

第2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2年1月20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。

ご出席の委員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、誠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。よろしく願いいたします。

それでは、開会に先立ちまして、航空局航空ネットワーク部長の平岡よりご挨拶申し上げます。

【航空ネットワーク部長】 おはようございます。本日は、航空分科会の事業評価小委員会、第2回目ということで前回に引き続きまして先生方には寒い中お越しいただきまして、ありがとうございます。

前回、色々説明させていただきましたけれども、色々な数字があって紛らわしいであるとか、あと、例えば環境影響評価のところ、どういうふうになれば具体的に懸念が措置されるのかとか、非常に説明不足の部分もございました。そういったご指摘をいただきまして、我々なりに今回バージョンアップしたものをご用意させていただいて、それを説明させていただきたいというふうに思います。

また、いつも結局、我々色々やると、わりと独りよがりな資料を作りがちでございますので、忌憚のないご意見をいただきまして、より良いものにしていきたいと思いますので、どうぞ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】 おはようございます。成田空港会社の濱田でございます。昨年12月18日、第1回の事業評価小委員会を開催していただきまして、本日第2回目ということでお忙しい中、開催いただきまして、誠にありがとうございます。

昨年の1回目の委員会の後の動きということで、現在、私ども、国に対しまして、航空法の変更許可の申請を出させていただいているんですけれども、その審査手続の一環として

12月24日に国が主催して公聴会が開催されまして、32名の方が賛成の立場で、また、6名の方が反対の立場でそれぞれ公述をいただきました。賛成の方はそれぞれの事業のお立場から空港の機能強化のプラスの面の話をしていただきまして、また、反対の方は騒音の影響に対する苦情の部分というのがございました。

一方で、用地の取得については、昨年、認可の申請の段階では96%の用地について取得の見通しがついたということをご報告させていただきましたけれども、さらに1%ほど追加になりまして、現時点、12月末時点で97%の用地について取得の見通しがついているというところでございます。

改めまして、成田空港のさらなる機能強化、我々事業主体としても首都圏の空港の機能強化を通して、首都圏の競争力強化、ひいては日本の競争力強化、また、観光先進国の実現を通して経済波及も非常に広いということ、また、地域に対しても雇用の創出等を通して、地域発展も必要不可欠というふうに認識しております。一方で、負の環境の負荷の問題もございますので、地域とお約束しました環境対策を着実に実施するとともに、さらに地域振興という面でも全力でご協力して、この事業を推進していきたいというふうに考えております。本日は、ご審議のほど、よろしく申し上げます。

【事務局】 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。また、議事内容につきましては委員の皆様にご確認いただいた後、発言者氏名を除きまして、会議資料とともに国土交通省のホームページに掲載することとなっておりますので、あらかじめご了承ください。

次に、資料の確認でございます。お手元に議事次第、委員名簿、配席図、説明資料、参考資料を配付させていただいてございます。ご確認いただきまして、資料の過不足ございましたら、事務局までお申しつけください。よろしいでしょうか。

それでは、委員を代表いたしまして、委員長からご挨拶をいただければと存じます。

【委員長】 おはようございます。第2回目でございますので、特段ご挨拶する内容もございませんので、今日はひとつよろしくということで先に進めさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【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、これ以降の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、以降の進行につきましては委員長にお願いできればと存じますので、委員長、よろ

しくお願いいたします。

【委員長】 それでは、早速始めさせていただきます。今日は第2回目でありまして、第1回目のときにご提示いただいた資料に基づいて委員から出たご意見について、修正あるいは追加の資料をつくっていただいたというのが今日の状況でございます。これに基づきまして、今日、特に修正・追加があったところについてご説明いただいて、審議の上、できれば結論を出したいなということでございます。

それでは、早速、資料の説明をお願いいたします。

【成田室長】 よろしくお願いいたします。航空局成田空港企画室の指田でございます。よろしくお願いいたします。

今、委員長からご案内ございましたように、前回、ご提示させていただきました資料にご指摘を踏まえまして、修正あるいは追加したものを今回ご用意しておりますので、手元の横紙に従いまして、ご説明申し上げたいと思います。

早速でございますが、お手元の資料の10ページからご覧いただければと存じます。前回、〇〇委員より、基本政策部会で首都圏空港の航空需要予測というのをお示ししておりますけれども、その比較で現在の実績がどの水準にあるのかというご質問を頂戴しておりますので、プロットをしております。青い線が実績でございます。最新値は2018年度でございます、67万回となっております。この間、インバウンドの増加やLCCの成長などがございまして、これまでの実績は基本政策部会の予測での上位ケースを上回る水準で推移しているということでございます。

次に、16ページをお開きください。〇〇委員より、海外の主要空港の発着回数との相関がわかるように、滑走路の本数を明記すべきというご指摘がございましたので、追記しております。都市の枠の中に空港名を記しておりますけれども、その肩に括弧書きで、滑走路の本数を示したものでございます。最新の発着回数の根拠となります空港のスペックを示しておりますので、例えば北京でありますと、昨年閉港いたしました南苑空港の実績が反映されておりました、昨年同じく開港した大興空港については実績上反映されておられませんけれども、注で4本の滑走路を有して開港したという旨について付記をしております。

次に、17ページをご覧ください。これはちょっと前の11ページですけれども、航空会社の就航需要のイメージをお示ししておりましたけれども、滑走路が1本増えると時間値がどこまで増加して、航空需要の制約の緩和がされるのかというご指摘を〇〇委員より頂

載しておりましたので、作成したものでございます。時間値につきましては現在68回でございませうけれども、本事業で98回まで上昇することになりまして、それによりまして就航希望に応えられない時間帯が解消していくということになると考えております。

次に、18ページをお開きください。〇〇委員より、今回の滑走路増設事業を実施した場合に限定して、かつ経済波及効果を増分として示すことが正確ではないのかというご指摘を頂戴しております。発着回数50万回を実現するためには、今回の本事業に加えまして、旅客ターミナルや駐機場の整備などが別に必要となるわけでございますけれども、現在のそういった施設のスペックを前提にいたしますと、発着回数としましては34万回まで対応可能ということでございます。また、試算の起点が平成27年となっておりますので、直近の平成30年度実績まで反映しました。その結果、今回の5,125億円の事業に対しましては、経済波及効果の押し上げ効果が1兆6,600億円、雇用創出の押し上げ効果は12.5万人ということになります。

また、経済波及効果として具体的にどのような要素が含まれるかにつきまして、次の19ページに上げておりますので、ご覧ください。旅客の増加によります直接効果といたしましては、輸送費等の売り上げ、あるいは交通アクセスや駐車場等の売り上げ、インバウンド消費、あるいはアウトバウンド消費のうちの国内分、あと小売、飲食、ホテルなどの売り上げといったものが含まれます。間接の効果といたしましては、これらに必要な原材料の売り上げ等関連産業の生産額としての1次波及効果、そして生産額が上がって雇用者所得が増えることによりまして誘発される消費額といったようなものが2次波及効果として計上されているものでございます。

次に飛びまして、25ページをお開きください。今回の費用便益分析で前提といたしました需要の条件設定について記載が足りないというご指摘を頂戴しております。また、今回は無駄な事業でないかをチェックするという観点で、発生が不確実な変動要因は見ないということにして、需要をある程度制約的に捉えているつもりでございますけれども、事前のご説明の際に、マイナスに働く可能性がある変動要因というものもあって、これを見ていない部分があって、その点では必ずしも堅めの予測と言い切れない部分があるのではないかとというようなご指摘も複数頂戴しているところでございます。したがって、言い方にちょっと気をつけなければいけないんですけれども、今回、前提とする需要はあくまで一定の条件設定に基づいた一つのシナリオだということでございまして、その考え方をここにお示ししております。また、現状でありますとか、NAAさんの戦略などがプラスマイナスいず

れに働く可能性があるのかといったようなことについて赤字でお示しをしております。

なお、マイナスに働く要因があることにつきましては、後ろに出てまいりますけれども、30%まで感度分析の幅を設定しております、そういったようなところでインパクトを確認してはどうかというふうに考えているものでございます。

まず、就航都市の増加につきましては、NAAは国際線で150都市の就航までを目指しておられますけれども、今回は就航都市が2017年時点から増加しない。すなわち需要が増えた分につきましては既就航地への増便で対応されるという前提を置いております。

2番ですが、LCCにつきましては、NAAでは50万回時には50%程度まで増加を見込んでおられますけれども、LCCは誘発需要を喚起しやすいという性格がございまして、今回は、増加は見込まないと。したがって、LCCのシェアは基本的に固定して考えるということにしております。また、機材の小型化や多頻度運航の進展というのが昨今のトレンドですけれども、それによってさらなる需要喚起ということも予測される場所ですけれども、今回は現状の1機当たり旅客数は固定した上で、需要が増加する分だけ増便するという考え方によっております。

次、26ページをご覧ください。インバウンドでございますけれども、これにつきましては、今回は、2017年度のインバウンド2,869万人のうちの成田の分担率が760万人となりますが、これを発射台としまして、海外経済成長等で伸びていくということにしております、政府目標を視野に置いた観光政策の影響などは見ておりません。

また、地方空港の成長によりまして成田の空港分担率というのは低下しておりますけれども、実際には全体が成長する中で成田の実績は上向きでございまして、それを前提にNAAは戦略を描いておられます。今後、成田の分担率がさらに低下する可能性ということもございまして、それはマイナスの変動要因になる可能性はございますけれども、本事業によりまして成田空港の容量が拡大することで逆に上昇するという可能性もございますので、基本的に2017年度、平成29年度の成田の分担率で固定して推移するというようにしております。

