

## 第2回中部国際空港将来構想推進調整会議検討部会 議事録

### 1 日時

令和3年9月30日（木）午後3時から午後4時20分まで

### 2 場所

愛知県産業労働センター（ウインクあいち） 11階 1102会議室

### 3 出席者

加藤 一誠	慶應義塾大学教授（Web参加）
秀島 栄三	名古屋工業大学教授
中野 牧子	名古屋大学准教授（Web参加）
森 哲也	愛知県都市・交通局長
水野 昭人	岐阜県都市公園整備局副局長（Web参加）
山口 武美	三重県地域連携部長（Web参加）
河田 誠一	名古屋市総務局企画調整監
内田 吉彦	名古屋商工会議所専務理事
小川 正樹	一般社団法人中部経済連合会専務理事
櫻井 俊樹	中部国際空港株式会社代表取締役副社長
各務 正人	中部国際空港株式会社特別顧問

#### <オブザーバー>

塩田 昌弘	国土交通省大阪航空局空港部長（Web参加）
井ノ口 寛	国土交通省大阪航空局中部空港事務所長（Web参加）

### 4 主な議事

事務局から、空港アクセス（道路・鉄道）の現況、パブリック・インボルブメントの一般的な手続、需要予測の実施について説明を行い、意見交換を行った。

空港アクセスについては、『アクセス整備方策案』（平成9年3月、中部新国際空港推進調整会議）を点検し、議論していくこととなった。

パブリック・インボルブメントについては、他事例を踏まえ具体的な検討を行うこととなった。

また、パブリック・インボルブメントの実施にあたり需要予測が必要となるのは、需要が事業の必要性の理由となっている場合であると認識する一方、先回の会議では、現滑走路の日々のメンテナンス時間の確保や大規模補修への対応などの観点から第二滑走路の早期整備が必要であると意見が一致していること、さらに、需要予測に詳しいコンサルタントからは「コロナ後における需要回復の先行きが不透明なため、現在は需要予測を実施するタイミングでない」とのヒアリング結果を得たことから、現時点において

精緻な需要予測の実施は必須でないとの認識を共有した。

## 5 主な発言

- ・道路アクセスについて、名岐道路は、(東海北陸自動車道まででなく、) 岐阜までつなぐことも検討してはどうか。岐阜県と愛知県で調整していただきたいと思う。
- ・平成9年3月にまとめた『アクセス整備方策案』を、現時点において何が足りないのか、新たに追加すべき点などを整理することは、将来構想を作成する上で大事な観点だと思う。「2 アクセス整備方策案」の道路アクセスの目標について、「②空港を中心として60キロ圏内の主要都市から空港まで概ね1時間でアクセス」については達成されつつあるが、「③北陸地域等についても、広域的観点から高速の道路アクセスを確保」に関連して、「一宮西港道路」は明らかに残された課題である。
- ・中部国際空港は、広範囲のところから人・モノが集まることが非常に大切であるため色々な道路計画があり、岐阜からのアプローチとしては一宮西港道路が大切な計画であると思う。現在、三河方面からは東名・新東名高速道路を使ってぐるっとまわってくるが、例えば、知多横断道路を東に伸ばし、名古屋三河道路を造ることによって、三河方面、浜松方面からのアプローチがよりスムーズになるのではないか。こうした道路は、空港アクセスの上でもメリットがあるが、西三河方面の道路網は不十分であるので、これを造れば産業的にも非常に活用できると思う。
- ・鉄道アクセスについて、『アクセス整備方策案』における需要予測値を、まだ達成していないという中、次の需要予測に基づいてどんなアクセスがいるかということも今回の検討の中で少し深掘りしていかなければいけないのではないかと。特に鉄道に関しては、輸送量の考え方について1日あたりということだと考えると非常に難しいかもしれないが、例えば、旅客便の発着がかなり集中する時間帯といった際に具体的に旅客そのものがどんなふうに流れていくかということを含め需要予測の中で考えていく必要があるのではないかと。
- ・西名古屋港線の延伸について、名鉄常滑線、空港線と競合することになるが、将来の需要動向や相互に補完しあう点も考慮したうえで検討すべきではないかと。
- ・空港のアクセス問題を考える時に、空港会社の駐車場政策は結構大きいと思っている。(駐車場の) 値段を下げると(空港会社の) 収入が下がり、逆に鉄道利用客が増えても(空港会社の) 収入にならない。また、インバウンドとアウトバウンドのお客さんでは思考が違う。静岡あたりは成田空港を向いており、それを道路アクセスで取り込むのか、そういう総合的な考え方を打ち出していけないと。空港と周辺地域とが一緒になって利用者別に戦略を打ち出していなければならないと思う。
- ・中部国際空港利用促進協議会において、今は中部国際空港を取り巻く環境がコロナ禍で大変であるが、やはり、インバウンド需要にどう対応するかといった時に、例えばバス需要をどういうふうに増やしていくのか、その概観を含めてやっていくのかという話もあったかと思う。また、地方拠点都市から空港に来ていただくためのバスルートだとか、そのためには基本的な道路網がないと(バスネットワークを) 広げていけないということもある。リニア中央新幹線が開業すると、それを介した形というもの

が需要予測も含め議論になるのではないか。

- リニア中央新幹線開業後のアクセスについて、名古屋駅のスーパーターミナル化、乗り換えの利便性、陸の玄関にふさわしい名古屋駅に触れたほうがいいのではないか。
- リニア中央新幹線の時間短縮効果により、中部、首都圏、関西圏の各空港間の代替性、補完性は高まる。従って、空港アクセスに関連して、リニア中央新幹線の整備自体の重要性を位置付けること、またリニア中央新幹線をどのように活用していくのかについても検討することも重要である。
  
- パブリック・インボルブメントについて、中部国際空港将来構想推進調整会議のような会議体を実施主体として位置づけられるものなのかと思う。
- 福岡空港の事例が出ていたが、福岡空港は非常に背景が複雑で何度もP Iをやっているので、中部国際空港であそこまでやるのか、もっと軽微なP Iでよいのではないかという気がする。経済界が入っているということで中部国際空港は斬新であることもある。色々なパターンを見て検討していくのではないかと思う。
  
- 需要予測について、航空は今厳しい状況であるが、他の交通モードも同じで、本当に詳しい四段階推計法ではなく、もう少し簡易的な形でやろうと考えているものもあるので参考にしてはどうか。コロナの収束は誰もわからない。論理として合理的なものであったらいいのではないか。予測というのはあくまで当てるためじゃなく、方向性を示すものである。

以上