

第1回 交通政策審議会 航空分科会 事業評価小委員会

平成25年1月16日（水）

国土交通省2号館16階国際会議室

議事について

【委員長】 もう皆さんもご理解いただいているように、今日、第1回事業評価小委員会ではございますけれども、いろいろな事情から極めて重要な案件でございますので、事前に資料の皆さんへのご説明もしてきていただきましたし、それから、先ほどご紹介ありましたように、紙の上だけの審査ではしょうがないので、現地にも行ってものを拝見したり、実情を伺ったり、作業の様子も目の当たりにするということから判断したいと思えます。

それにまた現地でもいろいろな意見交換をしたところがございますので、今日の審議の進め方としましては、既に皆さんにご説明済みの資料については省略していただいて、その後、充実したものについて重点的にお話をいただく。その上で意見交換の上、審議の結果を決めるとしたいと思えますが、よろしいでしょうか。

それでは、ご説明をお願いいたします。

【空港施設課長】 空港施設課長の池田でございます。資料1と2でございます。まず資料1ですが、これは航空分科会の中に事業評価小委員会を設置するというものですが、もう既にご説明しておりますので、省略をさせていただきます。要するに、滑走路整備の新設や延伸などの新しい案件がある場合に、この小委員会でご審議いただくというものでございます。

続きまして、資料2についてご説明します。これも追加になったり、補足しているようなところを中心にご説明したいと思います。まず、資料の2ページですが、那覇空港の概要でございます。資料の3ページは那覇空港の平面図、資料の4ページが那覇空港の利用状況でございますが、旅客数は平成19年をピークに若干旅客数減少しておりますが、平成24年、暦年で見ますと、またかなり1,490万人ぐらいのところまで増やしております、平成19年のピークのころに近いぐらいの旅客になるというのが今の速報の数値でございます。

それから5ページが就航路線ですけれど、これもご説明しているとおりですが、国内線

については県外線と県内線がございまして、国際線については54便、5路線ございます。下に小さく書いていますが、グアムそれから台中・北京路線がございまして、これが去年の秋以降、中国とのいろいろな関係もありまして運休しております。これは一時的なもので、また1年ぐらいで戻ってくるものと思っておりますけれども、直近の事情としては運休しているという状況が出ております。

それから6ページからが、沖縄の全体の計画の中での空港の位置づけということで、これは新しい資料でございます。それで6ページ、沖縄の振興基本方針ですけれども、10年に1回沖縄振興法を改正しますので、去年の4月に改正されまして、国のほうで沖縄の振興基本方針というのをまとめております。それを受けまして、沖縄県のほうで沖縄振興計画というものをつくっております。

それで、7ページを見ていただきますと、沖縄振興計画の目次を書き出しておりますけれども、沖縄らしい観光とカリゾートとか、そういうので5本柱になっておりまして、3番目の希望と活力にあふれる豊かな島を目指してという中には観光の話、国際的な沖縄観光ブランドだとか、観光客の受入体制の整備、それから(4)ですけれども、物流については国際物流拠点の形成、それから(11)では離島の定住条件の整備ということで、離島との交通ネットワークの促進というような話。

それから4番が、交流とか共生の島を目指すという所で、5番では多様な能力を発揮し、未来を拓く島ということで、国際交流のような話、そういうところが空港と関係するところで、振興計画に位置づけられております。

それで、その中で観光について申しますと、8ページですけれども、沖縄振興特別措置法を受けて、観光地形成促進計画というものをつくっております。そこでは亜熱帯地域の美しい海、自然、世界遺産に指定されたグスク群などの独自文化など、そういう観光資源を使った観光を伸ばしていこうという計画になっております。

それから9ページが沖縄の観光の動向ですけれども、左にグラフがございまして。観光客数を国内旅客と外国客に分けて書いておりますけれども、旅客数としましては、最近は500万人から600万人ぐらいのところまで上がったり下がったりしているという状況です。それで、後から出てきますけれども、沖縄県の目標としましては、平成33年度に1,000万人の観光客を目標としておりますから、大き目の需要予測と言えるかと思えます。

10ページが沖縄の観光の動向ということで、97%は空路で入っている。それから月別に見ますと、8月と3月の旅客数が多いというようなことがございます。

それから11ページですけれども、これも観光につきましてはGDPに占める観光の割合が比較的高いということで、日本のほかの県などと比べましても観光のGDPのシェアは高いですし、諸外国と比べても高いほうです。それから右のほうのグラフは宿泊施設数、客室ですとか収容人員など、それから軒数などをグラフに書いておりますけれども、かなりホテルなどの整備も進んでおりまして、数も増えているというのが現状でございます。

12ページが観光政策ですけれども、平成33年度までの目標ということで、1,000万人の観光客数ということを目標としております。達成のイメージということで、リラックスして沖縄ならではの感動体験をしてもらえるとか、県経済を牽引してもらえるとか、自然・文化とその価値が尊重されているというような観光を目指しております。

それから13ページですけれども、クルーズの話がございまして、クルーズにつきましては、沖縄振興計画の中でも世界水準の観光リゾート地の形成ということで、クルーズ船の誘致というのも柱に位置づけられております。それで右のグラフは、那覇港のクルーズ船の入港実績ですけれども、国内線と外航船と合わせて、最近ですと年間に52隻とか53隻とかの数のクルーズ船が入っておりまして、年によって違うのですけれども、年によっては日本の港の中で1位になったり2位になったりというような数です。台湾と近いということで、定期のクルーズなども入っております。

この沖縄振興計画の中ではフライ&クルーズということで、飛行機で来てもらってクルーズに乗るといようなものも進めていこうという考えになっています。

それから14ページが国際物流でして、これは臨空・臨港型の産業の集積を図る。空港だけではなくて、港湾とも一体的にシーアンドエアというように進めていくということが書かれております。国際貨物ハブを活用するよう国際物流拠点産業の集積を進めていくということが位置づけられております。

それから15ページが、現地を見ていただきました那覇空港の貨物のハブの状況です。

それから17ページが沖縄振興計画での位置づけということで、これは国際交流という面です。外国からの観光客、平成23年度で30万人ほどですけれども、これを伸ばしていくというふうに位置づけています。

