

第3回構想・施設計画検討協議会 議事録

1. 開催日時

平成24年3月28日(水) 10:00～11:00

2. 開催場所

福岡第二合同庁舎 2階 共用第2～4会議室

3. 出席者

(1) 構成員

難波 喬司 国土交通省九州地方整備局副局長

花角 英世 国土交通省大阪航空局長

服部 誠太郎 福岡県副知事

山崎 一樹 福岡市副市長

(代理：福岡市経済振興局長 中島淳一郎)

(2) 幹事

鈴木 弘之 国土交通省九州地方整備局港湾空港部長

長谷川 武 国土交通省大阪航空局空港部長

(代理：国土交通省大阪航空局空港部次長 黒田勝己)

高杉 典弘 福岡県企画・地域振興部理事兼空港対策局長

中島 淳一郎 福岡市経済振興局長

(3) 幹事

池田 薫 国土交通省航空局航空ネットワーク部空港施設課長

4. 議事

(1) 福岡空港構想・施設計画段階に係るPIについて

(2) 需要予測の再精査等について

(3) 福岡空港構想・施設計画段階のとりまとめについて

(4) その他

1. 開会

○事務局（内村）：

ただいまから第3回福岡空港構想・施設計画検討協議会を開催させていただきます。

本日の司会を務めます国土交通省九州地方整備局港湾空港部の内村と申します。よろしく申し上げます。

はじめに、本日の出席者のご紹介をさせていただきます。

国土交通省九州地方整備局副局長、難波喬司(なんば たかし)様です。

同じく、国土交通省大阪航空局長、花角英世(はなすみ ひでよ)様です。

福岡県副知事、服部誠太郎(はっとり せいたろう)様です。

福岡市副市長、山崎一樹(やまざき もとき)様の代理で福岡市経済振興局長の中島淳一郎(なかしまじゅんいちろう)様です。なお、中島様は公務の都合で、遅れてご出席されます。

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航空ネットワーク部空港施設課長、池田薫(いけだ かおる)様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、上から順に

- ・ 配付資料一覧
- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 配席図
- ・ 資料1 「福岡空港構想・施設計画段階のP Iについて」
- ・ 参考1 「福岡空港の滑走路増設に係る構想・施設計画段階の情報提供等（P I）の実施報告書」
- ・ 参考2 「福岡空港の滑走路増設に係る構想・施設計画段階の情報提供等（P I）の実施結果に関する評価等について」
- ・ 資料2 「需要予測の再精査等について」
- ・ 資料3 「福岡空港構想・施設計画段階のとりまとめ（案）」
- ・ 「PIレポート」

資料は以上でございます。

ここでマスコミの皆さまへお願いでございます。議事進行の関係上、テレビ・カメラ等の撮影につきましては、議事（1）「福岡空港の構想・施設計画段階に係るP Iの実施結果の報告」の事務局説明までとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、これからの議事の進行については九州地方整備局の難波副局長にお願い致します。

○難波副局長：

それでは、議事進行役を務めさせていただきます。次第に沿って議事を進めたいと思います。よろしくお願いいたします。福岡空港構想・施設計画段階のP Iについて説明をお願いします。

○事務局（濱口）：

事務局を務めております国土交通省九州地方整備局港湾空港部の濱口と申します。

それでは、お手元の資料1「福岡空港構想・施設計画段階に係るP Iについて」をご覧ください。

構想施設計画段階のP Iについては、平成22年8月23日から9月27日まで意見募集を行い、取りまとめましたP Iの結果につきまして、平成22年10月25日に開催いたしました福岡空港構想・施設計画段階P I評価委員会に提出し、その審議を受けているところでございます。

その内容につきまして、参考1でございますが、福岡空港の滑走路増設に係る構想・施設計画段階の情報提供等P Iの実施報告書に添って、かいつまんでご説明をさせていただきます。参考1をご覧ください。参考1の表紙をめくって戴きまして、はじめにと記載してございますが、ここでは構想・施設計画段階に至る調査の経緯、構想・施設計画段階における今回のP Iの概要、本報告書の位置づけを整理しております。

上から3つ目の段落に記載しておりますとおり、今回のP Iでは、8月23日から9月27日までの約1か月間に、空港周辺の住民の皆様や空港利用者の方々を中心に情報をご提供し、1500人を超える方々から、約2900件のご意見が寄せられております。

最後の段落に記載しておりますが、この報告書の中では、福岡空港の構想・施設計画段階のP Iの実施結果、寄せられたご意見の分析、ご意見に対する考え方などを取りまとめております。

