

第 1 章 豊中市の概況

第 2 章 大阪国際空港の現況

第1章 豊中市の概況

位置

豊中市は大阪府の中央部の北側、神崎川を隔て大阪市の北に位置し、東は吹田市、西は尼崎市、伊丹市、北は池田市、箕面市に接しています。

・方位と経度

東 経 135°27' ~ 135°31'

北 緯 34°44' ~ 34°49'

・標高

最低 0.0m（大島町3丁目）

最高 133.7m（新千里北町2丁目）

・距離

東西最長 6.0 km

南北最長 10.3 km

・面積

36.60 km²

推計人口（10月1日）

年	世 帯	人 口
平成28年	171,791	396,014
平成29年	173,442	397,490
平成30年	174,578	398,295
令和元年	176,976	400,329
※令和2年	176,967	401,558
令和3年	178,091	401,062
令和4年	178,693	399,790
令和5年	180,070	399,179
令和6年	181,292	398,145
令和7年	182,745	398,162

市の財政（一般会計決算）（億円）

年	歳 入	歳 出
平成27年	1,466.1	1,433.6
平成28年	1,488.2	1,476.5
平成29年	1,449.9	1,432.0
平成30年	1,495.7	1,452.7
令和元年	1,520.1	1,466.9
令和2年	2,044.3	1,993.3
令和3年	1,823.0	1,764.5
令和4年	1,852.8	1,786.8
令和5年	1,852.7	1,790.2
令和6年	1,972.6	1,917.9

※平成27年・令和2年は国勢調査の確定値

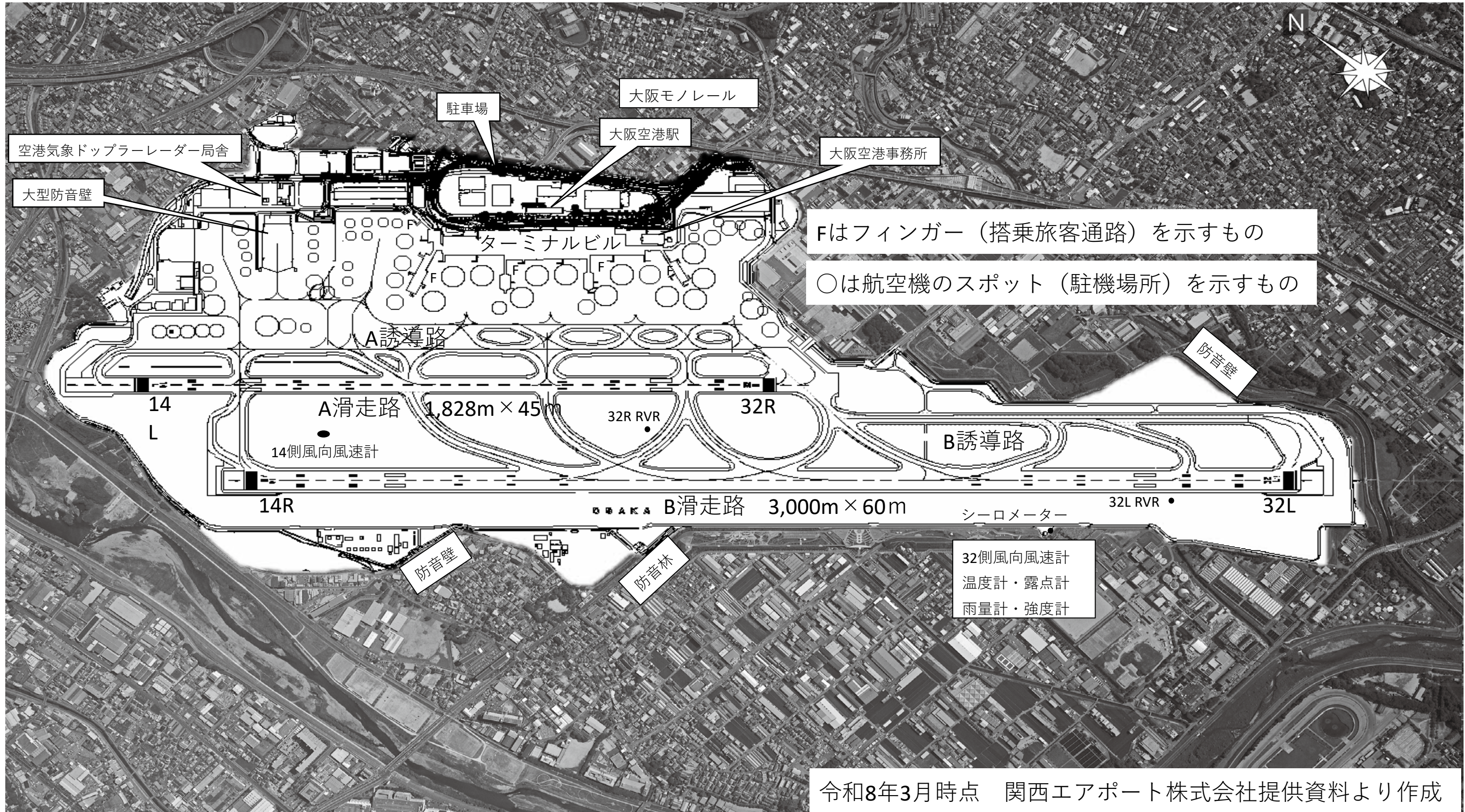


第2章 大阪国際空港の現況

I. 空港の沿革

年	項目	飛行場の名称	設置者	滑走路	主な就航機材
昭和14年		大阪第2飛行場	逓信省航空局	680 × 60m 830 × 60m	スーパーユニバーサル (6人乗)(単発機)
昭和15年 ～ 昭和20年				1,100 × 100m 1,300 × 100m 1,600 × 100m 1,300 × 100m	MC-20 DC-3(双発機)
昭和21年 ～ 昭和32年		伊丹航空基地	米国空軍	1,300 × 100m 1,800 × 100m	DC-4 RB-26 C-46
昭和33年 ～ 昭和38年		大阪国際空港	運輸大臣	1,828 × 45m	DC-6B DC-7C
昭和39年 ～ 昭和51年				1,828 × 45m 3,000 × 60m	YS-11 B-707 B-727 B-737 DC-8
昭和52年 ～ 平成12年				1,828 × 45m 3,000 × 60m	B-747、L-1011 DC-9、DC-10 A-300、A-310 B-767、MD-87 A-320、SF-34 B-777、D-90 MD-81
平成13年 ～ 平成24年			国土交通大臣	1,828 × 45m 3,000 × 60m	B-747、B-777 B-767、B-737 A-300、A-320 MD90、MD81 SAAB-340CRJ-200 DHC-8-400、E170
平成24年 ～ 平成27年			新関西国際空港株式会社	1,828 × 45m 3,000 × 60m	B-787、B-777 B-767、B-737 A-320、A-321 A-350、ERJ
平成28年 ～			(空港管理者) 新関西国際空港株式会社 (運営者) 関西エアポート株式会社		SAAB-340(H30.5まで)、CRJ DHC-8、ATR42

