

『「福岡空港の総合的な調査に係るP I(ステップ2)に
寄せられたご意見とそれに対する考え方」に対する
ご意見募集』により寄せられたご意見

『福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ2)に寄せられたご意見とそれに対する考え方』
に対するご意見募集』により寄せられたご意見

ご意見

福岡空港発着便数の増加により、駐機スポットが不足することによる到着遅れが多発している。国内線の発着枠を拡げるためには、国際線と貨物専用便の発着を佐賀空港へ移転させ、福岡空港と佐賀空港の相互アクセスを大幅に改善する必要がある。佐賀空港の滑走路を3000米以上に延伸させて、九州の国際線ゲートウェイ空港に変ぼうさせれば、佐賀空港へのアクセスは飛躍的に改善されていくものと確信している。

◆意見(福岡空港の役割について)

リー・クワンユー元シンガポール首相は「島国の経済レベルは、その国の港湾や空港のレベルを超えることはできない」と語るなど、諸外国では、空港を地域や国家の発展を図るための戦略的な基盤と位置づけている。実際に、ミュンヘンやラスヴェガスなど、近年発展している都市では、「空港機能の向上」「航空ネットワークの充実」「地域の発展」が好循環していることが多く、空港が都市戦略上、非常に重要な役割を果たしている。よって、空港は、他人の家の前の道路とは訳が違い、空港をあまり利用しない自分には関係がないから造るな、という意見が通用するレベルのインフラではない。

福岡空港の需要は今後増えないという論理的かつ科学的な根拠があれば今のままでもよいが、福岡空港が容量限界に近づいている中、今後需要が増え予約が取りにくくなれば、新幹線に振り替えるか、北九州か佐賀空港まで運転して往復するか、旅行自体を取り止めるしか選択肢がなくなる。都心部との距離では世界有数の近さを誇る空港も、「近くても利用できない」では意味を成さなくなる。新規参入の機会も失われ、搭乗率の上昇と相まって運賃は高止まりし、地域住民や来訪者、企業活動、国際交流等にとって不利益となることも懸念される。

このような状況になれば、住民の生活や経済活動に支障をきたし、地域の伸びやかな発展を妨げてしまう。地域の未来に好ましくない事態が懸念される以上、地域の将来を按ずる立場の者には、何もしなくてよい、という思考停止は許されない。アジアの交流拠点都市、西日本の中枢都市を目指す福岡の都市戦略や、成長著しいアジアに近い地理的優位性、魅力ある観光資源等を持つ九州の特長を勘案すると、空港機能向上(滑走路増設または新空港建設)は、地域の将来像を実現するためには不可欠な要素であると考えられる。

(福岡空港の役割については、将来とも福岡空港が地域の将来像実現に向けて大きな役割を担うであろうとの意見が多かったように思えます。また、それに対する考え方にも賛同します。)

◆意見(対応案:近隣空港との連携について)

空港は広域的に影響を及ぼすものであるからこそ、どこに立地してもその機能を発揮できるものではない。

北九州や佐賀は、人口減少地域で集客力も小さく、投資に見合う航空路線と利用者を確保できているとは言い難い。ヒンターランドにおける一定の都市規模や観光地としての類い希な魅力、航空路線が成立する大都市圏との距離、他の交通機関との競合関係等の条件がある程度揃わなければ、地域の発展に資する利便性の高い空港は成立し得ないことが、両港が既に開港している今、白日の下に晒されている。

一部の人が主張するように人口減少で航空需要が減少するというのなら、その影響がより大きいのは、人口の減少が既に進行し今後さらに減少すると予測されている北九州空港・佐賀空港である。航空会社は、発展の可能性が低い両空港に見切りをつけて、(今の福岡空港では容量制約があるが)福岡に路線を集中させる方針を取ることも考えられる。

これらを踏まえ、福岡空港の混雑緩和策としての、近隣空港(北九州・佐賀)との連携策の考えられるメニューとその効果等について、考察を行う。

○国際便の移転(=地域にマイナスの効果)

行政が強制的に路線を「移転」させることはできない。できるのは、福岡空港から「追い出す」ことである。ただし、追い出すためには正当な理由が必要である。追い出した路線を他空港へ「就航させる」ことを強制はできない。他空港に就航するかは、各航空会社の経営判断に依る。

