

今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会

説明資料

平成18年12月8日



大阪府



基本的な認識

- 関空二期事業は国策として重要な事業
- 西日本のみならず全国からの利用者のためにも、関空のグローバルネットワークの確保は必要
- 空港間競争の基礎的条件整備は国の責務

懸念・課題・提言

1. 関空二期事業の着実な推進

- 東アジアを中心に巨大な国際空港が建設され、熾烈な空港間競争が展開
- 関空は、来年8月に2本目の滑走路が供用。関空二期事業は国際拠点空港を戦略的に育てるという観点から整備が進められるべき

2. 国際線ネットワークの確保

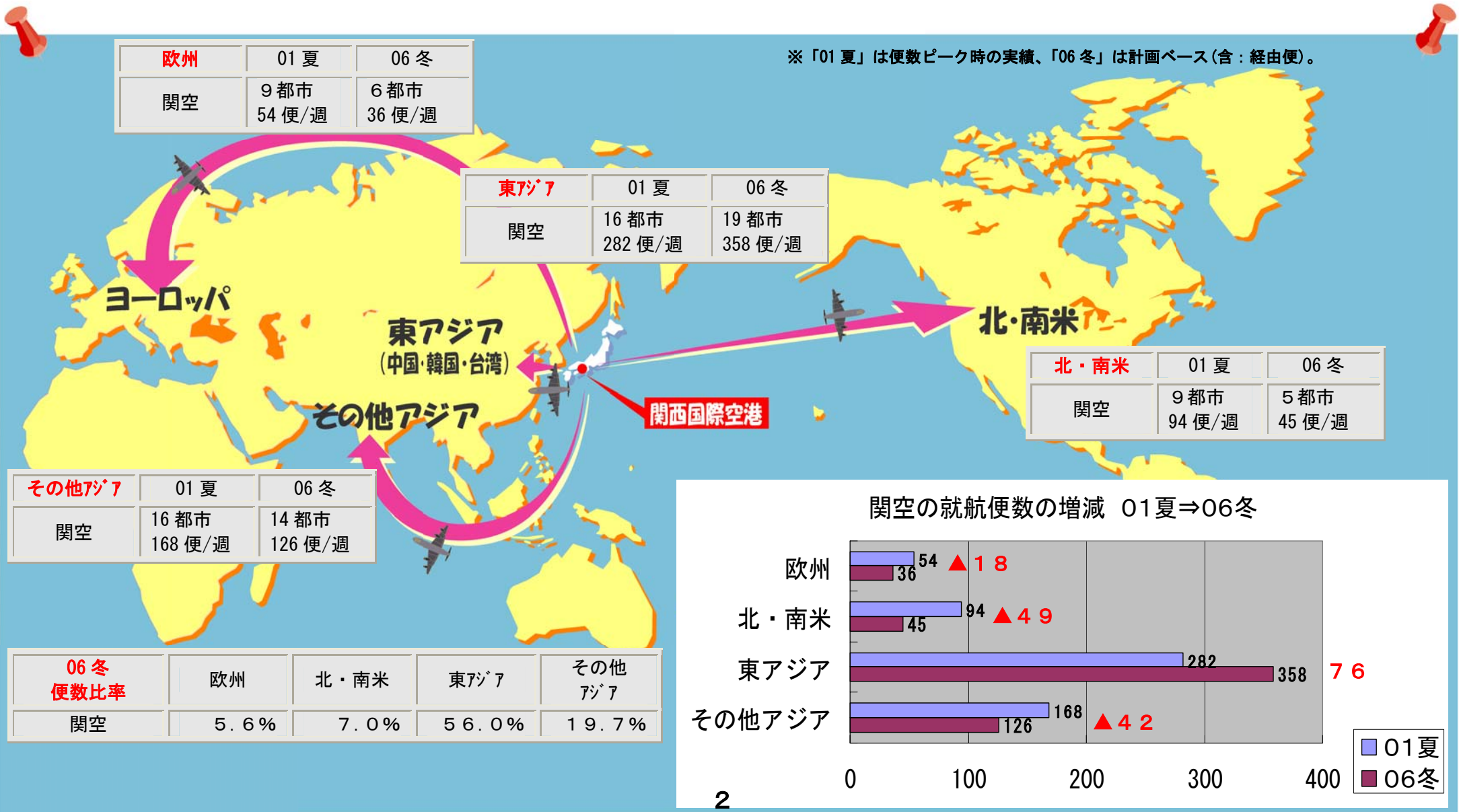
- 成田空港への国際線の集積が進行。関空では欧州・北米方面への路線・便数が低下し、グローバルネットワークという点で偏りが著しい
- 我が国第二の国際拠点空港として、均衡ある国際線ネットワーク、国内線の乗り継ぎ便を確保することは、航空政策として重要

