

第5回 交通政策審議会 航空分科会 事業評価小委員会
(北九州空港滑走路延長事業及び中部国際空港滑走路増設事業)

令和5年3月9日

【事務局】 それでは、ただいまから第5回交通政策審議会航空分科会事業評価小委員会を開催いたします。

御出席の委員の皆様方には大変お忙しいところ御参加いただきまして、誠にありがとうございます。事務局を務めます航空局総務課企画室の浅井でございます。よろしくお願いいたします。

開会に先立ちまして、航空局長の久保田より一言御挨拶を申し上げます。

【航空局長】 航空局長の久保田でございます。

委員の皆様方には大変お忙しい中、この委員会にお集まりをいただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃から航空行政各般にわたりまして御指導いただいておりますこと、この場を借りて御礼申し上げる次第でございます。

後ほど詳細な説明をさせていただきますが、本日の委員会におきましては北九州空港の滑走路延長事業の新規事業採択時評価、そして、中部国際空港の滑走路増設事業の計画段階評価について、御意見をいただくことにしております。

若干触れさせていただきますと、1つ目、北九州につきましては、国際貨物需要がすごく高まっています。近年、北九州空港の国際貨物取扱量は大きく増えています。これは需要の高まりとともに、地元が貨物の誘致に長年取り組んでこられた、そういうことであろうと思います。

そういう中なんですけれども、滑走路が2,500メートルということで、長距離貨物専用便にはなかなか耐えられないということで、ビジネスチャンスを失っている。地元の滑走路延長に対する強い期待があるところでございます。

そういったところでございまして、本日は、その事業評価の内容につきまして、先生方から御意見をいただきまして、来年度予算における、この事業の予算化に係る対応方針というものを決定してまいりたいと思っております。

それから、2つ目の中部国際空港の計画段階評価でございますが、中部国際空港、もう案内のとおり24時間運用可能な空港なんですけれども、滑走路1本でございます。そうな

ると、夜間にどうしてもメンテナンスをしていかなきゃならない。週当たり、やっぱり必要な時間、閉鎖しないといけないということ。まず、そこでちょっと運用制約がかかってございます。加えて、この空港、2005年に開港ですので、近々というか、そんなに遠くない先に大規模な改修をしないとイケない。そんな課題を抱えておるところでございます。

こういった課題に対応するため、地元におきましてパブリック・インボルブメントの手続、そして環境アセスの手続、そういったものの手続が進んでいるところでございます。本日は、中部空港会社が実施する空港整備事業につきまして、先生方から御意見をいただいて、本事業に対する対応方針を決定したいというふうに思っているところでございます。ぜひ、忌憚のない御意見を頂戴できればと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

私からは以上でございます。

【事務局】 本日の会議は、オンラインと対面の併用で実施しております。オンラインで御参加の方は、御発言いただく際には挙手ボタンを押していただければと思います。音声聞き取りにくい等の問題がございましたら、Teamsで事務局にメッセージを送っていただいております。

また、こちらにお見えの委員におかれましては、挙手いただきまして、マイクのトークのボタンを押して御発言いただければと思います。

なお、本会議につきましては、報道関係の方もオンラインで傍聴されております。

次に、今回、3年ぶりの事業評価小委員会開催となりましたので、小委員会の委員の皆様について、改めて御紹介させていただきたいと思っております。

今回、事業評価小委員会委員長をお願いしております東京工業大学副学長、環境・社会理工学院教授の屋井鉄雄委員。

【委員長】 屋井です。よろしくお願いいたします。

【事務局】 前回から引き続き参加いただきます日本大学理工学部交通システム工学科教授、轟朝幸委員。

【委員】 轟でございます。オンラインでの出席ですが、よろしくお願いいたします。

【事務局】 ヴェオリア・ジャパン株式会社代表取締役会長、野田由美子委員。

【委員】 野田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 武蔵野大学特任教授、一橋大学名誉教授、山内弘隆委員。

【委員】 山内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 また、今回から新たに事業評価小委員会に御参加いただきます慶應義塾大学

商学部教授、加藤一誠委員。

【委員】 加藤でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 東京大学大学院工学系研究科教授、加藤浩徳委員。

【委員】 加藤浩徳です。よろしくお願いいたします。

【事務局】 以上、6名の委員に御議論いただきたいと思います。

国土交通省側の出席者につきましては、お手元の出席者一覧にて代えさせていただきます。

それでは、議事に入りたいと思います。大変恐れ入りますが、報道関係の方、頭撮りはここまでとさせていただきます。

なお、本日、これから国会対応がある関係で局長の久保田は、ここで退席させていただきます。以後の進行は委員長にお願いしたいと存じます。

委員長、どうぞよろしくお願いいたします。

【委員長】 了解しました。3年ぶりの開催ということで、前回、コロナ前だったんでしょかね。今日は、年度末の大変お忙しい中、委員の皆様、どうもありがとうございます。議案については、既に航空局長からお話があった2件ということになりまして、新規事業採択時の評価と計画段階評価という2つになります。

かなり時間が空きましたので、ちょっと時間を取っていただいて、事業評価制度について復習してから議論に入りたいと思います。事業評価制度の概要と空港整備プロセスにおける位置づけについて事務局から御紹介をしていただきたいと思います。

よろしいでしょうか。お願いします。

【事務局】 それでは、改めて企画室でございます。

参考資料の3番を御覧いただければと思います。一番最後のほうに配付させていただいております。

空港整備におけるプロセスについてということでございます。資料1枚目を御覧ください。

国土交通省では、公共事業の効率性や透明性の一層の向上を図るために、事業の計画段階、事業の実施段階、供用されてからという各段階の節目節目で事業評価を行うこととしております。

評価の種類といたしましては、下の枠の中に記載させていただいておりますとおり4種類ございます。2つ目からですがけれども、事業を新たに採択するタイミングで行う新規事業採

採時評価、3つ目、継続中の事業の継続だとか見直しの必要性を確認する再評価、事業供用後に事業の効果を改めて確認する事後評価、この下3つにつきましては政策評価法という法律に基づいた手続になってございますので、特に2つ目の新規事業採時評価に当たっては国土交通大臣から交通政策審議会に諮問をして意見を伺うこととしてございます。

本日、この新規事業採時評価の諮問をさせていただいたということで、この小委員会において答申として御意見を伺いたいと思っているところです。

一方で、戻って1つ目の計画段階評価になります。こちらは、平成24年からの、ほかに比べると少し新しい評価になってございますが、透明性の一層の向上を目的に国土交通省独自の取組として実施するものでございます。こちらは、地域の課題等を踏まえて事業を実施する必要性だとか、複数案を比較して、その妥当性といった点について、大臣の諮問というわけではなくて、あくまで航空局として小委員会の皆様から御意見をいただきたいと考えてございます。

こういった評価も踏まえて、次のページをお願いいたします。あくまで空港の整備プロセスのイメージ図として捉えていただければと思いますけれども、空港整備のプロセスとして中段、事業実施プロセスのところですが、こちらは国や空港管理会社といった実際に事業を実施しようとする方が、計画を実際検討するに当たってはパブリック・インボルブメントを行って、地元の自治体や住民から意見を聞きながら計画の検討を行うというものでございます。

一方で、下段の環境影響評価と記載してございますけれども、事業を実際に実施しようとする方は、事業に着手するまでに環境影響評価を行う必要がございますので、先ほど御説明した計画の検討状況も踏まえながら、並行して、そういった環境影響評価の手続も進めることが想定されます。

こういった検討を進めながら、上段の事業評価でございますけれども、こちらは事業の実施者にかかわらず、国が事業する場合だとか空港管理会社が事業を行う場合でも、国が対応方針を決定するというものになってございます。

先ほど申しました計画の検討が一定進んできた段階で計画段階評価を行って、その妥当性を評価する。その後、事業実施者の準備が進んできたタイミングで新規事業採時評価として、いわゆるB/Cだとか、そういった総合的に評価を行って事業を採択していくというプロセスになってございます。

本日は、こちらの絵の中に赤い点線と青い点線で記載しておりますけれども、北九州空港

の滑走路延長事業について青い枠で囲った新規事業採択時評価、それから、中部国際空港の滑走路増設事業の計画段階評価、左側の赤枠の部分でございますけれども、こちらについて御意見をいただきたいと思っております。

説明は以上となります。

【委員長】 どうもありがとうございました。

以上の説明ですけど、何か御質問とか、御確認とかありますか。取りあえずよろしいですか。

それでは、早速ですけども、1つ目の議題、北九州空港滑走路延長事業における新規事業採択時評価に関してになります。

こちらは、大阪航空局及び九州地方整備局が実施する空港整備事業につきまして、事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図ることを目的に、費用対効果分析を含めた総合的な評価について、御審議いただくということですので、よろしくお願ひします。

それでは、早速ですけど、説明をお願いします。

【空港計画課長】 空港計画課長、中原でございます。失礼をいたしまして、着座で御説明をさせていただきます。

資料1でございます。北九州空港滑走路延長事業の新規事業採択時評価についてでございます。

おめくりいただきまして、目次でございますけれども、空港の概要、それから滑走路延長事業の概要、新規事業採択時評価の順に御説明をしております。

2枚おめくりいただきまして、4ページでございます。北九州空港の沿革でございます。昭和36年に民間飛行場として供用されてございます。旧空港でございますけれども、地形的特性、また周辺地域が市街地化されているということで、大型ジェット機就航のための拡張整備が困難ございました。

大型ジェット機就航に対応するために、新たに周防灘沖に海上空港として整備され、平成18年、新空港が供用されております。

次のページをお願いします。北九州空港の位置でございます。アジア主要都市に近接をしております。背後圏には、製造業を中心とした第二次産業が集積しており、本州、東九州、西九州の3方向に伸びる高速自動車道路の結節点に近接するなど、貨物空港として最適な立地条件を有しております。

次のページをお願いします。施設の概要でございます。関門航路の浚渫土砂の処分場を有効活用いたしました埋立地に、南北に配置されました滑走路2,500メートルの西側にターミナル地区を配置してございます。大型貨物用の駐機場を配置した24時間利用可能な空港でございます。設置管理者は国土交通大臣となっております。

次のページをお願いします。空港の利用状況でございます。旅客数でございますけれども、平成30年度までの近年は、国内、国際とも過去最高を更新してきたところでございますけれども、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりまして令和2年度以降、減少してございます。

一方で、下の図にございますように、国際貨物取扱量につきましては、平成30年度以降、継続して大幅な増加傾向ということでございます。

次のページをお願いします。就航路線でございます。旅客便に関しましては、国内線1路線、国際線4路線の航空ネットワークを有してございます。国際線の定期便につきましては、現在、全て運休しているところでございます。一方で、貨物便につきましては、令和元年1月に北九州空港と韓国の仁川空港を結ぶ定期便が就航しているところでございます。

