

好調な状況が続く関西空港の運営体制は、2016年4月1日より、大きく変化した。これまで政府による全額出資のもと関西空港および大阪国際空港（以下、伊丹空港）を運営していた、「新関西国際空港株式会社（以下、新関西空会社）」から、オリックスとフランスの空港運営大手であるヴァンシ・エアポートを中心とし、関西企業など30社が出資する「関西エアポート株式会社」に運営権が移管された。運営期間は2060年3月までの44年間におよぶ。

今回の運営権の移管では、公共施設などの所有権を国や自治体が保有したまま、運営する権利を一定の期間、民間事業者売却する、コンセッション方式がとられた。この方式を採用することにより、関西空港の債務の早期かつ確実な返済、および国際拠点空港としての再生・強化をはかり、関西全体の航空輸送需要の拡大をめざしていく。また、民間事業者の創意工夫により、効率的かつ柔軟な空港ビジネスを行うことなどが期待されている。

コンセッションは、2014年7月に新関西空会社が「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」を発表以降、募集および選定手続きが開始された。各種審査を経て、2015

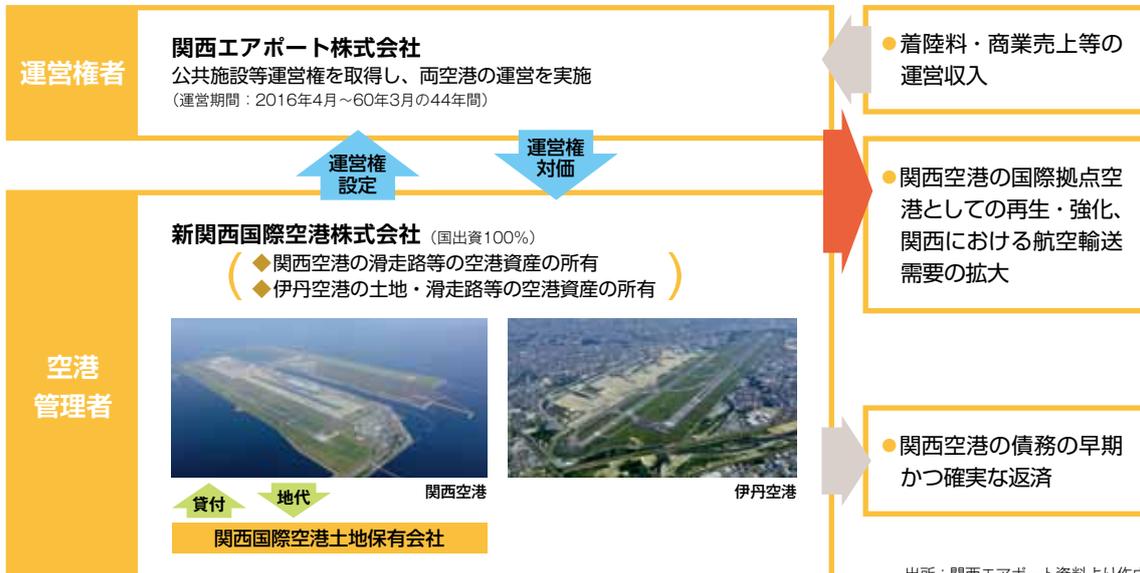
年12月、関西エアポートは、新関西空会社により運営権の設定を受け、公共施設等運営権実施契約を締結し、4月の運営開始に至った。

運営権の移管後は新関西空会社が空港用地と施設を所有し、運営権者である関西エアポートが両空港の滑走路およびターミナルビルの運営・維持管理を行う。また、関西エアポートは、着陸料や商業売上などの運営収入を得る一方、両空港の運営権対価などとして年490億円超を新関西空会社に支払う。新関西空会社は、事業が適切に行われるよう、関西エアポートに対するモニタリングなどを行い、関西エアポートから収受した運営権の対価をもとに、債務の返済および土地保有会社への賃料の支払いなどを行う。

