

## 第17回かんこうけんコロキウム

### 「空を変える、日本が変わる」

一戦略的インフラの国際競争力の強化と

新関西国際空港株式会社に



新関西国際空港株式会社

取締役兼執行役員 志村 格 氏

皆様、日頃から関西空港及び伊丹空港をご利用頂きまして有難うございます。関空会社は昨年の7月から、伊丹と関西一緒にあります。2空港を統合して運営しております。今日は交通界のリーダーの方々に関空を見て頂くということで、殆ど目的が達せられましたが、30分位お時間を頂きまして、私共の進めている取り組みをご説明させて頂きます。

まず、アジアの成長についての部分と関西空港が今やっている新しい取り組み、そして、今後更にどうしていくかという3つのパートに分けてご説明していきたいと思っております。

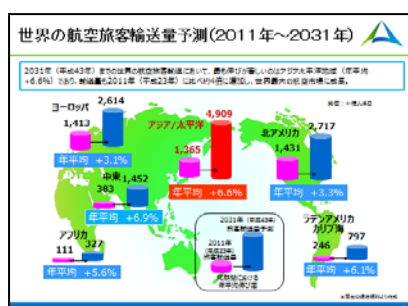
まず全体的な概況です。国際線旅客は非常に伸びています。2010年に世界で10億人になり、国内線旅客は2011年で16億人を

超えています。OECDによるとアジア・太平洋地区においては、中間層の年間平均成長率が9%ぐらい。北米や欧州は殆ど2009年と2030年で中間層の数が違います。中米・南米もそれほど増えませんが、アジアにおいてはこの2030年に32億人以上の中間層が生まれると予測しています。

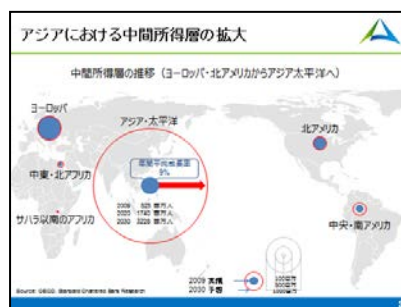
航空旅客輸送量について言いますと、

アジア・太平洋地域が特に伸びが著しいということで、6、6%ぐらい伸びるであろうと国土交通省が予測しています。

空港別の比較で言いますと、だいたいアジアの周りの空港は、長距離滑走路を2本以上持っています。インチョンは更に造っていますし、羽田も4本持っている。その中で関

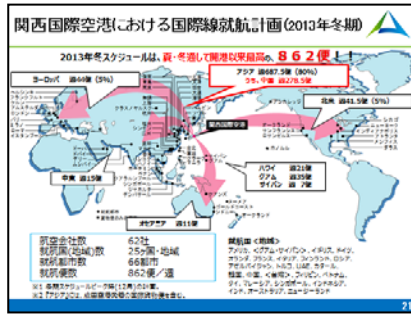


西空港は滑走路が2本です。関空の旅客数が1,435万人、貨物量が82万トンというところで、アジアのライバルに比べると大体半分とかそれ以下です。反対に言うとポテンシャルが高いとも言える訳であります。中間層の増加に加えてもう一つの柱が、ローコストキャリアであります。ローコストキャリアの定義を整理しますと、小型の単一機材、主に短距離輸送、空港滞在時間





6ヶ月連続前年割れとなっております。外国人旅客がそれを補って余りあるぐらいの伸びを示しています。特に東南アジアからのお客様、タイ人やマレーシア人に対するビザ免除などによって、今までビザ免除になっていたシンガポールに加えてたくさんのお客様に来て頂いています。国内線における外国人の利用もローコストキャリアの就航等によって非常に増えています。



冬ダイヤは、10月30日から始まり862便ということで、丸の地点は旅客便が就航し、四角い点は貨物便のみ就航している地点です。例えばアメリカのサンフランシスコは旅客便も就航しておりますので丸ですが、オーストラランドとかロサンゼルスは貨物便しか就航していないので四角になっております。

