

関空—新時代へテイクオフ

8月2日にいよいよ第2滑走路がオープンする関空（関西国際空港）。

「4,000m級複数滑走路プラス完全24時間運用」という日本初の世界標準空港となる関空が目指す空港像とは——。

今後の戦略や「国際貨物ハブ空港」実現に向けて策定された2期計画案に対する考えなどを関西国際空港社長の村山敦氏に聞いた。



“日本の物流センターを関西に” 関空「国際貨物ハブ空港」への挑戦

——第2滑走路のオープンのメリットをどのように考えておられますか。

村山：関空はオープンパラレルといって同時に発着可能な複数滑走路を持つ、日本初で唯一のグローバルスタンダードな空港になります。航空機が発着できる回数が倍近くに増え、今は発着枠がほぼ満杯のピークタイムの新たな需要にもこたえられるようになり、ネットワークの発展につながります。また完全24時間空港となりますから、深夜の貨物便の展開をさらに促進することも期待できます。

首都圏を見てもわかるように、日本は国際空港の整備が非常に遅れています。その中で21世紀の日本の航空需要にこたえられるキャパシティを関空で整えられたことは、関西のみならず日本の国全体にとって意義のあることです。

——2期島の施設整備を進めるための発着回数13万回程度という目標があります。今後の戦略は。

村山：想定外の原油高が続き長距離便が減らされるという逆風の中でも、努力すれば13万回程度に届くというところまで来ている。これは、われわれが主張していた航空需要の伸びが正しかったと考えています。しかし、13万回程度が達成できても北米・欧州などの便が十分ではなく、今

の関空のネットワークには欠陥がある。関空の能力を十分活用するには、ネットワークを修復する必要があります。特に北米路線の回復には力を入れたいですね。

——2期計画案を発表されました。需要予測が政府予測に比べ甘いのではとの指摘もありますが。

村山:最近の関空では、貨物便の拡大・発展の必要性が高まっています。そこで10年前の計画を見直し、貨物地区を大幅に拡大した会社案を6月26日に発表しました。「国際貨物ハブ空港」「アジアそして世界と関西を結ぶゲートウェイ」という関空が目指す空港像に合った整備を進めていきたいですね。

今回初めて関空独自の需要予測を出しました。予測が甘いとのこと意見もありますが、政府の予測と大きく違っているわけではありません。貨物については、関空の下限の予測に近い値が政府予測と同じです。下限の数値でも2期計画案の理論的根拠にはなりませんし、関空が国際貨物ハブ空港になれば上方の数値に近くなるでしょう。旅客も関空の数値の方が少し高いだけです。政府の試算には「需要を増やそう」といった意欲や意思の要素は入らないので、数値の乖離(かいり)は予測されたことです。

航空需要増加の原動力は、経済のグローバル化と世界的な観光ビッグバンです。ならば需要は当分右肩上がりですから首都圏だけでは空港能力は到底足りません。関空も中部空港も使い、面に対応しなければ。10年ほどしたら「関空の2期をやっていないかどうなっていたか」と言っていると思いますね。

——国際物流戦略チームが提案した深夜貨物便モデル事業もこの3月まで実施されていましたが、「国際貨物ハブ空港」実現の可能性は。

村山:モデル事業で広く認知され、関空-上海間の深夜貨物便は定期便化しました。国際物流戦略チームの働きは大きかった。このような事例をもっと増やしたいですね。

国際貨物ハブ空港を実現する上での最大の問題はコストです。日本のサービスの質は高く、地元の需要もある。着陸料などを世界の空港と戦える価格に下げられる仕組みを作り、関空の

国際競争力を高めれば実現は可能です。それには関空の有利子負債を減らす抜本的改革が必要だとうまく中央でも認識されるようになりました。非常に大きな前進です。「まだまだ大きな山はあるが、山は動き出した」と実感しています。

——中央の認識が変わったのはなぜでしょう。

村山:アジア・ゲートウェイ戦略会議や国交省の航空分科会などで、地元関西の委員の方々に関西の立場や関空の競争力を高める必要性を訴えてくださったことや、われわれが東京のマスコミに対して関空の必要性を訴え続けた結果でしょう。関経連の力も本当に大きかったと思います。

地元関西の応援団、特に経済界にはプロモーション、政府への働きかけなども一緒にやっていただいております。大変感謝しています。関空への民間出資は比率で言えば10%程度ですが、多くの企業にご協力いただいております。まさしく民間のリーダーシップで関空プロジェクトはここまで来ることができたのだと思います。もちろん自治体にもご協力いただいております。心強い限りです。今後も経済界には変わらぬご支援をたまわりたいですね。特に貨物については関空利用宣言の100%実施をお願いしたいです。

