

## 発表事項

### ○福岡空港過密化対策

(麻生知事)

長く検討してきました福岡空港の過密化対策については、吉田市長とも調整して意見を一本化いたしました。国土交通省をはじめ国に意見を提出するわけですが、その際には私と吉田市長と連名で出すということです。

この過密化対策の内容についてポイントを説明していきたいと思います。

まず、福岡空港というものの位置づけについては、地域拠点空港であると。そして、福岡市、あるいは福岡県が地域間競争に勝ててこられたということは、この福岡空港が非常に大きな原動力になったんだということを言っています。

しかし一方で、発着回数が14万回、年間の能力が14万5,000回程度とされていますから、まさに容量限界ということが現実には起こっています。もし、このような状態が続けば、これまでの「大変便利な福岡」が「不便な福岡」になるということです。

そしてまた、航空機の小型化、あるいは羽田空港、成田空港の容量が拡大されるということに対応して、我々も増便しなくてはいけないのですが、そういうことがなかなかできなくなってしまうという実態になっています。

資料の2ページ目には、このような容量限界に対して、これまで地元側としてやってきたいろいろな活動を紹介しています。最終的には国の調査空港ということで、3ページに書いていますが、国が調査に乗り出すということで、県と市が協力して総合的な調査、つまりパブリック・インボルブメントを行いました。

3ページ目には、パブリック・インボルブメントのステップ1、ステップ2、ステップ3の各ポイントについて概要を紹介しています。

4ページ目には、ステップ4で増設案と新空港案の二つが明確に示されたということで、それを基に、県民市民から寄せられた意見がどのようなものであったかについて、増設案、積極的な意見、あるいは消極的な意見、新空港に対しても、積極的な意見、消極的な意見がどのようなものであるかということを紹介しています。

5ページ目に書いていますが、数的には少し増設に対する積極的意見が多かったということです。

また、関係者からもいろいろ意見を聴取しました。

両案については、結局は事業費や、容量、工事期間等、メリット、デメリットが非常に対称的な形になっているということもあり、一つの意見に収れんすることがありませんでしたということを紹介しています。

それから、今後の空港を考えた場合に、我々の福岡というのはどういう未来を求めていくべきかについて、5ページの下の方からありますが、アジアの大交流拠点、それから2番目はイノベーションの拠点——新しいことを積極的にやり、新しい産業を育てる取り組みをしていこうと。それから6ページの3番目ですが、新しい芸術文

化の創造拠点にすると。さらに、7ページですが、世界の知的センターになっていこうではないかと。また、環境先進ということをやっと追求して、モデルになっていこうということです。

このような未来を実際来实现する、切り開いていくためには、需要に対応して必要となる内外の増便がちゃんと確保される、あるいは必要な航空路線が新設、張れる、これが自由に思う存分やれるという条件が、この未来を実現するのに不可欠な条件であるということを強調しています。

このような未来認識、あるいは空港に対する認識を基に、次のような対策を講じるということです。

福岡空港の過密化対策については、大きくは二つです。

一つは、滑走路の増設に早期に着手するという事です。

容量限界というものが本当に近づいています。切迫して、誘導路の二重化もやっていくのですが、容量限界打開のための行動を早く起こす必要があると。このような工事の期間、あるいは市民から寄せられた意見、利便性、あるいは事業費ということも考慮しまして、このように増設に早期に着手をとすることを求めているわけでありませう。

その場合に、発着容量の拡大は3.8万回程度であること、あるいは安全、あるいは建物の高さ制限が続くということは認識をしておかなければいけないということです。

増設に当たって、国に以下のような注文を書いています。

一つは事業をできるだけ早くするという事です。今、7年が予定されています。これを早くやっていくということです。

それから事業費の縮小、縮減に努めること。

それから、市街地の上空を飛ぶわけですから、安全に万全の配慮をすること。

それから、騒音区域は最新の管制技術の導入、運航方法を改善することによって最小限にとどめる努力をすること。そして、どうしてもそれが避けられない場合には騒音対策に万全を期すること。

