

1. 意見書の提出総数

1, 977件（縦覧期間中） 縦覧期間外を含めると2, 031件

2. 公聴会の公述

公述人 36人（21組） 公述時間 10時間30分

3. 提出された意見の概要とそれに対する認定庁の見解

○事業認定庁の判断（20条要件）に直接関係があると認められる意見

中部地方整備局 建政部

意見書の意見	意見書に対する見解																												
1 . 静岡空港の需要予測について 1 - (1)需要予測の前提条件がおかしい 中部国際空港が開港され、空港選択条件が変わったことが反映されていない。 ・ 浜松駅から中部国際空港への直行バス運行による時間及び費用の短縮 ・ 第二東名自動車道の一部区間の開通による時間の短縮	静岡空港の需要予測では、中部国際空港の開港を前提とした予測が実施されているが、中部国際空港への各交通機関のアクセス条件が予測時から変化していることから、起業者は、この影響が大きなゾーンと想定される浜松市と札幌市のゾーン間において最新のアクセス条件による空港選択率の変化を試算しており、次のとおりの結果となっている。 【起業者の試算結果】 < 中部国際空港の開港による浜松市からのアクセス条件の変化 > (乗換・搭乗待ち時間、ガソリン・有料道路費用等は需要予測の設定により整理) ■ 自動車 <table><tr><td>項 目</td><td>予測設定</td><td>開港後</td><td>変更内容</td></tr><tr><td>時 間</td><td>220 分</td><td>205 分</td><td>第二東名等の利用による時間短縮</td></tr><tr><td>費 用</td><td>2,448 円</td><td>3,461 円</td><td>第二東名等の利用による費用増加</td></tr><tr><td>駐車料金</td><td>2,100 円</td><td>1,500 円</td><td>駐車料金の確定</td></tr></table> 浜松市→アクセス（15 分）→（一般道 23 分）→浜松 I C→（東名・第二東名高速 72 分）→名古屋南 I C→（知多半島道路～中部国際連絡道 44 分）→中部国際（乗換・搭乗待ち 40 分）（休憩時間 11 分） ■ 鉄道 <table><tr><td>項 目</td><td>予測設定</td><td>開港後</td><td>変更内容</td></tr><tr><td>時 間</td><td>178 分</td><td>167 分</td><td>名鉄快速特急の運行による時間短縮</td></tr><tr><td>費 用</td><td>5,400 円</td><td>6,010 円</td><td>名鉄快速特急の運行による費用増加</td></tr></table> 浜松市→アクセス（16.5 分）→浜松駅（乗換 15 分）→新幹線こだま	項 目	予測設定	開港後	変更内容	時 間	220 分	205 分	第二東名等の利用による時間短縮	費 用	2,448 円	3,461 円	第二東名等の利用による費用増加	駐車料金	2,100 円	1,500 円	駐車料金の確定	項 目	予測設定	開港後	変更内容	時 間	178 分	167 分	名鉄快速特急の運行による時間短縮	費 用	5,400 円	6,010 円	名鉄快速特急の運行による費用増加
項 目	予測設定	開港後	変更内容																										
時 間	220 分	205 分	第二東名等の利用による時間短縮																										
費 用	2,448 円	3,461 円	第二東名等の利用による費用増加																										
駐車料金	2,100 円	1,500 円	駐車料金の確定																										
項 目	予測設定	開港後	変更内容																										
時 間	178 分	167 分	名鉄快速特急の運行による時間短縮																										
費 用	5,400 円	6,010 円	名鉄快速特急の運行による費用増加																										

(52 分) → 名古屋駅 (乗換 15 分) → 名鉄快速特急 (28 分)
→ 中部国際 (乗換・搭乗待ち 40 分)

■ バス

項 目	予測設定	開港後	変更内容
時 間	195 分	192 分	遠州鉄道バスの運行による時間短縮
費 用	3,600 円	3,000 円	遠州鉄道バスの運行による費用減少

浜松市 → アクセス (16.5 分) → 浜松駅 (乗換 15 分) → バス (120 分)
→ 中部国際 (乗換・搭乗待ち 40 分)

< 浜松市と札幌市のゾーン間の設定変更による選択確率の変化 >

■ (全目的)

	変更前	変更後
静岡空港	91.0 %	89.7 %
中部国際空港	9.0 %	10.3 %

交通量

変更前	変更後
18.5 千人	18.2 千人
1.8 千人	2.1 千人

計 20.3 千人

起業者の行った試算に対する事業認定庁の見解は以下のとおりである。

中部国際空港の開港による浜松市におけるアクセス条件の変化を見ると、需要予測上は、浜松駅から豊橋駅まで東海道新幹線 (以下「新幹線」という。) を利用し、豊橋駅からの直行バスを想定し片道 1 9 5 分、 3 , 6 0 0 円としていたが、中部国際空港への直行バスを利用する場合については、片道 1 9 2 分、 3 , 0 0 0 円となり、所要時間及び費用については大きな変化はない。また、高速自動車国道第二東海自動車道横浜名古屋線 (第二東名自動車道) の一部開通によるアクセス条件の変化についても、時間は短縮となるが、走行距離は長くなり有料道路区間も増加するため、費用は増加することになる。以上のように中部国際空港の開港後のアクセス状況が需要予測時の設定と大きく異なるものではない。(アクセス時間は乗換、搭乗待ち時間をを含んだものである。)

なお、起業者がアクセス条件を変更して行った試算結果を見ても、浜松市と札幌市のゾーン間における静岡空港 (以下「本空港」という。) 利用者への影響は、 3 0 0 人程度の減少にすぎない。

以上総合的に判断すると、中部国際空港の開港によるアクセス条件の変化が、本空港の需要予測全体の信頼性に大きな影響を与えるものとは認められない。

アクセス条件の設定において、羽田空港及び中部国際空港へのアクセスを不利に設定している。 ・新幹線でのアクセスを全てこだま利用と設定し、静岡空港を有利に扱っている。ひかり利用とすべきである。 ・新幹線品川駅から羽田空港への直行の京浜急行を考慮していない。 ・羽田空港の乗換え時間を他の空港の４０分よりも２０分も多い６０分としている。 ・羽田空港への自動車アクセスを設定していない。	１）鉄道のアクセス条件について 新幹線アクセスを「こだま」と設定したことについて 起業者は、新幹線アクセスを「こだま」と決定した理由について、需要予測のモデルの構造上、鉄道のアクセス経路については代表的なもの一つに絞る必要があるため、東京国際空港（以下「羽田空港」という。）とのアクセスにおいて、静岡駅発着の「こだま」は「ひかり」に対して運行本数が２倍近く多いこと、また、中部国際空港とのアクセスでも、浜松駅発着の「こだま」は「ひかり」に対して運行本数が３倍近く多いこと等から、鉄道によるアクセスを「こだま」と設定したものであるとしているが、この設定は、現状の新幹線の運行ダイヤに照らすと必ずしも合理的とは言えないものとなっている。 すなわち、現状の運行ダイヤ（２００５年５月時刻表）では、確かに静岡駅発着の「こだま」は「ひかり」の本数の２倍近いものの、静岡県発着の「こだま」の約半数が後発の「ひかり」に途中で追い抜かれることを考慮すべきであり、また、新幹線品川駅の新設後のダイヤを見ると、静岡駅発着の「ひかり」はほぼ品川駅に停車していることも踏まえれば、静岡駅利用者のアクセス条件は「ひかり」とする方が合理的とも言える。 しかしながら、静岡県内で「ひかり」が停車するのは、主に静岡駅と浜松駅であるから、羽田空港へのアクセスで「ひかり」利用となる可能性が高いのは、ほぼ静岡駅利用に限定される。また、静岡市と羽田空港との交通アクセス条件を比較すると、羽田空港とのアクセスを「ひかり」利用で、かつ、「品川駅乗り換え」とした場合であっても、１２３分、６，５８０円（需要予測上の設定ではこだま利用で１５１分、６，１８０円）に対して、本空港へのアクセスは自動車利用で５７分、９３０円とアクセス条件が格段に良く、羽田空港の利用者の大幅な増大につながることは認められない。 なお、起業者が静岡駅利用者のアクセス条件を「ひかり」に変更して行った試算結果をみても、静岡市と札幌市のゾーン間における本空港利用者への影響は、３００人程度の減少にすぎない。 したがって、モデルにおける新幹線の交通アクセス条件の設定は必ずしも現状を再現したものとなっていないものの、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。
---	--

< 静岡市と札幌市のゾーン間の設定変更による選択確率の変化 >

■（全目的）

	変更前	変更後
静岡空港	94.4 %	92.6 %
羽田空港	5.6 %	7.4 %

交通量

変更前	変更後
15.4 千人	15.1 千人
0.9 千人	1.2 千人

計 16.3 千人

京浜急行蒲田駅乗換えについて

起業者は本空港の需要予測モデルの構造上、交通アクセス経路を代表的なもの一つに絞っており、品川駅発の京浜急行は、約 20 本 / 時間に占める直行便の割合は約 3 割程度であることから、蒲田乗換え（品川駅から羽田空港までの所要時間を 28 分）としたものである。