資料の1ページをお開き下さい。

1ページから3ページにかけましては、今回のP Iの活動内容を整理しております。

まず、1ページの「(1) 周知広報活動」につきましては、P I実施計画に基づきまして、準備段階から実施期間を通じまして、福岡空港の周辺地域を中心に、チラシ、ポスター、行政だより、ホームページなどの様々な方法で、周知広報を実施しております。総合的な調査の時と比べますと、駅での配布は空港や飛行ルートに近いところで重点的に行い、説明会の周知についても空港周辺の博多区、東区の公民館だよりを活用したことなどが、特徴となっております。

2ページをお開きください。

「(2) P Iレポートに関する情報提供及び意見収集」につきましては、表2にお示ししておりますとおりでございますが、今回のP Iでは、福岡空港に関わりの深い周辺地域住民の方々や空港利用者等の方々を中心に、きめ細かな情報提供と意見収集に努めたところでございます。

P Iレポートにつきましては、街頭配布を中心に、6万8000部を配布いたしました。また、説明会などにつきましては、特に空港周辺地域で手厚く実施し、説明会・周辺地域説明会で計11回開催いたしました。その他、要望に応じました、出前説明会も8回開催しております。特に説明会・周辺地域説明会では、合計465名の多くの方々にご参加いただき、周辺地域のみなさまの参加機会につきましては、十分に確保できたものと考えております。

4ページをお開きください。

4ページから11ページにかけまして、今回のP Iでご意見をお寄せいただきました方々やご意見の分析、などを整理しております。属性などが把握できます、はがきやホームページによって意見を提出していただきました方の人数は1545人、その意見数は累

計で2859件となっております。なお、はがきやHP以外での、説明会等でのご発言、自由様式で提出されたご意見等につきましても、意見数の中にカウントしてございます。

「(2) ご意見を寄せられた方の属性等」につきましては、福岡県にお住まいの方が1256人で全体の約8割となっており、九州・山口以外の、地元以外の方々は、約1割となっております。ちなみに、福岡市の方々が700人程度、さらにその半分は空港に近い博多区と東区の住民の方となっております。

「性別」につきましては、男性約7割、女性約2割となっております。

「年齢」につきましても、比較的まんべんなくご意見をお寄せいただいております。

5ページをお開きください。

職業につきましては、会社員の方を中心に、自営業、主婦の方なども含めまして、幅広くご意見が寄せられております。

福岡空港からの航空機利用状況につきましては、数年に1~2回から年に15回未満と言った航空機利用の比較的少ない方のご意見が全体の約7割を占めておりますが、年30回以上という方からも比較的多く意見を頂いている状況でございます。

次に、「(3) 意見記入はがき等の回答状況」につきましては、「問1. PIを実施していることを、どこで知りましたか」という設問に対しましては、街頭配布という回答が最も多くなっております。

「問2. PIレポートはどこで入手されたか」に対しましても、街頭配布が6割強、説明会が約1割となっております。

6ページをお開きください。

「問3. 滑走路増設案の整備内容、影響などについて分かりましたか？」ということご理解度の設問を設けてございます。項目については、4つに分類しておりますが、見て聞いて分かりますとおり、いずれの項目につきましても約8割から9割の方が、「わかった」あるいは「概ねわかった」という回答を頂いております。専門的な内容が多かったにもかかわらず、かなり高い割合でこのようなご意見を頂いておりますので、ご提供した情報については効果的に伝わったものと考えております。

「問4. 滑走路増設案について、どのような視点に関心があるか」という設問に対しましては、半数近くの方が「増便や新規路線開設など利便性の向上」、「航空機の運航に対する安全性の確保」、「航空機騒音などの影響」、「旅客ターミナルや貨物ターミナルなど空港内の施設の配置や規模」などに関心をお持ちであることが分かっております。問4の結果を大きな項目ごとにみますと、施設の計画や工事については「旅客ターミナル、貨物ターミナルの規模」、また、空港の運用については「安全性の確保」、周辺地域への影響については「騒音などの影響」、期待する効果や望まれる機能については「増便や新規路線開設など利便性の向上」と言った項目に多くの関心が寄せられております。

8ページをお開きください。

ここまでご説明申し上げた部分につきましては、選択式の回答項目だったのですが、「福岡空港に望む機能などの具体的な内容」につきまして、自由に意見を記述していただく形でご意見を頂戴しましたところ、意見をお寄せいただいた方の約60%という、多くの方から、自由意見を記入していただいております。寄せられた自由記述のご意見を、大きく6項目に分類したところ、「1. 福岡空港の機能拡充に期待」というご意見が313件と最も多く寄せられております。「3. アクセス利便性向上への期待」、「4. ターミナル施設等の充実化の期待」について、多くのご意見が寄せられております。

