

混雜空港運航許可申請事案補足 說明資料

【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。

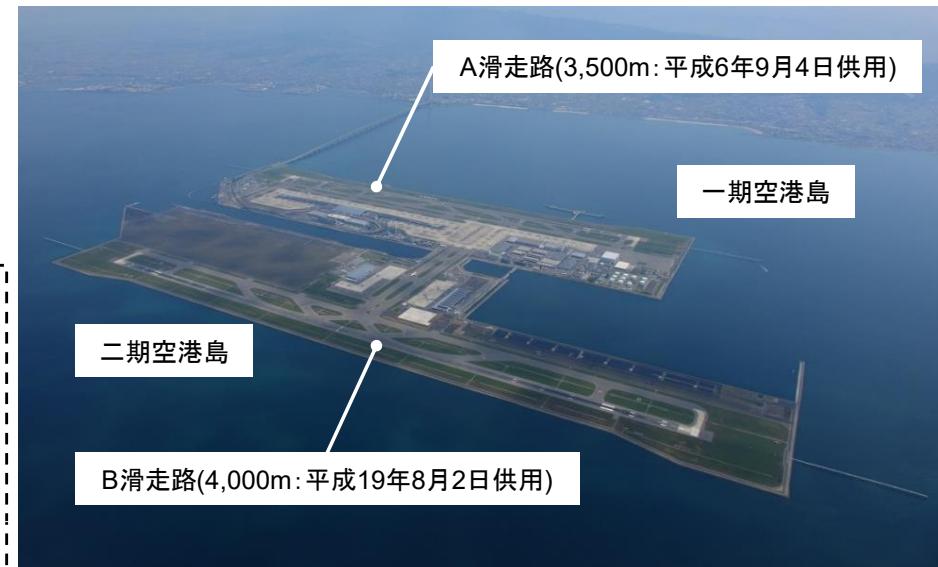
○空港位置図

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)
日本エアコミューター(JAC)
日本トランスオーシャン航空(JTA)
琉球エアーコミューター(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)(※)



(※)印の航空会社はLCC(低成本航空会社)で、上記の保有機材、運航路線には含まれない

航空会社の概要(2)

| | | | |
|---------|---|---|---|
| 会社名 | ANAウイングス(株)  | 日本トランസ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 (R6.11月時点) 羽田＝新千歳、中部、伊丹、関西、福岡、那霸、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 | 昭和48年7月17日 (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】 | 平成8年10月31日 (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、隱岐、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】 |
| 運航路線 | 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  |
| 事業形態の特徴 | | | |

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 計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】

