

平成 14 年 5 月 31 日

於・国土交通省7階C、D会議室

## 交通政策審議会航空分科会

### 第 5 回 空 港 整 備 部 会 議 事 録

## 目 次

1 . 開会 .....	1
2 . 東京国際空港（羽田）の再拡張について .....	1
3 . 国内空港整備について 空港環境対策について .....	9
4 . 閉会 .....	12

## 開 会

航空企画調査室長

大変、お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから第5回交通政策審議会航空分科会空港整備部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。

まず議事次第、次のページが配席図、それから資料の一覧がございまして、次の固まりが資料1「東京国際空港（羽田）の再拡張について」というもので、その次に図面がついてございます。続きまして、資料2が「国内空港整備について」、資料3が「空港環境対策について」ということでございます。

以上、御案内申し上げました資料で抜けているものがございましたら、事務局までお申し出いただきたいと存じます。よろしゅうございますでしょうか。

なお、本日は、総員5名中5名の出席でございまして、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

それでは、議事に入らせていただきますので、報道関係者の方々のカメラ撮りは、これ以降、御遠慮願います。よろしくお願い申し上げます。

それでは、部会長、本日の議事につきまして、よろしくお願い申し上げます。

### 東京国際空港（羽田）の再拡張について

部会長

それでは、議事に入らせていただきます。本日も、よろしくお願い申し上げます。

まず、1番目ですけれども、「東京国際空港（羽田）の再拡張について」の説明を事務局からちょうだいしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

資料1「東京国際空港（羽田）の再拡張について」について事務局より説明。

部会長

どうもありがとうございました。

非常にたくさんの事柄が含まれておりましたので、多分、議論すれば、これだけで1時間ぐらい使うことも十分あり得ることだと思いますが、資料2も同じぐらいの厚さがありますし、もう一つ、資料3もあります。それで、12時までということで配分を考えますと、多分、この資料1についても、今の段階でともかく、重要なことを幾つか、ある程度、時間を限って議論せざるを得ないと思います。

恐れ入りますが、そういうことを念頭に置いていただいて、また、いつものように御質問、御意見等ございましたらお願い申し上げたいと思います。よろしく願いいたします。

委員

羽田再拡張についての今後の課題、6-1のところですが、こういうことを考えた方がいいのではないかと申し上げたいと思います。こういうことというのは、この羽田空港特有の発注方式を設計する必要があるのではないかと考えております。

法律的には、総合評価方式が認められておりますので、恐らく、その中で処理ができるのではないかとと思うんですけども、ただ、どういう格好でやるかというのは、かなり重要なことかと思えます。

その中身として、もう一つ重要なことは、工法選定会議で最終的に工法を決めた方がいいのか、あるいは、一応そこで問題点を明らかにして優劣をはっきりした上で、なおかつ不確定なことが残りますので、それを、今申し上げた特有の発注方式にもう一回かけるということがあり得べしと思っております。そのかけるときに、総合評価の一つの重要なところはリスクの負担の問題を、かなりクリアな格好で入れていくということが考えられます。

理由はどういうことかといいますと、どの方式にしても、技術的に世界で全く経験のないような事業ですから、当然、いろいろなリスクが生じてきます。それで、先ほど五千何百億と出ていましたが、私の直感的な感覚では、何で、こんなに安いのだろうという気がいたします。これはこれで、競争がちゃんと働いてそうなっているのだろうと思うんですが、しかしながら、リスクが生じたときに、それを後でどう処理するかというのは、当然問題になります。

それで、今後の課題のときに総事業費の見極めというのは、政府が適正なコストを見極めるという発想かと思うんですが、それが本当に正しい方法なのかどうかというのは、私自身は疑問を持っていて、もちろん、見極めていただくのはいいんですが、なおかつそこに、さっき言いましたような競争とリスク分担の格好をして、本当に、その価格できちっとできる。しかしながら、不確定なことについては、政府とどう分担するかというルールを、かなりきれいに入れたような制度設計をしてはどうかということ、私は個人的には思っています。

