

平成 20 年 10 月 29 日 全員協議会

（知事説明要旨）

本日は、全員協議会を開いて、富士山静岡空港の来春開港に困難な状況が発生しているのではないかと、そういう問題について説明をする機会を与えていただきましたことに、まず、御礼申し上げます。お手元に配付した資料に則して御説明いたします。

まず、1 ページ目に説明事項が書いてありますので、この項目に沿って御説明申し上げます。

まず、第一の趣旨でありますけれども、富士山静岡空港の整備につきましては、滑走路、誘導路、航空灯火塔等の基本施設の整備は完了したところでございます。しかし、空港西側周囲部の一部地域に、航空法で定める制限表面を超える物件が存在しており、このままでは開港できない状況にあります。

県といたしましては、これまで支障物件の除去を地権者をお願いしてまいりましたが、未だ除去に応じていただけない状況にあり、並行して、仮にこれらの物件が除去されない場合も想定し、航空機の運航の安全を確保するための対応策を講じた上で開港することができないか、様々な角度から内部で検討を進めてきたところであります。

こうした中、既に富士山静岡空港の開港に向けて多くの関係の皆様が具体的な準備を進めておられる状況も踏まえ、速やかに対応策を決定する必要があると考え、平成 20 年 11 月 1 日となっております、航空法に基づく富士山静岡空港の工事完成予定期日を延長する申請等の手続を、本日午後、行う予定でありますことをご報告いたしますとともに、併せて、今後の県としての対応策について、この場で御説明申し上げることになった訳でございます。

つぎに、2 番目の支障物件の概要・要因であります。

はじめに、支障物件の大まかな状況についてであります。資料 2 ページをご覧くださいと思います。

滑走路西側末端から 1,400m 付近の位置に制限表面を超える支障物件があります。

次に、支障物件の詳細につきましては、資料 3 ページをご覧ください。

資料3ページの地図のAの部分の立木は、これまで現地で目視により明らかに確認できていたものでありますが、最近の測量により制限表面を超えているものは、54本ということがわかりました。左側の赤丸のところですね。立木54本。

それから、地図のBとC——真ん中から右半分にあります、——2ヶ所では、計99本の立木が確認され、全体では、A、B、C合わせて、153本の立木が確認されました。

これらの立木が制限表面を超える高さ別の内訳は、3m未満が85本、3mから5m未満が16本、5m以上が52本でありました。

この中の最も高い立木では制限表面を12.7m超えております。

さらに、資料3ページの地図のDの部分。青丸の部分ですが、制限表面の上に出る3ヶ所の土地があり、その合計面積は約8㎡であります。

この内の最も高い箇所では高さは1.1m突出しており、その部分の面積は4.4㎡であります。

次に、支障物件が残った原因についてご説明いたします。

県では、平成16年11月に行った土地収用法に基づく事業認定の申請に先立ち、その申請に必要な図面等を準備するため、平成15年度に測量を実施いたしました。

その測量を行うに当たっては、当時、現地で土地共有化や立木トラスト運動を伴う空港反対活動が激しかったため、不測の事態を避けるべく、現地立入調査を行わずに、航空レーザー測量を基本として、それまで撮影されていた航空写真や調査地周辺の県有地からの目視を組み合わせた調査を行いました。

そこでまずは、問題の支障物件が残存するようになりました原因ではありますが、その一つは、航空レーザー測量は、比較的精緻な手法とはいえ、現地の地形が急峻かつ複雑であり、また、樹木が密生するという状況にあったため、航空レーザー測量の結果が現地の状況を正確に反映できず、測量誤差が生じたことによるものと推定しております。

次に、原因の二つ目としては、事業認定申請後の立木の生長に伴い、新たな立木が制限表面を超えることになったという事情によるものと推定しています。

資料3ページのBとCの立木は、この二つの原因により残ったものと推定しております。

原因の三つ目としては、図面作成の過程での作業誤りがあったと考えられます。

事業認定の申請を行うに当たっては、まず、航空レーザー測量業者が測量を行い、次に、別の図面作成業者が、その測量データを基に、起業地表示図という土地収用等の範囲を確定する図面を作成することといたしました。

しかしながら、航空測量業者から図面作成業者に航空測量のデータを引き渡す際に、最終報告書の内容とは異なるCDデータを引き渡す事態が生じました。

このことについてすぐに、図面作成業者がCDデータの誤りに気づいたため、その後、県と図面作成業者が共同で、CDデータの修正作業を行った上で、起業地表示図を作成することとしました。

この修正作業を行う過程で、机上での作業を余儀なくされていたこと、また、起業地範囲は最小限に限定することが求められていることから、それへの配慮が働いた結果、ミスが発生したことが、地図Aの立木が支障物件として残ったことの原因であると推定しております。

