

平成19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19年9月7日（金） 10:00～11:00

2 場 所 ホテルレガロ福岡 3階 レガロホール

3 出席者

・福岡空港調査連絡調整会議委員

国土交通省九州地方整備局長	小原 恒平
（代理出席 九州地方整備局副局長	鈴木 克宗）
国土交通省大阪航空局長	武田 洋樹
福岡県副知事	武居 丈二
福岡市副市長	高田 洋征

・幹事

国土交通省九州地方整備局港湾空港部長	鈴木 勝
国土交通省大阪航空局飛行場部長	傍士 清志
福岡県企画振興部理事兼空港対策局長	西村 典明
福岡市総務企画局理事	阿部 亨

・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	森川 雅行
------------------	-------

4 議事

(1)開会

**事務局：**

おはようございます。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始めさせていただきます。会議の前に、前回の会議から人事異動等により、若干メンバーがお代わりになっていますので、改めましてご出席の方々のご紹介をさせていただきます。なお、順不同でございますのでご了解をいただきたいと思います。

まず、国土交通省九州地方整備局副局長の鈴木克宗様でいらっしゃいます。

同じく、国土交通省大阪航空局長、武田洋樹様でいらっしゃいます。

福岡県副知事、武居丈二様でいらっしゃいます。

福岡市副市長、高田洋征様でいらっしゃいます。

なお、本日は、国土交通省航空局飛行場部計画課長の森川雅行様にご参加いただいております。よろしく願いいたします。

次に、本日の資料の確認をいただきたいと思います。

一番上に配付資料一覧というものがございます。それから本日の式次第、出席者名簿、配席図。それと右上に資料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3）の実施について」、これは2枚組でございます。それから資料2としまして、「P Iレポートステップ3（案）」というものをお配りいたしております。ご確認をいただきたいと思います。

思います。

マスコミの皆様へお願いをいたします。本日は議事の進行上、テレビ、カメラの撮影は、冒頭の説明までとさせていただきますので、ご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

それでは、議事に入りたいと思います。進行を九州地方整備局、鈴木副局長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

## **(2) 議事**

### **鈴木副局長：**

それでは、議事の進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

本日の議題は、今ご説明がありましたように、議事次第に沿っていきたいと思います。

最初に、福岡空港の総合的な調査に係るステップ3、P Iの実施について審議をすることになっておりますので、この説明資料1をお願いいたします。

### **【資料1 福岡空港の総合的な調査に係るP I (ステップ3)の実施について】**

#### **幹事：**

それでは、お手元の資料1に沿いまして、今回のP I (ステップ3)の活動の中身について、ご説明をさせていただきます。資料1をごらんいただきたいと思います。

まず、ステップ3の開始及び終了でございますけれども、本日P Iレポートの中身をご了解いただきました後、ホームページ等に掲載し、配布する時点で開始をするということです。準備等の関係で、おおむね9月中旬ごろを予定しております。それから終了でございますけれども、第三者機関として福岡空港調査P I有識者委員会というところでチェックをしていただいておりますので、そこに最終の実施報告書を提出いたしまして、評価や助言をいただきます。それを踏まえまして、最終的にP Iの終了を判断したいということでございます。

それから2番目に実施時期の目安でございますが、そこに概略を書いてございます。当然ながら意見の出具合等によって変わってくるわけでございますけれども、全体としましては、9月の中旬から11月の末ごろを考えております。具体的な催しを行います実施の時期は9月の中旬から11月の月上旬までに、集中的に実施をしていきたいと思っております。催しの具体的な中身、日程等は、次のページでございますけれども、P I (ステップ1)あるいはP I (ステップ2)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等、見学会等を引き続き行うことにいたしております。その他意見発表会、懇談会等そこに書いてある日程で進めさせていただきたいと思っております。それから催しを済ませて、意見を収集いたしまして、それについての考え方を公表します。それが11月の中旬ごろを考えております。そして先ほど言いました福岡空港調査P I有識者委員会への実施報告書の提出等を経て、最終的には、12月頃に提出を含めて終わらせたいと思っております。全体の流れ及び内容については以上でございます。

**事務局：**

マスクミの方をお願いいたします。カメラ等による撮影はここまでとさせていただきますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

**鈴木副局長：**

それでは議論に入りたいと思います。ただいまの説明について、ご意見をいただきたいと思っています。いかがでしょうか。

〔「異議なし」との声あり〕

**鈴木副局長：**

よろしいでしょうか。

それでは次の議題に入りたいと思います。資料2の説明をお願いします。

**【資料2 P I レポートステップ3(案)】**

**幹事：**

お手元に配付されています、資料2「福岡空港の総合的な調査P I レポートステップ3(案)」、本日はこれをご審議いただきますので、お時間いただきまして、これについて説明をいたしたいと思っています。

まず、P I レポート、今回ステップ3でございますので、ステップ1、2がどのようなものだったかということの概略が1ページに出ております。ステップ1につきましては2005年、ステップ2につきましては2006年にP I を実施しておりますけれども、基本的にステップ1につきましては、福岡空港の現状と課題、ステップ2におきましては、将来需要予測というものを中心にP I を実施しております。その中でステップ1につきましては、現空港の容量について分析いたしまして、年間14.5万回というものを示してございます。それからステップ2につきましては、3ケースの需要予測をお示したところでございます。P I レポート、ステップ1、2について、若干のレビューという意味では、2ページ目に現状の福岡空港の図面等をお示ししております。これについてはまた必要に応じて触れていきたいと思っています。

