

パネルディスカッション「関西3空港時代の大阪国際空港の活かし方」

[浦川] まず大阪国際空港を巡る歴史を振り返ってみたいのですが、昭和14年に伊丹飛行場として開港した大阪国際空港。戦後アメリカ軍の接收を経て昭和26年、日本の民間航空再開以来、国内線基幹空港としてスタートしました。45年前になりますが昭和35年、香港線を皮切りに国際線が乗り入れ、発展を遂げて来たわけであります。昭和39年、初めてジェット機が就航します。昭和40年代に入って、万博の前後頃から騒音問題が顕在化してきた大阪国際空港。騒音訴訟や公害調停が数々行われてきました。その後、当時の運輸省や地元の人達の尽力によって、民家の防音対策、緑地帯設置などがありました。さらには空港の運用改善があり、飛行機自体の低騒音化もあり、長い年月を経て昭和59年に和解が、61年に調停が成立したのであります。

照屋さん。伊丹というと騒音問題で全国に有名になりましたが、皆様ご苦労があったでしょう。

[照屋] 騒音というより痛音というか激音というか……。昭和43年だったと思いますが、父親参観があって天神川小学校へ参加しました。すると、とてもじゃないが、1時間の授業がなかなか子供たちに伝わらない状況を見て、これは大変な事だと知りました。勤めていましたから、自分達の上でこんな騒音が発生しているとは思っていません。それからのめり込んで行きました。住民の声が大変燃え上がってまいりました。亀岡さんという方が音頭取りになって、伊丹市北部飛行場対策協議会が生まれました。それから昭和45年に万博が開かれて、大変な騒音の中で地域住民がこれではどうにもならないということで、空港を地方空港というか、プロペラ機だけの空港にしていただけないかという様な事から始まって、徐々に運動の輪が広がっていきました。

そして自分たちには運動する費用が無いので、廃品回収やリビン紙の配達をしながら資金を集めました。昭和48年2月15日に調停申請をしました。それまでには川西(兵庫県川西市)の裁判が起きていましたし、私たちはお互い連絡を取りながら航空機騒音を何としても解決して行かなければならないという考え方に立って、寝食を忘れるとはこの事かという風に、昼は仕事をし、夜は皆さん方のお宅を訪問しながら署名を集め、調停申請を作り上げてまいりました。その当時、伊丹市空港部の森本課長が音頭を取られ先導していただき、弁護士でもない、学者でもない、何も知らない私たちが一つ一つ勉強しながら、調停申請に踏み切ったのです。

伊丹市議会をはじめ地域の方々が、東京へ調停申請に行く私を送り出してくれました。そのとき空港撤去をうたっていましたので、この申請が受理されるのかどうか大変な心配でしたが、見事受理していただきました。この事を帰りの新幹線の中で知り、

皆抱き合って喜んだものです。

最初の調停の場で、最もひどい言葉を聞きました。調停代理人が私たちに向かって「この騒音は一過性の受認限度である」と。これを聞いて憤りは本当に頂点に達しました。調停の場が騒然となりました。一過性でなく大変な痛音を浴びてきたというのが事実であります。

[浦川] お話を伺うと大変なご苦労があった訳ですが、地元自治体と対立するのではなく、話し合って解決していこうという姿勢を貫かれたと思います。

倉田市長。地元の市長として池田市、伊丹市と地元自治体のご努力も長年にわたってあったわけですね。

[倉田] 時間の都合で照屋さんの話の続きから始めたいと思います。そういう訴訟あるいは調停行為等があって、やはりこれは騒音空港、問題空港であるという認識が国も地方も共通の認識になったと思います。だから空港周辺の11市協*としては、運動目標の第1が空港撤去でありました。これは間違いない事実であります。そしていよいよ大阪国際空港を無くして、新しい空港を大阪に造ろうという動きが始まったのです。例えば神戸沖に造ってはどうか、あるいは淡路島に造ろう、あるいは琵琶湖の真ん中はどうか。いろんな検討がなされました。当然その当時、神戸沖は「ノー」だったわけです。そんな欠陥空港、音のうるさいものは神戸は要らないということでしたから、回りまわって泉州沖に決まったのです。

*) 11市協...大阪国際空港騒音対策協議会。兵庫県尼崎市、西宮市、伊丹市、宝塚市、芦屋市、川西市と大阪府豊中市、池田市、箕面市、大阪市、吹田市で構成。昭和39年10月発足(当初は8市)

さて泉州沖に決まったその飛行場は、大阪国際空港の機能を十分満足させられる空港かどうかは次の問題です。経過の中の1つのポイント、皆様にもご認識をいただきたいのですがこういう報道があります。この報道はどこか間違っていないかということです。去年から色々な形で大阪国際空港を巡る問題が出ましたから、色々な形で報道されました。その報道のくだりに、こう書いてあった記事をご記憶ないでしょうか。「もともと大阪国際空港は関西空港が開港されれば廃止、廃港されるはずであった」というくだりです。これは極めて素直に読めるのですね。だから泉州の方々が今何を怒っているのか。「あんなあつかましい奴はいない」。誰かという池田市長のことです。「自分のエゴばかり言っているじゃないか」と。「もともと関西空港が出来たら伊丹空港は廃止されるはずであった。それを無くすな、置いとけと言って、『周辺

対策だ、さあ金だせ、これ出せ、あれ出せ』。そんなことをするから関空バブルが崩壊して私たちが今大変な目にあっている』。伊丹空港さえなかったら、今ごろ関空バブルがきちっと成立していると思っている人たちが、実は泉州、永田町、霞ヶ関、マスコミの中に。東京から見ているら「どうも伊丹空港周辺の方々はエゴばかりだ」と。「伊丹空港が駄目なので関空を造ったのではないのか」と思っている方々がいらっしゃるのです。

それは間違いであります。平成2年に、関西空港が出来ても大阪国際空港が持っている機能は残念ながら充足出来ないという判断したのです。従って国の方から「誠に申し訳ないが、関西空港開港後も国内線の基幹空港として一定の制約のもとに大阪国際空港を存続させたいがどうか」という相談が11市協にあった。それが平成2年12月の存続協定*であるということ、先ずきちっと認識しておかないとエゴ空港になるのではないかと思います。

*) 存続協定...運輸省(当時)は、関西国際空港開港後も大阪国際空港を存続するという考え方で、空港の運用形態等について、大阪国際空港騒音対策協議会との間において協定を調印した(平成2年12月3日)。

[浦川] 地元と運輸省の間で存続協定が結ばれましたね。そういった中で照屋さん達、あるいは訴訟・調停をしている方々はどういう認識だったでしょう。

[照屋] それまでの経緯として、空港撤去を求めて調停申請の第1項がございました。これは裁判の経過を見るために一時置かれまして、周辺対策についての調停申請が進んでまいりました。そして昭和52年にジャンボジェット機の導入が始まったのですが、そういうことがいちいち調停の場において議論しながら、私たちは提案される一つ一つを受けてまいりました。空港周辺対策事業というのが昭和49年から始まって、我々の地域は第1種地域でしたが、49年、52年、56年という風に先延ばしされながら周辺対策が行われて来たということです。

