

第2回北九州空港施設計画段階P I 評価委員会

議事録

日時：令和3年5月28日（金）13：30～15：15

会議方式：Microsoft「Teams」を用いたリモート方式

【司会】 それでは、開催させていただきます。これより第2回北九州空港施設計画段階P I 評価委員会を開会いたします。

私は、本日の進行を務めます北九州市港湾空港局空港企画課空港機能強化担当課長の椿でございます。よろしくお願いいたします。

本日のウェブ会議では、事前にお知らせしましたとおり、資料1から5の五つの資料によって進行させていただきます。次第、出席者名簿のほか、資料には番号を記してあります。資料1は北九州空港におけるP Iの進め方（案）、資料2は北九州空港滑走路延長計画に関するP I実施計画書、資料3はご意見記入用紙（案）、資料4は北九州空港滑走路延長計画のP Iレポート（案）、資料5はP I活動の実施場所（案）です。

この委員会は、北九州空港の滑走路延長に係る公共事業について、これから進めるパブリック・インボルブメント活動——通称P I活動の進め方、内容などに対して客観的な立場で御助言をいただく場として昨年10月に設置したものです。本日は、主に、実際にP I活動で使用するP Iレポートに対しての御助言をいただきたいと考えています。

また、本委員会は公開で行っております。報道機関の方にも参加いただいておりますので、お知らせしておきます。

なお、本日は、新型コロナウイルス感染症防止の観点からウェブでの開催とさせていただきます。初めに、本日のウェブ会議の進め方についてお願いがございます。カメラは常時オンにさせていただいたままで結構ですが、マイクは御発言時以外オフの状態にさせていただきますようお願いいたします。また、御発言の際は、挙手アイコンをクリックしてください。議長から指名がありましたら、マイクのアイコンをクリックしてオンの状態にした後、御発言をお願いします。御発言後は、挙手アイコン、マイクを再びオフにさせていただきますようお願いいたします。会議中、音声聞き取りにくい不具合等がありましたら、ウェブ会議のチャット機能でお知らせください。

また、ウェブ会議を傍聴される皆様におかれましては、カメラ、マイクを常にオフの状態にさせていただきますようお願いいたします。また、会議の録画、録音はお控えください。

なお、報道機関の皆様に対する取材対応につきましては、委員会終了後の5分後から担当が対応いたします。お手数をおかけしますが、御協力のほどお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、北九州空港施設計画検討協議会を代表して、国土交通省九州地方整備局港湾空港部長より御挨拶いたします。

港湾空港部長、中川様、よろしくをお願いいたします。

【中川部長】 九州地方整備局港湾空港部長の中川でございます。

第2回P I 評価委員会の開催に当たりまして、福岡県、北九州市、苅田町、そして国の4者で構成しております協議会を代表して、一言御挨拶を申し上げます。

本日はウェブ形式ですけれども、御多忙の中、評価委員会に御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

本P I 委員会につきましては、昨年10月に第1回を開催いたしまして、委員の皆様から多くの御助言をいただいたところです。それらを踏まえて今年の4月28日に第2回施設計画検討協議会を開催いたしまして、滑走路延長計画の説明資料、P I レポートなどについて了解を得たところです。本日の第2回評価委員会におきましては、主に、このP I レポートにつきまして、客観的な立場からの御助言を賜りたいと思っております。その後、今年の夏頃にP I 活動を実施いたしまして、対象となる皆様へ適切な手法を選択し情報提供をしていく所存です。

新型コロナウイルスの世界的な感染が続く中、航空業界、特に旅客便はかつてない影響を受けておりますけれども、一方で、貨物便における国際貨物の取扱量は伸びを示しております。北九州空港の貨物空港としての役割は今後も増していくと思います。そのためにも滑走路の延長は必要かつ重要なインフラの整備でございます。そのことをP I 活動を通じて住民、関係者の皆様に知っていただくことが、この計画を進めていく中で非常に重要であると認識しております。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【司会】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、評価委員の皆様を御紹介いたします。

弁護士で阿部哲茂法律事務所代表者の阿部哲茂様でございます。

【阿部委員】 よろしくをお願いいたします。

【司会】 大分大学経済学部経営システム学科教授の大井尚司様です。

【大井委員】 大分大学の大井です。よろしくお願いします。

【司会】 中京大学経済学部准教授の齊藤由里恵様でございます。

【齊藤委員】 中京大学の齊藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会】 神戸大学大学院海事科学研究科教授の竹林幹雄様でございます。

【竹林委員長】 どうもこんにちは。よろしくお願いします。

【司会】 ジャーナリストで日経B P日経エネルギーNext編集長の山根小雪様です。

【山根委員】 日経の山根です。よろしくお願いいたします。

【司会】 なお、本日は、北九州空港施設計画検討協議会の幹事5名が出席しております。御紹介します。

福岡県企画・地域振興部理事兼空港対策局長、井上健二様でございます。

【井上局長】 福岡県庁の井上です。よろしくお願いいたします。

【司会】 北九州市港湾空港局長、辻誠治様でございます。

【辻局長】 よろしくお願いします。

【司会】 苅田町交通商工課長、隅田衡輝様でございます。

【隅田課長】 よろしくお願いします。

【司会】 国土交通省大阪航空局空港部長、塩田昌弘様でございます。

【塩田部長】 よろしくお願いいたします。

【司会】 国土交通省九州地方整備局港湾空港部長、中川研造様でございます。

【中川部長】 よろしくお願いいたします。

【司会】 以上です。

それでは、これより議事に入りたいと思います。ここからは、規定に沿って竹林委員長を議長としまして議事進行を行いたいと思います。

それでは、竹林委員長、お願いいたします。

【竹林委員長】 改めまして神戸大学の竹林です。よろしくお願いします。

残念ながらコロナが全然収束しないので、こういった形にせざるを得なかったわけですが、適宜、皆さんの意見などをきちんと聞ける形で進めたいと思いますので、よろしくお願いします。

では、これより議事に入りたいと思います。

まず、P Iの進め方についてに移りたいと思います。これに関しまして内容を協議会の事務局から説明していただきます。既にいろいろと皆さん御覧になっているかと思いますが、P Iは非常に大事な事柄ですので、皆さんの忌憚のない御意見をいただきたい

と思います。よろしく申し上げます。

では、事務局から説明をお願いいたします。

【協議会事務局】 それでは、資料1、P Iの進め方についてです。

昨年10月、P I全般に客観的な立場から助言をいただくための第1回P I評価委員会を開催いたしました。今年度に入りまして4月28日開催の第2回協議会では、P I実施計画書の一部修正及びP Iレポート（案）の確認を審議、了承いただきました。そして、本日は第2回P I評価委員会を開催、評価委員の皆様によってP I実施計画書の確認、それからP Iレポート（案）に御助言等をいただき、確定できた後は、この進め方の中にありますとおり、7月15日から1か月間、P I活動に入ります。

P I活動では、情報提供、これはパネル展や説明会などですが、と意見収集——はがき、ホームページなどを用いますが、それらを行うこととしております。

その後、P I活動でいただいた御意見の集約、反映すべき意見の検討を行い、それらの結果をもって第3回P I評価委員会にてP I達成の判断基準を基にP I活動が適正に行われたかの評価を行っていただきまして、最終的には第3回協議会において目標達成の判断を行い、達成されたとの確認をもちましてP I実施記録の公表をホームページで行った後、P Iの完了となります。

なお、達成判断の基準につきましては、今回、議事の2で御確認いただきたいと思っておりますので、また後ほど御説明いたします。

P Iの進め方については以上になります。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

まずは、今ちょうど資料1で映していただいているP Iの進め方というフローの話ですね。これにつきまして皆さんから御意見あるいは御質問等がありましたら、ちょっと面倒かもしれませんが、Teamsの上のほうに手を挙げるマークがあって、そこを押していただくと私のほうで確認できますので、御意見あるいは御質問等がありましたら、そのボタンを押して対応をお願いしたいと思います。それをもって私のほうで指名させていただきますので、よろしく申し上げます。いかがでしょう。

多分、これは非常にオーソドックスなフローで立てられていて、普通はこういう形で今までもいろんなところでやっています。大体のフローはこういう形になっているということで、御意見や質問等はないようですね、よろしいですか。特に御質問等がございませんようでしたら、P Iの進め方に関しての……。

