

第2回 交通政策審議会 航空分科会事業評価小委員会

平成26年12月11日(木)

国土交通省3号館10階特別会議室

【事務局】 定刻になりましたので、ただいまから、第2回交通政策審議会航空分科会事業評価小委員会を開催させていただきます。

ご出席の皆様方には、大変お忙しいところ、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私、事務局を務めさせていただきます航空局空港施設課、黒川でございます。どうぞよろしくお願ひします。

それでは、開会に先立ちまして、田村航空局長よりご挨拶申し上げます。

【航空局長】 本日はお忙しいところ、事業評価小委員会にご参加をいただきまして、ありがとうございます。

本日は、空港整備事業の新規事業の採択ということで、福岡空港の滑走路増設事業が議題になってございます。

先日は、委員の皆様方に現地ご視察もいただいたところでございますけれども、そこでも見ていただきましたとおり、最近、非常に混雑をしております、前から混雑はしておりますわけなんです、特にだんだんひどくなってまいりまして、朝夕かなり、誘導路に列をなして航空機が待機をしているというような状況もございます。

この福岡の空港をどうするかというのは、前から懸案になっておったわけでございますけれども、混雑をしている反面、非常にアクセス性に優れているということがございます。私も福岡に勤務をしておりました時に、朝8時の便で東京に出張するという時に、7時15分まで寝坊をしてしまいました、ちゃんと8時の飛行機には間に合ったという素晴らしい空港であるということもございまして、やはりご地元は特に、今の空港というものの利便性というものを高く評価し、これを生かしたいと望んでおられるということでございます。

ということもございますので、構想段階からパブリックインボルブメントをやりまして、いろいろ議論を重ねた結果として、2本目の滑走路というのを今の空港に増設するという事で、現在、環境アセスメントの作業を進めております。これが来年の秋以降、順調にいきますと手続が終わるので、そのあと新規に、この事業を前へ進めていいのかどうかということが課題になっているということでございます。

他方で、この事業は、財源の確保というのがもう1つの課題になっております。これにつきましては、先般、福岡県と福岡市で立ち上げた検討協議会の場で、空港運営の民間委託ということについても、前向きな合意をしていただいているということでございます。

こうしたことも踏まえて、今後、われわれも予算の作業を進めていくということでござ

います。

したがって、本日は、この増設事業につきまして、B/C等の面から、先生方にご議論を賜りたいということでございます。ぜひ、ひとつよろしくごお願い申し上げます。

【事務局】 それでは本委員会の審議でございますが、本委員会の議事につきましては、報道関係者に限り公開とさせていただきます上で、議事録につきましては、内容について委員の皆様方にご確認をさせていただいたあと、発言者氏名を除いて、会議資料とともに、国土交通省のホームページにおいて公開することとなっておりますので、あらかじめ、その旨ご了承願います。

続きまして、お手元にお配りしております資料の確認ですが、議事次第、委員名簿、配席図、説明資料、参考資料1と2、3をお配りしております。説明資料、参考資料は、資料、福岡空港滑走路増設事業における新規事業採択時評価について、参考資料1、事業評価小委員会について、参考資料2、福岡県への意見照会（回答）、参考資料3、費用便益分析バックデータとなっております。ご確認いただきまして、資料の不足等ございましたら、事務局までお申し付けください。

本委員会の委員長につきましては家田委員にお願いしてございます。

それでは続きまして、委員長からご挨拶をいただきたいと思っております。よろしくご願います。

【委員長】 ご挨拶は省略しましょうかね。事前に現地も見学させていただいておるし、そこで皆さんと意見交換もしておりますので、ご挨拶は省略して、ただちに議事に入ることにしてしましましょう。

【事務局】 ありがとうございます。

それでは、ここから恐れ入りますが報道関係者の方々、これ以降の写真撮影はご遠慮いただきますので、よろしくお願いいたします。

また、以降の進行は委員長にお願いしたいと思っております。委員長、よろしくお願いいたします。

【委員長】 はい、それでは早速、議事に入りましょう。

さっきも申し上げたように、事前に資料も、それぞれの委員にご説明して下さってるし私も聞いてるところでございますので、ご説明はなるべく簡素に、とりわけ前回の時にご質問が出たようなところに重点を置いて、サラッとお願いしたいと思います。それによって、議論の時間をなるべくたくさん取りたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【空港施設課長】 空港施設課長の長谷川でございます。簡潔に説明させていただきます。

お手元A4横の資料でございますけれども、開けて2ページでございます。

説明の内容が3点ございますけれども、福岡空港の概要、福岡空港滑走路増設事業の概要、最後に、新規事業採択時評価の内容につきまして、ご説明させていただきます。

3ページでございますけれども、概要中身5点ございます。

開けて4ページでございますが、沿革を書いておりますけれども、一番の特徴としましては、福岡空港は、戦中に軍が建設を始めた、また戦後、米軍に接收された空港であり、

今現在でも、空港内に私有地が存在しているという特徴がございます。

一方でその後、どんどん発着回数が伸びる中で、航空機騒音が社会問題化したわけがございますけれども、空港周辺対策を進める中で、地元等の理解もございまして、今現在では、西日本の中核的な拠点空港として機能しているところでございます。

開けて5ページでございます。先ほど航空局長からもお話がございましたけれども、非常に便利な空港でございます。特に地下鉄が入っている関係で、博多駅まで5分でアクセスできるという空港でございます。

また、右の下の図でございましてけれども、九州という日本の西にあります関係上、例えば上海とか台北とかそういったアジアの主要都市に対して、国内の主要都市とあまり変わらない時間で飛行できるという、そういった空港でございます。

開けて6ページでございます。空港の施設の配置をそこに書いておりますけれども、現在、福岡空港は、2800メートルの滑走路1本で運用してございます。図面の左側が北になっております、右が南でございましてけれども、滑走路を挟みまして東側に国内線ターミナル、また西側に国際線ターミナルを配置しているところでございます。また、西側の国際線ターミナルの先に博多駅また天神、福岡の市街が広がっているところでございます。

開けて7ページでございますけれども、空港周辺対策について、ご説明させていただきたいと思っております。

福岡空港は、私ども国土交通省が管理している空港でございますけれども、「騒防法」という法律に基づきまして、空港の周辺地域におきまして、音のうるささに応じて区域を3種類指定してございます。お手元の資料の下の図面でございましてけれども、ちょうど真ん中の白抜きのところ、ここが空港になります。その外側にピンク色、これは第3種区域と言っているところ、またその外に緑色、これが第2種区域、さらに、その外側に黄色い第1種区域と区域を指定しているところでございます。

この区域の指定に従いまして、私ども様々なメニューを、空港周辺対策として実施しているところでございます。

一番内側のピンクのところでございますけれども、ここにおきましては緩衝緑地帯の整備、空港に一番近い地域でございますので、人が住むということではなくて緩衝地帯を設けるということで、緩衝緑地帯の整備といった事業を進めているところでございます。

また、その外側の緑色の地域でございますけれども、この地域2種区域とピンクの3種区域を合わせまして、移転補償といった事業を進めているところでございます。非常に空港に近いところで航空機の騒音がうるさい地域でございますので、希望に応じまして、そこから外へ移転していただくという事業を展開しているところでございます。

またその外側、黄色でございますけれども、黄色と緑、ピンクを合わせてでございますが、そこに住まわれている方々の住宅の防音工事、こういったものを推進しているところでございます。

また黄色の外側でございますけれども、航空機の実際の音によりまして、例えば学校で

ありますとか病院、こういったものの防音工事といった事業も推進しているところがございます。

加えて、8ページでございますけれども、そういった環境対策事業のメニューの1つといたしまして、移転補償跡地、移転していただいた、そこに残った跡地を活用しまして、例えばそこがございますけれどもリフレッシュ農園、これはこの前、見ていただいておりますけれども、実際に、そこで家庭菜園を育てるといった事業も推進しております。また右側でございますけれども、再開発事業といたしまして跡地を造成し、そこに建物を造り、それを第三者に貸し付けて使ってもらうような、「騒音斉合施設」と言っておりますけれども、近くに空港があっても困らないような施設、こういったものの整備も展開しているところがございます。

こういったものを長年事業としてやっておりますけれども、下のグラフでございますが、最近でいきますと、例えば平成9年ごろ、80億規模の事業費として使っておりましたけれども、様々な対策を推進する中で、平成24年におきましては約20億ほどに、事業費としては減少してきているところがございます。

先日の視察の際に、例えば住宅防音工事とかは、どれぐらいの進捗でしょうかという質問があったわけでございますけれども、住宅防音工事でございますと、対象となります住戸の数が約3万5000軒ございます。それに対しまして、約3万4000軒強、実施しておりますので、実施率といたしましては95%ほど、かなり進んでいるところがございます。

一方で移転補償でございますけれども、これは、対象となる面積が約144ヘクタール。それに対しまして85ヘクタールほど実施しておりますので、実施率としましては60%弱というところがございます。

開けて9ページでございますけれども、福岡空港の需要動向を、そこに示してございます。上のグラフが旅客数の推移、下のグラフが発着回数の推移でございます。

旅客数でございますと、平成25年度昨年度でございますけれども、大体平成14年ごろの一番多かった時代、約2000万にだんだん近づいてきているところがございます。

一方で発着回数でございますが、平成25年度で過去最高を記録してございます。16万7000回でございますけれども、平成14年の時には13万回強だったわけございまして、旅客数が変わらない中で発着回数が増えていると。まさに使用機材の小型化が進んでることが見て取れるところがございます。

