空港をいかしたまちづくりへ

空港との調和ある発展を目指して

大阪国際空港ターミナルビルから見た滑走路

「空港との共生都市宣言を求める会」が提出した「大阪国際空港との共生都市宣言を求める請願書」が今月4日、市議会で採択されました。市は、空港撤去宣言に至った経緯や同宣言が果たしてきた役割を尊重しつつ、請願書の趣旨や市議会での審議状況などをふまえ、市民のみなさんとともに新しい宣言をしたいと考えています。問い合わせは市空港室☎784・8057へ。

「空港との共生宣言」請願を市議会が採択

「空港との共生都市宣言を求める会」から2万人を超える署名を添えて「大阪国際空港との共生都市宣言を求める請願書」が先月1日、市議会に提出されました。

同会は、自治会連合会・連合婦人会の市民団体や騒音公害伊丹調停団連絡協議会、商工会議所・経営者協会・商店連合会・青年会議所の経済団体で構成されています。

同請願書は「大阪国際空港が、将来にわたって、共存・共生というキーワードのもと、環境に配慮しつつ、人・教育・文化・情報の交流を通して、まちづくりに重要な役割を果たす地域資源として、最大限活用される新宣言を求める」を趣旨としています。

同請願書は、今月4日の平成18年第4回市議会最終日に採択され、議長が市長に通知しました。

市は「大阪国際空港との共生都市宣言を求める請願書」を受け、「夢と魅力のあるまち」を実現するため、市民のみなさんとともに、新しい宣言をしたいと考えています。

新宣言に関する案ができ次第、本紙でお知らせし、市民のみなさんからご意見を募ります。

「共生宣言」について　空港問題Q&A

【Q1】新しい宣言を行ってどうするのですか？

【A1】「空港撤去宣言」の趣旨や経緯、果たしてきた役割を大事にしながら、将来に向けて市民のみなさんとともに「空港をいかしたまちづくり」に取り組むための基本方針とします

【Q2】安全や騒音への対策は今後も十分なされるのでしょうか？

【A2】平成18年度の「大阪国際空港周辺都市対策協議会」の基本方針にも挙げているとおり、引き続き騒音をはじめとする環境問題や航空機トラブルなどに対応する安全・安心の確保を図っていくことは言うまでもありません

伊丹空港の歴史を振り返り、現在の空港を取り巻く現状、そして市が目指す「空港をいかしたまちづくり」に対する取り組みなどを紹介します。

騒音問題が深刻化　空港撤去都市を宣言

昭和の初めごろの神津村は見渡すかぎりの水田が続く農村地帯でしたが、戦前・戦後を通じて幾度かの拡張に伴い、集落は解村、移転を余儀なくされました。現在の空港が、周辺地域の人々の協力・理解（戦前は軍部の強制だったと言えますが）のもとにあることを忘れてはなりません。

昭和39年6月1日、伊丹空港に初めてのジェット機が就航しました。

高度成長のまっただ中、相次ぐジェット機の導入や増便によって、昭和46年には発着回数は430回、うちジェット機は230回近くにまでなりました。これに対して国の対策は遅々として進まず、住民の不安は昭和43年、緑丘小学校区や天神川小学校区の自治会がそれぞれ飛行場対策協議会を結成し、伊丹空港のローカル化を訴える形で現れました。

騒音対策が講じられない中、もはやローカル化から一歩進んで公害のない新空港を建設、伊丹空港を廃止する以外にないとして、昭和48年以降、6次にわたって約2万人の住民が総理府公害等調整委員会に調停申請を行いました。

市は、航空機騒音問題は全市民の問題としてこれらの運動を支援する一方、昭和48年10月1日、伊丹市を「大阪国際空港撤去都市」とすることを宣言しました。

「存続協定」を締結　進む周辺環境対策

昭和39年のジェット機就航以来、市や本市を含む空港周辺の8市で大阪国際空港騒音対策協議会（その後3市が加わり、現在の11市協となる。昨年、名称変更を行い「大阪国際空港周辺都市対策協議会」となる）を設立し、騒音対策の実施を国に求める運動を続けました。

国も、午後11時～翌朝6時のジェット機の発着禁止、テレビ受信料助成などを行う一方、昭和42年には航空機騒音防止法（公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律）を制定、騒音対策に乗り出しましたが、当時は学校などの防音工事、共同利用施設の整備など公共施設を対象にしたもので、住民に対しては移転補償に限られていました。その後、昭和49年には大幅な改正を行い、住宅に対する防音工事を実施するとともに、空港周辺整備機構を設立し、周辺整備に取り組むこととなりました。