大井委員が手を挙げられているのかな。申し上げます。

【大井委員】 大分大学の委員です。

細かいことですが、終了の期限が日曜日になっていますよね。事務処理的に特に問題ないのかというところだけ確認をさせていただきたいのですが。

【竹林委員長】 事務局はいかがですか。

【協議会事務局】 特に問題ないと考えております。

【竹林委員長】 大井委員、よろしいですか。多分、日曜日が最終で、場合によっては追い込みみたいな形で意見をもらうとか、そういう形もあるのかなというふうに私は思っていたんですけど。そういうことでよろしいですか。

【大井委員】 分かりました。事務局のほうで問題がなければ差し支えないと思います。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

ほかはいかがですか。よろしいですか。

〔「なし」の声あり〕

【竹林委員長】 では、特に御意見がないようでしたら、進め方についての質疑は以上とさせていただきますと思います。

それでは、次の議題、P I 実施計画書についてに移りたいと思います。内容について、また協議会の事務局からお願いしたいと思います。よろしくどうぞ。

【協議会事務局】 それでは、資料2、P I 実施計画書についてです。こちらにつきましては、前回の委員会の場でも一応確認が取れている内容ですが、今回、若干の修正をしております。

その修正箇所につきましては、まず、7ページの中段、見え消しで「やパンフレット（P I レポートの概要版）」を削除しております。当初は概要版を作成予定でしたけれども、今回、P I レポートの内容を集約して全体で15ページぐらいになりましたので、特に概要版の作成は不要というふうに判断をしました。

次に、10ページの3.7、目標達成の判断と実施記録の公表についてです。これについては、前回、齊藤委員のほうから御指摘のあったことですが、当初のP I 実施計画書に目標達成の判断基準が具体的に示されていないということで、今回新たに判断基準の明確化を行いました。P I の目標達成の判断は次の項目の達成状況で行いたいと考えております。

①P I 対象者に情報を周知、提供できたか。また、P I 対象者からの意見の把握、集約に努めたか。これについては、P I 実施計画書にP I 活動における事前周知と情報提供、意見収集のための手法、媒体を記載しております。これを用いて確実に実施することで、達成したとの判断が可能というふうに考えております。

② P I 対象者が計画の内容を理解できているか（合意形成）。これについて、理解できているというのは意味内容を正しく分かっている状態ということで、その確認ということでは、P I 活動におけるご意見記入用紙、これははがきみたいな形になったり、あるいはペーパーになるかもしれませんが、ご意見記入用紙で P I レポートの内容が理解できたかを確認する質問をし、回答欄の「理解できた」「ある程度理解できた」「理解できなかった」のうちの「理解できた」「ある程度理解できた」という回答をした方の合計が回答者の過半数を上回れば、P I 対象者が今回の延長計画の P I レポートの内容を理解できているものというふうに判断します。

続いて、関連事項でもあるので、資料 3 のご意見記入用紙（案）についても御説明したいと思っております。P I 活動の目標達成の判断基準に関連しまして、最終的に P I の対象者が計画の内容を理解できているかどうかを確認するために P I 対象者に記入いただく質問内容について御説明いたします。

まず、最初の問いの 1 で、滑走路延長計画の P I レポートをどこで入手したのかということを確認いたします。これは、我々が効果的な情報提供の手法、媒体と考えたもの、ホームページや広報紙、チラシ等ですが、これが結果的に本当にそういうふうになったかどうかを検証するためです。回答数でどの手法、媒体が最も効果的だったかを確認する予定はございません。あくまでもどこで入手したのかを知りたいだけです。

問いの 2 から 5 では、直接的に P I 対象者の理解度を確認するための質問をしたいと思っております。「北九州空港の概要について御理解いただけましたか」、以降、「滑走路延長の必要性について御理解いただけましたか」「滑走路延長の効果と影響について御理解いただけましたか」「滑走路延長計画の妥当性について御理解いただけましたか」、最後に、問いの 6 で「延長計画について全般的に御理解いただけましたか」という質問を行い、先ほどの実施計画書の説明のとおり、この問いの回答率を P I 目標達成の判断基準にしたいと思っております。

説明は以上になります。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

ただいま説明いただいたことについて御意見あるいは御質問等がありましたら、先ほどと同じように挙手マークをお願いしたいと思いますけど、いかがでしょう。

では、山根委員、お願いします。

【山根委員】 すみません、ちょっと細かいことですが、問い 6 ですけれども、今の御説明では、滑走路の延伸計画全体について御理解いただけましたかというふうに補足して

聞かせていただいたので、Q2からQ5までの個別の質問と、結局のところ、全体を理解できたんですかという構造になっているということがスムーズに分かったのですが、この紙だけを受け取った方にも、問いの6は全体について聞いていることが分かるように、少し補足したほうがいいのではないかと思います。

以上です。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

事務局はいかがでしょう。

【協議会事務局】 御指摘の趣旨は分かりましたので、そのように修正したいと思います。

【竹林委員長】 どうもありがとうございます。

山根委員、以上の感じでよろしいですかね。

【山根委員】 はい、大丈夫です。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

なかなかこういったアンケートに近いものを設計するのは難しいと思いますけど、できるだけうまく意図が伝わるようお願いしたいと思います。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょう。

お二人から挙がりましたね。まず、齊藤委員、お願いできますか。

【齊藤委員】 齊藤でございます。

資料2全体に対しての質問、計画書に対しての質問、確認でいいんですよね。

【竹林委員長】 はい。

【齊藤委員】 そうすると、頂きました資料2の9ページにある情報提供についてです。パネル展や説明会が大きな位置づけになっているかと思いますが、今回、こういった状況の下で、パネル展や説明会をもし行うことができなかった場合、ほかのものを考えているのか、それともホームページとかほかのところを強化するような形で補うのかということだけ確認させてください。

【竹林委員長】 ありがとうございました。要は、対面で何かしらプレゼンテーションする場が極めて限定される場合、何か代替手段をお持ちかという御質問でよろしいですか。

【齊藤委員】 はい、そうです。

【竹林委員長】 では、それについて事務局からお願いできますか。

【協議会事務局】 現在のところは、PI活動が7月からということですので、基本的には対面の形を考えております。今御指摘のとおり、当然、コロナの状況は分かりません

ので、これがなかなか難しいようであれば、基本的には、この中に書いておりますとおりホームページ等を中心に説明をすることになると思います。

ただ、P I 活動の期間を1か月程度取っておりますので、ちょっと楽観的な部分も入っているのですが、どこかの段階で可能になるのではないかと考えているところです。

【竹林委員長】 齊藤委員、よろしいですか。

【齊藤委員】 ありがとうございます。承知いたしました。

【竹林委員長】 今回もそうですけど、コロナの状況は見えなければ見えませんが、今朝の報道ではワクチン接種が1,000万回を超えたいので、取りあえずは進んでいるかな、何とかうまく実施できればいいかなという感じですよ。できない場合というのは、不測の事態ということですけど、ホームページだけではちょっと心もとないかなというのが正直なところなので、そこら辺はちょっと工夫が要るんでしょうね。どうもありがとうございました。

では、続きまして、阿部委員、お願いできますか。

【阿部委員】 阿部でございます。

先ほど見せていただいた資料3の問い3は、P I レポートの5ページの頭に書いてある滑走路延長の必要性を持ってきていると思いますが、問い4、問い5になると、後のP I レポートと書いてあることがずれてくるんです。問い3が5～7ページで、問い4が8～12ページで、滑走路延長計画、問い5が13～15ページというのであれば、その頭のところをそろえないと見た人が分かりにくいのではないかと思います。その点はいかがでしょう。

【竹林委員長】 ただいまの点は、要は、質問状と元の計画案がうまく合うのかどうかということですよ。それに関しまして事務局からお願いできますか。

【協議会事務局】 御指摘の件、了解いたしました。ちょっと誤解を招く表現になっていきますので、ここはそろえたいと思います。

【竹林委員長】 阿部委員、そういう形で対応いただけるということですけども、よろしいでしょうか。

【阿部委員】 分かりました。後でまたP I レポートところでちょっとありますが、ここはそろえることを考えていただけるなら結構です。

【竹林委員長】 そろえていただけるということで、御了承いただければと思います。

ほか、いかがでしょう。特によろしいですか。

〔「なし」の声あり〕

【竹林委員長】 でしたら、先ほどの阿部委員からの御指摘の点を事務局のほうに御対応いただく、いわゆる修正することになるかと思えますけれども、その辺りで対応していただくということで御了解いただきました。

