

# 羽田空港対策特別委員会行政視察報告書

## 1 日 程

平成 28 年 11 月 10 日（木）～ 11 日（金）

## 2 視察先及び視察項目

- (1) 福岡空港 市街地上空の飛行経路に伴う騒音問題等への対策について
- (2) 福岡県 福岡県の空港の将来構想について
- (3) 北九州空港 空港の活性化に向けたインバウンド対応策等について

## 3 視察委員

- 委員長 伊 藤 和 弘 自由民主党大田区民連合
- 副委員長 椿 真 一 大田区議会公明党
- 委 員 松 原 茂登樹 自由民主党大田区民連合
- 深 川 幹 祐 自由民主党大田区民連合
- 渡 司 幸 自由民主党大田区民連合
- 玉 川 英 俊 大田区議会公明党
- 末 安 広 明 大田区議会公明党
- 清 水 菊 美 日本共産党大田区議団
- 藤 原 幸 雄 日本共産党大田区議団
- 山 崎 勝 広 大田区議会民進党
- 奈 須 利 江 フェアな民主主義

## 4 視察項目の概要・所感

**【所感】は、項目ごとに各会派としての所感を記載。**

### (1) 福岡空港

#### ◆視察項目

市街地上空の飛行経路に伴う騒音問題等への対策について

#### 【概要】

福岡空港は、都心からのアクセスの良さが特徴で、国内外に多くの路線を展開し、日本有数の空港となっている。しかし、滑走路は1本のみであり、増便や新規就航が相次ぐ中で慢性的な遅延が生じている。

(福岡県 平成 26 年 11 月策定「福岡県の空港の将来構想」から引用)

## 《面積》

空港面積は約 353 h a。福岡ドーム約 50 個分に相当する。福岡空港用地の所有区分は、国有地 65%、民有地 32%、市有地 3%となっている。約 3 分の 1 が民有地であり、空港内民有地の所有者約 600 名で構成された「福岡空港地主組合」と国・県・福岡市との間において昭和 46 年に土地借地料について所要の予算措置を講ずる努力をする旨の覚書を締結している。

## 《滑走路》

滑走路長 2,800m が 1 本。現滑走路の西側に 2,500m の滑走路増設を計画しており、平成 36 年度完成を予定している。滑走路建設費は空港民営化により捻出する予定。

## 《運用時間》

福岡空港は 24 時間運用可能ではあるが、地域住民への航空機騒音配慮のため、午前 7 時から午後 10 時までの 15 時間の運用とし、自主規制を行っている。羽田空港からの最終便がトラブル等で遅延すると午後 10 時を過ぎることもある。

## 《発着回数》 ※平成 27 年

16.6 万回／年（へりを除く）

## 《利用状況》 ※平成 27 年

国内 16,611 千人 + 国際 4,357 千人 = 合計 20,968 千人

## 《騒音指定区域》

福岡空港は東側・南側は山間部であり、市街地は西側・北側に広がっている。騒音レベルによる各種区域への環境対策事業は以下のとおり。

騒音区域	環境対策事業内容	対象の広さ
概ね Lden57dB 以上	・学校等の防音工事、空調機器の設置・更新等の助成 ・公民館・集会所等の整備に対する補助	
第 1 種区域 Lden62dB 以上	・住宅の防音工事、空調機器の設置・更新に対する補助 ・生活保護等世帯に対する空調機器の電気代の補助	1,750ha
第 2 種区域 Lden73dB 以上	・土地の買入れや建物等の移転補償 ・移転補償跡地を活用した公園等の整備 例) 月隈パークゴルフ場整備事業 年間約 5 万人利用	216 ha
第 3 種区域 Lden76dB 以上	・緩衝緑地帯の整備 例) 立花寺緑地リフレッシュ農園整備事業 平成 23 年の募集時の競争率 約 3.5 倍 大井地区再開発整備事業 ホームセンター、スーパーマーケット、公園等	79 ha