3ページ目を見ていただきたいと思っています。このグラフはステップ2におきまして、ケースA、B、C、それぞれにおいて実施した需要予測に基づいて算出した、滑走路の年間離着陸回数を示しております。基本的な結論といたしましては、どのケースにおきましても、2010年代の初頭には滑走路の容量を超えてしまうということでございます。ちなみにケースA、B、Cというのはいろいろなシナリオに基づいたものでございますけれども、ケースAがハイケース、Bがミドル、Cがローケースというような位置づけではないかと思っております。それからここに示しておりますタイトルは、何もしなかったらどうなるかということですが、やはり何もしなかったら滑走路処理容量を超えて飛行機が飛べなくなるということでございます。これは具体的に我々の生活、交通において、どんな影響があるか、簡単にお示ししております。基本的に空港と申しますのは、皆様の需要を満足させるために航空機が飛ぶという機能を果たしておりますけれども、ピーク時

というものが1日2回、午前中と夕方にあります。そこが一番人気のある時間帯でございます。ピーク時に増便をするというのがエアラインにとって一番効果的でございますが、そういった人気のある時間帯の増便が不可能である、あるいは、滑走路が満杯になりますと、新たな路線の開設が難しくなる、そしてちょっとしたことで遅延が生じると、それがなかなか解決しないということで、公共交通機関のサービスを提供するインフラとしては、困った状況が生じるということに触れております。

4 ページ目以降がステップ3でお示しする、新たなメニューについて触れたものでございます。4 ページにおきましては、どんなものをお示しするのかというのを目次的に整理しております。最初は近隣空港との連携についてご紹介したいと思います。次に抜本的な空港能力の拡充ということで、現空港における滑走路の増設、そして新空港の案といったものをお示ししたいと思っております。

5 ページ目をごらんいただきたいと思っております。最初の近隣空港との連携というものについて簡単にお示ししております。近隣空港とはどこかと言いますと、6 ページの上のほうを見ていただきたいのですが、青、黄、赤で示しており、青が博多駅から福岡空港まで4キロメートル、博多駅から佐賀空港まで76キロメートル、博多駅から新北九州空港まで82キロメートルということで、この福岡に関しては佐賀と新北九州を近隣空港と位置づけております。ここで若干コメントさせていただきたいのは、大阪でありますと伊丹空港、関西空港、東京で言いますと羽田空港、成田空港というものがございまして、伊丹空港、関西空港の関係、福岡空港も含めまして、大阪の3空港、東京の2空港に比べまして、佐賀空港、新北九州空港は比較的距離があるということをここでお示ししているものでございます。

それでは、近隣空港との連携策についてどのようなものがあるかということでございまして、5 ページ目に戻っていただきます。私どもは大きく二つのジャンルに分けて、近隣空港との連携策を整理してみました。一つは利用制限型、平たく言うと福岡空港の利用を制限してしまおうというものでございます。もう一つは利用制限をするというものではなくて、逆に近隣空港の需要を伸ばしまおうという需要誘発型でございます。利用制限型につきましては、国際線や長距離便の路線、小型機といったものを乗り入れ制限する、あるいは需要の高い路線の便数制限をしてしまうということでございまして、これは基本的には航空自由化の流れに逆行する。さらに利用者からしてみれば、利便性を非常にスポイルすると言いますか、利便性を落としてしまうということで、航空政策上はなかなか現実困難であろうと。仮にそういったものを実施したとしても、空港にエアラインが乗り入れるときには、そのビジネスが成り立たないということで、結果的に福岡都市圏の利用者にとって不便が生じる、あるいは他地域との交流が縮小し、アジアゲートウェイとも言われておりますけれども、北部九州の拠点としての機能が下がるのではないかと考えております。もう一つの需要誘発型、これは近隣の空港の利用促進をしまおうということで、具体的にはアクセスの強化、利用者負担の軽減、それからマルチエアポートと言われておりますが、近隣空港との料金の統一化、空港変更についても手数料なしにするなどの利便を図るといったソフト政策でございまして、これにつきましても結論的に申しますと、福岡空港側から見ると、需要逼迫の緩和効果というのは少ないのかなと考えております。6 ページの右下に、ステップ2での需要予測をした際、ケーススタデ

ィ的にお示したものでございますけれども、例えば新北九州空港のところを見ていただきたいのですが、濃い赤とピンクと緑で書いてございます。濃い赤は普通に需要予測をした場合、ピンクはバス路線でアクセスを拡充した場合、緑はさらに鉄道アクセス機関を新たに整備した場合ということで、当然のことながら新北九州空港の需要は増えますが、これは福岡空港との需要量が違いますので、福岡空港の旅客数の減少が3～6%ということで、それぞれの空港については効果があるにしても、福岡空港側から見ると効果がそう大きくないと考えております。

