資料１

関西圏における空港のあり方及び伊丹空港の空港整備法上の位置づけについて

目　　次

第2回～第4回航空分科会でのヒアリングにおける主な要望・指摘事項	1
関西圏における空港のあり方を巡る主な論点	2
関西圏に所在する主要空港等の位置関係・概要	3
関西三空港（関空、伊丹、神戸）のあり方について	4
関西三空港の空港別輸送量（旅客数）の推移	5
関西三空港の空港別輸送量（発着回数）の推移	6
我が国の航空輸送量に占める関西圏・中部圏のシェア	7
大阪国際空港における環境対策予算額の推移	8
大阪国際空港における騒音対策区域の縮小	9
大阪国際空港の今後のあり方について	10
空港整備法における空港の種別について	11
大阪国際空港の位置づけに関するこれまでの経緯について	12
空港整備の財源スキーム	13

第2回～第4回航空分科会でのヒアリングにおける主な要望・指摘事項

○　関西圏において国際線が就航する空港は、定期便・チャーター便ともに今後とも関西国際空港に限定することが必要。

○　成田線の増強や関西国際空港競合路線における臨時便の増発等、伊丹空港（大阪国際空港）の運用については今後とも抑制的配慮が必要であり、最終的にはペリメータールールの導入などにより、国内長距離便の発着は関西国際空港に限定する等、より一層の役割分担を図るべき。

