

**平成20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20年9月19日（金） 17:00～18:00

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

岡本 博

（代理出席 九州地方整備局副局長

佐藤 孝夫）

国土交通省大阪航空局長

片平 和夫

福岡県副知事

中島 孝之

（代理出席 福岡県企画・地域振興部長

佐藤 清治）

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

梶原 康之

国土交通省大阪航空局空港部長

傍士 清志

福岡県企画・振興部理事兼空港対策局長

金子 英幸

福岡市総務企画局理事

松本 友行

・国土交通省航空局空港部からの参加

国土交通省航空局空港部計画課長

干山 善幸

4 議事

（1）開会

事務局：

それでは定刻となりましたので、ただいまから福岡空港調査連絡調整会議を開催させていただきます。

初めに本日のご出席の皆様をご紹介させていただきます。

正面から、国土交通省九州地方整備局の佐藤孝夫副局長です。

お隣、同じく国土交通省大阪航空局の片平和夫局長です。

横にまいりまして、福岡県の佐藤清治企画・地域振興部長です。

福岡市の高田洋征副市長です。

なお、本日は国土交通省航空局空港部から干山善幸計画課長にご出席をいただいております。

続きまして、本日の配付資料を確認させていただきます。

配付資料一覧というのがお手元にございますけれども、ここに書いてございますように会議次第、出席者名簿、配席図、それから資料1といたしまして「福岡空港の総合的な調査に係るPI（ステップ4）の実施について」、資料2といたしまして「PIレポートステップ4（案）」でございます。そろっておりますでしょうか。そろってありましたら始めさ

せていただきます。

ここで報道機関の皆様をお願いでございます。議事進行の関係上、テレビカメラ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、よろしくご協力をお願いいたします。

それでは、これからの議事につきましては九州地方整備局の佐藤副局長に進行をお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

(2) 議事

佐藤副局長：

それでは、議事を進めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日の議事でございますけれども、先ほどの議事次第でございますように1点、福岡空港の総合的な調査に係るP I (ステップ4)の実施について審議することになってございます。

それでは、次第に沿って進めさせていただきたいと思っております。議事の(1)に関する資料1の説明をよろしくお願いいたします。

【資料1 福岡空港の総合的な調査に係るP I (ステップ4)の実施について】

幹事：

お手元に配布されております資料1を中心にP Iステップ4の実施についてご説明いたします。

福岡空港のP Iステップ4の開始及び終了についてでございますけれども、開始の時期につきましては、今回、後ほどご審議いただきますP Iレポートの配布及び内容のホームページへの掲示を始めた時点ということで、9月の下旬ごろを予定しているところでございます。

また、終了につきましては、福岡空港調査P I有識者委員会という第三者機関がございまして、ここに最終的に実施報告書というものを提出いたしまして、P Iがきちんと実施されたかどうかに対する評価、助言を受けまして、その後にP Iステップ4を終了するということになるわけでございます。

この終了の時点につきましては、いろいろと意見の出具合とか、そういったものを踏まえまして、若干フレキシブルなところがあるわけではございますけれども、きちんとこのような手続を踏んだ上で終了するというところを考慮しているところでございます。

実施時期の目安ということで2番目に書いてございますけれども、9月下旬からスタートいたしますが、情報提供、意見収集はその時点から開始されるということになるわけでございまして、先ほど若干フレキシブルと申し上げましたけれども、12月の中旬ごろをめどに意見を収集したいと考えているところでございます。

それから、別紙資料にございますような一連の説明会等々でございますが、こういったものについては、9月下旬にP Iがスタートしてから11月くらいまでのおおむね2カ月間、集中的に行いたいと思っております。

別添資料の催し実施日程を見ていただきますと、説明会ですとかオープンハウスですとか、あるいはインフォメーションコーナー、双方向的な形での情報提供を今までのステ

ップよりも回数を若干多目にして、より多くの方から意見を収集できるような体制をとって行っていきたいと考えているところでございます。

それから、今までのステップでもやっておりますけれども、収集されました代表的な意見と、それに対して私どもがどう考えるかというような意見の公表でございますけれども、これを今のところ12月の上旬ごろ、このあたりも意見の収集状況などを踏まえてフレキシブルに対応したいと思っておりますが、めどとして考えているところでございます。

そして、先ほど申し上げましたけれども、実施報告書を福岡空港調査P I有識者委員会に提出してP Iステップ4がきちんとした形で行われたかどうかの評価をいただくわけでございますけれども、これもめどということで12月下旬、これは見込みと書いてございますが、このあたりも現在のところのめどとして考えているところでございます。

