

平成18年度第1回福岡空港調査連絡調整会議  
議事概要

1 日時 平成18年6月26日(月) 17:00~18:30

2 場所 福岡サンパレス 2階 パレスルーム

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)	小原 恒平)
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	江頭 和彦

(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	岩瀬 信一郎

(3) 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	須野原 豊
国土交通省航空局飛行場部計画課空港計画企画官	村山 伊知郎

4 議事

(1) 開会

(2) 議事

**福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ2)の実施について**

PIステップ2の開始、終了と催しの実施時期の目安、及びPIレポートステップ2(案)について了承された。

(3) 閉会

5 主な発言内容

**委員：**懇談会で空港関連事業者・団体、周辺自治体、市民団体、NPO、空港周辺住民、経済界とか、きっちりといろいろ懇談して、きちんと意見交換をするような場面が必要になると感じている。これは何か想定とかあるのか。

**幹事：**空港関連団体とか周辺自治体、市民団体等々、そういう個別の方々に直接説明をして、ご意見をちょうだいする。

それから、この表自体に出てないが、いろいろな場面で、経済団体の方々にも商工会議所の方にも機会あるごとにこのPIの期間にご説明をして、意見をちょうだいするよう考えている。

**委員：**数字を見ただけでは、実感がわかないということがある。空港の見学会では少し工夫し、いろいろな人の動き方がわかる時間帯に絞ってやってもらったらどうかと思う。

福岡空港だけ見ても、どうもわからないところが出てくるんじゃないかと思う。一般の人が現状を比較できるような見学会のやり方をできれば工夫してやってもらいたい。

**委員：**そのときに、今どんな状況か、ただ見るだけではわからないので、空港がどんな運用をして、どんなところが今、混んでやりにくくなっているか、それをきちんと説明できるようにしてもらいたい。

**幹事：**ビデオを一日中撮っておけば、ある時間帯だけ、すいているときとそうでないときというのが、おそらくわかると思う。

**委員：**前回、現状のところでは理解していた人と、今度こちらのほうで意見を言う人と、必ずしも同一人物じゃない可能性もある。同じ密度ではできないだろうが、若干そこら辺の現状等は踏まえて、説明をしたらいいのではないかと思う。ビデオなのか違うものを使うのかかわからないが、少し工夫できる部分はしたらいいのかなという感がある。

**委員：**飛行機が混んでいるというのはどういうことなのかというのをわかってもらえるような工夫がいると思う。見えるところに何機もつながっているようなことだけじゃなく、広い範囲でどれだけ飛行機が待っているというふうなことをわかってもらえる工夫が必要。

**委員：**管制官とかそういう人たちがいかに苦勞しながらやっているかというのがあると、混んでいるというのがわかる。そういったことを実感できるような工夫をすると、皆さんにわかってもらえるのかなという感じがする。

**委員：**重要なのは実体験というか実感というものをどういうふうに皆さんに理解していただくかということだろうと思う。例えば最終的に混んできて困るのは、実際に使っている方々。そういう方々の実感がわかるような形の聞き方とか、あるいはこういうふうになるというようなことを相当丁寧にしなければならぬのではないか。

また、この実施時期というものが掲げられているが、この時期というものを固定的に考えるのではなく、やはり、このPIステップ2、あるいはステップ3というのは、この一連のパブリック・インボルブメントの中では非常に重要な段階だろうと思う。ぜひそこは、時間に縛られて中途半端になるよりは、もう少ししっかり腰を落ち着けてやるということのほうが大事かなという気がする。あまりこの時期について固定的に考えないほうがいいのではと思う。

**委員：**将来像のIT化というところ。ここはIT化というのが進んでいくというのものもあるが、IT化とともに、福岡が、さまざまな産業というのが非常に活発に展開されていくんだということが、やっぱり大変重要になってくるのではないかという感じがしている。ITが整備されると、直接またお互いに行き来するようにもなってくる。自動車関連産業や最近では若者文化とか文化発信の拠点になっているところで海外との交流というのも活発になってくるのかなと思う。そういったところがもう少し強調されてもいいのかなという

