

# パブリックコメント結果の公表について

## ．アウトカム指標（素案）について（第2回部会）

要望・意見等	国土交通省の考え方
<p><b>1. アウトカム指標の導入の必要性について</b></p> <p>(1) 「事業によってもたらされる成果を利用者や国民が実感できない」との批判がある中、<u>アウトカム指標の設定を通じ、「国による政策執行の成果」を可能な限り客観的に、分かりやすく測定し、国民・利用者に広く開示していくことは適切</u>と考える。</p> <p style="text-align: right;">（東京都 団体）</p>	<p>アウトカム指標の設定を通じ、<u>空港整備等の施策の成果を利用者や国民にわかりやすく提示していきたい</u>と考えている。</p>
<p>(2) <u>このような指標を設定して、今後の政策の中でどのように活かしていくのか。利用者によりわかりやすく情報を提示した先に何を目標しているのか。最終的な利用者へのフィードバックシステムをどのように考えるのか。一方的な情報提供では、一種の情報操作ともなりかねない。</u></p> <p style="text-align: right;">（東京都 団体）</p>	<p>利用者ニーズの充足度をアウトカム指標で測定し、<u>施策の効果を評価することによって、今後の政策の企画立案等に活用し得る</u>と考えられる。</p>
<p><b>2. アウトカム指標の導入の考え方について</b></p> <p>(1) <u>アウトカム指標設定の効用を極大化するために、以下のような評価サイクルの設定が求められるのではないかと考える。</u>  <u>航空政策・事業への国民・利用者のニーズを把握する。</u>  <u>ニーズに対応可能な複数の政策・事業を立案する。</u>  <u>各々の政策・事業の目標アウトカムとコストを算出し、アウトカムコスト指数として、単位コストあたりのアウトカムを示す。</u>  <u>限られた財源の中で、最も効率的かつ大きなアウトカム</u></p>	<p>アウトカム指標の設定に際しては、パブリック・コメントを通じ、利用者ニーズを十分に把握した上で、利用者にとってわかりやすいアウトカム指標を設定すべきと考えているが、<u>一つの施策の効果を一つのアウトカム指標により一対一対応で評価するのは困難であることから、複数のアウトカム指標により利用者ニーズの充足度を評価したい</u>と考えているところである。</p> <p>この場合、<u>厳密な貨幣価値に換算しがたい側面のあるアウトカム指標を複数組み合わせるためには、個々のアウトカム指標の重みづ</u></p>

<p>を得ることができる政策・事業を選択する。  政策・事業を推進・完了する。  実際に得られたアウトカムと要したコストを算出し、国民・利用者のニーズの充足度合いを開示するとともに、その後の政策・事業の立案に活用する。  (東京都 団体)</p>	<p>けをどう評価するのか等の問題があり、現実には、そのような比較は極めて困難であると言わざるを得ない。  なお、個別事業の実施に際しては、事業評価を行い、便益が費用を上回るもののみを実施している。</p>
<p>(2) 国・地方自治体の投資や利用者・納税者としての負担を明示せず、利用者ニーズをベースに指標を設定すれば、どのような空港であっても「ないよりはあった方がよい」という結論になるのではないか。すなわち、空港整備の交通体系中での位置付けや、日本経済の基礎インフラとしての相対的価値など、国土全体からの視点が欠落している。  (東京都 団体)</p>	<p>個別事業の実施に際しては、事業評価を行い、便益が費用を上回るもののみを整備しており、また、航空需要予測に当たっては、他の交通モードとの選好等を踏まえているため、ご指摘のようなことにはならないものと考えている。</p>
<p>(3) 具体的な指標の取り方や指標化の手法により、恣意的に一定の方向を導き出すようなことに使われる懸念がある。指標のウェイトづけにどこまで客観性が保たれるか、疑問である。  (東京都 団体)</p>	<p>指標の設定に際しては、パブリック・コメントを踏まえて利用者ニーズを検討した上で、1つの利用者ニーズを1つの指標で評価することは困難であることから、複数の指標で総合的・複眼的に評価することとしているところである。</p>
<p>(4) 空港を整備することによる他モード（競合する新幹線、高速道路など）へのマイナスインパクトを指標にどのように反映させるか、という視点が盛り込まれていない。  (東京都 団体)</p>	<p>航空需要予測に当たっては、他の交通モードとの選好等を踏まえているため、他モードへの影響は折込済みであると考えている。</p>
<p>(5) 空港単体の評価ではなく、航空会社の経営戦略とのかかわりが大きい評価項目が多々存在しており、個々の空港の絶対評価とどこまで結びつくのか疑問である。  (東京都 団体)</p>	<p>アウトカム指標は、空港の整備等の施策により利用者にとどのような効果をもたらされたかを測定し、今後の政策に反映させるためのものであり、個々の空港の絶対評価を行うためのものではないと考えているところである。  なお、個別事業については、事業評価を行い、便益が費用を上回るもののみを実施しているところである。</p>
<p>(6) 各空港の後背地需要の大きさや、近隣空港との競争関</p>	<p>各空港の後背地の大きさや近隣空港との競争関係は、需要予測に折り</p>

<p>係が指標に含まれていない。 (東京都 団体)</p>	<p>含まれているところである。</p>
<p>(7) 評価項目の設定が羅列的な感が強い。 (東京都 団体)</p>	<p>利用者ニーズとして想定されうるものを列挙した上で、パブリック・コメントを通じてニーズの検討を進めているところである。</p>
<p><b>3. 中長期的な空港整備に係る利用者ニーズとアウトカム指標(素案)について</b> (1) 「早く行ける・運べる」というニーズと「いつでも確実に 行ける・運べる」という、時間に関するニーズが一体にな ってこそ、現実の一般利用者の時間に関するニーズを漏れな く補足できるものと考えられ、「早く、いつでも(確実に) 行ける・運べる」というニーズを旅行者の時間に関する一個 の問題とすべきである。 (静岡県 公務員)</p>	<p>複数のニーズの充足度を一つアウトカム指標で測定しようとするれば、 複数のデータの処理が必要となるが、そのような指標は、利用者にとっ て必ずしもわかりやすいものとはならない側面がある。このため、移動 時間の短さと航空輸送の頻度とについて、各々別個の指標で評価するこ とにより、利用者ニーズの充足度を測定すべきであると考えていると ころである。</p>
<p>(2) 「1日交通圏」は、基本的ニーズの「早く行ける・運べ る」と「いつでも確実に行ける・運べる」にも対応するもの ではないか。 (静岡県 公務員)</p>	<p>基本的ニーズの「早く行ける・運べる」は、航空機の移動速度の向上 には当面限度があるため、アクセス時間と乗継時間の短縮という利用者 ニーズを表したものであり、「いつでも確実に行ける・運べる」は、航 空路線の存在を前提にして、便数が増加することにより旅行可能頻度が 向上するという利用者ニーズを表したものである。 一方、「どこへでも行ける・運べる」という基本的ニーズは、航空輸 送を利用することにより、移動可能な範囲を拡大するという利用者ニー ズを表したものであり、「1日交通圏」は、このニーズに最も適合した 指標と考えているところである。</p>
<p>(3) あまりに細分化された指標は、個別施策を正当化するた めのものとなり、「1日交通圏」と「アクセス時間」は改善 すべき。時間の短縮化という観点で指標を設定するに際して は、例えば、1時間おきに設定した出発時間における利用者 が目的地である主要都市への到着までに要する最短時間を 平均した時間を「平均移動時間」として、指標を設定すべ くないか。 (静岡県 公務員)</p>	<p>配置的側面からみた空港の整備は概成したとの認識を踏まえ、「1日 交通圏」の拡大を目指すことは適当でないことから、当該指標の設定は 行わないこととした。「アクセス時間」については、航空機の移動速度 の向上に当面限度がある中で、総移動時間を短縮する観点から利用者の ニーズが存すると思われるため、指標として設定したいと考えている。 なお、「平均移動時間」という指標を設定するに際しては、一定の前 提条件を設定した上で、複数のデータの処理を行うことが必要であり、 このような指標は、利用者にとって必ずしもわかりやすいものとはなら</p>

