

大阪国際空港の あり方について

～平成14年、国土交通省の動きを中心に～

2003年6月

大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会

目 次

大阪空港のあり方の見直しについて	1
1 . 大阪空港にかかわる課題	
2 . 大阪空港のあり方の方向性	
扇国土交通相発言までの経緯や背景について	4
(参考) 空港整備特別会計とは	8
大阪空港のあり方にかかわる関係者の意見、主張	
1 . 大阪空港のあり方全般	10
2 . 航空機騒音の軽減方策	11
3 . 関西における大阪空港の位置付けのあり方	12
4 . 環境対策費の負担のあり方	
5 . その他の意見等	
6 . 大阪空港に関連するその他の団体等の主張	
大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会の動き . . .	13
交通政策審議会航空分科会最終答申について	16
今後の動きなど	17
要点整理 (巻末付録)	

大阪空港のあり方の見直し（国土交通省）について

1. 大阪空港にかかわる課題

(1) 関西3空港の役割

これまでの関西圏における空港の役割・位置付けは次のとおり

空港	機能分担等
関西空港	我が国の主要国際空港。 西日本を後背圏とする国際線および国内線の基幹空港。 国際線と国内線の乗り継ぎ空港としても機能。
大阪空港	国内線の基幹空港。（環境対策上容量に制約）
神戸空港	神戸市およびその周辺の国内航空需要に対応する地方空港。

(2) 大阪空港にかかわる環境対策の課題

これまで国は、周辺環境対策として「**発生源対策**」（発着枠制限、機材制限、運用時間規制、飛行ルート of 制限）、「**空港構造の改良**」（関西空港の開港）、「**空港周辺対策**」（防音工事、民家等の移転の実施、緑地整備、空港周辺整備機構による再開発整備事業等）を実施してきたが〔資料1〕、現在以下の問題に直面している。

平成6年、関西空港開港により国際線等が移転し、騒音影響も大幅に減少したが、その後、騒音影響に若干の増加がみられる。〔資料2〕

環境対策費については、昭和50年代と比較して減少はしているものの、緑地整備等も完遂しておらず、また、環境基準を達成していない地域も広範囲にわたり、依然として年間100億円前後を必要としている。他方で、関西空港が「大阪空港の騒音問題の抜本的な解決を図る」ことを目的として建設され、これにも莫大な対策費を必要としている。〔資料3〕

2. 大阪空港のあり方の方向性（国土交通省案）

(1) 総論

大阪空港は、その立地条件の良さから今後も国内線の基幹空港としての役割を果たしていくものと認識されている。また、利用者ニーズはかなり強いものがあり、最近になって、空いているプロペラ枠を使用する形での発着回数の増加が見込まれている。

他方、現在でも周辺環境は厳しい騒音にさらされており、屋外の環境基準の達成等に向けた改善が必要である。[資料4]

これらの状況を考え、国は、周辺への航空機騒音と国民の利便性確保の重要性とを比較考慮しつつ、関係者との協議の結果、現在の枠制限を中心とした運用制限を行っている。[資料5・6]

しかし、現状においても、また近い将来においても関西の空港容量に余裕があるならば、圏内の空港の役割分担を見直し、大阪空港における航空機騒音の影響を軽減する方向に重心を移すべきではないか。

(2) 想定される航空機騒音の影響軽減方策

機材の制限*1

...騒音影響の大きい4発・3発の機材、具体的にはB747、DC10の就航制限。

枠制限のあり方の見直し*1

...現在のジェット枠250のうち50枠は「YS代替枠」として平成10年以降に創設された。老朽化したYSの後継機がなかったために中小型ジェット機に限って認められたものであるが、代替枠の創設後に騒音影響が増加していること、DHC-8-400等のYS-11型機を代替できるプロペラ機が日本に導入されつつあること等を勘案すれば、YS代替枠をこのまま存置する必要があるのか。

航空会社への騒音排出量の割り当て

長距離路線についての就航制限*1

...長距離路線は、所要時間に対するアクセス時間の影響度が相対的に小さいため、大阪市中心部から遠い関西空港でも競争力が失われない可能性が高いことを踏まえ、就航を制限する。

