

都市と空港

—新北九州空港の展望と課題—

柴田 一郎

目 次

はじめに

1. 都市と空港

2. 北九州と空港

3. 新北九州空港の特徴と期待

4. 新北九州空港の展望と課題

終わりに

はじめに

2005年の秋、新北九州空港が開港する。1994年9月に共用開始された関西国際空港に次いで出現するわが国2番目の本格的な海上空港である¹⁾。

この新空港は、ジェット化・大型化する航空輸送時代に適応できなくなった現北九州空港に代わる新機軸の空港であり、新空港の出現を古い工業都市からの脱皮や地域振興の契機としたいとする北九州地域の期待と願望は大きい。現代では、空港は単なる都市の交通施設ではなく、空港機能が都市の性格・構造を大きく変革させる可能性を秘めているからである。

しかし、開業までの日時も残り少なくなった現在、全国的にも新北九州空港についての認識が薄く、地域においても新空港誕生に向けての気運の盛り上がりは、今一つ感じられないのは何故だろう。

それは、北九州の新空港が、あくまでも現空港の代替空港であり、顕在需要を背景とした新設空港ではないことと、新東京国際空港(成田)、東京

国際空港（羽田）、関西国際空港に次ぐわが国第4位の拠点空港・福岡空港に近接しており、その福岡空港が北九州地域の利用者にとっても至便の空港であること、さらには、現福岡空港の限界を見通して福岡地区で胎動をはじめた新福岡空港構想との関連もあり、今なお、新北九州空港の位置付け、役割などが不明瞭であり、具体的なイメージが地域に十分に浸透していないためと思われる。

いずれにしても、新北九州空港は3年後にはオープンする。これを機会に、いずれ本格的な現北九州空港史や新北九州空港建設史などが編纂されるものと思うが、本稿では、その予備的な手掛りを提供する意味も含めて、現空港の生い立ちと新空港計画の発端から建設までの経緯を可能なかぎり整理記録するとともに、新北九州空港をとりまく域内外の情勢を考察しながら、新空港に賭ける北九州地域の期待と願望を可能とするための条件を模索してみたい。

1. 都市と空港

(1) 航空時代の到来

1999年中のわが国の航空路線の利用客数は、国内線9,159万人、国際線1,783万人と合計で1億人を超えている。日本航空が初のジェット機（DC-8）をサンフランシスコ線に就航させた1960年当時の実績が国内線136万人、国際線11万人であったことを考えれば、まさに隔世の感がある。

それは、ジェット化・大型化をはじめとする航空機材の革新とそれに伴う輸送費用の相対的低下も背景にはあるが、1969年の新全国総合開発計画に始まる新幹線、高速自動車道、空港等の全国的な高速交通体系整備、高度経済成長がもたらした経済活動のグローバル化と産業構造の高度化、国

民生活における所得水準の向上と余暇時間の増大が需要を激増させたことは間違いない。

21世紀初頭には、人的流動（人流）、物的流動（物流）いずれの面においてもハイモビリティ時代が到来し、交通への要請は、これまでの量的拡大に加え、高速性、信頼性、快適性といった質的向上への要請が一層強まると予想されている²⁾。

このような要請に対応できるハイモビリティ時代の交通の主役は航空機であろう。それは、2010年には7,000万人（1994年実績；3,456万人）を超えると予想される国際旅客需要³⁾のほとんどは航空旅客であろうし、国内需要についても、昨今の高規格道路や新幹線などの鉄道整備の難しさ⁴⁾からみて、航空路線の拡充が「陸上交通においては距離的、地形的障害を克服するのは困難なことが多い。しかし、航空においては、通路が大気であり、距離的な長さの障害は、はるかに小さい。あくまでも空港を介して点と点で結ばれることである」⁵⁾からであり、今後とも増大するであろう国内中長距離のモビリティ需要にも、空港整備による航空輸送での対応が最も効果的と思えるからである。

しかし、このような期待を実現するためには、それなりの条件整備が必要なのは言うまでもない。

その一つは、航空騒音をはじめとする空港周辺環境対策と国際・国内路線が集中・増大する首都圏空港の受入能力拡充に代表される空港整備に関わる問題であり、もう一つは、多様な潜在需要を顕在化させる運賃制度や企業運営を可能とするための規制緩和等現行諸制度の見直しと企業の経営努力の問題である。

21世紀の航空時代は、このような諸条件が平行的に整備されことによって、はじめて展望を拓くことができる。

(2) わが国の空港

1960年代の前半，わが国の公共飛行場⁶⁾の総数は45空港，うちジェット機が就航可能な空港はわずかに5空港（ジェット化率11%）⁷⁾に過ぎなかったが，2000年8月1日現在では空港総数94空港，うちジェット化空港は60（ジェット化率64%），大型ジェット機が就航可能な空港が31（大型化率33%）となっており⁸⁾，この間，わが国の空港整備は質・量ともに大きく進展した。

現行の94空港には，自衛隊が設置する飛行場を公共用施設として民間航空が共用する千歳，札幌，小松，美保，徳島の5飛行場，米軍と共用する三沢飛行場，地方公共団体が独自に設置する弟子屈，周南，但馬，広島西，枕崎，大分県央，調布などの7空港が含まれるが，他の81空港は1956年に制定された空港整備法の中で「主として航空運送の用に供する公共用飛行場で，政令で定めるもの」（同法第2条）として指定された空港であり，空港が担う機能によって，(1)国際航空路線に必要な第一種空港，(2)主要な国内航空路線に必要な第二種空港，(3)地方的な航空運送を確保するために必要な第三種空港に類別されている。

現在，第一種空港には，東京国際（羽田），新東京国際（成田），大阪国際（伊丹），関西国際の4空港がある（建設中の中部国際空港も第一種に格付け）。第二種空港には，名古屋，福岡，北九州，那覇等の25空港が指定されているが，このうち，旭川，帯広，秋田，山形，山口宇部の5空港は，国設置・地方公共団体管理の第二種(B)空港とし，他は，国が設置・管理者となる第二種(A)空港となっている。地方公共団体が設置・管理する第三種空港には，青森，富山，佐賀等51空港が指定されているが，このうち35空港は，沖縄県の20空港をはじめとする離島空港である。

わが国の空港は，戦後10年を経て，空港整備法の制定を機に国家プロジェ

クトとして整備されることになるが、それが計画的に本格化したのは、さらに10年を経た1967年に始まる空港整備五ヵ年計画の策定以降である。

空港整備五ヵ年計画は、1966年5月に運輸省が概ね15年後を見通して策定した「交通施設整備の長期構想」を踏まえ、同省航空局が航空分野においても先行している道路、港湾等他分野の五ヵ年計画と同様に、より計画的に質の高い空港整備を進めるために発足させたもので、現在は第7次の空港整備計画（以下、空整という）が進行中であり、第1次空整以降の計画投資額は累積で12兆円を超えている⁹⁾。

また、これまでの空港整備五ヵ年計画の流れを概観すれば、四ヵ年に短縮された第1次空整は、国際・国内線のジェット化に呼応した東京・大阪両国際空港滑走路の3,000m化と主要地方空港滑走路の2,000m化などに重点がおかれたが、第2次空整では、国際空港整備を緊急課題とし、総投資額の過半をこれに当てるほか、社会問題化した航空機の騒音対策事業が重点事項として付加された。つづく第3・4次空整は、航空騒音問題に対応する空港環境対策事業の推進と地方空港整備に力点を置いた五ヵ年計画であったが、第5次空整以降は、わが国の航空ネットワークの整備には東京、大阪二大都市圏の容量拡充が不可欠との認識から、新東京国際空港(成田)、東京国際空港(羽田)、関西国際空港の拡充整備を空港整備の三大プロジェクトとして位置づけ、最優先課題としているのが特徴といえる。

(3) 都市と空港

かつて空港は、都市にとって迷惑施設の一つであった。ジェット機が吐き出す強烈な騒音、自動車事故より発生率は低いといわれながら、一度起これば壊滅的な惨事となる航空機事故への怖れからである。

しかし、ハイモビリティ時代を迎え、航空利用の大衆化がすすんでくる

と都市と空港の関係に変化がみられはじめた。空港は、航空利用者の単なる交通利便施設ではなく、ヒト、モノ、情報の交流・結節拠点であり、都市の成長と地域の発展を促す戦略的な社会資本としての認識が強まったからである。

そのことは、1969年からの5次にわたる騒音公害訴訟や地元自治体の撤廃運動を受けて、関西国際空港の建設により廃止が前提とされていた大阪国際空港（伊丹空港）が、1990年以降、かつて訴訟を起こした当事者を含めた地元の強い要請で存続に転じたことにも表れている。勿論、それには1993年まで6,186億円を投じた国の騒音対策事業の成果もあろうが、1973年10月「大阪国際空港撤去都市宣言」をした伊丹市が、1989年には「活力ある伊丹のまちをつくるには空港は不可欠」と翻意したことにもみられるように、地域が空港の有用性を改めて認識したからに他ならない¹⁰⁾。

