

福岡空港意見発表会（2007. 11. 5）用レジュメ

新福岡空港ストップ連絡会 牧 忠孝

現空港で充分

1 はじめに～2つの要望

- (1) 地球環境保全の視点をもちエネルギー資源の見通しを考慮に入れること
- *CO₂ 排出等による地球温暖化の危機的状況は周知の事実。空港問題を検討する際この視点を欠落させるわけにはいかない。
 - *石油などの化石燃料資源の枯渇は時間の問題と言われている。航空運輸の将来像を描く上でその見通しをできる限り明らかにしなければならない。
- (2) P Iで得られた市民の意見は正当に検討・評価され適切に生かされること
- *P I手法が市民を提案に賛同するよう「巻き込む (=involve)」恣意的なものであってはならない。ステップ3では「新空港建設しかありえない」というトーンになってはいないだろうか。

2 現空港で充分

- (1) 現空港の余力はあるのではないか
- ①ステップ2に示された需要予測の怪しさ
 - ②発着回数は容量限界に近くても搭乗率は高くはない
- (2) 現空港能力が発着回数で容量限界を迎えても、乗客や航空会社が対処するのは
- 乗客：近場は新幹線など利用（新幹線の時間短縮は必至）、近隣空港の利用、etc.
 - 会社：利益幅低位路線の減便・廃止で利益が見込まれる路線への転換etc.

3 失うものが大きすぎる現空港拡張や新空港建設

- (1) 膨大な経費（2500億円～1兆1千億円）～結局は国民負担に
- (2) 住環境悪化や自然環境破壊、地球環境への負荷増にも荷担
- *滑走路拡張でも騒音拡大や丘掘削などの自然破壊は避けられない。新設の場合は自然環境への悪影響は予測しがたいし周辺地域への住環境悪化もまた必至。さらに、航空機発着の飛躍的増加は地球温暖化へ手を貸すものとなる。
 - *工事期間（8年～14年）中は現空港の有効利用や近隣空港の活用でしのぐそうだが、これだけの長期間をクリアできる見通しがあるのなら拡張・新設しなくても何とかできるということにもなる。

4 おわりに

- (1) 経済成長至上主義を冷静に見直したい
- (2) 航空運輸依存より総合的交通運輸体系の整備を国に求めたい
- (3) 今回P Iは、「既存ストックの有効活用」「近隣空港との連携」、「空港能力の抜本的向上」（拡張・新設）の3方策について、容量限界対応に限らず総合的な視点でメリット・デメリットを適切に整理して提示すべきである。

<参考> P Iレポート・ステップ3に関する意見 (10/20送付)

はじめに

今春 IPCC (気候変動に関する政府間パネル) が出した第4次報告書はCO₂の排出量即時削減が人類存続にとって喫緊の課題であると警告した。京都議定書以来、我が国でもこの問題は重視されてきたはずにもかかわらず、今回のパブリック・インボルブメントでは一言半句も触れられることはなかった。

とりわけ「ステップ3」では「将来需要への対応策」を扱うわけだから、航空需要増大事態における航空機運用による地球環境への負荷の問題は当然提起されなければならなかった。また、航空燃料についても資源枯渇と価額高騰はつとに想定されていたがこの問題にも一切触れていないのは、「将来需要」を考える上では致命的な手落ちである。

「需要増」に伴う負の問題を明示せず、航空機運航の将来像も描かず、「需要増」は必然だとして「ステップ2」で示した過大な需要予測で、滑走路増設か新空港建設かと県民に選択を迫る「ステップ3」の手法はきわめて公正を欠くと言わねばならない。

「将来需要への対応方策の検討」について

2002年12月の国交省交通政策審議会航空分科会の答申では、福岡空港の需要逼迫事態への対応策として①既存ストックの有効活用②近隣空港との連携③新空港および滑走路増設等の抜本的空港能力拡充、について総合的に調査を進める必要があるとした。

ところで「ステップ3」では、①は「ステップ1」で検討済み、②は対応方策として取り上げたものの「対応方策とはなりえない」と切り捨て、事実上③のみを「対応策」として提示している。しかしPIというからには②を「対応策とはなり得ない」と断じて示すべきではなかった。国交省答申の示す3方策について改めて問題点や利不利などを整理(「ステップ3」における③と同様のスタンスで整理)して提起すべきである。