(3) 大阪空港の位置付けのあり方*2

大阪空港の空港整備法上の位置付けを「1種」から「2種」に変更することにより、関西における大阪空港の位置付けと役割を明確化すべきではないか。

第1種空港である理由は、「関西空港の容量制約を勘案し、関西空港と一体となって近畿圏の国際的な拠点空港群を形成」していることにあった。大阪空港の現状に加え、関西空港の容量制約が緩和されること、将来ともに国際線の就航を関西空港に限定する方針であることを考慮すれば、第2種空港と位置付けることが適当ではないか。[資料7]

羽田空港の再拡張について、地方負担を導入する方向で検討することとしており、こうした見直しとあわせて大阪空港の位置付けも確定する必要があるのではないか。

(4) 環境対策費の負担のあり方*3

大阪国際空港の騒音問題の抜本的な解決を図るため、海上に多額の費用をかけて関西空港が整備された。

一方で大阪空港は、航空需要に対応して引き続き本格運用されるとともに、毎年100億円近い環境対策費を必要としている。

関西空港に容量のゆとりがあることにかんがみると、騒音問題の抜本的解決を図るために整備した関西空港を使うことが環境的観点からは望ましい。

大阪空港は利用者の利便性も高いが、一方で騒音影響が大きい。環境対策費について、特別に航空会社や利用者に負担を求めることも考えられるのではないか。

(注) 太下線部(*1~3)...扇国土交通大臣発言(9月27日)の骨子
[資料8] [参考1・2:日経新聞 平成14年9月27日・28日付]

項目2-(2)(を除く)については、環境対策と理解できるが、項目2-(3)、(4)については、“関空救済策”と受け取ることもできる。

当時、運輸省で大阪空港の存続協定を担当していた蒲生猛・愛知県総合交通監は、産経新聞社のインタビュー記事(平成15年1月20日)の中で、「(大阪空港の)存続は国が地元をお願いしたのが真相」と述べた後、「現在、伊丹の環境対策費の多くは、周囲の緑地整備にかかっている。ようやく都市型のモデル空港になろうとしているときに、受益者負担を求めるのは自己矛盾だ。初めから関空救済策という方がよっぽど分かりやすかった」と語った。

国土交通省による「大阪空港のあり方の見直し」に対する関係者の意見や反論などは、10ページ以降に詳細を記載している。

扇国土交通相発言までの経緯や背景について

経緯・背景 その1 「空港行政のあり方を巡る諸課題・論点」

空港行政全体について、国土交通省の諮問機関である交通政策審議会・空港整備部会において平成14年4月以降、以下のことが（中心に）審議されていた。

空港の機能・役割について

個々の空港の利用実態や今後の空港容量の拡充の可能性等を踏まえ、利用者利便の向上や各空港の効率的な利用等の観点から今後検討すべきではないか。

（参考）これまでの大都市圏における空港の役割・位置付け

大都市圏においては、後背圏の需要への対応と利便性の確保のために、各空港の役割分担を明確化したうえで、計画的な整備が進められてきた。

空 港	機 能 分 担 等
首都圏 成田空港	我が国最大の国際空港。 主に東日本の国際航空需要に対応。 国際線の乗り継ぎ空港としても機能。
羽田空港	国内航空ネットワークの中心。
近畿圏 関西空港	我が国の主要国際空港。 西日本を後背圏とする国際線および国内線の基幹空港。 国際線と国内線の乗り継ぎ空港としても機能。
大阪空港	国内線の基幹空港。（環境対策上容量に制約）
神戸空港	神戸市およびその周辺の国内航空需要に対応する地方空港。

空港整備特別会計について

空港整備特別会計は、全国的な高速交通体系を構築していく上で不可欠な航空ネットワークの形成・維持を効率的に実施していくために重要な役割を果たしてきたが、今後の空港整備特別会計の果たす役割について、利便性の観点も含め、検討が必要なのではないか。

空港整備財源について

空港整備財源については、着陸料の利用者負担、一般会計からの繰り入れ、地方公共団体の負担等により必要な額が確保されているが、今後とも大都市拠点空港の整備や航空ネットワークの質的充実のため、相当程度の資金が必要となるところ、これにかかわる財源等の確保をどうするか。

空港環境対策について

空港環境対策については、従来、一般的には航空機騒音発生源対策を中心に行われてきたが、さらなる空港と周辺地域との調和ある発展への対応のため、従来の周辺対策事業に加え、空港と周辺地域の連携、一体化を推進するための施策や循環型社会の実現等の要請に応じ、空港整備・管理運営に伴う環境負荷をさらに軽減するための施策が実施されるべきではないか。

