

佐賀空港問題

01e123 浦 彰仁

<はじめに>

現在、日本国内には 94 もの空港があり、その内 67 空港に定期便が就航している。全国的に見ても、75%の人が最寄りの空港へ 60 分以内にアクセスでき、120 分以内だと約 97%にもなる。こうしたことから、国内の地方空港については、一部の離島を除くと、すでに一定の整備が完了しているといえる。その一方で、乗り入れ便数や利用旅客数が、当初計画の見込みを大きく下回っている空港があるのも実態である。国土交通省の調査によると、全国 80 の地方空港のうち 51 空港で、2000 年度の国内線旅客数の実態が第 7 次空港整備計画（1996～2002 年度）の需要予測を下回っており、需要予測の精度の向上と、将来性の確保の必要性が指摘されている。

例えば、秋田県の大館能代空港の年間利用者数は、1990 年度、47 万人の見込みに対し実績は 15 万人に過ぎず、2000 年度は 14 万人に減少している。また、福島県の福島空港は 2000 年度で 61 万人と、需要予測値 128 万人の 48%にとどまっている。現在でも、静岡空港や神戸空港などの空港建設が進められているが、その需要予測はかなり過大なものとなっており、必要性には大いに疑問がある。安易な計画や信憑性のない予測値で、空港を建設し赤字に追い込むと、多額の税金が無駄になることになる。佐賀空港も例外ではなく、当初の計画と現在の需要数に大きな差があり多額の赤字を抱えている佐賀空港の今後の展望を考えていきたい。

- ・ 空港整備計画～政府は空港を計画的かつ緊急に整備する必要があると認め、昭和 42 年度を初年度とし、総事業費を 1,150 億円(新東京国際空港に係るものを除く。)とする空港整備五箇年計画を 44 年 3 月閣議決定した。

・ 第一章～佐賀空港の現状

<佐賀空港の経緯>

佐賀空港が開港されたのは 1998 年 7 月 28 日で今から 7 年前である。空港建設が表明されたのが 1969 年なので、開港に至るまでに約 30 年も要したことになる。これは、開港までに様々な障害のあった成田空港でも、意向表明から 16 年で開港したことを考えると、かなり長い時間をかけていることになる。

1970 年前後は、日本の高度経済成長が終わる少し前の時期でもあり、伸び続

けると思われていた経済成長に、県民の後押しがあり佐賀空港は建設へと進んでいった。1969年から空港建設のために必要な‘気象’‘地質’周辺環境‘などの調査及び周辺住民との意見交換などを経て、1987年に国に＜飛行場設置許可申請書＞を提出し、本格的な着工は1993年からとなる。1997年、羽田空港の滑走路増設による発着枠の増加の配分を受けて、東京（羽田）－佐賀便を2便、往復で就航させることとなり、1998年には大阪空港の増便枠の配分を受け、大阪－佐賀便を2便、更に名古屋－佐賀便も1便就航する運びとなり、計5便の就航と共に、1998年7月28日、佐賀空港は開港した。

<佐賀空港の運航状況>

現在 佐賀空港の佐賀発の便数は佐賀～東京 4 便（大阪経由含む） 佐賀～大阪 2 便 佐賀～東京 2 便（夜間貨物便）の 8 便が運航している。

■東京便 (運航：全日空)							
佐賀発	大阪		東京着	東京発	大阪		佐賀着
9:30 (452 便)	----->		11:05	7:55 (451 便)	----->		9:55
10:30(554 便)	大阪着 11:35	大阪発 12:00 (25分)	13:05(24 便)	12:00 (23 便)	大阪着 13:00	大阪発 13:25 (25分)	14:55(1655 便)
15:20(1656 便)	大阪着 16:35	大阪発 17:00 (25分)	18:05(34 便)	15:00 (31 便)	大阪着 16:00	大阪発 16:25 (25分)	17:45(557 便)
19:35(456 便)	----->		21:10	18:20(455 便)	----->		20:20

■大阪便（伊丹）							
	便名	機種	佐賀→大阪		便名	機種	大阪→佐賀
ANA	554	A320	10:30→11:35	ANA	1655	Q84	13:25→14:55
ANA	1656	Q84	15:20→16:35	ANA	557	A320	16:25→17:45