特になければ、次の議題、P I レポートについては、既に阿部委員から質問がありますということなので、質問があるものとして説明を受けたいと思います。

では、事務局、お願いします。

【協議会事務局】 それでは、資料4、滑走路延長計画について、P I レポート（案）の御説明をいたします。

まずは表紙になります。前回の評価委員会のおきも阿部委員のほうから、北九州空港の延長事業は住民の関心がないことが懸念されますという御指摘をいただきました。それに対しまして、明確な対応案になっていないかもしれませんが、手に取っていただくということを念頭に作成いたしました。

まずは、P I は多くの意見をいただきながら進めるものということで、そのために、まずは問いかけということで「ご意見をお寄せください」というふうに示しております。そして、この資料のタイトル自体は、分かりやすく「延長計画について」というふうにしました。一方で、P I 実施計画書やほかの空港の事例でも、行政的な言葉としてP I レポートという表現が使われておりますので、これをサブタイトル的に併記しております。

表紙の写真は、どのような写真がいいかいろいろ悩んだのですが、滑走路延長のイメージがしやすいように、空港島全体の空撮を載せました。

続きまして、目次になります。I 章の意見募集と進め方からV章の延長計画の妥当性までを順を追って説明したいと思います。では、早速ですが、本編について御説明いたします。

1 ページ目、第I 章、滑走路3,000メートル化に向けた意見募集と進め方についてになります。

まずはパブリック・インボルブメントとは何かということで、これについては、前回の評価委員会で山根委員のほうから言葉自体が非常に特殊なんですと、それから齊藤委員からもパブリック・インボルブメントというタイトルは硬い印象があるので、もう少し軟らかいタイトルにできないのかという御指摘をいただきました。

確かに、P I という言葉は行政用語で、一般の方にはなじみが薄いと理解はしております。ただ、平成14年に交通政策審議会というものが開かれておまして、その答申の中でP I の導入ということが明確にうたわれておりますので、行政用語としてのP I の名称

はそのままにさせていただきます。P I についての説明、それからやり方、進め方はP I の対象の皆様に分かりやすく丁寧に行っていきたいと思っております。

次に、P I の実施体制について、北九州空港施設計画検討協議会及びP I 評価委員会の役割などを記載しております。

それから、実施手順については、実際の活動日程について、周知期間が7月1日からの2週間、意見募集が7月15日からの1か月とし、達成と判断された段階でP I 実施記録を取りまとめて公表することを記載しております。

続いて2ページになります。P I 活動のフロー図と意見の提出方法について示しております。

特にP I 意見の集約については、P I 活動によって提出された意見を集めて、P I の目標が達成されたかどうかの分析を実施します。あわせて滑走路延長計画（案）に対して意見の集約を行う中で、合理性のある意見があれば、今後、延長計画に反映させることも検討していきたいと思っております。

また、P I 目標達成について、達成していないと判断された場合は、改めてP I 活動を行う場合があることを注記しております。

それから、意見の提出方法については、本レポートのとじ込みのはがき、インターネットのホームページ、説明会——これは北九州市と苅田町で開く予定ですが、それからパネル展示——国や自治体のロビーで行いたいと思っておりますが、以上の四つの方法をお示しているところです。

続きまして3ページ、第Ⅱ章、北九州空港の概要になります。

この部分も、阿部委員から、北九州空港の延長事業は周辺住民の関心がないことが懸念されますという御指摘がありました。これに対して、まずは現在の北九州空港について知っていただくことが重要だと考え、北九州空港が2006年に開港したこと、それから施設の概要としては、現在、2,500メートルの滑走路で運用していること、それから今年4月時点の北九州空港の航空ネットワークなどについてまずお示ししております。

利用状況として、旅客は、コロナの影響を受ける前の2018年度が国内線、国際線とも過去最高、貨物は、コロナ下での2020年度速報値ですが、国際線が過去最高を記録している点を強調しております。

続いて4ページ、北九州空港の特徴です。御承知のように海上空港であるため航空機騒音の影響がほとんどなく、24時間利用可能な空港であること、また北九州空港はものづくり産業が集積する北部九州に位置し、特に貨物空港として魅力のある空港であることを

まとめております。それから、北九州空港は24時間空港以外にも多くの魅力があり、それらによって、現在、国際定期貨物便が就航している点、それから地元福岡県と北九州市が世界最大の貨物輸送機アントノフを運航するボルガ社と覚書を締結したこと、それから国内主要空港位置図のほうですけれども、ここで全国の主要な空港と比較した場合に、24時間運用されている空港は6空港しかなく、その中で滑走路長が3,000メートルより短いのは北九州空港のみであることを表しております。

続いて、5ページからはⅢ章、滑走路延長の必要性になります。

まずは長距離貨物専用便の商用運航に必要な滑走路長の不足を挙げております。航空機は滑走路の長さで最大の積載重量が決まります。当然、積載重量が重たければ長い滑走路が必要となります。その重量には搭載貨物量と搭載燃料がありますが、長距離路線で搭載燃料が多くなれば搭載貨物の重量を減らさなくてはならず、そのため商用運航が成立しなくなる場合があります。それから、貨物チャーター便でも滑走路長不足で北九州空港以外が選択された事例があります。

次に、貨物定期便の例ですが、貨物専用機のボーイング747-8Fの場合、北米・欧州便だと、2,500メートルでは離陸、着陸には不足です。一方で、貨物チャーター便の場合、超大型貨物輸送機のアントノフだと、2,500メートルでは離陸、着陸ともに搭載貨物重量がかなり制約を受けます。

よって、滑走路長が2,500メートルでは定期便やチャーター便の就航機会をかなり逸失することになると考えられることを述べております。

続いて6ページでは、北米、欧州との輸出入貨物について、近傍の空港に貨物定期便が就航していないため遠方の空港を利用せざるを得ないという、利用空港の制約があることをうたっております。

北九州空港の背後圏の企業は、北米、欧州との航空貨物の輸出入空港として、8割程度、成田、羽田、関西などの遠方の空港を利用している実態がございます。

次、7ページになります。先ほどの利用空港の制約に関連して、経済的損失が生じるというものです。空港背後圏の輸出入貨物を遠方の空港まで陸上輸送しなければならない実態がある中で、現状として、福岡県の荷主の例にありますように、陸上輸送費用の損失、それから輸送時間の損失、またそれ以外に陸上長距離輸送による品質劣化リスクも生じます。それ以外にも、安定的な陸上輸送手段の確保——トラックドライバーの確保の必要性とか、CO₂削減による脱炭素社会の実現が求められているところです。

8ページからは、Ⅳ章、滑走路延長の効果です。

滑走路が延長されることで、北米、欧州への貨物定期便の直行便が開設できることになり、その具体的な北米、欧州の各路線のイメージをここで表しております。また、アジアと北米の市場は今後も拡大が予想されており、将来的には、北九州空港を利用して、その貨物需要も取り込んでいきたいと考えております。参考ですが、下のところで就航予定の貨物機と旅客機を比較しております。貨物専用機には旅客機の10倍以上の貨物量を積むことができることが分かります。

次に、9ページでは、これまで滑走路長が不足することで就航機会を逸していたチャーター便について御説明いたします。

北九州空港は、これまで滑走路が2,500メートルであるため、ほかの空港へ逸失していた貨物便がありました。現在の貨物チャーター便での取扱事例として半導体製造装置や人工衛星などがありますが、滑走路が延長されることで大型貨物機の就航が可能となり、今まで他の空港へ逸失していた火力発電用タービンや航空機の胴体パネルなどの大型重量貨物を含め、多くの貨物チャーター便の受入れが可能になります。

次に、国際旅客便の就航拡大についてです。これについては、山根委員、それから竹林委員長から、少し航空貨物に特化し過ぎではないかという指摘を前回いただきました。滑走路延長3,000メートル化に伴いまして、条件としては長距離国際旅客便の就航が可能となり、また深夜、早朝も利用できるという強みを生かして、旅客便の新規路線拡大につながることを期待されることを示しました。それから、今回の滑走路3,000メートル化により、貨物輸送の利便性、質の向上がもたらされ、結果、立地産業の活性化と国際競争力の向上につながるものと考えます。

次のページでは、既に北米、欧州へ製品を輸出している北九州空港周辺企業からの定期貨物直行便を求める声を紹介いたします。

北九州空港から北米、欧州へ定期直行便が就航することで、安全に早く確実に届けることができ、安定的な輸送力の確保につながる、また輸送ルートを選択肢が増えることや輸送時間・距離の短縮による輸送時リスクの低減ができるなどの意見をいただいております。一方、シー&エアーという海上輸送の低運賃と航空輸送の高速性とを組み合わせた輸送サービスがあり、これは空港で貨物の積替えを行います。北九州空港においても、具体的に人工衛星の輸入での利用が考えられているところです。

