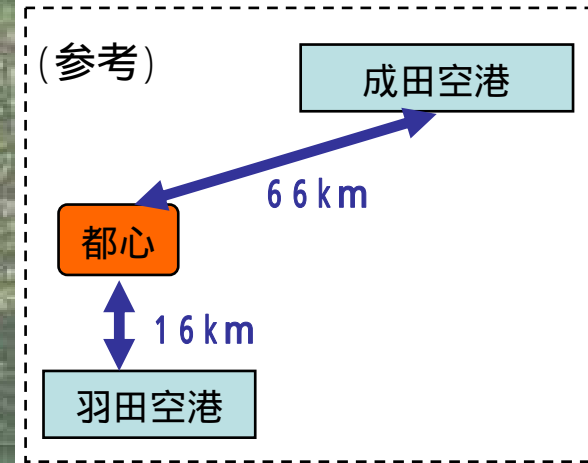


関西圏の空港のあり方について

平成20年9月
大阪府

関西3空港のあり方	・・・1・2
関空の国際線就航ネットワーク(旅客便)の状況	・・・3
仁川空港の日韓路線と日本の際内ネットワーク比較	・・・4
関空 = 成田便(国際線乗継便)の提言	・・・5
国際拠点空港の有利子負債の状況について	・・・6
大阪国際空港について	・・・7
その他質問事項に対する回答	・・・8・9
国際拠点空港の整備に対する地元負担額について	・・・10

関西3空港のあり方



- 航空を取り巻く環境が厳しくなる中、改めて関西3空港のあり方を考えるべき。
- 関西国際空港を始めとする3空港がこれからどうあるべきか、国が方向性を描くべき。
- 大阪府においても、過去の経過に縛られず、将来を見通して、考え方をまとめる。

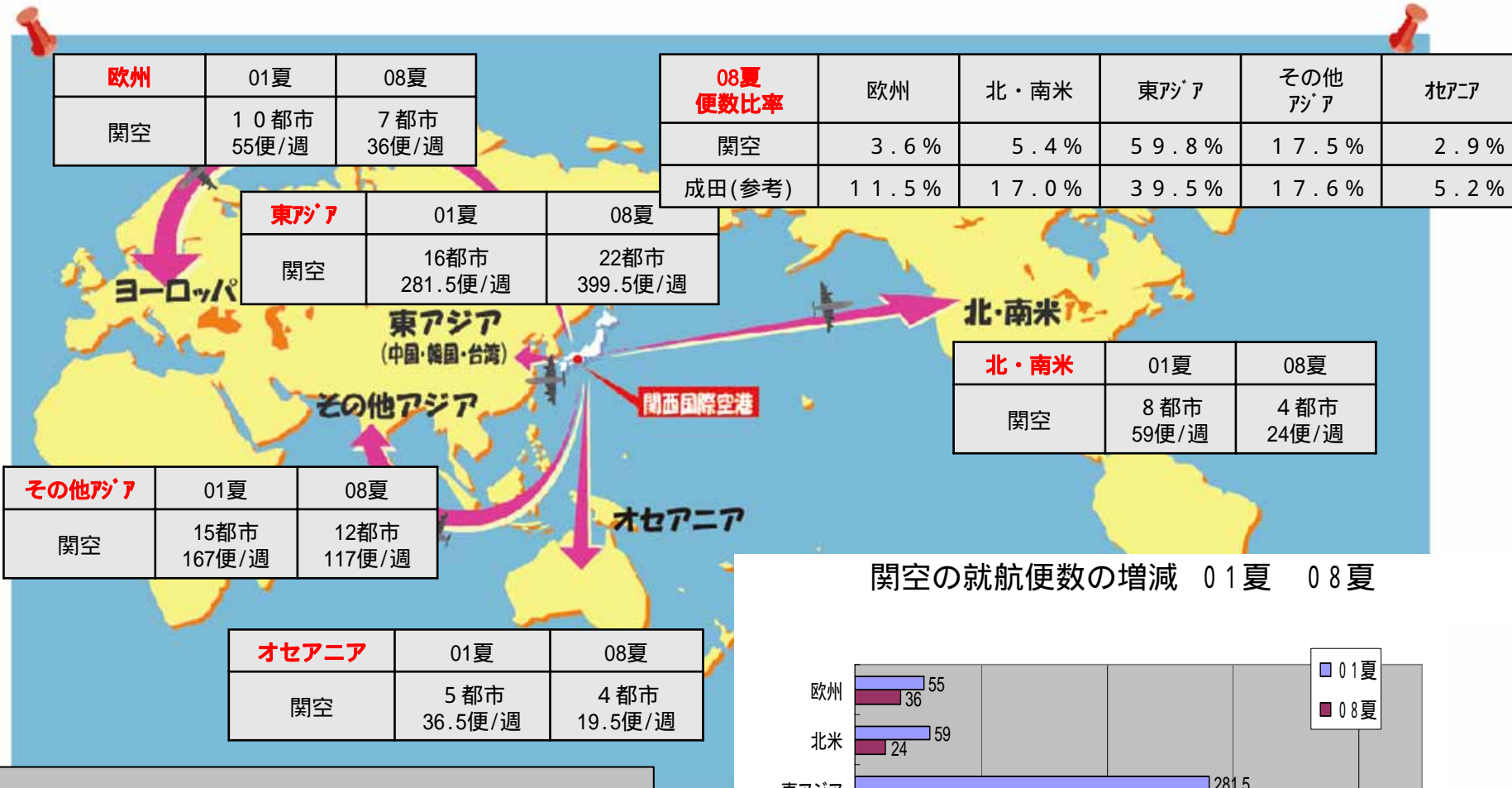
(参考)

