

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

1. 意見募集期間 令和6年1月10日（水）から2月8日（木）

2. 意見件数 21通 84件

3. 意見の概要と神戸市の考え方

※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。

|    | 意見の概要   | 神戸市の考え方   |
|----|---|---|
|    | (1) 神戸空港サブターミナル整備基本計画（改定案）に関するご意見（30件）  |   |
| 1  | 当初案と比較してポートライナー神戸空港駅や現ターミナルとの距離が近くなり、将来的にはデッキにより接続との内容は非常に嬉しく思います。シンプルながらもフラットな動線で「神戸空港らしい使いやすさ」を引き続き実現できるものと思っています。  | 2025年春の供用開始に向け、利便性・快適性を備えた神戸の空の玄関口にふさわしい施設になるよう、着実に整備を進めてまいります。 |
| 2  | 新ターミナルの計画地が既存ターミナルの位置に近づいたことは評価します。   |   |
| 3  | サブターミナルでは1階からの出入りを前提としていると思いますが、2階での歩行者デッキによる接続を踏まえ、エスカレーターの東西の向きなど、2階から入る動線にも対応してはどうでしょうか。   |   |
| 4  | 駅コンコースから歩行者デッキを整備すれば上下移動も無く、バスへの乗り降りの手間も省けて便利になるのだから、歩行者デッキの整備はサブターミナル開業までに間に合わせるべき。空港駅からたった数百メートルの距離にも関わらず、利用者をバスに乗せようとする神経が理解出来ない。  |   |
| 5  | 神戸空港の強みは何と言っても利便性が良い事だと思っています。神戸空港駅とサブターミナル間のデッキ構想も嬉しいです。良ければムービングウォークがあれば最高です。発展する神戸空港に期待大です。  |   |
| 6  | 駅からムービングウォークで繋ぐか、1階の動線に雨風を凌げる屋根を整備すべきです。数百メートルの距離をバスに乗る人がいるとはとても思えません。  |   |
| 7  | サブターミナル開業までにムービングウォークのある歩行者デッキを整備すべき。数百メートルの間をバスに乗るのは時間の無駄でしかない。近年の脱炭素という観点からもバスの運行は望ましくない。   |   |
| 8  | ポートライナー神戸空港駅とを繋ぐ歩行者デッキはムービングウォークを導入して欲しい。   |   |
| 9  | 都心に近く周辺人口が多い神戸。どういう航空会社を誘致すれば良いのかは明白で、神戸はフルサービスキャリアを積極的に誘致しなければなりません。そのためには、施設も上質なものを用意すべきであり、バスポーディングや駅から離れたターミナルというのは論外です。これから設計を変えられないのであれば、せめて駅からサブターミナルまでのムービングウォークは必ず整備して頂きたいと思います。 |   |
| 10 | サブターミナルから空港駅・ベイシャトル乗り場までの歩行者デッキを開業までに整備すること。もし開業に間に合わないのであれば、バスを利用しない歩行者動線に屋根を整備すること。また、空港駅から1階に降りるためのエスカレーター・エレベーターを整備すること。  |   |
| 11 | 将来的に歩行者デッキが整備される予定とのことだが、せめてサブターミナル開業時から徒歩でターミナル間を移動出来るよう歩道に屋根を整備すべき。バスに乗らずに徒歩でアクセスする人の方が多いだろう。   |   |
| 12 | 歩行者デッキは開業までに整備するべきです。バスを利用する人は殆ど居らず、徒歩で移動する人が大半になると思います。現在のターミナルを拡張するという方法もあったはずなのに、わざわざ不便利な位置にターミナルビルを新設するのですから、市が責任を持って歩行者デッキを整備すべきです。  |   |

