

## 「空港の設置及び管理に関する基本方針」の策定にあたって

兵庫県

## 1 兵庫県が考える関西3空港の目指すべき姿

## 1) 関西の将来の航空需要と空港整備

## 関西が持つ交流ポテンシャル

- ・関西（2府4県）は、人口約2,100万人を擁し、域内GDPは80兆円と首都圏に次ぐ大きな経済圏を形成し、商品販売額や輸出入取扱高等では、首都圏と関西圏で全国の概ね6割を占めるなど、国内経済の拠点として、首都圏と共に日本をリードしている。
- ・今後、大阪湾ベイエリアでの液晶パネルやプラズマディスプレイ（尼崎、姫路、堺）などの世界トップクラスのハイテク工場や、スーパーコンピュータ（神戸）やX線自由電子レーザー（播磨科学公園都市）などの研究開発施設の建設による産業集積などにより、より一層の成長が見込まれる。
- ・また、観光、文化面においても、大阪、京都、奈良といった世界に誇る観光都市や、姫路城、紀伊山地の霊場と参詣道など国内14件の世界遺産のうち5件が関西にあるなど、来訪の魅力が多数存在し、年間概ね4億6千万人（内外国人437万人）もの観光入り込み客がある。
- ・さらに、コンベンション施設が充実している関西では、全国の国際会議の約3割が開催されており、様々な分野の英知が集まり、発信されている。

## 関西の将来の航空需要

- ・成長が見込まれる関西経済や観光、文化でのポテンシャルから、今後アジア近隣諸国との交流の増大などにより、関西の航空需要は、平成19年6月の航空分科会の参考資料では、10年後には旅客数4,300万人、発着回数32万回に伸びると予想されており、関西と日本のさらなる発展のためには、この航空需要に的確に対応する必要がある。

## 関西の空港の整備状況（滑走路）

- ・世界の主要都市圏においては、人口約1,300万人のロンドン滑走路が6本（うち3,000m級4本）人口約1,200万人のパリは7本（うち3,000m級4本）人口約2,900万人のニューヨークは9本（うち3,000m級5本）整備されている。
- ・一方、人口約2,100万人を擁し、高い地域ポテンシャルを持つ関西には滑走路が5本（3,000m級3本）しかなく、将来の航空需要を考えた場合、これら5本の滑走路の有効活用を図り、最適運用により増大する航空需要に対応していく必要があると考える。

## 2) 関西3空港の目指すべき姿（3空港の最適運用）

関西3空港の現在の配置は、大阪南部と和歌山に近く完全24時間運用で3,000m級滑走路を2本持つ関西国際空港、京阪神都市圏の中心に位置し、1時間利用圏域人口が約1,500万人の大阪国際空港、兵庫県の中心都市、神戸に位置し同じく圏域人口が約1,000万人の神戸空港の3空港がバランス良く配置されている。

このため、関西が持つ経済力や観光資源などのポテンシャルを最大限に発揮するためには、利用者ニーズ、空港施設の状況、環境への配慮等を踏まえた上で、これまでの運用に捕らわれない最適な路線配置による3空港の最適運用を図ることが、関西の航空需要にとって必要かつ合理的であり、関西3空港の目指すべき姿であると考え。

#### (国際線の運用)

- ・国際線は、3,000m級滑走路を2本持ち、完全24時間運用である関西国際空港が国際線の拠点空港として、主に長距離国際線に対応することとする。
- ・大阪国際空港と神戸空港は、環境への配慮や滑走路長などから、ビジネス需要の旺盛な東南アジア等との主要な近距離国際線の一部を分担することとする。

#### (国内線の運用)

- ・国内線は、各空港の利用者ニーズに沿った最適な路線配置を行うこととし、大阪国際空港は国内基幹空港、神戸空港は神戸とその周辺地域の需要に対応、関西国際空港は際内乗り継ぎと空港周辺地域の需要に対応することとする。
- しかしながら、現在、関西国際空港の発着回数を確保するために、大阪国際空港での長距離国内便と国際チャーター便の運用制限や神戸空港での国際チャーター便の運用制限を行った結果、今回の航空事業者による減便のなかに大阪国際空港から関西国際空港へ移された長距離国内便が多く含まれており、このまま運用制限が続けば、関西全体の航空需要が低迷し、ひいては関西経済の低迷につながる恐れがある。

### 3) 最適運用実現のための必要条件

#### 関西国際空港の国際競争力の強化

- ・アジア各国との間で航空事業者や便数の制約を無くし、国際拠点空港としてふさわしい路線の開設や増便が実現できるよう、航空自由化(アジア・オープンスカイ)による戦略的な国際航空ネットワークの構築をさらに推進する必要がある。
- ・また、関西国際空港は、騒音等の環境問題を避けるため、海上空港建設の形式を採ったことにより巨額の建設費が必要となり、事業主体となった関西国際空港株式会社は、多大な有利子債務(約1兆1,000億円)を負っている。このことが、高額な着陸料の設定に繋がり、関西国際空港の競争力を低下させている。
- ・この課題に対して、関西国際空港株式会社の自助努力だけでなく、過大な有利子債務を政策的措置により軽減し、高コストの財務構造を抜本的に改善して、国内外の空港と同等の競争条件を整備する必要がある。

#### 大阪国際空港の運用制限の見直し

- ・アクセス利便の良さから利用者ニーズが高く、空港運用収益が大きい大阪国際空港の有効活用を図るため、現在設けられている長距離国内便や国際チャーター便の運用制限を見直し、利用者ニーズに沿った最適運用を行う必要がある。
- ・なお、運用にあたっては、内陸空港として引き続き緑地整備などの環境と安全の確保に十分な配慮が必要である。