関西3空港の在り方について

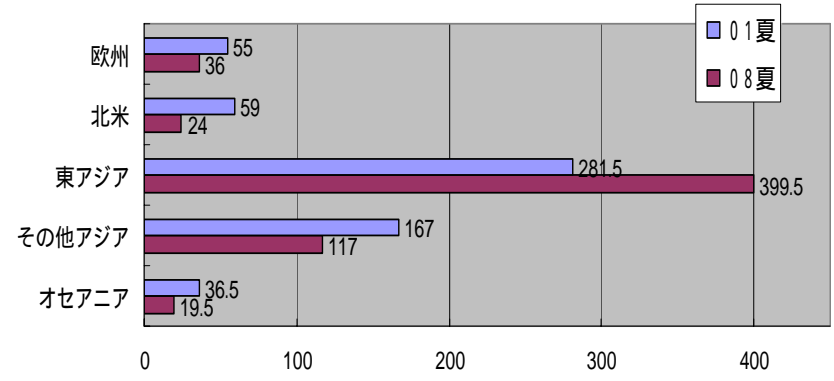
平成17年11月
国土交通省航空局

- 関西3空港については、関空二期2007年限定供用、大阪国際空港の運用見直し、神戸空港の開港を踏まえた上で、関空を核としつつ、伊丹、神戸を加えた3空港をトータルとして最適運用を図るという観点から、以下のように運営されていくことが適当と考えている。
- 関西国際空港は西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港。国際線が就航する空港は、今後とも関空に限定することが適当。2007年の2期限定供用に向けては、平成16年12月の大臣合意を踏まえ、2007年13万回程度、2008年13.5万回程度の発着回数を確保すべく、利用促進が大きな課題。現在、関西国際空港全体構想促進協議会による「関西国際空港集客・利用促進事業」や地元企業による「関空利用促進宣言」などの取り組みがなされているところであるが、引き続き、地元経済界、自治体、関空会社が一体となって、関空の集客・利用促進を実施。
- 伊丹空港は国内線の基幹空港。環境と調和した都市型空港とするという観点から、平成16年に運用見直しの方針を決定した。これにより、発着回数は総枠370(うちジェット枠については200)を上限、運用時間は7時から21時までの14時間。また、空港整備法上の位置付けに関しては、空港整備法上の空港種別の在り方の見直しの必要性等の論点を踏まえ、第2種A空港への変更につき、次期社会資本整備重点計画の策定の中で、交通政策審議会航空分科会において検討を行う。
- 神戸空港は150万都市神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港。運用時間は15時間。3空港間の役割分担を踏まえつつ、安全かつ円滑な航空機の運航の観点から、1日の発着回数は60回、年間の発着回数は2万回程度が上限となる。