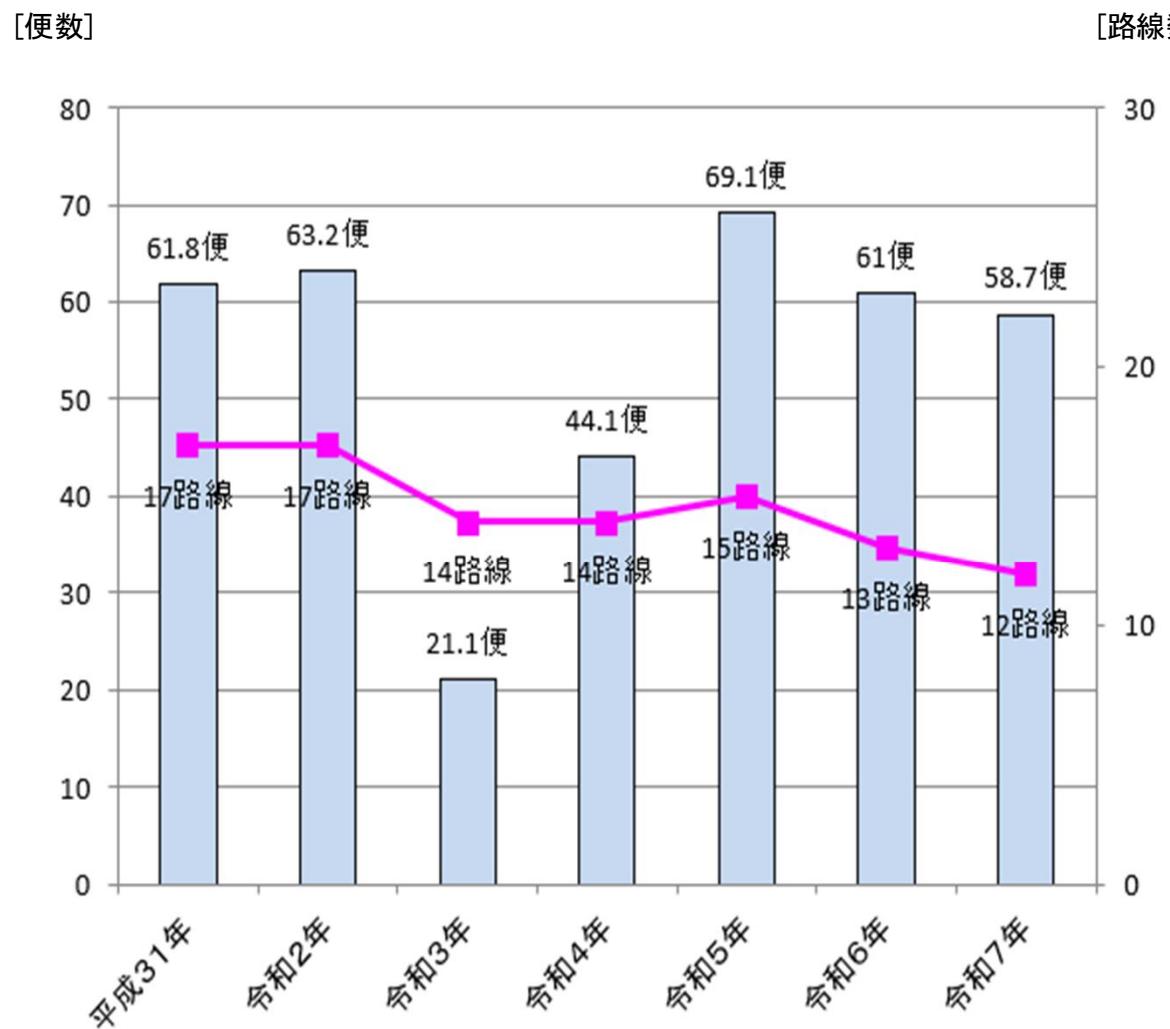
| 空港 | 運用時間 | 利用時間 | 滑走路 |
|--------|--------|------------|-------------------------------------|
| 成田国際空港 | 24時間 | 6:00~24:00 | A:4,000m B:2,500m |
| 東京国際空港 | 24時間 | 24時間 | A:3,000m B:2,500m C:3,360m D:2,500m |
| 新千歳空港 | 24時間 | 24時間 | A:3,000m B:3,000m |
| 関西国際空港 | 24時間 | 24時間 | A:3,500m B:4,000m |
| 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 |
| | DHC8 | 30分 |
| プロペラ機 | ATR | 30～40分 |