Ⅱ.空港の施設配置図



Ⅲ. 空港の施設概況

令和 8 年 5 月現在

区分	現 況
空港の位置	標点位置 北緯 34 度 47 分 04 秒 東経 135 度 26 分 21 秒 標高 12m 行政区域 大阪府豊中市、池田市、兵庫県伊丹市
空 港 面 積	3,119,322 m ² (豊中市域 810,974 m ² 、池田市域 294,877 m ² 、伊丹市域 2,013,471 m ²)
滑 走 路	A滑走路 1,828m×45m B滑走路 3,000m×60m
運 用 時 間	7:00～21:00(14時間)
誘 導 路	W-1～W-10 A-1～A-5 C-1～C-7 B-1～B-4 E-1～E-5 総延長計 7,100m
エ プ ロ ン	大型ジェット16バス 中型／小型ジェット19バス その他停留用17バス 面積 482,157 m ²
道路・駐車場	道 路:ターミナルビル前面幅員10.75m 総延長6,141m 駐車場:収容台数3,054台(うち障がい者等専用スペース36台) 送迎スペース:収容台数53台(うち障がい者等専用スペース2台)、団体バス乗降場:収容台数28台 制限区域内道路:延長 11,700m(保安用及び場周)
航 空 灯 火 及 び 電 源 施 設	飛行場灯火 進入灯、閃光灯、進入灯台、進入路指示灯、滑走路灯、滑走路末端灯、滑走路末端補助灯 過走帯灯、滑走路中心線灯、接地帯灯、滑走路末端識別灯、進入角指示灯 誘導路灯、誘導路中心線灯、誘導案内灯、スポット番号表示灯、中間待機位置灯、飛行場灯台 風向灯、旋回灯、指向信号灯、滑走路警戒灯、航空機接近警告灯、駐機位置指示灯、離陸待機警告灯 そ の 他 エプロン照明灯、街路灯、航空障害灯 電 源 設 備 商用電源2系統引込、契約電力500KW 予備発動発電機 1,000KVA×1(照明施設用)
通信・無線施設	無停電装置 125KVA×2、100KVA×2、予備発動発電機 1,250KVA×1(無線施設用) ASR/SSR、ASDE、ILS、VOR/DME、対空送信所、対空受信所、ATIS、マルチラテレーション
消火救難施設	空港用化学消防車3台、給水車1台、医療資機材搬送車1台、 救難照明車1台、オペレーション車2台 計8台 消火栓 54 基、防火水槽 17ヶ所(保安道路沿い 16、消防所敷地内 1)
気象観測施設	露場(風向・風速、雨量、露点、温度の各観測施設)1ヶ所、シーロメーター1基 滑走路視距離観測装置(RVR)2基、空港気象ドップラーレーダー1基、風向・風速計 2基
ターミナルビル	ターミナルビル 8階建 延床面積 141,197 m ² 北事務所棟 3階建 延床面積 9,120 m ²
貨 物 ビ ル	南貨物ビル 3階建 延床面積4,454m ² 国内貨物総合ビル 5階建 延床面積2,890m ² 北貨物ビル 2階建 延床面積6,924m ²
格 納 庫	格納庫(日本航空)1棟(E170 3機分) 小型格納庫(新聞社、兵庫県警警察本部及びオールニッポンヘリコプター)5棟
給 油	ハイドラント方式(地下配管) タンク(JET A-1 用)①1,000kL タンク 8 基 ②100kL タンク 2 基 ③50kL タンク 2 基
動力供給施設	ハイドラント方式(地下配管) 電力(機内用および作業用)400Hzおよび60Hz 圧搾空気(ジェットエンジンスターター用)空調(冷暖房)
防 音 施 設	防音壁 VOR 地区 738m H=3.5～7.8m 西桑津地区 378m H=2.5～5.0m 防音林 防音堤 大型防音壁 奥行 169m×幅 85m×高さ 20m 可動扉一式
航空機騒音 監視装置	騒音測定局 10ヶ所(空港周辺公共施設上)
そ の 他	車輛整備施設等、雨水貯留管施設(全長:1,841m 貯留量:45,000 m ³)、自動車給油所、水素ステーション、派出所、診療所(内科)、歯科、郵便局、大阪空港ホテル

V. 関西3空港の運用状況(1日平均)

	国 内 線										国 際 線									
	発着回数				旅 客 数 (千人)				貨 物 (トン)			発着回数			旅客数 (千人)			貨物 (トン)		
	大阪	関西	神戸	計	大阪	関西	神戸	計	大阪	関西	神戸	計	神戸	関西	神戸	計	神戸	関西	神戸	計
平成14年(2002年)	287.2	131.8	-	419.0	48.3	18.7	-	67.0	359.9	148.4	-	508.3	-	173.5	-	28.9	-	-	1,978.4	-
平成15年(2003年)	315.6	110.4	-	426.0	51.6	15.2	-	66.8	401.6	133.6	-	535.2	-	166.0	-	23.5	-	-	1,964.0	-
平成16年(2004年)	248.1	87.0	-	335.1	52.8	11.8	-	64.6	437.6	100.3	-	537.9	-	194.9	-	29.6	-	-	2,249.7	-
平成17年(2005年)	363.1	107.5	-	470.6	51.9	13.9	-	65.8	423.0	112.6	-	535.6	-	198.4	-	30.7	-	-	2,189.5	-
平成18年(2006年)	358.5	116.4	58.2	533.1	46.7	14.8	7.5	69.0	398.3	120.6	45.4	564.3	-	199.9	-	30.7	-	-	2,105.2	-
平成19年(2007年)	350.2	128.6	58.4	537.2	44.5	15.2	8.1	67.8	376.5	145.1	38.0	559.6	-	213.6	-	30.3	-	-	2,092.0	-
平成20年(2008年)	355.5	143.7	55.2	554.4	42.7	15.2	7.4	65.3	364.5	184.8	49.5	598.8	-	221.0	-	28.5	-	-	2,057.7	-
平成21年(2009年)	358.2	103.1	51.3	512.6	39.9	11.2	6.4	57.5	351.2	113.5	43.8	508.5	-	203.5	-	25.6	-	-	1,496.2	-
平成22年(2010年)	350.0	87.0	54.1	491.1	40.5	10.6	6.1	57.2	346.6	100.9	28.0	475.5	-	205.9	-	28.7	-	-	1,923.3	-
平成23年(2011年)	330.8	82.8	64.8	478.4	35.0	9.9	6.9	51.8	314.0	101.8	20.3	436.1	-	207.6	-	27.2	-	-	1,876.8	-
平成24年(2012年)	348.6	109.7	73.0	531.3	36.1	13.3	6.8	56.2	323.6	83.7	19.7	427.0	-	229.1	-	30.7	-	-	1,833.0	-
平成25年(2013年)	373.0	128.6	74.0	575.6	37.9	16.4	6.4	60.7	356.2	64.5	11.6	432.3	-	232.9	-	32.4	-	-	1,742.6	-
平成25年度(2013年度)	381.2	128.4	74.4	584.0	38.6	16.6	6.4	61.6	365.1	65.4	9.4	439.9	-	236.8	-	33.0	-	-	1,771.9	-
平成26年度(2014年度)	381.3	136.7	76.8	594.8	40.1	17.9	6.7	64.7	365.4	58.6	-	424.0	-	260.7	-	37.0	-	-	1,971.1	-
平成27年度(2015年度)	382.0	136.4	74.9	593.3	40.0	18.5	6.9	65.4	360.0	61.7	-	421.7	-	326.2	-	47.2	-	-	1,850.2	-
平成28年度(2016年度)	380.1	132.8	68.6	581.5	41.4	18.0	7.5	66.9	368.1	49.7	-	417.8	-	356.1	-	52.5	-	-	2,014.4	-
平成29年度(2017年度)	379.0	136.6	75.9	591.5	43.0	18.9	8.6	70.5	364.0	54.4	-	418.4	-	379.2	-	60.0	-	-	2,279.0	-
平成30年度(2018年度)	381.5	127.6	81.1	590.2	44.9	17.8	8.7	71.4	345.0	38.0	-	383.0	-	392.0	-	62.7	-	-	2,185.0	-
令和元年度(2019年度)	374.9	134.3	89.7	598.9	43.0	18.3	8.9	70.2	323.0	40.0	-	363.0	-	401.3	-	60.2	-	-	2,028.0	-
令和2年度(2020年度)	221.7	72.6	63.6	357.9	15.9	5.6	3.3	24.8	207.0	14.0	-	221.0	-	85.8	-	0.5	-	-	1,962.0	-
令和3年度(2021年度)	290.0	97.3	82.3	469.6	20.5	9.2	4.8	34.5	223.0	15.0	-	238.0	-	98.6	-	0.8	-	-	2,253.0	-
令和4年度(2022年度)	377.1	141.0	94.4	612.5	35.6	17.4	8.5	61.5	241.0	23.0	-	264.0	-	154.7	-	14.1	-	-	2,065.0	-
令和5年度(2023年度)	376.7	134.6	94.7	606.0	40.4	18.7	9.4	68.5	240.0	28.0	-	268.0	-	329.3	-	52.1	-	-	1,971.0	-
令和6年度(2024年度)	376.3	130.3	91.0	597.6	42.3	18.4	9.9	70.6	249.0	32.0	-	281.0	-	414.5	-	68.7	-	-	2,085.0	-
令和7年度(2025年度)	378.2	120.9	90.8	589.9	44.6	17.7	10.0	72.3	253.0	22.0	-	275.0	9.6	445.5	1.5	74.2	-	-	2,133.0	-

