

今後の地方をどうするか

～佐賀・北部九州からの一考察～



平成 20 年度報告書

目 次

1. はじめに P1

2. 現状と課題 P2

- (1) 若年層の流出
- (2) 労働生産性が低い産業構造
- (3) 多極分散型県土、多極分散型まち機能
- (4) 福岡都市圏機能の高度化・広域化

3. 総合交通体系の整備（提案） P5

- (1) 各施設の現状と課題
 - 道路
 - 港湾
 - 有明佐賀空港
 - 鉄道
- (2) 九州の国際物流の実態
- (3) NPO 法人クリエイイト九州の提案
 - 1) 有明佐賀空港の拠点化
 - 国際貨物空港としての可能性
 - 国際旅客空港としての可能性
 - 2) 九州ラウンド構想（仮称）

4. 今後の課題 P14

参考－福岡空港の総合的な調査概要 P14

- (1) 福岡空港の現状と課題
- (2) 対応方策について
 - 1) 「近隣空港との連携」案
 - 2) 「現空港における滑走路増設」案
 - 3) 「新空港の建設」案
 - 4) 地元の意向

参考文献 P17

1.はじめに

“今後の地方をどうするか”

このことは、現下の我が国の重要テーマの一つである。

地方では高齢化が一段と進展する中、農業生産基盤は構造的に脆弱化し、商店街の衰退もはなはだしい。雇用を求めて若年層の都会への流出も止めることができず、地方の問題はなんら解消されていない。高齢化とともにさらに悪化している状況にある。

最近では、「所得格差」「地域格差」「教育格差」など「格差」という言葉で地方問題を捉えられることが多くなっているが、地方の格差問題は前回の参議院選挙でも争点の一つとなった。

また、世界経済悪化の影響を受け、非正規雇用の解雇や雇い止め、生活保護受給世帯の増大、地域経済の荒廃、自治体の財政破綻などの課題も新たな問題として地方に重くのしかかっている。

“果たして、地方は蘇るか”

我が国は、戦後の荒廃から「豊かさ」を求めて、いかに欧米にキャッチアップするかを目標に経済成長を続けてきた。

その一方で、高度経済成長期から脈々と続く「国土の均衡ある発展」のスローガンの下、伝統的に地域間「所得」格差を解消し、経済成長の果実である税金を地方へ再分配してきた経緯がある。

ところが、経済が低成長期に入り、再分配のための財源が乏しくなったことに伴い、公的な支出が削減されるようになってくると、官公需に依存していた地方ほどその影響が大きくなり、地域経済は疲弊していくこととなった。

地域間の所得格差は高度経済成長期から比べると小さくなっているものの、労働生産性の差は逆に拡大しているのである。国からの補助金や公的な仕事の配分を地方が受ける再分配政策では労働生産性を引き上げることはできず、生産性の向上を伴わない所得上昇は地域の競争力を失わせ、財政難の時代にはそうした地域が疲弊する結果となったといわれている。

地方がこのような構造的な状況に陥ったのは、実は、地方が自立し、地方の価値観で地方づくりをしてこなかった、させてもらえなかったことに起因するのではないだろうか。

ここでは、地域の視点に立った地域主体の活性化が求められる中で、佐賀を事例として、その議論が進展するための一たたき台を提供するものである。

2.現状と課題

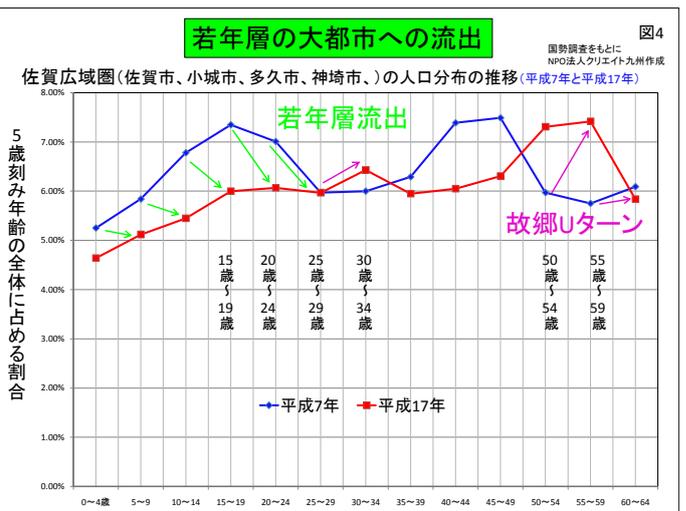
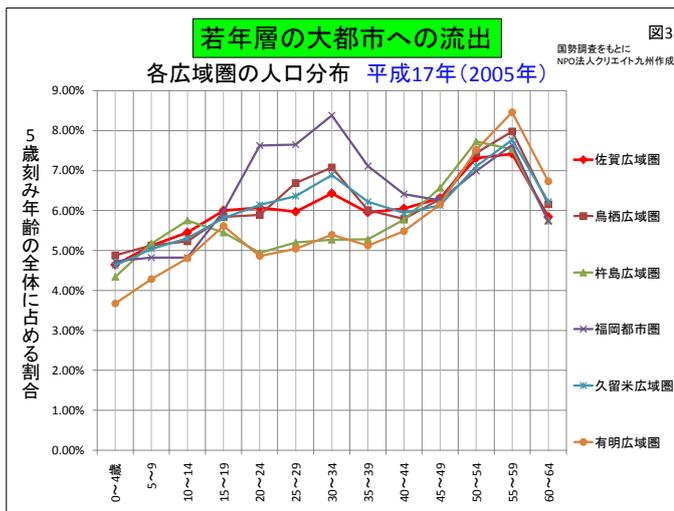
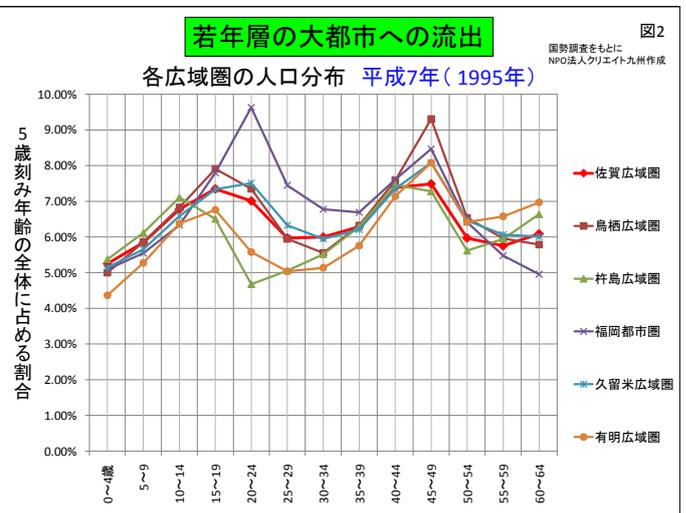
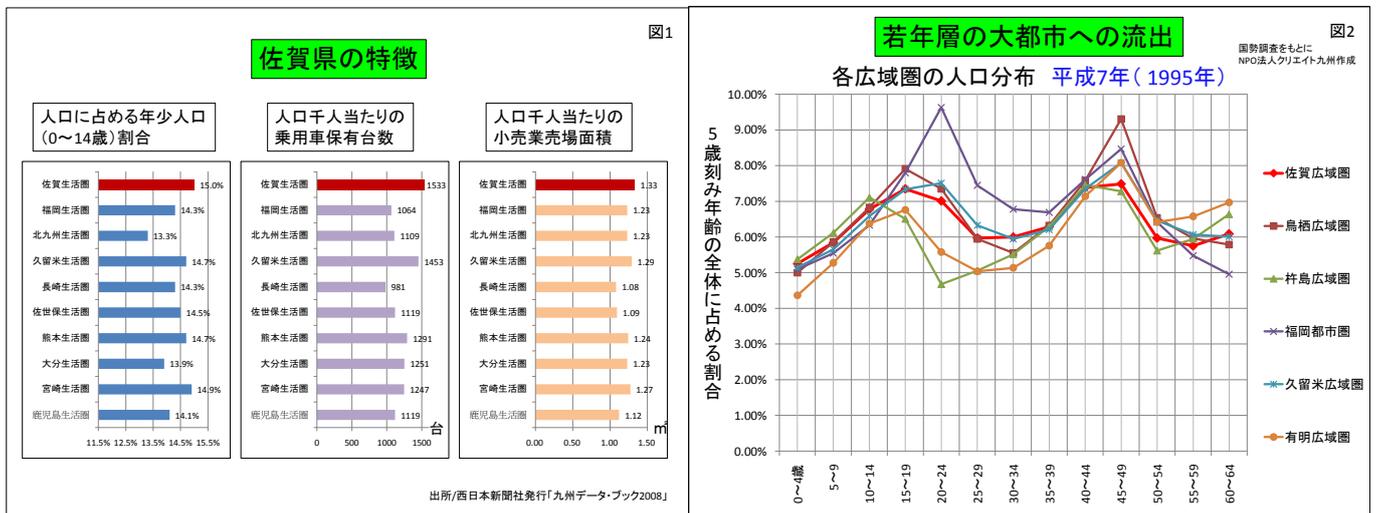
(1)若年層の流出

