

# 新空港計画への対応

## ●空港計画とともに歩んだ10年

平成6年(1994)9月4日午前零時、世界で初めての本格的海上空港、関西国際空港が開港した。この日、国際、国内便あわせて228便が新しい空港に発着した。

構想から四半世紀、関西が待望し続けた本格的24時間国際空港が“テイクオフ”。国際都市大阪の21世紀に向けた新しい幕開けでもあった。

南海二世紀に入って10年間は、関西国際空港計画の進捗とともにあったといっても言い過ぎではない。新空港が南海沿線の泉州沖に建設されたことに加え、新空港の開港は当社が鉄道事業を中核とし地域に密着した「総合生活企業」に飛躍する大きな契機となる。そこで章を改めて、関西国際空港と南海の歩みを振り返ってみる。

## ●民活導入の国家プロジェクト

関西に第二の国際空港を、という地元の要望は昭和40年代に入って急速に高まった。

こうした声を受けて運輸省は昭和43年(1968)、大阪湾内など8箇所で行った新しい空港候補地調査を開始。航空審議会の2度にわたる答申を経て、昭和59年(1984)、関西国際空港は国家プロジェクトとして第1期計画が関西国際空港関係関係会議で了承され、着工への意思決定がなされた。

第1期計画によると、「関西国際空港は泉州沖5<sup>キロ</sup>の海上に、埋め立て工法によって総面積511<sup>ヘクタール</sup>の空港島を造成、24時間運用可能な国際空港として建設。開港時の滑走路は3,500<sup>メートル</sup>1本、離発着回数年間16万回(能力)、利用旅客数年間見込み3,070万人、空港事業費1兆円、開港目標は昭和68年(1993)3月」とされた。

新空港はわが国初の民間活力

木技術の粋を集めた難工事であった。

平成3年(1991)5月には建築家レンゾ・ピアノ氏を設計に起用した斬新な旅客ターミナルビルの建設も始まった。空港島の埋め立ては同年末に工事が完了、さらに平成6年6月までにターミナルビル、滑走路などの空港基本施設もすべて完成した。泉州沖に巨大な関西国際空港の埋



埋立が進捗する関西国際空港(平成3年2月)

を導入した点でも画期的なプロジェクトである。このため昭和59年10月、法律に基づいて、事業主体となる「関西国際空港株式会社」(空港会社)が設立された。

空港島の造成工事は昭和62年から開始された。大阪市の中心部がすっぽり入るほどの広大な埋め立てだけに1億8,000万立方<sup>メートル</sup>の土砂が使われ、軟弱地盤を克服するためにわが国の最新土

