

平成16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16年4月14日(水)14:00～15:55

2 場所 福岡国際会議場 4階 409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	岡山 和生
(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	岩見 宣治
福岡県副知事	武田 文男
福岡市副市長	西 憲一郎

(2) 幹事

国土交通省九州地方整備局港湾空港部長	東 俊夫
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	田村 明比古
福岡市総務企画局理事	中島 紹男

(3) 本省航空局からの参加

国土交通省航空局飛行場計画課長	茨木 康男
国土交通省航空局飛行場計画課専門官	木原 正智

4 議事

(1)開会

(2)議事

事務局：平成16年度第1回福岡空港調査連絡調整会議を開催いたします。では、今後の進行につきましては、九州地方整備局の岩瀧副局長様にお願いいたします。

岩瀧副局長：4月1日付けで九州地方整備局の副局長を拝命しました岩瀧でございます。前任者同様、よろしくお願いたします。それではただ今から議事進行を務めさせていただきます。

はじめに、本会議の開催要領について事務局から説明をお願いいたします。

【資料1】

中島理事：事務局を担当いたしております福岡市の中島でございます。それでは私の方から福岡空港調査連絡調整会議、この会議でございますが、本会議の開催要領の改正案についてご説明させていただきます。

改正案の内容につきましては、お手元の資料1をご参照いただきたいと思いますけれども、この資料1の2枚目に別表1というのがございまして、この別表1の「福岡市助役」を「福岡市副市長」に変更させていただくものでございます。

福岡市では、本年の4月1日から助役の呼称に関する規則を制定施行いたしまして、福岡市の「助役」の名称を「副市長」といたしております。これは市長と副市長が同じ視点で一体となって市政運営にあたるということを対外的にも明確にするといったことから、従来の呼称を改めまして「副市長」という呼称に変更させていただいたものでございます。

したがいまして、平成 16 年 4 月 1 日以降は福岡市では自治法などの法令による助役としての業務や行政処分、あるいは契約などの法的な効果を伴う業務を除きまして、日常的な業務の遂行にあたっては副市長という呼び名でさせていただいております。そこで連絡調整会議の開催要領につきましても、「福岡市副市長」に改正させていただきたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。事務局からの説明は以上でございます。

岩瀧副局長：開催要領の改正案につきまして、事務局からの提案どおりとしてよろしいでしょうか。

「異議なし」の声あり。

岩瀧副局長：では改正案につきまして承認されたものといたします。

議事(1)福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方について

岩瀧副局長：続きまして、議事(1)の「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方について」、事務局から説明をお願いいたします。

【説明:資料2】

幹事：それでは説明をさせていただきます。お手元に資料 2 としまして、「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方最終とりまとめ(案)」というものと、それから参考までに「幅広い市民参加に向けて」ということで、これはパブリック・コメントに付しているものですから、一般にわかりやすいパンフレット作成いたしましたので、それも併せて配布させていただいております。説明の方は主に資料 2 でご説明させていただきます。

まず、この件につきましては、3 月に連絡調整会議の幹事会を開催させていただきまして、その場で検討をやっていただきました石田筑波大学教授座長から、検討結果といただきますか、ご提言をいただきました。それを連絡調整会議のパブリック・コメントに付す案としてご承認いただいたということになっております。ちょうど 3 月が地方議会等の開催時期でありまして、年度末ということもございまして連絡会議の本メンバーがお集まりいただけなかったということもございまして、幹事会でそのような取り扱いをさせていただいたところでございます。実はこの検討会は、先ほど申し上げました石田筑波大学教授をはじめとしまして、5 名の専門の先生にご検討いただいた結果を受けております。

それで、まず 1 ページをお開きください。情報提供、意見収集のあり方についての基本的な考え方でございますけれども、ここでは福岡空港における総合的な調査というものを交通政策審議会の答申などを踏まえまして、どういう位置づけにあるかということをお話しております。

これは中程に書いてございますけれども、考えられる様々な対応方策の中から、「今後構すべき施策の組み合わせ等の選択肢を作成していくための調査」と位置づけております。

したがって、これは一昨年の4月に航空局でお出しになりましたプロセスのガイドラインで想定しております構想段階あるいは計画段階といった段階の、さらに上流の調査段階における調査であると性格を述べているところでございます。

3 ページでございますけれども、福岡空港が地域あるいは国全体の航空ネットワークに果たしていく重要性、あるいは影響の範囲の大きさ・広さ、また空港が持っている多面的な性格、こういったものから関係する人あるいは団体が非常に多岐にわたるであろうと。そして、これまで地元で福岡空港についてはいろいろな調査に取り組んできたわけですが、その際に、何かを決めてから一方的にこうなりましたということの説明をしていたのではないかと、双方向のコミュニケーションが不足していたのではないかと指摘がなされました。それから昨今の公共事業全般に求められています透明性の確保とか説明責任の遂行といったことを考えますと、政策の方向性の形成・決定にあたっては、その過程で市民等との情報の共有を図りつつ、その意見を十分に収集、反映していくことが重要だという指摘をしております。

したがって、基本方針として、情報公開にとどまらない積極的な情報提供を実施する必要がある。それから市民等との多重多層のコミュニケーションに基づいて、市民等に関われた進め方で調査検討をやっていく必要がある、それから市民等のニーズ・意見を収集し、総合的な調査に適切に反映できる手法を導入する必要がある、こういう認識のもとに基本方針を立てまして、先ほど申しあげました航空局のガイドラインの案のさらに上流段階、調査段階でございますけれども、その考え方や趣旨を先取りして、P Iの手法を取り入れて積極的な情報提供や意見収集を実施していくということを基本方針としているわけでございます。

それから5 ページでございますけれども、では福岡空港の総合的な調査においてP Iを実施するにあたって、どういう特徴があるのか、どういう考え方でP Iを実施していくのかということでございます。

まず、調査検討の進め方全体をあらかじめ明確に示して、これを市民と共有していくということが1 点目です。それから検討は基本的なところから段階を踏んでやっていくのだと。そしてそれに連動してP Iを実施するというところでございます。それから国・県・市と関係者が多いものですから、市民は誰に対して質問をし、意見を言ったらいいのかということができるだけわかりやすくする。それからプロセスが公正に進められているかどうかをきっちり担保できる体制を作ることが3 点目でございます。

こういった考え方に基づきまして、具体的に総合的な調査に関しますP Iの進め方を7 ページ以降で示しております。

7 ページでは、先ほど申しましたように、基本的なところから段階を踏んで検討を進めていくということでございますけれども、それを4 つのステップで構成するとしております。

まず基本的なところからということで、今の福岡空港の現状、課題、能力の見極めといったところからステップを踏んでいく。そして次に地域の将来像、あるいはそれに果たす福岡空港の役割、そしてそれを受けての将来の航空需要の予測といったものがステップ2 となるわけでございます。そして仮に何らかの対応策を講じなければならないとすれば、それはどういうメニューがあって、どういうものさしで評価していくのかというのが3 段

階目です。そして最後に、決められたものさしでメニューを評価し、比較した結果がステップ4になっていくということでございます。

そして8ページで、この4つのステップに応じて、そのつどPIを実施していくのだということが書かれているわけでございます。その際に、PIはそれぞれの段階で情報共有等が達成されたと判断される段階で、市民等の理解を得て次のステップへ移行していくわけですけれども、それと同時に十分な情報提供、意見収集を行っていくということもございますけれども、そう判断されていたずらにある段階を長く続けていくということも1つのコストということになってまいりますので、適切な時間管理が必要であるということも指摘されております。