それで基本的には、例えば、これを 3,000 メートル掛ける 500 メートルぐらいの埋め立てで、仮に栈橋構造でやるというようなことを考えますと、さびの対策だとかいろいろなこと、特殊なコーティングをしたような鋼材を使うことになるかと思いますが、3,000 メートル掛ける 500 メートルの、しかも、高さが岩盤から 70 メートルとか、あるいは水上 20 メートルということになりますと、約 100 メートルのビル、五、六万平米のビルを数百本つくる。しかも、それを 2 年間で発注するということですから、当然、鋼材の市場にも影響が出てくるはずですよ。

仮に、どういう方がこのグループに参加しておられるのかわかりませんが、そういうことをもとにさかのぼって、あるいは埋め立てでも、土を 2 年間でどこから持ってくるか。そういうことは、直接これにかかわっている以外のマーケットのコストにかかわってきますので、市場が上がったら適正価格でどうなのか、市場予測が適正にできるか。これは需要予測と同じように難しい話ですから、何か、そういうことから考えますと、政府が計算して、一応、いろいろな専門業界の方が言っておられるのは、「あんたのは安過ぎるから、もっと高くしろ」というのも構図としては大変妙に見えます。しかしながら、やってみたら、やはり後から、もっと高くなりましたというのも、これは国民から見ると非常に不明朗に見える。そうすると、やりようというのは、今申し上げたようなことしかないのかなという気がします。

すみません。あと 1 点だけ。

部会長

どうぞ、お願いします。

委員

関連して、埋め立てとそのほかの工法は全く意味合いが違って、埋めると、土ですから、だんだん沈下をして強くなる方向に働きますので未来永劫の財産になりますが、そうじゃ

ないものは、何年かたつと違うことになります。もちろん、これは割り引いて計算をすればいいということですが、割り引いた計算以上に、後々の負担としては、大変大きな問題を生じるのは当然のことでございます。

そうすると、なるべく埋め立てをしたいんだけど、そのジョイントのところをどうするかという話が出てまいります。そのときに、栈橋対ハイブリッドで、もし栈橋構造の専門の業界の方々が、仮に私だとしますと、それは全部の方がいいに決まっていますから、組み合わせのところについてのいろいろの努力は、それだけ減ってくることになります。そうすると、今、設定されている競争が適正に働いているかどうかというのは、やや疑問があります。ですから、そういうところも技術開発がちゃんと進むような仕組みを何かつくる必要があるのではないか、これは例えばですが。

もう時間がないのでこれくらいにしますが、とにかく今後の課題で、その発注方式と競争をどういうふうに設定するかという制度設計が、今までの大事業と違って、非常に特有のやり方というのはあって、これは、うまくやると今後の大規模な公共事業についての非常にいい先例になる、そんなことを思っております。以上でございます。

部会長

ありがとうございました。

大変、重要な点かと思えますけれども、今の点について、何かございますか。

審議官（首都圏第3空港担当）

御指摘ありがとうございます。私ども、この工法の問題につきましては、基本的なポジションというのは、とにかく、羽田空港の4本目の滑走路という極めて重要な施設をつくるわけでありますから、長期的な観点に立って、いいものを安く、早く、確実につくらないといけないということです。

そういう意味で、工法評価選定会議の中でも、先ほどもちょっと触れましたけれども、いろいろな角度から評価をした上で最も適切な判断をしないといけないという、そんな問題意識であります。

おっしゃるとおり、それぞれの工法が初めてなんですね。埋め立てと栈橋をくっつけて初めからつくるというのも今までありませんし、栈橋だけで2,500メートルの空港をつくった例もありませんし、浮体は、もちろん初めてでありますから、いずれもいろいろな課題、不確定な要素がありますので、これをどのくらい見極めがつけられるか。ですから、そういう不確定な要素を含めて、リスクの負担をどういうふうにするか、国民の立場とい

