

関西国際空港建設による地域変化の研究

道端 淳

1. 研究の目的と方法

1994年（平成6年）9月に関西国際空港が大阪湾南東部の泉州沖約5kmの海上を埋め立てた世界初の本格的海上空港として開港してから3年半。大阪府の泉南地域（岸和田市・貝塚市・泉佐野市・泉南市・阪南市・泉南郡熊取町・同田尻町・同岬町）では関西国際空港の1期事業において、空港アクセス交通施設をはじめ住宅・宅地整備・下水道整備などの都市基盤整備が実施された。このため、“北高南低”と言われてきた泉南地域をはじめとする大阪南部地域と大阪北部地域との都市施設・都市機能の整備水準の格差は、これらの都市基盤整備によって相当程度改善したものとみられる。また、空港関連需要、人口流入を見込んだホテルや大型商業施設の立地も活発化した。一方、従来泉南地域の地域経済を支えてきた紡績・繊維産業などの地場産業は、近年の円高とアジア各国における急速な工業化の進展などによって、国際的な競争力を大きく低下させている。

以上のような認識を踏まえ、本研究は泉南地域における関西国際空港の直接的影響ならびに開港前後での地域の経年的変化などを、統計資料や聞き取り調査から把握することによって、関西国際空港による地域変化と、それによる地域整備施策への影響を検討し、まとめることを目的とするものである。

2. 研究地域の地誌

泉南地域の現状を明らかにするため、各市町の地誌研究を行なった。なかでも、空港・りんくうタウン（空港対岸の埋立地）が位置している泉佐野市、泉南郡田尻町、泉南市の3市町についての研究を行なった。

（1）泉佐野市—大阪平野南部の温暖な地—

明治20年前後、和泉木綿の産地として知られる泉佐野市域では、佐野村の里井田次郎・本願兵助らが、そのころ盛んであった綿織物の特色を生かしてタオル織物を試み、現在でもタオル工業は当市域の代表的産業である。年間生産高は全国生産量の40%程度を占めている。