福岡空港の国際線旅客の中心は、福岡都市圏住民または福岡都市圏(+他地域)への来訪者である。北九州空港や佐賀空港では、人口や産業の重心から離れ、福岡に比べて新幹線や高速道路を整備したところで交通の便が劣るため、間違いなく就航便は激減する。また、四国や北陸等との国内線ネットワークがなく、将来とも路線が開設されるとは考えにくい。国内線と国際線との乗り継ぎもほとんど見込めない。北九州や佐賀に就航するのは、今の福岡で1日に複数便就航する高需要路線(ソウル、台北、上海など)以外にはないであろう。なぜなら、福岡で1日1便orそれ以下ということは、福岡でも需要が採算ラインギリギリであることの裏返しであり、需要の落ちる北九州や佐賀では路線が成立する可能性は低い。グアム、シンガポール、バンコクなど比較的近距離の路線は、可能性があるかも知れないが、ハワイやオセアニアなどの長距離路線は絶望的である。その結果、九州から直行便で行ける海外の都市は激減し、例えば、シンガポールに行くにはソウルや台北経由で、青島へは上海経由で行かざるを得ないなど、直行便で行けた都市へも乗換が必要となり、目的地までの所要時間が大幅に増え、九州の住民生活や企業活動にとって大きなマイナスとなる。羽田と成田の関係とは違い、九州の航空市場は首都圏よりはるかに小さい。したがって、国際航空ネットワークの維持・拡充を図り、今後も九州全体が発展していくためには、九州で福岡だけが持つ高い拠点性を最大限に活かす必要がある。拠点性のない都市の空港には、国際線はソウル便など一部のフィーダー路線以外は飛ばないだろう。

○離島便の移転(=地域にマイナスの効果)

国際線同様、移転させる正当な理由が必要である。

島民の生活や観光の振興を考慮すると、極めて冷酷な策と言える。離島の住民は、北九州や佐賀にはほとんど用はないだろう。観光については、中部→福岡→対馬、伊丹→福岡→天草など、福岡で乗り換えて離島へ向かう客も多いと考えられ、利便性の低下により観光の不振にも繋がる。

ご意見

○不定期便の移転(=混雑緩和効果は小さい)

現在でも定期便の合間を縫って運行されているので、その混雑緩和効果は小さいだろう。就航が難しい場合は、自然と他に移るだろうし、今でもそのような状況があると思う。

○貨物専用便の移転(=混雑緩和効果なし)

貨物専用便は深夜の発着が有利であるため、そもそも定期便は福岡空港に就航していない。北九州、佐賀には既に就航しているので、現状と変わらず混雑緩和効果は0である。航空貨物需要の重心に最も近い福岡空港に就航できるのならば、物流の全体最適化に繋がり、九州の競争力を高め、物価の安定等で市民生活がより豊かになることが期待できるの言うまでもない。

○自衛隊・米軍の移転(=混雑緩和効果は小さいが、実施すべき)

削減される年間発着回数は小さいだろうが、相手が民間企業ではなく、行政機関の間での協議となるので、実現の可能性はあるだろうし、当面の混雑緩和策としては有効と考えられる。移転すれば、滑走路増設の場合、自衛隊・米軍の必要面積分の用地拡張が不要となり、事業費削減が可能となる。また、新空港となっても出て行かざるを得ないだろう(今の空港に残留すると年間100億円前後の借地料+環境対策費の負担が防衛施設庁?に移る)。これらを考慮すれば、今のうちから移転を検討するのは有意義である。

北九州空港への移転は、空港がガラガラで、騒音の影響もなく、いくらでも演習ができることがメリットである。一方、海上空港であることが防衛上のデメリットである(これは新福岡空港が海上の場合も同様)。

佐賀空港への移転は、空港がガラガラで、佐賀県のPRのように空港周辺に民家がなく、演習がいくらでもできること、加えて、佐賀は国際的な知名度が0に近いので、將軍様に狙われる可能性が低いことも防衛上のメリットである。デメリットは特になさそうである。

春日駐屯地の土地を売れば相当な金額になり、移転費用は賄えることも考えられ、過疎化した移転先空港周辺地域の活性化も期待できる。

○着陸料、駐車場料金、バス料金の値下げなどの利用促進策(=混雑緩和効果は小さい)

両空港で既に様々な利用促進策が行われている。しかし、大した効果が現れていない。

新聞記事によると北九州市の平成18年度予算では、利用促進費として十数億円を計上している。佐賀県でも着陸料の減免やレンタカー代の補助など、相当の出費をしていると思われる。これほど多額の出費をしても、大きな効果が現れているとは言い難い。