本設定にあたり蒲田駅での乗換え時間を 10 分としたことについては、本需要予測モデルにおいて鉄道乗換時間を在来線 在来線の場合を 10 分、在来線 新幹線の場合を 15 分と一律に設定した結果によるものであり、この点に関し恣意性は認められない。

なお、起業者がアクセス条件を乗換えなしとして品川駅から羽田空港までの直行便 20 分と変更して行った試算結果をみても、開港年の本空港利用者が 4 路線計で約 0.9 万人（0.9 %）程度の減少にとどまるものである。

2）羽田空港の乗換・待ち時間について

本空港の需要予測では、空港における乗換・待ち時間について、平成 13 年 12 月の国土交通省航空局通知「国内航空需要予測の一層の精度向上について」における「40 分」を参考に、全国 41 の地方空港におけるリムジンバスの空港到着時間の設定（航空機出発の何分前到着となっているか）を調査し、一般の空港における乗換・待ち時間を 40 分としているが、羽田空港については 60 分としている。

このことについて、起業者は、羽田空港が国内随一の規模を誇る空港であることから、鉄道地下駅からターミナルビルへの移動、搭乗手続、セキュリティチェック、搭乗口への移動、搭乗までの待ち時間等が他空港よりも長くなることを勘案し 60 分を採用したとしている。

この時間設定の妥当性については、平成 13 年度航空旅客動態調査のデータを分析したところ、乗換・待ち時間は第三種空港の平均が 47 分となっているのに対して羽田空港が 62 分、このうち静岡県からの羽田

空港利用者については75分となっていること、国土交通省航空局から意見聴取したところ、この点については妥当であるとの回答を得ていることから、羽田空港の乗換時間の設定が不合理であるとは認められない。

3) 羽田空港への自動車アクセスについて

起業者は、多くの時間と費用がかかるため実態がほとんどないとして、需要予測において羽田空港への自動車アクセスを設定していないとしているが、公共交通機関に比べ自動車アクセスの利便性が劣ることや首都圏で発生している慢性的な交通渋滞を考慮すれば不合理とはいえない。

運賃設定を静岡空港に有利になるよう設定している。

- ・片道通常運賃は羽田空港や名古屋空港といった運賃が安い大都市空港を基に設定しており、不当に安く設定されている。(小松～札幌間の方が静岡～札幌間より距離が短いのに運賃が高くなる。)
- ・往復割引運賃は羽田空港や名古屋空港ではなく割引率の高い地方空港のものを使用しており、静岡空港に有利になるよう設定している。

1) 通常運賃について

本空港の需要予測では、競合する羽田空港及び名古屋空港(当時)における各路線の運賃設定を基に、目的地までの距離按分により片道通常運賃を設定している。このことについて、大規模空港の運賃を基に不当に安い運賃が設定されているといった指摘があるが、下表の札幌 広島、札幌 松山、札幌 鹿児島 の例にも見られるとおり、航空運賃の設定において大規模空港の路線は安く、地方空港の路線は高いといった明確な傾向は認められない。

また、国内航空会社からの意見聴取においても、「現行、静岡地区航空利用者は羽田または名古屋空港を利用していることから、本空港発着航空運賃は2空港の運賃を考慮した設定となることが予想される」との回答を得ていることから、本空港の需要予測において、単に区間距離が近い小松 札幌の運賃ではなく、立地環境等が競合関係にある羽田空港及び名古屋空港の運賃を採用し運賃設定したことには合理性が認められる。

なお、全国215路線(沖縄便・離島便を除く)において、区間距離と片道通常運賃では、高い相関関係(相関係数0.96)にあり、この相関式を用いて静岡 札幌の片道通常運賃を推計すれば、28,285円となり本空港の需要予測の設定値とほぼ同額となる。

< 札幌路線における片道通常運賃と区間距離の状況 >

路 線	区間距離(km)	運賃(円)	距離あたり運賃
札幌 - 仙台	664	24,000	36.1

札幌 - 福島	7 2 0	2 5 , 0 0 0	3 6 . 1
札幌 - 新潟	7 5 5	2 5 , 0 0 0	3 3 . 1
札幌 - 富山	8 7 5	2 9 , 0 0 0	3 3 . 1
札幌 - 小松	9 5 9	3 1 , 0 0 0	3 2 . 3
札幌 - 岡山	1 2 6 6	3 7 , 5 0 0	2 9 . 6
札幌 - 名古屋	1 0 0 0	2 8 , 4 0 0	2 8 . 4
札幌 - 松山	1 4 8 4	4 2 , 0 0 0	2 8 . 3
札幌 - 羽田	8 9 4	2 5 , 2 0 0	2 8 . 2
札幌 - 大阪	1 1 6 1	3 1 , 5 0 0	2 7 . 1
札幌 - 鹿児島	1 7 5 3	4 7 , 0 0 0	2 6 . 8
札幌 - 広島	1 3 6 1	3 5 , 1 0 0	2 5 . 8
札幌 - 福岡	1 6 1 4	3 9 , 6 0 0	2 4 . 5
札幌 - 那覇	2 4 1 8	4 6 , 4 0 0	1 9 . 2
札幌 - 静岡	9 9 5	2 8 , 2 0 0	2 8 . 3

2) 割引運賃について

本空港の需要予測では、類似する地方空港における割引率を基に往復割引率が設定されているが、このことについて、片道通常運賃は羽田空港及び名古屋空港との比較で設定し、割引運賃については割引率の高い地方空港のものから設定するのは不適切との指摘がある。

この指摘に対して、起業者は、航空運賃の割引については航空会社の営業戦略によって設定され、各路線における他航空会社との競合状況、鉄道など他の交通機関との競合状況、他空港との競合状況等、それぞれの空港の置かれた状況を踏まえて路線ごとに設定されるので、本空港の需要予測ではできる限り実態を踏まえた割引率の設定を行うこととし、本空港と類似する4空港（仙台、小松、福島、新潟）の割引率の平均を適用したとしている。

ところが、この結果、例えば、札幌 - 静岡の往復割引運賃が区間距離の短い札幌 - 羽田よりも安くなる場合があるなど、需要予測の割引運賃の設定には矛盾が生じている可能性がある。

このため、通常運賃と同様に羽田空港及び中部国際空港の割引率の平均により割引運賃を試算するよう起業者に求めたところ下表のとおりとなった。

< 羽田空港と中部国際空港の運賃の割引率の平均値から求めた場合 >

路 線	需要予測での想定値			試算結果	
	通常運賃	往復割引	特定便等	往復割引	特定便等
札 幌	28,200	23,900 (15%)	21,000 (26%)	26,800 (5%)	19,500 (31%)
福 岡	23,400	20,400 (13%)	17,800 (24%)	21,300 (9%)	13,600 (42%)
鹿児島	25,800	22,100 (14%)	19,100 (26%)	24,300 (6%)	17,800 (31%)
沖 縄	29,700	25,200 (15%)	21,200 (29%)	27,900 (6%)	20,200 (32%)

注 1 : ()内は片道通常運賃に対する割引率

注 2 : 需要予測上は、業務目的は、通常運賃と往復割引運賃の平均とし、
観光・私用等目的は特定便割引と事前購入割引の最大割引率のものの
平均として設定している。

この結果、全路線において往復割引運賃は増額となる一方で、特定便・事前購入割引運賃（以下「特定割引運賃」という。）は減額される結果となった。

この前提条件によって仮に需要予測を再計算した場合には、往復運賃の増額による需要減効果は特定割引運賃の減額分による需要増効果と相殺され、結果的に需要予測の結果に大きな影響を及ぼさないものと推定される。

以上を踏まえると、本空港の需要予測における割引運賃の設定は、全てにおいて最適の設定であったとは断言できないものの、需要予測の結果の信頼性を損なうほど不合理な前提条件であったとは認められない。

1 - (2) 需要予測の空港選択率がおかしい

- ・ 静岡空港への空港選択率が県民の実感からすると明らかに高すぎる。小田原市、豊橋市、甲府市など他県からの利用はそれほど見込めない。
- ・ 県西部の住民は中部国際空港を、県東部の住民は羽田空港を利用する率が高いと考えられる。
- ・ 空港選択の際、検討するのは、安売り便があるか 発着時間と本数 J Rを含めた総費用である。掛川から北海道(旭川)だと、J A L、A N A、エアドゥの3社で本数も多く安売り期間も多いため、羽田を移用する機会

本空港の需要予測では、全国を456のゾーンに分類した上で、本空港と近隣空港との競争に関して、県内外に関わらず各ゾーンからのアクセス条件（アクセス経路、アクセス時間、費用、就航便数等）によって各空港の競争力を比較し、空港選択率を導き出しており、その手法及びアクセス条件の設定に恣意性は認められない。

また、他県や静岡県の東部・西部からの本空港の利用者はそれほど見込めないとの指摘があるが、本空港の需要予測においては次のようなア

が多い。静岡空港ができて、上記の理由により羽田利用が多くなると思う。

アクセス条件の設定に基づき空港選択率が決められている。

■ 県外都市のアクセス条件

都市名	空港名	空港へのアクセス条件（時間、費用）
小田原市	静岡空港	自動車(199 分、3,811 円)
	羽田空港	鉄 道(168 分、3,780 円)
甲府市	静岡空港	自動車(166 分、3,222 円)
	羽田空港	鉄 道(245 分、4,820 円)
豊橋市	静岡空港	自動車(138 分、2,295 円)
	中部国際空港	自動車(190 分、2,445 円)、鉄道(141 分、1,430 円)

