

静岡空港の補助金交付に係る対応方針に関わる主な論点及び国としての判断

視 点	項 目	論点(主な意見、事実等)	国としての判断
1. 静岡空港は第3種空港(地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場)として必要な空港であるか。	高速交通体系の利便性	「静岡県は新幹線や東名高速道路が通り、東西の隣接地域に大規模空港があることから空港の必要性は低い」とする意見がある一方、「静岡市から羽田、成田、名古屋(中部)空港までは新幹線を利用しても2時間程度以上かかり空港アクセスとしては不便で高コストである」、「今後地域間交流の一層の活発化が予想されるなかで、北海道、九州等遠隔地との短時間での交流を確保するため、また、静岡県は輸出も多く、諸外国特に中国等東アジアとの交流が盛んで今後も活発化が予想され、これらの国との利便向上のため、空港が必要である」との意見も多い。	<p>静岡市から羽田、成田、名古屋(中部)空港まで新幹線を利用しても2時間程度以上、片道6千円以上かかり、空港アクセスとして不便で高コストであるというのは事実。北海道、九州等の国内の遠隔地や海外との航空旅客も多い静岡県域において、また、従前に増して移動にスピードの求められる21世紀にあっては、県民の利便性確保及び地域の将来の発展のため、航空ネットワークの展開が必要。</p> <p>有識者ヒアリングにおいても、「静岡県は北海道、九州、海外などの遠隔地へ行くのは極めて不便で県民の負担は大きい」、「国内外の交流が活発化するなかで、地域間の競争力を確保するためにも、国内遠隔地及び海外との利便向上が必要」などと指摘されており、利用者利便の向上及び地域発展の観点から空港は必要との意見が多い。</p> <p>なお、諸外国の例をみても、静岡と同じように、大都市の拠点空港まで200km足らずに位置するバーミンガムやフィラデルフィアにも空港があり、当該大都市以外の地域との交流に活発に利用されている。</p>

(注) 航空会社ヒアリング及び有識者ヒアリングの結果の概要については、それぞれ参考資料 - 1、参考資料 - 2を参照のこと。

	<p>需要予測の 妥当性</p>	<p>反対団体から、「需要予測にあたって、運賃、アクセス等の前提条件が静岡空港に有利に設定されているため、過大な予測結果になっている」との指摘があるのに対し、県は、「需要予測は専門家で構成される委員会で最新の手法等を用い検討されたものであり、運賃、アクセス等の前提条件を含め妥当なものである」と説明している。</p> <p>静岡県事業評価監視委員会は、反対団体からの書簡と県の反論、反対団体の再反論と県の考えを踏まえて、予測結果は妥当とした。</p>	<p>需要予測は、「国内航空需要予測の一層の精度向上について」(平成13年12月：国土交通省航空局)に基づき、また、現在わが国でこの分野に最も精通している識者による委員会での検討を経て実施されたもので、最新の知見、手法を用いて適切に実施されている。</p> <p>また、「需要予測が適当か否かを判断する際には予測結果について他空港の需要の実績と比較することが必要」と有識者ヒアリングでも指摘されており、予測結果を他空港の類似路線の実績と人口や経済指標を考慮して比較すると、例えば、人口当たりの旅客数が、静岡 - 札幌便が0.13であるのに対し、福岡 - 札幌便が0.13、広島 - 札幌便が0.12、県内総生産に対する旅客数が、静岡 - 札幌便が3.1(万人/兆円)であるのに対し、福岡 - 札幌便が3.8、広島 - 札幌便が3.0となっているなど、ほぼ同程度となっている。</p> <p>有識者ヒアリングの結果でも、需要予測の専門でないからとのことでコメントをされなかった方以外は概ね妥当との見解であった。</p> <p>以上のことから、需要予測は妥当なものと考えられる。</p>
--	----------------------	---	---