環境対策事業に関する、用地の取得・移転補償・緑地帯その他緩衝地帯の造成

に関しては独立行政法人空港周辺整備機構に国が委託しており、空港の民営化が実現すれば、それらの業務も民営化していく。

騒音対策区域 2,045 h a は、騒音対策区域としては全国第 2 位の面積であり、空港隣接地域の自治会約 7,600 世帯で構成された「福岡空港地域対策協議会」は、昭和 47 年に国・県・福岡市と、国が空港周辺の土地の開発、環境整備の実施や一般民家の防音工事の実施を定めた協定書を締結しており、現在も 1 回／月の意見交換の場を持っている。

※視察資料等から引用

## 【所感】

### (自由民主党大田区民連合)

現在、福岡空港の民営化が検討されている中、新たに設置された「福岡空港運営検討協議会」では、民営化後も、土地借地料は国が支払い、環境対策に関しても地域との丁寧な合意形成を国が責任をもって進めていくよう指摘されている。羽田空港が首都圏の玄関として大きな期待を負っているのと同様に、福岡空港も九州の玄関としての大きな期待と環境や地域経済に関する課題解決を迫られている中、24 時間空港として環境負荷の少ない北九州空港との棲み分けが今後の課題解決の鍵であるように感じた。また「福岡空港地域対策協議会」「福岡空港地主組合」「福岡空港運営検討協議会」など、さまざまな関連団体との合意形成など、他の空港にはない複雑な関係性の中で民営化を進めていく道の険しさも感じられた。

### (大田区議会公明党)

施設の老朽化への対応や利便性の向上などの課題に対して、地域再編整備として、誘導路二重化（平成 30 年完成予定）、滑走路増設（平成 36 年完成予定）の大きな事業、工事に着手しながら現状を維持している状況にある。実際に空港事務所の屋上からその離発着の様子を見た。滑走路一本の中で効率良く運用しているのだろうが、出発待ちの航空機の姿を見ていると、じれったく感じる部分もあった。

現在、年間 16.6 万回の滑走路処理能力は、誘導路滑走路増設で 17.0 万回へ、さらに滑走路増設で 18.8 万回超を目指しており、地元の理解を得た上で 21.1 万回の増枠を検討していくとのこと。地元住民においては、騒音と利便性の向上との天秤を測られることになると考えられるが、バランスをとりながらそのメリットを理解してい



ただき、地域の誇りとなる空港を目指すことが重要なのではないかと思う。羽田空港においても、日本・世界における役割、位置づけも含めた理解をさらに深めていく必要があると感じた。

#### **(日本共産党大田区議団)**

福岡空港が九州・沖縄だけではなく、韓国、中国、東南アジアの国々と、経済・観光・交流・発展に欠かせない空港であること、1本の滑走路でありながら、国内で有数の利用が高い空港であることが、今回の視察でよく理解できた。

空港屋上からの視察で、1本の滑走路での離発着の状況をみると、2本の滑走路は緊急課題と思うが、羽田、伊丹同様に、住宅地に近接している空港として騒音問題は大きな課題である。しかし、福岡空港では協議会が大きな力を果たしており、午後10時以降の飛行が禁止されていることは重大である。経済発展のための空港拡大と住民の生活を守ることとの両立は、合意なしには進めてはならないと考える。

#### **(大田区議会民進党)**

好アクセスの立地に加え、アジアに近接している福岡の位置関係から、国内線と同程度の時間でアジアの主要都市への渡航が可能な点は、福岡空港の魅力である。しかし、こうした利点の反面で、都心に近い場所に位置するからこそこの問題も抱えている。

その一つは、空港周辺の土地に拡張する余裕がなく、限られた敷地内での整備・運用を余儀なくされていることであり、もう一つの大きな問題が、今回の視察目的でもある空港周辺の騒音問題である。着陸方法も以前の市街地を旋回する方法から、できるだけ海側からの離着陸をする方式を採用するなど、騒音軽減に向けた努力が行われているようだが、抜本的な解決とはなっていないようである。この二つの問題の中で、喫緊の課題として取り組みを進めているのは、福岡空港の混雑状況を改善することである。現在、平成36年の完成を目指して2本目の滑走路新設事業が始まっている。