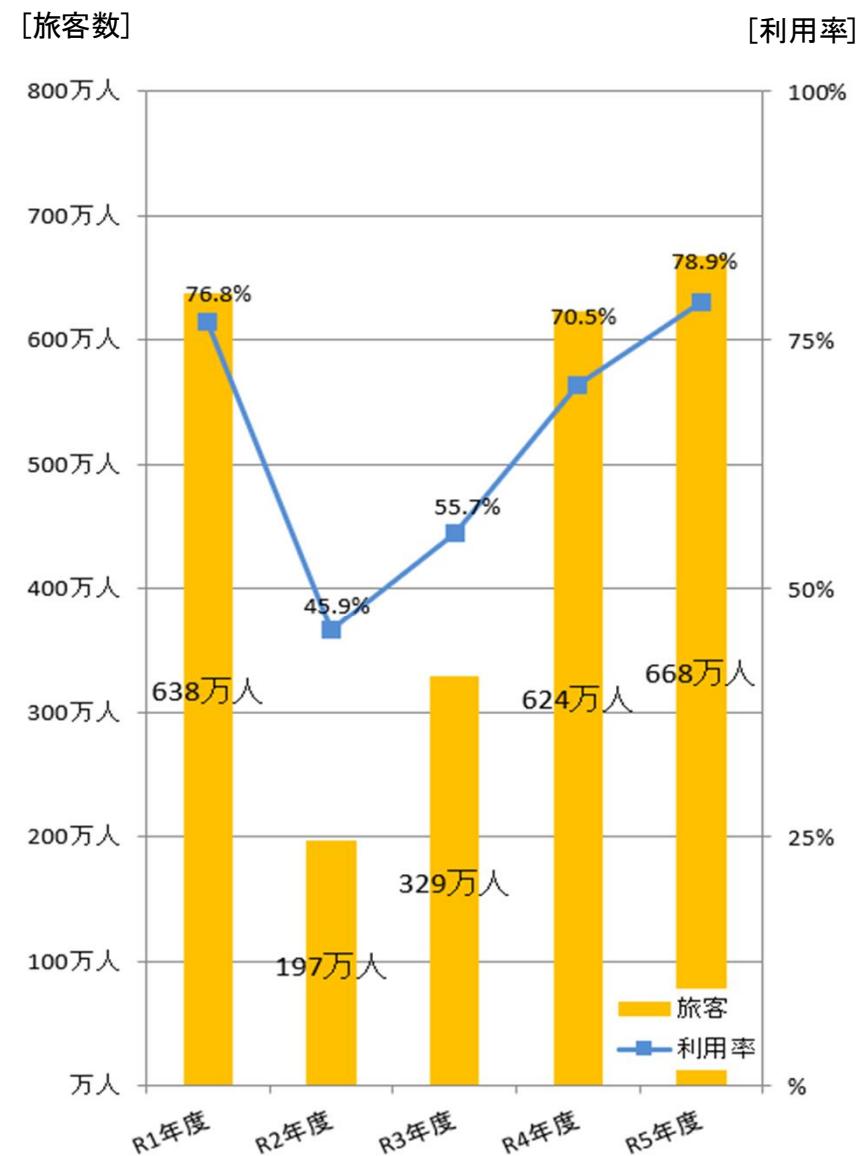
関西国際空港(国内線)路線数・便数・旅客数・利用率の推移

【関西国際空港】