それから、運用時間延長の点については、騒音対策の進展を見ながら検討すべき問題であること。

それから、移転補償地を随分国の方で買っているのですが、これは地元の意見も聞いて有効活用を図るべきであると。

さらに、都心の高さ制限については、法の運用なども含めて緩和策の検討を進めていくべきであるという点を指摘しています。

さらに、新空港の調査研究をやっているということなんです。

何と言いましても、冒頭に書いているようにアジアの諸国は大変経済成長し、社会的に革新が起こり、大きな予想しがたい変化が進んでいます。一方で、先ほどちょっと申しましたが、滑走路増設については、完成しても現在の需要予測では十数年後に再び容量限界を突破する予測になっています。さらに、新空港については、市街地空

港のさまざまな課題が解決できると。パブリック・インボルブメントにおいても新空港の必要性を訴える意見が多かったということも考えて、どうしても新空港は地域の未来のための課題であると。

こういうことの基に、将来の新空港を考える上で必要な自然的な条件、さらには環境負荷を小さくする方法、新しい工法の採用によってもう少し安くつくる方法、あるいは資金調達、事業採算性、アクセス、こういう点について引き続き調査研究を行う必要があることを指摘し、このために、結論的には、総合的な調査の結果を踏まえて、新たな国による調査研究を求め、これに対して地域として協力するやり方で進めていきたいという意見にしています。

以上、要約しました。市長、どうぞ。

(吉田市長) これまで、随分以前から知事とも意見交換をし、何度もやりとりして、それぞれ考え方の違いもありますが、それはそれで議論を煮詰めて、ここに結論に至っているわけで、この資料の9ページまでのこの点については一緒に私たちの意見として国に提出しようということになりました。

以上です。

(麻生知事) この福岡空港の過密化対策については、吉田市長との関係もあり、共同で出すものですから、先にこれについての質疑を行いたいと思います。そして、その後、北九州空港の活用強化の説明に入りたいと思います。

(吉田市長) 整理しておくとして、この全9ページの資料は一緒に連名でなるべく早く国に出しましょうということ。「北九州空港の活用強化」は知事のお考えということで、私はこれにはタッチしておりませんので、ここを混同しないようにしていただきたい。そういう意味で、この過密化対策の質疑を終わって、後は別にやりましょうということなんです。

## 質疑応答

(記者) 増設案を支持する表明となっております。その理由としては、工事期間を重視されたということと、増設支持の意見が多かった、事業費が少ないという3点を上げられております。

まず、工事期間の重視ということですが、新設案もそれなりの工期短縮の努力をされて、かなり短い期間を示されたのですが、それでもなお増設のほうを選ばれた理由、また事業費についても、経済界を中心に、新設要望の立場から何とかしたいということで、300億円の出資や、借入金を含めた自らの出資計画というものもお示しになっておられましたけれども、その点はどのように判断された上でこの結論に至っているのでしょうか。

(麻生知事) 第1点については、一応、工期は7年になっていますが、これは相当短縮するということではやっていけるのではないかと思います。

一番時間的にかかるのは、やはり買収のところですが、これを相当長期に見ているのですが、これをできるだけ短縮すれば、相当早いタイミングでできるのではないかと思います。

新空港のほうは、自然条件等もう少しいろいろな調査をしなければいけないということが残っています。ですから、これを縮めるといっても、まだ相当いろいろな議論が残っているということが率直な実態ではないかと思えます。

それから、事業費にはいろいろな考え方がありまして、2,000億円対9,200億円という対比になっています。これだけ比べても圧倒的に増設案が少ないわけなんですけど、では、9,200億円をどういうふうにやっていくのかとなった場合には、これはやはり現実的には非常に大きな問題でありまして、株式会社方式ということが前提になっているのですが、特に9月以降の厳しい経済状況に加えて、結局のところ、関空あるいはセントレアなどの経営もなかなか軌道に乗っていないということがありますので、そこをもう少しよく考えなければ、株式会社方式で走っていった場合にうまくいくかどうかということについても、やはり十分考えていく必要があると判断しました。

(記者)今の点について、吉田市長はどうお考えですか。

(吉田市長)そこについての考え方はそう違いがありません。なぜ新設ではなく増設かということは、今、知事がおっしゃった期間であるとか建設費であるとか経営形態であるとかの問題です。

