

○中部地方整備局告示第八十号

土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号。以下「法」という。）第二十条の規定に基づき事業の認定をしたので、次のとおり告示する。

平成十七年七月五日

中部地方整備局長 大村 哲夫

第1 起業者の名称 静岡県

第2 事業の種類 静岡空港整備事業

第3 起業地

1 収用の部分 静岡県島田市船木字吉峠、湯日字吉峠山、字陣屋山、字畑ノ谷、字長間谷、字仲海戸、字大平、字鐘付免、字城山、字戸井沢、字物見塚、字茗荷原、字冥加原、字柿木沢、字三谷沢、字丸山、字槇沢、字大久保、字長助沢奥、字犬持田、字天白及び字馬ノ瀬並びに切山字中島奥及び字大久保地内

同県榛原郡榛原町坂口字千頭ヶ谷、字トイカヤ、字ケガヤ、字ケカヤ、字大平、字トウカヤ、字法々寺、字スキハラ、字高尾山、字坂口山、字戸石沢及び字大沢並びに切山字中島奥地内

2 使用の部分 静岡県島田市船木字吉峠、湯日字吉峠山、字陣屋山、字畑ノ谷、字長間谷、字茗荷原、字高木田、字冥加原、字柿木沢、字三谷沢、字丸山、字槇沢、字東山田、字槇沢口、字大久保、字大久保奥、字長助沢、字長助沢奥、字犬持田及び字天白並びに切山字中島奥、字裏越及び字大久保地内

同県榛原郡榛原町坂口字ケガヤ、字トウカヤ、字高尾山、字坂口山及び字大沢並びに切山字中島奥及び字東山地内

第4 事業の認定をした理由

申請に係る事業は、以下のとおり、法第20条各号の要件をすべて充足すると判断されるため、事業の認定をしたものである。

1 法第20条第1号の要件への適合性

本件事業は、静岡県島田市船木地内、湯日地内及び切山地内並びに同県榛原郡榛原町坂口地内及び切山地内に、新たに滑走路長2,500mを有する飛行場及び航空保安施設を設置するとともに、航空機の離着陸の安全性を確保するため、航空法（昭和27年法律第231号）第2条第7項に規定する進入表面、同条第8項に規定する水平表面又は同条第9項に規定する転移表面（以下「制限表面」という。）に係る空間の確保を行う空港整備事業である。本件事業により整備される静岡空港（以下「本空港」という。）は、航空法第40条の規定により公共の用に供する飛行場と告示され、また、本空港に設置される航空保安施設は公共の用に供する飛行場に設置されるものであることから、本件事業は、法第3条第12号に掲げる航空法による飛行場

又は航空保安施設で公共の用に供するものに関する事業に該当する。

したがって、本件事業は、法第20条第1号の要件を充足すると判断される。

2 法第20条第2号の要件への適合性

静岡県は、航空法第38条第1項の規定により運輸大臣（現国土交通大臣）から平成8年7月に本空港の設置許可、同年10月には、本空港の航空保安施設である航空灯火の設置許可を受けており、また、同法第47条第1項の規定により飛行場及び航空保安施設の管理は設置者が行うものとされていることから、起業者である静岡県は、本件事業を施行する権能を有すると認められる。

したがって、本件事業は、法第20条第2号の要件を充足すると判断される。

3 法第20条第3号の要件への適合性

（1）得られる公共の利益

イ 静岡県は、人口（平成15年10月現在）及び県内総生産額（平成14年度）がそれぞれ全国第10位であり、また、全国第3位の製品出荷額（平成14年度）を誇る製造業の盛んな県である。さらに、富士山や伊豆半島などの全国有数の豊富な観光資源を有し、旅館客室数が全国第1位（平成14年度）であるなど、人や物の往来が活発な県である。

こうした県勢の下、東海道新幹線（以下「新幹線」という。）高速自動車国道第一東海自動車道等の陸上交通の利便性は高いものの、静岡県には現在、空港が存在せず県内全域が最寄りの空港まで60分以上の圏域となっている状況にあり、県経済の振興や人的交流の活発化の阻害要因となっている。