	<p>路線展開の可能性</p>	<p>「就航する航空会社があるのか」という意見がある一方、「他空港の類似路線の状況や静岡県の人口、産業等の集積からすれば、路線就航の可能性は十分ある」とする意見がある。</p> <p>今回実施した航空会社ヒアリングの結果では、現在は開港まで間があるため未検討だが、開港が近づいた段階で検討するとする会社、積極的に路線展開を考えている会社があった。</p>	<p>に記載した路線をはじめ、他空港の類似路線の就航実績からすると、国内、国際とも就航している事例が多いこと、県も路線就航を実現するために最大限の努力をすることとしていることから、国内線、国際線ともに、便利で低コストの空港運営等に努めることにより、定期便の就航の可能性は十分あると考えられる。</p> <p>有識者ヒアリングにおいても、国内線、国際線ともに路線展開の可能性は十分あるという意見が多い。</p> <p>国内大手航空会社は、まだ検討の時期ではないため未検討だが、静岡県のマーケットとしての魅力は評価している。地元の航空会社が通勤路線を開設したいとしているほか、海外の航空会社は、週3便就航する事を明言した航空会社もある。また、全ての航空会社が静岡県の観光資源等に高い評価をしている。</p>
	<p>費用を上回る効果があるか。</p>	<p>県の試算によれば、空港の費用便益比は国内線のみでも1.29。</p>	<p>費用対便益比の算定にあたっては、航空局が策定した費用対効果分析マニュアルに基づいて実施されており、その結果が国内線の需要のみを対象にした場合でも1.29あることから、事業の効果は十分あると考えられる。</p>
<p>2. 静岡空港は全国的な航空ネットワークの観点からみてどのような役割を果たすか。</p>	<p>羽田、成田空港の需給ひっ迫緩和への貢献</p>	<p>航空会社のヒアリングにおいて「羽田空港の需給ひっ迫緩和に効果がある」との意見があった。</p> <p>需要予測結果に基づいて試算すると、静岡空港の開港により、1日あたり羽田空港の離着陸回数8回、成田空港の離着陸回数3回に相当する旅客が同空港に移り、両空港の需給ひっ迫がその分緩和される。</p> <p>同様に、航空会社のヒアリングにおいて、「外国社から国際航空貨物について成田空港の容量が満杯なので、将来、静岡空港を利用する可能性が十分ある」との意見があった。</p>	<p>羽田空港等の需給ひっ迫の緩和については、航空会社や有識者ヒアリングにおいても効果ありとの意見があり、また、試算結果でも緩和効果が示されているので、静岡空港が利用されることで効果があると考えられる。</p>

	国内航空ネットワークへの貢献	航空会社のヒアリングにおいて、「リージョナル路線を就航したい」との意向が示されており、これに加えて、「国内地方空港間の定期路線の就航、ビジネスジェットの利用等により、我が国の国内航空ネットワークの多様化、活性化に貢献する」との意見がある。	有識者ヒアリングにおいても指摘があったように、静岡県域のように大きな人口、経済力を有する地域に空港ができ、国内空港間の定期路線、通勤路線の就航等が実現すれば、航空ネットワークの多様化、活性化に大きく貢献するものと考えられる。 また、有識者ヒアリングにおいて指摘されてように、静岡空港の近くを通っている高速道路、新幹線とうまく連携することにより、他のモードも含めた交通ネットワーク全体の利便性向上に貢献するものと考えられる。
	国際航空ネットワークへの貢献	「人口、経済規模からみて一定の国際航空需要が見込まれる静岡地域において地元から海外へ行けるようになること、海外からの観光客が大都市を経由せず直接訪問できるようになるとともにインとアウトを違う空港から行う観光ルートの設定が可能になること、東アジアとの間の航空貨物ネットワークも期待されていること等から国際航空ネットワークの多様化、活性化に貢献する」との意見がある。	国際航空ネットワークについては、外国の航空会社が就航に意欲を持っており、有識者ヒアリングにおいても指摘されたように、定期路線やチャーター便が就航することで、国際航空ネットワークの多様化、活性化に大きく貢献するものと考えられる。
3. 静岡県事業評価監視委員会の運営は適切であったか、また、県は同委員会の意見を尊重し対応を図っているか。	静岡県事業評価監視委員会の運営は適切であったか。	反対団体から、「県は委員会に都合の悪いことは説明していないこと、反対運動市民団体が要請した意見陳述の機会が与えられなかったこと等から、適切な運営であったとは言えない」との指摘があるのに対して、県は、「委員会は本件を他の案件から切り離して7回にわたり集中審議を行い、そのなかで反対団体からの公開書簡及びそれに対する県の反論、さらに反対派からの再反論の提出を受けて審議したこと、広く県民から空港建設に対する意見を募集し、これに対する県の考え方も聴取して審議するとともに、審議は全て公開し傍聴も認めてきたこと、などから適切な運営であった」としている。	有識者ヒアリングにおいても指摘されたように、監視委員会は、7回委員会を開催するなど、極めて丁寧に審議がなされており、また、透明性も十分確保されていることから、運営は適切であったと考えられる。

