

大阪・関西、
そして西日本の未来を支える

空港ビジョン(素案)

はじめに

～ 関西3空港は、このままでは沈没する

今、関西の空港は重要な岐路に立っている

- ・ 世界経済の後退と連動する航空需要の低迷
- ・ 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

過去を振り返り、反省すべき点を反省

- ・ 新空港立地を巡る地域利害の対立
- ・ 理念と戦略性を欠いた空港政策
- ・ 民活方式を採った関空の債務償還スキームの非現実性

今必要なことは、関西の3空港の取るべき道筋を見出すこと。
2010年問題や内外の空港間競争に関西一丸となって対応しなければ、3つの空港がそれぞれに活力を損ね、共倒れする結果になりかねない。

-1 関西3空港が抱える課題

● 関西国際空港

- 多額の有利子負債が原因となり、着陸料等を国際競争力のある水準に設定できない
- 減便により航空ネットワークが危機的状況
- 2010年の首都圏空港の容量拡大による影響が想定される

【首都圏空港の容量拡大】

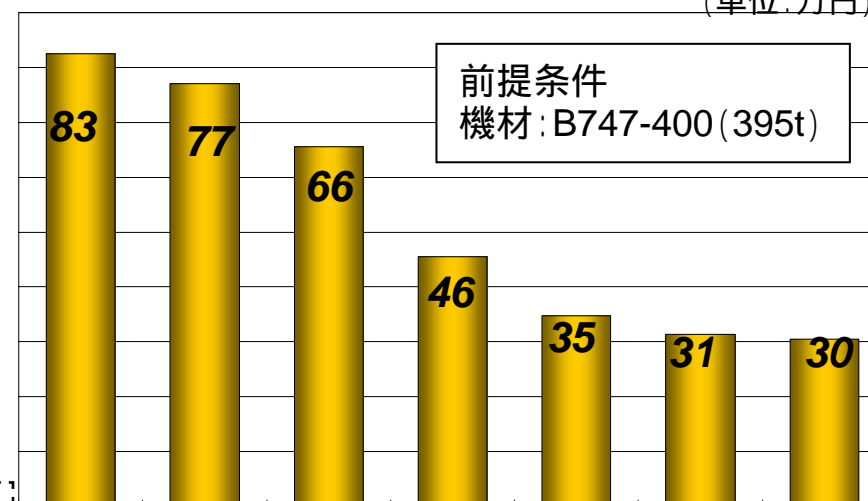
成田空港：2万回増〔20万回 22万回〕
羽田空港：11万回増〔29.6万回 40.7万回〕

H17.10.1時点

- 2期事業の今後が不透明

アジアの主要空港 着陸料比較

(単位:万円)



関空 成田 中部 上海 香港 仁川 チャンギ

成田の着陸料単価にはDクラスを使用
騒音料は含まない
時間帯サーチャージは含まない
実施中の一律割引を含む
IATA資料を基に作成 (レートは 08.5.8時点のものを適用)

-2 関西3空港が抱える課題

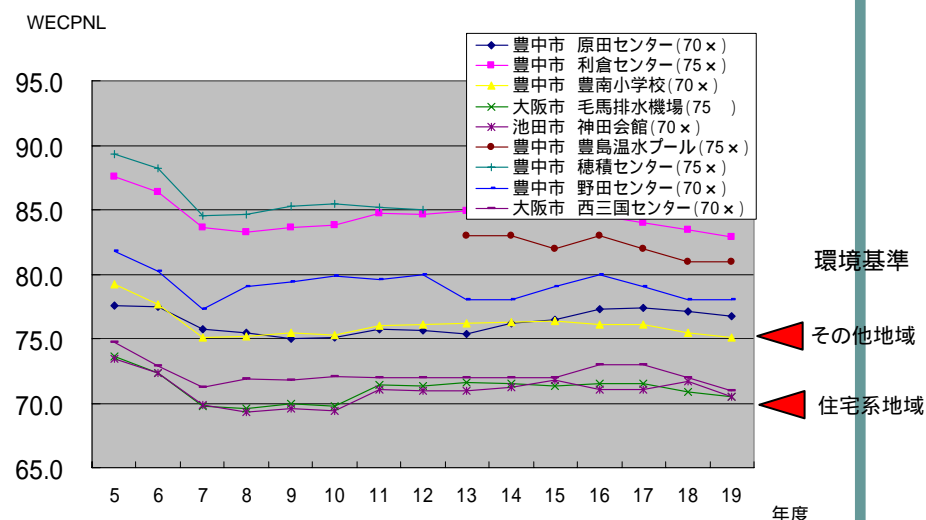
● 大阪国際空港

- ・ 環境対策に多額の費用（国費50億円）を要しているが、環境基準の達成には程遠い
- ・ 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の関係）

