

新広島空港の開港に伴う現広島空港の存続問題

山本 耕三*

1. はじめに

広島空港は1961年9月15日に共用開始され、広島県は航空交通の便に供されるようになった(広島県, 1983)。1975年の山陽新幹線岡山-博多間開業により航空旅客の多くは新幹線に奪われたものの、1979年のBoeing737型機によるジェット化以降、エアバス機の導入・増便、1980年代後半以降の好景気などに支えられて、広島空港の利用客は順調に増加した。現空港の滑走路の長さは1,800mで、滑走路に並行する誘導路(以下、並行誘導路と呼ぶ)はなく、ジェット機用エプロン(駐機場)は2機分しかない。現空港の処理能力はもはや飽和状態近くに達しており、新広島空港が建設されることになった。新空港は広島市の東方約50km、広島県豊田郡本郷町用倉地区に1993年秋開港の予定である(第1図)。



第1図 地域概観図

現空港は広島市街に接しており、周辺住民は騒音に悩まされている。ジェット化により騒音が激しくなったため、広島県・市および空港周辺住民は、新空港を建設して現空港は廃港するという「三者協定」を1982年に結び、行政は空港周辺住民に

現空港のエアバス機導入・増便を容認させた。ところが、1991年12月、新空港開港まで約2年という時期に至り、「地域経済活動の活発化、都市機能の強化の見地からすると、現空港の果たす役割は極めて大きい」として、地元財界は新空港開港後も現空港を残すよう広島県・市に陳情した。それを受けて広島市は、現空港の東京便存続を目標に空港周辺住民への説得、運輸省への働きかけを開始した¹⁾。東京便を含む定期便の現空港存続は認められなかったが、通勤空港として存続させることが1992年末、運輸・大蔵両省から認められた²⁾。

わが国では、行政が関係住民を無視・軽視して政策を遂行することは何ら珍しいことではない。航空行政では、成田空港建設にその典型的な例が見られる。

成田空港の建設では、用地の選定や収用にあたって運輸省は関係住民を顧みず強硬姿勢を貫いたため、激しい反対運動が起り、1978年に開港にこぎつけたものの、二期工事完成のめどはまだまだに立っていない。この、運輸省の強硬姿勢は世論の批判を浴び、自民党代議士からも批判され(佐藤, 1985)、現在、運輸省は強制手段を凍結し、反対派との話し合い解決を模索中である(宇沢, 1992)。関西国際空港開港後の大阪空港存続に際しては、運輸省は地元の説得に努め、地元は存続を認めた³⁾。

しかし、広島空港の存続にあたっては、1993年度政府予算に現空港廃港費用が盛り込まれる予定であったため、そのカット・存続予算の盛り込みというタイムリミットがあり、広島県・市は空港周辺住民の理解が得られないままに運輸省へ陳情し、存続が認められた。20年以上前に運輸省が犯した過ちと同じ過ちを、広島県・市および運輸省は犯してしまったのである。