| 意見の概要 |   | 神戸市の考え方  |
|-------|---|--|
| 13    | 神戸空港駅から地上に降りる動線の整備を進めるべき。現状、重い荷物を持って駅から地上に降りるには、既存ターミナル内のエレベーターを使う必要がある。駅のコンコースと地上とを結ぶエレベーター・エスカレーターを設置して頂きたい。  | <p>【再掲】神戸空港の航空需要の拡大を図り、神戸のまちの成長・発展につながる取り組みとして、まずは2025年の国際チャーター便の運用開始・国内線発着枠拡大に対応するためにサブターミナルの整備を着実に進めてまいります。</p> <p>ポートライナー神戸空港駅からのアクセスについては、ユニバーサルデザインの観点から、当面の間はバスの運用も予定していますが、将来の歩行者デッキによる接続等も含め、利用者の利便性向上に十分配慮してまいります。</p> <p>本計画の改定にあわせて、全体事業費についても必要な機能を確保しつつ、施工方法の見直しなど精査を行いました。神戸空港の機能拡張に向け、必要な整備を着実に実施してまいります。</p> <p>神戸空港の航空需要の拡大を図り、神戸のまちの成長・発展につながる取り組みとして、まずは2025年の国際チャーター便の運用開始・国内線発着枠拡大に対応するためにサブターミナルの整備を着実に進めてまいります。</p> |
| 14    | 神戸空港駅から1階に降りるエスカレーター・エレベーターを整備して頂きたいです。現在、駅から1階に降りるためには、階段を利用する必要があります。ターミナルビル内のエレベーターも1基しかなく、動線は非常に不便です。エスカレーターとエレベーターの設置をお願いします。  |  |
| 15    | サブターミナルまでをバスで結ぶにしても、空港駅から地上に降りるエレベーター・エスカレーターの整備が必要だが、計画されているか？   |  |
| 16    | 空港基本施設の事業費が当初の143億円から100億円に減額されているが、必要なハード整備が減らされていないか？サブターミナル本体の事業費が増大したことは仕方ないとして、他の必要なハード整備はしっかり進めるべき。   |  |
| 17    | 当面は1日20便しか国際線が飛ばせないが、将来的には発着枠を広げなければならない時期は必ずやってくる。ツギハギを繰り返すのではなく、国際空港として恥ずかしくないハード整備をして頂きたい。   |  |
| 18    | メインターミナルが完成した後、サブターミナルはどのように利用するのか？サブ・メインと行き当たりばったりで建設するのではなく、ランドデザインを描き、将来的な利用方法も今から定めておくべき。   |  |
| 19    | 既存ターミナルを建て替えた後のサブターミナルの用途を明らかにすること。   |  |
| 20    | 関西空港よりも快適で楽しいターミナルビルを作らないと利用者は離れていきます。サブターミナルはあくまで仮施設として経費を抑えて整備し、主要空港に劣らない本設ターミナルの整備を急いで頂きたいです。  |  |
| 21    | メインターミナル開業後にサブターミナルがどのように運用されるのか示されていない。多額の費用を掛けて整備するのだから、メインターミナルを整備した後、どのように有効活用するのかを明らかにすべき。（LCCターミナルへの転換・ビジネスジェット専用ターミナルへの転換など）   |  |
| 22    | 床面積にあわせて事業費も増大しているが、国際定期便もこのターミナルビルで処理しようとしているのか？（中途半端な規模のターミナルビルを作ると、今後使われなくなった際に事業費が勿体無い。）サブターミナルはあくまでも「サブ」であり、メインターミナルが完成した後はメインターミナルに集約するように計画すべき。中途半端な規模のターミナルを分散させて運用するのは非効率で利用者も不便である。           |  |
| 23    | サブターミナルはあくまでも暫定施設であることをもっと大々的に周知するべきです。実際に運用が始まると「神戸空港の新しいターミナルビルは不便」「神戸空港の国際線ターミナルはショボい」といった不評の嵐となることは目に見えています。一度「不便」というレッテルが貼られると、汚名返上するのは極めて難しいので、あくまでも本設ターミナルが出来るまでの繋ぎ（仮設）の施設であることを謳っておく必要があると思います。 |  |
| 24    | バスボーディングを前提とするのであれば、既存ターミナルにバスラウンジを設けるなど、既存施設の拡張で問題無かったはずである。わざわざ別棟として整備するのであれば、既存ターミナルは全面的に建て替えて「結果的にサブターミナルを作っておいて良かった」と思えるようなメインターミナルを今後作って頂きたい。   |  |