[浦川] 第1種区域というのは、空港の格付けでなく、騒音の第1種地域ということですね。

[照屋] そうです。そういうことで先延ばしされながら、しかし私たちは辛抱を続けながらそれを受けてまいりました。そして調停申請の一つ一つが進んでいく中で、当然賠償の問題も進み、59年には金銭的な解決もありました。そして調停申請の周辺対策

あるいは環境対策について、まだまだ納得できないものですから、ずっと国側と交渉を続けてまいりました。そのうち調停事項を促進化しようということで、促進協議会が生まれました。国側との激しいやりとりの中で、現在兵庫県知事をされている井戸さんが課長として、63年ですか来られて、私たちと過去のいがみ合いは避けよう。これからじっくり話し合いをしてこの問題を解決して行こうとなりました。

井戸さんを窓口にして、空港周辺対策を一つ一つ解決するために努力して、それが進んでまいりました。その次に見えました課長が、高知市長になられた松尾さんという方ですが、この方が存続協定を結ぶまでの間私達と色々な議論をしてまいりました。その間に井戸さんはYS11の代替機として50便をジェット機に替えて出て行かれたわけですが、その次には空港の完成が遅れたということでまた50便のジェット枠が付け加えられたのです。

そういうことを私たちは聞きながら、本当に国側の考え方に寄り切られながら、それでも辛抱をしながら、より良い環境になるために交渉を続けてまいりました。そういうお話をしている時に、存続協定を結ぶことになったわけですが、本当に私たちは空港撤去を唱えておりましたけれども、今までの苦労は苦労として、空港は必要だということを断腸の思いで聞き入れて今日に生きているわけでございます。こういう苦労があるからこそ、苦労を乗り越って大阪国際空港と我々周辺住民が共存共栄を図れるのだということに至りまして「市民結集の碑」を作りました。すべて解決したわけではございませんが、過去の思いをこの碑のなかに詰めて、50年後、大阪国際空港を取り巻く環境にこのようなことがあったのだと知っていただくため、開封する碑を建てたのです。これで終わった訳ではありませんが、とにかくより良い空港にするため、苦労を忍んできた私たちの体の中に、この空港は関西で最も大切な宝物であるという風に感じるようになりました。

[浦川] 公害調停をされて来られた方が、これをおっしゃるのは非常に大きな意味があることで、今まで地元自治体あるいは運輸省と努力して築き上げてきたのに、存続すると断腸の思いでお決めになったのに、今報道を見ると伊丹空港が無くなるのが関空のできる前提だったというのは、非常に悔しい思いがするということですね。

[照屋] そうということです。ですから私たちに共存共栄という言葉がありますが、やはり大事な空港であり、関西圏の宝物であり、利便性の高い市街地空港は、国が安全性、環境問題を含めて管理するのが当然であり、これを第2種Aの形で私たちに押し付けようとする考え方は大変な間違いである。

[浦川] 空港の格付けについては後でお話ししたいと思います。本題ですが昨年 9 月に出された国の規制は資料に記載されている様にたくさんあるのですが、まとめて言いますと、まず騒音が高いとされているジャンボジェット機、エンジンが 4 つ付いています。それに DC10 型、エンジンが 3 つ付いています。こういう大きな飛行機の就航を禁止しようと言う。まずこの春から旧来のジャンボジェット機が就航を禁止される。来春からは新しいジャンボ機も就航できなくなる。それから YS プロペラ機の代替枠、今 50 便、もともとプロペラ機で 50 便飛ばすべきところをジェット機に振り替えているものをなくす。それらを長距離便に使用しないようにする。北海道・沖縄に行く路線を関空にシフトさせようということ。実際もう全日空、日本航空ともに一部の便の関西空港シフトを発表している。こういったものがすべて、実は関西空港を救済するためではなからうかということが、この話の主眼であるわけですが、田中先生、今回の国土交通省の規制に対してどういうご感想をお持ちでしょう。

[田中] 一言で申しますと、時代の精神、歴史の流れに合わないことをやっているなと感じます。例えば小泉政権は地方で出来ることは地方で、民で出来ることは民でとっています。昨年以來大騒ぎした三位一体、財源を地方に渡して交付税とか補助金を減らしていこうということもその方策の一つです。

もともと関西は 11 兆円位の国税を納めていて、うち戻ってくるのが 6 兆円程度。毎年 5 兆円が持ち出しです。この金があれば関空がすぐ造れる話ではあります。金の無い所もありますので他の地域に回さざるを得ないことはありますが、そのうちの例えば数千億円でも戻してもらえればすぐに関空は出来る。それが三位一体の話で地域が求めるものに地域として集中投資しようと思います。それから、マーケットと言うか、利用者のニーズがあって行政サービス等が行われるのです。京阪神の大抵の方々が伊丹空港を使っているという実態があります。私は単身赴任で吹田市江坂に住んでおります。なぜ江坂かと申しますと、日本中に出かける上で、最も利便性の高いのがこの地域で、北海道や九州へ行く時は伊丹空港を利用し、東京・広島へ行く時は新幹線を使って移動します。伊丹の利便性が低下すると何のために住んでいるのかという問題にも関わって、まさにニーズがある所にサービスを提供する必要があります。

もう一つ言わせていただきますと、関空ですが、9・11 事件（米国同時テロ）の起きる前の 8 月にソウルに住む友人から飛行機が一杯で 2 日後まで飛んで来られないという話がありました。また泉州の友人が東京へ行くのに関空からの便が予約できないと。確か 7 時と 9 時位に東京へ飛んでいる便ですが満杯で取れない。国内便を移管す

るといって、これ以上その時間帯で飛ばせないのであれば、泉州地域のニーズをどうやっていくのかは別の話だと思います。いずれにしても、それも含め関西全体としてどういう態勢を取って行くかを地元で考えることができないものかだと思います。

さらにもう一つ言わせていただければ、いまアジアの所得水準が上がってきて国際観光のビッグバンが起きると言われている。あと10年位のうちに中国や東南アジアから2億、3億の人達が海外に出て行く。そのうち1%~10%がもし日本に来るとなればとても今の飛行場の機能では賄い切れない。ニーズがないから滑走路を造る、造らないという話があるが、造っておかないとお客さんは関西を避け、日本を避けて他の地域へ行ってしまいます。ニーズが出てから造るようなものが基幹的なインフラとしての国際空港の在り方なのではないでしょうか。そういう点にも疑問を持ちながら、今回の国の方針はよく理解できないと思っています。

[浦川] それでは短期に見た時、空港というのは黒字赤字といったもので判断するものではないということですね。

[田中] 高橋先生のお話にあったので重複を避けたいと思ったのですが、中長期の観点に立って、なおかつ世界や東アジアの中でどういう機能を持つのか。外国から見ますと、日本はハブ機能を捨てたと言われている。それで良いのかという事も含めて考えなければならぬと思います。

[浦川] 規制の中で長距離路線を関空へというのは、国土交通省の方針を読ませてもらいますと、航空会社に求めている様で求めていない様な、誰かにはっきり言っている訳ではないのです。読みますと、なるべく伊丹を使わずに関空を使うよう求めると書いてあるのです。これ、ある意味行政指導で、航空会社が読むとどうしても伊丹はあまり使わない方がいいのだな、関空から北海道や沖縄へ飛ばした方がいいのだなと、自主的に思ってしまう。実際にもうJALもANAもそういう方針を決めたわけですが。