■夜間貨物便（佐賀～東京）							
	便名	機種	佐賀→東京		便名	機種	東京→佐賀
ANA	8554	B767	1:40→3:20	ANA	8553	B767	22:50→0:40
ANA	8556	B767	2:40→4:20	ANA	8555	B767	0:10→2:00

期待された開港当時の佐賀空港の便数は、東京 2 便、大阪 2 便、名古屋 1 便となっており、東京は朝と夕方、大阪は昼と夕方、名古屋便は午前中に 1 本あるだけなので、利用者は時間的に限られてしまう。また、乗り入れしている航空会社も全日空のみで、今は名古屋便も運休している状況である。

30 年の構想の実現への期待もむなしく利用状況は年々減少していき、全国でも有数の赤字空港となり、税金の無駄使いと開港以来非難的的となってしまった。赤字を続けている理由として、佐賀空港は計画当時にはスカイマークエアラインズという航空会社の参入による価格競争で、福岡空港の便が割安になるとは予測できなかったとしているが、根本的な事業計画が疑わしく、この時点で佐賀空港は本当に必要だったのかと考えさせられる。

<周辺空港との比較>

佐賀空港の赤字にアクセス状況などの様々な原因が考えられるが、福岡空港

が佐賀駅から JR と地下鉄を使えば 45 分という近さにあるために、乗客が福岡の方へ流れてしまうというのが一番だと考えられる。

その福岡空港の運航状況は、福岡発・東京便でも 50 便以上、そのほか日本全国各地に向けて運航している。また乗り入れしている航空会社も国内の航空会社はもちろん、国外の航空会社も多数あり、現在は国内線 26 路線、国際線 22 路線を有し、年間の乗降客数は 1 千 8 百万人を超え、九州の表玄関としての役割を果たしている。空港へのアクセスも、地下鉄やバスやレンタカーの貸し出しなど充実しており、博多駅からの近さも魅力のひとつである。こうした中、年間離陸回数は約 14 万回と多く、これを滑走路 1 本で補っているため滑走路を 1 本しか所有していない空港の中では全国 1 位の過密空港となっている。

周辺空港の一つである長崎空港を見てみると、長崎発・東京便は 11 便と福岡空港ほどの差は無いものの、九州各地への便もあり国際線も運航している。アクセスは長崎の様々な場所からバスが出ておりダイヤも充実している。田舎からは船も出ている。

このように比較してみると佐賀空港は便数が劇的に少なく、東京と大阪しか通ってないのも問題である。佐賀空港への主要なアクセスはバスであるが、JR 佐賀駅からバスで 35 分と福岡空港と比較すると近い。しかし、現在バスは 1 日 4 往復しか運行しておらず、また、地下鉄や鉄道が通っていないためアクセスの悪さが指摘されている。このことが原因でもあって、福岡空港が年間 1 千 8 百万人の利用客を利用するのに対し、佐賀空港は年間 16 万人と搭乗率の低迷により利用客数は極めて低い。

<佐賀空港の強み>

こうした利用に不便な佐賀空港にも、他の空港には負けない様々な好条件がある。

- 1 安定した気象条件 佐賀空港の気象が原因の欠航率は 0.1% (開港から平成 12 年度までの平均) と、全国平均 0.45% (平成 12 年度) を大きく下回っている。
- 2 抜群の立地条件 筑紫平野の中央に位置し、福岡都市圏から直線で約 50km と近い距離にある。
- 3 少ない騒音問題 佐賀市街地から離れており、周辺 3km に民家がないため騒音問題の心配が少ない。

- 4 空港の拡張が容易かつ安価 周辺に広大な土地があり、滑走路延長(2500m)に必要な土地は既に確保されている。
- 5 無料駐車場完備(約700台) 長期の旅行にも最適であり、また 駐車場の拡張整備にも対応できる。

こういったことを考えると、やはり当初の計画事態に問題があったのではないのかと思えてしまう。空港建設は巨額の投資を要する公共事業であり、必要性や緊急度、需要予測などを十分検証すべきである。

