

第2回 福岡空港構想・施設計画検討協議会 議事録

1 日時 平成22年7月26日(月) 13:00~14:00

2 場所 福岡市役所 15階 講堂

3 出席者

・構成員

国土交通省九州地方整備局副局長	難波 喬司
国土交通省大阪航空局長	片平 和夫
福岡県副知事	牛尾 長生
福岡市副市長	高田 洋征

・幹事

国土交通省大阪航空局空港部長	傍士 清志
福岡県企画・地域振興部理事兼空港対策局長	金子 英幸
福岡市経済振興局長	松本 友行

・国土交通省航空局からの参加

国土交通省航空局空港部計画課長	池上 正春
-----------------	-------

4 議事

(1) 開会

事務局：

定刻となりましたので、ただ今から「第2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。

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の難波喬司様でございます。続きまして、国土交通省大阪航空局局長の片平和夫様でございます。続きまして、福岡県副知事の牛尾長生様でございます。続きまして、福岡市副市長の高田洋征様でございます。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空港部計画課長の池上正春様にご出席していただいております。

次に、本日の配布資料についてご確認させていただきます。お手元の上から順に「配布資料一覧」、「次第」、「出席者名簿」、「配席図」、参考といたしまして「福岡空港構想・施設計画検討協議会設置要綱」、資料1といたしまして「福岡空港の構想・施設計画段階に係るPIの実施について」、最後に福岡空港滑走路増設PIレポート(案)となります。資料は以上でございます。

ここで、マスコミの皆様方へお願いがございます。議事進行の関係上、テレビ・カメラ

等の撮影に関しましては、冒頭の事務局説明までとさせていただきますので、よろしくお願いたします。

議事に入ります前に、事務局より報告がございます。

事務局：

お手元の資料の中で参考で付けております、検討協議会の設置要綱でございます。これにつきましては今年4月の福岡市の組織改編に伴いまして、第3条第2項(4)の福岡市の幹事の職名が変更になっておりますので、要綱を平成22年4月1日付けで変更しております。以上でございます。

(2) 議事

事務局：

それでは、九州地方整備局の難波副局長に議事の進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

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。よろしくお願いたします。

本日の議事は次第にありますとおり、福岡空港の構想・施設計画段階に係るPIの実施について審議することになっております。それでは、次第に沿って進めさせていただきます。

資料1の説明をお願いします。

【資料1 福岡空港の構想・施設計画段階に係るPIの実施について】

事務局：

福岡空港構想・施設計画段階のPIの実施について、資料に基づいて説明させていただきます。

PIにつきましては、本日ご審議いただいた結果を基に実施をする予定で、現在作業を進めているところですが、まずPIの開始と終了についてです。

開始時期につきましては、PIレポートの配布およびホームページへ掲示した時点を予定しておりまして、これを8月下旬に予定しています。この時点を以てPIの開始と考えております。

また、PIの終了時期につきましては、実施報告書を作成し、PI評価委員会から評価をいただくとともに、技術検討委員会で新たに技術的に検討すべき課題が無いかを確認し、PIおよび構想・施設計画段階を終了すると判断した時点を以て、終了と考えております。

次に、実施時期の目安です。PIの開始とともに情報提供・意見収集を開始いたしますが、その時期につきましては、8月下旬～9月下旬までを予定しております。また、収集した意見につきましては、取りまとめた後、PI評価委員会へ報告いたしますが、このPI評価委員

会への実施報告書の提出を、10月上旬頃を見込んで作業を進めたいと考えております。

次に、具体的な催しにつきましては、PIを始めますと様々なところで説明会を実施することになりますが、これにつきましてはお手元の2枚目に一覧を付けております。インフォメーションコーナーは福岡空港・福岡県庁・福岡市役所・九州地方整備局、説明会は8月27日に福岡市役所講堂で行う予定です。周辺地域説明会につきましては、9月4日を皮切りにこのようなスケジュールで考えております。懇談会につきましては、空港周辺地域住民団体や関係する企業、周辺自治体などで行うことを予定しております。パネル展示につきましては、一覧に記載してある9カ所で行う予定をしております。出前説明会につきましては、要望に応じ実施いたします。ホームページ、資料配付につきましては、PIの開始に合わせてホームページへ掲載する予定でPIを実施することを考えております。

