

第1回 交通政策審議会 航空分科会 事業評価小委員会
(成田国際空港B滑走路延伸及びC滑走路増設事業)

令和元年12月18日

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第1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。

ご出席の皆様方におかれましては、大変お忙しいところ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。本日の司会を務めさせていただきます航空局首都圏空港課成田国際空港企画室の御手洗と申します。どうぞよろしくお願いたします。

本日、航空ネットワーク部長の平岡が出席の予定でございますが、別の用務のため少々遅れて参りますので、開会に先立ちまして、航空局首都圏空港課長の楢本よりご挨拶申し上げます。

【首都圏空港課長】 航空局首都圏空港課長の楢本でございます。委員の皆様におかれましては、本委員会の委員にご就任いただきまして、ありがとうございます。また、本日は、お忙しい中、第1回の事業評価小委員会にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本委員会では、空港整備事業の新規事業採択時評価についてご審議をいただくことになってございます。ご承知のとおり、成田空港の機能強化につきましては、これまで様々な取り組みをしてございます。平成25年から交通政策審議会の航空分科会基本政策部会や首都圏空港の機能強化技術検討小委員会、こちらにおきまして空港機能の強化・あり方についてご議論いただき、その上で地元周辺の自治体で200回以上の説明会を行った上で、昨年3月に国、千葉県、周辺9市町、それから成田国際空港株式会社で構成する四者協議会におきまして合意に至ったということでございます。

直近では、羽田空港の国際線増枠の影響で、北米路線の一部などが移転するという状況もございますけれども、羽田空港の発着枠につきましては、すぐにいっぱいになるという状況でございます。一方で、成田空港につきましては、中国を中心とした路線拡大が非常に顕著な状況でございまして、2019年の冬ダイヤでも増えてございますけれども、まだまだこれから中国便を中心に伸びていくことが見込まれてございます。そういった中で、今後ますます増大する航空需要、特に首都圏の航空需要につきましては、成田空港で受け

ていくしかないと私どもは考えてございますので、そのための機能強化を図っていきたいということでございます。

こうした背景から、国といたしましては、今年の11月5日に、53年ぶりでございますけれども、成田空港の基本計画を改定させていただきました。その改定の結果を踏まえて、11月7日に、今度は成田国際空港株式会社から航空法の空港施設の変更許可の申請が提出されたという状況でございます。

今回の新規事業採択時評価につきましては、その許可に当たりまして、事業の必要性、それからその効果などを評価していただくため、そういった話に加えて、その背景や重要性、それから費用対効果分析、そういったものなどにつきまして、私どもからご説明させていただきたいと思っております。委員の皆様におかれましては、ぜひ忌憚のないご意見を頂戴できればと考えております。どうぞ本日はよろしくお願いいたします。

【事務局】 続きまして、本事業の実施主体であります成田国際空港株式会社の濱田専務よりご挨拶させていただきます。

【NAA専務】 成田国際空港株式会社専務の濱田でございます。本日は、年末のお忙しい中、弊社が実施主体になります成田空港の更なる機能強化の事業評価小委員会を開催いただきまして、誠にありがとうございます。

当社は、本日ご審議いただく更なる機能強化について、去る11月7日に、航空法に基づきまして、国土交通大臣宛てに空港等の変更許可申請をさせていただきました。この申請の日を迎えることができましたのも、機能強化の実現に向けてご尽力をいただきました皆様、あるいは用地を提供していただく地権者の皆様も、同意書をいただいでご協力をいただきました。そのおかげと受けとめております。

地権者の皆様のご協力についてですけれども、この申請の時点において、既に96%の方々から用地を渡してもいいよということで同意をいただいておりますけれども、引き続き、さらに同意をいただけるように、我々も全力を尽くしてまいりたいと思っております。

先ほどもございましたように、この機能強化のプロジェクトを進めるに当たっては、2015年9月の四者協議会を皮切りに、地域住民の皆様への説明、あるいは自治体の方々との協議を踏まえまして、また、提案の内容も、住民の皆様の声や自治体の皆様の声を受けて、2度にわたり提案内容を見直すプロセスを経て、我々としても空港の機能強化を、国際競争力を高めるという視点、また一方で、地域の皆様の生活環境保全をすると、このバランスのぎりぎりのところで合意をすることができたと認識しております。

したがいまして、地域の皆様とのお約束をした環境対策をしっかりと着実に実施すること、また、地域振興も含めて、空港と地域が一体となって発展をしていくと、こういうことを念頭に、事業に着手できたらと考えております。

改めまして、この更なる機能強化、私どもとしては、成田空港の競争力を高めるだけではなくて、我が国及び首都圏の国際競争力の強化、あるいは観光先進国の実現への貢献、また、ひいては地域の発展と、こういうものに繋がっていくという認識で、一日も早く実現できるように全社一丸となって取り組んでいきたいと考えております。本日は、ご審議のほど、よろしく申し上げます。

【事務局】 それでは、本委員会の審議でございますが、報道関係者に限り公開とさせていただきますました上で、議事内容につきまして委員の皆様にご確認いただきまして、その後、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掲載させていただきますので、あらかじめご了承いただければと存じます。

続きまして、資料の確認でございますが、お手元に議事次第、委員名簿、配席図、説明資料、参考資料の5点をお配りさせていただいております。もし過不足ございましたら、事務局までお申しつけください。

【事務局】 それでは、委員を代表いたしまして、委員長からご挨拶を頂戴できればと存じます。

【委員長】 家田でございます。よろしくお願いたします。何をしゃべろうかなと思うのですけれども、ラウンドテーブルみたいだから、ざっくばらんな話をしようと思えますけれども。感無量ですよね。1978年に開港でしょ。あの78年って、僕が大学を出た年ですよ。3月に。でも、管制塔占拠されたりして、すごいことになっちゃっているな。大学の途中が、ちょうど色々な闘争とかですね。高校ぐらいのときに三里塚なのかな。あれから40年。よくぞここまで来たということですよ。

それは別に、何かものをつくれるからいいとか、そういうことじゃなくて、地元と、それから意見の違う方々と、空港当局、それから国、あるいは地元の自治体が、よくここまで連携というか、話ができる態勢をとって、苦労は多かったんでしょうけれども、ここまで来た。つまり、前に向かって進むことのできるような状態にまでなったという意味で非常に感無量でございます。

インバウンド旅客が増える中で、ぜひこのプロジェクトということで、今日、議論するんですけれども、当然ですけれども、さっき申し上げたようなことを踏まえまして、単に

B/Cが高いからとか低いからとか、そういうみみっちい話じゃなくて、地元にとって本当に、どのような次の時代に向けたヒントがあるのかなとか、あるいは、あの周りは、谷地形というか何というか、谷戸みたいになっていて、里山なんかもあって、昔で言えば、あれはどこになるんですか、三里塚になるのかね、皇室の御料地ですよ。というようなことを踏まえると、何か、今どきなんだから何かつくりゃいいじゃなくて、そういった自然条件とか文化条件とか、そういうところにもどのぐらいの配慮がし得るのかななんていうことも当然意識するのが、次の時代に向けての検討事項だし。それからまた、幸いに、首都圏連絡自動車道が、このプロジェクトと連動するようにして、ぐるっと回ってくると。そういうようなことも込みにしながら、狭い領域での狭い意味の評価ではなくて、もうちょっと広いエリアで広い意味で、しかも時間感覚も長い目で見たときに、どんなことをビルトインされようとしているのか。そこに何かこの委員の側で足すヒントがあるのかというような視点から、ぜひ検討をする必要があるなど。そういう価値のある場所だなど思います。

最初に申し上げたように、他の場所とは全く過去の40年の歴史が違うので、航空局もそういう覚悟をしていると思いますけれども、普通の事業評価を超えた議論をしていただけるようにと委員の先生方にもお願いしたいと思うところでございます。

今日、1回目ですけれども、今日のご説明いただいて、真摯にいろいろお考えになるところを委員にどんどん言っていただいて、それで、さらに作業できる部分についてはやっていただいて、それにお答えしていただくようなことをやって、第2回でできれば結論が出ればなど、そのように思っているところでございます。どうかよろしく願いいたします。

長々としゃべって、どうも申しわけございません。早速やらせていただきます。

【事務局】 ありがとうございます。それでは、報道関係者の皆様におかれましては、以降の撮影はご遠慮いただきますようよろしくお願いいたします。

また、以降の進行につきましては委員長にお願いしたいと存じます。委員長、お願いいたします。

【委員長】 それでは、早速ということにしたいと思います。一通り説明していただいて、その後、なるべくゆったり時間をとって、皆さんからご質問、としたいと思いますので、事細かに説明すると、これは時間が幾らあっても限りないので、わりとさっさと説明してもらって、わからなかったところは質問でお願いしたいと思います。

では、よろしく申し上げます。

【成田室長】 航空局の成田室長の指田でございます。どうぞよろしく申し上げます。

それでは、お手元の資料に従いまして説明を申し上げたいと思います。「成田空港の滑走路増設事業における新規事業採択時評価について」という厚い横紙の資料ですが、こちらでご説明ということにさせていただきます。

あと、参考資料がございますが、これは説明では直接触れませんが、関連する情報についてご紹介申し上げておりますので、ご覧いただければと思っています。

それでは、早速でございますが、1ページ目をお開きいただきます。今回の新規事業採択時評価につきましては、今、〇〇先生からご挨拶ございましたように、単に費用対効果の評価することではなく、事業による効果でありますとか影響がどういうものなのかといったこと、あとは、費用便益分析だけでなく採算性、あとは、その事業が実際に遂行できる環境にあるのかといった要素などについて総合的に評価をするのが、近年、事業評価の潮流でもあると認識しております。他の分野での評価思想なども参考にしまして、お示しの構成に従って評価を進めてまいりたいと考えていますので、よろしくお願いたします。

それでは、3ページ目をお開きください。滑走路増設事業の概要について、まずご紹介いたします。本事業につきましては、既存のB滑走路、左側ですけれども、これを北側、ちなみにこれは北が左上になっておりますけれども、北側に1,000メートル延伸して3,500メートルにすることとともに、現空港の南東側に3,500メートルのC滑走路を新設する事業でございます。B滑走路とC滑走路は一体的に運用ということで、端に矢印が青と黄色で描いてありますけれども、一体的に運用することにしまして、北風ではB滑走路を離陸専用、C滑走路を着陸専用とし、南風の場合は、その逆の運用を想定しています。真ん中にB滑走路が位置しておりますけれども、こちらでは、着陸のやり直しがあった場合に、C滑走路に支障しないで退避ができるという離隔をとる必要があるということで、3,000メートル以上の離隔をとっているということでございます。

なお、これまで計画していました横風用滑走路につきましては、航空機の機能性能の向上などで必ずしも要しなくなったということで、今回、整備を取りやめることにいたしました。

次の4ページ目でございます。本事業によりまして、年間発着容量50万回、これを実現することにいたしておりますが、その処理のためのエプロン、駐機場でございますけれども、これが大体250スポットで、旅客ターミナルが、下ですけれども、7,500万

人規模、そして貨物施設は300万トン規模の施設が必要になるということでございます。

これらの配置を可能とするために、今回、オレンジの範囲で示されておりますが、空港敷地を約1,100ヘクタール拡大することにしております。今回、許可申請をNAAからいただいたものの中では、これらの用地取得については一括して対象とすることになっておりますけれども、今申し上げたエプロンとかターミナルの施設、こういったものの整備につきましては、需要の動向を見ながら機動的に行うこととしておりまして、今回の許可申請の対象には含まれていないところでございます。

次に、5ページ目をお開きください。本事業の事業費と整備期間についてご紹介しております。この図で言いますと、赤い線で囲まれている1,100ヘクタールの敷地の用地取得がまず1つと、あとは、赤で塗り潰されておりますけれども、B滑走路の延伸とC滑走路の新設、そして、黄色で示されておりますけれども、最低限の誘導路の整備などが、今回の許可申請の対象となっております。これらの事業についてはNAAが行うことになっておりまして、総額は4,896億円となっております。

加えて、空港敷地の拡大に伴いまして、管制塔を高くする必要があります。左下に小さい図でお示しをしておりますけれども、現在、NAAが空港内の交通整理に使っておりますランプタワーというのがあるのですけれども、こちらを図で言うと右端に移設をすることにしておりまして、跡地に新しい管制塔を建設する計画となっております。その整備とか、あとは所要の無線施設等の設置などが必要になっておりまして、これは航空局の直轄事業として行う予定です。その総額は229億円となっております、したがって、両者の合計が5,125億円、これが事業費でございます。NAAから先ほどご紹介がありましたけれども、滑走路の整備は2028年度末には完了させたいということで申請をされていらっしゃる。

