

関西3空港の最大活用に向けて

～関西3空港の最大活用について考えるセミナー～

2019年5月

関西外国語大学

引頭雄一

関西3空港の運用状況

	関西国際空港	伊丹空港	神戸空港
運営権者	関西エアポート	(株) [2016.07~]	関西エアポート神戸 (株) [2018.04~]
強み	<ul style="list-style-type: none"> ・首都圏空港と並ぶ国際ハブ空港 ・24時間空港 ・海上空港のため、騒音問題無し。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪のビジネス中心市街地に近く利便性の高い都市型空港 ・内陸空港のため騒音問題あり。 	<ul style="list-style-type: none"> ・神戸市街地とのアクセスに優れ、播磨地方の航空需要にも対応。 ・海上空港のため騒音問題無し。
運用	運用時間：24時間 発着回数：制限なし（環境アセスメント前提条件23万回/年）	運用時間：7時～21時（14時間） 発着回数：370回/日 国際チャーター：オウンユースのみ	運用時間：7時～22時（15時間） 発着回数：60回/日 国際チャーター：オウンユースのみ

関西3空港懇談会開催（2019年5月8日）

□ 関西3空港懇談会開催の背景

- 3空港の運営者が関西エアポートグループに移管され、一体運営となる。
- 2012年以降インバウンド客の急増により関西空港の経営状況が好転。
- 伊丹空港、神戸空港にも国際線就航の可能性について検討を要望する声があがる。
- 2018年の台風による暴風高潮の被害により関西空港の機能マヒ。関西経済に大きな影響。

関西3空港懇談会 とりまとめ概要

■ 基本的な考え方

- 3空港の一体運営が実現、訪日外国人の劇的な増加
 - ⇒ 関西の航空需要は大幅に拡大の方向
 - ⇒ 関西万博開催等の好機を生かして、インバウンドを加速
 - ⇒ 関西全体の発展に繋げていくことが重要
- 関西国際空港を主軸に、各空港の特性を活かした最適活用
 - ⇒ 「関西地域における一つの空港システム」構築を目指す
- 安全・安心の確保、環境面の配慮、各空港の能力と需要を踏まえた利用者利便性・経済性を両立させる
 - ⇒ 空港と地域の共存・共栄を図る
 - ⇒ 各空港の取組・課題について、短期・中期・長期で整理

関西3空港懇談会 とりまとめ概要

○3空港の位置づけと役割は基本的に変更しない

- ▶ 関西空港：西日本を中心とする国際拠点空港、関西圏の国内線の基幹空港。内陸ネットワークの一層の充実が重要
- ▶ 伊丹空港：国内線の基幹空港、環境と調和した都市型空港
- ▶ 神戸空港：神戸市及びその周辺の航空需要に対応する地方空港、関空・伊丹を補完する空港

■今後の取組・課題

○関西エアポート社が主な主体。同社の経営判断を尊重。同社の取り組みと連携・協力していくことが基本。

空港の位置づけと役割を考える時間軸

時間軸	イベント
短期 (2021年頃 まで)	<ul style="list-style-type: none">・ワールドマスタースズゲームス2021 関西開催
中期 (2025年頃 まで)	<ul style="list-style-type: none">・大阪・関西万博の開催・I Rの実現・関空の発着回数23万回到達
長期	<ul style="list-style-type: none">・インバウンド6,000万人到達 (2030年)・なにわ筋線開業 (2030年度)・リニア中央新幹線の大阪開業

関西 3 空港懇談会 取りまとめ概要

項目	概要
<p>短期の視点 (2021年頃まで)</p>	<p>関西空港：災害対応力の抜本的強化 国際拠点空港としての一層の機能強化（ターミナル1リノベーションの着手）</p> <p>伊丹空港：ターミナル改修等による機能強化・利便性向上</p> <p>神戸空港：関空・伊丹を補完。神戸市及び周辺等の航空需要対応。 国内線発着枠、運用時間の段階的拡大（当面、最大発着回数60回⇒80回／日、運用時間を22時⇒23時まで延長） 空港アクセス強化の検討。 プライベートジェットの受入推進</p> <p>全体：3空港災害対応力向上、発災時の3空港相互支援体制整備</p>
<p>中期の視点 (2025年頃まで)</p>	<p>関西空港：旅客処理能力の拡大継続、環境影響調査の検証、将来需要に応じた発着容量の拡張可能性に関する検討、内際ネットワークの充実、国際拠点空港として競争力強化と需要拡大</p> <p>神戸空港：関空・伊丹の補完。国際化を含む空港機能のあり方の検討</p>

関西 3 空港懇談会 取りまとめ概要

項目	概要
上記以外の課題	<p>伊丹空港：存続協定等を尊重。地元関係者と対話しながら取組を進めることが重要</p> <p>運用時間外の発着便や代替着陸便等：定時運航率の向上などに取り組み、周辺環境の改善への努力と利用者利便の向上を図る</p> <p>伊丹空港の将来像：上記の課題解決を図った上で、存続協定や国の経営統合基本方針、地元の意向、短中期の取組等を踏まえ、また、将来の大幅な需要変動を見据えて、国際便の就航可能性を含めた今後のあり方について、状況に応じて議論する</p>

関西 3 空港懇談会取りまとめへのコメント

□評価できる点

- ▶ 長期にわたって放置されていた空港利用の基本的枠組みの見直し実現。
- ▶ 今後も継続的に開催することを明示。
- ▶ 神戸空港：運用時間の1時間延長、発着回数20回増加の実現。2006年開港以来初めて。資産の有効利用の改善。

