

那覇空港の総合的な調査に係るPIステップ2 に寄せられたご意見

分類		意見数	ページ
ステップ2に関するご意見	PIの取組みに関する意見	259	P 1
	将来の航空需要予測に関する意見	497	P 1 0
	空港能力の見極めに関する意見	304	P 2 8
ステップ2で寄せられたステップ3に関するご意見	滑走路増設等拡張整備に関する意見	465	P 4 0
ステップ2で寄せられたステップ1に関するご意見	那覇空港の現状・課題等に関する意見	569	P 5 8
	航空路線網に関する意見	56	P 8 3
その他	その他の意見	254	P 8 6
合計		2,404	

PIの取り組みに関する意見

259 件

- 1 調査報告書に関する意見

166 件

- 1 - (1) 分かりにくい

73 件

内容が難しい、文字が小さい、まとめかたが分かり難い等

73 件

1	ケース1～4について、事例的にどんな数字を使っているのか、一般的に使用している言葉の説明書きが必要であると感じた。航空会社の動きが見えない(少数路線の廃止や採算性等)
2	やや分かりにくい。GDPの説明があったほうが良い。(1人当たり 円とか) 人口もグラフだけでなく数値も知りたい。4つのケースが大きく2つに分かれているのは何が要因? 過去10年くらいは沖縄がTVなどで注目された時期だったとおもいますが、10年20年この調子が続くのか?
3	1. ケース区分の基本的考え方が分かりづらい。 2. ケース1～4と経済進展ケース、経済停滞ケース、リスクケース等、文章構成の統一性が無い。 3. 章の組み合わせ修正(課題 対策)(項目毎、観光、ビジネス、貨物等)
4	当空港の需要は今後増えることは予測していたが、数値的には良く理解しなかった。
5	・組み合わせで使用されている言葉の意味がよくわからない。例えば、将来の人口の欄で高位ケース、中位ケース、低位ケースとあるが、読む人の解釈でとらえ方は違うし、どの程度かもわからないし、あまり聞かない言葉だからです。 ・ケース1は将来の人口の予測からして、あまり重要なケースにはならないと思う
6	もっとわかりやすい内容にしてほしい
7	この報告書を何人の人が手にとって、そのうち何人が興味を示して、そのうちの何名が内容を理解できると思われませんか? これだけの文章を読んで、また理解できる県民がどれだけいるでしょう? もっと分かり易く、またやるなら知名度を上げられる幅広い人々に見てもらえるようなやり方をして欲しい。これでは紙や経費の無駄だと思う
8	よく分かりません
9	よくわかりません。すいません
10	こういうのは良く分かりません
11	難しくて分かりません
12	むずかしい
13	わからない
14	報告書の第4章将来の航空需要予測のページを読んだが、専門用語が多く、特に経済成長についての部分が難しいと感じた。もう少し分かり易く書いて欲しいと思った
15	予測手法がわからないし、市民には難しいからわからなくてよいという内容になっていませんか。GDPだけで説明するのは無理があるし日本の将来はそのようにならないと考えるのが普通でしょう。これまでの航空需要はGDPと相関があるかもしれないけど、将来はこれまでの通りとは限らないですよ。国の最高機関がわかっていないわけじゃないと思うのですが、わかっていてこの情報を市民に出しているところが馬鹿にしていますよね。まったく。また、いろいろなケースを行っている意味がわかりませんね。これは、将来どのようになるかわからないと言っているのと同じで、これをもって計画するのはどうかと思いますよ、と普通の人はそう思うのではないのでしょうか。会社の経営を考えるとこのような予測をする人はいませんよ。目標自体が立てられませんから。税金使っている役人さんはこういう考えとか、危機感を持つこととかできないのでしょうかね。できないなら首ですぞね。
16	よく分かりませんでした
17	よくわからない
18	素人にはわからない
19	よく分かりません(予め、一部のみ)
20	内容が難しい。もっと簡単に説明してほしい。
21	正直あまりわからなかった。グラフや表がたくさんあって県民の人達に多くの理解を得るのは難しいと思った。
22	もっとわかりやすい内容にしてほしい
23	難しい
24	さて、よくわかりません
25	よくわかりません。すいません
26	これから勉強します
27	難しいことは分かりません
28	分かりません
29	難しかった
30	難しい

31	まだ子供なのでよく分からない
32	わからない
33	よくわかりません
34	まず質問の意味が分からない
35	意味がわかりません
36	空港能力については、私(素人)はなかなか見極めはむずかしいのですが、空港(建物)設備については、まだまだ改良の余地あり、たとえば、地下を利用すればまだまだ10年後も(1,000万人)使用可能と思うが、滑走路は1本ではどうにもならない。幸いにして、となりが自衛隊の(国の)使用地区である。成田のような大変な事にはならない、二本目も早急に造った方が良いと思われる。
37	報告書は見づらい、分かりやすくするほうが良い(言葉が多く、何が示したいのかが分かりにくい)
38	分かり難いです。空港は商品ばかり売らずに、文化交流のできる場にもっと変えて欲しい。琉舞や三味線を学んだりとか。
39	障害者や高齢者にもわかりやすい調査報告書にしてほしい
40	大人向けの報告書だから、何が言いたいのか完全に分からなかった 空港の建設費用や維持管理等についても知りたい。 その他、一般県民、空港関係者、空港利用者等にアンケートを実施し、広く意見を聞いたらどうか あと、先ほども触れた新空港建設の費用を抑えたいなら、返還予定のある米軍普天間飛行場を空港にしたらどうか。なぜ、自衛隊も共同で空港を利用しているか知りたい
41	難しすぎる
42	報告書の文面がもう少し、やさしく記入してあるとわかりやすいかと思いました。
43	新しい空港を作る前に、今回の様な調査を行っておくべきだったのではないだろうか？ 知らない言葉も多く見られたので、それらの説明までついていると良いと思う
44	文章がほとんど単色なので、重要な数値、記述については、目立つようにした方が良かった。
45	DVDの内容も良く意味がわからない部分があった。もっとわかりやすい言葉を使ってほしいと思った。P!を進めていくなら、
46	もう少し一目で分かるような資料にしてほしい(わかりづらいです)
47	・説明されなければ分からないことが多く、空港というものは特殊な施設だということを認識した ・一般市民がこの報告書を見ると、説明内容が多すぎてうんざりすると思う ・文字が小さすぎて見づらい
48	・図やグラフが小さく説明が目立つが、図やグラフを大きくして説明が付属していたほうが印象的 ・絵はかわいいが、見出しが目立たないので、どこに何が書かれているのかがわかりづらい ・ポイントを目立たせたほうが素人には見やすいのでは？
49	1. 読みづらい。配色に工夫が必要と思われる。例「4将来の航空サービスの見通し」の表等。読みたくなるパンフレット作りが大切！ 2. 瀬長島一帯(砂浜含む)を空港パークとして整備し、憩える公園化、空港を親しく感じる公園として欲しい
50	報告書はとても丁寧に作られていましたが、不特定多数の人に告知するには文字が多いと思いました。沖縄は日本の中でもいろいろな意味で特別な土地なので、さらにより空港になることを期待しています。空港中に「平和」を象徴するモニュメントがあってもよいかも(地元の方々がよいなら)
51	・買い物をしたものを座って食べられる場所(ベンチではなくテーブルもある所)が欲しい ・総合案内の場所がわかりづらい ・パネルをもっと分かりやすく、見やすくして欲しい
52	今回の調査はあまり理解できませんでした
53	とても難しいと思う
54	空港の施設案内を、もう少し見やすく、分かり易く書いてほしい
55	P!、STEPとか英語にすると専門用語のイメージが強くなり、一般の人が近づきにくい、興味を持ちづらくなるので、もっと分かり易い言葉でまとめて欲しいと思いました(日本語で)。あと、パンフレットの色が暗いと感じました。アンケートの文字も小さくして読みづらいと思います
56	問題については、なるほど、そんな問題があるのか、と分かりました。しかし、パネルを読んでも何を問うているのか、何が問題なのか、ぱっと見るだけでは分からないのが、一番問題かも。はしょっても(細かいデータはひとまずおいて)、全体が分かるパネルでアンケートを再実施されたし、、、と思います
57	とても詳しく調査されているとは思いましたが、アンケートに答える際、この内容に目を通すのはとても大変だなと感じました。もう少し要約していただくと、もっと気軽にアンケートに参加できるのでは
58	資料の内容がとても難しく、すぐ理解できる方は少ないのではないのでしょうか
59	旅客機が増えたと、チケット代は安くなっていくんですか？ビデオをもう少し分かり易くして欲しい
60	P!とは訳のわからない情報を市民に提供して、役人が市民と共同で計画を行っているつもりになるだけの手法ですか？意見を寄せるにも情報量が少ないこと、どうも煙に巻いている表現が多いこと、調査内容自体が情報提供だけのつもりで行われていること、が気にかかります。がいかかでしょうか。那覇空港の滑走路増設には反対ではありませんよ。このレポートには賛成できませんが、自衛隊と一緒に使っていることを避けるためにも別々に利用できるほうが良いですから、国土交通省と防衛庁と一緒に議論していいのはなぜなのでしょうね。縦割りで予算が別というところに行き着いてると思いますが、市民には関係ないので、税金を有効に利用してくださいよ。お役人さん。
61	パネル展示のみでの説明ではあまり理解できない。実際の仕事に携わっている人じゃないと分からないのでは？ P!自体や、P!がステップ2まで進んでいることは一般の人は知らないのでは？
62	「県民生活や経済活動を支える那覇空港」とあるが、支えるとはどういうことか。空港は基盤であるとは分かるが、支えるというのはおかしい。支えているなら少しはよいが、でもやはりおかしいと思う。もっと勉強して考えるようにして欲しい
63	パネル展示で内容が難しい。一目でどんな内容のパネルが分かるように、大きく題名でも書いて欲しい

64	報告書の内容が難しい、よく分からない
65	パンフレットが細かく、見るのが大変なので、その頁で何が言いたいのかをまとめて書いてあると見やすくなると思う
66	調査報告書が一見して難しい
67	取り組みについて知っている者でも内容が難しく、結局何が言いたいのが分からない
68	パネルの展示だけでアンケートをとっているとは分かりませんでした。何か表示するものが必要だと思います
69	パネルの文字が小さくて見づらい、内容も、もっと分かり易くして欲しい
70	アンケート用紙が見づらい
71	パネルが難しく書かれていて分かりづらい
72	アンケート用紙の文字が小さくて見づらい 質問の意味も分かりづらい
73	パネルに光が反射して、文字が読みづらかった

- 1 - (2) 分かりやすい

59 件

記述することは理解できた、よく調査されている、図等が分かり易い等

59 件

1	年間17万人の方が沖縄訪問を取りやめている現状を知りびっくりしました。経済的損失が大きいことから早急に取り組んで欲しいです。そして観光にたずさわる方々には教育が必要だと思います(言葉、マナーなど)
2	非常によく調査されている。分かり易かった
3	増加し、対応がむずかしくなることはなんとなく分かりました。本当に人口が増えるのかは疑問です
4	ケース分けを行っており、理解しやすい
5	ニートやフリーターが増えている今、本当に需要が伸びていくのか少々疑問に思ったのですが、GDPからの計算などとてもよく調べられていることから、納得させられました。
6	様々な観点からよく調査されている
7	DVDのとおりと思います。今後、貿易関連企業の誘致が重要で何としても国際物流拡大しなければ観光と農業だけの産業にとどまる。施設の拡充で需要を期待することもあるのでは
8	初めての沖縄旅行でしたが、1日の離発着がこんなに多いとは知りませんでした。自然がたくさん残っている沖縄だから、あまり、これ以上大きな飛行場を作ってもらいたくない気がします。
9	報告書のとおりだと思う。沖縄の地理的重要性は高まると思う。
10	パネルはとても分かり易かったです。
11	よく理解できた
12	国民1人あたりのGDPと、年間旅行回数についての表は比較することが出来て理解しやすかった
13	観光取りやめ客が17万人はもったいないですね
14	本日、東先生のお話は具体的な数字をもとにとても分かり易く、またこれから沖縄がアジアの観光地のトップにたてるという事を感じました。
15	よくわかった
16	4ケースでの予測についての説明はよくわかった。いずれの場合でも15年頃には需要に対応することが厳しいことが理解できた。
17	色々なケースを取り入れておりよく検討されていると思う
18	よく理解できた。早急に2本目の滑走路をつくるべきでしょう。
19	那覇空港は国内、県内離島などのハブ空港であるので、年々観光客などの増加が予測されます。年間17万人の旅客が予約が取れず、沖縄訪問を取りやめられているということ、この冊子で知り驚愕しました。貨物の方も需要がますます増えると思われます(DFSなどにより)。
20	いろいろな状況に応じて作成していることはよかったが、では将来どのSTAGEになるのかの見極めが大事と思う
21	よくわかった
22	わかりやすかった
23	このままで十分楽しいです
24	利用回数は多かったけど、今までそういうことに気づきもしなかった。パネルを読んで納得した
25	特性分析はとても分かりやすかった。国内の観光や帰省目的の利用だけでなく、国際線の需要をもっと伸ばしていけると思うので、今後もそのあたりをしっかり分析して、空港の発展に反映させてほしい。第4章の「国際航空路線網の新たな展開の可能性」のレポートはとても興味深かった。中国や韓国、東南アジアとのハブ空港としても充分に将来性を感じる
26	かなり早い時期にいっぱいいっぱいになるのだと、びっくりした
27	よく細かく書かれていました

