

第2回中部国際空港P I評価委員会 議事録

1 日時

2022年7月19日(火) 15:30~16:55

2 場所

第2セントレアビル 4階 R1会議室

3 出席者

中日新聞論説委員	飯尾 歩 氏
名城大学教授	岡田 恭明 氏
慶應義塾大学教授	加藤 一誠 氏
弁護士	久志本 修一 氏
名古屋大学教授	森川 高行 氏

4 開会

(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回中部国際空港P I評価委員会を開催いたします。私は事務局を務めます、中部国際空港株式会社の筒井でございます。よろしくお願い申し上げます。それでは開会にあたりまして、中部国際空港P I推進協議会の会長であります、中部国際空港株式会社代表取締役副社長の櫻井よりご挨拶を申し上げます。

(櫻井会長)

本日は大変お忙しい中、委員の皆様におかれましては「第2回中部国際空港P I評価委員会」にご出席いただきまして、ありがとうございます。会議冒頭にあたりまして、5月24日開催の推進協議会、6月7日の第1回評価委員会における審議を振り返らせていただきたいと思います。

P I実施の方向性について、課題となりましたのが、「空港整備事業におけるP I実施のガイドライン」に掲げてあります、事業の必要性とか滑走路の位置を決める構想段階におけるP Iの手続きと、そして、複数の滑走路の案から効用を判断する施設計画段階におけるP Iの二つの手続きにつきまして、それをどのように扱っていくかご審議いただきました。

仮に、それぞれを独立に実施するとした場合、まずは構想段階P Iとして、一定期間、事前広報した後に、約4週間程度かけて、情報提供・意見収集を行う。その収集した意見及び意見に対する考え方をとりまとめて、協議会、評価委員会でP I活動が充分に行われたかどうかを確認する。これで構想段階P Iが終了します。その次に、同じような期間で施設計画段階P Iを行うということでございます。

この構想段階と施設計画段階をそれぞれ独立して実施するか、あるいは1回で実施するかについて、ご議論いただきました。ポイントは、住民の皆様の円滑な合意形成に向けてどのようなP

Iを実施していくかということですが、滑走路の位置を決めること、これは、福岡空港、那覇空港と比較しますと、今回の事業は、地元にまとめていただきました将来構想を踏まえて、現空港用地内の誘導路を滑走路に転用する事業である、さらに、将来構想をとりまとめた際、パブリック・コメントを実施したということもございました。このようなことを踏まえて、どのようにセントレアの滑走路増設事業のP Iを実施するか、皆様のご意見を頂戴し、航空局とも意見交換をし、その結果について改めて先生方にご報告するというところで、今回は締めさせていただいたところです。

前回の評価委員会では、「丁寧にやっていく必要があるが、実質的にちゃんと意見が言えて、それに答えて、最終的に理解につながるようお願いしたい」と取りまとめをいただきました。それも踏まえまして、航空局と相談をしました。その結果、本日お示しします案で、7月12日に推進協議会で協議いたしました。その内容は、P I実施計画書、P Iレポート、P I活動内容の三点でございます。本日、評価委員会の皆さまにご審議いただきたいということでございます。

皆様におかれましては忌憚のないご意見を賜りますとともに、P Iの活動にご協力いただきますようお願い申し上げます。開会にあたっての私のご挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。

(事務局)

本日ご出席いただいております委員の皆様は、お手元に配布しております出席者名簿のとおりでございます。なお、前回欠席でございました、名城大学の岡田先生は、本日ご出席いただいております。一言ご挨拶をいただければと思います。よろしくお願い申し上げます。

(岡田委員)

今、ご紹介ありました、名城大学の岡田です。前回欠席しまして申し訳ありません。

簡単に私の経歴を申し上げます。現職は大学の教員をやっておりますが、前職は25年前の地域飛行調査のあたりからずっとやっておりまして、多分、ここにいる皆さんの中で、一番長くこの空港に携わっていると思います。これだけ長く携わるとは思ってもみなかったのですが、ご協力させていただきたいと思っております。よろしくお願い致します。

(事務局)

どうもありがとうございました。続きまして本日お配りをしております資料を確認させていただきます。お手元の次第の下段に記載しておりますとおり、本日の会議の次第、先ほどご紹介しました出席者名簿、それと配席図、資料につきましては資料の1から3、参考資料といたしまして、1から5をお配りしております。ご確認いただければと思います。

もし過不足ございましたらお申し出をいただきたいと思います。

よろしいでしょうか。

この時間を持ちまして報道の方は撮影ここまでとなりますので、よろしくお願い申し上げます。

それではここからの進行は加藤委員長をお願いを申し上げます。加藤委員長、よろしくお願い申し上げます。

5 議事

(1) P I 実施計画書(案)について

(加藤委員長)

委員の先生方。よろしくお願ひ申し上げます。それでは、早速、議事に入りたいと思います。はじめに議事の(1) P I 実施計画書(案)につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

(事務局)

議事(1) P I 実施計画書について、ご説明をさせていただきます。

資料1「中部国際空港滑走路増設に関するパブリック・インボルブメント実施計画書(案)」をご覧ください。

前回会議では、P I の方向性について、同様の資料によりご説明を申し上げましたが、今回は、中部国際空港の滑走路増設にあたり実施するパブリック・インボルブメントのための実施計画書(案)ということでお示ししております。

前回お示した内容から、主に変更した点を中心にご説明をさせていただきます。なお、変更した箇所については、赤字にて表示しておりますので、よろしくお願ひいたします。

まず、一枚おめくりをいただき、「はじめに」をご覧ください。

当初は、別紙にイメージを表示しておりましたが、わかりやすくするため、2段落目下にイメージ図を記載いたしました。また、将来構想が掲載されているホームページのURLを追記しております。

4段落目の「喫緊の課題に対応する滑走路増設の具体的な整備計画の策定に向けて」は、「喫緊の課題に対応する現空港用地内における滑走路増設の具体的な整備計画の策定に向けて」と修正し、今回の目指す滑走路整備案を明示いたしました。

一枚おめくりいただき、本文1ページをご覧ください。

赤字にて示しておりますが、4段落目、「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)を策定」と記載し、パブリック・インボルブメント・ガイドラインとの関係を明確にいたしました。本日、参考資料2としてお配りしておりますのでご参照いただければと思います。