関西 3 空港懇談会取りまとめへのコメント

□評価できる点

- 長期にわたって放置されていた空港利用の基本的枠組みの見直しが実現。
- 要因 1 : L C Cの積極的な誘致によるインバウンド客の増加
- 要因 2 : 関空災害時における 3 空港の補完関係のあり方を検討する必要性

関西 3 空港懇談会取りまとめへのコメント

□評価できる点

- 今後も継続的に開催することを明示。
- 今回は需要の急増、災害という外的要因が引き金となって開催
- 世界の航空界の急激な変化に対応して、迅速かつ柔軟に空港のあり方、利用方針等を見直すことが可能になる。
- 地域の空港に対する意識変革を促すとともに、地域の意向を迅速に反映しやすくなる。

関西 3 空港懇談会取りまとめへのコメント

□評価できる点

- 神戸空港：運用時間の1時間延長、発着回数20回増加の実現。資産の有効利用改善。
- 現在よりも1時間遅いフライト可能（東京線）
- ✓ 羽田発 20:15発 21:30着⇒21:15発 22:30着
- ✓ 新幹線東京発 20:50発 新神戸着23:39
- ✓ 新幹線よりも到着が早くなる。
- 神戸空港は海上空港のため24時運用も可能

関西 3 空港懇談会取りまとめへのコメント

□懸念する点

- 過去の経緯を踏まえた地域視点からの妥協？
- 危機管理への対応不十分。
- 伊丹空港の課題については期限を明示できず。
- 独占運営権者への配慮
- 利用者視点への配慮十分か？
- 神戸空港のさらなる活用
- 運航方式の抜本的な検討の必要性
- アジアの成長を取り込む空港運営
- 世界のトップビジネスマンを受け入れる空港

関西 3 空港懇談会取りまとめへのコメント

□懸念する点

- 過去の経緯を踏まえた地域視点からの妥協？
- 関西空港の候補地は神戸沖だったという歴史
- 迷惑施設を受け入れた過去の怨念
- 迷惑施設⇒「地域の資産」へと変身
- 「おらの空港」をどのように生かすかが課題
- 地方空港における「空港を活用した地域づくり」を学習すべき

関西3空港懇談会取りまとめへのコメント

□懸念する点

- 危機管理への対応不十分。
- 3空港の災害対応力向上。特に関西空港においては抜本的強化が明示されたことは評価。
- 災害時における3空港相互支援体制については、短期的な取り組みと位置付けられており、具体的な方向性が示されず。
- 昨年の台風時に伊丹、神戸での国際線代替に時間がかかり実現に及ばなかった教訓が生かされていない。

関西 3 空港懇談会取りまとめへのコメント

□懸念する点

- 伊丹空港の課題については期限を明示できず。
- 伊丹空港は未来永劫このままでいいのか？
- 現状維持は衰退を意味する。
- 空港は5,980人の雇用を生み出している。(2019年調査)
- 1,630万人の航空旅客が利用。(2018年度)
- 空港の恩恵を地域に取り入れる思想
- このままだと、リニア新幹線の開通(2037年)まで待つしかないか？⇒世界に取り残される。

関西 3 空港懇談会取りまとめへのコメント

□懸念する点

➤独占運営権者への配慮

- 企業思想：分散投資よりは集中投資
- 集中投資⇒最適な資源配分実現
- 独占のデメリット：空港間の競争環境不足
- 地域を取り込んだ新たな価値観の導入による新規事業展開（空港内に閉じ籠るな）

関西 3 空港懇談会取りまとめへのコメント

□懸念する点

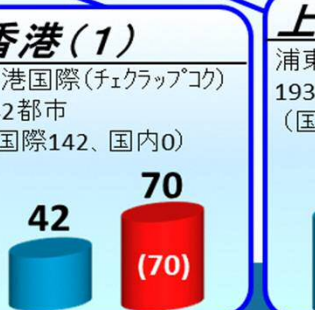
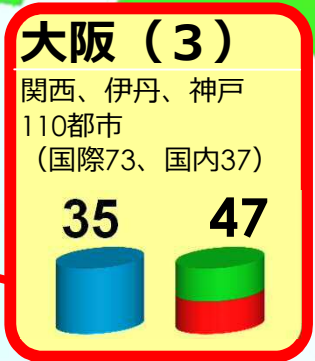
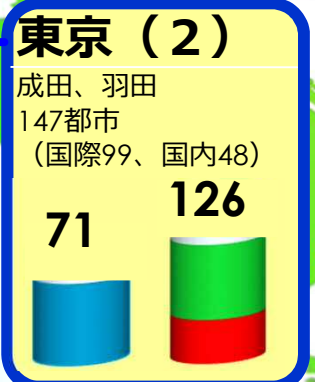
➤利用者視点への配慮十分か？

- 関西・伊丹の利用：空港会社経営への配慮優先。航空会社の意向が軽視された過去の歴史
- 航空需要が増加した今こそ見直しのチャンス
- 伊丹空港、神戸空港の能力を生かす工夫必要
- 複数空港が存在する世界の都市では路線を限定しない利用が主流。利用者視点の重視。

世界各都市内の空港の 就航都市数・発着回数・旅客数



(出典)
ACI Annual World Airport Traffic Dataset, 2017
Edition: 発着回数、旅客数
OAG時刻表: 就航都市数
(2017年3月26日～4月2日の定期旅客便のデータ)



都市名(空港数)

対象空港
就航都市数
(国際、国内)

