

大阪国際空港及び神戸空港における国際線の取扱いについて

平成17年11月
国土交通省航空局

関西3空港（関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港）については、各空港が適切な役割分担の中でトータルとしての最適運用を果たしていくことが求められております。このうち、国際線の運用のあり方については、平成14年12月の交通政策審議会航空分科会答申において、「関西国際空港の位置決定の経緯、各空港の位置関係、CIQ等の行政面も含めた投資コストの効率化等を考えると、関西圏において国際線が就航する空港は、関西国際空港に限るのが適切であると考え。」とされてきております。

このような経緯の中、平成17年11月14日に開催された関西3空港懇談会（関経連会長を座長とし、大阪府知事、大阪市長、兵庫県知事、神戸市長をメンバーとする）の場において、国土交通省は別添により「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」である旨説明し、了承されました。

上記の考え方を踏まえ、国際線の取扱いについては、既に関空に限定して運用がなされ、大阪国際空港については、国際定期便及び国際線チャーターの就航は実施されていないところですが、2007年関空二期限定供用、大阪国際空港の運用見直し、来年2月の神戸空港の開港という状況の中、大阪国際空港における国際定期便及び国際線チャーターの取扱いについて改めて明確化するとともに、神戸空港の国際定期便及び国際線チャーターの取扱いについて以下のとおり大阪国際空港の取扱いと同等とすることといたします。

記

1. 内容

(1)大阪国際空港においては、既に国際線の就航は行われていないところ、改めて国際線の取扱いについては、国際定期便及びこれに類するような以下の類型の国際線チャーターについては、運航しないことを明確化する。

- ・アフィニティ・グループのためのチャーター
- ・包括旅行チャーター

・フォワーダーチャーター

(注1) アフィニティ・グループのためのチャーター

旅行以外に主たる目的を有する法人又は団体（アフィニティ・グループ）が、当該アフィニティ・グループの構成員及び構成員の同伴者の使用のみのために行うチャーター

(注2) 包括旅行チャーター

地上部分におけるツアー等（宿泊施設、運輸機関等の手配等）とチャーター便による航空運送を組み合わせたチャーター

(注3) フォワーダーチャーター

航空貨物利用運送事業者（フォワーダー）が用機するチャーター

(2) 2006年2月開港予定の神戸空港における国際定期便及び国際線チャーターの取扱いについては、上記大阪国際空港の取扱いと同等とする。

2. 実施時期

パブリックコメント終了後速やかに

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。