次のページをお願いします。国際貨物に関しての他空港との比較でございます。九州・中国地方で唯一の24時間利用可能な空港であり、国際貨物の取扱量が多くなってございます。地方空港では、数少ない貨物専用機による国際定期便が就航してございます。

右の表に、国際貨物取扱量をお示ししてございます。この表の中で、黄色の着色が貨物専用機による国際定期便が就航している空港でございます。成田、関空、中部、北九州、小松ということでございます。こうした空港の中でも北九州空港は、滑走路長が2,500メートルと、滑走路長が一番短い空港となっているところでございます。

次のページをお願いします。国際貨物の動向でございます。北九州空港におきましては、平成30年6月のANACargoの就航を契機に国際貨物取扱量が増加傾向となっております。令和元年11月には、先ほど申し上げました北九州空港と仁川国際空港を結ぶ国際貨物定期便が就航してございます。当初、週2往復で運航してございましたけれども、令和3年11月には週4往復に増便されているところでございます。それに伴いまして順調に貨物量が増加しているところでございます。

主な国際貨物の種類につきまして、右下の表にお示しをしてございます。輸出貨物に関しましては、半導体関連品、自動車部品、電子デバイス、生鮮品、医療品など。また、輸入貨物に関しましては、電子部品、自動車部品、生花、生鮮品、アパレル関連などとなっております。

います。

次のページをお願いします。シー&エア輸送の利用状況でございます。海上空港という特性を生かしまして、北九州空港におきましてはシー&エア輸送が可能となっております。これまでに5回のシー&エア輸送の実績を有してございます。真ん中下側、小さくて恐縮でございますけれども、シー&エア輸送の輸送実績ということで、人工衛星の輸入、大型無人航空機の輸出入が行われているところでございます。左の下の写真のように、海上輸送の岸壁と近接をした駐機場を活用して、シー&エアの輸送を行っているということでございます。

次のページをお願いします。最近の企業動向でございます。ヤマトホールディングスと日本航空が来年4月から首都圏と北海道、九州、沖縄地域との長距離輸送に貨物専用機の運航を開始することを公表されております。九州の拠点としては、北九州空港が選定されたことで、物流拠点空港としてさらなる発展が見込まれるところでございます。

次のページをお願いします。国際貨物定期便の新規就航でございます。ユーピーエス・ジャパンが先月より、北九州空港と中国の深圳空港を関西国際空港経由で結ぶ国際貨物定期便を就航させております。右下の図にございますように、既に就航しておりました韓国路線と併せまして、北九州空港の物流ネットワークが拡大してきております。

次のページをお願いします。最近の企業動向として、国際貨物上屋の拡張もされております。国際貨物取扱量の急増に伴いましてスペースが狭隘化しているため、新たに貨物上屋が増設整備されております。昨年9月に供用を開始されたところでございます。この増設によりまして貨物処理能力は約2.7倍に強化されたところでございます。

次のページからは地元における位置づけについて、御説明いたします。北九州市の基本構想・基本計画におきましては、北九州空港につきまして、国際航空貨物の拠点化を目指す、また、空港機能の拡充を図ると位置づけをされているところでございます。

次のページをお願いします。さらに、福岡県・北九州市における空港の将来構想についてでございます。福岡県の将来構想におきましては、福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完をしながら、北九州空港につきましては貨物拠点化を目指していくと位置づけられてございます。また、北九州空港の将来ビジョン、これは北九州市さんが策定されておりますけれども、こちらにおきましても貨物を増やす、貨物専用便を強化する、施設を拡充する、物流拠点化を推進すると位置づけられているところでございます。

次からは滑走路延長事業の概要について、御説明をいたします。さらに次のページをお願

いたします。事業の必要性でございます。北九州空港の国際貨物取扱量は大幅に増加しております。令和3年度は過去最高の2万トンとなっております。北九州空港背後圏の国際貨物につきましては、北米では輸出入の約8割、欧州では輸出の8割強、輸入の約半分が成田、羽田、関西空港を利用しております。その結果、陸送にかかる費用、時間とも大幅にかかっているという結果になってございます。

下に貨物量の増加、また、右側のグラフ、大変小さくて恐縮ですけれども、それぞれの地域への輸出入の空港の利用割合をお示ししてございます。

次のページをお願いします。こうした中で荷主企業からは、北九州空港からの長距離国際便の就航が期待されております。就航が想定される大型貨物専用機ボーイング747-8F型を対象機種といたしますと、北米、欧州の主要都市への貨物直行便を運航するためには滑走路長3,000メートルが必要となります。

左の表には、各都市との距離、また、必要滑走路長をお示ししてございます。さらに、右側の表でございますけれども、これまで北九州空港の滑走路長の不足によるボーイング747-8F型の就航機会の損失事例を示しているところでございます。いろいろ調整が行われましたけれども、結果的に他空港が利用されているという状況でございます。

続きまして、具体的な事業の概要でございます。現滑走路2,500メートルの南側に延長滑走路を設けまして、併せて所要の施設を整備いたします。下に書いてございますように、事業期間は令和5年から9年度、総事業費につきましては約130億円を見込んでおります。

次のページからは滑走路延長の検討経緯を御説明いたします。施設計画段階におきまして、関係地方公共団体と国が連携・協力いたしまして協議会を組織し、パブリック・インボルブメントを行っております。一昨年夏の1か月間は、情報提供や意見募集等を実施したところでございます。

次のページをお願いします。パブリック・インボルブメントの実施内容でございます。パブリック・インボルブメントの実施に当たりましては、学識経験者の方々に構成されますPI評価委員会を設置いたしまして、検討の透明性や公平性、公正性を確保しております。また、地元関係者に対しまして、ホームページや冊子の配布、説明会、パネル展等で情報提供を実施しているところでございます。

次のページをお願いします。パブリック・インボルブメントの実施結果でございます。意見募集の結果、計画（案）の内容については、「理解できた」「ある程度理解できた」の回答

が98%、自由意見におきましては「明確な賛成」「賛成傾向」が75%、「反対傾向」「明確な反対」が2%でございました。パブリック・インボルブメントの実施結果につきまして、評価委員会、協議会におきまして目標が達成されたことを確認した上で、記録として取りまとめ、手続を終了したところでございます。

次のページをお願いします。環境影響評価でございます。環境影響評価法に基づく手続を一昨年3月から開始してございます。図の左から流れを示しておりますけれども、配慮書の作成、方法書の作成、調査・予測・評価の実施、準備書の作成、意見照会の段階を経まして、現在、緑の部分の評価書の手続を行っているところでございます。

次のページからは手続の具体的な内容をかいつまんで御説明いたします。配慮書におきましては、滑走路の延長方向を自然環境等への影響を考慮して、新たに海域の埋立てが必要ではない南側が優位と判断しているところでございます。

次のページをお願いします。方法書におきましては、事業に係る環境影響評価の項目並びに調査・予測・評価の手法を公表してございます。意見募集の結果を考慮いたしまして、環境影響評価の方法を選定しているところでございます。主な内容につきましては、下に書いているとおりでございます。

次のページをお願いします。準備書の手続でございます。準備書におきましては、事業に係る環境影響の調査・予測・評価を実施いたしまして環境保全対策を検討し、環境保全に関する事業者の考えを公表しております。

一例を示しますと、航空機騒音につきまして予測を実施しておりますが、左の図、御覧いただきますように航空機騒音の影響範囲について、事業がない現況、事業がある将来、現況が黒、将来が赤ということでございますけれども、航空機騒音の影響範囲につきまして、拡大はするものの海域にとどまる結果となっております。

一方で、環境基準は満足をするものの、さらに航空機騒音の影響を低減するために、一番下、環境保全措置と書いてございますけれども、環境保全措置も具体的に検討しているところでございます。

次のページをお願いします。続きまして、事後評価でございます。事業実施区域周辺には希少種である陸上動物のチュウヒ、また、同じく希少種であります陸生植物のヒメコウガイゼキショウというのが確認されてございます。これらに関しましては事後調査、また環境保全措置を実施することとしてございます。

次のページをお願いします。地元からの要望になります。地元自治体や経済界は、北九州

空港の貨物拠点化を目指して、要望活動を実施されております。また、北九州空港の機能強化や利用促進等を図るために自治体、経済界、航空会社で構成される利用促進協議会が、需要拡大や航空貨物関連支援の制度を設けて取組を進められているところでございます。

次のページをお願いします。さらに、地元からの要望もでございます。昨年11月に福岡県・県議会から提言・要望書が提出されております。北九州空港の「貨物拠点空港に向けた滑走路延長の早期実現」との提言・要望が出されております。

次のページをお願いします。北九州市からも同様に要望がなされております。北九州市及び市議会からも要望書が提出されているということで、同様の内容の要望をいただいているところでございます。

次のページからは新規事業採択時評価の内容について、御説明をいたします。1枚おめくりいただきまして、費用便益分析の実施フローを左側にお示しをいたします。ケース設定は、with ケース、without ケースにつきまして、滑走路延長がある場合、ない場合を設定し、左のフローになりますが、需要の確認、便益の計測、残存価値の計測、併せて右側にございますように費用の計測を行いまして、評価指標を算出しております。

右の表にございますように、評価期間につきましては、建設期間プラス50年、評価基準年度につきましては今年度、社会的割引率につきましては4%というところでございます。

次のページをお願いします。便益の算出根拠となる国際貨物の潜在需要でございます。北九州空港の利用が見込まれる背後圏におきまして、北米向けに輸出している企業を対象にアンケートを実施し、輸出貨物需要を推計してございます。アンケートの結果、北九州空港の滑走路長が2,500メートルから3,000メートルに延長された場合、現在の利用空港から北米向け輸出貨物のシフトが見込まれると回答がございましたのが、合計で1万1,650トンとなっております。

下に表を示してございますけれども、企業ヒアリングの一例を御説明いたしますと、半導体製造装置等を取り扱うA社につきましては、取引都市が北米、現状では成田空港を利用しておりますけれども、滑走路が延長され、大型機が就航した場合には北九州空港を利用するという意向がなされているところでございます。

次のページをお願いします。こうした企業ヒアリングを基に、北九州空港の背後圏として想定される九州・西中国地域から北米向けとして成田、関空を利用している貨物が北九州空港を利用する場合の輸送費及び輸送時間の差分を計測してございます。