次に7ページ目以降をご説明させていただきます。7ページ目からページを割きまして、滑走路の増設について整理をしております。まず7ページ目が基本的な条件、情報を提供しております。滑走路の増設、今どのような滑走路かと申しますと、現空港の滑走路が2,800メートル、増設滑走路は基本として2,500メートルを設定したいと思っております。それから、滑走路を2本入れるとなると、当然平行に入れるのが基本でございますけれども、実は間隔も技術的には2種類ございまして、300メートル、あるいは210メートル。そして、私どもはILSと呼んでいますが、精密進入方式をとるのかとらないのかという若干のバリエーションがございます。7ページ目の下のほうに、平行滑走路の事例を書いてございますけれども、基本的にはクローズパラレルという、滑走路の間隔が狭い平行滑走路、あるいはオープンパラレルといった滑走路の間隔が広い関空のような滑走路と、2種類ございます。当然間隔の広いほうが容量が大きいという事例もございます。これについては、配置によって微妙に異なるということですので、基本の教科書的な数値のみ掲載してございます。それから8ページの右上でございしますが、これもテクニカルな話で、300メートルと210メートルの何が違うのかということでございまして、基本的に滑走路を300メートル離すと、その間に大型機が1機入るということで、非常に滑走路の使い勝手がよくなるということでございます。それから8ページ目に進入表面について書いてございますが、これは省略して、後でご説明したいと思っております。

それから、9ページ目、10ページ目をごらんいただきたいと思っております。滑走路を現空港に新たにつくるといった場合、じゃあどこにつくのか、どちら側につくのかという議論があると思っておりますが、基本的には東側につく場合、西側につく場合を整理しております。東側につく場合、それぞれあと300メートル離す、210メートル離す、あるいは端をそろえる、そろえないという、若干のバリエーションがございます。まず東側にそろえた場合、一つの基本だと思っておりますけれども、300メートル離して、今の国内ターミナル側に滑走路を新たにつくると。この場合、実は丘陵地帯がございまして、空港の制限表面というものに抵触してしまう。それから東側に滑走路をつくりますと、国内線ターミナルを今の国際線のほうに持ってくるということで、東側にも西側にも大規模な用地転換が必要ということになっております。それから非常に利便性がよいと言われている原因の一つに地下鉄の乗り入れがございまして、これの付け替えが必要ということでございます。比較的基本的な案ですけれども、いろいろな影響あるいは工事等が大ぶりの案かなと思っております。これの東側に配置した案については、300メートル離さずに210メートルでもいいじゃないかという案をつくってございます。これも拡張面積がそう小さくならないという特徴がございます。それから、逆に西側につくればいけないかという議論がございまして、西側につくりますと、国際線のターミナルの移転がどうしても必要にな

るという事情がございます。これが西側配置1案、これも標準的な配置案ではないかと思っておりますが、実は空港の外に目を転じますと、都市高速2号線がございます。ここが進入表面に引っかかるというものでございます。進入表面につきまして、もう1回レビューしたいと思います。

8ページ目に戻っていただきますと、精密進入方式と書いてございます。電波で誘導して飛行機を着陸させるというものでございますが、電波で誘導する場合は50分の1の勾配、そうでない場合は若干きつくなると言いますか、緩和されて40分の1の勾配、こういった電波のすべり台のようなものを使って飛行機がおりてくるわけでございますが、50分の1の勾配が都市高速に抵触するというものでございます。

10ページに再び戻っていただきたいと思っております。しからば、滑走路の位置を動かせばいいではないかというのが西側配置2でございます。それから西側配置3でございますが、実は西側配置2にしても反対側の道路に引っかかるということで、ではということで、滑走路間隔も短くしターミナルの影響も少なくしながら、さらに、実は小さな字で非精密と書いてございますが、50分の1ではなく40分の1にすると、それらの道路に影響がないという案でございます。

この5案、いろいろ書いてございますが、11ページ、12ページを見ていただきたいと思っております。基本的には東側、西側の標準的な案であります滑走路間隔300メートルのもの、あるいは最後に申し上げましたとおり、道路のどこにも引っかからない210メートル間隔の西側配置案、この三つが基本というふうに考えて整理をしております。それぞれ概算事業費を書いてございますが、あくまでも概算でございますし、工事期間も机上のものでございます。東側が一番コストもかかり、時間もかかる、西側の210メートル案というのはその逆のものでございます。ここまでが滑走路の増設についてお示したものでございますが、滑走路の増設ではなく、新空港についての整理を13ページ目以降してございます。

新空港につきましては、14ページ目の上のほうに、四角い形を書いてございます。これが新空港の概略図、滑走路3,000メートルが2本、面積が530ヘクタール程度のものでございます。14ページの右下のほうに、地形を絞り込んだ、地形というか空港が建設可能であろう場所を絞り込んだプロセスを書いてございます。基本的に、1キロメートル四方のメッシュに地形データを拾いまして、起伏が150メートル以内、あるいは関空等の例を参考に水深25メートル未満とか、そういった場所を整理したのが第1段階の青いメッシュでございます。ところが、空港というのは当然1キロメートル四方に入るものではなくて、4掛ける2キロメートルぐらいの、それより若干少ないですけども、メッシュの数で言うと8メッシュぐらい要るということですので、このメッシュがちゃんと入るのか、あるいは水平表面という制限表面がございますけれども、そういったものが抵触しないかどうかということで、14ページの右下に、ピンクのメッシュを整理しております。

15ページを見ていただきたいのですが、上のほうにいろいろゾーンが書いてございます。空港の標点という言葉これから使わせていただきたいと思っております。空港の標点というのは、滑走路の中心みたいな点でございますが、空港のおへそみたいなもんだらうなと思っておりますが、この空港のへそと言われる標点がピンクのゾーンに入り得るということを示したのが、15ページのピンクのゾーンでございます。それぞれ地形に応じてピンクのゾーンを分類したのがこのゾーンでございます。ただこのゾーンにつきまして、すべてがこ

