

## 第6回 那覇空港調査連絡調整会議 議事録

- 1 日時 平成18年6月27日(火) 14:00～16:15
- 2 場所 沖縄ハーバービューホテル 2階 金鶏の間
- 3 出席者
  - (1) 委員

内閣府沖縄総合事務局開発建設部長	佐藤浩孝
国土交通省大阪航空局飛行場部長	松本清次
沖縄県企画部長	上原良幸
  - (2) 内閣府沖縄振興局からの参加  
内閣府沖縄振興局参事官(振興第三担当) 堀川 洋
  - (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空港計画企画官 村山伊知郎
  - (4) 事務局(説明者)

内閣府沖縄総合事務局開発建設部港湾空港指導官	成瀬英治
内閣府沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所	三宅光一
国土交通省大阪航空局飛行場部次長	梅野修一
沖縄県企画部参事	傍士清志

### 4 議事

- (1) 開会
- (2) 出席者紹介  
(略)
- (3) 議事

#### 【上原部長】

それでは、私の方で議事を進めさせていただきます。お手元に次第がございます。大きくわけまして、議事が3つございます。平成17年度の総合的な調査の結果、PIステップ2について、今年度実施する調査内容についてです。まず、議事1といたしまして平成17年度の総合的な調査の結果について事務局より説明願います。

#### 【傍士参事】

説明に入る前に、まずは配布資料のご確認をお願いします。

「第6回 那覇空港調査連絡調整会議 配布資料一覧」に、本日の配布資料を整理しております。資料1から資料3までございます。議事1関連が、資料1-1から1-5まで、議事2関連が、資料2-1と2-2、そして議事3関連として、資料3がでございます。最後に参考資料として「ステップ2のPI手法と実施スケジュール」を添付しております。ご確認をよろしく願います。

それでは、議事1の平成17年度の総合的な調査結果について説明いたします。

(略 資料1-1、1-2の説明)

具体的な内容につきましては、調査実施機関ごとに詳細な報告がございます。  
大阪航空局、沖縄総合事務局、沖縄県の順序で調査成果のご報告をいたします。  
まずは、大阪航空局からお願いします。

【大阪航空局：長内専門官】

（略 資料1-3の説明）

【沖縄総合事務局：上江洲係長】

（略 資料1-4-1、1-4-2の説明）

【沖縄県：砂辺主任技師】

（略 資料1-5の説明）

【上原部長】

調査結果について、それぞれの実施主体から説明がありましたが、これらについて  
質問、ご意見等ありましたらどうぞ。

【村山企画官】

事前にP Iに出す方の資料、資料2-1と2-2のP I報告書の内容について、地  
元から説明を受けていましたが、こちらの方では、ストーリーがすっきりして分かり  
易かったのですが、3機関それぞれの調査結果を聞きますと、全体のストーリーが呑  
み込めないところがあるのですが、この関係で2つほど質問させていただきます。

1点は、県の調査の中で国際線の路線展開についてですが、中国の発展を考えると、  
今後、現在路線をはっていないところでも、新規に出てくるというご紹介がありまし  
たが、一方で、総合事務局の方で、需要予測をやって将来の数値を出していますが、  
私が聞いておったのは今の路線を基本にして、新規の路線は、安全側というか、見  
ていないと、そういう意味では固めの需要予測ではないかと思いますが、そういう理  
解でよろしいのかということがまず1点です。

もう、1点は、大阪航空局の方の滑走路の容量のことについてですが、たしか1時  
間あたり33回でしたか、有効活用方策として平行誘導路の二重化を講じますと若干  
増えるというお話がありましたが、公共事業は言うまでもなく、今非常に予算が厳し  
くなっておりまして、この調査自身は滑走路の増設を含めて那覇空港の将来のあるべ  
き姿を検討する調査です。一方で今ある施設を大事に使うことが大事なことだと思  
います。わずかな発着回数の増加なのかもしれないですが、誘導路の二重化は取り組  
むべき課題かと思います。ただ、これをやろうとするとターミナルビルの配置を変えな  
ければいけないとか、あるいは広げなくてはいけないとか聞いていましたが、地元と  
して引き続き取り組んでいただけるのかということ、それから検討の目途とかあるの  
か、2点について質問させていただきたいと思います。

