昭和51年7月1日から昭和52年6月30日まで	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
昭和52年7月1日から昭和53年6月30日まで	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223
昭和53年7月1日から昭和54年6月30日まで	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195
昭和54年7月1日から昭和55年6月30日まで	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187
昭和55年7月1日から昭和56年6月30日まで	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179	179
昭和56年7月1日から昭和57年6月30日まで	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159
昭和57年7月1日から昭和58年6月30日まで	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154
昭和58年7月1日から昭和59年6月30日まで	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151
昭和59年7月1日から昭和60年6月30日まで	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
昭和60年7月1日から昭和61年6月30日まで	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149
昭和61年7月1日から昭和62年6月30日まで	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148	148
昭和62年7月1日から昭和63年6月30日まで	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136
昭和63年7月1日から平成元年6月30日まで	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126
平成元年7月1日から平成2年6月30日まで	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122
平成2年7月1日から平成3年6月30日まで	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120
平成3年7月1日から平成23年12月30日まで	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

○国土交通省告示第七百三十八号

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（平成二十三年法律第五十四号）第二条第一項の規定に基づき、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基本方針を次のとおり定めたので、同条第四項の規定に基づき公表する。

平成二十四年六月二十二日

国土交通大臣　羽田雄一郎

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基本方針

第一　両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理の意義及び目標に関する事項

1　意義

(1)　背景

我が国の空港政策は、全国の空港整備が一巡したことから、「整備」から「運営」へのシフトの段階にあり、民間の知恵と資金を積極的に取り入れつつ、既存ストックを最大限に活用することを基本とした政策に重点を移しつつある。

これまで、関西国際空港（以下「関西空港」という。）は、騒音問題のほとんどない海上空港として、長年にわたり、地元の多面的な協力を得つつ整備が進められ、四千メートル級の複数滑走路を持ち、完全二十四時間運用が可能である等我が国の国際拠点空港にふさわしい機能を備えるに至った。しかしながら、大阪湾の沖合五キロメートルを埋め立てたこと等により多額の事業費を要したことから、現在も約一・三兆円の巨額の負債を抱え、政府補給金に依存せざるを得ず、国際拠点空港としての本来の優位性を活かした戦略的な経営や前向きな投資の実行が困難な状況にあり、着陸料がアジアの主要空港と比べ高い水準にあるとの指摘がなされているところである。

大阪国際空港（以下「伊丹空港」という。）については、市街地に位置していることから騒音対策をはじめとした安全・環境面での配慮が必要な空港であるが、従来より国等による環境対策が着実に実施されてきており、また、近年は発着回数が減少するとともに、就航機材の小型化、低騒音化が進んでいる。

今後、世界経済の更なるグローバル化、とりわけアジア諸国の国民所得水準の向上、生産拠点の展開に伴うサプライチェーンの高度化により、我が国の国際航空需要は拡大の方向にあり、オープンスカイの進展による新規企業の参入、新規路線の開設や増便が期待できる。また、関西における国内航空需要は成熟化しつつあるものの、ローコストキャリアの就航や利用者ニーズに即した航空ネットワークの充実により、更なる潜在需要を掘り起こす余地はあり、これら航空需要の拡大による今後の関西経済の活性化が期待されるところである。

(2)　両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理の方向性

このような状況の中、関西空港の国際拠点空港としての再生及び強化並びに両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図り、我が国の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与するため、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（平成二十三年法律第五十四号。以下「経営統合法」という。）に基づき、両空港が経営統合され一体的に運用されることとなった。

両空港の運営は、空港の持つ高い公共性を確保するという観点を踏まえつつ、両空港から生み出されるキャッシュフローを最大化し事業価値の増大を図るため、民間の柔軟な経営判断と明確な責任の下に行われなければならない。

更に、より効率的かつ緊張感のある経営の実現及び関西空港の整備に要した債務の早期返済のため、両空港の事業を運営する権利（公共施設等運営権）を一体で民間に付与する手法、いわゆる「コンセッション」をできる限り速やかに実現することが必要である。