

空港関係の基礎知識

2004

大阪国際空港及びその周辺地域
活性化促進協議会（空港活性協）

関西 3 空港位置図



3 空港の位置とアクセス

| | 都心からの直線距離 | アクセス時間 ¹ (乗継調整時間等含む) |
|------|-----------|------------------------------------|
| 大阪空港 | 梅田から約10km | 29分 |
| 関西空港 | 難波から約35km | 54分 |
| 神戸空港 | 三宮から約8km | 24分 ² |

1：路線・運賃検索ソフト「駅すぱあと」(ヴァル研究所)による所要最短時間(2004年1月調べ)。交通手段は全て鉄道(新交通を含む)

2：「阪急三宮」から神戸新交通システム空港ターミナルまでの(見込み)所要時間
 [参考]三宮(神戸新交通) 空港ターミナル:約16分(神戸市みなと総局空港整備室)

注：梅田 = 阪急梅田、難波 = 南海難波、三宮 = 阪急三宮の駅ターミナル

関西 3 空港の概要

| | 大阪空港 | 関西空港 | *神戸空港 *平成18年2月16日開港予定 |
|-----------------|--|--|--------------------------|
| 設置・管理者 | 国土交通大臣 (*第1種空港) *平成19年度見直し予定 | 関西国際空港株式会社 (第1種空港) | 神戸市 (第3種空港) |
| 滑走路 (m) | A 1,828 × 45 B 3,000 × 60 | A 3,500 × 60 *B 4,000 × 60 *第2期事業建設推進中 | 2,500 × 60 |
| 年間処理能力 | 13.5万回 (プロペラを含む) 15.7万回 (過去最高:S46年) | 16万回 (1期のみ) 18万回 (H19年時) 23万回 (H22年時) | 2万回 |
| 発着回数 (平成16年) | 12.7万回 | 10.2万回 | - |
| 利用時間 | (7:00~22:00) *7:00~21:00 *現在のダイヤ設定可能時間 | 24時間 | 7:00~22:00 (調整中) |
| 旅客数 (平成16年) | 国内 1,932万人 | 国際 1,079万人 国内 432万人 | 計画値 国内 319万人 (開港当初) |

【出典】国土交通省資料 (2002年6月)、大阪府ホームページ、神戸市ホームページ他

関西 3 空港の関係等

| | 大阪空港 | 関西空港 | 神戸空港 |
|------|---|--|---|
| 役割分担 | 交通政策審議会航空分科会 答申（平成14年12月6日）における役割分担 | | |
| | 関西圏における国内線の基幹空港 | 関西圏や西日本を中心とする国際拠点空港 | 神戸市及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港 |
| 現状 | <p>1. 近畿圏の人口中心に位置しており、利用者の利便性は非常に高い。</p> <p>2. 市街地に位置しているため、現在以下の機能制限が行われている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 騒音抑制を目的にした発着枠制限 〔ジェット枠 250 回：YS 等代替 50 回を含む、プロペラ枠 120 回：うち 30 回はリージョナルジェット機用〕 ・ 空港の「利用時間」とは別に設けられたダイヤ設定時間 〔午後 9 時以降午前 7 時までのダイヤ設定を認めない：調停事項〕 <p>3. 関西空港開港以降、国際便の就航実績はない。</p> | <p>1. 用地造成や連絡橋などの金利等の負担が大きく、空港会社の経営を圧迫している。</p> <p>2. 株式会社方式のため、固定資産税が空港会社の経営を圧迫している。</p> <p>3. 京阪神地域との交通アクセスに時間や費用がかかる。利用者の動向から、航空会社は便数や路線を減らしている。</p> <p>4. 国際線については、成田空港暫定滑走路の供用開始の影響を大きく受け、また米国同時テロ、イラク戦争、SARS 等の影響により旅客数は伸び悩んでいる。平成 17 年開港予定の中部空港の影響も強く懸念されている。</p> <p>5. 「国際拠点空港として関西圏や西日本を中心とする国際航空旅客に対応する」(交通政策審議会)としながらも、実際には、西日本の一般空港は東アジア地域と直接、路線で結ばれている。</p> | <p>1. 関西空港との空域の制約により、1 日発着回数 60 回しか見込めない。(発着回数は平成 27 年度見込み値：神戸市ホームページ)</p> <p>2. 離発着の高度にも制約がある。</p> |

[更新] YS 代替枠については順次、削減中。(平成 17 年度～)



(イメージ：神戸市ホームページより)

国内線着陸料

1. 国内主要空港の国内線着陸料（平成15年度）

| 機種 | 大阪 | 関西 | 東京 | 新千歳・福岡 |
|-----------|-------|-------|-------|--------|
| B747-400D | 6.5万円 | 5.2万円 | 4.9万円 | 3.4万円 |
| B777-200 | 4.7万円 | 3.9万円 | 3.5万円 | 2.5万円 |
| B767-300 | 3.0万円 | 2.5万円 | 2.3万円 | 1.6万円 |



[更新] 通常の着陸料に戻す一方でジェット着陸料割り増し機利用者1人あたり片道300円を徴収する予定。(平成17年10月頃を目途)

2. 国内主要空港の着陸料収入（試算）

| 年間総額 | 大阪 | 東京 | 新千歳 | 関西 | 新東京 |
|------|--------------|--------------|-------------|-----------------|-----------------|
| | 約140億円 国へ | 約300億円 国へ | 約80億円 国へ | 約200億円 関空(株) | 約600億円 成田(株) |

注1：平成15年11月のダイヤをもとに試算（空港活性協）
 注2：関西空港については、平成14年度決算資料をもとに推計
 注3：新東京空港については、新東京国際空港公団公表資料より