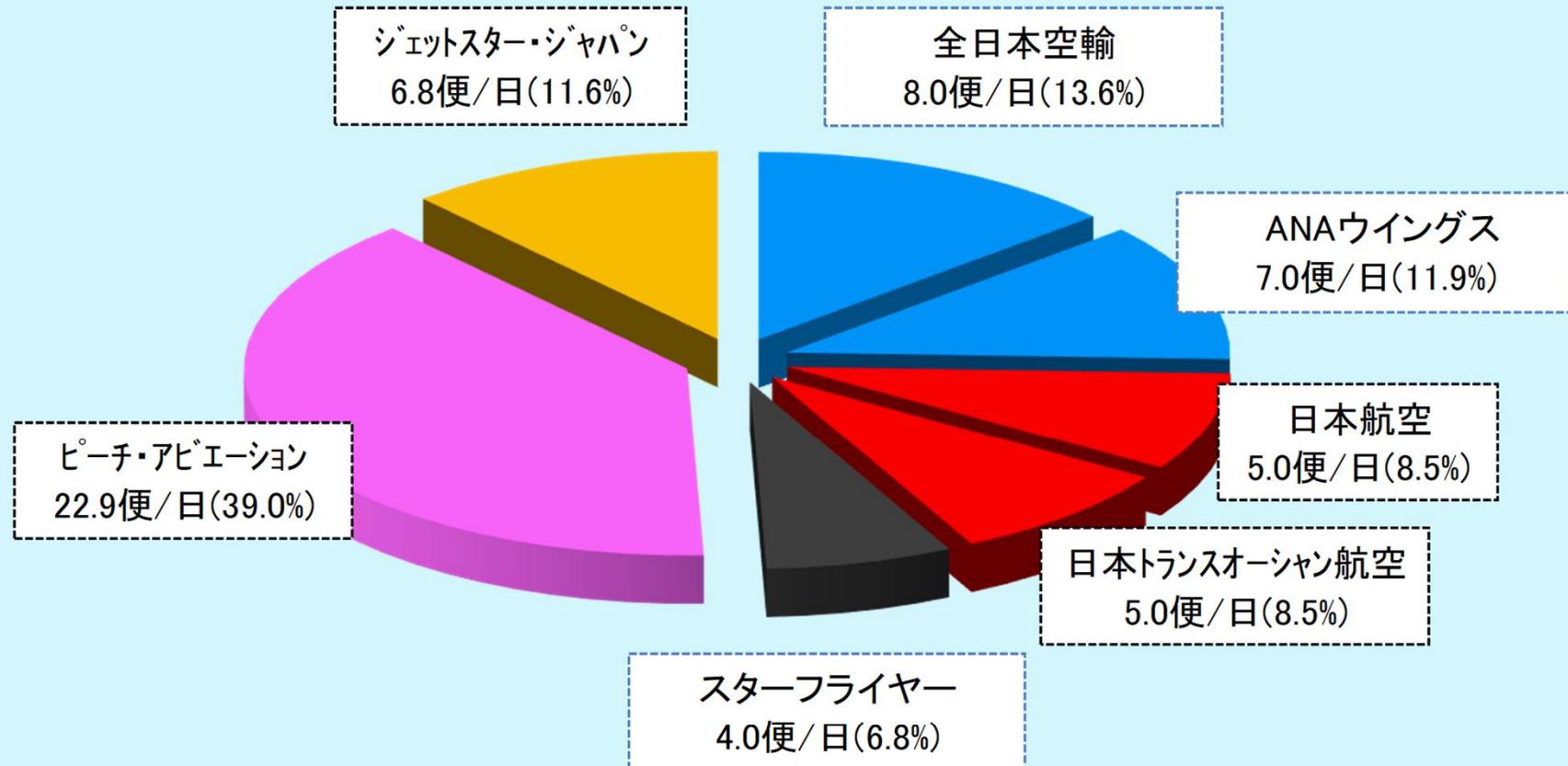


(注)路線数は各年度2月ダイヤ、便数は実績(航空輸送統計年報より)