雑駁ではございますが、今申し上げたようなスケジュールに沿いましてP Iステップ4を実施していきたいと思っております。

この件につきましてよろしくご審議をいただきたいと思います。

佐藤副局長：

ありがとうございました。

それでは、審議に入らせていただきたいと思います。

ただいまの資料1「福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ4）の実施について」のご説明について、ご意見がありましたら、よろしく願いいたします。

事務局：

カメラの撮影はここまでとさせていただきます。よろしく願いいたします。

佐藤副局長：

ご意見ございませんでしょうか。

〔「異議なし」との声あり〕

それでは、こういった実施日程に基づきましてP Iステップ4、最後のステップでございますので、しっかりとした意見を出されますように、説明会あるいはオープンハウス等いろいろと企画されておりますので、適切に実施されますようよろしく願いいたします。

それでは、次の資料の説明をお願いいたしたいと思えます。資料2「P Iレポートステップ4（案）」についてご説明をよろしく願いいたします。

【資料2 P Iレポートステップ4（案）】

幹事：

資料2についてご説明させていただきます。

表紙をめくっていただきまして、下のほうにページが書いてございますので、まず、1ページでございますけれども、ここでは今回行うP Iステップ4でこれまでに実施しましたP Iステップ1からP Iステップ3の検討を踏まえて、福岡空港の将来対応案の比較評

価と方向性の案をお示しするものでございますので、1ページの下から2ページまでに、まずP Iステップ3まででわかったことを要点のみまとめてございます。

なお、2ページの中ほどに将来発着回数の考察についてというものがありますけれども、P Iステップ2で行いました需要予測につきまして、これまでさまざまなご意見をいただいておりますことから、本省の航空分科会で昨年行われました全国の需要予測の結果を参考にいたしまして、福岡空港の将来の発着回数について考察をしております。

その結果、2032年におきまして19.1万回という値が得られていまして、これはP Iステップ2で公表しましたケースBとケースCの間に入るということでございます。現時点では、ケースAというのは少し考えにくいだろうということから、この後の対応案の比較評価に当たりましてはケースBとケースCの間で評価を行うこととしてございます。

次に3ページをお願いします。

3ページもこれまでのまとめの続きでございます。福岡空港の現状あるいは地域に対する役割といったことをまとめてございます。

次に4ページですけれども、P Iステップ4の検討の流れを示しております。P Iステップ3で残りました抜本方策でございます滑走路増設と新空港につきまして、まず、滑走路の処理容量を算定いたします。次に、滑走路増設、新空港の配置案につきましてそれぞれ検討いたしまして、各方策の比較をなるべくわかりやすく行うためにそれぞれについて代表案1案を選出いたします。その代表案同士を比較評価いたしまして、特徴整理を行った上で将来の方向性を選択するに当たってのポイントというものを整理してございます。こういった流れでP Iステップ4を行っていくということでございます。

5ページからが具体的な内容でございます。

まず、5ページと6ページで滑走路の処理容量についてご説明しておりますけれども、算定結果は左上の表に示しているようになります。滑走路増設につきましては、上から3つ目までがP Iステップ3でお示ししました配置案でございます。それから4つ目が、3つ目の西側配置の滑走路間隔210メートルの案を改良した案でございます。

この改良案について下のほうで説明をしております。まず6ページの真ん中に書いてございます配置案が改良する前の案でございます。この配置の場合には滑走路の北端にスタガーと呼ばれます滑走路のずれがございます。この結果、着陸機の後方乱気流による影響を考慮する必要がございます。北側からの運用時に処理能力が時間38回と若干低い値になります。

そこで改良いたしまして、増設する滑走路の南の端を嵩上げしましてエプロンとの勾配のすりつけ等を工夫することによりまして、南にございます都市高速への制限表面の抵触を回避し、滑走路の北側のスタガーを解消することが可能であるということがわかりました。

この結果、時間当たり38回という処理能力が42回に増加いたします。滑走路全体の処理能力を考える際には、安定的な運用をするという観点から能力の低い方向での値を採用してございますので、210メートルの改良案というものは時間当たりの処理能力が40回という形になります。

こういった時間当たりの処理能力から1日当たりの便数に換算をいたします。その際には6ページの図にありますように、P Iステップ1で算出しました現空港の滑走路処理容

量と同じような算出方法を用いまして、朝と夕方のピーク時以外は利用が少ないということ踏まえたM字形分布というのを想定して1日当たりの便数を算定しております。この1日当たりの便数に365日を掛けることによって年間の処理容量を算出しております。

なお、5ページの表の年間処理容量の中で括弧書きで示しております数字は、6ページのM字形分布のグラフでオレンジ色の点線で囲っております昼間の時間帯も朝夕のピーク付近まで目いっぱい使用するという事で有効活用した場合の処理容量を示したものであります。

