

# 関西三空港問題の解決に向けて

## ～関空・伊丹一体化法案の成立～

国土交通委員会調査室 さいとう こういち  
斎藤 貢一

### 1. はじめに

アジア諸国における空港整備が着々と進められる中、我が国においても東京国際空港のD滑走路の供用、成田国際空港の滑走路の延長、関西国際空港の二期事業等、国際的な空港間競争に対抗すべく、国際拠点空港の整備が推進されている。その中の一つである関西国際空港は、約1兆円にも上る有利子負債の存在や伸びない旅客需要の問題等、我が国航空行政における最大級の懸案事項となっている。

政府は、この問題の解決を図るべく、第177回国会に「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律案」（閣法第47号）を提出し、平成23年5月17日の衆議院本会議において可決成立し、同月25日に公布された。

本稿では、関西国際空港の開港の経緯について触れるとともに、開港後の状況、国会における法案審査の概要及び関連する諸課題について概観する。

### 2. 関西国際空港開港の経緯

平成6年に関西国際空港（以下「関空」という。）が開港する以前の大阪国際空港（以下「伊丹空港」という。）は、世界二十数都市と国際線が結ばれる一方、我が国国内航空ネットワークの拠点空港の一つとして機能していた。しかし、同空港は、ジェット機による騒音等環境対策上、夜間の使用が禁止され、また、ジェット機とプロペラ機の発着枠が設定されるなど離着陸回数制限による運用の制約を余儀なくされており、国際便の増加に伴う外国からの新規乗り入れや増便の要求に対し十分対応できず、国内便においても、増便はおろか、既にジェット機の就航が可能となった空港からのジェット機の乗り入れもできない状況となっていた。

このような伊丹空港の空港機能の制約がそのまま推移すれば、空港拡張の余地がないことからみても、航空輸送の健全な発展を阻害することとなり、関西圏のみならず、我が国全体の均衡ある発展と国際交流の活発化等に支障を来すものと危惧されていた。また、当時、我が国には本格的な24時間運用可能な国際空港がなく、施設・運用両面において世界的水準に達していない状況であった。こうした状況を解決するため、すなわち、伊丹空港の環境問題と新たな航空輸送需要の増大に適切に対応しつつ、地域社会の繁栄、経済の

発展を図るとともに、国際交流の活発化に対応していくためにも、24時間運用が可能な新しい空港の早期建設が求められていた。

こうした新空港の整備については、昭和40年代初め頃から関西圏における航空輸送需要の増加に対処するためその必要性が認識されており、運輸省（以下、各省庁の名称は当時のものによる。）において、昭和43年度から各種の調査を実施し、昭和46年10月、運輸大臣（当時）は航空審議会に対し「関西国際空港の規模及び位置」について諮問した。同審議会は3年弱に及ぶ慎重な審議を行い、昭和49年8月、関空の位置について、泉州沖、神戸沖、播磨灘の三候補地を総合的かつ客観的に評価した結果、泉州沖の海上が最も望ましいとする旨の答申（第一次答申）を行った。

これを受けた運輸省は、泉州沖候補地を対象とする新空港計画を策定するための調査に着手すべく、関係府県（大阪府、兵庫県、和歌山県）と協議の上、昭和51年9月、空港の計画は関係府県の合意を得て決定することなどを骨子とする「関西国際空港の計画に係る調査の実施方針」を定め、昭和52年2月には「関西国際空港調査の全体計画」を作成し、公表した。

運輸省は、このような地域社会の理解を得、調査の全体計画に基づいて、昭和53年1月から空港候補地点の海上等に固定観測施設を設置し気象・海象等の通年観測を開始した。また、昭和54年5月と10月に実機飛行調査を実施するなど調査の全体計画に基づいて、自然条件、社会条件、空港条件及び環境影響に関し、本格的な海上空港を建設するための広範囲にわたる調査を実施した。

運輸省は、これらの調査の集約段階に至った昭和54年11月、空港計画の基本的事項について航空審議会の意見を求めた。同審議会では、第一次答申を基礎にその後の調査研究の成果を積極的に取り入れて鋭意検討を重ね、昭和55年9月に、滑走路計画、空域飛行経路の計画、建設工法、空港施設の計画からなる「関西国際空港設置の計画について」を答申した（第二次答申）。