感がある。

そうすると、10ページのところのGDPは、それを福岡に当てはめた場合に、国内外とのいろいろな物流なり産業の活発化ときちんと整合がとれているのか。

**幹事**：GDPが、福岡がよその地域より大きく伸びるという前提で計算をしているわけではない。全国の伸び率と同じという前提で計算しており、今おっしゃられたことは盛り込まれていない。

**委員**：結局、全国で見た場合これは双方向であって、多分、福岡だけでは結論を出せない部分があるのかなという感じがしたのだが。

**幹事**：人口で見ているだけなので、相手側の人口も当然見ており、福岡の人口と相手側の行き先、北海道なら北海道の人口がどうなるかというので、GDPは現在のパターンを同率で全国同じに伸ばしている。ある意味では人口の増減のところだけが考慮されているということに、ここではなっている。

**委員**：この需要予測は現空港の立地条件という前提で、潜在需要ということで、まさにそのとおりだと思うが、これから先のいろいろな議論の中で、前提条件が変わると需要予測そのものにも影響が出てくるということ、今後に向けてちょっと頭に入れて議論していただく必要があるのかなと思う。

**委員**：経済成長は、今現在検討されている数字に対しては、低いのか高いのかをきちっと説明が必要。

それからもう一つは、政策的なものとしてビジットジャパンキャンペーン等がどういうふうに、この福岡に対して影響するかというのを、何か議論をしないといけないということと、ノービザの政策が今とられると、一気に、このGDPとかいう話ではなく、全く違う方向に動く。だから、福岡の場合、特によかトピアの時代、それからオリンピックのとき、それからワールドカップのとき、相当、日本側はノービザで大体向こうは受け入れるので、かなり外に出ているが、海外の人たち、特に韓国の人たちの動き方は、経済力というよりもノービザの政策の中でかなりの旅客が動いていると思う。だから、そこは定量的にはできないけれども、こういう形だったという例示ぐらいは一応示した上で議論をしてもらうというのがいいのではないかな。

もう一つは、港の貨物については、GDPとか経済成長と全く相関がない。まさに失われた10年のときに、定期航路がものすごい勢いで伸びている。そういう形のことも考えられる。あまり経済成長の話だけに寄りかからないというのも一つあるかもわからないし、それが将来の社会構造を考えたときに、どちらに振れるのかということは、やっぱり定性的な議論を少しどこかで、もう一回やっておいてもらったほうがいいのではないかなと思う。

**幹事**：必ずしも数値に載らなくて、国の政策、ビザなんてまさにそうだと思うけれども、そういう過去はどうだったかというのは整理をできると思う。またステップ2のご意見を

いただく中等でも、それまでに整理して、定性的な話になるかもしれないが、何らかの対応できるように準備をしたいと思う。

**委員：** GDPについて、増える要素もあれば、逆に、今度は高齢化がどんどん進んで、所得の格差というか、いわゆる低所得者層が人口でいくと増えていくという要素が一方で出てくるというときに、それはどちらかというところ下のほうに振れるような感じもする。だから、極端なことを言うと、六本木ヒルズ族みたいなのが一人で何百人分も所得水準を引き上げているけれども、それが平均化して、それで旅行回数を引き上げるほうに全員押し上がっているかといったら、そうでないというところが実際あるわけ。そのところは多分、定量的にはわからないだろうけれども、マイナスの要素というのが一方であると思うので、そのところはまた定性的ではあっても説明できるようにして欲しい。

**幹事：** おっしゃられたようなデータが得られるかどうか、ちょっと整理をさせていただきたいと思う。持っている人と持っていない人で、平均値はそれでも必ずしも航空旅客に影響しないということが言えるか言えないか、データの存在から調べてみたいと思う。

**委員：** 少子高齢化の社会に入ってくると、年齢構成別利用者数の議論が出てきて、所得が減っても航空需要が増え続ける理由は、1回経験した人がそのままリタイアしても、非常に飛行機とかに乗る確率が高いので、逆に下がらないと思っている。だから、年齢別の利用回数に関する資料を1回出せば、解決するのかなと思う。

**幹事：** 2000年までのデータしかないが、年代別のトリップ数、旅行は、1人当たり、60歳以上というのはかなり増えている。だから、これを将来にわたって加味していますので、それは違う意味での増加要因になるかもしれない。

**委員：** 今、高齢者の年金支給年齢が上がったりとか、再雇用とか、あと、社会保障制度、高齢者の医療費の割合とか、自己負担が増えているから、今までのトレンドを伸ばしたりするのは必ずしも適当じゃないような気もする。上に振れる要因もあれば下に振れる要因もある。それは多分、いろいろ意見が出てくるので、片方に偏らないように、ちゃんという議論の材料として皆さんができるようにしてもらいたい。

