

第1回那覇空港調査連絡調整会議
議事録

1 日 時 平成15年9月16日(火) 15:00~16:00

2 場 所 沖縄八-バ-ビュ-ホテル 2階 白鳳の間

3 出席者

(1)委員

内閣府沖縄総合事務局開発建設部長	溝内 俊一
国土交通省大阪航空局飛行場部長	松本 清次
沖縄県企画開発部長	花城 順孝

(2)内閣府沖縄振興局からの参加

内閣府沖縄振興局振興第三課長	佐藤 浩孝
----------------	-------

(3)国土交通省航空局からの参加

国土交通省航空局飛行場部計画課長	茨木 康男
国土交通省航空局飛行場部計画課地域航空施設計画官	八鍬 隆

(4)事務局(説明者)

内閣府沖縄総合事務局開発建設部港湾環境技術指導官	川上 泰司
沖縄県企画開発部参事	傍土 清志

4 議 事

(1)開会

(2)沖縄県副知事あいさつ

牧野副知事

「第1回那覇空港調査連絡調整会議」の開催に当たり、地元県を代表しまして一言ごあいさつを申し上げます。

国土交通省、内閣府におかれましては、これまで、那覇空港国内線旅客ターミナルビル建設等の空港施設の整備、沖縄関係路線に係る航空機燃料税や着陸料等の軽減措置の実現にご尽力いただき厚く御礼を申し上げます。おかげさまで那覇空港の利用者は近年順調に増大いたしております。

また、沖縄都市モノレールの空港への直接乗り入れにつきましても特段のご高配をいただいた結果、那覇空港の利便性がますます高まり、モノレールは開業

以来、多くの航空旅客でにぎわっております。重ねて御礼申し上げます。

ご承知のとおり、島嶼性という地理的特性をもつ本県では、航空は、旅客や貨物の輸送には欠くことのできない手段となっており、その航空輸送の円滑化を支える重要な社会資本が空港であります。

特に、本県の空の表玄関である那覇空港は、「沖縄振興計画」において、自立型経済の構築、アジア・太平洋地域の発展に寄与する地域の形成を図るためのインフラとして、また、県民生活を支え、産業振興に資する空港として位置付けられております。

しかしながら、那覇空港は、観光客等航空需要の増加に伴い空港能力が限界に近づきつつあり、現状施設のままで、事故等の際にも代替性がないこと等から県民の足の確保、観光をはじめとするあらゆる産業の振興などの観点から機能拡充が強く求められているところであります。

このような中、昨年12月の交通政策審議会航空分科会の答申において、那覇空港は、国内航空ネットワークの地域拠点としての重要性が認められ、「主要地域拠点空港」に位置づけられました。

また、将来的に需給が逼迫する等の事態が予想されるとして、総合的な調査の必要性が認められたところであります。

これは、国において那覇空港の現状、抱えている課題についてご理解をいただいた結果であり、改めて国土交通省、内閣府をはじめ関係者の皆様に感謝申し上げます。

答申を受けて、今年度から国と県が連携し総合的な調査が開始されますが、本日、調査の内容や進め方、調査に係る情報提供、意見収集の進め方等について検討する「第1回那覇空港調査連絡調整会議」が開催されますことは、沖縄県としてこの上ない喜びであります。

本日の会議で、議論が深められ、今後の調査が円滑かつ効率的に進められることを大いに期待しているところであります。

県としましても、この調査が、那覇空港の将来、ひいては沖縄県の将来にかかわる重要な調査と認識しており、調査に係る情報を公開し、幅広く合意形成を図りながら、全力で取り組んでまいります。

終わりに、国におかれましては、今後とも那覇空港の発展に、ご尽力賜りますようお願い申し上げます、ごあいさつといたします。

(3)出席者紹介

(略)

(4) 議事

花城部長

では、私の方で議事を進めさせていただきたいと思います。なお、本会議の事務局は沖縄県で務めるということで、ご了解いただきたいと思います。

まず、この会議の開催要領を確認する必要がありますので、「那覇空港調査連絡調整会議の開催要領(案)」につきまして、事務局である沖縄県から説明を願います。

連絡調整会議開催要領(案)について

【説明：資料1】

傍士参事

この会議の名称は「那覇空港調査連絡調整会議」とさせていただいております。そして、会議の目的は「那覇空港が抱える課題と対応策について、国と地域が連携して、調査の透明性を確保しつつ、幅広い合意形成を図りながら総合的な調査を進めるにあたり、関係者の連絡調整を図り、もって本調査の円滑かつ効率的な推進に資することを目的とする。」ということでございます。