○交通アクセスの充実(=混雑緩和効果は小さく、今以上の抜本的な策は実現性に乏しい)

これも、両空港で行われているが、バス路線の廃止など、うまくいっておらず効果が出ていない。

北九州空港または佐賀空港へのアクセス鉄道の採算が取れないであろうことは言うまでもない。両空港周辺の人口や集客力そのものが小さいため、アクセスを向上させたところでサービスの受け手が少なく、福岡空港の潜在的な需要を分散させる効果は大きくないだろう。

(近隣空港との連携については、新空港のような大きな投資をすべきでないから連携すべきだ、との漠然とした意見ばかりです。連携とは具体的にどういうことか、どうしたら連携が出来るのか、どのくらいの混雑緩和効果があるのか、などについての具体的な意見は見当たりませんでしたので、上記のとおり、近隣空港との連携について考察してみました。)

福岡空港の役割の重要性について今回までに市民の方に、おおむね理解されたようですので、ステップ3に向けての意見も今回は約3割に当たる意見が出されており、非常に感心が高い事項と思っておりますので、PIに対する意見を十分に考慮されて、今後の調査を進めて行ってもらいたいと思います。

PIステップ2の調査資料を総合的に拝見しましたが問題は現在の空港で良いのか新空港を建設するののかの問題だと思料します。従ってステップ2ステップ3も良いですが、地元福岡空港対策推進委員会を設置し問題解決に当るべきと思います。担当委員は専門部のみ(行政航空地元委員、学識者有識者のみの組織)早急立上げ要。

需要予測を正しく理解していない人が多いようです。無理ありません。高校の数学を理解できないのは、教師の説明が不足しているからではありません。需要予測は高校の数学より難解です。今回のPIも説明不足だから理解されていないのではありません。ゆえに、マスコミの報道に誘導された意見が目立ちます。しかし、マスコミ自体が空港問題を正しく理解していません。西日本新聞などは、「潜在的な需要は「期待値」」などデタラメは記事を書いています。あるいは、故意に読者受けするデタラメを載せ、ミスリードしたいのかも知れません。よってPIでは、まずマスコミ向けのレクチャーをすべきと考えます。

PI自体は幅広く行われていると思うが、マスコミに取り上げられていないのが残念。もっとマスコミに対するPRをする必要があるのではないかと。キャッチフレーズやキャラクターとかがあってもいいのではないかと。

・日本の人口は既にピークを打った。福岡空港も此の数年は需要は平行線を辿っており需要予測は甘い様に思われる。

・営業時間の見直し。現空港開港する際に騒音等を考えて取り決められているが、当時と現在では、良し悪しは別にして夜型社会になって来ているので見直しを進めて発着余力を確保すべきだ。(私は27年前から福岡に在住中だがが当時から現空港です)

・北九州空港へのアクセス改善は考える時になって来ている。

ご意見

- 1.現空港の継続使用。滑走路@@はつくれぬ。(つくらぬ)
- 2.北九州、佐賀との関係。連携、即ち需給の人工的移動は、福岡からの利便性から見てむづかしい。
- 3.陸上・新空港候補地の選定。太刀洗久留米市北野町
- 4.PIも大切だが、一方では同時に行政の指導性(リーダーシップ)が是非必要。それに対する意見を募集してほしい。
- 5.新空港の「おくれ」は福岡・日本の相対的・地位の低下をきたす。県と市、県と県の誘致争いは禁物。

回答を見ましたが、詳細版にあった内容を繰り返すだけで、新しいものは何もありませんでした。回答には不満が残ります。市民が需要の減る要因を挙げると、そちらは増える要因を挙げる。それでは実際に需要が増えるのかどうか分かりません。そういう部分は調査研究をすべきではないのですか。そうしなければ市民の意見は生かされませんし、そちらの意見だけがまかり通ることになってしまいます。

今回の意見募集は期間が短すぎます。広報も不十分です。私の周りの人たちは今回の件については全く知りません。にもかかわらず「12年に限界」が既成事実として動き出しているようにも見えますが。現在、需要増対策を考えているようですが、あの需要予測を基に考えているのですか？そうであれば今回と前回の意見募集は全く意味がありませんね。勝手に進めるのであればPIの必要もないでしょう。