* 広島大学・院

そこで、本稿では、広島における航空利用のあゆみと新広島空港建設の経緯を紹介し、広島空港存続問題を検討する。

II. 広島における航空利用のあゆみ

第1表は、広島における航空利用のあゆみとその関連事項を示したものである。

第1表 広島における航空利用のあゆみと関連事項

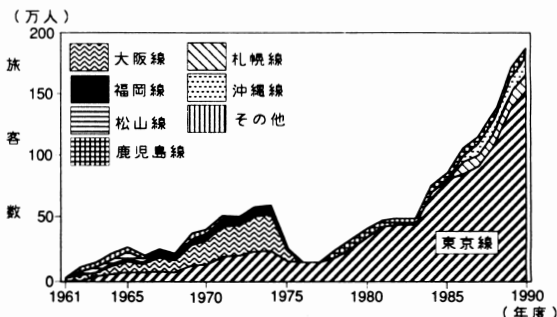
年次	事 項	航空路線の開設状況
1961	開港(滑走路長1,200m)	岩国-広島-大阪線, 松山線, 大阪線開設
1962		大分線, 小倉線, 岡山經由東京線開設
1963		米子線, 防府線, 東京直行便開設
1964		岩国-広島-大阪線, 防府線廃止
1965		福岡線開設, 小倉線廃止
1966	広島-松山間水中翼船就航	
1967		出雲線開設
1968		出雲線廃止
1969		
1970		
1971		松山線, 米子線, 岡山經由東京線廃止
1972	滑走路延長(1,800m)	大分線廃止
1973		
1974		
1975	山陽新幹線岡山-博多間開業	福岡線, 大阪線廃止
1976		
1977		鹿児島線開設
1978		
1979	ジェット機就航(Boeing737)	
1980		
1981		
1982	三者協定締結, 新空港建設方針決定	
1983		
1984	エアバス機就航(Boeing767)	
1985		
1986	新空港建設開始, 現空港廃港決定	札幌線, 沖繩線開設
1987		大分線, 松山線(コミューター)開設
1988		日本エアシステム東京線参入(ダブルトラック)
1989		
1990		日本航空東京線参入(トリプルトラック)
1991		ソウル線開設, 小松線, 長崎線(コミューター)開設
1992		香港線, 仙台線開設
1993	新空港開港予定(滑走路長2,500m)	

資料：広島空港問題協議会専門委員会(1977)
 広島県(1983)
 広島市(1983)
 航空会社各社発行の時刻表

広島空港は1961年9月15日、1,200m滑走路1本、岩国-広島-大阪線1日1往復をもって開港した。同年中に大阪線・松山線、翌年には大分線・小倉線・岡山經由東京線、1963年には米子線・防府線・東京直行便が開設された。防府線は1年後に廃止され短命に終わった。1965年には福岡線開設に伴い小倉線を廃止、1967年には出雲線が開設されたものの1年余りで廃止された(広島空港問題協議会専門委員会, 1977)。広島には東亜航空⁴⁾の本社が置かれ、広島空港は東亜航空のハブ空港として近距離路線が多数開設された。しかし、1966年の広島-松山間水中翼船就航、1968年の国鉄ダイヤ改正などを契機として近距離路線の旅客数は伸び悩み、航空会社の使用機材の大型化に見合わず、1972年までに相次いで廃止され、1972年3月以降は東京・大阪・福岡の3路線のみとなる(広

島県, 1983)。

1975年、山陽新幹線岡山-博多間開業により、大阪・福岡両線は廃止、東京線は1日7往復から5往復に縮小された(広島市, 1983)。広島空港開港以来、航空事故の影響とみられる1966-68年の停滞⁵⁾を除き、近距離路線の廃止にもかかわらず旅客数は増加基調にあったが、山陽新幹線博多開業を契機として激減し、1976年には、新幹線開業前年(1974年)の約3分の1に減少した(第2図)。



第2図 広島空港旅客数の推移

資料：広島市『広島市総計書』各年版

1977年、鹿児島線が開設されたが、広島空港旅客数が再び増加基調に転ずるのは、1979年のジェット化によってである。1972年にはジェット化に備えて滑走路が1,800mに延長されていたが、空港周辺住民は1971年に「広島空港ジェット機乗入れ反対実行委員会」(以下、反対実行委と略す。)を結成してジェット化に反対し、防音施設設置と便数制限を条件にジェット化を容認するまでの行政との折衝に8年間を要した(広島市, 1983)。

ジェット化当初の乗入れ機材はBoeing737(126人乗り)でプロペラ機の2倍程度の定員に過ぎないため、数年間で輸送力は飽和状態に達した。そこで、広島県・市は空港周辺住民に対し、エアバス機Boeing767(234-288人乗り)乗入れの受け入れを要請した。1982年、県・市および反対実行委との間で、新空港を建設して現空港は廃止する条件で、エアバス機の乗入れと増便を認める「三者協定」が結ばれた⁶⁾。