国内線のネットワークも充実して来ています。主に伊丹が短距離、関空が長距離ということでございますが、伊丹と関空両方から飛んでいる地点もありますし、徐々に充実して来ているということでもあります。

今一つの課題というのがコンセッションです。2011年に法律が通り、関空と伊丹の経営を統合する新しい法律ができました、コンセッションを通じて関空の1.2兆円の債務の確実な返済を図るといふことであります。

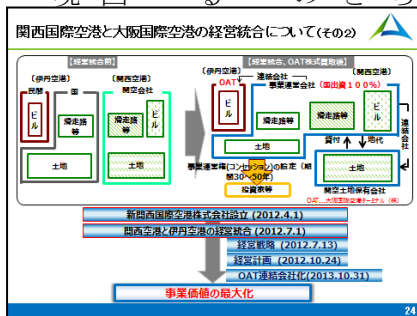
そのコンセプトですが、この概念図でご覧になって頂きますと、



左の上の方にあるのが現状、統合前でありまます。伊丹空港について言うと滑走路も土地も国が所有し、ターミナルビルは民間、大阪エア・ターミナル、OATという民間会社がビル会社を管理していました。関西空港は、ビルと滑走路と土地を関西空港株式会社が一括して持っていて運営していましたが、これが今変わります。新関空会社が関空の土地以外のものを所有し、更に伊丹の滑走路と土地を所有しました。国から譲り受けた訳であります。今年の10月の段階で大阪ターミナルビルの株式の3分の2以上を取得して連結子会社化しました。関空の土地の方は土地保有会社に移管し、新関空会社との間で借地をして

いるということでございます。この新関空会社が持つ空港運営権の部分を30年から50年のコンセッションに出すということです。つまり、30年から50年間、民間の会社にこの運営権を与えて、一定のアンユアルフィーを頂くというスキームにするということなんです。

現時点での中期の目標としては、発着回数が伊丹と関空を合わせて30万回です。現状が23万回ですから7万回アップです。



旅客数については3, 300万人。現状が2, 700万人ぐらいです。さらに600万人か700万人アップです。貨物量が100万トンぐらいです。売り上げは1, 500億円。EBITDAで企業価値に当たるものですが、600億円超を目指すという事でございます。

経営成績の前年度比較

2011年度			2012年度			増減		
営業収益	883	1,018	135					
営業費用	705	750	44					
売上総利益	178	268	90					
営業利益	166	160	-6					
経常利益	90	100	10					
純利益	15	111	97					

(注) 2012年度の経営成績は、旧経営体制継続後(4~6月)を加算。  
(注) 2012年度の伊丹空港は、2012年7月~2013年3月迄の6ヵ月分。

経営成績について言いますと、この右の表の一番下だけ見て頂きますと、経常利益で180億円。政府補給金を除くと111億円ですが、ちよつと前までは、政府補給金を除くと赤字になっていたわけですので、ようやく黒字体質になって来たと言えると思います。アクセス改善の取り組みについて、今近畿運輸局や大阪航空局等のご指導ご協力も得な

から進めておりますが、鉄道料金の低廉化、深夜・早朝のアクセスの拡充、バス運行地点の拡大、両空港間アクセスの改善、マイカー利用に対するサービス向上ということ、それぞれ具体例を示しながら説明させていただきます。

戦略的成長プログラム - アクセス改善について -

アクセス料金の低廉化や利便性の向上、アクセス地点の拡大による航空需要の増加を図るため、両空港のアクセスの更なる改善に取り組む。

- ① 航空料金の低廉化
  - 乗客サービス強化、お荷物預け置きサービス提供、マイカー、乗客利用料金の引下げに努むり、航空券を安くする。
  - 024線→1号→特急料金+乗車(関空のみ)
  - 027線→1号→特急料金+乗車(新大阪)
- ② 両空港間アクセスの改善
  - 地方中継・地方旅行客向けに、024線・027線と接続するバスを運行し、乗客の利便性を向上させる。
  - 地方空港・地方旅行客向けに、024線・027線と接続するバスを運行し、乗客の利便性を向上させる。
- ③ マイカー利用者に対するサービス向上
  - 乗客がマイカーを保有する場合は、024線・027線と接続するバスを運行し、乗客の利便性を向上させる。