平成11年度の運輸白書でも、都市交通政策の新展開（第2章）の中で、近年の空港が、新しい観光スポットや市民の憩いの場となっていることや秋田空港周辺の開発整備計画、新広島臨空タウン整備計画などを事例に挙げながら、空港整備と街づくりが連携することの必要性和効用が強調されている。

このような空港と街づくりの連携の有用性について、秋葉明氏は、空港は「かつての裏玄関から表玄関へと変わり、しだいに、空港そのものが都市の姿を見せはじめている。そして、空港を核としたさまざまな街づくりの姿がみられるようになった。」とし、空港がもつさまざまな都市機能の姿を掲げ、空港は都市の一部であり、新しい都市づくりを促す核となりつつあることを論じている¹¹⁾。

その一つは、空港は、多くの人びとが通過ないし滞留する場所であり、地域の玄関として、それらの人びとが求める快適な時間を過ごす空間と大

規模な消費行動が繰り広げられる消費都市としての姿があり、それらの人びとの交流や情報交換の場所として、コンベンション、会議機能を備えた情報機能都市、商業取引機能都市としての姿も持つ。

また、空港周辺は航空関連産業を支える人びとの生活空間となる居住都市あるいは航空利用者の宿泊機能都市としての姿もある。

さらに、日々空に飛び立つ飛行機の姿を都市の躍動と生命を象徴する場面として実感できる魅力的なテーマパークとして姿があり、空港がもつ物流機能や情報機能の利便性から高度技術の企業立地を可能とする先進工業基地としての姿、世界の農業地帯や漁場と結ばれ、付加価値の高い一次産品の商業流通基地としての姿もある。

加えて、空港と都心を結ぶ空港アクセスとしての交通施設整備が、住宅やスポーツ施設などの新しい都市集積を呼び起こす。都市発展の核となる交通拠点としての空港の姿などである。

確かに広大な国土の中で航空機が唯一最大の長距離・高速輸送機関である米国では、アリゾナ州のフェニックスが、1935年のフェニックス・スカイ・ハーバー空港の開港を機に、当時の17万人の小都市が250万人を超える大都市に成長し、利用客も1982年の750万人が'96年には3,041万人にも達し、相次ぐ半導体産業の立地で、今や「第二のシリコンバレー」といわれているなど空港都市のサクセスストーリーは多い¹²⁾。

わが国でも1980年代、テクノポリス建設構想のもとで、地方の空港周辺地区に先端技術産業の立地が進み、農村地域が急速に都市化した例もあるが、狭隘な国土に高規格の鉄道、道路などの高速交通体系が概成した現代では、関西国際空港の建設に併せて計画された「りんくうタウン」¹³⁾をはじめとする周辺地域の開発整備事業が、バブル景気の崩壊もあつたとはいえ所期の進展を見せていないなど、空港都市の成長論理は必ずしも普遍的と

は云えないが、空港の立地環境（市場条件）や地域の対応次第では、地域変革の可能性を秘めた新しい社会資本であることは間違いない。

2. 北九州と空港

(1) 現北九州空港の沿革

現北九州空港の母体は、太平洋戦争も末期に近い1944年に陸軍が本土決戦に備えて旧小倉市の曾根に建設した戦闘機基地—曾根飛行場である¹⁴⁾。

戦後、米軍の接管が1953年12月に解除された後、一時、大蔵省の所管となり、一部は農地として解放されたが、民間航空が発着する空港としてスタートしたのは、1956年5月に就航した日本ヘリコプター(株)（現全日空）による小倉～大阪間1日1往復便からである。

その後、1958年7月に第二種空港（D級）に指定、空港名も小倉空港となり、保安施設、エプロン、ターミナルビル等の整備が進むとともに国内便の就航路線も増え、1973年2月には名称も北九州空港と改称され、年間26.6万人の定期便旅客数を数えたが、この時期をピークに1975年から空港利用者数は大きく減少をはじめた。

それは、もともと現空港は、北側に標高600mの足立山系が近接しているため、気象条件による欠航が多く、空港規模が小さいためジェット機も就航できない等、立地条件の悪さもあったが、何よりも致命傷となったのは、成長著しい福岡空港の存在と1975年3月10日の山陽新幹線岡山～博多間の開業であった。

そのため、1975年3月には北九州空港の主力路線であった北九州～大阪便が1日7往復から3往復に減便され、翌年には2往復、そして遂に1983年10月1日には北九州空港の定期便は全便運航を休止し、空港は、朝日、

毎日、読売3新聞社の取材飛行、自家用航空、飛行訓練、写真撮影やパトロール飛行の基地として存命することとなった。

定期便不在の時代を7年経験したのち、現空港は1991年3月27日から就航した北九州～東京間1日1往復の定期便(JAS; MD-87, 定員134人)によって航空旅客輸送を再開する。

それは、すでに1970年前後から、北九州市では現空港の限界を見通してこれに代わる新空港の建設を国等に働きかけ、1981年には第4次空整で滑走路2,500級の新北九州空港の建設が新規事業として採択されてはいたが(次項に詳述)、その布石としても現空港の再生・活性化が必要であるとの認識が高まり、官民あげて現空港の定期便再開を求めた成果といえよう。

現空港再生に向けての地元の熱意は、1989年5月の北九州エアターミナル株式会社¹⁵⁾設立へと結実し、運輸省も同年9月にはジェット機の就航が可能な滑走路の延長(1,500m→1,600m)工事に着手する等、定期便再開の準備がすすめられた。

その後、北九州～東京間の定期便は、1991年7月には往復2便に、1998年4月からは往復3便(いずれも日本エアシステム)も試行され¹⁶⁾、利用客も年々増加、2001年中には18万人を超えるところまで復元している。

(2) 新北九州空港構想の誕生

新北九州空港の建設構想が登場したのは、1969年5月30日に閣議決定された新全国総合開発計画の戦略的な国家計画の中に、国際級の空港を含む「周防灘大規模総合開発構想」が組み込まれたことに始まる。

新全総では、わが国の高度経済成長を維持・発展させるため、北東地域(苫小牧東部、むつ小川原、秋田湾)と西南地域(周防灘、志布志湾、宿毛湾)に大規模工業基地の建設を掲げ、閣議決定後、直ちに具体化に向けて

の検討に入った。

「周防灘大規模総合開発構想」は、これに先行して周防灘臨海地域の大規模開発を強力に推進するために、山口、福岡、大分の3県と北九州市で構成する周防灘総合開発促進協議会が1969年6月に策定し、国にその実現を要請したものである。この概要は、周防灘沿岸を水深—10mまで埋め立てて造成する54,400haの広大な地に超大型工業基地を展開させ、これに広域港湾、高速自動車道、国鉄新幹線、国際空港等の新高速交通網と有機的に連携させた大規模流通基地を配置するという壮大な計画であった¹⁷⁾。

国も、1969～71年度まで452百万円の国土総合開発調査調整費を当て、運輸・建設・通産省等がこの開発構想の実現に向けて調査研究を実施したが¹⁸⁾、その中で経済企画庁を中心に関係省庁の担当課長と協議会の3県1市の企画部長で構成する「周防灘開発研究会」は、周防灘における新しい空港建設の必要性を「東南アジアとの連絡のための国際空港(貨物,旅客)」,「航空政策上からも東京、大阪に次ぐ第三の国際空港」として位置付けていた¹⁹⁾。

しかし、大規模プロジェクトをテコとして経済発展と列島改造を目論んだ新全総は、1971年のニクソンショック、1973年の第1次石油ショックを契機とする高度経済成長の終焉により助走段階で早くも挫折を余儀なくされる。周防灘開発構想も広大な海面埋立による大型工業基地の建設は立ち消えとなったが、高速自動車道、鉄道新幹線等の幹線交通計画はそのまま、埋立地内に予定された広域港湾、新空港等は形を変えながらも1977年11月4日に閣議決定された第三次全国総合開発計画以降の国土計画に継承されることとなる。

(3) 新北九州空港構想の具体化

周防灘総合開発構想の中で登場した空港計画が、広大な海面埋立構想が消滅した後も新しい海上空港として単独で生き残ったのは、新全総スタート直後の1971年度に始まる北九州市をはじめとする地元の根強い要請にもよるが、何よりも幸運だったのは、もともと周防灘臨海部には、空港計画の有無とは関係なく港湾事業に関連する海面埋立の需要があり、その造成地が期せずして空港適地として符合したからである。