いますか、国家の立場から見て、さっきお話した、基本的な立場である早く、安く、いいものを確実にというのを実現できるかという問題意識を持っておりまして、リスクの負担について、発注方式とか契約方式も含めて主要な検討課題の一つに入れて、今、御検討をいただいております。

それを、ある程度作業を進めた段階で、どういう結論を出していただくのがいいのか、先生にも御参画いただいておりますので、工法評価選定会議の中で御議論いただいて、最もいい御判断をいただければと思っております。

部会長

ありがとうございました。

それでは、ほかにどうぞ。

委員

いろいろな御説明で、大変よくわかったんですが、今、マクロと申しますか、総論的に申し上げますと、改めて言うまでもないかもしれませんが、国あるいは地方が、財政が逼迫している状況。そういう中で、社会資本の整備という意味で、いわゆる羽田の再拡張も非常に重要なことだというふうに私も思います。

要は、そういう中で、財政を重点的、選択的に、あるいは効率的に投資していくためには、戦略的と申しますか、重点的な方向性が大事だと思います。

そうしますと、必然的に、限られた財源を投資していくという観点からすれば、大都市圏を中心にせざるを得ないと思います。もちろん、地方のあれも後ほど出てくると思いますが、重要な部分はあると思いますが、基本的にはそういうふうに考えます。

そんなことから言いますと、この羽田の再拡張の第4滑走路というのは、私は、大変重要で緊急な課題ではないかと思えます。細かい、いろいろなこれのニーズは、ここにもいろいろ資料が出ていますけれども、私自身も利用者というような視点から、非常に頻繁に飛行機を利用するんですが、国内線の発着というのがぎりぎりに来ている。ますますこれからふえるであろうと、旅客・貨物ともに。そういう中で、早急にこれをやらなければいかんと思えます。

それからもう一つ、羽田の第4滑走路が実現できれば、私自身も海外に非常に頻繁に行くんですけども、海外の大都市と申しますか、例えばニューヨークだとか、パリだとか、ロンドンに比べて、残念ながら、成田は余りにも遠いし、いろいろ不便だというのは、我々が頻繁につき合っている外国人の人たちも、大変、不満を持っているというようなあ

れもありますけれども、もう既に、いろいろな状況でやむを得ない。

そういうことの中で、羽田が、拡張が実現したあかつきには、ぜひアジアの路線なんかも、国際ゲートウェイの機能強化というような視点もありますけれども、アジアなんかの国際線も、当然、乗り入れさせるべきではないかと思えます。アジアだけではないんですけれども、アジアが一番、ニーズが多くなるでしょうし、いわゆる距離の問題もありますので。

そんなことで、ぜひ再拡張というのは、環境アセスメントの問題、あるいはどういう工法でやるかという問題もあると思いますが、ぜひ早急を実現すべきじゃないかと思えます。

部会長

ありがとうございました。

今の委員の御意見に何か、事務局サイドの方でコメントしていただくことはございましょうか。

特に、よろしゅうございますか。

それでは、ほかにどうぞ。いかがでしょうか。

一つ、ちょっと教えていただきたいのは、7 - 1のところでは首都圏の第3空港について、これは第3空港調査検討会での御説明があったような考え方で、また、いずれ首都圏の空港容量が不足する可能性もある。したがって、長期的な視点に立って、引き続き検討を行うということと、それから、6 - 1のところにあります羽田の再拡張後の課題ですけれども、羽田の国際化の話。つまり、役割をどういうふうに分担するかという話があります。

それから、さらにもう一つ前に戻って、これは4 - 3のところですけども、国際化という観点から、今の羽田の再拡張は非常に重要な意義があるということで、国内線需要に対応した発着枠を確保した後に、ある程度の余裕枠が生じたときに、それを国際に使うということも考えられるではないか、これもそのとおりなことだと思います。

