

大阪・関西、
そして日本の将来を支える

関西3空港に関する 提言(素案)

大阪府

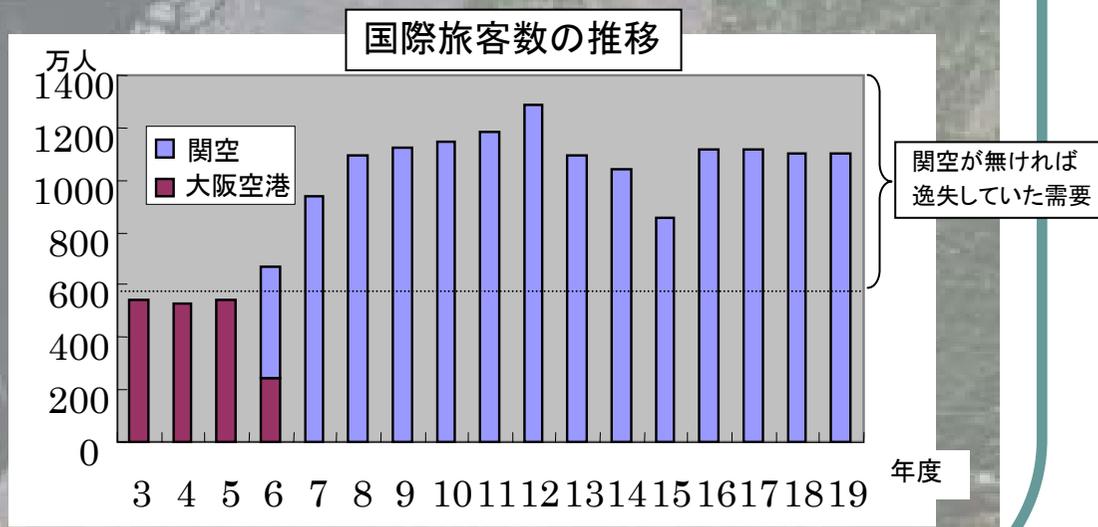
平成21年1月28日 経営企画会議資料

はじめに

◆ 関西国際空港（関空）は、西日本・全国の主要都市から世界へのゲートウェイとして優れた機能を有しています

◆ 関空の供用により、かつての大阪国際空港（大阪空港）に比べ、多くの国際航空需要に対応でき、関西の経済活動・国際交流に貢献しています

- **完全24時間運用**
物流拠点化に大きな優位性
- **泉州沖5kmの海上空港**
騒音公害が無い空港
- **機能性を徹底追及した空港**
際内乗継を含めた移動の円滑性を確保



◆しかしながら、関西の3空港は厳しい局面にあります

- ・ 世界経済の後退と連動する航空需要の低迷
- ・ 鉄道・道路など、他の国内交通手段の発達による国内線需要の伸び悩み
- ・ アジアでは国の威信と地域の発展を賭けた熾烈な空港間競争
- ・ 東京一極集中をさらに加速する首都圏空港の機能拡充（2010年問題）

◆今必要なことは、関西の3つの空港がそれぞれ活力を保ち、内外の空港間競争や2010年問題に、国の責任ある対応を求めながら、府民の皆様や関係団体とも力を合わせて取り組んでいくことです

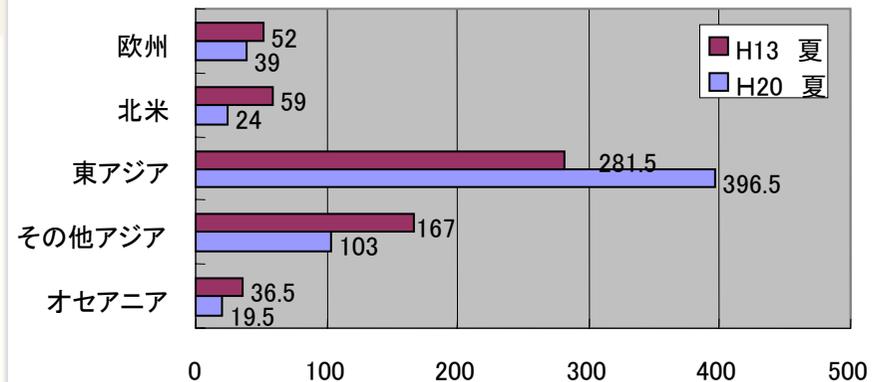
I-1 関空が抱える課題

(1) 中国を始めとする東アジアへは充実したネットワークを持つ一方、長距離国際線と国内線の減便により、西日本、全国の出入国拠点としての機能が低下

中国線就航都市数比較

	関空	成田	中部
北京	■ ▲	■ ▲	■
上海	■ ▲	■ ▲	■ ▲
ハルビン	■		
瀋陽	■	■	■
長春		■	■
大連	■ ▲	■ ▲	■
煙台	■		
青島	■ ▲	■ ▲	■
南京	■	■	■
杭州	■	■	
福州	■		
廈門	■ ▲	■ ▲	
西安		■	■
成都	■	■	■
重慶		■	■
昆明	■		
広州	■	■ ▲	■
深圳	■ ▲	■ ▲	
香港	■ ▲	■ ▲	■ ▲
マカオ	■		
旅客計・貨物計	17都市・8都市	15都市・8都市	11都市・2都市
合計	18都市	16都市	11都市

国際旅客便数の増減 H13夏⇒H20夏(計画ベース)

