

平成 17 年度第 2 回福岡空港調査連絡調整会議
議事概要

1 日 時 平成 17 年 12 月 1 日 (木) 16:00 ~ 17:15

2 場 所 ホテルレガロ福岡 3 階 レガロホール

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	岩瀧 清治)
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	中元 弘利

(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	田代 政範

(3) 本省航空局からの参加

国土交通省航空局飛行場部計画課長	須野原 豊
------------------	-------

4 議事

(1) 開会

(2) 議事

福岡空港の総合的な調査に係る P I (ステップ 1) について

福岡空港調査連絡調整会議が行ってきた P I (ステップ 1) に関して、福岡空港調査 P I 有識者委員会より、「P I 活動については適切である」、「P I (ステップ 1) の目標は達成された」との評価を受け、P I (ステップ 1) を終了することが了承された。

平成 18 年度の調査の概要 (案) について

平成 18 年度の調査の概要 (案) について事務局から説明がなされ、質疑の上了承された。

その他

今後のスケジュールについて事務局より説明がなされた。

(3) 閉会

5 主な発言内容 (順不同)

議事 平成 18 年度の調査の概要 (案) について

委員：将来の航空需要の予測について、手法なりをどういう考えでどう整理したのかということを示していかなければならない。

また、航空需要の予測を客観的にきちんとわかりやすく皆さんに伝わるような形で説明

していくなど、説明責任が果たせるようにしていく必要がある。

幹事：需要予測だが、全国についてもこれから長期予測もやろうとしており、調整が必要。その中であまり齟齬があっても困るので、よく議論していきたい。

委員：従来かなり予測を上回った空港もあるし、そうでなかった空港もあったりして、どうしてもばらつきが出たりするので、手法も含めて、きちんと整合が取れたような形で思っている。

幹事：既に国の専門委員会で何度か、専門の学識経験者等を含めた形での検討を行っており、説得力があるようなものになるよう、十分に検討していきたいと思っている。

委員：P Iの段階が進んでいくと今回の調査の3本の柱である既存ストックの有効活用、近隣空港との連携、それから抜本的な能力向上策があるわけだが、この3つについて「こういうやり方をしたらこうなります」という姿を提示して広く意見を求めるという段階が来ると思う。

そのときに現在の空港、既存ストックの有効活用というのをどういう形で提示するかということ考えたときに、16年度までの話で能力の見極めということで1つ数字があって、そこまでいったら現空港は目一杯で終わりというような形では、十分に情報提供しているということにならないという指摘が出てくるのではないかと懸念がある。

実際には、ある数字になればそこで全部がそれ以上どうにもならないということではなく、例えば混雑して遅れが生じてくるとか、乗りたい便に乗れないとか、少しでも時間を外せば空いている時間がある、そっちで行けるとか、そういう状態が徐々に起こってきてどんどん状態が悪くなるというふうなことかと思うけれども、需要の話の中で「限界と言われる数字になったとしても、それから先使っていたらどういう状態で使うようになるのか」というあたりも検討し、最後にP Iにかけるときにその辺の姿も市民の方にわかりやすく提示することが議論を深めるには必要ではないだろうか。

幹事：数字で、ある点を越えればまったく用を成さないみたいな、1か0かみたいな議論ではないというのはよく認識している。また一方で、地域として、今みたいな需要に十分対応していないことをどう考えるのかと、地域の将来像とかいろんな検討をやっており、数字だけで決まるようなものでも必ずしもないと思っている。需要予測は地域の意見、またP Iの意見というところを全体的に考慮して進む必要があると思っている。

委員：17、18年度をずいぶんダブらせた形で調査を進めることになっているが、17年度はかなりのところまで調査が進むのか。

幹事：手間のかかり具合というのはそれぞれ大小があり、航空需要予測は結構手間がかかったりして、時間を要してしまっているというのは事実であるが、近隣空港との連携方策等についてはかなり作業が進んで一定程度の結論が出されるように思っている。現空港の

