

関西国際空港へのアクセスルートについて

—— 調査レポート ——

平成6年4月

社団法人 香川経済同友会

はじめに

わが国初の本格的な24時間運用可能な空港として、大阪湾南部の泉州沖で建設が進められている関西国際空港も、平成6年9月4日の開港日にむけて、建設工事も最終場面を迎えている。

日本の新しい玄関口となる同空港の開港は、四国を含む広範囲な地域において、経済活動や市民生活などにさまざまなインパクトを与えることが予想される。その新空港の機能を最大限に生かすために、各地からのアクセスルートの充実・整備が必要不可欠の課題となる。

香川経済同友会では、香川県から関西国際空港へのアクセスのあり方を考えるため、関西新空港アクセス特別委員会を設置し、調査研究を進めてきた。

本レポートは、平成6年4月時点での調査結果を取りまとめたものである。

平成6年4月

社団法人 香川経済同友会

代 表 幹 事 丸 山 修

代 表 幹 事 赤 澤 庄 三

関西新空港アクセス
特 別 委 員 長 廣 野 八 哉

1. 関西国際空港開港に対する期待

日本で初めての本格的な24時間運用可能な空港として工事が最終場面を迎えている関西国際空港が、運輸省が調査を開始して以来、26年の年月を経て、いよいよ本年9月4日に開港する。

阪神都市圏に第2の空港の必要性がいわれ始めたのは、大阪国際空港（伊丹空港）で騒音公害など、さまざまな問題が起きつつあった昭和30年代後半のことである。

昭和43年には運輸省が調査を開始し、以後、動き出した関西新空港プロジェクトは、大阪湾南部の泉州沖5キロの水深18メートルを埋め立てる、世界でも例のない海上空港として工事が進められた。

世界的にみて、わが国は、増大する航空需要に対して空港容量が不足しており、空港整備は重要な課題となっている。関西国際空港は、こうした空港容量増大へのニーズに応え、国際ハブ空港として、国際交流の中核機能を持つ空港として期待されている。

また、関西国際空港の開港によって、新東京国際空港（成田空港）と並んで、西日本にも、主力となる国際空港が配置されることになり、首都圏への人、モノ、情報の一極集中が是正されることにもなる。

われわれ香川県にとっても、国際航空路線の利便性の向上、国内航空路線の多様化、航空貨物輸送の利便性の向上、国際化のさらなる進展など、さまざまな面でメリットを享受し、ひいては、県内外の産業・文化等の活性化につながるものと期待される。

2. 関西国際空港へのアクセスルートについて

前述の関西国際空港の意義・機能を最大限に活かすためには、国内各地から、多種多様な手段によりアクセスできることが不可欠の条件となる。その点、関西国際空港は、日本（特に西日本）各地からのアクセスルートの整備に力を入れており、大阪国際空港に比べて数段便利になっている。

実際に、海上ルートとして、神戸ルート、淡路島ルート、徳島ルートが合わせて約80往復設定されており、鉄道もJR、南海電鉄がともに空港ターミナルビルに直接乗り入れることになっている。また、国内線航空機も1日70便就航するなど、多様な交通機関により各地と便利に結ばれていることが、空港会社によっても強調されている。

3. 香川県からのアクセスについて

香川県から海外への出国者数は年々増加傾向を示しており、特にソウル行き直行便が就航した平成4年からは飛躍的な伸びを示している。関西国際空港へのアクセスルートが整備されれば、同空港の開港を契機として、さらにその数が増加するものと思われる。

香川県が平成4年に行った関西国際空港アクセス調査によれば、県民が希望するアクセスルートとして最も支持を集めたのが、航空機の直行便であり、次いで高速艇の直行便であった。JR+新幹線等、既存ルートの利用意向はかなり低い結果となっている。

しかしながら、香川県からの海外への出国者数は、近年増加傾向にあるものの、まだ多様なアクセスルートを確保するだけの十分な数に達しているとは言えず、関西国際空港だけをターゲットとした、直行航空路線開設や、直行の海上ルートの開設は、事業者側の採算性の面からも難しい面がある。当面は、既存のルートを活用したアクセスルートに頼ることになる。