● 神戸空港

- ・ 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

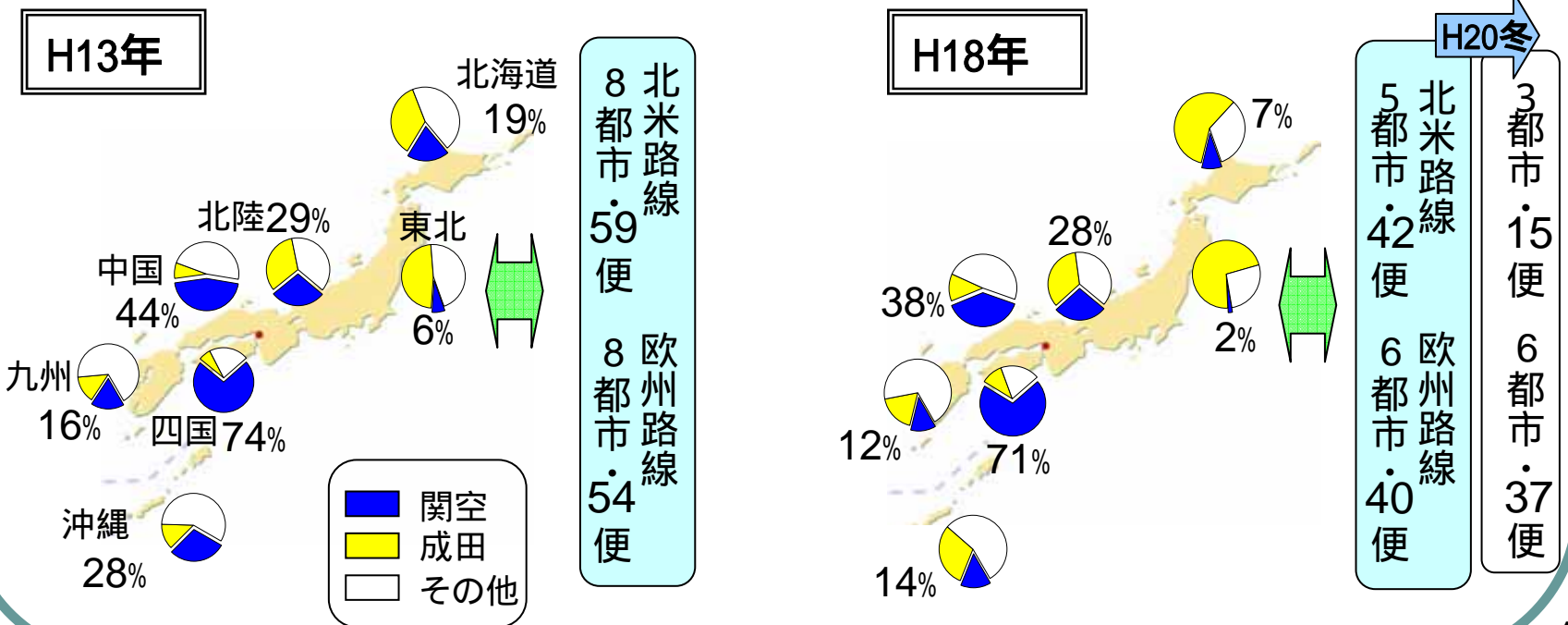
大阪空港周辺の9箇所の環境測定地点で、環境基準をクリアしているのは1箇所のみ

-1 3 空港問題の本質

関西国際空港の「出入国の拠点空港」としての位置付けが不十分であり、機能低下の悪循環に陥っている

居住地別の出国利用空港割合

国際線網が縮小すれば、乗継旅客が減少する

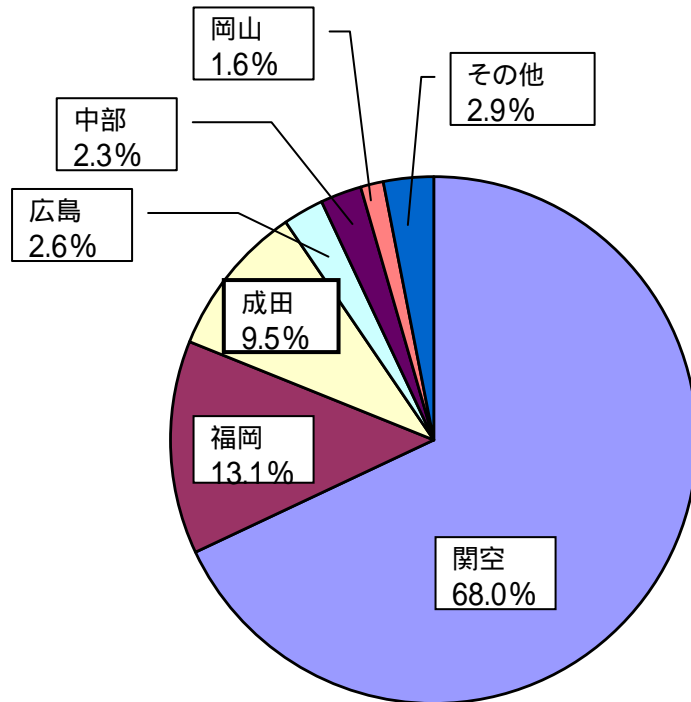


西日本から成田経由での出国者は、約48万人

- ・この出国者数の大部分は欧米方面と推測
- ・福岡、岡山、広島の3空港の国際線はアジア路線のみ

関空から欧米への日本人出国者数
約74万人(平成18年度)

