



国部整計管第30号の2

平成17年4月13日

一橋大学学長
杉山 武彦 様

国土交通省中部地方整備局長
大村 哲夫

土地収用法第22条の規定に基づく意見聴取について

平成16年11月30日付けで土地収用法第18条の規定に基づき事業認定の申請がありました静岡空港整備事業に関し、下記の事項についてご貴見を書面にて賜りますようご依頼申し上げます。

記

1. 静岡空港の必要性について

静岡空港については、需要予測結果が過大であるため必要性が薄いとの指摘がありますが、静岡県が実施した需要予測の手法及び結果、社会経済情勢等から総合的に判断して、静岡空港の必要性についてどのようにお考えですか。

2. 需要予測の現況OD表に使用したデータについて

- ① 静岡空港の需要予測は、平成12年全国幹線旅客純流動調査の航空旅客の実測データとなる平成11年度航空旅客動態調査の実施日（平成11年10月27日）に静岡県内全域が強い雨と風に見舞われ交通機関に影響が出たため、静岡県は、実測データが特異値であるとして、平成12年全国幹線旅客純流動調査の航空旅客量の補正を行っています。静岡県が行ったこの補正の必要性についてどのようにお考えですか。
- ② 補正の必要があるとした場合も、航空旅客の羽田・名古屋空港の利用圏域を12都県に設定し、この航空利用者の平成12年度合計値に、平成7年度調査結果の静岡県の構成比を乗ずるという静岡県の補正手法については、「流動量を恣意的に増加させるための不合理な手法である」との指摘※がありますが、この補正方法の妥当性についてどのようにお考えですか。

※具体的な指摘の例

- ・ 静岡県の航空流動量のトレンドは、横ばいか減少傾向であり平成11年度航空旅客動態調査の実測データを補正する必要はない。
- ・ 補正の結果、北海道との流動量が大幅に増える一方で、沖縄との流動量は補正の基となった実測データよりも少なくなるという矛盾を露呈している。

【添付資料】

- ・ 静岡空港の需要予測等再試算調査報告書（平成15年4月 静岡空港需要等検討委員会）
.....（参考資料1）
- ・ 静岡県と遠隔地の都道府県・全国との旅客流動量（全国幹線旅客純流動調査から）
.....（参考資料2）
- ・ 航空OD表の補正の具体的方法
.....（参考資料3）
- ・ 国土交通省による「静岡空港の需要予測について」の検証レポート（改訂2版）～流動量水増しの意図とトリックについて～（2004年11月） 公述人からの提供資料
.....（参考資料4）



意見聴取への回答

杉山武彦（一橋大学）

1. 静岡空港の必要性について

当該プロジェクトは、県の実施した需要予測の結果を用いた経済性評価によれば便益費用比率が1を上回っており、十分に大きい数値とは言えないものの、一応は経済性の基準をクリアしている。したがって、需要予測の妥当性が確認されることを前提として、その面では当該プロジェクトの推進に支障はない。質問2に関わって、回答者としては、県の実施した需要予測の内容に特段の不備あるいは不当に恣意的な操作が存在するとは思われないことを踏まえ、結論として静岡空港の整備は経済性の視点からは許容され则认为る。

需要予測は、大は当該プロジェクトをとりまく社会経済全体の趨勢ならびに諸計画から、小は当該プロジェクト自体の細部にわたる推進計画ならびに行動上の想定に至るまで、多くの前提の上に成り立っている。諸前提については、判断する主体によって、立場や潜在的な利害を反映して考え方に相違の存在することが通例であるため、最終的に採用される諸前提にも常に否定的あるいは代替的な見解が存在し得ること、また、それに基づく予測結果についても常に一定程度の大きさの予測誤差が伴うこと、を念頭に置いて受け止められるべきは当然である。