それまでも関門国際航路等の港湾事業から発生する大量の浚渫土砂は、響灘や新門司地区等の北九州市域沿岸部の埋立地造成に供されていたが、今後とも持続的に発生する浚渫土砂の処分場として、運輸省第四港湾建設局は陸岸から約3 km離れた周防灘沖に苅田沖処分場計画(153ha)を中央港湾審議会に申請し、1974年6月に承認、'77年6月には事業に着手した。埋立地の用途は公園緑地と環境開発実験場用地としてである。さらに1985年12月には、これに接続する新門司沖処分場計画(218ha)も承認された。

両処分場で造成される900m×4,125m(371ha)の広大な人工島は、騒音公害や用地取得難に悩む内陸型空港の限界と、浚渫土砂の処分場として今後さらに拡大の可能性をもつ点からみても格好の空港適地であるが、この人工島を空港とすることが公式決定したのは1994年10月である²⁰⁾。

しかし、苅田沖土砂処分場計画の申請に先立って、運輸省第四港湾建設局が1971年度に実施した「周防灘空港について」の調査は、名称からみても周防灘総合開発関連と思われるが、これにつづいて同局が1973～74年度に実施した「新北九州空港空域調査」は、明らかに今後出現する土砂処分用地を前提とした予備的な空港計画関連調査であり、苅田沖処分場計画の申請時には、すでに第四港湾建設局としても空港利用の意志が顕在していたことは確かである。

一方、北九州市でも、1971年度には、現空港の代替として新空港の建設を国に要望していたが、'72年度からは新空港を周防灘開発と切り離して建設促進することを決め²¹⁾、独自で予備的調査を開始、'74年5月には県知事と市長間で「新空港構想は、現空港沖合10kmの周防灘海上を候補地として、当面3,000m級滑走路の大型貨物空港とする。」ことで合意、その後'77年9月には「滑走路2,500mの標準的な第2種空港」と合意内容の変更はあったものの、'78年7月には県知事（亀井光）を会長とする新北九州空港建設促進期成会が設立され、地元の推進態勢も整った。

この間、市は毎年度、国県要望等をとおして国に強く働きかけ、'75年度の国県要望では「新北九州空港の調査・建設計画」を'76年度に始まる第3次空港整備五ヵ年計画に盛り込むよう要請したが、新北九州空港の建設計画が名実ともに公認されたのは、'81年度に始まる第4次空整で滑走路2,500m級の第二種空港(A)として新規事業に採択（以後第7次空整まで引き続き採択）されてからである。構想が計画として認知されるまで10余年を要したことになる。

(4) 新北九州空港の建設

しかし、新北九州空港計画は、第4次空整に採択後なお10年間の懐妊期間を経験する。政府予算に初めて実施計画調査費が計上されたのは、1992年12月（第6次空整期）である。それは、この間の第4、5次空整が既存空港の環境対策事業と成田、羽田の首都圏空港と関西国際空港の整備拡充を最優先課題としていたことにもよるが、新北九州空港と隣接する防衛庁の航空基地との空域調整が未了だったことが大きい。

新北九州空港の滑走路は、埋立地の形状から南北方向に展開するため、その進入管制空域が、北側で海上自衛隊小月航空基地、南側で航空自衛隊

築城基地の管制空域と重複する。そのため、すでに'73～'74年度には予備的な調査は終えていたが、第4次空整への採択に先立って、'80年3月に運輸省航空局長（松本操）が改めて新空港の空域調整についての調査を表明²²⁾、以来、本格的な空域調整が始まったが、調整作業は難航し、防衛庁との合意が成立したのは12年後の'92年8月である²³⁾。構想されて23年、新北九州空港は、やっと実現への端緒を開いた。

着工に向けてのもう一つの課題、漁業補償問題については、'89年1月に豊前海区漁業協同組合長会が交渉に応じることを表明して以来、折衝が続けられ、最大の課題であった共同漁業権（放棄）補償については、5年後の'93年8月に合意²⁴⁾、'94年2月12日には漁業補償問題は全て決着した。

'92年9月に始まった環境アセスメントも'93年11月22日には手続きを終了、'94年1月10日には航空法に基づく空港設置の官報告示²⁵⁾、同月14日には同内容で空港整備法に基づく政令指定、同年10月13日には運輸・建設大臣による埋め立て認可などの法的手続きも完了し、1994年10月28日、構想が生れて25年、新北九州空港整備事業は、やっと正式に着工した。

（現空港、新空港の詳細経緯は巻末「付表」参照）

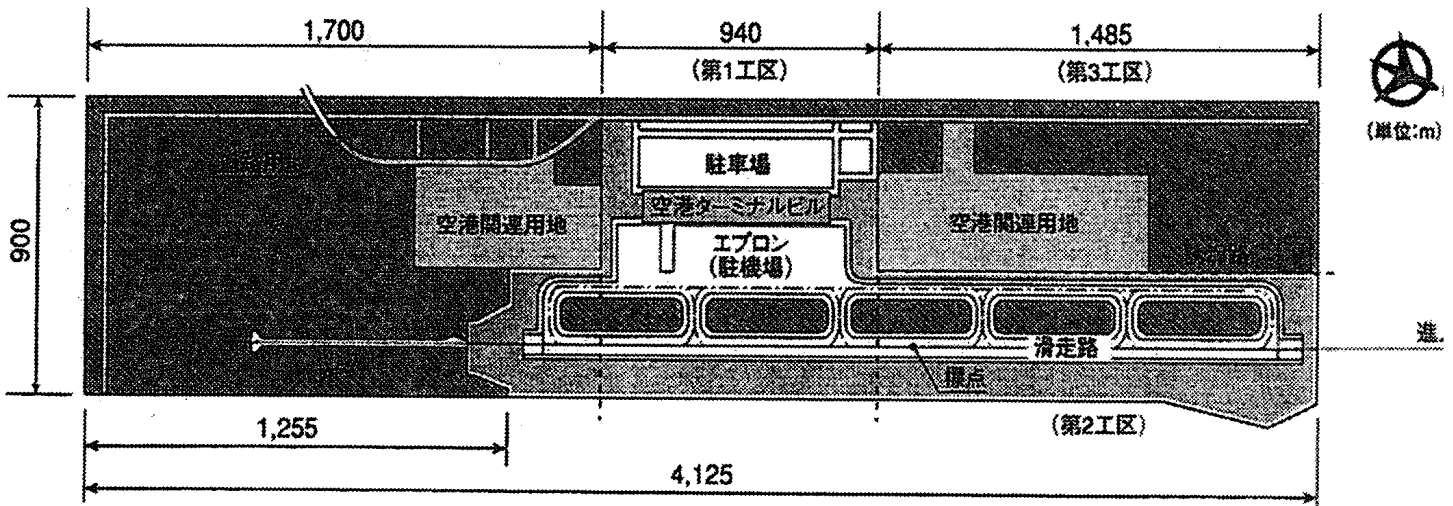
3. 新北九州空港の特徴と期待

(1) 新北九州空港の概要

1993年に運輸省航空局が策定した「新北九州空港整備基本計画」による新空港の諸元を現空港と対比しながら示すと次のとおりである。

(表 3-1) 新北九州空港の概要

	新北九州空港	(現) 北九州空港
設置管理者	国土交通大臣	同左
種別	第2種空港	同左
位置	北九州市地先水面(周防灘)	北九州市小倉南区
面積	約160ha	約60ha
滑走路	2,500m×60m	1,600m×45m
誘導路	平行誘導路等 2,516m×30m	平行誘導路ナシ
エプロン	大型ジェット機用5バース 中型ジェット機用2バース 小型ジェット機用2バース	小型ジェット機用3バース
航機	B-747型旅客機等	MD-87型旅客機等
アクセス手段	東九州自動車道及び新北九州空港連絡道 将来は軌道系アクセス, 海上アクセス の導入も検討	
その他	平成17年10月開港目標	昭和19年9月曾根飛行場開設 平成3年3月ジェット化



総事業費は2,290億円, その2/3に当たる空港島の護岸築造, 埋立土砂投入に関わる費用1,500億円は港湾整備事業費で, 残りの護岸造成費の一部と空港施設費790億円は空港整備事業費で賄うという特異な合体工事で建設

される。なお、陸地部と空港島を結ぶ2.1kmの連絡橋建設(約600億円)は、別途、県の道路事業で施工される。

また、1991年度に始まる第6次空整では、2010年時点の新北九州空港の利用客数は、右表のように1日6路線70便で約580万人(現福岡空港の約1/3)と想定されている。航空貨物は3万トン(同1/8)の想定である。

