

『急がれる福岡の将来像と都市のグランドデザイン』

都市の盛衰と福岡空港

福岡という土地は古くから大陸との交流があり、独自の文化も持ち合わせ、重要な都市であったことには間違いない。しかし、今のように九州を牽引するほどの地方拠点の大都市になったのは、ここ 20～30 年である。その大きな要因となったのは、山陽新幹線の博多乗り入れと福岡空港という都市間を結ぶ交通インフラの整備だったに違いない。ではこれからも、この福岡が今までのように栄えるかといえ、その保障はない。相対的に周辺都市をしのぐ成長（経済性、社会性、生活力、文化、人間性などを含めた）を続けてこそ、はじめてその都市は魅力的だと注目を集め、人の交流や物流がおこる。グローバル化と言われる現代、九州の都市間だけではなくアジア近隣諸国の都市との競争も考えて行かねばならない時代でもある。これからも『魅力ある都市“福岡”』であるには今どうすべきなのか、最も重要なキーワードは福岡の将来像を見据えて、都市間交通インフラ整備を考慮した都市ビジョンとグランドデザインを考え、方向性を示すことではないだろうか。

空港問題の本質・問題視されてこなかった2つの課題

（市街地空港がはらむ危険性に対する周辺住民の不安と年間176億円もの空港対策費）

現福岡空港は都心部から近く全国的にも便利な空港であり、これまでの福岡経済を支えてきた重要な交通施設だ。しかしこれまでの福岡空港論議において問題視されてこなかった課題が2つある。市街地にある空港周辺の危険性と年間176億円ものぼる借地料・環境対策費の問題である。

航空機事故の確率は他の交通機関のそれと比較して格段に小さい。しかし、例え100万回に1回の割合であっても、その1回は今日起こるかもしれない。確率の問題ではない。特に今年はボンバルディア機の胴体着陸や中華航空機炎上事故など重大事故が続げざまに各地で起きている。そんな状況の中で、住宅地である南区、早良区を通り、太宰府・春日・大野城あたりで旋回して着陸する進入は、そこに住む住民の不安を拭うことはできない。そして、万が一事故ともなればその被害損失は計り知れない。

また、今年4月国土交通省交通政策審議会第8回航空分科会が公表した資料によれば、福岡空港は2005年度には環境対策費(92億円)と借料(84億円)を併せた176億円もの空港対策費を必要とした。これにより福岡空港個別収支では、主な歳入が125億円であるのに対し、主な歳出は221億円であり、「福岡空港は環境対策費及び土地建物借料の負担が重く、空港等維持運営費を加味しなくとも既に歳出が上回っている」と報告している。航空機騒音への対策や緑地帯の設置等に使われる環境対策費は羽田空港で1億円、新千歳空港では0円。同じ市街地空港でもある伊丹空港では福岡の約半分の50億円だ。今後も現位置に福岡空港がある限り、毎年同程度の金額が必要とされていく。

福岡空港が移転しなければ福岡の将来性はない

国の総合的調査では「近隣空港との連携」「現空港の滑走路増設」「新空港」の3方策について検討されているが、「連携案」「増設案」は、果たして危険性に対する住民の不安は解消されるのだろうか？そして空港対策費は削減できるのだろうか？いやむしろ問題が拡大する可能性が高くなるだろう。そうであれば、必然的に方策は決まる。

今、必要なのは地元行政・財界・市民がまとまって「夢のある福岡の都市ビジョン・グランドデザイ

ン」の方向性を決め、声を上げ、国に要望することである。そうすることで「安くて、近くて、便利で、安全で、環境にやさしい、『空の玄関口』」の姿図が見えてくるはずだ。