7ページをお開きください。

次に、滑走路増設の代表案について説明をいたします。PIステップ3では3つの滑走路増設案をお示ししておりましたけれども、これらにつきまして先ほどの滑走路処理容量の検討結果を踏まえて特徴を再整理しております。その再整理に基づきまして代表案の抽出というのを今回行っております。なお、先ほど説明しましたように、西側配置の210メートルの案につきましてはスタガーを解消した改良案で整理しております。

これを見ますと、滑走路の処理容量につきましては3案とも大きな差はございませんけれども、一方で、拡張によります周辺への影響度合いとか事業の実施上の観点につきましては、一番右の西側配置の210メートル改良案が最もすぐれているだろうということで、西側配置210メートル改良案を滑走路増設方策の代表案といたしました。

次に9ページでございますけれども、新空港の代表案について検討した過程をご説明いたします。

新空港につきましては、PIステップ3において有力な2つのゾーンをお示ししておりました。その中で今回は滑走路の具体的な配置を検討しております。その検討に当たりましては、PIステップ3でのゾーン選定で設定しました各種の検討条件をおおむね準用いたしておりますけれども、その中で滑走路の向きに大きな影響を及ぼします横風成分の割合の少なさをあらわす指標としてウインドカバレッジという条件をより厳しく設定し、検討を行っております。

10ページをごらんいただきたいと思いますが、具体的には、まず国内の他の海上空港と同等のウインドカバレッジ、通年で98%以上を確保できる向きを算定いたしました。

10ページの上の図に、円グラフに扇子が2つあるような図がありますけれども、これがウインドカバレッジの98%以上のところを示してございます。北から時計回りに61度から148度の範囲、このグラフでいいますと緑色のところですが、この部分が所要のウインドカバレッジを満足できる方向であるということがわかりましたので、その向きの範囲内でその他の条件を満足するような滑走路の配置について検討をいたしました。

その結果、下の地図にございますような6つの配置案を検討しております。この6つの案はどれも空域とか騒音など設定した条件を満足するものでございます。その点におきまして大きな差はありませんけれども、特に事業費に大きな影響を及ぼします海域の平均水深がこの位置によって異なります。水色のラインで水深の等深図をかいておりますけれども、各ゾーンで24メートルから12メートルまでといったようなかなりの違いがございます。

11ページをごらんいただきたいと思いますが、

その結果、三苦・新宮ゾーンではN61°E案というのが最適であろう、志賀島・奈多ゾーンではN125°E案が最適であろうということで、それぞれのゾーンでこの2つが絞り込

まれたわけでございます。

そして、この2つにつきまして12ページに記載してございますように、特徴整理をしております。

概略をご説明いたしますと、まず、滑走路配置につきましては、同じ間隔で配置しておりますので、処理容量としては両者とも同じ21.3万回ということでございます。アクセスの利便性につきましては三苦・新宮ゾーンのほうがやや優位であると、また、ウインドカバレッジにつきましては志賀島・奈多ゾーンがやや優位であるということでございますけれども、事業費につきましては平均水深が1メートル浅い三苦・新宮のほうがやや優位ということでございます。

このように2つの案につきましてどちらが明らかに優位であるということは現段階では判断できませんけれども、滑走路増設案との比較におきましては代表として1つに絞ったほうがわかりやすいということで、PIステップ3の意見で新空港について関心の高かったアクセスの利便性と事業費という面を重視いたしまして、この観点から三苦・新宮ゾーンのN61°E案というものを新空港の代表案といたしました。

PIステップ4では、先ほどの滑走路増設の210メートル改良案と三苦・新宮ゾーンのN61°E案という2つについて比較評価を行うということが主なPIの対象になるかと思えます。

次に13ページをお願いいたします。

その比較評価に当たりましては、福岡空港がもたらす効果とか空港を取り巻く航空政策、地域の将来像等を踏まえまして、PIステップ3で5つの評価の視点というのを示しております。その5つの評価の視点から評価の項目を設定いたしております。これを14ページに掲載してございます。5つの評価の視点に基づいて具体的には15の評価項目を設定しているということでございます。それぞれの項目につきまして、以下少し時間をかけて説明をしたいと思います。

15ページ、16ページをお開きいただきたいと思います。

まず、発着需要への対応についてでございますけれども、2ページでお示しました年当たり約19万回という発着回数に対しましては、滑走路増設案についてはおおむね対応可能である。新空港案につきましては十分対応可能であるということでございます。

