

福岡空港の過密化対策について

意 見

福 岡 県

福 岡 市

福岡空港の過密化対策

1 西日本の拠点空港

福岡空港は、西日本全体を支える拠点空港である。国内はもとより、アジア地域を中心とした国際航空ネットワークの空港として、広く西日本の経済・文化の発展に重要な役割を果たしてきた。

国は、福岡空港を地域発展に重要な役割を果たす「主要地域拠点空港」として位置付けている。

福岡空港は、平成 20 年の年間利用者数約 1730 万人、貨物取扱量約 26 万トンに達し、いずれも国内第 4 位である。年間の発着回数は約 14 万回、国内第 3 位である。また、国内線が 21 路線、アジア路線を中心として国際線が 17 路線就航している。福岡空港は国内各地とアジアの主要国とを結ぶハブ機能を有する我が国を代表する空の玄関空港である。

この空港は、都市型空港として他に例を見ない高い利便性を持ち、多くの利用者から、日本で最も便利な空港という評価を獲得した。

福岡は、1980 年代以降急速に発展し、西日本の地域間競争に勝ち、名実ともに西日本最大の拠点となった。東京、大阪、名古屋圏に次ぐ第四の大都市圏に発展した。同時に古来よりの地政学的な優位性を活かし、アジアの玄関口として発展してきた。それは、日本一便利な空港に拠るところが大きい。

国内はもちろん国際的にも大交流時代に突入したこととあいまって、福岡空港は、福岡が西日本最大の拠点、アジアへの交流窓口としてゆるぎない地位を得た原動力となった。

2 福岡空港の容量限界

福岡空港は、便利な空港として多くの人に利用されてきた。その結果、年間の発着回数は今や 14 万回に達している。福岡空港の滑走路は 2800m が一本である。その発着能力は、年間 14.5 万回程度である。つまり福岡空港は急速に容量限界に近づいている。かつ、都市に位置しているがゆえに騒音問題もあり、運用時間は午前 7 時から午後 10 時までに制限されている。

福岡空港の現状を見ると、特に朝夕の航空機発着のピークの時間帯においては、離着陸の遅延が常態化しつつある。

容量限界に近づくことは、新たに発着の回数を増やすことができなくなる

ということである。その結果、需要の多い路線でも増便が難しくなり、新しい地域との路線開設も制約を受けてしまうことになる。このような状況が続けば、利用者が希望する時間、目的地の航空券の購入が困難となり、「便利な福岡」が「不便な福岡」になってしまう。

さらに、空港容量の早急な増大が必要とされる状況が生じている。

一つは、航空機の小型化の進展である。

航空機の小型化により、同一路線でより多くの便を確保することは、利用者の利便の向上を図っていくために不可欠なものであり、世界的な潮流となっている。現に、日本航空や全日空では小型化し、運航回数を増やすという方向で最新の小型航空機の導入を進めている。

二つは、2010年には羽田空港及び成田空港の容量が逐次拡大していく方向にある。福岡空港の主要路線である両空港便の増強の大きな機会であるが、福岡空港の容量制約のために実施できないこととなれば、重要な発展の機会をみすみす逃すこととなる。

これらのことは、これまで順調に発展してきた福岡の発展力を制約し、この地域の活力を失わせることとなりかねない。

3 福岡空港問題打開への地元の取り組み

福岡空港の容量限界、過密化問題は、つとに地元では重大な問題だと認識されていた。福岡空港の過密化対策について、平成5年には、福岡県、福岡市、地元経済界が一体となって、「福岡空港将来構想検討委員会」を発足させた。この委員会では、福岡地域の将来の発展方向とこれに必要な空港像を検討した。さらに、福岡空港の容量限界の打開方策は不可欠であるとの認識の下に、平成14年4月に「新福岡空港基本構想」を発表した。これを基に、地元として国に対し、容量限界に対する抜本的対策の必要性を訴え、国として福岡空港を調査空港とするよう強く求める運動を行ったのである。

その結果、平成14年12月に国の「交通政策審議会航空分科会」において、福岡空港の過密化対策については、「福岡空港は将来、需給が逼迫することが予想されるため、将来の対応策について、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要がある」との答申がなされた。

