

関西3空港の目指すべき姿



平成21年12月14日

兵庫県

目次

3 空港の目指すべき姿

～ 3 空港を一つの空港群として活用～

- 1 3 空港のあり方 1
- 2 3 空港の最大活用 2

解決すべき課題

- 1 関西国際空港の高コスト体質の改善 4
- 2 3 空港間アクセスの強化 5
- 3 3 空港にとって望ましい空域の設定 6
- 4 運用制限の見直し 7



3 空港の目指すべき姿 ~ 3 空港を一つの空港群として活用 ~

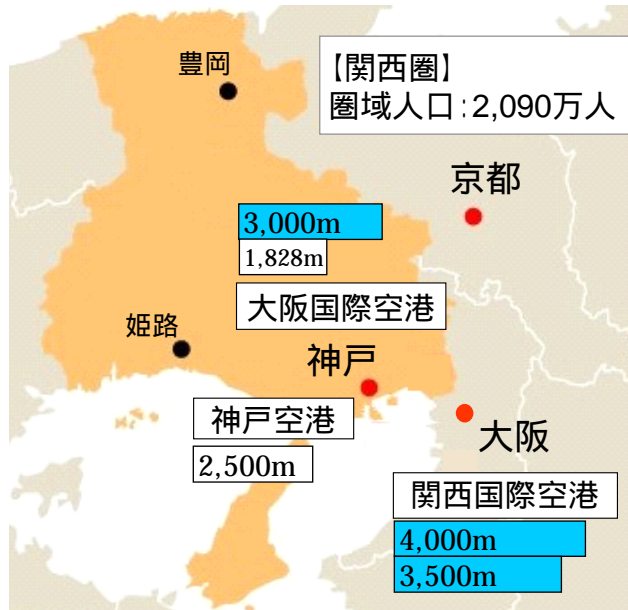
1 3 空港のあり方

首都圏空港（羽田・成田）と並ぶ日本の2大ハブ空港として、「関西3空港」を一つの空港群として最大限活用し、関西の浮揚につなげる！！

- 【関西国際空港の国際競争力を強化し、国際路線の就航便数の増加と路線網の充実】
- 【3空港の国内路線の充実と3空港間のアクセス性の向上】

一つの空港群として
西日本のハブ空港を形成

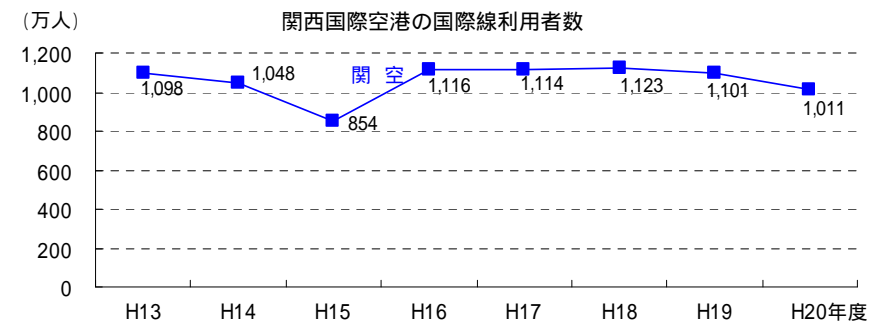
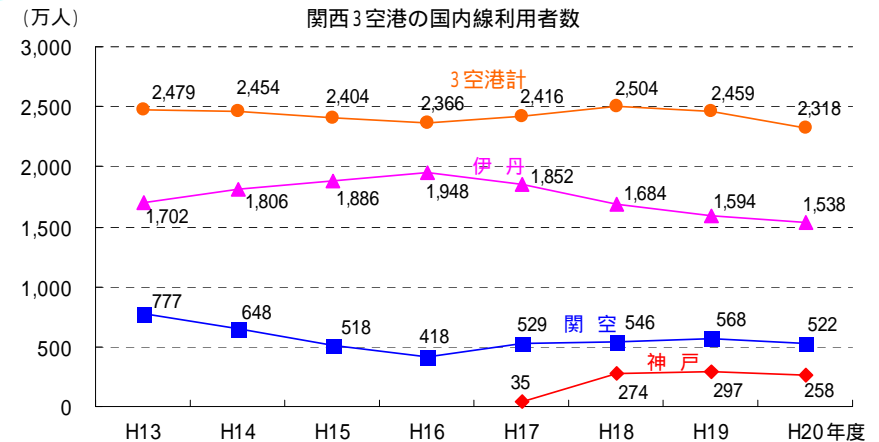
3 空港 5 本の滑走路を最大限活用して、首都圏空港とツインエンジンで日本の空・アジアの空を牽引