○　関西国際空港について、今後は需要に応じた段階的な施設整備が必要。

○　関西国際空港における第２滑走路オープン後の２期計画について、国際貨物取扱量の増大への対応など、時代の変化に柔軟に対応した計画が必要。

○　特殊な高コスト構造の是正による競争基盤の均等化といった、関西国際空港についての他空港との公平な競争条件の整備が必要。

関西圏における空港のあり方を巡る主な論点

関係者からのヒアリング結果等を踏まえると、関西圏における空港のあり方に関する論点については、おおむね以下の事項に集約されるものと考えられる。

1　関西３空港の役割分担について、どう考えるか。

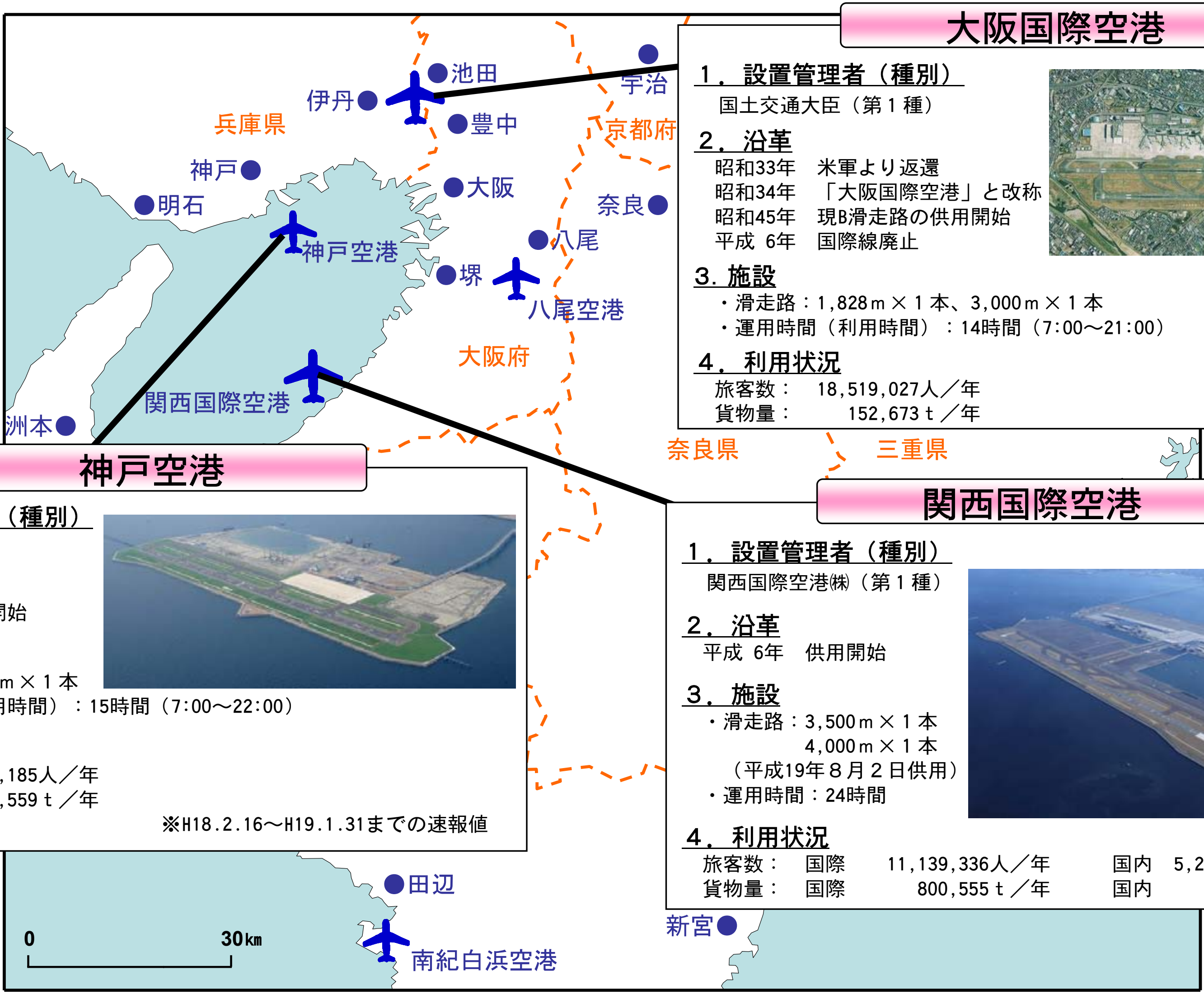
2　伊丹空港の空港整備法上の位置づけについて、どのように考えるべきか。

3　我が国初の本格的な２４時間空港となる関西国際空港の活用方策について、どのように考えるべきか。

4　関西国際空港の二期限定供用後における施設整備のあり方について、どのように考えるべきか。

5　我が国の国際競争力の強化を図る観点から、関西国際空港の国際競争力の強化や経営基盤の強化について、どのように考えるべきか。

関西圏に所在する主要空港等の位置関係・概要



大阪国際空港

1．設置管理者（種別）
国土交通大臣（第１種）

2．沿革
昭和33年　米軍より返還
昭和34年　「大阪国際空港」と改称
昭和45年　現B滑走路の供用開始
平成 6年　国際線廃止

3．施設
・滑走路：1,828ｍ×１本、3,000ｍ×１本
・運用時間（利用時間）：14時間（7:00～21:00）

4．利用状況
旅客数：　18,519,027人／年
貨物量：　　152,673ｔ／年

神戸空港

1．設置管理者（種別）
神戸市（第３種）

2．沿革
平成18年　供用開始