・第二章～佐賀空港の展望

<福岡空港との便数分担>

佐賀空港の将来を考える展望の一つに便数増加の段階的な発展を望むことがある。現在の福岡空港は、年間の離着陸回数が14万回を越えるなど、処理能力は限界に近づいており、新規路線の開設や、今後の増便など、多様な利用者のニーズに柔軟に対応することが困難な状態になりつつある。そのため、需要と機能に見合った代替りの空港が近辺に必要になっており、新北九州空港の建設も検討されている。こうした空港との共存・共栄を目指すには現在建設中である新北九州空港との役割分担を視野にいれないといけない。福岡空港を利用している人の約6%は佐賀県、8%は筑紫地方を目的・出発にしており、一定の条件整備を行えば、十分、佐賀空港での利用は可能と考えられ、福岡空港までのお互いのアクセスのし易さを考えると、希望的観測ではある。

ここで佐賀空港が担う具体的な機能を考えてみると、例えば、佐賀市・佐賀郡・大川市・柳川市など佐賀空港を利用する方が、他の空港を利用するより料金、時間等の面から考えて有利と考えられる地域の需要に見合った東京(羽田)大阪路線などの幹線や利用者の利便性が損なわれない南・西方面への国内路線(沖縄路線など)の移管、国際チャーター便、アジアなどの国際線の移管が、候補として考えられます。

・上記の考え方によると、次のような路線・便数が分担できる。

国内線…5路線(17便/日) 東京路線(5便/日) 大阪路線(2便/日)

名古屋路線(1便/日) 沖縄路線(8便/日) 石垣路線(1便/日)

国際線…17路線 中国路線 台北路線 グアム・ホノルル路線など

■分担後の離着陸回数（佐賀県試算）

	現状（H12年度）				分 担 後			
	国 内	国 際	その他	計	国 内	国 際	その他	計
佐賀空港	3,637	58	5,667	9,362	約 12,000	約 11,000	約 6,000	約 29,000
福岡空港	140,650				約 110,000			

こうした中、佐賀空港と福岡、新北九州空港との連携推進を目指す有明佐賀空港機能強化推進期成会は2003年に総会を開き、3空港の機能分担について議論する「連携具体化検討会議」（仮称）の設置を決めた。地方空港が冬の時代と言われる中、佐賀空港の生き残り策としての機能分担論をより具体的にアピールするのが目的であった。一方、佐賀経済同友会は、将来の3空港の運営一体化を視野に、財界主導の活性化提言をまとめた。総会では、「佐賀空港の利用状況は今一步」という危機感の声があがり、「佐賀空港を生かすためには、大変金がかかるがアクセス整備しかない。その上で国際線と貨物を福岡から佐賀に移すのが有効」との意見もでた。また、中・長期的検討課題としては、福岡、新北九州各空港の運営会社を合併し「新九州空港」としての一体的運営を提案。貨物部門を佐賀空港に特化させる他、国内地方路線・近距離国際線で福岡空港を補完する役割を担うことを打ち出した。

このように考えると、赤字空港と化した佐賀空港の将来的策として、佐賀空港・福岡空港・新北九州空港の北部九州3空港による機能分担は、現実的かつ合理的な対応策とも思える。

・連携具体化検討会議（仮称）～学識経験者や航空行政、航空会社などの代表で構成し、佐賀、福岡、新北九州3空港の機能分担の具体的な手法を検討する。3空港連携に必要な条件や佐賀空港が担い得る機能などを早急に検討し主張していくのが狙い。

<佐賀空港へのアクセスの向上>

機能分担を円滑にするために必要な課題として、道路アクセスの充実が必要である。また、機能分担のためだけでなく、福岡都市圏等からの利便性を高めるためにはアクセスの整備が不可欠であり、バスの運行が1日4往復だけというのは問題である。

福岡都市圏からへのアクセス整備は長崎・九州自動車道から佐賀空港への連絡道路を整備すれば、福岡都市圏からも約 1 時間で佐賀空港へアクセス可能となり、福岡県南西部からは現在整備中の有明海沿岸道路が完成すると、大牟田市からは約 35 分の近さとなる。現状から 20 分の時間短縮である。また、機能分担の準備という意味では、滑走路の延長も期待されており、将来の需要の増加に柔軟に対応できるとともに、国際線や遠距離路線の就航範囲が拡大する。なお、拡張に必要な用地は既に確保されている（概算事業費：200～250 億円）。