開けて10ページでございます。路線の状況でございますけれども、今現在、福岡空港におきましては、国内線で26路線、国際線で15路線、ちょうど福岡空港を中心にしまして、国内また東アジアを中心に、路線も張られているところがございます。

開けて11ページでございます。福岡空港を、国内の他空港とまた海外の空港と比較しておりますけれども、取扱旅客数また便数でございますと、福岡空港は、今国内で3番目でございます。ただ、残念ながら滑走路1本というところで運用しているところござい

す。

一方で海外に目を向けた場合に、同様の需要を扱っている空港を幾つか調べておりますけれども、廈門の空港が、先日の資料には入っておりませんでした。再度調べてみますと、今現在1本で運用してると。ただ、近々、拡張工事に入るところでございますので、そういう意味では、世界の中で言いましても、これほどの需要を扱ってる中で、1本の滑走路で運営してる空港はないのかなと思ってるところでございます。

開けて12ページでございますけれども、国内線の需要の動向を、そこに示してございます。特に23年度以降、4年、5年と大幅に需要が回復してきておりますけれども、まさに特に24年度以降でございますが、LCCの参入、これが非常に大きな影響を与えているところでございます。また羽田枠の増加もあり、需要の回復が鮮明に出てきたところでございます。

開けて13ページでございますけれども、LCCの就航状況でございますが、今現在、福岡空港には、ピーチ・アビエーションとジェットスター・ジャパンの2社が乗り入れているところでございます。下にグラフがございますけれども、24年、25年と非常に需要が伸びているところでございます。就航前の平成23年に比べますと、100万人ほど需要として伸びているところでございます。

開けて14ページでございますけれども、今度は、国際線の動向をそこにまとめているところでございます。平成21年度以降、右肩上がりにずっと増加しておりますけれども、特にアジア路線を中心に、新規路線また増便が相次いで出てきているところでございます。また平成24年度でございますけれども、ホノルル路線が復活するとともに、25年度にはアムステルダム、ヨーロッパ路線が新規開設されているところでございます。

次に15ページでございますけれども、先ほどもご指摘ございましたが、待機といいましょうか、混雑状況の資料をまとめているところでございます。

昨年9月でございますけれども、現地におきまして実態調査を実施しておりますが、やはりピーク時間帯を中心に、混雑・遅延が発生しているところでございます。その時の調査によりますと、1機当たり約4分ほど、平均でございますけれども、遅れておりますし、また最大遅れた飛行機でいきますと、30分弱、空港の中で待機等が発生しているところでございます。1日でいきますと約200機当たり、非常に大きな数の影響が出ておりますし、それは割合でいきますと40%強というところでございます。

16ページでございますけれども、このような状況の中、本日は、滑走路増設につきましてご審議いただきますが、今現在、私どもが進めております事業をまとめております。

「平行誘導路の二重化」と書いておりますけれども、国内線ターミナルビルの前面にあります誘導路、この部分を二重化しようという事業、また併せまして、ターミナルビルを再整備しようという事業を、今現在進めているところでございます。

ターミナルビルの前には丸い、これでいきますと黄色いスポットという飛行機が駐機する場所があるわけでございますけれども、実際に離陸する際には、ここの止まっている航空

機がいったん後ろに下がって滑走路の末端まで行き離陸するわけでございますが、下がったときに、一方で着陸してきてターミナルビルに入ってくる航空機と、この一方の誘導路上で輻輳することになります。結果として遅延が起こっているわけでございますけれども、この部分を、部分的ではございますが、二重化しようということを現在進めているところでございます。

先日、現地を見ていただいた中でも、現在、立体駐車場の整備が終わったところでございます。今年の7月から供用しておりますけれども、現在、道路の改良工事を実施しているところでございます。

その結果ですが、多少、周回道路とかパークサイドで混雑しているところでございますけれども、私どもといたしましては、安全対策に努めながら、工事をできるだけ早く完成させたいと思っているところでございます。

17ページでございましてけれども、ターミナルビルの対応を、そこに書いてございます。誘導路を二重化する関係上、ターミナルビルの一部がそこに抵触しますので、そこを建て替えなければならないわけでございますけれども、一方で、先日ご覧いただきました第1ターミナルビルと言っているところ、これは一番古いビルでございまして老朽化もかなり進んでおります。そういった意味で、ビルの立場としましては、老朽化対策を行うとともに、旅客の利便性向上というものを今回進めようとしているところでございます。

次の18ページでございましてけれども、18ページ、19ページ、20ページと、国、福岡県、福岡市の計画における位置づけを書いているところでございます。それぞれ二重化の必要性を記載しているところでございます。

続きまして21ページからでございますけれども、滑走路増設事業の概要につきまして、ご説明させていただきます。

22ページでございましてけれども、今回の事業は、先ほど簡単に触れておりますが、現在、2800メートルの滑走路が1本ございますけれども、この滑走路の西側に、210メートルの間隔を置いて滑走路を建設するものでございます。新しい滑走路の長さは2500メートルでございます。

これに併せまして、西側に新しく造る滑走路と平行して、平行誘導路を建設いたしますし、関連する排水でありますとか様々な工事を行うものでございます。

また、これらの工事を実施する関係上、現在西側に立地しております貨物ターミナル、無線施設、こういったものが抵触することになります。併せまして、こういったものの移設を、西側地区の中で行うものでございます。

これらの事業でございましてけれども、今現在の福岡空港を運用しながらの工事になります。このために段階的な工事、西側も東側も含めて運休するわけにはいきませんので、必ずどこかの誘導路を確保しながらという形での段階的な整備が必要になりますし、また滑走路に影響する部分は基本的に夜間工事の対応になります。そのために、どうしても事業期間、工事期間が長くなりますし、事業費も多少割高になるところでございます。ちなみ

に事業費でございますけれども、そこでございますように、1600億円ほどを、現在見積もっているところでございます。

23ページでございますけれども、ここから数枚、滑走路増設に係る検討の経緯をまとめているところでございます。

現在の滑走路増設でございますけれども、最初のスタートは、平成14年12月の交通政策審議会航空分科会での答申でございます。この中で、国と地域が連携し総合的な調査を進める必要があると記載されたのがスタートでございます。これを受けまして、平成15年度より、地元福岡県、福岡市と連携して総合的な調査を実施しているところでございます。

24ページでございますけれども、答申以降の全体的な流れをそこにまとめております。総合的な調査を平成15年から20年度にかけて、また21年度から23年度にかけて、構想・施設計画段階の調査、その後、平成24年度から環境影響評価を実施しているところでございます。

総合的な調査また構想・施設計画段階の検討におきましては、PIを活用しまして、関係する皆様のご意見を伺っているところでございます。

25ページでございますけれども、総合的な調査のステップを示しておりますが、大きく4段階で実施しております。

また、これらの中でPIを実施しておりますけれども、延べ1万3000人、4万2000件ほどの意見をいただいているところでございます。

28ページでございますけれども、総合的な調査の中の1つの検討としまして、近隣空港との連携案がどうかというのを、早い段階で検討しているところでございます。

結論的には、福岡空港はやはり非常にポテンシャルといえましょうか求心性が高い空港でございます。そこでさばいてる需要が、例えば北九州でありますとか佐賀空港ではなかなかさばきにくいというのが当時の結論でございます。

27ページでございますけれども、対応策の1つとして、滑走路増設案について検討しているところでございます。

当時の検討としましては、そこがございます3案検討しておりましたけれども、工事費でありますとか工期、周辺への影響等を勘案して西側配置案、現在の基になっておりますが、210メートル間隔案を代表案として選んでいるところでございます。

28ページでございますけれども、一方で新空港の案につきましても、検討してございます。福岡周辺を全体に10ゾーンに分けておりますけれども、そこから2ゾーンを選択し様々な検討をやっております。アクセス性、事業費等を勘案し、三苫・新宮ゾーンというものを代表案として選定しているところでございます。

それらの調査結果につきまして、再度PIを実施しております。PIの結果を、そこにまとめてございますけれども、滑走路増設に対する意見と新空港に対する意見でございますが、どちらかの案が圧倒的に他の案に対して優位だという結論ではございませんでした。

したがいまして、この時点では、まだ両案が併記されたところで、P Iはまとまっているところがございます。

30ページでございますけれども、この結果を受けまして、地元、福岡県、福岡市のほうでご意見がまとめられております。そこに、その際の紙にまとまっておりますが、結論としましては、滑走路増設を進めていただきたいという意見でまとまっているところがございます。

いろんな視点があったかもしれませんが、そこに書かれてますのは、速やかに着手する、早くできるということが、やはりポイントだろうと言われていたところがございますし、また一方で事業費につきまして、やはり滑走路増設案のほうがいいかなというところで、地元としては滑走路増設案を選んだところがございます。

31ページでございますけれども、このような地元の意見を踏まえまして、国におきましては次の段階として、構想・施設計画段階に進んでおります。これは、地元の意見を踏まえまして、空港内で210メートル離れた2500メートルの滑走路を造る計画でございますけれども、この案につきまして、技術的な検討をこの段階で加えているところがございます。

32ページでございますけれども、環境アセスメントの手続が、そこに書いてございます。方法書、準備書、評価書という流れで進んでおりますけれども、現在は、準備書の手続を進めているところがございます。現在、準備書の公告・縦覧の期間中でございます。ちょうど先週までですけれども、地元での説明会を開催し終わったところがございます。これから、関係者の意見が出てきたところをとりまとめて、次の段階に進めればと思っているところがございます。