3．施設
・滑走路：2,500ｍ×１本
・運用時間（利用時間）：15時間（7:00～22:00）

4．利用状況
旅客数：　2,589,185人／年
貨物量：　　15,559ｔ／年

※H18.2.16～H19.1.31までの速報値

関西国際空港

1．設置管理者（種別）
関西国際空港㈱（第１種）

2．沿革
平成 6年　供用開始

3．施設
・滑走路：3,500ｍ×１本
　　　　　4,000ｍ×１本
（平成19年８月２日供用）
・運用時間：24時間

4．利用状況

旅客数：	国際	11,139,336人／年	国内	5,289,063人／年
貨物量：	国際	800,555ｔ／年	国内	42,815ｔ／年

（出典）（大阪、関西）空港管理状況調書（平成17年度）　（神戸）神戸市資料

関西三空港（関空、伊丹、神戸）のあり方について

平成１７年１１月　関西３空港懇談会にて航空局より説明し了承

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。

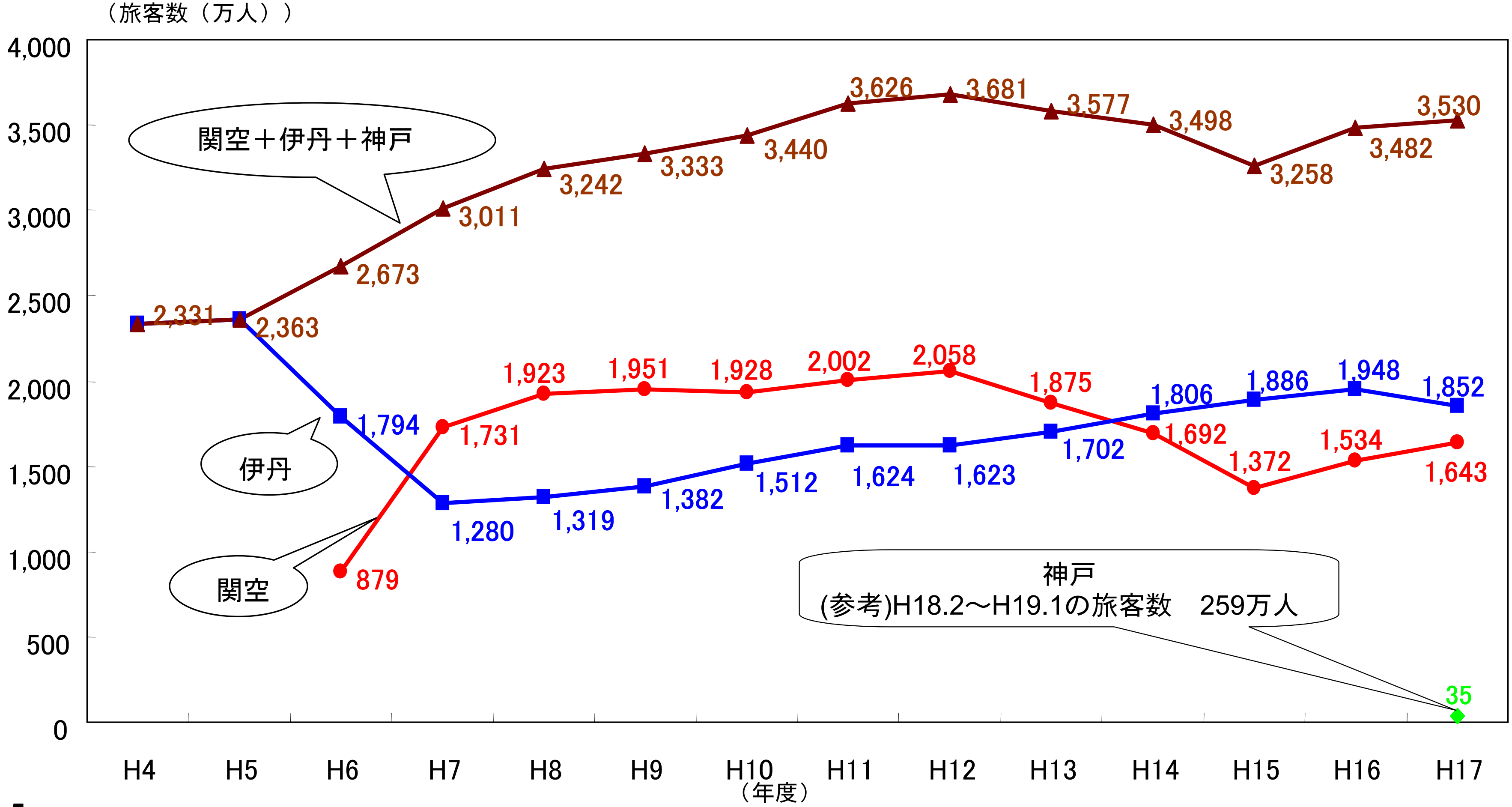
関西国際空港は西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港。国際線が就航する空港は、今後とも関空に限定することが適当。２００７年の２期限定供用に向けては、平成１６年１２月の大臣合意を踏まえ、２００７年度１３万回程度、２００８年度１３．５万回程度の発着回数を確保すべく、利用促進が大きな課題。現在、関西国際空港全体構想促進協議会による「関西国際空港集客・利用促進事業」や地元企業による「関空利用促進宣言」などの取り組みがなされているところであるが、引き続き、地元経済界、自治体、関空会社が一体となって、関空の集客・利用促進を実施。

