

関西空域における飛行経路検討について

国土交通省 航空局
令和4年11月

関西国際空港の概況

沿革

- 昭和49年 8月 関空の位置決定。
- 昭和57年12月 関空事業に着手。
- 平成 6年 9月 関西国際空港供用開始。
- 平成 7年12月 二期事業に着手決定。
- 平成19年 8月 B滑走路供用開始。
(我が国初の完全24時間運用可能な国際拠点空港)
- 平成21年 4月 2期国際貨物地区供用開始。
- 平成24年 7月 新関西国際空港株式会社が設置管理者となり、
大阪国際空港との一体運用を開始。
- 平成28年 4月 関西エアポート株式会社による運営開始。

○空港位置図 大阪湾南東部 泉州沖海上



現況

- 設置管理者：新関西国際空港株式会社
- 滑走路：(A)3,500m
(B)4,000m
- 運用時間：24時間

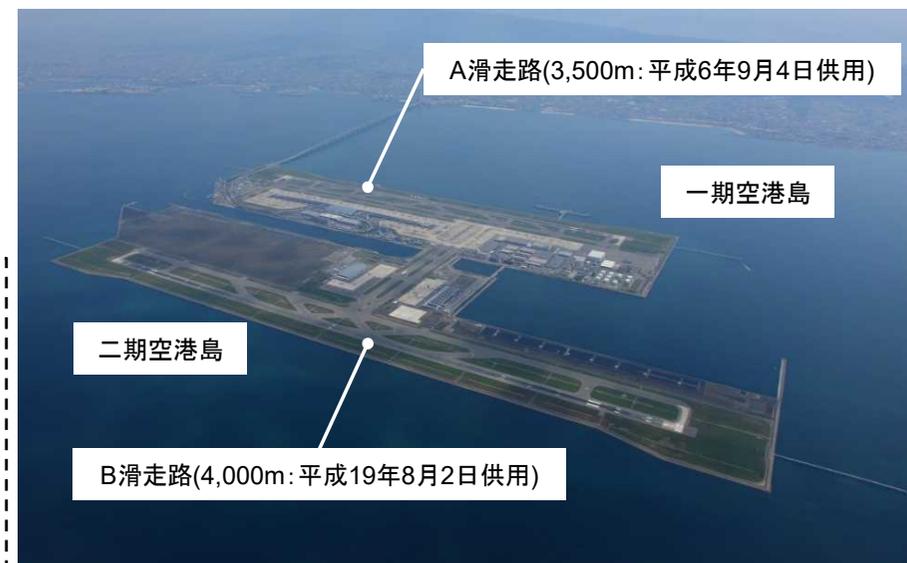
事業概要

○1期事業の概要

- (1) 規模
- ①滑走路 3,500m 1本
 - ②面積 約510ha
- (2) 事業費 1兆4,582億円
(開港までの出資対象事業費)

○2期事業の概要

- (1) 規模
- ①滑走路 4,000m 1本
 - ②面積 約545ha
- (2) 事業費 9,071億円
(これまでの出資対象事業費)



関西国際空港における国際線ネットワークの現況

○凡例
 19W : 赤字および黒字
 22S : 赤字

欧州

- ・アゼルバイジャン ・イギリス
- ・オランダ ・ドイツ ・フィンランド
- ・ベルギー ・フランス ・ロシア

アジア

- ・韓国 ・台湾 ・中国 ・タイ ・マレーシア
- ・フィリピン ・インドネシア ・シンガポール
- ・ベトナム ・インド ・ネパール

北米

- ・アメリカ



中東

- ・アラブ首長国連邦

オセアニア

- ・オーストラリア ・ニュージーランド
- ・グアム

	22S旅客便数 (19W旅客便数)
就航会社数	18 (63)
就航国 (地域) 数	13 (21)
就航都市数	15 (75)
就航便数 (便/週)	52 (1,409)

