

## 国際貨物ハブ空港・関空への期待



社団法人関西経済連合会 会長 下妻 博

経済活動が国境を越えてグローバル化する中で、地域にとって、独自の強みを活かして競争力の強化を図ることが生き残りの条件となっております。関西の場合、アジアとの共生の中で産業競争力の強化を図ることが必要であり、そのための基盤となる陸海空の国際物流ネットワークの整備は不可欠になります。

皆様ご承知のとおり、こうした陸海空の国際物流ネットワークの要であります関西国際空港が、8月2日に第2滑走路をオープンし、9月からは名実ともに日本で唯一の完全24時間空港としての運用を始めております。

企業のグローバルなサプライ・チェーン・マネジメントにおいて、24時間空港のフル活用は欠かせません。関経連が主体となって昨年実施した関空と上海との間での深夜貨物便によるモデル事業では、リードタイム短縮への荷主の強いニーズに応えるアジア翌日配達圏の実現が可能であることを実証しました。関空の完全24時間化により、時間的な制約に左右されることなく、タイム・オン・デマンドな発送・配送時間の設定が可能となります。日本の航空物流の完全24時間化は、まさにこの関空が先鞭を切ったと言えます。そして、今年度の関経連の事業では、深夜貨物便のさらなる誘致・活用を図るとともに、減便傾向の北米向け貨物便の増便など、関空の航空貨物便ネットワークの強化にも取り組みを広げております。

さらに、関空が「国際貨物ハブ空港」としての地位を確立していくためには、完全24時間運用というメリットを活かした航空ネットワークの強化に加えて、第2滑走路のある広大な2期島を活用し、エクスプレス、流通加工、Sea & Air 輸送、VMI (Vendor Managed Inventory) 倉庫など、高度化・多様化する物流ニーズに応える施設やサービス展開を図っていくことが必要であります。その点で、関空は用地制約の多い日本の他空港と異なり、豊富な用地に物流のトータル機能を備えた総合物流拠点の形成が可能であります。さらに機能を強化し、高品質な航空物流サービスが、関空から日本、アジアに向けて提供されることを大いに期待しております。

しかしながら、近隣のアジア諸国の空港は、割安な着陸料の設定など、国策による低コスト戦略を打ち出しており、関空がこれに対抗していくのは容易ではありません。関空の国際競争力の抜本的な強化のためには、過大な有利子債務に起因する高コスト構造の改善に国策として取り組むことを考えねばならないと思います。

今後、関空が「国際貨物ハブ空港」として大きく飛躍していくためには、国と地元が連携し、長期的な戦略に基づいた息の長い取り組みが必要であります。今後とも、関係の皆様のご支援、ご協力をよろしくお願いいたします。