西日本新聞社発行「九州データ・ブック 2008」に、九州の10の生活圏の主要指標が掲載されている。佐賀生活圏(佐賀市への通勤依存率5%以上のエリア)は、①人口に占める年少者(0～14歳)の割合②人口千人当たりの乗用車保有台数③人口1人当たりの小売業売場面積④世帯当たりの持ち家率が10都市生活圏の中でトップに位置する。(図1)

③は郊外型ショッピングセンターの相次ぐオープンで、福岡などの大都市を上回っており、中心商店街の空洞化問題はあるものの、消費者の立場からすると、②と③から日常の生活では利便性が高いことが伺えるし、④を加えると自然環境や住環境に恵まれた佐賀県は生活がしやすいところということがいえるのではないかな。

また、①の年少者の比率が高いということも特色であるが、この年少者が高校を卒業すると、大学進学、就職等により佐賀県から流出している実態について問題視しなければならない(図2、図3、図4)。当然、この現象は地方共通の問題でもある。

しかし、佐賀県は福岡都市圏に近いという地勢的な条件を最大限活かし、若者が定着できる多様な雇用の場の創出が望まれるし、他の地域よりも可能性が高いのではないだろうか。

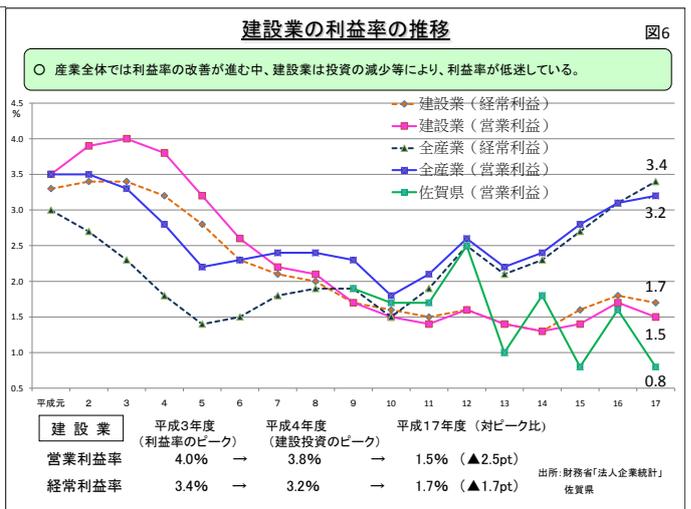
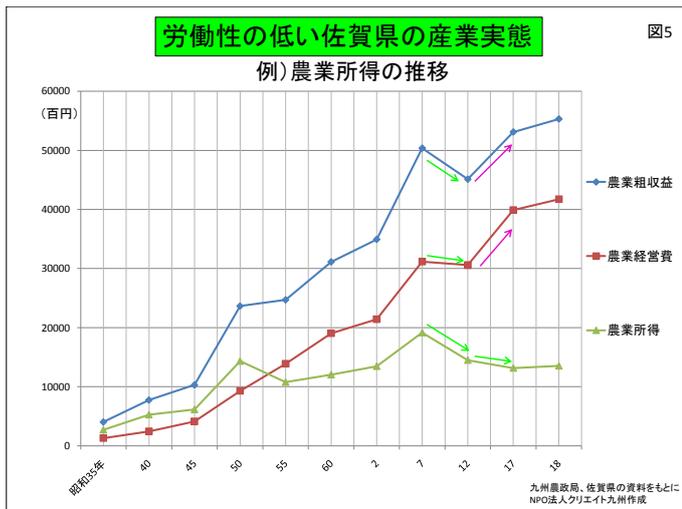


(2)労働生産性が低い産業構造

昭和8年から10年にかけての「佐賀段階」、昭和40、41年の「新佐賀段階」と呼ばれた時期は、佐賀県が全国一のコメの収量を誇り、農業県として全国に名をとどろかせた時期である。

その後、国営規模の土地改良事業も数多くなされ格段に生産性の向上が図られるが、経営規模の拡大がなされず、加えて農業従事者の高齢化、後継者不足が進み、さらに外国からの圧力やグローバル化の流れの中で農産物の自由化など厳しい状況が続いたため、労働生産性が低い産業のままとなっている。(図5)

その他、漁業、商業、建設業（図6）の分野でも同様の形態となっており、地域経済の脆弱な構造の一因となっているのではないだろうか。



(3)多極分散型県土、多極分散型まち機能

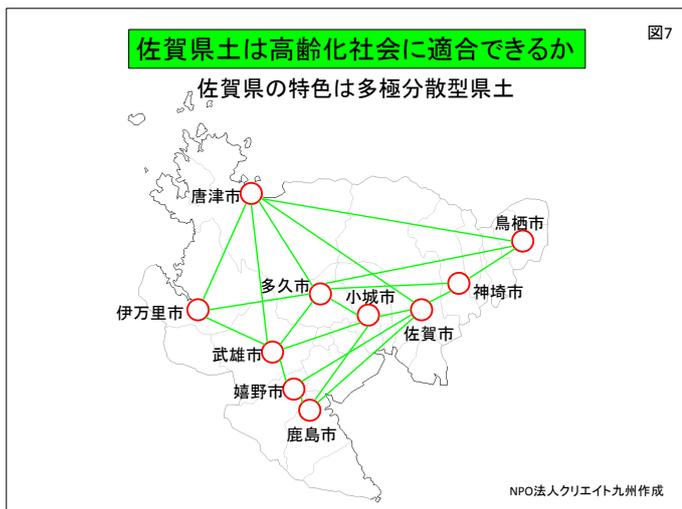
九州の中で、県庁所在地に人口が一極集中していない県は珍しいのではないだろうか。

佐賀県は平成の合併で、これまでの7市37町4村から10市10町へと再編された。

その結果、佐賀県の特色として、多極分散型県土(図7)、多極分散型まち機能(図8)という実態を指摘することができる。合併したそれぞれの市町村では、合併前のまち機能が分散したままの形態となっており、それぞれのまちでは中心市街地の空洞化、商店街の衰退が共通の問題となっている。

県都佐賀市においても、旧市街地内でさえ官庁機能、文化施設、医療施設などまち機能が分散しており、合併による旧町のまち機能を加えると、佐賀市は多極分散型まち機能を有しているといえるであろう。

高齢化が進展する中、このような都市の構造的特色を踏まえた医療・福祉、教育、インフラ整備、公共交通機関の役割など今後の公的なサービスの在り方が問われよう。現下の地方自治体の財政状況が厳しい中、共助の役割が見直され、コミュニティの再構築などが求められる。



