

平成18年度第1回福岡空港調査連絡調整会議
議事録

1 日時 平成18年6月26日(月) 17:00～18:30

2 場所 福岡サンパレス 2階 パレスルーム

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)	小原 恒平)
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	江頭 和彦

(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	岩瀬 信一郎

(3) 国土交通省航空局飛行場部からの参加

国土交通省航空局飛行場部計画課長	須野原 豊
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

事務局：定刻になりましたので、ただいまから福岡空港調査連絡調整会議を開会させていただきます。

本日ご出席の皆様をご紹介させていただきます。

まず、国土交通省九州地方整備局、小原副局長様でいらっしゃいます。

小原副局長：小原です。

事務局：同じく、国土交通省大阪航空局、茨木局長様でいらっしゃいます。

茨木局長：よろしくお願いたします。

事務局：それから、福岡県、武居副知事でいらっしゃいます。

武居副知事：武居です。よろしくお願いたします。

事務局：福岡市、江頭副市長様でいらっしゃいます。

江頭副市長：江頭です。

事務局：以上、4名の本会議メンバー並びに、本日は国土交通省航空局飛行場部計画課の須野原課長にご出席をいただいております。

次に、本日の配付資料を確認させていただきます。お手元を見ていただきますと、上から配付資料一覧、それから会議次第、出席者名簿、配席図、それから、以下資料1-1としまして、「福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）の実施について」。別添資料で「催し実施日程（案）」、それから資料1-2といたしまして、「福岡空港の総合的な調査P Iレポートステップ2（案）」以上でございます。皆様、そろっておりますでしょうか。

ここで、マスコミの皆様をお願いでございます。議事進行の関係で、テレビ、カメラ等の撮影につきましては、冒頭の事務局説明までとさせていただきますので、ご協力のほどよろしくお願いをいたします。

それでは、議事の進行につきましては、九州地方整備局の小原副局長様をお願いいたします。よろしくお願いをいたします。

（2）議事

小原副局長：議事進行を務めさせていただきます小原でございます。よろしくお願いをいたします。

本日の議事は、この次第にありますように、福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）の実施について、それから、その他ということになっております。では、この次第に沿って議事を進めさせていただきたいと思っております。

それでは、まず資料1-1の説明を事務局よりお願いをしたいと思います。

【資料1-1】

幹事：福岡県でございます。それでは、資料1-1として2枚ほどご用意させていただいておりますので、それについて、総合的なP I（ステップ2）の実施の内容についてご説明をいたします。

資料1-1という資料をごらんいただきたいんですけども、まず、今回のステップ2の開始及び終了についてでございます。後ほどP Iレポートという形で、内容についてはご審議をいただくことになっておりますけれども、そのP Iレポートをご了解いただければ、印刷等をしまして、それを配布する時期、つまり7月の中旬ごろをスタートというふうにしたいと思っております。

それから、段取りとしましては、2の実施時期についてというところで、ごく簡単でございますが書いてございますけれども、情報提供、意見収集というふうの流れを進めておりまして、7月の中旬から8月ごろにかけていろいろな催しを実施していきたいと思っております。

その具体的なのが、次のもう一枚配付させていただいております、別添「催し実施日程（案）」と、右肩に書いてございますけれども、この内容でございます。基本的にはステッ

プ1で行いました説明会、オープンハウス、インフォメーションコーナーという形で、逐次、県民、市民の皆様方にご説明ないしは情報提供をしていく、あるいは見学会等で実際に見ていただくという形をとっております。今回、シンポジウムを開きまして、いろいろなご意見を相互に交わしていただくというふうに考えております。そのほか、大学でのパネル展示等も今回入れております。そういった形で、ここに記載されていますように、基本的にはこのスケジュールに沿った形で進めていきたいと思っております。

なお、前回のステップ1でも見学会を追加したり、いろいろな催し物を追加したりしておりますけれども、参加状況によりまして、また柔軟に対応して追加等をしていきたいと思っております。

資料1-1に戻っていただきまして、そういった情報提供あるいは意見収集をやりまして、9月ごろに一度、意見という形で集めていき、最終的には、これはその状況次第によるところはございますけれども、10月ごろに、福岡空港調査PI有識者委員会という、学識経験者等の方々に、実際のPIのチェックをしていただいておりますので、そちらに報告、説明等をいたしまして、10月ごろ、目標でございますけれども、実施の状況によっては少し変わってくるかと思っておりますけれども、そのあたりで終了していきたいと思っております。そういった意味で、終了時点は、PIのいろいろな活動をしまして、福岡空港調査PI有識者委員会に実施報告を提出して評価を受けて、最終的に終了するという判断をしていきたいと思っております。

説明は以上でございます。

事務局：では、恐れ入りますが、テレビカメラ等の撮影につきましては、ここまでとさせていただきますので、よろしく願いいたします。

小原副局長：それでは、ただいまの資料1-1でございますが、この実施についてということについて、何かご意見がございましたら、お願いしたいと思っております。

どうぞ。

武居副知事：ステップ2のレポートの説明にはこれから入ると思うので、それを聞いてから、関連した説明があるのかもしれないけれども、この実施日程案の中で懇談会とございますけれども、PIレポートの説明、意見交換。今回のPIレポート(ステップ2)は、かなりだんだん核心に入ってくる話じゃないかと思っておりますが、ここのところは、今までステップ1がどんなやり方をしているのかというのは私も今は忘れてしまっておりますけれども、かなりきめ細かくやる必要があるのかなという感じがしています。空港関連事業者・団体、周辺自治体、市民団体、NPO、空港周辺住民と書いてありますが、空港関連事業者・団体というのはどんなところを指しているのかわかりませんけれども、経済界とか、きっちりといろいろ懇談して、きちんと意見交換をするような場面というのが必要になるかなという感じがしておりますが、これは何か、想定とかございますでしょうか。

幹事：空港関連事業者といえますのは、航空会社あるいは物流の関係の会社、団体等、直接にはそういうのを指しております。説明会というのは一般的に広くいろいろな方々を募

集しましてご説明するというところでございます。それから、懇談会というのは、それとは別に、個別個別に、いろいろな各関係の方々が空港関係でいらっしゃいますので、そういった方々をピックアップしながらやっているというところでございます。ここに空港関連とか団体とか周辺自治体、市民団体等々ありますので、そういう個別の方々に直接説明をして、ご意見をちょうだいしているということでもあります。

それから、この表自体に出てはおりませんが、いろいろな場面場面というかチャンネルで、経済団体の方々にも商工会議所の方にも実際昨年説明しておりますし、そういったいろいろなチャンネルで、機会あるごとにこのP Iの期間にご説明をして、意見をちょうだいはしております。今回もそれに引き続き、前回と同じような形で進めていきたいと思っております。

小原副局長：いかがでしょうか。ほかに何かございますでしょうか。
どうぞ。

江頭副市長：市民の人、それから経済界を入れての懇談会、これは非常にいいと思うんですが、それと同時に、やはりこの数字を見ただけでは、どうも実感がわからないということがあるので、空港の見学会を少し、今話があったように柔軟に対応できるということですから、少し時間帯の混み具合なりですね、あるいはいろいろな人の動き方がわかる時間帯に幾つか絞ってやってもらったらどうかと思います。

