

羽田空港対策特別委員会 行政視察報告書

1 日程

令和7年10月22日（水）～23日（木）

2 視察先及び視察項目

	視察先	視察項目
1	国土交通省 航空保安大学校	管制官等航空保安業務養成機関について
2	伊丹空港 （関西エアポート 株式会社）	伊丹空港の取組みについて

3 視察委員（視察日時点）

- 委員長 馬橋 やすとき 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 副委員長 松 原 元 つばさ大田区議団
- 委 員 松 原 秀 典 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 北 村 やよい 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 椿 しんいち 大田区議会公明党
- 鈴木 ゆ み 大田区議会公明党
- 杉 山こういち 日本共産党大田区議団
- 宮 崎 かずま 日本維新の会大田区議団
- 伊 藤 つばさ つばさ大田区議団
- とく山 れいこ 大田区議会 都民ファーストの会・国民民主党
- 庄 嶋 孝 広 立憲民主党大田区議団
- 奈 須 利 江 フェアな民主主義

4 視察報告

項目ごとに各会派の視察報告を記載。

(1) 国土交通省航空保安大学校

◆視察項目

管制官等航空保安業務養成機関について

(自由民主党大田区議団・無所属の会)

2008年4月までは羽田空港敷地内に設置されていたが、施設の老朽化に伴い、最新研修施設の導入などが困難なことから、現在の泉佐野市りんくうタウンに移転された。

現在も日本で唯一の航空保安業務の専門家を育成する機関として機能している。現場の官署に配属されるまでには各科によって変わってくるが、数か月から2年間かけて基礎的な研修を修了する必要がある。さらにその後、各官署において技能証明を受けるためのOJTを受けることになる。特徴的なのは各官署（主に空港など）で現場の研修を受け、技能証明を受けたとしても、異動があった場合は再度、当該の官署で一から技能証明取得のための研修を受ける必要があるという点。非常に厳しい安全確保に対するガイドラインが伺える。

当然のことながら入学にあたっては各科によって国家資格などの必要資格が設けられており、健康状態や人物適格の可否なども潜り抜けた人材が採用されている。募集倍率も2.5倍～4倍と高く人材の質の確保がなされていると感じる。

こうした選りすぐられた人材をさらに磨き上げるための様々なカリキュラムが組まれており、最新鋭のシステムや機材を活用した先鋭的な訓練も伺えたが、何より「最後は人」という考え方が根付いており、いかなる状況にも対応できるようアナログな訓練もしっかりと行われていた。

大田区が擁する羽田空港は世界でもトップクラスの「忙しい」空港であるが、こうした育成人材に支えられた空の安全を、今後も国内外にアピールしつつ、変わらぬ質の確保を求めていくべきと感じた。



(大田区議会公明党)

このたび航空保安大学校を視察し、航空の安全を支える専門人材の育成現場について理解を深めました。同校には「航空管制科」「航空情報科」「航空電子科」の3科があり、空港の離着陸を支える管制業務、航空機運航に不可欠な情報管理、レーダーや通信設備の維持管理など、多岐にわたる航空保安機能を担う人材を育成しています。

航空管制科では、実際の空港環境を再現した高度なシミュレーターを使い、状況判断

力やコミュニケーション能力を磨いています。航空情報科では、運航計画に直結する航空情報の収集・編集・提供を体系的に学び、航空電子科ではレーダー・通信・航行援助施設などの維持管理技術を実践的に習得するなど、各科で高い専門性の教育が行われています。

また、視察の際には、学生の中に女性の姿が多く見られたことが印象的でした。航空保安業務の専門性や社会的使命の高さから、女性の活躍が広がっているとのことで、職場の多様性という観点からも非常に心強く感じました。

一方、少子化の影響により志望者数は減少傾向にあることから、同校では学校説明会やイベント開催、授業風景の発信、動画配信など、リクルート活動にも積極的に取り組んでいます。若者に航空保安の魅力を伝え、裾野を広げる取り組みは大変参考となりました。

羽田空港を擁する大田区にとって、航空保安人材の質と確保は安全・安心のまちづくりに直結します。区としてもキャリア教育などを通じ連携の可能性を探り、航空を支える人材育成に寄与し、地域の安全向上に結びつけてまいります。



