

2008年8月4日

福岡都市問題研究会

篠田 栄太郎

「選択の視点」（どうする福岡空港）への意見

西日本新聞の一連の「どうする福岡空港」記事中で、7月19日付けの「選択の視点を聞く」と題した対論が掲載された。その中で、新福岡空港促進協議会幹事長の橋田紘一氏の「24時間空港ぜひ必要」という意見が、新空港建設を主張する側を代表している。

私は9年前、西日本新聞に、「新福岡空港の離陸は厳しい」と投稿し、以後一貫して、新空港建設構想に批判的な意見を発表して来た。（資料①）

又、現空港の滑走路西側に補助滑走路を増設する案を主張している。（資料②③参照）もとより、私の主張が完全だとは勿論考えていない。世の中の主張には全て一長一短があることは当然であり、よって議論が成り立つのであろう。このような考え方に立って、橋田氏の見方に、私なりに敢えて反論を試みたい。

氏の意見を纏めてみると以下の6点に集約される。（本文は添付別紙）

- (1) ぜひ24時間空港がほしい。
- (2) 現空港が住宅密集地にあるため、事故の危険性や騒音問題がある。
- (3) 年間約150億円に上る借地料や騒音対策費も払い続けなければならない。
- (4) 都心部の建物の高さ制限も残り、福岡の発展が制約を受ける。
- (5) 増設は3案とも工事完了まで10年前後かかるが、10年後には、また処理容量は満杯になる。暫定的な対策だ。
- (6) 福岡の50年、100年の大計に立って検討すべききだ。需要は我々がつくる。どういう街にしていくかが大事だし、子や孫たちに対する責任がある。

以上の6点に対する私の考え方は以下のとおりである。

(1) わが国の24時間利用可能な公共用空港は、新千歳、羽田、中部、関西、北九州、那覇の6港のみであり、成田、伊丹でさえ夜間制限がある。遠距離国際便、貨物専用便、早朝・深夜便等には24時間利用は便利であるが、福岡空港は国内便、中近距離国際便が

全てである。遠距離国際便は大需要地を持つ成田、関西、中部でさえ着陸料、航空燃料税などの空港利用費が安い仁川などの近隣国の空港との競争に苦戦している。貨物専用便は北九州空港で十分に間に合う。早朝・深夜便は北九州空港で試みたが、搭乗率が悪く減便した。福岡空港の始発便・最終便が発着する07時台、21時台の便数はピーク時の午前10時台の半分以下である。さらに、07時以前及び22時以後の利用希望率は、非常に小さい（福岡空港調査連絡調整会議・PIレポート・ステップ2・詳細版60頁）。

(2) 住宅密集地にあるため危険だという説は、住民に不安を抱かせるのに効果的な脅し文句であろう。しかし、周辺の人口密集度を言うなら、羽田空港の方が上である。羽田は江東区や品川区、大田区等の人口密集地帯、東京ディズニーランド、京浜工業地帯の上空を急旋回しながら、福岡空港の倍以上の数の航空機が離着陸しているばかりか、さらに、4本目の滑走路が着工された。

空港中心点から都心まで直線距離5キロ以内という例を挙げれば、国内では那覇と宮崎しか思い付かないが、世界の大都市の例では松山（台北）カポディキノ（ナポリ）マルコポーロ（ヴェネツィア）テンペルホフ（ベルリン）レーガン・ナショナル（ワシントン）ローガン（ボストン）サントスデュモン（リオデジャネイロ）ベニトファレス（メキシコシティ）フォルラーニ・リテナ（ミラノ）など枚挙に暇がない。これらは殆ど国内または近距離線専用空港であり、国際線・長距離線の空港は別にある。即ち、国内線などは急ぎの客が飛行機を利用するため、都心から近いほど有利だからである。（資料④⑤参照）

着陸前8分間が事故の5割、離陸後3分間が2割を占めて、危険であるとの説もある。（資料⑥参照）そうなると、着陸前8分間の平均時速を低めに見て200キロとしても、8分間の飛行距離である空港から約26キロの範囲内は危険ということになる。これでは世界中の殆どの空港は危険空港になってしまう。

私の試算によれば、旅客機事故による死者数は、自動車のそれに較べれば、約300分の1以下である。現世に絶対安全という事は有り得ないが、旅客機は極めて安全な乗り物であろう。（資料⑦⑧参照）

また、現空港は真横に丘陵が連なっているため、横風が無い（ウインド・カヴァレッジ100%）安全な空港だ。（資料⑨参照）

騒音問題は過去には福岡空港でも裁判にもなったが、現在は航空機騒音防止法に基づき法的には解決済みとなっている。即ち、法律上の受忍限度（うるささ指数70）を超える

第1種区域には、防音工事、エアコン取り付け等の維持費に、毎年5億円前後を費やしている。また、もっと空港に近い第2種区域の希望者には、土地、建物の買収、移転補償も行われている。その事業が始まった72年から06年迄34年間の合計は約2800億円である（西日本新聞1月29日）。勿論、学校などの公共施設にも騒音対策はおこなわれている。

尚、過去20年間で発着回数は増加したにも拘らず、航空機自体の騒音は離着陸方式の改善や機体の低騒音化により増加していない（P1レポートステップ1詳細版81頁）。

(3) 「年間150億円に上る借地料や騒音対策費も払い続けなければならない。」と、多くの人が言われ、現空港は他空港に比べて、無駄な維持費がかかると思われている。

しかし、この150億円の内容を分析すると、借地料と防音維持費など半永久的に必要な純粹の維持費とその他の費用に分けられる。

この純粹な維持費の内、年間84億円の借地料（内4億円は福岡市有地）は、他空港に比べてデメリットと言われているが、全国一便利な空港の利用者の時間的、経済的利益を考えると、メリットの方が遥かに大きいと言える。これ以外の維持費は年5億円前後の第1種区域の民家防音維持費がある。これら純粹の維持費の合計約90億円以外の約60億円は、第2種区域の土地買収希望者に対する移転補償費、跡地の緑化費であって、年により当然にバラツキがある（過去10年間では最高85最低34億円）。（資料⑩参照）