33ページでございますけれども、環境影響評価、準備書の中でのとりまとめでございますが、3点書いております。環境保全に係る基準または目標との整合性は、おおむね図られると、私どもは考えているところがございます。

実際の環境への影響でございますけれども、下に騒音と水質について書いております。この2項目が基準を多少上回るものがございますけれども、事業者による実行可能な範囲でできる対応によりまして回避または低減されるものと考えているところがございます。

結論としまして、私どもとしましては、環境保全への配慮は適正ではないかということで、資料をまとめているところがございます。これらにつきまして、現在、関係者の意見をこれから伺っていくことになるところがございます。

34ページでございますけれども、これから数枚、滑走路増設の必要性につきまして説明させていただきます。

まず、ここにごございますのは、平成25年8月27日の実際の飛行機のフライトの張りつけ状況でございますけれども、現在、福岡空港の滑走路は1本でございますが、処理能力としては、1時間当たり35回程度と見ているところがございます。

35回といえますのは、そこに書いておりますけれども、定時性を保ちながら日々の定

期便が安定して運航できるよう、幅広い条件に対応する数値でございまして、実際の日々の運航の中では、これを多少超えて運航することもございます。ただ、その場合には、結果としてでございますけれども、遅延がそこで発生する可能性が高くなっていくというものでございます。

今現在の福岡空港でございますけれども、このグラフにございますように、朝の午前中ですが、10時から12時ぐらい、また午後でいきますと16時から18時ぐらいがピーク時間帯といわれているところでございまして、この辺りの影響で、実際に遅延が出ているところでございます。

次に35ページでございますけれども、今度は処理能力につきまして、年間値というところで、検討しているところでございます。

お手元のグラフでございますけれども、幾つか線が入っておりますが、まず緑色で書いているもの、これが処理能力でございます。大きく3段階に書いておまして、また、点線で次の段階を書いておりますけれども、現在の滑走路処理能力は、私どもの検討では、1年間で16万4000回、1時間当たり35回と設定しているところでございます。

これにつきまして誘導路の二重化の事業、東側のビルの前でございますけれども、ここを一部二重化すると、これが17万回、時間値でいくと37回に増えると想定しているところでございます。

また、これにつきまして、今度、滑走路を増設すればどうなるかというのは、その次の段階でありますけれども、年間値でいきますと18.8万回、また時間値でいくと40回に増えると想定してるところでございます。

これに対しまして、赤い実線と黄色の点線、また下にオレンジの点線がございますけれども、これは需要予測の結果をプロットしたものでございます。今回の需要予測は発射台を2012年に置いてますので、そこから伸ばしているわけでございます。ここでは着陸回数で示しております、上位、中位、下位ケースでございますが、後に出てきます事業評価は、基本的に中位ケースで行っております。

中位ケースの場合でございますけれども、この予測でいきますと、2025年平成37年辺りで、年間にしていきますと17.4万回、また2030年で17.6万回、2035年で18.1万回という予測になっているところでございます。

この数字でいきますと、ちょうど今の誘導路二重化後の能力を超えるのが大体平成35年辺りのところでございますので、このままでいきますと、例えば仮に平成37年に滑走路が供用すれば、今の1本の滑走路の容量から、1年2年遅れぐらいで追いつくかなというところでございます。

一方で黄色い点線、これは上位ケースと設定しておりますけれども、現在、実はこれ、平成24年をスタート台、発射台としておりますけれども、25年で、実際には16.7万回/時を扱っているところでございます。そういう意味では、多少、この需要予測は上振れする可能性もあるなというところがあるわけでございますけれども、黄色い上位ケー

スでいった場合には、滑走路1本の容量に達しますが、ここでいきますと、大体平成31年ごろ、ちょうど二重化が終わる辺りで、実はもう滑走路の容量に達してしまうというような予測が出ているところでございます。

こういった中で、私どもといたしましては、滑走路増設につきましては、できるだけ早急な対応が必要と認識しているところでございます。

次に36ページでございますけれども、滑走路増設の必要性の3項目目といたしまして、滑走路閉鎖を伴うトラブルというものを幾つかまとめているところでございます。

日々空港を運用する中で、やはり様々なトラブルが発生する可能性があるわけでございますけれども、滑走路上で例えば航空機が停止してしまうとか、そんなことも起こる可能性があるところでございます。そういった場合に、仮にでございますが、滑走路が2本あれば、全体的な需要、部分的であるかもしれませんが、対応できるかなと考えているところでございます。

次の37ページ、38ページでございますけれども、これは、今年でございますが、7月の地元、県、また福岡市から出ている要望でございます。いずれも、滑走路増設につきまして重点項目として早期の着手を要望されているところでございます。

また39ページでございますけれども、地元財界におきましては、福岡空港滑走路増設等整備促進期成会なるものを設立しております、増設も含め要望・広報活動を展開しているところでございます。

このような中で、私どもの動きでございますが、40ページでございますけれども、27年度の概算要求をしているところでございます。先ほど局長のほうからもございましたが、早期の着手といいましょうか供用が必要だと言っている一方で、財源の問題がございますので、そこに書いてございますように、適切な財源の確保を前提とした形で、新規事業を要求しているところでございます。

41ページまた42ページ以降でございますけれども、こういった流れに対応する形で、地元におきましては、これは昨年度からでございますが、空港運営に係る民間委託について検討する協議会が設置されているところでございます。去年の10月を第1回目としまして、今年の10月まで、都合7回、開催されているところでございます。

42ページでございますけれども、そこに結論をまとめておりますが、福岡空港の民間委託は、地域の振興・発展に大きな効果があると、ただし、例えば空港内民有地の借地料の問題でありますとか環境対策につきまして、国が責任を持って対応することなどを条件に、それを実施すべきという結論になっているところでございます。

43ページでございますけれども、これを受けまして、福岡県、福岡市は、航空局に対しまして意見書を提出しているところでございます。また、それに併せまして、民営化につきまして検討することについては異存ないという意向を示しているところでございます。

次に45ページからでございますけれども、新規事業採択時評価の内容につきまして、ご説明させていただきます。

新規事業採択時評価でございますけれども、新規事業着手に当たりまして実施するものですが、中身といたしましては、費用便益分析を行うとともに、便益の算定がなかなか困難なものでありますとか、あいまいなものにつきましては、別途の効果として、とりまとめているところでございます。また参考ではございますけれども、地域経済波及効果、こういうものも算定しているところでございます。

開けて45ページでございますけれども、まず最初の費用便益分析の概要でございます。私ども空港整備に係る評価につきましては、そこでございますように、『空港整備事業の費用対効果分析マニュアル』というものを持っておりまして、これに基づき分析を実施しているところでございます。

流れとしましては、需要予測を実施し、便益、残存価値の計算、一方で費用の計算をして、ネット・プレゼント・バリューとかC B Rとか、そういった値を計算しているところでございます。

評価期間でございますけれども、建設期間プラス50年、また社会的割引率につきましては、4%を使用しているところでございます。

46ページでございますけれども、需要予測の流れでございます。

次のページは、国際線の手法、流れを書いておりますけれども、基本的には両方とも同じで、国際、国内同じように四段階推計法に基づく体系を作っているところでございます。全国の生成量、地域別交通の発生量、また地域間分布交通量、その後、機関選択、最終的には経路選択といった流れで、需要予測を実施しているところでございます。また、特に機関選択、空港選択等におきましては、費用でありますとか所要時間、また便数等を変数とする効用関数を用いまして、選択の計算をしているところでございます。

47ページ国際線でございますけれども、これも同様に、四段階推計法に基づく体系で予測しております。全国の生成量から始まりまして、日本と海外の各地域の交通量、その後、国内また海外の各地域間の交通量、その後に航空経路別の交通量でございます。これはまさに空港の選択になるわけでございますけれども、こういった計算をしているところでございます。

48ページでございますけれども、需要予測の前提条件を簡単にまとめてございます。詳細につきましては、別添参考資料の3にまとめているところでございます。

計算に当たりましての主な入力条件としましては、経済成長率、将来人口、航空路線などのサービスレベルLOSを設定しているところでございます。

まず経済成長でございますけれども、2012年を発射台にしておりますので、2011年までは実績を入れております。また2012年、13年は、2013年の閣議決定の政府見通しでございます。また2014年度以降は、これは上位、中位、下位ケースを設定しております。予測の分析の基本となります中位ケースにつきましては、これは、国土交通省は他のモードと統一的にやっておりますけれども、直近の10年間のトレンドで設定しております。大体0.6から0.7ぐらいの値を設定しております。

また上位ケースでございますけれども、平成25年6月の閣議決定、日本再興戦略の中で示されております2%を採用しております。

また下位ケースでございますけれども、下位ケースにつきましては、具体的に何を採用するという基準はございませんが、当然ながら、中位ケースより低いところ、ただし何らかの説明ができるところで、いろいろ検討しましたけれども、過去にさかのぼった10年よりさらに前の10年、もうちょっと日本の経済が悪かった時代の平均を見ておまして、大体これが0.6ぐらいの値を採用してるところでございます。

将来人口でございますけれども、2012年の国立社会保障・人口問題研究所のとりまとめを使用しております。

また海外の指標でございますけれども、基本的にはIMFの資料で設定してるところでございます。国によっては多少違いはございますけれども、例えば中国ですと2020年、これは対前年でございますけれども5%ほど、これが2035年になりますと、対前年2.9%ほどといった予測設定になってるところでございます。

