

平成16年度第1回福岡空港調査連絡調整会議
議事概要

1 日時 平成16年4月14日(水)14:00～15:55

2 場所 福岡国際会議場 4階 409会議室

3 出席者

(1) 連絡調整会議委員

国土交通省九州地方整備局長	岡山 和生
(代理出席 九州地方整備局副局长)	岩瀧清治)
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
福岡市副市長	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計画課長	茨木 康男
国土交通省航空局飛行場計画課専門官	木原 正智

4 議事

(1)開会

(2)議事

本会議の開催要領について

開催要領の改正案について、事務局から、福岡市「助役」を「副市長」へ呼称の変更に伴う要領の改正案が提案され、了承された。

福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方について

「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方最終とりまとめ(案)」検討結果およびパブリック・コメントに付して意見募集を行っている経過を説明。パブリック・コメントでいただいた意見等を反映させながら最終的なとりまとめを行っていくことについて、事務局が説明した後、委員より質疑がなされ、提案に沿って進めることが了承された。

福岡空港の総合的な調査について

福岡空港の総合的な調査の平成15年度の調査報告について、事務局から報告がなされた。委員から質疑が行われた後、了承された。

平成16年度の調査の実施内容について、事務局が説明した後、委員からの質疑が行われ、案に沿って進められることが了承された。

(3)閉会

5 主な発言内容(順不同)

議事(1)福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方について

委員：PIで第三者機関を設置する方法は日本では、初めてのやり方か。外国の例などあるのか。

事務局：欧米などでは第三者機関を導入した例は多く見られる。日本の場合には、例えば道路で、東京の外かく環状道路の例がある。

議事 (2)福岡空港の総合的な調査に係る平成15年度調査報告について

委員：これらの調査で、福岡空港の利用特性や利用者の意識とかだいたい見えてきたようだが、福岡の特徴は他の空港に比較してどうなのか。そのような比較ができれば、もう少し福岡の特性がわかりやすくなるのだが。

事務局：他空港との比較というのは、福岡の総合的な調査を考えていく上で重要な点だと思っているが、まだ十分ではない。一部、インターネット調査で他空港との利用状況の比較をやっているが、もう少し詳細に分析する必要がある。

また、評価指標を考える場合に、今の空港の過去と現在、将来というのをどういうふうに比較できるかということと、今の時点での福岡空港と他の空港を比べたときにどうなのか、今後、詰めていくことが重要になってくる。

委員：既存の調査結果があるかなど確認しながら、横並びで比較できるかなど、考えながらやっていくということですね。

委員：本年度出された基礎的なデータを今後どう評価するのか、どう分析していくのか、これは16年度以降大事な問題だと思う。

この生データをどう評価分析するかというのは、福岡空港としての特徴、あるいは、福岡の地域としての位置づけ、世界の中の位置づけがどうあるのかという視点が必要。

単に、需給が逼迫している中、どれだけ隙間あるのかという問題だけではなく、将来、世界の中で日本が発展する、あるいは西日本、九州、そして福岡が発展するためには、満杯になれば少し増やすというような、追われるようなものなのか。

むしろ、世界の、これから発展するアジアとかとの発展の関係を考えると、福岡のあるべき発展の方向性を考えていくかということ十分に議論した上で、選択肢を出して、県民、市民の意見をいただくということにしないといけないと考える。

地域としての発展を考えて、ひいてはそれが日本の世界戦略の中での位置づけを議論していく、その中での福岡空港のあり方、その辺も大事な視点なのかなど、大いに議論を詰めていきたいなと思っている。

事務局：将来の地域の姿を見通してデータの評価分析を行うことが必要であるというご指摘はもっともなことだと思う。我々の調査も、そういう地域の皆さんの意見を聴きながら、徐々に詰論に向けて絞り込んでいくという作業を行うこととしている。

委員：委員のご意見のとおりで、需要に追随するだけではなく将来に対してビジョンをもって取り組まなくてはいけないと考える。これは、将来の航空需要予測を行う中で検討されることになるのか。