28	沖縄の経済発展の為に、ヒト、モノの移動は航空手段がどうしても欠かせない。そのために空港の整備が必要なが分かった
29	那覇空港の航空需要予測はとても詳しく書いてあった
30	よくできていると考える
31	報告書通りだいたいよいと思う。現施設を効率のいいように改修していくのは良いと思う。その中でもう一本になる方向で考えていったら良いのではないかと
32	非常に良く調査されている。分かり易かった
33	理解できる
34	標題については地道な研究の成果が見てとれ非常に興味を持って拝見させていただきました。能力という結局那覇と他県との大きな差異はALTERNATE(代わりの)の飛行場だと思えます。嘉手納又は下地等着陸できる滑走路はあるものの果たして大損害を出すことが想像できる。AVOID(回避する)を民航機が選ぶことがどの程度機長に任されているのでしょうか？
35	科学的に分析しており納得する
36	報告書に掲載されていたように航空サービス指標などを用いて、運用パターンや需要予測などを比較し、これから検討していくべきだと考える
37	専門的な事はよく分からないのですが、パンP29のように、利用しやすい時間帯がかなり、発着回数が集中していることがよく分かった。その特性は是非強調すべきと思う。その他、沖縄のライフラインになる空港に滑走路が1本しかないのは問題だと思う。事故が起こってからでは遅いと思う。また、ボーディングブリッジすら、すぐ隣の国際線ターミナルにないのはあり得ないこと。世界の国際空港から、沖縄の高級リゾート地を訪問する旅客が、途中の空港で失望してしまう。ぜひ早期の改善を。'感動体験'の演出も旅行商品の一つです。
38	乗客のみならず、貨物の施設計画にも十分な配慮が必要。考え方は、概ね適切だと思う。
39	ある程度理解できた
40	滑走路1本の空港としては利用度の高さが高いということはよくわかりました。もし可能であれば空港の拡大も考えていってよいと思います。
41	空港能力という言葉もはじめて聞いたが、くわしく説明されていて良く分かった
42	とてもわかった
43	現在的那覇空港の日発着回数が1日370-380ということに驚いた
44	大切です
45	図、解説ともにわかりやすく、理解が深まった。でも5の県経済に及ぼす影響の説明は不十分だと思う。県民に直接関わる点を明確にしなければ理解は得られないと思う。また、予想される損失額の算出方法も説明すべきだと思う。漠然とした数字ではわかりにくい。
46	休みのときに観光客がきて適切に備えるところがわかった
47	将来の座席利用率の見通しの項目で、座席利用率の説明は非常に分かりやすかった 地震や事故等により滑走路が閉鎖した場合の影響について、さらに強調すべきであると思う
48	パンフレットとDVDは、分かり易く感じた。 パンフについて、色がやさしくて見やすい。各段落に適度にまとまりと空間隔がありまとまりが分かり易い。ただ、もうちょっと字が大きいともっと良かった。 DVDについて、テロップのアニメーション処理やバックグラウンドの映像にぼかしや早送り、残像処理等を行っているあたり飽きなくて良い。ナレーターも強弱つけた表現や通りのよさなど分かり易かった。
49	本報告書2、概要版、色合い、文字、文章も読みやすいものでした。内容も良かったので本土内関係機関(空港・官庁等)で配布してもいいのではないのでしょうか。
50	貴重な資料、大変勉強になりました。関係者の皆様ご苦労さまでした。 これからも那覇空港を思いながら、日本一安全な空港にしたいです。成功を祈る。
51	空港能力の限界が沖縄経済に及ぼす影響はよくわかりました。滑走路の整備、増設における費用、環境への負担も知りたいと思いました
52	調査報告書としてはとてもいいものだった。その情報を県民に共有して意見を求めるのならもう少しわかりやすく広報した方がよいと思います。
53	情報提供についてはよくわかりました。ステップ3で具体的な対応等ができるのでいろいろな意見がでるものと思います。
54	図や絵が多用してあり、わかりやすかったです。ただ、説明の中に、基準や根拠となる事柄について、もっと情報が欲しいと感じました。
55	調査の内容について、理解はできたが納得できない部分が見つかった。
56	パネルが見やすく良かったです。子連れの方に興味をもていただけるように下敷きや飛行機を景品にしているのが関心致しました。
57	普通、当たり前に使っている空港について、新しいことを知ることが出来て新鮮だった。
58	とてもよくまとめられていると思います。ただパネルもポイントが分からずアンケートの設問でポイントが理解できた。もう少しパネルの作り方を工夫したほうがよいのでは。また設置場所も奥まっているので出発ロビーなどに移した方がよいと思う。

59	<p>那覇空港PIの取り組みご苦労様です。 航空機乗り込み増加についての予測は十分理解できました。 人員の増加も理解できましたが、高齢者の増加も当然検討されていると思います。そこで、高齢者に対するサービスについて現在の空港状況で十分であるか、検討が今後重要であると思います。高齢者の保養目的および障害者等に優しい交通(飛行機～空港内～市内まで)に目を向ける必要があるのではないのでしょうか？ 高齢者疑似体験等を空港内で実施する事をお薦めします。 「うらしま太郎」なる疑似体験研修機関にご相談することも一案では？今後25年～100年後に高齢化する人口比率は国民全体の約30%に達する事が予測される事から以上の提案をいたしました。 十分検討されている事と思いますが、あえて提案しました。</p>
----	---

- 1 - (3) 内容を充実すべき

34 件

内容を充実(説明を付け加えるべき、誘導的である等)(予測、見極めの手法における視点の追加等は除く)

34 件	人口の減少していく予測の中で航空需要が増加するというものをもう少しわかりやすい説明がほしい。
1	現在、日本各地には稼働率の悪い地方空港が多数あります。それは甘い需要見込みや、建設することで利益を得る一部の圧力で適切な見極めや計画が行われなかった為です。正しく公正な世論を築く為には、このようなPIはしっかり行わなければならないと思います
2	・自衛隊機を将来にわたってカウントするには抵抗がある ・数字のみの説明では、一般の方々には理解しがたいし、条件設定により答えはどのようにでも作れる ・必要なのは空港をつくることではなく、空港をつくることによって沖縄がどう変わっていくのか、どう変えていくのかを説明することが重要
3	観光のブームも一時的である、との見方も必要。増加の一途とは思えない部分もあるのではないのでしょうか。拡張が答えとしてある以上、このような見解はさげられませんが、あまりにも一つの道を決めているようです
4	福岡空港PIでは航空需要予測の計算式や数値が示されていますが、那覇空港PIでは同じ大阪航空局がPIを主導しているにもかかわらず計算式や数値ように見えるのは何故でしょうか？
5	表3-5に「1日あたりの発着回数が370～380回であること」とありますが、この表現は現状運用実態であるかの誤解を生じそうですね。「限界」「容量」などの用語が禁じ手だとすると、言い換えは困難とは思いますが、何か工夫はないのでしょうか。 「将来の1日あたりの発着回数が、空港施設の制約から370～380回程度までしか見込めないこと」で、どうかな
6	需要予測、滑走路の年間発着回数の将来推計がかかっているのに、能力の見極めの欄では、なぜ、日発着回数までしかのべていないのか？滑走路の処理容量は年間発着回数で通常表現されているのだから、那覇空港は年間何万回程度が限界のなるのかまで出して頂きたい
7	現在の福岡空港の運用状況(13.8万回)と比較するとまだ能力があると誤解されるので、国際、国内線の内訳、自衛隊との共用等詳細分析の上、県民にわかりやすい説明が必要と考えます
8	将来の航空サ - ビスの見通しが示されているものの、どのような状態(改善が必要が否か)、また、解決策が示されていない。4-4表において、だったら何よって感じ。ちょっとストレス。右の絵は意味のある絵が良かった。
9	素人が分かるように明記して欲しい。空港能力を具体的に表現して欲しい。
10	国内線よりも国際線の充実を目指すべき。また、新空港や路線を建設した際の費用対効果の試算などを知りたい。
11	現状はわかったが、結局、将来的にどうするのか、あるいは50年先、需要が減少した時に活用方法はあるのか等、決定的な事柄についての知識がもっと欲しかった。
12	自衛隊機との分離による滑走路2本化が、それとも両滑走路ともに自衛隊との共用使用か、北海道の事例でどう2本使用しているかの事例は？自衛隊機(騒音もうるさい)は、現状より増やさないと明記した方が良いのでは。
13	図、解説ともにわかりやすく、理解が深まった。でも5の県経済に及ぼす影響の説明は不十分だと思う。県民に直接関わる点を明確にしなければ理解は得られないと思う。また、予想される損失額の算出方法も説明すべきだと思う。漠然とした数字ではわかりにくい
14	非常に高い精度で見極められている。安全の観点に関する説明がもう少しほしいと感じた
15	容量といっているのに代表値の設定とは意味不明ですね。コップの容量に代表値がありますか？高速道路のETCだって1時間あたりに利用できる容量ってあるでしょうか？よくわからない容量とGDPで説明している需要予測を見比べて議論しているのは滑走路増設ありきの議論であるし、県経済への影響がはたして那覇空港だけの問題のように見えるのはおかしくないですか。
16	将来の座席利用率の見通しの項目で、座席利用率の説明は非常に分かりやすかった 地震や事故等により滑走路が閉鎖した場合の影響について、さらに強調すべきであると思う
17	他ベンチマーク空港の情報もPRし、将来像をイメージさせては？
18	何の考えもなしに報告書を読むと「それなら滑走路をもう一本沖合展開してつくればいいのか」という考えになったので報告書の文章の作成や構成には誘導的な印象を受けた。一個人の意見としては観光客の受入に力を入れるのではなく観光立県としてのその他、交通、宿泊施設等に力を入れるべきだと思う。レンタカーで観光しても沖縄には金は落ちず、逆に渋滞等でうんざりしてしまったりピーターを減らしてしまうのでは。
19	滑走路1本の発着回数1位の福岡空港の現状と将来の計画など、似たような空港との比較、分析したものを知る必要がある。報告書には、那覇空港のみの統計的、予測的数字しかなく、素人には比較、検討する要素が不足しているように感じる せっかくだPIをするのなら、「住民の意見は一応聞いた」的な既成事実作りのような活動は避けて欲しい 頑張って下さい
20	1. 航空サ - ビスの見通しにおいて、評価の目安とあるが何か。守るべき基準値等はないのか。 2. 世界の観光地との航空サ - ビスの対比などを記載したらどうか。
21	空港能力の限界が沖縄経済に及ぼす影響はよくわかりました。滑走路の整備、増設における費用、環境への負担も知りたいと思いました
22	た

23	天気が左右されてしまう観光を考えて、台風でも楽しめる観光スポットを作る 鹿児島島の観光4,000万人、沖縄550万人について、改めて飛行機のみ観光立県を知りました。滑走路の必要性をもっと県民にアピールしなければ、今のところ伝わってないですね
24	私は実家が九州にあるので那覇-福岡間を利用することがありますが、利便性においては福岡空港より那覇空港の方が市街地へのアクセスなどがすぐれているとおもいます。 他の滑走路1本の空港(福岡空港、関西空港)との意見交換を多くして自衛隊との共存を考えるべきだと思います。
25	空港を整備するに当たり、国の予算の状況、今後の計画の方向性、諸外国との比較、沖縄の位置づけ等を示してもらいたい。
26	那覇空港の能力限界が沖縄の経済に与える損失の大きさに驚いている。空港の能力を沖縄の魅力、東南アジアにおける沖縄の役割、位置づけ等の相互関係もあるが、早めに整備すべきであると思う。 需要予測もいいが現空港の危険性はないか、無理な発着で安全性は保たれているのか、検証されていると思うので資料として示してもいいのではないかと。
27	・全国の地方空港の需要予測とたいして変わりが無いと思われる。行政主体で作る計画だと印象が強い ・もっと経営戦略をうちだすとか、お金の話を取り入れるなど、経済の話をするのなら企業が作成する報告書と同様なものを期待していた
28	図や絵が多用してあり、わかりやすかったです。ただ、説明の中に、基準や根拠となる事柄について、もっと情報が欲しいと感じました。
29	調査の内容について、理解はできたが納得できない部分がいくつかあった
30	公共事業誘致のための検討にみえる。PIの名の下に結論を1本滑走路増設に結び付けようとしている。何ともこの時代に悲しい!
31	経済性だけでなく、もっと安全性のことも取り上げて欲しい
32	最終的な目的を、具体的に知りたいと感じました。空港を広げ、増築などすることによって、今抱えている問題が、どのようにして解決していくのか知れたかったです
33	PIとは訳のわからない情報を市民に提供して、役人が市民と共同で計画を行っているつもりになるだけの手法ですか?意見を寄せるにも情報量が少ないこと、どうも煙に巻いている表現が多いこと、調査内容自体が情報提供だけのつもりで行われていること、が気にかかります。がいかがでしょうか、那覇空港の滑走路増設には反対ではありません。このレポートには賛成できませんが、自衛隊と一緒に使っていることを避けるためにも別々に利用できるほうがいいですから。国土交通省と防衛庁と一緒に議論していないのはなぜなのでしょう。縦割り予算が別というところに行き着いてると思いますが、市民には関係ないので、税金を有効に利用してくださいよ、お役人さん。
34	とてもよくまとめられていると思います。ただパネルもポイントが分らずアンケートの設問でポイントが理解できた。もう少しパネルの作り方を工夫したほうがよいのでは。また設置場所も奥まっているので出発ロビーなどに移した方がよいと思う

