

# 神戸空港サブターミナル整備基本計画(案)



# 海に浮かび、 森を感じる。

- 神戸の歴史と伝統、  
山・海、豊かな自然との調和
- 神戸らしさ香るおもてなし
- ユーザーフレンドリーで  
快適・質の高い旅の始まり



# どのような施設となるのか



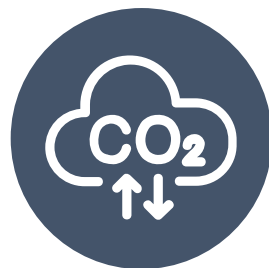
自然・歴史・文化と  
調和する施設



おもてなしの心とにぎわいを  
大切にする空間



利用者に優しく  
ストレスフリーで健康な旅



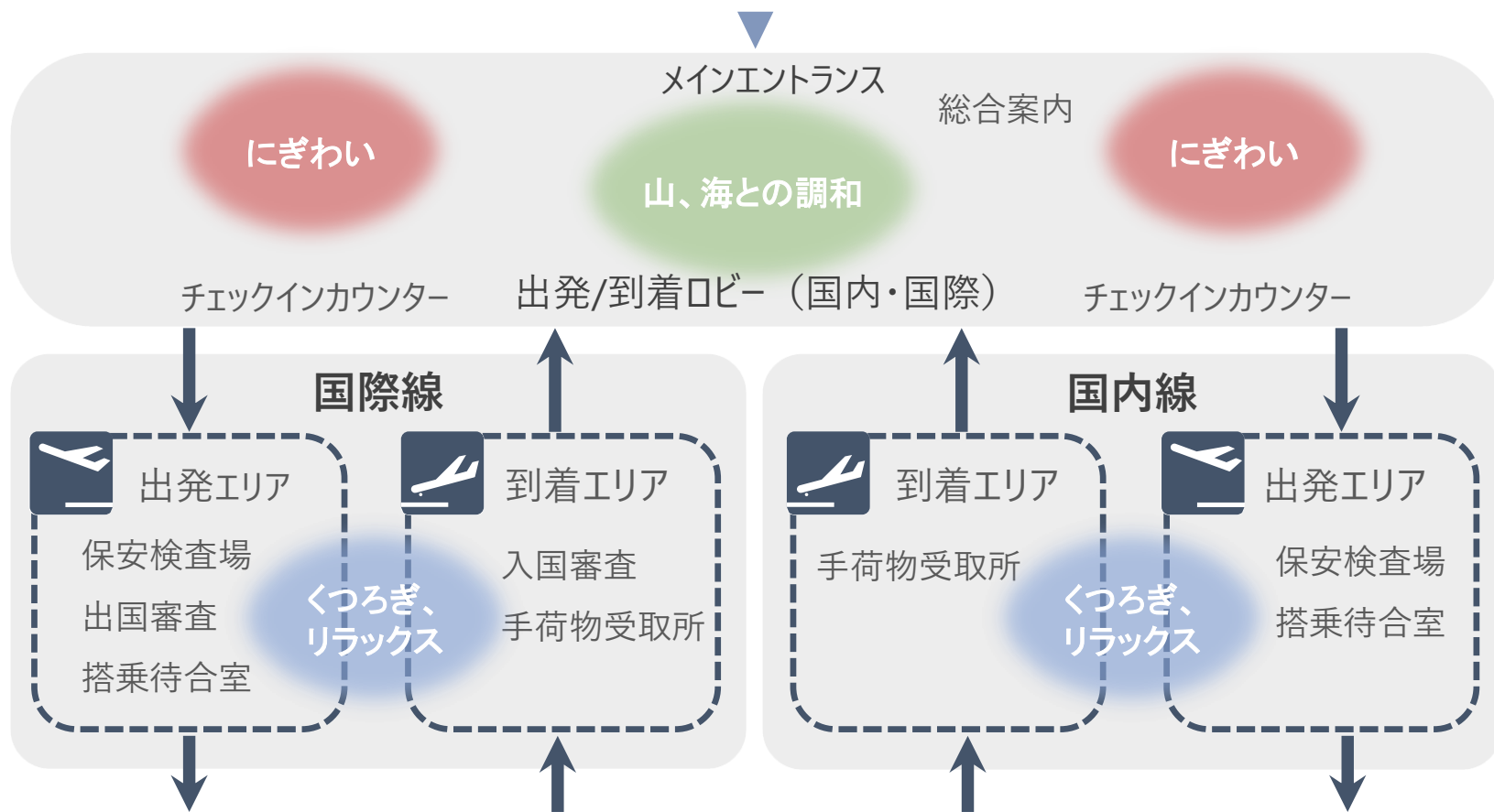
地域木材の活用  
カーボンニュートラルへの対応



災害対策拠点となる  
防災機能の確保

# どのような施設となるのか

整備規模 約17,000m<sup>2</sup> 概算事業費 90億円