| 意見の概要 |   | 神戸市の考え方  |
|-------|---|--|
| 25    | 計画案を見ているとサブターミナルは仮設ビルとしか思えません。ある程度の施設を備えたサブターミナルを整備した後は、国際空港らしい神戸の玄関口として（ひいては関西の玄関口として）恥ずかしくない立派なメインターミナルを作って頂きたいと思います。<br>震災によって都市開発が他都市に比べて周回遅れとなっていることに神戸市は危機感を持つべきです。 | 【再掲】神戸空港の航空需要の拡大を図り、神戸のまちの成長・発展につながる取り組みとして、まずは2025年の国際チャーター便の運用開始・国内線発着枠拡大に対応するためにサブターミナルの整備を着実に進めてまいります。 |
| 26    | 既存ターミナルが建て替えとなった際に、サブターミナルが建て替え期間中の仮設ビルとして機能するよう、十分な処理容量（国内線・国際線全便を捌ける能力）を計画すること。   |  |
| 27    | サブターミナルに国内線が就航しない可能性も考慮し、国内線エリアを国際線エリアに転用できるような設計とすること。   |  |
| 28    | 既存の航空会社が不便なサブターミナルに移るとは考えにくいですが、意向は確認したうえで計画を進めているか？国内線で入居する航空会社が出てこない可能性があるのであれば、国内線用として計画している部分を国際線用に転用できるように設計すべき。   |  |
| 29    | 利便性のためには既存ターミナルの大規模な増築が望ましい。現実的に新築しかできないのであれば、国際線ターミナルとして整備すれば利用者にとって分かりやすく、また動線の不便さが許容されることが期待できるのではないのでしょうか。  |  |
| 30    | なぜ別棟でターミナルを作る必要があるのか？現在のターミナルビル東西に残された土地は全てメインターミナルに充てる予定なのか？バスボーディングを前提とするなら、現在のターミナルビルにバスラウンジを新設すれば済む話では無いのか？別棟で建てる必要があるのであれば、メインターミナルの計画も示して「サブターミナルの建設が必要な根拠」を説明すべき。  |  |

| 意見の概要                        |   | 神戸市の考え方   |
|------------------------------|---|---|
| (2) サブターミナル整備全般に関するご意見 (30件) |   |   |
| 1                            | サブターミナルには期待しているのですが、遅延なく工事が進むように取り組んでほしい。   | 2025年春の供用開始に向け、利便性・快適性を備えた神戸の空の玄関口にふさわしい施設になるよう、着実に整備を進めてまいります。 |
| 2                            | 外観に関して、「森を感じる」というコンセプトには神戸の個性を活かすもので大賛成です。森林、山に関する取り組みと連携して、面白く具体化して頂けたら嬉しいです。その上で、国際定期便就航を見据えて、神戸が元々国際社会との結びつきが強く、海外の人にとって居心地がよい街であることをアピールする外観的な要素を加えて頂きたいです。旧居留地や外資系企業本社が何故神戸にあるのかを認識できれば、神戸の観光地に行く、もしくは神戸に住み働く理由が腹落ちし、結果として神戸空港の需要を掘り起こすと考えております。                         | 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、神戸の空の玄関口にふさわしい施設となるよう整備してまいります。   |
| 3                            | 事業者決定の際に示されていた外観デザインの陳腐さに驚かされたが、外観デザインの見直しは済んでいるか？現在のターミナルビルにも言えるが、神戸は玄関口（三ノ宮駅・新神戸駅・神戸港も）のデザインがダサすぎる。デザイン都市を標榜しているのだから、国際空港として恥ずかしくないデザインのターミナルビルにしていきたい。（今後整備されるメインターミナルも。）  |   |
| 4                            | 「緑を取り入れた」空港を目指す方針を打ち出した事からサブターミナルの計画が変な方向に進んでいるのではないのでしょうか。中途半端に屋内に緑化を取り入れたり、サブターミナル前の緑地空間を整備したり（改定案で撤回されたようですが）、国際化に向けて力を入れるべきはそういうところでは有りません。ビル内の緑化は維持費も掛かり、ビル内の空間が狭くなるため、シンプルかつ国際空港らしいデザインを目指すべきです。最新の外観デザインが公表されていませんが、今の神戸空港のターミナルビルのような「お豆腐」に窓を付けたような陳腐なデザインは止めて頂きたいです。 |   |
| 5                            | 中途半端な緑化のせいで冴えない「地方空港」感が漂っています。国際空港になるのだから、開放感のある、高い天井・明るいロビーを設計して頂きたいと思います。（今さら設計変更を加える訳にはいかないのであれば、国際定期使用のターミナルはもっと立派な建物を建ててほしいと思います。）   |   |
| 6                            | 展望デッキは必要なんでしょうか？飛行機の見えない空港の展望デッキなど聞いたことがありません。街側の景色を見るにしても、4階5階くらいの高さがなければ綺麗に景色を見られません。（これは現在のターミナルビルにも言えることですが。）中途半端な展望デッキを整備するのはお金の無駄です。  |   |
| 7                            | 飛行機が見えない無駄な展望デッキは削減し、その費用は設備の充実に充てること。  |   |
| 8                            | 飛行機が見えない展望デッキは不要です。既存のターミナルビルですらデッキの高さが低く迫りに欠けるのに、2階建てのサブターミナルでは満足な景観は確保できないと思います。また、サブターミナルビル北側に民間施設が立地することになった場合、景色が遮られてデッキが無駄になります。  |   |
| 9                            | 仁川国際空港、チャンギ国際空港のようなアジアのハブであり、一大産業となる、資本主義の代名詞のようなターミナルを整備していただきたく、300億円弱で何ができるんですかと言いたいのが本音です。とはいえ、そのような政策は取れないと思いますので、IoTを駆使した世界一スマートで、時間を浪費しない、新幹線のように手軽に飛行機に搭乗できるようなスマートエアポートを目指していただきたいと思います。伊丹、関空も種々リニューアルが施されていますが、神戸空港のコンパクトな小回りの効く規模感を活かして、先進的な空港を目指していただきたいです。       |   |
| 10                           | 両替所は完全無人に、送迎車の待機場所や賑わい施設にはAIを駆使して、神戸の街の魅力を発見・提案できるようなものを作っていただきたいです。  |   |
| 11                           | ロビー・くつろぎスペースには、乳児・幼児が安全に”はいはい”できる場所を設置していただきたい。搭乗前の待ち時間に少しでも動くことができれば入眠しやすくなることも考えられる。はいはいするのは成長過程の少しの時期だけだが、土足スペースだけだと歩けるようになるまで動きづらい。公共施設の待合的なスペースでは設置していただけるとありがたい。  | キッズスペースの設置など、空港を利用される皆様の利便性・快適性が向上する機能を備えた施設となるよう整備してまいります。     |