続いて11ページでは、地域経済への波及効果についてお示ししています。北九州空港の航空ネットワークが充実することで、背後圏——九州、西中国の企業の国際競争力が高まります。この図に示すとおり、3,000メートル化で北米・欧州直行便が就航すること

によるメリットとして、輸送時間の短縮や輸送コストの削減などによりリードタイムの短縮、価格競争力の向上が図られ荷主企業が元気になる、ひいては荷主関連企業や物流関連企業の業績が向上し、地域経済が元気になることを期待するところです。

また、北九州空港を利用する貨物需要の増加により、空港周辺にはフォワーダーなどの物流関連企業の立地も期待され、空港島内や周辺への企業立地の促進が期待されます。

次の12ページでは、陸上輸送の効率化について、九州発着の貨物が成田国際空港や関西国際空港など九州から遠く離れた空港ではなく北九州空港を利用できるようになることで、陸上輸送距離が大幅に削減され、トラックドライバーの労働環境改善やトラックのCO₂排出量削減に寄与すること、また、近年、大規模な自然災害が多発している中で、物流輸送ルート多重化が求められており、北九州空港の滑走路を3,000メートル化することで、BCP（事業継続計画）機能の強化として、物流ルート多重化、代替性に対応できるようになることを示しております。

13ページからは、V章、滑走路延長計画の妥当性についてです。これまで述べさせていただいた滑走路延長の必要性、効果を踏まえまして、計画（案）を取りまとめております。

まず、滑走路長は3,000メートルに延長ということです。大型貨物専用機ボーイング747-8Fの場合は、商用運航に求められる搭載量は約90トンが目安となります。次に、この貨物量を搭載し直行便として北米、欧州へ運航させるには3,000メートルの離陸滑走路長が必要になり、着陸時には、当然、また3,000メートルの着陸滑走路長が必要となります。

次に、滑走路の延長方向は南側を考えています。整備面では、北側延長は新たな埋立てなどが必要になりますし、環境面でも北側延長は生物の生育環境へ影響がございます。それに対して、南側のほうはどちらも優位となります。よって、滑走路の延長方向は南側としたいと思います。

次に、14ページ、滑走路延長に伴う周辺への影響を示しております。

まずは、苅田港航路を航行する船舶への影響です。空港には、障害物のない一定の空間を確保するための制限表面が設定されます。その中で、今回は滑走路を延長するため、進入表面が課題になります。滑走路を南側へ延長することでこの高さ制限をされる面も南側へ移動し、苅田港を出入りする船舶のマストの高さ制限がより厳しくなりますけれども、これについては、最大船舶のマスト高でも問題ないことが確認されております。

また、住居地域における航空機騒音の変化については、北九州空港の特徴でも述べたよ

うに、沖合3キロメートルの海上空港ですので、滑走路の延長後も騒音の影響は特にございません。

最後、15ページ、滑走路延長に伴う施設配置計画についてです。延長整備に伴って、空港の各施設の整備が必要となってまいります。滑走路は既設の末端から500メートルの延長、誘導路であれば、平行誘導路や取付け誘導路の新設、また航空灯火は新設と一部の移設工事、それからILS（計器着陸装置）についても移設工事が生じることになります。現在、これらの整備に必要な工程として約4年の期間と、事業費として約130億円を見込んでいます。

PIレポートの説明は以上になります。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

ちょっと詳しい資料とその説明になっていると思いますけれども、PIレポートについて、何か御意見あるいは御質問がありましたら、先ほどからやっていますように、挙手マークでお願いしたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

阿部委員が先に「私、質問があります」と言われていたので、もし御準備ができていましたら、阿部委員にお願いしたいですけど。

【阿部委員】 阿部でございます。

ほかの委員の先生からお話があったからしようかと思っていたんですけど……

【竹林委員長】 最初に挙げられていますので。

【阿部委員】 では、私から。

事前に事務局へ申し上げていたのですが、このPIレポートは、まず滑走路延長の必要性があって、次に滑走路延長の効果があって、必要性と効果は私からしたら、こういう効果があるから必要なんだよという同じような話で、そこはいいですけども、次に妥当性が来るのがどうも気にかかっています。さっきのアンケートでもありましたけど。

これは、滑走路延長に伴う周辺への影響が大項目でないといけないのではないかと私は思っています。要するに、こういうものが必要なんだと言っても、環境に非常に悪いとか、騒音が激しいんですよとか、船の就航に影響を与えるのであればできないわけですけども、結局、滑走路延長に伴う周辺への影響がほとんどないと。海上空港なので騒音の問題もないし、先ほど御説明がありましたように、船の問題もないし、南側に延伸するのでから新たな環境破壊というか、海の生物に対する影響もほとんどないということで、滑走路延長に伴う周辺への影響というものを一つの項目として出して、それもほとんどないと。

滑走路を延長は必要だし、かつ、延長しても周辺への影響がない、したがって滑走路延

長の計画は妥当なんだというのが論理的な流れだと思いますけれども、滑走路延長の計画の妥当性の中に周辺への影響がないことがまとめて書いてあるので、ちょっとそこが気になると思います。

それから、先ほどの資料3でも問い4のところに滑走路延長の効果と影響とあって、影響というのは住民にとって非常に大きくて、影響があるのかないのかというのが一つの関心事になると思います。周辺への影響というものを一つの大きな項目に立てたほうがよろしいのではないかと前から思っています。

以上です。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

幾つかの項目に分かれているので、まず、全般的なところと妥当性のところの説明は、多分、整備局さんのほうで対応いただけるのかなと。後半の騒音等々の話は航空局さんのほうでも対応いただける話かと思うので、まずは整備局さんをお願いして、続いて大阪航空局さんから特に騒音の話、それから地域に対する効果は、多分、福岡県さんが一番説明できるのかなと。多分、県全体での話もあると思うので。福岡県さん以外に、北九州市さんや苅田町さんの対応があるようでしたら、その説明をいただければと思います。

まずは整備局さんからお願いできますか。

【協議会事務局】 今阿部委員のほうから御指摘のあった影響のことですけれども、確かに行政がやる場合はネガティブな面があまり出てこないことは反省すべきところかと思えます。

そういう中で、滑走路延長による影響は、確かに今回滑走路を延長したことに対する結果にもなりますし、住民の関心の高いところでもあるかと思えます。そういう意味では、御指摘のとおり、周辺への影響という区分が必要だというふうに認識をしたところでは。

第IV章の表題が、今、「滑走路延長の効果」となっておりますので、効果と影響というタイトルに修正をして、そこに、自然環境への影響——妥当性のところで南側についてに少し触れておりますけれども、自然環境への影響、それから船舶への影響、それから騒音の影響、これら影響の部分を一くくりにして、周辺への影響という形でまとめて追加したいと思えます。

【竹林委員長】 今、全体的なところと構成の変更の点に言及していただきましたが、騒音のことについて御指摘されているので、大阪航空局さんから説明いただければありがたいです。

【協議会事務局】 大阪航空局でございます。

こちらのP Iレポートに記載のあるとおり、海上空港ということで、こちらにも記載がありますが、環境省から示されている「航空機騒音に係る環境基準」というものがございまして、住宅地域における基準値（L d e n 5 7デシベル）がございまして、それをラインで模式的に示したものがこちらの絵になります。内側の破線がコロナ前のデータを基に示した影響範囲、ピンク色で面的に示しているところが滑走路延長後の騒音影響でして、いずれにしても海上の中で収まっていることをお示ししています。この辺をどの程度具体的に書くかというのはちょっと悩みどころではございましたが、この記載のとおりさせていただきます。

【竹林委員長】 ありがとうございます。

多分、阿部委員のここについての御指摘の趣旨は、騒音コンターを描いてもよく分からないのちゃうかなという気がせんでもないというかですね……。インターネットに騒音の目安がいろいろと出ていますけど、例えば、家庭用エアコンの室外機を間近で聞いたらブォーと聞こえる、あれぐらいの音が5 0デシベルと書いてあります。今大阪航空局さんのほうで想定されているのは5 7デシベルですから、エアコン室外機と、走行中の自動車の中は6 0デシベルらしいですけど、その間ぐらいというイメージです。多分、そういう身近なことできちんと比較できるものを出したほうが分かりやすいのではないのということが含まれているかなと思ったんですけど。