9ページをお開きください。

同じく、意見記入はがきの中で「滑走路増設計画について、何でも気づいたこと」ということで、自由記述でご意見を頂いております。こちらにつきましても、ご意見をお寄せいただいた方の約61%の910名の方から、実際に意見を記入していただいております。

その他、周辺地域説明会や技術検討委員会が終わった後のホームページ意見募集などの意見等も合わせますと、その意見の合計は1,643件となっております。これらのご意見を、技術的な検討内容に対する意見として、航空需要予測の精査などの6項目、その他検討内容以外に対する意見として、増設関連などの4項目に分類して整理をしております。分類の方法につきましては、9ページの下の方に例示をしております。

10ページをお開きください。

この分類によって集計しました意見数の内訳が、表5の中でお示ししております。寄せられたご意見につきましては、検討内容に対する意見が803件、検討内容以外に対する意見が840件でございました。これらを詳細に分類いたしまして集計しましたところ、「航空機騒音の影響について」290件、「滑走路増設の早期実現」191件、「安全性の確保」108件などが意見の多いものとしてあげられております。

11ページには、参考までに今回の意見記入はがきを載せております。

12ページをお開きください。

12ページから23ページにかけては、先ほどの10ページの分類にしたがって、いただいたご意見の概要と、それに対する、構想・施設計画段階の考え方を、お示しをしております。量が多いので、かいつまんでご説明させていただきます。

左側にあります分類の中の「航空需要予測の精査」につきましては、「航空需要予測の手法・前提条件」といたしまして予測手法やLCC、九州新幹線開業など需要予測の根拠やデータ、また過去との手法の相違等についてご意見を踏まえまして、右側に協議会の考え方を示しておりますが、この中で今回用いた四段階推計法という手法で最新の知見を用いたこと、また九州新幹線の開通の影響を加味していること、人口やGDPといったデータの再現性については、十分確認を行ったこと等、需要予測で実施した内容を適正に実施したという考え方を示しております。

「航空需要予測の結果」につきましては、予測が過大でないか、再検証の必要性等のご意見がございまして、最新データを用いて実績値との再現性を確認していること、またこの時点では今後需要予測手法の見直しが進められる予定でありましたので、必要に応じて予測の見直しを行う旨を記述しています。

13ページ、14ページでは、滑走路等の配置の検討について、記述をしております。

「滑走路、誘導路の配置につきまして」は、増設滑走路の位置や間隔が適切か、またニアミス等の懸念等のご意見がございまして、その間隔等に問題無いことや安全性を第一に考えた運用を行うこと等を記述しております。

「滑走路の規格・仕様につきまして」は、滑走路長、嵩上げ高さ、幅が適切か、等のご意見がございまして、就航機材、安全性の観点で設定したものであり、問題無い旨の回答を行っております。

「増設計画全般につきまして」は、処理容量の懸念、計器着陸、河川への排水の影響等についてのご意見がございまして、現空港での増設による効果、計器着陸の効果と事業費の観点で非精密というものを計画したこと、また排水計画につきましては事業採択段階で検討すること等を記述しております。

「制限表面について」は、高速道路の取り扱い、新たな高さ制限に関するご意見があり、工期・事業費の観点で滑走路の嵩上げを採用していること、高さ制限がかかる時期などについて、現状で想定している情報を記述しております。

「安全性の確保について」は、検討項目に安全性がないことを問題視するご意見、現計画案の安全性の懸念等のご意見があり、安全性が何よりも優先することが大前提であり、その上で飛行ルートや空港能力が決定されること、今後の段階で検討すること、緊急時の連携体制の状況等を記述しています。

14ページの中段以降では、「施設配置計画及び拡張用地規模の検討について」記述しています。

「施設のゾーニングについて」また「施設規模」につきましては、誘導路、駐機場、貨物地区等への懸念等のご意見があり、空港内事業者等への調査で決定していること、事業の実施に向けより詳細な検討が必要であるということを記述しています。

「国内線・国際線の乗り継ぎにつきまして」は様々な手法のご提案がありましたが、結論が出ているものではないため、今後引き続きの検討課題であることを記述しています。

「東側旅客ターミナル地域（国内線側）」については、「平行誘導路の二重化」、現旅客ターミナルビルのあり方、使い勝手等のご意見があり、平行誘導路の二重化について現在検討を行っていること、ターミナルビルについてもあわせて検討する旨の記述をしています。

「西側旅客ターミナル地域（国際線側）」については、規模について、LCC等の需要や貨物地区へのご意見、米軍・自衛隊関係の扱い等があり、現時点で想定される規模は満たしているものの、事業実施にあたって検討が必要という認識、米軍・自衛隊については、国交省の立場を記述し、この案では民間航空の需要増に対応するものである旨の記述をしています。