関空というインフラを最大限に活用し、日本の物流センターをもう一度関西に、そしてその物流能力を関西経済の活性化に役立ててもらいたいと考えています。古代に難波津が果たし、中世に堺が果たした役割を21世紀に関空が果たすとの思いで取り組んでいきます。

村山 敦 氏

Atsushi Murayama

関西国際空港
代表取締役社長



関西国際空港 第2滑走路オープン

～24時間眠らない空港へ。関西国際空港、新たな飛躍。～

関空は、わが国で初めてグローバルスタンダードになかった複数の長大滑走路を有する完全24時間空港となる。アジア、そして世界へのゲートウェイとして、さらに充実する空港機能をフル活用し、観光・ビジネス交流や物流の拡大を通じて、関西地域の発展はもとより、わが国全体の国際競争力の強化に大いに寄与していくことが期待される。

第2滑走路オープンまで

関空は、大阪国際空港（伊丹空港）の抱えていた騒音公害、安全性、処理能力の限界といった課題を抜本的に解決するべく、大阪湾泉州沖約5kmの海上に建設され、1994年9月4日に開港した。

国際線については、2007年夏期スケジュールにおいて、世界31ヵ国・71都市と結ばれている（ピーク時で週776便）。中国路線など東アジア方面の航空路線網が急速に拡大し、アジア・ゲートウェイ空港としての機能が充実している。

国内線は国内14都市と結ばれ、空港ターミナルビル内の上下移動だけですむ国際線との便利な乗り継ぎ機能により、年間1,600万人を超える国内外の利用客から高い評価を受けている。特に、「羽田—関空—海外」ルートにより、人流・物流の両面で、首都圏航空需要を関空経由で海外につなぐ実績を上げてきている。

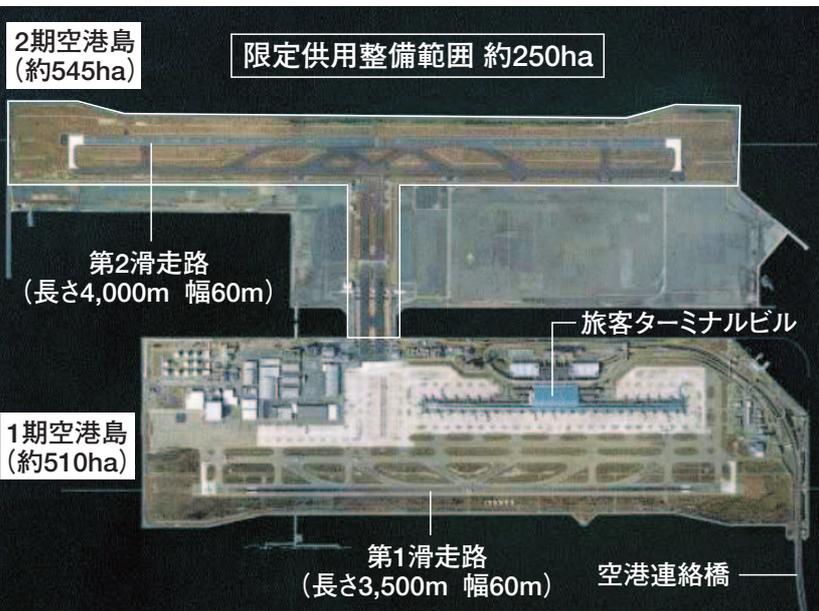
また、今後とも輸送需要の拡大が見込まれる国際貨物については、駐機中の貨物機に隣接して物流施設の整備が進展し、インタクトシステムに代表されるように、リードタイムの短縮や輸送品質の向上を実現してきている。関空での取扱貨物は金額ベースでは一貫して増加傾向にあり、貨物便も2007年夏期スケジュールで週191便を数え、ネットワークが着実に充実してきている。

一方、近隣アジア諸国の状況を見ると、複数滑走路を有する大規模国際空港の整備拡充が国家事業として強力に進められている。こうしたアジア諸国の空港能力の増強にタイムリーに対抗していくためには、首都圏空港の整備拡充を待つ暇はなく、関空において2期事業を着実に推進し、2本目の滑走路を07年に供用開始することが望まれることになった。

関空の2期事業は政府において1995年12月に事業着手が決定され、99年7月に現地着工となった。その後、同時多発テロ事件やSARS等の影響により航空需要が減退した時期があったこともあり、関空の需要や経営への懸念から2期供用延期論が幾度となく中央で浮上した。これに対して、地元経済界と自治体は関空会社と一体となって、2期事業の必要性のアピールはもとより、国内外のエアポートプロモーション、関空利用促進宣言（1,275社）をはじめとする利用促進の取り組みに全力をあげてきた。