何れにしても将来、買収希望者は尽きるので、この事業は終了する。（私はあと10年以内で、買収希望者は殆ど無くなると見ている。）これらは維持費ではなく、実質的には空港建設費である。（資料⑪参照）

即ち、現空港は未だ建設中とも言えるのである。

よって、この移転保障費、緑化費の合計60億円以外の借地料と防音維持費の合計年間約90億円が、他空港に比べて維持費が掛かると言うのが正確な言い方だと考える。

(4) 都心部の建物の高さ制限は結論的に言えば殆ど影響が無く、福岡の発展の制約にはならない。

航空法による制限表面は進入及び転移表面を除き、空港基準点から距離4000m以内は高さ45m、以後50分の1の勾配で高くなる。故に、空港から4000m以遠の地点の制限高度は「(空港起点からの距離-4000m)×1/50+45m」となる。

よって、空港のすぐ傍らに、高さ40mの地上12階建てマンションが建っている。制限高は5キロ地点で65m、10キロで165mとなる。故に、博多駅前に地上13階天神に16階のオフィスビル、今泉、大手門には27階のマンション、地行浜に37階のホテル、そしてアイランド・シティには42階建てのマンションが建っている。

福岡市は民間ビルの建て替え促進のため容積率の緩和を図っている。都心の現行の最大容積率800%（地下を含む）を仮に最大の1200%に上げると、建蔽率は最大80%なので、10階建てが15階まで可能になる。しかし、建蔽率を下げない限り、建築主が高度制限による不利益を受ける恐れは少ない。

吉田福岡市長も「高度制限があっても、容積率緩和は効果がある。」と明言している。（2月5日、西日本新聞）

尚、前述のアイランド・シティにほぼ完成している42階建てのマンションは空港から9キロの距離にあって、高度制限一杯の145mの高さである。よって、このマンションから9キロ以内である奈多や新宮沖の新空港構想は航空法を蔑ろにしていると言える。

(5) P I リポート・ステップ3によると、予想工事期間は現空港西側滑走路増設案は約8年、空港移転新設案が13年程度（漁業補償、環境アセスメント等の期間は含まない）となっている。

橋田氏は「10年後には、また処理容量は満杯になる。10年しか持たないんですかということになる。暫定的な対策だ。」と述べている。

しかし、福岡空港の年間発着回数は2001年の14万3千回をピークに減少あるいは頭打ちになっている。去年は14万2千回に回復したが、今年に入って、また減少傾向となっている。定期便は3月は昨年より1日当り6便減少、6月は1昨年より12便の減少であった。最近でも増便の発表は大韓航空の釜山、仁川各線のみであり、減便は日本航空の関西、中部各線、全日空の新潟線、バンコクエアウェイズのバンコク線と続いている。

また、全国的に見ても、去年の旅客数は1昨年に較べて、国際線1.6%増と、3年ぶりに増えたが国内線は2.2%減と3年ぶりに減少した（6月27日、西日本新聞）。

2000年をピークに減少の一途を辿っている日本の生産年齢人口、景気の動向、石油等の資源価格の高騰などを考えれば、無邪気に、P I リポート・ステップ2の右肩上がり需要予測を信ずるわけにはいかない。（資料②③参照）

即ち、福岡空港は現在がピークと言っても良いのではないか。

現空港が過密化している最大の原因は、都心に近く、日本一便利なことである。新空港への移転によって、この最高の利便さを失ったら、多くの乗客が新幹線などに移行し、何のために新空港を造ったのだと言うことになる。

よって、滑走路増設でさえ、必ずしも、喫緊の課題ではないと思うが、発着の輻輳する時間帯や滑走路の維持管理のためには、メイン滑走路（2800m）の他に、2000m程度（成田空港の第2滑走路）の補助滑走路はあったほうがよいと思う。現空港に離着陸している航空機の8割強は2000m滑走路で十分に発着可能である。

6年前に、私がNHKテレビの討論番組の中で西側滑走路を提案した際（資料⑭参照）必要な周辺の土地16万坪と建物の買収予想価格を不動産鑑定事務所に算定を依頼した。当時の価格は、土地570億円（坪平均36万円）、建物210億円、合計780億円であった。現在は地価も下がっているかも知れない。滑走路の建設費用は算出していないが北九州空港（2500m）が、誘導路、エプロンなどを含めて、約500億円であった。故に、合計で如何に多く見積もっても2000億円以内で建設可能ではないだろうか。

（6）「福岡の50年、100年の大計に立って検討すべきだ。」とは一見、正論に聞こえるが、今の世の中で50年、100年先の事など、誰も予測はできない。敢えて、予測を行う事は、却って無責任かつ不遜であろう。

どうしても予測が欲しいのなら、例えば35年前の「ローマクラブ」の予測によれば、世界の1人当りの食料は2010年迄は増え続けるが、その後は、急激に減少に転じる。地球の汚染は2030年にピークに達し、増え続けていた人口が急激に減り始めるのが、2050年頃から。2050年には石油などの資源はピーク時の実に20分の1に減る。21世紀末には世界の人口が30億人の餓死などにより、最多時より約60億人減ると、予測している。

また、国立社会保障・人口問題研究所の予測によれば、我が国の人口は、2005年のピークの後、2020年迄に250万人減少、2040年迄には1500万人減ると予測している。すると、日本の人口は2060年には9000万人、2080年には6400万人に減少する。

さらに、地下資源の将来見込みの予測もある。

資源の最大寿命を表す数字であるR/P（Reserve/Production）によると、石油41年、天然ガス67年、石炭164年、ウラン85年となっている（20

05年現在、資源エネルギー庁・総合エネルギー統計)。これは可採埋蔵量を現在の生産量で割った数字であるから、消費量の増加に伴って生産量が増えれば、当然、資源の寿命は、もっと短くなる。