4. 今後の取り組むべき課題

主に、採算性の面から、県民の利用意向の高い航空直行便や高速艇直行便の運行は、開港時および当分の間は困難である。しかしながら、幾つかのアクセスルートを確保し、県民の多様なニーズに応えられるネットワークを整備することが、利便性の向上のためにも必要であり、全体的な需要の底上げを図ることが肝心である。

関西国際空港の利用促進を官民あげて支援し、需要の増を喚起するとともに、開港後の利用状況を見極めたうえで、より便利なアクセスルートの設定を呼び掛ける取り組みが重要である。

おわりに

関西新空港アクセス特別委員会では、発足当初より勉強会及び討議を重ねてきたが、参考までにその主たる活動の記録を記すと、以下のとおりである。

- 1) 平成2年3月30日：第1回関西新空港アクセス特別委員会を開催し、関西国際空港の現状についての勉強会を行った。
- 2) 平成2年5月29日：第2回関西新空港アクセス特別委員会を開催し、航空路線特別委員会、コミューター航空特別委員会と合同で、香川大学教授井原健雄氏を招いて「四国の近距離航空について」と題する講演会を開催した。
- 3) 平成3年9月12日：コミューター航空特別委員会、航空路線特別委員会と合同で関西国際空港の建設現場の視察を行った。
- 4) 平成3年10月29日：徳島県からのアクセスについてのヒアリング調査を行った。
(徳島県交通対策室)
- 5) 平成4年4月17日：第3回関西新空港アクセス特別委員会を開催し、それまでの調査結果についての報告を行った。
- 6) 平成6年3月23日：第4回関西新空港アクセス特別委員会を開催し、調査レポートについての報告を行うとともに、意見交換を行った。

最後に、本レポートをまとめるにあたって、ひとかたならぬご指導・ご協力をいただいた多くの方々に、ここに心から感謝を申し上げたい。

資料編 目次

1. 関西国際空港の概要	7
2. 主なアクセスルート	12
3. 香川県からのアクセスルート	14
4. 出国者数の推移	15
5. 出国者の内訳	16
6. 関西国際空港アクセス調査報告の要旨（平成4年3月香川県調査）	17

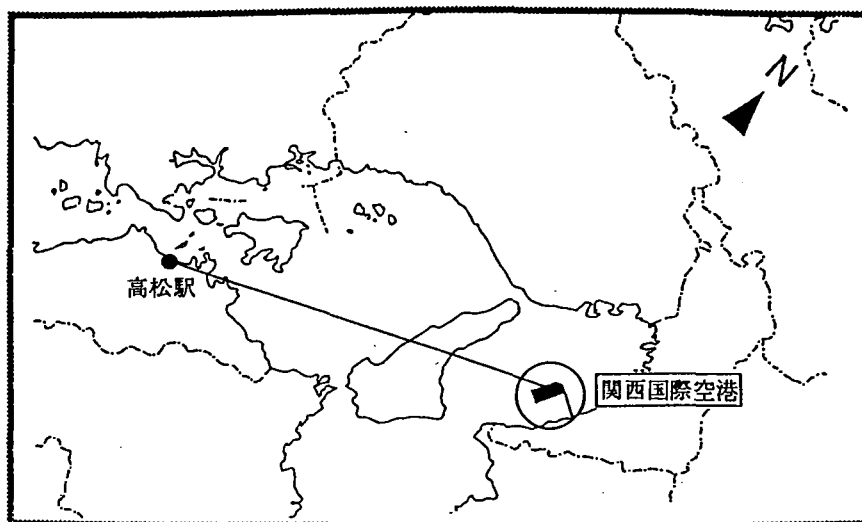
1. 関西国際空港の概要

(1) 計画の経緯

昭和 43年～	運輸省が調査を開始（泉州沖など8か所）
51年～	運輸省、泉州沖候補地について調査開始
57年12月	58年度政府予算案で、調査費の他着工準備調査費約40億円が認められる
59年10月	関西国際空港株式会社発足
61年12月	運輸省、関西国際空港の設置を許可
62年 1月	空港島護岸築造工事着手
63年12月	埋め立て工事着手
平成 3年 5月	旅客ターミナルビル着工
3年12月	空港島造成工事完了
5年 5月	旅客ターミナルビル上棟式
5年12月	開港日を6年9月4日に決定

