

【パブリックコメントの内容に賛成のご意見】

No	ご意見の概要	考え方
1	<p>【関空位置決定の経緯に鑑みたご意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○関西国際空港は騒音問題を解決するために開港したという経緯や関西地域全体の利便性向上の観点からは、関空の利用を優先し、大阪国際空港及び神戸空港は、国内線に限定すべき。 ○関空は伊丹の廃止を前提に建設され、神戸は関空の有力候補でありながら地元の反対により立ち消えになった経緯や、関空が巨額の公費をつぎ込んで建設された経緯に鑑みれば、関空を最大限有効活用すべきである。 ○過去関西空港を神戸沖に建設しようとして神戸が反対したことなどの経緯に鑑みれば、国交省の方針に賛成。三空港それぞれ需要を分担し、発展すべき。 ○関空の位置決定の経緯から、伊丹、神戸で国際線の就航を認めれば、最終的に受け入れ表明をした泉州地域の自治体や住民の苦渋の選択を反故にするものであり、国交省の方針を維持すべき。 ○そもそも関空は関西地域の国際空港として整備された空港であり、発着枠に余裕がある状況の中、伊丹や神戸に国際線チャーターを認めることは関空本来の整備目的に反する。 ○「高くついても自然にやさしく騒音問題のない空港を」という関空建設当時の地元合意によって建設された経緯を無視して、「関空は高い、高い」と非難ばかりするのはいかがなものか。 ○伊丹・関空の補完空港として建設された神戸空港の国際線については、関空の国際線が満杯になったときに 	<p>○承った貴重なご意見を今後の航空行政の推進の参考とさせていただきます。</p>

	<p>補完機能を果たすべき。</p> <p>○関西空港建設の経緯、意義を関西、特に神戸や伊丹の自治体・市民の方に再認識頂き、関西における国際空港は関空のみとして頂きたい。</p>	
2	<p>【投資効率の観点からのご意見】</p> <p>○関空は巨費を投じて建設しており、国際線を関西空港に限ることには全く同感。</p> <p>○関空は騒音問題解決のため、多額の国費を投入し、地域のコンセンサスを得ながら整備してきたものであり、国民の税金の有効活用の観点からも集中と適切な役割分担が不可欠。</p> <p>○地元の合意の下巨額の国費を投入して関空を建設した以上、最大限有効活用することが国民経済上有効。関西で国際線を関空以外に就航させれば、関西以外の国民に対し、何のためにいまだに大阪国際空港に多額の環境対策費を投入しながら、関空に貴重な国費を投入し続けるのか説明がつかない。</p> <p>○巨費を投じた関空という国家的社会資本の有効活用等の観点から、国交省の提案は適切な取扱い。この取扱い基準が緩和されないよう望む。</p>	<p>○承った貴重なご意見を今後の航空行政の推進の参考とさせていただきます。</p>
3	<p>【3空港の役割分担の観点からのご意見】</p> <p>○関西3空港問題は国がルールを定め、国全体として効率的、効果的な運用を試みるべき。関空は国・地元の莫大な税金を投じて作られた大切な社会資本。国際線、国内線のネットワークを充実させ、この社会資本を最大限に活用できるよう国の適切な判断を求める。</p> <p>○国際線と国内線が1空港に集中することによって乗り継ぎ利便性が高まり、その地域発着の需要だけでなく</p>	<p>○承った貴重なご意見を今後の航空行政の推進の参考とさせていただきます。</p> <p>○関空の利便性向上については、国としても関空会社や地元経済界、地元自治体と一体となって努力して参ります。</p>

	<p>乗り継ぎ需要を取り込むことができる。国際線をバラバラに運航させることは部分最適であっても全体最適ではない。</p> <p>○伊丹、神戸に国際線を入れれば局所的には周辺住民の利便性は高まるかもしれないが、関空の機能を最大限高め活用することこそが最終的に関西地域、国全体の利益に資する。</p>	
4	<p>【C I Q等の行政効率の観点からのご意見】</p> <p>○関空の入管は混んでいる。このような状態でさらに神戸に入管の人員を貼り付けるようなことを計画すべきでない。</p> <p>○関西にとって国際線は関空に集中した方が関西全体にとってメリット。神戸空港へ税関や入管が出張するのは税金の無駄。</p> <p>○チャーターであれ国際線を就航させると税関や入管の要員など追加のオペレーションコストや追加投資が必要となる。</p>	<p>○承った貴重なご意見を今後の航空行政の推進の参考とさせていただきます。</p>
5	<p>【その他のご意見】</p> <p>○関西の発展には関空の活性化が不可欠。関空のアクセスは成田のアクセスに比べれば便利。国土交通省の考え方に全面的に賛成。</p> <p>○関空をもっと使いやすくすべき。</p> <p>○当面は賛成だが、利用者利便の観点から、今後関空の国際線の就航状況を勘案しながら柔軟に対応すべき。</p>	<p>○承った貴重なご意見を今後の航空行政の推進の参考とさせていただきます。</p> <p>○関空の利便性向上については、国としても関空会社や地元経済界、地元自治体と一体となって努力して参ります。</p>

