

羽田空港対策特別委員会 行政視察報告書

1 日程

令和6年10月24日（木）～25日（金）

2 視察先及び視察項目

	視察先	視察項目
1	大分県	ホーバークラフトによる空港アクセス強化について
2	福岡市	福岡空港の機能強化について

3 視察委員（視察日時点）

- 委員長 しおの目 まさき 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 副委員長 須藤 英 児 つばさ大田区議団
- 委員 押見 隆 太 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 高山 雄 一 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 田島 和 雄 大田区議会公明党
- あまの 雄 太 大田区議会公明党
- 杉山 こういち 日本共産党大田区議団
- 三沢 清太郎 日本維新の会大田区議団
- 鈴木 ひろこ 日本維新の会大田区議団
- 清水 ち こ 東京政策フォーラム（都民ファースト・国民民主・無所属の会）
- 小川 あずさ 立憲民主党大田区議団
- 奈須 利 江 フェアな民主主義

4 視察報告

項目ごとに各会派の視察報告を記載。

(1) 大分県

◆視察項目

ホーバークラフトによる空港アクセス強化について

(自由民主党大田区議団・無所属の会)

羽田空港対策特別委員会令和6年度行政視察、最初の視察は大分空港の活性化に向けたホーバークラフトによる海上アクセスの導入について、大分県企画振興部交通政策局交通政策企画課・土木建築部施設整備課及び運航事業者から説明を受けた。

平成30年度の大分空港利用者は16年ぶりに200万人を突破しLCCシェア拡大やインバウンド増により今後もさらに増加の見込みとのことである。航空需要増を確実に取り込み、地方創生を加速化させるためには他空港よりも著しく時間を要する大分空港のアクセスを改善し、利便性を高めることが不可欠であると検討が行われてきた。地理的条件・事業費・導入期間などの理由から、船舶を活用した海上アクセスが最も有効かつ効果的であるとの結論に至り、高速船よりも時間短縮効果・空港との接続距離・県の負担額・整備期間で効率の良いホーバークラフトが採用された。

運航形態は上下分離方式を採用することで収支確保が可能とのことであるが、ビジネス需要に加え、ホーバークラフトの希少性を活かした観光需要をどれだけ継続して取り込むことができるかが重要になってくると思われる。他の自治体でホーバークラフトを導入しているところが無いことから大分県の取り組みを注視していきたい。

令和6年秋運航開始予定であり試乗も出来れば良かったが、残念ながら運航開始日は決まっていなかった。今回は停止中の船舶にのみ乗船させていただいた。



大分市側の発着地となるターミナルを見学した。ターミナルの上屋は立派だが、周囲に魅力的な施設がない。今後整備が進んでいくことと思うが、空港アクセスだけでなく周辺も含めてターミナル全体が魅力的であることによって、ホーバークラフトを利用したくなる仕掛けづくりが必要であると感じた。大田区でも羽田空港への利便性向上へ向けた取り組みとして新空港線事業を進めているが、同時にまちづくりの必要性を改めて感じた視察であった。

(大田区議会公明党)

大分県交通政策企画課、施設整備課ならびにホーバーターミナルおおいたの事業者の担当者にホーバークラフトによる空港アクセス強化について、お話を伺いました。

大分空港は平成30年に利用者が16年ぶりに200万人を超え、インバウンド需要で更に利用者は増加する見込みとされております。

そのような大分空港の課題は大分市内からのアクセスであり、利便性の向上が求められております。

そのため、大分県では陸路と海上アクセスの検討を行い、①時間的短縮②災害時のリダンダンシー③用地取得等が必要な陸路と比較すると事業費が安く、導入期間も短いという点から海上アクセスが有効かつ効果的と判断されました。船舶と比較し、時間短縮効果、県負担額や整備期間からホーバークラフトが採用されています。運航形態については大分県が船舶等を保有、事業者が運航を行う「上下分離方式」を採用し、収支確保が可能と判断されています。運航事業者は令和2年7月からのプロポーザル公募を経て、令和2年10月に第一交通産業（株）が選定されました。