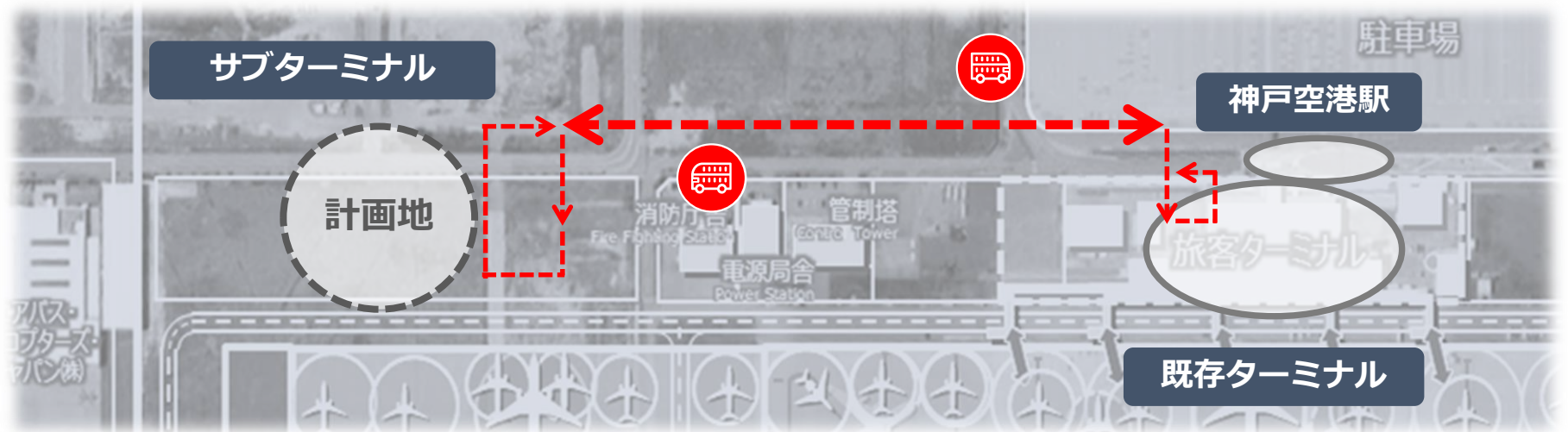


# どのような施設となるのか

既存ターミナルとの円滑な移動を提供

新たな駐車場、バスやタクシーが利用しやすい乗降施設の整備

誰もがスムーズに移動できる施設



# なぜ、サブターミナルを整備するのか

## 今後、高まる航空需要の取込 十

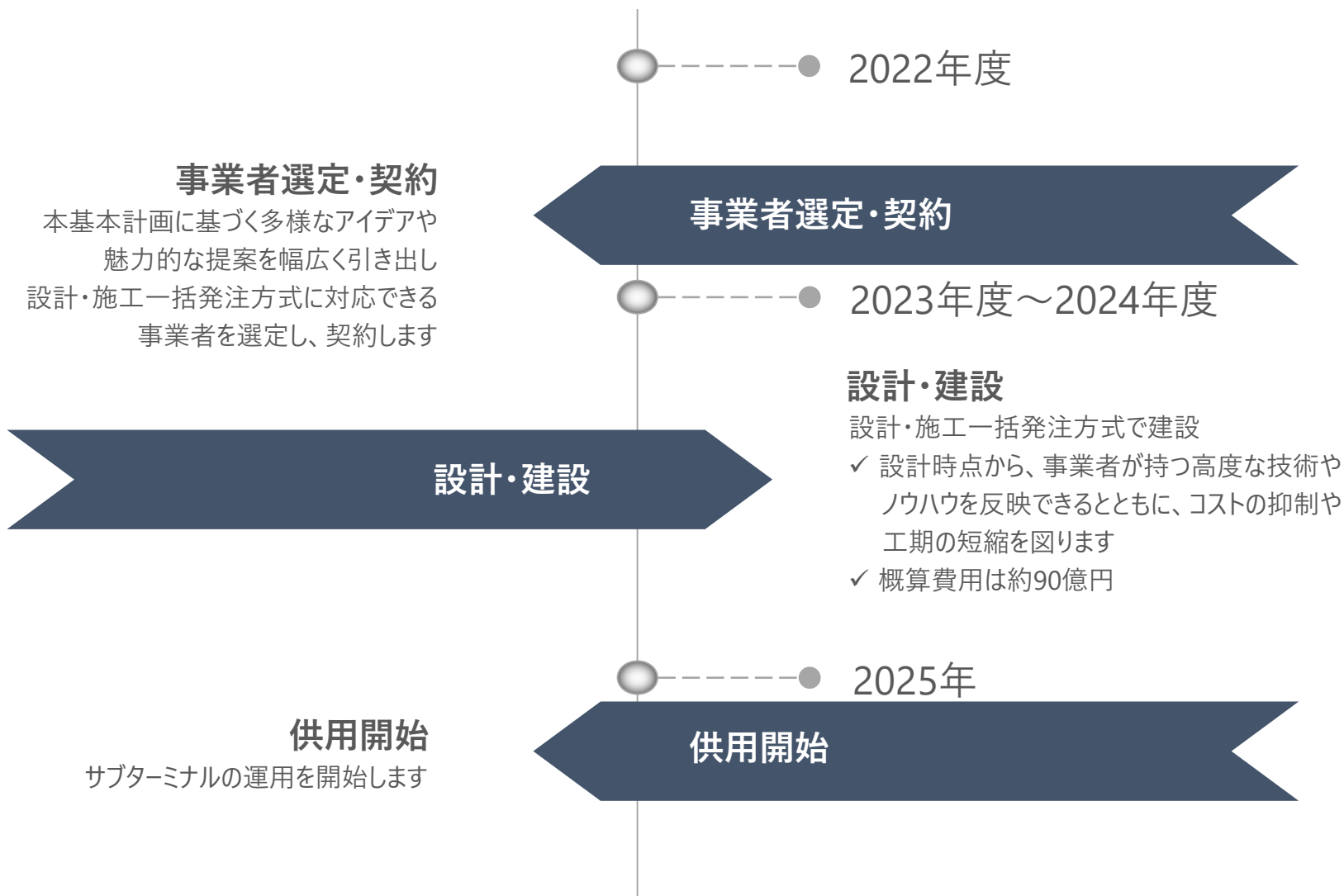
神戸空港は、都市型の海上空港として、2006年2月に開港し、2022年10月には、全国13都市への国内線ネットワークを形成しています。

2025年に開催される大阪・関西万博開催時には、神戸空港の航空需要が拡大します。現行ターミナルは施設規模・内容が今後の航空需要に対応できず、新たにサブターミナルが必要になります。

この拡大する国内線や国際チャーター便需要に対応し、旅客や市民の皆さんに安全かつ快適に神戸空港をご利用いただくため、国内・国際一体型のサブターミナルを整備し、賑わい・利便性の向上を図ります。



# どのようにサブターミナル整備を実現するか



# (参考) 現在の神戸空港の概要

	概要
設置管理者	神戸市
開港日	2006年2月16日
面積	約156ha
滑走路	1本（長さ2,500m、幅60m）
スポット	10スポット
発着回数	1日最大80回（開港当初60回）
運用時間	7時～23時（16時間）
年間旅客数	約323万人
ターミナルビル	総延床面積：18,600㎡（鉄骨造4階建） ①旅客ターミナルビル 17,100㎡ ②付帯施設（キャノピー） 1,500㎡
駐車場	約2,100台 （第1駐車場 約1,500台、第2駐車場 約600台）
アクセス	神戸三宮から ポートライナー：約18分 バス：約22分