中部国際空港の自動車アクセス費用には駐車場代を含む

■ 県内都市のアクセス条件

都市名	空港名	空港へのアクセス条件（時間、費用）
静岡市	静岡空港	自動車(97 分、 930 円)
	羽田空港	鉄 道(211 分、6,180 円)
浜松市	静岡空港	自動車(112 分、1,270 円)
	中部国際空港	鉄 道(167 分、6,010 円)、バス(192 分、3,000 円)
三島市	静岡空港	自動車(147 分、2,564 円)
	羽田空港	鉄 道(190 分、5,130 円)

■ 上記のアクセス条件に基づく各都市における空港選択率

小田原市（静岡空港 14 %、羽田空港 86 %）
 甲府市 （静岡空港 48 %、羽田空港 36 %）
 豊橋市 （静岡空港 40 %、中部国際空港 60 %）
 静岡市 （静岡空港 94 %、羽田空港 6 %）
 浜松市 （静岡空港 91 %、中部国際空港 9 %）
 三島市 （静岡空港 58 %、羽田空港 42 %）

上記のアクセス条件を見ればわかるとおり、各空港への最短のアクセス時間となる交通機関でのアクセス条件をそれぞれ比較した場合、静岡県内の 3 都市については、時間・費用ともに優れており、小田原市、甲府市、豊橋市においても本空港への自動車によるアクセス条件の良さが一定程度認められることから、需要予測における他県や静岡県の東部・西部からの利用者を見込んだ空港選択率の結果が不合理なものとは認め

られない。

なお、本空港の空港選択率が高すぎるといった指摘があることに對し、起業者は、需要予測の航空経路選択モデルの信頼性を検証するために、立地環境が類似（第三種空港である大都市圏の拠点空港と競合する新幹線によるアクセスが可能競合空港との位置関係が類似）する岡山空港における空港選択率の状況を一例として、以下のとおり本空港の需要予測の結果と比較している。

○ 静岡空港（需要予測結果）

	静岡県 北海道	静岡市 北海道	静岡市 札幌市	静岡市からのアクセス条件	
				アクセス時間	アクセス手段
静岡空港	62%	70%	94%	41分	空港連絡バス
羽田空港	31%	30%	6%	99分	新幹線→京浜急行
中部国際空港	6%	0%	0%	119分	新幹線→名鉄
計	100%	100%	100%		

アクセス時間は乗車時間のみ

○ 岡山空港

	岡山県 北海道	岡山市 北海道	岡山市 札幌市	岡山市からのアクセス条件	
				アクセス時間	アクセス手段
岡山空港	66%	73%	82%	36分	空港連絡バス
伊丹空港	6%	9%	6%	76分	新幹線→空港連絡バス
関西空港	18%	12%	3%	96分	新幹線→特急
広島空港	9%	2%	3%	74分	新幹線→空港連絡バス
その他	2%	4%	6%		
計	100%	100%	100%		

アクセス時間は乗車時間のみ

上記の比較によれば、岡山市から岡山空港へのアクセス時間は、静岡市から本空港と同程度、岡山市から伊丹空港のアクセス時間は、静岡市から羽田空港よりも20分程度短くなっているが、両空港における空港選択率には大差がない等の結果を踏まえると、需要予測の航空経路選択モデル自体は整合性を持ったものであり、本空港の需要予測結果における空港選択率についても信頼性があるものと認められる。

1 - (3)需要予測に用いた旅客実績を意図的に水増ししている

- ・ 需要予測に用いた平成12年度全国幹線旅客純流動調査の結果を大雨の影響による特異値として補正しているがこれは意図的な水増しである。
- ・ 全国幹線旅客純流動調査、航空旅客動態調査等を見ても、静岡県の航空旅客量は横ばい、ないし減少傾向であるが、補正により例えば静岡 - 北海道の旅客量は25万人から51万人に水増ししている。
- ・ 全国幹線旅客純流動調査は既に拡大・統計処理されたもので、これをさらに補正することはおかしい。
- ・ 特異値の補正方法として、羽田空港又は名古屋空港の利用圏域にある12都県の平成7年度全国幹線純流動調査のデータを元に補正しているやり方は航空需要の伸率が高い東京都と神奈川県データのデータを入れるがための水増し工作である。
- ・ 補正の結果、札幌への旅客量は激増しているが、逆に沖縄は減少しているなど矛盾がある。大雨の影響だったとするならば、沖縄も補正により増加するはずである。
- ・ 旅客需要予測の重要な基礎データである地域間主要幹線旅客流動調査(2001年実施)において、静岡県は静岡～札幌間、静岡～福岡間等について、神戸空港におけるそれぞれの同区間の数値を大幅に上回る恣意的な数値を採用している。(総務省は同一幹線については同一の流動量数値を採用するように勧告している。)これを神戸と同一の数値に置き換えた場合、本件事業の費用対便益比は1に達しない。

1) 平成12年度の全国幹線旅客純流動調査の航空旅客データを補正することの妥当性について

起業者は、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。

また、平成12年度の純流動調査における静岡県発着の航空旅客データが特異値であると判断した理由について、静岡空港需要等検討委員会(以下「検討委員会」という。)の委員長であった屋井鉄雄氏(東京工業大学教授)に対して意見聴取を行ったところ、静岡県発着の航空旅客の全国に占める比率が、平成5年度は1.21%、平成7年度は1.28%、平成9年度は1.12%であったにもかかわらず、平成11年度は0.90%と急に低下していること(以上のデータは動態調査)。

平成9年度から11年度にかけて特に静岡県の発着比率が顕著に低下する原因が見当たらないこと、先の降雨による在来線の運休の影響は少なからず生じたものと推察されたこと、という3点から総合的に判断し、補正を行ったと述べている。

この補正の必要性について検証する。

まず、「純流動調査は既に拡大・統計処理されたもので、これをさらに補正することはおかしい」との意見について、純流動調査を実施している国土交通省航空局から意見を聴取したところ、純流動調査の航空旅客データは航空旅客動態調査を、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妥当であるとの意見を得た。

次に、平成11年度の動態調査の静岡県発着の旅客者数が果たして特異値であったかどうかについてであるが、杉山武彦氏(一橋大学学長)は、「静岡の調査結果を特異値と見るかどうかは、基本的には静岡の数値の時系列の中で判断されるべき」と述べている。これを踏まえ、データを検証すると、

羽田空港利用者に占める静岡県発着の旅客者数の割合で見ると、平成7年度は1.54%、平成9年度は1.34%、平成13年度は1.

31%、平成15年度は1.39%と概ね1.3～1.5%の間で推移しているが、平成11年度のみ1.00%と例年に比べて著しく低くなっている。

上述のとおり屋井氏が全国の航空旅客に占める静岡県発着の旅客の比率について、平成11年度以前の過去3回の動態調査の結果から平成11年度を特異値と判断したことに関し、平成11年度以降の調査でも同様の判断ができるかという観点で検証したところ、平成13年度は1.14%、平成15年度は1.24%となっており、これとの比較においても平成11年度の0.90%は著しく低くなっている。という結果となっている。

以上から判断すると、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のは相応の根拠があると認められ、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。

なお、森地茂氏（政策研究大学院大学教授）に対しても意見聴取を行ったところ、同様に補正の必要性を認めている。

2) 補正方法の妥当性について

次に起業者が行った補正方法が、一定の合理性を有するかどうか、恣意性がないかどうか、という点を検証する。

起業者は、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（約59百万人）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、起業者は、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鑑み、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ことができる12都県を利用圏域と設定して補正を行ったとしているが、当該設定が恣意的であるとはいえない。

また、平成7年度の純流動調査の構成比率を用いることについて、屋井氏は、「補正のために、平成7年度の純流動調査のODデータを利用しているが、それは全交通機関を網羅する直近のデータであることが妥当と考えられる」と述べている。

これについての事業認定庁の見解は以下のとおりである。

起業者は、平成13年12月国土交通省航空局通知「国内航空需要予

測の一層の精度向上について」に基づき、需要予測の旅客総流動量の予測に当たって、各交通機関での乗り継ぎ処理がされ、他モードを加えた旅客の真の出発地、目的地や旅行目的別の流動を捉えることができるとして、純流動調査の航空旅客データを用いたとのことであり、この点に関しては合理性が認められる。

しかしながら、純流動調査の航空旅客データは一日のアンケート調査である動態調査を基にしているため、調査日の特殊要因による特異性を排除するためには、本来、例えば複数の調査年の平均を用いて補正するなど、調査日の特異性を排除するための手法を用いることが望ましいところである。とはいえ、航空をとりまく状況が急速に変化している中で、10年前のデータを使用することにより最新の旅客動向を反映できなくなるという懸念があることは確かである。

