

「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

関西経済連合会

1. 空港の地域における役割について

- ・ 地域の発展にとって、産業や観光で国内外の人や企業を引きつけ、交流を促進する魅力づくりが必要であるが、その基礎的なインフラとして、国内外と航空ネットワークでつながる「空港」の役割はますます重要になっている。
- ・ 関西地域には関西国際空港、伊丹空港、神戸空港がある。国内外にわたる航空ネットワークの拠点として、この3空港が、人と物の両面で、効率よく便利なモビリティを確保することが重要な役割と考える。

2. 空港の利用及び活用の促進に向けた取り組みについて

- ・ 関西地域の特性として、大都市圏に複数空港が存在すること、日本唯一の完全24時間空港が稼働していることがあり、これらの特性を活かした空港利用の促進を図ることが必要である。
- ・ 第1に、関西3空港について、目的地やスケジュールに応じて、利用者の空港選択の利便性を高めることが利用の促進になる。東京に人口が一極集中している首都圏と異なり、核となる大都市が分散立地する関西の都市構造からいうと、3空港があることで需要エリアをうまくカバーできるので、3空港間の交通アクセスを充実すれば、利用者の空港選択を便利にすることができる。
- ・ 第2に、関西3空港について、3空港全体としての国際線と国内線の乗り継ぎ機能を高めることが利用促進になる。海外とのゲートウェイの関空と国内ネットワークを支える伊丹空港および神戸空港との相互の交通アクセスを充実すれば、今

後拡大する訪日外客の日本国内の移動を便利にすることができる。

- ・ 第3に、関空の24時間空港機能を活用し、効率的な国際物流システムの構築を進めることが企業利用の促進につながる。アジアとの産業ネットワークが拡大している関西企業は、リードタイムを短縮するため、生産拠点間の部品や半製品のやりとりを航空貨物輸送により行っている。24時間空港の関空の深夜早朝時間帯の貨物便ネットワークを充実すれば、輸出入ともに貨物の「アジア翌日配達」を実現することができる。
- ・ 第4に、関空における欧米便の充実が望まれる。欧米便が成田空港に集中しているため、関西における国際線旅客の利便性が低くなっている。欧米便の増加に向けて、航空会社へのプロモーション活動の強化に加えて、航空交渉を通じて国の支援が重要である。

3. 近接空港（関空と伊丹と神戸）間の役割分担その他の連携の確保について

- ・ 関西3空港については、国と地元が合意した役割分担があるが、最近の状況をみると問題が顕在化してきている。国内線は、2空港あるいは3空港で競合する路線があり、その結果、需要が分散されてしまい、航空会社にとっても効率的な運航が行われなかったと考える。そのような状況下で、燃油価格が急激に高騰し、航空会社も経営判断として需要の弱い関空便を中心に大幅な減便を余儀なくされたものとする。国際線は、関空にもっぱら就航しており、3空港の競合路線はないが、過大な債務を抱えた高コスト構造のままでは国内外の空港間競争に十分に伍していくことができないという状況にある。
- ・ したがって、こうした問題背景をみすえながら、3空港トータルとしての利便性や競争力を高める具体的な最適運用のあり方、そのための条件整備について議論を深めることが必要である。

4. 空港と連携した地域振興に向けた取り組みについて

- ・ 空港と地域振興は相互関連性がある。空港需要は地域振興から喚起され、地域振興は空港を梃子にできる。関西地域において、3空港の機能を最大限に活用していくため、官民が相協力して、関西の産業、観光、文化、研究開発などの活性化

を図り、航空需要のさらなる喚起に努めることが必要である。

- ・ 関西では、関西広域連合設立の基本合意がなされ、産業・科学技術、観光といった分野で広域振興の取り組みが進みつつある。関西がこれまでも広域連携により推進しているロボットやバイオの産業振興、けいはんな学研都市における新産業の育成、スーパーコンピュータの活用など、3空港の多様な航空ネットワークの活用を意識した広域的な取り組みを強化していきたい。
- ・ また、関西地域には、大阪湾ベイエリアにおいて「パネル・ベイ」と呼ばれる先端技術型の工場立地が進んでおり、今後、工場の本格稼働に伴い、物流需要が拡大する。この物流需要を受けとめる上で、空港と港湾が連携できる陸海空にわたる総合的な物流ネットワーク構築に取り組む必要がある。そのためには、遅れている高速道路のミッシングリンクの早期解消が不可欠である。

5. 空港の整備、高質化、安全対策等に対する要望について

- ・ 関西3空港のうち、関空が空港整備の途上にある。特に、関空2期の用地造成は約9割まで進捗しており、これを早期に完了させ、将来の需要に応じ空港施設を適時的確に整備できるようにしておくべきである。アジアの空港間競争に遅れを取らないよう、短期的な需要変動に左右されず、中長期的視点に立って着実に整備を進めていくべきである。
- ・ 空港の高質化として、神戸空港で2006年3月に「ユビキタス空港情報提供サービス」の実証実験が行われた。その成果を活かすためにも、関西3空港において、誰もが容易に利用できる「ユビキタス空港」の実現に官民が協力して取り組む必要があると考える。

6. 関空への関西経済界としての支援の考えについて

- ・ 関空がグローバルな経済活動を支えるインフラとして十分に機能することは、関西経済の発展のためにも必要である。そのためには、空港機能の強化とともに、航空ネットワークの充実に向けた利用促進の取り組みが重要である。
- ・ 関西の最重要インフラである関空について、経済界として、今後とも利用促進活動に取り組んでいく考えである。地元と

空港会社が一体となったエアポートプロモーションや7億円規模のオール関西での利用促進事業は今後も着実に推進したい。また、国際物流戦略チームと連携した貨物利用促進、貨物便の誘致活動にもより一層注力していく。

- ・ 昨年7月の関空利用促進強化宣言の趣旨に沿って、今年も企業各社に関空利用促進の通知や通達を改めて発してもらうことにしており、働きかけを強化していく予定。

7. 航空分科会審議に対する要望について

- ・ 空港の整備と運用に関する基本方針が、地域の実態やニーズを十分に反映されたものとなるよう、パブコメだけでなく、より早く、骨子案を固める段階でも地域の関係者の意見を聴く機会を設けてもらいたい。
- ・ その際、成田、羽田との格差を実感してもらうためにも、ヒアリング対象の空港視察やアクセス状況体験に加え、地元の一般利用者も含めた公開での意見聴取や意見交換も行ってもらいたい。

以 上