もう一つは、新空港を議論していく場合に、議論が足りない部分というんですか、判断をするには、あれはどうなのこれはどうなのと、やはりたくさんある感じがしていますので、もともと非常にハードルが高い方式というか建設なわけですけども、さらに最近の経済環境やいろいろなものを考え合わせると、さらにハードルが高くなったと思っています。

(記者)あと、冒頭、市長は知事とやりとりをされて、考え方の違いもあったが、議論を煮詰めて9ページを一緒に提出しようということになったということですが、考え方の違いというのはどういう点があったのでしょうか。

(吉田市長)今のいろいろな状況を見れば、一番大きな結論である増設だということについてはそんなに違いはないわけです。結論は一つなわけです。ただ、そこに至るまでにいろいろな前提条件をどうとらえるのか。例えば、先ほど知事のおっしゃったパブリック・インボルブメントの調査結果の見方も、いろいろな見方ができるわけで、そういったところもそれぞれ多い少ないということだけじゃなくて、この中に含まれているのが何であろうかというのをそれぞれの立場から分析すると、ちょっと読み取れるものが違ったりといった議論をしてきたわけです。別に結論について真っ向から対決したわけではないんですけども、そういったさまざまところをしっかりと詰めていって、今日の結論の中にいっぱい色々なものが染み込んでいるという意味です。

(記者)意見書が二つに分かれているのは異例のことと思うんですが、二つに分かれた理由はどういうところでしょうか。

(麻生知事) それはもう単純で、我々は、福岡空港問題は福岡市長と一緒にやってきまして、北九州空港問題は別の飛行場のことですから、これは県全体の立場から考えて意見をつくっていく必要がありますから、はっきり別れた格好にしました。

(記者) P I で問われていたのは、福岡空港を最終的に新設にするか増設にするかというところが問われていたかと思うんですが、P I を受けての国に対する意見書に北九州空港を入れる理由は何ですか。

(麻生知事) これは資料にも書いていますが、我々福岡県としては、二つの本格空港を持っているという非常に珍しいというか、数少ない県でありまして、県としては、福岡県の空港政策は、やはり二つの空港をそれぞれ生かしていくということを考えていかなければいけないということです。

その観点からいうと、福岡空港側をこういうふうにするという一応の結論を過密化対策で出しましたが、これを考えていった場合に、やはり24時間空港としての北九州空港の機能、能力をさらに引き出していくということと並行してやっていかなければいけないということですから、福岡県の空港政策として、一体のものとしてこの意見を出していきます。

(記者) 今の点について吉田市長いかがでしょう。

(吉田市長) それはさっき整理したように、知事のお考えです。

福岡空港の過密化対策の方は、今回、今まさに質問されたように、さまざまな一連の調査をずっとやってきました。国、県、市でやってきた調査の県と市の結論はこれですということです。

今、知事がおっしゃったのは、知事のお気持ちとしてはちょっと不可分なところがおありになるのかなとは思いますが、今回の調査に対しての我々両者の結論はこれだけです。

北九州空港の活用強化は、今、知事がおっしゃったように、県の全体の空港政策を考えると二つ空港を持っていると。福岡市は二つ空港を持っているわけじゃありませんから、県が北九州空港に対してどのようにしたいとか、どのようにあってくれればいいのかと思うことに対してまで、福岡市がそれがいいとか悪いとか、そういうことはないのです。

だから、市と県が出すのは福岡空港、北九州空港は知事が一緒に出さなくてもいいけれども、そう大臣としょっちゅう会うかどうか分からないから……。

(麻生知事) 私の気持ちは、これは極めて関連しています。やはり我々は福岡空港と北九州空港を全体として生かしていかなければならないという関係ですから。福岡空港の方向を出した場合に、福岡空港が持たない利点を北九州空港は持っていますから、それを強化していくということと一体として行っていく必要があると私は考えて、このような意見を出そうとしてるわけなのです。