れからの検討対象かというところではございません。A海域、B海域、C海域、D海域といったものは、国立公園との抵触が避けられない、あるいは周辺に山があり航空機の進入が難しいということから対象を除外して数えますと、陸に4ゾーン、海に6ゾーンございまして、合計10ゾーンをまず選定しております。ただ陸の4ゾーンにつきましては、16ページ目でございますけれども、必要な制限表面が確保できない、あるいは玄海国立公園の特別地域にかかる、あるいは市街地に騒音がかかるということで、次のステップでは海の6ゾーン、古賀から糸島沖までを次の選定として考えてございます。いろいろウインドカバレッジとかテクニカルな言葉をここに書いてございますけれども、これについてはまたご説明させていただきたいと思っております。

それでこの6ゾーンでございますけれども、基本的には三つのゾーン、17ページでお示ししているとおり、海上の二つのゾーンに絞り込んでおります。16ページ、17ページ両方、ちょっとページ割りが悪くなって申しわけございません。16ページに書いています、湾内のゾーンが二つございますけれども、中央ゾーン、赤い点線が書いてございますが、これは警固断層でございます。やはり断層直上の空港島というのは避けたほうがいいのではないかというのが一つ。それから湾内の、私ども、便宜的に東ゾーンと呼びましたが、博多港に近い側につきましては、港湾機能への影響、陸域に近いため市街地への騒音の影響があるということで、これも除外しております。

それから、海の中ですと水深が深いというのがネックでございます。技術的には水深が深くても成り立つものでございますが、やはりコストがかかる、あるいは都心から遠いというのも非常にアクセス等の経費もかかるということで、二つの古賀ゾーン、糸島沖ゾーンについては対象除外ということで、最終的にはこの志賀島・奈多ゾーン、三苫・新宮ゾーンについて整理をさせていただいております。18ページ目にその候補地のゾーンの特徴をお示ししておりますけれども、平均の水深が18メートル、これは関西空港の1期程度でございます。それから、海岸の様子が若干違いまして、三苫・新宮ゾーンは磯浜、志賀島・奈多ゾーンは砂浜、沖合でございます。事業費について、粗々でございますけれども、すべてアクセス等を含めまして、三苫・新宮ゾーンが1兆円、志賀島・奈多ゾーンがその1割増しということで、工事期間もあくまで想定でございますが、13年程度と考えております。ここでは私どもの案を羅列したものでありますけれども、これをどのように評価していくかというのがステップ4での大切な作業でございます。どういう観点で評価するのかというのが19ページ目以降でございます。これは新空港か滑走路増設かということに目が行きがちでございますけれども、どういった視点でこういった案を評価するのかというのも大切な観点かと思っております。

19ページ、20ページ目、それぞれ福岡空港の現状と課題から福岡空港に求められる項目、20ページ目は地域の将来像から絞り込まれる項目を書いてございます。それから21ページ、22ページ目にそういった項目をそれぞれマトリックス的に整理しながら、評価の視点というものを整理してございます。評価の視点は五つほどございますが、需要の緩和効果があるか、利用者利便性があるか、環境、安全の面で大丈夫か、そして街づくりや地域振興、空港は地域振興の大切なインフラでございますので、そういった観点からどうかと、あるいは事業効率性の観点からどうかと、こういったことを整理してございます。

お時間をいただきまして、ステップ3の概略レポート、この程度の用意をしてございま

すが、最後に一つだけ、現空港の拡張、新空港の建設、それぞれの案をお示ししてございますが、私ども実現可能性の高いものをお示ししたということでございますので、広く意見を聞きながらステップ4に進んでいきたいと考えております。

お時間いただきましたが、以上でございます。

**鈴木副局長：**

ありがとうございました。

それでは、ただいまの説明についていろいろご質問、ご意見等をいただけたらと思えます。どなたでも結構ですが。

**高田副市長：**

今ご説明いただきましたけれども、将来需要に対応するということでの滑走路増設の例が挙がっているわけですが、一般の市民の感覚からいきますと、滑走路2本というのは、単純に処理能力が2倍になるんじゃないかというような感覚で受けとめるわけでございます。しかし、このレポートの中を見ても実際はそうはならないということで、レポートの7ページでございましたか、一般的には、このクローズパラレルの場合については、1.3倍程度とされております。なぜ2倍にならないのかといった部分について、クローズパラレルの滑走路の運用方法とか、そういったものをもう少しお教えいただければと思えます。

また、滑走路の間隔についても、300メートルと210メートルというようなことが検討されているわけですが、210メートルという案の検討の例として、国内で、百里飛行場で一つ建設中というものがあるとも伺っています。このあたりどうなのかということと、外国の例にどのようなものがあるのか、お教えいただければと思えます。