次の27ページでございますが、今申し上げた空港分担率の推移を参考にお示ししております。基本政策部会の需要予測で基準年としておりますのが2010年度、平成22年度でございますけれども、その比較で申し上げますと、国内線こそ旅客数で0.9%から3.5%、発着回数で1.2%から2.9%まで増えておりますけれども、国際線は旅客数で5.4%から34.1%、発着回数で49.5%から35.0%まで低下しているものでござい

す。

次に、28ページをご覧ください。基本政策部会でお示しした需要予測と、今回の前提条件の比較をお示ししております。国内GDPの成長率につきましてはお示しのとおりでございます。便当たりの旅客数につきましては、前回は小型化による発着回数の増を見込んでおりましたけれども、今回は一定としています。新規就航につきましては、前回はLCCの伸展による新規地点への就航というものを見込んでおりましたけれども、今回はなしといったような違いがございます。

成田の需要予測としまして、この2つの需要予測について図示して比較をしたのが次の29ページでございます。基本政策部会でお示しした重要予測の上位、中位、下位につきましては実線、今回につきましては上位ケース、基本ケースは点線でお示ししております。今回は機材規模を一定としたことなどから、発着回数で見ますと、このような結果になりますけれども、10ページでご紹介したのと同様、これまでの成田の実績は基本政策部会の需要予測の上位から中位の水準で推移しておりまして、キャパシティが足りるか足りないかといったような観点では、引き続き、この需要予測を見ていくという必要もあるかと考えております。

次に、30ページをお開きください。こちらは注の2)、真ん中、下部ですけれども、こちらに貨物便の取り扱いを付記したという点が追加でございます。現在、貨物便は実績で2.3万回となっておりますが、将来的に4万回まで増加するという想定をいたしております。これは基本政策部会の需要予測では首都圏空港の貨物便の発着回数は4万回としておりましたので、その水準まで発着回数が増えると想定したものでございます。

次に、31ページをお開きください。今回、利用者便益、供給者便益で見込んだ要素について、こちらにお示ししております。こちらにつきましては航空局のマニュアルがございまして、こちらで定量的あるいは定性的、いずれかということですが、見込む可能性がある便益ということでお示しの諸効果を示されているものでございます。これのうち、今回は、時間短縮と費用低減、あとは運航頻度の増加につきまして、下でございますけれども、NAAと国の収入費用といったようなものを便益の要素として見込んでおります。

次に、32ページをお開きください。こちらは前回お示しした資料でございますが、具体的なルート、あるいは費用について追記しております。これで申し上げますと、withoutの場合につきましては、成田空港が満杯であふれた旅行者の方が関空便を使うという設定を置いて、それに必要な余計な時間と費用がかかるというところを、withケースで

あればそれが解消するということにして、時間短縮と費用縮減の便益を計算し、ここで申し上げますと、2万5,734円と、右下でございますけれども、そういう値が出るということでございます。この考え方につきましては、都内からわざわざ陸路で関空に移動して海外に旅行する需要がどれだけあるのかというご指摘もございまして、これはモデルの課題ということも一つあるかと思っておりますが、便益がマイナスに振れる可能性があるということにつきましては、先ほど申し上げたように、感度分析に幅を持たせる中で見ていきたいというふうに思っております。

運航頻度の増加につきましては、便数増加の原単位と増加する便数を乗じまして、その値を1人当たりの便益の増加として見積もっております、ここで申し上げますと、下の真ん中下ぐらいですけれども、3,501円という計算がされるものでございます。

次、33ページをご覧ください。時間価値の設定につきましては、選好接近法といまして、現実の交通行動データから、時間節約のために犠牲にしている金額を分析する方法で推計しております。また、運航頻度増加の原単位につきましては、運航頻度が増えた場合の運賃に与える影響を推計した上で、行きたいときに乗りたい便がないことによります機会損失を埋めるためにそれだけの費用を払ってもいいとする考え方によって推計しているものでございます。

次に、35ページをご覧ください。今回の設定におきましては50万回に達するのが2055年ということになるんですけれども、それを例にとりまして利用者便益と供給者便益を試算しているものでございます。前回お示したものは計算式がちょっと誤っておりますので、修正しております。時間短縮・費用低減効果につきましては、withとwithoutの比較で旅客が2,710万人増えまして、全てのルートで1人当たり平均で1万4,446円、便益が増加するというところでございます。

また、運航頻度増加効果につきましては、withの旅客がひとしく受益するというものになりますが、withoutとの比較で申し上げますと、台形状に受益が発生するものでございまして、withとwithoutを足して2で割った6,067万人に1人当たり平均の便益増加額1,442円を掛けて算出しております。この便益の計測のイメージにつきましては、参考資料のほうの15ページから16ページ、今申し上げた台形のイメージというのは17ページにお示しをしておりますので、あわせてご参照いただければと思います。

また、本体資料の36ページに今ご説明した数値を数字で申し上げましたが、その一覧に

ついて計算をお示ししておりますので、あわせてご覧いただければと存じます。

次に、38ページをご覧ください。ここでは便益や費用の表記を100億円単位で丸めておりますけれども、これはもちろんB/Cでありますとか、EIRRの値につきまして、前回から変更はございません。計算も変わっておりません。

また、末尾に先ほど来ご説明を申し上げておりますが、マイナスの変動要因につきましては、その影響を勘案いたしまして、マイナス30%まで感度を振って分析したという旨を付記しておるところでございます。

次に、42ページをご覧ください。今回、国で財政融資による支援というものの実施を予定しておりますけれども、これはどのようなリスクに対応するのかという観点での記載を追加しております。空港整備というのは足の長い事業でございますので、どうしても資金回収に時間がかかるという上、将来の金利上昇の可能性といったものも想定されます。その上、旅客ターミナルビルの整備など、さらに大きな事業がこの後控えておりまして、将来上ぶれ、下ぶれ、どちらの変動要因があった場合におきましても、航空需要の受け入れという国策を実現するために一連の事業の遅れが許されないといったような、そういったケースも想定されるところでございます。こうしたリスクを軽減いたしまして事業がしっかり進むように、財務省の財政制度等審議会によるご審議も経まして、財政融資による支援というものを行うこととしたというものでございます。

次に、資料が飛びまして、52ページをご覧ください。今回のさらなる機能強化のプロセスにつきまして一覧表にまとめました。個々の説明につきましては前回申し上げたとおりでございますけれども、足かけ5年程度にわたりまして地元自治体、住民の方々にご相談やご説明を重ねてきたという点がポイントかと思っております、このようにまとめております。後々の参考となるように、もう少し具体的なものも継続的に整理していってみたいと考えておりますけれども、今回はこういう形でお示しをしたというものでございます。

次に、53ページをお開きください。これは先ほど濱田専務からご挨拶ございましたけれども、地権者の方からの同意書取得の状況でございますけれども、前回96%とっておりましたが、進捗がございまして、97%になったという修正をしております。

次に、54ページをご覧ください。委員より、環境アセスは法律に基づいて行うということで、それはわかるんだけど、事業開始後もモニタリングあるいは対応というのをしっかり図っていくべきだというご指摘もございました。これにつきましてNAAにおきまして、事業開始後もその進捗に合わせて環境保全措置、あるいは事後調査を行っていくことと

しておりました、具体的な方法、あるいは内容につきましては、専門家の方々にヒアリングを行いながら検討していくということで検討中ということで承っております。

次に、55ページをお開きください。これは委員長から、環境アセスで影響があるとされた部分についてどうアクションをとっているのかという点もちゃんと示すべきというご指摘を頂戴しております。今申し上げたように、具体の部分につきまして専門家にお話を伺いながら決めていくということでもありますけれども、例えばちょっとまた飛びまして、57ページをご覧くださいますと、空港には調整池が必要になるわけですが、これはコンクリートで固めてつくるというようなことではありませんで、最低限の水をためるための堤を設けるだけで、極力もとの環境を活用するといったような対応を考えておられます。

その上で、例えば次の58ページをご覧くださいますと、これは谷津環境を保全するに当たりましては、耕作放棄地のような形でこれを放置するというやり方ではありませんで、例えばヨシなどを刈り取るとか、排水路のコンクリートを除去するといったようなこと等によりまして生き物が棲み着いたり、移動したりするのを阻害しない環境を積極的につくるということで手を入れていくという対応を考えておられるということでございます。

次の59ページをご覧ください。こちらは水文環境についてですが、これは右側に黄色で環境保全措置をお示ししていますが、例えば雨水浸透を促す構造にいたしますとか、あとは透水性の舗装の採用でありますとか、芝地の確保でありますとか、こういったような対応を行うということでございます。その結果、地下水位が国道296号付近で低下するということではありますが、この付近に民家も特にございませんで、全体として見れば影響はほとんどないという評価をされているということ。あるいは湧水量が90%になるということにつきましては、地下水位や河川流量への影響は見られず、水循環の観点の影響はほとんどないというような評価をされているといったようなことでございます。

次に、60ページをご覧ください。これは50万回でコンターを引くことにはなりますが、その際の予測条件について追記をしております。これは現在のフライトパターンなども参考にしまして、新しい運用は5時から0時半までということではありますが、右上の表のとおり便が張りつくということで予測をしております。騒音につきましては昼間より早朝や夜のほうがうるさく感じられるということがございますので、5時台から6時台、あるいは22時台以降につきましてはプラス10デシベル、19時台から21時台につきましては5デシベル分、相応の重みづけというのを行っております。

具体の便の張りつきにつきましては、参考資料の18ページでございますけれども、資料

をお示ししておりますので、あわせてご参照いただければと思います。

地域の皆様に対しましては、2016年9月の四者協議会でこのコンターをお示ししておりまして、200回以上、住民説明会を開いて説明してまいりまして、2018年3月に同意を頂戴しているということでございます。