左の図にございますように、長い時間、費用をかけて陸上輸送しているものが、北九州空

港を利用するという事で距離、時間が短縮できるということでございます。その結果、便益といたしましては、年間約19億円と計測しているところでございます。

次のページをお願いします。チャーター便輸出貨物による便益でございます。航空機材・部品について、広島県から北米向けの輸出が不定期で行われております。現在、中部国際空港まで海上輸送しておりますけれども、北九州空港の滑走路延長により北九州空港を利用する場合の海上輸送費の削減費を計測しているところでございます。こちらは年間約600万円と計測しているところでございます。

次のページがチャーター便の輸入貨物による便益です。人工衛星の打ち上げ輸送サービスが想定されてございます。現在の輸送経路は、海外から中部国際空港まで空輸後、船舶にて種子島まで海上輸送してございますけれども、種子島により近い北九州空港滑走路延長により北九州空港を利用する場合の海上輸送費の削減費を計測してございます。こちら、年間約200万円と計測してございます。

次のページをお願いします。以上のような便益に加えまして、供給者便益として空港管理者の収入から支出を差し引いたもの。また、費用として事業費及び改良・再投資費、さらに評価期間終了後に発生する純便益を計測した残存価値を計算してございます。

次のページをお願いします。その結果、評価指標につきましては、以下の表のようになります。便益が449億円、費用が135億円、B/Cは3.3ということになります。下の表には感度分析をお示ししてございます。航空需要の下振れ・上振れ、建設費の上振れ・下振れ、建設期間の上振れ・下振れにつきましても計算を行ってございます。

いずれのケースにおいても、B/Cが小さくなる場合を組み合わせで計算した結果におきましてもB/Cは2.7と算出されているところでございます。

次のページからはその他事業効果でございます。滑走路延長によりまして北九州空港における取扱貨物量が増加することによる福岡県への経済波及効果を計測してございます。貨物専用便の就航により増加する貨物量に基づき直接効果、波及効果を産業連関表から算出してございます。

次のページに、その結果をお示ししてございますけれども、福岡県におきまして年間39億円の経済波及効果、また、右の雇用者数でございますけれども、雇用者数としては250人を計測しているところでございます。

最後に、その他の効果ということで定性的な効果です。産業の活性化と国際競争力向上という面では、長距離貨物便が新たに北九州空港から就航することにより、突発ニーズへの対

応や物流の速達性の向上が図られます。陸上輸送距離の短縮により精密品の破損リスクも低減されます。そのほかにも、地域交通の利便性が高まることで、新たな企業立地が期待されるということです。

陸上輸送の効率改善効果という面では、トラックによる陸上輸送距離の短縮を通じたドライバーの労働環境の改善が図られるのではと考えてございます。

さらに、大規模災害発生時への対応とBCP機能の強化として、物流輸送ルートの多重化や大規模災害などの緊急事態におけます事業継続計画への寄与が考えられるところです。

少し長くなりましたけれども、新規事業採択時評価の御説明については以上でございます。御審議、よろしくお願いたします。

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまから委員の皆様より御質問、あるいは御意見をいただいてまいりたいと思います。それでは、いかがでしょうか。Webの方は……。はい、どうぞ。

【委員】 まず質問だけいいですか。理解が合っているかどうか、確認させていただきたい。

33ページを見ると、まず、需要確認が要りますよということで需要確認をやられて、基本的に、ここは貨物だけということでもいいんですね。それが、まず1点です。

【空港計画課長】 はい、そうでございます。

【委員】 次に、需要確認のために、19ページを見ると、貨物直行便を運航するから3,000メートルが要りますとなっていて、次に現状の路線が8ページ、9ページに書いてあって、現在はこうである。それが直行便ということになり、その可能性が34ページに書かれているということでしょうか。

今の認識としては、積み合わせをする必要がある。つまり、北九州だけでは満杯にはならないので、積み合わせのために、どこかに寄っていくのですが、今後、滑走路延長で北九州から直行で行くということになるのか。また、積み合わせ必要はないのか。

2つの意味があって、B/Cをはかるときに直行便にするというのがルールなのか。それが1つと、本当に荷物の積み合わせの量と、積載容量が合うのか。たとえば、以前のANAカーゴであれば、10トンぐらいが北九州から積み合わせできるから、北九州に立ち寄ったわけです。だけど、そもそも北九州で満杯にできるのか、という疑問があります。もう一点は埋めて滑走路にする場合には、埋めるだけじゃなくて地盤改良が要りますよね。このB/CのCのところに地盤改良のコストというのも含めているのかということをお聞きしたいで

す。

【委員長】 それでは、よろしく申し上げます。

【空港計画課長】 御質問ありがとうございます。

まず1点目でございますけれども、最終的な航空会社さんの運航形態がどうなるか、特に国際貨物に関しましては、2地点間というよりは、ラウンド輸送が行われているところが多いと思いますので、北九州だけで満杯にするというよりは、むしろ積んだままの貨物に加えて、北九州からも貨物を加えて、満杯にした上で北米に就航するとか、そういうところが考えられるところでございます。

途中段階で、もしかするとどこかの空港に寄るということがあり得るかもしれませんが、その場合でも陸上輸送距離・時間が短縮されることとなりますので、このような便益計算をさせていただいているところでございます。

【委員】 必ずしも直行便ということではないけれども、積み合わせがあつて、関空に降りたとしても、陸上輸送の分があるから、こういう計算になる。地元の努力もすごく分かっていますし、あえて確認させていただきました。

【空港計画課長】 すみません、ちょっと補足で。やはり荷主さんのニーズは直行便で早く飛ばしたいというのがありますので、それは、今後、就航するエアラインさんと、そういうニーズの中で、直行で飛ばすのか、どこかに一度タッチして飛ばすのかというところは、また検討されるのではないかなと思いますけど、いずれにせよ、陸上輸送の部分は削減されるというふうに考えてございます。

また、2点目でございますけれども、こちら、埋立地でございますが、所要の地盤改良等の費用を含んだ費用となっておりますので、しっかりと積まれているというふうに御理解いただければと思います。ありがとうございました。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 よろしいでしょうか。

それじゃ、どうぞ。

【委員】 今のような疑問が出るのは、B/Cの計算で需要予測をどうしているかというのがはっきりしていないんですね。基本的にB/Cのマニュアルは、毎年毎年の需要がこうなりますという需要予測をして、それに対してコストがこうであつて、運営費を勘案して便益を出すんだけど、結論的に言うと、貨物の需要予測はかなり難しいので、事前にも伺ったけど、かなり簡便な方法で需要を伸ばしているんだけど、それはそれでしょうがないとは

思うけれど、需要予測をどういうふうにするかということをはっきりしないといけないということだと思いますね。なので、まず、そのところが1点。

もう一つは、貨物の時間価値ってかなり難しいので、道路と同じような資料を使っているという話なんですけども、その辺の確認をして、道路と同じでいいのかというのものもあるし、それから、貨物の時間価値については、より深掘りをしているんな研究があるので、それを前提としてこうなりましたとか。需要予測についてだけ言うと、その辺のことは必要があるというふうに思うんで、これは別にお答えはいいんですけども、そういう前提があるということをはっきりさせたほうがいいと思いますよ。

【委員長】 じゃあ、よろしくをお願いします。

【空港計画課長】 ありがとうございます。時間価値に関しましては、航空貨物のデータというのがそろわない部分もございまして、いろいろと御指摘を受けているところでございます。現在は、航空貨物の時間価値という形で算定させていただいておりますけれども、引き続き有識者の方々の御意見をいただきながら、どういう形がいいのかというのは考えてまいります。

需要に関してでございますけれども、34ページにお示しをしております。本来、事業を行う際には、例えば需要の拡大であったりというのを前提に施設を拡充するということでございますけれども、今回は、需要予測というよりは、むしろ現在取り扱われている貨物が移転するという考え方でヒアリングを行っているところでございます。

34ページの右の緑のハッチがかかっている部分が、現在、この空港を利用していますという貨物量でございます。それが、欄2つ左でございまして、北九州空港が拡充されれば北九州を利用するというので、現状の取扱貨物量においても移転が見込まれるというようなものになってございます。

さらに、その右側に今後の貨物量の見通しについても確認をしております。いずれの企業さんにおかれましても、今後増加をするでありますとか横ばいということで、これ以上小さくなることはないであろうということを確認した上で、B/Cの需要の計算とさせていただいているところでございます。

【委員】 分かります。ある意味で、それはケースで言うと堅めのケースを設定しているということにはなるんですけど、基本はやっぱり需要予測するんだろうなと思うんだよね。それは難しいので、こういう形を取っているということで、簡易法でもいいですけどということです。

【空港計画課長】 ありがとうございます。

【委員長】 よろしいですか。

それじゃ、どうぞ。

【委員】 御説明ありがとうございます。3点あります。

今の議論と関係するのですが、北九州空港だけを見ればB/Cも非常に高いと思いますし、堅い計画になっているんだろうというふうに思うんですが、基本的には、ほかの空港から移動することになっており、日本全体として見た場合に、当然、カニバリゼーションが起こるという前提の中で北九州だけを見て、需要的には非常にいいよねという結論になっているんですけども、結局、関空ですとか、中部ですとか、成田から荷物を持ってきますということで、そちらの荷物が奪われるほうは需要が減りますよね。日本全体で見たときに、どういうふうに考えていらっしゃるのか、ちょっとお伺いしたいんです。

では、そちらの計画を何か見直すということをするのか。そもそも純増、日本としてパイが増えていくということであれば、その分は日本としての便益ということでもいいと思うんですけども、北九州の便益だけを計算すると、ほかがマイナスになってくるわけですから、そこの考えをどんなふうにされているか。この449億円の便益のところ、日本全体として追加的に増える分がどれぐらいなのか、その辺、もう少し教えていただきたいということが1点です。

それから、環境影響評価なんですけれども、もちろん生物多様性も大変重要な側面ではあるんですが、やはりCO₂の排出、GHGの排出ということが、これから事業するのであれば一番問われるところだと思うんですね。この空港を延長することによって温室効果ガスの排出はどういう影響になるのかということを見ていらっしゃるかどうかというのを教えてください。

