

## 神戸空港サブターミナル整備基本計画（改定案）の概要

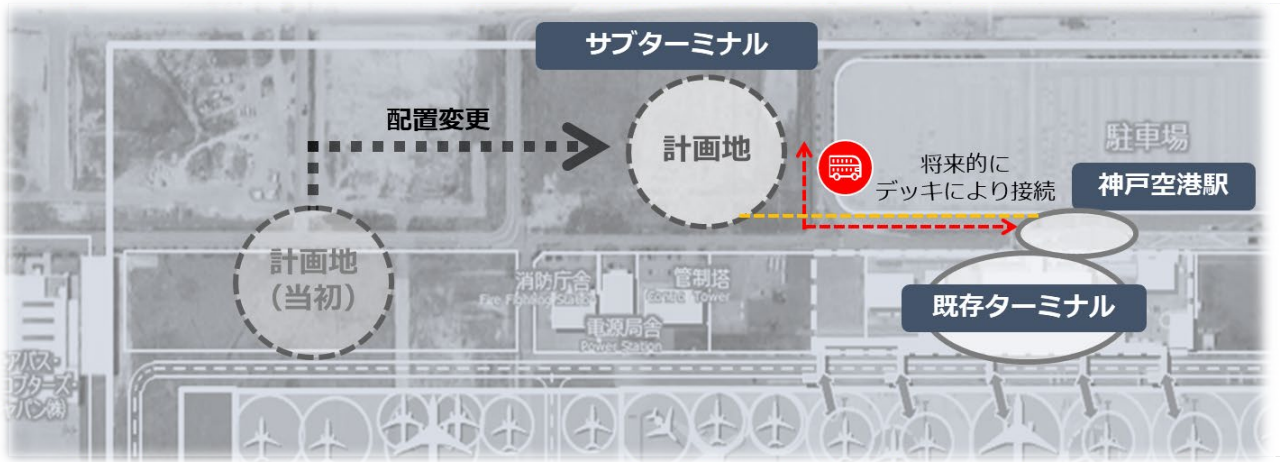
### 1. 概要

神戸空港サブターミナルについて、基本方針の変更はないものの、より一層の利便性の向上とともに、今後の航空需要の拡大に柔軟に対応するため、以下の点を変更。

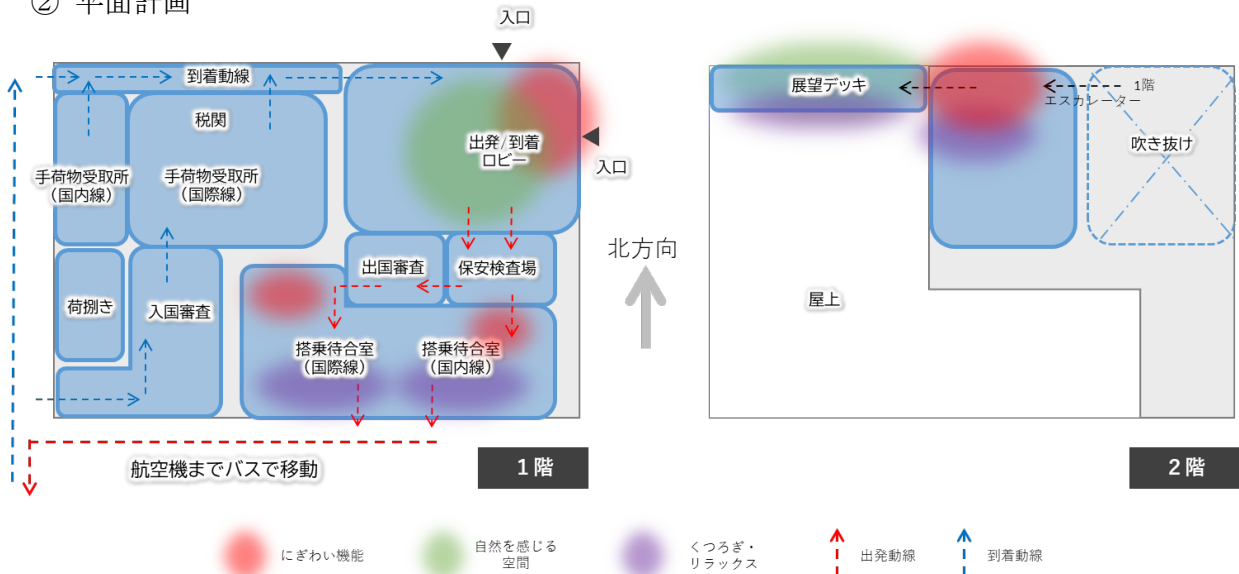
- ① 計画地を既存ターミナル及びポートライナー神戸空港駅に近い位置に変更。
- ② 将来的にポートライナー神戸空港駅と歩行者デッキにより接続するほか、航空需要の拡大に柔軟に対応するため、平面計画等を変更。これに伴い延床面積を約18,700㎡に、事業費を約150億円に変更（但し、空港機能強化に伴う全体事業費（空港基本施設整備を含む）は変更なし）。