(表3-2) 路線別の計画目標値

相手空港	旅客数 (千人)	便数(便/日)				
		SJ	MJ	AB	JB	合計
東京	2,961				24	24
名古屋	593		4	4		8
近畿圏	1,289				10	10
宮崎	290	10				10
鹿児島	284	10				10
那覇	388		8			8
合計	5,805	20	12	4	34	70

注) SJ; 小型ジェット機, MJ; 中型ジェット機
AB; エアバス, JB; ジャンボジェット機

(2) 新北九州空港の諸特徴

将来に向けての期待可能性を含めて、新北九州空港がもつ空港としての比較優位性を挙げるとすれば次の4点に要約することができよう。

① 海上空港であること

海上空港の第一のメリットは、市街地部への騒音公害や航空事故等の懸念がないため24時間運用が可能であることである。現在、わが国で24時間利用可能な空港は、東京国際(羽田)、関西国際、新千歳、那覇の4空港のみである²⁶⁾。今後とも増大が予想される旅客、貨物の国際流動と航空輸送の長距離直行化に対応するためには、わが国でも相手国の発着時刻に制約されない24時間利用可能な空港がさらに必要となろう。

海上空港の第二のメリットは、将来の拡張需要に少なくとも陸上空港よりは容易に対応できることである。新北九州空港は、まずは2,500mの滑走

路1本でスタートする。現計画でも空港島の滑走路長には1,200mの空地があり、延長の可能性は有しているが、将来、滑走路のさらなる延長や複数の滑走路が必要となった場合は、今後とも関門国際航路等の浚渫土砂の処理場問題を抱える当海域では、現事業のように港湾整備事業との組合せ工法で対応すれば、空港島の拡張は技術的にも経済的にも容易である。

ただ、海上空港の難点は、陸地部と隔離し、都心地区や市街地とも離れているため、アクセス手段に特段の配慮が必要となることである。このため新北九州空港では、すでに幅員22m(4車線)×2.1kmの連絡橋が建設されており、市内の幹線道路や開港時には完成予定の東九州自動車道の苅田I.C(仮称)とも連絡するが、将来の需要動向によっては大量定時輸送が可能な軌道系アクセスや海上アクセスも必要となろう。

② 建設費が極めて安価なこと

しかし、何といても新北九州空港の最大の訴求点は、建設費が極めて安価なことである。事業費の積算内容等が明確でないため、厳密な比較はできないが、現在、わが国で計画あるいは着工されている大都市周辺の新空港と対比しても、総事業費は勿論、空港用地面積当たり、滑走路延長当たりの単価はいずれも格段に安い。(表3-3)

それは、建設地が陸地部からわずか3km(関空は5km)と近く、水深7m(関空は18m)の浅い静穏海域であったことに加えて埋立土量に港湾事業から排出される浚渫土砂が活用されたこと等によるところが大きい。しかも、わが国初の港湾事業との合体工事で施工されたため、空港整備特別会計からの支出は総事業費のほぼ1/3、800億円程度に過ぎないことも特徴的である。

現行の空港整備・運営制度では、如何に安上がりの空港であっても、着陸料や停留料等の空港使用料や航行援助施設利用料を安く設定できる訳で

(表 3-3) 新空港整備事業費比較

空港名	空港用地 (ha)	滑走路 (m)	事業費 (億円)
東京国際空港 沖合展開事業	1,100	新A 3,000 1本 新B 2,500 1本 新C 3,000 1本	14,800
関西国際空港第1期	510	3,500 1本	15,000
関西国際空港第2期	540	4,000 1本	15,600
中部国際空港	470	3,500 1本	7,680
新北九州空港	373	2,500 1本	2,300
新福岡空港	560	3,000 2本	8,200

注) (1) 東京国際、関西国際、中部国際空港データは「数字でみる航空2000」(航空振興財団)による

(2) 新福岡空港は「新福岡空港基本構想骨子案」(2001.10)による

はない²⁷⁾が、少なくともターミナル等の空港運営関連施設の建設や周辺の土地利用には、用地造成費の安さは大きなインセンティブをもたらさずである。

また、今後、公企業の民営化がすすむ過程で、空港の整備・運営に関わる現行制度が見直され、各空港が独立採算を前提とし、使用料などの料金設定も各空港の自由裁量に委ねられることにでもなれば、建設コストの安い新北九州空港は、経済的にも「使いやすい空港」として強力な競争力を発揮することが可能となろう²⁸⁾。

③ 広大な臨空関連施設用地を有していること

新北九州空港が開設される空港島は373ha、うち空港管理地は160haであるため、空港島だけでも210haの余裕地を持っているが、対岸の陸域には、空港島から直線距離で5 km以内の地域に、現空港の跡地120haをはじめ九州電力の廃棄物処分場として造成された埋立地を含む草見地区の102ha、苅田松山地区の埋立地207ha、さらには新門司埋立地の204haなど、600haを超

える未利用地が現存する²⁹⁾。

これらの未利用地の多くは、高度経済成長期に工業系の産業立地を期待して造成されたものであるが、その後の産業構造の転換と玄海灘に面した西九州軸優先の開発指向に後れをとり、永い間、遊休地化をつづけていたことが、新空港にとってはむしろ幸いであったといえるかも知れない。

また、これに隣接する曾根新田地域には340haの農地も展開しており、しかも、九州最大のフェリー基地新門司港、日産自動車九州工場の海上輸送拠点である苅田港、さらには九州縦貫自動車道の新門司・小倉東IC等にも近接しているため、少なくとも空間的には、空港支援施設や臨空港型産業等の立地は容易であり、条件にも恵まれているといえよう。

④ 国際物流拠点空港としての優位性

北九州地域は、九州～本州間交通の結節点に位置しているため、鉄道・道路等、九州各地からの陸上交通幹線が集結しており、また、古くから国際港湾としての実績をもつ特定重要港湾「関門港」を擁しているところから、これまでも広域交通とくに物流拠点としての条件には恵まれていたが、これに24時間型の空港が出現すれば、全ての輸送モードが揃うことになり、物流の複合一貫輸送が可能となる。

物流システムにおける複合一貫輸送の合理性と必要性については、早くから認識されてはいたが、技術的な制約や時間的・経済的効果等の問題もあり、本格的な取組は、まだ未熟な段階にあるといってよい。

1997年4月に閣議決定された「総合物流施策大綱」の中でも、国際複合一貫輸送への取組の重要性が指摘され³⁰⁾、さらにはこれを受けて、わが国の物流の基本方向を明らかにするため、1999年5月、運輸政策審議会総合部会に設置された物流小委員会の最終報告でも、複合一貫輸送の必要性は提示されているが³¹⁾、その動きは行政、民間ともに顕著ではない。

しかし、国際化の進展は、否応なしに国際物流も増大させる。わが国に発着する国際航空貨物だけをみても、1999年度の取扱量は277万トンと1990年度の1.75倍（国際旅客は1.58倍）も急増³²⁾、その2/3を取扱う新東京国際（成田）空港は、すでに満杯に近いといわれており³³⁾、第7次空整で想定された2005年度の305万トンを超えるテンポで増大する国際航空貨物への対応は、東京国際（羽田）の沖合展開、関西国際II期、中部国際等3大都市圏の空港拡充だけでは賄いきれないかも知れない³⁴⁾。

北九州市は、1992年に施行された「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」の輸入促進地域（FAZ；Free Access Zone）にも指定され、国際物流事業等への支援対象地域ともなっており、また、新空港の開業と時を同じくして、響灘地区に環黄海圏のハブポートをめざした大水深コンテナ港湾も開港する。

北九州市でも、この機に、国内・国際複合一貫輸送の拠点形成をめざした「北九州市物流拠点都市構想」を策定（1999.4）し、行政内に物流対策本部まで設置して物流戦略に取り組んでおり³⁵⁾、民間団体で組織する新北九州空港推進協議会³⁶⁾でも物流委員会を設け、3年間にわたる調査の結果「国際物流拠点空港検討への提言」を市に提言（1999.4）する等、地の利、時の利に加えて、地域の期待と気運も盛り上がりをみせている。

4. 新北九州空港の展望と課題

新北九州空港は、規模や機能面で制約の多い現空港の代替空港として建設されるものであり、開港時点では能力的にも現空港とそれほど変わりはないが、前項でも触れたように、将来の航空輸送の情勢変化に効率的、効果的に対応できる期待可能性を秘めた近代的空港といえる。

空港は単なるヒト・モノの交通利便施設ではない。都市の発展と成長を促す Seeds ともなる。それが期待どおり発芽するかどうか、それは新空港の成否にかかっている。

開港まで3年余を残す現在、用地造成、アクセス道路など下部構造部分の工事進捗に比して、空港島全体の土地利用計画やターミナルビルを始めとする上物施設、空港経営の具体的イメージ（事業主体、運営システム）等が、なお明確でないことも気にはなるが、少なくとも開港後の新北九州空港の成否は、次の課題への対応にかかっていると認識しておく必要があるろう。