3. 空港間競争の基礎的条件整備

- 関空会社は、成田会社・中部会社に比べ、用地造成に係る多額の債務を保有
- 関空を国際拠点空港として発展させていくためには、国において会社の債務を軽減し、公平な競争を可能とする抜本的な方策の検討が必要



中国を中心に東アジア方面へのネットワークの充実が進む一方、北米・欧州路線が減少





基本的な認識

- 関西国際空港を使いこなすことは、大阪・関西の活性化のみならず、我が国全体の発展にも貢献

考え方

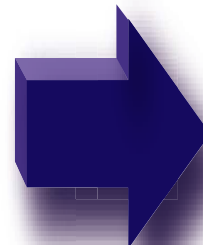
国際拠点空港を活用し、大阪・関西・日本の発展につなげる

- 国際拠点空港は貴重な交流インフラ
- 関空を最大限に活用することが、大阪・関西の一層のにぎわいづくり、経済の活性化、国際競争力の強化などにつながる
- また、経済交流、観光振興、関空へのアクセス整備等に取り組むことで、関空の利用が促進され、関空の国際拠点空港としてのステータスを高めていく
- こうした好循環が大阪・関西はもちろん、日本の発展につながる



基本的な認識

- 利用者の視点に立った空港サービスの向上
- 空港経営における機動性の確保
- 我が国全体としての空港競争力の向上



完全民営化は方向として

“進められるべき”

～関空は当面、経営基盤の安定化を優先すべき

懸念・課題・提言

1. 外資規制の是非

○完全民営化を果たした空港運営会社に国外の資本が経営参加するケースについて、その是非を議論すべき

2. “上下分離”は有効な方策だが、検証が必要

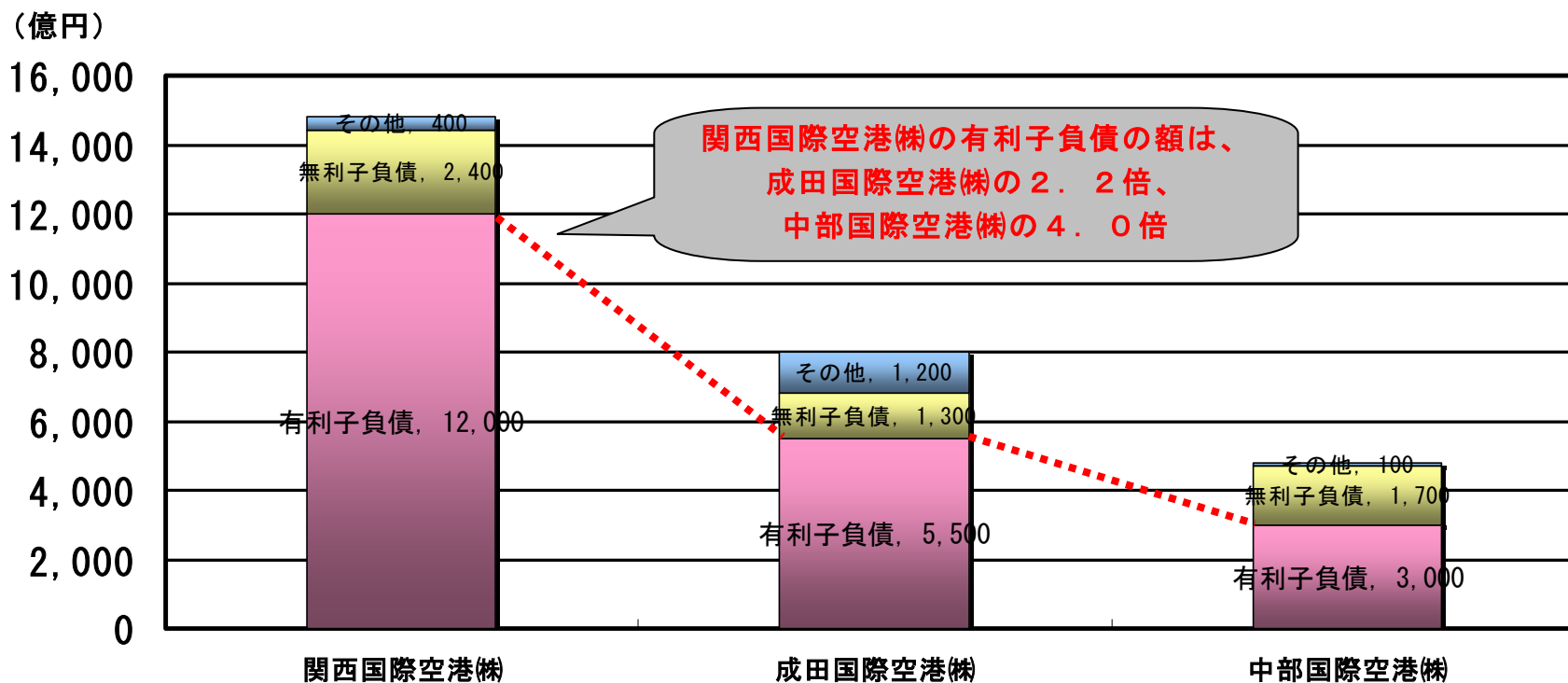
- ①土地保有会社（下物）が安定的に経営できる財務構造の確保
～債務軽減方策の一つとして、国による護岸の買取りは有効な手段
- ②上下分離によって減資等出資者に損失を発生させない
併せて現行（上下一体）会社による完全民営化の可能性も検討すべき