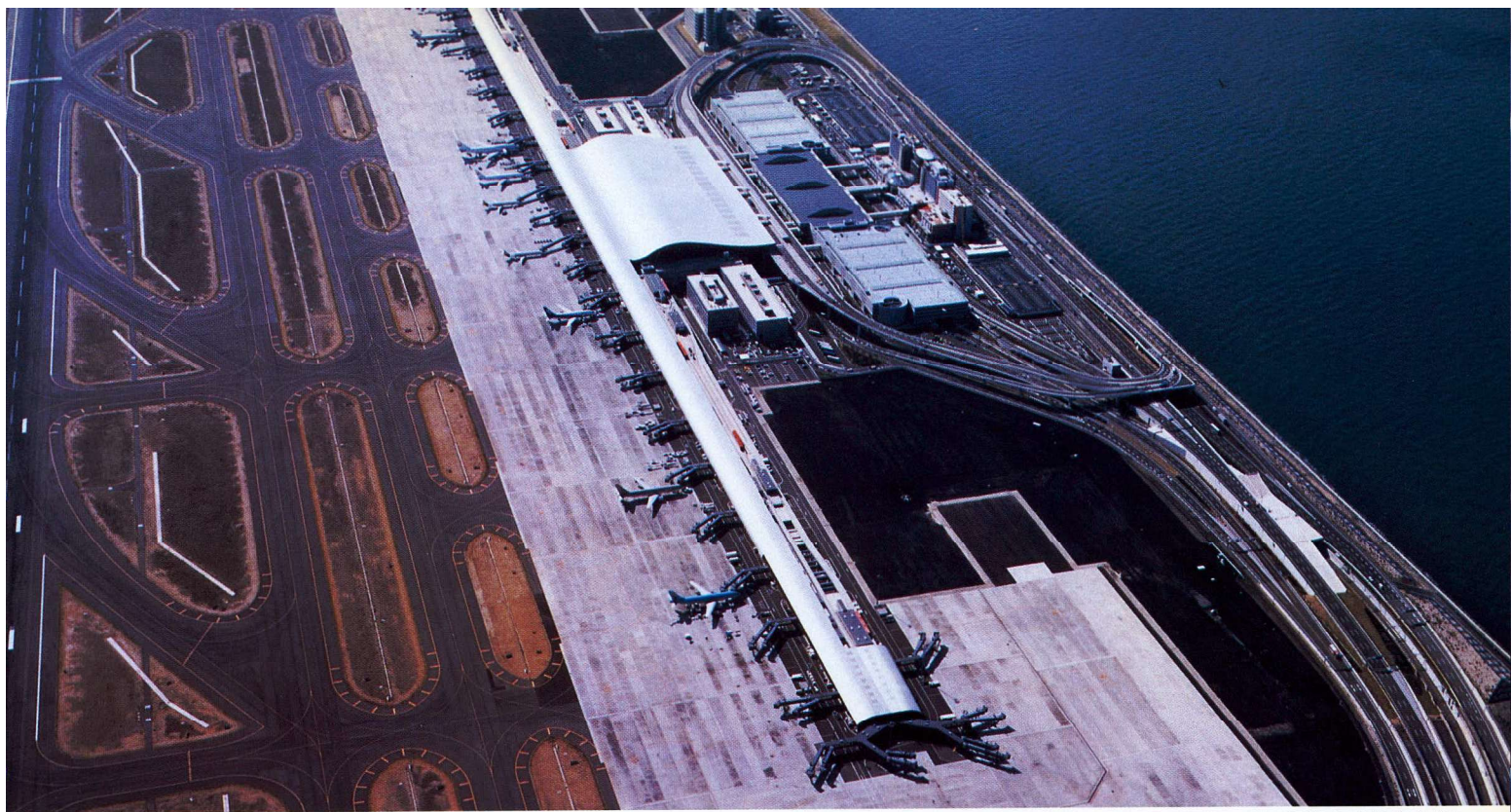
立が見せたのである。

## ●調査・研究から空港会社への出資

このような関西国際空港計画の進展は当社に大きな変化をも



関西国際空港建設の着工を報じる新聞(昭和62年1月)



開港した関西国際空港（写真提供・関西国際空港株式会社）



建設途上の空港連絡橋（平成3年2月）

たらずのものであった。泉州地域を沿線に持つ当社は、当然ながら新空港の鉄道アクセスの中核を担うことになるからである。また、新空港は北大阪地域に比べて、「北高南低」といわれた南大阪地域の開発の立ち遅れを取り戻し、難波を中心とする南大阪の活性化に大きなはずみとなる。

こうしたことから当社は、新空港の構想当初から積極的に対応してきた。組織的な取り組みとしては、まず航空審議会の第1次答申が発表された昭和49年

(1974)、関係部局を集めて「関西新空港問題研究会」を発足させた。

昭和52年にはグループのシンクタンクである南海道総合研究所に「関西新空港問題委員会」を設置した。さらに55年「南海電鉄グループ関西新空港協議会」を結成して、グループをあげて取り組む体制を整えた。