それに関連しまして18ページですけれども、今、国際線のターミナルビルの拡張を進めているというものです。それで18ページを見ていただきますと、那覇空港国内線のターミナルビルがフィンガー2本のものがありまして、その右側にオレンジ色でハッチをしているものがありまして、これが現国際線のターミナルビルです。1機対応でボーディン

グブリッジもついていないというようなもので、これの拡張をするということで、今、その右側にオレンジで塗った部分ですけれど、新国際線ターミナルビルを整備中です。これが平成24年度、25年度の2カ年で整備ですので、来年の春ごろには供用できるというものになっております。

それから19ページが沖縄振興計画での位置づけということで、県内の離島などを結ぶ航空の拡充ということも位置づけられております。

それから20ページですけれども、那覇空港では確かに滑走路だけではなくて、旅客ターミナルビルの拡充も必要なのですが、それを整理しておりまして、まず①ですけれど、国際線の旅客ターミナルビル。先ほど申し上げましたが、今のビルは昭和61年につくられて狭いものですから、その拡充というところで、この図で言いますと赤く塗った①のターミナルビルの整備をしております。

それから②ですけれども、国内線の旅客ターミナルビルの拡張ということで、緑色のフィンガーが2本出ているのが国内線の現在のターミナルビルですが、その右側のフィンガーの根元に赤く塗っているところがありまして、これが国内線の旅客ターミナルビルの拡張部分です。増築は5,800平米ぐらいです。航空会社が新規参入しても、カウンターを置く場所がないというのが現状で、そういうものに対応ということで、今ターミナルビルの増築を進めております。これは平成25年の10月に完成予定です。これはもう工事を進めております。

それから、その先の話としまして、③ですけれども、現在整備中の国際線のターミナルビルの先にフィンガーをもう1本出して、黄色いフィンガーですけれど、それでここに右半分は国際線のエプロン、左半分は国内線のエプロンにするような計画になっております。これは当面に整備する①ができたその後の問題です。

それから④で内際連絡ビルと書いておりますけれども、緑色の国内線と赤い国際線との間をつなぐ部分で、黄色く塗っていますが、ここに国内線ターミナルビルと国際線ターミナルビルをつなぐ連絡ビルをつくりたいと沖縄県が言っておりまして、それについて今、検討中でございます。これらができれば、貨物ターミナルの中にあるLCCターミナルと合わせて、かなりターミナルビルの機能は増強されてくるのではないかと思います。

⑤ですけれども、それだけではなくて、エプロンの整備も必要になってきておりまして、特にナイトステイのエプロン、これは旅客のほうのターミナルのエプロンは、ほとんどナイトステイでいっぱいですし、貨物のほうは夜使っておりますので、そういう意味でエプ

ロンの拡張が必要です。それで新しい国際線ターミナルビルができましたら、古いターミナルビルを撤去して、またそこにエプロンをつくるとか、それからこの図で言うと、もうちょっと右のほうですけど、那覇航空交通管制部があるその上側ぐらいにエプロン整備を進めていまして、そういうもので全体のエプロンの数に対応していきたいと考えています。

それから21ページは周辺整備ということで、左下にありますようにうみそらトンネルができ上がりました。それから右のほうにありますように、沖縄西海岸道路ということで、那覇空港から那覇を通過して浦添を通過して、北に海岸沿いに進むような道路の整備も進められておりますし、それから沖縄自動車道から、この図で言うと南側から空港に回り込むような高速道路の整備も事業化が進んでおります。

以上が沖縄の全体の話でございます。

それから、続きまして22ページからは那覇空港の滑走路増設事業の概要ということで、23ページは省略いたします。24ページが滑走路の増設の必要性ということで、発着回数に対応ということ以外にいろいろなほかの問題もございまして、24ページの真ん中に書いていますように、滑走路上で航空機のトラブルなどが発生した場合の復旧作業のために滑走路が閉鎖してしまうというような、1本の滑走路であることによって起こる問題もございまして。

それから24ページの下に書いていますが、現在平日は23時から1時半の2時間半、滑走路をクローズして、そしてメンテナンスを行っております。と言いますのは、23時までは旅客便が張りついていますし、1時半以降は貨物便が入ってくるということで、非常に短い時間をかいくぐってメンテナンスの時間を確保しているというようなぎりぎりの状態です。そういうことに対応ということでも、2本目の滑走路が必要かと考えています。

25ページですけども、滑走路の閉鎖を伴うトラブルということで、いろいろな事故など書かれております。自衛隊機で言いますと、平成23年の12月にF15がとまって、4時間ぐらいとめたとか。小さなもので言いますと、去年の12月ですけど、これもF15が灯火を壊して、それで40分閉鎖とか、そういうものもございまして。自衛隊機だけでなく、民間機にもいろいろなトラブルがございまして、ここに書いていませんけれど、平成19年にはチャイナエアラインが炎上したようなこともあります。あれは幸い滑走路の上でなかったものですから、滑走路はしばらくしてオープンになってはいますが、

そういう問題がございました。

それから26ページが、これは追加の資料ですけれども、那覇空港の場合、港の船の通る航路と近いものですから、船が通る場合に航空の制限をしております。上の写真で見させていただきますと、現滑走路の北側ですけれども、青く塗ったところが進入表面で、それでA点、B点という船が通るコースのところでは高さを押さえていまして、マスト高が35メートルを超えるような船が入るときには、飛行機のほうを待たせるというような運用をしております。それで年間で言いますと、回数が200隻とか230隻とか、そのぐらいの頻度で調整をしております。

それで、2本目の滑走路ができたらどうなるかということですが、右の下の図にありますように、少し沖側の滑走路のほうは南にずれていますし、船の航路が、この図でいうと右のほうに曲がっていきますので、比較的影響は少ないですけれども、ただ、現滑走路について35メートルの管制というのはこれからも残りますので、同じような管制がこれからも続くと考えています。

続きまして、27ページからは那覇空港の発着回数、1時間に33回が限界だという資料ですけれども、このあたりについては省略させていただきます。

それから、31ページからがパブリック・インボルブメント、過去にやっておりますけれども、その概要でございますが、これも以前ご説明しておりますので、省略させていただきます。