神戸空港の位置



神戸空港（航空写真）



# (参考) サブターミナルの施設整備概要

## (1) 計画地の概要

所 在：神戸市中央区神戸空港1、8-1、13  
の一部

## (2) 敷地条件

用途地域：準工業地域

容 積 率：200%

建 蔽 率：60%

高さ制限：航空法による転移表面（法第49条）

防火地域：指定なし

高度地区：指定なし

大規模集客施設制限地区

## (3) 建物の規模

構 成：原則、2階建て

建築面積：約17,000m<sup>2</sup>

## (4) 導入機能（基本概要）

○ユニバーサルデザイン

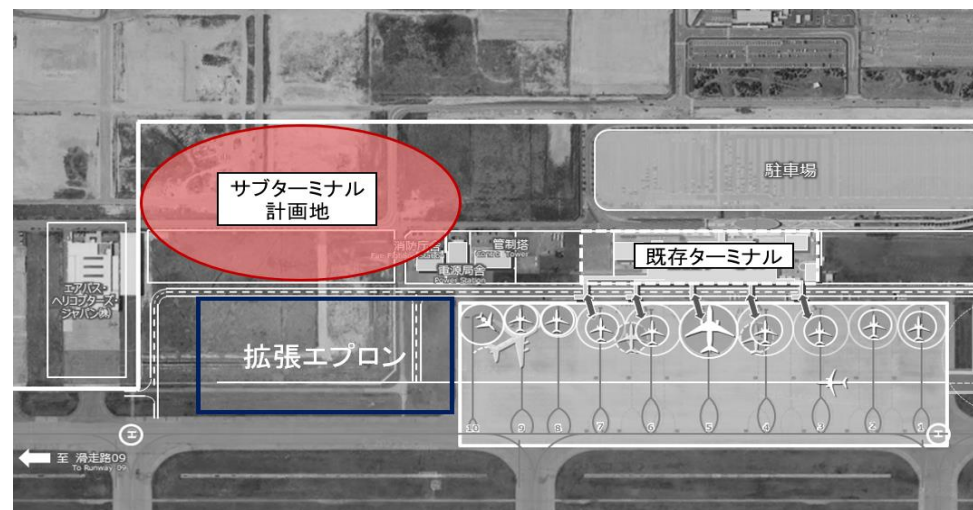
○自然採光など自然エネルギー・  
再生可能エネルギーの利用など

○エコマテリアルの活用など

○直下型・海洋型大規模地震への耐震機能

○津波・高潮への浸水対策機能

○大規模災害時の広域防災拠点機能



# (参考) サブターミナルの施設整備概要

## (5) 導入機能 (建物構成)

### ①ロビー機能

ロビーでは、搭乗手続きのスムーズ化、送迎者の待機場所の確保、総合案内機能、両替所などのサービス機能を配置するとともに、山・海を望む賑わい施設を想定

### ②国内線エリア機能

搭乗者のスムーズな保安検査、空の旅の始まりを心地よく過ごせる搭乗待合室、商業施設、手荷物受取所などを想定

### ③国際線エリア機能

国内線エリアの機能に加えて、スムーズな出国審査、入国審査を行うことができる施設を想定

### ④その他機能

国際線に必要となる出国・入国審査のためのCIQ事務所、運行する各航空会社の事務所、建物に必要な機械室等を想定

	諸室	面積
ロビー	出発/到着ロビー、送迎者待機場所、総合案内、商業施設、両替所等サービス施設 等	約4,000㎡
国内線エリア	保安検査場、搭乗待合室、手荷物受取所、商業施設 等	約2,500㎡
国際線エリア	保安検査場、出国審査場、搭乗待合室、入国審査場、手荷物受取所、商業施設 等	約3,000㎡
その他	CIQ事務所、航空会社事務所、機械室 等	約7,500㎡
	合計	約17,000㎡