49ページでございますけれども、予測の結果を、そこにまとめてございます。旅客数と発着回数をまとめておりますけれども、上のほうが表、また下のほうはグラフでまとめておりますが、赤い線、真ん中の中位ケースの線、これは評価の前提になります。旅客数でいきますと、2012年で1781万人であるものが、2035年では2110万人、またその際、着陸回数でいきますと、2012年が15.2万回、これが18.1万回に増えるといった予測になっているところでございます。

中位ケースの旅客数の伸びでいきますと、1781万といえますのは、国内旅客数と国際旅客数の合計値が入っておりますけれども、内訳でいきますと、国内線が1474万、国際線が306万でございます。これが2035年、2110万でございますけれども、内訳としまして、国内線が1479万、国際線が631万という予測になっているところでございます。

結果としまして、国内線の需要はほとんど伸びない。当然ながら、人口が減っていくというのは前提になっておりますので、ほとんど伸びない予測でございますし、一方で、国際線が倍増するような予測になっているところでございます。

50ページでございますけれども、そういった中で費用便益分析を行う際に、どういった需要といいたいでしょうか、どういった方々が便益を受けるのかというのを、模式的に書いているところでございます。

先ほどの処理能力と需要予測の関係でございますけれども、右側にちょっとシャドーがかかったところ、ちょっと黒、濃い部分と薄い部分がございますけれども、赤い線、中位ケースの需要の線の下側で、一方で処理能力17万回の上側、この部分が中位ケース、評価の基本となるケースで、便益を受ける、能力を超える部分の需要と考えているところでございます。また上位ケースの場合には、これが、もうちょっと広がるところでございます。

51 ページでございますけれども、利用者便益の計測の概要を、そこにまとめてございます。利用者便益の主なものとしたしまして、滑走路増設に伴う転換需要にかかる便益というものを今回算定しているところでございます。

資料の中の左でございますけれども、2本棒グラフがございますが、左側の下のほうに without の利用者、あふれた利用者、また右側に with の利用者と書いてございます。without のケース、これは滑走路増設をしないケースで右側が増設した場合でございますけれども、まず順番としましては、滑走路増設のない中で、福岡空港にキャップがはまってる中で、福岡また相手方との間で旅客がどう動くのかという計算をしているところでございます。

その結果でございますけれども、without の利用者の下の部分、グレーの部分、ここは、福岡空港を使って目的地に行っている旅客、上のあふれた利用者というのが、代替経路を利用して行き来してるものを示しているところでございます。それが with の場合の利用者でございます。

計算のやり方によりましては、滑走路増設した場合にいろいろな便益が増える、効用が増える結果として、この総需要そのものが増える場合も、そういう計算を行う場合もあるわけでございますけれども、今回の費用便益分析におきましては、そこは上限は、キャップといいましょうか、変えない中で計算しているところでございます。そういう意味では、誘発需要というのは基本的に見ない中で便益を限定的に見ているところでございます。

実際の便益の計算でございますけれども、右側に複雑な経路図を書いておりますが、これは、福岡市を出発してバンコクに行く場合に、どのような経路を取っているのか、また、その際の一般化費用の差をどういうふうに見ているのかというものを、まとめたものでございます。

一番上に真横に書いていますのが、これは福岡空港を使う場合、容量制約がなくなって、これはバンコクに行く場合でございますけれども、福岡市内から鉄道、地下鉄で福岡空港にやってきて、航空機を利用してバンコクに行くと。この場合に、トータルでかかる時間が446分、運賃が6万7795円。これはモデル上の計算で行きますと、一般化費用としては5万2000円ほどになるところでございます。

一方でこれの代替経路でございますけれども、ここに書いておりますのは、福岡 - 成田 - バンコク、福岡 - 関空 - バンコク、福岡から関空に行く場合は鉄道で行く場合と航空機で行く場合、この3ケース書いておりますが、それぞれ代替経路として必要となる時間、運賃、また、その際の計算上の一般化費用を書いているところでございます。

福岡から成田に行く場合の一般化費用が7万3000円ほど、福岡から鉄道を介して関空からバンコクに行く場合が9万6000円ほど、一番下の福岡から飛行機で関空を經由してバンコクに行く場合が7万7000円ほどになっているわけでございますけれども、今回の便益の計算におきましては、予測上は、こういった様々なルートを經由して人が動くという計算結果になっておりますが、便益の計算上は、この一般化費用の差が一番小さ

いもの、すなわち、すべての旅客が成田空港を経由して移動したという前提での便益をはじいてるところでございます。そういう意味で、ここにつきましても、ある意味、限定的な便益の計算をしているところでございます。

52ページでございますけれども、供給者便益、費用、残存価値の計算をしているところでございます。

供給者便益につきましては、福岡空港における着陸料の収入でありますとか、支出としまして空港にかかる費用というものを、そこで出しているところでございます。

また全体的な費用でございますけれども、これは建設費、用地費、これに加えまして、将来50年間の中での改良再投資費を計上しているところでございます。

残存価値につきましては、50年から先の便益を計算しているところでございます。

53ページでございますけれども、こういった計算を行った結果を、そこにまとめてございます。

上の表が、これは基本ケースのまとめでございます。便益、これは現在価値に直したあとの金額でございますけれども、3822億円に対して費用が1436億円、ネット・プレゼント・バリューが2385億円、B/Cの値が2.7という結果が出ております。

併せまして、感度分析を実施しております。航空需要、建設費、建設期間につきまして上下に振らした場合のケース、またそれぞれの悪いケース、航空需要が下位ケースで建設費が10%上がり、また建設期間が1年延びるという場合の計算を一番右に示しておりますけれども、これがすべて重なるかどうかというのは、ちょっと別な議論かもしれませんが、この場合でも、B/Cとしては2.3という数字が出ているところでございます。

54ページでございますけれども、その他の滑走路増設事業に係る効果をまとめさせていただいているところでございます。

3点ございますが、1点目は、安定的な輸送機能を確保するという意味で、先ほどから問題になっております遅延でありますとかそういったもの、こういったものが、増設によりまして多少は解消されるんじゃないかと。また、滑走路上のトラブルに対して1本閉鎖したとしても、もう1本の滑走路で最低限の運用が可能ではないかということの効果として書いているところでございます。

また、安全・安心としましては、様々な災害が起こる可能性がある中で、移動手段としての機能が向上するのではないかと。

3点目でございますけれども、滑走路というよりも、滑走路を介して実際に航空機が就航して旅客が動く中で、地元・地域におきましては、観光でありますとかMICEの促進、また、それが地域経済への波及というのを生むのではないかということ、まとめているところでございます。

55ページでございますけれども、今回の費用便益分析に併せまして、私ども国のほうで、地域経済波及効果の計算をしているところでございます。2030年に福岡空港の旅客数は120万ほど増えるという前提で、福岡県の産業連関表を用いまして、二次波及効

果まで計算しているところでございます。結果でございますけれども、1000億ほどの波及効果があるのではないかと見積もられているところでございます。

56ページでございますけれども、これは福岡市が出している資料でございますが、福岡市は現在、観光集客戦略を推進中でございます。今後、観光客の増加、MICEの振興を図ることにより、2500億円ほどの波及効果を見積もっているところでございます。当然ながら、この前提としまして、空港機能強化は必須だと考えているところでございます。

57ページでございますけれども、参考資料でございますが、福岡市における国際会議の開催件数をまとめているところでございます。当然ながら日本全体で考えますと、一番多いのは東京23区でございますけれども、福岡市は、それに次いで多いところでございます。特に学会開催地でありますとか様々なイベント開催地に、福岡は、本当にホテルが取りにくいといわれているところでございまして、空港のみならず、様々な機能強化が必要だといわれているところでございます。

最後58ページでございますけれども、本日の資料のまとめになります。

まず現状でございますけれども、福岡空港が抱える課題、また福岡空港を取り巻く環境をまとめておりますが、課題といたしましては、ピーク時間帯における混雑、遅延が発生しているという事実がそこにあります。また将来的には能力が不足するだろうといわれているところでございます。

福岡空港を取り巻く環境でございますけれども、環境対策が、ある程度といたしましうか、進捗した結果、割と地元としても、空港の増設なりに対する受け入れというところが進みつつあるのではないかと考えているところでございます。

また、遅延の解消などの利用者のニーズは、当然ながら増大していると考えておりますし、先ほどの1番と関連しますが、地元の理解、また県・市からの意見も出ておりますけれども、地元の理解もかかわってきているのだと理解しているところでございます。

それに対する対応としまして当面進めておりますのは、平行誘導路の二重化でございます。これに加えて、アクセスの利便性、初期投資といった観点を踏まえた滑走路増設を進めていければと考えております。

ただ、こういった滑走路増設につきましては、やはり様々な問題が現在あるわけでございますので、こういった課題を早期に解決するという意味で、早期供用を目指すべきだと考えているところでございます。

効果でございますけれども、当然ながら現状の課題、こういったものが解決されるというふうと考えておりますし、また地元地域経済への波及効果、こういったものは大きいものと考えているところでございます。

以上、資料の説明でございますけれども、お手元にあと参考資料が1、2、3と加えてございます。参考資料1につきましては、本小委員会の概要でございます。参考資料の2でございますけれども、新規事業採択時評価を実施する際には、これは直轄事業の負担金