これら組織で幅広い情報収集を行う一方、関西における新空港計画の研究機関である大阪科学技術センター、財団法人関西

空港調査会、その他の企業グループの研究会などに積極的に参加した。

ただ、これまでの段階の活動は、新空港問題の情報収集、研究・調査が中心であったが、計画が次第に具体化してくるに伴い、もっと本格的な組織対応を確立する必要が高まった。

そこで昭和58年、新空港を担当する専属部門として「関西新空港対策室」を設置した。対策室は情報収集や、空港アクセス計画の推進、関連事業の検討、関係官庁との協議、折衝などの業務を担った。

空港会社の設立時には当社も出資した。同社の資本金は当初51億円、最終的には1,200億円が予定された。このうち、三分の二の800億円を国が出資、残り三分の一の400億円を地元自治体と民間企業が負担した。当社は民間の一員として、当社に対し3億円の出資を予約し、設立時には2,200万円を出資した。

# 空港連絡鉄道の建設

## ●南海ルート決定

関西国際空港建設の泉州沖構想が打ち出されて以来、当社は早くから空港問題、空港対策などについて組織的に調査研究を続けてきた。このような動きの中で、昭和60年(1985)7月、近畿運輸局から大阪府に「関西国際空港への鉄道アクセス」についての都市計画原案が提示された。

それによると、鉄道アクセスは南海と国鉄(現JR)がそれぞれ直通電車を運行し、南海ルートは泉佐野駅から新空港対岸の前島(現りんくうタウン)駅を経由して空港(現関西空港)駅に至る8.8<sup>キロ</sup>と示されており、難波～空港間42.8<sup>キロ</sup>は、空港アクセスの中で大阪都心からの最短ルートとなる。

国鉄ルートは阪和線日根野駅から前島駅経由で空港駅に至る11.2<sup>キロ</sup>で、新大阪～空港間(60.5<sup>キロ</sup>)を直通で運行する計画である。両ルートが通る前島～空港間には全長3.75<sup>キロ</sup>の鉄道・道路併用の連絡橋をつくることになった。

同年12月、政府の関係閣僚会議で決定した「関西国際空港関連施設整備大綱」において、高速道路などとともに、南海と国鉄の2ルートの空港連絡鉄道を整備することが決定した。

翌昭和61年1月、国鉄ルート



南海分岐線の建設工事(平成4年10月)

の日根野～前島間及び両ルートの分岐線が乗り入れる前島～空港間の鉄道事業主体は未決定のまま、大阪府の都市計画が正式決定した。当時国鉄の分割民営化が論議されていたことから、国鉄ルートは事業主体が決まらず、このため南海ルートの免許申請はしばらく足踏みを余儀なくされた。

同年10月になって日根野～空港間の事業主体を空港会社とすることが正式に決まったことを受けて、同年12月、南海ルートの泉佐野～前島間(1.9<sup>キロ</sup>)の鉄道敷設免許を運輸省に申請した。南海として初めて公式に鉄道アクセスの事業主体に名乗りをあげたのである。

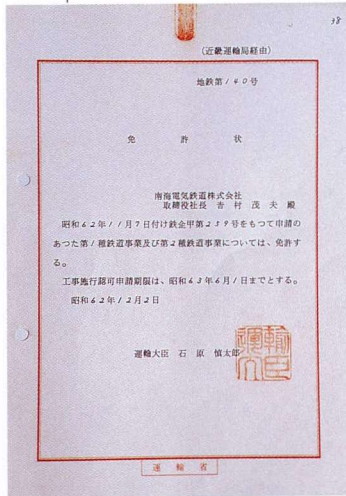
その後、昭和62年(1987)4月の鉄道事業法施行に伴い、11月に同法に基づく内容に変更し申請した。南海ルートのうち、当

社が建設し運行を行う泉佐野～前島間は第1種鉄道事業であり、前島～空港間(6.9<sup>キロ</sup>)は空港会社が建設し、当社が借り受けて乗り入れる第2種鉄道事業として申請した。

