

アジアの国際貨物ハブ空港を目指して



社団法人 関西経済連合会 会長 下妻 博

昨年の米国発の金融不安は、百年に一度とも言われる世界同時不況をもたらしました。わが国においても実体経済は急速に縮小し、これまで「パネルベイ」などの明るい話題が多かった関西経済も一転して厳しい状況にあります。まずは、現下の経済情勢を踏まえた効果的な経済対策を国に望むところですが、中長期的な視点に立てば、地域においても、世界経済パラダイムの変化を見据えて、独自の強みを生かした競争力強化を急がなければなりません。

関西の場合、アジアとの共生を目指した産業競争力の強化が必要であり、その基盤となる陸海空の国際物流ネットワークの整備が不可欠です。特に、関西国際空港は、わが国で唯一の複数滑走路を持った完全24時間空港であり、その機能強化は、アジアの国際物流における日本のプレゼンスを高めるという観点からも極めて重要です。この点、用地制約の多い日本の他空港とは異なり、関空は2期島に広大な用地を保有しており、将来の航空貨物の需要増や物流ニーズの高度化・多様化に対応する余力を十分に兼ね備えています。

しかし、近隣アジア諸国では、国際空港の機能強化のため、インフラ整備とともに割安な着陸料の設定などの低コスト戦略を国策として推し進めています。関空が韓国・仁川空港などのライバル空港に対抗していくためには、まずは、過大な有利子負債を国費により解消し、財務構造の抜本的な改善に取り組むことが喫緊の課題でありま

す。加えて、国際物流基地の整備・拡張やスーパー中枢港湾・阪神港など他の物流拠点や後背経済圏と関空とを結ぶ高速道路網に残るミッシングリンクの早期解消が重要な課題となります。

今、関空は、世界同時不況の影響を受けて旅客便・貨物便の運休・減便が相次ぐなど、大変厳しい局面にあります。地元としては、エアポート・プロモーションの戦略的な展開による航空ネットワークの維持・強化とともに、関空のポテンシャルをフル活用した新たな航空需要の創造に、民間と行政が一体となって取り組んでいます。

例えば、昨年、関空と阪神港を活用した国際トランジット型Sea&Air輸送の実証実験を行いました。中国・上海港から阪神港までを船で運び、阪神港から関空までは陸送、関空から欧州までを深夜便で空輸するという実験を行った結果、海上輸送のみでは4週間程度かかる所を、最短4日程度で運ぶことが可能であり、航空直行便に比べて2割程度コストを低減できるほどの結果が得られました。今後、この輸送が比較優位を持つ市場を見極めていく必要がありますが、海上空港である関空のメリットを發揮する新たな航空物流サービスとして、Sea&Air輸送の可能性は非常に大きいと考えます。

関空が、アジアの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、引き続き、国と地元、民間と行政が連携した取り組みの強化が必要です。今後とも、ご関係の皆様のご支援、ご協力をお願いいたします。