令和7年のみ便数は2~3月のダイヤ申請による便数



関西国際空港(国内線)の航空会社別運航回数及びシェア

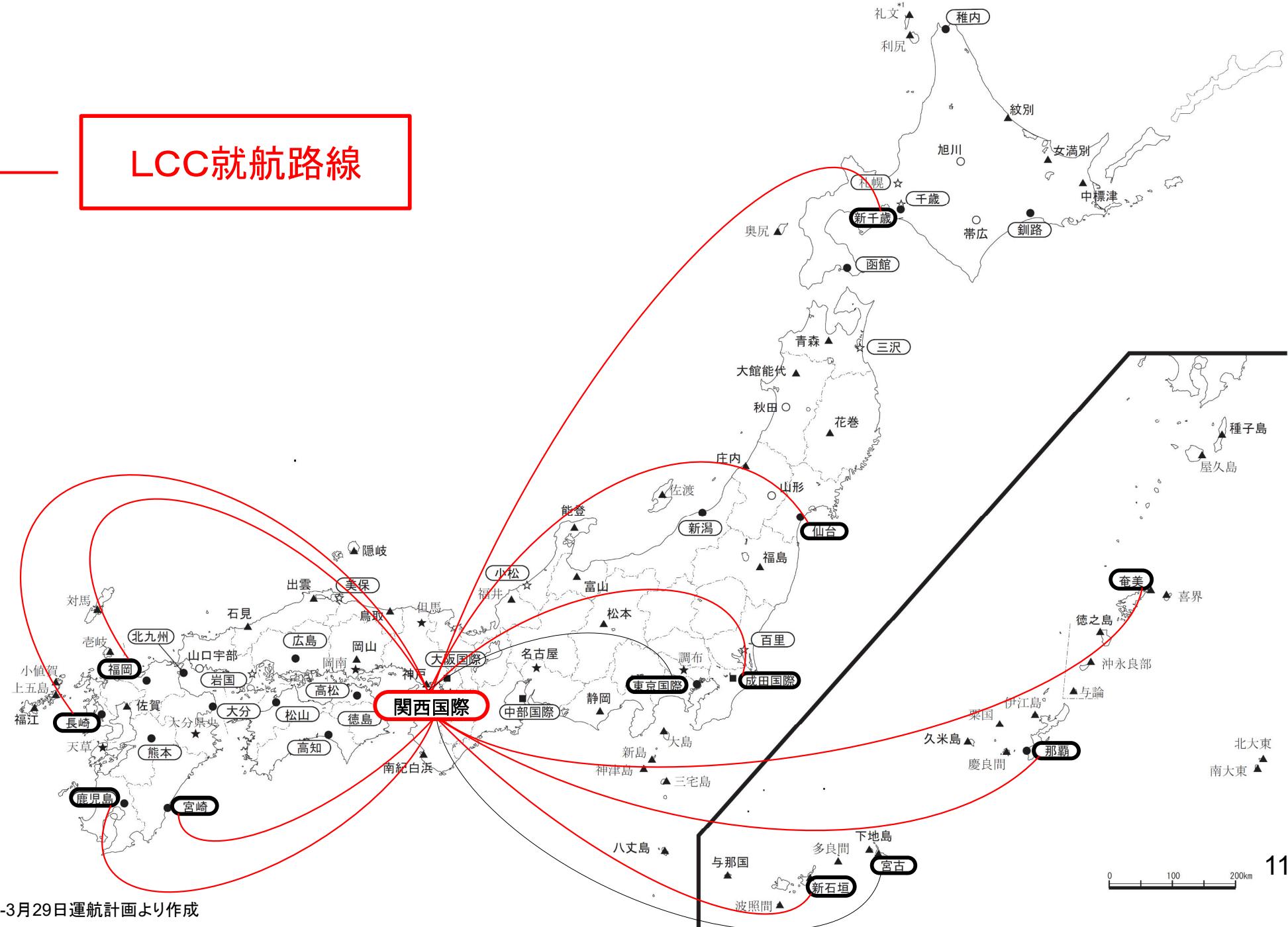


令和7年2~3月ダイヤ

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

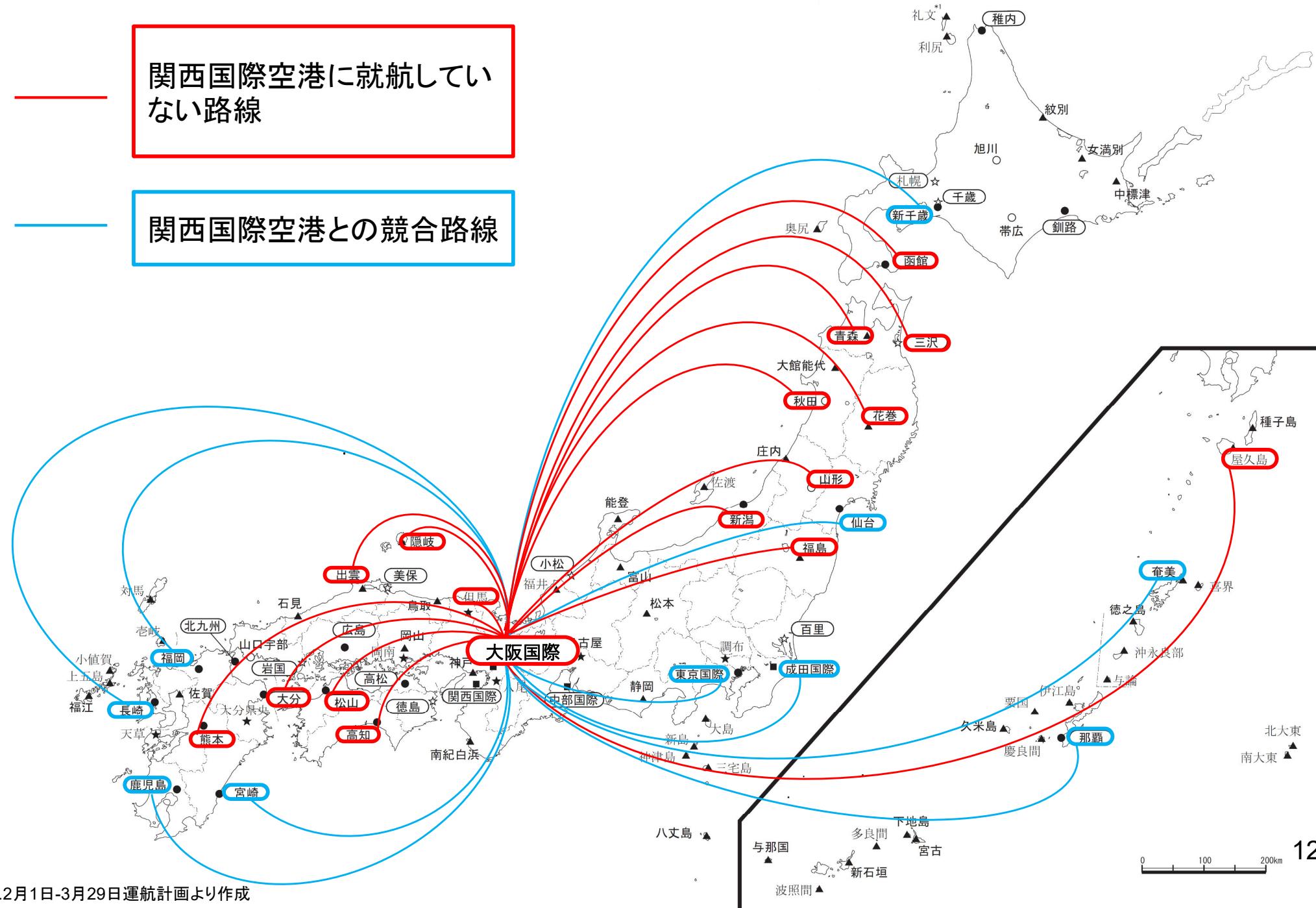
LCC就航路線



大阪国際空港における国内線ネットワークの現状

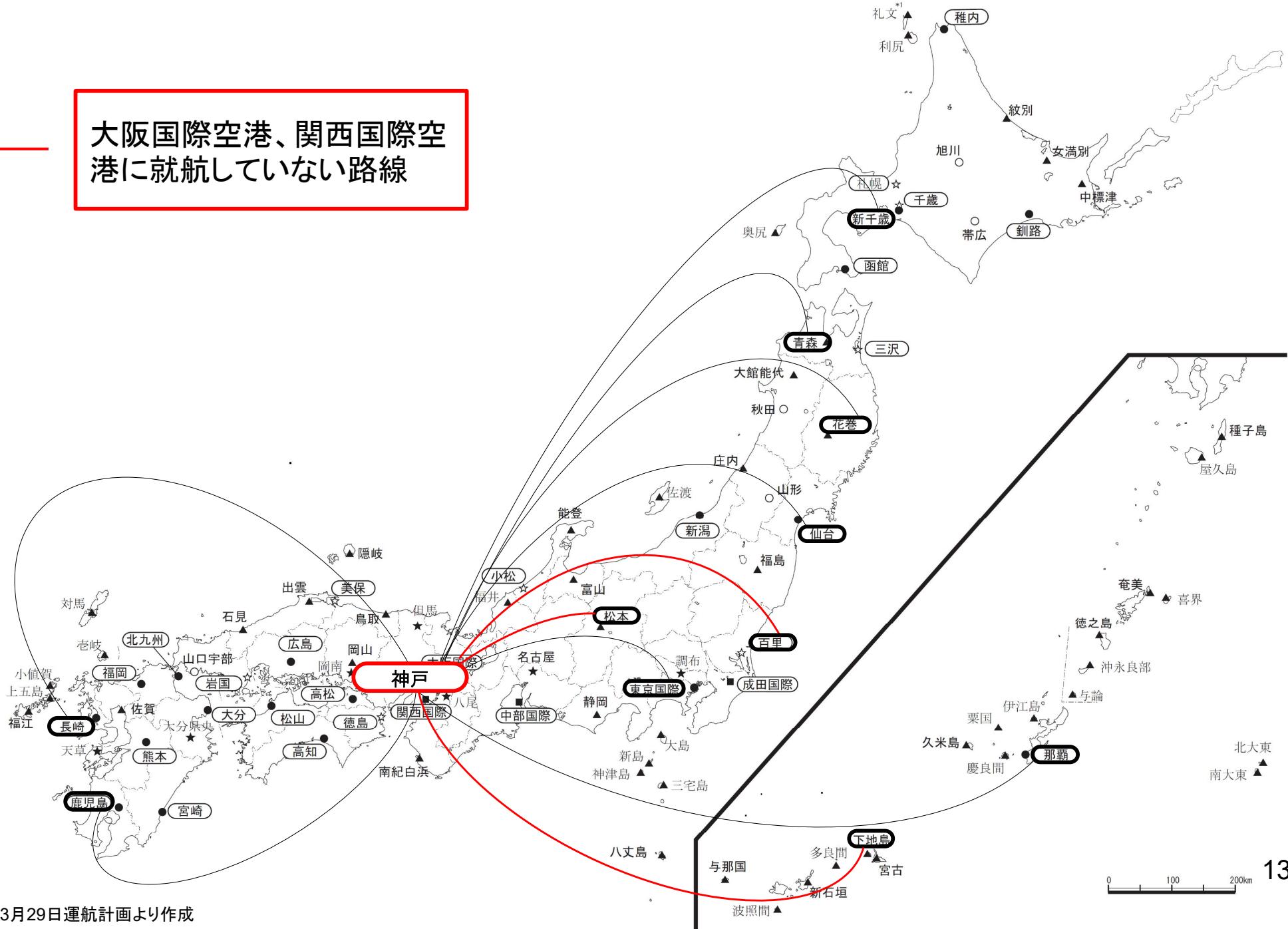
関西国際空港に就航していない路線

関西国際空港との競合路線



神戸空港における国内線ネットワークの現状

大阪国際空港、関西国際空港に就航していない路線



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 |
| 全日本空輸 | 東京国際空港 | ～ | 関西国際空港 | 20時30分 |
| 全日本空輸 | 東京国際空港 | ～ | 関西国際空港 | 21時00分 |
| ANAウイングス | 関西国際空港 | ～ | 東京国際空港 | 21時05分 |
| ANAウイングス | 新千歳空港 | ～ | 関西国際空港 | 20時20分 |
| ANAウイングス | 那覇空港 | ～ | 関西国際空港 | 19時55分 |
| 日本航空 | 関西国際空港 | ～ | 東京国際空港 | 6時45分 |