当委員会でも議論が続いている、羽田空港の機能強化の必要性とそのため求められる都内の内陸部上空を活用する新飛行ルート案への課題、経済効果など、空港の持つ様々なメリットと航空騒音などのデメリットを抱えながら滑走路増設を選択した福岡空港の取り組みが、その議論の一助になると感じている。

#### **(フェアな民主主義)**

空港は、昭和19年に帝国陸軍に接収されたのち、戦後地主に戻されるが、その後、米軍が接収する。昭和51年には騒音訴訟が起こされ、飛行禁止は却下されたものの慰謝料1.4億円の支払いを命じられるなどの歴史的な経緯を経て、現在の福岡空港がある。空港の存在は否定できないものの、飛行時間や騒音対策など、空港事務所、福岡県などは、その歴史的経緯から地域住民との関係を大切にしている。

そうした意味では、同じ混雑空港でありながら、騒音と住民の快適な生活環境を守れない限り空港は撤去するとした決議を尊重して空港運営してきた国が、都心内陸飛行を提案し、東京都と大田区が、新飛行ルート案を容認している羽田空港のおかれている状況と、福岡空港との違いを感じた。

安全と快適な住民生活の確保を前提としている 2010 年の再国際化も当初は近距離飛行であったにもかかわらず、地元大田区の見解を排除し、国家間で進む航空協議で羽田空港の遠距離飛行を始めようとしている。いまこそ、歴史的経緯を確認し、安全と環境の視点から再国際化を検証すべきであると考えます。

国際便の就航に伴う落下物のリスク、民営化に伴う利益最優先の空港運用、第二滑走路建設への空港事務所の対応などから、首都圏機能強化から提案されている羽田空港の新飛行ルート案における落下物への説明や航空業界の規制緩和、第五滑走路建設との関係など、説明不足の部分が際立ち、明らかになった有意義な視察だった。



## (2) 福岡県

### ◆視察項目

福岡県の空港の将来構想について

### 【概要】

福岡県では、平成 24 (2012) 年 3 月に、県政推進の指針となる「福岡県総合計画」(計画期間：H24～28 年)を策定した。

「福岡県総合計画」の中で、空港は「アジアとのネットワークをより一層発展させ、アジアの拠点空港化を推進すること」としている。

また、中小企業の支援、先端成長産業の更なる振興、航空機産業等の企業誘致、農林水産物のブランド化推進、観光振興など福岡県の産業戦略を進めていく上で、空港は重要な交通インフラである。

福岡県の発展のためには、福岡・北九州両空港の特色を生かして、施設整備、路線誘致などに取り組み、両空港の役割分担と相互補完を進めていく。

(福岡県ホームページから引用)

## 【所感】

### (自由民主党大田区民連合)

近年、アジア・太平洋地域における旅客数は大幅に増大しており、年平均6.6%のペースで伸び、輸送量も2031年までには3.6倍に増加し、世界最大の航空市場に成長すると予想されている。旅客数増大の背景には、LCC（格安航空会社）の台頭があり、日本では3%にとどまっているが、北米や欧州では30%以上、東アジアでも10%とシェアを伸ばしている。

今後は、福岡空港と北九州空港の戦略的な役割分担と相互補完が必要であると県は認識している。

福岡空港においては国内外の多彩なネットワークを活用した国際展開により、九州・西日本・アジアの拠点空港として発展させていくことを目指している。そのために、誘導路の二重化、滑走路増設、旅客ターミナル再整備を行い、戦略的な国際路線の拡充に向けて空港の民営化を視野に未就航路線の誘致を行う。