資料1につきましては以上です。

事務局：

マスクミの方をお願いいたします。これ以降のカメラ撮影はご遠慮いただきますよう、よろしくお願いいたします。

難波副局長：

それでは議論に入りたいと思います。

ただ今の説明にご意見はありますか。

よろしいでしょうか。

PIの催し等について、適切に実施されるようお願いいたします。

それでは次の議題に移りたいと思います。PIレポート（案）の説明をお願いします。

【PIレポート（案）】

事務局：

それでは、お手元の資料「福岡空港滑走路増設 PI レポート（案）」に基づいて、説明させていただきます。この資料は、説明会やインフォメーションコーナー等で、広く住民等へ配布する目的で作成しているものです。

表紙ですが、福岡空港の全景写真と目次を掲載しています。

目次の構成ですが、「1. はじめに」で福岡空港滑走路増設に関するこれまでの簡単な経緯とこのPIレポートの位置づけ、「2. 構想・施設計画段階の検討内容」で構想・施設計画段階で検討している内容、「3. 滑走路増設案の概要」で構想・施設計画段階での検討結果概要を整理しております。また、このレポートではPIという言葉が多用していますので、これまでの総合的調査のレポートと同様に、用語解説を記述しております。

1枚めくっていただき、1ページに「はじめに」として、2002年の交通政策審議会答申、2003年度から国、福岡県、福岡市が連携・協力して総合的な調査を実施してきたこと、こ

の調査でパブリック・インボルブメント（PI）で滑走路増設案と新空港案でご意見をいただき滑走路増設案に積極的なご意見の数が新空港案よりも多かったこと、といった経緯を簡単に記述しております。その上で、福岡県、福岡市の意見等を踏まえ、滑走路増設案で構想・施設計画段階へ移行し、具体的な計画策定に向けて検討を進めており、滑走路増設案についての考え方をお示しし、ご意見をいただきたい、というレポートの位置づけを記述しております。ページの下には、総合的な調査のPIステップ4で示し、構想・施設計画段階の前提となっている滑走路増設案の図を記載しております。

2 ページに、構想・施設計画段階の検討内容を記述しております。この内容は、昨年5月の第1回 福岡空港構想・施設計画検討協議会で決定された、航空需要予測の精査、滑走路等の配置の検討など6項目の内容を簡潔に記述しております。

3 ページ以降で、構想・施設計画段階で検討する項目ごとの具体的な検討内容をお示しております。いずれの項目も構成として、検討の内容、現況、留意事項などを整理した「検討概要」の項目と結論を示した「検討結果」の項目に分けて記述しており、3回にわたって開催された技術検討委員会でご議論いただいた結果を基に簡潔に記述しております。

まず3ページと4ページで航空需要予測の精査を記述しております。左側の3ページで検討概要を整理しております。航空需要予測につきましては、総合的な調査でも実施しているため、今回実施する空港施設の規模算定などを検討する前提を整理するという目的を冒頭に整理し、需要予測の前提となる社会経済環境の変化について、人口、経済成長、福岡空港の機材構成変化を記述しております。

4 ページで需要予測の結果をお示ししております。3ページの経済成長の見通しで示している、日本の経済成長率予測などを基に3ケースの予測を行っておりますので、その条件を冒頭に示し、結果を中段以降にお示ししております。この後に検討している施設規模の算定や費用便益分析などでは、3ケースのうち中位ケースを用いて検討しておりますので、中位ケースを強調してお示ししております。旅客数につきましては、国内線が国内の人口減を反映して低い伸び率となっている一方、国際線がアジアの高い経済成長等を反映し高い伸びを示す結果となっております。発着回数につきましては、国内線で機材の小型化を考慮したため旅客数に比べ伸び率が高くなっています。需要予測につきましては、最新の知見や統計データを用いて検討しているところですが、同時多発テロやリーマンショックで航空需要が大きく落ち込んだように、現時点では想定不可能な国内外の経済情勢などで大きく変化することから、不確実性を排除することは難しく、その前提で需要予測を行っていることを一番下に記述しております。

