

第6回 交通政策審議会 航空分科会 事業評価小委員会

令和5年8月1日

【事務局】 それでは、ただいまから第6回交通政策審議会航空分科会事業評価小委員会を開催いたします。

御出席の皆様方には大変お忙しいところ御参加いただきまして、誠にありがとうございます。事務局を務めます航空局航空ネットワーク部近畿圏・中部圏空港課の山口でございます。どうぞよろしくお願いたします。

開会に先立ちまして、航空局長の平岡から一言御挨拶を申し上げます。

【航空局長】 こんにちは。航空局長の平岡でございます。本日は、この雷がとどろく中でございますけれども、本当に悪天候の中、足を運んでいただきまして、御参加いただきましてありがとうございます。また、平素より近畿圏・中部圏空港課のみならず、航空局幅広く先生方には大変お世話になっておりますこと、まずもって感謝を申し上げたいと思います。

本委員会では、中部国際空港滑走路増設事業の新規事業採択時評価について御審議をいただくことになっております。御案内のとおりでございますけれども、中部国際空港につきましては、開港から20年近くが経とうとしているという状況でございます。24時間運用可能な空港ですが、滑走路が1本しかない、更に夜間は貨物便がしょっちゅう飛んでいるということで、なかなか大規模な改修工事ができないという状況でございます。

こうした課題に対応するために、滑走路を現在誘導路があるところに増設しようということで進めてきているところでございますけれども、本年3月には計画段階評価を実施し、地元のほうでは環境影響評価も着々と進んできている、こういう段階に来ているということでございます。

この新規採択時評価につきましては、私も成田空港のときに担当させていただいて、先生方にいろいろと御評価をいただいたところでございます。最初にここで先生にお諮りするときには大体30点か40点ぐらいの答案が、先生方の御指導を受けるうちに、だんだん70点、80点に近づいてくるといったプロセスというふうに思っておりますので、先生方から非常に懇切丁寧に成田のときも御指導いただきましたし、今回も御指導いただければと思っております。

そのような意味で、委員の皆様から忌憚のない御意見を本日は頂戴をしたいと思っております。

りますので、どうぞよろしくお願いいいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

航空局長におかれましては、都合により、申し訳ございませんが、これにて退出させていただきます。

(航空局長退室)

【事務局】 本日の会議は、対面で実施しております。御発言の際には挙手いただきまして、マイクの使用をお願いできればと存じます。トークのボタンを押していただきますと、マイクに赤いランプが点灯しますので、お話をお願いいたします。終わりましたら電源を切ってくださいよう、よろしくお願いいいたします。

なお、本会議につきましては、報道関係者の方もオンラインで傍聴されております。

それでは次に、今回より御参加いただきます新委員について御紹介させていただきたいと思っております。

東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系教授、花岡伸也委員でございます。

【委員】 花岡でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 その他6名の委員につきましては、3月に引き続き本事業評価小委員会において御議論をいただきます。国土交通省側の出席者につきましては、お手元の出席者一覧にて代えさせていただきますと思っております。

それでは、議事に入りたいと思っております。以後の進行は屋井委員長にお願いしたいと存じます。

屋井委員長、どうぞよろしくお願いいいたします。

【委員長】 大変お忙しい中、今日もお集まりいただきましてどうもありがとうございます。

先ほど平岡航空局長さんからの御挨拶にもありましたが、30点、40点から万一开始ると追試になりますので、決して追試を前提に今日の議論を行うわけではないということ、申し上げます。

中部国際空港の滑走路増設事業における新規事業採択時評価1件というのが今日のテーマでございますので、こちらは中部国際空港株式会社が実施する空港整備事業につきまして、事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図ることを目的に、費用対効果分析を含めた総合的な評価について御審議いただくということでございます。

それでは、以降、説明については航空局さんのほうからお願いしたいと思っております。よろし

くお願いします。

【事務局】 近畿圏・中部圏空港課長の吉岡でございます。私のほうから御説明をさせていただきます。

本題に入ります前に、恐縮ですが、お手元の参考資料1と書かれております資料を御覧ください。めくっていただきますと、事業評価の流れについて説明がございます。計画段階評価の際も御説明させていただきましたところですが、改めて事業評価の流れを御説明させていただきます。

2ページ目です。公共事業全般の流れです。計画段階評価、新規採択時評価、再評価、事後評価、こういう流れに進むわけですけれども、それを空港事業に当てはめたものが3ページ目でございます。

中段の事業実施プロセスを御覧いただきますと、まず構想段階から施設計画段階に移っていく中で、地元の手続としてはパブリック・インボルブメントなどを行って合意形成を行う。その施設の計画を詰めていく中で、国のプロセスとして、まず事業評価の1段階目、計画段階評価を行います。この段階で、まず複数案から1案に絞り込みを行うということで、このプロセスについて、中部空港の滑走路増設事業につきましては、今年の3月に御審議いただいたところでございます。

また段階が進み、今度は事業として採択する、しないの可否を判断するタイミングになりまして、新規事業採択時評価、これは費用対効果分析も含めて総合的に実施をするというものですけれども、今回の中部の滑走路増設事業、今この段階にあつて、これから御審議いただくというところでございます。

また並行して、環境影響評価などが進んでおりまして、新規事業採択時評価はもちろんクリアしているという前提ですけれども、環境影響評価が終われば、工事着手に入れる、そういった流れで事業が進んでまいります。

もう一ページめくっていただきまして、5ページを御覧ください。中部空港の将来構想、これも前回御説明させていただいたところですが、地元でつくった中部空港の構想、第1段階、第2段階に分かれてございます。今回御審議いただくものについては、この第1段階の暫定形と記載されているものでございまして、空港島の中に誘導路を転用する形で滑走路を造る。来るべき大規模補修に備えるというものでございます。

第2段階の将来形と書かれているものですけれども、第1段階で造りました新滑走路、B滑走路を生かした形でまた沖合に、今現在、名古屋港から出る浚渫土砂、これを処分すると

いうことで埋立てが行われています。それが終わったタイミングで新しくA滑走路を造る。その2本を生かす形にすることによって、離隔が760メートル取れる。つまりセミオープンというような形で運用ができますので、将来の伸びていく需要にも備えることができるという形で、将来形をつくってございます。ただ、将来形については、あくまで現段階では構想段階でございまして、事業化のめども特に立っていないものですから、今回の評価そのものには第1段階、暫定形のもののみ数字などは含めているというところでございます。

