

「大阪国際空港の空港整備法上の位置付け」について

(交通政策審議会第6回航空分科会 兵庫県意見)

1. 大阪国際空港が果たしてきた機能と役割

- 大阪国際空港は羽田空港と並んで、戦後我が国の2大国際空港として、国内外の経済発展、文化交流等に大きく貢献をしてきた。
- 平成2年に地元と存続協定が結ばれ、地域との共生が図られる拠点空港として整備されつつある。
- 地元としては空港との共生の中で、空港を最大限活用し、空港としての機能を十分に発揮させるとともに、地域の活性化に大きく寄与することを期待している。

2. 大阪国際空港の空港整備法上の位置付け

(1) 存続協定時の理解

- 存続協定では、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する」とあり、大阪国際空港は費用の負担等も含めて、運輸大臣が管理・運営するという趣旨と理解してきた。
- 存続協定の趣旨、それに至るまでの経緯に照らせば、空港運用をはじめ、環境対策の実施、空港の改修・改良に係る費用負担などについて、今後も国が責任をもって対応するべきである。

(2) 大阪国際空港の全国的な機能

- 全国32空港へと羽田空港に次いで多い国内路線を展開し、我が国の骨格となる幹線航空ネットワークを形成している。
- 全国とのネットワークにより、旅客と物流に大きな役割を果たし、我が国の発展に大きく寄与している。
- 全国的な機能を持つことから、今後も国が責任を持って対応するべきである。

(3) 大阪国際空港の利用実態

- 関西3空港の役割分担が確認されたが、現状では3空港の利便性を十分発揮できていない状況にある。
- 3空港を一元管理・運営することにより、3空港の最適運用を図ることが国民経済上も必要である。
- 大阪国際空港は環境対策上の要請等もあり、便数に制限が加えられ、中でも長距離国内線の運用に制限があるが、利用者利便が損なわれており、このような長距離国内線の制限は見直すべきである。

(4) 大阪国際空港の将来的な利活用

- 3空港の一元管理・運用にあたっては、これらの役割分担を基本としながら、利便性に優れた大阪国際空港を十分活用し、環境制約の枠の中で長距離国内線をはじめ、国内線にとらわれない活用を図ることが合理的である。
- また、
 - ①関西とアジア近隣諸国との交流の進展に伴う航空需要の高まり
 - ②将来の航空需要と、成田、羽田空港の混雑状況に対応するため、我が国第2の拠点空港である関空の活用が不可欠これらの状況を勘案すれば、将来、関空のみでは需要に対応しきれない事態も想定される。
- その状況のもとでは、関空の代替空港の機能を有する大阪国際空港の活用が不可欠となる。
- 従って、成田空港と羽田空港とで東日本の国際、国内航空需要に対応しているのと同様に、西日本の国際、国内航空需要は関空と大阪国際空港とで賄う位置付けをすることが必要である。

(5) 地方分権の観点

- 地方分権の観点からも国家的施策として実施されながら、地方公共団体に財政負担を課する国直轄事業負担金は、極めて不合理である。
大阪国際空港について新たに直轄負担金を求めることは、地方分権の精神に逆行するものと考えている。