国名	国(域)内 GDP (兆円)	人口 (万人)
アメリカ	1,495	30,880
日本	496	12,770
ドイツ	332	8,250
イギリス	273	6,400
フランス	256	6,190
イタリア	211	5,890
カナダ	145	3,320
スペイン	140	4,460
韓国	101	4,840
メキシコ	96	10,780
オーストラリア	90	2,100
近畿圏(2府4県)	82	2,084
オランダ	76	1,650

ソウル (圏域人口: 2,260万人)		上海 (圏域人口: 1,510万人)	
【仁川】	【金浦】	【浦東】	【虹橋】
4,000m	3,600m	4,000m	3,400m
3,750m	3,200m	3,800m	
3,750m		3,400m	

海外人口: 総務省世界の統計(2008年値)
 海外GDP: 総務省世界の統計(2006年値)
 国内人口: 総務省人口推計年報(2008年値)
 国内GDP: 内閣府県民経済計算(2006年値)

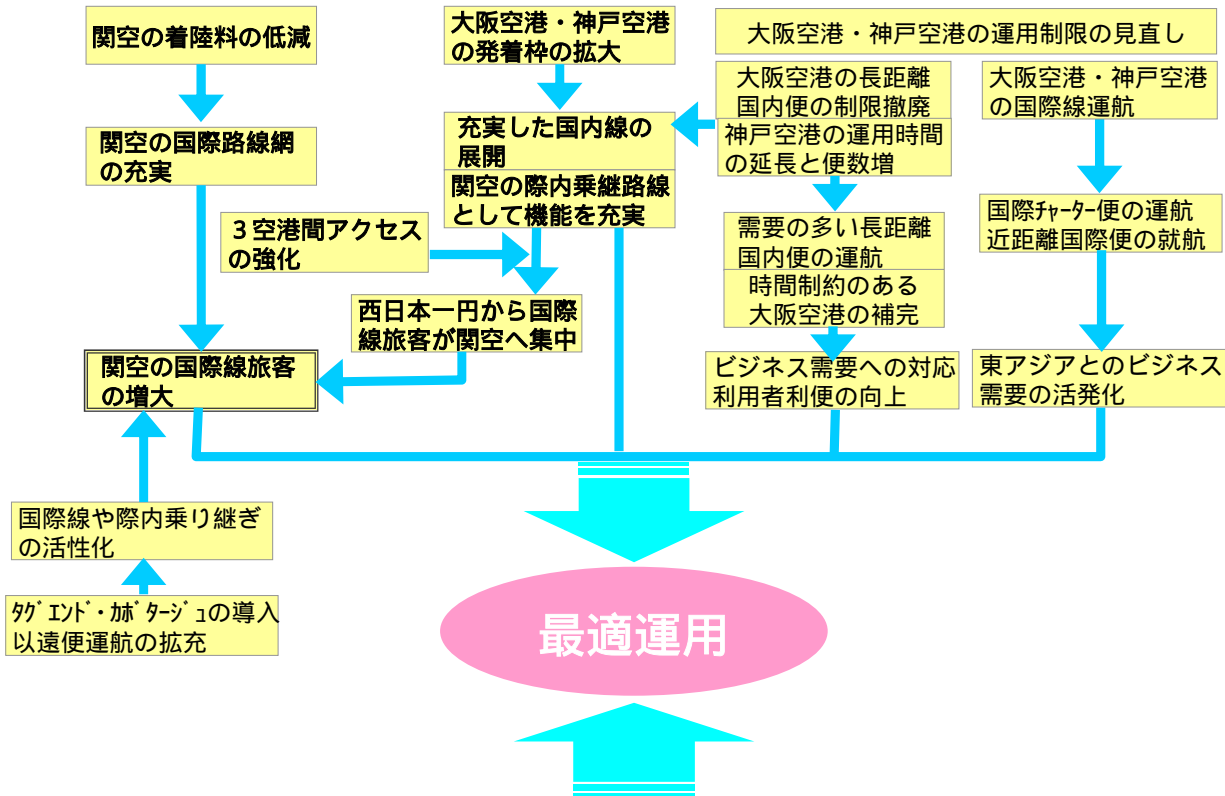


圏域人口はH19航空分科会資料より

2 3 空港の最大活用

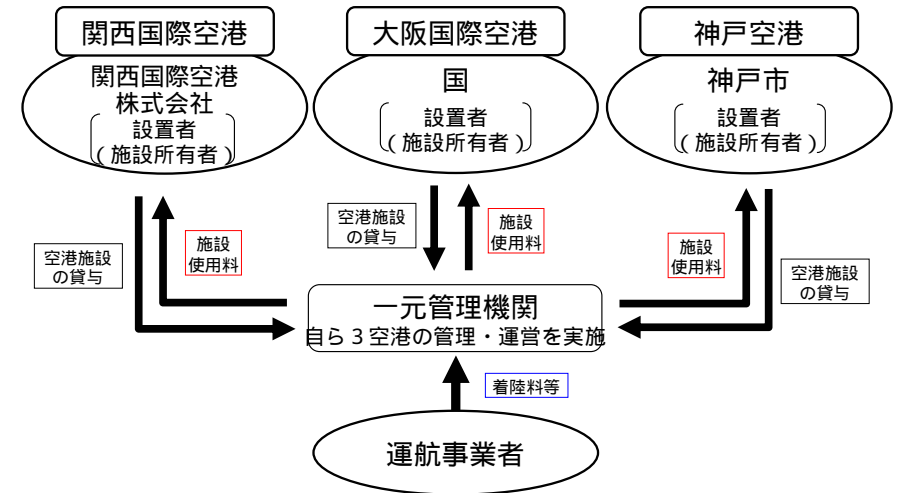