選定のポイントとしてはベイサイドエリアの賑わい創出やユニバーサル就労の理念に基づいた障がい者就労の提案等が評価されています。ターミナル施設は大分の魅力を表現するコンセプトと共に、バリアフリートイレが2か所あるなど、ユニバーサルな面が施設整備でも重視されていると感じました。ホーバークラフトの調達には世界規模での競争入札を行い、イギリスの企業に決定しており、運航事業者は操縦士候補をイギリスに派遣しての訓練を実施しております。

このような海上航路ですが、視察時は、まだ就航に至っておりませんでした。国からの許可に関わる部分が理由ということですが、大分県と同様に空港と臨海部を抱える本区にとって、参考になる取組みであると感じましたので、今後の動向と就航後の様子については注視してまいりたいと思います。



（日本共産党大田区議団）

大分空港と大分市のアクセス改善を目的として就航の準備が進められているホーバークラフトの視察において、運航会社はタクシー大手の第一交通産業（株）の子会社の大分第一ホーバードライブ（株）が大分県から船体を借りて20年間運航することになっています。運航ダイヤは始発が午前7時、最終便が午後5時出発で1日15便を運航し、料金は片道大人2,500円、小人1,250円で、専用のアプリを使ったオンライン決済の場合は大人2,000円、小人1,000円になります。所要時間は片道30分程度で、現在走っているアクセスバスの約1時間から大幅に短縮されます。

また、観光客向けに大分市の発着場を出て別府湾を周遊するおよそ30分の航路も就航させる予定です。午後1時から午後3時までの間に2便から4便の運航を計画しています。

ホーバークラフトは英グリフォン社製のホーバーで全長約26メートル、全幅約13メートル、旅客定員は80人。最高速度45ノット（時速約83キロ）で別府湾を渡ります。船体価格は3隻で約42億円です。現在ホーバークラフトの就航に向け操縦士の訓練が行われています。操縦技術の習得には一般船舶の操縦より難しい側面があり、エアーにより船体が海面から浮き上がるため摩擦による抵抗がなく滑りやすいことが操縦性のネッ

クになっており習熟には時間がかかり運航のオープンが遅れている状況で、視察時に練習航行しており乗船できませんでした。県は運航事業に係る赤字補填を行わないとしています。公民連携で進める事業ですが、公共交通事業として行うべきなら、民間事業者に儲けを差し出すことが県民の利益になるのか注視が必要と思われます。

(日本維新の会大田区議団)

大分県は大分空港と大分市を海上で結ぶホーバークラフトを令和6年秋から運航を予定していた。残念ながら今回の視察では実際に稼働しているホーバークラフトに乗船できなかったが艇庫に格納されている状態のところを乗船させて頂くことができた。本艇は大分空港と大分市を陸送時60分の半分の30分で結ぶためアクセス改善・利便性向上に寄与することが期待されている。そのため、当初予算85億円が110億円まで膨れ上がっても県民の反対意見はあまり聞かれないとのこと。上下分離方式を採用することで民間事業者である第一交通が収支を確保しやすくしたことも公民連携実現を可能にした。開始当初は物珍しさから集客が期待できるが、一過性の熱は冷めやすいため、先々は舟運だけでなく観光、貸切も視野に入れてビジネス展開を予定している。懸念点は航海士の確保。日本にホーバークラフトの操縦に長けた人材はほとんどおらず、操縦希望者の鍛錬を進めているが、通常の船と勝手が違うため操縦試験に合格する人が少ない。この事が運航の遅れにも繋がっているのではないかと思慮する。旅客ターミナルは大阪関西万博のリングと同じ藤本壮介氏の設計。西大分ターミナルの空へと上昇していく外観は宇宙港大分を象徴している。車椅子でも登れる斜度であり災害時には緊急避難にも使われるそう。また建物内のだれでもトイレは男性用と女性用で分かれており授乳室も完備、細部までバリアフリーに配慮した設計は大田区も見習うべきと感じた。一方、舟運そのものについては大田区でも羽田空港とTDLを繋ぐ構想が以前からあるが前進はしていない。海老取川は五十間鼻辺りを中心に土砂が溜まりやすい事も羽田の舟運を難しくさせている。ホーバークラフトは浮遊するため一つの選択肢となりうるが、船体が大きいため海老取川の川幅では運航できない。とはいえ舟運を活用した活性化は非常に参考になる。今後も大分県の取組を注視していきたい。