このような状況に対処するため、空港整備法（昭和31年法律第80号）第2条第1項第3号に規定する第3種空港として、本空港の新設が計画されたものであり、本空港は静岡県中部に空港が設置されること、高速道路のインターチェンジに近接していること、無料の駐車場が整備される予定であること等から、広く県民が利用しやすく、また、県外からの来訪者が目的地に容易に向かうことができる自動車でのアクセスに優れた空港となるものと期待される。

本空港の整備により、空港へのアクセスに係る時間及び費用が大幅に軽減され、県民の約65%（静岡県の試算）が60分以内に空港へアクセス可能となり、また、県外からの来訪者にとっても県内の訪問先や観光地までのアクセスが向上し、利便性が大きく向上するものと考えられる。

これらにより、本件事業は、地方と地方との連携を強化し、人や情報の交流の活発化や製造業、観光業等の産業の発展に寄与するものと認められる。

ロ 本空港の整備は、国土総合開発法（昭和25年法律第205号）第7条第1項に基づき作成された全国総合開発計画である「21世紀の国土のグランドデザイン」、中部圏開発整備法（昭和41年法律第102号）第11条第3項によって決定された中部圏基本開発整備計画（第4次）、空港整備五箇年計画（第6次）等において、

我が国における広域的な交流を支え、国内航空ネットワークの充実を図るために必要な事業とされている。

また、平成16年3月に国土交通省が事業採択から10年を経て行った補助金交付に係る事業評価の中で、

- ・北海道、九州等の国内の遠隔地や海外との航空旅客も多い静岡県域において、また、従前に増して移動にスピードの求められる21世紀にあっては、県民の利便性確保及び地域の将来の発展のため、航空ネットワークの展開が必要
- ・静岡県域のように大きな人口、経済力を有する地域に空港ができ、国内空港間の定期路線、通勤路線の就航等が実現すれば、航空ネットワークの多様化、活性化に大きく貢献する
- ・静岡県はわが国を代表するものづくり県であり、こうした地域に企業の国際競争力の強化に役立つ空港が整備されることは、わが国全体の産業の発展に役立つ

等の判断がなされており、国の航空行政においてその政策的必要性が再確認されている。

さらに、周辺市町では本空港の整備を前提とした土地利用計画に基づき、基盤整備等の施策が進められている。

八 静岡県は、大規模地震対策特別措置法（昭和53年法律第73号）第3条第1項の規定によって、その全域が東海地震に係る地震防災対策強化地域に指定されている。東海地震は、マグニチュード8程度、予想震度は、ほぼ静岡全県下において6弱以上と予想され、静岡県及び周辺地域に激甚な被害を及ぼすと想定されているところである。こうした中、本空港の整備により、震災時における人員や物資の緊急輸送手段や陸路が断絶した場合の代替輸送手段が確保されることから、本空港は静岡県民の防災支援拠点として必要な施設であると認められる。

二 本空港の需要予測

起業者は、平成14年7月に専門家からなる静岡空港需要等検討委員会を設置して需要等の試算調査を行っている。同委員会においては、当時の最新のデータを活用し、就航便数、割引運賃、開港による誘発効果等を加味した、現在考えられる最新の手法を用い、東京国際空港（以下「羽田空港」という。）の再拡張事業の動向等も考慮した計12ケースについて予測を行っている。この結果、本空港の需要は、開港年で129万人から141万人（このうち、国内線については、開港年において97万人から109万人、国際線については、ソウル、北京、上海など9路線で32万人）が見込まれたため、起業者は、空港整備計画の前提となる需要予測値として、開港年で国内線106万人（札幌便50万人、福岡便24万人、鹿児島便17万人、那覇便15万人）を採用している。

本空港の需要予測において用いたモデルは、一般的に空港の需要予測に使用される平成14年4月に策定した国土交通省モデルと基本的に同様の構造となっており、専門家からなる委員会で検討されたものであることから、モデル構築に当たっての前提条件の設定等が不合理でなければ、需要予測の結果を妥当と判断することが適当である。そこで、以下、前提条件の設定等について検討を行う。

