

7年連続で総旅客数が増加している開港25周年を迎えた関西国際空港(関西空港)をはじめ、大阪国際空港(伊丹空港)、神戸空港を合わせた関西3空港の旅客数が好調に推移している。大阪・関西万博なども控え、今後さらなる拡大が見込まれる関西の航空需要。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として8年ぶりに「関西3空港懇談会」が開催された。今号では、「関西3空港懇談会」で2019年5月に合意された内容やその後の動きを中心に紹介する。



関西空港第1ターミナル(写真提供: 関西エアポート)



第8回関西3空港懇談会(2018年12月)



関西3空港一体運営に向けた記念レセプション(2018年4月)



訪日外国人旅行者数3,000万人記念セレモニー(2018年12月)

関西の空のインフラをめぐる状況

現在、一体運営が行われている関西3空港(関西空港・伊丹空港・神戸空港)。

関西空港と伊丹空港は2012年7月に経営統合された後、コンセッション(施設の所有権を公共主体が有したまま、施設の運営権を民間事業者に設定する方式)の手続きが開始され、2015年12月に関西エアポートが運営権実施契約を締結、2016年4月に両空港の運営権が移管された。

神戸空港でもコンセッションが実施され、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たことにより、3空港の一体運営が実現した。

関西3空港の概要

	関西国際空港	伊丹空港	神戸空港
開港日	1994年9月4日	1939年1月17日	2006年2月16日
面積	約1,055ha	約311ha	約156ha (空港島全体約272ha)
滑走路	3,500m×1本 4,000m×1本	1,828m×1本 3,000m×1本	2,500m×1本
運用時間	24時間	7:00~21:00	7:00~22:00
発着制限	-	370回/日 (うちジェット枠 200回/日)	60回/日 ↓ 2019年5月より 最大80回/日

関西の航空需要は拡大し続けている。特に関西空港の総旅客数は7年連続で増えており、2018年度は約2,940万人と、2011年度の約1,390万人から倍以上増加している(図1)。なかでもアジア地域からの外国人旅行者は急増しており、2018年度は総旅客数の半数以上を占める約1,550万人が関西空港を利用した。

今後、関西ではワールドマスターズゲームズ2021関西、2025年大阪・関西万博といった国際的なイベントや、統合型リゾート(IR)などの大型プロジェクトが計画されていることに加え、政府も“2020年に4,000万人、2030年に6,000万人”の訪日外国人旅行者数を目標に掲げさまざまな取り組みを行っている。この好機を逃すことなく関西全体の発展につなげていくことが重要である。

図1 関西3空港の旅客数の推移



航空需要が高まるなか、空港間の競争も激しさを増している。例えば成田国際空港・東京国際空港(羽田空港)では、来年の東京オリンピック・パラリンピックに向け、滑走路処理能力の再検証や飛行経路の見直し、管制機能の高度化、夜間飛行制限の緩和などを行い、年間の発着回数を80万回以上に増加させることが検討されている。さらに将来的には両空港の年間発着回数を世界最高水準の100万回にまで増やす計画も出ている。

こうした関西3空港を取り巻く環境の変化や今後見込まれる航空需要の増加を受け、3空港の最適活用について地元自治体・経済界等を含めた関係者間であらためて議論をすべきではとの声が上がリ、2010年以降開催されていなかった「関西3空港懇談会」を開催する機運が高まった。

8年ぶりに開催された「関西3空港懇談会」

関西3空港懇談会(以下、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空港が都市基盤施設として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。当初から関経連会長が座長を、懇談会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。2005年11月には3空港の役割分担や運用時間、発着回数について合意がなされている。その後数年間開催されていなかった懇談会は、2009年9月に活動を再開。2010年4月に3空港の一元管理をめざすとの方向性を盛り込んだ「取りまとめ」を行った。

関西3空港懇談会 これまでのあゆみ

懇談会メンバー(太字は懇談会設立時の初期メンバー)