北九州空港においては企業・住民ニーズの高い路線展開、福岡空港では対応できない早朝・深夜便の誘致、貨物拠点空港として発展させていく。そのため、LCC・貨物便の誘致を強化し、貨物用大型エプロンの整備なども国に要請していく方向で検討している。北九州地域の企業進出の多い中国・台湾・東南アジア諸国や自動車・航空機産業の拠点である中部地域を結ぶビジネス路線、住民ニーズの高い新千歳・那覇路線を結ぶ観光路線誘致を推進するとしている。

両空港の相互補完性の向上のためには、両空港から同一空港に就航する航空会社に利用者の都合による航空券の変更が可能となるようマルチエアポート化を進めていくとともに、福岡都市圏から北九州空港へのリムジンバスの運行など、空港利用者が両空港を一体的に利用できるような様々な方策が期待されている。

福岡空港の機能強化、北九州空港の路線誘致や貨物拠点化を積極的に推進していく中で、両空港の利用状況を見ながら、新空港に関する可能性も排除しないとしている。福岡県の空港の将来構想を読み取る中で、改めて、空港周辺地域の戦略的な活性化を図るためには、多角的な視点での現状分析と対策が必要であると感じるとともに、羽田航路が主力である両空港との連携の深度化を図る必要を感じた。

### (大田区議会公明党)

福岡空港と北九州空港を持つ県としての課題は、過密化する福岡空港とまだそのキャパシティを満たせていない北九州空港の役割分担と相互補完をどのように行っていくかという点である。

県としては総合計画において、アジアそして西日本の拠点化を目指すことを位置付けている。また空港をとりまく環境は大きく変化しており、アジア全体をマーケットとした産業施策に一層力を入れている。空港だけに留まるのではなく、北九州新幹線や東九州自動車道の開通により、他の交通インフラ整備も

大きく広がっている。

今回の視察を通し強く感じたことは、広い視野に立って戦略を立てることの大切さと、その上で県の強みを知り、その強みを最大限に生かすためにどのような努力をしていくかということの大切さである。



羽田空港を擁する本区にあって、どうしても視点が羽田空港と大田区のみになりがち側面がある。大田区だけではなく、他都市との連携を如何に図るか。川崎や横浜、品川、成田空港や新空港線を念頭にした渋谷や埼玉等との連携。羽田から就航する都市との連携。本当に大きなポテンシャルが、羽田空港にはある。それらの都市と比較して、本区の強みは何か。どこに力を注ぐことが最適なのか。

したたかな戦略構築が本区に求められている事を改めて学ぶ機会となった。

#### (日本共産党大田区議団)

県の説明は、福岡県の発展のために、福岡空港と北九州空港の2つの空港を重視していることが大変よく理解できた。福岡空港は午後10時以降は飛行できず、北九州空港は24時間可能だが、交通アクセス等に課題がある。

福岡県・市、北九州市ともに、産業の最盛期は1970～80年代。そのような活気をどうつくっていくかが問われていると思う。

北九州空港が新たに出発するにあたって、2006年に、北九州空港の目標は、県が推進する「北部九州自動車150万台生産拠点構想」の実現のために、海を埋め、埋め立て地の一部を活用して、新たな産業団地をめざす企業立地推進法などで空港として出発している。しかし、地元産業は停滞し、観光に期待をかけているが、今後の世界情勢等からも危うい要素も大きいと思われる。

#### (大田区議会民進党)

福岡県は二つの空港を県が取り組む産業振興や観光戦略を支える重要な交通基盤として機能させることで、アジアの活力を取り込んでいくことを目指し、施策を進めている。

福岡空港は、都心からのアクセスの良さが特徴で、国内外に多くの路線を展開し、日本有数の空港となっている。しかし、滑走路は1本のみであり、増便や新規就航が相次ぐ中で慢性的な遅延が生じている。

北九州空港は、24時間利用が可能な海上空港という特性を有し、大型貨物専用機が就航している。しかし、定期旅客便は1路線のみで、十分に活用されているとは言えず、その特性を発揮するような対策が必要である。