(2) 位置

関西国際空港は、大阪湾南東部の泉州沖約5kmの海上に位置する。（香川県からは直線距離で約110kmである。）



(3) 規模

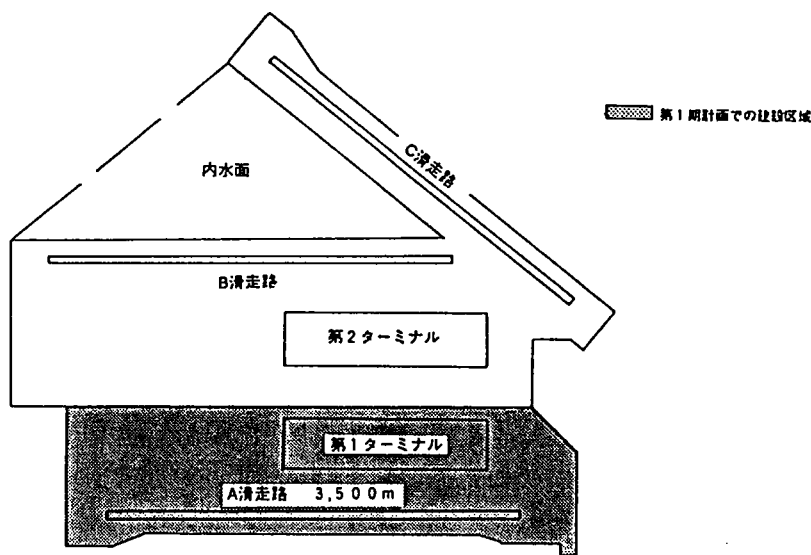
平成6年9月の開港は第1期計画であり、さらに将来において全体構想が計画されている。

① 第1期計画	面積	511ヘクタール
	滑走路	1本(長さ3,500m、幅60m)
	空港連絡橋	3.75km(上段…道路、下段…鉄道)
	能力	年間離発着回数 約16万回(開港時)

(参考) 主な空港の規模

新東京(成田)国際空港	550ヘクタール
東京(羽田)国際空港	586ヘクタール
大阪(伊丹)国際空港	317ヘクタール
シンガポール・チャンギ空港	1,663ヘクタール
パリ・シャルル・ドゴール空港	3,104ヘクタール

② 全体構想	面積	約1,200ヘクタール
	滑走路	3本(主滑走路2本、補助滑走路1本)
	能力	年間離発着回数 約26万回



(4) 事業費

第1期事業費	約14,400億円	資本金30% (4,100億円)	国 2/3 地方公共団体 1/6 民間 1/6	2,700億円 700億円 700億円

(内訳) 用地費約 5,000億円(成田1期 400億円)
 構造物約 9,000億円(成田1期5,100億円)

<参考> 第2期事業費 約20,000億円
 第3期事業費 約 5,000億円

(5) 需要想定

区 分		開 港 時 (1995年まで)	16万回相当時	
航空 輸 送 需 要	旅 客 数 (万人/年)	国 際	1,290	1,990
		国 内	890	1,080
		計	2,180	3,070
	貨 物 量 (万トン/年)	国 際	67	117
		国 内	15	22
		計	82	139
	離 着 陸 回 数 (回/日)	国際線	230	356
		国内線	101	98
		計	331	454
空 港 へ の 出 入 者 数 等	出 入 者 数 (人/日)	国際旅客	29,100	44,200
		国内旅客	20,400	23,800
		旅客合計	49,500	68,000
	送迎人	送迎人	49,000	51,500
		従業員	48,600	58,700
		見学	3,800	3,800
		商用者	4,800	5,800
		出入者合計	155,700	187,800
	貨 物 量 (トン/日)	国際貨物	1,370	2,400
		国内貨物	410	600
貨物合計		1,780	3,000	