1984年以降、エアバス機乗入れ、札幌線・沖繩線開設(1986年)、日本エアシステム東京線参入(1988年)、日本航空東京線参入(1990年)、仙台線開設(1992年)など、新路線開設・既存路線増

便が実現し、1991年のソウル線、翌年の香港線と国際線も開設された。また、好景気も手伝い、1980年代後半は旅客数が激増した。

一方、近距離路線は、不定期（コピューター）路線として1987年に新たな展開を見せた。広島・大分・松山を相互に結ぶ3路線が朝日航空（西瀬戸エアリンク）によって開設された。しかし、1989年度の西瀬戸エアリンク利用客は3.8万人・搭乗率は採算ラインの60～70%を大きく割り込む37.9%に過ぎず、朝日航空は1990年度いっぱい撤退した⁶⁾。翌年度からは、運輸省から肩代わりの要請を受けた日本航空が、路線を再編（大分－松山線廃止、広島－小松線・広島－長崎線開設）して子会社のJALフライトアカデミー（J-AIR）に運航させた。1991年度の搭乗率は42.2%に向上したが、採算ラインには届いていない⁷⁾。広島市とのアクセスの良い現空港が当初の予定通り廃港されると、赤字経営のコピューター航空の存続が懸念されていたが、現空港の存続決定により、当面はこの懸念が回避された⁸⁾。

III. 広島空港の現況

第2表は1993年2月現在の広島空港発着路線と便数を示したものである。1日平均ジェット便15.3往復、プロペラ便（不定期を含む）9.7往復、合計25.0往復運航され、これに自家用機が加わる。ジェット機用エプロンは2機分しかなく、旅客・貨物の乗降、機材整備・給油に少なくとも40分程度を要するので、もはや大幅な増便は望めそうもない。また、並行誘導路がないため、離着陸の処理能力も小さい。国際線ターミナルは、国内線ターミナルから南方へ700mほど離れているが、国際線用エプロンはなく、国際線は国内線ターミナル前のエプロンに駐機し、国際線ターミナルとの間をバス連絡している（第3図）。なお、滑走路が1,800mと短いため重量制限が厳しく、香港線は定員を座席数の5割強の70名程度に押え、燃料搭載量を軽減している⁹⁾。

東京－広島線はわが国国内航空路線中第7位の旅客数を有し（第3表）、広島空港旅客の79%を占める（1990年度）。ただし、東京－広島間の全旅客流動量に占める航空旅客の割合は41%（1989年度）で、新幹線の方が多く利用されている¹⁰⁾。

第4表は、わが国の年間利用客数100万人以上の空港の概況を示したものである。広島空港は、Boeing747（528～569人乗り）が就航できない滑走路長2,500m未満の空港中最大の旅客数を有する。しかし、幹線空港（新千歳、東京、成田、大阪、福岡、那覇）や名古屋、鹿児島空港の旅客数とは大きな格差があり、航空交通上、広島は拠点性を有しているとはいえない。

第2表 広島空港発着路線および便数
（1993年2月現在）

路 線		便 数	使 用 機 材
国 内 線	(定期路線)		
	東京線	11往復/日	Boeing767, A300
	札幌線	1 "	Boeing767
	仙台線	1 "	A320
	鹿児島線	3 "	YS11
	沖縄線	1 "	Boeing767
	(コピューター路線)		
	小松線	13往復/週	Jetstream31
	松山線	13 "	"
	大分線	14 "	"
長崎線	7 "	"	
国 際 線	(定期路線)		
ソウル線	7往復/週	Boeing737, Boeing767	
香港線	2 "	Boeing737	

座席数：(ジェット機)

A300(298席), A320(166席)

Boeing737(126席), Boeing767(234～288席)

