

21世紀交通インフラ 整備にむけて —九州からの視点—



福岡大学工学部教授

吉田 信夫

九州における交通のインフラ整備についてお話します。まず鉄道ですが、特に遅れていると感じるのは新幹線です。環境問題やエネルギー問題が叫ばれている中で、これからは鉄道のルネッサンス時代がくるだろうと思います。そこで、八代から鹿児島までの整備新幹線をどれだけ早く進めるかということが、ひとつの鍵になっています。

同時に、日豊本線の在来線の高速化が検討されています。これには、JR九州としても国としても予算が厳しいということで、地方自治体や民間会社が応援して、まず延岡から宮崎までの日豊線の高速化が実現しました。JRを地方自治体と民間会社が支援したのは、全国でも初めての例です。引き続き、北九州から大分までを、大分県、福岡県がバックアップして高速化しようという計画があります。それでもまだ、全線高速化を進めるには、厳しい壁があると思います。

高速道路については、九州縦貫道がおよそ完成しましたが、今後の課題は、東九州軸の活性化ということで、建設・通産・運輸の各省が一緒になって検討しています。中でも、21世紀に向けて急がれるのは、東海岸を通る東九州自動車道を、何とか早く整備区間に上げていきたいということです。今度の国土幹線道路審議会で、福岡県、宮崎県、鹿児島県で、それぞれ30キロずつ平等に整備区間に昇格されましたが、これには、3県共にやらなければならない面もあれば、またもう少し緊急度の高いところもあります。特に、北九州から大分までは、できるだけ早くつないでいく必要があります。

それから、外へ向けての交通インフラ整備という議論が、最近盛んになってきました。その焦点となるのが、24時間国際空港をどこに造るかとい

うことです。これには、福岡の沖合だとか、佐賀の有明海沖、荇田沖、大牟田沖、荒尾沖といったいろいろな案が浮上してきています。

ご存じのように、福岡の板付にはすでに福岡空港があります。ところが、私たちの試算では、この空港は2005年には許容限度に達するだろうとみられます。また、福岡空港は市街地に近く、天神から地下鉄で5～10分くらいで行ける非常に便利な空港なのですが、その反面、騒音問題が大変です。これまでも、周辺の騒音対策の整備費に1800億円くらい金を注ぎ込んでいますし、また空港の中に民間の土地があり、土地代として年間50億円くらい払っています。非常にお金を食う空港です。

そこで、新しい空港は、当然市街地やその周辺部を避けなければなりません。一方、山岳地帯になりますと、今度は切り土量や盛り土量が大量になり、工事費がかかりすぎます。さらに、標高が高くなりますと、霧がかかりやすくなり、飛行場としての稼働率、就航率が悪くなります。また別な観点としては、福岡市や北九州市からの交通の便利が良くなければなりません。さらに問題なのは、玄海国定公園などの公園地域・観光地がかかってくることです。

そういった地域を全部除外して、空港予定地を絞り込んでいくわけですが、それでも内陸地には畑や田んぼがあったりします。空港とその周辺の騒音地域を含めると、ジャンボが離着陸するには、長さが約30キロ、幅が約3キロの空白地帯が必要となります。そうすると結局、陸地に国際空港を造るのは不可能だという結論になります。

そこで、海上空港の構想が浮上してきました。最終的に候補地として上がってきたのが、荇田沖、宗像沖、相ノ島沖、二丈沖、大牟田沖の5か所です。では次に、その5つの海上の地点を、どうやって絞り込むかという議論になります。今は昔と違って、非常に多くの人々が飛行機を利用するようになりました。そうすると、空港はできるだけ母都市に近い方がいいはずです。また、これからは空港も民営化の時代になると思います。したがって、経済的で利用者が多い空港でなければ運営できません。

以上の点を考慮して、私たち福岡市ならびに市の都市科学研究所としましては、福岡に最も近い相ノ島沖が、最適なのではないかと考えています。国内線と国際線における需要予測からみても、宗像沖と相ノ島沖はほぼ同等で、他の荇田沖、二丈沖、大牟田沖はかなりハンディがあると予測されます。

最後に、20年ほど前にNHKで放映されたシルクロードを私も見てい

九州交通インフラ整備状況



ましたが、その中の「道が閉ざされれば文化が滅び、道が開かれれば文化は栄える」というナレーションがいまでも心に残っています。そういった意味で、九州がこれから国際化していくために、24時間国際空港や日韓トンネルが、非常に重要な交通インフラ整備になると思います。

(編集部注：以上は実際の講演内容の一部を省略したものです)