19W : ピーク時、臨時便を除く
 ※政府認可申請中の便や、申請前の計画便も含まれる。
 22S : 5/1~5/7の運航状況

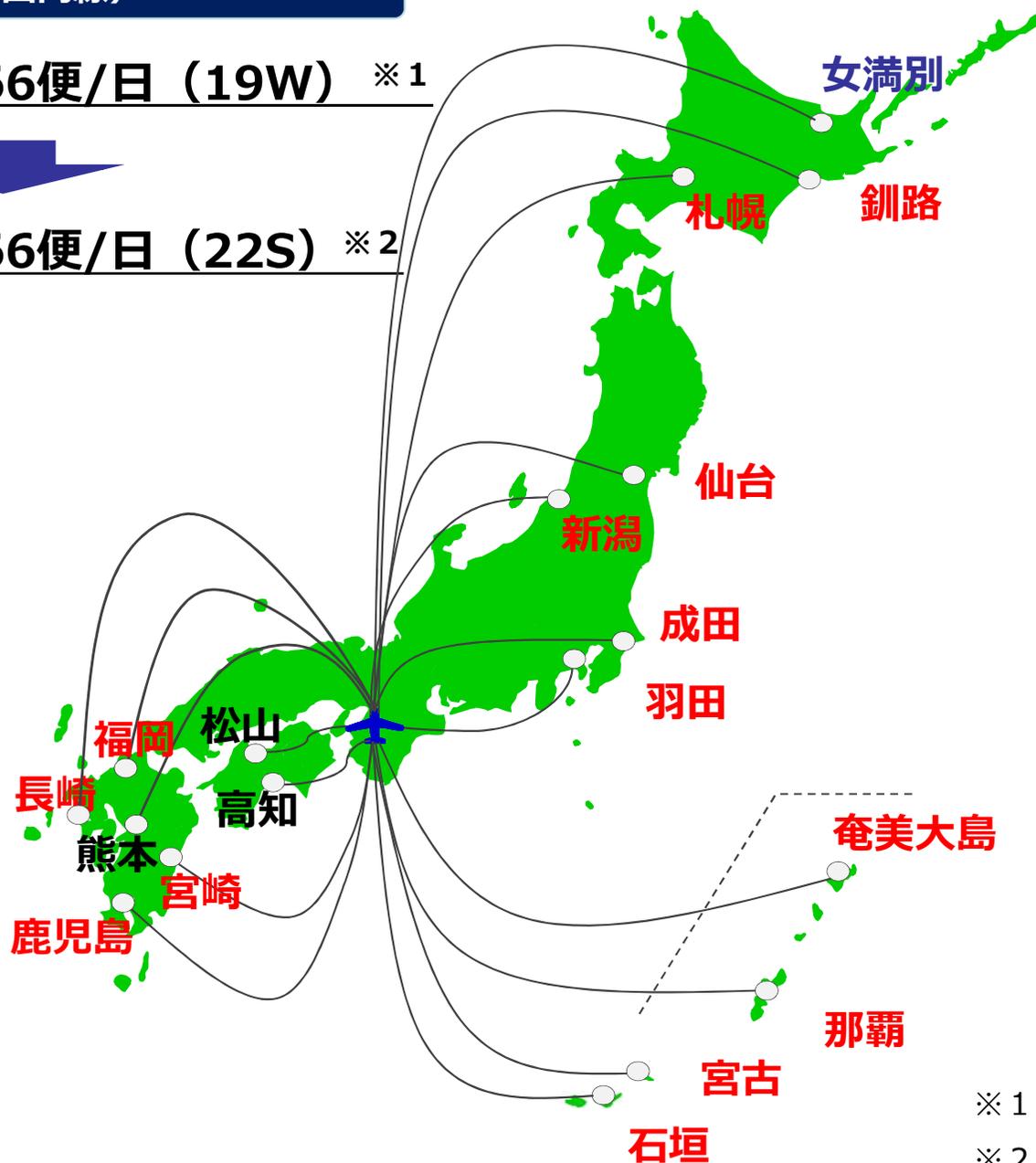
関西国際空港における国内線ネットワークの現況

就航先（国内線）

旅客便：17都市・66便/日（19W）※1



旅客便：15都市・66便/日（22S）※2



○凡例
 19W：赤字および黒字
 22S：赤字および青字

※1：2019年冬ダイヤ ピーク時

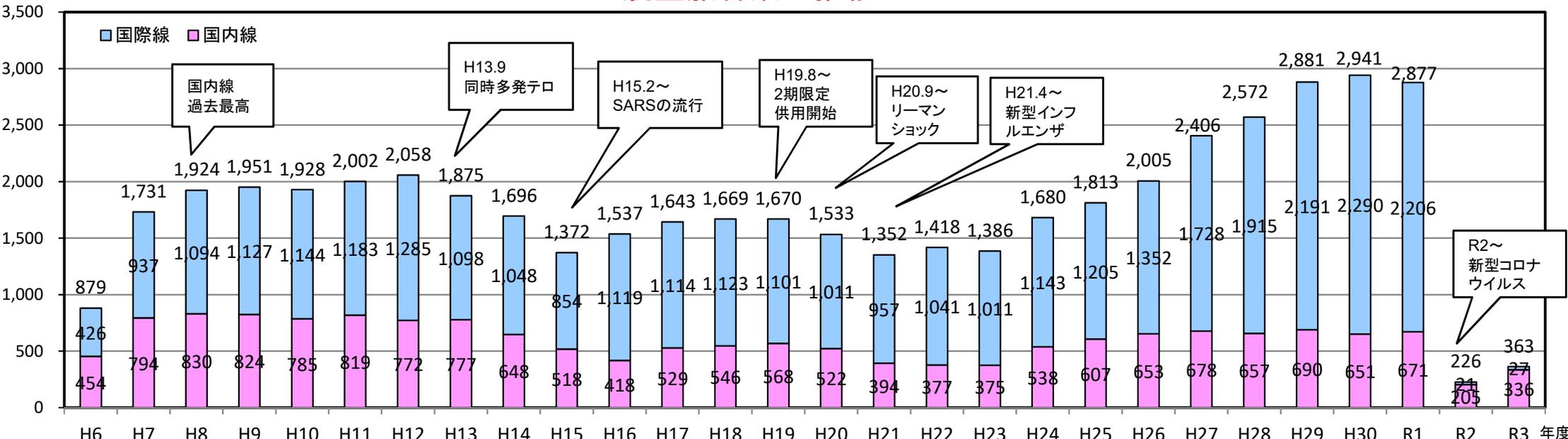
※2：2022年夏ダイヤ（初週ダイヤ）

関西国際空港の利用状況

旅客人数(万人)