(つばさ大田区議団)

I 空港アクセス改善の必要性

- 大分空港利用者は平成30年度に200万人を突破、今後さらに増加の見込み。
- 最大の課題は他空港よりも著しく時間を要する大分空港のアクセスであり、改善し利便性を高めることが不可欠。

II 大分空港のアクセス改善については、船舶を活用した「海上アクセス」が最も有効かつ効果的

- ①地理的条件から、鉄道など陸路では別府湾の迂回が必要となり、直線で結べる海上アクセスの方が時間短縮効果を期待できる。
- ②陸地から離れた位置に海路のアクセスを整備することにより、災害時の代替を確保できる。
- ③用地取得や大規模構造物整備が陸上交通より海上アクセスの方が安く、導入期間も

短い。

Ⅲ 検討結果

●船型は「ホーバークラフト」が有効。運航形態は大分県が船舶等を保有し、民間事業者が運航を行う「上下分離方式」を採用することで、収支確保が可能。

Ⅳ 導入方針

●利用者数は年間 30 から 40 万人台を想定。ビジネス需要に加えホーバークラフトの希少性を活かした観光需要も取り込む。

●運航計画

①船舶：旅客定員 80 名程度でバリアフリー対応のホーバークラフト

②ルート：海上運航距離約 29km、最速所要時間約 25 分

③便数：航空利用者の利便性に配慮した便数

④隻数：常用船 2 隻と予備船 1 隻の 3 隻体制

⑤支援：船舶購入・貸与と発着地の整備、貸付料及び使用料の減免(赤字補填なし)

⑥大分県負担額：約 75 から 85 億円

◇まとめ・大田区に活かす

●ホーバークラフトは、高速連絡バスだと約 60 分かかるところを約 30 分に短縮し移動出来る。

●大田区羽田空港はモノレールや京急空港線が接続し、各方面からのバス路線があり便利なアクセス手段を持つ空港であるが、今後、海や河川水路を用いた高速船やホーバークラフトによる新たなアクセスを経済性だけでなく、希少性も考えたうえで検討するべきである。



(東京政策フォーラム (都民ファースト・国民民主・無所属の会))

羽田空港ではバードストライクが発生し、滑走路の清掃に時間を要し、約 50 分離陸が遅れた。

滑走路には飛行機の列が 10 機以上連なり、遅延が起きた際の影響は大きく、更なる防除対策が必須だと実感した。

大分県では水陸両用の「ホーバークラフト」について伺った。

導入に至った経緯は、大分空港の利用者が今後も増加見込みとなり、高速船 40 分に対しホーバークラフト 25 分と最も時間短縮効果があり、アクセスの改善となると判断された。(上下分離方式、3 隻を 41 億円で購入し、船体は県が保有)

運航計画は空港までのアクセスの改善を目的とした「空港アクセス」と、別府湾の景色を一望できる「別府湾周遊」がある。

周遊では遠足などでの利用もできるため、地域貢献の趣意もあるとの事で、臨海部の発展にも繋がる可能性が感じられた。

船内の見学を行ったが、船体の下にあるエアクッションを膨らませたユニークな姿を

しており、最高時速 80km ものスピードを出せ、横向きでも進む事ができるなど、他に類を見ない楽しさが体験できるであろう印象を持った。

定員は 80 名と船内は広いが、トイレの設置がなく、運航できる時間が短いため、飲食する場としての利用には向いておらず、船上パーティーなど様々なアクティビティ活用に制限も生じる事から、多くの障壁があり、大田区での導入には慎重な検討が必要だと感じた。