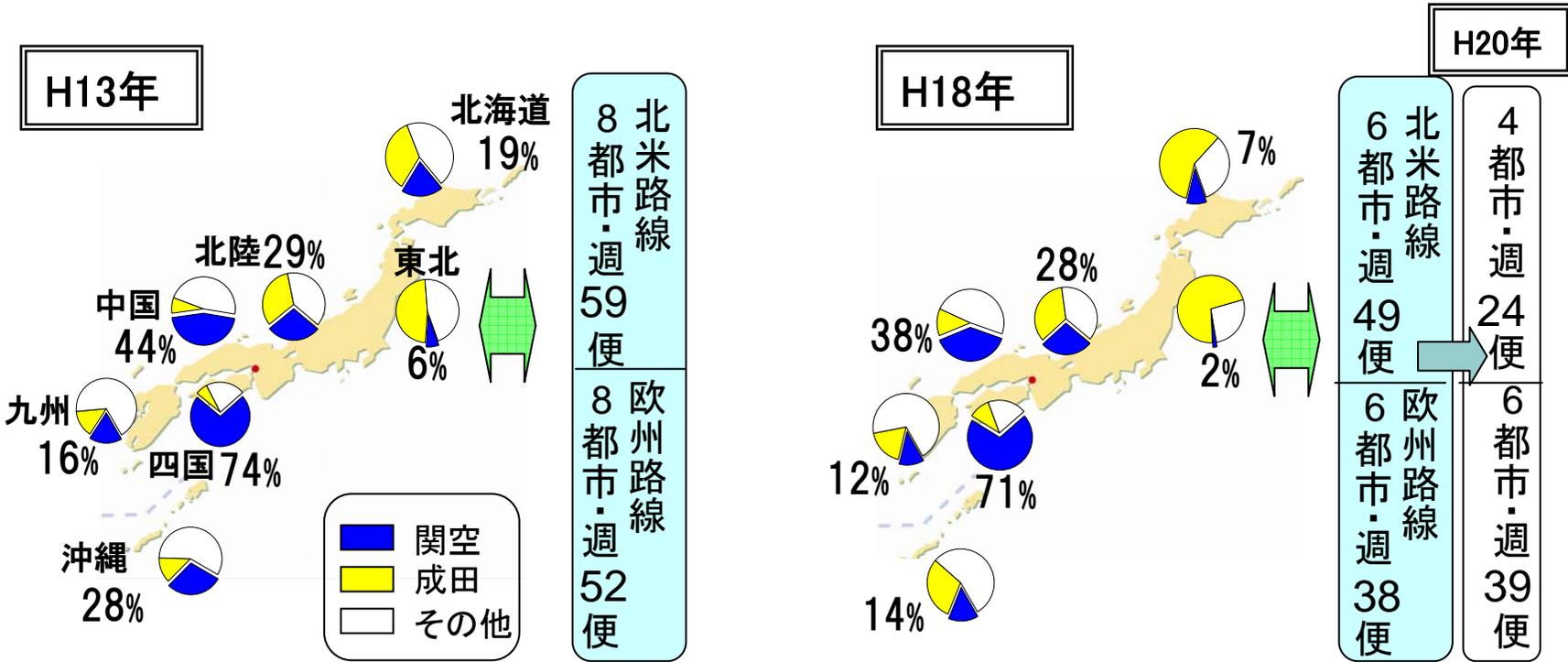


国内就航都市数の変化 H13夏⇒H20夏

H13夏	24都市
H20夏	15都市
H21夏	10都市

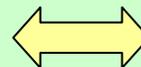
居住地別の出国利用空港割合の変化をみると、欧米路線の縮小とともに関空での乗継割合が低下している

居住地別の出国利用空港割合



関西・西日本の需要が成田へ流出し、関空の国際航空ネットワークを形成する上で課題となっている

西日本から成田経由での出国者は、約48万人

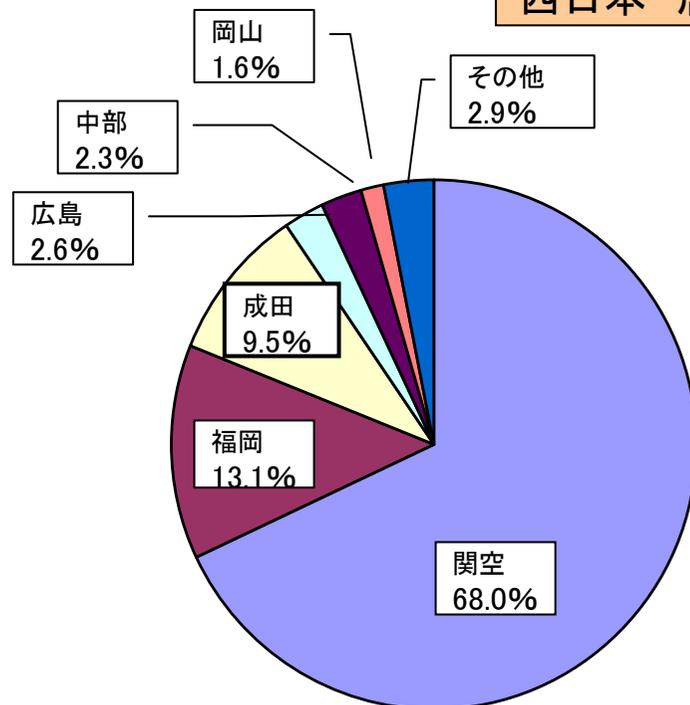


関空から欧米への日本人出国者数
約74万人(平成18年度)

- ・この大部分は欧米方面への出国者と推測され、関空からの直行便が失われているための関空の潜在的需要とみなすことができる
- ・福岡、岡山、広島の3空港からの出国も見られるが、これらはグアム線を除き、アジア路線のみ