(4)福岡都市圏機能の高度化・広域化

アジアの中の主要都市として、福岡都市圏の経済的発展が目覚ましい。その福岡都市圏の経済的影響を佐賀県の東部地域はかなり受けており、さらに福岡都市圏の経済的魅力や交通利便性の向上が進むと、地理的に近い佐賀県への影響はますます大きくなる。

もともと、中国大陸や朝鮮半島と距離的に近い福岡都市圏は、古くからアジアとの交流が盛んであった。平安時代における大陸と日本の交流の窓口であったことを示す迎賓館（鴻臚館）が残っているし、平安時代から室町時代にかけては日宋・日明貿易での日本の受け入れ窓口として、禅やお茶、うどんなどが福岡を通じで全

国に伝わった歴史を持つ。

現在でも福岡都市圏はアジアのゲートウェイとなっている。福岡空港は、アジア向け航空路線が充実し、アジアを中心に16都市に乗り入れているし、博多港も海の玄関口として博多～釜山間には高速船や国際フェリーが就航している。

一方、JR博多駅は山陽新幹線や在来線だけでなく地下鉄空港線も乗り入れており、2011年の九州新幹線鹿児島ルートの特急全線開通とともに、JR博多駅ビルには阪急百貨店や東急ハンズなどが進出することが決まっている。JR博多駅の商業機能が充実することで、これまでの賑わいの中心であった天神地区に加えて、都心部にJR博多駅地区というもう一つの賑わいの核が誕生することとなる。

加えて、福岡都市圏では若者だけではなく高齢者をはじめとする多様な年齢層が楽しめるエンターテインメント機能が充実しつつある。福岡ソフトバンクの本拠地であるヤフードーム、劇団四季の専用常設劇場である福岡シティ劇場、中高年層を対象に歌舞伎などを披露する博多座など九州全域から集客できる施設を備えている。屋内型のディズニーランドの建設も検討されていたが、現時点では見送りとなった。今後、地下鉄の延伸計画が具体化すれば再浮上ということもあり得るかもしれない。

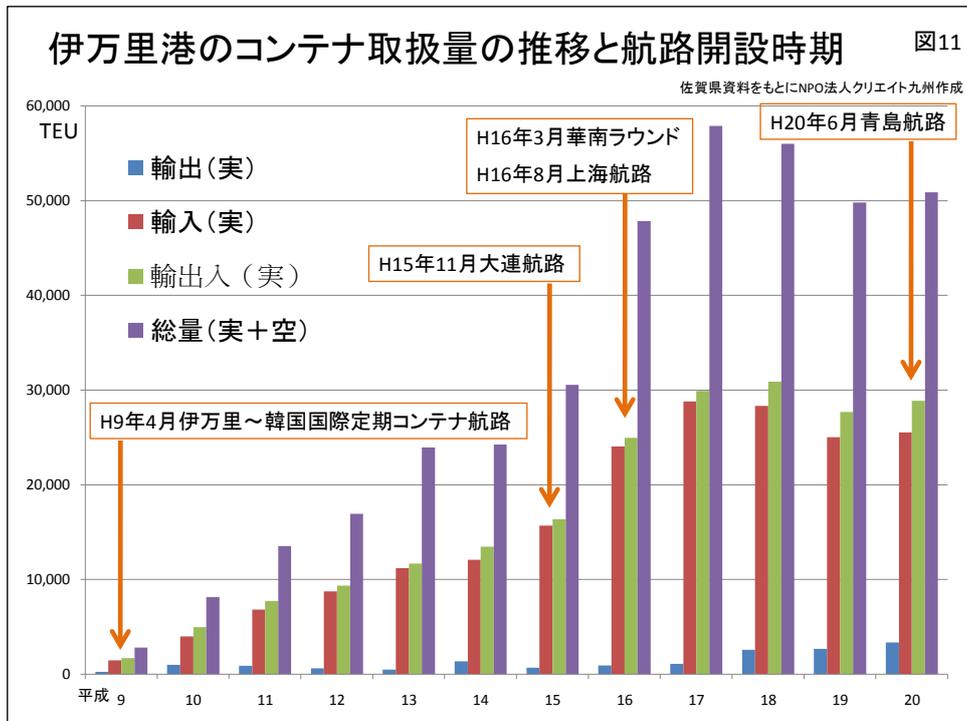
また、福岡都市圏に残っている歴史や文化を観光資源として生かす取り組みも始まっており、社会実験「はかたんウォーク」を通じて歩行者の回遊性を高める取り組み等がなされている。

「博多祇園山笠」や「博多どんたく港まつり」など外国人にも楽しめる場や機会も増加しつつある。

さらに、2011年には、韓国KTXの特急全線開通（ソウル～釜山間）が予定されており、九州新幹線鹿児島ルートの同年全線開通と併せて、ソウル～九州間の交通ネットワークが充実することとなる。

福岡都市圏は、JR博多駅や中心市街地から至近距離に位置する福岡空港と博多港を抱え、アジアの交流拠点都市としてまた九州の中核都市として発展することが期待されている。

このように、発展する福岡都市圏のエネルギーをプラス効果として最大限活用することが今後の佐賀県の課題ではないだろうか。



○有明佐賀空港

有明佐賀空港は、計画から四半世紀を要し、平成 10 年 7 月に開港した。日本経済の停滞期であったこと、航空路線の自由化の流れの中で、近隣空港間の運賃切り下げ競争のあおりも受けて船出は厳しいものがあった。またその後の動きとして、名古屋便の撤退、大阪便の機材の小型化など、利便性の面でマイナスとなることも生じた。

その後、平成 17 年から夜間貨物便が就航、平成 20 年から東京便が 3 便から 4 便に増えるなど、着実に空港の利用が進む一面も出てきているが、近隣に日本で一番利便性が高い福岡空港があり、航空路線の自由化の流れの中では、国内旅客については福岡空港に対抗して大幅に路線を拡大することは不可能に近い。

しかし、有明佐賀空港は、極めて安定した気象条件のもとにあり、地政学的に九州の中心にあることもあって、以前に将来の九州国際空港としての可能性について議論されたことがある。土地の手当てもなされていることから滑走路の延長は容易であり、安価な建設コストによる空港の拡張整備が可能であることから、福岡空港が新空港ではなく拡張案に決定されたこの機会に、もう一度九州の国際拠点空港としての可能性について議論すべきである。

特にアジアに近いという有利な条件を生かし、アジアの需要を意識した九州の国際空港の整備が求められる。その際に、民間の自由な経済活動を前提に現在利用されている空港の利便性向上を図るのも一つであるが、道州制を意識し、九州全体の利便性向上や空港、道路、鉄道等の整備の効率性など総合交通体系の中での九州拠点空港の位置づけを検討することが望まれるのではないかと。

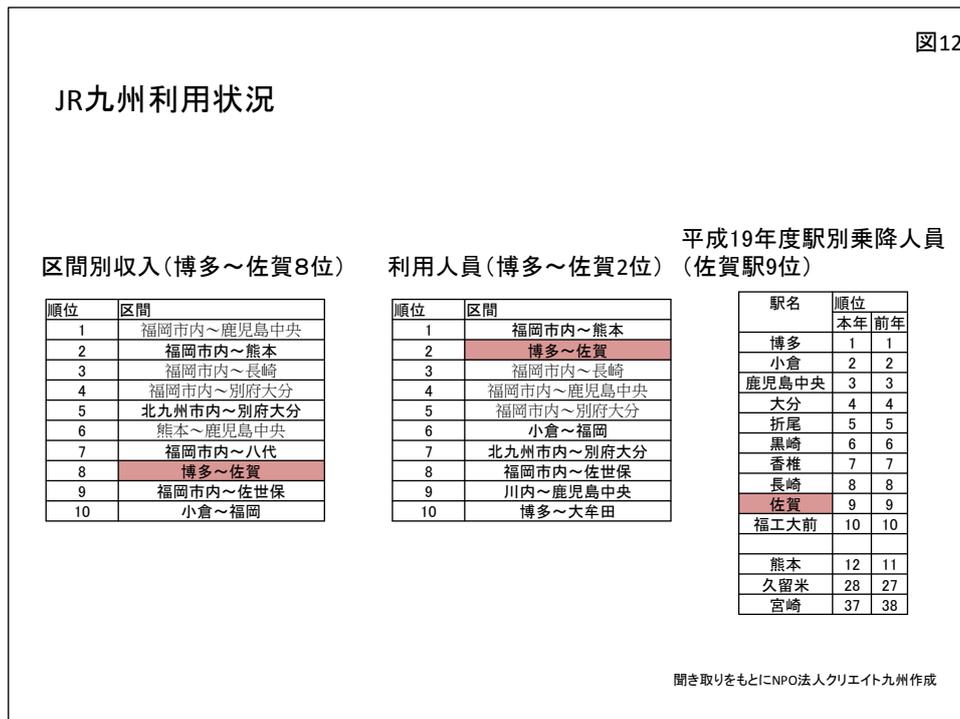
いうまでもないが、この議論を円滑に進めるためにも、周辺の関係者への理解を促進させる努力は日常的に実施しなければならないし、条件整備となる交通アクセスについて現実的に対応可能なものから推進すべきである。