「拡張用地」については、規模について多め、少なめの両面のご意見、具体的区画の公表等のご意見があり、必要最小限の規模とした考え方、現時点で具体的区画が確定していない状況を記述しています。

「航空機騒音の影響について」のうち、「環境への影響全般について」は、便数が増えることによる騒音への懸念と対策、航空機材等へのご意見があり、周辺地域のご協力とご理解が必要という認識と共に、現状の対策と、構想・施設計画段階の次の段階となる環境アセスメントの段階で詳細に検証する中で、軽減に努めていく旨の記述をしています。

「騒音対策事業内容の要望について」は、「騒音区域の見直し等」として、現状の騒音対策区域の見直し、線引きの方法、対策区域内の補助の内容、騒音調査の要望等があり、区域の見直しについては時期が決定していないこと、騒音測定地点の追加は今後の検討、区域については法律に基づいて設定されていること、環境アセスメントの段階で実態把握、より詳細な調査を実施し、このような手続きを通じて、ご理解が必要であることを記述しています。

「空域について」は、特に現状のルート・高度がまちまち、といったご意見があり、一定のルートが原則である一方、気象条件、交通流等によってばらつきがあり、安全運航確保の観点でやむを得ず、ご理解いただきたいことを記述しています。

「運用時間について」は、運用時間の拡大の有無、現況の夜間の運用等へのご意見があり、利用時間の拡大は困難と考えていること、現況の夜間について、遅延便や海上保安庁の緊急出動等の運用について、極力運用時間内の運用への努力をする旨記述しています。

「今後の要望について」は、環境対策費や防音工事等、今後の環境対策の充実、騒音や

環境への配慮等のご意見があり、周辺環境への配慮の必要性の認識とともに、低騒音機材の導入、騒音低減運航方式の採用等を推進し、騒音影響の軽減に努める旨の記述をしています。

19ページでは、事業・工期の検討と費用便益分析について記述しています。

「工期」については施工方法や施工手順について、運用しながらの影響の懸念、夜間工事の配慮等のご意見があり、関係者との調整を行うこと、環境アセスメントで影響が少なくなる保全措置を検討することを記述しています。工期については、短縮への意見が多く出されていますが、現時点では短縮の明言ができない一方、事業化の段階で詳細設計等を通じ、工期短縮方策を検討する旨記述しています。

「事業費」については、事業費増の懸念、単価等への疑問がありましたが、不確定要因を考慮し精査を行っていること等を記述しています。

「費用便益分析について」は住民の被害を計上していないこと、根拠が不明確、精査の必要性等のご意見がありましたが、方法の根拠、指標の貨幣換算が困難であり計測していないこと、今後、需要予測の見直しとともに必要に応じて見直す旨等の当時の立場を記述しています。

20、21ページでは、構想・施設計画段階の検討内容以外のご意見が寄せられており、増設に関連する項目として、地域経済への貢献や航空ネットワークの充実、早期実現といった滑走路増設の効果に対する期待と共に、周辺地域への配慮、地域の活性化といった配慮事項、空港周辺の県道の地下化等、空港周辺道路やターミナルの利便性向上や充実といったターミナル施設への要望が上げられています。

22ページでは、増設以外の要望として、総合的な調査で検討していた新空港の推進、周辺空港との連携方策、増設が不要といったご意見があり、総合的な調査を踏まえて構想・施設計画段階で滑走路増設の検討をしているという経緯を記述しています。

また、P I そのものについてもご意見が寄せられており、「提供する情報について」はわかりやすかった、わかりにくい、難しい、情報量が多い等の意見がありましたが、わかりやすくするために行った取り組みを記述するとともに、結果ではわかった、概ねわかったとの回答が多かった旨を記述しています。

「情報提供、意見募集方法について」は、周知広報などを強化すべき、P I の取り組みの偏り等のご意見があり、事前の周知を図ったこと、増設計画に関わりの深い周辺地域を中心に、街頭配布、説明会等のきめ細かい対応を図った旨を記述しています。

23ページの「意見の反映について」は、意見等を考慮してもらいたいとのご意見があり、いただいたご意見については今後の検討に活用する旨を記述しています。

「その他」、空港経営について、総合的な交通体系についてのご意見が寄せられています。

以上のように寄せられたご意見につきましては、検討内容へのご意見ですとか、現在を含む空港運用へのご意見でございますが、検討事項の説明不足の点の補足や運用等での対応方針をお示ししていると共に、今後の環境アセスメントや事業化段階、また平行誘導路二重化事業での詳細な検討を行うものについて、その旨記載しているところでございます。