6ページをご覧ください。滑走路の運用時間について紹介しております。成田空港につきましては、国際競争力を強化するために、あるいは東京オリンピック・パラリンピックの開催を見据えまして、本年10月の冬ダイヤの開始時より、より長いA滑走路の運用時間を1時間延長、左の図でございますが、6時から24時までということにしておりまして、深夜時間帯に便数制限がありました、これも撤廃をいたしました。なお、悪天候の影響などで遅延が発生した場合には、24時半まで弾力的運用という制度によって離着陸を認めるといったものを採用しております。

本事業が完了した後は、右側の図になりますけれども、滑走路別に異なる時間を採用

するスライド運用というものを行うことにしております、右下の図で言いますと、C滑走路の着陸とA滑走路の離陸を早番、ここで言いますと5時から22時としております、B滑走路の離陸とA滑走路の着陸を遅番、7時半から0時半と黄色い字で書いていますが、このような形の運用をすることによりまして、各滑走路の直下におきましては7時間の静穏時間を確保しつつ、空港全体の運用時間を5時から0時半までにするという事で、弾力的運用については0時半から1時ということになっております。

次に、本事業の背景・必要性・目的についてでございます。8ページをご覧ください。人口減少時代の我が国におきまして、成長が著しいアジアをはじめとします世界の成長を取り込むことが不可欠になっておるわけですが、とりわけ、まず左ですが、政府目標も見据えました訪日外国人の更なる取り込み、さらに真ん中ですけれども、外国企業の誘致も含めた我が国の産業・都市の国際競争力強化、そして右ですが、国際航空ネットワークを組み合わせる日本各地の地域活性化に貢献するといったことが大きなテーマでございます。首都圏空港は、その水際にある存在でございますので、オリンピック・パラリンピックの開催も見据えて、機能強化を進めてまいりました。

9ページをご覧ください。機能強化を検討してまいりましたこれまでの経緯でございます。平成25年9月より交通政策審議会航空分科会の基本政策部会におきまして、首都圏空港をめぐる航空政策上の課題を検討してまいりまして、機能強化の必要性を議論してまいりました。これと並行しまして、同年の11月より技術検討小委員会というものを設けまして、具体的にどのような形の強化策があるのかといった技術的な選択肢の洗い出しをしております、平成26年7月に中間取りまとめを行ったということでございます。これを受けまして、関係自治体の方や航空会社の方など関係者も交えまして、機能強化の具体化に向けた協議会を開催して、関係機関と検討調整を行ってきたという経緯でございます。

10ページをご覧ください。基本政策部会にお示しをした需要予測でございます。後ほど出てまいりますが、現在、羽田と成田で合わせて年間発着容量が75万回ですけれども、貨物便に相当する発着回数である4万回を差し引いた71万回について、それを超過する時期の予測を行っております。GDP成長を3%とした上位、これは赤い線ですが、2%とした中位、これがオレンジ色の線、そして過去のトレンドに従って0.7%の成長にした下位、これは緑ですけれども、3ケースを予測しまして、いずれのケースでも2020年代には処理能力を超過してしまう結果になりました。国内航空需要が伸びない中ではあ

りますが、国際航空需要が大きく増大することを受けた結果になっております。

11ページをお開きください。これは直近の現在のダイヤにおきます成田空港の時間帯別の発着状況をお示しした図でございます。2色で色分けをしておりますが、その合計の色塗りした部分が、実際の時間帯別の離陸・着陸の便数の合計であります。そして、並行して折れ線グラフが示されておりますが、これが航空会社からの時間帯別の就航要望になっております。発着回数が処理能力を現在はまだ超過はしていないわけですが、そういう現在におきましても、見てわかるように、夕方時間帯を中心に航空会社のリクエストに応えられずに、需要が他空港や外国などに流れている可能性があるということが見込まれております。機能強化で処理能力の拡大を図りますと、こういったことの解消に寄与することが考えられます。

次に、12ページをご覧ください。先ほどご紹介しました技術検討小委員会、具体化協議会、こういったものの検討を踏まえた取組方針でございます。また、オリンピックとパラリンピックを見据えまして、羽田空港におきましては、滑走路処理能力を再検証し、滑走路運用や飛行経路の見直しを行いまして、来年夏ダイヤより約4万回の処理能力増を図ることとなりました。しかしながら、その後の容量拡大は容易でないということでありませぬ。

一方で、成田空港につきましては、管制機能の高度化や高速離脱誘導路の整備といった施設整備を行いまして、約4万回相当の処理能力増を図っております。この概要につきましては、参考資料に添付しておりますが、説明は捨象します。その上で、本事業によりまして、さらに16万回の処理能力増を図ることによりまして、オリンピック以降も伸び行く航空需要の受け皿として機能すべきだということにしております。

次、13ページ目をご覧ください。新滑走路の具体的な配置案の比較をお示ししております。3本の滑走路の配置ということでありませぬと、着陸のやり直しをした場合、航空機が退避するわけですが、他の滑走路の運用に影響する形態ですと、処理能力は限定されてしまうということがありますので、真ん中の滑走路につきましては離陸を専用とすることが、基本の検討になっております。

3案ございますけれども、真ん中にございます、時間値、これは1時間当たりの発着回数ですけれども、これが98回、そして年間50万回を実現できるのは、この3つの案のうちで言いますと、案の1-2、これは3本の滑走路を並行に並べたもの、そして案の2につきましては三角形に滑走路を配置した形でありませぬ、この2つですが、この大

きな違いにつきましては、一番下でございますけれども、航空機の地上の走行距離の違いでございます。これは案の2が、真ん中にターミナルビルが現在もございますので、地上走行距離に関して言うと、より近い位置で出発・到着が可能なのが案の2でございます、これが優位だということになったものでございます。

なお、B滑走路の延伸の方向というので、南伸・北伸と書いておりますけれども、1,000メートル延ばす方向を南にするか北にするかということですが、南側に延伸した場合は、先ほど申し上げたように、着陸のやり直しをするための距離をとる観点から、C滑走路を現在の案よりさらに南に配置せざるを得ないということで、結局地上の走行距離が北側の場合よりも増加している結果になっております。

その他、評価項目がございますけれども、参考資料の一番最初の1ページに、計画段階評価の結果ということでお示しをしておりますので、適宜ご参照いただければと存じます。

次に、本事業におきます効果・影響の評価についてでございます。15ページをお開きいただきます。首都圏空港の現在の空港容量につきましては、先ほど来申し上げておりますように、徐々に拡大を図っておりますが、今現在につきましては、右から3番目の棒グラフで示されているものでありまして、羽田空港については上の青ですけれども、44.7万回、そして成田空港が下の赤ですけれども、30万回となっております。羽田空港については、先ほど申し上げたような4万回増を図り、成田空港については、全体で20万回の発着容量増を図ることで、一番右のグラフですけれども、羽田で約49万回、成田で50万回と、全体として約100万回の空港容量を確保することにしております。

この100万回という数字の評価につきましては、16ページをご覧くださいいただければと存じます。海外の各都市の空港との比較でございます。各都市の左の青い棒グラフは実際の発着回数を示しております。東京の部分については処理能力を示して、75万回でございます。右の棒グラフで2つ色分けされてますが、赤い部分が国際線の旅客数、緑が国内線の旅客数となっております。我が国は国内線のネットワークが充実していることがありますので、東京の欄をご覧くださいいただいてもわかるように、国内のウェイトがそれ相応にあるということでもありますので、発着回数としては各国と拮抗していても、国際線の旅客数の受け入れで言えば、必ずしも優位に立っているわけではないということでもあります。首都圏空港の機能強化を進めることによりまして、ニューヨークであれば128万回、ロンドンであれば119万回となっております、少し足りないということはあると思いますが、それに匹敵する水準の空港容量を実現したいと考えているものでございます。

次、17ページをお開きいただきます。本事業における経済波及効果について、平成27年にNAAが試算しておりますので、ご紹介をしたいと思います。その当時の年間発着回数が23万回でございました。したがって、50万回になると、回数としてはほぼ倍になることになりまして、旅客数につきましても、3,700万人から7,500万人と、ほぼ倍になります。経済波及効果はストック効果に限定してということでありまして、平成27年の約5兆円から大体10兆円程度に拡大をすると。雇用の創出効果につきましても、36万人から76万人と、ほぼ倍に増大する試算になっております。

経済波及効果の増分が下にありまして、5兆3,000億程度あります。増分の内訳でございまして、訪日の外国人のお客様の消費の増加でありますとか、空港に当然関連産業で色々な産業が展開されますけれども、そちらの事業者の売り上げ大といったものが、直接効果として2兆3,900億となっております。それらの事業を背後で支える産業での生産増が間接効果、これが2兆9,000億となっておりますが、ほぼ半々になっているという結果でございまして。

次に、費用便益分析についてでございます。19ページをお開きください。費用便益分析につきましては、新しい滑走路が整備されなかった場合と整備された場合のそれぞれについて、利用者の方々と供給者、この場合で言いますとNAAと国になりますけれども、こちらに生じる便益、さらには、新しい滑走路を供用した50年後、2078年まで計算をしますけれども、こちらに最終的に施設を処分したと仮定した場合の残存価値の合計を総便益とすると、一方で、滑走路を整備した場合につきましては建設費、そして供用する段階では改良費や再投資費といったものが必要でございますので、そうしたものの合計を総費用として計測しております。それを、右にございまして、社会的な割引率4%で現在価値に割り戻して比較をすることをしたものが、下にございまして、純現在価値、あるいは費用便益比率といったものになります。

経済的な内部収益率、EIRRというのがありますけれども、こちらは事業の費用を便益として回収する際に、どの程度の社会的割引率まで耐え得るかといったことを示した指標でありまして、設定した社会的割引率の4%を超えれば、費用を当該事業に投下することが正当化されるといったものと理解しております。

20ページをご覧ください。需要予測につきましては、4段階推計法を行って行っております。まず日本全体、そして地域ごとの発生交通量を、GDPや人口などによって推計いたします。次に、地域間の交通量を、地域ごとの集客力あるいは交通利便性で推計をい

たしまして、当該交通量を交通機関ごとの利便性に従って割り振りをすることが3番目と。最後に、航空を選択する交通量については、経路別の利便性に従って、選択空港あるいは利用ルートといったものを推計するモデルになっております。

次は21ページでございます。こちらは国際線での推計方法です。基本的には同じ4段階推計法でございますけれども、日本と海外の間の発生交通量につきましては、海外のGDPでありますとか為替レートといったようなことの影響を受けることが一つと、あとは3番目ですけれども、交通機関の割り振りの点では、当然ですが、ほとんどは航空機となるといった点が特徴になろうかと考えております。

次は22ページですが、こちらが需要予測の前提条件でございます。経済の成長予測につきましては、今回、2つケースを想定してございまして、基本ケースにつきましては、真ん中ですが、直近10年のGDP変化量のままで伸びていく想定。上位ケースにつきましては、「日本再興戦略」の年2%成長といったものを使っております。将来人口は社人研の死亡中位、あとは海外経済成長についてはIMFの予測。あとは、ほかの交通機関につきましては、この期間ですとリニア中央新幹線が大阪まで全線開業する予定であるのと、あとは整備新幹線や高速道路も所与のスケジュールでの開業を想定してしております。航空機材は直近の方面別の実績値から便当たりの旅客数を設定したということにしております。

次の23ページをご覧ください。その結果のお示しになっております。赤い線が上位ケース、青い線が基本ケースとなっておりますけれども、この上の表もご覧いただければと存じますが、どちらにつきましても、人口の影響から国内線につきましては微増から微減といった範囲でございますけれども、国際線は旺盛な航空需要を背景にいたしまして今後も伸びていくといった結果になっております。2040年が一番下でございますが、発着回数について見ますと、基本ケースで41万回、上位ケースでは48万回。旅客数につきましては、一番右でございますが、基本ケースでは大体6,700万人、上位ケースでは大体7,900万人といった結果でございます。今回の費用便益分析に当たりましては、固めの試算をしたいと考えてございまして、ここで言う基本ケースを採用して行っております。

なお、ここでお示しした需要につきましては、次のページでもお示ししますが、ほかの交通機関からの転移需要をカウントしただけにすぎませんので、例えばLCCなどが出現して、これまで旅行に出なかった人が例えば旅行に出かけるとか、新しい観光資源の掘り起こしで、今まで誰もいなかったところに観光客が集まってくるといった需要はカウント