また、藤本壮介氏が手がけた「ホーバーターミナルおおいた」は、臨海部の発展に向け観光資源としても賑わい創出効果も期待されている。屋根部分を歩いてみたが「宇宙港大分を象徴する姿を」というコンセプトの通り、緩やかな勾配で空へと上昇していくイメージが掴め、ホーバークラフトの星印デザインともリンクさせ、大分の宇宙産業を上手く表しており「夢の空港」へ想いを馳せることができるものであった。トータルデザイン力が賑わい創出を生む作りであり、大きな学びとなった。

(立憲民主党大田区議団)

1 時間ほど遅れた飛行機の到着から、大分駅で食事をして、静かな瀬戸内の海が広がる絶景を見ながら、ホーバーターミナルおおいたへ向かいました。

この秋に西大分と大分空港を結ぶホーバークラフトが就航予定のターミナルです。週末には日本一の温泉地の別府を訪れる人たちを視野に入れた別府湾周遊も運航予定とのことでした。

残念ながら動いているホーバークラフトには乗れませんでした。とても綺麗な船内に入れてもらい楽しい海の旅をしながら、陸路より早く空港に到着もできるなんて素敵だなと、動く船を想像しながら、お話を聞かせていただきました。

海には渋滞がないので、時間もしっかり読める移動ができるというメリットもあり、時間の余裕を要する飛行機移動の計画が立てやすくなります。

ただ高速船は波の影響を受けて、普通の船より船酔いは激しく起こるのですが、このホーバークラフトは浮いているので、水の抵抗を受けず速いスピードで音も小さく進んでいくので、高速船とは乗り心地が違うとのことでした。

さらに、ホーバーを利用する場合は、ターミナル内の 450 台の駐車代を無料にするなど、利用者サービスも充実させ、利用しやすい状況を整えています。

羽田空港を擁する大田区も、船着場があり、海にも出られるし、今後舟運を使った羽田空港への到着について、考えていくべきではないかと感じました。

さらに、舟運を使う観光も、海辺の見所の多い大田区では可能ではないかと感じたのでした。

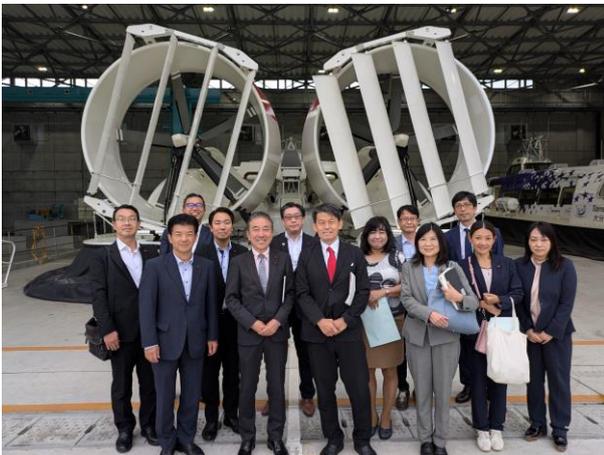
(フェアな民主主義)

大分空港は、県中心部から空港までのアクセスは、鉄道等だと別府湾を迂回しなければならず 1 時間程度を要する。平成 30 年には 200 万人を超えている大分空港のアクセスを改善し、利便性を高めることを目的に、ホーバークラフトによる舟運を整備し、令和 6 年秋からの開業に取り組んでいる。直前に起きた事故などもあり、安全確認のため、視察時点では開業していなかったが、大分市市街地と空港側にインフラを整備し、3 基