一方、新空港の立地に伴う地域整備に資するため、昭和52年度から昭和55年度に掛け、国土庁、通商産業省、建設省（昭和53年度から農林水産省も参加）及び運輸省が、国土総合開発事業調査調整費による調査を行った。

関空の計画については、関係地方公共団体の理解と協力を得ながら進めることとされ、昭和52年11月には関係府県の副知事と運輸省航空局長からなる「関西国際空港連絡会議」を設置し、調査の円滑な実施と新空港建設の合意を図るための意見交換を行った。同会議は、昭和56年5月、二度にわたる航空審議会答申とこれまでの調査検討の結果を基に、「関西国際空港の計画案」、「関西国際空港の環境影響評価案」及び「関西国際空港の立地に伴う地域整備の考え方」を取りまとめ、関係府県に提示した。

そして同案について関係者への説明を行うとともに、関係府県との間の意見交換を鋭意進め、地元自治体の議会の新空港反対決議が撤回される等、地元における情勢も変化し、昭和57年7月には大阪府から、同年8月には和歌山県からそれぞれ計画の具体化を進めるべき旨の回答がなされた。また、兵庫県からも昭和59年2月に第一期計画の具体化に同意する旨の回答を得た。

昭和 58 年度予算において、調査費 8 億円のほか、関空の大阪湾泉州沖設置を前提に、その着工のための準備を行う経費として関西国際空港着工準備調査費 32 億円が新たに認められた。昭和 58 年 5 月 13 日の閣議において、関西国際空港関係閣僚会議の開催について口頭了解が得られ、同月 17 日には「第 1 回関西国際空港関係閣僚会議」が開催され、政府としての取組体制が整備された。

この関係閣僚会議は、大蔵、厚生、農林水産、通商産業、運輸、郵政、労働、建設、自治の各大臣、内閣官房長官、国家公安委員会委員長及び行政管理庁、経済企画庁、環境庁、国土庁の各長官を構成員とし、関空の建設に関する重要な問題について協議・調整を行うために随時開催されるものであった。

第 1 回会議では、運輸省から①関空の必要性、②関空の計画の経緯、③関空の計画の概要について説明を行うとともに、今後の協議・調整について関係閣僚の理解と協力を求めた。関空の建設は、大規模かつ緊急を要する事業であり、新たな組織体を設立して行う必要があるとの認識の下に、昭和 59 年度概算要求において、運輸省は、公団（全額政府出資）及び第三セクター（公団、地方公共団体及び民間出資）からなる複合事業主体の設立について要求を行った。

その後、民間活力の導入を提言した臨時行政調査会答申の趣旨等を踏まえ、国、地方公共団体及び民間が一体となった協力・責任体制の下に、より弾力的、効率的な企業経営が可能な組織体としてのいわゆる「特殊会社方式」について検討を行った結果、運輸省は関空の事業主体を国、地方公共団体及び民間が出資する「関西国際空港株式会社」とする等の内容に概算要求の差し替えを行い、昭和 59 年度予算において同社の設立が認められた。

また、昭和 59 年 2 月には、「第 2 回関西国際空港関係閣僚会議」が開催され、事業化する第一期計画及び空港の事業主体となる「関西国際空港株式会社」について説明が行われるとともに、関西国際空港株式会社法案の作成、空港の立地に伴う関連施設整備等の今後の課題について関係省庁に対する協力要請が行われた。

その後、昭和 59 年 6 月に「関西国際空港株式会社法」（昭和 59 年法律第 53 号）が可決成立し、同年 10 月に関西国際空港株式会社が設立された。昭和 62 年 1 月には、空港島護岸築造工事が着手され、平成 6 年 9 月 4 日に関西国際空港は念願の開港を果たした。

