

○1 番（川上陽平）登壇 私は自由民主党福岡市議団を代表して、福岡空港の抜本的な機能強化の必要性の 1 点に絞って質問をいたします。

福岡市は、古来より国内外との交流によって都市の風土、文化、そして活力を育んできたまちであり、特にアジアとの交流は 2000 年以上の長きにわたる歴史を有しております。国内外との交流において、港や駅などの交流基盤は極めて重要であり、これまでの都市の発展も、福岡空港を初めとして、博多港、博多駅、高速道路網など、陸、海、空の広域交流機能を担う基盤施設の存在によって実現したことは周知の事実です。特に福岡市は、昭和 62 年に制定した福岡市基本構想において、活力あるアジアの拠点都市を都市のビジョンとして掲げ、早い時期にアジアの成長活力に着目しております。以降、平成元年に実施したアジア太平洋博覧会をスタートとして、アジアとの交流拡大のためのさまざまな事業に取り組んできたところであり、その成果として、アジア地域との経済的、人的交流の促進、連携の強化はかなり進んできたと考えております。近年は、海において、平成 23 年に博多港が国の日本海側拠点港に選定されたほか、国際戦略総合特区の指定を受け、港湾機能の強化の取り組みが進められております。陸においては、平成 23 年に九州新幹線鹿児島ルートが全線開通し、ことし 7 月には都市高速道路の環状化が達成されたことなどにより、広域交通網の整備が進み、アジアの交流拠点都市としてふさわしい機能の強化が図られております。

交流という言葉は、福岡市の歴史や発展を語る上で外すことのできないキーワードであり、福岡市が綿々と引き継いできた DNA であると言えます。これからの福岡市の都市づくりにおいても、交流は鍵となる概念であり、海や陸に加えて空の玄関口である福岡空港の交流基盤としての重要性は、ますます高まっていくものと考えられます。福岡空港は、福岡・九州のみならず西日本全体を支える主要地域拠点空港として位置づけられており、さきに国土交通省が公表した空港管理状況調書によりますと、平成 23 年度の旅客数は約 1,600 万人、年間発着回数は約 14 万 2,000 回で、貨物取扱量は約 24 万トンとなっています。空港の発着回数は、国内空港では首都圏にある羽田、成田に次ぎ 3 番目であり、滑走路 1 本の空港では国内で 1 位です。近年の発着回数の推移を見ると、既に空港能力の限界に近い運用が続いており、朝夕のピーク時間帯において、航空機の離着陸のおくれが常態化しつつあり、非常に混雑しています。

最近においては、国内線では 3 月にピーチ・アビエーションの関西国際空港路線の就航を皮切りに、国内のローコストキャリア、いわゆる LCC 各社が次々に就航しており、国際線では、昨年 12 月からホノルルへの定期直行便が就航しています。9 月時点の就航路線数は国内線が 26 路線、国際線が 20 路線と聞いております。さらに、来年 4 月には、KLM オランダ航空により福岡空港から初のヨーロッパ直行便となるアムステルダムへの就航が決定されており、福岡市にとって交流人口の増加や利便性の向上につながる明るい話題がありました。昨今の状況や、今後福岡市が目指すべき都市像からすると、福岡空港の需要は着実に増加するものと考えられ、また、そうすることが交流都市福岡にとっては必要であると考えられます。

特に福岡市に地理的に極めて近い東アジア地域では、今も高い経済成長率を保持しており、発展を続けております。福岡の地理的優位性を生かし、これらの地域とより一層の交流、連携を促進し、成長著しいアジア諸国の勢いを福岡市に取り込むことによって、福岡市の持続的な発展や活力の維持、個性ある都市文化の熟成や魅力的なまちづくりが可能になると考えております。

このような方向性を念頭において、今やらなければならないことを考えたとき、抜本的な空港機能の強化は待ったなしの最重要課題であり、できる限り早く福岡空港の機能強化を実現すべきであります。