の負担者、具体的には福岡県になるわけですが、福岡県の意見を聞くことになっており、意見照会を実施したところでございます。

お手元の資料の裏側でございますけれども、県からの回答を付けておりますが、まず、事業化については異存ありません、福岡空港が拠点空港としてその機能を発揮していくためには、空港容量の確保が緊急の課題であり、滑走路増設の早期完成が必要不可欠、また、平成27年度事業化について特段のご配慮をいただきたいという回答をいただいているところでございます。

最後の参考資料3でございますけれども、これは需要予測等のバックデータでございます。

以上でございます。

【委員長】 はい、ご苦勞様でした。ご丁寧にご説明いただきまして、ありがとうございます。

それでは早速、審議に入ります。最後に判断ということになりますけれども、まずは、ひととおりご質問なんかをいただいて、それからコメントというふうにしたいと思えます。

どうぞ、どなたからでも、どこからでもけっこうですので、ご質問ありましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【委員長】 ご質問はございませんか。

じゃあ、私からちょっと、1つ2つ聞くんですけど。

35ページの緑の階段の右上に、1時間当たり45回の進入方式高度化後というのがありますね。参考値なんでしょうけれども、下の注に進入方式の高度化と書いてあるんですけど、これは、どういう内容のものなのか。この45というのは、要するに2本造ったあと45となって、それならば、まあこの伸び方でも何とか将来的に大丈夫かなというときの重要な判断事項だと思うんですけど、この内容をご説明いただきたいというのが1つ。

それから現地で伺ったところで言うと、防音工事等々については、さっきもお話があったとおり、達成率も高くて、大体仕事は終わりつつあるなみたいなお話だったんですが、緩衝緑地っていうんですか、その辺は、当初予定よりもあまり進んでないみたいなお話もあったんですけども、その辺の事情というのも、ちょっと教えていただきたいという2点質問でございます。

ほかに、いかがでしょうか。ご質問。はい、じゃあ、〇〇先生、〇〇先生、その順でお願いします。

【委員】 はい、ご説明ありがとうございます。質問3点ばかり、分からないところをお尋ねしたいと思います。

まず7ページ目の騒音対策の話で、対策を着実にやってらっしゃると思います。もちろん航空機の騒音が少なくなることによって、この対策が必要な地域も変わっていくと思うんですが、今回、2本目の滑走路ができることによって、騒音対策が必要な地域がまた広がるんじゃないかという、そういう懸念を持っています。騒音対策地域が広がることに対

する対策、あるいは実際のそうした地域が広がるのかどうかということですね。騒音対策地域がまた広がって、補償とかいろいろお金がかかることがあるのかという点が1点です。

それから2点目は17ページのところで、ターミナル再整備を行うということなんですけども、そのために仮設の建物などを建てて、いったんそこに移って、そしてまた元に戻るといようなことが必要になって、それで新たにコストがかかるような状況があるのかという点を、2点目のお尋ねにしたいということです。

それから3点目は22ページで滑走路増設事業の概要のところで、概算費用1600億円と書いてあるんですが、このほかに民間事業約200億円とあって、これは具体的にどのような事業なのかということと、これは費用便益分析の中でどういう取扱いになっているのかということ。その3点をお願いいたします。

以上です。

【委員長】 はい、ありがとうございます。

続けて〇〇先生、どうぞ。

【委員】 ご説明ありがとうございます。4点、ご質問させていただきたいのですが。

まず1点目は、建設費の1600億ですが、今、資材高騰でかなり建設コストは上がってきていると思いますし、特に2020年に向けて今後も上がっていくというふうに思われますが、1600億のベースとなる数字を教えてください。

それから、この便益分析バックデータのところで、為替レートが1ドル92円という数値になっていますが、既にその後3割ぐらい円安になっています。為替の影響がどのようにB/Cに出てくるのか、教えていただければと思います。

それから3点目、需要の中位、上位、下位ということで、上位のほうは確か18万回に対して20万回ぐらいで、1割程度上振れするという事なんですけど、下位についてはほぼ同じような数値になっていて、1%しか下がらないシナリオです。通常ワーストケースというのと、1割2割、時には3割ぐらい低くなるケースを設定するのが一般的だと思いますが、1%に関するお考えを教えていただければと思います。

それから最後に4点目、利用者便益の計測という51ページのところで、私の勉強不足もあるかもしれませんが、福岡空港の代替という場合、北九州空港を使うのが一般的ではないかと思いましたが、その考え方を教えていただければと思います。

以上でございます。

【委員長】 どうぞ、〇〇さん。

【委員】 視察の途中で質問もさせていただいたんですけど、1点が直接関係すること、2点目がちょっと外の話なんですけど。

今の環境影響評価の手続が27年に大体終わるということは、それは秋以降ということですよ。それで滑走路が10年ということになると、28年から工事にかかれるのかどうか、です。いつかかれるかによって違ってきますよね。それから10年で、36年からできることになっていますけど、36年にできるというのは10年ジャストで考えておら

れるのかということですね。その関係をまず確認したいのです。

それともう1点は、これはちょっと、ここで言うべきことかどうかはあれですけど、民営化をするという条件で今回予算をつけると。その確実性といいますか確からしさといいますか、地元を確認をするための作業を考えてられるのかと。この2点でございます。

【委員長】 ほかにいかがですか。はい、〇〇さん。

【委員】 いろいろ議論させていただいたので、説明のところで、私も視察させていただいて、ものすごく混んでるといっても見させていただきまし、誰が見ても何らかの処置はしないとイケないということで、必要性は明らかだと思んですけども、今財政が厳しいということもあるので、できるだけ効率的に、できるだけコストは少なく便益は最大にということで議論された結果が第2滑走路の増設ということになっていて、ほかの代替案というところが26、27、28、29というところに書いてあるんですけども、費用便益分析的なことは、もう最後のこの案だけでしかやっていないのか、ほかの連携案とか、ほかの案のところ、28ページのところに新空港案とか、そのところでは、ざっくりしたこの程度の情報なのか、もっと詳しい情報があるのか。そのところを教えてください。

【委員長】 はい。ほかに、いかがですか。〇〇先生。

【委員】 はい。14ページなんですけど、14ページ、この数年、国際線の旅客数は大変伸びている。それがゆえに、一刻も早期の第2番目の滑走路が必要だというのは、そのとおりだと思います。

それで、統計だけではなくて、例えば国際線の乗り入れを希望しているような、そういったエアラインは、まだまだたくさんあるのかどうかとかその辺りの、遠い将来というよりかは、短期間の国際線の動向ですか、そういったものが、もし何かお分かりであったら教えていただきたいと思います。

以上です。

【委員長】 はい、ありがとうございます。

それじゃあ、ご質問は、以上でよろしいですか。

それじゃあ、ここまでお答えいただけたらと思います。

【空港施設課長】 まず一番最初、〇〇先生の1問目21. 1万回の話でございますが、この前の福岡空港も北風運用でしたけれども、通常ですとサークリングといいまして、目視で旋回しながら下りてくる着陸形式をとっております。それをベースに算定しておりますのが18. 8万回であります。

それに対しまして高度化といいますのは、GPSを利用して、もうちょっと航空機の運航の間隔を管理しよう、もうちょっと狭くしようという方式を、将来的に導入しようというようなものであります。

実際の飛行経路としましては、今の周回進入より、もうちょっと大回りが入ってくるわけでございますけれども、それをやることによりまして、もうちょっと航空機を密に詰め

られますので、21. 1万回まで捌けるのではと考えているところでございます。

ただ、これにつきましては、現在の周回進入でもっばら通ってる区域と違う区域を通ることになります。当然ながら、地元関係者への説明でありますとかご理解が必要になります。それは、必要な段階できちんとやることになるわけでございますが、一応そのケースにつきましても、環境影響評価の中では設定して評価しているところでございますので、私どもとしては、そういった情報をちゃんと説明しながら、将来的に必要なタイミングで使っていきたいと思っております。

また、1600億ほど、今回は事業費がかかるわけでございますが、それだけのお金を使って造る滑走路でございますので、やはり最大限活用しなければならないと思っております。これが1点目の回答でございます。

2点目でございますが、すみません、ちょっと、一瞬間き漏らしたところがあったんですが、住宅防音工事は確かに95%進んでると。一方で緩衝緑地が進んでないということですかね。

【委員長】 うん。

【空港施設課長】 はい、分かりました。

まず、緩衝緑地は、前提としまして移転補償跡地の上に造っております。

【委員長】 そうか。そこに引きずられるものか。

【空港施設課長】 はい、そうなんです。移転補償跡地は今大体85ヘクタールほど全体であるわけでございますけれども、その内、この前進まないと多分おっしゃったのは、まだフェンスで囲まれて使われてない土地がということかと思えますけれども、この土地は、大体3分の1ほど、まだ残っているところでございます。

一方で緩衝緑地帯でいきますと、85ヘクタールの約20%ほど。一時使用といいまして、小さいところを例えば駐車場にしたりとか、そういったことで利用してるので約20%ほど。また見ていただきましたけれども、公園でありますとか再開発、こういったもので全体の25%ほど利用しているところでございますので、移転補償跡地の利用という意味では60、70%弱ぐらい使っていると。ただ、残念ながら、使っていない場所が虫食い状に残っているという状況だと思います。

【委員長】 はい、分かりました。

【空港施設課長】 以上が、〇〇先生の質問かと思えます。

〇〇先生の質問でございますけれども、7ページで下の図に、騒音対策区域が書いておりますけれども、これが滑走路2本になった場合に広がるのかという、そういう質問でございます。

