

第1回福岡空港調査連絡調整会議  
議事録

1 日 時 平成15年7月30日(水) 13:30~14:35

2 場 所 福岡国際会議場 5階 502会議室

3 出席者

(1)委員

国土交通省九州地方整備局長	渡邊 茂樹
(代理出席 九州地方整備局副局長)	梅木 勇二)
国土交通省大阪航空局長	岩見 宣治
福岡県副知事	武田 文男
福岡市助役	西 憲一郎

(2)幹事

国土交通省九州地方整備局港湾空港部長	東 俊夫
国土交通省大阪航空局飛行場部長	松本 清次
福岡県企画振興部理事	田村明比古
福岡市総務企画局理事	中島 紹男

(3)本省航空局からの参加

国土交通省航空局飛行場部計画課長	茨木 康男
国土交通省航空局飛行場部計画課地域航空施設計画官	八鍬 隆

4 議 事

(1)開会

(2)国代表挨拶

梅木副局長

国を代表いたしまして、一言ご挨拶を申し上げます。

ここ九州地域ですが、人口では全国の1割ということですが、航空旅客数では約16%と、関東地方に次ぐシェアを占めている航空交通の盛んな地域でございます。この九州地域の航空需要、約4,000万人の半分を福岡空港が担っています。この福岡空港の乗降客数の伸びですが、ここ10年位、毎年50万~100万人増加しており、非常に著しいということございまして、乗降客数は、現在約2,000万人で全国第3位の需要規模になっています。

昨年、交通政策審議会で今後の空港整備のあり方につきまして議論がされました。その中で、福岡空港につきまして将来的に需給の逼迫が予想されるということで、今後どのように対応していくべきか、審議がなされたわけでございます。昨年の12月に航空分科会から出された答申の中で福岡空港は、新千歳空港や那覇空港とともに主要地域拠点空港に位置づけられております。答申では、現空港

を最大限に活用していくための既存ストックの有効活用方策、また、福岡空港の圏域が北部九州に分布しているということから近隣空港との連携方策、さらに中長期的な観点から将来において航空需要に対応するための抜本的な空港能力の向上方策を検討することとして、この地域の航空需要をどのように受け止めるか、総合的な調査の必要性が示されたところであります。

また、調査は、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携して総合的な調査を進めるということとされており、空港は広く地域の人々に利用されているとともに、経済、社会、環境等多くの面におきまして地域社会に大きな効果や影響、また相互に影響を及ぼしているということであろうかと思えます。また、空港の将来のあり方については、地域づくりと密接な関係を有することになります。従いまして、本調査は、国と地域が連携しながら進めることが重要と考えている次第です。福岡空港につきまして総合的な調査を進めるにあたり、この連絡調整会議を通じて、国と地域のそれぞれが、それぞれの役割を十分に果たして進めたいと考えております。地域におきましても、積極的に取り組んでいただきますことをお願いしまして、冒頭のご挨拶とさせていただきます。

### (3) 地域代表挨拶

#### 武田副知事

第1回福岡空港調査連絡調整会議にあたりまして、地域を代表いたしまして一言ご挨拶を申し上げたいと思えます。

今日、国内外におきまして、人やモノの交流が大変活発になる、いわゆる大交流時代となり、21世紀ますますその重要性が高まってくるわけでございます。その中で航空の果たす役割というのは極めて大きなものがあると考えております。特に、地域が国内外との交流を活発にし、経済的あるいは文化的、社会的に発展していくためには、空港の重要性がますます大きくなってくると考える次第でございます。

福岡空港の場合には、我が国の航空ネットワークを支える主要地域拠点空港として、これまでも重要な役割を果たしてきているわけですが、特に、この福岡都市圏を中心とする北部九州地域の社会活動、経済活動の活性化に欠かせない、最も重要な交流基盤という位置づけでございます。しかしながら、年間の離発着の回数も14万回を超える、滑走路1本の空港としては全国一の過密空港であるという現状がございます。

今、大変便利な空港であるわけですが、このまま放置いたしますと、将来の航空需要への対応が困難になる、地域の発展を支えてきてくれている空港が、逆に地域発展のボトルネックになりかねない、それをいかに克服していくかというのが大きな課題であろうと考えているわけでございます。このような認識の下で、私ども県、市、また、地元経済界等一体となりまして、これまでも福岡空港の抱えております現状と課題、そしてその対応策について、地元としての考え方を国に対しても強く訴えさせていただいてきたところでございます。

