

2018年12月20日12月議会本会議 意見書反対討論

日本共産党愛知県議会議員団を代表して、「中部国際空港二本目滑走路の建設促進についての意見書」について反対の立場から討論します。

中部国際空港は2005年に開港しました。開港時の旅客数は1235万人でしたが、開港当時から12年経った2017年度でも1153万人と開港当時に至っておらず、国の審議会に示された1380万人の需要予測を大きく下回っています。

それでも2018年度の今年度は1300万人と過去最高の目標を掲げています。確かに今年9月の台風災害の影響で、関空が閉鎖したため、国内線、国際線を合わせた9月の旅客数は、前年同月比の11%増の約107万8千人と発表されています。そして、今年度上半期は、全体の旅客数が前年比5%増の約620万3千人です。

2019年度は1500万人とさらに大幅に増える見通しを立て、来年に向けてLCC向けの新ターミナルビルも整備が進められています。

そして、国際展示場を進めカジノを含むIRの誘致、2019年のラグビーワールドカップ、2020年のワールドロボットサミット、東京オリンピック、2026年の第20回アジア競技大会など、次々と多くの集客を見込んでいますが、そのようなイベントが終わった後はどうなるのでしょうか。通常の利用状況に戻るのではないのでしょうか。

滑走路のメンテナンスについてですが、他の空港でも中部国際空港と同じように、深夜、貨物便の利用と合わせて行っています。中部国際空港の2018年度夏ダイヤにおける作業時間は、週、約18時間となっています。

さらに供用開始から13年が経過し、大規模改修も迫っているとありますが、滑走路1本の他の空港では、夜間などの運用時間外に行なうことや、一定の期間滑走路を閉鎖するか、仮滑走路を整備し、実施されているとお聞きしています。

空港沖では、「名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場」の有力な候補地として、計画が進められていますが、二本目滑走路の事業費は、マスコミ報道によれば3000億円もの巨大大業と言われていますが、沖合に行けばいくほど海

が深くなり建設費が嵩むとされています。こんな膨大な予算を使って2本目滑走路を造ることは、必要性も採算性もない過大な大型開発事業と言わざるを得ません。

よって、日本共産党愛知県議会議員団は、「中部国際空港の二本目滑走路の建設促進についての意見書」には同意できないことを表明して討論とします。