着陸料の軽減措置

| | | 到着 | | 2種A共用 |
|--------|----------------------|----------------|-----|-------|
| | | 1種 東京 | 大阪 | |
| 出 発 | 1種 (東京・新東京・大阪・関西) | 軽減なし | | 7/10 |
| | 2種A ・ 共用 | 幹線 (新千歳・福岡) | 4/3 | |
| | 非幹線 | 9/10 3/4 | | |
| 2種B・3種 | | 7/10 1/2 | | |

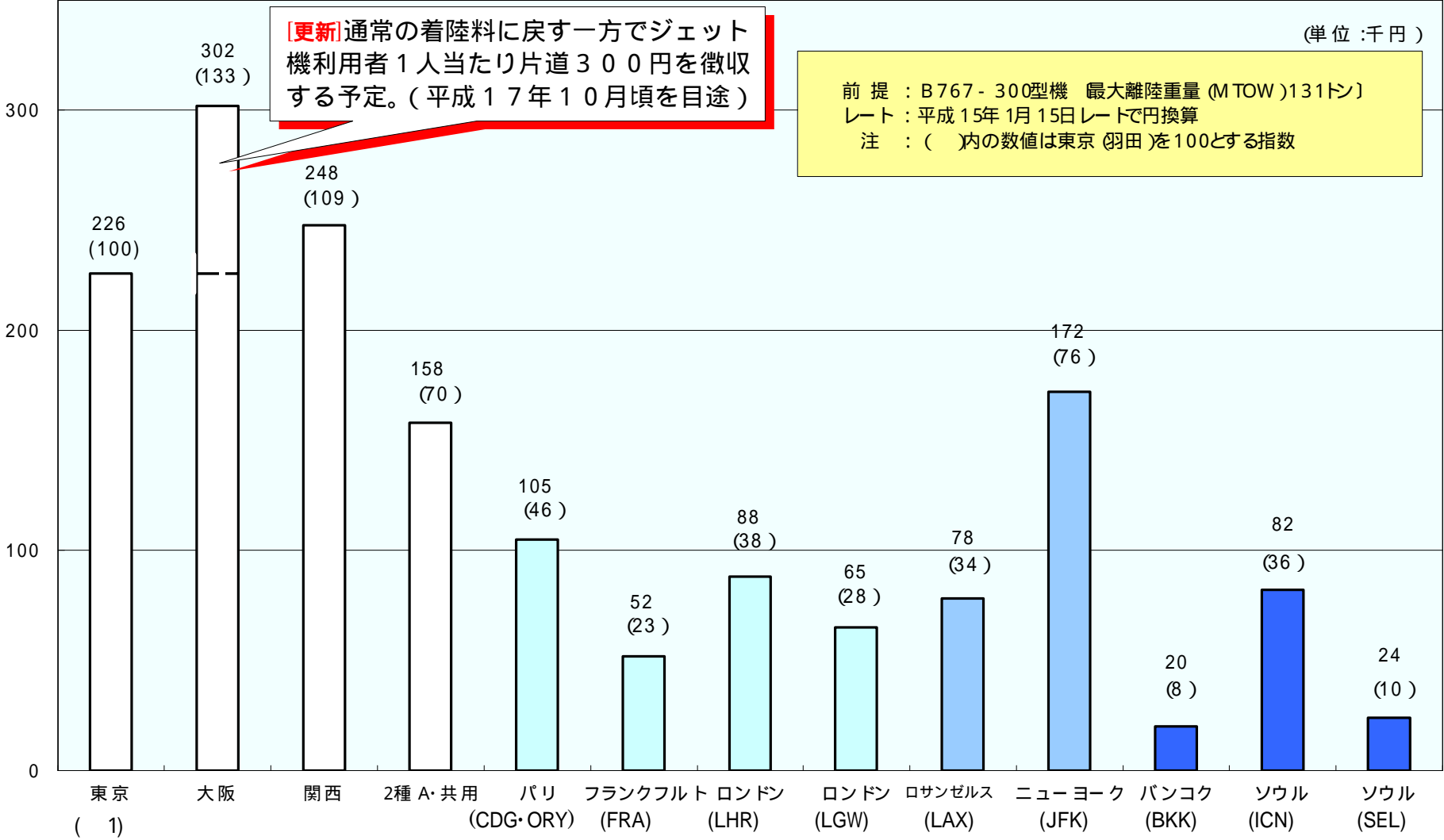
詳細

| 出発地 | 軽減後 |
|-------------------------------------|------|
| 小松、広島、高松、松山、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島 | 9/10 |
| 釧路、函館、三沢、米子、高知、徳島、北九州 | 3/4 |
| 旭川、帯広、女満別、青森、秋田、庄内、富山、岡山、鳥取、出雲、山口宇部 | 7/10 |
| 上記以外の空港(1種空港、新千歳、福岡、那覇及び離島を除く) | 1/2 |

注1：大阪空港へは33%UP（沖縄特別、離島特別を除く）
 注2：沖縄特別及び離島特別の対象路線については、着陸料を1/6に軽減（平成19年3月31日まで）
 注3：東京（羽田）空港の深夜早朝路線については、東京（羽田）空港に朝（午前8時29分以前）に到着する便の着陸料および東京（羽田）空港を夜（午後8時30分以降）に出発する便の国管理の相手空港の着陸料を1/2に軽減

【出典】国土交通省資料（2003年10月）

世界主要空港の着陸料比較（国内線）



1：幹線便（地方空港からの着陸料は軽減措置あり）