石油資源を例に挙げれば、石油を人類が大量に使い始めて、まだ僅か100年である。しかし、1960年代には早くも原油発見量がピークに達した。その後、発見量は減少の一途を辿り、1980年代には、遂に、それ迄生産量より発見量の方が多かったのが逆転した。今から20年後には発見量はゼロになると予測されている。よって 今後は40年後の枯渇を待たずに、生産量が減少することは明白である。それも見越して、地下資源の市場には投機資金が流入し、実需を超える価格の高騰が始まっている。

地球が1億5千万年もかけて営々として作った石油を、私達人類はその100万分の1の時間である僅か150年で遣い果たしてしまおうとしているのだ。これは自分の先祖が3000年かけて築いた財産を1日で遣ってしまう事と同じである。

採算が合わずに利用が少なかった、オリノコタール、タールサンド等の利用も、既に、行われているが、その採掘には大量の天然ガスと水が必要なので、蝸が自分の足を食べるような事になる。

また、エネルギーと原料の主要資源である石油が不足すると、天然ガス、石炭、ウラン等のその他の資源の消費が当然に増加するので、これらの資源の寿命も、更に短くなる。

故に、原子力発電所で出来たプルトニウムのプルサーマルや高速増殖炉での再利用は促進されなければならない。

この資源問題を解決できない限り、20乃至30年後は、今を時めく自動車産業も斜陽産業になり、また空港や高速道路も閑古鳥が啼く事になる恐れがある。

このような将来も考えると、空港問題も慎重に対処しなければ、滅り行く私達の子供や孫達に、過大な資産の維持と共に、莫大な返済不能の負債を残す事になるであろう。

結論として、福岡空港問題は単に福岡都市圏の発展という観点のみから論議するだけでなく、もっと広い観点からも考えなければならないと思う。

さて、最も現実的だと思われる「西側滑走路案」が、やっと日の目を見そうであるが、国交省の本音はやはり新空港であり、西側案は「目眩まし」ではないかとの疑念を、払拭しきれない。理由は私が疑い深いからではなく、空港（社会資本）整備特別会計（略称

空整特会)にある。年間5000億円に上る空整特会(因みに道路特会は5兆円)を手付け金とし、その数倍の借金で赤字空港等を造って来ただけでなく、道路特会以上のタクシー券代を使うなど、やりたい放題だ(4月9日、西日本新聞)。おまけに、外国より高い着陸料などのために、我が国の国際競争力を低下させてきた。このような特別会計という半ば自由に使える特権を、簡単に手放すはずが無いと思う。もし空整特会が余れば、道路特会と同じく一般財源化という話が出てくる事が、国交省にとって、いちばん恐いのだ。

羽田空港第4滑走路増設が着工した今日、次の標的が新福岡空港である事を懸念する。天下りなどの権益を伴う特別会計は、小泉内閣の末期に原則廃止を打ち出したが、官僚の抵抗に遭い、うやむやになっている。空整特会を廃止して、空港民営化を強力に進める事が国益にかなうと考える。(資料⑮参照)

福岡県が中心となって、10年がかりで作り上げた「新福岡空港基本構想」が、情報の公開が不十分なため、県民世論の反対に遭い、白紙に戻ってしまった。それに懲りたのか2005年より開始された国交省を中心とする今回の「福岡空港の総合的な調査」はP I (パブリック・インヴォルグメント)と称して、一応、国民の声を聞いたという格好を、とっている。しかし、徹底した討論もなく、世論の関心は今一つではないだろうか。

唯一の地元紙である「西日本新聞」が「福岡空港問題」に力を入れているのは、まことに結構な事である。通り一辺の官主導でない市民討論会などを催して、是非、この問題に対する世論を盛り上げて頂きたい。

以上

「選択の視点」を聞く

福岡空港

福岡空港特選や空港問題に対するご意見をフタアークスかメールアドレス=092(711)6242。メールアドレス@nishinippon.co.jp

過密化対策で、選択の時を迎える福岡空港(福岡市博多区)。現空港の滑走路増設案が、机上の新増設案が、それとも近隣空港との連携が、各対応案を詳細に比較検討した。最終調査内容が九月に公表され、市民を巻き込んだ大論議が求められる。九州福岡の将来像とも直結する福岡空港の行方。新空港建設を訴える地元経済人と大型公共事業に批判的な在京の学者に「選択の視点」を聞いた。

福岡空港の歴史

1944年2月	旧陸軍が新田飛行場建設のため家屋・田畑を強制移取
45年11月	米軍が新田飛行場を再接収。板付飛行場と改称
50年6月	朝鮮戦争で板付飛行場は米軍の最前線基地となる
54年7月	飛行場拡張のため第2次強制移取。その後第3次移取
71年7月	地主らが土地明け渡し請求訴訟提出。11月取り下げ
72年3月	米軍基地板付飛行場を日本側へ返還
72年6月	地主と土地賃貸借契約書、協定書の締結
90年	九州国際空港検討委員会(九州地方知事会、九州山口経済連合会=現九州経済連合会)発足
93年3月	地下鉄乗り入れ
96年6月	難航に失敗したガルーダ・インドネシア航空機がオーバーランし、炎上
97年3月	九州地方知事会会長と九州、山口経済連合会会長が九州国際空港候補地を福岡県の新宮・津屋崎沖に決定。しかし熊本、佐賀、長崎県などが反発し、事実上白紙に
99年10月	福岡県の地元企業をつくる新福岡空港促進協議会発新
2002年4月	福岡空港調査会(福岡県、福岡市、地元財界)が福岡県新宮町沖を最有力候補地とする意向を公表。その後も事実上白紙に
03年7月	国土省、福岡県、福岡市が福岡空港調査会と協議。過密化対策の検討開始

24時間空港せひ必要

新空港を推す理由は、福岡は九州におけるアジアの玄関。そんなに発展しなくてもいいというなら別だが、福岡空港は福岡、九州の発展にとって極めて重要だ。中国の成長ぶりや韓国、台湾、ベトナム、マレーシアなどからの観光や



橋田 紘一氏

新福岡空港促進協議会幹事長 (九電工社長)