北海道大阪事務所長の石田さん。北海道も関西の航空需要は相当あると思うのですが。今伊丹で非常に便利なものが関空に次々とシフトする。これは問題ですか。

[石田] 私の方は騒音対策および減便調整の絡みで、北海道にどういう影響があるかを中心に発言させていただこうと思います。

まず昨年7月、8月頃この問題が起こりました時、今日も12月の発表がありまし

たが、北海道は失業率が全国一悪い。そういう中で食と観光を中心に自立を図ろうという時、こういった問題が出て来たものですから、本庁札幌と相談し9月16日付でパブリックコメントを国交省に提出致しました。その意味合いは、長距離路線のシフトは利用者の利便性を十分配慮して決定して下さい。あるいは関空から市内交通についてのアクセスをしっかりと改善していただきたいということです。シフトにあたっては、コーディネーターが言われたような航空会社の自主的判断で決めて下さいという内容でコメントを提出したのですが、結果としては昨年12月の国交省の方針は、北海道にとってはほとんど聞き入れていただけなかったという状況です。

ただ、北海道も当然地方の行政機関ですので、国交省さんの方針に反することはもちろん出来ませんが、この流れについて北海道としてはどういう認識を持っているかを次に申し上げたいと思います。

この辺は高橋先生のレクチャーにあったのですが、最近の国の政策は、ここ5年位は特にそうですが、騒音対策よりはむしろ規制緩和自由化の方向にあって、これがまさにマーケットニーズを反映し伊丹空港へのシフトにつながったと。結果として騒音問題が再燃したという流れにあると思います。さらに北海道にとって運が悪かったのは、関空2期と申しますか予算付けのタイミングと合致してしまった。そういう流れの中で正直、北海道にとりましては関空さんと伊丹空港さんの競合関係のとばっちりを受けてしまったという思いです。

関空2期工事について申し上げますが、昨年12月に日経新聞が2,600人位のアンケート調査を実施しました。「もし、伊丹空港なり羽田空港利用の方が関空に便がシフトすることになった場合、どうするか」に対して7割前後の方が新幹線にシフトするという意見でしたが、これは正にマーケットニーズを表していると思います。こういう中で羽田便とか博多便を調整しますと、おそらく新幹線にシフトするでしょうし、究極の目的は関空さんの再生再建ということがあると思いますので、それにつながらない。そうであれば長距離便は新幹線代替機能がないので、こちらにしわ寄せが来たのではないかと思います。昨日、全日空さんの発表もありましたが、来年度の減便調整10便のうち6便が北海道に片寄った結果となり、正直これは残念です。

ではどういう影響が想定されるのかについて簡単にご報告させていただきます。現状、伊丹空港は年間1,900万人位の方が利用されていますが、その約1割が千歳空港利用者です。観光客の方に対する影響が一番大きいと見ているのですが、観光客の実数を把握するのはなかなか難しい。前提条件を色々入れると、年間50万人位の方が観光利用かと推測されます。そのうち3年間で、言われているように6~7割の便が関空にシフトすることになると恐らく2割、すなわち10万人位の方が、北海道から

関西に来る、あるいは関西から北海道へ旅行する方が減ってしまうのではないかと思います。これがどれ位の影響かの比較として、北海道にいらっしゃる外国人観光客は定期便で約 40 万人です。そのうち 10 万人が 3 年間でもし減ったとしたら、せっかく外国の観光客を増やそうと計画していても国内で減るといふ、まことに観光産業に依存度の高い北海道としては辛いことになってしまうのではないかと考えています。

また色々なデメリットというか利便性の減ることが想定されます。具体的な事例で、例えば私が札幌に出張する場合、アクセスの料金と時間が一番大きいと思うのです。料金で言えば伊丹から出発して空港バスを使って飛行機に乗って札幌に行くということになりますが、この合計金額が 1,660 円です。アクセス時間は合計 66 分で札幌に着きます。一方、関空を利用した場合、プラス 500 円で 2,160 円かかります。時間はちょうど 100 分でプラス 34 分です。片道 500 円で 34 分は小さな影響のように思うのですが、率に直しますとお金で 30%、時間で実に 50%以上の増加になってしまいます。そういう直接的なデメリットも長距離便の関空さんへのシフトは影響があることをご承知おきいただきたいと思います。

[浦川] 結局、大阪の中でのアクセス時間が長くても、北海道や沖縄の方なら我慢できるのではないかということでしょうが、我慢できないですか……。これ以上お聞きしても北海“道”の方ですからおっしゃりにくいかも知れませんが……。お手持ちの資料の一番後ろに大阪国際空港、関西空港、そして神戸空港は未定ですが、主催者が用意された資料を見ると、関西空港を使う場合の時間の長さは歴然としています。梅田から東京に行く場合、大阪空港を使うと、乗り換え時間を含めて 2 時間 53 分。関西空港を使うと 3 時間 33 分。新幹線「のぞみ」を使うと 3 時間 9 分です。ということは梅田から行くと新幹線よりも関空を使えば実際に時間がかかってしまうということになり、国内線の代替となるとちょっと難しいのかなと思ってしまいますが。よく東京線を利用なさっている武田佐知子先生。伊丹に大型機が就航しなくなるとお席が取りにくくなるかもしれません。

[武田] かれこれ 20 年にわたって毎週あるいは隔週、飛行機を利用させていただいております。

[浦川] 先生は飛行機に乗り易いように東京では浜松町に引っ越されたとお聞きしています。

[武田] そうなんですよね。これをどうしてくれるのという問題がありますけれども（笑い）。私は昨日もそうだったのですが、7時40分に（東京の）家を出ましたら10時からの（箕面市の大阪外国語大学での）会議に間に合う。主人に空港まで送ってもらうこともあるのですが、2時間20分でともかくドア・ツー・ドアで行けるとということが確保できる最高にコンフォータブルな状況にあります。先程の高橋先生のお話で便数の増減が非常に政策絡みだったということが分かりました。20年もずっと乗っておりますと、関空開港の後にガクッと便数が減ったりしたのですが、それでも私は新幹線には乗らないで、ずっと伊丹を利用してまいりました。（新幹線の）3時間の揺れは非常に体につらくペンを握ることもできませんので、ロスタイムになるということ。それから運賃も新幹線より安いんですよね。前日までに買っておけば安いし、早朝の便は非常に安いし、単身赴任割引もありますし、今や飛行機は庶民のもの。天候に左右されなくて、この季節、関ヶ原あたりで雪が降りますと必ず新幹線は遅れるのですが、飛行機はそういったこともなく、きちんとパンクチュアルに会議に間に合う。私は絶対に飛行機党であります。

関空2期工事に向けての施策として便数の削減が行われるようですが、これは決して関空の利用拡大に結び付かない。先程、日経アンケートの話がありましたけれども、6割が関空に行かずに新幹線にシフトすると言っています。

[浦川] 昨年12月の日経夕刊だそうです。伊丹発のビジネス客に聞いたところ、国内線が関空に移転すると65%が新幹線に乗り換えると言いました。羽田空港発のビジネス客の場合は74%が関空便は使えません、新幹線に乗り換えると答えているということです。これはすごいデータではあるのですが。