のホーバークラフトを購入し、プロポーザルで第一交通産業（株）の 100%子会社大分第一ホーバードライブ株式会社が運航にあたることになっている。事業スキームは、船舶、インフラを県が整備所有し、運航を大分第一ホーバードライブ株式会社が 20 年間行う上下分離方式。インフラの使用料等は発生しない無償使用。船舶の中でもホーバークラフトを採用したのは、陸海両用のため港湾整備の必要がなく、昭和 47 年まで県が行っていたホーバークラフトの施設を使用できることから。現在、国内でホーバークラフトは製造しておらず、イギリスのグリフォンホバーワークリミテッド社が 41 億 6,486 万円で落札。実用路線は英国ポーツマスからワイト島への連絡用のみ。運航はホーバークラフト社が認定する資格により可能。部品等も日本では調達できない。燃費が悪いことも、ランニングコストを上昇させる要因となり、観光利用などによる売り上げ増が見込めないと、インフラと船舶を公費で担う上下分離方式とは言え、安定的経営は難しいのではないかと。



将来的に湾内の観光使用を視野に入れているが、船舶内にトイレは無く航行は 30 分以内に制限されていて、飲食などの制約があることから難しいのではないかと。県の投資のメリットは、集客の増にほかならないと思われるが、陸路を海路に転換するだけなら、メリットは小さく、80 億円の県負担に見合った効果をどう確保するか課題だと思った。



(2) 福岡市

◆視察項目

福岡空港の機能強化について

(自由民主党大田区議団・無所属の会)

2 日目は福岡市役所を訪問し、行政における福岡空港の機能強化(福岡空港における騒

音対策や安全対策等について)を福岡市港湾空港局空港振興部から伺った。

空港移転の検討については、滑走路増設案と新空港案について国と地域が連携して行ったP I (パブリック・インボルブメント)を実施し、高いアクセス利便性、少ない初期投資等、滑走路増設案については意見があり、新空港案については24時間利用の利便性等積極的な意見がある一方で、事業費、アクセス利便性の低下等消極的な意見等もあった。結果、平成21年4月に福岡県知事及び福岡市長は国土交通大臣に対して意見書を出し、滑走路増設に速やかに着手するよう要請を行った。現在二本目の滑走路の整備が進んでいて、令和7年3月には運用が開始される予定で工事が進められている。ただこの2本目の滑走路について、国土交通省が位置関係などで一定の制約があることから通常時は国際線の離陸用として使う運用方針を検討している状況であり、2本目の滑走路は現在の滑走路に平行して整備されているが、国内線の航空機が使う場合、現在の滑走路を横断する必要があることなどが主な理由だということ。

そして羽田空港とも非常に関連の深い騒音対策だが、特に関連性の深い空港周辺環境対策に関しては、L d e n 57 以上区域の事業としては教育施設の防音工事・共同利用施設の整備、防音工事・及び同施設の空調機能回復工事を行っており、自治組織が運営管理する地域集会施設47館のほか、市立共同利用会館も17館整備され、L d e n 62 以上の住宅防音工事やその住宅の空調機の更新工事に関しては羽田空港と同じように複数回制度を利用している形態とのこと。



空港周辺環境対策に関しては、大田区と同じ基礎自治体ではあるが、政令指定市である福岡市ではスキームが違う側面もあるが、区民が最大限制度を活用できるよう、サポートしていかなければならない。

騒音対策として、第一種～第三種区域において防音工事、移転補償、緩衝緑地帯整備などを実施していますが、大田区と異なる点は、福岡国際空港株式会社(F I A C)が実施している点です。

(大田区議会公明党)

福岡市の担当者から「空港移転の検討」「騒音対策」「有事の際の各種計画」「各機関との連携訓練」「ビジネス面の取り組み」についてご説明いただきました。

福岡空港は、地下鉄の開通や格安航空会社の就航により将来の空港容量が逼迫する事態が想定され、抜本的な空港能力向上が課題となりました。

そこで、総合的な調査を実施し、新しく空港を造成する案と現在の地に滑走路を増設する2つの案を検討。結果、高いアクセス性などの積極的意見が多かった滑走路増設案を国に要請し、現在、造成が進められています。ただ、新空港建設案も引き続き調査研究を行うよう国に提言しています。