西日本 出国者の利用空港



西日本:福井、滋賀、奈良、和歌山各県以西

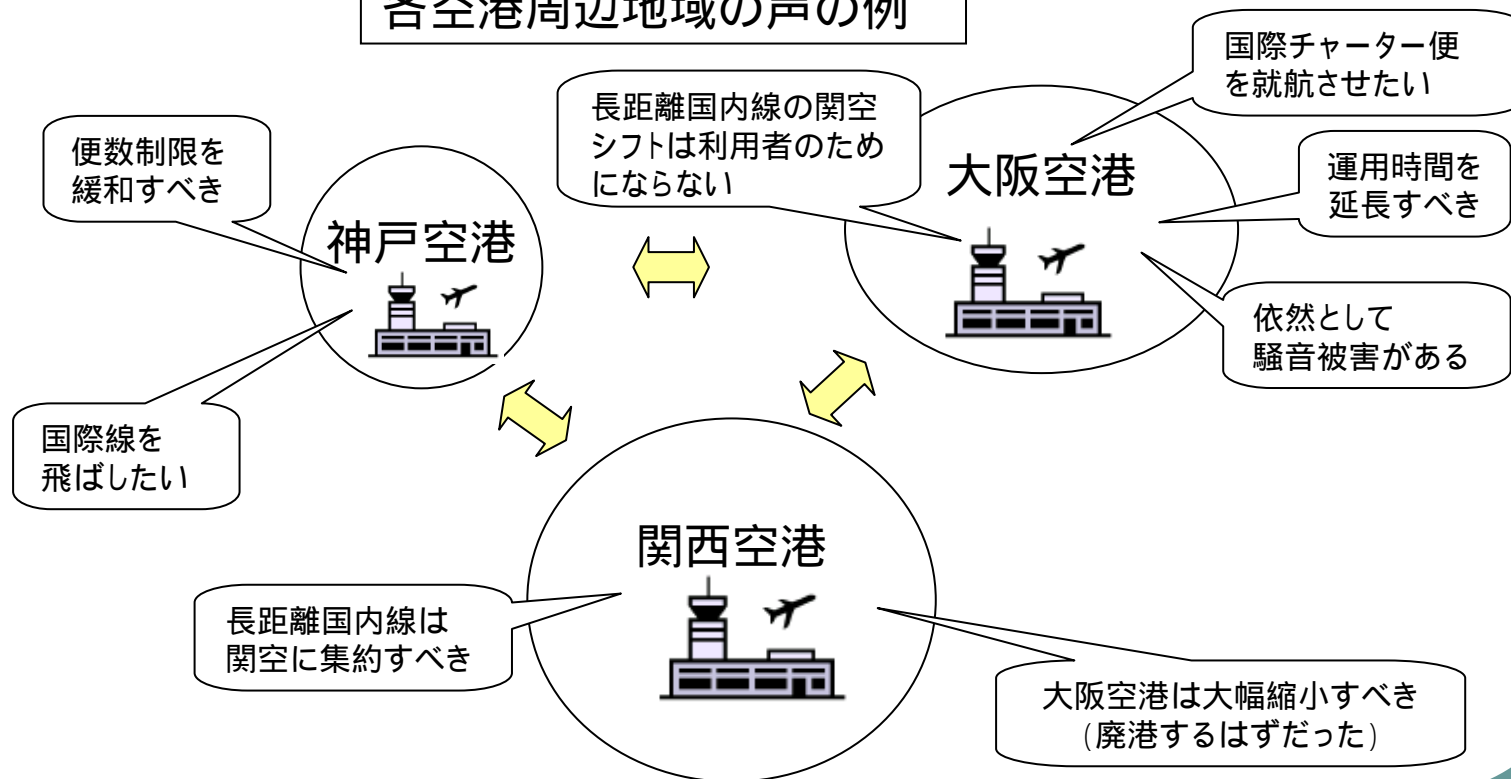
空港	出国者数(人)	割合 (%)
関空	3,409,227	68.0
福岡	654,656	13.1
成田	475,796	9.5
広島	128,444	2.6
中部	115,058	2.3
岡山	81,700	1.6
その他	146,952	2.9
合計	5,011,833	100.0

「平成18年度 国際航空旅客動態調査」より

-2 3 空港問題の本質

空港機能や経営形態が異なる空港の運用を巡って、意見の対立が関西3空港の将来展望を閉ざしている

各空港周辺地域の声の例



急がれる空港機能の確立と アクセスインフラの強化

関空の出入国拠点機能の回復

- 関空有利子負債の軽減
- 関空 = 成田ルートの実現
(伊丹 = 成田便の廃止)
- 欧米長距離国際線の充実
- 際内乗継機能の回復・強化
- 空港アクセスの利便性向上
- 物流機能の向上
- 2期事業の推進