関空の国際線就航ネットワーク(旅客便)の状況



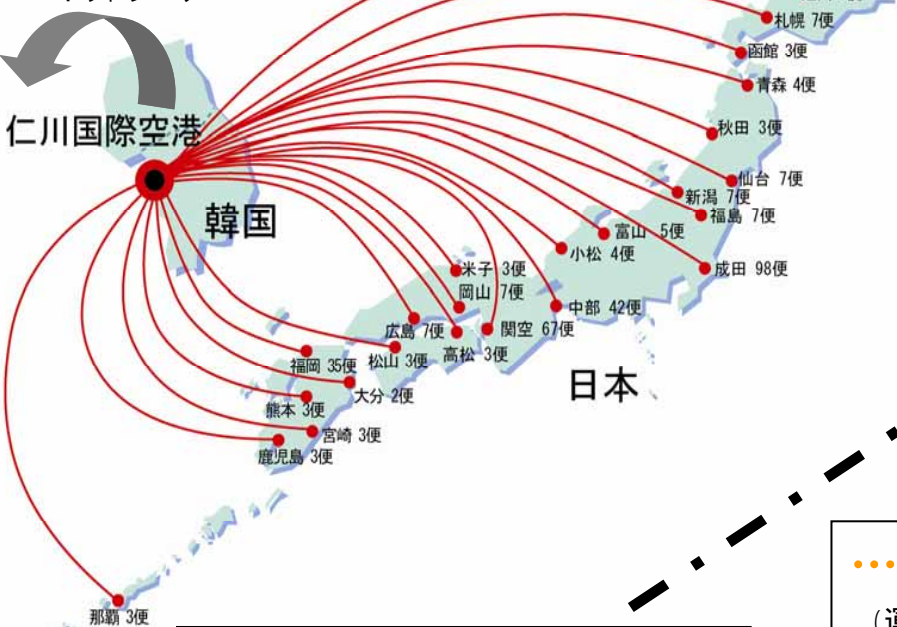
関空の就航便数の増減 01夏 08夏



燃油の高騰だけではなく、関空の構造的に割高な利用コストや国際路線の成田集約化が影響し、東アジアを除く各方面で減便

仁川空港の日韓路線と日本の際内ネットワーク比較

中国29都市とのネットワーク

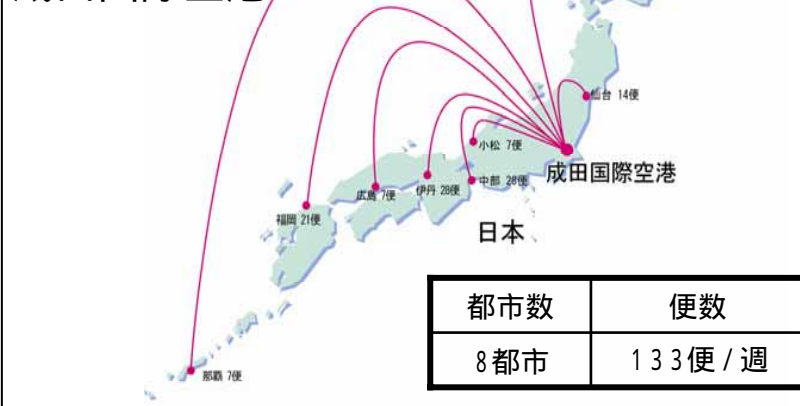


仁川国際空港	
都市数	便数
24都市	331便/週

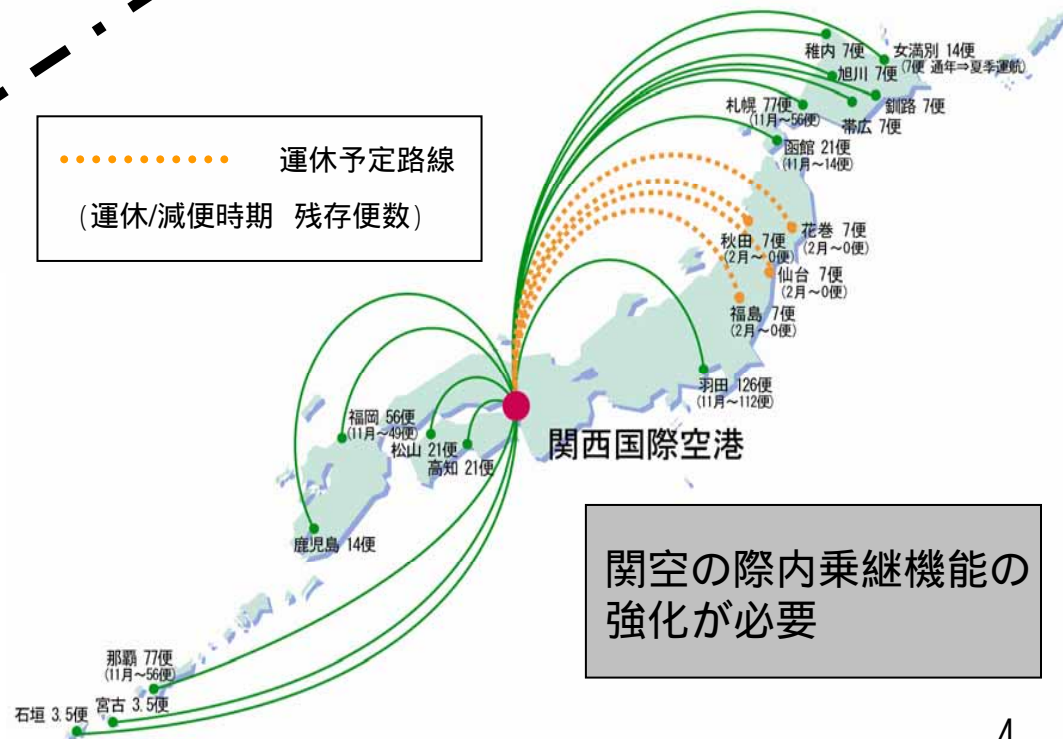
