

# 混雑空港運航許可申請事案補足 説明資料

## 【関西国際空港】

令和6年11月19日

航空局航空ネットワーク部航空事業課

# 関西国際空港の概要

## 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

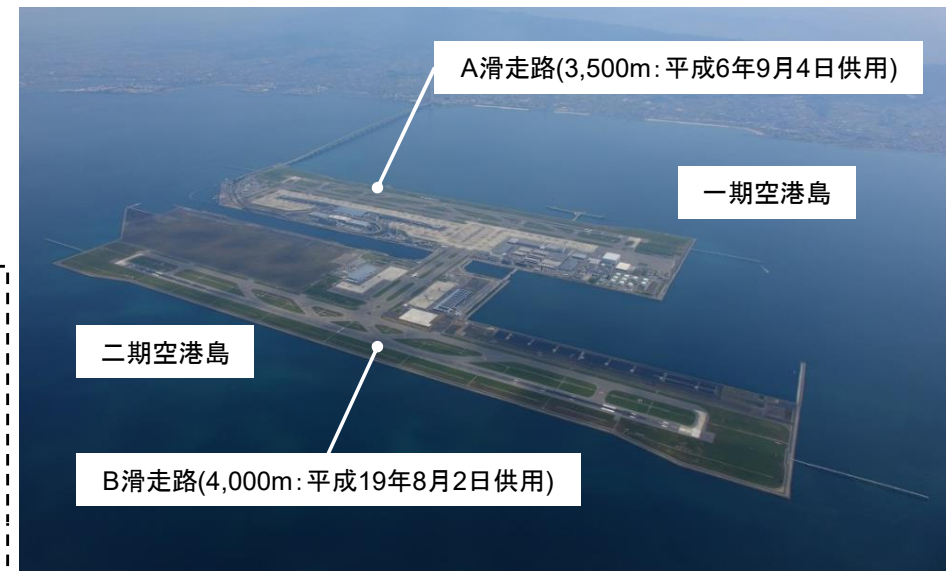
## 事業概要

### ○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)



# 航空会社の概要(1)

会 社 名

ANAホールディングス (株)  
(スターアライアンス)



主要株主

- ・日本マスタートラスト信託銀行(信託口) 13.7%
- ・日本カストディ銀行(信託口) 3.2%
- ・名古屋鉄道 1.6% 他

保有機材

大型機 33機  
中型機 108機  
小型機 76機  
リージョナル機 24機 合計241機 (R6.3月時点)

免 許 日

(国内) 昭和28年10月15日  
(国際) 昭和61年 1月31日

運航路線

(国内) 104路線  
(国際) 58路線 (R6.11月時点)

グループ  
企 業

全日本空輸(ANA)  
エアージャパン(AJX)  
ANAウイングス(AKX)  
ピーチ・アビエーション(APJ)(※)



日本航空 (株)  
(ワンワールド)



- ・日本マスタートラスト信託銀行(信託口) 17.7%
- ・日本カストディ銀行(信託口) 6.2%
- ・京セラ 1.8% 他

大型機 31機  
中型機 72機  
小型機 56機  
リージョナル機 52機 合計211機 (R6.3月時点)

(国内) 昭和27年10月20日  
(国際) 昭和28年 8月14日

(国内) 102路線  
(国際) 53路線 (R6.11月時点)







ジェイエア(JAR)  
日本エアコンピューター(JAC)  
日本トランスオーシャン航空(JTA)  
琉球エアコンピューター(RAC)  
北海道エアシステム(HAC)  
ジェットスター・ジャパン(JJP)(※)  
ZIPAIR Tokyo(TZP)(※)  
スプリング・ジャパン(SJO)(※)



## 航空会社の概要(2)

会 社 名	ANAウイングス(株) 	日本トランスオーシャン航空(株) 	(株)ジェイエア 
主要株主	・ANA ホールディングス 100%	日本航空株式会社 72.8% 他	日本航空株式会社 100%
使用機材	ボーイング737型機(166席) 39機 ボンバルディアDHC-8-400(74席) 24機	B737-800(165席) 14機	E170(76席)/E190(95席) 32機
許可等 取得日	平成14年3月6日	昭和48年7月17日	平成8年10月31日
運航路線	(R6.11月時点) 羽田＝新千歳、中部、伊丹、関西、福岡、那覇、神戸、稚内、紋別、中標津、函館、秋田、大館能代、庄内、八丈島、富山、小松、岡山、鳥取、米子、広島、岩国、石見、徳島、高松、高知、松山、大分、熊本、佐賀、長崎、宮崎、鹿児島 成田＝新千歳、中部、伊丹 伊丹＝新千歳、函館、福岡、青森、仙台、秋田、福島、新潟、松山、高知、大分、熊本、長崎、宮崎、鹿児島、那覇 関西＝新千歳、那覇、石垣 福岡＝新千歳、中部、小松、対馬、福江、宮崎、那覇 など 計104 路線	(R6.11月時点) 羽田＝宮古、石垣、小松、岡山 中部＝那覇 関西＝那覇、宮古、石垣 那覇＝小松、岡山、福岡、久米島、石垣、宮古 【国内 計14路線】	(R6.11月時点) 羽田＝三沢、秋田、山形、山口宇部、宮崎 大阪＝函館、青森、三沢、秋田、花巻、山形、仙台、新潟、出雲、隠岐、松山、大分、福岡、長崎、熊本、宮崎、鹿児島 福岡＝新千歳、花巻、仙台、徳島、高知、松山、宮崎、奄美 新千歳＝女満別、青森、花巻、仙台、新潟 鹿児島＝奄美、徳之島 【国内 計37路線】
事業形態 の特徴	ANAホールディングスの連結子会社 	沖縄を拠点とする日本航空の連結子会社 	日本航空の連結子会社 

