

大阪国際空港の在り方に係る 関係者ヒアリングの結果概要 について

平成 1 4 年 1 1 月
国土交通省航空局

大阪国際空港の在り方に係る関係者ヒアリングの結果概要

関係者ヒアリング実施日・対象者

11月22日(金): 兵庫県

11月25日(月): 定期航空協会、大阪府、大阪国際空港騒音
対策協議会、大阪国際空港騒音公害調停団

出席委員

森地委員、廻委員

以下、大阪国際空港騒音対策協議会を「11市協」と、大阪国際空港騒音公害調停団を「調停団」という。

1. 大阪国際空港の在り方全般

(1) 関西地域の3空港の役割分担を踏まえた場合、大阪国際空港はどのような方向を目指すべきか。

兵庫県、11市協からは、大阪国際空港は、「交通政策審議会航空分科会中間とりまとめ」にあるとおり、国内の基幹空港としての機能を果たしていくべきとの指摘がなされた。

定期航空協会、大阪府からは、更に議論を尽くした上で決定するべきとの指摘がなされた。

調停団からは、関西3空港の機能分担を図る前に安全性を検証することが不可欠との指摘がなされた。

【兵庫県】

「交通政策審議会航空分科会中間とりまとめ」にも記述されているように、大阪国際空港は「国内基幹空港」という位置付けが適当であり、京阪神都市圏の中心部に存する地の利と、恵まれたアクセス性を考えれば、今後も引き続き地域住民との共生を図りながら、地域の空の足としての機能を果たすべきものである。

【定期航空協会】

大阪国際空港における騒音環境問題に関しては、その歴史的経緯並びに重要性について、十分認識。

将来的な大阪国際空港の在り方については、地元との十分な話し合いを行い、これを踏まえた上での慎重な議論がなされる必要がある。また、関西圏における三空港の在り方については、各空港の将来展望や関空会社の経営状況、さらには成田空港の民営化や羽田空港の再拡張といった首都圏空港を含めた財源問題等と併せ、国家的見地から総合的に検討していく必要があるものとする。

【大阪府】

大阪国際空港の将来のあり方については、まず国が関西国際空港の平行滑走路供用後の関西三空港の全体像を示した上で、議論を進めるべきである。そのプロセスを踏まえて、「三空港の将来のあり方と取るべき方策」を国の責任で判断されたい。地元の地方公共団体としては、関空二期平行滑走路供用後の「関西の空」を共に前向きに検討することはやぶさかでない。

【11市協】

本空港は、将来にわたって関西圏の大きな航空需要に対応するために不可欠のものであり、空港へのアクセスにも恵まれ、旅客数も年間1700万人にのぼっている現状から、「交通政策審議会航空分科会中間とりまとめ」のとおり、利用者ニーズに沿った国内線の基幹空港として、今後とも現在の機能を維持すべきものとする。

【伊丹調停団】

関西地域の3空港の機能分担を図る前に、先ず飛行経路及び管制等、安全性を科学的に検証することが不可欠であるとする。

(2)「関西の空港容量に余裕があるのであれば、大阪国際空港における騒音の影響を軽減する方向に重心を移していくべき」という考え方についてどう思われるか。

定期航空協会からは、地元の声を十分尊重すべきとの指摘があり、11市協からは今後とも現在の機能を維持すべきとの指摘がなされた。

兵庫県、大阪府、調停団からは、関空あるいは他の空港とは関係なく、騒音軽減は行われるべきとの指摘がなされた。

【兵庫県】

何故、今頃こういう提案がなされるのか？

大阪国際空港の環境容量枠の中で、これまで増便という形で利便性を図ってきたのは他ならぬ国土交通省（旧運輸省）であり、その経緯を踏まえると関空の空港容量の有無にとらわれる必然性はない。しかも、関空のために今更大阪国際空港の環境対策を材料に使うことは、これまでの