その中で、37ページですけれども、総合的な調査段階でアンケートということで、将来方策についてのアンケートを行っております。その中で滑走路の整備に肯定的な意見は64%、否定的な意見は8%ということのご意見をいただいております。

それから、38ページ以降も前回ご説明しておりますので、省略させていただきます。

続きまして、46ページからですが、環境影響評価の手続を今、進めております。それで46ページにありますように方法書をつくって、そして現地調査を1年間しまして、準備書をつくりまして、去年の9月からですけれども、準備書について公告・縦覧、それから地元の説明会などもやりました。そして現在それを沖縄県に送って知事の意見をいただくというところまで進んでいるというのが現状でございます。

それで50ページを見ていただきたいのですが、アセスの中でいろいろな意見が出てきております。52人の方から合計で145件の意見をいただいております。それで主ところで言いますと、50ページですけれども、騒音の問題。特に瀬長島を経由するトラッ

クの車両の騒音などの問題についてのご意見。それから3つ目ですけれど、離陸と着陸の滑走路の使い分けの問題。それから5つ目ですけれど、水象と書いていますが、連絡誘導路ができますと2本目の滑走路と現滑走路との間の海水の交換が悪くなるのではないかとということで、通水幅についての意見も出ております。そのほか、ウミガメの話ですか、それからサンゴ、クビレミドロの移植は難しいのではないかとというような意見もいただいております。

それから51ページからが地元の状況ということで、ぜひ早期那覇空港の整備ということで、いろいろな要望が出ております。一番最近のもので言いますと、52ページに要望書がついておりますけれども、沖縄県の要請文にもありますように、沖縄の場合は航空輸送のほかに輸送手段を持たないということもありますし、それから処理能力がもう9割に達しているということもありますし、滑走路が1本のみだと、不測の事態に対応できないということもありまして、右のほうですけれど、平成25年度からの新規事業化、それから事業期間の短縮という要望が出ております。

続きまして、54ページから新規事業採択時評価についてご説明いたします。55ページがB/Cをやっていく手順でございます。それから56ページが人口ですけれども、沖縄県の場合は、まだ人口が増えております。

それから57ページからが需要予測の前提として、現況の分析ですけれども、那覇空港の利用者で言いますと、非常に観光の割合が高くなっています。左上の表の合計のところを見ていただきますと、観光の割合が59.6%、主要路線ほかの路線と比較しますと、2つ目の表ですが、羽田～新千歳の旅客だと観光の割合は31%、羽田～福岡だったら23%というようなことで、そういうものと比較しますと、非常に観光の割合が高いということが言えると思います。

それから居住者の割合なのですけれども、57ページの右のほうですが、那覇空港の場合は県外のお客さんが71%なのですが、新千歳だと道外の旅客50%ということで、やはり外から来られた方が多いということが言えると思います。

それから58ページが着陸料の軽減などの振興ですけれども、那覇空港の場合は、この表に書いていますように、例えば着陸料ですと正規の価格の6分の1に下げられておりまして、そういうことで政策的にも旅客を増やす、観光振興していくということの誘導をかなりしていると言えます。

ただ、逆に言いますと、これで年間270億円ぐらい、航空局から見れば収入が減って

いるもので、そういう問題もございます。

それから59ページからが、最近の路線の新規就航のものと、廃止のものですけれども、ピンク色で塗っているのが廃止のものです。グラフを見ていただきますと、2007年ぐらいをピークに少し旅客数が減っていますけれども、ちょうど比較的旅客数の少ない路線を減らしていつている時期とも合っています、それで廃止の路線の旅客数を合計しますと30万人ぐらいの旅客数になりますから、最近の減少については、そういうことも要因の1つであるということと言えるかと思えます。

それから、60ページですけれども、直近の平成23年度の旅客数が少し減っているのですけれども、それはどうしてなのかということで、平成22年度と23年度の月別の旅客数を比較しています。青が22年度、赤が23年度ですが、見ていただくと4月から9月までは前年度よりも減っていますが、10月から持ち直しております。平成22年の3月に東日本大震災がありまして、その影響でお客様の落ち込みがあったかと思えますが、年度の後半には持ち直しております。

そういうことで、23年度は東日本大震災の影響ですけれども、24年度になればかなり持ち直しているということが言えるかと思えます。

それから61ページが、これもいろいろ見ていただきましたLCCですけれども、ピーチアビエーション、エアアジア、ジェットスターの新規の路線が就航しております。その旅客数の影響ですけれども、関西の路線は10月末からなので、まだデータの蓄積ができていないので、那覇～成田間の旅客数につまましてグラフにしています。一番左のグラフが成田～那覇間の旅客数を示しております、青く塗っているところがJAL、ANAの従来のエアラインの旅客数です。それに加わる形で赤く塗っているスカイマーク、それから緑のLCCということで、ほぼ大手の旅客を食うのではなく新規需要を創出しているということが言えるかと思えます。

ただ、真ん中のグラフが羽田～那覇便で、若干旅客数が減っているということもありますし、それから右のグラフが羽田～那覇と成田～那覇の合計をグラフに書いていますけれども、ちょっとまだ微妙なところで、羽田路線を食っている面もあるかどうか。成田線だけ見ればわかりやすいのですけれども、全体的な状況はもう少し見ていなければならないかなと思えます。これは桁数も一番左のグラフ30万人のグラフですけれども、右のほうは300万人ですから、桁が違うので、そういう全体の中でのLCCというのは、もう少しデータを集めて分析したいと思えます。



それから、62ページが国際線ですけれども、左の上のグラフにありますように、最近国際旅客数が伸びております。新規路線ということで右の表に書いておりますけれど、こういうものが就航して国際旅客数伸びておりますが、最初のほうで申し上げましたけれど、海南航空の北京線、それから2つ目のコンチネンタルのグアム線、それから中国国際の北京線、それからマンダリンの台中線、これは今、運休していますので、24年度になると旅客数は落ち込むと思います。それはまた一時期のことだと思いますけれど、そういう上がり下がりのある中で動いているというのが現状だと思います。