（つばさ大田区議団）

大阪府泉佐野市にある航空保安大学校の視察を行った。当校は国土交通省管轄で航空保安職員を養成するために設置された。以前は羽田空港内にあったが、2008年関西国際空港付近に移転。

初めに学校のコースについて説明を受けた。高卒程度で受験可能な①航空情報科、②航空電子科は2年間、そして大卒程度で受験可能な③航空管制科は8か月間、当校で学ぶことになる。学校とはいえ、入学とともに国家公務員としての身分が付与されるため、手当を貰いながら学ぶことができる。入学した時点で将来の職種も決まり、①航空管制運航情報官（航空管制通信官）、②航空管制技術官、③航空管制官になるため、それぞれのコースでプログラムが用意されている。

卒業すれば「官」になれるわけではなく、配属先でのOJTや研修センターでのトレーニングを経て、技術認定を受けた後に「官」として勤務することができる。また、空港によって滑走路や風向きが異なるため、異動があった場合にも現場OJTや研修センターでの教育を受ける必要があるとのこと。

また、通常の国家公務員試験で航空保安職員として配属になる場合も、当校で研修を行っている。（ただし、3つのコースとは別の職種。）

その後は各科の授業で用いる実習装置を見ながら、どのような訓練を行っているか説明を受けた。到着機および出発機を安全かつ効率的に誘導する管制の仕事だけではなく、飛行計画の管理、運航監視、広域での通信業務、着陸補助などの業務についても概要を

伺い、普段は目にすることができない航空保安業務について知ることができた。

今回の視察では、入学とともにキャリアが固定されている仕組みについて驚いた。少子化に伴い受験者数も減ってきているが、OJTの研修を早めるなどして、深刻な事態には至っていないとのこと。航空保安業務に従事する方の育成について学んだことを、今後の委員会や議会での議論に多角的に生かしていきたい。

（日本共産党大田区議団）

毎日 5,000 便を超える航空機が安全に目的地に到着するための航空保安業務を担う、航空保安要員を養成する我が国唯一の機関です。

航空保安要員は航空管制官、航空管制運航情報官、航空管制技術官などの専門職で国家公務員試験（航空管制官採用試験・航空管制科と航空保安大学校学生採用試験・航空情報科・航空電子科）の合格者が、それぞれのコース別に専門知識・技量を習得し卒業後、各空港や航空交通管制部に配属されます。配属先の官署・現場で実務研修・訓練を受けて、資格試験に挑戦し技能証明を取得します。安全で効率的な航空交通を確保するため、24 時間 365 日、地上から支援する航空交通サービス・航空保安業務を提供しています。全国で約 4,000 名が携わっています。

航空保安大学校の理念では、①航空保安業務に関する高度な専門知識・技量を習得し、それを維持・発展させるために努力する向上心を有する者。②常に状況が変化する現場において責任を持って業務を実施するとともに、互いに助け合うことができる協調心を有する者。③高いコンプライアンス意識を持ち、業務と私生活とが両立するワーク・ライフ・バランスを自ら構築することができる自立心を有する者。など、航空保安業務の提供にあたって最も重要な要素である優れた人材を育成することを掲げています。

今回の視察では、航空機の安全運航を支える、航空灯火、航空保安無線施設等の整備・管理・運用等、航空保安施設の性能確認、航空機の安全に関する検査等、また、飛行計画の審査、運航に必要な情報の収集・作成・提供、航空機の搜索救難等、多岐にわたり拝見することができました。



（立憲民主党大田区議団）

関西国際空港から連絡橋を渡り、りんくうタウン（泉佐野市）にある国土交通省航空保安大学校へ。3階建ての校舎と14階建ての学生寮から成ります。以前は羽田空港にあり、平成20（2008）年に現在地に移転した歴史をもちます。今回説明して下さった教官の中には、羽田時代を経験した方もいらっしゃいました。

