

第2回 新石垣空港整備基本計画協議会議事録

日時：平成15年4月23日（水）14:00～15:30

場所：石垣市民会館中ホール

1. 開会

（司会進行）委員の皆様にはご出席いただきありがとうございます。定刻になりましたので、ただいまより、第2回新石垣空港整備基本計画協議会を開催いたします。本日の協議会の進行役を務めさせていただきます、新石垣空港建設対策室の西浜と申します。よろしくお願ひいたします。

本日の協議会につきましては、御手元の議事次第に従いまして進めてまいりたいと思います。それでは会議に先立ちまして、本日の配布資料の確認をお願いいたします。御手元にお配りしております資料は、資料－1、協議事項に対する事業者見解、資料－2、事業者見解に対する補足資料、これは①から⑤が補足してついております。最後に参考資料－1として前回行われました第1回協議会議事録（案）がついております。以上でございます。ご確認よろしいでしょうか。なお、傍聴者の皆様には、資料－1と資料－2が配布資料となっております。

2. 事業者挨拶

（司会進行）それでは早速ですが会議の方を進めて参りたいと思います。はじめに事業者を代表して新石垣空港建設対策室長が、今回の人事異動により末吉室長となりましたのでご挨拶をお願いいたします。

（対策室長）委員の皆さん、こんにちは、新石垣空港建設対策室の末吉と申します。今年の4月の人事異動で室長を拝命しております。私は前職の土木建築部次長において空港関係も担当しておりましたが、直接の空港業務を担当するのは初めてでございます。特に新石垣空港整備事業は本県の重要な施策であり本業務の重要な責務を痛感しております。

新石垣空港の建設は八重山郡民の長年の願ひであります。これまでも全会一致による要請決議を行った石垣市議会を始め、関係団体等から国及び県あてに早期建設の要請が出されております。また、去る3月には県議会において新石垣空港整備事業の早期事業化に関する要請決議が全会一致で可決され、超党派の県議会要請団が4月15日、16日に国土交通省を始め、関係省庁、国会議員に対し要請が行われております。このように新空港の早期建設の気運は高まっております。八重山圏域の発展のため、新空港の早期建設に向け鋭意取り組んでいく所存でございます。皆様のご支援とご協力を賜りたく思っております。よろしくお願ひいたします。

新石垣空港は昭和51年の計画策定以来、環境保全や農政上の課題で建設位置が変更され事業実施には至りませんでした。このような経緯をふまえ、新石垣空港の早期建設のためには地元合意が最大の課題であるとの認識のもと、地元代表、学識経験者、環境保

護団体等36名の委員で構成する新石垣建設位置選定委員会を設置し、建設位置が4案の候補地の中から合意形成を踏まえて、カラ岳陸上案が決定しております。このように民主的な手法により建設位置が決定されたことは、国土交通省で平成15年度から試行を行うこととしている『一般空港の整備計画に関するパブリック・インボルブメントガイドライン（案）』の主旨に準じており、国からも高く評価されているところでございます。今回の施設計画におけるPIも、これらのガイドラインに準じており、委員の皆様には基本計画に対する市民の意見を集約するため審議をお願いしているところです。第1回の協議会は、意見数が752通と多数で、内容が多岐にわたっていることから意見書の論点を整理するため、意見の分類、協議事項の抽出等を報告いたしました。今日の協議会ではこれらの報告に対し、それぞれの立場から忌憚のない御意見、御提言をいただき、新石垣空港整備基本計画に反映させていきたいと考えております。簡単ではございますが、第2回協議会を始めるにあたり御挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願ひいたします。

（司会進行） どうもありがとうございます。続きまして今回の人事異動により新しく八重山支庁長が大浜様となりましたので、御挨拶お願ひいたします。

（八重山支庁長） 八重山支庁長の大浜でございます。私は八重山圏域の振興発展と県行政の実施につきまして鋭意取り組んで参りたいと考えております。本日御集まりの皆様には県の各種振興施策に対しまして御理解と御支援を賜り感謝申し上げる次第であります。