それでは、お手元「中部国際空港滑走路増設事業における新規採択時評価について」というペーパーの資料のほうを御覧いただければと思います。めくっていただきまして、2ページ目は目次、3ページ目以降が、まず中部空港の概要ということでございます。

めくっていただきまして4ページ目、中部空港の沿革でございますけれども、名古屋空港の騒音公害を解消する、避けるために、常滑沖に建設された海上空港でございまして、開港は下の表のとおり、平成17年2月でございます。

5ページ目、施設概要・位置でございますけれども、右の地図で御覧いただきます通り常滑沖に造られた海上空港ということで、鉄道アクセスについてはかなり利便性が高いということで、名古屋駅から最短28分でのアクセスが可能。それから、施設につきましては、滑走路3,500メートル×60メートルの1本でございまして、海上空港であるため24時間運用が可能なのですが、メンテナンスのために深夜早朝の一部時間帯が利用不可となっているような状況でございます。

また1枚めくっていただきまして、6ページ目でございます。利用状況でございますけれども、2019年、コロナの前まではインバウンドの波などにも乗りつつ、順調に伸ばしてきたわけでございます。2019年には過去最高の発着回数11.3万回、旅客数については1,260万人を記録したところですが、御案内のとおり、コロナで需要が激減し、2022年度においてもまだまだ回復途上の状況でございます。

7ページ目、今度はネットワークですけれども、上の国際線の部分を御覧ください。2023年夏ダイヤについては就航都市16都市、便数については週当たり151便でございます。2019年冬ダイヤのピーク時ですと42都市、486便という数字が出ておりましたので、これと比較してもネットワークについてはまだまだ戻り途中だということが言えるかと思えます。

また1枚めくっていただきまして、今度は貨物の状況でございます。貨物につきましては、グラフの2020、21、22の辺りを御覧いただきたいのですが、旅客便が激減したこと

に伴ってベリーでの貨物が激減したことで、貨物の取扱量もそこでかなり減少しております。一方で、貨物専用便については34便、41便、52便ということで、便数自体は伸びてきているというような状況でございます。

9ページ目以降、現在の取組について御紹介させていただきます。コロナ前の国際線の保安検査場の混雑がひどかったということも踏まえて、その混雑緩和を目的といたしまして、第1旅客ターミナルの改修事業に着手しているところでございます。

それから、1枚めくっていただきまして10ページ、11ページが脱炭素の取組でございます。中部国際空港株式会社の方では「セントレア・ゼロカーボン2050宣言」といったものを表明し、取り組んでいるところでございまして、世界的な空港のカーボン認証であるACAのレベル4についても、今年度の認証取得を目指しているところでございます。また、関係主体と協議会をつくって空港脱炭素化推進計画の策定も現在進めているところでございます。

11ページ目は具体的な取組ですけれども、再エネの拠点化に向けまして、太陽光発電施設ですとか蓄電池、こういったものの設置を予定しております。また、航空灯火につきましてもLED化などを進める。それから、発電設備について、ガスタービンからガスエンジンのほうに置き換え、更新を実施したところでございます。このほか、水素燃料を利用したバスなども導入をしているところでございます。

また1ページめくっていただきまして、今度は利用促進の取組でございます。自治体、経済団体等で利用促進協議会というのを組織しておりまして、各種利用促進の取組を行っていただいているところでございます。

また13ページ目ですけれども、今度は国、関係自治体における空港の位置づけというところでございまして、空港法の基本方針への位置づけもさることながら、愛知県をはじめとする各自治体において中部空港の機能強化が計画に位置づけられているというところでございます。

14ページ目以降が今般の御審議いただきます滑走路増設事業の概要となります。

15ページ目、事業の必要性でございます。中部空港は開港して18年余りが経過したところでございますけれども、滑走路のアスファルトの劣化度を診断したところ、かなりの部分で劣化が見られたような状況でございます。従いまして、早期に大規模補修を行う必要があるわけですけれども、大規模補修を行うには便の少ない深夜早朝の時間帯に滑走路を閉鎖して、約2年間という期間がかかるということが想定されているわけでございます。

1枚おめくりいただきまして、今度は16ページ目でございます。その大規模メンテナンス、大規模補修工事が予定されている深夜早朝の時間帯の便、ダイヤについてはどうなっているかというのがこのページでございまして、下の表については2019年冬ダイヤ、一番中部は便が多かった時期でございますけれども、そのダイヤでございまして、貨物便を中心にかなりの便が張られている。通常のメンテナンスについては、この便が張られていない時間帯をうまく縫うような形でやっているわけですが、それも結構ぎりぎりな時間確保になっておりまして、今後更に滑走路の劣化が進むと、通常のメンテナンスもより時間がかかるということが想定されますし、また大規模補修をやろうとすると、この時間帯の便を、じゃあ、どうするというような議論になってきます。

17ページ目、こういった状況を踏まえまして、事業の概要でございます。この大規模補修工事を実施している間であっても、継続的な空港運用を可能とすること、それから、完全24時間運用を実現すること、こういったことを目的としまして、滑走路を増設するというのが本事業の目的でございます。

具体的な内容につきましては、3,290メートルの滑走路及び航空灯火といったものの整備が予定されています。事業費につきましては会社分が140億円程度、国が行う国の持ち物、航空保安施設関連、それから気象施設については5億円、合わせて145億円の事業費が見込まれているというところでございます。

1枚めくっていただきまして18ページ目でございます。地元での検討経緯でございまして、パブリック・インボルブメントの手続につきましては、この左下のとおり、令和4年12月23日に協議会が主体となる形で取りまとめを行いました。また環境アセスメントにつきましては並行して行っておりまして、配慮書の手続が昨年8月に完了、方法書のプロセスが本年6月に県知事からの意見提出がなされ、プロセスとしては終了してございます。

19ページ目はそのP Iの結果の御紹介でございます。細かいので詳しい御説明は割愛いたしますが、おおむね好意的な意見が多く寄せられたところでございます。

20ページ目、環境影響評価のプロセスでございまして、配慮書、方法書、それから準備書、評価書という流れで進んでいくわけですが、先ほど申し上げたとおり、配慮書、方法書まで手続が今現在終了しているところでございます。

21ページ目はその配慮書の状況でございまして、配慮書の手続におきましては、中段、案1、案2という複数案を設定して比較を行いました。案1につきましては、現在の着陸帯のところに滑走路を造る案。案2につきましては、誘導路を転用する形で滑走路を造る案。

案2のほうが現在御審議いただく本事業と同様の案となっております。これらにつきまして、航空機騒音、それから鳥類への影響について予測評価を行った結果、両案とも影響について著しい差はないということが評価されているところでございます。