続きまして、63ページをご覧ください。健康影響調査について追加しております。これは2013年でございますけれども、不測の場合に、当時は運用時間が夜の11時までだったんですけども、これを1時間延長できるといったような弾力的運用という制度を導入しておりましたけれども、その際に生活と健康に関するアンケートの実施を始めております。昨年秋からは運用時間は正式に1時間延長されたわけですが、それに先立ちまして、弾力的運用の開始時にご回答を頂戴しています3,700名の方へ追跡的に事前調査といったことを行っております。本格的な調査につきましては、来年度以降、調査を実施予定としておりまして、これはもちろん新滑走路が運用開始されて以降についても調査を行っていくということを考えているということでございます。

次に、64ページをお開きください。騒音測定、騒音監視のシステムについて追加しております。現在、空港周辺の103カ所に県、市町、NAAが測定局を設置しまして、24時間体制で監視を行っております。NAAが設置しているのが33局ですが、こちらのデータは、NAAの情報公開サイトでリアルタイムの値をチェックすることができるようになっております。今回の本事業で騒音範囲というのは拡大しますので、当然ではありますが、新たな騒音測定局の設置については、地元と相談しながら検討していくこととしております。

次に、資料が飛びまして、70ページをご覧ください。アクセス交通の課題につきまして箱書きに多少反映したものでございます。鉄道につきましては、成田スカイアクセス線、これと言いますとピンクのラインでございますけれども、空港の近くの成田湯川駅というところから空港の間、あるいはJR成田線、これは青で示されている線ですが、こちらの分岐地点というのが、ちょうど線が直角に折れている部分がございますけれども、こちらから空港の間、こちらは現在単線になっております。これは昔、成田新幹線用の施設があったんですけども、これはJRと京成で現在分割して利用しているということの名残でありますけれども、そういったボトルネックでありますとか、空港内の道路、あるいは路線バスの乗降場の不足、あるいは明記しておりませんが、空港内の駅の容量なども課題だと考えておりまして、この事業に並行いたしまして、関係者で精力的に検討が必要というふうに考えて

おります。

最後のページをお開きください。今回ちょっと新しいものでございますけれども、今回、委員の皆様から新規事業評価を頂戴したく考えておりますが、その取りまとめをご議論いただくに当たりましてのたたき台としてご用意させていただいたものでございます。

まず、本事業により実現できる価値ということでございますけれども、首都圏空港の容量が100万回と、空港間競争に伍していく水準になりまして、容量制約の解消に寄与するといったような点がポイント。さらには増大する航空需要を首都圏で受け入れまして、訪日外国人の受け入れ促進でありますとか、国際競争力強化、地域活性化に貢献といったようなことがございます。

本事業の実施に当たって留意すべき点として2点挙げておりますが、まず1点目は、これまでの歴史も踏まえまして、自治体ですとか、住民の方々、あとは経済団体、空港関連企業や地元企業、有志連合等、幅広い地元の方々のご協力を得て、この事業を円滑かつ着実に進めていくべきだということ、そして、本事業を空港周辺地域の発展に貢献できるような形で進め、国やNAAとしても地域振興に積極的に協力していくべきだといった点を挙げております。

その上で、2点目でございますけれども、本事業を進めるに当たりまして、工期の遅滞が生じないようにするということ、あるいはコスト管理にしっかり努めていくということ、環境への継続的な監視と対応を行っていくということ、あとは施設配置やアクセス交通の容量確保の検討を進めることといった点に配慮すべきといった点を挙げております。これにつきましては委員の皆様のご意見を取りまとめに反映してまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

ご用意しました資料の修正点等につきましての説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

【委員長】 ご説明どうもありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただいたところは修正とか追加したところなんですけれども、変わっていないところも含めて、審議の時間に入りたいと思います。特に順番や幾つかに分けて質疑ということもなくて、全部まとめて、どこからでもどうぞということで行きたいと思います。

どうぞ、いかがでしょうか。〇〇先生、どうぞ。

【委員】 前回、地域振興の話で周辺環境の自然環境を守っていくという理念と周辺の農

地整備に非常にお金が出ていて、そうなってくると、用水路なんかはコンクリート3面張りになったりとか、良くないんじゃないかという話をさせていただいたんですけども、その点について、空港の用地になる谷津のところについては自然環境を守りますという話があったんですが、周辺の農地については特に言及がなくて、前回、具体的にどうするのかという話が重要で、いい環境をつくるような農業を推進していくようなところに支援するべきではないかという話をしたと思うんですが、前回の委員会以降、1998年5月に若い世代から「地球の未来を考える」という報告書が地球的課題実験村構想具体化検討委員会で見出されているということがわかりまして、そこに私が言ったようなことが全て入っていると思うんですけども、それが今どうなっているのかということについて説明をいただければと思います。

【委員長】 どうぞ。

【NAA地域共生部長】 地球的課題の実験村構想を受けまして、当時、1998年5月でございますけれども、運輸省と空港公団のほうでエコ・エアポート基本構想というものを発表してございます。その中で2つの柱がございまして、実験村の報告書にありますけれども、1つとしましては、地球的視野に立ちました循環型の空港づくりをしていきますということをやっております。

もう一つといたしまして、空港周辺地域の農業振興という2つが柱となっておりまして、まず1つ農業振興につきましては、私ども、騒音の移転補償による移転をされたときに、農地等も買い取るというのがございます。一定の範囲はございますけれども、その農地につきまして、周辺の農家の方でお借りいただいて使っていただくというような施策をしてございますのと、農業振興につきましては、私どもの農地を使って有機農業研修生というものを受け入れておりまして、農業振興を図っているというような取り組みをさせていただいているというところでございます。

もう1個、地球的環境の関係につきましては、CO₂の削減ですとか、NO_xの排出の削減といったことにつきまして、例えば最新型の航空機につきましては着陸料を軽減するというような形で抑制を図るというようなことをやっております。私ども、現在、エコ・エアポート基本計画という5カ年計画をつくっております。その中でそういった取り組みを行っているという状況でございます。

【委員長】 いかがですか。

【委員】 周辺農地のどれぐらいがそういう有機農業のエリアになっているんですか。

【NAA地域共生部長】 私どもの借りていただいている部分につきましてはそれぞれの農家さんのほうでやられている部分がございますので、全てが有機農法ということではございませんけれども、今研修生お二人いらっしゃって、そのお二人につきましては有機農法のやり方等ということで、研修を受けていただいているということでございます。面積的にどれだけの部分が有機農法でやられているというところは把握できてないということです。

【委員】 わかりました。

【委員長】 よろしいですか。

【委員】 はい。

【委員長】 他にいかがですか。〇〇さん、どうぞ。

【委員】 前回指摘させていただいた点、修正いただきまして、ありがとうございます。説明を伺って、幾つかちょっと気になった点の確認と質問をさせていただきます。

まず16ページです。ここは、単純にタイトルを、2019年時の国際比較というのを入らせていただけるとわかりやすいかなとというのが1点です。

それから、18ページの経済波及効果の追加分を出してほしいということでお願いして出しているんですけども、まだミスリーディングかなと思いますので、真ん中の緑のバー、50万回時：+10兆、このプラスをとっていただいたほうがいいと思います。その下の平成30年時点+4兆円とか、1兆円というのは正しいと思いますが、50万回時はプラスではなくて、トータルとして10兆ということだと思います。

それから、28ページです。前回、お伺いしなかったんですが、上位ケース、基本ケースとあって、下位ケースがありません。基本政策部会予測では上位、中位、下位とありますが、今回、下位ケースというのを特に想定していらっしゃらないというのは何か理由があるのでしょうか。

【委員長】 いいですか。

【委員】 29ページも同じで、基本ケース、上位ケースがあって、下位ケースがありません。基本ケースであっても、かなりコンサーバティブであるということなんだろうと理解していますが、なぜ下位ケースを設けていらっしゃらないのか、ご説明いただければと思います。

あと、前回もご指摘したかもしれないんですけども、首都圏全体として需要があるという中で、羽田のキャパシティが限界に来ているから、成田で吸収するということだということ

うに理解していますので、その説明をどこかにもう少し記載されたほうがいいと思います。首都圏全体として、今のトレンドで伸ばしていくと容量が足りなくなると。一般的な利用者の観点からしますと、羽田のほうが当然利便性も高いですし、羽田で吸収できればベストではあるんですけども、羽田では限界に来ているという中で、成田のキャパシティを増やしていかなざるを得ないというか、いく必要があると。そのストーリーがどこにも書いていないので、言及をいただくとわかりやすいのではないかと、納得感があるのではないかなというふうに思います。

取り急ぎ以上です。

【委員長】 ありがとうございます。じゃ、お答えをお願いします。

【成田室長】 ありがとうございます。今の〇〇委員のご指摘でございます。まず、16ページの2019年値との比較というタイトルの修正と、経済波及効果でプラスをとるといふ、そこは全くそのとおりだと思っておりますので、修正させていただければと思っております。

28ページの需要予測ですが、今回、下位ケースを設けていないという理由でございますけれども、ここをご覧いただきますと、基本政策部会で下位ケースというのは1%から0.7%程度の成長となっております。これは中位ケースの約1%を下位という考え方なんですけれども、基本的な考え方としましては、その時点の経済のある意味実績の推移でそのまま伸びていった場合といったような前提で下位ケースというのを想定しておりまして、今回、名前のつけ方があれなんですけれども、基本ケースというのがまさに右に書いてありますけれども、過去10年の変化量を採用しておりまして、したがって、基本政策部会の予測の下位ケースと今回の基本ケースというのはほぼ同じような考え方になっているということでございます。今回はあえてその下を設けなかったのは、そういうことで同じような概念であるということと、基本的には基本ケースと呼ばれるもので費用対効果とか、そういったようなものを出しているということと名前としては基本ケースということで表記をさせていただいているというものでございます。