10ページでございますけれども、PIにかかる実施体制はどうなってくるかということでございます。図の中程でございますように、結局のところは何を1番言いたいかということ、先ほども申しましたように関係する機関が非常に多いと。国、県、市、あるいは県と市で共同で作っている福岡空港調査委員会のようなものもございますので、一般の方から見て、誰から情報ももらい、誰に意見を言えばいいのかということを確認するために、中程に書いてございますこの場、福岡空港調査連絡調整会議にPIを実施する機能を持たせて窓口を一本化するということを言っております。

そういう意味では、福岡空港調査連絡調整会議が方向性の案を作成する、つまり検討を進めていくという機能と、PIを実施する機能を併せ持つ会議になるということでございます。

それからここで言っているもう一つの重要な点は、PIのプロセスを監視する、そして助言を行う機能、これを第三者機関に担わせるということでございます。

11ページの表に第三者機関と書いてございますけれども、どういう機能かということ、「PIプロセスの公正性、時間管理等を監視するとともに、市民等の意見が調査等に適切に反映されているかを監視し、PI実施主体」、つまり先ほど申しあげました福岡空港調査連絡調整会議に対して、「助言を行う」ということでございます。

12ページにいろいろ書いてございますけれども、第三者機関というのは今のような機能を担いつつ、「PIプロセス、法制度、行政手続、空港等に関する専門的知識を有する委員により構成する」ということが書かれております。そして詳細には申しあげませんが、どういう形で監視していくのかということが13ページから14ページにかけて書かれているわけでございます。

15ページでございます。では、具体的にPIというのはどういう手法を用いて市民等の意見を収集していくのかということにつきまして述べておりますことは、「各ステップでの検討内容にあわせて、多様かつ適切な手法により市民等との多重多層のコミュニケーションを実施する」ということございまして、しかもやっていながら、「状況に応じて見直すなど柔軟に対応する」ということが書かれております。

具体的な例としまして、17ページに各ステップ毎でどんな手法が考えられるのかということが書かれております。例えばステップ1では、ニュースレターやホームページ、説明会、オープンハウス、各種懇談会というもので広く情報を提供していくということを中心にやっていくわけでございますけれども、第2ステップになりますと意識調査ですとか、さらにそれを深掘りするようなグループヒアリングというものもやっていく。そしてステ

ップ 3、4 になりますと、市民協議会のようなものも作る必要があるかもしれないということで、こういう提示をしております。

それから 18 ページになりますと、ここでは連絡調整会議にいろんな情報が扱われるわけですが、それを外に提供していく際にどういう取り扱い方をしたらいいのかということが書かれております。

大きく分けまして、1 つは P I 活動のために提供される、わかりやすくとりまとめられた情報というのがございます。それからそれを作成するにあたって検討材料となる、例えば毎年度の各機関がご報告申しあげます調査結果のようなものがある。これはきちんと区分した上で、その位置づけを明らかにしながら提供していくということが書かれてございます。

概略は以上でございます、21 ページにその全体像が掲げられているということでございます。再度申しますが、毎年度、国や県、調査委員会で個別の調査をやっていくわけですが、その結果が真ん中にある検討プロセスに提供されていきます。そしてステップを踏んで 4 つのステップで検討を進め、そのつど P I を実施していく。その P I のプロセスというものは第三者機関が監視をする。そして最後に、方向性案というものが出てきましたら、その後は関係行政機関が民意のみならず政策的な視点、技術的な視点を総合的に判断して絞り込み、そして議会等の審議など所定の手続きを経て方向性を決定していくというふうになっていくわけでございます。

今後の進め方でございますけれども、これにつきましては 19 ページにお戻りください。現段階はどこかという、パブリック・コメントに付す段階でございます。昨日からパブリック・コメントに付されております。そしてとりまとめ案自体もホームページなどで見ることができますし、こういうパンフレットは県、市、あるいは市町村窓口などにも置いてあって、入手できるようになっております。そして締め切りが 5 月 12 日ということで、いただいた意見などを反映させながら最終的なとりまとめを行ってきたいということでございます。

以上でご説明を終わらせていただきます。詳細はパンフレットの最後のページにございます。よろしくお願いいたします。

岩瀧副局長：ありがとうございました。ただ今の「総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」に関して、何かご質問、ご意見はございませんでしょうか。

西副市長：第三者機関というのは、P I の方法で、日本では、初めてのやり方なんですか。それとも他の国の方策などで取り入れられたことがあるのですか。

幹事：欧米などでは第三者機関を導入した例は結構多く見られます。それから日本の場合には、例えば道路で、東京の外かく環状道路につきまして P I が実施されているわけですが、そこで今のプロセスを監視しているというよりも過去の行政の取り組みに対して、第三者機関がちょっと不十分だったんじゃないかというような指摘をされたという例がございます。

岩瀧副局長：ほかにございませんでしょうか。

議事 (2)福岡空港の総合的な調査に係る平成 15 年度調査報告について

岩瀧副局長：それでは 2 番目の議題であります平成 15 年度の報告について、事務局からお願いします。

【説明:資料 3 - 1、3 - 2、3 - 3】

幹事：これから国及び地域が平成 15 年度に実施しました調査の結果についてご報告をさせていただきます。最初に資料の確認をしたいと思います。報告は資料 3 というところで、資料 3 - 1 がこれが体系図でございます。次に資料 3 - 2 がございます。資料 3 - 2 には、これから各機関が説明する実施した調査の結果について、要点をまとめておりますので、説明は控えさせていただきます。

資料 3 - 3 は、最初に九州地方整備局が実施しました 2 つの調査、「空港能力に係る基礎検討調査」および「福岡空港の需要分析に関する調査」が「平成 16 年度第 1 回連絡調整会議説明用」としてございます。その下に、基となった報告書が付いております。

次は大阪航空局で実施されました調査の報告という事で、「現空港の運用実態分析と抽出」という表題の横長資料がございます。それから地域からご報告いただく「平成 15 年度地域調査」ということで福岡空港調査委員会と表紙に書かれたものがございます。

資料 4 につきましては、16 年度の実施内容について書かれたものでございます。

本調査は非常に多岐にわたり、お互いに連動しているものですから、少し複雑でございます。また前回の連絡調整会議以降、時間も経っておりますので、資料 3 - 1 に基づいて調査の体系と、また今日のご報告の構成を具体的な調査の報告に入る前にさせていただきます。

資料 3 - 1 を見ていただきますと、今回、福岡空港の総合的な調査ということで、大きく分けまして「滑走路増設をしない場合の現空港の能力の見極め」にかかるものと、「将来需要への対応方策の検討」の 2 つの設定をしております。「滑走路の増設をしない場合の現空港の能力の見極め」には、調査項目が 3 つございまして、「利用者の視点に立った航空サービスの評価基準の検討」、「現空港の有効活用方策の検討」、「空港能力の見極め」といったものです。また、各々の中で小項目がございます。

「将来需要への対応方策の検討」には、「福岡空港の役割と効果」、「将来の航空需要の予測」、「近隣空港との連携方策の検討」、それから「現空港における滑走路増設の検討」、「新空港の検討」といったものがございます。これを各々国および地域がどういったものを調査するという事で分けてございます。

これからいたします報告につきましては、15 年、16 年の調査項目が、各々、小項目の右に、と書いてございます。ここでこのページの一番下を見ていただきますと、15 年度調査ということで「九州地方整備局」「大阪航空局」「地域」の別に、このような色分けをしております。例えば「調査 1、空港能力に係る基礎検討調査」というのがございませぬけれども、このエンジ色の部分が上の表のエンジ色に対応しております。調査 1 では「空港能力の考え方の整理」と「航空サービスに係る指標及び評価方法の検討」といったもの