	ないのではないかと考えられる。
<p>(4) 遅延に関しては、安全性確保の観点から、<u>遅延理由の解明こそが重要</u>であり、指標としては問題がある。 (東京都 団体)</p>	<p>遅延に関する指標については、<u>安全性の確保を大前提にした上で設定</u>しているところである。</p>
<p>(5) <u>防災の観点からのアウトカム指標を設定してはどうか</u>。 (福井県 公務員)</p>	<p>航空輸送の利用者以外の空港関連者を対象にすると、<u>焦点が不明確になること、空港整備は一義的には航空輸送の利用者を対象に行うことを踏まえて、利用者のニーズを整理した上で指標を検討しているところ</u>である。</p>

## ．需要予測試算結果について（第4回部会）

要望・意見等	国土交通省の考え方
<p>1 <u>IT化、高齢化、生産基地の海外移転やサプライチェーンマネジメントの進展が需要予測に織り込まれていない。</u> (東京都 団体)</p>	<p>今回も需要予測は、<u>IT化等が進展してきた過去の交通量と社会経済指標の動向を踏まえてモデルを構築している</u>ので、過去の傾向を反映することにより、今後のIT化等の進展が及ぼす影響も織り込まれた需要予測になっているものと考えている。</p>
<p>2 <u>今後見込まれる他交通モードの整備状況の要素が需要予測に織り込まれていない。</u> (東京都 団体)</p>	<p>今回の需要予測モデルは、<u>7次空整需要予測モデルで考慮していた鉄道との競合関係に加え、自動車、高速バス等との競合関係も考慮し、今後見込まれる他交通モードの整備状況として、品川新駅の設置に伴う新幹線の増便、整備新幹線、高速道路等が計画どおり供用されるものとしてモデルを構築している。</u></p>
<p>3 <u>個別空港毎の需要予測値が示されていない。</u> (兵庫県 大学教員)</p>	<p>今回の需要予測は、<u>全国値を予測する目的で行ったものであり、個別空港の需要については、需要が大きく、全国値を予測するために作成したモデルをもとに推計しても精度上の問題が少ない大都市圏拠点空港や主要地域拠点空港に限り参考値として算出している。</u>その他の個別空港の需要予測は、<u>各空港の整備計画の立案に必要な時期に地域事情を反映しうるモデルを作成して、当該整備の事業主体が実施するのが適当である</u>と考えている。</p>
<p>4 <u>空港新設などにあたり、需要予測を各空港にブレークダウンする際、路線ネットワーク、ダイヤ、運賃水準、空港アクセスを需要予測に織り込む必要がある。</u> (東京都 団体)</p>	<p>なお、事業主体が行う個別空港の国内航空需要予測の実施に関し、航空路線、便数等の利便性、運賃、空港へのアクセス交通手段等について、一層の精度向上のために留意すべき事項を取りまとめ、平成13年12月に事業主体に通知したところである。</p>

・国際拠点空港の整備及び管理運営に関する経営形態の民営化について（第4回、第6回部会）  
 国土交通省の考え方に賛成する意見も寄せられたところであるが、以下では、国土交通省の考え方と異なる要望・意見等と、それらについての国土交通省の考え方をまとめた。

要望・意見等	国土交通省の考え方
<p><b>1. 官民の役割分担の再構築</b></p> <p>(1) 環境対策・地元との共生策を充分に行う主体としては、狭い地域の一部住民のみに関心が向きがちな公的主体よりは、市場や世論の厳しい監視と評価にさらされる民間主体の方が、ふさわしいのではないかと考える。行政のスリム化の観点からも、その方が望ましい。                      （東京都 会社員）</p>	<p>環境対策・共生策の実施には、<u>地元住民との信頼関係、ノウハウの蓄積が必要不可欠</u>であり、<u>従来どおり公的な主体が責任を持ってその役割を果たしていく必要があるのではないかと考える</u>。<u>地元からも、同様の意見が示されているところ</u>。</p>
<p>(2) 民営化する分野については、<u>規制緩和</u>すべき。                      （東京都 会社員）</p>	<p>民営化する法人に対する規制は、<u>ご指摘のとおり、最小限にすべき</u>と考えている。</p>
<p><b>2. 上下分離案について</b></p> <p>(1) <u>上場を視野に入れ</u>、出資者にとって魅力の高い法人とすべき。                      （東京都 大学助教授、東京都 会社員）</p>	<p>民営化する法人については、<u>完全民営化を図ること</u>としている。<u>完全民営化の前提となる株式の公開に当たっては、市場から適正な評価を得ることが必要</u>であり、<u>株主資本利益率の向上を図るための措置等を講ずることが必要ではないかと考えている</u>。</p>
<p>(2) <u>アンバランスの平準化は、国の責任（補助金等）で解消</u>すべき。<u>財政負担の増大は別の問題</u>。成田の株式売却益を充てることも考えられる。                      （東京都 会社員）</p>	<p>今般の特殊法人等改革においては、<u>国の財政負担を増大させることなく廃止又は民営化を行うことが前提とされている</u>。  <u>上物法人の株式売却益については、現時点では発生する額や時期等が未確定であり、当該売却益を所与の前提とした制度を現時点で論じること</u>は困難である。</p>
<p>(3) 負担の平準化を図るのであれば、<u>三空港の用地を国有化</u>すべき。                      （東京都 大学助教授）</p>	<p>今般の特殊法人等改革においては、<u>国の財政負担を増大させることなく廃止又は民営化を行うことが前提とされており、国の多大な財政支出を伴う用地の買上は極めて困難</u>。なお、<u>上下分離案では、三空港の用地は全て公的法人である下物法人が保有すること</u>としている。</p>
<p><b>3. 地域統合案について</b></p> <p>(1) <u>羽田の国際化の可能性は成田に対する出資者のリスクと</u></p>	<p>成田は、国際線の拠点空港として、引き続き発着容量の拡大に努め、</p>