それから、事業期間につきましては、ここに数字で示しております工事期間のほかに各種の準備あるいは各種法的な手続期間が必要になります。したがって、新空港につきましては、現地調査に所要の年数を要するというので、滑走路増設案より新空港案のほうがより長期間を要するということが想定されます。

次に、将来の拡張性につきましては、滑走路増設につきましてはこれ以上の処理容量の増大は現実的に極めて困難であろうということでございますが、新空港につきましては、セミオープンパラレルというような滑走路配置も含めまして、滑走路あるいは各種施設の配置の自由度がございますので、柔軟な対応が可能になるということでございます。

また、アクセスの利便性につきましては、滑走路増設は現状の利便性がほぼそのまま維持されますけれども、新空港の場合は博多駅からおおむね15分から20分と、現状よりは利便性が若干劣るということになります。

国際線と国内線の乗り継ぎ利便性につきましては、滑走路増設は現状のターミナルが分

離した状態が続くということに対しまして、新空港では一体になりますので、乗り継ぎ利便性が向上いたします。

さらに利用時間につきましては、滑走路増設の場合は現状の15時間、新空港につきましては24時間の利用が可能となります。

運行の確実性につきましては、いずれの案も時間当たりの滑走路処理容量が増強されることから遅延等の緩和が期待されます。滑走路が2本となることで、滑走路1本が何かの理由で使用不能となった場合でももう1本で運用が可能ということになりますけれども、滑走路増設のほうですと、増設する滑走路が非精密進入用であるという制約がありますので、仮にそちらが残った場合、もう1本の現滑走路が何かの事態で使えないといった場合には悪天候時に着陸できなくなる可能性があるということです。

一方で、新空港につきましてはそういう制約はないということですが、ウインドカバレッジが現状よりも若干劣るということになりますので、就航率への影響が多少懸念されるということがございます。

それから、航空路線とか便数の拡充につきましては、どちらも拡充が可能となりますけれども、新空港のほうが処理容量が大きい、あるいは利用時間も24時間ということで拡大するということですので、可能性はより大きなものになります。ただし、新空港の場合にはアクセスの利便性が低下しますので、他の交通機関と競合する路線につきましては減便等が懸念されるというようなこともございます。

生活環境への影響につきましては、滑走路増設の場合には昨今の航空機の性能向上から考えますと、現在設定されております航空機騒音の影響区域がさらに拡大するというようなことはないものと想定されますが、現空港周辺におきます騒音自体は引き続き残るということになります。一方、新空港では航空機騒音の影響区域が市街化区域に及ばないということになります。そういうことで24時間化も可能になるということがございます。

それから、自然環境への影響につきましては、新空港については海域の埋め立てに伴う環境への影響あるいは海浜変形ということが考えられますので、これらへの対策が必要となります。

それから、安全性の確保につきましては、滑走路増設は飛行ルートが現状とほぼ同じことから現状と同じということになりますが、新空港につきましては飛行ルートが主に海上になりますので、さらなる安全性の向上が図られるだろうということがございます。

次に17ページ、18ページをお願いします。

まちづくりや地域振興の観点ですけれども、滑走路増設のほうは空港の存在による市街地分断等の問題が引き続き残るということ。それから、福岡の都心部などでの高さ制限が継続するというようになります。一方で新空港につきましては予定地周辺において空港を生かした新たなまちづくりということも可能になりますし、都心部での高さ制限も緩和されますので、建築設計等の自由度が高まります。

一方で、現空港跡地の利活用について地域住民の皆さんと合意形成を図りながら進めていくといったような課題も残るわけがございます。

次に、福岡・九州にもたらす影響につきましては、現状より路線数、便数が拡充できることによりまして、東アジアをはじめとした各地の交流が進んで経済の活性化に寄与するものと考えられますけれども、その効果は新空港のほうが処理容量が大きい分、ポテンシ

ャルも大きいと言えらると思ひます。

それから、費用と効果についてでございますけれども、滑走路増設につきましては初期投資分が約2,000億円となりますけれども、借地料とか環境対策費といった費用が別途継続的に必要となるということでございます。

一方で、今回効果として、主に福岡空港を利用します方の利用者便益というものと空港を運営する側の便益、供給者便益と言っていますけれども、この2つの便益を試算しております。利用者便益につきましては利用者の旅行時間とか旅行費用の便益でございます。供給者便益というのは空港の運営コストとか、逆に運営することによる利益とか、そういったものをカウントしたものでございますけれども、利用者便益につきましては年間500億円前後だと、後者の供給者便益につきましては年間70億円前後というのが滑走路増設案のほうで試算されております。