22ページ目につきましては、方法書において評価を行う項目、それから調査項目、調査手法などを記したものでございます。

23ページ目、地元からの要望ということで、本年5月、愛知県知事が会長となっている期成同盟会のほうから国土交通省のほうに、中部空港の第2滑走路の早期整備といったものについて要請書が提出されたところでございます。

24ページ目以降、新規事業採択時評価、費用対効果分析について御説明をさせていただきます。

25ページ目、左側に評価のフローを掲げております。右側は評価の前提でございまして、評価期間については建設期間プラス50年、評価基準年度は令和5年度、社会的割引率については、他の公共事業との並びで一応4.0%という数字を用いております。

1ページめくっていただきまして、26ページ目でございます。具体的なケース設定でございまして、Withケースにつきましては、滑走路増設事業を行って滑走路が2本ある状態で大規模補修工事を行うというもの。Withoutケースにつきましては、滑走路増設事業を行わず、滑走路1本のまま大規模補修工事を行うというものでございます。

空港運用のところですけども、Withケースについては24時間運用がなされている。一方で、Withoutケースにつきましては、大規模補修工事をやっている時期については0時から5時台について滑走路を閉鎖する、すなわち18時間運用になる。大規模補修工事につきましては、15年に1回、1回当たり2年間という想定をしております。

利用者便益につきましては、国際航空貨物、国際航空旅客それぞれにつきまして、中部空港が利用できなくなるということに伴って、陸上輸送であるとか旅客の交通費、こういったもののコスト差を便益として計上する、計測するという考え方でございます。供給者便益につきましては、着陸料等の中部空港会社の収入の差分を便益として計測するという考え方でございます。

なお、Withケースですと滑走路が2本になるわけですが、それに伴う需要増というものを今回は見込まないというようにしています。従いまして、今現在の23年夏ダイヤを前提にこの便益分析を行っています。御案内のとおり、中部空港は便の戻りがまだまだな状況ですので、そういった中でこのダイヤを固定して計測するというところで、多少固め

の予測になっているのではないかと我々は考えているところでございます。

27ページ目、そのケース設定につきまして、もう少し詳細な御説明でございます。W i t h o u t ケースにおきまして、貨物便については大規模補修工事開始時に関空へ拠点を移転するか、既存便のある成田空港へ貨物を集約する。その後、中部空港への利用は戻りはないと。旅客便については、大規模補修工事中に一時撤退するのですが、工事終了後は中部空港に再就航するというを想定しています。

これの根拠ですけれども、先ほどの大規模補修工事を予定している深夜早朝の時間帯を利用してエアラインにヒアリングを行いまして、そういうケース設定にしています。ヒアリングの結果については下の四角囲みのところでございまして、狭い世界ですので、各会社が特定されることも懸念しておりますので、丸めた形で記載をさせていただいています。

上3つの丸が時間帯に関するもの、下3つの丸が主に拠点に関するものでございまして、時間帯については、到着後に当日中に輸送ができるか、できないかということが大きなポイントであり、接続便との関係、それからそこに使っている機材の機材繰りの関係、こういったものが大きなネックになっているということ。

拠点については、深夜早朝の時間帯が利用できなければ、関空に移転するか、運航拠点が既にある成田空港に貨物を集約するという。それから、大規模補修期間中は運航できないので、一時、路線撤退を想定すると。拠点を移転したエアラインについては、やはりコストがかかるものですから、大規模補修工事完了後であっても再び中部に戻ることは厳しい、こういった声が聞かれているところでございます。

こういった声を踏まえまして、具体的なケース設定、28ページ目以降でございます。まず、利用者便益の貨物分でございます。W i t h o u t ケースを御覧いただきますと、評価期間の50年間押しなべて、深夜早朝の貨物便がなくなるということを想定しておりますので、それらを利用していた貨物は全て関空ないし成田のほうに移転するという考え方でございます。

29ページ目、利用者便益の旅客の分でございますけれども、先ほどのエアラインからのヒアリングでもあったとおり、旅客については貨物のような拠点の移転に伴う大きなコストはないものですから、工事が終われば戻ってくるという想定をしております。W i t h o u t ケースのところ、工事期間中の2年間、それから50年の間に大規模補修を4回程度行くと想定して、8年間については旅客が深夜早朝の時間帯から、中部の日中の便に移る、もしくは関空、羽田、要するに他の空港の既存の直行便を利用するというを想定してお

ります。ほかの42年間については、今までどおり中部の深夜早朝の時間帯を使うということ想定しています。

これが30ページ目でございます、次が供給者便益でございます。ここについては、先ほどのエアラインの行動をそのまま想定いたしまして、大規模補修工事の実施とともに関空への拠点移転、または成田に集約、もしくは旅客便であれば一時的に撤退。工事期間が終われば旅客便のみ戻ってくるということをケースとして想定をしております。

それから、31ページ目が具体的な対象便ということでございまして、表にプロットしているのが23年夏ダイヤの0時から5時台の便でございます。ここで貨物につきましては、拠点移転に伴って、この0時から5時台の時間外にある貨物便も一緒に関空に移る、もしくは成田に集約されるということを念頭に置いておりますので、そういった便も含めまして、週37便が便益の計測の対象になると設定をしております。

まためくっていただきまして、32ページ目が便益の計測対象項目ということで、期待されます各種効果のうち、利用者便益（貨物・旅客分）と供給者便益を計測するところでございまして、その他の効果項目につきましては、定量化が難しかったりしますので、考慮には入れるものの、この便益分析の数字には含めないというようなことで置いております。

33ページ目以降は、実際の便益を計測したものでございまして、1つ目が利用者便益の貨物分でございます、貨物については関空、成田に移転するわけですが、基本的にはそのコスト、陸上輸送のコストが低いほうにぐっと流れていくということ想定をいたしまして、そこで計測される利用者便益については、年当たり11億7,000万という数字が計測されたところでございます。

1枚めくっていただきまして、34ページ目が利用者便益の旅客分でございます。旅客分につきましては、大規模補修工事を行う8年間において、旅客が日中便に振り替えることによるコスト増だったりとか、他空港に移る交通費、これらのうち安いほうを取るということを想定いたしまして、旅客の利用者便益につきましては、年間5億1,600万という数字が計測されたところでございます。