事務局：そう、まさに、地域から見た福岡空港の役割と効果ということを前提条件として、将来の航空需要の予測に取り組む中であぶりだしていくことになるかと思う。

委員：この調査で、方策の評価をしようとするときに、とにかくギリギリでいいんだというふうに見るのか、それともこれから将来の日本の中でどうなのか、あるいはその中の福岡としてどう考えるかということが求められる。

日本の場合には予算との関係があり、どうしても財政的にきついものだから、ギリギリにならないと物事が動きにくいという実態がある。

そこをもう1つクリアしなくてはいけないと思うが、将来のことを考えると、ギリギリになって対処するのではなく、他のアジア諸国の例のように課題を見越してやって、結果として、世界の中心にビジネスから観光からどんどん伸びていくということもあるから、そういう意味で将来を見通した視点も必要だ。そこは県民、市民も、お金がかかるからという視点も必要だし、それと将来的な視点、最後は全体のバランスだと思う。あとで空港整備という観点で議論するときに、大きな方向性を議論する中で、このようなことを、忘れてはいけない。

委員：この調査は、何も無いところから体系を作って、福岡の関係者の方が力を合わせて実施するわけで感激をした。この体系も、100%ではないので、決してこれで満足してはいけないが、ゼロから作ったところからすれば良いものできていると思う。

それから調査の中身も、新しい時代の要請を受けた斬新なもの。特に空港能力の検討は新しいトライアルであり、空港に関する検討の中でもパイオニア的なところがあって、そういう意味でも素晴らしいと思った。これからも頑張っていたきたいと思う。

また、九州整備局 - 2 のレポートの 11 ページに、羽田 - 福岡路線の旅客率の推移というグラフで搭乗率が出ている。今の搭乗率が 60% くらいだ。過去には 80% 近いときもあった、過去には席が取りにくいこともあったことであろう。現在は便数が相当増えて、何時でも便があるということでも便利になっているだろうし、ロードファクターも適当なところで非常に理想的な状態にあると考えられる。もちろん日本では都心から一番近い空港でもあり、理想的な状態にあるのではないか。

2~3 年前に交通政策審議会で議論をして頂いていたときに、地域の皆さんからいろんな声をいただいたが、当時は新空港の議論がいろいろあり、新空港が要るのだという方と、今の空港が便利でいいというご意見が半々くらいであった。そういうふうに意見が分かれるということは、背景として、今は非常に使いやすい理想的な状態であるということがあったのだということを改めて勉強させていただいた。

しかし、先を考えたら、まだ旅客も増えていくということを見ると、この状態が続くわけではない。乗りたくても乗れない状態というのが出てくることがおそらくあるわけで、空港の仕事に携っている者から言えば、それは感覚的にわかったりするが、一般の方から

するとなかなかわかりにくいことだと思う。それを、このままいくとこうなりますよと、そういう問題が起こってからやったのでは取り返しがつかないことであり、わかりやすく見せていくことが非常に大事である。

最後に、P I のフローには出てこないが、現空港の有効活用方策については比較的早く成果が出るので、これを情報公開し、検証していくことについての議論が必要だと思う。今後、ご検討の中に入れて進めていただきたい。

事務局：P I を検討していく中でも議論になったところだが、日々現空港というのを使っていて、できるところからやっていく必要があるのではないか。そういう意味で、4つのステップを踏まずとも、随時実施していくべきものはするのだというのがある。一方、大きな改良を伴うようなことを検討する際には、相対的に、比較として当然必要になってくるので、早目に検討を実施して、情報を提供していくことが必要ではないかと考えている。

議事 (3)福岡空港の総合的な調査に係る平成 16 年度調査内容について

委員：これからの調査の段階で、4段階の、第2段階で将来の航空需要の予測というような大きな市民の全体の論議の焦点になってくるだろうという気がする。ここで市民の論議の時間がかかるだろうから、第1ステップをできるだけ早目にやっていく必要があるのではないか。第1ステップを踏まえて、第2ステップとか、できるだけ議論の時間を十分にとっていく。

そうすると 16 年度というのが非常に重要な時期になってくる。今のご説明では、16 年度は、将来航空需要の予測手法の開発、分析の手法の開発であって、これももちろん必要ですが、それを踏まえての実施を早目早目にやっていく必要があるのではないか。以上要望する。

以上