【阿部委員】 すみません、阿部ですけれども、私は、別にそこはあまりこだわってなくて、先ほど言われたとおり、効果と周辺に与える影響という形にさせていただいて、影響の部分を上を上げていただいて、妥当性のところは、そういう効果があるし、影響は少ないから妥当でしょうというのが論理的な帰結ではないかと思っています。この騒音がどうかとか海上のあれがどうかとか、そこはこの記載で全く問題ないと私は思っています。構成の問題です。

【竹林委員長】 なるほど。私が余計なことを申し上げました。失礼しました。

では、関連のところ、福岡県さんから効果についてお願いしたいと思います。

【協議会事務局】 （福岡県空港政策課長）鬼木でございます。地域への経済波及効果につきまして御説明申し上げます。

1 1 ページに、滑走路延長により地域経済に多様な波及効果が期待できる旨を掲げております。

上段は、簡単に言いますと、長距離貨物便の就航等、北九州空港の航空ネットワーク、貨物のネットワークが充実することによりまして、既存の企業、既存の産業の競争力が高

まり、これが商機、受注の拡大、そして生産出荷額の拡大につながり、地域の経済、雇用に効果が期待できるということを表しております。

また、地域にとりまして、新たな産業の育成、集積にも大きな効果があると考えています。補足的に1例を紹介いたしますと、福岡県では、航空機産業を地域の新たな基幹産業にするために、今取組を進めているところです。滑走路が延長されることによって、アメリカ西海岸への直行便が実現いたしますと、九州で製造した部品を世界的な航空機メーカーの組み立て工場に北九州空港から直接納入することが可能となります。このことは、現在、中部地区や関東地区に国内の航空機部品メーカーが多く立地しておりますが、こうしたメーカーを我々の福岡県に誘致する上で大きな強みとなります。そして、誘致したメーカーを地元企業の商機拡大、そして参入促進につなげることによりまして、地域の産業構造がさらに厚みを増していくことが可能になります。

こうしたように、今般の滑走路の延長、それから長距離貨物便の就航は、我々の地域の経済活動の拡大、産業構造の高度化に向けて大きな効果があると考えております。

それから、11ページの下、周辺の企業立地の考え方ですが、もともと北九州空港の周辺地域は、高速道路、港湾、北九州空港などへの交通アクセスが非常にいいことから、企業の用地ニーズが非常に高い地域です。現在でも多くの引き合いがございます。

例えば、福岡県が北九州空港に連絡橋を造っておりますが、そのもとに工業団地を造っておりました。これが短期間で完売いたしまして、現在、さらに約30ヘクタールを追加して拡張造成中です。

それから、最寄りの高速道路のインターチェンジから空港へのアクセス道路を福岡県は現在整備中ございまして、これまで一部でそれを高架化する工事をしておりました。これが間もなく5月30日に開通することとなっております。これによりまして、北九州空港と高速道路のアクセスが非常に向上することになりますので、北九州空港を中心とした周辺地域に産業の立地がますます進んでいくものと考えております。

説明は以上です。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

阿部委員、以上のような説明で大体御理解いただけましたか。

【阿部委員】 先ほどの御発言の中に行政はネガティブなことを書きにくいみたいなことがありましたけど、私からしたらネガティブなものは何もないわけで、南側に延伸するのであれば環境への影響も全く問題ないし、騒音も全く問題ないし、船の運航にも全く問題ないということで、周辺への影響はほとんどないですよ、今と変わらないですよという

ことを書くのだから、堂々と効果と周辺への影響と書いていただいて、だから結論として妥当なんですよと記載していただくといいのではないかと。唯一、ネガティブといえば、お金がかかることはお金がかかりますので、それぐらいかなと思っています。別にネガティブなことは全くない珍しい事案だと思いますので、堂々と書いていただければと思います。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

ネガティブな面はほとんどないんだからきちんと堂々と書きなさいということで、エンカレッジメントとして承りたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、今のところで、阿部委員からの御指摘を反映して、まず、構成の問題は事務局に手を入れていただくことと、先ほど阿部委員から出ましたけれども、肯定的な面はきちんと堂々と書いて、お金がかかるよというネガティブなところにも言及して、結果としてこう考えても問題ないというか、この計画にはきちんと意味がありますということ論理的帰結として出す、こういう構成になさってくださいねということなので、そういう対応を事務局にお願いしたいと思います。

【阿部委員】 ありがとうございます。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

ほか、いかがですか。では、齊藤委員、お願いします。

【齊藤委員】 よろしくをお願いします。今阿部委員と竹林委員長がおっしゃったことに関連して一つと、あとは意見の聴取の方法について一つ、合計二つあります。

最初のほうですが、事務局として伝えたいことと住民が知りたいことにちょっと差があるのかなと思います。ただし、阿部委員がおっしゃったように、住民の方が知りたいのは、自分たちの生活にどう影響するのかというところが多くて、でも、事務局側としては、いろんな経緯とか影響とか今まで分析してきたことを伝えたいということでこういう案を出していただいたと。全部読ませていただきましたが、大変勉強になる内容で、また今回、軟らかく仕上げてください、飛行機のマークなど、今も画面表示に出っていますが、すごくかわいらしくてよかったと思います。

ただし、それでもなお難しいところはあって、阿部委員から先ほど御指摘があったように、住民が知りたいと思っていることをピックアップして出されるのがいいのかなというふうに私自身も思いました。

5番目にあったものを4に上げるという話もあって、それに対する異議は全くありませんが、ただ、騒音の話は滑走路長3,000メートルのところに書いてあることなので、上

から順に読んだときの読みやすさもなくしてほしくないと思いましたので、その点だけお願いいたします。

そして、騒音のところは、竹林委員長がちょっとおっしゃっていましたが、海上内に収まるので問題ないということを多分ここで示していると思いますが、そういうふうな今までと大きな変化はないと言い切ってしまうのは問題がありますか。多分そうなんだろうな、問題ないんだろうなというふうに思うけど、そういうふうには言われてなくて、だから言い切つてはいけないのかどうか分からないですが、あまり大きく変化がないなら変化がないというふうに書いてもいいのかなと、素人意見ですけど思いました。それが1点目です。

2点目は意見の聴取のところです。最初のほうの2ページの下の部分に、はがき、インターネットと書いてありますが、はがきやインターネットというのは、先ほどの資料3で示していただいたものと同じものなのかについて一つ目にお伺いします。

そして、インターネット、説明会、パネル展示のところに、北九州空港滑走路延長計画ホームページで見て下さいねというふうに書いてありますが、もしホームページのURLが決まっているならそれを書くとか、よく検索とかいって、キーワードが書いてあって、こういうふうに検索してくださいねみたいな表示をいろんなところで見るとかと思いますが、そういうふうにキーワードで検索できるようになっていたら、それを出していただくほうがいいのかなと思います。

そして、急にQRコードが出てくるので、ここにかざせば行けることは分かりますけど、QRコードを文章の中に入れておくのもいいかなと思いました。これだと、慣れている人はぱぱっと行けますけど、全く慣れていない人にとっては、このホームページにアクセスするまでに一つハードルがあるかなというふうに思いましたので、そこもまたちょっと御検討いただければと思います。

全体的には、冒頭にも言いましたが、すごく軟らかくなったり、かわいらしくなって、読んでみようかなというきっかけにはなるかなというふうに思いました。

以上です。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

二つに分かれていると思います。まず、技術的な側面の騒音のところはまず大阪航空局さんに対応をお願いしたいと思います。もう一つ、構成を含めて全体的な話で、ホームページ等々の表記の仕方も含めてどういった形で伝えていくのかについてはレイアウトの話にもなりますので、後半は整備局さんのほうで御対応いただけたらと思います。

まずは大阪航空局さんのほうで騒音についてお願いできますか。要は、はっきりと何も影響はないですと言い切っては駄目なんですかという。

【協議会事務局】 今、語尾のところを「想定しています」と結んでいますが、具体には、今環境アセスメントの手续に入っておりまして、これから詳細な検討に入ります。こちらは、おおむねの検討を行った上でのイメージ図で、海上内に収まるといったところは大きく違わないと思いますが、まだ精査ができていないので、それを変化がないと言い切っているものかなと。ちょっと自信がなくて、このように「想定しています」という程度で結んでいますが、海上内に収まることは変わらないと考えていますので、その辺の書きぶりはまた考えてまいりたいと思います。

以上です。

【竹林委員長】 言い切るというのはお役所にとっては相当覚悟の要ることで、言い切りにたくないなという気持ちは分からなくもないですけど、ある程度保証できるのであれば、そういった形で書いたほうが、読まれる方やこれに意見する方も納得しやすいかなということと齊藤委員のほうから御指摘いただいたと思います。