【上原部長】

この質問は、需要予測の値が固めかということと、既存ストックの有効活用方策に  
ついてですよね。それでは、よろしくをお願いします。

【傍士参事】

県の方からは最初のご質問にお答えします。

確かに3者それぞれで調査をしまいいりましたので、相互の関係が少し分かり難い  
というか、最終的にはP I報告書で1つのストーリーとしてお示しします。今回発表

したものについては、生の調査結果ですので、煩雑な印象をお受けになったのかもしれませんが。

今回県が行った調査、国際線について新たな路線展開についてご説明しますと、沖縄総合事務局が行った4つのいずれのケースにも使っておりませんが、県としては、最近の中国の経済の情勢とか、かつて50万人を運んでいた那覇空港のポテンシャルからすれば、今30万そこそまで落ち込んでおりますけれども、いろんな活動を展開することによって新たな路線が展開され、2020年頃には100万人を超える程度の国際旅客が呼び込めるのではないかというシナリオ、ストーリー展開をしたところでありまして、これはあくまでもシナリオですから需要予測の一番高めの予測のケースにも、敢えて入れておりません。

沖縄総合事務局が推計した4つのケースは、あくまで既存の4路線、台湾、上海、韓国、フィリピン、この4路線が将来どうなるかということに絞って固めの予測になっております。

それから誘導路の二重化については、大阪航空局からお願いします。

#### 【梅野次長】

大阪航空局の方からご説明させていただきます。資料の1-3の5ページをご覧ください。先ほどの説明の中でもご説明させていただきましたけれども、平行誘導路を二重化することにより、ターミナルの先端のスポットの丸い部分が使えなくなるのかなど、もしくは滑走路をこの図面でいうと上側に並行的にずらさないといけない、どちらにしましても大きな問題でございますので、今後のお客様の増え方とかを勘案して、今後考えていかないといけないというところです。今後、旅客ターミナルはもう少し右側の方へ展開させていくような計画をさせていただこうかと思っておりますので、その辺と併せて進めていければと考えております。

#### 【成瀬指導官】

需要予測について沖縄総合事務局の方から確認と補足をさせていただきたいと思えます。沖縄県のネットワークにつきましては、資料1-4-1の38ページにありますとおり、今年3月時点の4路線を基本として、需要をはじいているものでございます。以上です。

#### 【堀川参事官】

いくつか技術的なことも踏まえてご質問させていただきたいと思えます。

まず、大阪航空局の調査の中で、1時間あたりの滑走路処理容量を求めていらっしゃいます。こういう予測をするときは、社会的な現象ですから、いくつかの安全側の考え方を入れて何回と推計していると思えますが、この中で、1つ気になるのは大型機の混入率19%ということで、これは現状かと思えますが、将来大型機が増えるとこれが変わってくるのかな、どれくらいのセンシティブティ（感度）があるのかわかりませんが、後方乱気流などの影響で航空機どうしの間隔がのびるということなんです。発着回数は減るけれども、旅客数は増えるという相対する現象になるのですが、そこらへんがどれくらい効くのかなということが1点です。

それから、沖総局の調査の需要予測についてですが、その4つのケースの上位、中位、下位1、下位2と分けていらっしゃると思うんですが、結局結果を見ると、上位

中位がくっついていて、下位の2つがくっつくというような結果的には2つのケースになっているような感じがあります。

計算の前提としては、人口だとかGDPとかを考慮して計算されているんですけども、4つそれぞれ設定した条件は違っていますが、結果的には2つの結果としかなくなっていないと思いますが、原因として何が効いているのか、何か効いている要素があって、2つに分かれちゃったのではないかと思いますけども。わかれば教えていただきたいということと、後ほどのP1の時の出し方になるんですが、結果的に2つに分かれているのであれば、上位と下位の2ケースで出した方が分かり易いのではという感じがあります。質問と意見とごちゃ混ぜになりましたが、**これが2点目**です。