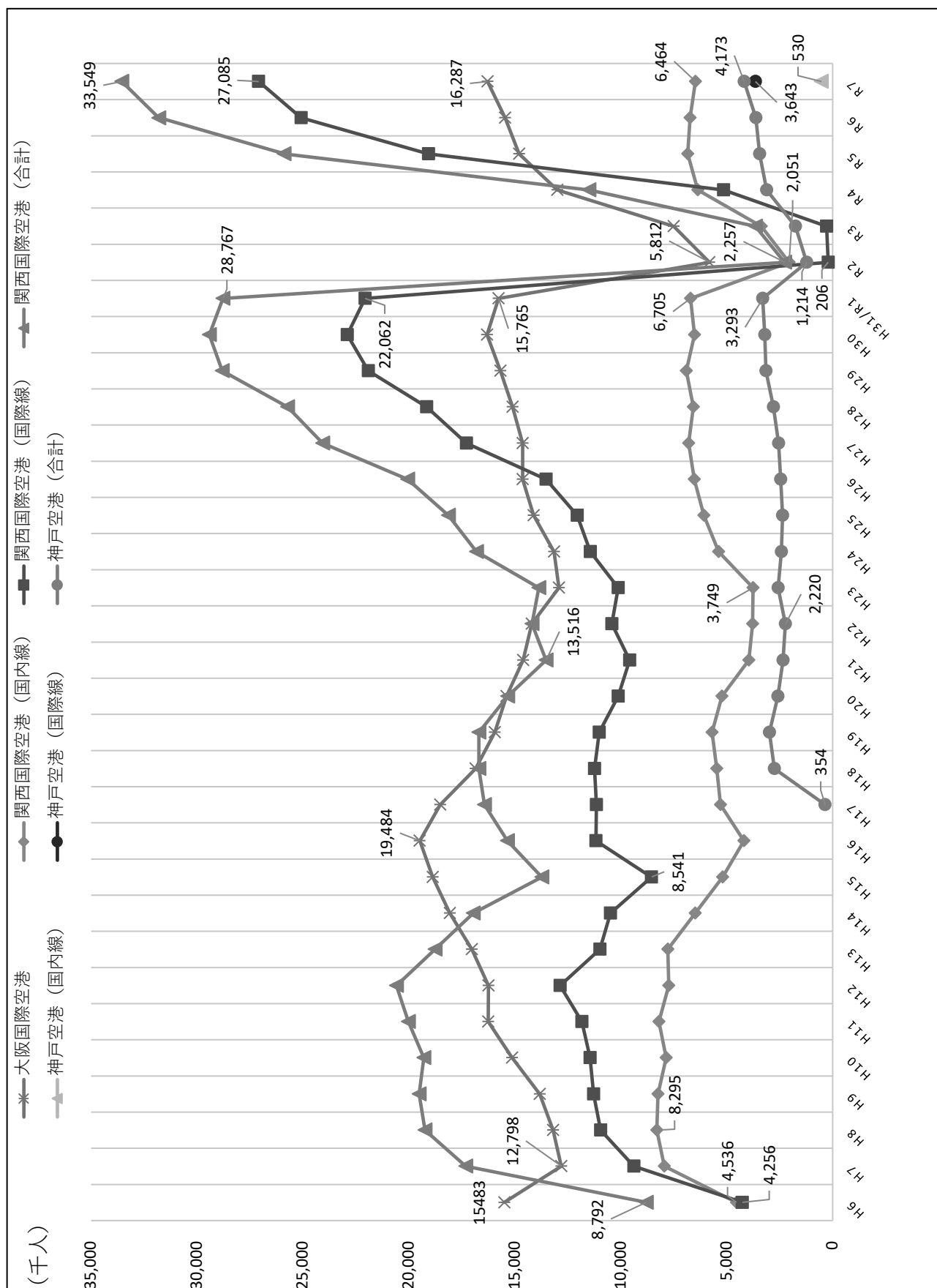
※発着回数・・・空輸機、特別機、回転翼機等含む

※令和2～3年度は、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の影響に伴い大幅な運休・減便を実施

※令和7年度関西国際空港および神戸空港の数値は速報値

国土交通省、関西エアポート株式会社、神戸市みなと総局空港事業室の資料より

VI. 関西3空港の運用状況(年間旅客数数の推移)



※令和7年度関西国際空港および神戸空港は速報値

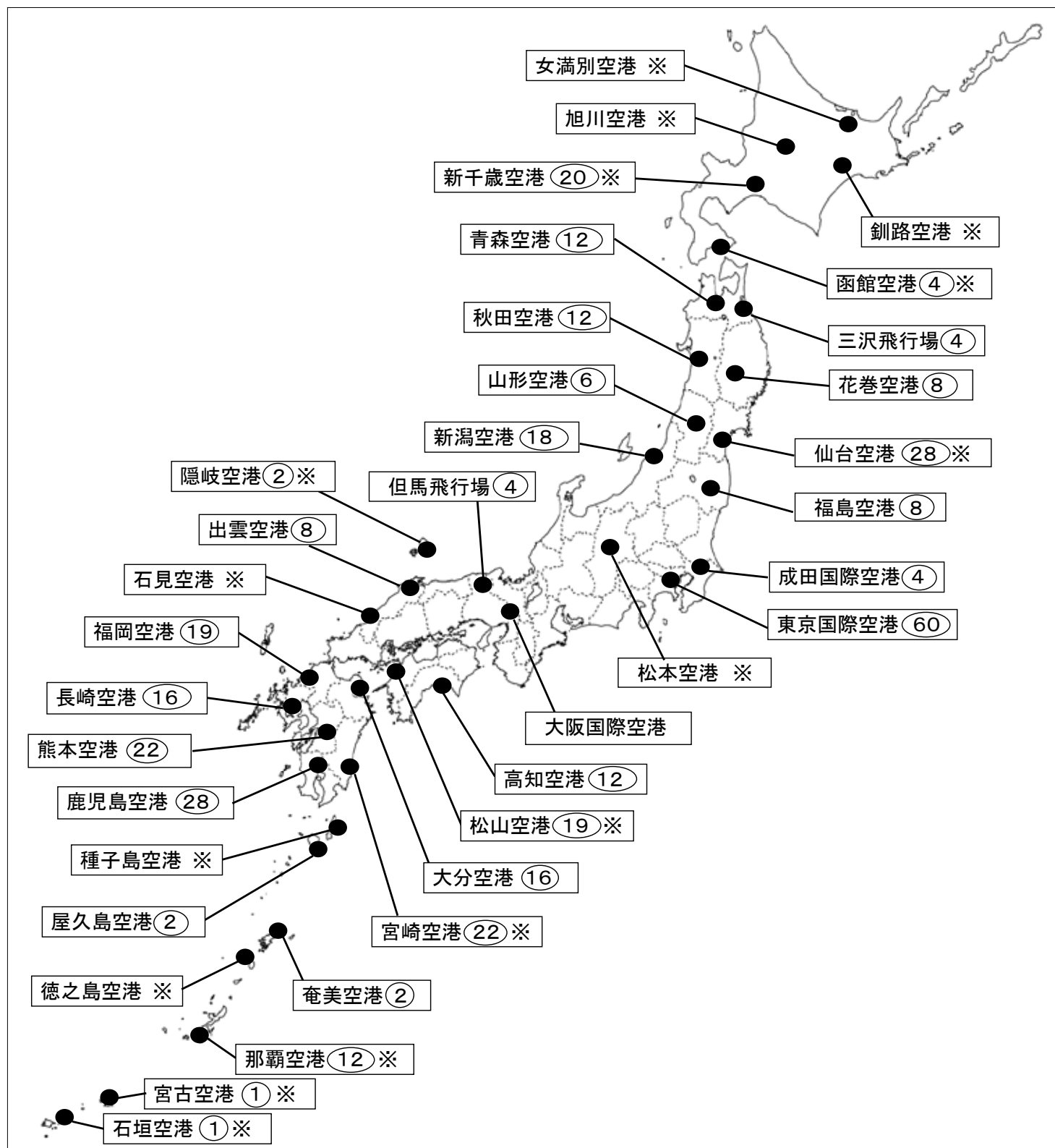
Ⅶ. 路線別旅客数

区 間	区間 距離 (km)	令和7年度(上半期)			令和6年度(年度計)		
		旅客数(人)	座席数(人)	座席利用率(%)	旅客数(人)	座席数(人)	座席利用率(%)
1 東京	514	2,688,511	3,137,511	85.7	5,100,812	6,604,790	77.2
2 成田	589	109,843	121,143	90.7	207,717	240,462	86.4
3 新千歳	1,161	730,285	810,312	90.1	1,355,005	1,569,088	86.4
4 福岡	578	362,281	449,326	80.6	677,770	859,614	78.8
5 那覇	1,304	657,059	744,789	88.2	1,220,830	1,466,903	83.2
6 旭川	1,320	8,767	9,240	94.9	8,883	10,230	86.8
7 釧路	1,336	1,215	1,494	81.3	1,588	1,940	81.9
8 函館	1,049	103,432	119,086	86.9	184,255	212,821	86.6
9 女満別	1,445	7,027	7,980	88.1	6,017	7,030	85.6
10 青森	946	152,850	184,703	82.8	292,096	422,191	69.2
11 三沢	985	44,660	61,750	72.3	45,526	69,388	65.6
12 花巻	870	82,882	111,872	74.1	154,371	223,782	69.0
13 仙台	803	495,485	604,577	82.0	933,729	1,323,867	70.5
14 秋田	793	134,635	166,326	80.9	238,111	330,848	72.0
15 山形	730	71,992	90,383	79.7	132,103	180,804	73.1
16 福島	662	102,028	138,434	73.7	180,409	269,078	67.0
17 新潟	611	294,754	362,767	81.3	508,817	683,827	74.4
18 松本	385	3,968	4,712	84.2	3,490	4,712	74.1
19 但馬	175	19,658	31,872	61.7	35,182	61,296	57.4
20 隠岐	366	24,863	33,486	74.2	41,966	60,276	69.6
21 出雲	362	94,615	120,764	78.3	177,901	237,405	74.9
22 石見	477	959	1,220	78.6	716	924	77.5
23 松山	378	259,468	336,842	77.0	507,344	679,200	74.7
24 高知	300	133,350	163,175	81.7	260,003	326,036	79.7
25 長崎	673	193,413	241,848	80.0	378,746	481,494	78.7
26 熊本	621	289,648	397,422	72.9	529,705	765,743	69.2
27 大分	462	150,044	192,894	77.8	299,433	381,817	78.4
28 宮崎	568	315,235	424,527	74.3	632,421	855,597	73.9
29 鹿児島	655	338,340	468,035	72.3	691,292	962,226	71.8
30 種子島	692	2,810	3,990	70.4	3,369	5,814	57.9
31 屋久島	707	13,446	16,416	81.9	25,723	33,072	77.8
32 奄美大島	989	47,314	69,705	67.9	95,533	132,926	71.9
33 宮古	1,559	—	—	—	—	—	—
34 石垣	1,709	11,321	12,744	88.8	13,933	16,600	83.9
35 徳之島	1,075	285	304	93.8	532	722	73.7
合 計		7,946,443	9,641,649	82.4	14,945,328	19,482,523	76.7

国土交通省航空局報道公表資料(航空輸送サービスに係る情報公開)より集計

Ⅷ. 航空路線

令和8年5月現在



※夏期に臨時便が予定されている空港

国土地理院白地図に空港名及び1日分の発着回数の目安を追記して掲載

数字は1日分の発着回数（令和8年1月に設定された運航ダイヤから算出）の目安

1日の総発着回数の上限は370回

IX. 空港の運用

平成2年12月3日に運輸省と11市協(※)は、「大阪国際空港の存続及び今後の同空港の運用等に関する協定」を結び、この協定を基本として運用されている。

(資料No.2 存続協定)

協定の主な内容は次の3点である。

- ①大阪国際空港は、運輸大臣が直轄で管理・運営する国内線の基幹空港とし、本空港の規制時間内においては関西国際空港の代替空港の機能を有するものとする
- ②ジェットを含む発着回数は現行程度(370回うちジェット200回)とする
- ③時間規制は、当面午後9時以降午前7時までに発着するダイヤ設定を認めないこととする

また、国土交通省は、平成16年9月28日に以下の運用を図ることを表明した。

- ①平成17年4月1日からの B747-400を除く3発機、4発機の就航禁止、平成18年4月1日からのすべての3発機、4発機の就航禁止
- ②ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回をめざした YS 代替ジェット機枠の段階的な見直し