(1) 旅客需要の確保と開拓

空港経営の基礎的要件は、旅客と貨物の航空需要である。このうち航空貨物は地域の絶対需要の大きさより、むしろ空港を取巻く物流拠点機能の集積に誘発される側面をもつが、旅客需要は地元需要が基本となる。

新北九州空港の旅客需要は、第6次空整で2005年523万人、2010年580万人（6路線70便/日）と予測されており、現空港の18万人（1路線6便/日）とは比べるべくもないが、これに北九州都市圏域からの福岡空港利用者（利用率11%³⁷⁾）約210万人（1999年）を加えても、現在の地元需要は230万人（現福岡空港利用者の1/8）程度で、予測値との乖離は大きい。

確かに空港の旅客需要は、空港勢力圏の人口規模と経済集積に大きく規定される。

通勤依存率5%の都市圏人口（1998年）でみても、北九州都市圏の160万人に対して福岡都市圏は285万人（1.8倍）³⁸⁾、市内総生産（1997年）でみても北九州市の3.9兆円に対して福岡市は6.7兆円（1.7倍）³⁹⁾と福岡空港圏に比して北九州空港圏の地元需要の源泉は小さい。

しかし、空港の旅客需要は地元需要とは関係ない乗り継ぎ客によっても増嵩する。国内線相互もあるが、国際線が乗り入れれば国際～国内、国際線相互の乗り継ぎ需要も発生する。その決め手は路線数と便数であり、経験法則として便数の増加以上に需要は増えるといわれている⁴⁰⁾。

現在の福岡空港の利用者をみても、福岡空港からの日本人出国者のうち福岡県内からの利用者は41%⁴¹⁾に過ぎず、国内線でも福岡都市圏からの利用は67%³⁷⁾である。それが即、地元需要とはいえないまでも、国内線29路線297便/日、国際線24路線230便/日⁴²⁾と圧倒的に多い路線・便数が、乗り継ぎ客を含めて需要を大きく増幅させていることは間違いない。

このような視点からみても、新北九州空港成立の第一要件は地元需要の拡大にあるが、現今の北九州地域の経済環境下では圏域内で人口・経済力の集積を高めることは容易ではない。幸い北九州地域には道路・鉄道等の広域交通軸が結集している。これと新空港への多様なアクセス条件の整備を通して利用圏域の拡大を図ることの方が現実的である。

開港時には、九州縦貫自動車道等広域幹線道路からのアクセス手段は整備されるが、将来的には、利用圏拡大の有力手段として定時・大量輸送を可能とする軌道系アクセス⁴³⁾や空港島に直接着岸できるフェリー航路開拓も必要となろう。

需要拡大のもう一つの戦略は、需要誘発のためのエアラインの誘致である。その実践は、既に1991年度から現空港で始まっている。'99年度までは、毎年、対韓国とのチャーター便1便の就航であったが、2000年度は中国へ4便、'01年度は中国、韓国、ロシアへ計8便、'02年度には韓国・中国等へ12～15便を予定しているという⁴⁴⁾。事業主体は、多くが市と地元経済界で組織する実行委員会であり、当面は、現空港の利活用促進の狙いもあるが、新空港の国際化をにらんだ旅客需要の掘り起しが真意である。

その努力と実績は、新空港の実需となり、定期便就航にも結実するであろうが、新空港開港後も、地域の意志と行動力で市場原理で動く航空会社や旅行社を触発誘導し、より強く需要開拓に対応していく必要がある。

(2) 福岡空港問題との関係

「福岡空港の2000年の離着陸回数が139,950回となり、同空港の容量限界14万回にほぼ達した」と報じられている⁴⁵⁾。

成田、羽田、関西国際空港に次ぐわが国第4位の拠点空港としての福岡空港の成長は目覚ましく、1980年代の後半には、すでに容量限界到来を想定した対応策の検討が始められた。

それは、福岡空港が名実ともに九州最大の国際空港であることから、しばらくは、九州地方知事会と九州・山口経済連合会が主導する「九州国際空港構想」と連動しながら検討が進められていたが、同構想の検討過程で候補地問題の調整が難航したため、1992年10月、「九州国際空港と福岡空港問題は別問題」であることが確認された後、福岡空港問題は、1993年1月に発足した県・市・商工会議所で組織する「福岡空港将来構想検討委員会」に委ねられることになった⁴⁶⁾。

同構想検討委員会は、2001年10月に現福岡空港の代替空港として、新宮町の沖合（1997年3月に決定された九州国際空港候補地とほぼ同じ位置）に新空港を建設する「新福岡空港基本構想骨子案」を策定し、第8次空整への採択に向けて運動が展開されている。

同骨子案による新福岡空港は、2025年の旅客数を年間2,990万人、離着陸回数18.6万回と想定し、560haの埋立地に3,000m滑走路を2本もつ空港を建設しようとするものであり、建設費は約8,200億円とされているが、骨子案の発表以来、地元での必要性についての認識は必ずしも同調的とはいえ

ず、マスコミの論調も必ずしも協調的ではない。

その背景には、環境問題や多額の地元負担への危惧もあろうが、福岡の住民や経済人からも、隣接する佐賀空港や新北九州空港との機能分担論まで聞かれる⁴⁷⁾のは、わが国で最も便利な現福岡空港存続の思いが強いからであろう。

新福岡空港構想では、新空港を現空港の代替空港として位置付けているが、将来、新空港が開港しても、現空港は残るであろうし、残すべきである。関西国際空港の開設で廃止が予定されていた大阪国際（伊丹）空港が、地元からの要請と利用者ニーズを受けて、現在も国内線の拠点空港として存続、活躍しているのが好例である。

現福岡空港との機能分担論は、開港時の需要に一抹の不安をもつ新北九州空港にとっては歓迎すべきことだが、それ以上に現福岡空港存続への効果を重視したい。決して新福岡空港不要論を唱えるものではない。

その上、新空港の実現には、新北九州空港の例からみても20年近くの時間を要する。この間、増え続けようとする現空港の航空需要にどう対応するか。管制技術の改善で処理能力の向上も期待できるが⁴⁸⁾、対応の遅れは福岡空港そのものの需要減に繋がることをもっと意識すべきであろう。

その意味でも、福岡空港を中心とする機能分担論は、喫緊の課題として行政、経済界ともに腹を割って議論すべきであり、とくに新北九州空港との関連については県勢に関わる問題でもあり、県の積極的な対応が望まれる。

(3) 周辺地域との一体的開発

空港は、単なる交通利便施設ではなく、都市や地域の新たな展開を誘発する期待可能性を秘めた社会資本であることは、これまで何度も述べた。

空港側からみても、空港だけが市街地から離れて孤立することになれば、使い勝手の悪い単なる飛行場に止まってしまう。

工業化時代の終焉で地域経済の低迷に悩む北九州地域にとっては、新空港の出現を正に都市再生への画期的な機会と受けとめ、新空港と連動した周辺地域の開発・整備に積極的に取り組むべきである。

幸いにも、新空港周辺には、交通条件にも恵まれた1,000haにも及ぶ広大な開発可能地が存在する。(前出3, (2), ③)空港運営に直接関わる付帯施設や航空需要を生み出す産業、物流関連施設は勿論、前出(1, (3))秋葉明氏の空港都市論で提示された多様な都市機能の配置も可能である。

問題は、何時、誰が、どのような方法で、ということになるが、少なくとも恣意的、蚕食的な開発は可能な限り食い止めなくてはならない。その責務は地域自治体の双肩にかかっている。それは、都市再生と空港経営への相乗効果が期待できる周辺地域の開発ビジョンを策定し、その実現に向けての地域諸力を調整、誘発できるのは行政を措いてはないからである。

とくに北九州地域においては、福岡市などに比して地元経済界の力とリーダーシップが乏しいこともあり、これまでも、批判されながらも行政主導型の都市経営を実践してきた。新空港周辺地域の総合開発への取組は、いまからでも遅くはない。その計画策定と実践についても、市が、これまで以上の姿勢で積極的に対応していくことが望まれる。

終わりに

2005年、北九州では新北九州空港と響灘大水深港湾が開港する。

響灘の新港湾は、これまでも、わが国第4位を誇っていた関門港の機能強化という印象が強いが、新北九州空港は、現空港の代替とはいえ、新空

港が地域に及ぼす諸々の期待可能性を考えれば、北九州地域にとっては、正に画期的な都市変革の起爆剤として位置付けることができる。(私は、かつて新空港関連のシンポジウムで、1901年の官営八幡製鉄所の開業にも匹敵すると表現した。)