### 3. 関西国際空港開港後の状況

#### （1）経営を圧迫する有利子負債

関空は当初 3,500m 滑走路 1 本で開港したが、予想外の地盤沈下等で事業費は、当初見込みの約 1 兆円から 1 兆 4,580 億円に膨張した。

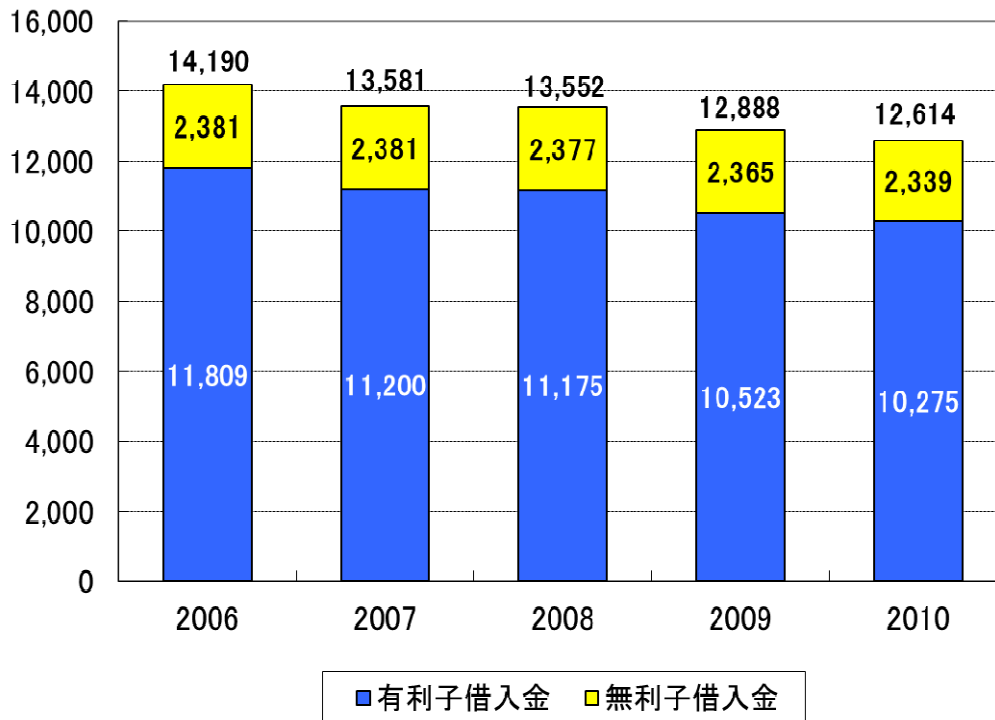
平行滑走路建設の二期事業については、平成 8 年度に用地造成主体（関西国際空港用地造成株式会社）を設立し、用地造成主体と建設運営主体を分ける上下分離方式という新たな事業スキームにより行うこととされ、平成 11 年 7 月に着工され、平成 19 年 8 月 2 日に限定供用された。

当面、平行滑走路、平行誘導路 1 本及び南側連絡誘導路のみを整備することとし、事業

費は平成7年12月の当初計画の上物・下物合計1兆5,600億円から約9,000億円へと大幅に縮減された。

しかし、空港を管理する関西国際空港株式会社は、約1兆（平成22年）にも及ぶ膨大な有利子負債を抱えており（図表1）、年間約200億円の金利負担が同社の経営を圧迫している。

図表1 関西国際空港株式会社の債務残高の推移（連結）



(注) 単位：億円（億円未満四捨五入）

(出所) 関西国際空港株式会社資料

一方、関西国際空港株式会社が平成23年4月に発表した平成22年度の運営概況によると、発着回数が106,873回、旅客数が1,417万人、貨物量が749,840トンと、景気低迷、自然災害や流行病などのイベントリスク、本邦航空会社の経営状況の悪化等の影響により、それぞれのピーク時（発着回数：平成19年度・129,843回、旅客数：平成12年度・2,057万人、貨物量：平成12年度・972,151トン）に比べるとなお低迷傾向に歯止めがかからない状態である。同空港は、二期島の供用開始により完全24時間型の国際空港となったが、従来の旅客動向では今後も需要の顕著な伸びが見通せないことから、低価格運賃を売り物とするLCC（格安航空会社）の就航促進や国際貨物ハブ空港としての機能を強化することによって空港の活性化を目指すことも模索されている。

## (2) 懸案となる関西三空港問題

関空が位置する圏域は、首都圏に次ぐ航空需要を有する大規模な需要圏となっており、

今後の航空需要に適切に対応していくためには、関空、伊丹空港及び神戸空港の関西三空港について、適切な役割分担の下、最適な運用を果たすことが求められている。

このような観点から、関西三空港については、平成17年11月の関西三空港懇談会（地元経済界及び自治体とで関西三空港の在り方について議論することを目的としたもの。メンバーは、関西経済連合会会長、大阪府知事、大阪市長、兵庫県知事、神戸市長）において、適切な役割分担の下での運用を図っていくことが了承され、今後もこの方針を原則として、関西三空港が運用されることになるものと考えられる。