それから、63ページが数次ビザということで、平成23年の7月から中国人の観光客に最初に沖縄に来てもらえば数次ビザを発行するというのをやっています、下の表にありますように、平成22年の月別と23年の月別と見ますと、かなり旅客数が増えておりまして、これは数次ビザの効果だと言えらると思いますが、これもちょっと今、中国との関係で、この効果がなくなっていますので、それがまたいつ戻ってくるかということが言えるかと思えます。

64ページから、ここから需要予測についてです。64ページの表に書いていますような前提条件で計算しております。

65ページが四段階推計法の手順です。

それから66ページが需要予測のバックデータとしてのGDPや人口の数値を示しております。

それから67ページですけれども、那覇空港の場合、集客力指標モデルということで、沖縄発着の旅客数の伸びが高いものですから、そういうことを反映するような旅客数のモデルをつくっております。

それから石垣空港が今年の3月から運用されますが、それについての効果ということで、新石垣空港ができますと、羽田～石垣の直行便が運航されますので、その分については約11万人分減少する。内訳としましては石垣～那覇線のお客さんが6万人ほど減る。それから、直行便で石垣に行くことによって、那覇～羽田のお客さんが5万人ぐらい減る。そういうことで11万人ぐらい減るという予測をしております。

68ページが需要予測のアウトプットで、69ページが需要予測の結論の部分でございます。2020年度と2030年度ですけれども、上位、下位とありますが、2020年度旅客数でいきますと1,606万人、2030年度で1,665万人という予測になっております。それから離着陸回数も11万8,000回と12万1,000回という予測にし

ております。

続きまして、B/Cの便益分析ですけれども、70ページにございますように、便益としましては2つあって、一般化費用削減便益ということで、2本目の滑走路ができれば所要時間などが短縮されるということで、それについての算定をしております。ただ、那覇空港の場合、withoutとwithのケースがありますが、滑走路のないwithoutのケースですと、需要が容量を超えてしまってあふれてしまうものですから、その分の調整ということで、あふれた需要については航空運賃を上げていって、現在の処理能力までおさまるところまで需要を減らして、そのかわりに航空運賃を上げるということでwithoutケースをつくって、それとの比較をしております。

それから、もう1つの便益としましては運航頻度の増加便益ということで、運航頻度が増えるということの便益を計算しております。

71ページが供給者便益ということで、これは着陸料などの収入を計算しております。

72ページが費用の計算ですけれども、事業費と、それから将来の改良・再投資費を計算しております。

それで、73ページがそれらをまとめた結果の部分ですが、便益が3,597億円、費用が1,781億円ということで、評価指標としましてはB/Cが2.0という結果になっております。それから73ページの下ですけれども、航空需要が下位、上位、それから建設費がプラス10%、マイナス10%、工期が1年ずつ延びた場合と短縮した場合ということで感度分析をしております。

先日、〇〇先生からご質問があった、これらをクロスさせたときにどうなるのかということなのですが、一番右に書いていますけれども、一番悪いケースとして、航空需要が下位の場合で、そして建設費がプラス10%で、そして工期がプラス10%のときということで計算してみますと、1.4になります。それで、見ていただくと工期は変えてもほとんど変わらないので、航空需要と建設費だけで決まっているかと思えます。

それで、航空需要を下位にしたときはCB R 1.6ですので、それから建設費をプラス10%にしたときは、2.0だったB/Cが1.8になりますので、0.9掛けになりますけれども、1.6を9掛けすると大体1.4ぐらいです。ほんとうは正比例ではないですけれども、このぐらいの範囲の中で見るときには、正比例のような関係が近似的に見られるということが言えるかと思えます。

それから74ページからが、B/C以外の貨幣換算が困難な効果というもので、定性的

なものがたくさんございます。安定的な輸送機能の確保ということで、定時性を確保できるとか、それから2つ目ですけれども、航空機のトラブルなどの事故にも対応できるとか、3つ目ですけれども、予約を取れないというような問題がなくなるとか、それから滑走路の維持のための工事時間が確保される、それから災害時の移動手段機能が向上されるというようなことがあります。

それから観光促進とか、地域経済への波及効果というのもありまして、沖縄県の入域の客数が増えるとか、あるいは雇用拡大、それから離島振興というようなほかの定性的な効果も言えると思います。

それで75ページですけれども、例えばですけれども、予約環境、飛行機の座席の取りやすさが改善されるということで、平均座席利用率がかなり下がりますので、席が取りやすくなるということが言えるかと思います。

それから76ページですけれども、地域経済効果ということで、観光客が25万人ほど増加するというので、産業連関を回して計算しますと、観光の直接の消費が179億円、それから、その一次の波及効果が73億円、その二次の波及効果が93億円ということで、合計しまして345億円ぐらいの経済波及効果が1年間に波及するということが推計されています。

あと、77ページ以降は環境対策についてご説明しております。

中身は以上なのですが、最後、82ページをごらんいただきたいと思います。これは先日、那覇でご説明したときのいろいろなご意見いただいたものを、もう一度まとめて整理のためにつくったメモでございます。那覇空港の課題、それから今後の方向性として、まず1つ目、滑走路を整備するということにつきましては、滑走路が整備されれば滑走路の混雑が解消されて発着容量が拡大しますということもありますし、滑走路1本による脆弱性、例えば航空機のトラブルのときの滑走路閉鎖とか、メンテナンス時間の確保とか、そういう問題が解消されます。これがまず直接の問題です。

それ以外に配慮事項というか、こういうことにも注意をなさいというようなことで、3点あったかと思います。1つは、環境創造、環境の共生ですけれども、滑走路の整備を進めるに当たって、環境保全対策をきちっとやっていく。これは空港整備の直接の環境対策ですけれども、それ以外に、あれだけ美しい自然環境がありますので、民間とかNPOなどとの連携で環境を生かしていく。それから観光の中でも自然環境を生かしたような観光を進めていくというのが、1つの課題かと思います。

