

各関係者から提出された意見

平成 1 4 年 1 1 月
国土交通省航空局

各関係者から提出された意見

・ 兵庫県	1
・ 定期航空協会	5
・ 大阪府	11
・ 大阪国際空港騒音対策協議会	14
・ 大阪国際空港騒音公害伊丹調停団連絡協議会	21

大阪国際空港の在り方について

= 兵庫県意見 =

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。

《意見》

「交通政策審議会航空分科会中間とりまとめ」(H14年8月)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。

(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。

《意見》

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。

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）

《意見》

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考ええる。

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。

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）

《意見》

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代替枠として上乗せしながら、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。

航空会社への騒音排出量の割り当て

《意見》

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。

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

《意見》

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。

3. 関西における大阪国際空港の位置付けの在り方

(1) 国が直轄で管理・運営する空港であるべきか。

《意見》

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。

(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。

《意見》

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。

4. 環境対策費の負担の在り方

- (1) 「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。

《意見》

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。

- (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。

《意見》

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。

5. その他

実施時期について

《意見》

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。

「大阪国際空港の在り方」に関する定期航空協会の意見

1. 大阪国際空港の在り方について

1) 基本的考え方

大阪国際空港（伊丹空港）における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、当協会としても十分認識している。

しかし現時点においては、伊丹空港周辺自治体は空港機能の維持を要望しており、地元経済界は空港を活用した地域の活性化を求めている状況にある。また、伊丹空港の運航規模の大幅な削減は現実的ではないと考えられることから、騒音対策地域の大幅な縮小も困難であり、環境対策費用の大幅な削減は期待できない。

現在、国内線利用旅客のうち2割近くが乗降する伊丹空港は、国内航空ネットワークの中核である。この伊丹空港の機能を縮小することは、利用者利便性を著しく低下させることに加え、航空ネットワークの縮小を招くことで、結果として関西圏のみならず日本経済全体へ大きな悪影響を及ぼすことが懸念される。

従って定期航空協会としては、今般「大阪国際空港の在り方」として提案された空港機能の縮小案に対し反対する。

なお、将来的な伊丹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。

2) 伊丹空港機能縮小への反対理由

(1) 利用者利便性が著しく低下すること。

伊丹空港は関西空港と比較して、空港へのアクセス時間が短く費用も低廉であることから、利用者の選好性の高い空港である。この機能を縮小することは、利用者利便性を著しく低下させることになる。【資料1】

実際に、関西2府3県全体での国内線利用者のうち7割以上が伊丹空港を利用し、また両空港発着便の搭乗率比較では、伊丹空港発着便が関西空港発着便を5～8ポイント上回っている。【資料2・3】

(2) 関西空港には伊丹空港の代替性がないこと。

関西空港は利用者の選好性が低いことに加え、航空会社にとっても運航コストが高く、伊丹空港の代替とはならない。【資料4】

実際に、伊丹空港と関西空港の運航回数・提供座席数・運航路線数の格差は年々拡大してきており、現在の関西空港の延べ路線数は、伊丹空港の約半数にまで減少している。【資料5・6】

(3) 航空ネットワークの縮小で経済全体への悪影響が懸念されること。

伊丹空港の機能が縮小した場合、まず採算性の低いローカル線からの撤退が考えられるが、関西圏と地方都市間の航空ネットワークが縮小することは、関西経済のみならず地方経済にも悪影響を及ぼす。

一方、ローカル線ではなく高需要の幹線を減便・縮小すれば、旺盛な航空需要に対応できないことで利用者利便性を阻害することに加え、高速交通体系の大動脈が縮小され、日本経済全体にとって大きなマイナス要因となる。

また、この場合、東京線や福岡線の減便は航空と新幹線との競争を減退させ、結果として交通利用コストの高止まりを引き起こす可能性があり、ひいては我が国産業競争力の一層の低下を招くことも懸念される。

【資料7・8】

なお、上記した・いずれの場合も、伊丹空港から関西空港へ移転する便は限られると考えられ、関空会社の経営改善には寄与せず、また本邦航空企業にとっても、効率的な事業運営が阻害されることで国際競争力が低下する。

3) 各騒音軽減方策の問題点

(1) 機材の制限(3発機、4発機の制限)

高需要の幹線に大型機を投入できないことで需給の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。

*参考：現在、伊丹=東京に4発機を就航させているJAL・ANAは、計14往復のうち12往復をB747で運航しており、1便あたりの提供座席数は約530席(両社平均、2002年11月ダイヤ)である。特に朝夕は恒常的に満席状態となっているが、仮にこれをB777に置き換えると、年間提供座席数は2~3割減少する。