	<p>民活プロジェクトの推進やアクセス対策など需要予測結果の顕在化と新たな需要創出に向けた方策が適切に推進されているか。</p>	<p>民活プロジェクトについては、県は滑走路・エプロン等の空港基本施設とターミナルビルを一体的に経営する会社の設立を目指しており、昨年12月、新会社設立の中心となる企業3社が決定した。</p> <p>アクセス条件の整備については、県は空港へのアクセス道路として3ルートの整備を進めており、開港後は東名高速道路の吉田インターから16分、相良牧の原インターから10分で行けるようになる。また、920台収容の駐車場を整備し、駐車料金は無料にする予定。</p> <p>航空会社のヒアリングにおいても、上記の民活プロジェクト、アクセス対策については評価する意見が多かった。</p> <p>県は、上記以外にもリージョナル航空研究会を設置するとともに、国際物流戦略の推進のための協議会等の設置を予定している。</p>	<p>民活プロジェクト及びアクセス対策については、静岡空港の需要を確実にするうえで極めて重要な役割を果たすものと認識している。民活プロジェクトについては、新会社設立に向けて鋭意、話し合いがなされていると理解している。また、アクセス対策についても、高速道路からのアクセス道路の整備が順調に進捗していると理解している。</p>
--	--	---	---

	<p>未買収の地権者に対して話し合いに向けた最善の努力がなされているか。</p>	<p>地権者は、県との話し合いの前提として「土地収用の申請はしないこと」、「空港建設工事を全て中止すること」、「ポタンの掛け違い（建設地決定に当たり地元住民に説明がなされていないこと）について、貴殿が認めること」の3つの条件の確約を求めているのに対し、知事は、3つの条件について、全て議題に取り上げた話し合いの場の設定をお願いする旨の書簡を地権者に送付し、空港建設局長を訪問させるなど話し合いを呼びかけている。</p> <p>「建設地決定に当たり地元住民に説明がなされていない」という意見があり、これに対し、県は、「当時、地元市町の誘致の要望を受けるなど地元からの要請も踏まえたうえで、県議会各会派代表者会議及び県議会全員協議会にも報告し、所要の手続きを経て建設地を決定した」と説明している。</p> <p>「今まで十分な情報公開や公聴活動が行われておらず、県民理解が深まっているとは言えない状態なので、現時点においては強制的手法を講じるべきではない」との意見がある一方、県は、県民の理解を深めるため出張説明会や現地見学会等を積極的に実施している。</p>	<p>静岡県は、最大限、話し合い解決に向けて努力したいとしており、その状況を見守っていくことが適当であると理解している。</p>
	<p>環境対策について、引き続き、環境監視が継続的に実施されているか。</p>	<p>県は、環境監視を続けており、開港後も、一層監視機能の充実を図り環境監視を継続的に実施していくこととしている。</p>	<p>環境対策については、積極的な取り組みがなされており、監視の体制も整っていると理解している。</p>

	<p>新たなコスト削減が推進されているか、また、徹底した施工管理、品質管理がなされているか。</p>	<p>県は、用地造成にあたり、大型重機を導入するとともに1回当たりの盛土高を標準より高くして敷均し、転圧コストを低減しており、今後も滑走路、誘導路等の舗装工事について、現地発生材の有効活用等について現在進めている現地試験の結果をもとに、さらに総合的なコスト削減を図ることとしている。</p> <p>施工管理、品質管理は建設技術委員会により承認された静岡空港独自の手法により徹底した管理を行っている。</p>	<p>コスト削減及び施工管理、品質管理についても積極的な取り組みがなされていると理解している。</p>
--	--	---	---