このチャンスを如何に地域の発展に結びつけるかは、地域自治体とくに北九州市の認識と努力にかかっている。新空港の運営制度改善についての働きかけや需要開拓についてもそうである。より強い対応を望みたい。

なお、紙幅と構成の関係で詳細には触れられなかったが、現空港の利活用、新空港の建設促進やPRに関して、行政に勝るとも劣らない運動を展開し、成果をあげている民間主導の財新北九州空港推進協議会の努力を高く評価するとともに、これからも行政と一体となり、より積極的に活動されることを期待したい。

(注)

- 1) 世界最初の海上空港は1975年4月に開港した長崎空港といわれているが、同空港は、既存の島(箕島)を改造して建設されたものであり、海面埋立てによる海上空港の祖は1994年9月に開港した関西国際空港である。
- 2) 四全総の長期展望作業の中間とりまとめ「日本21世紀への展望—国土空間の新しい未来像を求めて—」(1984年11月、国土庁計画・調整局)第IV章第2節、141頁。
- 3) 「21世紀の国土のグランドデザイン—新しい全国総合開発計画の解説」(国土庁計画・調整局監修、1999.4.10時事通信社発行)309頁。
- 4) 1985年を目標として策定された「新全国総合開発計画」(1969.5.30閣議決定)では、新幹線7,000km、高規格幹線道路32路線7,600km(2000年を目標とする「四全総」(1987.6.30閣議決定)で14,000kmに延長)が計画されたが、現在営業中の新幹線は2,242.2km(2000年「時刻表」)、供用中の高規格幹線道路は7,548km(平成11年度「運輸白書」)である。
- 5) 秋葉明「都市機能と空港整備についての考察」(「都市問題」1997.6月号、第88巻第6号)4頁。

- 6) 飛行場が、航空機の到着、出発、移動のため、全部又は一部を使用せしめる目的を持つ陸上または水上の一定区域と定義されるのに対し、空港は主として航空運送の用に供する公共用飛行場と定義されており、概念的には飛行場に比べて狭い意味で使われている。(「交通整備制度—仕組と課題—改訂版」(土木学会編, 1991.11.5 発行) 72頁)
- 7) 「社会基盤の整備システム：日本の経験」(土木学会海外活動委員会編, 1995.12.20 (財)経済調査会発行) 141頁。
- 8) 平成12年度版「運輸白書」535頁。
- 9) 第一次の空港整備五ヵ年計画は、1967～71年度を計画期間としたが、途中で1970年度までの四ヵ年計画に改訂され、第二次の五ヵ年計画は1971年度からスタートしている。また、1996年度を初年度とする現行の第七次五ヵ年計画は、1997年12月12日に財政構造改革の方針を受けて、2002年度までの七ヵ年計画に改訂されている。
- 10) 関西国際空港の建設と大阪国際空港の存廃問題の経緯については、佐藤章「関西国際空港」(中央新書1202, 1994.9.7発行) に詳しい。
- 11) 上掲5) 秋葉明「都市機能と空港整備についての考察」12～13ページ。
- 12) 杉浦一機「巨大利権『[空港建設]』」(株)宝島社, 2000.7.24発行, 158頁。
- 13) 関西国際空港対岸の泉佐野市, 泉南市, 田尻町地区の臨海部320haに国際物流・商取引等の経済交流機能, 高度情報通信機能, 国際的な業務中心機能等の集積をすすめながら快適な都市環境を創出し, 新たな都市核づくりをすすめる計画。事業主体; 大阪企業局, 総事業費2兆円。この他に「岸和田旧港再開発事業」(岸和田市), 「泉大津旧港再開発事業」(大阪府), 「大阪府ベイリニューアルゾーン整備計画」(大阪府)等空港のインパクトを期待した新しいまちづくり計画が予定されている。
「空港整備と臨空都市」(株)都市計画通信社, 1993.5.25発行) から。
- 14) 「北九州市土木史」(北九州市, 1998.3発行) から。なお, 「北九州市史(近代・現代行政社会)」には, 「曾根飛行場の建設は1943(昭和18)年から着工したが, 終戦直前にも完成を見るに至らなかった。」とも記されている。
- 15) 現空港の定期便再開に向けて新しい旅客ターミナルを建設・運営するために設立された第3セクターの株式会社。資本金2億8千万円(出資比率; 県21.4%, 市17.9%, 航空会社26.8%, その他33.9%), 新ターミナルは, 延面積1,969m², 建設費651百万円で1991年3月に完成。(1998.6.30「新北九州空港推進協議会理事会講演資料」から)
- 16) 1998年度は, 4～6月, 12～3月の7ヵ月間のみの変則的な3便体制でスタート, 1999年度から一時2便にもどったが, 2000年7月14日以降現在まで3便体制が定着。
- 17) 昭和44年6月「周防灘大規模総合開発構想」周防灘総合開発促進協議会から。
- 18) 1972「周防灘総合開発」周防灘総合開発促進協議会資料から。
- 19) 昭和46年3月「周防灘開発研究会議録」周防灘総合開発促進協議会, 68頁, 昭和45年11月27日開催の第6回研究会(東条会館)における運輸省大臣官房副計画官二

村正明氏の報告。

- 20) 苅田沖，新門司沖両土砂処分場の用途を空港とすることについては，1980年前後から既定の事実として空港建設の準備が進められていたが，運輸省第四港湾建設局が中央港湾審議会に用途変更を正式に申請したのは，1994年2月14日であり，同年10月13日に認可された。
- 21) 1972年6月21日の北九州市議会都市交通対策特別委員会で，市企画局長(西田嵩)が新空港建設についての考え方を「新空港は周防灘開発とは切り離して建設を促したい。市でも早急に新空港建設の調査を始める必要がある。」と表明。(市空港推進室資料)
- 22) 「ルネッサンスの知恵—第1号 新北九州空港建設への道すじ—」(財北九州都市協会，2001.7発行) 48頁
- 23) 新空港の南側からの進入管制空域と一部重複する航空自衛隊築城基地とは比較的早い時期に基本的な合意は得られたが，北側で重なる海上自衛隊小月航空基地との空域調整は『「運用の工夫で解決できる」とする運輸省に対して防衛庁は「民間機が進入すると危険なので滑走路は東西方向に」と強行に反対して調整が進まず，大臣折衝まで持ち込んでいた。』(1992年8月7日，読売新聞)
- 24) 『福岡県苅田町沖に計画中的の新北九州空港の漁業補償で30日，豊前海区漁協組合長(間宮義隆会長，17漁協)は，共同漁業権分を85億円とし，漁業振興基金20億円を追加することなどで運輸省，福岡県など行政側と合意した。5漁協と個別交渉中の区画漁業権，マス網の補償は残るが，最大の懸案であった共同漁業権分が決着し，同空港は今年度内に着工できる見通しとなった。』(1993年8月30日，朝日新聞)
- 25) 告示内容は『新空港は，主要国内路線対象の第二種空港とし，面積は160ha，滑走路は2,500mの1本，開港予定は平成17(2005)年10月1日。』(1994年1月10日，読売新聞)
- 26) この他，新東京国際(成田)，大阪国際(伊丹)，名古屋，福岡の4空港も運用時間は24時間とされているが，航空機騒音対策上の行政指導として，緊急時を除いて，それぞれ午後11時～午前6時，同10時～7時，同9時～7時，同10時～7時間の発着は制限されている。
- 27) 空港等の使用料には，空港等の諸施設使用の対価として，普通着陸料・特別着陸料・夜間照明料・停留料・格納庫使用料および航行援助施設利用料があるが，これらは空港整備財源(空港整備特別会計法第3条)として，国の管理する空港については一律に定められ，全て特別会計にプールされて各空港の整備に配分されている。
- 28) 中条潮「航空新時代」(ちくま書房，1996.10.20発行)
『現行の空港整備費用は，空港整備特別会計という全国プールの会計制度によって維持されている。この制度のもとでは，内部補助をもたらす負担の不公平といった問題点だけでなく，各空港の自由裁量が制限され，かつコスト意識が希薄になるため空港の自立発展を阻害するという問題も生じている。(115頁)』とし，以下の改革