ビジネス交流の活発化を考えると、せひ24時間空港がほしい。一兆円を超す事業費や環境面で批判もある。「技術は日進月歩。工費を下げる工夫もあるし、環境問題が起こらないよう最大限の対策を打つ。福岡

空港は中部国際空港よりはるかに乗客が多く、事業の採算性は十分見込める。現空港での滑走路増設の新案をどう見るか。「国としては、できるだけ事業費を安くして滑走路処理容量も稼げるならいい。一つの考え方として、増設案はたぶん福岡の五十年、百年の課題があるが、処理容量以外は解消されてい

備地料や騒音対策も払い続けなければならない。さ(増設案では)都心部の建物の高さ制限も残り、福岡の発展が制約を受ける。増設は三家とも工事完了まで十年前後かかるが、その十年後にはまた処理容量は増える。十年しか持たないんですかということになる。暫定的な対策だ。増設案の課題は、住宅密集地にある土地に対する責任がある。事故の危険性や騒音問題。働き手は地域報道セク

(第3種郵便物認可)

西村 紘一



①

と「赤い建設への名乗りを上げた。お金のことは考えていない」(地銀幹部)とのコメントが示すように、国・県・市および民間の経済状況から見て、まず実現は厳しいと考へる。

また今日の福岡空港の国際線の伸びの鈍化のみならず、六年後の新北九州空港開港、さらには新幹線の延伸などにより、国内線の伸びも将来鈍化する予刺される。

二年後に韓国に仁川国際空港が開港する

1999年10月  
西田中

古賀 雅美 27  
フリーター  
(福岡市西区)  
西田中 (in)

199/10

と関西空港以西の国際ハブ空港になる可能性が大きいので、多額に巨費を投じて二十四時間発着できる空港を建設しても、仁川より安い着陸料にしないと、遠距離の国際線も来ないだろう。

また現空港は地下鉄も乗り入れて国内で最も便利な空港であり、空港整備、周辺騒音対策に大金

新福岡空港の「離陸」厳しい  
徳田采太郎 61  
三日月紙の「離陸なるか新福岡空港」による

をかけた現空港を廃止するとは、今日までの膨大な投資が無駄になる。(福岡市中央区・会社役員)

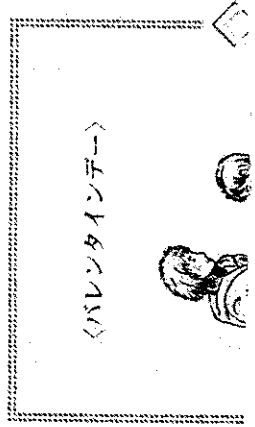
った。発着容量限界の十  
四万五千回が本港だとす  
ると、今から新空港を造  
っても間に合わないだろ  
う。

今がどうかもしれない。  
連載記事中で、麻生  
知事は空港は百年の計だ  
と言ったとのことだが、  
今の世の中で、百年先の  
ことなど誰も予測はでき  
ない。百年先は石油が不  
足して飛行機が減少して  
いるかもしれない。

よって、私が100二  
年八月に予しとの討論番  
組の中で提案した、現滑



08年2月14日  
海田市



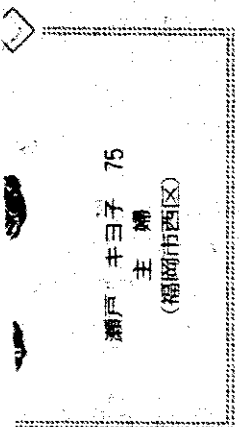
走路の西側北寄りに、短  
い新滑走路を増設するこ  
とによって急場をしのけ  
るし、金額も最も少なく  
て済む案が、現実的だと  
今でも思っている。

滑走路増設で  
発着増に対応  
舞田栄太郎  
連載記事「未来への選  
択」

どうする福岡空港」  
を興味深く読んだ。福岡  
空港の昨年一年間の旅客  
数と発着数週報値を空港  
事務所に聞いたら、旅客  
数は一昨年に比べて、三  
十万人減の千七百八十九  
万人だが、発着数は五千  
回増の十四万三千回であ

3

福岡空港問題  
新設より増設  
藤田栄太郎  
六月二十八日の本紙に  
よると、福岡空港の過密  
化対策で、国土交通省が



新滑走路(千五百延)  
を増設する「西側二百十

メートル案」を基にした「滑走路」の補助滑走路  
新案を検討しており、こはあったほうが良いと考  
の案は、一歩以上も掛える。  
る新空港案はもちろ(福岡市中央区・団体役  
ん、他の増設案よりも事員)  
業費が抑制できると報し  
ている。

現空港の発着容量限界  
は年間十四万五千回だと  
いわれているが、昨年は  
十四万二千回であった。  
二〇〇二年をピークに横  
ばい傾向だったが、六  
年ぶりにピークに近づい  
た。

福岡空港が過密化して  
いる最大の原因は、都心  
に近く便利なことであ  
る。新空港への移転によ  
つて、この騰高の利便さ  
を失ったら、乗客は新幹  
線などに移り、何のた  
めに新空港を造ったのか  
といふことになる。

滑走路増設でさえ、必  
ずしも喫緊の課題ではな  
いと思つが、発着が懸念  
する時間帯や、滑走路の  
維持補修のためには、二  
千延程度(成田空港の第

08年7月5日  
A56  
488  
100

(4)

街中の空港  
危険なのか

7.2.3 櫻田 栄太郎 69

本欄特集「どうする  
福岡空港」を読む。二  
人が現空港は市街地に  
近いという理由で事故  
の心配をしている。

旅客機の事故率は他  
の交通機関よりも低  
い。着陸前の八分間が  
事故の五割、離陸後の  
三分が二割を占めると  
の説もある。着陸前八  
分間の平均時速を二百

メートルとしても、空港の約  
二十キロ範囲内は危険  
ということになる。

世界の空港の都心か  
らの距離を調べた。福  
岡のように五キロ以内の



空港にはロンドン、  
ベルリンなどいくら  
もある。世界の空港の  
多くは都心から二十  
キロ以内には位置する。これ  
だ。どこも危険な空

港ということになる。  
二十キロを超えるのは成  
田、関空、中部、千歳  
と日本の空港が多い。  
日本は国土は狭いが  
空港は遠い。安全を重  
視した結果ではなく、  
土地がないだけの話  
だ。

