

関西空ハブ化で日本の成長戦略をリード (提案)

2009.12.14
大阪府知事 橋下 徹

1) 日本の成長には、東西2つのハブ空港が必須！ 関西は、アジアがターゲット、「観光」と「物流」の日本の戦略ハブ空港に！

○首都圏空港の限界(処理能力、運用時間) ○日本の成長にはツインエンジンが絶対条件

2) ハブ空港の要件(あるべき姿)

①24時間運用 ②内際集約 ③都心との好アクセス ④コスト競争力

自立的経営(国のお金に頼らない)

3) 関西空ハブ化には何が必要か？

「アジアに強い」、「豊富な観光資源」、「成長産業の集積」、「完全24時間」の強みを活かす

- “ハブ空港と高速鉄道をワンセットで！”～それが世界の潮流
- “伊丹廃港&関西リニア整備”で内際集約と都心アクセスの劇的改善を！
- “社会資本の組み換え”で新たな税投入を抑制、“中央リニア前倒し”
※伊丹の将来需要は激減
- “低コスト化戦略”は利用料引下げ、LCC拠点の育成を！

○“伊丹廃港による関西の収益アップ”で自立的経営が可能に！

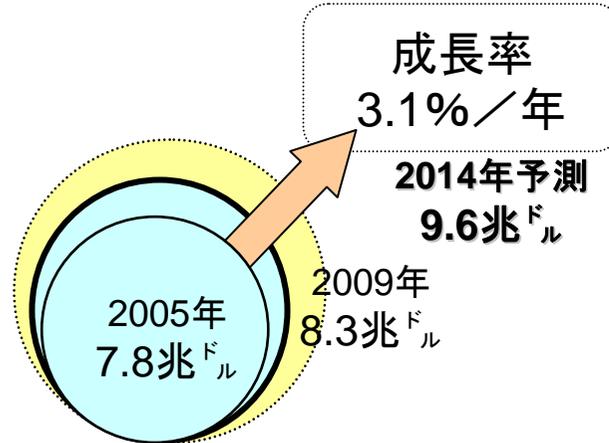
★日本の成長に必ず貢献！

- アジアの成長力を国内に取り込み、日本の観光産業、製造業、農業を底上げ
- 税投入を抑制した社会資本再編策は、これからの内需創出モデルに

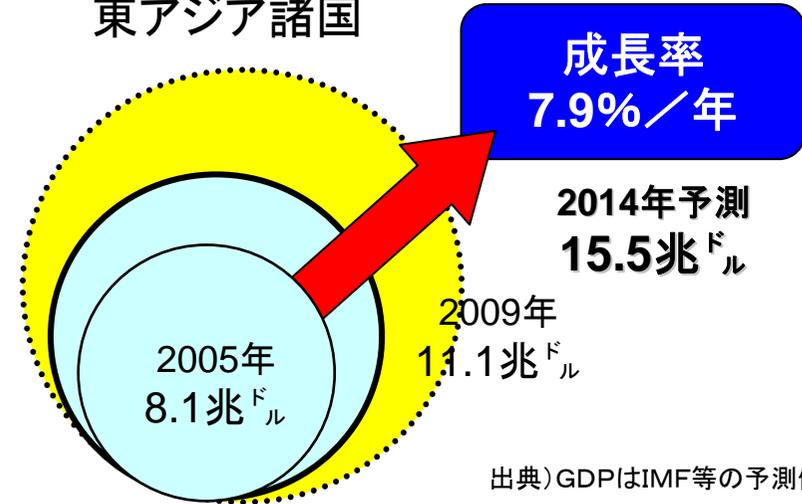
ヨーロッパ主要国と東アジアの比較

GDP成長率

英独仏蘭



東アジア諸国



出典)GDPはIMF等の予測値

航空需要とGDP、人口(2005年時点)

		航空市場 (百万人)		人口 (百万人)	GDP (兆ドル)	人口1人あたり 航空需要	GDP10万ドルあたり 航空需要	
		国際	国内					
欧州 主要国	英国	165	142	23	61	2.24	2.7	7.4
	ドイツ	136	115	21	82	2.79	1.7	4.9
	フランス	101	80	21	61	2.14	1.7	4.7
	オランダ	37	37	0	16	0.63	2.3	5.9
	計	439	374	65	220	7.80	2.0	5.6
東 ア ジ ア 諸 国	中国	166	40	126	1,311	2.30	0.1	7.2
	日本	144	50	94	128	4.56	1.1	3.2
	韓国	46	30	16	48	0.79	1.0	5.8
	台湾	34	30	4	23	0.36	1.5	9.4
	香港	39	39	0	7	0.18	5.6	21.7
	計	429	189	240	1,517	8.19	0.3	5.2

注)※航空市場:民間航空会社資料(2005年時点)より作成。但し、国内・国際市場の内訳は目安程度。
※人口:国民経済計算より(2006年時点)より、GDP:同左(2005年時点)より

関空がフル活用になれば

2008年実績

□発着回数	10.6万回
■着陸料収入	185億円
■営業収益	980億円
+	
★政府補給金	90億円
■経常利益	37億円

政府補給金によって、
かろうじて黒字確保...

伊丹廃港・国内線集約によって、
収益は大きく伸びる！

2035年予想(粗い試算)

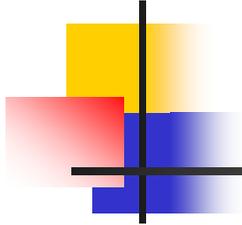
発着回数が倍増！ 想定22.6万回

- 着陸料 半額に引下げても、
'08水準を維持可能！
- 営業収益 旅客数の倍増等により、
非航空系収入も大幅増
+50%(250億円)

この増益分を活用すると...

- ①政府補給金は当然不要
- ②負債の前倒し償還
- ③競争力強化への設備投資
などが可能に.....

