

堀田文一府政だより

106号
2009年
12月3日

所 豊中市蛍池中町三一九一―二一
事務 電話 六八四三―八七六一
FAX 六八四三―〇七六一
Eメール Horita@kgp.odn.ne.jp
HP アドレス「堀田文一」で検索
府議会控室 六九四一―〇五六九

橋下知事の伊丹空港廃止発言に異議あり



橋下知事の伊丹(大阪国際空港)廃止発言が、エスカレートしている。しかも、伊丹存続を願う府民の声を「地域工コ」と切り捨てる。知事の発言は行き過ぎではないか。疑問点をまとめてみた。

現状無視の「伊丹廃止」論

伊丹空港は年間1500万人の旅客を運ぶ、大阪の空の玄関であり、西日本の空のネットワークの要である。

一方、国土交通省が発表した国管理26空港の06年度の「企業会計の考え方を取り入れた空港別収支損益」によると、伊丹空港は最大の黒字空港である。

	空港名	経常損益
1	大阪国際	4,336
2	新千歳	2,133
3	徳島	904
4	広島	339
5	鹿児島	309
6	熊本	243
25	福岡	-5,538
26	東京国際	-28,012

現在、環境基準の達成にはまだ距離はあるが、改善は進んでいる。

ところが知事は、伊丹廃止論を繰り返す。市民の中から「なぜ便利な伊丹を廃止するのか」、「周辺地域の景気はどうなる」、「空港内で働く1万近い雇用はどうなる」と不安と懸念の声が出るのは当然である。

伊丹空港の歴史

伊丹空港は1939年、大阪第2飛行場として開港した。戦後、米軍基地になったが、58年に返還され、59年、大阪国際空港と改称した。

64年、ジェット機が就航し、周辺市は騒音対策協議会を結成した。

70年、それまでのA滑走路(1800m)に加え、B滑走路(3000m)が完成し、ジェット機の発着が激増。騒音公害も爆発的に拡大した。

69年に川西市民が、71年に豊中市民が夜9時から朝7時までの夜間発着禁止や損害賠償の支払いなどを求めて大阪地裁に提訴した。豊中では、空港撤去を願う市民もいたが、訴訟団も、市議会も空港撤去は求めなかった。

訴訟が進む中で、夜9時以降の発着禁止、低騒音機への切り替え、ジェット機を二百便に制限、民家防音・移転補償の実施など、対策が大きく進み、74年に定められた騒音対策区域は、その後3度、縮小された。

75年、大阪高裁が夜9時以降の発着禁止と、住民への損害賠償の支払いを命じる判決を下した。81年、最高裁は住民への損害賠償の支払いを認める高裁判決を支持した。

87年、関西国際空港の工事が始まった。当時、伊丹空港だけで関西の航空需要をまかなえないのは誰の目にも明らかだったが、伊丹空港廃止論は浮上しなかった。

90年、国と地元市などの間で協定が締結され、伊丹空港は関西開港後も国が管理する国内の基幹空港として存続することになった。

関空救済のため

伊丹廃止論が浮上

94年、関空が民活方式で運営する飛行場として開港。建設に1兆5千億円を要したが、関空会社はそのうち1兆円の負債を背負った。

関空の1本の滑走路では年間16万回の発着が限度、数年以内に限度を超えるとして、99年、1兆5千億円もかかる2期事業が始まった。日本共産党は不要・不急のムダ遣いだとして、真っ正面から反対した。

昨年、関空の発着回数は13万35百回と最高を記録したが、今年は不況の影響で、再び、大幅ダウンになる。関空会社の会計も急速に悪化しはじめた。

来年、羽田空港は4本目の滑走路が完成、成田空港は発着回数が23万回に拡大、日航の営業不振も重なって、関空会社の見通しは暗い。今年3月、関西3空港を共存させる提言を発表した橋下知事が、10月以降、再び伊丹廃止発

3空港の国内線旅客数と関空発着回数の推移(暦年)

	3空港の国内線旅客数(人)			関空発着回数
	大阪国際	関西国際	神戸空港	
1993	18,029,064			
1994	16,535,673	2,587,147		28,333
1995	13,065,668	7,931,925		104,597
1996	13,161,223	8,222,594		116,577
1997	13,740,049	8,292,807		121,215
1998	14,626,600	7,922,891		119,180
1999	15,936,768	8,113,435		117,904
2000	16,344,400	7,841,677		123,210
2001	16,877,207	7,795,525		123,325
2002	17,627,571	6,837,177		111,460
2003	18,829,733	5,531,313		100,883
2004	19,316,582	4,315,872		102,974
2005	18,948,300	5,069,059		111,677
2006	17,050,440	5,399,867	2,380,786	115,431
2007	16,238,849	5,566,231	2,963,608	125,637
2008	15,632,777	5,567,812	2,705,523	133,502

言をエスカレートさせているのは、関空救済策に他ならない。

関空の困難は、国が民活方式で関空を作り、関空会社に多額の借金を背負わせたこと、無意味な2期事業を手がけたことにある。大阪府自身も2期事業のためばく大な財政負担を強いられてきた。今後、2期事業を中止してムダ遣いをストップし、伊丹廃止ではなく、国による解決が求められている。

理解しがたい

橋下知事の伊丹廃止論

橋下知事の関空救済策は、伊丹の廃止・縮小で、伊丹便を関空便に振り替えることにある。

ところが最近、知事は「伊丹はリニア中央新幹線・関空リニアの完成(35年)を機に廃止、それまでは伊丹の収益を関空に投入、伊丹は国際便も含め最大限に有効活用」と言い出した。

しかし、1兆円の関空の借金を解決するため、リニアに7兆4千億円も投資していいのか、伊丹は騒音公害が拡大しないか、知事が伊丹空港跡地に作るという英語特区は25年後の大阪に役立つのか。橋下知事の構想は理解できないことばかりである。

法律相談会のお知らせ

*ともに夜6時半〜、電話で要予約
▼民商本部事務所 六八五四―八二〇―
12月9日 1月13・27日
▼民商庄内出張所 六三三二―八二〇―
12月2・16日 1月6・20日