3点目は、つまらない話ですけども、割引率が4%って随分高いなと。まだ4%だったのかと改めて思ったんで、そこの考え方を併せて教えていただければ。

以上、3点です。

【委員長】 どうもありがとうございました。

それじゃ、よろしくお願いします。

【空港計画課長】 ありがとうございます。

まず、他空港との関係でございますけれども、一応、その辺りも気になって確認をいたしました。関空、成田、それ以外にも、かなり多くの貨物量が取り扱われているということ

で、この貨物量が仮に北九州のほうに移転したとしても、それほど大きく影響がないというふうに評価しているところでございます。

【委員】 もう少し説得力のあるというか、エビデンスがあったほうがいいと思うんですけどね、すみません。

【委員】 今の事務局に代わって答弁しようか。委員のおっしゃるとおりなんですよね。

それで、貨物は流動していて、それを一般均衡で全部見て、ここからここに移るとこうなりますという分析はできるし、そういうやり方をしたほうがいいというのは理論的にはそうなんですけど、今、課長がおっしゃったように、そんなに大きな影響は出ないので、ここだけでも十分じゃないかというのが1つあるんですね。

それで、おっしゃるような形で言うと、便益帰着構成表というのを作るんですよね。地域ごととか分野ごとにどれだけ利益が出て、コストがこうだというのを作るんですけど、そこまでやる必要はないんじゃないかというのが、今の答弁だと思うんですよね。

もう一つは、事業採択のときに部分均衡でやってもいいということになっているよね。だから、必ず一般均衡でやらなきゃいけないというふうな形にはなっていないで、手続的に部分均衡でやってもいいんだということになっているはずなので、それをやりましたということだと思います。

ただ、実質的な答えは今の前半部分で、ここが動いてもあまり大きな変化はないんじゃないかと、そういうことだと思うんですけど。

【空港計画課長】 貨物量を確認いたしますと、令和3年度の貨物取扱量でございますけれども、成田空港が260万トン、関西空港が82万トンでございます。北九州空港2万トンぐらいの空港でございますので、大きな影響は生じないというふうな評価をさせていただいているところでございます。

続きまして、CO₂の話でございます。環境影響評価におきましては、周辺地域への環境影響ということで、具体的に工事でありましたり、空港の供用に伴うCO₂であったり、浮遊粒子状物質であったりという環境項目についてのそれぞれの項目の評価はございますけれども、この事業によってトータルのCO₂が増えるか増えないかというところは環境影響評価の中ではしてございません。

一方で、委員御指摘のとおり、これからCO₂の観点も重要ということで、私どももその他の事業効果を整理する際に陸上輸送の削減によるCO₂の削減というものをどう考えるか迷ったところでございますけれども、一方で、航空輸送は、どちらかというCO₂をい

っぱい排出するような輸送モードでございます。

そういう面がございますが、航空局といたしましては、昨年、航空法を改正いたしまして、航空分野の脱炭素というものをしっかり進めていく。具体的には航空機運航分野、それから空港、それぞれで脱炭素をしっかりと進めていこうということを検討してございます。そういうふうなものをしっかりと進めて、各企業さん、これから脱炭素というのが非常に大きなテーマになってくると思いますので、そういうところへも対応していきたいと考えているところでございます。

【委員】 すみません、ありがとうございます。今の環境影響評価そのもののやり方は、全体でのCO₂の排出は勘案していないということなので、やはり、そこは今後変えていくことが必要だと思いますし、仮に今の環境評価上求められていなくても、最後におっしゃられたように、空港を造ることによって増えるCO₂の排出、それから陸上の輸送の時間が減るということでトラックが排出するCO₂が減るところが、ではネットでどうなのかということだと思ふんです。

そういうことも含めて、なおかつ、この事業をする上で建設の在り方を含めて、脱炭素、CO₂の排出をできる限り抑えるということで検討していただくことがとても重要ではないかなと思いますので、そもそも求められていないからやりませんという話ではないというふうに思います。

【空港計画課長】 ありがとうございます。

それから、3点目、4%でございますけれども、社会的割引率につきましては、当初、事業評価制度をつくった段階から4%ということできてございます。一方で、社会的割引率を見直すべきではないかというふうな議論も省内で並行して行われているところでございますけれども、現時点では4%を適用するというので、マニュアルにもそのように記載されておりますので、このような扱いをさせていただいているところでございます。

【委員】 すみません。また、さっきの環境影響と同じで、マニュアルがそうだからということで、マニュアルの見直しとか環境影響評価の在り方ということを全般的に、今、速いスピードでいろんなことが変わっていますので、そちらのほうも併せて御検討いただければと思います。

【空港計画課長】 しっかり検討してまいります。ありがとうございます。

【委員長】 どうもありがとうございました。私からも今のに係してコメントを一言いいますか。

委員のおっしゃっていることは、そのとおりだと思うし、もともとアセスだから環境省が頑張ってくれなきゃいけない分野だけど、米国は、もう随分前にCO₂も大気汚染物質の一つだと位置づけて、アセスの対象になってきているんですよ。州の単位のそういう制度も変わってきている。

日本は、そうっていないので、世界を見渡したときには、そういう方向感で考えていかなくちゃいけないんじゃないかと思いますね。

それから、最初の件は、委員からお答えがあったから、そのとおりなんだけど、理論的に均衡配分がいいというけど、課題はアキュラシーのほうね。実務的に言うと、北九のレベルだと誤差が超えちゃうんだよね。もともとのボリュームを誤差のほうを上回っちゃうから、計算はできるけど、結果が信用できないというレベル感がまだあるので、そこを乗り越えるぐらいの研究開発もやっていかなくちゃいけない。そういう意味でいうと一般的な需要予測についても、それを改善していく取組が今、停滞している面もあるから、そこを改めてやってもらうのは必要だなと思います。

これは両方とも一般論の議論だけどもね。ということでもありますので、とても大切な議論だと思います。どうもありがとうございました。

【空港計画課長】 ありがとうございます。

【委員長】 挙がっていたね。じゃあ、お願いします。

【委員】 3つコメントがあります。1つ目は、さきほど御指摘のあった振替効果についてです。私の理解では、利用者便益については振替効果が考慮されている、つまり、成田などでの需要の減少がきちんとカウントされる方法で便益を計算しているようですが、一方で供給者便益については、空港管理者の便益が、ライバル空港で減っていることがカウントされているのかどうか分かりませんでした。

2つ目は、地域経済波及効果についても、同様の振替効果の影響がありそうな気がしています。現在のご説明では、福岡県にはプラスの地域経済波及効果があるとのことですが、取扱貨物量の増加は、ほかの空港での減少によるものなので、ほかの地域では経済波及効果がマイナスになっていることを暗に示しているものと思われます。本来は、そのことを別に言わなければならないはずですので、今回示されている地域経済波及効果はあくまでも空港周辺の地域に着目した効果であることに留意が必要だろうと思いました。

3つ目は、一般論として言いたいことですが、その他の効果という費用便益分析における便益以外の効果をもう少し丁寧に説明できるように努力したほうがよいのではないかと思います。

います。今回示された資料では、文章として書かれているだけで、あまり積極的に説明しようという気持ちが感じられませんでした。地域への多様な効果があるということ、地域の固有特性も考慮しながら、また過去のエビデンスなども活用しながら、丁寧に説明する努力をしていく必要があると思いました。例えば、空港が便利になることによって、空港周辺の土地が魅力的になって、産業の立地が促されるとか、それによって生産性が向上するとか、そういった効果を少し追加してもよいのではないのでしょうか。

以上です。

【委員長】 今回は一人一人でやっていたから、今回もまたお願いします。

【空港計画課長】 すみません、ありがとうございます。

まず、供給者便益に関しましては、北九州空港のみとなっております。ですので、この分の収入、支出、大きな空港と比較的小さな空港では割合は違うかもしれませんが、その分は少し減らすべきなのかもしれません。供給者便益の数字自体、利用者便益と比べて1桁程度低いものになってございますので、大きな数字の影響はないかとは思いますが、計算上、供給者便益につきましては、他空港の分は入っていないということでございます。

さらに、委員、アドバイスいただきまして大変ありがとうございます。ちょっと説明が足りなくて大変恐縮でございましたけれども、事業効果については、今後、もう少し丁寧に説明できるように、文章でしらっと書くのではなくて、具体的なところも御説明できるように今後検討してまいりたいと思います。地域の利便性が高まることで新たな企業立地というふうには書かせていただきましたけど、もう少し丁寧に純粋なところということで対応してまいりたいと思います。ありがとうございます。

【委員】 追加のコメントですが、道路事業だと、例えば現地の方々の声をインタビューによって集めて、「こういう効果が期待される」ということを示したりなど、かなり努力されています。過去のよい事例を探して、空港の評価でもそういう定性的な部分を丁寧に説明できるように改良していただければと思います。

以上です。回答必要ないです。ありがとうございます。

【空港計画課長】 ありがとうございます。

【委員長】 どうもありがとうございます。

それじゃ、お願いします。

【委員】 ありがとうございます。全般的な感想から申し上げますと、航空の貨物、ビジ

ネスでもサプライチェーンのネットワークがますます重要になってきていますので、そういった意味で非常に効果が大きいんだろうなと思いつながりながら聞いておりました。

直行便がいいというのは、先ほども議論ありましたが、直行便はいいんですが、ただ直行便で便数が限られるよりは高頻度に運んだほうがいいのかということもあるので、直行便と成田とか、ほかのところも経由していくという効果もあるので、そういったところも充実していくことが必要かなと思いつながりながら聞いておりました。

それから、陸上交通も併せて強化することも重要かなと思って聞いておりました。それは、地域の立地等、空港をもっと利活用するという意味での陸上交通と合わせたネットワークも今後ぜひ地域で考えていただきたいなと思ったところです。これは全般的なことです。

今回の結果に関して私も2つ確認をしておきたいのがあって、先ほどの費用対効果、費用便益の需要のところ、先ほど議論があったように非常に難しいというのは分かるんですけど、ヒアリングをして、これが過大になっていないかどうかということだけ一応確認させてください。これ、全部移るといふふうに見えるんですけど、そういうことなのか。それとも、このくらいなら移してもいいよと答えているのか、その辺りをちょっと確認させていただきたいなと思ったのが1点。

もう一点は、戻ってP Iのところ、反対意見がごく少数ですけど、結構強い反対。1%くらいはあったんですが、これはどんな意見かということをお聞かせいただければと思います。よろしくお願いします。

【委員長】 それでは、よろしくお願いします。

【空港計画課長】 ありがとうございます。

まず、企業ヒアリングの結果でございますけれども、こちらに載せているのは、北九州空港への利用転換が見込まれる企業だけでございます。それ以外にもプラス十数社のヒアリングをしておりますので、そういった企業さんは、引き続き現在の輸送形態を利用することでございますので、この表に載せている企業さんの数字というのは、リアルなヒアリングの結果でございますので、過大な数字にはなっていないと考えてございます。

【委員】 すみません、今のんですけど、例えばA社が4,000トンという数字がありますが、これは輸出をしているのが4,000トン、この会社の総量なんですかね。やっぱり過大なような気がしますけど、複数のルートを持っている、全てが、そこかどうか。でも、そうなのかな、ちょっとよく分からないんですけど、でも、使わないよというところは当然省いているということは理解いたしました。分かりました。