関空会社においても、民間出身の宮本一会長、

〈第2滑走路オープンの概要〉



提供:関西国際空港

村山敦社長のリーダーシップのもと、全社あげての経営改善努力により、2004年度決算から経常黒字を継続、堅実な経営状況にある。

こうした地元一体となった努力の結果、04年12月、財務大臣と国土交通大臣の折衝において、「限定供用」という形ながらも、第2滑走路の07年供用開始の合意が交わされた。その後、供用開始時期について、世界陸上競技大会や世界華商大会の大阪・神戸での開催による海外からの来訪客増をふまえ、当初の07年10月から前倒しされ、今年8月2日にオープンとなった。

第2滑走路オープンのメリット

第2滑走路のオープンにより、関空では日本の他空港にはない航空サービスの提供が可能となる。

第一のメリットは、ピーク時間帯や深夜・早朝時間帯において現在の発着容量を大幅に拡大できることである。特に、今後、アジア方面へのさらなる需要増加が予想されるが、そうした便が多く占める10時台・13時台は既に離発着が集中し、1本の滑走路では増便ができない。容量拡大により、航空会社や旅客が求める時間帯の利用が可能となる。また、成田・羽田の空港容量は既に満杯であり、容量が拡大する関空について、「羽田—関空—海外」というルートを活用してもらうことで、増大する首都圏の航空需要にも対応できる。

第二のメリットは、滑走路の全面改修ができるようになり、高い安全性を維持できることである。第1滑走路は、1994年の開港以来、10年以上使用しており、全面改修の必要な時期が近づいている。第2滑走路オープンにより、航空機が24時間離発着できる状況を維持しながら、第1滑走路の全面改修が可能となり、さらなる安全性の向上が実現する。

第三のメリットは、2期空港島の埋立用地を活用することにより、24時間稼動する「国際貨物ハブ空港」として発展できることである。1期空港島の貨物用地は既に満杯であり、拡大の余地がない。第2滑走路に隣接した広大な2期空港用地の活用により、企業の多様なニーズに対応する物流施設の増強がはかれる。

めざすべき空港像とその課題

今後重要となるのは、第2滑走路オープン後の空港整備のあり方である。関空2期計画はこれまで1997年に作成した航空法の許可を得た計画に基づき整備が実施されてきたが、貨物便の発展、機材の小型化・運航の多頻度化、LCC（格安航空会社）の登場、ビジネスジェットやリージョナルジェットの増加など関空を取り巻く状況の変化に対応しうる計画へと見直す必要がある。

こうした見地から、関空会社において、学識経験者、専門家からなる委員会での検討を経てまとめられた2期計画案が6月26日に公表された。計画案では、関空のめざす空港像として、空港価値の最大化をはかるため、アジアそして世界と関西を結ぶゲートウェイ、日本初の「国際貨物ハブ空港」ということが具体的に示されている。この空港像実現に向けて、2期施設を配置し段階的に整備していくことを提案している。

関空のめざす空港像

アジアそして世界と関西を結ぶゲートウェイ	日本初の「国際貨物ハブ空港」
<ul style="list-style-type: none"> ○企業のグローバル化、観光ビッグバンにこたえる関西のゲートウェイ ○東アジアを中心に細やかな利便性の高いネットワークを備えた空港 ○内陸乗り継ぎに優れ、首都圏需要も補完する国内基幹空港 ○ビジネスジェット、リージョナルジェット、LCCなど多様化するニーズに対応できる空港 	<ul style="list-style-type: none"> ○アジアを中心に充実した貨物ネットワークを備えた西日本そしてアジアのゲートウェイ ○複数滑走路と完全24時間化によるタイム・オン・デマンドを実現した空港 ○アジアと欧米をつなぐ中継拠点 ○企業ロジスティクスの多様化にこたえる多機能集約型物流拠点

出所：関西国際空港

関空をフル活用しめざす空港像を実現していくためには大きな課題もある。第一は、国内外の空港との競争条件のイコールフットイングをはかるための関空の高コスト構造の是正である。過大な有利子負債（約1兆2,000億円）などの財務構造を抜本的に改善することが急務である。第二は、第2滑走路オープン後の施設展開である。先送りされた2期空港島用地造成事業の早期完了、航空貨物施設の2期空港島への早期展開が必要である。

第2滑走路オープンにより、新たな飛躍の道を力強く歩み始めた関空。地元経済界として今後とも支援、協力が必要である。