### 神戸空港の運用制限の見直し

- ・国際観光都市としても知名度の高い神戸への観光や国際ビジネスなどの航空需要に対応するため、空港管制の高度化を図り、飛行ルートが多様化による発着枠の拡大や運用時間の延長など、空港の利活用をさらに促進するとともに、国際チャーター便やビジネスジェットなどの需要にも対応する。

#### 4) 目指すべき姿に向けた取り組み（一元管理・運営）

- ・関西3空港の目指すべき姿を実現するためには、バイエリアに近接して配置されている3空港を一つの空港として一元管理・運営することが合理的であると考えます。
- ・一元管理・運営により、各空港で利用者ニーズを最優先に考えた路線配分を行うことで、3空港の最適運用が可能となる。
- ・この関西3空港の一元管理・運営については、現在、関西2府8県、政令市、経済団体で構成する関西広域機構が設立の準備を進めている関西広域連合（仮称）において検討を行うこととしており、一元管理・運営のあり方については、国と関西国際空港株式会社を含め十分な議論を行い、実現に向けて取り組むことが適切であると考えています。

## 2 関西3空港の当面の課題

関西3空港の役割分担を基本とした上で、さらに利用者利便の向上を目指した最適運用を行うためには、環境上の課題などの各空港の特徴に配慮しながら、各空港の機能を十分に発揮できるよう検討する必要があります。特に、大阪国際空港と神戸空港で行われている長距離国内便や国際チャーター便の運用制限は、国内の他の空港で行われていない制限であり、利用者ニーズに応えるために、早期の見直しが必要である。

### 関西国際空港の活性化と利用促進に向けた取り組み

- ・関西国際空港と大阪国際空港のアクセス利便性向上を図り、国内外の有機的な路線設定による空港群として活用するためにも、名神高速道路と阪神高速湾岸線を結ぶ名神湾岸連絡線の早期整備が必要である。
- ・また、関西国際空港への神戸方面からのアクセス利便の向上を図るため、関西国際空港と神戸空港との間で運航している海上アクセスの利便性向上に取り組んでいるところであり、第2ターミナルビルへの直接乗り入れ実現を図る。
- ・関西国際空港の国際拠点性を高めるため、エアポートプロモーション活動を引き続き行い、就航路線の充実を図る。

### 大阪国際空港の運用制限の緩和と周辺対策

- ・現在行われている長距離国内便の運用制限などにより、大阪国際空港の利用者は平成16年度の1,950万人から平成19年度には1,600万人と大幅に減少しており、この運用制限を緩和して、利用者ニーズに沿った運用を行い、空港の持つポテンシャルを有効に活用する必要があります。
- ・そのためには、370回/日の発着枠の中で、ジェット便のダウンサイジングによる効率化や、プロップ機からの転換を進めるため、低騒音のリージョナルジェット機枠を拡大し、地方路線の活性化と利便性向上を図る。

- ・また、空港周辺地域と海外姉妹都市との交流や修学旅行を始めとする地域に根ざした交流活動に利用する国際チャーター便については、大阪国際空港周辺地域の利用者利便を確保するために、現在行われている運用制限を見直すべきである。
- ・大阪国際空港周辺地域において、環境対策のために生じた川西市などの移転跡地については、良好な都市環境を確保するため、行政主導による都市再開発を推進するとともに、豊中市域の緑地整備についても早期に完成を図る必要がある。

#### 神戸空港を活用したまちづくりに向けた取り組み

- ・市が進める医療産業都市、観光交流都市、情報文化都市づくりにおいて、輸送、移動、交流の窓口として空港は重要な都市装置であり、空港のさらなる活用によるまちづくりの促進のため、神戸空港の運用時間の延長や発着枠の拡大が必要である。
- ・また、国際貿易港都や医療産業都市構想の推進などによる国際ビジネス需要に対応するため、国際ビジネスジェットを神戸空港で積極的に受け入れができるようにする必要がある。

### 3 コウノトリ但馬空港について

#### 空港を活用した地域づくり

- ・コウノトリ但馬空港は、高速交通の空白地域解消のために整備された通勤型空港であり、現在大阪国際空港と朝夕2往復の定期便が運航され、年間3万人弱（搭乗率約60%）が観光、ビジネスなどの目的に利用しているが、当該地域では、コウノトリの自然放鳥や城崎温泉などの豊かな観光資源を地域作りにおいて十分活用するため、多くの来訪者が期待できる首都圏との交流による活性化が必要である。
- ・このため、但馬地域と首都圏とを短時間で結ぶことができる航空機の活用が最も効率的で有利であることから、羽田空港との直行便の実現を目指している。

#### 通勤型航空の必要性

- ・主に離島路線など、生活に密着した利用がなされてきた通勤型航空は、利用者ニーズの多様化・高度化に伴い、地方都市間の少量・多頻度化によるサービス向上にも重要な役割を果たすようになってきたところである。今後は、地方都市の空港から首都圏へのミニマムアクセスを確保するため、プロップ機や小型機による羽田への乗り入れを可能とし、通勤型航空の活性化を図る必要があると考える。

#### 羽田空港への乗り入れ

- ・地方都市の活性化による国土の均衡ある発展を図る観点から、羽田空港の4本目の滑走路整備による容量拡大時に、通勤型空港との路線を確保し、コウノトリ但馬空港から通勤型機による羽田空港への乗り入れが実現できるよう要望する。