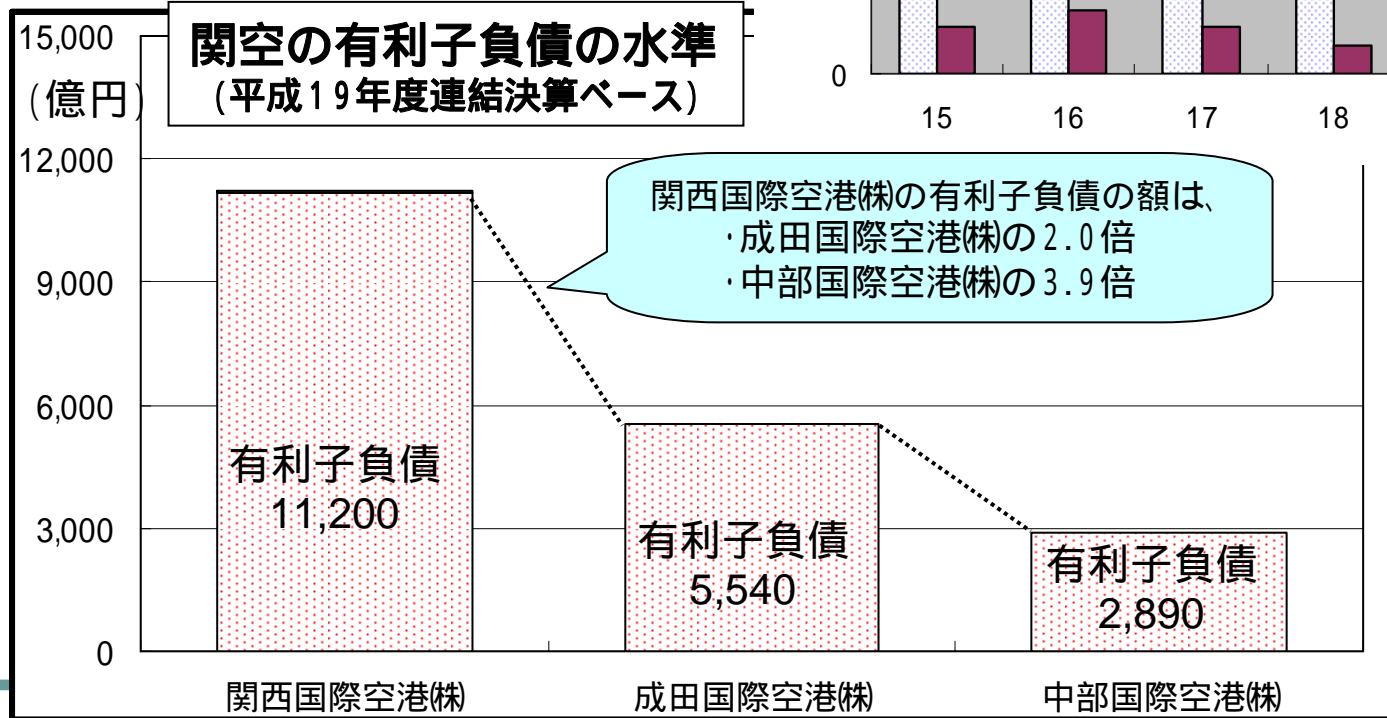
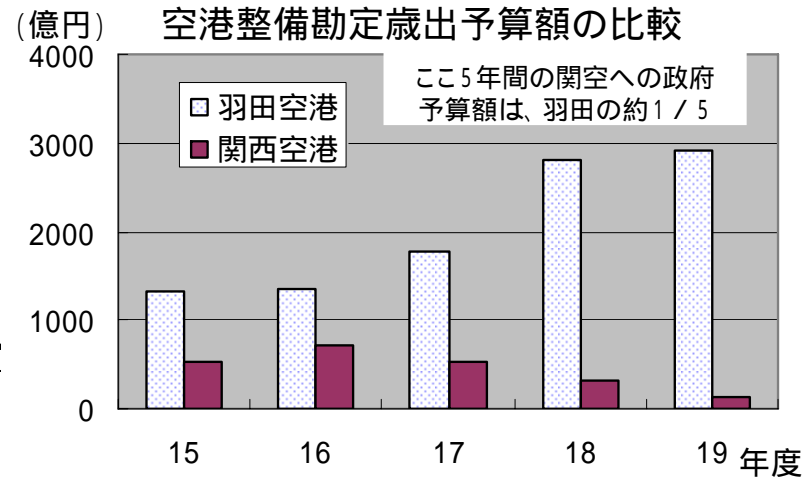
環境と調和する都市型空港の実現 (大阪空港の活用)

- CRJ枠のあり方検討
- 耐震対策の推進
- 安全対策・環境対策の推進

アクセスインフラの強化

-1 関空の出入国拠点機能の回復 関空有利子負債の軽減

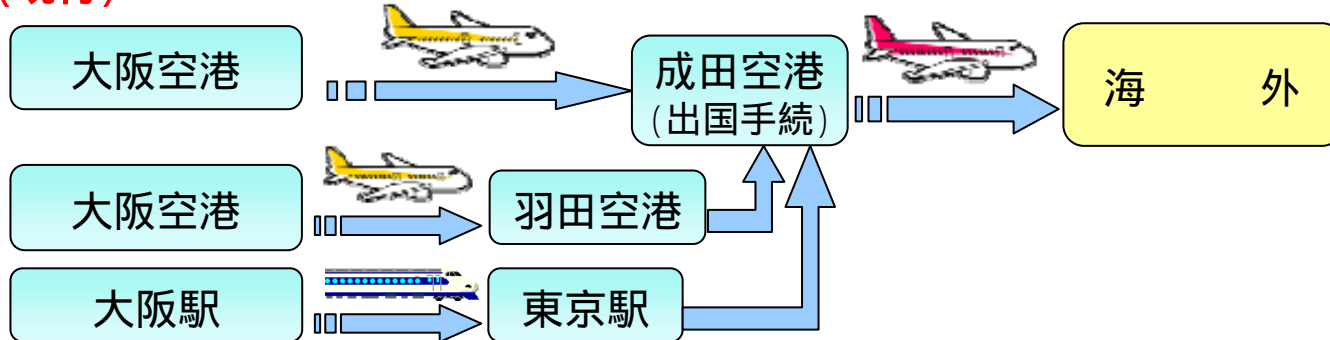
- 国の資金注入が必要
 - ・ 国際拠点空港の競争力向上は国家課題
 - ・ 国は、首都圏空港だけでなく、関空についても競争力強化へ向けた投資を惜しむべきではない