4月23日には、関西エアポートの運営開始記念式典が開催され、当会からは、沖原隆宗副会長が出席した。沖原副会長は、関西経済にとって重要なインフラである関西空港および伊丹空港のさらなる発展に向け、「ヴァンシ・エアポートが持つ海外空港の運営経験、オリックスが持つ商業施設の運営ノウハウを生かして、関西のみならず日本経済全体の持続的成長に貢献することを強く期待する」と祝辞を述べた。

コンセッションを含めた公的サービス・資産の民間開放の拡大は、安倍政権の成長戦略にも掲げられており、国内最大規模のコンセッションとなる今回の事業への期待は大きい。

〈図 コンセッションのスキーム〉



出所：関西エアポート資料より作成

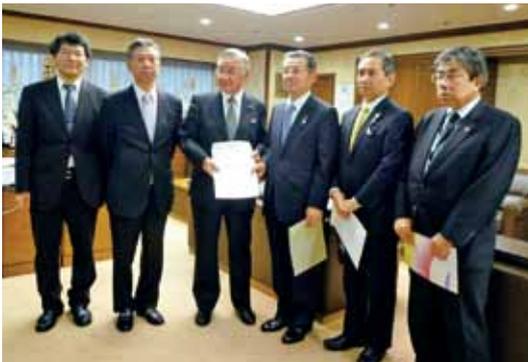
関西経済界・自治体による支援

関西経済界や自治体は、関西空港の活性化に向けた積極的な支援活動を行っている。

◆関西空港の機能強化に向けた要望活動

地元自治体と当会をはじめとする関西の経済団体で構成する関西国際空港全体構想促進協議会(会長：森詳介・関経連会長)では、関西空港の機能強化に向けて要望活動を実施している。

2015年8月と11月には、森会長が新関西会社などととともに、法務省、財務省、国土交通省それぞれの大臣や副大臣を訪問し、急増するインバウンドに対応できるよう出入国審査場での入国審査官の増員や審査ブースの増設といった受け入れ環境の整備・改善を求めた。



岩城光英法務大臣への要望(2015年11月)

こうした要望活動が実を結び、平成27年度補正予算および平成28年度予算では、関西空港におけるCIQ(税関・出入国管理・検疫)施設の充実・整備や、入国審査手続きの円滑化・迅速化についての予算が計上され、また、入国審査官などの増員が措置されることとなった。今後も、関西空港における訪日外国人の受け入れ環境のさらなる改善に向け、要望を続けていく。

◆地元企業の関西空港の利用促進

関西経済界では、地元企業の関西空港の利用促進に向けた活動にも積極的に取り組んでいる。

2015年4月、首都圏に流出するビジネス旅客需要を回復するため、保安検査場の優先レーンの利用などをはじめ、空港内で各種サービスが受けられる、法人向け会員サービス「KIX-ITM Global Business Club」をスタートさせている。関西経済

界が中心となって、会員の募集をサポートしてきた結果、会員数は298社(2016年5月末時点)と順調に増加している。

その他、関西企業を対象に「関空ビジネス利用促進ミーティング」や「FLY KIX! 関西国際空港利用促進の会」を開催し、企業の利用を呼び掛けるとともに、海外渡航時の危機管理セミナーや関西空港およびエアライン各社が展開するサービスを紹介した。

◆国内外へのエアポートプロモーション

関西経済界、自治体、新関西会社では、海外の航空会社へのプロモーション団を連携して派遣するなど、エアポートプロモーション活動に取り組んできている。2015年度は中国国際航空(中国)、エアアジアX(マレーシア)、ガルーダ・インドネシア航空(インドネシア)をそれぞれ訪問し、関西空港への新規就航や増便への働きかけを行った。

また、国内では日本航空を訪問し、2015年3月に定期便を就航させたロサンゼルス線に次ぐ、さらなる路線拡充を要望した。

◆関西空港を活用した食・医薬品輸出の推進

関西空港を活用した食輸出の拡大に向け、関経連はALL関西「食」輸出推進委員会のメンバーとして、2011年以降、継続的に取り組みを進めてきている。

2016年度は、6月に「第6回食輸出セミナー&食の商談会」を開催し、関西圏の「食」の生産者、卸業者などを対象に、食輸出拡大に役立つビジネスセミナーや相談会、食輸出対応型定温施設(KIX-Coolexp)の見学会を実施するなど、積極的な情報提供を行った。また、シンガポール、マレーシア、タイ、マカオ、中国などの食品バイヤーとの事前アポイント型商談会も開催した。参加企業からは、多彩な関西の「食」についてアピールが行われ、具体的な商談に結び付いたケースも多くあった。