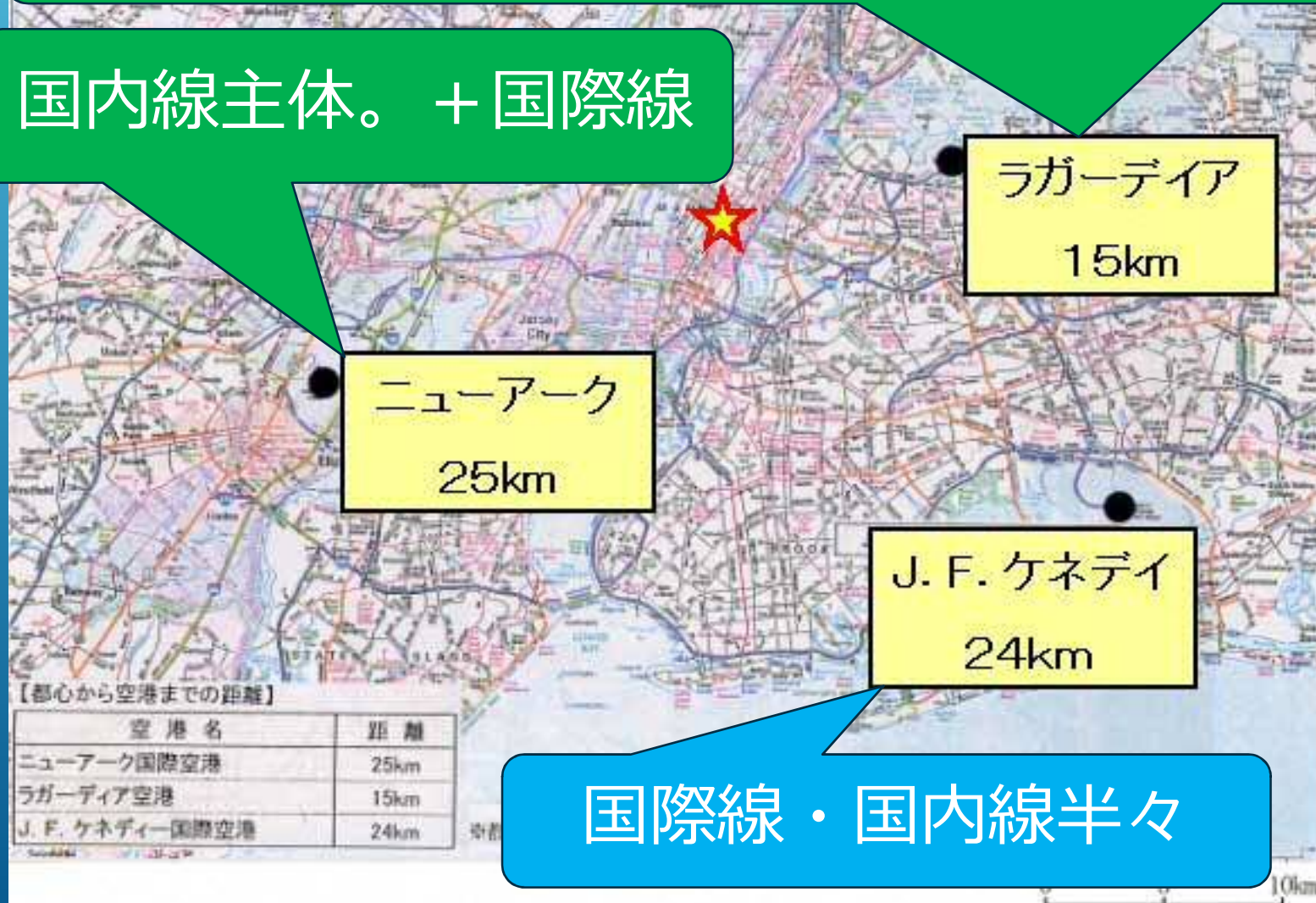
総発着回数 総旅客数
[万回/年] [百万人/年]