国と地方の役割関係について

地域のニーズに応じて、空港整備が弾力的に行われるとともに他の公共事業の事例や空港が周辺地域に及ぼす効果等にかんがみ、空港の整備にかかわる国の関与のあり方や受益と負担のあり方を見直すべきではないか。

国際拠点空港の整備について

(以上、審議会資料より抜粋)

経緯・背景 その2 国際拠点空港の民営化の比較検討

1. 上下分離案（国土交通省が推す案）

(1) 概要

国際拠点空港の「管理部分」＝「上物法人」、「整備、大規模改修部分」＝「下物法人」とする案。

上物の形態は民間企業とし、株式をできる限り早期に売却、完全民営化を目指す。旅客・貨物ターミナル、給油施設等を保有するとともに、土地、基本施設を下物法人から借り受け、空港整備を除く空港運営全般を実施する。

下物の形態は独立行政法人等の公的法人とし、できる限り組織のスリム化を図る。土地、基本施設の使用料を上物から収受し、それまでの空港整備にかかわる債務を償還する。基本施設を有する空港の設置者として、国の役割である環境対策、地域との共生等を実施する。

(2) 当該案に対する主な指摘

関西空港 2 期事業で経営に苦しむ関空会社の救済措置である。

(「成田空港の利益を関空会社に回すのではないか。」)

中部会社は、民間の手法を多く取り入れ既にコスト削減に努めている。

それによって生じる便益が、関空会社に流れる。

関西空港や中部空港の用地造成に資金を回すことによって、成田空港の着陸料はいつまでも下がらなくなる。

下物法人を統合すると、空港ごとの経営責任が不明確となる。

下物法人が公的法人になることにより、無制限に整備を進めるおそれがある。

分離することによって仕組みが複雑になり、効率性が悪くなるとともに、使用料の設定方式によっては、上物法人の経営の自由度が損なわれる。

2 . 現行法人個別民営化案

(1) 概要

成田公団、関空会社、中部会社のそれぞれをそのまま単純に民営化する案。各法人の独立採算は、現状どおり維持されることから、経営責任を明確化できるメリットがあると考えられる。長期的には各法人の民営化、株式公開についても、その可能性は生じてくる。

(2) 当該案の課題

各空港法人の早期民営化の実現の可能性
経営体力のアンバランスの是正

3 . 地域統合案

(1) 概要

この案は、「羽田 + 成田」, 「関空 + 大阪 (伊丹)」, 「中部」と各都市圏ごとに空港の運営を統合し、それぞれを民営化するもの。羽田、大阪 (伊丹) の各空港では、現在民営で行われているターミナルビル管理についても、この運営会社に統合し、その収益力も合わせて企業経営を行うとしている。

(2) 当該案の検討課題

羽田空港の運営および再拡張事業の実施可能性

・羽田空港の沖合展開事業に要した1兆円の債務の償還

都市圏ごとの運営統合の実現可能性

・関空会社の抱える約1兆円の有利子債務と約1700億円の累積損失、さらに大阪(伊丹)の年間約100億円の環境対策費

統合の方法

・空港ビル会社を統合して新たな空港管理会社を設立することは、あくまで経営者、株主の判断に基づいて行われるべきもの

4. 国際拠点空港民営化の検討経過

平成14年9月26日、国土交通省は成田、関西、中部の3国際空港の上下分離方式による民営化案を白紙撤回にする方針を決めた。関空救済策との批判が予想以上に強かったことや、債務の少ない成田を単独で民営化すれば数年で株式公開の道がひらけるうえ、収益改善が進めば着陸料を引き下げることにも可能と航空業界なども上下分離案に反対していたことなどによる。

このため国土交通省は、撤回した上下分離案に代わる「関空てこ入れ策」を求めることとなった。

(注)交通政策審議会航空分科会の最終答申(平成14年12月6日)は、成田空港について、「開港後24年を経過し、経営も成熟しつつあること等から、完全民営化に向けて、平成16年度に一体として特殊会社化し、本来の平行滑走路等の早期整備を着実に推進し、できる限り早期に株式上場を目指すことが必要である」とし、成田空港の先行民営化を示した。

経緯・背景 その3 空港整備費財源不足 = 空港整備特別会計の問題

- ・大都市拠点空港(羽田空港、成田空港、関西空港)の整備
- ・環境対策事業、一般空港の整備
- ・一般財源抑制傾向
- ・着陸料軽減措置(羽田空港との地方路線など)[資料9]