35ページ目が供給者便益ということで、基本的には空港会社に入る着陸料収入、航援料収入、給油、それから不動産賃料、こういったものの収入の収支差で便益を計測するという考え方なのですが、拠点を関空に移転するという貨物の航空会社については、関空でも同レベルの便を張るということを想定すると、日本トータルで見たとときの便数は変わらないことで便益が相殺されるとみなしまして、その分の供給者便益は積まない、見込まないという

整理しております。

一方で、その他の航空会社については、既存便への集約だったり一時的な撤退だったりということで便数が変わるものですから、その部分の供給者便益を計測するという考え方でございます。また、滑走路が2本になることに伴って、維持管理にかかる経費が増えますので、その分の支出は差引くということをしていただきまして、供給者便益につきましては、大規模工事中については8億5,800万、その他の期間については7億6,000万という数字が計測されたところでございます。

また、1枚めくっていただきまして36ページ目、これらの数字を積み上げて現在価値化したものでございます。便益につきましては表のとおり423億円、費用につきましては166億円。これらを基にいただきまして計測した各種指標については、純現在価値が257億円、B/Cにつきましては2.6、EIRRについては13.7%という数字が計測されました。

また、下の表のとおり、需要、費用、工期、それぞれ10%ずつ上下に振ってみたところ、感度分析を行ったところ、最小となるところも、B/Cはここでも2.1という数字が計測されました。

また、この社会的割引率を今現在4.0で置いておりますけれども、3.0、2.0、1.0、それぞれ数字を変えて計測してみました。この表には書いていないですけれども、割引率3.0%の場合、B/Cは3.1という数字でした。2.0%を使うとB/Cは4.1という数字、1.0%を使うとB/Cは7.0という数字が計測されたところでございます。御参考まで、紹介させていただきます。

続きまして、37ページ目以降が、その費用便益分析として数字に表れないその他効果の御紹介、御説明でございます。

1枚めくっていただきまして38ページ目、まず地域経済への貢献でございます。航空便の撤退の回避により維持される貨物量、それから便をインプットとして、産業連関表により経済波及効果を計測してみたところ、年当たり156億円、雇用者数については1,371人の雇用の維持という効果が計測されたところでございます。特にその2つ目の丸ですけれども、波及効果として見られるのが、一次効果については運輸、金融、保険、それから石油関連、二次波及効果については建設、商業、情報通信、一般機械関連、こういったところにも及ぶということでございました。

また、ここには直接記載はしておりませんが、中部圏ということで製造業が非常に盛んな

地域であるというところですから輸出のコストアップを回避することができるということで、中部圏、中部経済の競争力の維持確保にも当然貢献するであろうということが考えられるところでございます。

39ページ目、災害時のバックアップ機能の強化という点でございます、中部空港は現在もダイバートの受入を数多く行っているところでございます。数字については右下の表を御覧いただければと思います。仮に首都圏ですとか関西圏において大規模災害が発生するというケースを想定すると、立地ですとかアクセスといったことを考慮すると、恐らく中部空港が両経済圏の代替機能の中心的な役割を担うであろうということが想定されるところでございます。

現に5年前の台風21号で関空が大きな豪雨浸水被害に遭ったとき、左の図のとおりですけれども、旅客便については368便、貨物便については20便と中部空港が数多くの臨時便の受入を行ったところでございます。滑走路が増設されることによって、こういったダイバートの受入などの不測の事態の対応といったものも、より機能が強化されると期待されるところでございます。

また1枚めくっていただきまして40ページ目、今度はCO₂の排出量の削減ということでございまして、滑走路が増設される場合、されない場合の貨物輸送の距離の差を測定しまして、それにCO₂の排出量の原単位を掛けることによって、滑走路増設事業によるCO₂排出量の削減効果を計測してみたところ、年当たり1,831トンの削減効果があるということが計測されたところでございます。

41ページ目、完全24時間運用の実現ということで、先ほども御覧いただいた下の表ですけれども、2019年冬ダイヤの状況、深夜早朝便を避ける形でメンテナンス作業を行っている関係上、一部時間帯で閉鎖をしておりますけれども、滑走路2本あれば、こういった時間帯においても貨物旅客問わず柔軟なダイヤ設定ができるということが想定されるわけでございます。

また1枚めくっていただきまして42ページ目、今後は滑走路の閉鎖リスクの回避でございます。一番下の表が直近、2022年度における30分以上の滑走路閉鎖事例ということで、航空機トラブルで滑走路に停止した際の事案でございますけれども、こういったトラブルがあった際においても、滑走路が2本整備されるということによって、安定的な輸送機能というのは確保されるであろうということが期待されるところでございます。

この本体の資料は以上ですけれども、最後、参考資料1を一度御覧いただきまして、お開

きいただきたいのが6ページ目でございます。前回の計画段階評価の際に、こういった工事を行うことに伴って空港運航に支障はないのかというような御質問をいただきましたので、改めてここで御説明させていただければと思います。

1つ目が、その平行誘導路を潰すということに対する影響ですけれども、左下の図を御覧いただきますと、これが当初の計画でございまして、もともと空港島の北のほうに整備地区というものが整備される予定がありまして、そうすると航空機の行き来が南北両方向の移動があるだろうということで、平行誘導路2本必要と計画されたわけでございます。

一方で、実際はそこに整備地区を整備するのではなく国際貨物地区ができた関係で、右の図ですが、航空機の流れとしては基本的には一方向に流れていくということになりましたので、2本の平行誘導路を一応使ってはいますが、一方は予備的に取り扱っているものですので、滑走路の増設に伴って平行誘導路1本になるということでも影響は小さいだろうということが想定されているわけでございます。

また、7ページ目を御覧いただければと思います。その誘導路を潰して滑走路に転用するというので、スポットですとかターミナルに近い位置に滑走路ができるということに伴って、運用上の支障はないかということでございます。やはり転移表面といったものを設置する関係上、一部施設については改良が必要になります。1つはスポットでございますが、一番近いスポット、写真で言いますとこの赤丸の10スポットですけれども、これについて大型機を止めることはできなくなりますので、中小型機への対応に転用するということとなりますが、右の表を御覧いただきますと、現在大型機のスポット44、中小型機対応は33の計77に対して、この10スポットを転用する。一番下に最大利用実績ということので、同時に大型機のスポットを使用した、大型機が止まった駐機したタイミングで、どの程度大型機の駐機があったかというのを示しているんですけど、基本的には5機の大型機で中小型機のほうが47機ですので、そこまで大型機の利用というものが今後もそう伸びていくことはなかなか想定もされないということで、このスポット転用についても特段支障は生じないだろうと考えています。