(イ) モデルに使用したデータ

本空港の需要予測では、各交通機関の乗り継ぎ処理がなされており、他交通機関を加えた旅客の真の出発地、目的地を捉えることができることや目的別(業務、観光等)の流動を捉えることができることとして、平成12年度の全国幹線旅客純流動調査(以下「純流動調査」という。)の航空旅客データを使用している。これは、航空需要予測において一般的に使用される航空旅客データである。

(ロ) モデルに使用したデータの補正の必要性

起業者は、平成12年度の純流動調査の航空旅客データの基となる平成11年度の航空旅客動態調査(以下「動態調査」という。)の実施日において、静岡県内全域が10月としては観測史上2番目に強い風と雨に見舞われ、静岡県中東部で鉄道の運転を見合わせるなど交通機関に多大な影響が出たこと等により、静岡県発着の旅客量が例年と比べて著しく低くなったことから、平成12年度の純流動調査の航空旅客データは特異値であるとして補正を行ったとしている。

純流動調査の航空旅客データは、動態調査を時点修正処理、年間拡大処理及び乗り継ぎ等の統合処理を行ったものであるが、個々の地域の特異値まで修正されたものではなく、使用目的に合わせて必要な補正を行うことは不合理ではない。

また、羽田空港利用者に占める静岡県発着の旅客者数の割合及び全国の航空旅客に占める静岡県発着の旅客の比率は、平成7年度から平成15年度では、平成11年度のみが著しく低くなっていること等から判断すると、平成11年度の動態調査における静岡県発着の旅客者数及びこれを基に算出されている平成12年度の純流動調査の航空旅客データを特異値と判断するには相応の根拠があり、需要予測に当たり同データの補正を行う必要性は認められる。

(ハ) モデルに使用したデータの補正方法

起業者は、需要予測の前提となる航空旅客データについて、羽田空港及び名古屋空港の利用圏域として12都県を設定し、当該圏域については、平成12年度の純流動調査の航空旅客流動量の合計値を平成7年度の純流動調査の航空旅客流動量の構成比で配分することにより補正している。

12都県を補正の対象としたことについては、静岡県の航空旅客のほとんどが羽田空港あるいは名古屋空港を利用していることにかんがみ、静岡県と同様に県内の航空旅客が主として両空港を利用しているといえる都県を利用圏域と設定したとのことであり、当該設定が恣意的であるとはいえない。

平成7年度の純流動調査の構成比率を用いたのは、当該調査が純流動調査としては平成12年度の直近の調査であることによるものであり、恣意的なものではないと判断できるが、予測結果の精度を検証するためには、他の方法による補正を行った場合の結果と比較・検討することが望ましいと考えられる。そこで、起業者に対して、以下の

純流動調査の確定値を用いた場合

平成7年度純流動調査による補正の際、その範囲を12都県としているが、全国とした場合

平成2年度及び7年度の純流動調査の構成比率の平均を用いた場合
平成11年度の直近となる平成7年度及び9年度の動態調査を用い、年間値への拡大を考慮した上で、各年度の構成比率の平均を用いた場合
平成7年度、9年度、13年度及び15年度の動態調査を用い、年間値への拡大を考慮した上で、各年度の構成比率の平均を用いた場合

について、12都県の補正の範囲を全国とした場合

のケースにより補正を行った場合の需要予測に与える影響を試算するよう求めたところ、試算値は、起業者の採用した106万人を挟んで上下に概ね数万人程度の軽微な影響を与えるにとどまる結果となった。

これを踏まえると、本空港の需要予測のモデルに使用したデータの補正方法は、結果的に妥当なものであったと認められる。

(二) モデルにおける交通条件の設定

モデルの前提条件である空港へのアクセス条件(時間、費用、経路等)、航空運賃、将来の交通整備プロジェクトの見込み等の設定については、基本的には、現実の設定をモデル上に忠実に再現すべく適切に行われていると認められる。

ただし、モデルにおける新幹線のアクセス条件の設定や本空港の航空運賃の設定については、必ずしも現状を再現したものとなっていない場合もあるものの、これが需要予測の結果の信頼性を損なうほどの大きな影響を与えるものではない。