-1

関空 = 成田ルートの実現

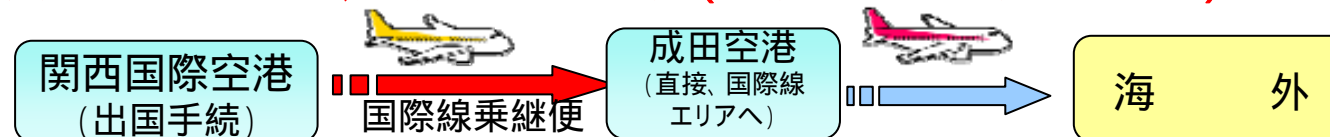
(現行) 伊丹 = 成田便の利用者数: 年間約35万人



(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】



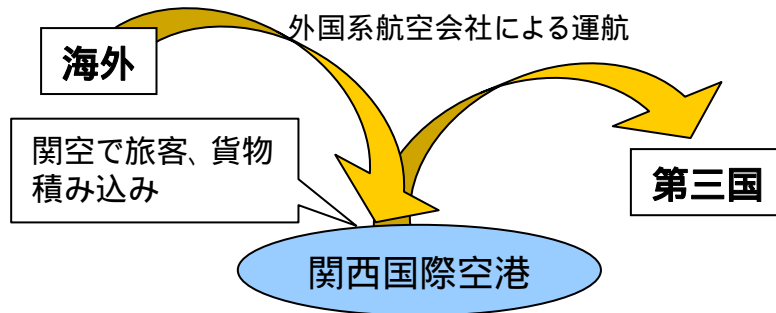
ネットワークの充実

● 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努力の強化
- ・ 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



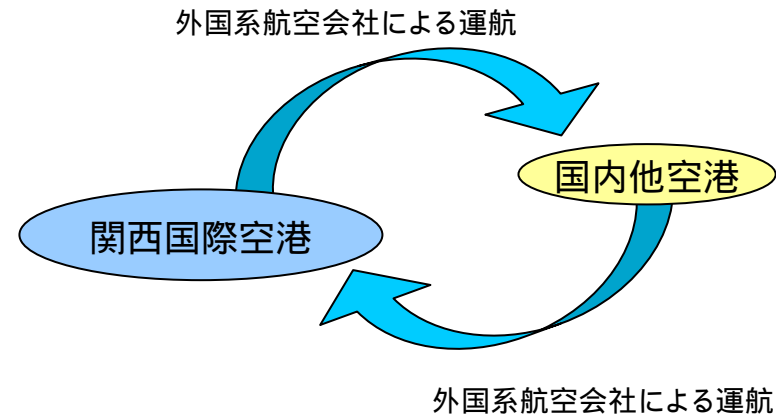
実績：台北＝関西＝ロサンゼルス(エバー航空)

● 際内乗継機能の回復

～ 本邦航空会社の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、内国運送権付与による外国系航空会社の国内各方面への運航（カボタージュ）が実現するよう航空当局へ要請

カボタージュのイメージ



-1

空港アクセスの利便性向上

● 各地から関空へ

- ・ 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（関空促進協事業）
- ・ 関空の西日本の出国拠点機能向上に向けバス乗継環境の整備（関空促進協事業）

