

令和5年度 建設常任委員会特定テーマ調査研究について

1 テーマ

「空港活性化について」

我が国の国内航空旅客数は、2008年のリーマン・ショック等による世界的な景気後退等などの影響で減少傾向であったが、その後のLCC参入等により増加に転じ、2017年度に1億人を突破した。

また、国際航空旅客数については、災害等の発生などにより一時的な落ち込みはあったが、近年のLCCの参入や訪日外国人旅行者の増加等により増大しており、2018年度に1億人を突破している。

しかしながら、2020年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、国内線及び国際線の旅客数は大きく減少している。

一方で、新型コロナウイルス感染症水際対策の緩和などによる海外からの観光客の復活など、少しずつではあるが、明るい兆しを見せ始めている。

加えて、ポストコロナの航空需要の回復や2025大阪・関西万博や神戸空港の国際化など、今後、更なる航空需要の増大も見込まれる。空港は観光客の増大や企業の誘致など、地域活性化の重要な要素となりうる中で、このような時期を捉え、空港の活性化に関する取組の調査研究を行い、知見を深めることは重要である。

そこで、兵庫県の現状と課題を踏まえつつ、空港活性化に関する取組について、調査・研究を行った。

2 調査・研究内容

(1) 当局の取組

○開催日 令和5年8月21日

○場所 県庁3号館 第6委員会室

○概要 土木部 空港政策課長から、空港活性化について、聴取した。

○主な意見等

- ・関西国際空港発着の航空機による騒音対策について
- ・航空機の騒音による地元自治体や住民等への説明について
- ・関西国際空港における年間発着回数と1時間当たりの処理能力の関係について
- ・関西国際空港及び神戸空港の飛行経路見直し案における東側地域への需要の伸びが想定されない理由について
- ・神戸空港への鉄道アクセス等の課題について

(2) 事例調査 — 特定テーマに関する主なもの —

管外調査（11月6日～8日：茨城県・千葉県・東京都・神奈川県）

・茨城県議会（茨城空港における空港振興策の取組について）

（主な意見等）

- ・ I B R マイエアポートクラブ公式アプリの運営費用の負担について
- ・ 空港ビルの管理及び運営等について
- ・ 自衛隊と空港を供用するメリットについて
- ・ 茨城空港関連補助金制度の内訳について
- ・ 茨城空港を利用した海外観光客の主な訪問先について
- ・ 茨城空港と東京都内を結ぶ高速バスの運行状況について
- ・ 自衛隊と空港を供用することによる環境面への影響について
- ・ 茨城空港（見学）
- ・ 日本航空安全啓発センター（見学）
- ・ 全日本空輸機体整備工場（見学）

(3) 県民との意見交換

○開催日 令和6年1月25日

○場所 コウノトリ但馬空港ターミナルビル中会議室

○概要 空港活性化について、意見交換した。

○主な意見等

- ・ 利用促進の取組及び活動内容について
- ・ 他府県からの但馬空港の利用状況について
- ・ インバウンド向けのPRについて
- ・ 但馬伊丹便の乗継ぎ時間について
- ・ 但馬空港滑走路延長構想における地元住民の反応について
- ・ 2027年に合わせた滑走路延長の希望の有無について

(4) 学識経験者からの意見聴取

○開催日 令和5年12月18日

○場所 県庁 3号館 第6委員会室

○概要 Aviation Wire株式会社 吉川 忠行 代表取締役から、空港活性化について、聴取した。

○主な意見等

- ・ バンカー・サーチャージ高騰による今後の影響について
- ・ 二次交通等やチャーター便、防災等を見据えた但馬空港の今後の可能性について

- ・二次交通として空飛ぶクルマやヘリが持つ可能性について
- ・但馬空港から羽田空港へ行く路線ができる可能性について
- ・プロペラ機が抱える問題について
- ・羽田空港におけるプロペラ機の乗入れ制限について
- ・衛生を用いた航行援助システムの運用例について
- ・関西国際空港の上下分離方式の評価について
- ・日本の空港施設が古くバスの乗り継ぎは悪い理由について
- ・神戸空港の立地特性を生かした今後の可能性について