なお、橋下大阪府知事は、関空の活性化を図るため、伊丹空港の廃止も検討課題とすべきとの見解を従来から示しているが、平成21年2月17日、関空近隣の8府県知事、4政令市長と連名で「関西国際空港の機能強化に向けた緊急共同アピール」に署名しており、当面は関連自治体と共同歩調を取るとの姿勢を示している。

#### 4. 法案提出に向けて

関空は、西日本の国際拠点空港として、国際競争力の強化が必要とされているが、巨額の有利子負債を抱え、着陸料等の空港使用料がアジアの主要空港で最も高い水準となっているため、関西国際空港株式会社の安定的な経営基盤を確立することが課題であった。このため、平成14年12月に財務大臣と国土交通大臣との間で、有利子負債の確実な償還を期するための補給金の創設が合意され、平成15年度から毎年度90億円の補給金（一般会計国費）が同社に交付されており、有利子負債の返済等に充てられている。

平成21年11月、政府の行政刷新会議ワーキンググループは、平成22年度予算概算要求の無駄遣いを洗い出す「事業仕分け」の作業を行い、同社への補給金（160億円に増額を要求）について、補給金への依存脱却に向け、伊丹空港を含めた抜本的解決策をまとめるまでの「凍結」を求めた。これに対し、例年、年間約200億円の金利負担が見込まれている関西国際空港株式会社において、補給金（平成21年度予算額90億円）のカットは死活問題であり、早急に善後策を採らなければ同社は破綻しかねない状況であるとの指摘も一部でなされていた。その後、補給金については平成21年12月、国土交通省の成長戦略会議において、平成22年6月までに抜本的な経営改善策をまとめることを前提に、平成22年度予算において、前年度予算から15億円減額の75億円を要求することで決着した（平成23年度予算も75億円）。

関西三空港問題について「国土交通省成長戦略」（平成22年5月17日）では、関空のバランスシート改善に当たっては、関空のキャッシュフローから生み出される事業価値のみならず、伊丹空港のキャッシュフローから生み出される事業価値や不動産価値も含めてフル活用することも検討するとされている。関空と伊丹空港の事業価値の最大化とキャッシュ化の手法としては、「民間の知恵と資金」を活用することが望ましいとし、両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソース（いわゆるコンセッション契約）する手法を基本に、その可能性を追求するとしている。

ただし、コンセッション契約については、税制上の措置など一般的なPPP（Public

Private Partnership) 制度の創設や、関西国際空港株式会社の株主や債権者を含め幅広い関係者との調整が必要である等、不確定な要素が残るものであるため、実際のスキームとしては、例えば、持株会社の設立といった方式により、両空港の経営統合を先行させつつ、民間の提案を積極的に受け入れる中で、具体的方策を検討するとしていた。

以上のような「国土交通省成長戦略」の内容等を踏まえ、関空と伊丹空港の両空港を経営統合し、両空港の公共施設等運営権を設定（いわゆるコンセッション）するための所要の措置を講ずる法律案を提出するに至った。

## 5. 法案審査の概要

### (1) コンセッション契約成立の可能性

本法律案の要諦は、関空と伊丹空港の経営統合に係る統合事業運営会社の設立とその事業運営権のコンセッション契約であるが、国土交通省はそのメリットとして、関空の債務が民間資金によって処理されることにより、現在支出されている政府補給金が不用となることにより、国民負担の軽減が図られるとしている<sup>1</sup>。その一方で、運営権の売却については、「現在そのめどがあるわけではありません。」との答弁がなされている<sup>2</sup>。

このコンセッション価格は、関空会社の負債総額である約1.3兆円を下回る契約はしないとしているが、1兆円を超える巨額な資金調達となることを踏まえ、一括払の場合と分割払によるコンセッションを試算している。その期間は30年間又は45年間を想定している。この額をどう評価するかであるが、国土交通省は一例として、4,000億円の頭金で残額を分割払とした場合、年間1,450億円程度の売上げがあれば、その4,000億円に対して45年間、年5%の投資利回りを出すことができるという計算をしている<sup>3</sup>（図表2）。

図表2 コンセッションの試算結果

コンセッション契約方法	一括払		頭金＋分割払					
			1兆円		8000億円		4000億円	
コンセッション契約期間	30年	45年	30年	45年	30年	45年	30年	45年
一時金	1兆2500億円		1兆円		8000億円		4000億円	
10年後の年分割払額	0円		148億円	67億円	239億円	137億円	459億円	349億円
10年後の全事業営業収入	1771億円	1682億円	1691億円	1606億円	1646億円	1524億円	1595億円	1446億円
伊丹事業据置き時の営業収入	1618億円	1529億円	1538億円	1453億円	1492億円	1371億円	1442億円	1293億円

