

懇談会取りまとめ

1. 基本認識

国の成長戦略が目指す「輝きのある日本」の実現と関西の自立的な発展のためには、首都圏空港と並ぶもう一つの国際ハブ空港が必要である。

日本でもう一つの国際ハブ空港となり得るのは、日本唯一の完全24時間空港であり、かつ、海上空港として広大な施設展開用地を持つ関西国際空港(以下、関西空港)において他にはない。

関西全体が一丸となって関西空港を国際ハブ空港として強化していく。そのため、関西3空港の一元管理など、関西として取り得るあらゆる手段を講じること。そして、必要な措置を国に求めること。これを本懇談会の基本認識とする。

2. 将来の航空需要の見通し

関西3空港の将来のあり方を検討する際の参考資料として需要予測を行った。関西の航空需要は、国内旅客、国際旅客、国際貨物ともに、足元で大きく落ち込むものの、概ね10年先を見通した場合、旅客需要は緩やかに、貨物需要は堅調に回復する。関西3空港全体の発着回数は、2020年度には27万回と2008年度実績値程度まで回復し、2025年度には28万回を越えると見通される。

見通しに基づけば、大阪国際空港(以下、伊丹空港)の航空需要を、関西空港と神戸空港の処理能力で代替することは、空域の大幅な見直しやターミナル能力の拡充など新たな施設整備が行われないうり困難である。当面は、関西に3つの空港が必要であり、一元管理を進める中で既存インフラを有効活用することで、関西3空港の航空需要の更なる拡大も見込まれる。

3. 概ね 10 年先までの関西 3 空港のあり方（詳細は次頁参照）

概ね 10 年先までの関西 3 空港のあり方は、以下のとおりである。

① 関西空港は首都圏空港と並ぶわが国の 2 大国際ハブ空港～財務構造の抜本解決が急務～

完全 24 時間海上空港の強みやアジア諸都市との近接性を生かし、首都圏空港と並ぶわが国の 2 大ハブ空港。特に、東アジアを中心とした貨物ハブ機能と観光ゲートウェイ機能を強化。このため、国の航空戦略上の明確な位置づけと国による財務構造問題の抜本解決が急務。

② 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

伊丹空港は、大都市圏内に立地する利便性を発揮した関西のビジネス需要に対応する国内線の基幹空港。神戸空港は、海上アクセス等で関空直結という強みを活かした関空内際ハブ機能をサポートする地方空港。

③ 一元管理により関西 3 空港を戦略的に広域に最適活用

関西 3 空港の航空需要拡大や利便性向上を図るための中期戦略として、関西空港、伊丹空港、神戸空港それぞれの強みを生かした最適活用を一元管理の中で実現。

④ アクセス改善で一元管理の効果を更に向上、関西空港のハブ機能を強化

関西空港と都心部のアクセスの高速化、3 空港間や国際港湾等の物流拠点とのアクセス改善が急務。

4. 長期的な関西 3 空港のあり方

計画中の中央リニア新幹線は、新幹線と航空路線の現在の競合状況から見て、羽田便を中心に関西の航空需要に大きな影響を与えると予想されるが、その完成時期、運賃設定などの未確定部分も多いため、リニア計画の詳細確定後に、競争条件を慎重に見極め、以下の点も踏まえ、空港存廃の判断を含め、^{※注}関西 3 空港のあり方を見直していく必要がある。

- アクセス改善や一元管理を通じた航空便配置の見直しで、関西 3 空港の「利便性」がどう変化したか
- 海上空港である関西空港と神戸空港に比べ、内陸空港である伊丹空港には施設展開や環境面、安全面などに制約が多い。こうした関西 3 空港の「将来の拡張性」をどう考えるか