国内線の空港は急ぎ  
の客が多い。市街地に  
近い便利な場所に立地  
するのが理想的と言え  
まいか。  
(福岡市中央区・団休  
役員)

07年2月3日  
西村

# 世界の主要都市における空港 (滑走路中心点) と都心との直線距離

## (1) 5キロ以内

時刻は 福岡空港 (1998年) 10月24日 (60位以下)

ウルベ (ローマ) カポディキノ (ナポリ) マルコポーロ (ヴェネツィア) テンペルホフ (ベルリン) ナショナル (ワシントン) ローガン (ボストン) メキシコシティ、サントスドゥモン (リオデジャネイロ) ~~白雲 (廣州)~~ 松山 (台北) 福岡、那覇、宮崎

## (2) 10キロ以内

シティ (ロンドン) スキポール (アムステルダム) オルリー (パリ) テーゲル (ベルリン) ガトウ (ベルリン) フランクフルト、カストルップ (コペンハーゲン) クローテン (チューリッヒ) バハラス (マドリッド) カルチェヴィーユ (モントリオール) ヴァンクーヴァー、ラガーディア (ニューヨーク) メトロポリタン (オークランド) マイアミ、コンゴニャス (サンパウロ) マンギニウ (リオデジャネイロ) ガレアン (リオデジャネイロ) ホルヘチャベス (リマ) キングスフォードスミス (シドニー) ブリスベイン、ニノイアキノ (マニラ) 虹橋 (上海) 小牧 (名古屋) 丘珠 (札幌) 神戸

## (3) 20キロ以内

ヒースロー (ロンドン) ヘントン (ロンドン) シャルルドゴール (パリ) ブールジェ (パリ) チアンピーノ (ローマ) シェーネフェルト (ベルリン) モントリオール、ユーアーク (ニューヨーク) J.F. ケネディ (ニューヨーク) ハーツフィールド (アトランタ) オーランド、タコマ (シアトル) サンフランシスコ、ヘイワード (オークランド) ロスアンジェルス、ホノルル、ガルリョス (サンパウロ) ガレオン (リオデジャネイロ) タラマリン (メルボルン) オークランド (ニュージーランド) ドンムアン (バンコク) スカルノハッタ (ジャカルタ) チャンギ (シンガポール) キムボ (ソウル) 羽田、伊丹 (大阪) 北九州、仙台

## (4) 20キロ超

ガドウィック (ロンドン) ミュンヘン、ブミチノ (ローマ) アーランダ (ストックホルム) シェレメチェボ (モスクワ) ミラベル (モントリオール) トロント、ダレス (ワシントン) オヘア (シカゴ) メトロポリタン (デトロイト) デンヴァー、フォートワース (ダラス) インターコンティネンタル (ヒューストン) スワンナプーム (バンコク) チェクラブコク (ホンコン) セバン (クアラルンプール) 北京、浦東 (上海) 台湾桃園 (台北) インチョン (ソウル) 成田、関西、中部、新千歳

資料: 世界地図帳 (昭文社), 総合世界地図 (国際地理学会), エアポートハンドブック (関西空港調査会)

不詳: ① 2011-11-7 (722072) ② 2011-11-7 (722072) ③ 2011-11-7 (722072) ④ 2011-11-7 (722072) ⑤ 2011-11-7 (722072) ⑥ 2011-11-7 (722072) ⑦ 2011-11-7 (722072) ⑧ 2011-11-7 (722072) ⑨ 2011-11-7 (722072) ⑩ 2011-11-7 (722072) ⑪ 2011-11-7 (722072) ⑫ 2011-11-7 (722072) ⑬ 2011-11-7 (722072) ⑭ 2011-11-7 (722072) ⑮ 2011-11-7 (722072) ⑯ 2011-11-7 (722072) ⑰ 2011-11-7 (722072) ⑱ 2011-11-7 (722072) ⑲ 2011-11-7 (722072) ⑳ 2011-11-7 (722072) ㉑ 2011-11-7 (722072) ㉒ 2011-11-7 (722072) ㉓ 2011-11-7 (722072) ㉔ 2011-11-7 (722072) ㉕ 2011-11-7 (722072) ㉖ 2011-11-7 (722072) ㉗ 2011-11-7 (722072) ㉘ 2011-11-7 (722072) ㉙ 2011-11-7 (722072) ㉚ 2011-11-7 (722072) ㉛ 2011-11-7 (722072) ㉜ 2011-11-7 (722072) ㉝ 2011-11-7 (722072) ㉞ 2011-11-7 (722072) ㉟ 2011-11-7 (722072) ㊱ 2011-11-7 (722072) ㊲ 2011-11-7 (722072) ㊳ 2011-11-7 (722072) ㊴ 2011-11-7 (722072) ㊵ 2011-11-7 (722072) ㊶ 2011-11-7 (722072) ㊷ 2011-11-7 (722072) ㊸ 2011-11-7 (722072) ㊹ 2011-11-7 (722072) ㊺ 2011-11-7 (722072) ㊻ 2011-11-7 (722072) ㊼ 2011-11-7 (722072) ㊽ 2011-11-7 (722072) ㊾ 2011-11-7 (722072) ㊿ 2011-11-7 (722072)

第6回空港セミナー

れたような状況で、市街地空港と言ってもいいかと思  
います。市街地空港の宿命は周辺が常に墜落の危険性  
にさらされているということです。先程も申し上げま  
したけれども、名古屋の中華航空機事故、福岡のガル  
ータ機事故がいずれも最寄りの民家まで紙一重だった  
というのは、本当にラッキーとしか言いようのないこ  
とでした。