騒音対策として、第一種～第三種区域において防音工事、移転補償、緩衝緑地帯整備などを実施していますが、大田区と異なる点は、福岡国際空港株式会社(F I A C)が実施している点です。

航空機騒音の状況は、低騒音機の増加により、離発着回数が増えても騒音値は横ばいか下がっているとのこと。

有事を想定した対策として、県は「事件等緊急事態初動対処マニュアル」において合同危機対策本部との連携等について規定し、定期的の実施している大規模訓練等で各種機関との連携を確認しているとのこと。

ビジネス面では、国内線のターミナルを複合施設として整備するほか、免税店を約4倍と大幅に拡張する計画があるとのこと。

滑走路増設による増便効果がどの程度なのか、説明がなかったのが不明ですが、福岡・博多から空港まで地下鉄で2駅、天神から5駅と抜群のアクセスの良さが新しい空港を建設するよりもメリットとして勝りました。他の地方空港は中心市街地より遠いところに移転したケースが多く、航空機を利用する優位性を保てなくなっています。福岡空港の優位性と騒音問題は都心に近い羽田空港と共通する点です。滑走路増設による騒音影響については、増設後にあらためて調査したいと考えます。

（日本共産党大田区議団）

福岡空港における騒音対策や安全対策等について、福岡市港湾空港局・空港振興部から説明を受けました。

2002年の国土交通省・交通政策審議会航空分科会の答申「地域拠点空港のうち主要地域拠点空港（福岡、新千歳、那覇）については、路線展開と利用の状況などから、国内航空ネットワークの地域拠点として大都市圏拠点空港に次ぐ重要な役割を果たしている。これらの空港のうち、将来的に需給が逼迫する等の事態が予想される福岡空港及び那覇空港については、将来にわたって国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮しうるよう各圏域における今後の航空需要の動向等を勘案しつつ、既存ストックの有効活用方策、近隣空港との連携方策とともに中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策等について、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要がある」を受けて、2003年から2008年にかけて抜本的な空港能力向上策として新空港案と滑走路増設案を検討し、2009年に滑走路増設案を選定し、構想・施設計画、環境影響評価を経て、2016年に着工し、2025年3月末供用開始予定です。第2滑走路は現滑走路の西側210メートルの場所に、長さ2,500メートル、幅60メートルで国際線の離陸専用で運用する方針です。騒音対策は発着規制を7:00～22:00までの運用としています。また、運航方法の改善として騒音軽減運航方式で急上昇方式、ディレイドフラップ方式などは羽田空港の運航方法と同様です。空港周辺環境対策も同様の施設や住宅に対しての防音工事、移転補償などです。

福岡空港は内陸に位置しており、昨年度は滑走路に狸が出没し航空機の安全対策が必要と思われま

（日本維新の会大田区議団）

福岡空港は元々博多や天神という繁華街から抜群のアクセスを誇っており、西日本の玄関口としての役割をこれまで担ってきた。国内線では羽田～福岡の乗降客数は羽田～新千歳に続いて2番目に多く、都民も大半の方が



新幹線より航空便を利用している。一方で福岡空港は滑走路が一本しかなく、慢性的に発生している朝夕のピーク時の航空機混雑を抜本的に解消する必要性が生じていた。そのため、将来の航空需要に適切に対応するため、国際線スポットの増設と合わせて、長さ2,500メートル、幅60メートルの滑走路の増設が令和7年3月の供用開始を目指して進められているところである。今後ますますの発展が期待できるが、東アジアのハブ空港を目指すのであれば今回の増設だけでは物足りないように感じた。アジア諸外国は北京空港やチャンギ空港や仁川空港など内需だけでなく外需を取り込むためハブ空港化を国主導で積極的に推進している。空港力は港湾力と並ぶ国力の源泉である。羽田、成田に次ぐ国内第3位の乗降客数を誇る福岡空港には更なる拡張を期待するところである。来年3月の滑走路増設供用開始後も続く未来ビジョンに大いに注目したいし、地域トップの強いリーダーシップとステークホルダーに対する丁寧な交渉力を期待したい。