3. 空港会社と地域の関係

～経営の効率化が追求され、地盤沈下対策、騒音や水質保全などの環境対策、地元市町村との共存共栄策・地域振興などが引き続き担保される仕組みが必要
～災害時の復旧、安全確保についても同様



(平成17年度連結決算ベース)



【参考】経常利益と利益剰余金の状況

	関西国際空港(株)	成田国際空港(株)	中部国際空港(株)
経常利益	92億円	320億円	23億円
利益剰余金 (平成17年度末残高)	▲2,290億円	403億円	▲25億円

※関西国際空港(株)の経常利益には、政府補給金90億円が含まれている。

※成田国際空港(株)は、別途、資本剰余金520億円あり。



基本的な認識

- 関西の地方公共団体は、関空建設事業に多額の負担
- 地域が国際拠点空港を支えるのは、空港の発展を通じ、地域の産業振興、国際交流、観光振興等につながると考えるから ~WIN-WINの関係づくりが重要

懸念・課題・提言

関西の地方公共団体は多額の建設費を支援

- 大阪府の、関空事業に対する負担額は1385億円
- 関西の地方公共団体トータルでは2548億円、地元経済界は948億円を負担
⇒地元負担額としては群を抜いた負担額

利用促進・就航促進など空港を使いこなすことに軸足を

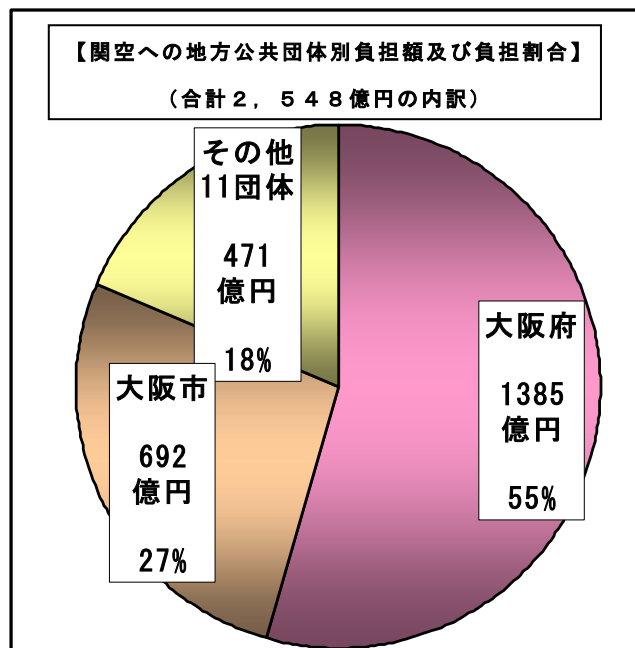
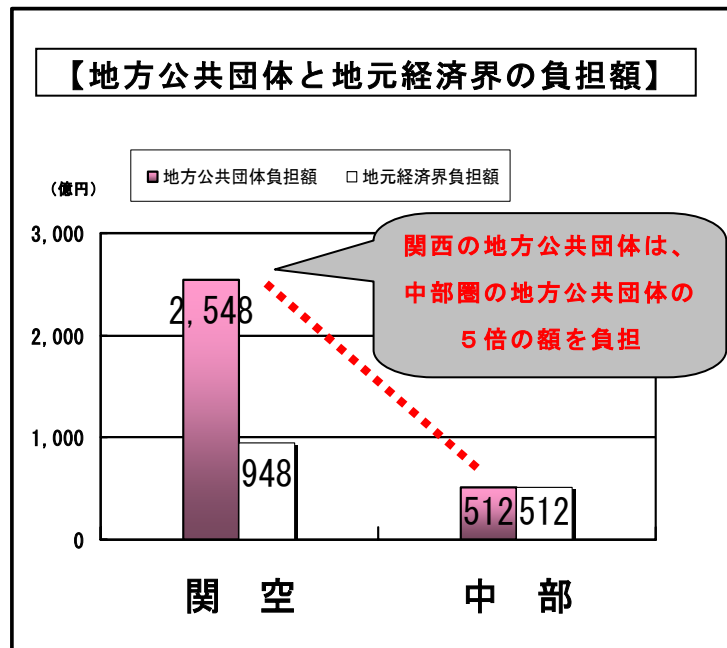
- 関西の9府県4政令市、経済界で構成される「関西国際空港全体構想促進協議会」の枠組で、昨年より7億円規模の「集客・利用促進事業」を実施
- 今後は、利用促進、就航促進、アクセス利便性の向上、アクセスコストの低廉化、イベント等に軸足を
- 利用促進事業が長期にわたり継続することにより、空港会社への経営支援と混同されることのないよう留意が必要