(記者) そうしますと、市長は、この北九州空港の活用強化については同意できないという意味ですか。

(吉田市長) 私がこれがいいとか悪いとかを言える立場ではないのです。

今回言っているのは、県と市でのこのステップ4までやった調査結果に基づいてのまとめで、私は、例えば知事と北九州空港のあり方について詳しく議論したこともありませんし、だから、それは全く別と。北九州空港は北九州空港で、しっかりやっていく、それはそれで県全体とか西日本の全体の発展のためにやっていくという考え方については、全く否定するものでも何でもありません。

(記者) 北九州空港については、今回とまた別の手続でやってほしかったということですか。

(吉田市長) 知事のお気持ちとしては、やはり国に持っていくということで、福岡空港については市長と持ってきましたよと。で、北九州空港についても分かってくささいという知事のお立場は、それはそれ。だけど、私の立場は、北九州空港についても一緒に今回の調査の結論ですということは違いますということです。

(麻生知事) 単純に言うと、福岡空港については共通です、北九州空港については知事単独です。北九州市長が北九州空港に対してどういう立場をとるかということは別途あって、大歓迎と言っているのですが、それだけのことです。

(記者) 北九州空港に関しては、知事は当初から二つの意見書として出そうと考えておられたのか、ある段階から北九州空港の意見書も出そうと思われたのか、これはどうでしょう。

(麻生知事) 当初というのはいつ頃ですか。

(記者) ステップ4が1月頃終わって、お考えをおまとめになる段階で。

(麻生知事) やはり増設案でいくんだということになってきた場合には、どうしても福岡県全体として非常に大事な24時間機能が福岡空港で近い将来満たされることはないわけです。北九州空港はこの能力を持っていますから、それをフルに発揮できるような条件をつくっていくということが非常に大事だと考えているわけです。

(記者) そうすると、仮にこれが新空港という結論だったら、このペーパーはあり得なかったのですか。

(麻生知事) それはちょっと時間との兼ね合いがありますけれどもね。

(記者) 増設という結論があって、それであれば北九州空港との一体と。

(麻生知事) 24時間機能というのが相当長期にわたって福岡空港では満たされないような状況なわけです。そうすると、やはり今からの空港政策上非常に重要な24時間機能というのは、端的に言えば、海上空港である北九州空港が担当してもらわなければいけないということになりますから、そうすると、その能力を十分発揮できるような条件整備を速やかにやっていくということが必要であると考えているわけです。

(記者) すると、北九州空港の意見書は最近決めたということですか。

(麻生知事) 増設ということとの裏側といたしまして、そういう24時間空港の新設というのは相当遠のいたわけですから、そうなってくれば、ますます北九州空港の24時間、海上空港という機能を強化していく必要があるということです。

(記者) 資料の9枚目の真ん中あたりの新空港の書きぶりで、新空港は地域の未来のための課題であるという表現がありますが、かねてから、知事は自分としては、九州、

福岡の百年の大計を考えると新空港は必要であるというお考えをお持ちだったと思うんですが、これを必要であると書かずに課題であるとした理由は何でしょうか。それは、先ほどの吉田市長との若干の意見の調整の中で、課題という表現になったんでしょうか。

（麻生知事）そういう要素もありますが、やはり、今回のパブリック・インボルブメントのやり方を見た場合に、知事が頭から必要であると、新空港だと決めつけた言い方はしたことはありません。みんなの意見を聞きながら最良の選択をするという基本的な立場でやってきました。

ただ、かつて新福岡空港基本構想を発表した当時は、新福岡空港構想を検討するという場合に随分勉強したということがあります。その意味で、新空港ということに一つの執着があるということとは間違いないのですが、今回の選択をするに当たって、頭から新空港ですよという立場では総合的な調査は成り立たないわけですから、そういう立場はとってきていません。

（記者）苦渋の判断だったとお察ししますが、増設支持という大きな結論で知事が方針を固めたのは、大体いつぐらいの話で、何かきっかけがあったのでしょうか。

（麻生知事）きっかけはいろいろあります。やはり一つの大きな点は6月ですかね。増設の西改良案が出てきたんですよね。それ以前は確かに東、西2案があったのですが、現実的には極めて困難、実行できないといってもいいぐらいに買収面積が広い案でしたが、あの改良案が出たことによって、買収面積ががっと減りましたし、それからスタガー、乱気流の問題が解決できるようになって、容量も相当大きく増やせるといって、非常に実現可能な案が出た。私は本当にびっくりしました。いろいろ研究しましたが、嵩上げをしてやるなどという案があると思ったことはありませんでした。

