

福岡空港をアジアのハブ空港へ

～世界のエアラインや旅客から選ばれる空港へ向けて手始めに第2種空港Aから第1種空港への格上げを～

〔第1部意見発表者(11名中発表順11番目)・第2部意見交換会参加者〕 こけいじゅく

熊本県熊本市在住 矢住 勝大(やずみ かつひろ) 学校法人 熊本壺溪塾学園 (<http://www.kokei.ac.jp/>) 勤務
〔学歴・職歴・技能等〕

熊本県熊本市出身。大阪大学法学部卒業後、和光経済研究所(現在の新光総合研究所)の研究者として主に土木・建設・金属業界等を中心に産業・企業分析や投資調査・判断の業務等に従事した後、現在は母校である学校法人熊本壺溪塾学園に勤務。旧七帝大や一橋大等の最難関国立大または慶應義塾大・早稲田大への合格を目指す受験生を集めたクラスを担当すると同時に、地理・現代社会・政治経済・簿記会計等の講義や社会科学系小論文の執筆・添削を担当。生徒に対する講義内容の改善・向上を図りながら基礎学力を高めることを目的に、自ら国会議員政策担当秘書資格試験や海事代理士試験等に最終合格を果たしたほか、航空行政や海運行政も独自に研究。現在、日本経済学教育協会が主催する〔経済学検定(ERE)〕個人戦で3回連続して全国ランキング第1位を継続中。

〔世界的な視点から〕

〔I〕わが国は空港間競争、とりわけ“ハブ空港”の整備でアジア諸国に遅れ気味…

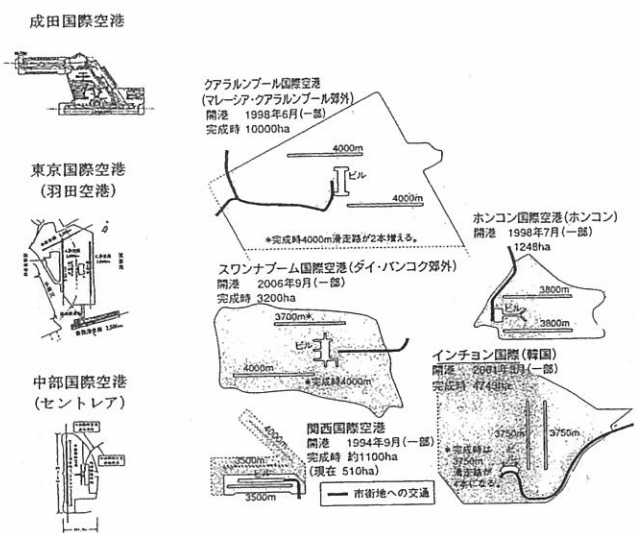
～日本にはGDP・旅客数・貨物取扱量等から見て4～6か所のハブ空港が必要である！～

〔II〕新しい福岡空港はアジア有数のハブ空港でなければならない！

～九州・沖縄・山口9県の経済圏のGDPが大韓民国に迫る水準に達している以上、

福岡空港には大韓民国の仁川空港に匹敵する規模と施設を具備するべきである！～

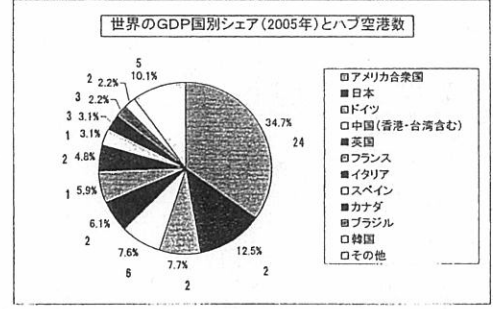
〔資料1〕わが国の第1種空港とアジアの主要なハブ空港の規模の比較



〔解説〕
航空機による貿易が盛んになり、アジアの国々は巨大空港建設に注力しています。各路線の航空機が必ず経由する「ハブ空港」として認知されれば、離発着料金の収入のみならず、旅客や貨物の動きに伴う経済効果が大きいためです。日本でも、関西国際空港(関西)及び中部国際空港(セントレア)がハブ空港を目指して24時間開港にしましたが、上の図のように規模や施設等の点で他のアジア諸国の巨大空港に大きく引き離された面があることは否定できません。