**自立経営が達成！
優良企業に変貌！！**



わが国の国家戦略に対する提案と
大阪・関西における地域経営戦略プロジェクト（未定稿）

～ “アジアの中で虹色に輝く日本” をつくろう～
（一部抜粋）

平成21年12月14日

大阪府知事 橋下 徹

※ 本提案は、いずれの項目も現行法制度の抜本的改正やこれまでの経過にとらわれない大胆な発想の転換なくして実現できないものが多く含まれており、現段階において、政治的メッセージとして発信するものであり、大阪府として、その実現可能性の検証や関係団体・機関との調整を終えたものではない。しかしながら、新政権のもと、時機を逸することなく、「地域主権」の実現に向けた第一歩を踏み出す布石、いわば、“たたき台”となるよう、国に提案するものである。

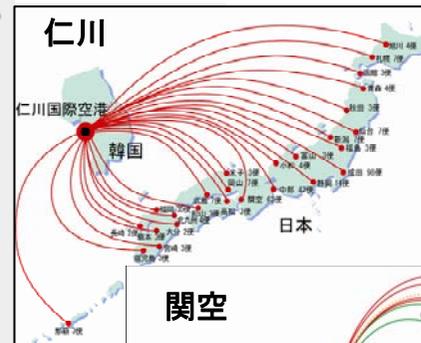
I アジアと日本、その空港戦略の違い

■ 首尾一貫した国家戦略を持つ韓国・仁川

- ① 戦略的な利用料設定とそれに裏付けされたOpen Skyの推進
アジア最低水準（関空の1/3強）
世界127都市に直結（うち日本国内27都市）
- ② 距離のハンデを埋める高速アクセスをセットイン
ソウル駅まで45分（2010年高速鉄道開通）
- ③ 空港整備と一体化させた経済特区の推進
法人税等5年間免除、アジア物流機能集積



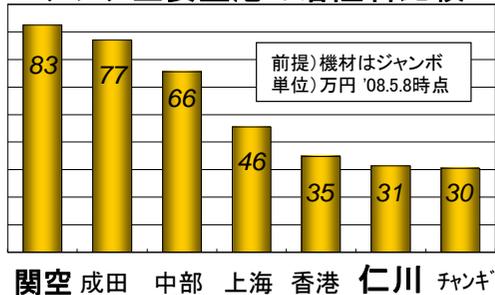
日本国内へのネットワーク比較



27都市
VS
10都市



アジア主要空港の着陸料比較



香港国際空港

チャンギ国際空港

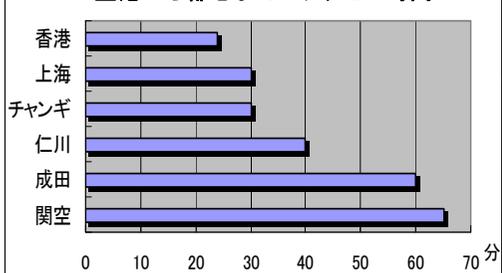
国際戦略の欠落

■ わが国の国際空港政策

- ① 高い空港利用コストを残した中での航空自由化
典型例「関空」: 民活で整備⇒1兆円以上の有利子負債
競争力の弱い日本の国際空港から需要が流出
⇒事実上、仁川が日本のハブ空港に
- ② 鉄道アクセス高速化の遅れ
関空65分(38km)、成田60分(57km)←→仁川45分(47km)

抜本的解決策が見出せない中、
国際競争力の低下／国民経済の大きな損失

空港から都心までのアクセス時間



(上記2グラフともに文献をもとに独自作成)

II 日本の国際空港戦略の再構築

東西2つのハブで日本の成長戦略を引っ張る！
～関空は 首都圏空港と性格の異なる「物流」と「観光」の視点で～

★不完全な首都圏空港

- 2010年の8万回増でも7年後には限界(2005実績 18.2⇒2017予測26.2万回) 空港のみならず、首都圏インフラの過密度は一層深刻に(※1)
- 成・羽の時間ルーによる24時間運用⇒航空／物流事業者の二重投資
- 需要が勝るため、高収益路線が優先⇒今後の成長モデルLCCの参入困難

★ものづくり立国を支えるために

- 国際貨物便は1990年から2005年まで年9%の伸び (貨物専用機 2005全国実績4.3万回⇒2017予測 6.7万回)(※1)
- 成田は24時間運用不可、羽田は国際路線が不足⇒首都圏空港に限界 ⇒製造拠点に近く、ローコストで24時間運用可能な国際空港が必須

(※1)2007.2交通政策審議会航空分科会資料

★観光立国の早期実現のために

- 2008年外国人旅行者数 835万人／日本人海外旅行者数 1,599万人 ⇒「観光立国」の前倒し目標(外国人 2000万人、日本人 2000万人)達成には、2008年比較で、新たに21.9万回の処理が必要 観光需要で成立する(not ビジネス需要)LCCとローコストハブ空港が不可欠

★関空の優れた空港機能

- ①2本の4000m級滑走路
- ②完全24時間運用可能
- ③国内線と国際線の乗継機能確保

★関空を下支えする基礎需要

- ①日本第2の経済力
人口2,000万人、GDP 60兆円
- ②次代を担う環境・新エネ産業の集積
製造出荷額 63兆円(全国シェア19.4%)
2009年から次世代型製造拠点が順次稼動
- ③豊富な国際観光資源
外国人旅客の57%が関西訪問
- ④中国との豊かなネットワーク
関空19都市 ←→ 成田15都市

首都圏空港の拡張枠と需要予測(試算)

2010年 首都圏空港 増枠分トータル		首都圏の航空需要予測 (H19.2.1 国土交通省 交通政策審議会 第5回分科会資料)			
		年度(西暦)	'05実績	'12	'17
8万回		国際線発着回数(万回)	18.2	23.4	26.2
羽田	成田	(うち国際旅客)	15.5	20.0	21.8
6万回	2万回	(うち国際貨物)	2.7	3.4	4.4
		05年度比	—	5.2	8万回