さて、新石垣空港の建設につきましては、平成12年に建設位置をカラ岳陸上案に正式決定しましてから、今月の26日で満3年を迎えるところでございます。そして今年、空港整備基本計画の策定、地権者からの同意取付、環境影響評価の手続き等、新空港の早期建設を実現する上で大変重要な年になるものと考えております。このような中、去る3月には県議会におきまして国庫事業採択を求める新石垣空港整備事業の早期事業化に関する要請決議が全会一致で可決されておきまして、また石垣市議会におきましても、昨年3月、同様の主旨の要請決議が全会一致で可決されておきまして、これらの決議を受け、4月15日、県議会の要請団が関係省庁、国会議員に対しまして新空港早期建設の要請を行ったところ、国から新空港の必要性について理解を示す旨の前向きな発言があり、県としましても今回の要請活動によって、大変実り多い成果が得られたものと確信しております。県としましては、引き続き八重山圏域の3市町長、関係団体、及び郡民の皆様方の御協力を得ながら、八重山地域の自立型経済が構築できるためにも必要な新石垣空港の早期建設に向けて取り組みを推進していきたいと考えております。本協議会の委員の皆様におかれましては、全国から寄せられた貴重な意見について、それぞれの立場から忌憚のない御意見、御提言をいただければ幸いに存じます。

終わりに、本日御出席の皆様の本事業に関します格別のご理解とご協力をお願いしましてご挨拶といたします。本日はよろしくお願ひいたします。

（司会進行） どうもありがとうございました。

3. 委員の紹介

(司会進行) それでは議事次第に従いまして委員について御紹介させていただきます。今回、白保公民館の館長が変わりましたので御紹介と、また合わせて、第1回目の協議会に都合により出席出来ませんでした委員について、御紹介させていただきます。こちらからお名前をお呼びしますので御立ちになり会釈をお願いいたします。

まず、公民館長の交替ですが平成15年度から白保公民館長となりました前内原用吉様でございます。本委員会の委員を前公民館長より引き継いでお願いすることになります。次に今回始めて出席されます委員の紹介です。関係機関を代表して、宮良川土地改良区の漢那委員でございます。続きまして石垣市農業委員会の古見委員でございます。続きまして八重山漁業協同組合の上原委員でございます。有識者として沖縄国際大学の富川委員でございます。なお、富川委員には副委員長をお願いしております。よろしく願いいたします。

本日はWWFJの小林委員と、琉球大学名誉教授の上原委員、磯辺公民館長の豊見山委員の御3名が都合により欠席となっております。本日は委員総数17名のうち、14名の委員が御出席しております。設置要綱第5条第2項に基づく協議会の定足数である過半数以上の委員が出席されております。従いまして本協議会は成立しておりますことを御報告いたします。

4. 議事

(1) 第1回協議会 議事録確認

(司会進行) それでは引き続き議事次第に従いまして、議事の進行の方を委員長にお願いしたいと思います。委員長よろしく願いいたします。

(委員長) 委員長の比嘉でございます。前回第1回目は、皆様方のご協力によりまして円滑に審議を行うことが出来ました。本日もまた、議事の運営がスムーズに行くようにご協力をお願いいたします。本日も大勢の傍聴席の皆さんがおこしのようですが、ひとつ静粛にして議事の進行を見守っていただきたいと思っております。なお、本日の議事の時間ですが、一応3時半を終了の予定としておりますのでご協力をお願いいたします。

それでは議事の一番目の項目として『第1回協議会議事録の確認』ということになっております。議事録は御手元の参考資料-1となります。これは事前に配られているのですか。

(事務局) 委員の先生には、案の段階として配布しておりますが、傍聴者には配布しておりません。

(委員長) 委員の皆さんの手元には、案として事前に配られていたそうです。一応、目を通されたかと思いますが、これについて何か御質問なり、御意見なりございますでしょうか。無いようでしたら議事録についてはこのとおりの承認したいと思います。

(2) 新石垣空港整備基本計画（案）のPIについて

ア 前回協議会報告の確認について

(委員長) それでは次に、議事（２）の『新石垣空港整備基本計画のPIについて』の中の、『ア．前回協議会報告の確認について』ということになっております。これは前回の協議会において配布しました資料－３として出されたものについての協議となっております。本日初めて出席された委員もおられますので、ここで前回の内容について、事務局から簡単に説明をお願いします。

－（事務局より前回資料－３の概要説明）－

(委員長) どうもありがとうございました。前は今の概略の説明にありまして、事務局による意見の集約の方法等についての報告、それに対する意見で終わっております。本日はその内容に関して、それぞれ確認していきたいと思っております。それでは前回配布した資料－３に沿って確認していきたいと思っております。

まず、資料－３の２ページから４ページにかけて意見集約のための分類の方法、それから意見の概要、協議事項の抽出基準等についてであります。これについて何かご意見はありますでしょうか。