〔出典〕わが国の第1種空港の概略図
…国土交通政策研究会『2007 国土交通行政ハンドブック』(大成出版社) 1190～1195頁
アジアの主要なハブ空港及び関西国際空港の概略図
…帝国書院編集部『新詳 地理資料 COMPLETE 2007』(帝国書院) 159頁
〔縮尺は統一: 4,000m滑走路が1cmになるように調整しています〕

〔資料2〕世界のGDP(国内総生産)に占める主要国のシェアとハブ空港の数



〔出典〕世界の国別GDP・・・世界銀行(国際復興開発銀行:IBRD)
ハブ空港・・・24時間利用可能で国際線と国内線の両方が乗り入れている空港数を数

〔資料3〕日本が担当する飛行情報区(FIR)の呼称は“福岡FIR”です！



〔国内的な視点から〕

〔III〕新しい福岡空港を第2種空港Aから第1種空港へ格上げすべし！

～着陸回数・旅客数・貨物取扱量とも全国3～4位の福岡が第2種空港に放置される理由はない！～

〔IV〕リニアモーターカーの台頭によって大阪(伊丹)・関西の存在感は低下する公算

～新しい福岡空港の地位を“わが国の不動の3番手空港”に押し上げ、離発着回数を

増やして規模の利益を追求し、離発着1回あたり料金を引き下げることは国益にも合致する！～

【資料4】乗降客数全国第3位にもかかわらず【第2種A】に配置される福岡空港
リニアモーターカーが走り始めると“羽田便への依存度”が大きな3大都市圏の
空港（具体的には関西国際空港や大阪国際空港（伊丹））が苦役に追い込まれる公算
年間500万人以上の乗降客がある9空港（2005年度）（注）2006年2月開業の神戸空港を含まず。

Table with 7 columns: 順位, 空港名, 旅客合計(T), 国内線 (国内合計, うち羽田便(H)), 国際線, 羽田便への依存度(H1)÷(T), 空港種別

【出典】国土交通省「空港管理状況調査」(2005年度)

【資料5】（空港整備のしくみ）及び（空港整備事業費）における国の負担率及び補助率一覧表

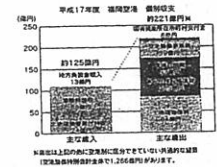
Table with 10 columns: 空港の種類, 設置管理者, 負担補助の別, 施設, 新設又は改良 (一般, 北海道, 離島, 奄美, 沖縄), 災害復旧, 地方空港整備特別事業

【出典】国土交通政策研究会『2007 国土交通行政ハンドブック』（大成出版社）1188～1189頁

【資料6】リニア中央新幹線をめぐる最近の注目記事
下線を付した箇所注目して下さい。2025年にはリニア中央新幹線が開通して関西国際
空港や大阪国際空港（伊丹空港）にとってドル箱路線である東京～大阪間の航空便が大きく
減少する可能性があります。

リニア中央新幹線をめぐる最近の注目記事
【出典：フジサンケイビジネスアイ(Fuji Sankei Business i)2007年10月17日朝刊より引用（一部加筆修正）】
【用語解説】リニア新幹線
【写真】リニア東海の特設サイト

【資料7】平成17年度 福岡空港 個別収支
福岡空港の平成17年度の個別収支は、国内空港全体の共通的な経費を除いても繰出が繰入を上回る
状況でした。



【出典】福岡空港の総合的な調査 P1レポート(ステップ3)詳細版 009頁
(1 はじめに)のなかの(3 福岡空港の概要)のなかの(3) 補償費 から引用

【九州・沖縄・山口に住む者の視点から】

【V】“警固断層等の活断層を避ける” “環境への負荷を最小化する”

