

静岡空港整備事業に係る公聴会 第1日(2月18日)

午後1時00分開会

議長 定刻になりましたので、ただいまから、静岡空港の整備事業に係る公聴会を開会いたします。

私は、本公聴会の議長を務めさせていただき、国土交通省中部地方整備局建政部長の春川です。どうぞよろしくお願いいたします。

本公聴会は、土地収用法に基づき、昨年11月30日付けで、起業者である静岡県から提出された、静岡空港整備事業に係る事業認定申請について開催するものであり、今後、事業認定庁として、当該申請の審査、事業認定に関する判断をするに当たり勘案すべき情報を収集することを目的とするものでございます。

なお、本公聴会に当たっての注意事項等を申し上げます。会場内では静穏を保持し、公聴会の円滑な進行に支障となるような行為をしないでください。もし守られない場合には、こちらから注意または退場などを命じることがあります。会場内の安全確保または秩序の維持が困難になった場合においては公聴会を打ち切ることであります。その他詳細の注意事項等につきましては、本日会場受付にてお配りいたしました入場整理券にも記載しておりますので、御一読いただき、遵守されるようお願いいたします。

まず最初に、本件事業の起業者に公述をしていただきます。起業者代理人の山村善敬さん、栗岡 隆さん。壇上に上がっていただき、公述席にお着きください。

現在の時刻が13時03分ですので、30分後の13時33分までに公述を終了するようお願いいたします。

なお、この時刻までに終了されない場合には公述の中止を命じることとなります。

視聴覚機器等を使われますので、ちょっと照明を暗くしてください。

それでは公述をお願いいたします。

山村善敬公述人 公述人の、静岡県空港建設局長の山村と申します。この公聴会の対象事業の静岡空港整備事業の目的及び内容などについて御説明申し上げます。

当該事業が土地収用法第20条の要件を満たしていることを公述いたします。

公述内容としましては、事業計画の概要、事業の進捗状況、事業予測、事業の必要性及び効果、生活生業対策、環境対策について、順を追って説明をいたします。

まず、事業計画の概要のうち、空港建設に関する経緯についてであります。

昭和62年1月、県の新総合計画に静岡空港整備構想が組み入れ、同年、航空等の専門家から成る静岡県空港建設検討専門委員会を設置し、県内7,203地区の中から候補地を検討。その結果を踏まえ、昭和62年12月に、建設予定地を現在の榛原・島田地区に決定したところであります。候補地選定後、平成2年5月にかけて、地元市町で地元説明会を開催いたしました。平成3年11月には、国の「第6次空港整備5箇年計画」に静岡空港が予定事業として組み入れられました。

その後、飛行場設置許可申請に先立つ地元説明会を平成6年4月から平成7年11月にかけて行うとともに、平成6年8月には環境影響評価準備書の説明会を開催したところであります。また、平成6年6月に静岡空港の整備事業費が国の予算に組み入れられました。平成7年3月に環境影響評価書の公告・縦覧を完了した上で、平成7年12月に、当時の運輸大臣に対し、航空法の規定に基づく飛行場の設置許可を申請し、翌年7月に静岡空港の設置許可を、同年10月に航空灯火の設置許可を受けたところであります。

これらの許可を踏まえて、平成8年11月に、地元1市2町の地権者会と静岡空港整備事業に伴う損失補償に関する協定書を締結しました。この協定締結後、地権者の皆様の御理解を得て用地買収に取り組んできたところであります。平成10年11月には空港本体部の用地造成工事に着手し、鋭意空港整備事業を進めてきましたが、平成15年度に至り、平成6年の事業採択以来10年目に当たることから、県として事業再評価を行い、7月に事業の継続の方針を決定しました。一方、国も県の方針決定を受け、審議し、平成16年3月に補助金交付の継続を決定したところであります。なお、平成8年10月、国を被告として提訴されていた「静岡空港設置許可処分取消訴訟」について、平成16年3月、最高裁判所において設置許可の適法性が認められ、国の勝訴が確定しました。県は、起業者として、これまで反対している地権者と450回余に及ぶ交渉・接触を行い、静岡空港の建設に理解を求めてきましたが、残念ながら用地交渉に好転が見られず、着実な事業推進が難しくなっている状況にあります。

このような状況を踏まえ、このままでは静岡空港建設のために御協力をいただいた大多数の地権者の方々や、多くの地元住民、県民の皆様や県内経済界の早期開港を望む声にこたえることができないため、やむなく土地収用手续をとることとし、平成16年11月26日に、土地収用法の規定に基づく説明会を開催し、11月30日に事業認定の申請を行ったところであります。

次に、事業の目的についてであります。

本県は、約379万人の人口と約15兆5,000億円の県内総生産額を有しておりますが、遠隔地へのアクセスに必要となる空港が存在せず、県民や本県への来訪者が不便を強いられている状況とな

っているなど、至便と言われた本県の交通条件も、全国的な高速交通網の整備により、比較優位性を失いつつあります。これらのことから、本県の優位性を高め、産業の立地、雇用の拡大、観光の振興など、県民経済の健全な発達と県民生活の向上に寄与するため、航空交通ネットワークを構築する交通インフラとして、新たに静岡空港を建設しようとするものであります。

静岡空港の整備は、国土総合開発法に基づく、平成10年に閣議決定された国土総合開発計画、21世紀の国土のグランドデザインや、中部圏開発整備法に基づく、平成12年に策定された第4次中部圏基本開発整備計画等の広域的な計画にも位置づけられており、県勢の維持発展を図るためだけでなく、我が国の交通ネットワークの形成を図るために必要不可欠な社会資本整備事業であります。

続きまして、事業の概要についてであります。

静岡空港は、静岡県のほぼ中央に位置し、大井川右岸にある牧之原台地に建設しており、東名高速道路と現在建設中の第二東名自動車道とに挟まれ、東名高速道路の吉田インターチェンジと相良牧之原インターチェンジ、及び第二東名自動車道の金谷インターチェンジが最寄りのインターチェンジとなる、大変交通の便のよい位置にあります。鉄道は、JR東海道本線の六合・島田・金谷駅が、東海道新幹線では掛川駅が最も近く、さらに東海道新幹線が空港ターミナル予定地域の直下を通っています。

次に、空港整備計画ですが、静岡県を設置管理者とする第三種空港であります。位置は榛原町と島田市の行政界にあり、飛行場本体の管理面積は約190ヘクタールです。また、周囲の土地については、環境対策や航空機騒音対策のための緩衝地域、制限表面の上に出る土石の除去、盛土のための土取り場として用地買収をしており、これを含めた全体面積は約501ヘクタールです。滑走路は長さ2,500メートル。工事期日、完成予定期日については、昨年末に平成18年11月から平成20年11月に変更したところであります。

次に、空港本体の基本施設についてであります。滑走路は、さきに述べたように、長さ2,500メートル、幅60メートルで、大型機が就航できます。誘導路は、合計長さ2,990メートル、幅30メートル。着陸帯は長さ2,620メートルで幅は300メートルとなります。航空灯火施設は、滑走路東側からの計器着陸装置ILSによる進入のための標準式進入灯や、西側からの進入のための簡易式進入灯を初めとする各種施設を設置します。ターミナル地域は、5バースのエプロン、ターミナルビルのほか、各種庁舎、駐車場等があります。

次に、アクセス道路ですが、全部で3路線あります。まず、牧之原金谷ルートは、東名高速道路の相良牧之原インターチェンジと結ばれる一般国道473号バイパスの金谷町猪土居からのルー

トで、メインアクセスとなります。榛原吉田インターチェンジルートは、東名高速道路吉田インターチェンジから榛原町坂部を經由しての連絡道となります。島田ルートは、主要地方道島田吉田線バイパスと接続し、島田市中心部から同市坂本を經由しての連絡道となります。破線部分は第2期工事期間です。

次に、制限表面についてであります。静岡空港の場合は、進入表面、転移表面、水平表面が設けられています。進入表面は滑走路の東西着陸帯端からそれぞれ3,000メートルで、50分の1の勾配の平面で、端部の幅は1,200メートルとなります。水平表面は滑走路の中心から半径3,500メートル、高さ45メートルの平面で、転移表面は、着陸帯の長辺及び進入表面の斜辺から7分の1の勾配で水平表面に接するまでの部分です。静岡空港においては、制限表面の上に出る土石等の除去を行い、航空機の安全な離発着の空間を確保することが不可欠であります。

次に、工事の進捗状況についてであります。

この写真は平成16年10月に撮影したもので、用地造成工事が進んでいる状況がわかりいただけます。事業の進捗状況は、平成16年度末の事業費ベースで77%。うち本体部の事業費では66%、土工量ベースでは約71%の進捗率となります。

この図は静岡空港の起業地を表示したもので、このうち赤い色及びピンク色が空港本体部であり、黄色及び緑色は制限表面に関する部分です。赤色及び黄色は所有権を取得する収用の部分であり、ピンク色及び緑色は所有権の取得を要しない使用の部分です。これらを合わせた起業地面積は228.9ヘクタールで、このうち収用に係る面積は206.1ヘクタール、使用に係る面積は22.8ヘクタールで、起業地面積の約96%については権利取得を完了しています。

また、起業地に係る事業費は総額914億円です。この事業費は、前の画面で示した総事業費1,900億円のうちから、起業地以外の調節池及び横断トンネルに係る工事費等を除いた起業地内における工事費の総額を示したものです。この起業地内における工事費については、平成15年度までに638億円を執行し、本年度は59億円を執行する計画で、来年度以降の事業費は217億円の計画です。また、総事業費914億円のうち490億円は国庫補助事業で、残りの424億円は県単独事業であります。

次に、静岡空港の需要予測について説明します。

平成14年4月、国土交通省交通政策審議会空港整備部会において新たな需要予測の考え方が公表されたことから、県では、同年7月、専門家による静岡空港需要等検討委員会を設置し、需要等の再試算調査を行いました。需要等検討委員会では、国が示した考え方にに基づき、最新のデータと現在考えられる最新の手法を用い、中部国際空港の開港や羽田空港の再拡張事業等の動向等も考慮して需要予測を行いました。その結果、開港年において、国内線は札幌便50万人、福岡便

24万人、鹿児島便17万人、那覇便15万人の、4路線で計106万人を見込んでいます。また、国際線については、ソウル、北京、上海、台北など、アジア圏を中心に、開港年には計32万人の利用を見込んでおります。

次に、費用便益分析の結果です。国内線106万人、国際線32万人の需要予測を踏まえて、国が平成15年4月に示しました空港整備事業の費用対効果マニュアル、効果分析マニュアルver.2に基づいて費用便益分析を実施しました。分析の結果、費用便益比は、国内線のみで1.29、国際線を含めると1.62となり、社会経済的に見て効果のある事業と評価される1を上回り、静岡空港整備は効果が高い事業であることが確認されました。

次に、静岡空港整備事業の必要性についてであります。

静岡県は古くから東西交通の要衝の地であり、これまで東海道新幹線、東名高速道路など、高速交通網の整備により、陸上交通の利便性が高い地域として発展してきており、現在全国第10位の人口と県内総生産額を持っています。しかしながら、全国的に見ると、空港の整備が進み、航空交通の利便性が高まる中で、空港がないままの状態を放置すると、将来的に静岡県は、交通利便性の面で比較劣位となり、単なる通過県として、また全国で22の地方空港から国際定期便が周航している現況において、海外との直接交流手段を持たない県として、産業振興、企業の立地選択、観光振興等の面で著しく不利な状況に置かれ、地域間競争力の低下が懸念されています。また、県民や県内企業は、空港アクセスのために多額の金銭的負担や時間的負担が強いられており、これらのことから本事業の施行は急務となっております。

次に、静岡空港整備事業の効果についてであります。

空港の整備による、県民生活における直接的効果としては、アクセスに要する所要時間と費用の低減に大きな効果が期待できます。静岡市からのアクセスで見ますと、羽田空港へは所要時間82分、費用は6,580円を要するのに対し、静岡空港へは41分、1,000円と、所要時間は2分の1、経費は約6分の1と、大きな低減効果が見込まれます。

次に、静岡空港の経済効果についてであります。

静岡空港を建設することによる県内経済への効果は、空港の完成までに、建設期間全体で県内総生産を約1,926億円増加させるとともに、税収効果として275億円、雇用創出効果として約2万5,900人が見込まれます。また、静岡空港の開港による波及効果としては、旅行客の県内での消費増加や旅行会社の収入増などによって、県内産業の生産活動が誘発されることにより、開港年1年間で、県内総生産として約560億円が創出されるとともに、税収効果として約110億円、雇用創出効果として約8,000人が見込まれます。

次に、県内産業振興等における効果についてであります。全国有数のものづくり県である静岡県の製造品出荷額は、平成14年、15年連続で、愛知県、神奈川県に次いで第3位となっており、静岡空港は、県内産業の競争力を維持・向上させていくものと考えております。また、静岡県に本社がある企業の海外展開状況を見ますと、平成16年4月現在、県内の347社が1,085の事業所を海外展開しています。このうちアジア地域が最も多く、中国の296事業所を筆頭に675の事業所が進出しており、年間を通じ、多くの人が出張している状況です。一方、我が国の地方空港を取り巻く状況を見ると、平成16年4月現在、22の地方空港から、海外41都市へ週542便の国際定期便が就航しています。国際分野の規制緩和が進む中で、こうした地方空港から海外都市との直接交流が可能となる国際定期便の就航が積極的に進められています。こうしたことから、静岡空港は、東アジアを中心とした、海外との直接交流を進めるための空の玄関口としての役割を持つものであります。

次に、観光人口についてであります。静岡県は、観光入込み客数で全国3位、ホテルや旅館の数では全国1位の観光立県ですが、全国的に高速交通網の整備が進む中で、県内の観光地は厳しい状況に置かれています。このため、静岡空港を拠点として、富士山や温泉、伊豆半島、浜名湖など、豊富な観光資源を生かして北海道や国内遠隔地からの観光誘客を図っていくこととしています。一方、東アジア、太平洋地域の国際観光客到達数は、2000年の約1億1,000万人から、2010年には1.7倍の約2億人に、2020年には3.5倍の約4億人に拡大すると予測されています。海外から静岡県への訪問客数は、現在約20万人と推計され、静岡空港の開港を機に、積極的な観光戦略やコンベンションの誘致を展開していくことは、県内の観光産業を活性化し、魅力ある地域づくりを進めていく上で欠かせないものと考えています。

次に、災害対策の拠点としての役割についてであります。

平成7年の阪神・淡路大震災において、伊丹空港が、災害対策拠点として救援物資の輸送や患者等の緊急輸送の大きな役割を果たしました。また、昨年発生した新潟県中越地震においても、新潟空港は、大きな被害を受けた新幹線や高速道路の代替交通機関として、臨時的に24時間対応が図られ、空路を活用した災害対策拠点として大きな役割を果たしました。東海地震を初めとした災害の発生が懸念される本県においても、災害時の救援物資や救助隊の輸送拠点として、またヘリコプターによる重症患者の県外病院への搬送拠点として、静岡空港は緊急時における災害対策拠点としての機能が最大限発揮されるものと考えております。

次に、生活生業対策についてであります。

生活生業対策は、3つの柱を基本に進めてきました。1つ目として、大規模農地や代替茶園な

どのあっせん。2つ目として、栽培温室など、新しい作物や栽培方式の導入など営農転換に必要な施設や、乗用型茶摘採機等の省力化施設、製茶工場等の整備に対する助成。3つ目として、住宅等の移転対策です。空港建設に伴い、約20戸の住宅や社会福祉施設、工場等の移転先の用地を確保し、すべて移転は完了しております。大規模開発農地ではありますが、空港建設に伴い失われる約120ヘクタールの農地の代替や農業振興のための農地として、空港建設現場の南側の切山地区、赤坂南地区、昆尾地区に造成を行いました。また、現在切山地区の東側に、平成19年の完成を目指し、切山大旗地区の農地開発を行っており、全体の造成、植栽面積は112.6ヘクタールとなります。右上は、整備後の昆尾地区を上空から撮影したものであります。

次に、環境保全対策についてであります。

本事業における環境影響評価については、昭和63年度から平成6年度にかけて実施しました。さらに、その後静岡県は、動植物の専門家による自然環境保全対策検討委員会を設置し、その提言を受け、5項目の環境保全対策を実施しています。また、これらの対策が十分機能する監視システムとして、自然環境専門家、地元住民代表などで組織する静岡空港環境監視機構を設置しています。

5項目の対策のうち、第1の貴重動植物等の保全の具体例として、画面左にあります、準絶滅危惧種タコノアシ等の貴重動植物を、その重要度に応じて、生息環境に適した場所へ移植・増殖を図っております。

第2の森林環境エコアップについては、空港本体の周囲に緩衝緑地として山林等約210ヘクタールを買収し、放置された人工林や広葉樹林の間伐などをして、多様な生物が生息するのにふさわしい環境を復元しています。

第3の自然環境の整備については、静岡空港では環境の専門家の指導を受けて、画面左のようなビオトープなどの多様な生息環境の整備を進めております。

第4の郷土種による緑化は、画面右のように、空港建設地の郷土種から生産した苗木を飛行場のり面に植栽するなどして森林を復元しています。

第5のオオタカの保護対策は、猛禽類の専門家等で構成する、オオタカ保護対策検討委員会の提言に基づき、保護対策に取り組んでいます。この結果、平成16年度には10羽、9年度からの合計では39羽のひなが巣立ったことが確認されており、空港の建設工事によるオオタカの繁殖への影響は生じていないものと考えております。

次に、静岡空港の航空機騒音対策についてであります。

環境影響評価において、静岡空港の航空機騒音に係る環境保全目標は、環境基本法に基づく航

空機騒音の環境基準を参考として、W E C P N L 値、いわゆるW値70以下とし、これを基準として住宅の防音工事などの騒音対策を実施していくこととしております。この図の実線が平成15年4月の見直し後の需要予測に基づくコンターであり、破線は飛行場設置許可申請時の旧コンターであります。この見直しの結果、W値70を超える騒音の想定影響範囲が縮小し、住宅については、前回100戸余りあったものが、今回は大幅に減少し、10戸程度となる見込みです。

なお、静岡空港では、空港の周囲を緩衝緑地として買収しており、W値75以上となる範囲に住宅はありません。静岡空港ではW値70のコンターをもとに定める区域については、開港前から航空機騒音対策を実施することとしております。共同利用施設整備は、現在実施中であり、住宅防音対策は開港前から行うこととしております。また、開港後は、騒音の実測調査等の環境監視の結果により対策を実施することとしており、これらの対策を通じて、生活環境に支障となるような影響は軽減できるものと考えております。

以上、静岡空港整備事業の目的と内容などについて説明をしました。静岡空港は、土地収用法第3条第12号に該当する事業であること。起業者が事業を遂行する意思と能力を有していること。これまで詳しく説明してきましたように、静岡空港は、県勢発展に必要不可欠な社会基盤であり、また、万全の生活生業並びに環境保全対策を行っていることから、土地の適正かつ合理的な利用に寄与すること。さらに、土地を収用し、また使用する公益上の必要があることから、土地収用法第20条各号の要件を満たしているものであります。静岡空港の早期開港に対する地元住民や県内の経済団体等の声にこたえるため、事業の円滑な推進が必要であり、できるだけ早期に事業の認定がされることを希望いたします。

これで公述を終わります。

議長 どうもありがとうございました。

次に、公述人 川井祐一さんから公述をいただきますので、壇上に上がっていただき、公述人席にお着きください。

現在の時刻は13時35分ですので、30分後の14時5分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合は、公述の中止を命じることとなります。

それでは公述を開始してください。

川井祐一公述人 私は、静岡商工会議所名誉会頭の川井祐一でございます。

平成8年3月に開催された静岡空港の設置に関する公聴会でも、静岡商工会議所会頭として賛成の立場で公述いたしましたが、本日は、静岡空港建設促進協議会の副会長として、静岡空港の建設に、やはり賛成の立場で、静岡空港の魅力、売り、必要性、促進協議会の活動の3つの論点

から公述させていただきます。

最近の新聞報道などでは、地方空港の経営に関して厳しい面のみが取り上げられる傾向にありますが、私は、静岡空港は採算のとれない空港とは違い、静岡県の現状、将来の発展を考えるなら十分採算のとれる見込みが立つ、県民にとって必要不可欠な空港であると確信しております。

初めに、静岡空港の魅力についてお話しいたします。

静岡空港の他の空港にない最大の魅力、売りは何か。空港からはもとより、離着陸のときにも富士山が見えることです。もちろん気象条件によって地上から見えないこともありますが、昨年、私は徳島から羽田まで飛び、伊豆沖を通るとき、雲海に浮かぶ富士を見て、きょうは新幹線では見えなくても、機上からは見えることを体験し、静岡空港の売りはこれだとの感を一層深くした次第です。一度でも空港建設の現地から富士山を眺めたことのある方は体験されているところですが、一般にはまだよく知られていないのは残念です。静岡空港は、富士山を眺めながら離着陸できる空港、富士山に行くのに最も近い空港として、すばらしいセールスポイントを有しているのではないのでしょうか。

そのために、県内では、静岡空港に「富士山空港」や「マウントフジ・エアポート」など、富士にちなんだ愛称をつけて、国内や海外へもアピールしていこうという運動が燃え上がりを見せています。私もこれは大変よいアイデアだと思っておりますので、これからはぜひこの魅力を皆様にアピールしていきたいと考えております。

静岡空港のもう1つの売りとして、アクセスの良さが挙げることができます。東名や建設中の第二東名のインターチェンジから10分ほどでアクセスできることから、県内はもちろん、愛知県東部、神奈川県西部などの地域からの利用にも便利な空港となります。さらに、無料の駐車場が計画されており、自動車での利用には非常に便利ということが出来ます。

鉄道利用の場合は、新幹線静岡駅や神奈川駅からシャトルバスに乗って快適にアクセスでき、特に掛川駅からは20分程度で空港にアクセスできます。新幹線ができていまだに東海道沿岸ベルト地帯の幹線鉄道である東海道線にも、静岡空港の近くに六合駅ができました。空港と駅は路線バスで結ばれ、空港に働く人や利用する人のためばかりでなく、地域に住む人にとっても大変便利になったわけで、空港の波及効果と言えましょう。東海道沿岸ベルト地帯にありながら、新幹線利用には不便な都市、例えば川崎、横浜都心部、藤沢、平塚などの市を成田エクスプレスのような電車で結ぶことによって、静岡空港は首都圏の第三空港になり得ます。首都圏の方は羽田が雪で使えなくて難儀をされたことがあると思います。御殿場あたりが雪でも静岡空港の近隣都市、島田や藤枝のゴルフ場はクローズされたことはほとんど聞きません。まして雪が積もって

翌日も交通に障害になることはほとんどありません。雪のときの避難空港としてもっと静岡空港はクローズアップされるべきであると考えます。また、県内の新幹線も、米原が大雪でも不通になった例はほとんどありません。首都圏の人たちは、静岡まで帰れば何とか家に帰れることを再認識賜りたいと存じます。

このように、静岡空港は立地の面において、気象条件に恵まれ、安定した使用が可能な大きな魅力を備えた空港であります。

次に、静岡空港の必要性について申し述べます。

静岡県の産業経済は、産業立地や都市機能立地における優位性を生かして発展を遂げてまいりました。静岡県には早くから東名高速道路、東海道新幹線などの高速交通基盤が整備され、この沿線に多くの工場や流通基地の立地が進められた結果、多様な分野の企業が集積、発展しております。現在、静岡県の製造品出荷額等は、愛知県、神奈川県に次いで全国3位となっており、全国有数のものづくり県とすることができます。

