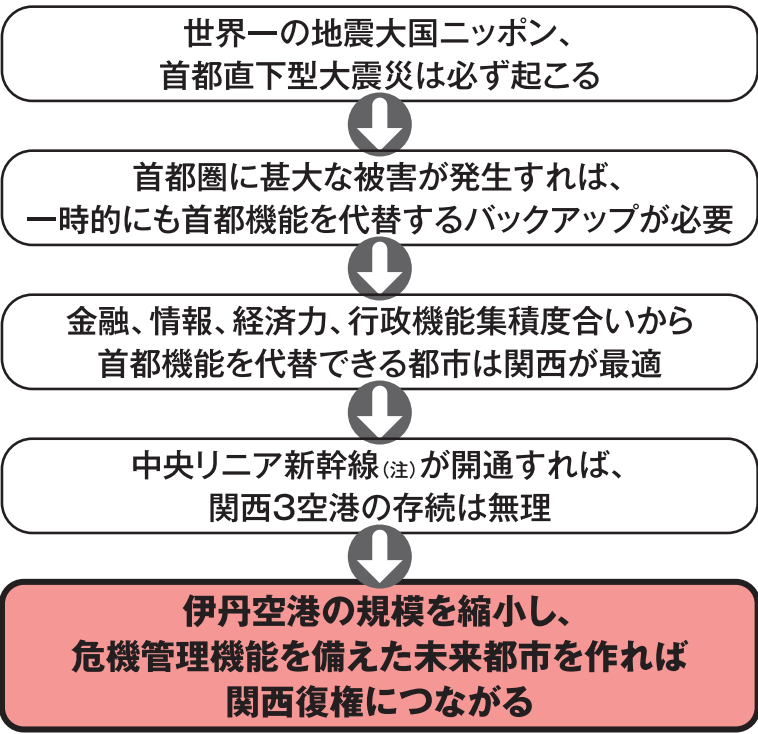


関空と神戸、24時間利用可能な
2つの海上空港体制で神戸の発展を図る。

伊丹空港を廃止し、 跡地に危機管理副首都を建設します。

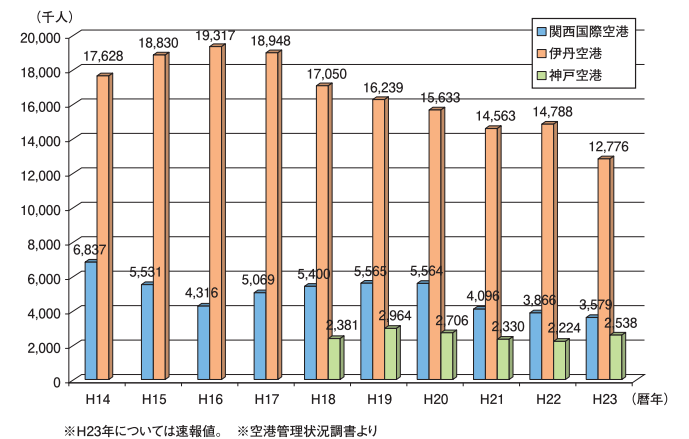


危機管理都市建設の意義を訴えるセミナー

伊丹空港を廃止すべき理由

- **環境問題は永遠に解決しない**
現在でも騒音は伊丹周辺の11地点中7地点で環境基準を上回っている。
- **騒音対策をするための空港?**
環境対策の累計は8,200億円に達し、着陸料収入の累計額を上回っている。
- **将来の発展性は望めない**
周辺は市街地という立地から、拡張や24時間化、国際化は不可能で将来の発展は望めない。
- **今後利便性は大きく低下する**
中央リニアが開通すれば、伊丹→羽田便および関連便の利用客は大幅に減少する。
- **土地の活用は空港以外のほうが効果的**
JR大阪駅から9kmという資産価値の高い310haが生み出す利益が40億円(利回り0.7%)

関空・伊丹・神戸空港の10年間の国内線旅客数



**3空港体制で全体のパイを広げるはずが、
逆に合計利用客を減らし続けています。**

国際危機管理都市(NEMIC)のゾーン構成と事業構成

(危機管理議連作成)

ゾーン	役割	用地面積 (ha)	延床面積 (万㎡)	面積あたり投資額 (万円)	投資額 (億円)
A.行政ゾーン	国会議事堂、中央官庁、司法は移設 皇室分室、各国領事館、ヘリポート 情報バックアップ施設	50	250	29	7,250
B.住宅市街地ゾーン	超高層棟、高層棟、国際交流住宅 SOHO	70	360	20	7,200
C.流通市街地ゾーン	流通拠点、商業施設、地域エネルギー	20	105	13	1,365
D.業務市街地ゾーン	先端産業業務棟、会議施設、研究施設 先端技術系大学、国際教育機関、	30	190	17	3,230
E.交流市街地ゾーン	国際会議場、国際交流施設、ホテル コンベンションセンター、大規模イベント施設	30	50	29	1,450
G.商業・文化市街地ゾーン		50	220	13	2,860
H.セントラルパークゾーン		110	105	2	220
道路、交通施設用地			3.8 (km)		155 600
鉄道施設(短絡線)			8.3 (km)		95.4 800
鉄道施設(モレール)		30	45	17	765
リサイクル、廃棄物等都市施設		30	45	17	765
合計		500	1,345		29,190

Point 中央リニア新幹線

中央リニア新幹線の事業が始まっています。その計画では、東京⇄名古屋間を2027年までに、名古屋⇄大阪間を2045年までに整備する予定で、東京・大阪間の所要時間が67分となっています。リニアによって東京・大阪間の所要時間が1時間程度となると、伊丹・羽田間の飛行機利用客の大半はリニアに乗り換えることが想定されます。そうすると伊丹の利用客はピーク時の50%以下まで落ち込むことは確実で、存続は困難になります。

JR大阪駅から9キロという至便なところにある広大な土地が、空港のために高さ制限はじめいろんな規制が加えられ地域の発展を阻害しているともいえます。地元の自治体や住民にとってみれば、空港よりもっと高い収益を得て雇用を生み出し地域経済と地域社会に貢献する方法を考えるほうがはるかに得策ではないでしょうか。