市民の意見をしっかりと聞き、必要な部分は時間をかけて再調査をする。当然のことを省略し、急いで新空港建設へと向かうのであれば、市民合意は得られません。

着陸態勢に入ると高度が下がり、付近に住んでいる方にエンジン音が大きく聞こえるだろう地域の方に騒音の調査をされたことはありますか？

- ・滑走路をもう一つつければいい(ケーブルテレビより)
- ・空港を見に来てください。
- ・座席を減らすと70億～80億儲かる(ラジオより)、便数を増やすこと。

県民は意見募集のことを知ってるの？ちょっと酷すぎ。これでPIと呼べるのか？

需要予測に対する疑問は全く消えない。いずれにしても県民が納得しない需要予測を基に、しかも単なる潜在的なものを基に、今後の対策を考えることは許されない。

また、対策を考える場合、もっとも大切な視点は「財政」と「自然保護」だ。

地域の発展とか経済性だけを求めて、取り返しのつかないような事はしてはならない。その視点をしっかりと明示し、県民に判断を仰ぐべき。

ステップ1、2はPIが機能したとは言い難い。県民の意見ももう少し尊重すべきだ。

福岡空港対策について

福岡空港を移転するかどうかについては色々な意見があるのは当然ですが私は「一」安全性「二」利便性「三」経済性「四」都市計画との関連性を考えなければなりません。

「一」以外は専門家その他に委任する事にしても「一」は我々市民一人一人にかかわるものであり戦後福岡空港近辺は三回事故が発生しています。一回目は米軍戦闘機が建設中の九州大学の建造物の上に墜落しました。二回目はカルダ航空機が空港周辺に墜落炎上しました。三回目は飛行中に部品が航空機から落下し下にいた人が負傷しました。日本人は多くの方が死傷する迄危機意識もなく危機管理を怠っています。今後も飛行回数が増加すれば必然的に事故も増加します。空港は今後百年位は変更出来なくなるので移転可能な時に移転しなければなりません。

ご意見の大部分は自分の有形無形の利益から出た発想だと思われます。航空機の大型化に伴い滑走路を延長するというのは不可能です、先見性が必要になります。成田空港は何十年たっても完成しない内に中国、韓国に追抜き追抜かれてしまいました。外国貿易、その他についても航空機存在の比重は高くなっています。

高名な外国の歴史学者は人類の歴史は戦争の歴史だと言っています、地球上の何処かで戦争が起り絶える事はありません、過去日本は日露戦争、日中戦争、太平洋戦争と世界の三大国と戦っています、その後遺症は百年位は消え去る事はありません。

先祖が引き起こした戦争のつけが今後生きて行く日本人にふりかかってこないという保障はありません、蒙古が七百年前博多湾を襲撃し対馬、壱岐の男性は皆殺しにされ女は手に穴を開け縄で繋れ連れ去られました、二回目の襲撃の時は博多湾に沿って防塁を築き上陸を阻止し防衛に成功しました。若し防塁が出来ていなければ日本は蒙古の植民地になっていたかも知れないという専門家の話もあり、防衛は昔も今も変わりありません。

日本は今核ミサイル、生物兵器、化学兵器の脅威にさらされています。北朝鮮の工作員二百人が本国からの指令を待っているとの噂がありサリンを持ち込んだとの週刊誌の記述も表れました、現に私は北朝鮮人らしい人が福岡市役所本庁前で右翼団体に工作員らしい人が捕まり警察に引渡される現場を二年位前に遭遇した事がありました。

戦争、紛争は外交では解決しない事が多いのです。北朝鮮の誘拐らち事件をみればお分りのとおりで北方領土返還、この二つの事象事件は外交で解決する事は不可能かも知れません。

その昔吉良家と浅野家の紛争がありました日本人どうしても和解するのに三百年かかりました。外国人との和解は何百年かかるか分かりません。加害者はすぐ忘れるが被害者は何百年も忘れません。

ご意見

九州の空港は中国、北朝鮮に近く、いざ有事という時は国が接收し自衛隊が軍事基地として利用する事が出来るようになりました。板付空港も例外ではないでしょう。板付空港はあまりにも市街地に近く空港が攻撃されれば市内中が火の海と化する事もあり得ます。今の内に安全性の面から移転する必要があります。米軍が沖縄からガムに移転したのは核にさらされない為だとの話もあります。

戦争、紛争は絶対に起らないという保障はありません。

自民党は米国の代理店、共産党、社民党は中国又は北朝鮮の代理店をやっているのかも分かりません。尚板付空港は移転するのかもしれないのかの決定が遅過ぎると思います。成田空港のようになってしまわないかと心配しています。