航空保安大学校は、「空の安全を支える航空保安業務の専門家を養成する我が国唯一の教育訓練機関」とされます。日頃、航空機を利用する際に接する航空会社や空港会社の

職員とは異なり、航空保安職員は国土交通省に所属する公務員。同校に入学した時点で国土交通省の職員となり、同校での研修、現場（空港）でのOJTなどを経て資格を取得すると、正式に航空保安職員として職務につくことになります。

一口に航空保安職員といっても、3つの職種があることを、初めて知りました。それぞれに養成課程も異なります。

- ①航空管制官 パイロットと通信し、航空機同士の安全を確保する。大卒程度が要件の「航空管制科」で学ぶ。
- ②航空管制運航情報官 飛行ルートなどの情報をパイロットに提供し、滑走路の点検や駐機場の管理を行う。高卒程度が要件の「航空情報科」で学ぶ。
- ③航空管制技術官 無線施設や航法システムを管理する。高卒程度が要件の「航空電子科」で学ぶ。

訓練機器を備えた、各コースの実習室も見学しました。航空管制科の航空路管制実習室では、実際に使われているものと同じシミュレーターのモニターに航空機の動きが映し出されていました。

令和6（2024）年1月2日の羽田空港での航空機衝突事故のように、生命に直結する大変重要な仕事です。入学前にどのような勉強をしてきたかは関係なく、やる気が重要とのこと。若年人口の減少に伴い、志望者数も減少しているようですが、空を志す若者の人材確保につながるよう、空港のまち大田区としてもアピールできるとよいと思いました。



（日本維新の会大田区議団）

大阪府泉佐野市りんくうタウンの航空保安大学校を視察した。最寄りのりんくうタウン駅から徒歩約5分で、関西空港至近の実践的な立地であった。校内ではタワー型・レーダー型シミュレーターが併用されており、風向急変や滑走路異常、無人機侵入など複合事象を想定した訓練が行われている。学科構成は航空情報科と航空電子科の2年制が中心で、卒業後に全国空港で実務に就く土台を形成していた。

一方、航空管制官は別枠採用の後、当校で基礎研修を受ける仕組みであり、研修期間は8か月であった。同校は寮・クラブ等の生活面も整備され、学習とチームワークを日常的に鍛える環境であった。当日の視察では、構内の施設見学のほか、教職員の方々と様々な意見交換をさせて頂いた。

大田区との関係においては、羽田空港を擁する自治体として、人材の送り手・受け手双方での役割が明確であると考えます。産学官連携では、当校・羽田関連事業者・区が三者協定を結び、区内インターン・現場見学・課題研究等を通じて早期接点を創出するなども一手であろう。

(大田区議会 都民ファーストの会・国民民主党)

航空保安大学校は、国土交通省航空局が担う航空保安業務を行う管制官や航空管制技術者などの専門職員を養成する国内唯一の教育機関である。かつては2008年4月まで大田区に所在し、羽田空港との関わりも深い。現在は大阪府泉佐野市に移転し、全国の空域を安全に管理するための高度な教育・訓練を行っている。視察では、航空路管制部に約4,000人の職員が配置され、各種システムや訓練機器の操作説明や運用状況を拝見した。

また、航空の安全と人命に直結する業務であるため、職員には強い責任感と的確な判断力、協調性と自立心が求められている。航空管制科や航空情報科、航空電子科、特別研修科など、各分野で専門技術の修得が求められており、その専門性の高さを実感した。もっとも印象的であったのは、各空港へ配属後、転勤の際には再度資格を取得し直す必要がある点である。空域や滑走路配置の違いを踏まえた訓練が不可欠であり、人命を守る使命感と誇りの高さを感じた。

近年は受験者数の減少が課題となっており、羽田空港を擁する大田区として、航空業界の魅力を若い世代へ伝える教育施策の展開も、地域の特色を生かした取組として有意義であると感じた。女学生が多く、ライフステージに左右されず長く働ける職種としての魅力も高い。航空産業を支える教育機関の存在意義を改めて確認できた視察であった。

(フェアな民主主義)