増枠分が一杯に！

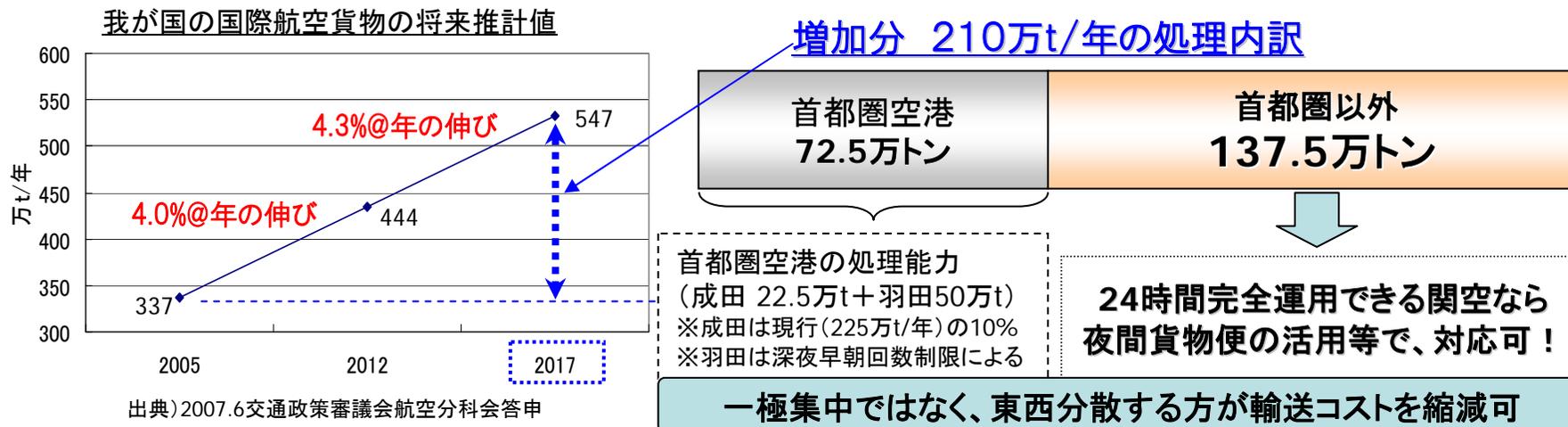
★関空ハブ化に向けての提案

- I 利用コストをアジアと戦える水準に
- II 内陸ネットワークの確立が鍵、関西3空港を「選択と集中」
- III アジア競争力を持ち、「関空」を母港とする航空会社の育成を
- IV 空港アクセスの高速化

Ⅱ-1 物流ハブとしての優位性

■国際航空貨物の将来予測

国際航空貨物はアジアを筆頭に着実に増加 [アジア:5.4%増、欧州:4.3%増、米国:3.9%増(2007~2011)]



■関西国際空港の物流ハブとしての優位性

★完全24時間運用が可能 ⇒リードタイム短縮

- ・高い夜間稼働率(22時~6時)、貨物専用便が多い [関西空港:35.5%、中部空港:4.4%、成田空港:0%]
- ・滑走路が2本あるため、メンテナンス閉鎖が無い [中部、那覇は週2日数時間閉鎖]
- ※首都圏は2空港に分散しているため、施設の2重投資やタイムオーバーによる横持ちが発生するなど課題多い

★空港内に広い拡張スペース

- ・関空2期貨物ターミナルの敷地面積は、41.7ha [成田:20.2ha、羽田:17.1ha(再拡張後)、中部:26ha]

★発着枠に大幅な余裕

- ・0~5時台の深夜から早朝の時間帯は9割程度の余裕

★スーパー中枢港湾「阪神港」に近接し、高速ネットワークで接続

★環境産業やパネル・電子部品産業など成長力の高い産業が集積

- ・直近のベイエリア立地工場だけで、最大1割の航空貨物需要を押し上げ(※)

(※) 2008.関経連調査

関空を西日本の製造業を支える物流のハブに!

Ⅱ-2 “観光立国”戦略空港としての優位性

■アジアに強い関空

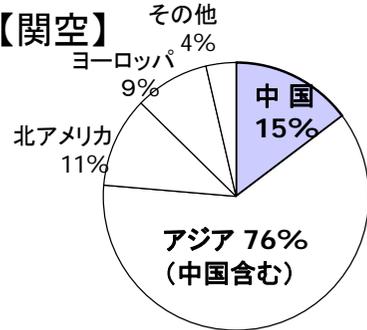
★中国人旅客が8年で3.5倍に急増

	外国人全体	中国人
1998年	181万人	12万人
2006年	287万人(+59%)	42万人(+350%)

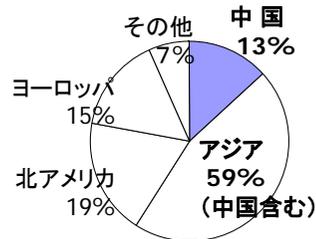
出典)2007,出入国管理統計年報

★外国人4人に3人がアジアから

【関空】



【成田】

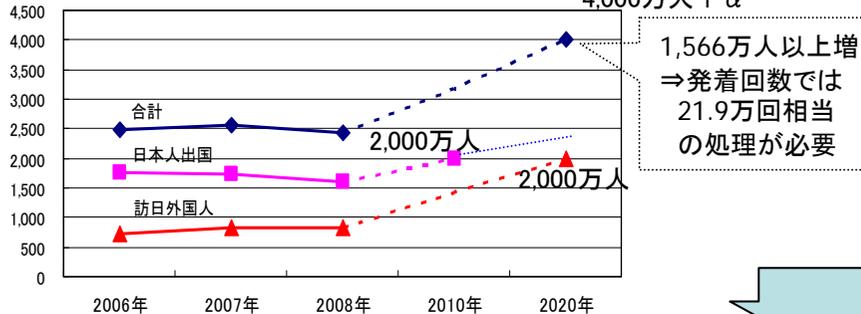


出典)2007データをもとに独自に作成

★国内最多の中国ネットワーク

関空19都市 ↔ 成田15都市

【参考】海外旅行客数の推移と今後の目標



出典)2009.4.観光庁アクションプラン、2007空港統計等より独自に作成

■関西の豊かな観光資源



歴史文化遺産、テーマパーク、ショッピング
外国人旅客の57%(*)が関西訪問、
首都圏に次ぐ



f0018712 www.fotosearch.jp

(*)社会実情データ図録2004より独自に推計

■全国への円滑なアクセス

日本の中央に位置、充実した空・陸の交通ネットワーク

★関空を出入国拠点の一方とした周遊型観光を！

(今後の発展可能性)

- ・互いの観光需要を取り込む双方向チャーターの推進
- ・スムーズな際内乗継ぎ可能なLCCハブ空港への発展
⇒利用料の引下げ、カボタージュ規制の緩和、
国内航空会社に対する外資規制の緩和など