5 ページに施設配置計画のうち、滑走路などの基本施設の配置を整理しております。ここでは、1ページでも説明いたしました、総合的な調査で提示した現滑走路の西側210m間隔の新滑走路を基に、着陸帯、過走帯や誘導路などの検討を行っておりますので、検討施設、前提とする航空機の大きさ、留意事項を検討概要で記述しております。その結果を下に記述しております。平行誘導路につきましては滑走路と109m離して設置し、現滑走路との接

続を考慮した取付誘導路の配置とし、その他の施設も所要の規模を確保しております。このような施設配置とするためには、一部現在の空港用地からはみ出して用地が必要となります。新たに用地が必要となる施設につきましては、7ページに記述しておりますので、後ほどご説明いたします。また、増設滑走路につきましては空港周辺地域への高さ制限などの影響を考慮し、現滑走路よりも地盤を上げることを検討しておりますので、その縦断線形を現滑走路と比較する形で記述しております。

6ページに航空保安施設を整理しております。大きく、航空保安無線施設と航空灯火に分類できますが、検討の前提条件となる滑走路が非精密進入対応であることを冒頭に記述しております。なお非精密進入という言葉は一般の方には馴染みがございませんので、対義語である精密進入とあわせて注釈を記述しております。検討結果では、航空保安無線施設につきましては、追加は不要ですが、既設の無線施設のうち、増設滑走路の制限表面に抵触する施設について移設が必要であること、航空灯火では進入灯火として進入角指示灯など、滑走路灯火として滑走路灯、滑走路末端識別灯など、誘導路灯火として誘導路灯、停止線灯などを計画しております。

7ページにターミナル施設のゾーニングと拡張用地を整理しております。ターミナル施設のゾーニングでは、滑走路増設に対し、ターミナル施設の機能が対応可能かどうか確認するための検討を行っております。増設滑走路の制限表面に抵触する施設の移転や各施設間の機能上の関連性などを考慮し、事業費の縮減、事業推進にあたっての不確実性を極力排除するため、可能な限り現在の空港用地を活用するという基本方針を記述しております。現在のゾーニングにつきましては、現況写真の上に重ねてお示ししております。現況の写真で言いますと、現滑走路の下側、国際線側にある整備地区、貨物地区、米軍、自衛隊、管理地区（ASR）といった地区を移設する必要があります。検討結果を下の図でお示ししております。現況では、貨物地区は国際線の前面の西側エプロンの北（図では左側）にあるものが、ターミナルの脇にセットバックするなどしておりますが、このゾーニングで現在、空港場内の事業者からのヒアリングなどで把握できている将来需要に対し、機能上問題ない結果となっております。可能な限り現在の空港用地を活用することで検討した結果、空港内東側の遊休地に小型機の格納庫といった整備地区の一部が納まることになり、この結果、拡張用地として必要な範囲は、総合的な調査の段階に比べ小さくなっております。「総合的な調査」の結果では約20haでお示ししておりましたが、今回の検討結果により約12haとなります。12ページの表に載せています。これは、ターミナル施設に関して新たに必要となる用地は発生せず、先ほど5ページの滑走路等の施設配置で必要となる用地のみが拡張用地となります。具体的には、新設の平行誘導路、これに付帯する誘導路帯、場周道路などの用地が拡張用地として必要となり、現空港用地の北西部と南西部、図で赤の破線で囲った範囲について、拡張する必要があります。