(参考) 空港整備特別会計とは

概要

空港整備特別会計(以下、空整特会)は、昭和45年に空港整備事業の手段として創設された。空整特会は、道路特定財源(道路整備特別会計)と同様、受益者負担の原則にたち、一般会計とは個別に処理されている[資料10]。なお、平成14年度予算で純粹一般財源を除く受益者負担の割合は88%に上る[資料11]。これは、空港整備事業が他の社会資本整備と比べて、利用者の特定が比較的容易であると考えられたことと、航空需要の急激な増大やこれに伴う就航機材の大型化、大型化による生産性のいっそうの向上等に支えられてきたからであると考えられる。

特徴と問題点

空整特会は各空港からの収益をプールし、整備を要する空港に援助を行う「プール制」をその基本としている。一般(地方)空港の配置・整備はほぼ完了しつつある一方で、羽田、成田、関西空港など大都市拠点空港の整備資金の大半は空整特会の枠組みだけでは対処できないことから、財政投融资などの借入金でまかなわれるようになっており、その残高は2.5兆円(羽田空港1兆円、成田空港0.5兆円、関西空港1兆円)に上る。

現在の仕組みでは、その大部分が利用者の負担であり、また一般財源の投入比率が港湾整備事業などと比べて著しく低い(公共事業費全体に占める割合:1.75% [資料12])。このことに対しては、「公共事業費が抑制される状況下においても、緊急性が高く、早急な実施による事業効果の大きい分野である航空事業(大都市拠点空港の整備)に重点的に一般財源が投入されることが必要」との意見も出されている。

今後の空整特会の見通し

平成15年度以降も、羽田空港東旅客ターミナルビルの整備、中部空港の整備、成田空港の平行滑走路(現在は暫定使用)の整備、関西空港2期事業等の大都市拠点空港の整備に数年間は多額の資金が必要となる。また、羽田空港沖合展開事業にかかわる財政投融资資金の元利金償還も、今後10年間程度は毎年約1000億円が必要になると考えられる。このため歳入が現状規模で推移するとして、一般空港整備に約700億円、空港等維持管理運営費、航空路整備費等に年間約2000億円の歳出が継続されるとした場合、大都市拠点空港の整備には最大でも年間約1300億円程度しか支出できない状況にある[資料13]。またこのような状況下で行っている着陸料軽減措置による減収は、平成14年度見込みで約300億円と、空整特会に与える影響は極めて大きい。[資料14]

新たな財源措置

空港特会においては、よりいっそうの投資の重点化・効率化、歳出の各項目の徹底した見直しに努めるとともに、歳入増加のための方策を早急に検討する必要がある。

- ・ 一般空港整備事業の採択の厳格化など歳出の削減（地方11空港の取りやめ）
- ・ 着陸料軽減措置の取り扱い 平成15年4月より一部を改定
（大阪空港関連33%、羽田空港関連などUP 80億円の捻出）

上の措置で削減できるお金は、（羽田空港再拡張の整備費等と比較して）わずかである。むしろこれらの措置（自助努力）は、財務省に対しての「増収に努めている証明」（日経新聞 平成14年12月16日）と受け取ることもできる。

- ・ 一般財源の拡充

（関連事項：関空会社には、国から補給金として年90億円程度、平成15年度から30年間、投入されることが決まった。）

今後は、以下のことが視野に入れられる。

- ・ 国、地方負担比率の見直しの検討（公共事業全体を通じて）
- ・ 空港跡地、国際拠点空港の民営化による株式売却収入

[参考3：朝日新聞 平成14年11月29日付]

空港整備特別会計は、受益者負担が中心となるなど自己財源が少なく、かつその財源を増やすこと（例：着陸料の大幅値上げ等）が難しいなど、歳入規模の小ささに問題点がある。さらに、他の公共事業などと比較して、一般財源の投入額が少ないことも、この状況に拍車をかけている。

また、今後の見通しについても、国全体が公共事業投資を削減する方向にあるなど、大幅な歳入増は見込めない状況にある。[注：財務省の審議会では「減らすべき予算」の第3位に「港湾・空港」が位置付けられている。]

（空港整備特別会計の不透明性の問題点をクリアにした上での）一般財源の投入比率の引き上げ（公共事業費における支出の組み替え）や、空港整備における地方の財政負担の見直しを行うなど、今後控える大都市拠点空港の整備に備え、空港整備特別会計のあり方やその仕組みについては、見直されるべき時期がきているといえる。