しかしながら、全国的な数次にわたる総合開発計画により、1日交流圏の拡大が主として、地方空港の整備と相まって進展していく中で、首都圏と関西圏の中間に位置することで甘んじていた静岡県の交通対策は、空港による、全国1日交流圏のネットワークから大きく取り残され、航空路対策が第6次空港整備計画によろやく間に合うという、遅れをとってしまいました。本来なら、昨日開港された中部国際空港よりも早い2000年の年末までには一番機が飛ぶという当初計画が、もう5年も遅れており、一日も早い完成を願っているのは私ばかりではない、大方の県民も同じ思いでおられると感じております。

現在、全国には約100の空港が整備され、北海道や九州、四国などでは各県それぞれが空港を持って、首都圏や関西圏はもとより、全国の主要都市とダイレクトに空路で結ばれる時代を迎えることとなり、東京、名古屋経由を強制される静岡は、交通後進県になってしまいました。

静岡県は、ここ3年の間、ワールドカップサッカー、国民体育大会、国際園芸博「浜名湖博」と、大型イベントを誘致し、全国から参加者、観客を受け入れましたが、空路を持たないため、多くの方々から交通不便の烙印を押されてしまいました。

特に羽田経由・新幹線によるルートは、東京発列車の70%強が静岡県内の6駅を通過するのぞみ、ひかりのため、大変不便と感じたようです。山陽新幹線も新大阪・名古屋で乗り継ぎの待ち時間を浪費させられることに抵抗を感じたようで、これらの不満は静岡県民が常日頃感じているところであります。東京に住んでいる方が、よく静岡県の交通が便利だと言いますが、それは東京から新幹線ひかりで静岡を訪れた経験だけに基づいているのではないかと思います。

我が国の交通ネットワークは、鉄道も道路も東京一極集中になっております。ネットワークの基点である東京から見れば、全国のほとんどの地域へは直行できるので便利なのですが、地方から地方へ移動する場合は、時間距離の最短を選択すると、東京を経由するルートが最もよいという答えとなります。東京の混雑は地方から地方へ行く人々が東京を通過することでも肥大化していると思います。こうした地方間の交通の不便さは、東京にお住まいの方は思い至らないのではないのでしょうか。地方間の移動には、陸上ではなく、空路で直接結ぶのが便利であり、航空による移動が中心となってきているわけです。それは空路を持たない静岡県にとって、国内各地との交通利便性が極めて悪いことを意味します。

こうした状況が続けば、さまざまな分野での交流が減少していくことが懸念されます。例えば学会やスポーツの全国大会、大型イベントなどを開催する際に、静岡県は敬遠されてしまうということになりかねません。静岡空港は、地元の観光産業に及ぼす経済効果ばかりではなく、県内経済へも大きな波及効果をもたらすに違いありません。さらに、目まぐるしい社会状況の変化によって、私たちの産業活動や日常の活動は非常に広域化しているとともに、高速移動が当然という認識になってきていることでもあります。

のぞみが増発され、品川や新横浜に停車するようになっても、東京 大阪間の航空客はこの5年間で約2倍、平成15年度には600万人に達しています。このことは何を物語っているのか。伊丹空港の衛星都市の大阪、神戸、伊丹、池田、尼崎等の市民は、新大阪から新幹線より、より便利で早いと思って飛行機を選択しているのでしょうか。運賃と速度が期待された当然の結論であります。交通機関の利用者はビジネスであれ、観光であれ、より安く、より便利なものを選択します。のぞみは現段階では、飛行機より魅力がないということです。

空港周辺の住民にとって、伊丹空港も迷惑施設の烙印を押されてきました。関西空港ができて、伊丹から飛行機が飛ばなくなると聞いていましたが、伊丹と関空、どちらが伊丹の住民にとって必要か。結論は、今は伊丹空港をなくすることに反対の声が高いと、私は感じております。市民生活において、これからはますます時間価値は高まり、航空需要はそれにつれて増加の一途をたどると期待できます。

また、活動の広域化という点で、特に重要なのは、海外との交流であります。

近年、経済のグローバル化、ボーダレス化がますます進む中で、産業活動は国境を越えて広がっています。海外に展開する静岡県企業の事業所数は、県において把握しているだけでも、既にアジア地域で675、世界全体では1,000を超えるなど、海外との連携は急速に進んでおります。中でも中国に展開する事業所数は平成5年には78事業所でしたが、平成16年には約300と4倍近くに

急増し、県内経済にとって中国の重要性はますます高まっています。

東アジアの地図を見てください。渤海を含めた黄海沿岸に点在する韓国のソウル、仁川、北朝鮮の平壤、中国の大連、天津、北京、青島、上海、これら諸都市を中核として形成される黄海沿岸メガロポリスは日本経済にとって大きなマーケットであるとともに、少子高齢化による労働力不足をカバーする人材の供給基地でもあります。黄海沿岸メガロポリスを直接アクセスできる交通手段を持たない静岡県経済の将来はないのではありますまいか。

これらの諸都市に成田や名古屋や経由でないと行けない現状を打破しなければなりません。それは静岡空港を実現させる以外にありません。静岡県民は成田に頼って国際競争に勝てる時代ではないことを認識せねばなりません。

次の次代を担う静岡県民のために、我々世代が残す遺産の最重要なもの、それは静岡空港にほかなりません。一方、国際線が就航するのは、これら大規模な国際ハブ空港とは限りません。静岡県と友好関係にある中国浙江省の杭州には3,600メートルの滑走路を持つ蕭山国際空港があり、東京や大阪への定期便、各市とのチャーター便等で利用されています。また、日本の側でも、石川県の小松空港では、昨年11月に上海浦東空港との間で直行便が就航しました。このほか函館、福島、新潟、富山、岡山、松山、大分、長崎、鹿児島など、国際定期便が就航する地方空港は22に上ります。

このように、将来の東アジア経済界の内部では、県内の地方都市同士を結ぶ空路が開設され、出入国の手続も簡素化される時代がもうすぐそこに来ているのであります。空港がない点での県民はこうした利便を享受できません。我々静岡県民ばかりでなく、静岡県を訪問するアジアの人たちも、成田や羽田や名古屋からでないと出入国できない不便さに泣かされ続けることになりま

す。

静岡空港から中部国際空港や羽田空港までは180キロ以上も離れています。例えば静岡市民は、静岡空港を利用するのと中部国際空港や羽田空港を利用するのでは、アクセスに時間で片道約2時間、費用で片道約6,000円の差が出てくるのです。静岡空港は必要ないという考えは、県民の皆さんに空港アクセスに時間と費用を将来にわたって負担しろということにほかなりません。そんなことで孫や曾孫の代までよいのでしょうか。今後は、東アジア経済圏内においても、企業同士や観光客の交流が活発化していくことを考えれば、まさに静岡県だけが他県に遅れをとるといっておそれを感じざるを得ません。

ロンドン周辺には半径50キロの範囲にヒースロー空港だけでなく全部で五つの空港があり、それぞれが旅客を分担していることは知られているところで、同一経済圏の中に複数の空港の時代

がとっくに始まっているわけでありませぬ。

日本国内でも同じ県内で二つの空港を持ち、運用されている実例があります。例えば平成10年、秋田県に二つ目の空港として大館能代空港が開港しました。秋田県にはもともと秋田空港があり、新しくつくった大館能代空港は秋田空港から直線距離でほんの60キロ程度の場所にありますが、それでも年間16万人の旅客に利用されています。また平成14年度に開港した能登空港は、小松空港に次ぎ、石川県では2番目の空港になりますが、羽田便を活用し、小松空港と連携した周遊観光ルートの開発などにより、能登半島の観光開発に大きく寄与しています。

大館能代空港は、今の第6次空港整備計画において、静岡空港とともに位置づけがされた第三種空港です。能登空港に至ってはその後の第7次空港整備計画で初めて位置づけされました。これらの空港が既に開港し、商用や観光等に活用されていることを思うと、静岡空港はこのように整備に日時を要し、得べかりし経済効果を逃がしていることが残念でなりません。一刻も早い開港を期待するところであります。

静岡空港の持つポテンシャルは、これらの空港とは比較にならないほど大きく、それによってもたらされる経済効果も非常に大きいものと想定されます。静岡空港の半径50キロ圏域には、230万人の定住人口があり、本社機能を持つ企業を含め、多くの企業、業種が集積しています。この定住人口の規模は、年間旅客数320万人の仙台空港や、年間旅客数340万人の広島空港に匹敵するものです。

また、本県の県内総生産は約15兆円で、宮城県の1.8倍、広島県の1.4倍の規模があります。タイやノルウェーなどに匹敵するようなポテンシャルを有する県が、たった1つの空港も持てないものでよいものでしょうか。

さらに、ふじのくに静岡県を訪れる観光宿泊客は、年間約2,000万人あります。これらの観光客は、現在陸路を利用して来静しているわけですが、空路が開設されれば、これまで富士、箱根、伊豆を遠いと思って敬遠していた北海道、九州といった地方からも多くの人々の来訪が期待できます。

また、静岡、浜松などにはコンベンション機能を持つ施設が多くあります。私は静岡コンベンションビューロー理事長の職責を担っておりますが、昨年はグランシップ、ツインメッセを擁する静岡中心の4市、島田市ももちろん入っておりますが、4市5町に185件、延べ約57万人参加のコンベンションが開催されています。全国規模、世界的集会には空港があるなしは重要なポイントです。静岡が選択されないのは、空港がない以外の理由は考えられません。平成18年度には、技能五輪国際大会や国際アピリンピックが予定されておりますし、世界お茶まつりなどが継続し

て開催されますが、観光資源が豊富な本県においては、こうした国際的イベントの活発化が期待されるところです。

このように、空港の開設は、単に交通環境の改善だけでなく、観光や文化的な面も含めて、本県に非常に大きな効果をもたらすものと考えられます。

これまで空港の必要性について、いろいろ申し述べましたが、最後に、空港が果たす防災上の役割について申し上げます。

昨年10月に発生した新潟県中越地震は記憶に生々しいところですが、その際にはテレビの映像でも紹介されましたとおり、新幹線が脱線して不通となり、道路も各地で崩壊し、陸上交通が寸断されました。このため、新潟空港は臨時的に24時間運用され、旅客だけでなく、救助の応援部隊や他県からの救援物資は各ヘリコプターの受け入れ拠点として活用されました。このように、災害時には陸上交通が混乱する一方で、航空による機動力は大きな力を発揮します。東海地震の発生が懸念されている静岡県では、航空による緊急時への対応が必至であり、この点でも静岡空港を早期に開港し、防災上の機能を発揮させることが重要であります。

次に、静岡空港促進協議会の活動について申し述べます。

これまで申し述べたごとく、静岡県経済が将来にわたって活力を維持向上させていくため、さらに東海地震などの災害時への備えのためにも、国内の主要都市、海外の各地域と直接結ぶことができ、人・物、情報等の発着拠点となる静岡空港の整備は、静岡県にとって必要不可欠であり、早期開港が求められるところであります。

このため、静岡県内のすべての自治体、市町村議会、商工団体、経済団体など243団体で組織される静岡空港建設促進協議会では、平成元年10月の発足以来、静岡空港の早期開港を目指し、官民一体となった静岡空港建設促進活動を展開してまいりました。これまで16年の間には、37回にわたる国等関係機関への陳情を初め、県民の熱意を示す静岡空港推進県民大会の開催、静岡空港PRイベントなど、全県を挙げたさまざまな広報活動を展開してまいりました。また平成6年からは、静岡空港の早期開港と、国際航空需要の実績づくりに、静岡空港国際化推進連絡会議やチャーター便運航協議会とともに、中国、韓国、ベトナム、香港、インドネシア、台湾など計16回、延べ約3,000人参加のチャーター便を運航しております。

静岡空港の整備は多くの関係者の長期間にわたる御尽力により、ここまで進められてまいりました。空港計画がバブル経済期の産物であるかのように言われることがありますが、静岡県に空港を整備するという構想は、そのはるか以前から検討され、本県にとっての必要性が指摘され続けてきたのであります。

また、その必要性は、国際化の進展とともに、ますます増大しております。例えば、既に昭和46年には、現在はワールドカップサッカーが会場となったエコパのあたりに小笠国際空港プランが提唱されております。これは新幹線や東名高速道路との連携を視野に、東京・大阪の中間に位置する立地条件や、安定した気象条件を活かして、小笠山丘陵にアジアの拠点空港となる国際的に第一級の空港を整備するという構想でした。将来的に「富士空港」と命名するという方針も含めて、現在の静岡空港の先陣をなすものであります。旅客よりも増加する国際貨物に対応する空港として想定されていたことは、静岡県のものづくりのために必要な空港、また首都圏、中京圏、関西圏の物流中継の空港との考えだったと思います。

その後、県内経済界を中心に、昭和60年に静岡県民間空港開設研究会を結成し、空港の具体的な検討を始めるとともに、県を初めとする関係機関への要望活動を重ねた結果、昭和62年に現在の榛原・島田地区に建設地が定められるなど、実現に向けた動きが開始されました。

これを受けて、平成元年に私どもは静岡空港建設促進協議会を結成し、本格的な建設促進運動を開始したわけでございます。その後も平成8年7月に、運輸省の設置許可を受けるまでの活動など、振り返ってみますと、静岡空港の開港はまさに本県経済界、県民にとっての悲願と呼べるものではないかと思っております。ぜひとも早期に開港することによって、国際的な大交流の時代に対応し、多くの県民に活用されることを期待するものであります。

結びに、これまで空港反対の地域住民の声が高かった大阪伊丹空港が、のぞみを上回る伸び率を示して激しい競争をしていることを申し上げましたが、空港がないことがいかに地域にとって大きな問題であるかを、私は改めて認識いたしました。このことから、私ども静岡空港建設促進協議会では、今後とも静岡空港の早期開港に向け、引き続き、民間組織として実施できる活動に全力を傾注してまいり所存でありますので、一日も早い空港に向けて御尽力を賜りますようお願い申し上げます。

以上をもちまして、私の公述を終わらせていただきます。ありがとうございました。

議長 どうもありがとうございました。

次に、公述人 松本吉彦さん、檜林耕作さん、村田利廣さん、大井寿生さんから公述をいただきますので、壇上に上がっていただき、公述人席にお着きください。

現在の時刻が14時03分ですので、30分後の14時33分までに公述を終了されるよう、お願いいたします。なお、その時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命じることになります。

檜林耕作公述人 私は、地権者の一人であります檜林です。

私は、静岡空港建設予定地に茶畑と山林を所有する地権者です。土地収用法が改正され、全国

で初めての空港建設の公聴会で意見を述べさせていただきます。

まず第1に、行政不信についてです。第2に、県当局の私たちに対する対応と、計画のずさんな件についてであります。第3に、トラスト運動についてであります。

第1の、榛原町坂口地区に昭和47年にゴルフ場建設計画が持ち上がったのは、高度経済成長の時代でした。この坂口地区にゴルフ場、そして静岡空港と、大プロジェクトがあった地区であります。

私も、このゴルフ場計画の中に山林を所有しておりました。この計画には、町と農協が強力に推進していきました。田舎の地域で、町の行政と農協が関与してあるならば安心感があり、事業が進められようとしていました。しかし、48年のオイルショックで雲行きが怪しくなり、破局を迎えてしまいました。当然私の山林も、町当局によって勝手に移転登記され、買収価格も契約の60%でした。この間において、行政に対する不信感は特別に強いものになりました。この不信感が現空港問題に重くのしかかっており、この不信感を私から取り払うことはできません。もう二度と被害者になりたくないし、これからは自分の意志に向かって人生を歩んでいきたいと思いません。

第2に、県当局の問題です。

そもそもこの空港計画は、当初から理不尽極まりないもので、発表された当時から各市町村の誘致合戦が始まり、当事者は熱病にかかったように平常心を失い、県民全体を巻き込んだ異常な形で、当時榛原町に決まりました。坂口地区2町内会でも、県庁や榛原町役場、その周辺で大きな反対デモを行いました。計画にあたり、私たち地域住民と、長い時間をかけてもっともっと話し合いをすべきでした。昭和62年5月に静岡空港計画が新聞紙上に突然発表され、わずか半年後の12月16日にこの地に決定されました。これは一方的で、県当局のスケジュールに合わせただけの残念な結果です。

地元においては、今まで培われてきた地域連帯感、相互の助け合いの絆が崩壊して、暮らしづらい日々が今も続いております。

県当局の不当な行為として、平成13年1月、オオタカの巣2カ所を落とし、そしてその営巣木も伐り倒す蛮行を重ねました。

私ごとですが、亡き母が重い心臓病で榛原病院に入院しているとき、小松幸雄県職員3人等がベッドに横たわる患者の母に見舞いを装い、精神的圧力をかけていきました。サラ金の取り立てよりも卑劣な行為です。また当時の息子の職場にも訪ねて、いやがらせを繰り返してきました。最近では、平成17年1月17日午後1時ごろ、県職員が訪ねてきて、今買収に応じないと、過去の

買収価格を再評価するので、それよりずっと低価格になるので、早く売れと、強い調子で迫ってきました。私を威嚇し、脅しに等しい言動は、絶対に許すことはできません。坂部財産区の土地も、売り渡す場合は坂部区のひとつの財産であるので、区民全体でもっと話し合いをして、将来的な展望に立って処理すべきだと思います。

第3に、立木トラストについてです。

全国各地の運動を研究しているうちに、一方的な県の買収工作が進む中、私たちは立木を一体的に共有し、また自然環境をも共有して、連帯感を強めるため、オオタカの森トラスト運動を始めました。一本一本の木にメッセージを添えた名札のプレートをつけ、各自の固い意志を表しています。その数は1,700名の参加をいただいています。これからも一本一本の木を大切に育ててまいります。

私たち地元地権者とともに、トラスト運動で全国に広まる共有地権者、立木所有者も同じ権利者です。しかし平成13年に改正された土地収用法で、36条第2号に、100人以上権利者がいる場合、物件調書が代理署名で足りるとなっています。今回、静岡県はこの100人条項を使わないことを宣言してもらいたいのです。

そして、今回の公聴会において、この部分の公述者である共有地権者代表、トラスト運動関係者の公述が外されたことに意図的なものを感じております。

最後に、静岡空港建設用地の不提供に関する通知を、平成8年7月9日に運輸大臣に通知しています。内容は、この飛行場設置により著しき利益を害させることとなるため、私の所有地を提供する意志がなく、今後も変わることは一切ありません。よって、この空港計画は土地収用までして建設すべきではありません。この計画は早急に中止になり、いつもの平穏な日々が戻り、地域が、そして家庭が普通に生活できるよう、特に切望します。

村田利廣公述人 地権者の村田利廣です。一言述べさせていただきます。

県は、土地の取得率を98%という数字だけを挙げ、あたかも県民の合意であるかのように言いふらして、国へ強制収用の申請を行ったが、これはまさしく暴挙のほかならない。そもそもこういった大型公共事業というものは、多額な税金を要して行うもので、じっくり時間をかけて、この事業の公益性、環境性、論理性、現実性など、あらゆる角度から検討してから、県民の合意をきちんと得て行うものではないでしょうか。大事なことを置き去りにし、破壊をしておいて、「もうここまでやってしまったから仕方がない、後戻りできないから」と言って強引に進めてしまうやり方では、絶対によくありません。ぜひ原点に戻って、この工事を中止して、これからは何が大事かを考えようではないでしょうか。

県は、私たち地権者への同意取りつけについて、知人、親戚、近所などへ働きかけ、わざわざ人間関係を破壊するような方法で同意を取りつけようとする汚い手段はぜひやめてもらいたい。めったに目にしたことの無い親戚の人が、家に来て、「今反対をしているようだが、やめたらどうか」とのことでしたが、よく聞いたら、その人が県の職員に説得を頼まれたようでした。そのときは私なりの考えを説明して、お互いが気まずい思いで別れましたが、それからわだかまりも残り、通常な付き合いができなくなっていました。話を受けた人も人ですが、こんな卑怯な手段で私たちを惑わせるようなやり方は絶対やめてもらいたいものです。

最近、知事は、新聞報道の中で、地権者は住宅移転を伴わず、土地を売り渡しても生計に致命的な影響を与えとも思えない、と言っていますが、この代替農地の中の土地と農業に対して、何も知らない、ばかげた話です。私の今残っている茶畑は、昔からこの地域の中でほかの、私の畑と比べると早場所で良質な生葉が取れ、作業がしやすく、高収益を得られる畑です。この畑があるかないかによって私の家の生計が随分変わります。

また、農産物の良し悪しは、その地域の自然環境によっても大変変わってくるものです。さきに土地を手放し、代替地をもらった人たちも、今までの土地へそのまま苗木を植えれば順調に育ち、早く成園化し、良好な茶園となるでしょうが、代替農地においては、生育も今のところぼつぼつの状態ではありますが、既存園に比べれば並み並みならぬ努力、苦勞をして維持できている現状です。土地は1年、2年でできるものではないのです。それによって生産される農産物は、なおさら長い年月がかかるので、簡単に考えないでもらいたいものです。

県は、反対地権者4世帯への接触状況についてで、平成10年から450回余り交渉を行っているがあるが、これは歪曲した話です。県の職員は、私たちの自宅や畑へ、いつも突然2、3人で勝手に来て、話をしようとしています。私は、「話はもうないから来ないでくれ」と再三言ったにもかかわらず、家に、畑に来るといった状態です。これが450回余りの「交渉」になっているのです。これでは県民や国交省の人たちから見ると、県の誠意ある行動と思われませんが、現実は違うのです。

知事も同じです。一昨年も、事前に連絡もないのに私の家にやってきたのです。普通、重要なことで他人の家に行くには、一言連絡があってもいいのではないのでしょうか。それが常識です。ましてや静岡県の行政の長ですから。以上です。

大井寿生公述人 地権者の大井寿生です。

静岡空港整備事業に関する事業認定申請について、次のとおり意見を述べます。

静岡県の進める静岡空港整備事業は、公共の利益と国土の適正で合理的な利用を著しく損なうばかりでなく、国民の血税をいたずらに浪費する愚かな事業です。この事業の認定による私有財

産の権利を強制的に奪われる地権者として、静岡県の土地収用事業認定の申請を却下することを強く求めます。

空港整備事業は、当初からその必要性について県民全体に広く検討や議論を求めたものではなく、多くの県民の意思と関係のないところで突然に動き出しました。しかしながら、県は、勝手に「県民の悲願」などと公言して、空港事業の既成事実化を押し進めてきました。

また私は、この事業が地域にとっての利益にはならないと感じて、一貫して空港に反対の意思を示してきました。しかし、強引に計画を進める県の対応の中で、この計画が一握りの人間の欲求を満たすために、地域住民のみならず、多くの県民、国民全体の公益を大きく損ねる事業であることが明らかにされてきました。空港の必要性を県民に問わないままに、県は空港建設を決定し、その実態や意義を検討もしないで、公共事業を奪い合う政治家の綱引きによって予定地が選定されました。この間、予定地の住民には説明らしいものは全くなされず、県民の不信や不安の声には一切耳を傾けようとしませんでした。その地元で行われた説明会においても、ほとんど根拠のない空港のメリットばかりを並べ立て、騒音や環境、農地破壊などの都合の悪い問題についてはあいまいな返事を繰り返しました。

県は、当初、何と開港時の需要を17路線、369万人と試算し、空港直下には新幹線の新駅を設置して、首都圏からも旅客が集まるなどと吹聴しました。この需要予測は、その試算に恣意的な操作があることを指摘され、採算の下方修正を余儀なくさせられましたが、現在でもなお、国内4路線、106万人という過大な予測が示されています。民間の複数の予測ではその半分以下だとも言われています。現在県によってつくられているパンフレットでも、静岡空港からの定期便として、驚くことにホノルル、サイパン、グアム、シンガポールなどが示されており、このようにJALもびっくりの誇大広告によって、日に数便のローカル空港を国際的な拠点空港と誤解して、開港を期待する県民も少なくないのが現状です。