関空は中国・アジアの観光ゲートウェイに！

Ⅲ 関空・伊丹プロジェクト(基本的考え方)

関空と神戸に「選択と集中」。地域主導の「ストック組み替え戦略」 国からのキャッシュ補填に頼らない地域経営

■ 関西国際空港は、内際一体の「スーパーハブ空港」に

- * 大阪都心からのアクセス確保、首都圏・中部圏も関空利用圏に ⇒ 関空へ「ヒト」の流れを加速
- * 阪神港の「ハイパー中枢港湾」としての位置づけ、ミッシングリンクの解消など都市圏高速ネットワークの向上
⇒ 関空へ「モノ」の流れを加速

■ 伊丹空港は「リニア中央新幹線」を機に廃止

- * 東京・首都圏と大阪・関西圏は日本を牽引するツインエンジン。「リニア中央新幹線」は、ツインエンジンを直結し、相乗効果を高めるため、前倒し整備が不可欠。開通すると需要の4割を占める羽田便が消失、伊丹空港の存在意義は自然と低下
- * 関西として「二つの海上空港」に「選択と集中」。関空はハブ空港。神戸はフル稼働
伊丹は廃港。ただし、廃港までの間は、関空・伊丹の経営一体化により伊丹の収益を関空に投入、国際便も含め最大限に有効活用

■ 地域の責任と創意で資産(ストック)の組替え、関西再生のシンボルとなる伊丹 新都市のまちづくり

- * 伊丹空港跡地は、国土軸上に立地し、優れたアクセス基盤に恵まれた場所であり、高度利用が可能な「今ある広大なストック」
- * これを地域に移管していただければ、その運用益と売却益を活用し、関空の財務構造改善と「関空リニア」整備を地域主導で推進
- * 跡地は、特区制度の導入により、世界的な高度人材が集積する「国際学園自由都市」に。日本の子どもたちを国際人材として育成するための英語教育を実践する場。異国情緒とにぎわいある集客スポットに

IV 関空・伊丹プロジェクト

リニア中央新幹線開通を機に伊丹廃港

- 2009 ~
①わが国の国際空港政策・航空政策の再構築
・関空をわが国のハブ空港に位置づけ
- 2011 ~
②関空・伊丹の一体経営
・伊丹の収益を関空に投入し、関空の財務構造を改革
・国際線を含め伊丹を最大限有効に活用
・関空リニア整備資金の蓄積
- 2035
③リニア中央新幹線・関空リニア整備と同時に伊丹空港廃港
・伊丹空港跡地まちづくりスタート
- ④「新生・関空」の実現
・国内線の再編集約
・アクセスの劇的改善



～内際乗継機能と高速アクセスを有する「新生・関空」が日本の成長を牽引～

V なにわ筋線(府制度提案の考え方)

諸外国は、ハブ空港戦略として高速鉄道ネットワークをセットで整備

■現在の関空へのアクセスは、

- ┌・北梅田～西九条が“単線区間”を走行
 - └・西九条～天王寺は、“単線”すらなく過密な環状線に割込み
- ⇒速達性はもとより、容量、定時性ともに脆弱

■関空活性化の処方箋

大阪～難波間(都心内) ⇒別線(なにわ筋線)を整備

そのため

■2つのルートの“ミッシングリンク”(基盤レール)を国策施工

■ネットワーク機能充実(中間駅)は、従来制度を活用

本制度により

□地方負担(自治体、鉄道)は、従来制度の約半分に

□“はるか”、“ラピート”は『政策運賃』(千円台)を適用

V-1 なにわ筋線(概要と整備効果)

《概要》

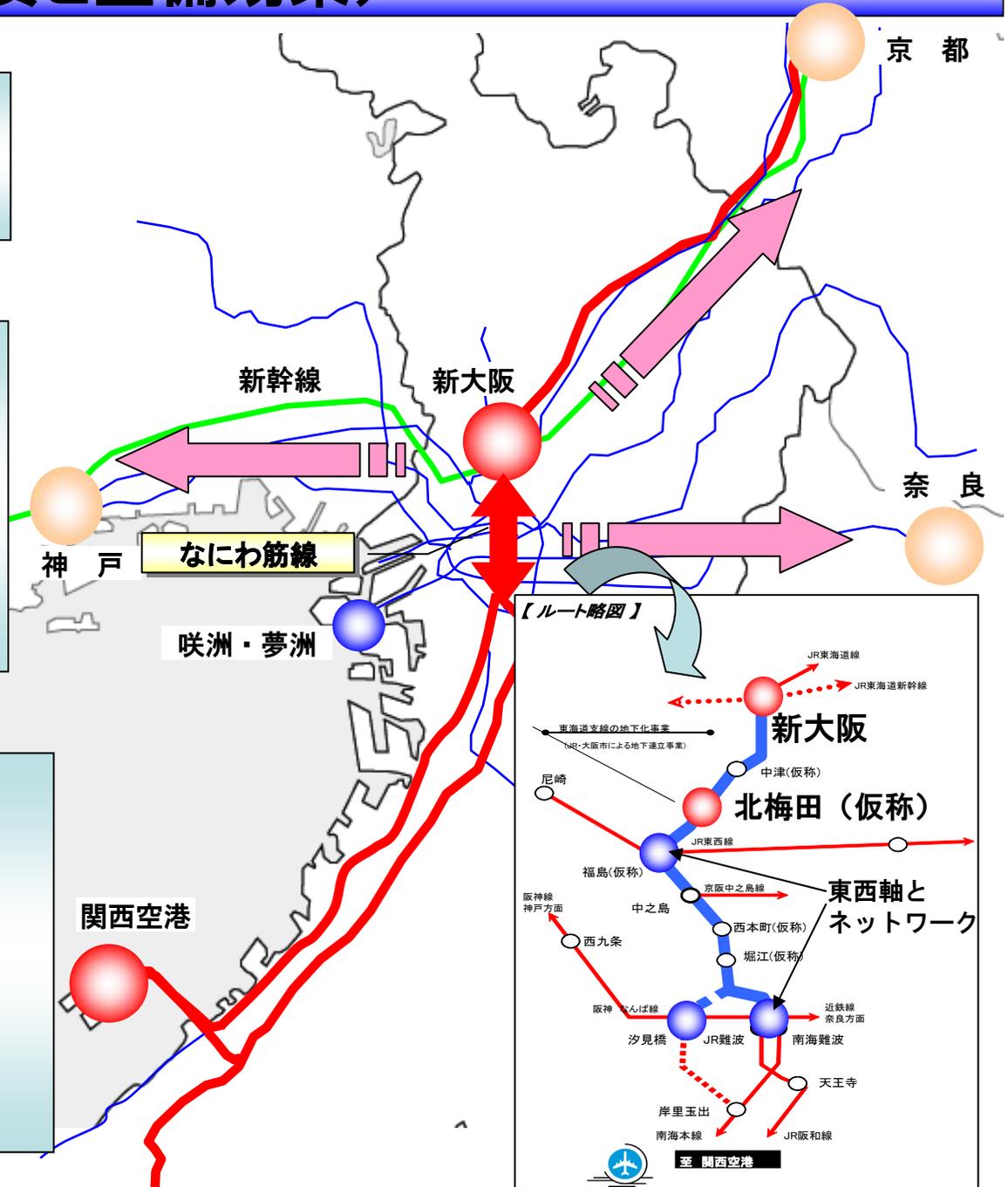
- * 区間:新大阪～難波
- * 延長:約10.2km
- * 総事業費:約3,000～4,000億(調査中)
- * 位置付け:地交審答申第8号(H16.10)