それではご意見が無いようでしたら、この件の集約方法等に関してこのとおりであるということで最終確認をさせていただきます。それでは意見集約の分類、協議事項の抽出基準が確認されましたので、次に、18ページ以降の表－２に代表的な意見に対する事業者の見解について、協議事項として○印が２項目記されています。この事項の確認の前に、事務局より協議事項の追加項目を説明したいとのことですので、これについて説明をお願いいたします。

－（事務局より、協議事項に関する追加項目の説明）－

(委員長) これまでの２項目に、今説明のありました３項目を加えた合計２５項目を協議事項としたいということでございます。この追加項目も含めてこれに対して何かありますでしょうか。ございませんか。

(委員) ただいま協議事項の追加項目の説明を受けましたが、第１回目の協議会におきまして問題になったのは、今の海上保安庁の施設、その他の施設も追加されるのだらうと思っておりますけれども、それをどうしてあらかじめ説明が無かったのか、そういう意見があったと思うのですが。ただいま、施設の位置はターミナルの南側を予定していると、その規模はわからないということなのですが、おおよその面積、その他、たとえば個別ヒアリングにおいて南側１ヘクタールを予定しているというような説明がございましたが、これは非常に重要な事だと思うのです。なぜかという、海側に新しく大きな施設設備を造るわけですから、特にターミナルは本来でしたら西側に造るような設計方法になってお

りましたが、急遽海側の方に設計変更になったという経緯がありまして、そういう風な施設設備のことについては、何しろ海側からできるだけ離すというのが原則でありましたので、その面積と規模等が解かれれば出きるだけ説明願いたいと思います。

(事務局) これまで海上保安庁とはいろんな調整をやってまいりました。海上保安庁とのこれまでの調整の中では、先ほど委員がおっしゃってありました1ヘクタールというお話も聞いてございます。ただ、どういった形状の1ヘクタールなのかというものの中身がまだ決めてないようで、この基本計画案においては、とりあえず〇印を持ってこの辺りに来ますという表示としております。

(委員) この位置でないとまずいのですか。

(事務局) 海上保安庁は多分ターミナルに近いところということの申し入れがあります。

(委員長) それから、前回どうして問題にしなかったかという質問もあったと思うのですが。

(事務局) 前回まではこれまでの調整の中で新石垣空港に移設するという方針は聞いておりますが場所を何処にするかということに対しては、海上保安庁からの明確な答はございませんでしたので、位置そのものが表示できなかつたということでございます。

(委員長) この説明で、よろしいでしょうか。・・・他にございませんでしょうか。はいどうぞ。

(委員) 浸透池については右側の方に4箇所ございますが、左側には要らないのでしょうか。浸透池は空港予定地の右側に4箇所予定されていますが、左側にはないのはなぜでしょうか。その辺は別に水の流出の問題は無いとのことで、地形的にそのように検討がなされているのでしょうか。

(事務局) 今、工法検討委員会の方で浸透池の配置、規模等を議論しているところですが、なぜ右側に4箇所、左側に1箇所について説明しますと、現在の地形が国道390号の所を境にして右側に流れる、左側に流れる、私どもは分水嶺と言いますが、地形上の問題があります。更に、土質上の事もありまして浸透池の所にしか浸透しない、琉球石灰岩というのがそこにしかありません。それから大きいのは、環境保全をどうすれば良いかという目的で、如何に降る雨を地下に戻そうかということが基本となっております。この4箇所を集中させたのは、そういう意味もございます。

(委員長) よろしいですか。

(委員) 先ほど委員からもご質問がありましたが、現在の空港で海上保安庁の設備はあるわけですね。そういった規模程度なのかどうかといったところで御回答はできるのですか。

(事務局) 大きさは、現空港の大きさくらいになるかと思えます。現空港がだいたい約1ヘクタールくらいの大きさですから、これまでの調整の中では、新空港でも1ヘクタールくらいになるだろうという話を聞いております。

(委員) ヘリポートだとか、格納庫だとか、かなりの規模になるかと思われませんが。

(事務局) 施設配置計画の形状がまだはっきりしておりませんが、エプロンの今の大きさと多分一緒になるかと思えます。ヘリコプターとか機材についても一応聞いておりまして、海上保安庁が1ヘクタールと言っておりますのも、現空港の大きさとほぼ同等であるとの意味だと思えます。