まず、この区域の指定でございますけれども、1種、2種、3種と指定しておりますが、1種区域でいきますと、一番最後に指定しましたのが1982年でございます。2種区域が1979年、また3種区域が1974年に指定した区域でございます。

どういう意味があるかといいますと、当時飛んでいた飛行機は、非常にうるさい飛行機

が多く飛んでいた状況でございまして、この区域といいますのは、飛んでいる飛行機の騒音に応じて、どういう影響を与えるかということでプロットしているコンターでございまして、それに対しまして現在飛んでる飛行機というのは、かなり静かになってるかと考えております。先日も視察いただいておりますけれども、実際に上空を飛んでも会話できるような、そういう状況になっているわけでございます。ということで、実態的には、この区域より実際の音はかなり小さいところに収まっているのが現状でございます。

ただし、滑走路を今回もう1本造るわけでございます、そうしますと、当然その影響というのは出てきますので、部分的には、現状の音よりも、ちょっと増えるところは当然出てくるわけでございます。そういったところにつきましては、きちんと地元の説明しながら、ご理解いただく必要があると考えているところでございます。

あと〇〇先生の2つ目の17ページのターミナルビルの工事の件かと思っておりますけれども、仮設工事をやるのかという話かと思っております。

今回の前提としまして、ターミナルビルをご覧いただきましたけれども、1ビル、2ビル、3ビルと、細長いビルを移設するわけでございます。主に建て替えますのは、1ビルと2ビルの一部でございます。この部分を壊して、ここにエプロンを造ることが必要になるわけでございますので、まずやらなければいけませんのは、1ビル、2ビルに入っている機能をほかに移すということでございます。ビルに入っている機能としましては、旅客が直接使う例えば待合室もございまして、そこに航空会社の事務室とかもあるわけでございますが、現在、仮設といいたしめようか、やっていますのは、航空会社とかの恒久的なものを移すという工事をやっているところであります。

それは実は仮設じゃありませんで、恒久的に使うものとして、いったんそこへ移すと。先に後ろに新しく造って、そこで切り替えると、その上で、今のビルを壊すという、そんな段取りを考えているところでございます。

結果としまして、まず一番最初にやりますのは、ここで言いますと、図面上の第1、第2駐車場、この場所に、まず道路を造り替えます。道路を造ったところに、その前面に新しいビルを造ると、その上で、今のビルを壊すという、そういう段取りになっているところでございます。

あと22ページ。民間事業として200億ほどを見積もっているという話があるわけでございますけれども、これは具体的には、今回移設する中で、西側でございまして、ご覧いただきました貨物ビルとかあったかと思っております。これは私どもの財産ではなく福岡空港ビルディングが持っているターミナルなわけでございますが、これを移設する必要があると。こういったものの費用は、これは民間費用として今回の事業費に入れておりませんので、そういったものが計上されているところでございます。

【委員】 計算には入ってないんですね。

【空港施設課長】 入っておりません。

【委員】 はい、分かりました。

【空港施設課長】 次に〇〇先生の1600億のベースですか、今後いろんな物価上昇とか資材の高騰とか考える中で、どうなんでしょうかという話があったと思いますけれども、1600億は、今回計画をまとめている直近のデータでやっております。そういう意味では、その後の物価上昇でありますとか人材、人件費の高騰とかは、100%を見込んでるものではないです。

ただし、われわれとしては、事業費はできるだけ下げる努力を、これからしなければいけないと思っているところであります。

まだ計画段階ではじいておりますので、これから設計をやる中で、様々な工法の工夫とかいろんなことをやって、できるだけ下げる工夫をします。

次に、為替で1ドル92円ということを設定しているという話。現在、120円を超えているわけですが、その影響はどうかという質問だと思います。

先ほど、ちょっとご説明いたしましたけれども、今回の予測の結果として一番伸びておりますのは、実はこれ国際線であります。国内線は、ほとんど変わらない予測になっております。

国際線が増えている要素として一番大きいのは、海外のお客様が日本に来るところが一番になってるわけですが、それを1ドル92円という前提でやると。

今回、今たまたま起こってる現象かもしれませんが、円安が進んでいるということでございますけれども、実際の最近のいろいろな報道とか世の中の動きを見ますと、訪日外国人がさらに増えてきているという状況が、今出てるところかと思っております。そういう意味で見ますと、今回の予測、仮に今の円安水準が進んでいくとすれば、もしかしたら、もうちょっと高く振れる可能性があるんじゃないかと思っております。

次の中位ケースに比べて下位ケースがあまり差がないというところがございますけれども、今回の下位ケースの設定は、中位ケースと比べて、2点だけ条件を変えているところです。

1点は、将来GDPの設定。これは先ほど説明したところで、あまり差がないわけですが、もう1つは、将来の路線設定であります。

私ども、ある意味これは反省でありますけれども、過去に航空局が実施した事業予測が当たらなかったと非常に指摘された時代がありまして、その中で私どもなりに、なぜそんなことが起こったのかという分析をやらせていただいております。1つの要素としまして、将来の予測をやる時に、当然ながら路線の設定をするわけですが、将来例えば福岡ですと、福岡とどこかの空港の路線ができるという設定で需要予測をした場合に、当然、地域間では人はそれなりに動いてますから、必ずその人は飛行機に乗って需要がある程度出るという予測になるわけですが、けっこう乖離した空港の予測においては、その路線が成立していなかったということが課題でありましたので、それ以降の私どもの予測におきましては、路線の設定をかなり厳しく見ているところです。

具体的には、2013年6月の時刻表にある路線をベースとしまして、その年の9月の

時点までで就航するといった路線については、中位ケースで入れております。これは国内線では福岡 - 石垣だけですし、国際線は福岡 - 広州だけです。下位ケースは新しく設定、成立するとした路線を外しております。そこだけの違いでやっておりますので、思ったほど差は出てないという。

【委員長】 だけど、経済成長率とかは将来性とかは違うでしょ。

【空港施設課長】 GDPの差が出ない理由ですけれども、設定としまして、過去10年間見たものと、その前の20年前から10年前の10年間見たものの差でございまして、それが、それほどでなかったところがございます。

【委員長】 48ページです。48ページに前提が書いてあるでしょ、上位、下位、中位の。

【空港施設課長】 そうです、これでございます。

〇〇先生の4番目の質問でございますけれども、便益の計算、51ページの中で、代替経路として北九じゃないかという話、ご指摘ありましたが、例えばこのケースでいきますと、これまず国際線です。福岡からバンコクに行く場合の計算をしているわけでございますけれども、前提として、路線は現状の路線でやっております。北九州には路線がないという前提、設定になっておりますので、代替経路としては、北九はここで使っていないところであります。

【委員】 ちょっと確認させていただいて、よろしいですか。

1点目、建設費は、具体的に、いつの時点での数値になりますでしょうか。それから2点目の為替のところですけれども、実際に、92円という数字をどこに使っているかなんです。円安になれば、もっと国際インバウンドが増えるという、旅客数に使っている数字なのか、それとも着陸料とか他の数値にも反映されるか、その説明をお願いできればと思います。

【空港施設課長】 1点目ちょっと確認しておりますので、2点目ですけれども、旅客数の生成量の計算のところでは基本的に使っているところです。

【委員】 円安になれば、もっとインバウンドが増えるということですね。

【空港施設課長】 海外の旅客が増えるということでございます。

【委員長】 47ページの一番左のところだけで使ってるんですね。そういうことだね。

【委員】 資材は高騰する。

【委員長】 どうぞ続けてください。

【空港施設課長】 はい。工事費のベースでございましてけれども、昨年2013年の12月がベースになっております。

【委員】 円安だと、海外からの資材とかが上がりますね。

【空港施設課長】 次に、〇〇先生の工期と36年からのところ、そういう質問でございますけれども、まず工事期間、工期そのものは、私ども8年と見積もっております。

一方で、事業期間は今回10年という表記になっておりますけれども、その差2年が何

かといいますと、まず最初の工事に入る前1年間は、例えば設計とか調査とか、そういったものがまず出てくるところであります。最後の1年間ですけれども、これ実は1年間かからないところとして、手続の期間を見ているので、その部分は実はだぶってきているというところで、36年から供用ということで設定しているところがございます。

あと、民営化が条件になっているわけですが、その確からしさという話でございますけれども。

【航空局部長】 確からしさという点でございますけれども、資料にも付いておりましたが、福岡県のほうが、ご案内のとおり、今年いったん中断しておりました地元との協議会を、県が入って、われわれも入ってやられまして、最後にその結論を得て、最後、県知事さんのほうから、そういう方針で行きますということで、われわれのほうに来られてるといいうところをもって、確からしさということでございます。

【空港施設課長】 ○○先生の質問で、過去に行った総合的な調査の中での検討案について便益分析を行っているかという質問かと思っておりますけれども、私ども様々な調査を過去にやっておりますが、非常に詳しいレポートをすべて公開しているところがございます。

この中で、当時の検討案での西側210メートルの増設案と新空港案の計算をやっております。B/Cという形ではなくて、その際の供給者の例えば収入支出とかそういう検討をやって公開しているところです。

【委員】 実際やってみても、明らかに今の案がいいとは思いますが、この資料を見るときに、コストは書いてあって、例えば29ページは意見という感じの、聞いてみると滑走路増設がいいのという形で、科学的に見てもというところよりは、皆さんの意見を聞くとというような定性的な話で決まったみたいなイメージを受けるので、そういうのをしっかりやられているなら、そういうところも示されたら、ある程度はいいのかなと。