西日本※居住者が出国時に利用する空港

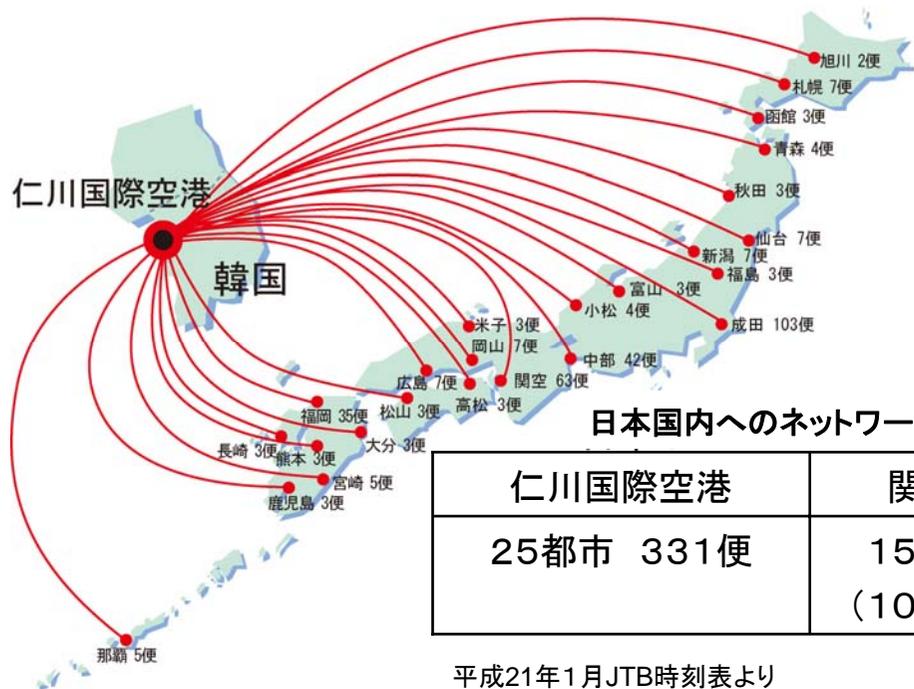
※西日本: 福井、滋賀、奈良、和歌山各県以西



空港	出国者数(人)	割合(%)
関空	3,409,227	68.0
福岡	654,656	13.1
成田	475,796	9.5
広島	128,444	2.6
中部	115,058	2.3
岡山	81,700	1.6
その他	146,952	2.9
合計	5,011,833	100.0

「平成18年度 国際航空旅客動態調査」より

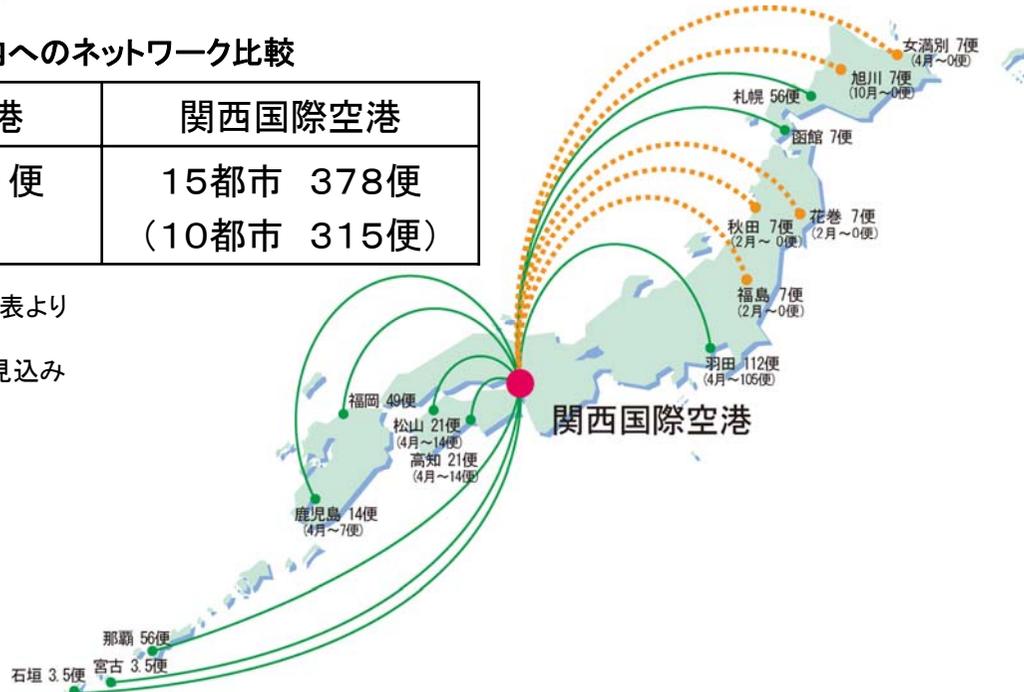
日本から韓国経由で第三国へ約24万人が出国(うち日本人は17万人)
 ・仁川空港では韓国の航空会社が日本路線を含む充実した国際線ネットワークを構築



日本国内へのネットワーク比較

仁川国際空港	関西国際空港
25都市 331便	15都市 378便 (10都市 315便)

平成21年1月JTB時刻表より
 便数は週あたり
 括弧内は平成21年夏見込み



(2) H22年（西暦2010年）の羽田空港の国際化や首都圏空港の容量拡大による影響が大きく懸念される

【首都圏空港の容量拡大】

成田空港：2万回増 〔20万回→22万回〕

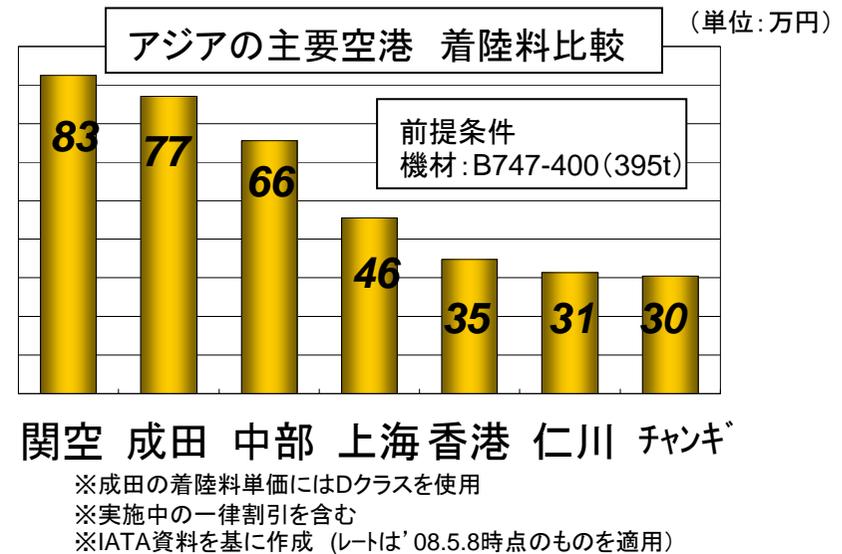
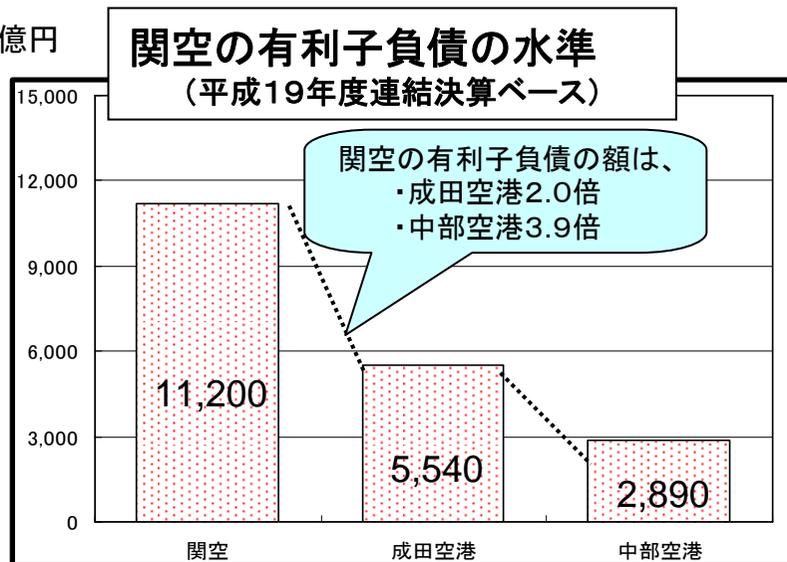
- ・ 国際定期便を2万回増量し、国際線ネットワークをさらに強化