そういったことを受けまして、昨年12月、国の交通政策審議会航空分科会の答申におきまして、福岡空港が将来的に需給逼迫等の事態が予想されるとして、本年度から国と地域が連携をして総合的な調査を始めようということになったところでございます。このことは、国におかれまして福岡空港の現状、そして、抱えております課題についてご理解をいただき、調査を進めていただけるものと、このように喜んでいる状況でございます。

具体的には、今年5月に国土交通省春成審議官が福岡においでになりまして、国の調査と連携・協力をしながら、福岡空港に直接関係する地方自治体として県、市に主体的に調査を進めるようお話をいただいたわけでございます。こういった中で、国と地域が今後行います調査の進め方について連絡調整をしっかりと行っていくが必要であるということで、今日の第1回の会議に至ったと認識いたしているところでございます。

今後は、この連絡調整会議の場を充分活用しながら、円滑かつ効果的な調査を進めていくように、お互いに協力させていただきたいと思う次第でございます。

昨年の12月の答申にもございましたけれども、今後の調査の進め方として、幅広い合意形成を図りながら調査を進めることが重要であるとの認識をいたしております。調査の進捗に応じまして、適切な情報公開、また、意見収集にも努めていく必要があると考えているところでございます。これに関しましても、会議の中で具体策を協議させていただければ有難いと考えている次第でございます。

今後進められます総合的な調査につきましては、先程申し上げましたように、福岡空港の将来、ひいては福岡県の将来にかかわる大変重要な調査であると認識いたしております。地域といたしまして、将来に禍根を残すことのないように、全力で取り組んでまいりたい決意でございます。どうか国におかれましても、連携を密にしながらよろしくご協力をお願い申し上げたいと思う次第でございます。

#### (4) 出席者紹介

(略)

#### (5) 議事

梅木副局長

それでは、私の方で議事を進めさせていただきます。

なお、事務局は福岡県にお願いすることで、ご了解いただきたいと思います。

まず、この会議の開催要領を確認する必要がありますので、「連絡調整会議の開催要領(案)」につきまして、説明をお願いします。

連絡調整会議の開催要領(案)について

【説明：資料1】

幹事

この会議の名称は「福岡空港調査連絡調整会議」とさせていただきます。

そして、会議の目的でございますけれども、「福岡空港が抱える課題と対応策に

つき、国と地域が連携して、調査の透明性を確保しつつ、幅広い合意形成を図りながら総合的な調査を進めるにあたり、関係者の連絡調整を図り、もって本調査の円滑かつ効率的な推進に資することを目的とする」ということをございまして、具体的な連絡調整事項といたしましては、総合的な調査の内容及び進め方に関すること、それから、総合的な調査に係る情報提供及び意見収集の進め方の検討に関すること、この2つを事項としております。

会議のメンバーでございますけれども、別表1にございますように、国土交通省九州地方整備局長、大阪航空局長、福岡県副知事、福岡市助役の4名を構成メンバーといたしまして、更に、会議には幹事会を別途設け、別表2にございますようなメンバーで構成させていただくということでございます。

会議は必要に応じて開催いたしますが、本日ご出席していただいておりますように、国土交通省本省の航空局職員が出席できるということにいたしている次第でございます。

#### 【質疑】

武田副知事

今、資料1の開催要領案の説明があったわけですが、(1)はまさに総合的な調査の内容及び進め方に関する連絡調整ということですが、(2)の情報提供あるいは意見収集の進め方の検討に関すること、こういうことが2つ目の事項に挙がっています。

情報提供等の検討については、具体的にはどういふことを念頭において作業するのか、そのあたり少し説明をお願いします。

幹事

交通政策審議会航空分科会の答申におきまして、主要地域拠点空港である福岡空港について、総合的な調査を幅広い合意形成を図りつつ進める必要があるという指摘がなされているところでございますし、答申全体に流れる考え方といたしまして、透明性を確保しながら、情報の公開に努めつつ進めていくということが、全体の思想として流れているわけでございます。