それと、今お話がございました羽田のほうに容量の限界があるといったようなことにつきまして、記載をどこにするかはあれですが、反映できるように考えさせていただきたいと思っております。場所につきましては検討させていただきます。

【委員長】 ご発言されますか。いいですか。

【NAA専務】 羽田と成田の関係は12ページに技術検討小委員会の中間取りまとめ

があったんですけども、ご指摘の点、この辺は説明がもう少し……。

【委員】 そうですね。ここの黄色はもう増やせないということだと理解していますが、一般の市民、国民はわからないと思いますので、よろしくをお願いします。

【委員長】 そうですね。最後の点は、10ページ付近から12ページくらいの中で、あまり文言としてはっきり書いてないような気もするけど、見ると一目瞭然みたいなのを、文章的にも入れておいたほうがいいのかもしいね。

【成田室長】 はい、ちょっと工夫して。

【委員長】 後ろから2番目の点については、先ほどの28ページと29ページですかね。このところの文言で、28ページを見ると、下位はやらないよと言っているような感じの図になっているんだけど、29ページのグラフを見ると、この事業評価では、財務上、あるいは経済分析上、より堅いケースを基本にするので、基本政策部会に相当すれば、下位に相当しますと。ですね。

【成田室長】 はい。

【委員長】 それから、上位ケースというのは中位にほぼ相当しますということがグラフを見るとわかるんだけど、書いておいたほうがいいのかもいけませんね。

それから、なお、実績は中位から上位のほうに向かっているんで、キャパシティが足りるかとか、設備が十分かという検討の際には、財務や、あるいは経済分析上の堅いケースとは逆のほうの堅いケースをしなきゃいけないはずだけど、それはこの事業評価とはまた別途の課題ですという、そういう整理ですね。

【成田室長】 はい。

【委員長】 事柄としては、〇〇さん、そういうことのようなんですけども。

【委員】 そうですね。おそらくこれを読み解けばそういう答えなんだろうとは思いますが。ちょっと説明が……。

【委員長】 説明がね。

【委員】 不足しているので。感度分析で需要がマイナス30%というのもやっぺらっぺらるので、このとおり需要が伸びなくても大丈夫というシミュレーションはなさっていると思いますが、このまま資料を読むと、なぜワーストケースを想定しないのか。日本の人口が減っている中で、この1.1%という数字について懐疑的に見る向きもあると思うんですね。その辺も含めて少し説明を加えていただいたほうがいいかなと思います。

【委員長】 他にどうですか。どうぞ。

【委員】 基本的に全体的な資料について何か大きな修正を求めることはないんですが、何点か確認をさせていただこうと思いますけど、多分一般の方が見られて少し違和感を覚えるかなと思います。32ページの便益の測定の代替空港で関空に行きますというところなんですけど、確認は、空港選択モデルかなんかつくっているんだっけ。

【成田室長】 そうです。つくっています。

【委員】 それで、この左の図で、withoutだと処理容量を超えたところは全部他に行って、それは全部、関空に行くということですか。

【NAA担当部長】 全部じゃないです。ものによってルートは変えています。

【委員】 ものによって違う。だったらそこがわかるようにしておかないと。

【成田室長】 全部関空に行っているように見えちゃっていますね。「等」と小さく書いてありますが。

【委員】 そんなわけないだろうと、みんな多分思うと思う。

【成田室長】 他の空港に散らばるということで。

【委員】 そうですね。

【成田室長】 わかりました。

【委員】 なので、それはちょっと気をつけていただきたいなというふうに思います。

それから、興味というか、工学的な話、工学的というのはちがうんだけど。38ページのB/Cの結果で、ワーストケースというのが、ワーストケースと言えないのかな。需要がマイナス30、費用プラス10で、B/Cが2.1ですね。工期が延びてというのも本当は入ってくるとワーストケースになるのかなと思ったのと。

それから、これは数字を出す必要はないと思うんだけど、コストがオーバーランして、どのくらいまでプラスというか、どのくらいまでのプラスだったらB/C、1を超えるのかなというのがちょっと個人的な興味なんだけど、別にいいです。計算してないと思うので。

【委員長】 半分ぐらいじゃないですかね。

【委員】 公共事業だと、プラス10というのは、もうちょっと行く可能性もあるなという感じもあって、ちょっと手元でも数字を持たれたらいいんじゃないかなというふうな感じを持ちますね。

それから、42ページの債務償還の話なんですけど、要するに、上の四角の中は財投を貸すことのメリットということが書いてあって、財投を貸すと前倒しできちっと事業が進むのでよいですという話で、きちっと事業が進むのでよいの前提は、将来、例えばターミナル

をつくらなきゃいけないとか、色々資金需要は出てくるので、そういうことを考えるといいですという話ですね。それはそうなんだけど、それも想定なんですよという感じで、リスクといったときにこの空港の運営とか、事業とかということと違ったところで何か起こったときにどうだ。それに対するリスクとして何かしなきゃいけないと、財投を借りると、そのリスクが小さくなる。そういう言い方のほうが説得的だというふうに思うんです。ちょっとその辺が目立つかなというふうに思いましたので、もしも記述で直せればというふうに思いますね。以上です。

【委員長】 途中でおっしゃられた工期のところは10%短くなっても、10%長くなっても、結果はほとんど変わらないという結果にはなっているんですが、不思議なのは、EIRRはパーセントが0.2%とはいえ変わっているんだけど、コスト・ベネフィット・レシオでは2桁では同じということなんですかね。

【三菱総研】 そうです。端数ではちょっと変わっているんですがというところになります。

【委員長】 ということだから、わざわざこれを入れなかったということなんでしょうね。

【委員】 なるほど。

【委員長】 ということですね。

【三菱総研】 はい。

【委員長】 じゃ、お答えください。

【成田室長】 よろしく申し上げます。まずは32ページですけれども、ここは表記を工夫します。

【委員】 絵が全部関空に行っているように見えちゃう。それをちょっと工夫されて。

【成田室長】 その中で関空に移ったものを例に示しているということなんですけど、ここをわかりやすく表記を工夫します。

【委員】 こういうの関空なんかは、普通の感覚から行くと、成田がいっぱいだから関空に行こうと思わないとみんな思うので、それを例に出しちゃうと、Bを膨らませているように見えちゃうので、そこを気をつけてください。

【成田室長】 わかりました。修正いたします。

【委員長】 関西空港等と書かなきゃいいんだね。

【成田室長】 他空港というのは。

【委員長】 他空港。ほんとうに関空だけじゃないわけでしょう。

【三菱総研】 だけじゃないです。

【委員長】 閑空が何%ぐらいなの。

【三菱総研】 そんなに多くないほうですね。数字はわかりませんが。

【委員長】 だったら閑空と書く必要はないよね。

【委員】 これは制約がかかって旅行をとりやめちゃうというモデルにはなっていないの。

【三菱総研】 にはなっていないです。いずれかに行くという。

【委員長】 まあ、そうだろうな。中部に行ったっていいんだし。

【成田室長】 近いところとか。

【委員長】 色々だよな。

【成田室長】 いずれにしても修正します。あとは38ページ、今のお話の点は……。

【委員】 これは別に変える必要ないんですけど、こんなものかなと思って。

【成田室長】 あと42ページのほうでございますけれども、財投のメリットといいますか、逆に言うと、将来あり得るリスクということで、3つ目に「需要・工程・費用等の変動によりマイナスの影響が生じる場合でも」というふうに書いておまして、これは将来のことですので、色々なリスクというのはあり得るということで、さっき申し上げたように、30%の、まさに38ページをご覧くださいますと、下ぶれ要因というのはどういふところかということについて例でお示ししておまして、こういったような、例えば下ぶれのところで言いますと、天災、為替の影響とか、地方路線の増加によるシェアの低下というふうに書いてございますけれども、こういうようなこと。あとは説明をちらっと申し上げましたけど、要するに、需要にしても、何にしても上ぶれした場合にも、空港会社としては、企業体としてみれば、しかるべきに投資をするのが適当なんですけれども、需要が思ったよりも上ぶれしてしまったのもっと早くやらなきゃいけないといったようなことも、それはリスクとして言えないこともないかなと思って、ちょっとそこを両面表記したということでございます。

【委員】 要するに、どっちかという、外的要因で何か変わってきたときに対するリスクというような書き方をしたほうがいいと思います。

【成田室長】 わかりました。

【委員長】 リスクというか、減る方向のこと、大変になる方向ばかり言うんだけど、追加投資をどうしてもしなきゃいけないというようなことを言っているわけでしょう。

ターミナルの。ということは、変動要素なんだよね。今回の需要の想定は、より堅いところをベースに検討しました。しかし、現実には航空需要というのは、首都圏の場合、上位ケースで推移していることもあって、ターミナル等についてより早期に実施しなきゃいけないことも変動要素の一つとして考えられると。逆にまた、外部に生じる様々な理由によって需要が減ることだって考えられると。そんなような様々な変動要素に対して適切に対応するためにこういった財政融資が有効であることが下の図から確認できるというようなことを言いたいわけでしょう。なるべく素直に書けばいいんじゃないの。

【成田室長】 わかりました。

【委員長】 ということでここは理解しましょう。先生のほうは以上でよろしいですか。

【委員】 また後で。

【委員長】 じゃ、一巡。他にいかがですか。〇〇先生、どうですか。

【委員】 騒音の関係のところですけど、追加をいただいた部分は、このような形で加わってよかったかと思っています。コンターに関しては、四者協議会で既に合意されてつくられたものかと思いますが、今ここで書かれているコンター、騒音の等高線というものは、現況のものは載せてないということですね。