**幹事：**

大阪航空局でございます。

それでは滑走路の配置と能力といったようなこと、それから、210メートルの事例といったようなご質問について、お答え申し上げたいと思えます。

まず、ご指摘のとおり、滑走路については2本あれば、基本的に能力が2倍あって不思議でないというのが一般の感覚だろうと思うんですけれども、ICAO（国際民間航空機関）というところで、滑走路のレイアウトと能力というものを、かなり厳密に決めてございます。その中で、2本になって2倍になるというのは、相当厳しい条件が必要になってまいります。例えば、2本の滑走路の離隔は1,310メートル離れていないといけない。これは、オープンパラレル方式と呼んでいますけれども、それぐらいます必要であるということに加えて、空の条件ですね。例えば、羽田のA滑走路とC滑走路が2本、非常に広い離隔でレイアウトされていますけれども、東京湾の奥のほうで、飛行コースが1本になってしまう。そんな場合には、仮に地上の滑走路のレイアウトがよくても、2倍にはならないというようなことがございます。

今回の場合は、それよりもさらに滑走路の離隔が非常に狭い、300メートル、あるいは210メートルということでございますので、片方の滑走路に飛行機が着陸して、その着陸した飛行機が再び出ていかない。緊急時には出ていくことがあるわけですが、そういう

ことを確認して、隣に待っている飛行機が出ていくというようなプロセスを経ますので、どうしてもその能力の増し分というのが小さくなってしまいます。それが一般に1.3倍だと言われております。ただ、個別固有の条件のもとで計算しておりますので、福岡空港の場合に、ほんとうに1.3倍なのかどうなのか。210メートルでどうだ、300メートルでどうだという点については、いましばらく検討を深める必要があるかと思っております。航空局のほうでも、管制の担当を交えまして、これからそれについてスタディーをしてまいる段階だをご承知いただければと思っております。

それから、2番目の210メートルの事例でございます。ご指摘のとおり、百里飛行場で、今210メートルの間隔をもつての滑走路整備が行われております。諸外国に目を転じますと、幾つか確かに事例がございまして、私が手元に持っております資料の限りでは、シアトル、サンフランシスコ、ロサンゼルスといったような空港が、210メートル、プラスアルファが若干ありますけれども、その範囲で滑走路はレイアウトされているというような事例でございます。

以上でございます。

**鈴木副局長：**

ありがとうございます。ほかに。

**高田副市長：**

加えてまたよろしいですか。私どものこの福岡空港のP Iを進めると同時に、那覇についても同じような形で、同じスケジュールで大体並行して総合的な調査が行われているわけでございます。最近、那覇のほうのP Iのステップ3のレポートも出たと伺っているわけでございます。那覇のほうの空港の将来方策の検討の中身というか、そういった内容はどういうふうにやっていくのかなということが気にかかるところでありますし、また那覇空港の今後のスケジュールといったものについても、少しわかる範囲で教えていただければと思っております。

**幹事：**

引き続きまして、大阪航空局からお答え申し上げます。

私ども福岡空港の総合的な調査とあわせまして、那覇空港の総合的な調査にも関与しております関係から、お答えさせていただきたいと思っております。

那覇空港につきましては、ご紹介のとおり、ステップ3を今行っております、ほぼ同時並行というような状況かと思っております。ただし、この次のステップ4というのはございません。何でかと申しますと、那覇空港ではステップ3で、幾つかの滑走路の配置のオルタナティブを今回示しております。滑走路の離隔について、210メートルであるとか、750メートルであるとか、そういう幾つかの案を示しておるところでございまして、近隣空港との連携策とか新空港の話とか、そういう大きなオルタナティブが全然、そもそも存立し得ないというような状況にございますので、そういう意味で、ステップ3で調査段階のP Iを終わるということになってございます。今後は、施設計画段階、構想段階のP Iに進んでいくという状況でございます。

**武居副知事：**

海上案が2案示されておりますけれども、関西空港とか中部空港の諸元と比較して、こちらは1種空港で、ここは2種空港だと思うんですけれども、例えば推進とか事業費とか、あるいは、整備の進め方とか、こういった違いなり共通点なり、ありましたら概略を教えてくださいたいのと、新宮沖のほうは1,000億円くらい安くなって、志賀島のほうが高くなっている。志賀島のほうが近いような気がしたんですけれども、これはどういう違いで1,000億円の違いがあるんでしょうか。粗々ですから、まだ精査しているわけでも何でもないのでしょうけれども、もしわかりましたら、ご説明いただきたいと思います。

**幹事：**

九州地方整備局でございます。自然条件的に水深で見ますと、関西空港に近いのかなという感じです。関西空港は、1期の場合はたしか平均水深18メートルだったと思います。それから、今、沖合に2期の滑走路が8月の初旬にオープンいたしました。そちらがたしか平均水深が20メートルは超えていたと思います。一方、中部空港でございますけれども、関西空港に比べますと、これは伊勢湾の比較的浅いところを埋め立てておまして、平均水深は、たしか6メートル程度だったと記憶しております。それから面積的なものにつきましては、関空は1期で滑走路1本で、そのときに大体ほぼこれと同程度の面積だったと思います。中部はもうちょっと小ぶりですけれども、500ヘクタール未満ぐらいですか。基本的に空港の場合は、滑走路の長さを決めますと、それから着陸帯の幅とか、わりと自動的に決まってくるので、あとは需要に応じてターミナルビルをどの程度つくるか、エプロンをどの程度つくるかということで、1種空港程度の国際空港程度の需要であれば大体500ヘクタール前後というのが、面積の大まかな目安かなと思っております。