鉄道については、例えば神戸と関空の間は片道1, 100円です。船を使った場合には、片道1, 500円。1日で船に2回乗って神戸から来たり、あるいはこっちに帰ったりすると2, 400円、片道1, 200円ということでもあります。神戸の駐車場は1日1, 500円ですから、あそこに置いて来られる方もいらっしゃるということです。バスに乗ると片道換算1, 000円内外で京都にも行けるし、奈良にも行けるし、大阪の市内乗り放題といった形になります。それからマイカーの駐車場も正規料金は4, 000円ですが、それを2, 500円に下げました。これでも羽田の1, 500円に比べると高いです。それから、下に書いてありますように、伊丹と関空を両方乗り継ぎで使うお客様に

アクセス改善への取り組み② ~深夜・早朝アクセス~

LCC発着空路24時間空路に30分前・後アクセスの確立へ、アクセス対応を拡大中！

深夜・早朝アクセス (関空→神戸)

深夜・早朝アクセス (関空→大阪)

深夜・早朝アクセス (大阪→関空)

深夜・早朝アクセス (神戸→関空)

深夜・早朝アクセス (大阪→神戸)

アクセス改善への取組み ~関空アクセスの低廉化~

関空⇄関西主要都市1,000円程度のアクセスネットワークの形成！

関空⇄神戸アクセス

関空⇄京都アクセス

関空⇄奈良アクセス

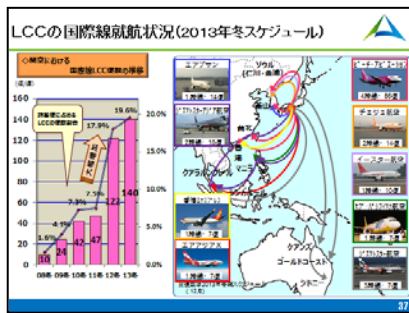
関空⇄大阪アクセス

マイカー (関西空港駐車場)

両空港間直通バスと高速バスは、関西各主要都市を結ぶネットワークを構築中！

5時発です。

それから、関空からの最終アクセスですが、24時を回った形でのアクセスも整備しているところがございます。長距離のバスですが、四国からもありますし、中国地方からもあります。11月からは名古屋から高速バスを運行するようになりました。



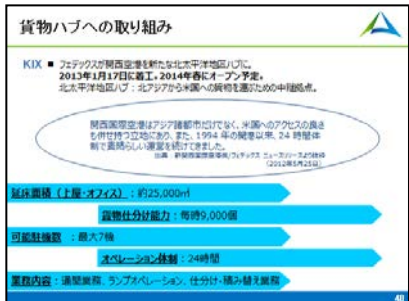
先ほど申しましたLCCですが、今関空に国際線を運航しているLCCが9社あります。もう1社、ジェットスター・ジャパンを入れますと、これは国内線ですが、10社のLCCが就航しており、図の左で見て頂きますと便数で20%近い伸びを占めます。

本日、第一ターミナルと第二ターミナルの両方をご覧になって頂いて良かったと思うのは、第一ターミナル

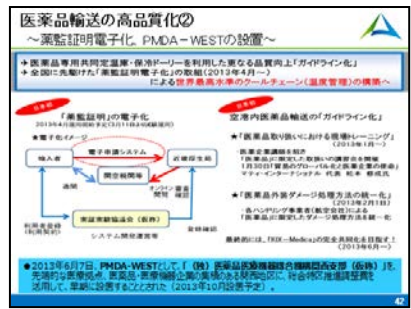
ルはコストリーなどところがあるわけですが、第二ターミナルを見て頂くと、チープというよりは十分機能的で、これがスタンダードかなと思わせるものがあります。床材はDo it Yourself ショップで買って来たものですが、全体の照明から見て文字が見やすいようにとか、色々と工夫をして作っているものらしいです。それでも非常に安くで