## 航空会社の概要(3)

会 社 名	(株)スターフライヤー 	Peach Aviation(株) 	ジェットスター・ジャパン(株) 
主要株主	・ANA ホールディングス 14.7% ・ジャパネットホールディングス 14.3% ・TOTO 4.0% 他	・ANA ホールディングス 93.0% ・First Eastern Aviation Holding Limited 7.0%	・日本航空 50.0% ・カンタスグループ 33.3% ・羽田センチュリー16.7%
使用機材	エアバスA320型機(150～162席)11機	エアバスA320(180～188席) 33機 エアバスA321(218席) 3機	エアバスA320(180席) 19機 エアバスA321(232席) 3機
許可等 取得日	平成18年1月12日	平成23年7月7日	平成24年4月6日
運航路線	(R6.11月時点) 羽田＝北九州、関西、福岡、 山口宇部 福岡＝中部  【国内 計5路線】	(R6.11月時点) (国内線) 関西＝新千歳、仙台、成田、福岡、長崎、宮崎、 鹿児島、奄美、那覇、石垣 成田＝新千歳、福岡、奄美、那覇、石垣 福岡＝新千歳、那覇、石垣 新千歳＝仙台、那覇 中部＝新千歳、仙台、那覇 計23路線 (国際線) 関西＝上海、香港、台北、高雄、仁川、 バンコク 羽田＝上海、台北、仁川 成田＝台北、中部＝台北、那覇＝台北 計12 路線	(R6.11月時点) (国内線) 成田＝新千歳、関西、福岡、那覇、旭川、高松、 松山、高知、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿 児島 関西＝新千歳、那覇 中部＝福岡、那覇 新千歳＝福岡 18路線  (国際線) 成田＝上海、台北、マニラ 関西＝台北 中部＝マニラ 計5路線
事業形態 の 特 徴	福岡(北九州)に本社を置き福岡を 中心とするネットワークを構築 	ANAホールディングスの連結子会社 	日本航空から独立した事業運営 

**関西国際空港の発着調整基準**

1. 発着回数は次の回数を限度とする。

1時間の発着回数	45回
うち出発回数	32回
到着回数	25回

2. 航空機の遅延による混雑を吸収するために、発着回数を抑制する時間帯「ファイヤーブレイクゾーン」を設定する。
- ・ファイヤーブレイクゾーンは、1日2回、それぞれ1時間ずつ設けることとし、各ファイヤーブレイクゾーンにおける発着回数の上限は36回とする。

※2024年冬期スケジュール期間(R6.10.27～R7.3.29)は、全曜日 13:00～13:59及び20:00～20:59に設定



## 航空保安業務提供時間(運用時間)及び利用時間

## 【関西国際空港関係】

空港	運用時間	利用時間	滑走路
成田国際空港	24時間	6:00～24:00	A:4,000m B:2,500m
東京国際空港	24時間	24時間	A:3,000m B:2,500m C:3,360m D:2,500m
新千歳空港	24時間	24時間	A:3,000m B:3,000m
関西国際空港	24時間	24時間	A:3,500m B:4,000m
福岡空港	24時間	7:00～22:00	2,800m
那覇空港	24時間	24時間	A:3,000m B:2,700m
釧路空港	13時間	8:00～21:00	2,500m
仙台空港	14.5時間	7:30～22:00	A:1,200m B:3,000m
新潟空港	14時間	7:30～21:30	A:1,314m B:2,500m
松山空港	15時間	7:00～22:00	2,500m
高知空港	14時間	7:00～21:00	2,500m
長崎空港	15時間	7:00～22:00	3,000m
熊本空港	14時間	7:30～21:30	3,000m
宮崎空港	14時間	7:30～21:30	2,500m
鹿児島空港	15時間	7:00～22:00	3,000m
奄美空港	11.5時間	8:00～19:30	2,000m
宮古空港	13時間	8:00～21:00	2,000m
新石垣空港	13時間	8:00～21:00	2,000m

## 各機種ごとの地上滞在所要時間

区分	型式	所要時間
大型JET機	B777	45～55分
	A350	55分
中型JET機	B787	45分～55分
	B767	35～45分
小型JET機	B737	30～40分
	A320	30～45分
	A321	40～55分
	32X	75分
	ERJ	25分～30分
	CR7	30分
プロペラ機	DHC8	30分
	ATR	30～40分