*参考：伊丹空港発着の高需要路線の小型化は、当該路線での供給不足をもたらすと同時に、伊丹路線を運航していた大型機が低需要路線に就航することを意味し、ここでは逆に供給過剰が発生することになる。

(2) 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)

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。

(3) 航空会社への騒音排出量の割り当て

減便または機種変更により、上記(1)・(2)と同様の問題が発生する。

(4) 長距離路線(概ね1,000km以上)の大阪国際空港への就航制限

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。

*参考：1,000km以上の路線には高需要である札幌線や沖縄線が含まれ、これらの旅客数は伊丹利用者全体の約13%を占める(2001年度)。

2. 環境対策費の負担の在り方について

- ・伊丹空港の環境対策費の負担として、伊丹空港の着陸料を引上げることに
ついては、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。

(1) 環境対策費の二重負担となること。

特別着陸料と普通着陸料の一元化の経緯等からすれば、環境対策のための伊丹空港の着陸料の引上げは、明らかに環境対策費の二重負担である。

- ・空整特会の環境対策費の財源であった「特別着陸料」は、1998年以降、「普通着陸料」と一元化され、現在の「着陸料」となった。この一元化の背景としては、伊丹空港のように環境対策を必要とする空港の代替として、環境対策を空港整備に織り込んだ関西空港のような海上空港が建設されるようになり、環境対策費と空港整備費とを区別し難くなってきたことが理由の一つとされている（「空港使用料に関する有識者懇談会報告（1996.6.18）」）。
- ・確かに、環境対策費と空港整備費を明確に区分することは困難な場合もあるが、着陸料への一元化の際、当時の特別着陸料と普通着陸料とを概ねそのまま合算した経緯からすれば、現在の着陸料には環境対策費相当分が含まれていることは明らかである。
- ・また、現在でも、伊丹空港を始めとする多くの空港においては、空港整備とは別に、従来と同様の環境対策が実施され、その財源には着陸料が充当されている。
- ・こうした現状からすれば、伊丹空港の環境対策費に充てることを目的に、伊丹空港の着陸料を値上げすることは、環境対策費の「二重負担」を求めることに他ならない。【資料9】

伊丹空港の環境対策費相当分も関西空港の空港整備費相当分も、既に着陸料という形で負担しており、この意味からもやはり二重負担となる。

- ・現在、関西圏においては、「伊丹空港の環境対策費」のほか、「関西空港の建設費」も伊丹空港の環境対策的な側面を有しており、環境対策について言わば二重の支出が行われているとの議論もある。
- ・しかしながら、伊丹空港の環境対策費相当分に加えて、関西空港の空港整備費相当分についても、着陸料（さらに関西空港においては極めて高額な賃借料）という形で、現在、航空会社（ひいては利用者）が負担を行っているところであり、こうした負担に加えて、伊丹空港の環境対策費のために更に着陸料負担が増加するとすれば、これはやはり二重負担であると言わざるを得ない。

(2) 利用者負担がさらに突出した高水準となること。

既に我が国における利用者負担は世界に突出しており、伊丹空港でも約98億円(2001年度、航空三社グループ計)の着陸料を支払っている。利用者負担がこれ以上増加することについては、容認できない。【資料10】

(3) 伊丹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。伊丹空港路線と関西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。

利用者利便性が著しく低下する。

・マルチエアポートでなくなった場合、旅客が利用する空港を伊丹/関空間で変更する時には「搭乗路線の変更」となり、払い戻し・再発券の手続き・手数料負担が発生する。これにより、現在、東京=伊丹/関空路線で実施しているシャトル運賃は実質的に機能しなくなり、さらに回数券の相互利用もできなくなることで、利用者利便性は著しく低下する。【資料11】

関西空港利用の低下を招く。

・東京=大阪はビジネス路線であるため回数券の利用者が多いが、両空港がマルチエアポートでなくなった場合、多くの旅客は利便性が高い伊丹空港発着便の回数券を購入し、そのまま伊丹便を利用するものと予測され、関西空港の利用は減少するものと考えられる。

*参考：東京=大阪線のサンプリング調査によると、東京=伊丹路線を利用した旅客のうち、東京=関空の航空券を所持していた旅客はわずか2%であった。他方、東京=関空路線を利用した旅客の23%は伊丹路線の航空券を所持していた(いずれも予約変更可能な運賃を利用する旅客を対象とした調査)。

このことから、東京=大阪線を利用する旅客の多くは、東京=伊丹路線の航空券を購入し、伊丹便が満席あるいは運航していない時間帯において関空便を利用していることがわかる。【資料12】