	関 空	中 部	成 田	関空／中部
地方公共団体負担額 ①	2, 5 4 8 億円	5 1 2 億円	—	5. 0 倍
地元経済界負担額	9 4 8 億円	5 1 2 億円	—	1. 9 倍
地元負担額計	3, 4 9 6 億円	1, 0 2 4 億円	—	3. 4 倍
全体事業費 ②	2 4, 6 1 8 億円	7, 6 8 0 億円	1 3, 2 2 2 億円	3. 8 倍
地方公共団体負担額／全体事業費 ①／②	1 0. 4 %	6. 7 %	—	

※関空：平成18年度までの1期及び2期に係る事業費、中部：当初事業スキーム、成田：平成15年度までの空港施設建設費

これまでに大阪府は、関空事業に対する地方公共団体負担額2, 548億円のうち1, 385億円を負担。
(1期事業：392億円(出資金)、2期事業：495億円(出資金) + 498億円(無利子貸付金))



【羽田空港の再拡張事業】

○地方公共団体は、滑走路整備事業(7000億円程度)のうち、事業費の2割相当額(1300億円程度)について、無利子貸付を実施
⇒実質的な負担は 利子負担のみ



◇主なテーマ

◇事業規模
7億円規模

関空をゲートウェイとする観光振興

☆中国人旅行客を誘客する
関空出国型ツアー

～大阪府・京都府・奈良県参画の
VJC連携事業

新規路線の誘致、就航促進

☆“就航奨励一時金”

～エアポートプロモーションと連動

関空アクセス利便の向上

☆関空と関西各地を結ぶ割引企画
きっぷを展開（鉄道会社等と連携）

☆連絡橋通行料の割引（ワンコイン化）

関空物流機能の向上

☆深夜貨物チャーターを活用した
社会実験を支援

～国際物流戦略チームと連携

◇参画団体

2府7県4政令市

大阪府	大阪市	堺市
兵庫県	神戸市	
和歌山県		
福井県		
三重県		
滋賀県		
京都府	京都市	
奈良県		
徳島県		

経済界

関西経済連合会
大阪商工会議所

☆世界陸上、世界華商大会を捉えて関空PR

むすびに

■我が国の3つの国際拠点空港が、アジアでの空港間競争に乗り遅れることのないよう
交流インフラを最大限活用し、日本全体の発展につなげる道筋を示すことが必要。

■関空の債務問題は、事業スキームそのものと、公害のない海上空港を建設したことによる
巨額の事業費に起因するもの。関空建設のノウハウは、その後の中部空港をはじめ
神戸空港、北九州空港などに大きく活かされており、関空債務の問題を地元で帰結する
のではなく、我が国の空港立地政策の課題として捉えていただきたい。

■3つの国際拠点空港がトータルとして国際競争力を備え、我が国の発展に資する航空政策が
議論されることを望む。