すべて、今後もそうですけど、先ほどコストの話もありましたけど、いかにコストを今後抑えながら便益を最大化していくのかというところのガバナンスみたいな制度が、多分重要だと思っております。多分、民営化の話も。

【委員長】 とりあえずは質問に対して、ご意見は、またあとでね。はい、どうぞ、続けてください。

【空港施設課長】 最後の質問ですけれども、現状、今の運用の中で、国際線の乗り入れについて希望がある、もしくは断っているというのがあるかという話でございますけれども、今この時点では、正確な情報がございませんので、後ほど調べて連絡させていただきます。申し訳ございません。

【委員長】 はい。ご質問には一応、全部お答えいただいたことになりますか。はい、ありがとうございました。

今のご質問のお答えに対して、さらにご質問がありましたら、お願いしたいと思いますけれども、よろしいですか。

はい、ありがとうございました。

それじゃあ、これから、判定に入りたいと思います。

本件は、とにかく混んでてしょうがないし、1本しかないんで、こんなに2000万人もやってる空港なんて、世界にそうあるものじゃないから何とかしましょうよという。それで非常に緊急性というか、切迫性の高いところが、県やなんかでもずいぶん言われてますよね。

そういう空港に、構想段階での評価やなんかは大いにルールに従っておやりになってる中で、現地でも納得できる、受け入れられるものとして出てきたのが第2滑走路の、しかも、ほぼ用地内でやるという苦肉の策のようなもので、そこに現在進行しつつある2本の誘導路と、将来ひょっとしたらできるかもしれない高度な運用というようなことをやれば、何とかしばらくの間は、何十年かぐらいは、これでしのげそうだというプロジェクトでございますね。

為替レートやなんかも、もちろん外国人の動向にも関係するし、為替ルートがあれぐらいで投資がこれからどうなるってアベノミクス次第で、選挙の予測もできないんだから、こんなもん予測ができるわけがないんで、だからこそ、言わば感度分析なんかをやる中で、大体こんなもんかなというところかと思います。

出てくるのは何もB/Cだけが能じゃなくて、総合的にご判断いただくわけですが、仮にB/Cだけ見ても2.0以上出てるから、そのところで、ちょっとぐらい多かれ少なかれでも、仮に少ないほうであっても、それなりに意味のあるという判断にはなるんじゃないかというレポートになってますね。

それから環境については、いろんなファクターがちょっと変わってくる要素があるけども、飛行機がだいぶ静かになってるのと、滑走路自身がうんと飛び出して造るわけじゃないので、そんなに大きな影響が、コンターが変わってくるわけでもなさそうだなみたいなお話でしたね。その辺全体、ご判断いただいて、と思います。

じゃあ、そこで、今日ご欠席の〇〇委員のコメントが来てるそうですので、ご紹介いただきましょうかね。

【事務局】 はい。ご紹介させていただきます。

福岡空港は混雑度が極めて高い空港であり、定時性の確保が必要である。九州大学を核とした国際会議誘致をはじめ、地元では、アジアの拠点都市となるための戦略を進めている。将来的にもアジアからの需要が増大していくと考えられることから、発着枠の容量を拡大することが喫緊の課題であり、早期着工が望ましいと考えている。

滑走路増設事業における留意点・要望としては2点。1、超過する需要は九州の他の空港で対応するなど、オール九州で、需要を取り逃さないような対応が必要であり、空港管理者や自治体も調整を担ってほしい。2、国際競争力のある魅力作りとして、優先レーンを機動的に作るなど、空港ビル内でのサービス全体を見直してほしい。

以上でございます。

【委員長】 優先レーン。

【委員】 ビルの話ですか。

【事務局】 ビルの話です。

【空港施設課長】 イミグレーションとかの優先レーンとか、セキュリティとかの優先レーンだと思います。

【委員】 だから、ビジネス客が使いやすいようにっていう。

【委員長】 そういうことか。

【委員】 だから、多分ビルの民営化がね。でも、民営化はビルの関係者の方。

【委員長】 はい、ありがとうございます。

それじゃあ、今、〇〇先生からの実施に当たってのご注意と同時に、これは採択すべきであると、こういうご意見だったと思います。

じゃあ、どうしようかな。じゃあ、〇〇先生から順に一言ずつコメントを言っていたきましようかね。それでまとめましょう。

【委員】 はい。繰り返しになりますけれども、非常に緊急性の高い事業だと思います。

私自身も、1991年からこの空港のプロジェクトにかかわってまいりまして、これだけ年数がかかってしまいましたので、もう、もはや待ったなしで、一刻も早く、少しでも容量を上げて、今お話のあった取り逃がしのないような、そういう施設を造っていただきたいと思います。

【委員長】 はい、ありがとうございます。

〇〇先生、どうぞ。

【委員】 1点だけ、確認させていただいていいですか、意見の前に。

【委員長】 じゃあ、はい。

【委員】 先ほどの質問で利用者便益のところなんですけれども、海外に行く場合は路線ごとというお話だったんですけれども、現時点では、国内の利用者がまだ圧倒的に多く、おそらく1対4ぐらいの割合かと思います。国内線を利用する人については、すべて北九を代替として使うということで、すべて細かく、例えば18万回に対して1万回ぐらいはあふれた利用者があるということだと思いますので、その人たちが、今の路線ごとに、1割なり2割の人たちが同じ路線で、その比率でルートを変えるという計算をされてるということで大丈夫ですね。今回の分析では、全体としての便益の中で利用者便益が非常に大きな比率を占めていますので、ここの前提が確かであることを、すみません、もう一度、確認をさせていただければと思います。

【委員長】 はい、どうぞ。単純な話だと思いますが。何か盲点を突いちゃったのかもね、今のやつ。

【空港施設課長】 ちょっと分かりにくいかもしれませんが、今回の予測の中では、将来的には国内線は実は減る予測になっておりまして。

それが前提としてあるんですけれども、代替経路の場合、まず前提として、北九州に路線があるものは、代替経路として使えると。考え方としては、そういう意味では、例えば

東京路線であふれる場合には、それは北九を使うケースも当然出てくるということは、それはそうでございます。

【委員長】 だから、減るかどうかは別の話として、withoutケースでは、福岡空港からあふれる分は鉄道で行ったり、大阪にね、あるいは北九州空港から東京に行ったり、福岡空港以外のところを一番ベストルートとして使って、というのがwithoutケースになっているということで、いいんでしょ。

【空港施設課長】 おっしゃるとおりです。今手元にあります、例えば新潟の例があるんですけども、新潟の場合には、鉄道を当然使うというのが代替経路として設定されると、そういうことでございます。

【委員長】 よろしいですか。

【委員】 はい、大丈夫です、そこは。

【委員長】 だけど、何かwithoutケースのほうがバンコクのことしか書いてないから分かんないんだよね。

【委員】 そうですね。国際が増えるというご説明ですけれども、2025年を見ても、まだまだ比率で見れば国内のほうが多いわけですから、そうすると大方の人は、バンコクというよりは、むしろ北九を使うということのほうが素直だと思います。そこがきちんと前提に置かれてるということであれば、よろしいかと思いますが、それは大丈夫ですか。

【空港施設課長】 そういう意味では、それぞれ経路ごとに代替経路をどういうのを設定してるのかという資料が計算上ありますので、後ほど資料として出させていただきます。

【委員】 分かりました。はい、ありがとうございます。

【委員長】 後ほどじゃなくて、ここに外国のことだけじゃなくて、国内の典型ケースか何かを、もう1枚作ればいいんでしょ。公開資料は分かりやすく資料を作るっていうふうにしなきゃだめで、こんなんじゃ委員すら分からなかったということなんだから、資料の修正、それをやってくださいね。

【空港施設課長】 分かりました。修正させていただきます。

【委員長】 はい、どうぞ、〇〇さん、コメントを。

【委員】 その上でということなんですけれども、10年の事業期間ということで、やはり供用開始までにはずいぶん時間がかかると思うんですね。

ですから2025年までの間、いずれにしても何らかの形で北九もうまく活用しながら、全体としてマネージしていくということが求められているというふうに思います。ぜひ地元の自治体とも協力をしながら、効果的・効率的な形で両空港のマネジメントを考えていただければと思います。

それからコンセッションについてですが、本来であれば、滑走路の整備も含めて全体を民間に任せるといえることができれば一番効率的です。ただ、今回は、先に滑走路は国で造り、整備後にコンセッションに出すという、タイミングがずれた形になると思います。整備後に民営化されるということを見視野に入れながら、北九との連携についても考えていっ

ていただければというふうには思います。

【委員長】 今のところというのは、ちょっと確認すると、設備投資としての判断は、これは経営の評価じゃなくて経済評価だから、民営化しようとしまいと、いるものはいるし、いないものはいないと、こういう話でよろしいですか。

【委員】 今回の設備投資については、必要ということですが、その先にコンセッションに出すということですので、できるだけ全体の事業費を抑えるよう、さきほど工事費の話をさせていただきましたけれども、なるべく、将来民間が参画しやすいような形にしていくことが重要と思います。

【委員長】 はい、じゃあ、〇〇さん、どうぞ。

【委員】 はい。私も〇〇委員と同様に、ちょっと1点だけ確認したい、ご質問があるんです。

新しくできる2番目の滑走路というのは、どの航空会社もまんべんなく使うものなのか。例えば、主に国際線が使うとか、あるいはLCCが使うとか、そういうような特徴はあるのでしょうか。そこをまず1点だけ。