なお、運賃ではなくこれを「特別料金」として徴収する方法については、以下の理由により航空会社にとっての選択肢とはなり得ない。

特別料金としての妥当性に欠ける。

- ・航空保険特別料金のように、旅客あたりのコストが比較的明確であり、かつ一時的あるいは臨時的に発生するコスト増加部分を「特別料金」として利用者に転嫁する場合と異なり、旅客あたりの負担額（原価）を特定することが困難で、かつ恒久的あるいは極めて長期間にわたりコストとして発生するものについて「特別料金」として旅客に転嫁することは、妥当性を欠く。

利用者への説明責任を果たすことができない。

- ・特別料金を設定する場合には、利用者に対してその徴収目的が伊丹空港における環境対策費を賄うことにある旨を明示することが必須である。
- ・しかし、「環境特別料金」と着陸料の値上げ額、さらには、徴収目的である伊丹空港の環境対策費の間に金額的整合をとることは困難であり、利用者への説明責任を果たすことができない。
- ・また、空港維持運営費のうち「環境対策費」のみを料金化する理由、さらには、伊丹空港利用者だけに環境対策費の負担を求め、同様に多額の環境対策費が発生している福岡空港や成田空港の利用者にはこれを求めない理由（環境特別料金の設定は原因者負担原則による）についても、実際に料金設定と徴収を行う航空会社としては、利用者に説明することができないと考える。
- ・なお、過去において、利用者から徴収した「ジェット特別料金」と国に納める特別着陸料との差額、及び特別着陸料と環境対策費との差額に関して、さらには料金徴収そのものの妥当性について社会的に批判を受け、これが廃止に至った経緯がある。【資料13】

航空会社のシステム対応が困難である。

- ・特定空港の発着路線を対象として「特別料金」を設定する場合、システムの改修に長期間を要するため、この時期に決定したとしても、来年度からの運用は到底不可能である。なお、特定路線に対する特別料金の設定は、システム開発及びメンテナンスに多大な費用を要する。

以 上

「大阪国際空港のあり方について」

大 阪 府

〔基本認識〕

関西では、2007年の供用開始を目指す関西国際空港並行滑走路、2005年開港予定の神戸空港の整備が進捗中である。近い将来、これに大阪国際空港を加えた3つの空港が関西圏において我が国の航空需要を担うことになる。

本年8月に交通政策審議会空港整備部会から示された次期空港整備計画の中間とりまとめでは、関西のこれら3つの空港を見据え、関西国際空港は唯一国際線が就航する国際拠点空港、大阪国際空港は国内線の基幹空港、神戸空港は地方空港とし、適切な機能分担を図るとされた。大阪国際空港の将来のあり方については、このことを踏まえながら、関西国際空港二期事業を着実に推進し、急速に整備が進む東アジア諸国の空港と伍していける国際拠点空港に仕上げることを大前提に検討されるべきものとする。

大阪国際空港は、これまで我が国の基幹交流インフラとして、大阪、関西のみならず西日本の産業経済の発展、都市圏の形成に大きく貢献してきた。

しかし一方で、戦後の滑走路延長に伴う用地拡張問題や公害訴訟など、時代を通じて地元を受忍を強いてきた歴史や、存続協定以降ようやく定着しはじめた空港と地元の共生の機運を考えれば同空港のあり方の検討に当たっては、環境面と併せて広く社会経済的側面も視野に入れ、またこれまでの経過や地元意見を十分踏まえることが必要である。

今回、地元関係者に意見聴取の機会が与えられたが、これからの大阪国際空港のあり方は、やがて到来する関西の三空港時代において関西国際空港を中心とした3つの空港のトータルビジョンをどう描くのか、その中で各々の空港の絵姿、例えば大阪国際空港の機能や使い方はどうあるべきか、それら全体像が示された上で議論すべきこととする。

域内2441万人の人口、93兆円のGDPを有する関西圏の空港のあり方は、日本の航空ネットワークにも深く関わる航空行政根幹の問題であり、その点からも何よりもまず、関西三空港の全体像を国として示されることを求める。

地元の地方公共団体としては、その上に立って、関西国際空港二期平行滑走路供用後の「関西の空」をともに前向きに検討することはやぶさかでない。

国土交通省からの質問項目（見直し検討項目）については、その中において、国土のグランドデザインを念頭に置きつつ検討されるべき事項と考える。現時点でお答えするとすれば別紙のとおりである。

繰り返すが、大阪国際空港のあり方は、まず国が関西三空港の全体像を示し、その下で議論すべきである。国はそれらプロセスを踏まえた上で、「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。