5本の滑走路をもつ3つの空港が一つの空港群を形成し、関西の航空需要を最大化する航空ネットワークを構築
3空港の運用業務を一つの主体が一元的に行い、自ら着陸料等を収入するなど、一元管理を実施

3 空港を一つのハブ空港として最大活用



一つの機関が3 空港の管理運営業務を一元的に実施

兵庫県の考える一元管理のイメージ



《一元管理機関について》
将来的には、関西広域連合(仮称)
それに至るまでの間は、公的関与機関が設置された関西国際空港(株)

関西の高コスト体質の改善
・国の責任において関西国際空港(株)の巨額有利子負債を圧縮
3 空港間のアクセス強化 (際内乗り継ぎ機能の向上)
・名神湾岸連絡線の整備
・海上アクセスのターミナルへの直結
3 空港にとって望ましい空域の設定

参考：3空港のイメージ

関西国際空港
(3,000m級複数滑走路・24時間空港)

- 〔路線のイメージ〕
- 【国際線】全世界にネットワーク
 - 【国内線】東京、札幌、那覇、福岡、仙台、鹿児島
- ・国際線の更なるネットワークを拡充
(着陸料等料金の低減化、以遠便の推進)
 - ・国際貨物便の拠点化を推進
(完全24時間空港機能をフル活用)
 - ・1時間利用圏域人口400万人に見合った国内路線の展開
 - ・国内線に海外航空会社の活用
(タグエンドカボタージュの導入)

大阪国際空港
(京阪神の中心に位置する空港)

