

国内空港整備について

1. 需給逼迫が予想される主要地域拠点空港の調査のあり方
2. 一般空港整備プロセスの透明性等向上に関する検討状況

需給逼迫が予想される主要地域拠点空港の調査のあり方

中間とまとめ (抜粋 主要地域拠点空港関係)

- 4. 一般空港等の整備

(1) 地域拠点空港等

地域拠点空港のうち主要地域拠点空港（福岡、新千歳、那覇）については、路線展開と利用の状況などから、国内航空ネットワークの地域拠点として大都市圏拠点空港に次ぐ重要な役割を果たしている。

これらの空港のうち、将来的に需給が逼迫する等の事態が予想されるものについては、将来にわたって国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮しうよう、既存ストックの有効活用、近隣空港との連携、新空港を含め抜本的な空港能力向上策等の調査の必要性が指摘されており、これを踏まえ、調査のあり方について、引き続き検討する。

(略～)

主要地域拠点空港の現況

平成 13 年度の空港取扱実績において、福岡、新千歳、那覇の主要地域拠点空港は、年間旅客数 1000 万人かつ年間離着陸回数 10 万回程度以上の取扱実績を示している。なお、那覇空港は、自衛隊機の離着陸回数が年間 2 万回以上を占め、民間空港で最も多いものとなっている。

(参考資料 1- 1、 2)

新千歳空港は、今後も順調な需要の伸びが予測されているものの、滑走路二本で運用していること、空港用地内に第 2 ターミナル、貨物ターミナルの拡張用地が確保されていること等から、今後の需要動向に応じて滑走路、ターミナル地域等の整備を適切に進めていくことにより、相当の期間需給が逼迫する事態が生じることは無いものと考えられる。

(参考資料 1- 3)

一方、福岡空港と那覇空港は、順調な需要の伸びが予測されることに加え、滑走路一本で運用していること、空港内での新たな施設展開余力はそれほど大きくないこと等から、将来的に需給が逼迫する可能性及びその対応策に関する調査の必要性について検討する。

(参考資料 1- 4、 5)

福岡空港と那覇空港の需給状況について

一日における時間あたり便数は、時間毎に変動し、利便性の高い特定の時間帯に離着陸が集中する傾向にある。

福岡空港と那覇空港においても、利便性が高いと考えられる時間帯に離着陸が集中する傾向が見られ、利用者の増加にともない、現在はこのピーク時間帯の離着陸回数が30回を超えるに至り、時間あたり離着陸能力の限界に近づいているものと考えられる。

(参考資料 1- 6、 7)

また、年間を通じ一日あたりの便数も変動しており、夏期等の繁忙期においては、利用者が増加することから、増便がなされているものの、利用者の集中はこれを上回るものとなっており、「予約が取りづらい」等利用者利便の低下を招いているものと考えられる。特に那覇空港においては、夏期への集中が著しく、より強くこの傾向が見られる。

(参考資料 1- 8～ 10)

このような状況を勘案すれば、今後、需要増大に伴ない就航機材の大型化やピーク時間帯、ピーク日以外の増便による対応等が図られていくものと考えられるが、利用者利便の点からはこれにも限界があり、航空需要と空港能力の需給関係は徐々に逼迫していくことが予想される。

調査の必要性について

このため、福岡空港及び那覇空港については、空港の運用状況や旅客、貨物の利用特性等の分析を行うとともに、両空港が将来にわたって国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮し、利用者の利便性を確保していくため、まず既存ストックを最大限に活用する観点から、就航機材の大型化、ピーク以外の時間帯等の増便による輸送力向上、管制能力の向上等による時間あたり離着陸能力の向上の可能性等の方策について検討を行い、それらを踏まえて各空港の能力限界を見極める等の調査が必要である。この際、那覇空港においては、自衛隊機の離着陸回数が非常に多いことを踏まえる必要がある。