それから関西空港と中部空港、どちらも1種空港でございます。福岡空港の場合は、現空港は2種空港でございまして、1種空港の関西空港と中部空港については、非常に利便性、採算が成り立つということで会社方式を導入しております。関西空港の場合は出資金が3割、中部空港も国、地方自治体、あるいは民間からの出資を入れて会社方式ということにしています。会社といってもいろいろな法人の形式が若干違いますので、これは省略させていただきますけれども、それにいわゆる財政投融资といえますか、わりと低利の資金を入れて採算を確保するという方式をとってございます。それから、おおむね1兆円と場所の違いでございますが、若干水深等の違いがあることを織り込んだものでございまして、1割程度違うと考えております。

以上でございます。

**武田局長：**

事業費ですけれども、関空が1本の滑走路で1兆5,000、中部も滑走路1本ですけれども、あそこは非常に安く6,400億円でできました。今回は1兆円ですから、ちょうど関空と中部の中間程度の事業規模になるということです。

**鈴木副局長：**

一番大きい要因というのは水深になるわけですか、大ざっぱに言うと。

**武田局長：**

そうですね。先ほどご説明がありましたように、関空20メートル、中部はその3分の1の7メートルで、ここは20メートルですから、ほぼ関空と同じ水深ですけれども、関空の場合は地盤が非常に軟弱というか、そういうことがありますから、地盤改良といった分が安くなる。

**幹事：**

技術的な話で恐縮でございますが、関空の場合は非常に軟弱な粘土の上につくったので、沈下が大きい。それから、今回と大分違うところは、関西空港や中部空港では、湾の中ということで、台風のときは波が来ますが、比較的大きくない。今回、このゾーンにつきましては外海ですので、冬を中心に波が大きい。したがって、そういう備えもしなければいけないということもございます。

**武居副知事：**

ついでにもう一つ。海の中の状況なんですけれども、内湾だと大体平均した水深になっているのかもしれないですけど、例えば、新宮沖とか、沖に行くほどだんだん水深が深くなっているのでしょうか、どうなんでしょうか。ゾーンが4キロとか5キロとかあるんですけども、素人目には陸に近いほうが浅くて、さっきの水深と事業費の関係でいったら、できるだけ陸に近づけたほうが安くなるのかなとか、沖に出たほうが高くなるのかなとか思ったりもするんですけども。そこら辺のところは大体陸からどのくらい離してとか、予見としたら決まってくるような感じですか。

**幹事：**

当然、岸に近いほうが安いわけですけども、どこの空港もそうなんです、岸に近いほど、やはり騒音の影響とか出てくるので、ある程度離すという作業が必要になりまして、したがって、関西空港の場合も沖合5キロ、中部空港は1.5キロ、そういった設定をしております。

**鈴木副局長：**

沖に出して、アクセスするということですが、これも一応全部含めてですね。

**幹事：**

非常に粗い想定でございますが、一つの目安として、トータルのアクセスも含めまして、こういったものを提示しております。

**鈴木副局長：**

日本全体の話で少し補足のお話があれば、森川課長の方からお願いします。

**森川課長：**

特段資料そのものについてコメントはありません。周辺状況といえますか、今、日本全

体の話がありましたけれども、若干関係する動きを紹介させていただきたいと思っています。

6 ページの 5、6 に近隣空港との連携についてというところがありますけれども、その中で航空自由化について触れておられます。ご承知のように、今年の 3 月に羽田の 4 本目の滑走路が着工し、アジア・ゲートウェイ構想が 5 月に取りまとめられております。その中で首都圏は容量制約があるので従来の方式、関西空港、中部空港は戦略的に、地方は基本的には自由にと、こういう形になっております。今年の 8 月に、日本と韓国の航空当局間協議というのがあって、これが初めてといたしますか、今言っているアジア・ゲートウェイが初めてここで反映されたというような結果になってございます。その結果はご承知の方もおられるかもしれませんが、ご紹介させていただきますと、基本的に空港容量に制約のある我が国の首都圏空港関連路線を除き、日韓相互に乗り入れ地点及び便数制限を撤廃し、航空自由化を実現すると。今回の合意は、アジア主要国との間でアジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化を初めて実現するものであると、こういう整理になっております。少し解説をさせていただきますと、今までは乗り入れ地点であるとか、便数をお互いにこれだけ、ここの場所にしましょうと、こういうふうに決めておったんですが、今回韓国との間は、それを取りやめて、首都圏以外であればお互い自由に乗り入れ、あるいは撤退といたしますか、それもできるということになっておりまして、よりエアラインの意向、企業戦略に基づいて自由に路線が設定されると。逆に地方等から見れば、ある路線がいつなくなってもおかしくない、あるいは増えてもおかしくない、こういった流れの中でするので、制約をかけるというのは、そういう流れにはあまり合っていないのかなという気がしてございます。

それともう一点、那覇の P I のお話がございましたけれども、先ほど、事務局から次の段階というお話がありました。9 月の時期ですので、当然来年度の予算要求等々、いろいろ関係にお願いしているところでもありますけれども、やはりその中で出てくるのは、逆に相手からこういった総合的な調査をやっていますよね、それできちんと地元の意見がまとまっているんですよと、こういう確認がすぐきます。まとまっていないのに次という話にはいきませんので、今回ステップ 3 でいろいろな代替候補の案を出してございますけれども、次のステップ 4 も含めて、やはり地元として、しっかりとこういったものでやりたいということをもとめていただかないと、なかなか本省としても次の段階には進みにくいなと思っております。ステップ 3 から、より重要になってくると思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上です。