一方、新空港につきましては初期投資額が約9,200億円という高額になりますけれども、借地料とか環境対策費といった費用は不要になるということでございます。

また、先ほどの便益につきましては需要がどこまで伸びるかということによりまして、かなり幅のある数字になりますけれども、ケースBとかケースCを想定して、利用者便益については年間230から460億円ぐらい、供給者便益につきましては年間130から180億円と試算をされております。それから、その下に地域の便益としまして62億円、環境対策費なんかが必要になることによる便益として見込まれるということでございます。

新空港の利用者便益が滑走路増設よりも小さくなっておりますけれども、これは主にアクセスの利便性が悪くなるということが生じるものでございます。それから、供給者便益が滑走路増設よりも大きくなるというのは、借地料の支払いが不要になるということによるものでございます。

最後に、方策実施の難易度についてでございますが、どちらの場合も用地買収あるいは漁業補償が必要になりますので、これらが難航しますと完成までにさらなる期間を要するというおそれがありますけれども、一般的にいいまして、新空港につきましては初期投資が多額になりますので、そのほかに資金調達とか財政面での工夫が必要になるということでございます。

以上が概略の代表案の比較評価でございます。

19ページ、20ページをお願いします。

こちらでは、今ご説明しました比較評価につきまして、特徴的な部分を抜き出して簡単にわかりやすく整理したものでございます。

21ページをお願いいたします。

以上の特徴整理を踏まえまして、福岡空港の将来の方向性を選択するに当たってのポイントをここで整理しております。

福岡空港につきましては需要が逼迫してきておりまして、抜本的に空港能力を向上させるためには、PIステップ3まででわかったとおり滑走路増設方策と新空港方策のいずれかの対策をとることが必要であると言えらると思ひます。このことを踏まえまして、滑走路の処理容量を早期に拡大する、今のアクセス利便性を維持する、小さい初期投資で需要増に対応するといったような観点を重視する場合には左側に書いてございます滑走路増設のほうが優位な方策ということになるかと思ひます。

ただし、この場合には、その下に書いてございますように、早期の実現のためには用地買収等に対する周辺地域の理解が必要でありますし、空港と市街地が近接していることで生じる都心部での高さ制限とか、空港利用時間の制限といったものが継続するというようなことも留意する必要がございます。

一方、右側ですけれども、将来的なさらなる需要増にも対応する利用時間の制約など、現空港の抱える各種課題を解消する、長期的な視点で計画的なまちづくりを行うといったような点の実現を重視する場合には新空港のほうが優位な方策であると言えます。ただし、この場合には、資金の調達方法、現空港の跡地利用、自然環境の保全、予定地周辺における合意形成など、さらなる検討が必要となります。

PIステップ4では、このようなポイントを踏まえて、福岡空港の将来の方向性を選択していく必要がございます。

最後に22ページですけれども、今後の進め方をまとめております。先ほどの資料1で説明がございましたように9月下旬を目途にPIステップ4を開始しまして、おおむね4カ月程度皆様の意見をお伺いする、あるいは説明会等を行うということをやります。年明けぐらいに総合的な調査としてのとりまとめを行いたいと考えております。その後、関係行政機関による最終的な対応案の決定を行いまして、次の段階でございます構想段階、施設計画段階へと熟度を上げていくという予定でございます。

なお、下に当面の対応策と書いていますが、滑走路増設と新空港のいずれの方策をとるといたしましても、それぞれが効果を発揮するまでにはかなりの期間が必要になりますので、PIステップ1で検討しました国内線ターミナル前面の平行誘導路の2重化につきまして、当面の対応策として事業実施に向けた検討を平行して進めていきたいと考えております。

以上で資料2の説明を終わります。よろしくお願いいたします。

佐藤副局長：

ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に対して意見ないしは質問等がございましたら、委員の皆様よろしく願います。

佐藤部長：

福岡県でございます。この資料を見まして、膨大なデータを意外とわかりやすくまとめてあるという印象がしました。これからパブリック・インボルブメントで説明に入られるわけですが、これは要望でございますけれども、県民の方に特にわかりやすく説明することがものすごく重要じゃないかなと思います。

特にこの中で専門用語がいくつか出ていますね。そういう点とかも一般の方にはなかなかなじみが薄いところがありますから、そこもわかりやすく説明して行って、空港問題について県民の方からどれだけ多くいただくかという点を主眼に置いて、これから入っていただければと思います。