この各申請に対し、昭和62年12月運輸省から事業免許が下り、続いて工事施行認可(土木、軌道関係)を取得して、翌63年いよいよ空港連絡鉄道南海分岐線の建設がスタートすることになった。



空港連絡鉄道南海分岐線平面図



南海分岐線の事業免許状  
(昭和62年12月取得)



空港連絡鉄道開業祝賀会で挨拶する川勝社長

●用地買収を開始

昭和63年(1988)4月から用地買収に取りかかった。空港連絡鉄道南海分岐線の建設にかかる総買収面積は約29,000平方メートル、このうち分岐点～前島間の面積は20,000平方メートルであった。

当時はバブル経済による、地価高騰期に当たっていたが、開業に必要な用地買収は平成4年度までに完了することができた。

●建設工事に着手

平成3年(1991)3月25日、工事の安全祈願祭が執り行われ、念願の空港連絡鉄道南海分岐線の建設工事に着手した。

一方、南海、JR両ルート、

(1987)にスタート。平成3年5月に架設が完了した。対岸りんくうタウンと空港島が初めてつながったのである。全長3.75キロ、鉄道・道路併用橋としては世界一の長さを誇り、トラス橋(2.7キロ)の部分も日本最長となった。

昭和62年(1987)12月に免許・工事施行認可を取得した空港連絡鉄道南海分岐線の建設工事は準備工事から本体土木工事に順次進行したが、空港開港時までに鉄道を開業しなければならないという工期の制約に加え、同時に施行していた空港連絡道路工事との調整をせねばならなかったため、施工にはさまざまな工夫をこらす必要があった。平成5年度からは前島駅の建築工事にも着手した。

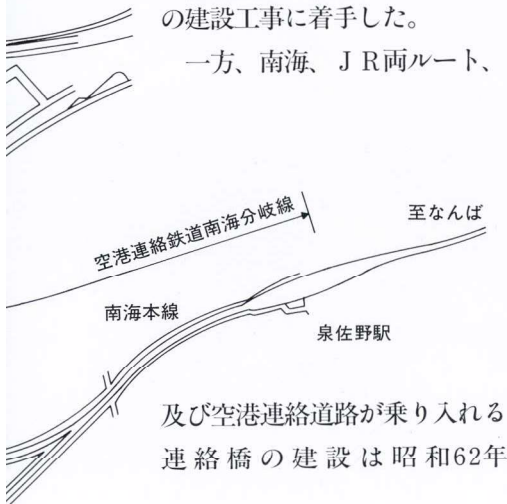
5年(1993)12月には、関西国際空港が6年9月4日に開港することが正式に決まった。

平成6年1月、全線のレールがつながり、空港会社、JR西日本と合同で締結式が行われた。

3月からは試運転が開始され、新線の駅名も前島駅が「りんくうタウン」、空港駅が「関西空港」と決まった。駅施設の工事を終えた6月7日、空港連絡鉄道(空港線)は待望の竣工を迎えた。

空港線は開港に先立って、6月15日、営業運転を開始した。開港前の運行を開始したのは空港従業員など関係者の便宜を図るためであったが、当日は開港間近の関西国際空港を一目見ようという一般客も多数つめかけ、鉄道アクセスに対する関心の高さがうかがえた。

開業を記念する式典と祝賀会が空港会社、JR西日本、当社の主催で開催された。開業式典は完成した関西空港駅で行われ、祝賀会は南海サウスタワーホテル大阪に会場を移し、二見伸明運輸大臣(代理)、中川和雄大阪府知事、川上哲郎関西経済連合会会長など各界関係者約1,000人が念願の鉄道アクセスの出発を祝った。



# アクセスなど関連プロジェクトを推進

## ●鉄道アクセスの整備

### 1) 空港まで29分

平成2年(1990)12月、関西国際空港の開港時期が6年夏頃と決定し、空港連絡鉄道の建設工事も着々と進行する中で、当社は5年2月、鉄道アクセス輸送計画を発表した。