以上、(イ)から(二)を踏まえると、モデル構築に当たっての前提条件等は不合理であるとは認められず、また、本需要予測及びその検証方法に関して、法第22条の規定に基づき、専門的学識及び経験を有する者の意見を聴取したところ、妥当であるとの回答を得ている。したがって、本空港についての需要予測結果は、利用者について上下数万人の振れは見込まれるものの根本は妥当と判断できる。なお、本件事業の申請に当たり起業者は本空港の開港時期を平成20年度としていところ、本空港の需要予測は、平成18年度開港を前提になされているため、申請上の開港時期の需要予測とは必ずしも一致するものではないが、GDPの伸び率や人口の変化等、2年間の開港時期の延期に伴い考慮すべき条件の変化は小さいため、本空港の需要予測に与える影響は軽微であると判断できる。

なお付言すると、本需要予測の値を前提に起業者が行った見積もりによると、本空港の管理・運営に係る支出が収入を上回るとは見込まれないこと等から、採算性の問題が直ちに本件事業の効果の発揮に支障を来すとは認められない。また、起業者は、国内外へのエアポートセールスの展開、民間の創意工夫による空港経営、リージョナル航空による多路線・多便化を通じた需要創造、使い勝手の良い空港づくり、地域協働による観光客の誘致や空港利活用の促進、広報・県民運動を積極的に行うことにより、本空港の需要喚起に取り組んでいくこととしている。

このため、イに掲げる本件事業の効果が発揮される蓋然性は高いものと認められる。

ホ 本件事業による生活環境等に及ぼす影響について、起業者は、環境影響評価実施要綱（昭和59年8月閣議決定）に基づく「飛行場に係る環境影響評価指針」（昭和61年1月運輸省航空局長通知）及び「静岡県環境影響評価要綱」（平成4年静岡県告示第634号）により、平成7年1月に環境影響評価（以下「本評価」という。）を実施している。本評価における大気質、騒音及び振動の環境保全目標は、環境基本法（平成5年法律第91号）に基づく環境基準等とほぼ整合し、かつ、本評価の結果は環境基準等をほぼ満たしている。また、環境基準等を超えるような状況が予想され、又は確認された場合には、適切な対策を講じることとしている。したがって、本件事業による生活環境等に及ぼす影響は軽微であると認められる。

以上イ～ホのことから、本件事業の施行により得られる公共の利益は、相当程度存すると認められる。

（２）失われる利益

イ 貴重種等の動植物の保全対策

起業者は、「日本の絶滅のおそれのある野生生物 - レッドデータブック（脊椎動物編）」（平成3年環境庁編集）の掲載種、「緑の国勢調査報告書」（昭和51年環境庁編集）の選定種等を貴重種として保全対象とするのみにとどまらず、その他一定の基準に基づき選定した動植物を貴重種に準ずる種又は注目すべき種として保全対象とし、本件事業の施行により生息・生育が確認されたタコノアシ等64種の植物、オオタカ等14種の鳥類、タヌキ等2種の哺乳類、ニホンアカガエル等4種の両生類、イシガメ等2種の爬虫類、ゲンジボタル等16種の昆虫類及びメダカ等8種類の魚類について適切な保全対策を講じている。

具体的には、本件事業及び関連事業による現存植生の消失面積は約283haとなっていてところ、これら貴重種等の動植物の生息・生育環境への影響をできる限り最小限にとどめるため、学識経験者等の専門家による検討機関から提言等を受けながら、事業用地約206haだけでなく周辺地域も含め約496haを自然環境保全対策の対象区域として取得し、このうち約335haを緩衝緑地等の保全すべき区域として、荒廃した森林のエコアップ（約165ha）、郷土種による切土面及び盛土法面の緑化（約108ha）、調節池を活用したビオトープ等の水辺環境の整備等を行い、又は行うこととしているほか、必要に応じて貴重種等の動植物の移植等を行っている。本評価においては、これらの対策を実施することにより、自然環境への影響はより最小限にとどめられ、環境保全目標は満足されとしている。