それと1点だけお尋ねですけれども、これは皆さんからどれだけ多くの意見を出していただくかということがものすごく大切なことではないかなと思います。先ほどの説明の中

で催し実施日程案という形で出されました。この資料の説明のときに会場を増やしましたという説明があったかと思えますけれども、お聞きしたいのが、会場を増やしましたということですので、P Iステップ1からP Iステップ2、P Iステップ3と進む中で今回は最後のP Iステップ4でございますので、特にP Iステップ4でこの点を工夫したという点がありましたら、ご説明をお願いしたいと思えます。

佐藤副局長：

お願いいたします。

幹事：

それでは、今のお尋ねにつきましてご説明申し上げたいと思えます。

確かに今回P Iステップ4でございますので、今までより多くの方々からご意見もいただきたいし、また多くの方々に対して情報提供したいと思っているわけでございます。そのために今回、前回と比べてこういうところを手厚くいたしましたというところを申し上げたいと思えます。

1つは、P Iレポート自体の発行数でございますけれども、今回10万部を発行してお配りしたいと思っております。これは、例えばP Iステップ3でございますと7.5万部でございますので2.5万部増やしまして、今回は配布をしたいと思っております。

それから、例えばオープンハウスは、福岡市、福岡地域等々を6つのカテゴリーで書いておりますが、今回は合計10カ所でオープンハウスを開催したいと思っております。これは、P Iステップ3のときには8カ所ございました。ですから、2カ所多く増やしてやりたいと思っております。ちなみに、前回のP Iステップ3のときにオープンハウス8カ所で約4,900人の方に来ていただいておりますけれども、今回は10カ所にいたしますので、さらなる多くの方々の参集が期待できるのではないかと考えているところでございます。

それから、今回新しい試みといたしましては、下から4つ目の欄に書いてございますが、市民意見交換会というものを11月4日に開催したいと思っております。応募を募るわけでございますけれども、さまざまな意見を有した方々がいらっしゃると思えますので、そういった方々にお集まりいただいて、参加いただいた方々同士で意見の交換をしていただくということを考えております。これは、今まで私どもと市民の方々という関係だったものを、市民の方々同士のさまざまな意見交換という場になるのではないかと、そうすると、いろいろなバラエティーに富んだ意見を多くの方が直接聞くことができるのではないかと、いうことを目的といたしまして、今回新たな試みとしてやりたいと思っております。

以上のような従来よりも手厚くやる部分、それから新しい試み、こういったものをあわせてP Iステップ4ということで、最終のステップになりますので、より多くの方々から意見を伺いたいと思っております。

以上でございます。

佐藤副局長：

ほかにごございませんでしょうか。

どうぞ。

高田副市長：

説明では触れられてはおられましたけれども、15ページでございますけれども、特に生活環境への影響というところで騒音問題の扱いの部分ですが、PIステップ3までは騒音問題については拡大傾向の表現がずっと続いていたわけですが、今回、航空機騒音の影響区域が拡大する可能性は小さいということで、飛行機の問題なんかも挙げられておりましたけれども、このあたりは一般市民の感覚からいきますと、処理能力が上がっていくと影響が大きくなるんじゃないかという考え方、受けとめが出てくるんじゃないかと思えます。そういったあたり、騒音の影響について、市民説明というのは誤解のないように説明が要るのではないかという感じもいたします。

それからまた、安全性の問題についてでございますけれども、特に福岡の場合は過去にガルーダの事故経験もあるということで、議会を含めて市民の皆さんも安全性については非常に関心が高いという点がございます。そういう観点から、航空機の発着回数が増えると、航空管制を含めた、より安全での効率的な航空交通の管理が必要だと思われるわけで、このようなことについて今後どういう取り組みが出てくるのかなということが1つ。

それともう1つ、仮に増設となりますと、1日に400回近い離発着があるということで、増設で嵩上げとか、あるいは誘導路の工事といったものがこの中で出てくる可能性があります。空港内の安全性とか運用面について、他の空港においてこういうケースがあるのかどうか、このあたりも教えていただければと思います。

それから、まとめて言わせていただきますと、新空港となるとウインドカバレッジの問題が出てきます。先ほど来の説明でわかりやすくはあるんですが、一般の方がPIステップ4から見えていくと、ウインドカバレッジの問題と欠航との絡みという部分で、どううまく誤解のないように説明がいくのかなという気がいたしますので、その点、表現は表現として残っているんですけれども、今後の説明に十分注意が要るんじゃないかなという感じがいたします。

佐藤副局長：

それでは、今4つですか、滑走路増設に係ることで3点、新空港について1点。増設のほうについては騒音について、安全性について、それから工事の可能なのかという視点でのご質問がございました。新空港についてはウインドカバレッジの問題。これについて事務局のほうからご説明をお願いいたします。

幹事：

4つあったうちの最初の2点、滑走路増設に係ります騒音問題、それから安全性の点について、空港の管理運用をしております大阪航空局のほうからお答え申し上げたいと思います。