| 意見の概要 |  | 神戸市の考え方   |
|-------|--|---|
| 12    | 現状、空港で飲食や買い物をする場所がほぼないに等しいので、店舗をもう少し増やせるとありがたい。特に国際線利用者は何時間も前に来ることもよくあるので、何も無いターミナルで時間を潰すのはもったいないと思う。  | 飲食店や店舗、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、快適に過ごしていただける施設となるよう整備してまいります。 |
| 13    | ターミナルが小さすぎると思います。神戸空港にはお店も少ないです。国際線は、早めに空港に行くので飲食店や、お土産物屋さん、フードコートなどがあつたほうがいいです。小さいゲームセンターはどうですか？クレーンキャッチャーや、ガチャガチャは外国人に人気があると聞きます。親子でいい時間つぶしになります。航空シュミレーターとかもいいと思います。  |   |
| 14    | 全国主要空港の国際線ターミナルを参考に国際空港らしいターミナルビルを作るべき。（特に中部国際空港や新千歳空港はレストラン・土産店に加えて温浴施設や娯楽施設が充実しており、今後目指す方向性として見本にするべき。）今のサブターミナル計画は地方空港のようなショボいターミナルを増産するようなもので、旅行客は空港に来た際にワクワク感や高揚感が全く得られない。神戸空港が国際空港になるという視点が欠落しているのではないか？ |   |
| 15    | ラウンジ、有料待合室、飲食店やフードコート、コンビニ等がないです。国際線の時にないと待ち時間が不便で暇です。市民も楽しみになる空港にしてほしいです。   |   |
| 16    | FDAの地方路線が無くなりつつありますが、この悪い流れを止めるためには国内線・国際線の乗り継ぎ機能が必要です。乗継動線の整備や乗継客が時間を潰せるラウンジ・商業娯楽施設の整備をお願いします。  |   |
| 17    | 神戸市に外国人居住者が多い事、阪神間に富裕層が多い事を念頭にアウトバウンドから選ばれるターミナルビルを作るべき。（例えば、航空会社のラウンジを整備したり、落ち着いて食事が出来るレストランを増やしたり、VIP客が利用出来る動線・ラウンジを整備したり。）  |   |
| 18    | 商業施設には、神戸牛の鉄板焼や神戸のスイーツを味わえるような店に加え、お好み焼き・たこ焼き・明石焼きといった関西の名産が楽しめる店を整備すべき。サブターミナルに商業施設区画があまり用意されないのであれば、過疎化が進んでいる既存ターミナルに整備して、訪日客が空港に飽きない仕掛けを作って頂きたい。  |   |
| 19    | レストランは整備されるのか？神戸空港は全国でも上位の旅客数を誇るにも関わらず、レストランのラインナップが貧相極まりない。サブターミナルでは、レストランやカフェが充実するように整備して頂きたい。   |   |
| 20    | 国際化を迎えるということは利用者の国際色も豊かとなる。一般エリアにはスタバやマクドナルドなど外国人でも知っているようなチェーン店を誘致してほしい。<br>神戸牛を食べられる鉄板焼の店など、神戸をアピール出来るようなレストランを整備してほしい。<br>展望デッキには、有馬温泉のお湯を使った足湯やバーを整備してはどうか？飛行機を見られない展望デッキを作るのであれば、他の魅力が必要である。              |   |
| 21    | 全国10位という旅客数を誇りながら、神戸空港内のレストラン・カフェの店舗数は全国最低レベルである。サブターミナルにはしっかりとレストランやカフェを整備するとともに、外国人でも知っているスタバやマクドナルドのような世界的なチェーン店を誘致すべき。   |   |
| 22    | サブターミナルは既存ターミナルを反面教師とし、飲食店の充実にも努め、航空会社ラウンジもしくはプライオリティパスやラウンジキーが利用できるラウンジを整備すること。   |   |
| 23    | プライオリティパスが使えるラウンジや、JAL・ANAの上級会員が使えるラウンジを整備して頂きたい。ラウンジの有無も、神戸空港を利用するかどうかの判断基準・動機になり得る。  |   |
| 24    | ラウンジは整備されるのか？現在のターミナルビルのカードラウンジは利用者で溢れ、中に入れなことも多い。また、航空会社のラウンジがなく利用者の需要を削いでいる。航空会社の上級会員をターゲットとし、かつ十分なキャパシティを持ったラウンジを整備して頂きたい。  |   |
| 25    | 一般的なカードラウンジではなく、プライオリティパスや航空会社の上級会員制度の使える一歩進んだラウンジを整備してほしい。空港に上質なラウンジがあるかどうかは、利用者がその空港を選ぶ動機になる。  |   |

