

## 関西国際空港と大阪国際(伊丹) 空港の経営統合案に対する意見書

関西国際空港は、関西発展のための中核となる国際拠点空港として極めて重要な役割を果たす空港であり、和歌山県にとっても国土軸・国際軸に位置していくために必要不可欠な空港である。この観点から、本県は、騒音問題等多様な意見はあったものの、「大阪国際空港の廃止を前提」とした昭和49年の航空審議会答申や、昭和56年に運輸省から示された関西国際空港の計画案等を前提として、関西国際空港の建設に同意した。

その後、1期事業はもちろんのこと、2期事業の推進に全面的に協力した結果、関西国際空港は2本の長距離路滑走路を備え、完全24時間運用を実現したものの、1兆円を超える有利子負債による高額な空港使用料、滑走路等の航空機の離着陸に必要な最小限の施設のみでの運用など、解決すべき数多くの課題を有している。

今般、本年5月策定の国土交通省成長戦略会議の方針に則り、関西国際空港と大阪国際(伊丹) 空港の経営統合案が国から提示され、関西国際空港が有する課題の解決に向けて前進しつつあることに地元として大いに期待しているところである。

提示された経営統合案によれば、本県などが出資する関西国際空港株式会社は土地保有会社となる。また、国が100%出資する統合事業運営会社が関西国際空港と大阪国際(伊丹) 空港を一体的に運営し、さらに将来、両空港の事業運営権を一体で民間に売却することも計画されている。結果として、空港運営に対して地元自治体の意見を反映することが困難となることが危惧されるところであり、さらに、統合事業運営会社が利益を重視する余り、成長戦略で示された「関西国際空港を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する」、大阪国際(伊丹) 空港は「関西国際空港の補完空港として活用」する、との方針を逸脱した空港運営が行われるのではないかと強く憂慮される。

また、経営統合案では、国の主導により経営の抜本的効率化を進めることになるが、早期には大幅な収益改善を見込むことは困難であることが予想される。

よって、国におかれては、経営統合案の検討に際して、空港運営に対する地元自治体の意見が確実に反映できる仕組みを構築されるとともに、両新会社の経営に全責任を持ち、経営の抜本的効率化が図られるまでの間、国による補給金等の支援を継続されるよう強く要望する。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。

平成22年12月17日

和歌山県議会議長 谷 洋一

(意見書提出先)  
衆議院議長  
参議院議長  
内閣総理大臣  
国土交通大臣