県民の中に根強いばかりでなく、県庁内でもいまだにささやかれる空港不要論にいら立つ県は、イベントやメディアを利用した強引な世論操作に予算をつぎ込み、あげくに空港を自費する本を出版する三文文士まで現れてしまったのには失笑を禁じ得ません。

しかし、一方では、県は空港運営の採算に不安を抱き、民間の運営会社へ丸投げすることにより、今後の責任を逃れようと画策しているのです。静岡県の財政運営は、空港以外にもバブル期からの巨大プロジェクトと無用のダムやホールなどの箱物の乱造で、起債の額を増加させる一方です。災害の続くこの時代に、先人が苦勞して蓄えた非常時の積み立てをあらかじめ食いつぶしてしまうという切迫した状況であることは、来年度の予算を見るまでもありません。

総生産でも全国でも上位とされる我が県の医療、福祉、教育などの予算が軒並み四十数億というみじめな状態なのはなぜでしょうか。

空港に隣接した島田市と榛原町では、空港の周辺対策に対し、多額の予算が使われながら、それぞれの公立病院では相次いで産婦人科が閉鎖され、再開のめども立ちません。空の玄関とやらのつくるのに夢中で、安心して子供も産めない状況が放置されているのです。税金や社会保障の負担が確実に増加するかたわらで、一般の県民の切実な要望に対する予算は削られる一方という状況にありながら、静岡県庁内では組織ぐるみでの不正なプール金、裏金づくりとその隠ぺい工作、収賄事件などの発覚が相次いでいます。しかし、その責任は誰も負おうとせず、公共の利益の名をかりて、際限のない欲望を生み出すためにマウントフジ・エアポートなどとセンスのかけらもない名を掲げて、無節操なおねだりを繰り返し、避けて通れない交付税の削減に逆切れをするばかりです。

現在、700兆余りと言われる国の借金の一因がこのようなことの繰り返しにあることは疑いようもなく、この債務が国の将来を担う人たちにとって大きな負担となつてのしかかるのは明らかです。

私たちは次の世代に対し、少なくともこれ以上の負担を強くないために、目先の欲だけにとらわれた公共事業は中止すべきではないのでしょうか。不当な需要予測や経済波及効果が県民を欺いてまで進められているこの静岡空港は、将来を含めた公共の利益を大きく損なうものであり、祖先から引き継いだ私の土地を、このような愚かな企てのために売り渡すことなど、私には到底考えられません。

静岡空港計画は、県の財政ばかりなく、既に多くのものを壊してきました。先達が切り開いてきた良好な茶園や、オオタカを初めとする多くの動植物と共存を可能にしてきた豊かな自然、起伏に富んだ地形が、巨大な重機の爪に削り取られてしまいました。それだけではありません。行政の強引な空港推進は、地域や家族といった人間関係にも大きな傷をつけていったのです。

県は当初から、一貫して空港の中止を訴えていた私たちの話し合いには一切応じない一方で、空港建設を前提とした交渉を再三にまで強要してきました。自宅や仕事場に押しかけ、周辺に駐車しては、長時間無言で様子をうかがい、時には家人の入院や不幸にまでつけ込んで接触を図るなど、その地上げ屋紛いの行動は、静かな家庭生活に不安な陰を落としました。

一方で、私たちに対し、テロ組織につながる宗教団体になぞらえて誹謗中傷を加えるなど、手段を選ばないそのやり方には、私たちの感情を逆なでしました。地域の中には、行政の圧力の中で、苦渋のうちに大切な土地を手放した地権者も多く、この計画がどうしようもない無駄事業だ

ということを認めたくない彼らの気持ちもわからなくはありませんが、そうした気持ちを利用して地域内で対立をそそのかし、あつれきを生じさせようとする県のやり方に、私は憤りを押さえ切れません。

県は、この空港を国際的な交流に不可欠なものとしています。しかし、アジアやアフリカなど、世界の各地で100円足らずの医療や食料を受けられないため、何万人もの子供が命を落としている中で、日々数本のローカル便のために1,900億もの金を浪費することを異常だと感じる国際感覚を持ち合わせていないのでしょうか。

ワシントンポスト紙を初め、海外のメディアもこの計画を冷笑とともに報じています。次の世代に山ほどの借金を残してくれた人たちは、退職金をたんまりもらって、大交流時代とやらを楽しもうともくろんでいるようですが、それより先に、私たち一般の県民には大增税時代の洗礼が待っているのです。

行政の不徳によって憂うことばかりの時代になり、「不徳憂国」と言うべき状況の中で、聞こえのいい「富国有徳」というスローガンだけがむなしく流れ続けています。みずからを律することのできない大人たちに道徳を諭され、借金の尻拭いを押しつけられる若者たちは、一体どう感じているのでしょうか。この静岡県の政治と行政の貧しさの象徴とも言える静岡空港に対して、強制的な土地収用の認定を下すことは、今後に重大な瑕疵を残し、各地の空港整備事業のみならず、本当に必要な多くの公共事業、円滑な整備にとって、大きな妨げとなるものです。

以上の理由から、静岡空港整備事業についての、土地収用事業認定の申請を却下することを強く求めるものであります。

松本吉彦公述人 私は、榛原町でミカンとモモで農業を営んでいる松本吉彦です。私と家族が所有している山林及び畑が、本県の認定申請に含まれております。

さて、私は、静岡空港が、当地に決定されたこと、及び経緯について、また認定申請についての県の対応等について意見を述べます。

静岡空港を榛原・島田に決定したこと、及び経緯が根本的に間違っていると思います。国会議事録1519、国土交通委員会21号、平成13年6月12日を見ると、土地収用法の一部を改正する法律案の審議で、参考人の皆様が言われていることは、事業の計画段階において、権利者や地域住民に事業の理解が得られるよう、住民参加や情報公開が必要であり、徹底した議論をすべきであると言っております。そして、何もわからない人に十分な資料を伴ってこの情報を提供して、小さな意見も吸い上げていく努力が大事だと言っております。静岡空港はどうでしょうか。

昭和62年12月16日に、当時予定地が決定されましたが、地元住民及び地権者には何ら詳しい資

料も示さず、また説明もなく、少しの合意も取り付くままに、そしてそれを不服として提出した反対陳情や意見には耳をかさず、決定しました。また12月15日には、榛原町始まって以来という私たち坂部区民250人が反対デモを、むしろ旗を先頭に役場周辺にて行いました。戦前ならいざ知らず、戦後の民主国家の名において、成田空港の教訓を生かさず、当地に決定したことは民主的な方法ではありませんでした。

私は、当地に決定する前から、住みよい郷土と水を守る会の共同代表だったので、空港問題については県に陳情し、当時の知事斉藤滋与史氏に要請を行いました。しかし、私たちの熱い思いは踏みにじられ、無視され、何の詳しい説明もないまま当地に決定しました。詳しい説明知ったのは12月6日の新聞紙上によるもので、決定12月16日のわずか11日前のことです。資料9、10。私は本当に残念でした。

これから先、私どもの生活はどのようになるのか大きく不安が大きくなるばかりでした。ヨーロッパやアメリカのように、公共事業を行うときには、計画段階から、地域住民はもちろん、関係者に情報開示を徹底し、環境アセスメント及び社会アセスメントを行い、住民が参加し、議論を尽くした上で決定しております。静岡空港について言えば、構想段階から求められる情報が流されておらず、現在も重要な点については情報公開がされておられません。そして県は、説明責任を果たしていません。

NHKテレビ「あすを読む」において、2004年12月6日23時50分ごろ、静岡空港について放映されましたが、解説副委員長の若林誠一氏が言うておりましたが、静岡空港は計画段階から根本的に間違っていると。昭和62年12月16日に当地に決定した理由について、申請書では、「当地が最も適切であると判断されるため」となっていますが、資料1、2、3より。政治的に決定されたもので、ほかと比較すると、工事費が一番かかる。環境・自然の破壊は著しい。霧の発生は多い。そして何よりも乱気流が発生しやすいところです。戦時中、近くにあった大井航空隊の飛行機が乱気流によって墜落することが何度もありました。非常に気流が不安定なところであり、空港には適さないところです。

よって、以上により、事業費を本事業に用いることは、土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものではありません。

事業認定申請をするに、それ以前に関係者と十分に話をする必要があると考えられます。そして、どうしても承諾が得られない場合は申請をすべきでないと思います。本件についてそのようなことがなされたのでしょうか。静岡空港に関して、県民の会と私たちは公開討論の申し込みをいたしました。拒否されました。2004年11月に県民の会の人たちと私たち、松本・檜林・大井・

村田の4名は、知事に面談の申し込みをしましたが、知事は県庁内にいたにもかかわらず、拒否されました。誠意は全くない対応です。事業認定申請書に添付してある工事完成予定期日変更許可申請書の知事の説明は間違いです。

私たち4名、松本・檜林・大井・村田は、空港に関し、県知事及び県当局と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ありません。なぜか。それは知事及び空港当局の誠意がなく、また信用できないからです。私たちは話し合いを拒否しているわけではありません。誠意ある回答が得られれば応じます。

2003年8月11日に3条件の提示を行いました。資料2。しかし誠意ある回答はありません。その後も誠意が全くない手紙が再々来ましたので、平成16年9月21日付けの返事をしました。

私たちの意見に対して、一度も誠意ある回答がないまま、また詳しい説明が来ないまま土地収用事業認定申請を行ったことは承服できることではありません。県の誠意がないという明らかな事実があります。それは、昨年10月10日に台風22号によってもたらされたことです。一瞬にして丹誠込めて育てた木々がなぎ倒され、そして山肌が崩れ落ちました。無惨なものです。周囲の木々が伐られ、直接暴風雨が当たったためと考えられます。知事及び県は、このことに関して一言の説明もなく、謝罪の言葉もありません。また私の所有しているミカン園の周囲（買収済み）は草が背丈以上に生い茂っており、県は何の手入れもしておりません。昨年この畑のミカンはブヨ虫害がひどく、商品としての価値は低いものでした。これらのことを見ても、県の対応は全く誠意がないと言えるでしょう。

変更許可申請書の、変更に必要なとする理由にある、「引き続き話し合いを続ける」となっているが、私たちは話し合いを一度もしたことがありません。よって、「引き続き話し合いができるように努力を続ける」が本当です。このように、虚偽の理由書によってなされた期日変更許可書は無効ではないでしょうか。

以上により、土地収用事業認定書は取り下げるべきです。

それと、昨年の2月に、静岡空港はもう既に、米軍の艦載機のタッチ・アンド・ゴーの候補地になっていると、毎日新聞の全国版で出されました。それとあわせて、名古屋空港は、今度中部国際空港ができた関係で、国から、防衛庁の関係から毎年7億円の使用料をもらわないとやってけないというふうな状況になっているようです。静岡空港もそんなことにならないように、私は危惧をしております。

以上です。以上で発言を終わります。

議長 どうもありがとうございました。

次に、公述人 大塚邦子さん、中島裕子さん、鈴木未起子さん、大石和央さんから公述をいただきますので、壇上に上がっていただき、公述人席にお着きください。

現在の時刻が14時35分ですので、30分後の15時05分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合は、公述の中止を命じることとなります。

視聴覚機器を使われますので、ちょっと照明を暗くしてください。

それでは公述を開始してください。

中島裕子公述人 皆様こんにちは。

私は吉田町に住みます中島裕子と申します。4人の子供を育ててまいりました。50歳の主婦です。本日は、航路直下の地元住民としての意見を述べさせていただきたく、ここに参りました。

まず吉田町ですけれども、現在の人口は3万弱、皆さんも御存じのとおり、駿河湾に面した静かで穏やかな田園住宅地です。地方におきまして、今、人口の減少が問題になっておりますけれども、吉田町は住宅も増え、人口もわずかながら増加しております。新生児に関しましては年300人、人口比200人と比べましても、とても明るい数字が出ております。

しかし、この吉田町は、航空機着陸時の進入路に当たり、高度約200から400の低空飛行する航路直下の町でもあります。進入路の直下には、保育園、小学校、高校といった文教施設や、住宅密集地が連なっております。この榛原に空港予定地が決定される、その決定に関しまして、リスクを負う地元住民に何の説明もないまま、また空域調整によって、この高校、中学、小学校、保育園の文教施設、住宅地の真上を低空飛行するという航路決定に関しても何の説明もありませんでした。これは、今皆さんがよく言われている、ボタンのかけ違い、そうではなくて、ボタンを最初からかける気がなかった、まず空港ありきという県の姿勢に私は憤りを感じました。

そこで、この空路が4度振られて、吉田町が非常にリスクを負うことになった時点で、私は子供たちを予定地に連れていきました。自然度9、すばらしい里山です。その里山を見て、子供たちは非常に感動しました。そのときに、私は空港の話をし、そして吉田町の真上を飛行機が飛ぶんだよという話をしました。すると子供たちは、「真上を飛ぶの、うるせえなあ、危ないじゃん」「ええ、この山を崩すの、埋めちゃうの、切っちゃうの。森はどうなるの、お母さん。大人ってほんとにばかなことを考えるんだね」、そう言われました。私はこの子供の言葉を聞いて、この子供たちの未来にリスクを残してはいけない、負の遺産を残してはいけない。必要もない空港のために、子供たちの未来をよごしてはいけない、そう思って反対を始めました。子供たちでさえ、危ない、うるさい、予想することができる、これこそが吉田町民が受けるリスクです。

この危険について何点が述べさせていただきます。

まず第1に、騒音、振動の被害。これは平成5年、私たちも名古屋空港の周辺に視察に参りました。周辺近くの住宅地及び小学校を視察し、揺れをじかに感じ、騒音も測定してまいりました。安定な生活を営める、心身共に安定な生活を営める状態ではありませんでした。この状態が吉田町民に覆いかぶさってくるわけです。騒音と振動のリスク。

2番目に、航空機墜落事故及び落下物の危険です。「魔の11分」。即ち離陸時の3分、着陸時の8分。過去の重大な事故の8割以上がこの時間帯に発生しております。吉田町上空の飛行がまさにこの「魔の11分」に入っております。特に航空自衛隊静浜基地、浜松基地、両者の管制域に挟まれているため、空域が大変いびつで、パイロットの方にお話を伺っても、とても飛びたくない空域だと、何度か聞いております。

第3に、大気汚染の心配。この空港において、全国各地空港周辺、いろんな問題が出ておりますが、航空機の排気による大気汚染が1つ問題になっております。本件空港の周辺におきましても、同様の被害が発生する危険が非常に高いと予想されます。

第4に、大規模な氾濫、洪水の危険です。本件工事によって移動する土砂の量は2,700万立方メートルと膨大な量で、これによってもたらされる地形の変形、保水力の喪失は、空港に隣接する地域に土石流を発生させ、また空港用地に発する河川の下流の地域　これが吉田町に当たります　に、大規模な氾濫を起こす危険が極めて高いと思われれます。

今申し上げました、騒音・振動、大気汚染、落下物、航空機事故、それから洪水等の危険、それらが吉田町に与えられるというか、心配される危険です。

一番最初に挙げました、騒音・振動につきましては、先ほども申しましたように、名古屋空港まで視察に行つてまいりました。そのとき小学校に入って、本当にガラスがビリビリ揺れて、授業がまともに聞けない状態も拝見してまいりました。

私たち吉田町民も環境が損なわれ、生活に支障を来すことは明らかです。それも一過性ではありません。未来永劫、孫子の代までこれが続くわけです。知事は、政治生命をかけてこの空港をつくとおっしゃいました。一人の政治家の政治生命と、住民が負うリスクとどちらが大事なのか、私はゆっくり考えていただきたい。国も冷静な判断をしていただいで、土地収用申請を却下して下さることを、切に切にお願いいたします。

鈴木未起子公述人　私は、吉田町に住んでいます鈴木未起子と申します。会社員であり、母親であり、主婦であります。

長年空港問題に取り組んでいる方々や地権者の皆様、そして地権者を支援している皆様と一緒に、この壇上に上がるということに初めは戸惑っておりましたが、私のように何もしていない一

般の住民の意見を聞いていただくいい機会だと思って、今日参加させていただきました。

私のような一般の住民が生活の安全や子供のための権利を訴えるチャンスというのはどれほどあるでしょうか。静岡空港に対して持っている不安、疑問、それから心配、これらを解決するにはどうしたらよいのでしょうか。

夜、空を見上げると、星々の間に航空機の点滅ライトが幾つも見えます。焼津上空の「航空銀座」です。ニアミスの事故で有名になったこの言葉、記憶に新しいと思います。制空域は自衛隊静岡基地の演習機が飛び交う地域です。四季を通じて強い風も吹いております。その吉田町で暮らす住民として、静岡空港には不安を抱きます。ニアミス事故の恐怖、落下物の恐怖、着陸時に車輪を出すことにより、ボルトやナットが400メートル、200メートルの高さから落ちてくることを考えたときの恐怖。尾翼や翼についた氷のかたまりが落ちてくる恐怖。どこに問いただして解決したらいいのでしょうか。

吉田町においては、静岡空港に用地決定の際、一般住民に説明もなく、議会も可決されてしまいました。その後も空港についての説明はもちろん、不安や疑問に答えてくれるようなシステム、機会のないままに現在に至っております。

頭上を航空機が通過するようになる町の住民に対して、このような対応のまま計画を推進し、補助金、道路整備の金銭的な投資で住民の声を封じてしまう県の方針に憤りを感じます。空港整備の補助金や道路整備によって住民の意見が食い違い、あつれきを生み、地域コミュニティに亀裂を生じた地域もあります。住民の不安や疑問に対し、誠意ある対応をし、リスクについても十分に理解を求め、その住民の意見を聞き、説明をすることで初めて協力が得られるのではないのでしょうか。その基本的な作業を怠った県の対応は大きな間違いと言っていいでしょう。

現在、土地収用ができない状態になっているのは、地権者と県の間だけの問題ではないと思います。今まで県の言いなりにならず、自分の意見、意志を持って土地を守っている地権者の皆様方は、私たちのように声を上げられない一般の市民の代弁者なのです。この地権者の方々たちが強制収用という強引な手法で奪われるのを見過ごすわけにはいきません。県知事は初心に戻り、県民の声、県民の望んでいる行政に目、耳を向け、県民の望んでいる政治を行っていただきたい。

首都圏、関西地区の間に位置し、他県に比べ交通形態に恵まれた環境にある静岡県。ほかの地方空港の経営状態を見れば、成功は難しいと言われている空港。地元市民にとっては迷惑施設であるものを、県民の真意をはかることもなく、強引に強制収用という方法でつくり上げようとしていることに、危機感、嫌悪を感じます。県は、一度立ち止まって、県民の声を聞いていただきたい。国土交通省の方々には、県に県民の意思確認を強く求めていただきたいと思います。

私は、今からでも住民投票を強く望みます。

大塚邦子公述人 引き続き、県が申請しました土地収用法の事業認定に反対の立場で意見を述べます。

私は、吉田町に住んでおります大塚邦子と申します。

平成5年、私たち吉田町の住民は、正式に静岡県から、静岡空港計画について説明を受けました。航空機が居住地である吉田町の住宅密集地の真上を通ることを知った住民の間には、これまでの静かな生活環境が一転して、航空機の騒音や機影、あるいは事故や落下物などに対する不安や恐怖が高まり、同時に、航路直下の住民に意見を聞くことなく、一方的にこれを押しつけてきた静岡県のやり方に、強い憤りを感じました。

航路直下の吉田町のこうした思いは、反対署名で形となりました。その数はおよそ1万人です。町民の約40%が、一方的に静かな生活環境を奪われたくないと意思表示したのです。しかし、県はそうした民意をなおざりにして、町議会も県ともども空港推進を議決してしまったのです。私は、為政者たちがこのように肝心なことから目をそらしてしまったことによって、強制収用しなければ空港ができないという事態に至ってしまったのではないかと考えております。

私は、平成5年当時に、航路直下に位置する中央小学校のPTAの役員をしておりました。これが空港問題とかかわってきた私の原点です。なぜこのような結果になったのか。1万人の吉田町民の民意はどこに行ってしまったのか。私はこのとき、議会制民主主義の実情を目の当たりにし、愕然としました。その思いから町議会議員選挙に立候補し、議会に入りました。そして、私は議会のあるべき姿、役割と機能が十分に果たされていない地方議会の実態を知り、私の疑問は解決することができました。

言うまでもなく、問題はまさに、ここに憲法25条で保障されている、健康で文化的な最低限度の生活を営む、私たち航路直下の住民の権利、あるいは憲法13条には、すべての国民は個人として尊重される、生命、自由及び幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で最大の尊重を必要とするとの、静岡県は周辺住民に対して空港計画を事前に明らかにせず、情報も乏しい中で、議論する場も与えられず、一方的に限定されてしまい、町民の不安や恐怖には、さらには憤りの声を理解していただけるような余地は、全くなかったのであります。

「どうか御理解と御協力をお願いいたします。」これは県知事初め、空港担当者のお決まりの結び言葉です。しかし実際は、理解できるだけの根拠が示されず、また疑問に対する納得できる答えがないのですから、それは難しいお願いというものです。見識ある人々は、静岡県知事がそ

の社会的責任において、静岡空港が県民にとって必要不可欠な社会資本整備であり、地域の自然環境に負荷を与えない持続可能な開発であることを納得できるよう説明をしていただければ、理解し協力できることと確信しています。

本来、議会制民主主義は、住民を代表する公選の議員が、最終的には多数決の原理によって、その議会において、地方公共団体の意思決定を行うものです。ここに異議を唱えるものではありません。しかし、民意と議会議決が一致しないことが多くあるのはどうしたわけなのか、疑問を感じます。多数決が必ずしも正しい結果を生まないことは、数々の政策の失敗、財政の悪化で明らかです。お上のやることだから、という傍観者的意見が多く含まれていることもあります。ここに、議会制民主主義制度の問題点と、それを考慮した手続が必要ではないかと思えます。

私は、旧運輸省が成田空港の教訓として、空港など迷惑施設をつくる場合は、その計画の段階から住民参加を行うべきとの方針を打ち出したことは、日本における議会制民主主義の未成熟が、これまでの公共事業の進め方に問題を起こしていたと考えます。

静岡県知事は、この国の反省と教訓に立って、未来に生きる子供たちのために、真摯に受け止めるべきだと思います。

今日この場で申し上げたいことは、静岡県知事が、強制収用という手段を使って何が何でも静岡空港を建設するのではなく、勇気を出して、いま一度立ち止まり、そして振り返り、静岡空港が静岡県にとって本当に必要不可欠な空港かどうか、広く県民各層から意見を聞き、その社会的責任の所在について、はっきりと県民に答えていただくことを求めたいということです。

そして、国交省の皆様におかれましては、21世紀のこの時代に、民主主義を踏みにじるような土地収用の手続を許可することのないよう、心からお願いいたします。

大石和央公述人 榛原町の大石和央と申します。

私は、空港に反対する榛原オオタカの森トラストの会の会員であり、榛原町で議員をしております。住居は、滑走路南東進入から南に3キロほどで、周回進入路直下に位置しております。

騒音については、実機によるテストが行われていないため、実感できませんけども、周回進入における我が頭上350メートルほどの飛行機体の圧迫感、違和感は想像できます。離陸時は、後ほど触れますけども、先ほど来述べておりますけども、西は自衛隊浜松進入管制区、東は静浜管制区の空域に挟まれ、この特異な条件により、飛行機は榛原町の上空より海上に抜けていくということでもあります。限られた空間が計画されております。

ところが、第1に問題なのは、このように離着陸の空路直下でありながら、榛原町民を対象にした起業者、県による説明会が、計画段階から今日に至るまで一度も開催されてこなかったとい

