

大阪国際空港関係資料

平成19年2月22日



大阪国際空港の概要

空港名	大阪国際空港(伊丹空港)
空港種別	第1種
滑走路	3,000m × 60m 1,828m × 45m
就航状況	32都市 (171便/日)
H17年度発着回数	13.2万回
H17年度旅客数	1,852万人
運用時間 (利用時間)	14時間 (7:00~21:00)

旅客数の推移

単位:万人

年度	国内線	国際線	際内計
平成元	1,700	521	2,221
2	1,798	525	2,323
3	1,805	542	2,347
4	1,803	522	2,325
5	1,827	534	2,361
6	1,546	245	1,791
7	1,280		1,280
8	1,319		1,319
9	1,382		1,382
10	1,512		1,512
11	1,624		1,624
12	1,623		1,623
13	1,702		1,702
14	1,806		1,806
15	1,886		1,886
16	1,948		1,948
17	1,852		1,852



国内基幹空港の比較

空港名	大阪国際空港(伊丹)	東京国際空港(羽田)	新千歳空港	福岡空港	
空港種別	第1種	第1種	第2種A	第2種A	
滑走路	3,000m × 60m 1,828m × 45m	3,000m × 60m 2,500m × 60m 3,000m × 60m (整備中:2,500m×60m)	3,000m × 60m 3,000m × 60m	2,800m × 60m	
就航 状況	際	—	金浦(韓国) チャーター8便/日	10都市(6カ国・地域) 41便/週	16都市(8カ国・地域) 167便/週
	内	32都市 (171便/日)	45都市 (420便/日)	27都市 (130便/日)	23都市 (161便/日)
H17年度 発着回数	13.2万回	31.2万回 国際 0.6万回 国内 30.6万回	9.9万回 国際 0.5万回 国内 9.3万回	13.7万回 国際 1.6万回 国内 12.1万回	
H17年度 旅客数	1,852万人	6,360万人 国際 130万人 国内 6,229万人	1,774万人 国際 63万人 国内 1,711万人	1,856万人 国際 217万人 国内 1,639万人	
運用時間 (利用時間)	14時間 (7:00~21:00)	24時間	24時間	24時間 (7:00~22:00)	

就航状況はH19年1月ダイヤ

大阪国際空港の歴史

- 昭和33年 3月 伊丹空港基地返還。「大阪空港」として告示
- 昭和34年 7月 第1種空港指定。拡張用地買収(～昭和42年)。地元へ拡張反対運動
- 昭和40年11月 ジェット機の深夜早朝(23時～翌朝6時)の発着禁止を閣議決定
- 昭和42年 9月 国が騒音被害防止の責務を負う「特定飛行場」に指定
- 昭和44年12月 「大阪空港騒音訴訟」提訴。その後訴訟と調停申請が相次ぐ。
《夜間の差止めや空港の廃止と廃止までの損害賠償などを求めた》
- 昭和45年 2月 B滑走路(3,000m)供用開始
- 昭和46年12月 環境庁長官、夜間(22時～翌朝7時)規制を運輸大臣に勧告
- 昭和55年6・7月 空港存続についての調停成立(伊丹1～6次調停団、大阪調停団)
「空港の存廃については関空開港時までに決定」
- 昭和56年 8月 「大阪空港騒音訴訟」最高裁判決「過去分の慰謝料について国敗訴」
以降、和解・調停が成立。
- 平成 2年11月 「存続協定」締結 (運輸省と上記調停団、11市協)

	発着規制	
	総枠	ジェット
S47	450	260
S49	410	240
S50	400	230
S52	370	200
S63	YS代替枠設定	250
H4		300
H6		200
H10		250
H17		230
H18		214
H19		200

存続協定について

(空港機能等)

- 関西国際空港開港後も運輸大臣が直轄で管理・運営する国内線の基幹空港とする

「第2種空港は、国土交通大臣が設置し、及び管理する」(空港整備法)

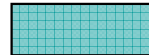
国が費用も含めて責任を持つことで、地元も存続に合意し、協力してきた

国内線ネットワーク比較

JTB1月時刻表より(臨時便を除く)