【NAA地域共生部長】 そうですね。

【委員】 どのように騒音の分布が広がったのかというのがこの資料ではわかりませんが、一般の方は気になるところじゃないかと思いました。

【委員長】 だけど、先生、64ページのは現況じゃないの、これ。

【委員】 そうですね。

【委員長】 きっとそうですよね。

【委員】 これで十分なのかもしれないけど、細かいところでどういうふうに拡大したのか、縮小する部分があるのか、北側、南側に関して、それが気になる部分でもあるかなと思ったのですが。

それともう1点、コンターの作成に関して、早朝と深夜便ですね。10デシベル重みをつけるというのはこの分野での方法ということで、言ってみれば航空機の機数を10倍しているということに当たるので、参考資料の18ページ、実際のフライトというのはこういうふうに想定されているということですが、早朝と深夜の便数が予想に対して増加したりすると、非常に顕著に重みがきいてきます。ここの時間帯の数字をどういうふうに出されたのか、深夜帯に制限を便数に対してかけるようなことが想定されているのか。

それから、実際は機種としては低騒音型の機種に完全に限定するというところでよろしかったでしょうか。その辺をご説明いただければと思います。

【委員長】 ありがとうございます。お答えいただけたら。

【成田室長】 1点目だけ。61ページに50万回のコンターをちょっとお示ししていますが、先ほどご紹介がありました64ページは騒防法の一、二、三種区域についてお示したもので、必ずしもコンターじゃないので、ちょっと表現は工夫したい。現在のコンターとの比較という点については。

【委員】 コンターとはまた別ですね。

【成田室長】 はい。いずれにしても。

【委員】 60ページのコンターのところに重ねて表現することもあり得ます。

【成田室長】 ちょっと表記は工夫したいと思います。

【NAA担当部長】 2点目のどのようにフライトの想定をされて、こういう制限をするのかということにつきまして、参考資料18ページの資料をもとにまず需要の想定からご説明させていただきます。50万回時の騒音のコンターを書くためには需要予測をしまして、どういう方面の機材がどういうふうに飛ぶかなど、貨物であるか、LCCであるかとか、様々な予測をしております。特に深夜早朝はプラス10デシベルという重い時間帯なので、地域にもこういう形で、早朝にはフルサービスの到着だとか、LCCの朝からの出発だとか、貨物の出発だとか、到着のニーズがあるというようなものを、夜と朝というのはお見せして、地元でコンターの前条件を示しながら調整してきたというところでございます。フライトの想定はあくまで需要予測をもとに実施していると。今回の地元合意上は便数制限なしということで地元合意しておりますので、当社として、この数字でコントロールすることは考えていないんですが、成田空港につきましては5年に1回、騒音の状況を見直して、将来の10年後の騒音の状況を見直して、4デシベル以上の音の乖離がある場合は対策区域を見直しなさいという騒特法が適用になっている空港なので、今後も何でもかんでもやってしまうということではなくて、今回引いた騒音コンターから4デシベル乖離が出るような状況になれば、対策区域の見直しだとか、そういったものも検討していくということになります。地元との関係上は、便数制限はないということで合意はしております。

【委員】 現在でも着陸料を深夜に誘導するために無料にしたりとか、そういうことを逆にやったりもしているわけですね。

【NAA担当部長】 そうですね。

【委員】　　そういうところ、そういう方法も関連して調整をされるというようなことかなと……。

【NAA担当部長】　　そうですね。あと、低騒音機に限定するという事で地元合意を、朝の5時台、それから、23時以降は低騒音機しか飛ばせませんということで地元合意をしております。

【委員長】　　今、一応確認だけど、需要予測をしないと計算できないと。

【NAA担当部長】　　そうですね。

【委員長】　　ということなんだけど、その需要予測というのはさっきの費用対効果分析をするときの需要予測とは別でしょう。

【NAA担当部長】　　そうです。

【委員長】　　別ですね。そこのところ、混乱しないようにひとつよろしく。

【NAA担当部長】　　国の基本政策部会の中位ケースと同じような形でやった予測にはなります。

【委員長】　　ここで言うと、上位ケースに相当するような。

【NAA担当部長】　　そうです。今回の上位。

【委員長】　　費用便益のほうでは上位に相当するものでやっているということですね。

【NAA担当部長】　　はい。

【委員長】　　ありがとうございます。〇〇先生、よろしいですか。

【委員】　　はい。

【委員長】　　ありがとうございます。続けてどうぞ。〇〇先生、どうぞ。

【委員】　　それじゃ、どうもありがとうございました。前回のコメントにおおむね対応していただきましたので、結構だと思うんです。その上で何点か。

1点目は、28、29ページの議論になっている中位、上位ケースなんですけどね。今回の首都圏空港の機能強化という大きな取り組み全体の、ある種方向を決める需要予測が前回行われて、そして、今改めて最新のデータ等を使ってやり直している。この立場はわかるんですけども、言葉遣いとして、GDPを見ると、今回の上位ケースは中位ケースと同じ設定をしているわけですね。だから、前回の中位ケースのある種更新版だという位置づけで構わない気もして、これに上位ケースという名前をそもそもつけていることがミスリードを逆にしている気もするんですね。

【委員長】　　なるほど。そうね。

【委員】 それから、そういう意味で言うと、次のページでなぜ傾きが違うかというのは、前回の中位ケースと今回の上位ケースで、実際に実績は上ぶれしているようなものなんだけど。だけど、傾きが下がっている理由は、縦軸が発着回数ですから、要は機材の小型化というのを考慮しなかったという影響がほぼ出ている。他の理由もあるかもしれないけど。それによって傾きがなだらかになっているということだと思うので、そこら辺はそういう説明があれば、きっちりと中位で見ているし、あるいは機材の構成を変えないということで見ているんだというのはよく理解できるので、そこら辺、ちょっと説明の仕方と言葉遣いというか、若干工夫があったほうがいいかなというふうに思いました。

それからもう1点、16ページでこの間申し上げたんだけど、改めて四角の中の文章を見ると、首都圏の年間発着容量は100万回となり、ニューヨーク、ロンドンに匹敵する世界最高水準となるということなんだけども。言葉尻を捉えて申しわけないんですけどね、ニューヨーク、この間言ったように、実際にはビジネスジェットも多いし、150万回飛んでいるわけですよ。キャパシティというよりは実績として。かなり工夫して、そこまで増やせるようにしているわけだし、ロンドンのご存じのように、第3滑走路の議論等ずっとあって、足りないということが前提であるんですね。ですから、100万回で、もともと向こうもまだ足りないのに、最高水準だと言うのは、どこに根拠があるのかというふうに思えるので、ちょっとそこはミスリードしているということと。

【委員長】 何と言ったらいいの、ここ。

【委員】 だから、それは淡々とでいいですよ、別にここは。

【委員長】 100万回となると。

【委員】 100万回になると言って別に構わなくて……。

【委員長】 そうね。いっそとるか。

【委員】 最高水準だなんて言わなくて構わないし。それがあるものだから、83ページの最初に世界の空港間競争に伍していく水準となりと断定しているんだけど、この断定はまさに今日のアクセスの問題だとか。成田空港はすばらしい空港であるんだけど、ただ、立地条件だとか、色々な課題もあるしね。だから、さらなる改善というのかな、必要なわけですね。

【委員長】 これで終わるわけじゃないと。

【委員】 1行目で、容量が100万回ということで、それだけで世界の云々というのはちょっと書き過ぎじゃないのという感じもする。16ページの関係で申し上げたいという

ことですね。

最後にもう1点だけ。もう1点あったのは、最終ページの地域との共生・共栄というところなんですけどもね。国民誰しもというか、ほぼ多くの方は成田空港の長い歴史、あるいはここに至るような取り組みをある程度はご存じだと思うんだけどね。そういうことをしっかりと地元で根ざしてやっつけられているということから言うと、(1)の最初の文章、「本事業を円滑かつ着実に進めること」というのは、上から目線の事業小委員会としてやっている感じなんだけど、もう少し地元のそういう取り組みを十分理解し、配慮しているというか、リスペクトしているんだという趣旨が多少伝わるような文章のほうが……。

【委員長】 もっと優しく。

【委員】 この事業小委員会のスタンスとしては、あくまでも事業採択前のB/Cを中心とした効果と影響の関係で、費用対効果を見ているということですから、そういう立場から言うと、もう少し丁寧な書きぶりがあったほうがいいのではないかなと思いました。

以上です。

【委員】 今のちょっと関係している。最終ページのところでいいですか。関係しているんで、一言だけ。最初のところ、100万回の後、世界の空港間競争に伍していくと書いてあるんだけど、大事なのは都市間競争ですね。

【委員長】 空港間じゃなくて。

【委員】 空港間じゃなくて。ほんとうに大事なのは、東京が、首都圏が世界の都市間競争に伍していかなくちゃいけなくて、そのための基本条件ということだと。

【委員】 そうだね。そうすると、世界の都市間競争に伍していく水準に向かうことになるとか、向かっていくのはわかるんだけど、水準になったというのは。

【委員長】 これで終わりという感じじゃないということね。

【委員】 甘いんじゃないのかという。

【委員長】 じゃ、まず順番ですけども、28ページの上位ケースというネーミングをどうします？ 基本政策部会中位ケースに相当するんだよね。

【成田室長】 中位にするというのが1つあります。中位と基本ケース、それでいいですか。

【委員長】 例えば下の基本ケースをケース1にして上はケース2にすればいい。何のカラーを持たない表現ですけどね。例えばだよ。今基本をそのままにして、上を違うのにすると、基本とは違うということを言わなくちゃいけなくなる。そこに陥らないようにするにはそ