それから、3点目ですが、運用パターンについて1日あたり370～380回としておりますが、これは365日をかけますと、1年で約13万回となり、これは感覚的に現実的な数値かと思われまます。現在的那覇空港の発着回数は11.5万回程度で、同じような条件の福岡空港が13～14万回程度、あれがだいたい上限ではないかと言われていて、ぴったり合っていると思ったんですが、ただ、夏場の運航パターンが変わってくるかと思うので、これをそのまま当てはめていいのか、わかりませんし、先ほど申し上げた機材の大型化の話しというのが、この中でどういうふうに盛り込まれているのかということが、ちょっとわかりせん。それから今スカイマークが運航している深夜便、いろいろな運用パターンを考えることによって、いろいろな能力というのが出てくるかと思うのですが、あまりケースを増やすと一般の方には分かり難いのかと思いますけども、そのようなこともひっくるめまして**数字**を出していると思うのですが、そういう理解でよろしいでしょうか。

#### 【梅野次長】

滑走路処理能力について、大阪航空局より説明させていただきます。

最初に、スライディングスケールの計算の答えなんですけど、基本的には大型機の率、現状19%で設定しております。大型機が増えますと、スライディングスケールの答えとして出てくる滑走路処理容量は減る方向になるということは事実でございます。ただ、ここから先はきちんと分析しているわけではございませんが、スライディングスケールは減りますが、1機あたりに乗るお客さんの数は増えますので、全体としてお客様は増えるのかなと考えております。

また、大型機の率が低くなると、処理回数は増えますが、1機あたりに乗せるお客様の数は減りますので、全体としては減るのかなと、まあ詳細な分析をしているわけではありませんで、感覚的にはそんなところかなと考えております。相殺されている分は、どちらが大きいのかという感度分析はしておりませんで、その辺の所は少しわかりませんで。

#### 【成瀬指導官】

需要予測の結果として、4ケースやった中で上位と中位、下位1と下位2に大きく二つに分かれる要因といたしまして、きちっとした分析はまだできておりませんで、資料1-4-1の11ページから設定条件を示しております。設定として、4つの中でGDPについては、上位と中位が同じ設定、人口については、下位推計1と下位推計2が同じ設定となっていることから結果的に二つに分かれたのかなと思われまます。

P I の出し方について、4つのケースではなく2つのケースで示すというご指摘についてですが、これは結果として2つに分かれた形になりましたが、幅の予測をするに当たって、経済成長率とか人口ですとか、路線網ですとか、根拠のある値として設定しているの、基本的にはこの4つのケースでお示しできればと考えております。

運航パターンにつきまして、370 から 380 回、概ねそんなもんかなとお言葉をいただきまして、ありがたく思っております。

機材の大型化についてどう考えているかということについてですが、これにつきましては、同じく資料 1-4-1 の 39 ページのところに書いておりますけども、航空路線については基本的には現状と同じ、ただ、座席利用率につきましては、68 %、伊丹路線についてはジャンボ機から大型機へ変更しております。そのように想定して出しております。以上です。

**【堀川参事官】**

ケースにつきましては、4つ出したいのであれば、出していただいてもいいのですが、上位、中位という名前がいいかどうかですね。シナリオ1から4かもしれませんね。上位が中位と同じというところがちょっと引っかかるだけです。

**【上原部長】**

他にご質問はありませんか。

**【松本部長】**

コメントを1つと質問を2つばかり。

まず、国際線の予測についてはですね、これはコメントですが国際線の発着回数は国内線に比べて少ないですからこの需要予測の精度が多少ぶれたとしても、滑走路の2本目があるとかいらなとかということには影響は小さいのだろうと思います。したがって概ねこの程度かどうか押さえるということではよろしいかと思えます。