- 2 PIの進め方に関する意見

75件

- 2 - (1) 情報提供方法を改善、充実すべき

30件

PRの方法、説明会での対応、浸透状況の把握等

30件	
1	この報告書を何人の人が手にとって、そのうち何人が興味を示して、そのうちの何名が内容を理解できると思われますか?これだけの文章を読んで、また理解できる県民がどれだけいるでしょうか?もっと分かり易く、またやるなら知名度を上げられる幅広い人々に見てもらえるようなやり方をして欲しい。これでは紙や経費の無駄だと思う
2	沖縄の将来のためにも、空港は余裕ある場所であってほしい。この現状を知らなかったのも、もっと県民や県外の人にも知らせる必要があると思う。がんばってください!
3	PRが大切だと思います。タクシー、バス乗務員に対してもマナーの教育が大切ですね
4	沖縄の観光客目標準550万~650万人について、県人口の5、6倍で、一般の人からすれば大きいとのイメージを持った方が多い。東氏から説明のあったような、他府県では陸路(電車、自動車)が主体で沖縄の数倍あることなどをPRし、必要性を周知してほしい
5	マスコミや議会などもっと多くの人々をまきこんでPRしていけば良いのではないかと
6	インボルブメントを標榜するなら、説明会で誤魔化すのではなく住民会議、住民のワークショップ立ち上げなど真の住民の声を聞かなければ、早晚反対運動が起こることは必死である。地元住民にとって1番の関心事は拡張に伴う埋め立て範囲の明示化であり、図やCGでの説明である。瀬長島がなくなるといふ事実をはっきり言うべきであると具申したい。現在はアリバイ作りをしているように映る。
7	タ-ミナル地域の整備について、PIにより一定の評価が得られた後に、整備スケジュールについて情報提供すべきでは。
8	もっと目立つ場所にもこのコーナーを設置すべきだと思います
9	なぜPIというカタカナを使うのか、よく理解できませんでした。(PIの意味も) 沖縄の空港の場合、効率的に旅客をさばくということをやっただけではなく、リゾートに来たお客をもてなす/見送る旅の玄関だと思います。そういう意味では、お客をうまく時間通りに搭乗口まで誘導することも重要です(そういう意味では航空会社の人搭乗口で「お早めにお入りください」とさげんだりするのはがっかりです) 1時間あたり発着回数等ハード面と同時にソフト面、お客さまの心の満足度も世界一の空港に是非してください
10	PIプロジェクト自体のPR活動が全くたりていない。PRをしないとPIの意味がないと思う
11	PI自体が住民に浸透していないように思う。1人1人の意見がどれだけ重宝なのかを、もっと住民に啓発していく必要があると思う。
12	よく分からないことが多いのもっと公にしてほしい。
13	大きなお世話かもしれないが、全国から那覇に向かうJALなりANAなりにこのパンフレットを入れることは出来ないのか。暇な空の旅では、冊子に目を通してくれる人も多いと思うけれど
14	PI誌がモノレール駅にあるのは分かりやすい!今後もそうしてほしい。 パソコンからもできるが、育児の最中だとなかなかパソコンを開くことも出来ない。「紙」資料のほうが落ち着いて検討することが出来るので良いと思う

15	一般市民の意見を集めたならば結果を必ず公表すべきです。他のPIは公表がないのが実状です。経費(予算)ばかりを使うのではなく、実を産んで欲しい
16	夏のピーク時はもとより、シーズンリティを考える。一年を通した平均化の為の旅行者への企画及びコンベンション。又、2月のみはスポーツコンベンション多彩で、野球やゴルフのキャンプが多いため、エアー、ホテル、ゴルフ場等旅行者の希望がとれない場合が多い。(北海道、東北、韓国からは1-3月ゴルフツアーが多い)。経済人でなく、県民にもっと理解しやすいようメディアで訴えるべきである
17	調査報告書としてはとてもいいものだった。その情報を県民に共有して意見を求めるのならもう少しわかりやすく広報した方が良いと思います。
18	自衛隊への情報提供、調整をお願いします。
19	PI手法を選択したと思いますが、、イマイチ県民には浸透してないのか？空港の必要性が感じられません。旅行代理店等観光や県産品を扱う業者は輸送コストを考えても本土市場と渡り合うためには、空港機能の充実は避けられない問題だと思います。PIと言っても、必要性を広く浸透させて戴きたい。
20	具体的な解決策等をいろいろな媒体を利用して広告する必要があると考えます
21	漫画で説明された方がわかりやすいし、興味がわくと思う
22	メディア(新聞、CM、広告)等をもっと使い、PIを県民へアピール強化していただきたい
23	もう少し、沖縄の方々に活動をアピールしていたほうが良いと思います。
24	パネル展示のみでの説明ではあまり理解できない。実際の仕事に携わっている人じゃないと分からないのでは？PI自体や、PIがステップ2まで進んでいることは一般の人は知らないのでは？
25	マスコミなどを利用し、全国的に那覇空港の現状を報告し、早急に観光面、空港面に力を入れて欲しい
26	なぜ南部方面だけカウンター(説明)があるのか？県内全域の役所に報告書だけでもおくべきだ 実際パネル(報告書)を見て早急に対処しなければいけない問題だと思った(新聞だけでは危機意識が薄い)
27	ステップ1の報告書が見たい(ネット環境にないので、郵送して欲しい)
28	・空港内のサービスにも大いに着目して欲しい ・全国から那覇に向かう飛行機に、このパンフレットを入れることはできないか、冊子に目を通してくれる人も多いと思うけれど
29	PIを行っている事をテレビやラジオ等でたくさん宣伝したほうが良い
30	ポスターをモノレール入口で見ましたが、もっと色々なところに貼っていたほうが良いと思います

- 2 - (2) PIを短縮してほしい

19 件

早め早めに進めるべき、もたもたしている等

19 件	
1	沖縄は観光産業として、今後飛行機の離発着回数が増えるだろう。早急に調査をし、出来上がったときにミスという事がないようにしてほしい。ミスとは、例えば、この角度だと、風が強すぎた船との関係で、思うように下りれないなど
2	嘉手納以南の基地が返還されると種々の産業地が生まれ、また、エンターテインメントなどが制定導入されると沖縄の空港需要が予想以上に増えることが考えられる。その他(沖縄での議論はとく長すぎるが)30年それに比ベインチェン、チャンギ、ドバイなど時間との戦いに勝利している)
3	2015年に厳しくなることに対して意外に早くなるなど感じた。ステップ3を早め早めに進めるべき。
4	パネル「那覇空港に乗り入れている主要航空機」のB737-300/本土路線 座席数/470 は間違っていないですか？
5	PIだけでなく国家財政の協力的なバックアップが必要。これをBreakthrough(突破)するためリーダーシップが必要。行政、公務員主導ではもはや限界である
6	これだけの調査報告がでているのであれば、早く次に進めた方が良いのではないかと。何事もスタート時は反対されることが多いが、作ってしまったら県民も納得するであろう。ただしその後のケアも大事！頑張ってください
7	これまでの予測で十分見極めがなされている。これ以上の調査は不要
8	計画策定作業のスケジュールを見直し、早期に工事に着手できるようにしてもらいたい
9	航空需要のあること、安全上からも滑走路増設の必要性は既に明らかである。増設した場合の環境保全上の対応(ミチゲーション)などに早急に力を注ぐべきである。PI手法の段階を踏むことは一定の理解はできるが、もっと作業のペースアップを望む
10	県を中心にPIを進めていますが、早めにエアライン、空港ビル等の意見を聞いて那覇空港の整備を進めて頂きたい。
11	空港問題は政治的に早期に決着をつけないと、ヒアリング、調査しては手遅れではないかと思う
12	ステップ3の検討に早く移行すべきである。
13	調査報告書とかはいいので早く空港を作って欲しい
14	滑走路増設は雇用促進の面から早急に推進すべき 小池大臣もコメントしているので、県としても国に要望すべき(米軍問題は別として) 雇用問題は振興計画にもっているの知事としても要望すべき PIステップ2を進めると言っているけど、ステップ3までやると遅い。早急に整備すべき

	<p>すでに発着は逼迫しているのではのん気に議論している場合ではない、個人的には旧ターミナルに自衛隊基地(一般人の目に触れる機会がなくなり、安全保障の面でも重要)、自衛隊基地エリアに新国際線ターミナルと国内線ターミナル増設、国際線&貨物エリアを全て貨物エリアにする。那覇空港は旅客ターミナルが滑走路の端に寄っているので、出発、到着機が回りくどい。滑走路にあっては沖合いに展開して位置をずらし、ターミナル側に誘導路を新設。</p> <p>理想は旅客ターミナルを挟んで両端に滑走路を作り、同時運用可能な滑走路を2本作るのが理想(羽田みたいに)だが、建設費やそれまでの代変えが難しいので現実的ではないが、やれるならその方がいい。</p> <p>最低でも誘導路の建設、旅客ターミナルの増設は急務だろう。このままでは観光や産業は頭打ちになるのは目に見えているのであるから、一刻も早い対処を。嘉手納や普天間が返還、もしくは民間航空に開放されるなどの夢を見てはいけぬ。</p> <p>ついでにゆいレールの県北、県南までの延長、最低限でも県央までの延長も急務。観光客は利便性の悪い場所には行かないし、このままでは那覇に近いエリアだけ観光客が増えて、県北や県南は取り残される。観光客がバスで通り過ぎるだけで実際に地元に宿泊するなど金を落とさない。</p>
15	取り組みが遅すぎる
16	計画が実行されるのは、どうせ10年はかかる
17	アジアでも日本は遅れている。空港から経済は発展する。県民はみな賛成だ。ステップとかふまないでさっさと作って欲しい
18	10年後には空港能力を超えるなら、今から作っても間に合わないのではないか？
19	

- 2 - (3) PIに期待している

17件

励まし、ステップ3が重要等

17件	
1	モノレールがたくさんあって乗っています。那覇空港がまえに乗りました。何回も乗っています。また、みんなで行って全員参加するようにして下さい。家族で行きました。
2	沖縄の将来のためにも、空港は余裕ある場所であってほしい。この現状を知らなかったのも、もっと県民や県外の人にも知らせる必要があると思う。がんばってください！
3	能力に限界が来ることを知ることは重要。その意味ではこれらのステップは効果的に見据えた内容になっている。ケースは4つあるが、必ずしもどれもピットリではないのでは？そのあたりの修正はないのか？
4	これからも頑張ってください
5	これからも頑張ってください
6	今回のPI、初めてこのような活動があることを知ったのですが、とても良い活動だと思います。"りっかPIさな"成功するとういいですね。
7	検討、アプローチの方法は良いと思います。引き続きの注目は絶対必要ですし、既存施設の最大限活用から入るあたり好感がもてます
8	この葉書のアイデアは秀逸だね H18年度に予定されている滑走路増設にかかる調査に期待しています。
9	この様な報告書をオープンにして一般からの意見を求めることは大変意義あることと考えます
10	頑張ってください
11	PIは良い方法です
12	このようなPR活動は親しみやすくいいですね
13	これからは、こういうことも考えていきたいと思った
14	これからのがんばってください
15	この調査はいいと思います
16	友人を訪ねて沖縄へ行き、帰りに空港でこの報告書を見つけました。県内外のより多くの人の声を集めて、適切に取り組んでいって欲しいと思います。PIの取り組みそのものの拡大も期待しています。
17	観光の為に、ぜひがんばってこのプロジェクトを進めていって欲しい

- 2 - (4) 幅広く意見を収集すべき

9件

対象の提案等

9件	
1	沖縄という島に県が存在し、ビジネス又は観光という点で発展を続けている。本土との交通手段は航空に頼らざるを得なく、航空需要が増大することが予測され、さらに空港の改善が重要視されている。だから那覇空港の将来について県民みんなで考えないといけない
2	見通しが能力を超える前に対策を適切に対応や、地元の声や訪問客へのアンケート、その場所での仕事を行っている方々達にも意見を確認していったほうが良いと思います
3	PI活動はもっと沖縄県民に直接参加を求める努力が必要ではないか？(マスコミの理解が必要)多くの県民に情報を伝えて欲しい
4	全国的にもっとPRをしたほうが良いと思う

5	大人向けの報告書だから、何が言いたいのか完全に分からなかった 空港の建設費用や維持管理等についても知りたい。 その他、一般県民、空港関係者、空港利用者等にアンケートを実施し、広く意見を聞いたらどうか あと、先ほども触れた新空港建設の費用を抑えたいなら、返還予定のある米軍普天間飛行場を空港にしたらどうか。なぜ、自衛隊も共同で空港を利用しているか知りたい
6	これから大きな問題になると考えます。さまざまな意見が必要
7	大阪では関空、伊丹さらに神戸が離着陸で空港周辺の住民のアンケートをよく集約していました。空港滑走路1本は、いずれ無理があつて当然の事、利用人口は増える一方の沖縄では考慮すべき事である
8	外国人利用者の声を聞いて欲しい
9	中部・北部にアンケートを実施しない理由は？道路・河川など関係が含まれていないのは？旧ターミナル地区展開に伴うメリットはあるのか？デメリットはどの様なものがあるのか？滑走路増設は出来るのか？環境アセスメントには問題はないのか？生態系には問題はないのか？将来的にも心配はないのか？沖縄県・沖総局だけで仕事をやっているが、航空局は何をやられているのでしょうか？航空局は必要ですか？