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。

関西三空港の空港別輸送量（旅客数）の推移

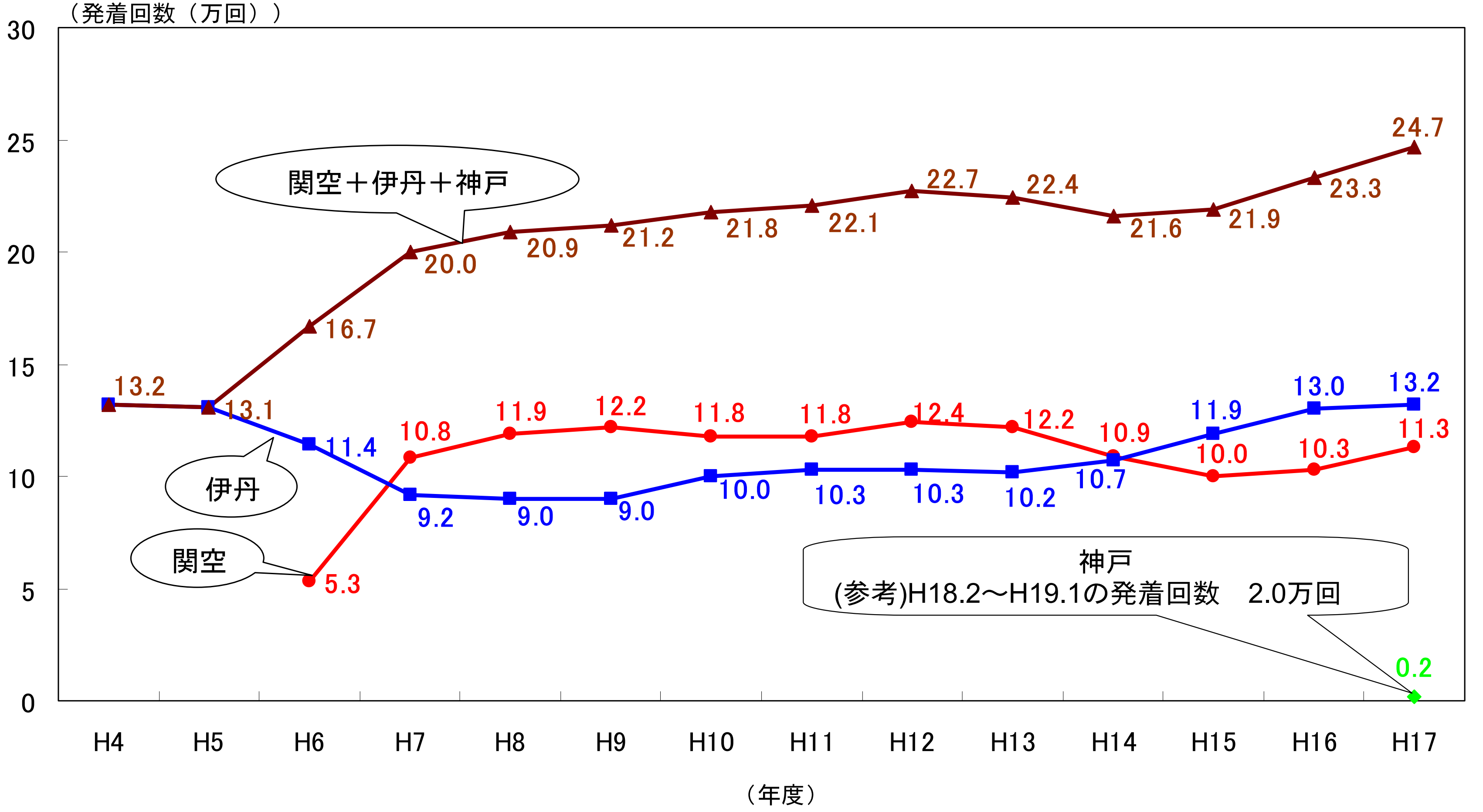
○　関西圏の航空旅客数は米国同時多発テロやイラク戦争などを背景に一時４００万人以上落ち込んだが、近年回復。
○　伊丹空港の航空旅客数は関空開港以降、着実に増加してきた半面、関西空港の航空旅客数は、米国同時多発テロやイラク戦争などの影響をより強く受けていた。
○　直近においては、関空の旅客数が急激に回復している一方で、伊丹の旅客数が減少。