それから2つ目ですけれども、空港全体の機能向上ということで、空港は滑走路だけでなく、ターミナルなどほかの施設も必要でして、那覇空港の場合は旅客ターミナル機能の拡張も必要かと思えます。中身としましては、国際線それから国内線の拡張などによって、ターミナル機能を拡張していくというのがありますし、先ほどご説明しましたが、ナイトステイエプロンとか貨物エプロンも足りないので、スポット不足の解消も必要ですし、それから、これはヒアリングのときに伺いましたが、利用者として使いやすい空港にするための経営改善ということがあろうかと思えます。

それから3つ目は、もう少し広い範囲の話ですけれども、広域的な空港活用ということで、例えばレンタカーのアクセスですとか、高速道路との接続など、空港のアクセスを含む沖縄県全体の交通体系の発展と空港をリンクさせていくというのがありますし、地域が主体となって経済との一体的な発展を目指すということで、沖縄の魅力度を向上させていくというようなことがあろうかと思えます。

以上が、この間のご意見の中間的な整理です。ご意見をまとめると、こういうことが整理されると考えています。

以上が資料でございますが、あと、参考資料をごらんいただきたいと思えます。参考資料の1番ですけれども、これは新規事業の採択時評価をするときには、直轄事業の負担金の負担者である県の意見を聞くということになっておりますので、そういう観点から、意見照会をいたしました。

裏のほうですけれども、沖縄県から回答が返ってきていまして、異存はありません、那覇空港は非常に重要な施設で、需要対応もありますし、不測の事態の対応ということもありまして、1日でも早い供用をお願いしますという回答が返ってきております。

それから参考資料2は、需要予測などのバックデータでございます。

以上でございます。

**【委員長】** どうもありがとうございました。

それでは、これからの議論は、こんなふうに進めようかと思っております。まずは各委員からご質問等をお受けしまして、それで事務局にお答えいただく。一通り質疑が収れんしましたら、今度は評価ということで、それぞれからこのプロジェクトについてのご判断のコメントをいただく。それで3段目でそれを集約する議論をするというふうにしたいと思えますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。では、そんな手順でいきましょう。では、まず第一段階の、本

日ご説明いただいた資料、あるいは、ここまでご見学いただいて、その後お考えになったようなご質問でも結構ですので、どうぞ、どういうところからでも結構ですので、ご発言いただきたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 1点だけ、今ご説明いただいた点で、先ほど着陸料等の引き下げで270億円の負担が航空局に生ずるとのお話があったのですが、これは現在価値ベースで2070年まで今のとおりに引き下げが継続した場合の現在価値、便益換算ということで理解してよろしいのですか。

【空港施設課長】 はい。年間の、航空局が本来であれば空整勘定でいただけるもの比べて、下げている金額が270億円です。

B/Cをはじくときには、将来の着陸料なども供給者便益というところでカウントしていますので、それについては現状の数値を入れていますので、ベネフィットとしては低目に推計しているということです。

【委員】 ちょっと参考資料1の数字を見てみますと、例えばページで言うと、最後のページから2枚目の、割引後になっているのですけれども、例えば着陸料で2021年、国内線7,000万円、国際線1,400万円、着陸料かなり低いと思ったのです。6分の1だとしても、正式にこの6倍でも270億円とは随分違う数値だと理解したのですが、どうして270億円もの負担があるのでしょうか。

【航空局次長】 おそらく着陸料だけだと100億円ぐらいで、それで航行援助施設使用料で120億円ぐらいで、それであと税金、航空機燃料税で50億円ぐらいということだと思います。

【空港施設課長】 沖縄の路線について下げていますので、例えば270億円という額は那覇～羽田だったら、羽田分についても下げているのです。

【委員】 羽田分も入っているんですか。

【航空局次長】 入っています。その半分とさせていただくと、純粋に那覇空港で着陸料を下げている分は56億円ぐらいです。

【委員】 その数字が違うということですか。わかりました。

【委員長】 今の点はよろしいですか。ありがとうございました。

どうぞ、ほかの方もお願いします。

ちょっと1点質問したいのだけれども、環境影響のことで、表になっているところがありましたね。

【空港施設課長】 50ページです。

【委員長】 50ページ。その一番下のところで、準備書に対する意見で、サンゴ類やクビレミドロの移植は実現困難であり、適切な環境保全措置とはならないという意見があるのです。かなりディフィニットな表現になっているのですけれども、この辺については、この間サンゴの専門家の方にお話を伺った様子とちょっと違うような感じなんだけど、もうちょっと解説いただけますか。

【空港施設課長】 確かにこれは非常に厳しい意見で、現実とはちょっと違うところもあるかと思います。それで、サンゴについては、この間も見ていただきましたように、ある程度移植して、うまくいっているところもありますから、技術的にもできるだろうと思っています。

クビレミドロのほうについては、もう少し難しい生物でもありますし、それから今は海で採取したものを陸上のプールで培養し、かえして増やしたものを、培養したものを現地に返すということをやっていくので、そちらについてもきちっと対応していきたいと考えています。

【委員長】 今質問した趣旨は、ここに準備書に対する意見として集約して書くと、環境という面からのご意見は、この3行に集約されているように見えますけれど、だけど、おそらく環境に大変詳しい方々の専門的な意見というのも幅があって、こういう意見ももちろんあるだろうし、実際にNPOでサンゴの移植に取り組んでいる方々、少なくともこの間会った方のニュアンスは随分違いますよね。そういう何か幅があるということですか。

【事務局】 環境関係はいろいろ環境保護派とかも含めて、いろいろなご意見があって、幅があるというので、極端なことを言えば、こうやって移植して保全すること自体が、きちっとした自然に対する保護になっていないという意見、埋めてしまうというのがそもそも無理じゃないかという意見、移植をしたところで、もとにあったところの自然まで戻せないという意見があります。事業者側としては、どうしてもその場所を埋めてしまう以上、新たな同等とは言わないまでも、極力保護するのを別の海域でやるというようなことを実施するというに関してやっていきますし、その技術も確立しているという意見に対して、一部の先ほどの意見の方との大分幅というか、意見の対立というか、そういうのはどうしてもちょっと残っているというのが、那覇空港の事例だけではなくて、沖縄に限らず、ほかの事業などでもどうしても争点になる部分というのは残っているかと思います。