《整備効果》

- スピード・定時性両面で関空アクセス改善
- * 関空が“西日本の玄関・梅田”と直結
 - ・梅田新駅(北梅田)～関空間の大幅時間短縮
[約60分⇒30分台(乗換なし)]
 - ※ 新大阪～関空間は、約50分⇒約40分
- * JR大阪環状線を使わないため、定時性一層確保
- * 関空と関西主要都市のネットワーク強化
 - ・京都[約80分⇒約70分]
 - ・奈良、神戸[難波での乗換えを約5分短縮]
 - ・学研都市[乗換え回数2回⇒1回]

《空港アクセスの事例(欧州・首都圏)》

- * 欧州では空港と都心間をダブルでアクセス
 - ・ロンドンヒースロー空港(24km)
 - :ヒースローエクスプレス、ヒースローコネ外(各停)、地下鉄
 - ・パリシャルルド・ゴール空港(26km)
 - :TGV(長距離高速鉄道)、地下鉄
 - ・フランクフルト空港(12km)
 - :ICE(長距離高速鉄道)、近郊電車
- * 首都圏では、空港アクセスを更に強化
 - ・日暮里～成田空港(成田高速鉄道アクセス線)
→ H22開業で最速36分
 - ・羽田～成田空港間(押上～泉岳寺間の短絡線整備)
→ 50分台で接続(現在、都市鉄道調査中)



V-2 空港と鉄道とのネットワーク事例

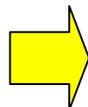
■海外の国際空港の鉄道ネットワーク

都市	空港	都心からの距離	鉄道	参考区間	所要時間	運賃	備考	
							旅客数 (国際:国内)	取扱貨物量
ソウル	仁川	50km	AREX※2010年開通予定	空港⇄ソウル駅	45分	—	3,142万人 (98:2)	256万t
上海	浦東	30km	リニアモーターカー	空港⇄龍陽路駅 都心までは地下鉄乗継	35分(リニア区間は8分)	54人民元 (リニアは50人民元 [航空券提示で2割引])	2,908万人 (46:54)	256万t
香港	香港	34km	エアポートエクスプレス	空港⇄香港駅	24分	100香港ドル	4,704万人 (100:0)	377万t
シンガポール	チャンギ	20km	MRT	空港⇄市役所駅	27分	1.6シンガポールドル	3,670万人 (100:0)	192万t
ロンドン	ヒースロー	24km	ヒースローエクスプレス(高速鉄道)	空港⇄パディントン駅	15分	18ポンド*	6,807万人 (92:8)	140万t
			ヒースローコネクト(各駅停車)	空港⇄パディントン駅	25分	7.4ポンド*		
			地下鉄	空港⇄ロンドン中心部	46~52分	4ポンド*		
パリ	シャルル・ド・ゴール	26km	TGV(長距離高速鉄道)	空港⇄マルセイユ	229分	80.9ユーロ	5,992万人 (92:8)	230万t
			地下鉄	空港⇄パリ市内各駅	30分	8.5ユーロ		
フランクフルト	フランクフルト	12km	ICE(長距離高速鉄道)	空港⇄ミュンヘン	190分	98ユーロ	5,416万人 (87:13)	217万t
			近郊電車	空港⇄フランクフルト中央駅	12分	3.7ユーロ		

出典：各空港ホームページ等

■成田国際空港までの鉄道アクセス

現状		
区間	所要時間	備考
日暮里～成田	51分	京成スカイライナー(京成電鉄)
東京～成田	50分	成田エクスプレス(JR東日本)
羽田～成田	107分	快速 (京急～都営浅草線～京成)

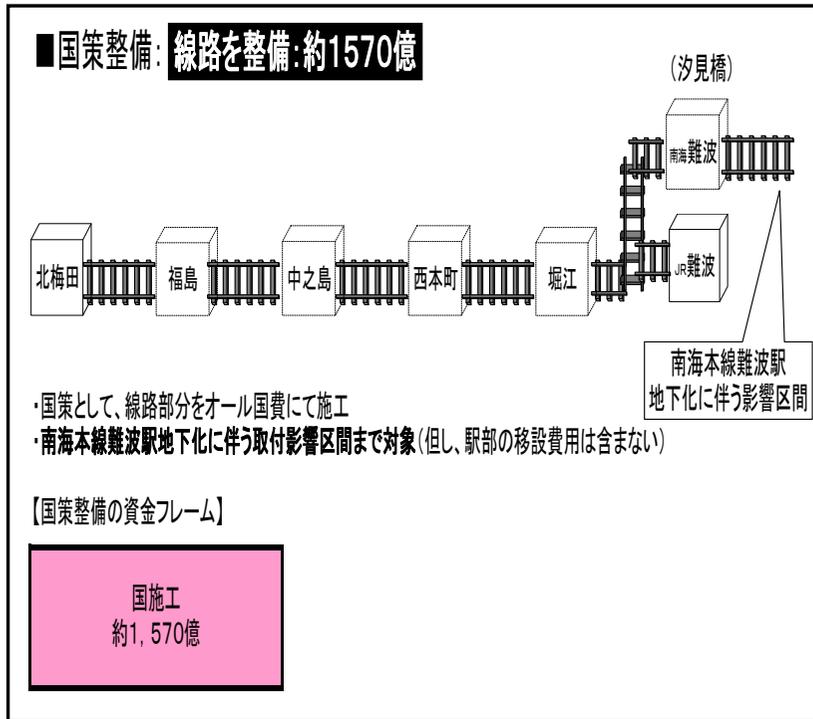


将来計画	
所要時間	備考
36分	平成22年度 成田新高速鉄道開通予定
30分台	都営浅草線短絡線(泉岳寺～(新東京)～押上)整備により時間短縮 現在、都市鉄道調査実施中
50分台	