過去の経緯をひもときますと、空港の将来をめぐる議論の始まりは平成元年の九州国際空港構想までさかのぼることができますが、平成 5 年には、福岡県、福岡市、経済界が一体となって福岡空港将来構想検討委員会が立ち上げられ、長きにわたって検討が進められてきたものです。平成 13 年には、新福岡空港調査会が設置され、平成 14 年 4 月に、調査会により海上新空港として新宮町沖を建設地として優位とする新福岡空港基本構想が発

表されました。そして、同じ年の12月、国土交通省の交通政策審議会航空分科会の答申において、福岡空港は将来的に需給が逼迫する事態が予想されるとして、近隣空港との連携方策とともに、新空港、滑走路増設等の抜本的な空港能力向上方策について、国と地域が連携して調査を進める必要があるとされ、ここで国が調査に入るとともに、空港の議論は仕切り直しとなり、平成15年度から平成20年度にかけて、国、福岡県、福岡市が連携した福岡空港の総合的な調査が行われました。その結果、現在の滑走路増設案が選択されたと聞いておりますが、この福岡空港の総合的な調査ではどのような検討が行われたのでしょうか。

この総合的な調査を経て、平成21年4月に福岡県知事と福岡市長の連名で、地域としての意見として、福岡空港の過密化対策についてと題する意見書が国土交通大臣に提出されております。この意見書の中で、福岡の未来については、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、さらに、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として、アジアの大交流拠点を真っ先に挙げ、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、アジアを初めとする世界との一大交流拠点を目指していくことがうたわれています。

そして、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とした上で、福岡空港の過密化対策としては、滑走路増設に速やかに着手するとし、この選択の要素として、事業費、工事期間、県民、市民から寄せられた意見などが挙げられています。

その一方で、新空港についても、地域の未来のための課題であるとし、引き続き調査研究を行う必要があるとしています。現実には、総合的な調査の後、平成21年度から行われた滑走路増設の構想・施設計画段階調査も終了し、滑走路増設の方向で進んでいますが、私は滑走路増設、新空港のいずれの方策も多くは事業費と工事期間が必要であることを考えたとき、選択すべき方策は、今後50年、100年先の将来において禍根を残さない方策であるべきであったと思っております。

現空港における滑走路増設については、確かに現在の空港は都心に近接し利便性は極めて高いわけですが、航空機事故への不安は現在の場所にある限り残ります。関西国際空港や北九州空港などは、海上の、より安全性を求めたところに建設されております。安全で安心して暮らせるまちづくりは都市づくりの基本テーマであり、何物にもかえられません。

また、現空港の場合は騒音問題があることから、夜の10時から朝の7時までの間、定期便ダイヤの設定ができないという制限があります。福岡市は、これまで流通業を基幹産業の一つとして発展してきましたが、空港が24時間利用できないことは、航空物流分野の発展の障壁となっていると考えます。さらに、福岡空港の敷地の3分の1は民有地であり、借地料に周辺環境対策費を合わせると、年間100億円以上かかっていると聞いており、現空港がある限り、これらの経費がかかり続けることになります。

以上のことを踏まえ、百年の大計に立てば、福岡空港の将来対応方策としては、現空港における滑走路増設よりも、海上に建設する新空港が望ましいのではないかという強い思いが今でもあります。しかしながら、これまで長い時間をかけて総合的な調査や構想・施設計画段階の調査を行い、その結果として現空港における滑走路増設で計画が進められることとされ、今年度には、ようやく環境アセスメント手続に着手している段階です。

また、さきに述べたとおり、福岡空港の利用状況は空港能力の限界に近づいており、空港機能の強化は待たなしの状況です。

そこで、滑走路増設について、構想・施設計画段階の調査ではどのようなことを調査したのか、なぜ、その調査に時間がかかったのか、現在の滑走路増設などの福岡空港の機能強化の進捗状況はどうなっているのかをお尋ねいたします。