【委員長】 個々の意見はいろいろあると思うのですが、ここで意見及び事業者見解のポイント、つまり意見のポイントはこれですと言われると、こういう意見が大勢を占めていると理解せざるを得ないのだけれども、今伺ってみると、50ページにA4、1枚で集約して書いてみると、これだけ書いてあるのだけれど、違う意見もこのサンゴに関してはあるわけだな。そうすると、こういうふうにまとめてしまうのは、ちょっと資料としてどんなものかなという感じがしないでもないのだけれど、どうでしょう。

【事務局】 そうですね。全体に対しては確かにそうなのですが、ただ環境アセスに関して意見が出てくるというのは、ほとんどがどちらかと言うと反対をされる方が多い。賛成の人は、それはできますという意見が、わざわざ環境アセス準備書の段階ではなかなか出てこない。PIなんかも含めての、空港の整備全般としては出てくるのですが、環境アセスの評価に対してどうだという意見が出てくると、やっぱりそういう意見が実質多かったというような状況にはなっているということです。

【委員長】 わかりました。

ほかにかがででしょうか。それでは、ご質問はこれ以上ないということで、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、ここからは今度は本件についてのコメントをいただいて、この事業をどういうものと理解し、どういう結論を出すかについて、それぞれ一言ずつ、一言ではなくて二言でも三言でもいいですけど、コメントをいただきたいと思います。

【委員】 第二滑走路をつくるということに関しては、この間も視察をさせていただきまして、おそらく沖縄の今後のことを考えたときに、やはり1本では、安全性の面も含めて支障があるということは理解いたしました。

ただ、数字を見せていただきますと、やはり夏季のピーク時に非常にキャパシティーがいっぱいということなのですけども、やはりローデマンドと言いますか、特に冬季は3割、4割ぐらい需要が低くなっているという現状がありますので、ピーク時に合わせて滑走路をつくるということだと、非常にオフピークのときのキャパシティーの余裕があるという状況になりますので、このあたり、ピークのマネジメントと言いますか、やはり需要の管理というものをしていく必要があるのではないかと感じていまして、これは先ほど課長からもおっしゃっていただきましたけれども、どうやって需要を平準化していくのか、あるいは全体としての需要を増やしていく努力を、沖縄全体としてもしていただくという

ことが必要になってくるのではないかと思いますので、冬季の比較的閑散なときに合わせて、どういうふうに観光需要を増やすのか、あるいはビジネスというものを引っ張ってくるのか、あるいは居住者というものも含めて誘致をしていくという戦略を、ぜひ一体に考えていただきたいと思ひますし、滑走路を、ただつくるというだけではなくて、先ほどの話もありましたけれども、ターミナルの魅力を向上させるであるとか、あるいは空港周辺の魅力をあわせて向上させるといった、一体的な統合的な戦略のもとで滑走路の増設というものを位置づけて取り組んでいただくことが非常に重要なと思ひています。

世界レベルの空港を目指すということが、先ほど振興計画の中にもありましたけれども、やはり今、アジアの中で空港をめぐる競争というのが非常に激化していると思ひています、例えば今回、沖縄がアジアの中で中心的な位置を占めていて、それによってアジアの各地に2時間、3時間、4時間で行けるということが、非常に競争に優位であるという説明があるのですけれども、これは例えば台湾の台北の近くにあります桃園という空港でも同じで、同じように彼らも桃園から主要な東南アジアの都市まで2.5時間で行けるというようなことをうたって、空港都市という考え方を打ち出して、単に空港の滑走路をつくるですとか、ターミナルを増強するというだけではなくて、空港周辺の交通網、それから住宅開発、商業開発ということを一体で進めて、空港を核にした都市というものの魅力を高めていくという努力をしていると理解していますので、そういった沖縄と非常に競合的な地域性を持つような都市が、そういったことを進めているということも考えた上で、ぜひ今回の滑走路の増強にあたっては、そういった空港だけではなくて周辺の開発、沖縄そのものの本質的な魅力の向上といったものを、ぜひ進めていただきたいと考えているところです。

以上です。

**【委員長】** ありがとうございます。

〇〇委員、どうぞ。

**【委員】** 基本的に沖縄をめぐる、例えば航空に関する需要については、大変将来性がある、なかなか現時点でも需要が供給を上回っているという、潜在需要があるという、そういう地域、ないしは施設の対象というのは少ない中で、この2本目の滑走路は大変有望なプロジェクト、そういうふうに判断はできると思ひます。特に国境をなしで考えれば、アジアの中のほぼ真ん中に近いところに位置しているという地の利を生かした航空ネットワークのあり方、これは今後極めて大事になっていくだろうという意味では、さっきから



観光需要を中心にいろいろな議論をされていましたが、大体が日本人の観光中心なのですが、やはりこれから先、アジアの観光客、これを迎えるような大変大きな潜在需要を持っているということを十分注意していく必要があるかと思えます。

それからもう1つは、やはりリスクを考えると、100%観光でというのは、やはりリスクな話でもありますので、戦略としては、この間見せていただいた中では物流の機能も大変立派なハブとしての機能は既に確立されています。残念ながら今は積みかえだけの、いわゆる物流のトランスファーセンターの機能中心なのですが、これから、いわゆる流通加工だとか、在庫、アセンブルを持ったような、いわゆるディストリビューションセンターに発展していく可能性は十分ありますし、そうなったときに、当然のことながら、空港周辺の物流産業ですとか、こういった新しい雇用がどんどん生まれる、その起爆剤としてのこの第2滑走路の役割、これも沖縄全体の将来を考えたときに、大変注目すべきポイントかなと、そんなことを思う次第です。

そういうことで、申し上げたいのは、観光だけに限らず、いろいろバランスをとった多角的な戦略、その中で、この第2滑走路が活躍できるその位置づけをきちんと明確にした上で、評価と言いますか、議論を進めていただきたいというのが私からのコメントでございます。

**【委員長】**      ありがとうございます。

では、今度は向こうから、〇〇委員、〇〇委員と。

**【委員】**      ありがとうございます。私も見せていただいて、いろいろこれから中国もどんどん経済成長してくるわけで、その需要をいかに取り込むかというところは、日本にもすごく重要で、日本としてはだんだん空洞化というようなこともあるのですが、唯一やはり観光需要というのは、今後アジアの中で増えてくるわけですから、それを日本にいかに取り込むかということが重要で、その視点で見ると、やはり沖縄というのは、日本の中でも特に魅力のある場所ではないかと思いました。