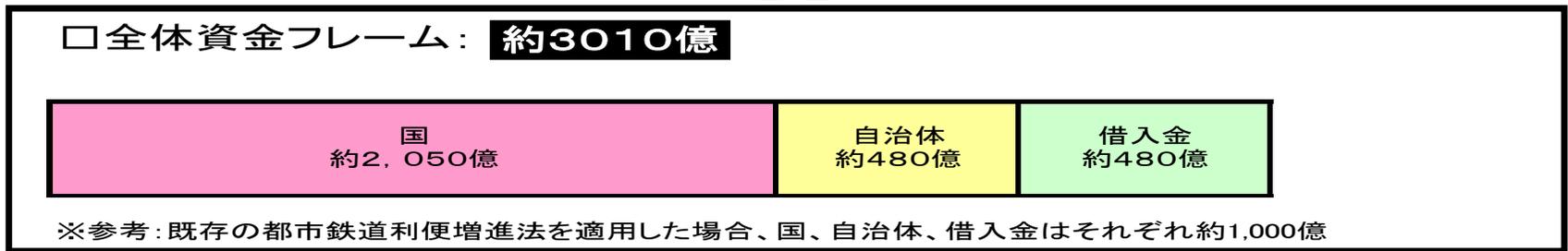
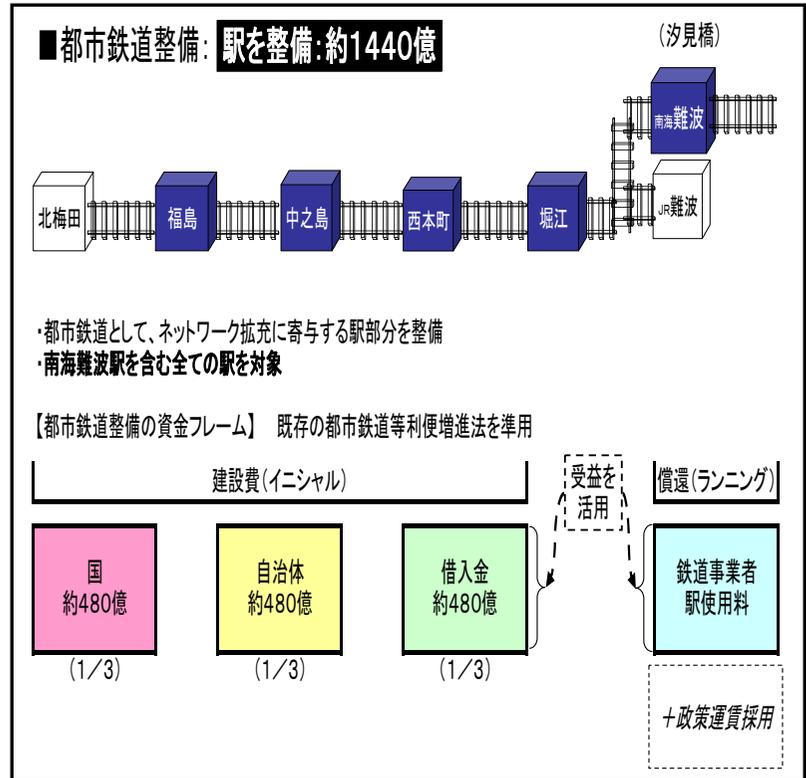
出典：国土交通省ホームページ

V-3 なにわ筋線(国策と併せた新たな事業制度提案)

ハブ空港アクセスの鉄道ミッシングリンク
 解消のための基盤(線路)整備⇒国策整備



大阪・関西における都市鉄道ネットワーク
 充実のための駅整備⇒既存制度を活用



注) 過年度調査等を参考に超概算費を推定、南海は難波ルートを想定

VI 関空・伊丹プロジェクト(伊丹跡地整備検討イメージ)

『国際学園自由都市』

～自由に“学び”・“体験し”・“暮らす”～

■英語等を通用語とする学園都市

- ・世界に伍していける人材を輩出するため、小中高大まで一貫した英語教育
- ・インターナショナルスクールや大学のみならず、居住外国人によるホームステイでの実践教育や全ての案内標識の英語表記など、「街全体が教師」
- ・英語を身につけたい若者が全国から集まり、賑わう学園都市
- ・海外大学(日本校)の卒業生には、外国本土はもとより国内の卒業資格を与える