地域住民との信頼関係を大きく損なうものである。

なお、存続協定に基づき、空港整備部会の議論に供する前に予め地元と充分協議を行うべきである。

【定期航空協会】

環境と利便性がどのレベルでバランスしているかといった観点から、地元の声を十分尊重すべきである。なお、地元の11市協等は、今後とも現在の大阪国際空港の機能を維持すべきとの意見であると聞いている。

【大阪府】

大阪国際空港の騒音軽減、環境対策は関西の空港容量の余裕の“有る無し”に関わらず、引き続き国の責任において、着実に行われるべき。

【11市協】(再掲)

大阪国際空港は、将来にわたって関西圏の大きな航空需要に対応するために不可欠のものであり、空港へのアクセスにも恵まれ、旅客数も年間1700万人にのぼっている現状から、貴審議会の本年8月の「中間とりまとめ」のとおり、利用者ニーズに沿った国内線の基幹空港として、今後とも現在の機能を維持すべきものとする。

【調停団】

大阪国際空港の騒音影響については存続協定に基づき、他の空港と関係なく軽減しなければならない。また、本空港における環境・安全対策の進捗状況を考慮する必要がある。(緑地整備、逆発着対策等)

2. 航空機騒音の軽減方策

大阪国際空港において次のような騒音軽減方策を採ることについて賛成か。

機材の制限(3発機、4発機の制限)

枠制限の在り方の見直し(最大50枠のジェット枠のプロペラ枠への振り替え)

航空会社への騒音排出量の割り当て

長距離路線(概ね1,000km以上)についての大阪国際空港への就航制限

定期航空協会から、
、
、
それぞれの論点は以下に述べるとおりであるが、これら各項目に共通する議論として、大阪国際空港の機能を縮小すると、大阪国際空港は利便性が高い空港であるので利用者利便が著しく低下すること、関西国際空港には大阪国際空港の代替性がないこと、航空ネットワークの縮小により、関西経済のみならず、地方経済さらには日本経済全体への悪影響が懸念されること、といった理由から反対である

との指摘がなされた。

関係

兵庫県からは、利用者利便を損なわず、また航空会社の機材繰りが可能ならば、騒音軽減の観点からは基本的に望ましいとの指摘がなされた。

定期航空協会からは、利用者利便の低下、および、航空会社の事業運営上の効率性の阻害から、社会全体として大きな経済的損失が生じるため、反対との指摘がなされた。

大阪府からは、関西3空港の全体像、大阪国際空港のこれからの使われ方等が明らかになった上で個別の方策は吟味されるべきで、この提案については実現性、有効性などの面で課題があるとの指摘がなされた。

(についても同様の趣旨)

11市協からは、現在環境問題と利用者利便の確保という2つの大きな課題がバランスが取れた形で運用されており、あえてそれを損なうような運用の変更は利用者利便を大きく損なうなど悪影響を与えるとの指摘がなされた。(についても同様の趣旨)

調停団からは、存続協定の趣旨に基づき、順次低騒音機材の導入を図るべきとの指摘がなされた。

関係

兵庫県からは、必要がないならば、原点に戻ることは当然であり、むしろ国から提案したにもかかわらず、国の方からその撤回を言い出すことが問題との指摘がなされた。

定期航空協会からは、機材手当や新たな生産体制の構築を要し、また他路線の機材繰りについても十分な検証が必要となるとの指摘がなされた。

調停団からは、YS-11型機の後継機材への切り替えを順次図るべきだが、YS-11型機より低騒音のジェット機があることにも考慮すべきとの指摘がなされた。

関係

兵庫県からは、検討する余地はあるとの指摘がなされた。

定期航空協会からは、 と同様の理由から反対との指摘がなされた。

調停団からは、検討の価値はあるが、環境基準との関係を整理すべきとの指摘がなされた。

関係

兵庫県から、騒音対策として意味がない、利用者利便を損なうとの理由から反対との指摘がなされた。

定期航空協会からは、環境対策効果は期待できない、資源配分の最適化の観点から妥当でないとの指摘がなされた。

調停団からは、利用者利便・近畿圏の社会構造・文化的構造を考慮すべきとの指摘がなされた。

【兵庫県】

大阪国際空港の3発機及び4発機の就航制限については、騒音軽減の観点からは基本的に望ましいものとする。但し、実施にあたっては、航空会社の機材繰りの観点にも配慮し、かつ空港利用者の利便を損なわないよう、経過的な措置を講ずるべきである。