従いまして、この福岡空港の総合的な調査では、調査の早い段階からその内容等を公表し、意見をいただきながら、そして調査自体にも反映していくという意味で、こちらから単に一方的に情報を出すというだけでなく、双方向で、情報を共有しながら進めていくということが非常に重要なことだろうと考えております。

非常に大まかな考え方として、別紙にございますように、本年度から総合的な調査を進めるにあたって、調査の透明性及び中立・公正性の確保が必須であります。

従って、積極的かつ広範な情報の提供を行い、県民、市民や学識者の幅広い意見を反映させることとし、P Iの手法等も検討しながら、全国のモデルとなるような取り組みを進めていきたいということをございまして、この具体的な進め方を今年度検討していきたいと考えております。国、県、市で、共同でこの場を通じて検討し、P I等に知見を有する学識者の意見も聞きながら結論を出していきたいと、こういうことを考えているわけでございます。

武田副知事

別紙にある「策定」とは何ですか。検討スケジュールという意味ですか。

幹事

この策定というのは、実際の進め方に関する方針ということでございます。

武田副知事

別に何かを作るとのことじゃなくて。

幹事

はい。

武田副知事

具体的には、おそらくいろいろ初めてのケースということで、答申の中にもそういう精神が書かれたと思いますけれども、これからいろいろな意見を幅広く聞きながら合意形成に努めるには、そういう手法、手続きが大事だということとしますので、いろいろ工夫しながら具体的にはその都度協議してやっていくということになると思います。これは大事な点だと思しますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

梅木局長

他に意見がないようでございますので、今後この開催要領に従いまして進めさせていただきますと、よろしいでしょうか。

(異議なし)

福岡空港の総合的な調査について

・福岡空港を巡る最近の情勢について

【説明：資料2】

幹事

福岡空港の概況です。2,800mの滑走路1本で運用されている空港です。福岡空港の航空路線ですが、本年の5月1日時点で、国内線が29路線、国際線が22路線になっています。概ね10年前と比較しますと、国内の路線線とは1.4倍、国際の路線数としては1.3倍に増えています。九州地域の正に空の玄関口として大きな機能を果たしています。

国内主要空港の旅客数です。ナンバー1は羽田空港で6,100万余人ですが、福岡空港の乗降客数は約2,000万人で全国3位です。また九州という地理的特性がございますので、第3位の福岡空港をはじめ、第9位に鹿児島空港、第11位に宮崎空港、第13位に熊本空港、第14位に長崎空港、第18位に大分空港と、乗降客数では全国の上位20位までに九州の6つの空港が入っています。

年間の離着陸回数を載せています。第1位が羽田空港で、年間28万回です。滑走路本数は3本です。成田空港が滑走路2本で約16万回で第2位です。第3位に福岡空港が入ってしまして、滑走路1本の空港としては全国1位で、14万回に上っております。

また滑走路1本の空港についての離着陸回数を経時的に示した図がありまして、

福岡空港は経年的にもかなり増えてきているということがお分かりいただけることと思います。

1日の時間帯別離着陸回数の図を示しています。離着陸回数が比較的類似してある成田空港と比べますと、空港による性格の違いによって分布形状も違いますが、福岡空港では、朝、夕といった非常に混雑する時間帯では、9時台に32便、10時台に33便、11時台に33便、17時台には32便といったところで、時間あたり30便を越える離着陸回数を示しています。また国際空港である成田空港に比べましても、時間帯によっては離着陸回数が上回っていることも事実です。

混雑する時間帯の福岡空港の写真を添付しております。平成14年の、10時頃に撮影したものですけれども、左端の上の方にこれから着陸しようとする1機がいます。その他、誘導路上に待機中の機あるいは、既に着陸した機がエプロンへ向かう途中等、12機がおりまして、これ位混雑していているということです。

航空機騒音の指定区域の図です。航空機騒音に使います、加重平均による騒音レベルが、赤が75以上、黄色が90以上、グリーンが95以上ですが、こういう形で騒音が分布しています。これに伴う指定区域の面積としましては2,048haで、対象世帯数が約34,000世帯です。また、空港面積350haの内、1/3が民有地でございまして、この借地料及び環境対策費で年間150億円程度の費用をかけております。