(委員長) よろしいですか。

(委員) 資料－２の滑走路の上の方に浸透池というのがございますね。国道から海側に向かったの地形上、海側の方に水は流れていくと思いますが、滑走路を建設したことによって、国道から東側の排水路はどのような形で処理されるのでしょうか。

(委員長) ちょっと途中ですけれど、今審議していただくのは、まず２２項目上げました、３項目追加しました、その２５項目について審議の対象にするかどうかを決めないといけません。その点でよろしいですかという意味ですので、個々の件についてはまた後でお願いします。

(事務局) 今の浸透池の話ですが、これは工法検討委員会でいろいろ議論しておりますので、その中で位置とか規模が決まってくると思いますので、委員長がおっしゃっているように、この基本計画協議会の中でなく、工法検討委員会で議論していきます。

(委員長) よろしいでしょうか。それではどうぞ。

(委員) 浸透池の方で右よりに数が多くなっているということについて説明がございましたけれども、第１回目の協議会の時に説明がありましたように、左の方はむしろ削って、右の方に盛土が多いというような説明がございましたけれども、右よりに浸透池が多いのはこういう理由もあるのではないのかなと思っておりませんがいかがでしょうか。

(事務局) 今、工法検討委員会で議論されていますのは、右側に多いというのは、目的を環境保全を図るために地下浸透できる地盤、この辺りに琉球石灰岩が分布していますが、ここに浸透池を造って、水は表面水として流すのではなく、地下に戻してやろうという目的であります。

(委員長) よろしいですか。ここでもう一度確認したいと思いますが、前回の２２項目に先ほど説明のありました３項目を加えて２５項目について本協議会の対象としていくことにいたします。よろしいでしょうか。それでは議事次第の２のア．確認ということで終わらせていただきます。

イ 協議事項に関する事業者見解について

(委員長) つぎは、『イ．協議事項に関する事業者見解について』ということになっておりますが、結局、先ほど申しましたように２５項目について協議していきたいと思いますが、これに関係して事前説明における状況も踏まえて説明お願いしたいと思います。

— (事務局より、資料－２に関する説明) —

(委員長) ただいま事務局の方より協議事項に対する長時間にわたる説明がございました。まず、説明について質問ございますでしょうか。意見は後で伺います。ちょっと中身が膨大で時間が少ないものですから、理解するのが非常に難しいのですが。どうぞ。

(委員) 予測については、私は素人でございますものですからちょっとお聞きしたいのですが、これまでバブル期の要因も多くあるかと思いますが、これまでいくつかの空港、建設された空港というものが人を集めるのにだいぶ四苦八苦していますね。その際の予測とい

うものが、これまでの予測の方法と今回新しく予測される予測式が異なっているのかどうか、そういったことをちょっとお聞かせ願えればと思います。それと、このパラメーターAとBというのが、どういった要素となっているのかお聞かせ願えればと思います。

(事務局) 1番目は需要予測の評価が他の所はどうかということでしょうか。

(委員) そうですね、九州の佐賀県なんかはだいぶ四苦八苦しているようですが、沖縄の場合は以前からドル箱路線と言われておりますが、なぜ、あのような結果になったのか。

(事務局) これについて私の感触を申し上げます。去年の末にも全国紙で、これまでの空港整備の需要予測の仕方が甘かったのではないかという記事が載っておりました。これをいろいろ見てみますと、本土にある空港については電車とかバスとか、非常に競合が多い。その中で需要予測のはじき方が甘いのではないかという評価がありました。ただ、新石垣に関しては、競合路線は船だけしかありません。いろいろ調べましたら船を利用しているのは1%と、競合するものではないということで国から提示されました予測のマニュアルは精度が向上しております。それに基づいてはじいております。もう一点の質問ですが。

(委員) 予測式ですか。聞き逃したかも知れませんが、パラメーターAとBがどういったものなのか教えて下さい。

(事務局) 私の方から答えたいと思います。パラメーターAとBは、最初に説明いたしましたが、モデル式ということで、 $\ln(Y) = A \times \ln(X) + B$ がモデル式となっております。その中におけるAとBという考え方だと思いますけれど、AとBは係数として表されて算出していくわけですが、その際に過去から現在における年度ごとの乗降客数の過去20年、15年、10年のオーダーで過去からの伸びをパラメーターとして与えます。GDPは過去からのGDPがありますから、航空需要というのはGDPの傾向に比例するような傾向がございますので、これと関連させているわけですね。GDPは過去の実績と、将来においては政府見通しというものが出されておりますので、そこで数学の計算の仕方ですが最小2乗法という手法を使いまして、そこでAとBの値を算出しております。数値に用いました値はそれだけです。乗降客数とGDPだけでこの式を算出しております。