を一括してご報告しております。

九州地方整備局の調査 2 は、薄い緑色ですけれども、「福岡空港の需要分析に係る調査」ということで、国の部分に 3 項目ございます。滑走路の増設をしない場合の 1 項目と、将来需要への対応方策の検討という中に 2 項目緑色の部分がございます。この緑色の部分が調査 2 のご報告内容でございます。

大阪航空局につきましては、朱色の部分についてご報告いただくということでございます。

地域の方では調査 1、2、3 とありますけれども、調査 1 の報告、調査 2 の報告ということで色で対応しておりますので、全体の中ではそういうこととご理解いただければと思います。

それでは個別に説明させていただきます。資料 3 - 2 は、我々がこれからご説明いたしますことを簡略にまとめたものでございます。

資料 3 - 3 の中で「平成 16 年度第 1 回連絡調整会議説明用」、「九州地方整備局 - 1」および「2」という空港能力にかかわる調査と福岡空港の需要分析に関する調査について、これから九州地方整備局がご説明いたします。順次、大阪航空局、地域からご報告をいただくということになっております。

【説明:国調査 空港能力に係わる基礎検討調査】

幹事：まず、連絡調整会議説明用の九州地方整備局 - 1 でございます。表紙をお開きください。目次がございます、第 2 章につきましては空港能力の考え方の整理、第 3 章では福岡空港利用者の行動特性分析、第 4 章は航空サービスに係る指標及び評価手法の検討を行っております。ごく簡単ではございますが、内容についてご説明します。

3 ページをお開きください。3 ページの下の表、これは空港能力の考え方の整理です。空港処理能力ということで現状の空港処理容量という考え方を示しております。例えば関西国際空港ですと滑走路 1 本で年間処理容量 16 万回、第 2 期完成時には滑走路 2 本で 23 万回とか、1 時間値では 32 回の離発着であるとか、その他現在の国内空港で行われていることを示しております。

ところが 4 ページを見ていただきますと、空港能力というのはそう単純なものではないということで、いろいろな利用者のニーズ、またその利用実態といいますが、離発着の実態、需給関係、等ございまして、現状の年間処理容量だけでは議論できないのではないかとということが書いてございます。そういう意味で、時間的にきめの細かい発着回数による空港能力の評価、また利用者が理解しやすい形での空港能力評価といったものが必要ではないかということの考え方を示しております。

5 ページ、6 ページでは、そういう意味で、利用者の視点に立った空港能力の評価の考え方ということをまとめております。利用者が旅行の一貫した流れ、出発から到着までの中で空港の評価を行っており、そういう観点での評価を本調査の中で行っていきたいと考えておりますし、時間的なピークの発生、あるいは少し需要が波を打っているわけですけれども、そういうものを考慮した評価をやっていきたいと考えております。

7 ページには、横長で少しわかりにくいかもしれませんが、これは現在の航空・鉄道・道路での評価の考え方を書いております。一番上に利用者の交通サービス利用での

各段階、どこかに行こうと計画、予約、アクセス、ターミナル、飛行機、ターミナル、イグレスと、人が動く一連の行動の中で航空、鉄道、道路といったものがどういう評価軸を置いているかということを書いております。

航空では、従来の考え方では年間処理容量といったものが基本的な能力の評価でしたが、今後は早く行ける、安く行ける、快適に行ける安全である、環境への配慮がなされているなど、いろいろな評価軸、アウトカム等を考慮しながらやってきたい。海外、では、滑走路容量、エプロン容量、ターミナル容量、アクセス容量等々からいろいろな考え方で空港の能力を評価しているという事例でございます。

また、鉄道や道路でも同様な評価の事例を挙げております。

8 ページでございますが、今後、空港のサービスにかかわる指標及び評価指標の検討を行う際に基礎資料となる空港利用者の行動特性といったものを分析しております。「福岡空港を利用する国内線旅客数の年推移」ということで、昭和 58 年から平成 14 年まで書いております。約 5 割が羽田路線を利用する乗客でございます。上の図は主要路線、下の図はその他の路線になっております。

9 ページは、どの月の旅客数が一番多いかというところを見ておりまして、基本的なパターンは変わりませんが、絶対値がずいぶん上がっております。8 月、10 月、11 月、3 月といったところにピークがあるということでございます。

10 ページでは、曜日によって旅客数がどう違うかというところを示しております。搭乗率につきましては 15 年度に調査を 2 回やりましたけれども、金曜日には 80% くらいということでもかなり混んでいる状態でございます。

それから 11 ページには、福岡空港の発着時間帯ごとの利用状況及び搭乗率が書いてございます。早朝を除き 70% 以上の搭乗率を示しております。12 ページは、それを発と着に分けたもので、でございます。

13 ページ以降につきましては航空サービスにかかわる指標及び評価手法の検討ということでございます。先程言いましたように、従来の年間処理容量だけではとても空港能力は評価できないということで、そういう意味でここに書いてございますように、どこかへ行こうと決めて予約し、それに伴って空港に行って、飛行機に乗って、到着地の空港内で手続きを済ませて目的地に行くという一連の流れの中で、利用者が思うところのニーズをベースに今後、空港能力を評価しようということでございます。

15～16 ページには、各段階における空港サービスを評価する指標といったものを示しております。予約のところでは、予約が取れる確率とか予約が取れなくなるのは何日前かとか、アクセスについては駐車場に入るための平均待ち時間がいくらか、ターミナル内で手続きにどのくらい時間がかかるかといったこと等々の指標を示しております。

17 ページでは、これまでの内容をいろいろ整理し、今後こういう指標に基づいて、これらを総合的に評価して、空港の能力を評価する手法として固めていきたい。こういう考えをまとめとしてしめしております。

19 ページには、ケーススタディ的に予約の取りやすさを指標にしたときにどうなるかといったものを示しております。

20 ページの下の方に表がございます。これは日平均の搭乗率が 60～70% の場合、70～80%、80～90% となった場合に、何日くらい前に予約が取れなくなるかといったものを示

しております。

一番下の60~70%の搭乗率ですと、朝の時間帯で3~4日前には予約が取れなくなるという状況です。ところが70~80%位の搭乗率になってきますと、夕方では、もう19時~20時の便では5日前から取れなくなっているとか、朝の8時~9時台では3~4日前には取れなくなってくる。日平均搭乗率が80~90%となってきますと、夕方の時間帯は5日前ではほとんど取れないといった状況でございます。

こういったことがございまして、日平均搭乗率と予約が取れなくなるのは何日くらい前かといったことで評価してみようということで、このようなケーススタディをやっているということでございます。それが空港能力に係る基礎調査ということで、資料3-1で申しますエンジの部分です。空港能力の考え方の整理と空港サービスに係る評価方法の検討といったものの15年度の成果でございます。

【説明:国調査 福岡空港の需要分析に関する調査】

幹事： 続きまして、「九州地方整備局-2」という資料です。福岡空港の需要分析に関する調査についてご説明いたします。これについても、資料3-1で示しております緑色の3項目がここに含まれております。

目次を見ていただきますと、第1章は「はじめに」、第2章「全国的な航空需要動向分析」、第3章では「主要地域拠点空港としての福岡空港の役割」、第4章では「福岡空港の旅客需要動向分析」といったものを行っております。また第5章では「福岡空港の貨物需要動向分析」を行い、最終章では「将来の航空需要動向の分析のための基礎条件の整理」といったものを行っております。

