

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2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、空港周辺の良い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。

翻って、平成6年開港以来、これまでの関西国際空港の道程は決して順風満帆なものではありませんでした。騒音公害と飽和状態の大阪国際空港に代わる本格的な24時間稼働の海上空港と位置付けられ泉州沖に決定されたものの、株式会社方式で軟弱海底地盤を改良するという埋立造成を行ったことから、その有利子負債による高コスト構造により、離発着料の増高から、国内外の主要なエアラインの減便、また、SARSによりダメージを受けました。その後、LCCの本格導入と、積極的なオープンスカイやインバウンド受入などの政策で一気に浮上するものの、平成30年の台風21号の高潮浸水被害や連絡橋の損壊と、文字通り“七転八起”の苦難と克服の歴史でした。

おかげさまで、昨年度、関西国際空港は、西日本の玄関口という好立地と24時間空港としてのポテンシャルを活かして、国際便を中心に、発着回数は約19.6万回、旅客数は約2,876万人、国際線の外国人旅客数は約1,468万人を記録し、特に中国、韓国、香港からの出入国者数が国内最大シェアを誇るなど、首都圏空港とともに、訪日外国人旅行者3,000万人突破に貢献し、我が国の航空需要を支える重要な役割を担って来ました。

この間、LCCの拡大によるインバウンドの急増に対するCIQ人員の増員や、台風21号の際の連絡橋損壊の素早いアクセス復旧等々、関西国際空港を温かく力強くご支援頂きました、赤羽国土交通大臣をはじめ、歴代国土交通大臣、国会議員各位、関係各官庁の皆様方に改めまして心から深く敬意と感謝を申し上げます。

しかしながら、現在、新型コロナウイルス感染症の影響により、国際航空需要は全面的に消失し、未だ回復の見通しは立たないなど、国際線を生命線とする関西国際空港は大打撃を受け、まさに開港以来最大の危機に瀕しております。

8月以降、アジア諸国からのビジネス渡航者や留学生の入国制限緩和が始まるなど明るい兆しが見える中、今必要とされるのは再び関西国際空港を成長軌道に乗せるため、Withコロナにおける入国管理や検疫等の水際での感染予防対策強化の早期実施などハード面の徹底した検査体制の充実とともに、海外渡航者の2週間の隔離期間の短縮や公共交通利用の緩和、空港島全体の8割にあたる地元泉州居住者14,000人が働く空港関連企業の全従業員の空港本格再開までの雇用継続等、ソフト面での積極的な支援が必要です。

また、「2025年大阪・関西万博」の開催をターゲットに、本格的な海外インバウンドの増加に向けてスタンバイするため、各エアラインの発着再開に向けた着陸料の減免に対する税制措置等のリスタートの支援、もちろん、懸案の第1ターミナルの大規模リノベーション等、関西国際空港の機能強化に向けた取組が求められています。

特に関西国際空港は、コンセッション方式により関西エアポート株式会社という民間会社で運営されていますが、この機能強化は、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。日本がこれから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2年12月16日

泉州市・町関西国際空港推進協議会  
会長 阪口伸六

# 1. インバウンド再開に向けた水際対策の 充実について

泉州9市4町及び関西エアポート株式会社等では、一般社団法人K I X泉州ツーリズムビューローを設立し、百舌鳥・古市古墳群が世界遺産に登録され、更なる観光インバウンド拡大に向けて深日港洲本港間の航路復活等にも取り組んできた。

しかしながら、今般の新型コロナウイルス感染症の拡大により、国内外での移動が著しく制限されたことから、航空需要は消失し、緊急事態宣言後の5月の関西国際空港の総旅客数は前年比99%減を記録した。

こうした状況の中、航空需要を回復するためには、まずは空港における感染リスク最小化に向けた受入環境の整備が急務であることから、9月に新たに設置された**入国検疫の検査体制の更なる充実**、人員体制の強化並びにICT化の実現など、水際対策の早期の整備を図るとともに、**入国検査時の陰性者への14日間の待機期間や公共交通機関での移動制限の緩和等の措置**を図られたい。

併せて、感染拡大防止と経済活動の両立の観点から、今後の感染拡大を厳重に警戒しつつも、段階的な観光客の入国制限の早期の緩和を図られたい。さらには出国検査について必要な体制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および、関西国際空港の中で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環境は極めて厳しい状況にあり、特に、雇用の維持は極めて大きな負担となっている。今後需要が回復に転じた際に空港機能を円滑に稼働させ、併せて、将来の成長に向けた機能強化への取組を着実に実施するため、資金繰り支援制度や**雇用調整助成金の特例期間の延長**、家賃支援給付金、税に関する特例措置など、入国制限が緩和され、国際線が本格的に回復するまでの間、空港関係事業者への確実な支援を講じられたい。

また、今後の影響の長期化も見据え、航空需要がいち早く元の水準まで回復するよう、需要喚起策の検討・実施をするなど、日本経済の復活に向け、積極的な取組を図られたい。

また、新型コロナウイルス感染症の終息後には、2030年の訪日外国人旅行者数6,000万人の目標を見据えた観光立国の実現に向け、2025年大阪・関西万博の開催に必要な**第1ターミナルリノベーション**が着実に実施できるよう財政的な支援等を図るとともに、更なる出入国審査官等の増員、バイオカートや出国確認時における顔認証ゲートの円滑な運用等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。

さらに、訪日需要の旺盛な国々に対する、観光ビザ発給の適切な緩和についても推進を図られたい。

### 3. 安全・安心の確保について

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。

また、災害対策については、平成30年9月の台風21号による教訓を踏まえ、抜本的な防災機能強化の対策が迅速かつ着実に実施されるよう、国としても引き続き支援を講じられたい。加えて、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。

### 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. 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 of 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。

## 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。

## 7. 地元市町への必要な情報提供と国としての適切な関与

平成28年4月より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。

## 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、関西国際空港の国際ハブ空港としての強化を阻害しないよう平成20年に示された「空港の設置及び管理に関する基本方針」及び平成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」に基づき運用することを関西エアポート株式会社に徹底されたい。

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	藤 原	龍 男
委 員	泉佐野市長	千代松	大 耕
委 員	泉南市長	竹 中	勇 人
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