**幹事：** 我々が想定できるのは、少なくとも現状のパターンか、今までの傾向からすれば、19歳以下の人間が減って、60歳以上の人間が増えるという客観的な状況で、それは織り込んでいないけれども、要するにトリップはしばらくは増えるのではないかという分析はしている。ただ、この数字には影響していないということで、今からずっと60歳以上の人が飛行機に乗るような余裕がある暮らしができるかどうかというのは、やっぱりいろいろ議論が分かれるところだと思う。数字には乗せにくいと思うけれども、定性的な分析はしてみたいと思う。

**委員：** 機能分担を図っても、結局はそんなに大きな数字じゃないという結論か。

**幹事：**いや、これは大きくないというか、アクセス条件を向上させた程度ではこんなものしか出なかったということ。人間の行動パターン、乗客の行動パターンとしては、それは影響ないとは言えないが、劇的に変わるものだということではない。連携策についてはステップ3以降でやるが、極端な連携策をとれば、おそらく流れる場合もあるかもしれない。ただ、それは連携が即だめだという結論ではなくて、今回、連携の一部だけを計算してみたということであって、また以後の議論を待つ必要があるかと思う。

**委員：**連携というのは、何か向こうに人をやるという話じゃなくて、また別の連携という価値観を出さない限りは、こちらのところは多い、少ない、回せという議論になってしまう。地域に住んでいる、あるいは企業が立地する、人が住む、そのときの航空サービス水準がある一定のサービスになるように連携をして、空港の配置なり施設の配置をやるべきだといったほうがわかりやすいのではないかと思う。こっち側が少ないからこっち側にやればいい、それが連携なのかと。それは空港が主体であって、それぞれ住んでいる人たちが、同じぐらいのサービス水準であるように、容認できる水準であるようにということが、それぞれの地域の連携じゃないかという気がする。その辺は今後また議論するときに、とった、とられただけではない連携を、ぜひ模索をしてもらいたいと思う。

**委員：**連携した場合、新北は相当増えるようになっているが、これは、結局、福岡より南の人が新北九州空港まで行くという話ではない。サービス圏域が広がるので、どこか北九州のサービス圏域に、今までどっちに行こうかと言っていた人とか、どっちでも利用できる人がこっちに行こうかなという話だと思う。そのところはきっちりと福岡空港の将来増えていく需要というものはどういう意味を持っているのかということをしかりとベースとして押さえた上で、一方でこういった、利便性が増せばどういふふうになっていくのかという議論をしていかないと、こっちのかわりにこっちだというふうな変な誤解をされてしまう。また現実問題、そんな行動パターンにならないので、それは、いろいろなPIのときに説明していく必要がある。

**委員：**18ページの利用率部分の表現を、もうちょっと何とかできないか。待ち行列の議論だったら、80なんかもうあり得ない。しかし、それを一般の人に言うときに、これを言っても、なかなか難しい。何か例示をするなど工夫できないか。

**委員：**この64というのは大体、全国平均ぐらいになるので、福岡の場合通常問題なし。7割を超えてくるとなかなか難しくなるのは定説で言われているので、まさにここに書いてあるとおり。ビジネス路線として見るとそうだけれども、例えば沖縄みたいに、団体さんの多い路線というのは、結局、個人が買うんじゃなくてパッケージで買ったから、そこら辺は路線で違う。これは通常のビジネスの人々と見るとこういうこと。だが、沖縄みたいなのだったら8割を超えても結構、とりにくいのではなく、そもそも買ってしまった。