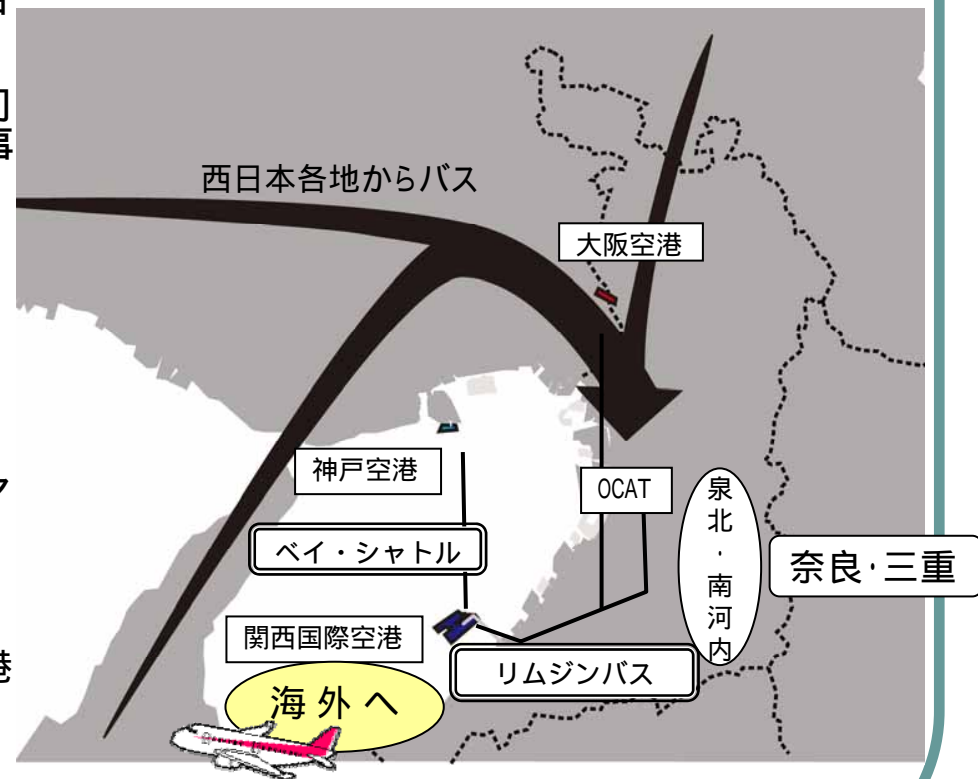
時間の抵抗感、距離の抵抗感、コストの抵抗感を軽減

〔対象とすべきエリア〕

- ・ 鉄道利用では遠回りを余儀なくされるエリア
ex. 難波経由となる南河内、泉北方面
- ・ 他空港との競合エリア
ex. 奈良、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



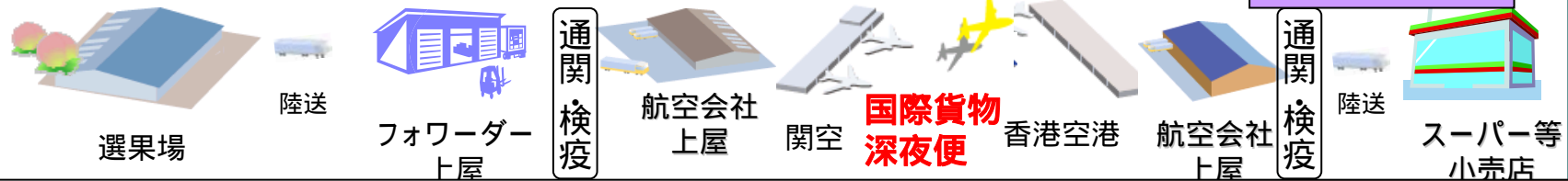
物流拠点機能の向上

● 物流戦略チームとの連携

- ・ 関空の深夜貨物便を活用した最適物流の実現、リードタイムの短縮を図る取組を実施 **ビジネスモデルを実証**

深夜貨物便を活用して香港に和歌山産桃を送るモデルケース

約1日短縮



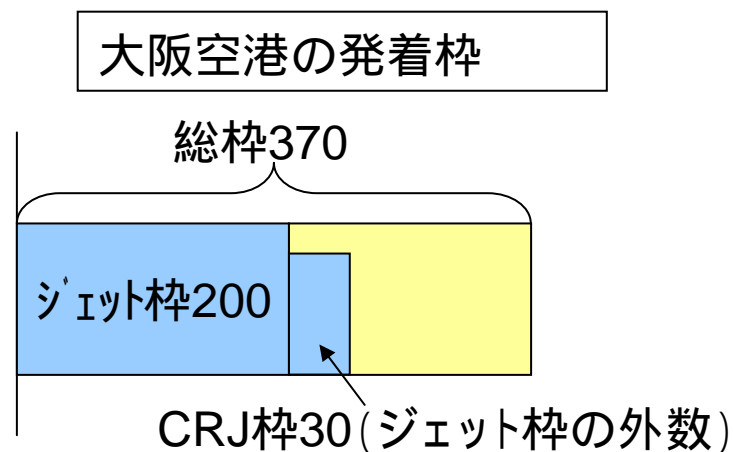
(1日目)		(2日目)					
15:00頃 集荷	夕方 選果場持込	22:00頃 フォワーダー上屋持込	00:00頃 航空会社上屋持込	3:00頃 フライト	6:00頃 香港着	航空会社 上屋持込	現地 店頭へ

- ・ SEA & AIR需要を開拓
- 貨物航空会社の拠点誘致
 - ・ 完全24時間空港・施設展開余地の大きい関空2期島のアドバンテージを活かし、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

-2 環境と調和する都市型空港の実現 CRJ枠のあり方検討(大阪空港の活用)

● 対象機種等の見直し

- ・ 航空機材の小型化、ジェット化、低騒音化が予想される
- ・ 今後の低騒音機材の導入状況を踏まえ、騒音を検証した上で、CRJ枠のあり方を検討



安心・安全の追求、環境との調和

- 周辺地域の活性化・環境対策の推進
 - ・ 空港イベントの開催、施設魅力の向上、移転跡地の活用
 - ・ 環境対策としての利用緑地の整備（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