ういうのもデフォルトとして使えるねと言っているだけで、そうしろという意味じゃないね。じゃ、それは考えておいてください。

【成田室長】 はい、ちょっと考えます。

【委員長】 それから手前のところ、16ページ、「100万回となり」の後ろ。ここはどうします？

【成田室長】 まさにおっしゃるとおりでございます。昨今、空港の拡張も全世界で盛んですので、世界最高水準というのは確かにあれです。100万回となるというふうにさせていただいて……。

【委員長】 だけど、一番後ろに書くことを考えれば、100万回となり、世界の大都市圏間の競争の中では、必要最小限まで言わないかもしれないけど、必要な整備の一環になっているとか、そんなような程度の話なんでしょう。

【成田室長】 必要な整備ですね。

【委員長】 世界最高水準とは到底ほど遠いんだけど、簡単に言えばそのくらいのことをやっていかないと話にならないということを言いたいわけでしょう。

【成田室長】 少なくとも。

【委員長】 ○○先生の趣旨は。ここに書いてあるのは、これですごいものねとか言っている感じになっているけど、そうじゃないでしょうというご趣旨だから。そうじゃないということも伝わるようにしないとイケないね。

【成田室長】 わかりました。

【委員長】 それに相当することを一番最後に書きたいんだったら、一番最後のページと16ページが連動しているような表現、同調しているような表現にならないとイケないですね。よろしいですか、それは。

【成田室長】 はい。

【委員長】 最後のページ、ここ、行きましょう。多分、これで最後のページをベースにしながら議論して、この委員会としての答申を出すわけでしょう、文章として。そのときには「～こと」と書くんじゃなくて、ちゃんと文章にしてもらいたいわけですよ。その中で、留意事項をもうちょっと丁寧に書く余地は幾らでもあってね。成田空港は我が国の中でも建設、整備のいきさつからして地元と格段に協力しながら進めてきた。空港の経営、あるいは地域経営を協働してやってきたところであると。その経緯を十分に踏まえながら、今後もさらなる協力のもとに本事業を円滑かつ着実に進めていただくことを要望するとか、何か

そのような意図だよね。

【委員】 そんな感じで。

【委員長】 というような最後の文章のときにそれは反映するというご指摘ということで、いかがですか。

一番上の、さっきは「最高水準」だけど、ここは「伍していく」。伍していくもまだあれね。こんなものじゃないぐらいのほうがいいよね。

【委員】 水準に向かうこととか。

【委員長】 向かうことね。そんな感じだよね。

【成田室長】 16ページも表現を合わせたほうがよろしいですか。

【委員長】 16ページに入れたらいいじゃない。

【成田室長】 じゃ、そういう表現で。

【委員長】 最高水準じゃないということ。

【成田室長】 ということを書かせていただければと。

【委員長】 確かに最高水準なんて言った途端に直ちに負け組になりますよね。

【委員】 滑走路だけじゃだめですよ。

【NAA専務】 ちなみに、地域との共生・共栄に関して事業主体としてどういうふうを受けとめているかという、我々、「空港づくりは地域づくり」ということで、いかに一体として発展していくかという、そういう理念のもとにやっていくというスタンスですので、これが委員会の評価なり、国の書き方になると、ちょっと変わると思うんですけど、事業主体としてはそういうスタンスで臨んでおります。

【委員長】 そちら辺の志が反映できるような表現に修正していくことにしましょう。どうぞ。

【委員】 最後のページのところです。今ご議論があった都市間競争という話はそれでいいと思います。さきほども申し上げたとおり、都市間競争に首都圏として羽田プラス成田で勝っていこうというストーリーだと思いますが、これを読むと、羽田を強化すればいいと感じます。羽田のほうが利便性が圧倒的にいいわけですから。なぜ成田か、というところがどうしても見えないので、羽田の容量には制約があるということを何らかの形でここで言うていただかないと、なぜ成田なのか、がクリアにわからないというのが1点です。

次に、着実な事業の実施のところ。コストの管理、事業費の節減というのは書いてあるんですが、リスクの管理を徹底するという点がありません。前回も申し上げたと思います

が、外部環境等々も勘案しながらリスク管理をしっかりとやるということがもう1点です。

それから、事業者としてのお話があったんですけど、需要を創出するという経営努力をやっていたきたい、ということをご希望ですね。マクロの点では、1.1%のGDPの伸び率は、人口が縮小していく中で落ちていく可能性もあるわけです。したがって、ミクロレベルで前回もお話があったように、中国やインドから路線を引っ張ってくるといった企業としての経営努力によって需要を創出していく。この努力がないと、全体としてこの事業をやるということにはならないというふうに理解しています。

【委員長】 この2のところに入れるわけね。

【委員】 そうです。需要を生み出すという点も記述をいただきたいと思います。

【委員長】 留意事項の中に入れるということですね。

【委員】 そうです。

【委員長】 留意事項の(2)の中に新しく項目1個でいいですか。

【委員】 そうです。

【委員長】 そんな線ですかね。お気持ちは。いかがでしょうか。

【成田室長】 ありがとうございます。承知いたしました。まず、羽田の件につきましては明記させていただきます。首都圏空港といった場合は、成田、羽田と2つあるわけで、包含しておりますけれども、羽田に限界があるので、成田を拡張してやっていくということが必要だということが実現できる価値といたしますか。そういうことでつながるように言及したいと思います。

それと、リスクの管理につきましても承知いたしました。(2)の2つ目の丸のあたりにそういったようなことを反映できればと思っております。

あと、需要の創出のほうの努力ということにつきまして、関連ですが、今日ご欠席の〇〇先生のほうからコメントを頂戴しております。実は3点ありまして、1点目で、航空需要を着実に取り込み、本事業の便益を高めていくことができるよう空港のプロモーションを充実させていくこと、というご意見も頂戴しております。

【委員長】 じゃ、今の〇〇さんの話と合うと。

【成田室長】 ご趣旨としては一緒かなと思っておりますので、そういうことを反映させていただければと。

【委員長】 どうぞ。

【NAA専務】 事業主体としては、〇〇先生ご指摘のとおり、リスク管理のところは企

業経営としてこのとおり、描いたとおりにいくかという、色々な不可避的な変化というのが起こっていますので、その際にも車の保険じゃないですけど、ハンドルもブレーキもクラッチもうまく使いながら、必ず実現していきたいと思います。基本的にはきちんと採算が合う事業としてやっていくわけですが、どうしても資金調達というのはフィジカルな問題としてこれまでにない規模の年間資金調達が出たりするときに、やはり事業を推進しながら必要な資金というのがきちんと調達できるかどうかということも1つポイントになるので、その辺のリダンダンシーという意味で財投とかこの辺の力を借りていきたいと思っています。ただ、基本はちゃんと採算が合う事業にしていくということです。

ご指摘のあった経営努力のところですが、オープンスカイが導入されてから、我々もみずからきちっと需要を取り込むということで、マーケティングに力を入れております。今回もさらに基本的にお客様、あるいは航空会社に選んでもらえるようにするためにはどうしたらいいかということで、このマーケティング機能を強化していこうというふうに考えております。それはどういう形でご指摘をいただくかという文章は別ですが、事業主体としてはそういう形で進めていきたいというふうに考えております。

【委員長】 今の〇〇さんが言った1個目の点なんですけど、最後のページの前のほうに書くやつだと思うんですよ。それで、それは〇〇さんの意見で言うと、本事業の実施は適当であるという基本答申のところに相当する理由づけみたいなのところに書くことだと思うんだよね。そのときの言い方なんですけれども、首都圏空港については羽田と成田によって進めてきたんだけど、基本政策部会での予想によれば、これからは需要は伸びていくわけで、それに向かって羽田は離着陸ルートを工夫する等によってキャパシティ増大を図りつつあると。だけど、それだけじゃ十分じゃないので、成田もやはり相応の努力をしないと需要に追いつかないということですよ。ただ、そのときに確か答申に書いてあったと思うんだけど、羽田、成田だけじゃなくて、その他の空港も、なるべく肩がわりと言っては何ですけども、茨城とか、そういうところかな。ということも書いてあったりしてね。だから、首都圏空港といったら確かに羽田と成田なんだけど、その機能が逼迫するというこのために何をするかという、羽田やって、成田やって、それから他も分担しながら、日本全体としてカバーしていくんだということを書いてあったと思うんですよ。その辺をなるべく短く言ってね。その一環として成田でこういうことをやらないといけないんだと。そういう種類のそういう性格を持つ事業であるということと、それによって100万回になって、世界の都市間競争に首都圏が参入するというか、やっていくために必要な投資と考えると。だから、

この事業の実施は適当と考えるというようなことの一環で書くわけですね。というところだけ、ちょっと補わせてもらいました。

【成田室長】 ありがとうございます。

【委員長】 ○○さん、どうぞ。

【委員】 最終ページのところの地域との共生・共栄のところなんですけれども、周辺地域の発展とか地域振興というのが、前回も言いましたけれども、今までの考え方のような色々なものを犠牲にして振興していくという考え方と、環境や社会に配慮しながら振興していくというような、これからの考え方というのがあると思うんですけれども、それがどちらにでもとれるようになっているので、もうちょっと未来志向の発展の仕方であるというようなことが伝わるようにしていただきたいと思います。

【NAA専務】 はい、わかりました。

【委員】 ちょっと細かい点ですが……。

【委員長】 どうぞ。

【委員】 今の最終ページの自然環境、騒音等の影響についてというのは、むしろ地域との共生・共栄のほうが適当じゃないかなと私は思います。騒音等って、「等」は落下物のことですよ。要するに、生活環境ですよ。