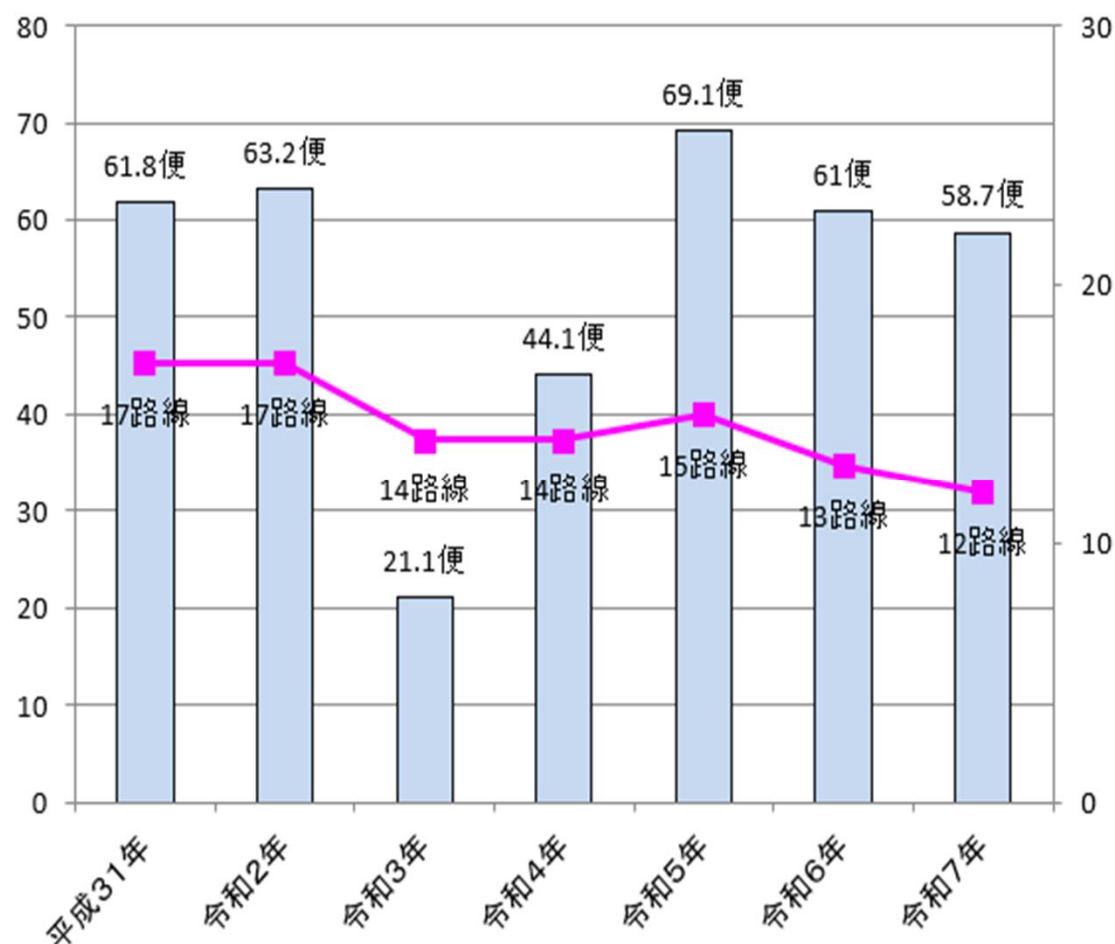


# 関西国際空港(国内線)路線数・便数・旅客数・利用率の推移

## 【関西国際空港】

[便数]

[路線数]

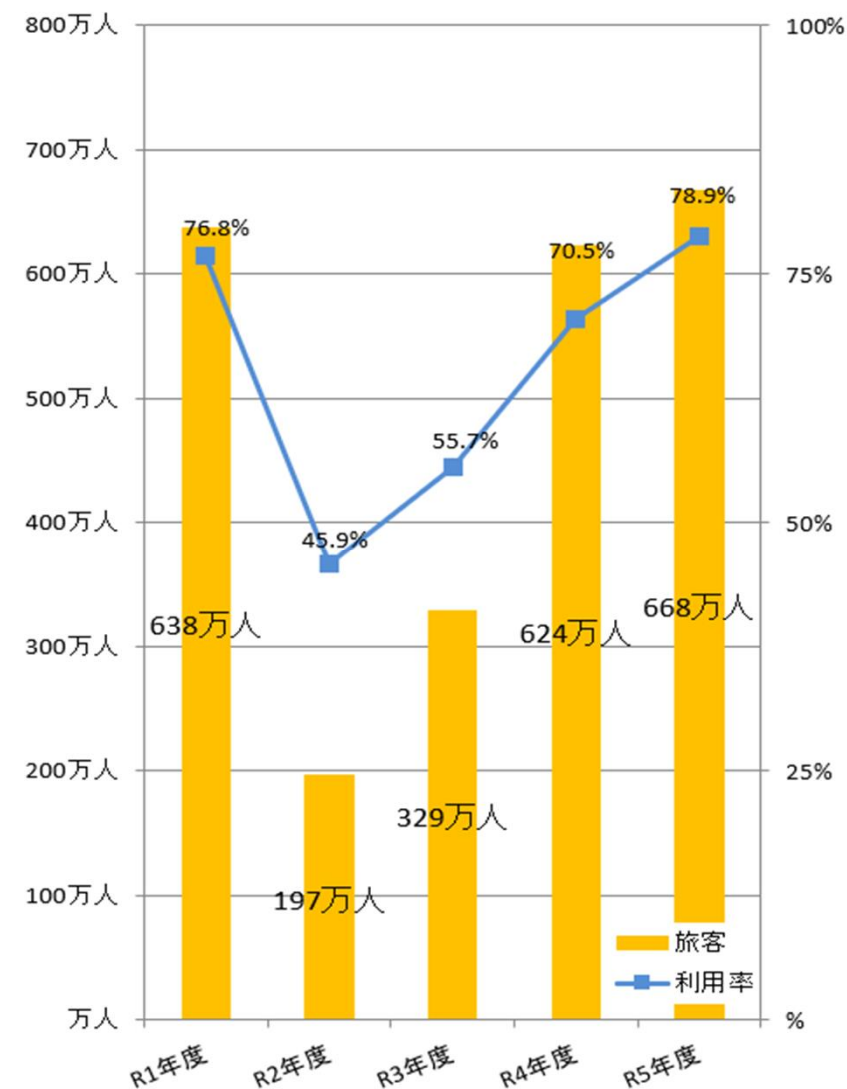


(注) 路線数は各年度2月ダイヤ、便数は実績(航空輸送統計年報より)