それからもう一つは、福岡空港だけ見て、どうもわからないところが出てくるんじゃないかと思います。予算の関係もありますからね。プロの人たちは、一番混んでいるなどというのはわかるんですけども、市民にとっては、どのくらい混んでいるのを混んでいると言っているのかという比較ができないんです。羽田に行った人を、またここに見学会に来てくださいというか、あるいはどこかの空港を知った人を優先しますというか、そういう形でもいいと思うんですけど、とにかく一般の人が比較できるような見学会のやり方をできれば工夫してやってもらいたい。まあ、予算の話もあるでしょうけど。

小原副局長：いかがですかね、今のご意見に対しては。

幹事：見学会自体は、昨年も実施しまして、当初3回を5回にしています。募集の段階でかなり好評で、増えたもので追加してやったんですけども、今回は2回の予定です。

江頭副市長：混んだときと混んでいないとき、時間帯できっちりわかるように、ぜひやってもらえればいいんじゃないでしょうか。

須野原課長：そのときに説明をきちんとできる人についてもらって、今どんな状況か、ただ見るだけじゃわからないので、空港がどんな運用をして、どんなところを今、混んでやりにくくなっているとか、それをきちんとだれか、航空局、空港事務所なり、それを多分やってもらったほうがよりいいんじゃないでしょうかね。

江頭副市長：それを指示してもらえばいい。

幹事：去年は、実態的にまずP Iのレポートとかをまずご説明をした上で、ずっと施設を全部見学していただいて、バスで中のほうも全部回っていただきました。

江頭副市長：管制塔も入れるんですかね。

幹事：管制塔まではなかなか人数が多いからですね。

幹事：ビデオを撮って流したりね。ありましたよね。管制塔じゃなくて、ほかのところから見える場所からね。羽田だっていいと思うんですよ。管制塔じゃなくて違うところからビデオを一日中撮っておいて、ある時間帯だけ、すいているときとそうでないときというのが、おそらくわかりますよね。1日か何日か撮れば。

武居副知事：それは去年やっているんだよね。

幹事：福岡空港のラッシュのときのビデオ映像はそこで流しております。ほかの空港はやっていません。

武居副知事：それで、今の江頭副市長さんとも関係するんだけど、去年やって、今年ステップ2なんだけれども、結局、すぐにやれば、現状とかを見学した後のベースがあってこれというイメージがわくんだけど、時間が空いているので、去年、その現状のところまで理解していた人と、今度こちらのほうで意見を言う人と、必ずしも同一人物じゃない可能性もあるので、同じ密度ではできないんでしょうけど、やっぱり、若干そこら辺の現状等は踏まえておいて、ここに入れるような、時間的制約があるんでしょうけれども、そういったことをやって、こちらのほうの説明をしたらいいんじゃないかということも、多分含めて言われていると思うんですね。だからそこは、ビデオなのか何なのかとか、いろいろあるんでしょうけれども、少し工夫できる部分はしたらいいのかなという感じがします。

小原副局長：ほかにございますか。どうぞ。

茨木局長：今の話に関連してなんですが、やっぱり混んでいるということはある程度理解していただくことが大事だと思うんですが、空港が混んでいるというのはどういうことを言うのかというのが、そもそも一般の方はわかりにくいと思うんですよ。普通だったら、ターミナルビルに来て、えらく人がいっぱいいて混んでいるなというのが、普通の生活における混雑みたいなことはそれはわかると思うんですが、そういうふうを考えちゃう人が多いんじゃないか。車の渋滞なら、これは身近ですからまだわかる。ああ、なるほどこの交差点は混んでいるなというのが、これは説明しなくても簡単にわかります。

飛行機が混んでいるというのはどういうことなのかというのをわかってもらえるような

工夫がいると思うんですね。やっぱり、そんな見えるところに何機もつながっているようなことだけじゃないわけですから。まあ、離陸機が滑走路のそばで行列をつくってれば、これは見て一目でわかりますけれども、もっと広い範囲でどれだけ飛行機が待っているというふうなことをわかっていただけるような工夫というのがですね、そういうビデオを使うときに、レーダーの画面なんか活用するとか、そういうふうな工夫があったら、よりわかりやすくなると思うんですけども。

武居副知事：わかりますけれども、そうなんです、管制官とかそういう人たちがいかに苦労しながらやっているかというのがないと、混んでいるというのがわかるんですね。余談になりますけれども、去年、あれは9月の何日だったかな、台風10号が来たときに、私は東京から帰ってくるときに、やっぱりちょうどいい時間帯、夕方だったんですけども、十数機が上空で待機していて、降りられない場合はどこかに行くという感じで、我々はどうしても災害が来るので降りたかったので、まあ最後に降りられたんですけども、ちょっと時間がずれると、そういった形で、すごく空中で待機したりとか、そういったことを我々もそのときに非常に身近に感じたんですけども、何か工夫すると、そういったことを皆さんにわかってもらえるのかなという感じが、そのときもしました。

小原副局長：大変、いろいろなご意見をちょうだいいたしました。おそらく、実体験というか実感というものをどういうふうに皆さんに理解していただくかということだろうと思います。特に、例えば最終的に混んできて困るのは、今の話じゃないですけども、お使いになっていらっしゃる方々ですから、そういう方々の実感がわかるような形の聞き方とか、あるいはこういうふうになりますよというようなことを十分、多分、相当丁寧にご理解いただくようなことをしなきゃならないんじゃないかという気がいたしますので。

一応、この実施時期というものが掲げられておりますが、先ほどもちょっとありましたように、いろいろな今のご意見を入れようと思うと、かなり盛りだくさんになりますので、あまり、この時期というものを固定的に考えるのではなくて、やはり、このPIステップ2、あるいはステップ3というのは、この一連のパブリック・インボルブメントの中では非常に重要な段階だろうと思いますから、ぜひそこは、時間に縛られて中途半端になるよりは、もう少ししっかり腰を落ち着けてやるということのほうが大事ななという気がしますので、あまりこの時期について固定的に考えないほうがいいかなと思います。若干、アローアンスを持たせて、余裕を持たせてやるほうが、中身を吟味するほうが大事ななという気がいたします。ぜひ、その点についてはまた今後も、ステップ2を考える上で頭に入れておいていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

もし、ほかになければ、次のステップ2の中身、PIレポートに関してご説明をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【資料1 - 2】

幹事：席上に配付しております資料1 - 2のPIレポートの内容でございます。前半の部分は少し私のほうからご説明をさせていただきたいというふうに思います。表紙をめくっていただきまして、順番に、簡単にご説明をさせていただきたいと思います。表紙をめく

っていただいて、1ページでございます。左上のほうは全体の段取りについてご説明をしたものでございます。ステップ1につきましては、昨年12月に終了し、今回は福岡空港の地域の将来像と福岡空港の役割、それから将来の需要予測というものでございます。

それから、下のほう、これはおさらいでございますけれども、ステップ1で何がわかったのかということでございます。福岡空港、現状で見ますと年間の滑走路処理容量は14.5万回と見込まれ、それを前提にいたしますと、15年度の実績13.6万回ということで、若干の余力はございますが、旅客の利用や航空機の運航に制約が生じ始めているということでございます。現空港の有効活用方策をいたしますと、14.9万回で若干緩和されるというまとめをしております。