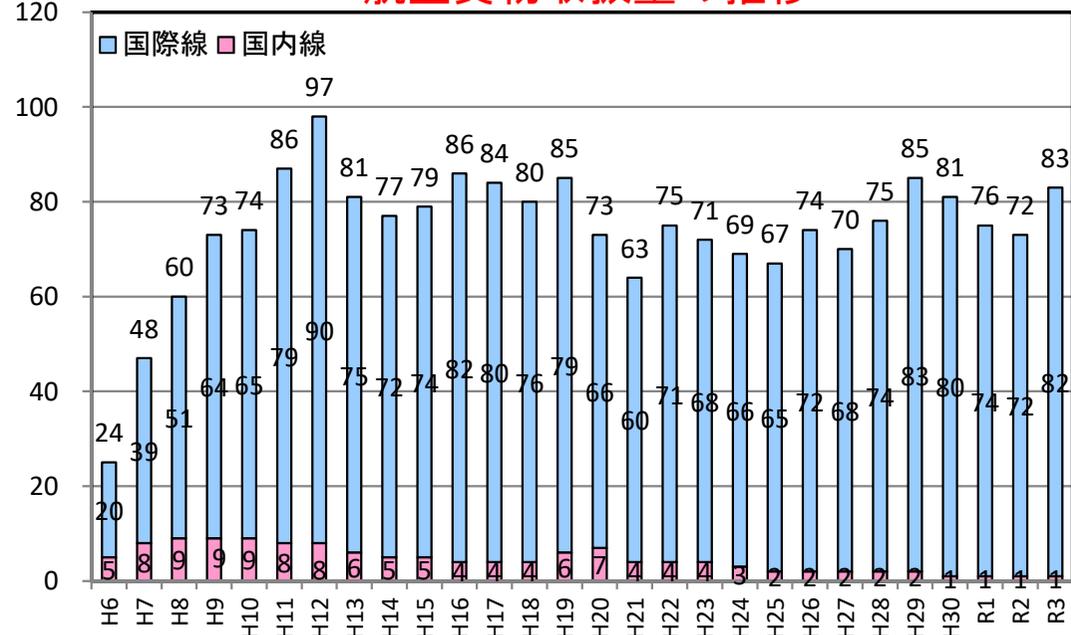
航空旅客数の推移

関西国際空港・大阪国際空港運営概況、空港管理状況調査、関西エアポート(株)公表資料等より作成



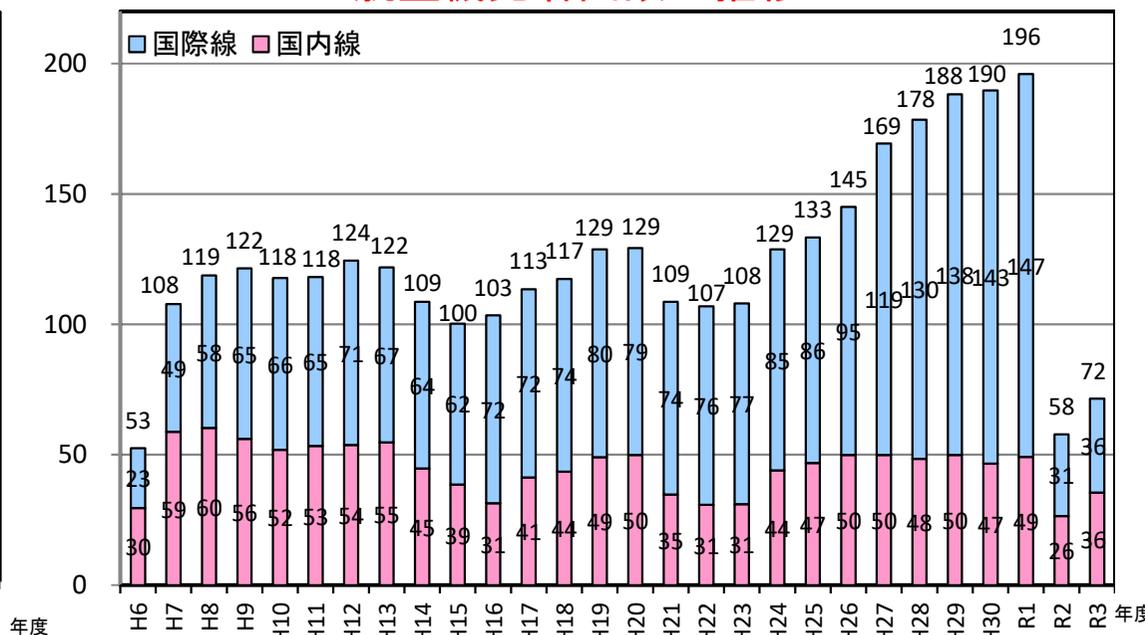
貨物取扱量(万t)

航空貨物取扱量の推移



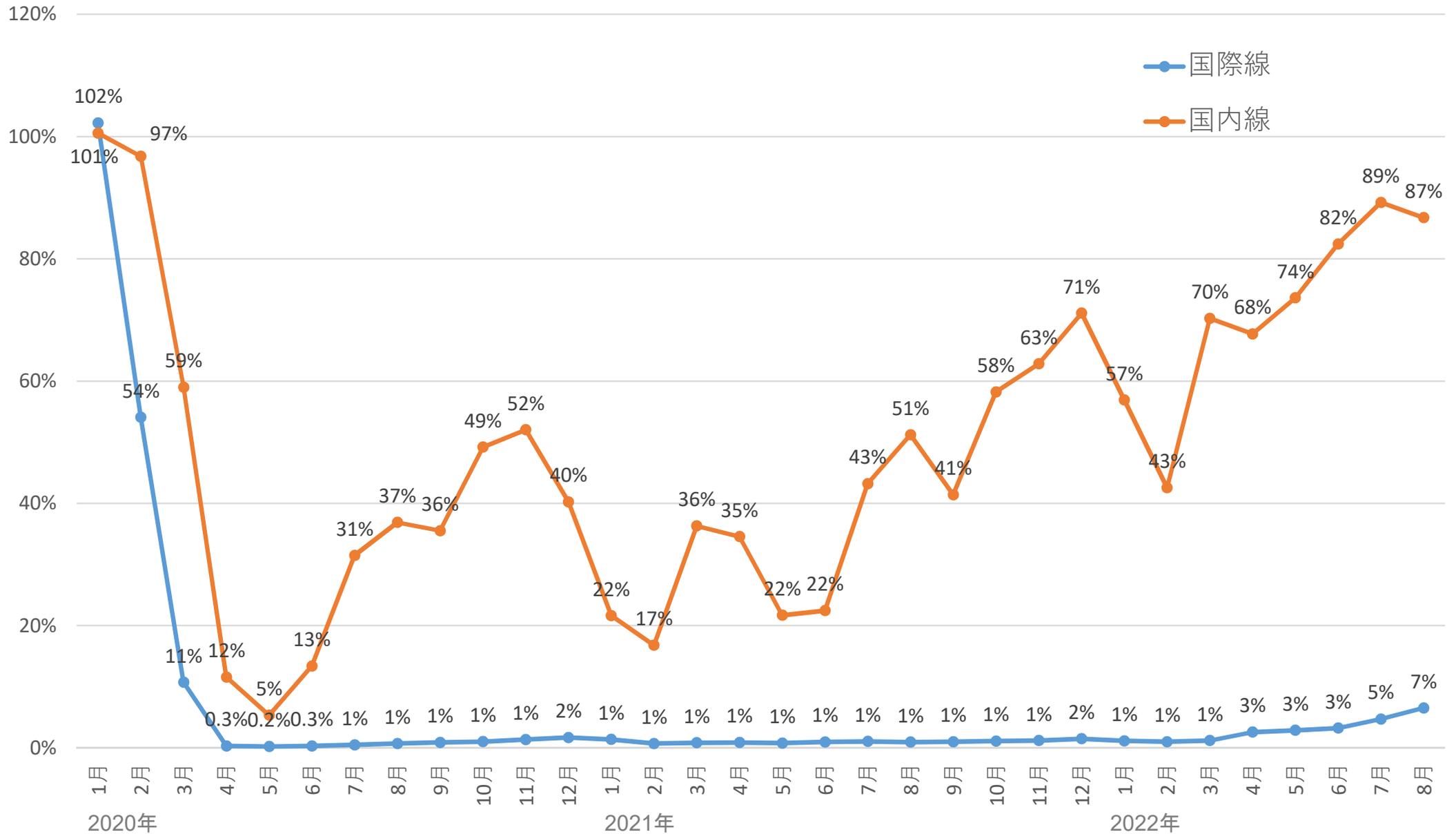
発着回数(万回)

航空機発着回数の推移



関西国際空港の月別旅客数(2019年比回復率)

2019年同月比



※ 関西エアポート社公表資料を基に国土交通省作成

神戸空港の運用状況

沿革

- 平成 9年2月 飛行場設置許可。
- 平成11年6月 空港島の埋立認可、同年9月空港建設事業着手。
- 平成15年3月 滑走路整備工事着手。
- 平成18年2月 神戸空港供用開始。
- 平成30年4月 関西エアポート神戸株式会社による神戸空港の運営開始。
- 令和 2年3月 空港の運用時間が7時～22時から7時～23時に延長。

○空港位置図



現況

- 設置管理者：神戸市
- 滑走路 : 2,500m
- 運用時間 : 7:00～23:00(16時間)
- 発着回数 : 1日80回(40便)が上限
(年間3万回程度)

現在(R4. 10)