■幸いわが国ではまだ例がありませんが、海外では空  
港の周りの民家、あるいは町に飛行機が墜落して被害  
の出るケースがよくあり、ひどい場合には町内全滅と  
いった例も稀ではありません。平均して年に1回ぐら  
い、どこかの国で起こっています。ところが、非常に  
幸いなことにわが国では、自衛隊と米軍機ではいくつ  
か例がありますが、民間の輸送機が空港付近へ墜落し  
て地上に大被害が出たという例はまだ一度もありませ  
ん。

■従って、国民の皆さんはこういうことに甚だ無関心  
であるように見えますが、実はこれはたいへん切実な  
問題であります。

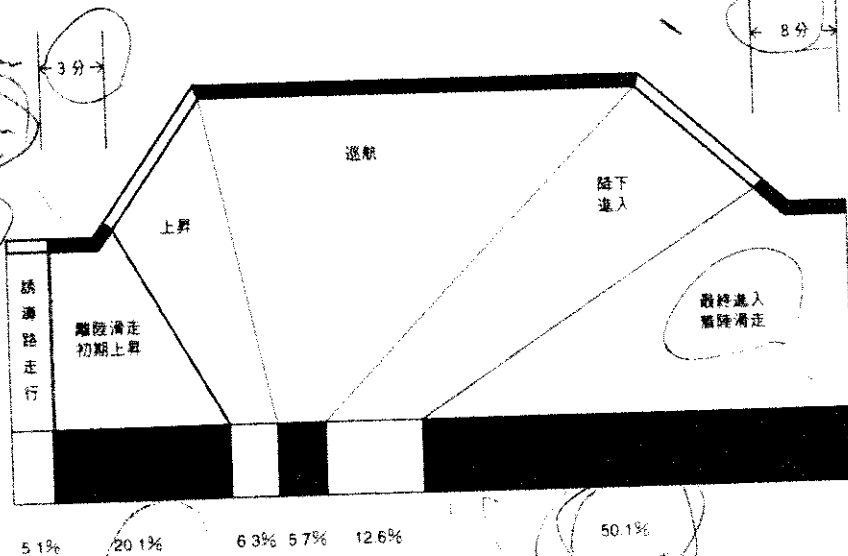
■図7は飛行機が離陸してから上昇して巡航した後、

空港へ着陸する間に、どのような比率で事故が起こる  
かということ調べた図です。まず離陸する前に、駐  
機場から誘導路を走行して滑走路へ出ます。それから  
離陸の滑走をして最初に上昇する高度数百メートルま  
で、その後さらに上昇して、巡航して降下し、最終進  
入に入ります。これは滑走路の10マイルくらい前から  
接地までをいうわけです。その後地面に着いて滑走を  
終えますが、ここまでにそれぞれその部分で何%ぐら  
い事故が起こっているかを調べたのがこの図です。誘  
導路を走っている時に起こる事故は事故全体の5.1%ぐ  
らいです。ところが離陸滑走から初期上昇の部分で起  
こる事故は、全体の20.1%。それから最終進入に入っ  
て着陸滑走を終えるまでは50.1%です。この20.1%と  
50.1%を合わせると70.2%、全事故の実に約7割が離陸  
滑走、初期上昇、最終進入、着陸滑走、この間に起  
こっているわけです。

■これを時間で見ますと、離陸滑走、初期上昇に要す  
る時間が約3分間、最終進入に入ってから着陸滑走を  
終えるまで、約8分間を、合計約11分です。例えば、  
日本からヨーロッパやニューヨークへ行く場合、12時

図7 運航過程別事故発生率

the 6th time the airport seminar



誘導路 300km x 5min  
 5.1%  
 離陸滑走 750km  
 20.1%  
 巡航 100km x 10min  
 6.3%  
 降下 進入 200km x 5min  
 5.7%  
 最終進入 着陸滑走 100km x 10min  
 50.1%

# 絶対に安全な 乗り物はない

篠田栄太郎 69

拙稿「街中の空は危険なのか」に反論をいた  
 だいた。その中で「億  
 性は確率論の話ではな  
 い。一度でも事故が起き  
 てしまつてからでは取り  
 返しがつかない」との記  
 述がある。感算的には理  
 解できるが、世の中に絶  
 対安全はありえない。

江東区など人口密集地帯  
 の上空を旋回しながら離  
 陸している。  
 事故率の計算は分子に  
 死者数を置く。分母に輸  
 送回数・人数・距離・時  
 間のいずれを置いても、  
 旅客機の事故率は他交  
 機関よりも格段に低い。

わが国では市街地への  
 航空機墜落事故はほとん  
 どない。世界ではアムス  
 テルダム・スキポール空  
 港を出した八五年の日航機  
 わが国の過去三十年間  
 の旅客機事故の死者数  
 は、五百二十人の犠牲者  
 を出した八五年の日航機

07年4月7日 篠田栄太郎

## おたけ



岩見 園子 婦  
主  
(福岡県野若市)

恐らくは重大事故が起きて  
 いる。しかし、これらの  
 空難が危険だという話には  
 ならない。羽田空港は

事故を入れても同じ期間  
 の自動車事故の約三百分  
 の一である。  
 (福岡市中央区・団体役員)

航空機事故 自動車事故 航空機事故(国内) 航空機事故(国外)

8

年	航空機事故		自動車事故		
	旅客機	全機機	乗用車	貨物車	その他
1976	0	不詳	9734	不詳	13006 (95年 19206)
7	0		8945		12095
8	0		8783		12030
9	0		8466		11778
80	0		8760		11752
1	0		8719		11874
2	24		9073		12377
3	0		9520		12919
4	0		9262		12432
5	520		9261		12660
6	0		9317		12458
7	0		9347		12554
8	0		10344		13617
9	0		11086		14512
90	10		11227		14631
1	8		11105		14558
2	0		11451		14735
3	0		10942	13269	14168
4	264		10649	12768	13712
5	0		10679	12670	14840
6	3	26	9942	11674	14006
7	8	28	9640	11254	13667
8	0	22	9211	10805	13176
9	0	9	9006	10372	12858
2000	0	9	9066	10403	12565
1	6	12	8747	10060	12134
2	0	13	8326	9575	11483
3	0	12	7702	8877	10645
4	0	14	7358	8492	10318
5	0	未詳	6871	7931	未詳