1 ページ、2 ページにつきましては、福岡空港の旅客は伸びていますということです。

3 ページをお開きいただきますと、全国的な航空需要動向の分析の中で、利用目的がここ10年ぐらいの間にどう変わったか、飛行機の利用目的がどう変わったかということで、仕事ではなく観光がずいぶん伸びていることがわかります。

そして4 ページには、男女ではどうなのかということ、近年、女性の方がすごく増えている。また全国的に見ると、下の表では高齢者の方々もかなり利用が進んでいるといったことがございます。こうなってきたのは社会全体の変化もありますけれども、かなり規制緩和等の影響があるのではないかと見ております。

6 ページは国際線旅客について全国のものをまとめております。これはご存知のように、着実に伸びておりましたが近年のSARS、テロによって減ってきたとか、そして7 ページでは、どういった行き先があるかということ示しております。

8 ページ以降は、主要地域拠点空港としての福岡空港の役割ということで、9 ページには福岡空港がどういうエリアの方々にご利用いただいているかといったものを付けております。着、発とも非常に広範な地域の方々にご利用いただいていることがわかるかと思えます。

10 ページは第4章でして、福岡空港の旅客需要動向分析ということで福岡空港の旅客がどうなっているかということです。半分は羽田、あとは名古屋、那覇、伊丹ということです。

11 ページ以降は各々の路線について分析を試みております。11 ページは羽田 - 福岡路

線についてということで、搭乗率とか旅客数の推移、12 ページではどういうところに住んでおられるかということが掲げられております。また 13 ページには、利用目的がどう変わっているか。全国動向と同様に、観光がずいぶん伸びている。14 ページでは、女性が非常に伸びている、高齢者が伸びていると。15 ページにはピークとオフピークとの差を示しております。

16 ページでございますが、横長のページでございます。例えば羽田 - 福岡路線での機材がどういうふうに移してきたかということを示しております。青が 400 席以上、エンジが 300 ~ 400 席、黄色が 200 ~ 300 席というように、航空機の座席数、基本的には大きさであります。最近を見ていただいたらわかるように、400 席以上のものは頭打ちですけれども、300 ~ 400 席といったものが非常に増えております。こういったクラスが福岡 - 羽田間では主流になってきていることを示しております。

以降、22 ページまでにつきましては、路線ごとに福岡 - 伊丹・関西空港、福岡 - 名古屋路線等、そういうところで各々同様の分析を示した結果を示しております。

23 ページでは国際線旅客についてということで、韓国、中国といったところが非常に多いということです。

24 ページ以降につきましては福岡空港の貨物需要動向ということで、これも順調に伸びておりましたが、テロ等の影響で少し落ちているという現状です。

25 ページには、どの時期に貨物が多いのかと申しますと、12 月が一番のピークを迎えるということを示しております。

26 ページは国際貨物の分析表ということで、極東、東南アジアが多いといったところです。具体的な国はどこかということ、韓国、台湾、香港等となっております。

今後、そういう将来の航空需要動向分析のためにはどういうことに着目していかないといけないかということ、28 ページ以降に示しております。この中には、航空規制緩和の影響が航空需要に大きく影響を及ぼすこと、29 ページには運行頻度の向上、航空会社の戦略でありますとか、30 ページには競合する交通機関のサービスのレベル、31 ページには周辺空港における路線の展開、地域特性の変化による影響といったことを述べております。

32 ページは時間変動の要因分析を述べておまして、最終的にはピークとオフピークがございますので、うまく平準化することが需給の逼迫をとりあえず緩和できる方策ではないかということを書いております。ちょっと長くなりましたが、以上でございます。

【説明：国調査 福岡空港処理能力向上調査】

幹事：続きまして、大阪航空局の飛行場部長でございますが、当局の調査結果についてご報告申し上げます。横長のカラー刷りの資料、「現空港の運用実態分析と抽出」という資料をご覧くださいと思います。

1 ページに調査フローがございます。私どもの調査は、現在の空港を使い方の工夫、あるいは施設に手を加えることによってどこまで使いきれのかといったことを検討することを目的といたしております。15 年度はその第 1 段階の作業といたしまして、現在の福岡空港の処理能力に関する課題の抽出といったところをやってございます。

具体的な作業は 1 ページの表にございますように、運航・運用の実態調査を 1 月 26 日、

27日の2日間でデータ整理いたしました。それからターミナル施設、これは主にビルの中でございますが、ここでの実態調査を1月26日に行っております。

一方、1ページ右下にございますアンケート調査、これは空港の運航関係者にアンケートを行いまして、何が問題かということ聞き取っております。

これらを合わせまして課題の整理をやったのが2ページです。結論をまとめてございます。

まず1点目、滑走路についての問題点は何があるかと申しますと、滑走路の34運用。南から北に向かったの運用の時に、着陸した航空機が2ページの図面にありますように本来ならブルーのラインで滑走路から離脱すべきところを、エプロン部分の混雑があるということで、延々と赤い矢印に沿って滑走路のエンドまで走ってからようやく離脱する。結果として、滑走路の占有時間が長くなる、つまり滑走路の効率的な運用が妨げられるといった実態が明らかになってございます。

3ページにはその裏づけとして、実際にどのようなルートで航空機が地上走行しているかというものを線の太さで出発、到着別に表しております。3ページが滑走路34運用でして、図面の左の方まで赤い線が伸びているのがわかります。4ページの反対方向、滑走路16の運用でございましたら、赤い線が右端まで延びないで途中で滑走路を離脱している、滑走路34と16の運用の差が読み取っていただけるかと思えます。

5ページにうつりまして、実際に滑走路占有時間がどれくらいあったかということを観測した結果でございます。右側の表をご覧くださいますと、表の上が滑走路16、下が34でございます。機材の大きさごとに平均占有時間を整理しておりますが、ご覧いただきますとどのクラスでも滑走路34の方が占有時間が長いということがおわかりいただけると思えます。

6ページはアンケートの主な回答でございます。先ほど申し上げたことが運航関係者からも同じことが指摘されております。

7ページですが、誘導路に関する問題でございます。滑走路の34運用の時に国際線から出発する機材がどのような運航をするかという話でございます。実は7ページの右下に楕円がございますが、ここにグライドパスの電波の施設がございまして、これより右側に飛行機が出ますと、グライドスロープの電波に悪影響を及ぼすということで、楕円付近で止まらなくてはいけないことになっております。

その後、滑走路に入っていいという許可を得てタキシングしますと、滑走路に入路するまで時間がかかりますので、どういうふうにやっていたかと言いますと、赤い矢印の線のように滑走路を一旦東側まで渡って出発するという運用をやっております。この赤い線は非常に遠回りですし、国内線エプロン前の混雑する区間を通らないといけないということで、水色のラインからE10の方向にまっすぐ渡ることができれば随分改善されるのではないかと問題点でございます。

この裏づけとなる動線のデータが8ページにございまして、9ページには運航関係者のアンケートでこの問題が指摘されているところでございます。

10ページ、誘導路に関する2つ目の課題です。図面の緑色の矢印のところに出発機が滑走路に入ろうとして停止している場合、最近の航空機は胴体が長くなっておりまして、おしりが平行誘導路にはみ出すこととなります。それを避けるために、赤い矢印方向から

来た航空機は赤い点線のように迂回しなければならないのですが、この時に 5 番、6 番のスポットに大型機が止まっておりますと、間が狭くて通りづらいということで、誘導路の流れを阻害するような結果を引き起こしております。