うことであります。このことは、起業者が、常に一方的に事業を進めようとした結果であり、姿勢であります。

1998年6月、榛原町定例議会の一般質問において、1987年12月に空港建設予定地が榛原・島田に決定されるのでありますけれども、半年足らずの候補地選定を民主的でなかったとただされて、当時の榛原町長、現在県議会議員でありますけれども、予定地決定当時を振り返って、次のように答弁しております。

「できれば2、3年かけて、今やっているような議論をもう一度その当時からやって、そして決まってくれば地元の首長として本当にありがたかったと思うわけですが、そう言うてはあれですが、誘致という面が全面に出て、当時の県の皆さんの御発想の中には、お前たち誘致したではないかというようなことで言われることがたびたびございまして、何か本来つくりたいという県当局の、私ども代理人的なことで地権者の皆さんにお願いに行ったような経過もありまして、非常に残念な面もございました。」このように、とにかく初めに空港ありきの起業者によって、拙速に予定地が決定され、県の手足となって地元首長が住民説得に駆け回るといった状況であったわけであります。

起業者は、手続を踏んできたと主張しておりますけれども、この状況は一例でありますけれども、事業計画段階、予定地選定から十分な情報公開と住民参加や合意形成がなされなかったあかしてあります。

欧米では、公共事業の政策計画段階において、S E A、戦略的環境アセスメントが実施されております。S E Aとは、事業より以前の計画や政策の意思決定段階で行う環境アセスメントの総称です。それは、政策計画段階における意思決定過程の透明性を高めるということにあります。持続的可能な発展のためには、大規模事業を行う主体は、官民を問わず、その環境影響を政策策定や計画決定の段階からどのように配慮したかを社会に対して説明する責任があります。そのための情報公開と住民参加に基づく仕組みがS E Aです。

アメリカでは、既に1969年にはこの考えが一定程度取り入れられてきております。ヨーロッパでは、1985年に欧州共同体が、限定的にこの考えに基づき、事業アセスを行ってきました。このS E Aによって事業者と住民のトラブルは回避され、欧米では早くから、少なくとも土地利用に関する問題は解消されてきたと言われております。ましてや今日において、土地収用などという強制手段など、発動の余地はありません。これに比べ、日本は何と後進的であるか、恥ずべきことであります。

第2の問題としてです。先ほども述べておりましたけれども、空港直下の住民として、航空事故

についてであります。

静岡空港空域は、2つの自衛隊管制区に挟まれ、かつ静岡県上空は各種飛行機の飛行ルートとなっており、離発着の安全性に疑問があります。以前、私も現職の国内パイロットに話を聞いたことがあります。国内空港では、空域調整等で複雑に曲がりくねったトンネルを抜けるように離発着しなければならない空港があると、その危険性を語っております。

空域調整について、起業者は1993年9月に、当時の運輸相と防衛庁の3者で合意したとしておりますけども、どのように安全が確保されたのか全くわかりません。むしろ未解決ではないかと思えます。静岡空港も危険度が高い空港には変わりありません。

また、地権者の松本さんも述べていましたけども、こんな新聞記事もありました。2003年2月4日の毎日新聞によると、米空母艦載機による夜間発着訓練の候補地にこの静岡空港も挙がったということであります。有事法制が進む今日に当たっては現実味が増してきます。

これらのこととあわせて、開港された後の不採算、航空会社の撤退に至れば、自衛隊を誘致して、軍事空港として利活用する懸念も払拭できません。

以上、私たちは、本件事業が必要性、妥当性、正当性がなく、当然公益性もないものと考えております。

最後に、私たちは、市井の一住民であり、職を持ちながらも寸暇を惜しんで手弁当で静岡空港の不必要性を訴えてきました。この一貫した反対運動の継続性は、行動証拠として空港整備事業の誤りを証明するものと思っております。

以上であります。

議長 どうもありがとうございました。

ここで15時30分まで休憩といたします。

次の公述は、公述人 飯尾雅彦さんからいただきますので、時間までに公述人席にお着きください。また、公述人 飯尾雅彦さんからは、起業者との質疑の希望があります。起業者代理人の岩崎富夫さん、渡井 務さん、藤田泰秀さんも壇上に上がっていただき、起業者席までお願いいたします。

それでは、その時間まで休憩といたします。

午後3時04分休憩

午後3時30分再開

議長 それでは公述を再開いたします。

現在の時間が15時30分ですので、30分後の16時までに公述及び質疑応答を終了されるようお願いいたします。なお、その時刻までに終了されない場合には公述の中止を命ずることとなります。

視聴覚機器を使いますのでちょっと照明を暗くしてください。

それでは公述を開始してください。

飯尾雅彦公述人 浜松からやってまいりました飯尾といいます。

最初にお断りしておきますけれども、県に対して3つ質問を用意しておりましたけど、時間の関係で1つのみにさせていただくということにしたいと思います。

私の意見、結論部分だけを最初に申し上げたいと思います。そして、残る時間、その理由、根拠を説明させていただきたいというふうに思います。

まず第1点目については、土地収用法の第20条第4項、公益上の必要性、これについて、とりわけ需要予測106万人、この水増ししているというふうに私は思っておりますけれども、この点について、費用対効果、需要予測、県民合意の3つの観点から、公益上必要性ないということを私の主張として述べたいと思います。第2点目としては、土地収用法の第20条第2項、起業者の十分な意思というのはあると思います。能力について疑問があると。静岡県の財政、建設だけではなく、開港後の運営に係る赤字補てんについても、これはとても能力があるとは言えないんじゃないか、そんなふうなことであります。

そういう2点の前提に立ちまして、この大型公共事業が、昨今見直しということで、日本国内でかなり議論がされているということでもありますけれども、今日参加された方もいろいろ関心持っていると私も思いますが、今、不況の中で、役所の税金の使い方が非常に厳しい目を向けられているという中で、とりわけ、先ほど県のほうからも説明がありましたけれども、バブルの前の空港建設計画、これを強引に推し進めようと。私自身の考えで言えば無駄な公共事業、静岡空港はその象徴じゃないか、そんなふうに思っています。

したがって、こうした無駄な大型公共事業については、とても県民の納得は得られていない。したがって、事業認定の4要件を満たしていない。したがって、土地の強制収用はできない。これが私の主張の結論部分であります。

最初に、第1点目の土地収用法20条の第4項に関することについてお話をさせていただきます。

第1点目は、空港建設をめぐる大手航空会社や、現在は国土交通省という名前に変わりましたが、国の考え方そのものがどのように変化しているのか、そのことをまず考えてみたいと思います。

航空会社は、1990年7月に、旧運輸省に要望書を3点にわたって出しているというふうになって

おります。第1点目が、羽田や成田、関空の3大プロジェクト、これを最優先するということがあります。2つ目は、空港整備に係る財源、これを一般財源の比重を高めてほしい、そういうことが要望の2点目でありました。3点目として、地方空港新設はもう再検討してほしい、また、やるのであれば、その建設する地元の負担をもっと増やすべきであるということでもあります。

この3つのことを総合しますと、大手航空会社は、もうこれ以上赤字の空港は要らない、そういうことを90年の7月にも既に言っております。

これは非常にもっともな理由がありまして、空港整備というのは、もともと国が音頭をとってやる事業でありますけれども、その原資となっている空港整備特別会計、これがほとんどは利用客から徴収されております。その利用客とはだれを指すかといいますと、これは航空会社と利用する旅客、この2つのことを指して利用客と言われておりますけれども、徴収される空港利用料や税金、例えば燃料税、こういったことで賄われる整備の予算が増えるということで、結果的に航空会社等が非常に負担が重くなる。したがって、今、先ほどから縷々議論があります、静岡の御当地の空港については、利用客がほとんど見込めないんだという中で、航空会社としては負担が増えるからやめてもらいたいということが、既に言っていることでもあります。

2つ目に、じゃ国はどうかということでもあります。また後で各方からもお話あるかもしれませんが、もともと関空がない時代は、世界から日本へ観光客来るときに、受け入れ先がないと、その中で日本全国、要するに1県1空港と国が音頭をとったんです。

ところが2001年のときに第8次空港整備五箇年計画というのがありまして、第三種空港、静岡空港はその第三種空港なんですけれども、新規着工については原則的にもう凍結という、そういう方針を打ち出しているわけです。つまり、拠点の空港整備を優先して、地方空港整備そのものを抑制する。私どもの言葉で言えば、国はもう空港そのものは要しないと、そういうことを示したということがあります。

そのときに、駆け込み着工ということで、御当地の静岡と能登、それから神戸は認められたということですが、琵琶湖や佐渡、福井等々、そこは凍結されたということがあります。

そういうことを頭に置いてもらいながら、第2点目の需要予測ということになります。私、先ほど浜松からやってきましたと言いましたけれども、昨日テレビでは、中部国際空港について非常に報道がされました。静岡県の方も、共存共栄で、静岡空港も今後栄えていくというような何かコメントしたようですけれども、実際はどうかということ、需要予測の側面ということからちょっと考えてみたいと思いますけれども、あそこのところにちょっと字がちっちゃくて見えないと思いますけれども、空港選択率というのが記載されています。

あれは県の発表を、私たちのところでちょっとペーパーで出したものですが、浜松市民が札幌に行く場合にどういう選択をするのか。静岡空港なのか中部国際空港なのか。業務目的と観光目的、2つの選択率というのをしてるんです。県のほうは、静岡空港が97.7%、中部国際空港は2.3%しか利用しませんと。これは業務目的ですね。観光目的では、静岡空港に対しては89.9%、中部国際は10.1%、つまり観光目的であれ、あるいは業務目的であれ、浜松市民は静岡空港を利用すると、そういうことが出ております。

ところが、昨日も、浜松に本社のある遠鉄のバスをやっていますけれども、今朝バスに乗るときにこういうチラシを読みましたが、その裏には「安い、早い、快適」ということで、非常に宣伝をしております。これは県の需要予測というのは数字の上だけなんですけれども、一般の民間会社というのは、本当に乗らないと赤字で倒産するという、そういう切迫した状況があるんですね。一応、県のほうのアクセスの時間の、バスというのが例に挙げられております。浜松から中部国際空港までは207分かかるということになっているようです。

ところが遠鉄のほうは、浜松駅から直行で120分、2時間で行くと。浜松西インターからは85分でもう行くということで、この207分と120分の差で、1時間27分もの差があるわけです。空港選択率、1つの事例でありますけれども、中部国際空港は利用がしにくい、静岡空港は浜松市民にとっては必ず利用する、そういう勝手な思い込みでなってるということがあります。

中部国際空港というのは、中日新聞でも非常にいろんなチラシが出ておまして見させていたいただきましたけれども、例えば、札幌便は何便出ているか御存じでしょうか。中部国際空港は13便出てるんですね。この中部国際については、札幌だけではなくて、国内24都市、週658便、約700万人が利用すると。海外便については25都市、271便ございまして、500万人。中部国際空港は1,200万人が、もう大きな、とてつもないメガ空港であるわけです。

私としては、この1,200万人の需要予測が本当に適当かどうかということは、かなり水増しをしているとは思いますが、いずれにしても、静岡の空港と勝負した場合には、浜松市民にとっては、中部国際に遠鉄のバスに乗っていくというのが一般的ではないかなと、そんなふうに思います。

したがって、これから事業認定の裁定が下されますけれども、実際にこれが強行されて、静岡空港がオープンして、西は中部国際空港、東は羽田との競合になった場合に、やはり事実そのものが裏づけられる、そういう結果になる、そういう疑念を持っております。

引き続きまして第3点目の需要予測ということの、私は、静岡空港建設中止の会の事務局のほうも担当しておりますけれども、県が発表しております106万人の需要予測、これはもう明らかに

おかしいというふうなことを思っております。

をお願いします。字が小さくてわかりにくいと思いますけれども、2つ、からくりがあるんじゃないかという、そういう指摘をしたいなと思うわけです。

1つは、後でも質問ということで1つ用意させていただきますけれども、需要予測に対して用いられた航空データ、これがかなり、言葉はちょっと悪いんですが、いかがわしいというデータの集積じゃないかというようなことを思っております。

県は、平成12年度の全国幹線旅客純流動調査、舌をかむような長い名前の調査をしました。これは当日が悪天候ということで、特異値として、平成7年度の資料の数値を用いて補正したということになります。一番上が北海道27万人という、12年の交通量の実績というのがあるんです。これは国土交通省が出した資料です。今言いました補正ということで、一挙に51万人に増やしているということがあるんです。これを私たちの言葉では、水増し率が89%も出てるということになります。

以下、これは自然増率とかあるいは誘発増率とかって、いろいろ水増ししてしまして、64万7,000人ということになったわけです。ところが空港の中では、要するに札幌便のことを言っているわけですが、北海道と静岡県の交通量の比較という中で、札幌だけしか北海道に空港があるということではないもんですから、50万人で落ち着いたということです。ですから、需要予測は今、県は50万人は利用しますということを言っております。

そこで、非常におかしいなと思うのは、その静岡県と北海道の間の需要の、他の3路線という、福岡と鹿児島と那覇、その3路線でも多く需要予測の結果を出しております。

そんなことで、65万5,000人から50万ということで、50万という非常に過大な評価をしているということがあります。

表2ののところをちょっとまた写してもらいたいと思いますけれども、いろんな今言った長い名前の調査の中で、155カ所のところの箇所数で需要予測を総合的に出しているんですけれども、よく見ていただきますと、例えば今度、中部国際空港ができた、豊橋市が、中部国際を利用しないで、どれくらい県は利用するかということが出ているんですけれども、中部国際空港は6割程度で、ところが4割くらいは豊橋の人は静岡空港を利用すると、そういうものを出しているんです。

今度はお隣の小田原のほうですね、ここは羽田が86%で静岡14%、これは東京から、要するに羽田から札幌に行くときに、わざわざ静岡まで戻って札幌に行くという、これもどう見てもおかしいなと僕は思うんですけれども、皆さんいかがでしょうか。

それで、今度表3のところです。この数字がどの程度おかしいかという棒グラフ、ちょっと真

っ暗で見にくいんですけども、名古屋と松本と羽田は、中部国際が出ていないもんですから名古屋空港です。実績なんですね。赤い棒グラフのところは、新千歳、札幌です。青いところが、向かって右ですけども福岡。静岡と書いてあるところは需要の予測の欄なんです。これは結局、名古屋空港と静岡、かなり近いところで、いろんな交通調査、いろいろ数字言うとかかなり長くなるんですけど、棒グラフだけで見ると、静岡の需要予測が、札幌へ行くときに、要するに名古屋空港で実績よりも2割くらい水増しをしてるというのがわかる。ですから、名古屋、松本、羽田は実績、静岡は県の需要予測のデータに基づく棒グラフ、そういうような見方で見ていただきたいと思います。

実際、私どもが試算をしたことについての結果なんんですけども、今度、表の4というところに行きたいと思いますが、これもたくさん数字が並んでおりますけれども、表のうちその1、その2、その3となっておりますけれども、県が、先ほど106万人までの需要予測、だんだん水増ししたやつを1枚脱がして、2枚脱がして3枚脱がす、そういうような形の中で、要するに、その1のところは、私どもの言葉で感度分析というのが、一昨年ですか、70万人以下だという需要予測をしたときに、これが大体3割近くはおかしいぞということでやったときです。新千歳については18万、札幌ですね。全体で51万くらいしか乗らないんじゃないかと。新千歳については18万人で1便くらいのもの。その2のところはその下を見てもらうと新千歳が14万人、その下も同じく14万人になってます。1便から2便。この中で、札幌だけじゃなくて、その3のところの鹿児島のところを見ていただきますと、不成立と書いてありますね。私どもの試算であっても、これは飛ばないということなんです。結果的に、106万人と県は発表しているんですけども、実際にはその3分の1程度の36万人以下。便数も札幌、福岡、那覇含めて3便ないし5便と、そういうような結果になりました。

もう少しこれを裏づけするデータが、表の5番のところを見ていただきます。これは36万人という、先ほど近隣空港の実績、平成12年度、「目で見える空港の実績2002年」というところから引っ張ってきたやつですけども、それは静岡については、うちの会のほうがつくった予測で、名古屋と静岡はほぼ、新千歳には大体5割近く、そして福岡についても大体とんとんぐらいで、名古屋と遜色ない程度の結果が出たんです。

ところが表6のほうを見ていただきますと、上は名古屋、平成12年のこれは実績ですね。これは静岡の開業予測というのは、中止の会で予測した予測値です。先ほど県の106万人の新千歳空港、札幌の静岡県外を予測したところなんです。福岡が相対的に県の予測だと少なくなっているわけですね。

そういう結果で、ここもですね、先ほど一番冒頭に県の需要予測は間違いございませんと。国の方の審査会でも問題なく通りましたという報告がありましたけれども、少なくともそれはちょっと頭をひねらざるを得ないような状況じゃないかなと、そんなふうに思っております。

したがって、今のような状況の中で、これは昨年12月20日のときに発表したデータなんですけれども、県の106万人の需要予測ですね、4路線、14便飛ぶと言っていますけれども、このレポートというか、私どもの会の中で、要するに、よく飛行機に乗る人と、パソコンが得意な人と、それからあと県のいろんなことに精通している人と、これは静岡県内外の人が協力していただいて出たデータですけれども、その最終レポートの中には、この県の予測というのは、夢にしかすぎませんという、大きな字で書いてありました。現実には、開港しても3路線、3便ないし5便、このレポートの中では、すべて小型機、これも強調してありました。したがって、36万程度が静岡空港の需要予測ということになる。これが妥当だというふうに結果をいただきました。

次に、第4点目の費用対効果であります。今、需要予測というのに非常に私どもこだわっているわけですが、空港の場合、費用対効果、需要予測が決定的に重要になるわけですが、私も余りよくわからなかったんですけど、この費用対効果の意味というか、空港の場合こういうふうに説明が、ある本に書いてありました。

時間短縮などによる利用者の便益を貨幣価値に換算したものと、空港の建設費や維持管理費、騒音対策などの経費を、開港時から30年ないし50年の期間分で算出すると。便益が費用を上回るかどうか、事業化の判断の目安になる大変重要な要素になっている。事業化の要素の判断でこの費用便益、先ほどの県のほうの説明では、一応これはクリアできているというふうに言いましたけれども、106万というのは、いわゆる費用対効果で1.3。県の発表によると、1.0は86万人分をクリアできればできると言っていましたけれども、私どもの試算、36万人というのは、1を大幅に下回る0.41しかないんじゃないかということがあります。先ほど昨日オープンした中部国際なんか、もろにかぶってくるんじゃないかなと思います。

5番、6番目というのは、これは旧運輸省に黒田事務次官というのが、1999年のときに新聞でインタビューをしたときのやつが出ております。これは琵琶湖空港にかかるときの彼の発言が出てるんですけれども、黒田事務次官、どういうことを言っているかといいますと、静岡空港とも非常に関連するわけですが、黒田事務次官は、「公共事業を始めるときに費用と便益とを比較する。その結果、始めるのかやめるのかを判断をする。そのときに、「費用対便益の検証でバツになるものはバツになる。一般論だが、あったほうがいい施設となければならない施設は当然区別する。おらが県にもあった方がいいと思うのでは難しい」と。ここからが非常におもしろ

いことです。「もともと空港整備に使用する財源は国にないんだ」ということを99年のときに言っているんです。

6番目の資料を見ていただきますと、これ離陸には3課題ということで、需要予測、それから費用対効果、それから地元合意、県民合意ですね、これが非常に波紋が広がって、運輸省の幹部が、琵琶湖の空港を建設するときにそういう波紋呼んだと。冒頭述べましたように、同じ時期にやって、琵琶湖については凍結になってる。静岡だけが、また明日か発言あるかもしれませんが、県知事が自分の政治生命を殺す気かということで、確約書を結びながら、自分が強引に押し込んだという結果があります。琵琶湖と静岡との違いが非常に共通したのがあると私は考えております。そういう意味で、私はこの琵琶湖の事例を見まして、静岡の場合はかなり強引にやっているなということは感じます。

大きく分けて2点目の方にいきます。7番を見ていただきたいと思います。

第1点目ですけれども、県財政はどうなっているか。私、県議員でもないもんですから、県の財政そのものについて全体に精通していないんですけれども、ホームページ見ますと、平成17年度予算、新聞でも発表されましたけれども、約1兆1,000億円が一般会計で予算化されておると。借金は臨時財政対策債も含めて約2兆円、これは1日当たり元金も返済して6億ぐらい返しているという膨大なお金があるわけなんですけれども、今年の平成16年度予算については、昨年三位一体改革、国も今お金がなくて泣いてるわけなんですけれども、県に地方交付税とか臨時財政対策債を500億ぐらい、バサッと削ったんですね。それは今年の予算組むときには、基金を充当して何とか組んだ。

来年度の予算見ますと、これは県の財政部に聞きましたら、2月の補正で残ったお金を充当して、そして、基金が110億ぐらいのうちの半分を使った。で、500億の穴を埋める。来年予算は埋めたということなんですけれども、1兆1,000億を超える予算の中で、基金という自由に使えるお金が既に55億円しか残らない、これは能力との関係で言うと、なかなか厳しいじゃないかというふうに思います。

先ほど述べましたように、航空会社はもう赤字空港はやめてくれと、国のほうも余力気乗りをしていないということがあります。

あと、県に質問を1つだけしたいと思っているんですけれども、これは自治体の助成制度というのが出ておりまして、福島も山形も、結局地方空港は元気だとか、いろいろ問題があるというように、先ほどいい面と悪い面と言った方もありましたけれども、実際には福島のほうは、空港利用対策促進費2億円をもう出してる。山形については最大3億円を負担してる。搭乗率、山形

では7割を下回った場合は県が補てんしてる、そういうことが出されております。ですから建設費だけでなく、もうその後の維持費も金がかかるよということでもあります。

のところは、県の中がどういうことになっているか。一番上だけ見てもらいますと、予算順位で静岡県の民生費は47都道府県の45番目と、衛生費も47都道府県45番目、社会福祉費に至っては47位、一番おしりになっている。老人福祉費も46位、児童福祉費も41位、こうすることで、今までの開発についての矛盾が出ているということがありまして、今までお話ししたように、20条の第2項と4項、総合的に考えてみて、あるいは昨日の中部国際のオープン、総合的に考えた場合には、どういう結論を私たちは導き出すかといいますと、もうやめてもらいたいということでもあります。

私自身は、冒頭結論を先にお話しましたように、この空港事業は直ちに中止すべき、土地収用法に基づく4要件にはもうなじまない。ましてや強制収用そのものなんていうのはとんでもないじゃないかという意見です。

最後に質問です。

県は、さっき106万人のデータという中で、すべてのデータを今公開しておりません。公開をしろという2点を質問しましたけども、きょうの中部地方整備局の方にもぜひ聞いてもらいたいと思いますけども、県は、県民すべてに説明責任を果たしていないということがまず挙げられると思いますので、きょう、運輸政策機構に対しての委託した106万人のデータすべて公開するかどうか、その点をお答え願いまして、私の意見と質問を終わらせていただきます。以上です。

渡井空港企画室長 質問にお答えいたします。

需要予測ですが、これは専門的な、かつ高度なノウハウが必要とされますことから、需要予測に関する専門機関に調査作業を委託いたしまして、交通工学や経済学の専門家から成ります静岡空港需要等検討委員会を設置して検証をいただいております。

その内容につきましては、検討委員会を一般公開で開催しますとともに、会議資料を随時公開しております。最終的には、需要予測データを含め、報告書に取りまとめて公表しております。

計算過程につきましては、大型コンピューター上に構築されていますことから、計算過程ごとに途中経過がアウトプットされる形にはなっておりませんが、この計算の流れを実際の数値で確認できるように、予測の各段階における予測結果を抽出しまして、検討委員会におきまして検証をいただき、この内容も報告書で公開しているところであります。

