



提供：関西エアポート

## 関西3空港 発展の軌跡と将来への展望

関西国際空港の開港から30年余り。いまや関西は近接した3空港に5本の滑走路という強い空港機能を持つ地域となった。ここに至る大きな原動力となってきたのが、わが国初のコンセッション方式を使った民間事業者による一体運営への移行を実現し、自然災害やコロナ禍等の厳しい状況も力を合わせて乗り越えてきた地元関係者や当会をはじめとする関西経済界の強い結びつきである。そして、いよいよ本年4月13日に開幕する2025年大阪・関西万博やインバウンド増により今後さらに高まる需要を取り込み、地域の成長につなげるには、この5本の滑走路をフル活用する方策が不可欠であり、これからも地元の連携は必須である。

今号では、関西3空港のこれまでの軌跡と今後の発展に向けた展望を紹介する。

### 関西3空港 その歩み

#### 関西経済界の悲願、関西国際空港 開港

関西に国際拠点空港を——。関経連を含む関西経済界が1970年代から国に対して行ってきた要望が実を結び、日本初の民活方式が導入された、日本初の24時間離着陸可能な、世界初の完全人工島からなる海上空港として1994年9月4日に開港した関西国際空港(関西空港)。滑走路1本で開港した同空港が、当初の目標である国際拠点空港となるには2本目の滑走路の整備をはじめとする2期事業の推進が不可欠であった。1995年には2期事業への着手が決定。関係者の努力と関西・全国の企業の協力により1998年5月までに民間出資の応諾枠も確保できたが、長引く不況に加え、2001年の米国同時多発テロ事件やイラク戦争、SARSの流行等による旅客数の減少などもあり、事業の見直しや事業費の大幅な削減が行われた。こうした苦境に際し、関西の自治体・経済

団体が1998年に設立した「関西国際空港全体構想促進協議会」(会長：関経連会長)が中心となり利用促進活動やプロモーション活動を展開し、2期事業の推進を後押しした。こうして2007年8月、第2滑走路の供用が開始された。

### コンセッション方式で実現 「関西3空港一体運営」

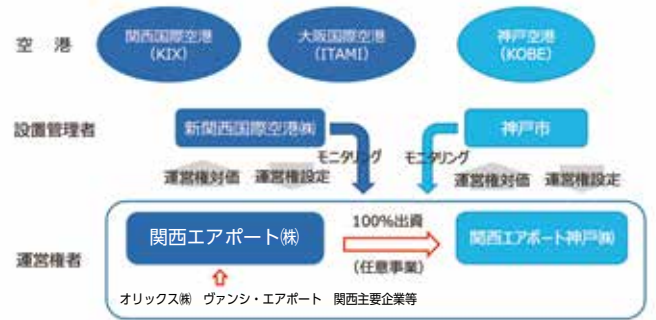
2本の滑走路を持つことになった関西空港だが、設置管理を行う関西国際空港株式会社は巨額の建設費に由来する過大な負債を抱えていた。そこで、2010年5月、国土交通省はそのバランスシートを抜本改善し、体制を強化して首都圏の空港と並ぶ国際拠点空港として再生させるため、関西空港と大阪国際(伊丹)空港を経営統合して、その運営権を売却(コンセッション)する方針を決定した。

2012年4月に新関西国際空港株式会社が設立され、同年7月両空港の経営統合が実現。2014年にはコンセッションの実施方針が示され、2016年4月にオリックスとフランスの空港運営大手であるヴァンシ・エアポートを中核株主とする関西エアポート株式会社に両空港の運営権が移管された。

また、2013年に「民間の能力を活用した国管

理空港等の運営等に関する法律(民活空港運営法)」が施行され、全国の空港でコンセッションが可能となっていたことから、神戸空港(設置・運営：神戸市)についても2018年4月から関西エアポート神戸による運営が開始され、ここに関西エアポートグループによる3空港の一体運営が実現した(図1)。