[武田] そうですね。ですから1,900万人利用者の首根っこを捕まえて関空に行かせるということは、事実上まったく不可能だと思います。30年間培ってきた伊丹の現在の態勢は、地元との調和の所産でもあるわけですし、地元の利用者という立場だけではなくて、政府は観光立国を目指してビジット・ジャパン・キャンペーンを張っておりまして、1,000万人の外国人観光客を日本に呼ぼうとしています。そうした時に、外国の方に非常な不便を強いるような施策はいかなるものかと思っています。

[浦川] 今回の規制の中に環境対策費として300円を利用者に負担させようということが盛り込まれています。実際、伊丹空港は他の空港よりも着陸料が高い状況だそうです。この高い状況を元に戻して、他の空港と同じにする代わりに300円を利用者から

徴収しようと考えている様ですが。

田中さん、これはどう考えたらいいのでしょうか。

[田中] 費用対効果の問題でもあります。使っている方々にそれだけの利便性があって、なおかつ、地元公害等の負担を課しているのですから、国が取ってどう配分するかというよりも、実は地元で取って地元で使うやり方に本当は持っていかなければならないと思うのです。今の空港利用のお金というのは、全部国に入って、交渉の後にくら使って構わないと配分されるのですが、そういうものではなく、使っている人達が地元の人のために払うお金であれば（高橋先生、300円というのは国に行くのですね。間違いありません）これは全部地元で使うということも含めてきちっと整理しなければいけない。そうであれば利用者は当然払うべきものだと思判断すると思います。

[浦川] 現実を見ますと、関空から出ても大阪国際空港から出ても同じ運賃になっていますが、これは結局航空会社に払ってもらっている事になっているのですか。

[田中] 料金設定は自由化の時代です。1日前に買うと安いとかですね。この中に300円を吸収できる値段でもあるわけですね。値段を付けるのはマーケットを見ながら、例えば新幹線との競合で、この時間帯はどういう値段にしようかとか、それは営業政策で決めていけばいいことであり、それとこれとは別だと思います。

[浦川] マーケットつまり民間が考えることを押し付けている部分が見えてきますね。

[田中] 最初に言いました様に、民でやるべき事は民でやれと言いながら、なんでこんな細かい所まで口を出すのかという疑問にもつながるのですが。

[浦川] なるほど。空港というのはあくまでも国の施策の中で管理するものでしょう。空港には格付けというものがあまして、1種、2種とか。先程高橋先生がおっしゃっていましたが、今回、空港を格下げすると空港整備法上の位置付けを今の1種空港から2種Aの空港格付けに変更すると言っています。

倉田市長、地元に対してどんなものがあるのでしょうか。

[倉田] まず規制という観点から国は実施します。2種Aの格下げは有りだと思っています。なぜこの規制が成立したかという11市協が認めたからです。11市協は絶対反対と

言っていません。交渉窓口の 11 市協が認めたのですから、恐らく 2 種 A の格下げは有りだと思っています。だからこれは誰かが、あるいは誰かと誰かが、大きな間違いを犯していることに気付いてくれない限り、規制はどんどん強くなります。そして、伊丹空港を繁栄させるくらいなら神戸空港を繁栄させた方がまだましではないかという間違った考えが東京で出てくる。そういうことを我々がきちんと阻止しないといけない。

例えば親会社と子会社がありまして、子会社がよく儲けるのです。子会社に特許製品が出来たから。親会社がその特許製品だけよこせと取る。取ったら親会社に（儲けが）行くかと思ったら実は類似商品があったのです。新幹線という類似品に客は流れた。その時誰が責任取るかの問題まで明らかにされず規制だけを強化されているから。

高橋先生のお話は、関西空港は競争相手・競合相手ではなく共存相手ですね。だから経営統合化ですね。私は経営統合化して国際線を飛ばせば良いと思っています。連結決算で良いのです。

[浦川] 伊丹と関空を 1 つの会社にするよ。

[倉田] そうです。もう一つの案は伊丹空港を買収するのです。2 種空港にされるくらいなら 3 種空港かその他空港で。皆さん、少しずつ出資してくれませんか。完全民営化空港で買収しませんか。2,500 億円あったら出来ますよ。そして年間 140 億円の着陸料収入がある空港を我々が経営しましょうというのが分かりやすいかな。

[浦川] 会場の皆さんに買いませんかとおっしゃったんですね。

[倉田] そうです。10 万円ずつ一口のりませんか。

[浦川] 2,500 億円で国は売ってくれるのですか。

[倉田] 売ってくれません（笑い）。なぜならドル箱だから。ドル箱と国に言わせないとだめなんですよ。

[浦川] 年間 140 億円の着陸料があるわけですね。

[倉田] 周辺（対策費）で 70～80 億円でしょう。国の言い方では巨額な国費を投入して環

環境対策をやっている物入り空港です伊丹空港は。しかし、その巨費はどこから出ているのですか。みなさんの飛行場の利用料金から出ているのですよ。それを国は言わない。なぜなら 140 億円はいったん国に入って、そこから 70 億拠出するから国費。70 億円もの国費を投入して環境対策をしている欠陥空港だと。もうそんな分かりにくいことをせずに、我々が買い取って 140 億円の収入をもらい、借金を返済しながら経営していく方が分かりやすい。そんな極論を出したら国は動きますよね。照屋さんどうです。(笑い・拍手)

[浦川] 空港が格下げとなり、300 円を利用者が負担するとなると、実施に環境対策への影響は大きくなると思いますが。照屋さんその辺どう考えられますか。

[照屋] 環境対策によく物入りの空港だと聞きます。報道機関もそういう風に報道しています。

[浦川] ちなみに昭和 42 年から現在まで 6,500 億円かかっている。かなり巨費ですね。

[照屋] しかし、この空港を設置している国の当然の責任で、周辺対策とか環境整備をしなければならぬ訳でしょう。それが長期間かけて昭和 55 年・・・

[浦川] 昭和 55 年が今まで一番多く 587 億円かかりました。

[照屋] 当然その当時は住宅騒音防止対策事業として巨額な金を使っていましたが、現在は、住宅にかかる対策費は 10 億 5,200 万円位ですね。しかしこれもお金が無いからどんどん工事が遅れて今日に来ていますが、対策費はどんどん下がってきています。それから緩衝緑化整備費ですね。これも現在、対策費で一番かかっている事業費で 43 億 1,000 万円ですね。

[浦川] 空港の伊丹側で緑地帯を造っています。ああいう工事に一番費用がかかっているのですね。

[照屋] かかっています。しかし、これが完成しますと、素晴らしい大阪空港スカイパークが出来ます。これによって大阪空港の価値も上がります。そういうことも見ながら長期的な施策を考えていただかなくてはならない。

それから、過去に移転補償でかなりの土地を買収しています。移転していただいた訳ですが、掛けた費用が議論されていない。土地はずっとある。空いている。これは国の資産として残っている訳です。それを一言も言わずに環境対策費が掛かり過ぎる、掛かり過ぎるといふことで、地域住民がそれを得ていると錯覚するような報道がされている。

[浦川] 累計6,500億円といいましたけれども、うち1,426億円は移転事業費、つまり1,400億円分の土地が国の資産として残っていることをおっしゃっているんですね。