24ページから26ページにかけては、参考としまして、先ほどご説明したご意見について、それぞれ意見はがきや説明会でのご発言などを分類したものの意見数でございます。

27ページをお開きください。

ここからが、今回実施いたしましたP I 活動が、P I 実施計画に定めた目標等に照らし

て適切なものであったかどうかの分析を行ったものでございます。いずれも実施計画にのっとり適切に実施したものとしておりまして、P I 評価委員会です承を頂いているものでございます。その具体的な内容につきましては、先程ご説明した内容ですので、割愛させて頂きまして、31ページ、32ページにP I 実施計画と、実際に実施した内容とを比較した表を掲載しております。一番右の欄で実施計画との比較欄を設けておりますが、いずれも計画通り実施したと言うことで周知共有やP I レポートに関する情報提供、意見収集については、適切に実施しております。

33ページをお開きください。

P I 中の(2)「当初の目標が達成されたか」の観点について整理しているところでございます。これにつきまして、P I 実施計画で定めました実施目標について、次のような分析から、概ね目標を達成できたものと考えております。

まず、①住民・関係者のみなさんと情報を共有できたかという実施目標に関しましては、今回のP I 活動では、P I レポートを68,000部配布していること。また、約800の方が、説明会などのP I の催しに参加され、ホームページにも多くのアクセスがあるなど、多くの方々にご参加頂いていること。先ほどご説明いたしましたとおり、滑走路増設案に関する内容につきましては、「わかった」あるいは「概ねわかった」と回答された方が全体の8割から9割程度という結果になっており、十分に周知、共有はかられたものと考えております。

34ページをお開きください。

②ご意見を把握・集約することはできたかという実施目標に関しましては、今回のP I 活動では、はがきによってご意見をお寄せいただいた1,545人のうち、その75%に当たる1,155の方が、自由記述の項目について何らかのご意見を記述していただくなど、高い関心が寄せられたものと考えております。ご意見を寄せられた方は男性が多いものの、年齢や空港利用頻度、職業といった観点では、幅広い層からご意見が寄せられておりまして、居住地別では福岡県を中心に幅広い地域からご意見が寄せられていると言うことでございまして、幅広い方々から、広くご意見を把握・集約できたものと考えております。

最後に35ページをお開きください。

「まとめ」といたしまして、ご説明しましたとおり、大変多くのご意見をお寄せいただき、みなさまが、「増便や航空路線開設など利便性の向上」、「航空機の運航に対する安全性の確保」、「航空機騒音などの影響」等への関心が高いことが把握でき、今後の検討に役立つ情報を得ることができたと考えております。

参考2の一枚紙をご覧ください。

先程ご説明申し上げました参考1の報告書と、またP I 評価委員会の委員が独自に行われました実施状況の把握に基づきまして、P I 評価委員会でご審議頂きまして、その評価、助言が参考2で示してあるとおり、平成22年11月11日付けで出されております。

P I 活動の内容でございますが、P I 活動の実施については、実施計画に則ったわかりやすい情報提供、適切なP I 手法の選定などのもと、中立・公正かつ適切に行われ、住民・関係者等のみなさんとの情報共有、ご意見の把握・集約ができており、P I の目標を達成したものと評価されております。こういった評価を頂いております。

最初の資料1の方に戻って頂きまして、一枚紙の資料1でございますが、このようにP I 評価委員会からP I の目的を達成したという評価を頂いておりますので、協議会といたしましては、この構想・施設計画段階のP I を終了することと考えております。

説明は以上でございます。

○事務局（内村）：

それでは、ここでマスコミの皆様方のカメラ撮影はご遠慮をいただきますよう、よろしくお願いいたします。

○難波副局長：

それでは只今の説明について、何かご意見等ございますでしょうか。

では無いようですので、続きまして資料2の需要予測の再精査等について説明をお願いします。

○事務局（濱口）：

それでは資料2にもとづきまして、需要予測の再精査等について説明させていただきます。先ほど申し上げた通り平成22年の8月から9月にかけてPIを実施したところでございますが、その検討項目の一つであります需要予測につきまして平成23年度に再精査を行っておりますのでその内容を報告させていただきます。

まず、一枚めくっていただきまして、需要予測の再精査を今回行った目的でございますが、交通需要予測全般、国交省が所管しております鉄道や道路など含めまして、その予測の信頼性や透明性確保などを目的に、平成22年4月に国土交通省の中に将来交通需要推計検討会議というものが設置されておまして、予測の改善について検討が進められているところでございます。平成22年8月19日に将来交通需要推計の改善について【中間とりまとめ】というものが発表されておまして、道路・鉄道・航空といった主に交通機関間で推計について、GDPの設定ですとか予測年次の統一ですとかそういった推計の整合性の確保を図られているところでございます。

