令 和 ４ 年 度

関西国際空港の国際ハブ化の早期実現等を求める

要　　望　　書

泉州市・町関西国際空港推進協議会

令和５年１月２０日

関西エアポート株式会社
代表取締役社長
山　谷　佳　之　　様

泉州市・町関西国際空港推進協議会
会　長　　阪　口　伸　六

関西国際空港の国際ハブ化の早期実現等を求める要望書

平素は、当協議会の諸活動の推進に格段の御高配と御指導を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、これまで、地元泉州９市４町におきましては、「地域と共存共栄する空港づくり」という関西国際空港建設の基本理念のもと、関西国際空港の発展と、空港周辺の良好な環境づくりに取り組み、臨空都市圏にふさわしい、泉州地域の発展に向けたまちづくりを進めてまいりました。

関西国際空港においては、貴社による関西３空港の一体運営などの効率的かつ戦略的運営により、旅客数は好調な伸び率を記録し、関西経済全体の活性化や成長の牽引役として、更なる期待をされておりました。

しかし、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行拡大により、令和２年２月以降は各国における出入国制限をはじめ世界経済の混乱の影響を受け、国際線の利用者がコロナ禍前に比べ９９％減になるなど、航空旅客数は大きく減少いたしました。

令和４年度上半期においては、新型コロナウイルス感染症拡大の長期化により、依然として国際線は厳しい状況にあるものの、国内線便数につきましては、コロナ禍前水準まで概ね回復しております。

また、１０月から、入国者数の上限を撤廃するとともに、訪日外国人観光客の個人旅行を認め、短期滞在のビザが免除されるなど、水際対策の緩和がなされ、今後のインバウンド回復が期待されるところであります。

このような状況の中、関西国際空港では、「２０２５年大阪・関西万博」、ＩＲ誘致等の国際的イベントの開催などに向け、１０月にはターミナル１リノベーション工事における新国内線エリアの増築・改修等が完成しました。引き続き、新国際線出発エリアをはじめとした工事が実施されており、インバウンドの本格的な受入再開及びアフターコロナを見据えた、ターミナルキャパシティの創出により、訪日外国人のためのより質の高い受入環境・体制の整備が着実に進められております。

併せて、９月に開催された関西３空港懇談会では、成長目標として、２０３０年代前半を目途に年間発着回数３０万回の実現を目指し、２０２５年の万博開催時に万全の受入体制を整えるため、万博までにその実現に必要な容量を確保することが合意されたことから、今後、環境や騒音に配慮しつつ、取組を進めることが急務となっております。

また、世界経済フォーラムが発表した２０２１年版の旅行・観光開発力の調査で、日本が初めて首位になったこともあり、今後、関西国際空港が発展していくうえで、大きな追い風になると思われます。

国際拠点空港として、世界の玄関口として、あらゆる面で関西国際空港の持つ潜在能力を引き出し、その魅力や価値を世界トップレベルまで高めることが求められており、併せて重要な成長インフラである関西国際空港が早期復活を果たし、さらに強化されることが求められております。

国内空港として初のコンセッション方式により運営されている関西国際空港の機能強化は、観光立国をめざす我が国の成長エンジンとして必要不可欠です。

日本が少子高齢化人口減少社会を迎える中、観光立国はもちろん外国人労働力の導入等のグローバル化を図ることで日本経済を支え続けていくために、首都圏空港と並び、大阪、関西、そして西日本とアジア各国とのゲートウェイとして、また、我が国の国際ハブ空港にふさわしい国際競争力を備えた２４時間国際空港として、再び関西国際空港がその能力・機能を十分発揮できるよう、次のとおり要望します。

１．国土交通省に対する要望事項について

本協議会は、先般、斉藤鉄夫国土交通大臣に対し、下記の９項目（詳細は巻末に添付）について要望活動を実施したところである。

貴社におかれても、「地域と共存共栄する空港づくり」という関西国際空港建設の基本理念のもと、これらの要望趣旨を踏まえ、地元市町と連携のうえ、適切な関与に努められたい。