県は両空港の抱える課題を克服し、福岡空港については、国内外の多彩なネ

ネットワークを活用した国際展開によって、九州、西日本、アジアの拠点空港を目指し、北九州空港は、企業や住民のニーズの高い路線展開を図るとともに、福岡空港で対応できない早朝・深夜便、LCCの誘致に取り組み、更に貨物拠点空港として24時間空港の強みを活かそうとしている。また、それぞれ性格が異なる両空港の特色を活かして、施設の整備、路線の誘致に取り組み、両空港の能力を十分発揮させるとともに、空港アクセスの向上、マルチエアポート化の推進などを実現し、互いに機能を補完し合うことが重要であるとしている。

このような両空港の役割分担、相互補完については、空港利用者が両空港を一体的に利用できることが重要であり、現在、福岡都市圏からのリムジンバスの運行に加えて、福岡空港、北九州空港から同一空港に就航する航空会社に利用者の都合による航空券の変更が可能となるように働きかけ、両空港のマルチエアポート化を進めている。

なお、新空港に関する議論については、福岡・北九州空港の機能強化や役割分担、相互補完を進めた上で、両空港の利用状況を見ながら、国とともに行っていく必要があるとのことであった。

#### (フェアな民主主義)

国内線、国際線、旅客、貨物など、航空便の特徴に分けた航空政策が重要だと感じたが、北九州空港の成立背景がそもそも、空港ニーズより、しゅんせつ土でできた土地の利活用から始まっており、問題の本末の転倒を感じる。新幹線の開通により航空需要を新幹線に奪われ、九州の拠点機能が博多に移っていったのは、空港の有無の問題ではなく、日本の産業構造の変化に伴う帰結であったと考えるべきである。そうした意味では、空港の設置により産業構造が変わるわけではなく、産業政策をどうするかという視点でスタートするべきであると感じた。

一方で、福岡空港と北九州空港とのすみ分けは、羽田と成田にも共通する問題であると感じた。

いまや国民の日常的に利用する足となっている国内航空路線と、それよりは利用頻度の低い国際線、そして、周辺に物流システムインフラ整備を必要とする貨物、小さいけれど市街地に大きな騒音影響を与えるヘリコプター、等々の特徴、課題を明らかにしたうえでの航空政策が必要だと感じた。

密集した福岡空港は、現在、近距離国際線のみだが、福岡県では国際線の招致をしようとしている。騒音や落下物を考えれば、国際便は北九州空港にするべきではないだろうか。

一方でTPPなど、グローバル化を政府は進めようとしているわけで、これを進めることは輸入に依存していくことを前提としなければならない。貨物の拠点は船便で福岡になっているが、航空貨物の拠点整備が遅れているのをみると、空港建設ありきで進んできた航空政策の失敗を実感した。

一方で、民営化も進められている。国や県は、民間の株主利益優先の空港経営により増大する騒音や落下物リスクに対し、どのような歯止めを考えているのだろうか。

背景にある自由化をみれば、経済利益の前に、行政責任の放棄ともいえる構想と感じた。



### (3) 北九州空港

#### ◆視察項目

空港の活性化に向けたインバウンド対応策等について

#### 【概要】

北九州空港は、24 時間利用が可能な海上空港という特性を有し、大型貨物専用機が就航している。しかし、定期旅客便は1路線のみで、十分に活用されているとは言えず、その特性を発揮するような対策が必要である。

(福岡県 平成 26 年 11 月策定「福岡県の空港の将来構想」から引用)

#### 《面積》

空港面積は約 160 h a。空港島面積は約 3 7 3 h a。空港島には、株式会社スターフライヤーが本社機能を設置している。

#### 《滑走路》

滑走路長 2,500m が 1 本。

#### 《運用時間》

周防灘海上に設置されており、24 時間運用可能。

## 《北九州空港を取り巻く現状》

北九州空港は、24 時間利用が可能な海上空港という特性を有しているが、開港して 10 年の年間利用者は 118 万人から 139 万人で推移しており、利用率は低い。その原因としては、北九州都市圏の人口減少や経済の停滞、世界一便利な福岡空港に隣接していることなどが考えられる。