【空港計画課長】 2点目でございますけれども、主な反対意見といたしましては九州の福岡空港以外の空港全てを廃止して、福岡空港に一本化すべきではないかでありましたり、そもそも公共事業には反対であるというふうな御意見で、具体的に北九州空港云々というところではない意見が、少ないんですが、あったということでございます。

【委員】 分かりました。意見を受けて変えたり、参考にするものがあればと思って確認させていただきました。分かりました。ありがとうございます。

【空港計画課長】 ありがとうございます。

【委員長】 どうもありがとうございました。最後に委員がおっしゃったところで、34ページで、これ以外にも多くの企業にヒアリングしていて、そして別の考えもいっぱい出てきているというか、使わないのもあると。その辺りは分かったほうがいいんじゃないですかね。お聞きしていて、そう思いました。これだけの会社、AからJ社だけに聞いて、こう回答がありましたということとはちょっと違いますもんね。了解です。どうもありがとうございます。

重ねて何か御意見ありますか。どうぞ。

【委員】 時間のないところ、すみません。1点だけ。

全部輸出の話ばかりになっていますよね。すると、片荷になるじゃないですか。上屋は輸入には大きいのが要るけど、輸出のときはできるだけ遅くまで工場で操業して持っていきたいので、それほどスペースは要りませんね。そういうことを考えて、これ、持続可能性という観点では大丈夫なんですけどね。

【空港計画課長】 想定になりますが、北九州空港、輸出貨物が比較的多いというか、輸入、輸出を比べれば輸出が多い空港になります。一方で、便が就航いたしますと、直接的にその便を利用して北九州空港に入ってくる貨物も増えてくるというふうに想定されますので、現在はまだ伸びている状況ですので、上屋を拡張する、また、そのための用地も航空局として必要であれば確保していきたいと思っておりますけれども、どこかの段階でバランスが取れるのではないかなというふうに想定してございます。

【委員】 すみませんでした。

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、おおむね意見は出尽くしたということでよろしいでしょうか。私からの意見ということでは、もう必要ないかもしれませんが、今の議論をお聞きしていて、今回の事業自体は、用地が埋立てによって確保されている中で、500メートル延ばします。費用的

に言ったら、かなり安く済むような事業ですから、結果的にはB/CのBの部分も相対的には大きいということで、比較的良好な事業です。そういう意味で、おおらかに便益の計算をしているということです。今後のこともありますから、ぜひ需要の予測、その技術等の改善も含めて継続的に取り組む必要があるだろうし、様々な関連する便益と効果についても、それなりにしっかりと調べていったり、説明する、そういう内容の精緻化も必要だと思います。そういったことを様々に進めてくださいという御意見が多かったなと思いますので、ぜひ今後に向けて御検討を続けていただきたいと思います。

今回の事業そのものについては、特段、委員のほうから異議があるという御意見も出ていませんので、この案件に関して答申というか、採択時の評価ということでもありますけども、この評価の内容に関しては、一般論としては課題もありますが、今回の事業に関しては評価の内容は適当であるということで考えてよろしいでしょうか。Web出席の先生方もよろしいですか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、答申としては、評価内容は適当ということにしたいと思います。どうもありがとうございました。

続いて、次の議題、中部国際空港滑走路増設事業における計画段階評価になります。こちらは、中部国際空港株式会社が実施する滑走路増設事業について、国が対応方針を決定するに当たって委員の皆様の見解をいただくものであります。

それでは、内容について、航空局から御説明をお願いします。

【近畿圏・中部圏空港課長】 近畿圏・中部圏空港課長の吉岡でございます。お手元資料2に沿って、御説明をさせていただきます。

それでは、2ページ目、目次でございます。まず中部空港の概要、それから計画段階評価という流れで御説明させていただきます。

めくっていただきまして、4ページ目でございます。まず、中部国際空港の沿革ということで、3県1市、それから地元経済界が中心となって地元主導で進められたプロジェクトでございまして、当時、名古屋空港で課題だった騒音公害を避けるために常滑沖に建設された空港でございます。年表のところを書いてございますが、平成17年2月に開港ということでございます。

次のページ、施設概要・位置ということございまして、ポイントは、滑走路3,500

メートル×60メートルが1本でございまして、運用時間、24時間となっておりますが、メンテナンスのために深夜早朝時間帯に滑走路を閉鎖するということが行われているということでございます。

次のページ、旅客便の利用状況でございます。グラフの左側から、開港時、愛知万博と相まって、かなり好調な状況でスタートしたわけでございますが、その後、リーマンショックですとか東日本大震災、こういったところで需要がかなり落ち込んだ。一方で、インバウンドの波に乗っかりまして右肩上がりに増えていき、コロナ前、2019年には旅客数、旅客便ともに過去最高を記録したところでございますが、2020年からは新型コロナの影響で需要が激減し、現在も回復の道半ばという状況でございます。

次のページ、今度は旅客便のネットワークの状況でございまして、上の国際線のところを御覧いただきますと、ピーク時、2019年冬ダイヤは42都市、週に486便が張られていたわけでございますが、直近の冬ダイヤで11都市、便数ですと週70便というところで、国際便の戻りはまだまだ遅いところで、特に中国便に関して全く戻っていないというところが極めて苦戦を強いられているところでございます。

次の8ページ目でございます。今度は貨物便でございまして、貨物便も開港当初、調子がよかったわけですがけれども、経済動向、リーマンショックですとか東日本大震災の影響を受けて一時期沈み、そこから回復してきたところで新型コロナの影響を受けて、貨物量の取扱量は大きく減ったままでございます。

下の段のネットワークについては、アジア、北米路線、10都市、週53便のネットワークという状況でございます。

それから、9ページ目以降は、最近の取組というところでございまして、1つは、ハード的なところでございますけれども、コロナ前、国際線の保安検査場は大変な混雑が生じておりましたので、その解消を目的として第1旅客ターミナルビルの改修、こういったところに取り組んでいるということでございます。

次の10ページ目、感染症予防対策というところで、中部国際空港会社のほうで手引書を作成いたしまして、空港島内の各管理者にそれを渡して同様の取組を行ってもらっているところでございます。こういった取組は、国際的にも高く評価されているところでございます。

続きまして、11ページ目、脱炭素の取組でございます。中部国際空港株式会社は、2050年までに空港地上施設からのCO₂排出について、実質ゼロを目指すというところを掲

げております。今後、国の基本方針に基づきまして、会社のほうで推進計画を策定いたしまして、様々な主体と連携した取組を推進することにしてございます。

それから、12ページ目、利用促進の取組でございまして、地方自治体ですとか経済団体、それから中部国際空港会社、こういった各主体で共同いたしまして利用促進の協議会を組織しております、地域が一丸となって空港の利用促進の取組を推進している状況でございます。

続きまして、13ページ目、国ですとか関係自治体における空港の位置づけというところでございます、一番上の箱、国土交通省ですけれども、空港法に基づく基本方針におきまして、中部空港は我が国の国際拠点空港として24時間運用を生かした活用を促進するというように位置づけられているところでございます。

また、愛知県は、あいちビジョン2030の中でスーパー・メガリージョンのセンターを担う大都市圏づくりといたしまして、必要不可欠な2本目滑走路の整備をはじめとする機能強化に向けて取り組んでいくといったようなことが位置づけられており、各自治体それぞれの文書において中部国際空港が位置づけられているところでございます。

次、14ページ目以降、計画段階評価に入ります。解決すべき課題、それから原因分析、それらに対する地元での検討経緯、最後に達成すべき政策目標と対策案の検討という流れで御説明させていただきます。

1ページめくっていただきまして、15ページ目、解決すべき課題でございます。中部空港の現状といたしまして、需要が右肩上がりですと直ちに滑走路を増設しないと需要を取りこぼすといったような状況にはなっておりませんが、滑走路が1本であることから、空港法の規定上は24時間運用が可能だということではございますが、現状としては、連続した24時間運用ができていないという状況になってございます。

このままですと定期メンテナンスですとか、やがて必要となる大規模補修、こういったことを踏まえると、現在就航しています国際貨物便ですとか新規就航便など、多様な運航ニーズに対応した発着枠の確保、こういったものは困難となるといった懸念がございます。

次、16ページ目、原因分析ということで、今申し上げたような課題を少しブレイクダウンしてみますと、このツリーの中、左側、「外的要因」と書いてある箱ですけれども、深夜時間帯におきまして、国際貨物便を中心として就航ニーズがございます。こういった就航ニーズは、主に貨物便の事業者の集荷配送スケジュールの都合上、中部空港には深夜早朝時間帯に定期的に就航する必要があるといったところで、こういった時間帯に便が張られてお

りまして、メンテナンス等があるので、それを昼間の時間帯にずらしてもらうといったことは基本的には難しいという事情がございます。

それから、ちょっと上に戻っていただきまして、内的要因のところですが、深夜時間帯等におきまして、一定期間、滑走路を閉鎖する必要があります。これにつきましては、定期メンテナンスの必要性、それから開港18年が経過したわけですが、今後、数年以内、近い将来、大規模補修工事を実施する必要性、こういったところから生じるものでございます。

また、物理的な面で言いますと、滑走路が1本のみであるということで、ここにつきましては空港島という限られた空間でございますので、直ちに滑走路増設の用地を確保するのは難しいといった要因があります。こういったことから、現状では、何もしないと課題に対応していくことは難しいということでございます。

次のページでございまして、深夜時間帯の混雑ということにつきまして、もう少し詳しく御説明いたしますと、定期メンテナンス等の実施のため深夜時間帯に滑走路を閉鎖しているところなんですけれども、下の図を御覧いただきますと、これ、2019年の冬ダイヤにおける就航スケジュールとメンテナンスを図示したものでして、黒い記号が旅客、赤い記号が貨物の出発・到着なんですけれども、こういった便がスケジュール上張られているところ以外を青い帯のメンテナンス時間として確保しているわけですが、定期メンテナンスには大体週10時間以上の確保が必要であるということに対しまして、2019年冬ダイヤでは、ある意味、ぎりぎりの週10時間を何とか確保して対応してきたところでございます。こういったぎりぎりの状況ですので、例えば深夜時間帯にリクエストがあっても、これ以上増便するのはなかなか難しい状況に既になっているということ。

また、大規模補修を今後実施するという事を考えますと、ここに図示しているような時間帯につきましては、大半は閉鎖する運用が必要になってきますけれども、そうすると今後の新たな就航ニーズだけではなくて、現在就航している便につきましても、可能であれば、ほかの時間帯にずらしていただくか、もしくは、ほかの空港に逃げていくというようなことになってしまうわけでございます。

