

## 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

### 第一 両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理の意義及び目標に関する事項

#### 1 意義

##### (1) 背景

我が国の空港政策は、全国の空港整備が一巡したことから、「整備」から「運営」へのシフトの段階にあり、民間の知恵と資金を積極的に取り入れつつ、既存ストックを最大限に活用することを基本とした政策に重点を移しつつある。

これまで、関西国際空港（以下「関西空港」という。）は、騒音問題のほとんどない海上空港として、長年にわたり、地元の多面的な協力を得つつ整備が進められ、4000メートル級の複数滑走路を持ち、完全24時間運用が可能である等我が国の国際拠点空港にふさわしい機能を備えるに至った。しかしながら、大阪湾の沖合5キロメートルを埋め立てたこと等により多額の事業費を要したことから、現在も約1.3兆円の巨額の負債を抱え、政府補給金に依存せざるを得ず、国際拠点空港としての本来の優位性を活かした戦略的な経営や前向きな投資の実行が困難な状況にあり、着陸料がアジアの主要空港と比べ高い水準にあるとの指摘がなされているところである。

大阪国際空港（以下「伊丹空港」という。）については、市街地に位置していることから騒音対策をはじめとした安全・環境面での配慮が必要な空港であるが、従来より国等による環境対策が着実に実施されてきており、また、近年は発着回数が減少するとともに、就航機材の小型化、低騒音化が進んでいる。

今後、世界経済の更なるグローバル化、とりわけアジア諸国の国民所得水準の向上、生産拠点の展開に伴うサプライチェーンの高度化により、我が国の国際航空需要は拡大の方向にあり、オープンスカイの進展による新規企業の参入、新規路線の開設や増便が期待できる。また、関西における国内航空需要は成熟化しつつあるものの、ローコストキャリアの就航や利用者ニーズに即した航空ネットワークの充実により、更なる潜在需要を掘り起こす余地はあり、これら航空需要の拡大による今後の関西経済の活性化が期待されることである。

##### (2) 両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理の方向性

このような状況の中、関西空港の国際拠点空港としての再生及び強化並びに両空港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ため、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年法律第54号。以下「経営統合法」という。）に基づき、両空港が経営統合され一体的に運用されることとなった。

両空港の運営は、空港の持つ高い公共性を確保するという観点を踏まえつつ、両空港から生み出されるキャッシュフローを最大化し事業価値の増大を図るため、民間の柔軟な経営判断と明確な責任の下に行われなければならない。

更に、より効率的かつ緊張感のある経営の実現及び関西空港の整備に要した債務の早期返済のため、両空港の事業を運営する権利（公共施設等運営権）を一体で民間に付与する手法、いわゆる「コンセッション」をできる限り速やかに実現することが必要である。

## 2 目標

新関西国際空港株式会社（以下「新関空会社」という。）又は空港運営権者（経営統合法第29条第2項に規定する「空港運営権者」をいう。）は、両空港の一体的な設置及び管理に当たっては、次に掲げる目標の達成に向けて着実に取り組むものとする。

- ① 関西空港の国際路線の拡大、国内路線の充実等による際内乗り継ぎ機能の強化等の施策を積極的に展開し、国際拠点空港としての機能の再生及び強化を実現する。
- ② 伊丹空港については、引き続き環境負荷の低減に努めるとともに、利便性の高い都市型空港としての特性を活かした運用を行う。
- ③ 両空港の特性に十分配慮しつつ、利用者ニーズに即した路線の就航促進、アクセス機能の強化等両空港を適切かつ有効に活用することにより、関西全体の航空輸送需要の拡大を図り、関西経済の活性化に寄与する。
- ④ 新関空会社は、両空港の事業価値を積極的に高め、可能な限り早期のコンセッションの実現を図る。また国は、関係者間の調整等コンセッションの実現に向けた環境整備に努める。
- ⑤ コンセッションが実現するまでの間、新関空会社は、上記施策を着実に実施するとともに、経営統合による効率化を最大限図ることにより、高い収益性を実現

する。これにより、政府補給金への依存体質から脱却し、自立した経営を確立するとともに、関西空港の整備に要した費用に係る債務の返済を確実かつ円滑に実施し、経営基盤の強化を図り、両空港の事業価値の向上に努める。