また、照明であるとかフェンスといったところの切下げも必要になるわけですが、照明については、パイロットの目に光が入るのではないかといった懸念もありますので、投光器の向きの変更であるとか、日よけに使うような板を設置するであるとか工夫を考えております。フェンスにつきましては切下げを予定しており、その機能の確保について、引き続き検討調整が必要な状況ではありますけれども、こういったものを行いながら、施設利用

に影響がないような形で実施してまいりたいと考えているところでございます。

長くなりましたが、私のほうからの説明は以上です。御審議の程よろしく願いいたします。

【委員長】 御説明、どうもありがとうございました。

それでは、早速、今御説明いただいた資料に関して、御意見、御質問等いただいてまいりたいと思います。

それでは、いかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 確認というか、頭を整理させていただいていいですか。

8ページで、現在23年度ウインターを前提ということですけど、貨物の量は12.7万トンがあり、会社のヒアリングができないということでしたけど、38ページに、そのうちの7.8万トンが維持される、差引きしたものが逃げてしまうということですか。

【事務局】 そうです。7.8万トンが全部逃げてしまう。

【委員】 どっかに行ってしまうってことですね。

【事務局】 はい。

【委員】 これがどっかに行ってしまうということで。

【事務局】 それを回避する。

【委員】 回避するということですね。この部分が、直接、会社は聞けないけれど、量としてはこれぐらいがなくなってしまうというイメージでいいんですか。

【事務局】 会社は、我々はもちろん特定はできていますけれども、この資料に特定できる形で書くのはちょっと控えてくれということでは言われていますので。

【委員】 そういうことですね。規模感としては、これぐらいと思っておけばいいということですね。

【事務局】 はい。

【委員】 ありがとうございます。結構です。

すみません。もう一点。現在のB/Cの基準で、貨物というのは定性的な分析にとどまっていますね。事業評価の段階で、航空の事業評価をするときに、貨物の場合は、この前には、北九州がありましたけど、このフォーマットでよいのですか。新しい事業評価の方式があり、それと混同しているのかもしれませんが、これは古いほうでやっているということでしょうか。

【事務局】 すみません。貨物については、利用者便益のほうで計測する。

【委員】 このフォーマットでいいわけですね。

【事務局】 はい。

【委員】 結構です。

【委員長】 どうもありがとうございました。今のは、改めて確認するとなれば、利用者便益231億円、この内訳はどれとどれですかということになるのかな。

【事務局】 利用者便益の231億円につきましては、ページ数で申し上げますと33ページの利用者便益の貨物、これは年当たりの11億7,000万で、34ページの利用者便益の旅客5億1,600万、これは年当たりです。これを評価期間積み上げて現在価値化した数字が、利用者便益の231億円となります。

【委員長】 どうもありがとうございました。よろしいでしょうか。

はい、どうぞ。

【委員】 そのついでだから聞いちゃいますけど、33ページの貨物の便益だけど、単価費用で転換貨物の数、量が出るってことで、これを便益にしている。空港のマニュアルって、便益は一般化費用の差で測るということになっている？ そうなっている？

【事務局】 はい。

【委員】 なるほどね。うん。空港のマニュアルってもともと(個人名)さんが作ったのであれなんだけど、そういうふうになっている？ ああ、そうですか。分かりました。はい。だと思うけども、はい、はい。どうも。

【委員長】 はい、確認どうぞ。

【委員】 よろしいですか。私の記憶が確かならば、マニュアルでは、消費者余剰法で利用者便益を計算することになっていると思うのですが、今回の需要予測の想定では、WithとWithoutで需要が変わらないと仮定されています。

【委員】 ああ、それだからだ。結果的に。

【委員】 はい。結局のところ、一般化費用の差を需要と掛け合わせることで便益が計算できるのだと思われます。

【委員】 それで計算して同じだって、そういう意味ね。

【委員】 はい。

【委員】 ああ、なるほどね。それなら分かるわ。

【委員長】 よろしいでしょうか。

それじゃあ、ほか、いかがですか。どうぞ。

【委員】 御説明ありがとうございます。まず、割引率、1%、2%、3%ということで計算をいただきましてありがとうございました。感度、大体レベル感が分かりまして、大変参考になります。

費用便益分析、36ページの費用のところなんですけれども、166億円ということで、その下に費用があります。工事費の費用が10%上振れした場合、下振れした場合、それから工期10%のブレということでシミュレーションされているんですが、今の人件費の高騰や資材費の高騰、人手不足ということを考えますと、10%というワーストケースの置き方が妥当かどうかというのは非常に気になります。万博でも費用が当初の1.5倍になり、工期も大幅に遅れているという話がある中で、この近畿圏・中部圏において工事に必要な人が集まるのか、妥当なコストで工事が完了するのか、といった辺りのお考えを聞かせていただければというのが1点です。

それから、大規模改修の便益の考え方です。With、Withoutとありますが、そもそも既存の空港ですので、大規模改修する場合には、当然旅客を取られる、貨物を取られるということで、必ず逸失利益というものが発生すると思うんですね。便益は当然あるという意味で、新規開発とは大分考え方が違うのかなと思うんですけれども。

当然、利用者からすれば、あるいは空港会社からすれば、大規模改修によって2年間使えないということは逸失が生じるわけです。そもそも最初に事業をするときに、15年、18年、20年後までの間に大規模改修が当然必要になること、老朽化することを想定した上で、そのときにどうするのか、どういうオルタナティブがあるのかということも勘案した上で、全体としてのB/Cと言いますか、そもそもこの事業をやる価値があるか評価がなされるべきではないかと思うんですけれども。18年たったところでどうしましょうと。2年間改修したら、当然供給者、あるいは空港会社の損失になります。多分当たり前と言えば当たり前のことが起こっているという感じもします。この大規模改修の評価の考え方について教えていただければ助かります。

以上です。

【委員長】 どうもありがとうございました。

じゃあ、よろしくをお願いします。

【事務局】 まず、費用ですけれども、ここでやっている感度分析自体は、その事業評価のマニュアルに沿って数字として計測しているものです。なので、マニュアル上は上下10%に振ってみて感度分析をするということが定められておりますので、それに従って計

測したということでございます。

確かに現在の物価高騰、それから建設費の高騰、こういったものを加味すると、10%でいいのかという御批判もあろうかと思いますが、一方今回の費用で一番かかるところが建設費になっておまして、基本的には事業開始の近いところで一番費用が上がってくるという関係で、1.5倍といったような費用の高騰までは見込まなくても、そこまでは現実と乖離しないのかなとは考えているところではございます。

