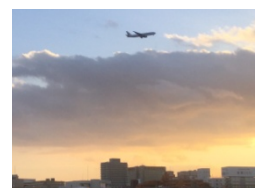


伊丹発着 午後 11 時まで



大阪市淀川区の自宅は、広い道路から離れており、名古屋時代と比べて静かである。ただ時たま自宅近くの上空を飛ぶ飛行機の騒音が、気になることも多い。そんなこともあり標題の毎日新聞 1 月 1 日の記事が目にとまった。

関西経済連合会の松本正義会長(住友電気工業会長)は毎日新聞のインタビューで、現在午前 7 時~午後 9 時に制限されている大阪(伊丹)空港の発着時間について「午後 11 時までの延長が可能」との考えを示した。「航空機の小型化などで騒音が減っているため」で、松本会長は関西国際、伊丹、神戸の関西 3 空港の有効活用を官民で議論する「関西 3 空港懇談会」を年内に開催し、規制緩和の議論を進める方針だ。

伊丹空港は 1977 年以降、騒音問題で発着回数が 1 日 370 回に制限されている。また、関空開港前の 90 年に当時の運輸相(現国土交通省)が伊丹を国内線基幹空港に位置付け、発着時間については地元自治体と「当面、午後 9 時以降、翌日午前 7 時までのダイヤ設定を認めない」などとする運用協定を結んだ。ただし、協定には「状況変化により適宜見直す」との条項がある。

松本会長はインタビューで「伊丹の騒音水準はかなり下がっているのに、夜の延長は可能」と指摘。他の関西財界首脳も午後 11 時までの時間延長を指摘しているほか、伊丹空港周辺の自治体の一部にも容認する動きがあり、関西財界として 3 空港懇で夜間の規制緩和を提案する方針だ。現行の時間規制では、東京・羽田空港発、伊丹着の最終便は午後 7 時 20 分の出発。午後 11 時まで延長できれば、羽田を 9 時半ごろに出発すればよく、時間延長でビジネス需要が喚起されるほか、急増する訪日外国人観光客の需要にも対応できるとの見方が関西財界には強い。

ただ、実現には伊丹周辺の 10 市で作る協議会や住民との調整が必要で、松本会長は「伊丹の近隣の住民ともよく話し、反応を見る必要がある」と指摘。地元の意向を見極めながら慎重に議論を進める考えだ。

この記事を読んで、「大阪空港公害裁判」を思い起こした。深刻な騒音公害に悩まされた大阪空港周辺住民は 1969 年 12 月、国を被告として提訴した。夜間飛行 1 時間繰り上げ(毎夜午後 9 時から翌朝午前 7 時までの航空機の発着停止)の差止めなどを請求した。裁判は大阪地裁から大阪高裁、そして最高裁へと進み、全国的にも注目された。1984 年 3 月、原告住民は差止め請求を取り下げ、14 年 3 ヶ月にわたる公害訴訟は終わった。裁判で差止めは却下されたが、事実上、住民の訴えは認められ、現在に至っている。

大阪地裁の判決のころ、大阪市大の大学院で学んでいた。学部の宮本憲一ゼミ生らと現地に調査に行ったこともある。また、現地に行ってみることにしよう。

(2018 年 1 月 5 日)