8ページに空港周辺への影響（騒音影響範囲）を整理しております。ここでは、需要予測結果から想定される将来の離着陸回数をもとに、滑走路使用比率や時間帯別発着構成比、

対象機材等を想定し、3 ケースについて検討しております。具体的には、検討概要に示しているとおり、増設滑走路を出発、現滑走路を到着の完全分離を行い、西側地区への航空機騒音の影響が最大となるケース、現滑走路を発着で最大限活用し、その他は増設滑走路を利用する、東側地区への影響が最大となるケース、ピーク時間のみ発着を分離するという中間のケースです。結果については、西側への影響が最大となるケース 1 では、現行の騒音対策区域の一部を超える結果となりましたが、その区域は、拡張後の空港の敷地内となる予定です。ケース 2 とケース 3 は現行の区域内に収まる結果となっております。ここの記述ぶりにつきましては、技術検討委員会での説明ぶりと異なっておりますので、誤解を招かないように補足説明をいたします。2 月の第 2 回技術検討委員会の『航空機騒音の影響範囲検討』において、「検討した 3 案のいずれのケースについても、騒音の影響（WECPNL75・90・95）は、現行の騒音対策区域（第 1 種区域、第 2 種区域・第 3 種区域）内に収まる結果となった。」と記述しておりますし、説明をさせて頂きました。第 2 回技術検討委員会では、ケース 1 において第 3 種区域と WECPNL95 のラインを重ね合わせると、WECPNL95 のラインが第 3 種区域を超える結果となっておりますが、当該区域が拡張後の空港の敷地内となる予定であること、また、空港用地内は騒音対策区域が存在しない（設定しない）ことから、「現行の騒音対策区域（第 1 種区域、第 2 種区域・第 3 種区域）内に収まる結果となった。」と記述したところです。ただし、場所は何処であれ、WECPNL95 のラインが現行の第 3 種区域を超えるのか否かで整理すると超えておりますので、本レポートでは「現行の騒音対策区域の一部を超える結果となりました。」と記述しております。なお、先程ご説明いたしましたように、空港用地内は騒音対策区域が存在しないことから、「拡張後の空港の敷地内となる予定です。」と記述しております。

9 ページに空港周辺への影響として制限表面について整理しております。航空機の安全な運航を確保するため、滑走路に対応して進入表面と転移表面といった制限表面を設定する必要があります。滑走路ごとに設定いたしますので、増設滑走路に対応した制限表面を設定する必要があり、新たに制限表面が設定されたところでは、現在よりも制限高さが低くなる可能性がございます。制限表面の諸元を表にまとめていますが、増設滑走路が非精密進入のため、現滑走路と諸元が異なる部分があります。滑走路の諸元をさきほど 5 ページで設定しましたので、これに対応する制限表面を設定し、現滑走路で設定されている制限表面を考慮し、現在よりも制限高さが低くなる区域が下の図の黒く塗った部分です。

次に工期・事業費・費用便益分析について整理しております。

今回、検討しております施設配置計画に基づいて、まず 10 ページでは工期・事業費について精査を行っております。工期の検討では、増設滑走路や誘導路の整備が航空機の運航に支障がないように、既存の滑走路から国際線エプロンなど西側施設の間における航空機の地上走行あるいはターミナル施設に係る地上支援機材の確保に留意して検討を行っております。検討に当たりましては、福岡空港は運用しながらの施工が前提となりますので、7 時～22 時に行われております空港の運用に支障をきたさない工程を前提として検討

しております。また、事業費の検討に当たりましても、工期の検討と同様に工事については運用中の空港となりますので、工事施工の時間的制約や空港運用といったものを考慮して検討を行っております。その結果ですが、まず工期につきましては航空機の運航、運用時間の確保について現行程度確保することに留意したところ、段階的な工事が必要となること、それぞれの夜間工事ごとで、翌日の空港の運用に支障をきたさないためにすべての工事機材を場外に出す必要があるということ、場所によってはその都度復旧工事が必要になるなど、工期を長くする要因があるため、今回工程工期につきましては「総合的な調査」の時と同様の約7年の工期になると説明しております。なおこの工期につきましては、「総合的な調査」と同様となりますが現地工事着手後からとなりますので、着手前の環境アセスメント調査や用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が別途必要となるということは変わっておりません。また、これから設計等も行っていくしますので、それによっても工期が変更となる可能性があります。

次に事業費の検討結果ですが、用地買収面積の減少に伴って「総合的な調査」の段階に比べて、ターミナル施設内の施工が必要なくなったこと、また工事費についてはターミナル施設と合わせて精査を行った結果、「総合的な調査」の段階では概算事業費を2,000億円と示しておりましたが、200億円減少し1,800億円という概算事業費となりました。これにつきましても工期と同様に、空港運用面を踏まえて施工方法、施工手順を今後さらに詳細に検討していくことで変更となる可能性があります。なお、ターミナル施設の施工に伴って民間業者からご負担いただく分も含んでおります。この条件については「総合的な調査」の段階と変更ありません。