ただ、一方で指摘されているように、需要がどんどん伸びていくとすれば、ある時点で国際の方に割り振った分について、しかし、国内の需要がどんどん伸びていって第3空港が出てくるのはずっと先だとなると、そのときに、今まで使っていた国際の分は、国内の逼迫した需要に対してどういうふうにするんだという質問や何かよく出ていると思います。

そうしますと、今、4 - 3ページで言われているような、ある程度の余裕を国際にも使



えますねという話と、それから6 - 1のところ、できた後の役割分担をどういうふうにするかという話、それと第3首都圏空港と、この結びつきというのが、ちょっとまだよくわからない点があるんですけども、具体的に言えば、役割分担を考えるとときに首都圏第3空港を長期的に検討していくという、その首都圏第3空港をどの程度頭に置いて役割分担を羽田に適用していくのか、そこは、非常に難しい問題だと思うんですけども、何か、筋道がおありなんでしょうか。

審議官（首都圏第3空港担当）

ごもっともな御質問かと思いますが、まず私どもの基本的な考え方は、これから当分の間といいますか、しばらくの間は、成田空港の、現在、暫定で供用を開始しております滑走路を、本来の2,500メートルの滑走路にして目いっぱい使っていく。それから、羽田空港は、速やかに4本目の滑走路を整備して、これも目いっぱい使っていく。

そうしますと、将来の首都圏の国内・国際の航空需要に、いわば2空港・6滑走路で、どういうふうに対応していくのが、一番利用者にとっていいのかということ、やはり考えないといけないと思います。

その際に、しかし、位置の関係その他を考えると、成田は、やはり国際の拠点であり、羽田が国内の拠点であるという基本図式は変わらないと思います。

おっしゃるとおり、羽田は再拡張後の枠が、ある程度あり得るとしても、それは時間の経過とともに国内の需要増などで観念的には減っていきますから、そういうことを見越して、どの程度、安定的に国際使用に使えるのかということ、もう少し先のタイミングになるとは思いますけれども、見極めて、羽田の国際化というものを結論を出さないといけないし、そのときには使える枠をにらみながら、国際線の中でも、どういうものをそこに担わせるのがいいのかということを決めないといけません。今、先生から御指摘のあったような観点もあろうかと思えます。

その先、第3空港との関係はどうかということですが、まず6本の滑走路を使いながら、その能力をさらにふやす努力ということもやっていく必要があると思うんです。羽田空港は41万回、当面見込まれておりますけれども、それもしか、もっとふやすことができないのかという努力は引き続きやっていかなければいけませんし、成田空港の場合も、そういう努力を今後やっていくとすれば、そういうものと国際・国内の需要の伸びなり、あるいは多頻度化の要請なりがどういうふうに絡んでくるのか。そこをにらみながら第3空港を、いつ、どのタイミングで考えていけばいいのかということになりますから、

きれいな図式ではないと思いますけれども、幾つかの要素をにらみながら検討を進めていかざるを得ないのかなと思っております。

部会長

大変、難しい問題だろうとは思いますが。

要は、この羽田の再拡張の意義というところで、国際化というのが、それほど強調できるかということになるのかなと、今、自分で自分のコメントを考え直しておりましたけれども、結構です。ありがとうございました。

どうぞ。

委員

ずっとお話を聞いていて、印象なんですけれども、どうしても国際パートが軽んじられているような印象をちょっと受けるんですね。羽田のときも、余力が出たら国際にも回そうということですね、今のお話ですと。

やはり、日本地図を見ると周りは全部海ですから、私は、国際航空政策というのが第1に来るような気がするんですが、今、お話をずっと伺っていると、どうしても国際は、ちょっと横によけられちゃっているような印象を受けるんですけれども、そうでもないんでしょうか。私の単なる勘違いでしょうか。

審議官（首都圏第3空港担当）

決して、脇に置いているつもりはありません。

ただ、やはり首都圏の国際航空需要をまず第一に担うのは、成田空港がその役割を担ってきておりますし、今後とも、その用意があるわけですから、そこを念頭に置いておかないといけない。