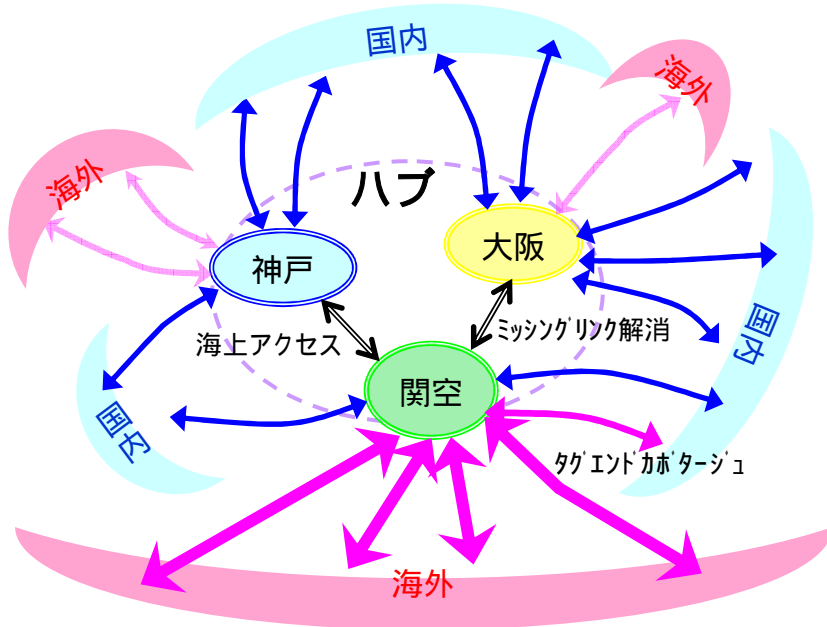
- 〔路線のイメージ〕
- 【国内線】全国にネットワーク
 - 【国際線】近距離チャーター
- ・国内基幹空港、1時間利用圏域人口1,500万人の国内航空需要に対応した全国路線展開
 - ・関西国際空港の際内乗り継ぎ機能を分担
*現状の騒音レベルを増やさない範囲で低騒音ジェット機材導入により空港機能を向上
 - ・国際チャーター便の運航

神戸空港
(騒音等環境問題の少ない海上空港)

- 〔路線のイメージ〕
- 【国内線】東京、札幌、那覇、福岡、仙台、松山、熊本
 - 【国際線】韓国、中国、台湾
- ・時間制約のある大阪国際空港と機能分担し、1時間利用圏域人口1,000万人の国内需要に対応した路線展開
 - ・関西国際空港の際内乗り継ぎ機能を分担
*空港機能を十二分に発揮するための運用時間の延長と発着枠の拡大
 - ・国際チャーター便の運航、大阪国際空港と分担し、近距離国際便の運航

「大阪～関空」「神戸～関空」の空港間アクセスを強化して、関空での際内乗り継ぎに対応

3空港の持つ機能と特性を活かすことにより、関西が持つ経済力や観光資源などのポテンシャルを国内外に最大限発揮

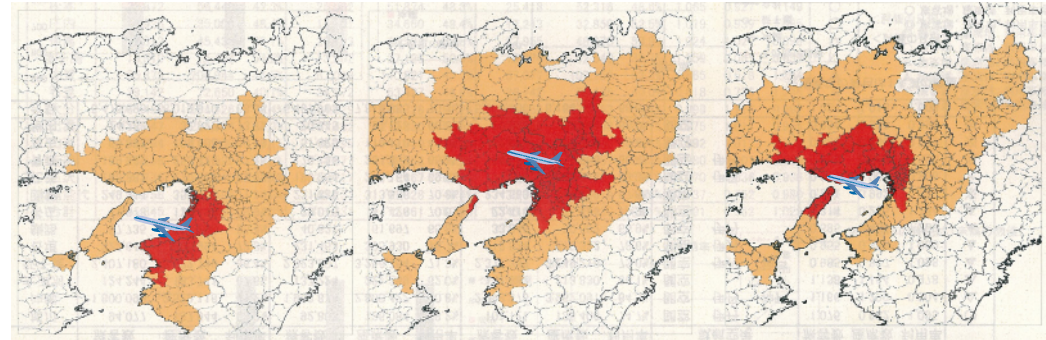


1時間利用圏域人口

関西国際空港

大阪国際空港

神戸空港

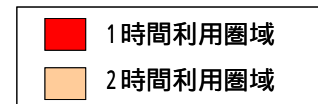


約400万人

約1,500万人

約1,000万人

出典：航空の動き・関西の課題(大阪航空局)



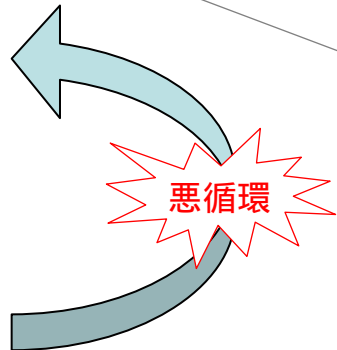
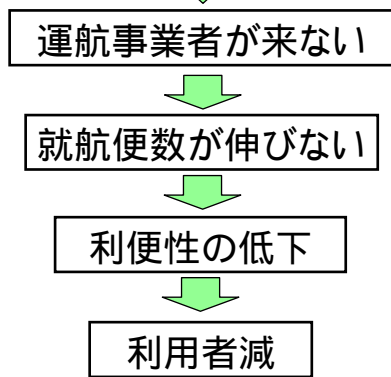