- 3 PIに関する意見

18件

- 3 - (1) PIの実施目的等がわかりにくい

18件

質問の意図がわからない、アリバイ作り等

18件

1	PI2について今日初めて報告書を手にしたので統計的なものを考察するには少し時間がかかりそうなので、意見はひかえたい
2	専門家が出した予測数字について一般の民間の人間が述べることは不可能なので(予測のために使用する計算式等知識がない)この質問をする意図自体がよく分からない。何のための質問なのか。
3	何を目標にかかげているかが見えない。あくまでも国策としか考えられない。沖縄県民のためにやっている姿が伝わらない。一部の人間だけが熱心に頑張っているのに、一般市民に伝わっていますか？多い少ないは分かりませんが、何故そのようになってしまったのか？そのようにならないため、対策、方針が出ていないのは何故？
4	空港能力の見極めについて、という質問も全く意味のないものではないか。
5	このPIは県民向けではなく政治家や官僚向けに作成されているような感じがする。県民が望むのはもっと別の視点ではないか
6	インボルブメントを標榜するなら、説明会で誤魔化すのではなく住民会議、住民のワークショップ立ち上げなど真の住民の声を聞かなければ、早晚反対運動が起こることは必死である。地元住民にとって1番の関心事は拡張に伴う埋め立て範囲の明示化であり、図やCGでの説明である。瀬長島がなくなるという事実をはっきり言うべきであると具申したい。現在はアリバイ作りをしているように映る。
7	滑走路1本の発着回数1位の福岡空港の現状と将来の計画など、似たような空港との比較、分析したものを知る必要がある。報告書には、那覇空港のみの統計的、予測的数字しかなく、素人には比較、検討する要素が不足しているように感じる せっかくPIをするのなら、「住民の意見は一応聞いた」的な既成事実作りのような活動は避けて欲しい 頑張って下さい
8	1. 質問の仕方が変である 2. アンケート協力者の意見が反映されるか心配である 3. 「理解できましたか」の質問に対してすべて「A」で答えることが出来るが、2. の個人の考えは示せない
9	この質問の設定はあまりにもナンセンス。恣意的、誘導的である
10	何年頃具体案が報告されるのか？ 工事等の時期は？
11	共用空港として滑走路の整備(増設、移設)の具体方法 自衛隊施設との関連整備 いつ頃空港整備計画が決まるのか
12	会場からもいろんな意見が出ていたと思いますが、県としては「慎重に受け止める」「御意見ありがとうございます」という言葉がほとんどで、ただ形だけでこの説明会を開いたように感じます。本当に市民県民の声を聞く、参考にしようという思いはぜんぜん感じられませんでした。時間を無駄にしたように思います。会場の声にちゃんとした説明ができなかったのがおかしいと思います。 車椅子の方の意見で、ガラス越しに飛行機が見えるところがあるのですが、車椅子の方だと高さ合わず飛行機が見ることができないとの話がありました。バリアフリーというのなら、誰にでも対応可能にしてほしいと思います
13	国内経済や県内の動向だけでは将来の需要予測は極めて難しく、ある結果を推定してそこに持って行くための理由付けに見る調査報告は、多くの国民は推察してしまう。リゾートとなることを許された環境を持つ沖縄。これを活かす、伸ばす、守る計画に基づいた、その延長線上の中に空港があり、この入口はとても大切な部分です。しかし、あくまでも入口。入口の話よりも観光を主産業とする沖縄が目指している事や内容を示す事も必要と考えます
14	説明もなく、書いてくださいと言われてもどう書いてよいか分からない。説明が欲しかった
15	一体何のために調査しているのか、よく分からなかった。
16	空港を大きくすることが決まっているからこの調査をしているのではないか？
17	基地を持っている沖縄県が本当に観光産業だけでやっていけるとは思わないし、県外の方たちを多く沖縄県に入れればよいというものでもない。県民自ら産業の事を考えていくべきだ。 また、自然環境の事もあり、これからは自然環境を守る方がずっと大切。滑走路を増やすのは反対 PIといいつつ、もう実施する事は決まっているのではないか？
18	1階到着ロビーでツアー客をまっていたら、空港関係者に「じゃまだからどいてください」と言われた。待機場所を確保するためのスペース(現状の4倍くらい)を増設してほしい アンケートを提出してもどうせ意見は反映されない

将来の航空需要予測に関する意見

497 件

- 1 需要予測結果に肯定的な意見

260 件

- 1 - (1) 需要は増加するという意見

260 件

沖縄の航空需要は増大するという意見(航空運賃の自由化や高齢化の進展、沖縄への移住等)・増えることを想定すべき

145 件

1	航空券等旅行費用が安くなる中でこれからこの傾向が続くと考えられるので、需要は増えると思う。予測は安泰と思われる
2	沖縄はまだ伸びると思う
3	これからも増加する
4	2015年をまたずに空港需要はパンク状態になると思われる。早急の改善が必要であります
5	年々観光客も増えてきているため需要は増えると思う。大学院大学やカジノ?などが入ればなお増加の傾向にある
6	伸びると思うが、数字については何とも言えない
7	沖縄は観光産業として、今後飛行機の離発着回数が増えるだろう。早急に調査をし、出来上がったときにミスという事がないようにしてほしい。ミスとは、例えば、この角度だと、風が強すぎた船との関係で、思うように下りれないなど
8	増大。いずれ現状ではパンク
9	昨今、離島路線の直行便が那覇空港での乗継ぎに変化しています。一見離島路線が不便になったようにも見えますが、航空会社ごとに乗継ぎに便利な那覇空港ターミナルの造りとも相まって、福岡などからでも多様な時間帯に沖縄本島だけでなく離島へも向かうことができ、交流の拡大が期待されます。また、離島への乗継ぎ客も見込めることで、これまで那覇便が無かった地方都市からの就航のチャンス拡大も考えられます。需要予測において、このような発着増加の可能性が適切に織り込まれているかが気になります。
10	本土 沖縄よりも沖縄 本土の利用も多くなると思う。今は沖縄の観光人気だけで将来は微妙に減ると思う。減らさないためにも、もっとスムーズに対応できるようにしないとイケないはずと思う。
11	沖縄、北海道は増える
12	将来的に機材の中型化が生じ、さらに便数が増加することが考えられる アジア地域の都市間相互のネットワーク化(国際線が国内線のようになる)ことに対し、那覇空港の位置づけは重要となる 観光立国製作により、航空運賃の値下げが生ずれば、一層沖縄への需要は増すであろう
13	経済進展はあくまでも予想であり、昨今の景気が良いと言われている中でも、本当にそうかとは感じられない。しかし、沖縄の人気は景気に左右されているとは考えにくく、むしろ沖縄県から発信される情報が、内地に対して有効なPRと成っていると感じられますので、航空需要は伸びると考えます
14	増大の予測は妥当かと思いません。離島向け中小型機需要も堅調かと思いません
15	増加すると思われる。観光が中心となりそう
16	需要は今後伸びてくる(東南アジアへの拠点として、高齢者のパカンスとして)
17	沖縄県の人口増加(高齢者の本土からの移住)に伴い、航空需要は堅調に増加していくと考えられる
18	沖縄観光に関する関心が高くなっている。広い範囲の年齢層に魅力的な観光県とすることにより、航空需要は益々増えると思う
19	人口増が予測される首都圏、沖縄県の航空需要は確実に増加するものと思われます。首都圏居住者の沖縄旅行、老後の居住希望が多いようです
20	旅客が増加することは沖縄にとってプラスだと思う。だから自然がなくなったら観光客は減ると思うので、自然だけは壊さないで下さい。
21	圧倒的に関東地区からの需要が多いことを知りましたが、今後沖縄ブームがブームとしてではなくピーターが移住していく過程において沖縄で生活することが定着することにより、人の往来も増加していくのかなと感じました。
22	今後少しずつ増えていくと思います。
23	百里、静岡で多くなると思う
24	沖縄県から本土へ行くには飛行機しかないので、これからドンドン利用者数が増えると思う。
25	航空に頼らざるを得ない沖縄県は、県の発展とともに需要は伸びるものと思う
26	毎月沖縄に来ていますが、需要の増加をすごく感じます。ピーク時はなかなかチケットがとれないほどなので、もう少し便が増えたらと常に思います。特に夏限定のスカイマークの深夜便などを定期的に週末のみ運行するなど、変わっていくことを希望しています
27	物流、人間の移動に航空需要は拡大していくでしょう。なぜならば、資源のない沖縄人口の増加、高齢化社会等が想定される
28	需要は伸びると思う
29	沖縄県の将来人口や経済成長などから将来の需要は増大がみこまれるとのこと。 沖縄県経済は観光が中心になる。沖縄人気は今後も続く。需要は増大するものと考えます

30	観光産業が盛り上がりれば増加すると思う。
31	増えそう
32	増えると思う
33	伸びると思う
34	・沖縄プームが高まっていることが続けば予測どおりにいくと思います。 ・沖縄プームが去ると予測を下回ることも可能性として考えられます。
35	伸びるのではないかと感じる
36	沖縄県民にとってすぐ生活に必要ですので、需要はますます高まるものと思います。
37	現在沖縄観光は発展しており、ますます需要は高い。今回の計画は将来の沖縄の発展には是非必要なものと予測される。
38	航空需要予測だと今後も増えていくと思います
39	現在観光入域客が500万人で、今後も増加することを考慮しても、需要は増加すると思う
40	EXPO以降の様々な激しい需要があるかは分からないが、少しずつでも増えることは間違いない。沖縄プームの激化というより、日本(だけでなく世界的にみても)自然やエコに関心が集まっている今、観光量は増えるであろうし、大学教授など沖縄研究(文化人類学他..)をする人間は減る様子はない
41	益々増えると思う
42	のびると思われる
43	今後とも右肩上がりでは
44	本土からの移住者が増え、人口的にも想定されると思います
45	国内線旅客数及び国際貨物量の需要の予測(伸び)は同意出来る
46	益々増えていくでしょう。1分間にすべて多い
47	増える
48	もっと増えると思う
49	観光地としての沖縄は、ますます注目されており、航空需要が増加していることはよく分かります。実際、利用者として空港にいと、次々と飛行機が離着陸していて、なんだか山手線の様な状況になっていると感じます。
50	右肩上がりが必要が増えると思う
51	大量退職時代を迎えようとしている今、退職者が2つ、3つの家を持ち、行き来することが増加するだろうと見込まれている。沖縄にも家を持ち、移住する人も増えることから、需要予測は上向きに期待していいのではないかと
52	海外においては、未だ戦争が続き、情勢不安の中、海外旅行は敬遠の傾向である。国内旅行は増加の一途である。団塊の世代の先輩方が安心して旅ができるのが国内であるので、十分に増加するものと思われま
53	下記などから今後需要が増大、拡大され、質量共に航空地(整備)の整備等が必須であると考えます ・観光客(国内、世界各国)の増大 ・世界的行事等の開催 ・県民、県外の進学による県内外の交流、航空の利用増 ・県産品等、物流の拡大
54	県外との交通手段が、殆ど唯一航空である沖縄では、需要は可能な限り大きく予測し、早期の整備計画を進めて欲しい
55	沖縄の人口はまだ伸びる。リピーターがたくさんいるので、航空需要は伸びると思う
56	いずれのケースを想定しても那覇空港の利用客数は顕著にのびていくものと思われます。国内線、国際線においても需要は充分に上昇傾向は想定される
57	増えると思う。恩納村くらいに飛行場をつくってほしい
58	今後ニーズが否応なく増加することが分かった。しかし、ターゲットが日本人や周辺アジアだけに絞っているようにしか見えない。ヨーロッパやロシア等の国々に積極的にアピールをしたら、さらにニーズが増えるはず。(海外において、沖縄を知る人は極端に少ない)そして、空港の需要を増やすために沖縄の環境の整備が必要
59	・グローバル化の加速によって沖縄の利点が広く近くの国に知られると共に入客の増加が見込まれる。中国、韓国から安全、安価、美しい南国の自然、移動時間が少ない ・国内客は高齢化社会と国際テロの問題などで、安全で身近な異文化を求めて入客が増加する
60	需要が増大することは十分に予測されるので空港能力の拡充の必要性は理解できる
61	増加すると思います
62	急激に大幅な増加はないと思うが、着実に増加傾向にある。少子化がどう影響するか?予測が必要である。
63	増大すると思う
64	今後の経済の動向による変動を考慮しても拡大はやむなしと考えます。
65	那覇空港は国内、県内離島などのハブ空港であるので、年々観光客などの増加が予測されます。年間17万人の旅客が予約が取れず、沖縄訪問を取りやめておられているということ、この冊子で知り驚愕しました。貨物の方も需要がますます増えると思われます(DFSなどにより)
66	報告書にも記載があるが、今後、GDPと旅行回数との関係が従来のパターンと変わり増加することが予想されるのではないかと。