現在の福岡空港の国内線利用客の背後圏域を示しています。福岡市内及びその近隣が多いわけですが、北九州市、また、遠くのところでも、かなりの背後圏を持っていることが分かります。この図で、色が赤いほど利用者が多いということですが、2,000万人の利用者のうち国内線利用客がこのような背後圏を持っているといったところです。ちなみに2,000万人のうち9割が国内線の利用客で、残り1割が国際線の利用客ということになっています。

参考までに本年度の福岡空港整備事業の実施箇所を示しております。福岡空港につきましては、九州地方整備局の実施部分と大阪航空局の実施部分がございまして、ここに書いていますような事業をやっています。先程の借地料とか環境対策費を除き九州地方整備局と大阪航空局分合わせまして30億円弱の規模ということで、本年度実施しているところです。

以上、簡単でございしますが、福岡空港を巡る最新の情勢をご報告させていただきました。

#### 【質疑】

西助役

副知事のご挨拶にもございましたように、福岡空港は、これまで地元、あそこにおられる板付の地元の方々の多大なご理解とご協力によりまして支えられ、これまで本市の経済、文化、国際交流などの様々な都市活動を支えてきました極めて重要な交流基盤施設でございます。また今後も、中国あるいは韓国を始めといたしまして、発展が非常に著しいアジア地域などとの交流をさらに進展させ、増え続ける航空需要に対応していく、このためには将来にわたって空港機能を強化していくこと

が極めて重要であると考えております。

昨年は、国の都市再生プロジェクトにおきましても、この福岡は北部九州圏におけるアジアの産業交流拠点というような位置づけがされましたし、特区におきましてもアジアのビジネス交流拠点ということで、県とも共同申請して認められております。

そういう意味で今回、福岡空港につきまして総合的な調査を行いますことは、福岡市にとりましても、福岡空港が抱える課題を解決へと導くことだけではなくて、本市の将来像、あるいは都市戦略を考えていく機会でもあると考えています。

また現在の福岡空港の混雑は、福岡市の様々な都市活動に大きな影響を与える問題でもございますし、早急な対応策を講じていかなければならないと思います。

従いまして、今後の調査がテンポ良く、効率的に進み、最善の方策が得られますように、この連絡調整の場における十分な協議をお願い申し上げたいと思っています。

- ・ 福岡空港の総合的な調査（案）
- ・ 福岡空港の総合的な調査 平成15年度の実施内容（案）

【説明：資料3，4】

幹事

昨年12月に出されました交通政策審議会航空分科会の答申におきまして、既存ストックの有効活用方策、近隣空港との連携方策、中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策について総合的な調査をすることが書かれているわけでございます。

この総合的な調査をある程度具体的な調査項目として、国と地域がどう分担していくかということにつきまして、答申が出る以前の空港整備部会の資料の中で示されたような大きな考え方も踏まえながら整理してみたというのが、この資料3の表でございます。

その空港整備部会の資料で示されております国と地域の考え方というのを読ませていただきますと、「国と地域は各々が有するノウハウを活かせる分野を中心に役割を果たすことが期待され、例えば、航空に関する専門知識を必要としたり、国の政策に関連する分野については国が中心となり、空港アクセス、地域開発、空港整備に伴う地域への効果や影響については地方自治体等が中心となること等が考えられる」と示されているわけでございます。

同じような考え方が、先日ご来県されました春成審議官からも示されたわけでございますけれども、そういう意味で先程の3つの方策につきまして具体的に考えていきますと、まず、既存ストックという言い方ですが、もう少し分かり易く言いますと、滑走路増設しない場合の現空港の能力の見極めというのをまずやっていくということでございます。

その際に、資料の大項目として一番上に書いてございます、全体を貫く極めて重要な考え方でございますけれども、航空利用者の視点に立った航空サービスという

ものを評価しながら、これに基づいて空港能力というものを見極めていくということでございます。

これがどういうことかと申しますと、空港能力と一言で申しまして、例えば、先程九州地方整備局からご説明がありましたように、年間離着陸回数14万回というような数字がよく使われまして、これとの比較で容量限界というような議論がされてきたわけでございますけれども、航空利用者の立場から見ますと、この14万回ということはあまり意味のある議論ではないわけございまして、航空利用者にとってみれば、利用したい時間帯に利用しやすい空港なのかどうか、定時運航が可能な空港なのか、あるいは悪天候時にも就航率が高い空港なのか、その他にもいろいろあると思いますが、そういった航空サービスのレベルというようなものを中心に据えて今後の議論を進めていく必要があるということで、「航空利用者の視点に立った航空サービスの評価基準の検討」を持ってきているわけでございます。