それから、逸失利益は当然出るでしょうと。そもそも建設する段階でそういうことを見込んでおくべきであったのではないかということですが、それについても、大変恐縮ですけれども、そこまでの先の大規模補修を含めたB/Cの計測といったことまで今現在の事業評価では求められていないということで、特にその当時はやっていなかったわけでございます。

ただ一方で、そのライフサイクルコストみたいなものを勘案すると、今後そういったメンテナンスにかかる費用はどうかといったことも加味しながら事業を実施していくという観点自体は必要なことだとは思いますが。

【委員】 ありがとうございます。ぜひ今後に向けては検討していただきたいと思います。

工事費10%というのはマニュアルどおりということなんですが、やはり今の状況、マーケットの環境を考えれば、10%というのはかなり消極的なレベルだと思います。他方で、先ほどご説明のあった割引率を2%とか3%に下げた場合にはかなりB/Cも高いということのようですので、かなりのマージンはあるように思います。いずれにしても、念のために最悪ケースということで計算いただいたほうが良いと思います。ありがとうございます。

【委員長】 どうもありがとうございました。

ほかはいかがでしょうか。

【委員】 今の話に余計なこと言っちゃっていいですか。

【委員長】 はい、どうぞ。

【委員】 覚えているか分からない。全体のマニュアルで大規模改修を入れたときに、どういうふうはその費用便益をやるかみたいなことを昔、議論してやっていたよね。なので、できないことはないと思うんだ。

【委員】

御指名を受けましたのでお話をさせていただきます。大規模改修は多分新規事業評価の時点で考慮されていると思います。私の勝手な想像ですけれども、今回は想定外の不確実性

があったということなのだろうという気がしました。実際にどのように大規模改修が考慮されたのかは、過去の新規事業採択時評価を見てみないと分からないです。

【委員長】 よろしいですか。

ほかはいかがでしょうか。

【委員】 よろしいですか。

【委員長】 はい、どうぞ。

【委員】 どうもありがとうございました。幾つか今のB/Cのところの計算で、やはり過大に評価をしていないかというか、それについて確認をさせてください。

今の建設費も私も気になったんですが、10%の感度でも0.2の差なので、少し余裕があるのかなと思って見ておりましたが、はい、それも気になりましたけど、あともう一つは需要が、ちょっと私は聞き洩らしたかもしれませんけど、需要は19年度に固定してということでしたっけ。何年度に固定？

【事務局】 2023年夏ダイヤとしております。

【委員】 今の夏ですね。すみません。失礼しました。それなら結構です。ここのところは、むしろ堅いというお話のとおりかなと思っていました。

もう一つは、利用者便益のほうの貨物ですが、これが全て逸失してしまって戻らないという仮定ですね。これについてがどうかというところで、ヒアリングをかけてそういう状況であったということは理解をしているんですが、100%これを置いて、それもずっと置くことが妥当かどうかと。つまり一部は日中のベリー便でも移る可能性はあるんじゃないかとか、それから日中へ貨物専用機がダイヤを変えられなくても、ベリー便に移る可能性はないかとか、あるいはチャーター便というのもあり得るでしょうし、そういうことがあるかなと。そこら辺をどの程度見込むかということもあるんですけど、そのところで、これがさらに戻ることがないということ、本当にそれでいいのかなというのも若干気にはなるんです。この辺りについて少し御意見いただきたいというのが1点です。

もう一点は細かい話なんですけど、最後のところで、大型機のスポットの参考の7ページです。ここでスポットの検討をいただいているんですけど、これは誘導路が航空機の真後ろに来るということは、これはプッシュバックしているときには誘導路が使えなくなる、通行を一時止められるということで考えてよろしいでしょうか。この辺りの影響が、運用上問題にならないかなと思って気になりましたので、ちょっと確認させてください。

【事務局】 まず、1点目の利用者便益の貨物についてですけれども、先生おっしゃると

おり、全て戻らないというのがちょっと極端なケースなのではないかということだと思います。一応貨物が会社として、エアラインとしては3社あるわけですが、関空に拠点を移転すると言っている社が、じゃあ、仮に戻ってきた場合を想定してちょっと計測をしてみました、一応それでもB/Cについては1を超えるというような数字が出ておりますので、ケースとしては3社それぞれ戻らないというヒアリング結果ですのでケースとしてはこういう設定はしています。仮に多少戻ってきたことを想定しても、一応B/Cとして1を超えるということは、こちらのほうでは数字としては持っております。

それから、運用面は、中部会社のほうからお答えさせていただければと思います。

【事務局】 中部空港会社でございます。お世話になっております。

先生のおっしゃるとおり、プッシュバックしたときに影響が出るのではないかと、それはそのとおりではございます。実際に2本目の滑走路ができたときにどういうふうに運用するかというのはまだ社内でも調整しておりますが、なるべくこの赤いスポットというのは、使うのは後のほうになるだろうと想定されますし、実際ここでプッシュバックするときの影響なりは、また航空局、管制の方々ともいろいろ調整しながら、空港運用になるべく影響が出ないように進めてまいりたいと考えております。

【委員】 分かりました。スポット、多分余裕があるのかなと思っておりますので、それを優先されるのかなと思いました。

1点目に関しては理解いたしました。そういう想定も内部では検討もされているということで理解しました。ありがとうございます。

【委員】 ここのPAのフルボリュームをちょっと下げないと、ハウっちゃうでしょう。

【委員長】 ほかは。あ、何かいい音になった。(笑)

【委員】 ありがとうございます。私からは、3点お話しさせていただきます。

1つ目は細かい話です。30ページ目に「供給者便益」というところがありますが、このタイトルに「航空会社」と記載されていますが、供給者便益は航空会社には発生しないことは後でも書かれていることで、これはおそらく「空港管理会社」の誤りですね。そう修正されるのいいと思います。

2点目は質問です。36ページ目の費用便益分析のまとめで、私が気になったのは残存価値がどうやって計算されたのかという点です。49億円というのは結構大きな金額に見えます。既存滑走路の部分は残存価値の算定に含まれてはいけなく、新規整備の部分だけが対象だとすると、既存の土地の上に滑走路を新たに舗装するだけで残存価値が49億

円もあるのは少し違和感があります。そもそも、投資金額がたしか140億円くらいでしたね。計算方法がどうなっているのか教えてほしいです。

3点目は、評価方法全体に関わる少し大きな話です。具体的には、24ページ目に「新規事業採択時評価」と書いてあって、「費用便益分析」「その他の効果」となっていますが、新規事業採択時評価で、費用便益分析からいきなりスタートするのではなく、この事業の目的が本来達成されるかどうかについてが、最初に書かれるべきではないでしょうか。