それから右側のほう、これが今回の中身の一つでございますけれども、地域の将来像と福岡空港の役割ということで、地域の将来像、福岡地域、どういう将来になるかということでございます。これは将来ビジョンということで、いろいろな形で出されておりますものをまず一つまとめております。目標年次はおおむね2030年ごろまでということで、福岡都市圏あるいは九州という中身でございます。これに昨年調査をいたしました空港の現状と課題というもののいろいろな視点からの枠組みを入れまして、定性的なものでございますけれども、最終的に福岡空港の役割というのはこういうものだというのを示したものでございます。将来像としては7つの論点ということで、下に7つ掲げております。

それから1枚めくっていただきまして、7つの論点について3ページ以下、3、4、5ページに載せております。ポイントだけでございますけれども、まず3ページの上のグローバル化ということで、これは垣根のなくなった国際的な部門ということで、特に九州の場合は東アジアに大変近接していると、地理的優位性があるということを中心に述べております。成長する東アジアを中心とした国際社会と共生する地域を将来的に掲げるべきであるということでございます。

その下が、一つのポイント、少子高齢化でございます。これに対応するために福岡が牽引役となって九州の魅力を高めるということで国内外から多彩な人材を引きつけ多様な機会に満ちた地域として将来像を掲げるものであります。

それから右側4ページの地方分権、これは地方分権が進みますと、それぞれ地域が自立していくということで、地域性を生かして競争力のある自立した地域を図っていくということでございます。

それから下のほう、価値観の多様化ということで余暇活動、特に旅行の潜在需要が常に高まるということで、さまざまな人々が交流し、ゆとりと豊かさを実現できる地域として福岡地域を将来像として掲げるものでございます。

それから1枚めくっていただきまして、5ページでございます。ここでは残りの三つを出してありまして、5番目にIT化、これは幾つかの側面がございますけれども、一つは福岡に集中してIT関連産業を活かした地域振興を図りつつ、質の高い国内外へ情報発信を図る地域ということでITを活かしてすぐれた知識を創造し、国内外に情報発信する地域ということで将来像を掲げております。

それから6番目に社会資本形成ということで、「選択と集中」の考えで、効率的、戦略的な社会資本形成を図っていく必要があるということで、福岡については拠点性を活かした社会資本形成で地域の競争力をもっと養っていくことが重要ということでございます。戦

略的な社会資本形成によるグローバルな競争力を持つ地域として将来像を掲げております。

最後には都市の発展と環境への配慮が好循環した持続可能な魅力的な地域となるということで環境重視の将来像がポイントということです。こういった形で、七つのポイントでまとめております。

それから右側 6 ページのほうは、これは昨年ステップ 1 のところでそれぞれ利用者、地域、航空ネットワーク、空港施設、それぞれの観点からアンケート調査等をやったり、いろいろな調査をまとめたもののポイントを整理したものでございまして、例えば利用者の視点であれば、直行路線の維持、運航の多頻度化、多様なアクセスといったもの、地域では福岡の経済活動に寄与するもの、あるいは周辺環境対策、航空機の安全といった視点も空港には必要だと。それからネットワークについては、国内外で空港整備が進展しておりますので、そういったものに対応できる航空ネットワークが充実できるもの。それから最後に、空港施設の視点ということでは、中長期的な航空需要を満たすと。さらには繁忙期やピーク時間帯での利用者ニーズに対応できる空港容量が必要ではないかといった視点、昨年調査で出てきましたものを視点として整理をしたものでございます。こういった将来像と現状と課題の視点からの整理をまとめまして、最終的に定性的に福岡空港に将来的に求められる役割というものは何だろうということで、整理をしましたのが、7 ページ、8 ページでございます。大きく分けて四つございます。

一つは、まず 7 ページの上でございますけれども、海外・全国と福岡を結び、相互交流の拡大を支える空港としての役割ということで、取り組みとしましては航空ネットワークの拡充ということを挙げております。内容的にはいろいろ視点はございますけれども、そこで図で示しましたのが、国際国内の中で国際、特に東アジアとの関係ということで、実線で示したのが福岡を中心にした 1,500 キロメートル圏、いわゆる日帰り交流圏と言われているものでございます。当然ながら、東京に比べると東アジアのかなりの部分が、特に中国を中心としたかなりの部分が入ってくるということでございまして、地理的な優位性を生かしつつ、航空ネットワークの充実、拡充が図られる空港であるということでございます。

下のほうの 2 番目の役割としまして、サービス向上を促進し、航空需要を支える空港ということでございます。いろいろな航空自由化の流れの中、あるいは基本的な需要は将来的に、後ほど航空需要の話が出てまいりますけれども、そういったものを当然ながら基本的に支えられる空港である、そういう役割を当然担うということで、必要となる取り組みとしては、空港容量の確保が必要であるということであります。その下の図表は例として出しますが、小型化と多頻度化の傾向ということで出したもので、経年別に見ましても、大きいものから小さいのへだんだんシフトしているということ、あるいはほかの諸外国と比べましても、日本のほうが大型機の割合が多いということで、将来的には小型化していくのであろうというようなこと、こういったものも含めまして、空港容量の確保と申しますか、支えていく空港にする必要があるということでまとめています。

それから右の 8 ページの 3 番目でございますけれども、福岡の拠点性といいますが、交通結節機能を活かして、利用者の側面からも早く安く快適な移動を支える空港という役割があるということで、取り組みとしましては、利用者の利便性向上という面が必要であるということであります。そこに掲げたのは物流でありますけれども、陸海空の拠点性がこ

ういう形であるというふうにお示したものでございます。

それから最後に、4番目の役割としましては、ちょっと別の観点でありますけれども、地域と共存しながら福岡九州の自立的発展を支える空港ということで、写真にもありますけれども、防災でありますとか物流、救急活動といった、広く航空利用がされるもので、そして、地域の自立的発展に沿うものであるという空港が必要であろう。その際、あわせて安全の面、環境面といったものを考慮して考えていくのが妥当であろうということでまとめております。こういった形で、総論的といいますか、定性的なものでは一つ大きな四つの役割を将来的には担うものとして今後検討をしていく必要があるということでもまとめております。

幹事：九州地方整備局です。9ページ以降、航空需要についてご説明申し上げます。航空需要につきまして、9ページの頭のほうにありますように、国内、国際の旅客、貨物、4通りの予測をしております。予測時点につきましては、2012年から32年まで4段階の断面で予測をしております。いずれの予測手法にも共通して言えることではありますが、需要予測の手法自体はほかの交通量予測でも用いられているオーソドックスな手法を用いております。また、需要予測の計算の前提としては、現在の福岡空港の場所で容量の制約をとって、潜在的に福岡空港が持っている需要予測がいかほどなのかということを経験値を算出しております。これらから出ますアウトプットといたしましては、旅客数、貨物量そのもの及びそれぞれに付随いたします離発着回数というものがアウトプットとして出てまいります。最初に国内旅客でございますが、いきなり国内旅客、航空旅客を求めるのではなくて、全国の流動量、発生集中量ですかね、それから、地域別にそれをブレイクダウンして、さらに交通手段別、鉄道とか航空とか、そういう分担、それで最後に路線別に配分する順序を追って説明をいたします。