羽田空港の場合は、恵まれた位置関係といいますか、都心に極めて近い位置にできておりますし、アクセスも含めて、今、非常に便利になっておりますから、これが今後伸びていく、あるいは質が高まる国内航空旅客ニーズにきちっとこたえないと、これまた、航空ネットワークとしては非常に大きな問題を発生することになりますから、ここは羽田が、いわば、まず第一に担うべき役割のところだろうと思うんですね。

それで、しかし、なおかつ近いところに便利な国際機能があれば、それに越したことはない。諸外国の例を先ほど御説明しましたけれども、いずれも、国内だけ、あるいは国際だけの空港というのはほとんどないわけで、各国ともいろいろな事情を踏まえながら分担してやっているわけです。

トータルとして、羽田と成田できちっと首都圏の国際需要に対応できれば、それで十分ではないかと思っております、現実問題として。

部会長

よろしいでしょうか。

それでは、まだいろいろおありかと思えますけれども、先ほどもちょっと申しましたように、あとが大分残っておりますので、次の議事に移らせていただきたいと思えますけれども、よろしゅうございましょうか。

### 国内空港整備について 空港環境対策について

部会長

それでは、資料2ですけれども、国内空港整備についての御説明を事務局からちょうだいしたいと思えます。

よろしくお願ひいたします。

資料2「国内空港整備について」について事務局より説明。

部会長

ありがとうございました。

そういたしますと、資料3を先に御説明いただいて、あと一括して御意見をいただくということでよろしゅうございましょうか。

それでは、3の空港環境対策について御説明をちょうだいしたいと思えます。よろしくお願ひします。

資料3「空港環境対策について」について事務局より説明。

部会長

どうも、大変ありがとうございました。

進行の不手際で、ちょっと最後の方が押せ押せになりまして、大変申しわけございませ

ん。いろいろ御予定がおありの方もたくさんいらっしゃると思いますけれども、数分だけちょうどいい、今の資料2、資料3について、委員の方々の御意見、御指摘等を承っておきたいと思いますので、よろしく願いをいたします。

いかがでございましょうか。

委員

長期計画のところの議論は空港だけじゃないので、なかなか難しいことがあるのは承知しておりますが、新聞で私が見ている限りでは、長期計画がちゃんと機能しないで、今おっしゃったような話と、お金を先決めするような話になっていてという議論があります。

それで、その話を外国人にしたら、論理が全くわからないという論理でもあるわけですね。つまり、ここでやっていかなければいけないことがいけないことと、計画そのものがいけないことと全く別の次元の話であるにもかかわらず、そういうふうになってしまう。それはそれで、この国特有の事情なのかもわかりませんが、少なくとも長期計画の持っている調整機能だとか、あるいはほかの分野との関係をどうするのかという話を全部ふっ飛ばして、何か、方針だけ決めますというのは、それでいいのかなというのが私の率直な気持ちです。

もう一回、問題があるとしたらどこが問題かをはっきりさせて、なおかつ計画的にやるということを見捨てる理由は全くないわけですから、その機能をどういう格好で持たせるべきかということを考える必要があるのではないかという気がしております。

実はこれ、繰り返しますけれども、空港だけの話ではないので、若干難しいところがあるのかもわかりません。

それから、細かい話ですが、石川県の知事さんがヒアリングのときに言っておられた、ああいう話は、こういうことと関係なくていいのかどうかということです。国際化に伴ってのお話だったと思いますが、C I Qの話ですが、やや長期計画とは違って、もう少し現場の話かもわかりません。

それから、3つの空港が非常に需給逼迫する可能性がある。これは、全くそのとおりだと思います。加えて、全総の中で各ブロックが自立する方向に向かってほしいとか、アジアとの関係をそれぞれの地域ごとにやっていくような格好にしてほしいとか、こういう話が、かなり、さっき委員さんがおっしゃったように、国際空港の、国際環境の中での地域にとっての重要性というのは変わってきている気がします。そんなことの記述がどこかにあって、それで、さっきのC I Qの話なんか、その部品としてと言うと、言葉が適切