羽田空港：11万回増 〔29.6万回※→40.7万回〕 ※H17. 10. 1時点

- ・ 国際定期便を昼夜合わせて約6万回就航
 - 昼間：約3万回
 - 近距離アジア・ビジネス路線を展開
 - 深夜早朝：約3万回
 - 欧米を含む世界の主要都市に就航
- ・ 国内線の枠は約5万回

(3) 建設費の半分以上を借入金でまかなったことから、多額の有利子負債を抱え、着陸料等の空港利用コストが高止まり

単位：億円



I-2 大阪空港・神戸空港が抱える課題

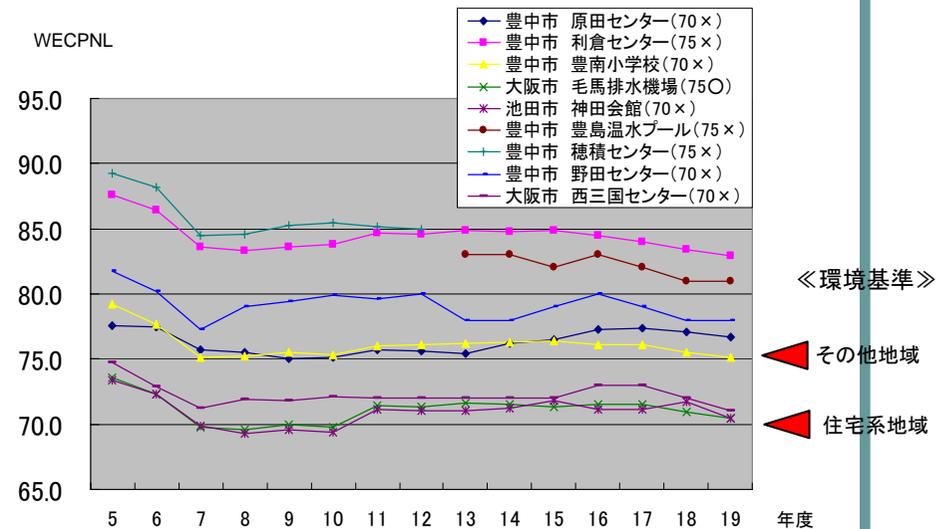
● 大阪国際空港

- (1) 環境対策に多額の費用（⑱ 国費50億円）を要しているが、環境基準の達成には程遠い
- (2) 地元には運用制限の緩和を求める声もある（環境改善とはトレードオフ※）

● 神戸空港

- (1) 当初の経営計画から下振れしている

大阪空港の航空機騒音の推移



・摘要の括弧内の数値及び印は、環境基準値と達・未達を表す

大阪空港周辺の9箇所の環境測定地点で、環境基準をクリアしているのは1箇所のみ

※相反する関係のこと。航空機の便数増加や大型化は、騒音を悪化させる。

Ⅱ 空港機能の確立と アクセスインフラの強化

〔関空〕出入国拠点機能の回復

◆これまでの課題整理で示されるように、関西の空港を活性化していく上で最大の懸案は、関空の航空ネットワークが著しく損なわれている点です。長距離国際線と国内線が相互に乗入れることにより出入国拠点空港としての機能が高められます。このことから、まず関空の航空ネットワークの回復を図る取組が進められるよう働きかけていきます。