また、これらの対策が十分機能し、担保されるような監視システムとして自然環境の専門家、地元住民代表などで構成する静岡空港環境監視機構を設置し、同機構からの提言を受けて、着実な環境保全対策に努めている。

さらに、起業者は今後もモニタリング調査を行うこととしているところ、本評価における貴重種等に加え、県版レッドデータブック（平成16年3月発行）上の動植物が新たに確認された場合には、必要に応じ適切な保全対策を講じることと

している。

ムササビについては、本評価において貴重種等とされなかったが、平成9年に生息が確認された動物で、新たに県版レッドデータブックで準絶滅危惧種とされている。起業者は貴重種等の動物の保全対策と同様、専門家の指導により郷土種による緑化、森林環境のエコアップなどの生育環境の整備によりムササビも保全されるとしており、今後も適切な保全対策を行っていくこととしている。

また、本件事業により平成10年度から移植を行っているタコノアシについては、移植した株は3～4年経過後衰退していく傾向が見られたが、現在においても、開花株からこぼれた種が発芽し、世代交代をしながら生育していることが確認されている。

したがって、貴重種等の動植物について適切な保全対策が講じられていると認められる。

ロ オオタカ保護対策

起業者は、平成8年6月に空港建設地内でオオタカの営巣が確認されたことから、環境庁の指導の下に猛禽類専門家等から構成される静岡空港オオタカ保護対策検討委員会を設置した。その後、同委員会は、生息環境や行動圏の生態調査を基に保護対策の検討を行い、平成11年12月に静岡県知事に対して行った「事業区域だけでなく、より広範囲な区域約4,000ヘクタールを保護対策の対象範囲とすること」、「4つがいのオオタカが安定的に繁殖活動を継続できる営巣環境を保全・整備していくこと」という提言が本件事業におけるオオタカ保護の基本方針となっている。

この方針の下、起業者は、山林地権者との間で保全協定を締結し、地形改変の防止、営巣木を含む山林の保護を行うとともに、営巣可能林の整備や採餌環境の改善対策等を行っている。

また、起業者は、空港周辺のモニタリング調査を継続し、営巣環境の保全を図るとともに、今後も、平成12年に設置された鳥類専門家、環境保全団体、地元関係者等から構成されるオオタカ保護連絡調整会議において、オオタカ保護対策の調整を図ることとしており、起業者に対して適切な助言等を行う体制もとられている。

ハ 文化財

本件事業の起業地には「杉木田遺跡」「権現様御陣場遺跡」等の遺跡が存在するが、文化財保護法（昭和25年法律第214号）及び静岡県埋蔵文化財保護事務に関する規則（平成12年静岡県教育委員会規則第15号）の諸規定に基づき、静岡県教育委員会の指示の下、適正な調査及び慎重な工事を行っていることから、遺跡等に与える影響は少ないものと認められる。

以上イ～ハのことから、本件事業の施行により失われる利益は軽微であると認められる。

（3）事業計画の合理性

イ 設置基準等との整合

本件事業の事業計画により設置する各施設は、航空法施行規則（昭和27年運輸省令第56号）、空港土木施設設計基準（平成16年4月国土交通省航空局）及び空港施設計画参考資料（平成16年4月国土交通省航空局）等の設置基準に整合していると認められる。なお、2,500mの滑走路を設置することについても、札幌便で年間50万人の需要を明らかに下回るとはいえないこと、起業者は本空港に大型ジェット機等の投入が不可欠な遠距離の国際線を誘致する計画を持っていること、国土交通省航空局及び国内航空会社に対する意見聴取、平成16年3月に同局が2,500mの滑走路の新設を前提に本件事業に補助金交付の継続を決定したこと等を踏まえれば、大型ジェット機等の就航する蓋然性は高いことから、設置基準に整合していると認められる。

ロ 本空港の設置位置

本空港の設置の目的からみて、地形や土地利用状況、自然環境、県内各地からのアクセスや航空機運航に係る条件などを考慮すると、静岡県中部、島田市街地から南約4kmの島田市及び榛原郡榛原町にわたる大井川右岸の丘陵地に新設する申請案のほか、