## 神戸空港サブターミナル整備基本計画（案）に関する 市民意見募集手続きの結果（概要）

### 1. 意見募集期間

令和4年12月16日（金）から令和5年1月20日（金）

### 2. 意見件数

55通 202件

### 3. 意見の概要と神戸市の考え方（主なご意見のみ抜粋）

※ご意見の内容は趣旨を損なわない程度に要約しています。

#### （1）整備方針について 14件

	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	サブターミナルの規模が少し小さい気もする。今後の拡張を考慮した設計にした方がいいと思う。	既存ターミナルの運営事業者やCIQなど関係者と協議し、空港機能に必要な諸室を確保できる施設規模としています。
2	利用者の利便性のためには既存ターミナルの増改築で国際線就航に対応すべきである。	既存ターミナルの規模では、2025年大阪・関西万博開催時に拡大する航空需要に対応できないことから、新たな施設整備が必要です。 2025年大阪・関西万博、その先の航空需要の拡大を見据え、旅客や市民の皆様へ安全かつ快適に神戸空港をご利用いただくため、国内線及び国際チャーター便に対応するサブターミナルについて、にぎわいがあり、利便性の高い施設整備を進めてまいります。
3	国際定期便が就航する2030年頃には、国内線と国際線を集約できるようなメインターミナルを整備し、サブターミナルはあくまでも仮施設として工費を抑えるべきです。そのために、メインターミナル開業後のサブターミナルの位置付けを着工前に明確にすべきです。	国際定期便が就航する2030年前後以降についても、サブターミナルが有する防災機能やにぎわい空間などの機能も活かしながら、既存ターミナルと一体的に運用してまいります。 また、サブターミナルの工事費については、デザインビルドの手法を採用することなどにより、民間のノウハウを活用し、コスト削減に努めてまいります。

#### （2）神戸空港への投資について 6件

	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	これまでの実績・今後の国際化を考えれば神戸空港が果たす役割は非常に大きいことは明らか。	新たなステージに進む神戸空港が、神戸経済の成長を担う観点から果たす役割は非常に大きいと考えております。

	<p>市民への情報開示は今後も続けた上で、空港への必要な投資は怠らないよう準備を進めてほしい。</p>	<p>2025年大阪・関西万博、その先の航空需要の拡大を見据え、神戸空港の価値を向上させ、将来の神戸のまちの成長・発展につながる取り組みを、ホームページなどを通じてわかりやすく情報開示しながら進めてまいります。</p>
2	<p>関西3空港の棲み分けが課題でもあり、子供達への負担を減らさなければならぬ中、神戸空港への投資効果があるか疑問。</p> <p>旅客目標を達成した上で次の投資があるはず。どうしても拡張するならば、民間を取り込んだ低コストな投資をすること。</p>	<p>令和4年9月の関西3空港懇談会では、関西の成長の一翼を担う観点から、神戸空港の国際化・発着枠の拡大が合意されました。新たなステージに進む神戸空港が、神戸経済の成長を担う観点から果たす役割は非常に大きいと考えており、将来の神戸のまちの成長・発展につながる取り組みを進めてまいります。</p> <p>既存ターミナルの規模では、2025年大阪・関西万博開催時に拡大する航空需要に対応できないことから、サブターミナルを整備する必要があり、整備にあたっては、デザインビルドの手法を採用することなどにより、民間のノウハウを活用し、コスト削減に努めてまいります。</p>
3	<p>神戸空港については運営権の民間売却を実施時に市長が市税の投入は行わないと発言している。</p> <p>また阪神・淡路大震災からの復興時に空港への市税投入は行わないとの市民への約束がありサブターミナルをはじめ神戸空港への市税投入は行うべきでない。</p> <p>神戸空港の国際化に関わる費用は運営権を持っている民間企業に経営判断として国際化に必要な設備投資は行わせるべき。</p>	<p>令和4年9月の関西3空港懇談会では、神戸空港の国際化・発着枠の拡大が合意され、神戸空港を取り巻く社会経済情勢が大きく変化する中、令和4年12月には、あらゆる財源を積極的に活用し、神戸空港の利用価値を向上させ、将来のまちの成長・発展につながる取り組みを推進することを求める新たな市会決議がなされております。</p> <p>本市としては、新たな決議を踏まえ、神戸市・神戸経済のさらなる発展に向け、新たなステージに進む神戸空港を最大限活用し、未来を見据えた取り組みを進めてまいります。</p> <p>なお、サブターミナルについては、限られた期間の中でスピード感を持って整備を進めるため、本市が事業主体となり、整備いたします。</p>
4	<p>国際化にともない神戸空港の価値が向上すると考えられるため、運営権の売却金額にあらたな価値をふまえた金額を運営企業に請求し開港当時の負債償還に充てるべきだ。</p>	<p>国際化等に関するコンセッションにおける対応については、今後、運営権者である関西エアポート神戸株式会社と協議してまいります。</p>