<p>4 . その他</p>	<p>空港が地域に与える効果等</p>	<p>県の試算によれば、地域にもたらされる経済波及効果は、開港年で556億円。</p> <p>「静岡県には優れた観光資源が多く、国内外路線の就航により、外国からの観光客が静岡地域に成田空港や首都圏等を經由せず、直接訪問することができるようになり、観光客の増加が期待できる」との意見がある。(航空会社のヒアリングの際にも、外国社は富士山、伊豆半島、温泉等の観光資源を高く評価していたし、当該国の観光客は日本の大都市より自然に興味があるので、東京等から入るより、地方に直接入った方がいいとの意見があった。)</p> <p>さらに、「輸出入関連企業等の立地、光技術など先端技術産業のメッカの形成やフライト農業の振興などによる産業経済の発展、イベント、コンベンションの誘致による文化・スポーツの交流の活発化、防災・緊急医療体制の充実等が期待できる(過去にイベントを実施した際に、航空便がないため札幌等の遠隔地の人から参加を断られたことがある)」との意見もある。</p> <p>県は、大規模な農地開発を行い、引き続き営農を希望する農家に代替農地を提供するとともに、農業近代化のための補助制度を創設し各種事業を推進。</p> <p>反対団体から、「空港の建設により、絶滅危惧種のオオタカをはじめとする貴重な動植物が棲息する自然環境が破壊される」との指摘があるのに対し、県は、周辺地域の自然環境を保全、再生するため、自然環境保全システムを構築し、貴重動植物の保全、里山の保全、生息環境の創出、オオタカの保護等の自然保護対策を展開している。</p>	<p>静岡県は大きな人口、経済力、豊富な観光資源等を有していることから、有識者ヒアリングでも指摘されているように、費用便益分析において採用された効果以外の地域へ与える外部効果についても、大きなものがあると考えられる。</p> <p>特に、有識者や航空会社のヒアリングでも指摘されているように、静岡県は富士山等わが国有数の観光資源を有しており、空港ができれば、国内遠隔地や外国から富士山等の観光地へ訪問しやすくなり、国内外から観光客の増大が見込まれる。</p> <p>また、県が目指している輸出入関連企業等の立地、光技術など先端技術産業のメッカの形成やフライト農業の振興などによる産業経済の発展、イベント、コンベンションの誘致による文化・スポーツの交流の活発化、防災・緊急医療体制の充実等にも大いに役立つものと考えられる。</p> <p>環境対策については、自然環境や生活環境の保全に積極的に取り組んでおり、相当の成果をあげていると考えられる。</p>
----------------	---------------------	--	---

	<p>空港が国全体の活性化に果たす役割</p>	<p>「静岡空港が開港すれば、外国からの観光客が増加し、政府が重点的に進めている訪日外国人旅行者倍増政策に貢献する」との意見がある。</p> <p>航空会社のヒアリングの際に、外国社から、「海外の観光客は、日本の都市より自然に興味があるので、東京、大阪から入るより、むしろ地方に直接入った方がいい」という意見があった。</p> <p>「静岡県は製造品出荷額が全国第3位を占める我が国を代表するものづくり県であり、こうした地域に企業の国際競争力の強化に役立つ空港が整備されることは、わが国全体の産業の発展に貢献する」との意見がある。</p>	<p>空港ができれば、定期便やチャーター便の就航により外国から観光客の増大が見込まれることから、政府が推進している訪日外国人旅行者倍増政策(ビジットジャパンキャンペーン) に貢献する。</p> <p>静岡県はわが国を代表するものづくり県であり、こうした地域に企業の国際競争力の強化に役立つ空港が整備されることは、わが国全体の産業の発展に役立つ。</p>
--	-------------------------	---	--

航空会社ヒアリング結果の概要

「静岡空港を利用した路線展開」について、国内は、大手を含む5社に、外国は、極東域を中心に展開している3社と国際航空貨物を扱う1社に対し、ヒアリングを実施した。ヒアリング結果は以下のとおり。

1. 国内航空会社

1) 静岡空港を利用した路線展開について

- ・大手航空会社からは、就航に関する方針を決めるのは開港の前年度であり、開港時期を見据えて、しかるべきタイミングに検討するとの回答あり。
- ・地元航空会社からは、静岡空港から500km圏内の空港を対象に40～50人程度のコンピューター航空機による運航を行ないたい（仙台、成田等を検討中）との回答あり。