１．インバウンド受入体制の更なる充実について

２．空港機能の維持・充実及び航空需要の回復について

３．安全・安心の確保及び脱炭素化の推進について

４．航空ネットワークの充実について

５．観光振興について

６．関西国際空港へのアクセス強化について

７．関西国際空港全体構想の早期実現に向けての２期事業の完全供用について

８．地元市町への必要な情報提供と国としての適切な関与について

９．関西３空港のあり方について

２．航空需要回復及び増加に向けた取組について

新型コロナウイルス感染症拡大の長期化により、依然として国際線は厳しい状況にあるものの、令和４年１０月から入国者数の上限撤廃や訪日外国人観光客の個人旅行が解禁されるなど、今後、本格的なインバウンド回復が期待される。

まずは空港での感染拡大を防止するため、国をはじめとする関係機関と連携しつつ、空港内でのマスクの着用や、消毒・清掃など、感染予防対策の周知・徹底を図られたい。

加えて、コロナ禍においては、雇用調整助成金などを活用して、関係事業者の雇用が維持されてきたが、今後国際航空需要を着実に取り込み、コロナ禍からの需要回復を進めていくためにも、コロナ禍前から懸念されていた人材不足に適切に対応できるよう、人材確保に向けた取組を進められたい。

３．地元市町と一体となった地域の活性化策について

空港立地に伴う関連地域整備の推進は、地域活性化において極めて重要な課題であり、これまで、国の「関西国際空港関連施設整備大綱」及び大阪府の「関西国際空港関連地域整備計画」等に基づき、空港機能の十分な発揮と併せて地域の均衡ある発展を図る観点から諸施策が実施されてきた。

また、関西国際空港との近接性を活かした観光振興を図るために設立した一般社団法人ＫＩＸ泉州ツーリズムビューローはこれまで、泉州各地の名所・旧跡、文化・伝統、さらに豊かな自然や食文化等を情報発信するとともに、ＫＩＸ泉州国際マラソンを開催し、外国人ランナーの誘致を行ってきた。

令和３年３月には地域連携型ＤＭＯとして登録され、「２０２５年大阪・関西万博」の開催を視野に、国内外に向け泉州地域の魅力を発信できるよう取り組んでいるところである。

貴社におかれては、令和６年に関西国際空港開港３０周年を迎えられ、今まで以上に地元市町との繋がりを密にし、これまで築き上げてきた地元泉州９市４町との関係を十分に踏まえ、次の事項について格段の措置を講じられたい。

(1)　泉州地域の均衡ある発展に向けた地域振興策の推進

(2)　国内外でのプロモーション活動をはじめ、地元市町が取り組む国際交流事業等、泉州地域の観光振興に資する積極的な支援

４．航空ネットワークの充実について

関西国際空港が、関西への誘客促進と我が国全体の航空需要の拡大に資するよう、ＬＣＣ拠点機能の強化、ＬＣＣの就航誘致及び欧米路線の更なる拡充等による航空ネットワークの充実並びに羽田線をはじめ国内主要都市路線の拡充等による際内乗継機能の強化に向け、適切な関与に努められたい。

また、貨物ハブ空港としての機能強化、貨物専用機の更なる誘致など、国際競争力の強化に努められたい。

５．関西国際空港へのアクセス強化について

関西国際空港と大阪都心部とのアクセスの利便性や速達性の向上に向けた、高速アクセス鉄道整備の早期具体化やなにわ筋線の早期整備について、関係機関に働きかけられたい。

併せて、空港機能の一層の充実及び防災機能強化の観点から、空港連絡橋の代替アクセスとしても有効である空港連絡南ルートの実現具体化を図るとともに、淀川左岸線２期・延伸部及び大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線等の高速道路網のミッシングリンク解消など、幹線道路ネットワークの整備に向け、関係機関に働きかけられたい。

また、空港アクセス鉄道のダイヤ編成においては、各路線の分岐点である南海本線「泉佐野駅」及びＪＲ阪和線「日根野駅」以南の日常生活の利便性に十分配慮するよう関係機関に働きかけられたい。

６．関西国際空港全体構想の早期実現に向けての２期事業の完全供用について

関西国際空港計画時に地元に対し提示された３点セット（空港の全体計画・空港の環境アセス・周辺地域整備の考え方）を踏まえ、将来の需要動向等に迅速に対応できるよう２期事業の完全供用について所要の措置を関係者と共に講じられたい。