(出所) 関西国際空港株式会社

(6) 空港使用料等

① ジャンボ機の着陸料 (B747-400)

空 港	関西国際空港	成 田	伊 丹
国 際 線	約 104万円	約 95万円	約 75万円
国 内 線	約 82万円	—	約 75万円

※国際線は成田の1割増、国内線は伊丹の1割増に設定される予定。

② 空港連絡橋使用料

JR西日本 約42億円/年
南海電鉄 約32億円/年

④開港初年度の概算収支見込み

(単位：億円)

	国際線90便／日 国内線70便／日 就航した場合
収入	
航空系収入	
着陸料・停留料	350
給油施設利用料等	300
計	650
非航空系収入	
建物賃料等	260
構内営業料	90
直営事業収入等	400
計	760
収入合計	1,410
費用	
減価償却費	320
支払利息	580
公租公課	120
維持管理費	600
費用合計	1,630
過不足	△ 220

(出所：関西国際空港株式会社)

(注) 上記の数値は、平年度ベース(12カ月分)に置き直したものである。

2. 主なアクセスルート

(1) 海上ルート

航路	神戸～関空	淡路島～関空～大阪		徳島～関空～大阪
事業主体	海上アクセス㈱ (関西汽船等75社出資の新会社)	共同汽船㈱	深日海運㈱	徳島高速船㈱
使用船舶	ジェットfoil 230人乗り (3隻体制)	高速船 235～150人 (4隻体制)	高速船 160人乗り (2隻体制)	高速船 300人乗り (2隻体制)
ターミナル	ポートアイランド	洲本港、津名港	洲本港、津名港	徳島沖洲港湾
所要時分	30分	30～40分	30～40分	80分 (大阪～関空35分)
便数	33往復	21往復	22往復	12往復 (うち関空寄港6往復)

※高松～関空航路は、ほぼ就航しない見込み

(2) 鉄道ルート

事業者	JR西日本			南海電鉄
種別	特急「はるか」	アクセス快速	シャトル列車	特急「ラピート」
路線	京都～新大阪～ (天王寺)～関空	大阪～天王寺～関空	日根野～関空	難波～関空
所要時分	京都から 85分 新大阪から 55分 天王寺から 35分	大阪から 65分 天王寺から 45分	10分	29分
運行時隔	1～2本/時	デイトタイムに3本	ラッシュ時に数本	2本/時(他に急行等 4本/時)

(3) 航空ルート

運輸省が、大阪国際空港騒音対策協議会に提示(平成5年11月)

- ・国際線は、関西国際空港で展開
- ・基幹路線(羽田、札幌、福岡など5路線)と準基幹路線(松山、高知、宮崎など8路線)は伊丹に存続。(振り分け便数は未定)
- ・千キロ以上の路線は、原則関西空港に移す。

国内線伊丹便は、現在の約120便から100便程度に減る見込み。

(4) バスルート

路線名	事業者	所要時分	総運行回数	運行時隔	運行時間
梅田線	関西空港交通 大阪空港交通 阪神電鉄	60～65分	33往復	30分	往路 5:50～21:50 復路 6:35～22:35
伊丹空港線	関西空港交通 大阪空港交通	80～85分	33往復	30分	往路 5:30～21:30 復路 6:40～22:40
上本町線	関西空港交通 近畿日本鉄道	56～60分	30往復	30分	往路 6:30～21:00 復路 6:30～21:00
守口線	関西空港交通 京阪バス	80分	14往復	60分	往路 6:40～20:30 復路 6:30～20:30
神戸線	関西空港交通 大阪空港交通 阪神電鉄	三宮から 70分	33往復	30分	往路 6:00～22:00 復路 6:00～22:00
奈良線	関西空港交通 奈良交通	95分	10往復	90分	往路 6:20～20:00 復路 5:25～20:20
和歌山線	関西空港交通 和歌山バス	和歌山から 40分	16往復	60分	往路 5:30～22:00 復路 6:00～21:30
尼崎線	関西空港交通 阪神電鉄	65分	20往復	45分	往路 6:15～20:30 復路 7:00～21:15
宇治線	関西空港交通 京阪宇治交通	135 ～137分	4往復	—	往路 4:30～14:00 復路 10:00～21:00
彦根線	関西空港交通 近江鉄道	210分	3往復	—	往路 4:30～15:30 復路 10:30～21:00