大阪空港のあり方にかかわる関係者の意見、主張

- ・兵庫県
- ・定期航空協会（定航協）
- ・大阪府
- ・大阪国際空港騒音対策協議会（11市協）
- ・大阪国際空港騒音公害伊丹調停団（調停団）

1. 大阪空港のあり方全般

- (1) 関西地域3空港の役割分担を踏まえた場合、大阪空港はどのような方向を目指すべきか。

兵庫県、11市協、からは、国内の基幹空港としての地域との共生を図りながら機能を果たしていくべきとの指摘がなされた。

定期航空協会、大阪府からは、さらに議論を尽くしたうえで決定するべきとの指摘がなされた。

調停団からは、機能分担を図る前に安全性を検証することが不可欠との指摘がなされた。

- (2) 「関西の空港容量に余裕があるのであれば、大阪空港における騒音の影響を軽減する方向に重心を移していくべき」という考え方についてどう考えるか。

【兵庫県】過去の経緯（大阪空港の環境容量枠の中で、国土交通省を中心に進められてきたこと）を踏まえると、関西空港の空港容量の有無にとらわれる必要はない。関西空港のために大阪空港の環境対策を材料に使うことはこれまでの地域住民との信頼関係を大きく損なうものである。

【定航協】環境と利便性が、どのレベルでバランスしているかといった観点から、地元の声を十分尊重すべきである。

【大阪府】大阪空港の騒音軽減や環境対策は、関西空港の空港容量にかかわらず、引き続き国の責任において着実に行われるべきである。

【11市協】利用者ニーズに沿った国内線の基幹空港として、今後とも現在の機能を維持すべき。

【調停団】騒音影響については、存続協定に基づき、他の空港と関係なく軽減されなければならない。また環境・安全対策の進ちょく状況を考慮する必要がある。

2 . 航空機騒音の軽減方策

大阪空港において次のような騒音軽減策をとることについて賛成か。

機材の制限（4発機、3発機の制限）

枠制限のあり方の見直し（ジェット50枠のプロペラ枠への振り替え）

航空会社への騒音排出量の割り当て

長距離路線（概ね1000km以上）についての就航制限

【兵庫県】 騒音軽減の観点からは望ましい。但し、実施に当たっては利用者の利便を損なわないよう経過的な措置を講ずるべき。航空局から申し入れたものを今更、環境対策として言い出すのは問題。検討の余地はある。騒音対策として考えた場合、意味が無く、効果が少ない。単なる閑空救済策である。

【定航協】 需給にアンバランスが生じ、利用者利便を大きく低下させる。需要と投入機材のアンマッチは航空会社の事業運営の効率性を阻害し、社会全体として大きな経済的損失を生じさせる。路線距離と騒音量に差異は無いため、環境対策効果は期待できない。

【大阪府】個別の方策は、関西における目指すべき3つの空港の全体像、大阪空港のこれからの使われ方が明らかになったうえで、その実現方策として吟味されるべきものだ。方策はどれも航空会社との調整が不可欠であり、実現性、有効性などの面で課題がある。

【11市協】現在、環境問題と利用者利便の確保という2つの大きな課題のバランスが取れている状況、あえてそのバランスを損なうような運用の変更を行うべきではない。 、 、 については利用者利便を大きく損ない、関西圏の航空ネットワークを縮小させ、空港周辺地域ひいては関西の経済・社会に大きな悪影響を及ぼすことは必至。また、地元から関西空港へのシフトを望む声はあがっていない。

【調停団】 存続協定に基づき、順次低騒音機材の導入を図るべき。代替機にはYS-11型機より低騒音のジェット機があり、その点も考慮すべき。騒音影響については、存続協定に基づき、他の空港と関係なく軽減されなければならない。また環境・安全対策の進ちょく状況を考慮する必要がある。

3. 関西における大阪空港の位置付けのあり方

(1) 国が直轄で管理・運営する空港であるべきか。

(2) 国の直轄の場合、「第1種」と「第2種」のいずれであるべきか。

定期航空協会以外の全ての団体が、これまでの経緯や、財政負担の観点、また安全性が損なわれるおそれがあること等を理由に反対した。(定期航空協会は「意見なし」の回答。)

4. 環境対策費の負担のあり方

(1) 大阪空港は騒音影響が大きいことを考慮して、環境対策費について特別に航空会社や利用者に負担を求めるといった考え方をどう思うか。

(2) 特別に負担を求める場合、どのような点に留意するべきか。

定期航空協会は、環境対策費について 2重負担が発生する 利用者負担が更に突出した高水準となる マルチエアポート(注)でなくなり利用者の利便性が著しく低下する 等の理由から、再考を求めた。