７．地元市町と連携した環境保全・環境監視の強化について

これまで地元泉州９市４町は、関西国際空港の運営、地域の環境保全、新飛行経路の導入等に関し、全面的に協力してきたところである。

今後も、関西国際空港の運用及び関連事業の実施に伴う環境への影響に関し、格段の措置を講じるなど、環境保全対策に万全を期されたい。

特に、環境監視及び苦情処理体制の強化に取り組まれるとともに、地元市町及び地域住民への迅速かつ正確な情報提供、並びに飛行経路逸脱及び高度違反への迅速かつ厳正な対処など、引き続き新飛行経路導入に伴う「環境面の特別の配慮」の確実な履行及び地元市町への説明責任が果たされるよう努められたい。

また、今後は、地元市町の藻場環境の創造の取組をはじめとした生物多様性の保全や環境負荷低減の取組に協力いただきたい。

８．関西３空港のあり方について

関西国際空港、大阪国際空港及び神戸空港の３空港のあり方については、国際拠点空港として、世界の玄関口の役割を果たしてきた関西国際空港の復活がまず第１であり、更なる機能強化や２期事業の完全供用を図った上で、年間発着回数３０万回の実現に取り組まれたい。

一方、神戸空港は、平成２４年に示された「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針」にある伊丹空港と同様、その補完空港としての役割を果たすものであり、関西国際空港の処理能力に余裕がある中での国際化は時期尚早であり、まず関西国際空港の早期回復の取組を進め、成長軌道への復帰を果たされるよう、徹底されたい。

泉州市・町関西国際空港推進協議会

会　長	高石市長	阪口　伸六
副会長	堺市長	永藤　英機
副会長	熊取町長	藤原　敏司
監　査	和泉市長	辻　宏康
委　員	泉大津市長	南出　賢一
委　員	岸和田市長	永野　耕平
委　員	貝塚市長	酒井　了
委　員	泉佐野市長	千代松　大耕
委　員	泉南市長	山本　優真
委　員	阪南市長	水野　謙二
委　員	忠岡町長	杉原　健士
委　員	田尻町長	栗山　美政
委　員	岬町長	田代　堯

関西国際空港の国際ハブ化の早期実現等を求める

要　　望　　書

令和４年１２月

泉州市・町関西国際空港推進協議会

関西国際空港の国際ハブ化の早期実現等を求める要望書

関西国際空港の発展と、泉州市・町関西国際空港推進協議会の諸活動の推進に温かいご理解と格段のご支援を賜り厚く御礼申し上げます。

これまで、地元泉州９市４町におきましては、「地域と共存共栄する空港づくり」という関西国際空港建設の基本理念のもと、関西国際空港の発展とともに、空港周辺の良好な環境づくりに取り組み、臨空都市圏にふさわしい、泉州地域の発展に向けたまちづくりを進めてまいりました。

関西国際空港においては、関西エアポート株式会社による関西３空港の一体運営などの効率的かつ戦略的運営により、旅客数は好調な伸び率を記録し、関西経済全体の活性化や成長の牽引役として、更なる期待をされているところでありました。

しかし、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行拡大により、令和２年２月以降は各国における出入国制限をはじめ世界経済の混乱の影響を受け、国際線の利用者がコロナ禍前に比べ９９％減になるなど、航空旅客数は大きく減少してきました。

令和４年度においては、新型コロナウイルス感染症拡大の長期化により、依然として国際線は厳しい状況にあるものの、国内線便数につきましては、コロナ禍前水準まで概ね回復しております。

また、１０月から、入国者数の上限を撤廃するとともに、個人旅行を認め、短期滞在のビザが免除されるなど、水際対策の緩和がなされ、今後のインバウンド回復が期待されるところであります。

このような状況の中、関西国際空港では、「２０２５年大阪・関西万博」、ＩＲ誘致等の国際的イベントの開催などに向け、１０月にはターミナル１リノベーション工事における新国内線エリアの増築・改修等が完成しました。引き続き、新国際線出発エリアをはじめとした工事が実施されており、インバウンドの本格的な受入再開及びアフターコロナを見据えた、ターミナルキャパシティの創出により、訪日外国人のためのより質の高い受入環境・体制の整備が着実に進められております。