- 長距離国際線の誘致
- 際内乗継機能の回復(国内線の回復)
- 関空＝成田ルートの実現(伊丹＝成田便の廃止)
- 関空の物流拠点機能の向上

◆便が充実しても、実際に関空に来て飛行機を利用してもらわなければなりません。その意味でアクセスは重要で、関空の「遠い、高い」というイメージの払拭を目指します。

- 関空アクセス利便性向上

◆以上の取組効果を高めるには、関空の利用コストの軽減が必要です。このため、有利子負債の軽減を国に求めます。

- 関空有利子負債の軽減

[大阪空港]環境と調和する都市型空港の実現

◆騒音対策の観点から運用制限が必要なことを踏まえ、環境と調和する都市型空港を目指します。

- 周辺地域の活性化・まちづくり支援
- 環境対策の推進
- 安全対策の推進
- 耐震性の向上
- CRJ枠のあり方検討

アクセスインフラの強化

◆空港間を含む空港へのアクセス向上につながるインフラ整備を促進します。

Ⅱ-1 関空の出入国拠点機能の回復 ネットワークの充実

● 長距離国際線の誘致

～本邦航空会社が長距離国際線を削減

- ・ 関空促進協※就航奨励一時金制度の拡充
- ・ 関空会社による営業の強化
- ・ 外国系航空会社に対し、増便や以遠権活用による新規就航を要請

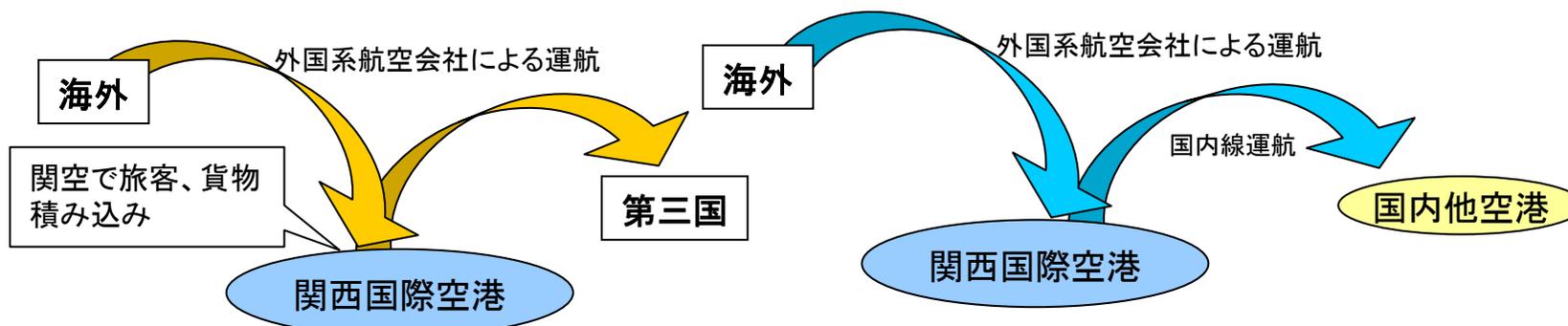
以遠権活用のイメージ

● 際内乗継機能の回復（国内線の回復）

～国内線ネットワークが衰退の一途

- ・ 本来は、本邦航空会社の就航が望ましい
- ・ 叶わない場合、外国系航空会社の国内各方面への運航などが実現するよう航空当局へ要請

外国系航空会社による運航のイメージ



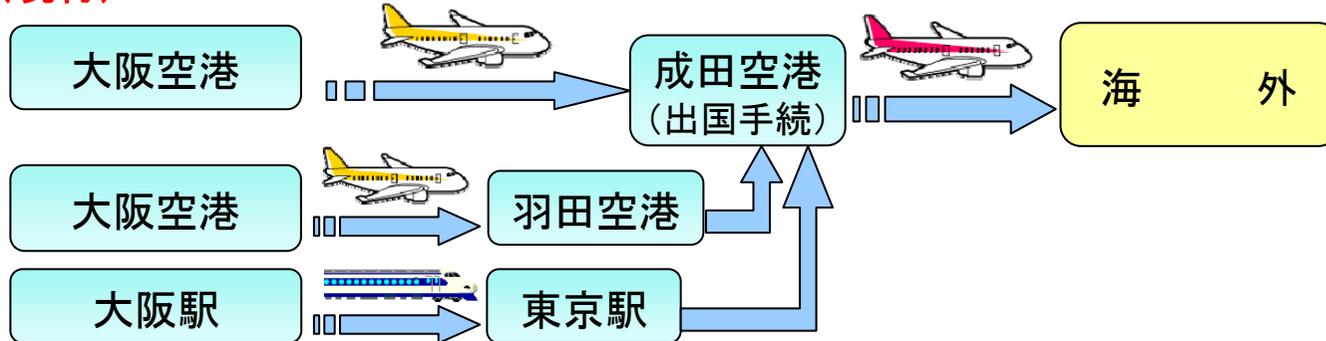
実績：台北＝関西＝ロサンゼルス（エバー航空）

※関西の地方公共団体・経済界で組織する「関西国際空港全体構想促進協議会」のこと。関空の利用促進に向けた取組を行なっている。平成21年1月28日 経営企画会議資料

Ⅱ-1

関空＝成田ルートの実現（伊丹＝成田便の廃止）

（現行） ○伊丹＝成田便の利用者数：年間約37万人



（目標） ○関空からの新規就航・増便



【過渡的取組として、関空＝成田便（伊丹＝成田便の廃止）を提案】



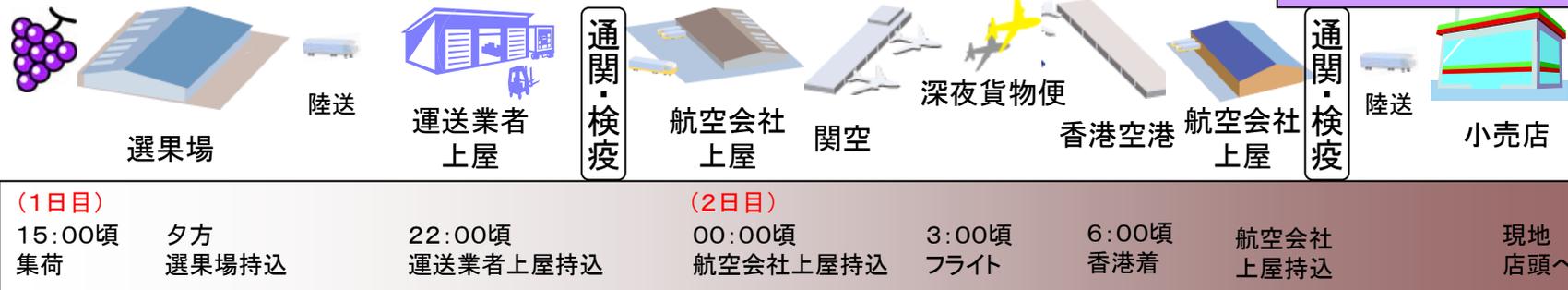
II-1

関空の物流拠点機能の向上

- 深夜貨物便を活用した最適物流の実現
 - ・ 国際物流戦略チーム※1との連携
 - ⇒リードタイム※2の短縮を図る実証実験を支援

深夜貨物便を活用して香港に大阪産ぶどうを送るモデルケース

最大1日短縮



- ・ SEA & AIR ※3 需要を開拓
- 貨物航空会社の拠点誘致
 - ・ 24時間運用でき、広大な施設展開用地を有するという優位性を活かし、物流拠点の形成を目指すべき
 - ・ 国際的な貨物航空会社のアジア拠点を誘致すべく、プロモーションを実施