図1 3空港の運営体制



出所：関西エアポート資料より作成

### 台風・コロナ禍——数々の困難を乗り越え、さらなる発展へ

3空港一体運営の体制が整った矢先の2018年9月、台風21号が関西を直撃。暴風に流されたタンカーの衝突による関西国際空港連絡橋の損傷・不通、越波による浸水等の甚大な被害を受け、関西空港は閉鎖を余儀なくされ、一時機能停止に

### 関西国際空港開港後の関西3空港の主なできごと

1994年	9月	関西国際空港(関西空港)開港
2006年	2月	神戸空港開港
2007年	8月	関西空港第2滑走路供用開始
2010年	5月	国が関西空港と大阪国際(伊丹)空港を経営統合し、運営権を売却(コンセッション)する方針を決定
2012年	7月	新関西国際空港株式会社のもと関西空港と伊丹空港が経営統合
	10月	関西空港に日本初の本格的LCC専用ターミナル(第2ターミナルビル)オープン
2014年	7月	新関西国際空港株式会社がコンセッションの実施方針を提示
2015年	12月	関西エアポート株式会社が運営権実施契約を締結
2016年	4月	関西エアポートに関西空港と伊丹空港の運営権が移管される
	9月	神戸空港についてコンセッションの実施方針が示される
2018年	4月	関西エアポート神戸による神戸空港の運営開始。3空港一体運営が実現
	9月	台風21号により甚大な被害を受け、関西空港が一時機能停止に
2020年	8月	伊丹空港開港後初の大規模改修を終え、グランドオープン
2020年~2022年		新型コロナウイルス感染症の世界的な流行により航空需要が著しく低下
2025年	3月	関西空港第1ターミナルビルリノベーショングランドオープン 新飛行経路運用開始
	4月	神戸空港第2ターミナル供用開始予定 国際チャーター便就航予定



陥った。国の支援も得て、閉鎖期間は伊丹・神戸両空港での受け入れといった代替措置も講じながら、復旧への取り組みが進められた。さらに、関西エアポートでは、護岸のかさ上げ、消波ブロックの設置、電気設備の地上化といった対策を進める一方で、BCPの策定や各機関・事業者との連携強化のための総合対策本部(Joint Crisis Management Group)の設置なども実施。被災で得た教訓を、ハード・ソフト両面の防災力強化につなげた。

また、記憶に新しい新型コロナウイルス感染症の流行による世界的な人流の制限等を要因とする、おおよそ2020~2022年にわたる航空需要の大幅な落ち込みは関西の3空港にも大きな打撃となった(P.5図2)。しかし、当時すでに開催が決定していた2025年大阪・関西万博や、コロナ禍後の交流再開による需要の回復および将来的な増加を見据え、関西エアポートは各空港のリノベーションなどインフラの整備を進めた。

## 空港の発展を支え続けてきた 関経連・関西経済界

**当** 会を含め関西経済界は、3空港の発展を支え、ともに歩みを進めてきた。

特に、関西空港については、1970年に設立した「関西新国際空港推進協議会」による設置要望に始まり、建設に係る民間に求められた出資金集め、2期事業に関しては「民間出資促進委員会」の活動等を通じての出資枠の確保、「関西国際空港全体構想促進協議会」による円滑な事業推進に資するさまざまな形での支援など、前述のとおり誘致・建設推進の段階から深くかかわってきた。

こうした一連の空港支援の動きのなかで大きな役割を果たしてきたのが「関西3空港懇談会(以下、懇談会)」である。懇談会は、関西空港の第2滑走路と神戸空港の整備が進むなか、“関西地域としての全体最適”という視点から、3空港が最も効果的に機能するあり方を地元の自治体・経済界等の関係者が考える場として、2003年2月に設置された。当会が呼び掛けたという経緯もあ

り、当初から関経連会長が座長を、事務局を当会が務め、関係者の意見のまとめ役を担ってきた。大阪府・兵庫県・和歌山県をはじめとする関係自治体の他、大商・神商、国土交通省航空局、大阪航空局、そして空港運営会社などそれぞれのトップがメンバーとして参画し、その時々課題や中・長期的な展望について検討を重ねて地元としての意見を取りまとめ、必要な取り組みを進めてきた。