しないということの留意の必要はございます。

24ページ目をご覧ください。利用者便益の説明でございます。例えば滑走路整備によりまして、新たな路線、ここで言いますと、真ん中の上の輪っかの図ですけれども、例えば成田－関空という便が仮にできたとした場合に、それまでその両者間を鉄道で移動していた場合と比べまして、所用時間の短縮でありますとか費用の低減、これは増える場合もありますけれども、そういったことが生まれますけれども、そういった価値を費用化換算して比較するというところでございまして、差分を便益として計上しております。

もう一つは下の図ですけれども、運航頻度の増加につきましては、例えば1便が3便になりましたといったことであれば、都合のよい時間に移動ができることとなりますので、便数が増えるほど便益が増加するといつて、これも費用化して計上することをしておりません。

次は25ページをお開きください。次に、供給者便益の説明をさせていただきます。供給者便益につきましては、まずNAAにつきましては、上の表ですけれども、営業収益としては、一番上の着陸料からはじまりまして、空港を利用するときに、エアラインがお支払いするもの、あとはお客さんがお支払いするもの、それぞれございますが、諸費用がかかります。

なお、構内営業料のところに書いていますが、物販とか飲食とか、そういうリテールの収益については該当から除く計算になっております。

一方で、原価につきましては、人件費から並んでおりますけれども、ランニングコストが並んでおります。一番下に赤で書いていますが、NAAが環境対策などで地域の皆さんや住民の皆さんにお支払いをしています環境対策費につきましても、この原価に含むことになっております。

右側ですが、国につきましては、航空管制の利用対価でありますところの航行援助施設利用料でありますとか、国内の航空機燃料に課される航空機燃料税といったものが、収入になっているということでございます。

下の表の26ページは、ご参考にご覧いただければと存じます。評価年度のちょうど中間期に当たります2055年度にどうなっているかをお示したものでございます。利用者便益と供給者便益、比べていただくと、ご覧いただけますように、ほぼ利用者便益が占めることになっております。その内訳をご覧いただいても、時間短縮とか費用低減の効果と運航頻度増加効果がありますが、大部分が時間短縮とか費用低減の効果になっているとい

うこととさせていただきます。

次は27ページでございます。費用面のご説明になります。年間の発着回数50万回に対応しますように、先ほどご説明しましたとおり、エプロンでありますとか、旅客ターミナル、貨物ターミナルの整備などが必要になりますけれども、今回の許可申請の整備対象ではないということとさせていただきます。しかしながら、50万回まで見据えて、そのときの便益の計上も今回することにしておりますので、NAAが策定されたものですが、空港の将来構想に従って整備が行われたとして費用を算定いたしました。

具体的な整備内容につきましては、今後、NAAがご検討されていくこととなりますけれども、これら、我々はフェーズ2と言っていますけれども、そういうフェーズ2の段階の整備費、つまり、この鳥瞰図で描いてある空港の絵姿を実現するために必要な整備費が8,000億円と見積もっております。これは今回の許可対象であるところのフェーズ1の5,000億円のほかにということとありますので、事業総額の合計としては約1.3兆円として設定しております。

28ページをご覧くださいますと、それを前提にしました費用便益分析の結果でございます。今、るるご説明した考え方で計算をした割引現在価値での総便益につきましては、5兆1,399億円で、総費用につきましては、真ん中ですが、1兆5,064億円といった結果になっておりまして、差し引きであるところの純便益が3兆6,335億円で、費用対効果、B/Cは3.4で、経済的内部収益率、EIRRは9.6%となりました。

航空需要につきましては、将来のイベントリスクが極めて大きい世界で、変動も予想されるということで、下の表にお示ししていますが、例えば需要が30%増減したらどうなるかといった場合をはじめとして、費用が変化した場合の感度分析については、下の表にお示しをしております。

次に、採算性の分析についてでございます。30ページをご覧ください。まず、NAAの足元の営業収益や当期純利益の動向についてお示しをしております。インバウンド需要が急増しているといったことも背景にして、特にリテールの部門の収益が昨今伸びておりまして、営業収益は増加傾向でございます。当期純利益についても、右の図の紫色の線ですけれども、連結ベースで見ると、近年は300億を超える水準まで達しているということとさせていただきます。

次に、31ページをご覧ください。本事業の事業費は約5,000億円でございますけれども、そのうち4,000億円につきましては、財政融資の形で国から支援をすべく、

去る今月の9日でございますけれども、仮要求をさせていただきますと、現在、財政当局と調整をしているところでございます。この支援が実現いたしますと、低利での資金調達でありますとか、元利返済の繰り延べの期間の設定といったことも可能になることから、NAAの資金調達が円滑化されまして、機動的な投資が可能になるものと考えているところであります。

32ページをご覧ください。本事業を実施した場合の債務の償還見直しをお示ししたものでございます。ここで言いますと、オレンジ色のグラフが財政融資を活用した場合、そして青いグラフが活用しなかった場合でございます。財政融資については、20年の返済据え置き、10年元利均等償還という前提で計算をしております。財投を借りますと、当然ですが、一時的に債務が増えることになるわけですが、特に滑走路の供用直後、2028年度末目標ですけれども、こちらの直後は、財務上厳しい時期になるわけですが、その時期に元利返済の繰り延べといったこともありますものですが、負担が最終的には軽減をされまして、航空需要の伸びに応じて確実に債務を返済できる見込みとなっております。

次に、事業実施の環境の評価でございます。33ページに一覧でお示ししております。こういったような地元の合意形成でありますとか、環境対策でありますとか、地域振興、あるいは交通アクセス、あとは羽田の増枠の影響、観光政策といった資料をご用意しました。ご評価をお願いできればと存じます。

では、まず、34ページからでございます。地元との合意形成ということでありまして。成田空港につきましては、その位置決定の段階から、地元への丁寧な説明が十分じゃなかったといったことにも起因いたしまして、激しい反対運動が起こりまして、左下ですけれども、行政代執行などの際に犠牲者の方が発生することもあったとともに、先ほど委員長のご挨拶にありましたけれども、開業直前に管制塔の占領といった事件も発生いたしました。

35ページでございます。当時、「難産の子」として、成田開港のころに言われておりました。一方で、開港後の実績は順調に推移してきたわけですが、2期工事と、今のB滑走路の整備をとということでございましたが、2期工事も着手したものの行き詰まりがあったこともあり、もはや強制力による空港建設に手詰まりが生じる状況でございました。反対同盟の方々の談話で見ても、随分長い運動をしてきたことと、結果として空港は退行したといったこともあって、運動の風化といった傾向も見られてきたと。そうした

背景の中で、運輸省と反対同盟の熱田派の皆さんとの対話が開始されたのが1990年でございます。

36ページをご覧ください。成田におけます地元との対話は、まず、成田空港問題シンポジウムを計15回開催しておりまして、この結論として、土地収用の裁決申請の取り下げ、そして2期工事を白紙に戻すといったことと、あと、新たな協議の場を設けることになっておりまして、その協議の場として、次の成田空港問題円卓会議に引き継がれました。こちらでは計12回議論がされまして、下にありますが、平行滑走路の必要性は認めるとしつつも、用地は話し合いで取得するといったことを柱にする結論を得て、合意事項の遵守を継続的に確認する組織として共生委員会が設置されました。今、これは、成田空港の地域共生・共栄会議ということで、今日、〇〇先生がいらっしゃいますけれども、現在も継続しているものでございます。

37ページをご覧ください。共生の概念につきましては、NAAが地域に提案をされて、100回以上意見交換を経て取りまとめられた「地域と共生する空港づくり大綱」に帰結をしているということでございます。下に理念が書いてありますけれども、ご覧いただきますと、真ん中あたりですけれども、空港の建設・運用は地域の皆さんとの十分な話し合いと信頼関係の構築が大事だということが、まず言われている。さらには、これはよくワードで出ますけれども、「空港づくりは地域づくり」であると。したがって、国と地域の共同作業だということでもあります。地域と共生する空港の実現のためには、まず共生策。共生策は真ん中の1にありますけれども、例えばマイナスの影響が空港はどうしてもあるので、それを軽減することに手を尽くすことを中心としているかと思えますけれども、そういうことでもありますとか、空港づくり、地域づくり、これを三位一体で総合的に密接に関連させて進めるといったことをお示しされています。

38ページをご覧くださいますと、こちらは空港の周辺の市町をご紹介します。千葉県ですと周辺の9市町、茨城県ですと7市町村の概要でございます。空港自体は真ん中に白抜きになっていますが、成田市と芝山市、そして今回の事業によりまして空港を拡大しますと、多古町もかなり所在することになるのですけれども、航空機騒音が影響があるといったことでもありますとか、地域的なつながりといったことで、こういった市町村の皆さんのご理解を得ながら、空港の整備や運営を進めることにしてきております。

【委員長】 この青いのは利根川ですね。

【成田室長】 そうです。利根川です。

39ページをご覧ください。地元の皆様との協議の場といたしましては、2001年より「成田空港に関する四者協議会」を設けておりまして、空港機能の充実でありますとか地域共生の推進に向けた課題について話し合いをしております。真ん中にメンバーがお示しされていますけれども、国交省航空局、あとは千葉県、そしてあとはNAA、そして周辺自治体9市町といった方々がメンバーになっております。

40ページでございます。本事業を進めるに当たりまして、先ほどございましたけれども、2015年の9月より内容の説明を四者協議会で開始をいたしまして、滑走路設置の比較結果などもお示した上で、計200回以上の住民説明会を行いまして、丁寧な説明に努めてまいりました。その結果、先ほど濱田専務のご挨拶にもありましたが、提案内容を2回にわたって見直しをしたところでございます。

フェーズ1のところではありますが、1回目は、運用時間を当初5時から25時としていたものを、5時から24時半に短縮したこと。2つ目につきましては、フェーズ2にございますけれども、スライド運用による各滑走路の直下の静穏時間の確保。これが当初6時間だったものを7時間に改めたといったことでございます。それぞれの節目節目に四者協議会で確認を行っておりまして、昨年3月に最終的な結論に至ったところでございます。

41ページをご覧ください。その際の合意事項の一覧をお示しました。詳細、左側につきましては、先ほど来ご説明してきましたまさに機能強化の中身でありますけれども、右側が環境対策あるいは共生策に係る部分でございます。後ほど個別にご紹介申し上げますけれども、こういった対策をしっかりと講じることを前提に、機能強化に係る合意を頂戴したということでございます。

42ページをご覧ください。本事業の許可申請に当たりましては、NAAで地権者の皆様に説明会を開催しております。用地提供に関して同意書の取得を進めてまいりました。拡張用地が1,099ヘクタールでございますけれども、このうち96%につきまして、同意書等により取得のめどが立っているところでございます。NAAで引き続き地権者の皆様のご理解を得られるように努めていくこととしております。

43ページをご覧ください。次は環境影響評価についてでございます。これは法律に基づきまして、配慮書から方法書、準備書、評価書とございますけれども、こちらの一連の手続につきまして、足かけ3年半を要して評価を行っておりまして、真ん中の緑のところですが、本年10月でございますが、事業開始前に行う手続を完了したところでございます。並行して幾つかございますけれども、環境影響評価に関しまして、地元などへ

の説明会も行ってきたところでございます。

44ページをご覧ください。本事業におけます動植物や生態系への影響についてお示したものであります。例えば上でございますけれども、工事の土砂によって水が濁ることにつきましては、雨が降ったときの濃度は超えないことでありますとか、あとは真ん中ですけれども、工事の騒音ですけれども、これが航空機の騒音を超える可能性があることが示されていまして、これは工程の調整で保全をすることが示されています。さらには、その下ですけれども、重要な種につきましては、生息域が消失することが供用後考えられるのですけれども、周辺の谷津環境の整備であるとか維持管理により、可能な限り代償をすることが示されているものでございます。

次、45ページをお開きいただきます。さらに、航空機の運航につきましては、どうしても規模を拡大しますので、空港の中ではバードストライク、航空機のエンジンが鳥を吸ってしまうものですが、あるいは当たるものですが、こういったものの増加が予測される結果になっておりますけれども、個体群の減少そのものには至らないと考えていることでありますとか、あとは冬の時期を中心に、防除氷剤、不凍剤のようなものを散布するわけですが、それで川が、BODとそこにありますけれども、これは生物化学的酸素要求量といまして、有機物が無機化するときに必要とする酸素の量を示していますけれども、こういったものが増加すると、その分、有機物が多いということだと思われませんが、防除氷剤の散布が限定的だといったこともあって、水生生物の環境は保全されることが示されているものでございます。

