

関西国際空港の再生及び強化に関する意見書

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、関西国際空港の需要拡大を阻害する構造的要因として大阪国際（伊丹）空港との関係整理など、解決すべき数多くの課題を有している。

これらの本県の立場及び認識については、これまで再三訴えてきたところであるが、今般、「関西国際空港及び大阪国際（伊丹）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」の骨子が国土交通省から示され、関西国際空港に係る有利子負債問題などの課題解決に向けて、国主導のもとで取組が進められていることに対し、地元として大いに期待しているところである。

法律案成立後は、両空港の経営統合、基本方針の策定、事業運営権の民間への売却等が予定されている。しかし、あくまでその目的は、昨年5月の国土交通省成長戦略会議の報告書においても明記されているように「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」ことである。

よって、国におかれては、次の事項について所要の措置を講じられるよう強く要望する。

- 1 国土交通省成長戦略会議の報告書に明記されているように、大阪国際（伊丹）空港については、「跡地の土地利用計画の策定状況等を見通し、廃港・関空への一元化を検討する」ための取組を国が率先して進めること。また、当面は同空港を「関西国際空港の補完的空港として活用」するとしても、当然現行の運用制限の範囲内で行うべきであること。
- 2 経営統合後に新たに設立される新関西国際空港株式会社及び関空土地保有会社の経営に全責任を持つとともに、経営の抜本的効率化が図られるまでの間、補給金等の必要な財政支援を継続すること。

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23年3月9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