保安大学校は、航空機の安全な飛行を、離陸から着陸までの指示を行う「管制業務」、管制業務に必要な情報の収集・作成提供などを行う「運行情報・管制通信業務」、管制に必要な無線等機器の整備・管理・運用などを行う「管制技術業務」、空港内の電気施設等の整備、管理、運用等を行う「灯火・電気技術業務」などを学ぶ国土交通省が設置している研修機関。大学校と言う名がついているが、高等教育機関としての大学ではなく、国土交通省の研修機関で、採用された者は給与を得ながら専門的知識を習得し、研修期間を経て、受けた採用試験ごとの配属先で資格がとれると、発令を受け、航空管制運行情報官、航空管制技術官、航空管制官として各現場に配属される。また、国家公務員採用一般職試験を合格した者の研修機関にもなっている。日本の航空管制業務は、すべて国家公務員としてこの大学校の研修を受け、その任に当たっている。研修内容を拝見し、技術の進歩に伴い、機器やシステムが精密になり、航空機運行の安全の精度が高くなっていると同時に深い専門性を問われるようになっていていると実感した。そのためか、管制業務、情報処理、施設管理、航空灯火等電気施設運用など、全ての業務に精通した人材は無いとのこと。例えば、航空灯火、無線施設などの管理運用等は、1週間から1か月の研修期間を経て配属されるなど、複雑化する航空運行・管制業務の全体像を知る者なしの航空運行が、その精巧さゆえの欠落を生じさせないか気になった。昨年1月2日の事故も、複雑化、専門化する中、機器やシステムに頼れば頼るほど、人的知見とその集積が課題だと思った。かつて、羽田の管制業務を委員会視察した際には、外的刺激を徹底的に排除した真っ暗な中、管制業務にあたっていたが、現在は、機器の進歩により、明るい中行っているとのこと。時代が変わり、機器の精度が向上しても、安全追及は、最高を極限まで求めるべきと感じた。



(2) 伊丹空港（関西エアポート株式会社）

◆視察項目

伊丹空港の取組みについて

（自由民主党大田区議団・無所属の会）

50年ぶりの大規模改修が2020年に終了した大阪国際（伊丹）空港へ伺い、運営されている関西エアポートの方にご説明いただいた。

以前の大阪国際（伊丹）空港と比較すると、外国からのインバウンドを強く意識した造りに変貌していたことが第一印象であった。今回の大規模改修では、①商業エリアを大きく設けたこと、②保安検査場にスマートレーンを導入したことが大きなポイントとしている。

羽田空港との大きな違いは、①神戸市が設置管理者になっていること（関西エアポートは、伊丹空港・神戸空港・関西国際空港を運営）②3市（池田市・伊丹市・豊中市）と隣接していることである。これは、より市民と空港との関係が緊密であることがうかがえ、また、特に伊丹市では以前、空港を市から「追い出す」動きの住民運動が活発であったことから、市との共存に大変重きを置いているように感じた。実際、伊丹市は2007年に「大阪国際空港と共生する都市宣言（伊丹宣言）」を可決しており、これまでの動きから大きく転換している。

隣接市への配慮については、羽田空港も取り組んでいる点も含めいくつか学ぶべきところがあった。①騒音測定局が関西エアポート管理だけでも10局と、大田区内と比較しても多く設置されている。②地域に対しての巡回健康診断を行っており、年間1,200名の方が利用しているようだ。③自治体事業に対して、独自の助成金を交付しており、特に「公園整備」や「騒音測定機器整備」「バリアフリー化工事」については、大田区でもすぐに取り入れて欲しい内容が多々あった。

羽田空港とは運営主体が異なるが、特別委員会としても粘り強く要望する必要性を感じた。

(大田区議会公明党)

乗降客数日本一を誇る羽田空港を有する本区として、空港周辺住民への騒音や区内上空での部品等落下危険性など、デメリットとして負担がかかっているのは事実であるが、空港を活かしたインバウンドの取り組みや街の賑わいなど、デメリットを上回るようなメリットについて共有できないか、大阪という都会の真ん中にあり、空港と住民が共存共栄を図る「地域密着」の取り組みの先進事例を学ぶため伊丹空港を訪問するに至った。