- ③ジェット機枠を中・近距離路線に優先的に使用し、長距離路線には使用しないよう努める

更に同年12月14日には、環境調和型の空港をめざすため、大阪国際空港の今後のあり方として以下の措置を講じることとした。

- ①第2種 A 空港への変更についての検討
- ②総枠370(うちジェット枠については200)を上限として運用
- ③現在の24時間運用から、7時から21時までの運用に短縮
- ④今回の運用見直し後、騒音対策区域の見直しを実施
- ⑤住宅防音工事事業内容の大幅な見直しなど、環境対策事業の見直しを実施
- ⑥空港利用者に特別着陸料(300円)を求め、負担関係の明確化を図ることを検討

平成24年2月、国土交通省から11市協の要望書にある「現行の総枠内での柔軟な運用」についての照会があり、同年3月に11市協は、安全・環境対策を最優先で実施することを前提に以下の回答を行った。

- ①現行の第1種騒音対策区域のコンターを下回ること
- ②現行のプロペラ機枠を低騒音機材で使用する

平成24年12月にプロペラ機枠の段階的低騒音機枠化が決まり、以下のとおり平成25年の夏ダイヤからの3か年計画が始まった。

- ①平成25年3月 50回の枠
- ②平成26年3月 100回の枠
- ③平成27年3月 170回の枠

低騒音機として取扱いができるジェット機は以下のとおり。

- ①CRJ1・2・7(CRJ1は平成27年9月退役、CRJ2は平成30年1月退役)、E170、
B737-700・-800(B737-700は令和3年6月退役)、A320ceo、MD90(平成25年
3月末退役)
- ②平成27年10月1日からB788(B787-8)
- ③平成29年4月1日からB789(B787-9)、E190
- ④平成30年4月1日からA321neo、A321ceo
- ⑤令和3年4月1日からA320neo
- ⑥令和4年4月1日からA359(A350-900)
- ⑦令和7年4月1日からB78X(B787-10)

※11市協：現在の大阪国際空港周辺都市対策協議会(10市協)

大阪国際空港周辺の10市(豊中、伊丹、川西、池田、宝塚、尼崎、西宮、芦屋、吹田、箕面)で構成され、同空港における騒音・安全対策の促進および空港と周辺地域との調和を図ることを目的に、国土交通省や空港運営会社、航空会社等の関係機関への要望活動を行っている。

昭和39年(1964年)「大阪国際空港騒音対策協議会」として発足

(豊中、伊丹、川西、池田、宝塚、尼崎、西宮、箕面の8市)

昭和46年(1971年)大阪、吹田、芦屋が加入し、11市協に

平成17年(2005年)現名称に変更

平成24年(2012年)大阪市が脱退し10市協に

X. 空港の位置付け

(1) 空港整備法から空港法への改正(平成20年6月18日)

「空港整備法」から「空港法」への改正により、大阪国際空港は第1種空港から「国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港」となる(成田国際空港、東京国際空港、大阪国際空港、新千歳空港及び福岡空港等28空港を定める)。

(2) 空港法に基づく「空港の設置及び管理に関する基本方針」

(平成20年12月24日国土交通省策定。令和8年4月1日改正)

関西3空港の位置づけ(抜粋)

- 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。
- 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神戸空港は神戸市及びその周辺の航空需要に対応する地方空港であり、関西国際空港・大阪国際空港を補完する機能が求められる。

(資料No.3 空港の設置及び管理に関する基本方針(抜粋))

XI. 関西国際空港と大阪国際空港の経営統合について (新関西国際空港株式会社の設立)

(1) 経営統合の経緯

- ①平成22年 5月17日 国土交通省成長戦略会議 航空分科会
国土交通大臣へ成長戦略会議航空分科会報告を提言
- ②平成22年11月22日 「第2回 関西国際空港・大阪国際空港の経営統合に関する意見
交換会」において、国土交通省航空局から経営統合案を提示
- ③平成23年 2月17日 11市協臨時総会において、経営統合を承認。18日に、経営統合
に関して国と11市協で存続協定にかかる確認書を締結
- ④平成23年 5月14日 「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」可決成立
- ⑤平成24年 4月 1日 新関西国際空港株式会社設立
- ⑥平成24年 7月 1日 関西国際空港と大阪国際空港の経営が統合され、新関西国際空
港株式会社による両空港の運営開始

(2) 経営統合法の主な内容

①経営統合の目的

関西国際空港の国際拠点空港としての機能の再生・強化、関西国際空港及び大阪国際空港の適切かつ有効な活用を通じた関西の航空輸送需要の拡大を図り、わ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。

②関西国際空港・大阪国際空港の基本方針

関西国際空港・大阪国際空港の一体的かつ効率的な運営を行うための基本方針を定める。

(資料No.5 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基本方針案 骨子)

③統合事業運営会社(新関西国際空港株式会社)

- ・平成24年度に、国が100%出資する統合事業運営会社を設置。
- ・関西国際空港を上下分離し、建物・設備と大阪国際空港を保有する統合事業運営会社が事業運営を行い、土地を保有する「関西国際空港土地保有会社」に使用料を支払う。
- ・統合事業運営会社は空港事業の運営権の売却(コンセッション)を速やかに実施、バランスシート改善等を推進する。
- ・大阪国際空港の環境対策

(3) 経営統合後の環境対策について(確認書より)

大阪国際空港の会社化後であっても、①安全・環境対策について、国土交通省が責任をもって実施するための方策を講じること。②存続協定の遵守並びに安全・環境対策に関する協議の場として、国土交通省、運営会社、11市協を構成団体として協議の場を設置すること。以上の内容の確認書を国土交通省航空局長と11市協とで締結した。

(資料No.4 経営統合後の環境対策について)