また、平成22年5月に開催されました行政刷新会議、所謂、事業仕分けにおきまして、過去の航空需要予測において予測値と実績値について乖離があるということでご指摘を受けておまして、その乖離要因について国土交通省の中で分析をしておまして、その乖離分析の結果につきまして平成23年4月に発表されているところでございます。福岡空港の航空需要予測につきましては、平成22年の時点での最新の知見やデータをもとに適切な予測となるように従来から行っており、技術検討委員会の中でも審議いただいて公表しているわけでございますが、このようにその後起こりました航空需要予測を取り巻く状況が変化しておりますので、その変化を受けた改善された予測手法を用いまして再精査を実施することで予測の信頼性、ひいては計画の信頼性をより確保する観点で需要予測の再精査を行ったものでございます。

その再精査の結果が3ページでございますが、その資料に記載しておまして、PIのときに公表したものが左側、右側が今回の需要予測の再精査ということでございますが、見ていただいたらわかりますとおり、需要予測の項目につきましては若干減少傾向ということが見て取れるかと思えます。

これについてはGDPの設定ですとか、もともと2008年度ベースで検討していたものが今回2010年度ということでリーマンショックなどの影響を受けた国内線の落ち込み、そういった影響を受けた結果落ち込んだ数値となっておりますが、一方で発着回数を見ていただきますと今回の基本となるケースで17.6万回という数字が出ております。これにつきましては現在の福岡空港で想定しております滑走路処理容量、年間約14.5万回とい

うものにつきまして、やはり上回る結果となっているという状況につきましては、前回のP Iレポートのものと変わっておりません。そういう観点でやはり一本の滑走路では処理できないということがございますので、そういった観点で増設滑走路の諸元、長さですとか高さの制限そういったものには変更はないということがございます。

周辺への影響につきましては、発着回数の見込みが少し減少している関係もありますので、P Iで示した影響範囲より小さくなるのが想定されるのですが、一方でP Iレポートの時点でも環境アセスメント時に精査が必要ということを申し上げておりましたのでそれについては状況の変化はございません。

工事着手後の工事期間、概算事業費については整備する施設について変更ございませんので、これは前回と同じでございます。

社会経済的な効率性ということで実施する価値がある事業かという観点で、所謂、これは費用便益比B/Cと言われるものですが、これにつきましてはいずれも1を超えているということがございます、いずれも社会経済的に見て実施する価値がある事業と考えられるということがございます。

この内容につきまして、3月2日に開かれました第4回福岡空港技術検討委員会にこの内容を報告して検討した結果、その需要予測の再精査による影響につきましては、ここに示してあるほかの検討項目を含め、その影響は軽微でありまして、その結果、技術検討委員会委において検討すべき項目というものは追加してないということが確認されております。

こういったことを踏まえまして今回需要予測の再精査を行いましたけれども、これにもとづく追加のP Iというものは行わず、この変更をP I時の成果に反映することでこの構想・施設計画段階の成果として取りまとめていきたいと考えているところでございます。以上でございます。

○副局：

ただいまの説明についてご意見はございますでしょうか。

それではないようですので、これでもって追加のP Iは行わず、これまでの成果をもつて構想・施設計画段階を終わらせるということによろしいでしょうか。

○各委員：

はい。

○副局：

ありがとうございました。

それでは、続いて議事3の計画段階の取りまとめについて説明をお願いします。

○事務局（濱口）：

お手元の資料3、福岡空港構想・施設計画段階の取りまとめ（案）に基づいて説明をさせていただきます。この内容につきましては基本的にはP Iレポートを中心にしておりまして、その内容について構成については、ほとんど変更はございませんが、先ほど申し上げました需要予測、またそれに基づく影響の部分修正を行っておりますので、その部

分のみご説明をさせていただきます。基本的には内容は第2回のこの協議会の中でご説明させていただきましたP Iレポートの案とほぼ内容はいっしょでございます。

まず変更点につきましては、3ページをお開きください。

航空需要予測につきまして、検討概要の部分でございますが、最初の3行目までは同じ文章になるんですが、事業仕分けなど航空需要予測を取り巻く状況の変化を受け更なる信頼性を確保するため再精査をおこなった。というふうに記述をしております、検討結果につきましては再精査を行った見直し後の成果を記述してございます。具体的には基本ケースですとか航空路線の設定など変更された部分を反映してございます。検討結果につきましては、旅客数、発着回数とも変更後の数字を記載してございます。