そこで地域は、実際にサービスの現状あるいは利用者のニーズを把握していくというようなことをやっていきますし、それらを踏まえて、国で、指標あるいは評価方法の検討をやっていくことが行われていきます。

そして、これに基づいて、実際に今の空港を有効活用していく方策にはどのようなものがあるのか、そして、それがどれだけの効果を持っているのかという次の段階に入っていくということでございます。

これにつきまして、例えば、空港整備部会の資料等に示されておりますように、機材の大型化、利用度の低い時間帯の活用、あるいはもう少し管制能力というものを向上した場合どうなるのかというようなことが例示としてあげられておりますけれども、これらについて今後検討されていくということになるかと思えます。

そして、それらを踏まえまして、最初に設定をいたしました評価基準に基づいて、現空港の空港能力というものを評価し、どれだけの対応力があるかという見極めをしていくということになるわけでございます。

そして、それとの対比で将来の需要に対しまして、それで対応可能なのかどうかということを議論していくのが資料の中の次の欄となるわけでございますけれども、将来の航空需要予測をやっていくわけでございますが、そのベースとなりますのは、やはり、地域における航空利用の実態、特性、それから、空港を中心としてこの地域がどう将来において発展しようとしていくのか、そういったことがベースになるわけございまして、まずやはり、地域から見た福岡空港の役割と効果に関する検討というものが行われ、それらを踏まえまして、将来の航空需要の予測が行なわれるということでございます。

そして、具体的な選択肢として、近隣空港との連携方策の検討、現空港におきまず滑走路増設の検討、更には、新空港について立地可能性等の検討というようなことが行なわれて、全体の調査が取りまとめられていくということになるかと存じます。

次のページに、これらの調査を進めるにあたりまして、国、地域それぞれがどうという体制で調査を進めていくかということがイメージとして示されているわけでござ

ざいます。

本日開催しております連絡調整会議を中心にしながら、全体の調査の内容、進め方を調整していくわけですが、それぞれ分担が決めていくこととなります。つまり、国におきましては九州地方整備局あるいは大阪航空局、地域におきましては県と市が共同で進めていくということでございます。

地域におきましては、県と市が、仮称でございますが、新たに学識者を中心とする「福岡空港調査委員会」というようなものを設置いたしまして、分担する地域の調査を進めていくということになるかと考えております。

資料4は、先程全体像をお示しした調査内容の中で、平成15年度着手している調査内容でございます。

当然、まず、滑走路を増設しない場合の現空港の能力の見極めというのが前提にあるものですから、これを最初に着手していくわけですが、他方で将来需要への対応方策につきましても、かなり広範多岐にわたる調査項目がございますが、これは時間もかかりますので、当然今年度から一部着手していくということになるわけでございます。

(1)の方で申しますと、まず、航空利用者の視点に立った航空サービスの評価基準の検討を国と地域でそれぞれ着手してまいります。そして、国の方でそれらを踏まえて有効活用方策というものにどのようなものがあるのかといったことについて抽出をしていく。あるいは、現空港の運用実態分析と課題を抽出していくというような作業を本年度行なうことにしております。

(2)では地元を中心として航空利用特性の把握、空港が地域に与える役割、効果を検討していくということでございますし、国の方では全国的なネットワークの観点からの役割、効果というものを検討していくことでございます。それから、将来需要の予測に関する作業に着手するというような案になっているわけでございます。

#### 【質疑】

武田副知事

一番ひとつの大きな課題は空港能力をどう見極めるかというかですが、そこをどう押さえるかということについて、どういう考え方でそれを見極めるかですね。

例えば、今の空港のままの運用で、今もかなり混んでいるけれども、その隙間がもう少しどれ位使えるのかとか、そういうのも恐らくあるでしょうし、あるいは滑走路を作るとか新空港を作るとかは別にして、今の空港で、先程九州地方整備局の説明にありましたけれども、いろんな改善というか、施設を付け加えてその中で能力を多少アップするという努力がされていると思うのですけれども、今後もそういう今ある施設以外に、今の空港を使いやすくするための改善、ハード面もやった場合に多少増えるということについて、どういうふうに見極めるか、それによっても多少違ってくると思うのですね。