		大阪国際空港	新千歳空港	福岡空港	那覇空港
合計		32都市	27都市	24都市	32都市
内 訳	北海道	1:新千歳 (女満別、旭川、函館線を 関空へ政策シフト)	6:稚内、女満別、根室、 釧路、函館、利尻	1:新千歳	1:新千歳
	東北	9:青森、三沢、大館能代、 秋田、花巻、庄内、山形、 仙台、福島	7:青森、三沢、秋田、花 巻、山形、仙台、福島	3:青森、花巻、仙台、	2:仙台、福島
	北陸	2:新潟、松本	4:新潟、松本、富山、小 松	4:新潟、松本、富山、小 松	2:新潟、小松
	関東	2:羽田、成田	2:羽田、成田	2:羽田、成田	2:羽田、成田
	中部		1:中部	2:中部、小牧	1:中部
	近畿	1:但馬	3:関空、伊丹、神戸	2:関空、伊丹	3:関空、伊丹、神戸
	中国	3:出雲、隠岐、石見	2:岡山、広島	1:出雲	2:岡山、広島
	四国	2:高知、松山		3:徳島、高知、松山	3:高松、高知、松山
	九州	9:福岡、大分、佐賀、熊 本、長崎、宮崎、鹿児島、 種子島、奄美大島	1:福岡	5:宮崎、鹿児島、対馬、 福江、天草	10:福岡、北九州、大分、 熊本、長崎、宮崎、鹿児島、 与論、奄美大島、与那国
	沖縄	3:那覇、宮古島、石垣島	1:那覇	1:那覇	6:粟国、北大東、南大東、 宮古島、石垣島、久米島

注:数字は都市数



所在道県内の路線



近隣県への路線

大阪国際空港は、国内線の基幹空港としてバランスのとれたネットワークをもつ

羽田空港再拡張事業の資金スキーム

羽田 従来事業	⇒	国 100%
羽田再拡張 ターミナル・エプロン	⇒	PFI 100%
羽田再拡張 滑走路	⇒	国 30% 財政投融资(有利子) 50% 20%

羽田空港再拡張事業へ地方負担を導入する理由
(H14交通政策審議会航空分科会答申より)

- ・再拡張事業は、周辺地域に大きな利益をもたらす。
- ・国際定期便の就航により、周辺地域に更に大きな利益をもたらす。

地方による無利子融資
(再拡張事業の滑走路整備に
かかる利子分のみ地方負担)

存続協定以降、大阪国際空港では新たな地方負担に相当する受益は見出せない

空港整備法上の空港の種類と地方負担等

	設置者 管理者	定義	該当空港	地方負担割合 ※直轄事業負担金	地方の 使用料収入
第1種	大臣 大臣	国際航空路線に 必要な空港	(成田・関空・中部) 羽田・伊丹	基本施設:0 附帯施設:0	0
第2種 (A)	大臣 大臣	主要な国内航空 路線に必要な空港	新千歳・福岡・那覇・ 函館・新潟・松山等	基本施設:1/3※ 附帯施設:0	0
第2種 (B)	大臣 地公体	(同上。申請により 地公体が管理)	旭川・帯広・秋田・ 山形・山口宇部	基本施設:45% 附帯施設:45%以上	全額
第3種	地公体 地公体	地方的な航空運送 に必要な空港	青森・福島・富山・ 能登・神戸・岡山・ 南紀白浜・佐賀等	基本施設:50% 附帯施設:50%以上	全額

注: 青字は国際定期旅客便が就航。

- ・ 成田、関空、中部はそれぞれ株式会社が設置管理者となっている。
- ・ 基本施設: 滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン、照明施設等
- ・ 附帯施設: 排水施設、護岸、道路、自動車駐車場及び橋
- ・ 地方負担主体は都道府県。ただし、市町村に受益の範囲で負担させることができる。

港種区分の変更は、事実上、地方負担割合の変更に直結

着陸料収入を全額国が徴収し、その一方で地方負担を求める
あり方そのものもご議論いただきたい

2種A空港の地元負担(直轄事業負担金)は、 本来縮小・廃止の方向で議論されるべき

直轄事業負担金とは 二 国が建設事業等を行う際、法律等に基づき、地方公共団体に求める負担金

全国知事会など地方六団体による意見書

＝「地方分権の推進に関する意見書」(平成18年6月7日)

国直轄事業負担金については、自治体に対して個別に財政負担を課する極めて不合理なものであることから、これを廃止する。

H18.12 地方分権改革推進法成立

第6条 「国は～、国と地方公共団体との役割分担に応じた地方税財源の充実確保等の観点から、～ 財政上の措置の在り方について検討を行うものとする。

→ 今後、地方分権改革推進委員会(内閣府設置)で議論

2種A空港の地元負担(直轄事業負担金)は縮小・廃止しつつ、
一般会計からの繰入額の拡大等を講じることにより、空港整備
特別会計の充実を図るべき