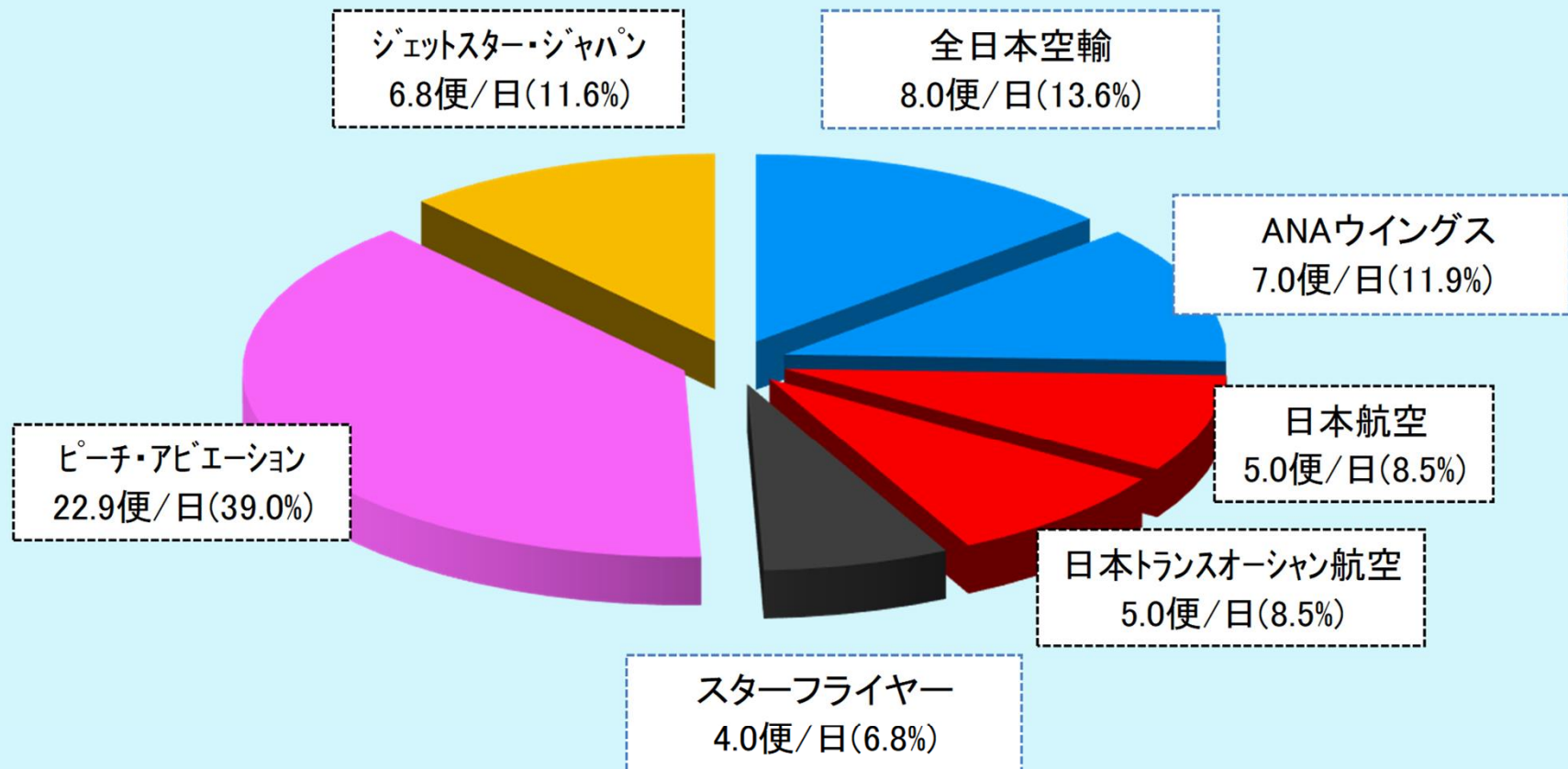
令和7年のみ便数は2～3月のダイヤ申請による便数

[旅客数]

[利用率]



