

関西3空港問題



国土交通省 大阪航空局長 片平 和夫

7月4日付で大阪航空局長を拜命いたしました。どうぞよろしくお願いいたします。

さて、燃料高を契機とする航空路線の運休や減便の動きにより、関西国際空港をはじめとする管内の空港は大変な状況です。こういう状況の中で関西3空港の問題が改めて注目されていますので、この機会に私見を述べさせていただきます。

関西3空港の在り方については、平成17年に関西3空港懇談会において「関空を核としつつ、伊丹、神戸を加えた3空港をトータルとして最適運用を図るという観点から、関空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、伊丹は国内線の基幹空港、神戸は神戸市周辺の需要に対応する地方空港。」と合意されています。

関空は平成6年、神戸は平成18年に供用開始されましたが、平成6年以降のこの地域の航空旅客の伸びは全国平均を大きく上回っています。関西に元気が無いと言われたこの時期ですが、質の高い航空サービスの提供により地域を支えてきたのは事実でしょう。現在の3空港のアクセス1時間圏の人口は、関空は400万人、伊丹は1,500万人、神戸は1,000万人という調査結果がありますが、これから見ても国内旅客については3空港が役割分担をしていくのが地域のためだと思います。

一方、日本で唯一複数の長大滑走路を持つ完全24時間空港である関空は関西の大きな財

産ですから、関空を関西のために最大限活用していかなければならないことは誰もが異存のないことだと思います。先に述べた関西3空港懇談会でも、関空については「地元経済界、自治体、関空会社が一体となって、関空の集客・利用促進を実施」と合意されています。現在、地元自治体による空港連絡橋の通行税が話題になっていますが、関空の利便性を向上させるための飛行ルートの設定なども含めて、まだまだ地域として努力すべき余地は多いと思います。来年度の概算要求で2期事業の建設事業費が見送られたことについて懸念する声も関西では強いですが、2008年度13.5万回程度の発着回数という目標があるだけでなく、空港整備の主要財源である航空機燃料税についてエアラインが軽減を要望したり、空港整備の過剰論があったりという状況の中では、地域の努力が足りないところは無かったかと将来のために冷静に考える事も必要だと思います。

もともと首都圏の空港容量が増大する2010年問題（国際線は競争が厳しくなるが、国内線は機材の小型化や多頻度化により離着陸需要は増すと考えています）がある訳ですから、関西3空港の活性化に改めてねじを巻くよい機会にするために、大阪航空局も微力を尽くしたいと考えておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。