解決すべき課題

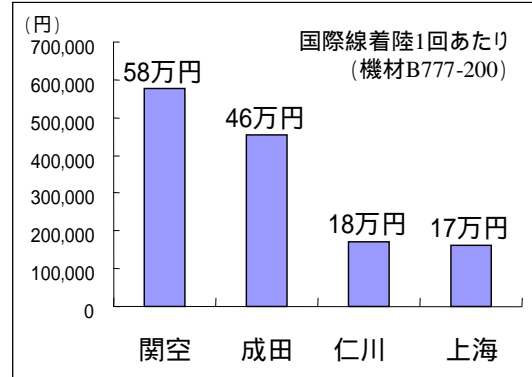
1 関西国際空港の高コスト体質の改善

空港建設に係る **1兆円を超える巨額有利子負債**の償還金が経営を圧迫 (ex.金利負担200億円超/年)

高い着陸料など高コスト体質にならざるを得ない



(参考)他空港との着陸料比較



為替レートはH21.10時点

高額な着陸料が国際競争力を阻害

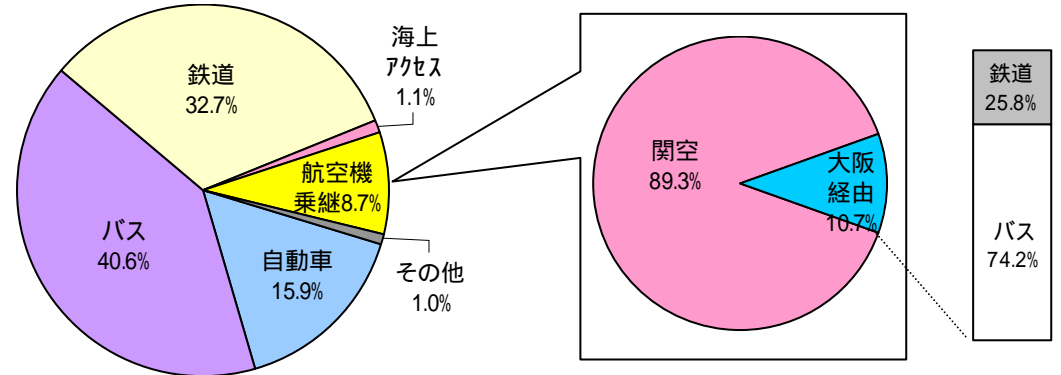
速やかに、国の責任において関西国際空港株の巨額有利子負債を圧縮。

2 3 空港間アクセスの強化



区 間	現 状	所要時間
大阪～関空	リムジンバスは、一般道の渋滞箇所を通ることから、定時性に欠ける。	約70分 (自動車アクセス)
神戸～関空	海上アクセスは、関空船着き場～ターミナルビル間に連絡バスを使う必要がある。	約40分 (海上アクセス)

関空国際線利用者のアクセス利用状況 (H19年度国際航空旅客動態調査結果から集計)