この点に関し、杉山氏も、「補正にあたって、拠り所として平成7年調査データを用いたことも、より説得的あるいは客観的な方法を求め難い以上、妥当と考えなければならない。遡って複数回の純流動データを活用すべしとの見解もあるが、航空のように相対的に大きな経年の進展が見られる輸送モードについて、10年あるいは15年前のデータに反映される輸送構造を踏まえることが適切であるかどうかについては疑問をなしとしない。」と述べている。

これらを考慮すると、起業者が、直近の平成7年の構成比のみを用いて補正を行ったことの是非は一概に評価しがたいものであり、別途、本空港の需要予測の結果が信頼性を有するものかの検証が必要になると考えた。このため、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。 また、統計学的見地から、起業者が行った補正方法の妥当性を検証するため、田村義保氏（統計数理研究所教授）に意見照会を行ったところ、「統計的推計は一つの値を推定値とするのではなく、誤差を考慮した「幅」を持った推定結果を与えるべきである。今回、静岡県が推定のために用いた方法は、あり得る方法の一つであるが、誤差を考慮したものではないことが問題である。しかし、（上記の）６種類の方法で補正したデータを用いて旅客数を予測しているため、これらの数値のばらつきをもって静岡県が報告書で用いた方法の誤差の程度とみなすことができる（以上は同氏の回答の要約）」との回答を得ている。 これらを踏まえると、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。 ３）補正後の予測値の妥当性について 静岡県と沖縄県の旅客流動量については、上記２）で記載している６つのケースによる試算を行ったところ、当該試算値の範囲の中に起業者が採用した旅客量が収まっていることに鑑みれば、起業者の行った補正は妥当であると認められる。 また、静岡空港の需要予測における地域間流動量が同じ時期に行われた神戸空港の需要予測における地域間流動量よりも大幅に上回っており恣意的な数値であるとの意見については、神戸空港の需要予測で用いられた平成１１年度の動態調査のデータは静岡県の流動量を特異値として補正していないこと等から生じた違いであると認められ、静岡空港の需要予測において補正の必要性が認められれば、その違いを特段の問題とする必要はない。
１ - (４)需要予測結果を受けた２，５００ｍの滑走路の必要性について ・国内に札幌便の利用者が５０万人を超える第三種空港はなく、需要予測結果の札幌便５０万人は滑走路２，５００ｍを造るためにでっちあげられた可能性が高い。 ・静岡空港の全路線の旅客需要に占める札幌路線の比率は、他の空港の実績と比べて明らかに高すぎる。 ・札幌便についていうならば、北陸３県（富山・石川・福井）を合わせた人	空港土木施設設計基準（平成１６年４月）は、機能性確保、安全性確保、経済性追求のために、設計者に相当の拘束力をもたせるべき内容として、「滑走路は、対象航空機が安全に離着陸するために十分な長さを有しなければならない。」とし、国内線において設計対象航空機を大型ジェット機とした場合、原則として２，５００ｍの滑走路長を確保するものとしている。

口・経済規模等はほぼ静岡県に匹敵するが、その中心である小松空港の札幌便利用者は年間27万人に過ぎない。

起業者は、本空港の最大需要路線が静岡～新千歳で50万人と見込まれ、最大就航機材は大型ジェット機となることから、同基準に基づき、2,500mの滑走路を新設としている。

この点に関し、事業認定庁の見解は以下のとおりである。

静岡空港需要等検討委員会が行った補正方法以外の方法によって補正を行った場合に、起業者が50万人と見込んでいる静岡～新千歳間の路線需要がどの程度変動する可能性があるかについて、新たに起業者に対して試算を求めた。機材投入基準では路線需要が50万人以上の場合には大型ジェット機が就航するとされていることから、試算結果が50万人を明らかに下回るといった場合には、大型ジェット機の就航する可能性に疑義が生じるが、試算では47万人から55万人とのことである。また、起業者は、本空港に大型ジェット機の投入が不可欠な遠距離の国際線も誘致する計画を持っていることも踏まえれば、最大投入機材が大型ジェット機となる蓋然性は高い。

国土交通省航空局は、本空港の需要予測は、専門家の指導も得て、適切に実施されているが、一方で、需要予測の一般論として前提条件等を変えれば、計算結果に幅が出ることは事実であり、起業者が行った上記試算の中の下限のケースが50万人を若干下回るからといって、2,500mの滑走路の必要性がなくなるものではないと述べている。

なお、同局は、平成16年3月29日に公共事業評価システム検討委員会航空部会において、2,500mの滑走路の新設を前提に本件事業に対する補助金交付の継続を決定している。

国内航空会社に大型機の就航可能性について意見聴取したところ、「繁忙期等の高需要に対応した大型機就航ならびに大型機を使用した国際チャーターの可能性については、あり得る」との回答を得た。

また、起業者に意見聴取したところ、

- ・大型ジェット機の就航が可能となり、ピーク時需要及び観光需要への対応も可能となることから、非常に利便性の高い空港となると考えられる。
- ・静岡県は、現在の海外進出の状況から今後においても経済分野においてアジア地域との連携を深化させていくことを考えており、そのためにも東南アジアとの企業展開の中心となるシンガポールとの関係をより一層強化していくとしている。これにより、静岡－シンガポール路線の実現性が高まると考えられるが、本路線については5,000km以上の航続距離のある航空機材の就航が必要となること

	から2,500mの滑走路長が必要不可欠であるとしている。 とのことであり、2,500mの滑走路の効果や具体的活用法について回答を得ている。 以上を総合的に勘案すると、一般的に見て大型ジェット機が就航する蓋然性が高く、起業者が空港の設計者として、本空港の最大就航機材を大型ジェット機であると判断し、空港土木施設設計基準に従い、2,500mの滑走路整備を計画したことについては首肯できるものである。
1 - (5)需要予測結果に対するその他の意見 - 日本の航空会社で静岡空港を使う会社はないのではないか。 - 航空会社へ就航の可否を確認すべきである。 - 大規模空港と結ぶ路線が皆無であること、就航便数が少ないこと等から利便性に欠ける空港である。	起業者は、平成17年5月25日に株式会社日本航空ジャパン（JAL）との間で本空港の整備・利活用を推進していくことで協議が整ったとしている。 協議の内容は、 日本航空グループは、静岡空港開港時に新規乗入れを行うこととし、静岡県は、その就航路線について収支均衡を図るための運行支援策を実施する。 日本航空グループは、空港運営会社の立上げに向けて、これに協力する。 静岡県は、静岡空港と基地とするリージョナル航空事業展開を促進することとし、日本航空グループはこれに協力する。 静岡県と日本航空グループは、地元企業等と共同して、新規需要創出に積極的に取り組むこととする。 となっている。 これらのことから、航空会社による路線展開や本空港の利便性向上のための方策が講じられる可能性が高いことが認められる。
静岡空港は、国内の2大拠点空港である羽田空港と伊丹空港に路線が引けないため、航空会社は航空機材を配備している羽田空港や伊丹空港から他の空港を経由した後、静岡空港に回すことになり、必ずしも使い勝手の良くないダイヤになる可能性がある。	国内航空会社への意見照会の回答によれば、国内航空網は、羽田空港及び伊丹空港を拠点として路線展開していることから、本空港において航空会社が路線展開した場合、必ずしも使い勝手の良くないダイヤになる可能性があるとの指摘については否定することはできないが、航空会社は、路線毎に旅客・貨物需要、利用者のニーズ、路線採算性等を検討し運行便数等を決定するとのことであり、航空会社において利用しやすいダイヤ編成の工夫が講じられるものと考えられる。
計画当初にはなかった国際線が乗客需要の数合わせとして算入されている	起業者は、指摘のあった点について、平成15年度に実施された静岡

が、ほとんどこれも現実的でない。	県事業評価監視委員会において、 静岡県から海外への出国者は約４３万人（往復で考えれば約８６万人）であり、渡航先の概ね半分は韓国、台湾、中国などのアジア地域となっており、今後さらにアジア等との経済交流、文化交流などが増加すると予想され、観光県である本県も積極的に誘客に取り組んでいくことを踏まえれば、国際線の需要は十分見込まれるものと考えている。 県では、本空港からの国際便の就航に向けて、これまで１５回にわたり、アジア各国へのプロモーションを行っており、航空会社からは本空港の早期開港への期待が寄せられる。 との見解を示している。 また、静岡県内企業の海外進出は、平成６年の２０７社から平成１６年の３４７社へと年々増加の傾向にあり、特に、アジアとの繋がりが深まっている。 なお、起業者が外国の航空会社へヒヤリングを行ったところ、静岡県の観光資源に高い評価をし、具体の就航便数を想定している社があったとのことである。 以上のことに鑑みれば、静岡空港の国際線の需要は相当程度あると認められる。
・将来の日本の人口は減少するとされ、「国立社会保障・人口問題研究所」によると静岡県の人口は２０３０年までに１１～２０％減少するとされている。静岡空港事業に関して人口減少及び所得水準の伸び悩みも考えた需要予測をするべきだ。	旅客流動については、基本的に経済規模や人口との相関関係があると考えられ、需要予測を行う上では、これらの社会経済状況の動向から中長期的な将来推測を行うことになる。 静岡空港においても、平成１３年に国土交通省が策定した需要予測モデルの考え方に準じた需要予測モデルにより、将来的な旅客流動量の動向の予測段階で経済成長率、県別発生量の予測段階で地域の人口の増減を考慮の上需要予測を行っていることから、不合理であるとは認められない。
２．静岡空港の交通利便性及び効果について ・静岡県は、東海道新幹線や東名高速道路といった十分な交通手段が確保されており、また、大規模空港（羽田空港、成田空港、中部国際空港、関西国際空港）へのアクセスが容易であるなど交通利便性に優れた地域であることから必要不可欠な社会資本ではない。 ・伊豆地方を訪れる観光客は主に首都圏からのレジャー客なので、静岡空港	本空港の交通利便性及び効果については、 静岡県の交通利便性については、確かに、新幹線、高速自動車国道第一東海自動車道（以下「東名高速道路」という。）といった陸上交通の利便性は高い。しかしながら、空港へのアクセス所要時間でみると、全国では６０分以内の圏域人口が７５％以上を占めているのに対し、静岡