### 2. 配置計画・平面計画の概要

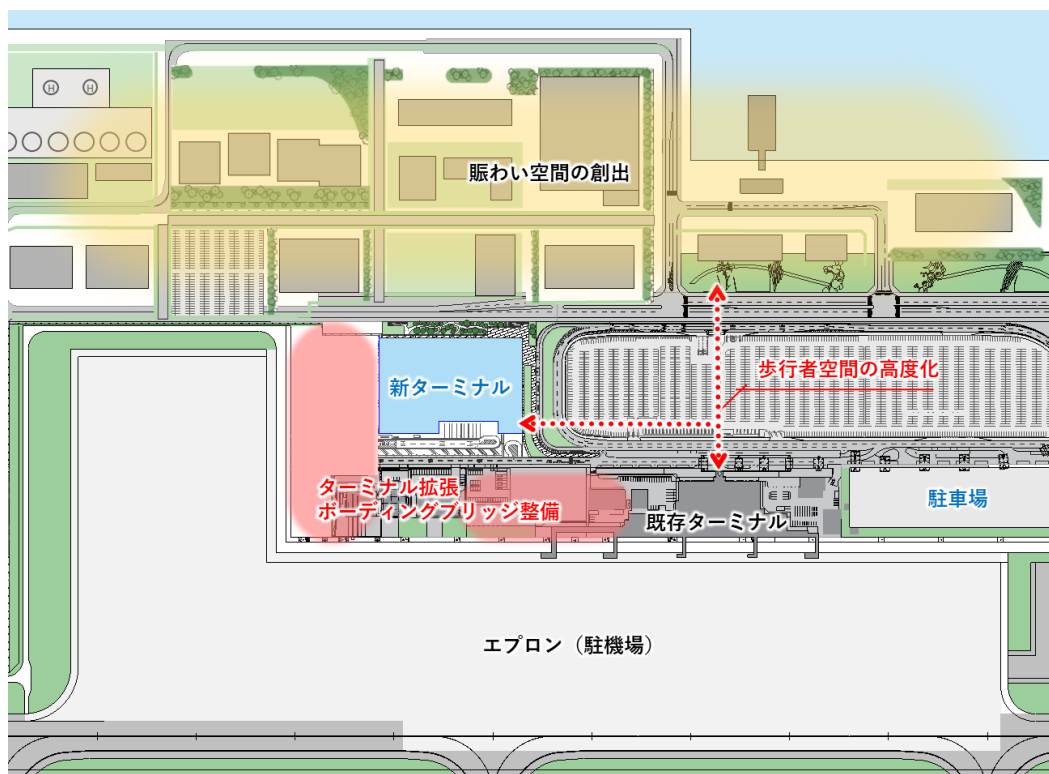
#### ① 配置計画



#### ② 平面計画



(参考 1) 改定案を踏まえた将来的な拡張イメージ



※ 1 : 将来的な拡張は、今後、関西エアポート神戸等と調整。

※ 2 : 賑わい空間の創出は「神戸空港島将来ビジョン」の中で別途検討中。

(参考 2) 機能拡張に要する事業費と財源等の考え方

|                     | 概算整備費    | 当初計画<br>(参考) | 財源等の考え方                               |
|---------------------|----------|--------------|---------------------------------------|
| 空港基本施設<br>(エプロン拡張等) | 約 100 億円 | 約 143 億円     | 国庫補助、市債、一般財源等により整備。市債については一般財源等により償還。 |
| 新ターミナル              | 約 150 億円 | 約 90 億円      | 借入金により整備。空港施設利用料や民間事業者からの賃料等により償還     |
| 付帯工事<br>(駐車場等)      | 約 33 億円  | 約 50 億円      | 借入金により整備。使用料等により償還。                   |
| 小計                  | 約 283 億円 | 約 283 億円     |                                       |
| メインターミナル            | 未定       | 未定           | 関西エアポート神戸と調整。                         |