資料 ① 2005年版 「交通統計」 (交通事故総合年報(27-))  
 ② 2006 " 「航空機事故」 (航空機事故年報(時))  
 ③ " 「航空機事故」 (日本自動車合議所)

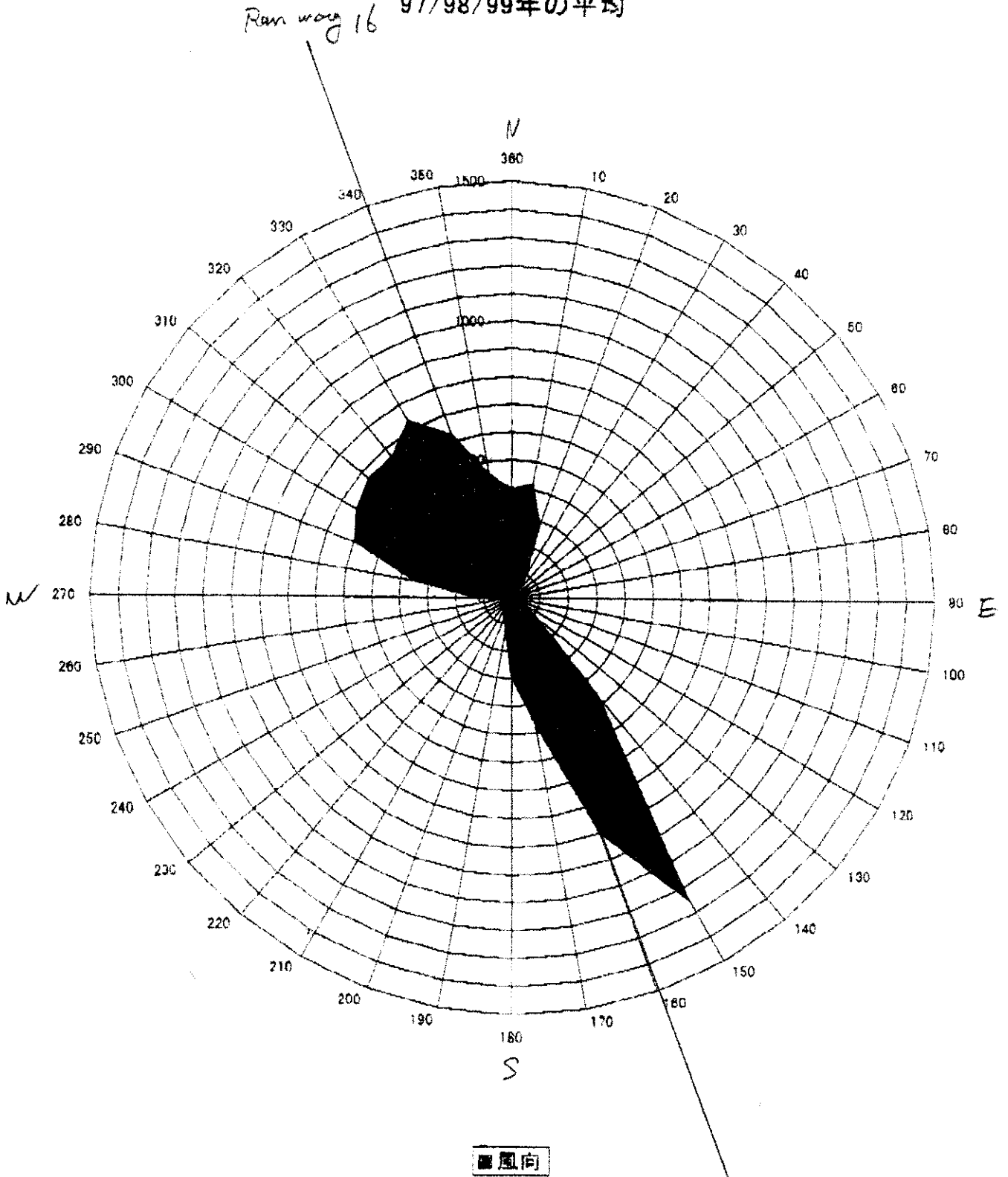


# 福岡空港 WIND ROSE (1997-1999)



## WIND ROSE (ALL)

97/98/99年の平均



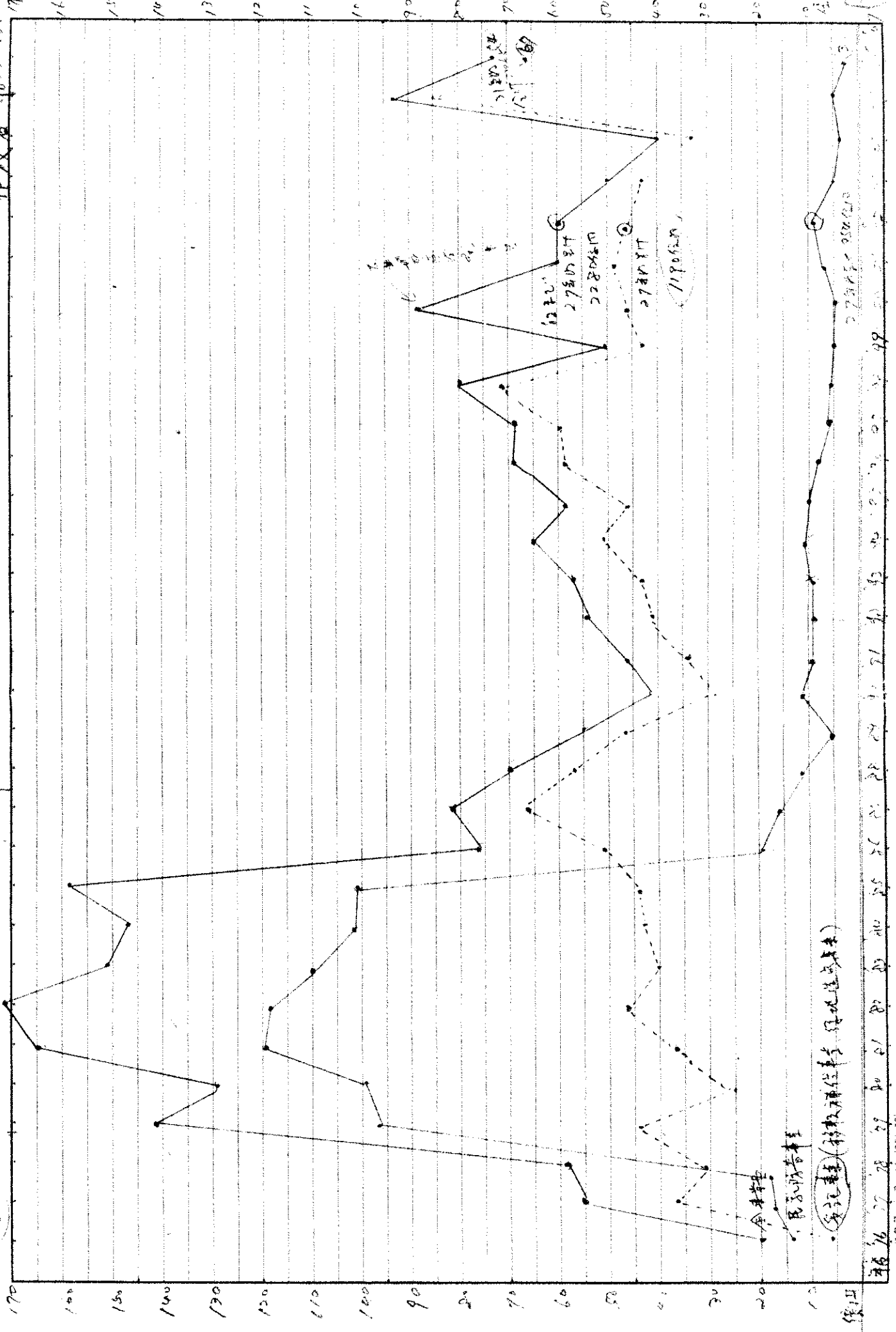
Rain way 34

観測率 0% = Wind coverage 100%.

Draft

68. 2. 16 作成

年度別事業実施状況 (空港用建設機材 福岡空港建設本部) 作成者 藤田 早太郎



金庫帳

原簿帳

分記簿 (移動補正等, 現地通貨等)

1990年 1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月

10  
11

~~10~~

現空港の経費  
正確に説明をせよ  
磯田栄太郎 84

九月日本新聞によると、麻生渡橋岡真知事は「現空港は大袋お金がかかる。騒音対策などで毎年百六十億〜百七十億円を使い、三十年間では五千億円を超える問題がある」と述べている。

しかし、その半分近くは、空港周辺の土地買い上げ希望者に対する移転補償事業や、再開発整備事業費などであり、あと十五年程度で、その大部分は終わる予定である。空港用地の約三分の一は国有地なので、年間八十数億円の借地料や防音設備などの維持費は半永久的に必要であるが、これは全国一帯的な空港の代償として、当然の経費である。おおむね利用者は、その額に比較できるほどの大きな経済的利益を得ているといえる。

さらに昨年十二月十日の本新聞によれば、政府の行政事務局は「福岡空港は約一千億円の剰余金があり、ほかの主として空港とともに、民営化も可能である」との結論を出している。知事は真実に、もっと正確な情報を伝えてほしい。

(福岡市中央区・金柱役員)

62年6月21日  
西日本

①  
②

### 空港需要予測

#### 独自の調査を

磯田栄太郎 69