併せて、９月に開催された関西３空港懇談会では、成長目標として、２０３０年代前半を目途に年間発着回数３０万回の実現を目指し、２０２５年の万博開催時に万全の受入体制を整えるため、万博までにその実現に必要な容量を確保することが合意されたことから、今後、環境や騒音に配慮しつつ、取組を進めることが急務となっております。

また、世界経済フォーラムが発表した２０２１年版の旅行・観光開発力の調査で、日本が初めて首位になったこともあり、今後、関西国際空港が発展していくうえで、大きな追い風になると思われます。

国際拠点空港として、世界の玄関口として、あらゆる面で関西国際空港の持つ潜在能力を

引き出し、その魅力や価値を世界トップレベルまで高めることが求められており、併せて重要な成長インフラである関西国際空港が早期復活を果たし、さらに強化されるよう国の支援を必要とするものであります。

国内空港として初のコンセッション方式により運営されている関西国際空港の機能強化は、観光立国をめざす我が国の成長エンジンとして必要不可欠な課題です。

日本が少子高齢化人口減少社会を迎える中、観光立国はもちろん外国人労働力の導入等のグローバル化を図ることで日本経済を支え続けていくために、首都圏空港と並び、大阪、関西、そして西日本とアジア各国とのゲートウェイとして、また、我が国の国際ハブ空港にふさわしい国際競争力を備えた２４時間国際空港として、再び関西国際空港がその能力・機能を十分発揮できるよう、成田・羽田空港と同等の国の支援をお願いいたしたく、次のとおり要望します。

令和４年１２月

泉州市・町関西国際空港推進協議会
会 長　阪　口　伸　六

１．インバウンド受入体制の更なる充実について

新型コロナウイルス感染症拡大の長期化により、依然として国際線は厳しい状況にあるものの、令和４年１０月から入国者数の上限撤廃や個人旅行が解禁されるなど、今後、本格的なインバウンド回復が期待される。

こうした状況の中、インバウンド再開に向け、入国審査等にかかるスムーズな手続きが行えるよう、ファストトラックやVisit Japan Webなどの更なる推進や機能強化を図られたい。

さらには、出国検査についても、柔軟かつ適切な整備を主導いただきたい。

２．空港機能の維持・充実及び航空需要の回復について

新型コロナウイルス感染症の影響が長期間に及び、関西国際空港においても、特に国際線が厳しい運営状況となる中、国際空港の重要機能を支える空港関係事業者の経営は打撃を受けており、特に、雇用の維持は極めて大きな負担となっていることから、国として、必要な支援を適切に講じられたい。

とりわけ、空港運営事業者のみならず、グランドハンドリング、機内食製造、交通アクセスなど、これまで空港を支えてきた関係事業者の雇用を守り、機能維持を図るため、国際線が本格的に回復するまでの間、雇用調整助成金制度の特例措置の延長など、必要な財政支援策を講じられたい。

また、日本経済の復活に向け、航空需要の回復のための需要喚起策を検討・実施するなど、積極的な取組を図られるとともに、万博開催時の円滑かつ快適な受入体制の整備に向け、更なる出入国審査官等の増員や、搭乗手続きにおける顔認証システムの導入支援を継続するために、必要な航空イノベーション推進関連予算の確保など、関西国際空港の更なる機能強化を目指し、関係省庁と連携のうえ、所要の措置を講じられたい。

３．安全・安心の確保及び脱炭素化の推進について

航空機の安全な運航を確保するため、航空保安施設の更新や人材確保が困難となりつつある保安業務等に関し、先進的な保安検査機器の導入及び先端技術の活用による空港警備体制の強化等が着実に実施されるよう、引き続き必要な措置や支援等を講じられたい。

併せて、安全対策として、荒天時の周辺海域における航行制限が確実に運用されるよう、徹底されたい。

また、２０５０年カーボンニュートラルの実現に向け、太陽光発電などの再生可能エネルギーの導入や水素を動力とする航空機の運航、持続可能な航空燃料（SAF）の商用化の実現、近隣市町を含めた二酸化炭素の吸収源となる藻場の創出など、関西国際空港での意欲的な取組に対して必要な支援を講じられたい。