（出典）空港管理状況調書　（神戸空港の参考値については神戸市資料（速報値）より）

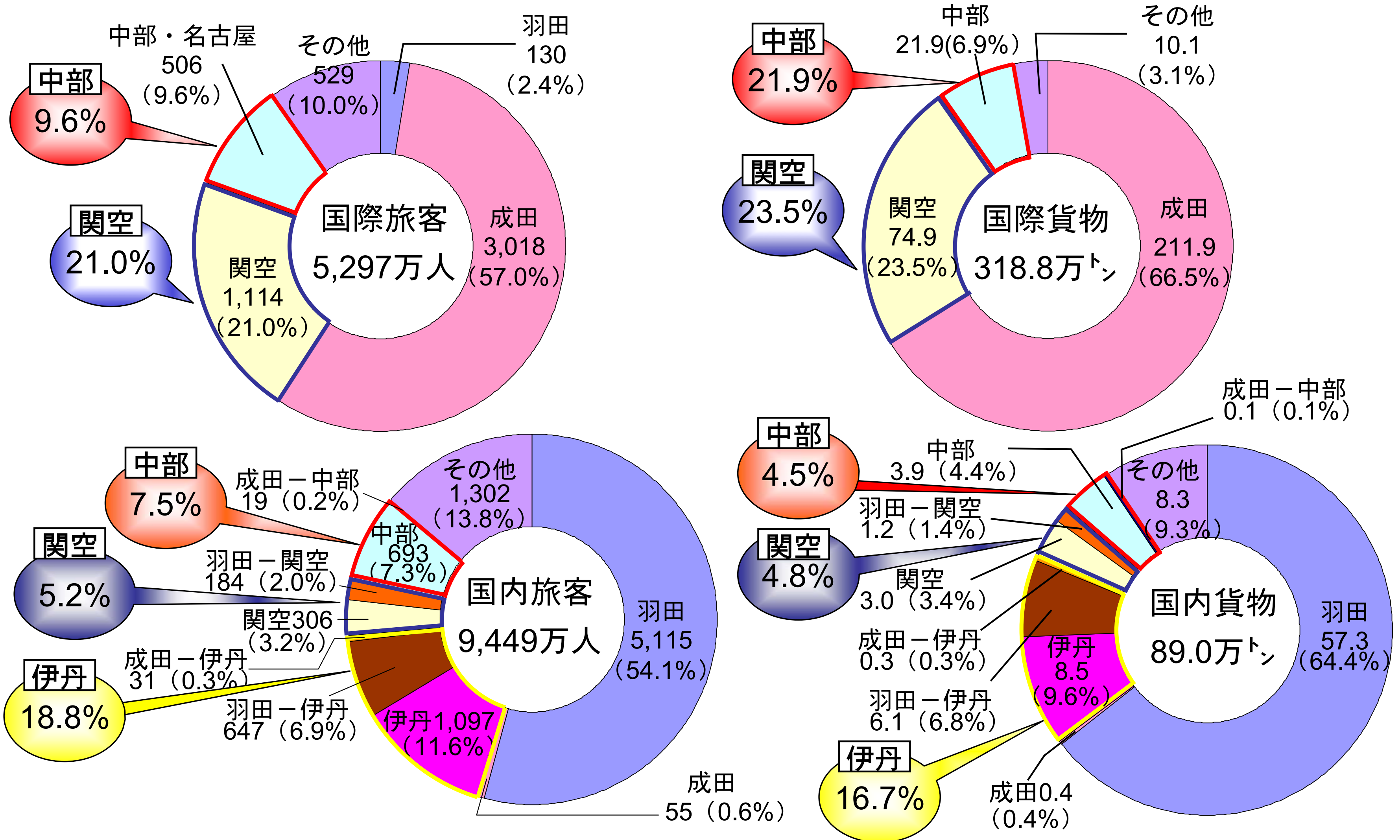
関西三空港の空港別輸送量（発着回数）の推移

○　関西圏全体での発着回数は一時足踏み状態が続いたものの、近年は順調に増加。
○　伊丹空港の発着回数はターボプロップ機（プロペラ機）の発着が多くなったため、近年増加。
○　関西国際空港の発着回数は伊丹空港からのジェット便の移管が進んだため、近年増加。