67	中型機による多頻度運航が予想され、発着回数が更に増加するものと思われます。滑走路2本は必須だと思います。旅客増よりも発着回数が先に限界を迎えるものと思います。
68	少子高齢化が進む中で全般的には航空機を利用した旅行が増加すると考えられるが、沖縄へ旅行する人は若者が多いと考えられるので、その辺りを含めた調査結果を公表するべきだと思う
69	今後とも発展するので、需要は間違いなく増加する
70	他空港は知らないが、那覇空港については海外、とくにアジアからの需要が増加すると思う。国内についても旅行形態の多様化により、今後も増加すると思われる(旅行の中身や休日の取り方など)
71	拡大すると思う
72	更に国内線が伸びると思う
73	観光客が増えてくる
74	かなり多くの需要が予想されると思いますので一層の拡張が急務
75	将来的にも現在のような沖縄の観光ブームが継続すれば、需要は拡大するものと思います。ただ、現在でも東京発着の格安ツアーも多く、需要が拡大しても航空券の単価が上がらないと会社としては増便とか困難かもしれない気もします
76	利用客増加
77	需要がますます増える
78	多くなるとされる
79	海外に比べ沖縄は安全なので、今後航空需要は伸びると思います
80	増えると思うが、本当に増えるんでしょうか？もし予測がはずれた場合、増設したものはどのように利用、使用していくのか、その対策があれば資料にのせて欲しいです
81	利用客が増えると思う
82	今でもこんなに混んでいるのだから、将来はもっと増えると思う
83	これからの沖縄の経済発展に、空港を整備することは必要不可欠で、将来の航空需要増加見込みの為に、ターミナルビルの拡張や固定スポットの増設は早急にやるべきだと思います
84	沖縄県は観光を主産業にしていく上で、唯一の交通路として増加していくことを考えると増加することが予測される
85	今のままでよい
86	増加すると思う
87	需要は増える事が考えられるため、拡張した方がよい
88	沖縄の観光産業が充実し続ければ需要は増えていく。国際線の充実
89	沖縄では航空は需要性が高まっていくと思う
90	もっと利用が多くなり、第2の香港を目指していく上でもっと大きな空港が必要と思う
91	業界の今後の流れを考えると、運賃の低下競争の激化の結果、飛行機を利用する人たちが確実に増えると思います。そうするとやはり利用客も増え、需要は伸びてくると考えます
92	多くなる
93	もっと那覇からの離発着は増えると思います。警備の面でも危険度が増すのでは、
94	拡大し、重要になる
95	航空需要は予測どおり増加すると思います
96	沖縄は人気不衰え、さらに観光として人が増えていくのが目に見えてわかるから、今後空港の整備等、改善していく必要は絶対にあると思う
97	観光客の増加にともない、宿泊客の増加で沖縄経済の発展
98	観光がメインの県において、需要の増加は分かりそうだと思う
99	まだまだ需要は上昇すると思われる
100	ずっと増えていくと思ってた！
101	各航空会社の特定便割引運賃等、誰でもいつでも気軽に沖縄に来られるようになったと思うので、今後もそのような運賃形態が広がるようであれば年々増えていくと思う
102	これからも増えると思うので、ぜひ大きくして欲しい
103	需要予測については、確実に増加傾向になると思います。特に国内線はスカイマークの参入により、発着数ともに数倍増えると思います。貨物需要においても、佐川急便グループのギャラクシーエアラインズの参入で、貨物取扱量も増えると同時に、発着数にも多大な影響を与えるのは間違いないでしょう。需要増加に対し、ランウェイも1~2本追加し、埋め立てによる拡張が必要不可欠だと私は思います
104	拡大方向に進むのは間違いないと思います
105	今後益々、伸びていくと思います

106	・特に沖縄については、ほぼ100%航空便に頼っているので、本土から沖縄行きは更に増えると思われる ・近年、地球の温暖化で台風などが多く発生している為、5月～10月までのベストシーズン期に増便しても、定刻通り運行できるかは未知数だと思う。私自身、5～10月は沖縄には行かないようにしている
107	沖縄には初めて来ましたが、また来たいと思ったので、沖縄に旅行に来た皆がそう思っていると思います。リピーターが増え、その人たちが口コミで家族や友人へ伝え、益々旅行者が増えると思います。また、以前より旅行ツアーが安くなっている事、沖縄料理がおいしくなっている事なども増加への影響だと思えます
108	増大する見込み
109	低価格化にて、利用者の増加は期待できるかと思う
110	もっと発着が頻繁になる
111	増えると思う
112	沖縄は今以上に需要が多くなると思います。
113	那覇空港の慢性的な航空旅客数の増大が見込んでおります。もはや限界域に達していますから需要が増加傾向に辿る勢いは続くものと考えています。国際路線の増加も必要になりつつあります。アジア地域の路線拡充と欧州・米国(南米地域含む)路線の開設を実施することで観光客の増加にも繋がるものと考えております。
114	これから益々観光客が増えると思います。高齢者が利用となると設備もそれなりに変えていくべきですね
115	私は増えると思います。しかし、沖縄ブームがすぎすぎて利用者の数が減少したとき、この計画はどのような方向へ進めていくのでしょうか
116	沖縄に対する旅行需要は依然として高く、年々増加するものと考えます 要素を組み合わせ、複数のパターンを作っているの、説得性が高いと思いました
117	沖縄が好きという方が増えているので、需要は伸びると思います
118	景気の回復も手伝って、さらに需要がふえるのではと思います
119	今後、国際線との施設統合もあるのであれば、需要増加に伴う諸問題を早い段階で検討して欲しい。利用者は絶対増加
120	需要は今後増えると思う。高齢者の旅客はじめ沖縄の人気は続くと思うので。ただ、何十年も沖縄の人気を落とさない為に県が一層努力するべきです
121	沖縄観光ブームでは、さらに増加すると思われる。又本土への出張、本土からの出張も多く、使いやすい時間や定時性が求められる。(出発まで時間がかかる時がある)自衛隊により、待たされる事が多い
122	沖縄に何千万人以上の人たちが観光か仕事で増え続けていくことはいいと思います。軍用地とかで危険な島だと思われてましたが、年々増えるためにいろいろな報告や環境のためいろいろ工夫したことによって、よくなっているのはいいと思いました
123	少子化などで人口は減っているのに、沖縄への人口推移、航空利用はいまま増加しているし、これからも増えるとも私思う。だけど、今は沖縄ブームだからいつまでも増加し続けるとは思わない
124	人口は減りつつあるが、景気は徐々に回復しているみたいなので、需要は確かに増えるかもしれないが、予測結果1、2のように観光客数が増えるか疑問
125	沖縄は今ブームになっているので、これからも観光客は増えていくと思う。だから需要はどんどん伸びていきそう
126	沖縄ブームと騒がれている今日、今もなお沖縄を訪れる観光客は増え続けている。しかし、このブームがいつまで続くかは誰にも分からない。近い将来、ブームがさると思われるので、需要は低下すると思われる。もっと沖縄の経済が振興するような案も必要だと思う
127	もっともっと客が増えていくと思う。今年の11月からまた新たに成田便も出来て、今は1日1便だけど、将来はもっと路線も増えていくと思う。
128	増加
129	増えることは増えるが、空港の機能が追いついていないことが沖縄の損失になっているのは惜しいことであり、機能拡張を望みます
130	これから更に定年退職後の高齢で、時間を持てあました人達が増えると言われてるので、その人たちが娯楽として沖縄へ旅行に行くということも、十分に考えられると思う。なので、これからも利用は伸び続けると思う
131	航空需要が伸びてきているので、早めにターミナルの展開を進めた方がいい
132	需要の増加の予測はどんどん伸びると思う。しかし、沖縄の空港能力の向上がなければ、より多く需要が伸びても対応できずに損失になると思う。
133	2006.10.18～22、沖縄県に3回目、年間の観光客が500万人を超えたこと、将来この島は東洋のハワイとなることは単なる夢ではないと思われる。この島の恵まれた自然とこれを守りながら開発をする。これは大変むずかしい問題で、この間トルコに研修(10日間)旅行に行きましたが、イスタンブールの都市と古いモノを残しながら世界のリゾート地域として自然にも恵まれ、自然と共生している都市だと関心をして帰ってきました。ニュースで石垣空港も30年来の念願が叶って、那覇空港は10年後には年間の客が1,000万人を超えるのではないかと私は期待しています。第2のハワイをめざせ。
134	まあ300万人ぐらい増えると思います
135	成田～那覇路線を含めて計画したら需要はさらに伸びるのではないのでしょうか
136	日本各地、アジア地域、那覇空港、本島滞在、離島方面へ また沖縄県内、県外、海外への旅行者が増加 例外として、北海道二セコ、倶知安町のようにオーストラリア人が多数訪問。もしくは外国資本の流入
137	離島の中心空港としますます使用頻度が高くなると思います
138	ANAが本島一先島直行便を廃止し、那覇空港を拠点としたダイヤへの変更としたことで、那覇空港の発着回数は更に増えるものと思われる。
139	・2010～15年に旅客増加に対応できないとありますが、確かにそれぐらいかと思えます ・滑走路の増設は必要かと思えますが、場所などの問題が大きいです。現段階での「誘導路の二重化」に取り組むのが良い方法だと

140	現況より増大する見込み。米軍の移動いかによる
141	沖縄は益々観光客の利用が増えそうで、発着回数が多くある感じがします。地方によっては1日1便しかないのはこれ以上便数を増やせないからなのではないでしょうか？ 自衛隊とも共同で利用しているといつか事故などおこらないか不安です
142	将来の那覇空港の航空需要予測については、増加の傾向にある、と思われます。 例えば、今、沖縄プームで来県され、沖縄を気に入り、沖縄へ移住した方が、何かの用事で(盆や冠婚葬祭等)、実家や目的地まで行くのに、航空機が速いので、しかも、運賃も格安となると、益々、利用が増加するのではないかと考えられます。また逆に、県出身者が、本土で就職・勤務もしくは進学となった際、沖縄の行事(清明祭や旧盆、ハーリーやエイサー等)に参加する為に、帰って来る際に、航空機を利用すると思われます。また、離島もしくは、本島出身者が、同様に、離島から、または、本島から、帰省する際の事を考えると、県内便の需要も、同様に高まって来る、とも考えられます。 私の知り合いの方で、実際に、仕事は本土でしていますが、エイサーの時期になると、エイサーをする為だけに帰って来る方や、ハーリーの為だけに、帰って来る方が結構います。また、そう言った方が、職場等で、本場のエイサーやハーリーを、見た事無い方に、宣伝をして、一緒に連れて帰って来る方もあります。 そして、リピーターとなって、その和が、段々広がって、それで今、空港がバンク状態の一部だとも、考えられます。 それから、沖縄県内企業に就職来せず、とりあえず、季節・期限労働者として、短期間(人によりますが、私の調べでは、3カ月間、製造業をして、また、県内企業に就職来せずに、また、本土の季節・期限労働に出向いて2・3年の方がいます。)にも関わらず、沖縄と、本土を何回も行き来します。 今現在の沖縄は、観光だけでなく、ビジネスの場としても、注目を集め、本土系企業も進出し、沖縄支部を造り、そこで、本土との行き来も盛んになってます。その方々の御意見を聞く機会があり、聞いてみると、将来に渡っても、沖縄から撤退する事は、殆ど無いであろう、との事。また、沖縄には、まだまだ多くの財産が眠っていて、そこに目を着けた方々が、例えばライバル会社であろうと、増えている、とも。 142 以上の事を踏まえると、那覇空港の利用増加は、避けられないと、結論づけられますが、いかがでしょうか？ ・沖縄県は人口の増加、高齢化社会等が想定されるため、航空需要は拡大していくと思う。空港の拡張が必要 ・騒音問題を考えながら、軍民併用、嘉手納飛行場の利用を進めていけばいいと思う ・沖縄の観光産業の発展に空港はとても重要である
143	機材のダウンサイジング化が進められ、発着数がさらに増大すると思われる
144	大型化と聞くが実際は、B747が退役してB787になると新聞に書いてあるが、逆に小型化して発着回数が増加するのではないかと
145	

国際航空需要は増加するという意見

33 件	
146	アジアからの入客も増えるよう考えるべき。今後増え続けるであろう。
147	よくわからないが、今後アジア諸国にとっては魅力ある観光旅行先になると思う。岩手と沖縄の一層の人口交流が図られることを期待する。
148	隣国中国との友好関係とりわけ沖縄県との友好関係が伸張し、13億人のうちの0.5%でも観光客として来県するとなると航空需要、港湾需要の増大は測り知れないものがあるのではないのでしょうか
149	国際線が増えると思われる。全体として増加していくだろうと理解
150	国際線については少し消極的ではないでしょうか、台湾からのトランジット等の復活や、その他新規路線の開拓(国内32路線とのネットは有望)等による増加見込みをしてもいいのではないのでしょうか
151	良く理解できたが、更に将来の予想を増大していくファクターがあると思う。国内線に関する件のみ重点をおくでは足りません。東支那海を隔てた中国大陸という巨大マーケット。21世紀はボーダレスが進みます。日本の南の限界としての役割、絶好の位置として太平洋の東と西、南と北の中間地点。これを大いに活性化し国際ハブ空港を日本国のみが必要でなく、全人類が必要になると思うことを念頭において欲しい
152	「沖縄プーム」が根強いから、沖縄への入域観光客数は今後も増加すると思われる。そのため、需要性は高まるものと思われ、空港機能がマヒするのではないかと
153	いずれのケースを想定しても那覇空港の利用客数は顕著にのびていくものと思われます。国内線、国際線においても需要は充分に上昇傾向は想定される
154	少子化が進む現在、そういった条件もふくまれていますか？ 今後は中国からの観光が増大すると予測されるが、その考え方は列記されていないが、
155	国内はもとより、東アジア及びユーロ圏等からの需要が大幅に伸びる
156	国際線をさらに強化すれば東南アジアのハブ空港として位置づけできる。海外から沖縄そして国内線への乗り継ぎが出来るようになれば、外国人客も増える。そうなれば調査報告書よりも需要が増えると思える。調査報告が国内線中心設定なので国際線、海外ももう少し考えて欲しい
157	・グローバル化の加速によって沖縄の利点が広く近くの国に知られると共に入客の増加が見込まれる。中国、韓国から安全、安価、美しい南国の自然、移動時間が少ない ・国内客は高齢化社会と国際テロの問題などで、安全で身近な異文化を求めて入客が増加する
158	現在の乗り降り実態は、主として国内便の利用であり、それでも年間1300万人を超える状況。今後東南アジア、中国、韓国の経済発展に伴い、沖縄の観光スポットが認知されるようになれば、ハワイと同じようにグローバルでの入域客数の増加を視野に考慮し、長期的な戦略を考えるべきである。そのためには、施設そのものは拡張性のある長期戦略に基づいて計画し、せっかくの施設を取り壊すのでは資本投入も回収できずもったいないと思われる。
159	大変混雑が予想される。しかし、航空会社の運賃がどこでも同じで高ければ、フェリーなどで移動する人も減らないと思います。国際線の離発着が多くなれば、需要は増す一方だと思います
160	日本の南の玄関口になるとしたら国際便の増加が予想されませんか、
161	他空港は知らないが、那覇空港については海外、とくにアジアからの需要が増加すると思う。国内についても旅行形態の多様化により、今後も増加すると思われる(旅行の前身や休日の取り方など)
162	名護市の金融特区がうまく機能したら将来の航空需要予測はさらに増加すると思う。国際線の利用も増加するのではないのでしょうか。
163	海外(国際線)はさらに伸びると思う