11 ページにはそのようなことについてアンケートの回答が出ております。さらにこのアンケートでは、11 ページの「到着機の地上走行について」というところで、滑走路を離脱する到着機の誤認、問題点という項目があります。これは何かと言いますと、滑走路に着陸した飛行機が脱出誘導路を使って平行誘導路側に入ろうとしたときに、平行誘導路が混雑している。それで脱出誘導路の途中で止まりますと、尻尾が滑走路から十分な距離が取れていない場合があります、したがって滑走路が使えない。

これは何が原因かと言いますと、結局は平行誘導路と滑走路の間隔が狭いんです。昔の基準で空港を造ってありまして、ごく最近の胴長の飛行機に対応した滑走路や平行誘導路の間隔になっていない。したがって、脱出誘導路の途中で、飛行機が飛まると尻尾が滑走路から十分なクリアランスが確保できないということになる。そんな問題も指摘されております。

それから、12 ページに移りましてエプロン関係の問題です。2 点まとめて示しております。

まず として、大型機対応に係るエプロンの数がどうも不足しているようだという指摘がございます。したがってクリアランス期間、これは飛行機が駐機している時間、言い換えればエプロンが空になっている時間ですが、この間隔が非常に短い。つまりスポットの上が非常に窮屈な状態であるという指摘があります。

それから 2 点目は、エプロンから出発機がプッシュバックしようとする場合、プッシュバックレーンと平行誘導路が重なっております。忙しい空港であれば、本来プッシュバックレーンはエプロンの中に収まらなければならないのですが、福岡空港の場合は、空間の制約がございますして平行誘導路の部分を使ってプッシュバックしている。このために平行誘導路を走る航空機とのいきあい、混雑が生じているということでございます。

これを裏付けるデータとして、13 ページに、エプロンにステイする時間の長さを国内幹線空港の平均値をブルー、ピンクが福岡空港で比べてみましたところ、福岡空港はステイ時間が非常に短い。1 つのエプロンに次々に飛行機が出て行っている。

逆に 13 ページ右側をご覧くださいと、クリアランス時間は幹線空港に対して黄色の福岡空港のクリアランス期間が非常に短い。間を詰めてエプロンを使っているという実態が浮かび上がっております。

14 ページではこれをスポットで個別に見ているのですが、クリアランス時間が非常に短くなっておりますのが 3 番～8 番、9 番あたりです。結局、大型機対応のエプロンが忙しく、間を詰めて使われている実態がこれでわかるかと思えます。

それから 15 ページではスポットにおける待機発生状況、待機時間を観測した結果を整理しております。表の一番右側でございますように、26 日、27 日の 2 日間に渡って観測した結果、いくつかの原因別に 4 分、大きな数字としては 7 分台という待機時間が観測されているということです。この時間が長すぎるかどうかという評価については今後の検討を待ちたいと思えますが、このようなデータが取れたという報告でございます。

16 ページには、今まで申し上げたようなことがアンケートからも声としてあがっている

ということでございます。

17 ページからは、ターミナルビルの中の問題点を結論として 4 点整理してございます。1 点目は旅客動線が地下鉄駅から上がってくるところに、ターミナルビル内の動線がきています。非常に集中しているようになって、お客さんがあまり分散していないという問題が 1 点です。

これと連動する形で、ビル内のセキュリティゲート付近、あるいは航空会社のチェックインカウンターの集中となりまして、行列ができる。また、行列のたまる場所が狭隘であるという問題が 2 点目でございます。

3 点目は、歩く距離が場所によって随分違いまして、不公平があるということです。

それから 4 点目は、第 1 ビルと第 2、第 3 ビルの間が屋内でつながっていない。一旦外に出る、つながっていないということがあるとい課題が指摘されています。

19 ページには、カウンター前の滞留状況を待ち行列の人数と待ち時間で整理してございます。人数にして 600 人くらい溜まっている、あるいは待ち時間にして 8 分くらいの待ち時間になったというデータが取得できてございます。

それから 20 ページはセキュリティゲートの滞留状況で、上が人数、下が待ち時間です。多いときには 250 人を超える人がいて、待ち時間は 5 分を超えるときがあるというデータが取得できてございます。

21 ページはアンケートで、ここでも同じような声が出ております。22～23 ページにカウンターあるいはゲート前の混み具合の写真を付けてございます。以上、大阪航空局からの報告でございます。

【説明:地域調査 利用者の視点に立った航空サービスの評価基準検討の基礎調査】

幹事：引き続きまして地域の調査の結果についてご報告させていただきます。

地域の調査は福岡空港調査委員会におきまして実施しているわけでございますけれども、3 つの調査を平成 15 年度に実施いたしました。

1 つ目が「利用者の視点に立った航空サービスの評価基準検討の基礎調査」ということでございます。先ほど、地方整備局からご説明いただきました調査とも密接に関連しているものでございます。

まず 4 ページ、5 ページをお開きいただきたいと思いますけれども、平成 15 年度につきましては、利用者の視点に立った航空サービスの基本的な考え方について整理をし、先行事例を参考にして評価項目と指標の抽出を行ったところでございます。

調査の目的としましては、空港を考えていくときに今までは供給者側に立った数字、例えば年間離着陸回数、あるいは時間帯の離着陸回数、ロードファクターとか、こういう数字を使っていたわけですが、これ自体は非常に重要な数値であるわけですが、これを一般利用者に説明する場合に数字の意味するところがなかなか実感が湧きにくいところがございます。

5 ページにもいくつか例がございますが、たとえば 1 分 50 秒に 1 回は離着陸、あるいは年間離着陸回数が何万回というような数字が、早朝、深夜、昼間には余裕があるんじゃないかという疑問につながりやすい。あるいは搭乗率が 80% を超えているというのは、80 ならあと 20% は使えるんじゃないかという疑問になりやすいという例でございます。したが

いまして、もう少し空港能力を考えるとときに利用者にわかりやすい評価基準が必要ではないかという問題意識でございます。

それで7ページでございますけれども、基本調査においてどういうイメージで進めていくかということでございます。福岡空港の利用者というのは多岐にわたるわけでございますけれども、例えば旅客、貨物の荷主といったエンドユーザー、それから航空サービスなり航空サービスを買っているながらエンドユーザーに提供していく航空会社や旅行代理店のような利用者、そして住民や企業のような地域、こういった幅広い直接・間接の利用者があるわけです。こういった利用者ごとに評価する項目といったものが変わってくるだろうと。それを少しきめ細かく、利用者ごとに利便性、速達性、定時性、経済性、快適性、安全性といった具体的なものが事象としてどういうところで反映され、どう感じられているのかということをはっきりと明らかにしていくことをやっていこうということでございます。

それで13ページに、今後そういった指標を使って総合的な調査にどういうふうに使われていくのかということでございます。今、調査をやろうとしていますのは左の方に囲んであります航空サービスの評価指標、例えば利便性、速達性、定時性、経済性、快適性、安全性、こういった指標を15年度、16年度にかけて検討していくわけでございますけれども、これは当面、現空港の能力の見極めということに使えるわけです。これは過去の空港との比較でどうなっているのか、それから他の空港とどう比較できるのかということに使っていけると思います。

最終的には、例えば既存ストックの有効活用、連携策、抜本策といったいろいろな方策を総合的に評価をしていくときに、もちろん指標というのはこれだけではなくて、費用対効果とか採算性とか地域にもたらす経済効果、あるいは環境への影響ということを総合的に評価していかないと比較できないわけですが、その中の重要な評価指標としても活用できるのではないかと考えているところでございます。