まず、10ページにあります全国の旅客数の計算とありますが、全体の旅客数につきましては、将来の人口と1人当たりの旅行回数の積で計算しますが、1人当たりの旅行回数というのは1人当たりの実質GDPと非常に深い相関があるという前提に立って計算をしております。その根拠が中段にありますグラフであります。1人当たりのGDPと1人当たりの旅行回数はほぼ相関があるという前提でございます。しからば、そのGDPがどう設定されているかということで、ケースA、B、Cとここにありますが、ケースAということで構造改革が進展したケースとっておりますが、出所自体は経済財政諮問会議17年1月に発表された中期展望の数字でありまして、そのハイケースといたしますが、うまく構造改革が進展したケース、Bはそれの反対で停滞、必ずしも構造改革が進展しないというケースであります。さらにCケースとして失われた10年と呼ばれております停滞期のGDPの伸び率を用いたと。こういう3ケースで計算をしております。具体的な数値につきましては、10ページの下にあります。それと将来人口につきましては、人口問題研究所の出している数値に基づきまして全国の数字を設定しております。

次に11ページ、それを地域間にブレイクダウンするという作業を行っておりますが、これについても現在の流動パターンを踏襲いたしまして、これに将来の交通網、交通のサービス水準等を勘案して計算をいたしますが、下のほうにありますように、人口については福岡地域、この地域の将来人口が非常に大きくかかわってまいりますので、このグラフに

あるような福岡都市圏、福岡市、福岡県、こういう数値を用いておりますとともに、相手側の人口につきましては、先ほど人口問題研究所の出した相手側の地域の数値を前提に計算をしております。それを交通手段別、路線別に12ページに、さらにブレイクダウンしておりますが、基本的にはその前提として九州の地域内の交通網が、高速道路なり新幹線が将来想定されるものをこの図に示しておるとおりであります。また、空港につきましては、静岡、百里の両空港が2012年までに開港するという前提で計算をしております。また、最終的に旅客数から便数に設定を換算いたしますけれども、その際の旅客の機材の想定につきましては、少し現在よりも小型化するという前提を置いて最終的には離発着回数を計算しております。結果が12ページの下にあります。これは後でまとめて国際線とあわせてご説明申し上げます。

13ページ、国際旅客であります。国際旅客につきましても、同様に日本と世界全体、日本と世界の旅客数、それから地域間の旅客、それと具体の路線というふうにブレイクダウンして計算をしております。その際の前提条件となりますのが、13ページの下にありますように、将来の、日本人の出国者数で申し上げますれば、将来の我が国の人口と1人当たりの出国回数、1人当たりの出国回数につきましては、先ほどGDPに加えて、外国、海外の相手空港の、相手の国の実質GDP、為替レート等を勘案して設定いたします。また、将来の外国人の訪日客数も同じく日本、外国のGDP、それと為替レートとの相関をとって計算をしております。まずこの数字自体にはビジット・ジャパン・キャンペーンのような政策的に今進められているものの影響は考慮しておりません。客観的な数値に基づく計算をしておるところでございます。

14ページにそれをさらにブレイクダウンして、相手との、地域間の計算をして、最後に路線別の計算をしています。この結果として、14ページの下にあります。国内線に比べると、やや伸びが大きいという数値が出ています。それらをまとめたものが15ページ以降にございますが、ケースA、B、C、それぞれ予測結果として旅客数、貨物量、発着回数というものを一覧表にしています。下のグラフを見ていただきますと、一番下のグラフでいきますと、発着回数で整理してありますが、2012年から2030年、4断面でケースA、B、Cと、それぞれ数値は違いますが、いずれも増加する傾向、この増加するスピードがA、B、Cのケースで違うという結果を得ております。

16ページにはそれを派生ケースといたしまして、今年3月にオープンしました北九州空港及び佐賀空港がどういう分担になるのかということ、さらにアクセス条件をよくした場合にどういう影響があるのかというのを計算したものでございます。A-1、A-2と二つケースを設定してあります。A-1につきましては、既存路線、バス路線加えて、現在ない路線を需要がありそうところに想定しております。これは北九州、佐賀ともそういうバス路線の拡充という前提で計算条件をインプットしております。また、ケースA-2というケースでは、小倉から北側に鹿児島本線がありますが、鹿児島本線から新北九州空港に直接乗り入れるという前提での計算をしております。

それらの結果が下にあります。ケースのA、A-1、A-2になるに従いまして、北九州空港、佐賀空港の数値がそれぞれ増加してまいります。それが福岡空港に反映されて、少しずつ数値が下がっておりますが、福岡空港の数字だけ見ると、そう大きな下がりぐあいではないということでございます。まず、全体として3%から6%程度の減少結果にな

るということでございます。また、新北九州空港につきましては、開港間もないというのがありますので、今後どういう値を示すか、どういうことで現在新しい空港が利用されているかということについて少し勉強をさらに深めていきたいというふうに思っております。

17 ページ、18 ページ、最後の結論でございますが、滑走路処理容量というところに、ステップ1で設定いたしました14.5万回ないし14.9万回という線が入れてありますが、いずれのケースにおきましても、将来処理容量を上回るという結果が出ています。その際、旅客の利便性にどう影響するのかというのが18ページでございます。この18ページの上のほうのグラフで、現在2005年と書いておりますが、2005年の数字、時間帯別のグラフであります。フタコブラクダ型に処理容量が設定をされております。それを天井としますと、まだ実績が下回っている時間帯がそれぞれございますが、それらが将来同じようなパターンで離発着回数が増えるということになれば、このフタコブラクダの上に数字が出てくるということございまして、時間帯でいいますと、既に増便ができないとか、新たな路線の開設が難しくなる時期というものが来るのではないかとありますし、空港能力、時間帯によっては、ピーク時間が長く続いて遅延が一旦起こるとなかなか解消しづらい、しにくいという構造が、需要が増えるとともに生じてくるということが言えようかと思えます。

最後に予約のとりづらさということでございます。これは、現在、2005年で64%の利用率で非常に適正といたしますが、お客様にとってみれば大体、乗りたい便に乗れるという状況であります。これが発着容量以上の増便ができないということになりますと、ここでは利用率が上がるという想定をしております。それぞれのケースで計算をいたしますと、70、80、あるケースによっては90を超えたり100を超えたりといろいろなケースがございますが、このまま離発着回数が増えないということになりますと、利用率が徐々に上がって、なかなか予約がしづらい、乗りづらいということが生じるのではないかと計算をしております。

以上が需要予測であります。最後のページ、これは需要予測とは関係ありません。まとめとして、繰り返しますが、グリーンのところは将来の対応策、今後こういうことをしますということを含めて書いておまして、今後ステップ3、4ですね、それらにつながりますよということを図示してこのPIレポートを締めています。