次に、福岡空港について、利用者が北部九州地域に広く分布している

が、その圏域内に(新)北九州空港や佐賀空港があるにもかかわらず、利用が福岡空港に集中している状況に鑑み、利用者利便を考慮しつつ、これら二空港との連携方策についても調査を進めていくことが必要である。

また、両空港について既存ストックの有効活用方策や近隣空港との連携方策には、一定の限界もあると考えられることから、中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策についても、調査が必要であり、さらに以上の諸調査については、相互に関連性を持ちつつ総合的に進めることが適当である。

(参考資料 1- 11)

調査のあり方について

空港は広く地域の人々に利用されているとともに、経済、社会、環境等多くの面で地域社会に大きな効果や影響を及ぼしている。また、空港の将来のあり方は、地域づくりと密接な関係を有することとなる。従って、前段で必要性を述べた調査については、国(空港管理者)と地域が連携しながら進めることが重要である。

この際、国と地域は各々が有するノウハウを生かせる分野を中心に役割を果たすことが期待され、例えば、航空に関する専門知識を必要としたり、国の政策に関連する分野については、国が中心となり、空港アクセス、地域開発、空港整備に伴う地域への効果や影響については、地方自治体等が中心となることなどが考えられる。

また、福岡空港及び那覇空港については、空港整備部会で実施した国内空港整備に関するパブリック・コメントにおいても、関心が高かったことから、調査実施にあたっては、情報公開に十分留意して、調査の透明性を保ちつつ、幅広い合意形成を図りながら調査を進めることが重要である。

(参考資料 1- 12)

一般空港の整備プロセスの透明性等向上に関する検討状況

中間とまとめ (パブリック・インボルブメント、空港整備の指針関係 抜粋)

- 4. 国内空港

(1) 空港整備の課題

(略)

一般空港の滑走路新設・延長事業の新規採択については、代替手段の検討を含む必要性の十分な検証、候補地選定、施設、空域等の空港計画の十分な吟味、概算事業費の精査や費用対効果分析の徹底等を行って、真に必要なかつ有用なものに限って事業化することとし、また、透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるパブリック・インボルブメント (PI) 等の手続きをルール化すべきである。

(略)

(3) 新規事業採択における合意形成手続き明示

従来、空港整備計画の閣議決定時に、運輸省資料として一般空港の個別新規事業を選定公表していたが、これが事業の硬直性を招きかねないのではないかと指摘があった。また、住民の合意形成等の手続きがルール化されておらず、透明性の向上の観点から問題があるとの指摘もあった。

このため、今後はこの選定・公表をとりやめ、(1)で述べたとおり新たな合意形成手続の下に空港整備を図ることとすべきである。すなわち、滑走路新設・延長に係る新規事業については、国が空港整備の指針を明示し、整備主体において需要・必要性の十分な検証、空港計画の十分な吟味、費用対効果分析の徹底等を行って、真に必要なものに限って事業化することとし、また、透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるPI等の手続きをルール化すべきである。

上記の中間とりまとめを受け、PI ガイドライン、一般空港の整備指針及びこれらを含む空港整備のプロセス全般のあり方について、学識経験者を中心とする研究会を設け、望ましい空港整備プロセスとして、来年度の試行に向け、年度内に取りまとめることを目途に検討を重ねているところである。

検討にあたっては、「一般空港の整備指針」は、滑走路の新設・延長について、整備事業の主体が検討を行う際の座標軸となるよう、空港整備の必要性、計画内容の妥当性、事業の実現性等に関する評価項目とその基準について、できるだけ客観的かつ具体的に示すことに留意している。

また、「PI ガイドライン」は、構想・計画の早い段階からの住民参加と高い透明性・客観性を確保するため、PI プロセス、周知すべき内容、その効果的手法等に関して、具体的な内容について示すことに留意している。

なお、本年内に望ましい整備プロセス案の概要を作成して、パブリック・コメント等に付し、広く意見を聴取することとしている。

(参考資料 2)