(出所) 国土交通省資料から作成

この1,450億円の売上げというものは、関空が過去最高の売上高である平成9年度の1,240億円と伊丹空港の売上高約150億円を合算したものを参考としている<sup>4</sup>。しかし、平成22年度連結決算での営業収益は894億円とピーク時に比べ約350億円もの開きがある。このことは、国土交通省も認識しており、「地元（試算を）提示した際には、可能性なきにしもあらずというのが大方の受けとめ方だったように思います。」と答弁し<sup>5</sup>、コンセッション制度を導入するにせよ、今後、関空の利用客数が飛躍的に増加しない限り、現状

での運営権売却への明確な見通しは立ちにくいというのが国土交通省の認識である。今回の立法措置による関空・伊丹空港の一体的運用や関空における着陸料の大幅な減免措置の継続等により、一定の就航便数の維持は図られるだろうが、コンセッション契約の成立への確証は、得られていない。

## （２）空港アクセス改善の可能性

関西圏は、伊丹空港などがある北部に人口が集中し、南部に立地している関空は、アクセスが不便な空港として一般的に認識されており、国内線ではアクセスの便利な伊丹空港が重宝されている。関空のアクセス改善策については、南海電鉄の既存線などを利用した「なにわ筋線」、関空リニア、関空新幹線等様々な構想はあるものの、費用負担の在り方をどのようにするのかなど、その実現性について更に細部にわたった調査・検討が必要となるだろう。法案審査におけるこの問題への質疑に対しては、大畠国土交通大臣からは必ずしも明確な答弁はなされなかった<sup>6</sup>。

なお、関空の競争力の強化のため、大阪のビジネス拠点から高速鉄道によるアクセスの大幅な改善を図ることを課題として、高速アクセスの整備効果に関する調査を実施するために、国土交通省において「関空アクセス調査検討会」が平成23年6月に設置された。

## （３）事業運営会社への外資参入に対する懸念

平成21年3月3日、内閣から、成田国際空港の適正な運営の確保を図るため、成田国際空港株式会社の株主の議決権の保有制限（内外無差別の大口資本規制）に関する規定を設ける等の措置を講ずることを内容とする、「成田国際空港株式会社法の一部を改正する法律案」（第171回国会・閣法第47号）が提出された。この法案は、その後、衆議院の解散により審議未了、廃案となったが、安全保障上の外資規制の在り方が当時の政府・与党内で大きな論争となったことは記憶に新しい。今回の法案では新会社がコンセッション事業者を選定する場合には国土交通大臣の承認を必要とする特例措置を設けており、国土交通大臣は、関係行政機関の長と協議した上でその承認を行うかどうかの判断をするため、直接的な外資規制は設けられていない。将来、コンセッション契約が具体化した場合には、国として対一の契約なので適切な者か否かの判断をするとのことであるが<sup>7</sup>、こと国の基幹的なインフラである国際拠点空港の運営に関わる事業主体については、あるいは大口規制等何らかの規定が必要ではなかったかとの懸念も残ろう。

## （４）神戸空港の在り方

関西三空港の一つである神戸空港については、今回の法案では何ら触れられていない。国土交通省における同空港の位置付けは、あくまでも「神戸市及びその周辺の国内航空需要に対応する空港」、いわば「ローカル空港」の扱いであるが、同空港の積極的活用の必要性を指摘する声もある<sup>8</sup>。国土交通省は答弁で「今回は、関西空港を国際拠点空港として再生、強化する必要があるという観点から、まずは、現在私ども国が運営し、かつ収益性に優れた伊丹空港との経営統合を行う、こういうことからこの法律案を提案させていただ

いている次第でございますし、この提案に当たりましては、昨年9月から神戸市等を含めた地元の方々とも十分調整を行って、最終的に御理解を得たものでございます。なお、神戸空港につきましては、平成17年11月の関西三空港懇談会の合意に基づいて運用されておりまして、今後、神戸空港の取扱いをどうするか。これをもし見直しあるいは変更するというのであれば、改めて地元関係者の合意をいただく必要があると考えております。」と、地元の意向次第では変更の余地もあるとの見解を示している<sup>9</sup>。