11 ページに費用便益分析の検討について整理をしております。まず、費用便益分析の前提といたしましてどのような方法で行っているのかを整理しており、空港整備事業で使用しております「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル Ver.4 (平成18年3月 国土交通省航空局)」に準拠し、今回行った需要予測に基づいて費用便益分析を行っております。一般の方にとって、費用便益分析とはどのようなものかわかりづらいですので、「事業の実施に必要な費用および事業によってもたらされる便益について計測し、費用と便益の大きさを比較するもの」と、趣旨をまず整理した上で、前提条件に設定しているものについて掻い摘んで記述をしております。評価期間は建設期間とその後の運用期間を+50年間とし、航空需要につきましては今回検討した需要予測の中位ケースを用い、福岡空港の容量は需要に対する増便が影響を与えますので、事業なしの場合 (without) : 14.9万回/年、事業ありの場合 (with) : 18.3万回/年という前提をおいていることを冒頭に記述しております。計測項目につきましては、今回滑走路増設に伴って発生する便益が過大とならないように、滑走路増設事業による直接的かつ貨幣換算が可能な便益および費用のみを計測対象にしております。その便益および費用の考え方を簡潔に整理しておりまして、便益として利用者便益と供給者便益の二つの便益を計測しております。利用者便益とは、福岡空港の容量制約によって他の空港や他の交通機関などを利用していただる旅客が福岡空港を利用できるよう

になる「転換分」と、福岡空港の便数が増加することで利便性が向上する「増便分」を計測しております。また供給者便益とは、空港管理者の便益であり、空港容量拡大に伴うプラスの要因である着陸料、航行援助施設使用料など、マイナスの要因である維持補修費などの増減分を見込んでいます。費用につきましては、最初の工事にかかる建設費、用地費、また舗装の劣化にかかる維持改良・再投資費を計測しております。これらの条件より結果として、純現在価値：1,762億円、一般的にB/Cと呼ばれている費用便益比：2.3、経済的内部収益率：8.3%といずれの指標をみても、社会経済的にみて実施する価値がある事業であるという結果となっております。

12ページに、これまで検討した内容を取りまとめた一覧をお示ししております。内容につきましては、今まで説明した部分と重複しておりますので説明は控えさせていただきますが、基本的には「総合的な調査」の時に示した項目と整合をとっております。

13ページと14ページに福岡空港の現状と課題、これまでの検討を掲載しております。まず、福岡空港の現状としまして、当空港は滑走路1本の空港としては旅客数・発着回数ともに国内第1位であることをお示ししております。また課題としまして、発着回数については過去1990年から示しておりますが、14.5万回という滑走路処理容量に対して限界に近い状態での運用が続いていることをお示ししております。続きまして14ページに2003年から行いました、「総合的な調査」の概要を簡潔にお示ししております。

最後に裏表紙でございますが、今後の流れを整理しております。PI実施後は、寄せられたご意見等を踏まえ、内容の精査・検討を行い、検討協議会が構想・施設計画段階を終了するとし、参考で今がどういった段階なのかを一般的な事業の流れでお示ししております。「総合的な調査」を終え、現在「構想・施設計画段階調査」を行っており、その後「環境アセスメント等の諸手続」を行った後、「設計・工事」に入ります。意見募集につきましては、このレポートに関しての意見はがきの作成およびホームページの利用を行い実施いたします。また、ホームページには詳細な内容を取りまとめた「福岡空港構想・施設計画段階PIレポート（詳細版）」につきましても掲載する方向で進めております。

PIレポートについての説明は以上です。

難波副局長：

ただ今の説明についてご意見ございませんか。

牛尾副知事：

お礼とお願いを申しあげたいのですが、昨年4月に福岡市と一緒に、福岡空港の過密化対策に関する意見を提出させていただきましたが、今回、増設に関するPIレポートがまとまったということであり、ありがとうございました。

現福岡空港は、北部九州だけではなくて、九州全体の空港で、上海万博などもあってでしょうか、最近、急にアジアからの観光客がかなり多くなっています。

今から市民の方にいろいろと意見を聞くということになるのですが、これにつきましては我々も努力いたします。お願いなのですが、現空港維持、滑走路増設を判断したのは、容量を拡大するには、こういった方法が一番早いということでございます。工事期間の説明がありました、私どもとしては、早期着工、そして早期完成を熱望していますので、ひとつよろしく願いいたします。