では、後半のほうで、整備局さんから構成も含めて全般的な話をお願いしたいと思います。

【協議会事務局】 今齊藤委員のほうから御指摘のあったとおり、表現的な部分で、確かに5ページの延長の必要性のところなんかは、どうしても専門的な用語や数値的なものを用いての説明になるので、一般の方には分かりにくい内容になってしまうのかな、でも、ある程度、専門的なことを入れないと、伝わらないこともあるのかなと思って、そこは非常に悩んだ部分です。ただ、今回指摘されたことに対して、文章はあまり増やさずに、説明の図や写真、あるいは色分けなど、見やすさについてももう少し工夫を加えたいと思います。

それから、御質問のあった点の、まず意見の提出方法については、はがきやインターネットのホームページ、あるいは説明会、パネル展示のときに配布する意見聴取の紙——紙になると思いますが、様式的には全て先ほどの資料3と同じ様式です。媒体をいろいろ変えて意見を集めたいと思います。

それから、URLについては、資料の最後のところにうちのホームページ、メールアドレスをつけておりますので、こちらのほうからいただければと思います。

2ページのQRコードについては、これがぼんとあるのは「何だ、これ」という感じで確かにちょっと不親切なので、ここは言葉を少し足したいと思います。

以上です。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

齊藤委員、今の形で大体よろしいですか。

【齊藤委員】 ありがとうございます。

2ページのところについても、ボリューム的に載せられるか分からないですが、例えば、北九州空港滑走路延長計画ホームページ検索みたいなことを載せられるなら載せておいてもいいかと思いましたが、あまり増やさないという意味では、後ろに書いてあるよみたいな一文を足してもらってもいいのかもしれないと思います。ありがとうございます。

また、先ほどの騒音について言い切るという件ですけど、確かに……。ただ、想定しており、これまでと大きな変化はあまりないと考えられますみたいな……。それでもまだあれですかね。そんなことを入れたら、もしかしたら伝わりやすいかなと思いましたが、また御検討いただければと思います。ありがとうございました。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

文言をできればもやっと思いたいというのは人情として分かんなくもないですけど、伝わりやすさと相反する部分もありますからね。どうもありがとうございました。

先ほど山根委員の手が挙がっていたようにお見受けしたのですけれども。

【山根委員】 はい、手を挙げたのですが、また改めてと思ってですね。私から意見をいいですか。

【竹林委員長】 はい、お願いします。

【山根委員】 3点あります。

まず、一つ、阿部委員からのお話にちょっと関連してですけれども、効果と影響で書く、妥当性と分けるというのは賛成ですが、私は、効果と影響をそれぞれ分けたほうがいいと思っています。というのは、今回、先生方がおっしゃられるとおり、非常に軽微な影響だろうと考えられますが、受け止める側は、この影響の部分で何か行政は隠しているのではないか、何か影響があるのではないだろうかとすごく斜めから見てくると思います。

だから、このところは、正々堂々と、きちんと影響について説明する姿勢であることが分かるように、今で言うと、各パートの分量が少なくなってもいいと思いますので、IVが効果、Vに影響、その後、妥当性に分けて、きちんと説明しているという姿勢を見せるほうが結果的にプラスに働くのではないかと思います。

それから、環境影響についてはアセスの最中だからこうなっているということだと思えますけれども、影響が少ないと考えられる、それについては環境アセスメントできちんと

確認していきますというふうには書けばいいのではないかと思います。

それから、効果と影響のところに関して、お金のところですね。恐らくメディアがこの問題を取り上げるときは、この130億円と、結局いつから使えるのかに関心が集中すると思います。アセスの期間もいろんなことがあって、竹林委員長がおっしゃられたとおり、はっきり書きたくない、書けない事情の中でだと思いますが、例えば、ステップとして、環境アセスメントや工事はこういういろんな経緯を経て進めていきます、まだいつか分からないけれども、こうこうこういうふうに進んでいくものなんですよとイメージできるように、ここは追記をしてあげたほうがいいのではないかと考えています。これが1点目。

すみません、手短にいきます。二つ目は、前回申し上げたことの続きですけれども、最初のところ、第I章、意見募集と進め方について、パブリック・インボルブメントとはというふうにスタートしていきます。

そもそもこの3,000メートル化というのは、先ほど御説明いただいたような、こうこうこういうものです、市民生活に非常に関わりがあるんです、貨物だけの関係のない話ではなくて皆さんにとってとても関係のある話なんですよ、だから皆さんの意見を伺いますよ、こんなにメリットがあることだから、きちんと理解して意見をくださいねという内容を頭に持ってきて、それから、聞き慣れないけれども、パブリック・インボルブメントという行政手法を使ってきちんと意見を集約していきますよというふうに構成してはどうでしょうか。「はじめに」のところの前文がありますけれども、あそこから一気にパブリック・インボルブメントとはというところに入ってくる導入部分は厳しく感じるので、そこは御検討いただけたらと思います。

それから、Iのタイトルのところだけ「意見募集と進め方について」となっていますが、ほかのところは「概要」「必要性」「効果」となっているので、「について」を取ったほうがよろしいかと思います。

3点目、脱炭素についてです。トラック輸送のCO₂が問題になっているからと書いていますけれども、環境活動家のグreta・トゥーンベリさんが、飛行機は物すごくCO₂が出るから、私は飛行機に乗ってあちこちの講演活動には行かないということを言っているのが広く知られています。なぜ飛行機はトラック輸送の代替として脱炭素社会の実現に貢献するのかの説明が漏れている印象を受けました。

以上3点について、よろしく願いいたします。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。個人的に思うのは、至極納得ですねという御指摘と、最後のやつは相当きついなとみんな思うでしょうねというか……。

【山根委員】 最後ですね、はい。

【竹林委員長】 これは整備局さんに対応をお願いしますとありますが、一つ、分かる範囲で私のほうから申し上げておきます。

これは既に山根委員は御存じかもしれませんが、国際機関の I C A O (International Civil Aviation Organization) がありますよね。あれが既に今年の時点で 2030 年を目標にカーボンリダクションのロードマップを発表していて、やり方について、これは全部各プレーヤーに依存するのですが、毎年、たしか 5%か 6%ずつ削っていけという物すごい目標を出していて、どういう形であれ、航空産業はこれに対応せざるを得ないように既に枠がはめられています。何をしようがこれをやりますということになっていて、それをやらないとどういうペナルティーがあるのか分かりませんが、少なくとも相当なバッッシングが来ることは容易に想像できます。

これはグレタさんが言ったからこうなったのでもなくて、既にかかなりの危機感というか、飛行機だけリダクションが置いてきぼりになっていることがかなり前から意識されていて、ようやくコロナ期にして I C A O が走り出したかなという感じになっているんですよ。

【山根委員】 例えば、この書き方として、もちろん I C A O が頑張っている一方で、自動車産業も猛烈に頑張っていますよね。自動車の場合は、ちょっと電動化は難しいにせよ、ハイブリッドと合成燃料みたいな形で、脱炭素へのシナリオをトヨタが先陣を切つてつくろうとしていて、そこが国際競争になっていることが相当報道されていますので、さらっとトラックよりも飛行機がみたいな書き方をすると、やぶ蛇になってしまうと思います。脱炭素社会を考えたときに、もちろん飛行機は現状では CO₂ をすごく出すけれども、今後、業界を挙げて頑張ろうとしていて駄目なわけではないんだというふうにエクスキューズしておけば十分ではないかと思います。

【竹林委員長】 それはいいサジェスションですね。

今、山根委員が「トラックよりも」と言われました。これは CO₂ リダクションだけの話ではなく、労働環境の問題などいろいろなものを含んでいます。確かに CO₂ という側面からも言えるけど、労働環境の問題とかいろんな側面があって、日本は働き方の環境は先進国で最低と言われているので、それも考えていかなければというのがこれからあると思います。その含みがあると思います。だから、こういった形の、いわゆるモーダルスプリットがいろんな形で進んでいますけど、その辺を言い出すと相当書き込まないといけないので、こういう形になっていると思います。

【山根委員】 そうしたら、脱炭素社会の実現というのはタイトルに含めないで、航空

輸送は、ほかの代替のことを考えて、今後の社会が抱える脱炭素化や労働環境などいろんな問題を考えても非常に有効な選択肢だと言われていることを書いて終わりにしてしまうかですね。

