佐賀空港の機能強化、狙いは？

グローカルインタビュー

佐賀県知事

山口 祥義氏

やまぐち・よしのり　1989年東大法卒、自治省（現総務省）入省。鳥取県商工労働部長時代、同県の男性幹部で初めて育児休暇を取得し話題に。長崎県総務部長、総務省過疎対策室長などを歴任。JTB総合研究所地域振興ディレクターとして民間でも活動。東大大学院客員教授、地域活性化伝道師、地域力創造アドバイザーも務めた。2015年１月佐賀県知事に就任。佐賀県出身、50歳。

好立地生かし、国内外の交流拡大
滑走路延伸、LCC拠点めざす

佐賀県は県営佐賀空港の滑走路を九州他県の主要空港並みに延伸し、格安航空会社（LCC）の拠点空港化などをめざす戦略を打ち出した。陸路の要衝として成長する鳥栖市に加え空路も充実させ、県内経済や地域振興につなげる。機能強化は「県の持続可能な発展に必要」と説く山口祥義知事に狙いを聞いた。

Q この時期に滑走路延伸など佐賀空港の機能強化を打ち出したのはなぜか。

A 佐賀県自らが佐賀空港を活性化するのも地方創生だ。九州他県の主要空港と異なり県営なので、県が皆と相談しながら主体的に進められる。今、都市の住民に自然豊かな地域で過ごす価値が広がり、田園回帰を感じられるのも心強い。知事選に出る前、民間にいたころの経験を生かす。日本らしさに感じ入ったインバウンド（訪日外国人客）の盛り上がりやインターネットを含むボーダーレス社会化を行政とは関係のない世界で体感した。佐賀は佐賀らしいもので勝負すべきだし、好機だ。九州全体を見渡せば佐賀空港は場所がいい。福岡空港は混雑している。地理関係を首都圏に例えると、福岡県が東京都ならば佐賀県は神奈川県のようなものだ。しかし実際はもっと遠い印象がある。この利点を早く佐賀県民に気付いてもらいたい。

佐賀空港の滑走路が今のまま（2000ｍ）だと、例えば香港へは（機材の関係で）飛ばせない。500ｍ延ばせば同じ（誘致を争う）土俵に上がれる。これから営業活動する中で大切なツールになる。特にLCCの拠点空港をめざすうえでは、2500ｍの滑走路にする絵姿をLCCなどにきちんと伝えられることが重要だ。

将来の発展可能性もある。それは「九州におけるゲートウェイ空港」として見た場合の立地にある。まだまだ需要の開拓ができていない。10年後

禁複製・無断転載

を想定してまとめた「佐賀空港がめざす将来像」へのパブリックコメントを読むと、おおむね県の考え方を肯定する意見だった。できるだけ早く行程表の目標を実現したい。

Q 何から手を付けるか。

A 路線数や便数の充実に対応できるよう駐機場の拡張や旅客ビルの改修の基本設計費、東南アジアなどへの就航を見据えた滑走路延伸を検討するための調査費を補正予算案に計上し、9月定例県議会に提出した。さらなる利用者の増加へ空港の愛称を「九州佐賀国際空港」に変え、認知度の向上につなげたい。24年度までに佐賀空港から入国する外国人旅客数を現在の4倍の約12万人へ引き上げる。国内では首都圏への増便や関西圏や中京圏への就航復活を狙う。滑走路の延伸を決めた場合に、法的手続きなども含めて事業期間が10年以上かかるので、迅速に取り組んでいかなければならない。

Q 利用者の増加に向け、佐賀空港までの公共交通機関の整備などアクセスの充実についてはどう考えているか。

A 「鶏が先か、卵が先か」の話ではないが、財政を含む現在の県の力でどれだけ準備できるかは難しいところもある。県の補助で低料金のレンタカーを増やし、無料の駐車場は拡張する。もちろん鉄路があれば望ましいが、需要を創り出すのが先だ。例えば、福岡空港との直通バス運行などを検討する中で道は見えてくるだろう。

佐賀空港では、中国の春秋航空などLCCの就航に加え、ビジネスジェットの利用も出てきた。規制緩和を提案し、国際ビジネスジェット機を運航する場合、最短で24時間前にCIQ（税関、出入国管理、検疫）機関に連絡すれば対応するといった利便性を高めた成果だ。全国で54の地方管理空港では初めての事例だ。色々な人に愛されれば、おのずと投資も呼び込めるようになるはず。今は「夜明け前」だと思っている。開港時は県民にさえ「佐賀に空港（が必要か）？」という雰囲気もあったようだが、追い風が吹いている。

表　県がまとめた「佐賀空港がめざす将来像」に掲げた目標

- 2024年度までに上海、ソウル、杭州、台湾、香港へ週に計23便の就航
- 2024年度までに毎日、羽田7便、成田2便、関西2便、中部1便の就航
- 駐機場を現行の4機分から6機分に
- 登場待合室、保安検査場などを現行の1機分から2機分に
- 駐車場を現行の約1600台から約2300台に