**鈴木副局長：**

ありがとうございました。

ほかにございませんか。

**高田副市長：**

今のに関連するわけではございませんけれども、今後の総合的な調査ということにつきまして、今回の P I で、市民とともにこれを考えて進めていくというのが一つの大きなね

らいてございました。これはステップ3という段階まで参ったわけでございますけれども、これは私どもの努力不足があるかもしれませんが、これまでステップ3に至っていながら、地元も含めて市民のレベルといいますと、ちょっと盛り上がりといいますか、関心度といったものが、これは私どもの努力不足は当然でございますけれども、ないように感じているわけです。これは、原因としては、これまでのステップのテーマといったものが、空港の能力とか需要予測といった、ある程度空港の将来方策を検討する上で、非常に基礎的なデータとか情報をテーマにしたものがこの中に組み込まれてきているところがございます。

しかしながら、今回のこういうテーマの中では新空港、あるいは滑走路の増設といった具体的な将来方策が出てきて、非常に市民にとっても関心の深い内容になってくると思っています。今後とも福岡空港調査連絡調整会議として、市民へ周知の努力ということをごこれまで以上にやっていく必要があると思います。と同時に、本日の会議の中でたくさんの方々が御見えになっておりますので、お願いと言っては大変恐縮でございますけれども、ぜひ、マスコミの方々におきまして、福岡空港の将来ということについての考えることの重要性ということにつきまして、積極的な解説、あるいはPRといったものについてもお願いしたいなと思っております。これは要望ということでお願いします。

**鈴木副局長：**

事務局のほうはいかがですか。

**幹事：**

今、副市長さんがおっしゃった点は、我々も常日ごろ感じておることでもあります。PIのステップ1、ステップ2は、今まさにおっしゃったとおり、基礎的な問題でありますとか、将来のことということで、非常に一生懸命努力はしておりますけれども、身近に接しているテーマではなかったの、なかなか広くというところではなかったかもしれませんが、今回、具体的な案ということで非常に関心の高いテーマにいよいよ入ってきましたので、そういった意味では、少し状況が変わってくるかなと思っております。

私どもは、活動という意味では、ステップ1、ステップ2で説明会とか、オープンハウスとか、空港でずっとやったりとか、パネルを持ち出してやったりとか、いろいろやっております。例えばステップ1でもいろいろな説明会とかパネルとかの参加者7,000人程度にパンフレットを配ったり意見を出してもらったりしています。ステップ2は、もうちょっと上げようということで、そういう催しの参加者は1万人の大台を目標にして、それを超える数字を残しました。そのほかに、ホームページにもそのぐらいのアクセスをいただいております。そういう意味ではいろいろ努力はしております。今回も具体的なテーマでございますので、また引き続き頑張っていきたいと思っておりますのでよろしくお願ひします。

**鈴木副局長：**

ほかにもございませんか。

どうぞ。

**森川課長：**

今のに関連いたしまして、確かにここにステップ3のレポート、立派なものがあると思いますけれども、一般の人が見るという観点から見ると、やっぱりわかりにくいというか、非常に専門的な形になっています。説明をされる際に、何か一工夫というか、知恵を絞っていただきたいというのが要望でございます。実際に滑走路を増設するとか山に当たるとか、あまり詳細に固まってははいませんが、できるだけその範囲の中でわかりやすいプレゼンテーションをしないと、この絵を見ただけで拒否反応というか、何これという感じを与えかねないかなと。一般の人が初めて見たときに、このひげみみたいな線は一体何だろうなど、これは都市高速とか何とかですと言っても、やはり実際にそこはこうなるんだなというのが理解できるよう資料が欲しい。特に制限表面とか、空港独自の世界といいますか、そういう専門用語が散りばめられていますので、そこのところもわかりやすく説明していかないと、ほとんどわからない、まあ、じゃあいいかということにもなりかねないで、そこのところの説明等をしっかりお願いしたいと思っております。

**鈴木副局長：**

ほかにごありますか。  
どうぞ。

**武居副知事：**

これはステップ4に向けての話になるので、これも要望とかお願いみたいな部分がありますが、ステップ4に向けて、処理能力の問題がだんだん次の課題になってくると思うんですけれども、それをまた精査していただくというのが、今後の作業で必要になってくると思いますが、その際に、これはお聞きするなりしておきたいんですけれども、先ほど航空自由化の話がありましたが、管制とかの規制改革というのがあるのか、あるいは効率化というのがあるかどうかわかりませんが、これまで以上にそういったいろいろな機器とか管制機能の効率化等によって、あるいは別の要素もあるのかもしれないけれども、そういったソフト面なり、機器の高度化によって、若干でもそういった能力が増すようなポイントが今後考え得るのであれば、そういったものもぜひ次際にはあわせて検討しておいていただけたらありがたいなという感じがします。

**鈴木副局長：**

それは、1.3倍ということについてですか。

**武居副知事：**

それも含めてですけれども、今後、こういうのを整備していきますと、来年整備されるわけではないんでしょうから、それも不確定な部分はあると思うんですけれども、今後10年とか15年とか見通した場合に、どこまで見通せるのかわかりませんが、そういったものもあわせて、材料として提供いただけたらありがたいと思います。