- の必要性を提示している。『①空港の会計を各空港の独立採算性にあらため、燃料税は航空路航空管制など共通的な費用のみにあて、各空港で発生した収入を各空港に帰属させる。②使用料を基本的に各空港の自由裁量に任せ、弾力的な料金設定を認める。③空港管制、空港周辺の施設の整備・運営を各空港に委ねる。④各空港ごとの自立採算では不可能な新規投資は、国家プロジェクトとして必要と認められるものについてのみ一般財源を投入し他は、受益者たる地元自治体が対応する。(117頁)』
- 29) 「草見地区開発基本計画調査」(北九州市, 1994. 3) 27頁。
- 30) 総合物流施策大綱の「第1 基本的考え方」[(2) 目標と視点]の後段に次の記述がある『(略) 特に, 国際複合一貫輸送, サードパーティーロジスティクス(荷主に対して物流改革を提言し, 包括して物流業務を受託する業務)などの, 多様化・高度化している物流ニーズに対応した業態・サービスが育成されるとともに, かかるサービスの市場への参入が促されるよう, 規制緩和, 情報化の促進等の物流事業の活性化施策への取組が重要である。(略)』(平成12年度版「九州の物流」(九州運輸局) 194頁から)
- 31) 運輸政策審議会総合部会物流小委員会最終報告「21世紀初頭における物流政策の基本的方向について」(2000年9月)のII. 2.(1).②における要旨
『・国内外にわたる複合一貫輸送の効率化を図るためのハード・ソフト両面にわたった環境整備が必要。ITの活用が鍵。・複合一貫輸送等においては貨物の積み替えが必然的に発生することとなり, これを省力化することも効率的な複合一貫輸送の鍵。』(平成12年度版「九州の物流」(九州運輸局) 208頁から)
- 32) 「数字でみる航空2001」(航空振興財団, 2001. 5. 20発行) 1～2頁から
国際貨物; 1990年度1,581千トン, 1999年度2,773千トン
国際旅客; 1990年度31,045千人, 1999年度48,944千人
- 33) 中田信哉編著「物流のしくみ」(日本実業出版社, 1997. 8. 30発行) 130頁。
- 34) 1999年度の国際航空貨物277万トンのうち268万トン(96.6%)は成田を始めとする3大都市圏の空港で取扱われているが, 対1990年度の伸びは1.74倍であり, この間, その他の地方空港の取扱量は量は少ないが2.07倍となっており, 比重は高まりつつある。「数字でみる航空2001」(航空振興財団2001. 5. 20発行) 1～2頁から)
- 35) 「北九州市企業の物流戦略」(北九州大学北九州産業社会研究所, 2000. 3 発行) 127頁～ X. 行政と物流の関わり(北九州市企画政策室主幹 片山憲一)
- 36) 1992年11月, 民間団体・個人で組織する北九州活性化協議会(1989. 4 設立)内に「新北九州空港に関する研究会」発足。1996年5月13日「新北九州空港推進協議会」に発展し, 2001年11月9日には, 別の民間組織「新北九州空港建設促進協力会」(1992. 3設立個人23人, 企業222社)と合体し「(新生)新北九州空港推進協議会」となる。個人会員400人, 法人会員270社, 会長 江副茂(勲北九州活性化協議会会長), 事務局は北九州商工会議所内に設置。
- 37) 「平成11年度航空旅客動態調査」(運輸通省航空局)から集計すれば, 福岡空港の

国内定期便利用者のうち北九州都市圏からの利用は10.8%、福岡都市圏からの利用は66.6%となる。

- 38) 「九州データブック'99」(西日本新聞社広告局) 55頁
- 39) 「大都市比較統計年表平成10年」(大都市統計協議会) 243頁
- 40) 中条潮「航空新時代」(ちくま書房, 1996.10.20発行) 181頁
- 41) 「福岡空港の現状と課題について」(福岡県・福岡市・福岡空港将来構想検討委員会, 1999.12.1) 6頁。
- 42) 同上資料5頁。
- 43) 北九州市では1994年度以降, 数次にわたる軌道系アクセスの調査研究に取り組んでおり2001年4月からは, 国の関係機関や鉄道事業者を加えた「新北九州空港アクセス鉄道整備検討委員会」(委員長; 福岡大学吉田信夫教授)を新設し, 具体化に向けての検討に入っている。
- 44) 2002.2.7, 読売新聞朝刊8面(国際チャーター便 増便へ)
- 45) 2001.1.23, 読売新聞朝刊(離着陸14万回伸び率鈍化, ほぼ限界)
- 46) 「新福岡空港構想について」(福岡県・福岡市・福岡空港将来構想検討委員会 2000.2.3) 1頁。
- 47) 2002.2.16, 朝日新聞朝刊8～9面(新福岡空港は必要ですか?)
- 48) 2000.12.19, 朝日新聞朝刊24面(混雑するが, 処理可能)

【付表】 北九州空港・新北九州空港関連年表

(1)

北九州空港関連	新北九州空港関連	その他の関連事項
1944(昭19) 9. … 陸軍, 戦闘機基地として曾根飛行場を建設		1944(昭19) 6.16 米軍機, 北九州初空襲 死傷者; 八幡342人, 小倉250, 門司100, 戸畑80, 若松28 計800人
1945(昭20) 8. … 米軍, 曾根飛行場接收		全半壊; 八幡280戸, 小倉227, 門司61, 戸畑44, 若松34 計646戸
1949(昭24) …… 曾根飛行場に航空保安庁の福岡航空保安事務所曾根事務所設置		1951(昭25) 7.31 (旧)日本航空(株)設立
1953(昭28) 12. … 曾根飛行場の米軍接收解除, 大蔵省の所管(56.6運輸省に所管換え)となり, 一部は農地として解放		1953(昭28) 10. … (新)日本航空(株)設立
1956(昭31) 4. … 曾根飛行場に福岡航空保安事務所庁舎と管制塔新築 5. … 小倉～大阪間に1日1往復便就航(日本ヘリコプター; 現全日空) 5. 6 福岡航空保安事務所小倉出張所設置 10. … 小倉～東京間に不定期便就航		1954(昭29) 2. 2 日本航空, 国際線進出(東京～サンフランシスコ) 6. … 防衛庁設置法, 自衛隊法公布
1958(昭33) 7. 3 曾根飛行場, 第2種空港に指定, 小倉空港と改称		1956(昭31) 4. 1 空港整備法公布

(2)

北九州空港関連	新北九州空港関連	その他の関連事項
<p>1959(昭34) 12. … 小倉空港に小倉 ～岩国～大阪線開 設(全日空 DC-3)</p> <p>1961(昭36) 4. … 同上便, 小倉～ 大阪線に変更 4. … 小倉空港で NDB(無指向性無 線標識)運用開始 (’84.4廃止) 4. … 福岡航空保安事 務所小倉出張所, 小倉航空保安事務 所に昇格</p> <p>1962(昭37) 2. … 小倉空港に小倉 ～熊本～鹿児島線 開設(東亜航空’68 休止) 4. … 小倉空港に小倉 ～広島線開設(全 日空) 7. … 小倉空港ターミ ナルビル完成</p> <p>1963(昭38) 2. … 小倉～広島線, 全日空から東亜航 空に譲渡</p> <p>1964(昭39) 6.15 小倉～東京線開 設(全日空 F-27 '71年休止)</p> <p>1965(昭40) 6. … 小倉～広島線休 止(東亜航空)</p>		<p>1960(昭35) 8. … 日本航空初の ジェット機(DC -8)サンフランシ スコ線に就航</p> <p>1962(昭37) 8.30 YS-11試験飛行 成功 10.5 全国総合開発計 画閣議決定</p> <p>1964(昭39) 10.1 東海道新幹線開 業(東京～大阪間 4時間)</p> <p>1965(昭40) 4. … 日本国内航空, 「YS-11」国産機初 の定期路線就航</p>

(3)

北九州空港関連	新北九州空港関連	その他の関連事項
<p>1966(昭41)</p> <p>10. … 小倉空港に福岡～小倉～松山線開設(東亜航空 YS-11)</p> <p>11. … 小倉～大阪線の機種変更(全日空 DC-3→YS-11)</p> <p>12. … 全日空の小倉～東京線, 小倉～宇部～東京線に変更</p>		
<p>1967(昭42)</p> <p>10. … 地方航空局設置に伴い大阪航空局小倉航空事務所となる</p> <p>11.14… 小倉空港のエプロン増設(YS-11用 1バース)</p>	<p>1969(昭44)</p> <p>6. … 周防灘総合開発促進協議会, 海上空港構想を提示</p>	<p>1967(昭42)</p> <p>3.22 第1次空港整備五ヵ年計画('67～'71)閣議決定</p>
<p>1972(昭47)</p> <p>3.25 小倉空港にILS(計器着陸装置)設置('73.1から運用開始)</p> <p>10.31 航空保安施設のうち進入路指示所など完成</p>	<p>1971(昭46)</p> <p>10. … 市, 現空港に代わる新北九州空港建設を国に要望</p> <p>1972(昭47)</p> <p>5. … 運輸省第四港湾建設局, 苅田沖に海上国際空港建設の非公式プラン策定</p>	<p>1968(昭43)</p> <p>6.2 米軍機, 九大構内に墜落</p> <p>1969(昭44)</p> <p>5.30 新全総閣議決定</p> <p>1972(昭47)</p> <p>3.15 山陽新幹線新大阪～岡山(165km)運用開始(東京～岡山 4時間10分)</p> <p>3.17 第2次空整('71～'75)閣議決定</p>
<p>1973(昭48)</p> <p>2.27 小倉空港を北九州空港と改称</p>		<p>1973(昭48)</p> <p>11.14 関門自動車道(25.9km), 中国自動車道(15.5km)完成(中国自動車道と九州自動車道が連絡)</p>
<p>1974(昭49)</p> <p>4.1 北九州～松山線(東亜国内航空)休止</p>	<p>1974(昭49)</p> <p>5. … 知事と市長 新空港構想を大型貨物空港とすることで合意</p>	