〔個別質問項目について〕

1．大阪国際空港のあり方全般

- (1) ・基本認識を参照のこと
- (2) ・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である。
(現在も大阪国際空港の騒音軽減への取組は引き続きなされていると理解している。)
・なお、設問には“関西の空港容量”と記されているが、これは事実上関西国際空港を指していると考えられる。こうした論理構成が「関西の救済のために大阪空港の便数を減らす」との不信感を地元に加え、関西に対立構図を持ち込むことになる。

2．航空機騒音の軽減方策

- ・こうした個別の方策は、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。

3．関西における大阪国際空港の位置付けの在り方

- ・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。)
- ・種別の見直しは、新たな地元負担を意味するのであれば強く反対する。

4．環境対策費の負担のあり方

- ・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。

5．その他

- ・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付けるべきでない。
- ・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三空港のあり方を示されたい。

空港整備部会における「大阪国際空港の在り方 について」に関するヒアリング意見

大阪国際空港騒音対策協議会を代表して、「大阪国際空港の在り方について」意見を申し述べます。

1. 大阪国際空港の在り方全般について

まず、大阪国際空港が関西国際空港開港後も存続するに至った経緯についてご理解をいただきたいと存じます。

本空港が存続するに至った経緯は、昭和55年6月に公害等調整委員会から、本空港の存廃問題について、「その判断に資するため国が必要な調査を行い、その結果を調停申請人や関係地方公共団体に開示して、それらの者の意見を聴取した上で国の責任において決定する」という手法で処理すべき旨の調停がなされました。

国は、この調停条項に基づき昭和58年から「大阪国際空港の在り方」に関する調査を開始し、平成元年までの7年間をかけて航空需要予測や利用者・住民の認識度分析、海外の事例調査等を広範多岐にわたり実施し、平成2年4月にこれまでの調査を総合的にまとめた報告書を開示するとともに、本協議会をはじめ関係地方公共団体等の意見を聴取されたところであります。

この報告書の概要は、航空需要予測では、近畿圏の国内航空旅客の潜在需要を見直した結果、大阪国際空港が存続しなければ航空需要を捌けないこと、空港が都市活力を維持し高めるための都市機能として、また近畿圏における主要プロジェクト実現にとって果たす役割は大きいこと、さらに、利用者・住民の認識度分析では、「環境対策など周辺対策を進め、現空港を存続し、活用すべきである」との回答が最も多かったことなどの調査結果内容となっております。

本協議会はこの調査報告の内容を尊重し、また、国の考え方に沿った形で、次のとおり意見を付して存続表明を行いました。すなわち、「時代の潮流が国際化・情報化を指向し、人・物・情報の交流を中心に社会・経済活動が一段と進展するなかで、航空輸送の需要は飛躍的に増大し、空港は地域経済の振興、都市発展の核として重要な役割を果たしつつある。こうした社会情勢を思料し、環境問題等が残存する中で今後の国の対策に期待を寄せつつ、現空港が関西国際空港とあいまって近畿圏の調和ある発展と周辺地域の振興に寄与し得る空港として活用されることを期待する」がその内容となっております。

こうした経過を経て、本協議会は平成2年12月に国と「存続協定」を締結し、この協定に基づき環境対策・安全対策の推進を求

めつつ、大都市圏における国内線の基幹空港として、利用者利便の向上と、空港と地域の調和ある発展を基本方針に掲げ、運動を展開してまいりました。そして、空港周辺の各都市は、国との長年にわたる信頼関係を基盤として、空港をいかしたまちづくりを積極的に推進しているところであります。

以上の経緯をもつ本空港は、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、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考えます。

2. 航空機騒音の軽減方策について

平成6年の関西国際空港開港に伴い、本空港周辺における航空機騒音は一定改善されたところではありますが、旅客数は平成5年の2330万人から、平成7年には1310万人と大幅に減少し、利用者利便や周辺各都市の経済に大きな悪影響を与えたところであります。

こうした状況を改善するため、平成8年には、空港周辺の商工会議所・商工会・青年会議所などにより「大阪国際空港及びその周辺

地域活性化促進協議会」が結成され、また平成11年には、国、大阪府、兵庫県、地元市によって「大阪国際空港周辺地域活性化連絡会」を結成し、さらに同年7月には、従来の国際線ロビー等がリニューアルされるなど、本空港及び周辺地域の活性化に努めているところであります。

また、本空港の運用においても、ジェット機200枠の大型化やYS11型機の経年化等に対応するための中小型低騒音機材によるジェット化、地方空港における生活路線を維持するためのプロペラ枠でのリージョナルジェット化などが図られ、利用者利便の向上や関西圏の経済の振興に大きく寄与しているところであります。