164	特性分析はとても分かりやすかった。国内の観光や帰省目的の利用だけでなく、国際線の需要をもっと伸ばしていけると思うので、今後もそのあたりをしっかりと分析して、空港の発展に反映させてほしい。第4章の「国際航空路線網の新たな展開の可能性」のレポートはとても興味深かった。中国や韓国、東南アジアとのハブ空港としても十分に将来性を感じる
165	海外、特にアジアからの観光客が将来伸びるのでは、と思っています
166	伸びると思う。特に東南アジアに注目している
167	観光立県の中、東南アジア等からの来沖増加見込み
168	東南アジアに飛行機をばんない飛ばして下さい。これからはアジアとの交流が活発になるので需要が増えます
169	那覇空港の慢性的な航空旅客数の増大が見込んでおります。もはや限界域に達していますから需要が増加傾向に迎える勢いは続くものと考えています。国際路線の増加も必要になりつつあります。アジア地域の路線拡充と欧州・米国(南米地域含む)路線の開設を実施することで観光客の増加にも繋がるものと考えております。
170	国際線の増加
171	生活インフラでもあり、見極めはいつの時点で行うのか示してもらいたい。事件、事故があればどうするのか、また有事の際はどうか。国際線の伸びはもっと可能性があるのでは？費用対効果でも問題はないと思う。PFIでもOKではないか？
172	1.中国大陸からの那覇空港利用の見極めは必要となるのでは？(戦略的に中国との航空路開設の予測など) 2.2005年に1,350万人 1370万人？ 3.自衛隊との共同利用の見極め追加
173	アジア諸国(特に中国)の今後の経済成長と、アジア各国でのハブ空港の登場とで、国内の各地方都市への国際線就航は増加すると思うので、国際線の受け入れ態勢が求められると思う
174	将来、国際線の需要も伸びていくと思います。那覇から直接海外へ行きたいと思う人が増えるからです。ぜひ、国際線のターミナル拡張も検討してください
175	那覇国際空港ターミナルと滑走路、離着陸の便利、安全性が高まれば、自然と国際路線が増加する。上海、北京等中国大陸と日本国内地方、アメリカ大陸、東南アジアのトランジット客が必要とする空港が求められています。例えば台湾から中国へは一番那覇経由が時間的に有利。ターミナル設備を充実にして路線を増やせば、沖縄の経済的メリットが自然にあるはず
176	できるだけ歩距離の少ない空港にして高齢化への配慮をしていただきたい。今後乗り継ぎに利用できる空港になれば発展規模が更に見込めるので、海外をしっかり視野に入れて欲しい
177	ケース4のリスクケースは不要では。上海・台湾乗り継ぎ需要無しに代わる新たな中国からの需要は十分に見込めると考える。アジアのハブ空港としての役割から(パシフィッククロスロード)国策として先行投資するような大胆な発想でケース1は考えてほしい。
178	需要予測で国際線は、現状路線となっているがもっと伸びる予測をして欲しい。国際線をもっと誘致して欲しい。国際線ターミナルビルの整備を早くして欲しい。

貨物需要は増加するという意見

9 件	
179	滑走路が2本で来た場合、貨物輸送スペース、需要とも増加すると思われる。必要な貨物エリアの確保を期待する。台風や亜熱帯地方空港、先島存在から冷蔵施設、屋根掛のある施設が期待される。
180	激減しつつ貨物取扱は好調に
181	将来は日本の人口も減少するので乗客は下降と思う。荷物は郵政公社の「ゆうパック」が輸送料金の値下げがあれば需要は大きくなると思う
182	貨物について 東南アジアからの輸入はいったん東京に集まり各地へ運ばれている。それを沖縄を基地として考えれば、今後国際貨物(外国 沖縄)国内貨物(沖縄 本土)の取扱量は増加するのではないかと
183	那覇空港は国内、県内離島などのハブ空港であるので、年々観光客などの増加が予測されます。年間17万人の旅客が予約が取れず、沖縄訪問を取りやめられているということ、この冊子で知り驚愕しました。貨物の方も需要がますます増えると思われ(DFSなどにより)
184	需要予測については、確実に増加傾向になると思います。特に国内線はスカイマークの参入により、発着数ともに数倍増えると思います。貨物需要においても、佐川急便グループのギャラクシーエアラインズの参入で、貨物取扱量も増えると同時に、発着数にも多大な影響を与えるのは間違いのないでしょう。需要増加に対し、ランウェイも1~2本追加し、埋め立てによる拡張が必要不可欠だと私は思います
185	観光客の増加により航空貨物が増加すると思います
186	基本的には貨物便を重視すべきである
187	アジアの物流拠点として、アジアからの貨物が今後増大することが予想されるので、観光客や旅客よりも貨物の目線を広く見ていった予測をたててもいいと思います。(例) FTZ(自由貿易地域)の有効活用を考えると

需要予測は妥当であるという意見(適切、わかった等)

46 件	
188	適切な予測である
189	これから増加していくのが分かった
190	妥当と考える
191	今後増加していくのは良いこと。県内の交通アクセスもどうにかしなければ、
192	現状では一部の空港以外は利用者が年々減少しており、国が先導して空港の実態調査をする必要があると思われる。沖縄だけに絞って書けば、今後5年は間違いなく沖縄プームは続くであろう。しかし、一番の利用が見込める季節に台風があり、この問題点を良い方向に宣伝しないと拡張も含め難しいのでは？

193	おおむね調査結果の通りと考えます。
194	とても堅め、安全側の予測であるように思え、信頼できると思われます。新幹線との競合がないので、もっと増加するような気もします。
195	合っていると思う。ただし、それには、空港以外の様々な整備が必要だと思う。
196	分析結果はいずれも納得できるもので、その通りと思います
197	おおむね正しいと思われる
198	とても大事なこと
199	適当であると思う
200	概ね考えかたは適当だと思う。自衛隊との共用の場合のデータや問題点等を説明する必要があるのでは？
201	本土からの流入は相変わらずあるでしょうし、2020年まで増加傾向というのはあっているとは思いますが、基地の事故等のマイナスイメージで簡単に沖縄行きは減少してしまう傾向もあるので、難しい所もあるのではよね、
202	分析結果Aの予測が合理的と考える。季節要因はどうか。
203	分析結果B、Cには納得である。現在、沖縄の経済が観光によるところが大きいとすれば需要に応じた供給が出来なくなれば経済は衰退してしまうと思います。一方で2-2のグラフから、勝負時は8月と分かりますが、他の月はどうなのでしょう？京都のように、どの季節も観光客でいっぱい！という状態にしないと、何らかの形で空港能力を上げて設備の維持等にお金がかかると思います。他の季節の沖縄の魅力をアピールして、夏のお客を他の月に振り替えさせるようにはできないですか？
204	適切である
205	ケース1-4のいずれに対しても増加傾向であることを考えると、予測は妥当であり、かつ今後の空港能力の増強が必要であり強力な推進が不可欠と考えます
206	本報告所のとおり需要が予測される
207	現在沖縄は夏に本土からの観光客が多い、また、中国の経済発展を考えると沖縄への観光客の増加というのはまさにそのとおりであった。これを機に本土との経済の格差をなくす努力が必要だと思った。
208	需要が増大することは十分に予測されるので空港能力の拡充の必要性は理解できる
209	予測については、特に問題は無いのでは、むしろ控えめな値であり、ケース3が現実的ではないか。
210	現状の指標からすればこの結果でよいのではないか
211	社会経済等指標の組み合わせ、4つのケースでよいかと思えます
212	妥当な予測と思う
213	妥当な予測と思われるが、国際線のターミナルビルは、ジャンボジェット機が到着時には、客の収容ができないという手狭な施設のため、再整備を検討いただきたい。
214	有る程度予測に対する理解はできた
215	世界の経済成長に伴って航空需要は益々高まることが予想される
216	概ね良いと思う。ただし、東京の人口が増えなくても羽田空港も同様の問題を持っていて、便数が増やしやすい点は考えた方がよいと思う。国際線の予測についても、もう少し詳しく現状について書いて欲しかった
217	今後、ITの急速な普及により、情報の伝達速度は増すと考えられ、それに合わせて人、物の移動もよりスピーディさが求められるのではないのでしょうか。沖縄は地理的にも空の便に頼るしかない
218	沖縄はリゾートとしてマスコミにもよく取り上げられており、今後益々需要が高まることが分かりました。
219	年間、来沖する観光客は増加しているのを聞いているため、予測どおりになると思う
220	沖縄に対する旅行需要は依然として高く、年々増加するものと考えます 要素を組み合わせ、複数のパターンを作っているため、説得力が高いと思いました
221	あると思う。東南アジア便などはいかが？
222	By using simulation one can find the future & estimate the needs for expansion of the Naha Airport. (シミュレーションを使うことによって、我々は将来を予測し、また那覇空港の拡大の必要性を推測することができる)
223	ある程度妥当なラインだと思いますが、海外からの入域数は今後あまり増えていかないと感じています
224	4ケースを用いて予測がされていて、将来の状況を確認することができました。沖縄は今後どんどん航空需要が増加すると思います。バランスのとれた計画ができていくことを望んでいます。
225	経済の状況により需要が増減することは理解できた。年代別の利用者の増加に高齢者が多いという高齢化社会を実感させられた。観光、旅行者が多いと思うが、沖縄の自然環境の保護、保全はもちろんのこと、離島をはじめと古き良き琉球も残していかなければ客数は伸びないと考えます。
226	航空需要予測をいろいろな分析から判断しているの、信用できる予測になっていると感じた。この予測を用いて将来の空港能力を向上させてほしい
227	年々航空需要が増えつつあるので、限界がでてくるのは理解できた。また、24時間運用とのことでしたが、夜間の可能性はあるものの、利用者はやはり日中の利用を好む現状に、今後の対策が必要ですね
228	ケースを4つに分けて細かく将来の需要を分析していてすごいと思った。悪いケースの場合でも今よりも需要が高くなることも分かった
229	今後も航空需要が増加するのは正しい見込みだと思います。

230	1時間当たりの離発着のMAXは変えられない数値だと思うので適正な分析だと思います。この状態でもなお、お客を増やすのなら、早朝、深夜便などどうでしょう？(増発) 金曜、仕事場から直接沖縄へ(例:福岡18:55 那覇20:30)、月曜朝一の飛行機で直接出勤みたいな旅行の企画やフライトスケジュールがあれば、他の時間帯にお客を回せると思います。 同じ手で大阪から一晩かけて船で来るというはどうでしょう？船便の利用があれば飛行機の利用は減るはずだと思うのですが、
231	那覇空港における1日あたりの発着回数を見ると、これからさらに増加すると言うことがわかったので、早めに課題を解決しなければならないと思った
232	いちばん低い伸び率のパターンでも、将来限界がくるのが分かりました
233	小さな空港のわりに利用度が高いのには驚きました