○鉄道

在来線は電化が図られてから大幅にスピードアップし、また国鉄から JR 九州へと民営化がなされ、利便性が大幅に向上された。しかしその一方で、道路が整備され車の保有台数が増えるにつれ、公共交通機関としての鉄道の利用が減少した。

長崎本線は特急が優先的に運行され、佐賀～博多間は高速バスとの競合関係から割安運賃の商品が発売されている。JR 佐賀駅は、福岡への通勤可能駅として、乗降者数が多くなっており、九州管内で乗降者数の多さで第 9 位となっている（図 12）。ちなみに、所在都市の人口規模で、佐賀より大きい熊本、宮崎、久留米より多くなっている。

また、佐賀～博多間の利用人員は、熊本～博多間に次いで 2 番目に多くなっている。（図 12）



九州新幹線は、鹿児島ルートが先行し、平成 23 年 3 月には全線開通する。

一方、九州新幹線西九州ルートは、昭和 47 年に基本計画が策定されルートが決定し、平成 13 年に当時の経済状況、財政面の制約等から武雄温泉～長崎間をスーパー特急方式で暫定整備することが決定した。平成 16 年 12 月にその財源確保の目的がたち、現在予定されている北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線西九州ルートの着工が認められた。なお、西九州ルートだけは、並行在来線の経営分離の地元調整が完了後という前提つきであった。

平成 20 年に JR 九州が佐賀・長崎両県の支援を前提として、新幹線開業後 20 年間従来通り肥前山口～諫早間を運行する方針が出され、このことは経営分離されないことを意味し、並行在来線問題が解決を見て着工の運びとなった。

ただし、単線区間（武雄温泉～肥前山口間）の複線化の問題、地元要望が強い在来線利用区間（武雄温泉～鳥栖間）の踏切問題等については、今後の課題として残されたままの着工となっている。

また、鹿児島ルートの例を見るまでもなく、今後、長崎県等からの全線新幹線として整備要望、それも全線フル規格化でという要請が来ないとも限らない。

そういうことも想定して、佐賀県内の対応をどうするのか、今のままで行くのか、その際には踏切問題等の地元からの要望をどうするのか、全線フル規格化に対してどう考えるのか、将来に目を向けて的確な対応を図るためにも、事前に幅広い観点から検討しておくことが必要ではないだろうか。

検討する際、佐賀県として考慮すべき視点は次の点である。

- ①平成21年3月に九州新幹線鹿児島ルートが全線開通する。そうすれば、特急つばめが廃止され、現在の鹿児島本線の過密区間である博多～鳥栖間が緩和され、佐賀～博多間の特急が増便される可能性が高まる。この利便性が高い在来線機能を維持することが重要。さらに、特急を神埼駅に止めることなどの工夫をすれば、福岡のベッドタウンとして沿線開発が進むことも期待される。
- ②西九州地域は沿線の需要が限られることから、さらに新幹線区間を延伸させることは費用対効果の観点から厳しい状況にある。このためには、仮に全線フル規格化を考える上で新たな需要創出は不可欠であり、有明佐賀空港が九州の拠点空港(国際旅客空港及び国際貨物空港)に位置づけられ、空港需要が加わる空港・新幹線一体化事業で進める以外は考えにくい。
- ③道州制を意識した多様な目的のネットワーク、総合交通体系の中で考えるべきである。その際に、各県の利害を越えた九州全体の利益を追求するものでなければならない。九州のハブ空港、ハブ港的な機能をどう構築するか、九州全体の道路、鉄道のネットワークはいかにあるべきか、新たに施設をつくるのか、現有施設の有効活用・連携で対応するのか、あらゆる観点から検討すべきである。
- ④現在の整備システム、整備スキームありきの発想にとらわれない、弾力的な対応が求められる。

(2) 九州の国際物流の実態

九州は、近隣のアジアとの物流が年々増加している。ただその輸送ネットワークは、首都圏、近畿圏、中京圏の大都市と比較して、路線、便数、使用機材の大きさなど、すべての面において脆弱である。とりわけ、欧米向けは、路線がないため、九州以外の空港を利用せざるを得ない。

荷主と物流事業者の契約内容により一概には言えないが、一般的には成田空港、関西国際空港への横持ち輸送は、九州の事業所に無駄なコストを付加するケースを生んでいる。例えば、半導体製造装置 A 社は、工場から福岡までのトラック輸送が1台当たり2～3万円で済むところを、関西までトラック1台当たり10万円かけて横持ち輸送をしている。当然、リードタイムも余計にかかっている。本来であれば、九州の事業所が最寄りの空港から海外と直接、輸出入した方が効率的であるが、九州の事業所には物流の権限がなく、本社が九州の物流情報が不足したままベストでない輸送ルートを選択している可能性もある。

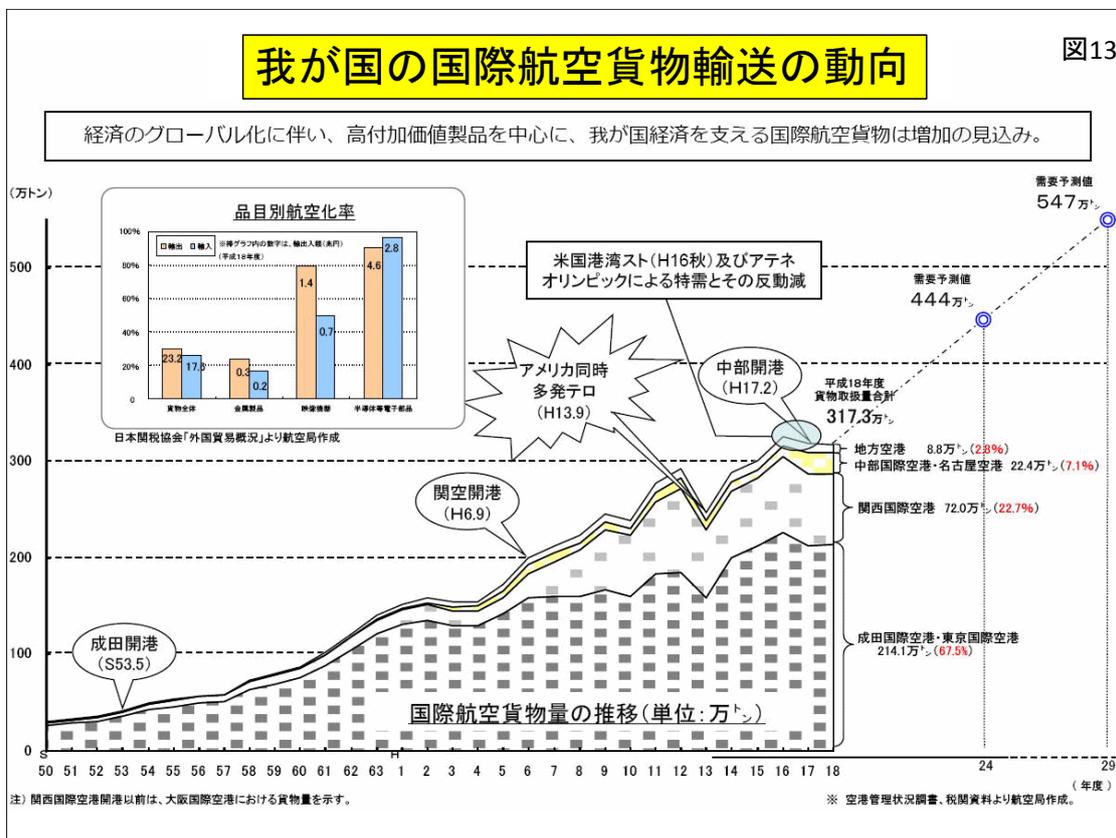
ただ現状は、横持ち輸送の発生は、むしろその方がコスト的に有利な場合もあるようで、九州での少ない貨物量では輸送単価が割高となり、成田空港や関西国際空港から横持ちして輸送した方が安く抑えられることも多いと聞く。このように、実態としては九州から欧米向けに限らず、アジア向けについても横持ちを生んでいる。それは、九州の各空港から、路線はあっても使用機材が比較的小型であるため、ベリーのスペース確保が十分ではなかったり、便数が少ないため輸出したい時間に積み込める便がなく翌日移行の便に回されたり、欠航した場合の代替便もほとんどないといった不確実性が理由として挙げられている。さらに、アジア間の輸送では、近年、福岡空港での路線運休や減便が相次いだため、影響が生じているともいわれている。