[照屋] そうです。それが何ら議論されていないのです。ですから市長さんがおっしゃったように、空港を買おうよという話にもなります。それほど価値のある空港なのです。そして努力によって環境も良くなり、かつては被害住民だった私達がすでに共存共栄、互いに栄えて行こうとなったのですから、こういう大きな財産を短絡的施策で変化することで価値を下げていく必要はない。昨年暮れに鹿児島で有岡課長と話をしました。伊丹の促進協を年4回開いておりますから。そこで「どうしてこういう事を今頃引っ張り出してきたのか」と。

[浦川] 有岡さんというのは国土交通省の環境整備課長、つまり伊丹の騒音対策の中心になっておられる課長ですね。

[照屋] そうです環境整備課長でございます。その方とお話をしました。この問題を提起されていましてから。私達は私達でここまで苦労して共存共栄を図っているのに、泥足で蹴飛ばすような馬鹿なことがあるかと。関西圏は本社機能が東京へ移り、大きく地盤沈下し、発言力が弱まってしまったと。考えますと、すべてが東京一極集中主義ですね。国側は東京を中心にして考え方物事を押し付けてくる訳です。

それからもう一つ。国交省が心配しているのは中部国際空港がこの2月に開港すると関西国際空港がどうなるかということです。これらと合わせ考えても、いま大阪国際空港を変える必要はありません。将来展望に立てば、現在のまま推移しながら、関西空港は関西空港で努力し、利用客を増やしていけば良いのですから。間違った考えを私たちに押し付けようとする事自体が許されない。

[浦川] 一つ伺っておきたいのは、川西の一部地域で総騒音値*が1ポイント上がったというのが、今回の規制のスタートですね。

*) 総騒音値...W E C P N L = 通過全航空機の騒音を、夕方および夜間の分を加重してたしあわせ、1日あたりの騒音のうるさを評価する尺度。同じ大きさの音でも周囲の環境が静かだと大きく感じることから、夕方、夜間の分は加算される。

[照屋] 川西ではなく、伊丹市岩屋地区です。防音壁がまだ出来ていない地区です。整備されたら(騒音が)消えるのです。平成21年には完全に消えますから、こういうことも踏まえた物の考え方に立たないとだめ。上がったのは1ポイントでしょう。私達はそんなに実感していません。

[浦川] 騒音問題で言いますと大阪国際空港はプロペラ機枠(高橋先生これは他の空港では無いものですね。伊丹特有のものでいいですね。)ジェット機プロペラ機の(発着便数)枠を別々にしている。全体で370便の発着枠があって、うち170便がプロペラ機枠。そのうち50便を代替ジェット機枠として振り分けている。この代替ジェット機枠をやめてプロペラ機170便に戻します。総枠370にすると書いています。高橋先生のお話にありましたし、資料にも載っておりますが、YS11プロペラ機の騒音値99(E P Ndb)よりも全部今のジェット機が下回っている。つまりプロペラ機とジェット機の騒音の分け方が今やおかしくなっているにもかかわらず、分けているというのはどういう理由か不思議な気がします。倉田市長に伺っていいですか。

[倉田] 総便数削減、運べる旅客数を減らすため。もともとYS代替50枠というのは、当時はジェット機の音は大きいと思っており、ジェット機枠を初めから250便といったら問題が起こるため200便に。ただし、YS11は既に生産を中止しているのだから、YS機はどんどん新しい飛行機に変わっていくでしようという代替枠として、国交省がある時期、11市協に50便増やして下さいと頭を下げて言って来た。11市協側は、では仕方ないと緊急に会議を開き、50便増やすことを認めたわけです。

認めてくれと言って来た50便をまたプロペラ機枠に戻します。その理由は騒音値が1ポイント上がったから。1ポイント上がったからといって照屋さんや他の訴訟団の方々が怒りましたか。だれも文句言っていない。にもかかわらず国交省は「1ポイント上がったでしょ、大変でしょ、音減らしますよ」と言って一気にこれだけの規制を掛けてきたのはおかしい。何のためかなとなるわけです。

[浦川] 代替ジェット機枠は50便あって、いま全て使い切っているそうです。田中先生にお伺いしたいのですが、今はダッシュ8という小さくて騒音が低く、たくさん乗れる

プロペラ機があるそうですが、ジェット機にするかプロペラ機にするかは航空会社ではなく国が判断するというのはどういったものなのでしょう。

[田中] 決め方がおかしいのです。騒音を出す飛行機がいけないというのならプロペラとジェットで区別する話ではない。騒音が問題であれば騒音を出すか出さないかが判断基準であるべきです。11 市協については後の話になりましょうが、吹田市も（11 市協に）入っています。私は 10 数年住んでいて飛行機が窓いっぱい大きくなって降りてくるのが見えますけれども、うるさいなんて思ったことはありません。それよりも隣のバッティングセンターとかテニスコートとか、あるいは夜にオートバイがマフラーを外して走っている、そういう方がずっとうるさい。江坂だからそうかも知れませんが。

地元の人に騒音がどうなのか、これだけ 10 数年にわたって改善をして来て、今現在どうなのか、その判断を国交省がきちんとしているのか疑問に思います。

[浦川] 国土交通省としてはプロペラ枠のうちジェット代替枠を全部戻してどんな影響があるか計算しているのでしょうか。代替ジェット枠がプロペラ枠になるという理解でよろしいのですね。全国にいっぱい出てきてものすごい便になる。石田さん、女満別、旭川、北海道も代替ジェット枠を使ってジェット機を飛ばしています。北海道へプロペラ機で行くと何時間かかりますか。（3 時間くらいです。）こういう分け方をしていることを北海道の立場でどう思われますか。ご発言できる範囲で結構ですが。

[石田] 利便性が大事だと思います。利便性という視点は、利用客の立場と空港周辺住民の立場は残念ながら実態としては相反しています。利便性の問題だけで飛行機の運航を考えるともちろん危険でして、それに先程先生たちがおっしゃっている経済性の問題が加わり、利用者が多くなればなる程伊丹周辺もそうですが地域活性化につながる。北海道との関係で言うと、観光客がたくさん行って下さることによって地域経済を潤して下さる。そういう面では便は多ければ良いと期待するのですが、田中先生が言われた様に技術の発達、対策の進展によって大きく、騒音という観点からも随分改善が進んでいますので、利便性の問題と相反する要素がだんだん減って来ています。むしろ経済性原理が次第に前面に出て来ている状況なので、よく冷静に当事者間で話し合う、あるいはマーケットニーズをよく見つつ運航形態を決めていくのが合理かと思います。現状を見ますと、いろいろ政策的な方針はかなり強制的で、市場原理が無視されている感じが致します。

[浦川] お客様のニーズから考えると空港のダイヤが7時~21時になっている。ただし運用時間は24時間で管制官の方はずっといらっしゃる体制だそうですが、それを今回の規制で14時間にしようと、短めようと。夜は無人になる。緊急時に誰かが起きてきて出来る体制になるのか。運用時間が短くなるのは武田先生どう思われます。

[武田] いまでも羽田発19時30分が最終でして、間に合う自信の無いときは致し方なく新幹線に乗り換えざるを得ない。でも関空には絶対行きません(笑い)。2時間も余計にかかってしまうので。