もう既にいろいろ議論も出ているのですが、やっぱり加えての重要なキーワードは、私としては沖縄にも努力を促す仕組みというのが必要なのかなという。財源も国民全体の財源を使うわけですから、それを使う以上、沖縄県民にも努力をしてもらって、当然それは全体日本にも影響するわけですが、そのところは重要なのかなと。

その関係で2つですけど、1つ目は、やはり空港経営改革という、ここに既に書いていただいていますけれど、空港を使いやすいものにしていく。それはハード面だけではな

くて、やはりソフト面で空港経営。今、空港の民営化の議論もされていますけれども、やはり最先端のそういうノウハウも入れて、実際運営している主体(那覇空港と空港ビル)がそういうノウハウを入れて、よりもっと有効に活用しようというインセンティブが持てるような仕組みというの、同時に入れていくことが大事なのかなと思います。

空港ビルは三セクでやっていると思うのですが、全国どこも同じなのですから、それなりに利益も上がっているんで、もうこれ以上のことはやりたくないという雰囲気が全国的にあるのですが、もっと有効活用することによって沖縄もよくなると思うので、そういうのを促す仕組みが、そこは努力を促す1つです。

もう1つは、この審査会でどのぐらい言うべきことかわからないのですが、私も財政のところを研究していますので、財源をどうするかというのは最後になると思うのですが、やっぱり財源面でお金もかかるということですから、国民全体が納得いくような仕組みということで、それにかかわるのは、やはり沖縄も努力するということが必要なのかなと思います。振興計画全体の中で、これが位置づけられているということと、いろいろな計画があると思うのですが、その中で特にこの沖縄空港が優先的に整備すべきものなのだとこの位置づけがあれば、その中でも特に優先度が高いので、ほかのもので無駄があれば、そのところも調整しながら、重要なところに優先的に回していくので必要だという話があれば良いと。

どうしても沖縄としては、負担も何もしなくていいなら欲しい、欲しいと、要望も出ていますけれども、負担がないなら欲しいというようなことになっている面もありますので、そこは努力を促すような仕組みを入れて、自分たちも努力をするから、ぜひ頑張って国にもお願いしたいという形にできれば、もっと価値があるのかなと思います。

以上です。

**【委員長】** ありがとうございます。

〇〇委員、どうぞ。

**【委員】** 私は観光が専門なので、やはり観光の視点なのですが、沖縄は日本の中においてリゾート地と言える唯一、唯一と言ったらほかの地域に怒られてしまうのですが、ビーチリゾートとして、1カ月、2カ月ではなく、ある程度長い期間活用できる、日本ではまれな場所だと思います。

ただ、沖縄の場合はやはり島ですから、代替手段がありませんから、航空によって決まってしまうということなのです。沖縄の観光は航空次第ということで、航空がなければ、

その先進みようもないということなのです。

それで、観光客が来ることによって、例えば道路整備とか空港の整備も、それからほかのさまざまな社会資本も観光客が来て、500万人とか600万人来ることによって整備されるわけですし、これは来なかったら誰も整備してくれないわけです。

また、よく言われるように、観光というのは裾野が広いわけですから、観光客がたくさん来てくれればくれるほど、それだけ波及していく効果は大きいということなのです。

それから、もちろん沖縄はかなり本土から離れていますけれども、沖縄の国民的な人気が変わりあい高まってきたことは、やはり観光振興によることでありまして、沖縄が好きな人というのは世の中たくさんいますし、リピーターも多いということですが、沖縄というのは、昔は本土復帰前は理解されていなかったのが、やはり理解がどんどん進んできたというのは、やっぱり観光のなせるわざかなと思いますので、沖縄にとっての観光というのは非常に重要なことであって、この重要なことのポイントが、この航空だということだと思います。

先ほどのグラフでもありましたけれど、ホテルがさんざん増えているわりには、飛行機の処理数が増えていかないということは、ホテル業はこの先に随分と危ない目に遭っているのかなというような感じもいたします。ですから、代替手段がない沖縄の観光は、航空によって決められるということです。

2つ目に、やはり今、観光はアジアとの競争にさらされているわけですし、アジアあちこち、沖縄じゃなくてもいいやというアジアのリゾート地というのは随分できてきていますから、かなりアジアとの競争も激しくなってくる中で、空港がボトルネックになっていくということであれば、沖縄の観光も先が詰まってしまうということになってしまうと思います。

かなりキャパを広げても、今後はよそはもっと広げているので、もっと他の国は日本以上に、アジアの国は国を挙げてやっけてしまいますから、そういう意味で、リゾート開発も随分進んでいますし、アジアのリゾートにはヨーロッパ人も随分来ているのです。なかなか沖縄とか日本には来ていただけないのですけれども。

といったことで、アジアの競争の中で勝っていかなければならないという点も1つありますので、そこで空港はこの10年間ずっとやってきて、なかなかできてこないということは、この損失はすごく大きいかなと思います。

それからあと、やはり沖縄の観光の歴史を見ていきますと、1つの欠点と言いますか、

やはりどうしても外発的な面が多くて、内発的な部分がちょっと少なかったかなと。どうしても観光振興計画もありますし、それから航空会社が沖縄のPRというか、広告をやってきて、沖縄のイメージもつくってきたというところがありまして、航空会社が沖縄にかけたプロモーションと言うか、マーケティング計画によって、何となくそれに乗ってきたというところが沖縄観光に、もちろんそうではない部分もたくさんありますけれども、全体として見ればそういうところがあったと思いますので、もう少し内発的な沖縄観光振興に対して、沖縄の人たちがみずからやっていくということが、もう少し求められるかなという感じはいたします。

以上です。

**【委員長】** どうもありがとうございました。

加えてご発言ございますか。大体ここまで皆さんと意見交換してきた内容を、再度的確な表現でご発言いただいたとっておりますので、私も皆さんのお考えになっていることと大体同感でございます。