- ・現在の始発 7:05発
- 終着 22:15着



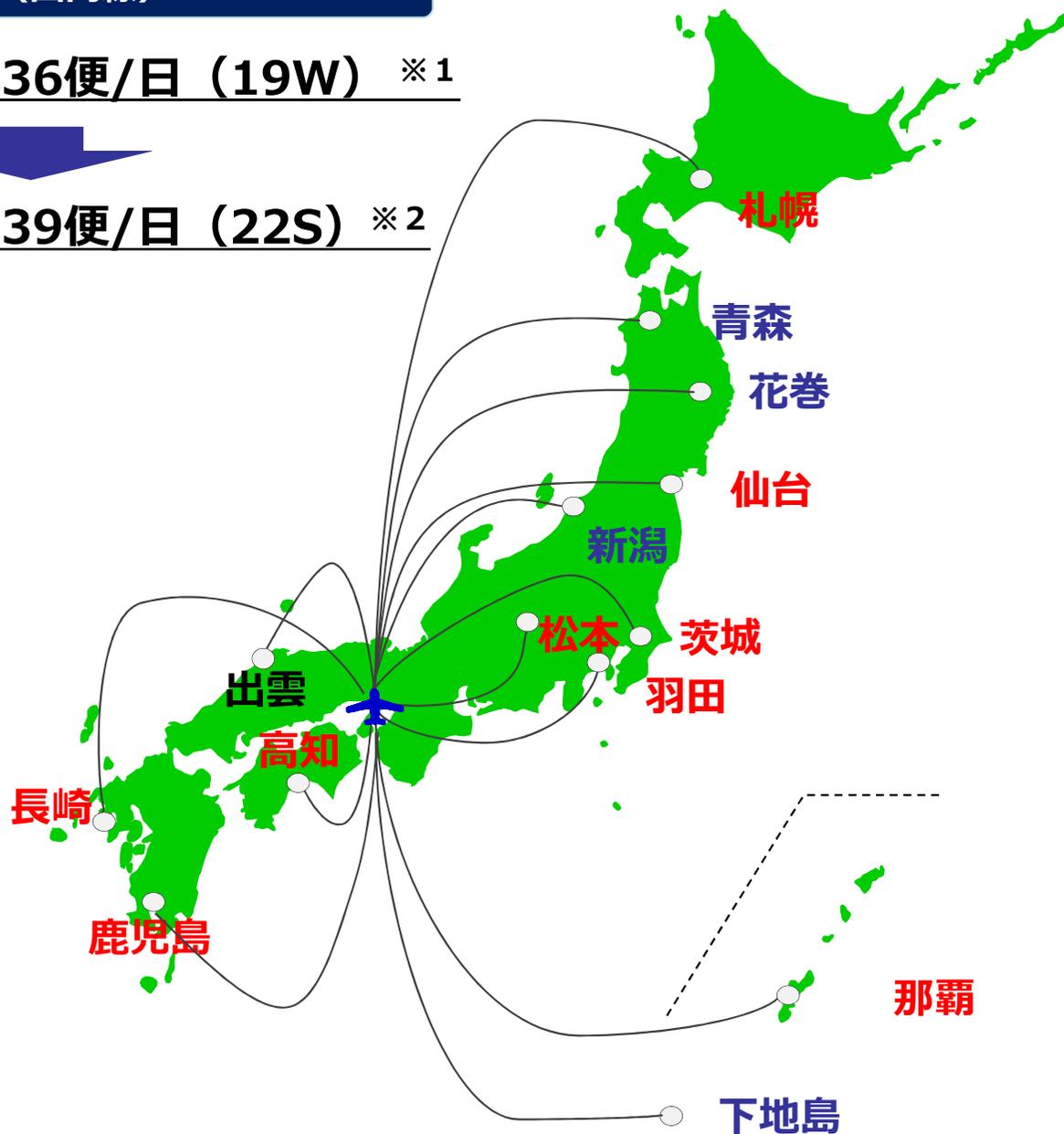
神戸空港における航空ネットワークの現状

就航先（国内線）

旅客便：10都市・36便/日（19W） ※1



旅客便：13都市・39便/日（22S） ※2



○凡例
 19W : 赤字および黒字
 22S : 赤字および青字

※1：2019年冬ダイヤ ピーク時