| 日本航空 | 関西国際空港 | ～ | 東京国際空港 | 21時10分 |
| 日本航空 | 東京国際空港 | ～ | 関西国際空港 | 20時55分 |
| 日本トランസオーシャン航空 | 石垣空港 | ～ | 関西国際空港 | 20時05分 |
| 日本トランസオーシャン航空 | 宮古空港 | | 関西国際空港 | 19時30分 |
| Peach・Aviation | 関西国際空港 | ～ | 新千歳空港 | 6時50分 |
| Peach・Aviation | 成田国際空港 | ～ | 関西国際空港 | 20時15分 |
| Peach・Aviation | 新千歳空港 | ～ | 関西国際空港 | 19時00分 |
| Peach・Aviation | 新千歳空港 | ～ | 関西国際空港 | 20時10分 |
| Peach・Aviation | 仙台空港 | ～ | 関西国際空港 | 20時00分 |
| Peach・Aviation | 福岡空港 | ～ | 関西国際空港 | 19時55分 |
| Peach・Aviation | 福岡空港 | ～ | 関西国際空港 | 21時00分 |

関西国際空港発着路線の競合状況

○ 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) | ジエットスター· 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 バンコク | | 広州 | | 無錫 |
| フィリピン | セブ マニラ | | 杭州 | | 廈門 |
| ベトナム | ハノイ ホーチミン | | 合肥 | | 瀋陽 |
| マカオ | マカオ | | 濟南 | | ケアンズ |
| マレーシア | クアラルンプール | | 重慶 | | シドニー |
| 韓国 | ソウル | | 上海 | | ブリスベン |
| | 釜山 | | 深セン | | グアム |
| | 濟州 | | 成都 | | サンフランシスコ |
| | 清州 | | 西安 | | ホノルル |
| | 大邱 | | 青島 | | ロサンゼルス |
| | 香港 | | 大連 | UAE | アブダビ |
| 台湾 | 香港 | | 天津 | | ドバイ |
| カタール | 高雄 台北 | | 南京 | | イスタンブール |
| | ドーハ | | 南通 | | アムステルダム |
| | | | 寧波 | | ミュンヘン |
| | | | 武漢 | | ヘルシンキ |
| | | | 福州 | | パリ |
| | | | フランス | | |

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

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
 (※) 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