(3)NPO 法人クリエイト九州の提案

1) 有明佐賀空港の拠点化

○国際貨物空港としての可能性

経済のグローバル化に伴い、高付加価値製品を中心に我が国の国際航空貨物は増加してきた。成田空港（S53.5）、関西空港（H6.9）、中部空港（H17.2）と相次いで開港し、このインフラ整備や中国の高い経済成長もあって、国内航空貨物以上に高い伸びで増加し、また今後も増加が期待されてきた。（図13）



ただ、ここ2、3年は伸びが鈍化し、昨年からアメリカ発の世界同時不況の影響で最近はかなりの落ち込みとなっているようである。

ここでは、今後また世界経済が好転し、特に隣の中国や次の発展が期待されるベトナム等のインドシナ諸国が高い経済成長となったときを想定し、国際貨物空港として有明佐賀空港の可能性に言及することとしたい。

まず、国際貨物を大々的に取り扱っているインテグレータに昨年の夏時点での状況を聞いてみた。

- ・ ポイント to ポイントで、まずハブ空港とハブ空港を直行便で結び、次にハブ&スポークで地方空港と結ぶ。全世界をネットワーク化し、とにかくスピード第一で顧客への対応を図っている。（図14）
- ・ このネットワークは、飛行機を飛ばすネットワークだけでなく荷物の追跡情報等のネットワークも必要で、情報システム、料金の精算システムもネットワークに必要。
- ・ 日本の窓口（ゲートウェイ）になるところは無制限に増やすことはできない。現在は、成田、関西、中部の3空港。
- ・ 数年前までは二桁の高い伸びで取扱量が増えていった時は、第4のゲートウェイとして九州を考えていた。そのときは、荷が集まる福岡空港となっていたであろう。今は静観といったところ。

欧米・インテグレーターの現状

図14



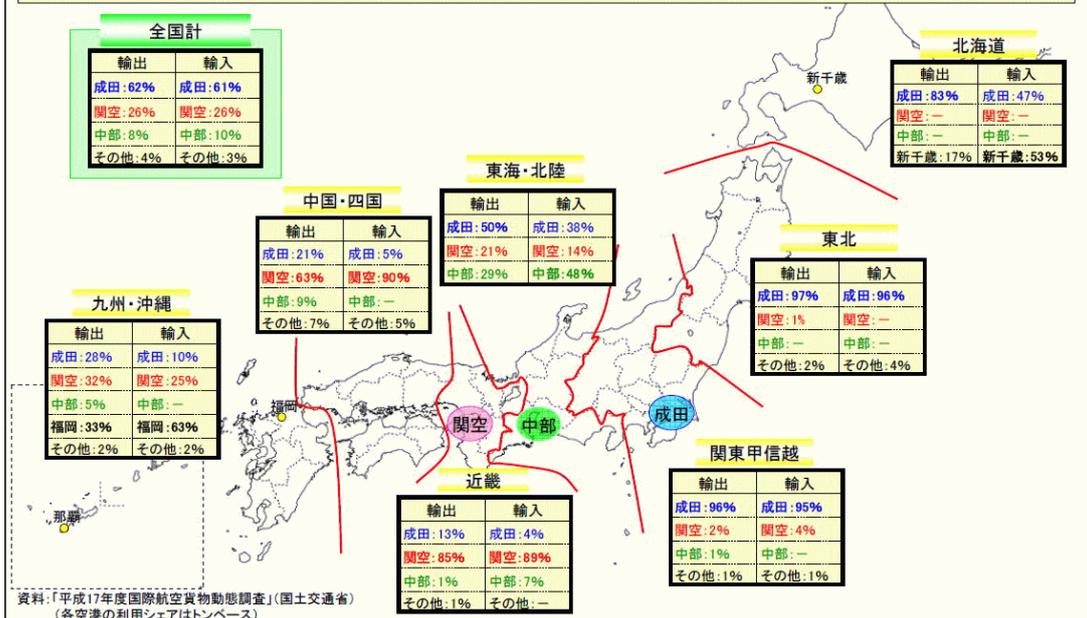
日本のゲートウェイとなっている成田、関西、中部の3空港の国際航空貨物の後背圏は、図15のとおりである。東日本圏では成田空港、西日本圏（近畿、中国、四国）では関西空港が航空貨物の後背圏需要を取り込んでいる。

九州においては、福岡空港が後背圏の需要を取り込んでおり、輸入（食料品等消費貨物）は65%福岡空港となっている。一方、輸出（生産貨物）は65%九州以外の空港が取り扱っており、この九州外の空港から輸出している生産貨物をなんとか九州の空港で取り扱うことができないか、そうすれば物流コストを抑えることができ九州立地企業の国際競争力が強化されるのではないだろうか。

成田・関空・中部の国際航空貨物後背圏

図15

- 東日本圏では成田空港、西日本圏（近畿・中国・四国）では関西空港が、航空貨物の後背圏需要を取り込んでいる。
- 中部空港は、中部圏（東海・北陸）においても、後背圏需要の取り込みは輸出3割、輸入5割に留まっている。
- 北海道、九州においては、新千歳、福岡等、その地域における拠点の空港が後背圏の貨物需要を取り込んでいる。



なアクセスが求められる。現時点では、鳥栖や久留米のインターチェンジへのアクセスとして筑後川堤防道路の整備が効果的であり、佐賀県側堤防の整備促進が必要である。また、国道 263 及び 264 号の 4 斜線化も佐賀大和インターチェンジへのアクセス向上として期待される。(図 17)

今後の取り組み方針として、福岡空港の今後の動きを注視しつつ、物流関係者との情報交換をしながら具体化に向けてのビジョンの策定、実現に向けた取り組みの運動論(戦略)の整理が急務である。

○国際旅客空港としての可能性

福岡空港の将来像の検討の中に、新北九州空港、有明佐賀空港との機能分担案は早い段階から消去された。政策的に福岡空港の機能を分担させることは、航空の自由化の中で現実的でないということと、交通アクセスが悪いということが理由となっている。