(つばさ大田区議団)

◇福岡空港・アクセスの概要

- 福岡空港は、空港面積約3.5 k㎡、滑走路2,800m×60m、運用時間24時間。
- 九州・西日本の拠点空港として、北海道から沖縄まで多くの都市から直行便が運航している。
- 令和4年12月時点、国内線28路線、国際線直行便21路線がある。
- 令和元年実績として、年間1,828万人の国内航空旅客と640万人の国際航空旅客に利用され、年間発着回数は18.1万回である。
- 福岡空港までのアクセスは、地下鉄利用で福岡市の中心部の天神駅から11分、新幹線で全国と繋がる博多駅からは5分である。
- 福岡空港を起点とした高速バス網が発達していて九州各県をつなぐ路線が整備されている。

◇空港移転の検討についての概要

I 福岡空港移転の検討について

- 「滑走路増設案」について
 - ①「滑走路増設案」はアクセス利便性が維持される、少ない初期投資で可能など積極的な意見がある一方で、騒音、生活環境への影響などの消極的な意見もある。
 - ②「新空港案」について、24時間利用の利便性などの積極的な意見がある一方で、事業費、アクセス利便性の低下等の消極的な意見もある。

II 騒音対策について

- 福岡市における航空機騒音の測定
 - ①常時測定点4箇所国が測定
 - ②短期(7日間)測定点7箇所福岡市が測定

III 各機関との連携・訓練などについて

- 安全推進の取り組み
 - ①令和5年7月4日BCP訓練実施
 - ②令和5年8月28日2023年度航空機事故対策訓練実施

◇まとめ・大田区に活かす

- 福岡空港は地下鉄、バスを用いたアクセス利便性が高い、誰もが認める「日本一便利な空港」である。
- 騒音問題、安全対策、自然環境への配慮等の課題もある。
- 過密対策として、福岡空港の第2滑走路は、令和7年から運用開始予定である。
- 大田区羽田空港においても過密対策は重要、安全性の向上を目的に滑走路増設は検討すべきと考える。

(東京政策フォーラム (都民ファースト・国民民主・無所属の会))

福岡市では、市議会事務局で「福岡市福岡空港の機能強化について」伺った。

空港利用者数は増え、LCCにおいては座席利用率が9割を超え非常に高い状況がある一方で、人手不足や燃料不足などからコロナ禍から運休中のままの路線もあり、路線の拡大についても、要望には追いついていない現状がある。

空港の過密問題は切迫しており、混雑緩和に向けて長きに渡り検討が進められおり、福岡国際空港(株)FIACが主体となって進めている。

また騒音対策区域内での住宅防音工事等の空港周辺環境対策に取り組み、事業の一つとして「巡回健康診断」があり、年に一回、空港周辺地域において無料の健康診断を実施し、毎年1,400人前後が受診しているとの事。

更に空港と地域の共生に向け「航空機騒音対策」に取り組み、夜間運航規制を行い、離発着を7時から22時とすることで発生源対策に取り組んでいる。実際に空港に立ち寄り市街地に位置していることを実感し、改めて重要なポイントであると痛感した。

根本的な空港能力向上方策としては「新空港案」や「滑走路増設案」があり、離陸専用の新滑走路を備えることとなり、1時間当たりの発着回数が38回から40回に増え(羽田は約90回)、年間約17.6万回から約18.8万回となる見込みとなった。

調査や構想・計画の段階では、市民から意見収集を行うパブリック・インボルブメント(PI)が何年にも渡って丁寧に実施され、約8,000件にも上ったとの事で「福岡空港の現状と課題」や「空港能力の見極め」に温故知新の精神で、真摯に取り組んでいる。