(委員長) 質問よろしいですか。それではこれから協議事項について審議を始めます。今日欠席している委員から何か意見が出されているということですので、それから先にやりたいと思います。

(事務局) 説明します。今日配布されている資料は事前には入っておりません。本日欠席している委員より配布された資料に関して意見が提出されておりますので、それをお配りしたいと思います。お配りした資料は委員の意見と、それに対する県の回答を添付しております。

(委員長) それでは、委員からの意見が出されておりますので、これについて先に内容の説明と回答をお願いしたいと思います。

(事務局) 回答申し上げます。1番目、「需要予測について需要予測の誤差範囲が明記されていない」

県の回答としては、今回出された需要予測については、国土交通省航空局が通知した『国内航空需要の予測の一層の精度向上について』に基づき算出しております。同マニュアルには需要予測の算出に誤差範囲に関する明記はございません。

2番目。「想定される誤差範囲の最大値、最小値での旅客、貨物の需要予測、及び費用対効果が示されるべき」

これに対しましては、国土交通省航空局が通知した『国内航空需要の予測の一層の精度向上について』に基づき算出しておりますので、最大値、最小値の範囲はありません。また、費用対効果に関しては、国土交通省が監修した『空港整備事業の費用対効果マニュアル1999』に基づき算出しております。

3番目。「GDPを見なおす必要はないのか」

県の回答です。需要予測に用いたGDPは平成14年4月に発表された政府見通しの最新のデータであります。

4番目。「表-1、2、5の単位が不明。これは需要予測に基づいた乗降客数の表でございました。それに単位がない」

県の回答です。単位は千人です。質問時点では事前説明段階の資料に対してであり、今回の各位にお配りした御手元の資料には右上に追加記載し、修正させていただいております。

続きまして、「空港周辺の地形による影響について、気流のシミュレーションは地上300mの観測値を用いているがこれは現実的でない。現実には想定する航空路上の複数のポイントデータを用いて航路上のポイント毎にシミュレーションを行うべきと考える」

県の回答です。今回の乱気流に関するシミュレーションは南北3,000m、東西2,800m、鉛直方向500mについて実施しております。その結果、航空機の運航に及ぼすような乱気流の影響はないものと位置づけております。次のページに移らせていただきます。

3番、「海岸線に接近した場所に、高さ30m近い障害物ができ、隣接するカラ岳の地形も変化することを想定したシミュレーションが必要である」

県の回答。今回提出した乱気流に関する資料の内、図-2は地形改変後のシミュレーションの結果となっております。

「地形性乱気流が大きくなる強風時における突風の評価」を重要な要素とするなら、台風時の評価を行う必要がある」

県の回答。本調査で対象としたケースは航空機の運航する条件で最も強い乱気流が起こりうるケースである。台風等の特異なケースにおいては運航を休止する為、台風時の評価は行わないものとしております。

4番、「補足資料②のページ2表2では、2001年1月13日8時20分の地上300mの観測値は15.1mで、NASAによる乱気流の階級では「強」に相当する。「時に操作が困難になる」レベルの実測値があるのに、「航空機の運航に影響するレベルではない」と結論した根拠は何か」

県の回答です。15.1mは平均風速であり、乱気流を表す風速ではありません。観測し

た期間中における最大の乱気流は、標準偏差3.41m/sで表されており、その観測された値にピークファクターを掛けた値でシミュレーションを行い、航空機の運航に影響が無いものと位置付けております。

5番目、「航空機の運航にかかわる安全性の確保は最優先されるべき課題であるが、現在の調査報告の内容は説得性を欠いている。的確な内容となるよう、作り直すべきである」

県の回答です。県としては今回提出した新石垣空港整備基本計画（案）は、航空機の運航にかかわる安全性の確保については、航空機の運航方式の検討や、航空法に基づく制限表面の設定、現地における気象の影響を十分に配慮し、基本計画（案）を策定しております。

（委員長） 今の委員の意見書に対して何かありますでしょうか。事務局はこれに対してどのように対処するのですか。

（事務局） 委員には、本日、県が回答したものを郵送してあります。その結果については、次回の協議会に報告したいと思います。

（委員長） それでは、委員の意見については、次回で確認することといたします。それでは引き続き協議事項に関する他の委員の皆様の意見を伺いたいと思います。はい、どうぞ。