これは今後の議論だと思えますけど、現空港の能力の見極めというのをどういう基本的な考え方で作業しようとするのか、その辺を今考えがあれば、お聞かせいた

だきたい。

岩見局長

空港の管理運用を担当しております大阪航空局の方から今のところの考え方を申し上げたいと思います。先程から出ていますように14万回の年間発着回数とか2,000万人の旅客の取扱いというのは、非常に膨大な量だと思います。これをなんとか今、円滑に我々取り扱うように日々やっているわけですが、立場的には、福岡空港は現在非常に便利な空港です。施設の滑走路、誘導路、エプロン、あるいはターミナルビル、航空保安施設、非常に立派な施設がそろっている空港だと思っています。これをできるだけ有効に活用したいという立場が基本にあります。

更に、空港の能力というのをどこまでやれるかという時に、その調査の考え方としては、現空港を最大限に利用する。そして更に必要であれば、エプロンの増設をする、あるいは誘導路を増設する、場合によってはターミナルビルをもっと便利に、円滑に処理できるようにする、そういう施設の改善、あるいは拡充整備というのをどこまでやれるか、それをやったらどこまで空港の能力が高まるのかというところまで踏み込んで調査検討しなければならないというふうに考えているところでございます。

梅木副局長

空港能力の見極めにあたって、利用者の視点に立った航空サービスの評価基準の検討とありますが、それを踏まえてどういうふうに見極めにつなげていくかということで、航空サービスに係る指標とか評価方法の検討は、今まで一般的にやられていることではないので、今後、この調査を進める中で、そういう評価基準を用いて空港能力を見極める検討を進める必要があると思います。

岩見局長

空港の場合は、空の管制の処理能力という、離発着の処理能力の問題、地上で取り扱う処理能力の問題、これらを上手くバランスをとれた能力を持たないといけないということですから、両面の分析的なアプローチが要るかなと思っています。

武田副知事

その場合の能力という場合、もちろん物理的というか、技術的なギリギリまでということもあるかもしれませんが、一方で、空港が安全であるということが大前提です。

安全性を充分確保するためには、これ以上はなかなか実際難しいということもあると思いますので、かなり作業としては難しい面もあると思います。

岩見局長

先程話がありましたサービスレベルの問題もひとつ、もちろんそうですね。どこまで使うかと言っても本当に混雑した空港として使うというのも限界があるでしょうし。サービスレベルの問題、そこには安全の問題が含まれた議論であろうと思いますね。

西助役

調査期間は、どれぐらいを考えておられるのか、その辺考えがありましたら。

梅木副局長

資料3で総合的な調査としてどういう調査を、国と地域が役割分担しながらやっ

ていくかという全体像の説明がありましたし、当面15年度、どういう調査内容で実施するかという説明もございました。そういうことで、これは一つ一つですね、今後調査を実施して、また冒頭からお話ありますように、情報を提供して幅広くいろいろと意見を収集していくというのが、調査の各段階で繰り返していくことになるかと思っておりますので、あらかじめ何年ということの設定するもの難しいなということですね。調査の進捗を見ながらね、次年度どこまでやるかということになるかと思っております。いずれにしても、調査は国と地域が連携しながら精力的にやっていくということは変わらないと思っております。

西助役

これはお願いでございますけれども、確かに今回のこういう大きな問題でございますので、情報公開をして、住民の意見を聞くというのは非常に大事なことであろうと思っております。それと同時に福岡市にとりましても、この空港問題というのが福岡市の将来像とか都市戦略とかあらゆることに影響する基本的な施設でございますので、やはりこういう空港問題を機に、市民全体で考えていく機会であろうと思っております。そういう意味で的確な情報を市民に提供し、そして意見交換するためには、ある程度の時間もかかるとは思いますが、できるだけそういう意味でも調査なり検討を効果的に進めていくためにできるだけ早く、効果的にテンポよく十分な協議をお願いしたいと思います。