滑走路増設も、これはそんなに選択の余地の幅がないので、あと1本滑走路が入れられるか入れられないか、入れた場合にどういう影響が出るかというのは、17年度にはあまり細かいところまでやっていないけれども、18年度で十分やれると思う。最後の新空港は、自由度がたくさんあってなかなか手間なものだが、いずれにしても18年度中に一定の方向性を出したいという目標に向かって、それぞれ調査を進めていきたい。そのために17年度、本年度中になるべくやれるものはやり終えたいと思っている。

委員：調査は地域と国でバラバラでやっておけばいいというものではなくて、お互いにキャッチボールしながら進めないといかんといい部分もあるかと思うけれども、そこら辺で片方が足を引っ張ることのないようによろしく願いたい。

幹事：その辺は齟齬のないように今後やっていきたいと思う。

委員：近隣空港との連携ということで、特に新北九州の場合は供用するのが来年の3月であるから、その結果というか、影響みたいなものが出るのに若干時間がかかると思うので、その辺の結果を見ながらということも必要だと思う。

委員：18年度の調査というのは地元にとっても非常に大きな影響があると思うので、方策の選択理由を示すようにしてほしいということと、PIに際してもその辺を盛り込んだ形で出していきたい。

委員：新空港の話で、今の資料2の中に「現空港用地の開発計画の検討」というのがあるが、現空港用地をどう開発していくかという話は、いろんな方策がある中の新空港でいくという方策の売り物の1つではないかと思う。そういう意味では、PIにかけるときにここがどのくらいのものが提示できるかというのは、市民の皆さんの受け止めようをだいたひ左右するのではないかと思う。

片方で、よくあるのが、今までの空港のパターンで、移転するという空港のケースで、あとの利用というのは、空港の話が先に決まって、そこに空き地ができるからそれをどうしたらいいのだろうかという捉え方で検討されている。

けれども今回のケースはそうじゃなくて、空港のプロジェクトと現空港用地の開発プロジェクトというのが同時進行と言うか、空港が動いて空き地ができるからどうするというのではなくて、空港のほうには空港の要素がある、都市側には都市側の要素があって、2つのプロジェクトが並行して検討が動いて、それがマッチして現実のものになっていくというふうなことを考えていかないと、最後にPIをしたときに、果たしてあとがどうなるか。基本的な考え方とか、もうちょっと具体的なものがないと非常に議論がしにくい。

それともう1点、実際に国がそういうことを意思決定するとしても、ある程度ははっきりしていないと意思決定もなかなかできないのではないかと思う。中部空港が今年開港したが、元の名古屋空港をジェネラルアビエーション用の空港として県がやるという話が出てきて、それで国の意思決定がなされた。

跡地利用が、空港の話のあとを追いかけるという発想ではなくて、極端な言い方をした

ら、都市でどうしてもこういうプロジェクトをやる必要があるので空港は出て行ってくれというくらいの元気を持って都市側の要素が出てくるような、これはちょっと極端な話だけでも、それくらいに少なくとも一緒に走っているという形で取り組んでいくくらいのことが必要ではないか。

そういう意味で、これは福岡空港の総合的な調査の中ではこれでいいかもしれないが、粹外でもっと都市自身としてどう取り組んでいくのかということ、ぜひしっかり取り組んでいただきたい。

幹事：地元の立場として、県・市で十分その辺についても配慮が必要だろうが、航空需要の予測が出ていない中で、現実の問題として今の空港の跡地をどう考えていくかについては、実際にはそこまで思いが至っていないというのが正直なところである。

跡地利用の仕方ということについては、非常に与える影響が多いし、また調査項目の中でそれを取り上げる意味が非常にあろうと思う。歴史的な経緯もあるので、歩調を合わせながらの調査ということで理解させていただきたい。

委員：昨日あった福岡空港調査委員会の中で、基本的な認識にズレのある話があったので基本認識としてきちんと理解してもらう必要がある。

幹事：発着処理能力については、なかなか素人にわかり易い説明の方法がないが、次回に向けて説明の仕方も工夫したい。

また、専門家の意見も添えながら市民に説明すると有効だというお話もあるので、そういった形での理解を深める表現の仕方といったことも今後工夫したい。