高田副市長：

副知事からもありましたけども、昨年の5月に、滑走路増設案で構想・施設計画段階に移行し、滑走路の施設配置などより詳細な検討を重ねてこられ、今回、P I レポートとしてとりまとめられたことにつきまして、国をはじめ関係各位にお礼申し上げます。

P I レポートによりますと、増設滑走路の供用開始まで、工事に7年を要し、そのほか環境アセス、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が別途必要とのことですが、地域として、逼迫している空港容量を早期に拡充するために、滑走路増設の早期着手を求めた意見書を提出した経緯がありますので、ぜひとも、一日も早い着手をお願いいたします。そのためには、市としても、できるかぎり協力させていただきたいと思っております。

P I レポートの説明をお聞きしまして、質問と要望をさせていただきます。まず質問ですが、P I レポートによりますと、滑走路を増設して航空機の発着回数が増えても、航空機騒音の影響範囲が現在の騒音対策区域の中に収まってしまうとのことですが、その主な理由は何でしょうか。

これは要望ですが、航空需要予測につきまして、国際線旅客や航空貨物の需要は、今後大きく伸びていくと聞いておりますが、これらの需要に対応できるよう、施設配置計画策定に際しましては、ぜひご配慮いただきますようお願いいたします。

幹事：

まず、騒音のご質問でございます。便数が増えるにもかかわらず騒音は現行の対策区域内に収まるということですが、当然、市民の方も疑問をお持ちになることも当然であろうかと思えます。8ページに騒音の絵を付けてございますけども、現行で騒音対策を行っておりますのが黄色い線で囲まれた第一種区域、ここでは防音対策などを行っております。その内側に第二種区域、第三種区域、これらの区域については移転補償などを行っております。これらの区域につきましては、非常に古い段階で設定したものでございます。昭和49年から57年にかけて告示がなされているということでございます。当時の航空機としては、DC-8、あるいはジャンボにしましても初期型のB747-100など、非常に騒音の高い航空機が飛んでおりました。ちなみに騒音を数値化すると、DC-8を100という水準だとしますと、ジャンボが49、現在飛んでおります主力の航空機としまして、B747-400やB777-200,300、これらの航空機は、20とか13とかで、圧倒的に音が静かになっています。これを以て、騒音区域の中に収まるということがご理解いただけるかと思えます。

それから、二点目のご指摘の中で、航空需要に対応した施設配置計画に配慮してほしいというようなお話でしたが、この点につきましては、すでにターミナルビル等の事業者、様々な関係者へのヒアリングを行ってございまして、その結果等を踏まえた計画としておりますが、引続き将来の需要にも十分対応していけるような施設計画を考えていきたいと思っております。

片平局長：

私の方からも二点ほど述べさせていただきます。

まず最初に、事務局のみなさまには PI 実施に向けた準備、大変ありがとうございます。

一点目は、説明会等 PI の実施を行っていくわけですが、その中で特に、副市長からのご質問に対して事務局から回答もありましたが、きちんと説明をしていただきたいということでございますが、一つは騒音の問題。これは、騒音の現在の実態でありますとか、今日も示された予測値、それからさきほども議論となりました航空機騒音防止法に基づく環境対策との関係。これらを含めて地域の方々にご理解いただけるように十分な説明をいただければということが、PI レポートの重点的な説明事項に関する意見です。もう一つは、PI レポートの説明の中でご紹介もありました、用地買収や障害物件など直接地域の方々に関わる項目について、従来と変わってきた部分の説明を含めて、十分ご理解賜るように説明していただければ、というのが PI の実施に関するお願いです。