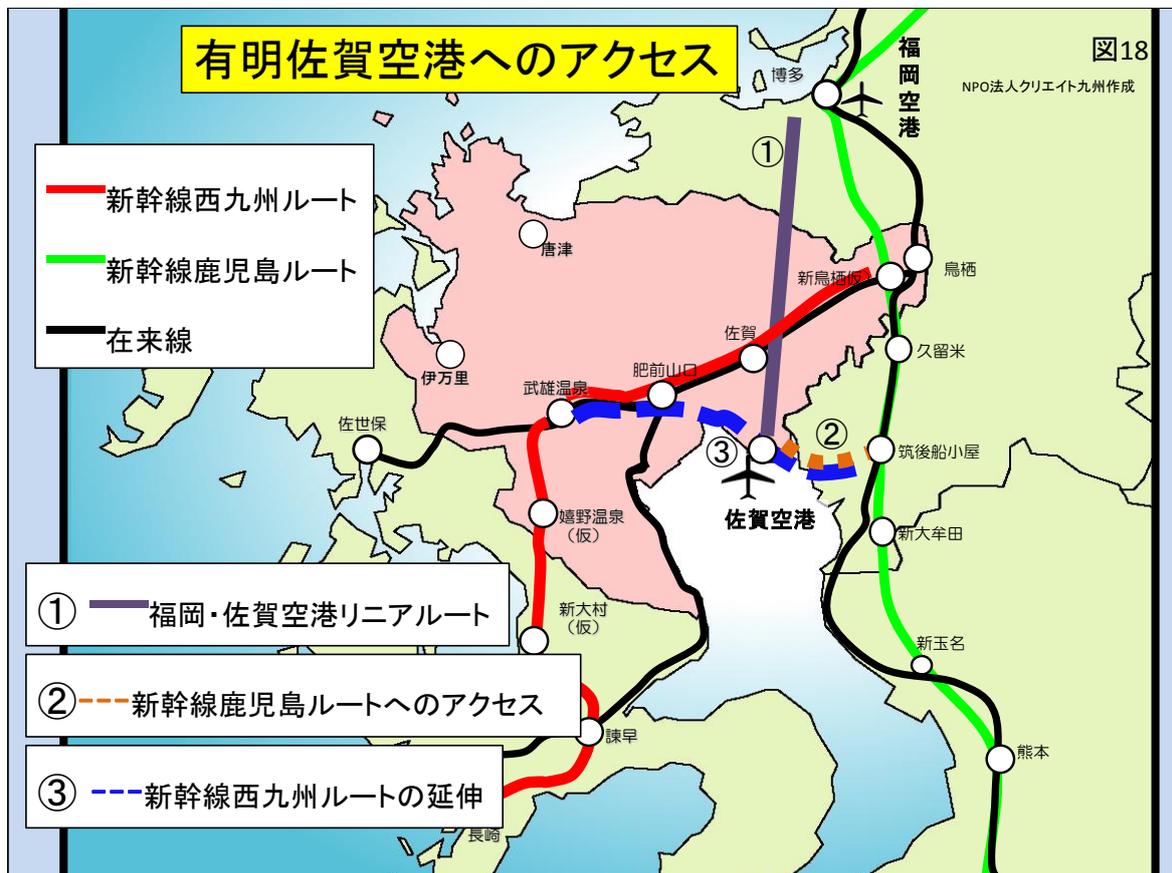
そこで、有明佐賀空港を国際旅客空港として活用するためには、必要条件として最大の需要地である福岡市と有明佐賀空港を結ぶ高速鉄道を整備することが不可欠であり、以下のような提案が考えられる。(図 18)

- ①福岡都市圏の拠点(例えば、西鉄や地下鉄七隈線の駅)と有明佐賀空港間(約 40 数 km)をリニアモーターカーで結ぶ。
- ②平成 23 年 3 月に完成する九州新幹線鹿児島ルート(筑後船小屋駅)とモノレールで結ぶ。
- ③九州新幹線西九州ルート(新大村駅)を有明佐賀空港経由で延伸させる。

特に、③案の九州新幹線西九州ルート(新大村駅)を有明佐賀空港経由で延伸させることが(新幹線からみれば有明佐賀空港が拠点空港となる)比較的现实的な対応となるかも知れない。

なぜならば、西九州ルート(新大村駅)の全線フル規格化の要望が近い将来出てくることが想定されるからである。

前述のように西九州ルート(新大村駅)の全線フル規格化を具体化する上では有明佐賀空港経由しか考えられず、仮にそうならば有明佐賀空港までの交通アクセス問題は解消し、福岡空港の将来像の議論の中に、当然有力な案の一つとして入れられてしかるべきと考える。道州制の中で議論すれば、九州全体から見た総合交通体系のあるべき姿が検討され、九州の中心にある有明佐賀空港は有力な案の一つとして位置づけされるのではないだろうか。



2) 九州ラウンド構想(仮称)

現在九州には、12の中心的な港湾があり、個々の港湾毎に背後地の将来需要に応じて計画整備がなされ、利用が進まないコンテナ船の就航を目指しポートセールが行われている。

一方、物流の国際的な動きは、実需要が極東アジアから東アジアや中央アジアに移る中、海上輸送も航空輸送もハブ港を拠点として荷を集約化し、効率的に行うようになっている。

当然、アジア各国では、競って巨大港湾が整備され、日本の海上貨物はすでに整備されている釜山、上海などのハブ港からトランシップされて運ばれてくる。(図19)

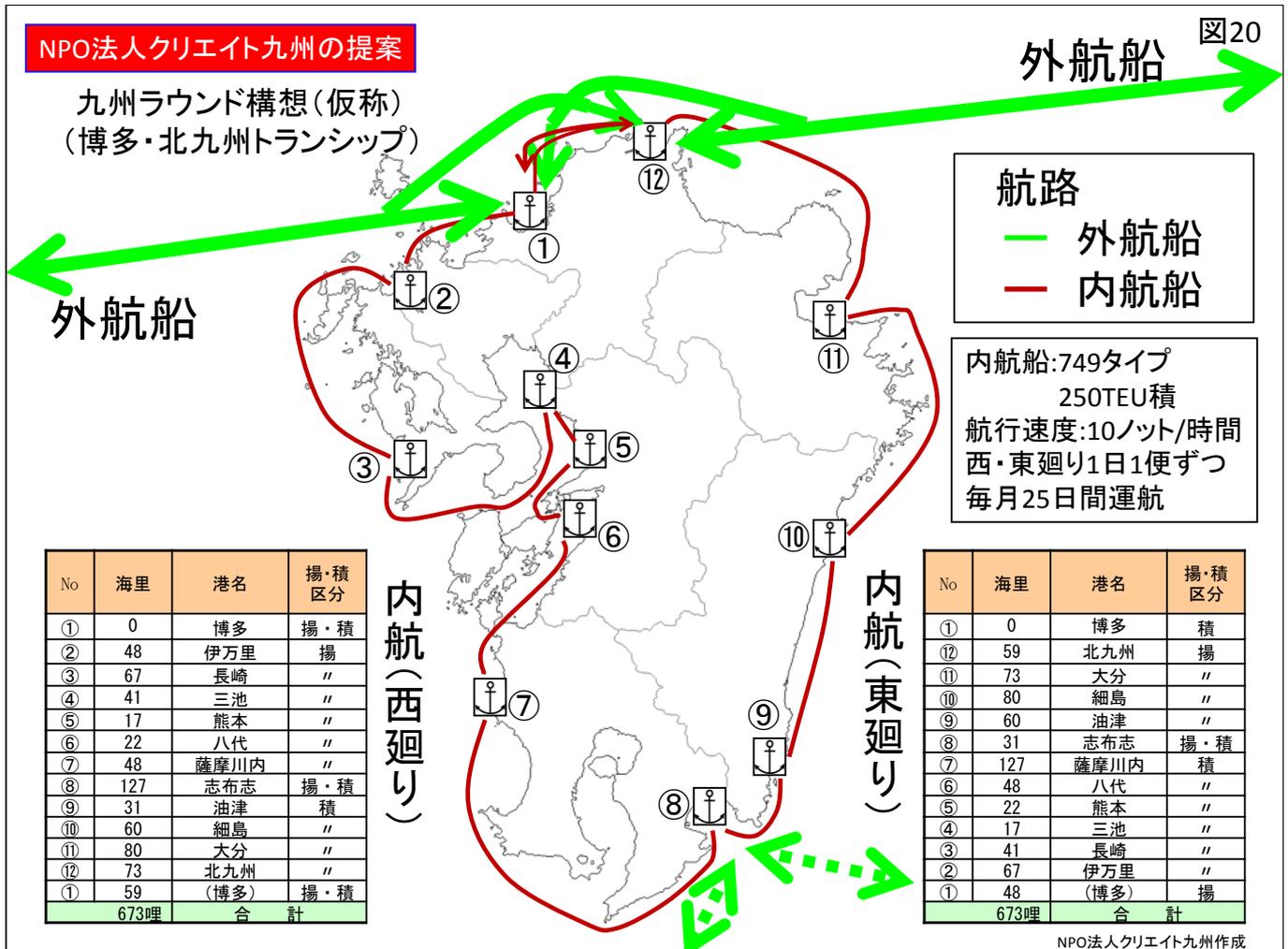
九州では、博多港・北九州港が中枢国際港湾として整備されハブ港的機能も期待されたが、現実的には釜山港等のハブ港にその機能を先越され厳しい状況が続いている。そのほかの港湾も需要が限定的であることから、コストと時間を要する釜山トランシップ便が多かったり、直行便を就航できたとしても輸出が少なく輸入過多の場合には片道需要となり、フィーダー料金は高くなりがちである。