以上です。

小原副局長：ありがとうございました。ただいまの「PIレポートステップ2(案)」、資料1-2のご説明に対して何かご意見はございますでしょうか。

武居副知事：後ろとも関係するので、ちょっと伺いますけれども、将来像の、幾つかテーマがあるんですけども、5番目ですね、IT化というところなんです。ここはIT化というのが進んでいくというのもあるんですけども、IT化とともに、福岡が、さまざまな産業というのが非常に活発に、アジアに開かれたゲートウェイでもあるんですけども、活発に展開されていくんだというところが、やっぱり大変重要になってくるんじゃないかという感じがしておまして、これはIT関連産業だけではなく、ITが整備されると、直接またお互いに行き来するようにもなってきますし、自動車関連産業みたいなも

のもあれば、あるいは最近、福岡というのはアジアの一つの文化、若者文化とか文化発信の拠点になっているところで、海外との交流というのも活発になってくるのかなと。今、国土形成計画とかいろいろ考えていてですね、ちょっと先週も行ってきたんですけども、やっぱり、そういったところがもう少し強調されてもいいのかなという感じがちょっとしたんですね。

それと関連してくるんですが、そうすると、10ページのところのGDPですか、これは直近のデータを使っているんで、それをベースにしてやったという形になるんですけども、それを福岡に当てはめた場合に、そういったものとの、国内外とのいろいろ物流なり産業の活発化と、ここのところがきちんと統合がとれているかどうかというのは、ここできちんとやっていただいているのかもしれないけれども、そういったところがどうなのかなというところをちょっとお聞きしたいという感じがしまして。どうでしょうか。

小原副局長：いかがでしょうか。

幹事：人口については、それぞれの都市圏の将来像を見越した数字で計算していて、それはそれでいいんですけども、GDPが、福岡がよその地域より大きく伸びるという前提で計算をしておるわけではなくて、全国の伸び率と同じという前提で計算していますので、今おっしゃられたことは盛り込まれていないというのが結論でありまして、それを盛り込まないかというお話は、話としてはよくわかりますけれども、あまり勝手にというかな、なかなか政策等と、政策はいいのか、要するに、福岡がそういう地域ですよということを将来設定するのが難しかったということで、入っていませんと。少し遠慮したという結果になっているのではないかと思います。

武居副知事：ちょっと私もよくわからないんですけども、結局、これは双方向ですよ、全国で見た場合は。だから、多分、福岡だけでは結論を出せない部分があるのかなという感じがしたんですけども。東京と福岡とか、あるいは札幌と福岡とか、いろいろ沖縄と福岡とか、海外もあるんで、福岡だけの要因ではないような気もしたんですけども。

幹事：ですから、人口で見ているだけなので、相手側の人口も当然見えていますので、福岡の人口と相手側の行き先、北海道なら北海道の人口がどうなるかというので、GDPは現在のパターンを同率で全国同じに伸ばしているということなので、ある意味じゃ人口の増減のところだけが考慮されているということに、ここではなっています。

須野原課長：よろしいでしょうか、ちょっと別な観点で。事務局からの説明で、この需要予測は現空港の立地条件という前提でやって、潜在需要ということで、まさにそのとおりだと思いますし、たまたま11ページに路線別にきちっと、これは現在の上位路線、基本的に国内線の場合、福岡 - 羽田便が約半分、あと那覇、名古屋、伊丹ということ、特に名古屋とか伊丹、ちょっと関空は欄外にあります、合わせると、名古屋とか伊丹といっても、新幹線と競合する路線が2割弱ぐらい利用者があるわけで、今の福岡空港の立地条件という部分で見て、十分競争があるということから、いろいろ、これから先のいろいろな議論

の中で、前提条件が変わると需要予測そのものにも影響が出てくるということを、今回の話ではありませんけどね、今後に向けてちょっと頭に入れて議論していただく必要があるのかなと思います。

小原副局長：ほかに。どうぞ。

江頭副市長：経済成長率は、最近の率でいくと高い方向に行って、やっぱり時点が違うので、その都度何回も計算しないといけないので、これは言わないとしても、今現在検討されている数字に対しては、低いのか高いのか。そこはひとつきちっと説明しないと、少なくとも失われた10年の数字はもう要らないでしょう。最低限は今と考えれば。

それからもう一つは、政策的なものとしてビジットジャパンキャンペーン等がどういうふうに、この福岡に対してどう影響するかというのが、まあ全国にどう影響するかというのはわからないところがあるので抑えてあるとしても、やっぱりこれは何か議論をしないといけないということと、もう一つは、ノービザの政策が今とられると、一気に、このGDPとかいう話じゃなくて、全く違う方向に動く。だから、福岡の場合、特によかトピアの時代、それからオリンピックのとき、それからワールドカップのとき、相当、日本側はノービザで大体向こうは受け入れるので、かなり外に出ていますけれども、海外の人たち、特に韓国の人たちの動き方は、経済力というよりもノービザの政策の中でかなりの旅客が動いていると思うんですね。だから、そこは定量的にはできないけれども、こういう形だったという例示ぐらいは一応示した上で議論をしてもらおうというのがいいんじゃないか。計算しろと言ってるんじゃないですよ。だから、そういうことが一つ。

もう一つは、港の貨物の動向なんですけど、GDPとか経済成長と全く相関がない。まさに失われた10年のときに、定期航路がものすごい勢いで伸びたんですね。そういう形のこととも考えられる。あまり経済成長の話だけに寄りかからないというのも一つあるかもわからないし、それが将来の社会構造を考えたときに、どちらに振れるのかということは、やっぱり定性的な議論を少しどこかで、もう一回やってもらえたらいいんじゃないかと思います。博多港の貨物だってコンテナだって、周りがマイナス成長かゼロ成長なのに、プラス10%前後の数字で動いているわけですね。そこは経済とちょっと違う、水平的な分業とかそういう形の中で動いているわけですから、その辺もちょっとコメントできるような形で、今後、意見交換会が何かやられるときに、データとして整理をして議論してもらえればありがたいなと思います。

以上です。

小原副局長：ありがとうございます。

幹事：わかりました。必ずしも数値に載らなくて、国の政策、ビザなんてまさにそうだと思いますけれども、そういう過去はどうだったかというのは整理をできると思いますので、またステップ2のご意見をいただく中途でも、それまでに整理して、定性的な話になるかもしれないけれども、何らかの対応できるように準備をしたいと思います。

須野原課長：10ページの1人当たりのGDP、これは多分、何か単位間違いしているんじゃないかな。現在のGDP、単位を100万円とすると、現在4億円ですから、どこか間違っていない。多分、単位間違い。

江頭副市長：万円ですね。

須野原課長：万円だね。100万じゃなくて。

小原副局長：上のほうは万円になっているからね。下だけ間違えてる。ここは、十分チェックをして。

武居副知事：それで、GDPばかり言っちゃうといけないんですけども、増える要素もあれば、逆に、今度は高齢化がどんどん進んでいっているわけなんですけれども。あと、1人当たりになべると、実質GDPがずっと増えているように見えますけれども、持たない層、要するに所得の格差というか、いわゆる低所得者層が人口でいくと増えていくという要素が一方で出てくるといえるときに、それはどちらかという下のほうに振れるような感じもするんですね。だから、極端なことを言うと、六本木ヒルズ族みたいなのが一人で何百人分も所得水準を引き上げているけれども、それが平均化して、それで旅行回数を引き上げるほうに全員押し上がっているかといったら、そうでないということが実際あるわけで、そのところは多分、定量的にはわからないんですけども、とにかく、あまりに一方で、ほんとうにそういうふうに伸びているのかなというときに、マイナスのほうの要素というのが一方であると思いますので、そこはまた意見交換とかそういうときにも多分聞かれる話ではあると思うので、そのところはまた定性的ではあっても説明できるようにしていただきたいと思います。