[浦川] 大学も(関西での)お住まいも箕面でいらっしゃる理由はあるのですけど。

[武田] そうなんです。騒音がこれ程劇的に軽減されているデータを見て、(発着)時間枠を少し考えていただきたい。今や現代人の生活時間帯は随分変わり夜型にシフトしている。万博の頃、伊丹空港の便は羽田よりずっと多かったと聞いて隔世の感があります。このところ大阪の凋落・空洞化と申しますか、本社が次々と東京へ移転しています。人の移動は情報の移動、文化の交流・移動ですから伊丹を活用利用しないと、関空にシフトしたら大阪どころか関西全体が地盤沈下してしまいます。

大阪選出の議員さんたちが、裏でずいぶん画策しているのではないかと伺います。議員さんたちに申し上げたいのは、伊丹いじめは大阪の地盤沈下につながって行くのだということです。

[浦川] 倉田市長どうぞ

[倉田] 運用時間で若干勘違いがありますので訂正しておきます。現在は朝7時から夜9時、すなわち7時伊丹発、夜8時59分発伊丹着まではダイヤが組める。4月以降もそうです。ただ、今管制官は24時間いますから、夜中に地震が起きてもすぐに救援機を飛ばしたり出来る。4月以降はありません。夜9時を過ぎたら(管制官は)帰ります。緊急時、大地震の時どこから来るのですか。最近は滅多にありませんが、これまで夜9時20分に止むを得ず着陸することがありましたが、管制できていました。(4月以降)いましてから関空に行きなさい、名古屋に行きなさいと振り分けられ、伊丹空港の機能はぐんと縮小されますよという意味です。

[浦川] 武田先生のお話はダイヤの利便性でもっと時間を広げて欲しいと。市長のお話は防災的な面、臓器移植のための飛行も今は可能ですが、これからは準備に時間がかかってしまいます。一回灯を落とした滑走路に再び灯を入れなければならない問題もありますね。ダイヤ面では影響ないというのですが、照屋さんにお伺いしたいのですが、結局ダイヤが変わらなくて運用時間が短くなることは、騒音被害の方々にはありがたいことですか。

[照屋] 私たちは非公式ですが調停団で話をするには、今夜 9 時（出発）までダイヤ設定をしたらどうかと。離陸までに 15 分位かかりますが、その程度のフレキシブルな運用をしたらどうかと議論しております。

[浦川] 今はもっと手前で、最終ダイヤは午後 8 時 35 分位ですか。

[照屋] そうです。だからそういう形で運用できるようにすればいいが、今度の施策でダイヤがタイトになるので、逆に残念です。

[浦川] 照屋さん達からすると、夜 9 時ギリギリでも良いと思っておられる。

[照屋] はい。私達はそういう話をしているのです。夜 9 時 00 分のダイヤをつくって。9 時 15 分位には離陸するではないですかと。なぜなら生活様式も変わり、今 9 時までにお休みなさる方はそんなにおられない。コンビニエンスストアも 24 時間の時代に、そういう規制をかぶせることは大変な間違いと思います。予算をとるため、財務省にとやかく難ぐせを付けられて言い分を聞く無理矢理の施策ではないか。今までがそうなんです。私たちは何か変わるたびにそれを呑んでまいりました。代替枠 50 便増やしたり。対症療法。その都度その都度、物事を変えていくのが今の国交省のやり方です。

[倉田] 照屋さんのおっしゃる通りです。私の気持ちと同じ事を、もっと被害を受けている住民の代表である照屋さんにおっしゃっていただいてありがたいです。実は豊中（大阪府豊中市）にも川西にも騒音にハードな方がいらっしゃる。夜 9 時 00 分のダイヤを設定して 9 時 15 分に離陸したら「門限破りやないか」と国交省や市役所に電話する人がいらっしゃる。それに神経質にならざるを得ない市役所もまだ存在しているから、「やかましいでしょう。音を下げてください」という時に（柔軟な運用

をと)なかなか言えない。調和のとれた空港として、照屋さんのような考え方を空港周辺の皆さんにもご理解いただけたら・・・。

[浦川] じゃあ、地元自治体の方々のもう少し努力が必要な部分があるということですね。

騒音問題の話が続きますが、大阪国際空港は国内基幹空港であると法律に載っていないそうですが、そういう言い方を国土交通省はするそうです。国内基幹空港と言いながらプロペラ機を増やせとか、運用時間を短くしろとか、この矛盾をどうお考えになりますか。田中さんにお伺いしてよろしいでしょうか。

[田中] 基幹空港と規制というのは予算取りのためではないかと照屋さんから出ましたが、そうかも知れないと思わざるを得ないのです。羽田に次いで利用者が非常に多いという現実を否定する政策が出るのが、今の時代の流れに合っていないのですから。基幹空港が他にどこにあるのか。福岡は九州にとっての基幹空港でしょうし、いろいろな地域にあるのですが、日本の基幹空港はどうかといえば、2,500万人が住んで利用している空港を本来はこれからどう機能を持たせていくかという議論でないといけないのに、機能を下げようようなことをやっているのは、まさに人々のニーズに応えてないという事になり、この政策は何だろうという問題につながります。

[浦川] 存続協定の中で基幹空港であるとはっきり位置付けていますが、倉田市長はどういうご意見ですか。

[倉田] その前に平成5年の(国交省)申し入れの中で、1,000km 枠がありましたね。半径1,000km でくくると残念ながら千歳・那覇が入らない。「じゃあいいですよ。1,000km でくくって外国は飛んでいいですか」と11市協で申し上げた。基幹空港なら千歳・那覇は入って然るべきだし、1,000km とは結局燃料でしょうね。たくさん積むと音が大きくなるから。だから1,000km より遠く飛ばないと言うならそれで結構だと。

[浦川] 高橋先生、これは燃料の事ですか。(高橋 = そうです)

[倉田] 1,000km でくくるならプサン・ソウルに行けるじゃないかと。いや国際線を飛ばすと関空の収支に影響するからと。金銭で勝負するなら金銭、だから経営統合したらいいじゃないか。音で勝負するならプロペラとかジェットだと言わずに、音は総枠規制で十分なのにどうも矛盾したことをおっしゃっている。従って基幹空港にならない。

[浦川] 空港運用・運営の仕方に話は進みました。空港の運営管理体制はどうあったらいいか、空港のあるべき姿はどうか。市長は（空港を）買い取れとおっしゃるが、現実的な話で言うと田中先生どうでしょう。

[田中] あるべき姿として言えることは、小泉首相や竹中大臣たちがこの数年進めてきた政策は、言ってみれば、アングロサクソン流。レーガン大統領、サッチャー首相がやってきたことを、いま日本が15年20年遅れでやっていると考えていいかも知れません。例えば先輩であるニュージーランドの航空運輸行政を見ますと、6,000人位いた国家公務員が今80人に減っている。なぜかと言えば国がやるべき事は安全に人または貨物を移動するルールを作ること。ルールが守られているかチェックするのが行政の仕事であって、実際にするのはルールに基づいて民間が自由にやって良いとなった。規制は何のためにあるか。その規制の中で誰がやるかということであれば、誰がやるかは民間に任せたらいいのです。