14ページ以降は、その評価項目につきまして具体的にどういう指標で表すことができるかを整理していった、特に、まず旅客、荷主、航空会社、旅行代理店という利用者の特性ごとに整理していくわけでございますけれども、とりあえず旅客の視点から見ればどうかというと、どこへでも行きたいところに直行便で、あるいは日帰りで行ける、空港まで早く行けて目的地に早く着けるといこと、それからいつでも確実に希望する予約が取れる、あるいはそれらが安く利用できる、あるいは待ち時間が少なく快適に行けるといような、いろんな評価の項目があります。これらを具体的に整理して、そして例えば数字に表したり指標化するときにどういう課題があるのかということを検討していくのが16ページからということになります。今後は、これらのシートを作っていく作業を引き続きやっていきたいと思っておりますのでございます。これが1番目の調査でございます。

【説明:地域調査 福岡空港の航空の利用特性の把握・分析調査】

幹事：27ページからは2番目の調査として、「福岡空港の航空の利用特性の把握・分析調査」ということでございます。この調査は先ほどの評価指標のようなもの、それからあとから説明申し上げます「地域における空港の役割」という調査にもこの結果を活用していきたいと思っておりますのでございまして、15年度にアンケートを実施いたしました。

30ページをご覧くださいと思います。福岡空港におきます利用者アンケートという

ことで、福岡空港を利用する旅客を対象に1月下旬と3月中旬の2回、アンケート調査を実施いたしました。国内線につきましては全便調査ということで約1万1000票、それから国内線の特定便、福岡 - 羽田便と国際線乗り継ぎの福岡 - 成田、福岡 - 関空便についての調査で約7000票、国際線は全便調査ということで、日本人、外国人と5000票実施しております。

それから、なかなかアンケートだけでは実施できない調査をインターネットでもやっております。これは福岡空港と他の空港や他の交通機関との相对比较に利用できるような調査ということで、1万8000票の調査を実施したところでございます。

この結果、どういう特性の利用者が、どういう属性の利用者が、どういう回答をしているのか、あるいは回答した背景にあるものは何なのかというのは、もう少し詳細に分析していかなければならないと思っております。そういう意味では、ここにご報告しますのは生データのようなものでございますけれども、いくつかポイントだけご説明を申し上げます。

32ページ、33ページを見ていただきますと、回答者の男性と女性の割合は、男性が6割強ということでございます。年齢層は50代が一番多く、続いて40代、30代。職業は、会社員、役員、管理職という方が多い。そして地域は、福岡県が4割弱を占めておりますが、その他の地方としては関東が2割を占めているという結果でございます。利用目的はビジネスが過半を占めており、観光とプライベートが同程度の割合という結果でございます。

33ページ下にアクセス時間を書いてございますけれども、地下鉄が半数近くを占めております。福岡空港への出発地からの到達時間は30分以下というのが3割を占めております。これと1時間以下というのを合わせますと、これで6割くらいが1時間以内に福岡空港に着いてしまうということが出ております。

空港利用の頻度について34ページに出ておりますけれども、年に数回程度というのが4割近くを占めて多いわけですがけれども、中には月に2~3回、週に1回、週に2~3回というようなヘビーユーザーも15%くらい占めています。航空機の利用頻度で言えば、月に2~3回以上利用のヘビーユーザーは20%を占めているということでございます。

36ページ以降に、満足度にかかわるような調査をしております。これももう少し詳細に、どうしてこういう回答になったかという分析をしないといけないと思っておりますけれども、まず「希望する直行便があるか」ということについて、満足か不満足かということで相対的に見ますと、約9割が「満足」側に答えております。あるいは「希望する時間帯に航空便があるか」ということでは約8割が「満足」に答えております。あるいは「空港まで早く到着できるか」「予約便が取れるか」ということでは8割程度の回答をいただきました。

これにつきましては調査委員会でもご指摘がありまして、今の状態というのはかなりスカイマークなどが大幅に提供座席を増やしているという状況がありまして、そういう意味で、非常に需要側に使いやすい良い状態になっているというご指摘をいただいております。

それから乗り継ぎ便で申しますと、39ページに成田、関空の調査結果が出ておりますが、こちらはむしろ若い利用者が多いということでございまして、40ページで見ましても7割が観光です。先ほど、福岡空港では50%がビジネスでございましたが、成田、関空の場合は70%が観光となっております。利用満足度を見ますと、便数が足りないということも

あるのか、不満側の割合が回答として多くなっているのも特徴として出ております。

それから国際線ですけれども、43 ページでございます。ここでは日本人側では20代が一番多く、20代、30代の方々が利用者として多いという結果が出ております。44 ページを見ますと6割が観光、ビジネスは3割となっております。便数の張り方からしまして旅行先はアジア中心ですが、4割弱が中国、香港方面であるという結果が出ています。

先ほど国内線の方ではアクセス手段は地下鉄が多かったわけですけれども、国際線について言いますと、アクセスは自家用車が3割を超えているという特徴が出ております。そしてアクセス時間は、国内線よりかなり遠いところから自家用車で福岡空港に駆けつけているという実態が出ています。満足度につきましては比較的、出発時刻、アクセス等に満足度が高いものが多いのですけれども、運賃で不満があるというのをどう解釈するかということで、もう少し分析が必要かと思えます。

それから外国人の調査が48 ページ以降でございます。ここでは例えば収集したサンプルは韓国の方の割合が一番多く、次いで台湾ということでございます。旅行目的は7割が観光、ビジネスは15%程度ということでございます。当然、福岡に訪問するというのが一番を多いわけですけれども、福岡をゲートにして九州各地域に行っているような実態が出ています。このあたりの調査ももう少し分析が必要だと思えますので、また分析を加えた上でご報告を申し上げたいと思えます。

【説明:地域調査 福岡空港の社会経済的役割と効果及び将来像に関する基礎調査】

幹事:それから最後の調査ですけれども、67 ページに「福岡空港の社会経済的役割と効果及び将来像に関する基礎調査」ということで実施いたしております。これにつきましては、今年度実施した内容は基本的には論点の整理ということでございます。非常にテーマが大きいわけございまして、どういう論点・視点でこの問題に取り掛かったらいいのかということを中心に、アドバイザーの意見を聞きながら調査を進めたいというところでございます。

全体の枠組みとしては71 ページに簡単に説明しておりますけれども、普通の調査の進め方としては、まず現状を把握して、そこから課題を整理し、対応策をどう考えるかということで進めていくわけですけれども、それではこの調査があまりにも広く浅くなり過ぎてしまうのではないかという意見も受けまして、まず15年度に論点・視点を整理した上で、そのあとで現状把握分析をやっていき、最後に将来像を考える、それを国の調査と連携していくというやり方にしていこうということでございます。

その際に、73 ページにもございますけれども、従来の調査も生かしつつ、新しい要素を検討に加えていくということございまして、ですから既存の地域ビジョンはどうあるのかということをも真ん中あたりで整理するわけですが、他方で地域あるいは国全体で起こっているいろんな新しいインパクト、例えばグローバリゼーションの影響、アジア経済の成長、あるいは国としての少子高齢化とか地方分権ということがどう地域に影響を与えていくのかということも含めて、検討していこうということでございます。

それで78 ページ、79 ページに整理した視点・論点が書かれております。78 ページは、福岡空港あるいは地域の現状を考える際にどういう視点があるかということで、視点・論点を整理しました。例えば、都市に近接する空港であるということが都市構造にどうい