2) その他エアラインからの主なコメント

静岡県の旅客需要、ポテンシャルについて

- ・羽田、中部空港まで2時間以上かかり、そこから飛行機で北海道、九州等への移動は必ずしも便利ではなく、静岡空港が開港すれば地域の利便性が向上する。
- ・静岡空港は空港周辺の人口、産業の規模、恵まれた観光資源からみて、ビジネスや観光の潜在需要は大変大きく、東京、大阪以外のローカル空港間でも一定の旅客需要が存在する。

運航、機材繰りについて

- ・羽田、伊丹を中心に路線展開しており、静岡への路線展開を考える場合にはダイヤなどについて工夫が必要。
- ・羽田空港の混雑緩和に一定の効果はあると考えられるが、効果の程度は新空港の便数、運賃などにも左右されると考えられる。

路線就航に向けた環境整備について

- ・空港経営への民活導入、高速道路インターへの至近性、駐車場の無料化について、高く評価。
- ・一般的に初期投資が必要になるため、空港の諸施設等の賃料、着陸料の減免や地元自治体による積極的な利用促進策が路線展開の検討にプラス材料になる。
- ・もし新幹線新駅ができれば格段にアクセスが良くなる。

2. 外国航空会社

1) 静岡空港を利用した路線展開について

- ・富士山や伊豆半島など静岡県の観光資源に高い評価をしており、静岡空港の供用に高い関心や期待を寄せているとの回答あり。中には現時点で、具体的就航便数を想定している社や、定期便就航のためのチャーター便の必要性を説く社などがあった。

2) その他エアラインからの主なコメント

観光資源としての評価について

- ・静岡周辺は、日本を象徴する観光スポットである富士山、日本有数の温泉地である伊豆や芦ノ湖など有名な観光地があり、新鮮な四季折々の料理も楽しめる魅力的な地域と認識。
- ・静岡空港ができれば、東京、大阪経由でなくダイレクトに観光地に訪問しやすくなることを評価。
- ・日本各地へのチャーターでは、違う空港から出入りするツアーのプログラムを組み成功している。他の地方空港との組み合わせでバリエーションをつけたツアーが可能となる。

路線就航に向けた環境整備について

- ・入国審査の申請の規制緩和による観光客の増加を期待。現状ではビザの取得が不便。
- ・C I Qを含む空港ビルの出発・到着用施設やC I Q検査に対する協力体制も必要。
- ・空港は高速道路のインターからも至近にあり、マーケットは広範に及んでいると認識。

国際貨物需要について

- ・静岡地域は工業出荷額、航空貨物の輸出量とも国内で上位にランクされていると認識。静岡県内の企業も中国内での製品の生産を始めており、中国と静岡の貨物需要は将来固いと思う。
- ・物流についても、成田空港が満杯のため、将来、静岡空港が利用される可能性が十分ある。

有識者ヒアリング結果の概要

1. ヒアリング対象者

杉山武彦 一橋大学副学長
 森地茂 東京大学大学院教授
 今野吉信 (社)共同通信社論説委員
 遠藤健 朝日新聞社論説委員
 榛葉隆行 (株)静岡新聞社論説委員

2. ヒアリング結果

視 点	項 目	ご意見の概要
1. 静岡空港は第3種空港(地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場)として必要な空港であるか。	高速交通体系の利便性	<p>静岡県は、首都圏等の近隣大都市圏へ行くのは便利だが、既存空港まで2時間程度以上かかるため、北海道、九州、海外などの遠隔地へ行くのは極めて不便。このままでは、全国及び国際的高速交通体系の条件不利県になる。380万人が暮らす圏域で航空網が空白になっている損失は少なくない。</p> <p>地域のこれからの競争力を考えると、旅客・貨物の両面で全国との間に高い利便性を確保することが重要なポイントで、静岡県の人口、経済力、観光資源等を考慮すれば、大交流時代に向けて静岡空港は必要。</p> <p>国際的にも静岡県は海外との交流も多く、製造業の水平分業等が進む中で、アジアを中心とする国々となれば、旅客・貨物ともに利便性が大きく向上。ビジネスジェットによる利便性向上も期待できる。</p> <p>費用便益分析結果からも利便性の向上が認められる。</p>
	需要予測の妥当性	<p>需要予測については、最新の手法を用いており、また、需要予測の結果と他空港の同路線の県人口あたり旅客数等を比較すると同程度となっていることから、需要予測は妥当(あるいは、静岡県の経済力を考慮すればむしろ安全側)。</p> <p>静岡県は経済力のある県で、海外との交流も多いので、札幌、福岡、沖縄便、海外も韓国など需要があると思う。経済力に応じて貨物の需要もあると思われる。</p> <p>需要予測妥当とした上で、今の予測モデルには、空港ができたときの県民の認知度等といった要因は入っていないので、空港の立ち上がりの時点で予測された値がでてくるかは何とも言えないと思う。そういう意味では、需要を確実なものにするための努力が重要。</p> <p>需要予測に対するいろいろな意見に対しては、県も一応の説明をしている。</p>