次、46ページでございます。お開きください。本事業による水文環境への影響をお示したものでございます。本事業で地下水位への影響についてはほとんどないことが、例えばお示されています。河川流量につきましては、これは調整池をつくって貯留して放流する計画となっております、そういったもので影響がないと予測されていること。湧水量につきましては、施工前の90%程度になると予測されていること。あとは、地下の水質への影響につきましては、現在の空港においても見られず、状況としては大きく変わらないだろうと予測されていることが示されております。

47ページに進みます。お開きください。残された谷津環境の整備や維持管理についてでございます。こちらの図のうち、左の小さい図をご覧くださいと、前のページでもご紹介しましたがけれども、C滑走路の予定地の西側、この図で言うと下側になりますけれども、下側に少し樹枝状にはみ出ている土地があるかと思えます。ここは樹枝状に広がる

谷津を調整池として活用することで、ここを整備・維持管理していくことをされることでありますとか、あとは同じ図でございますけれども、A滑走路、右下ですけれども、南側のところに、操業地として既に取得したそういう谷津環境がございまして、こういったところをグリーンポート・エコ・アグリパークと書いていますけれども、そのような形で整備するなどによりまして、失われる生態系の機能の保全に努めまして、多様な生物が繁茂する環境を創出していくと、このようになっております。

次が48ページでございます。今度は航空機騒音対策についてご紹介いたします。成田空港につきましては、2つの法律に基づいて対策を進めているところであります。まず、左側の略称「騒防法」につきましては、住宅騒音あるいは空調機の工事への助成への義務づけ、あるいは騒音の影響を受ける住民の方々への事後救済といった役割を果たしているものであります。

右側の、これは略称「騒特法」と言っていますけれども、こちらにつきましては、将来的な航空機騒音の拡大を予測して、都市計画にこれを組み込むとしておりまして、2つありまして、防止地区と言われるところでは、建築物の防音構造を義務づけることとしているもの。あとは防止特別地区につきましては、住宅・学校等の建築を禁止することと、あと移転補償をすることを定めるといった事前予防の役割を果たすということでございます。

本事業における騒音区域、これは下に、細かい図で大変申しわけございませんが、騒防法・騒特法、両方ですけれども、書いておるのをお示ししております。左側の1、2、3と書いてあるものが騒防法の線ですけれども、外側に一番ありまして、外縁を、かなり1種区域を広くとっていることと、右側の騒特法については楕円形のような形になっておりますけれども、特に内側の防止特別地区につきましては、楕円形にひげが生えたような形になっておりますけれども、これは集落で一体的に移転するようなニーズをくみ取って、このような形で設定をしているものでございます。

次に49ページをご覧ください。騒音対策の具体例をお示ししております。左上ですけれども、空港周辺に防音堤を築くなど、発生源、そもそも騒音が空港の外に出ていかない対策なども行っております。その他、宅地などについては、防音工事、あるいは移転補償といったことをNAAが事業として行っていらっしゃるけれども、さらにきめ細かい事業を地元の市町などが行えるように、NAAで、真ん中ですけれども、周辺対策交付金を交付しております。今回、新しい滑走路増設事業によりまして、また地元の騒音負荷が増えるといった声もございまして、左ですけれども、防音工事の充実ということで、ペア

ガラスをつけるなどの助成でありますとか、あとは深夜と早朝に飛行機が飛びますので、寝室の窓を二重にする内窓設置工事といったもの。あとは周辺対策交付金につきましても増額をする措置を講じることにしております、既に始めているものもございます。

50ページにつきましては、住宅の防音でありますとか空調機の設置につきましては、やりっぱなしではございませんで、工事の実施から10年が経過をしたり、一定の耐用年数が過ぎたりといった場合に、更新工事を行って継続的に助成することになっていることをお示ししております。

次に、51ページ目をご覧ください。次は航空機からの落下物対策についてでございます。現在でも空港周辺地域で航空機から部品が落下する事案が発生することがございまして、未然にそういうことを防止することと、事案が発生したときの対応を強化することが大きな課題でございます。我が国におきましては、ほかの国では例を見ませんが、落下物防止対策基準を策定しております、これは本邦の航空会社でありますとか、我が国に下りる外国の航空会社に対しまして、この落下物防止対策を義務づけて、実際に事業許可を得る際の事業計画に組み込むことを求めているものでございます。そのほかにも、下にございますけれども、機体のチェックなども強化をしているところでございます。不幸にして事案が発生した場合も、右側の下をご覧くださいますと、例えばどの機が原因なのか特定できない場合に、補償金を立て替えるでありますとか、あとはお見舞金を給付することを、空港運営者が行うことも進めているところでございます。

52ページをご覧ください。これは地域振興についてお示しをしております。成田空港につきましては、周辺地域の振興を図ります成田財特法という法律が昭和45年から制定されております。時限法でございまして、8回延長されております。具体的にはどういうことかといいますと、一番下に事業がお示しされていますが、道路・河川からはじまりまして諸事業ございますが、こういった事業を地元でやられる際に、国費の補助率をかさ上げする内容になっておりまして、真ん中右でございますけれども、こういったかさ上げ率を設定しているものでございます。

一番下の図に実績額が書いておりますけれども、事業費ベースでございまして、5,620億円の支援をこれまで行っているところでございます。昨年3月に成田空港の更なる機能強化が最終合意され、今年3月でございまして、周辺地域の公共施設の整備を促進するために、新たに用水施設の改築を対象事業に加えて、成田財特法の10年の延長が実現したということでございます。

次は53ページでございます。お聞きください。これは今申し上げた昨年3月の四者協議会における合意に合わせまして、成田周辺の地域づくりに関しまして基本的な方向性などをまとめた基本プランでございます。字面になっておりますけれども、地域の発展あるいは空港の発展が好循環する地域づくりの早期実現に向けて取り組んでいくことが、左下でございますが、お示されています。

具体的には、例えば中小企業の振興とか観光振興、あるいは農業振興等の産業振興といったことですか、道路・河川等のインフラ整備、あるいは交通利便性向上であるとか、子育て・防災環境の向上といった生活環境の向上について、方向性が示されています。現在、これを具体化するために、実施プランの策定が進められておりまして、年度中には取りまとめる予定となっております。

次に54ページをご覧ください。こちらは成田空港周辺の道路アクセスについてご紹介しております。先ほど委員長からご紹介がございましたけれども、現在、この図で言いますと、大栄のジャンクションと松尾横芝インターの間で圏央道の整備が進められているところでございます。この区間は、本事業におきまして空港を拡張しますが、拡張した用地に隣接して建設されることになっておりまして、これができるかと、千葉とか、あるいは木更津の方面、あるいは茨城・栃木の方面へのアクセスと利便性がさらに高まることが期待されているところでございます。

もう一つは、この図の右の真ん中でございますけれども、成田市と松戸を結びます北千葉道路がございまして、こちらの一部区間、見にくいですが、開業しておりますけれども、これがまた全線つながりますと、これは最終的に外環道までつながる計画になっていまして、飛躍的に利便性が向上すると見られます。こういったネットワークも活用しまして、成田へのバス路線網の拡充にも繋げてまいりたいと考えております。

次、55ページをお聞きください。次は鉄道についてご紹介しております。これもご案内のとおり、2010年に成田スカイアクセス鉄道が開通をいたしまして、新しいスカイライナーが運行開始をいたしました。これによりまして、日暮里と空港第2ビル間が36分で結ばれることになっております。今年の秋には、夜間飛行制限の緩和に伴いまして、ダイヤ改正を京成がされまして、深夜時間帯にスカイライナーを運行するだけでなく、日中は常に20分おきにスカイライナーを成田に走らせるダイヤになりまして、利便性が格段に向上したところであります。

JRにつきましては、成田エクスプレスが東京ー空港第2ビル間を50分で結んでおり

ますけれども、こちらにつきましては、ご案内のとおり、新宿・池袋でありますとか横浜に直行運転を行っている点が強みでございます。

バスにつきましては、右側でございますけれども、特に下ですけれども、京成バスの東京シャトル、あとは平和交通等のTHEアクセス成田、あとはウィラーの成田シャトルといった、LCCバスといった言い方をしておりますが、これがアクセスを飛躍的に改善したということでございます。東京から1時間程度で最安900円という価格設定でございます。これはインバウンドのお客様も含めて幅広くご利用いただいている状況でございます。

次は56ページでございます。そういった改善がございますけれども、それでもなお、羽田空港などと比べますと、遠いとか不便といった声があるのも事実でございます。お示ししたのは等時間到達圏を成田空港と羽田空港で比較したものでありまして、平成12年と27年で比較をしておりますけれども、こちらで見ますと、赤いところが30分、オレンジ色のところが60分、黄色が90分といったところでございますけれども、羽田空港につきましては都心の鉄道もかなり改善されていますので、黄色がかなり広がっていますけれども、成田空港につきましては、どうしても千葉県内にそういったものが偏っている状況ではあります。こういったアクセス構造の更なる改善は、今後、課題として取り組んでまいるということでございます。

57ページをご覧ください。ここからは、来年夏ダイヤからの羽田空港の増枠の影響をお示ししております。成田空港からの路線移転も報じられているところでありますけれども、基本的には羽田空港の更なる発着容量の拡大は難しいということで、引き続き伸びていく需要の受け入れは成田空港が担うことになるので、一時的な動きであると認識をしております。

特に成田空港が取り込みの強みとしてまいりましたのが、北米とアジアの間の移動を、例えば乗り継ぎなり、そういったことで取り込むということではありますが、色のボリューム全体をご覧くださいますと、年間約3,870万人と、ほかと比べていただいても非常に大きいボリュームになっております。今後も年3.6%の伸びが見込まれているということでありまして、こういった需要を取り込んでいくことが、今後の成田空港の大きな命題でございます。

58ページをご覧くださいたいんですけれども、これは現時点での成田と羽田の就航都市について比較をした資料でございます。現在、羽田空港だけに路線があるものが4都市

でございます。一方、成田のみに就航しているのは、真ん中でございますけれども、84都市でございます。来年夏の段階で若干の変動はあるかもしれませんが、大きくこの差はあると思っております。空港の競争力はネットワークの広さに起因することを考えますと、成田の位置づけは今後も変わることはないと考えております。

さらに、下に参考でお示ししていますけれども、仁川空港からの路線で成田・羽田からないものもお示しをしていますが、これを数えても47都市でございます。こういった都市に飛んでいないと言うと簡単ですけれども、逆に言えば、こういった都市への就航のビジネスチャンスが潜在していることを示しているかなと考えております。

次が59ページでございます。そういったチャンスと申し上げましたけれども、その一例をお示ししております。例えば中国に関して申し上げますと、日中間は航空協定で依然として輸送力を限定することをやっているのですけれども、成田空港から北京・上海に運航できる輸送力が、真ん中に棒グラフがありますけれども、これを大幅に拡大したところでございます。また、日本企業につきましては、成田から北京・上海以外の空港につきましては輸送力制限を撤廃したということでございます。下の図は、関空・中部からは便があるけれども、成田からは便がない都市をお示ししていて、それが17都市になっておりますのも、こういったところは当然新規就航が期待される都市でございます。

右側の図は、東南アジアやインドに就航している都市を比較してしまして、オレンジ色で丸がしてあるところは、注釈がございますが、仁川・北京・上海・台北・香港といったところで就航があるけれども、成田からは飛んでいないところでございます。これを数えても21都市であります。昨今はLCCでこういったところをカバーすることがトレンドになってきておりますけれども、小型機が主に使用されておまして、成田からですと航続距離に若干限界があったということでもありますけれども、これも機材更新で、そういった航続距離の改善をされてきておまして、こういったところにもカバーができるようになってくるということでありまして、今回の事業は新規就航において大きなチャンスになっていくと考えております。

60ページをご覧くださいますと、こちらは成田空港のLCCの動向でございます。2012年に本邦初のピーチアビエーションが運航開始をして以降、本邦・外航とも順調にネットワークが拡大されておまして、真ん中にごございますけれども、国内線では7割近く、そして国際線でも2割近くがLCCとなっております。2019Wで若干減っておりますけれども、これはバニラとピーチが経営統合したことによって、一時的にこのように