（委員） ただいまの委員の意見書に関連するのですけれども、資料-1の1ページですか。需要予測に関する質問が沢山きております。委員の質問もこれにかなり近いのがあります。一応、県の回答は書いてありますが、需要予測に関して結構質問があるということで、もうちょっと丁寧な回答をしたほうが良いのではないかとということです。と言いますのは、時系列の回帰分析ですから有意水準、誤差範囲というのは質問者の誤解だと思うのですが、統計を分る方はすぐに分るかと思いますが、 R^2 、 T 値、 F 値などの有意水準を附してあげればもう少し明瞭になるかと思いますが、誤解を避ける為にむしろ回帰分析ではそういった有意水準が必ず出てきますので、それを付せば、あらぬ疑問、例えば最大に議論しているという文書がありますが、決して最大ではないと思うのです。そういう誤解を払拭する為にも、この回帰分析の結果に付随する数値がありますので、それをもうちょっと丁寧に示したほうが良いのではないかと考えております。それから、需要予測に関して過大になりがちだというご質問が先生からもありましたけれど、これは説明変数が1つになっておりますので、 GDP となっておりますので、これ1つで説明しておりますので、これをオーソライズされた国の予測ですよね。ですから、現時点ではこれ以外使えないという感じがします。私自身も。ですから、昨今のデフレ現象の中で、将来政府の予測が動くかもしれません。それは動いてからいえるのであって、今の時点ではこれがオーソライズされた説明変数であることを入れておかないと、各いろいろな説明変数をもっていますので、そういうことをもう少し丁寧に説明したほうが誤解を招かなくてすむのではないかという意見です。

（委員長） 事務局の方よろしいでしょうか。

（事務局） どうもありがとうございます。検討していきたいと思っております。

（委員長） 他にご意見ございますでしょうか。はいどうぞ。

- (委員) 先ほど予測のところでお聞かせ願えてありがとうございました。経路選択という事がございましたね。経路選択というのはヒアリングによる調査なのか、具体的に教えてください。
- (事務局) お答えします。経路選択ですが、全体的な航空需要というものが出ました。それを本土側の需要に配分するという事を先ほど説明いたしました。配分する際に204の生活圈レベルに配分したということの説明しましたが、その204の地域から具体的にどの経路で石垣まで来るのかという経路選択を行っております。具体的にいいますと、例えば青森から来る人、青森から羽田へ行って、羽田から直行便で石垣に来るのか。あるいは中部に行って、中部国際空港から来るのか。また、那覇を経由して行くという場合もございます。これが経路選択でありまして、いろいろなパターンをそこにおいて、時間と費用を算出しております。
- (委員) 直接ヒアリングとか、アンケート調査ではなく、これまでの蓄積されたデータからということですね。どうもありがとうございます。
- (委員) 航空貨物の需要予測に関してお聞きしたいのですが。この予測値というのは現在の航空貨物需要に基づいて予測されたと思うのですが、飛行機の貨物積載というのは利用客の搭乗率が高くなればなるほど減ると思うのですが、したがって便数が減って搭乗率が高くなれば、現在石垣で問題となっている夏場の積み残しというのが、新空港が出来ることによって完全に解消されるものかどうか、その辺はいかがでしょうか。
- (事務局) お答えします。貨物の需要予測ですが、GDPと関連させて反映しているのですが、先ほど積み残しの現状があることは認識しております。しかし、GDP以外の他のファクターによって改良を加えて算出した結果ではありません。GDPと過去の乗降客数の推移においての予測値として御理解ください。また、積み残しに関しては、前泊副参事より回答いたします。
- (事務局) 今の空港の現状というものは、やはり滑走路が短いために燃料が満タンに出来なくて、離陸の条件が決められているわけですね。その場合に離陸重量というものが決まっております。お客さんを満杯にするとその分貨物が積みなくなる。逆にお客さんが少なくなると、その分貨物が積みられるということで、重量制限を行ったままの状態となっております。それが新しい空港になると、何しろ滑走路が2,000mとなるわけですから、飛行機の機能が全て確保できるということです。例えば、今飛んでいる小型ジェット機の機能が制限を受けなくなるということで、これまで貨物制限していたものが制限されなくなるということになります。
- (委員長) はいどうぞ。
- (委員) 便益効果の計算の方で観光客等は除外しているとありますが、このへんの計算の方法を教えてくださいませんか。便益計算の方で観光客は除くとなっております。
- (委員長) 計算の方法ですか。
- (事務局) お答えいたします。費用対効果の中で現空港と新空港の位置関係ですが、現空港においては、帰省や仕事で来た方はほとんどが市内に行くと。そうすると、市内の近くにある空港ですので移動する時間は短い。これが新空港に移りますと市内から約30分程度か