- 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

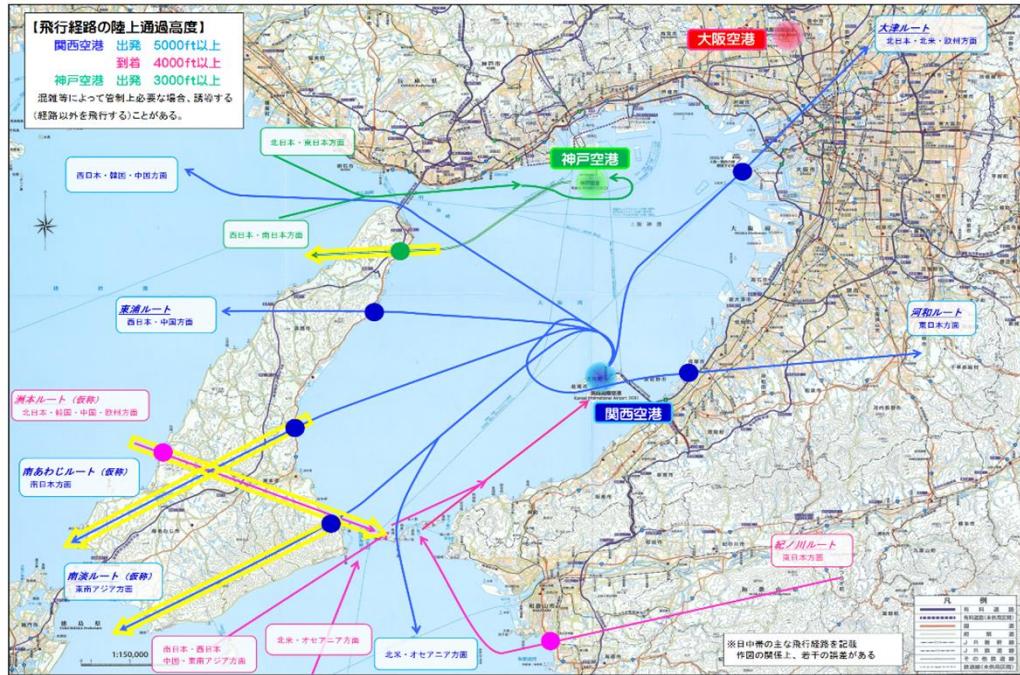
<神戸空港>

- ・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)

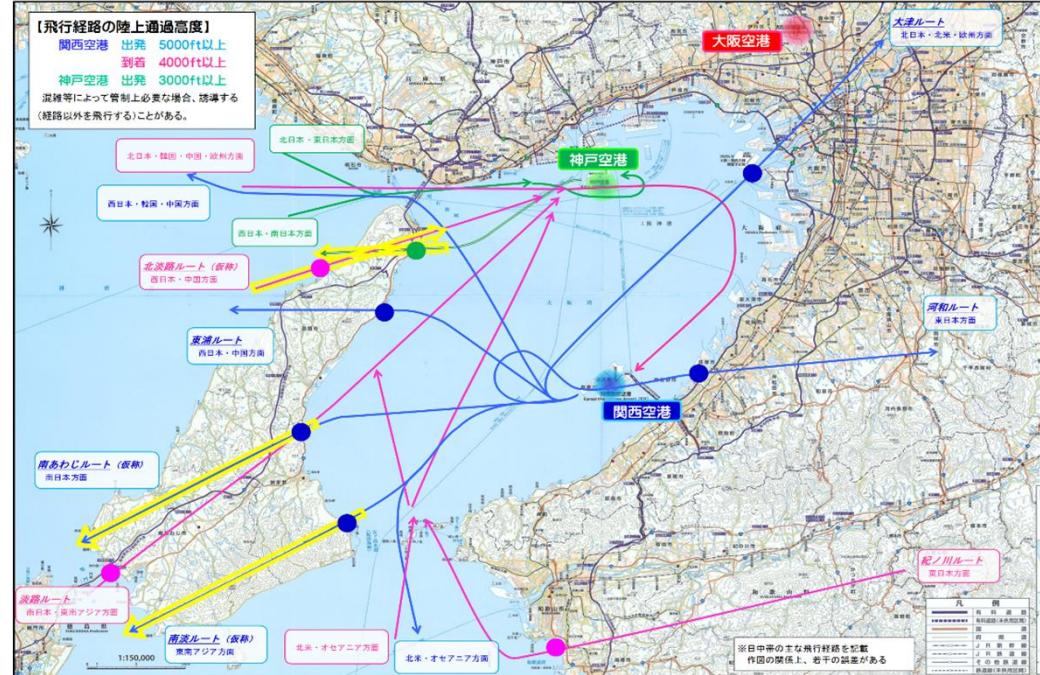
新飛行経路概要

- 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