国としても本格的に過密化対策に取り組むという方針が明示されたのである。

この調査空港の決定を受け、国、福岡県及び福岡市は、平成15年7月に「福岡空港調査連絡調整会議」を設置し、「福岡空港の総合的な調査」を開始した。

調査の手法としては、空港ではわが国で初めてのパブリック・インボルブメント（P I）を採用した。

4 総合的な調査

（1）調査の概要

調査の第一段階（ステップ1）では、福岡空港の現状と課題及び福岡空港の空港能力の検証を行った。

この中で、福岡空港の効果は、産業・経済の振興、国際交流・地域間交流の促進、学術・教育の振興、観光振興、都市再生・まちづくりなど、極めて幅広いものがあるとした。

また、福岡空港の課題として、市街地での建物の高さ制限、騒音被害防止のための環境対策事業の継続、空港の民有地に対する賃借料の支払などをあげた。福岡空港の能力については、年間発着回数で約14.5万回であると算定した。この他、当面の能力を早急に拡大できる誘導路の二重化の検討もなされた。

調査の第二段階（ステップ2）では、地域の将来像と福岡空港の役割及び将来の航空需要予測について検討を進めた。

需要予測においては、GDPの予測について、将来の経済成長率の高いものから低いものまでの3段階に分け、それぞれのケースに応じた幅広い需要予測を行った。

調査の第三段階（ステップ3）においては、将来需要への具体的対応策として、滑走路増設案と新空港案について提起した。

滑走路増設案は、現空港に2500メートルの滑走路を増設することとし、3案が出された。しかし、その事業費は2,500億円から7,500億円に達するものであり、その買収面積も広範囲にわたるため、事業性についてはさらに検討を進める必要があるとされた。

また、新空港建設案は、3000メートル滑走路2本の空港を建設することとし、三苦・新宮ゾーンと志賀島・奈多ゾーンの2地域が候補地として選定された。

調査の最終段階（ステップ4）では、最終的な対応策の方向性を出すことを目的とした。

滑走路増設案については、新滑走路の南端部分を嵩上げし、現在の空港能力の1.26倍である年間約18.3万回の発着回数を持つ改良案が提起された。この案は、買収面積も狭く、事業費も約2000億円と増設案の中で最も安く、工期も新空港案と比較すると相当短い。

新空港案については、代表案として三苫・新宮ゾーンに新空港を建設する案を提起した。この案は、将来の発着容量の増大に十分応えられる一方、約9200億円という事業費が必要とされ、完成までの工期も相当長期にわたるものである。

（2）県民・市民から寄せられた意見

調査期間中、多くの意見が寄せられた。特に最終段階のステップ4では、県民・市民の関心が格段に高まり、意見提出者は8,000人を超えた。

滑走路増設案に積極的な意見は、

- ・ 現空港の優れた利便性は何事にも代えがたく、新空港建設によりこの利便性を失うこととなること
 - ・ 新空港と比較して少ない事業費で済むこと
 - ・ 新空港と比較して事業期間が短く、早く空港容量向上が得られること
- などが寄せられ、これに対して消極的な意見は、
- ・ 空港容量の拡大が十分に望めないこと
 - ・ 安全に対する不安が解消されないこと
 - ・ 騒音など生活環境への影響が残ること
 - ・ 市街地の高さ制限が残るなど今後の地域開発に制約を受けること
- などの意見が寄せられた。

新空港案に積極的な意見は、

- ・ 増設案よりも長期的な需要増に対応できる空港容量の拡大が期待されること
- ・ 安全に対する不安が解消されること
- ・ 現空港には毎年多額の騒音対策費、土地の借地料がかかっており、新空港になるとこの負担が解消できること
- ・ 24時間機能が確保できること
- ・ 新空港の周辺地域の活性化が期待できること

などが寄せられ、これに対して消極的な意見は、

- ・空港が今より遠くなり利便性が低下すること
- ・増設と比較して事業費が巨額であること
- ・増設と比較して事業期間が長期を要すると見込まれること
- ・埋立てによる自然環境への影響が懸念されること