(5) マイカールート

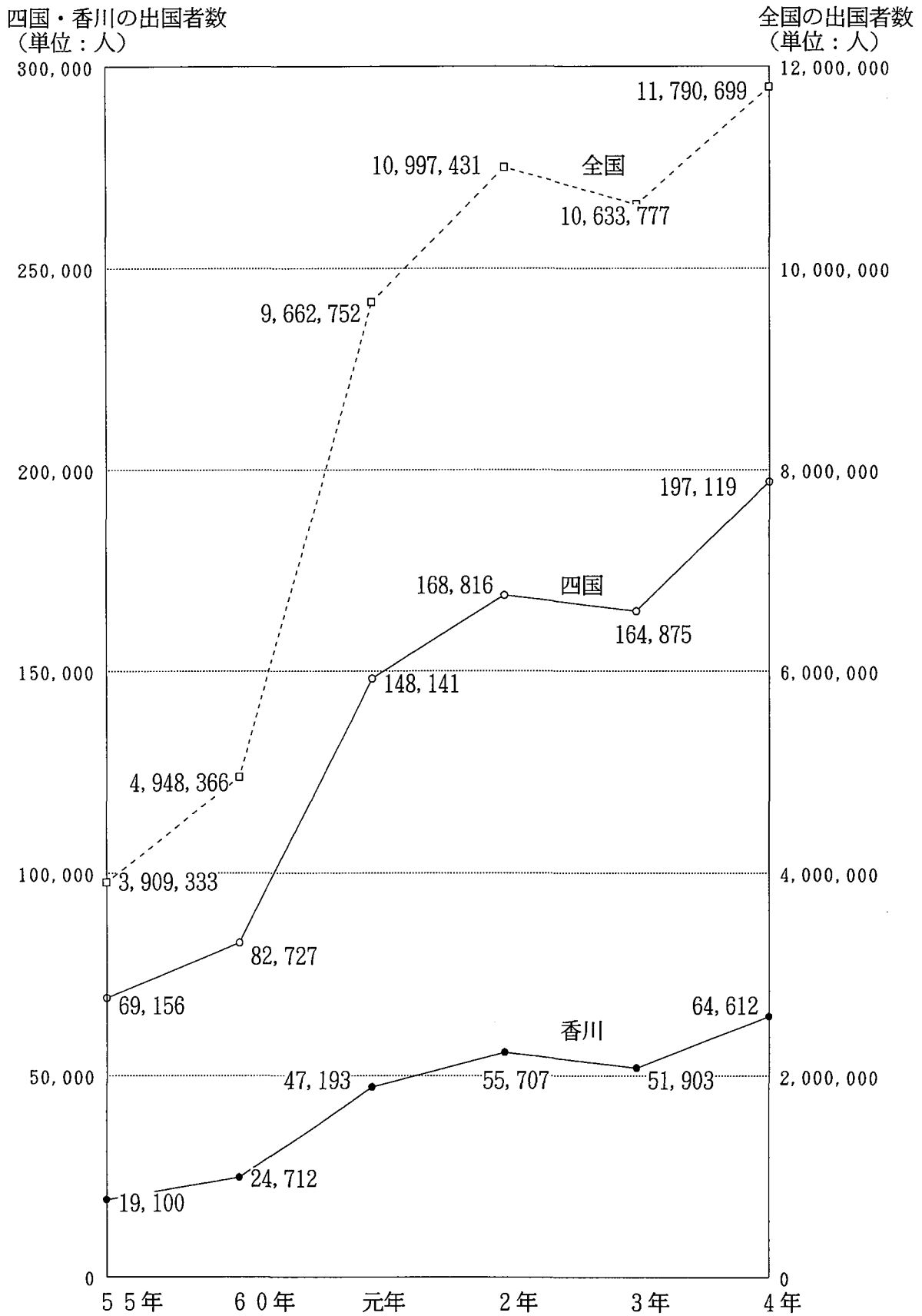
阪和自動車道、阪神高速道路湾岸線、国道26号線、府道大阪臨海線が接続。

3. 香川県からのアクセスルート

	ル	ー	ト	所要時間	運賃・料金	頻度	備考			
(1)	高松駅	JR	新大阪	JR	空港	3時間20分	9,000円	2本/時		
(2)	高松駅	JR	新神戸	船	神戸港	空港	3時間10分	9,000円	2本/時	
(3)	高松駅	JR	徳島駅	船	徳島港	空港	3時間00分	6,500円	6本/日	
(4)	高松駅	バス等	淡路島	船	空港	2時間50分	5,000円	2本/時	高松～淡路間のバスは未定	
(5)	高松駅	航空機	伊丹	バス	空港	2時間50分	10,000円	8本/日		
(6)	高松駅	船	神戸港	船	空港	3時間20分	9,000円	2～3便/日		
※	高松空港	航空機		空港		1時間00分	10,000円			
※	高松市内	バス等		空港		5時間40分	6,000円		明石大橋経由 4時間10分	
※	高松港	船		空港		2時間30分	7,000円			

※は、開港時には設定されないルート
 所要時分、運賃・料金、頻度等は、想定値である。

4. 出国者数の推移



(資料) 法務省「出入国管理統計」

5. 出国者の内訳

(1) 香川県からの出発空港別出国者数

期 間	香川県からの 出国者総数	うち、高松空港 からの出国者	ソウル定期便 での出国者数	
			ソウル定期便 での出国者数	チャーター便 での出国者数
平成4年 (H4.1～4.12)	64,612	20,637 (32%)	12,550	8,087
平成5年 (H5.1～5.12)	※	28,734	17,947	10,787

(資料) 法務省「出入国管理統計」
運輸省高松空港事務所

※平成5年の出国者総数は、まだ発表されていない。