また、5段落目以降の記載を追加しております。「中部国際空港の将来構想」の策定の経緯、パブリック・コメントの実施について記載した上、改めて、幅広く情報共有を図り、住民等の皆様のご理解を得る観点から、「一般空港の整備計画に関するパブリック・インボルブメントガイドライン(案)」を参考として、P I を実施することを記載しております。

1ページ最後の段落は、今回のP I の実施方針の作成にあたり参考とした、ガイドライン(案)の「2の適用段階」と「7の運用」について記載しております。前回の方向性を検討いただく際にもご説明しましたが、改めて、ガイドライン(案)の内容についてご説明します。

まず、2の適用段階についてですが、「滑走路新設事業について、幅広い選択肢から滑走路の概ねの位置、方位等の基本的な諸元に関する一の候補地を選定する『構想段階』と、「候補地が選定された上で具体的な施設の配置等の計画案を決定するための『施設計画段階』の各々の段階で本ガイドラインを適用し、P I を行うこととされております。

また、7の運用②において、「空港整備が、他の公共事業に比べ、個所数が少ない一方、個別性が比較的大きいため、本ガイドライン(案)の適用については、画一的に行うのではなく、個別案件ごとの特性を考慮して柔軟に行うことが必要である。」とされております。

おめくりいただき、2ページとなりますが、こうした規定を参考に、今回の滑走路増設は、空港の完全24時間運用の実現や現滑走路の大規模補修などの喫緊の課題に対応するものであること、また、現空港用地内という限定された中で滑走路の整備を目指すものであること、さらに、ここには記載はございませんが、滑走路の概ねの位置等に関する一の候補地を幅広い選択肢から選定するという構想段階P Iの意見収集のプロセスが、過去の福岡空港、那覇空港のP Iの事例と今回は大きく異なることを踏まえ、構想段階と施設計画段階をあわせた形でP Iを実施することとします。なお、他空港の事例につきましては、参考資料3としてお配りしておりますので、ご参照いただければと思います。

なお、当初は2つのP Iをまとめて行う場合であっても意見収集の期間は4週間としていましたが、それぞれのP Iの段階での意見付与の機会を与えることを踏まえ、今回は7週間程度としました。また、当初の4週間程度経過した時点で構想段階に係る意見を集約し、その意見に対する空港管理者としての考え方もあわせて公表するとともに、残る意見収集期間が2週間程度であることを踏まえ、意見収集の期間が適切であるかどうか、皆様方協議会や評価委員会の意見を参考として、意見収集の期間の延長が必要かどうかを判断したいと考えております。

続きまして、3ページをご覧ください。P Iの実施体制でございます。

こちらは、P I評価委員会の委員の方々を記載するとともに、現時点でのP I推進協議会及びP I評価委員会それぞれの開催状況を記載しております。

続きまして、5ページをご覧ください。(2)実施手順でございます。

図におけるP I活動の箇所をご覧ください。P I活動の実施期間について、先ほど説明したとおり、4週間から7週間程度に変更し、4週間程度経過した時点で、意見の集約をし、中間報告を行うことを図示しております。また、説明書きも、先ほどご説明しましたとおりに修正しております。

続きまして、6ページをご覧ください。(3) P Iにおいて提供する情報でございます。

提供する情報内容について、「構想段階」・「施設計画段階」との記載を追加し、情報の内容が、どちらの段階に相当するものかを明記しています。

続きまして、7ページをご覧ください。(5) P Iに係る周知・広報、情報提供及び意見収集の方法についてでございます。

6月2日に弊社Webページ内に「中部国際空港滑走路増設プロジェクト」の専用ページを開設いたしましたので、住民・関係者の皆様にわかりやすく伝える観点から、表の下に、注を追記いたしました。

続きまして、8ページをご覧ください。

意見収集の表につきまして、こちらわかりやすく伝える観点から、先ほどご説明しました実施方針に基づき、期間を明記しております。

以上が前回お示しした内容から、主に変更した点でございます。

最後に、9ページをご覧ください。先日のP I推進協議会においてご質問がございましたので、

補足説明をいたします。「(7) P I の目標達成の判断及びP I の終了」の「視点②」において、意見提出者の年代、職業、居住地を把握し、広く情報が周知されたかを評価するとありますが、こちらは判断のための一つの指標になるものですが、仮に、年代、職業、居住地が偏っていたとしても、ただちに幅広くないという結論にはならないものと考えております。

P I 推進協議会のご意見やP I 評価委員会の皆様にもご助言をいただき、判断することになると考えております。

説明は以上でございます。ご審議よろしくお願い申し上げます。

(加藤委員長)

ご説明ありがとうございます。資料1につきまして、ご説明いただきました。赤字で追記・修正いただいております。最初、事業評価の内容を要約されて、それから関係する記載を抜粋いただきました。それから2ページ、特に期間の話を書いていたというところがポイントです。さらに、具体的な実施手順を5ページ、6ページで書いていただき、そして9ページでは、今回の推進協議会の議事録に載っている意見についてご説明いただきました。

それではご質問、ご意見を頂戴したいと思います。どなたからでも結構です。

まだ意見がでませんので、私から確認させてください。2ページに意見募集期間を7週間程度として、4週間程度経過した時点で、意見を集約することになります。その時に、後半で構想段階、施設計画段階の両方とも意見が出た場合、それは良いのでしょうか。意見はどちらに出してもよいわけですか、確認させてください。

(事務局)

特に期間の明示をしているわけではございませんので、当初の4週間であっても、後の3週間であっても、構想段階、施設計画段階の意見は言えると考えております。ただ、前段の4週間では、構想段階の意見だけとりあえず集約をさせていただいて、我々の考え方を明示し、公表をさせていただきたいと思っております。それを踏まえて、ご意見を出されることを拒むものではありませんので、また意見を言ういただければと考えております。

(加藤委員長)

その意見の抜粋は事務局でして頂いて、最初の構想段階の意見を我々や推進協議会の方が見て、期間がこれでよいかという判断をされるわけですね。

(事務局)

そうですね。期間の適正性についてご判断をいただきたいと思っております。どういう方からどういうご意見が出ているかということも見ていただいて、もう少しやるべきではないかというご意見があれば、我々もそれを踏まえて判断をさせていただきたいと考えております。

(加藤委員長)

補足いただきまして、ありがとうございます。いかがでございましょうか。

(久志本委員)