【パブリックコメントの内容に反対のご意見】

No	ご意見の概要	考え方
1	<p>【伊丹、神戸に国際線を就航させるべきとのご意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○山口県、広島県といった中国地方も含めた西日本全体の利便性を考慮すれば、神戸空港への国際定期便の運航を希望する。 ○利便性のよい大阪国際空港に国際線を復活させるべき。 ○関空は不便。神戸に国際線があれば需要はかなりあるはずであり、利用者にとっても便利。 ○神戸空港は利便性に富んだ空港であり、また、海上空港でもあり、騒音被害のない優れた空港。利用者利便から国際線を飛ばすのは当然。 ○関空は大阪市内から遠く不便であり、長距離便であれば我慢できるが東アジアなど短距離便についてまで1時間以上かけて関空に行くのは利用感覚を無視したものの。 ○長距離便はともかく近距離便については、大阪国際空港・神戸空港に週1～2便程度アジア方面の国際線を就航させるべき。 ○関空は、遠距離国際便及び国際貨物便の大型空港として国際競争力を高める空港として近畿圏の市民が支えていくべき空港。 ○関西3空港は利用者の利便性を重視して考えるべき。関空は大阪市内からのアクセスが不便。伊丹はアクセス面で利便性があり、一部国際線も離着陸して欲しい。 ○国際線の就航も市場原理にゆだねるべき。関西3空港をそれぞれ競争させ、能力を高めていくべき。 	<p>【基本的考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 関西3空港（関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港）については、各空港が適切な役割分担の中でトータルとしての最適運用を果たしていくことが求められています。 <p>具体的には、関西国際空港は西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港。大阪国際空港は国内線の基幹空港。神戸空港は150万都市神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港であります。</p> <p>関西3空港における国際線の運用のあり方については、平成14年12月の交通政策審議会航空分科会答申において、「関西国際空港の位置決定の経緯、各空港の位置関係、CIQ等の行政面も含めた投資コストの効率化等を考えると、関西圏において国際線が就航する空港は、関西国際空港に限るのが適切であると考え。」とされてきたところです。</p> <p>このような経緯の中、平成17年11月14日に開催された関西3空港懇談会（関経連会長を座長とし、大阪府知事、大阪市長、兵庫県知事、神戸市長をメンバーとする）の場において、国土交通省は「国際線が就航する空港は、今後とも関空に限定することが適当」である旨説明し、了承されました。</p> <p>上記の考え方を踏まえ、国際線の取扱いについては、既に関空に限定して運用がなされ、大阪国際空港については、国際定期便及び国際線チャーターの就航は実施されていないところでありますが、2007年関空二期限定供用、大阪国際空港の運用見直し、今年2月の神戸空港の開港という状況の中、大阪国際空港における国際定期便及び国際線チャーターの取扱いについて改めて明確化するとともに、神戸空港の国際定期便及び国際線チャーターの取扱いについ</p>

- 安全上問題がないのであれば市場原理に委ねるべきであり、関空と神戸空港をうまく連携して利便性を高めることこそ関西経済全体のプラスになる。
- どの空港をどう選ぶかは利用者が決める問題。国民の利益や市場原理の中で判断されるもの。
- 過去の経緯は白紙に戻し、利用者の利便性、経済性優先の判断をすべき。今回の方針は、利用者の利便性より関空の黒字化、再建を優先する方策に他ならない。
- 過去の経緯から神戸空港における国際定期便を排除するのは仕方ないとしても、国際チャーター便は認めるべき。
- ユーザーの求めがある限り、神戸の国際線チャーターを制限するのはおかしい。関空支援より国民の利便性を優先すべき。
- 関空建設は伊丹の騒音被害がきっかけであり、伊丹に国際線が就航しないのは仕方がないとして、神戸空港は海上空港であり騒音被害がないのだから市場原理に任せるべき。
- 関西を強くするためには公平透明なルールの下で競争を進めることが必要。少なくとも現在関空に乗り入れていないエアラインやチャーター便は認めるべき。
- 複数の空港を一定の考え方で役割分担するのは理解できるが、全くの例外を認めないのは理解できない。利用者のニーズを反映したマーケットとの調整が生じるのは避けられず、関西全体を考えれば、マーケットの要求があれば神戸空港にも国際線を認めるべき。
- 国際便の運航は需要に任せるべき。
- 神戸空港は海上空港で、24時間利用も可能であり、国際線の就航を行うべき。
- 今後、国際航空需要は飛躍的に増大することが予想さ