※ 1 : 当初計画は令和 4 年 10 月に公表。

※ 2 : 新ターミナル・付帯工事の概算整備費は当初整備分 (令和 5 ~ 6 年度)。

# 神戸空港サブターミナル整備基本計画 (改定案)



令和6年1月



# 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



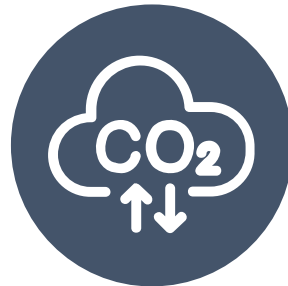
自然・歴史・文化と  
調和する施設



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

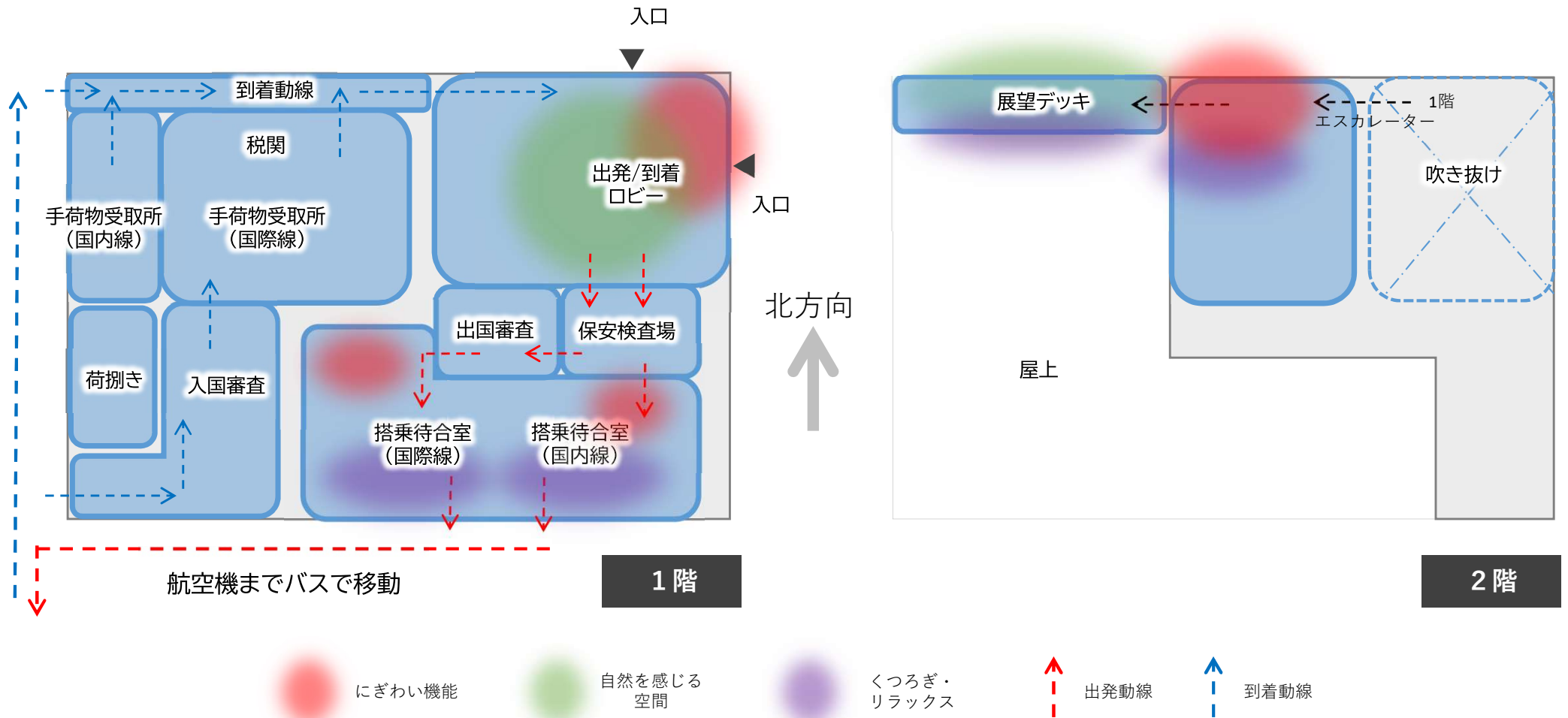


地域木材の活用  
カーボンニュートラルへの対応



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



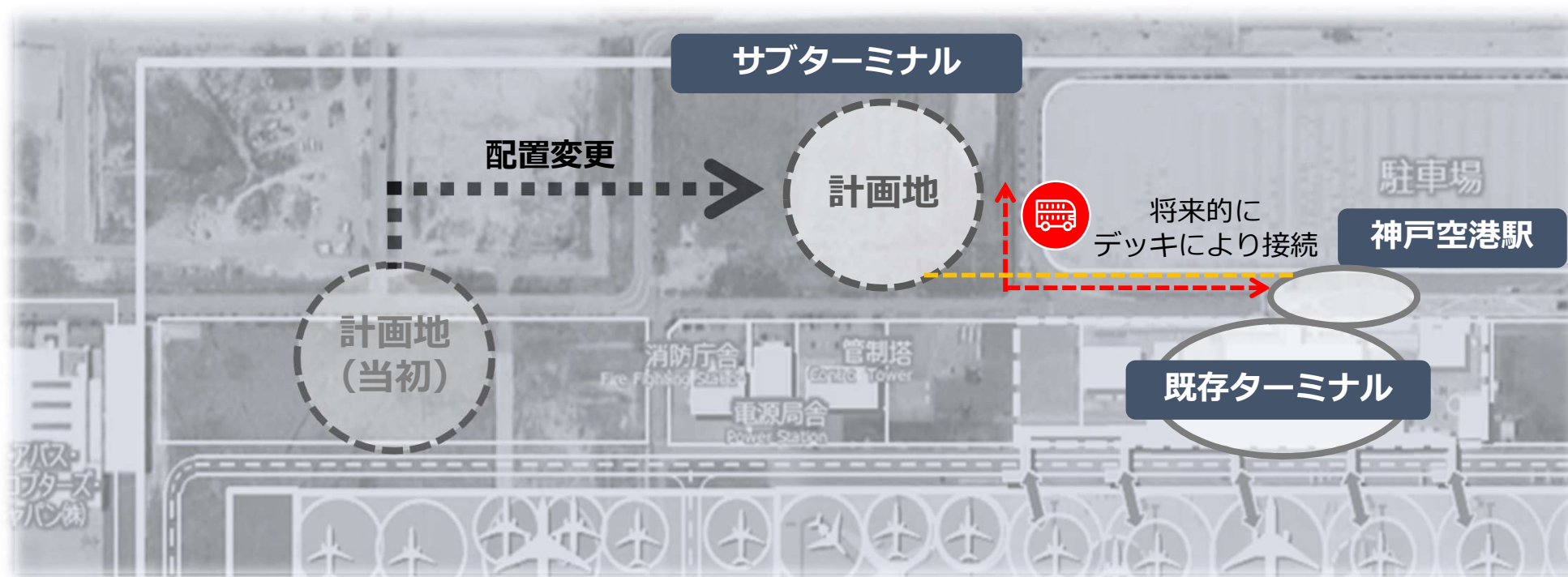
延床面積 約18,700m<sup>2</sup> (当初 約17,000m<sup>2</sup>)