福岡や福岡県、福岡市は総合調査に基づき、現在の福岡空港は利用者が伸び続け、六年後には滑走路がパンクするという将来需要予測を公表した。が、福岡空港の乗降客数は二〇〇〇年、発着回数は一〇年をピークに、〇四年まで減少の一途をたどってきたのが現実である。〇五年には下げ止まったが、昨年は新北九州空港の開港の影響もあって再び減少に転じた。

福岡空港の容量が限界に近づいたのが原因とする説がある。この減少傾向は、福岡に限ったことではない。全国的傾向である。原因は当初「〇リテロ」や新型インフルエンザの影響と思われていた。景気上昇にもかかわらず利用者は伸びていない。根本的な原因として、二〇〇〇年をピークに日本の生産年齢人口が減少の一途をたどっていることが考えられる。

以上のことを総合すれば、肝心の需要予測をもう一度やり直すべきではないか。地下鉄七隈線の利用者需要を二倍以上に見積もった国交省の外郭団体などに頼らず、独自の調査に取り掛かるべきだ。(福岡市中央区・団体役員)

67年1月17日  
西田村

13  
70

現空港の容量  
限界くるのか

藤田栄太郎 69

本欄で拙稿「街中の空  
は危険なのか」に関連  
して意見を頂いた福  
岡空港の滑走路処理容量  
限界の問題は、本欄掲載  
の拙稿「空港容量予測に  
独自の調査を」にも述べ  
たように、わが国の航空  
需要の頭打ちと将来の人  
口減少を考えれば限界  
がくるとは言えない。滑  
走路の維持補修の点から  
見れば、現空港を拡張し  
てもう一本の短い滑走路  
でも新設できれば理想的  
な空港になる。

福岡空港の利用時間は  
七時から二十二時までの  
十五時間だ。これ以外の  
時間帯には深夜便、チャ  
ーター便などの利用が考  
えられる。これらは近隣  
空港の利用を図るのが良  
いのではないか。

航空法による高度制限  
のため都心部の土地利用  
が妨げられているとの指  
摘もある。これは建築基  
準法によって建物容積率  
が決定され、ほとんど関  
係がない。福岡空港は真  
横に丘陵が連なる。離着  
陸の大敵である横風が少  
なく、ウインド・カヴァ  
レッジは百八セントの  
安全な空港だ。(福岡市  
中央区・団体役員)

07年3月2日  
藤田