## 6. 今後の諸課題

これまで概観してきたとおり、コンセッション契約の成立可能性は、現状では極めて厳しいと認識せざるを得ない。ではなぜ本法案が提出されたのかと考えるならば、国の財政状況が厳しい中、平成15年度以降一般会計国費分から毎年支出されてきた「関西国際空港補給金」を見直さざるを得ない状況に至ったためと判断するのが妥当であろうか。平成21年11月16日の行政刷新会議「事業仕分け」第1ワーキンググループの席上、財務省は「とにかく今まで抜本的な策を検討するといったことがずっと何度も繰り返されて、けれども、そこについて成果が出なかった。そうした中で財政負担、事業の拡大のみがどんどん先行してきたわけでございますので、ここは是非としても同時に抜本策のセットということを御検討いただく。そのために、そうしないで補給金のことだけ考えるということになるとまた同じことになるのではないかと、我々、財政当局は懸念しております。」と述べている。ここでいう「成果」とは、関空の利用者数の増加を指していると思われるが、平成12年度の年間航空旅客数2,057万人をピークに平成22年度は1,417万人と大変厳しい状況が続いている。国内線だけを例に取ってみても、平成8年度の829万人をピークに平成22年度では377万人と半分以下に激減している。これは、開港当初に国内線を大幅に関空にシフトしたものの利用者数が伸びず、やがて航空会社が関空を敬遠し、伊丹空港に再シフトしたことが主な要因とされている。前項でも触れたとおり、関西圏の人口分布等を考慮するならば伊丹空港に利用者が集中するのはむしろ当然であり、両空港及び神戸空港の関西三空港の共存を前提とするならば、たとえ関空と伊丹空港の一体的な運用がなされたとしても、両空港の需要が増大するなど現在の状況が劇的に改善することは、難しいのではないだろうか。さらに首都圏の空港が着実に整備されつつある中、国内における国際拠点空港の競争も激化しており、関空は近隣諸国の空港に加えて、国内の空港との競争にも立ち向かわなくてはならないのである。

そのため関西国際空港株式会社では、現在、「4つの関空成長エンジン」として、以下の目標を掲げている。

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>① LCCの積極的な誘致</li><li>② 関空の特長をいかした貨物ハブ機能の強化</li><li>③ 中国を中心としたインバウンドの更なる強化</li><li>④ 商業事業収入の拡大</li></ul> |
|---|

①については、平成19年夏期では旅客便に占めるLCCの割合が1.2%だったものが、



平成 23 年夏期では 7% と増加傾向にある。現在、韓国のチェジュ航空やオーストラリアのジェットスター航空等 5 社の LCC が就航しており、さらに平成 24 年 3 月以降には、全日空系の新しい LCC である「ピーチアビエーション」が国内線（新千歳、福岡）及び国際線（韓国・仁川）に就航する見通しである。そのため、関空では平成 24 年度下期の供用開始を目標として、延床面積約 3 万㎡の LCC 専用ターミナルの建設を予定している。

LCC の路線網の拡大は世界のすう勢であり、その積極的な就航促進は、「4 つの関空成長エンジン」の④の商業事業収入の拡大に直結する。また、②の貨物ハブ機能の強化についても、アジア諸国と欧米をつなぐ中継拠点として、その立地条件が最大限いかせるような機能強化が図られるべきであろう。関空は騒音問題の比較的少ない 24 時間型の海上空港であり、我が国で最も活用されるべき空港の一つであり、新会社の積極的な経営に期待したい。そのためにも、現在予算化されている「関西国際空港補給金」については、新会社設立後も事業が軌道に乗るまでの一定期間は必要なものであると考えられ、その有効活用が望まれる。

一方、伊丹空港はその立地条件から騒音等の環境問題が絶えず存在し、関空との一体的な運用が行われたとしても、更なる就航便の増加等、事業拡大の余地は少ないものと考えられる。競合する九州新幹線の全線開業や将来的な中央リニア新幹線の整備等により（国内線の）航空の競争力は必然的に低下することが予想されていることから、同空港の将来的な在り方について、長期的視点に立った検討を行う必要があるのではないだろうか。また、その際には、神戸空港の在り方を含めることも求められるだろう。