そこで、九州の港湾の抱えている現状も踏まえ、九州全体の利益を考えた「九州ラウンド構想(仮称)」を提案する。(図20)



図19

NPO法人クリエイト九州作成



NPO法人クリエイト九州作成

「九州ラウンド構想(仮称)」とは、これまで個々の港湾毎に釜山トランシップや直行便により集めたコンテナを一旦拠点港(博多港または北九州港、場合によっては志布志港も考えられる)に集める。そして九州の重要港に東廻り、西廻りの内航船の定期便を就航させ、拠点港で集めたコンテナを内航船により各港へ輸送する。また、各港から搬出された荷は内航船で拠点港に集められ、外航船に積み替えて海外の目的港へ輸送されるシステムである。

拠点港である博多港と北九州港関係以外の荷物を内航船により、輸入については博多港から伊万里港方面を西廻りで志布志港まで、大分港方面を東廻りで志布志港まで、輸出についてはその逆のルートで輸送する。内航船は、749タイプの250TEU積で、現在の取扱量(50674TEU)を捌くのに東廻り、西廻りとも約203便が必要となる。西廻り、東廻りとも3隻必要となる。

釜山トランシップと博多・北九州トランシップの原価比較を行った。ラフな計算ではあるが、博多トランシップの方が、20フィートコンテナ、40フィートコンテナいずれの場合でもコストパフォーマンスに優れていることがわかった。

ここで期待される効果は、以下の通りである。

- ①拠点港は、これまで釜山港が果たしていたハブ港の機能を持つことができる。そのことが現在の拠点港の取り扱いコンテナを増やすことになり、さらに拠点港としての機能アップにつながると期待される。
- ②また、相乗効果で結果的に内航船の就航数を増やすことにつながり、荷主が各港をより利用しやすくなる。
- ③内航船が軌道に乗れば、環境対策として陸上輸送から海上輸送へとモーダルシフトが期待される。
- ④このような取り組みは、各県の協調の下に可能ではあるが、実現にはやはり道州制移行が不可欠となる。道州制の議論を推進する上で、必要性を語るひとつの事例となるのではないかと。

4.今後の課題

「今後の地方(佐賀)をどうするか」。今回は広域的な観点から交通インフラについて考えてきた。まず、議論のたたき台として、有明佐賀空港の拠点空港化と九州ラウンド構想(仮称)を提案した。統計資料に限りがある中でラフな検討で、構想レベルの域を出ないものばかりであるが、多くの方々に佐賀、北部九州の将来について思いを馳せていただければ幸いである。

先日、将来の福岡空港の取り扱いについて、一定の方向付けがなされた。現空港での滑走路の拡張案で、新空港に求めていた機能で果たせないものは新北九州空港の滑走路を延長し機能分担により補完するというものであった。福岡県の方針であるから、そこに有明佐賀空港の位置付けがないのは当然ではあるが、現在、福岡空港は北部九州の拠点空港としての機能を果たしており、もっと広域的な観点から幅広い議論、そして方向付けを行って欲しかった。

今後、道州制の議論の中で、有明佐賀空港も含めた北部九州における空港の在り方について考えていくべきであるが、そのためにも佐賀県の方から有明佐賀空港の将来展望を具体的に提案していくことが求められる。

参考一福岡空港の総合的な調査概要

(1) 福岡空港の現状と課題

福岡空港の年間滑走路処理容量は14.5万回と見込まれ、その前提の下では、平成15年度の実績13.6万回に対して約0.9万回の余力はあるものの、現在でもピーク時における増便が困難となっているなど、旅客の利用や航空機の運航に制約が生じ始めている。

経済成長の見込みを高位、中位、低位の3ケース考え、それぞれのケースで需要予測を行っている。

いずれの場合でも、2010年代初期には年間滑走路処理容量に余力がなくなると予想されている。何も対応策を実施しない場合、「海外・全国との相互交流の拡大を支える」「サービス向上の促進・航空需要を支える」「遠く・安く・快適な移動を支える」「福岡・九州の自立的発展を支える」といった、福岡空港が求められる役割

を十分に果たすことができなくなり、利用者の利便性や地域の将来像の実現に影響を及ぼすことが懸念される。

(2) 対応方策について

対応方策として考えられる案として、「近隣空港との連携」「現空港における滑走路の増設」「新空港の建設」の3案が検討の対象となった。

1) 「近隣空港との連携」案

近隣の空港としては、新北九州空港と有明佐賀空港が対象となるが、複数空港を運用している国内外の事例を参考に、北部九州地域における空港の位置関係と利用特性を踏まえ「利用制限型」と「需要誘発型」に分けて可能性の検討がなされている。

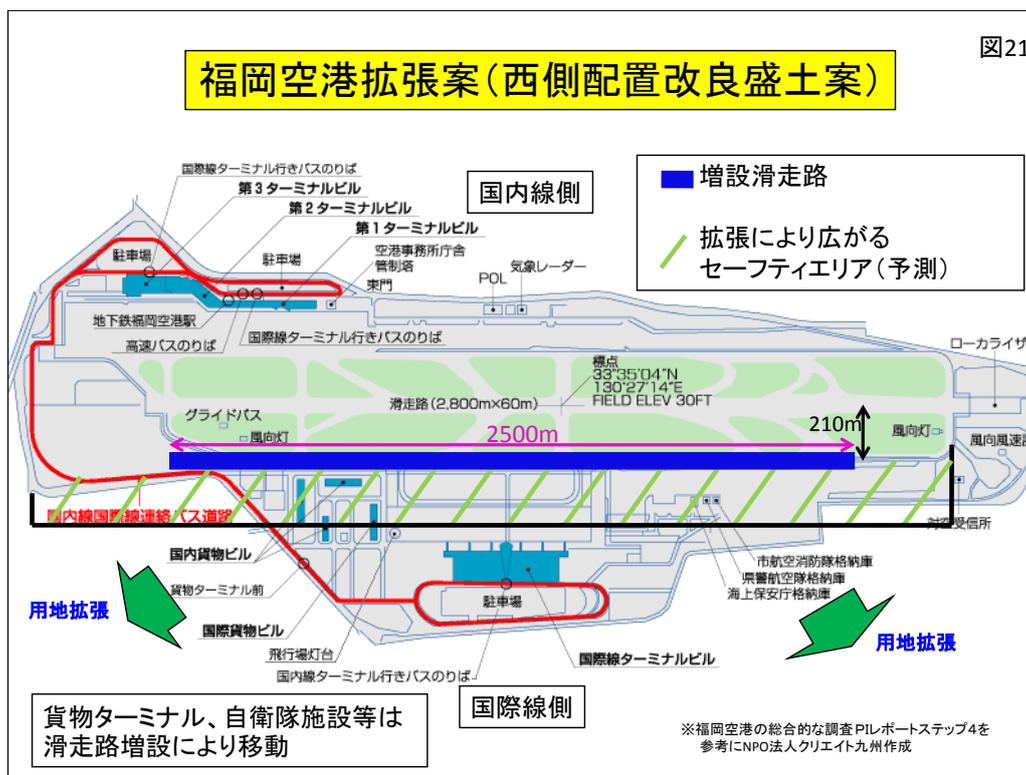
「利用制限型」は、政策的に福岡空港での利用制限を行うことで福岡空港からの需要移転を図る手法であるが、利用者にとって不便になり、北部九州の拠点としての機能が失われるなど、利用者や地域に大きな負担を課すこととなり、また現在の航空自由化の流れからも実現が困難であるため、対応策としてはなりえない。