| 意見の概要 |  | 神戸市の考え方   |
|-------|--|---|
| 26    | ボーディング・ブリッジも整備したほうが効率よく楽に搭乗できると思います。旅客機能を1階に集約したそうですが、今の計画では飛行機に乗る時に階段を上らないといけません。足など体が不自由な人はターミナル内でエレベーターやエスカレーターで2階に行き、ボーディングブリッジで飛行機に乗るほうが楽ですし、効率的です。搭乗口だけでも2階に整備し、ボーディングブリッジで搭乗するべきです。ほかの地方国際空港を参考にしていかがですか？ | 航空機への搭乗はバスによる運用を予定しています。将来的なあり方については、いただいたご意見も参考に、既存ターミナルの運営権者である関西エアポート神戸株式会社などとも協議しながら、航空需要に応じて検討を進めてまいります。 |
| 27    | 今時、ボーディングブリッジではなくバスで乗り込むのは恥ずかしい。当初計画案でボーディングブリッジにできないものか。  |   |
| 28    | タラップで搭乗させるのは、体の不自由な方にとってはかなりハードルが高く、それだけで敬遠される恐れもある。羽田空港のボーディングステーションを参考にした施設をエプロンに設置した方がいい。   | いただいたご意見も参考に、誰もが快適で使いやすい、ユニバーサルデザインに対応した施設整備を進めてまいります。  |
| 29    | 着工までに、サブターミナルの整備費について関西エアポート神戸株式会社と神戸市の費用分担を明らかにすること。  | 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、   |
| 30    | 神戸空港は民営化をしているのだから、本来は運営権者である関西エアポート神戸株式会社がターミナル建設費を拠出しなければならない。整備費の費用分担について明らかになっていないが、協議はどうなっているのか？   | 本市が事業主体となり、整備を進めています。<br>借入金により整備を行い、その償還については、空港施設利用料やターミナル入居事業者等からの賃料などにより行なってまいります。                        |