その一方で国際線ビルの拡張ですとか、前面のエプロンを計画するときには、相当大きな影響が出てくるだろうと、その場合、沖総局がやられた国際線の需要予測、経済指標を用いて推計した予測よりも、むしろ沖縄県がやられたやや大胆なシナリオ、その全部が当たるかは別として、いくつか当たってやや階段を駆け上がるようなパターンで実現するというようなことが現実的かなという気がしておりますので、国際線のターミナル計画をするに当たって、沖縄総合事務局の需要予測よりも県の調査結果を念頭に置いて将来の拡張空間を十分取っておくべきかなと思えます。コメントの1点です。

次、資料 1-4-2 の 11, 12 ページ、1日の運用パターンのグラフ関係についてですが、堀川参事官の年間発着回数が 13 万回という話がある一方で、夜間にどれだけ飛ばせば、この数字が少し変わるよという話もありました。

最終的には、ピーク時間帯の窮屈さ、そのピーク時間帯がどれくらい幅広く連続しているかが問題であろうと思うわけです。夜間の数字がですね、たとえば 10 ページのグラフですと、6 時以前とか 23 時以降は 0 と想定しているわけですね。例えば、その時間帯に 10 とか 20 の便数が飛んだとしても、騒音問題は別にして、空港の処理容量としては、何ら問題ない。年間の発着回数は増えるが、処理容量のピークには突き当たらない。問題は、午前 10 時から 13 時の間、あるいは 16 時から 18 時の間、こ

の部分のピークカットがどの程度されているか、結果として、エアラインの就航意欲をどの程度そいでいるのか、お客様の予約の取りづらさという形で、どのような影響が出てくるのか、そういったあたりだと思います。

たぶん 11 ページにあるような、日中時間、全部天井にぶち当たっているような形になっていると、これは相当お客さんに、あるいはエアラインにも不便を強いているなという感じがはっきりみえるんですが、10 ページにもどってもですね、結局、14 時台と 15 時台ですか、少し谷がある、これでもかなりエアライン、あるいはお客様に不便を強いているような気もするんですが、この 10 ページのようなパターンと 11 ページのようなパターンとどの程度、不便具合が違うのか、この辺の説明ができるのであればお聞かせ頂きたい。というのが、質問の 1 点目です。

2 点目は、県の報告資料 1-5 の 26 ページですね、座席利用率が高くなると、旅行の訪問取り止めが増えるという趣旨の説明資料になっておりますが、ちょっとわからなかったのは、座席利用率が 97 %になったとき、43.3 万人の方が、旅行を取りやめになると、実際には座席利用率 97 %ということはありませんよね。もちろん、実際には、座席利用率 70 %を超えたあたりから増便が行われますから、そういうことで混雑は緩和されるのでしょけれど、もし増便しなかったとしても、97 %になるとは思えなくて、恐らく 80 %のところでは実際は頭打って、多くの方が旅行を取りやめるのではないのかなと、その場合の数値が 43 万人なのかな、あるいは 3 %の隙間しか残らないような状態で使って 43 万人の方が取りやめているのか、私は、実際は 97 %まではいかずに、80 %が頭打ちになるので、もしかして 100、200 万の取りやめになるのかなと、その辺説明いただければと思います。

#### 【成瀬指導官】

まず、運用パターンについてお答えします。

先ほど、ご指摘のありましたように資料 1-4-2、10 ページの運用パターン①、370 回これが、運航実績や旅客ニーズをもとに想定しているものから実態に近いものとなっていると考えています。ただ、今後需要が増加していく中で、ニーズの谷間でございます 14 時から 15 時台にも新たなニーズが発生するということを想定しましたが、運用パターン②の 380 回というものでございます。どの程度不便具合が違うのかというところでございますが、1 日あたりの発着可能回数に対して、実際の予想される発着回数がどれくらいあるかということで、例えば、1-4-2 の 13 ページ、あるいは 15 ページに 1 日の発着回数を予測しておりますけれども、370 と 380 との違い、予測によりましては、370 回を超えておりますが 380 回は超えていない、微妙なところはありますけれども、推計の中である程度の幅をもった形で今回見極めをさせて頂いているところでございます。