●環境対策について

運用時間：7時～21時（14時間運用）

発着回数の制限：370回

2013年まで ジェット機 200、プロペラ 170

現在 ジェット機 200、低騒音機 170

1969年 夜間飛行差し止め等の訴訟提起

1975年 夜間規制

1977年 発着回数 370 回に制限

1990年 存続協定を締結

1994年 関西国際空港開港に伴い国際線を廃止

●所感

周辺住民への環境対策としては羽田空港同様に地域住民生活への配慮が見られたが、特筆したいのは、「巡回健康診断」を空港の予算で実施していることには感動を覚えた。空港周辺にお住いの住民は普通に「自分たちだけが負担を被っている」と考えがちだが、伊丹空港では巡回型で地域住民の健康診断を行っているとのこと。1人当たりの予算は約1万円、診断人数は約1,200人／年、かかる費用の1,200万円は伊丹空港が負担しており、住民からの反応は大変良好とのこと。1万円の健康診断ならレントゲンなど満足する内容と思った。これこそが、デメリットを上回るメリットとして地域住民に受け入れられているポイントと感じた。ほかにも、発着前の時間帯で滑走路を歩く「ランウェイウォーク」や空港イベントに地元枠を設定してのご招待など、きめ細やかな対策が感じられた。

本区においても羽田空港との共存共栄を考えた場合、住民の代表である議会として、もっと対話を重ね、できることがあるのではないかと感じた。今後の区政に活かしていきたい。



(つばさ大田区議団)

2025年10月23日、羽田空港対策特別委員会の行政視察で伊丹空港を訪れた。伊丹空港は、大都市大阪の市街地に位置する。大田区における羽田空港は、市街地とは一面が隣接するのみであるが、伊丹空港は360度に地域住民を抱える。正しく地域住民の理解を得られなければ存立はしえない都市空港である。

視察では、当空港の運営会社である関西エアポートより、関西 3 空港（伊丹、関西、神戸）を「一体の空港」として運営し、各空港の役割を明確に分担しているとの説明を受けた。伊丹空港は国内線基幹空港として、騒音環境対策に極めて力を入れており、空港存続のために地域住民や自治体との間に地域協定を結び、現状下記のような対策を行っている。

- 高騒音機（MD-11 等三発機、ジャンボ等四発機）就航禁止
- リバース・スラストの夜間使用抑制（着陸後の逆噴射による騒音対策）
- 離陸経路の詳細指定（中国道・池・河川間のコリドー飛行）、逸脱監視を実施
- 風向特性により北側離陸が約 99%（北西風優勢、福岡等と比較して片側運用が極端）

これらの対策により騒音低減の成果としては、1975 年比で騒音は約 17dB 低減（エネルギー換算で 50 分の 1）に減少を実現。また、測定情報の公開も大変細やかに実施（19 局測定＋自治体連携で面的測定を 24 箇所）。地域に対しては、住民支援・助成施策として、緑地帯整備、移転補償、住宅防音・設備更新の助成、公園整備支援、公共交通利用促進、自家用車対策等の自治体助成、周辺自治体住民に対する巡回健康診断の継続実施など、多くのメニューを実施していることは大きな驚きである。その理由が、住民のガス抜きや信頼醸成という目的であって、誠に素晴らしい取り組みであると感じた。

現地ではその他にも地域住民に対して、開かれた空港としての取り組みを行っていたが紙面の都合上割愛する。羽田空港には伊丹空港の取組みを学んで頂きたいと思う。



（日本共産党大田区議団）

関西空港は西日本を中心とする国際線の拠点空港・関西圏の国内線の基幹空港で 24 時間運用です。伊丹空港は国内線の基幹空港として環境と調和した都市型空港です。神戸空港は神戸市及びその周辺の航空需要に対応する地方空港として関西・伊丹空港を補完する空港で 7 時～23 時までの運用です。伊丹空港の運用は 1 日の発着回数も 370 回と制限し、7 時～21 時（14 時間）とし、21 時以降は着陸させないことで住民の安眠を阻害させない取り組みがなされています。これは、1964 年のジェット機就航に伴い騒音問題が激化し、夜間飛行差止訴訟などを経て、空港廃止を含む調停申請が行われ、その中で、前述の規制は、1990 年に国は地元自治体（11 市協）及び住民団体（調停団）と「存続協定」を締結しました。そして、1994 年に関西国際空港の開港に伴い国際線を廃止しています。騒音軽減運航方式の遵守として、着陸時のフラップ操作で空気抵抗を少なくして必要なエンジン推力を減じる。運航の安全に支障のない範囲でリバース・スラストの使用をアイドルまで抑制する。離陸時の急上昇方式、優先飛行経路方式などの対策が取られています。羽田空港も伊丹空港と同様に 1968 年の羽田空港 B 滑走路延長計画に伴い、