注) 高松・ソウル間の定期便は、平成4年4月就航

(2) 渡航先別出国者数 (平成4年)

(単位：人)

		全 国		四 国		香 川	
		出 国 者 数	構 成 比	出 国 者 数	構 成 比	出 国 者 数	構 成 比
総 数		11,790,699	100	197,119	100	64,612	100
渡 航 先	アジア	5,353,268	45	106,184	54	37,924	59
	ヨーロッパ	1,349,371	11	16,279	8	4,976	8
	アフリカ	59,165	1	813	1	219	0
	北アメリカ	3,904,647	33	57,363	29	16,794	26
	南アメリカ	41,544	1	324	0	54	0
	オセアニア	1,081,319	9	16,142	8	4,638	7
	不詳等	1,385	0	14	0	7	0

(資料) 法務省「出入国管理統計」

6. 関西国際空港アクセス調査報告の要旨（平成4年3月香川県調査）

香川県では、関西国際空港の機能を積極的に活用し、香川県の持つ四国の中核都市機能の充実・強化、国際化の進展を図るため、同空港への効果的なアクセスについて調査を実施した。

以下に、同調査が行った、関西国際空港へのアクセスの整理・検討について、簡単に紹介する。

(1) 関西国際空港の利用意向調査

① 県民アンケート結果（平成3年7～8月実施、パスポート被交付者 1,600人対象、回答者 500人）

項目	回答の内容
・今回、出発予定の空港	①伊丹52% ②成田27% ③高松10%
・アクセス手段の選択理由 （複数回答）	①乗り継ぎの少なさ、便利さ 37% ②短時間で行ける 36%
・関西国際空港の認知度	認知度84%、関心度87%
・関西国際空港への希望するアクセス方法 （複数回答）	①航空機の直行便 78% ②高速艇の直行便 60% ③新幹線利用 32%
・海外旅行増加のインパクト	高松空港の国際化47%、関西国際空港開港26%