※ 乗り継ぎ客は含まず

複数空港の活用（ニューヨーク）

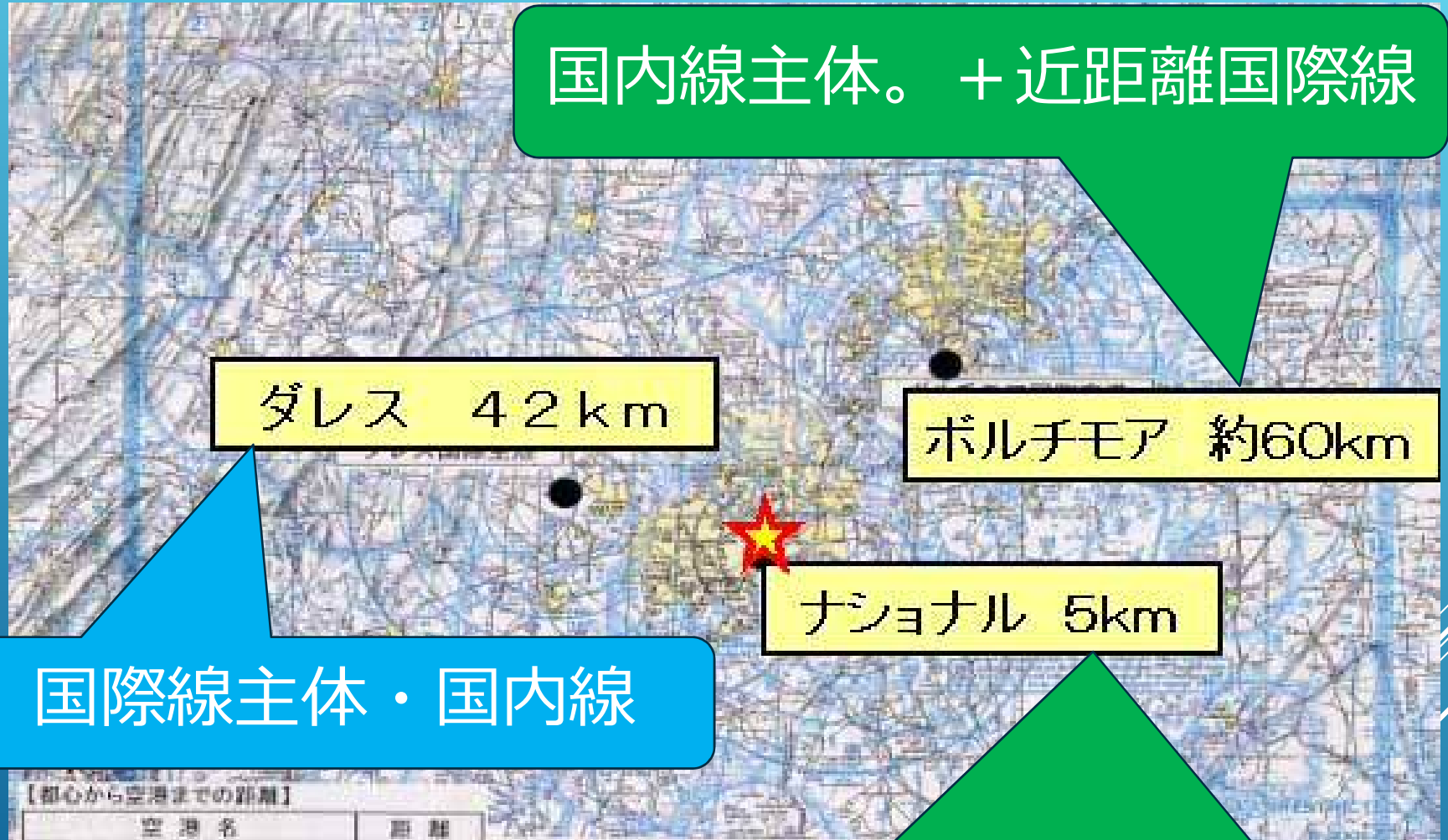
国内線主体。+ 近距離国際線（カナダ路線）

国内線主体。+ 国際線



国際線・国内線半々

複数空港の活用（ワシントン）



国内線主体。 + 近距離国際線（カナダ路線）

複数空港の活用（ロンドン）



ルートン約50km

スタンステッド51km

欧州国際線主体 + 国内線

欧州国際線主体 + 国内線

ヒースロー 24 km

ロンドンシティ 10km

欧州国際線主体 + 国内線

国際線主体

ガトウィック 43km

国際線主体

複数空港の活用（ソウル）

国内線主体。+ 近距離国際線

仁川空港

国際線主体。+ 国内線

金浦空港

ソウル中心部



主要都市圏の実績と空港容量比較

項目	関西圏			首都圏		NY首都圏			ロンドン
空港	関空	伊丹	神戸	羽田	成田	JFK	LGA	EWR	LHR
滑走路	2本 (間隔 広)	2本 (間隔 狭)	1本	4本 (間隔広・ 交差)	2本 (間隔 広)	4本 (間隔 広 ・交差)	2本 (交差)	3本 (間隔 広 ・交差)	2本 (間隔 広)
					→3本				→3本?
発着 回数 (万回) [容量]	18.5	13.8	2.8	45.3	25.3	44.6	38	44.3	47.6
	35.1 [39]			70.6 [75⇒100?]		126.9			
旅客数 (万人)	2,789	1,560	311	8,541	4,063	5,939	2,957	4,323	7,801
	4,669			12,604		13,219			
滑走路 容量 (回/時)	45	370回/ 日 (制限)	60回/ 日 (制限)	80→83	64→68 → (100?)	67~87 (悪天 時)	74~85 (悪天 時)	66~92 (悪天 時)	78

関西 3 空港懇談会取りまとめへのコメント

□懸念する点

- 神戸空港のさらなる活用の必要性
- 地元は3時間、60回増を要望していたが、その実現を阻む要因は？
- ✓ 運営権者が1社のメリット/デメリット
- ✓ 現在の運航方式の限界