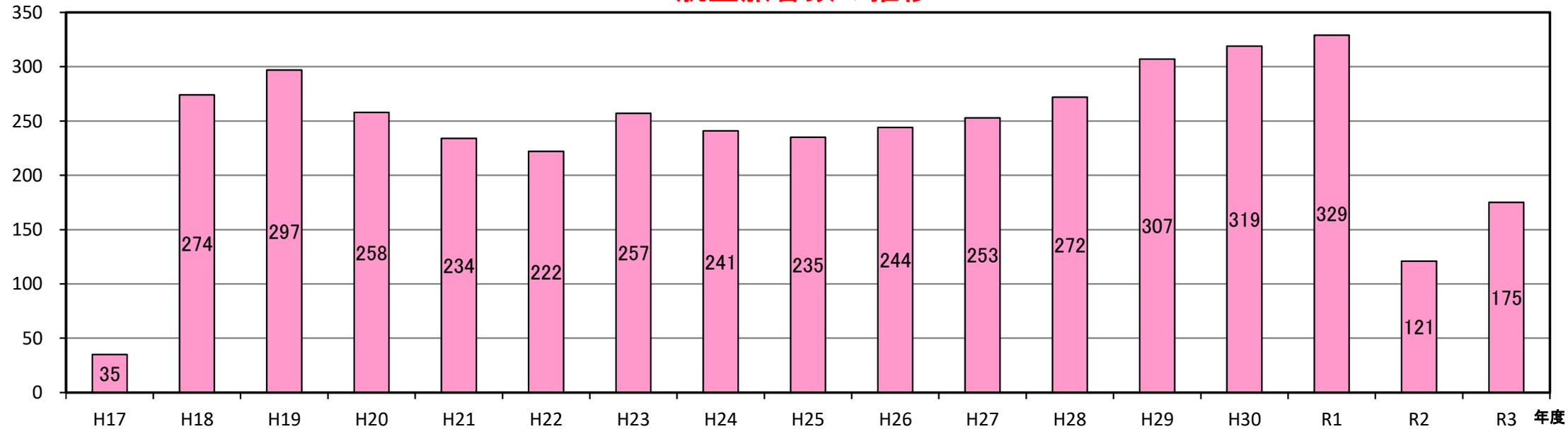
※2：2022年夏ダイヤ（7月時点）

神戸空港の利用状況

航空旅客数の推移

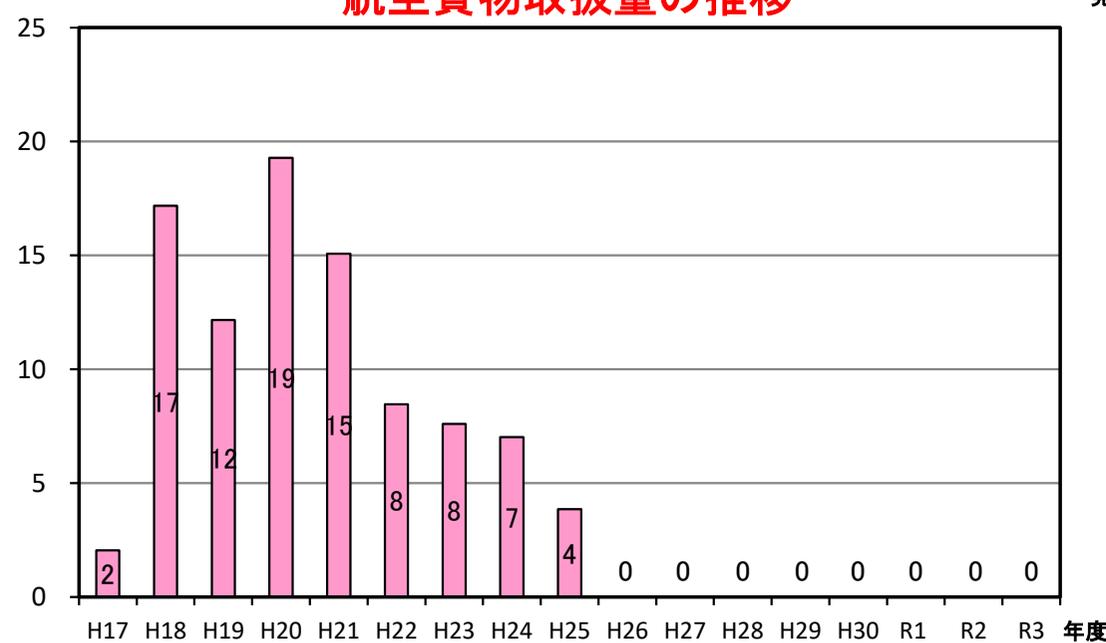
神戸空港利用状況、空港管理状況調査、関西エアポート(株)公表資料より作成

旅客人数(万人)



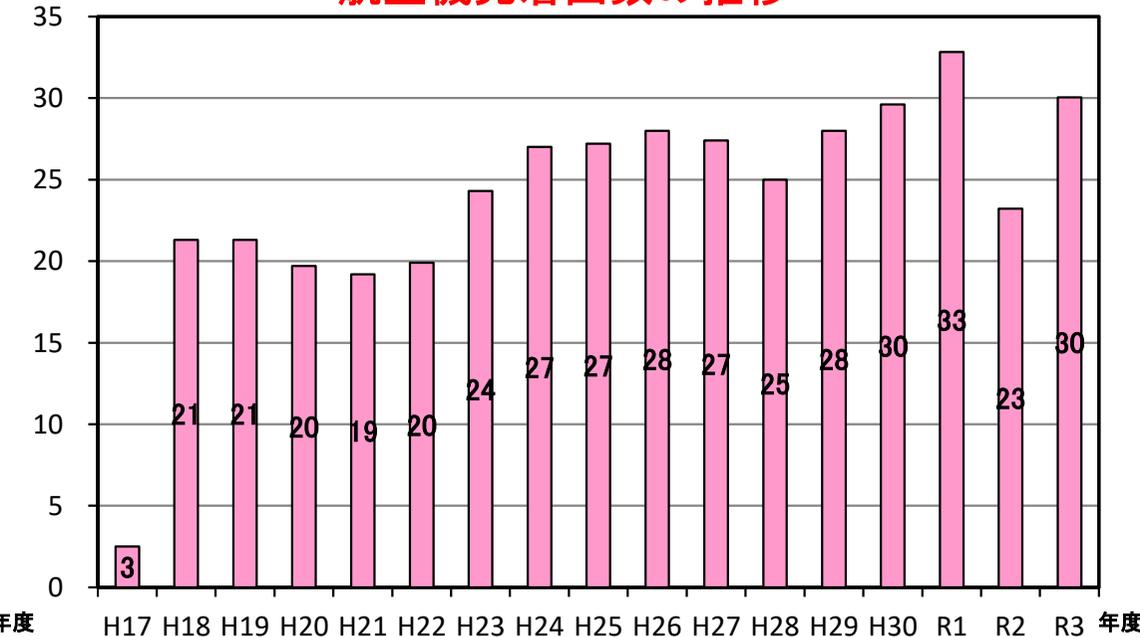
航空貨物取扱量の推移

貨物取扱量(千t)