(注) マルチエアポート...同一都市圏の複数空港を同一空港とみなし、運賃を同一に設定することで、利用者が自由に空港を変更できるようにする制度。現在、ニューヨーク・ロンドン・パリ・東京・大阪など世界の空港で運用。

兵庫県、大阪府、11市協からは、特別に負担を求めるとなれば、受益と負担の関係の明確化、2重負担でないことの説明等が必要との指摘がなされた。

調停団からは、環境対策の財源については、国が責任を持って確保すべきものとの指摘がなされた。

5. その他の意見等

兵庫県、大阪府、11市協、調停団からは、地元との信頼関係を維持し、十分に協議、調整を行うべき旨の意見が上げられ、さらに11市協は、今回の大阪空港の見直しは、「上下分離案」の断念に伴うものであり、あまりにも唐突であり、受け入れられるものではないと付け加えた。

6. 大阪空港に関連するその他の団体等の主張

大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会(次ページ参照)

利用者本位の大阪国際空港をめざす会[参考4・5]

全国民間空港関係市町村協議会

大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会の動き（平成14年）

陳情・要望

ア) 10月11日、「大阪国際空港活性化の推進についてのお願い」を国土交通大臣などに提出。

「阪神連絡協」と連盟で、国土交通省に対して主張したのは次の3点
「大阪国際空港発着枠縮小」は利用者の利便に逆行し、結果的に関西の経済ひいては日本経済の発展を停滞させる恐れがある。国が積極的に騒音問題等の改善を図り、空港と周辺地域の調和のとれた発展を促すという地域活性化の観点から、現行どおり「第1種空港」であることを望む。「騒音等環境対策費の負担のあり方」については、国の責任ある環境対策を切に望む。

イ) 11月21日、大阪空港と路線で結ばれている各地の商工会議所当からの要望書を取りまとめ「大阪空港の機能活用についての要望」を国土交通大臣に宛て提出。

要望の要旨は次のとおり 大阪空港はこれまで、航空ネットワークで結ばれる日本各地の経済活動や社会生活の発展・向上などに寄与してきたと理解している。航空機発着に関する機能制限が実現されると、関西圏への影響はもちろん、航空ネットワークの縮小により各地に多大な影響が出ることを危惧する。各地の商工会議所からは当協議会に宛て、大阪国際空港の機能維持（航空発着枠など）を求める要望書が届いている。これらの現状を踏まえ、大阪国際空港の現機能を維持するなど十分かつ有効な機能活用を求める。

陳情・要望活動のサポート

ア) 「大阪国際（伊丹）空港の機能活用についての要望」と題した要望書を、全国25の商工会議所等より受け取る。

イ) 空港活性協の会員企業である、大阪空港に事業拠点を置く交通事業者の陳情活動を支援。(11月18日「大阪国際空港活性化の推進についてのお願い」)

面談、意見交換など

ア) 10月11日、洞航空局長と面談

イ) 10月25日、井戸兵庫県知事と面談

ウ) 12月6日、太田大阪府知事と面談 など

(参考)平成14年10月25日、第12回空港整備部会議事録からの抜粋

環境整備課長

「これらの措置(航空機騒音の軽減方策)を講じることによって、伊丹の需要が小さくなって、その分関空に移行するということを目的としているということではございませんで、役割分担として両方の空港に余裕があって選ぶことができるのであれば、伊丹の運用の仕方、基本的なスタンスとして、騒音を縮小するというスタンスに、もうちょっと近づけるような運用に変えていくべきではないか。

例えばジェット便を抑制すれば、結果としてジェットでなくてプロペラを使って伊丹で運用するというのが航空会社の選択になるかもしれませんが、それは伊丹から関空に需要が移る、便が移るといった効果がないにしても伊丹のあり方として騒音を抑制するという意味はあると思いますので...(略)...伊丹の市街地空港としての運用の仕方をもともと目指したところにもっと近づけるための検討だというふうに位置付けをさせていただければと思います。(以下省略)