(3) 其他のご意見 24件 (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。)

| 意見の概要                        |   |
|------------------------------|---|
| (a) 神戸空港の機能強化全般に関するご意見 (16件) |   |
| 1                            | 国際化全般の意見として。せっかく作ったのだから、ちっぽけな地方空港ではなく、立派な国際空港として運用してほしいと願うのが神戸市民・兵庫県民の大半ではないか？国際化が合意されたにも関わらず、地方空港という枠の中でしか計画が練られていないことが残念でならない。サブターミナルに続いて滑走路の延長・メインターミナルの整備など必要な施設整備をしっかりと進めてほしい。   |
| 2                            | バスの無人化・小型化、飛行機の大型化、さらなる駐機場場の増加に備えて、駐機場内バスの建物への進入路を南側からだけでなく、西側からも取り付けられるように想定してはどうか。今、片側1車線で計画している進入路を実質2車線片側通行に出来るようにするイメージです。   |
| 3                            | 滑走路の延伸にも消極的だが、「神戸空港が国際空港になる」という自覚が乏しいのではないかな？   |
| 4                            | アリーナ・国際会議場・展示場も全国で新設され、神戸の優位性は年々低下しています。唯一神戸市に優位性があるのは、空港・港湾が近くにあるという点であり、これらの施設を増強していかなければならないことは明白です。神戸空港のサブターミナル・メインターミナル整備だけでなく、神戸港の大水深化(18m化)、神戸空港の滑走路延伸(3000m化)など、他都市を寄せ付けない施策を次々打っていくことを強く要望致します。  |
| 5                            | 滑走路の増強は計画されておられますか？滑走路1本のままで、国際線、国内線を増やすと、年始早々の羽田空港のようになりかねません。滑走路を国際線の離陸1本、着陸1本、国内線の離陸1本、着陸1本の合計4本になるように、中期計画で検討をお願いいたします。   |
| 6                            | 運用時間を24時以降の遅い時間に、なんとか後ろ倒しして頂きたいです。現在の運用時間では、東京で遅くまで働いて短時間で神戸に帰りたい人が、空路を利用できず、長時間席に座る新幹線を選択することになります。結果として神戸に帰らないという選択を取る場合が多分発生しており、神戸空港、神戸市、関西にとって、大きな機会損失になっていると推測しています。(個人的な経験談でもあります。)神戸空港から三宮等への人員輸送の観点等解決すべき事項は多いかと思いますが、是非とも24時間空港化等を早期に実現して頂けたら有難いです。 |
| 7                            | 運用時間の延長は議論されているのか？国際線は就航先空港の発着枠が取れない等の理由で深夜早朝に発着する便が多いが、神戸空港の現在の運用時間では受け入れられないのではないかな？神戸空港は本来24時間運用が可能な訳で、国際化を機に24時間化を実現させるべき。  |
| 8                            | 駐車場について、改定後も当初計画と同じくサブターミナルの北側に設置されるとなると、島内道路を横断する必要があり、利用者としては気になるところです。現行の駐車場においても混雑すること、今後のデッキでの接続、メインターミナルの整備等を考慮すると、現行の駐車場を立体駐車場とすることが望ましいと感じます。   |
| 9                            | 青空駐車場を新設するのではなく、既存の駐車場を立体化して土地を有効活用するべき。関西を代表する空の玄関口にも関わらず、青空駐車場が鎮座している現状は非常に貧相に見えるし、雨が降っていると非常に不便である。また、愛車を青空駐車場に置きたくないというユーザーを遠ざけている。   |
| 10                           | 青空駐車場を新設するのではなく、既存駐車場を立体化するべき。現状でも繁忙期を中心に駐車場のキャパシティを超えており、サブターミナルが開業すると更に拍車が掛かることは明白である。利便性向上のためにも立体駐車場を早急に整備し、サブターミナルとの間を連絡通路で結んで頂きたい。   |
| 11                           | 駐車場は青空駐車場を新設するのではなく、既存駐車場を立体駐車場化し、第1第2駐車場からスムーズにアクセス出来るようにすること。   |
| 12                           | 今や地方空港でも屋根付きの立体駐車場が整備されているのに、神戸空港はいつまで青空駐車場を使い続けるのか？利用者の利便性向上と収容台数拡大のため、サブターミナルの開業にあたっては既存の駐車場を立体駐車場にするべき。  |
| 13                           | 駐車場の設計が入っていませんが、今後現在の駐車場を立体駐車場にするなど改良をお願いします。また、現在の駐車場からサブターミナルへの動線も確保してください。   |
| 14                           | 「国際線誘致に補助金を出さない方針を固めた」と報道されています。その方針自体は否定しませんが、サブターミナル運用開始日は神戸空港の真の「開港日」を意味するのですから、「開港日」に世界各地へ便が飛ばない状況は非常に見栄えが悪いです。「開港日」には、せめて神戸市の姉妹都市からチャーターを運航して頂きたいと思います。(リオデジャネイロのような長大路線以外はB787などの機材であれば、神戸からも運航可能と言われてます。)  |
| 15                           | チェックインを神戸空港駅もしくは現在のターミナルビルで出来るようにして頂きたいです。バスで移動する不便さをもっと深刻に考えてください。不便なサブターミナルは搭乗するだけの仕組みにして、駅や現在のターミナルビルでチェックインを済ませ、身軽に移動出来るようなシステムを構築して欲しいと思います。   |
| 16                           | 将来的にはメインターミナルとつなげられるように管制塔の位置を変更した方が良いと思われる。  |