予測以上に需要は伸びるという意見

234	17件 嘉手納以南の基地が返還されると種々の産業地が生まれ、また、エンターテインメントなどが制定導入されると沖縄の空港需要が予想以上に増えることが考えられる。その他(沖縄での議論はとかく長すぎるが30年それに比べインチェン、チャンギ、ドバイなど時間との戦いに勝利している)
235	説明のとおり那覇空港の航空需要は年々右上がりでの増加が見込まれると思います。行政上4パターンで最高、最低の数値を予測されていますが最高値を採用し早急の対策をとられるのがベターと思います。道路事情を見れば明らかで(渋滞時間帯)社会の時間的な流れはほぼ決まっており、今現在も観光で来県される方々の集中する時間帯も片寄っているため予測よりも早くMAXが到来すると思います。
236	団塊世代の旅行需要が増え始めている。近い将来もっと多くなるだろう。
237	とても堅め、安全側の予測であるように思え、信頼できると考えられます。新幹線との競合がないので、もっと増加するような気もします。
238	高位ケースでも低すぎる。どんな推計式を使ったのか情報を開示すべきだ。日本の低い経済成長率を前提に伸び盛りの沖縄の頭を抑え付けるような需要予測方法は間違いだ。
239	良く理解できたが、更に将来の予想を増大していくファクターがあると思う。国内線に関する件のみ重点をおくでは足りません。東支那海を隔てた中国大陸という巨大マーケット。21世紀はボーダレスが進みます。日本の南の限界としての役割、絶好の位置として太平洋の東と西、南と北の中間地点、これを大いに活性化させた国際ハブ空港を日本国のみが必要でなく、全人類が必要になると思うことを念頭において欲しい
240	周辺国からの観光、ビジネス需要も含めるともっと増えると思う。空港能力が足かせになることが懸念されます
241	まだまだ伸びると思います
242	もっと利用者が増加すると思う
243	団塊の世代の退職後、旅行や交流が活発化することや中国の更なる経済発展でますます国際需要が増大する要因等も加味しているか(経済発展ケース1)気になる。結論としてケース1~4の平均値採用か否かも気になる。
244	名護市の金融特区がうまく機能したら将来の航空需要予測はさらに増加すると思う。国際線の利用も増加するのではないだろうか。
245	大幅に増えると思う
246	2015年をまたずに能力の限界を超えようと思う。産業発展の制約条件になることを懸念している。
247	民間機の管制とは別に自衛隊機の管制の面から空港能力の見極めが違ってくると思うがどうか。2015年前に余裕が無くなる可能性があるように思う
248	将来の需要予測についても少ないように思いますし、早期の拡大を実施すべきものと考えております
249	国内空港では関西空港2本目滑走路増設中、更に羽田空港も再拡張中であることから、2015年といわず早めにならば那覇空港の処理能力が一杯になる可能性がある。今から新滑走路を建設する必要があると思われる。
250	需要予測の高位モデル(ケース1)でさえ年2.3%ずつしか伸びていない。県の観光基本計画では年4%の成長率を想定しているはず。もっと高い伸びのケースを付け加えるべき リスクケースは日本経済崩壊ケースではないかと思うほど酷い 1997年くらいから日本のGDPはあまり増えていないが、沖縄の観光客は増加している。「国民1人あたりGDPと年間旅行回数の関係」は沖縄観光については実態を反映していないのでは。 ケース1では2009年には限界と読み取れる。一方で、2009年には羽田の拡張で発着回数が増える。それを受け入れる能力が沖縄にはないということになる。もっと早く着工すべきではないか。 今後、ジャンボ機をB787に入れ替えていくと、発着回数がさらに増加すると思われるが、ケース1を修正する予定はあるのか。

ケース1~2が妥当であるという意見

251	7件 ケース1が想定されると思う
252	需要予測については、あまり過大に予測する必要はないが、今回のケース1~ケース4で良い予測だと思う。しかし、可能性としては、ケース1~2の高位の予測に近いと思われる。他地域と違う台風による欠航その後の臨時便の対応など緊急時対応も考慮すべき。
253	ケース2くらいが妥当だと思います。
254	旅客運賃が今後も上昇すると見られているから、予測どおりの需要があるとは考えにくいものの近年、神戸・北九州の大都市に将来静岡と開港が続くため新規需要も併せると概ね予測に近い数値になると思います。最もこれらの需要を引き出すための活動も必要かもしれませんが。
255	ケース1がもっとも妥当だと思う。
256	ケース1が妥当だと思う。
257	ケース2が妥当な予測になるのではないかと感じます。他県と違って陸続きでないため、空路だけが頼りになる手段だからケース1の方が妥当かもしれない

ケース3～4が妥当であるという意見

3件	予測については、特に問題は無いのでは、むしろ控えめな値であり、ケース3が現実的ではないか、
258	やはり人口の減少の影響が大きい。その他、石油価格の高騰、高齢者医療費の高騰など、マイナス要因が多いので、ケース3か4になると思う
259	・ケース1とケース2は現実的にありえないケースなので、そのデータや予想を使うのはあまり意味がない ・ケース3とケース4を念頭に能力を見極め、対策を講じていくことが無駄な税金を使わない得策だと思われる
260	

- 2 需要予測結果に否定的な意見

45件

- 2 - (1) 需要は伸びないとする意見

45件

沖縄の航空需要は伸びない(原油価格増、少子高齢化、人口減少の影響等含む)

40件	
1	原油価格の上昇傾向を考えれば、需要の上昇もゆるやか～下向ということもあるのではないか
2	将来人口は減少するのにケース1、2はなぜ予測ケースになるのか。需要予測の考え方がよく分からない。下記の考え方は？ 将来の人口の予測 観光人口の予測
3	増加し、対応がむずかしくなることはなんとなく分かりました。本当に人口が増えるのかは疑問です
4	ケース1(沖縄振興ケース)がケース2を上回るこの過程が理解できない。沖縄の将来経済見通しはそんなに期待できるのか
5	あまり伸びないかもしれないが、滑走路は現在でも混んでおり、待たされることが多い。航空機を待たせないことが必要。特に、自衛隊の訓練のために長時間待たされるのは本意である。
6	なぜ右肩上がりなのか分からない。昨今の石油の値上がり 運賃のアップ 観光客の減ということは考えていない。以前の円高の時は沖縄へ行くより海外に行く方が安かった。
7	分析結果Cについては、そんなに単純なものではない。今後年金はもらえなくなって航空燃料が上がることを考えると予測できない。
8	あくまでも推計ですので、現状の変化に応じた柔軟な思考と実施が求められると思います。最悪のケースを常に念頭に進められたらよろしいのかなと。全国の人口減が沖縄に影響しないことはありません。必ず何らかのひずみが現れます。GDPと旅行回数の関係はこれまでのことであり、これからを示すものではありませんね。高齢者の状況も変わるものと思われ、旅行しない高齢者が増える可能性もあります。いずれにしろ"ありき"で進めないようにしましょう
9	需要の予測については、これからの少子化や社会の状況を考え合わせると甘い見通しに傾いていないか不安があるように思う
10	資料3にあったような座席利用率の見通しですが、表の2020年(今から約14年後)にかなり棒が伸びていますが、はたしてそこまで、需要が伸びるか？疑問です。私は、月2回羽田を往復しておりますが、私の乗る便(夕方)は、どちらも混雑していません。航空需要は、これからの団塊世代の定年退職により、増えるとは思いますが、かなりの観光客がツアーで沖縄訪問することを考えれば今後、沖縄県として、観光業界と航空業界と連携し、集中する時間帯の緩和を図るべきだと思います。安易に空港能力の拡大を図るより、より効率的な運航利用によってある程度回避できることもあるように思います。
11	甘い(そんなに増えないかも)
12	ケース4でも将来の需要が伸びるとは思えないので、もっと堅実な予測をお願いします。
13	少子高齢化を踏まえて、需要予測は適切であるのか？数多くのデータをもとに予測した方が良い。
14	沖縄ブームだからと言って、今後航空需要が増えるとは思わない。滑走路を造るのに(もう1本)どのくらいの年月が経つでしょう。その時、需要が減っていて使わなかった場合、県民はすごく怒ると思います。
15	これ以上あまり伸びないと思う。能力以上の備えはリスクが大きくなる
16	観光客の増加はそれほど増加しないと思う。自衛隊との共用は止めるべき。下地島に航空自衛隊は移るべきと思う
17	激減しつつ貨物取扱は好調に
18	将来は日本の人口も減少するので乗客は下降すると思う。荷物は郵政公社の「ゆうパック」が輸送料金の値下げがあれば需要は大きくなると思う
19	ここ数年は団塊の世代が沖縄旅行の需要を押し上げる傾向にあると考えるが、少子高齢化の現況を考えると、右肩上がりの需要の増加は見込めない
20	少子化が進む現在、そういった条件もふくまれていますか？ 今後は中国からの観光が増大すると予測されるが、その考え方は別記されていないが、
21	全国の人口推移については出生率が予想以上に低い状態が続いていることから、低位ケースよりもっと低くなる可能性は十分あるのではないのでしょうか。平成14年1月推計ではなく、常に新しい数字を使って予測したほうが良いのでは？
22	航空運賃の高騰で必ずしも需要が増えるとは思えない
23	・今までが順調に増えているからといって、今後も増加していくとの分析結果には疑問を感じる ・リポーターのアンケート結果については、信頼性に疑問を感じる。(アンケート実施時期、回答した人の性別、年齢、目的別に分析した結果なのかが示されていない)

24	経済が停滞していけば旅行回数が増加するとは思えない。私個人的にも回数は減ると思う。高齢者人口が増えて、国内の観光旅行が活発化するというも理解できない
25	ちょっと難しいかも。本島の沖縄料理は流行っていても、ブルーシールは少なくとも2カ所はつぶれている
26	予測通りに需要が増えるとは思えない
27	予測では増加を続けると思うが、少子化も考えると果たして…？高齢者が沖縄を好むかも疑問
28	このまま沖縄需要が伸びると前提することに無理がある。観光に対する地元の力の入れようがはずれ。団体客誘致にばかり力を入れ、あくらをかかっていると長崎、宮崎の二の舞になる。個人客を大事にしないと客は逃げる。逃げ出して気が付いても遅い。その時期は近いと見ている。空港に閉古鳥が鳴くかも…なじる個人客への対応は全国一最悪！
29	現在が限界と思う
30	このままだと航空需要は一定のままだと思う。まず国から見直していかない限りダメだと思う。例えば、着陸料や空港使用料など。高すぎる！もっと料金を安くし、航空会社の負担を低くし、利発着枠を増やすべき
31	・人口が減少しても国民1人当たりのGDPが増大する？このようにならないとの意見もある ・高齢者から金を取る施策(医療費負担の増加)が行われるのに、今後も高齢者の旅行回数が増える？ ・自衛隊機が那覇空港を使用しないのであればとの仮定はないの？例えば自衛隊の下地島空港移転とか
32	水平線(横ばい状態)
33	観光客は、この予測ほどは伸びないと思う
34	少子高齢化が進むため、利用者は減ると思う
35	何かの授業で、今後沖縄を訪れる観光客は減っていくと聞いていました。でも、今回の説明会をうけて、いろいろ考え方があったんだなと思いました。私は、沖縄はいい場所だと思うけど、何もする場所がないと思います。景色がいいだけだと、国外に行くことも考えてしまうので、人が集まるような沖縄でしか体験できないようなことをもっと取り入れていかないと、沖縄に来る人は減っていく気がします。
36	横ばいかな
37	60歳以上の人口が増加し、旅行を楽しむ人々も増えると見込まれていますが、年金の額も減って収入の格差はどんどん広がっていくと思われま。経済的に余裕がなければ旅行する人はそれほど多くならないと思います。また、(実感はありませんが)景気が回復傾向にあるとか…景気が良くなったら海外旅行が増えて、国内旅行は注目されないのではないのでしょうか？健康長寿と豊かな自然が売り文句ですが、生活習慣病の多さから、近い将来長寿県から転落することは目に見えているし、山原の木々は伐採され、海も年々汚れていて行き先暗い要素しか思いつきません。こんな中で空港を大きくしすぎて赤字にならないか心配です。沖縄の将来を必死で考えて頂いている皆様には失礼ですが、悲観的な見方しか思い浮かびません。明るい見方のできる材料はありますか？
38	重厚長大から軽薄短小に。利用客の落としていく金は減る
39	報告書によると夏季の利用が増大すると予測しているが、高齢者の利用は秋冬が中心であり夏季ピークが大幅に増大するとは思われない。
40	需要予測などの将来予測が甘いように感じる。

国際旅客需要は伸びない

5 件	
41	国内旅客は今後共増加すると思われるが、これに対応する観光地の整備、宿泊施設の対策が必要である。国際旅客は知事が中国へセールスに言っても増加は見込まれないと思う。その原因は国際線ビルの狭さ、貧弱も一つの原因ではないか。雨のため濡れる客、国内線ビルとの差別があると思われる。
42	国際線の需要をもっと明確に示してほしい。国際線については厳しいのではないが。
43	国際線需要が落ち込んでいる理由をどのように捉えているか？国内線だけではいずれ限界がくる。目玉がないのでリピーターがいない。以前に比べ航空運賃は安くなったがその他のマリンレジャー等は全く安くなっていない(高くなっている)観光客はトータルで出費を考慮することを忘れてはならない。
44	海外においては、未だ戦争が続き、情勢不安の中、海外旅行は敬遠の傾向である。国内旅行は増加の一途である。団塊の世代の先輩方が安心して旅ができるのが国内であるので、十分に増加するものと思われま
45	ある程度妥当なラインだと思いますが、海外からの入域数は今後あまり増えていかないと感じています

- 3 需要予測結果に慎重な意見

110 件

- 3 - (1) その他

39 件

新たな調査が必要等

39 件	
1	観光客等へのアンケートの実施を行い、再度来沖(リピーター等)したいか調査する必要あり 団塊の世代の今後の動向について調査
2	ケース1-4について、事例的にどんな数字を使っているのか、一般的に使用している言葉の説明書きが必要であると感じた 航空会社の動きが見えない(少数路線の廃止や採算性等)
3	観光客の受け入れは沖縄にとって大きな意義を持つ(経済的、文化的にも)ので、しっかりとした予測を行う必要があると考える
4	楽観視しているような気がする