具体的な連絡調整事項につきましては、一つめが「総合的な調査の内容及び進め方に関する事」として、二つめといたしまして「総合的な調査にかかる情報提供及び意見収集の進め方に関する事」以上二つということでございます。

会議の構成員でございますが、内閣府沖縄総合事務局開発建設部長、国土交通省大阪航空局飛行場部長、沖縄県企画開発部長ということになってございます。会議は必要に応じて開催いたしますが、内閣府沖縄振興局職員及び国土交通省航空局職員にも、ご出席いただけるという規定となっております。

【質疑】

松本部長

資料の2の(2)に、調査に係る情報提供及び意見収集の進め方に関する事という項目がございますけれども、大変大切な、また、時宜をえた項目かと思いますが、具体的にどのようなことをお考えなのか、お教えいただけますか。

【説明：別紙】

傍士参事

交通政策審議会航空分科会答申におきまして、主要地域拠点空港に位置付けられました那覇空港につきましては、総合的な調査を幅広い合意形成を図りながら進める必要があるとされたところでございます。

今後の調査の進め方に当たりましては、透明性を確保しながら、情報の公開を進めることが求められるということでございます。

このため、今回の那覇空港の総合的な調査におきましては、調査の早い段階からその内容等を公表し、住民や空港利用者などから広く意見をいただき、調査自

体にも住民などの意見を反映していくことが大切なのではないかと、考えてございます。また、一方的に情報を出すということではなく、双方向で情報を共有しながら進めていくということも重要と考えてございます。

その具体的な方法につきまして、別紙の基本的な考え方というところにしたがってまず、これを読み上げさせていただきたいと思っております。

「平成15年度から国と地域が連携して那覇空港の総合的な調査を進めるに当たっては、調査の透明性及び中立・公正性の確保が必須である。したがって、積極的かつ広範な情報の提供を行い、県民や学識者等の幅広い意見を反映させることとし、情報公開の方法等も検討しながら、取り組みを進めていく。」

ということでございます。

なお、情報公開の方法等については平成15年度におきまして、国と県が協働して、学識者の意見を聞きながら検討してまいりたいと考えているところであります。

花城部長

他にご質問、ご意見等ありましたらどうぞ。よろしいでしょうか。それでは、今後、この開催要領に従って進めさせていただくということによろしいでしょうか。

(異議なし)

那覇空港の総合的な調査について

・那覇空港を巡る最近の情勢について

【説明：資料2】

川上指導官

1枚目 那覇空港の鳥瞰の写真でございます。前方手前が北側、那覇市側でございます。向こう側が糸満の方向でございます。現在、南からの進入がだいたい6対4ぐらいの割合で利用されているということでございます。

2枚目 ご存知のとおり、元々は旧日本海軍の小禄飛行場として建設されておりますが、本土復帰に伴いまして、第二種空港那覇空港として位置づけられ、現在に至っております。滑走路は1986年に3000メートルが供用され、その後、99年に現在の新しい国内線旅客ターミナルビルが供用開始され、最近、沖縄都市モノレールが供用されております。滑走路は3000メートルのまだ一本というような形で供用されているということでございます。

3枚目 これは平成15年3月時点で那覇空港と結ばれている路線の状況でございます。県内で8路線、県外で24路線、国内線が32路線、それから国際線でございますが、6月にマニラが就航いたしましたけれども、そのかわり香港が休便になっておりますので4路線でございます。国際線と国内線合わせて36路線ということで、我が国の西の方の拠点として利用されている状況がおわかりに

なるかと思えます。

4枚目 海外それから国内両方合わせた旅客数のランキング図でございます。当然、羽田が一番でございますが、那覇につきましては、7位ということでございます。国内線だけを並べてみますと、伊丹に次いで5位ということでございます。名古屋等よりも利用者数は多いというような状況がおわかりになるかと思えます。このうち滑走路が1本だけの空港でみると、福岡、関西に次いで、3番目というような位置付けになるかと思えます。

