

関西国際空港のフル活用に向けて



国土交通省航空局長 鈴木 久泰

平素より航空行政の推進並びに関西国際空港の運営に多大なご支援・ご協力を賜り誠にありがとうございます。

また、本年8月に待望の関西国際空港第2滑走路が供用されましたが、これまでの関係者の皆様の多大なご努力に、改めて深く感謝申し上げます。

関空二期事業につきましては、私自身、関西国際空港課長として、平成7年6月から3年間、着工や飛行ルート問題に取り組んでまいりました。その後審議官や次長としても携わりましたが、第二滑走路の供用を航空局長として迎えることができ、誠に感慨深いものがございます。

第2滑走路の供用により、ピーク時間帯の発着回数がこれまでの1時間あたり30回から40回に拡大するとともに、2本の滑走路を交互にメンテナンスすることが可能となり、完全24時間運用が実現されたところです。また、本年9月27日からは、夜9時以降に関空に到着する羽田→関空便について、短縮飛行経路の運用を開始し、所要時間が5～10分短縮されました。

このような空港側の能力拡大や利便性向上を受けて、平成19年国際線冬ダイヤでは、夏冬を通じて過去最高となる週795便の就航が計画され、特に国際貨物便は対前年冬ダイヤ比28%増の週211便となるなど、着実に需要が推移していると考えております。

先般5月16日には、政府のアジア・ゲートウェイ戦略会議において、「アジア・ゲートウェイ構想」がとりまとめられました。同構想において、

関西国際空港は、我が国を代表する国際拠点空港としてふさわしい路線の開設や増便ができるよう、航空自由化に向けて二国間航空交渉を進めていく、という基本的考え方が明らかになりました。また、関西国際空港の国際競争力の強化も重要な課題として位置付けられており、連絡橋料金引き下げをはじめとするアクセスの改善、約1兆2千億円に及ぶ有利子負債を抱えている財務構造の抜本的改善、物流関連施設の整備などについても課題として明示されました。

6月21日に示された交通政策審議会航空分科会答申におきましても、このアジア・ゲートウェイ構想の考え方が十分に反映されております。

関空を取り巻くこれらの状況を踏まえ、平成20年度関西国際空港関係概算要求につきましては、関空の「フル活用」をキーワードに、二期島への物流施設の展開と会社財務構造の抜本改善に向けた二期用地造成事業費の無利子資金への是正・補給金の継続交付を柱として、対前年比大幅増の要求をさせていただいているところです。

航空局といたしましても、関西国際空港が、第2滑走路の供用を契機として、アジアに近いという地理的優位性を活かしたゲートウェイとして、また、深夜も十分活用した国際貨物の拠点空港として、今後大きく飛躍していくことを期待しています。

関係者の皆様におかれましても、引き続き、関西国際空港の「フル活用」に向けて一層のご支援・ご協力をお願いいたします。