2005年11月開催の第4回懇談会では3空港の役割分担(関西空港：西日本を中心とする国際拠点空港・関西圏の国内線の基幹空港、伊丹空港：国内線の基幹空港、神戸空港：神戸市とその周辺の国内空港需要に対応する地方空港)や運用時間、発着回数についての合意が得られた。また、2010年4月開催の第7回懇談会では、おおむね10年先までの関西3空港のあり方として、関西空港をハブ空港として位置づけ、伊丹・神戸の両空港がそれを補完する形で一元管理・最適活用していく方向性を盛り込んだ「取りまとめ」が行われている。

その後、関西空港と伊丹空港を経営統合し、先行してコンセッションを実施する方針が示されたことなどを受け、懇談会は一時休止となった。

## 訪れた成長局面、 空の容量拡張に向けて

### 関西3空港懇談会の再開

懇談会が休止となってから8年後の2018年。3空港の旅客数が好調に推移するなか、万博の開催やインバウンドの増加によりさらなる航空需要の拡大が見込まれる局面を迎え、その対応や3空港の最適活用などを関係者間で議論する場が再び求められる機運が高まった。そこで、懇談会座長である松本正義 関経連会長は自ら関係者に足を運んで調整を行い、2018年12月に通算8回目の会合が開催された。翌2019年5月の第9回懇談会では、3空港の位置づけと短期・中期での取り組み・課題が合意された。その内容は次のとおり。

3空港の位置づけと役割は基本的に変更せず、



短期(2021年ごろ)までの取り組みとして、関西空港においては災害対応力の強化やターミナル1のリノベーションなど一層の機能強化、神戸空港においては国内線発着枠(当面、最大発着回数60→80回/日)、運用時間の段階的拡大に取り組む。また、中期(2025年ごろ)までの取り組みとして、関西空港においては将来需要に応じた発着容量の拡張可能性の検討、神戸空港においては関西・伊丹両空港を補完する観点からの国際化を含む空港機能のあり方の検討などが盛り込まれた。懇談会を原則年1回程度継続開催することも確認された。

### 航空需要の概況と展望

懇談会が再開した2018年以降の関西3空港の旅客数の推移は図2のグラフのとおりである。2019年までは順調に伸びていた旅客数が、コロナ禍の2020~2022年は大きく落ち込み、感染症の流行が落ち着きを見せた2022年10月ごろから徐々に回復基調に入り、インバウンドの旺盛な旅行需要の増加などを背景に2024年は回復が一層進んでいる。2025年は、国内外から2,820万人(うち海外350万人)の来場が見込まれる万博が開催。その後もIRの開業が予定されるなど、関西地域には人流・物流が大きく動くビッグイベントが控えており、さらに政府も「2030年に訪日外国人旅行者数6,000万人」という目標に向けさまざまな取り組みを進めていることから、今後も航空需要の伸びは続くと考えられる。

2022年8月に関西国際空港の将来航空需要に

関する調査委員会\*が公表した、関西空港の「2025年度需要予測・2030年度シミュレーション」でも、2025年度の年間発着回数は24.3万回、ピーク時には1時間当たりの発着回数が60回に達すると予測されている(図3)。加えて神戸空港は、2019年の懇談会で合意した80回/日の発着枠を2020年には使い切っており、特に両空港については、今後見込まれる需要拡大を取り込むことを見据えた体制整備が不可欠な状況にあった。その必要性は懇談会でも認識されており、2022年9月開催の第12回懇談会から2024年7月開催の第14回懇談会では、容量拡張の実現に向けた議論が進められてきた。各回で合意した内容の概要は以下のとおりとなっている。

\*事務局：関西エアポート、新関西国際空港

### 第12回懇談会(2022年9月)における合意

- 2030年前後をめぐり、3空港全体で年間50万回の容量確保をめざす。
- 関西空港は、2030年代前半をめぐり年間発着回数30万回、そして万博までに1時間当たりの航空機処理能力をおおむね60回(現行45回)に引き上げることをめざす。
- 神戸空港は、国内線の最大発着回数を現行80回→120回/日に拡大。国際線は2030年前後を基本に国際定期便の運用を可能とし(最大発着回数40回/日)、国際チャーター便は万博開催時からの運用を可能とする。
- 上記実現に向け、国に現在の飛行経路の見直しの検討を要請。検討結果が示されたのち、環境面の検証を行い、万博までに地元の見解を取りまとめる。