住民の「航空機騒音と航空機事故の不安、他の場所に移転すべきである。」との声を受けて、大田区議会は現空港を撤去し沖合に移転させることや深夜（22 時～7 時）の全面飛行禁止などを運輸大臣に要望し、実施させてきました。1987 年に成田空港が開港し国際線は成田、国内線は羽田の棲み分けになりましたが、羽田空港は 2010 年の 4 本目の滑走路と国際線ターミナルの供用開始で、再国際線化と 24 時間運用とし、2020 年に羽田空港の機能強化・増便・新飛行ルートの運用により地域住民への負荷が増しており、伊丹空港との違い、住民への配慮がなされていない運用を実感しました。

（立憲民主党大田区議団）

伊丹空港を視察。正式名称は大阪国際空港ですが、現在、国際線は就航していません。大阪府豊中市、池田市、兵庫県伊丹市にまたがり、かつては騒音問題から地元自治体は撤去の方針でしたが、その後、存続に転換。両府県の 11 市からなる大阪国際空港周辺都市対策協議会（11 市協）とやりとりしながら共生を図っています。

平成 6（1994）年に開港した関西国際空港とは、平成 24（2012）年に経営統合し、現在は、神戸空港と合わせて 3 空港を関西エアポート株式会社（オリックス 40%、ヴァンシ・エアポート 40%、関西系企業 20%の出資）が運営。3 空港を一つの空港として運営しているとのことでした。

市街地にある空港であり、運用時間は 7 時から 21 時まで、1 日の発着回数は 370 回（ジェット機 200 回、低騒音機 170 回）に制限されています。展望デッキにご案内いただきましたが、1 日の発着 1,300 回の羽田空港と比べると、のんびりとした印象を受けました。滑走路は南北方向に 2 本で、ほとんどが北風運用という珍しい空港。山に向かって飛び立つため、離陸後すぐに左旋回するというルートも見ることができました。

ターミナルの大規模改修が行われ、令和 2（2020）年 8 月にグランドオープンしています。改修のポイントの 1 つは、保安検査の時間を短縮するスマートレーンの導入。従来は、手荷物が流れるのが 1 車線であったところに、追い越し車線を設けたイメージだそうです。もう 1 つは、保安検査後のエアサイドに、ウォークスルー型商業エリアを設けたこと。通常は、保安検査を終えるとすぐに搭乗口ですが、まずまとまった商業エリアが現れ、そこを抜けて搭乗口に向かうレイアウトです。保安検査後も、買物や食事が楽しめるのを、私自身、東京への帰路に利用して確認しました。



立地や歴史、運営体制なども異なる空港を知るのは、羽田空港を相対化して理解するうえで有意義でした。

（日本維新の会大田区議団）

伊丹空港を視察した。同空港は関西エアポート株式会社が運営する都市型空港であり

2016年にORIXとVINCI Airportsを中核とするコンソーシアムが事業権を承継して以降、民間主導の運営改善が継続している。同社は関西・伊丹の2空港に加え、2018年から神戸空港を子会社経由で一体運営し、需要分担と機能補完を図る体制である。伊丹は歴史的経緯から7時～21時の運用時間と騒音抑制策を堅持し、2025年4月からは時間外到着・出発の遅延便に対する「夜間騒音コントロールチャージ」を導入した。一方でターミナルはスマートレーン等の導入で動線最適化が進み、都市空港としての使い勝手向上が図られるなど、民間ならではの創意工夫が随所にみられた。