なり、関西についても同様なので、地域統合案が現実的な選択肢である。

(東京都 大学助教授、東京都 団体)

堅調な首都圏の国際航空需要に対応していくこととしている。一方、羽田の国際化は、再拡張を行った場合に、国内線需要に対応した発着枠を確保してなお余裕があれば、その枠を活用して国際定期便の就航を図るというものであり、国内線の需要増・機材の小型化による国内線発着回数の拡大の可能性等も勘案して、余裕枠の規模を見極めることとしている。

また、成田・羽田とも、現在容量の限界近くまで使用されている状況にあり、かつ内外の航空事業者も各空港に相当額の投資を行ってきていることから、両空港の経営を一体化しても、容易に路線の入替等の柔軟な運用が可能となるかは疑問である。

さらに、第6回部会で示した収支試算結果に鑑みれば、成田+羽田法人も関西+伊丹法人も、早期の完全民営化は困難ではないかと考えられる。

なお、地域統合案では、空港ビルの管理運営を行っている民間企業を統合して新たな会社を設立するとしているが、民間企業の統合は強制的に行えるものではなく、経営者、株主の判断に基づいて行われるべきものであると考える。

(2) 成田と関西が競争するためには、成田と関西は別々に民営化されなければならない、エリア全体で一つと考えて民営化の方が合理的である。

(東京都 作家)

上下分離案によっても、成田と関西の管理運営法人は互いに独立した別の法人となる。

また、成田・羽田とも、現在容量の限界近くまで使用されている状況にあり、かつ内外の航空事業者も各空港に相当額の投資を行ってきていることから、両空港の経営を一体化しても、容易に路線の入替等の柔軟な運用が可能となるかは疑問である。

さらに、第6回部会で示した収支試算結果に鑑みれば、成田+羽田法人も関西+伊丹法人も、早期の完全民営化は困難ではないかと考えられる。

なお、地域統合案では、空港ビルの管理運営を行っている民間企業を統合して新たな会社を設立するとしているが、民間企業の統合は強制的に行えるものではなく、経営者、株主の判断に基づいて行われるべきものであると考える。

(3) 地域統合案に上下分離方式を組み合わせる選択肢も考えられる。

(東京都 会社員)

第6回部会で示した収支試算結果に鑑みれば、成田+羽田法人も関西+伊丹法人も、それぞれ早期の完全民営化は困難ではないかと考えられる。これらと中部の三法人について上下分離を行い、特定債務等処理勘定のようなものを設けたとしても、やはり早期の完全民営化は困難では

ないかと考えられる。

なお、地域統合案では、空港ビルの管理運営を行っている民間企業を統合して新たな会社を設立するとしているが、民間企業の統合は強制的に行えるものではなく、経営者、株主の判断に基づいて行われるべきものであると考える。

#### 4. 収支試算について

(1) 債務を外部（例えば政府）に移して、 民営化する新会社は身軽にするべき。

（奈良県 公務員）

第6回部会で示した収支試算結果に鑑みれば、債務を外部に移さなくても、空港を管理運営する法人を早期に完全民営化することが可能である。

なお、今回の特殊法人改革では、国の追加的な負担が発生しない形での民営化が求められている。

#### 5. その他

(1) 第4回部会資料で述べた事項について

上下分離案は、関空二期事業により経営が苦しくなっている関空会社を救済するために行おうとしているのではないか。

下物法人を統合すると、空港ごとの経営責任が不明確となるのではないか。

中部会社は、現在、空港整備においてコスト削減の努力を行っているが、その努力により生じる便益は、上下分離案により関空会社に流れるのではないか。

下物法人が公的法人となることにより、下物法人が無制限に整備を進めるおそれがあるのではないか。

関空や中部の用地造成に資金を回すと、成田空港の着陸料は下がらなくなるのではないか。

第4回部会の資料3 - 1及び3 - 2の別紙で述べたとおり。（詳細は当該資料を参照願いたい。）

(2) 上物と下物は一体とし、航空機の運行の効率化に資するよう、管制業務も空港運営会社の業務とすべき。

（神奈川県 会社員）

管制業務は、安全かつ円滑な航空交通の維持・促進を図るために実施するものであり、航空機の離陸から上昇、巡航、降下、着陸に至るまでシームレスな管制サービスを提供するため、各空港及び航空路において、担当する管制機関が連携し、一体となって業務を実施している。

また、これらの管制業務は、個々の管制官の処理のみに依存しているのではなく、管制機器等の航空保安システムによりハード面で支えられているが、航空保安システムは、飛行計画やレーダー情報等を処理する



システム等がそれぞれ相互に関連して全国のネットワークとして結合されることにより、トータルのシステムとして機能しているものである。

このうち、空港においては、離着陸する航空機や空港周辺を飛行する航空機に対し、飛行場管制業務を実施しているが、(a)空港の発着可能回数は、騒音対策などの観点から制約を受けるものであること、(b)混雑空港における発着可能回数は航空機の滑走路占有時間の実測値等を基本として客観的に算出しており、この滑走路占有時間等については定期的に見直すこととしていること、(c)目的空港の混雑により着陸のための空中待機が一定時間以上予測される場合には、その分をあらかじめ出発空港において地上待機させることにより、目的空港における安全かつ効率的な着陸を確保していることから、当該空港の飛行場管制業務を空港運営会社が実施したからといって発着可能回数が増加するというものではない。

こうしたことから、国際拠点空港を民営化するに際して、管制業務まで含めて民営化することは適当ではない。

また、現行法人を個別に完全民営化する方策については、第6回部会で示した収支試算結果に鑑みれば、上下分離案によって三空港の管理運営を完全民営化する場合と比べて、時間を要するものと考えられる。

(3) 民営化のあり方の検討において、航空会社が意見を具申する機会は特に重要。空港は実質的な独占事業体であり、その地位を濫用した利用料や運営時刻等の設定を防止するための対策が必要。連合王国のプライスカップ制は、良い参考例。  
(東京都 団体)

指摘の点を含めて、制度のメリット・デメリットを整理しつつ、民営化に係る制度設計について、今後検討していくこととしている。

(4) 空港利用者全員の利益、ひいては日本経済全体の利益を確保するために、我々が考える唯一の方法は、以下が実現されるよう万全を期すこと。

料金設定と対空港投資に当たって、IATA と航空業界が密接に関与すること

IATA、ICAO 及び他の国際規格を利用した明確で厳密な管理を実行すること

需給の市場要因を反映した調整を定期的にかつ漏れなく行うこと  
(東京都 会社員)

現在の民営化の検討の中では、空港を運営する法人の経営の自主性をできる限り確保することにより、合理的かつ効率的な経営が可能になると考えている。また、空港の運営を行う法人が、空港使用料等の設定も行うこととしており、各関係者との調整を経て、空港を運営する上で適切な設定が行われることとなると考えている。