それからもう一つでございますが、近隣空港との連携方策の調査を行うということになっておりますけれども、具体的にどのような形で行なうのでしょうか。

梅木副局長

近隣空港との連携方策の検討ということで、ここに書いていますのは非常に抽象的ですが、今後詰めていく中でいろいろな航空の旅客の利用条件といいますか、そういう、複数の空港がある場合、分析を行なって、連携方策として効果が認められるようなことについて検討していくことになると思っておりますが今後内容について具体的に詰めていく中で、より具体的に議論していきたいと思っております。

武田副知事

15年度実施内容案ということで、国、地域と分けて整理した案が出ていますが、それぞれ、一行で書いてあって、これは国、これは地域と整理されているように見えるのだけれども、実際、その中身をやってみると、一つ目の項目を細分類していくと二つ目のテーマにまた同じような項目が出てきたりしますが、多分それぞれ相互に関連する分野であるとか、重なり合ったりする分野というのが出てくることと思っておりますので、時間も限られていますし、もちろん経費の面もありますから、できるだけ効率的に進めていくためには、それぞれが主にやるという事項を決めておけば良いと思うのですけれども、それぞれの進め方の中で、お互いに関連する細部にわたる部分については、充分連絡をとりながら、ここの項目についてはこういう考え方ですとか、そうすると丁度別の項目の内容と重なってくるとか、それならば、こちらでやりますとか、あるいはここの部分はお互いに情報を共有して共通のものにしましょうとか、そういうやり取りを上手にやっていかないといいま

せん。

それぞれが一生懸命やって、また同じような事をやってしまうというのは、効率の問題もありますから、十分に調査のやり方について、それぞれが良く連絡をとって齟齬が生じないように効率的に進めていただくように。

こういう場で調整されたり、幹事会の場合あるいは事務局で、いろいろと調整をしていただくように。そうしておかないと、それぞれかなり重なり合う部分があると思いますので、その点は是非よろしくお願いしたいと思います。

幹事

今の点に関しましては、副知事が指摘されるとおりでございまして、今日お示ししている実施内容について、実際に調査をやっていく際には更に細かい項目をピックアップしていかなければならないのですけれども、それを見ますと、中項目では国と書いてあっても地域が一部の作業を分担しなければならないところが出てきたり、逆に地域と書いてあるところでも国と一緒にやっていかなければならないというような、かなり入れ子になっていくような感じになると思いますので、やはりこの場を通じて、かなり密接に連絡調整をしていく必要があると考えております。

梅木副局長

おっしゃるとおりだと思いますので、項目として相互に切り離すことは多分できない、国と地域と分けてありますが、そこは相互に充分連絡と言いますか、擦り合わせを図りながら効率的に調査を進めていくことでよろしくお願いしたいと思いません。

武田副知事

資料3、4についてですが、これは調査の大項目と言いますか、考え方に従って整理されていると思うのですけれども、これは必ずしも時間レベルで、つまり、上の項目が終わったら次の項目に行くというフローチャートではないと理解しておけばいいのですね。

幹事

例えば、資料4の方を見ていただきますと、(1)の方の航空利用者の視点に立った航空サービスの評価基準の検討に着手いたしますけれども、(2)の方で、地域における役割、効果あるいは需要予測の基礎作業にも着手していくということでありまして、上から下に順番に流れていくというものではありません。

武田副知事

考え方で分けて整理しているけれども、並行してというか、やれるものからやっていくということですね。

幹事

極めて大きな考え方としては、現空港について実施可能で効果のあるものは、先行的に実施していくということは当然あり得ると思いますので、そういう意味で相対的に上に書いてあるという点はでございますけれども、これは順番ということではないということです。

武田副知事

なんとなく順番に見えてしまい、最後にとりまとめなんて書いてあるので、例えば矢印を入れたりするとそのように見えてしまいますから注意しないといけないですね。そういうことではないという理解で良いのですね。

茨木計画課長

その点、私の方からちょっと説明をさせていただきますと、私ども、昨年12月の交通政策審議会の答申がございましたが、その審議会の事務局をやらしていただいた関係で申し上げますと、この答申で、既存ストックの有効活用、近隣空港との連携、更に、新空港を含めた抜本的な空港能力向上策と、3つの調査が打ち出されているわけですが、これらについては、順番にやっていくことではなくて並行してやっていくという考え方に立っているということでございます。