つづきまして7ページをお開きください。

空港周辺への影響、騒音影響範囲の個所につきまして修正をしてございます。上の検討概要の部分につきましては変更しておりませんのでそのままの記述としております。検討結果につきましては、2段落目でございますが、「航空需要予測の再精査の結果、騒音の影響範囲はここで示した範囲より小さくなることが想定されますが、」という文を追加しております、今後、環境アセスメントを実施する場合の精査の必要性については同じ記述をそのまま残しております。

つづきまして9ページをお開きください。

9ページの真ん中にごございます、費用便益分析についてという個所につきまして、これについては「航空需要予測の再精査の影響の結果を検討しましたが、滑走路増設事業は社会経済的に見て実施する価値がある事業と考えられる」という表現を採用しております、その結果については再精査の影響を受けた見直し後の数値を記述しております。

最後、10ページでございますが、10ページのところでは一番下の費用便益比の1.6という数字を最新のものに更新したのみにとどまっております。

最後11ページにおわりにとういうことで、これまでの経緯などを示しつつ、ここの記述を付け加えまして、滑走路などの配置、航空需要予測の精査などについて第3者機関である福岡空港技術検討委員会から技術的な指導助言を受けとりまとめを行ったこと、また、P Iにつきまして1,545人の方から2,859件のご意見を頂き、みなさまの関心が高い検討項目の確認や様々なご意見など今後の検討に役立つ情報を得ることができ、多様な適切な手法による十分な情報提供のもと所期の目的を達成できたものと考えていること、また、航空需要予測については、国交省の中間とりまとめまたは行政刷新会議の指摘といった航空需要予測をとりまく状況の変化を受け、最新の知見やデータを用いて再精査を実施した結果、P I時の需要予測値は下回ったものの影響は軽微であることが確認されたということ、今後寄せられたご意見を踏まえ、事業がより効果的かつ環境に配慮したものになるよう検討を進めていくということで、最後とりまとめをしております。

これをもって、この構想施設計画段階のとりまとめとしたいと考えております。以上でございます。

○難波副局長：

ただいまの説明についてご意見はありますか。

それではないようですから、これをもって構想施設計画段階の成果として了承ということではよろしいでしょうか。

○各委員

はい。

○難波副局長：

それでは、最後の議事のその他ですが何かありますでしょうか。

○花角局長：

現在の私どもの認識とご提案をしたいと思います。総合的な調査の段階から含めて、平成15年からだと思いますけれども、進めてまいりましたP Iの関係が、取り組みが今日で一段落するというところで、この間の福岡県、福岡市をはじめ地元の皆様のご協力に感謝申し上げます。

現在の航空のマーケットの状況について私どもの認識は、昨年の大震災の影響を受けて、一時的にかなり冷え込んでいた部分はありますけれども、ようやく回復の軌道に乗っていると思っております、ほぼ回復をしてむしろ最近特に話題のLCC等の動きが活発的になってきていますので、国際線も含めて国内線、国際線ともに増便、あるいは新規路線等の開設等が続くということで航空市場が随分活性化してきたと認識しております。その中でも特に福岡空港については、大変人気が高い空港と言ってもいいと思っております、現実にも国内線、国際線ともに増便、あるいは新規路線の開設が続いていると認識しております、福岡空港の存在感が益々高まってきているし、重要度が一層上がっているという認識であります。したがって、福岡空港の能力の向上について大変あつい期待があるということも認識をしています。

私ども大阪航空局は、福岡空港は、私どもの組織であります福岡空港事務所を中心に管理運営していますが、これまでも十分努力してきたつもりであります、今後も安全を第一としつつ、さらに効率的な運用に心がけていきたいと思っておりますし、東側のターミナル地区の整備といったところも、空港能力の向上策ということで取り組んでいかなければならないということで、これからも努力を続けたいと思っております。

なお、ご存知でしょうけれども、福岡空港は一部民間の所有者の土地を借りて運営されておりますので、地主さんたちからも福岡空港が一層の地域、九州、福岡の発展に役立つならばと伺っております、そういう意味からも福岡空港の一層の能力の向上には努力をしていきたいと思っております。

最後に皆様にご提案でありますけれども、この協議会そのものは今日で一旦終了と認識しておりますけれども、これからいずれ新たな段階へ進んでいくこととなりますと、関係者の協力、連携が今まで以上に必要になるのだろうと思っております、福岡県、福岡市とそれから九州地方整備局と私ども大阪航空局の間での今後の協議、調整を行う場を、どういう名称でどういうメンバーにするかはいずれ知恵をだすとしても、いずれにしても関係者の連携の場を改めて設置をして取り組んでいく体制を作った方がよろしいのではないかと考えておりますが如何でしょうか。最後は提案でございます。