同計画を進めるにあたって、大阪都心と空港を直結する最短の鉄道アクセスとして、スピード、利便性をアピールできる輸送ダイヤを設定した。

基本的には難波～関西空港間(42.8<sup>キロ</sup>)で片道1時間当たり特急2本、急行3本を運行。空港特急は全席座席指定とし、うち1本は難波～関西空港間をノンストップの29分で結び、もう1本は特急停車駅に停車して34分で運行するダイヤとした。

この計画に基づいて、新たに空港特急車両36両と一般車両(1000系)22両が新造された。

### 2) 空港特急「ラピート」

空港連絡鉄道のための新しい空港特急は「空港アクセスを担う南海」をイメージするシンボルとして、デザイン、車内設備など、これまでにない斬新な発想で新造された。

キーワードは空港への「アクセスロビー」とし、スピード、利便性に加えて、出発した時から快適な気分を味わえる居住性

を追求している。

空港特急の外観デザインは、前頭形状を航空機を思わせる丸みとシャープな線で構成し、スピードと力強さを表現。客室の窓も列車と航空機のイメージを融合した楕円形とした。カラーには、海上空港にふさわしく輝きのある海のような深いブルー(ブルーマイカ)を採用した。車両は1編成6両、座席数252席で、うち2両にはゆったりくつろげる3列のスーパーシートを設けた。大型手荷物が通りやすい通路や広い収納スペースも特徴である。

このラピートと空港アクセス用一般車両の新造を契機に、特急車両の居住性向上と通勤車両の輸送力向上のため、従来2,744<sup>ミリ</sup>であった車両限界幅を2,850

<sup>ミリ</sup>に拡張した。

この空港特急については愛称を広く公募した。32,000通もの応募の中から選ばれたのが「ラピート」であった。ラピートはドイツ語の「Rapid」で速いを意味し、その発音の響きのよさを、世界共通の普遍性を持つ発音記号によりrapittと表示することになった。空港特急の迅速性を表すには最もふさわしいネーミングであった。

ラピートは最短アクセスとしての利便性に加え、そのユニークなスタイルが高い評価を受け、開港3か月余(9月4日～12月6日)でご利用客が100万人を突破、予想を大きく上回る滑り出しとなった。また、平成7年9月には鉄道友の会「ブルーリボン賞」を受賞した。



多数の報道関係者が出席した鉄道アクセス輸送計画の記者会見風景(平成5年2月)



空港特急ラビート出発式（平成6年9月）

### 3) なんばCATの設置

鉄道アクセス整備の一環として、難波駅の改修を行った。

難波駅改修は、関西国際空港のゲートウェイ（出入口）となる同駅に、その役目にふさわしい利便性と国際化・情報化機能を与えることを目的としたが、最大のポイントは、「なんばCAT（シティエアーミナル）」の設置であった。

「なんばCAT」には、空港で搭乗手続きをしなくても、難波駅ですまさせておけば、大型手荷物から解放されてそのまま飛行機に乗り込めるチェックイン機能やハンドリングサービス機能、フライト情報を伝えるコーナーなどを新設。同駅が「空港の第

2ロビー」として生まれ変わるようになった。

CATの整備を中心とする難波駅の改修工事には平成5年（1993）4月から取りかかった。CATは2階中央口コンコースに設置され、JALチェックインカウンターや航空券予約発売所、手荷物一時預かり所、VIPルーム、さらに各種旅行商品の予約発売や旅客案内などを行う総合サービスセンターを新設した。

難波駅9番のりばは、空港特急専用のりばとして整備改造、待合室、CAT手荷物荷捌場などを設けたほか、2階コンコースと専用ホームを結ぶエスカレーターを増設した。さらに、同駅1階北口から「なんばCAT」に



