

## 私が新福岡空港(拡充)を要らないと思う理由

脇 義重

### はじめに

私は、滑走路を増設する必要も新空港を建設する必要がなく、現空港容量限界を超える需要が発生しても、近隣空港との連携や新幹線など陸上交通との代替で需要に対応できることを述べます。そして、交通政策の根本に資源・エネルギー問題を入れることを視点から移動需要を代替交通機関に振り分けなどによる国の総合的交通政策体系整備を提言します。そして、結論として福岡空港の現在地点での利用が当為だと訴えます。そして、付随する諸点について付言します。

### 1. 福岡空港航空需要が滑走路の限界を超える理由に根拠はない

今まで公表された拡充・新空港建設必要論はいずれも将来の空港需要が現空港の処理能力、厳密に言えば現滑走路の処理能力を超えるというものですが、その主張には合理的根拠が乏しく説得力は感じられません。PIの資料にも掲載されている将来福岡空港の発着回数(路線数)も旅客数も日本と世界経済の動向と正の相関関係にあるのですが、2000年あたりをピークとしてその双方とも減少しています。将来は次の理由によってむしろ需要は減っていく傾向にあるといえます。

その理由として個々航空需要の要因である日本経済の急成長が見込めないことが挙げられます。米国住宅ローンの焦付問題に発した信用危機はG7でも短期には解消しない世界経済危機であることが確認され、IMFは世界経済の成長率を下方修正し、日本の07年度と08年度予測は2.0, 1.7ポイントに下方修正されました。日本バブル崩壊直前の数値です。米国住宅ローンが世界経済に与える影響を考えると、「失われた10年」が形を変えて起きる予兆でもあります。その期間に福岡空港に乗り入れていた国際線航空会社は廃止ないし減便しました。福岡空港を基点とする国内路線も廃止されてきました。その傾向は最近まで続いています。さらに、航空自由化によって、航空路線は航空会社の判断で増設・維持・廃止を決めるように変更されましたから、経済動向が航空路線数の増減と直結する時代を迎え、国の住民福祉の視点が後退しています。こうした福岡空港の利用者の縮小・減少傾向は福岡空港の将来のあり方を考えるうえで基本的な視点とすべきです。

さらに、日本の済成長を支えてきた日本市場が急速な少子化と高齢化の進展などによって、漸次的に縮小していくことが予想されます。子どもの数が減ってきていることは近い将来の労働生産性に影響を与え、旅行人口すなわち潜在航空需要が減少することであり、高齢者の割合が増えることは交通需要総体が減少していくことを意味します。総じて、日本経済の縮小傾向によって、絶対的な交通需要は伸び悩み、航空に振り分けられる相対的需要も減少していく傾向にあります。結論として、滑走路拡充論や新空港建設の理由として挙げられている福岡空港航空需要が滑走路の限界を超えるという理論に根拠がないのです。需要超過した場合には需要発生地での北九州空港や佐賀空港への振り分けやアクセス整備による連携で対応できます。

### 2. 交通体系整備が求められている

以上の他にも航空需要ははじめ交通需要全体の伸び悩みの原因として昨今の輸入原油高があります。航空も含めて高騰した交通料金は交通需要を一層抑制することでしょう。今、資源・エネルギーの浪費と気候変動の原因のひとつに挙げられる航空機の製造や、燃料使用などから航空機の生産と運用のあり方を直す時期にさしかかっていま

すが、こうした社会的コストの面から福岡空港のあり方を考えなければなりません。福岡空港や新福岡空港へのアクセスで使用される資源・エネルギーの問題も考慮にいれなければなりません。

3. 滑走路増設・新福岡空港の建設とアクセス建設費の分担などの問題

1 兆円になる新福岡空港の建設費分担は膨大な国と福岡県・福岡市の財政赤字を助長します。滑走路増設費用やアクセス建設費用も含めて、一体どの行政主体がこの建設費用を受け持つのか、民間活用方式を導入するのか。新福岡空港建設の場合、24時間運用を利点として海上空港が指定されています。西風乃至西北風が強く不適な玄界灘に空港を建設する技術的困難性が指摘されていますが、騒音被害は海上ではなく周辺の地上で発生し、24時間騒音被害に苦しめられ生活に困るのはそこで暮らしている住民であることを忘れてはなりません。また、滑走路増設・新福岡建設の場合アクセス経路の位置の問題も重要です。それは立ち退きの可能性も含め地域住民の福祉の問題でもあります。現空港の騒音被害地は次々と大阪航空局に買い上げられ、街の過疎化の原因とされています。新空港が街の空洞化を招来させてはなりません。

博多湾人工島開発の失敗を糊塗するだけの目的で新空港が志賀島・奈多沖に設定されるとすれば破綻した人工島事業の救済策であり、国と福岡市が建てた新港湾計画の失敗を反省するどころか、空港建設という新たな失敗を重ねることになりかねません。

4. 世界と日本の自然を破壊しない航空・空港行政が求められる

漁業など自然依存の生業と海洋生物の生息地を破壊することは許されません。

5. 専門家と行政、国民・県民・市民が広範に討論する制度が必要

需要予測の方法などはもう一度専門家の意見を聞くシンポジウム開催が大切だとする有識者会議の座長発言は活かされていません。簡単にいえば、新空港建設という結論を導き出すために将来航空需要を措定することがPIレポートの狙いではないでしょうか。どれだけの市民がこの新福岡空港の問題に関心を示しているのでしょうか。関心が少ないのは現空港に不便を感じていないからだと思います。ただ、航空行政の進展を的確に把握する必要があるとき、多くの国民・市民が意見を述べ納得するまで討論していく制度設定が必要です。住民の拡充・新空港不要論を含めた意見が公開の場で討論され、最終意思決定に国民が参与する制度が実現することを強く望みます。

6. 現空港が軍事専用空港になる危険性

現福岡空港は1972年に返還され自衛隊が使用し始め、米軍は有事駐留権を保持し未だに米軍基地は機能しています。1995年から10年間に1570回米軍機が飛来しています。博多港に米空母が入港し福岡空港で艦載機訓練実施の恐れもあります。新福岡空港に軍事機能が随伴すれば、新福岡空港の建設地は軍事基地となります。

7. 航空需要予測の特徴と再立論の必要性

一般的に敷衍可能ですが、航空需要は他の交通供給との競合になり潜在交通需要の航空需要量への転化が企図されます。空港自体が航空需要を喚起するのです。空港単独ではなく交通政策全体から福岡空港の将来需要予測を再構築する必要があります。

8. まとめとして

不要不急で、しかも住民生活を圧迫し、破綻寸前の財政にありながら、一層の負担を国民・県民・市民に強い、資源・エネルギーの大量消費と自然環境の破壊となる滑走路増設や新福岡空港建設は絶対阻止すべきです。現空港の完全民間空港化を実現し、また、軍事利用することになりかねない新福岡空港は建設すべきではありません。