2つの視点を大切にしながら〔三苦・新宮〕沖、〔志賀島・奈多〕沖
または〔糸島半島〕沖に“パイロットにとっても優しい”

アジアでも有数の機能を有する大規模なハブ空港の建設を！

～福岡“ハブ”空港の24時間運営実現には、住宅密集地で脊振山系に近い現空港からの移転は不可避！～

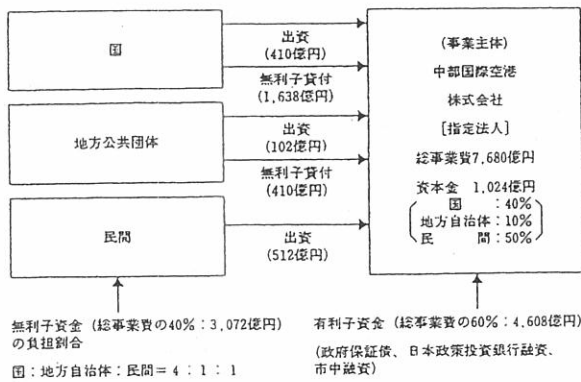
【VI】政府から財源を引き出すために九州・沖縄・山口の政・官・財が為すべきこと！

～長い目で見れば新ハブ空港の建設財源は現行の福岡空港の維持経費の30～40年分でしかない！～

～民間の知恵と活力を引き出す中部国際空港方式から学び、関西地方での失敗例を繰り返すな！～

【VII】福岡“ハブ”空港がアジア諸国から集めた旅客や貨物を“スポークの先”である
地方空港へ送り込み、観光振興等を通じ九州・沖縄・山口9県の全体に活力を！

【資料A】中部国際空港の事業スキーム



【出典】国土交通政策研究会『2007 国土交通行政ハンドブック』（大成出版社）1200頁

【資料B】空港運営の新法制定へ向けた国土交通省の方針をめぐる最近の注目記事
下線を付した箇所注目して下さい。国土交通省が大阪国際（伊丹）空港を第1種から
第2種Aへ格下げする方向で検討に入ったことがわかります。

国土交通省 空港運営の新法制定へ 民営化後の外資規制盛る
【出典：西日本新聞2007年10月8日朝刊より】
国土交通省は7日、発行の空港整備法を根本的に見直し、空港運営について新法を制定する方針を固めた。新法では空
港補償や管理費といった発行法の内容に加え、空港使用料や、国際線航空機の発着に付した外資規制など空港運営の中心に關する
規定が盛り込まれる見通し。新法案は来年の通常国会に提出する。（中略）各空港の施設整備に付する国と自治体の負担割合は、
新法的に改定を期する見通しだ。ただ、志賀島(伊丹)見直し、伊丹見直しなどから、見直しの進み具合から見ると、見直し
の進み具合に基き、改定が先行している。この場合、私営化後これまで負担割合だったのが、負担割合3分の1と見直し
ることになるため、私営化後負担割合は大きく減る。

【資料C】神戸空港の開港1年目の実績が当初計画を下回ったことを伝える記事

数字で見る神戸空港1年(2回連載) 上：予測割れ 開けぬ視界
【出典：神戸新聞2007年2月16日朝刊より】
2007年2月16日、開港から1年を迎えた神戸空港。乗降客や貨物取扱量は当初の予測を下回り、空港島の土地売却は進ま
ない。一方で、開港前に懸念されたニアミスはなく、遊艇トラブルも少なかった。2回に分けて、開港1年目を数字でたどる。
乗降客270万人 旅客中61%
神戸府が2002年に作成した「事業予測」では、開港初年の乗降客数を315万人と見込んでいた。しかし実際には約270万人で、
予測の約85%にとどまった。（後略）