かるものとなります。そうすると先ほど説明したように、**with**と**without**ということで、新空港と現空港の比較をやっていますから、現空港を利用したほうが良いということになるわけです。ですから現空港においては時間が短いから利便性が高い、新空港においては多少30分くらいの時間がかかることが想定されていますので、その便益が減になるという位置づけです。観光客についての位置づけですが、我々が想定しているのですが観光客の目的というのは市内に来ることではないと。観光客というのは石垣島の魅力に引かれてきているのだと。その観光客として来た方は、観光バスに乗りまして市内に直接来る必要はなく、観光コースを1周していくことを考えるわけです。そうすると新空港においても、現空港においてもその観光をするという目的に対して弊害は無いものと位置づけしております。

(委員長) 他にございませんでしょうか。

(委員) カラ岳の切削について、環境委員会でもいろいろ話が出るものですから、この資料の眺望図というのですか、補足資料③ですか。これなんかは切削前と後ではちょっとしか変わらないのはなぜですか。理由を聞かせていただけないでしょうか。なぜ削らなければならぬのか。ほとんど見た限りではほんのちょっとですよ。

(事務局) カラ岳の切削については位置選定委員会後の地元調整会議で議論されておまして、大里側からの景観については切削しないような形状の現状の景観を保てるということの条件でありまして、大里側から見るとこうなります、変わりません、ただ空港側から見るとこうなります、ということで調整会議で議論されてきたところもあって、基本計画の段階でもそういったことを踏まえて基本計画(案)を作っているところでございます。

(事務局) 補足説明したいのですが、このCGは、大里側からです。よろしいですか。

(委員) 大里側からの景観ですね。わかりました。

(委員) B/Cの計算の場合に、供給者便益の計測ということで移転跡地の売却益が約210億くらい出ていますね。これはみな国有地の計算ということになるかと思えますけれども、そのとおりですか。現空港は国の跡地が大きかったと思うのですが、県の土地と併せて。この費用対効果で考えた場合に、跡地売却益というのは大変大きい数字ですよ。210億というのは。

(事務局) これについては、新しい空港に行きますと現在の空港がそのまま土地として残ってしまうと。この土地を有効に使うという意味からした場合に、現空港を有効に使うということであれば、こういう便益が上がりますよということ。ですから国有地であるとか個人有地であるとかという分類ではなくして、空港そのものがみな有効活用できるということの便益の計算です。

(委員) 滑走路とか周辺の駐車場など全ての面積でこれだけということですね。それから費用の計測で用地費とかあるいは補償費とかがありますけれど、これを合計すれば150億位いくわけですが、これも大体動かない数字として考えてよろしいのですかね。補足④のページです。

(事務局) これにつきましては、建設費にかかる用地取得及び補償費となっております。

(委員) ということは、用地の価格とか補償費は決まっているということですか。ほぼ現在の

価格で。

(事務局) あくまでもB/Cは私どもが考えている単価でやっていますし、実際には工事に入り用地及び補償となりますと鑑定評価をやりまして、最新のデータで用地交渉となります。モデルケースがあつてのB/Cの計算となっていますので、実施設計をする段階で詳細の調査が入ります。その中で明らかになってくると思います。これは1つの数値のモデルケースとして捉えていただきたいと思います。

(委員長) よろしいでしょうか。ちょっと時間が足りないようですが、予定の時刻をだいぶ経過しておりますので、これまでの議論を踏まえまして本協議会の要務である新石垣空港整備基本計画(案)に対する市民の皆さんの意見の集約、審議はほぼ完了したかと思しますので、その点よろしいでしょうか。

(各委員の確認後)

それでは計画に対する本協議会の審議等はほぼ完了したということで、次回の協議会は審議結果を県に報告するために、協議会報告(案)について議論したいと思います。いかがでしょうか。