なっているということであります。全体のシェアが大体3割ぐらいになっておりますけれども、右下の図がございまして、NAAでは、50万回が実現したときにはLCCの比率は51%まで高まるという予測をされていらっしゃいます。LCCは航空を身近にする存在ということで、世界各地で主要な移動手段としてどんどん普及してきていますけれども、日本もそれが本格的に到来してくることになると考えております。

61ページをご覧ください。これはNAAの中期経営計画におけますネットワークに関する記載でございます。アジアを中心にしましてインバウンド需要を取り込んでいくとともに、北米路線につきましてはネットワークの再構築を行うことによりまして、2021年度目標として国際線の135都市以上の就航を掲げられていらっしゃいます。そのために、例えば乗り継ぎ需要の取り込みも重要でありまして、利便性向上を重点的に図ることにしております。国内線につきましても、右側でございまして、インバウンド需要が全国に普及していることもございまして、未就航都市がまだございますので、そういうところへの路線誘致の強化を掲げていらっしゃいます。

次に62ページでございます。最後は観光の観点でございまして、簡単にご紹介したいと思います。政府におきましては、「観光ビジョン実現プログラム2019」を策定しておりまして、2030年の6,000万人目標に向けまして、主に4つでございまして、まず左上ですけれども、外国人の方が真の意味で楽しめるように、多言語で情報が取れるような表示であるとかWi-Fiといったものの整備。2つ目が、左下ですけれども、地域の観光コンテンツとして、ここでは2つ挙がっていて、スノーリゾートの活性化、あるいは歴史的な資源の活用といった新たなフィールドの掘り起こしといった側面。そして、3点目が右上ですけれども、これは日本政府観光局におきましてはプロモーションを戦略的に行っておりまして、これは今、欧米豪といった先進国とされているところを重点的に進めているところで、それとともに、観光地域づくりを担う法人、これはDMOといいますけれども、このDMOの形成促進を進めておりまして、そういった概要は63ページから66ページにそれぞれ項目としてお示しをしておりますので、ご参照をいただければと存じます。

最後になりましたけれども、空港側の取り組みというので、67ページをお開きいただきたいと思っております。これは最先端技術を使いまして、入国の審査の待ち時間を20分以内にする目標がございまして、ストレスフリーで快適な旅行環境を実現するとしておりまして、各空港であります、とりわけ成田は、一番下のOne IDシステムというも

の導入を進めておられまして、これは、空港に行って自動チェックイン機でパスポートと顔の情報を登録すると、最後、出発のゲートで航空機に搭乗するところまでを全て顔パスで通れるシステムでございます。こちらにつきましては、NAAの資料は参考資料にお付けしていて、10ページになります。こちら、もしあれでしたらNAAからまたご紹介いただきますけれども、こういったものもございますので、ご参照いただければと思います。

ご用意した資料は以上でございます。どうぞよろしくお願いたします。

【委員長】 どうもご苦労さまでした。それでは、これから4時半まで審議の時間にしたいと思います。50分間ありますね。それで、この資料の今説明いただいたやつを題材にしたいと思いますけれども、どこから質疑をしてもいいようなものだけれども、そうすると多分バラバラになっちゃって、何だかわからなくなっちゃうので、3つのパートに分けて質疑の時間をとりたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。便宜的なものにすぎないのですけれども、17ページまでが一塊。それから、その次が32ページまでが一塊と。したがって、1個目の塊は背景とかそういうやつで、それから効果が色々書いてあるやつで、2つ目の塊が需要の予測と費用便益分析と採算の予測、そんなところでしょうか。それから3つ目の塊が、6に相当しますけれども、事業実施環境の評価で、これも色々なものが入っていますけれども、その3つでやらせていただけてよろしいですか。

それでは、順不同でご発言いただきます。まず、第1パートについてですが、ご質問でももちろん結構ですし、それから、今、資料に入っていないものについて、こういうことが整えられないかというリクエストでも結構ですし、あるいは別のご意見でも結構ですので、ご発言ください。それで、一問一答でやっていると多分時間がなくなるので、一通りご発言いただいて、まとめてお答えいただくところがあれば、お答えいただくとしましうか。

それでは、第1パートについて、どうぞ、どなたからでも結構です、ご発言ください。

【委員】 まず最初に確認ですけれども、今回の評価の対象は、第1フェーズの5、125億円の投資に関してでよろしいですね。

それでは、個別の質問です。まず、10ページの背景・必要性・目的というところですが、実績値が2010年に置かれていて、平成25年時の需要予測だと思うんですが、現時点でどこにいるかを示していただいたほうがわかりやすいと思います。2019年現在の我々の立ち位置はどこにあるのかを示していただけると。

【委員長】 単純な質問だから、今、回答してしましましょう。

【委員】 今、74万7,000回でしょうか。今、どこまで来ているんですか。

【成田室長】 23ページに成田だけの数字がありまして。

【委員長】 10ページは羽田とセットでしょ。

【成田室長】 はい。なので、羽田との数字はちょっと。

【委員長】 それをここに書き込んだらどうですかと。数字がわかったら、後ほど答えてください。

【成田室長】 わかりました。

【委員】 今時点からどういう需要の線を引くかという話であり、それは重要な情報だと認識をしています。

次に17ページです。タイトルに本事業による効果・影響の評価と書いてあるんですけども、10兆円という数字は50万回になったときのトータルでの経済波及効果ですよ。本事業によってどれだけ追加的に波及効果が生まれるということではないと思いますので、そこを分けて数字を出していただいたほうがわかりやすいかなと思うんですけども。23万回時のときの波及効果をスタートラインにした上で、それが50万回になったらトータルで10兆円の波及効果があるという図ですよ。

【成田室長】 はい。

【委員】 そうしますと、本事業を実施したことによって、どれだけの経済波及効果があるかは、この10兆円では当然ないと思うんですが、この事業を実施したことにより、純粹にどれだけの経済波及効果があるかを出していただいたほうが、5,000億円の投資に対してどれだけの波及効果があるかを知る上で重要な数字だとは思いますが。そこをもしわかれば教えていただきたい。

【委員長】 後でお答えいただくと。ほかの方、どうぞ。

【委員】 11ページですが、この赤いところが断っているということで損をしている感じがするわけですけども、グレーのところが実績ですよ。出発と到着か。いずれにしても、この時間でないとだめだということなのか、あるいは、もしここがいっぱいなようなら違う時間帯でもいいということが可能なのか、エアライン側のニーズの強さとか、そのあたりをお伺いできればというのが1点です。

それから、あと、16ページの図は非常に私もよく見ているんですけども、私、色々なところで話すときに滑走路の数も調べるんです。ニューヨークとかロンドンを目指すこ

とになろうかと思うんですが、空港の数は書いてあるんですけども、滑走路の本数が多いと、基本的には発着容量、処理能力が、多分相当相関があるんだと思うので、そういうところも示したらいいんじゃないかなと思って、調べていただいて、追記いただければなと思ったところです。2つ目は要望です。

【委員長】 他にはいかがですか。

【委員】 今のご意見に対しての追加コメントです。16ページ、ニューヨークみたいなケースは、これはよく議論になったんですけども、実際にはもう1つ、テターボロ空港という空港があって、これはアメリカで特にGAが中心ですけども、小型機をそういうところでマネージする。だからこそ、コマーシャルな役割で、他の空港がちゃんと使えて、そのトータルは150万回に近いんですよ。おそらく20万回ぐらいあるので、そうやって全体の都市圏の中で、航空需要に対してマネージしている。限られたエリアの中だけでもね。だからそういうボリュームが、128より大きいことと、それだけ過密な中でも色々なマネージしているんだというところがもう少し伝わったほうが、ほんとうは迫力が出るんだよね。この数字だけにすると、何となく、100、まあまあこれでいいかみたいな感じだけでも、その工夫の仕方とか、それから実態に合わせてというのがあると思います。

【委員】 そうですね。シンガポールもそうみたいですね。もう1個空港がありますね。1つじゃないですね。

【委員】 以上です。

【委員長】 ついでに僕もここを見ていて思ったんですけども、北京とか上海って、こんなものなのかね。

【首都圏空港課長】 北京は……。

【委員長】 いや、答えないでいい。ほんとうかよという感じがしたんですけども。もつとずっと多いんじゃないかと思っていた。

【委員】 入っていないですね。

【委員長】 きっと入っていないよね。直感に合わないものね。他にはよろしいですか。

【委員】 11ページのところで、時間帯ごとの発着回数の上限という黄色い線が引いてありますけれども、これが1本増えたときに、これがどのあたりまで上がるのかを。

【委員長】 そうだね。ごもつともですね。〇〇さんに言われなきゃ気がつかなかったよ。そうだよ。他にはいいですか。

ここまでお答えいただきましょう。

【成田室長】 では、ご回答申し上げます。適宜、もしよろしければ、NAAさんからお願いします。

まず、〇〇先生のご指摘ですが、まだ数字が間に合っていないので、今、調べています。羽田も含めて、その辺を調べます。

【委員長】 それは計算しておいて、その間に他のことを。

【成田室長】 それで、2つ目でございますけれども、経済波及効果でございます。これですけれども、フェーズ1と我々は言っていますけれども、今回の対象の事業ですが、それをやって3本目の滑走路を供用する段階に、供用後にいきなり50万回になるわけではなく、その後、滑走路を供用して、30万回からどんどん数が増えていくこととなりますので、要するに、途中段階のどこかで切って評価するという、おそらくそういうことになるんですが、そういうことが可能かどうか、即答が難しいので1回引き取らせていただけないかなど。

【NAA専務】 そうですね。この時点で言えば、実は5兆円と10兆円の差額ですけれども、これが前なので23万回で、先ほどの〇〇先生からご指摘あったように、足元はどこまでというのがあるので、少し上がっていますので、その辺をもう少し精査する必要があります。

【委員】 そうですね。

【成田室長】 先ほどの発着回数の数字が参りましたけれども、今、2018年の数字でございます。10ページです。2018年の数字でありますけれども、今、成田が25.7万回、羽田が44.7万回ですので、合計しますと70.4万回。

【委員】 今、計画処理能力ぎりぎりのところにいるということですね。

【成田室長】 そういうことになります。羽田はもう44.7万回という、そもそも容量いっぱい使っていて、余地が全くないので、そういう計算になるということでございます。

【委員長】 それは書いたほうがいいでしょうね。点を打ったほうが。

【成田室長】 はい。

【NAA専務】 11ページの説明は私からしましょうか。

【委員長】 だから、今の10ページで言えば、緑ケースは、もう今年でもオーバーしちゃっているわけですね。というのが、書けばわかるからね。

11 ページ、どうぞ。

【NAA専務】 最初に、スロット1時間値で申し上げると、この黄色の閾値が入っているわけですが、これが現段階では時間値で68回になります。これが、滑走路がもう1本できると、98まで増えるところです。それで、エアラインのニーズで、何でここに山があるかということですが、これは午前中の11時も然りですけれども、ちょうど日本の地理的条件で、アジアと北米の間にあって、乗り継ぎなんかの利便性を考えると、この時間帯に両エリアからの便を集約すると、ここが便利になると。最初、リクエストではこうなるのですけれども、ここはスロットがオーバーするという事なので、その山が脇へ崩れていくといえますか、そういうようなのが、現在のリクエストと最終的にダイヤで決まる間で行われているということです。

【委員長】 ちなみにこれ、〇〇さんの質問では、この赤の上に98があるのかないのかわからないんですけども、どこにあるの。

【NAA空港計画部長】 模式的に描いているところもあるので何とも言えないんですけども、基本的には、この辺、ここが応えられていないところを賄うためには、98回にすれば、ここが賄えるとは考えていると。

【NAA専務】 これ、横軸は数字がないんですね。

【委員長】 縦軸ね。

【NAA空港計画部長】 この赤いところは、98回になれば、この上に行く。応えられていないということですから、これは答えられると。

【NAA専務】 多少調整は必要かもしれないですけども、ほぼリクエストには応えられるだろうという考え方ですね。

【NAA経営計画部長】 ただ、現状で全てこの上に行っているものが両端にぶれているかという、全てがぶれているわけじゃなくて、航空会社さんの需要によって、この時間帯じゃなければというのであれば、それは多分、断念するのもあるのかなと。

【委員長】 どうぞ。他には。

【成田室長】 ニューヨーク・ロンドンの滑走路の数は、調べればすぐわかるんですけども、ものがついていないので。

【委員長】 後で入れればいい。

さっきの17ページのところですけども、〇〇さんのコメントのところですけども、青囲みの中に、括弧で「建設投資を除くストック効果のみ」という言い方がわかりにくい

言い方だと思うんだけど、施設効果と事業効果という言い方をやったり、あるいは別の言い方もありますけれども、とにかくこの5,000億を投資することによって生み出される雇用なり経済波及効果というジャンルの話が1個あり得るんだけど、そのことを言っているんじゃないんだよということを言っているんですよ。まず、それはいいんだよね。