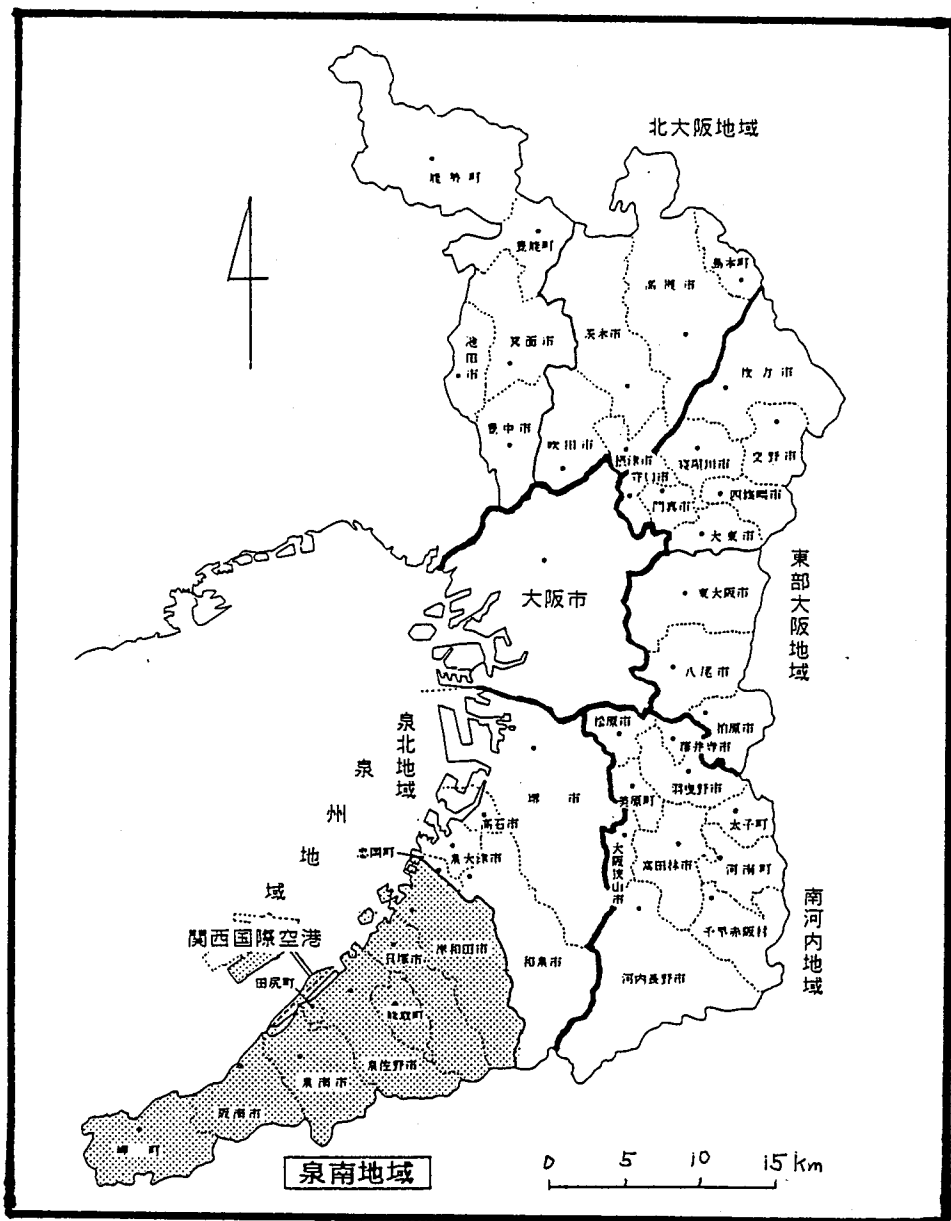
（2）田尻町—大阪府下最少の自治体—

泉州タマネギは当町を中心に泉南地域一帯でひろく生産され、その優れた品質でよく知られ、主として京阪神市場に出荷されている。タマネギ栽培の歴史は古く、明治17～18頃和泉国土生郷（現岸和田市）の坂口平三郎が自宅で栽培をはじめ、これに続いて当吉見の今井佐治平らが栽培に着手、改良に成功し、さらに今井伊太郎がこれを受け継いで発展させ今日の特産品となった。そのためこの功労を讃えた石碑が春日神社境内にたてられている。

（3）泉南市—和泉山麓の北麓—

明治時代に大阪紡績・泉州紋羽など有力織物会社が設立され近代繊維工業地帯が形成された泉南市であるが、円高などの経済変動やアジア諸国の追い上げもあり繊維工業は厳しい状況が続いている。近年では大阪都市経済圏のベットタウンとして当市も宅地開発され、1973年（昭和48年）6月に日本住宅公団一丘団地の完成をはじめとして、ニュータウン建設が急激に進展した。

図1. 泉南地域位置図



出典：関西新空港ハンドブック

3. 関西国際空港建設と泉南地域の変貌

(1) 泉州臨空エリアの計画

① 泉州臨空エリア

関西国際空港は、アクセスの面で道路、鉄道各々が2つのルートでつながっているほか、さらに陸・海・空の多様なアクセスが可能であるなど、これまでにない利便性のある国際空港として、その機能を発揮していくことができる。この空港に最も至近な位置にあり、多様なアクセスルートの接点となる泉州地域（泉南地域に堺市・高石市・泉大津市・和泉市・忠岡町を加えた地域）は、開港を契機に、人・もの・情報の交流拠点として、大きく発展する可能性がある。既に、計画的な基盤整備により、地域の開発が飛躍的に高まっており、これらを背景に、空港のインパクトを生かした臨空都市圏の中核エリアとしての発展が期待されている。

