

2024 年 7 月 26 日(金)12:30~14:00

成田国際空港 B 滑走路延伸及び C 滑走路増設事業 事業評価監視委員会(第1回)
議事概要

委員長:政策研究大学院大学 家田 仁 特別教授

委員:慶應義塾大学 商学部 加藤 一誠 教授

東京大学大学院工学系研究科 佐久間 哲哉 教授

東京工業大学 環境・社会理工学院 真田 純子 教授

千葉大学大学院 園芸学研究院 竹内 智子 准教授

事務局:成田国際空港株式会社(以下、NAA)

1. 需要予測について

- 委員:基本政策部会の需要予測や IATA が公表している需要予測は指数関数的な伸び方となっているのに対して、事業評価用の需要予測は直線的な伸び方となっており、保守的な予測をしていることは理解しているが、これからアジアの成長を取り込んでいく中では、予測を低めに見過ぎではないか。
 - 委員:環境への影響を考えて飛行機に乗らない、という動きもある。将来的に直線的に需要が伸びないというケースも想定すべきではないか。
 - 委員長:需要が想定よりも高くなるという委員の意見と、一方、頭打ちになるのではないかという意見もあり予測の難しさはあると思う。一方で感度分析の幅をプラスもマイナスも 30%まで行うかは検討が必要。
- NAA:需要については、航空需要予測の改善について(国内航空旅客)(平成 22 年1月)【国土交通省航空局】等を参考として作成している。環境意識の高まりによる行動変化については、リスクケースとして需要が減少した場合を感度分析している。感度分析の幅については、どの幅で分析を行うかは再度検討したい。

2. 事業費について

- 委員:今後の用地買収に伴う要望対応、河川埋め立てや調整池整備に係る昨今の降雨量増加への対応等、工事費が更に増加する可能性があるのではないか。多額の事業費であることから、丁寧な説明とコスト削減に努めてほしい。
- 委員長:事業費の感度分析で 10%を見込んでいるということは、この程度の増加リスク

を見込んでいるということか。

事業再評価は、B/C による評価だけでなく、環境変化と事業進捗に問題が生じていないかの確認が非常に重要。詳細設計が進められている状況下で、今後のコスト増化リスクが10%で十分なのか、感度分析の幅については再考が必要。

- 委員：用地買収等のコスト増を過大に見込んでしまうと、この範囲までコスト増が認められるという誤ったアナウンスになってしまう恐れがある。
 - NAA：新規採択当時は、現場調査に入れないこともあり、その時点で知りうる情報に基づき事業費を計上していた。今回、労務費や資材価格等の高騰などの社会情勢への対応や設計の深度化及び関係者との協議が進んだ現状に基づいて把握できる範囲の事柄について計上している。一方、本事業範囲は非常に広大なため、特に地盤調査の結果や、用地の進捗も考慮した施工計画の立案等の事由により、今後も増加リスクがあることは確かだが、見込みは難しく、現時点で判明する情報に基づき事業費の増を計上している。
- 委員長：既に約 1,600 億円、約 30%の増加となっており、今後の増加はないということは説得力がない。どの程度の感度分析を行うかが重要。従来のマニュアルに基づく評価では機械的でありあまり意味がないため、再評価では先をどう読むかが重要。イギリスでは事業が進むにつれ、感度分析の幅は小さくなっていく。事業費の感度分析の幅は NAA で持ち帰り検討すること。
- 委員長：事業費の増額について、「経済情勢への対応」は、単価の上昇はすなわち時間価値の上昇を意味するため、本来は便益も増加するはずであり、極端に言えば相殺される。また「事業着手後の関係機関協議への対応」に関しては、今後も増加のリスクがあるが外部要因に起因するため、見通すことは難しいと考える。一方、「設計深度化・現場条件対応」は技術的な問題であるため、ある程度先を見通せるはずであり積極的に言及をしておくべき。

3. 定性的な評価について

- 委員：航空貨物にかかる便益を定性的にでも書くべきではないか。成田空港は我が国最大の国際貨物空港であり、アジアの成長を取り込むには大変重要である。
 - NAA：航空貨物については便益の定量化が難しいため定量的な便益計上を行っていないが、コロナ禍も踏まえ、重要性を再認識したところ。定性的な必要性・効果を追記する。

- 委員:現在の事業評価の仕組みは投資効率性に重きが置かれているが、空港利用者は快適性で評価している傾向がある。成田空港は清潔感の点で評価が高いが、カタール・ハマド空港、シンガポール・チャンギ空港は緑が多い点で評価が高い。成田空港は既にグリーンポート エコ・アグリパークなどの施設を整備しており、よい取り組みをしているため、このような取り組みを積極的にPRするとともに、周辺の里山についてもPRするとよい。多様な生物を観察できるグリーンポート エコ・アグリパークなどの各種取り組みを通して生物多様性の面においても貢献していることを PR することでできれば、国のイメージを向上させる、広い意味での大きな便益になるのではないかと。
- 委員長:グリーンポート エコ・アグリパーク、芝山水辺の里、空と大地の歴史館など、これら近隣の施設が緩やかに連携できれば、大きなアピールポイントになる。
 - NAA:空港周辺において、自然に少し手を加えて体験いただく、反対に、自然に手を加えない方がよい、など有識者の先生方の意見を踏まえ、地域振興的にグリーンポート エコ・アグリパーク、芝山水辺の里などを整備してきた。またこれらの施設がある芝山町や地元企業から構成される「スカイパークしばやま連絡協議会」に参画し、地域と一体となる取り組みを進めている。里山やこれらの施設についての具体的なPRの方法については今後検討していきたい。
- 委員長: B/C のみで事業の評価をすることは事業の本当の良さが測りきれないとの認識になってきている。B/C、EIRR は最低基準を満たしているかのチェックに過ぎない。今回のように良好な結果が出ている事業は、その他の便益を貨幣換算してまで加える必要はないが、定性的にその他の効果を記載しておくことが大事である。B/C 以外の効果も含め総合的に評価をすることが必要と考える。
- 委員長:便益というと貨幣換算が必要と捉えられることが多いが、便益としての認識と貨幣換算は次元が異なる。貨幣換算をするためには調査時間やコストを要することから、定性的で良いため効果を主張すべきである。
- 委員:この事業は既に便益は十分に出ているが、今後工事に着手すると環境に配慮した工法や対策を地元から求められることもあると思われる。そのような対応をした際に便益に換算できる仕組みがあると良い。環境対策に係るコスト増の結果、単にB/Cが下がるということではなく、時間をかけて良い工法をとったため、トータルとして便益が増加することを示せるような仕組みが必要。