（出典）空港管理状況調書　（神戸空港の参考値については神戸市資料（速報値）より）

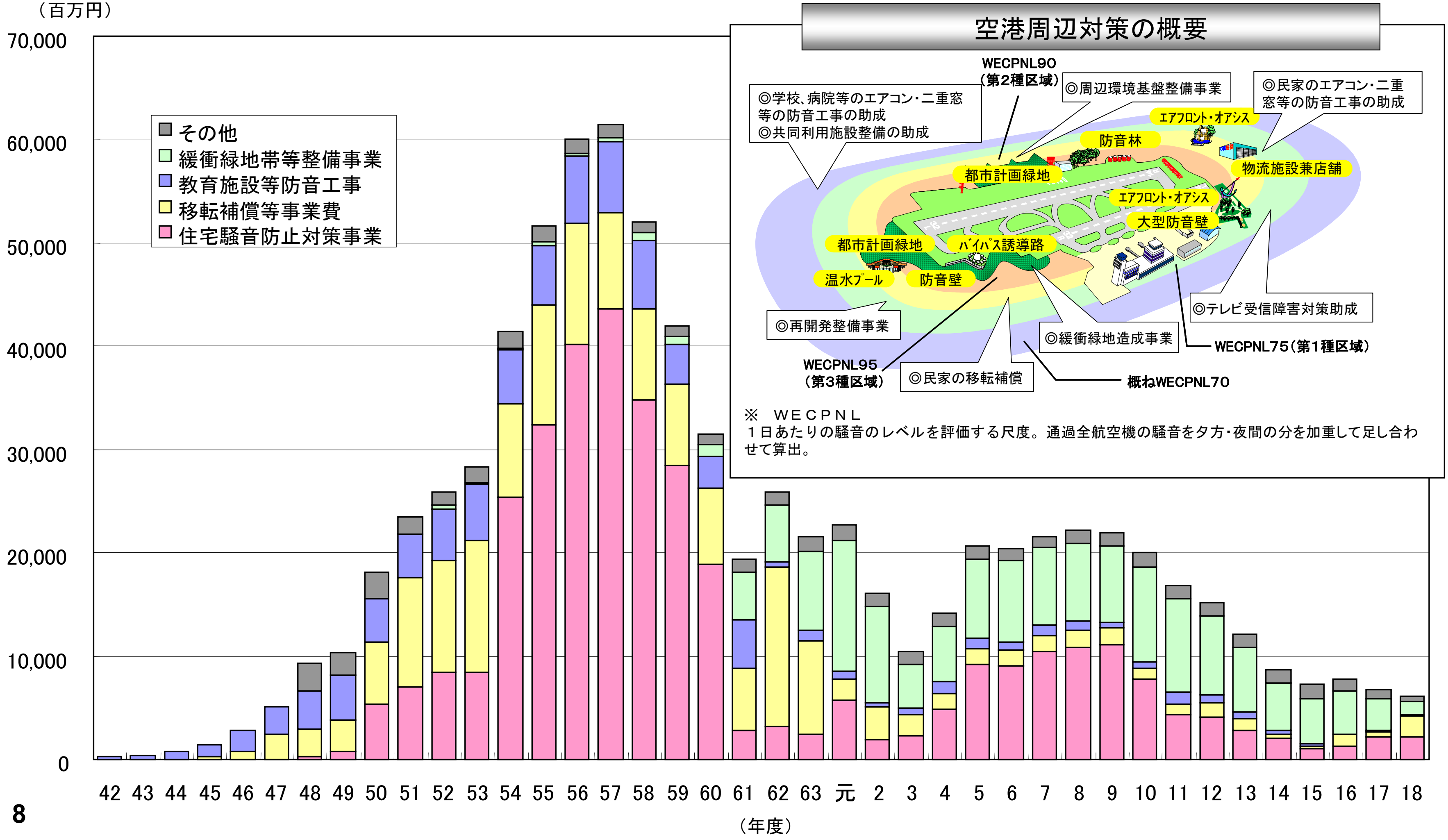
我が国の航空輸送量に占める関西圏・中部圏のシェア



（出典）国内旅客・貨物：航空輸送統計年報　国際旅客：空港管理状況調書　国際貨物：税関資料

大阪国際空港における環境対策予算額の推移

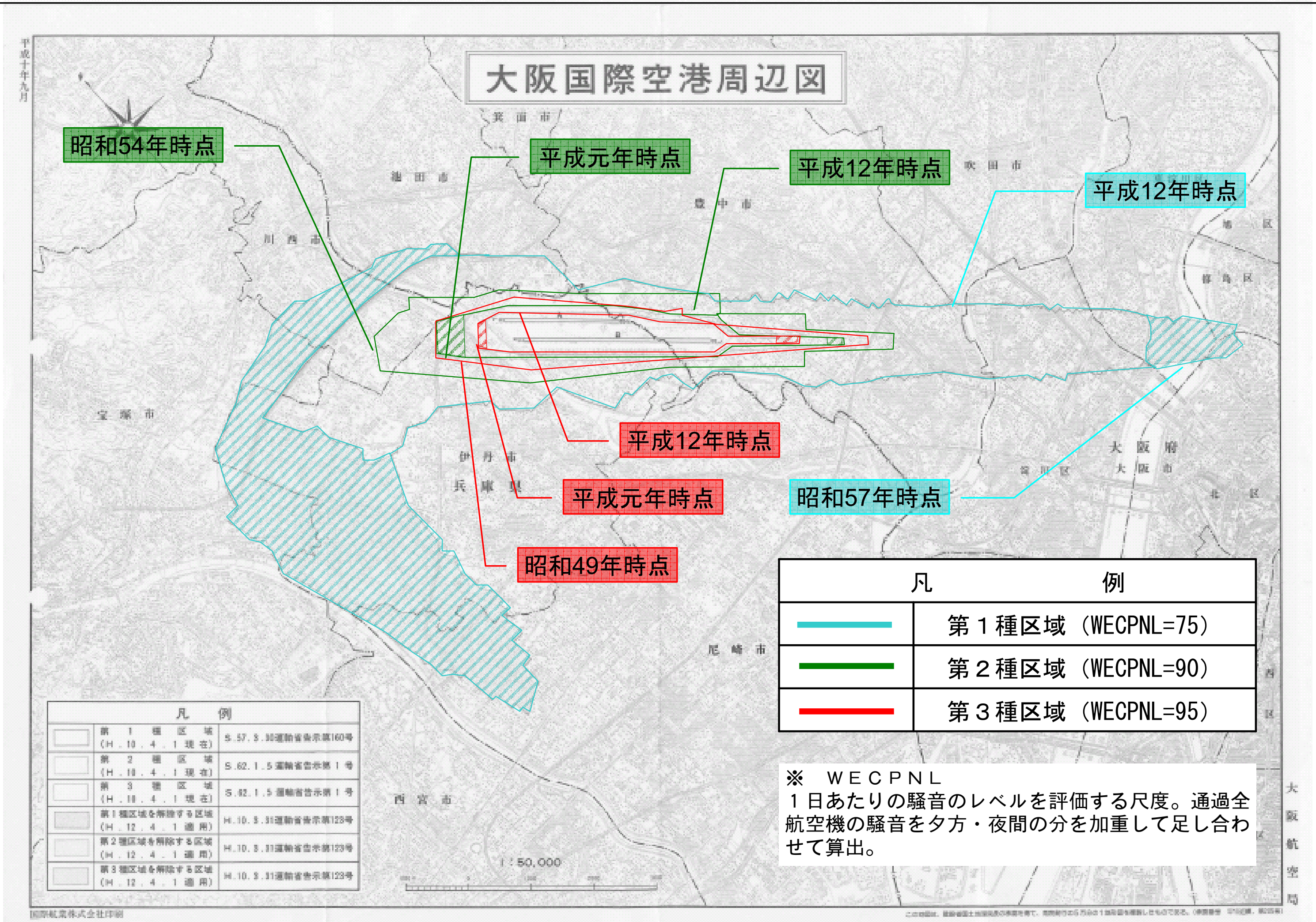
大阪国際空港における環境対策については概成に向かっている状況であり、現在の予算額はピーク時のおよそ８分の１にまで縮減されている。