委員会のメンバーの中には弁護士の委員もおられるのだから、何をやっても、何もやらなくても反対はあります。少数意見は切捨てられるのが民主主義のルールです。

レポートの内容は、概ね理解されているのではないかと。需要予測については、他の交通分野の予測で、過大という結果がよく報道されていることが影響を受けて、今回の予測結果を疑問視する意見や情報が十分に提供されていないと思う人が多くみられるのではないかと。その中でも5割を超える人が、予測に対して情報がおおむね提供されていると回答しているのは、よい方ではないかと。

アジアとの交流を通じて日本文化をリードして来た北部九州、又アジアに一番近い地理的優位性に着目し、日本を代表する自動車産業、IT産業、メカトロニクス産業が主産拠点を北部九州に集中する流れが加速している。グローバル化した競争で日本が生き残るには高品質、高付加価値の製品で世界をリードする事が不可欠である。又少子高齢化の進む日本での労働力を補う手段としてロボット技術の開発は重要である。最近では脳とコンピューターインターフェースの技術開発が進む中で、一企業での開発は困難である。この意味で、産、学、官の協力は不可欠で、工学部医学部が集中する福岡を中心とする北部九州、特にロボット特区に指定された福岡は無限の可能性を持っている。ナノテクノロジーを基盤とした超精密、高付加価値の製品を陸、海、空と交通アクセスが集中する現福岡空港は世界に誇れる利便性の高い、天候に左右されない省資源でアクセス出来空港である。

問3における円グラフで、約3割の方が“十分に情報提供されていない”の回答があるが、あれだけ詳細な調査結果と報告がなされているのに、何をみて回答しているのか、不思議です。意見のまとめ方がわかりやすいと思います。

福岡空港の旅客数が近年減少傾向にあるから、今後の需要も増えないという意見が多いようです。

減少の要因をきちんと分析できていない人が多いのでしょうか。近年の福岡空港の利用者数の動向とその要因は下記のとおりと思います。

(1)1998～2002年にかけて、福岡空港の利用者数は、経済不況下で鉄道など航空以外の交通機関も含めた総旅行回数が低迷した時期にも関わらず、飛躍的に増加した。これは、98年のスカイマーク参入を契機とした航空運賃の急激な下落(福岡～羽田の前日交流割引料金のJAL、ANA平均：¥27,000→¥16,500)により、新幹線など競合する他の交通機関に対して、航空が価格面で圧倒的な競争力を持っていたからである。つまり、1998～2002年は、「航空バブル」の状態であったと言える。

(2)2002～2003年にかけては、航空運賃の上昇に加え、新幹線の値下げと増便、九州新幹線の部分開通などの影響とともに、SARSの流行等により、契機低迷化でありながら異常に膨れ上がっていた利用者数は減少した。

(3)2003年以降は、航空と新幹線をはじめとする競合交通機関との運賃や運行頻度等の関係が落ち着きを見せ、福岡空港の利用者数も安定感を取り戻している。

「意見に対する考え方」に記述されているとおり、需要予測では、運賃等の水準は2004年10月時点で設定され、九州新幹線の開業等も余条件として設定してあるので、近年の利用者減少の要因や将来の減少要因を適切に予測に反映させているのですが、これを理解できていない人が多いようです。

半世紀以上も残る空港設置に関するPIIについては、感心させられるものがあります。私は、冊子を確認させていただきました。

ステップ2に意見を投じられた40歳以上の方は、約7割にもなります。冊子の9ページ以降は、文字が小さいのではなかったかと思えます。約2割は60歳以上で、ホームページよりも本を読む世代かと思えます。

多くの意見に丁寧に答えていただき、内容は良かったと考えます。

①地域の将来像と福岡空港の役割

九州、西日本の核となり、アジア経済圏との交流の拡大を図りアジアの玄関となる。その役割を果すべく整備が必要である。

②将来の航空需要の予測について

アジア経済との交流は広く求められるが、日本の人口は減少傾向にあることから、今後の需要は、大きく伸びないのではないかと。

国交省航空局の既得権益となっている「空港整備特別会計」を廃止して、着陸料などの空港使用料は一般会計に繰入れると共に、着陸料などを国際水準まで引き下げるべきである。そうしなければ、無駄な空港が又、出来るであろう。