静岡県西部、太田川及び弁財天川に挟まれた遠州灘に面する袋井市の浅羽海岸に設置する案（浅羽案）

静岡県西部、掛川市の市街地側の南約3km、同市内の小笠山の北側斜面に設置する案（掛川案）

という案が考えられる。

申請案とこれらの2案を比較すると、浅羽案については移転を要する家屋等の数や航空機騒音対策を要する家屋数が少なく、社会的な影響が3案中最も少ない。また自然環境面においても、特別に保護を要する動植物等は存在せず、さらに事業費においても掛川案に次いで安価である。しかし、浅羽案は、東側からの進入路に浜岡原子力発電所があるため西側からの進入に航路が限定されるが、西側からの進入の場合、卓越風向と整合しないことから、計器着陸装置（以下「ILS」という。）の利用率が低くなりジェット機が就航する空港としては機能的に劣る。また、静岡県民の中で90分以内で空港にアクセスできる人口が3案中最も少ないことなどから、空港の利用面において、制約が大きい案となっている。

掛川案については、静岡県民の中で90分以内で空港にアクセスできる人口は申請案とほぼ同数であり、60分以内で空港にアクセスできる人口は最多である。また事業費は最も安価であるなど、優れた面もあるが、貴重な動植物が多数存在すること、航空機騒音対策を要する家屋数が最も多いことなど、自然及び生活環境面に与える影響が最も大きい案となっている。

一方、申請案は、事業費は最も高価となり、東海道新幹線のトンネル防護工などが必要になるものの、自然及び生活環境面に与える影響は中位であり、また静岡県民の中で90分以内で空港にアクセスできる人口は掛川案と同じく、さらにILSを利用した着陸方向と年間の卓越風向が一致するなど航空機の運航面におい

ても問題がないことから総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。

以上イ及びロから、本件事業の事業計画については、合理的であると認められる。

(4) 比較衡量

以上(1)から(3)のことから、本件事業の施行により得られる公共の利益と失われる利益を比較衡量すると、得られる公共の利益が失われる利益に優越すると認められる。したがって、本件事業は土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものと認められるので、法第20条第3号の要件を充足すると判断される。

4 法第20条第4号の要件への適合性

(1) 申請事業を早期に施行する必要性

3(1)で述べたように、静岡県は、県内に空港がないため、県内全域が最寄りの空港まで60分以上の圏域となっている状況であり、県内及び県内を目的地とする航空利用者の時間的、経済的負担が大きく、県経済の振興や人的交流の活発化の阻害要因となっており、早期に本空港の整備を行う必要があると認められる。

また、起業者に対し、静岡県内すべての市町村及び経済界等から本空港の早期開港に関して要望書が提出されている。

以上を踏まえると、本件事業を早期に施行する必要性は高いものと認められる。

(2) 起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件事業に係る起業地の範囲は、本件事業の事業計画に必要な範囲であると認められる。

また、収用の範囲は、すべて本件事業の用に恒久的に供される範囲にとどめられ、それ以外の範囲は使用としていることから、収用又は使用の別についても合理的であると認められる。

以上(1)及び(2)により、本件事業は、土地を収用し、又は使用する公益上の必要があると認められるため、法第20条第4号の要件を充足すると判断される。

5 結論

1から4までにおいて述べたように、本件事業は、法第20条各号の要件をすべて充足すると判断される。

第5 法第26条の2第2項の規定による図面の縦覧場所 静岡県島田市役所及び同県榛原

郡榛原町役場

- 第6 収用又は使用の手続が保留されている起業地 静岡県島田市湯日字茗荷原、字高木田、字冥加原、字柿木沢、字三谷沢、字丸山、字槇沢、字東山田、字槇沢口、字大久保、字大久保奥、字長助沢、字長助沢奥、字犬持田、字天白及び字馬ノ瀬並びに切山字中島奥、字裏越及び字大久保地内
同県榛原郡榛原町坂口字坂口山及び字大沢並びに切山字中島奥及び字東山地内