■観光資源になりうる景観形成

- ・ゆとりとうるおいあふれる街並み、異国情緒あふれ、海外を思わせる商業・集客施設などの景観づくりと観光資源化

■一国二制度を適用した都市形成

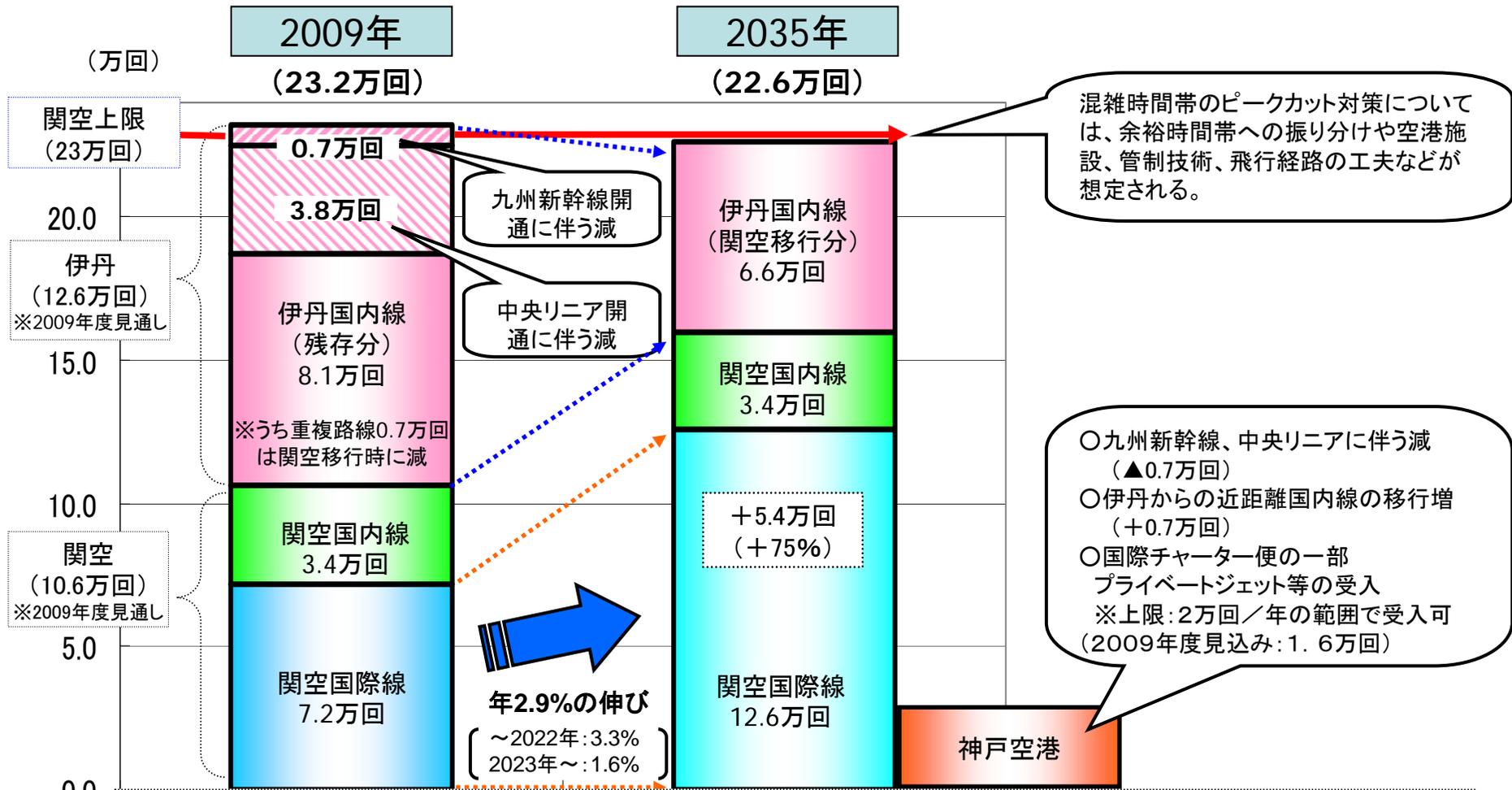
- ・減税などの特区制度を活用した地域主導による都市経営のモデル。フリーハンドな街づくりを実践
- ・バイオ、新エネ、先端医療等戦略産業に従事する海外の高度人材を呼び込むとともに、世界に伍していける人材を輩出するためのネイティブな語学環境整備など、関西にとって枢要な役割を担う外国人等へのインセンティブ(例:ホームステイを受け入れる外国人の所得税や住民税の減免など)



参考資料編

(参考1) 2035年関西主要空港の発着回数予想(粗い試算)

伊丹を廃港しても、関空と神戸空港で将来の航空需要に対応可能



混雑時間帯のピークカット対策については、余裕時間帯への振り分けや空港施設、管制技術、飛行経路の工夫などが想定される。

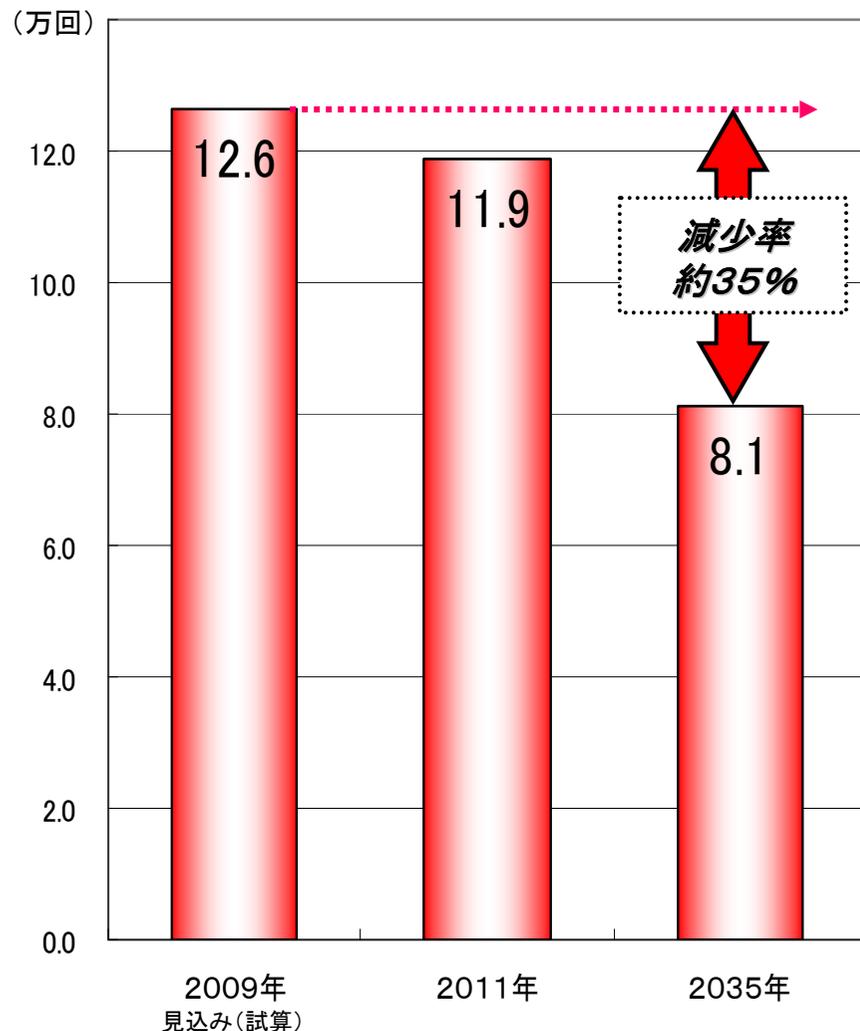
○九州新幹線、中央リニアに伴う減 (▲0.7万回)
 ○伊丹からの近距離国内線の移行増 (+0.7万回)
 ○国際チャーター便の一部プライベートジェット等の受入
 ※上限: 2万回/年の範囲で受入可 (2009年度見込み: 1.6万回)