国土交通省航空局長、国土交通省大阪航空局長、

京都府知事、大阪府知事、兵庫県知事、和歌山県知事、

大阪市長、神戸市長、堺市長、

関経連会長(座長)、大阪商工会議所会頭、神戸商工会議所会頭、

新関西国際空港社長、関西エアポート社長

2005年11月 関西3空港懇談会合意 (3空港の役割分担と運用規制)

- 関西空港は、西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港。国際線の就航は関西空港に限定。
- 伊丹空港は、国内線の基幹空港であり、環境と調和した都市型空港。運用時間7時～21時、1日370回(ジェット枠200回)の発着制限。
- 神戸空港は、神戸市とその周辺の国内航空需要に対応する地方空港。運用時間7時～22時、1日60回(年2万回)の発着制限。

2010年4月 関西3空港懇談会取りまとめ

- 関西空港を首都圏空港に並ぶハブ空港と位置づけ、国による財務構造抜本改善を促進。
- 伊丹空港と神戸空港は、周辺都市の航空需要に対応しつつ関西空港のハブ機能を補完する空港。
- 一元管理により関西3空港を戦略的に広域に最適活用するため、作業部会の設置検討。
- アクセス改善と空港機能の強化。

それから約8年。懇談会開催への機運の高まりを受け、当会は事務局として関係者間の調整を重ね、2018年12月その再開が実現した。2019年5月には通算9回目となる懇談会を開催、新たな「取りまとめ」が合意されている。

今回の懇談会の取りまとめ内容とは

今回の懇談会では、まず「安心・安全の確保が大前提」「短期・中期・長期の時間軸の視点」「各空港の能力と需要をふまえた利用者利便性の視点」「地域との共存・共栄、環境面の配慮を考えることが重要」という4つの原則を示し、この原則をもとに関係者間で議論を行った。「取りまとめ」では、3空港は、世界基準の能力を有

する関西空港を主軸に、各空港の特性を生かした最適活用による、世界・アジアに向けた「関西地域における一つの空港システム」の構築をめざすことなどを基本的な考え方として掲げている。また、めざす姿の実現に向けては、主な主体となる関西エアポートの経営判断を尊重し、その取り組みと連携・協力していくことを基本に、時間軸ごとの取り組みや課題を整理している。

短期での取り組みとして、関西空港は「災害対応力の強化」、伊丹空港は「ターミナル改修等による機能強化や利便性向上」、神戸空港については、需要と航空上の安全性をふまえた国内線発着枠、運用時間の段階的拡大、空港アクセス強化の検討などがあげられている。

また、中期的な取り組みとしては、関西空港については、「旅客処理能力の拡大継続、環境影響調査の検証、将来需要に応じた発着容量の拡張可能性に関する検討」等が、神戸空港については、「国際化を含む空港機能のあり方の検討」があげられている。

さらに、伊丹空港については存続協定等を尊重しながら、地元関係者との対話をふまえた上で、その将来像を議論することなどが課題として整理された。その他、懇談会を今後も年1回程度継続開催し、状況変化に応じて評価検討を行うことや、必要な課題を議論し順次結論を得ることが確認された（「取りまとめ」の詳細な概要は下表参照）。

表 関西3空港懇談会 取りまとめ概要

■ 基本的な考え方	
<ul style="list-style-type: none"> ● 本懇談会の2010年「取りまとめ」後、3空港の一体運営が実現、訪日外国人の劇的な増加等により関西の航空需要は大幅に拡大 大阪・関西万博開催等の好機を逃すことなく、インバウンドの勢いを加速させ、関西全体の発展に繋げていくことが重要 ● 世界基準の能力を有する関西空港を主軸に、各空港の特性を活かした最適活用による、世界・アジアに向けた「関西地域における一つの空港システム」の構築を目指す ● 安全・安心の確保の下、環境面の配慮と各空港の能力と需要を踏まえた利用者利便性・経済性を両立させ、空港と地域の共存・共栄を図る 各空港に関する取組・課題について、時間軸の視点を持ち、短期・中期・長期で整理 ● 3空港の位置づけと役割は基本的に変更しない 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。内陸ネットワークの一層の充実が重要 伊丹空港：国内線の基幹空港、環境と調和した都市型空港 神戸空港：神戸市及びその周辺の航空需要に対応する地方空港、関西空港・伊丹空港を補完する空港 	
■ 今後の取組・課題	
<ul style="list-style-type: none"> ● 関西エアポート社が主な主体となることから、その経営判断を尊重し、その取組と連携・協力していくことを基本に、以下のとおり整理 	
項目	概要
2021年頃までの短期の視点に立った取組	<ul style="list-style-type: none"> ● 関西空港：災害対応力の抜本的強化 ターミナル1リノベーションの着手など国際拠点空港としての一層の機能強化 ● 伊丹空港：ターミナル改修等による機能強化・利便性向上 ● 神戸空港：関空・伊丹を補完し関西の航空需要に適切に対応するため、神戸市及びその周辺とこれを結ぶ地域の航空需要と航空上の安全性を踏まえた国内線発着枠、運用時間の段階的拡大（当面、最大発着回数60回⇒80回/日、運用時間を22時⇒23時まで延長）、空港アクセス強化の検討、プライベートジェットの受入推進（CIQ関係省庁への協力要請等） ● 全体：3空港の災害対応力向上、発災時の3空港相互支援体制などの整備
2025年頃までの中期の視点に立った取組	<ul style="list-style-type: none"> ● 関西空港：旅客処理能力の拡大継続、環境影響調査の検証、将来需要に応じた発着容量の拡張可能性に関する検討、内陸ネットワークのさらなる充実など国際拠点空港としての競争力強化と需要拡大 ● 神戸空港：関空・伊丹を補完する観点から、国際化を含む空港機能のあり方の検討
上記以外の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 伊丹空港：存続協定等を尊重し、地元関係者と対話しながら取組を進めることが重要 運用時間外の発着便や代替着陸便等については、関係者と連携して定時運航率の向上などに取り組み、周辺環境の改善への努力と利用者利便の向上を図る 伊丹空港の将来像については、上記の課題解決を図った上で、存続協定や国の経営統合基本方針、地元の意向、短中期の取組等を踏まえ、また、将来の大幅な需要変動を見据えて、国際便の就航可能性を含めた今後のあり方について、状況に応じて議論する
(その他)	<ul style="list-style-type: none"> ● 関西全体の航空需要拡大、空港アクセスの充実を官民連携して推進。国際イベントへの臨時的対応についてはその時々で議論 ● 懇談会は、今後も適宜継続開催し（原則年1回程度）、状況変化に応じて評価検討を行い、必要な課題を議論し、順次結論を得る

関西3空港で進む取り組み、新たな動き

○関西エアポートによる防災力強化への取り組み

昨年、台風21号により甚大な被害を受け、機能停止に陥った関西空港。

その経験をふまえ、関西エアポートは2019年5月に防災機能強化対策事業計画を策定し、越波防止対策、浸水被害防止対策、排水機能確保対策等を打ち出した。計画では、比較的短期間で対応が可能な対策については同年6月末までに完了させ、さらに護岸や滑走路・誘導路の嵩上げ、電源設備等の地上化のほか、消波ブロックの設置および第1旅客ターミナルビル(T1)周辺地区の擁壁の嵩上げ・延伸といった時間を要するものについても2022年度末までに完了させるとしている(図2)。

この強化対策の実現により、台風21号と同程度の高波が発生した場合にも空港の要所は十分対応できる高さとなる。また万が一、空港島内で浸水が発生した場合でも電源設備を損傷させることなく、空港の早期復旧が可能となる。

○神戸空港の新規就航、増便

懇談会の「取りまとめ」により、神戸空港の発着枠が1日当たり最大60回から80回に増えたことを受け、航空会社に増便や新規就航などの動きが出てきている。

スカイマークは8月より茨城線、長崎線、那覇線を、10月より鹿児島線をそれぞれ1日1便ずつ増便*1している。また、フジドリームエアラインズは新規就航を決め、冬ダイヤより松本線、出雲線*2を1日1便ずつ就航させる予定である。