82ページのところに課題及び今後の方向性ということで、事務局でメモをつくっていただいておりますけれども、これは現地でのディスカッションの際に、私たちが委員の側で議論した結果を取りまとめてみていただいたことなので、1番、2番、3番ともに、今ご発言いただいたことのエッセンスになっているのではないかと思います。

そんなことを含めて、トータルのコメントをちょっと私からしてみまして、書いたものは、今、適当に書いたもので、書いたものをお配りできるような状態ではないのですが、大体こんなことかなというのを、皆さんのご意見を取り入れながら表現してみたところでございます。

要するに、本件は滑走路処理能力の限界に達している那覇空港。しかもそれは、沖縄は観光で地域経済を支えているウエートは極めて大きいわけですが、その観光需要増加の容量的制約にもなっている。今、〇〇先生がおっしゃっていたことをいただいているのですが、しかも、そういった観光需要は今後もポテンシャルは極めて大きい。そんなようなことを考えると、この那覇空港の発着容量を滑走路をもう1本つくることによって増加することの意義は大きかろうと。

しかも同時に、このように需要の大きいような空港では、滑走路1本では、いろいろなトラブルが生じたときに生じる脆弱な問題、交通処理の脆弱性の問題は極めて大きい。したがって、空港の強靱性を高める上でも、極めて有用な事業ということができよう。

したがって、事業として採択し、そしてできる限り早期に実現させることを望むというのを主文ということで、いかがかなと思います。

それで、その際、下記の3点に特段の配慮を払われたいというのを附帯意見としてはどうかということでございまして、おおむね皆さん言ってくれたことと、82ページに書いてあるところをエッセンス的に言うと、まず1個目は、都市域に近接した那覇の水域には極めて豊かな自然環境があるのですが、この自然環境そのものの重要性もさることながら、自然型の観光資源としても極めて重要なものである。したがって、サンゴの移植などの環境保全対策については、可能な限りの努力を払うことということでございます。そこに「関係する機関やNPOなどとも密接に協力しつつ」というのを入れて、可能な限りの努力を払われたいというのが1点目。

それから2点目は、ターミナルの施設等の質的向上や、あるいは利用者の視点に立ったソフト面の施策など、空港の改善の余地は今後も多いだろう。それについては空港経営の改善努力など、総合的な戦略を策定して実施すること。これが2点目。

それから3点目が、沖縄の魅力をさらに向上させ、例えば冬季の観光やビジネス需要を発掘するような努力を地元が中心となって、特に内発的な側面に重点を置いて継続的かつ重点的に進めること。

ちょっと同じようなことを何回も言ってしまった感じがしますが、大体趣旨としては、こんなようなところが皆さんのご発言のエッセンスかなと思いましたが、何か抜けているところがありましたか。

【委員】 沖縄県全体の交通。

【委員長】 交通か。それは3点目のところに入れましょうか。「2次交通を含めた、空港へのアクセス交通の総合的充実」みたいな用語を入れましょうか。

ほかにいかがでしょうか。

【委員】 ちょっと追加になってしまって恐縮なのですが、コストの管理に関して、できれば言及できればと思っております。今回の費用対効果の中で、費用が1,781億円ということで出ていますけれども、当然国民の税金を使っているということになりますし、先ほどのお話でも、航空局が270億円の年間負担をしているという、この金額だけでも非常に大きいと思いますので、やはり整備に当たっては、できる限り納税者の負担を軽減する、最小化するというところで、競争原理の徹底であるとか、リスク管理の徹底であるとか、そうしたことに留意をしていただいて、1円でも少ないコストで整備していた

だくということをつけ加えられればいいかなと思っていますが、いかがでしょうか。

【委員長】 わかりました。では4番で、今、〇〇さんがおっしゃったことを入れましょうか。ご異議ございますか。よろしいですか。

そうしたら、4番のところで、ちょっと今ぱっと文章が言えないのだけれど、今、〇〇さんが言ったことを文章にしましょう。要点は、コスト削減に対して最大の努力を払うこと。それは1つは、技術革新や工夫によってコストそのものを下げることもあるし、あるいは経営上の工夫とか、そんなこともあろうし、常にモニタリングすることみたいなものがあると思うので、〇〇さんのご発言を後でひもといていただいて、文章化するというところでいかがでしょうか。

大体以上でよろしいでしょうか。

【委員】 ちょっと細かいことで。文章だけのものなのですが、この最後に書いてある部分と、今おっしゃったことでいいと思うのですが、可能なら、これも多分全てこれに対して努力をするという意味合いと捉えたらいいんですか。文章的に地元とか空港経営の改善とか観光振興とか、当然国全体も努力しますが、地元も努力をするということなので。

【委員長】 地元が中心となって。

【委員】 中心となっていくように努力する、何か努力という言葉がもし入れられるのだったら、入れておいたほうがお互い頑張るかなと思いましたが、そこはお任せします。

以上です。

【委員長】 大体大きな事柄としては、以上でよろしいでしょうか。

それではまとめますと、本件採択、ただし以下の点について注意してほしいという意味の文章つきということで、結論はよろしいですか。

事務局はそれでよろしいですか。ありがとうございます。

今の文章につきましては、大変恐縮ですけれども、まだきれいに書けたものがないので、私のさっき言ったのと、それから追加で〇〇さんがおっしゃったこと、それから努力という言葉を入れることなにかにつきまして、議事録から起こしてもらって、その文章は、恐縮ですけれども、時間の都合もあるので、私のほうで確認するというので、お任せいただけますでしょうか。

ありがとうございます。それでは、そういうふうにさせていただきます。

以上でよかったかな。それでは、ほかにご発言いただくことありますか。

ありがとうございます。それでは、私の司会をお返しいたします。

**【事務局】** 委員の皆様におかれては、長時間にわたりご審議ありがとうございました。

最後に事務局から連絡事項をお伝えします。本日の議事概要については、委員の皆様のご了解を得ました後に、後日、国土交通省ホームページに掲載することといたしております。

それでは、以上をもちまして、第1回交通政策審議会航空分科会、事業評価小委員会を終了させていただきます。

どうもありがとうございました。

**【委員長】** ご苦労さまでした。

以上