② 企業アンケート結果（3年8月実施、県内企業252社対象、回答企業147社）

項目	回答の内容
・企業活動面での関西国際空港の重要度	42%の企業がその重要度を認識
・関西国際空港への具体的対応 （複数回答）	対応を検討中 2% 今後考えていきたい 62%
・関西国際空港までの貨物の輸送手段	①航空機の直行便 39%

③ 企業ヒアリングの結果（3年7月実施、旅行業者、県魚連、青果連対象）

○国際航空貨物の利用については、香川県の場合、航空貨物に適する高付加価値の製品等が少ないため量・金額とも少ない。

○高松空港からの直行便が開設されなければ、関西国際空港は現在の大阪国際空港より利用しにくい。特に、旅行会社がツアーを企画する場合には、是非とも直行便が必要だ。

(2) アクセスについての今後の方向

① 航空ルート

高松空港から関西国際空港に直接乗り入れる航空路線は、迅速性・利便性の評価が高く、県民の利用意向も非常に高い。また、関西国際空港に国際線と国内線が効率的に設定されれば、より直行便の必要性が高くなる。

そこで、現在検討が進められている路線設定の方針や航空会社の意向の把握に努めるとともに、需要動向を見守りつつ、直行路線の確保に取り組む必要がある。

② 海上ルート

海上ルートは、経済性の評価は高いが、信頼性は低い。

また、県民の期待の高い直行便は、需要面及び多額の初期投資を要することから、事業採算性に種々の課題を抱えている。

③ 鉄道ルート

運行本数が多く、発着時間が正確であり、県民の利用意向も高い。

したがって、事業主体である鉄道会社が利便性の高いダイヤを設定するなどの配慮をすることで効果的なアクセスとなるであろう。

④ 道路ルート

山陽自動車道利用ルート、明石海峡大橋利用ルートともに信頼性と迅速性において評価が低いが、乗換もなく、香川県内からの団体旅行や深夜出発の航空便に対応できるなど十分期待できる。

社団法人香川経済同友会「関西新空港アクセス特別委員会」委員名簿

〔代表幹事〕	丸山 修	南海プライウッド(株)	代表取締役社長
	赤澤 庄三	帝國製菓(株)	代表取締役社長
〔委員長〕	廣野 八哉	四国旅客鉄道(株)	常務取締役
〔副委員長〕	真鍋 康彦	香川日産自動車(株)	取締役社長
〔幹事〕	鳥塚 武	高松空港ビル(株)	代表取締役専務
	村上 敏雄	(株)村上製作所	代表取締役会長
	村上 幸生	三和工業(株)	代表取締役社長
〔委員〕	加藤 治男	大東京火災海上保険(株)	四国ブロック長
	門脇 満雄	(株)兵庫銀行高松支店	支店長
	永木 万盛	永木酒類販売(株)	取締役会長
	松岡 敬文	(株)イーグルハウス興業	代表取締役
	美佐田長久	四国パック(株)	代表取締役社長
	南 拓介	大成建設(株)四国支店	営業部長
〔事務局〕	石丸 尚志	(社)香川経済同友会	専務常任幹事事務局長
	岡崎久美子	(社)香川経済同友会	調査主事
	吉田 映子	(社)香川経済同友会	調査主事

関西国際空港へのアクセスルートについて

—調査レポート—

平成 6 年 4 月 14 日発行

発 行 (社)香川経済同友会

専務常任幹事 石丸尚志
事務局 長

〒760 高松市紺屋町 1-3
紺屋町清水ビル 6階
TEL 0878-21-8754
FAX 0878-23-1160