	路線展開の可能性	<p>航空会社は大体、空港ができる前はなかなか態度をはっきりさせない。いずれ需要があるので就航するということになるのだろう。</p> <p>静岡県は人口、産業とも集積しており、観光資源にも恵まれ、路線展開の可能性は十分期待できる。</p> <p>リージョナル航空も可能性は高いと思うが、地元の努力が必要。</p> <p>国際線についても既に入りたいといっている航空会社があるし、就航の可能性は十分あると思われる。</p>
2. 静岡空港は全国的な航空ネットワークの観点からみてどのような役割を果たすか。	羽田、成田空港の需給ひっ迫緩和への貢献	羽田、成田の需給ひっ迫緩和には一定の効果がある。
	国内航空ネットワークへの貢献	<p>静岡県のような人口、経済力が大きい圏域の航空網の空白域が解消されれば、人と物の流れのますますの円滑化、増大化が期待できるし、国内航空ネットワーク全体のレベルアップにつながる。</p> <p>静岡空港の近くに高速道路、新幹線が通っており、うまく連携することにより、お互いのネットワークの価値が上がり、他モードも含めた交通ネットワーク全体に貢献する。</p>
	国際航空ネットワークへの貢献	東アジアとの定期便、農産品等の航空貨物、観光ルートの設定、あるいはリージョナル航空の就航等を通じて国際航空ネットワークの充実が期待できる。
3. 静岡県事業評価監視委員会の運営は適切であったか、また、県は同委員会の意見を尊重し対応を図っているか。	静岡県事業評価監視委員会の運営は適切であったか。	監視委員会については、7回にわたって丁寧に実施された、開かれた委員会を意識した運営がなされた等の点で全員が評価。
	民活プロジェクトの推進やアクセス対策など需要予測結果の顕在化と新たな需要創出に向けた方策が適切に推進されているか。	<p>民間活力を活用して空港を一体的に運営する空港運営会社の設立や駐車料金の無料化については高く評価できる。</p> <p>経済界の一致して支援する体制ができてきたことは評価できる。</p>
	未買収の地権者に対して話し合いに向けた最善の努力がなされているか。	未買収の地権者に対しては、県は監視委員会の意見に沿って話し合い解決に向けて最善の努力をするべき。

	環境対策について、引き続き、環境監視が継続的に実施されているか。	環境対策については、関係者の努力を評価。
	新たなコスト縮減が推進されているか、また、徹底した施工管理、品質管理がなされているか。	特段の意見なし。
4.その他	空港が地域に与える効果等	静岡県は富士山や伊豆の温泉など他県にはない観光資源を有しており、国内外の航空会社も関心を持っていることから国内外からの観光客の入り込み増が期待できる。 光産業や医療技術など県内の先端産業の振興、航空輸送による農業振興などにも寄与する。
	空港が国全体の活性化に果たす役割	特段の意見なし。
	その他	静岡県の所得や経済活動の大きさからみて、空港があることは自然なことであり、加えて、県自身が是非、空港を作ろうという姿勢があるのに、それを否定することはできないだろう。 少なくとも、国のサイドに立ったときに、これはダメだといえるものではないと思う。

なお、上記のほかに、補助金交付に係る対応方針に関する論点ではないが、「本事業について、より広範な県民の理解が得られるよう努力が必要である。」という意見があった。