(委員) 今まで協議項目とか、あるいは協議項目に関する事業者としての県の見解でありますとか調査結果がありまして、それについての審議も行われたわけではありますが、第1回にもありましたが、今回のパブリック・インボルブメントということで、750通あまりの沢山の意見が寄せられています。その中には、今回25項目に該当しない項目も結構あるわけですし、これについての取扱いをはっきりさせておいたほうが良いのではないかなと思います。それで提案ですが、パブリック・インボルブメントという制度の主旨からしますと、出来るだけ事業者は説明責任を果すべきであろうと思います。そういう観点からしますと、25項目に該当しなかったという意見を除くというのは、私としては基本的には好ましくないのではないかなと思います。それで、協議会の協議事項ではありませんからこの協議会で協議するというのではなくて、この協議会の意見として25項目以外の意見についても、県に対して適切な説明を行うよう対応してもらいたいと協議会として申し上げたいと思います。それを前提にして25項目の取扱いについて協議会で検討するというふうにしていただけたらと思います。

(委員長) ただいまの協議事項以外の意見について、この取扱いに関して、県の方で対応してほしいとの事ですが、事務局はどのようなお考えですか。

(事務局) 委員長、分かりました。委員の言われるとおり、協議項目以外の項目についても、構想段階と思われる意見、環境に関する意見等、多数出されております。県としましては、これまで説明していることに関しまして、これら代表的な意見に対し補足説明も含め、県の見解として今後公表する方向で対応したいと考えております。それからもう1点、先ほど説明しました今日の資料に細かい数値関係、工事費いくらとか、用地補償費がいくらとか出ておりますが、これはあくまでもB/Cを出す為の数値でありますので、それが一人歩きをしないようお願いしたいと思います。確かな数値は、測量設計調査が入ってからの数字となりますので、これはあくまでも目安でありますので、この数字を元とした議論とならないよう御理解をお願いします。以上です。

(委員長) 協議項目以外の項目についての事務局の見解、説明がありましたが一覧よろしいでしょうか。それでは、その方向で協議会報告書として事務局の方で検討していただきます。他に何かありますでしょうか。

(委員) 私達が地元の住民として新石垣空港に大きく期待していることは、単にこういった費用対効果ではなくて、協議項目の18番にもありますように、アンケートの主な意見として、空港従業者に大きな負担を強いられているとか、滑走路が短い為に精神的なプレッシャーが大きいとか、大きな事故が起きないか心配とか、過去の事故を繰り返してはいけないとか、経済的に何億であるというふうに出てくる数字ではありませんけれども、利用者の新空港に対する期待というのは、こういうところに本当の要望があるということは確かであります。数値を経済的数値で表せられない部分につきましても、十分な協議会の意見として評価が必要だと思っております。将来八重山の農業がどうなっていくかによって、貨物量も中身も変化するものでありますので、あくまでGDPでいくらかいことは統計上の数値でありますので、農業施策によってはどのようにも農産物や生産物が変わってくるということも想定することも必要だろうと思っております。そして原点としては、オーバーランをして大変なトラウマが住民にはあるということが基礎にあって、この新石垣空港の問題が、ここまでねばり強く要望してきたと、そして実現を目指しているということ踏まえまして、こうしたことも重視してほしいということでございます。

ウ その他

(委員長) 事務局、よろしいでしょうか。それでは、本日の議事を終了したいと思います。事務局の方から何かありますか。

(事務局) 本日の協議会において、PIにおける意見の集約が終了いたしました。次回の協議会においては、これまでの結果を踏まえた報告案を提示いたしますので、次回はその結果についてご議論をお願いしたいと思います。

(委員長) それではこれで議事を終わります。次回期日は。

(事務局) 最後に、次回の協議会の日程について、来月の28日を予定しております。再度詳しい日については、委員の日程を確認してご連絡したいと思います。現在のところは5月28日で考えていきたいと思っております。また、改めて調整したいと思いますので、宜しくお願いします。

(委員長) 次回期日は5月28日ということですので、通知は改めていくそうです。それから案については事前に事務局のほうで各委員の方に知らしていただけますでしょうか。いつ頃までに、前もって。

(事務局) 次回には、今回の協議会の報告書という形で最後のまとめの案になるかと思いますが、それについては十分な時間が必要と思っておりますので、開催日の2週間前を目途に委員の先生方には事前に資料を見ていただくように調整したいと思います。

(委員長) 2週間前には、皆様に案をお知らせするそうですので、協議会の前に事前に検討しておいて頂きたいと思っております。それでは長時間にわたってどうもありがとうございました。

5. 閉会

(司会進行) 本日は30分時間をオーバーしましたが、長時間にわたりご審議ありがとうございました。これもちまして第2回新石垣空港整備基本計画協議会を終了いたします。どうもありがとうございました。