#### 【傍士参事】

私の方からも、補足説明させて頂きたいと思います。

10 ページのところの台形の中ほどが少しへっこんだパターン、このパターンもですね、実は旅客とエアラインにかなり不便と無理をしいているパターンということがございます。現状も実はですね、混んだ時期に瞬間的に 33 回にタッチしていると、非常に尖った形でピークが出ているということが現状でございまして、それを今後需

要を伸ばして行った場合に、突き抜けるわけにはいきませんから、少し、左右に振り分けて形を成形したものがこの10ページの形だと御理解下さい。

従って、数時間オーダーで、本当はこの時間に飛びたいのだけでもというのが、動いているんだということです。ただ、その中で14時とか15時とか、路線構成の関係からどうしても谷間になりやすい時間帯なため、このような形状になっております。

さらに進んで那覇空港をばんばんまで使おうと考えたのが11ページということで、ユーザーに対する規制の仕方が更に上がるということで、これが果たして正解かどうかはちょっと今後の検証がいると思います。

その一方で、先ほど堀川参事官からありました深夜の時間帯が使えるのではないかと、というようなことについては、この形では表してはいないんですが、飛ぶとしても1便とか2便とかいう数字にしかならないもんですから、そういう部分については昼間の非常にタイトな部分の中で、吸収されてしまうような関係なのかということで若干、大胆な前提をおいて、370から380という数値が構成されているというふうに御理解いただければよろしいのではないかと思います。

それから、座席利用率の件ですが、97%という数値は非現実的ではないかということについては、全くその通りでございまして、90%を超えることもまず無いと思いますね。空港に行って、キャンセル待ちをして、何人かが乗れるという便を1日運航したとしても、せいぜい、90数パーセントということですから、それが8月、ベタに続くことはないかと思いますが、ここは、旅客の需要に対するサプライが一定に留まった時に、結果こうなりますよといった数値が出ているわけございまして、従って、訪問の取りやめとかそれから損失額というのは、97%の内側で起きているという仮定をしております。ただ、その量については、細かい作業をしているので、この場でお答えできませんが、97%の内側で取りやめている人が増えていると御理解いただければよろしいかと思います。

**【上原部長】**

まず、国際線ターミナルについて、私の方から1つ質問があります。

那覇空港の利用者から苦情が多いのは、国際線ターミナルビルです。

最近も、DFSの受けとり場所が無いということで、国内線を利用される方は、使えるけども、国際線の利用者は使えないので、なんとかスペースを確保して欲しいということで既存の施設を改修して対応していくというような状態です。とにかく一刻も早くなんとかしてくれという苦情が多いです。旧ターミナルビルの撤去も始まっていることですので、貨物ターミナル地区と旅客ターミナルビルについて、段階的な整備の手順とかあれば1つお聞かせ頂きたい。

**【松本部長】**

具体的にはですね、手順というのはこれから煮詰めていくんでしょうけども、旧ターミナルビルの撤去が現に進んでおりますので、相当使えるスペースができてつあると。この機会を捉えて貨物及び国際、あるいは国内旅客ビルの拡張といったものを、せっかくできます旧1ビルの跡地も含めて配置を急いで煮詰めていかないといけないと思っています。

**【上原部長】**

ありがとうございました。

時間もありませんので、次の議事に進めたいと思います。

では、次、議事2那覇空港の総合的な調査P I ステップ2について事務局より説明願います。

【沖縄県：津覇副参事】

(略：資料2-1、2-2の説明)