さらに、空港における投資については、今後、営利性を重視する上物法人と公益性を重視する下物法人との間で調整機能が働く仕組みを検討することとしている。

## 東京国際空港（羽田）の再拡張について（第5回部会）

要望・意見等	国土交通省の考え方
<p><b>「財源」について</b>  羽田空港再拡張は、日本の国際競争力を高め、経済を発展させる国家的な意義がある。したがって、羽田空港再拡張の受益者は、利用者のみならず、広く国民全般にわたることから、空港整備財源としては、利用者負担の現在の空港整備特別会計に囚われることなく、<u>国家プロジェクトとして一般財源を投入し、できるだけ早期に完成させる必要がある。</u></p> <p style="text-align: right;">（東京都 団体）</p>	<p>羽田空港再拡張事業には多額の資金を要するため、<u>新たな財源措置について検討する必要があるが、その中で一般財源の投入も選択肢の一つとして検討する必要があると考えており、今後、議論を深めていくこととしている。</u></p>
<p><b>「早期実現」について</b>  首都東京の空の玄関である羽田は、パリ、ニューヨーク、香港、バンコク、ソウルに対しても決してほめられた状態ではない。<u>早く追加の滑走路を造って、容量をUPする必要がある。</u></p> <p style="text-align: right;">（横浜市 会社員）</p>	<p>羽田空港の発着容量は、沖合展開事業により逐次容量の拡大を図り、増大する航空需要に適切に対応してきたが、<u>今後は大幅な容量の増加は見込めない状況にあるため、本年7月の増便により発着回数が限界に達した後は、現状においては新たな増便はほとんど不可能となる。</u>  したがって、<u>今後も増加が予想される首都圏の国内航空需要に適切に対応するためには、羽田空港再拡張を行って、発着容量の大幅な拡大を図る必要があることから、その早期着工・早期完成を目指して、鋭意検討を行っているところである。</u></p>
<p><b>「容量増加」について</b>  滑走路が3本から4本に増加して、<u>なぜ容量が1.5倍になるのか。</u></p> <p style="text-align: right;">（神奈川県 会社員）</p>	<p>空港の発着容量は、その滑走路の本数のみにより決まるものではなく、羽田空港については、<u>住居地域が集中する空港北側及び西側地域における騒音の影響を最小限とするため、現在、同時に使用可能な滑走路は2本となっている。再拡張後においては、同時に3～4本の滑走路での運用が可能となることから、処理容量（利便時間帯における定期便の発着可能回数）が、年間27.5万回から年間40.7万回となり、約1.5倍に大幅に増加することとなる。</u></p>
<p><b>「国際化」について</b>  <u>羽田空港から国際線が飛べたら、首都圏の利用者は大変便利。また首都圏にもたらす経済効果も期待できると思う。</u></p>	<p>羽田空港再拡張により、<u>空港の処理容量は約1.5倍に大幅に増加するため、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</u></p>

(東京都 会社取締役)

なぜ、羽田は国内線、成田は国際線の拠点空港と分けするのか。国内線と国際線が同居した方が大変便利だと思う。

(東京都 会社役員)

成田のアクセス改善と国内線の充実、羽田の制限なき国際化の実現によって首都圏空港を最大限に活用し、航空会社は多くの有効な発着枠増を実現することで、平等な競争環境が実現され、新規参入会社が支援される。利用者は、国内・国際に関係なく、成田に近い人は成田を、羽田に近い人は羽田を以て、利便性向上、それに伴う需要喚起がなされ、環境の改善により、諸外国からの観光客誘致も期待できるだけでなく、東京西部や神奈川県民は都心部を通過する必要がなくなることで、首都圏の混雑緩和にも貢献するものと考え。

(神奈川県 会社員)

国際協定上、一度認めた国際線発着枠を、国内線の増加状況によって変動させることは不可能。羽田空港再拡張により生まれる国際化とは、スポットのチャーター便がせいぜいで、運用機材の小型化や多頻度運航化を目指せば、それも困難になる。

(横浜市 会社役員)

を生じることが見込まれ、この枠を活用して国際定期便の就航が可能になると考えられ、今後、検討を進めていきたい。

また、航空機の発着回数が大幅に増え、利用旅客数及び貨物取扱数も増えることが予想されるため、空港周辺に及ぼす経済波及効果及び雇用創出効果は大きいものと考えられる。

羽田空港と成田空港の配置等からすれば、羽田空港が国内線の、成田空港が国際線の、それぞれ拠点空港であることを基本とすることが妥当であると考えている。

しかしながら、首都圏の国際航空需要は今後とも堅調な増加が見込まれており、これに対応することも必要である。そのため、羽田空港においては、再拡張後、国内線需要に対応した発着枠を確保した後に、ある程度の余裕枠を生じることが見込まれることから、この枠を活用して国際定期便の就航が可能になると考えられる。

羽田空港がどのような機能を分担すべきかについては、再拡張後の余裕枠の規模を見極めつつ、両空港の位置関係やこれまで果たしてきた役割、空港使用に関する国際的なルール等を踏まえて、今後検討していきたい。

羽田空港の発着枠については、羽田空港の再拡張後に、ある程度の余裕枠が生じることが見込まれるため、この枠を活用して国際定期便を受入れ、首都圏における国際ゲートウェイ機能の強化を図ることによって国際都市に相応しい国際交流機能を確保することが可能となると考えている。

しかしながら、国際便に活用しうる余裕枠の規模については、国内線の需要の増加や国内線の多頻度運航化を踏まえた国内線に必要な発着回数、国内線で、現在使用が少ない特定時間帯（6時～8時30分までの到着、20時30分から23時までの出発）の発着枠、国内線機材のダウンサイジングによる滑走路占有時間の短縮等による40.7万回/年の発着容量の拡大の可能性を勘案して見極める必要があり、現時点で余裕枠の規模を示すことはできないが、国際定期便として就航可能な枠を確保することを念頭に、今後検討を進めたいと考えている。

## 「環境アセスメント」について

羽田空港再拡張により、東京の景観や風景に異様な違和感を与える危惧があるので、この点についての環境アセスメント(景観アセス)の実施が不可欠。

(東京都 会社役員ほか)

## 「工法」について

羽田空港再拡張については、実績のある埋立工法が最適。  
(東京都 団体、千葉県 団体ほか)

浮体工法については、洋上備蓄では実績があるのかもしれないが、空港となると実績がなく、その安全性の根拠もわからない。新しい工法を採用するのであれば、専門知識を有した技術者による論議により選定されるべきではないか。

(東京都 会社員ほか)

浮体工法の場合、航空母艦のように海上で揺れている所に着陸するのは不安。また、鉄の構造物であるから、錆びて維持管理費がかさむと思う。

(千葉県 会社員ほか)

工法の選定について、工期と建設費が焦点になっており、安全性の議論が十分されていないように思う。

(埼玉県 女性)

再拡張事業の工法の評価・選定に際しては、空港利用者の視点を取り入れ、安全性、航空料金(再拡張の事業費の確実性)について十分考慮して選定されるべきである。

(川崎市 会社員)

3工法とも捨てるので、それぞれ1 / 3 ずつ採用してはどうか。

(千葉県 会社員)