費用便益分析より前に、事業目的に対してどのような効果が発揮されるのかが、定性的でもいいし何かエビデンスを示してもいいのですが、まずは示されるべきで、可能ならばその他の効果が次に来て、費用便益分析は事業の効率性をチェックする1項目として出てくるべきものだと考えます。評価の重要性が少しゆがんで理解されているような印象を持ってしまいました。

少なくとも、今回の事業の目的がどこかに書かれていたと思うのですが、それに対して、どういう効果があったのかというのが結局のところどこにも記述されていないという不思議な事業評価になっている印象です。費用便益分析のところを読めば分かるという意見もあるかもしれませんが、費用便益分析はあくまでも効率性評価なので、事業目的に対する効果について、きちんとページを分離して整理するのがいいのではないかとというのが、私からのコメントです。

以上、3つです。

【委員長】 どうもありがとうございます。

それじゃあ、どうぞ。

【事務局】 中部空港会社です。残存価値については、今回整備する滑走路のみの価値としてカウントしております。

【委員】 そうなのですか。それでも49億円もあるんですね。

【事務局】 はい。

【委員】 分かりました。それは失礼しました。私の認識違いだとしたら申し訳ありませんでした。

【事務局】 それで、評価の仕方というところで御指摘もとてもだと思います。その後もごもっともだと思います。事業の目的としては、事業概要のところにも書かせていただきましたけれども、やはり中部空港は大規模補修工事を行う、これは待ったなしの状況です。これを行っている間でも継続的な空港運用を可能とするということが一番の目的でございます。

ますので、滑走路増設事業を行うことによって、まずそれが可能となるというところをきちんと記すべきだったと思います。御指摘ありがとうございます。

それから、いろいろ中部経済圏域にいろいろな波及効果があるということ、それを定性的にしっかり記載するという努力も続けたいと思います。ちょっとそこが書き切れていないというのは我々も認識をしております、しっかりエビデンスを持った形で用意しておくというのは、この事業評価の際ももちろん必要だったわけでございますけれども、今後、様々な関係者とこの事業について議論をする上でも必要なことだと思いますので、引き続きその努力は続けたいと思います。御指摘ありがとうございます。

【委員長】 どうもありがとうございます。

それじゃあ、どうぞ。

【委員】 御説明ありがとうございました。

おおむね内容を理解しましたがけれど、細かい点で2点お伺いします。34ページの便益の計測のところで、需要が2023年現在だとして、外国人の仕事・私用の便益が一番大きいのですが、これは現在ではないという気がしており、しかも観光よりも仕事・私用が大きいため、どういう条件でこの数値が出てきたのかが分からなかったのも、外国人が多いことと、仕事・私用が多いことについて確認させてください。

あともう一点は36ページの結果で、供給者便益が143億で、利用者便益に比べても数値が大きいと思っていて、35ページを見ると、拠点を関西に移転した会社は相殺しており、その他の航空会社は既存便の集約・撤退ということで、割と便数は限定的で深夜便だけが供給者便益に計測されているはずなんです、何便ぐらいの撤退を想定してこの供給者便益になっているのかを確認させてください。

2点、以上です。

【委員長】 どうぞ、お願いします。

【事務局】 すみません。1点目の利用者便益ですけれども、これは最新の動態調査をベースに使っているところでございます。古いものを活用しているのではなくて、最新のデータでこのような数字が出ております。

【委員】 そうなんですか。動態調査ということは、これは一般化費用は同じで、旅客数だけで差があるということですか。

【事務局】 事務局ですけど、少し補足させていただいてよろしいですか。

最新の実績と言っているのは、便数自体が最新の便数を使っています、今の2023年

の夏ダイヤの便数。そこに何人乗っているかは、過去の実績から1便当たり何人乗っている、かつその目的構成は、最新の動態調査の構成で目的配分をしているみたいな、トータルを出した後、内訳を出しているというようなところで、今ちょっと動態調査を使っているというような使い方をしております。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。今後のトレンドを見ると外国人が増えるというのは分かるんですけど、観光と仕事・私用でこれだけ差があることに違和感があります。

【事務局】 もう一点だけ補足です。時間価値のところで、その仕事のほうが時間価値が高く出る。ちょっと選考接近法の時間価値を出しているんですけども。

【委員】 時間価値の差がすごく大きいということですか？

【事務局】 少し出てるという。あと、動態調査の割合がそんなに観光ばかりではなかったというところが。

【委員】 分かりました。

【委員長】 どうもありがとうございました。

【事務局】 2点目、失礼しました。供給者便益の計測に使っている便数としては、20便になります。

【委員】 20便ですか。関空に移転しない貨物便を含めてということだと理解しました。

【委員長】 よろしいですか。

【委員】 はい。

【委員長】 どうもありがとうございました。ほかはいかがでしょうか。

じゃあ、私からもよろしいですか。どうもありがとうございました。大変活発で有意義な議論ができたと思えます。

委員のクエスチョン、私もすごくそこは重要で、この委員会の所掌は超えてしまうんですけども、ただ一応コメントしておく、要するに新規採択時評価で初めてということはないけど、そこで改めてB/Cを議論するというのは、日本の仕組みとしては妥当だなと思っています。

逆に言うと、そこでしか考えないというか。B/Cだけで物事を決めるべきではないというのは世界共通だし、それをじゃあどうやって受け止めるかというのは、やはり計画体系とか全体の中でステークホルダーの方々に早い段階からそういう事業の必要性なんかをしっかりと示しながら、最終的に建設というか必要なものを造っていく。その全体を考えた上で、

そこにB/Cもどこかに入っている。こういう考え方で皆さんやっているんだけど、日本の場合にはなかなかその計画体系というところが、ストレートにしっかりと体系化してこうやっていきますよというのがなかなか言いづらいところもある。今日は3ページ、5ページにつくってもらったけれども、こういうのは今の空港の場合のある種計画の進め方ということなんですよ。

そう考えたときには、トータルというのがシークエンスで流れちゃっているから、一番最後のところで、果たして税金投入するのに値するかという観点からB/Cも一応見ておこうということなのです。逆にそこにいろいろな目的みたいなものを改めて加えてしまうと、その部分の評価だけが重くなる。そこで全体を見ているかのような錯覚を多くの方に与えるから、だからこれはあくまでも最後。いろいろな評価の体系があり、計画の体系があり、一番最後のお金をつける直前にやる評価ですよということで、限定的に資料を出すほうが、私は現状ではベターだと思っています。