■ 予想(粗い試算)にあたって
 ○ 本予想は現状データをもとに、九州新幹線鹿児島ルート、中央リニア、関空リニアが実現した場合に、どのような変化が起こるのかを粗く試算したものであり、関空の将来需要を予測したものではない。予想期間は25年と長期に渡るが、上記以外の環境変化を考慮していない点に留意。
 ○ 国内線の自然伸び率は、人口減少、陸上交通網の発達を考慮しゼロと想定
 ○ 国際線の伸び率は、2022年度までを2009行政刷新会議国交省提出資料を参考に3.3%と想定、2023年度以降は日本及びアジアのGDP成長率予測等を考慮し、伸び率を1.6%と想定(2007.2航空分科会の2012-2017需要予測値に相当)

(参考2) 高速鉄道網の発達による伊丹空港への影響(粗い試算)

九州新幹線鹿児島ルート、リニア中央新幹線の開通により、伊丹の需要は約35%減少

伊丹空港の発着回数予想(粗い試算)



■予想(粗い試算)にあたっての想定

★2011年3月

九州新幹線鹿児島ルート開業

○大阪と鹿児島が陸上ルートで4時間圏内に
⇒伊丹=熊本線、鹿児島線の一部は新幹線にシフトすると想定

★2035年

リニア中央新幹線開業

○大阪~東京が67分に
⇒伊丹=羽田、成田線は廃止へ
~航空旅客の約4割が消失~

○大阪と花巻が陸上ルートで4時間圏内に
⇒伊丹=福島、山形、仙台、花巻線の一部が
新幹線、リニア中央にシフト

注)本予想は現状データをもとに、九州新幹線鹿児島ルート、中央リニア、関空リニアが実現した場合に、どのような変化が起こるのかを粗く試算したものであり、上記以外の環境変化を考慮していない点に留意。

(※)JTB時刻表2009年11月号から1日あたりの便数をカウントし、年間ベースに置き換え

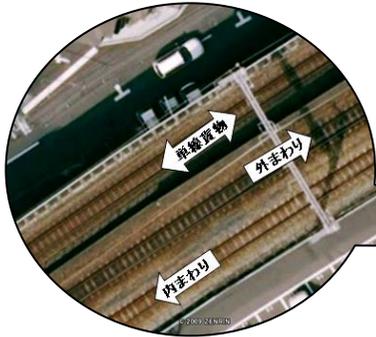
減便見込みは、九州新幹線及び中央リニアの開通後の各都市への時間、距離等を勘案し、独自試算(九州新幹線長崎ルートは考慮せず)

(※)2035年(伊丹空港廃止時)に見込まれる発着回数約8.1万回のうち、約1.5万回程度は、新千歳や那覇等、関空との重複路線の減や、但馬等近距離路線の神戸空港へのシフトなどを見込んでいる

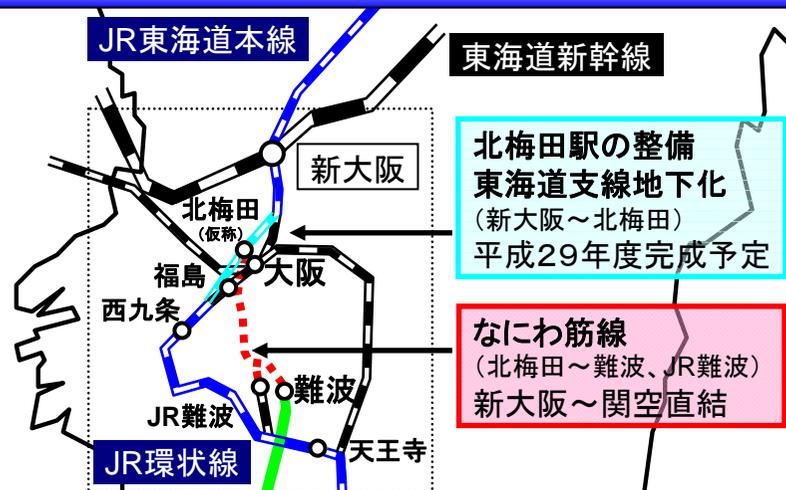
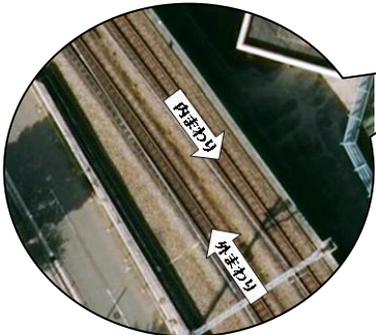
(参考4) 大阪都市圏における都心と関西空港間のアクセスの現状

[拡大図]

【北梅田～西九条間】
単線(貨物線)を利用



【西九条～天王寺間】
JR環状線(複線)に割込



東海道新幹線

北梅田駅の整備
東海道支線地下化
(新大阪～北梅田)
平成29年度完成予定

なにわ筋線
(北梅田～難波、JR難波)
新大阪～関空直結

南海本線



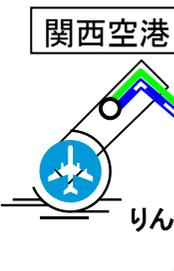
難波～関西空港
現行最速34分

JR阪和線



新大阪～関西空港
現行50分

関空直結路線である
『南海本線』、『JR阪和線』
を効率よく活用できない構造



単線(貨物線)

単線(貨物線)を走行するはるか

(参考5) 首都圏における都心と成田空港間のアクセスの現状