【委員長】 確かに着実な事業の実施というよりは上かもしれませんね。言われてみると。

【委員】 ではないかと思います。

【NAA専務】 手段の先にみたい。

【委員長】 そんなふう感じてきましたね。どうですか、皆さん。ご了解いただければ、今の○○先生のご意見のとおり、上に上げますか。

【委員】 もしかしたらモニタリングなんかが事業として位置づけられているということであれば、下なのかなと思ったんですけど。

【委員長】 そうなっちゃうんだけど、自然環境や騒音なんていうのは、実は大したことなくて、着実な事業を実施するためにやむを得ずやっているというムードに見えるよね。ここに置くと。

【委員】 それもそうですね。

【委員長】 そうじゃなくて、もうちょっと積極的な意味を持つんだというふうにすれば上だよ、やっぱり。

【NAA専務】 ちなみに、空港会社としてはこれまでこういう形で環境対策というのを

位置づけてきたわけですが、エコ・エアポートというのは、構想はさらに地球的視野に立ってというところなんですけれども、近日中に実は社内でもSDGsとか、サステナブルにというところで、こういう課題について我々の理念、ビジョンレベルのところ、どこで議論すべきかというようなことを含めて、社内的に役員クラスから議論をスタートしようかなというふうに思っています。そうすると、捉え方がまた少し上位の概念に入ってくると思います。

【委員長】 そうですね。どうぞ。

【委員】 今までの皆さんのご議論を全く異論なく拝聴しておりました。ちょっとつけ加えさせていただきたいことが何点かありまして、今ほど委員長もおっしゃっていた羽田と成田の役割分担の記述の仕方について、もし可能であれば容量としてという観点も非常に大事なんですけれども、観光、特にインバウンドのお客さんの顔ぶれを見ると、羽田から入ってくる人と成田から入ってくる人は違うんですね。成田はLCCで入ってきます。非常に大事なことで、4,000万、6,000万の政府目標を考えると、多様な方々に入ってきていただかなければならない。多様性を確保するために首都圏空港には多様な人を受け入れるという役割がしっかりあって、それをここできちっとやるんだというような、ターゲットのポートフォリオにもつながるような話を入れておいていただくと大変ありがたいかなと思いました。

それから、〇〇先生が口火を切ってくださった32ページのところは皆様方のご意見で結論がでるところかと思うんですが、32ページ、私、一番最初に見たときに、関空と比べたのかなと思いました。関空はLCCがいっぱい。アジアから近いですから、アジアへのLCCがいっぱい飛んでいるので、それに乗りたい人は関空を考えるのかなと。でも、これってスターフライヤーが飛ばしている羽田とアジアのLCCとつながっている関空との間をつなげている羽田枠もあるじゃないですか。そういうのとかも加味されていないとか、色々なことを考えてしまうので、もう少ししっかり書いたほうがいいかなという思いを非常に持ちました。関空というのも入っているいいと思うんですけども、なぜ関空と比べたのかというときにLCCがいっぱい来ている成田。アジア向けLCCがいっぱい来ている関空。そういうような条件をある程度そろえたんだみたいなところも必要なかなと思いますが、関空がそんなにすごい割合でもないとお聞きしましたので、先ほどのご議論でいいかと思います。

それと、済みません、あと細かいことになると思うんですが、70ページのところにアク

セスのお話があって、非常に大事なデータだと思っていますが、アクセスについては、最近レンタカーも随分あると思いますので、そのところについても入れておいていただければいいかなということ。

それから、アクセス関連のところになるのかもしれないんですが、観光に関する国の政策について77ページ以降に観光ビジョンの2019の資料が入っております。77ページから随分入っていますけど、82ページまで入っているんですが、この2019の中身というのは地方分散と、今まで呼んでくることができなかった欧米豪のお客さんと呼んできましょうという、この2つなんですね。この政府の取り組みから出てくる2つのメッセージを受けるとしたら、成田から国内へのアクセスの話がもうちょっと入ってくるべきかと思えますし、観光は大事だよと言って、政府も一生懸命やっているよという資料と、じゃ、成田は？というところのリンクをもう少しわかりやすくしていただけると、ああ、国全体の方向性の中でも成田って大事なのよねとわかるかなというふうに思いました。

それから、最後です。68ページ、地域振興の基本プランの概要というスライドが入っておりまして、これはせつかくですので、例えば68ページの左肩の基本方針のすぐ下のところに地域の発展と空港の発展が好循環するという非常にいい言葉がありますので、何か具体的な取り組みのイメージがわかるようなものが1枚というか、ちょっとでいいので入ったりしないのかなと。地域とともに一生懸命育ててきて、これからも地域とともに発展する成田というイメージとすると、68ページ、ちょっとさらっとしているような気がしまして、ここはこだわりどころじゃないのかなと思った次第です。

済みません。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【成田室長】 ありがとうございます。まずは成田でインバウンドの受け入れをすること、それが大事だということで、羽田とある意味、観光の観点で言うと、役割を分担しているところもあるということにつきましては全体のまとめには反映できるようにしたいと思っておりますが……。

【委員】 この資料じゃなくても、最後の取りまとめで。

【委員長】 何かあるんじゃないの。最初の文言のところそれぞれ適切な役割を分担しながらとか、そういうことなんでしょう。つまり、羽田がいっぱいだからしようがなしに成田をやるんじゃないで。そういうことを言いたいわけでしょう。

【成田室長】 そういう意味では75ページをご覧くださいたいんです。LCC、成田で

増えていますということをご紹介しております、ここにもうちょっと書き足すというのは1つあるかなと。

【委員長】 そのこのところに書くんじゃないで、最後のページの文言があるでしょう。最終答申。そのこのところの言い分が、ご趣旨はLCCのことをいっぱい書けとかいうことじゃないんだよ。そうじゃなくて、成田も羽田もそれぞれの意味があるんだという位置づけにしようねということをおっしゃっているわけですよ。

【成田室長】 わかりました。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 トータル量が合っていればそれでいいというものじゃないんだ。

【成田室長】 わかりました。それと、あとは32ページですか。こちらは先ほど出たご指摘とも関連しているかと思えます。先ほどもご紹介がありましたけど、色々な空港に分散する中で、さらにその空港に行く行き方も、ケースも多分色々分類されるという中で、あえて電車で関空に行くというケースを挙げているということだと思えますが、ちょっと表記は、色々なケースがあるということをわかるように、先ほどと一緒にすけれども、反映を考えたいということでございます。

それと、あと70ページですか。レンタカーの話でございますけれども、レンタカーも当然50万回になりますと、最近、個人のお客様などはレンタカーをお使いになるということで、空港内、あるいは空港外にもそういう業者さん、おられますけれども、そういったようなものが足りているのかということについても確認の項目だと思います。ちょっと触れられるようにしたいと思います。

あとは、成田から国内のアクセスが大事だということは、83ページで申し上げますと、日本全国の地域活性化に貢献というふうに文言だけ書きちゃっているんですが、そこに引っかけて、成田から国内アクセスというのは大事で、それによって地域活性化に貢献するんだという趣旨が反映できるかなということでございます。

最後に、68ページの基本プランのところで地域の発展と空港の発展が好循環する地域づくりというとき、具体例としてどういう例をお示するのが適当か考えたいと思えます。地域でも空港のお客様を取り込んで発展しているようなケースがありますというようなことを多分お示するようなことになるかと思えます。例えば企業立地がこういう例がありますとか、あと観光のお客様でトランジットのお客様方をこんな受け入れをしていますとか、そういうようなことが例としてお示するにはわかりやすいのかなと思えますので、ち

よっと工夫を……。

【委員長】 ちょっと途中で聞くと、基本プランをつくっているのは誰なの。

【成田室長】 これは四者協議会といいまして、国と千葉県と周辺の9市町とNAA、四者で共同してつくるということで。

【委員長】 それは書いてあるの。四者は誰って書いてあるの。68ページに四者という言葉が出ているけど。

【事務局】 明記はしてございません。

【成田室長】 済みません。四者協議会で決まっているものなので、そのまま普通に書いてしまったという……。

【委員長】 書きましようよ。

【成田室長】 わかりました。

【委員長】 それで、〇〇先生の言い方としては、産業振興で、観光のことも下のほうに少し書いてあるけど、具体的な記述がないよねという。

【委員】 そうです。

【委員長】 具体、もっと考えられないのかというご指摘だと思うんだけど、プランがこのとおりだから、これ以上書きようがここにはないんだろうけど、別途何か考えているんですか。観光について。

【成田室長】 基本プランの受けるものとして、実施プランというのを今年度末までにこの四者でつくるということにはなっておりますが。

【委員長】 わかりました。その中でやっていこうと。

【成田室長】 はい。

【委員長】 じゃ、ちょっと私からも1つ2つだけ意見を言っていていいですかね。他はよろしいかな。

1つは、さっきの32ページに再三色々な方からの意見が出るんだけど、ここの例題がちょっとどうかなという感じがするんですよ。どうしてかということ、成田、羽田、中部、関空、伊丹、この辺の大物は決して地域の空港なんじゃなくて、日本の空港なのであって、別にどうやって来てもらったっていいわけですよ、国内から。だから、新宿から行く人とか、そういう人だけを相手にしているんじゃないものだと思うんですね。だからこそ関空だけじゃなくて、色々な空港が代替空港になるわけで。というムードがないと、首都圏のためだけにやっているような感じがするんですよ。というのが1点です。だから、もうちょっとそこ

のところ、別に資料をつくり直せとは言わないんだけど、色々な文言の中で、首都圏空港ではあるんだけど、全国の日本の発展のために必要な施策なのであってというニュアンスが忘れちゃいけないなというのが最終の文書をつくる時の意見です。