XII. 関西国際空港、大阪国際空港及び神戸空港運営事業等

(1) 公共施設等運営権の設定(コンセッション)とは

コンセッションとは、国・地方公共団体等に公共施設の所有権を残したまま、公共施設等を運営して利用料金を収受する権利(公共施設等運営権)を民間事業者に譲渡する事業スキームを指す。これにより、公共施設の運営主体が国・地方公共団体等から民間事業者となる。

関西国際空港及び大阪国際空港は、平成28年4月1日に運営権が新関西国際空港株式会社から関西エアポート株式会社に引き継がれた(事業期間は、令和42年(2060年)3月31日までの44年間)。

神戸空港は、平成30年(2018年)4月1日に運営権が神戸市から関西エアポート神戸株式会社に引き継がれた(事業期間は令和42年(2060年)3月31日までの42年間)。

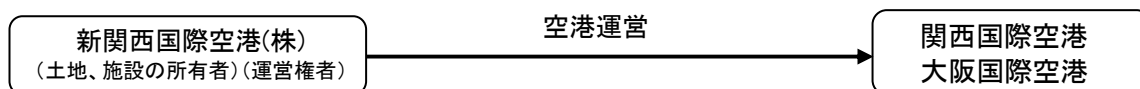
(2) 運営権引継ぎまでの経過

平成26年 7月25日	新関西国際空港株式会社は、関西国際空港及び大阪国際空港運営事業等実施方針を定めた。
平成27年11月20日	新関西国際空港株式会社は、オリックス、ヴァンシ・エアポートコンソーシアム構成員各社と基本協定書を締結
平成27年12月 1日	関西エアポート株式会社設立
平成27年12月15日	新関西国際空港株式会社と関西エアポート株式会社が公共施設等運営権実施契約を締結
平成28年 3月22日	10市協が関西エアポート株式会社に要望書(平成27年度運動方針)を提出
平成28年 4月 1日	関西エアポート株式会社による関西国際空港・大阪国際空港の運営開始
平成29年 8月10日	関西エアポート神戸株式会社設立
平成30年 4月 1日	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

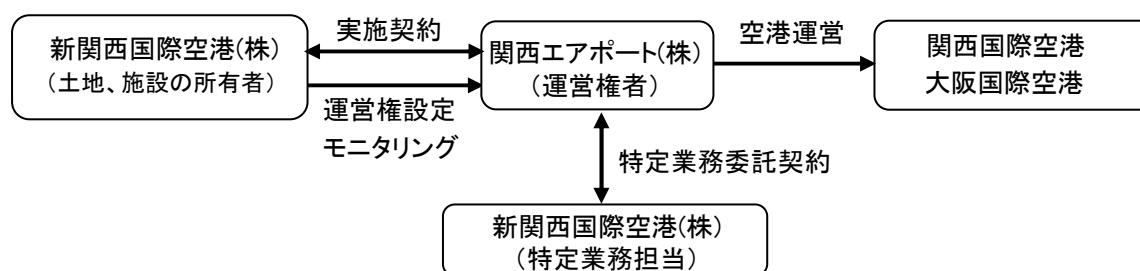
(3) 運営形態

① 関西国際空港及び大阪国際空港

○平成28年3月まで

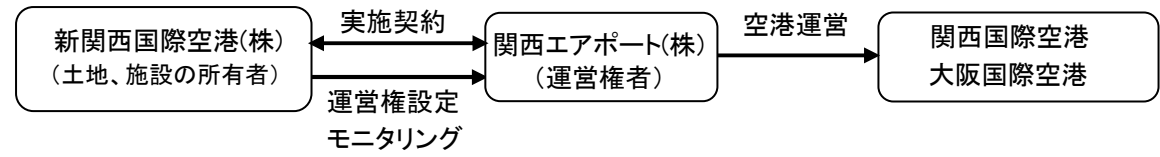


○平成28年4月から令和3年3月まで



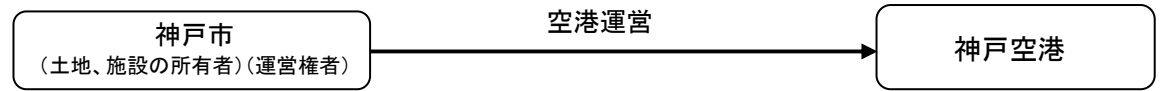
- ・関西エアポート株式会社が実施する空港運営業務のうち、一部の専門業務を新関西国際空港株式会社に委託
- ・新関西国際空港株式会社は、受託した業務を実施するとともに、業務を通じて、関西エアポートに知識、経験、ノウハウ等を提供

○令和3年4月以降

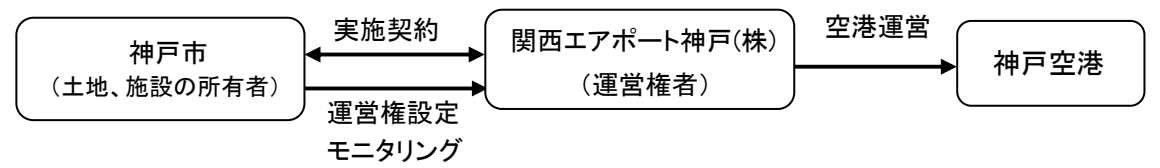


②神戸空港

○平成30年3月まで



○平成30年4月以降



ⅩⅢ. 関西 3 空港懇談会

関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港の 3 空港が果たす役割について、自治体や国土交通省、地元経済団体などが議論する場合(座長:関西経済連合会会長 参加機関:国土交通省、大阪府、兵庫県、京都府、和歌山県、大阪府、堺市、神戸市、大阪市、神戸市、大阪商工会議所、神戸商工会議所、関西エアポート(株)、新関西国際空港(株))。

8 年ぶりに平成 30 年(2018 年)12 月 24 日に同懇談会が開催され、令和元年(2019 年)5 月 11 日の同懇談会で 3 空港の役割と今後の取組み・課題について取りまとめが行われた。その後、この取りまとめに基づく取組みが進められている。

2019年5月11日

関経連事務局

関西 3 空港懇談会

取りまとめ概要

■基本的な考え方

○本懇談会の2010年「取りまとめ」後、3 空港の一体運営が実現、訪日外国人の劇的な増加等により関西の航空需要は大幅に拡大

大阪・関西万博開催等の好機を逃すことなく、インバウンドの勢いを加速させ、関西全体の発展に繋げていくことが重要

○世界基準の能力を有する関西空港を主軸に、各空港の特性を活かした最適活用による、

世界・アジアに向けた「関西地域における一つの空港システム」の構築を目指す

○安全・安心の確保の下、環境面の配慮と各空港の能力と需要を踏まえた利用者利便性・経済性を両立させ、空港と地域の共存・共栄を図る

各空港に関する取組・課題について、時間軸の視点を持ち、短期・中期・長期で整理

○3 空港の位置づけと役割は基本的に変えない

・関西空港：西日本を中心とする国際拠点空港、関西圏の国内線の基幹空港。内陸ネットワークの一層の充実が重要

・伊丹空港：国内線の基幹空港、環境と調和した都市型空港

・神戸空港：神戸市及びその周辺の航空需要に対応する地方空港、関空・伊丹を補完する空港

■今後の取組・課題

○関西エアポート社が主な主体となることから、その経営判断を尊重し、その取組と連携・協力していくことを基本に、以下のとおり整理

項 目	概 要
2021年頃までの短期の視点に立った取組	・関西空港：災害対応力の抜本的強化 ターミナル1リノベーションの着手など国際拠点空港としての一層の機能強化 ・伊丹空港：ターミナル改修等による機能強化・利便性向上 ・神戸空港：関空・伊丹を補完し関西の航空需要に適切に対応するため、神戸市及びその周辺とこれを結ぶ地域の航空需要と航空上の安全性を踏まえた国内線発着枠、運用時間の段階的拡大（当面、最大発着回数60回⇒80回／日、運用時間を22時⇒23時まで延長）、空港アクセス強化の検討、 プライベートジェットの受入推進（C I Q関係省庁への協力要請等） ・全 体：3 空港の災害対応力向上、発災時の3 空港相互支援体制などの整備
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、環境影響調査の検証、将来需要に応じた発着容量の拡張可能性に関する検討、内陸ネットワークのさらなる充実など国際拠点空港としての競争力強化と需要拡大 ・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 ・伊丹空港：存続協定等を尊重し、地元関係者と対話しながら取組を進めることが重要 運用時間外の発着便や代替着陸便等については、関係者と連携して定時運航率の向上などに取り組み、周辺環境の改善への努力と利用者利便の向上を図る
上記以外の課題	伊丹空港の将来像については、上記の課題解決を図った上で、存続協定や国の経営統合基本方針、地元の意向、短中期の取組等を踏まえ、また、将来の大幅な需要変動を見据えて、国際便の就航可能性を含めた今後のあり方について、状況に応じて議論する
(その他)・関西全体の航空需要拡大、空港アクセスの充実を官民連携して推進。国際イベントへの臨時的対応についてはその時々議論 ・懇談会は、今後も適宜継続開催し(原則年 1 回程度)、状況変化に応じて評価検討を行い、必要な課題を議論し、順次結論を得る	