5枚目 離着陸回数のランキング図でございます。これの中には、旅客の他にいわゆる自衛隊等の利用の回数も含めておりますが、年間離着陸回数だけで行きますと、名古屋に次いで、5番目ということでございます。先ほども申し上げましたけれども、滑走路が1本だけでいきますと、福岡、名古屋に次いで3番目でございます。現在、全体で11万2千回、そのうち約2万2千回が自衛隊等ということでございます。

6枚目 那覇空港の位置付けとその特性でございます。現在、今まで申し上げましたように、主要地域拠点空港として位置付けられているし、利用されているということでございます。沖縄県の玄関ということでありまして、沖縄のいろいろな離島を結ぶ、その基幹空港としての位置付けもなされているということでございます。それから他の大きな空港と大きく違うのは利用者の大半が観光客であるというようなことがございます。それから自衛隊との共用ということでありまして、自衛隊との関係の調整といったものも大きな課題になるかと思えます。それから大型ジェット機から小型プロペラ機まで、ということで小さな離島との路線が多いということにして、回数が少なくても、その小型プロペラ機の場合は前の飛行機との間は時間をもたなくちゃならないというようなこと、それから一つの飛行機では多くの人数を運べないというようなことで、一概に離着陸回数あるいは年間旅客数だけでは計れない多くの活用がなされているというようなことが読み取れるかと思えます。

7枚目 先ほど副知事の方からもお話がありましたけれども、国内線における旅客数は順調に伸びてきているというようなグラフでございます。特に1997年にどっと増えておりますが、これは羽田空港で新しい滑走路がオープンしたことに伴い発着枠が増えたことに起因するかと思えます。2002年の旅客数は、1,160万人でございます。沖縄振興計画では観光客650万人が目標でございます。今年がだいたい500万人くらい来そうだというようなことでございますので、観光客3割アップというのが目標ということでございますので、単純に言うとう国内線の旅客数は2011年には1,160万人の三割ぐらいはアップするというようなことが考えられます。

8枚目 月別の那覇空港の利用状況でございます。福岡空港等の他の空港との

大きな違いとしては、ピ - クにおける集中率が高いということでございます。8月、それから第二ピ - クが3月ということでございます。ピ - クでない月に比べまして約5割増でございます。ただ、昔に比べますとピ - クとピ - ク以外の月との比率というものは徐々に狭まってきております。ちなみに今年は8月の旅客数は前年同月比の約14%アップ、エアラインによっては約30%アップというような新聞報道もございました。

9枚目 時間帯別の離着陸回数の経年変化ということでございますが、平成14年におきましては、午前の11時台と14時台がピ - クだということでございます。空港の能力を考えていく時に、このピ - クへの対応といったものが今後重要な検討課題になっていくのではないかとすることを参考としていただければと思います。

簡単ではございますが、那覇空港の利用状況についてご説明させていただきました。

【質疑】

花城部長

沖縄県の意見を申し上げますが、那覇空港は、県民生活あるいは経済活動を支える基盤でありまして、加えて、本県が目指すアジア・太平洋地域における国際交流・協力拠点形成に欠かせない中核施設でございます。

今後の観光・リゾート産業の発展あるいは国際交流の進展等によりまして、航空需要の増大というのがますます見込まれております。そのため、将来を見据えた那覇空港の機能強化が喫緊の課題であると考えております。今回、那覇空港についての総合的な調査を行うことは、本県にとって、那覇空港が抱える課題を解決へと導くだけではなくて、本県の将来像や経済戦略を考える上で、非常に重要であると考えております。したがって、今後の調査が効率的に進み、最善の方策が早期に得られるよう願っております。これはご要望も含めて申し上げます。

- ・ 那覇空港の総合的な調査（案）
- ・ 平成15年度の実施内容（案）

【説明：資料3，3 - 2，4】

傍士参事

航空分科会の答申のうち、那覇空港の総合的な調査に係る大まかな内容としたしましては、既存ストックの有効活用方策、中長期的観点からの滑走路増設等を含めました抜本的な空港能力向上方策の大きく2つが挙げられております。

まず、既存ストックの有効活用方策とは、分かりやすく申し上げますと滑走路を増設しない場合の、現空港の能力の見極めを、まずやっていくといったことでございます。その際には、まず、資料の調査項目の一番上にございます旧ターミナル地区を含めたターミナル地区全体の整備のあり方について空港能力の観点か