## 関西国際空港(国内線)の航空会社別運航回数及びシェア



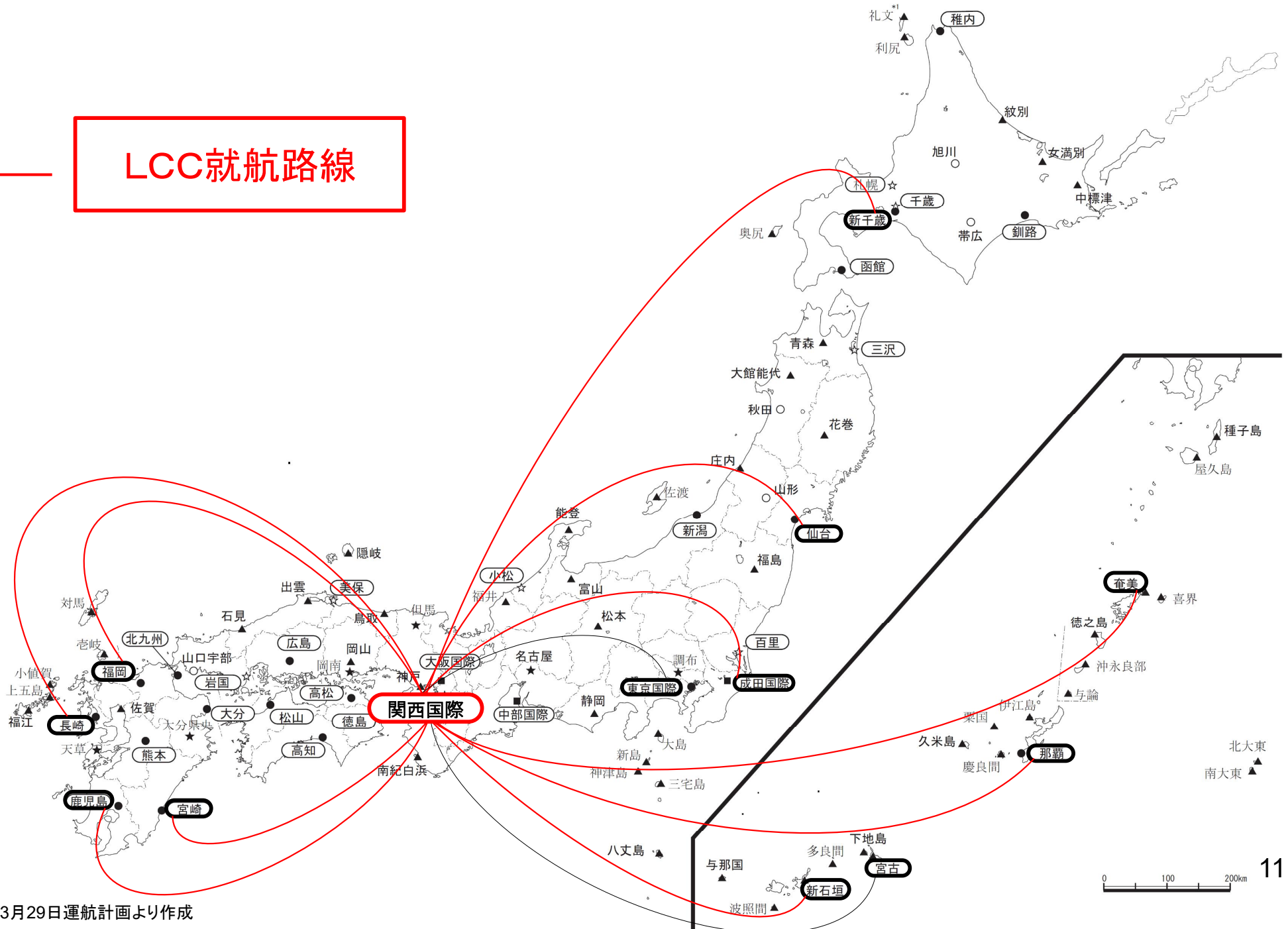
令和7年2～3月ダイヤ

運航便数: 58.7便/日

# 関西国際空港における国内線ネットワークの現状

5. (2)②関係

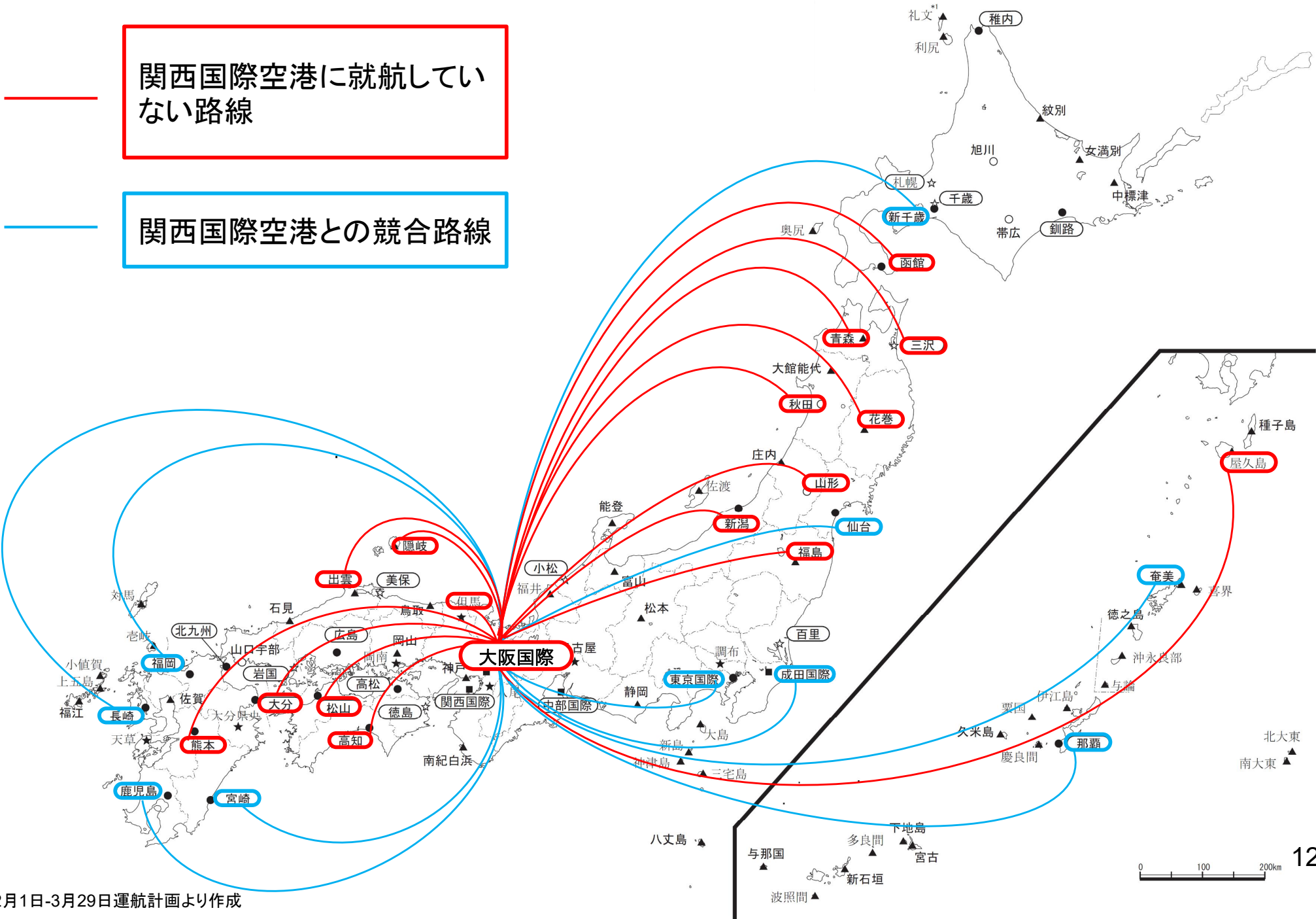
## LCC就航路線



# 大阪国際空港における国内線ネットワークの現状

関西国際空港に就航していない路線

関西国際空港との競合路線

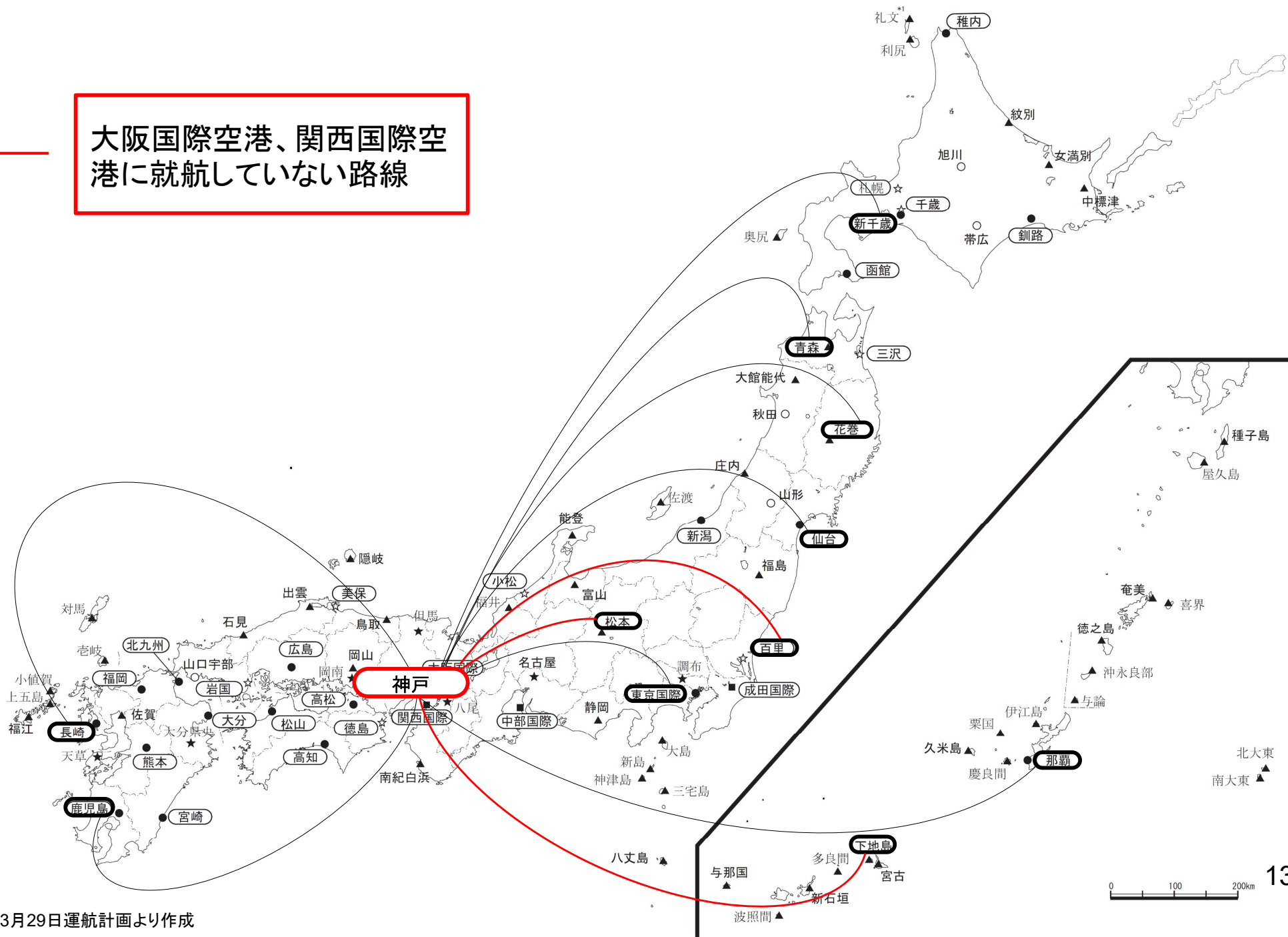


※R7.2月1日-3月29日運航計画より作成

# 神戸空港における国内線ネットワークの現状

5. (2)②関係

大阪国際空港、関西国際空港に就航していない路線



0 100 200km



## 21時以降7時までの関西国際空港発着路線

航空会社名	路線		出発時刻	到着時刻
全日本空輸	関西国際空港	～ 東京国際空港	6時50分	7時55分
全日本空輸	東京国際空港	～ 関西国際空港	20時30分	21時50分
全日本空輸	東京国際空港	～ 関西国際空港	21時00分	22時20分
ANAウイングス	関西国際空港	～ 東京国際空港	21時05分	22時15分
ANAウイングス	新千歳空港	～ 関西国際空港	20時20分	22時40分
ANAウイングス	那覇空港	～ 関西国際空港	19時55分	21時45分
日本航空	関西国際空港	～ 東京国際空港	6時45分	7時50分
日本航空	関西国際空港	～ 東京国際空港	21時10分	22時20分
日本航空	東京国際空港	～ 関西国際空港	20時55分	22時15分
日本トランスオーシャン航空	石垣空港	～ 関西国際空港	20時05分	22時15分
日本トランスオーシャン航空	宮古空港	～ 関西国際空港	19時30分	21時35分
Peach・Aviation	関西国際空港	～ 新千歳空港	6時50分	8時45分
Peach・Aviation	成田国際空港	～ 関西国際空港	20時15分	21時55分
Peach・Aviation	新千歳空港	～ 関西国際空港	19時00分	21時25分
Peach・Aviation	新千歳空港	～ 関西国際空港	20時10分	22時35分
Peach・Aviation	仙台空港	～ 関西国際空港	20時00分	21時45分
Peach・Aviation	福岡空港	～ 関西国際空港	19時55分	21時05分