【上原部長】

説明が終わりましたが、これについてご意見、ご質問等がありましたらどうぞ。

【佐藤部長】

国際線の航空路線網をどうみるかというお話ですけども、P I の報告書の20ページにこのような形で、新たな展開の可能性というものについて載せて頂いていることは大変良いことだと思います。飛躍があるかもしれませんが、P I とは2ページにかたぐるしく書かれておりますが、もうちょっと積極的にP I というものは読んだ人が自分自身が、関わること、関われるという形で物を考えてもらうということ、つまり早くやってくれとか、やらなくていいんじゃないかということよりも、さらにこの空港をどう使おうかという話に発展させて頂く、というところに、意見が出てくれば、あるいは気持が動いてくれればもっといいことだと思います。と言う意味で、県の方が可能性について調査をされてここに盛り込んだということは、大変良いことだと思います。読んだ人がこれは自分自身のことであると、外客をちゃんともてなそうじゃないかと、そうすればより沢山の路線がひけて、あるいは自分が乗っていく目的地が増えるかもしれない、わざわざ成田に飛ばなくても良い、というようなことに広がっていくわけですし、大変良い試みだと思います。このページだけが、他のところと趣を異にしておりまして、これをはたしてどう扱うかということに関して、議論は必要かと思いますが、僕は是非ともこれは入れていくべきだと思います。

県が中心となって、誘致していく、そういう路線をつくっていくにはどうしたら良いのか、議論をしていただきあるいはもう行動をとっていただいていると思うんですけども、具体的に国際的な地位を那覇空港が上げるために、とられていることがあるならば、是非ご紹介いただきたいし、この部分に端緒となるような活動の始まりみたいなところを紹介して書き込んだらいかかと思うのですが、今の時点で、具体的に取り組んでおられることがあればご紹介頂きたい。

【傍士参事】

国際線の取り扱いについては、まさにご指摘頂いたように県としては、これを全面に押し出したいと考えておりますし、また、ご質問にあるように、これを裏打ちする様々な活動を行っております。具体的にいうと、特に中国を対象とした観光客誘致重点地域開拓事業という事業も展開しておりますし、また、現地で様々なプロモーション、トップセールスも含めてやっている状況でございます。先ほどの説明とも若干重複しますが、中国のマーケットとは、**触れねば我がところに落ちてこんごとく**の状況になっているわけですが、実際は上海路線しかないというのが現状ですので、それをどんどん重点的に突いていくというシナリオをここに展開したわけです。5年ピッチで重点になる都市を挙げて、まずはチャーターで開き、これを定期化し、定期化がな



された路線については、かつてのように逃さないぞというようなシナリオを展開しているわけです。

今後はそのシナリオに沿って県の関係部局、あるいは民間を含めて相当な取り組みをしていかななくてはならないですし、これが達成できた場合の数字なり路線なりの結果がここに示せたということは非常に大きな意義があるのではないかなと思っております。

**【上原部長】**

補足として、私も当事者としてそのような取り組みをやっておりますが、そもそも北京については去年から路線開設の要請に知事も含めて行っており、良い方向での回答を得ておりますし、国際路線網の展開については、今掲げているシナリオよりも早くなるだろうと思っておりますし、旅客数も増えていくだろうと思っております。概要版にも、この件については掲載した方が良いのかなと思っております。

**【佐藤部長】**

紙面上のスペースの制約もあるでしょうから、別な形で何らかの整理をしていただければと思います。

**【上原部長】**

わかりました、検討します。

**【村山企画官】**

ステップ2の具体的なスケジュールについてお聞きしたい。

**【傍士参事】**

昨年ステップ1を行いましたけれども、ステップ1に則して1年シフトした形でやりたいと思います。

具体的に言いますと8月1日から9月末までの2カ月をかけて積極的な説明会を行うとともに、意見の募集を行うことを考えております。イベントとしては、昨年度もテレビやラジオ等、様々なメディアを使ってやりましたが、それに加えて今年度はシンポジウムをやると、あるいは特定の団体に対する説明会を行うとか、そういう細かい計画は別途練っております。