などの意見が寄せられた。

提出された意見は、明確に分けられないものもあるが、全体として見ると、滑走路増設案に積極的な意見は 4293 件、新空港案に積極的な意見は 3569 件であり、滑走路増設案に積極的なものが多かった。

(3) 関係者からの意見聴取

総合的な調査に引き続き、県議会・市議会、国会議員や経済団体、関係自治体などの関係者から意見を伺った。

大別すると、福岡の発展を考えると長期的な視点に立って判断することが重要であり、新空港に踏み切るべきとする意見、一方、費用など現実的に考えると滑走路増設が望ましいとする意見、また、北九州空港との連携により打開すべきとする意見、需要見通しについての意見など様々な意見が出された。

増設案及び新空港案については、事業費、拡大される容量、完成に要する時間などにおいて、メリット、デメリットが対称的な案となっていることもあって、ひとつの意見に収斂するというよりも、多様なものとなった。

5 福岡の未来

福岡の未来はアジアとともに発展するところにある。福岡はアジアの平和と繁栄に積極的に貢献し、大きな役割と責任を果たしていく必要がある。

世界はますます一体化し、交流は広く深くなってきている。福岡は、百年の大計に立って次のような未来像を描かなければならない。

(1) アジアの大交流拠点

福岡が未来において確固たる地位を占めるためには、経済、文化、学術、人材などあらゆる分野で世界と交流し、新しい思潮や生活様式を取り入れ、

福岡発の文化を世界に提起することが重要である。

これまで福岡は、中国、韓国を始め、インドやアセアンなどアジア諸国と経済、文化、青少年など様々な分野において、経済交流、住民による草の根の交流、大学、行政による交流など、永年にわたり多様で重層的な関係を築いてきた。

世界は大きく変化しつつある。福岡はこれまで培ってきた交流を基礎に、観光、コンベンション、国際学術交流などの一層の興隆により、アジアをはじめとする世界との一大交流拠点を目指していく。

(2) イノベーションの拠点

経済的に繁栄するためには、先端成長産業の集積を進め、所得の高い雇用を作り出していく必要がある。

福岡は、自動車や先端半導体、水素エネルギー、バイオ、農産物新品種開発、ロボット、ファッション、デジタルコンテンツ産業など将来にわたり発展する先端成長産業の育成・集積に戦略的に取り組んできた。

20世紀は一極集中・過密型大都市の時代であった。福岡は医療、文化、教育、産業などの拠点がバランスよく配置され、道路や情報インフラで結ばれたネットワーク型の21世紀型都市づくりも進めている。

福岡は、革新的な取り組みにより新商品・新特産物・新市場・雇用創出を次々と生み出すイノベーションの拠点を目指す。

(3) 新しい芸術文化の創造拠点

我が国は、悠久の歴史の中で、アジアの影響を受けつつ世界に誇るべき独自の文明を形成してきた。アジア文化の多くは、北部九州を窓口として我が国にもたらされた。太宰府の九州国立博物館は、文化の相互作用や影響を研究し、過去、現在、未来にわたるアジアとの広範な文化交流を深める我が国の拠点である。

福岡は、アジアをはじめ世界各地から歴史家や芸術家、文化人、若者が集まり、多様な文化が融合する新しい芸術文化の創造拠点として発展することを目指す。

また、世界に比類のない速度で少子高齢化が進む中、「新しい時代の公」

を担うNPO、ボランティアとの協働による福祉を充実し、県民がともに支えあう「共助社会」の実現を図る。

(4) 世界の知的センター

県内36の大学は毎年2万7千人の大学生を世に送り、7千名の留学生が学ぶ福岡は、世界レベルの高度な研究教育が展開される知の拠点である。

福岡市は世界で最も暮らしやすい元気な都市の一つであり、その魅力を活かして最先端の研究所誘致に取り組むとともに、留学生の生活や就職をきめ細かくサポートし、知の時代にふさわしい学術研究都市づくりを推進している。「国連ハビタット福岡事務所」が置かれ、アジア太平洋地域の都市・環境問題の解決に大きな貢献を果たしてきた。