佐賀空港には防衛省が自衛隊との共用化を要請している
（4月、デモ飛行するヘリとLCC機）

Q 佐賀空港を巡っては、防衛省が陸上自衛隊や米軍との共用を県に要請している。

A この問題と機能強化とは、視点を切り離している。滑走路の延伸は、垂直離着陸輸送機「オスプレイ」の配備や目達原（めたばる）駐屯地（同県吉野ケ里町）のヘリコプター移駐などとは全く関係ない。色々な意見や思惑はあるだろうが、この問題には安全を第一として愚直に向き合っていく。防衛省に明確な説明を求めている計画の全体像や将来像を見て議論したいと考えている。そうでなければ安心・安全を柱に据える自らの県政への県民の信頼が揺らぐ。

Q 九州新幹線長崎ルート（福岡市―長崎市）の整備にはどう臨むのか。

A フル規格で22年度の完成をめざしている武雄温泉―長崎間について、政府・与党はできるだけ前倒しする方針を示した。博多―新鳥栖

禁複製・無断転載

間は鹿児島ルート（博多―鹿児島中央）と路線を共有する。新鳥栖―武雄温泉間は車輪の左右間隔を変えられるフリーゲージトレイン（FGT）を導入し、在来線を走らせる構想だ。新幹線の経済効果を佐賀県内でいかに出すかを考える中で、（新鳥栖－武雄温泉間も）フル規格化の選択肢があっていいとは思う。

ただ、現在の（フル規格での建設整備）スキームでは地元の負担金があまりにも巨額だ。財政状況を考えれば、約800億円とも試算される県費の「真水」支出はあり得ない。国などがこの分を拠出するなら別だが、現状ではFGTを最大限生かせるようにしていく。

Q 地方創生では、交通政策以外にも山積する課題とどう向き合うのか。

A ひとつの言葉で地方創生と言うが、実はいくつものメニューがあり、それぞれに処方箋もある。知事になる前に地域活性化伝道師として全国を駆け回り、現場でどれだけのことを皆で成し遂げるかという自発性がポイントだと思った。もし手助けが必要だと思う人がいれば、その現場へ手助けに行く。そこでこそ外からのサポートが役に立つ。国が地方創生の旗を振りすぎると地域住民は国が何かしてくれるだろうと、依存主義に陥らないかを危惧する。

就任後、あくまで主役は現場というスキームをどう作るか考えてきた。地域それぞれの伝統文化や芸能、資源などを大切にして魅力を高める「芽出し」ができるような事業を後押ししようと、「さが段階チャレンジ交付金」を設けた。各地域のアイデアをその地域で住民がプロジェクトに挑めるようにしたのは、佐賀県の特徴だといえる。県内各地で取り組まれる255事業に交付する予定だ。

県や市町が資金を出しても、結局はそれ自体があてになったり、底を突いたら何もできなくなったりしないように、プロジェクトの初期投資にどうしても必要なところだけに絞った。地方創生は、行政が関与せず、自分たちで完遂するのが理想だ。

Q 九州電力玄海原子力発電所（同県玄海町）３、４号機の再稼働や１号機の廃炉は立地自治体の財政や地域経済に与える影響が大きい。どう対処していくか。

A 玄海３、４号機については現在、規制基準への適合性審査が進んでいる。一元的な規制監督権限を持つ原子力規制委員会によって安全性が確認され、住民の理解を得られれば、再稼働は必要と考えている。エネルギーの安定供給、電気料金、危機管理といった問題もある。再稼働へ同意を得る地元の範囲は、国が考えて決める話だ。責任の所在を明確にし、国がしっかり負うべきだと思う。

１号機に関しては、佐賀県、玄海町、九州電力で締結している安全協定について、廃炉作業の実施を（立地自治体による）事前了解の対象に含めると明示するため、３者で改定を協議している。見込まれる税収減には、新たな財源の確保を検討している。

質問を終えて▶▶

今年１月の知事選で、「佐賀のことは佐賀で決める」と訴え、幅広い支持を集めて当選した山口祥義知事。県民との対話や現場を重視する協調型の政治姿勢は一定の評価を得つつある。ただ、それは意見集約や意思決定に時間がかかりかねない面もある。迅速な判断が得る果実を大きくする政策課題もある。空港機能の強化など経済政策がまさにそれだろう。

各地の空港がインバウンドを中心に利用客を取り込もうと拡張を競っている。今回の戦略は、特に「九州他県の主要空港より滑走路が短いのは新規路線の誘致競争で不利」（山口知事）な佐賀空港が、各空港と同じスタートラインに立とうするに過ぎないものだ。後れてきた走者が追いついていくには、強みを生かす知恵と工夫が欠かせない。その一つは計画を実行に移す速さではないか。

（佐賀支局長　**田中　浩司**）

禁複製・無断転載