また、関西国際空港が将来にわたって、世界的な空港としての機能を十分に発揮するためには、周辺地域の整備を強力に推進することが必要で、昭和61年12月に国の「関西国際空港関連地域整備計画」が策定され、持続的、段階的に開発整備を進めることにより、京阪神既成都市地域と相互に補充・支援する臨空型の諸機能を組み込んだ地域として整備が進められている。

- ・ 阪南スカイタウン（埋立用土砂採取跡地を利用）
- ・ 南海本線連続立体交差事業

② 新しいウォーターフロント“りんくうタウン”

空港から降り立つ人々が、最初に目にし、訪れるまちが対岸の埋立地に作られた「りんくうタウン」である。空港と連絡橋で結ばれたりんくうタウンは、空港機能の支援・補完と地域の環境改善を通して、空港と地域の共存共栄を目指し、整備が進められている。

土地利用は大きく9つのゾーンに分けられているが、泉佐野市域のりんくうタウン駅周辺は様々な施設が建設されているが、泉南市・田尻町域の工業団地・空港関連産業ゾーンに指定されているが、そのほとんどが活用されていないのが現状である。

(2) 関西国際空港の開港後の動きと現状

① 関西国際空港の運用実績

開港当初、高い空港使用料金などで不安があった関空だが、国内線・国際線の乗り入れ便数、就航都市数、航空旅客数など着実にその数を伸ばしている。しかし、空港内の駐車場や見学施設などの利用者数は観光地としての役割が薄れてきたためか減少している。

② 地域変化

泉南地域では開港後高い人口増加率を示している。従来からの住宅・宅地整備などによる転入とともに、関空開港に伴うアクセス整備による利便性向上や空港関連施設従業員の転入が、主要な要因と考えられる。産業面に関しては、繊維業の衰退から第2次産業の割合が減少傾向にある。農業・漁業の状況については経営体数、生産額、漁獲量などの減少から、体験農業・朝市・青空市場などのような観光地としての新しい方向転換が考えられている。地域変化の中でも開港後著しく変化していると思われるのは地域景観であろう。新しい道路が次々に整備され、大型ショッピングセンター・ホテルは相継いで建設され、特に国道26号線沿いでは目立っている。都市基盤の整備面では南大阪湾岸流域下水道整備が供用開始されたことが大きく、普及率は年々上がってきている。

(3) 新しく起きた環境問題

関西国際空港は、空港を約5km沖合の海上に建設することによって、騒音の影響が陸域に及ばないように配慮されているが、他の環境に影響をおよぼすおそれのある開発事業などに関しては、環境アセスメントが行なわれ、泉南市に設置された「関西国際空港総合環境センター」で、大気質・水質・騒音などのデータを即時に収集し、地域住民の生活に支

障がおよばないか管理されている。

しかし、実際は開港後、鉄道ダイヤの増加による騒音・振動・踏切での渋滞問題などの環境問題が沿線周辺で起こってきている。また、2期事業が開始され、飛行経路が陸域を通るようになれば、新たな環境問題が生じてくる可能性が大いにあるため、今以上に環境保全対策・環境監視の体制を強化する必要があると思われる。

4. 結論と提言

関西国際空港開港後、地域の状況をみると人口増加・都市基盤整備など様々な変化が見られたと言える。しかし、住宅地の整備、繊維産業に変わる新産業の育成・誘致、りんくうタウンにおける企業誘致などの取り組みが、これからの地域活性化にとって重要な課題である。それにともない新たな環境問題の発生も懸念されるが、2期事業の着工は決定されており、今後の地域開発を見守っていく必要がある。

(参考文献)

- 臨空都市圏構想調査委員会(1988年)：「臨空都市圏構想—交流と創造のフロンティアをめざして—」
- 泉南地域広域行政推進協議会(1997年)：「泉南地域における関西国際空港の活用方策検討基礎調査」
- 大阪府企画調整部空港対策室(1997年)：「関西国際空港全体構想の推進—世界都市へテイクオフ!—」