まず、騒音の問題でございます。確かに発着回数が増えるということで、一般市民の方々は騒音が増えるのではないかというご懸念をお持ちになるというのは当然だと思います。しかしながら、滑走路が2本になるということで、側方方向には多少音は広がるんでしょうけれども、進入方向ではむしろ発着がばらけるという効果がございまして、騒音対策区域の拡大というのはそんなに大きくないのではないかと考えておるわけでございます。

もう少し具体的にお話し申し上げますと、現空港の騒音対策区域というのは昭和57年に区域を定めまして、その区域の中で民家防音工事等の騒音対策をやっておるわけでございます。かなり時間がたっているということもございまして、昭和57年から比べますと、機材が相当程度に低騒音化してきたということでございますので、余裕があるわけですね。したがって、能力が増える、発着回数が増えるというような状況になったとしても十分に対策区域の中におさまるのではないかとというのが現段階での私どもの考え方でございます。

ただ、具体的には、実際の機材を想定して方向別の発着回数をきっちり計算した上でないと明確なことは申し上げられませんので、おそらく現行の対策区域の中におさまるであろうと記述しているところでございます。

それから、安全性に係る問題でございますけれども、確かにガルーダの事故という大変衝撃的な事態が現空港ではありましたものですから、その点についても十分地域の皆さん方にご説明する必要があろうかなと考えております。空港の運営に当たりまして、何よりも安全、安心というのが優先するのは当然のことでございますので、現在、国土交通省、特に航空局の中でヒューマンエラーの防止等々のさまざまな対策を講じておるところでございます。

ご指摘のありました管制の問題についても重点的に取り組んでおりますし、また、今回の増設案についても現職の管制官の意見を十分入れて、安全を考慮した上で能力を算定するというプロセスも経ておるところでございます。

さらに、ガルーダは外国の航空機であったものですから、その点についてのご懸念も残るかと思うんですけれども、ガルーダの事故を契機にしまして、その後、外国の航空会社に対して直接航空局がインスペクションをすると、監査をするという制度も発効しておりますので、その点でも安全性は十分に向上しているのではないかなと思っております。そのような点を中心に地元の皆様方に説明してまいりたいと考えております。

幹事：

残りの2つ、滑走路増設工事の空港運用への影響ということと、新空港のウインドカバレッジにつきましてご説明させていただきます。

まず、滑走路増設工事をする場合には、工事自体は、飛行機の運用が終わってから夜間に行うということになりますので、通常供用しております空港でこういった改良工事をする場合はすべて夜間の利用されない時間にやるということでございますけれども、そういうことで、基本的に工事そのものが空港の運用への安全面とかに影響に及ぼすということはないんだろうと思います。

ただし、210メートル改良案では滑走路の嵩上げをいたしますので、嵩上げをしている工事が終わるまでは滑走路の周辺で多少の運用制限というのは出てくるんだろうと思います。

5ページに平面図がありますけれども、これで説明いたしますと、2500メートルの非精密の増設滑走路南端を嵩上げいたします。そうすると、国際線ターミナルとの間に平行誘導路とかがございまして、そこを嵩上げしている期間中は平行誘導路を切り回しながら嵩上げ工事を行うということになるかと思っておりますので、そういう点で昼間の運用にも若干の制限がかかるだろうと思われれます。この周辺は自衛隊なんか利用されていますので、その辺は工事をする際に自衛隊さん等々と細かく調整いたしまして、なるべく支障がない

ような形で切り回して行っていくということになるかと思えます。

それから、こういった工事をやっている事例ですけれども、滑走路そのものを嵩上げしてもう1本増設するという全く同じような事例はないと承知しておりますけれども、似たような事例といたしまして、例えば小松空港におきましては、滑走路の横に100メートル弱ぐらいの間隔で仮設の滑走路を増設したという事例がございますし、現在、百里飛行場におきましては滑走路間隔210メートルで増設の滑走路を整備しているという、似たような工事はございます。

それから、新空港のウインドカバレッジでございますけれども、9ページの下の方の解説にウインドカバレッジについてございます。ICAOの基準で、通常ウインドカバレッジについては95%以上が求められておりますけれども、今回の検討では通年のウインドカバレッジが98%以上ということで、右上の扇子のようなグラフですけれども、これを検討しておりますし、冬場のウインドカバレッジについてはICAOの基準を満たします95%以上を確保するというので検討しておりますので、所要のウインドカバレッジは満たしているということでございますけれども、当然、現在の空港ですと99.8%という高い数字でございますので、それに比べると若干劣っているということで、その分が就航率に何がしか影響することはあるかもしれないということは考えられます。