現行のジェット250枠は、航空局から地元へ申し入れを行った結果認められたものであり、必要がないなら地元と協議のうえ、プロペラ枠に振り替えることは原点に戻ることと考えられる。むしろ、50枠をYS代替枠として上乘せしながら、このことを今更環境対策として、国の方から言い出すことが問題ではないかと思料する。

ジェット枠制限を確実に遵守する範囲内で、飛行回数や機材について国が直接コントロールするのではなくそれらを航空会社の裁量に委ねる方途それ自体は、検討される余地はあると考える。

騒音対策として考えた場合、長距離路線のみを制限することは意味が無く、効果が少ない。単なる関空救済策に過ぎない。新千歳等の長距離路線の就航制限については、大阪空港利用者の利便を著しく損なうものであり、問題である。

【定期航空協会】

高需要の大阪国際空港発着の路線に大型機を投入できないこと、同時に、その大型機が低需要路線を運航することになることから、需給にアンバランスが生じ、利用者利便性を大きく低下させる。また、需要状況と投入機材のアンマッチは、航空会社の事業運営上の効率性をも阻害し、社会全体として大きな経済的損失を生じさせる。

中小型ジェット機での運航路線をプロペラ機で代替し、同様の供給量を確保するためには、ジェット機の数倍の機材手当てや新たな生産体制(乗員・整備等)の構築を要する。また、航空機は同一路線を往復運航しているのではなく、1日の中で多様な路線を運航していることから、伊丹路線をプロペラ化した場合の他路線の機材繰りについても十分な検証が必要となる。

上記と同様の理由から反対。

路線距離によって騒音量に差異はないため、長距離路線の発着制限は騒音量の減少にはつながらず、環境対策効果は期待できない。利用者の需要動向や選好性等の市場ニーズと関係なく、人為的に特定路線を移転させることは、資源配分の最適化の観点からも妥当ではない。

【大阪府】

個別の方策は、関西における目指すべき3つの空港の全体像、大阪国際空港のこれからの使われ方等が明らかになった上で、その実現方策として吟味されるべきもの。

国土交通省から示された個別方策は、エアラインとの調整が不可欠であ

り、そのどれもが実現性、有効性などの面で課題がある。

【11市協】

現在の本空港は、環境問題と利用者利便の確保という二つの大きな課題のバランスがとれている状況で運用されており、今回あえてそのバランスを損なうような運用の変更を行うべきではない。

特に、ジェット桙の見直しや機材の制限、長距離路線の見直しは、本空港の国内線の基幹空港としての機能を大幅に低下させ、利用者利便を大きく損ない、関西圏の航空ネットワークを縮小し、空港周辺の活性化、ひいては関西の経済・社会に大きな悪影響を及ぼすことは必然。

地元から関西国際空港へのシフトを望むような声はあがっていない。

【調停団】

存続協定に基づき、順次低騒音機材の導入を図るべきと考える。

YS-11型機の後継機材への切替えを順次図るべきと考える。

なお、代替機の中には、YS-11型機より低騒音のジェット機があり、その点を考慮すべきと考える。

新しい考え方であり検討の価値はあるが、環境基準との関係を整理すべきと考える。

航空輸送の自由化と利用者の利便性の問題であるが、騒音影響地域の中には多くの沖縄、奄美出身の方が居住しており、近畿圏における社会、文化構造を考慮すべきと考える。

3. 関西における大阪国際空港の位置づけの在り方

(1) 国が直轄で管理・運営する空港であるべきか

(2) 国が直轄で管理・運営する空港であるべきとすれば、「第1種」(国際航空路線に必要な飛行場)と「第2種」(主要な国内航空路線に必要な飛行場)のいずれであるべきか