また、佐賀空港を経由した新しい鉄道網や高速道路網の建設で今以上にアクセスの充実を期待する声もあるが現状ではかなり無理のある計画である。しかし、佐賀空港の立地条件は将来性があり今以上の大幅な増築建設も可能である。

こういったことを考えると佐賀空港へのアクセスが今以上にうまくいくような、例えば新幹線や高速道路などの整備ができアクセスが簡単になれば佐賀空港はかなり魅力のある空港になるはずであり、現に新幹線を佐賀空港まで通す話は出ている。今の福岡空港が今後の需要を見れば限界が来るのは当然で、将来新しい空港を北九州に建設するよりはよりは当然今ある佐賀空港を利用することが望ましく、そういう活用を考えると佐賀空港が大きな転機を迎えるのに備えた計画としては、新幹線などの導入は対策の一つとしては考えられる。

しかし、これらの整備費はもちろんただではなく、税金でまかなわれる。福岡からの道路系アクセスで最小事業費ルートだけでも 800 億円はかかる。連携具体化検討会議での「佐賀空港を生かすためには大金をかけたアクセス向上しかない」という考えがあるように、アクセス向上に大きな期待はあるが、十分な需要予測の検討と信憑性のある研究結果がなければ、佐賀空港と同じ税金の無駄使いとなる。

<佐賀空港の国際化>

佐賀空港の国際化という考えがある。国際的な物流や人事交流の拡大を反映して国際航空需要が飛躍的に拡大していく中、世界経済の進展や拡大に対応していくためにあらゆる国で複数の滑走路を持った大規模国際空港の建設が必要となっており、日本でも安い建設費用による安い着陸料金、安全性や利便性の高い国際競争力のある国際空港の建設が必要となっている。大規模な国際空港の例をアジアで見ると、シンガポールのチャンギ国際空港、マレーシアのケアラルンプール国際空港、タイのバンコク国際空港、中国の香港国際空港など様々であるが、日本の国際空港である新東京国際空港や関西国際空港はどれもこれらの空港に比べると規模の小さいものである。

これは、用地買収のために費用を膨大に使わざるを得なかったことと、埋め立て方式による長い時間と膨大な建設費用の結果である。福岡国際空港も滑走

路 2800 メートル 1 本の貧弱な国際空港であることは事実であり、国内では新しく中部国際空港の建設が予定されている。各地で国際空港が建設される中、九州経済の発展のために九州の大規模国際空港として極力少ない建設費用のもとで建設するために、時間と費用の両条件からも有明佐賀空港が国際空港化するのに好条件の建設用地だとする意見もある。

ただ、ここでも佐賀空港地区の広域的なアクセス網の充実は必須条件となり、佐賀空港の開発費用が他の空港より低いとはいえ、環境設備などの二次的な費用に莫大なお金が必要とされる。単に空港の立地条件だけを見て、国際空港化を佐賀空港発展の対応策とは言いにくい。

<24 時間空港>

騒音問題の少ない佐賀空港を 24 時間空港として活用する策も存在する。現在日本には 24 時間動いている空港はなく、初の 24 時間空港が佐賀にできれば期待するものは大きい。

24 時間空港ではないが平成 16 年 7 月 7 日、有明佐賀空港と東京羽田空港の間に、全国 2 例目となる夜間貨物便が就航した。夜間貨物便の運航は、有明佐賀空港の新たな活用策を示すものであり、取り扱われる貨物は、九州を対象に集荷、配送されることから、今後、九州の航空貨物の拠点として発展していくことが期待されている。

<空港周辺地域の開発と発展>

次に空港周辺地域の開発や発展という展望を考える。新東京国際空港や関西国際空港の建設とその経済の波及効果についての過程を考えると、日本経済における新空港建設の経済効果は、それほど大きいものではなかったとも思える。それは新空港建設が今ある空港の機能保管が主な目的であり、空港周辺地域の開発や発展が副次的な目的でしかなかったからである。