現実の問題として、公共事業等のプロジェクトの最終的な採否の決定は、通常のプロジェクト評価がカバーする採算性の判断あるいは（効率性に基づく）狭義の経済性の判断のみによるものではあり得ない。事業の実施主体が県のような行政主体であれば、当該プロジェクトを超えた視点から、（公平性をも含む）広義の経済性も判断の要素となる。国もまた、より全体的な視点からの評価と判断を持つであろう。したがって、需要予測の結果がプロジェ

クトの採否に明々白々な結論を導くものであるような場合を除けば、そうした採算性や効率性以外の要素が、最終的な意思決定の重要なファクターとなり得るし、それが自然であり妥当でもあると考えられる。

たとえば空港のように地域ごとに配置される社会資本について考えれば、そこで基本的な重要性を持つ要素は、プロジェクトの主たる責任主体である当該地域の自治体の「意志」であり、その意志の裏づけとなるのは、地域の計画、長期的な戦略、自治体としての他の関連プロジェクトの実施方針、当該プロジェクトに対する補完的施策の実施予定、当該自治体の経済力あるいは財政力、等々である。たとえ、ある施設整備の採算性や経済効率性がかなり厳しいものであるとしても、当該自治体が、あるいは長期戦略を理由として、あるいは威信の発揚を理由として、責任を持って推進する意志を示すときには、他の自治体や国がそれを抑えるには相当の理由を必要とすると考えべきであろう。

現在の我が国において、ほぼ1県に1空港、さらには2空港の実態もあることを考えれば、たとえ内部に賛否があるとしても、県として一定の過程を経て整備の最終的な意向を示している空港であれば、その意志は尊重されなければならない。回答者は、静岡県は上述の「意志」の裏づけとなる力を十分に有しており、当然にそのような判断があてはまるものとする。

最後に付言すれば、ここでは「静岡空港の必要性」について問われているが、「必要性」を最終的に判断し主張するのは自治体であることを強調したい。ここで回答者が意図しているのは、回答者みずから「必要である」と判定することではなく、「需要予測における数値の処理は、許容される操作の範囲内で行われていると判断する。したがって、当該自治体の意向に対して、その予測の結果等から「必要性が薄い」と行政が判定することは不可能かつ不適切である」と述べることにある。

2. 需要予測の現況 OD 表に使用したデータについて

- ① 航空旅客動態調査のデータの推移だけから見れば、当該年度の実測値をただちに特異値と見ることは妥当ではないかもしれない。しかし、平成 11 年の調査日当日の異常気象の事実を踏まえれば、それと符合して大きく落ち込んだ集計値を一定程度に補正することは決して不適切なことではないと考える。

静岡県以外にも大きな変動があったことを理由として補正に反対する意見が見られるが、静岡の調査結果を特異値と見るかどうかは、基本的には静岡の数値の時系列の中で判定されるべきであろう。

- ② 補正にあたって、拠り所として平成 7 年度調査データを用いたことも、より説得的あるいは客観的な方法を求め難い以上、妥当と考えなければならぬ。遑って複数回の純流動データを活用すべしとの見解もあるが、航空のように相対的に大きな経年の進展が見られる輸送モードについて、10 年あるいは 15 年前のデータに反映される輸送構造を踏まえることが適切であるかどうかについては疑問をなしとしない。

また、補正を平成 7 年度調査結果の 12 都県における静岡の構成比に依拠することについては、予測をよりシャープなものにしようとする予測者の考えに基づくものであり、これもただちに不適切とは思われない。対全国構成比の使用では機械的に過ぎ、逆に 12 都県の詳細に入り込めば恣意的に過ぎると考える。

結果として生じた北海道の数値の激増および沖縄の数値に関する矛盾は、たしかにこの補正の問題点あるいは課題を示すものであるように思われる。しかし、繰り返しになるが、基本的に補正の処理を否定することはできないと考えること、および補正方法の優れた代案が直ちには求められないことを踏まえれば、指摘される問題や課題の存在を理由として補正の操作とここでの補正手法を否定してしまうことは妥当ではないと考える。

以上