意見の出し方としては、構想段階と施設計画段階がわかれて出てくると想定されていますか。あるいは、後で整理して分けるというイメージですか。

(事務局)

一般の方ですので、多分、混在して出されるのではないかと考えています。ただ、構想段階の内容が含まれているのであれば、そこを拾い上げて、我々の考え方を示し、4週間経過した段階で公表させていただきたいと考えております。

(加藤委員長)

ありがとうございます。

それでは、原案どおりP I実施計画書を決定させていただいてよろしいでしょうか。

<異議なし>

では、原案どおり実施計画書を決定させていただきました。

(2) P I レポート (案) について

(加藤委員長)

引き続き、議事の(2)ということになります。P I レポート(案)でございます。事務局からご説明をお願いします。

(事務局)

それでは、資料2「中部国際空港滑走路増設P I レポート案」をご覧ください。

まず、「はじめに」でございます。

今回の事業は、現空港用地内の誘導路を転用した滑走路の整備であり、「中部国際空港P I 推進協議会」を設置し、住民・関係者など多くの皆様がこのP Iに参加いただき、合意形成を図ることを目的とすることを記載しております。

続いて、目次になります。

このレポートは、第1章から第7章までで構成されています。目次の下には、航空局のガイドラインで定める構想段階、施設計画段階について、それぞれどの章が相当するかを示しております。

それでは一枚おめくりいただきまして、1ページをご覧ください。

「第1章 パブリック・インボルブメント(P I)について」でございます。

内容は、先ほどご説明しました実施計画書と同様でございますので、説明は省略させていただきます。

おめくりいただきまして、3ページをご覧ください。「第2章 中部国際空港の概要」でござい

ます。このページでは、空港の概要について記載しております。

次に4ページをご覧ください。利用状況について記載しております。

旅客数・発着回数について、2019年度に過去最高となる旅客数1,260万人、航空機の発着回数11.3万回を記録しましたが、2020年2月以降、コロナ禍により、大きく落ち込んでいることを、また、国際貨物取扱量については、世界的に貨物の動きが好調にもかかわらず、中部国際空港の輸送量は減少していることを記載しております。

おめくりいただきまして、5ページから6ページにかけては、航空ネットワークの状況を記載しております。旅客便のピーク時である2019年冬ダイヤと、直近のダイヤを比較しております。

おめくりいただきまして、7ページをご覧ください。「第3章 中部国際空港の滑走路に関する課題」でございます。

この章では、滑走路が1本であることにより生じている課題を記載しております。

まず、「完全24時間運用の実現」です。中部国際空港は24時間運用が可能な海上空港であります。深夜早朝時間帯において、滑走路のメンテナンス作業を実施しており、その間は航空機の発着はできないため、完全な24時間運用は実現できておりません。

メンテナンス作業には、最低限、週10時間程度の時間が必要となりますが、コロナ禍前の2020年1月には、週11時間しか確保できておらず、また、2022年冬ダイヤにおいても、確保できる時間は、週12時間程度の見込みであり、コロナ禍であっても、十分な時間を確保できておりません。

よって、今後、国際貨物便のさらなる増便に対応し、国際物流基地として拠点性の強化を図るとともに、LCCを始めとする旅客便の多様な運行ニーズに対応していくために、完全24時間運用の実現が不可欠である、ということを記載しております。

8ページには、コロナ禍前、コロナ禍におけるメンテナンス作業時間を示した表となります。

おめくりいただき、9ページをご覧ください。「②現滑走路の大規模補修への対応」です。中部国際空港の滑走路は、開港から17年が経過した現在も、滑走路の路面は健全ですが、アスファルト舗装の材料劣化が進んでおり、近い将来、材料劣化の進展などに伴う舗装の破損を予防するため、また、空港のアセットマネジメントの観点からも、舗装面を全面的に切削し再舗装する大規模補修の実施が不可欠です。

仮に、現状のまま滑走路の大規模補修を実施する場合、2年間にわたって、深夜早朝時間帯に6時間半滑走路を閉鎖することとなり、その間、航空機の発着ができなくなってしまうことから、その事態の回避が必要であることを記載しております。

9ページの下から10ページにかけては、滑走路の通常補修や大規模補修工事の内容を写真などにより説明しています。

続きまして、「③不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避」です。

ここでは、航空機がトラブルにより滑走路上で停止した場合や、滑走路に不具合が発生した場合における、滑走路閉鎖リスクについて記載しております。参考として、実際に中部国際空港で生じた不測の事態の事例を記載しております。

おめくりいただき、11ページをご覧ください。「④災害時におけるバックアップ機能の強化」です。

ここでは、成田国際空港や関西国際空港といった国際拠点空港の運用に支障が生じた場合に備えて、それらの空港を代替できる機能を強化しておく重要性について、過去の事例とともに記載しております。

続きまして、12ページ、「⑤リニア中央新幹線等の整備効果の向上」です。2027年度に予定されているリニア中央新幹線の東京―名古屋間の開通により、人口5千万人のリニア大交流圏が形成されること、また、2027年度には、西知多道路が整備され、中部国際空港へのアクセス性が向上することから、これらにあわせて、国際拠点空港としてふさわしい機能を備えること、すなわち滑走路を増設することが、それらの整備効果を高めるものになることを記載しております。

おめくりいただき、13ページをご覧ください。参考として、国内主要空港の滑走路の整備状況についての表を掲載しております。

続きまして、14ページをご覧ください。「第4章 増設滑走路の位置」でございます。

まず、中部国際空港が、今後、国際拠点空港としての機能を十分に発揮していくために、第3章で示した課題に対応していくことが必要であることを記載しております。

次に、位置の検討です。何も方策を講じない「ゼロオプション」の場合については、現在抱える課題の解決につながらないことや、現滑走路の大規模補修実施に伴い影響が生じることを記載しております。

また、現在、空港沖では、中部地方整備局により「中部国際空港沖公有水面埋立事業」が進められておりますが、仮に新たな埋立地内に滑走路を設置する場合、空港西側の埋立完了までに15年程度を要する見込みであり、地盤改良や滑走路整備に5年程度を要すると仮定すると、滑走路の供用開始は2041年度以降となります。

よって、現滑走路の大規模補修を実施するためにも、第二滑走路の早期整備が必要であることを踏まえ、今回の増設滑走路の位置の検討は、空港島内の既存用地内に限られていることを記載しております。