幹事：おっしゃられたようなデータが得られるかどうか、ちょっと整理をさせていただきたいと思いますがね。その二分化しているというんですか、持っている人と持っていない人で、平均値はそれでも必ずしも航空旅客に影響しないということが言えるか言えないか、データの存在から調べてみたいと思います。

江頭副市長：そこは、平均的に1人当たりのGDPの中でと、その中に持っている者と持たない者が平均されてしまうだろうと思いますが。もう一つは、少子高齢化の社会に入ってくると、年齢構成別の利用者数で、1人何回行くんだという議論が出てきて、所得が減っても増え続ける理由は、私は、1回経験した人がそのままリタイアしても、非常に飛行機とかに乗る確率が高いので、逆に下がらないというのがある。だから、そこは年齢別の利用回数に関する資料を1回出されれば、そのほうは解決するのかなと。あまりに1人当たりの平均になっていますから。団塊の世代が辞めても、そうなるんじゃないかと思うんですけどね。

幹事：2000年までのデータしかないですけども、年代別のトリップ数、旅行は、1人当

たり、60歳以上というのはえらい増えているんですね。だから、これは加味しているんだろう。

江頭副市長：してある？

事務局：しておりません。

武居副知事：今、高齢者の年金支給年齢が上がったりとか、再雇用とかいって、あと、社会保障制度が今どんどん、高齢者の医療費の割合とか、今、自己負担が増えているから、僕は今までのトレンドを伸ばしたりするのは必ずしも適当じゃないような気もするので。今、小泉構造改革をやっていますよね。だから、ちょっと難しいところはあるんで。私は分析を一つ、そういうようなのを江頭副市長さんが言ったように、やってもらうのと同時に、やっぱり上に振れる要因もあれば下に振れる要因もあるので、それは多分、いろいろまた意見とか出てくるので、片方に偏らないように、ちゃんといろいろ議論の材料として皆さんができるようにしてもらおうのが、やっぱりニュートラルではないかと思っているので、そういうところもぜひお願いしたいなど。

幹事：我々が想定できるのは、少なくとも現状のパターンか、今までの傾向からすれば、19歳以下の人間が減って、60歳以上の人間が増えるという客観的な状況で、それは織り込んでいませんけれども、要するにトリップはしばらくは増えるんじゃないかという分析はしています。ただ、この数字には影響していないということでして、副知事が言われるように、今からずっと60歳以上の人が飛行機に乗るような余裕がある暮らしができるかどうかというのは、やっぱりいろいろ議論が分かれるところだと思いますので、ちょっと数字には乗せにくいと思いますけれども、定性的な分析はしてみたいと思います。

小原副局長：ほかに何かございますでしょうか。

江頭副市長：結局、機能分担を図っても、これは、結局はそんなに大きな数字じゃないという結論なんですか。16ページ。

幹事：いや、これは大きくないというか、アクセス条件を向上させた程度ではこんなものしか出ませんでしたと。人間の行動パターン、乗客の行動パターンとしては、それは影響ないとは言いませんけれども、劇的に変わるものだということではないということです。で、連携策についてはステップ3以降でやりますけれども、それは極端な連携策をとれば、おそらくがーっと流れている場合もあるかもしれません。ただ、それは連携が即だめだという結論ではなくて、今回、連携の一部だけを計算してみたということでありまして、また以後の議論に待つ必要はあるかと思っています。

江頭副市長：連携というやつは、何か向こうに人をやるという話じゃなくて、また別の連携という価値観を出さない限りは、おれのところは多い、少ない、回せという議論になっ

てしまうので、地域に住んでいる、あるいは企業が立地する、人が住む、そのときの航空サービス水準がある一定のサービスになるように連携をして、空港の配置なり施設の配置をやるべきだといったほうがわかりやすいんじゃないかと思うんですね。こっち側が少ないからこっち側にやればいいじゃないかって、それが連携なのかと。それは空港が主体であって、それぞれ住んでいる人たちが、同じぐらいのサービス水準であるように、容認できる水準であるようにということが、それぞれの地域の連携じゃないかなという気がするものですから、その辺は今後また議論するときに、とった、とられただけではない連携のやつを、ぜひ模索してもらいたいと思います。チャンスだと思うんですね。その地区におられる、住む、あるいは企業活動をする、経済活動をする、しない、できない、そういうチャンスの議論だと。それを、この北部九州は連携をして、それぞれのサービスをできるように最大限の努力をしようというんだらうと思っております。その辺、後でまた議論してほしいと思います。

武居副知事：今のことと関連するんですけども、ここの新北とか佐賀の話というのがあります、新北は相当増えますよね、これでもね。226から423ですから相当増えるんですけども、これは、結局、福岡の人が、そうは言っても、そちらができたら、福岡より南の人が新北九州空港まで行くという話ではないですよ、当然ね。相対としてですね。サービス圏域が広がるので、どこか北九州のサービス圏域に、今までどっちに行こうかなと言っていた人とか、どっちでも利用できる人がこっちに行こうかなという話だと思うので、そのところはやっぱり、きっちりと福岡空港の将来増えていく需要というものはどういう意味を持っているのかということをしかりとベースとして押さえた上で、一方でこういった、利便性が増せばどういうふうになっていくのかという議論をしていかないと、今、江頭副市長さんが言われたように、何か、こっちのかわりにこっちだというふうな変な誤解をされてしまうと、また現実問題、そんな行動パターンにならないで、それだったら飛行機に乗らないとか我慢するというだけの話になってしまうので。新幹線で行くとかですね。そのところはきちっとまた、いろいろなP Iのときに説明していく必要があるような気がしますので、またよろしくお願いしたいと思います。

小原副局長：ほかにございませんでしょうか。

江頭副市長：18ページの利用率と、その表現のやつを、もうちょっと何かないんですかね。待ち行列の利用率みたいなやつで、もう60か70やったら、待ち行列の議論だったら、80なんかもうあり得ないですよ、ばたばたぶつかって。しかし、それを一般の人に言うときに、これを言ったって、なかなか難しくてですね。もうちょっといいやつを、何か例示をしてですね。航空局で何か持っていないですか。

須野原課長：まあ、一般的に7割を超えてくると、これに書いてあるとおりですね、予約のとりづらさという言葉がいいかどうかは別として、この64というのは大体、全国平均ぐらいの、福岡の場合はなっていますから、通常問題なし。7割を超えてくるとなかなか難しくなってくるのは定説で言われていますから、まさにここに書いてあるとおりだと思います。

ますね。路線によって、ビジネス路線として見るとそうですけれども、例えば沖縄みたいに、団体さんの多い路線というのは、結構上がっても、結局、個人が買うんじゃないでパッケージで買ったりしますから、そこら辺は路線でも違うんですよ。これは通常のビジネスの人々と見るとこういうことで、沖縄みたいなのだったら8割を超えても結構、とりにくいんじゃないで、それはそもそも買ってしまっているということです。

