

刊 員 書
 1997年6月
 大阪府議会議員
 大活 動 報 告

ただいま活動中! 土井達也

2010年(平成22年)
 3・4月 Vol.134
 発行部数累計:1,633,437部

大阪府議会議員 無所属
 健康福祉常任委員
 決算特別委員

土井達也公式Webサイト
<http://www.tdoi.net>

執筆・印刷:土井達也
 住所:尾崎町93-6
 TEL:471-7357
 FAX:471-8004
 E-Mail:t.doi@nifty.com
<http://www.tdoi.net/>

今こそ、伊丹廃止へ

みなさんから、「関空ができる時に、伊丹は廃止だと言われていたじゃないか!」と、よく言われます。しかし、公文書では、平成2年に、当時の運輸省航空局長と大阪国際空港騒音対策協議会会長の伊丹市長とのあいだで交わされた「大阪国際空港(伊丹空港)の存在及び今後の同空港の運用等に関する協定」しか存在しません。

政権が変わり、関西3空港問題に、地元、国とも、正面から向き合うことになりました。きつかけは、「事業仕分け」。チームは、1兆円を超える有利子負債を抱える関西国際空港会社への補給金(要求額160億円)

市議会など地方議会で、伊丹の廃止や存続の決議が相次いだわけです。

今回の報告書では、関西3空港問題について、これまでの経緯と今後の考え方、大阪府議会2月定例会の空港関連の会派別決議内容(裏面記載)について、改めてまとめておきたいと思います。

それぞれの空港

まず、関空は国が6割の株を保有している株式会社、伊丹は国営、神戸は市営です。しかし、空港政策を預かっているのは国土交通省であり、一義的には国が責任を負っています。本来、国がリーダーシップを発揮し、「伊丹廃止」の基本方針をはっきり示すべきだったのですが、伊丹は「旅客の利便性」という大義名

知事発言の影響以外にも、このような経緯を受けて、大阪府議会や兵庫県議会、また北摂地域の

分や先ほどの平成2年「存続協定」のままに生き長らえてきました。

歴史的経緯

伊丹の騒音公害が、関西空港の原点であり、騒音公害を陸地に及ぼさないとの考えから大阪湾内、泉州沖5kmの現在の位置が決められました。伊丹の騒音公害の抜本的解決を図るために構想されたのですから、関西空港の開港とともに廃港にするのが当然の帰結。

しかし、関空が滑走路1本での段階的整備となつたことから、当面の関西圏の航空需要を満たすため、存続の道が選ばれました。

2本目の滑走路が共用を開始した今日、関空で関西の需要は十分賄え、伊丹存続の理由はありません。

伊丹空港の環境対策費

住宅防音工事費など、伊丹に投じられた環境対策費は、08年度までに合計8162億4千万円に達し、同空港の着陸料収入の累計額を上回ります。

伊丹空港は、旧空港整備特別会計からの赤字補填によって成り立ってきました。現在でも、伊丹の環境対策費50億円が、毎年支払われています。今後、存続する限り、環境対策費の支出が続きます。

大阪都心部の再開発への影響

航空法第49条の規定で、空港の着陸進入コースに当たる滑走路の延長線上では建築物の高さに規制が設けられています。伊丹空港への進入路にあたる大阪駅周辺では、この制約が約190mで、これ以上の高さのビルは建てられません。新大阪駅では130m前後に上限が抑えられています。大阪に残る最後の再開発エリアといわれる大阪駅北ヤードも、高さ制限が、南端で180m、北端で170mほどのビルしか建てられません。地価の高いところなので、土地の高度利用をすべきです。日本の都心部に超高層ビルがないのは、大阪と福岡であり、その共通点は

市街地に空港を持つているという点です。

危険空港

伊丹は、離着陸コースが住宅密集地の上に設定されているため、万一の際に大惨事を招きます。このように、世界で最も危険な空港だと言われたワースト5は香港、ベルリン、ミュンヘン、伊丹、福岡でした。香港、ベルリン、ミュンヘンは、新空港完成とともに廃港されましたが、日本の伊丹と福岡だけが、依然として残っています。

日本のハブ空港は、韓国の仁川(インチョン)が担っている
海外へ行かれた方は、韓国の仁川国際空港を経由して、日本へ帰ってくる人が多いと思います。韓国の仁川国際空港が、アジアを含め日本のハブ空港の役割を果たし、世界と日本とは韓国の仁川国際空港を経由して日本の地方空港に繋がっ

ているという構図です。国内の23地方空港で、週409便の国際線があり、うち約120便を仁川便が占めます。客数では、日本・仁川間の40%を地方空港が占め、残りを成田、羽田、関空、中部が担っています。現在、関空と伊丹に分散している地方路線を関空に一本化し、集約できれば、仁川に流れているトランジット(乗り継ぎ客)を関空に取り込むことが出来るはず

関空の実力

国内・国際を結ぶ内際乗り継ぎの機能を持つている
関西空港は、4000mと3500mのグローバルスタジアムの滑走路2本を持ち、補修による閉鎖時間を入れても、完全24時間運用ができる体制であり、また、国内・国際線の乗り継ぎが1フロアの昇り降りですむ、極めて利便性の高い「内・際空港」となっています。日本全体の国際線

需要を成田とともに担う条件を十分に備えており、乗り継ぎの利便性では成田をしのぎます。
この機能を活かすためには、関空を国内空港ネットワークの中にしっかりと位置づけなければいけません。現状は、ネットワークの中で孤立した存在のまま放置されています。宝の持ち腐れであり、国民的資産の無駄使いです。

しかし、騒音公害フリーで24時間運用可能な空港を目指した結果としての海上空港、膨大な建設費を賄うための借入金、その利払いによる経営硬直化、これらは誕生時から関空が負わされてきた構造的宿命であり、また、旅客者のアクセス時間・費用も高めになっています。

私の結論

当然ですが、伊丹は廃止！
伊丹廃止への道筋ですが、まず、関空と伊丹の一体経営で効率化します。現在の

伊丹では、空港経営を支えるはずの空港ターミナルビルを別会社が経営しているため、空港そのものを民営化し、ターミナルビルや駐車場との一体経営体制をとります。これで、非空港系収入の最大化を図り、10年〜15年後、なにわ筋線が開通し、大阪都心の梅田北ヤードから関空まで30分程度で行けるようになったら、伊丹の国内線を一気に関空へ移します。当然、伊丹は廃止し、跡地を売却。約1兆円といわれる売却益を関空の借金返済に充てます。これまでの間は、国鉄清算事業団方式のように、事業団に伊丹の土地と関空をセットで抱いてもらい、上物は、伊丹と関空の両方を関空会社で経営します。

決議案

伊丹は、規模の大きな国営空港ですので、廃止は非常に困難ですが、国を動かすために、まず、地元大阪が改革の痛みを引き受ける

各会派別に提案された空港関連の決議案 内容一覧

会派	タイトル	伊丹空港の考え方	可否
自民・公明	関西国際空港のハブ化の実現を求める	廃止を考える	可決
民主	関西国際空港の観光・物流ハブ化と財務構造の抜本的改善を求める	関空・伊丹の一体化	否決
共産	大阪国際空港の存続と関西国際空港の再生を求める	存続	否決
私たち	関西国際空港のハブ化及び大阪国際空港の廃港を求める	廃止する	否決

ことを決断すべきです。それが、まさに、「伊丹廃止」というメッセージであり、はっきり「伊丹は廃止」と記した決議案に署名し提案しました(表の通り)。し