定期航空協会以外の全ての団体から、経緯的、財政負担の観点、安全性が損なわれるおそれがある等の理由から反対との指摘がなされた。

【兵庫県】

大阪国際空港が「国内基幹空港」であると国が位置づけており、また年間17百万人もの利用者があること等を踏まえると、当然国が直轄で管理・運営する空港であるべきと考える。

H2年の存続協定に「関空開港後も運輸大臣が直轄で管理・運営する空港として存続すること」とあるように、第1種空港として国が運営することを約束していた筈である。

「第2種」化も負担も本県としては認められない。

【定期航空協会】

意見なし

【大阪府】

大阪国際空港が現に有する機能・役割、これまでの歴史的経過に照らせば、第1種空港として国が直轄・管理することが適当。

現行の空港整備法に基づき1種であるべきか、2種であるべきかを問うことにどれだけの意義があるのか疑問。現実の空港運用に即した種別分類となるよう空港整備法そのものを再検討すべき。(大阪国際空港のように国内線しか有さない国際空港や、国際定期便の就航している地方空港がある。)

種別の見直しが、新たな地元負担を意味するのであれば強く反対する。

【11市協】

今日において第2種空港に格下げすべき状況の変化はない。

「存続協定」において、「大阪国際空港は関西国際空港の代替空港の機能を有するものとする」との位置付けがなされている。

特に、本空港は災害時等において内陸空港としての利点を生かせることから、今後とも第1種空港としての位置付けが必要。

また、国の一方的な理由によって位置付けの見直しを進めるのではなく、国内の全空港の在り方、航空ネットワークのなかで議論されるべきと考える。

【調停団】

降格が、関係者の安全意識の低下をきたし安全性が損なわれるおそれが強い。

降格により空港の基本施設整備費が一部府県負担となるが、このことにより、運用責任が分散することにつながり、国が全責任を負うとの約束に反する。

4. 環境対策費の負担の在り方

(1) 「関西国際空港に容量のゆとりがある一方で、大阪国際空港は利用者の利便性が高いが騒音影響が大きいことを考慮して、環境対策費について特別に航空会社や利用者に負担を求める」という考え方についてどう思われるか。

(2) 特別に負担を求める場合、その具体的な方法や負担水準について、どのような点に留意することが必要か。

定期航空協会からは、環境対策費について2重負担が発生する、利用者負担が更に突出した高水準となる、マルチエアポートでなくなり利用者利便性が著しく低下する等の理由から、再考を求めたいとの指摘がなされた。兵庫県、大阪府、11市協からは、特別に負担を求めるのであれば、受

益と負担の関係の明確化、2重負担ではないことの説明等が必要との指摘がなされた。

調停団からは、環境対策の財源については、国が責任を持って確保すべきものとの指摘がなされた。

【兵庫県】

航空会社や利用者に対する課金としては過去にも「特別着陸料」及び「ジェット特別料金」が設定されていたが、その後ジェット機の普及により現在は、それぞれ「着陸料」及び「運賃」として一元化された経緯がある。そのため、現行の着陸料の中には環境対策費的なものも含まれているとの見方もあり、現に定期航空協会からもその点の指摘がある。上記のことも踏まえた上で、環境負荷と関連づけて負担のあり方を合理的に説明することが可能であるならば、受益者負担を求めることも一つの方途と考える。