# 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 **+**

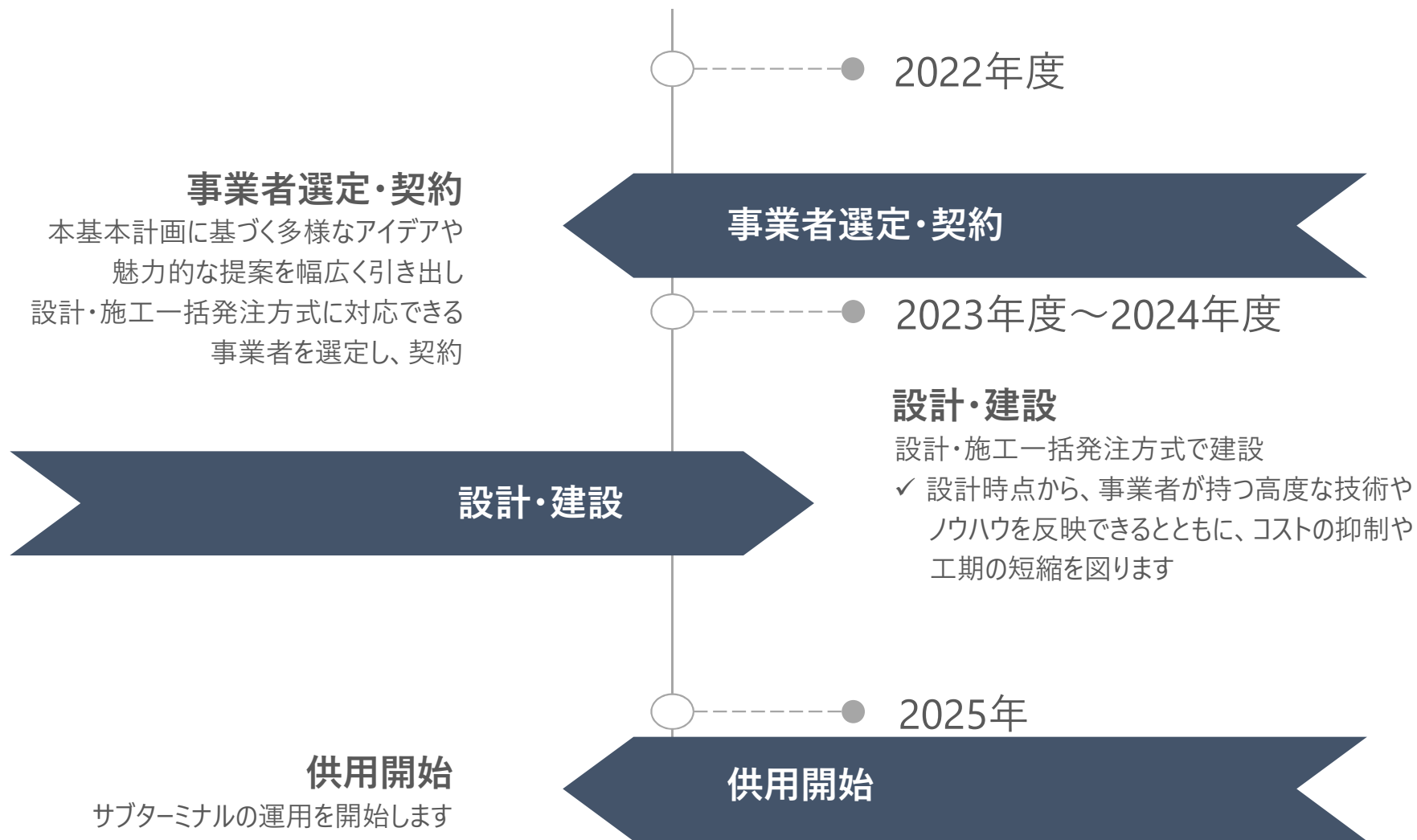
神戸空港は、都市型の海上空港として、2006年2月に開港し、現在、全国12都市への国内線ネットワークを形成しています。

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) 機能拡張に要する事業費

|                       | 概算事業費  | (参考) 当初計画 |
|-----------------------|--------|-----------|
| 空港基本施設<br>(エプロン拡張整備等) | 約100億円 | 約143億円    |
| サブターミナル               | 約150億円 | 約90億円     |
| 付帯工事                  | 約33億円  | 約50億円     |
| 合計                    | 約283億円 | 約283億円    |

※1：当初計画は令和4年10月に公表。

※2：サブターミナルは借入金により整備し、空港施設利用料や賃料等により償還。

# (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）                  |
| 駐車場     | 約2,100台<br>（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