浮体工法は、技術的な信頼性やリスクについて十分な審議が

羽田空港再拡張により、景観に影響を及ぼす可能性が考えられることから、環境アセスメントの評価項目として選定することとしており、現在検討を進めている。

羽田空港再拡張の工法の選定については、最終的には国土交通大臣が決定するが、そのための評価選定作業を、客観的、中立的、かつ透明性をもって行うために、「羽田空港再拡張事業工法評価選定会議」を設け、当会議において、羽田空港再拡張事業に最も相応しい工法を選定すべく、  
空港として長期・安定的に機能すること、  
工期、  
費用(建設費用・維持管理費用)、  
安全・確実な施工、  
環境、  
その他(多摩川への影響等)

などの観点から、総合的に評価することとしており、現在、精力的に検討を進めているところである。

あるものとするが、技術についての責任所在は明確か、  
技術について、専門家による検討は十分行われ、納得のいく結  
論が出されたか、技術についての最終責任者は明確なのか、  
国民に、各工法の特徴・長短所・リスク等がわかりやすく説  
明されるのか。

(横浜市 会社員)

3工法の比較に関して各種メディアでいろいろな情報、記事  
が流されているが、情報操作・世論誘導を意図する記事・発言  
等が見受けられ、大変遺憾に思う。個々の記事・発言の正当性  
を取り上げて議論するわけにもいかないが、このような国家の  
重要なプロジェクトについて明らかに間違っただデータを根拠に  
世論誘導を図るような行為に対しては、然るべきペナルティを  
持って毅然とした対応をとる必要があると思う。

(横浜市 会社員)

羽田空港再拡張に関しては、安心な空港、東京湾の環境  
の保全、投資対効果に重点を置いて頂きたい。

(匿名希望)

### **「首都圏第3空港」について**

羽田空港再拡張について、首都圏第3空港調査検討会と空港  
整備部会の2つの会議で検討しているのは、税金の無駄遣いで  
は。

(東京都 会社役員ほか)

空港整備部会としての長期的視点のもとに、首都圏の空港容  
量不足をどう解決するのかの視点から、本格的首都圏第3空港  
の論議をし、そうした中での羽田空港再拡張の必要性・効率性  
を一体的に論議すべき。

(東京都 団体ほか)

首都圏第3空港調査検討会(座長：中村英夫 武蔵工業大学教授)は、  
首都圏における将来の航空需要に対応するための検討を、広く意見を伺  
いながら進めるため、航空局において開催しているものであり、羽田空  
港の再拡張案と公募により提案された15の候補について種々検討した  
結果、昨年7月の第6回調査検討会において、羽田空港再拡張案が、  
他の候補と比較して、既存ストックの有効活用、アクセス等の旅客利便  
等の観点から大きな優位性があるため、これを優先して推進することと  
した。

一方、空港整備部会は、「【諮問第10号】今後の空港及び航空保安施  
設の整備に関する方策について」、御審議いただいているものであり、  
羽田空港再拡張については、上記「首都圏第3空港調査検討会」におけ  
る検討及び、昨年12月に国土交通省として新たな滑走路案を確定した  
ことを前提として、財源の確保を含む事業スキームのあり方及び再拡張  
後の国際化の課題等について御審議をお願いしているものである。

羽田空港再拡張について、大臣は「国土交通省になったから実現可能になった」と言っているが、その論理的・技術的根拠は少しも見えてこない。以下の点について、明解な説明責任が行政にある。

第7次空港整備5箇年計画の策定に際して、首都圏新空港調査の結果を公表しており、その中で、「羽田空港の再拡張は、航空機騒音等の問題があり、処理能力の増加につながらない。」としている。

発生騒音が小さくなった航空機材も一部にはあるが、大勢的には、羽田空港を巡る騒音問題は今日においても変わっていない。また、空港周辺空域の管制技術が、当時に比して飛躍的に進歩したという報告はない。

B滑走路平行案は、その位置と構造(棧橋案、メガフロート案、棧橋・埋立併用案)から、多摩川河口部における流路の通水障害を起こす可能性がある。従来、建設省河川局は、洪水時対策の観点から、河川における橋梁の橋台・橋脚の配置や形式等や河口沖合における用地造成や棧橋等の構造物設置に非常に厳しく対応してきた。(流路より両側それぞれ11°の開放を条件としてきた。)このような河川の洪水時における流下物の堆積による通水障害や構造物によるバックウォーターによる流域への影響などについて、技術的・論理的に解消しようという根拠は見当たらない。

(東京都 男性)

羽田空港再拡張案をさらに段階的な整備を進めることにより、本格的な湾奥新空港(スーパー新空港)の検討をすべき。

(川崎市 会社役員ほか)

木更津沖に建設することが首都圏の人口及び経済の均一化に有効である。

(千葉県 会社役員)

羽田空港再拡張については、かつては、航空機騒音問題及び多摩川や東京港の港湾機能への影響から、再拡張は困難であると考えていたが、旅客ターミナルなどの既存施設の有効活用が可能であること、都心に近く、かつ鉄道及び道路の複数のアクセス手段が整っており、旅客利便性が大きく優れていると考えられることを踏まえ、再度、検討をしてきた。

その結果、従来の問題点については、滑走路建設手法として棧橋などの通水性の高い構造を採用することにより多摩川への影響を回避することや、滑走路の建設場所についても、位置を工夫することにより新たな航空機騒音問題への対応や、東京港における廃棄物処理及び港湾機能と羽田空港との共存が可能となり、解決できる目途がたったため、昨年12月、4本目の滑走路を造ることを国土交通省として決定した。

首都圏における将来の国内・国際航空需要を考慮すると、羽田空港再拡張を行った後も、いずれ首都圏の空港容量が不足する可能性も考えられることから、長期的な視点に立って、首都圏第3空港について引き続き検討を行う必要があると考えている。