※1 大阪湾域等の国際物流の課題に対し、戦略的な物流施策の展開を目的とした産学官一体の組織
平成21年1月28日 経営企画会議資料

※2 納品までの時間 ※3 船舶と航空機による輸送を組み合わせること

Ⅱ-1

関空アクセスの利便性向上

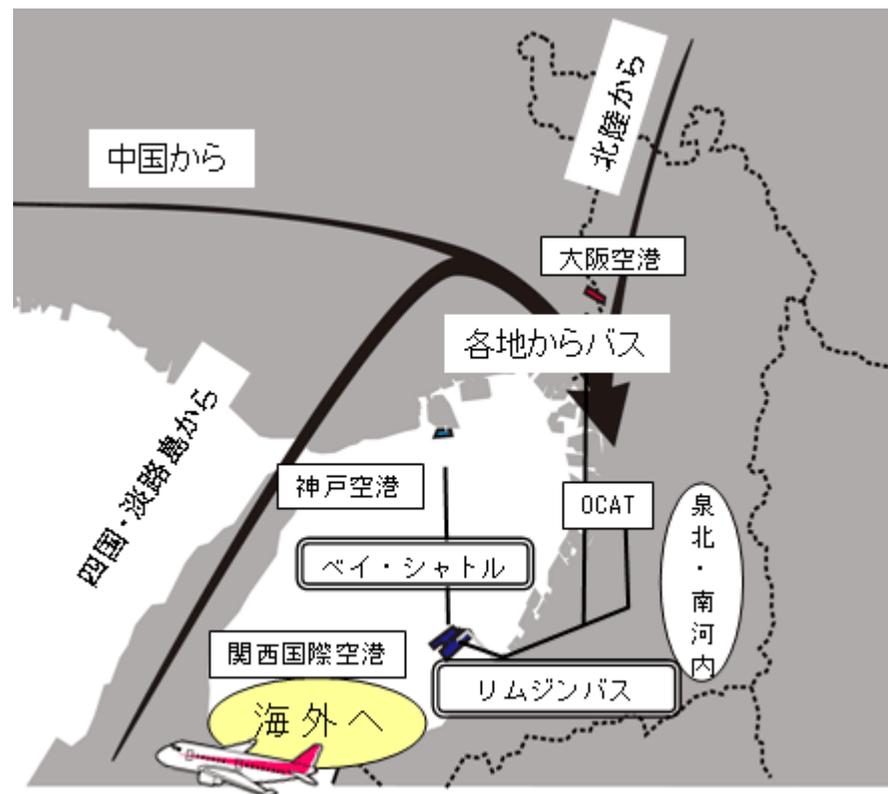
- 関西・西日本各地から関空へ
～時間の抵抗感、距離の抵抗感、コストの抵抗感を軽減
- ・ 関西各地からのアクセス改善に向け各交通事業者と協力（関空促進協と連携）
- ・ 関空の西日本の出入国拠点機能向上に向けバス乗継環境の整備（関空促進協と連携）

〔重点取組エリア〕

- ・ 鉄道利用では遠回りを余儀なくされるエリア
ex. 難波経由となる泉北、南河内方面
- ・ 他空港との競合エリア
ex. 三重（松阪以西）・・・中部空港
- ・ 中国、四国、北陸エリア

- 空港間乗継機能向上

- ・ 関空と神戸空港間の海上アクセス等



II -1

関空有利子負債の軽減

● 国の資金注入

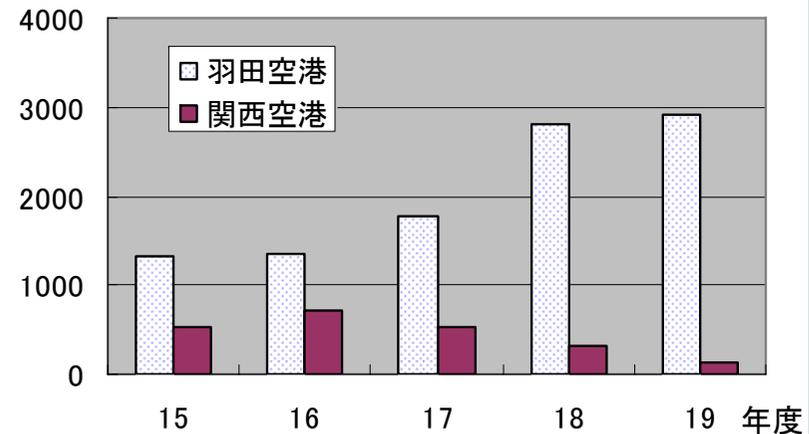
- ・ 国際拠点空港の競争力向上は国家課題
- ・ 国の空港整備勘定は、再拡張事業などが進む羽田空港に年間3,000億円近い額を投入
- ・ 国は、首都圏空港だけでなく、関空についても競争力強化へ向けた投資を惜しむべきではなく、関空の有利子負債を早急に軽減すべき

● 空港整備財源の充実

- ・ 今後、空港の国際競争力を高めていくためには、空港整備勘定*の充実が求められる。
- ・ 空港の有する公共性の観点からも一般財源投入額を増額すべき

(億円) 空港整備勘定歳出予算額の比較

ここ5年間の関空への政府予算額は、羽田の約1/5(羽田1兆200億円 関空2200億円)