委員

「そうすると環境のことを考えて伊丹の枠を小さくすることですから、目的は環境なのでその結果、伊丹周辺は確かに静かになって住民の騒音問題は小さくなった。しかし、空港の機能は縮小してしまったとすると、その結果、たまたまの結果ですけど、関空に需要がいくことがなく、例えば全部新幹線にいつてしまったとか、そういう結果になったとしても、そのこと自体は意図したことではない結果であるから仕方ないということなのではないでしょうか。

環境整備課長

「少なくとも私ども航空行政の立場から考える限りは、航空需要を適切に受けとめる。その受けとめ方として今の伊丹の運用の仕方がいかどうかということで考えたいと思っております。例えば伊丹の機能に枠をかけた結果として、今は喜んで飛行機を使っているのに、やむを得ず新幹線を使わざるを得ないという動きにつながってくるとすれば、それはやろうとしている手法が行き過ぎだったか、あるいは手段として適切ではなかったかという考え方になりえるのかなと。(以下省略)

航空局長

「(略)今は環境の問題からだけ伊丹と関空のあり方というものを整理させていただいておりますけれど、もう1つは、関空というものが際内ハブ空港としてきちっと機能していくということもある程度確保するといえますか、そういった方向を目指すということも、この問題意識の中にはやはりあるわけではございまして...(以下省略)」

3 空港の役割・位置付けについては、個別利害の結果や、場当たりの議論・対処ともとれる事柄も多い。これに対しある委員は、この部会の冒頭に次のような意見を述べた。

委員 「(空港整備についての様々な問題点などをいろいろな角度から取り上げ、それらを) 一覧表にするか、何かうまい整理をして、基本としての論理は、こういうところを通じて、この組み合わせでやるとこの問題はクリアするんだけど、この問題で若干問題が残りますと。...(略)...そのたびに都合のいいものを引っ張ってくるのではなくて、ベースになる話を並べておいて、その全体のところを組み合わせて、これが答えではないかという話をきちっと説明していくことが大変重要な気がします。一般の国民から見たときに、極めてアドホック(注)にこういうことが決まっています、だれかが大声を上げたら何かが変わりました、とかいう印象を与えるのは非常にまずいし、そもそもそういうことをやっているはずではないと理解をしますので、ぜひ整理をしておいてください。」

(注) アドホック...その場限りでの。そのためだけの。

国土交通省は平成 15 年 5 月 23 日、東京都内で航空局長の私的懇談会「航空に関する懇談会」の初会合を開いた。出席者は、兼子勲日本航空システム社長ら航空会社トップに加え、経済界首脳、民間エコノミストなど。

6 月 3 日付けの日経産業新聞によるその内容は、「首都圏空港整備の進め方や財源、関空の経営再建 」。設置の理由については、「航空を巡る重要な課題に対し、様々な観点から幅広い議論を期待する(航空局)」とある。また記事は、「ある航空局幹部は別の裏事情をこう説明する。『昨年の航空行政のうちいくつかはやり方がまずかった。その反省の意味もある』...(略)...関空救済のための着陸料引き上げでは、航空各社やマスコミの批判を呼んだ経緯がある。昨年も交通政策審議会のもとに航空分科会があったが、テーマが空港整備と航空保安システムのみだったうえ、『議論がその場の問題に終始し後手に回った』(航空局幹部)」と記述している。

交通政策審議会航空分科会最終答申について

国土交通省の諮問機関である交通政策審議会航空分科会（杉山武彦会長）が、平成14年12月6日にまとめた最終答申では、関西国際空港を「経営改善につながる条件整備が必要」とし、国が経営支援に乗り出す方針を示した。

[参考6：日経新聞 平成14年12月7日付]

1. 分科会答申骨子（全般）

成田、関西、中部の3国際空港を個別に民営化

成田空港は平成16年度に特殊会社に転換し、早期に株式上場

関西空港は将来の民営化に向け、経営改善につながる条件整備を実施

中部空港は平成17年の運用開始後、経営状況を見て民営化を検討

羽田空港再拡張事業に地方負担を導入し、できる限り早期に完成

大阪空港の騒音対策費を利用者負担とする

一般（地方）空港の新設は抑制し、大都市拠点空港に投資を重点化

2. 分科会答申骨子（関西圏）

（1）関西空港

関西空港については現在の経営形態を維持し、将来の完全民営化を目指す。経営改善につながる条件整備が必要。

大阪空港は騒音の関係、神戸空港は空域の関係で処理能力に限界があり、関西圏の需要増には関西空港で対応する必要がある。早期の2期供用を目標として、予定通り工事を着実に推進する。