## ・国内空港整備について（第5回部会）

要望・意見等	国土交通省の考え方
<p><b>1. 一般空港整備に関する基本的な認識</b>  <b>空港配置の概成</b>            第6次～第7次空港整備計画で整備された（整備が進められている）受益と負担のバランスを欠く（欠くおそれのある）地方空港の個別総括がなされていない。（東京都 団体）</p>	<p>空港は、道路、港湾などと同じく公共の用に供する交通基盤の一つであり、空港を安全に管理、運営していくためには一定の支出が必要であるとともに、空港は単にそれ自体の収支のみで考えるべきものではなく、旅客の利便性向上や観光等の産業の発展に果たす効果など総合的に考える必要がある。また、個別の空港整備については、進捗状況や社会経済情勢の変化等を踏まえ、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ため、再評価制度や事後評価制度等の事業評価制度等により、設置管理者が適切に対処していくことが必要であると認識している。</p>
<p><b>事業の重点化、効率化等の推進</b>            継続中の事業（静岡空港や神戸空港など）を優先する必要があるのではないか。既に着工した空港についても、建設を一旦中止し、近隣空港との競合なども織り込んだ精度の高い需要予測を改めて行うとともに住民の意志を反映させた上で、建設を続行するか否かを決定する必要がある。（東京都 団体）</p>	<p>継続中の事業については、進捗状況や社会経済情勢の変化等を踏まえ、事業評価制度等により再評価を行うこととしている。            なお、静岡空港や神戸空港の需要予測については、事業主体である静岡県、神戸市において、検討を行うと表明しており、昨年12月の国土交通省の需要予測の精度向上及び透明性の確保に関する通達等を踏まえつつ、適切に対処されるものと認識している。</p>
<p><b>2. 一般空港整備における具体的な施策の方向性</b>  <b>質的充実を中心とする既存空港のハード・ソフト面での整備</b>            既存施設の有効利用の観点から、例えば採算の取れない赤字の地方空港に自衛隊の施設を移転してもらい軍民共用化して無駄を省き、首都圏の基地を軍民共用化が民間空港として低騒音の中小型機で地方空港とネットワークを結べば、効率よく空港が運用でき、費用対効果も高いのではないか。（大阪府 男性）</p>	<p>空港は、道路、港湾などと同じく公共の用に供する交通基盤の一つであり、空港を安全に管理、運営していくためには一定の支出が必要であるとともに、空港は単にそれ自体の収支のみで考えるべきものではなく、旅客の利便性向上や観光等の産業の発展に果たす効果など総合的に考える必要がある。また、既存空港の活性化への取組みを支援するため、バリアフリー化、就航率向上、運用時間延長、地方路線に係る着陸料の軽減措置等空港をより使いやすくするための措置等を行ってきている。</p>
<p><b>国内航空ネットワークにおける主要地域拠点空港の役割</b></p>	

国内における航空旅客は他の交通旅客に比べ大幅な伸び率を示しており、その伸び率を牽引しているのが主要地域拠点空港である。今後この主要地域拠点空港には、長期的な需要に対する空港能力確保について検討していく必要がある。

(福岡県 会社員)

地域拠点空港のうち主要地域拠点空港については、国内航空ネットワークの地域拠点として大都市圏拠点空港に次ぐ重要な役割を果たしているところである。

主要地域拠点空港の取扱いについては、第5回空港整備部会で論点を提起しているところであり、今後、議論を深めていきたい。

### 空港における利用者利便の向上等

航空保安に関しては、国全体に関わる以上、国が費用負担を含めて一義的に責任を負うべきであり、その下で各関係者や旅客・荷主の義務を明確化する必要がある。また、長期的な保安体制を構築し直す必要がある。

(東京都 団体)

航空保安に関しては、一義的には事業として旅客を運送する航空会社が、旅客を安全に輸送する責務の一環として責任を負うべきものと考えているが、空港管理者として、セキュリティの質の向上を図っていくことは重要なことと認識しており、今後議論を深めていくことが必要と考えているところである。

### 3. 空港整備における透明性、アカウンタビリティの確保 計画段階等におけるパブリック・インボルブメント

「透明性・アカウンタビリティの確保」は時代の要請でもあり、実効性をいかにして確保するかが問われている。また、構想・計画段階からの情報公開及び市民意見の反映がこれまであまりにも軽視され、公聴会の「儀式化」や、環境アセスメントが抑止力ある実効性に欠けていたり、過去の厳しい検証が求められる。

(兵庫県 大学教員)

パブリック・インボルブメントの実施は、行政への市民参加の要請からも必要な施策だと思われ、国の航空政策に反映させるべきもの、国が設置管理する空港に関して行われるものであるならば、地方公共団体との連携はむしろ不要で、国の航空行政の中に位置づけられ、国の責任において実施されるべきである。

(福岡県 会社員)

地元でのパブリック・インボルブメントを実施して対応する方法は、一見透明性等が確保でき、民主的な方法のようであるが、採るべきでない。

空港は航空ネットワークで対応すべきであることから、原則として国が責任を持って行うべきである。

構想・計画段階からのパブリック・インボルブメントの導入等が空港整備における透明性・アカウンタビリティの確保において有効な施策であり、パブリック・インボルブメントの実施に際しては、地元住民等関係者の意見を適切に得るためにも、地方公共団体との連携を図りつつ実施していくことが重要であると認識している。(再掲)



大都市拠点空港はもとより、特に重要な役割を果たしている主要地域拠点空港（新千歳、福岡、那覇）については、長期的視点にたって国の責任において対応すべきである。よって、従来どおり個別空港であっても航空ネットワーク形成という観点から、長期計画の策定に合わせて、国土交通省資料で個別の新規滑走路新設等を選定・公表すべきである。国が設置する空港については、地元自治体に対し責任の一部を転嫁するようなことはすべきでない。また、地元自治体に過度の負担をさせるようなことはすべきでない。国の設置する空港で、滑走路新設が必要ならば、国は、地元自治体の同意、そして地元公聴会の開催等を行うべきである。空港整備部会（5月31日）での「構想段階」及び「計画段階」における検討及びPI手続きにおいて、地元自治体に責任を負わせるようなことは採るべきではない。

（福岡県 自由業）

### 新規事業採択について

空港の整備計画は国が主導権を握り、国全体のバランスを考えて行われるべきで、特に鉄道との役割を明確にし空港の必要性を考えるべきである。今後は地方空港の建設を抑制すると言うことだが、何が必要で何が不要か、もっと早くに見極める必要があったのではないか。

（福岡県 団体職員）

### その他

（松本空港の活性化について）

交通の起点が東京や名古屋なので、羽田便や名古屋便を作り、現状の札幌・大阪・福岡路線は乗り継ぎで対応させ、ビジネス利用や観光客の利便性を向上させたらどうか。

（長野県 会社員）

（神戸空港について）

神戸空港の建設工事を続行したまま需要予測の見直しを行うのは、公共事業の見直しの本旨に反するものであり、「再

また、国が管理する空港においても、滑走路等の整備を行う際には、地元自治体との協議、公聴会の開催等を行いつつ進めている。

滑走路新設延長等に関する新規事業採択に際しては、代替手段の検討を含む必要性の十分な検証や費用対効果分析の徹底などを行い、真に必要なものに限って事業化することが重要と考えている。加えて、透明性、アカウンタビリティの確保のためにパブリック・インボルブメントの導入が必要と認識している。

航空路線の開設については、航空事業者が利用者の乗り継ぎ利便性や航空機の運航効率などを考慮しつつ路線を開設していると考えられるが、空港管理者を中心として関係者等の協力により、空港の利便性を高め、地域づくりと一体となって空港を活性化していくことも有効な方策と考えられる。

継続中の事業については、進捗状況や社会経済情勢の変化等を踏まえ、事業評価制度等により、再評価を行うこととしている。

評価必要なし」(平成 12 年 12 月)との中間評価の見直しも必要。多くの不透明課題を抱えたまま事業を継続している神戸空港の建設は速やかに凍結すべきである。  
なお、航空法による飛行場設置許可の審査において、空域管制が審査対象とされていないことは実質的な手続きの整合性を欠くものであり、早急な是正を求めたい。  
(兵庫県 大学教員)