影響を与えているのか、あるいは空港の用地問題、環境問題がどういう影響を与えているのかということ。それから下の4番あたりには、これは重要な視点だろうと思いますけれども、空港が今まで地域の発展にどのようにかかわってきたのかということ、それがそれぞれのレベルで具体的にどう利用され、どう役に立っているのか、こういったことを議論していく。

そして79ページでは、将来を考える場合にいろんな要素がございますので、これらを加味して、地域はどうあるべきで、そこに空港はどういう役割を果たしていくのかという議論を今後進めていこうということでございます。

そういう意味では調査3は入り口のところにあるわけでございますけれども、3つの調査、それから国の調査を連携して進めていきたいと考えております。以上です。

岩瀧副局長：ただいま3者における調査報告がなされたわけですが、これにつきましてご質問・御意見等ございましたらよろしく申し上げます。

岩見大阪局長：これらの調査で、福岡空港の利用特性の話だとか利用者の意識とかだいぶ見えてきたような気がするのですが、福岡の特徴は他の空港に比較してどうなのか、そういうところで比較できれば、もう少し福岡の特性がわかりやすくなるのだけれども、調査の過程で何かそういう資料が、例えば似たような調査がどこかで行われているとか、そんな話というのは利用者の意識の中にありましたでしょうか。我々の調査もまさしくそんなんですけど。

幹事：他空港との比較というのは、福岡の総合的な調査を考えていく上で重要な点だと思っていまして、まだ十分に集めきっていないところがあります。一部、インターネット調査で他空港との利用状況の比較ということをやっておりますけれども、もう少し詳細に分析しなければいけませんし、多分、既存のデータなんかでも各空港でおやりになっているものがあるのではないかと思います。

先ほども申しましたが、評価指標を考える場合に、今の空港の過去と現在、将来というのをどういうふうに比較できるかということと、今の時点で見ると福岡空港と他の空港を比べたときにどうなのか、これは国内だけではなくて外国の例もあるかもしれませんけれども、そういうところが非常に重要になってくると思います。今後その辺を詰めていけたらいいなと思います。

岩見大阪局長：そうですね。お互いにどういう既存の調査結果があるか、横並びで比較できるか、そのあたりを考えながらやっていくということですね。

岩瀧副局長：ほかにございませんでしょうか。

武田副知事：それぞれご担当いただいた調査は非常に詳細なデータがございました。興味深く拝見したのですが、まだまだこれから調査は続きますが、今出された基礎的なデータをどう評価するのか、どう分析していくのか、これは16年度以降大事な問題だと思いま

す。

生データとしてはこれまで無かったものまで出されましたので、それをどう評価分析するかというのは、今おっしゃられた通り、福岡空港としての特徴と言いますか、福岡というのがどのような地域としての位置づけ、あるいは世界の中の位置づけがどうあるのかと。単に、非常に需給が逼迫している中で、あとどれだけ隙間がないのだという問題だけではなくて、将来、世界の中で日本が発展する、あるいは西日本、九州、そして福岡が発展するためには、端的に言えば満杯になればそれを少し増やすという、追われるようなものなのか。むしろ、世界の、これから発展するアジアとかとの発展の関係を考えますと、そういう意味で福岡のあるべき発展の方向性、そういう中でどういう形でキャパシティとか発展の方向性を考えていくかということ十分に議論した上で、このデータから見て将来はどうなる、だから空港施設、設備としてどうあるべきかというたたき台や選択肢を出して、県民、市民の意見をいただくということにしないといけないと考えております。

確かにデータの的にきつくなっているけれども、隙間がある間はそれでいいのかという、そういうものではないのかなという気がしますし、地域としての発展を考えて、ひいてはそれが日本の世界戦略の中での位置づけを議論していく、その中での福岡空港のあり方、その辺も大事な視点なのかなと、大いに議論を詰めていきたいなと思っております。

それから具体的にデータの何を聞きたいのですけれども、これは地方整備局 - 1 の 12 ページ、上下に時間帯の搭乗率とか乗客数がありますが、これは上と下は何が違うんですか。

幹事：1 の 12 ページですね。これは上が福岡発の時間帯、下が福岡着の時間帯です。

武田副知事：それから九州地方整備局 - 2 の 33 ページ、これはそれを合計したものでですか。

幹事：そうです。前の 11 ページで合計したものを載せております。

武田副知事：これが 2 の 33 と同じですね。発と着の合計ですね。12 ページは上が発で下が着ということですね。

幹事：それと将来の地域の姿を見通してというご指摘はもっともなことだと思います。我々の調査も、その辺を踏まえているいろんなメニューをお出しして、地域の皆さんの意見を聞きながら、徐々に絞り込んでいくということで、最終的な行政の手続きは別としまして、そういう絞り込み作業までをやるということにしております。

岩瀧副局長：私も、武田副知事のおっしゃる通りだと思うのですが、需要に追随するだけではなくて戦略的なところのビジョンをもって取り組まなくてはいかんと。資料 3 - 1 で説明のあった中では、下の段の将来の航空需要予測という中で検討されることになりませんか。

幹事：そうです。そういう意味では、まさに、先ほども言いました地域から見た福岡空港

の役割と効果ということを前提条件として、将来の航空需要の予測に取り組む中であぶりだしていくことになるかと思えます。

武田副知事：いろんな調査でおそらく、需要のところでも特に出てくると思いますが、それ以外にも、例えば利便性とか速達性、安全性、快適性、いろんなものがありますが、それをどう評価するかというときに、とにかくギリギリでいいんだというふうに見るのか、それともこれから将来の日本の中でどうなのか、あるいはその中の福岡としてどう考えるかとか、そういう需要が将来求められるのにどう対応していくのか。

例えば、日本の場合には予算との関係とか、どうしても財政的にきついものだから、どうしてもギリギリにならないと物事が動きにくいという実態があります。そこをもう1つクリアしなくてはいけないと思えますけれども、将来のことを考えると、アジアの中で香港とか上海とか仁川とかいろんなところを考えたときに、ギリギリになって造っているのではなくて、それを見越してボンボンと新しくやって、しかもハブ空港もやり、それによって需要がまた増えて、世界の中心にビジネスから観光からどんどんってきているということもあるから、そういう意味で戦略性というのは将来を見通した視点も必要です。

そこは県民、市民も、お金がかかるからという視点も必要だし、しかし、将来の日本がこのまま沈滞してはいけない、大いに発展しなくてはいかん、そのために福岡が果たす役割があるのではないかと。その中で、日本の中で福岡空港をこれからどうするかという議論は、ある程度理解を持っている人も大勢いると思うんです。

その辺の視点を大いに整理して、お金の問題とか将来的な視点、最後は全体のバランスだと思えますけれども、その辺に視点を大いに持っておかないと、あとで空港整備という観点で議論するときに、大きな方向性を議論の中で忘れてはいけないのではないかと気がするんですけれども。

岩瀧副局長：ほかにございませんでしょうか。

茨木計画課長：最初に感想めいた話をさせていただいて、それから1つ意見を申し上げたいのですが。

感想というのは、今日ご説明いただいて、非常に素晴らしいというか、感激をしたといえますか、そういうところがございました。要するに何も無いところから体系を作って、福岡の関係者の方が力を合わせて調査をするわけで、何も無いところにモノを作っていくというのは大変難しい話だと思うのです。今の体系も、100%ではないので、決してこれで満足してはいけないと思えますが、ゼロから作ったというところからすれば良いものが出てきていると思えます。

それから調査の中身も非常に、新しい時代と言いますか、要請を受けた斬新なものになったと。特に空港能力なんかは新しい観点から見ると、それも利用者から見たアウトカムという視点から見るとということでのいろんなトライアルというのはまだ他に具体的にやっているとはいえないと思えますし、非常に空港に関する検討の中でもパイオニア的なところがありまして、そういう意味でも素晴らしいなと思えました。

