

中部国際空港事業評価監視委員会
議事概要

1. 日 時 2025年1月27日(月) 15:00~16:30
2. 場 所 第2セントレアビル R-1 会議室
3. 出席者 委員(五十音順)
加藤 一誠委員(オンライン出席)
紀村 真一郎委員
轟 朝幸委員
中野 牧子委員(オンライン出席)
花岡 伸也委員
屋井 鉄雄委員
中部国際空港株式会社 犬塚社長、櫻井副社長、
その他担当執行役員等7名
オブザーバー 国土交通省航空局 近畿圏・中部圏空港課

4. 議事概要

(1)開会

- ・事務局から開会の宣言を行い、犬塚社長から挨拶があった。
- ・事務局から委員の紹介があった。

(2)委員長の選出について

- ・轟委員から屋井委員を委員長に推薦する発言があった。
- ・轟委員の推薦に異議無く、屋井委員が委員長に選ばれた。
- ・屋井委員長から挨拶があった。

(3)審議 中部国際空港代替滑走路事業に係る再評価について

- ・事務局から資料の説明があった。
- ・花岡委員から、代替滑走路工事における昼間作業の有無及びコスト縮減(30ページ)による費用削減効果について質問があった。
- ・轟委員から、代替滑走路への高速離脱誘導路設置の必要性についての質問があった。また、安全対策(26ページ)について、人為的なミスを防ぐためにデジタル的な手法、DXを積極的に取り入れるべきとの発言及び航空管制との連携について質問があった。
- ・事務局から、代替滑走路工事において昼間は主に灯火の工事を行うこと、コスト縮減につき、設計費を6千万円程削減できる見込みであること、代替滑走

路は基本的に出発用の滑走路として運用するため高速離脱誘導路設置の必要がないこと、航空管制を行う中部空港事務所と連携しながら進めていきたいことについて説明があった。

- ・屋井委員長から、夜間施工と昼間施工の場合における航空機動線の違い(16ページ)及び昼間の工事車両の通行の有無について質問があった。
- ・事務局から、赤い線は航空機の動線であるが黄色い線は通れない線であること及び昼間に航空機誘導路を工事車両が通行することがないことの説明があった。
- ・屋井委員長から、現滑走路の大規模補修を行う期間における代替滑走路への着陸の有無について質問があった。
- ・事務局から、現滑走路の大規模補修を行う期間においては代替滑走路への着陸があるが、将来的に2本の滑走路を運用する場合には代替滑走路への着陸が無いことの説明があった。
- ・加藤委員から、実作業時間の減少(25ページ)が当初見通せていなかったことに対する指摘があった。
- ・紀村委員から、実作業時間(25ページ)が5時間よりもさらに少なくなる可能性について質問があった。
- ・事務局から、実作業時間については情報収集に努めていたものの、結果的に見通しが甘くなったことにつき反省したい旨の応答があった。また、工事を行う夜間について便数が急増する兆候は無いため、実作業時間がさらに少なくなる懸念は現状無いことの説明があった。
- ・加藤委員から、対応方針(原案)の事業継続については賛成であること、一方で、代替滑走路事業は二本目の滑走路を造ることでもあるため需要を増やす努力を行って欲しいとの発言があった。また、関西国際空港が台風の影響で冠水した際に中部国際空港がバックアップを行った実績があることから、このようなことを本事業の必要性に加えても良いのではないかとの発言があった。
- ・花岡委員から、残存価値(39ページ)の計算方法について質問があった。便益計測の対象便を新規事業採択時評価から時点修正をしなかったこと(35ページ)について、「保守的に」という表現ではなく、例えば「過大推計しないように」等の表現の方が良いのではないかとの発言があった。また、政府目標2030年に6千万人のインバウンドの受入先としても、中部国際空港が重要な役割を担うのではないかと、代替滑走路は非常に大きな意味があるとの発言があった。
- ・事務局から、残存価値は評価期間後のベネフィットからコストを引いた数字を積み重ねて足すという計算をしているため、新規事業採択時評価と比べて今回の再評価のコストが増えたことで残存価値の数字が小さくなったとの説明が

あった。また「保守的に」という表現については、「安全側に」や「過大評価しないように」を検討した上での選択であるとの説明があった。需要を増やす努力については今後行ってまいりたい、また、バックアップ機能については代替滑走路事業による完全24時間化によってより強化されるとの応答があった。

- ・屋井委員長から、35ページ「保守的に」という形容詞を無くしても意味は通じるとの発言があった。
- ・轟委員から、新規事業採択時評価から1年半でこれだけ増えたのは気になるが、予見できなかったものは仕方ないとしても、今後費用が膨らまないように、またコストダウンに努めて欲しい、また、需要を増やす努力も行って欲しいとの発言があった。また、国際空港として、何らかのトラブル等で滑走路を閉鎖する必要がある場合においても、もう1本の滑走路で運用を継続できるということが非常に重要であるから、対応方針(原案)の事業継続については賛成であるとの発言があった。
- ・中野委員から、便数の増に伴う費用の増を見込んだ上で、「保守的に」(35ページ)計算されているのか質問があった。また、中部国際空港の立地的にも、他の空港が使えなくなった場合において防災面で果たす役割は非常に重要との発言があった。
- ・事務局から、バックアップ機能の強化を対応方針(案)に記載することを検討したいとの応答があった。また、便益計測上は新規事業採択時評価の便数を据え置いているが、工事費用については現実の便数に見合ったコストを計上しているとの説明があった。
- ・屋井委員長及び中野委員から、工事期間中だけではなく、工事期間終了後も便数の増に応じて費用も増えるのではないかと発言があった。
- ・屋井委員長から、労務費等の上昇傾向による建設費の高騰については世の中の実感としてあるだろうから比較的理解を得やすいのではないかと、また、作業時間のように労働環境に関わるような施工条件は契約相手方と相対して初めて決まることもあるので、ちゃんとした説明があれば十分ではないかと発言があり、③施工条件の厳しさ等による効率の低下(24ページ)による事業費増の金額について質問があった。
- ・事務局から、③施工条件の厳しさ等による効率の低下による事業費増は20.4億円のうち13.6億円との説明があった。
- ・紀村委員から、貨物便数の伸びに国際線の貨物量がついてきていない(8ページ)のは、旅客便の貨物(ベリー)が伸びていないことが理由と考えられるため、貨物便に対してだけではなく、ベリーに対する貨物の促進策があると良いのではないかと発言があった。また、地域の貨物需要があるにも関わらず他地域の空港へ運ぶとなるとトラック輸送によるCO2排出も発生することや、

中部国際空港の貨物の経済波及効果が他地域に比べて大きいとする2016年の分析があることから、地域の物流需要に応じて中部国際空港を使ってもらうことが重要ではないかとの発言があった。

- ・屋井委員長から、環境への配慮という観点からも、成田国際空港への横持ち輸送を減らす取り組みにも期待したいとの発言があった。
- ・委員長の採決により、対応方針(原案)の事業の継続について、委員会として妥当であるとの結論を得た。なお、対応方針(原案)に付随して記載される「事業の必要性等について」は、委員意見を踏まえ修正の余地があるとの意見が付された。

(4)閉会

- ・櫻井副社長から閉会の挨拶があった。
- ・事務局から閉会の宣言を行った。

以上