次のページをお願いします。大規模補修工事についてです。アスファルトの材料劣化度診断をしてみますと、複数箇所で舗装表層の経年劣化が見られたところございまして、今後、こういったことが進行しますと、メンテナンスの頻度が増加するですとか、1回当たりにかかるメンテナンスの時間が増加していくといったような懸念がございます。

したがいまして、今後、数年以内に舗装面を全面的に切削して再舗装する必要があるわけですが、そのためには、先ほど申し上げましたような深夜時間帯に滑走路を丸ごと閉鎖するということが大体2年間程度必要になるだろうということが想定されているところでございます。

次のページをお願いします。こういった課題に対しまして、地元でどういったことが検討されているかということの御説明でございます。まず、箱の中の最初の丸に書いてございますとおり、名古屋港から発生するしゅんせつ土砂の処分場を確保するために、中部空港の沖合において埋立事業が進められているところでございます。こういった事業が進められていることを契機といたしまして、地元におきまして中部空港の将来構想を取りまとめようとする会議体が設置され、令和3年12月に将来構想が取りまとめられたところでございます。

下の図が、その将来構想の概要でございますが、左側、第1段階といたしまして、まずは喫緊の課題である大規模補修を速やかに実施することを目的としまして、現在の空港用地の中に新たな滑走路、代替滑走路（B滑走路）を整備いたしまして大規模補修に着手する。

それから、第2段階といたしまして、先ほど申し上げました埋立事業が完了いたしますと、空港島に隣接する形で用地が生まれることとなりますので、そこに新たな新滑走路を整備しまして、併せて現在のA滑走路を廃止して、新しい新A滑走路と第1段階で整備いたしましたB滑走路の2本体制で運用するということが第2段階でございます。

ただし、この埋立てには非常に長期間を要するというところでございまして、そういう意味で将来形ということになってございます。

次のページをお願いいたします。こういった将来構想が取りまとめられたことを踏まえまして、地元のほうで中部国際空港P I推進協議会というものが設置されまして、先ほどの将来構想の第1段階の実施に向けた意見募集、地元の説明会等々を行いまして、そのP Iの結果につきまして令和4年12月に取りまとめが行われたところでございます。

また、並行いたしまして環境影響評価における配慮書の手続が令和4年8月に完了いたしまして、現在、方法書の縦覧が令和5年1月に開始されているところでございます。

次のページをお願いいたします。先ほどのP Iにつきまして、もう少し詳しく御説明いたしますと、P I推進協議会でP Iを実施した次第でございますけれども、それに対して有識者の先生からなる中部国際空港P I評価委員会というものを併せて設置いたしまして、様々に意見をお伺いしながら、住民から幅広く意見を得るというプロセスを実施したわけでござ

ざいます。

次の22ページ目でございますけれども、P Iの結果というところで、3.に内容の理解度というところをお示ししてございますが、例えば「滑走路に関する課題、滑走路増設の必要性」といった項目につきましては、おおむね9割以上の方々から、「理解できた」「ある程度理解」できたといった評価をいただいているところでございます。

次の23ページ目が、P Iの自由記述欄に寄せられた意見の一部でございます。例えばある意味、反対意見的なところで申し上げますと、「現在の状況、今後の需要から必要ない」といった御意見ですとか、「名古屋空港を活用すべき」ですとか、「埋立地に整備するほうがよい」、こういった御意見もいただいているところでございますが、こういった御意見に一つ一つ推進協議会のほうで丁寧に回答させていただいているところでございます。

続きまして、24ページ目をお願いいたします。こういった地元での検討経緯を踏まえまして、中部国際空港の課題を解決するために航空局において複数の対応案を比較検討したところでございます。

なお書きに書いてございますとおり、新たな増設用地の確保、すなわち埋立てでございますけれども、先ほど申し上げましたとおり、長期間かかるということで、早期の対応が困難であるために本検討からは除外しているところでございます。

下の図に書かせていただいておりますとおり、案1、案2の2つを比較検討いたしました。案1といたしましては、現在のA滑走路から東へ112.5メートル離れた着陸帯の中に新たな滑走路を設置する。さらに大規模補修工事後に撤去するというのが案1でございます。

それから、案2といたしまして、現在の滑走路から東へ210メートル離れた、現在誘導路があるところに設置いたしまして、大規模補修工事後も残置して、それを併せて使用するというのが案2でございます。

続きまして、25ページ目でございます。幾つかの項目で、この案1と案2を比較検討したのが、この図でございます。1つ目の配置・運用イメージのところですが、案1ですと、滑走路同士が近接しているということで、2本同時運用が規定上できないこととなります。したがって、大規模補修工事後に撤去するという扱いにしているわけでございます。

一方で、案2ですと、210メートルといった、ある意味、十分な離隔が取れているというところで、滑走路2本の同時の運用が可能になります。また、滑走路が2本ございますので、不測の事態によって滑走路が閉鎖されるというリスクも回避できるということで、国際

拠点空港としての位置づけがある空港ですので、リダンダンシーの観点からも、2本あるということ自体も重要なところかなと考えてございます。

それから、大規模補修工事ですとか、メンテナンスへの対応というところでございますけれども、違いが出てくるのはメンテナンスへの対応というところで、案1ですと、大規模補修工事後は滑走路1本に戻しますので、現在と同じように深夜時間帯のメンテナンスを行っている際は滑走路が使えないといった状況になります。

一方で案2ですと、滑走路2本のまま運用しますので、例えばA滑走路でメンテナンスをやっているときには、B滑走路を運用するといった形で、連続した24時間運用が可能となります。

それから、経済性についてでございますが、案1ですと、事業費およそ約209億円を見込んでございまして、事業期間は約4年間と見込んでいます。これは滑走路の整備と撤去も含めた費用と期間となっています。

一方で案2のほうですけれども、整備にかかるのは約140億円、事業期間としては2年間を想定しています。案2が事業費として安くなっているのは、誘導路の上に造るものから、既存の舗装を生かしたりといったことが可能になるので、整備費自体が案1に比べて低く抑えられることに加えて、案1は撤去費用もかかってくるため、案1のほうが総事業費としては高くなっているところでございます。

それから、環境影響のところでございますけれども、もちろん詳細な検証というのはまだですけれども、両方、空港島の中に整備するものでございますので、周辺への影響というのは可能な限り抑えた形にできるだろうということが考えられてございます。

続きまして、26ページ目、最後でございますけれども、こういった検討を踏まえまして、一番下、対応方針(案)というところでございますが、メンテナンスへの対応ですとか経済性、こういったところなどを比較検討いたしまして、案2による対策が妥当と考えているところでございます。

資料の御説明は以上でございます。御審議のほど、よろしく願いいたします。

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明に関して御意見、御質問等いただきたいと思っておりますけど、いかがでしょうか。

それじゃ、どうぞ。

【委員】 御説明ありがとうございます。まず、そもそもの理解をさせていただきたいん

ですけど、今回は増設するかしないかということではなくて、増設することは決まっています、案1がいいか、案2がいいかということを議論しているのかどうかというのが1点目です。

最後の対応方針のところ、理由でメンテナンス等への対応ですとか、経済性を比較したところとなっているんですけども、具体的にどれが経済性の結論かというのが分かりませんが、事業費は140と209ですので、それだけ見れば、当然、2のほうがいいんですけど、当然メンテナンスがかかってくるわけですので、滑走路のメンテナンス費用、もう1本造った場合、残した場合の費用がどれぐらいで、ライフサイクルでの費用が幾らかということを含めて経済性がどうなのかということを教えていただければと思います。

以上です。

【委員長】 どうもありがとうございました。

それじゃ、いかがでしょうか。

【近畿圏・中部圏空港課長】 ありがとうございます。

1点目でございますけれども、まず、増設するかしないかということに関しましては、この後、先の段階に進みますと新規事業採択時評価というものに進むことが想定されるわけですが、当然、その中で事業を実施した場合、しない場合、with、withoutの効果分析なんかも当然やっていくわけですので、その中で、事業にゴーサイン出せるかどうかというところは判定するというところで、ある意味、決まっているかと言われれば、やるやらないの判断というのは、もう少し後になりますけれども、その判断するに当たって、どの案でやる、やらないの判断をするかということは今、計画段階評価で絞っていくというプロセスになっているということでございます。

それから、対応方針（案）のところですけども、経済性につきまして、メンテナンス費用は、年間1億程度ということでございますので、整備費とメンテナンス費用、2倍になるわけですが、その差額が1億に対して2億ですから、毎年1億の差が出るとしても、整備費と比べれば、そこは抑えられた形になるということが考えられますし、もう一つ、メンテナンスの対応として、案1ですと滑走路、また1本に戻ってしまう中で、案2ですと滑走路2本、ずっと置いたままの運用ができますので、後の国際貨物便などの増設のニーズなどにも対応できるということが考えられますので、そこはちょっと定性的な言い方になってしまいますけれども、そういったことを総合的に勘案して案2のほうが優位であろうというふうに考えた次第でございます。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 よろしいですか。どうもありがとうございました。

それじゃ、どうぞ。

【委員】 すみません、ありがとうございました。では、先に意見させていただきます。

まず、説明ありがとうございました。これだけの大規模な拠点空港が、もともと1本で運用しているということが、世界的に見るとやはり遅れているんじゃないかなと。もちろん名古屋は新幹線があって、東京、大阪にも近いということがあって、そうではないと言われるかもしれませんが、これだけグローバル化の進んだ中では、やはり2本の滑走路でリダンダントなものをしっかりと持っていること、信頼性のある空港になるべきだと思っております。

そこで、こうやって増設をして、しっかりと拡張していくという方向自体に関してちょっと御質問したいのが、8ページでしたっけ、国際貨物のこれまでの傾向がありますが、便数は増えているんですけど、貨物量が減っているのはなぜなんだろう。ここら辺が今後の動向にも絡むので、ちょっと気になったので、この要因を教えていただければというのが1点。トランジットがもしかしたら増えているんですかね。トランジットというか、あるいは、そのまま乗って行ってしまう。先ほどの北九州から積んだものが、そのまま別の空港へ行くということが増えているのかもしれないですが、その辺りを教えてください。

2つ目は確認ですが、最後の案2がいいということですが、費用便益をはじくまでもなく、費用も安いですし、それから運用もしやすいことから案2のほうがいいということで、B/Cのような評価をしないということをここで決めるということの理解でよろしいかどうか。