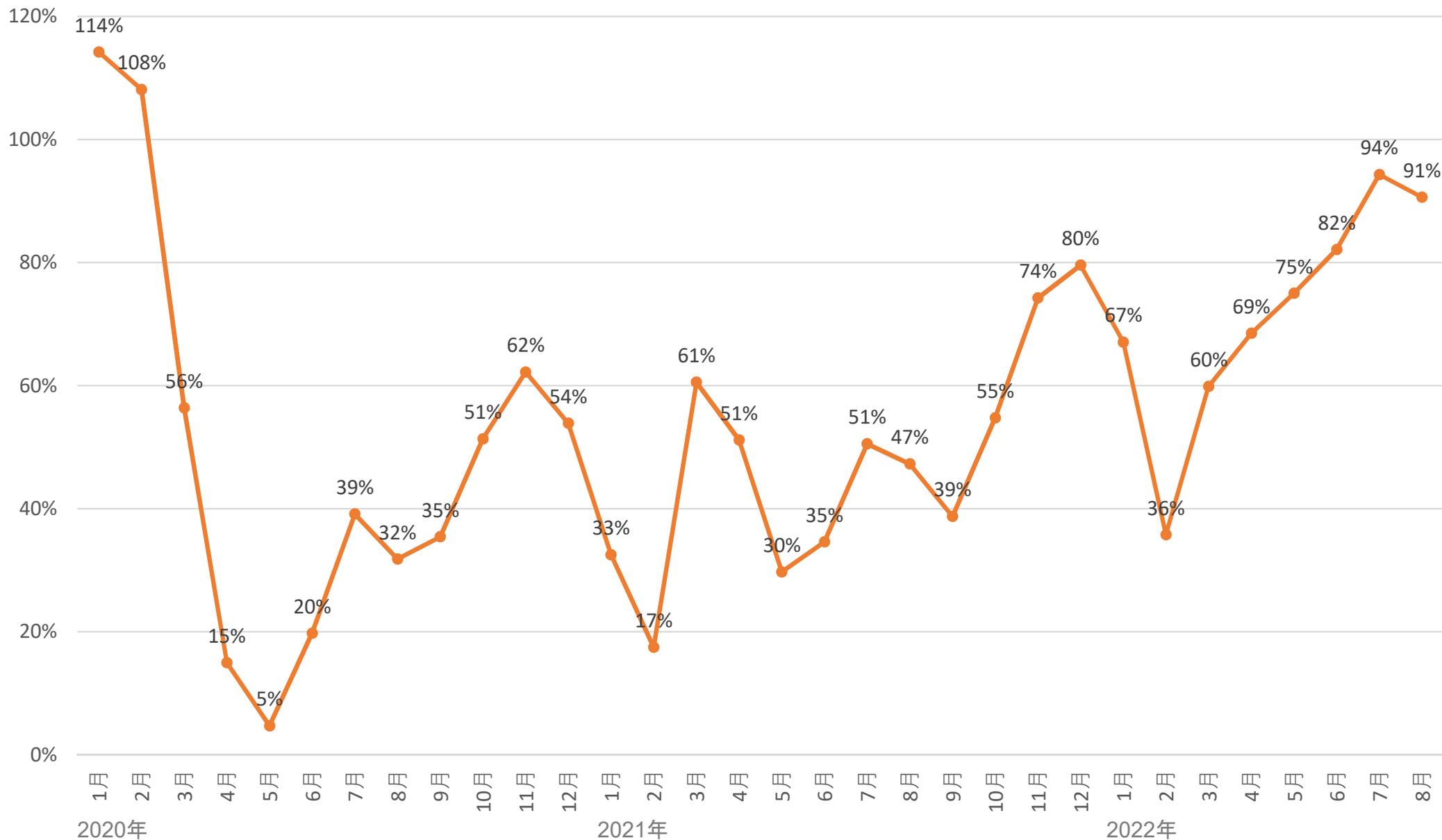
航空機発着回数の推移

発着回数(千回)



神戸空港の月別旅客数(2019年比回復率)

2019年同月比



※ 関西エアポート社公表資料を基に国土交通省作成

関西3空港懇談会の概要

要旨・概要

神戸空港開港(平成18年2月)、関空2期供用開始(平成19年8月)により、関西は3空港、5本の滑走路の時代を迎えるに当たり、関西地域全体としての発展に向け3空港の機能を最大限に活用していくため、地元経済界及び自治体とで3空港の在り方について議論することを目的として、関西経済連合会(秋山喜久会長(当時))の提唱により、平成15年に設置。

メンバー

関経連会長(座長)、大商会頭、神戸会頭、京都府知事、大阪府知事、兵庫県知事、和歌山県知事、大阪市長、堺市長、神戸市長、新関空会社社長、関西エアポート社長、航空局長(オブザーバー)

検討状況

- | | |
|------------------------|---|
| 平成15年2月(第1回) | : 懇談会の趣旨、今後のあり方について意見交換。 |
| <u>平成17年11月(第4回)</u> | : <u>神戸空港開港を控え、関西3空港の役割分担を再確認。</u> |
| <u>令和元年5月(第9回)</u> | : <u>関西3空港の今後の取組・課題について合意。</u> |
| <u>令和4年9月18日(第12回)</u> | : <u>関西空港の発着容量拡張・神戸空港のあり方について方向性を取りまとめ。</u> |

関西3空港の運用について

- 関西3空港については、平成17年の関西3空港懇談会の地元合意により、役割分担や運用のあり方が決められ、その合意に従い運用されている。
- 運用の変更については、地元による新たな合意が必要。

<関西3空港懇談会における合意(平成17年11月・要約)>

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。

伊丹空港は国内線の基幹空港。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。

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(※)。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。

(※)7時から22時まで

第9回関西3空港懇談会取りまとめ(令和元年5月・要約)

- 3空港の位置づけと役割は基本的に変更しない。
- 各空港に関する取組や課題について、関西の将来を見据えた時間軸の視点を持ち、以下のとおり整理。

【今後の取組・課題】

2021年頃までの短期の視点に立った取組

神戸空港: 国内線発着枠、運用時間の段階的拡大

- ・最大発着回数60回⇒80回／日
- ・運用時間を22時⇒23時に延長

2025年頃までの中期の視点に立った取組

関西空港: 旅客処理能力の拡大継続(T1リノベーション等)

将来需要に応じた発着容量の拡張可能性に関する検討

神戸空港: 関空・伊丹を補完する観点から、国際化を含む空港機能のあり方の検討

上記以外の課題

伊丹空港: 存続協定や地元の意向等を踏まえ、また、将来の大幅な需要変動を見据えて、今後のあり方について、状況に応じて議論

関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会(概要)

I 設置目的

国際拠点空港である関西空港が今後も増大が見込まれる航空需要の受け皿としての役割を適切に果たすことができるよう、将来航空需要に応じた関西空港の発着容量拡大の可能性に関する検討を進めていくため、関西空港の将来航空需要に関する調査及び分析を行うことを目的とする。

II 構成員

委員長 : 加藤一誠(慶應義塾大学商学部教授)

委員 : 関西経済連合会、大阪府、兵庫県、和歌山県、新関西国際空港(株)、関西エアポート(株)

オブザーバー : 国土交通省大阪航空局、京都府、大阪市、堺市、神戸市

III 開催実績

第1回(2020年1月14日) : 将来需要想定のお考え方
(観光政策等を反映、2025年度・2030年度を試算 等)

第2回(2020年1月28日) : 委員・関係者ヒアリング
(地域のビジネス・観光需要創出の取組、航空会社から見た関西市場の展望)

第3回(2020年10月28日) : 将来航空需要想定にかかる考え方について
(新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえて)

第4回(2022年8月3日) : 中間報告(案)*について

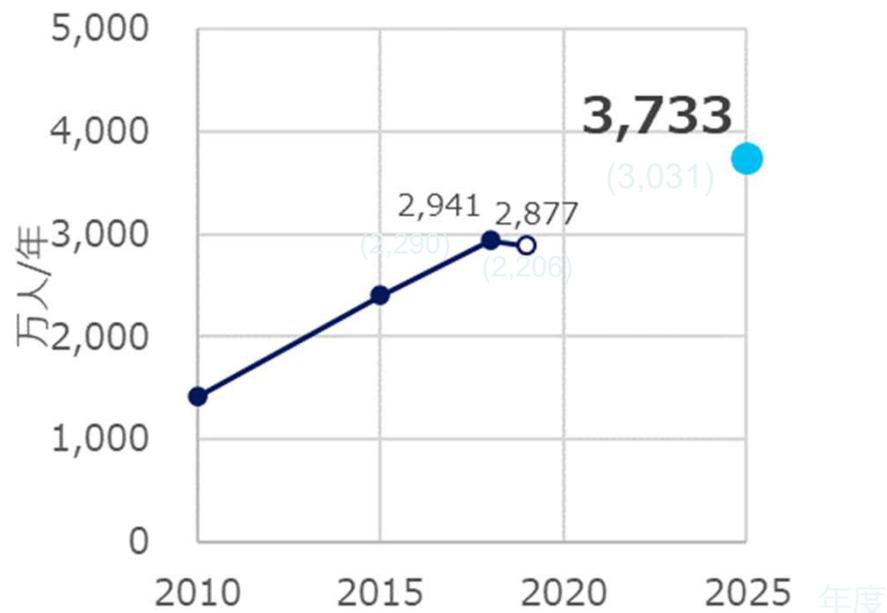
* 将来的に突発的な変動が生じた場合は、将来航空需要について精査を行うことがある。