（2）大阪空港

利便性を活かしつつ航空機騒音の影響の軽減に努めるとともに関西空港との適切な機能分担のあり方について検討する。

国が直轄で管理・運営するのを前提に、空港整備法上の位置付けの見直し等を改めて検討する必要がある。

今後の動きなど

1. 最近の動き、話題

(1) 航空行政全般について

着陸料の値上げ

空港整備特別会計の見通し

(2) 空港の整備、あり方について

羽田空港・再拡張計画

羽田空港・日韓シャトル便

大阪空港・今後のCRJ（プロペラ機）の取り扱い

関西空港・2期事業の予算化

神戸空港・開港

など

この資料は、国土交通省の諮問機関である交通政策審議会・航空分科会・空港整備部会（2002年）の資料を中心に、その他新聞記事等の資料などを参考に作成いたしました。本冊子掲載の記事などの無断転載、複製はご遠慮ください。

大阪国際空港のあり方について 要点整理

扇国土交通相発言までの経緯や背景について

その1 「空港行政のあり方を巡る諸課題・論点」

空港整備財源について

国際拠点空港の整備について

その2 国際拠点空港の民営化の比較検討

1. 上下分離案（国土交通省が推す案）
2. 現行法人個別民営化案
3. 地域統合案

国土交通省は平成14年9月26日、成田、関西、中部の3国際空港の上下分離方式による民営化案を白紙撤回。これは関空救済策との批判が予想以上に強かったことによる。

このため国土交通省は、撤回した上下分離案に代わる"関空てこ入れ策"を求めることとなる。

その3 空港整備費財源不足

- ・歳出 = 大都市拠点空港（羽田空港、成田空港、関西空港）の整備
- ・歳入 = 一般財源抑制傾向
- ・歳入 = 着陸料軽減措置（羽田空港との地方路線）などの影響

（参考）空港整備特別会計について

大阪空港のあり方の見直し

1．大阪空港にかかわる課題

(1) 大阪空港にかかわる環境対策の課題

近年、騒音に若干の増加傾向

大阪空港の環境対策 + 関西空港整備 = 「2重の環境対策費」

2．大阪空港のあり方の方向性 扇国土交通相発言

(1) 総論

「関西の空港容量に余裕があるなら、大阪空港の騒音影響を軽減すべき」

(2) 想定されうる航空機騒音の影響軽減方策

機材の制限 ジェット枠の制限 航空会社ごとの騒音排出量の

割り当て 長距離路線についての就航制限

(3) 大阪空港の位置付けのあり方

「1種」から「2種A」への格下げ

(4) 環境対策費の負担のあり方

航空会社や利用者に負担を求める

大阪空港のあり方にかかわる関係者の意見について

- ・ 定期航空協会 ・ 大阪府 ・ 兵庫県
- ・ 大阪国際空港騒音対策協議会
- ・ 大阪国際空港騒音公害伊丹調停団
- (・ 大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会)
- (・ 利用者本位の大阪国際空港をめざす会) など

ほとんどの意見が、これまでの経緯や地元との信頼関係を尊重し、十分に協議、調整を行うべきという反対意見であった。また利用者利便に大きく逆行し、経済に悪影響を及ぼすとの意見も多くみられた。

交通政策審議会空港整備部会最終答申について

1. 分科会答申骨子（全般）

- ・ 成田、関西、中部の3国際空港を個別に民営化
- ・ 成田空港は平成16年度に特殊会社に転換し、早期に株式上場
- ・ 関西空港は将来の民営化に向け、経営改善につながる条件整備を実施
- ・ 中部空港は平成17年の運用開始後、経営状況を見て民営化を検討
- ・ 羽田空港再拡張事業に地方負担を導入し、できる限り早期に完成
- ・ 大阪空港の騒音対策費を利用者負担とする
- ・ 一般（地方）空港の新設は抑制し、大都市拠点空港に投資を重点化

2. 分科会答申骨子（関西圏関連分）

（1）関西空港

- ・ 大阪空港は騒音の関係、神戸空港は空域の関係で処理能力に限界があり、関西圏の需要増には関西空港で対応する必要。早期の2期供用を目標として、予定通り工事を着実に推進。

（2）大阪空港

- ・ 利便性を活かしつつ航空機騒音の影響の軽減に努めるとともに関西空港との適切な機能分担のあり方について検討。
- ・ 国が直轄で管理・運営するのを前提に、空港整備法上の位置付けの見直し等を改めて検討する必要。

以上