【成田室長】 はい。

【委員長】 だったら、それをはっきりもうちょっとわかりやすい表現が要ると思うんですけど。それで、これは要するに、23万回から50万回に変わると、旅客の数も違うし、その人たちが落とすお金も違うし、ああだこうだが、この5兆円の差ですよと言っているわけでしょ。そういうことだけれども、〇〇さんのご意見は、さっき申し上げたところの5,000億円を投入することの効果も記述したほうがいいのかというご意見ですか。

【委員】 純粋に、今回の事業をすることによって、どれだけ経済波及効果がありますかということですので、この図は10兆円ありますと見えるんですけど、10兆円はあくまで50万回のときのトータルですので、平成27年からの比較だと5兆円アップということですし、ただ、今から投資するわけですから、現時点からアディショナルにこれだけ、5,000億なのか、さらに次のフェーズも含めて1兆何がしの投資をしたときには50万回になりますと。そうするとトータルで10兆円ですので、要するに、あくまでも本事業によってどれだけの経済波及効果が生まれるかと説明されたほうが。この10兆円は過大に見えるという意味です。

【NAA専務】 ミスリードしやすいということですね。

【委員】 27年と比べて5兆円ですね。本来であれば、今日時点と比べた追加的経済効果です。

【委員長】 差を書いたほうがいいよね。

【委員】 そうですね。

【NAA専務】 わかりました。

【委員長】 ご趣旨がわかりました？

【成田室長】 はい。

【委員長】 表現とか何かは修正しましょうか。

ひとまず先行っていいですか。その次に、今度は18ページから32ページまで、この中で、どうぞご発言ください。

一つ二つから行こうと思うんだけど、まず、23ページでご説明のときに、こういうようなことを口頭で言われたと思うんだけど、発着回数の枠が増えると。そうすると発着しやすいんだから客は来ると。他の交通モード、あるいは他のところに行っているやつがこっちに来るといのは入っているけれども、誘発効果は入っていないというお話がありましたよね。だけど、ここで言っている21ページの需要予測のステップでは、発生集中量自身も変わると言っているんだから、そこに入っているという説明じゃないのかなと思ったんだけど。質問です。後でいいです。

それから、24ページで、時間価値が1分当たり78円となっているんだけど、ということは、大体1時間当たり4,800円でしょ。随分高いなという感じがするんだけど、こんなものだけという、何か3,000円とか4,000円じゃないかなと思ってたんだけど、高いんじゃないかなと思ったんだけど、これも質問です。

それから、26ページのところの意味がわからないんだけど、26ページのところで、まず、2つ質問があるんですけど、1つは、この図の中で左に、斜めに線が入っているじゃないですか。この斜めって何言っているのと。つまり、回数は、枠は突然上がるんでしょうけれども、だけど需要は何年までのんびり上がっていくという意味のことを言っている斜めの線なのかね。だとすれば、そういう計算をしなきゃいけないんだけど、そんなのかがわからないと。

それが1点目の質問で、もう1つは、この薄い青で書いてあるところに、上の段はQwith-Qwithoutと書いてある引き算で、下の段はQwith+Qwithoutとなって、上と下は違うんだけど、どういうことなのかなというのを。僕は+でいいんじゃないかと思っているんだけど、とにかくそういう意味のところを教えてください。

僕はそんなところだよ。どうぞ、他の方もお願いします。

【委員】 まず、予測の対象の範囲ですけど、どこでもいいんですけど、23ページで、これは旅客しか載っていないんですけど、貨物は扱わないのかどうかですね。これがまず1つです。

それから、24ページにイメージを描いていただいているんですけど、サービスが向上した分、withケースですけど、これをどのように想定しているのか。多分、既存の便もプラスアルファしているんじゃないかなとは思いますが、そうすると、新規路線はどのように考えるのか。後ろでも新規就航都市というのがあったんですけど

も、そういうのをどう考えているのかなというのが気になりまして、そこを教えていただきたいということです。

こういったところにも旅客機の小型化のも入っていたりするのかどうかとか、そんなところも思います。

それから、25ページ、これはNAAさんと国の供給者便益ですが、エアラインの増便の話をしていたところですけども、そういう便益は入れないのかどうかということですね。エアラインも便が増えれば収益が増えるというのは考えないのかなというのが気になってしましまして、結局何を言いたいかという、そういった他にも色々な便益があるんじゃないかなと思いつながりながら聞いていたものですから、そこら辺が気になったところです。以上です。

【委員長】 他にはどうですか。

【委員】 簡単な確認ですけども、この需要予測とか便益の分析は、航空局さんというか、国の立場で自分が行っているものなのか、NAAさんが行ってきたものを国として受けているのを出してきているのか。簡単な質問。どちらの立場で。

【成田室長】 一緒にやっていますけれども。

【委員】 一緒にやってきたものを見ているという立場なのね。一緒ね。そうか。

【委員長】 他にはどうですか。

【委員】 幾つかあるんですが、まず、需要予測の20ページ以降のところ。需要予測の方法として、10ページでは、今の首都圏の発着は70万回で、このままのトレンドで伸びていくと九十何万回になり、その中で、羽田のこれ以上の増強がないのであれば、残りの需要を成田で吸収するという説明でした。その需要予測の考え方と、4段階推計法による手法、それから、例えばインドや中国からどれだけ需要を引っ張ってくるといったミクロの成田の経営方針というマーケティングの結果としての需要の伸びをとったもの、という3つの考え方が違う方法がありました。ここの4段階法は、首都圏の需要がどれだけ伸びるかという全体から考える手法と、個別の施策に基づく需要の伸びと、どういう関係性にあると理解すればよいのでしょうか。それが1点です。

次に、26ページの利用者便益のところ。先ほどのご説明で、大部分は時間短縮によるものだというお話があったんですけども、4,000億と数字が大きくなっていますが、この国際旅客の日本人の旅客と、それから外国人の内訳を教えてください。便益が、外国人が便利になるという話なのか、それとも日本人が利便性を享受するという

話なのかを教えてくださいたいです。もし外国人が利便性を享受するのが主であれば、その効果としてさらにインバウンドが増えるとか、1人当たりの消費額が増えるなど、外国人が時間短縮という便益を享受したことによる、更なる影響がどのように反映されているのか、その辺がよくわからなかったので、少し教えてください。

それから、29ページ以降の採算性の分析のところですか。30ページは、これまで収益性が改善していますという過去の話ですが、今回の事業をやることによって、どのような採算性になるかの記載はありません。採算性の分析といいながら説明が無いと思います。財政融資のところ、財投を使うと、32ページですか、一応償還できますよというご説明だったと思うんですが、これは基本ケースをベースにした場合ですね。ワーストケースでどうなるのか、感度分析の結果を教えてくださいたいと思います。

とりあえず以上です。お願いします。

【委員長】 他にはどうですか。

【委員】 色々細かいことはあるんだけど、今回出されていた資料だと、わからないことが結構多いので、色々細かい質問はある。そこはわかるようにしていただければ、クリアなことって多いかなと思うんですけども。例えば26ページでご質問があったように、国際旅客2,700万人×1万6,000という、1万6,000という数字が妥当かという話と同時に、2,700万人という数字がどこから来ているかというのは非常に簡単な話のはずだけれども、そこはwith、withoutの差ですね。

ところが、23ページで見ると、2020年から40年で、もしつぐらないとして。そうか、2050年で見ているから、さらに延びるからかな。ここから700万人ぐらい延びるから、この差が出てくるということなのかな。そうすると、国際の増えた人間全てが1万6,000円ぐらい便益があることになって、もともと来ないというのはさっきの議論で色々あるんだけど、日本に全員来るとして、他の空港を使う、他の空港から来られる前提で計算したということなのか。そこら辺が、前提条件みたいなものがあまりはつきりされていないような気もするので、説明すれば済むことかなとは思いますがね。

【委員長】 よろしいですか。それでは、お答えいただけますでしょうか。

【成田室長】 今、クリアカットにお答えできるところがどこまであるかですけども。

【委員長】 これ、今日、計算した人はいるの。説明は皆さんがするんでしょうけれども、計算した人がいるんでしょ。

【NAA担当部長】 ふだん作業を受託している三菱総研から、先ほどの開港時の単価

が、国のマニュアルは、家田先生おっしゃるとおり、国内線の三千何百円しかないんですけども、外国人の単価、国際的な利用の単価というか、新しくつくったりしているので、三菱総研からご説明いたします。

【委員長】 そうしましょう。やった人から説明してもらったほうがクリアだから。どうぞ。

【三菱総研】 最初から行かせていただきます。

まず、23ページ、誘発効果も入っているのではないかという話に関しては、入っていません。時間価値が78円、時間で4、800円は高いんじゃないかと。これも、航空の分野ですと、比較的これぐらいのオーダーで出ることが多くて、特に国際旅客ですと、3,000円から4,000、5,000、6,000円ぐらいまで行くことが比較的多くありまして、そのあたりの数字を今回も採用していると。

それと、26ページ、斜めに伸びている線の意味はというご指摘ですが、これは需要がそれに伸びていくことを表現しているのです。

【委員長】 これは伸びていっているのね。便益も年によって違うわけだ。何年間でね。

【三菱総研】 はい。変えています。

【委員長】 それはどこかに書いてあるの。

【三菱総研】 説明不足かもしれませんが、前提になっていて、今度、55年は需要が安定しているという意味で、55年を例として載せていると。

【委員長】 いつのところで安定するの。

【三菱総研】 55年で。

【委員長】 ああ、この点線のところになっているのは55年なんだ。

【三菱総研】 はい。55年で、さらに50万回を超えてくる需要になってきて、そこからはwithであつても伸びないと。

【委員長】 そこまでは線形で伸びるようになっているわけだ。

【三菱総研】 線形ほどではないんですけども、徐々に伸びていくという。需要予測でやっていますので、社会経済とかに合わせて。

【委員長】 サチレートするわけね。

【三菱総研】 はい。そういう伸ばし方をしています。

それと、式が違つと。26ページの中で、Qのwith、ここはこちらの間違いもございまして、上の式のQwith-Qwithoutは正しい。差分で需要を見えています。

もう一つの運航頻度、足し算でQ w i t h + Q w i t h o u tとなっているんですが、ごめんなさい、これはさらに足して2で割ると。要するにw i t hとw i t h o u tの平均値でやっています。この記載ミスがございました。

【委員長】 何で上は足して2で割らないの。

【三菱総研】 上はあふれた分ということで、24ページの左側の図がございまして、一般化費用削減は、このあふれた需要に対して見えています。なので削減と。

【委員長】 そうやっているのか。説明不足だよな。

【三菱総研】 申しわけございません。

【三菱総研】 貨物を扱わないのかというご指摘に関しましては、便益を正確に計算するのが難しいところもございまして、本来は貨物の便益もあるとは思っていますが、定性的な効果としては整えていて、B/Cには積んでいないということです。

【委員長】 なるほど。Bには入れていないということですね。

【三菱総研】 はい。Bには入れていません。

あと、24ページ、w i t hに関しましては、路線は、今、現状で飛んでいる路線だけを対象にしまして、新規路線なんかは見えていません。控え目というか、固目に予測する意味合いで、新規路線は見えていないので、他の資料の部分と若干整合しない部分がございますが、便益計算においてはそういう前提にしております。

【委員】 そういう重要なことを何で書かないのか教えてもらっていい？

【三菱総研】 加筆いたします。

あとは、旅客機の小型化は入っているのか。22ページの一番下段に書いてございますけれども、航空機材、2017年の実績をベースにしております。ということで、小型化の影響とかは見えてございません。なので、もう少し小型化が進むと、回数はもっと増える可能性はあることになろうかと思えます。

あと、25ページでしたか、エアラインの便益は見込まないのか、供給者として国と空港会社だけだけれども、航空会社は見込まないのかということに関して、今回は見込んでいません。これは空港の事業評価マニュアルの中でも、航空会社の収益増は、本来あり得るかもしれないけれども、なかなか採算性の部分で、利益率も含めてですけれども、どこまで見込むのかはまだ難しいところもあって、マニュアルでは見込まないという形の書きぶりでもございまして、それに合わせる形で今回は見込んでいないということをしてございます。エアラインにとっても当然収益が上がるチャンスではございますので、本来は出て