○2025年度需要予測

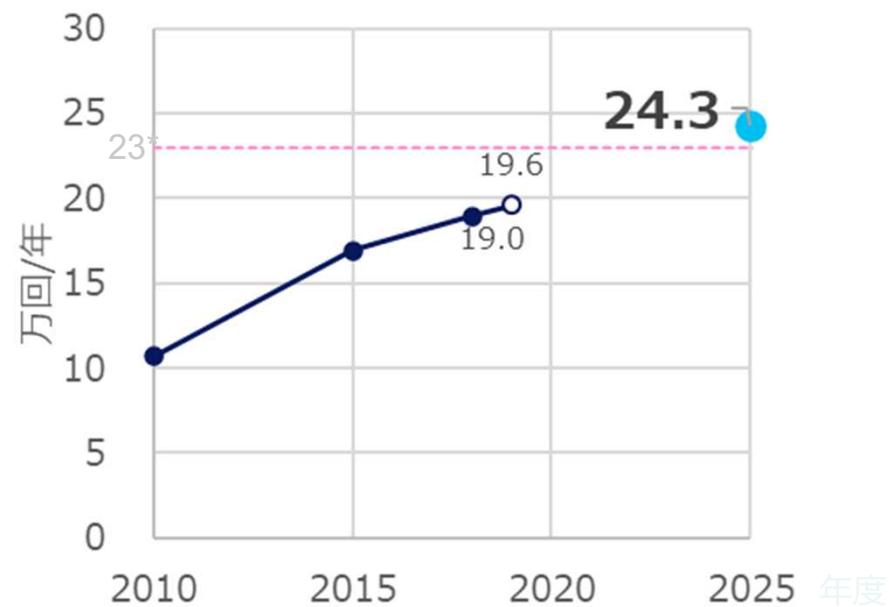
・過去の航空需要の実績値をベースとして将来のGDP等マクロ需要を推計したケース(基本ケース)

- アジア諸国の経済成長による航空需要増加が主要因となり旅客数・発着回数が増加
- 総発着回数は1998年の環境影響評価時の想定発着回数の年間23万回を超える

総旅客数(うち国際線)



総発着回数



*1998年環境影響評価時の想定発着回数

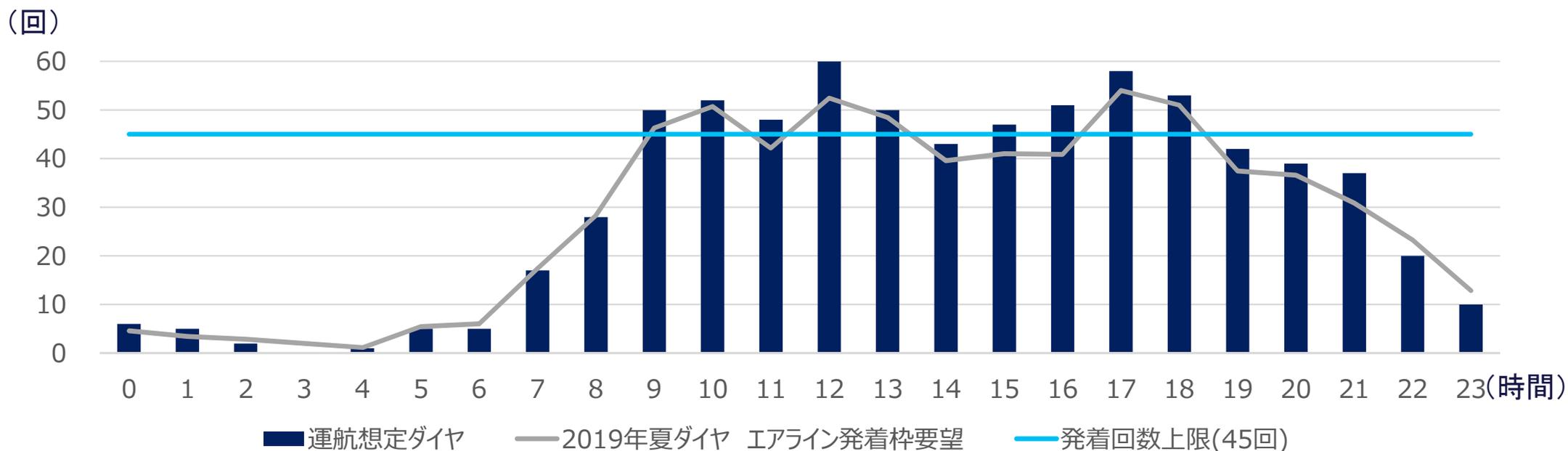
注)2025年大阪・関西万博(4~10月)の影響を含む。

注)2018年度9月は台風21号の影響による減少、2019年度2~3月は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により大幅な減少があった。

○2025年大阪・関西万博期間の時間帯別発着回数想定

- ・2019年度実績(19.6万回)で、既に一部時間帯では時間帯別発着回数上限45回に達していたことから想定
- ・2025年度需要予測(万博影響含む)の年間発着回数から時間帯別発着回数を想定するに当たっては2019年実績や2019年エアライン発着枠要望を基に、時間帯別のニーズを踏まえて想定

➤ 日中の多くの時間帯で1時間当たりの発着回数上限45回を超えるとともに、12時台では60回に到達



注)2019年夏ダイヤエアライン発着枠要望は2019夏ダイヤにおける各航空会社からの発着枠の要望と発着枠調整後の運航計画ダイヤを図示したものであり、運航実績とは異なる、また定期便の数のみであり、チャーター便等の数は含まれない。※運航想定ダイヤも同じ。

注)運航想定ダイヤは最大発着回数を推計するため、ピーク時の時間帯毎の発着回数を想定したもの。

関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会(調査分析結果③)