図2 関西3空港 旅客数の推移(2018年以降)

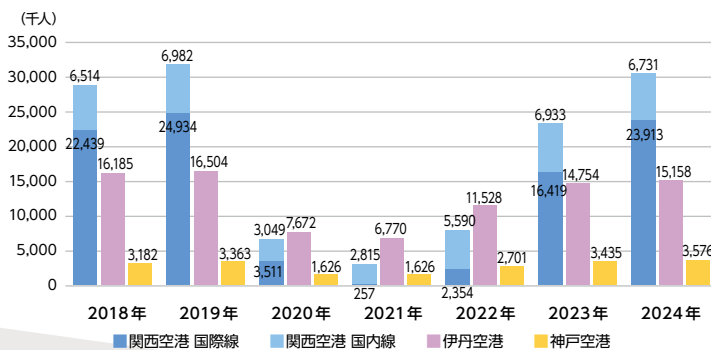
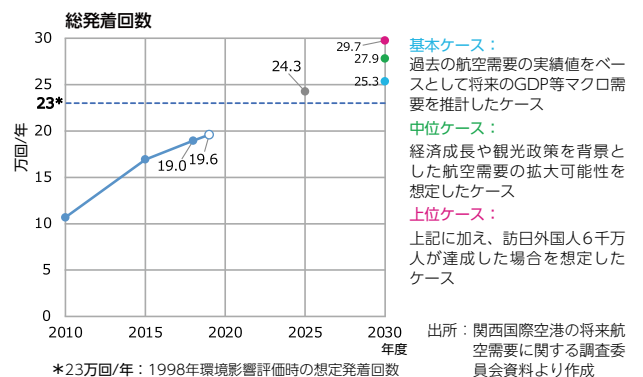


図3 関西空港2025年度需要予測・2030年度シミュレーション





### 第13回懇談会(2023年6月)における合意

第12回懇談会での要請に基づき、国による必要最小限の範囲での飛行経路の見直しが行われ、検討結果が提示された。

- 新飛行経路案について、客観的・科学的な見地から環境面への影響等を検討するため、大阪府、兵庫県、和歌山県が共同し、学識経験者で構成する「新飛行経路案に係る環境検証委員会」を設置することで合意。

### 環境検証委員会(2023年8月~2024年1月)

#### 【中間とりまとめ】

環境検証委員会では、新飛行経路案について、客観的立場から科学的なアプローチによる評価と騒音予測を実施。住民の生活環境を守る観点から、環境への負担を軽減する方策が議論された。淡路島や大阪府岬町では現地視察や地元自治体との意見交換なども行われ、2024年1月に「中間とりまとめ」が取りまとめられた。ポイントは次のとおり。

- 新飛行経路案は合理的な見直しとなっている。環境面でも、いたずらに負荷を増やさない配慮が見られ、懇談会の要請に応えた内容となっていると評価された。
- 騒音予測についても、国の環境基準に抵触することなく、参考値として示した環境基準マイナス5dBを下回る結果となったことが確認された。
- 住民の生活環境への負担をできる限り軽減するよう、国と地域に対し「提案」が取りまとめられた。

環境検証委員会の「提案」をふまえ、懇談会では地域における取り組みを進める一方、2024年2月、国に対し改善を要請。同年3月には国から住民の生活環境への負担をできる限り軽減するよう対応を行う旨の誠実な回答が示された。この回答を受け、大阪府、兵庫県、和歌山県、神戸市など関係府県市および関西エアポート、新関西国際空港などの関係者は、住民説明会や地元首長との対話といった形で地元地域に対し丁寧に説明を進めた。