(プロペラ機)

Jetstream31(19席), YS11(64席)

資料：航空会社各社発行の時刻表

第3表 わが国の主要国内航空路線
（上位10路線、1990年度）

順 位	路 線	旅 客 数 (千人)
1	東 京 — 新千歳	7,541
2	東 京 — 福 岡	5,524
3	東 京 — 大 阪	3,878
4	東 京 — 那 覇	2,253
5	大 阪 — 新千歳	1,712
6	東 京 — 鹿 児 島	1,611
7	東 京 — 広 島	1,570
8	大 阪 — 福 岡	1,427
9	東 京 — 小 松	1,354
10	大 阪 — 那 覇	1,207

資料：運輸省「航空輸送統計年報；平成2年」

第4表 空港別旅客数(100万人以上, 1990年度)

空 港	乗 降 客 数 (千人)			滑走路長 (m)	並行誘導 路の有無
	国内線	国際線	合 計		
函 館	1,828	1	1,829	2,500	有
新千歳	13,390	135	13,525	3,000	有
仙 台	1,528	89	1,617	A1,200 B2,000	有 有
秋 田	1,007		1,007	2,500	有
成 田	906	19,736	20,642	4,000	有
東 京	39,843	784	40,627	A3,000 B2,500 C3,150	有 有 無
小 松	1,668	38	1,706	2,700	有
名古屋	4,046	1,929	5,975	2,740	有
大 阪	18,457	5,290	23,747	A1,828 B3,000	有 有
広 島	1,983		1,983	1,800	無
新高松	1,106	18	1,124	2,500	有
松 山	2,334	4	2,338	2,500	有
高 知	1,679	3	1,682	2,000	無
福 岡	11,748	1,640	13,388	2,800	有
長 崎	2,361	40	2,401	A1,200 B3,000	有 有
熊 本	2,138	16	2,154	3,000	有
大 分	1,521	5	1,526	3,000	有
宮 崎	2,622		2,622	2,500	有
鹿児島	5,225	79	5,304	3,000	有
那 覇	7,683	438	8,121	3,000	有

資料：日本航空協会「航空統計要覧：1990—91年版」



広島空港に着陸する航空機と観音新町4丁目の住宅
(第3図のA地点にて撮影)

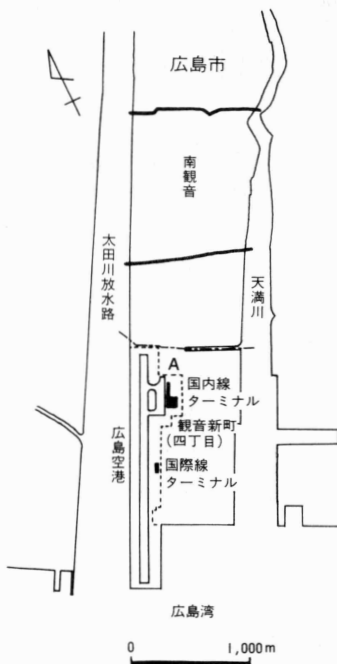
IV. 新広島空港の概要

新広島空港は、1982年の三者協定締結の際に建設が検討された。現空港の沖出しを含む複数の案の中から、騒音公害が最も少なく、土木工事が最も容易な広島県豊田郡本郷町用倉地区に建設することが、翌年決定した¹¹⁾。

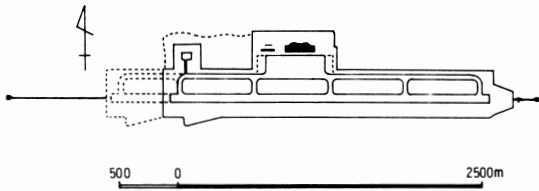
新空港は広島市の東方約50kmに位置し、2,500m滑走路1本、エプロンは大型ジェット機6機・小型ジェット機1機を駐機することができ、並行誘導路も造られる(第4図)。1993年12月下旬の国内線年末年始ダイヤに合わせて開港される予定であったが、建設工事が計画よりも早く完了する見込みで、10月の国際線冬ダイヤに合わせて開港できる見通しである¹²⁾。開港後も引き続き3,000m滑走路への延長工事が行われる¹³⁾。