ら検討するということになります。

次の調査項目は空港能力の考え方の整理ということでございますが、例えば航空利用者の視点に立った航空サービスというものを評価しながら、これに基づき空港能力を考えるということでございます。従来、空港能力と言いますと、通常、年間離着陸の回数が指標として使用されるということが多くございますけれども、航空利用者の立場から申しますと、年間離着陸回数というものは、必ずしも意味のあるものとは言えないかと思えます。航空利用者にとりましては、利用したい時間帯に利用できるかどうか、あるいは悪天候時にも就航率が高い空港なのかどうかと、色々そんな指標があろうかと思われそうですが、このようなサービスのレベルのあり方についてここで検討するというところでございます。

それから上から3つ目の薄い黄色の四角でございますが、既存ストックの有効活用方策の検討というものをいたします。これは航空機材の大型化により滑走路処理能力の向上を図れるのではないかと、さらには利用時間の少ない時間帯を活用すること、こういったことを検討するというところでございます。これらサービスの現状ですとか、利用者のニーズあるいは有効活用方策を踏まえまして、現空港の能力がどれだけあるのかということをおの少し、色の濃い四角の中で検討するということになろうかと思っております。

次に、抜本的な空港能力向上方策の検討についてでございますけれども、まず、航空利用の実態、特性について調査を行い、これをベースに将来の航空需要予測を検討することとなります。さらに、地域における空港の役割と効果、住民意識等について把握するということを考えております。最終的には、これらの結果をもとにいたしまして滑走路増設等の方策につきまして、必要となる時期の検討そして施設配置、空港能力、空域、環境、費用対効果等の観点からこれらの実現可能性の検討を行うと、少し濃いブルーの色づきをしている四角の中でございますが、こういった検討に移っていくということでございます。

次に資料の3-2と書いてございますところで、これらの調査の分担の考え方につきましてご説明申し上げます。調査は国と県が連携して実施することとする。その際の分担の考え方は、以下のとおりとする。国は空港の管理者であり、また、我が国の空港政策全般に責任を持つ立場であることから、空港の運用等に関することや航空に関する専門知識を必要としたり、国の政策に関連する分野を担当する。県においては、地域の結びつきの強い分野、例えば、空港利活用方策、周辺地域計画との連携、空港の地域への効果や影響等の検討を担当する、ということで国と県の分担を決めさせていただいております。

資料3にこういった考え方に基づいてそれぞれの調査について国がやるのか県がやるのか、あるいは国と県が共同でやるのかといったことが括弧書きで記してあるということでございます。

次に資料の4につきまして、平成15年度、本年度に行う調査の実施内容でございます。1の既存ストックの有効活用方策につきましては、まず、国におきまして、「那覇空港の運用実態分析と課題の抽出」ということで、1つ目は、那覇空港の現状での処理能力を把握し、運用面での改善方策の検討を行い、施設改善による能力向上の可能性の検討、また、「航空利用の実態分析」といたしまして、旅行者が希望する便の予約が出来ない場合の代替行動及び航空会社が希望する時間帯に離発着便の乗り入れが出来ない場合の代替行動の予測手法の検討を行うということになってございます。一方、県におきましては、「航空サービスの現状及び望まれるサービス水準」といたしまして、航空サービスの現状及び利用者ニーズを那覇空港の利用旅客や貨物輸送関係者から、アンケート等を活用をいたしまして、サービスの現状とニーズを把握するという事とともに、望まれるサービス水準についての検討を行うということにいたしております。

それから大きな2の方でございますけれども、抜本的な空港能力向上方策の検討につきましては県におきまして、地域における空港の役割と効果、住民意識等の把握といたしまして、那覇空港の役割と効果について、定量的・定性的に整理するとともに、住民の意識についてもアンケート等を活用して把握する調査を行うという予定にいたしております。

【質疑】

花城部長

「那覇空港の総合的な調査」において、国が調査される既存ストックの有効活用方策でございますが、これについては具体的な例を挙げて、ご説明をいただけたらありがたいのですが、よろしく申し上げます。

