

過去から学ぶ【第 6 回】海旅業界関西シニア会に聞く！ 海外旅行自由化 40 周年企画— 40 年前の海外旅行業界とは 伊丹空港時代の国際線 ～空港勤務からの視線～

元パンナムの若林和彦氏

私がパンアメリカン航空大阪支店に入社したのは、東京の空にパンナムのボーイング 707 型機が登場した翌年の 1960 年 9 月。13 年間の予約・発券業務の後、大阪国際（伊丹）空港の勤務となる。異動後、初めて取り組んだ仕事の一つが騒音問題についてだ（関連は年表参照）。

これを勉強することには、それなりの理由があった。1973 年の伊丹市による空港撤去都市宣言に見られるように、当時は 11 市協の力が強く、毎月開催される運輸省空港事務所との会議において国内 3 社の運航スケジュール、機材、時間などの説明を

した後でなければ、運輸省も許可を出さない仕組みだった。

国内 3 社は、それぞれ「騒音対策室」を設けて複数の職員を配置。この職員らは 11 市の騒音対策課、周辺住民からの苦情処理、説明に従事していた。さすがの 11 市協も外国航空会社のスケジュールについて国際航空協定に基づく権利という認識から触れることは無かったものの、騒音、ルート逸脱、遅延便も含む異常運航に関しては容赦しなかった。伊丹空港の運航に際しては、全ての面で騒音問題が絡んでいた。

新聞報道の「門限破り」の背景

国際航空路線に必要な飛行場である第一種空港、もちろん伊丹空港を含む運航に関する全情報は、航空路誌（AIP）に記載される。これは当時の所管である運輸省、いわゆる国が発行する出版物に航空機の運航に必要な恒久的情報を収録している。内容は英文で、各航空会社の本社はもとより、伊丹空港の各社も手元に置き、日々の運航に利用する唯一のオフィシャルな書物である。

この内容には当然、伊丹空港の運用時間が規定されている。それによると、「夜間飛行禁止 2200-0600」と明記されている。1975 年の大阪高裁判決、1981 年の最高裁判決で原告の求める「2100-0700 間

の夜間飛行禁止」について、請求却下となる。ただし、空港運用時間の判断に「司法は介入せず」と裁判所は判断し、直接管理者である運輸省に任せただけだ。

運輸省は国内線について、午後 9 時を事実上の門限とし、午前 7 時まで飛行禁止という措置をとった。これが、国際線について同じように、具体的には「行政指導」という形式で午後 9 時以降の運航に対して歯止めをかけたのだ。ただし、AIP の記述は「2200」は変更せず、「2100-2200 の 1 時間については、地域の住民感情を考慮して運航を自粛」して欲しい旨の口頭指導を行った。

これは明らかにダブル・スタンダードであ

り、正式書類と行政指導で 1 時間の違いがあった。この違いが私をはじめ、特に外国航空会社の空港マネジャーを苦しめた。午後 10 時を超えて運航することは、管制官から許可が下りず、絶対にあり得ません。しかし、午後 9 時から午後 10 時まで、航空会社の判断で運航を決定できた。管制官は AIP に従って離陸、着陸の許可を出す義務があった。

しかし、その曖昧な時間に運航すると、その後の対応は大変の一言。住民側からの抗議を受け釈明し、二度と繰り返さない約束を半ば強要される。そして新聞やテレビをはじめマスコミは「門限破り」と大々的な報道となる。

飛行機の運航に際して、遅延や不具合などは時として発生しうる。こういう場合は、



1979 年、伊丹空港で撮影。パンナムの大阪/ロサンゼルス直行便の初便を前に乗客の新婚カップルを真ん中に。筆者は左から二人目

午後 9 時を過ぎての運航も止むを得ない場合もある。フライトを中止することは簡単だが、多くの乗客、ホテル、旅行会社に多大な迷惑をかける。また、機材繰り、乗務員の乗務スケジュールから翌日の便にも影響は必至。安全運航の上からも規則は明確であるべきで、灰色はいけません。

ジェット枠「一日 200 発着」について

伊丹空港の発着枠は 1977 年、ジェット機に「一日 200 発着」の規制が設定。1994 年の関西国際空港開港までの海外旅行が伸び盛りの期間、大阪便を増やすことが不可能となりました。

こうした制約は、国はもとより地元関西の経済にも大きな影響を与えたはず。日本周辺の国が空港を新設し、増便する中、日本は乗り入れ希望航空会社が列をなしているのに、これといった有効な施策が打ち出されることが無い状態が長く続いたことは不幸なことでした。

77 年以降、伊丹空港の国際線は出発ベースで 1 日 28 便程度、国内線がジェット機運航 72 便でした。伊丹空港へ大型機

が導入される時期も、騒音問題で羽田空港に遅れること丸 8 年。争点は大型機による圧迫感、事故発生時の影響など、住宅地域の真ん中に位置する空港ならではの地元の反応であった。

伊丹で便数が増えない中、増大する需要の対応は大型機導入が精一杯であった、というのが当時を振り返る感想です。国際旅客発着数は伊丹で最大 500 万人台。94 年 9 月に開港した関西国際空港は、年間の旅客数が翌年の 95 年度に 900 万人台を記録したことは注目し値します（表参照）。最近でこそ、「観光立国」を標榜する我国。しかし、それを支える確固とした航空政策があるでしょうか。

伊丹空港時代で思い出に残ること

関西国際空港の建設が着手した頃から、空港で勤務する者にとって新空港に対する夢がありました。中でも、上記の様な体験から就航便数の増加に大きな期待を抱いた。しかし、実際に移転するまでに、種々の問題に直面しました。