神戸市の行った神戸空港の航空需要予測は過大。神戸空港の建設を中止して欲しい。  
(兵庫県 会社員)

必要なパブリック・インボルブメントが行われないうまま建設に着手されている状況にある神戸空港の建設は、必要なパブリック・インボルブメントがなされるまで中止または凍結すべきである。  
(兵庫県 会社員)

(福岡空港について)

将来にわたって国内航空ネットワークにおける拠点性を発揮するため、特に離着陸回数の増加が著しい福岡空港は、抜本的な解決策として代替(新福岡)空港の建設が必要だが、当面既存ストックを活用したハード・ソフト両面の施策を推進するとしたならば、どの程度現空港の容量の確保・向上に繋がるのか、その施策とともに早急に明らかにすべきである。

(福岡県 会社員)

福岡空港は限りなく容量限界に近づいた状況にあり、また、市街地にあるため騒音問題や土地利用上の規制等の課題も抱えている。長期的には移転等による抜本的な対策が必要で、重点施策として複数の滑走路を備えた新福岡空港の整備は必要。

(福岡県 公務員)

近隣空港との連携は可能なのか。むしろ競争社会の中では自由化していくべきであり、「近隣空港との連携」という言葉はやめるべき。福岡空港の恒常的な遅れは死活問題で

なお、静岡空港や神戸空港の需要予測については、事業主体である静岡県、神戸市において、検討を行うと表明しており、昨年 12 月の国土交通省の需要予測の精度向上及び透明性の確保に関する通達等を踏まえつつ、適切に対処されるものと認識している。(再掲)

また、管制空域については、航空交通の安全性が確保できるよう国土交通省の責任において設定しており、飛行場における安全と齟齬がないようにしている。

継続中の事業については、進捗状況や社会経済情勢の変化等を踏まえ、事業評価制度等により、再評価を行うこととしている。

なお、静岡空港や神戸空港の需要予測については、事業主体である静岡県、神戸市において、検討を行うと表明しており、昨年 12 月の国土交通省の需要予測の精度向上及び透明性の確保に関する通達等を踏まえつつ、適切に対処されるものと認識している。(再掲)

地域拠点空港のうち主要地域拠点空港については、国内航空ネットワークの地域拠点として大都市圏拠点空港に次ぐ重要な役割を果たしているところである。

主要地域拠点空港の取扱いについては、第 5 回空港整備部会で論点を提起しているところであり、今後、議論を深めていきたい。

あり、「当面、既存ストックを活用する」などと言っている場合ではない。即刻国の調査を行い、十分な容量を持ち、遅れの生じない「現福岡空港の代替となる新たな空港の設置」を要望。

(福岡県 会社員)

新福岡空港建設は不良債権になる。また、人工島を作るために近隣の里山をつぶしたり、海が汚染されてしまうことは許されない。

(福岡県 男性)

当面は「北部九州に3本の滑走路」との観点から、3空港を機能的に使うことが現実的、合理的である。

(佐賀県 公務員他)

地域内の後背地人口を元に、各空港の機能分担を計画し、その上で福岡空港の移転を議論しなければならない。

(福岡県 会社員)

(那覇空港について)

対象空港のアクセス率、カバー率として計算された住民等の利用率などを考えて欲しい。また、必要性、地元経済効果率も踏まえるべきだと考える。

沖縄県は交通手段が航空、船しかない唯一の県であり、那覇空港は経済的に重要で、県民は玄関として使用している。観光面や物流面からも那覇空港の拡張、環境整備は必要。計画に必要性、地元への効果なども含み、那覇空港拡張整備事業を優先して行って欲しい。

(沖縄県 会社員)

航空ネットワークを支える空港の配置はほぼ概成していると考えられ、今後は質的充実のための整備に軸足を移し、利用者利便の向上や地域の活性化を図っていくことが重要であると認識している。

地域拠点空港のうち主要地域拠点空港については、国内航空ネットワークの地域拠点として大都市圏拠点空港に次ぐ重要な役割を果たしているところである。

主要地域拠点空港の取扱いについては、第5回空港整備部会で論点を提起しているところであり、今後、議論を深めていきたい。

## ．空港環境対策について（第5回部会）

要望・意見等	国土交通省の考え方
<p><b>今後の対応の方向性について</b>  騒音対策に要する経費は空港整備特別会計でなく、シビルミニマム確保の観点からも一般財源から支出すべきである  （東京都 団体）</p>	<p>空港周辺における航空機騒音対策は、空港の整備と強く関係しており、その財源については、PPP（原因者負担の原則）も踏まえ、空港整備の財源のあり方とともに検討すべきものとする。</p>
<p>国の監督の下、できるだけ民間に事業の実施を委ね、効率性を高めるべきであり、柔軟性に乏しい特殊法人や独立行政法人は不要である。  （東京都 団体）</p>	<p>空港周辺における航空機騒音対策は、空港の設置・管理の一環として、空港の管理者が行うべきものである。国が管理する空港については、国（周辺整備空港（伊丹、福岡）については国の主導のもとに空港周辺整備機構）が主体となり騒音対策事業を実施しているが、独立行政法人という組織形態も利用し、より効率的な事業執行を図り、空港周辺環境対策を一層進捗させる。</p>
<p><b>その他</b>  立地・工法選定等の面で環境側面を客観的に評価する必要があるが、環境負荷となる場合に、概して低く見積もられ、民意や第三者機関の評価と乖離している。また、評価が論理的な根拠に基づいているとはいえず、科学的・実験的な検証の裏付けがなく説得力に欠ける。  （神奈川県 建設業）</p>	<p>環境影響評価に際しては、実態調査の結果や関連法令等に基づき検討が進められるものであり、適切に行われていると考えている。  また、手続きの一環として関係者への説明を行っており、関係の方々のご理解を頂いているところである。  なお、事業の必要性等に関する透明性やアカウンタビリティを確保し、また、地元住民等関係者のご意見を伺うためにパブリック・インボルブメントを実施することは有効な施策と考ええており、地方公共団体と連携しつつ、これを進めていく必要があると認識している。</p>
<p>環境と生態系の破壊は、将来公害などの形で自分達に戻ってくるものであり、これからの経済運営は地球環境や地球資源の制約を視野に入れて考えるべき。99年から施行された環境アセスメントの制度を十分に活用する姿勢を国や県に望む。  （福岡県 主婦）</p>	
<p>利害関係者が抱く不安・不満に対する十分な回答がなされていない。また、事業の必要性・緊急性・採算性について疑問視する世論に対して納得できる根拠を示していない。  （神奈川県 建設業）</p>	