大阪空港についても、日本の空港全体についても、行政コストが大変で財政赤字というなら、民間に任せられるものは任せたらいいのです。あとは消費者ニーズに合わせてどう経営するかを考えて行く話だと思う。この意味で旧運輸省、今の国土交通省のこういう政策は時代の流れの中で、首相や財政諮問会議の流れと全然合わないように思います。

[浦川] 武田さんは防災面から空港を考えることも大事だとおっしゃっていますが。

[武田] 神戸震災の時、伊丹がヘリコプターで大活躍したことが非常に記憶に鮮明です。震災で鉄道や道路が寸断されて機能しなくなった場合、新潟地震でもそうでしたが、新潟空港に普段は便のない所からどんどん飛んで救援ルートとして活躍した。伊丹は内陸型空港ですから、例えばスマトラ沖地震のような場合でも津波の影響がない。関空に比べれば圧倒的に優位な所にあり、強風による影響も関空に比べて非常に少ない。そうした点で24時間運用の、緊急時に対応可能な空港であるべきだと痛感しています。国立循環器病センターも近く、臓器移植などは人命にかかわることですから24時間体制を持続して欲しい。人権問題からお願いしたい。

[浦川] 倉田市長。地元が主体的に空港管理をした方が良いとおっしゃっていますが、やはりそういう流れにしたいと地元は思っていますか。

[倉田] 国への依存体質が明らかな 11 市協とよそから思われている。そうではなく、我々も努力をしますよ。だから経営権の委譲を地元にしてくれてもいいし、JALでもANAでも空港を買い取ったら良いではないですか。安全性あるいは環境の問題は国がきちっと指導する。

[浦川] 航空管制とか環境対策は国がやる。

[倉田] そうです。もちろんその費用は地元が出す。

[田中] ちょっといいですか。ニュージーランドの例では航空管制も民間です。

[浦川] それで安全性が担保できるのですか。

[田中] ルールがあります。法律があります。守っているかをチェックして守られていればいいわけです。

[浦川] ほーっ。それでしたら完全民営化は可能ですね。

[倉田] 日本はなかなかそこまで行かないでしょうが、徐々に民営化あるいは地元移管してくれる。小泉総理は今道路公団民営化、郵政民営化と言っていますが飛行場は全く頭がない。誰かインプットしてくれると、飛行場民営化を・・・(笑い)

[浦川] 今回の国会施政方針演説で、一応空港の事は語っていましたよね。

[倉田] 新潟地震もそうですね。上越新幹線が出来て羽田便が無くなった。いま臨時便で一杯でしょ。総理は空港経営に興味をお示しになっておられるかどうか分からないが、銀行救済のために政府資金を投入しましたね。同じ様に関空救済に 1 兆円出してくれたらいいのです。有利子負債を棚上げし、関空と大阪空港が経営統合して 370 便が 300 便でも良い、国際便を含めて大阪空港を運営しなさいと。それくらい大胆な発想をどうしてやらないのかなと。

[浦川] 大胆な判断を国がしてくれないというお話ですが、この場で言っているだけでは

話が終わってしまいますので、どの様に活性化させていくかというところです。照屋さんたち被害を受けられた方々は、住民の方々に伊丹空港をこれからどのように活性化させるかについて説明とか討論をやっておられるのでしょうか。

[照屋] 話はそれぞれ自治会の長なり関係者に説明しています。市民結集の碑を建てましたが、ここで過去の思いを込めて、今後とも空港のある大切な伊丹市になるんだと議論していますから、なんら細かいことを説明する必要が無いところまで来ていることは事実です。

それからYS機よりも音の低い飛行機がたくさん飛んでいるのですから(機能)縮小していくのは間違いです。「(2種Aに)今後検討して行く」という話は恐らく今後続いて行くだろうと。この日本語らしい言い回し言葉を残しながら……。 (倉田) 市長さんとは違った考えを持っていますが。

[浦川] 皆さん方と国土交通省の説明の中で、2種Aへの変更については「引き続き検討を行う」という言葉が入っていると。つまり検討を継続したまま、1種空港の状況は変わらない。皆さん方にはそれがいいわけですか。

[照屋] そういう意味では無く、大阪国際空港の機能を充実させていくことを前提とした検討をしていけば良いと思います。大阪国際空港はどなたが考えても分かるように、今後需要が高まるのは事実です。高額のコピューターを持った国ですからシミュレーションしてどの程度搭乗者が伸びるか分かります。高橋先生のお話で周辺の方々がどんな努力をしたのかとありましたが、今後努力を続けて(空港の)存在価値を高めることが大事だと思います。かつて鉄軌道の導入話までやってきた。そういう話が復活するようになるまで皆努力し、価値を高めて行くことが大事です。

[浦川] そもそも被害を受けられた方が機能を充実すべきだとおっしゃる。11市協も空港撤去を言ってない。これが国土交通省に伝わらないのはなぜですか。どなたかお答えいただける方は。疑問なのですが……。利用者は1,900万人いるわけでしょう。なぜ規制をどんどん強めなければいけないのですか。

[倉田] 伝わっていないです。例えば「大阪空港2種Aに格下げ」と朝日新聞1面に載りましたが、東京では載らず関西だけ。もう一つは関西空港救済が第一なのです。照屋さんが今おっしゃったようにニーズがあるから放っておいても利用者は伸びる。伸び

たら困るから押さえるのです。押さえたら関西空港は儲かるようになるのでしょうか。武田先生がおっしゃったように関西再生のためには 3 空港が共存共栄でいかなきゃならないのに、特許製品を取り上げるような事をしていて、消費者は本当に特許製品を追っかけて関空に来てくれますか。その事をご理解されていない。国土交通省の旧運輸省幹部が。伊丹が憎いのだろうとしか思えない。感情論ですね。人が動かしているのですから。

[浦川] 伊丹が憎いと。

[田中] 私、東京から来て江坂に住んで、堺や岸和田で、あるいはりんくうタウンをどうするかというお手伝いをしています。この第 2 回シンポジウムは泉南か堺か岸和田か泉佐野か、その辺りで地元の人を含めて開く。その次は東京・永田町近くでやる。地元の考え方が伝わる仕組みを作っていくことも一つ大事です。また、大阪空港の近くにバイオクラスタの彩都が出来つつある。阪大は行政独立法人になって新しいことを次々に行わなければならないということがある。一方、旅行者が来て一番関心があるのは食べ物とか泊まる所。先程のお話のように、もう少し遅く飛んで良いのなら、伊丹の近くにいいホテルがないとか、いいレストランがないかという話になってくる。さまざまな背景を地元がどう捉えるかの絵を、11 市協は描いていらっしゃるかもしれませんが、将来 10 年後 30 年後、この地域は空港と共にまたは阪大や彩都と共にこうやって生きて行くのだと絵を描き、それをベースにしながら交渉して行く、あるいは情報発信して行くことが必要です。

[浦川] 今のお話を受けて倉田市長、地元として大阪国際空港の明るい展望、どう明るくして行きましょう。

[倉田] 11 市協がそんな絵を持っていることは全くありません。騒音対策協議会ですから環境整備の話ばかり。11 市協の相手方は有岡環境整備課長。

[浦川] あくまで環境問題だけしか議論できないと。

[倉田] そう。だから管制や運用時間について環境整備課は関係ないのです。だから環境整備課長に運用時間をどうして欲しい、こうして欲しいと言っても担当外ということになって済んでしまう。どこがおかしい。一番おかしいのは 11 市協になってくる。良質的