そういう案が出てきたことと、一方では、新空港についてもずっと8月、9月は随分研究に拍車がかかりましたが、ただ、9月以降は経済情勢がこういうことになってきているということで、年明けにパブリック・インボルブメントの結果が出ましたが、比率的にはそう圧倒的ではないのですが、やはり増設支持のほうが多いということですね。

そしてまた、羽田空港が着々と容量拡大が進んでいますし、小型化も非常に明確に進んできたということがありますので、そういうことを考えると、現実にはやはり容量限界の対策を急がなければいけない。そういう状況があるので、新空港ということで走っていても、福岡県の世論が真っ二つに割れて收拾がつかなくなって、一番大事な現実的にどうやって容量の拡大を図るかという行動が進まなくなって、無為な状態に陥るんじゃないかということに非常に恐れたんです。無為というか、実際に一番大事な容量を上げるための具体的な作業に入れられないという状態が長く続くというのは非常によくはないと思ったわけなんです。

（記者）最終的に増設支持という方針を固められたのは、どんなところですか。

（麻生知事）ですから、そういう意味では年明けです。年が明けて、皆さんにずっと意見を聞いて、いろいろな牽制球も投げてみましたが、なかなかやはり現実的に、容

量限界がずっと迫ってきているということになると、具体的に片づけなければいけない、解決の行動をとらなければいけないという切迫した状態がますますはっきりしてきましたから、増設でやっていこうということです。

（記者）ちょっと話を戻しますが、吉田市長は、資料の9ページの「新空港は地域の未来のために」、例えば「必要である」とか、そういう文言であれば、なかなか署名しにくかったですか。

（吉田市長）必要であると書かれたら、それはやはりしっかり議論の対象になったでしょうね。

（記者）ここがポイントだったわけですか。

（吉田市長）ポイントは他にもありました。わりとお互い研究していますから、うーんというのはあって、結構やりとりしましたからね。

（麻生知事）しかし、一番一生懸命やったのはこの部分ですけど。

（吉田市長）まあ、ここだというのは当たっていますね。

（麻生知事）一生懸命やったというのは、新空港の調査研究のところですよ。

（記者）今の件、吉田市長に伺いたいのですが、新空港の調査研究、「未来のための課題である」という文言ですけれども、吉田市長は選挙公約として、新空港には反対という形で戦ってきた経緯の中で、やはり今回、調査研究がまだ残っているのではないかと問われたときに、どのようにご説明をされるつもりですか。

（吉田市長）ほぼ3年近く前の状況、公約というか、お約束をして、その時点で、新しい空港をどんどん造るというそういう感じではないでしょうということを申し上げて市長になった。でも、その時点で既に国と県と市でしっかり調査をしていきましょうという、一方の行政同士の約束もあって、しっかりそのままやっていくのは、それは一つの行政をあくまで責任者としての責任だと思います。

先ほど知事は、調査の方向性を誘導するようなことは自分はこれまでしてきてないとおっしゃったけれども、それは全く私にも当てはまって、公約だ、はっきりしろと、大分議会でも言われ続けてきました。今も言われていますが、そこはお互いの立場を守って、非常に中立的に調査を進めてきて、今日ここまで来ているということは察していただけたらなと思います。

そして、新空港を造らないなら調査さえも要らないのではないかと、一番極端な考え方はそうなるわけですが、それは一つの考え方だと思いますが、遠い将来のことについて、やはり調査というか、研究を進めていくということは、例えばPIの結果を見ても、かなりの方は逆に、遠い将来、新空港について考えていいと。まあ、PIだと遠い将来ではなくて近い将来かもしれないけれども、そういったこともあわせると、私がここで了解したのは、すごく先の課題としての研究まで、今まで進めてきたものも含めて、まだ深まっていないものもありますから、そこを続けていく。それも、新たな国による調査を——国によるですよ、ここがポイントなのですが、国による調査というものを進めて、進めるというか、いろいろ整理してどんな形で何を調べるか、