福岡は、今後、新たな知の地平を拓く世界的な学術研究交流の拠点として発展することを目指す。

(5) 環境先進

近年、アジアでは急速な経済発展に伴い、環境問題が深刻化している。アジアの国々が、将来に渡って持続的に発展するためには、アジアはもとより、世界全体で国境を越えた環境問題に取り組んでいく必要がある。

世界最先端の国連の環境モデル都市北九州市、エコタウン事業を進める大牟田市を抱える福岡は、深刻な公害を克服した経験とそれによって培われた技術やノウハウを有している。

福岡は、環境負荷を大幅に軽減する資源循環型の新しい環境モデルを構築し、世界における環境問題の解決に積極的に貢献していく。

福岡は、陸海空の交通手段が集中し、国内外の円滑な交流の発展の基礎となる交通の高度な集積がある。航空を利用した相互交流は、航空機の発達、空港の整備とともに大きく伸びてきた。大航空時代の中にあって、このような福岡の未来を実現するためには、需要に対応して必要となる内外の増便の確保、航空路線の新設が自由・思う存分にできなければならない。これは、福岡の未来を考えた場合に、常に満たしておかなければならない不可

欠の条件である。

このような考え方をもとに、次のような対策を講じる。

6 福岡空港の過密化対策

(1) 滑走路増設の早期着手

過密化対策として滑走路増設に速やかに着手する。

福岡空港の年間発着回数は既に 14 万回に達しており、総合的調査で明らかになった処理能力は 14.5 万回である。

福岡空港の過密問題は、当面の空港容量の拡充策として誘導路二重化を行っても切迫しており、容量限界打開のための行動を早く起こす必要がある。

このような状況に鑑み、工事期間をまず重視した。県民・市民から寄せられた意見でも、空港の利便性を重要視した増設支持の意見が多かった。加えて、経済状況からみて事業費が少ないという点も、大きな選択の要素である。

これによって拡大される発着容量は、3.8 万回であること、都市型空港として安全性に万全の注意を払わなければいけないこと、建築物の高さ制限が続いていくことなどを認識しておく必要がある。

滑走路増設にあたっては、国において以下のような対策を講じる必要がある。

- ・事業期間については、福岡空港の過密の状況に鑑み、短縮に努め、早期完成を目指すこと。
- ・事業費の縮減に努めること。
- ・航空機が市街地の上空を飛行するため、運航の安全に最大の配慮と対策を講ずること。
- ・騒音区域は、最新の管制技術の導入と運航方法の改善により、最小限にとどめること。その拡大が避けられない場合には、騒音対策に万全を期すこと。
- ・運用時間の延長は、騒音対策の進展を見ながら検討すること。
- ・国において購入されている移転補償跡地においては、地元の意見も聞いて有効活用を図っていくこと。
- ・都心部の高さ制限については、法の運用なども含め、緩和策について検討を進めていくこと。

(2) 新空港の調査研究

アジア諸国の著しい経済成長やこれに伴うボーダレスな人・物の交流拡大、航空産業の急速な技術革新など社会経済の変化は予想しがたいものがある。

福岡空港の過密化、容量限界対策としての滑走路増設が完成したとしても、現在の需要予測では、十数年後には再び空港容量を突破することが予測されている。

また、市街地に近い現空港が有する様々な課題の解決には新空港が優位性を持っており、パブリックインボルブメントにおいても新空港の必要性を訴える多くの意見や更なる調査検討を求める意見が出された。

新空港は地域の未来のための課題である。

これらを考え合わせると、将来の新空港を考える上で必要となる風向やその他の自然条件について基礎データをさらに詳しく収集整理することや、環境負荷をできる限り小さくする方法、新しい工法技術の採用によりもっと安く作る方法、経済の変動状況を踏まえた新たな資金調達方法や事業採算性、利便性を確保するための交通アクセスのあり方などについて、引き続き調査研究を行う必要がある。

このため、総合的な調査結果を踏まえ、新たな国による調査研究に地域が協力して取り組む必要がある。

平成21年4月8日

福岡県知事 麻 生 渡

福岡市長 吉 田 宏