したがいまして、需要予測の検証に必要なデータはすべて公開しているところでありますが、改めて委託先にも確認いたしましたところ、公開している以上の資料は保有していないとのこと

であります。

飯尾雅彦公述人 あと40秒あります。今の点はちょっとおかしいな。再意見です。

委託先の運輸省の外郭団体だと思っんですけれども、県が運輸政策機構と委託契約を結んでい
ると思っんですけれども、その中で、すべて相手のほうがデータを消去なり、持ち合わせていな
いということは、なくしちゃったということを行っていると思っただけけれども、そんなこと絶対
ないと思います。

したがいまして、事業認定庁である中部地方整備局の皆さんにもお願いしたいんですけれども、
県民にやっぱりしっかり公開し、説明責任を果たせないというのであれば、事業認定の前に、専
門家も含めて運輸政策機構に直接聞いてもらって、106万人のデータが、そもそも最初100万人の
利用者があるということで費用対効果1以上だというデータ、そういうように私どもは疑わざる
を得ないような状況があります。

したがいまして、運輸政策機構に直接このデータがほんとにあるのかないのか聞いていただい
て、またこれから第三者機関である社整審ですか、そこでも直接呼んでもらって聞いてもらいた
い。そういう意味で、私、今、県の資料そのものをうのみにしないで、静岡県民に耳を傾けてい
ただいて、公正公平な審査をお願いして、再意見というのを終わらせていただきます。以上です。
議長 どうもありがとうございました。

次に、公述人 渡井洋治郎さんから公述をいただきますので、壇上に上がっていただき、公述
人席にお着きください。また、公述人渡井洋治郎さんからは、起業者との質疑の希望があります
ので、起業者代理人も壇上にとどまっていただくようお願いいたします。

現在、時刻が16時5分ですので、30分後の16時35分までに公述及び質疑応答を終了されるよう
お願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合は、公述の中止を命ずることといた
します。

それでは公述を開始してください。

渡井洋治郎公述人 地元の航空会社として、静岡空港の早期開港を大いに期待しているので、空
港は必要であるとの立場で公述させていただきます。

当社は、平成4年開港しました静岡ヘリポートでの事業を目的に、地元資本で平成3年に設立
されました。会社の名前は「静岡エアコムーター株式会社」として、静岡空港を基地に、最終
目的である、固定翼によるコムーター航空事業を実現するために設立された会社であります。

平成5年から準備を始めまして、平成6年、回転翼の航空事業免許の申請をいたしまして、2
月末に免許を取得いたしました。ちょうどこの時期に、静岡県の新しい交通拠点として、静岡空

港が第6次空港整備五箇年計画の予定事業に組み入れられた時期です。このような背景のもとに、静岡ヘリポートを基地に、まずヘリコプターによる事業を開始いたしました。毎年ヘリポートまつりをやっておりますが、お子さんたちが遊覧飛行に大変興味があって、毎年300人以上の搭乗者があります。子供たちの搭乗した後の目の輝き、空への興味はすごいものがあります。

今日、国内の移動、海外への移動は航空機に依存しております。次の世代の子供たちに、広い世界を見て、見識のある立派な人に育ててもらうためにも、ぜひ利便性のある空港は必要と考えております。例えば、修学旅行で東アジアのすさまじい発展を手軽に見せてやることができれば、自分たちは、今まで静岡県がナンバーワンであると思っていたのが、中国の上海の経済発展を見て、やいやいそうでもないな、静岡県は遅れて、置いてけぼりをくっているのではないかと、そのようなことが認識できるとしております。

刺激のない生活からは何も生まれません。空港は、自分が利用してどうということはありません。次の世代のために必要と思います。静岡県は、空港に対する需要が高いと感じております。本県の県民性から見ても、路線さえ準備できれば皆様が利用すると思っております。

我が社は、現在回転翼のヘリコプターを、県内の新聞社、テレビ局、山梨県の新聞社、それから防災ヘリコプターその他合わせて6機、静岡ヘリポートで運航しております。当社としては、現在営んでおります航空運送事業、回転翼の事業拡大で、静岡空港で小型旅客事業100席以下、ジェットまたはターボプロップの事業を開始する計画を立てております。

当社は事業会社で既にありますので、新規航空会社ではありません。現在、コミューター航空とかリージョナル航空とか、あるいは地域航空という言葉を使っておりますが、この事業は、ここ数年で国内では確実に利用者によるその存在意義を認めてもらうようになってまいりました。

大きく変わったのは、平成12年の我が国の改正航空法です。今まではエアライン主体の法律でありましたが、利用者主体の法律に変わりました。これによりまして、定期路線に参入が可能になったからであります。さらに小型の効率のよい機材、ジェット機あるいはジェットエンジンですが、カナダ及びブラジルの航空会社が製造するようになりました。これらは50人、70人、90人乗りの新規のジェット、ターボプロップ機が世界で現在3,000機以上運航されております。

日本では、YS11が40年近くたちまして退役時期と重なりまして、現在カナダの50席のジェット機が国内では10機動いております。そして、もう2機本年度中に入ると聞いております。そして、74席の非常に性能のいいターボプロップ機が、やはり2社で8機、今運航されておまして、さらにプラス8機、日本に入ってくる予定と聞いております。

小型機の航空会社はまだまだ厳しい経営をしておりますけれども、お客様のニーズに合わせて、

小型機の必要性、利便性が国内でも認識され出したと思っております。利用客が少ない時間帯、季節の変動に合わせて組み合わせることで、座席の消席率の向上とコストの削減を各社図っているのが現状です。

多くの皆さんが、プロペラ機はおっかないとか嫌いだとか言っておりますけれども、現在ある機体は何ら性能的には問題はありません。それよりも、運航コストが安い、それが運賃に反映できるということで、安い運賃がお客さんに利用できるということではないでしょうか。皆さんが軽自動車を利用しておりますけれども、近距離ではクラウンと何ら遜色はないと思います。

例えば、これは実際の事例なんですけれども、大阪の伊丹空港では、国内線は現在173便、1日にあります。そのうちに100人乗り以下の小型機は48便、23%が小型機です。鹿児島空港では、86便1日ある中で35便が小型機です。高知空港では、29便ある中で20便が小型機です。長崎空港では37便のうち16便、松山空港では35便のうち14便が小型機です。そして、大阪の伊丹空港と高知空港を結んでいるのは、現在74席のターボプロップのプロペラの飛行機です。そして1日に14便、1社で運行しております。これはもう1時間に1本以上あるという便数です。そして、昨日開港いたしました中部国際空港と松山空港には、50席と74席の飛行機が1日6便、これは3社なんです、飛んでおります。

このように、小型機は今日本でだんだん受け入れられるようになってきております。これは数字的なものを申し上げますと、2003年コンピューター旅客運送の数は350万人と日本で行われております。そのうちに100万人は離島に行く、そういう意味で小型機に乗っておりますが、都市間を移動しております人数は250万人と言われております。つい10年前の1992年には、42万人の小型機の利用客がいましたが、そのうちの32万人は離島に行った方です。そして都市間を移動した方はたったの10万人しかありませんでした。このように数字が示すとおり、日本では小型のジェット機あるいはターボプロップ機の新しい道が開けてきたと思っております。

当社が、ちょっと前なんですけれども、調査依頼したそのときの結果は、静岡空港から500キロ圏内の地方都市を結ぶ路線で、小型機なら、100人以下という意味なんですけれども、事業が成り立つという報告を受けております。500キロ圏内といいますと、北のほうから仙台空港、新潟空港、富山空港、金沢の小松空港、距離は近いんですが長野の松本空港、鳥取空港、四国の高松、松山、高知、徳島、そして伊豆の大島、あるいは八丈島などがあります。

もちろんこれらの中から静岡県と何らかのつながりがあったり、商工業に関係があったり、あるいは文化的につながりがあって、ビジネス客とか観光客が利用するであろうという路線を決めて商売を始めるわけではありますが、静岡県の経済力と皆様の支援があれば、必ず成立する路線は

あるはずで、需要は自分でつくるものです。調査の中でも、札幌と福岡は飛び抜けて静岡県と交流があるという結果が出ておりますけれども、地方都市の中でも仙台、新潟、富山、高松の交流が非常に多いという結果が出ております。

以上述べた国内路線以外にも、大手航空会社の国際線を結ぶ路線があります。静岡から成田空港、あるいは関西空港の路線で、大手航空会社の、コードシェアという、座席の保証のようなものなんですけれども、この条件さえとれば、必ず静岡あるいは成田路線で国際線のお客さんを運ぶことができると思います。

北米路線だとか欧州の路線は、静岡から単独で出ることは無理でしょう。ですから小型旅客機で成田とか国際空港へバトンタッチするような、そのようなサービスができるかと思っております。

国際線の旅客にいたしましても、静岡県は既に30万人以上の方が毎年海外に行っているわけですから、便利になればもっと増えると思います。

以上の中から、我々は、将来、成田国際線へのフィーダーのお客さんをベースに、仙台とか八丈、富山、小松、高松の候補地の中で、路線を確立して立ち上げたいと考えております。

当社の企業規模では、余り大きいことはできませんが、カナダのモンバルディアのターボプロップとかジェット機の50人から75人乗りぐらいの小型機でスタートすることは可能ではないかと思っております。

もちろん、今の回転翼のヘリコプターの事業の経験からしまして、5、6機の数にならないと非常に商売は苦しいなということはわかっております。そして、大手が路線をはるであろう九州、北海道路線の早朝便、最終便、昼間のニッチ時間帯には路線をはることができるかと思っております。それには小型のジェット機でなければ時間的には長くかかるので、ジェット機でなくてはなりませんが、将来は小型リージョナルジェットで静岡 上海など国際線の可能性が出るかもしれません。150人の定期では週に2便しか客がいないのなら、50人、70人の同じ性能のジェット機で週4便、さらにそれ以上の便数が可能になることが将来あると思います。

現在、国内は、大手航空会社2社とそのグループ企業で、ほとんどすべての路線をサービスしております。幾ら地元会社が頑張っても限度があります。立ち上がる時には静岡空港をベースに路線が組めないかということ、大手の航空会社の全体のネットワークの中で、地元が補完的な役割ができる、そのような路線を選んで、ぜひとも地域航空の航空事業を成立させたいと思っております。そして、国も、多分大手航空会社も、地元航空会社が立ち上がることに何ら反対するような傾向は今ないと思っております。

もちろん、楽観的な見通しは禁物で、国内における小型旅客会社のほとんどすべてが、開業前の投下資本の回収ができない状態でふうふうやっているのが現状です。果敢な挑戦、綿密な計算をして、準備をして、これからあと4年間あるなら、十分な調査をして、県や県内企業の参画をぜひ実現して、成功させたいと思っております。

県にお聞きしたい点は、国内の航空機が小型化してきて、100人以下の高性能な、いわゆるリージョナルジェット、ターボプロップ機が急速に大手の手で導入されております。これら機材が頻繁に地方空港に飛行する時代にもう入ってきました。1日1回ジャンボ機が寄るより、50席のジェット機が10回寄る方が、はるかに頻度が増して、お客様の利便性がよくなります。空港施設も小規模でコストのかからないようにして、航空会社が、静岡空港は他の空港に比べて交通コストが一番かからない空港、そのような検討を県はしておるでしょうか。

特に小型機に合った空港施設の整備計画として、今、国内で小型機の会社が要望しているのは、ターミナルから非常に遠いところに小型機が駐機して、お客さんに雨の中でも歩いてもらうような、非常に不便なことをやっておりますけれども、ターミナルに近接したポストの確保とか、近くまでの雨のかからない歩道等、静岡空港でこのような計画を盛り込んでおるのでしょうか、お答え願いたいと思います。

渡井空港企画室長 それでは県のほうからお答えいたします。

静岡空港の利便性を高め、国内各地を結ぶ航空ネットワークを充実していく上で、小型航空機の活用も不可欠であると考えております。このため、県では、平成15年12月、航空の専門家により静岡空港リージョナル航空研究会を設置しまして、検討を行っているところであります。

その中では、御指摘のありましたような、ターミナルビルに近接して、小型機を利用する皆様が快適に搭乗できるような駐機場所の確保や、小型機利用の搭乗口の設置なども課題として挙げられております。今後ターミナル基地の整備に当たりまして、こうした検討内容も踏まえまして、小型機の利用者にも配慮した、使い勝手のよい空港施設の整備を進めていきたいと考えております。

渡井洋治郎公述人 我々は、空港の開港が決まりませんと正式に会社の準備はできないのでありますけれども、人材の確保、機材の購入計画、ベース基地の運行、整備施設の計画、路線の決定、予約システム、広告宣伝等の方法、これらをすべて関係して準備するのに、一般的には3年ぐらい必要と思っております。空港の開港が明確になり、その中にそれに合わせて当社としては正式な準備をスタートしたいと考えております。

航空事業は、一企業が幾ら頑張っても限度があります。やはり日本の大手航空会社の大きいネ

ットワークの中で、静岡を中心とした地域で、航空ネットワークの小さいものをここでつくるという、そのような目的でないといけないと思っております。そして、規模が小さいために、すべてのコストを切り詰めないと、年間ではとてつもない費用増となることが考えられます。1機の小型旅客機が2地点間を4往復いたしますと、8回の着陸料を払うこととなります。1回5万円なら年間で1億4,600万円と、膨大な費用です。燃料税、航行支援施設料、駐機料、航空ビルの賃借料と、非常に大きな費用がかかりますが、我が国では、従来からジャンボジェット機など大きな機材に合わせた施設はどこの飛行場にもつくられて、今運航しているような小型運行会社としてのコストの安い、そして県民の足になるような小型機に適しておりません。ヨーロッパに行きますと、大きな地方空港でも、平屋のターミナルビルがあります。小型機に搭乗するにはお客さんは、平面を移動して機体に搭乗しております。機体はだれの助けも借りないで自分でエンジンをかけてUターンして出ていきます。これはすべて小型機にかかる費用をミニマにするためです。

最後ですが、航空会社が路線を多く張れば、それだけ空港は便利になります。お客さんが多くなれば路線が増え、双方により相乗効果が出せます。そして、客が増えれば空港の運営会社も採算がよくなり、ターミナルビルを増築する余裕も出てきます。卵と鶏とどちらが先かという話がありますけれども、空港は、航空会社が路線を何便はるか、そのことによって空港の存在価値が決まると思います。県内にはJリーグのジュビロ磐田、清水エスパルスの2チームがありますが、これも皆様、県の支援があるからです。当社も地元の皆さんの要望のもとに、何とか小型航空会社を地元の協力のもとに立ち上げたいと思っております。

御清聴ありがとうございました。

議長 どうもありがとうございました。

次に、公述人加藤 甫さんから公述をいただきますが、公述の開始は16時40分からとさせていただきます。加藤さんにはそれまでに公述人席にお着きください。また、公述人加藤 甫さんからは、起業者との質疑の希望がありますので、起業者代理人も起業者席までお願いいたします。

議長から傍聴人の方に改めてお願い申し上げます。

傍聴されている方につきましては、公述の妨げになるような発言は控えていただくようお願いいたします。議事の進行に御協力と御理解をよろしくようお願いいたします。

現在の時刻は16時40分ですので、30分後の17時10分までに公述及び質疑応答を終了されることをお願いいたします。なお、その時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

それでは公述を開始してください。

加藤 甫公述人 日本航空ジャパン副社長の加藤と申します。よろしくお願いを申し上げます。

私どもはJALグループの中で国内線を担当している会社であります。日ごろは私どもの航空便を御利用いただきまして、この席をお借りして御礼を申し上げますとともに、本日公述の機会を与えていただき、感謝を申し上げます。

本日は、国内定期便を中心に公述をさせていただきます。

JALグループといたしましては、静岡空港を利用した路線展開を行うかどうかという点について、現時点では決定をいたしておりませんが、種々のデータ等から見まして、旅客流動のポテンシャルが相当あるのではないかと考えております。

その1つには、北海道、兵庫、福岡に次いで全国10位の人口がまず挙げられます。また、県内総生産、事業所数、従業者数でも全国10位でありますし、1人当たり県民所得で4位、製造品出荷額で3位、旅客、ホテル数では1位。空港周辺の50キロの圏域人口でも広島空港の260万人、仙台空港の210万人に匹敵する230万人を擁しております。

現在のように空港がない状況のもとでも、静岡県から北海道に年間約50万人、九州、沖縄に約95万人の実績がございます。静岡空港開港の暁には、札幌や福岡に150席から200席クラスの機材にふさわしい需要が一定程度あると考えております。

また、皆様御存じのとおり、2009年には、羽田空港に第4の滑走路が完成いたしまして、現在の発着回数が1.4倍、年に約12万回増える予定であります。このうち国際線に約3万回が使用されるため、国内線は約9万回増える見込みであります。このため、現在は乗り入れが認められていない160席以下のコミューター機も羽田に乗り入れが可能となる見通しであります。このようなことから、2009年以降はコミューター時代が到来すると言われてもいるわけであります。

最前、静岡エアコミューターの渡井社長が、コミューター事業に関する御意見を述べておられましたけれど、私どもといたしましても、静岡空港についても、東北や鹿児島等の九州に一定のコミューター需要があると考えております。150席から200席クラスの国内定期便に加えまして、こうしたコミューター事業で同一路線を補完するとともに、空き時間を利用して、比較的需要の多い路線のネットワークを広げることが、静岡空港の価値を高め、ひいては地域の活性化に大いに貢献するものと考えます。

昨今のコミューター機というのは、比較的大型で、70席から100席クラスの機材も開発されておりました。技術進歩により、低い騒音で、距離的にも、北京はむろんのこと、中国の大半の都市にまで行動距離を有しております。したがって、国内のみならず、海外へのチャーター運行等にも活用が可能であると考えられます。

静岡県は、県内企業350社が、東南アジアに700カ所近い事業所を展開しているとお聞きをいたしておりますので、場合によっては、コンピューター機を活用した海外定期便展開の可能性もあるというように思っております。

さらには、静岡空港の近隣には、浜名湖、富士山、伊豆半島等の観光資源がまことに豊富であります。海外からの訪問者、特に近年では政府のビジット・ジャパン・キャンペーンによるビザの解禁により、韓国、中国、台湾等からの旺盛な需要の波が押し寄せております。東南アジアからの旅行者は、温泉、ゴルフ、雪を求めて、近場の日本を訪問しております。現在は、北海道、東北、九州が彼らのお気に入りの地域でございますが、静岡県も彼らの求める観光資源が豊富に存在いたしております。ただ、直行便が現在ないため、そのよさが理解されていないのではないかなというふうに思います。その意味でも、静岡は新しい観光ディストネーションとして重要な拠点になると思われます。

例えば、北海道で大自然を楽しまれた後に、航空機を利用して静岡に回って、霊峰富士山を見て、そして直接静岡から帰途につくというコースなどが可能になるものと考えられます。

一方、単に空港をつくれればすべて解決というわけではもちろんないわけでありまして、最近空港を活用したまちおこしの例として、能登空港がしばしば話題に上っておりますけれど、石川県を初めとした近隣市町村の御努力たるや並み大抵のものではございません。

皆様よく御存じのとおり、2003年7月7日に能登空港が開港いたしました。当初の計画では、日に1便運航の計画でございましたが、潜在需要を掘り起こすには1日複数便が不可欠ということで、石川県が、当面1年間限りの条件つきでありますけれども、搭乗率補償という仕組みを提案いたしました。年間の平均搭乗率が70%を割った場合には、1便分について、下回った分の運賃を県と地元市町村が負担するというものであります。

昨年の7月で就航1周年を迎えましたが、成績は好調でありまして、2004年4月からは126人乗りから170人乗りに機材が大型化され、7月2日には、搭乗者15万人を達成しております。この1年目の利用率は目標を9.5ポイント上回ったので、逆に、航空会社が約9,000万円を市町村に支払っているということになっております。この裏には、地元居住者が航空機を利用した場合、片道2,000円、往復4,000円の補助をいたしましたり、居住者以外にも、県外からの1泊以上の旅行者に対しまして、同額の補助を行ったりいたしております。

また、ふるさとタクシーや回遊型定期観光バスを走らせたり、町並み景観保護条例を制定して歴史的町並みを保護したり、無論海外からのチャーター便を誘致したりした成果であると考えられます。実績がよかったため、最近では伊丹間にプロペラ機を飛ばす計画も進められているよう

に仄聞をいたしているところでもあります。

能登空港以外にも、今後神戸空港や新北九州空港が相次いで開港しようとしています。各空港とも、ただ空港を存すればよいというものではなく、空港に付加価値をつけるべく大いに努力をされておられます。

例えば、来年2月に開港予定の神戸空港、空港と三宮の間を無人のポータルライナーによって16分間で結びまして、その間に最先端医療地域を展開しようとしております。これから高齢化社会を迎える日本にとって、医療問題は避けて通れないことから、これらの構想は十分将来性が見込めるものとされているわけでもあります。さらに、阪神・淡路大震災の経験を逆に生かしまして、地元では全国各地からの修学旅行の誘致にも力を入れておられます。

かつては人気のありました、富士山を見た後に東京に行くといった修学旅行も、静岡空港の開港後は、再現もあるのではないかと想像される場所でもあります。

新北九州空港も、海上空港として来年3月に開港しようとしております。この空港は、開港後は現北九州空港の利用者に加えて、福岡空港利用者の2割くらいが移転するのではないかと考えられておりますが、北九州市では、空港の競争力を高めるため、連絡橋料金を無料にしようとして計画しております。また、新北九州空港は、観光旅客相手というよりはビジネス旅客中心の空港です。周辺には西日本製鉄、トヨタ、日産等々を初め、大手企業の工場が多くあるという立地を生かして、その基礎研究を担う北九州学術研究都市構想を展開しております。神戸の先端医療とは違う分野で、このように独自性を出しているわけでもあります。

以上のように、豊富な観光資源があり、産業基盤の集積があったとしても、空港を核とした地域活性化には種々の努力が必要であります。静岡空港についても、920台収容可能な駐車場が無料になるとのことで、アクセスの面でも非常に魅力的なものでありますが、あえて問題を挙げるとすれば、飛行距離が短過ぎて、国内線の2大拠点空港である羽田と伊丹に路線が引けないということでもあります。その点では、昨日開港いたしました中部国際空港と地理的条件が似ております。

私どもは、羽田と伊丹の2大空港を拠点として航空機材を配備しておりますので、例えば福岡への路線をはるといたしますと、羽田ないし伊丹から一旦福岡へ飛ばしまして、その後そこから静岡へ回すという具合になります。そうしますと、静岡への到着と出発が昼ごろの時刻になる可能性が高く、ビジネスマン、あるいは観光のお客様にも、必ずしも使い勝手のよくないダイヤになるおそれがあります。しかし、先ほどお話し申し上げましたコンピューター機との補完も含めて、いろいろ工夫の余地はあるかと考えております。

私どもといたしましても、これまで蓄積してきました航空事業や旅行事業、あるいはホテル事

業等を通じて、静岡空港の運営にお力になれるというように考えてもおります。コミューター事業といたしましては、子会社にジェイエアという、小牧空港に本社を持つ会社や、鹿児島を拠点とする日本エアコミューター、札幌拠点に北海道エアシステムという会社を有しております。ジェイエアは、昨日から小牧に本拠地を移転しまして、小型ジェット機で帯広、秋田、山形等に路線を展開いたしております。日本エアコミューターは、鹿児島を中心に福岡、広島、奄美諸島等へ、また北海道エアシステムは、札幌を拠点に北海道内をそれぞれプロペラ機で運航をいたしております。

旅行事業につきましても、海外旅行についてはJALパック、国内旅行についてはJALツアーという会社を運営いたしております。海外地区での霊峰富士やあるいは伊豆半島の商品選択、また北海道、九州地区に対する静岡観光ツアー商品の増勢や売り込みなどができると思います。