新空港開港後は、各路線の所要時間が20分程度短縮される見通しである。また、県は、国内線は函館・新潟・宮崎線を開設するよう航空会社に打診している¹³⁾。広島県による「平成12年国内航空旅客予想」によれば、上記の他、富山・鳥取・徳島・熊本への路線の開設も見込んでいる¹¹⁾。国際線はシンガポール航空・タイ国際航空・中国国際航空・中華航空公司に直行便開設を要請し、シンガポール線の開設が決定した¹⁴⁾。

新空港へのアクセスは、山陽自動車道河内インターチェンジと専用アクセス道路で結ばれる。広島市とはバスで47分で連絡する予定である。この他、福山市など県東部からもバスが運行され、県東部の航空交通の便が改善される見通しである¹⁵⁾。



第3図 広島空港と観音地区



第4図 新広島空港(点線は拡張区域)

V. 広島空港存続問題

1. 行政の動き

第5表は、広島空港存続問題の経過を示したものである。

新空港開港とともに廃港される予定であった現空港の存続が最初に唱えられたのは、1991年12月4日、広島商工会議所によってであった。「広島の地盤沈下を避けるため」、広島市も商工会議所の陳情に呼应し、存続方針を決めた。これに対し、運輸省は「新空港を充実させるために滑走路の3,000mへの延長を決めるなど我々も努力してきた。地方空港間の競争が激しくなる一方なのに、本気でもり立てる気があればこんな話は出ないはずだ」と不快感をあらわにした¹⁾。運輸省と広島市との板ばさみになった県は、この時期明確な態度を示さず、「跡地利用の論議を深めていく」という見解を示すにすぎなかった¹⁶⁾。

現空港存続には、①1982年の三者協定に関わる空港周辺の住民の説得、②1986年の運輸省の現空港廃港決定を覆す、2つのハードルを越える必要があった。12月18日、市議会において現空港存続要望決議が可決されたが¹⁷⁾、市側が存続への明確なビジョンを示せなかったため、議員側から「熱意と誠意」を疑問視する声が出された¹⁸⁾。後述するように、市の空港周辺住民への説得は、全く誠意を欠いたものであった。

広島市はその後、運輸省への陳情活動を続けてきたが、1992年8月25日、運輸省は1993年度予算概算要求に存続の必要経費は盛り込まなかった。ただし、運輸省は「通勤用空港として残す場合、地元自治体の資金で運営することも可能」と述べ¹⁹⁾、空港周辺住民の理解を得、三者協定を変更して提出することを条件に存続に前向きな態度に変化した²⁰⁾。

空港周辺住民への説得が進まないため、市は9

月8日、空港周辺住民へ存続の可否を問うアンケート実施を決めるとともに、環境対策を発表した²¹⁾。その骨子は、滑走路の角度をずらして冲出しし、飛行ルートをと太田川放水路上にすること、特に騒音公害の深刻な観音新町四丁目住民の移転などであった。

運輸省は、予算編成の都合から、三者協定変更の期限を10月中旬としていた²⁰⁾。しかし、空港周辺住民の理解がそれまでに得られる見込みはなく、11月10日、市は見切り発車の方針を固め²²⁾、11月20日には県も同意した²³⁾。11月26日、県・市は現空港存続予算を運輸省に正式に要望し⁸⁾、12月26日、三者協定変更がなされないままに、1993年度政府予算案に現空港存続予算が計上された²⁾。