【竹林委員長】 それはそれで、多分、専門家が見ると、ちょっとどうだろうという。

【山根委員】 なるほど。

【竹林委員長】 結構難しいですね。多分、今話を聞かれている整備局さんも、そこはどう落としどころをつくろうかなとかなり頭を悩まされていると思います。これについては、別の機会にディスカッションする必要があるかもしれませんね。

すみません、私と山根委員のやりとりになっていますけど、整備局さんがどういうふうにお考えか教えていただけますか。

【協議会事務局】 回答でもし漏れがあったら、追加で御指摘ください。

まず、先ほど言われた影響の部分については別に章立てをしようと思いますので、それは修正をしたものを最終的に御報告させていただきます。

それから、スケジュール、工程と費用のところのお話ですけれども、スケジュール感を数字でただ4年と書いているだけでは分かりにくいので、手続のイメージフローみたいなものをつくって、それを追記したいと今考えております。

それから、P Iの表現について、直接の回答になっていないかもしれませんが、確かに今回の延長計画は一般の方々にとって身近なものとしてなかなか受け入れられない、受け入れにくいという御指摘をいろいろいただいているところですので、P Iのところはどう表現するかというのはありますが、例えば、北九州空港の特徴のところ、貨物が一般の方々に密接に関係しているという表現を少し追記してみてもどうかと今ちょっと考えたところです。

それから、脱炭素の件は、私が知る限りでは、航空機の世界でも、これはもちろん竹林委員長のほうがお詳しいと思いますけれども、燃料あるいは空港そのもので脱炭素に向けた取組をやっていますので、そういうことの紹介もできるかと思います。したがって、この書きぶりは、今の書き方ではなく、航空機も脱炭素に向けての取組をしっかりしているということを踏まえて、少し表現の形を変えてみようかと思えます。この辺は、修正をした段階で各委員の方にまた御覧になっていただければと思います。

すみません、以上の答えで網羅しているかどうか、また御指摘をお願いいたします。

【竹林委員長】 山根委員、いかがでしょう。大体、構成の点とかで……。構成の点は、前半で阿部委員が御指摘されたことと多少相反する部分もあるので、少し事務局のほうで

リストアするというか、そういう部分が要るかなという感じです。そこは各先生方にも御了解いただけますか。

【山根委員】 了解しました。

【阿部委員】 阿部です。私も基本的には、今山根委員が言われたような構成がいいと
思っていたんです。事務局の方がどうしても効果と周辺への影響と書きたいと言って、周
辺への影響を章立てで書きたくないのかなと思ったのでそこは妥協しましたけれども、山
根委員が言われたとおりで、必要性、効果、周辺への影響、したがって妥当なんですとい
う言い方が私としてもベストだと思っていました。今の山根委員の御見解に大賛成とい
うことをまず一つ申し上げたいと思います。

それから、ついでなんですけれども、脱炭素については書かなくてもいいのではないかと
思います。実は私もそれを思っていて、私は全く違う領域の人間ですが、今、コロナで
飛行機が飛ばないから環境に非常にいいのではないかという話も耳に入ってきますので、
本当に陸上輸送と航空輸送で比べられるのか分からないのだったら、効果としては非常に
いい点がたくさんあるわけですから、あえて触れなくてもいいのではないかなと。書きぶ
りが難しかったらですね。突っ込まれるぐらいだったら書かなくてもいいのではないかと
いうのが私の意見ですので申し上げます。

【竹林委員長】 どうもありがとうございます。

まず、一つ解決したと思えるのは、やはり普通の三段論法で書いてくださいということ
ですね。

それから、環境については書きにくい部分もあろうかと思えますけれども、その辺、可
能であれば対応する、駄目だったら落としてもいいということにして、リストアも含めて
事務局のほうで考えていただけますか。

【協議会事務局】 まず、章立ての件は、今多くの意見をいただいたので、効果と影響
は別立てで章を立てます。そこで影響についても問題ないということをしかり示したい
と思います。その上で、妥当性に結びつけたいと思います。

それから、脱炭素の件は、今いろいろ御意見を伺った中で、今回、滑走路延長の効果に
ついてはほかにもたくさん主張できる部分がございますので、あえて脱炭素を出すかどう
かを事務局として考えたいと思います。場合によっては、脱炭素の件は落とすという結論
に至るかもしれません。そこはこちらのほうで考えさせていただきたいと思います。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

では、大井委員の手が挙がっているので、お願いできますか。

【大井委員】 大分大学の委員です。さらにかき乱すことになりそうですが、御容赦いただきしたいと思います。三つあります。

一つは、先ほどの御指摘でもあった、今見せていただいている I のところに関係するのですが、表紙いきなり P I という文字が出ているのが、若干、大丈夫なのかなど。仕方がないことで理解するしかないでしょうけど、P I レポートという言葉自体を書かないといけないのかなということも含めて、今読んでいると改めて疑問に思ったところもあります。書かないといけないということであれば仕方がないので引っ込めますが、何かいい案がないものか、今自分で言いながら少し思料しているところです。これを書かないといけないのかどうかを後で教えていただきたいというのが一つ目です。

それから、二つ目、5 ページです。ここの滑走路長の不足というところに書いていらっしゃるのですが、いきなり「貨物専用便の」と書くと、一般の方は貨物のことしかやらないんだと思ってしまう懸念があります。これは前回は指摘させていただいた記憶があると思います。

何かで学んだ記憶では、旅客と貨物の関係は、人流が先に起きて貨物が起きるんだと。あるいは、飛行機の航空貨物は、ベリーカーゴといって旅客機の下に積んでいくやつが結構多いみたいなことを学んだことがあります。違っていたら、ぜひ竹林委員長に教えていただきたいのですが、旅客に関してもこれは言えるのではないかと思います。ある程度大きい飛行機を長距離飛ばそうと思ったら、滑走路長が要ると思いますので、あまり貨物ばかり書き過ぎないようにしたほうがいいのかな、旅客に関してもこれが言えるのではないかなというのが5 ページ目のところの懸念です。

三つ目は、これとちょっと関係して8 ページ、9 ページです。直行便の話が出ていて、これから随分後に旅客がちょこっとだけ出てくるんですね、9 ページに。今回の計画が、フレイターを飛ばす、貨物の専用機を飛ばしてもらうことが前提ということであれば私が言うことは的外れだと思いますが、滑走路を延ばすというところで、一般の方にとっての取っつきやすさを考えると、9 ページの旅客の話を少し前に持っていったほうがいいのではないのでしょうか。

あるいは、8 ページの欧米路線にしても、フレイター（貨物専用機）で、どこか経由して来るのかもしれませんが、そんなに欧米から九州に物が飛んできたりするのかと若干疑問視しているところがあります。

なるべく多くの人に読んでいただきたいという部分と、少し身近に思っていたきたいというところを考えると、人間の話の少し先に持っていったほうがいいのではないかと。

分量が少なくても人間のほうを持っていったほうがいいのではないかというのが、構成上、気になった点です。直せないとかどうしても事情があるということであれば引っ込めますが、もし可能であれば御検討いただけませんか。

以上、よろしく願いいたします。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

まず、地域への波及の影響というのは9ページの企業のところでしょうか。これは北九州市さんの話で、あとは全般的な部分になりますので整備局さんだと思いますけど、大井委員からは先に補足できるようだったらしてくださいという話でしたのでお話しすると、旅客があるから貨物が来るという傾向は確かにあります。実際、国際貨物の話でいうと、ベリーカーゴとフレイターは大体7対3です。大体そんなオーダーだと思います。例えば、めったやたらにフレイターが飛んでいるのは成田ですし、関空ではそこまでのフレイターの需要は今のところはありませんが、ただ、コロナ需要でとんでもないことになっているので、ちょっと事情が変わるかもしれません。

ただ、フレイターというと、最低でも70トンぐらい積みますし、ほとんどがチャーターフライトになります。OWNユース・チャーターというタイプでやるので、すごくたくさん便数があるかという大井委員が言われるようにそんなにありませんが、離発着できるようにはしておかないといけないなど。

それから、これも補足ですけど、普通の長距離を飛ぶので、787のタイプが乗り入れられると一番いいと思います。787だったら、3,000メートルの延長で幅60メートルあれば、西海岸ぐらいまでは飛んでいくのではないかと私は記憶しています。そんなオーダーで、西海岸まで北九州市から行けたら十分にニーズに応えられるだろうということだけ一応私のほうから言っておきます。