が開港しても観光客の増加は望めない。また、大井川、掛川周辺の大企業のビジネス便としての利用や韓国、中国等との大企業向けの貿易貨物等にとっては利便性が高いものとなるが、静岡県民に対する公平な公共の利益とはならず、利益を受ける人は極めて限定される。	県は県内全域が60分以上の圏域となっており、航空利用の利便性に劣り、特に北海道、九州等の国内の遠隔地との交通利便性が低い状況である。県民の空港へのアクセス費用で見ても近隣の羽田、成田、中部空港までは相当な負担となっている。本空港が県中部に設置されることにより、アクセスに係る時間及び費用が大幅に軽減され、空港へのアクセス所要時間60分以内圏域人口が約65%（静岡県の試算）と飛躍的に増大する。 本空港は、東名高速道路に近接（吉田ICまで約16分、相良牧之原ICまで約10分でアクセス可能）していることや920台の無料駐車場を整備する予定であることから、自動車アクセスの利便性に優れた空港である。 以上より総合的に判断すると、一般的に本空港の利便性は認められ、その利益は広く県民が享受できるものと判断できる。
3．静岡県の財政負担能力について 3 - (1) 静岡県の財政について ・ 静岡県の借金総額は2兆円で、1日あたりの返済額が6～7億円もあり、財政非常事態宣言を出すほどで財政状況は危機的であり、これ以上の大規模投資には相当な財政状況の好転の見込みがなければ破綻を来す。静岡県は空港建設に投資続ける程財政的余力はない。	静岡県の平成17年度当初予算1兆1403億円のうち空港整備事業の予算は約95億円で全体の約0.8%であり、また、平成20年度の開港までに必要な各年度予算額についてもこれと同程度となる見込みとすることである。この予算規模からみても、本空港建設のための投資が、起業者の本件事業を施行する経済的能力に疑念を抱かせるほどの影響を与えるとは判断できない。
3 - (2) 空港の採算性、自治体助成及び民活化について ・ 空港が県下の経済に及ぼす波及効果に対して、それに掛かるコスト（投下資本の総額やその後の維持経営、損益計算書等々）について本質的な検討や説明がなされていない。 ・ 開港しても管理運営に毎年数億円規模の赤字を垂れ流すことは各地の地方空港の実例からも目に見えており、静岡空港が「赤字」空港となることは必至であり、その「赤字」の穴埋めに県民の税金が使われるのは、どうみても「公共の利益」に反する。 ・ 国は着陸料低減の方針であり、着陸料収入が減少する。莫大な建設費の償還に加えて着陸料も減少することになれば、県の財政に深刻な影響をもた	本空港の需要予測等によれば、営業黒字を予測しており、仮に需要が予測を下回る結果になったとしても、それをもって直ちに空港の閉鎖が予見されるような空港であるとは認められない。 また、仮に空港運営に係る費用が収益を上回る場合となっても、そのことだけをもって直ちに公共の利益に反するとはいえない。 なお、起業者は、本件事業に必要な建設費、開港後の維持管理費等の費用に対する便益等効果を社会経済的効率性の観点から分析するために費用対効果分析を行っている。同分析によれば、利便の総現在価値と費用の総現在価値との比である費用便益比は、国内線で1.2（平成21

らす。 ・知事は、採算がとれない事業と知りつつ、これまでの巨額投資を考え事業を進めている。 ・地方空港では自治体助成を行っていることが多い。これを行う場合、建設費の償還に加えて、維持費にも莫大な費用が必要になる。 ・空港を利用する航空会社は、乗客が定員割れした場合の赤字補填を要求することは明らかであり、それが営業赤字をさらに累積させることも容易に予想される。 ・静岡空港の営業赤字が予想される中で、営業は民間に委託するという構想が出され始めているが、これは静岡県が空港の採算性に疑問を抱き、民間の運営会社に丸投げしたという責任回避の行動である。また、委託される側は大幅な赤字補填を県に求めることは必至であり、県の財政からの恒常的な赤字補填が常態化することは避けられない。	年度に開港した場合)と1を超えており、社会経済的に効果的な事業と判断できる。また、このうち、空港運営の採算性を表す指標の一つである開港年の供給者便益だけをみても支出を上回る収入が見込まれている。
4 . 静岡空港の環境に与える影響について 4 - (1) 環境アセスは妥当性に欠ける ・静岡空港の環境アセスメントは、現行の「アセスメント法」施行以前の手法で行われたものであり、妥当性に欠けている。平成9年に制定された現行の「環境影響評価法」に基づき、評価をやり直すべきである。 ・静岡県の環境影響調査によっても、本件事業用地は自然度7～9という自然豊かな里山地域であり貴重な動植物が生息生殖していたが造成工事が環境に影響を及ぼしている。着工前、鳥類は約150種類を数えたが、これは通常の里山で確認される種の2～3倍に当たり、太平洋ベルト地帯の沿岸部としては異例の良好に保全されてきた環境である。草木類、鳥類に貴重種が多く、豊かな土地を破壊する自然破壊である。貴重種について移植するから環境保全目標は満足されるという県の調査は不十分、杜撰で、貴重種についての考え方が甘いだけでなく、保全・保護の観点には「現状保存の原則」がない。空港ありきの環境アセスメントである。これ以上自然破壊はすべきでなく森林の保護・育成に努めるべきである。 ・県の環境影響評価書では、ムササビの無視、重要種(ナギラン、クマガイソウ、タシロラン、アケボノシュスラン等)の評価書漏れ等がある。また、貴重種であるタコノアシは空港建設事業により消滅した。同評価書は初めに空港ありきで作られたものである。	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月に静岡空港整備事業に係る環境影響評価書(以下「本評価書」という。)を作成している。 静岡空港整備事業(以下「本件事業」という。)は、環境影響評価法(平成9年法律第81号、以下「評価法」という。)の施行前に許可を与えられた事業であるため、評価法の手続きの適用を受けない事業であるというものの、本評価書において起業者が掲げた環境保全目標は、環境基本法に基づく環境基準等とほぼ整合し、かつ、本評価の結果は当該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、起業者はできる限りの対策を講じていると認められる。 起業者は、空港周辺地域について動植物の生育・生息状況について今後とも十分なモニタリング調査を行うこととしており、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、本評価書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、専門家の指導を得て郷土種による緑化、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図って行くとしている。 また、タコノアシ、ナギラン、クマガイソウ、タシロラン、アケボノシュスラン等の貴重種等については、移植による保全対策が講じられている。中でも、平成１０年度に移植された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。
４ - (２) 空港は環境に悪影響を及ぼす ・ 里山の消失による生態系の破壊は、カラスの異常繁殖にも見られる。さらに工事に伴う河川の汚濁による魚類の減少、地形改変により貴重な緑が削られることにより、森林保水力が消滅し降雨時の河川の増水、氾濫の危険性が高まっており、大規模な洪水被害が激増する深刻な事態が迫ることになる。	水質汚濁被害について 起業者は、水質汚濁の防止措置として、「防災調節池等技術基準（案）」（（社）日本河川協会）及び「静岡県土地利用事業の適正化に関する指導要綱」に基づき調節池を設置することとしており、本評価書ではこれにより浮遊物質濃度が低下し、その大半が除去されると評価されている。 また、起業者は、空港周辺部を緩衝緑地として保全し、地形改変される区域についても自然林等を生育して森林の保水能力を保全することにより魚類等水生動物の生息環境の確保に努めるとともに、現地を継続的に調査、監視し必要に応じて保全対策を講じることとしている。 以上のことから、本件事業による水質汚濁と魚類の減少に与える影響は軽微であると認められる。 洪水被害について 森林伐採による森林保水力の低下については、過去最大降雨（空港建設予定地の近傍である牧之原観測所で観測された過去最大日雨量）にも対応できる容量の調節池を空港用地内に設置することにより、雨水の流