幹事:ただ、これは年間の平均で書いていますよね。年間の平均で80なんか超えていると、ピークなんて全然話にならないということなんですよ。だから、その表現が必ずしも合っていないかもしれないんですけども、まあ、おそらく80%を超えている路線なんてそんなはないと思う。

江頭副市長:その右側の欄に四つ、まだあるんだよね。だから、もっとやれるんじゃないかと。

幹事:間違っ、すみません。一番下で、11月で想定していますので、11月、結構多い時期の数字で計算してあるので、平均じゃないということです。

江頭副市長:いずれにしても、この表のつくり方にしても、五つの欄があっ、1番目の左の欄だけで、もうあとは大変だよと、予約がとれませんかよと言っているわりには、右側にいっぱい引き出しがあるから、もっとやれるんじゃないかと、隠しているんじゃないの。あんまり意味がない。

幹事:まあ、85以上は意味ないかもしれませんがね。意味ない、こんな路線はないから。

須野原課長:過去、福岡を見ると、年平均が7割を超えた年、10年ぐらい前だったかな。これは羽田の容量とかの制約でできなかったという。

江頭副市長:羽田の数字を入れればいいのか。

須野原課長:いやいや、だから、80とかなると増便するということなんですよ、普通は。これは増便できないからこうなるんで。

茨木局長:これ、あらわし方ですけども、この70以上のは全部、将来の計算の数字ですよ。だから、こういうのを書くのもいいけれども、現状のところ70から80の路線とか、80から85の路線とか、85から90の路線とか、そういうのがあるのかないのか。だんだん少なくなるとは思いますけれども、具体的にそれはどういう路線だというのを書いたりですね。さらに、その路線を使っている地元に行って話を聞いてきて、どれぐらい混んでいるとか、例えば混んでいるにしても、2週間ぐらい前までにとればとれるけれども、もう1週間前だったとれないとかですね、そんなふうな捉え方もありますよね。一般の人から見た場合、ここに定性的に書いてあるよりは、まだそっこのほうがわかりやすいかもしれないで

すが、まあ、その表現ぶりは別としても、現状のどこの路線に相当するようなものと、この率というのがね。そこの地元の人こんなふうに言っておりますというふうなことを言えば、まだ少しわかりやすくなってくるし、副市長がおっしゃったように、この引き出しが高いところにいっぱい出てくるような形にならないと思うんですよ。そんな路線は日本中でわずかしかなないんだということがわかると思うんですね。

幹事：まあ、ちょっと表現ぶりとの……。まあ、エアラインに聞けばわかるんじゃないかと思うんですけどね。こんな80%を超えるような路線、どうですかと。

茨木局長：まあ、エアラインから聞いてもいいし、地元の自治体とか、何か関係者から聞いてもいいです。少なくとも、こんなふうには五つ並べれば、みんな真ん中ぐらいが普通だと思うんですね。通知表の1、2、3、4、5だと、まあ3だと。だから、80から85は普通なのかなというふうに思っちゃいかねないですよ、これ。それは異常なんですよ。異常なのにそう思っちゃうとやっばり……。

幹事：ちょっと工夫してみます。

小原副局長：ほかにございませんでしょうか。

ただいま、大変いろいろな視点からご意見をいただきました。特に改めて整理はしませんが、例えばGDPの問題の、そのきめ細かさの問題ですとか、先ほど副知事のほうからおっしゃったように、上にも行くし下にも行く要素がもちろんあるわけで、多分、そこはこういう需要予測をやるに当たって、我々が勝手にできない数字の設定ですから、ある意味では権威のあるものを使わざるを得ない。

おそらく、先ほど言ったような要素というのは、この数字の中に、ケースA、B、Cの中に、当然、ある程度織り込まれている部分、これは100%は無理だと思いますが、そういうものを使うことによって、こうってはなんですが、これは航空に限ったことではありませんけれども、需要予測が少し大き過ぎるのではないかという批判もないわけではない。その前提となる数字というのはこういうものですよと。我々が勝手につくったものではありませんということを示すことは、それを使わざるを得ないことは、これはもう自明の理だと思います。

ただ、その中でいろいろなバリエーションがあり得ると。上にも行くし下にも行くというようなことというのは、我々も十分認識をしておかなければなりませんから、もし仮にそういう議論が出るとすれば、そういう要素があって、それがすべてかどうかは別として、その数値の設定に反映されているということと、できる限りの分析をするということが一つのやり方かなと思いますし、それから、そのほかにもいろいろな要素で、先ほどの政策的な要素が入っていないというような部分ももちろんありますが、そこは、今のお話の中で申し上げましたけれども、数字として表現することは極めて難しいわけですので、何らかの形で例示、先ほどの過去のいろいろな要素もあった例示も含めて、こういうこともありましたと。ただ、それはあったからどうというものではない。その予測が上方に行く場合もあるし、もちろん、さっきのように下に行く場合もありますから。事実として書

くこと自身は、これは実態あるいは実感により近いものになるのではないかという気がしますので、何らかの形、このP Iレポートに十分書き切れるか、あるいは詳細なレポートに表現し得るか、これは少し議論をしていただきたいと思います。

それから、分担のところでは、もちろん、ここもまさに最後はトリップの行動選択をする一つの考え方が、当然、大きく、ドラスチックに変わるわけです。今の行動選択パターンというものを前提にしている限りこういう形になると。これを取っかえ引っかえするかというふうに持っていくというような部分というのは、今の行動選択、時間とかお金とかいう要素を考えた場合にはあり得ないのではないかという気がしますので、その部分はしっかり説明責任が果たせるような形にしていきたいと思います。

それから、最後の部分については、今少し議論がありましたように、実際にここはやはり、ユーザーの皆さんがどういうふうに思われるか、実感としてですね。多分、7割、8割というと、あと3割があいていると。ところが実際、ピーク時は違うわけで、その実感なりがご理解いただけるような形の表現の工夫というのが要るんだろうなと思います。平均であらわすことの怖さというのが多分あると思いますので、そこは、特に先ほど計画課長さんからお話があったように、福岡空港の場合には、観光路線とはまた大分雰囲気の違いますから、この予約のとりづらさというのは、実はビジネストリップを起こすか起こさないか、あるいは変えるか変えないかという意味で、非常に大きな要因になるのではないかという気がしますので、ぜひ実感がわくような、これは非常に難しいですけども、少し工夫をしていただきたいと思います。

そのために、本来のスタート時期が若干後ろにずれても、私はむしろ、冒頭に申し上げましたように、丁寧に理解をしていただくことが、このP Iの最大の目的だろうと思いますから、あまりスタート時期とかエンドの時期に固執をせずに、そこはどこまで我々が、100%の表現は無理だと思えますけれども、できるだけご理解をいただくような形での資料づくりと、それからステップのプロセスを考えていただきたいと思います。