おめくりいただき、15ページをご覧ください。「第5章 増設滑走路案の概要」でございます。

空港島内の既存用地内において、技術的要件を満たす滑走路の整備案として、2つの案を作成いたしました。これは、位置の検討のところで説明をいたしましたが、空港沖の埋立事業が進む中、第二滑走路の整備は空港内で限られるものの、P Iを実施するにあたり、住民等の方々に幅広く検討いただけるよう、実現可能性のある2案を示しております。なお、先日、公告いたしました「計画段階環境配慮書のあらまし」に先行して記載しましたが、本来は、この構想段階P Iにおいてお示しする予定としておりまして、後先が逆になり申し訳ありません。

続きまして、16ページをご覧ください。

案1は、現滑走路を大規模補修する期間に限り使用する滑走路として、現滑走路の着陸帯に整備する案となります。大規模補修完了後は、滑走路を撤去することとなるため、滑走路は1本のままとなります。

案2は、現在の誘導路の位置に滑走路を整備する案となります。将来も2本の滑走路により運用するものであり、「中部国際空港の将来構想」の第1段階にあたるものです。

おめくりいただき、17ページをご覧ください。2つの案の計画内容について比較しておりま

す。

滑走路の長さは、いずれの案も 3,290mとしております。案の2において、空港島北側の気象ドップラーレーダーが転移表面に抵触しない長さとして設定しており、それとの比較の観点から、案の1も同じ長さとしております。

滑走路の間隔について、案1は112.5m、案2は210mとなり、案2では、2本の滑走路の同時運用が可能となります。

航空灯火については、いずれの案も記載している各灯火を整備することとなります。

なお、欄外に誘導路が一本になる影響の有無について、記載しております。

続きまして、18ページをご覧ください。「第6章 増設滑走路案の比較」でございます。

まず、「評価項目の選定」です。増設滑走路案の比較にあたり、「①整備効果」、「②空港周辺への影響」、「③整備工程及び概算事業費」の3つの項目を設定しております。

まず、①整備効果に関する比較です。滑走路が1本であることにより生じる各課題を解決できるかという点について、各案を表で比較しています。御覧のとおり、案1では各課題に対して十分に対応できないこととなります。

おめくりいただき、19ページをご覧ください。

深夜早朝時間帯において貨物便の発着ができなくなった場合の輸送時間・輸送費用の損失について記載しております。

現在の中部国際空港における国際貨物便の就航状況から、中部空港が使えない場合、24時間運用している関西国際空港へ貨物が輸送されることが見込まれ、現在、中部国際空港において貨物の拠点性が進む中、この機能が失われてしまい、その損失は計り知れないものがあります。次の20ページに、その場合における時間・費用の損失を整理し、記載しております。

続きまして、「②空港周辺への影響」です。

下の表に示してありますとおり、いずれの案も空港島内の既存用地内に配置することから、水質や動物の生育環境への影響は少なく、航空機騒音についても、概略の検討により、海上に収まる見込みであることを確認している旨、記載しております。

おめくりいただき、21ページをご覧ください。

参考に、先に公告・縦覧しております「中部国際空港滑走路増設事業に係る計画段階環境配慮書(令和4年6月)」に掲載した航空機騒音に係る環境基準の類型指定状況及び現在の航空機騒音の推計結果を掲載しております。

22ページは、環境アセスメントの手続きの流れを記載しております。

おめくりいただき、23ページをご覧ください。制限表面への影響については、いずれの案についても、新たに進入表面及び転移表面が設定される予定であることを記載しております。下に参考として、案の2の制限表面図のイメージを記載しております。

続きまして、24ページをご覧ください。整備工程及び概算事業費です。

整備工程については、イメージ図を示し、案1に比べて案2の方が、工事期間が短くなることを記載しております。

また、概算事業費については、設計・工事、計画策定・調査費用として、案1は209億円、案2は140億円と想定していることを記載しております。

おめくりいただき、25ページをご覧ください。各案の比較評価を表にまとめております。
続きまして、26ページをご覧ください。「第7章 増設滑走路案の選定に向けて」でございます。

ここでは、皆様からいただいたご意見などを踏まえて、増設滑走路案を選定することを記載しております。

また、意見募集期間が4週間程度経過した時点で構想段階に係る意見を集約し、構想段階に係る意見及びその意見に対する考え方もあわせて公表するとともに、「中部国際空港P I 推進協議会」へ報告し、「中部国際空港P I 評価委員会」の助言を求め、意見募集の期間が適切であったか、すなわち期間の延長が必要かどうかを判断したいと考えていることを記載しております。7月12日のP I 推進協議会において、中間報告時に意見及び意見に対する考え方を公表することを住民にきちんと周知すべきとの意見がございましたので、公表することを明記しました。

そうした点を踏まえ、増設滑走路の必要性や、位置に関する選択肢についての意見は、お早めに提出いただきたいこともあわせて記載しております。

おめくりいただき、最終ページの27ページをご覧ください。意見募集期間や意見提出方法を記載しております。

説明は以上でございます。審議のほどよろしくお願い申し上げます。

(加藤委員長)

ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

(飯尾委員)

根本的なことで申し訳ありません。「P I の対象になる住民・関係者」と、住民の方が上に来ますが、改めて住民というのは、どういう概念として捉えればよいでしょうか。

(事務局)

住民につきましては、先ほどご審議いただきました実施計画書の6ページをご覧くださいと思います。6ページに「(4) P I の対象とする住民・関係者等」という表記をさせて頂きました。ここには、「①周辺地域住民」で、常滑市の個人、団体等ということで表記しておりまして、その次に「②空港利用者」で、中部国際空港を利用される方、主に愛知県、岐阜県、三重県にお住まいの方をターゲットとしております。さらに、「③空港関係者事業者」で、航空会社、貨物事業者を入れてございます。最後に、「④その他」ということで、①から③以外で「中部国際空港に関心を有する個人・団体の方」と、広く言えばどなたでもよいということで、全ての方を対象とさせて頂いております。

(飯尾委員)

周辺住民という考え方が中心ではないということですか。

(事務局)

あらゆる方を対象にさせていただいているというのが、今回のP Iの精神でございます。

(森川委員)

案の1と案の2で、どちらが良いかということですが、案1が良い点は何かあるのでしょうか。どう見てもドミナントの関係で、案2の方が良い。案1を選ぶ理由があるのか。誘導路は一本で良いと明確に書かれています。それでも代替案を示さないといけないのでしょうか。