二点目は、事務局の方にはお願いですが、構想・施設計画検討協議会の目的にも関係することですが、さきほど副知事、副市長からもありました早期着工、早期完成ですが、私もこのプロジェクトについてはできるだけ早く着工・完成させるということが非常に重要であると思っております。ただ、本日は航空局計画課長もみえておられますが、空港整備勘定を客観的な状況でいいますと、今年の 5 月 17 日には国土交通省の成長戦略会議で今後の進め方及び空港整備勘定の見直しも含めて提言されました。また、今年の秋には事業仕分けの実施が予定されていますが、例えば、成長戦略会議の中でも計画段階から第三者機関による厳しい精査を受ける制度を構築するとか、事業の仕組みについても従来のような公共事業のスキームだけでなく PFI や PPP など民間業者の知恵や資金も最大限活用できるような仕組みを検討すべきなど様々な動きがあります。そういった中で、できるだけ早く着工・完成をさせるためには、用地買収などの極めて現実的な部分を含めて、地元の方々のご理解・ご支援を頂きたいと思っております。また、事業の仕組み等問題についてはこれからどういう展開になっていくかははっきりとはわかりませんが、場合によっては従来検討してきた要素以外にも含めて国と地域が一体となっていかなければ、なかなか早期着工、早期完成がうまくいかない場面もあろうかと思っております。

以上の二点目をまとめますと、構想・施設計画検討協議会の設置目的になりますが、今お集まりの 4 つの機関については、それぞれの役割分担の中で責任をしっかりとこなし、お互いに努力していただきますよう、よろしく願いいたします。

牛尾副知事：

新成長戦略会議でも、枠組みの議論もなされているようですが、いずれにせよ、対外国に向けての経済の軸はアジアに向いているわけです。福岡県も福岡市も、福岡・アジア国際戦略特区というものを練っておりまして、国に訴えかけていきたいと思っていますので、皆様方のご協力をよろしくお願ひしたいと思ひます。

池上課長：

初めて参加させていただいております。

これまでのPIは新空港か現空港か、という議論であったのですが、これからは、周辺の方々も自分のこととして、用地買収や制限表面、騒音の影響など、いろいろとご心配だと思います。PIは説明の第一弾となっていくと思ひますので、十分に説明をしていただきたいということと、地元の皆様にも、県・市のみなさんにも、ご協力いただきたいと思ひしております。

また、ただ今、県、市からも早期着工、早期完成という話がありましたが、現在の政府の状況をご説明いたしますと、省内仕分けという形で地方空港の補助仕分けなどを行っておりますが、そういった中で、今後の空港の管理・整備のあり方が非常に着目されております。航空局でも、これからどうしていくか、まさに検討しているところでございます。

そういう中で、従来であれば、一般財源も使いつつ、空港整備特会の大きな枠組みの中でやってきたところでございますが、財源を含めた見直しという大きな流れの中にちょうど入ってしまったところでございます。そういう中で、福岡の事業についても、その影響から逃れられないということに、ご理解を賜りたいと思ひます。したがって、これまでの延長線上にない、例えば整備スキームを含めて、現在の政府、特に成長戦略会議の議論から言えば、PFIやPPPといった民間資金を含めた枠組みをどういうものにしていくかという検討を避けて通れないと思ひしております。こういった全体の状況をご理解いただきたいことが一点でございます。

それから、政府予算はどうかといいますと、航空会社等からは空港の公租公課の引き下げを強く要望されているところでございます。一方で、消費税の議論もあるように、政府の一般財源も非常に厳しい状況にある状況でございます。こういう中で、早期着工・早期完成といひましても、なかなか今必ずしもそういう状況にはないということでございます。いずれにしましても、このプロジェクトを前に進めていくためには、地元のみなさまの協力が不可欠でございますので、今後、新たなスキーム作りも含めて、みなさまにご協力をいただきながら、対話させていただきながら、進めていきたいと考えております。

難波副局長：

いろいろご意見やご要望を頂きました。

早期供用が大事だということは、事務局としても理解をしているところでございますが、その一方で国の財政状況は厳しい状況であり、これからのプロジェクトの進め方はこれまでの延長線上ではないかもしれないといったことですので、協議会としてもやるべきことがあるのではないかと思います。

一方でP Iについては、事業を実施するために早期に実施していくべき事項であり、その際に内容をしっかりと地元へ説明をするようにというご意見をいただきましたので、実施する場では十分な対応をしていただきたいと思います。

【その他】

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。

事務局：

特にございません。

難波副局長：

無いようでございますので、議事を終了します。事務局に進行を返します。

(3) 閉会

事務局：

以上をもちまして、「第2回福岡空港構想・施設計画検討協議会」を終了させていただきます。ありがとうございました。