

平成 17 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 17 年 7 月 14 日(木) 13:30 ~ 15:30

2 場所 福岡国際会議場 5 階 501 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 宮田 年耕
(代理出席 九州地方整備局副局長 岩瀧 清治)
国土交通省大阪航空局長 茨木 康男
福岡県副知事 武居 丈二
福岡市副市長 中元 弘利

(2) 幹事

国土交通省九州地方整備局港湾空港部長 戸田 和彦
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 西村 典明
福岡市総務企画局理事 田代 政範

(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空港計画企画官 村山 伊知郎

4 議事

(1)開会

(2)議事

福岡空港の総合的な調査に係る PI(ステップ1)の実施について

PI ステップ1の開始、終了と実施時期の目安について説明がなされ、了承された。また、PI レポートについて事務局から説明があり、説明の現場でPIレポートを活用し、分かりやすい説明を補足することが議論され、了承された。

平成 16 年度調査報告について

福岡空港の総合的な調査の平成 16 年度の調査報告について事務局から報告がなされ、質疑の上了承された。

(3)閉会

5 主な発言内容

議事(1)福岡空港の総合的な調査に係る PI(ステップ1)の実施について

議事(2)平成 16 年度調査報告について

委員：用語集について、PI レポートステップ 1 詳細版の別冊付録として、一緒に配られるという理解でよいか。

事務局：中に入れ込んで取り外せるようにし、用語集を開きながら詳細版を見てもらえるようにする。

委員：具体的に P I を実施するとき、こういった資料を提供し、意見の求め方はどんなイメージになるのか。

幹事：広報関係を説明すると、例えば県の広報であれば 200 万世帯に配布している。それから説明会をいつごろやるという新聞広告を 5 紙ほど出している。

それからラジオのスポット広告ということで、7 月 20 日以降、これは 20 秒くらいのスポットになるが、P I をやって情報提供して意見を頂戴するというスポットを流すこともやっている。

それからもう 1 点、チラシについて、これも全部で 6 万 5000 枚印刷をしており、各市町村とか中学校、高校、大学、県・市のいろんな情報コーナー、出先とか、街頭でも 4 万枚ほど配る。

それから中身についての情報提供は、主として情報としてパンフレットで提供しようと思っている。5 万部くらい用意をしており、これも市町村、全部の中・高校・大学、あるいは情報コーナーで、街頭配布を予定している。

それからいろんな催しものは、県内各地でやろうということで用意をしており、主として大枠では県内 5 カ所で説明会を開催してみたいと思っている。説明会とかオープンハウス、パネルなどを置いて、いろんな方に実際に見ていただくことを考えてやっていこうと思っている。

夏休み時期でもあるので、空港の見学会ということで実態をご覧いただきたいということがあり、このチラシにも 3 回ほどやると書いているけれども、既に希望はいっぱいになっていて、もう 2 回くらい追加でやっていきたいと思う。だいたい 5 回くらい全体でやろうと思っている。

その他、個別に地元住民の方とか航空会社とか、そういった個別のカテゴリーの方々との直接の説明あるいは意見聴取というものも 12 回くらい考えている。そういった意味で漏れがないように、いろんな考えられるツールで説明をしていきたいと思う。説明の内容の情報については、主としてこのパンフレットで説明して、この詳細版も用意をしておいて、興味のある方にはそれを見ていただくということになるかと思う。

委員：パンフレットの最後に、ステップ 1 に対するご意見、記入用紙をご覧くださいとあるが、これは今日出てないのか。

幹事：まだ今日は用意していない。最終的にどういうふうにするかという内容を詰めており、当然ながら配布の時には入れたいと思っている。

委員：意見記入用紙についてだが、個人情報の保護を中心に据えることになるだろうが、回答者の属性というのはある程度記入してもらって分析するようになるのか。

いろいろな媒体を使って PR してもらっているという話もあるので、漏れが無いようにすると同時に、分析もある程度きめ細かくできるように、配慮をぜひお願いしたい。

幹事：今回少し利用者の属性と言うか、問題のない範囲で少し聞いてみようと思っている。

ただ、基本的には今回は現状と現空港の課題ということであり、3ステップ、4ステップのように具体的に案を提示してどれを選ぶかというのではなく、基本的には現状と、容量を含めた課題を皆さんにご理解してもらうのが大前提の1回目であるので、できるだけいろんな方に周知してもらいたいということであり、意見というよりは中身が十分にわかりましたかとか、理解いただけましたかという感じで進めていきたいと思っている。

委員：資料1-1で、11月を目途にP I有識者委員会への実施報告というのがあるが、出された意見に対してどのように対応するということを整理して委員会に出す、そこでいろいろ議論が出た後はどうなるのか。

幹事：これだけの情報提供につとめて、これだけのご意見を頂戴して、そのご意見に対しては対応したとか、こういう部分が足りないということであれば追加で報告したり、提供するなり何なりという作業をしたという最終の実施報告を出そうと思うが、もしこういう部分が足りないということであれば、その後足りない部分についての情報提供をやらないといけないなとは思っている。