「需要誘発型」は、近隣空港のアクセス向上（ソフト、ハード）や利用者負担など需要誘発政策を行うことで福岡空港から需要の移転を促し、市場原理に基づいた近隣空港の活用を図る手法で、これも福岡空港の需給逼迫効果がわずかであるため、抜本的な対策になりえないとなっている。

2) 「現空港における滑走路増設」案

現空港に滑走路を1本増やす案である。現滑走路の東側または西側に増設した場合の標準的な配置例の計4案と、周辺の影響に配慮して滑走路間隔を狭くした場合の併せて5案が検討された。

その結果、事業費が一番安価な西側に滑走路間隔を210m狭くして配置する西側配置改良盛土案が増設案の中では有望視されている。(図21)



3) 「新空港の建設」案

新空港建設案は、騒音、借地、利用時間、福岡市内の建築物の高さ制限など、現空港が抱える問題と課題を解消することができるが、なんといいても関西国際空港や中部国際空港の例を見るまでもなく事業費が莫大となることである。

可能と考えられる海域10ゾーンについて検討がなされ、「志賀島・奈多ゾーン」と「三苦・新宮ゾーン」の2案の実現性が高いとされている。

4) 地元の意向 (出所/西日本新聞)

発着処理容量が限界に近づいているとして国と福岡県、福岡市が検討してきた福岡空港 (同市博多区) の過密化対策について、同県の麻生知事は26日午後開かれた定例県議会最終本会議で「現空港での滑走路増設を早期に着手することを求める」と述べ、増設案支持を正式に表明した。知事の意見に法的拘束力はないが、国は「知事の意向を尊重する」としており、過密化対策は事実上、滑走路増設となることが決まる。

麻生知事は「現空港の発着容量は限界に達する状況で、早急に容量拡大を講じなければならない」と理由を説明。「市民の意見や利便性、事業費を考え、増設の早期着手を(国に)主張する」と述べた。一方で新空港についても「増設しても十数年で容量限界にぶつかる。調査・研究を続けていく」と述べた。(3月26日夕刊より抜粋)

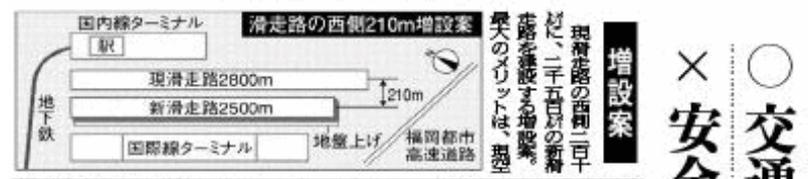
滑走路増設案と新空港建設案の比較

	滑走路増設案	新空港建設案
処理容量 (年間の発着回数)	18.3万回	21.3万回
利便性	博多駅からの距離 約3%	約17%
所要時間 (鉄道)	5分	15-20分
整備面積	空港拡張 約20ha	臨海・埋め立て 約510ha
工事期間	約7年	約9年
事業費	①用地費 (借地料が別途必要)	約800億円 (埋め立て費を含む)
	②基本施設 (滑走路など)	約600億円
	③ターミナル施設	約500億円
	④その他 (アクセスなど)	約900億円
合計<①+②+③+④>	約2000億円	約2200億円

※国土交通省の試算による

福岡空港の過密化対策を検討する福岡県福岡市に「現空港の滑走路増設案」が二十七日、一般市民から意見多く「パブリック・コメント」(P.C.)の手続きを終え、麻生知事から「増設案」の意向が示された。知事は三月末までに現空港の滑走路増設案と海上新空港案のどちらかを「地元の希望」として表明する方針。福岡・九州の将来にもかかわる知事の決断を前に、両案のメリット、デメリットをまとめて比較した。

どうする福岡空港 長所、欠点 知事どう判断 過密化対策 意見聴取終了



○交通の利便維持
×安全に不安残す

増設案
現滑走路の西側二百十メートル、二千五百メートルの新滑走路を建設する増設案。最大のメリットは、現空

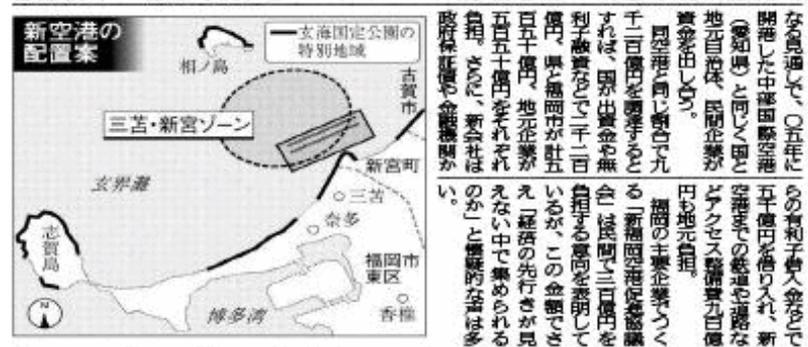
増設案は交通利便性を維持できるが、調整区画も「博多駅が地下鉄で五分という利便性を生む」上、発着回が増えに比べ、短いことも利点。一方で、騒音や事故発生が増すという不安は残る。

○経済発展に期待
×巨額の地元負担

新空港案
福岡県新宮町を拠点として、調整区画は九州経済への波及効果に立って、三つの滑走路二本を建設する新空港案。この案を推す経団連は、二十四時間利用可能なることと福岡市の建物の高さ制限が外れること、騒音問題が軽減され、地

新空港案は調整区画は九州経済を振興すると主張。調整区画は〇三三州経済への波及効果に立って、三つの滑走路二本を建設する新空港案。この案を推す経団連は、二十四時間利用可能なることと福岡市の建物の高さ制限が外れること、騒音問題が軽減され、地

福岡市の建物の高さ制限が外れること、騒音問題が軽減され、地



参考文献

- ・ 国際都市『福岡』の創造（福岡経済同友会、平成 20 年 5 月）
- ・ 検証格差拡大社会（上村敏文、田中宏樹編）
- ・ ロジスティクス（日本レップ、2008Volume2）
- ・ 九州の国際物流拠点化に向けた調査研究
（財団法人九州地域産業活性化センター、平成 19 年 3 月）
- ・ 九州データ・ブック 2008（西日本新聞社）
- ・ 西日本新聞
- ・ 福岡空港調査連絡調整会議（福岡空港の総合的な調査 PI レポート 1～4）

今後の地方をどうするか
～佐賀・北部九州からの一考察～
平成 20 年度報告書

平成 21 年 4 月発行

編集・発行

NPO 法人クリエイイト九州

佐賀市神野東 1-1-1 404

0952-20-0180

※本書の一部または全部の無断複写・複製・転記載等を禁じます。