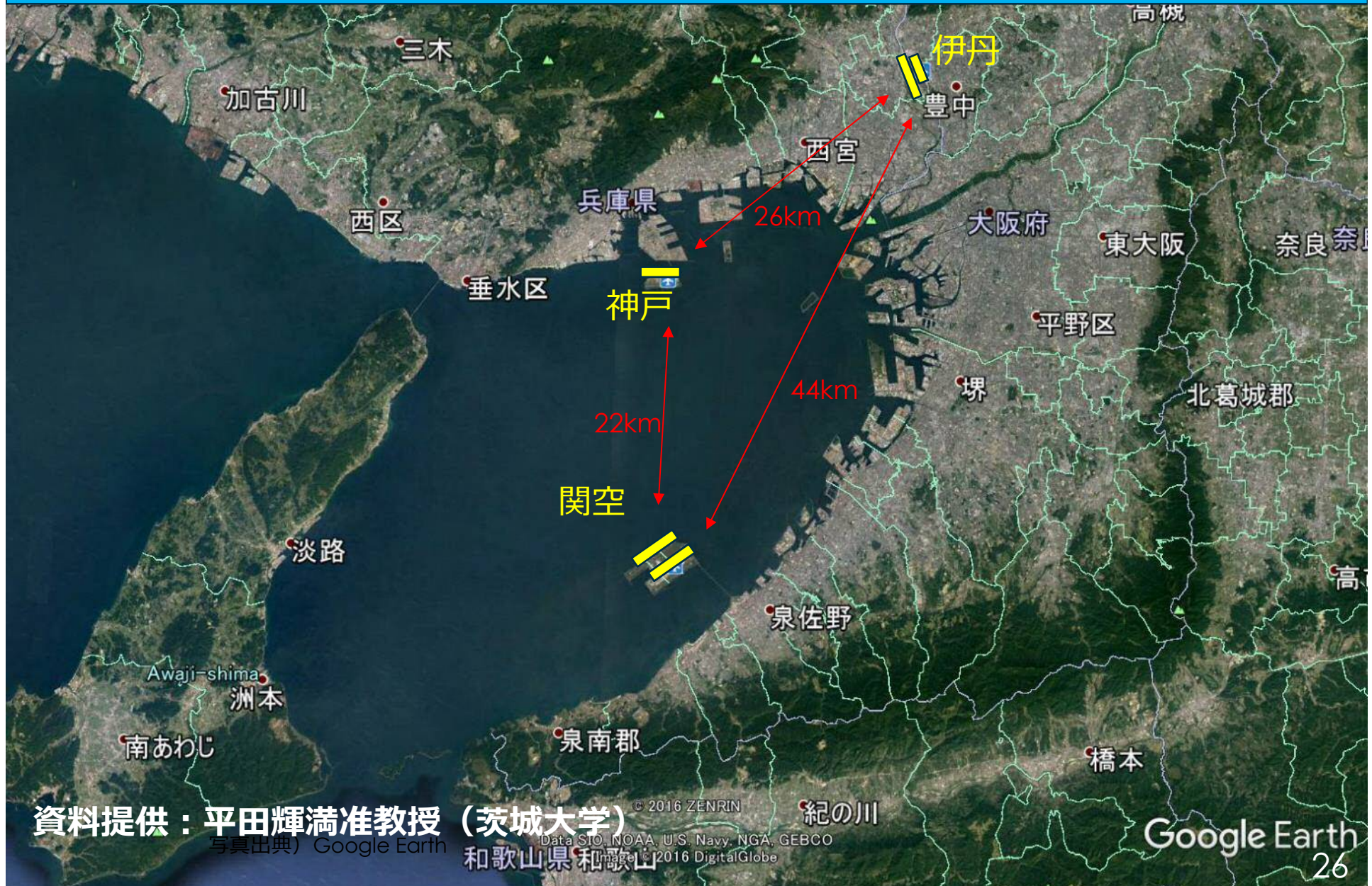
関西 3 空港懇談会取りまとめへのコメント

□懸念する点

➤ 運航方式の抜本的な検討の必要性

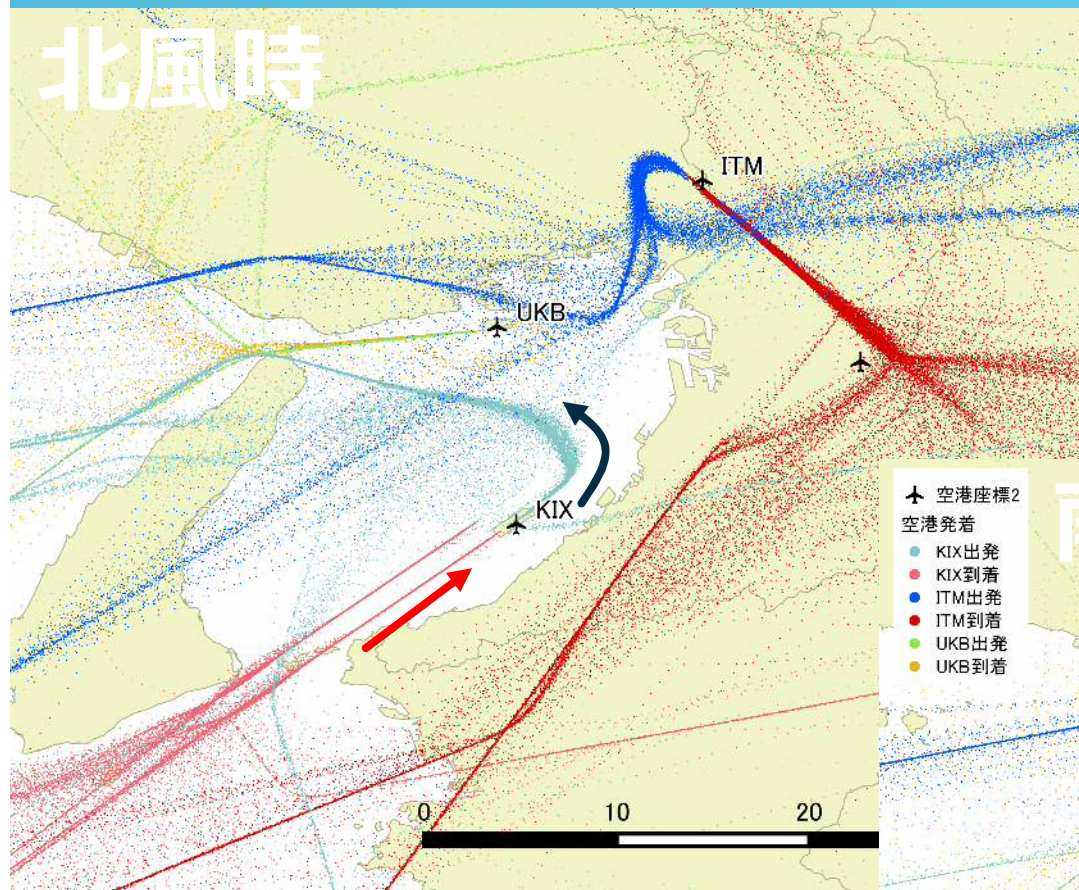
- 大阪上空を飛行できるのは伊丹空港発着便のみ
- 関西空港の飛行経路は大阪湾内に限定
- 神戸空港の進入・出発方式は制約が多い
- ✓ 袋小路の運航空域（タコつぼ空域）
 - ⇒ 神戸発羽田行のフライトは西へ向かう
- 南風時関西空港への到着機は神戸空港前を通過