※　ＷＥＣＰＮＬ
１日あたりの騒音のレベルを評価する尺度。通過全航空機の騒音を夕方･夜間の分を加重して足し合わせて算出。

大阪国際空港における騒音対策区域の縮小

昭和４０年代以降重点的に実施されてきた環境対策により、大阪国際空港周辺では騒音対策区域が着実に縮小。



凡	例
水色線	第１種区域（WECPNL=75）
緑線	第２種区域（WECPNL=90）
赤線	第３種区域（WECPNL=95）

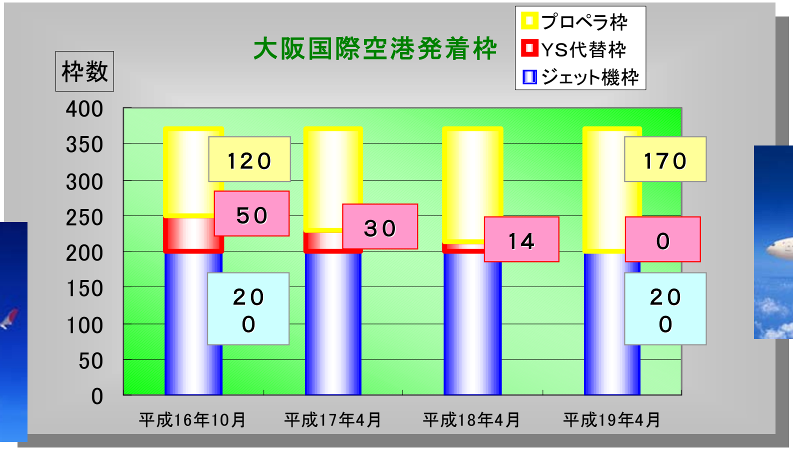
※　ＷＥＣＰＮＬ
１日あたりの騒音のレベルを評価する尺度。通過全航空機の騒音を夕方・夜間の分を加重して足し合わせて算出。

大阪国際空港の今後のあり方について

「大阪国際空港の今後のあり方について」の最終方針（平成16年12月14日発表）概要

項目	内容	実施時期
空港整備法上の位置付け	大阪国際空港の空港整備法上の位置付けに関しては、大都市圏拠点空港の整備が一巡しようとしている状況の中で、空港整備法上の空港種別のあり方の見直しの必要性等の論点を踏まえ、第2種A空港への変更については、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。	航空分科会（平成18年9月～平成19年夏）
発着総枠数	エンジン３発機・４発機を2段階で削減し、就航を禁止	平成17年4月～平成18年4月に実施
	ＹＳ代替枠５０枠を３段階でプロペラ枠へ戻す	平成17年4月～平成19年4月に実施
	総枠３７０（ジェット２００）を上限として運用	平成19年4月から実施
運用時間	２４時間運用から7時～２1時への運用時間見直し	平成18年4月から実施
環境対策費	事業実施の進度調整	平成17年4月から実施
	住宅防音工事内容の大幅見直し	次回更新分から実施
	運用見直し後の対策区域見直し	平成19年春以降に騒音測定を行った上で実施
利用者負担	大阪国際空港のジェット機利用者1人あたり片道３００円徴収	平成17年10月から実施