## (2) 敷地条件

用途地域：準工業地域

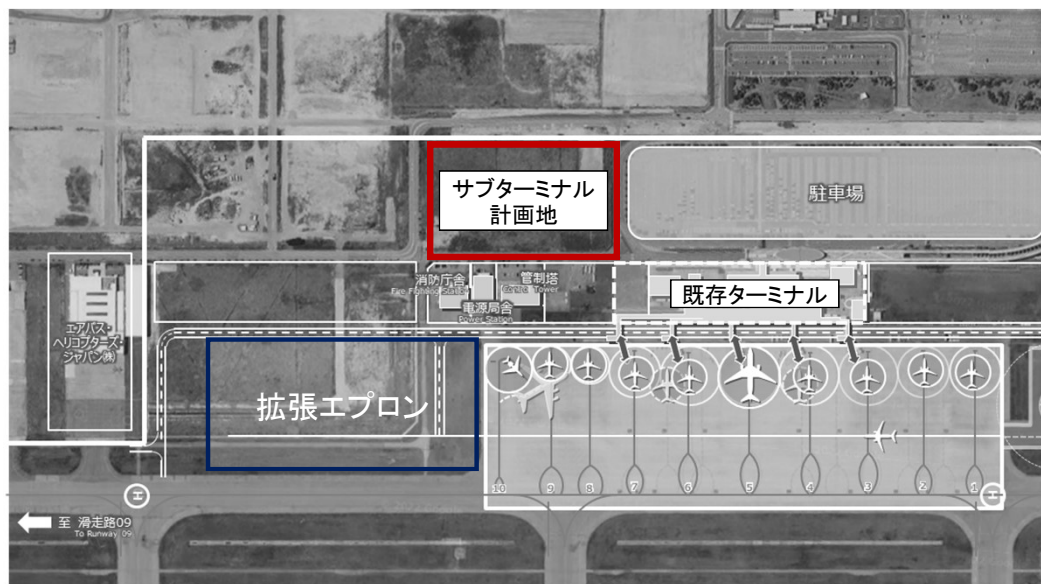
容 積 率：200%

建 蔽 率：60%

## (3) 建物の規模

構 成：2階建て

延床面積：18,700㎡



## (4) 導入機能

### 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配置

### 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配置

### 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配置

### 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、運航する各航空会社の事務所、建物に必要な機械室等を配置

## 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（概要）

### 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（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）神戸空港サブターミナル整備基本計画（改定案）について 30件

|   | 意見の概要   | 意見に対する市の考え方  |
|---|---|--|
| 1 | 当初計画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することで、「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う。                | 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 | 歩行者デッキによる接続を踏まえ、サブターミナルでのエスカレーター・エレベ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か。                                     | 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。<br>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。 |
| 3 | 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である。  |  |
| 4 | 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である。                                |  |
| 5 | ポートライナー神戸空港駅から1階に降りるエスカレーター・エレベーターを整備していただきたい。  |  |
| 6 | 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。 |  |

|   |   |  |
|---|---|--|
| 7 | 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。   | 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。 |
| 8 | 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。   |  |
| 9 | 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か。 |  |

(2) 神戸空港サブターミナル整備全般について 30件

|   | 意見の概要   | 意見に対する市の考え方   |
|---|---|---|
| 1 | 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ある。森林、山に関する取り組みと連携して、面白く具体化していただけたら嬉しい。 | 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。 |
| 2 | 事業者決定の際に示された外観デザインの陳腐さに驚かされたが、見直しは済んでいるか。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。     |   |
| 3 | 中途半端な緑化のせいでさえない「地方空港」感が漂っている。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いただきたい。         |   |
| 4 | 飛行機の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。  |   |
| 5 | ロビー・くつろぎスペースには、乳児・幼児が安全にハイハイできる場所を設置していただきたい。                                   | 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。   |



|   |  |  |
|---|--|--|
| 6 | 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ような世界的なチェーン店を誘致すべき。                                       | 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。                              |
| 7 | 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。  |  |
| 8 | 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う。  | 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。    |
| 9 | 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。 | 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ってまいります。 |

(参考) その他 24件

|  | 意見項目   | 意見に対する市の考え方                                |
|--|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路の延伸、増設</li> <li>・空港の運用時間の延長、24時間化</li> <li>・立体駐車場の整備</li> <li>・姉妹都市との国際チャーター便の就航</li> <li>・神戸空港へのアクセス（ポータルライナーの輸送力強化、シャトルバスの多頻度運行、地下鉄新路線整備 など）</li> <li>・神戸空港島内の動線配慮</li> <li>・神戸市以西の豊富な魅力の発信機能</li> <li>・医療産業都市との連携、国際社会へ貢献する都市であることの発信</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。 |