

空 第1474号
平成22年12月8日

国土交通大臣 馬淵 澄夫 様

大阪府知事 橋下 徹

関西国際空港と大阪国際空港の経営統合案に対する意見

本年5月にまとめられた国土交通省成長戦略が、関西国際空港について、バランスシートの改善を通じて競争力・収益力の強化を図り、「首都圏空港と並ぶ国際拠点空港」として再生する方針を示したことは、関空の機能強化を国家戦略として捉えたものとして意義あるものであり、関空の観光・物流ハブ化を通じて海外と日本各地を結ぶ「中継都市」を目指す本府としても、その実現を強く期待しているところです。

その第一歩として、関西国際空港と大阪国際空港の経営統合案が先般示されました。同案は、これまで別々の主体により運営されてきた両空港について、中長期を見据え、統一した経営戦略のもと、経済合理性に基づき運営の最適化を図ることで、大阪・関西のみならず、我が国全体の発展を目指すものであり、本府としても必要な協力を惜しむものではありません。

しかしながら、先般の地元説明等では、統合後の経営見通し等に関する計数的資料がなく、財務構造改善以外の今後の関空発展に向けた具体策も示されていません。

このため、下記の点について貴省のお考えを明確にいただき、誠意あるご回答を頂いた上で、本府として引き続き真摯に検討していきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

1 国土交通省成長戦略の政策推進

- (1) 「関空が国際ハブ空港として、大阪・関西のみならず我が国全体の成長を牽引していくための基幹インフラであり、国の責任において機能強化を図っていくこと、及び大阪国際空港についてはこれを補完する空港として、民間の経営判断により活用すること」を新法に明記すること。
- (2) 関空の観光・物流ハブ化を国家戦略として実現するため、鉄道アクセス改善や、LCC拠点化に向けた規制緩和等、競争力強化に向けた目標及び具体的方策を示し、明確に位置付けること。
とりわけ、関空連絡橋通行料金の恒久的低減化及び関空高速アクセス検討の調査推進については、喫緊の課題であり、来年度以降の予算化についても確約されたい。

(3) 大阪国際空港については、今なお環境基準が未達成であることを踏まえ、環境対策に万全を期すとともに、国土交通省成長戦略で示された方針に従った活用とすること。

2 経営統合案の内容に対する修正意見

(1) 統合事業運営会社及び関空土地保有会社のキャッシュフロー及びバランスシートの長期的見通し及びコンセッションの現時点で予定している内容（コンセッション事業者と統合事業運営会社、土地保有会社の権利義務関係、契約年数及び大阪国際空港の空港利用の扱い等）を速やかに明らかにすること。

(2) 関西国際空港の建設に対して本府がこれまで実施してきた出資及び無利子貸付については、府民の貴重な税金が原資であることから、とりわけ貸付金については確実な償還が図られること。

その観点からも、関空土地保有会社が統合事業運営会社からの土地貸付料収入をもとに、負債の償還をはじめとする必要なコストを確実に支出し、安定的な経営が保証される仕組みを構築し、それを法的に担保する措置を法律上に明記すること。

また、コンセッションは、関空土地保有会社の負債を全額解消できることを前提とすること。

(3) 新たな統合事業運営会社は、コンセッションが成立するまでの間においても民間経営のメリットが最大限発揮できるよう、国の関与を必要最小限に止めること。

特に、経営陣については、「所有と経営の分離」を徹底し、優れた経営感覚を持ち、空港経営を通じて関西の発展に強い熱意のある純民間人を登用すること。

(4) 統合事業運営会社が、コンセッションに向け両空港の事業価値の最大化を図るにあたり、国土交通省成長戦略で示された両空港の位置付けや、関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港にするという方針を逸脱することがないよう、地元広域自治体が統合事業運営会社に対し必要に応じて経営監視や政策反映できる仕組みを構築すること。また、コンセッション時においては、地域経済や利用者への貢献の観点から、着陸料等のコストに対し、キャップ制等を課すこと。

(5) 大阪国際空港ターミナルビルについては、成長戦略にも示されているとおり、空港ビルと空港との一体経営によりその事業価値を高めることが重要であることから、同ターミナルビルを運営する「大阪国際空港ターミナル株式会社」との統合協議については、早急に本府はじめ主要株主とも十分な協議を行い、早期かつ円満に経営統合が実現するよう努めること。

以上