いずれにいたしましても、支障物件が残ったことにより、県民の皆様にご心配をおかけすることになりました。

また、これまで、支障物件につきましては、県議会をはじめ、県民の皆様へのご報告がなかなかできない状況にありました。

これは、富士山静岡空港の整備を進めるに当たり重要な手続であった、土地収用の前提となる事業認定についての取消訴訟などが提起され、地権者を含めた原告から、支障物件の存在などが訴訟の争点とされることが見込まれ、また現に争点とされたため、訴訟に係る対処方針が決まらない段階での公表については、訴訟を継続していく上で、支障が生じかねないことに留意せざるを得なかったこと、また、地権者とは除去に向けて協議を進めており、その協議への影響にも留意せざるを得なかったことについて、ご理解をいただきたいと思えます。

いずれにいたしましても、測量データの修正ミスなどにより支障物件が残ったこと、また、ご報告が本日になった点につきまして、県民の皆様に変なご心配をおかけし、お詫び申し上げます。

3番目に地権者との交渉についてであります。

地権者との交渉であります。空港建設事務所では、当該物件の存在する場所が地滑り防止区域内に位置し、地域社会のためにも地滑り防災工事が必要であると判断し、平成19年の初め頃から地滑り防災工事の施工に関して、地権者と話し合いを進めている中で、現地周辺への立入りも可能になったことから、今回問題となっている物件が制限表面に抵触するのではないかという危惧をもっておりました。

このため、地権者と工事の話し合いに努めた結果、平成19年7月には県と地権者との間で

地滑り防災工事に関する同意文書を締結できたことから、この問題は解決したものの認識を持ちました。

しかしながら、その後、地権者から工事について拒否の姿勢が示されたため、再び地権者と話し合いを続けておりました。

なお、行政代執行の期限直前の昨年9月から10月頃にかけて、地権者の立木の自主伐採が進んだ際に、収用した土地よりも高い位置に立木等が存在することを、県は明確に認識しました。

このため、今年度には現地における話し合いと並行して、空港部幹部も除去に向けて地権者と直接接触してきたところですが、現在まで物件の除去に至っておりません。

お手元の資料4ページに交渉の経過をまとめてありますので、御覧いただきたいと思っております。

しかしながら、今月下旬には、地権者の了解をいただき、今回の対象地に立入りの上、支障となる立木と土地の測量ができましたので、その結果を本日ご説明したところであります。

また、私も地権者に直接お会いしたいと思っており、昨日、協議をしたい旨の文書を地権者にお渡ししております。

今後も引き続き、誠心誠意、支障物件の除去をお願いしてまいります。

地権者には、空港の計画決定以来、20年余の間に生じた様々な問題、さらに今回の件では、先ほど述べてまいりましたとおりの事情もございまして、大変御心労をおかけしておりますことに、心からお詫び申し上げますとともに、あらためて、一日も早い2500m滑走路の完全運用の実現に向けて、御理解を賜りますようお願いをしております。

4番目、対応策の検討経緯についてであります。

対応策の検討経緯であります。富士山静岡空港は、2500m滑走路としての機能を発揮することが何よりも重要であると認識し、予定どおりの開港を目指して、地権者交渉に最大限の努力をしております。

しかしながら、県民が早期開港を願っている中で、支障物件が除去されない場合であっても、航空機の運航の安全を確保するための方策を講じた上で開港できないかについて、様々な要因を踏まえて、検討を進めてまいりました。

まずは、平成21年3月の開港を可能にする方策はないか、ギリギリまで模索するとともに、やむを得ず延期する場合であっても、可能な限り早期の開港をどう実現できるのかという点を十分考慮いたしました。

その上で、参考にできる同様の事例が全くない中で、高度な専門的・技術的観点から、十分に航空機運航の安全性を確保できる対策となっているか、また、既に就航決定している航空会社の就航を可能とするにはどうすべきか、さらに、今後の新規路線開拓への影響をいかに最小限にとどめられるか、また、事業認定取消訴訟等の行政訴訟や今後の地権者との協議への影響をどう判断すべきか、などを考慮し、県としての対応策を決定いたしました。

5 番目は対応策の内容であります。

お手元にお配りした資料 5 ページをご覧ください。

航空機の運航の安全を確保するため、支障物件を回避した航空機の運航が可能となるよう、暫定的に滑走路を短縮し、運用してまいりたいと考えております。

具体的には、富士山静岡空港は、2500mの滑走路として整備し、この滑走路長が必要な空港であります。暫定的に、支障物件の高さも勘案した上で、西側の滑走路末端を支障物件に抵触しない位置まで東側に移行させ、滑走路を 2200mに短縮して運用いたします。