ただし、就航率はウインドカバレッジだけではなくて、例えば台風が来たときには周辺の空港そのものがとまってしまいますし、あるいは航空会社の機材繰りなんかの関係で天候と関係なく欠航が起きると。この前、全日空がコンピューターの不具合で欠航しましたけれども、そういうこともありますので、必ずしもウインドカバレッジだけで決まるということではないんだろうと思えます。

ただし、今回検討しておりますのは、10ページの上の方にございますように、どんぴしゃの位置で観測した風データではございませんので、今後、仮に新空港が採用される方策となるということであれば、次の施設計画の段階等におきまして、まさに現地での風データをとって、それに基づく滑走路の方向の検討といったようなことが必要になってくると思っております。

佐藤副局長：

そのほか、いかがですか。

干山課長：

私からも1点、要望ということで申し上げたいと思えますが、今お話が出ていたことと一部ダブるところもありますが、増設案も新空港案もそれぞれ絞られてきていますので、今度のPIをやりますと現空港の周辺の方々とか、あるいは新空港予定地の方々の関心というのは非常に高くなるんじゃないかなと思えます。

関心が高くなると懸念事項もだんだん増えてくるということで、例えば新空港予定地だと、今まで飛行機が飛んでいないところを飛ぶわけですから、どんな高さになるのかとか、そういったことに対してきちんと情報を出していただいて、住民の方々の意見を把握していただきたいなと思えます。

それから、特に新空港のほうは、航空機の運航ばかりではなくて、このレポートにあり

ますけれども、新しいまちづくりというような視点がどういうふうに展開されるのかとか、さまざまな質問が出てくるんじゃないかなと思いますので、ぜひそういったものに的確にお答えいただくことで、より広い意見も集まるんじゃないかと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

佐藤副局長：

ありがとうございます。

先ほど県のほうからもございましたし、今、干山課長からもございましたけれども、いろいろとわかりやすく説明をと。専門的な用語もありますし、また、ここに書いてある内容が非常にコンパクトに書いてあることもありますので、そのことについて内容をしっかりと丁寧にわかりやすく説明をしていくと。その際、できる限りデータに基づく定量的なご説明で補足説明をしていくというのが大事になってくると思ひます。そういったことを通じて、懸案事項を少しでも理解した上での意見を集約するように努めていただきたいと思ひます。

また、PIステップ4は予定している最後のステップですので、前回のPIステップ3以上にいろいろと工夫し、意見、対応、実施方策を考えられておりますので、より多く意見がもらえと思ひますが、それが次の段階に入るための有効な意見としてたくさんいただけるような工夫をお願ひしたいと思ひます。

そのほか、いかがでしょうか。

片平局長：

今、佐藤副局長がまとめられたとおりでございますけれども、PIステップ4、調査段階では最後の段階ということでもございますし、新空港という方針でいくのか、現空港における増設という方針でいくのか、非常に大事な判断をすることになりますので、ぜひいろいろな方々が判断するに当たっての参考情報といひますが、ウインドカバレッジの話だとか騒音の話だとか、いろいろ出ておりましたけれども、そういう参考情報のようなものも含めて、PIレポートに入っていないような部分も含めて、これから説明会であるとかオープンハウスであるとか、いろいろな説明の機会を設けていただいているわけでございますので、できるだけ皆さん方により多くの情報の中でご意見をいただけるように、ご判断いただけるようなPIを進めていただきたいというのが私からのお願いでございます。

佐藤副局長：

それでは、いろいろとご意見がございました。そういったものは当然これから説明会で一般市民の方からも出てくると思ひますので、今日の説明に加えまして、またもう少しわかりやすく準備をしていただきたいなと思ひます。

それから、今日ご説明がありました資料2「PIレポートステップ4(案)」につきましては特段修正とか、そういったご意見はなかったかと思ひますので、このレポートをもって速やかに今後公表していただいて、PIの実施に入りたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

今後の実施に当たりまして、先ほどの繰り返しになりますが、丁寧にわかりやすく情報

を提供し、対応していただきながら、意見をより多くもらう視点で前向きな対応を事務局のほうにお願いしたいと思います。

それでは、時間がまだ若干残っておりかもしれませんが、最後の議事でございます。その他に入らせていただきますが、その他につきまして、事務局のほうで何かありますでしょうか。

〔「なし」との声あり〕

佐藤副局長：

それでは、これをもちまして議事を終了したいと思いますので、事務局のほうに進行をお返ししたいと思います。

どうもありがとうございました。

事務局：

どうもありがとうございました。

これをもちまして、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。