委員：将来の航空需要の予測について、幅を持たせる場合と持たせない場合とあるが、今回の場合は一定の条件の下で1つの数字を出していくというイメージでよいのか。

幹事：国内も国際も、GDP等の設定の時に構造改革が進んだ場合と進まない場合でケースが2つに分かれたりしているので、途中経過としては幅で出る。それを最終的に幅のまま示すのか、周囲をとるのかというのは議論の余地があると思うが、途中段階では幅の数字が出ると思う。

委員：基礎的条件で、将来人口自体も結構難しい。

少子高齢化が進んでいくと高齢者の割合が高くなっていく。それとライフスタイルとして、少子化が進んでいくと子どもと親が住んでいる世帯とか老後を過ごす場所とか変わってくるのではないかなと思うが、そういった生活の変化とか高齢化とか、それと実際に働く場とかあるけれども、人口の数字の中身以外に行動様式にも影響を与えてくる気もするのだが。

事務局：人口構成については、今のモデルは年齢を加味するようなモデルになっていなくて、人数だけ加味するようなモデルになっている。それで少子高齢化の話だが、統計的なデータを見るとだんだん高齢者の旅行数が増えたり、そういう傾向もあるので、人口が減るような傾向もあるし、高齢者の方が旅行するような傾向もあって、今のところ我々としては年齢構成まで考慮せずともそれなりの精度が出るのではないかなと思っている。大変難しい話だと思う。

幹事：今のご指摘はおそらく次回のP Iをしたときに議論になると思われるので、この需

要予測について我々はもちろん作業しているが、この分野の権威みたいな人にお話を聞いたりして、相談しつつやるということなので、委員会の中でも先ほどのご意見みたいなものも出たので、十分説明できるかどうかは自信ないけれども、考慮すべき事項だということは念頭に置いて作業をしたいと思う。

委員：資料のパワーポイントの6ページに前提条件が入っているけれども、羽田での増設の話は入っているのか。予測条件資料は。

幹事：羽田の容量制約は外して40万7000回で与えることになると思う。

委員：航空局の航空需要予測を踏まえるという形で予測をやれば羽田の増設の話は入ってくる。

それから国と地域の調査分担表にある「空港能力の見極め」において、17年度には何をしようとしているのかを知りたい。

事務局：「空港能力の見極め」の欄の17年度調査だが、これは需要予測を踏まえて、今回出した航空サービス指標が将来どのようなようになるかというのを、将来の状態を出していくというようなことを今後やりたいと思っている。

委員：PIレポートの中でもうちょっとわかりやすいほうが良いかなと思うのが、空港能力というものが滑走路の処理容量と、これが供給者視点、それからもう1つ、利用者視点の航空サービス指標、この2つで決まってくるということが図示されている点。航空サービス指標の話は指標としてこういうものを考えるということはあるのだが、それが具体的に空港能力にどう反映されているかというところがちょっとわかりにくいかなと思う。

一般の方の意見を聞こうという意味において利用者から見た視点というのも非常に大事だと思うけれども、そういう意味で今後進めていく中で利用者から見た視点がどのように空港能力に結びつけて考えるのかというあたりをもう少しわかりやすく具体的に説明をしたり、この利用者視点による能力には変動要素があること、つまり我慢をする部分もどの程度考えなければいけないのかということも含めて考えてもらえるような材料提供をしていくことが必要じゃないかという感じがする。

幹事：趣旨は理解した。そのようにしたいと思うが、第2ステップ以降、需要予測がどうなるかというのは結構大きなファクターとして効いてきて、とてつもなく伸びたりすればあまり我慢して耐えきれぬわけじゃないだろうし、あまり伸びなければ少しくらい我慢してもやろうかといういろいろ選択肢はあると思うので、将来のことも少し関連してくると思うので、以後の検討の進捗の中で誤解無いというか、より良くわかるような形で努めていきたいと思っている。

委員：基本的なことだが、航空機のタイムテーブルというのは5分間隔で実際に同じ時間帯に重なっているようなものもある。説明会のと看とかに、実際に方面ごとの時刻表とか

見ると、こうやって苦勞しながらやっているのかなとわかる。32回で飛び出しているというよりも、同じ11時の時間帯で並んでやっているとか、そうやると管制の苦勞とかわかるような気がしたんだが。

委員：それは市民の方にイメージしていただくのに非常に重要だし、良いことだと思う。離着陸回数が何回と言われたって、すごく無機的な数字の世界だが、「これは札幌行きです」「那覇行きです」「仙台です」というふうなことになる、そこでイメージが広がると思うので、できるだけそういう工夫をして認識がしめるようなことをやった方がいいと思う。

幹事：説明会、オープンハウスなどでパネルにするなどしたいな。

委員：それを見せるなら、出発だけでなく到着から全部見せなければいけない。

委員：離陸と着陸は当然交互に混じってくるから、こんなに利用されているというのを表示していけば両方出てくると思う。

委員：最近は交通の流れをアニメーションなんかで示す手法があるので、お金がかかるかもしれないけれども、もし可能ならそういうのを応用してトライしてみてもいいのかもしれない。