最後にもう1つ、〇〇先生が言ってくださったので、それに便乗するような意見でもあるんですけど、77ページ以降に観光のことが書いてあるんだけど、これは全国の観光のことを言っているの、それはもちろん全国で頑張ってもらいたいし、そこに行くための、前半で申し上げたような趣旨からすると、別に成田において京都に行ったらいいので、どこだっていいんですけど、だけど、一方で、地域の空港でもあるから、他ならぬ千葉県におられるわけでしょう。千葉県とか、茨城県とか、埼玉県とか、栃木県とか、日光だけですかという。もうちょっと地域の観光振興のことがほとんどなく、77ページから82ページまで、全部外、違うところの話って、資料的にバランスはどうなのという感じが僕はしましたけど。例えばここをもうちょっと、このままで見たとき、加えて関東地方の、特に千葉県、茨城県、埼玉県あたりのさっきの実施プランじゃありませんけれども、書くことはないですか。資料として。と思いましたけど。

【NAA専務】 現実には少しずつ動き出していて、日本遺産の指定を受けた江戸文化とかですね。佐原とか銚子とか、そういうところを、桜をめぐる周遊ルートとか、我々もそういうのには協力していこうということになっているんですけど。

【委員長】 最後の答申のところそういうことにもなるべく貢献していこうじゃないかということを書くわけでしょう。とするならば、その息吹というものがこうやってあるんだよと書くのがこの数ページの中には1ページくらいあってもいいんじゃないかと思えますけど。

【NAA専務】 はい。

【委員長】 〇〇先生、どうですか、その辺の感じ。

【委員】 思いました。できましたらなんですけど、成田空港を中心とした地元というエリアでの取り組みと、関東、特に北関東を中心とした広域連携の取り組みと、そして全国というように、成田は、観光の分野においてはいつも3層構造を意識しながら全国の役にも立ち、そして、地元の皆さんとも進むというニュアンスがあると非常にわかりやすいと思います。

【NAA専務】 関東もバスネットワークで直接日光に来る、高速バスサービスを充実させていこうということをやっていますので、こういうところへ成田からすぐ行けますよと

いう。全国からと書いてあるんですけど、地元系のところを少し見たかったかなと思っていきますので、本省のほうとご相談して。

【委員長】 じゃ、そんなところを若干充実していただくことに。

【成田室長】 3層構造などはちょっと追加を。

【委員長】 それじゃ、全体を通してまだご発言いただく時間はありますので、どうぞお願いしたいと思います。いかがでしょうか。大体ご意見は出尽くしましたか。よろしいですか。〇〇先生、よろしいですか。

【委員】 この間も申し上げた32ページ、皆さん、ほぼ全員から意見が出てくるのでね。だから、先ほどご説明でモデルの課題ですというご発言がそちらからあったので、それはまさにそうだなとは思うんですね。すなわち、アクセスが便利になったら、特に国際なんかはそうですけれども、それなりに需要が喚起されるという、プラスの面なんだけど。それは今、考慮していませんよという、堅めに需要を見ましようということはいいいんだけれども。そういうモデルでやっているから、逆にアクセスが悪化しても、人は減りませんよということにもなって、両方見ているんだからいいじゃないかとは言えるんだけどね。でも、本来的にはアクセスのようなものが変わっていくと、行き先が変わったり、そもそも発生が変わったりということは現実に起こっている現象だし、そういうことについてより精度の高いとか、信頼性が高いような予測モデルをつくっていこうというのは、もともとやっていたことではあるんだけどね。たまたま10年ぐらい前のタイミングで、堅め堅めでやりましようとなっているんだけど。ただ、そういう課題をそちらからもモデルの課題だというふうにおっしゃっていただいたわけだから、ぜひそういう課題について、今後改めて検討していきましょうとか、検討が必要であるとかということがどこかに書かれてもいいのではないかなというふうに思いましたので、ちょっと時間があるから改めて申し上げました。

【委員長】 ありがとうございます。他にはいかがですか。

【委員】 1点だけ、最終ページの一番最後の文言なんですけど、ちょっと唐突感があったんですね。発着回数50万回化を見据えて、ターミナルや貨物施設の具体的な配置の検討を進めること、と書いてあるんですけど、なぜこれが必要なのかという説明がこれまでの資料の中では特にないままに、最後に出てきています。5,000億円の本事業を進めるにあたって、この点がなぜ必要かということをご説明いただければと思います。

【委員長】 なるほど。どうぞ。

【成田室長】 これは資料で申し上げますと、マスタープランとして、今回前提となるタ

一ミナルビルの配置ですとか、貨物施設の配置についてイメージ図をお示ししております、37ページでございますけれども。これは今回、いわゆるフェーズ2と呼ばれる事業もあわせて評価対象にするということで、イメージとして例えば真ん中のHのターミナルなどは新しい旅客ターミナルのイメージでございますけれども、こういったようなものを前提に計算しておりますけれども、具体的にこのような形にぴったり配置することになるかどうかというのは、実はこれから検討することになっていまして、そういう検討を滑走路もこれから当然航空需要が伸びていく中で、しっかり早く、着実につくっていかなくちゃいけない中で、具体的な検討についてもしっかり早目にやるべきだということを反映したつもりだったんですけど、表現とか、伸びることの可否についても何かあれば承れればと思っております。趣旨はそういうことです。

【委員】 今回の事業評価は、第1期、5,000億についての評価であることは前回確認させていただいておりますので、ターミナルビルの具体的な配置を検討してください、というのは本委員会のスコープ外かと思うんです。ただ、着実に全体としての事業を進めるということが重要である点は理解していますので、もう少しこの表現の仕方を工夫していただいたほうがよいと思います。あくまで本事業の事業評価ということで整理をしていますので、そういったことも勘案すべきだということはわかりますが、具体的な配置を検討してくださいというのはちょっと言い過ぎではないかと理解しています。

【成田室長】 例えば50万回化を実現するための事業を着実に進めるとか、要するに、滑走路だけでは……。

【委員】 だけつくってもということですね。わかります。

【成田室長】 滑走路だけつくっても50万回にならないので、全体を実現するための事業をしっかり進めるぐらいでもいいですか。

【委員】 そうですね。ただ、そのときには先ほど申し上げたリスク管理ですとか色々なことを勘案した上できちんと進めていただきたいということです。具体的な配置を検討してくださいというのはやや言い過ぎだと理解しています。

【委員長】 なるほど。

【成田室長】 承知いたしました。

【委員長】 確かに施設等の具体的な配置というと、設計してねという感じだものね。じゃ、ちょっと今のご趣旨を踏まえて、文言をよりゼネラルなものにしておきましょうか。他にはいかがですか。どうぞ。

【委員】　メインのところではないんですけども、先ほど観光の話のところ、少し書きかえるということがあったのと、NAAさん自体が観光にも協力しているということがあるので、ちょっと言わせていただきたいんですが、ここに載っている、77ページから載っている話はよく言われている観光施策の話ではあると思うんですが、実際あんまり人が来過ぎるとオーバーツーリズムとかで地域が悪くなるというような話もありますので、もうちょっとサステナブルツーリズムみたいな概念を入れておくといいのではないかというふうに思います。例えば空港の近くであれば、醤油をつくっているところとかあると思うんですけども、そういうところで、いわゆる工業的につくっている一般に出回っている醤油と違って、マニファクチュラルな感じで作っているということをちゃんとそれを売りにして、それを評価してくれる人に来てもらうというふうにすれば地域振興も文化の保全も同時にできたりするので、ただ、提供するというような観光ではなくて、ともに育っていけるような観光という視点を少し入れていただけるといいかなと思いました。

【委員長】　いかがですか。よろしいですか。

【NAA専務】　事例としては先ほど挙げた佐原のケースですけども、古民家の保存と観光というのをセットにして、あまり価格帯を下げてしまうとオーバーツーリズムになるので、それなりのリーズナブルな金額でということで、地域経済の発展にもつながって、残すべきものをきちんと残す財源を観光の中ではして、1つのモデルではあるかなというふうに思っています。

【委員長】　ありがとうございました。

それじゃ、時間も来ておりますので、以上で議論は終わりにしたいと思います。資料については幾つか修正あるいは差しかえみたいなどころもあったと思いますけれども、最後にこの事業に関するこの委員会としての判断というところについてご確認いただこうと思います。83ページあたりを想像しながらということになりますけども、要はさっき文章が変わりますけれども、この事業の趣旨からして、この事業は実施が適切と考えるというのが主文になると思うんですけど、これについてはご異議ございませんか。よろしいですか。ありがとうございます。

附帯の意見として、ここに書いてある留意事項みたいなことを書くということになるかどうかと思うんですけども、そのつくりは地域との共生・共栄というパートと着実な事業の実施というパートが2つあると。これもよろしいでしょうか。

それで、内容については、先ほどの1つ目の白丸のところは上から目線じゃなくてもうち

よっと実情を踏まえてというところを入れるということと、下に書いてある自然環境云々のところは上に上げるということをやって、また、下のほうについては空港マネジメントというのか、需要を喚起していく、獲得していく、そういう経営の努力というのを一方で着実にやるというご趣旨のお話があったと思うので、それを新たに項目として入れるということじゃなかったかと思いますが、以上の理解でいかがでしょうか。

それじゃ、以上ということで、結論も出たようですので、私の司会のパートを終わりたいと思いますが、よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。じゃ、司会をお返しいたします。

【事務局】 委員長、委員の皆様、長時間にわたりましてご議論いただき、ありがとうございました。

以上をもちまして、第2回の事業評価小委員会を終了させていただければと思います。本日はありがとうございました。

【委員長】 どうもご苦労さまでした。

— 了 —