ホテルにつきましては、静岡県ではまだ運営の経験はありませんが、日本国内で29の日航ホテル、10のJALシティ都市型ホテル、海外で17の日航ホテルを運営しております。

さらに最近、「空弁」、空の弁当と書くわけですが、空弁で有名になっております空港での売店事業や、機内販売などを担当いたしておりますジャルックスという商社機能も用意しております、これらグループ企業群によって、総合的な支援が可能かと考えております。

以上、縷々述べましたように、弊社といたしましても強い関心と興味を静岡空港に注いでいるところであります。しかし、利用に関してまだわからない点がありますので、この時点で詳細なお答えはあるいは無理かとも思いますけれど、基本的な考え方をお示しいただけたらば、今後の検討の材料にさせていただきたいと考えております。

その1つは、やはり着陸料であります。成田や関空の着陸料が高いのは有名でございますが、地方空港で余り着陸料が高いのでは、航空事業の採算が合いません。国内の地方空港でも競争の時代ですので、やはり需要があり運営コストが安い空港へ乗り入れるのが道理であります。海外からの航空会社も需要空港間で取り合いになっています。また、国内定期便を運営する会社としては、多くの外国航空会社が乗り入れることによる着陸料の低減が重要なことになると思います。この点に関し、どのような基本的考えをお持ちなのか教えていただければ幸いですし、海外の航空会社の乗り入れ等について、静岡県としてもポートセールスのような取り組みをされているかどうか、そういった点もあわせてお答えいただければ幸いです。

その2は、ターミナルの運営についてであります。どれくらいの規模のターミナルをお考えなのか、また、その建設及び運営コストを低減するために、何かお考えがございましょうか。

昨日開港した中部国際空港や最近の成田空港でも、ターミナル賃料の低減のために、航空会社

からの賃借料収入以外の収益拡大に努力をされておられます。また、独自のコンセプトで空港の利用者を増し、空港自体のにぎわいを得るための仕組みとか方策をお考えでしょうか。アウトレットモールの取り込みや緊急医療のドクターヘリの拠点化などが考えつきますが、いかがでしょうか。

さらには、新ターミナル建設費用を賄う手段として、羽田空港第2ターミナルが12月にオープンした際、出発到着旅客1人当たり100円のP・S・F・C、空港利用料を徴収することになりました。中部国際空港でも国内線旅客1人当たり200円となっております。このような料金の徴収についてはどのようにお考えでございましょうか。

静岡空港では、国際線も就航する可能性がございますが、成田、中部、関西との旅客サービスチャージのようなものもお考えでございましょうか。御質問は以上です。

空港開港までにはまだ解決すべき問題が多々あるかと存じますが、空港の開港は、必ずや静岡県の県勢を高めるものと思っておりますし、地域活性化の起爆剤になると確信をいたしております。私どもも開港の進捗に合わせて、乗り入れするか否かを含め、さまざまな角度からの検討を進めていくとともに、空港運営等の面で、あるいは、地域活性化等の面でJALグループ丸となってお手伝いできるように、引き続き努力を重ねてまいりたいと思います。

起業者であります静岡県御当局の空港建設に向けての御尽力に改めて敬意を表しますとともに、一日も早い開港を祈念いたしまして、私の公述を終わらせていただきます。ありがとうございました。

議長 どうもありがとうございました。

渡井空港企画室長 それでは、県のほうからお答えいたします。

ターミナルビル等のスキーム等については、まだ確定しておりません。こうした中で、利用料の徴収、あるいは国際線サービス体制等については、また、ターミナルビルの規模等についても未定でございます。基本的な考え方につきまして、ターミナルビルの考え方、着陸料の考え方についてお答えいたします。

まず、静岡空港は第三種空港でありますので、基本的には県が設置、管理の責任を負うこととなりますけれども、競争力が高くて実用性にすぐれた空港の実現を図るためには、民間が有する資源、ノウハウを最大限に生かして、これを空港経営全体に反映していくことが重要と考えております。このため、静岡空港では、民間主体の空港運営会社が、滑走路などの基本施設とターミナルビルの運営を一体的に行うことによりまして、空港の利用者の皆様に対して、質の高い、きめの細かいサービスを提供していきたいと考えています。

現在、県内10社の関係企業によりまして、会社設立に向けた準備が進められておりますが、ターミナル運営のあり方につきましても、ワーキングが今年1月からスタートしているところですが、この中で今後検討を行ってまいります。

また、着陸料につきまして、航空会社にとりまして着陸料がやはり重要なポイントと考えております。そういう意味で、静岡空港の魅力を高める上で、着陸料を低く抑えるということは不可欠と考えております。そのため、空港運営会社による集客力のある施設の整備等も意見として挙がっておりまして、こうした中で、可能な限り低い着陸料が設定できるような仕組みについて検討しているところであります。

また、海外のポートセールスにつきましては、空港促進会社であります静岡空港建設協議会や県内の旅行会社等と連携しながら、静岡空港から海外に就航を予定しています中国、韓国、台湾等、アジアの島々、チャーター便を現在17回運行してきているところでありまして、今後さらにこうした密度の高いチャーター便運行によりまして、国際線の就航に向けて鋭意取り組んでいきたいというところでございます。

御質問につきましては以上でございます。

議長 よろしゅうございますか。

どうもありがとうございました。

次に、公述人 川崎順二さんから公述をいただきますので、壇上に上がっていただき、公述人席にお着きください。また、公述人 川崎順二さんからは、起業者との質疑の希望がありますので、起業者代理人も起業者席までお願いいたします。

公述の開始を17時15分からとさせていただきます。

ただいまの時刻が17時15分ですので、30分後の17時45分までに公述及び質疑応答を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命じることとなります。

それでは公述を開始してください。

川崎順二公述人 川崎でございます。自然保護の立場で発言させていただきます。

私は現在、ボランティアグループ藤枝市21世紀の森づくり実行委員会を組織しまして、藤枝市総合運動公園周辺の森づくりを、市民参加のもとに進めております。本年で6年目を迎えますが、当初20名ほどでありました実行委員も、現在は50名ほどに増えております。21世紀初めの年に、森づくりの参加者を募集しましたところ、琵琶湖で2,000人近くの参加申し込みがあり、午前の部、午後の部に分けて植栽をしなければならないほどの盛況ぶりで行われました。

静岡空港建設現場でも、同じような手法で、県民参加によるのり面緑化作戦が展開されることを聞きまして、私を初め数名の実行委員のメンバーも、現地で植樹指導を行うようになりました。

私ごとで恐縮でございますが、このような緑を扱うことが大好きでございます、吉田公園でも現在世話役をやっております。そしてまた、動植物にかかわることをライフワークとしております。

日本では絶滅しましたニッポニアニッポンの学名を持っておりますトキの生息地でございます中国の陝西省洋県まで、視察や国際会議で2回ほど出かけました。

トキは日本にても、学名はニッポニアニッポンでございます。ちなみに1981年に、農家の裏山で7羽が発見されたトキは、その後、日本政府の支援、中国政府と地元農民が一体となった保護対策の結果、現在では、野生のもの、ゲージで飼育されているものを合わせますと700羽までに増えています。平成11年に中国政府から贈られ、現在佐渡で飼われておりますトキも、現在では58羽に増えています。最初はヨウヨウとか、ヤンヤンとか名前はついておりましたけど、今では1号、2号と番号で呼ぶほどに増えています。この目の黒いうちに、日本の大空で飛翔する優雅な姿を見たいものだと思っております。

こんな思いで、空港周辺に生息するオオタカの将来も大変気になっているところでございます。また、南アルプス高山植物保護ネットワークの一員として、この年をして、夏になりますと南アルプスに出かけ、ボランティアとして保護活動を行っております。

昨年開催されました浜名湖花博では、造園業界の団体としても庭園を出店しまして、さまざまな活動を行いました。洋花、園芸品種オンパレードの花博の中で、我々の関係した庭園は、日本古来の野生植物主体の庭園をつくり、来訪者が大変心が安らぐと喜んでくれました。

このように自然保護、緑にかかわることをライフワークにしております私にとりまして、空港建設は人ごとではないというのが偽りのない気持ちでございます。

公共工事は、ややもすると自然破壊、環境破壊の元凶のごとく言われます。空港建設も300ヘクタール近い地形の改変を行うと聞いておりますが、先ほど申し上げました、県民参加によるのり面緑化など、直接間接かかわってみますと、空港建設でとられている環境対策は、今までの公共工事とは違うのではないかというふうに思えるようになりました。開発を行う場合、環境影響評価を行うことは当然の義務でございますが、それに続きまして、県内の動植物の専門家によりまして、自然環境保全対策調査が実施され、具体的な保全対策の提言が行われております。

現在、その提言に基づきまして保全対策が進められております。先進性として述べられる1点目は、空港本体部のみの用地買収でなくて、環境対策上、周辺部もあわせて買収して保全しよう

としていることでございます。

御案内のように、空港建設地は里地として土地利用が大変進んでおります。尾根の平坦部や緩斜面では、茶畑や果樹園として利用され、残りはスギ・ヒノキの人工林、竹林、広葉樹林等があります。これらの森林は全国共通でございますが、経済原則で動く木材価格に左右され、外国産材に乗っ取られた国内林業の実態をあらわし、ほとんど管理されることなく、荒廃した森林となっております。

竹林も同様であります。タケノコは収穫されず、竹材もプラスチック製品や輸入品に取ってかわられ、利用されることはありません。その竹林が、ここばかりではありませんが、猛烈な勢いで広がっております。もともとのあたりの里山は、採草地や薪炭林でございました。農耕地1ヘクタールを支えるのに10倍、10ヘクタールの採草地が必要であったというデータもあります。それは牛馬の飼料、堆肥、かやぶき屋根の材料等に利用されましたが、農業の機械化、化学肥料の発達によって不要となり、スギ・ヒノキの林へと変わっていったのであります。また、薪炭林も20年前後のサイクルで伐採利用され、管理されてきました。これも燃料革命により不要となりまして、スギ・ヒノキに転換されたり、荒れた広葉樹林として残っております。

静岡県では、空港本体部は約190ヘクタールとしておりますが、それを支えるこのような周辺部の農地や森林300ヘクタールもあわせて購入し、放置状態にありました森林は、適切な管理を行い、オオタカの生息場所、繁殖の場所に、あるいはまた貴重な植物の移植場所にと活用を進めております。

財政事情が悪化する中、国も県も、環境重視と口先では唱えております。しかし、まず予算を削減するのは、施設整備の際、緑化予算であるのが実態であります。建物や道路が完成しても、緑が何もないストリップ状態であるのは巷に見る光景でございます。このような情勢のもと、周辺部の森林まで購入し、面的に環境保全を図ろうとしていることは、今までに例を見ることのない、画期的なことではないかと考えている次第でございます。

2点目は、今まで大規模開発ではなかった環境監視体制をとっていることでございます。これは、工事に伴う環境保全対策を着実に実行するための体制で、自然環境保全専門家や地元住民代表、地元市町の担当者等から成る静岡空港監視機構を設置しまして、専門的な考え、地元の意見等を伺いながら、貴重動植物の移植、オオタカ営巣木周辺の保全対策を講じております。

さらに、環境モニタリングに基づく保護対策の実践に当たりましては、県内の動植物の専門家で構成する自然環境保全有志連絡会、そういったものを設置しまして、専門的な指導、助言を受けながら進められております。また、環境巡視員を島田市側、榛原町側にそれぞれ1名配置して、

日常的な環境巡視も実施していると聞いております。

このような外部の監視制度を設けることは、起業者の県にとりましては大変煩わしく、できればやめたいのが本音ではないかと推測するのであります。それを実践して、環境保全に万全を期していることは、これからのよい事例になるものと思います。

次に3点目でございますけど、郷土種によるのり面緑化でございます。

道路建設を初めとする開発工事でできるのり面の緑化は、安価で簡単な外来種による吹きつけが大部分でございます。私は、それには発言の機会があるたびに論を唱えてきました。森林の表土は、1センチできるのに100年かかるという研究成果があります。その表土にはいろいろな木や草の種子がストックされておりますので、開発工事に当たっては、その表土を谷底に埋めず、植栽のり面に使用することも勧めてきました。

まだ若いころ、東名高速道路の騒音が問題となり、防音壁を設置し始めましたが、時は同じころ、日本造園学会では、明治神宮の中の静けさが、森の働きであるという研究成果を発表しておりました。それを見まして、道路公団に、防音壁ではなくて、樹林帯をつくったらどうでしょう、ドライバーの目のためにもよいではないでしょうかというふうな提案をしましたところ、のり面に木を植えるやつはいないと一蹴されました苦い経験も残っております。今では、大分不釣り合いの樹木も植えてありますけど、曲がりなりにも、のり面緑化が進められております。昨日でその役割を終えたようでありますが、名古屋空港の防音林造成の現場にも出かけました。今では国内線の西側で立派な森になっているというふうに思います。また、安倍川の堤防の堤内にサクラを植えさせてくださいというふうな申し入れをしたこともあります。これまた堤防に木を植える非常識と断られました。しかし、今では各地でサクラ堤がつくられております。

今回の空港建設では、郷土種、しかも周辺林の種子を採取して育てた苗木でのり面緑化が進められております。今までの私の思いから感無量のものでございます。将来出来上がる森は周辺と同じものになります。空港周辺は、自然生態学的には暖帯林で、常緑樹林帯でございますが、落葉樹も混ぜて植栽してありますので、周辺のシイ、カシの単純林以上の多様性に富んだ森になることが期待されます。

空港とは直接関係ありませんが、このように人によってつくられた森が静岡市柚木の護国神社にあります。あの森は、紀元2600年を記念しまして、県民の献木によってつくられたと聞いております。現在、林歴は65年生でございます。機会がありましたらぜひごらんいただきたいと思っております。

4点目は、きめ細かな貴重種の保全対策がとられていることでございます。貴重種のとり方は

人によって異なりますが、その基準は、国や県で策定しておりますレッドデータブックというのがありますが、これをよりどころにしていると聞いております。その中で絶滅危惧種に指定されているものは、もちろん貴重種として保全対策が講じられているようでございます。

静岡県が静岡県のみ分布する固有種やモチ、ツツジやクチナシ、ナナミノキのように、自然分布の東限、あるいは北限であったりするものもあります。また、全国規模では珍しくもないが、静岡県にとっては非常に個体数が少なく貴重なものもあります。

植物がなくなる要因に、1つは、さまざまな開発行為がございます。もう1つは、園芸目的で自然に理解のない人の採取がございます。また、植生転移による生育環境の変化、地球規模での環境変化等が挙げられます。意外に多いのが、3番目の植生転移による生育環境の変化によって衰退していくものであります。

例えば、毎年野焼きを行うところでは珍しくもなかったオキナグサは、野焼きをやめると1年中ススキ等に覆われまして、やがて藪となって太陽光も受けられずに消滅していきます。

また、春の妖精とも言われるカタクリは、緑の葉を広げて活動するのは春の3カ月だけでございます。落葉樹が葉を茂らせるころには、カタクリの葉は枯れて、深い眠りにつきます。上層木が茂り過ぎても、地表の草が一年中茂っていても、カタクリは消滅していきます。

よく話題に挙がりますタコノアシは、昔は農家泣かせの雑草であったと。圃場整備が進み湿原がなくなったことや、除草剤の進歩ですっかり姿を消してしまいました。空港建設地内の池にわずかに残っていたタコノアシを、新たに整備しましたビオトープに移植しましたところ、水を得たコイのように、威勢よく繁茂しております。

貴重種の移植は、このように専門家の指導により、それぞれの植物に適した場所がなければ、適した環境をつくって移植するほど万全の対策をとっておりますので、今まで以上に豊かな自然になることが期待されております。

5番目は、オオタカの保全対策であります。

先ほど申し上げましたが、私は野鳥を初めとする自然には興味が尽きません。家族には少々笑われましたけど、トキの保護対策や生息環境を知るため、中国の生息地まで2度ほど出かけました。北海道のタンチョウの生息地にも出かけてみました。絶滅したと思われていましたタンチョウ10数羽が発見されたのは大正末期のことでございます。それが80年を経過した現在、ようやく1,000羽を超えました。両者が絶滅の危機から脱したのは、生息エリア、中でも餌をとる場所と繁殖場所の保全対策を講じたからでございます。

それに比較しますと、オオタカは環境にも恵まれ、したたかさもあるように思われます。空港

建設地の周辺にしろ、小笠山周辺にしろ、つい最近までは、赤松に覆われ、オオタカは赤松の大木が営巣木であったと記憶しております。マツノザイセンチュウの被害で松が全滅しますと、松を求めて移動することなく、営巣木は杉の大木へと変わっております。餌となるキジバト、ノバト、ヒヨドリ、こういったものも山村より農村、農村より都市部のほうが多く生息しております。国も県も、オオタカを絶滅危惧種に指定しておりますが、私個人としては、それほど心配はないと考えております。

それでも県は、空港事業用地を含む4,000ヘクタールを保護対策の対象範囲として設定し、オオタカが安定的に生息、繁殖が継続できるよう、万全の対策を講じているとっております。具体的には、地元関係者の理解と協力のもと、餌場保全のため、営巣地周辺約2,009ヘクタールの銃猟禁止区域の設定、2点目は、必要に応じて森林に対する除間伐や植林を実施する、3点目は、空港建設地に隣接する営巣地の県有地化を図っていく。それができないところでは、森林所有者との保全協定の締結など、可能な限りの保全対策をとっていくというふうに申しております。

以上申し上げましたように、今までの公共事業では考えられなかったような、きめ細かな環境保全対策がとられていると思います。

戦後という言葉も通じなくなった時代でございますが、生産性は飛躍的に向上し、私たちの生活は目をみはるほど便利になり、物質的にも恵まれております。私たちの豊かで便利な生活は、それと引き替えに環境問題を引き起こし、身近な環境問題から地球規模での環境へと発展しております。空港建設で広い面積の緑を失うことは明らかな事実でございます。その緑をカバーするには、極論を言えば、今まで開発した農地や宅地をもとへ戻せということになります。

人という動物は、知的な人間として活動するには、常に自然の犠牲が伴います。犠牲なくして人類は生きていけないというふうに思います。開発行為に当たって、その犠牲をいかに小さくするかが命題であると、常に私は考えております。幸い空港建設では、荒廃した周辺森林部の管理、貴重な動植物に対して、今まで以上の環境、生息環境の整備、保全を行っております。空港建設でとってきた対策は、これからの公共工事や民間の開発行為においても、モデルとなる先進的な保全対策であるというふうに考えております。これからもさらに万全を期して建設を進め、一日も早い開港を願うものでございます。

最後に質問でございますが、大変多額の経費を投じまして講じられてきた自然環境保全対策だと思います。特に開港後も含めたオオタカの長期的な保全対策と、もう1つは、着々と成果を上げておりますのり面の緑化の保全対策について、お伺いしたいと思います。

のり面の管理では、林業家の皆さんが育林過程で最も苦労されるクズやフジヅルの対策が肝要

であります。これを怠りますと、たちまち植えた木はのみ込まれてしまいますので、老婆心ながらお知らせをさせていただきます。

御清聴ありがとうございました。

議長 質問にお答えください。

藤田空港整備室長 質問にお答えいたします。

静岡空港の自然保護対策の関係で、特にオオタカの保全、それからのり面の緑化について、開港後も含めたこの取り組みについてという御質問でございました。

オオタカにつきましては、冒頭の陳述、お話をさせていただきましたように、さまざまな対策を講じてきまして、現在、営巢環境が徐々によくなってきているというような考え方もできるわけですが、これにつきましては、平成11年12月に、オオタカの保護対策検討委員会の方から提言をされました、静岡空港建設に伴うオオタカ保護に関する提言でございます。この提言に沿って、現在保護を進めているところであります。

この中には、今後10年から20年先を考えた保護の目標が必要だというふうにされており、県としましては、この方向に沿った形で、今後も進めていきたいというふうに思っています。

それから、のり面の緑化につきましては、県民の皆様の御参加をいただいて、のり面に郷土種の本木類を植えているわけです。里山環境の保全のためということもありますが、最も重要な、のり面の緑化による防災対策や、それから景観の観点、そういった点からも、引き続き適正な管理が必要だと思っております。

そのときのポイントは、今お話のございました、クズやフジヅルなどの対策を早いうちにやるのが、将来のコストを安くする、あるいは安全な、また豊かな緑化がされるという提言をいただいております。その辺につきまして、今後、具体的なのり面を使いまして、調査区を設け、現在さまざまな樹種だとか、それから育成の方法であるとか、雑草の侵入状況などのモニタリングをやっております。このまとめを待って、今後、長期的な計画を立てていくこととしております。

このようなオオタカ対策、あるいはのり面の保護対策などにつきましては、その計画を具体化していくために、現在、先ほどお話がございました静岡空港環境監視機構でさまざまな対策を講じておりますが、この組織を開港後も継続をさせて、空港周辺地域の動植物の生育とか、それから繁殖期状況の調査をし、適切な対策を今後ともとっていきたいというふうに考えております。以上です。

議長 どうもありがとうございました。

ここで18時まで休憩をいたします。

次の公述は公述人 津田恵子さん、中村英一さんからいただきますので、18時までに公述人席にお着きください。

それでは、その時間まで休憩いたします。

午後 5 時41分休憩

午後 6 時00分再開

議長 現在の時刻が18時ですので、30分後の18時30分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに公述を終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

視聴覚機器を使われますので、ちょっと照明を暗くしてください。

それでは公述を開始してください。

津田恵子公述人 私は、島田市議をしております津田恵子と申します。

静岡空港建設については、当初より反対の意思を示しておりました。また共有地権者として、静岡空港は不要だと訴え続けてきました。今日この場では、静岡空港建設自体は公共事業として行う事業ではないということを訴え、そのような事業で土地収用を行うことに公益性がみじんもないことを主張したいと思います。

私は事業認定申請書に対する意見書を提出しました。土地収用法20条の事業認定の要件が満たされていないということを主張しています。法20条の2号では、起業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有するものであること。3、事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものであること。4、土地を収用し、または使用する公益上の必要があるものであること。このことが書かれています。私はこの法20条を満たしていないと主張したいと思います。

3の、事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものではない。土地を収用し、または使用する公益上の必要はないということを主張します。この事業が合理的な判断で計画されたものではないからです。まず土地の選定に誤りがある。それから、意図的に需要を過大に見積もったということです。これは皆さんも御承知のとおり、設置許可申請時に178万人という数字を推計しています。

そこで、最初の土地選定に誤りがあるというところでは、静岡空港立地調査地点比較というものが出されています。これを見ますと、最終的に浅羽地区、掛川地区、そして島田・榛原地区、この3つの地点が残りました。それぞれに対して運航・空域条件、造成面積の考慮、概算工事費、アクセス条件、その他もろもろの条件が示されています。ここで、浅羽地区では浜岡原発の上を

飛べない。右旋回しかできない。浜松基地との調整が必要だ。掛川では小笠山が障害になる。進入復航区域が市街地側になる。浜松基地との調整が必要。そして島田・榛原では、I L Sでは右旋回復行区域の設定ができない。計器でも北側に旋回できない。そして最大の、静浜基地と浜松基地との調整が必要と書かれてあります。

私が一番言いたいことは、造成面積、土工量のこと、それから概算工事費のことです。これは見ていただくとわかるように、浅羽地区、掛川地区、島田・榛原地区、これでは土工量が最大の地点が選ばれたということです。切土、盛土で2,600万立米の土を動かすということです。それから、工事費を見ていただくと、400億円、250億円、500億円と、最大の数字が選ばれているということです。