松本部長

那覇空港の管理者としての立場から、現空港の施設を運用面で最大限利用することが必要だろうと考えている訳でございます。空港能力と言いました時に、一般には滑走路の処理能力というような言い方をされることが多い訳でございますけれども、空の処理能力と、それから地上の施設の処理能力、地上の方には、具体的には誘導路、エプロン、あるいはターミナルビルディングといったようなものがある訳ですが、それぞれの部分において処理能力がどのようになるか、どう使うのかといったことが課題になる訳でございます。私共の調査の中では、現在の姿にとどまらず、これを少し改善した場合に、どこまで力が発揮できるのかといった辺りまで踏み込んで調査していきたいと、このように考えております。

溝内部長

既に沖縄総合事務局は那覇空港の使い方と申しますか、需要見通し等について、過去、調査を行ってきております。私共が既存施設の有効活用という観点からの調査を行うに当たりましては、先ずはユーザーがどの程度、最も希望する便から

セカンドベストの便に移っていただけるかといったようなことを、少し勉強したいと思っております。先ほどの説明にもありましたように、那覇空港の利用者特性といたしましては、ピーク時に集中する度合いが非常に高いという特徴がございます。ならばそのピークを少し均せばいいじゃないか、という理論が当然できる訳でありまして、これを日単位あるいは時間帯でどの程度均せるかといったようなことを、利用者特性の観点から勉強したいと思っております。

別の言葉で申し上げますと、利用者がどの程度、一番自分が乗りたい飛行機から別の飛行機に変更することを我慢していただけるか、という受忍限度のようなものを勉強いたしたいと思っております。

ただ、これをいわゆる計画学的にアプローチいたしますと、極めて大変な勉強になります。数値モデルを駆使して、あるいは多変量解析を駆使してという大変な作業にもなりかねないので、そういう作業にならないようにできるだけ解り易い形でアプローチしたいと思っております。ですが、おそらくどこの空港でも適用されたことのないような考え方でありまして、どこまでできるかは、いろいろ専門の先生方のご指導をいただきながら行いたいと思っております。

また、この観点にはあと一つはサービスを提供する側、いわゆるエアラインが料金政策を含めて、我々にとって都合のいいようにどの程度の機材をまわしていただけるかといったようなことも、多分勉強しなければいけないだろうと思っております。こういったことを総合的に勉強するつもりであります。

松本部長

空港能力を評価する場合に技術的に、あるいは物理的にギリギリまで使うかどうかといった議論があるかと思いますが、その前に大前提としては安全の確保ということが大切でございまして、このサービスレベルを議論する時に安全の問題を抜きにして語れない、安全の観点を含めた議論をしてもらいたいと思っております。

花城部長

既存ストックの有効活用方策の検討をした結果、それを受けて抜本的な空港能力向上方策の検討を行わないという場合もあるのでしょうか。

溝内部長

これにつきましてはたぶん普通に考えますと、まず順番といたしましては、今の施設でどこまで使えるかということを中心に、勉強した上で、それでも不足であれば、新しい滑走路の増設等の議論に踏み込んで行くというようなことになろうかと思っておりますけれども、おそらくある程度は並行して、あるいは重複して進めざるえないのではないかと考えております。

その一つの理由といたしましては、新しい滑走路等を増設するスペースは、どうしても隣接した空間である海しかないわけです。ところが沖縄の海は非常に美

しい、きれいな海であるわけですから、これまで私共、沖縄総合事務局でも海上での様々な事業を行っていますけれども、環境上貴重な、いわゆる貴重種と呼ばれるものがたくさん出てきたりして、なかなか事業がスムーズにいったいないという事例を既に抱えてございます。

従いまして、この調査は数年かかるのかなと思いますけれども、総合的な調査に続いて、いわゆるパブリック・インボルブメントとか環境アセスメント等を実施して合意を取り付けた上での事業化というステップになるわけですが、その前に、この調査においても環境面で将来ぶつかるかもしれないような課題解決のための事前準備をかなりの部分、整える必要があるだろうと思っております。

先ほどの資料3の中には、右下の水色の部分に環境という言葉が一つございまして、環境等の観点からの実現可能性を検討するということでもありますけれども、実は環境という言葉が持つ意味は非常に大きいものでございます。

申し上げるまでもなく、いざ事業が始まってから様々な原因があって、事業がストップするということがあると、トータルとしてはおそらく、那覇空港の拡張整備を急がれる地元におかれても、望ましいことではないものと思われれます。