関西国際空港	
都市数	便数
19都市 (15都市)	490便/週 (399便/週)

2008年9月ダイヤより、括弧の数字はJAL、ANA減便後の都市数/便数(計画)

(参考)
成田国際空港



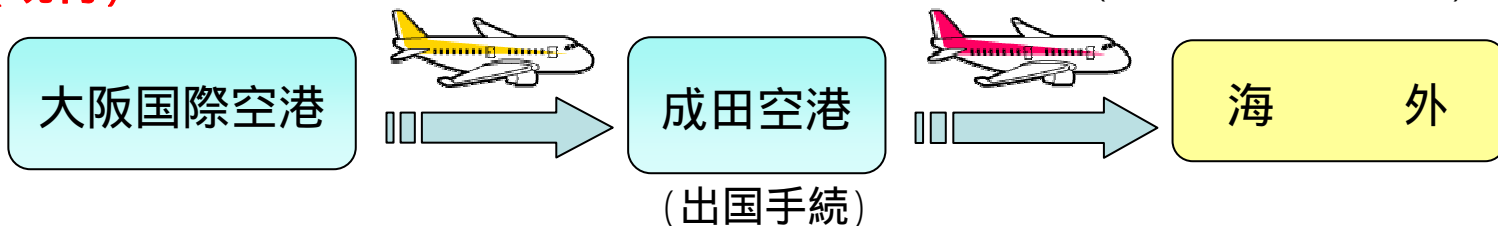
●●●●● 運休予定路線
(運休/減便時期 残存便数)



関空 = 成田便 (国際線乗継便) の提言

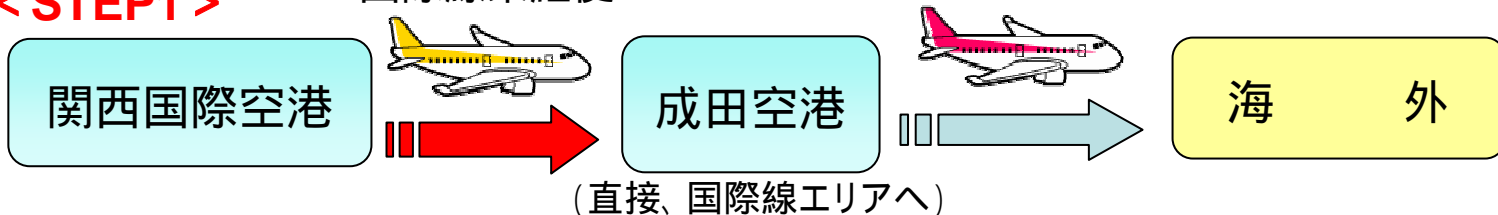
(現行)

伊丹 = 成田便からの出国者: 約35万人(事実上の国際線)