４．航空ネットワークの充実について

関西国際空港が、関西への誘客促進と我が国全体の航空需要の拡大に資するよう、ＬＣＣの就航誘致及び欧米等中長距離直行便の拡充等による航空ネットワークの充実や、羽田線をはじめとする国内主要路線の拡充等による際内乗継機能の強化に、国としても十分に配慮されたい。

５．観光振興について

泉州９市４町及び関西エアポート株式会社等では、インバウンド観光の拡大を図るべく、世界遺産である百舌鳥・古市古墳群をはじめとした地域観光資源の磨き上げや深日港・州本港間の航路復活等に取り組んできた。

また、関西国際空港との近接性を活かした観光振興を図るために設立した一般社団法人ＫＩＸ泉州ツーリズムビューローが令和３年３月に地域連携型ＤＭＯとして登録され、「２０２５年大阪・関西万博」の開催を視野に、国内外に向け泉州地域の魅力を発信できるよう取り組んでいるところである。

今後とも関西国際空港と泉州地域の共存共栄のため、国としてインバウンド観光客へのＰＲや観光地域づくり、多言語化などの観光インフラの整備に対して一層の支援を講じられたい。

６．関西国際空港へのアクセス強化について

関西国際空港と大阪都心部とのアクセスの利便性や速達性の向上に向け、空港連絡橋の通行料金の恒久的低減化や、高速アクセス鉄道の整備を国主導により早期に具体化されるとともに、なにわ筋線の早期整備に向け、所要の措置を講じられたい。

また、空港機能の一層の充実及び防災機能強化の観点から、空港連絡橋の代替アクセスとしても有効である空港連絡南ルートの早期具体化を図るとともに、淀川左岸線２期・延伸部及び大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線等の高速道路ミッシングリンクの解消など、幹線道路ネットワークの早期形成を図るための財源確保に向け、積極的な取組を図られたい。

７．関西国際空港全体構想の早期実現に向けての２期事業の完全供用について

関西国際空港計画時に地元市町に対し提示された３点セット（空港の全体計画・空港の環境アセス・周辺地域整備の考え方）を踏まえ、将来の需要動向等に迅速に対応できるよう２期事業の完全供用を図られたい。

また、地元市町に対し約した事項については、責任をもって確実に講じられたい。

８．地元市町への必要な情報提供と国としての適切な関与について

平成２８年４月から関西エアポート株式会社による運営が開始されたが、地元市町に対して必要な情報提供を今後も行うとともに、円滑・良好な関係が維持されるよう、国としても引き続き適切な関与に努められたい。

これまでの経緯を踏まえ、新関西国際空港株式会社によるモニタリングが適宜適切に行われるよう、国におかれても対応されたい。特に、「環境面の特別の配慮」をはじめ、環境監視、環境保全の取組、飛行経路に係る協議及び飛行経路の遵守について、地元市町への説明責任が果たされるとともに、航空当局として適切な関与に努められたい。

９．関西３空港のあり方について

関西国際空港、大阪国際空港及び神戸空港の３空港のあり方については、国際拠点空港、世界の玄関口として役割を果たしてきた関西国際空港の復活がまず第１であり、更なる機能強化や２期事業の完全供用を図った上で、年間発着回数３０万回の実現に取り組まれたい。

一方、神戸空港は、平成２４年に示された「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針」にある伊丹空港と同様、その補完空港としての役割を果たすものであり、関西国際空港の処理能力に余裕がある中での国際化は時期尚早である。関西エアポート株式会社に対し、そのような運営を徹底されたい。

また、長距離国内線の扱いについては、関西国際空港の際内乗継機能への影響に十分配慮したうえで、現行の運用を厳守されたい。

泉州市・町関西国際空港推進協議会

会　長	高石市長	阪口　伸六
副会長	堺市長	永藤　英機
副会長	熊取町長	藤原　敏司
監　査	和泉市長	辻　宏康
委　員	泉大津市長	南出　賢一
委　員	岸和田市長	永野　耕平
委　員	貝塚市長	酒井　了
委　員	泉佐野市長	千代松　大耕
委　員	泉南市長	山本　優真
委　員	阪南市長	水野　謙二
委　員	忠岡町長	杉原　健士
委　員	田尻町長	栗山　美政
委　員	岬町長	田代　堯