

第2回 福岡空港技術検討委員会 議事概要

1. 開催日時

平成22年2月23日（火） 16:30～19:10

2. 開催場所

福岡第二合同庁舎 2階 共用会議室

3. 出席者

(1) 委員 (五十音順)

浅野 直人 福岡大学教授

浦 清済 福岡空港ビルディング株式会社専務取締役

佐藤 学 定期航空協会専門委員

(代理出席:遠藤 弘太郎 定期航空協会企画小委員長)

善 功企 九州大学大学院教授

長谷川 浩 国土交通省国土技術政策総合研究所空港研究部長

兵藤 哲朗 東京海洋大学教授

(2) 関係者

難波 喬司 国土交通省九州地方整備局副局長

松原 裕 国土交通省九州地方整備局港湾空港部長

傍士 清志 国土交通省大阪航空局空港部長

長谷川 武 国土交通省航空局空港部計画課空港計画企画官

稲田 雅裕 国土交通省九州地方整備局博多港湾・空港整備事務所長

穴戸 文雄 国土交通省大阪航空局福岡空港長

金子 英幸 福岡県企画・地域振興部理事

松本 友行 福岡市総務企画局理事

4. 主な議題

- (1) 航空需要予測の精査結果について
- (2) 航空機騒音の影響範囲検討について
- (3) 滑走路等の縦横断面等の検討について
- (4) ターミナル施設配置の基本方針について
- (5) 費用便益分析の手法及び前提条件について

議事概要

議事に入る前に、事務局より、今回の委員会の位置づけについて及び前回委員会での指摘事項とその対応について説明がなされた。

(1)「航空需要予測の精査結果について」

事務局より航空需要予測の精査結果及び計画値の設定についての説明がなされた。また、参考として、感度分析の実施結果について説明がなされた。

委員より

- ・貨物については、GDPの伸びと実態の貨物量の伸びとの相関関係が変わってきていると感じており、今後の施設規模算定に当たっては、エアラインや代理店などの考え方を参考にしてほしい。
- ・総合的な調査時よりも控えめな結果ということで、評価できると思う。長期的な予測であり、短期的な動向で結果を評価することは慎むべき。
- ・需要予測はGDPの伸び率を掛け算するため、予測年次が後になればなるほどその差が積み重なって幅が出てくる。加えて、いろいろな要因が影響を及ぼすが、今後は航空運賃が値下げの方向になる可能性が高いことや航空機材の一層の小型化などにより、航空需要が上ぶれする可能性を念頭に置かなければならない。
- ・運賃については、需要があって、競争が生じて下がるものであり、高速無料化などを複合的にみる必要がある。
- ・海外GDPについて、IMFと世界銀行のデータでは大きく差がある国があるが、2014年以前のデータについても世界銀行のデータを用いるという考え方もあるのではないか。
- ・予測モデルの妥当性という観点では、過去の実績をうまく表現できているかを確認しているのか。
- ・貨物の予測値は前回より増えているが、実感と違うという意見もあったので、施設の計画に当たっては留意すること。

などの意見が出されたが、最終的には、予測結果及び計画値を中位ケースに設定することについて了承された。

事務局としては、今後の施設規模、費用便益分析等において、中位ケースの予測結果を用いて検討を進めることとした。なお、今後の施設規模の検討に当たっては、指摘事項を踏まえ、事業者側の考え方なども踏まえた検討を行うこととした。

(2)「航空機騒音の影響範囲検討について」

事務局より航空機騒音の影響範囲の検討について説明がなされた。

委員より、

- ・現行の騒音対策区域に比べ増設後の騒音影響範囲が小さくなっているのはなぜか。
- ・今回提示された騒音予測コンター図はあくまで計画段階のものであり、増設滑走路運用開始後での影響が最も大きい事態を想定しているという認識である。将来的には機材も更新されることから、騒音の影響は今回の予測より小さくなる方向にあると考えられる。
- ・今回の検討は需要予測値に基づいているものであるが、地域住民としては増設後の最大処理能力の場合の騒音影響がどうなるかについても関心があると思われるので、参考でいいので検討してみてはどうか。

などの意見が出された。

事務局としては、意見を踏まえ、最大処理能力の場合の騒音予測コンター図について次回までに検討することとした。

(3)「滑走路等の縦横断面等の検討について」

事務局より、前回指摘事項への対応、増設滑走路の縦横断計画の検討、制限表面の検討について説明がなされた。

委員より、

- ・滑走路高さの複数案比較について、金額がどの程度違うか分からないと、案3が一番よいとは今の段階で断言できないのではないか。
- ・建設費の差も定量的に示す必要はあろうが、同時に滑走路高さを高くすることによる制限高さの緩和効果についても示すべき。そうでないと、単に安い方がよいという評価になりかねない。
- ・p12の縦断線形図はデフォルメしているため、逆に一般の人には誤解を与えかねない。PIでの示し方については工夫すること。

などの意見が出された。

事務局としては、滑走路高さについては案3で今後の事業費等の検討を進めるが、意見を踏まえ、滑走路高さが異なることによる事業費及び制限表面への影響について次回までに整理することとした。

(4)「ターミナル施設配置の基本方針について」

事務局より、ターミナル施設配置の基本方針について説明がなされた。

委員より

- ・現在東側の平行誘導路二重化の検討を進めてもらっているが、ターミナルビルのセットバックにあたって構内道路の線形が変更となり、周辺道路を含めて現状よりも狭隘化することが想定されるため、旅客等の利便性が低下することにならない

いか懸念している。

- ・現状の内際ターミナル連絡バスは不便であるとの意見もあり、今後国際線の需要が伸びるとのことであれば、東西ターミナル間の連絡方法のあり方についても何らかの検討が必要ではないか。
- ・施設関係の所要規模は、年間需要ではなく、ピーク時における所要規模で算定するものであるため、年間需要が多少ぶれたとしても、ピーク時需要は大きくは変わらないのではないかと懸念している。

などの意見が出された。

事務局としては、意見を踏まえ、次回委員会では東側を含めたターミナル施設配置の検討結果を示すとともに、東西ターミナル間の連絡方法等のあり方についても整理することとした。

(5)「費用便益分析の手法及び前提条件について」

事務局より、費用便益分析の手法及び前提条件について説明がなされた。

委員より

- ・効果について、利用者と供給者に限っているのはどうかと思う。利用が増えることにより観光、税収、雇用など地域への経済効果も大きいのではないかと懸念している。
- ・費用対効果分析マニュアルについては、見直すべきところもあり不満はあるが、当面これに沿ってやらざるを得ないであろう。経済波及効果については、地域が本来主張すべきものである。
- ・費用便益分析では、例えば溢れていた旅客が他の交通機関等から転換するといった想定をするが、あくまで仮想的なものであることから、誤解のないよう、算定条件をはっきり説明する必要がある。
- ・B/Cでは建設期間も結果に影響する。早期供用の重要性を示す方法としても使えるのではないかと懸念している。
- ・p6のターミナルビルの耐用年数50年の設定根拠について確認してほしい。
- ・費用便益分析とは、本来は複数案比較をするために用いる指標の1つであると認識しているが、今回の検討で出す費用便益分析結果の位置づけはどのようなものか。

などの意見が出された。

事務局からは、今回の費用便益分析は、今後、実現に向けた調査検討を進めていく価値のある事業であるかどうかを現時点で確認するために行うものであることを説明し、了承された。

事務局としては、意見を踏まえ、次回検討結果を示すこととした。