3 今後の方向性について

当局の取組状況調査等、専門家からの意見聴取を通じて、空港の活性化の現状と課題、今後の方向性について取りまとめた。

(1) アフターコロナにおける空港需要の回復を踏まえた取組について

- ・欧米などにおけるグローバルな移動手段として、活用されているビジネスジェット機が利用しやすい空港づくりを進めることにより、プライベートジェット機の誘致を進めるとともに、空港活性化づくりに資することが必要である。
- ・従来のイベントとは異なった空港という大きなフィールドの特徴を活かしたイベントを開催し、空港及び地域の活性化に取り組むことが必要である。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大期においては、海外から入国者の水際措置が実施されるなど、新型コロナウイルス感染症蔓延防止の取組が行われた。アフターコロナを踏まえ、今後新たな感染症などの発生に備えてその感染状況を踏まえた適切な水際対策に取り組んでいく必要がある。
また、感染症の拡大期は、航空需要の急激な減少が予想されるため、航空関連事業への支援も重要である。
- ・アフターコロナにおけるインバウンドの回復など、今後の航空需要の拡大に備えて、管制処理能力の向上や ICT 活用による出入国管理手続きの円滑化・省力化に努めていく取組が必要である。

(2) 空港におけるこれからの脱炭素化へ向けた取組について

- ・2050年カーボンニュートラル目標などを踏まえ、空港施設の照明設備のLED化、空港使用車両のEV等の導入推進及び空港周辺の未利用地などを活用した太陽光発電などの再生可能エネルギー導入など、脱炭素化に向けた取組が必要である。

(3) 新たな技術の取り込みによる空港活性化の推進について

- ・2025年大阪・関西万博での運航に向け、空飛ぶクルマ実装のために必要な技術開発や機体の安全基準などの諸制度の整備などへの取組が必要である。

(4) 空港サービスの持続的な維持のための取組について

- ・保安検査の量的・質的向上の取組が重要である。また、テロに備えるため、従来の検査型の機器からボディースキャナーなどの高度な保安検査機器の導入移行を進めるなど適切な保安検査体制の確保に取り組む必要がある。
- ・空港のグランドハンドリング（地上支援業務）に関する人材の確保が重要である。グランドハンドリング関連会社の資機材の共通・共有化の推進や先進機器の導入による業務の効率化などの取組が必要である。
- ・能登空港では搭乗率という共通の目標値を設定し、目標値を上回れば、航空会社から空港に利益を分配し、目標を達成できなかった場合でも航空会社は減便や撤退をせず、空港が航空会社に保証金を支払うという「搭乗率保証契約」を、2003年から運用し、成果をあげている。今後の空港活性化に向けて参考とすべきである。
- ・空港から離れている車の駐車場の無料化や空港までの公共交通を充実することが重要である。また、空港は、物販施設としてよりも空港本来の機能に特化すべきである。
- ・大正時代の北但大震災で焼失した城崎温泉では、その後、円山川に水上飛行機の基地をつくり、大阪までの定期便を就航させ、町の活性化を図った事例がある。今後の空港活性化に向けて参考とすべきである。
- ・神戸空港の国際化は、インバウンド需要だけでなく、災害時の関西国際空港の国際線のバックアップ等防災面においても非常に有用であり、今後の我が国における空港活性化においては、非常に重要な観点であることから、積極的な支援が必要である。

おわりに

建設常任委員会では「空港活性化について」をテーマとし、1年間を通じて当局からの説明や参考人を招いての勉強会、他の自治体における取組などの調査研究を行った。

我が国の国内航空旅客数は、2017年度に、国際航空旅客数は、2018年度に1億人を突破した。しかしながら、2020年以降の新型コロナウイルス感染症の世界的感染拡大の影響により、旅客数は甚大な影響を受け、空港関連産業は大きなダメージを受けた。

一方で、2023年の新型コロナウイルス感染症の5類への移行や水際対策の緩和などによ

る海外からの観光客の復活などにより、少しずつではあるが、国内・国際航空旅客者数の回復については、明るい兆しを見せている。

今後、2025年大阪・関西万博や神戸空港の国際化などにより、新たな航空需要の増加が見込まれるなど、本県の航空を取り巻く状況は大きな転換点を迎えようとしている。

国の動向も注視しながら、このような本県の航空を取り巻く時流に乗り遅れることなく、空港の活性化の取組が推進されることを期待したい。