総合的な調査の後に、滑走路の増設が望ましいということになった場合、パブリック・インボルブメントや環境アセスメント、あるいは埋立申請を私共、沖縄総合事務局が行う段階になって様々な環境上の困難にぶち当たると、それによって、例えばいたずらに時間を費やしてしまうという事態になりかねない。そういう事態になることを避けるためには、いかにこの調査の中で様々な事前の措置を行っていくかということがポイントになるかと思っております。

そういった意味において、環境という言葉の一つではなくて、様々な検討をここでぜひやって頂きたいと、プラスアルファでございますけれども、ぜひここで一言申し上げさせていただきます。

花城部長

調査期間については、どれぐらいの期間をお考えなのでしょうか。

溝内部長

はっきりしたことは、この場ではおそらく申し上げられないと思っておりますけれども、やはり繰り返しになりますが、この調査が終わりましたら、いわゆる事業主体として、パブリック・インボルブメントの推進のための予算要求というものを私共としてやっていかざるをえないわけですが、この調査の中でそれができるような調査・検討をしておく必要があると思っております。従いまして、実質、地元合意ということはちょっとおかしいんですけれども、例えば、仮にこの調査の中で県が中心となって、環境関係の様々な現状調査等をやっていただきまして、それに基づいて私共がPI、それに続くアセスメント等を、それぞれの制度にのっとって行うということが必要かと思っております。

もう一度環境の話に戻りますけれども、今のアセスメントは方法書を縦覧し、方法書そのもの、環境アセスメントの方法そのものを地元民の意見を聞いて、その合意を取り付けたうえでないと、アセスメントができないことになっております。

従いまして、P Iや環境アセスメントの段階になって、環境関係の現状調査等の基礎データの収集の方法そのものがおかしいといった議論になると、すべてが手戻りになりますので、そういった意味では、県のご当局自身が環境の現状調査の方法そのものについても、有識者、あるいは場合によっては、環境保護を標榜するNPO団体等との話を踏まえた方法をとる、といったようなことも必要かと思っております。

そういったことを踏まえますと、一定の期間は必要だろうと思っております。

花城部長

ただ今の開発建設部長のご指摘の中に、環境問題等の件に触れられましたが、今後、調査を進める中において、ご指摘の環境問題あるいは地域の合意形成などを図ることは、県としても重要な課題であると考えております。県としても、ご指摘のありましたことにつきまして、一生懸命取り組んでまいりたいと考えております。

それから本年度から行われる那覇空港の総合的な調査にあたっては、国と地域の調査の分担というものがお互いに深い関連を持っております。特に、細部にわたる事項などにおきまして、相互の連絡を密にすることが、調査の円滑な実施のために重要であると考えております。齟齬などが無いよう十分に配慮して、調査を進めていく必要があると考えております。

茨木課長

いくつか今でた議論に関連することを申し上げたいと思います。交通政策審議会の航空分科会の答申が昨年12月にでておりますが、私共は、航空分科会の審議の事務局をさせていただきましたので、そういう立場から申し上げたいと思います。

先ほど企画開発部長から、抜本的な対策の調査をやらない場合もあるのでしょうか、というご質問がありました。それに対して溝内部長からお答えになったとおりでありますけれども、答申にも、那覇空港について将来的に需給が逼迫する事態が予想されるということが書かれております。そういう事態が必ず到来するとまで断定しているわけではないのですが、現在の利用の状況、今後の需要の見込み、その他を勘案しますと、そういう状況が訪れてくる蓋然性と言いますか、可能性はかなり高いだろうという意味であります。そういう認識のもとで、既存ストックの調査と、その抜本的対策の調査は両方並行してやっていく必要があるという話がでておりますけれども、どうしても抜本的な対策の方の調査というの

は、調査そのものにしろ、それに関連する合意形成その他の問題にしろ時間がかかりますし、基礎的なところから十分議論する必要があります。また、最近、大きいプロジェクトについては社会的に色々な議論がなされるため、どうしても時間がかかるということもありますから、2つの調査を並行してやっていこうという思想で答申ができていているということでございます。言うまでもなく、実際に手段、措置を講じる場合には、おのずから手順というものがあるかと思いますが、調査については並行してやっていこうという考えに立っております。

