2　目標

新関西国際空港株式会社（以下「新関空会社」という。）又は空港運営権者（経営統合法第二十九条第二項に規定する「空港運営権者」をいう。）は、両空港の一体的な設置及び管理に当たっては、次に掲げる目標の達成に向けて着実に取り組むものとする。

①　関西空港の国際路線の拡大、国内路線の充実等による際内乗り継ぎ機能の強化等の施策を積極的に展開し、国際拠点空港としての機能の再生及び強化を実現する。

②　伊丹空港については、引き続き環境負荷の低減に努めるとともに、利便性の高い都市型空港としての特性を活かした運用を行う。

③　両空港の特性に十分配意しつつ、利用者ニーズに即した路線の就航促進、アクセス機能の強化等両空港を適切かつ有効に活用することにより、関西全体の航空輸送需要の拡大を図り、関西経済の活性化に寄与する。

④　新関空会社は、両空港の事業価値を積極的に高め、可能な限り早期のコンセッションの実現を図る。また国は、関係者間の調整等コンセッションの実現に向けた環境整備に努める。

⑤　コンセッションが実現するまでの間、新関空会社は、上記施策を着実に実施するとともに、経営統合による効率化を最大限図ることにより、高い収益性を実現する。これにより、政府補給金への依存体質から脱却し、自立した経営を確立するとともに、関西空港の整備に要した費用に係る債務の返済を確実かつ円滑に実施し、経営基盤の強化を図り、両空港の事業価値の向上に努める。

第二　両空港の一体的かつ効率的な運営に関する基本的な事項

1　両空港の運営に関する基本的な事項

両空港の運営については、以下に記載する両空港の特性に応じ、この基本方針で定める枠内において、新関空会社又は空港運営権者（以下「空港運営事業者」という。）における民間の経営者の自由な判断の下に行われるべきものであり、国その他の関係者は、空港運営事業者が作成する具体的な数値目標を含む経営戦略等をできる限り尊重するものとする。

関西空港は、四千メートル級の滑走路を二本有し、完全二十四時間運用が可能であることに加え、騒音問題がほとんどなく、気象条件に左右されにくいといった強みを有している。また伊丹空港は、大阪都心部から近距離にあり利便性に秀でている一方で、その周辺地域が市街化されているため、将来の拡張性が乏しく、また、安全・環境面での配慮が不可欠である。

このような両空港の特性を踏まえれば、関西空港は首都圏空港と並ぶ我が国の国際拠点空港として最大限活用し、伊丹空港は都市型空港として安全・環境面に配意しつつ運用することが適当であり、関西空港の国際拠点空港としての再生・強化が喫緊の課題であることを踏まえると、国際線の就航は両空港のうち関西空港に限定することが適当である。

空港運営事業者は、両空港を適切かつ有効に活用する観点から、両空港の立地特性や役割分担の中で、利用者ニーズに即した路線就航の促進施策や戦略的な空港利用料の設定等の施策を行うとともに、両空港間のアクセス利便性を高め、両空港の特性を最大限活かした一体的運用を行うことが有効である。

更に、両空港の事業価値の向上を図り、民間投資家の投資インセンティブを高めるためにも、非航空系事業を含めた空港全体としての収益力の向上を図ることが重要である。特に伊丹空港においては、空港機能施設事業者との一体化に向けた調整を速やかに進めるものとする。

また、自然災害が発生した際に両空港が有効に機能するよう防災対策を講じるとともに、首都圏の緊急時のバックアップ機能を確保するなど航空輸送サービスの安全・安心の確保に向けた取組を進める必要がある。

2　関西空港の運営に関する基本的な事項

(1)　関西空港の基本的運用方針

関西空港は、首都圏空港と並ぶ我が国の国際拠点空港として、最大限その特性を活かした運用を行う。

(2)　関西空港の航空輸送需要の拡大のための基本的事項

空港運営事業者は、第二1の経営戦略を作成し、その数値目標を達成するため、例えば以下のような施策に積極的に取り組み、関西空港の国際拠点空港としての再生・強化を図ることが必要である。

①　関西空港の競争力強化のため、着陸料や空港施設使用料等の設定を戦略的に行うとともに、国内線の充実、際内乗り継ぎ機能の強化を図る。

②　LCC拠点としての機能を強化するため、航空事業者と適切に連携を取りつつ、必要な施設の整備や施策の展開を進める。

③　国際貨物ハブ空港としての機能を強化するため、航空物流事業者、関係地方公共団体、地元商工関係団体等と適切に連携を取りつつ、必要な施設の整備や施策の展開を進める。

④　国、地方公共団体等の関係者と連携して、関西の多彩な観光資源を活用した外国人観光客の誘致等更なる利用促進施策を展開する。

(3)　二期事業により造成された用地の活用等に関する基本的事項

二期事業により造成された用地の利用については、空港機能の向上に資する多面的な活用を含めて検討し、事業価値の向上に努めることが必要である。

また、新たな埋立等の事業については、当面凍結するものとし、将来的な需要の拡大の状況に応じ、事業採算性の検証を十分に行った上で、国、関係地方公共団体との調整を踏まえ、空港運営事業者が判断するものとする。

(4)　関西空港の安全・安心の確保に関する基本的事項

国際拠点空港である関西空港は、内外の物流・人流の拠点として空港機能を維持することが極めて重要であることから、地震等の自然災害への対策に万全を期すこと、特に、海上に位置することに起因する津波等への対策、海上テロへの対策等空港の安全・安心の確保のための対策に十分配意することが必要である。

また、空港運営事業者は、環境監視計画に基づき、騒音その他の周辺環境への影響について監視を行い、状況に応じて環境対策を講じることが必要である。

3　伊丹空港の運営に関する基本的な事項

(1)　伊丹空港の基本的運用方針

伊丹空港は、第一2②の目標を達成するため、安全・環境面に配慮しつつ、当面、現在の騒音対策区域の範囲内で、次に掲げる枠内で運用する。また、空港運営事業者、航空運送事業者等の関係者は、今後の航空機材の低騒音化等に適切に対応し、引き続き環境負荷の低減に努めるものとする。

①　運用時間は、七時から二十一時までの十四時間とする。

②　一日の総発着回数は三百七十回を上限とする。

③　②のうち、低騒音機以外の機材の発着回数は一日二百回を上限とする。

注1：②及び③については、年末年始等の時期を除く。

注2：低騒音機は、プロペラ機及びそれと同程度以下の騒音影響を及ぼす機材として空港運営事業者が定める。

なお、空港運営事業者は、従来のプロペラ機枠の低騒音機枠への転換に当たっては、モニタリング等により騒音値の変化の状況を把握し、環境負荷の低減に努めつつ、段階的に進めるものとする。

(2)　伊丹空港の非航空系事業に関する基本的事項

伊丹空港の非航空系事業は、当面は現在の空港機能施設事業者と連携を図り、経営統合法附則第十八条第二項に定める協定に基づき実施する。ただし、将来的には、空港運営事業者が航空系事業と非航空系事業を一体的に行い、両空港における非航空系事業の統合によるシナジー効果を発揮できるよう、速やかに検討、調整を進める。

また、伊丹空港の事業価値をより一層向上させるため、伊丹空港のターミナルビルについて、第三2の観点も踏まえつつ、航空機材の小型化などの利用状況に適切に対応し、改修等を含めた施策の検討を進めるとともに、駐車場等の経営資源を活用し、総合的な収益力の向上を図る。

(3)　伊丹空港周辺における騒音その他の航空機の運航により生ずる障害の防止等に関する基本的事項