じゃないかもわかりませんが、そんな扱いができるのかなという気がしました。

部会長

ありがとうございました。

委員

それでは、簡単に、資料2の6ページの計画段階におけるパブリック・インボルブメントという項目がありますけれども、これは非常に大事なことだと思います。計画段階で、十分、パブリック・インボルブメントをやるということは、ますます現在、必要になってきているのではないかと。そういうことで、これをぜひ実施していただきたいというのが一つです。

それからもう一つ、別のことですが、地方空港整備に必要なことは、簡単に言えば、空港をつくれれば飛行機が飛んでくるというような状況では、必ずしもなくなってきている。というのは、日本の航空会社も、外国の航空会社も非常に競争が激しい、あるいは経済環境の変化、厳しさの中で、やはり採算性というようなものを重視してやらざるを得ない。経営上、当然のことではありますが。そういたしますと、必ずしも、空港があるからといって簡単に飛行機が飛んでくるわけじゃないというのは、改めて言うまでもないと思います。

そういうわけで、地方空港を整備する場合には、需要予測を特に厳しくといたしますか、精細にやって、需要を徹底的に調査した上で地方空港整備、あるいは新設をやるべきじゃないか、こんなふうを考えております。

以上です。

部会長

ありがとうございました。

いかがでしょうか。

飛行場部長

〃〃先生のお話の中で、いわゆる計画策定の手順のお話だと思いますけれども、これは、いろいろな意味でこれからの時代に、やはり我々の反省と申しますか、計画の構想とか案の段階、その中で必要性というものを十分、議論を尽くしていく必要があるだろうなと。それを抜きにして計画いきなり入っていくということは、真の意味で、必要なものが整備されにくいということにもなってくることにつながるのではないかなと思っておりまして、そういう意味では、そういった手順的に、やはりパブリック・インボルブメントの必要性を含め、あるいは代替案も含めて手順を追ってやっていく。国が公権的にという

ことではなくてですね。そういうことで、ちょっと御理解をいただければと思っております。

それから、国際化の関係につきましては、実は盛り込まれておまして、本文の4ページ目の一番上のところの地方拠点空港及び地方空港の整備の一番下のところに、「また、地域の国際航空需要」ということで、これは、そういう国際交流の実情とか、あるいは空港の拠点性等に応じましてということで、石川県とか、先生に前々回御指摘いただいたような趣旨を踏まえて、こういうことで整理させていただいております。

部会長

よろしいでしょうか。

ほかに、いかがでしょうか。

多分、御意見、御指摘があっても、ちょっと時間的なこともあって落ちつかないということもありません。また反復的に、今まで御説明いただいたことについて議論したり意見が出せるようなことをちょっと工夫していただいて、次回以降にさせていただきたいと思います。

どうも、不手際を重ねておわび申し上げますけれども、それでは、時間も過ぎておりますので、きょうは、これで終了したいと思います。

特に何か、御発言はございませんでしょうか。

閉 会

部会長

それでは、事務局から、次回の予定について御説明をお願いいたします。

航空企画調査室長

次回の空港整備部会は、6月14日金曜日、午前10時から、本日と同じ、この会議室でございます。C、D会議室で、議題といたしましては、国際拠点空港の整備及び管理運営に関する経営体制の民営化について、及び関西国際空港2期事業について御議論をお願いしたいと考えております。

今回、空港整備関係、論点がたくさんございまして、限られた時間で多数の事項を御審議いただきましたことを御容赦いただきたいと思っております。恐縮でございました。

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、次回の議事内容は、今、御説明があったとおりということでよろしゅうございますでしょうか。

それでは、きょうはこれで終了させていただきたいと思います。

お忙しいところを御出席いただきまして、大変ありがとうございました。