(事務局)

案の1を書いたのは、空港用地内で実現可能性のある滑走路ということで、本来、案の2をターゲットとしていますが、それだけでは一般の方の選択肢が狭まるという事ですので、選択肢を広げる意味で、可能性のあるものをもう一つ記載させていただいたということでございます。もう一つは、同様の実績として、小松空港において大規模補修をやるために仮設の滑走路を造った実績もありますので、そういうことも踏まえて案の1を提案させていただいています。ただ、我々の空港からいくと、今、先生おっしゃっていただいたように、案の2が適切かという考え方を持っております。

(森川委員)

案の2において誘導路の一本を滑走路にした場合、残っている誘導路は、滑走路を滑走している時に通れますか。

(事務局)

通れます。

(森川委員)

わかりました。ということは、案2の方が、冷静に見れば何も悪いことはない。あとは、誘導路から滑走路にするときに、もちろん案の1は何もないところを滑走路にするので、設置のために相当舗装等を変えなければいけない。誘導路を滑走路にする時も、それなりに。

(事務局)

幅もちょっと変わりますので、その分の地盤改良も出てまいります。ただ、一から造るよりも相当リーズナブルにやれるのではないかと考えています。

(森川委員)

はい、わかりました。

(加藤委員長)

その他いかがでございますでしょうか。

(久志本委員)

同じ意見で恐縮ですが、普通に考えて、与えられる情報を前提にすれば、案1は選択の余地がないのですが、これを住民に意見を聞くというのは、見識を疑われるとは言いませんが、ちょっとよく理解ができないというのが正直な意見です。

(事務局)

パブリック・インボルブメントのガイドラインで、複数案を提示して住民の意見を求めなさいと書いてございますので、実績もあったものですから、我々としては、選択肢の一つとして提示をさせていただきました。案の2だけで決め打ちでやってしまうと、選択肢が狭まることとなりますので、最初申し上げたゼロオプション、やらないことも含めて、三つの方策でご検討いただくというものでございます。

(久志本委員)

やらないのも含めてということになるのですか。

(事務局)

はい、やらないことも説明を書かせていただきました。

(久志本委員)

案の3とか案の0ということですか。

(事務局)

いわゆる案0ということですよ。ゼロオプションという言い方をさせていただきました。

(加藤委員長)

案の1も案の2も反対というのもよいですね。

(事務局)

はい、そういう意味では幅広く意見をいただくということでございます。ゼロオプションについては、否定はしています。何の解決にもなってないということを書かさせていただいて、やらないことはないというように書いてあります。14ページの「位置の検討」の冒頭2行、「何も方策を講じない場合」です。ここで、皆さんにもやらないことの説明は、我々としてはさせていただいた、ということでございます。それぐらい色んな選択肢がないと、一般の方はわかりにくいだろうというのが、もともとP Iの考え方だと思います。

委員おっしゃったように不要だろうというのはよく分かりますが。

(久志本委員)

案0はあったほうがよいと思います。人によっては、この費用をかけてやらなくてもよいという人もおられると思います。

(事務局)

案の1は小松空港がこういうやり方をやられましたので、我々もその例示をしながら皆さんにご判断をいただきたいということでございます。決め打ちはいけないということです。

(加藤委員長)

二つの段階を一緒にしようとする、最初の段階で選択肢が複数いるから、選択肢をちゃんと示しましょうということです。ただ、順序が逆になったとおっしゃっていましたが、順序が違うけど、3つは示しましょうということです。

(事務局)

そういうことでございます。

(久志本委員)

細かい話ですが、12ページのリニアの2027年度予定について、遅れるとJR東海が正式に報告した報道に接したような記憶があるんですが、これは維持されていますか。

(事務局)

まだ正式な発表ではないと思っております。遅れるだろうというのは、皆さん共通の認識ではありますが、まだ消えてないと思っております。

(久志本委員)

わかりました。

(飯尾委員)

このレポート案自体が、選択をしていただくための選択肢になるということ。

(事務局)

幅広い選択肢を示すということです。これ以外でも意見としては大丈夫です。

(飯尾委員)

これを読んでいただいて、広くということになるわけですね。

(事務局)

これよりも広く考えていただいてもいいということです。意見としてはどんな意見でも。

(飯尾委員)

滑走路が一本であることによって生じる各課題を解決し、住民、誰もがということになります。これで選択できるのかなという気がしました。1本でも2本でも0本でもどうでもいいというのがほとんどになってしまうという気がします。広報の立場に立って考えてみると、これを読み解く方法を考えないと、幅広い選択肢を得ることにならないのではないか。選択肢を用意したとおっしゃいましたが、選択肢を無理やり作って選ばせるみたいなどころがあるのですが、その無理やりですら関心を持っていただけない人がほとんどではないかというような気がしました。どうやったらこれを読んでいただいて、どうやってこれを比べていただいて、どうやって参画と言えるほどの関心を持っていただけるのかどうか、報道に携わる身として、先ほどからずっと考えているのですが、難しいという気がしています。

(事務局)

そういう意味で、対比表もつけさせていただいていますので、そういうところも読んでいただいて、ご判断いただくのではないかと思います。単に絵だけを示すと、今ご指摘のような話になると思いますが、このPIレポートはそういう目的で作っておりますから、これを一通り読んでいただければ、長所・短所を全部記載してありますので、そこを見てご意見を言っただくと考えております。

(飯尾委員)

感想としては、なかなか幅広くということには。

(事務局)

はい、皆さんが全部読んでいただけるかということも。

(飯尾委員)

全部というか、読んでいただける人がどれぐらいいるのか。パブリック・インボルブメントという、構想段階からということもあり、パブリック・コメントよりも、より深く参画することになりますよね。果たしてどうしたら参画して頂けるかと考えると、ちょっと難しいのではないかという気がして仕方がないのです。

(加藤委員長)

広く意見を取れるかと。

(飯尾委員)

幅広くということでは。

(加藤委員長)

書き方ですか、それともやり方ですか。

(飯尾委員)

やり方というか、常滑市の住民であり、報道に携わる者として、どうやったら幅広く読んでもらえる、また、手に取ってもらえる、あるいはホームページを開いてもらえるのか。いろんなやり方が書いてありますが、ただそれだけではP Iにならない様な気がしています。