**武田局長：**

ちょっとつけ加えて。最近航空機がどんどん技術的に進歩しています。カーナビでおなじみのGPS、ああいうものも積んで、かなり精度がよく飛行できるようになってきております。ところが、機器の発達で滑走路の処理能力にどう影響するかということですが、やはり滑走路の処理能力というのは、飛行機がその滑走路を何分占用するかと、これにかかっているわけです。したがって、機上機器はどんどん高度化しているんですが、物理的に滑走路において、滑走路を離脱する、この時間なんです。これは機器が高度化しても、飛行機が500メートルで離陸できるとか、300メートルでとまるとかそういうことにならない限りは、処理能力にはあまり反映されないということです。

**武居副知事：**

例えば、ボーイング787もそうなんですけれども、いわゆる中型機とか小型機で軽量化が図られて、離陸や着陸までの距離を少なくするとか、ああいうのは実際地上でこうぐるぐる回っているスピードがどのくらい速くなってきているのかわかりませんが、そういう航空機の機能とかそういったものなんかは影響してこないんですか。

**武田局長：**

ボーイング787はすごく軽量化されていますね。燃費が2割ぐらい抑制できるということをお聞きしておりますけれども、離陸、着陸の性能としてドラスチックに変化しているかという、あまり変わっていないと私は認識しています。

**鈴木副局長：**

管制はいろいろ世界的にも議論があるところなので、できるだけ努力目標ということですが、1.3倍という数字はなかなか今の状況では精度が上がらないんですか、今のステップ3の段階では。

**武田局長：**

7ページに、1.3倍と書いてありますけれども、ターミナルの形状によって、異なるという注釈がついております。新千歳、伊丹、百里、この三つが書いてありますけれども、すべてターミナルビルは片方にしかありません。ところが福岡の場合はどちら側につくるかによって、ターミナルを1カ所に集めるという案もありますけれども、国際線と国内線のターミナルビルが離れていますので、そういう意味では2本の滑走路、離陸専用と着陸専用みたいな形で使い分けた場合に、国際線が横切る、国内線が横切るとこういう場合が出てきますので、単純にその新千歳とか百里との比較はなかなか難しい。この辺は精緻化していくつもりでございますけれども。

**鈴木副局長：**

それと私のほうから質問なんですけれども。那覇の場合にはステップ3で概算事業費を出しているのが1,300億円から2,500億円。今回のステップ3で我々が出しているのが、一番最少が2,500億円、最大が1兆1,000億円。要するに那覇と同じぐらいの規模のものに関

空ぐらいの大きい事業規模になるという範囲なんですけれども、これについて、株式会社方式とか、そういう費用負担の問題について議論が出るのかどうかということをお聞きしたいのですが。

**森川課長：**

でき上がりというか、最終案が見えていないので、なかなか適切なコメントがしにくい質問だと思います。全体の流れからいくと、例えば、羽田4本目の滑走路についても、従来あそこは第1種の空港ですから、オール国費でやっていたわけなんですけれども、全体の2割ぐらい、1,300億を関係自治体から無利子貸付金を受けて整備をしているという話もございまして、新しくこういった大規模整備をするときに、従来の2種Aの3分の2が国、3分の1を地元負担という原則でいけるのか。あるいは、新たな1兆円程度のプロジェクトになれば、当然それに見合った整備の仕組みなり、やり方なり負担なり、それは当然議論していかないと、国の財政事情も豊かではないし、地元も大変でしょうから、そういった議論も当然今後の展開では生じてくるものだと認識をしております。しかし、今のところ、そこまでのレベルになっていませんので、そのところはステップ3、4で、具体的な方向づけをして議論を進めていくんだろうなど、個人的には思っています。

**鈴木副局長：**

ほかに、ご質問、ご意見はございませんでしょうか。事務局のほうからは何かありますか。

それでは、このPIレポートステップ3について、いろいろなご質問、ご意見等ございました。できれば速やかに公表して、PIの実施に入りたいと思います。このステップ3でいろいろな意見を幅広くいただいて、努力すべきだというご指摘もありまして、そういうことで、このステップ3については広く周知をし、広く意見をいただくということを事務局のほうでもできるだけやっていただくということで、実施に入りたいと思います。よろしくお願ひしたいと思います。

それでは最後の議事のその他というところで何かございますか。

**武居副知事：**

今後のステップ4に向けてのステップ3のPIの仕方とかは、12月ごろに福岡空港調査PI有識者委員会ということですが、これと並行して、具体的に言いますと、ステップ4は大体いつぐらいになるのか。作業の進みぐあいによるので、正確には答えられないのかもしれませんが、今後の調査のスケジュールイメージみたいなものが、もし今の段階でわかりましたら教えていただきたいと思います。

**幹事：**

PIですので、皆さんの意見を聞きながらというのが基本的な原則だと思いますけれども、多分今のご質問は、スピード感を持ってやったらということだと思いますので、そういったご意見を参考にしながら進めていきたいと思っています。

**武居副知事：**

できれば可能な限り早くですね。我々としても地元でどういうふうにP Iで巻き込みながら結論を出していくかと、そういうこともありますので、物理的な意見集約の期間というのも当然必要だとわかっておりますけれども、効率的に進めていただいて、しかるべき結論に向けて意見が集約できるように、ぜひお願いしたいと思います。

**鈴木副局長：**

そのほかにございますか。

それでは、事務局にお返しします。

**事務局：**

どうもありがとうございました。

それではこれもちまして、本日の福岡空港調査連絡調整会議を終了させていただきます。どうもありがとうございました。