4. 健康影響評価について

- 委員: 2029 年 3 月の滑走路供用後以降も、健康影響調査を継続的に実施する旨を明示してはどうか。また、成田空港は、現在、世界で最も騒音監視体制が整い、科学的知見を提供するまでの空港となっている。滑走路供用以降も監視体制を継続・強化いただきたい。
- NAA: 健康影響調査について、現在は地域との約束に基づき、夜間の運用時間延長の影響に係るアンケート調査を実施している。今後、地域の方々・行政の協力を得ながら、アンケートに加えて脈拍などの客観的な指標も用いつつ、睡眠への影響等について調査を実施予定。地域からは滑走路供用後も当該調査を継続してほしいという要望をいただいております、今後も地域の方々のご意見を聞きながら今後の体制を検討していきたい。

5. 周辺環境への影響について

- 委員: 調整池の設計については、流域治水や生物多様性の考え方を取り入れることができると良いが、評価する指標にこれらを便益として計上できる仕組みがないと現場担当者が積極的に取り組みにくいのではないかと感じている。
- 委員長: 外国では調整池の斜面も緑にし、形状も工夫している事例がある。
- NAA: 空港拡張予定地内に整備する調整池は、空港内に降った雨を下流側に影響を与えないようにする調整機能を持たせる調整池と、現状空港外において河川に流れ込んでいる場所が空港拡張によって河川が遮断されることとなるため、この対応としての調整機能を持たせる調整地がある。後者の調整池は自然地形を生かした形状とし、希少生物を一部移転するなどの取り組みも行い、原風景を残すかたちで設計している。
- 委員: 「地球的課題の実験村」は有機的農業を積極的に進めていくという内容が盛り込まれており、環境配慮型の農業として先進的な取り組みであった。現在は、地場産品を使ったお土産等の形で反映しつつあると理解している。また、今年 6 月に改正された食料・農業・農村基本法では農業、食料システムの方法次第では環境へ負荷を与えることから、適切な方法で農業をやらなければいけないことが明記された。今後はこれまでの農業振興に加え、農作物の生産方法の段階にも関わり、積極的に有機農法への転換などに支援するなど、協働を深めていくことが大事である。
- NAA: エコ・エアポート基本構想を過去に立ち上げており、その構想に基づき、循環型空港の実現や空港周辺の農業振興の取り組みを行ってきた。循環型空港の実現に

については現在のサステナブル NRT2050 に繋がっている。また農業振興については、弊社が騒音対策として取得した農地を、地域の方々に貸与している。有機農業については、従前農業研修として行っていたが、今回の機能強化事業の用地に含まれているため、現在休止状態にある。しかし、農業は空港周辺の基幹産業として重要であり、引き続き農業の発展に寄与していきたい。

- 委員: 農業を単に補償として位置づけるのではなく、空港と互いにいい影響を与えあう位置づけにしていくべき。世界の環境問題の意識向上を受け、千葉県産の農産品の活用に留まらず、生産過程における環境への影響に介入し、適切な生産方法で作られたものを空港で出すことは、地域の環境向上、空港のイメージ向上につながる。従来の農業からの転換ハードルが高いが、その手助けを空港が行うことにより、先進的な地域となり、農業も経済的に潤うことになる。単に農産物が売れる地域活性化では今後 10 年は持たない。次の世代につながる農業を手助けすることで、地域と空港を作っていくべき。
- 委員: 世界的に環境問題が重視されたときに、空港としてどのように環境配慮するのかを考えておかなければ、人を呼び込むことができないのではないか。
- NAA: プラスナリタラボという会社を設立しており、地域産品を使用したお菓子やお土産物などを生産している。現在はその原料の生産方法まで配慮して商品開発はしていないが、ご指摘の意見を踏まえ今後どのような方策が取りうるのか検討していきたい。当社は地域と空港との一体的・持続的発展を重要な方向性のひとつとして位置付けているなか、地域の主要な産業の 1 つが農業であることも踏まえ、今後はより先を見据えた農業産品も取り入れていきたい。

6. ターミナル空間について

- 委員: 滑走路の増設に伴って、ターミナルそのものも改築・増築されていくもの考える。例えば現在、成田空港ではユニバーサルデザインの観点からカームダウンスペースの設置など、ターミナルの環境が大きく改善されている。建築の世界では WELL 認証という建物を通して健康をサポートする考え方が出てきている。この事業を通して、成田空港に行く健康になれる、成田に行く健康になれると言えるといい。
- NAA: ターミナル内での健康増進策はまだ議論していないが、環境対応・脱炭素化については、ZEB 化していく方針である。ターミナル内では AI、顔認証技術等の導入により利便性は高めており、旅客にとっても便益は増える形で作っていききたい。次回詳しく説明する。