建造中のラビート（平成5年9月）

向かう旅客のために、シースルーエスカレーターも増設された。

旅客への情報サービスとしては、昭和60年（1985）末から運用を始めた「NANNET」に続き、LED（発光ダイオード）を用いた大画面表示装置「NANA」を平成4年11月から同駅3階コン

コースで運用する一方、「サザン」をはじめとする特急車内でもニュースなどの情報サービスを始めた。そして、新たに開発したフライト情報システムにより、関西空港の当日便離発着スケジュールをリアルタイムに表示する「フライト情報表示装置」を、2階コンコースと9番のりば待合室の2個所に設置した。

また、2階コンコースには、なんばCATのシンボルとして直径2.4mの地球儀に12台の画面を内蔵し、多彩な映像情報を提供するモニュメント「地球」を設置した。

従来の施設についても、外国人が利用しやすいように、英語、中国語など外国語表示の案内サインを各所に配置した。

改修工事は平成6年(1994)6月9日に完了。同日吉村会長、川勝社長はじめ、空港関係者など約60人が出席して竣工式が行われた。

#### ●道路アクセスの整備

空港アクセスの中で鉄道アクセスとならんで重要な位置を占めるのが道路アクセスである。空港周辺地域をバス事業の営業基盤としてきた当社としては、バスを核とした道路アクセスの確立は当然の使命であり、空港関連プロジェクトの最重要課題のひとつであった。

空港関連のバス事業では、まず、開港前に空港建設にあたる関係者のためのバス輸送が行われた。

平成3年(1991)4月から6年4月まで空港建設従業員を泉大津などの港から空港島まで運ぶ海上輸送が行われたが、この間、南海観光バスなどグループ会社とともに空港内の連絡や宿舎・駐車場とフェリー発着場を連絡するバス輸送を行い、空港連絡橋開通後は、空港業務従事者、

訓練要員などの輸送にあたった。

平成6年9月の開港後はリムジンバスと、周辺地域と空港を結ぶ乗合バスの両面からバスアクセスを展開した。

空港リムジンバスについては、近畿圏の鉄道・バス会社との共同運行と当社直営の二種類がある。平成3年4月、当社と航空3社が「関西空港交通株式会社」(KATE)を設立し、開港に伴い、近畿圏主要都市と空港を結ぶ計11路線が運行されることになっ



空港特急「ラピート」



エアポートリムジン「Sorae」



難波駅改修工事が竣工し、なんばCAT(シティエターミナル)をお披露目。2階のフライト情報表示装置前で(平成6年6月)

た。当社直営のリムジンバスは一般公募によって決まった「Sorae」の愛称で、泉北ニュータウンと空港を直結する路線を新設した。

乗合バスについては、空港島内を運行する3路線と、対岸地域と空港を結ぶ空港・りんくうタウン線を新設したほか、平成7年3月には空港・泉佐野線循環システムを新設し運行を始めた。

#### ●海上アクセスの整備

空港輸送としての海上アクセスは、当社グループ会社の「株式会社えあぼーと あわじあくあらいん」(旧 深日海運)が、平成6年(1994)9月の開港日にあわせて高速旅客船を運航することになった。同社は、洲本・津名～空港間を南海エアポート淡路ラインとして運航している。



海上アクセスの高速旅客船「あぼろーん」(左)と「あるてみす」(右)

#### ●幅広い空港関連プロジェクト

関西国際空港の開港は、当社及び当社グループが大きく発展していくためのチャンスである。

開港に併せ、旅客ターミナルビルでカフェレストラン「Café Nankai」を開業したのをはじめ、りんくうゲートタワービル北棟では、フィットネスクラブの展

開計画を進めている。また、りんくうタウンの流通・製造・加工ゾーンにおいて、航空貨物取扱基地となるりんくう国際物流センターの工事着手に向けて諸準備を整えているなど、空港島やりんくうタウンでの新たな事業を効率的に展開し、事業基盤の強化・拡充をめざしている。