例えば、便数は増えないまでも大型機導入による乗降客増へ施設の対応。限られたチェックイン・カウンター数、出発ロビーのピーク時間帯の混雑、セキュリティ・チェックの導入、CIQ の狭隘さ、搭乗ゲートの不足、ラウンジ、貨物地区の夕方の交通渋滞、空港保安地域のセキュリティなど、問題は山積。こうした状況は「三位一体」ならぬ官・民・空港ビル・航空会社が「四位一体」となり、知恵を絞り、現在の姿へ至った。

これも関係者一同が、新空港までの辛抱という認識を共有していたからでしょう。伊丹空港に「ホロニガ会」という親睦団体があり、毎月、空港ビル内の会議室に集まりビールを飲む会を長年、続けたのです。参加者は空港に勤務する官民間問わずの管理職者。航空会社、航空局、出入国関係機関、免税店、機内食会社、

搭載会社、給油会社、セキュリティ会社、ホテル、警察等々。言葉どおり、仕事を離れた親睦の場であった。

午後 6 時きっかりに、昔の小学校の小遣いさんが振っていた様なベルを合図にジョッキを傾け、午後 8 時ちょうどに再びベルが鳴り、お開き。時には騒音問題で互いの立場がぎくしゃくする時でも、この場に集まり、互いの立場を理解する。そして誠意を持って答える雰囲気が醸成されていた。

「同じ釜の飯を食った仲間」というもの長く続きます。関空開港後も「ミニ・ホロニガ会」として現在も継続中。ほとんどのメンバーは退職者だ。ただし、現在の話題は昔の伊丹を懐かしむ話で盛り上がります。次回の「ミニ・ホロニガ会」の話題はきっと、伊丹空港の運用時間が午前 7 時から午後 9 時までに変更、第一種空港から第二種 A 空港への格下げなど国土交通省の提案で盛り上がることでしょう。

若林 和彦（わかばやし かずひこ）氏

1960 年 9 月 パン・アメリカン航空大阪支店入社。予約・発券課に配属。
1973 年 6 月 大阪国際空港支配人
1986 年 2 月 ユナイテッド航空に移籍
1994 年 9 月 ユナイテッド航空関西国際空港支配人
1999 年 7 月 ユナイテッド航空マネジャー、エアーポート・アライアンス・プロジェクト就任、東京支店にてスター・アライアンス・プロジェクトに従事。
9 月末、早期定年退職。
現在：医学教育研究会にて事務局に勤める。

年 表	
1938 年 9 月	伊丹市に大阪第 2 飛行場完成—大阪国際空港（伊丹）の前身
1954 年 2 月	JL、国際線乗入れ
1958 年 3 月	A 滑走路（1828m）供用開始
1960 年 4 月	CX 大阪乗入れ
1964 年 6 月	伊丹空港にジェット機就航
1964 年 1 月	空港周辺 8 市による航空機騒音問題対策協議会発足（伊丹、豊中、池田、箕面、尼崎、西宮、宝塚、川西）
1964 年	KE（4 月）、TG（6 月）大阪乗入れ
1965 年	関西地区における航空輸送需要の増加に対処するために関西国際空港の建設が必要と考えられた
1967 年	TMA（貨物便）、NW、PA 大阪乗入れ
1968 年	LH、VN 大阪乗入れ
1969 年	関西国際空港ターミナルビル供用開始（2 月）、BA 大阪乗入れ（4 月）
1969 年 12 月	周辺住民による第 1 次訴訟提起。その後第 5 次訴訟まで続く
1970 年 2 月	伊丹 B 滑走路 3000m の供用開始。この年、大阪万博開催。1 月 AF 大阪乗入れ
1970 年 3 月	ジャンボ機ボーイング 747 型機、羽田に初就航、FT（貨物便）大阪乗入れ
1971 年 5 月	8 市協に芦屋、吹田、大阪の 3 市が加わり 11 市協に
1972 年	SQ、AI 大阪乗入れ
1973 年 1 月	伊丹市、空港撤去都市宣言
1974 年	航空審議会は関西国際空港の位置として泉州沖が最適である旨答申、CA 大阪乗入れ（9 月）
1975 年	EG 大阪乗入れ（9 月）
1977 年	大阪国際空港、1 日 200 発着のジェット枠設定
1978 年 4 月	大阪国際空港、国内線にジャンボ機の就航が認められる
1978 年 5 月	成田空港開港。3 月、成田空港反対過激派による管制塔乱入事件発生
1978 年 10 月	大阪国際空港、国際線に初めてジャンボ機就航が認められる
1981 年	大阪国際空港、騒音訴訟の最高裁判決（夜間使用禁止は却下、過去の損害賠償認める）
1994 年 9 月	関西国際空港開港、滑走路は 3500m

出典：関西国際空港ビルディング社史、航空振興財団発行「数字で見る航空」

国際旅客発着数（単位：千人）

	1975	1990	1993	1995	1999
大阪国際	1,267	5,304	5,443	-	-
関西国際	-	-	-	9,338	11,814
東京国際	6,057	-	-	-	-
新東京国際	-	21,422	23,781	26,234	28,427

海旅業界関西シニア会とは？

関西地区で海外旅行関連業界（旅行会社、航空会社、ホテルなど）に 20 年以上勤務した 50 歳以上の現役、OB で構成する任意の親睦団体で 1990 年の発足。現在約 180 名の会員が登録されており、業界の現役と OB の比率は 4 対 6 となっている。共通の趣味やテーマを通じて活発な活動を続けている。URL：<http://www.class-e-jp.com/senior/kai/>