### 第14回懇談会(2024年7月)における合意

地元地域への説明もふまえ、第14回懇談会で

は、関係府県市より地域住民や地元自治体の切実な思いを受け止めた上で、自治体の立場から「新飛行経路案の導入に合意する」との重い判断が示された。懇談会はその判断を尊重するとともに、国に対し前述の回答を誠実に実施することをあらためて要請した。さらに、新たな環境監視体制の整備により住民生活の負担をできる限り軽減することや地域の実情に応じた地域振興への取り組みを進めることを確認し、「公害のない空港」という海上空港の基本理念のもと、地元の意見、要望を真摯に受け止め、最大限の配慮を行うことを前提に、新飛行経路案の導入に合意することとなった。この合意のもと、万博開催に向け新飛行経路が導入され、空港の容量拡張が実現するよう、必要な手続き等を進めることを国に要請した。

### 進む各空港のインフラ整備

新飛行経路導入への合意により、3空港全体で年間50万回という容量拡張に向けての道筋はついた。空の容量拡張により増加が見込まれる人流に対応するため、関西空港・神戸空港ではターミナルのリノベーションや建設が行われており、地上の受け入れ体制の整備も進められている。

#### 関西空港：ターミナル1のリノベーション

関西空港では、万博および万博を契機とする需要の増加に対応すべく、ターミナル1のリノベーションが進められている。

表1 関西空港ターミナル1 リノベーション 4つのフェーズ

フェーズ1 2022年10月完成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際線/国内線 配置の見直し</li> <li>・国際線のスポット増</li> <li>・税関検査場を中央に集約</li> </ul>
フェーズ2 2023年12月完成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出国審査場を中央に集約</li> <li>・新国際線出国エリアオープン</li> </ul>
フェーズ3 2025年3月完成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際線保安検査場の集約・拡張</li> <li>・国際線入国エリアの移設</li> </ul>
フェーズ4 2026年夏完成予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新国際線出国エリア 南北商業施設増設</li> </ul>

出所：関西エアポート資料より作成

リノベーションは、「国際線キャパシティの拡大」「エアサイドエリアの充実」「旅客体験の向上」のコンセプトのもと、4つのフェーズで計画された(表1)。コロナ禍の航空需要の低迷、それ起因する経営状況の悪化など厳しい状況もあったが、財政投融資による国の支援なども受けながら計画は着実に進められ、主要機能が完成し、本年3月27日にグランドオープンを迎える予定である。このリノベーション等により、関西空港全体で約4,000万人(出入国合計)の国際線のキャパシティが創出される。

新しい保安検査場(上)と中央プラザ(下)



提供：関西エアポート

### 神戸空港：第2ターミナルビルの建設

神戸空港では、国内線の容量拡張と万博開催に合わせた国際チャーター便の就航に向け、空港基本施設(エプロン)の拡張や第2ターミナルビルの

表2 神戸空港に就航予定の航空会社

航空会社	就航都市・便数等
大韓航空(韓国)	ソウル・14便/週
スターラックス航空(台湾)	台中・7便/週 台北・3便/週
エバー航空(台湾)	台北・2便/週
吉祥航空(中国)	上海・7便/週 南京・7便/週

※航空会社による関係国政府への許認可取得が前提

出所：神戸市資料より作成

整備が進められ、本年4月18日に供用が開始される予定となっている。

第2ターミナルビルは、主な旅客機能を1階に集中させることで利用者に動線がわかりやすくなるよう工夫されている。また、2階には神戸の特徴でもある海と山を同時に望む眺望が楽しめる展望デッキが設置される。国際チャーター便の就航については、すでに複数の海外航空会社が就航を予定している(表2)。

出発・到着ロビー(上)と展望デッキ(下)(イメージ)



提供：神戸市

## 年間50万回の容量確保、そしてその先へ

万博開幕直前となる本年3月末の新飛行経路の運用開始に向け、現在、国において必要な手続き等が進められている。万博を契機に、インバウンドを中心にさらなる増加が見込まれる航空需要をしっかりと取り込み、空港そして関西地域の持続的な成長につなげるため、まずは3空港全体で年間50万回の容量確保の実現、そしてさらにその先を視野に入れ、5本の滑走路のフル活用に向けた取り組みを進めていけるよう、当会は、関西エアポート、関係自治体、関西経済界等と密に連携を取りながら引き続き寄与していく。

(地域連携部 松岡憲弘)