くるだろうと思っていますけれども、見込んでいないところです。

あと、〇〇先生、予測の手法は3つぐらいが混在しているんじゃないか、成田・羽田の話だったり。

【NAA担当部長】 その話は多分、成田室長のほうがよろしいですか。需要がもともとの国から出している予測と、それから今回のB/Cの予測と、あと効果を積んでいるようなシナリオ、中国便がこれから増えるみたいな、色々な話があるけれども、こういった違いがどうなるのかという質問に、こちらから答えてしまってよろしいですか。

失礼いたします。こちら、需要予測につきましては、前から行きまして、10ページの需要予測は平成25年の基本政策部会において出されている需要予測でして、当時は、最初、成田室長からお話があったんですが、GDPの成長率が、中位ケースが2%、上位ケースはさらに1%上積みして3%とか、非常にこれは、国として空港をこれから政府目標に従ってやるとどれぐらいの発着回数になるかという、国の政策に合わせてまずやった需要予測でございます。これが基本政策部会でもまれた需要予測なので、ある意味、オフィシャルな需要予測と認識しております。

そして、22ページの、今回、B/Cを算出するに当たりましてやらせていただいた需要予測は、基本ケースに直近10年GDPの平均変化量を加算して設定と。これは非常に投資効果をチェックする需要予測なので、固め固めに、将来GDPが上がるだろうというシナリオは入れずに、過去10年間の変化量を基本としてB/Cは見ていきましょうというマニュアルに従った非常に手堅い需要予測が、今回のB/Cの予測になっております。先ほどの、アジアの増便をこれからやっていく、中国便を増やしていくといったような効果については、上位ケースでは一部含んでいるという認識をしているところでございます。

お答えになっているでしょうか。

【委員】 それぞれの数字を教えてくださいませんか？ 3つの異なる前提で。

【NAA担当部長】 おのおのがどういう関係かは、次回の委員会にご提示する形でよろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【委員長】 一応、お答えいただきましたけれども、ご質問された先生方、どうぞ重ねて、納得いくところまでお願いしたいと思います。

僕からだけでも、さっきの誘発のところはこういう理解でいいんですか。生成交通量・発生交通量は予測しているけれども、それは成田が便利になることの効果によってさ

らに増えることは入れていませんと。したがって、ベースで増えていくんだけど、それは成田が中にしよとかにしよう、増えるものは増えるとなっていて、それが成田に来るかどうかというのが次のステージで入ってくるので、誘発にはならないんですと。そういう理解でいいの。

【三菱総研】 はい。

【委員長】 一般的に、これ、もうちょっと書いたほうがいいよね。

【三菱総研】 はい。

【委員】 だから、〇〇さんのおっしゃったことと同じだけれども、もともと空港会社としての将来のビジョンなり計画がありますよね。そういったところでは、ある種戦略もあるし、方向性もある。そういうときに、例えば将来の小型化を想定するとか、あるいは就航都市が増えていく。特に中規模の都市が将来増えてくるわけで、100万、500万人ぐらいの都市がアジアの中でも急増しますよね。そういうところと結んでいくとか、圧倒的にあり得るリアリティーの高いシナリオがいっぱいあるわけですよね。そういうものは、計画という部分では当然考慮しているよというんだけど、一方で、B/Cみたいな制度的な部分については、これとこれは考えないでやりましたよというのを明確にしてやっていますというのはいいんだけど、そこが混在していると説明できなくなっちゃうので、そこはぜひクリアに分けてもらいたいなど。

それから、両方の立場でやっているとおっしゃったけれども、もし成田会社さんの立場でやっているんだったら、アクセシビリティー等が増えれば、それは需要だって増えるのは当たり前だし、そういうことを目指して、需要予測のモデルというか、システムなんかが構築されてきた経緯もあるし、たまたま不幸な公共事業のバッシングばかりあった時期に、そういうものは入れないようにしようというのはあったけれども、色々な創意工夫がある需要予測が出てきて構わないし、単に制度的にこうやりましたというだけでずっとやり続けるのも、イノベーションというわけじゃないけれども、そういう技術の部分で成長が起こせないのですね。

だからそこは、国の立場だとなかなか変えられないかもしれないけれども、こういう新しい事業を国と両方でやっという段階なので、何か工夫してくれるとほんとうはいいなど。そういうものが出てきたら、我々も含めて、ある種評価していくほうがいいと思いますけれども、そこは困っちゃうといけないから、これ以上は言いません。

【委員】 今の点に関連してですけれども、成田空港会社としてのミクロの戦略により

アジア・中国から引っ張ってくるというアップサイドがある一方で、国全体の空港政策を見たときに、地方空港のコンセッションなどを進めて地方空港の機能を強化していくという流れもあります。これまでは成田はハブとして、成田をベースにハブ&スポークとなっていたものが、今度は直接地方と海外がつながるようになります。さらに地方-地方で首都圏を介在せずに、地方と地方で直接つながる。機体の小型化と相まってですね。そういうことがマイナス面としては想定されると思うんですよ。それをどのように中国やインドの需要増と相殺する形で増やしていくのかというのを教えていただきたいのです。地方空港が機能強化される中で、成田の存在感、必要性が低下するという側面もあると思うんですね。ただ、マーケティング活動を強化されることで、一定のプラス材料にもなると思います。マイナスとプラスの両方を総合的に見たときに、どれだけ需要は増えるのか、について数字として見たいとは思うんですよ。

【NAA専務】 先生のおっしゃるとおりで、我々もネットワークについては、ある種、生態系だと思っています。羽田に今回は便が移ると、ご指摘の点についても、我々として、インバウンドでの受け入れでハブとしてやる部分もありますし、一方で、国内線も増やしているのは、地方送客をやる。ただ、日本の他の空港においても、それなりのボリューム感のあるインバウンドがあれば、例えば北海道とか、それから福岡とか、そういうところはそういうところで、国際線でダイレクトに入ってくる等はあると思うので、それは両方をやりながら、変化の中でどうバランスをとっていくかというところかなと思っているので、どちらかというシナリオがどっちに進みますかと幾つかやらないと、そういうのは想定がしにくいかなと思うので、今回の場合は、先ほど国交省からもご説明いただいて、後ろからも説明しましたけれども、4段階推計法という、全国がどうなって、そこからエリアごとという分担をしていってやったということですね。

【委員長】 少なくとも財政の融資が4,000億入る。これは政策的意思決定ですよ。あるいは直轄で幾らというのは、500億だっけ、何かやると。これは公共事業ですよ。というものに対する意思決定の面も、これは当然あるわけだから、むしろそれが大きいから、標準的な方法で、標準的に、しかも固くやってみることによっても、この意思決定がそう悪くないな、それともおかしいかなというのをチェックするというミニマムの仕事は要るんですよ。だけど、さはさりながら、だからこの需要予測に書くかどうかは別ですよ、だけれども、後ろか前に、需要予測はかくかくしかじかにあるけれども、会社としては、より近いところのアジアの小さい町にばんばか飛ばしたいんだと。そういう

効果は、ここでの標準的な手法では必ずしも反映されていないんですよということを書くとかね。でも頑張るもんねという。そういうような二重構造で仕方ないと思うんですよね。

また、便益の評価についても、こんなものじゃないぐらい色々なものがあるんだけどもね。貨物だって入っていないんだし。だけど、今、ほぼ固い方法として考えられるものだけを入れていきますと。それ以外のところは定性的にしか言えないのが今の状況ですと。それでもこれぐらいの状況になるから、意思決定していいんじゃないかな。あるいは逆かもしれないけれども、そういうストーリーだから、もう1回まとめて言うと、予測はこういう条件でやっているんですよ、でも、そこに入っていないようなファクターはこういう面もありますよと。さっきの誘発効果なんか全然入っていないわけですね。でも、それを入れようとする、相当にブレのある話になっちゃって安心できません、だからここには入れていないんですよとかね。あるいは、効果も色々なことが考えられるんだけど、この部分の効果までしか入れていませんとか、そういう表現を入れて、射程圏がどこまでだということを知るようにしていただくのは最低限必要ですね。

【成田室長】 わかりました。

【委員長】 ひとまず時間の都合もありますので、先に行きましょう。33ページ以降について、ご発言いただきたいと思います。

【委員】 主に2つあるんですけども、環境影響評価については環境アセスメントの決まりに従ってやっていると思うんですが、事業後に実際どのような変化が起こったかというモニタリングみたいなものもやったほうがいいのではないかと思います。

もう一つは地域振興ですけども、環境影響評価で環境保全措置をとるということで、周辺に非常によい環境があるので、それを残しますと言っているんですけども、地域振興で、例えば52ページのところで、農地及び農用施設のところにかなりお金がつぎ込まれていて、こういうところにお金をつぎ込むと、ほ場整備がされて、あぜがコンクリートになったりとか、水路が三面張りになったりとか、結構そういうことになりがちで、お金をかければかけるほど環境が悪くなっていくことがありがちだということと、53ページにあるような産業振興の農業振興も、気をつけないと、結局、付加価値の高いものであるとか、効率性を重視するための施設をつくることになって、かなり環境保全とは反対の方向に行くことが起こりがちなので、そのあたりを、これからつくる実施プランのところで、どのように環境を守りながら農業振興をしていくのかということを考えていかないといけないのかなと思います。

それを空港でどのように使うかとか、そういうことも多分含めてだと思うんですけれども、例えば、これから飛行機、今、CO2の関係で肩身が狭いところもあると思うんですが、そういうのを考えると、なるべくいいことをしなきゃいけないみたいな空気には多分なってくると思うので、例えばグローバルギャップとか農産物の認証を取るのに結構お金もかかったりとか、手続も大変なので、そういうものに対して補助をすとか、ただ生産性を上げますよとか、付加価値の高いものを設備いっぱい入れてつくりますよみたいな話じゃない方向の振興を目指すとしないと、環境保全で言っていることと実際に地域振興でやっていることが全く違うということになるのかなと思いました。

もちろん、地元の自治体の協力がなくなかなかできないことではあるので、そのあたり、今、競争力をつけるとかいう話ではなくて、その先のもうちょっと50年後ぐらいの価値観でちゃんと振興できるようなプランをつくっていくのがいいのかなと思いました。

【委員長】 ありがとうございます。続けてどうぞ。

【委員】 音環境の管理・保全に関して幾つかお伺いしたいと思います。

騒音に関しては、④の環境対策というところで細かく説明はしていただいています、環境影響評価、アセスメントで当然騒音予測を詳細にやられたはずですが、その情報が全くこの資料にないので、どういう予測をされたのかというところを簡単に教えていただければと思います。特に時間帯が深夜側に延びるということで、航空機騒音の評価は、夕方と夜間には重みづけをして評価しているわけですが、1日の離発着の回数の分布をどのように仮定されたのでしょうか。最大50万回が朝から夜まで均等に入っているような、そういうような条件で考えたのか、現況から朝夕の数は少ない分布を設定されたのか、その場合どのように推計されたのか。騒音の等高線を描く際には、安全側に見て取っているのではないかなと思うんですけれども、そのあたりの関係を簡単にご説明いただければと思います。

【委員長】 他にどうですか。

【委員】 42ページの地元の合意ですね。96%、非常によく取られたと思って、地元の協力も得られているんだなと思うんですけれども、とは言いながらも、これまでの経緯もあって、これからも厳しいところもあるんじゃないかなと思っております。これだけではないんですけれども、気になっているのは、事業がおくれないかどうかということですね。おくれるとB/Cに大きく響いてくるので、そこら辺の見通しが大丈夫かどうかという、現状のものと今後について、お聞かせいただきたいということが1点です。さまざま

な色々な対策を地元の方々ともされていることも理解した上でのことです。

それから、あとは、アクセスに関して、54とか55、道路・鉄道ですけれども、こちら辺も、どんどん空港の機能が上がってくると、今のままでは貧弱だなと思っているんです。そういったもの見通し、あるいは計画、まだオープンにはできないかもしれないですけれども、どのようなことを検討しているかということもお聞かせいただければと思います。以上です。