本空港のこうした運用形態は、国と本協議会及び周辺住民団体が、環境問題と利用者利便の確保を図る見地から真摯に協議を重ねた結果、お互いの理解が得られたものであります。

すなわち、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ありません。

特に、ジェット枠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であります。また、航空輸送における自由化と需給調整の完全撤廃に逆行する対応と言わざるを得ません。広く公共性の視野に立った航空行政の観点から判断されることを期待します。

一方、本空港に関わる環境対策は引続き国の責任において実施されるべき重要な課題であります。これまで国の積極的な周辺対策・発生源対策によって大幅に改善され、現在では民家防音対象戸数は、離陸側では、従来の約3分の1程度に減少し、また、環境対策費はピーク時の7分の1程度にまで大きく軽減されております。

国は本空港周辺の騒音がやや増加していることを理由に、関西国際空港へのシフトを意図されておりますが、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おりません。

こうした本空港をとりまく今日の状況を総合的に考慮され、将来にわたって現在の国内線の基幹空港としての機能を維持すべきであります。

3. 関西における大阪国際空港の位置付けの在り方について

「存続協定」締結にあたっての国からの照会に対し、本協議会は「国がその責任において直轄で管理・運営する第1種空港として位

置付ける」ことを求め、国はこれに応じて本空港を国内線の基幹空港として位置付け、第1種空港として存続しており、今日において第2種空港に格下げすべき状況の変化はありません。

国は、本空港を第2種空港に格下げする理由として、「国際線が現在就航していないから」と言われておりますが、「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おります。

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であります。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ます。

4.環境対策費の負担の在り方について

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あります。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。

5.むすび

今回の本空港の運用形態の見直しは、関空・成田・中部国際空港の民営化にかかる「上下分離案」の断念に伴うものであり、関西国際空港とあいまって関西圏の調和ある発展を求め国と協働してきた本協議会としては、あまりにも唐突であり受け入れられるものではありません。

今日の本空港の運用形態はこれまで長年にわたって、本協議会と国が環境対策と利用者利便の確保を図るための両面から大所高所に立って協議し、合意に至った成果であります。

年間1700万人が利用する本空港の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・団体と十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ものであります。

交通政策審議会航空分科会空港整備部会

部会長 杉山 武彦 様

平成14年11月25日

大阪国際空港騒音対策協議会

会長（伊丹市長）松下 勉

平成14年11月22日

交通政策審議会航空分科会空港整備部会
部会長 杉山武彦様

大阪国際空港騒音公害伊丹調停団連絡協議会
代表世話人 増田忠治

「大阪国際空港の在り方」について 意見

「大阪国際空港の将来の在り方」については、国は調停条項（本件空港と国全体、特に近畿圏の文化、情報、交通、産業、経済等との関係、及び空港周辺都市の機能との関係）に基づき存続を決定するに必要な資料を得るため調査研究を行った後、地元の意見を聴取するといった重厚な手続きを踏み、調停団との間で平成2年に存続協定を締結したものであります。

また、この協定は国及び調停団が、我国の将来を見据え真剣かつ真摯に協議を重ね合意に至った苦勞の結果であり、双方が誠実に遵守しなければならないものであると考えております。

従って、今回のように、国が存続協定の基本にかかわる事項を変更されようとする場合には、それに至った経緯と状況を明らかにした上で、航空分科会におかれても安全対策を含め、広く国の航空行政全体の視点に立った検討をして頂くことが必要であり、調停団を始め地元の意見を十分聴取されなければならないと考えます。

記

1.

- (1) 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考える。
- (2) 本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)

なお、関西国際空港、神戸空港においても騒音問題があり慎重に検討されなければならないと考える。

2 .

- (1) 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。
- (2) Y S - 1 1 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、Y S - 1 1 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。
- (3) 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。
- (4) 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 .

- (1) 国が直轄で管理、運営する第 1 種空港であるべきと考える。
- (2) 調停団が存続を容認した経緯の中で、国が全責任を持って環境、安全対策を行うことを求めてきた。

第 2 種空港に降格されることで、環境、安全対策の後退を懸念する。

航空機事故はシステム上のトラブルで発生するのではなく、多くはヒューマンエラーである。

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考え
- 5 . 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どおり完成させることを求めます。

調停団としては、今日まで国と立場を異にしつつも対等の立場で、本空港の運用に係る協議を真摯に続けてきた。

願わくは、空港整備部会委員各位におかれては、存廃に関する調停条項の合意にあたって公害等調停委員会が見解で示された「当事者双方とも本件空港の存続については後日に問題を残さないように努めることを切望する」との意向を尊重し、将来を見据えた慎重な対応がなされることを求めます。