それから、調査の期間についてのお話もでておりました。それは別に答申に何かでている訳ではなくて、今、私共、航空局として、どう考えているかということでもありますけれども、これも先ほどお答えにあったのと同じ趣旨であります。今日の議題を見ましても一つの大きな事柄として情報の公開、提供とその意見の収集を重視しているわけで、私共も全く同じ認識でございますが、それは、同時に、あらかじめ色々なことを決めてかからないということの意味しているとも言えます。つまり、何年でやるんだっていうことを先に決めると、どうしてもスケジュールが優先になって、色々な合意を十分に形成していくことが難しくなる場合もありますので、そうではなくて、広範な議論、合意形成を最優先に考えるべきであり、どれくらい期間がかかるかというのはそこから生みだされてくるものであると考えています。私共は内部的にローリング方式と言っていますが、ある成果を出したらそれをオープンにして議論してもらって、それでその次の歩みを決めるというやり方でやっていくのがいいのではないか、という考えをもっております。

佐藤課長

内閣府の沖縄振興局として、那覇空港についてどのようなことを考えているかということをお願いするのが、今日の役割ですけれども、今、皆様方の議論にありましたとおりのこと、それがすべて包含されている立場であると思います。

昨年の7月に沖縄振興計画として新しい10カ年の計画が政府として決められました。この計画は、先ほどから議論のありました国土交通審議会の議論に約半年先立って決定されたわけですけれども、その中で、那覇空港について、現況がどのような状況にあって、将来的にはどのようなことになるということ踏まえた上で、必要な整備を行うという議論がなされております。必要な整備を行うということは、整備の必要性を明らかにすべきであって、それが先に行われるべきだということが主張されているわけで、まさに我々が今議論しているこの調査が行われて、どこが問題であり、いつまでに何をしなければいけないかということ明らかにするというのが前提です。そういう意味で、1年前にたてられました沖縄振興計画に沿う形で一步步、ことは進んでいると思っております。私共としましても、沖縄の振興という観点からいたしまして、この調査の進捗にあ

たってできること、必要なことは最大限のバックアップをしようと考えております。

茨木課長

既存ストックの活用ということが大きなテ - マになっておりまして、その時に当然、今ある那覇空港の空間を最大限どこまで使えるかとか、既にある施設をどこまで使えるかといったことを検討するわけですが、同時に、資料にも航空機材の大型化とありますけれども、そういうソフト面といえますか、運用の方での対応というのがどこまでできるかということもまた大きいテ - マだと思っています。

先ほどピ - クを少しずらして、セカンドベストが可能かというお話もでておりましたが、そういう際のご参考に申し上げたいのが、那覇空港の今の状況というのは、他の基幹的な空港に比べると、大型機の比率が低いということ、それからいわゆるロードファクター（座席利用率）が年間を通してみると低いということとございまして、このところをどこまで既存ストックの有効活用の財源として使っていけるかということが一つの大きな課題でございます。

機材の構成比でみますと、400席ぐらいより上の大型機の比率は、羽田空港はだいたい25%ぐらいですし、先ほどの現状の説明で、那覇空港は国内線の旅客数でいきますと5位という話がありましたけど、那覇空港よりも上位にきている新千歳空港なども23%になっています。それに対して福岡空港はだいぶ落ちまして、14%なんですね。那覇空港だけではなくて、福岡空港も、今後パンクしていく恐れがあるので、調査をやることになっており、そのなかで大型機をもっと増やしていくことがひとつのテ - マになっていますが、那覇空港の大型機の比率はさらに低く、11%ぐらいであり、もっと大型機を入れていくことによって、輸送力をアップできる可能性が大いにあるということがございます。

それから座席利用率ですが、羽田空港、新千歳空港、福岡空港は年間で見るとだいたい75%前後あります。これは過去の比較的、率が高かった年のデータで見ると、ということでもありますけど、那覇空港はそれに比べて、7割まではいっておらず、60%半ばぐらいということでもあります。この話は先ほど現状説明であった8月に多くて、それ以外の月が少ないということと表裏な関係にあると思いますけれども、そういったところもどれくらい使っていけるかということは、やはり重要な考慮要素だろうと思います。