特別会計の一般財源投入状況 (平成19年度予算) 単位: 億円

	空港	港湾
歳入総額(A)	5638	3223
一般財源投入額(B)	702	2295
割合(B÷A)	12.5%	71.2%

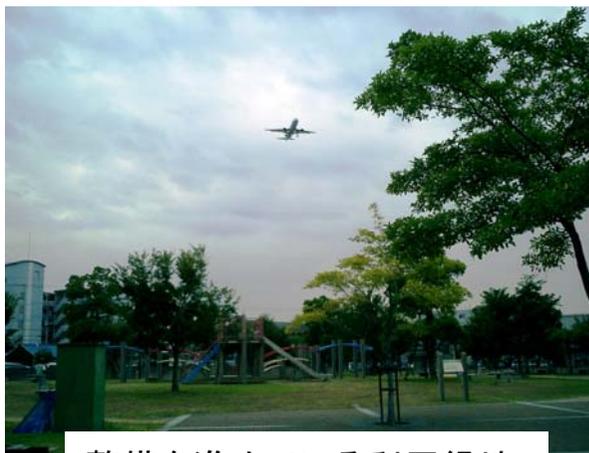
国土交通省HPより

*国の社会資本整備特別会計は、空港整備勘定など5つの勘定に区分される
平成21年1月28日 経営企画会議資料

Ⅱ-2 環境と調和する都市型空港の実現（大阪空港の活用） 安心・安全の追求、環境との調和

- 周辺地域の活性化・まちづくり支援
 - ・ 空港イベントの開催、施設魅力の向上
 - ・ 移転跡地の処分型土地信託による地域再生に向けた取組など

- 環境対策の推進
 - ・ 利用緑地の整備（スポーツ広場・多目的公園など）



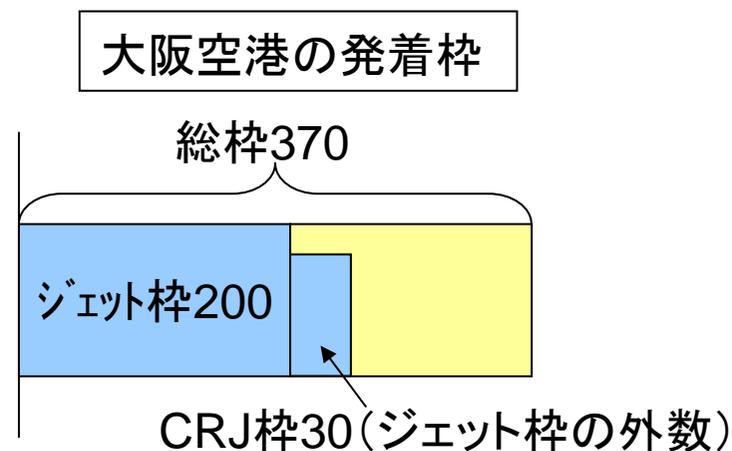
整備を進めている利用緑地

- 安全対策の推進
 - ・ 航空機の安全かつ安定的な運航を要請
- 耐震性の向上
 - ・ 災害時において、大阪空港が被災者の救援や物資の緊急輸送の拠点として機能できるよう、耐震対策を推進

II-2

CRJ枠のあり方検討

- リージョナルジェット※について
 - ・ 国産のMRJ※の開発が進められるなど、航空機材の小型化、ジェット化、低騒音化が予想される
 - ・ 上記及び環境と調和する都市型空港としてのあり方を踏まえ、騒音を検証した上で、CRJ※枠のあり方を検討（現在CRJ枠で就航中の機材の騒音値を上回らないことが前提）



※リージョナルジェットは、小型のジェット機。ボンバルディア社のCRJなどがあり、現在、三菱航空機株式会社が国産のMRJを開発中。

平成21年1月28日 経営企画会議資料

Ⅱ-3 アクセスインフラの強化

空港へのアクセス（空港間を含む）向上につながるインフラ整備を促進

インフラ整備の例

〔道路〕

- ・大阪都市再生環状道路（淀川左岸線・同延伸部、大和川線）
- ・第二京阪
- ・阪神高速信濃橋JCT
- ・名神＝湾岸連絡線
- ・大阪湾岸道路西伸部

〔鉄道〕

- ・なにわ筋線
- ・梅田北ヤード新駅
- ・JR宝塚線の伊丹分岐

〔ベイシャトル〕

- ・神戸ベイシャトルの関空接岸場所の変更



Ⅲ 関西3空港の今後の展開

➤ 当面の3空港の役割分担

- 現行の役割分担を維持。
ただし、関空を西日本の出入国拠点空港として発展させるため、関西と成田の間の路線は関空への集約を推進。
- 大阪空港、神戸空港の運用制限の緩和は求めない。

➤ 将来のあり方

以上、提案してきた項目が実現されることで、関空を核に3つの空港はそれぞれの役割を果たすことが可能と考えるが、将来にわたって関西3空港をより有効に活用していくためには、以下の点について、今後議論を深めていくべきと考える。

- 空港運営の効率性・効果性の観点から、地域総意の下で1つの経営体が空港運営を一元的に行う「一体運営」を考えるべきではないか。
- 3つの空港は、設置主体や空港の位置づけなどが異なり、一体運営の実現には課題が多いことから、3空港の核となる関空の上下分離等による機能・経営基盤の強化を行った上で、大阪空港、神戸空港との連携のあり方考えるべきではないか。
- 3空港の役割分担については、山陽・九州新幹線の相互直通運転、淀川左岸線や梅田北ヤード駅の設置などにより、今後、空港を取り巻くアクセス環境や利便性が大きく変化することが予想される。それらを見極めつつ、改めて考えていくべきではないか。

IV 提言を実現するために

● 大阪府の取組

- 関空の利用促進に向けた戦略性を持ったインセンティブの設定(関空促進協事業の活用)
- 出資者としての関空会社への経営監視と機能向上支援
- 関係者で構成する会議(=関西3空港懇談会や関空利用促進本部など)において協議・検討を行い、国、関空会社、航空会社、地元経済界・自治体のそれぞれが果たす役割に基づき、取組を進めることを要請する

● 国の責務

- 関空の航空ネットワークを正常化し、出入国拠点空港として育成
- 国内外の航空会社の関空路線の就航を促進するための規制緩和
- アクセスインフラ整備推進のための国費投入
- 競争力を備えた関空を実現するための有利子負債の削減

