

# 「創造的復興」は被災者・県民の幸福につながるか？

# 暮らし・なりわいの再建こそ真の復興

蒲島知事は、熊本地震からの「創造的復興」として「大空港構想」にもとづく阿蘇くまもと空港の民営化、そして八代港のクルーズ拠点整備を進めています。しかし身の丈を超えた過大な目標に基づく大型開発は、県財政にも禍根を残しかねません。



国内線・国際線共用の滞在型ゲートラウンジ（公表資料から）

## 大空港構想は本当に復興の起爆剤となるか

熊本県は「大空港構想」の推進へ、阿蘇くまもと空港の民営化、空港ターミナルビル等の復旧と機能強化、県道熊本高森線の四車線化などすすめています。空港の民営化プランでは、全国の地方空港で最大となる路線構築や国際線旅客数を10倍以上に引き上げることなど、大きな目標が掲げられています。いま全国の地方空港が、政府の誘導策により民営化競争に走っています。

過大な目標にもとづく過剰な投資は将来に禍根を残しかねません。身の丈にあった、利用しやすい空港へと整備すべきではないでしょうか。

## 八代港クルーズ船戦略は現実的な見直しが必要ではないか

### 寄港回数が激減

熊本県は八代港へのクルーズ船寄港回数を、2020年には100回、それから10年以内に200回を目標として、国際旅客船拠点形成計画を進めています。しかし現実には、2017年の66回をピークに寄港回数は激減。目標を相当下回ることが懸念されます。山本のぶひろ県議は昨年9月の県議会で八代港について質疑を行い、拠点形成計画への疑念を表明するとともに、地域が持つ魅力に根ざした取り組みこそ推進すべきであると強調しました。一部クルーズ会社との契約に特化せず、利用しやすい八代港へと計画を見直すべきではないでしょうか。



八代港クルーズ拠点の完成イメージ図

## 空港周辺の開発は地下水への影響調査を

過大な目標を前提とした空港周辺の開発は、熊本市民の命の水である地下水への影響がないのか、きちんと調査すべきです。



リニューアル後の阿蘇くまもと空港のイメージ図（公表資料から）

## 380億円もの空港アクセス鉄道は再検討を

熊本県は、熊本市中心部と阿蘇くまもと空港のアクセス改善のため、空港アクセス鉄道の実現に向けて取り組みを進めています。空港民営化の開始にとりまなう空港利用者の増加を見込んでの計画ですが、総事業費は約380億円。一日約6千900人の概算需要があると試算しています。しかし一方で費用対効果や、はたして利便性向上につながるかなど、疑問の声もあがっています。日韓関係の悪化により熊本―韓国間の国際定期便が運行休止するなど、先行き不透明な中、過大な利用客増加を前提としたアクセス鉄道の建設は慎重に検討すべきです。

# 過大な計画は見直し、復興や暮らしに予算をまわせ



「我が亡き後に洪水よ来たれ」とは、十八世紀にフランスで生まれた言葉だそうです。現代でもしばしば、後先のことを考えない悪政を揶揄して使ったりします。今、国の政治を動かしている方々は、よもやこんな心境ではあるまいと思いたいのですが、▼気候変動にともなう自然災害の脅威や超高齢化社会、不透明な国際関係などを考えると、いま真剣に政治のあり方を考えていかなければ、本当に「洪水」の危機が現実のものとなりかねません。▼悪政のツケを負わされるのは未来を生きる若者・子どもです。私たち大人は、彼らに未来社会への希望と安心を届ける役割を果たしたいと思えます。▼そんな中でスウェーデンの16歳のグレタ・トゥーンベリさんは気候変動問題について行動を起こし、共感の輪を広げています。日本でも、教育機会の均等を促す民間英語試験導入計画に対し、高校生がわずか6日間で3万7千人分の署名を集め、政府を突き動かしました。すばらしい勇気と行動に敬意を表したいと思います。▼「洪水」の危機を解消し、安心と希望が実感できる社会の実現に向けて、これからも皆さんとともに力を合わせてがんばります。