-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

○ 優先度の高いもの

〔道路〕

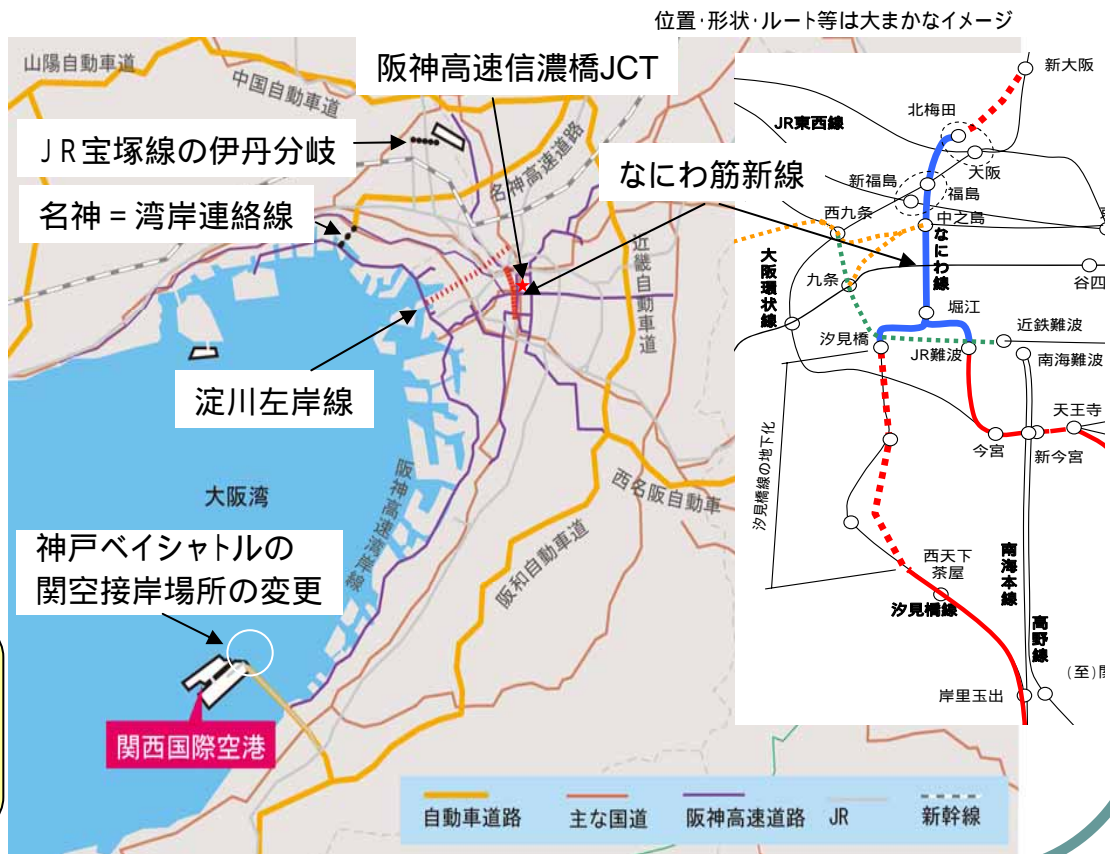
- 淀川左岸線
- 阪神高速信濃橋JCT
- ・ 名神 = 湾岸連絡線

〔鉄道〕

- なにわ筋新線
- ・ 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



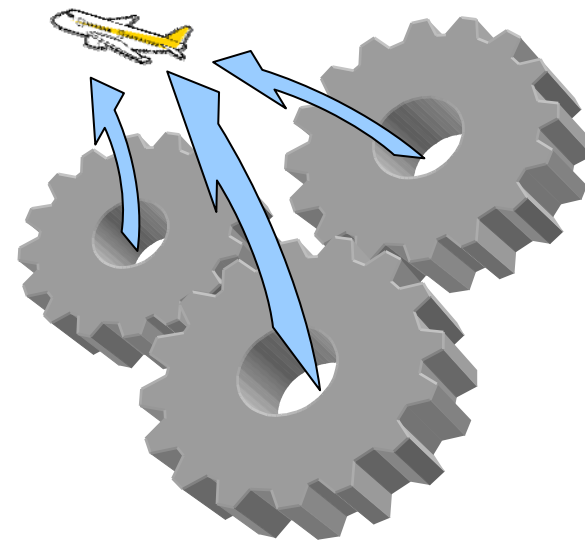
-1 関西3空港の最適運用に向けて

現
状

- 関空が「出入国の拠点空港」としての役割を果たせていない
- 3空港を巡る意見の対立が3空港の将来展望を閉ざしている

3空港がそれぞれの特色を活かしながら全体として関西の発展に貢献しうる「最適運用」を実現するためには、地域の総意に基づき、空港運営を一元的に判断できる主体が必要

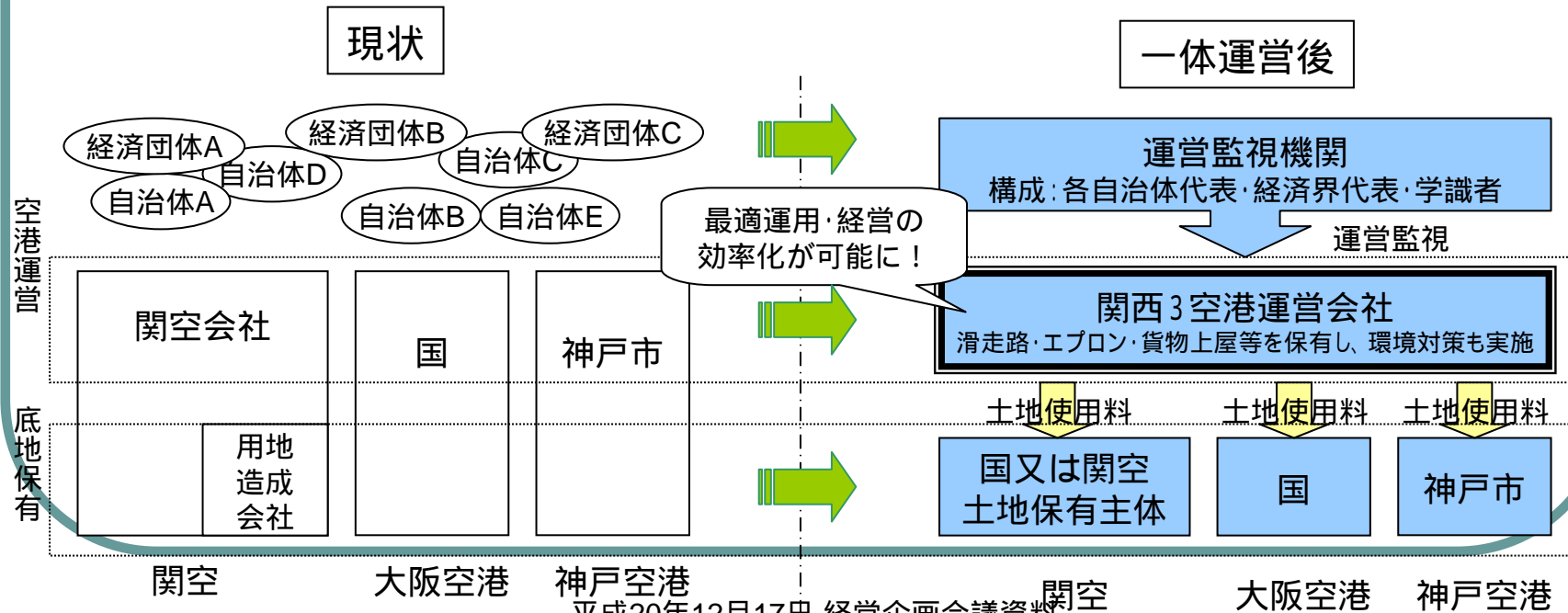
根本的な解決方策として
「関西3空港一体運営」を提案



-2 関西3空港の一体運営モデル

一体運営モデルのポイント

- ・ 3 空港を上下分離（空港運営主体と土地保有主体に分ける）
- ・ 3 空港を一つの会社が運営（関空会社を母体として改編）
- ・ 底地については、関空は国又は土地保有主体、大阪空港は国、神戸空港は神戸市が保有し、運営会社に有償又は無償で貸付
- ・ 広域連合や府県政令市、経済界の代表で構成する運営監視機関（法設置）が運営のあり方のチェック・利害関係の調整を実施



左記モデルは一例であり、具体的な姿は関係機関と調整

-3 関西3空港一体運営の効果等

【基本ルール】

- ➡ 国際線は、関空に集約
- ➡ 国内線は、関空の際内乗継機能の確保を前提に、一体運営会社が判断

【空港の将来像】

関空：西日本と国内基幹都市の国際航空需要を担う出入国の拠点空港
優れた施設能力を活かした国際物流拠点

大阪空港：利便性の高い国内線の基幹空港

神戸空港：関空・大阪空港の機能を補い、神戸周辺の需要に応える空港

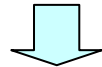
【一体運営の効果】

- ◆ 各空港の特性や能力を踏まえ、最適な空港運用の実現が可能
- ◆ 経営の自由度が高まることで、経済原則や利用者ニーズを反映し、3空港それぞれの弾力的な空港利用料金の設定が可能
- ◆ 航空会社に対する交渉力が向上
- ◆ 中長期的な経営の安定化・管理運営コストの削減