V よくある質問に対する府の考え方

Q1 関空、大阪空港、神戸空港は国が作って管理しているのですか？

A 関空は関西国際空港株式会社（国が過半数の株式を保有）、大阪空港は国（国土交通大臣）、神戸空港は神戸市が設置・管理しています。

Q2 関空はどうして株式会社が運営しているのですか？

A 当初、運輸省（当時）は全額国が出資する公団が運営する方式を検討していました。しかし、民間活力導入のモデルケースとすべきということで、昭和59年に株式会社方式をとることになりました。

Q3 なぜ関空をつくる必要があったのですか？

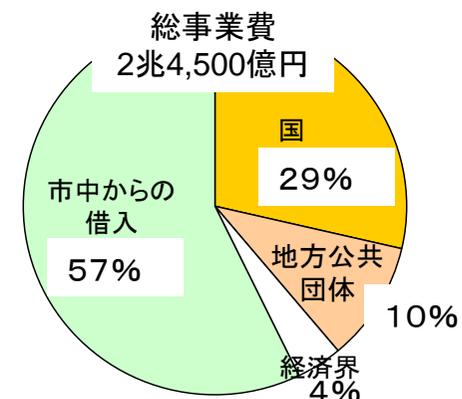
A 当時（昭和49年頃）、大阪空港だけでは関西の航空需要の増加に対処できないとの見通しがありました。大阪空港の騒音問題も深刻でした。そこで新しい空港が緊急に必要なということになったのです。

実際にも、関空建設前の平成5年の大阪空港の旅客数と現在の関空と大阪空港の旅客数合計を比較すると、国際旅客は530万人から1,100万人へと倍増、国内旅客は1,800万人から2,160万人へと増加しており、関空が無ければ関西の航空需要に対応できなかったことが分かります。

Q4 関空にはどのくらい公金が投入されているのですか？

A 関空のこれまでの事業費は約2兆4,500億円ですが、うち約4割にあたる約9,600億円が、国や地方公共団体が負担した公金です。

これを活かすためには、関空の機能が最大限活用されなければなりません。



Q5 関空は国内外の他空港と比べ着陸料が高いと聞きますが、本当ですか？また、なぜ、そんなことになるのですか？

A 例えばジャンボジェット（B747-400）の着陸料を比較すると、関空の約83万円に対し、成田空港が77万円、韓国ソウルの仁川空港は31万円となっています。着陸料などを下げることができないのは、多額の借金を返済しなければならないからです。（現在、金利だけでも年間200億円以上を支払っています。）

Q6 最近関空の減便が相次いでいるのはなぜ？

A 関空は、競争上のハンデを背負いながら営業努力によって増便に努力してきましたが、最近、燃料価格の高騰や不況で航空会社の経営が悪化し、路線が見直されています。

そのあおりを受け、特に関空の減便が相次いでいます。

Q7 大阪空港は、廃止されるはずじゃなかったの？

A 関空建設を審議した国の審議会の答申（昭和49年）に、「大阪国際空港の廃止を前提として」と記述されています。国はこの点について、当時の国会などで、「大阪空港は廃止することもあり得る」「廃止するかどうかは、関空の機能や他の交通手段、騒音の状況などを踏まえつつ地元と相談」と説明していました。平成2年に、国と公害調停を求めている住民や地元市団体、大阪府、兵庫県は、それぞれ存続協定を締結しています。

Q8 利便性の高い大阪空港の就航便数を増やすなど、もっと活用すべきでは？

A 大阪空港は都心に近く利便性の高い空港ですが、騒音問題を抱えており、発着枠などの運用制限の下でも年間50億円もの対策費を要しています。その中で、ジェット機の発着枠は上限まで活用されており、これ以上の増便はできない状況にあります。大阪空港が多額の対策費を要しており、それにも関わらず環境基準が達成されていない状況等を踏まえると、ジェット機の発着枠を増やすことは好ましくないと考えています。

Q9 大阪空港や神戸空港にも国際線を就航させられないの？

A 関西圏の国際航空需要を分散させるよりも、関空に集中させることで、その出入国拠点機能の向上を図ることが関西の活性化につながるものと考えています。そうした観点から、国際線は関空に集約すべきと考えます。

Q10 伊丹＝成田便を廃止して、関空＝成田便に変えるという案が関西のためになるのですか？

A 伊丹＝成田便は、まだ関空がなかった時代に成田空港で出入国される旅客の利便を図るために開設されたものですが、関空開港後も引き続き運航されています。関空が整備された今、本来なら関空で出入国されるべきであり、伊丹＝成田便を利用されている37万人が関空＝成田便で出入国するようになれば、需要が顕在化し、関空発の直行便再開にもつながることが期待されます。また、世界に直結することで関西地域のポテンシャルを向上させることにもなります。このことから、伊丹＝成田便のあり方を課題提起しているものです。

Q11 成田便が大阪空港から関空へシフトしても、利便性に大差が無いってどういうこと？

A 関空からの出国であれば、搭乗手続きと出国手続きをすべて関空で済ませることが出来ます。特に帰国時には成田空港で入国手続きに加え、通関手続きのために一旦荷物を成田空港で受け取らなければなりませんでしたが、関空での入国であれば、こうした手続きも関空でまとめてできるようになります。トータルの時間は出発地から空港までの距離、乗り継ぎ便の出発時間によって、まちまちですが、大阪空港利用と比べて利便性が大きく低下することにはなりません。

Q12 3空港の地元間の対立があると聞きますが、どう解決していくべきと考えますか？

A 関西の3つの空港の地元から、「近くの空港が便利だから、もっと便を飛ばして、活用して」という声がよく届きます。その気持ちはよく理解できるのですが、3つの空港は、空港の規模や機能、運用が異なり、それぞれの特性を踏まえた役割分担が必要です。地元関係者が3つの空港について、目先の利益だけにとらわれず、関西の発展という視点で空港のあるべき姿（機能分担）を考えていくことが大切です。また、今後、空港と空港、都心と空港を結ぶアクセスが強化されればそれぞれの空港との距離感が解消されることから、地域間の連携につながることも期待されます。



本提言は、現状の課題と現在考える取組方策を示したものです。今後、空港関係施策を推進していくにあたっては、関係者間の協議の進捗など状況の変化を踏まえながら対処すると共に、新たな取組方策についても検討する必要があると考えます。