また、滑走路増設は、現在の滑走路と国際線ターミナルの間に、長さ2,500メートルの滑走路を設けるもので、

今の滑走路から 210 メートル離れたところに設置されるとのことです。

そこで、滑走路増設後の処理容量はどのくらいになるのか、また、増設後の処理容量で将来の航空需要はどこまで対応できるのか、お尋ねいたします。

以上で1問目を終わり、2問目以降は自席にて質問いたします。

○1 番 (川上陽平) 先ほどの答弁にありましたように、総合的な調査や滑走路増設の構想・施設計画段階調査で、さまざまな面から調査を行い、それを市民などの意見を聞きながら検討を行ったため時間がかかったのかもしれませんが、平成 15 年度から総合的な調査を開始して 10 年近くの年数がたった現在でも、いまだ工事に着工していない状況です。国が管理する空港であるため、地元の福岡市、福岡県にできることは限られているかもしれませんが、福岡空港は福岡のみならず、九州・西日本にとっての重要な交流基盤であり、地域の活性化やアジアの交流拠点都市を目指す上で、空港機能の強化は欠かせません。今の混雑状況や、これからの航空需要に対応する必要があることから、早急に対策を講じなければなりません。

国全体で見ても、福岡空港は首都圏に次ぐ離発着がある空港であり、我が国の国内及び国際航空輸送ネットワークの形成を担う重要な役割を持っています。また、地域にとっての福岡空港の役割を考えると、福岡市の経済、産業の振興はもちろん、さまざまな役割を果たしており、その地域経済に与える影響は非常に大きいものがあると思います。

そこでお尋ねしますが、福岡空港が地域にもたらしている経済波及効果の規模はいかほどでしょうか。

ところで、福岡市では新たな観光集客戦略の策定を予定しており、今議会で原案の説明があると聞いております。その戦略では、観光の推進を積極的に展開し、交流人口をふやすことで、都市全体の経済を活性化し、都市を成長させていくことが目的として挙げられています。近年、国際観光市場では、アジアを中心に拡大が予想されており、アジア諸国から観光客受け入れのために、ビザの発給、運用緩和の動きが見られています。福岡市としても、国の施策の流れを読み、状況に応じた対応が必要です。観光集客戦略の大きな柱として、国内外からの誘客拡大や国際会議の誘致、企業の報奨、研修旅行、展示会、見本市など、いわゆる M I C E の推進が掲げられており、これからの観光戦略を実現していく上でも、ゲートウェイである福岡空港の機能強化は不可欠と私は思います。

また、国の航空政策においては、オープンスカイ、航空自由化として、これまで政府間交渉で決められていた国際線の路線や便数を、国の判断を仰がずに航空会社が自由に決められるよう取り組みが進められていますが、空港の容量、発着枠に余裕がなければ、これを活用することが難しくなります。現状においても、L C C の新規就航や欧州への直行便就航などの動きがあります。それ自体は明るい話題ではありますが、福岡空港の機能強化が図られないことには、福岡市とアジアとの交流や観光、集客、地域活性化など、発展のボトルネックとなりかねないと考えられます。

今年度、ようやく国において滑走路増設の環境アセスメント手続に着手したということですが、これから環境アセスメントの調査を経て、7 年を要するとされている設計、工事期間のことを考えると、増設滑走路の完成までは、まだまだ時間がかかります。事業を急がなければならない一方、環境アセスメントについては、福岡空港は市街地に立地していますので、滑走路増設事業が周辺環境に及ぼす影響については、十分かつ迅速に調査する必要があるのではないかと思います。

そこでお尋ねですが、現在国で実施されている環境アセスメントについて、今後の具体的な手続はどうなっているのでしょうか。

また、国では滑走路増設事業とは別に、平行誘導路の二重化事業が計画されているということです。増設する滑走路の完成までには時間がかかるため、この間、少しでも空港機能の強化が図られる効果的な対応策が必要ではないかと思いますが、平行誘導路二重化とは、具体的にどのような事業を行うのか、これによる空港機能強化の効果や事業スケジュールはどうなっているのか、お尋ねいたします。

以上で、2問目を終わります。

○1番（川上陽平） 滑走路増設の環境アセスメントについては、3年から3年半かかるということでした。法令のそれにのっとり段階的に実施されるということで、相応の期間を要するものなのかもしれませんが、しっかりかつ迅速に調査を実施することはもちろん、空港が大きな経済波及効果を上げており、地域に多大の影響をもたらす施設であることを国にも十分に認識されるようにしなければなりません。