2020年11月28日

関西3空港の機能維持・強化等に関する要望決議

関西3空港は、新型コロナウイルス感染拡大の影響によって危機的状況にあり、収束が見通せない中で、長期化への対応も必要となる。

このようなか、確実な回復を果たすためには、まず、空港運営事業者をはじめ、航空会社やグラウンドハンドリング、各種テナントなど空港現場の担い手をしっかりと支え、空港機能を維持しておくことが重要である。

その上で、さらなる飛躍を目指すため、2025年大阪・関西万博に向け、関西空港のインバウンド受入れ能力を質、量ともに世界水準へと引き上げねばならない。

本懇談会を構成する関西の自治体、経済界、空港運営事業者等は、このような空港機能の維持と万博に向けた関西空港の機能強化等を喫緊の課題と認識し、最大限の協力支援を行うことを確認するとともに、次のとおり、国へ要望することを決議する。

1. 空港機能維持のための支援措置の延長等

現在も、国内外の移動が大きく制限され、極めて厳しい空港運営が続いていることから、航空需要が一定程度回復するまでの間、雇用調整助成金の特例措置の延長及び要件緩和の継続など、必要な支援措置を講じること。

2. 水際対策の強化

関西空港で整備が進められている水際対策について、更なる施設と人員体制の拡充、並びにCT化を早期に実現すること。併せて、出国検査についても、国が必要な体制整備を主導すること。

3. 関西空港におけるT1リノベーションへの支援

2025年大阪・関西万博において重要なゲートウェイ機能を担う関西空港の第1ターミナルについて、世界水準のインバウンド対応機能の実現、旅客処理能力の大幅向上と過密化対策などの観点より、万博開催までに必要な大規模改修が完了するよう、資金面での支援策を講じること。

以上

2020年11月28日
関西3空港懇談会

第10回関西3空港懇談会 報告

1. 基本認識

- ・新型コロナウイルスの感染拡大により、関西3空港、特に国際線を主力とする関西空港は危機的状況にあることから、関係者が緊密に連携し、復活に向けた取組を進めることが必要という認識で一致した。
- ・2025年大阪・関西万博、ワールドマスタースターズゲームズ2021 関西など、今後予定されている大型イベントに向けて、新型コロナウイルス感染症による課題を克服しながら、地域が一丸となって必要な取組を推進することを確認した。
- ・さらに将来にわたる関西経済の発展に向けて、第9回懇談会取りまとめで合意した取組を進めていくことを確認した。

2. 各空港に関する課題と取組方向

(1) 関西空港

- ・出入国制限に伴う需要消失が続く中、国際線旅客が大半を占める空港の諸機能を維持し需要回復への道筋を確保するためには、これを支える就業者1万7千人の雇用維持が必要不可欠であること、並びに水際対策を一層拡充することの必要性を確認した。
- ・2025年大阪・関西万博及びその後を見据えたT1リノベーション計画について、関西エアポートから、関係者と連携して進めたい旨の説明がなされた。地元自治体・経済界としても、世界水準のインバウンド対応機能の実現、旅客処理能力の大幅向上と過密化対策などの意義を改めて確認し、2025年大阪・関西万博の成功には不可欠な事業として、最大限、協力支援を行うことを確認した。
- ・関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会について、検討状況の報告がなされた。今後は、新型コロナウイルス感染症の影響等を精査の上、検討結果を次回（第11回）懇談会において、報告を受けることとした。

(2) 伊丹空港

- ・関西エアポートから、2020年8月のグラウンドオープン、定時運航率向上の取組状況について報告がなされた。引き続き、地域社会との共生を基本に、環境改善と利用者利便の向上に努めることとした。

(3) 神戸空港

- ・関西エアポートおよび神戸市から、国内線発着枠・運用時間の拡大に対応した取組やアクセス改善の取組について報告がなされた。今後は、中期の視点に立った取組として第9回懇談会取りまとめで合意した関西・伊丹を補完する観点からの国際化を含む空港機能のあり方の検討について、新型コロナウイルス感染症の影響等を精査の上、新たな需要喚起の可能性など、引き続き、関係者による調査・検討を進めることとした。

3. 国等への要望

- ・関西3空港の機能維持、水際対策の強化、T1リノベーションの着実な実施について、国等への要請を決議した（別紙）。

以上

第11回関西3空港懇談会 報告

1. 基本方針
- ・ワクチン接種の進捗など、新型コロナウイルス感染症の収束に向けた対応が進む一方で、新たな変異株の発生等により、関西3空港は依然として厳しい状況が続いており、とりわけ国際線を中心とする関西空港は顕著である。
 - ・新型コロナウイルスの収束により、入国規制が解除されるタイミング等を捉え、速やかに航空ネットワークや需要を回復させ、併せて、2025年までに、万全な空港受入体制を整えることにより、国家プロジェクトとして、関西一体で取り組む「2025年大阪・関西万博」の成功を期すとともに、さらなる関西の成長へと繋げていかねばならない。
 - ・こうした共通認識のもと、まずは、今年度末に関西観光本部において策定が予定されている「関西ツーリズムグランドデザイン2025」などをベースに、迅速に需要回復を図るための取組を準備し、関西の官民が一丸となって、進めることを確認した。
 - ・また、第9回懇談会取りまとめで合意した取組である関西空港の発着容量の拡張に関する検討、神戸空港のあり方の検討などを着実に進めていくことを改めて確認した。
2. 各空港に関する報告と取組方向
- (1) 関西空港
- ・T1リノベーション、災害対応力強化などの取組について、関西エアポートより進捗状況の報告がなされた。
 - ・コロナ収束後を見据え、国際拠点空港として、一層の競争力向上と機能強化を図っていく必要性を確認した。
 - ・新型コロナウイルス発生前の2019年実績等を踏まえ、2025年万博開催時とその後の成長に適切に対応できるよう、国土交通省に対し、現行空域における最大発着回数の検証を依頼した。
 - ・調査委員会による将来航空需要の予測については、現時点においても新型コロナウイルスの動向等、見極めが困難であることから、次回（第12回）懇談会への報告に向けて精査を継続することとした。
- (2) 伊丹空港
- ・関西エアポート社から定時運航率向上の取組状況等について報告がなされた。
 - ・引き続き、都市型空港として、地域社会との共生を基本に、環境改善と利用者の利便性向上に努めることとした。
- (3) 神戸空港
- ・関西エアポート社及び神戸市から国内線発着枠・運用時間の拡大に対応した取組やアクセス改善の取組について報告がなされた。
 - ・今後、新型コロナウイルスの動向等も踏まえつつ、関西・伊丹を補完する観点からの国際化を含む空港機能のあり方について、関係団体の協力の下、関西エアポート及び神戸市による検討を深化させ、次回（第12回）懇談会で報告を受けることとした。

以上

第12回関西3空港懇談会 取りまとめ 概要

1 基本的考え方

- 関西3空港で中軸となる関西空港は、コロナからの早期回復を最優先に図りつつ、2025年万博や関西の成長機会を確実に捉えるとともに、2020年代後半に年間100万回の発着容量確保を目指す首都圏空港との競争力を確保する観点からも今後の容量拡張が極めて重要である。
- 神戸空港は、関西の成長の一翼を担う観点より、歴史的経緯に十分配慮しつつ、関西空港・伊丹空港を補完する空港として、効果的に活用していく必要がある。
- 本懇談会としては、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し、第9回取りまとめを基本とし、その「中期の視点に立った取組」等について以下の通り進める。

2 関西空港の容量拡張

- 一刻も早い関西空港の復活と更なる成長に向け、国内の観光・ビジネス需要の回復、水際対策の緩和に併せた速やかなインバウンド回復策の展開などに、一致協力して取り組む。
- 2025年万博後においても、長期的な視点で成長を図っていくことが重要である。本懇談会は、「関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会」の中間報告を踏まえ、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。
- 航空機処理能力については、国の検証結果、調査委員会中間報告を踏まえ、上記30万回の実現に必要な能力を確保するため、2025年万博までに1時間あたりの処理能力を概ね60回に引き上げることを目指す。