(加藤委員長)

事務局、いかがですか。

(事務局)

最初の将来構想の時にパブリック・コメントをやっております、約70件のご意見をいただいております。この時は、新聞に載せたりとか、そういうことまではやっておりませんので、それよりはあらゆる手段を使って広報させていただきます。この次の段階でご説明させていただきますが、そういうところで皆さんに知って頂いて、なるべく手にとって計画も見えていただくための努力を、我々はしなくてはならないと思っております。それは次の段階でお話しする内容で、カバーをしたいと思っております。

関心が深いかどうかというところは、滑走路のもう一本増設というところが、住民の方にすぐ反応頂けるかどうかは、ちょっとどうなのかと思っておりますが、我々としてはできる限りの広報媒体を使って、PRをし、皆さんに手に取っていただきたいと思っております。

(加藤委員長)

“How” のところが次に出てくるわけですね。内容ということか、書きぶりということか、飯尾先生はどちらでおっしゃっているのですか。

(飯尾委員)

選択肢を無理やりご用意なさったということなのですが、その効果があるかどうかということに疑問に思ったということです。

(加藤委員長)

内容の方ですね。

(飯尾委員)

はい。

(事務局)

今おっしゃられたことは、確かにその通りだと思います。世間的に議論になっているものと、代案が示されて、それに対しての賛否として色々な意見が出てくることになると思います。今回の事業は、それほど賛否が割れているほどのこともないものですし、しかもすでに推進協議

会の中で、2段階で滑走路を造るというのが地域の基本的な構想であるということで、当地域では大々的に新聞にも出て、なるほどそうなるんだということで雰囲気が醸成されています。そこで改めてきちんとした手続きとして、こういったものをやろうという時に、先生おっしゃられたように、どれだけ関心を持っていただけるかということだと思います。今、委員長おっしゃたように、今後の周知でどれだけのことのできるのかということ、精一杯汗をかくということだと思っていますので、その点も含めてご議論を進めていただきたいと思います。

(加藤委員長)

次の資料3のところでご説明いただいて、そこでも意見を頂いた方が良いでしょう。ぜひ、お願いいたします。

(事務局)

選択肢ということが強調されていますが、P Iの目的としては、必要性、例えば、今回の事業が先ほどのゼロオプションとの比較で必要かどうかということ、また、施設計画によって環境面への影響がどうであるか。もちろん環境影響評価ということで別途動いてございますが、そういうような情報も出ささせていただいて、滑走路を造ることについての皆さんの考えをお聞きすることです。つまりどのものがよいということもございしますが、究極は、今回の事業が適切なものであるか皆さんのご関心を持っていただくことです。そのために、次の議題になりますけど、私ども皆さんがよく接していただけるような機会を設けて、このプロジェクトに関心を持っていただく。そして、内容とか方法が良かったかについてご意見いただくというような形でのパブリック・インボルブメントを進めていきたいと思っております。

(加藤委員長)

いかがでございましょうか。

(久志本委員)

27 ページを見て思いましたが、意見の入力フォームとか、はがきのアンケートの答え方はどんなふうになるのでしょうか。現時点で考えられていることがあれば。

(事務局)

これから具体的に考えますが、他空港の事例ですと、P Iレポートの章ごとに、「滑走路増設の必要性を理解しましたか」、「滑走路の複数案について理解しましたか」、「比較結果について理解しましたか」といった質問を設定し、最後に自由意見という構成が一般的であり、我々としてもそういうようなアンケートになると想定しております。

(加藤委員長)

最初に、イエス／ノーがあるのですか。

(事務局)

理解できた、だいたい理解できたなど4段階ぐらいでしょうか。

(加藤委員長)

客観部分と記述部分と。

(事務局)

はい。

(久志本委員)

意見を広く求めるなら答えやすい方がよいし、色々難しいと思い、お聞きしました。特に今の部分について、反対／賛成はありません。

(岡田委員)

24ページの工事工程について、設置があって大規模補修があって、撤去。住民がこのイメージだけで全部理解できないというか、わかりません。他空港の事例でA滑走路、B滑走路と書いてあるので、この文章では、現滑走路の大規模改修後とあるので、“現”ではなくてB滑走路設置、A滑走路大規模改修、B滑走路撤去と書かないと、わかりませんと思います。だから、Bができるというイメージを持っていただくということです。

それから21ページ、これは何万回のものでしょうか、現在ですか。

(事務局)

これは2019年度の実績の11.3万回の時のものになります。ただヘリを除いていますので、11.2万回となります。

(岡田委員)

わかりました。20ページですが、WECPNL70とか色々言葉があるので、これを使っていると思いますが、Lden、半角のスペースを入れてください。

(事務局)

Lden でスペースをいれる。

(岡田委員)

Lden でスペースを入れて57。あとはデシベルをカタカナでいくかdBでいくか。僕はdBが良いと思っています。

(事務局)

わかりやすく表記を工夫させていただきます。

(岡田委員)

先ほどの住民が、関心がある、関心がないというのは色々あると思いますが、住民が一番関心があるのは、1本になるのか、2本になるのか。一番関心があるのはダイヤが増えるか、増えないか。2本にして色々な国に直接空港から行きたいという。だけど2本になる可能性があるのに、2041年まで待てませんよね、その前につくりましょう、元気なうちに行きたいね、ということだと思いますので。もっと魅力的な内容の方が住民はよいという気がします。要はもっと便数を飛ばして便利にしましょう。成田、羽田で中継せずに、直接空港から行けますとかですね。

2本にしたいのだけど、まだなかなか先へ進めない。こういうのをやって2本滑走路にしたいというようなものが、案2です。1本のままで案1です。こういうイメージの方がよいかと思います。2本か1本かより、何万回になるのか。これは今お答えはありますか。

(事務局)

今回の計画自体は、冒頭言いましたように、完全24時間化、それと大規模補修に対応するためということで、いわゆる需要増に伴って増設をするというものではありません。ですので、そういう表記が今回の内容の中には一切入っていないというものでございます。

ですので、今委員おっしゃったような、これから需要も増えてというところまでは記載しておりませんし、今回、需要予測もおつけしていないのはそういうこととなっております。

(岡田委員)

20ページには「発着回数増加により」と書いてあり、なんとなく増えるのかなと読めないこともないかと思います。わかりました。

18ページの案の1の(エ)、これは“△”なんですか。前の事例で言うと、関空の水害の時、バックアップができたと言えるのでは。

(事務局)