	出の調節を行っており、洪水被害についても適切な対策が講じられていると認められる。
・ 空港が開港すれば、航空機進入路の直下に当たる市町村では、騒音 振動 航空機の排気による大気汚染といった被害や危険に晒される。	騒音被害について 「航空機騒音に係る環境基準」(昭和48年12月環境庁告示第154号)において、専ら住居の用に供される地域に適用される環境基準値WECPNL(加重等価平均感覚騒音レベル)(以下「W値」という。)は70以下、それ以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域のW値は75以下と規定されている。 起業者は、飛行場周辺地域のうちW値70を超える地域を航空機騒音の影響範囲の対象とし、本評価書においてW値70以下の達成を環境保全目標として、W値70を超える範囲に存在する10戸程度の住居を対象に防音工事を実施するとともに、開港後においても騒音の実測調査等を継続し、環境保全目標の維持のために必要な騒音対策を講じることとしている。 振動被害について 航空機の運航に伴う振動については、低周波空気振動が考えられるが、現在予測手法や評価基準が定められていないため、関西国際空港における航空機振動の実績データを参考に予測・評価を行っている。その結果、振動による影響はほとんど生じないため、大部分の地域住民が日常生活において支障がないものと評価されていることから、事前の対策は行われていない。しかしながら仮に、開港後振動による影響が発生した場合には、起業者は適切な対策を行うこととしている。 航空機の排気による大気汚染について 本評価書において、航空機(平成20年度における1日の離発着回数は大型ジェット機4回、中型ジェット機18回、小型ジェット機34回)の大気汚染物質排出量を予測しているが、その結果、環境基本法(平成5年法律第91号)に基づく環境基準等を参考として設定された環境保全目標を満足している。 二酸化窒素に係る環境基準は0.04~0.06ppm以下とされ、本空港の利用に伴う寄与濃度は0.001ppmとなっていることから大気に関する生活環境は保全されるものと評価される。 以上 ~ より、航空機による被害や危険は軽微であると認められる。
・ 地球の温暖化の深刻さが地球的問題とされている今日、静岡県もこうした	起業者は地形改変地域の切土、盛土法面には、植栽可能な箇所につい

環境問題に配慮した県政が求められており、この観点からも山林や茶畑の役割を見直さなければならない。	て郷土種を中心に極力植栽を実施すること及び緩衝緑地帯の森林について森林の整備を実施し、多様な動植物が生育できる環境の保全・修復を図ることとしている。
4 - (3) オオタカの保護対策が不十分である ・ 静岡県は、「4つがいのオオタカが安定的に繁殖できる営巣環境を保全・整備していく」としながら、空港事業地内にあった営巣木を伐採し、営巣地を破壊する工事を行っており、オオタカの営巣を誘導するなどという実験的で無責任な対策を編み出したが、効果がなく依然としてオオタカは、反対地権者の森に営巣していることが確認されている。 ・ 国内希少種であるオオタカを保護していくことは、国民の健康で文化的な生活を確保することにつながり、現在オオタカが営巣している森を保全していくことには、高い公益性があるが、県の対応はその場しのぎの御都合主義であり、自然保護の立場など全く持たないものである。	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、環境庁の指導のもと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4,000ha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」という提言が本体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。事業地内の営巣木の伐採については、事業に不可欠な工事のために行ったものであるが、これを補完する措置として、起業者は、営巣地として利用される森林環境を長期的に整備することにより営巣を誘導する等、広範囲な保全対策を実施するとしており、今後、長期的に効果が現れてくるものと判断できることから、オオタカ保護の観点が失われるものではない。 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。 こうした対策を講じてきた結果、平成16年5月時点において5つがいのオオタカが確認されている。
5 . 静岡空港の安全性について 5 - (1) 航空機事故が起こる可能性が高い 静岡空港周辺には、自衛隊基地もあり、中部国際空港・羽田空港が近く、上空を常に多くの航空機が飛行している過密領域である。	空域の過密については、羽田空港や中部国際空港を利用する航空機が飛行するのは上空約1万mの航空路上の領域であるが、静岡空港利用の

浜松基地と静浜基地の管制区には含まれた静岡空港の空域は、非常に狭い上に、扇形をした極めて奇妙なもので、離着陸する航空機は急旋回しなければならないという厳しい条件下におかれている。隣接する静浜基地は初級練習機の訓練基地であり、静岡空港との競合する高度で訓練中の自衛隊機が飛び交うもので、絶えずニアミスの危険と隣り合わせの空港である。 気象上は、霧や乱気流が多い。 等の理由により、静岡空港から離発着機を行えば、事故が起こる危険性が高い。さらに事故が起こった場合には、県内のみならず近隣の他県への墜落も起こりうる。そのような場所に空港を開港することは、県民はもちろん近隣の他県の住民に対しても与える不安は大きい。 ・空域調整については、93年に運輸相と防衛庁と静岡県との三者で合意したと言われているが、どのように安全が確保されたのか全く分からない。未解決である。	航空機は、1,500m～2,000mの高度で主に海側から進入することになっており、利用高度が異なることから空域の過密が安全上の問題となるものとは認められない。 空域調整については、本空港の安全確保のため、平成5年6月に防衛庁、旧運輸省及び静岡県による調整の結果三者合意がなされた。この合意により、本空港においてILS（計器着陸装置）やVOR（超短波全方向式無線標識装置）による進入方式とすること、空域近傍における航空機経路を変更することなどにより空域調整が図られた上、さらにその後進入・出発方式についても十分な検討がなされているので、特段安全上の問題はないと判断される。 乱気流については、主に積乱雲に伴い発生するものと地形の影響により発生するものが想定されるが、積乱雲に伴う乱気流については、一般に乱気流が発生する時は雷の発現する確率が高いとされているところ、昭和63年10月からの4年間の気象観測によると、静岡空港周辺における雷の発現は年平均わずか16日、約4%程度であることから、積乱雲に伴う乱気流が多く発生するとは考えられず、地形の影響により発生するものについても、本空港周辺の地形が特に乱気流を発生させやすいものとは認められない。また、霧についてはILS等の航空保安無線施設を利用した計器飛行方式を採用しており、航行の安全は確保されていると認められる。
5 - (2)地震により盛土が崩壊する危険性がある ・静岡空港は80mの盛土と軟弱地盤であり、関東・東海・東南海沖地震のどれが起こったとしても、かなりの影響が予想されており、地割れ土砂崩れ等により使用不能に陥るのは想像に難くなく、場合によっては、離発着機が地震の揺れなどにより墜落し被害が拡大することもあると考えられる。	本空港本体用地造成は、本体工事にあわせた動態観測の結果を踏まえ、静岡空港建設技術委員会の提言を踏まえて、地震等に対する安全性確保のための施工方法の検討が行われている。 また、阪神・淡路大震災よりも、盛土構造に大きな影響を及ぼす恐れのあるとされる想定東海地震波形を用い、最も高い盛土部においてシミュレーションを行ったところ、法肩部において若干の変位（1m程度）が発生するものの、滑走路等基本施設には影響は無く、応急処置で対応できる範囲内であることが確認されている。 以上のことから、本空港の盛土工事に危険性は低いと認められる。
5 - (3)空港の近くに原発があり危険である ・近くに浜岡原子力発電所が存在するが、万が一にも飛行機が墜落した場合にはチェルノブイリ原発事故以上の汚染が広がるとする見解もある。また	本空港を利用する航空機は、駿河湾上を東西方向から進入・離陸することになっており、南方向に約20km離れている浜岡原子力発電所方