この表を見たとき、私は直感的に、一番事業費のかかるところを選定したなと思いました。これは土建業界をおもんばかった選定だと感じました。もし、仮に県民全体の利益を最優先するならば、コストのかからないものを選択するはずです。浅羽、掛川のみならず、例えば大井川町にある静浜基地を民間空港にすることも考えられたはずです。再度申します。土地選定に誤りがあったと。土建業界に利益をもたらすために選定した場所だということです。

次に、静岡県が出した3つの需要予測を見ていただきたいと思います。1994年、平成6年、空港設置許可申請時に旧運輸省に提出したものは、178万1,000人でした。これは皆さんもよく御存じだと思います。島田・榛原に、静岡県に空港が欲しいと望まれた方、178万人もの需要があるんですよと、多くの方に訴えられたと思います。心が痛まないのでしょうか。2000年、平成12年、新幹線新駅にかかわって調査が行われました。このときは121万人という数字を出してきています。そして2003年、平成15年に静岡空港建設事業再評価委員会では106万人という数字を出してきています。

この需要予測の流れを見て、皆さんはどのように感じられますか。意図的に需要を拡大し、そして事業が進むにつれて、縮小しているということです。178万人が乗るから、空港をつくりますと言っておきながら、今では106万人と、6割になっています。この数字も過大だと私は考えますが、それにしても話半分という言葉がありますが、県の需要予測は話6割ということです。

しかし、この数字ももっともっと小さくなることでしょう。佐賀空港や、能代大館空港などは最初の需要予測の3割と言われていています。静岡県のみならず、県が空港を建設するということは、まるで詐欺師の手法からスタートしているものだということになります。多くの人が乗るから、使うから、つくりましょうと言いながら、実際は、初めからそんなに大きな数字が見込めないということがわかっていながら、県民をだましながら、この事業を進めてきたと、私は主張したい

と思います。

そこで、県の過大な需要予測に反論し、私の3つの需要予測を見ていただきたいと思います。1992年11月、「不思議発見」という名前をつけまして、私のホームページで45万人という推計を出しました。それから、県の予測値178万人をG N Pと経済成長率のみを修正した場合ということで計算してみまして、79万5,000人という数字を出しました。そして、2001年1月、静岡大学大学院の修士論文「我が国の公共投資のあり方と社会的費用便益分析 静岡空港建設計画をケーススタディとして」として、66万5,000人という数字を出しました。

では、その「不思議発見」というのはどういうものかというのを見ていただきたいと思います。これはこちらの表というのも少し小さいんですが、これは多分推進派の皆さんの頭の中にはしっかりと埋め込まれていると思います。県が当初出した表です。千歳には52万人が利用します。松山は13万人です。高知は13万人です。福岡は38万人です。熊本は13万人です。鹿児島は23万人です。那覇は26万人です。合計で178万人が利用しますということです。そして、ここに小さく書かれてあるんですが、そのとき小型ジェット機130人乗りが14往復、1日にします。中型ジェット機230人乗りが6往復します。大型ジェット機が370人乗りで、2往復しますということを、莫大な費用をかけたパンフレットに載せてあります。皆さん御存じですよ。記憶にあると思います。

それを私は次のように計算してみました。その飛行機が飛ぶとしたならば、一体どれくらいの座席が確保されているのかという座席の数字です。それはここになるんですけども。これでいきますと、千歳は805席、松山は126席、高知は126席、福岡は594席、熊本は126席、鹿児島は252席、沖縄522席、合計2,281席。これだけの飛行機を確保して、運営をしていきますということを、県が約束して、パンフレットをつくったんです。

ところが、こちらのこの下のほうの表を見ていただきたいと思います。これは、松山、高知、熊本、鹿児島、岡山、福島、南紀白浜、山口宇部、これだけの空港で一体どれだけの座席数が確保され、そして飛行機が飛んでいるのかというのを表にしたものです。ここで2列にしてあるのは、こちら側は羽田、名古屋、伊丹、成田、関西、この路線の座席数です。そして、その他の地方路線、地方空港の路線の座席数です。これを見ましたら、多くの座席は松山でも高知でも熊本でも、羽田、名古屋、伊丹、成田、関西、ここの路線として確保されています。その他、地方の路線は、松山で788席、高知で667席、熊本で288席、鹿児島で2,739席、岡山559席、福島1,062席、南紀白浜19席、山口宇部95席になっています。鹿児島が数字が多いのは、これは離島を結んでいくために、座席数が多く確保されています。

これを見ますと、静岡県が2,281席を確保して、飛行機を運航させますということは、全く考え

られない、実態に即していないということを示しています。そこで、私は県の出した178万人は全く間違った需要予測ですということをホームページで主張しました。

そして、その次の「不思議発見その2」では、では実際にどれぐらいの人たちが静岡県の各市から飛行機に乗っているのかという数字が示されているこの表をつくりました。これは1995年、運輸省の航空旅客流動調査、空港別の表です。これはこれからの需要予測のもとになるデータなんですが、これを見ていただきますとね、島田市民で見ますと、この1年間のたった1日の調査なんですが、全国の飛行場のところで、あなたはどこから来ましたか、どこへ行きますかということ調査したこの数字なのですが、島田の市民はこの年は羽田を使った人は7名、そして羽田へ降りてきた人は9名。名古屋から乗った人は4名、そして名古屋へ降りた人は3名という数字です。

では、これをもとにして、実際に1年間に拡大し、これも単純に拡大したわけではないんですが、幾つかの手法で拡大してみた場合、一体どれぐらいの数字になるのかといいますと、45万人。これは今後県が出してきた178万人、あるいはその後の120万人、そして最新の手法を使った106万人という、この需要予測の、理論的なものを使っているものではありません。実際の数字を使いながら、直感的に加工していったという数字です。

そこで、もう少し学術的に考えてみようと思いました。需要予測178万人というのを、県が出しているのは、どこに矛盾があるのかということを考えました。県は、1994年、平成6年3月に、2003年完成予定の静岡空港は6路線確保し、年間178万人の需要が確保できると言いました。予測の前提が、GNP弾性値の計算と、これは期間が昭和62年から平成3年の5年間、その結果の相関係数が0.9192、そして経済成長率を2000年まで4%、以降3%というふうに位置づけて計算をしています。この予測が過大だということは、県議会で何回も議論されたと聞いています。

問題点は多くあるのですが、その2つを修正するということから始めたいと思います。GNPから弾性値を計算する点と、もう1つが、将来の経済成長率の予測を加工することです。弾性値とは、飛行機に乗る人の数はGNP、国民総生産と相関関係があるとして、その関係を表す係数を導き出すことです。県の178万人の間違いは、その期間を昭和62年から平成3年の5年間にしたことです。これではバブル経済の最中のみの現象をとらえたにすぎないのです。それから、経済成長率の予測4%は、話になりません。なぜならば、県の需要予測をコンサルに委託したのは、平成4年から5年だったと思います。つまりバブルが崩壊したことは世間では周知の時期だったのです。マイナス成長が明らかな時期でもありました。

そこで、私はその弾性値を計算する期間を修正し、そして4%の経済成長率を見直しました。

そこで、期間を昭和54年から平成3年の18年にし、そして経済成長率を2%にしました。それだけ修正しただけでも、需要予測は79万4,900人という数字に変わってしまいました。

次に、私が修士論文で作成した需要予測について説明したいと思います。手法は県が1994年、平成6年に作成したものに従って、既成のモデルで行いました。使用したデータは、旅客地域流動調査、1997年、平成9年運輸省運輸政策局のもの。それから航空旅客動態調査、1997年、平成9年運輸省航空局のものを使いました。将来の需要予測のための弾性値を導き出すのに、1983年から1998年のGDP、国内総生産を説明変数として、ハイレベル、ミドルレベル、ローレベルを想定して、計算をしていきました。経済成長率は1.75%、2%、2.5%のこの3種類を使いました。この計算のフロー図といいますか、手法は細かいことをここで説明する時間はないと思いますので、また機会があれば見ていただきたいと思います。これはおおむね県が最初に行った需要予測に従っています。

そして、そのほかに多少と言おうか、大きく工夫したことが何点かあります。その中で、皆さんに理解していただきたいのが、この便数による待ち時間設定というものです。よく、便が1便しかない、あるいは2便しかないという空港よりも、何便もある空港のほうが使い勝手がいい。それを選択するであろうと言われていました。でも、そのことをこの式の中にどのように盛り込んでいけばいいのかということを考えてみました。で、私は、航空分担率に便数による待ち時間を設定しました。

この待ち時間の式はこのようなものなんです。これは何を示しているのかといいますと、この当時計算したときは、羽田空港は15時間開港していました。この15時間を60分、分に計算をしました。そして、このNYというのは、総便数何便あるかというものです。これに1を足して、その開港時間で割りました。そして、その2分の1を平均待ち時間として、計算をしていくという手法をとりました。つまり第1便が出発した後、2便しかない場合は、次の便までの間、この最短待ち時間というものが発生します。でも通常は多くの便がある場合は、大体その次の便に乗るために、真ん中の駅待ち時間を想定しながら、飛行機に乗る準備をするのではないかとということで、この待ち時間を計算に入れていったということです。

その結果、2006年の需要は66万5,000人となりました。これは路線でいきますと、千歳が30万8,000人、福岡が21万5,000人、鹿児島が8万3,000人、那覇が6万6,000人です。この数字をもとにしまして、利用者の便益を計算しました。これはここに書いてあるとおりです。合計にしますと21億6,453万5,000円です。この数字を50年間にわたって、ある程度の変化はありますけれども、これが得られる便益とし、そして、県が導入した費用を50年間にわたって、それからメンテナンス

をするという、そういう数字を入れ込んで、費用便益分析を行いました。その結果、利用者便益が514億円、供給者便益が158億円、残存価値が23億円、総便益が895億円、総費用が1,212億円で、NPV、このNet Present Value、これはマイナスの517億円という数字を出しています。CBRというのは便益比率ですので、1を切るというのが、公共事業が成立しないという基準になっているという意味です。

このときの数字は、県があらゆるデータを提出していただけなかったものですから、総費用に関しても、県議会の資料等々で私が計算したものです。でも、ここで表れているように、マイナスの便益が発生するという事は、公共事業としては取り組むべきものではないということ、この数字で明らかになると思います。

そこで結論として私は、便益が費用を下回る公共事業は公益性がない。静岡空港建設に公共性がないならば、本事業において、土地収用を行うことに公益性があるとはみなせない。したがって、静岡空港建設事業は土地収用法20条を満たしているとは言えないというものです。

最後に、皆さんに訴えたいと思います。静岡空港は大規模に環境を改変しています。社会的費用便益分析という手法が、公共事業の可否を考えるときの道具としよう、あるいはなっている、そういう時代がやっとやってきました。しかし、このことについて、一面では喜んでいますが、でも、これだけでは十分だとは言えません。県が行ったものも、私が行ったものも、環境の価値を組み込んだ費用便益分析ではありません。環境を失うことが、新たにつくり出されるものの価値以上に重大な意味を持っているとき、私たちはその公共事業にノーを突きつけなければなりません。

静岡空港の問題点の原点の1つが、このことです。どんどん環境を破壊していく建設現場を見て、また空を飛んでいくオオタカを見て、先ほどの方は、オオタカは貴重ではない、これからどんどん増えるであろうという主張をなさいました。私は驚きました。その方が環境を保護しておられるということに。本当に、気がついたときに、取り返しがつかないことになっている。それが絶滅危惧種だと思います。先ほどの方が言われたときのお話、そのお話には感銘しました。このことがいつオオタカで起こるかわからないということで、私は先ほどの方の意見に全く同調はできないと思っています。この空を飛んでいるオオタカを見て、この事業が真に公共性のあるものかどうか、皆さんに考えていただきたいと思います。

私はこの空港建設を決断した人々に突きつきたいと思います。あなた方の決断は間違っていました。県民及び国民の税金を使い、政財界の利益追求のために計画し、事業を推し進めているのであって、決して国民、県民の公平を求めて行っている事業ではありません。このような一部業

界の利益追求の事業を公益性のあるものと認めることがあってはならないのです。スタートから公益性のない事業に対して、さらに重い公益性を求められる土地収用を行う理屈はみじんもないということ、私は訴えたいと思います。

中村英一公述人 今報告しましたこの試算は、静岡大学大学院社会科学研究所のゼミ演習として、土居英二静岡大学教授の指導のもと、半年間にわたって共同研究作業が行われ、私もその際にこの津田さんと一緒にその研究作業に参加したわけですが、その研究の成果を津田さんが修士論文としてまとめたものが、今報告した試算です。この内容は、ここにあります岩波新書の『公共事業は止まるか』にも掲載されているものであり、社会科学的に極めて妥当に検証されたものです。

今、先ほどさらに報告がありましたオオタカなど環境面についての部分については、この試算には残念ながら、その段階では数値に取り入れることはできなかったわけですが、そうした環境への影響を評価していくために、2000年より、自然科学的なアプローチとして、私たちはオオタカの行動調査を毎年行ってきました。その調査の結果、昨年、この土地収用法の適用対象となっている森の中でオオタカが営巣していることが、私たちの調査の結果、確認されました。

先ほどの話にもオオタカ、先ほどの御出席の方の話の中でもオオタカ取り上げられたわけですが、このオオタカは絶滅のおそれがある野生動植物の種の保存に関する法律、いわゆる種の保存法では、国内希少野生動植物に指定されているものです。その種の保存法が第1条に「この法律は、野生動植物が生態系の重要な構成要素であるだけでなく、自然環境の一部として、人類の豊かな生活に欠かすことのできないものであることにかんがみ、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存を図ることにより、良好な自然環境を保全し、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保を目的とする」というふうになっているように、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していくことにつながるわけです。その意味で、現在オオタカが営巣している土地収用法の適用対象となっている森を保全していくことは、極めて高い公益性があるものと考えられます。したがって、この森を土地収用の対象とすること自体が、大きく公益性を損なうものであるというふうに考えられるものと思います。

そして、この結論の部分で書きましたように、便益が費用を下回る公共事業には公益性がないということが一般的に言えるわけですが、まして離島などの空港ならばいざ知れず、一般の地方空港であるこの事業に、国民の財産権を侵してまで、土地収用をするほどの公益性がないことは、極めて明らかなことであると考えられます。そのことを最後に強調して、私たちの公述をこれで終わりにしたいと思います。

議長 どうもありがとうございました。

次に、公述人 鈴木道昭さん、大石尚美さん、仁杉秀夫さん、吉倉恵美子さん、堀 孝信さん、伊沢ヨシ江さんから公述をいただきますので、壇上に上がっていただき、公述の席にお着きください。

現在の時刻が18時35分ですので、30分後の19時5分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命じることとなります。

視聴覚機器を使われますので、ちょっと照明を暗くしてください。

それでは、公述を開始してください。

大石尚美 公述人 御承知のとおり、きのう2月17日、中部国際空港が開港しました。これに合わせ、磐田駅から2便、浜松駅からはほぼ1時間に1本の12便、計14便が、浜松、中部国際空港間を往復します。時間にしておよそ2時間。乗り継ぎもなく、金額が片道で3,000円です。新幹線を使った場合で、所要時間は浜松から76分。今まで名古屋空港までかかっていた時間が、乗り換え時間などを入れて、およそ2時間半ほどでしたから、それよりも短縮され、面倒な乗り換えもなく、非常に便利になりました。また静岡県全域が利用圏内と言われるように、沼津からも1日1便の直行バスが出るようになりました。さらに利用圏内の中部地方のみならず、北陸、長野を射程に入れて、よりアクセスしやすい、使いやすい空港用サービスを考えているとも報じられています。

これまで浜松から名古屋空港へは新幹線を使った場合、68分、5,680円、これは乗り換え時間はありません。同じくJRと空港バスを使った場合、134分、3,340円でしたが、2時間3,000円というのは、かなり便利で、荷物を持ち運びせずとも、ゆったり眠ったままでも行けるということで、初日の利用客がものすごく増えまして、2便も増発されてます、浜松駅から。利用者の声というのも、とても、もう歓喜に満ちたような声で報道されたことは御存じかと思います。

中部国際空港の開港によって、空港は成田、関西とともに、3大空港の時代になったと言われ、集客のためのサービス競争も熾烈になっていくことが考えられます。国内便は週658便、1日94便が、24都市と結んでいます。関西、成田に比べても、かなり充実したスケジュールになっています。これに対し、1時間置きに浜松から出発するバスはほとんど空港での待ち時間なしで、目的地への便にアクセスできることが容易になっています。実際、開港の日のきのう、このバスを利用した人の声も好評でした。

静岡県の西部に住む私たちには、かなり便利な空港ができたということになります。中部国際空港が名古屋空港の時代から比べ、20%の利用者増加を見込み、1,200万人としたことには当然理由があるわけです。そして、その増加の中に私たち静岡県民の利用者数も計算されていることも

周知の事実です。静岡空港が予定している乗り入れ先、札幌、福岡、鹿児島、那覇は、この中部国際空港で見ても、多くの便数が出発する路線となっています。つまり浜松を出発してから、目的の飛行機の出発時刻へのアクセス、目的地への到着と時間設定にストレスを感じられないという点では、特に県西部に住む私たちにとって、非常に便利になったと言えます。

国際線へのアクセスもまた3空港の競争によって、さらに身近で便利なものになっていくことが予想されます。今後、便数を増やすことを検討していることも報じられています。実際これまで成田空港を利用して、アメリカと日本を往復していた御前崎市民は、中部国際空港ができれば、完全にそこで間に合うと言っています。成田空港まで掛川駅から乗り換え時間を全く無視しても3時間以上必要だったということですが、浜松から直行便があって、とても便利だと、これからは中部国際空港に限るなということです。風が吹けば、待ち時間もあるのに、静岡空港とても使っちゃいけないという感想です。

利便性という点では、空港までの所要時間だけが問題ではありません。空港から出航している便数とスケジュール時間は利便性を計算する上で、大事な素因となることは間違いありません。静岡空港と中部国際空港では各目的地への便数は圧倒的に違います。何時間かおきに数便飛び予定、本当に飛ぶのかどうかわかりませんが、そうした数便飛び予定の静岡空港の国際、国内線スケジュールに利便性を求めるというのは、大変困難だと言えます。

また空港へのアクセスの点でも、県はマイカーで空港まで行けるので便利だとか、駐車場は無料と宣伝しているんですけども、苦勞して、数少ない便数に合わせて、マイカーで空港へ行ったとして、帰りはどうなるかということなんです。マイカーが置いてあるのに、静岡空港には行けなかったということがあったら大変になりますね。1日何便飛ぶかわからない飛行機を待って、静岡空港まで戻ることを計画するよりは、浜松まで戻るための便数、アクセスが充実している中部国際空港を利用したほうが、利便性から考えたら、数段有利です。もちろん旅客だけでなく、時間に追われるビジネスマンにとっての利便性はさらに実感が大きいことでしょうし、これが経済的な効果に与える効果ということはものすごく違うと思います。また静岡空港へは、いまだに新幹線の空港新駅が開設されて便利になると、県はホームページで宣伝していますが、もういい加減にしてほしいと思っています。JRはつくらないと明言しているはずですが。島田駅からは浜松駅から新幹線で掛川経由で行こうと、あるいは東海道線で行こうとあまり変わらず、1時間以上もかかると思います。新幹線の空港新駅によって、より活気のある静岡空港を宣伝しても、そこには何の具体性も真実性もありません。

これだけ大きな現実を目の当たりにして、それでも人の土地を強制的に奪い、森を壊し、自然

を壊しまでして、静岡空港をつくる必要性がどこにあるんでしょうか。少なくとも西部に住む私たち静岡の県民にとっては、静岡空港というのは、自然を破壊して、土地を奪ってまでつくろうとする、そんな必要はないという、中部空港で間に合っているという感想です。

鈴木道昭公述人 今の発言を含めて、私たちは静岡県の西部、浜松に住んでいます。きのう開港した中部国際空港が、きのうの報道とかでは、静岡空港とはあまりにも規模が大き過ぎて、競争にもならないというか、考えなくてもいいようなことを、静岡県も、中部国際空港は当然そうでしょうけども、静岡県の側までそんなことを言っていると。あまりにも無責任なことを言っていて、要は、大きな便利な空港ができて、その後自分たちのことについては一切語ろうとしないという、そういう県のあり方にも非常に憤りを感じます。

そういうことも含めまして、私たち静岡県の西部に住む人間として、多くの意見を、昨年夏から半年間、浜松市の定点を決めまして、静岡空港に対する県民の意見というのをずっと聞いてきました。その報告を含めて、意見を述べたいと思います。

一応私たちは半年間意見を聞いてきたわけですが、そこで私たちが聞いた声というのは、静岡空港を待ち望んでいる、早くできてほしいという意見というのは、ほとんど、私に関して言えば、100人近く意見聞いてみましたが、一度も聞くことはありませんでした。現在まで西部では、ここ静岡県に空港がないということによって不便さを感じたという声も一切聞かれません。

静岡県は、空港は道路と同じで社会資本なんだというふうに説明していましたが、実際空港そのものというのは確かに全く必要なものではないとは、とても言えないと思いますが、どうして静岡に必要なのかということが問題になるはずです。静岡空港が果たして私たち県民の生活や生産にとって本当に必要な社会資本なんでしょうか。このことに対して、私たちが聞いてきた声からは、すべてノーの声でした。日常生活上必要な交通手段としての空港が、交通の便の非常によい静岡県、例えば中部国際空港ができ、新幹線が通り、東名高速道路があり、また今回できた中部国際空港とは別に羽田空港や成田からの便も検討することが非常に容易なところに住んでいる私たちにとって、ほかの県と比べて、社会資本性という点で言えば、全く下位になる、要は便利さという点で言えば、他の県と比べて、非常に優位な位置にあるということが現状だというふうに思います。

実際、他県からの観光客というのは、西部地方では多くが浜名湖の周辺に集中しているわけですが、航空機の発着時間のスケジュールに全く保証のない静岡空港を使って、静岡空港に降り立ち、浜名湖方面に向かって、その後はどうするか。静岡空港に戻ってもいいし、中部国際空港から飛んでもらっても構わないという説明が、県からはされていますが、そのような不便なこ

とをするということは、まずないというふうに思います。浜名湖に観光を目的に来るのであれば、発着便が多い中部国際空港を選ぶというのは、旅客にとっても、旅行会社にとっても、多分当然そういうふうなことをすると思います。観光地への到着時間から出発時刻を決めるのではなくて、飛行機の出発時間から観光スケジュールを決めるなんていうことを、少なくともまともな旅行会社がするというふうには、とても思えません。現状では、中部国際空港の到着便時刻が偶然なかった、またそこに偶然静岡空港の到着便があった、そうした偶然がたくさん重ならなくては、静岡空港を使って、旅行に来る、あるいは静岡空港が非常に便利だという声が聞こえるということはありませんというふうに思います。

昨日も中部国際空港の開港で、県内の企業から出た言葉というのは、便利なほうを使えばいい、そういう声が聞かれたということです。スズキ自動車は静岡空港はどうしてもつくるんだというふうに言ってきました。しかし、実際にきてみたら、便利なほうを使えばいいんだと。要するに、年間数千人の出張者を飛行機に乗せるために、当然企業としては、ビジネスのために一番いい方法をとるでしょうから、静岡空港ができたとしても、多分ほとんど使わないんじゃないかというふうに思います。そういう無責任なことで、静岡空港をどうしてつくる必要があるのかというふうに、非常に疑問を、中部国際空港の開港でも、新聞報道では報じました。だれが見ても、数時間に1本あるかないかの就航時間に合わせるために自分のスケジュールを考える不合理さよりは、自分の仕事に合わせて時間を決められるほうを選ぶのが合理的だということは、私のような普通の市民でもわかることです。