ただ、委員の言っているのは本質的なところなので、本来はしっかりと全体を見せなきゃいけないということだと思っています。これはコメントということで、この委員会の範囲とちょっと違うかもしれないけど。

それから、24時間化というプロジェクトに対して、こういう新規事業採択時評価をやったのは初めてなのかな。何か過去にあったの？

【事務局】 初めてだと思います。

【委員長】 ないんだよね。だから、そこはそういう認識を改めて我々は持ったほうがよくて、日本の空港、地方空港はみんな滑走路1本しかないですよ。内陸空港だし、夜中は飛ばないところが多いんだから。そんなところ、もともと夜中止めて改修が可能なんだよね。

ただ、時代がこれだけグローバル化してきて、日本は世界の中心じゃないわけだから、様々な時間帯に需要があって、それを飛ばせるという環境の空港で、さて1本しかないときどうしようという。そこが今回。最初から分かっていたと言えば分かっていたかもしれない。だから、僕はもっと早くこれを事業化すべきだと思っていたけれども、そういう外的などうかデマンドのほうもそういう時間帯が増えてきているという背景があって、改めて24時間化というので事業化をしようじゃないかと、そういうふうになって初めてなんだろうなと思いますよ。

だから、そこら辺は、地方空港だったらもちろん夜中に大規模改修をやるお金を最初から見えておいて、コストとして見ておいて、事業の必要性をやればいいんだけど、ここは新たな

目的がついてきているので、ちょっと違うんだなと思いました。

それから、最後に、これも最初に出てきたお話に関わるんだけど、コストの件なんだけど、これをこれからどう考えていくかなんだけど、要は新しい滑走路ができた暁に今のAランを改修するとなると、この改修は、要するに閉鎖したままである期間工事というのが可能なのかなんですけどね。そういう考え方がおありなのかなんだけど、この工事はそもそも単純じゃないですか。たかだか滑走路を舗装して造るだけだから。そんな難しくない。

逆に言うと、そこに新しいイノベーションとかいろいろな試行というのを加えていってもらいたいなと思います。イノベーションというのは言葉で言うと簡単だけど、でもそういうのを加えながら工事をして、一方でコスト削減から言うと、閉鎖したままの期間をつくっておいて、新しく造った滑走路で何とか運用していくみたいな、ある種時間帯が長ければ長いほどいいんだけど、本当に毎日毎日、埋め戻して行って、またオープンしなきゃいけないみたいな工事の方法じゃない、コストを削減するという方法論というのはいろいろ工夫できるんじゃないかなと思わせてね。

そういうことなんかも加えていくと、先ほど来のお話の中で出てきている、コストが高くなることに対するある種の将来の対応みたいなことだろうし、そういう工夫をこれからぜひ考えていただければいいかなと思いました。

以上です。

じゃあ、私も質問にはほとんどなっていないんだけど、意見は申し上げたということで、ほかは何か重ねてというのがありますでしょうか。よろしいですか。

そうしますと、今日の平岡局長さんの、いや、それは平岡局長さんが採点するものじゃないから、我々が採点するんだけど、30点、40点ということではないとは思っているんですけども、いただいた意見をいろいろクエスチョンという点もある意味で確認できたと思いますので、改めてこの中部国際空港滑走路増設事業における新規事業採択時評価でありますけれども、この小委員会の答申としては、評価の内容は適当であるということとしてよろしいでしょうか。いいですか。

(「異議なし」の声あり)

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、そういうことで結論とさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、事務局に司会のほうをお返しします。よろしく申し上げます。

【事務局】 屋井委員長、どうもありがとうございました。

閉会に先立ちまして、航空局次長の大沼より、一言御挨拶を申し上げます。

【航空局次長】 航空局次長の大沼でございます。平岡が退席していますので、代理で御礼と、今御意見いただいたことにつきましては、航空局なりの考え方というか私なりの考え方を申し上げさせていただきます。本日は、本当に活発に御議論いただきまして、ありがとうございました。

委員・委員長からいただいた、そもそも事業評価で費用便益分析をやる手前の問題として、その政策目的に対してこの事業の手段というのが合致しているのかどうなのかという。その点はすごく大事だと思っていて、結局その費用と便益を比較して、数字が出てさえすればいいとやってしまうと、そもそもビジネスでやるべきものと、パブリックセクターでやるべきものというのをどう考えるのかという話との関係で言うと、何でも出ればいいということと、その税金を投入する以外のコストも含めて、公で引き受けるものって何なのだという部分と、それはやはり一線があるのだと思います。

今日の議論に関して言うと、もう前提として、要するにそこは消化されている前提でお話を始めていますので、いきなり各論から入っているように見ますが、どちらかというところと経済というよりは法律の話からすると、判決文を書いたり議論を書いたりするとき、そこが捨象されていきなり各論に入るという書き方ではなくて、やはり最初にもともとそれがどういうものなのかというのを確認した上で、そこが認められないのであれば、そもそも費用効果の便益の分析に入っていないと、要するに実体審議に入らない、そういう順番だと思いますので、それは今日の場のみならず、今後、我々が外側に我々の施策をなぜやっているのか説明するときにも十分気をつけてまいりたいと思います。これが1点目です。

それから2点目で、御指摘がありました費用のブレをどう考えるかというのは、確かにこのインフレーションの折、10%なんていうのは、私もどちらかというところと一消費者として実感するところがございます。先々週、ワシントンに出張に行ってすごく衝撃を受けまして、物の値段が上がっているのに為替のレートがこうなっていると、20年前に向こうで暮らしていた自分に比べて、随分貧しくなったような印象でした。

そういうのも含めて、今答えとしてはマニュアルで10%と決まっているので、それを当てはめていますと、もうこれ以上の答えはないのですが、一方で、それが妥当なのかどうかということ自体の目線は、今後、ほかのこの事業評価をやるに当たっても、よく気をつけていくべきことかなと思っています。

これ以外にも、いろいろ私自身も今日の議論を聞かせていただきまして、個人的には考えるところがいろいろございます。今後とも、どうぞ航空行政の各般にわたりまして、先生方の御指導、御助言をよろしくお願ひしたいと思ひます。

本日はありがとうございました。

【事務局】 どうもありがとうございました。

本日の議事概要と議事録については、委員の皆様の御了解を得た後に、後日、ホームページに掲載させていただくこととしております。よろしくお願ひいたします。

これにて第6回交通政策審議会航空分科会事業評価小委員を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —