

第12回関西3空港懇談会 取りまとめ

1 基本的考え方

関西3空港で中軸となる関西国際空港（以下、「関西空港」という）は、新型コロナウイルス感染症の影響からの早期回復を最優先に図りつつ、2025年大阪・関西万博（以下、「2025年万博」という。）やI R計画に代表される関西の成長機会を確実に捉えるとともに、2020年代後半に年間100万回の発着容量確保を目指す首都圏空港との競争力を確保する観点からも、今後の容量拡張が極めて重要である。

一方、神戸空港については、関西の成長の一翼を担う観点より、歴史的経緯に十分配慮しつつ、関西空港・伊丹空港を補完する空港として、効果的に活用していく必要がある。

このような認識の下、今後の関西の成長を確実に支え、かつ日本経済の発展に寄与するため、関西3空港懇談会（以下、「本懇談会」という。）としては、2030年前後を目途に、3空港全体で年間50万回の容量確保を目指すこととし、第9回取りまとめを基本として、その「中期の視点に立った取組」等について以下のとおり進めることとする。

2 関西空港の容量拡張

- ① 現在、関西空港は新型コロナウイルス感染症の影響による需要消失からゆっくりと回復が始まっているものの、本格回復に至るまでには暫く時間を要すると考えられる。関西としては、一刻も早い関西空港の復活と更なる成長に向け、国内の観光・ビジネス需要の回復、水際対策の緩和タイミングに併せた速やかなインバウンド回復策の展開などに、一致協力して取り組むこととする。
- ② 2025年万博後においても、観光・MICE、国際ビジネス等の振興・育成に取り組みつつ、国内外諸都市との航空ネットワークの拡充に努め、長期的な視点で、関西と関西空港の一段の成長を図っていくことが重要である。このような認識の下、本懇談会は、先般公表された「関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会」（以下、「調査委員会」という。）の中間報告を踏まえ、成長目標として、2030年代前半を目途に、年間発着回数30万回の実現を目指すこととする。
- ③ 空港処理能力については、現在、関西エアポート株式会社が、国と新関西国

際空港株式会社の支援を受け、第1ターミナルの大規模改修を進めている。それにより2025年万博開催時には、国際線旅客処理能力を2018年度と比較して約1.5倍となる年間3,000万人に向上させる見込みである。一方、現空域を前提とした航空機処理能力については、今般、国からあらためて、1時間あたり最大46回が示されたところである。しかしながら、調査委員会中間報告によると、2025年度の年間発着回数予測は、24.3万回と環境影響評価の前提である年間発着回数23万回を超えており、その際のピーク需要も1時間あたり最大60回に達すると予想されることから、現状では、2025年万博需要に十分対応できない可能性がある。

- ④ このような認識の下、本懇談会としては、2025年万博に向けた万全の受入れ体制を整えるとともに、併せて、上記②に掲げた年間発着回数30万回の実現に必要な能力を確保するため、2025年万博までに、1時間あたりの処理能力を概ね60回に引き上げることを目指すこととする。

3 神戸空港のあり方

- ① 現在の神戸空港は、2019年に1日80回に拡大した発着枠を翌年には使いきるなど、着実な需要の伸びが見込まれる一方、ターミナルビルの処理能力については、ほぼ限界に達している。また、空港アクセスについては、道路整備が順調に進みつつあるため、今後は主に兵庫県内の広域的な交通ネットワーク網の確保が重要となる。プライベートジェットについては、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用は低迷しているが、将来需要は旺盛と考えられ、一層の取組みが必要である。
- ② 今後の神戸空港について、本懇談会としては、関西の成長の一翼を担う観点より、歴史的経緯に十分配慮しつつ、関西空港・伊丹空港を補完する空港として、効果的に活用することとする。その際特に、神戸市以西の新たな市場開拓等に積極的に取り組み、関西3空港の需要拡大に貢献することとする。
- ③ 国内線については、これまでの実績や航空会社のニーズを踏まえ、1日の最大発着回数を現在の80回から120回に拡大する。時期については、現在のターミナル処理能力がほぼ限界にあることから、今後の需要動向を見ながら、2025年万博への対応も視野に入れつつ、新たに整備が見込まれる国内線ターミナルの運用開始時を基本とする。
- ④ 国際線については、新たな市場開拓と需要創出の可能性を踏まえ、将来における国際定期便の運用を可能とする。時期については、まずは、関西空港の本格回復の取組みを進め、成長軌道への復帰を果たすことが必要であり、また、現在の神戸空港のターミナルでは国際定期便を受け入れられる状況ではないことから、今後検討される国際線ターミナルの運用開始や関西空港の混

雑化が予想される 2030 年前後を基本とする。規模については、需要動向や関西空港への影響を見ながら、順次拡大し、1日の最大発着回数は40回とする。なお、国際チャーター便については、関西空港を補完する観点から、現在の規制を見直し、航空会社や地域のニーズを踏まえた上で、2025年万博開催時からの運用を可能とする。

- ⑤ 運用時間については、航空需要などを踏まえ、引続き検討するものとする。
- ⑥ 上記③、④、⑤の具体化にあたっては、その時の社会経済情勢や航空会社のニーズ等を踏まえ、運営主体の関西エアポートグループの経営判断を尊重し、実施されることとする。

4 今後の進め方など

- ① 上記2と3を実現するため、本懇談会は、「公害のない空港」という海上空港の基本理念を最大限尊重しつつ、国に対し、現在の飛行経路の見直しについて検討するよう要請することとする。なお、国による検討にあたっては、安全性や合理性はもとより、地域の実情を十分考慮し、必要最小限の範囲で見直すこと、さらには、技術的観点からの必要性等についても十分な説明がなされること、などを求めることとする。
- ② 上記①の検討結果が本懇談会に示されたのちは、環境面での検証を行った上で、地域の理解を得ることを基本に、2025年万博までに、地元としての見解を取りまとめるものとする。そのため、関係者においては、緊密に連携・協力し、地域との調整や必要な取組みを進めることとする。特に、空港と地域社会の双方が共に発展することが重要であることから、関係者は、まず、2025年万博までを目標に、地元と連携した観光振興策等を検討・推進することとし、その後の進め方については、今後検討する。
- ③ 2025年万博を経て、関西空港、神戸空港が成長軌道に乗ったのちは、長期の視点を持って、さらなる将来のあり方を議論する。
- ④ 伊丹空港についても、上記③とともに、2019年の本懇談会取りまとめに基づき、今後のあり方について必要な議論を行うものとする。
- ⑤ 懇談会は今後も適宜継続開催し(原則年1回程度)、関係者の連携・協力のもと、その時々状況変化に応じて評価検討を行い、必要な課題について議論し、順次結論を得る。

以上