## 第二 両空港の一体的かつ効率的な運営に関する基本的な事項

### 1 両空港の運営に関する基本的な事項

両空港の運営については、以下に記載する両空港の特性に応じ、この基本方針で定める枠内において、新関西空会社又は空港運営権者（以下「空港運営事業者」という。）における民間の経営者の自由な判断の下に行われるべきものであり、国その他の関係者は、空港運営事業者が作成する具体的な数値目標を含む経営戦略等をできる限り尊重するものとする。

関西空港は、4000メートル級の滑走路を2本有し、完全24時間運用が可能であることに加え、騒音問題がほとんどなく、気象条件に左右されにくいといった強みを有している。また伊丹空港は、大阪都心部から近距離にあり利便性に秀でている一方で、その周辺地域が市街化されているため、将来の拡張性が乏しく、また、安全・環境面での配慮が不可欠である。

このような両空港の特性を踏まえれば、関西空港は首都圏空港と並ぶ我が国の国際拠点空港として最大限活用し、伊丹空港は都市型空港として安全・環境面に配慮しつつ運用することが適当であり、関西空港の国際拠点空港としての再生・強化が喫緊の課題であることを踏まえると、国際線の就航は両空港のうち関西空港に限定することが適当である。

空港運営事業者は、両空港を適切かつ有効に活用する観点から、両空港の立地特性や役割分担の中で、利用者ニーズに即した路線就航の促進施策や戦略的な空港利用料の設定等の施策を行うとともに、両空港間のアクセス利便性を高め、両空港の特性を最大限活かした一体的運用を行うことが有効である。

更に、両空港の事業価値の向上を図り、民間投資家の投資インセンティブを高めるためにも、非航空系事業を含めた空港全体としての収益力の向上を図ることが重要である。特に伊丹空港においては、空港機能施設事業者との一体化に向けた調整を速やかに進めるものとする。

また、自然災害が発生した際に両空港が有効に機能するよう防災対策を講じるとともに、首都圏の緊急時のバックアップ機能を確保するなど航空輸送サービスの安全・安心の確保に向けた取組を進める必要がある。

## 2 関西空港の運営に関する基本的な事項

### (1) 関西空港の基本的運用方針

関西空港は、首都圏空港と並ぶ我が国の国際拠点空港として、最大限その特性を活かした運用を行う。

### (2) 関西空港の航空輸送需要の拡大のための基本的事項

空港運営事業者は、第二1の経営戦略を作成し、その数値目標を達成するため、例えば以下のような施策に積極的に取り組み、関西空港の国際拠点空港としての再生・強化を図ることが必要である。

- ① 関西空港の競争力強化のため、着陸料や空港施設使用料等の設定を戦略的に行うとともに、国内線の充実、際内乗り継ぎ機能の強化を図る。
- ② LCC 拠点としての機能を強化するため、航空事業者と適切に連携を取りつつ、必要な施設の整備や施策の展開を進める。
- ③ 国際貨物ハブ空港としての機能を強化するため、航空物流事業者、関係地方公共団体、地元商工関係団体等と適切に連携を取りつつ、必要な施設の整備や施策の展開を進める。
- ④ 国、地方公共団体等の関係者と連携して、関西の多彩な観光資源を活用した外国人観光客の誘致等更なる利用促進施策を展開する。

### (3) 二期事業により造成された用地の活用等に関する基本的事項

二期事業により造成された用地の利用については、空港機能の向上に資する多面的な活用を含めて検討し、事業価値の向上に努めることが必要である。

また、新たな埋立等の事業については、当面凍結するものとし、将来的な需要の拡大の状況に応じ、事業採算性の検証を十分に行った上で、国、関係地方公共団体との調整を踏まえ、空港運営事業者が判断するものとする。

### (4) 関西空港の安全・安心の確保に関する基本的事項

国際拠点空港である関西空港は、内外の物流・人流の拠点として空港機能を維持することが極めて重要であることから、地震等の自然災害への対策に万全を期すること、特に、海上に位置することに起因する津波等への対策、海上テロへの対策等空港の安全・安心の確保のための対策に十分配慮することが必要である。

また、空港運営事業者は、環境監視計画に基づき、騒音その他の周辺環境への影響について監視を行い、状況に応じて環境対策を講じることが必要である。

### 3 伊丹空港の運営に関する基本的な事項

#### (1) 伊丹空港の基本的運用方針

伊丹空港は、第一②の目標を達成するため、安全・環境面に配慮しつつ、当面、現在の騒音対策区域の範囲内で、次に掲げる枠内で運用する。また、空港運営事業者、航空運送事業者等の関係者は、今後の航空機材の低騒音化等に適切に対応し、引き続き環境負荷の低減に努めるものとする。

