

「関西国際空港の機能強化に向けた緊急共同アピール」に関し、国土交通大臣から橋下大阪府知事に対し、本日(2月20日)、以下のとおりご説明した。

1. 以下について、関西プロジェクトとして早急に具体化を図る。

(1) 関西国際空港のアクセス改善方策は、同空港の国際競争力の強化を図る上で極めて重要である。このため、なにわ筋線等、大阪ビジネス拠点から関西国際空港をはじめとした高速交通ネットワークへのアクセス改善方策の実現に向けて、国土交通省は大阪府をはじめ地元自治体や関係事業者等とも連携して検討を進める。

(2) 関西の活性化のためには大阪ベイエリアの再生が不可欠である。この地域では、関西圏のパネルベイ構想及び新エネルギー産業集積拠点構想が進む中で、大阪ベイエリアをアジアの一大物流拠点として展開させる。このため、阪神港とも連携して関西国際空港における低コスト国際物流基地を整備する。一方、多額の債務を抱え高コスト構造となっている関西国際空港では低コストの物流基地を整備することは困難であることから、関西国際空港の活性化の前提として関空会社の財務構造の抜本的改善を図る。

2. 関西国際空港の航空ネットワークの充実については、従来から国際航空交渉を通じて航空自由化の推進による国際航空路線の拡充や以遠運航等の促進による国際ハブ機能の強化等を図ってきたところであるが、今後とも関空の増便に最大限配慮する。

3. 昨今の国内線の減便に対しては、国内・国際乗り継ぎ機能の強化を図るため外国航空会社の活用策を含め積極的に検討を進める。

国土交通大臣から府知事に対しての説明書について

【空港戦略室としての見解】

- 1 .地元の緊急共同アピールにおいて指摘した事項について、国交大臣から、文書により、取組方針が示されたことは、関空の将来の発展方向を明らかにしたものとして評価。
- 2 . 関空の課題が関西全体の問題と位置づけられ、「関西プロジェクト」として、国交省が具体化していく意思を示したことは成果。
関空の活性化はもとより、関西経済の発展にはずみをつけるもの。
- 3 . 関空が、港湾との連携を含め、国際航空物流の拠点として今後展開されていくこと、また、財務構造の抜本的改善が必要であることが、再度確認できたことも評価。
しかし、一方で、「低コスト国際物流基地」の具体像、「阪神港との連携」イメージ、「財務構造の改善」の課題整理（手法、スケジュール、改善規模等）などが説明されておらず、その点で、説得力や今後の実行担保性に欠ける。
引き続き、具体化を強く求めていくことが必要。
- 4 . 出入国の拠点空港としての関空への評価がなされていない。2010年の羽田・成田問題に対しての対策等、直接の言及は避けられており、物流での積極的記述に比べると、人流について国の関空評価は今一步。伊丹＝成田問題をはじめ、本邦航空会社に対する指導も消極的。

【今後の対応方針】

(ポイント)

- ・ 国が完全ではないが、関空の将来発展方向を示したことへの評価
- ・ 連絡橋移管をめぐる国の緊迫性(政治的課題化、予算スケジュール等)
- ・ 内容、計画等の具体性に乏しい中での実行担保性の確保

(対応)

「連絡橋負担金(国直)」の20年度執行留保を解除し、21年度予算については予算計上を行う。

(留意点)

- 21年度連絡橋負担金に執行留保を付せるか
- 21年度「護岸整備に係る出資金」の執行留保を解除するか