【空港施設課長】 2本の滑走路の使い勝手でございますけれども、基本的な考え方として、新しい滑走路は国際線を中心に、既存の滑走路は国内線を中心に使っていくと考えております。

【委員長】 じゃあ、コメントをどうぞ。

【委員】 はい。まず全体的にこれは意義のあるものであると思いますから、私も建設をするべきだと思います。費用便益分析だけを見ても、最悪のケースでも2は超えているわけですから、十分意義があるというふうに考えております。

その上でなんですけれども、当然、福岡空港の使い勝手がよくなると、お客さんはいっぱい来ることで空港も混雑するということになりますと、空港周辺の、例えば道路とか鉄道とか地下鉄とかがボトルネックになっちゃう可能性がありますから、地元としてはやはり、空港を造るということだけではなく、地元のボトルネックに対する対策もしっかりいただきたいと思います。そうでないと、福岡空港が使いやすくなりませんので、そこら辺りを配慮していただきたいと思います。

あと、今ご質問したいのは、航空会社間で、特に今回造る滑走路が特定の航空会社しか使わないということになると、費用負担の面で不公平だというようなことがあるかもしれない。だから、何かそういうような不満が出ないような費用負担のあり方があればいいなということなんです。

私からは以上です。

【委員長】 滑走路はみんなが使うわけでしょうけどね。

はい。じゃあ、〇〇先生、どうぞ。

【委員】 地元は、今回２本目に関しては非常に前向きであって、皆さんは、もうみんな賛成という状況でした。

ただ、直接、費用便益計算とは関係ないにしても、民営化の細部については意見が割れるところもあるように思われました。すなわち、地元がどうまとめていくかということを含めて、〇〇先生がおっしゃった周辺地域の開発も全部、地元を受け入れてもらわないといけない。地元頑張ってもらおうようにしていくことも国の仕事かなと思っております。

【委員長】 空港の経営に関するご意見は、この判断をしたあと、ご意見いただくようになるので、本件の諮問事項だけコメントいただけるとありがたいです。

【委員】 はい。これについては、非常に重要だと思っております。

【委員長】 だけど、それに関連して付帯意見があるのであれば、もちろん言っていますよ、この滑走路を造ることに対して。

【委員】 地元を非常に、重要だと申し上げているのは、福岡県や福岡市の計画で、この空港をどう生かしていくかということが、今までは十分ではなかったように思います。これは概して国管理空港の地元一般的に言えることですけど、地元の意識を持たせていただければと思っております。

【委員長】 採択でよろしいですね。

【委員】 採択でございます。

【委員長】 はい、〇〇先生どうぞ。

【委員】 はい、ありがとうございます。

私も皆さんと同じで、この資料を見させていただいたり現地を見させていただいても、明らかにこれは価値があると思うので、採択でよいと思います。

財政も厳しいというところで税金を入れて造るということですから、コストは最小に抑えるような努力ということで、経営の話は別としても、いわゆる事業をちゃんと監視して、状況に応じて的確に対応してコスト最小限で最大の効果が得られるような仕組みをしっかりと作って進めていただきたいと思います。

ちょっと経営のことは、またあとで。

【委員長】 はい、ありがとうございます。

ここまでのご意見は、皆さん、お認めいただけるということでございますね。

私も最後、一言申し上げて、まとめにしたいと思っておりますけども。

私も皆さんと同様、この事業は採択で適切であろうというふうに思います。

ただ付帯意見的な意味で、皆さんとも共通するんですけども、申し上げたいのは、混んでる、困ってる、今困ってる、将来もきっと困る、急いでる、〇〇先生がさっきおっしゃったように、これはだいぶ遅れちゃったと。となってくると、一刻も早くで上がる最大の努力をするっていうのが、事業を実施する人たちの責務であるというふうに思います。

だから、伺うところによれば、もちろん夜しかできないとか、いろいろ苦労がもうほん

とに分かるんですけども、ぜひ、8年と計画されてるものが7年11か月にならないか、7年10か月にならないか、1日でも短くすることを、最大の努力をしていただきたい。これが1つ。

それから、何しろ町で囲まれてるああいう場所に2つの滑走路を持ってやっていくんだから、どうせやるんだったら目一杯使わなきゃと。能力を最大限活用できるように、先ほどの高度化というのをやって、それはもちろん地元にご協力いただかなきゃならないんで、地元ともじっくりと相談しながら、どうせやるんなら、目一杯の力を発揮できるように、これも最大限の努力をしていただきたいというふうに思います。

もちろん、そのほかにも、先ほど〇〇先生がおっしゃったように、アクセス交通の問題とかいろいろあると思うので、それからまた、その間だっているいろいろな課題が生じるだろうから、他の空港も大いに活用する方向でっていう、〇〇先生からの意見もありましたので、そういったもろもろのところも、この委員会の付帯意見とさせていただいた上で、本件の評価は適切であり、採択が適当であろうと、こういうことでよろしいでしょうか。

よろしいですか。はい、ありがとうございます。

それじゃあ、諮問事項については以上にさせていただいて、残りは、ほかの空港の話までやると大変だから、この空港について関連したご意見等がございましたら、ご発言いただきたいとします。〇〇先生、〇〇先生、どうぞ。まずじゃあ、〇〇先生から。

【委員】 はい。私、専門が財政で、交通のインフラ財政とかもやっているわけですけども、何回もあれですけど、財政が厳しくて消費税の問題とかもありましたけれども、その中で必要なものは造っていくのは当然重要ですけども、それとともに、それがどのぐらい価値があるのか、それが、ほんとにそのお金に見合う価値と、その価値を最大限にするような形で事業が行われてるかというのを、国民に対してちゃんと説明をしていかなければいけないというふうに思います。

最大限活用するという目的の1つが民営化ということで、財務省的にも国民的にも、そういうふうな新たなチャレンジをして最大限それを活用すれば、その価値はあると、最大限活用しているということで国民も納得するだろうという流れだと思えます。

その意味では、民営化ということで、民営化すれば、いろいろなノウハウが入ってくると思うんですけども、そのときは、民とともに官のほう、契約になりますから、契約のノウハウみたいなものも重要になってくるので、そこをしっかりと見ていただくということ。

また民営化でうまくいけば、コンセッションの値段というんですか、その時の値段が上がってきますから、それは逆に、また国民に還元されるということで、初めにお金が千何百億かかるんですけども、それがもっと、実際が上がってきたお金と相殺すれば、国民の負担は少なくてもいいものができ上がったということになるので、そういう視点も持っていて進めていただけたらと思います。

以上です。

【委員長】 はい、ありがとうございます。

ほかに、いかがですか。はい、〇〇さん。

【委員】 先ほど言いかけたことですけれども、地域の自覚というのが一番大事だと思っております。

検討協議会のとりまとめの過程で、最後になって、ようやくまとまったんですけれども、地元がどうも国への要求といいますか、条件をつけるのですが、地元がどうするかがよくわからなかったところがあります。

ぜひ、そういう地域がうまくやれるように、空港をうまく使えるように、国のほうが促進をしてほしいという希望をしておきます。

以上です。

【委員長】 はい、ありがとうございます。

ほかに、いかがでしょうか。よろしいですか。

はい。以上、幾つか、お2人ご意見出ましたし、それで先ほど、採択というご意見も、審議事項をまとめさせてもらいましたが、どうぞ、お答えいただけたら。

【航空局長】 まず、委員の先生方には、事業採択ということでご意見をまとめていただきまして、誠にありがとうございます。その際に、幾つか付帯的なご意見もちょうだいいたしました。

今困っている、将来も困るであろうと、こういうことでありますので、私どもとしましても、できるだけ早く着手をし、そして、一刻も早くそれが使えるようにするというのを、まさに〇〇先生のご意見じゃありませんけれども、地元の協力を全面的にいただいた上でやらせていただきたい、こういうふうに思っております。

とは言いながら、できるまでに10年近くかかるわけでございますので、その間何をすべきかということでありますけれども、当然、近隣の空港というものも活用していく必要があるというふうに思っています。特に北九州空港、これなどはやはり、博多から見るとちょっと距離はあるんですけれど、やはり空港からの道路アクセスなども改善の余地はあるというふうに思っておりますし、そういうものも実施しながら、北九州空港も活用できるようにすべきだろうというふうに思っております。

それから、当然この事業採択の話とは別個の問題として、その財源をどう確保するかという話があって、空港の運営を民営化するという話があるわけでございますけれども、やはりこれも、全面的に地元のご協力がないとできない。先ほど〇〇先生から、確からしさは、どうなんだと、こうまとめていただいた先生に、そう質問を受けるというそういう状況であるということも、私ども自覚をいたしておりますので。

実は、この財源の確保というのが、一刻も早い実施ということにも強くリンクをしているということも付け加えさせていただきたいというふうに思っております。

という意味で、繰り返しになりますけれども、この事業というものが、27年度の概算要求、今させていただいておりますけれども、実際に予算がつけられるような状況になるように、地元のさらなる、ちょっと地元と調整をしなければいけませんし、それから実際に

前へ進めていく課程でも全面的に地元と連携をしながら、少しでもこの事業が早く進み、しかもフルに、できたものは活用できるような、そういう努力をしてまいりたいというふうに思っておりますので、引き続きご指導のほど、よろしく願いいたします。

【委員長】 はい、ありがとうございます。

委員の皆さんから、ほかに加えてご発言はございませんか。よろしいですか。

それじゃあ、私の進行は、事務局にお返しいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

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きましては、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しております。

それでは、以上をもちまして、第2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。