その被害は、県内のみならず関東圏へも相当な被害が及び、日本の機能が麻痺する可能性がある。	面を航空機が航行することは想定されていないことから、空港整備の段階における空港の安全性は確保されていると判断できるものである。
6．静岡空港の位置選定について ・2つの自衛隊基地との管制圏の調整や進入路の制約や障害地形の運航空域条件の問題、候補地の中で移転必要な家屋や施設が最も多いこと、最終の候補地として残った3地区のうち土工量、工事費が最大であることなどがあるにもかかわらず榛原島田地区が選定されたことは、合理性がない。 ・静岡空港の場合、昭和62年12月16日に当地（榛原、島田）に決定したが、選定理由については、申請書では「当地が最も適切である判断されるため」となっているが、反対運動が少なく政治的に決定されたもので合理的とは言えない。 ・静岡県が当初示した3つの予定候補地における、本体部工事費（見込み）は、高地と深い谷が複雑に入り組んだ現工事地区と、海岸部の平坦地や緩やかな丘陵地帯である2地区とがほぼ同額の500億円前後とされている。これは明らかに不合理である。 ・空港の立地選定にあたり住民参加を無視したばかりか県議会にも諮っていないことは、本件事業の違法・不当性を明確にしている。	本空港の建設位置の決定に係る手続きについては、静岡県の設置した「静岡県空港建設検討専門家委員会」（以下「委員会」という。）での検討により、県下45地区の候補地のうち、空港用地取得可能性、制限表面確保の可能性、計器飛行方式設定可能性、空港機能面、運行条件、土地利用状況、事業費等を勘案して、最終候補地として残った掛川、浅羽、申請案の3カ所の中から、浅羽、申請案を空港適地とする報告を行った。これを受け、知事は、申請案を空港建設地と決定し、地元市町において空港の建設地の決定経緯や基本計画の周知を図り、理解を得るとともに、平成7年10月13日に空港整備法第5条第2項の規定に基づき県議会の議決を経ているもので、これら一連の手続きは適切に行われたものと判断できる。 また、申請案と2つの代替案を比較すると、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分以内のアクセス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。 以上を踏まえると、起業者が空港建設位置を選定するに当たり事業費等の建設条件のみを考えるのではなく、空港へのアクセス条件や騒音等の環境条件等の諸条件を総合的に検討して建設位置を申請案と決定したことについては、合理的であると認められる。なお、代替案との比較を行う場合において、比較検討すべき代替案は、事業認定申請書等からその存在が顕著なもので足りると解されており、本空港については、申請案よりも著しく優れた代替案が存在するとは認められない。また、空港建設位置の決定後、造成位置を変更した結果、家屋や施設の移転戸数は家屋２戸、福祉施設１施設に減少しており、起業者が家屋等移転を最小限とするために適切な措置を講じていると認められる。 なお、２つの自衛隊基地との管制圏の調整や進入路の制約については、５－（１）に記載のとおり調整が図られているものである。
・ 静岡県内には航空自衛隊浜松基地があり、その滑走路は２，５５０ｍで大型ジェット機の離着陸も可能である。石川県の小松空港のように、まずは浜松基地を軍民共用化すべきである。それから、民間需要が大きすぎて共用空港で足りないということが明らかになれば、その時点で民間空港を建設すればよい。 ・ 県内の航空自衛隊基地（静岡、浜松）の共有化で民間需要がどの程度なのか確かめるべきである。	自衛隊基地との共有化については、委員会において、訓練基地との共用に伴う機能的制約があるほか、既に周辺の市街化が進展しているため、拡張すると多数の家屋移転を伴う等当該地域の住民の生活に大きな影響を及ぼすものとなることから空港事業用地としては適当ではないとの結論を得て候補地から除外されており、起業者が委員会の報告を受けて自衛隊基地の共有化を検討しなかったことについては、不合理であるとは認められない。
７．県民合意について ・ ２００１年本件事業の是非を問う住民投票の実施を求める直接請求が、法定成立要件を遙かに越える有権者の約１割、２６９，７３５人（２００１年６月８日県選管発表）の署名を集めて成立した。このような状況の中、知事は「住民投票の実施に賛成である。」との意向を示しながら、同年９月の県議会において住民投票条例案が否決されると再提議することもなく、県民の意思をおろそかにし住民投票の実施にむけて努力することはない。県民の信認がないにもかかわらず空港建設を強行し続けている。今からでも住民投票を実施すべきである。	本空港の建設の是非を問う住民投票条例案については、県議会において否決されたものである。 起業者は、これを受けてタウンミーティング、地元説明会、広報誌やホームページによる広報活動等により、空港建設に関して多くの情報が広く県民に行き渡るよう取り組んでいると認められる。 また、起業者に対し、県内全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ことから、県民合意がないとはいえない。
８．事業再評価について ・ ２００３年に静岡県は、事業採択から１０年ということで事業再評価を実	本件事業は、平成６年度事業採択後１０年が経過した時点で事業継

施しているが、その際第三者機関として「静岡県事業評価監視委員会」を設置し同委員会の意見を尊重して、静岡空港整備事業について「事業継続」と決定した。しかし、第三者機関といえども委員は、県の推薦のもとで任命されており、県民による選挙ではなく行政機関や官僚によって選ばれている。このような場で、計画段階からほとんど公共性、公益性についてノーチェックできた事業の評価や判断はできない。 ・静岡県及び国交省が行った事業再評価においては、評価項目の一つとしてそれぞれ「事業進捗の見込み」を掲げていたが、いずれにおいても「県が用地取得に努力している」ことのみを根拠として安易に進捗見込みを肯定し、「事業継続が妥当」とした静岡県が僅か1年も経過せずして工事の完成期日の再度の延期許可を求めたことは、事業再評価における「事業進捗見込みの認定」が誤りであったことを証明している。事業再評価においては、順調な進捗が見込めないような事業は、災害その他不可抗力な事情による停滞でない限り、致命的な欠陥がある事業として廃止すべきである。	続中のため「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」(平成13年国土交通事務次官通知)(以下「実施要領」という。))「航空関係公共事業の再評価実施細目」(平成15年国土交通省航空局通知)(以下「実施細目」という。))及び「静岡県企画部所管公共事業再評価実施要綱」(平成15施行)(以下「県要綱」という。))に基づき平成15年度に事業再評価を行ったものである。 事業再評価にあたっては、実施要領第6、実施細目第6及び県要綱第5に基づき次のとおり静岡県事業評価監視委員会の意見を聴いたものであり、事業の必要性について 需要予測の妥当性、 事業進捗の見込み、コスト縮減や代替案の可能性といった3つの視点から慎重な審議が行われた結果、事業の継続は適当との結論に至ったものであり、適正な手続きにより事業再評価が行われていると認められる。 なお、起業者は、土地収用法に基づいて用地取得を進める場合、法令に定められた諸手続に相当期間を要することから、工事完成予定期日の変更申請を行ったものとしている。 ・静岡県による事業再評価 平成 15 年 5 月～7 月 事業評価監視委員会 計7回開催(公開) 平成 15 年 7 月 同委員会から知事に「継続することは妥当」との審議結果を報告 平成 15 年 8 月 知事より大臣に事業を継続とする対応方針を送付 ・国土交通省による審査 平成 15 年 10 月～ 平成 16 年 3 月 公共事業評価システム検討委員会航空部会にて検討 計4回開催 平成 16 年 3 月 29 日 補助金交付の継続を決定
9. 空港設置許可の適法性について ・空港設置許可の上で全用地任意取得するという確約書の履行が事実上の条件であると国が明言し、かつ、空港設置許可取消訴訟の判決においてもそれを認めている。土地収用の事業認定申請は、任意取得放棄の意志表示にほかならず、設置許可書類の適合性の根拠を失わせるものであることから、違法であり、設置許可そのものを取り消すべきである。「確約書」を誠実に	空港の設置許可については、国土交通大臣の取消処分がない限り有効であると認められる。 なお、静岡空港設置許可取消訴訟の判示(最高裁・平成16年3月11日)においても、空港設置許可が適法であると認められている。

履行することなく、反対住民、地権者をおろそかにして、安易な土地収用という手段を選択するに至った静岡県知事に、本件事業を遂行する充分な意思と能力があるとは考えられない。 ・ 空港設置許可要件として「用地取得の確実性」が規定されているが（航空法３９条１項５号）これは事業者が既に敷地の使用権を取得しているか否かを問うものである。静岡空港の空港設置許可申請に際して、用地提供について「地権者の限りなく１００％に近い同意」得られず、運輸省は、静岡県に対して交渉による確実な用地取得の保障を求め、それも口頭の約束では不十分として文書による「確約」を要求した。『確約書』には、土地収用を排除する文言はないが、【全用地の任意取得】を約束するものである以上、強制取得の拳に出ることは「公に選ばれた知事が対外的に確約した」約束の明らかな違反であり、政治道義上到底許されるべき行為ではない。本件事業は、『確約書』による「誠心誠意の交渉による全用地の任意取得」の履行・達成を見込んだ、いわば条件付き許可処分の上に成立している。条件行為が不履行が明らかとなった以上、設置許可は速やかに取り消されなければならない。	
１０．その他公益性の判断に直接影響があると認められる意見 ・ 牧ノ原台地は、霧が多いという気象条件からお茶の栽培に適しているため、静岡県内でも上質のお茶の産地としてしられ、何代にもわたり生産者が茶畑の育成に力を注いできた。代替地として農地開発した分譲地に植栽したとしても、従前の茶園にまで耕作するには労力と時間が掛かる。また、労しても優良茶園として再生するとは限らない。 ・ 食料受給率の低い日本でこれ以上農地を削減してまで空港の必要性はない。	本件事業により１２０ｈａの農地が支障となるが、静岡県は、営農希望者に対して県が行う農地開発事業により１１２ｈａ、既存農地で４５ｈａ、合計１５７ｈａの農地を確保し提供することとしており、茶を始めとする地域の主力農産物の生産力維持に配慮していることから、起業者として必要な生業対策が図られていると判断できるものである。
・ 静岡空港は完成しなくても“赤字廃止路線”と想像できるため、空港として利用するために開発するというより、米軍や自衛隊が利用するために提供するものである。	本空港は、第三種空港として整備されているものであり、米軍や自衛隊に提供するためのものではない。
・ 強制収用は地域の良好なコミュニティーを崩壊する。	空港用地を提供して空港建設を前提とした新生活設計を進めている大

	部分の地権者や地元住民の間では、県のこれまでの空港建設に関する生活生業対策を行っているとの起業者から聞いており、地域社会への影響を軽減する配慮がなされていると認められる。
・国は、２００１年に策定された第８次空港整備五箇年計画で第三種空港の新規着工を原則凍結するとの方針^２に転換していることから考えても、国の方針に反している。 ^１社会資本整備重点計画（平成１５年１０月１０日閣議決定）において、「一般空港については離島を除き新設を抑制する」とされたことを指していると思われる。	社会資本整備重点計画では、「一般空港については離島を除き新設を抑制する」とされているが、本空港は平成３年第６次空港整備五箇年計画に予定事業として組入れられた事業であり、事業採択から１０年を経て事業再評価を行った上で、平成１６年３月に国土交通省による補助金継続が決定されており、航空行政の中でその政策的な必要性が確認されている。