なお、アンケート結果は11月30日に市議会で公表された。アンケートは反対実行委に加わる6,660世帯を対象として実施され、回答率は31.1%、うち存続賛成72.4%、反対23.9%であったため、市は「大方の理解は得られた」と述べたが²⁴⁾、アンケート実施に対して空路直下の住民は「対象地域を広げ、直接関係のないところまで含めて、意図的に『賛成』の数を増やそうとしている」と反発を強めた²⁵⁾。

第5表 広島空港存続問題の経過

年 月 日	事 項
1982	三者協定締結。新空港開港後、現空港廃止の方針決定
1986	運輸省、新空港開港後に現空港廃止決定
1991. 12. 4	広島商工会議所、現空港存続を求める方針決定
1991. 12. 7	広島市、反対実行委に現空港存続の理解を求める
1991. 12. 12	広島県知事、「現空港廃止は決まっている」との議会答弁
1991. 12. 18	広島市議会、存続要望決議を可決(無所属1名反対、共産党棄権、他党派賛成)
1992. 1	広島市長、運輸大臣に存続論説明
1992. 1	朝日新聞、空港周辺住民50人にアンケート。存続賛成33人、反対12人
1992. 1. 25	反対実行委、存続反対決定
1992. 2. 18	広島県、存続と廃止それぞれの問題点作成
1992. 7	反対実行委、三者協定順守確認
1992. 7. 30	「現広島空港の存続と東京便をのこす会」、20万人署名提出
1992. 8. 25	運輸省、1993年度予算概算要求に存続の必要経費盛り込まず
1992. 9. 8	広島市、空港周辺住民へのアンケート実施決定。現空港滑走路冲出し調査に着手
1992. 9. 26	広島市、空港周辺住民に補償案説明
1992. 10. 21	空港周辺住民の一部、存続反対声明書提出
1992. 10. 23	広島市長、存続反対住民宅を初めて訪問
1992. 10. 26	存続反対派、「空港存続反対者団体」結成
1992. 11. 9	広島市、補正予算案に現空港周辺の防音工事費計上
1992. 11. 10	広島市、空港周辺住民への説得を待たず見切り発車へ
1992. 11. 18	空港存続反対者団体、広島市に抗議文提出
1992. 11. 20	広島県・市、運輸省へのコミュニティー空港としての存続要望に合意
1992. 11. 23	広島市長、空港存続反対者団体代表宅を訪問
1992. 11. 25	反対実行委員長、空港存続反対者団体からの批判を受け辞任
1992. 11. 26	広島県・市、コミュニティー空港としての存続を運輸省に要望
"	空港存続反対者団体、抗議文提出
1992. 11. 30	広島市、アンケート結果公表。回答率31.1%、存続賛成72.4%、反対23.9%
1992. 12. 26	1993年度政府予算案決定。現空港存続予算を計上

資料：朝日新聞、中国新聞

2. 住民の対応

アンケート結果に見られるように、対象地区の南観音・観音新町全体では現空港存続反対は少数派で、市のアンケートに先立ち1992年1月に朝日

新聞社が行なったアンケートでも同様の結果が出ていた。50人のうち、賛成33人、反対12人であった。反対者の多くは空港に隣接または空路直下の住民であり、とりわけ滑走路に隣接する観音新町四丁目（写真）住民が反対者12人のうち7人を占めたという。賛成は騒音公害が深刻でない地域で多く、その理由として、バスやタクシーの減少、地価下落などをあげている²⁶⁾。南観音・観音新町住民で構成される反対実行委としては、市の存続要請に対し、1月17日、反対の方針を決定していた²⁷⁾。しかし、市のアンケートの回答率が低かったことからわかるように、反対実行委の中には賛成でも反対でもない人が多く、反対派住民は、反対の声がより反映されるように、反対実行委内部に「空港存続反対者団体」を10月26日に結成した²⁸⁾。そして、無関心層が多い反対実行委は、空路直下・空港隣接地区住民の立場に沿った対応を存分にとることができないため、空港存続反対者団体からその姿勢を批判された反対実行委員長は、11月25日、辞任届を提出し、反対実行委は身動きがとれなくなってしまった²⁹⁾。