**委員：**この表のつくり方として、五つの欄があって、1番目の左の欄だけで、もうとれな

いと言っているわりには、まだ右側に引き出しがいっぱいあるから、もっとやれるのではないかと思われる。あんまり意味がない。

**委員：**過去、福岡を見ると、年平均が7割を超えた年が10年ぐらい前にあったかな。これは羽田の容量とかの制約でできなかった。普通は、80とかなると増便する。これは増便できないからこうなる。

**委員：**あrawし方だが、この70以上のは全部、将来の計算の数字。だから、現状のところで70から80の路線とか、80から85の路線とか、85から90の路線とか、そういうのがあるのかないのか。だんだん少なくなると思うが、具体的にそれはどういう路線だということを書くとか。さらに、どれぐらい混んでいるとか、例えば混んでいるにしても、2週間ぐらい前までにとればとれるけれども、もう1週間前だったらとれないとか。そんな捉え方もある。一般の人から見た場合、ここに定性的に書いてあるよりは、まだわかりやすいかもしれない。その表現ぶりは別としても、現状のどこの路線に相当するようなもので、その地元の人はこんなふうに言っているというようなことを言えば、まだ少しわかりやすくなってくる。副市長がおっしゃったように、この引き出しが高いところにいっぱい出てくるような形にならないと思う。そんな路線は日本中でわずかしかないんだということがわかれると思うが。

**委員：**エアラインから聞いてもいいし、地元の自治体とか、何か関係者から聞いてもいい。少なくとも、こんなふう在五つ並べれば、みんな真ん中ぐらいが普通だと思ってしまう。通知表の1、2、3、4、5だと、まあ3だと。だから、80から85は普通なのかなというふうに思いかねない。

**幹事：**ちょっと工夫してみます。

**委員：**九州自身がある意味でシリコンアイランドであると同時に、カーアイランドでもある。九州、あるいは北部九州だけかもしれないが、そういう産業の特殊性というか、特性みたいなものがもう少し織り込まれてもいいのではないかと思う。難しいところではあるが、何か工夫ができればというふうに思う。

**委員：**相当幅広い中での議論をしていると、やっぱり、議論の厚みを増すためには、供給のほうも、もっと詰めに詰め込んだらこうなるというような議論が必要ではないかという感じもしないでもない。

これはステップ3、ステップ4でいろいろな方策が出てきて、議論があるだろうけれども、そういうときに、前向きな施策に消極的な立場をとる方々からは、ほんとうにこれで限界なのか、いろいろな声が出てくるのが当然あると思う。そういう議論はどんどんやっていかないといけないと思うが、そのときに、よりしっかりした議論ができるんじゃないかという感じがある。ステップ3、4に向けて、これを、例えばこのフタコブラクダの早朝とか夜のほうにもうちょっと頑張って供給したらどうなるか、昼間の時間帯にもうち

よっと頑張ったらどうなるかとか、そういうふうなこともケースとして考えるようなことも検討していったらいいんじゃないかという気がしている。

**委員：**そこはフラットにして、一部まだあいているじゃないかという議論と、お客さんが乗らないんだからいくらやってもしょうがないですよという議論があるので、利用率が何かを、時間別に出したらどうか。朝行って夕方帰ってくるという行動パターンをやるのか、昼間行って1日つぶして、その次一泊して向こうで仕事するという人はほとんどいませんというのか、そこをきちっと説明しておかないと、このフタコブラクダじゃなくフラットでもいいという議論になると、訳のわからないことになってしまう。

**幹事：**フラットに乗せるやり方と、もうピークだけでも、要するにお客さんは朝と夕方しか利用価値がないということであれば、今でももうピークはいっぱいということも言えるので、それは結構、供給にも幅があると思う。それを代表して一つにあらわしているということなので。

**委員：**このパターンを変えたら、それは一体どういう状態なのか。昼間を上げて、そこが利用者がいなくて、結局、運んでいる人数は同じだという状態になるのか、それとも、2時間ぐらいのずれなら、我慢しても、ビジネス上はいろいろマイナスもあるけれども乗ろうという我慢をする人が結構いるのかとか。それは早朝や深夜も同じだが、そういうふうなことを、やはりもうちょっと調べておく必要があると思う。

**委員：**特に国際と国内みたいな議論をするには、その辺の議論もぜひやっておく必要があるだろう。

**委員：**今でも昼間の時間帯に飛行機は飛んでいるので、その利用率はこんなに低いと言うだけでも、随分違う。

**委員：**ある意味では、乗る方の選択と、それに供給がどういうふうにサポートするかということの結果だろうと思う。その辺を十分説明できるようにしておいていただきたい。

このPIレポートそのもの、それから詳細版もあるようなので、今回いただいた意見を含めて少し事務局で精査して、スタートラインについていただきたいと思う。