以上

※注：大阪府知事は、「伊丹空港と神戸空港の存廃」と明記していないので、この部分は合意できないと主張した。

概ね10年先の関西3空港のあり方

① 関西空港は首都圏空港と並ぶわが国の2大国際ハブ空港～財務構造の抜本解決が急務～

- ・国の成長戦略(基本方針)が示す「わが国がアジアの『架け橋』となり、アジアの成長を取り込む」ためには、アジアと地理的、歴史的に深いつながりを持つ関西がアジアのゲートウェイの役割を果たしていくことが重要である。わが国の航空戦略上も、アジア経済の拡大による国際旅客・貨物需要の伸びをいかにわが国に取り込むかが重要な視点となる。
- ・関西空港は日本唯一の完全24時間空港であり、2期島に広大な施設展開用地をもつ。こうした海上空港の強みや東アジア諸都市との近接性という強みを十分に生かすため、国はその航空戦略に関西空港を首都圏空港に並ぶわが国の2大国際ハブ空港として明確に位置づけ、仁川空港など近隣諸国空港に対する競争力強化のため必要な措置を講じ、着陸料の低減などの競争力強化の環境を整えるべきである。
- ・関西空港の競争力を強化するための抜本策は、関空会社の過大債務の解消である。国の責任で関空会社の過大債務の解消を行い、高コスト構造を是正すべきである。その際、あらゆる方策を国は検討すべきであり、その一つとして「上下分離案」も有力な選択肢の一つといえる。
- ・加えて、関西空港の東アジアの貨物ハブ機能と観光ゲートウェイ機能の強化により、内際ネットワークの充実を図るため、関西空港を母港あるいは東アジアの拠点とする航空会社(ローコストキャリア、インテグレーター等)の誘致、様々な物流ニーズ(阪神港と連携したシー・アンド・エア輸送、クールチェーン輸送等)への対応、またこうした需要増に応じた2期島の着実な整備が必要である。外国機の国内運航や他国への以遠便運航の拡充などの展開も検討されるべきである。

② 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

- ・伊丹空港と神戸空港は、周辺都市圏の需要に対応しつつ、国内路線やアクセスに課題を残す関西空港の内際ハブ機能を補完し、関西全体の空港機能を強化する役割を果たす。
- ・伊丹空港は、大都市圏内に位置する利便性の高さを発揮し、関西経済圏のビジネス需要に対応する国内線の基幹空港と位置づける。都市型空港としての環境面や安全面での制約内に限定されるが、機材の小型化により多頻度・効率化し、様々なニーズに対応可能な機動性を高める。
- ・神戸空港は、海上空港の拡張性や湾岸道路と海上アクセスで関西空港に直結するという強みを生かし、関西空港の内際ハブ機能をサポートする地方空港となる。

③ 一元管理により関西3空港を戦略的に広域に最適活用

- ・空港経営の効率化のため、空港の民営化や上場といった手法の導入はあり得るが、空港そのものが市場原理に基づき自由に競争するとの考えには無理がある。
- ・既存インフラの有効活用により関西3空港の航空需要の拡大と利便性の向上を図るための中期戦略として、関西空港、伊丹空港、神戸空港それぞれの強みを生かした最適活用を一元管理の中で実現すべきである。
- ・関西3空港は、昨年12月の合意に基づき、公的機関の関与を前提に、関空会社を管理主体とすることを基本として、一元管理の検討を進める。(2005年地元合意の役割分担を踏まえ、これまでの運用規制のあり方の検討、3空港の着陸料の戦略的設定による航空便の最適配置などを含む)
- ・今後、一元管理のスキーム等について具体的な検討を行う。このため、幹事会のもとに作業部会を設置して、国の協力を得つつ関西としての作業に当たる。

④ アクセス改善で一元管理の効果を更に向上、関西空港のハブ機能を強化

- ・関西空港と大阪都心部(大阪駅)との鉄道アクセスの高速化(なにわ筋線、関空リニア・新幹線構想など)、関西3空港間のアクセス改善や関西3空港と物流拠点のアクセス改善のための高速道路ミッシングリンク(新名神高速道路、淀川左岸線延伸部、名神湾岸連絡線、大阪湾岸道路西伸部など)の整備、バス路線網の拡充や海上アクセスの利便性の向上などが、関西3空港の運用最適化を進める上で重要である。
- ・バス路線網の拡充や海上アクセスの利便性の向上など一元管理により取り組みが容易になるもの以外は、その早期実現のために国による取り組みや支援が必要不可欠である。

以上