さて、③についてであるが、私たちは滑走路増設も新空港建設も不要・無用と考える。現空港の能力範囲内で運用をすれば足りるという立場である。「このまま何もしないと」増便できない、新路線開設が困難、遅延の慢性化が生じる、などと言う(P Iレポート・ステップ3, 3ページ)が、利用者や経済活動にとってさほど支障があるとは思われない。このような不便さは、拡張や新設によって生じる膨大な経済的負担・多大な環境への負荷というデメリットに比べれば何ほどのことがあろう。

仮に発着回数14.5万回の容量限界が到来したとしよう。空港能力が変わらないとしたら乗客や航空会社がそれぞれの思惑で対処するしかない。乗客の場合、どうしても空路という時は空席のある便を選ぶだろうし、大阪程度の近場であれば新幹線など他の交通機関を使えば済む。航空会社はシビアだから利益が薄くなった路線は廃止し利用者の多い路線に変更すること等は容易に想像される。空港までのアクセスでは誰しもがその利便性を認める福岡空港は、拡張せずとも十分な存在意義をもつ。

1兆円以上も投入して山を削り海を埋め立て、建設決定から13年後にしか完成せず、しかもアクセスの劣化は否めない新空港の建設は、「費用対効果」さえ示さない点でもいたずらに幻想をふりまくだけの空論でしかない。論外の方策である。

空論ということでは、拡張案も新空港建設案もその費用負担主体が全く不明であるため

両案のいずれかを選択してもその実現性がきわめて疑わしく（国も自治体も財政難、九州財界も非力）、方策の選択論議そのものが「空論」になりかねない。外資依存の噂も流れたことがあったが、費用負担の見通しさえ提示しないのでは議論にもならないのではないか。

「将来対応方策の評価の視点」について

評価の視点として5項目挙げられているが、先述した、地球環境保全の視点、エネルギー資源の視点は福岡空港の問題を考える上でも不可欠と考える。補充してほしい。

提示された5つの視点について簡単に意見を記す。

①「需給逼迫緩和の視点」について

まず需要予測がおかしい。発着回数の実態は2001年をピークに減少し微増となっている（PIレポート・ステップ3、3ページ）。その原因をきちんと分析し「需要予測」を修正すべきである。また、搭乗率も考慮しなければならない。『数字でみる航空2007』（国交省航空局監修）によれば、最も利用者が多い東京便で2004年60.5%、2005年62.2%である。余力は充分あると言える。

航空行政は、京都議定書遵守、化石燃料消費節減などの課題にこたえるべく航空運輸の在り方を見直す必要がある。いたずらに航空需要促進に走らず他の交通機関との調和が図れる途を追求すべきであろう。むしろ国交省には早急な総合的交通運輸体系の整備を求めたい。

②「利用者利便性の視点」について

利便性は高いほどありがたく思えるものだが、利便性を求めすぎるとその代償が高つく。相対的にみれば現空港に対する利用者の満足度は高い。拡張などではなく改善で足りるのではないか。

③「環境・安全の視点」について

拡張案および新設案の場合、自然環境や住環境にどのような影響が生じるのか丁寧なシミュレーションが不可欠である。「ステップ3」でこの点にほとんど言及していないのは、拡張や新設想定地域の地域住民への配慮を欠いたとしか思えない。自然と地域住民の暮らしにどういうメリット・デメリットが生じるのか想定される限りをすべて整理して示すべきである。

安全の視点の重要性は言うまでもない。特に拡張案では市街地の中の空港であるため細心の配慮が求められる。

④「まちづくりや地域振興の視点」について

空港は周辺住民にとっては迷惑施設である。新設空港の場合、隣接地域は利用者の通過点にすぎず地元住民の雇用拡大や地元産物消費増大なども大して見込めないことは関西空港などの先例をみれば推測できる。税収はあるにせよ地域振興には必ずしもつながらないと思われる。しかし「視点」に据えたからには、先行地の実態をきちんと紹介することを求めたい。

⑤「事業効率性の視点」について

滑走路増設は費用対効果の面だけから考えても事業効率性は悪い。空港新設は、先に触れたように環境に与える負荷の途方もない大きさや投入される事業費の膨大さ、そして航空機運用の将来的な危うさなどから、到底「事業効率」を云々するにも至らないと考える。