大阪空港の国内線から関西空港の国際線へ乗り継ぐ利用者の約3/4はバス(高速道路)利用

3 3 空港にとって望ましい空域の設定

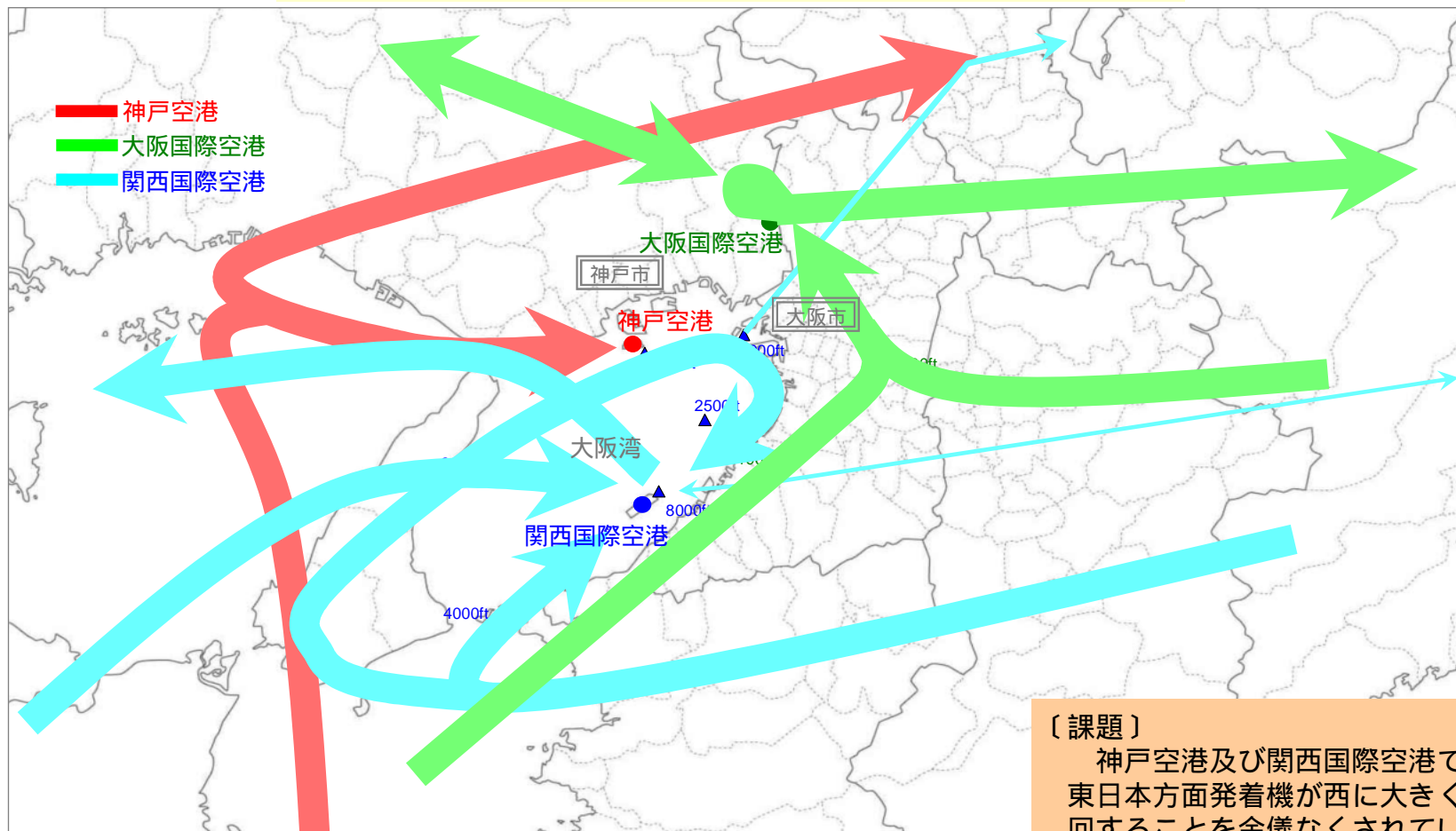
一元管理することにより、3 空港の空域を調整し、各空港の機能が最大限発揮できる飛行ルートを設定。飛行時間を短縮し、利用者利便を向上させるとともに、航空会社のコスト縮減、CO₂削減を推進。

現在の空域設定

〔関西国際空港〕原則陸域を避けて、大阪湾・淡路島上空に設定

〔大阪国際空港〕兵庫県・大阪府の陸域に設定

〔神戸空港〕明石海峡上空に限定



〔課題〕

神戸空港及び関西国際空港では東日本方面発着機が西に大きく迂回することを余儀なくされている。

4 運用制限の見直し

大阪国際空港・神戸空港は運用制限を見直し、際内乗継ぎ利用客を含む利用者ニーズに応える。

【大阪国際空港・神戸空港の運用制限等】

	大阪国際空港	神戸空港
国内線	長距離国内便の制限 発着回数：13.5万回 (370回/日うちJET200回/日)	発着回数：2万回 (1日30便)
国際線	国際定期便及び国際チャーター便（オムニス除く）の禁止	
運用時間	7:00～21:00（14時間）	7:00～22:00（15時間）
使用機材	高騒音機材の就航禁止	

【運用制限による負のスパイラル】