(4)

北九州空港関連	新北九州空港関連	その他の関連事項
<p>1975(昭50)</p> <p>3. 1 VOR (超短波全方向式無線標識) / DME (距離情報提供装置) 運用開始</p> <p>3.10 北九州～大阪線 1日7往復から3往復に減便</p> <p>1976(昭51)</p> <p>12. … 北九州～大阪線 1日3往復から2往復に減便</p> <p>1983(昭58)</p> <p>10. 1 北九州空港定期便 全便運航休止</p>	<p>6. … 中央港湾審議会 苅田沖土砂処分場 計画承認</p> <p>1975(昭50)</p> <p>1.29 新北九州空港旅客輸送需要予測調査実施</p> <p>12. 5 新北九州空港環境保全調査(1)実施</p> <p>1977(昭52)</p> <p>6. … 苅田沖土砂処分場建設事業着工</p> <p>9. … 知事・市長 新空港構想を2,500m級の標準的な第2種空港とすることで合意</p> <p>1978(昭53)</p> <p>7. 3 新北九州空港建設促進期成会発足</p> <p>1981(昭56)</p> <p>12. … 新北九州空港 第4次空整に2,500m級の新規事業として採択</p>	<p>1975(昭50)</p> <p>3.10 山陽新幹線岡山～博多間 (400km) 開業 (東京～博多間 1,176.5km 6時間56分で結ぶ)</p> <p>1976(昭51)</p> <p>10. 1 第3次空整 ('76～'80) 閣議決定</p> <p>1978(昭53)</p> <p>5.20 新東京国際空港 (成田) 開港</p> <p>1979(昭54)</p> <p>7.21 西鉄特急バス 「小倉駅～福岡空港」運行開始</p> <p>1980(昭55)</p> <p>7.21 山陽新幹線 博多～小倉間時間短縮 (上り31分→22分, 下り33分→23分へ)</p> <p>1981(昭56)</p> <p>12.11 第4次空整 ('81～'85) 閣議決定</p>

(5)

北九州空港関連	新北九州空港関連	その他の関連事項
	<p>1985(昭60)</p> <p>12. … 中央港湾審議会 新門司沖土砂処分 場建設計画承認</p> <p>1986(昭61)</p> <p>11.28 第5次空整で新 北九州空港建設を 引続き採択</p> <p>12. 4 新北九州空港建 設促進期成会 新 北九州空港計画案 発表</p>	<p>1985(昭60)</p> <p>1. 9 都市モノレール 小倉線 (小倉～企 救丘間 8.4km)開 業</p> <p>11.28 第5次空整 ('86 ～'90) 閣議決定</p> <p>1986(昭61)</p> <p>11. … 新幹線 東京～ 博多間 5時間57 分で運転</p> <p>1987(昭62)</p> <p>1.24 関西国際空港建 設着工</p> <p>6.30 四全総閣議決定 新北九州空港を明 文化</p>
<p>1988(昭63)</p> <p>6. … 6月市議会定例 会で現空港調査費 8,000万円の補正 予算可決</p>	<p>1988(昭63)</p> <p>4. 1 市企画局に新空 港対策室新設</p>	<p>1988(昭63)</p> <p>12. 6 北九州市ルネッ サンス構想策定</p>
<p>1989(平元)</p> <p>5. 1 北九州エアー ターミナル株式会 社設立</p> <p>9. … 運輸省 北九州 空港定期便再開整 備工事着工 (滑走 路 1,500m → 1,600m)</p>	<p>1989(平元)</p> <p>2. 4 新門司土砂処分 場について四建と 関係17漁協間の漁 業補償交渉始まる</p>	<p>1989(平元)</p> <p>10. … 九州国際空港検 討委員会設置</p> <p>11.29 第6次空整 ('91 ～'95) 閣議決定</p>
<p>1990(平2)</p> <p>2.27 北九州空港定期 便再開に伴う空港 整備工事の騒音調 査実施</p>	<p>1990(平2)</p> <p>9. 7 新門司沖土砂処 分場及び新北九州 空港建設に係わる 四者連絡会議設置</p>	

(6)

北九州空港関連	新北九州空港関連	その他の関連事項
1991(平3) 3. … 北九州空港に新ターミナル完成 3.27 北九州～東京定期便再開(日本エアーステム1日1往復) 4.11 北九州～ソウル間に初めてチャーター便就航 7.20 北九州～東京定期便増便(1日1往復→2往復)	1991(平3) 11.28 新北九州空港建設第6次空整に採択	1991(平3) 12.3 東九州自動車道(北九州～豊津間24km)基本計画に組み入れ
1992(平4) 1.29 北九州空港利用促進連絡会設立	1992(平4) 3.27 新北九州空港建設促進協力会設立 8.7 運輸・防衛・建設3閣僚会談で空域調整決着 9.11 新門司土砂処分場の環境影響評価準備書縦覧(1993.11.22 同評価書縦覧終了) 12.24 平成5年度の政府予算に新空港実施設計費計上決定	1992(平4) 12.6 新東京国際空港(成田)第2旅客ターミナルビル開設 1993(平5) 1. … 福岡空港将来構想検討委員会発足
	1994(平6) 1.10 新北九州空港設置官報告示(1.14 第二種空港として政令指定) 2.12 新北九州空港建設に伴う漁業補償解決 10.14 新北九州空港建設地の新門司沖土砂処分場の埋立て知事・市長が承認	1994(平6) 9.4 関西国際空港開港
1995(平7) 7. … 定期便再開後利用者50万人突破 11. … 航空保安照明施設(進入路指示灯)設置	10.28 新門司沖土砂処分場及び新空港整備事業(第1工区護岸工事)着工	

(7)

北九州空港関連	新北九州空港関連	その他の関連事項
<p>1996(平8)</p> <p>1. … 航空保安無線施設(VOR/DME)が設置され, 就航率改善事業終了</p> <p>3. … 夜間駐機(ナイトステイ)実施</p> <p>1998(平10)</p> <p>4. … 東京便1日3往復に増便(期間限定:平成10年4~6月, 同年12月~平成13年3月)</p> <p>1999(平11)</p> <p>2. … 定期便再開100万人突破</p> <p>2000(平12)</p> <p>7. … 東京便1日3往復増便</p>	<p>1996(平8)</p> <p>11. … 新門司沖土砂処分場第1工区埋立工事開始, 同第2工区護岸工事開始</p> <p>1997(平9)</p> <p>5.20 新北九州空港連絡橋建設工事着工</p>	<p>1996(平8)</p> <p>12.27 東九州自動車道(北九州~豊津間)整備計画決定</p> <p>12. … 第7次空整('96~'00)閣議決定</p> <p>1997(平9)</p> <p>3. … 九州地方知事会, 九州・山口経済連合会, 運輸大臣に「九州国際空港は新宮・津屋崎沖が最適」と意見具申</p> <p>12.12 第7次空整の計画期間2年延長(~'02)閣議決定</p> <p>1999(平11)</p> <p>3. 新福岡空港促進協議会設立</p> <p>2001(平13)</p> <p>3.30 新福岡空港建設促進期成会設立</p>

注) 本年表は, 主として下記の資料から摘出・編集したものである。

- (1) 「北九州市史—五市合併以後—」北九州市(北九州市史編さん委員会)1983.2.10発行
- (2) 「北九州市土木史」北九州市(北九州市産業史・公害対策史・土木史編集委員会)1998.3発行
- (3) 「北九州の港史」北九州市港湾局 1990.3発行
- (4) 「数字でみる航空 2001」航空振興財団 2001.5.20発行
- (5) 「ルネッサンスの知恵—第1号 新北九州空港建設への道すじ—」(財)北九州都市協会 2001.7発行
- (6) その他, 運輸省第四港湾建設局, 北九州市, (財)新北九州空港推進協議会等の作成資料