3. 広島市の説得活動の内実

ここで、市の説得活動がどのようなものであったか触れておきたい。

市の空港周辺住民に対する説得は、全く「熱意と誠意」を欠いたものであった。この態度は、三者協定の重みと反対派の説得の困難さを市が認識しているゆえに表れたものであろう。

市の説得活動に対し、県が「市は反対のなさそうな所ばかり回っている」と批判したように²²⁾、市長自らが反対住民宅に向いて説得活動を行なったのは1992年10月23日で、見切り発車決断のわずか半月前であった³⁰⁾。

それ以前の市職員による反対派への説得活動は卑劣かつ高圧的なものであった。ある農家では、「このまま反対していると、いずれあなたは宙に浮いた存在になる。周囲の人はみな同意してきている」と言われ、別の農家では、「いつまでも反対していると、しまいには進駐軍が来る」と言われている。この農家は、「進駐軍」を土地や住宅の接収のたとえと解し、取材にあたった新聞記者に不安を訴えたという³¹⁾。

このような市の態度は、反対派住民に決定的な不信感を与え、説得失敗に導いた要因となったといえよう。

VI. おわりに

これまで、広島における航空利用を概観し、広島空港存続問題の事実経過を報告した。ここで、広島空港存続問題に関する筆者の考えを述べ、結びとしたい。

一都市圏に複数の空港を有することは、母都市の拠点性を高めるためには望ましい。郊外に大空港、市街に通勤用空港という組合せは、ロンドンにその例を見ることができる。しかし、広島の場合、その航空需要を考えると、新空港一つで十分対応できる。新空港の処理能力が限界に達することがあるとすれば、遠い将来であると思われる。したがって、三者協定を行政側が一方的に破棄してまで現空港を存続させる必要はなく、空港周辺住民が存続を受認しなければならないほどの公共性もない。行政側があくまでも存続を望むならば、現空港が廃港されても空港周辺住民が受け入れるまで誠意ある説得を続け、合意が得られるとすぐに復活できる状態にしておくべきであろう。

通勤用空港としての存続が決定したが、わが国の交通事情を考えると、都市間通勤用が北米のように発展するとは考え難い。広島市の中枢管理機能が及ぶ中国地方では、岡山と山口は新幹線で結ばれ、鳥取・島根とは高速道路で結ばれようとしている。これら高速交通の発達により、広島市の拠点性は、大阪・福岡両市に蚕食されてゆくという見解も示されている³²⁾。したがって、広島を中心とした都市間通勤用航空が発展するとは考え難い。

反対派が現空港存続を阻止するためには、差し止め訴訟を起こす道が残されている。新空港開港後、現空港の公共性がなくなることは先に述べた通りで、三者協定の重みが優先しよう。しかし、行政寄りの判決が下された場合、反対派に残された道は、過激派などと手を組み、実力で阻止するほかはない。

運輸省は、成田空港二期工事では強制手段を放棄した。関西国際空港の飛行ルートでは、最近に

なって陸上案を提示したものの、地元の反対にあり、当初の計画通り海上ルートを設定することを決めた³³⁾。これら最近の運輸行政の流れの中で、広島空港存続問題における運輸省および広島県・市の対応は時代錯誤的である。成田空港問題では、しばしば「ボタンの掛け違い」と表現される。広島空港存続問題でも、ボタンが掛け違えられてしまった。行政当局がそれを一刻も早く認識し、事態がこれ以上こじれないように、誤りを正すべきであろう。現在、丘珠空港（札幌飛行場）のジェット化が検討されているが³⁴⁾、成田や広島の轍を踏まないことを望んで止まない。