いつまでに何を出すかというのは全然決まっていけない話ですが、研究を深めていくということまで否定しなくてもいいのではないかと考えているわけです。

（麻生知事）その点は、もう少し私は積極的なのですが。

（記者）どういうふうに積極的なのですか。

（麻生知事）もっときちっとやっておかないかと。ですから、今回のP Iの結果を引き継いで。私は非常に現実的な課題になるんだと思いますよ。10年、20年というのは、そう長い期間ではありませんし、これだけの大きなプロジェクトというのは、よほどしっかり勉強しておかないと、すぐやれるという話ではありませんから。

（記者）文言はこうですが、あくまで、知事の気持ちの中では新空港は必要であって。

（麻生知事）やはり私は、福岡の将来を考えた場合に、仮に今の福岡空港の能力ですっと事足りるという状況であるとすれば、それは福岡の発展というのが非常に停滞した事態なんです。

やはり、福岡が今後とも生活発に、はつらつと発展していく地域であれば、逆に言えば、必ず航空需要は今からの時代は増えていく、特に回数は増えていくというふうに思います。だから、鶏と卵の関係ではあるのですが、やはりこういう空港が整備されて、ここに指摘していますように、必要な増便がちゃんとできるし、必要な海外との路線もどんどん設定、開設ができるという条件を満たしていくというため、かつ福岡が今後ともずっと、西日本あるいはアジアの拠点として発展をしていくということ考えた場合には、やはり新空港ということに取り組んでいかざるを得ないというときが必ず来るのではないかと考えています。ですから、そのための準備は、今後もちきちっと進めていくということが非常に大事な、将来に対する布石だと思います。

（記者）国交省に対しては、当面の選択肢としては増設の意見を出すということになると思いますので、実際に国の費用が出るのは増設のほうだと思います。一方で、新設案については、新しい工法技術の採用や基礎データというものは、やはり国のお金が必要になってくるかと思いますが、その辺、国交省に取材をしてみますと、現空港で決めた以上、新空港については調査費を計上するのは難しいという姿勢を示しているのですが……。

新空港の調査研究をする場合、国費の扱いはどのように知事はお考えになられていますでしょうか。

（麻生知事）それはここに書いていますように、これは国の空港なんだから、やはり国が一定の調査については役割を果たすべきだと思います。

（記者）新空港の調査研究についても国費でということによろしいのでしょうか。

（吉田市長）そう書いてあります。

（麻生知事）まさにそう書いてあります。

（記者）話が戻りますが、先ほどの新空港の必要性について、吉田市長は改めて今どうお考えなのですか。

（吉田市長）現時点で、新空港はすぐ要とは思いません。

（記者）ただ、調査研究については否定はしないということですか。

(吉田市長) 何年先か分かりませんが、50年か100年かよく分かりませんが、まさに国が将来の課題としてそういうものも研究していくということになるのであれば、別に、調査も研究もしてはいけないよという話ではないということです。

(麻生知事) いや、ちょっとそうじゃないんだな。私の方は、むしろ積極的に、だからこそ国に調査をさせるということで、国がやるのだったらどうぞということではなくて、我々のほうから「やれ」ということを働きかけていくという気持ちでここには書いているつもりです。

(記者) ここは、文章は一本化していますが、お気持ちは一致していませんね。

(麻生知事) あまり新空港の報告になってはいけないと思いますが、私はやはり将来にとって、非常に一生懸命研究したりやっておかないといけない課題だと思っているんですけど。まあ、福岡が非常に静かなまちになってしまっていて、おとなしいまちになってしまふんだということであれば、それはする必要がなくなるんだけど、私は福岡は将来にわたって、ここに書いているようなことで、立派な役割を果たしていったり、みんなが新しいことにどんどん挑戦したり、芸術や何かもやるような地域にしたいし、なってもらいたいと思いますから、それを支える空港というのは、やはり非常に重要な基礎インフラですから。