特別に負担を求める場合については、他空港と比較して大阪国際空港に特有な環境対策として必要な費用があるのなら、それに相当する額の範囲内とすべきである。

【定期航空協会】

以下の理由からその妥当性に問題があり、再考を求めたい。

< 運賃引き上げの場合 >

- ・特別着陸料と普通着陸料の一元化の経緯等からすれば、環境対策のための大阪国際空港の着陸料の引き上げは、明らかに環境対策費の二重負担。
- ・大阪国際空港の環境対策費相当分も関西国際空港の空港整備費相当分も、既に着陸料という形で利用者が負担しており、この意味からもやはり二重負担となる。
- ・利用者負担がさらに突出した高水準となること。
- ・大阪国際空港発着路線の運賃値上げにより、伊丹・関西の両空港が「マルチエアポート」(注)でなくなるが、利用する空港を伊丹/関西間で変更する時には「搭乗路線の変更となり」、払い戻し・再発券・手数料負担等が発生し、利用者利便性が著しく低下すること。また、回数券利用旅客の多くは利便性の高い大阪国際空港発着便の回数券を購入して、そのまま伊丹便を利用するので、関西国際空港の利用は減少すると考えられること。

(注) 同一都市圏の複数空港を同一空港とみなし、運賃(予約変更が可能な運賃)を同一に設定することで、利用者が自由に空港を変更できるようにする制度。現在、ニューヨーク・ロンドン・パリ・東京・大阪など世界の空港で運用されている。大阪国際空港路線と関西国際空港路線の運賃に差異が生じることは、両空港がマルチエアポートとならない(同一空港とみなすことができない)ことを意味する。

< 特別料金を設定する場合 >

- ・ 一時的・臨時的ではない恒久的・長期的なコストを特別料金として旅客に転嫁することは妥当性に欠けること
- ・ 環境特別料金と着陸料の値上げ額、さらには、大阪国際空港の環境対策費との金額的整合等々について、利用者への説明責任を果たすことができないこと。また、以前、ジェット特別料金と特別着陸料との差額等について社会的批判を受け、廃止された経緯があること
- ・ 航空会社のシステム対応が期間的にも費用的にも困難であること

【大阪府】

環境対策費を航空会社や利用者に負担を求めるのも1つの考え方として理解。しかし既に現行の着陸料に環境対策費的な費用負担が盛り込まれている、同様に環境対策を行っている他空港には負担が求められていない、といった批判があることから、国は合理的な理由を示し、提案責任・説明責任を果たすことが求められよう。

【11市協】

環境対策については、引き続き国の責任において実施されることが必要ですが、環境対策費の負担の在り方につきましては、現行着陸料が既に騒音発生量に応じた料金体系になっており、これを本空港の利用者に限って特別な負担を求めることは問題があるので、受益と負担の関係を明確にしたうえで、国は国民・利用者が納得できる適切な負担の在り方を検討すべきであると考えます。

【調停団】

環境対策については、存続協定に明示されており、今後も引き続き推進しなければならないが、その財源については、国が責任を持って確保すべきものとする。

5 . その他御意見・御要望

【兵庫県】

各実施時期については、存続協定にもあるように、地元と充分協議して地元自治体及び地元住民との合意形成がなされた後とすべきである。

【大阪府】

本ヒアリングをもって、地元からの意見聴取が終了したと位置づけるべきでない。

今後も地元と十分調整し、地元との信頼関係を維持しつつ国の責務において関西3空港のあり方を示されたい。

【 1 1 市協 】

今回の大阪国際空港の運用形態の見直しは、「上下分離案」の断念に伴うものであり、あまりにも唐突であり受け入れられるものではない。運用形態の見直しを性急に行うのではなく、利用者、地元住民、関係機関・団体と充分時間をかけて協議調整を行い、その意向を尊重して、将来に禍根を残すことがないように、慎重な対応を求める。

【 調停団 】

今回の見直しが存続協定の根幹に関わる事項を含んでおり、短兵急に結論を出すべきではないと考える。また、関西国際空港の2期工事等、国際拠点空港の整備は、国家事業として国が責任を持って計画通り完成させることを求める。