## 7. おわりに

平成 23 年 3 月 11 日に三陸沖を震源とするマグニチュード 9.0 の国内観測史上最大の地震が発生し、それにより発生した津波は、東日本太平洋岸一帯に甚大な被害をもたらした。特に、この地震・津波によって引き起こされた東京電力福島第一原子力発電所の事故により、我が国を取り巻く諸情勢は一変した。

政府は、平成 22 年 6 月に閣議決定された「新成長戦略」において、訪日外国人を 2020 年初めまでに 2,500 万人、将来的には 3,000 万人までに伸ばすことを目標に掲げ、観光を我が国の主要産業とすべく様々な施策を講じている。そのような中での、東京電力福島第一原子力発電所の事故による影響は甚大であり、平成 23 年 3 月の訪日外国人旅行者数は前年同月比で 50.3% 減の 35 万 3 千人となった。東日本大震災発生前（平成 23 年 3 月 1 日～平成 23 年 3 月 11 日）は前年同期比 4% 増の約 21 万 5 千人であり、震災発生後（平成 23 年 3 月 12 日～平成 23 年 3 月 31 日）は前年同期比 73% 減の約 13 万 7 千人であった。さらに、平成 23 年 4 月の訪日外国人旅行者数は前年同月比で 62.5% 減の 29 万 6 千人であり、単月の減少幅としては過去最大の規模になるなど、厳しい状況が続いている。

訪日外国人は当然のことながらその大半が航空機を利用しているが、東電原発事故の影響が如実に現れている。震災後、我が国と諸外国を結ぶ航空便の中では、韓国、中国、台湾、香港、タイ、シンガポール、オーストラリア、米国、英国、フランス等の国々で路線

が縮小されており、東電原発事故の収束の見通しが依然として立たない状況では、訪日旅行の前提となる安全・安心に対する懸念が払しょくされず、事故が完全に収束し、安全性が確認されるまでの間は、当面、航空分野も厳しい状況が続くものと考えられる。このことは、関空のみならず特に我が国の国際拠点空港の今後の経営にも重大な影響を及ぼすものと思われる。

今回の立法措置で関空・伊丹空港の一体的な運用が図られることは、一步前進との評価が可能であろう。だが、関空が抱える巨額な負債と不透明さを増した航空需要の動向を考慮するならば、コンセッション契約に至るまでには、相当な曲折が予想されるだろう。また、神戸空港を含めた関西三空港問題のこう着状態を解決する有効な手だてはなかなか見当たらないというのが現状であろう。

一方で、今回の震災により改めて、「首都圏への過度な一極集中の弊害」という問題がクローズアップされた。そして、この一極集中問題への対応いかんによっては、関西三空港問題についての新たな展開が期待できるのではなからうか。その意味でも、今回の立法措置は、関西三空港問題の解決に向けての転機となるのかもしれない。

#### 【参考文献】

月刊同友社編『関西国際空港開港までの17年』（月刊同友社 平6.9）

関西空港調査会編『エアポートハンドブック 2007』（月刊同友社 平19.3）

国土交通省航空局監修『数字でみる航空 2010』（航空振興財団 平22.7）

国土交通省『平成23年版 観光白書』

酒井正子「関西3空港と成長戦略会議」『運輸と経済』第71巻第4号（平23.4）68～80頁

高橋里奈「関空・伊丹統合新会社コンセッションに「？」」『KANSAI 空港レビュー』（平23.2）25～26頁

石井伸一「わが国における国際拠点空港整備の展開と政策課題」『運輸と経済』第70巻第6号（平22.6）12～20頁

---

<sup>1</sup> 第177回国会参議院国土交通委員会会議録第7号4頁(平23.4.14)

<sup>2</sup> 第177回国会参議院国土交通委員会会議録第7号8頁(平23.4.14)

<sup>3</sup> 第177回国会参議院国土交通委員会会議録第7号8頁(平23.4.14)

<sup>4</sup> 第177回国会参議院国土交通委員会会議録第7号8頁(平23.4.14)

<sup>5</sup> 第177回国会衆議院国土交通委員会会議録第12号15頁(平23.5.13)

<sup>6</sup> 第177回国会衆議院国土交通委員会会議録第12号5～6頁(平23.5.13)

<sup>7</sup> 第177回国会参議院国土交通委員会会議録第7号2頁(平23.4.14)

<sup>8</sup> 第177回国会衆議院国土交通委員会会議録第12号12頁(平23.5.13)

<sup>9</sup> 第177回国会衆議院国土交通委員会会議録第12号12頁(平23.5.13)