

大阪（伊丹）空港への風当たりが強まっている。国土交通省は今月初め、騒音対策費の全額を利用者負担とし、運賃に三百円上乗せする案を提示。さらに現在の一種空港から二種への格下げも模索する。関西国際空港に二

本目の滑走路を通る二期事業が正念場を迎え、需要が競合する大阪空港の「機能縮小」が争点として浮上。地域経済を支える空港の将来像にかかわる問題だけに、関係者は神経をとがらせている。（東京支社 柴田大造）

機能縮小、格下げも視野

大阪空港に逆風

「兵庫、大阪府北部の空港利用者の八割が大阪空港を使っている。関空へ無理やり乗客をシフトしても意味がない。審判は利用者が下している」

今年九月、東京・水田町、自民党本部での航空事業対策小委。兵庫選出の末松信介・参院議員が語気を荒らげた。

関空2期需要めぐり争点に

昨年は大阪千八百八十八万人に対し、関空は千四百万人と、大阪優位が定着しつつある。

一方、伸び悩む関空の需要は二期事業のハードルになっている。〇七年の滑走路使用に向けた来年度概算要求について、財政制度等審議会（財務相の諮問機関）は十九日、需要の不透明さなどから「慎重であるべき」と待ったをかけた。



関空二期の影響で「機能縮小」が求められている大阪空港

「伊丹の飛行機を関空に回してもらいたい」

十七日、衆院議員会館 連の総会。会長の中山太は「私たちを困らなかつたをかけた。」

大阪空港の機能縮小 めぐる最近の動き

国土交通省は9月末、1日のジェット機発着枠を2007年4月までに、現行の250回から50回分削減することや、エンジン3基以上のジェット機運航を06年4月から全面禁止することを決めた。

11月8日には、現行の1種空港（国際線）から2種A（主要な国内線）への格下げ検討▽空港管制の運用時間を24時間から、実態に合わせた7-21時に短縮▽騒音対策費の利用者負担（1人300円、ジェット機旅客対象）一などを空港騒音対策協議会（11市協）に提案した。ジェット機がらみの対策は、旅客減に直接結びつくため「関空救済策」といわれる。

また格下げは扇千景国交相（当時）の「空港廃止発言」に端を発し、2年前にも浮上。兵庫など反発して立ち消えになった経過がある。

大阪空港の騒音問題で、国は一九六七年以降、六千五百億円を投じた。高コストの運営体質が、関空や神戸など海上空港の建設を促した経緯がないと警戒する。

大阪府は「新たな負担増に加えて、空港の地位低下が今後に与える影響が心配だ」と、格下げがさらなる機能縮小を招きかねないとの警戒する。

財務省からも「二重投資の閉塞も控え、関西は「質」と指摘される騒音対策三空港時代を迎える。国策費について、伊丹など交省幹部は「これまでは十一市でつくる大阪国際空港騒音対策協議会（十市協）は「騒音対策のきつちりとする」と、三切り捨てにつながらない空港の「需要調整」を強くすることを合理的見直しする考えだ。しかし、しを認るべき」と、利用地域間の複雑な利害が利用者負担を容認する方針を、難航は避けられない情勢だ。

見えぬ将来像 地元は疑心暗鬼