大田区へ活かす項目として大きく2点取り上げる。①混雑やトラブルに強い体制づくりとして、空港と国・東京都・大田区が密な連携体制を確立し、混雑分散や非常時の振り替え手順をあらかじめ緻密に決めておくこと。②「ジュニア・アビエーション週間」。これは仮称だが、いわゆる地域の小中学生達を空港に招き、見学・体験・騒音教室を実施する週間を設定することである。伊丹空港では、小中学生とその家族が滑走路を歩けるウォークイベントが開催されており、これが地域から大人気かつ地域融和に貢献していると伺った。こうした空港と自治体、そして地域住民が共存共栄していく方策を、積極的に検討していくべきと感じた。

（大田区議会 都民ファーストの会・国民民主党）

伊丹空港は、関西三空港（関西・神戸・伊丹）の一翼を担う国内線中心の空港であり、都市部に位置する特性から地域との共生を重視した運営が行われている。関西空港がインバウンドの玄関口として発展する一方、伊丹は民間事業者が出資運営に携わる公営ではない空港として、生活圏に密着した機能を有している。

また、伊丹空港は24時間運用ではなく、朝7時から21時までの運用とし、環境や騒音に配慮した取り組みを続けている。1969年頃より夜間飛行差し止めを求める訴訟が起こり、空港の存廃が議論されたが、関西国際空港の開港を機に、1990年に関係自治体と住民団体の間で存続協定が締結され、地域共存の道が選ばれた。その後、国際線を廃止し、2007年には伊丹市が「空港と共生する都市宣言」を発表している。

視察では、離陸経路が厳格に定められ、飛行機が川の間を通過するよう誘導されるなど、騒音低減への工夫が確認できた。夜間の着陸時にはリバース・スラストを活用し、エンジンの推力を抑えて騒音を軽減しており、航空機の低騒音化とあわせて環境改善が進んでいる。今年度からは、21時を超えて離着陸した遅延便に対し、着陸料の2倍を夜間騒音抑制料として課す制度を導入したとの説明があった。

さらに、保安検査場にスマートレーンを導入し、混雑解消や利便性向上に努めている。検査後エリアへの店舗設置など、利用者目線での改善が進められ、「おもてなし」を意識した温かい空港文化を感じた。羽田空港を抱える大田区にとっても、住民理解と環境保全を両立させる空港運営の在り方を学ぶ貴重な視察であった。

(フェアな民主主義)

伊丹空港は、関西空港、神戸空港とともに3空港一体で、民間資本の関西エアポート株式会社にコンセッション方式で運営されている国内線専用空港。ジェット機就航を契機に、夜間飛行差止等訴訟や、空港廃止など調停が行われるなど騒音問題の住民運動が激化した。請求は却下されたものの、国は、周辺自治体や住民団体と協定を締結し、自主規制により飛行時間7時～21時、総発着回数370回、



3発以上のジェット機乗り入れ全面禁止などが今も守られている。夜間飛行が制限されているため、羽田で増えている貨物便も減少傾向にある。総発着回数、夜間飛行禁止、など飛行を制限する根拠となるのが、2つの協定だが、自治体を代表する伊丹市が、空港との共存共栄都市を言い始め、住民団体の構成員である自治会長が高齢化するなど、今後も継承されていくか、不確定要素を感じた。南からの離発着99%により騒音等被害を最小化していると説明を受けたので、風との関係について質問したところ、空港周辺は北風が多いと説明をうけた。視察後、気象庁豊中測定所の昨年1年間の最多風向データを調べたところ、豊中の北風は73%で羽田の57%を15%上回っていたが、99%北風運用可能なほどではなかった。このデータから、風に向かって飛行機は離着陸すると一般に言われるほど、風向きと飛行ルートとは、厳密に履行されるべき関係に無く、他の要素との関係で柔軟に運用されている、と感じた。発着回数370回のうち170回だったプロペラ機枠を2014年から低騒音機枠に変え、これを「規制緩和」と説明した。羽田空港でも昨今、低騒音機が90デシベルを超えて飛行しており、伊丹・羽田双方とも市街地にある空港の騒音指標が、国際民間航空が安全に発達しその運送業務が経済的に運営されることを目的に設立されたICAOの指標による低騒音機の導入や、最大騒音レベルLASmだけで守れるのか、改めて考えさせられた。