平成17年度～31年度の15年間で環境対策費総額を637億円以内とする



空港整備法における空港の種別について

我が国の空港は自衛隊との共用飛行場等一部の例外を除き、第一種空港、第二種空港、第三種空港に区分されており、種別に応じて費用分担ルール等が異なっている。

種　別	定義	設置管理者	滑走路等基本施設の整備に係る費用分担	空港
第一種	国際航空路線に必要な飛行場	［羽田、伊丹］ 国が直轄で設置及び管理 ［成田、関空、中部］ 各空港会社が設置及び管理	［羽田］ 国費、財投借入れ、無利子貸付（地方） ［伊丹］ 全額国費 ［成田］ 全額会社負担（有利子資金） ［関空、中部］ 出資（国、地方、民間）、無利子貸付（国、地方）、会社負担（有利子資金）	羽田 伊丹 成田 関空 中部 計５空港
第二種	主要な国内航空路線に必要な飛行場	第二種A 国が直轄で設置及び管理	国2/3、地方1/3（直轄負担金）	新千歳 福岡 那覇　等　計19空港
		第二種B 国が設置 地方公共団体が管理	国55%、地方45%	旭川 秋田　等　計５空港
第三種	地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場	地方公共団体が設置及び管理	地方1/2、国1/2	青森 岡山 石垣　等　計53空港

（備考）○北海道、離島、奄美、沖縄に存する空港及び災害復旧については別途国の負担割合のかさ上げ措置が講じられる。

大阪国際空港の位置づけに関するこれまでの経緯について

１．平成２年存続協定上の取り扱い（11市協・調停団）

２．空港機能等

本空港については、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し、関西国際空港との適切な機能分担を図ることとする。

２．交通政策審議会航空分科会答申（平成14年12月6日）

Ⅳ．具体的施策

２．関西圏における拠点空港の整備

（２） さらに同（伊丹）空港については、国が直轄で管理・運営する空港であることを前提として、空港整備法上の位置づけの見直し等についてあらためて検討を行う必要がある。

３．関西国際空港二期事業の取扱いについて（財務大臣、国土交通大臣合意）（平成16年12月18日）（抄）

四．大阪国際空港について、以下の措置を講じる。

（一） 空港整備法上の位置付けに関しては、大都市圏拠点空港の整備が一巡しようとしている状況の中で、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、二種Ａ空港への変更については、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。

４．関西三空港の在り方について（国土交通省航空局）（平成17年11月）

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。

空港整備の財源スキーム

国費負担の存する空港では伊丹以外の全ての空港において、整備に際して地方公共団体の負担が求められている。

空港	区分		財源
成田			有利子資金 100％
関空	Ⅰ期		出資30％（国 4／6、地方 1／6、民間 1／6）、有利子資金 70％
関空	Ⅱ期 上物	従来スキーム	出資 30％（国 2／3、民間 1／3）、有利子資金 70％
関空	Ⅱ期 上物	スキーム見直し後（2007年まで）	出資 48％（国 2／3、民間 1／3）、有利子資金 52％
関空	Ⅱ期 下物	従来スキーム	出資 30％（国 2／3、地方 1／3）、無利子貸付 25％（国 2／3、地方 1／3）、有利子資金 45％
関空	Ⅱ期 下物	スキーム見直し後（2007年まで）	出資 38％（国 2／3、地方 1／3）、無利子貸付 32％（国 2／3、地方 1／3）、有利子資金 30％
中部			出資 13％（国、地方、民間）、無利子貸付 27％（国 4／5、地方 1／5）、有利子資金 60％
羽田	沖合展開事業		有利子資金（財政投融資） 100％
羽田	再拡張事業（滑走路整備）		国 30％、無利子貸付 地方 約20％、有利子資金（財政投融資） 50％
羽田	再拡張事業（ターミナル・エプロン等整備）		PFI 100％
伊丹			国 100％
第二種（A）空港	新千歳、福岡、那覇 等 19空港		国 67％ 2／3、地方 33％ 1／3
第二種（B）空港	秋田、山口宇部 等 5空港		国 55％、地方 45％
第三種空港	青森、岡山 等 53空港		国 50％、地方 50％

注）別途、固定資産税見合いの国有資産交付金について通常の1/2とする措置が講じられている。