こういう調査は本会議のメンバーの皆さんがリーダーとして引張っていただいているわ

けですが、本当にありがたいと思いますし、実際に担当されている方も多くいらっしゃると思うのですが、そういう素晴らしい調査であると考えていただいていいと思いますので、これからも頑張ってくださいと思います。

まだ感想の続きなんですが、1つ勉強しましたのは、九州整備局 - 2 のレポートの 11 ページに、羽田 - 福岡路線の旅客率の推移というグラフで搭乗率が出ていまして、今 60% くらいです。過去には 80% 近いときもあったと。別の資料で、同じく九州整備局 - 1 の資料 20 ページで、何% くらいになるとどれくらい前に席が取れなくなるということと合わせてみると、過去には席が取りにくいこともあったんでしょうけれども、今はそういうことも起こりにくい空港になっていると。お客は増えているのですけれども、多分、便数が相当増えて、頻度、何時にでも便があるということでも便利になっているでしょうし、ロードファクターも適当なところで非常に理想的な状態といえますか、そういうところにあるんじゃないかと。もちろん日本では都心から一番近い空港でもあり、そういう意味でも理想的ですし、そういう状態に今あるのではないかと。

2~3 年前に私どもが交通政策審議会で議論をして頂いていたときに、地域の皆さんからいろんな声をいただいたのですが、当時は新空港の議論がいろいろありまして、新空港が要るのだという方と、今の空港が便利でいいというご意見が半々くらいの感じでいらっしゃいました。そういうふうに分かれるということは、背景として、今は、非常に使いやすい理想的な状態であるということがあったんだということを改めて勉強させていただいたわけでございます。

しかし、先を考えたら、まだ旅客も増えていくということを考えると、この状態が続くわけではなくて、乗りたくても乗れない状態というのが出てくることがおそらくあるわけですし、私ども空港の仕事に携っている者から言えば、それは感覚的にわかったりするのですが、一般の方からするとなかなかわかりにくいことだと思うんですね。それを、このままいくとこうなりますよと、かたや、空港を開業しようとか新しく造ろうと思ったら大変な時間がかかるわけですから、そういう問題が起こってからやったのでは取り返しがつかないことになってくるということをわかりやすく見せていくことが非常に大事で、そういう意味では、この調査の中身をぜひそういう形で成果をまとめて、市民・県民の方と議論したり、お考えになったりするの役に立つようにしていただければありがたいと思います。

それともう 1 つは意見なんですけれども、資料 2 の 21 ページのフローと資料 3 - 1 の図の関係について、資料 3 - 1 のフローの上から 2 つ目に「現空港の有効活用方策の検討」というのがあります。これは 15 年にやったものもありますし、16 年からのもあるのですが、16 年からとなっておりますからその後もあるかもしれませんが、調査の比較的早い段階で成果が出るのではないかと思うんですね。

ところがこちらの資料 2 の方でいきますと、現空港の有効活用方策の話があまり直接的に出ていないということがあるんです。こちらの資料 2 のフローの方は、どちらかと言いますと大きい整理と言いますが、3 - 1 で言えば全体を流れていくような、滑走路の増設とか新空港とか、そういう流れの中での検討を P I でステップ 1 から行っていくということが中心になっています。その結果現空港の有効活用方策が出ていないと思うのですが、これについては比較的早く成果が出ますし、それを情報公開し、検証していくことについ

での議論が必要だと思しますので、それは今後、ご検討の中に入れて進めていただければと思います。

幹事：今、茨木課長がご指摘された点というのは、P Iを検討していく中でも議論になったところがございます。そういう意味では、日々現空港というのを使っていて、しかも大規模な改良を加えないで対応できるところはできるところからやっていく必要があるのではないかと。そういう意味で、4つのステップを踏まずとも、随時実施していくべきものはするのだというのがあるので、そういう意味で、この中であまり中心的に扱われていないのですが、大きな改良を伴うようなことを検討する際に、今おっしゃいました有効活用方策を前提として、あるいは相対的に比較として当然必要になってきますので、早目に検討を実施して、早目に情報を提供していくことが必要ではないかと考えております。

岩瀧副局長：ほかに、よろしゅうございますか。

では議事3の福岡空港の16年度の調査内容について説明をお願いします。

議事 (3)福岡空港の総合的な調査に係る平成16年度調査内容について

【説明:資料4】

幹事：資料4に基づきまして説明させていただきます。

先ほどからしばしば話題になっております資料3-1に書いてあるとおりでございますけれども、資料4では調査スキームに従いまして16年度の実施内容を、滑走路を増設しない場合の現空港能力の見極めということの視点の第1点の、利用者の視点に立った航空サービスの評価というところで、地域の方では航空サービスの現状及び利用者ニーズの把握といったところを継続的にやっていただきます。また、国では地域で出していただいたデータ等も考慮して、国の指標、空港能力の評価方法といったものを検討したいと思っております。

現空港の有効活用方策の検討につきましては、国、地域ともに、現在の空港能力を制約する課題への対応方針を、それから利用向上方策といったものは国が検討したいと思っております。

それから将来需要への対応方策の検討では、地域から見た福岡空港の役割と効果ということで、地域が福岡空港利用特性の把握、これを継続的にやります。それと国が、主要地域拠点空港の役割と効果の検討、地域が空港の社会経済的役割と効果及び将来像といったものをやります。

将来の航空需要の予測につきましては、地域が航空利用者等の現状・動向等の地域特性の整理を継続的に行いまして、国がその地域特性を考慮した航空需要予測手法の開発の検討を行いたいと思っております。

岩瀧副局長：ありがとうございました。ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

西副市長：質問ということでもないんですけども、これからの調査の段階で、4段階の、おそらく第2、第3段階で将来の航空需要の予測というような大きな市民の全体の論議の焦点になってくるだろうという気がするんですけども、そういうときに、国の5計、そういうところまでに調査、全体の調整を終わって、関係行政機関の意志、方向性があるだろうと思うんですけども、逆算するとできるだけ市民の論議の時間がかかるだろうし、そういうことからすると、第1ステップあたりが、今は基礎的な調査をやっていますけれども、できるだけ早目にやっていく必要があるのではないかという気がします。

そしてできるだけ第1ステップを踏まえて第2とか、議論の時間を十分にやっていく。特に今回の場合は第三者機関が入ってきますので、その論議もしながら、時間が相当かかってくるのではないかなという気がするんですけども。

そうすると16年度というのが非常に重要な時期になってくる気がするんですが、今のご説明の資料4の下の方の将来航空需要の予測で、手法の開発、需要分析の手法の開発とか、そういうことをやっていくのももちろん必要ですが、それを踏まえて実施とかを早目早目にやっていく必要があるのではないか。これは質問というか、希望と言いますか、お願いでございます。そしてできるだけあとの極めて重要な論議をやっていく必要があるのではないかと思います。よろしく願いいたします。

岩瀧副局長：事務局もP Iの時間、手間暇がかかることは十分に承知して動いておりますので。

ほかにございませんでしょうか。

それでは時間もだいぶ過ぎておりますので、本日はこれで終わりたいと思いますが、16年度につきましてはただいまご指摘いただいた点も含めてやっていただきたいと思います。今日の議題についてはこれで終了したいと思います。

事務局：どうもありがとうございました。これをもちまして今年度、第1回目の福岡空港調査連絡調整会議を終了いたします。
ありがとうございました。

以上