<STEP1>

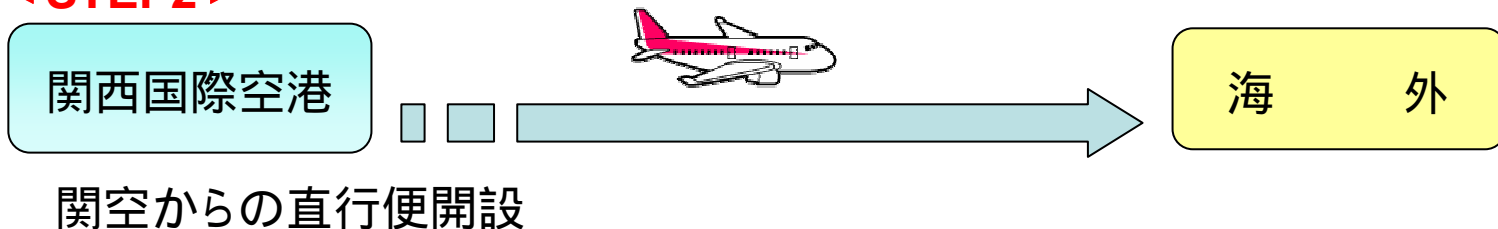
国際線乗継便



関空で出国手続 → 利用者で混雑する成田空港の諸手続から解放

関空の国際線のマーケットを再認識

<STEP2>

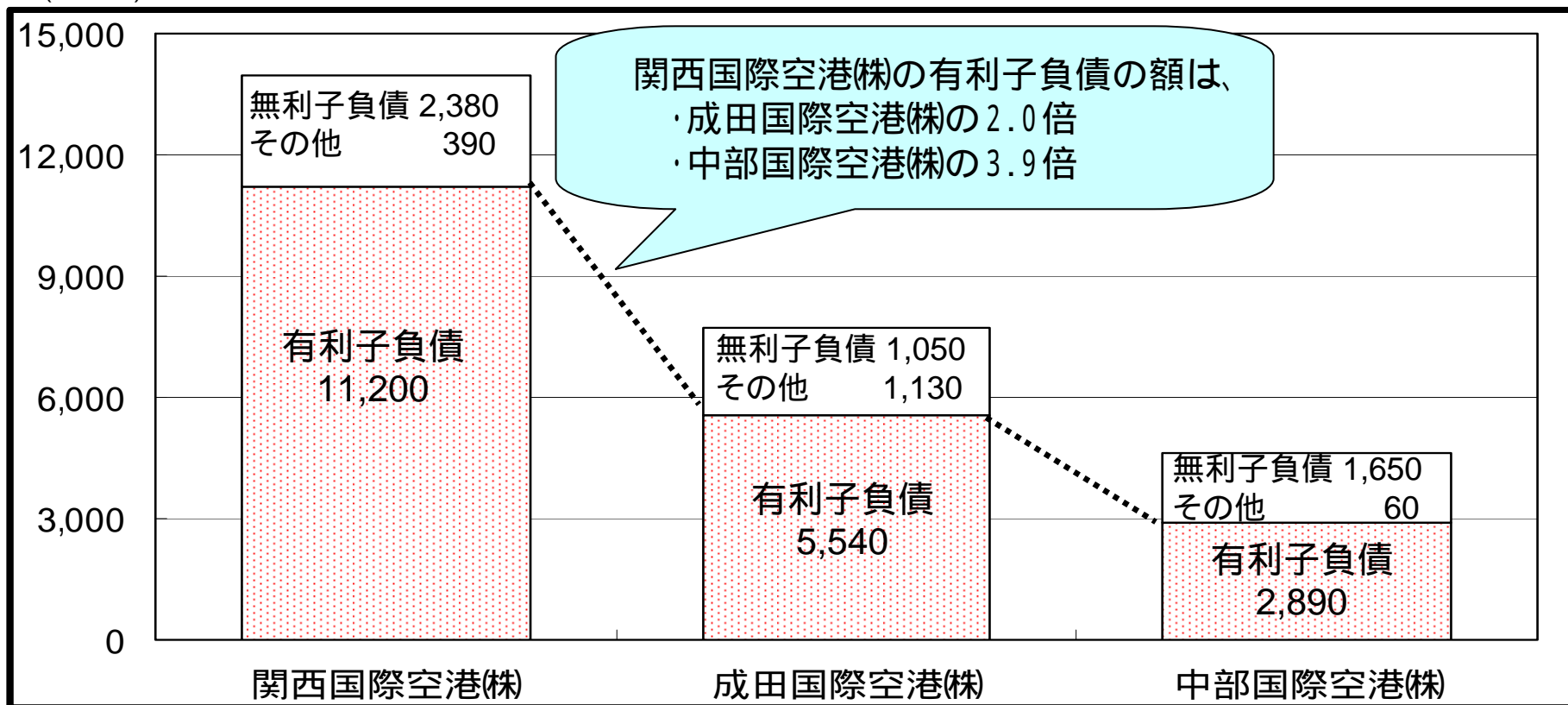


関空 = 成田便が開設されるよう航空当局の政策判断を

国際拠点空港の有利子負債の状況について

(平成19年度連結決算ベース)

(億円)



◆ 関空は、建設に係る巨額の債務を抱えている。

◆ 関空の一刻も早い財務構造の抜本的改善、債務軽減を図られたい。

大阪国際空港について

➤ 大阪国際空港のにぎわいづくり

平成16年の運用見直し以来、乗降客数が減り、ターミナルや周辺の店舗の売上に影響。

今年は、国の配慮により、スカイフェスタを開催。

空港のにぎわいづくりや周辺地域の活性化に積極的に取り組まれない。



➤ 大阪国際空港のあり方

平成16年に打ち出されたジェット枠の中・近距離路線への優先使用については、「緩和すべき」「さらに徹底すべき」という背反する主張が本府にも寄せられている。

関西3空港のあり方についての本府の考え方をとりまとめる中で、大阪国際空港のあり方について検討していく。

その他質問項目に対する回答

➤ 地域を挙げて関空を支える利用促進の取組は他に例を見ない

関西国際空港全体構想促進協議会を通じ、空港活性化の取組をトータルパッケージ（空港利用促進、就航促進、非航空系の集客促進など）で実施。
〔次項参照〕

地元9市4町で構成される泉州市・町関西国際空港対策協議会においても、エアポートプロモーションや関空島内でのイベント等を実施。

➤ 関空二期は国家戦略的視点で進めるべき

足元の需要動向を見極めることも重要であるが、基盤の整備は国策として、計画的に進められるべき。

今後、我が国の発展に関空が担っていく役割を明確にすべき。

➤ 大阪国際空港の一層の安全性確保を