Peach・Aviation	福岡空港	～ 関西国際空港	21時00分	22時10分



## 関西国際空港発着路線の競合状況

### 5. (2)③関係

○ 4社競合:2路線 3社~2社競合:4路線 単独:6路線

路線	全日本空輸	日本航空	スターフライヤー	Peach・Aviation (LCC)	ジェットスター・ジャパン (LCC)	(参考) 伊丹路線	(参考) 神戸路線
新千歳	4	2		5	1.8	10.1	7
那覇	4	3		4	1.8	5.1	7
羽田	5	3	4			30	8
石垣	1	1		1.5			
成田				2	3.2	2	
宮古	1	1					
福岡				3.6		10.8	
仙台				2.9		14	2
長崎				0.8		8	3
宮崎				0.9		11.5	
鹿児島				1.8		14	2
奄美				0.4		1	

※ 会社ごとの便数は、混雑空港運航許可申請における令和7年2月1日~3月29日の1日あたりの往復便数。

## 国際旅客定期便の就航状況

19の国と地域、54路線に就航

シンガポール	シンガポール	中国	ハルビン	中国	北京
タイ	チェンマイ		広州		無錫
	バンコク		杭州		廈門
フィリピン	セブ		合肥		瀋陽
	マニラ		済南	オーストラリア	ケアンズ
ベトナム	ハノイ		重慶		シドニー
	ホーチミン		上海		ブリスベン
マカオ	マカオ		深セン	米国	グアム
マレーシア	クアラルンプール		成都		サンフランシスコ
韓国	ソウル		西安		ホノルル
	釜山		青島		ロサンゼルス
	済州		大連	UAE	アブダビ
	清州		天津		ドバイ
	大邱		南京	トルコ	イスタンブール
香港	香港		南通	オランダ	アムステルダム
台湾	高雄		寧波	ドイツ	ミュンヘン
	台北		武漢	フィンランド	ヘルシンキ
カタール	ドーハ		福州	フランス	パリ

## 関西3空港の役割

空港	関西国際空港	大阪国際空港	神戸空港
役割	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※	国内線の基幹空港※	神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港※
備考			R4.9.18 第12回関西3空港懇談会取りまとめにおいて「関西空港・伊丹空港を補完する空港として、効果的に活用」と記載。

# 関西国際空港・大阪国際空港におけるコンセッション方式導入の経緯

参考