平行誘導路の二重化事業についても、誘導路の二重化は航空機の待機に起因する慢性的な遅延の解消に有効であることから、市としても国へ積極的に協力し、できるだけ早期に混雑の解消が図られるようにしなければなりません。空港を運用しながらの工事となり長期にわたるといっていますが、今の混雑状況を考えると、そんなに猶予はありません。現時点では、滑走路増設で計画が進められており、空港機能の強化は急務であることを認識しておりますが、福岡空港のあり方について、私としては、先ほど申し上げたように、現空港に関してはさまざまな制限、心配があることから、もっと先の福岡の将来、未来の発展のことを見据えて、新空港の議論を行っていくことが必要ではないかと思っております。

福岡市には、国内外の人や物の流れを支える博多駅、博多港、福岡空港が近接して立地し、これに環状化が達成された都市高速道路網があり、これほど交通インフラを集積させたコンパクトシティはほかに例がなく、福岡市は広域的な移動や運送が効率的にできるという大きな魅力を備えていると確信いたしております。その中でも、福岡空港は海を隔てた各国、各地域を直接結ぶ国際空港であり、アジアの交流拠点都市を目指す上で重要な基盤となります。日本で一番外国クルーズ船が寄港している博多港、鹿児島ルートの中線開通により、ますます存在感を増した博多駅に、環状化が達成された都市高速道路、これらに十分な空港機能を備えた福岡空港、この陸、海、空の充実した機能ネットワークが基盤となつてこそ、福岡市の産業、経済の活性化や国際競争力の強化を図るためのさまざまな政策が生かされるのです。

日本の航空の世界では、LCCの登場により新たな局面を迎えています。福岡空港には、ことし日本で運航を始めたピーチ・アビエーション、ジェットスター・ジャパン、エアアジア・ジャパンの3社全てが既により乗り入れています。LCCには、既存の航空会社から需要を奪うというよりは、低運賃を武器に手軽に観光やビジネスで飛行機を利用する機会をつくり出し、これまで航空機を利用しなかった人の掘り起こしによる新規需要の創出、市場拡大が期待されています。

また、国内では、平成19年から団塊世代が順次60代に達しており、定年による余暇時間の増大が旅行回数を押し上げることも期待されますし、国外に目を向けると、アジアの中間所得層は今後も厚みを増し続け、所得レベルが上がって消費が持続的に拡大し、旅行や航空機の利用機会が増加すると考えられます。福岡市は、アジアとの地理的近接性やこれまでのつながりを生かし、アジアの活力を取り込んで、ともに成長していくべきであり、観光資源を充実させ、効果的なプロモーションを行うことや、国内旅行の気運醸成、国際観光交流の促進、国際会議等の招致、開催などの取り組みが大事なのももちろんですが、国際ゲートウェイである福岡空港のあり方は、観光戦略を初めとして、各種政策実現の基盤となるもので、その機能強化に向けての対応は急務です。航空需要があるのに空港の容量が足りないということになれば、せつかくの福岡市の潜在能力、利便性の高い都市交通ネットワークの力を十分に活用できない、産業、経済の発展、都市としての成長の機会を逃すということにもなります。

市長は、今年度の市政運営方針として、福岡市の価値を戦略的に高め、成長の道筋をつくり、アジアのリーダー都市福岡の実現を目指していくとの所信を表明しています。福岡市が国際競争力を評価し、アジアの交流拠点都市として成長し、アジアのリーダー都市となっていくためには、交流基盤である福岡空港の抜本的な機能強化として、滑走路増設を一刻も早く実現することが必要であり、取り組みを加速させるべきと考えますが、市長の所見をお伺いします。

最後に、これは答弁は求めませんが、50年後、100年後の福岡を考えたとき、滑走路増設では限界があると私

は考えます。福岡の発展、九州の発展の起爆剤としての 24 時間利用できる海上新空港の調査研究を強く要望し、私の質問を終わります。