そう考えたときに、滑走路、上の航空写真がいいんですけど、運用のしやすさが果たして本当にいいんだろうか。もちろん滑走路としては離れていて、同時運用できていいんですけど、エプロンとの距離が近くて、誘導路が非常に狭くなる、これで運用ができるかどうか、ここら辺のところをちょっと確認だけさせてください。

以上です。

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、よろしく申し上げます。

【近畿圏・中部圏空港課長】 ありがとうございます。

1点目のほうを中部会社からお答えします。

【中部国際空港（株）取締役執行役員】 中部空港会社でございますけれども、中部空港

の特徴としまして、国際貨物便も入っていますが、むしろ今まで国際旅客便のおなかに積んでくる貨物、ベリー貨物ですね。この比率が、国際貨物便で運ばれる貨物量と比べて多いという特徴がございまして、コロナになりましてからは国際旅客便が激減しましたので、ベリー貨物が大幅に減ってしまったということが、国際貨物便が増えているにもかかわらず貨物量が減った原因でございます。

【委員】 分かりました。旅客便のベリー貨物が減った分ということですね。一方で貨物の専用便が増えていると、こういうことの理解でよろしいですかね。

【中部国際空港（株）取締役執行役員】 はい、そのとおりです。

【近畿圏・中部圏空港課長】 それから、2点目のほうでございますけれども、御指摘いただきましたように、本来であれば案1、案2、両方ともB/Cのような計算ができれば、それに越したことはないのかもしれませんが、複数案においてB/Cのような、そこまでの詳細な検討をするというのは、計画段階評価においてはなかなか厳しいだろうということで、一般的にはB/Cまで行かずに、簡便なコスト分析とか、その他もろもろの比較によって絞り込みを行うというふうにされているところでございまして、そういった観点で経済性ですとか、先ほど先生からも御指摘いただいているようなリダンダンシー、こういったこともいろいろ勘案いたしまして、案2のほうがいいだろうというふうに判断させていただいているところでございます。

それから、運用のしやすさというところでございますが、御指摘いただきましたとおり、新しい滑走路とエプロンの距離なんかが近くなったりということもあって、一部のエプロンで大きな飛行機、大型がとめられなくなって、大型から中型機以下のスポットに変更したりという必要があったりします。そういったことはありますが、問題ないように今後、運用の計画を立てていくというところかなと考えてございます。

【委員】 分かりました。ありがとうございました。

【委員長】 非常に重要な点でありますけど、取りあえずはよろしいですか。どうもありがとうございました。

それじゃ、どうぞ。

【委員】 今回の指摘に関係するんですけども、まず、19ページで将来構想をつくったという話なんです。さっき課長の話だと、第2段階の沖出しの埋立ては相当時間がかかってというところなんだけど、そもそも今の滑走路を決めたときに、滑走路の沖って物すごい崖になっていて深くて造れないんで、ここにしたんですよね。

しゅんせつ土砂入れて将来的にはというのは昔からあった構想なんですけど、この間ちよっと事前にお話を聞いたら、これ、護岸を造る工事みたいなのは始めているということですか。

【近畿圏・中部圏空港課長】 護岸工事は始まっています。

【委員】 ということは、将来的には、これ、できるということなのね？

【近畿圏・中部圏空港課長】 将来的には、ここは埋まって用地にはなる。当然、地盤改良なんかは必要になってくるので。

【委員】 もちろん。だけど、いつかは……。

【近畿圏・中部圏空港課長】 いつかは埋まるだろうと。

【委員】 というふうな前提なのね？

【近畿圏・中部圏空港課長】 前提です。

【委員】 ただ、25ページの代替案なんですけど、2つを比較すると、ゲームの理論でドミナントゲームってあるんだけど、どう考えたって、こっちを取ったほうが得ですよというのがドミナントゲームなんだけど、この提案はドミナントゲームなんだよね。絶対、案2しかないんだけど、違うのは、案1は撤去するといっているんで、だから、さっきの沖出しのもう一本というのと組み合わせると、案1の利便というのも変わってくるんだけど、逆に言うと、案2だと存置して2本で使っていくとなると、沖出し要らないですよということを言っているようにも聞こえる。あるいは、そういうふうなメッセージにも捉えられるのね。

だから、そののところどういうふうにするのかなということなんだけど、さっき伺ったように沖出しの外の崖のところ、相当難しい工事ね。最初の計画のときから、そうだったんですよ。なので、そういうことを考えると、案2の持っている意味が、そうなっちゃうのかなというふうに思いましたというのが1つの感想ですね。

それから、事業費どうするのというのがあって、会社でやる、あるいは国、どういうふうになるんですか。これは、まだ決まっていらないんですか。そうだね。だから、そうやってくると、後でB/Cとかやるときも、それによって結構変わってくるのかなというふうに思います。

何でかという、B/Cって基本的に公共事業のB/Cだからね。だから、そのときにどういうふうに便益と費用を組み合わせるのかというのが一つ課題になるのかなというふうに思いましたというのが2つ目というか、関係している話ですね。

それから、名古屋空港を使えという議論があって、それが使えないのはよく分かっている

んだけど、ただ、名古屋空港のあそこの位置においてコンピューターとか飛ばしているということと、もう一つ重要な要素はMR Jの開発のためにあの用地を確保して使っていたんだけど、MR Jなくなっちゃったんで、これ、質問なんですけど、その後、県として、あるいは近畿圏・中部圏課長として、あの辺、どうされるのかなというのが2つ目の質問です。

それから、空港の滑走路の話なんですけど、愛知県としては、空港島自体をいろいろ開発しようという発想はまだ持っていて、あそこに展示場も造ったし、将来的にIRができるかどうか分かんないけど、そういう話もないこともなくて、それで道路会社と一緒に高級ホテルをというのは今、ペンディングになっているけど、そういう島全体の開発と今回の2本目の話というのは、これは、課長さんなのか、中部会社なのか分かんないけど、どんなふうに考えられているのかなというのをちょっと伺いたいというのが3つ目ぐらいですね。

それから、最後は脱炭素なんですけど、脱炭素、1ページだけ書いてあるんだけど、この間、成田と東京ガスの話が出たと思うんですが、あれってトータルとして空港、脱炭素しましょうという話なんです。成田空港だからできる話で、普通の国管理空港だとちょっと難しいんだけど、ただ、中部だったらできたりするんですよ。ああいうふうにトータルとして脱炭素をやるのが、将来的に中部空港の国際競争力に必ずつながっていくと思うので、これ、どうされるのかなというのも質問なんですけどね。

ただ、エアラインサイドから言わせると、空港だけ脱炭素するよりも構内車だとかを先にやってくれという意見もあるんだけど、トータルとしてどうやるかというのはすごく重要だと思うので、それについて伺いたいんです。

以上です。

【委員長】 ちょっと時間の関係が出てきました。今、手挙がっていますので、続けてお願いします。

【委員】 ありがとうございます。

少し混乱しました。最後の対応方針（案）という文章が一番重要だと思うのですが、ここには、現在就航している国際貨物便やニーズに対応することが目的と書かれています。ところが、解決すべき課題がきちんと提示されているのかが、疑問に感じました。

具体的には、15ページ以降に「解決すべき課題」と書かれているのですが、課題がいきなり与えられている印象が強くて、多様な運航ニーズが必要だというエビデンスがどこにあるのかが分からなかったです。

しかも、今回の滑走路を新たに造るといっている部分は、将来構想における第1段階に当

たるわけで、19ページ目をよく見ると、あくまでもその目的は、「大規模補修を速やかに実施するため」と書いてあります。どこにも多様なニーズに対応するためとは書かれておらず、多様なニーズに対応するのは第2段階なのではないかという気がしました。

このような意味で、少し分かりにくい構造になっていると思います。今回の目的は大規模補修が今のままではできないのでできるようにすることです、と言ってくくださるのであれば明快なのですが。対応方針（案）のところ、今の書きぶりだとじっくりいかないので、御説明を丁寧にしていただけるとありがたいです。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

それじゃ、お願いします。

【委員】 今回、県の委員会に関わっていたので、控えておりました。ニーズのところを調べられていますよね。ここで、書けないのは分かるんですけど、やっぱり調査してこの事業をやらなければニーズが満たされないんだということを、説明されたほうが僕はいいような気がするのです。

県の委員会ではそういう話は出ていましたので、ぜひここで補足の説明をされて、納得してもらったほうが良いなと思います。

【委員長】 以上でよろしいですか。

それじゃ、申し訳ない、運営の不手際があつて時間があと3分ぐらいで3時になっちゃうんですけども、お答えいただいてから、一応まとめに入りますので、もう少し延びちゃいますが、申し訳ないです。よろしくをお願いします。

それじゃ、お答えのほうを手短にお願いします。

【近畿圏・中部圏空港課長】 ありがとうございます。空港島の中にB滑走路を造るということで、沖合が要らなくなる可能性、委員から御指摘いただきましたけど、地元でも、そういう懸念というのはあつたと聞いています。

一方で、大規模補修というのは喫緊の課題ということでも、これはやらなければいけないと考えたときに、沖合を待ってられないということで、そこは避けられないものとして、2本目を整備せざるを得ないのかなということでございます。

一方で、案2のような形を取ることによって、おいおい沖合展開したときに、沖合に造るA滑走路、新しいA滑走路と今回造る予定のB滑走路の間に760メートルの距離、離隔を取ることができますので、そうするとセミオープン……。

【委員】 準オープンパラレルぐらい。

【近畿圏・中部圏空港課長】 ええ、セミオープンになります。なんで、そこは確保できるということで、理想的には1.5倍ぐらいの容量を後々生むことができることも見越して、今の形を想定しているところでございます。

それから、名古屋空港の件に関しましては、MR Jの撤退の跡地につきまして愛知県のほうでも検討されているということは聞いております。

ちょっと脱炭素の辺りは……。

【中部国際空港（株）取締役執行役員】 脱炭素につきましては、会社としても2050年にカーボンフリーにするという目標をたてております。

【委員】 時間がないから、脱炭素、本筋じゃないからいいです。ありがとうございます。

【中部国際空港（株）取締役執行役員】 中部国際空港の課題としましては、完全24時間化が今できていない状態ですので、どうしてもメンテナンス作業が飛行機の就航の合間を縫ってやらざるを得ないという状況がありますので、メンテナンス作業に関係なく完全に24時間、航空機の運航が可能な状況に早くする必要があるということと、近い将来に滑走路の舗装の打ち換えという作業が必ず出てくると予想されますので、そのときに今、就航している便がどこかに行ってしまうないように、御迷惑をおかけしないように、2本目の滑走路が不可欠であると考えておりまして、主には、その2つが大きな課題であるというふうに認識しております。