① 運用時間は、7時から21時までの14時間とする。

② 1日の総発着回数は370回を上限とする。

③ ②のうち、低騒音機以外の機材の発着回数は1日200回を上限とする。

注1：②及び③については、年末年始等の時期を除く。

注2：低騒音機は、プロペラ機及びそれと同程度以下の騒音影響を及ぼす機材として空港運営事業者が定める。

なお、空港運営事業者は、従来のプロペラ機枠の低騒音機枠への転換に当たっては、モニタリング等により騒音値の変化の状況を把握し、環境負荷の低減に努めつつ、段階的に進めるものとする。

#### (2) 伊丹空港の非航空系事業に関する基本的事項

伊丹空港の非航空系事業は、当面は現在の空港機能施設事業者と連携を図り、経営統合法附則第18条第2項に定める協定に基づき実施する。ただし、将来的には、空港運営事業者が航空系事業と非航空系事業を一体的に行い、両空港における非航空系事業の統合によるシナジー効果を発揮できるよう、速やかに検討、調整を進める。

また、伊丹空港の事業価値をより一層向上させるため、伊丹空港のターミナルビルについて、第三2の観点も踏まえつつ、航空機材の小型化などの利用状況に適切に対応し、改修等を含めた施策の検討を進めるとともに、駐車場等の経営資源を活用し、総合的な収益力の向上を図る。

#### (3) 伊丹空港周辺における騒音その他の航空機の運航により生ずる障害の防止等に関する基本的事項

伊丹空港は、その周辺地域が市街化されているため、環境との調和を図り周辺地域との共生を実現することが極めて重要であり、国及び周辺地方公共団体等との間で締結した大阪国際空港の運用等に関する協定（平成2年）の趣旨に則り、安全・環境対策が適正に実施されることが必要である。

空港運営事業者は、同協定の趣旨に則り、引き続き騒音影響に配慮した空港運用を行うとともに、公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（昭和42年法律第110号）等の法令に従い、防音工事・移転補償の実施等空港の周辺における環境対策を着実に実施する。

#### 4 両空港のコンセッションに関する基本的な事項

##### （1）コンセッションの目的

コンセッションの目的は、民間事業者が、そのノウハウを最大限に活用しつつ、投資に対する収益に関し自らリスクを取る統治体制に移行することで、より効率的で緊張感のある経営を実現できる仕組みを確立すること及びコンセッション対価の収受により債務の早期の確実な返済を行い関西空港の国際拠点空港としての再生・強化及び関西全体の航空輸送需要の拡大を図ることにある。また、コンセッションの実施は、関西空港が、長期安定的な資金調達の下での「整備」の段階から、収益性の強化を追求する「運営」の段階に移行することからの要請でもある。新関空会社は、これらを踏まえ、可能な限り速やかにコンセッションの実現を図るものとする。

##### （2）コンセッションに向けての取組

新関空会社は、債務の早期の確実な返済を可能とする条件でコンセッションを実現する必要があり、更なるキャッシュフローの増大を図ることが重要である。このため、成長戦略及び経営改善計画の策定とその実施を通じて、収益性と透明性に優れた会社構造を構築し、事業価値向上に努める必要がある。

このため、経営統合後速やかにコンセッション実現に向けた体制を構築し、市場との対話、コンセッション契約の詳細の検討等の準備を進めるとともに、経営統合による効率化を最大限図ることとし、特に、組織、人員の削減、経費の節約に向けた取組を着実に実行し、コンセッション後の空港運営権者による選択と集中に基づく経営に資する必要がある。

## 5 関西空港に係る特定空港用地保有管理事業に関する基本的な事項

関西空港土地保有会社（旧関西国際空港株式会社）は、空港用地の貸付料収入をもって関西空港の空港用地の整備に要した費用に係る債務の返済を行う会社であることから、債務の早期の確実な返済を行う。

## 第三 両空港の一体的かつ効率的な運営に資する事業との連携に関する基本的な事項

### 1 両空港のアクセス交通に係る取組に関する基本的な事項

#### （1）両空港間のアクセス交通に係る取組に関する基本的な事項

関西空港の際内ネットワークの充実に加え、両空港の航空ネットワークを連携させ、一体的運用の効果を高めるため、両空港間のアクセスの充実・強化を図ることにより、乗り継ぎ利便性の向上を図ることが求められる。空港運営事業者は、関係事業者との連携を図り、両空港間の往来が可能な限り簡便になるようなアクセス交通の形成に努める。