ほかに何か、この際ですから特にコメントをしておくことが、もしあれば。

幹事：すみません、言い忘れていましたけれども、今日、P Iレポートを資料1 - 2に出しておりますが、実際にはこれの根拠資料となる詳細版をお出ししてステップ2に入ってもらいます。今日はお出しできておりませんが、早急に整理いたしまして、関係といたしますか、最終的なステップ2に向けて早急に作業したいと思えますので、今日のところはお配りしておりません。なるべく早急な作業を進めたいと思っております。

小原副局長：私も一つ忘れていました。個人的な意見を言わせていただきます。

さっき皆さんから最初に話があった、地域の将来像という中で、IT化というのがありましたけれども、九州自身がある意味でシリコンアイランドであると同時に、カーアイランドでもあるわけですね。特に北部九州は100万台から150万台構想を掲げて、おそらくそう時間が経たずに達成するだろうと思いますが、そういう意味でも、九州、あるいは北部九州だけかもしれませんが、そういう産業の特殊性といたしますか、特性みたいなものももう少し織り込まれてもいいかなと、先ほど皆さんのお話を聞いて私もそう思いました。なかなか難しいところではありますが、何か工夫ができればというふうに思いますので、

よろしく申し上げます。

武居副知事：18ページの上のほうのところの、増便の可能性や混雑の状況のところの右の図で、ケースAとBとCと、それぞれ分布をつくっていますよね。山が二つあってですね。これは山のそれぞれの、朝から夜の時間ごとの配分率というのは、何かあるんですかね。ちょっと基本的なことですみませんが。

幹事：もとの赤い線ですか。もとの赤い線を飛び出ていると。

武居副知事：はい。赤い線の、この大体のシェアによって、グレーのやつをおろしたり何か、そういうことをしてるんですね。

幹事：ええ、それを一定程度、ええ、そうですね。

須野原課長：だから、羽田なんかだと、もうベタにですね、フラットで、山が二つじゃなくて、基本的に山はずっとベタになっていきますけれども、福岡の場合だったらこういった山が二つ、朝晩二つあるような形で回したらどうかということなんです。

幹事：まあ、そこはいろいろあると思うんですね。羽田型なのかもしれないし、将来どうなるかわかりませんが、今の福岡空港の利用、ダイヤの張り方、とりもなおさず、お客さんが多い時間帯を考慮すれば、こういう張りつき方になるんじゃないかと。それを踏襲してやっておりますということでもあります。

茨木局長：そういう話になったので、私も。今日は需要の話なんで、これはどっちかというと供給のほうの話なんで、申し上げなかったというか、前回のときに少し申し上げたんですけれども、今、一応1本でこれをとっているんですね。こういうフタコブラクダになっていますけれども、それから数字としては一つで能力を出しているわけです。細かい改良をしたときに5,000回ぐらい増えますという話がありますけれども、それは同じものについて複数ケース示しているんじゃないかと、別の話をしていきますので。同じものについては1本で示しているんですが、この需要のほうは3ケースやっていますよね。これはちょっと、いくら何でも失われた10年の話はないんじゃないかというご意見がありましたけれども、まあ、相当幅広い中での議論をしていると。やっぱり、議論の厚みを増すためには、この供給のほうもある程度、もっとぎゅうぎゅう詰めに詰め込んだらこうなるよとか、そういう厚みがあつたほうが議論がしっかりできるんじゃないかという感じもしないでもなくてですね。

これはステップ3、ステップ4でいろいろな方策が出てきて、どうすりゃいいんだという議論がこれからありますけれども、そういうときに、必ずこういう問題については、特に前向きな施策に消極的な立場をとる方々からは、ほんとうにこれで限界なのとか、いろいろな声が出てくるのが当然あると思いますし、そういう議論はどんどんやっていかないといけないと思うんですが、そのときに、よりしっかりした議論ができるんじゃないか

という感じがありまして。ステップ3、4に向けて、これを、例えばこのフタコブラクダの早朝とか夜のほうにもうちょっと頑張って供給したらどうなるの、昼間の時間帯にもうちょっと頑張ったらどうなるのとかですね、そういうふうなこともケースとして考えるようなことも検討していったらいいんじゃないかという気がしております。

江頭副市長：終わりそうになって言うのも変だけれども、時間帯別処理容量をフラットにして、一部まだあいているじゃないかという議論と、エアラインとしてはお客さんが乗らないんだからいくらやってもしょうがないですよという議論があるので、利用率か何かを、時間別に出してもらったらどうですかね。ビジネス利用の人たちは、朝行って夕方帰ってくるという行動パターンをやりますか。昼間行って1日つぶして、その次一泊して向こうで仕事するという人はほとんどいませんというのが所作なので、そこをきちっと説明しておかないと、このフタコブじゃなくフラットでもいいという議論をしちゃうと、もう何かわけわからんことになってしまいますね。だから、利用率、パターンを、大体こうでしょうという話の中でフタコブできているわけですよ。だから、そこをちょっと言わなきゃいけないですな。

幹事：だから、局長が言われたように、フラットにがーっと乗せるやり方と、もうピークだけでも、要するにお客さんは朝と夕方しか利用価値がないということであれば、今でももうピークはいっぱいということも言えますのでね、それは結構、供給にも幅があると思うんですね。それを代表して一つにあらわしているということなので。

茨木局長：このパターンを変えたら、それは一体どういう状態なのか。昼間を上げて、そこが利用者がいなくて、結局、運んでいる人数は同じだという状態になるのか、それとも、2時間ぐらいのずれなら、我慢してもね、ビジネス上はいろいろマイナスもあるけれども乗ろうという我慢をする人が結構いるのかとかですね。それは早朝や深夜も同じですけども、そういうふうなことを、やはりもうちょっと何か語れるように、調べておく必要があるんじゃないかと。

須野原課長：特に国際と国内みたいな議論をするには、その辺の議論もぜひやっておく必要があると思います。

江頭副市長：昼間がらからだから、もっと乗ればいいじゃないかって。

須野原課長：しかし、だったら、あなた乗ってくださいよと言われますよ。

茨木局長：まあ、今でも、昼間の時間帯でも飛行機は飛んでいるわけですから、その利用率はこんなに低いですよというのだけでも、随分違いますね、そういうことを言うだけで。

須野原課長：オーバーブッキングすると、次の便で1万円バックするみたいな話をやった

りしていますけどね。

小原副局長：まあ、そこら辺も、まさに丁寧に、いろいろな意見はもちろん、P Iですから出てくるのが当たり前ですので、ぜひ、その辺について、別に強弁する必要はないんですけども、それはなぜこうなっているかということをごすね。ある意味では、乗る方の選択の集合体だと。それに供給がどういうふうにサポートするかということの結果だろうと思いますから、その辺を十分説明できるようにしておいていただければなと思います。よろしくをお願いします。

ほかにもしなければ、その他というのは何かありましたっけ。ありませんか。

それでは、ほぼ予定の時間と言うとちょっと語弊がありますが、十分いろいろな議論を、ご意見をちょうだいいたしました。このP Iレポートそのもの、それから詳細版もあるようですので、それを含めて少し事務局のほうで精査をしていただいて、スタートラインについていただくようお願いをしたいと思います。

それでは、ないようでしたら議事はこれで終わります。事務局、お願いします。

(3)閉会

事務局：それでは、以上をもちまして本日の福岡空港調査連絡調整会議を閉会させていただきます。ありがとうございました。