○難波副局長：

ご提案ありましたが如何でしょうか。

○服部副知事：

福岡空港の過密化対策は、お話がありましたように平成15年度から国と我々地元と連携、協力をして進めてこられたと思います。本日は、構想・施設計画段階の協議会としての取りまとめが行われましたことは、これまで携わってこられた国をはじめ関係者の皆様に対しましてお礼を申し上げたいと思います。

今、局長のお話でありましたように、我々福岡県、アジアとの近接性が高い、また玄関口としての役割が期待されています。福岡空港もその重要性が益々これから大きくなっていくものと思います。

福岡県としましては、福岡空港の滑走路増設が一刻も早く実現していただけますよう、今後の環境アセスメントの手続きを円滑に進めていかなければならないと思います。我々といたしましても、ご提案がありました協議の場に参加をさせていただきまして努力させていただきたいと思います。

○中島局長：

福岡空港の調査について、平成15年からということですが、この度取りまとめられましたことに対して、国、それから関係者の皆様に心からお礼を申し上げたいと思います。

福岡空港は、先ほど話がありましたとおり、この3月にピーチアビエーションの就航、また、花巻線の開設、韓国のLCC済州航空の就航、そして4月になりますとハワイアンが就航するというので、非常に便数が多くなっています。また、なかなか羽田便も急には席が取れない、満席状態という状況がありまして、一日も早く過密化を解消していくことが地元の願いでもありますし、一方で首都機能の補完といいますか、その観点でも福岡空港の果たす役割はあるのではないかと考えております。そういう意味でも、一日でも早く滑走路増設がなされることを願っております。

ご提案がありました協議の場につきましては、福岡市としても関係者と十分連携をとりながらやっていくことが非常に重要と考えておりますので、国に対して協力してまいりたいと考えております。一日でも早い滑走路の早期完成に向けて動きが早まることを願っております。

○池田課長：

福岡空港についての平成24年度の予算ですが、今財務省の中で調整をしておりますが、予算が成立すれば来年度の予算の姿が明らかになりますが、今日の時点ではまだ明確なことを申し上げられない状態です。

ただ、先ほどからお話がありましたとおり、福岡空港のパブリック・インボルブメントは、平成15年からやっていますから、今年で9年目になっていてちょっと時間をかけ過ぎるくらい丁寧にやってきたかなと考えております。

それから、確かに需要予測をしますと、最近少し旅客数が伸び悩んでいることはありますけれども、国際線は新しく就航していますし、花角局長の話がありましたように、LCCも入ってきていますし、LCCも関西空港や成田空港を拠点にLCCがおかれていますけど、相手の空港というところでも福岡空港に入ってきますから、そういう意味でも福岡空港に新しく入ってきていると思っていて、とにかく2本目の滑走路、それから東側のターミナルの整備は必要な事業だと思っておりますので前に進めていきたいと思っております。

福岡空港は、国の管理の空港ですから、大阪航空局や九州地方整備局と一緒に国の責任

で事業を進めていきますけども、実際には、また福岡県、福岡市から応援をいただかないといけない課題もたくさんありますので、皆さんで協力して進めていきたいと思っております。今後ともよろしく申し上げます。

○難波副局長：

それでは、花角局長からご提案がありました、何らかのかたちでの協議の場については、皆さん賛同いただけただけということで、九州地方整備局といたしてもその協議の場が必要と思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

○難波副局長：

それでは最後になりますけれども一言発言をさせていただきたいと思います。

先程から話がありましたように平成15年度からということで、ずいぶん時間がかかったなという思いであります。その間、皆様に忍耐強くご協力いただきまして本当にありがとうございました。

今日は、結論は得られましたが、結論を得られたことで終りということではなくこれからということですので、そのためにはなによりも予算が認められるということが必要であります。

池田課長からお話がありましたように、現在、国会審議中ではありますが、九州地方整備局としては、実施部隊としては是非とも予算が認められるようにと期待をされているところであります。

その後ですが、九州地方整備局としては、環境アセスメント等のいろいろな手続きがあります。それを迅速に進めるということが私達の役割と思っておりますので、そのためにも、先ほどありましたような、県、市の協力が重要でありますので是非ともよろしく願いを申し上げます。

長い間本当にありがとうございました。まだ終りではなくてこれからということであります。是非ともよろしく願いいたします。ありがとうございました。

○難波副局長：

ほかに何かご意見ありますでしょうか。よろしいですか。それではこれで議事を終わらせていただきます。

○事務局（内村）：

ありがとうございました。以上をもちまして、本日の福岡空港構想・施設計画検討協議会を閉会させていただきます。

なお、本日の審議内容につきましては、議事録をとりまとめ、公表させていただきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。