さらに、午後10時～翌朝7時の郵便機を除く夜間飛行の規制、航空機騒音に係る環境基準の告示、ダイヤの午後9時までの繰り上げ、またさまざまな議論のある中での低騒音大型機（エアバス）の導入とジェット機枠200回の設定などの発生源対策が実施され、周辺対策とあわせ騒音対策は大きく前進しました。

昭和55年からは、空港存廃の決定は国が総合的な調査研究を行い、国の責任で決定するとの調停事項に基づき、7年かけて調査を行いました。一方、市も独自に調査を行い、それらの結果を踏まえて、平成2年、国は11市協ならびに調停団との間で「周辺地域との調和と利用者利便の確保とを図りつつ、関西国際空港開港後も存続する」とした、いわゆる「存続協定」を締結しました。同協定では「今後とも環境基準の達成に向け不断の努力を尽くすとともに運行上の安全確保・向上に最大の配慮を払うものとする」としています。

現在まで、時には国と対峙しながらも、関係者の長年にわたる努力と取り組みもあって、空港周辺の環境は大きく改善されました。市街地にある空港であることから、引き続き騒音をはじめとする環境の問題や昨今相次ぐ航空機のトラブルなどに対応する安全・安心の確保には不断の努力をする必要があることは言うまでもありません。

空港をいかしたまちづくりを推進

空港の存在は市の大きな特色であり、市のまちづくりにとって欠かせないものです。

航空機の離発着を間近で見ることができる「伊丹スカイパーク」が7月に一部オープン。平成20年春の全面オープンを目指し、伊丹の新しい名所となるよう整備を進めています。

また、空港利用者を中心市街地などへ誘致するため、空港の到着ロビーでは市の地域資源やイベントのPRなども積極的に行っています。

このほか、戦前から不正常な状態が続いていた中村地区の住環境をはじめ地区整備も、関係者の決断や努力もあって計画どおり来年度の事業完了を予定しています。

空港周辺には移転補償により国が買い上げた土地が、いわば虫食い状態で多く存在しています。

これらの土地は、騒音の拡大を回避し、新たな住宅が建つことが望ましくないとして買い上げたもので、一部は市が借り受け、公園・道路・防火水槽などに利用していますが、その後の騒音影響が縮小し、そのまま国が管理する必要がなくなったものが3・3㌶あります。国は昨年度から一般売却処分を進めていますが、市でも景観上やまちづくりを進めるうえで、その有効な活用を進める必要があります。

今年2月に開港した神戸空港、来年8月に完成する関西国際空港第2滑走路とあわせ、本格的な関西3空港時代を迎えます。

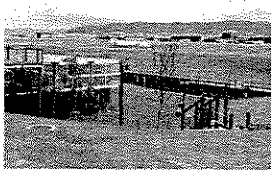
市は、極めて高いアクセスの利便性や自然災害にも強い内陸空港としての特性をいかして、伊丹空港を地域資源として最大限に活用したまちづくりを進める必要があると考えています。

空港とともに「夢と魅力のある」まちへ

市は今後、第4次総合計画後期事業計画に基づき安全・安心のまちづくりのため、撤去宣言に至った経緯や果たしてきた役割を尊重しつつ請願の趣旨や市議会での議論を適切に踏まえ「夢と魅力のあるまち」を実現するため、市民のみなさんとともに、新しい宣言をしたいと考えています。

「大阪国際空港（伊丹空港）」の歴史

昭和14年1月	「大阪第二飛行場（伊丹飛行場）」として開場
33年3月	「大阪空港」と名称を改める
34年7月	大阪空港が「大阪国際空港」となる
39年6月	ジェット旅客機が就航
39年10月	「大阪国際空港騒音対策協議会（現大阪国際空港周辺都市対策協議会）」が発足
42年8月	国が「航空機騒音防止法（公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律）」を制定
45年2月	大型ジェット機が就航可能な3000mのB滑走路の供用開始。前年に完成していたターミナルとあわせて現在の姿に
48年10月	伊丹市が「大阪国際空港撤去都市」を宣言
平成2年12月	「大阪国際空港騒音対策協議会（現大阪国際空港周辺都市対策協議会）」が同空港の存続について運輸省との協定書に調印。空港存続が決定
17年9月	大阪国際空港騒音対策協議会が「大阪国際空港周辺都市対策協議会」に改称
18年7月	「伊丹スカイパーク」一部オープン
10月	「大阪国際空港との共生都市宣言を求める請願書」が市議会で採択される



伊丹スカイパーク