大阪の今後の成長産業との連携ということで、先日の関西経済白書を見ますと、関西の産業でこれから伸びるのが医薬医療品、電池・リチウムバッテリー、それから観光という3つが書かれていました。その中で特区とも合わせて医薬品関係を支援するシステムということで、1つ



きているということでありまして。LCCに次ぐ柱が、貨物ハブということですので。FedExは関空をハブにして、来年の春に新たな貨物上屋を運用開始します。今FedExはアジアから小包をここに集めてアメリカに持って行く。或いはアメリカから小包を持って来てアジアに運んで行く。その基本は変わらないわけですが、例えばアジアからのスポークに当たる部分が、これまで



例示させて頂きたいのは、関西空港の日本初の医薬品の専用共同定温庫です。定温倉庫ということで、飛行機からこの倉庫までクールな保冷輸送ができるようになっております。利用率も徐々に上がって来ているということでございます。もう一つ薬を輸入する時に提出する書類で、特に個人とか、研究者とか、そういった個別に輸入する場合に必要なものが薬監証明という

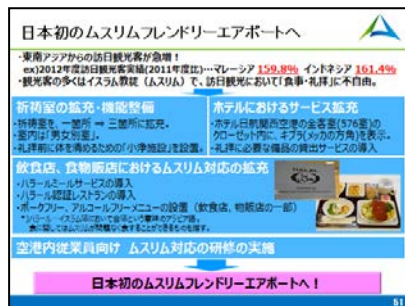
ものがございますが、関空では全国に先駆けてこれを電子化しております。それからPMDA、医薬品医療機器総合機構と云って、これは全国ベースでは新薬の審査とか、開発のアドバイスをやっている団体ですが、大阪のナレッジキャピタルに関西支部を作ったということとです。大阪では審査はしませんが、色んな新薬開発等のコンサル業務をやられているということで、関西での医薬・医療に関する支援にいい材料になると思われま

す。それから水素グリッドということで、関空島内のフォークリフトとか、バスや車両を今水素で運用しており、更には水素ステーションの建設も進めたいということとあります。

次に伊丹空港についてもポテンシャルを広げるべく取り組んでいます。今伊丹空港については日枠が370で決まっています。ジェットが200、プロペラが170ということとございます。このうち、プロペラ機枠をジェットの低騒音機に転用して良いよというこ

とで、徐々に騒音値を上げない範囲で大きな飛行機、より便利な飛行機に変えて行くことをやっています。

また、先ほどの東南アジアからの路線が増えていると申し上げました。その中には、マレーシア、インドネシア、それからタイの一部ですが、イスラム教徒の方々がいらつしやいます。この対応が余



り日本ではできていないわけです。しかし、北海道の加森観光が完全ハラールで、厨房もコックさんも食器も全部分けて出すという試みをやっています。関西地区でも美濃吉がこのムスリムフレンドリーな懐石料理を作ってみたり、色々取り組みはあるわけですが、空港は特に重要でありますので、祈禱室、それからホテルの中のメッカの方角を示すサインとか、飲食店がハラール

ミールを出す、ハラールまでは行かなくてもムスリムフレンドリーな飲食店ということと、例えばうどん屋さんとかいくつかの店舗で、豚やアルコールの入っていないメニューを出しています。最後にコンセッションでございます。目的は、企業価値向上による株主メリットと関西経済活性化への寄与を通じた地域へのメリット、純粋民間経営の確立による従業員メリット、何よりも、債務の返還を含めた国家的な意義であります。

世界的に見て空港を運営している団体というのは、意外と数がないのです。フランクフルト・アム・マイン空港のフラポート、それ

からオランダのアムステルダムスキポール空港グループ、パリの空港公団、それからアベルティス、これはスペインの会社です。フェロビアルもスペインの会社ですが、こういったところが他の国の空港の運営に携わっているということです。