【近畿圏・中部圏空港課長】 あと、すみません、ちょっと補足させていただきます。

将来構想におきましては、大規模補修が喫緊の課題ということで地元のほうでまとめていただいています。ただ一方で、大規模補修自体は当然やらなければいけないんですけども、滑走路を止めた形、要するに1本の形で実施するのか、もしくは2本造った形で実施するのか。それを課題として、1本で実施したときの課題をどう表現するかというところで、現在、就航している国際貨物便が就航できなくなるといったところを設定させていただいているということで、ちょっと違った書きぶりになっているということでございます。

【委員長】 以上ですか。

【近畿圏・中部圏空港課長】 はい。

【委員長】 どうもありがとうございました。

ボールのやり取りもなかなか難しい感じがありまして、何でそうなっているかという理由、ちょっと私のほうからコメントしながら委員の皆さんにも改めて考えていただきたい

ところがあります。

それは、なぜかという、まずは計画段階評価、例えば空港の場合、那覇空港の滑走路増設が2020年3月にオープンしましたが、あれなんかは国がガイドラインを2008年につくって、これは構想段階の計画のガイドライン。それに基づいて、ここで言っている先ほど図面がありましたけど、構想段階、それから、それに伴うパブリック・インボルブメント、こういうものを地域で行っていく。那覇の場合は那覇で行う。今回は中部ですけどね。行って行って、そのときに複数の選択肢から、大体こんなじゃないかなと1つのものが、地域の合意の下である程度決まってくるというか、そこに集約されてくる。決定しているわけじゃないんですけどね。

それを基に今度、アセスだとかやるわけですけど、そこに2012年から配慮書手続が入ってきました。配慮書手続は、アセスの一番最初の段階で複数案を比較するというのです。それは、先行的には那覇なんかでやっているわけなんですけどね。

一方で計画段階評価というのが新たに加わったんだけど、どこに加えるかということが明確になっていないんです。だから、航空局さんは、今、ここに入れてやっているんですけど、各局それぞれ違うやり方をしている。

そういう本来ある法制度の流れでやってきたもの等々に比べて、計画段階評価というのがぼっと出てきたので、そこが今、混乱する一つの要因です。

ただ、今日整理していただいたんですが、どなたかな、B/C、何でないんですかというお話がありました。もともと構想段階で比較案を比べている段階は、B/Cだけじゃなくて、様々な総合的な判断をしますから、B/C出したっていいですけども、別に出さなきゃいけないわけじゃない。ただ、新規事業採択時評価はB/Cでやります。そのとき1つに絞られているんですよ。

ところが、絞る前に複数の案の比較を見せて評価することになったから、新規事業採択時評価の直前に、この計画段階評価を置いたんですけども、もう案が決まった段階で複数見せるみたいなことは、今度は国民だとか、外から見たときに非常に分かりにくいということもあるので、本来的に言うと構想段階とか、配慮書って左側にありますよね。あのレベルの中で一緒に計画段階評価をやろうということになっています。ですから、実は局ごとに対応が違っているということが一番大きな分かりにくさを生んでいるということでもあります。

その中で、今回は、複数の案を比較して、一応、意見を聞いてくれということになっているから、ここに来ました。なので、我々としての最小限のタスクは、A案かB案か、どちら

がいいかという意見を言うということだから、この場合だったら、案2で大体いいですねという答えを返せばベストなんです。

じゃ、そのときにB/Cどうなっているんだとか、この案以外に何があるか。もちろん、ほかの案があるかどうかの議論をして構わないわけですけども、B/Cは、この先にこれが事業採択時評価になりますよね。そのときに、その面については議論していただければいいんだらうなと思います。

ですから、手続的には後から入ってきたものにどう対応していくかという中で、今日は案が出てきているという御理解をしていただければ。それから、今後は、新規事業採択時評価みたいなものにつながっていくと御理解しておいていただければいいということで、じゃあ、この案自体はどうかということになります。

いろんな意見が出ていましたが、本質的なものとしては、最終的な埋立てのほうにかなり時間を要するとすれば、その間、増える需要、あるいは深夜の需要に対応するために複数の滑走路を使い続けながら、その中で、もともとの1本の滑走路を大規模改修しますから、改修された滑走路についても長く使っていくという案を想定して全体を進めていこうと。そう考えたときに、妥当な案はどちらかというと、案2のほうになるわけです。

もしも、すぐに埋立てが完了して、新A滑走路でしたっけ、あれが5年後、10年後にできますというんだったら、わざわざそんなことやらないで、もったいないですから大規模改修もやらないということになるんだけど、そんなことあり得ないという前提の中でしっかりと堅実に進めていきたいと思いますという案になっているのが、案2のほうではないかと思いました。

ということで、ちょっとコメントも加えましたけど、他に、何か意見ありますか。

ちょっと時間過ぎちゃいましたんで申し訳ないんですけども、この中部の滑走路増設事業については、計画段階評価に対して委員の皆様が、それぞれお考えを御披露いただいて意見を述べたというところまではできましたので、それで十分にまずは達成している。

それから、案1、案2については、案2が妥当だろうということを航空局さんとしては考えていて、そういう案になっている方針なんですけども、これについては費用等、様々な観点から考えると、それを明らかに否定するものはないなというふうには思うんですけど、その辺りはどうですか。はい、どうぞ。

【委員】 すみません。もともと大規模修繕に関しての案として1か2がいいかというのと、明らかに2がいいというのもそのとおりで異議ないんですけども、次に新しい沖合にと

ということがあるんだとすれば、案2も必ず撤去するということが必要になってくるわけですよ。そうすると、209億だったかな、140億の69億の撤去費によって案1と2って経済性が違うので、2も将来的には撤去費があるという前提で比較しないとちょっとおかしいかなというふうに。

私は、大規模修繕だけを単純にするという前提で比較すると、明らかに2でいいと思ったんですが、そもそも次にまた増設するということが視野に入っているのであれば、何で撤去費は入れないというふうになるのでしょうか。そこだけ、すみません、気になったんで。

【委員長】 了解です。どうぞお願いします。

【近畿圏・中部圏空港課長】そこは、ちょっと難しいところではあるんですけども、沖合展開は地元の構想としては視野に入っているものですが、それ自体の事業化に向けたプロセスというのは、国としてはまだ全然踏んでいない段階ですので、その部分の費用を案1、案2の空港島の中に滑走路を造るという事業の分析において、積むということが適当ではないのではないかという考え方で、案2のほうの撤去費用というのは積んでいない状況でございます。

【委員長】 いかがでしょうか。

【委員】 はい。

【委員長】 そういうお考えだと。何かありますか。

【中部国際空港(株)取締役執行役員】 ちょっと補足をさせていただいてよろしいですか。

【委員長】 どうぞ。

【中部国際空港(株)取締役執行役員】 将来的に埋立てが終わった後に、今の案2だと現滑走路を廃止して、新しく誘導路の上に造る滑走路を残して、それと沖合に造る新しい滑走路、2本、最終形にするというふうに考えていますけれども、そうすることによって滑走路間の離隔距離が760メートル取れますので、滑走路の処理容量がかなりアップします。

ところが、案1では、現滑走路はそのまま残るので、それを使って、それと埋立てしたところに新しい滑走路を造った場合、一応2本になりますけども、離隔距離が760メートル取れませんので、クロスパラレルになりまして、容量が全く増えませんが、案2で考えたほうが将来的に見ても滑走路処理容量が格段に伸びるという意味で優れていると考えております。

【委員長】 おっしゃる点、非常によく分かりますし、それから、かなり長期の話なので、

そのときの航空交通技術というかな、管制技術だとか運航方式、様々に発展していきますから、そういうことも今はまだ分からない。

ただ、そういうこともいろいろ考えたときに、案2のほうが、それまでに向かっていく道筋として極めて柔軟性高く対応が可能であるということが分かります。ですから、もしかすると、こんなことは言えないけど、意外に現滑走路を生かしながら、委員も懸念を言われたが、760メートル取れないんだけども、同じぐらいのキャパシティーを持てるような、そういう運用が可能な世界が将来あるかもしれないしね。

だから、そうなってきたら、またコスト削減しながら、その道筋に向かっていくパスを複数持つこともできるかもしれない。それは、案1のほうはちょっと弱いですね。そんなこともちょっと考慮していただければと思います。

じゃあ、そんなところで、ちょっと時間も来たし、方向性はあえてまとめずに、今日は皆様の意見を言わせていただいたので、それも配慮しながら計画段階評価としての取りまとめをしていただければ。

最初に申し上げたように、計画段階評価というのは途中から加わってきた評価の取組なので、それに対する対応をしていただければ、それで我々としては十分だし、恐らくこの事業は、実現に向かうために次回、採択時評価があるでしょうから、また、そのときに改めてしっかりといろんな観点から御説明をいただければいいのではないかと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

そんなのでよろしいですかね。

【委員】 ここでは案2ということですね？

【委員長】 案2で問題だという方はいますか。特にいないなら、委員会としても案2で一定程度妥当でないかと判断したということで残しましょうかね。

それじゃ、特に御意見なければ、そういう形にしたいと思います。どうもありがとうございました。

最後、時間延びて申し訳ないんですけども、次長からちょっと御挨拶いただいてと思います。よろしくお願ひします。

【航空局次長】 委員の皆様方には、長時間にわたりまして熱心な御議論、また貴重な御意見、誠にありがとうございました。また、委員長、取りまとめ、本当にありがとうございました。

本日頂戴しました御意見、特に環境アセスだとか需要予測どうするかといったこと、これ

らは政策評価全般に共通する課題かというふうに認識しておりますけれども、ほかの部局の取組も参考に、航空局として何ができるか宿題としてまた取り組んでまいりたいと思います。

それから、本日の議事にございました北九州空港、中部国際空港につきまして、北九州につきましては適当であるとの評価をいただき、誠にありがとうございます。次のステップに向けて、また我々の中で検討してまいりたいと思います。

中部に関しましては、本日の御意見を踏まえて対応方針をしっかりと固めて、こちらも次は新規事業採択時評価ということに向けて、中部国際空港会社と我々もいろいろ検討してまいりたいと思いますので、引き続きの御指導、御鞭撻をよろしくお願ひしたいと思います。

本日は、誠にありがとうございました。

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、最後、事務局に戻します。どうぞ。

【事務局】 委員長、ありがとうございました。

本日の議事概要と議事録につきましては、皆様の御了解をいただいた上で、後日、ホームページに掲載させていただきたいと思います。

それでは、本日はどうもありがとうございました。

【委員長】 どうもありがとうございました。御苦労さまでした。

— 了 —