(3) 既存ターミナルとの移動手段について 24件

	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	既存ターミナルとの交通移動手段はバスだけでなくポートライナーの延長も考慮すべきである。	既存ターミナルとサブターミナル間の移動手段については、ポートライナーの延伸やムービングウォークの設置など様々なご意見をいただいているところですが、当面は無料巡回バスを多頻度運行することを想定しています。 あわせて、市街地からサブターミナルへ空港リムジンバスが直結できるように、サブターミナルにもバス停を設置するほか、バス路線の拡充に向けた取り組みを進めていくとともに、どのような移動手段が良いのかについて、引き続き検討してまいります。
2	規模の小さい神戸空港ならではの強みを活かした国内線と国際線のターミナル間のバス移動を省く利便性の高い設計をすること。	
3	ターミナル移動にタクシーはあり得ないでしょう。ポートライナーを延伸すればと思いますが、費用面で無理であれば無料バスの運行を。	
4	ポートライナーを延伸し新たな駅を設けるか、ムービングウォークが整備された天候に左右されない連絡通路を整備すべきです。	

(4) サブターミナルのデザイン・設備等について 112件

	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	神戸空港の現在のターミナルは天井が低く、国際空港としての威厳がありません。サブターミナルは、天井高を確保し、神戸らしい洗練されたデザインのターミナルを整備してください。	サブターミナルのデザインに関しては、いただいたご意見も参考に、神戸のアイデンティティが感じられ、神戸の空の玄関口として相応しい象徴的な施設となるよう整備してまいります。
2	出発ロビーを中心に、国際空港らしい開放的な空間（高い天井・明るい等）を創出できるようなデザインにしてほしい。	
3	保安検査場へのスマートレーン導入、受託手荷物検査へのインラインスクリーニング（※）導入など、最先端・効率化を意識した設計としていただきたいです。	

※インラインスクリーニング…チェックインカウンターへ手荷物預け入れ後、航空機へ運ばれるまでのバックヤードの手荷物コンベア上で手荷物検査を行う方式

(4) サブターミナルのデザイン・設備等について (続き)

	意見の概要	意見に対する市の考え方
4	神戸は南京町などの中華街が有名ですので神戸空港から帰る際に中華料理が買える、飲食できる店舗があればいいと思います。	サブターミナルの整備にあたっては、飲食店やラウンジの設置など、いただいたご意見も参考に、空港を利用される皆様の利便性を確保するとともに、空港で過ごす時間をお楽しみいただける施設となるよう整備してまいります。
5	国際線は空港での待ち時間が長くなるため、航空会社ラウンジもしくはプライオリティパスが利用できるラウンジをサブターミナルに整備すべきです。	
6	再生可能エネルギーで、「太陽光発電」が上がってくるとは思いますが、賛否両論あり、本当の意味での再生可能エネルギーではないため、設置は控えていただいた方が良くと思います。屋根の形を工夫して雨水をトイレの排水へ利用転換をするなど、現実的な方法で資源を再利用する仕組みをしてほしい。	再生可能エネルギー設備の導入や雨水の再利用、高効率省エネ機器の採用などにより、カーボンニュートラルの取り組みに資する施設を整備してまいります。
7	バリアフリーを徹底することで、障害のある方だけでなく、ベビーカーの家族連れにも喜ばれると思います。	障害のある方や、子供を連れての方、外国人の方、大きな荷物を持った方など、多様なニーズを汲み取り、誰もが快適で使いやすい施設となるよう、建物の構造・機能の配置・誘導案内等について、ユニバーサルデザインに対応した施設を整備してまいります。

(参考) 基本計画以外に関する意見 46件

	意見項目	意見に対する市の考え方
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場・駐輪場・バス停の整備</li> <li>・ 神戸空港へのアクセス (ポートライナーの拡充、地下鉄整備、バス輸送の拡充 など)</li> <li>・ 空港島の土地利用 (ホテル誘致など)</li> <li>・ 滑走路の延長、神戸空港の24時間運用</li> </ul>	今後、これらの計画や整備を検討する際に、いただいたご意見を参考にさせていただきます。