ただ、今もお話がございましたように、調査の成果と申しますか、アウトプットと言いますか、そういったものを出して、それを実行に移していくということにつきましては、これはその施策の中身によりまして、比較的早期にまとめることができるようなもの、また世論と言いますか、県民の皆様の意見集約もできるようなものから、一定の期間をかけて、何度か情報公開し、フィードバックをかける中で合意形成を目指していくものというふうなものに、自ずから分かれてくると思います。

すなわち現空港を出来るだけ有効活用しようということで、今の空港にいろんな改善を加えるというような調査は、イメージとしては比較的短期間で出来る可能性があると思いますし、新空港というような話ですと、やはりこれは大変大きなテーマですから、比較的時間もかかるでしょうし、慎重にやっていかないといけない。ということでアウトプットの出てくる時期は、自ずから異なってくるでしょうが、それもあらかじめいつまでと決まっているのではなくて、出来るだけ前を向いて精力的にやってなるべく早く答を出すという努力を行っていただき、その結果、答えがでる時期は異なってくるんじゃないかという考え方に立っております。

先程の話のように、資料の表を作るのにはどっちかを先に書かないと仕方がないから、こう書かれていると思うわけで、別に上にかいてある調査が終わってから下の調査をやる、という考え方に立っているわけではございません。

梅木副局長

それでは、資料3,4の案に沿って今後進めさせていただくということでよいでしょうか。

西助役

ひとつだけよろしいでしょうか。

福岡市も地元の方に、大変な協力をいただきながらやってまいりましたので、いろいろこれから情報公開とか調査の中身が出てまいっていくと思いますが、その過程では是非、私どもやはり地元の協力、理解を得ながら進めることが非常に円滑な調査のために大事であると思いますので、ご配慮をお願いしたいと思います。

岩見局長

私どもも空港の運用では非常に地元にご協力いただきながらやっている立場でありますので、その点、同感であります。よろしく申し上げます。

梅木副局長

それでは資料3, 4については了承いただいたということによろしいですね。  
(異議なし)

・今後の開催予定

【説明：資料5】

幹事

第2回の連絡調整会議は10月末頃を目途に開催したいと思っております。これはどういう考え方に基づいて申し上げているかといいますと、この会議終了後には早速、連絡調整事項の2にございました情報提供および意見収集方策の進め方につきまして検討を始めなければいけないということをございます。

そして、少し時間をかけて将来的にきっちりと意見収集をやって調査結果を固めていくということが許されるものについてはじっくり審議をしていくということになるかと思えますけれども、先程申し上げましたように、平成15年度から着手しなければいけない調査項目というのがいくつかございます。その際に、やはり、その調査に関してどういう情報提供、意見収集の取り組みをやっていくかということについては、粗々の考え方をまとめつつ、調査をやっていかななくてはいけないと考えておりますので、とりあえず中間報告的なものを、その時位までに少しまとめて、そしてこの場にお諮りするというようなことを考えたいと思っているわけをございます。

それから、15年度着手したばかりの時期ではございますけれども、翌年度の予算要求ということもございますので、調査計画の方向性についてもご議論いただければと思っております。

それから、第3回目につきましては、年度末位に、今年度行なう調査の結果も報告しながら、16年度の調査計画をお諮りできればということをございますし、それから先程中間報告と申し上げた情報提供及び意見収集方策につきましても、最終的な報告がお諮りしたいと思っている次第でございます。

【質疑】

武田副知事

この会議の2回目が10月頃という予定ですが、そこで今、情報提供なり、意見収集方策の進め方の粗々の案をそれなりにまとめて出そうということですが、先程も少しご意見申し上げましたけれども、要するに非常に新しい取組みなのですよ。既存のやり方があって、それにあてはめれば良いというものではないから、ある意味では非常に手探りの状況の中で、我が国でも一番進んだやり方ということもありますので、そういう意味では非常に中間的な段階でも、かなりいろいろな作業が出てくることと思えますので、幹事会とか、あるいは事務局におけるいろいろな議論をかなり精力的にやっていただかないと。

是非、今出されました案に間に合うような形で、事務方も大変だと思いますけれども、精力的な作業をよろしくお願いしたいと思います。

梅木副局長

それでは、予定としては先程ご説明いただきました、こういう形で、主な議題も書いてございますけれども、こういう方向で、それに向けてそれぞれ努力していくということでもよろしく願いをいたします。

以上