本稿は1992年度地理科学学会秋季学術大会巡検「広島都市圏の交通体系整備と地域変容」(10月26日実施)における、筆者の説明資料を骨子とし、その後の新聞報道を加えてまとめたものである。

注

- 1) 朝日新聞1991年12月11日付朝刊。
- 2) 朝日新聞1992年12月27日付朝刊。
- 3) 朝日新聞1990年12月4日付朝刊。
- 4) 1971年日本国内航空などと合併して東亜国内航空となる。1988年日本エアシステムに改称(月刊エアライン編集部『世界の航空会社と旅客機年鑑:1989年版』イカロス出版、による)。
- 5) 1966年には、全日空羽田沖事故(2月4日、死者133名)、カナダ太平洋航空羽田事故(3月4日、死者64名・重傷8名)、英国海外航空富士山事故(3月5日、死者124名)、全日空松山沖事故(11月13日、死者50名)と、墜落事故が相次いだ(日本航空協会『航空統計要覧:1990-91年版』による)。
- 6) 朝日新聞1990年10月6日付朝刊。
- 7) 朝日新聞1992年4月17日付朝刊。
- 8) 朝日新聞1992年11月27日付朝刊。
- 9) 朝日新聞1992年5月19日付朝刊。
- 10) 運輸省『平成元年度:旅客地域流動調査』による。
- 11) 広島県『新広島空港の概要』による。
- 12) 朝日新聞1992年12月16日付朝刊。
- 13) 朝日新聞1993年1月1日付朝刊。
- 14) 朝日新聞1993年1月11日付朝刊。
- 15) 朝日新聞1992年4月21日付朝刊。
- 16) 朝日新聞1991年12月14日付朝刊。
- 17) 朝日新聞1991年12月19日付朝刊。
- 18) 朝日新聞1991年12月18日付朝刊。

- 19) 朝日新聞1992年8月26日付朝刊。
- 20) 朝日新聞1992年9月20日付朝刊。
- 21) 中国新聞1992年9月9日付朝刊。
- 22) 朝日新聞1992年11月11日付朝刊。
- 23) 朝日新聞1992年11月21日付朝刊。
- 24) 朝日新聞1992年12月1日付朝刊。
- 25) 朝日新聞1992年9月20日付朝刊。このようにアンケート対象地域を広げ、自治体の方針に住民の多数が賛成しているように装って国や世論を欺くことは、新石垣空港建設を巡っても行われた。しかし、建設予定地(白保沖)の自然保護に世界的関心呼び、白保沖案は断念。代替地も土地疑惑のため、新石垣空港建設は現在頓挫している(本多、1989;1992)。
- 26) 朝日新聞1992年1月22日付朝刊。
- 27) 朝日新聞1992年1月26日付朝刊。
- 28) 朝日新聞1992年10月27日付朝刊。
- 29) 朝日新聞1992年11月26日付朝刊。
- 30) 朝日新聞1992年10月31日付朝刊。
- 31) 朝日新聞1992年11月5日付朝刊。
- 32) NHK総合テレビ「ちゅうごくスペシャル:新交通時代-21世紀 あなたの町は生き残れるか-」(1992年9月21日放送)による。
- 33) 朝日新聞1993年1月27日付朝刊。
- 34) 朝日新聞1992年10月9日付朝刊。

文 献

- 宇沢弘文(1992):『「成田」とは何か』岩波書店、228ページ。
- 佐藤文生(1985):『日本の航空戦略』サイマル出版会、250ページ。
- 広島空港問題協議会専門委員会(1977):『広島空港に関する調査報告書』広島空港問題協議会専門委員会、253ページ。
- 広島県(1983):『広島県史:現代(通史VII)』広島県、1199ページ。
- 広島市(1983):『広島新史:地理編』広島市、925ページ。
- 本多勝一(1989):『貧困なる精神:D集』朝日新聞社、207ページ。
- 本多勝一(1992):『日本環境報告』朝日新聞社、657ページ。