- ◆ 空港間アクセスの改善に向けた積極的関与（利用者の利便性向上）

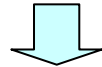
一体運営の実現には、法改正を含む国の協力が不可欠

-4 一体運営実現へのステップ

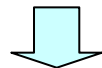
1. 関空の過大な有利子負債の解消
(国の債務改善策)



2. 関空会社の上下分離

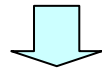


3. 関空会社が大阪空港の事業譲渡
(空整勘定からの分離)を受け、2
空港の運営を統合



2空港一体運用の事業モデル確立後
できるだけ早く

4. 神戸空港を統合 3空港一体運営実現



5. 運営会社の完全民営化

-5 一体運営に至るまでの機能分担

当面の機能分担

現行の役割分担を踏襲
ただし、関空を西日本の出入国拠点空港として育成するため、成田路線は関空集約を進める
大阪空港並びに神戸空港の運用制限の緩和は求めない

参考：現行の役割分担（平成17年航空局提示事項）

- 関空は西日本を中心とする国際拠点空港であり、国内線の基幹空港
国際線は、今後とも関空に限定
- 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）
- 神戸空港は神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港

ビジョンを実現するために

(1) 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)

(2) 出資者としての関空会社への経営監視と機能向上支援

(3) 関係者で構成するラウンドテーブル(仮称)(=関西3空港懇談会を改組)や関空利用促進本部において協議・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す役割を明らかにし、その実現に向け行動を要請する

国への要望項目

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
関空の航空ネットワークの正常化
アジア・オープンスカイ実現に向けた種々の規制緩和
アクセスインフラ整備推進のための国費投入

まとめ



地域における空港の一体運営は、日本初の試み。
また地域主権 & 道州制を実現していく上でも意義
深いもの。



長期的には総合交通体系の
変化も予測される、その時
には改めて関西圏の空港の
あり方が問われる。