**【上原部長】**

議事2は承認事項となっております。このPI報告書をもとにPIステップ2を実施していくということで、この報告書は原案通りということでもよろしいでしょうか。

**【会場】**

異議無し

**【上原部長】**

ありがとうございました。

では、次に議事3の「平成18年度の総合的な調査の実施内容」についてでございます。事務局より説明願います。

**【傍士参事】**

その前に、先ほどのご質問に私の方から少し、回答及びコメントをさせていただきたい点がございます。よろしいでしょうか。

4つの推計結果をどう扱うか、ということですが、結果から見ると上位グループと

下位グループになってしましまして、この間の2つのケースにどういう意味があるのか、若干希薄になっておりますが、結果をよく見ると、下位推計2というのは、前提が過去のバブル崩壊後の10年の平均の1人あたりGDPが伸びなかったことを想定しておりますので、将来において相当伸びが低いという結果になっております。下位推計1はそれに近いのですが、実は着実に伸びているということで実質的には大きな差があるということとなっております。

いろんなご意見があるでしょうから、再び経済が低迷の時期に入るよというお立場の意見に対しては、我々は、下位推計2も検討しているということをお示ししたいですし、普通の意味での下位というのは、あくまでも下位推計1であると考えております。先ほどの、報告書の13ページのところにその辺のところがまとめてありますけれども、例えば、人口については、政府のオーソライズされた高位、中位、下位というケースがありまして、それに即応する形で推計も上位、中位、下位という形になっております。そういうことからすれば、必ずしも推計を単に4つについて行ったわけではなくて、それぞれに意味を持たせて、上のケースと、中のケースと、下のケースをやった訳でございます。下のケースについては、非常に悲観的なケースもやっているということでそれが下位推計2でございます。そんな位置づけをさせて頂いております。今後そういう取り扱いをさせて頂いていただければなと考えております。

すみません、そこまで補足でございます。

それでは、資料3の平成18年度の調査の実施内容(案)についてご説明いたします。

(略：資料3の説明)

**【上原部長】**

それでは、説明が終わりましたが、これについてご意見、ご質問等がありますでしょうか。

**【堀川参事官】**

18年度はどうとう、メインイベントに突入するわけですが、いろいろ皆さん注目をしているところもあって、どういうケースを設定して、どういう基本的な考え方で案を作っていくのか、ということがいろいろ議論になるのではないかと思います。

皆さんの頭の中にも共通意識としてあるかと思いますが、コストの面とか、滑走路延長をどうするのか、また、機能をどうするのかということはもちろん、どういう運用方法、どういう機能で二本目を考えるのか、小型機だけにするか、自衛隊との利用を分けて2本目を考えるのか、いくつかの考え方があるとは思いますが、今の段階でその辺どういうようなお考えで、複数案を考えているのか、お聞かせ願えればと思います。

もう一点は、さっきのケース分けについてですが、気になるのは、中位ケースが上位ケースと一緒にということなんです。中位ケースというと、皆さんの頭の中では、上中下とあれば、中位が一番ありそうかなと思うわけですよね、それが上位にくっついていて、違和感があるなというふうに感じるだけで、いろいろなありそうなケースを想定して、一番悲観的なケースと一番楽観的なケースを想定するのは、当然な話で、結果はそれでよろしいんですが、ネーミングの中位ケースというのがちょっと引

っかかるんですね。それだけの話しであります。その点について考えなおされていただければと思いますが、お聞かせていただきたい。

**【成瀬指導官】**

まずは、滑走路増設案について、具体的にどのような考えがあるのかという点についてでございますけども、確かにずいぶん、検討すべき事項があるかと思います。需要予測についても幅があるわけございまして、幅をどういうふうに勘案するのか、また、滑走路間とか滑走路延長、運用方法、様々な組み合わせがあるのですが、この組み合わせによって増設案を作成するとともに、空港能力、あるいは空域の、環境、コストの観点から、できるだけ絞り込みたいと思っております。今の事務局としては、様々な勘案事項がある中で、3案程度に絞りこみたいと思っております。今はまだたたき台なので、提示する案が多少、増えたり減ったりする場合もあろうかなと考えております。

**【村山企画官】**

先ほど、堀川参事官からご指摘のあったケースの名前につきましては、参考になればということで1つご紹介ですけども、福岡も同じように総合的な調査をやっておりまして、沖縄振興ケースを除いた、3ケースをやっております。こちらはネーミングはABCとしております。参考までに。