3 神戸空港のあり方

- 関西空港・伊丹空港を補完する空港として、効果的に活用する。その際、特に神戸市以西の新たな市場開拓等に構造的に取り組む、関西3空港の需要拡大に貢献する。
- 国内線は1日の最大発着回数を現在の80回から120回に拡大する。時期については、2025年万博への対応の一日も視野に入れつつ、新たに整備が見込まれる国内線ターミナルの運用開始時を基本とする。
- 国際線は将来における国際定期便の運用を可能とする。時期については、まずは関西空港の本格回復の取組みを進め、成長軌道への復帰を果たすことが必要であり、今後検討される国際線ターミナルの運用開始や関西空港の混雑が予想される2030年前後を基本とし、需要動向や関西空港への影響を見ながら、1日の最大発着回数を40回とする。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2025年万博開催時からの運用を可能とする。
- 運用時間については、航空需要などを踏まえ、引き続き検討する。
- 上記の具体化にあたっては、社会経済情勢や航空会社のニーズ等を踏まえ、関西エアポートグループの経営判断を尊重し、実施する。

4 今後の進め方など

- 上記2,3の実現のため、国に対し、現行の飛行経路の見直しについて検討するよう要請する。検討にあたっては、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などを求める。
- 検討結果が示されたのは、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などを求める。取りまとめのため、関係者は緊密に連携・協力し、地域との調整や必要な取組みを進める。空港と地域社会の双方が共に発展することが重要であり、まず2025年万博までを目標に地元と連携した観光振興策等を検討・推進する。
- 2025年万博を経て、関西空港、神戸空港が成長軌道に乗ったのちは、長期の視点を持って、さらなる将来のあり方を議論する。
- 伊丹空港についても、上記とともに、2019年の本懇談会取りまとめに基づき、今後のあり方について必要な議論を行うものとする。
- 懇談会は今後も適宜継続開催し(原則年1回程度)、関係者の連携・協力のもと、その時々々の状況変化に応じて評価検討を行い、必要な課題について議論し、順次結論を得る。

第 13 回関西 3 空港懇談会 報告

1. 現状認識

- ・関西 3 空港の運用状況について、国内線は、3 空港とも概ね 2019 年頃の状況に戻りつつあるものの、中軸となる関西国際空港（以下、関西空港）の国際線は、旅客数が 2019 年比で 6 割程度の回復にとどまるなど、未だ本格的な回復には至っていない。今後、早期の回復を目指すためには、インバウンドやアウトバウンド、更にはビジネス需要の復活などが必要であり、関西としては、こうした需要を確実に捉え、国際的な都市間競争に勝ち抜くための大きな足掛かりとしていかなければならない。
- ・また、開催まで 2 年を切った 2025 年大阪・関西万博の成功とその後の関西の成長に向け、前回（第 12 回）懇談会の合意（関西空港の容量拡張、神戸空港のあり方）を着実に進めていく必要がある。

2. 関西 3 空港の更なる飛躍に向けて

- ・関西空港については、一日も早い回復はもとより、さらなる成長に向け、関西の自治体・経済界等における観光・ビジネス振興策等を内容とする「関空成長支援プラン」をとりまとめた。
- ・同プランをベースに、関西の官民が一丸となって取組みを進めるとともに、関西エアポート社が進めている「第 1 ターミナルの大規模改修」など、万博に向けた万全な受入体制の整備に取り組む。
- ・神戸空港については、関西エアポート社および神戸市において、万博に向け、ターミナルやアクセス道路の拡充等を進めている。また、関西空港・伊丹空港を補完する観点から、引き続き、関係者が連携し、神戸市以西の需要開拓に積極的に取り組む。
- ・伊丹空港については、2019 年の本懇談会の取りまとめに基づき、今後のあり方について必要な議論を行っていく。

3. 関西空港の容量拡張・神戸空港のあり方の実現に向けて

- ・本懇談会からの要請に基づき、関西空港及び神戸空港の現行飛行経路に関し、国において、安全の確保を最優先に、「公害のない空港」という海上空港の基本理念を尊重しつつ、必要最小限の範囲での見直しを検討され、その結果が示された。
- ・今後、本懇談会の合意の下、大阪府・兵庫県・和歌山県の共同により、学識経験者で構成する環境検証委員会を設置の上、国から示された内容について、客観的・科学的な見地から、環境面への影響など必要な検討を行う。その上で、関係者においては地域の理解を得ることを基本に、緊密に連携・協力し、2025 年万博開催時に実現できるよう、2024 年の懇談会において、地元としての見解をとりまとめることを目指す。

以上

第 14 回関西 3 空港懇談会 取りまとめ

これまで、本懇談会では、訪日外国人需要の高まり、関西 3 空港一体運営の実現などを背景に、将来の関西 3 空港のあり方について、関西自らの方向性を示すため、議論を進めてきた。今般、その中でも、関西国際空港（以下、「関西空港」という）の容量拡張と神戸空港の活用にとつて、不可欠となる新しい飛行経路案（以下、「新経路案」という）に関し、次のとおり、取りまとめを行うものである。

1 空港の現状
(略)

関西空港では、2025 年大阪・関西万博（以下、「2025 年万博」という）に合わせ、第 1 ターミナルビルの大規模改修が進められており、2023 年末に新国際線出発エリアが開業、2025 年春にはグラウンドオープンが予定されるなど、年間発着回数 30 万回に応じた旅客処理能力を確保するため、着実な整備が進められている。

神戸空港では、国内線 1 日あたり発着回数 120 回への拡大と国際チャーター便の就航に対応するため、2025 年春のオープンの向け、新たなターミナルビルの建設が着実に進められるとともに、交通アクセスについても、連絡橋 4 車線化の完了に加え、空港リムジンバスの増便など、強化策が進められている。

2 これまでの経緯
(略)

3 地元の受け止め
(略)

4 新経路案に関する考え方
(略)

まず、国に対しては、環境面での配慮と工夫、安全確保への万全な取組み、想定外の事態への対応など、本年 3 月の回答が誠実に実施されるよう、あらためて要請する。運用後においては、国の参画、協力を得つつ、府県と関西エアポート社、空港設置管理者が連携し、適切な役割分担の下、新経路に応じた騒音測定地点の増設、新たな飛行情報システムとの整備と一般公開、相談・苦情対応の強化、府県毎の関係者会議の設置など、新たな環境監視体制を整えることにより、安全性の確保を前提に、住民の生活環境への負担をできる限り軽減することを目指す。また、本懇談会としても、その状況を随時、確認することで、認識を共有する。（別紙 5）

新たな環境監視体制について

環境検証委員会からの提案や地元からの要望を受け、新飛行経路導入後の新たな環境監視体制を整え、安全性の確保を前提に、新経路運用上の配慮や工夫が着実に実行されるなど、住民の生活環境への負担をできる限り軽減することを目指す。

(主 体) 各府県、関西エアポート株式会社、空港設置管理者

区 分	具体的な取組み方向
①騒音測定地点の増設	新しい飛行経路にあわせた騒音測定地点の増設 など
②新しい飛行情報システムの整備と一般公開	1 便毎に飛行データや騒音データ等を把握できる新しい飛行情報システムを整備し、一般に公開
③相談・苦情対応の強化	関係機関の緊密な連携の下、関西エアポート社の窓口体制を強化 など
④関係者会議の設置	府県毎に、国の参画を得た関係者会議を設置し、飛行データや騒音データ等から、問題事例の発見、必要に応じての改善策の検討などを行う ※府県の実情に応じ、地元自治体も参画

地域振興に関しては、空港と地域の共生、発展の重要性をあらためて確認した上で、関係府県市と関西エアポート社が中心となり、地域の実情に応じた取組みを進めることとし、本懇談会の関係団体においても、これに最大限協力する。

上記の環境及び地域振興に関する取組みを進める中、国等関係者の協力や支援が必要となった場合は、本懇談会から、適宜、要請を行うこととする。万一、実際の騒音値が予測を大幅に超え、将来的に環境基準に抵触する可能性が高いと考えられるなど、想定外の事態が生じた場合は、本懇談会は再度議論し、必要な措置を国等へ求めることとする。

以上のとおり、本懇談会としては、「公営のない空港」という海上空港の基本理念の下、地元の意見、要望を真摯に受け止め、最大限の配慮を行うことを前提に、関西の成長にとって必要な新経路案の導入に合意する。

5 今後の進め方

上記の合意を踏まえ、今後は、本懇談会関係者が一致協力し、「4 新経路案に関する考え方」に示した取組みを着実に進めるとともに、国に対しては、2025 年万博開催に向け、新経路案が導入され、空港の容量拡張が実現するよう、必要な手続き等を進めることを要請する。

さらに、第 12 回懇談会の合意に沿って、3 空港全体で年間 50 万回の容量確保を目指す中、その最大活用が図られるよう、懇談会関係者は緊密に連携し、需要拡大と受け入れ環境の充実に取り組む。