時間もあまりありませんので、最後に、そのほかの西部の県民からいろいろ出てきた静岡空港に対する意見というのを、2つほど紹介します。県は、温室効果ガス排出量の目標を2012年度までに6%減らすと言ってきました。でも、実際には現状、1990年度に比べて、5%以上増えているということです。静岡空港は交通の便が非常に悪く、静岡県の宣伝ではマイカーで静岡空港にやってくることができる、なおかつたくさんの駐車場を、駐車するスペースを用意してある、無料だ、というふうに言っています。今の時代に温室効果ガスを何とかして削減しようとしているときに、なぜそんなにマイカーをどんどん運びたがるんでしょうか。そういうふうな空港をつくる。緑の多かった町を、車と飛行機の行き交う町にするという必要が一体どこにあったんでしょうか。そのようなことで、森林を伐採し、なおかつ土地を人から奪ってまでつくる必要が、そんな空港が一体どこにその必要性があるんでしょうか。

もう1つ、必ず聞かれる県民からの意見というのがあります。空港が静岡県に必要なのかどうなのかは、県民の声をきちんと聞いて判断してもらいたい。これは4年前、県知事が県知事選挙

に当選したときに約束したことです。住民投票で県民の声を聞く必要があるというふうなことを、県知事自身が言って、選挙に臨みました。しかし、実際当選したこの県知事の行動は全くそれに反するものでした。こうした県民を無視した公共性の欠如というのが、私たち県の西部に住む市民からは納得が全くできないものです。県民の一人として、県が借財を増やし続け、負担を県民に強いる前に、ぜひ静岡県は勇気ある決断をもって、空港の建設の中止をしてもらいたいというふうに思います。

大石尚美公述人 私たち、静岡県の湖西から御前崎に至るまで、私たちは早くて、安くて、確実便利な中部空港を利用したいと思ってます。

仁杉秀夫公述人 三島市で市議会議員を務めています仁杉秀夫でございます。また私は空港事業地内に立木と土地を所有している地権者でもあります。

私は、静岡県が進めている静岡空港事業は、県民に合意が全くなく、県民無視の事業であり、仮に空港ができて、飛行機は採算性の面から飛ばない。赤字だけを垂れ流す空港であることなどを危惧する者であります。それに、県が進めている土地の強制収用はとんでもない暴挙だと考えます。これから私がこうした考えに立った理由を、静岡県東部の地域に住む者として、実情に照らしながら、具体的に幾つか述べてみたいというふうに思います。

三島市民を含む静岡県東部の住民は、国内線の場合、静岡空港ではなく、そのほとんどの住民が羽田空港を使うことになるでしょう。その理由の第1は、便数の圧倒的な相違であります。静岡空港の主要路線である新千歳で見ますと、羽田からは40数本の本数がありますが、静岡からは県の計画で4本だけあります。これとて私は確保できるかどうか、甚だ疑問であります。

第2の理由は、交通の利便性の問題であります。県は静岡空港へは沼津市から東名高速を使って81分で到着するとしています。一方、羽田空港には、新幹線三島駅から品川駅で降り、京急本線に乗り換えますと、新幹線こだまだと80数分、ひかりだと60数分で行かれます。なぜか県は列車での比較をしていませんので、車と列車での比較をするのは無理があるのかもしれませんが、だれが見ても、利便性でも羽田のほうが上回っているというふうに言えます。新幹線品川駅が新設をされました。三島駅に停まるひかりは大幅に増加されました。羽田空港への県東部住民のアクセスは格段に向上しております。御殿場からも横浜を経由して、羽田空港とバスで結んでいます。1日8往復、時間は2時間程度で、料金は2,000円であります。こうした事実からも、東部地域に住む圧倒的な市民は、飛行機を使う場合、羽田を利用することになるでしょう。したがって、静岡空港は要らない。静岡空港工事は今すぐ中止すべきだとの結論に達します。

こうした東部地域の住民の声を代表する意見を1つ紹介してみたいと思います。今年の今ごろ

でしたが、勤労協という団体が、三島市長小池政臣さんを招き、市政懇談会を行いました。その中で参加者から、静岡空港の是非が論議されているが、市長の意見はという質問がされました。小池市長は、静岡空港ができて私も乗らないと答えています。三島市長のこの発言、県東部地域の住民を代表する意見と私は思いますが、皆さんはいかがでしょうか。

私の、東部地域の住民は空港建設に否定的との意見に、そんなことはない、伊豆の観光業界から早くつくってほしいと再三陳情を受けているとの、県の担当者からの反論がありそうでありませぬ。このことについて一言触れます。私も新聞報道等々で、こういった陳情があることは知っております。一昨日、熱海の旅館の主人、そしてまた市会議員にこれらのことを伺ってみました。2人の意見を総合してみますと、陳情は上部からの要請で、主体的にやっているものではない。伊豆全体が宿泊客の減少に、わらをもつかみたいとの心境の表れであると言っていました。また空港建設ではなくて、小田原から熱海、伊東、下田というふうに国道135号線が通っていますが、これらの改良、整備のほうが、よほど伊豆のためになるというふうに言っていました。ちなみに、熱海温泉における宿泊数の推移をお知らせします。平成2年には439万人もありました。しかし、平成15年、2003年には290万人に減少し、1990年を100とすると、66%までに落ち込んでいます。

私は、石川知事が土地収用事業認定申請を取り下げを求めると同時に、土地収用の暴挙が行われないことを強く要求し、私の発言を終わりにします。残り時間2人をお願いします。吉倉恵美子公述人 三島市からやってきました一主婦です。皆さん、県は県民の3人のうちの1人が利用すると言っていますけれども、全国の1世帯の平均人口が3人弱と私は記憶しています。考えてみてください。皆さんの家族、または隣の方、そのどの家からも1人が去年あたり国内線を1回利用していますか。ちなみにうちの周り9軒ですけれども、28人おります。全部聞いてみましたけれども、たった2人が利用しただけでした。

地方空港の最大の利用客は東京便です。データによると、利用客の実に78%までが東京便を利用するリピーターです。もちろんビジネスのリピーターです。残年ながら、静岡空港には東京便がありません。

今回、陳述するに当たり、何人かに、静岡空港ができたなら使うかどうか、また空港をどう思うか、聞いてみました。まず裾野市のOさん、「介護のため、毎月小倉へ帰省。しかし、帰省に飛行機を使ったことは一度もない。新幹線は小倉まで5時間弱」。松崎町のTさん、「羽田なら、下田から特急に乗れば、早くて確実。静岡空港へは行かない」。沼津市Uさん、「県は需要予測を178万だ、100万だと言ってのけるけれど、乗り入れ決めるのは、県じゃなくて、航空会社でしょ。たとえ300万人でも航空会社がもうからないと思えば、就航しないんでしょ。県の宣伝はおかしい

ね」。

御殿場市の美容師、「御殿場から羽田空港へ2時間ちょっとの直行便がある。金がないないと言いながら、要りもしない空港をつくるんだよね。空港できても、花博みたいに税金で動員かけても、1年もしないうちにぼしゃるから、見ていてごらん」。伊東市Uさん、「去年5月の2日、空港推進室長の岩崎氏が私に、国内線を飛ばすのはやめようと思うと県庁で言いました」。三島市Tさん、この方は北海道余市出身、「いつも早割券を使っている。これも新幹線があるからこそ。静岡空港じゃ早割はない。わざわざ西に行ってまでも、だれも乗らない。静岡空港の成否は千歳便にかかっているというけど、10分の1以下の便数では、結果が出たようなもの」。

三島市Sさん、県とのやりとりを、この方は文書でしている方ですけれど、その中の文書の1つとして、空港ができることによる新しい需要は見込んでいない。という文書ももらいました。「新しい需要が見込めなければ、航空会社が新空港に就航するメリットはゼロ。赤字が予想される空港にあえて参入する会社はない」。2月の推進議員連盟のシンポジウムで、航空業界の参与という立場の井上氏が、「できても1日何便来るかはわからないと発言。県はいつまでうそをつくのかね」。以上です。

このように、市民は1人として静岡空港の必要性を認めていません。中でも推進室長と協会参与の発言は看過できません。建設申請時の需要予測がこれほどまでに落ち込み、しかも内部ですら就航が危ぶまれている今、強制収用に耐え得る公共性はどこにあるのですか。ある労働組合は、既に反対と言っている段階は過ぎたと言っているようですが、中止する知恵と勇気がなかったため、日本中の地方空港が赤字に苦しんでいるではありませんか。2つの大空港と新幹線が相手では、条件は最悪です。強制収用はもってのほか。即工事中止を希求いたします。以上です。

堀 孝信公述人 私は県東部、三島市に在住する者です。当初、静岡県島田・榛原の地に空港が計画され、それに1,900億円もの巨額の税金が投入されるという話を聞いたとき、一体県は何を考えているんだろうと、非常に大きな不信の念を感じました。利用しようにも、大変不便な場所に、山を削り、谷を埋め、しかも大切な自然を根こそぎ破壊し、巨額な税金を投入して空港をつくる。そんな意味がどこにあるのでしょうか。とりわけ私たちのように県東部、三島や伊豆、あるいは御殿場方面の住民にとって、あんな場所に空港をつくっても、利用しようと考えている人はほとんどいません。

県が出している静岡空港ホームページを見ますと、「空港への県内企業等の期待」と題して、東部地域の宿泊業者が、静岡空港が開設すれば、伊豆方面への観光客が増えそうで期待しているとか、県東部の製造業者が、北海道や九州への出張や航空貨物便が利用しやすくなるなどと、も

っともらしく宣伝していますが、私たちは4年前、空港の賛否を問う住民投票を求めた署名活動を行ったとき、1人で200人から300人の人たちに会って、いろいろ静岡空港について話しかけました。しかし、その反応は、とても県が宣伝するようなものではありませんでした。

県東部の圧倒的な人たちは、あんなところに空港ができて、不便だから使わない。飛んでいける場所も国内では札幌、福岡、熊本、沖縄の4カ所だけ。便数も極めて少ないので、わざわざ静岡空港を利用する価値はない。また、静岡空港を利用して伊豆方面に観光客がどっと押し寄せてくるとは、とても考えられません。静岡県は、交通の便も良く、東名高速や新幹線で十分だ。空港よりもむしろ生活道路の充実のほうが先決だ。仮に飛行機を利用する必要がある場合でも、便数も航路も多い羽田や成田を使うだろう、というものでした。

さらに昨日、中部国際空港が開港し、沼津駅北口からも富士急のバスが中部国際空港まで3時間、片道5,000円で行けるようになりました。また富士や清水方面からもバスが出るというふうに聞いています。仮に静岡空港ができて、利便性、航路の数、発着便数から見ても、多くの人が静岡空港を通り越して、中部国際空港に向かうのは明らかです。民意を反映しない静岡空港の建設、そんな空港建設のために、果たして強制収用が認められるのでしょうか。絶対そんなことはできないと思います。以上です。

議長 どうもありがとうございました。

次に、公述人 遠山陽一朗さんから公述をいただきますので、壇上に上がっていただき、公述人席にお着きください。

現在の時刻が19時10分ですので、30分後の19時40分までに公述を終了されるようお願いいたします。なおこの時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命じることとなります。

視聴覚機器を使われますので、ちょっと照明を暗くしてください。

それでは公述を開始してください。

遠山陽一朗公述人 掛川市の遠山と申します。私は、いわゆる空港を日ごろよく使っている利用者の一人として、今の県の空港需要予測が非常に過大ではないのかなというふうに疑問を持っている一人です。そういった意味からも、この過大な公共投資をすることに、空港を建設することに反対する立場から公述をさせていただきたいと思っております。決して詳しい分析をしたものではなくて、あくまで一利用者の立場で、どのように空港を選んでいるのか、路線を選んでいるのかということを述べさせていただきたいなというふうに思っております。

実は私の息子なんですけども、北海道の高校に行っておりまして、旭川から50キロほど北に上がったところにある高校に、寮に入っているんですけども、この3月に卒業しまして、今度は網走

にある大学に入学することになっております。そういう意味では、まだこれから4年間北海道とはお付き合いしないといけないなというふうに思っているんですけども。実は、高校のほうの寮が、3日続く休みがあると、寮を出ないといけないということで、大体年間に4回から5回、静岡に戻ってくるんですね。春休み、5月の連休、夏休み、それから秋休みが1週間ほどあるんですけども、それから年末年始。子どもだけでも大体年間に4往復から5往復をしております。

実は私も、いよいよ子どもが卒業ということで、8月、9月と旭川へ行きました、この1月には、大学に入る関係で網走に行きました。来週は卒業式で旭川に行って、4月には大学の入学式があるということで、また網走のほうに行く予定でおります。そういう意味では、比較的空港を利用しているヘビーユーザーの一人ではないかなというふうに思っております。ただ、やっぱり北海道といいましても、空港は、非常に飛行機は高いもんですからね。やっぱりできるだけ安い料金でどうやって行くのかというのが、一番の関心になっております。そういう意味で、どのような形で、私が北海道に行く路線を選んでいるのか。そういったところを1つの参考意見として聞いていただけたらというふうに考えております。

私やっぱり、今までの方もいろいろ言っておられましたけども、飛行機というのは高いですよ。高いという思いはあります。どの路線で行けば一番安く行けるのかな、あるいは便がいいのかなということが、やはり非常に一番のまず目を向けるところではないかなというふうに思っております。そういう意味では、単に距離が近いから、利用するというふうには限りません。しかも、近くても便がなければ、1本しかなければ、他の空港を利用するということもあります。しかも、これまでも言われておりましたけども、県民が行きたいというふうに思うところというのは、中部国際空港や羽田から非常に多くの便がたくさん出ております。そういうふうを考えますと、県の予測では、県民の非常に多くの、100万人ですか、100何万というふうな人が利用するというを言っておられますけれども、ちょっとおかしいんじゃないかなというふうに感じております。この需要予測の間違いが空港の赤字につながり、その赤字まで県民の負担に、将来にわたってさせられていくんでは、これはもうたまったものではないというふうに考えております。

私自身は、どのように空港を選んでいるかというふうに言いますと、陸路を含めて、料金の安い路線、それから便数が多くて、予定を組みやすいというのが、一番のポイントにしております。私、掛川に住んでいるんですけども、掛川から各空港までの料金がどのくらいかということなんですけども、中部国際空港ができるまでは、ずっと名古屋空港のほうを利用してたんですけども、名古屋空港のほうは5,800円、新幹線とバスを使って。それから、中部国際空港については、掛川

からですとおよそ3,500円、バスで直通ですね。掛川 羽田については、品川経由で8,050円というふうな料金になっております。今度、中部国際空港になりますと、羽田よりも4,550円安いということで、近くなるわけですが、しかし、近いからといって、実は中部国際空港をなかなか利用できないんですね。これはこれから述べたいと思いますけども、実は羽田がやっぱり多くなってしまいうんですね。

これから、ちょっと具体的な各航空会社の料金表を示して、どのような選択をしてるかということをお話させていただきますけども、その見方について先に説明しますと、普通料金というのは、当日その日に行って乗る場合の料金で普通運賃。当日往復運賃を買った場合の往復運賃。それから特割賃というのは、これ各会社によって呼び方は違いますけども、どこもこの単位は同じですので、同じように考えて、ある1社の言い方を書いてあります。

特割賃というのは、前日までの予約になります。特割7というのは、7日までの、いわゆる1週間ですね、までの予約。それから早割21というのは、3週間前までの予約。超割、これはスペシャル割引とか、いろいろ言い方各社ありますけども、2カ月前、エアドゥについては45日前ですけども、の予約をして取れると。そのかわり、これについては、特に全日空や日本航空については、期間が決められているんですね。特定の期間が。その期間に当てはまらないとそれを利用できないと。しかし、エアドゥはその期間のはざまも使いながら、かなりほとんど超割というものをつくっているものですから、このエアドゥというのも比較的利用が多くなるものになっております。

では、具体的に見てきたいと思います。子どもが旭川経由で行くことが多かったものですから、この間、どのような形で北海道に行ってきたかということをお話してみたいと思うんですけども。これからのことにもまだなるわけですが、実は、この超割というのが、スペシャル割引ですね、一番安いものですから、ここからですと、名古屋空港でこの割引がきくときに行けば、一番安く行けるわけですね。35,000円のところで、1万6,000円ぐらいで行けちゃうわけですね。

これが選べれば一番いいんですが、実は名古屋空港から旭川には全日空の1社で1便しか出ていません。しかも割引の期間というのが全日空の場合は決まっておりますので、そこに当てはまらないと乗っていけないということになります。ところが、実は羽田空港には旭川までの便が、全日空は1日3便、それから日本航空は1日に4便、それからエアドゥについては1日3便通っております。それで、料金を見ますと、やはり羽田よりも名古屋が遠いので、まず普通運賃自身、各料金ともに名古屋空港のほうが当然高くなっております。

そこで、実際に掛川からの料金ですね。羽田までの料金、名古屋空港までの料金、これを足し

て考えるわけですね。実際には、もう名古屋の空港、1便で、その割引の期間から外れていけば、もうこの1万2,800円が利用できないわけです。一番今度できて、2万9,300円が一番安くなるわけですね。そうすると、3,500円と足すと、3万2,800円という料金になるんですね。ところが、エアドゥは、そういうふうな各社の間の期間をスペシャル割引ということでやってるものですから、これをその間に利用すれば、1万8,450円で行けちゃうということで、もう全然お得になっちゃうんですね。そういう意味で、この便の利用が比較的多くなる。

しかし、これも急に決まって取れなかったというときは、こういう早割21というものを利用するわけですね。ところが、この名古屋からは早割がなく、特割になっちゃうものですから、大体早割21と8,050円足すと、3万700円なんですね、羽田まで。エアドゥで行けば2万6,000円になるんですけども、中部空港では3万2,800円というふうな形になると、大体どちらでもいいのかなというふうな、あるいは安く行くには、もう羽田空港のほうを選んでしまうというふうに考えています。

そういうふうに、旭川の便については、私自身は利用してますし、子どもにもできるだけこの超割引、これが使えない場合でもスカイメイトを使わせるんですけども、やっぱり子どもの場合は非常に授業が終わった後、いつ来れるかわからないということもありまして、どうしても予約がうまく取りにくいということがあって、当日駆け込んで、学生割引で来るというふうになると、どうしても便数の多い羽田空港に行く便を選ぶというふうになっているんですね。

したがって、静岡空港ができて、1日1便とか2便、まあ2便あればいいですけども、そういうふうな便数で果たして利用できるのかな。もし利用した場合でも、行くときに静岡空港を利用して、帰りは羽田あるいは名古屋というふうな形になるのではないかなというふうに考えます。

それから、実際には静岡空港、千歳までの便が考えておられるようですけども、千歳までの便を中部国際空港と羽田空港で見ますと、中部国際については、1日2社で12便。羽田が各社合わせると50便以上あるわけですね。そういうふうな中で、当日では名古屋3万2,000円。エアドゥなんかでは2万3,000円と、1万円近く、もうここで違っているわけですね。実際に超割が、この割引、2カ月前にこれ取れてれば、やっぱり名古屋空港が一番安くなるわけですけども、実際には、掛川 羽田のこの8,050円ですね、8,050円をかけて、こちらの羽田空港を使った場合、これが2万1,400円ですね。こちらが2万円ということで、大体同じような金額になってきます。そうすると、大体名古屋へ行っても、羽田へ行っても同じということで、利用できるかと思えます。

しかし、やっぱりこの便数が多いから、自由にそれが行き来できるんであって、これがもし静岡空港が1日1便、2便というふうな世界では、もう自由に行けないというか。例えば、朝一番

で行けば、お昼前にはもう着いちゃうんですね。ところが、午後出る便に乗っていったら、前日の日に出ないと、次の日の仕事にならないと。やっぱり仕事で行く場合なんかでも、やっぱりそういうふうな便がどれだけ出てるかということで、日を利用しやすく、有意義に使えるんじゃないかなというふうに考えます。そういう意味では、便数の多い空港というのが、千歳の場合においても、やっぱりその対象になるんじゃないかなと思います。静岡空港で超割引が利用できれば、一番安くなるかとは思いますが、やはりその便のところが、やはり私自身は多分ここまではならないのではないかなというふうに考えて、量は減るのではないかなというふうに思っております。

それから、実は私、今度4月8日に網走に行くもんですから、どういうふうな形で路線を選択したかということで、中部国際空港ができたもんですから、中部国際空港を利用してみたいなという思いはあるんですけども、実は中部国際空港のほうが高がついちゃうもんですから、今回はこういうふうに行きます。掛川から羽田まで新幹線、品川経由で8,050円。羽田から千歳にエアドゥのスペシャル割引1万400円。千歳から女満別まで全日空の早割21で1万4,000円。合計3万2,450円で行きます。こういうふうにした理由ですけども、中部国際空港の場合どうかということで、掛川から直行バス、あるいは浜松の駅で乗り換えても3,500円。中部から女満別に全日空の今ある一番安いのが特割7しかありませんので、特割7で3万2,300円というふうになります。そうすると、合計3万5,800円と、やっぱり高がついちゃうんですね。東京よりも高いと。

これはどうしてこういうふうな形になってしまうかという、2回乗り継いでいるのに、何でこんなになってしまうかという、実は4月8日というのは、比較的繁忙期ということかどうかは知りませんが、全日空も日本航空も割引期間に置いてません。4月の15日ぐらいからの割引の期間をとってるんですね。ところが、エアドゥについては、この超割引というのを、羽田千歳間においてとってるもんですから、1万円で行けると。そうすると、わざわざ千歳で乗り換えて女満別に行ったとしても、このような料金で行けるということになります。しかも、女満別の到着時間が、中部国際空港から行きますと、出発時間が遅い関係で、3時45分になります。ところが羽田経由、千歳から行きますと、2時45分で、1時間早くなります。行っている期間は8、9、10の3日間しか行きませんから、本当にその期間に、向こうの北海道でのアパートの準備だとか、いろいろするということを考えると、もう1時間でも早く行きたいという思いもあります。そういう意味では、このいわゆる中部国際空港じゃなくて、羽田から乗るということを選んでおります。

そういうふうに考えますと、果たしてこの静岡空港が近くにあるから、本当に安く、やはり乗

れるのかなというのは、また便が良く乗れるのかなというのは、疑問に思うところであります。

実際に、ほかの地域の空港なんかをペラペラと空港各社のを見てみますと、例えばこの近くで信州松本空港がありますけども、実際には大阪、福岡、札幌に各1便があるだけなんですよね。富山空港は三陸とか東京が非常に多くあるんですけども、やはり札幌、福岡なんかは2便、沖縄1便というふうな数で、比較的地理的に遠い地方空港でも、このような便数ということを見ると、果たして静岡空港、どのぐらいの空路、便数が期待できるんだろうかということが疑問に思えてなりません。

そういう意味で、特に中部国際空港が開港した今、こういう中部国際空港や羽田空港に対抗していけるのか。本当に今の県の需要予測というのは、つくるために需要予測を考えているのではないかなというふうに思わざるを得ません。そういう意味では、この大きな公共投資を県民の税金でつくり、しかも、もし赤字になり、その赤字を埋めるということになれば、本当に将来にわたって、孫子の代にわたっての県民の大きな負荷としてのしかかってくる。このような事業というのは決して公共性があるとは思えません。そういった意味から、私は静岡空港の建設、また土地の強制収用に対して反対を述べて、公述を終わらせていただきたいと思います。ありがとうございました。

議長 どうもありがとうございました。

これにて本日予定しております公述は終了いたしました。本日の公聴会もこれにて終了いたします。

なお明日19日は午前10時より公聴会を再開することとし、午前9時30分に開場することといたします。

会場の管理の都合がございますので、公述人の方、傍聴人の方は速やかに御退場をお願いします。

本日はどうもありがとうございました。

午後7時31分終了