バックアップができるのは2本あるときだけです。最終的には撤去いたしますので、そういう意味で△ということになっております。これがずっと残るものであれば、今おっしゃったようなことになるかと思いますが、そうではありませんので、2本同時運用はできないということもありますから。

(岡田委員)

セントレアが災害時は全部×です。関空が災害時なら両方とも○になります。1本でも2本でも。

(事務局)

限定的だということです。永久に二本あるわけじゃありませんよね。

(岡田委員)

滑走路1本であっても関空のバックアップはできますよね。

(事務局)

夜間できないとかですね。我々がメンテナンスやっていると、限定的ですよ。

(岡田委員)

そういうことですか。

(事務局)

完全24時間化になっていないものですから。2本あれば完全24時間となります。1本が常に生きているという状況があればということです。

結果として1本しか残りませんし、いずれにしても夜間のメンテナンスが必要になります。最初ご説明したとおり、最低週10時間は代替ができないわけですから、そういう意味で言うと完全なバックアップにはなりません。

(岡田委員)

そういうところが、住民さんが読み解けるのか。だから先ほどご質問があったように、案1が“△”、“×”のものを出示してきていると言われるわけです。“◎”に一つあげて、“×”はなくした方が、要は「“×”と“△”のものを我々に聞くのですか、自分たちで判断できるでしょう。」と言われるのはよくないのではと思います。

(事務局)

実際に小松であったというところで、案の一つとして載せさせていただいています。本来は、一番冒頭のところにも書きましたけれども、地元の将来構想にも位置づけられており、案の2でやるというのを目指しています。

(岡田委員)

わかりますが、“×”と“△”しかないものを挙げるよりも、“◎”を入れておいた方がよいと思います。そう思うと、滑走路1本でいきますか、2本で行きますか、結局はそこだと思います。

(事務局)

おっしゃる通りです。

(岡田委員)

41年までに2本でいくように整備を進めるのか、1本のままでいくのか。そうすると、住民にとって一番何が変わるかという、2本になるとやはり便利になる。今まで国内便でも1日1便、2便だったものが3便になるかもしれない。そうすると出張が行きやすくなる。そういう期

待もあつたりする。もう少しそれが明確にわかるような。

(事務局)

そういう意味で、国際貨物便の増便とか、LCCはかつて深夜にも飛んでおりましたので、そういう便がしっかり飛んでいただけるようになるということを書かせていただきましたが、わかりづらいということですか。

(岡田委員)

ちょっとわからない。

(加藤委員長)

岡田先生の話は、24ページのわかりやすさ、それからLdenの話、それから“○”・“△”の意味ということでした。もう一度検討するということにしましょうか。いかがですか。

(事務局)

先ほどの案の1の売りは何だという話がありましたが、案1の内容について丁寧に説明してないですね。小松空港の例もありますとか、そういうことなしに、なんで出してきたかという話になりますから、案の1は、どういう効用があつて、どういう意味で我々が選択肢として出したのかという説明を。

(加藤委員長)

書いてはいます。制約があつて、現用地内と書いてあります。用地の制約が一番大きいですから。現用地内の中でと書いてありますが、多分きっちり読まないといけないということになります。岡田先生は、その辺をおっしゃっていると思います。

(岡田委員)

本を読みこまないとは住民は答えられなくなる。

(加藤委員長)

飯尾先生もそういうことでした。表記については分かりやすさを考える必要があり、私も貨物のところで一点あります。19ページの3段落目、「拠点性を失う恐れ」とありますが、使えなかったら失います。貨物の利用はすぐ変更されますから、だからやらなければいけないということをもう少し書くべきだと思います。

わかりやすさという点で修正するということで、私の方に一任いただいて、この構想・施設計画段階のPIレポート案をご承認いただくということはどうですか。

(飯尾委員)

一つだけ質問させていただいてよいですか。

(加藤委員長)

結構です。

(飯尾委員)

今の話伺っていると、現時点では、滑走路が2本のメリットというのは表記しにくいということなのですか？

(事務局)

完全24時間化ということと、先ほど言いました・・・

(飯尾委員)

住民にとって何か良いことが。

(事務局)

完全24時間化をすることによって、先ほど言いましたように、例えばLCCが就航できるようになります。そうすると、皆さんもご利用いただけることになりますので。

(飯尾委員)

暗に増便をほのめかすというのはよいわけですか。

(事務局)

そういう多様なニーズにも空港側として対応できるものですから。

(飯尾委員)

その辺だと思います。LCCが増えるというのは、安く外国へ行けることになるし、完全24時間空港に近づけるということになります。

(事務局)

貨物も安定的にこの地域から出入りができるわけですから、そういう意味では、この地域の産業にも貢献をするということになれば、住民の方にも利益があるのではないかと思います。

(飯尾委員)

そういうことをわかりやすく書いた方がよいと思います。

(事務局)

わかりました。

(加藤委員長)

今回は一番の理由がメンテナンスということで、しかも、空港がやって将来の可能性を残すということですから、自分のところで供給を言いにくいというところがあるのかと想像しています。

(飯尾委員)

ただ、メンテナンスということだけだったら、住民にとって関係ないし、やらなければいけないのであれば、やってもらわなければいけないということで、案の2だけでよい。

(加藤委員長)

それでは、フォーマットも含めてできないから、今回二つということですが、お話聞いていますと、表記を一般の方にわかりやすいようにする。たとえば、フォントを変えたり、表現を考えた方がよいかもしれません。ちょっと考えましょうか。先生方、いかがですか。

良いことは良いと書くということ、また、夢のあることも書かなければだめというのが岡田先生の意見です。私はもっとシビアなことを書くように言っています。

書き方を考えさせていただいて、表記の修正は必ずいたしますので、一旦ここでP Iレポートの案は進めさせていただいてよろしいでしょうか。

<異議なし>

ありがとうございます。

(3) P I 活動内容 (案) について

(加藤委員長)

それでは、次に議事の(3) P Iの活動内容(案)について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

(事務局)

議事(3) P I活動内容について、ご説明をさせていただきます。

それでは、資料3 P I活動内容についてをご覧ください。

現時点での計画ですが、P I活動を9月1日から10月20日の7週間程度行うこととしております。これに先立ちまして、8月中旬から末日まで2週間程度の期間、事前の周知・広報を行う予定です。また、10月1日から1週間程度の期間において、中間とりまとめを行い、その結果を公表いたします。

