

第3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10月18日（月）午後4時から午後5時50分まで

2 場所

愛知県産業労働センター（ウインクあいち） 12階 1203会議室

3 出席者

加藤 一誠	慶應義塾大学教授
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
湯澤 将憲	岐阜県都市公園整備局長
尾上 貴浩	三重県地域連携部交通政策課主幹
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>

見並 融	国土交通省大阪航空局空港部次長（Web参加）
駒井 繁利	国土交通省大阪航空局中部空港事務所長

4 主な議事

事務局から、他空港のP I実施事例、需要想定、環境影響評価の一般的な手続について説明を行い、意見交換を行った。

5 主な発言

- ・ P Iについて、説明があった空港ごとに中身と重さが随分違う。我々でもこれから議論していく際には、どのような整備計画の中でP Iを行うのかということ踏まえていただきたいと思う。
- ・ 需要想定について、I A T Aからはコロナ禍において需要予測が3回出されている。I A T Aの予測は色々なところで最も一般的に使われており参考とするのは良いのではないか。（需要予測の元となる）データには時刻表ベースのものと本当に売れた券面ベースのものと2種類ある。航空会社は急に欠航を決めても時刻表を変えないこと

が多いので、IATAでは実際の券面ベースのデータを使う。だから信頼度は高く、研究者の中でもよく使う。予測は当てるためにやっているのではないので、そのところを区分しておきたい。当てにいくためのものとは違う。

- 一般市民の感覚として、予測の信頼度がどれくらいあるかという目安がわかれば良いのかなと思う。
 - 全体傾向としてはある時点で一気に回復し、その後（一定の成長に）落ち着いていくということで考えた方が良いと思う。現時点で足元がどうなっているみたいなことを詰めても、それほど建設的な議論にはならないのかなと思う。
 - 参考までではあるが、航空以外の他の交通モードでも需要予測をやる場合、一定のシナリオのもと、アンケート調査を使って工夫してやらざるを得ないようである。
 - 中国の急激な回復に引き続き、数年後には日本も同様に回復してほしいというのが皆さんのお気持ちと思う。
 - (需要想定については、) 今後のある程度の方向性を示したいというところだと思う。
-
- 環境影響評価について、空港島が建設された時の項目と中部国際空港公有水面埋立事業での項目を参照できると良いと思う。

以上