○事業認定庁の判断（20条要件）に無関係であると認められる意見

中部地方整備局 建政部

意見書の意見	意見書に対する見解
1. 地権者に対する起業者の交渉態度 ・関係者と十分な話し合いをし、その上で承諾が得られない場合に事業認定を申請すべきである。しかし、知事に対し、県民の会と私達(〇〇、〇〇、〇〇、〇〇の4名)が公開討論も申し込みをしたが拒否された。2004年11月に、県民の会の人たちと私達は、知事に面談を申し込んだが、県庁内に居たにもかかわらず拒否した。 ・私達は、空港に関して知事及び県当局とは今まで話し合いに応じたり、またテーブルについたことは一度もない。それは、知事及び空港当局が誠意がなく信用できないからである。誠意ある回答が得られれば話し合いに応じる。 ・2003年8月11日に3条件を提示したが、誠意ある回答はない。その後も誠意が全くない手紙が再三来たので、2004年9月21日に手紙、来訪による話し合いの依頼はやめてほしい旨の返事をした。私達の意見に対して1度も誠意のある回答がなく、また詳しい説明もない。 ・共有地権者となってから、静岡県から2回ほど空港建設のパンフレットが送られたが、肝心要の地元の反対地権者への話し合いを実現しようとする知事の働きかけはなかった。土地収用法を適用するからには、形ばかりの事前説明会ではなく、真摯な話し合いの努力が不可欠であり、手続き的に不当であると考える。 ・静岡県は、1987年に「空港建設検討専門委員会」を設置し候補地検討を始め、同年12月には現在の位置に決定したが、住民は蚊帳の外であった。これ以降も、1991年の第6次空港整備5箇年計画に予定事業に組み入れ、1994年の事業採択、1996年の静岡空港に係る飛行場の設置許可、1997年の空港本体準備工事に着手されてきたが、この間、環境影響評価書の公告・縦覧や運輸省が静岡空港の設置に関する公聴会を開催したが、形式的手続きであったことは否めず、とても住民参加とはいえなかった。 ・静岡県は、第三者機関が計画し提案した空港賛否両派による公開討論をことごとく拒否してきた。	これらの意見は、地権者に関する起業者の交渉態度に関する意見であり、本件事業に係る公益性の判断に無関係である。

2．土地収用法上の手続の瑕疵について ・土地収用法第15条の14では「事業認定申請に先立ち、利害関係者に事業の説明をしなければならない」と記してあるが、収用対象地の共有地権者である私に対して事業説明はもとより、事業説明会の案内すら現時点に至っても依然として届いていない。利害関係人である私に事前通知することなしに開いた事前説明会は、土地収用法第15条の14違反であり無効である。それゆえ、この事業認定自体も手続き違反であり法律要件を満たしていないため無効である。	本件事業に係る公益性の判断に無関係である。 なお、起業者は、土地収用法第15条の14及び同法施行規則第1条の2に規定に基づき、登記上で知り得る範囲の未買収地における権利者に対して、事前説明会の開催通知を行い、また、新聞広告の手続も行っており、手続の瑕疵があるとは認められない。
・事業認定申請書の縦覧が極一部の市町でしかなされないことが、今回の空港計画の公益性のなさを物語っている。県民全体の眼にさらすべきである。	本件事業に係る公益性の判断に無関係である。 なお、事業認定申請書の送付及び縦覧は、土地収用法第24条の定めるところに従い、起業地が所在する市町村において、適正な手続の下、完了しているところである。
3．その他の意見 ・県は、空港と一体のものとして、空港の地下駅としての新幹線新駅設置を計画してきた。しかしながらJR東海から賛意が得られず挫折しており、杜撰な計画としか言いようがない。	本件事業に係る公益性の判断に無関係である。 事業認定申請書上、本件事業の計画においては、新幹線新駅の設置を予定したものとなっており、当該計画を前提に事業認定の是非を判断するものである。
・巨額の広報費用を使って広告を繰り返す反面、事業内容、事業を取り巻く諸状況等について、県民に正確な情報公開を行っていない、等々極めて非民主的で不透明な推進を続けてきた。 ・静岡空港はあくまで第三種地方空港であって、当面、新千歳、那覇、福岡、鹿児島との4路線しか開設の見込みがないのに、県の誇大広告により成田、羽田、名古屋空港しか利用したことのない多くの県民に国際的な拠点空港という幻想を与えている。	起業者の広報・事業の進め方、情報公開に関するものであり、本件事業に係る公益性の判断に無関係である。
・静岡空港への土地収用法適用は、成田への土地収用適用にもつながる問題である。成田の反対派と、空港公団との血を流して得られた、「土地の強制収用はしない」の大原則を踏みにじるものになる。	成田空港の問題は、静岡空港には関係がない。
・空港建設の地元榛原町では、通学路になっている主要県道が、いまだに狭	本件事業以外の予算に関することは、本件事業に係る公益性の判断に無

隘であったり歩道が整備されていない。また、東海地震が切迫しているが、津波に対処すべく２級河川に水門設置ができないほど地震防災も遅れているのが現状である。また、空港建設に多額の税金を投入したことにより、東海地震対策のための基金をほとんど使い尽くし、民生費、衛生費、社会福祉費、老人費、児童福祉費といった県民生活に直結する予算は全国でも最下位に近い状況となっている。	関係である。
・便数確保のため貨物便を増大させると様々なリスクが出てくる。例えば中国等の安価な品物が大量に輸入され、県内の生産を主とする産業は今以上に衰退することが予測される。そうなれば大量の失業者が生じる。輸入農産物には残留農薬、食肉魚肉には抗生剤残留のリスクがある。畜産物を持ち込めば鳥インフルエンザやＢＳＥのリスクがある。国際便旅客の移動によってインフルエンザウイルス等の感染症の早期流行につながる。	我が国の雇用対策、消費者安全対策、感染症対策等に係る一般的な懸念であり、本件事業に係る公益性の判断に無関係である。
・県議会の議事録を意見としたい。 ・経済の活性化と交通の利便性を県の審議会は認めていない。 ・詳細な需要予測は静岡空港建設中止の会のホームページに表示されている	これらの意見は、主張する意見の内容が特定できないため、具体的な見解を述べることは困難である。
・住民投票実施に要する費用は収用のための土地物件調査にかかる費用と同程度であり、収用よりも住民投票の方が早く結論が得られる。 ・静岡空港が、単なる静岡県のひとつの公共事業ではなく、全国的に問題の公共事業であることを示すものとして、国会議員の署名があげられる。この署名にあげられた国会議員は、各党派、全国各地より選出された者である。そのことは、この「静岡空港」に対する「土地収用法」の適用そのものが、全国のこれからに大きく関係している。 ・空港建設による受益者は利用者であり、高速道路や新幹線鉄道と同様その建設費用は受益者である利用者が負担すべきである。 ・強制収用など前代未聞の行為である。 ・空港事業が失敗したら誰が責任をとるのか。 ・個人の財産権の侵害する土地収用事業など決して許されない。 ・土地収用は憲法違反である。 ・事業の進捗率について静岡県が発表している工事の進捗率は、切土・盛土量を全計画量と比較したものに過ぎず、本体部と障害切土部分を合わせて切土・盛土工事の全土工量に対する進捗率は５０％に満たない。また、静	本件事業に係る公益性の判断に無関係である。

岡県が示してきた本体部の用地取得率は、着陸帯及び駐機場等の平面部分のみに関するもので、これらを支える盛土法面を計算から省いている。事業認定申請書中の取得率は96%で、県が示してきた「98%余」は世論操作のための誇大表示である。

- ・ 静岡県は、「用地買収に応じない地権者は4戸のみ」という印象を振りまく悪宣伝を繰り返してきたが、事業認定申請書によれば個人地権者の家族等及び共有地権者を含め用地買収に応じた地権者の比率は56.92%に過ぎない。
- ・ 本件事業の用地は静岡県民・地域住民の利益に即して転用をすべきであり、また時代の要請に応える転用は十分可能である。
- ・ 県税国税を使つての空港建設は公共の福祉に反する。
- ・ 航空機進入路の直下では航空機墜落事故や落下物による被害や危険に晒される。
- ・ 静岡空港の開港は隣県の空港経営を圧迫する。
- ・ 足手まといの厄介空港である。
- ・ いつまでもバブルの夢を追いかけるのは時代遅れである。
- ・ 事業計画を見直すべきである。
- ・ 国の借金が減額されるまで建設を延期すべきである。
- ・ 自分は利用しない
- ・ 県民は不便を感じておらず利用しない、
- ・ 反対する人がいる。
- ・ 地元住民は空港に反対である。
- ・ 地元は空港に反対である。
- ・ 空港を作る動機が不純である。
- ・ 行政不信
- ・ 乱開発はやめるべきである。
- ・ 静岡県のイメージが悪くなる。
- ・ 土地収用はムダ使いである。
- ・ 静岡空港建設は憲法違反である。