関西 3 空港の位置関係

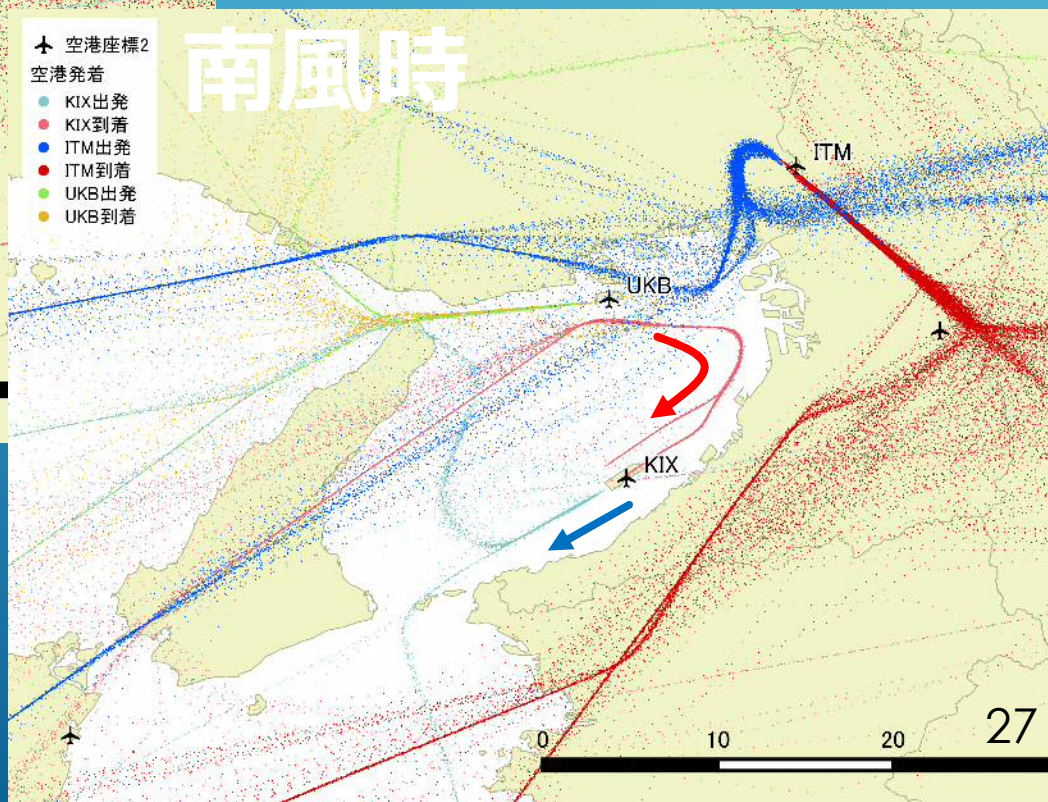


伊丹空港，関西空港の飛行経路図

北風時



南風時

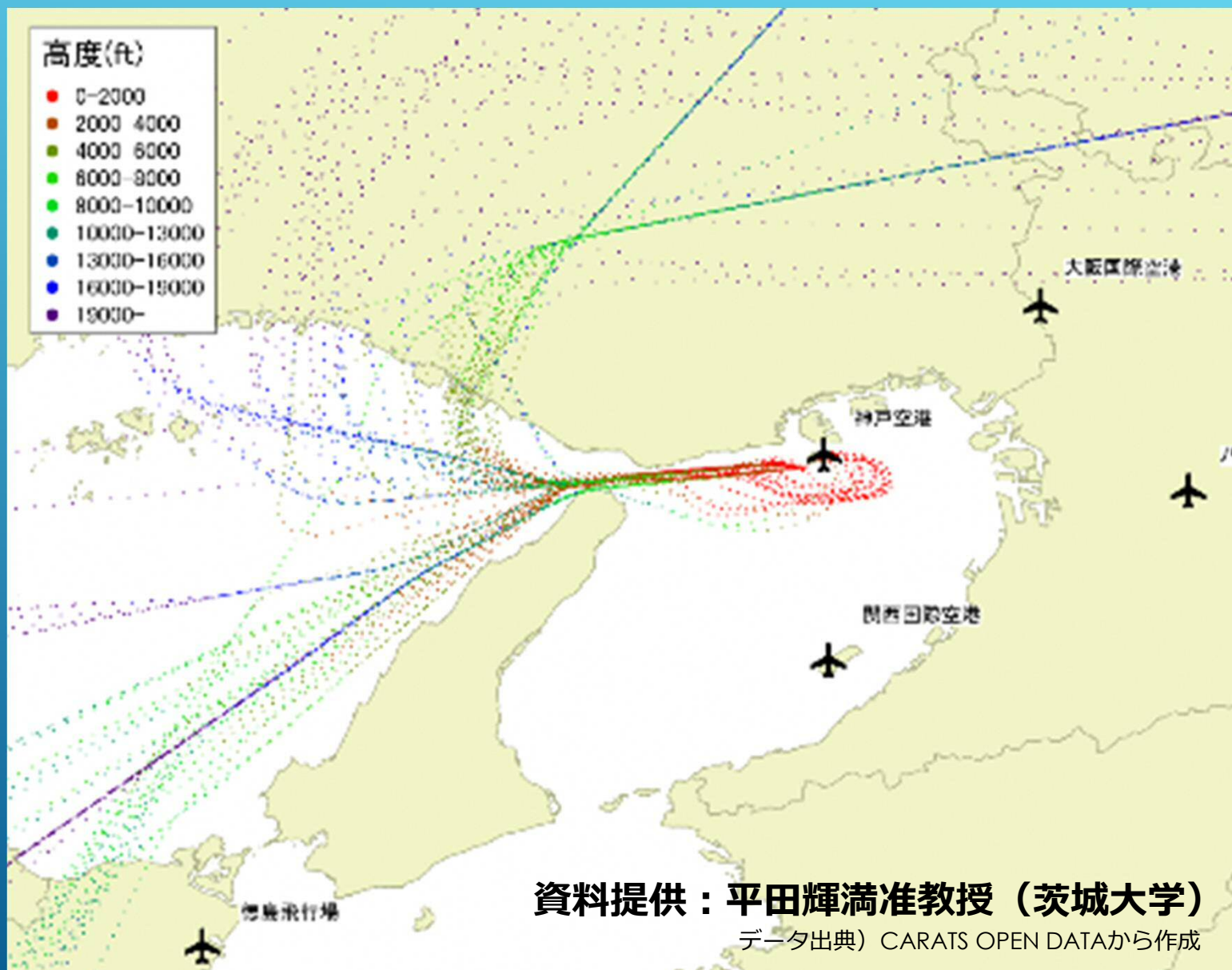


- ✈ 空港座標2
- ✈ 空港発着
- KIX出発
- KIX到着
- ITM出発
- ITM到着
- UKB出発
- UKB到着

資料提供：平田輝満准教授（茨城大学）

データ出典) CARATS OPEN DATAから作成

神戸空港発着便の飛行軌跡図

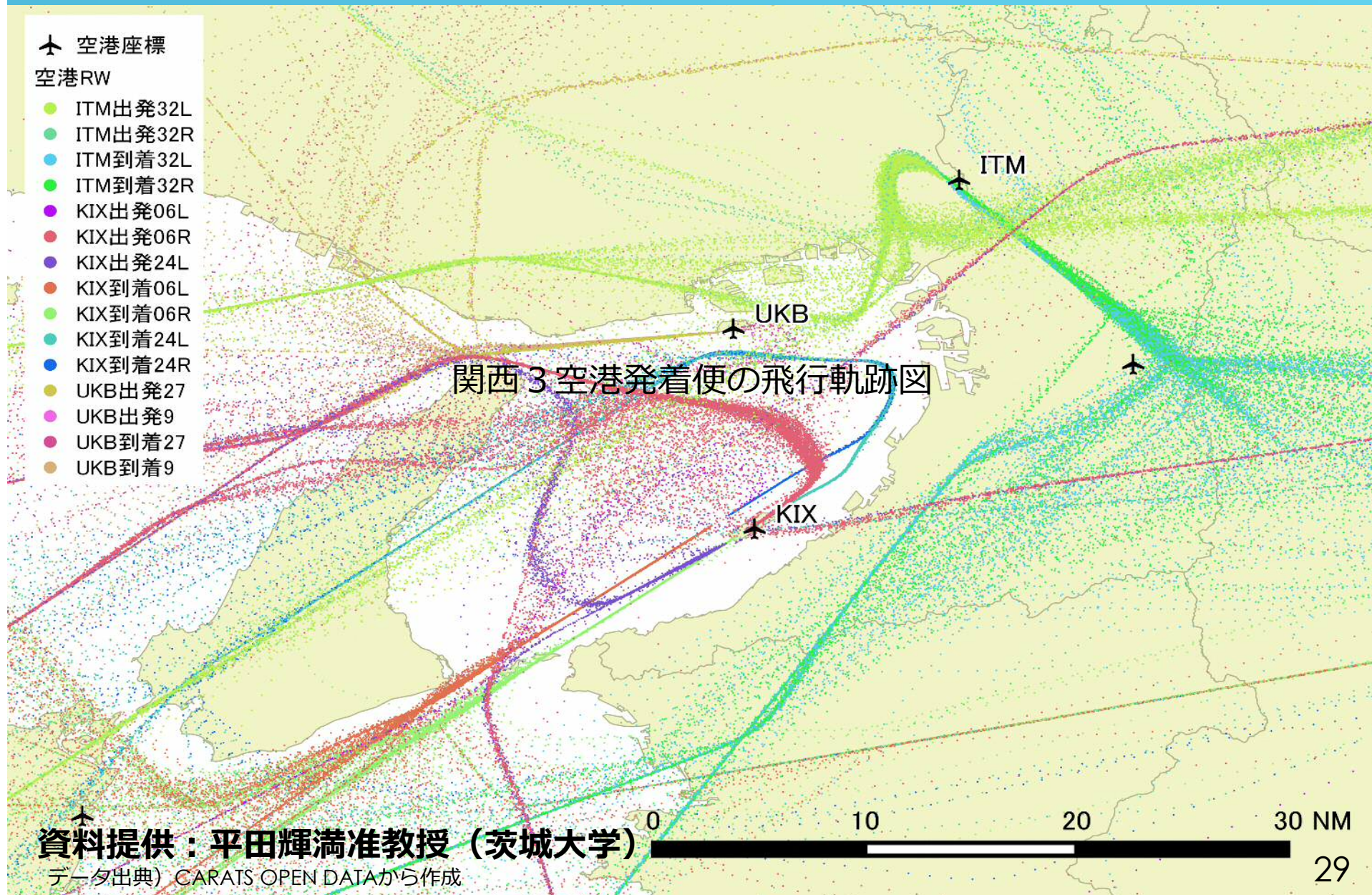


関西3空港発着便の飛行軌跡図

✈ 空港座標

空港RW

- ITM出発32L
- ITM出発32R
- ITM到着32L
- ITM到着32R
- KIX出発06L
- KIX出発06R
- KIX出発24L
- KIX到着06L
- KIX到着06R
- KIX到着24L
- KIX到着24R
- UKB出発27
- UKB出発9
- UKB到着27
- UKB到着9



関西 3 空港懇談会取りまとめへのコメント

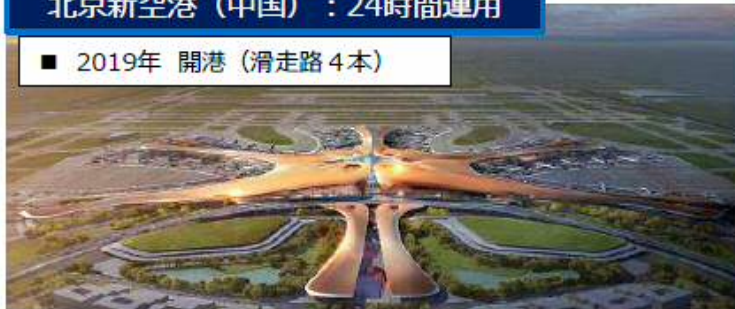