【委員長】 他にはどうですか。

【委員】 これは単なるお願いということだけです。特に長い歴史はもちろんわかるんですけれども、この5、6年間ぐらいの取り組みは非常に重要な面があるし、それで、国としても基本計画を改訂するとか、色々なことをしっかりと法定手続もやっているわけで、だから法定手続とか、あるいは計画段階評価にしる、今回の採択時評価にしる、法定と言えるかどうかは別にしても、一定程度決まっている手続もあるし、それから成田の固有のというか、地元でやってきている四者協議もそうだし、そういう手続もある。で、アセスがあると。一個一個はよくわかるんですけども、全体を1枚の図面でパッと見て、これだけのことをやってきましたというのを、日本の中でも理解を深めたいから、そういう見取り図があったほうがいいんですけれども、外国に対しても、どういうことを日本としてはやってきたんだという、そういう制度とか努力だとかね。制度だって、別にこれがパーフェクトとは言えないかもしれないけれども、だけど、今はどうやってきたんだということが少なくともわかるようなものを1枚でつくってもらえると、そこは国の主体があり、会社があり、地元との関係があるとか自治体があるとか、色々あるんですけれども、この5年ぐらい、どう流れてきているか。そういうのをイメージ的につくってもらおうと、すごく理解は進むし、わかるんですよ。四者協議とアセスが同時に動いてきたとかね。今日やっているこれはどこに位置づけられているか、他の方はおそらくわからないし、マスコミの方だってわかっていないかもしれないですね。そこはわかりやすくしてあったほうがいいという気がします。我々も、今、立っている場所がどこだというのが非常にわかるしね。そういう気がしました。

【委員長】 他にはよろしいですか。

僕からですけれども、さっき〇〇さんが言ってくれたことと関係するんですけども、気になる表現もないことはないですよ。例えばでいいんですけども、46ページですけれども、これ、表題は「影響」と、それから「措置」でしょ。「保全措置」だよ。それ

で、例えば1個目の地下水位は、296号のそばでは50センチ下がっちゃうもんねと。その他では影響はなくと言っているよね。そうすると、296のそばでは、何するんだよと。どうしてくれるんだよと。どうするつもりなのかというアクションが書いていないんだよね。

だから、言いたいことは何かというと、ここに書いてあるのは、何か環境影響評価のレポートのところをそのまま書いている感覚があるんだけど、それじゃだめなんだよね。それに伴って、何をアクションとしてするのか、あるいはしないでもいいのか、するつもりなのかということを書いてもらいたいと。

関係して、次の47ページあたりのところですけども、この右側のところが、いかにも生態系が大事だねみたいな感じの図になっているし、里山がああだこうだというのも書いてあるんだけど、左下の調整池って、簡単に言えば、コンクリートの池つくるわけですよ。確保している谷津環境及び調整池として活用される谷津環境を何とかと書いてあるんだけど、だけど調整池は雨水を非常時にためるためのものですよね。保水機能をキープして、それによって河川・下水への負荷を保留すると。時間差をつけるものだけでも、それがあれば、おのずから、ミソゴイとかヤマサナエ、そういうものは喜んでくれるのかというのは、それは読めるわけじゃないので。

つまり、ミティゲーションというアクションは何をするつもりなのか、そのつもりはないのか、あるいは、里山というんだけど、里山はこのところに残っているけれども、この部分はむしろ積極的に残し、しかもそれを風景として楽しめたり、あるいは散歩したりして楽しめるようにするつもりなのか、そうじゃないのかというあたりのところがよくわからないんですよ。

だから、これは多分、同じようなことを言っているんだと思うんですけども、お答えいただければと思います。今日お答えいただけないことが、今の部分、多かったと思うので、今日はまた時間も過ぎていきますので、今日お答えいただける範囲について言っていたければと思います。

【NAA専務】 先ほどの騒音の件の、どういう測定で予測をしているかということ、基本的に11ページで1回、時間帯別の分布みたいなものをご説明してあります。50万回/時にも、時間数で、どの時間帯にどれぐらいの便が入るかという予測をして、かつ、ご指摘のとおり、夜間についてはウェートを割り増しするという予測方法を取り入れて、お示しはできていないんですけども、それらに基づいて、48ページのコンターをつくった

ということで、その過程の説明が載っていないのでわかりにくいかなと思います。

それから、確かに、この里山、あと農業関係のところをご指摘いただいて、どちらかというと評価のところの主になって、多少問題がありそうなところについて、改善策をどうするんだというのが書ききれていないところもあると思うので、その辺を少し充実させたいなと思います。

それから、アクセス、54、55ページ、ここは確かにご指摘のとおり、成田のアクセスは貧弱じゃないかというところですけども、今、ちょうど具体的に検討に着手しているところで、まだこういう絵姿でというところまでが出せる状況までまとまっていません。今やっているのは、現実に鉄道なんかについて、どこがボトルネックになるのか、それから、例えばダイヤを見直すことで、どれぐらいまで輸送力を強化できるのか、それがだめだったときに、線路の複線化とかそういうのもどれぐらい必要になるのかということで、特に空港の中も、もともと新幹線の線路を京成とJRに分けて使っているという変則でありますので、その辺を踏まえて、どこの改善をすると、どれぐらい容量を増やせるのかというような、そういう検討を順番で今やっているところでございます。

それから、バス関係についても同様でございますけれども、これも空港内につきましては、バスポールがそろそろ目いっぱいになっているということなので、これをもう少し有効に活用して、それから格安のバスが大分伸びてきているので、この辺の頻度をもっと増やせば、どれぐらいまで輸送力を増やせるかというようなことの検討を進めて、具体的に近々、今、中国便も大分増えてきていることも踏まえて、そういうような検討を進めたいと考えています。それから、空港サイドの検討だけではなくて、そうしてきますと、都心とか、この辺のバス停の確保も一つ大きな課題になってくると考えております。

とりあえず、本日お答えできるのは、私からは以上です。

【委員長】 どうぞ。

【委員】 53ページのところに、さっき見落としていたんですけども、平成31年度に実施プランを策定することになっているんですが、さっき言ったように、ほんとうに農業振興の方向性であるとか、もうちょっと慎重に考えたほうがいいんじゃないかと思うんですけども、これは今年度中に絶対つくらなければいけないものということでしょうか。もうちょっと時間をかけたほうがいいのかと思いますが。

【成田室長】 これは基本プランという中に、31年度までに実施プランを策定するようになっていて、これ自体は四者協議会の中で策定することになっていますので、我々もそう

ですけれども、千葉県、あとは周辺市町が全員でこれをつくりますということですが、今の先生のご意見は、よく受けとめさせていただければと思いますが、スケジュールのこともあるので。

【NAA専務】 あと、アセスについては、先ほど、その後のフォローアップについてのご指摘があったんですけれども、これももともとやらなきゃいけないというのが入っておりますので、実際、現実のものでやってみた後に、どのようになっているかということをしきりとモニターをしていくプロセスは入っております。その辺が表現しきれていないところがあるかと思います。その辺は表現の仕方を少し工夫したいと思います。

【委員長】 一通りお答えは以上でいいですか。他に。

【委員】 追加で一言。49ページの騒音測定というところですが、今回、大幅にエリアが拡張されるということで、従来の騒音監視のシステム、これは世界的にも成田は進んでいるものですが、そのエリアをさらに拡大しなければいけないですね。そういう意味では、単なる継続というよりは、この部分はかなりモニタリングをより拡大する、充実させることも加えて書かれて強調されたほうがいいのではないかとというのが一つ。

【委員長】 その費用もコストに入っているわけでしょ。

【NAA地域共生部長】 入っていますね。

【委員長】 書かなきゃだめ。

【NAA地域共生部長】 はい。

【委員】 それから、現在、健康影響調査が始まっていますが、それは今回の時間帯の延長に伴って行っていますが、過去、2000年の前半であったり、今まで継続的ではなく行われています。ただ、滑走路増設による長期的影響の評価を考えると、これからは継続的にそういう健康影響調査を何年間か毎に定期的に、特に10年後以降も行っていくことも、一つの、環境対策に当たるかと思います。健康影響という言葉が出てしまうと、色々な受けとめ方があるとは思いますが、ただ、それは地域の住民に対するそういう約束の中でやられているということであれば、盛り込まれたほうがいいかもしれない。

【NAA専務】 盛り込みたいと思います。

【委員長】 他にご発言ないですか。

【委員】 1点だけ、可能であればということでもいいんですけれども。投資に際しては、どういうリスクが想定されるかというリスク分析を、企業では大きな投資をするときにはするんですけれども、空港会社でやっていらっしゃるんですか。今回、財投も入るとい

とですので、例えば地権者からの同意が得られない場合にどうするのかなど、マイルストーンをつくって、そのマイルストーンが達成できなかったときに、どういう代替のコンテンツエンジンプランがあるのかとか、大ざっぱなリスク分析はされたほうがいいと思いますが、可能な範囲で教えてください。

【NAA専務】 今日の段階では、実際に実施していく場合はそういうことがあるので、今、公表させていただいている2028年度末にABCをとというのは、一定の工程を引いて、ぎりぎりではなくてですね。もちろん用地取得、どちらかというところC滑走路は、用地の取得が予定どおり行くかどうかというところが一つポイントであります。それからB滑走路の延伸に関しては、東関道自動車道との交差がありまして、その工事をつけかえをしながらやらなきゃいけないところがクリティカルですので、そこが工程を守れるかどうかということをおもっています。

あまり用地の状況のクリティカルなのは、なかなかこういう場面では即さないのですけども、ここのC滑走路系、B滑走路、滑走路については、用地買収を始めて造成して滑走路をつくってとやると、この間はそれに伴う収益がまだ上がらないということですので、ただ、スタートをかければ、そこはやりきらなきゃいけない。この期間が一番きちんとマネジメントしていかなきゃいけないかなというところで、国からも財政投融资を入れていただけるところで、多少ぐっととまってもとか、早めなきゃいけないとか、こういうところに対して資金繰りで困らないところがポイントかなとおもっています。

次の、滑走路ができた後の、新しいターミナルをつくるであるとかエプロンは、その段階でもう1回需要を見ながら、どのタイミングで建設をして供用するとベストかと。それと収益とのバランスで、基本的にはああいいうキャッシュフローと債務残高のバランスで、あまり異常値が出ない形でマネジメントをしていくのが基本的な考え方でおもっています。

【委員長】 他にはよろしいですか。

一つだけだけれども、よくこの種の評価のときに、最後の最後で、例えば国の事業であれば、この件はこう言っているとか、大体はやってくれと書いてあるんですけども、市はこう言っているとかというのがあつたけれども、これは四者協議会があるから、それは込みだという理解をしているんですか。

【NAA専務】 基本的にはそうです。

【委員長】 そういうことですね。わかりました。

それでは、他にご発言はないですか。よろしいですか。

次回に向けて宿題がいっぱい出ていますけれども、頑張ってやってください。全く新しいことをやってちょうだいという話はなかったと思うので、できるかと思えますけれども、よろしく願いいたします。以上で終わりますでしょうか。

【事務局】 それでは、委員長をはじめ委員の皆様、長時間にわたりましてご審議いただき、ありがとうございました。

最後に、航空ネットワーク部長の平岡より一言ご挨拶申し上げます。

【航空ネットワーク部長】 遅れて参って、大変申しわけございませんでした。

本日は、お忙しい中お集まりいただきまして、活発なご議論をいただきまして、本当にありがとうございます。冒頭、先生からもいただきましたとおり、単なるB/Cだけではなくて、一步下がった形から、歴史を振り返りながら、空港全体を俯瞰して事業全体を評価していただくということで、今回は非常に意義がある第1回目だったと思っております。

宿題も色々いただきましたけれども、改めて痛感したのは、私ども独りよがりになって資料をつくりがちだということでありまして、第三者の目から見ていただいて、特に対外的な説明ぶりであるとか、そういったところに意を尽くせていない部分がかなりあるなと感じました。ここはほんとうに、国というか、行政機関としても反省しながら、ご指摘いただきながら、ちゃんと改善をしていかなければいけないところじゃないかなと思った次第でございます。

こういう委員会、役人生活を長くやっていますけれども、何回も参加させていただいておりますけれども、そのたびに、最初に40点ぐらいのレポートが、だんだんご指摘いただくと、合格的に近づいていくということで、ほんとうに毎回毎回、知恵を頂戴していることには感謝申し上げたいと思います。第2回目も引き続きご指導いただければと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。本日はどうもありがとうございました。

【委員長】 ご苦労さまでした。追試で頑張ります。

【事務局】 最後に、次回のご連絡でございますが、第2回に関しましては、来年1月20日10時より、国土交通省本省において開催させていただきます。また詳細はおってご連絡申し上げますので、引き続きよろしく願いいたします。

以上をもちまして、第1回事業評価小委員会を終了させていただきます。本日はありがとうございました。

— 了 —