福岡空港は都心部へのアクセスの良さは世界でも上位であり、アジアトップクラスの国際空港を目指しており、ビジネスジェットの利用環境にも取り組むなど、環境が近い大田区においても、多くの学びを活かし、更なる発展を遂げられるであろう事も確認できた視察であった。

(立憲民主党大田区議団)

福岡空港は、博多駅から地下鉄で5分の街中空港です。街中にあるがゆえに、移動が便利で多くの人たちが利用したい、多くの飛行機会社も利用を希望している空港ではありますが、騒音の問題などから、発着規制が7時から22時と決まっているそうです。

昨年訪れた佐賀空港で、福岡空港の門限が終わった後の飛行機を受けて入れているとのお話をしていたほど、今、旅客数はどんどん増えていて、九州地方で相互に助け合いながら、多くのインバウンドを受け入れている現状が見えます。

改めて地図を見ると、福岡は韓国が近く、東京や大阪から行くより、よほど短い時間で、韓国や中国、またアジアの各国へ飛ぶことができる非常に便利な空港です。

この地理的有利性を考えると、今後もどんどん発展が考えられる国際空港となりそうですが、やはり騒音の問題などは同じく考えていかなければならず、現状の騒音対策は、住宅防音工事はL d e n62以上の第一種区域に県と市で、住宅防音工事、空調機更新工事、生活保護世帯の空調機稼働費補助を行っています。

国内路線も充実していて、全国 28 路線に、毎日 388 便も飛んでいて、国内からのアクセスも便利です。

30 年後には東アジアトップクラスの国際空港を目指しているそうで、この地の利から考えるとそうなるであろうし、さらなる成長を続けることが見える空港でした。

羽田空港も、福岡空港同様、住民の騒音対策は常に注視しながら、共に発展していき、ますますの国際交流を促していくべきではないかと感じました。

(フェアな民主主義)

福岡空港では、2002 年 12 月交通政策審議会航空分科会の答申を受け、連絡調整会議を設置し、空港能力向上のための方策としての新空港案と滑走路増設案二つについて、総合的な調査を行うとともに、P I (パブリックインボルブメント) を実施した結果、空港へのアクセスの利便性が維持されるうえ、初期投資額が少ないなどのメリットから、滑走路増が選ばれた。新空港案は、空港までのアクセス低下や高い建設コストが懸念材料だったが、騒音等生活環境や安全面への利点もあり、市は、令和 7 年度の国に対する提言事項に新空港についての調査研究も盛り込んでいる。市は、都心部に位置する空港立地自治体として、騒音対策に取り組む一方、令和 6 年 1 月の羽田空港の航空機火災事故もあり、航空機事故やテロ発生時の対応も盛り込んだ緊急事態対処計画を策定するとともに、緊急事態初動対処マニュアルを策定している。福岡空港の運営権者が福岡国際空港株式会社 (F I A C) という民間であることから、県、市、消防、警察、航空会社、自衛隊など関係者との連携を規定することで、安全対策に取り組んでいる。福岡空港の旅客数と発着回の推移をみると、コロナ前までの 1 機あたり 160 名程度が、コロナで 100 名未満に大きく落ち込み、近年は、コロナ前より大幅増で 300 名に近づいている。発着回数はコロナ前より大幅に減りながら、旅客数はコロナ前を上回っており、航空機使用の効率化により騒音影響が大きく軽減されたかたち。新滑走路の増設は無用ではないか質問したところ、現時点で福岡空港への参入を断っている事例もあり、経済効果からも機能強化に取り組みたいということだった。同様の統計を羽田空港でとったところ、乗客数はコロナ前に戻っておらず、羽田と福岡空港の違いが明らかになっている。円安に伴う好調なインバウンド以外の物流との関係についても、解明していきたいと思った。