関西空港、神戸空港が成長軌道に乗ったのちは、長期の視点を持って、さらなる将来のあり方を議論する。伊丹空港についても、上記とともに、2019 年の本懇談会取りまとめに基づき、今後のあり方について、必要な議論を行うものとする。

本懇談会は、今後も適宜継続開催し（原則年 1 回程度）、関係者の連携・協力のもと、その時々の状況変化に応じて評価検討を行い、必要な課題について議論し、順次結論を得る。

以上

2026 年 1 月 18 日
関西 3 空港懇談会

第 15 回関西 3 空港懇談会 報告

1. 第 14 回懇談会以降の状況

わが国の航空市場は、コロナ禍からの回復・成長を果たし、2025 年の訪日外国人数は 4,000 万人を超えることが見込まれるなど、今後の更なる成長が期待される。また、大阪・関西万博（以下、「万博」という）には、日本国内・世界各国から関係者を含め 2,900 万人以上が訪れ、様々な国際交流やビジネス交流が行われた。

関西では、2024 年の第 14 回懇談会において、万博の成功とその後の関西の持続的な成長への対応、そして 2022 年の第 12 回懇談会で合意された「2030 年前後を目途に、3 空港全体で年間 50 万回の容量確保」の実現に向け、極めて重要である関西空港の容量拡張とそれを補完する神戸空港の活用を図る観点から、懇談会として、「公害のない空港」という海上空港の基本理念の下、地元の意見、要望等を真摯に受け止め、最大限の配慮を行うことを前提に、新飛行経路の導入に合意した。

今回の懇談会では、その後の取組み等について、以下の内容が共有された。

(1) 新飛行経路の運用開始後の取組状況

第 14 回懇談会の合意に基づき、国による必要な手続き等を経て、2025 年 3 月より、新飛行経路の運用が開始された。

環境面での配慮については、国において、安全性の確保を前提に、飛行高度を引き上げるための運用努力が行われるとともに、国の参画、協力を得て、府県と関西エアポート社、空港設置管理者が連携し、新飛行経路に応じた騒音測定地点の増設、新たな飛行情報システムの整備と一般公開、相談・苦情対応の強化、府県毎の関係者会議の設置など、新たな環境監視体制の整備が進められた。

それら取組みの結果、現在の騒音値は、環境基準を大幅に下回り、また当初の予測（2024 年 1 月公表「新飛行経路案に係る環境検証委員会 中間とりまとめ」）も下回っている。

その一方、一部地域では、飛行頻度が高まる状況にある。また、苦情・問合せ件数については、新飛行経路の導入当初に比べ、足元では落ちつきつつあるものの、飛行頻度が高まっている地域等からは、飛行状況に関する問合せが引き続き寄せられている。

全般的に、第 14 回懇談会で合意されたとおり、住民の生活環境への負担をできる限り軽減するための取組みが行われている、と考えられるが、今後の発着回数を見据え、引き続き、注視していくとともに、状況に応じ、地元への丁寧な説明を行うなど、関係者の協力が必要である。

地域振興に関しては、関係府県市と関西エアポート社が中心となり、地元とも連携・協力し、観光振興など地域の実情に応じた取組みが進められている。今後も、空港と地域の共生・発展を目指し、引き続き、本懇談会の関係団体が協力していく必要がある。

(2) 関西 3 空港の現状

昨年 4 月から始まった万博を追い風に、2025 年度上半期における関西 3 空港の総発着回数は 19.7 万回、総旅客数は 2,753 万人と過去最高を記録した。

その一方、足元では、国際情勢の変化により、一部地域の国際線において減便・運休が発生するとともに、国内線の厳しい事業環境を踏まえ、国の有識者会議において、国内航空ネットワークの維持に向けた方策が議論されている。今後、これらの動向を注視していく必要がある。

① 関西空港

ターミナル 1 のリノベーションがグラントオープンし、万博開催の効果や旺盛なインバウンド需要にも牽引され、2025 年度上半期には、国際線旅客数・発着回数ともに過去最高を記録するなど、成長軌道への復帰を果たしている。一方、2025 年度下半期において、国際情勢の影響による国際線の減便等が生じている。

② 神戸空港

関西空港を補完する観点から、昨年 4 月に開業した第 2 ターミナルにおいて、東アジアを中心に国際チャーター便の就航が開始され、神戸市以西の市場開拓を含めた関西全体の需要拡大に向けたスタートを切っている。

③ 伊丹空港

昨今、増加傾向にある悪天候等による遅延便への対応策として、昨年 4 月より、夜間騒音抑制料を導入し、空港周辺地域の生活環境の改善等に向けた取組みを始めるなど、環境に配慮しつつ、関西の国内線基幹空港としての役割を着実に担っている。

2. 関西 3 空港の次なる発展に向けて

これまで、本懇談会では、2019 年の第 9 回懇談会取りまとめに基づき、短期及び中期の視点に立った取組みを推進してきた。その結果、関係者の強力な連携の下、万博までに関西空港の容量拡張、神戸空港の活用が実現し、将来の航空需要の拡大に対応できるよう、新飛行経路の導入など着実に環境整備を進めてきたところである。

今回の懇談会では、「公害のない空港」という海上空港の基本理念の下、地元の意見、要望を真摯に受け止め、最大限の配慮を行うことを前提に、今後も、引き続き、関係者が、地元に対して環境面の十分な配慮を行うとともに、地域振興に最大限協力していくことを確認した。

併せて、関西では、ワールドマスターズゲームズ 2027 関西や 2030 年の IR 開業などを控え、中長期的に国内外の交流拡大が期待されることから、万博をスプリングボードとし、高まった「関西」の訴求力を関西全体の成長につなげるため、そのゲートウェイとなる関西 3 空港の発展に向け、以下の方針を確認した。

① 関西空港

首都圏空港との競争力を確保しつつ、年間発着回数 30 万回の実現のため、関西エアポート社を中心に、自治体・経済界など関係者が連携し、旺盛なアジアの需要の取り込みに加え、欧米をはじめとする国際線ネットワークの多角化に向けた取組みを進める。

また、国内線については、国や航空会社の動向を注視しつつ、関西エアポート社を中心に、関西空港をはじめとする関西 3 空港の国内線ネットワークの維持に向けた検討を進める。さらに、関西エアポート社において、越境 EC 貨物の取扱量の急激な高まりなど貨物需要の変化や首都圏空港との競争等に対応するため、航空物流施設の機能強化を進める。

② 神戸空港

関西空港・伊丹空港を補完する空港として、その機能を高め、神戸市以西の新たな市場開拓など、関西 3 空港の需要拡大に貢献していく必要がある。そのため、第 12 回懇談会の合意に基づき、関西 3 空港の運営主体の関西エアポートグループの経営判断を尊重しつつ、関係団体協力の下、同社グループ及び神戸市において必要な取組みを進める。

③ 伊丹空港

第 9 回懇談会の取りまとめに基づき、今後のあり方について、必要な議論を行うものとする。

本懇談会は今後も適宜継続開催し(原則年 1 回程度)、関係者の連携・協力のもと、その時々
の状況変化に応じて評価検討を行い、必要な課題について議論し、順次結論を得る。

以上

XV. その他の関係協議会

(1) 全国民間空港関係市町村協議会

加盟市町村が有する民間空港関連の各種の問題を総合的に調査研究し、これを解決するための方策を推進することを目的に、国土交通省等の関係機関への要望活動などを行っている。

①昭和42年(1967年)2月23日 発足

②昭和49年(1974年)3月28日 「利害が相反する自治体の集まりであり、運動は11市協1本に絞った方が望ましい」ことから豊中市が脱退

③平成23年(2011年)4月 1日 「空港を活かしたまちづくりの一環として、平成22年9月から就航都市間交流に取り組んでいる」ことから豊中市再加盟

加盟市町村数 99市町村 (74空港) (令和7年(2025年)8月1日現在)

(2) ITAMI エアポート環境推進協議会

(平成30年(2018年)5月24日に大阪国際空港エコエアポート協議会から名称等変更)

大阪国際空港において官公署や事業者がそれぞれの立場で行っている環境保全の活動をより実効性のあるものにするとともに、関西エアポート(株)、官公署、空港内事業者が力を合わせ、環境保全・創造・PR活動を推進することを目的として平成16年(2002年)3月4日に発足され、国土交通省、航空会社、空港内事業者等32団体で構成されている(令和8年(2026年)4月1日現在)。

(3) 大阪国際空港鳥衝突防止連絡協議会

大阪国際空港及びその周辺における航空機と鳥の衝突を防止し、航空機の運航の安全を確保するため、鳥衝突防止についての情報交換及び対策を図ることを目的として平成16年(2002年)4月7日に発足された。

空港運営者、航空会社、大阪府猟友会、大阪航空局大阪空港事務所、周辺自治体(豊中市、伊丹市)等で構成されている。