もう1点、18年度の調査内容、これを見ますと、滑走路増設案の検討しかなないと読めてしまうのですが、そうではなくて、PIステップ2にも最後の結論のところ、資料2-1の最後の35ページ、36ページですけども、当然需要予測というのは、前提を設けてやっているわけで、前提がどうなるか、あるいは潜在的な需要をはじいたわけで、実際の需要がどうなるか、たとえば航空会社が今後どういうふうに路線をはろうとしているのか、どういうふうに便を飛ばそうかと、そういったことも当然注目していくべきことだと思いますし、また、抜本的な解決策だけではなくて、既存施設を最大限に活用した有効活用方策の検討を進めるということが、ステップ2のまとめですので、当然こういったこともやっていただけるものと思っております。そういうことでよろしいかということをお聞きしたい。

**【傍士参事】**

ご指摘の通りだと思います。

主たるテーマが抜本的な空港能力向上方策の検討ということで、それを検討する上での前提条件としての需要などについては、当然、引き続きフィードバックしながらやっていくということですので、ご指摘のとおりであります。

需要のケース分けについては、頂いたご意見を参考に考えていきたいと思っております。結果に立って見たときにどうかというのと、前提条件に重きをおいてネーミングをするか、それによってネーミングの考え方がかわってくるかと思っております。

**【上原部長】**

よろしいでしょうか。

滑走路増設といういよいよ本番に入りますけども、平成18年度の総合的な調査の内容といたしましては、只今の内容でよろしいでしょうか。

**【佐藤部長】**

先ほどから案をいくつか考えるための要素として、施設配置、空港能力、空域、環境、費用等とありますけども、施設配置とか空港能力の中に、あるいは組み込まれるのではないかと思いますけども、滑走路配置は空港の使いやすさに大きく関わってきます。あえて使いづらいコンフィギュレーションを考えるとというのは得策ではありませんので、膨大な能力を持たせたが故に、使いづらい空港になるのは、まちがった計画だろうと思います。使いやすいという視点で考えるべきだと思います。

それについて、実際に空港を運用される大阪航空局とタッグを組んで、やっていかねばならないと思いますので、是非よろしくをお願いします。

【上原部長】

それでは、承認ということで、議事を終了したいと思いますけども、松本部長、佐藤部長何か一言をお願いします。

【松本部長】

1日の運用パターンについては、あっさりと作りましたということだけなんですけど、これは、少し、無理してつめこんだ運用パターンであるということをおくみ取ることができるようにP Iレポートの表現をもう少し工夫することが必要かと思っています。

【佐藤部長】

資料3についてですが、これを見て感じるものが、那覇空港の周辺の状況の難しさなんですけど、白紙の中で書くならばいろんな書き方ができるのですが、そうでない部分がありまして、実際に書こうとするといろんな障害ポイントが出て来ることが今から予見されるのですが、これについては、先程、大阪航空局に振りましたが、是非県の方にもですね、お願いしなければいけないのは、瀬長島と、これは県ではないかもしれないかもしれませんが、自衛隊施設の関係、この2つはどうしても、引っかかってきます。これをどう考えるかによって違う絵が出てきます。それをどう扱うか、そこにあえてチャレンジしてより良い絵を書こうという努力をしようと思えば、すぐにでも地元と一緒にやらなければならないということになります。そこをすつとばして、1年間調査を行っても良い結果は出て来ないと思いますので、ここはがっちりかみあわせて作業を進めていくべきかと思っています。

17年は三者の協力がうまくできて、今回の成果が出ており、P Iの準備ができました。なお、今年度はなお一層それを深めていかなければならないと思います。是非この場合は、より深めて拡大して、協同の場にしていくべきだというように思います。以上でございます。

【上原部長】

以上で議事を終了したいと思います。今日の議事につきましては、今後とりまとめさせて頂きたいと思いますが、軽微な訂正等が予想されますので、これにつきましては、事務局一任とすることをお願いいたします。

それでは、これで会議を終わります。