神戸空港の利便性向上に大きく寄与する新たな路線の就航は、今回の懇談会の大きな成果の一つである。

*1 長崎線、那覇線は10月27日までの期間限定の増便、鹿児島線は10月27日から1便の増便を予定。

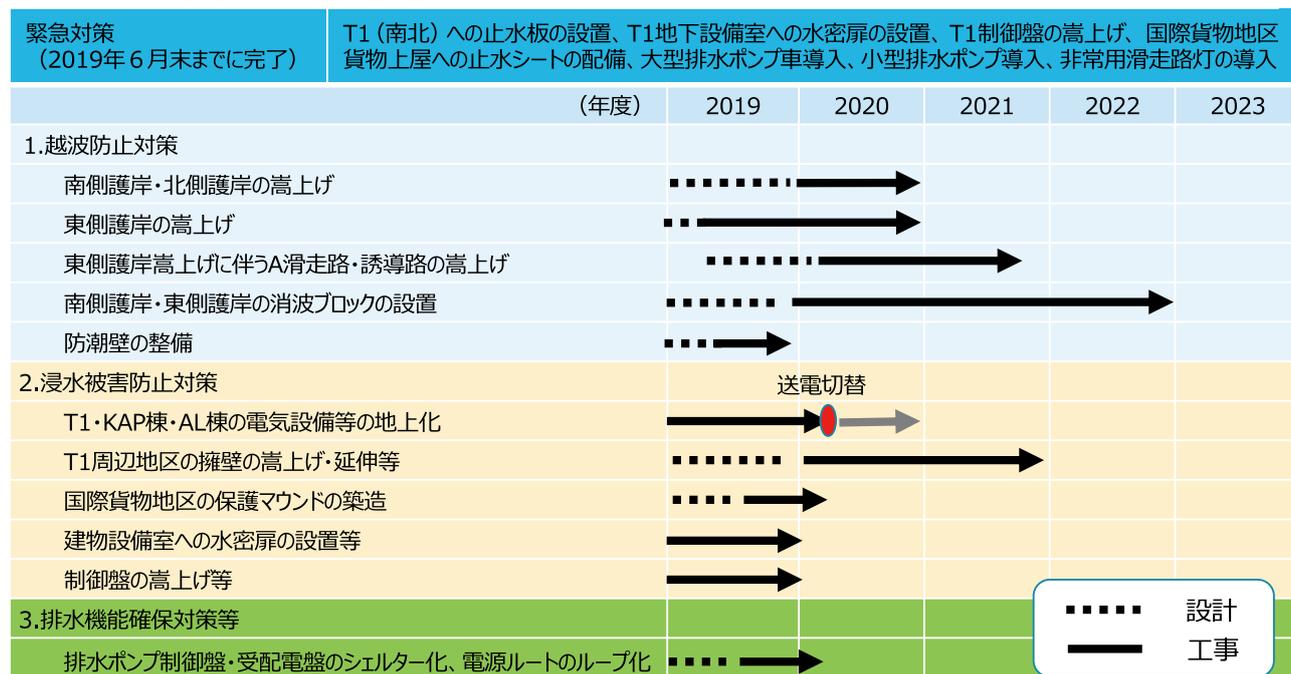
*2 出雲線は10月27日～12月19日の期間限定で2便を運航予定。

さらなる空港機能の強化に向けて

関西の自治体・経済団体が構成され、関西空港の機能強化や利用促進に取り組む関西国際空港全体構想促進協議会(会長：松本正義 関経連会長)が9月18日および19日に実施した政府与党に対する要望活動では、懇談会の「取りまとめ」をふまえ「関西国際空港の将来像や関西3空港懇談会でとりまとめられた容量拡張の可能性の検討については、環境への十分な配慮など、空港と地域の共存共栄を基本に、円滑かつ着実に進むよう、適切な関与と必要な支援をお願いしたい」と求めた。

当会は今後も関西地域全体の発展に寄与するべく、懇談会の運営を事務局として支えていくほか、空港の機能強化に向けた取り組みについてもこれまで同様活動を推進していく。(地域連携部 榎洋明)

図2 防災機能強化対策事業計画 主な事業の実施スケジュール



出所：関西エアポート資料