それぞれの手法について説明をいたします。手法の欄には、①周知・広報、②情報提供・意見収集、③中間とりまとめ・公表、のどの段階において活用をするか、番号にて記載しております。

まず、ホームページですが、「中部国際空港滑走路増設プロジェクト」専用サイトを開設しておりますので、そのサイトにおいてP Iレポートを掲載するとともに、意見記入フォームを掲載いたします。

このサイトのリンクを本協議会の各団体のホームページへの掲載をお願いしております。

次に、SNSについても、空港会社で実施のSNSでの広報に加え、各自治体が開設されており

ますSNSでの広報をお願いしております。

次に、マスメディアです。空港会社において随時、プレスリリースを行うとともに、愛知県の広報番組を活用できないか、現在調整をお願いしております。

次に、広報誌です。各団体の広報誌への記事掲載について、現在調整をお願いしております。次に、ポスターです。空港のほか、各団体の施設などへの掲出をお願いしております。なお、3県の各市町村にも配布いたしたいと考え、各県の皆様には県下の市町村への要請をお願いしました。

次に、チラシです。こちらは、PIレポートの概要版であり、空港のほか、各団体の施設などで配架いただくようお願いしております。また、各市町村にも配付いたしますので、ポスター同様をお願いしております。

なお、チラシにはアンケートはがきを添付してありまして、誰もが、そのはがきを使って意見を提出することができます。

次に、パネル展示です。PIレポートの概要版の内容をパネルにして、展示したいと考えております。空港のほか、愛知県庁の地下通路、常滑市役所などを想定しております。

次に、説明会ですが、常滑市において、9月中旬頃に開催したいと考えております。なお、その他、要請に応じて実施を検討したいと考えております。

最後にメール配信ですが、名古屋商工会議所、中部経済連合会のご協力を得て、会員企業の皆様に配信する予定としております。

説明は以上でございます。

(加藤委員長)

ありがとうございます。Howの部分ですが、ご質問・ご意見がございましたら、よろしく願いします。

(飯尾委員)

今気になったのは、はがきというのは切手貼ってくださいということですか。

(事務局)

こちらで負担する予定でございます。

(飯尾委員)

それはよかったです。

(事務局)

ホームページ上で、費用をかけずに意見を投稿いただけますので、はがきについても同様の考え方で整理したいと考えております。

(飯尾委員)

定石をすべて踏んでいます。メディアの立場から言うと、これまでになく意見募集の仕方、ガイドラインからはみ出ればはみ出るほど、過去にやったことのないことをやればやるほど、周知という部分では、大きく取り上げやすいというところがありますが、そういうことはしにくいというものです。どうしたら協力できるのかということをもっと最初から考えながら、先ほどの意見になったわけです。よく考えてみます。

(加藤委員長)

ありがとうございます。

(岡田委員)

ホームページ上でアンケートに答えられるようなサイトは準備されますか。

(事務局)

はい。用意いたします。

(岡田委員)

どのぐらいの時間で答えられるかわからないのですが、空港までの名鉄の特急で、ここに着く30分間の時間を利用して、アンケートに答えてもらうようなことをやってもらえると良いかと思います。空港だけに置くと、短時間でそんなアンケート読みたくなくて、ゆっくりしたいということだと思います。福岡のパブリック・インボルブメントの風景を見たことがあり、思い出しました。実際に来られる利用者からすると、金山とか名鉄岐阜駅から、空いた時間に、電車の中でやれるようにすると、多分、ビジネスで実際使われている方が関心を持ってもらえるかと思います。

(事務局)

一度、名鉄さんにもご相談させていただいて、どんなことがやれるか我々も考えてみたいと思います。

(岡田委員)

バスの中でもよいです。

(久志本先生)

やはりQRコードを貼って、ページに飛ぶようにすると、回答がありますから、色んな所でやってみるとよいのではと思います。

(事務局)

そうですね、わかりました。

(岡田委員)

例えば Wi-Fi があるところで、Wi-Fi につなげた瞬間、このアンケートにいくとか。

(飯尾委員)

回答者に無料のスタンプをあげるとか。

(加藤委員長)

事業者との関係がありますので、確認していただきたいと思います。

(事務局)

QRコードの話は、例えば、空港の中でも入り口とか、工夫できないか検討してみたいと思います。

(加藤委員長)

森川委員、いかがですか。

(森川委員)

交通機関の中で考えていましたが、岡田先生のおっしゃった意見はとても重要と思います。

(加藤委員長)

ご検討いただきたいと思います。その他いかがでしょうか。

追加でアイデアいただきましたので、ご検討いただくということで、ご了解いただければと思います。いかがでございましょうか。

<異議なし>

では、議事(3)について、ご了解を得られたということにさせていただきたいと思います。それから3で「その他」でございませぬ。私のほうではございませぬけれども、先生方からございましたらお願いします。

それでは進行を事務局にお返ししたいと思います。

6 閉会

(事務局)

本日は長時間にわたりまして、ご審議いただきまして、ありがとうございます。先ほど、ご意見が出たものにつきましては、委員長さんと、しっかりご調整をさせていただいて、決定したものは、改めて皆さんにお送りさせていただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

今後のスケジュールですが、意見募集のところでは4週間を目途で、一旦、構想段階の意見をまとめて公表するという事としております。我々の考え方もあわせて示しますが、推進協議会、それからPI評価委員会にも、ご協議をさせていただくということになっておりますので、改め

てその時期にお知らせをさせていただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。

P I実施計画書、P Iポートにつきましては、今後、航空局とも色々調整が入ってまいりますので、その点も含めて、私どもと委員長さまにご一任いただければと思っております。

最後になりますけれども、改めまして、弊社の副社長からご挨拶申し上げたいと思います。

(櫻井会長)

はい、本日は長時間ありがとうございました。手に取っていただくということが大事だと思いますので、やっぱり読んでいる時に、読み始めてちょっと分からないということがないように、もう少し新鮮な目で見直しをし、改善させていただきたいと思います。本当に貴重な意見をいただきました。ありがとうございました。

(事務局)

それではこれもちまして、第2回中部国際空港P I評価委員会を終わらせていただきます。本日はどうもありがとうございました。