空港法の施行に伴い、今年度から地元負担金が発生する地元自治体として、安全性の確保や空港のにぎわいづくりなどに、一層の配慮をお願いする。

関西国際空港全体構想促進協議会

ゲートウェイ機能強化促進事業

主なテーマ

事業規模
7億円規模

国際旅客便航空ネットワークの強化

就航奨励一時金制度の運用
(エアポートプロモーションと連携)

貨物便ネットワークの集積

就航奨励一時金制度の運用
(エアポートプロモーションと連携)
物流機能強化
(国際物流戦略チームと連携)

関空をゲートウェイとする観光振興

インバウンド振興

関空出国型ツアー造成促進

国際線機内誌での関西・関空PR

アウトバウンド振興

ツアー造成支援(10点満点等)

関空アクセス利便性の向上

関西各地からの共同企画切符
(鉄道、バス、神戸ベイシャトル)

連絡橋通行料割引
(夏季限定ワンコイン化)

完全24時間化対策(深夜便への対応)

参画団体

2府7県4政令市

大阪府	大阪市	堺市
兵庫県	神戸市	
和歌山県		
福井県		
三重県		
滋賀県		
京都府	京都市	
奈良県		
徳島県		

経済界

関西経済連合会
大阪商工会議所

国際拠点空港の整備に対する地元負担額について

	関西空港	中部空港	成田空港	関空 / 中部
全体事業費	24,522億円	7,680億円	21,788億円	3.2倍
地元負担	3,501億円	1,024億円	-	3.4倍
地方公共団体負担	2,553億円	512億円	-	5.0倍
経済界負担	948億円	512億円	-	1.9倍
地方公共団体負担 / 全体事業費	10.4%	6.7%	-	-

関西空港：平成19年度までの1期及び2期事業費の計

中部空港：当初の事業スキーム

成田空港：平成18年度までの建設投資額

(航空保安施設等を含む)

関空事業に対する大阪府の負担額

- ・ 1期事業 392億円
- ・ 2期事業 995億円
- 合計 1,387億円