しかしながら、福岡空港の混雑化が九州の発展を阻害しているのではないかと、伸び続ける LCC は混雑空港よりも 24 時間空港と相性が良いのではないかとこの現状の中で、北九州空港がクローズアップされてきたようである。

LCC の伸長とともにインバウンド客、特に東南アジアからの来訪客の伸びが大きく、また、LCC の使用機材の性能上、東南アジアからのフライトは九州までが限界であることから、北九州空港は、LCC をターゲットに深夜早朝の実績を示し、インバウンド客を呼び込む戦略に取り組んでいる。

※視察資料等から引用

## 【所感】

### (自由民主党大田区民連合)

福岡県庁での話では、福岡空港のアクセスが集中しており、北九州空港との分業を行いたいと鉄道、バスによっても 1 時間以上かかることから代替手段としてはなりにくいと伺った。このことから、北九州空港視察に行った際には、特には参考にならないがまずは話を聞いてみようという程度の姿勢であった。

北九州エアターミナル株式会社代表取締役社長片山憲一氏が当日説明をしてくださった。氏は、北九州市港湾空港局長、産業経済局長を歴任され社長に就任された方である。経歴を見ると古典的な天下りに見えるが、まったく違う方だった。

一番力説されていたのが、九州で唯一の 24 時間空港であることだった。この特性を活かし、開発を進めている。

福岡空港と近接していることから一般的な旅客者を集めることは厳しく、深夜早朝便に重点を置く、海上にあることで騒音対策上福岡空港では課題のある大型機などを誘致するなど、工夫をしていた。

また、小倉という工業団地に近接していることから、空港と産業の連携を今後進めていきたいとのことだった。

そういった意味でも羽田空港跡地に開発を控えた大田区にとっても参考になるとともに、今後の連携を進めていくべきと感じた。

### (大田区議会公明党)

福岡空港と北九州空港は羽田空港と成田空港の関係と類似したケースとして参考としたいが、福岡市内への直接的な公共交通機関がないため不便さはぬぐえず、近年は大幅な利用客の増加はない。ただし、福岡空港が都市型空港という事もあり、利用時間が 7 時から 22 時までであるため、それ以外の受け入れ

として北九州空港が最終便から始発便までの深夜早朝をカバーする事が福岡へのインバウンドを伸ばしていくうえでカギとなる。

九州の観光はゴールデンライアングルとして、「福岡～別府～熊本」「福岡～熊本～長崎」の2コースがあげられ、東南アジアからのLCCの受け入れとして、今後の需要が見込まれる。

羽田空港においても、深夜早朝の受け入れがポイントとなるが、一時滞在施設として、「天然温泉平和島」などの活用が重要な役割となる。外国人観光客の受け入れが温泉施設であれば喜んでいただけるのではないだろうか。

#### (日本共産党大田区議団)

北九州空港は、日本経済の発展なしに維持・発展する道はない、大きな課題が山積していると思う。説明では、北九州市は産業・工業を重視しても技術の革新・近代化によって労働者や市民は減少している、今後は東南アジア、中国、



韓国から観光客を呼び込む 24 時間空港を目指す、とのことであった。

しかし、地元産業が停滞し、今後の運営がどうなるのか。バラ色とは言えないのではないだろうか。

24 時間空港として、成り立つには、地域産業、市民の懐が豊かになることが一番ではないだろうか。

いろいろな意味で、北九州空港の視察は大変勉強になった。

#### (大田区議会民進党)

今年3月に開港から10年を迎えた北九州空港。地域経済浮揚への期待を受け、九州初の24時間空港として開業したが、利用した乗降客数は当初予測の半分以下、2015年で131万人に留まっている。しかし、地元行政、企業の北九州空港への期待はしばむどころか益々大きくなっている。地方創生において最も力点を置くのが空港の活性化であり、空港こそが北部九州にとって最も大きな夢と可能性を持ったインフラであることを、説明を受けた北九州エアターミナル株式会社、片山社長の言葉から感じた。