○2030年度シミュレーション

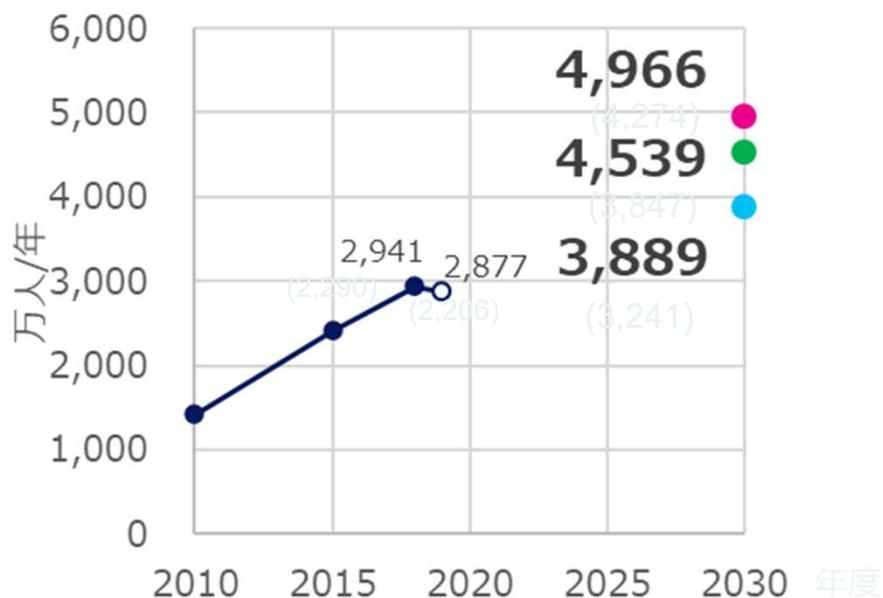
基本ケース: 過去の航空需要の実績値をベースとして将来のGDP等マクロ需要を推計したケース

中位ケース: 経済成長や観光政策を背景とした航空需要の拡大可能性を想定したケース

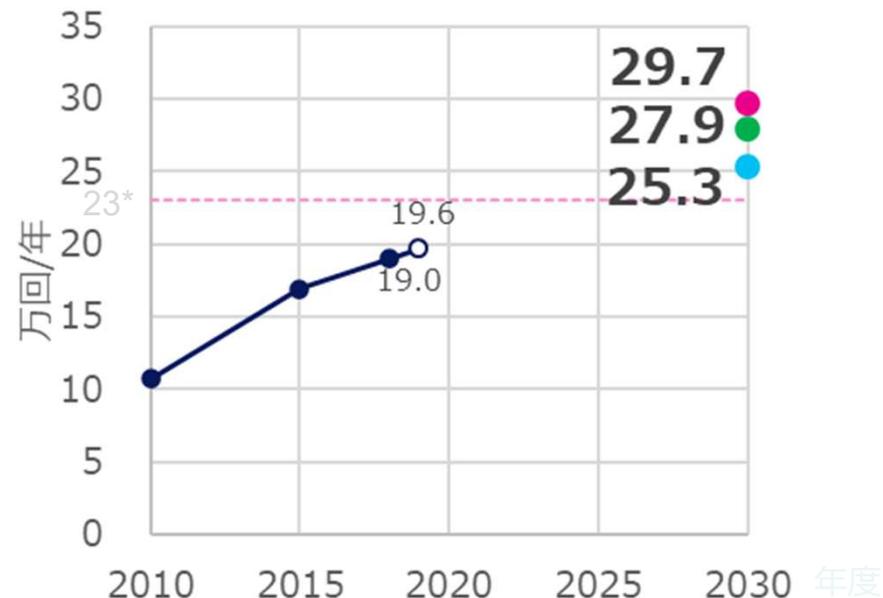
上位ケース: 上記に加え、訪日外国人6千万人が達成した場合を想定したケース

➤ アジア諸国からの訪日需要が牽引し旅客数・発着回数が増加

総旅客数 (うち国際線)



総発着回数



*1998年環境影響評価時の想定発着回数

注) 2025年大阪・関西万博(4~10月)の影響を含む。

注) 2018年度9月は台風21号の影響による減少、2019年度2~3月は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により大幅な減少があった。

第11回関西3空港懇談会における依頼を受け、 関西国際空港の現行空域における最大発着回数の検証を実施

新型コロナの影響前の2019年の運航実績※を前提

※就航路線（出発地・目的地）の構成や割合（運航便数割合）を
2019年夏スケジュール期間同様と想定

関西国際空港の資格を有する管制官により検証を実施

- 管制官訓練用シミュレータを使用して検証
- 風向ごとに複数回実施。（延べ11回実施）

【関西国際空港の現行空域における最大発着回数】

北風時47回／時、南風時46回／時 ➡ 1時間あたり46回

<基本的考え方>

- 今後の関西の成長を確実に支え、かつ日本経済の発展に寄与するため、2030年前後を目途に、3空港全体で年間50万回の容量確保を目指す。

<関西空港>

- 成長目標として、2030年代前半を目途に、年間発着回数30万回の実現を目指す。
- 2025年大阪・関西万博に向けた万全の体制の整備と年間発着回数30万回の実現のため、1時間当たりの処理能力を概ね60回に引き上げることを目指す。

<神戸空港>

- 国内線については、1日の最大発着回数を現在の80回から120回に拡大する。
- 国際線については、2030年前後を基本とし、1日の最大発着回数40回を限度に国際定期便の運用を可能とする。

(国際チャーター便については、関西空港を補完する観点から、万博開催時から運用可)

<今後の取り組み等>

- これらを実現するため、国に対し、現在の飛行経路の見直しについて検討するよう要請。
- 検討にあたっては、安全性や合理性はもとより、地域の実情を十分考慮し、必要最小限の範囲で見直すこと、技術的観点からの必要性等についても十分な説明がなされること、などを求める。

(参考)空港の設置及び管理に関する基本方針について

概要

- 国土交通大臣は、空港法(昭和31年法律第80号)第3条の規定により、空港の設置及び管理に関する基本方針(以下「基本方針」という。)を定めているところ。
- 国土交通大臣は、基本方針を変更しようとする場合、主な対応として、同法第3条第4項の規定に基づき、交通政策審議会の意見を聴かなければならない(ただし、交通政策審議会が軽微な事項と認めるものについては、この限りではない)。

(参考)空港の設置及び管理に関する基本方針(平成20年国土交通省告示第1504号)(抄)

第六 地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空港相互間の連携の確保に関する基本的な事項

1 (略)

2 近畿圏における空港相互間の連携のあり方

平成十七年十一月に開催された関西3空港懇談会において了承された関西三空港のあり方に従い、以下の役割分担の下で、トータルとして三空港の最適運用を図ることとする。

① 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

② 大阪国際空港は国内線の基幹空港であり、環境と調和した都市型空港

③ 神戸空港は百五十万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

(後略)

3 (略)