アジアにおいては、韓国のインチョン空港、チャンギ空港、それからマレーシアの空港会社も他の国の空港の運営をやっているという実績があるわけです。今や世界では、コンセッションなり、運営委託ということが結構一般的になって来ているということです。

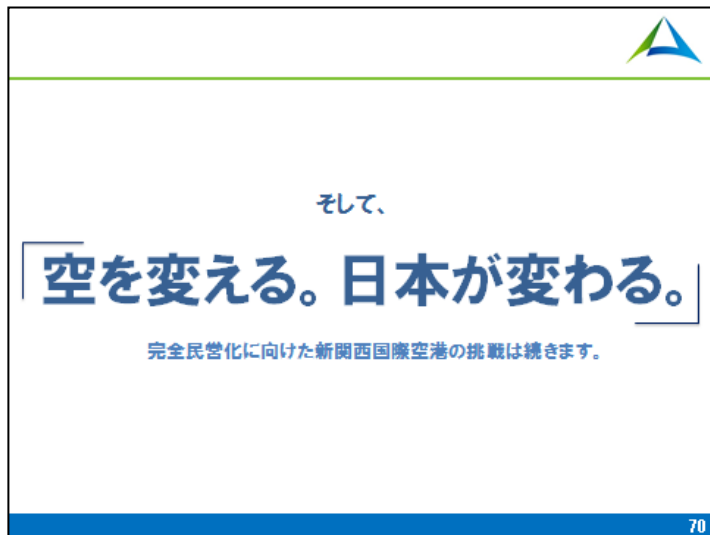
人口減少で国内事業は頭打ちになると予想されておりますし、航空会社によるアライアンスが進んで来ますと着陸料への圧力が高まるだけではなく、例えばラウンジの共用化とか、乗り継ぎの利便の向上のためのスポットの合理的な配置とか、そういったエアライン側の要求の圧力が高まって来ます。そういう意味で空港側もそれに対応して色々考えなければいけないことがあります。

それから、空港整備の特別会計の改革という問題もありまして、個別空港ごとへの独立採算への移行といった要請から空港民活化が進んでいくわけです。この関西空港と伊丹空港のコンセッションが上手く行かないと、他の国管理空港も上手く行かないのではないかなというふうに思っております。

先ほど少し外資の話も申しましたが、この基本方針を見てもお分かりになるように、30年から50年ぐらいのコンセッションを出す。国はそのモニタリングをするわけです。或いは大きな災害があったような場合は、国が責任を持つて対応をするということでもあります。

コンセッションは当然民間資金ということですが、外資だけじゃなくて、国内の金融機関、或いは年金。日本の年金は国債ばかり買っているわけですが、海外の年金、カリフォルニアのカルパスとか、ノルウェーの年金などはリスクがある、且つリターンもある資産に投資しているということでもありますので、日本の年金もそういうことをやるべく、今、改革しているというふうに聞いています。それに加えてこの度できました官民連携インフラファンド、3,000億ぐらいのもので、ここも大いに我々も期待しています。機構の方々も関西空港に注目して頂いているというふうに伺っています。

最後になりますが、関西空港は来年20周年になります。大阪空港は実は今年が75周年ですが、今年から来年にかけて関西空港20周年、大阪空港75周年ということで、例えばスマイルエアポート。来た人に非常に満足して頂けるような空港にしたいという意味です。例えば無料Wi-Fiとか、24時間営業の店舗とかそういったサービスに加えて、空港スタッフの研修。やはり



企業ですから、見て頂くと分かると思うのですが、入った瞬間に「この会社はしっかりしているな」というのは職員を見れば分かると思います。そういう意味では、色々な方々が関空で働いているわけですが、一つの統一的なスローガンの下に、サービス向上に努めた。それで「空を変える。日本が変わる。」ということになるわけになります。

拙い話ですが、情報提供として考えて頂ければ有難いと思っております。どうもご清聴有難うございました。