□懸念する点

- アジアの成長を取り込む空港運営
 - アジア諸国での空港整備の進展
 - 日本へのネットワーク拡大を取り込む
 - ✓ 複数空港における国際ネットワーク形成

アジアにおける空港整備動向

北京新空港（中国）：24時間運用

- 2019年 開港（滑走路4本）



	現状	計画値(初期*)	計画値(長期)
年間発着回数	—	62万回	88万回
年間取扱旅客数	—	7,200万人	1億人
滑走路数	—	4本	6本

*~2025年

仁川空港（韓国）：24時間運用

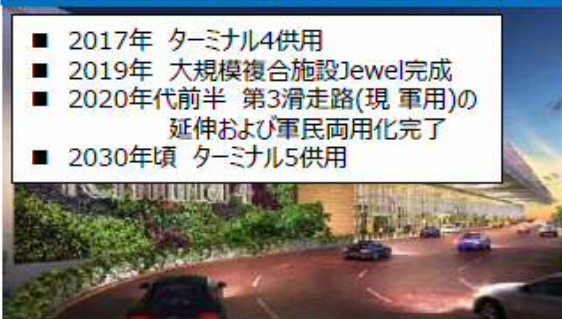
- 2018年1月 ターミナル2供用
- 2023年12月 ターミナル2拡張、第4滑走路供用



	現状	計画値
年間発着回数	36万回	79万回
年間取扱旅客数	6,200万人	1億人
滑走路数	3本	5本

チャンギ空港（シンガポール）：24時間運用

- 2017年 ターミナル4供用
- 2019年 大規模複合施設Jewel完成
- 2020年代前半 第3滑走路(現 軍用)の延伸および軍民両用化完了
- 2030年頃 ターミナル5供用



	現状	計画値
年間発着回数	37万回	不明
年間取扱旅客数	6,222万人	1.35億人