危機感が無くなっている。今 11 市協が危機感を持たなければならないのに、騒音対策ばかり。活性化で行こうと吹田市長に言ったら「倉田さんの気持ちはわかる。その通りだと思うが吹田市民は被害を受けていない。受けている人達に文句言えないでしょう」。だから別の会を作ろうとなってしまう。11 市協そのものの在り方の論議が恐らく春以降され、良質の危機感を持ち 11 市協がもっと発言していかなければならないのかなと思っています。

[浦川] 非常なジレンマと思いますけれど、11 市協が形を変えて伊丹空港活性化のために動くという事は、まだ大きな動きになっていないのですか。

[倉田] 伊丹市は空港撤去宣言都市でしょう。その市長が 11 市協の会長ですよ。

[浦川] うーん。照屋さん、伊丹市調停団団長ですが、空港撤去都市宣言はずっと残ったままですか。

[照屋] これはある時点では消えていく文言です。いつまでもいつまでも引き続く問題ではありません。撤去都市宣言を早く降ろさなければならない話をしています。大阪空港スカイパークが出来ますが、そこにモニュメントを建て、航空機騒音と安全性の検証をしていくことが大事。大勢の方々が資金を出し合って作り、早く空港撤去都市宣言を降ろし、空港と真の共存共栄を図っていくべきだと考えております。

[浦川] 環境調和型の空港として、中ではすごくまとまっているのに、それを外に出すシステムがないということが分かりました。時間が迫ってまいりました。
石田さんから一言ずつご感想をお願いします。

[石田] 北海道は長距離便の減便でやや被害者的な立場にあり、ローカルな立場での意見が多くて申し訳なかったのですが、私個人としては関空さんの経営状況が改善されると、必ずや私たちの長距離便も伊丹空港さんにカムバックできると思っています。そういう日を夢見てではなく、日本はまだまだ成長を続けると思うので、いつの日か、伊丹空港さんに少しでも多く着陸出来るように期待したいと思います。

[浦川] すごいラブコールでした。

[武田] これだけたくさんの方がお集まりになった、これだけ熱のこもったシンポジウムはない。客席とパネリストが一体になり、私にはとても新鮮でした。ところで一体誰が悪いのかよく分からなくなりましたが、とにかく、本当に一利用者として、伊丹空港が猫の目行政の犠牲にならないようにということを切にお願いしたい。

[田中] 地方自治行政と住民、そこで働いている場所を提供している企業、その方々の考えが一つにまとまり力となって国の行政を動かす時代が来ていると思う。それが地方分権で、地方で出来ることは地方で行うという今の政権、歴史の流れの中での動きでもあるし、そのためにも地元の力が一つになるような仕掛けを協力しながらやっていくことが大事だと感じました。

[照屋] 自宅のすぐ横に騒音監視装置が設置されています。73 ホンまで上がりました。71~72 ホンの地域でした。自宅から 20 メートル離れて天神川、その向こうが(騒音)第 1 種区域で現在残っています。その反対の宝塚市との境界近くに県立伊丹北高等学校がありますが、防音施設が無いから、放送部員には飛行機の音が放送の障害になる。恐らく空港撤去の考えを持った人が多いだろうとあちこち(住民に)インタビューして歩いた。その一つに川西市久代(「32」離陸直下の地域)を訪ねた。移転補償で空き地がある。恐らく空港撤去を叫ぶだろうと予期して行った。あにはからんや、「大阪国際空港を無くしたらどうするのですか。こんな便利な、そして経済的にも地域が発展する。どうして無くすのですか」。

われわれより空港に近い川西の方々も、空港問題に恨みを述べる人はいないと言う事を申しておきます。

[倉田] 何とかかなと思わないで下さい。倉田に任せたら何とかなる。一色(豊中)市長に、松下(伊丹)市長に、柴生(川西)市長に。何ともなりませんから。という良識ある危機感を持って下さい。サイレント・マジョリティーではだめです。声を出さないと。騒音で苦しめられた人達だけ声を出していると思いませんか。苦しめられた人の声が今の照屋さんの声でしょう。格下げすると言った時、誰が反対したのですか。苦しめられた皆さん方の団体が、格下げするなら撤去せよと言ったのです。その人達は今のままでいいと。利便性を受けている皆さん方が声を出して後押ししないと。マスコミにその声を届けないと。東京まで届かないのです。そういう思いでこの運動を展開して行かないと大変なことになるのではないかと思います。

もう一つは、関空を潰せと言っているのでは全くありません。関空は国の責任できちっとした国際ハブ空港として整備しなければならないのに、地元に押し付けているから私は太田知事に言いました。「伊丹空港というから兵庫県の空港と思っているのと違いますか」と。「そういう事はない。でも市長ね、2期予算を付けなければならないから。まずは関空だから」。大臣もそう言います「まず関空から」と。神戸空港がターゲットにしているのは関西空港ですよ。国際線を飛ばして関西空港を凌ぐ空港にしようと、それくらい意気込んでいます。もう一回言います。サイレント・マジョリティーではだめです。声なき声はだめです。声を大にしてきちっと届けないと。何とかかなると思っていいたら何ともならない。これが結論です。

〔完〕

【コーディネーターおよびパネラー紹介】

浦川 泰幸氏(うらかわ・やすゆき)

立命大卒。1995(平成7)年 朝日放送入社。主な出演番組に「きになるオセロ」(テレビ 水23:17~)「ミュージックパラダイス」「ニュースデスク・夜」(ラジオ)など。

倉田 薫氏(くらた・かおる)

池田市財政課勤務、1975(昭和50)年 池田市議会議員に当選(5期20年)、市議会議長を経て、1995(平成7)年5月から池田市長。著書に「首長の使命」(情報センター出版局)。

照屋 盛徳氏(てるや・せいとく)

大阪日日新聞企画部を経て、伊丹市で食品スーパー「食彩館てるや」(株式会社てるや)経営。伊丹市航空公害第一次調停団団長。伊丹市民生児童委員連合会会長。

田中 英俊氏(たなか・ひでとし)

東大卒。三和(現UFJ)銀行ボストン支店長、三和(現UFJ)総合研究所理事調査部長などを経て、1999(平成11)年から関西広域連携協議会事務局長。同志社大学大学院総合政策科学研究科客員教授等を兼任。

武田 佐知子氏(たけだ・さちこ)

1977(昭和52)年 早大大学院文学修士課程修了。1985(昭和60)年 都立大大学院文学博士課程修了。1996(平成8)年から大阪外国語大学国際文化学科教授。著書に「娘が語る母の昭和」(朝日選書)、「古代国家の形成と衣服制」(吉川弘文館・サントリー学芸賞)、「衣服で読み直す日本史」(朝日選書)など。2003(平成15)年 紫綬褒章受賞。

石田 睦夫氏(いしだ・むつお)

一橋大卒。1970(昭和45)年 拓銀入行、1994(平成6)年 拓銀秘書室長。1998(平成10)年 北海道庁入庁、2003(平成15)年 北海道経済部地域産業課長などを経て、2004(平成16)年4月から北海道大阪事務所長。