## 背景・課題

### <関西国際空港(関空)>

〔開港日〕 平成6年9月4日 〔滑走路〕 2本 (3,500m, 4,000m)

〔総発着回数〕(※) 10.8万回 〔総旅客数〕(※) 1,386万人

{ 国際 1,011万人  
国内 375万人

(※) 平成23年度(回転翼機を含む)

関空会社管理



### <大阪国際空港(伊丹)>

〔開港日〕 昭和33年3月18日 〔滑走路〕 2本 (1,828m, 3,000m)

〔総発着回数〕(※) 12.3万回 〔総旅客数〕(※) 1,291万人

(※) 平成23年度(回転翼機を含む)

国管理



- 海上空港建設の経緯から、1.3兆円を超える巨額の負債の元利償還が会社経営を圧迫。
- 関西空港の需要拡大を阻害する構造的要因を解決するため、大阪国際空港との関係整理が必要との指摘。

## 「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」(平成23年5月25日法律第54号)

### 【目的】

- 関西国際空港(関空)及び大阪国際空港(伊丹)の設置・管理を行う新関西国際空港株式会社(国出資100%)を設立するとともに、公共施設等運営権の設定(コンセッション)を通じた関空債務の早期かつ確実な返済を図る。
- これにより、関空の我が国の国際拠点空港としての機能の再生・強化及び関空・伊丹の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図り、我が国の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与する。

- 平成24年7月、新関西国際空港株式会社が設立され、関西国際空港・大阪国際空港の経営統合が実現。

- 平成27年12月15日、「オリックス、ヴァンシ・エアポート コンソーシアム」が設立した「関西エアポート(株)」と新関空会社との間でコンセッション実施契約を締結。
- 平成28年4月1日より「関西エアポート(株)」による運営開始。

※ヴァンシ・エアポート社:ゼネコンで売上高世界第5位(仏第1位)を誇るヴァンシ・グループの一員。



# 関西空域の飛行経路の見直しによる機能強化

参考

- 第14回関西3空港懇談会(令和6年7月15日)において、3空港全体で2030年前後を目途に年間50万回の容量確保等を目的とした新飛行経路案について**地元として合意**。