(記者) 市長はそこは、元気のないまちになると思われますか。

(吉田市長) 今からは逆に空港だけで活力を出しているわけにもいかないからですね。これは1.3倍から1.5倍にと。私は前から言っているんだけど、2倍とか3倍とかをちゃんと国が造るんだという議論があつての話と、今、言っているのは、要するに沖合展開ですよ。沖合展開で24時間がどうだって、そういう小さな議論、小さいとは言わないけれども、そこは全然違う話で、そこは知事と話していてもそれはそうだと。だから、国が国策としてどうするんだということぐらいの大きな話で、西日本の拠点空港をどうするかという話なので、そういう意味で、国がきちっと調査をするということは、何も私たちが今回出した増設で行きましょうという結論とはそんなに矛盾しない。私の理解としてはそう思っています。

(記者) しかし、資料の文言は、「現在の需要予測では、十数年後には再び空港容量を突破することが予測されている」という文言が入っていて、やはりそれぐらいのスペンで見ているのかなと読み取れるのですが。

(吉田市長) これは、「予測される」が2回書いてあるわけです。どういう意味かというと、現在の需要予測では、今の需要予測はこういうふうになっていますと。だから、そのままいけば突破することも予測されますというふうになっているわけです、この文章は。だから、この需要予測自体が、だんだん、例えば3年後5年後、10年後か知りませんが、どんどん変わってくるかもしれない。そこは予測しがたいわけです。だから、そこが最初の3行に書いてある、社会経済の変化は予測しがたいものがあるという大きい前提を置いてあるわけです。そこに、今の需要予測では確かにこうなっていくますという。だって、今はそれしか需要予測がないから、それをとるしかないのです。その予測が違うものだという議論はもちろんありますが、今示されてい

る需要予測はこうなっているわけです。それを見ればという話で、これが5年、10年後、どうなるかは分からない。

（記者）そこは、多分知事は違うのですね。

（麻生知事）それはだから、一定の需要予測のもとに我々は将来の計画なりを作って実行していくわけですから、それを単純に事実として書いている。

（記者）今回の決断、18年ですか、知事の政治家生活において、今回の決断が持つ、知事の政治家としての意味、それから、今回増設を選択したこと、これを後悔していませんか。この2点。

（麻生知事）第一の点は、やはり福岡の将来にとって非常に重要な選択をしています。その意味では、将来に向かっての政治責任は非常に大きいと思っています。

それから、増設を後悔しているかということになると、それは後悔していますなんていうことは言えないわけなんですね。これでちゃんとやっていこうと思っています。なぜならば、じゃあ、新設でだっと走っていったらうまくいく見通しがあったのかというと、さっき申し上げたように、これはこれで県論をまさに二分してしまって、なかなか具体的な行動に入れられないという状態に陥ってしまうということが非常に懸念をされると思いました。やはりそれは避けるべきで、やはり、少しでも現実の問題を解決できる、前進できる道を選ぶということが責任ある判断であると思ひまして、増設を選んだわけです。

（記者）知事、再三、苦渋の決断になるというふうにおっしゃっていたのですが、最終的に、苦渋の決断になったのでしょうか。

（麻生知事）それはさっきお答えしました。

（記者）経済状況が昨年9月から急速に悪化しましたが、経済状態がこんなに悪化せずに行っておけば、もっと違った結論もあったのかなという気持ちはあったのですか。

（麻生知事）それは、一つの要素としてあり得たんじゃないでしょうか。

（記者）先ほど、後悔していますかと聞きましたが、では、満足していますか。

（麻生知事）やはり、現実の福岡空港の需給逼迫の状況を何とか早く打開の道筋をつけていかなければいけないという事態に対処する方法としては、ここから手をつけるしかなかったということだと思います。

（記者）やむを得ぬ判断であったということでしょうか。

（麻生知事）まあ、やむを得ないというか、我々は現実の問題に立ち向かって解決していかなければいけませんからね。これは、知事として一番大事な行動原理の一つであるわけですから、そういう点から考えた場合には、やっぱり増設からやっていくということが、過密問題の前進のために必要な措置であると思ひます。