て大阪国際空港の取扱いと同等とすることとし、具体的には、国際定期便及びこれに類するような国際線チャーターについては、運航しないこととすることが適当であると考えます。

【観光立国推進との関係】

- 現在、政府をあげて観光立国推進の観点からビジット・ジャパン・キャンペーンを展開し、様々な施策を行っているところです。関西圏は、世界遺産をはじめとした魅力ある観光資源を有する地域であり、関空がその窓口たる国際拠点空港として十分な機能を発揮できるよう国としても努力を行って参ります。

【羽田の国際チャーター便について】

- 羽田の国際チャーター便が認められていることを理由に伊丹、神戸にも国際チャーター便を認めるべきであるとのご意見もありましたが、これは成田空港に運用時間の制約がある中で、例外的に認めているものであり、24時間運用可能な関空がある関西圏とは事情が異なるものです。

【利用者利便に反する、関空支援であるとのご批判について】

- 基本的考え方は上記のとおりですが、神戸沖という選択もあった中で泉州沖に24時間対応可能な関西の国際拠点空港を設置することで関西として合意が行われ、その後、多額の公的資金、とりわけ全国民からの協力として多額の国費を投入して関空を整備している以上、関空が国際拠点空港として十分にその機能を発揮できるように努めることが重要であると考えます。

れることから神戸空港における国際定期便、国際線チャーターは認めるべき。

- 国際都市神戸の象徴となる空港に国際便が飛ばないのは問題。国際線チャーターや国際ビジネスジェットは認めるべき。
- 国を挙げて訪日外国人を増やそうというときに地方レベルでの交流に水を差すのはいかがか。
- 観光立国推進の観点から神戸にも国際線を就航すべき。
- 今後はアジア諸国から日本を訪れる観光客が増える傾向にあり、チャーター便も含めて国際線は要望があれば認めるべき。
- 神戸には多くの外国人が住み、訪れており、国際線の就航が必要。
- 神戸は国際色豊かな都市。そういう立地を活かした運用とすべき。
- 神戸には多くの外国人が居住し、C I Qも整い、貿易業者も多数営業するなど国際線の需要がある。需要があるところ全て国際線を受け入れるべき。
- 羽田で国際チャーター便が認められている以上伊丹、神戸についても国際チャーター便を認めるべき。
- 全国の地方空港のほとんどがアジア便を飛ばしているのに神戸と大阪だけダメというのは理解できない。
- 国際線を関西国際空港に限定するならば時限を切って行うべきで、将来的には、地域社会発展のため、大阪国際空港への国際線就航が必要な時代がくるかもしれないことを考慮すべき。
- C I Qのコストが大きな判断材料となるのは理解できるが、国際線チャーターの臨時の対応も行わないのはいかがか。

<ul style="list-style-type: none"> ○環境問題以外の理由から神戸の用途を規制することに反対。 ○神戸市は震災から10年経過し、復興から発展の段階にあり、中央の判断だけでなく地域の状況について考慮すべき。 ○神戸経済の活性化のためにも神戸空港の多様な利用を認めて欲しい。 ○関空の現状は通関に時間がかかっている。現状の神戸税関でも対応可能であり、物流の多様化の観点からも神戸に国際線就航をすべき。 ○せめて関空に就航していない航空会社だけ、又は利用者数の多い方面への便だけでも神戸に誘致することはできないか。 	
<p>【チャーターの類型に関するご意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○関空主体は論を待たないとしても、関西の1国際空港制は硬直的であり、関空の需要に影響のないアフィニティチャーター程度は神戸で実施してもいいのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ○国際線が就航する空港は、今後とも関空に限定することが適当である理由は上記で述べたとおりですが、この方針を実効性あるものとするためには、定期便に類するようなチャーターについても関空に限ることとするべきであると考えます。
<p>【その他のご意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○関西圏における国際線の取扱いは現状でも関空に限定して運用されており、CIQの体制を考慮しても伊丹及び神戸に国際線が就航するとは考えられず、改めて明確化する必要はない。むしろ伊丹の2種A空港への格下げの布石として国際線が就航できないことを明確にすると受け取れることが懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> ○大阪国際空港の空港整備法上の位置付けに関しては、大都市圏拠点空港の整備が一巡しようとしている状況の中で、空港整備法上の空港種別の在り方の見直しの必要性等の論点を踏まえ、第2種A空港への変更につき、次期社会資本整備重点計画の策定の中で、交通政策審議会航空分科会において検討を行うこととしております。