では、まず北九州市さんからお願いします。

【協議会事務局】 北九州市、椿でございます。

実際、旅客の話が源泉になると、我々が必要性や効果の部分を説明しにくくなるということが1点ありました。それで、さっき御指摘がありました10ページのところに企業の皆様の声をいろいろ集めてあって、こういった事例とか、「逸失した」という言葉を使っていますけれども、市場側の要求、貨物の商用運航に必要な滑走路長が欲しいということが需要の源になっていますので、順番がどうかというのはありますけれども、書きぶりとしてはこういった流れにさせていただきたいというのが我々からのお願いです。

以上です。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

大井委員、今の感じでいいですか。多分、書きようは、やっぱり旅客のほうではぱっと取りあえず目を引くものを出してもらったほうがよくて、もちろんボリューム的には貨物のほうが圧倒的に多いんだけどということで御指摘いただいたと思いますが、まとめる側としては素直に貨物からいきたいということのようです。いかがですか。

【大井委員】 分かりました。そうであれば、今ちょうど9ページを出していただいていますけど、チャーター便の話も、結局、貨物ですよ。最後の項目も、産業の活性化だから、ある意味、これは貨物ですよ。その間に旅客が入ってくると順番がおかしくなると思うので、その上下は入れ替えたほうがいいのではないのでしょうか。そこまで大きなウエートではないということであれば、せめてその上下ぐらいは入れ替えておいたほうが流れとしてはすっきりする気がしました。

【北九州市】 ありがとうございます。構成のイメージはできました。

【竹林委員長】 では、そういう形で御対応を考えていただけるということで、あと全般的なところで、P Iという文言がいきなり出るのかという話を含めて、整備局さんのほうからお願いできますか。

【協議会事務局】 P Iについては前回も各委員の方々から、なじみが薄いと、内容的なものがいろいろ誤解を招きやすいということで、私たちもなるべく分かりやすくなるように考慮したつもりではあります。

P Iレポートという文言の件については、まず空港事業の中でなぜP Iという手法が取られ始めたかということですが、もともと空港整備以外の大規模な公共事業において、透明性を向上させる観点でこの手法が取り入れられたという経緯がございます。それを基に、今、航空局のほうでもP I導入のガイドラインをつくっております。そういう経緯がございますので、表紙のP Iレポートという表現については、前回、福岡空港のときにもP Iレポートと表現しておりますので、P Iレポートという文言を入れさせていただきたいと我々は考えております。

それから、旅客のお話がございますけれども、P Iレポートを読みたいということは大井委員のおっしゃるとおりです。ただ、一方で、今回の延長計画の生い立ちには、もともと2,500メートルしかない中で、周辺の企業から、貨物を出したい、貨物便を飛ばしてほしいという強い要望があって、その視点でスタートしたお話ですので、基本的には貨物を軸にしたいと思います。一方で、当然、旅客に期待しているところもございますので先ほどのところに書かせていただいておりますけれども、確かに順番的なことに

については修正の余地がありますので、そこは構成を変えたいと思います。

以上です。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。P Iというのは、前も入っているので入れますということで、一応、御了解いただけますか。

【大井委員】 分かりました。事情を前回よりもより詳細に理解できましたので、それで進めていただければと思います。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

全体的な構成も多少触る、ここの議論に対応いただけるということで御理解いただければと思います。

ほかはよろしいですかね。委員の先生方全員から意見が出て、大体意見が出尽くしたと思いますので、先ほど申し上げたみたいに、きちんと三段論法でやりますとか、きちんと対応しますとか、カーボンリダクションの話は、出すか出さないか、場合によってはやめますとか、そういった個々の修正は事務局に考えていただいて対応いただくということで進めさせていただきたいと思います。このP Iレポート（案）についての議論は以上とさせていただきますと思います。いろいろと本当にありがとうございました。非常に実りが多かったと思います。

それでは、次の議題です。P I活動の実施場所について、また事務局から説明をお願いします。

【協議会事務局】 資料5、P I活動の実施場所（案）です。住民等の皆様へのP I活動の事前のお知らせ、計画（案）などの情報提供、そして計画（案）に対する御意見をいただく方法につきまして御説明申し上げます。

1ページを御覧ください。P I活動の周知、広報です。

P I活動自体は、7月15日から8月15日の1か月間行うこととしております。これに先立ちまして、7月1日から14日までの2週間、表に記載をしております手法、媒体で事前の周知を図ってまいります。

まず、ホームページです。九州地方整備局のホームページに、北九州空港滑走路延長計画のページが開設されております。これに福岡県、北九州市、苅田町、北九州空港、大阪航空局の各ホームページからリンクできるようにいたします。

また、県、市、町がそれぞれ開設しておりますSNSや広報紙を活用するとともに、ポスター、チラシを作成しまして、県、市、町の公共施設や北九州空港などで掲示、配布いたしまして、周知、広報を図ることとしております。

それから、マスメディア媒体の活用です。テレビ、ラジオの県の広報番組の枠の活用、そして新聞に広告を掲載することとしております。

2ページを御覧ください。7月15日から実施いたしますP I活動での情報提供と意見収集の方法です。

まず、情報提供の手法、媒体です。

先ほど申し上げました九州地方整備局のホームページにP Iレポートを掲載いたしまして、御意見を寄せていただくことができますよう意見の記入フォームを設けます。また、県、市、町、北九州空港、大阪航空局の各ホームページからも同様に、アクセスし意見を出せるようにいたします。

また、P Iレポートを冊子にしたものを県、市、町の施設や北九州空港などで配布いたします。なお、福岡県では、福岡市内にございます県庁舎のほか、北九州市など県内の主要4都市4か所に設置をしております県民情報コーナー、それから県と包括提携協定を結んでおりますコンビニエンスチェーンのうち1社の県内店舗で配架を予定しており、県内全域に情報を提供していきたいと考えております。

それから、パネル展です。P Iレポートの内容をパネルにして、分かりやすく展示することとしております。県庁、北九州市役所、苅田町役場などの公共施設、北九州空港、九州地方整備局においてパネル展を実施いたします。その際、一緒にP Iレポートの冊子を配架するとともに、その場で御意見をいただけるよう意見回収箱を設置いたします。

これらに加えまして、住民の皆様にご直接御説明する場、御意見を伺う場としまして、北九州市内、苅田町内におきまして地元説明会を予定しております。コロナの状況を踏まえながら、開催の適否、可否を検討していきたいと存じます。

次に、御意見の収集についてです。ホームページの記入フォームや電子メール、P Iレポート冊子に添付するはがきで御意見を寄せていただくほか、パネル展や説明会で御意見をいただくこととしております。

3ページを御覧ください。ただいま説明いたしました周知、広報、情報提供の媒体や実施場所につきまして、それぞれの主体ごとに記載をしています。3ページは福岡県、4ページから6ページは北九州市、7ページは苅田町、8ページは北九州空港に関わる内容を記載しております。

説明は以上です。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

ただいまのP I活動の実施場所について、皆様から御意見あるいは御質問等がありまし

たらお願いしたいと思います。いかがでしょう。

これは、さっき齊藤委員から既に御意見をいただいているので、何か追加のコメントがあればいただければと思いますけど。よろしいですか。実施場所や実施方法についてで、それほど変わった部分はないかと思えますけれども、よろしいですかね。

〔「なし」の声あり〕

【竹林委員長】 特段、御意見がないようですので、P I 活動の実施場所（案）に関する議論はここで終了したいと思います。どうもありがとうございました。

その他、ここまで全体を通して御意見、御質問等はありませんでしょうか。先ほどのP I レポート（案）のところで、かなり突っ込んだ議論がありました。もうちょっと補足したいということがもしありましたら、今お願いできればと思えますけれども、よろしいですか。大丈夫ですか。

〔「なし」の声あり〕

【竹林委員長】 特に御意見や御質問、あるいは言い足りないことがないようでしたら、これをもちまして本日の協議は全て終了ということになります。

本日はかなり多岐にわたって突っ込んだ議論ができたということで、事務局は大変かもしれませんが、本当にありがとうございました。忌憚ない御意見をいろいろいただいて、本当にありがとうございました。

それでは、会の進行を司会に戻したいと思います。よろしくお願いします。

【司会】 竹林委員長、ありがとうございました。また、委員の皆様もありがとうございました。

今後、協議会として、本委員会でいただいた意見を基に各資料の修正案を作成いたしまして、後日、各委員の皆様を作成した修正案を報告いたします。御確認いただければと思います。

以上をもちまして、第2回北九州空港施設計画段階P I 評価委員会を閉会いたします。本日はどうもありがとうございました。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。御苦労さまでした。

— 了 —