## 意見の概要

## (b) 神戸空港へのアクセス・魅力発信等に関するご意見（8件）

|   |   |
|---|---|
| 1 | 利用者数が現状で過去最高を更新していることを踏まえて、早急に地下鉄新路線の整備をしてほしい。いずれはポータライナーの大規模修繕が必要になってくるが、その際のバックアップが無いと道路が機能しなくなる恐れがある。（接続バスを大量導入しても大型スーツケースを持った客は絶対に捌ききれない。）  |
| 2 | 神戸空港の利用者が増えた場合、ポータライナー利用者への不便が増えることが予想されます。輸送力の強化、三宮駅および新神戸駅へのアクセス改善も合わせて検討いただきたいと思います。<br>私案として、①輸送力強化のため、車両・ホームの延長、②港島トンネル～生田川を上げて新神戸に至るルート为建设、③神戸大橋を複数線化し、フラワーロードを上げて地下鉄花時計前と接続し新神戸に至るルートを建設、を提案いたします。                       |
| 3 | ポータライナーの混雑対策は万全か？特にインバウンド客はスーツケースが非常に大きく、車両内に荷物スペースが必要となる。また、混雑対策として三宮と神戸空港をノンストップで結ぶ快速電車を設定してはどうか？   |
| 4 | サブターミナルと三宮を結ぶシャトルバスを多頻度で運行すること。   |
| 5 | 関西観光、瀬戸内観光の主要な出入口として、西・瀬戸内の豊富な魅力の情報の発信機能を作って頂きたいです。関西のその他空港と比較して、中国地方、四国地方、淡路島に最も近い神戸空港が、各エリアへの誘客機能を積極的に担うことで、空港としての重要性をより高めることができますと思います。（関西のオーバーツーリズムの解消にも寄与する狙いです。）  |
| 6 | 神戸医療産業都市に非常に近い空港として、神戸医療産業都市と密に連携し、情報発信するとともに、大阪、京都で進む医療産業の集積も含めて、関西エリアの医療産業の集積の情報発信を担って頂きたいです。さらに、上記の神戸に限らない広域の情報発信を行う中で、神戸が重要な拠点であり、他都市、国際社会に貢献する都市であることを魅力的に示して頂きたいです。   |
| 7 | サブターミナル開業を機に「国際空港」の愛称を付けて頂きたいです。神戸空港が国際化すると、関西国際空港に加えて、国際線が飛ばない大阪「国際」空港、「国際」空港という名前が付いていないのに国際線が飛ぶ神戸空港が共存することになり、インバウンド旅行客は必ず混乱します。正式名称を変更するのは難しいと思いますので、せめて愛称は「マリンエア」から「神戸国際空港」に変更すべきです。                                       |
| 8 | 管制塔より西側に事業所で働く人たちのことを全く考慮していないサブターミナル計画です。改定前の計画では、空港島西側の企業の通勤者が通行する歩道が制限区域内を走るバスの道路に遮られる事になっていました。空港駅から駐車場北端までの往復約1km遠回りを毎日強いられるところでした。改定案を見る限り、国際線の旅客の動線は一階にあり、制限区域内用バスは相変わらず通勤ルートの歩道を遮るのが予想されます。歩道が無くされてしまうのは変わらぬ状況で落胆しています。 |