

苦難を乗り越え、一層の成長を



関西国際空港株式会社
代表取締役社長

村山 敦

2007年8月2日、限定供用という形ではございますが、第2滑走路がオープンし、関西国際空港が「複数の長大滑走路を持つ完全24時間空港」という、日本で唯一のグローバルスタンダードに適った国際基幹空港の仲間入りを果たしてから、1年が経ちました。

この1年をふり返るとともに、今後の展望について述べさせていただきます。

まず第2滑走路のオープン効果についてご報告すると、大きく2つ挙げることができます。

1つは、滑走路のメンテナンス時間に制約されることなく、どの曜日・どの時間でもダイヤ設定が可能になったこと。もう1つは、貨物便、とりわけ成田のクローズ時間帯である深夜早朝での貨物便の就航数が飛躍的に増加したということです。具体的には、第2滑走路オープン前の2006年夏期スケジュールでは週25.5便であった深夜早朝の貨物便が、オープン後の2008年夏期スケジュールでは週59.5便と、2年間で2倍以上に増えており、完全24時間化の効果が顕著に現れております。また、関空は、国内3大国際拠点空港において、唯一、国際貨物取扱量が対前年100%超となっており、目指す「国際貨物ハブ空港」に着実に近づいてきている手応えを感じております。

しかしその一方で、ご承知のとおり、年初より航空機燃料の上昇が限界値を突破し、止まることを知らない状況が続いております。海外へお出かけになるお客様の燃油サーチャージ

も大きな負担となっていることから航空旅客数は伸び悩み、さらに航空会社にとっては満席でも赤字という追い込まれた状況に陥り、減便や運休の動きが出るなど、空港の能力以前の大問題に航空業界全体が直面し、2本目の滑走路の効果が十分に発揮できないことは非常に残念でございます。

現在、大阪湾岸エリアでは薄型テレビ向けパネル工場の集積が進み、世界一の製造拠点へと急速に変貌しつつあり、その経済波及効果は関西地域全体で5兆円超ともいわれております。また、本年は、連絡橋の道路部分の売却も予定されており、通行料金が現行の概ね半額程度に引き下げられる見込みであり、関空がアジアのゲートウェイ、とりわけ航空物流拠点として飛躍できる要素は揃いつつあります。

こうした追い風のもと、関空の特色を最大に活かすため、「国際貨物ハブ空港」を目指し、2期島における貨物機スポット整備を今年度中に完遂したいと思っております。

私どもは、関西経済全体の発展のためにも、現在の困難な状況を乗り越え、一層の成長を目指してまいります。引き続き、皆さまのますますのご支援・ご協力を賜りますよう、どうぞよろしくお願いいたします。