また、これに併せて、航空機の着陸方式として、非精密進入方式を採用いたしました。

これについては、お手元の資料 6 ページをご覧ください。

この方式は、パイロットが、着陸態勢に入った時に一定の高度から滑走路の端に接近するまでの間、滑走路中心線からの左右方向のずれを示すローライザーからの電波を受信しつつ、垂直方向については進入角指示灯により、正しい進入位置を確認する方式であります。

このため、滑走路の航空灯火などを追加で整備する必要があり、本日、平成 20 年 11 月 1 日となっております工事完成予定期日を、平成 21 年 3 月 1 日に変更する許可申請及び追加工事に伴う航空灯火の変更許可申請等の手続きを行うこととしております。

なお、工事期間については、工程上、万一の場合を想定して設定しておりますが、できるだけ早く工事を完成させるよう最大限努力してまいります。

6 番目は、追加工事の内容であります。

資料 5 ページにお戻りください。

追加工事は、滑走路西端 2200m地点を表示するための滑走路末端灯及び滑走路末端標識の設置、さらに航空機の着陸を誘導する進入角指示灯や着陸地点を示す目標点標識の設置が主なものであります。

また、この追加工事に要する費用であります。航空灯火部品の購入費と設置工事費を合

わせまして、1億1千万円を見込んでおります。

7番目、次に開港に向けたスケジュールであります。工事完成予定期日の変更許可をいただいた後、速やかに航空灯火の追加工事等に着手し、工事が完成次第、工事完成検査申請を行います。

完成検査に合格しますと、航空関係者等に周知するための航空路誌、いわゆるAIPへの登載手続き等を講じた上で開港できることとなります。

開港時期につきましては、航空灯火の追加工事等に必要となる期間や、完成検査のスケジュール等の物理的・時間的制約要因を勘案する必要があることから、平成21年3月の開港は断念せざるを得ません。

本日段階では、新たな開港時期の目途は、最も遅い場合であっても7月と見込んでおります。

県民をはじめ多くの関係の皆様への富士山静岡空港へのご期待に沿うべく、現在、少しでも前倒しで開港できるよう最大限の努力を行っているところであり、今後、速やかに最終判断の上、公表してまいる所存であります。

8番目は、開港に向けての今後の取り組みであります。

今後、県としては、当面、暫定運用による開港を目指して、全力を挙げて、航空灯火等の追加工事や諸手続などを着実かつ速やかに実施するとともに、国土交通省、CIQ関係機関、航空会社、旅行会社、空港運営会社をはじめとした航空関係の皆様、就航先との交流拡大や利用促進などにご尽力いただいている地元関係者、経済界、市町などの皆様、チャーター便の利用や修学旅行での航空機利用を予定されている皆様などに、今後の対応策を十分ご説明した上で、ご理解をいただきたいと考えております。

9番目、完全運用に向けての今後の取り組みであります。

今般やむを得ず、暫定運用という形で開港するという判断をいたしました。

しかしながら、これはあくまで暫定的な措置に過ぎず、2500m滑走路としての施設が既に完了していること、施設整備が完了していること、また、富士山静岡空港は2500m滑走路としての機能を早期に発揮することが必要な空港であることを踏まえ、今後速やかに完全運用を実現することは、静岡県に課せられた重要な責務であり、県として喫緊の重要課題

であると考えております。

このため、まずは、一日でも早い支障物件の除去が実現できるよう、引き続き地権者に、誠心誠意お願いしてまいります。

県といたしましては、これまで 2500m滑走路による平成 21 年 3 月の開港を目指し、空港施設の着実な整備や支障物件の除去に向けた地権者との協議などに、全力で取り組んできたところであります。

また、これまでに、関係の方々をはじめとして、県民の皆様から、富士山静岡空港に対して、多大なるご支援・ご尽力をいただいております。そのおかげを持ちまして、県内には開港に向けた機運が高まってきているところであります。

こうした中、支障物件が残り、円滑な開港に支障が生ずるという事態に立ち至ったことにつきましては、県民の皆様にご心よりお詫びを申し上げます。

しかし、支障物件が除去されるまでは開港を延期せざるを得ないという懸念すらあったわけではありますが、これまでの皆様のご支援・ご尽力を無にしないためにも、また、さらに、早期に開港することが本県の将来の発展に極めて重要であると認識し、厳しい状況の中で、暫定運用という苦渋の判断をいたしました。

今般の事態についての私自身の責任を痛感しているところであります。

今般の対応策の実現に一定の目途が立った段階で、あらためて責任のあり方について明確にしたいと考えております。

私といたしましては、まずは、暫定運用といえども、早期の開港に向けて全力を傾注していくことが、私に課せられた最大の責務であると受け止め、全身全霊をかけて取り組んでまいりますので、今後とも変わらぬご支援・ご協力を賜りますよう、重ねてお願い申し上げます。