## 機能強化概要

### <関西3空港全体>

- ・ 年間50万回の容量確保(2030年前後)

### <関西空港>

- ・ 年間発着回数30万回
- ・ 1時間当たりの処理能力:45回→60回

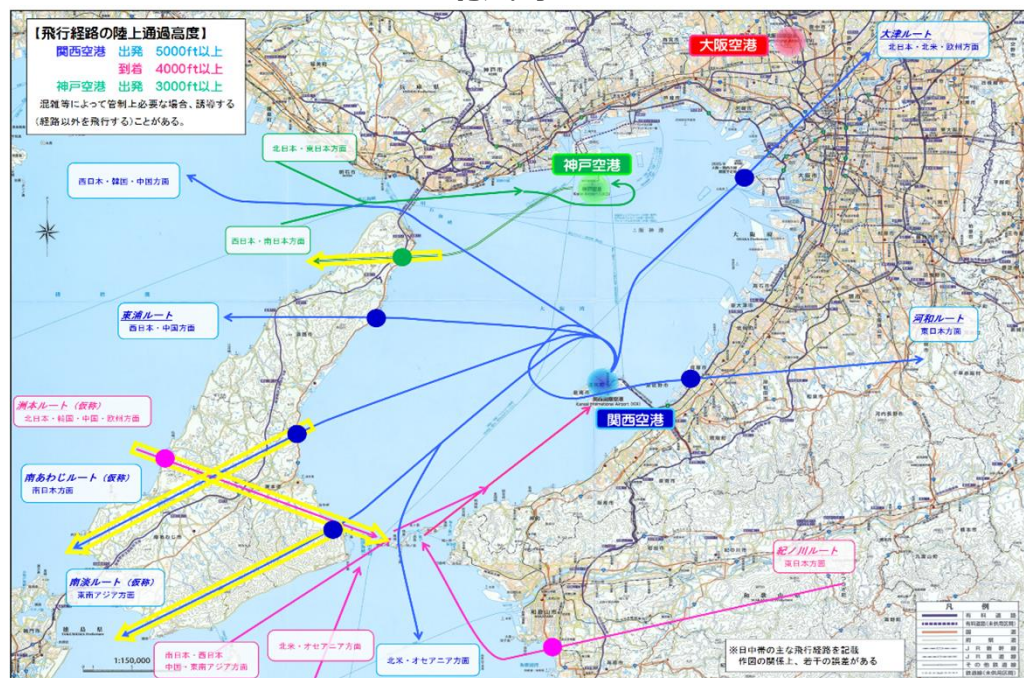
### <神戸空港>

- ・ 国内線 1日の最大発着回数:80回→120回
- ・ 国際線 チャーター便解禁  
定期便40回/日(2030年前後)

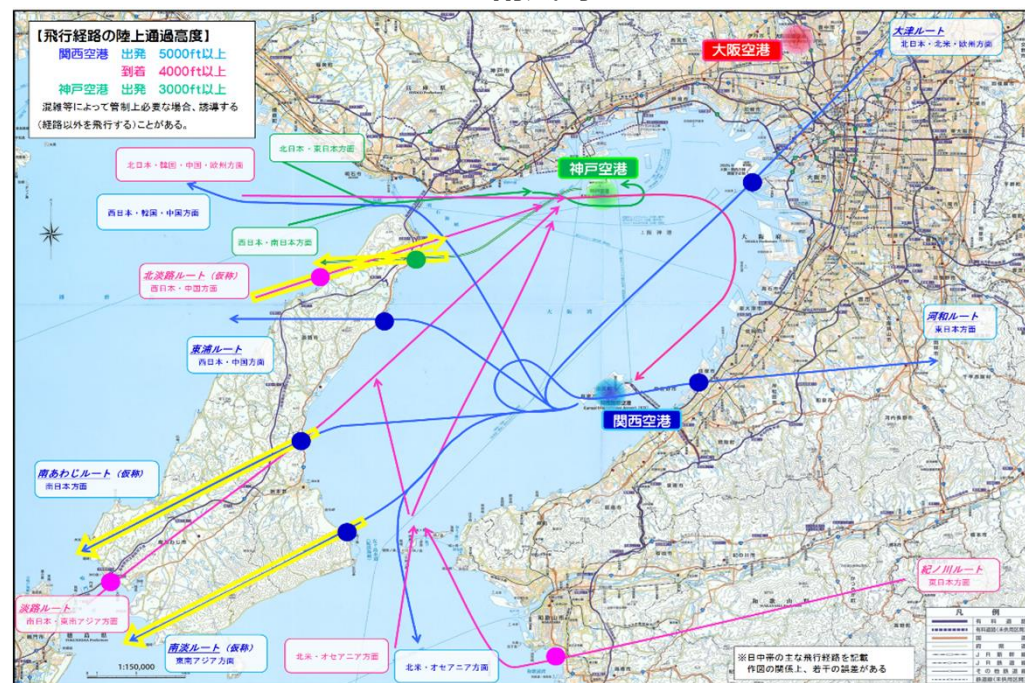
## 新飛行経路概要

- 大阪湾内の空域のひっ迫を解消するため離陸後直ちに分岐し、各方面へ直進する経路を設定するとともに、需要が増大する西・南西方面の飛行経路を複線化することなどにより、関西、神戸両空港の発着容量を拡大。

北風時



南風時



※黄色着色矢印線は新設する陸上経路 ※●は陸上通過高度が変更となる地点