片山社長からは、北九州空港の歴史について、抱える課題とその克服、また将来構想について、それぞれ詳細な説明を受けたが、最も印象に残っているのは、空港の存在によって生まれる雇用についての話である。

「航空管制官」や「検閲官」などの公務員、「グランドスタッフ」や「ディスプレイパッチャー」「整備士」などの各航空会社に勤務する地上職員、ケータリングのスタッフや航空貨物関連従事者など、空港では実に様々な職種の方が働いている。空港島内に本社を置く航空会社のスターフライヤーには、パイロット、客室乗務員もいる。更にはこうした空港で直接生まれる雇用のほかにも、航空

関連産業、「売店」「飲食店」「旅行代理店」「レンタカー会社」等の旅行関連企業、「清掃」「保安・警備」「施設の保守」等々の航空関連企業など空港から派生する産業も多くの雇用を生み出す。

高度成長期以降、福岡市をはじめとして全国の中核都市のほとんどが人口を伸ばした中で北九州市の人口は例外的に縮小した。かつては福岡市よりも人口が多く、3大都市圏以外で初の政令市になった北九州市だが、隆盛の立場は完全に逆転した。その原因として、北九州市の工業が衰退したことが挙げられることが多いが、同じく工業都市で政令市である川崎市や広島市などでは人口が増え続けてきた。これらの市では、第三次産業の雇用がこの間大幅に増えている。福岡市の成長の原因も第三次産業の雇用が大きく伸びたことにある。しかし、北九州市では第三次産業の雇用が伸びなかった。

その背景の一つに空港の存在がある。新幹線や航空の発達によって地方都市と東京との結びつきは強くなり、支店経済の機能が拡充されている。福岡市はその定石に従ってその日本一便利な空港に支えられて成長してきた。

一方、移転前の北九州空港はジェット機の離発着が出来なかったこともあり、支店経済都市としての北九州市を衰退させた。

しかし、福岡空港が混雑空港に指令され、新規就航が制限された今、北九州空港への存在価値は高まっている。この好機を逃さず空港の発展を都市の発展につなげられたら良いと感じた。

併せて、北九州空港の60倍の年間利用者数を誇る、羽田空港のポテンシャルがどれだけ大きなものなのか、大田区の発展にこれを活かさない手はないと改めて感じた。



### (フェアな民主主義)

印象は、福岡県とほぼ同じだった。経済効果を明確に位置付けていないところに、北九州市だけにとどまらない、現在の日本の産業経済政策の危うさを感じた。短時間の就航LCCを招へいするということは、来て帰る便を呼び込むだけで、落とす金と設備にかかるインフラとの経済効果の試算をすべきであると感じた。

また、雇用についても、LCCは、基本的にコストカットの原理で動くため、仮に雇用が創出されても、低賃金の不安定雇用である可能性が高い。しかも、到着して短時間で整備し、離陸するとなれば、雇用も望めない。

国費、県費がかからないから低コストの空港といった認識も、国費も県費も税金であることを考えれば、コスト意識に欠けている。その上、固定資産税を

減免し、着陸料を低くしたり、空港を民営化すれば、航空産業による経済効果は、税金面で還元される可能性が低くなる。そうなると、旅行者一人当たりが、いくらをどこに落とし国民が潤うのかの試算は重要であろう。

外国人旅行者が、日本的な体験を好むといった話を聞くと、自然を破壊し、一次産業を破壊させ、伝統的な暮らしから大きくかけ離れてグローバル経済にまきこまれようとしている日本において、外国人旅行者から求められている観光資源さえ失おうとしているようで、根本的な日本の一次産業、二次産業、三次産業全体構想の構築が求められる。

移動は自転車、それも自転車持参の観光客もいるといったエピソードも、観光に過大な期待を求めているのは、単に航空会社だけで、莫大な税金をかけて航空会社に利益を与えるものの、国民が得る土産や食事などの観光収入はことのほか小さく、税金の使い方とお金の流れの不経済、非効率を感じた。