国及び地方公共団体は、両空港のアクセス時間の短縮に資する高速道路について、その実現に向けて必要な事業採算性等の課題について検討する。

#### （2）関西空港のアクセス交通に係る取組に関する基本的な事項

関西空港のアクセス利便性の改善は、国際拠点空港にふさわしい利便性を確保するためには不可欠の課題である。空港運営事業者は、鉄道事業者、バス事業者のみならず、神戸方面からの海上アクセスを担う海上運送事業者等の関係事業者と連携しつつ、引き続きアクセス時間の短縮、運賃・料金の低廉化等に積極的に取り組む。

国及び地方公共団体は、京阪神地域からのアクセス改善、とりわけ大阪都心部と関西空港を結ぶアクセス時間の短縮に資する高速鉄道等について、その実現に向けて必要な事業採算性等の課題について検討する。

#### （3）伊丹空港のアクセス交通に係る取組に関する基本的な事項

都心部から近距離にある伊丹空港の都市型空港としての特性を活かすため、空港運営事業者は、関係事業者と連携しつつ、駐車場の更なる活用促進策や長距離バスの活用など大阪都心部以外の地域からのアクセスのあり方について検討する。

### 2 伊丹空港に係る用地の利活用の取組に関する基本的な事項

空港運営事業者は、伊丹空港の事業価値の向上を図るため、伊丹空港内の既存施

設の有用性の検証等を行うとともに、空港施設の最適配置等を通じ生じた用地の利活用の方策を検討する。また、環境対策事業により取得した移転補償跡地についても、当該用地からのキャッシュフローが最大化するよう、その売却も含めて当該用地の活用方策について検討する。

これら伊丹空港に係る用地の利活用の検討に当たっては、周辺地域との共存が重要であることに鑑み、地元地方公共団体と連携を図りつつ実施するものとする。

#### 第四 その他

##### 1 国の責務及び講ずべき措置に関する基本的な事項

- ① 国は、関西空港の国際拠点空港としての機能の再生・強化及び両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るため、コンセッション後も含め、法令に定められた指導監督、認可等の権限を適切に実行しつつ、両空港の円滑な運営、事業価値の増大に資する制度の見直し等を行うとともに、本基本方針に基づく着実な施策推進を図るものとする。また、航空法（昭和27年法律第231号）第107条の3第1項に基づく許可をはじめとする許認可等を行うに当たっては、両空港を運用する空港運営事業者の意向にできる限り配慮するものとする。
- ② 国は、新関西空会社に対して人的及び技術的な支援を積極的に実施し、可能な限り早期に適切な条件で両空港のコンセッションが実現するよう必要な環境の整備に努めるものとする。

##### 2 地方公共団体等の協力、連携等に関する基本的な事項

- ① 関係地方公共団体及び地元商工関係団体は、両空港の利用の促進及び利用者の利便の確保を図るため、観光旅客の誘致、産業の振興、公共交通の利便性の向上等の施策を相互に連携を図りながら実施するよう努めるものとする。
- ② 関係地方公共団体及び地元商工関係団体は、関西空港の国際拠点空港としての機能の再生・強化及び両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る観点から、相互に連携し、両空港における航空輸送のあり方の方向性についての共通認識の形成に努めるものとする。
- ③ 空港運営事業者は、空港周辺地域における自治体の協力の重要性、関西空港への出資等これまでの経緯等に鑑み、関係地方公共団体及び地元商工関係団体に対し必要な情報提供を積極的に行う等空港運営に関し緊密に連携を図るものとする。



- ④ 空港運営事業者は、両空港の運営がこれまで多年にわたり地元市町の理解と協力のもとで行われてきたことに鑑み、今後も、地元との共生関係の維持に努めるものとする。

### 3 両空港を取り巻く状況変化への対応

- ① 国は、関西空港の国際拠点空港としての機能の熟度、関西の航空輸送需要の動向その他両空港を取り巻く状況の変化及びコンセッションの実現に向けた環境整備の必要性を踏まえ、経営統合法第34条に定める協議会の意見を聴きつつ、本基本方針を適時に（概ね3年を目途）かつ適切に見直すものとする。

また、空港運営事業者は、両空港の運営に当たり本基本方針の見直しが必要であると認めるときは、国に対しその旨の申し出を行うものとし、国はそれを十分尊重するものとする。

- ② 空港運営事業者は、伊丹空港について、中央リニア新幹線の開通など周辺状況の抜本的な変化を見通し、その廃港も含め、将来のあり方を今後検討する。