滑走路数	2本	3本

香港空港：24時間運用

- 2024年 北滑走路延伸、第3滑走路供用、ターミナル2拡張、ターミナル3供用
- 2027年 大規模複合施設SKYCITY完成



	現状	計画値
年間発着回数	42万回	60.7万回
年間取扱旅客数	7,300万人	1億200万人
滑走路数	2本	3本

上海浦東空港（中国）：24時間運用

- 2017年 第5滑走路完成
- 2019年 サテライトターミナル供用
- 2025年 ターミナル3完成



	現状	計画値(2025年)
年間発着回数	50万回	76万回
年間取扱旅客数	7,000万人	1億2000万人
滑走路数	4本	5本

関西 3 空港懇談会取りまとめへのコメント

□懸念する点

- 世界のトップビジネスマンを受け入れる空港
 - 多様な航空ニーズを取り込む。
 - トップビジネスマンにはビジネスジェットが必須
 - 世界の経済中心となる都市には、都心近くにビジネスジェット用の飛行場が設置されている。
 - ✓ ニューヨーク：ティターボロ
 - ✓ ロンドン：ルートン、ファンボロー
 - ✓ パリ：ルブルジェ
 - 都心に近い神戸空港をビジネスジェットに開放

ニューヨークのビジネスジェット空港