## ．関西国際空港について（第6回部会）

要望・意見等	国土交通省の考え方
<p><b>1. 関西圏における3空港の関係等について</b>  <u>関西圏の3空港（関空、伊丹、神戸）について、本来なら、事業着手前に関西圏全体で3空港併存が適切なのか十分議論されるべきであった。遅きに失した面はあるが、関西圏全体における3空港のあり方について多面的に再検討し、事業の見直しをすべきである。</u>            （兵庫県 大学教員）  <u>伊丹空港と関西空港とが機能補完をしながら、近畿圏を中心とする旅客・貨物の航空需要に対応すべきである。そして、それ以外の航空需要（防災・緊急輸送等の公共利用，定期航空以外の民間利用等）の需要を，既存の第2種空港＝八尾空港と新設の第3種空港＝神戸空港で分担して処理することが現実的である。</u>            （大阪府 大学助教授）</p>	<p>関西圏における旺盛な航空需要に対処するため、<u>関西国際空港は国際、国内の拠点空港として、大阪国際空港は国内の拠点空港として、また神戸空港は神戸市及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港として機能分担するものと考えている。各空港の特色を出すべきであるという点については、今後の参考にしたいと考える。</u></p>
<p><u>空港は大型集中型が圧倒的に便利であり、小型分散型は利用者にとって極めて不便である。関西の3空港乱立状態を是正し、利用者重視の航空行政を望む。</u>            （兵庫県 自営業）</p>	<p><u>空港の配置については、大型集中型と小型分散型を比較した場合、小型分散型においては利用者が空港にアクセスするために要する時間、費用が軽減される等のメリットもあり、大型集中型が圧倒的に便利であるともいえないと考える。</u></p>
<p><u>神戸空港については、建設当初より懸念されていた関空との空域・営業競合の問題がいまだに解決されておらず、むしろ関空の経営危機をより深刻にする要素であるので、神戸空港の建設は中止または凍結すべきである。</u>  <u>沈滞する関西経済復興のためにも、近畿二府四県が一体となって、大阪を中心とした経済圏を造る必要があり、低迷する関空の発着便の伸びをさらに間引くような神戸空港の建設は、関西経済にとってマイナスである。</u>            （兵庫県 自営業）</p>	<p>第6回空港整備部会でお示した考え方のおり、<u>神戸空港は神戸市及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港として、関西国際空港、大阪国際空港とともに関西圏における航空需要に対応していくうえで必要な空港であると考えている。</u>  <u>また、関空については昨年事業スキームの見直しを行なった結果、収支採算性は大幅に向上している。</u>  <u>なお、神戸空港にかかる空域については飛行高度・経路において安全間隔を確保すること等により安全性に問題は無いものと考えている。</u></p>
<p><b>2. 関西国際空港(1期)の処理能力について</b></p>	

関空の発着処理能力について、11～18時までの8時間における限界需要に対する認識が甘い。理論的には「1時間値×7.6」に限りなく近づけることはできるだろうが、航空会社あるいは旅客のニーズは空港の都合に合わせられるものではない。

また、キャパシティぎりぎりで運用することのリスクがまったく考えられていない。

(大阪府 大学助教授)

### 3. 国際拠点空港の需要予測試算結果について

総発着回数の00-07年の伸びが新東京で5.8%に対し、関空1.7%。中部1.6%となっている理由をお教えいただきたい。また、国内旅客数の00-07年の伸びが新東京1.7%となっているのに対し、関空0.2%、中部1.3%に対し、07-12年の伸びでは新東京よりも関空、中部の方が高くなっている理由をお教えいただきたい。

(奈良県 地方公務員)

GDP以外にも航空需要に影響を与える経済変数があり、これらの動き次第で関西国際空港の需要予測値は大きく変動する。

(京都府 大学教授)

関西国際空港の国際航空貨物の伸びが低くなっているのは疑問。

(京都府 大学教授)

需要予測が多くの不確定要素を含んでいることを考えれば、需要予測結果にも幅があつて然るべき。可能ならば、高位推計～中位推計～低位推計のような形で公表するほうが、より客観的である。

(大阪府 大学助教授)

利用者の利便性の確保という観点では、ご指摘の通りとも考えられるが、一方、効率的な公共事業の実施のための既存施設の有効利用の観点も重要であると考えられることから、これら観点を踏まえて今回関空の発着回数の考え方をお示ししたところ。

またご指摘のリスクについては、1時間値の算出におけるそれぞれの航空機ごとに異なる離着陸所要時間のバラツキ等の要因の加味、ファイヤーブレイク方式の導入、年間値の算出における余裕見込み等によって対処されているものと考えている。

総発着回数については、国内航空と比較し、国際航空の需要の伸びが高くなっていることから、国際線の比率が高い新東京の伸びが、関空、中部の伸びよりも高くなっているものである。

また、国内旅客数の推移については、新東京の発着制限によりこれまで国内旅客需要が頭打ちとなっていたものが暫定滑走路供用によって潜在需要が発現したために新東京の00-07年の伸びが高くなっている一方、07-12年については羽田空港の拡張事業の完了によって新東京の伸びが抑えられているものである。

航空需要に影響を及ぼす要素としては、ご指摘の通りGDP以外にも様々な要素があるものと考えられる。

このことを踏まえ、今回の需要予測では、日本のGDP、海外のGDPの他にも、円ドル為替レート、日本の人口、空港の便数、空港への所要時間・料金等、多数の要素と需要実績との関係を分析することにより、過去の需要実績を高い相関で再現するモデルを得ており、十分な精度を持っているものと考えている。

中部の開港の影響を需要予測において見込んでいるため、関空の国際貨物の伸び率が低くなっているところ。

需要予測において用いる前提条件については、第2回空港整備部会においてお示しした通り、我が国の経済活動を適切に支える等の観点から、政府経済見通し等を標準ケースとして需要予測を実施したところ。また、前提条件に含まれる不確定要素の影響も考慮するため、第4回空港整備部会において、感度分析を行ない、その結果をお示ししている。

#### 4. その他

国土交通省の観光部局と航空局の十分な連携がないのではないか。航空政策の不備により国際ツーリズムが我が国を押しこめさせてしまうのではないかと。

(大阪府 団体)

国土交通省の推進する観光政策については、今後の観光需要の増大と国際化の進展に対応する必要があると考えられることから、航空局としてもその実現を目指し、今後とも必要な施策を行なっていくこととして参りたい。

関空 2 期施設の整備については、需要だけで判断するのではなく、今後の国際社会との交流に必要な基幹施設として優先的に取扱い実施していくべき。

(奈良県 会社員)

関空 2 期施設を取扱いについては、ご指摘の通り航空需要以外にも様々な考慮すべき要因があることから、第 6 回空港整備部会においても考慮すべき点を総合的に勘案し、対応を検討していくものとしたところ。

関空会社の採算性はだいじょうぶなのか。

(大阪府 自営業)

関空会社については今回の需要予測結果に基づいた試算によっても十分に採算性は確保されているものであるとともに、現在検討中の上下分離案を実施することにより、関空の採算性はさらに向上するものと考えている。

伊丹空港、神戸空港について、採算面でのアプローチはなされているのか。

(大阪府 自営業)

空港は、道路、港湾などと同じく公共の用に供する交通基盤の一つであり、空港を安全に管理、運営していくためには一定の支出が必要であるとともに、空港は単にそれ自体の収支のみで考えるべきではなく、旅客の利便性向上や観光等の産業の発展に果たす効果など総合的に考える必要がある。