これに関連して、質問といえますか、これからの調査の課題として考えていただきたいと思うことがあります。それは、那覇空港の利用客は観光目的の人が非常に多いという特性がありますが、観光という面で見ただけの場合、8月にすごく多い、他は少ないという状態は、いいのかなのかということなんです。これはマ - ケットの話ですから、我が国は計画経済じゃないので、コントロールできるわけではないと思いますが、観光産業を育成していくという観点で見たときにそういう状

態をどうみるのだろうかという思いがあります。

北海道の話聞いてみると、北海道も同じように夏場にすごくお客が多くて、冬場にストーンと落ち込む。しかし、観光産業の立場からみると、通年である程度のお客さんが来て、売上もそれなりにある方が、供給側の効率のアップにつながるわけですね。供給者が投入する資源にしても、月によって増やしたり減らしたりできるものはいいかもしれないですけど、固定的なものもありますから、そういうことからみると、需要はある程度均されているほうがいいということで、冬場のお客を増やそうという努力を色々されていると、昔、聞いたことがあります。

沖縄の場合、観光部局の方ではどうお考えになっているのか、今後、どうもっていこうとされているのかということも考慮する必要があると思います。観光の需要構造がある程度変わってくるとすればそれを踏まえた検討がいると思いますので、もし、今ある程度おわかりのことがあれば教えていただきたいですし、そういうことでなければ、これから、調査をしていく中で、県の方でそういう情報をまた提供していただければありがたいと思います。

花城部長

観光の分野で簡単に申し上げますと、やはり平準化というか、あるいは今のオフシーズン部分をどう底上げするか、ということが、観光リゾート分野の大きな課題であります。長期滞在ということと、季節の平準化、そういった取り組みの方向が、この場の議論と相当、沖縄県の場合は特に、密接に関連してきますので、そういうことも含めて、今後の調査で対応していきたいと考えております。

溝内部長

一つ提案を申し上げたいんですけども、先週の金曜日に環境大臣がお見えになり、知事が空港でお迎えになった時の模様がテレビで報道されておりました。その際の知事のご発言で、沖縄での開発事業は色々と環境上の配慮が必要であり、一つのやり方として、開発すべきところは開発するが、一方で、守るべきところは守るというようにメリハリのついた、ゾーニングという考え方が必要だということをお大臣に申し上げたところ、大臣もそのことを理解されたというような報道だったと理解しています。

一方、7月中旬に私共、国の出先と沖縄県知事とで国土交通政策に関する懇談会を行いました。その時にもやはり知事がゾーニングという言葉をお使いになっています。知事の頭の中には、開発ゾーンと保全ゾーンというのを、明確に分けることがひとつの環境問題解決の手だてであるという明確なお考えがあるようなのですが、その後事務的に検討がなされているかどうかを確認をいたしましたら、まだ、県の事務レベルでは、その検討は行われていないというような話をお聞きしました。

しかしながら、先週改めて知事がそういうことをおっしゃたのであれば、ゾーニングという考え方は、開発分野におきましては全国どこでもまだやっておりませんけれども、海をこれだけ必死で守るといふ沖縄県であればこそ、全国に先駆けまして、そのゾーニングの考え方を取り込んで、場合によっては那覇空港をその一つのモデルとして、この調査の中で事前に検討してみたらどうでしょうか。

もちろん、あまり滑走路増設の議論を先行させますと、航空局の計画課長に叱られるかもしれませんが、既存施設の有効活用と並行して、将来の海洋部への新しい開発については、ゾーニングという考え方を少し取り込むための検討を試みるといったようなことをぜひ県にやっていただけたらいいなと思っているんですけれども、いかがでしょうか。

花城部長

具体的な取り組みをしているわけではございませんけれども、当然、知事のお考えというのは折に触れて、表明されておるわけでございまして、那覇空港の今後の開発につきましても、今のことも含めて環境問題をどのように扱っていくか、検討していきたいと考えております。

花城部長

他にございますでしょうか。よろしいでしょうか。

先ほど説明がありました今後の進め方として資料3、資料4の案に従って進めるということによろしいでしょうか。

(異議なし)

それでは、資料3及び資料4の案に従って今後進めてまいりたいと思います。それから、本会議「那覇空港調査連絡調整会議」でございましてけれども、今後、年2、3回程度のペースで開催をしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。それから今年度中には、2回目の会議を、年明け、しかるべき時期に開催をしたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

最後に特にご意見等がありましたら、お願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、これで本日の議事を終了したいと思います。