医薬品に関しても、医薬品メーカーなどを対象としたセミナーを開催し、日本初の医薬品専用共同定温庫の設置をはじめとする、関西空港ならではの質の高い医薬品物流をPRしている。

関経連では今後も、他の経済団体や自治体とともに、関西空港の発展を後押ししていく。

(地域連携部 廣澤健太)

関西空港の活性化に オール関西で取り組む

山谷 佳之

関西エアポート社長



— 運営開始から約2カ月になります。率直な感想と、見えてきた課題は。

22年前の開港以降、多くの方々が重ねてこられた苦労の上に、今の関西空港のにぎわいがあるのだと、あらためて認識しました。空港の運営は、管制、CIQ、警察、消防など関係者の皆さまの協力があってはじめて成り立つものです。私たち関西エアポートは、その一つにすぎませんが、空港全体のリード役を担うチャンスを与えていただきましたので、精一杯努力していきたいと決意を新たにしています。

空港をとりまく状況は日々変化しています。これまで右肩上がりだったインバウンド消費は、少し風向きが変わりつつあるように感じています。1年前と比べて円高が10%程度進みましたが、それは、インバウンドの財布の中身が、これまでよりも10%減っていることを示しています。この状況を打開するために、インバウンドの数を増やすことも一つですが、一人当たりの消費を増やしていただけるよう、サービスの面で付加価値を向上させるなど、戦略の転換に迫られているのではないのでしょうか。空港経営も同じで、発着回数を増やすだけでなく、収益につながる新たな仕掛けを考えていく必要があります。

— 今後の空港運営で特に注力したいことは。

関西空港は関西の玄関口です。到着した際には旅への期待を大きく膨らませていただき、帰国の際には「また関西に来たい」と感じてもらえる場所でなければなりません。関西らしいおもてなしにより、心地よい満足感を提供できる空港をめざします。

路線については、やはりアジアに力を入れていきたいですね。関西にはアジアと密接な関係にある企業が多く、アジア方面への出張の際に成田空港や羽田空港を経由して時間をロスすることは避けたいとのニーズが強いはず。距離的な優位性も生かし、「アジアに強い関西空港」をめざしてLCCを含めた路線の拡充に取り組めます。

一方で、北米や欧州の長距離路線についても、ともに運営を担うヴァンシ・エアポートの緻密なデータ分析を活用し、また、関西の経済界や行政の皆さまとも議論させていただき、ターゲットや課題を明確にしたうえで誘致を進めます。

— 国内最大規模のPFI事業として、日本中から注目されています。

44年にもおよぶ長期の契約ですので、その間、好調なときもあれば、厳しいときもあります。私は、好調なときに伸ばせるだけ伸ばすことが、厳しい時期を耐えるための資金や人材を蓄えることにつながると確信しています。そのうえで、長い目で見たときには持続的に成長し続けている、ということが私の理想ですね。現在好調で、しばらく良い状態が続くと考えていますので、今後、商業施設を中心に将来を見据えた投資を進めていく予定です。

コストカットばかりが要求されるコンセッションもありますが、今回のように、航空需要が拡大しているなかで運営に携われることは、とてもありがたいことです。成長するためにモチベーションを高め、素早く決断し、無駄を排除する。民間のノウハウを存分に生かしていきたいと考えています。

— 関西経済界への期待は。

今後の関西空港の運営には、われわれ関西エアポートのがんばりはもちろんのこと、行政、経済界にも『オール関西』として力を結集していただくことが必要です。特に、空港を起点とした観光産業について考えると、一企業だけでは限界がありますが、オール関西で取り組めば、さらに活性化できます。その好影響は関西経済全体に波及し、結果、個々の企業の利益にも還元することができるはず。

皆さまと意見交換しながら、関西空港の活性化、ひいては関西全体の活性化のために、少しでもお役に立てればと思っています。(談)