このような諸要因が空港建設は無駄な公共事業の代表といわれる原因でもありと考えられる。佐賀空港の発展を考えるなら便数を増やすなど佐賀空港自体の改善もあるが、それには現在の状況だと限界がありそれ以上の期待は望めない。すると必然的に空港周辺地域に目を向けてしまう。佐賀に佐賀空港を利用して尋ねられた人が長旅で疲れている時に、空港に着いてもそこから市街地までバスで 20~30 分かけて行かないといけない。要するにまず空港をおりてすぐ休める場所が佐賀空港周辺にないことである。それは体を休める場所に限らず買い物を楽しむといったように、利用者による経済効果も佐賀空港の周囲では期待できず、利用者は空港と市街地が離れているために空港をおりた後の交通時間も考えないといけない。交通センターとしての機能充実、地域の持つ技術

や文化を背景にした交流機能の充実、観光振興効果と広域観光の開発、市街地外の大型マーケット、様々な分野の研究を目的とした研究施設の集中など佐賀空港が周辺地域とともに発展していくためのいろいろな可能性もあるが、十分な研究や検討が必要なことも事実である。

平成10に開港した有明佐賀空港は佐賀県の空の玄関口であると同時に有明海沿岸域と佐賀平野と筑後平野全体にとって新しい可能性の始まりでもあった。佐賀空港の開港までには多くの時間を要したその過程で日本経済も大きく変化してきたためにその役割も大きく変わった。しかし、佐賀空港を含む佐賀空港地区の開発の可能性は有明沿岸地域と佐賀平野と筑後平野全体の経済地域を考えても非常に大きなものがある。すなわち、佐賀空港地区は九州の人口や経済の重心に位置するという立地条件にあり、周辺には広大な農地と多くの河川があるということから臨空地域としての開発可能性は極めて大きいものである。また安定した気象条件のもとで、滑走路の延長は容易であり、将来は安い建設コストによる空港の拡張や国際空港化によって、九州経済全体の活性化を図るための重要な地域になる可能性をひめている。この佐賀空港地区を開発する過程での経済波及効果とそれに伴う経済的優位性は、様々な条件が存在することは考えるまでもなく、このような開発のシナリオを展開するには佐賀県自体の変化も考えていかなければならない。

<おわりに>

このように、赤字の続く佐賀空港の現段階で検討・議論されている対応策や発展策を見てきたが、国際空港化など十分な検討と研究が必要なものが多く、先々の不透明さは隠しきれない。立地条件の良さをだしても、毎年数億円の赤字を出しているのには建設段階で必要性や緊急度、需要予測の検証が足りなかったからである。

佐賀空港利用の意識調査での「どうしたら利用が増えるか」で「交通のアクセス・便数の増加・賃金の値下げ」など対応策に含まれる意見はあるものの、大半が「利用者を増やすのは難しい」だった。また、「佐賀空港の今後の活用」については、「機能分担」と同等の意見で「赤字がこれ以上増えないように閉鎖」という意見が多かった。この意見のように現段階では限界に近い福岡空港との機能分担が最も信憑性に高く、新しく新北九州空港を建設するよりは、今ある佐賀空港を利用する方がはるかに効率的である。

空港建設は巨額の投資を必要とし、国土全体の交通ネットワークの観点からその必要性について十分に検討が必要である。事業性を見込めない新空港の建設は、ただでさえ厳しい空港整備財源へマイナスの影響を与えるばかりか、結果的には地域経済をはじめ、納税者・利用者への負の遺産となりかねない。特

に新北九州空港など、地方空港においては、地域の動向を織り込んだ当初の計画を見直し、甘い需要見通しや地元の利益誘導にとらわれず、既に着工しているものも含め再評価するべきである。

参考資料

#佐賀空港地区の現状と将来展開構想

<http://www.saga-cci.or.jp/kia/2001kia/>

#SAGA AIRPORT

<http://www.saga-cci.or.jp/hsgkksk/katsuyou1.html>

#佐賀空港に関する意識調査

<http://www.securetecs.com/asu/cgi-bin/enqsv3.cgi>

#有明佐賀空港

<http://www.pref.saga.lg.jp/at-contents/kuko/>

#空港整備とその財源のあり方

http://www.jfaiu.gr.jp/05syuppan/teigen/teigen_pdfword/digest2003_2004/1-3.doc