5	観光立県の玄関口である以上、宿泊施設の収容能力見直しも将来条件に加えるべきではないでしょうか。那覇空港の特性として、本土～那覇～離島の乗り継ぎが(人・物ともに)多いということがいえると思います。新石垣の開港もありますが、今後も主流は那覇経由と思われ、その点の配慮もよろしく願っています。
6	空港の能力限界ではないか、空港周辺住民意見調査も願いたい。
7	小型機から中型・大型機に変えると滑走路の効率性が高まるが、県民や観光客の利用できる時間帯が少なくなるデメリットがでてる。将来需要の中で効率性と利便性をどうみるか、そういうことも意見を集約してほしい。
8	国際線の需要をもっと明確に示してほしい。国際線については厳しいのではないかな。
9	需要予測については、あまり過大に予測する必要はないが、今回のケース1～ケース4で良い予測だと思う。しかし、可能性としては、ケース1～2の高位の予測が近いと思われる。他地域と違う台風による欠航その後の臨時便の対応など緊急時対応も考慮すべき。
10	貨物の全国比が示されていない。23万トンが少ないのではないかな、中型機が増えると着陸回数が減るのではないかな(新石垣、宮古とのからみ)
11	直行便の増加である程度減少はするだろうが、根本的でない。八丈島とは逆の例であり、八丈島にもつたえていかなければならない事が多く感じられる
12	統計数値は様々な見方がありなんとも言えない
13	利用者の特性を活かした方法が他にもあるのでは？例えばビジネス、観光客、修学旅行、他団体等の構成によって空港近郊などの施設の利用方法など予測がたてられているように感じなかった
14	予測は難しいこととは思いますが、需要に対応できるよう望みます。
15	アジアの大規模空港と比較して需要予測の読みが甘い。工期に時間がかかるので大規模な先行投資を
16	高速道路や鉄道の建設時の利用者数の見込みが、いつも実際よりも過大に見積もっている気がします。需要予測については今後日本の人口が減少していくことも考慮して、より多方面から検討が必要だと思います
17	国際線をさらに強化すれば東南アジアのハブ空港として位置づけできる。海外から沖縄そして国内線への乗り継ぎが出来るようになれば、外国人客も増える。そうなれば調査報告書よりも需要が増えると予測できる。調査報告が国内線中心設定なので国際線、海外ももう少し考えて欲しい
18	全国の人口推移については出生率が予想以上に低い状態が続いていることから、低位ケースよりもっと低くなる可能性は十分あるのではないのでしょうか。平成14年1月推計ではなく、常に新しい数字を使って予測したほうが良いのでは？
19	急激に大幅な増加はないと思うが、着実に増加傾向にある。少子化がどう影響するか？予測が必要である。
20	少子高齢化が進む中で全般的には航空機を利用した旅行が増加すると考えられるが、沖縄へ旅行する人は若者が多いと考えられるので、その辺りを含めた調査結果を公表するべきだと思う
21	需要予測については、ある程度理解できるが、季節別の要因では8月の特殊要因などを十分に踏まえた検討をすべきと思う。加えて、混みあう時間帯を避けたダイヤ運用がなされているのか、そのための実施状況も公に知らせるべきだと思う。もっと工夫の余地も併せてさぐるべきだと思います
22	多角的な視点、グローバルな視点で予測していくことが必要
23	いわゆる入域者数の内訳の中に県内在住者の移動も含まれているはずであるが、入域者という1つのくりで数えられている。将来、航空機に搭乗できなくなった場合、船舶移動の不便生から見ていかに対応するのか、という点について検討してほしい。当然、観光入域者することも重要である。今後の沖縄の重要な産業であるし、又外資の投資が沖縄に移りつつある事も国際観光地としての沖縄に明るい展望があると思われる
24	概ね良いと思う。ただし、東京の人口が増えなくても羽田空港も同様の問題を持っていて、便数が増やしにくい点は考えた方が良いと思う。国際線の予測についても、もう少し詳しく現状について書いて欲しい
25	需要予測について、国内+国際の合計で分析しているためか、問題がぼやけているような気がします。まず、グローバルなのかドメスティックなのか分けて調べた結果が欲しい。注力点がわかりにくい。
26	インフラを改善すれば需要はさらに上がり、そうでなければ逆というように、今後那覇空港をいかに使い勝手の良いものにするかに依存している面もあるのではないかな。
27	・国内線と国際線のそれぞれの旅客数、発着回数、貨物量も載せるべきだったと思う。那覇空港の国際線の需要には疑問を感じており、その実態を知りたかった ・特性分析の結果BとCの関連性はなく、那覇空港の旅客数の増加に直接繋がるとは言い難いと思う
28	将来の人口、経済成長ケースなど想定して、航空需要を予測することは重要であるが、その予測の方法に関する疑問を持っています。できればもっとくわしく説明してほしい。
29	予測手法がわからないし、市民には難しいからわからなくてよいという内容になっていませんか。GDPだけで説明するのは無理があるし日本の将来はそうにならないと考えるのが普通でしょう。これまでの航空需要はGDPと相関があるかもしれないけど、将来はこれまでの通りとは限らないですね。国の最高機関がわかっていないわけじゃないと思うのですが、わかっていてこの情報を市民に出しているところが馬鹿にしていますよね。まったく。また、いろいろなケースを行っている意味がわかりませんね。これは、将来どのようになるかわからないと言っているのと同じで、これをもって計画するのはどうかと思いますよ。と普通の人はそう思うのではないのでしょうか。会社の経営を考えるとときにこのような予測をする人はいませんよ。目標自体が立てられませんから。税金使っている役人さんはこういう考えとか、危機感を持つこととかできないのでしょうかね。できないなら首ですね。
30	東アジアの平均的バランスでの予測も必要では
31	現状のままでは、パンクしてしまう。増便が困難であり、観光客が減る
32	あまり楽観的な未来予測でなく、冷静な需要予測に基づいて事業化を検討してほしい
33	大学院大学の開校に伴う、需要予測とかも知りたい。
34	目的別(団体旅行、個人旅行、レジャー、仕事)
35	港湾では、国際コンテナ貨物増加の見込みが小さいが、空港貨物ではどうなのでしょう。かってFEDEXが関心を示していましたが、現在ではどうなのでしょう。つまり民間の関心は高いのでしょうか(観光を除き)。

36	需要予測、見極めについて、慎重に間違いを起こさないようにして欲しい
37	需要予測の高位モデル(ケース1)でさえ年2.3%ずつしか伸びていない。県の観光基本計画では年4%の成長率を想定しているはず。もっと高い伸びのケースを付け加えるべき リスクケースは日本経済崩壊ケースではないかと思うほど酷い 1997年くらいから日本のGDPはあまり増えていないが、沖縄の観光客は増加している。「国民1人あたりGDPと年間旅行回数との関係」は沖縄観光については実態を反映していないのでは。 ケース1では2009年には限界と読み取れる。一方で、2009年には羽田の拡張で発着回数が増える。それを受け入れる能力が沖縄にはないということになる。もっと早く着工すべきではないか。 今後、ジャンボ機をB787に入れ替えていくと、発着回数がさらに増加すると考えられるが、ケース1を修正する予定はあるのか。
38	甘いと思う。現在観光で成り立っているが、老後を安く、安全で、暖かい場所ですごしたい人は多く思うのだが、老人対策はなされていない
39	現状での航空需要予測は楽観的すぎる。運輸手段の一つである空港の増大を望むならば、人間または物の流通をいかに増やすかである。人の流通は観光が主な要因となる。しかし、現在の沖縄の状況では多くを望めない。よって、物の流通を望むことが一番である。日本とアジア近隣諸国とを結び拠点として沖縄はふさわしい。空港と港湾をうまくリンクさせれば、海上と航空の需要予測はうなぎのぼりだ。現状ではムリ!

- 3 - (2) 景気動向、社会情勢、沖縄ブーム等の要因により需要予測は変動するという意見

28 件

1	航空需要の多くは観光目的であるが、景気の浮き沈み次第では予測数値の変動が大きくなると思われる
2	予測と現実とは概して乖離しがちである。予測より大きく減ることも増えることも考えられる。しかし、観光立県としてやっていかなければならない沖縄県としては、増えることを想定して対応すべきである
3	沖縄の観光産業が順調に推移するとの前提に立っているがすでに頭打ちの現象も現れており、需要予測は辛めに見積もることが順当ではないか。
4	あくまでも推計ですので、現状の変化に応じた柔軟な思考と実施が求められると思います。最悪のケースを常に念頭に進められたらよろしいのかなど。 全国の人口減が沖縄に影響しないことはありません。必ず何らかのひずみが現れます。GDPと旅行回数の関係はこれまでのことであり、これからを示すものではありませんね。 高齢者の状況も変わるものと思われ、旅行しない高齢者が増える可能性もあります。いずれにしろ"ありき"で進めないようにしましょう
5	有事や国際情勢の変遷により変動性のあるものとして認識しておくことも大切と思われる。既往の大型投資の公共事業や事例に学ぶところは、引き続きで執行する側の推進者は後戻りや見直しに対し課題な責任を負い、その役目を中止という判断が正しいということも選択肢に常に検証するプロセスが大事だと思います。
6	経済進展はあくまでも予想であり、昨今の景気が良いと言われていた中でも、本当にそうかとは感じられない。しかし、沖縄の人気は景気に左右されているとは考えにくく、むしろ沖縄県から発信される情報が、内地に対して有効なPRと成っていると感じられますので、航空需要は伸びると考えます
7	航空の需要予測は難しい。突発事故(テロなど)経済状況により左右される。しかし空港インフラは100年の計(長期)で考えるべきもの。
8	経済成長を考慮して予測を行うべき
9	本土からの流入は相変わらずあるでしょうし、2020年まで増加傾向というのはあっているとは思いますが、基地の事故等のマイナスイメージで簡単に沖縄行きは減少してしまう傾向もあるので、難しい所もあるのではよね、
10	予測の組み合わせが少なすぎる。もっと最悪な状況も設定して、その場合の利益や損失も考えるべきではないか？ 本当に国民1人当たりのGDPと年間旅行回数に強い相関が認められるのか？ GDPの推移の予測は甘いのではないか？
11	SARSや9.11テロなどの例にあるように、国際状況と密接に関係していることが気になる。 国内線の航空運賃はなぜ高いのかわからない。航空運賃の値上げはないだろうか
12	将来の航空需要予測、特に海外情勢の予測が難しいことから判断は難しいと思われる。情勢によっては国外からの国内への移動も増えるかもしれないし、減るかもしれない
13	1.人口の予測は、県GDPに大きな影響があり特に重要と思う 2.沖縄への移住ブームは定着するのか
14	将来予測については、増加要因と減少要因があり、沖縄の特性である観光という面からしても波があり、確実に増加するとは必ずしも言えないのではないか
15	ケースが4つ設定されているが、パターンとしては、もっとたくさんあるはずで、たくさんの中から、何故その4つが選ばれたのかという根拠が知りたい。何故、予測が横ばいか上向きしかないのか、競合するような地域が他にできた場合、下降することもあるのではないか？まだ条件が少なく、予測不十分だと感じる。
16	経済が停滞していけば旅行回数が増加するとは思えない。私個人的にも回数は減ると思う。高齢者人口が増えて、国内の観光旅行が活発化するということも理解できない
17	沖縄の現状自然環境が維持された場合のみで、現在開発が進んでいるようですが、自然の味方がなくなれば必然的に沖縄への観光客は減少するでしょうし、他人事ながら心配しています。本土と同じように開発されれば、運賃を出してまで来ないのは必然で、開発と保護のバランスを保つことも考えながら空港需要の予測をすべき。15年前からいけば魅力は減っており、この先も心配ですね。
18	人口減の動向と団塊世代の退職等の動きをよく見極める必要があり、なかなか予測困難と思われる
19	沖縄の観光ブームが今後も続いていくのかわからないので、増加するだろうという予測通りには行かないのではと思いました
20	今は沖縄ブームだけだとしばらくはおちつくと思う。大きくするのは簡単かもしれないけど、その後あまったらよけい大変!になると思う。だから慎重に考えて欲しい
21	沖縄県はもっと観光産業を発展させる必要があると考えますが、航空機と島内の交通アクセスはよくないと思う。(例)美ら海水族館は立派ですが、飛行場よりのアクセスが悪い(直行便がない)。旅客にとって不便だと旅行先からは必ずしも考えられるので、航空需要予測にも影響があると考えられます。
22	観光の需要次第で大きく変わると思う

23	GDPが増加するのめあくまで予想であって、例えば来年、再来年減少予想に転じたら、赤字(全体が)になっていくから、増やす必要がなくなるのでは？
24	航空需要予測を将来推計人口とGDP成長率だけから算出するのは適当だろうか？旅行意欲が大きいとされる高齢者は、沖縄県以外への国内旅行や海外旅行を好むという意識調査結果もでている。マイナス要因も踏まえた上で予測を出して欲しい
25	最悪のケースでも需要は伸びるという結果がでていて、沖縄もまだまだ価値があるのかな～と。需要に関しては、自衛隊とか米軍の影響でイラクとかの問題みたいに予想外のことがあるかも知れないけど、どうなんでしょうか
26	難しい問題である。客が本当に増加しつづけるか否か？海外も近く、安くなりつつある今、客確保が至難の業
27	今後の日本経済の動向をどうみることが問題(複数の予測をすべき)
28	経済状況によってかなり左右されると思います

- 3 - (3) 長期的な予測をすべきという意見

20 件

1	どのくらいの将来を見据えて規模を考えるのがよくわからない。例えば10年後にはこれくらいでも50年後にはこれくらいだからもっと大きなものが必要となると思う。だが50年先の計算の精度は確か？
2	航空の需要予測は難しい。突発事故(テロなど)経済状況により左右される。しかし空港インフラは100年の計(長期)で考えるべきもの。
3	10～20年後の予測をたて、経済、観光の発展を進めるためにも大事なことである。
4	所詮、沖縄ブームに乗った予測であり、もう少し控えめに長期スパンで見ても良いのではないが
5	分析結果A～Cを見て、確かに今から10年後、15年後くらいは裕福な高齢者の方が増えて、国内旅行者数は増えると思います。ですが、そのさらに先、20年後、30年後のことを考えると、平成生まれの人口は少ないので、全体的に旅行者は減っていくのではないのでしょうか
6	少子化時代といわれる今、団塊世代の人たちが定年退職し、旅行に残りの人生を費やす人たちは多くなっていくと思う。しかしながら、若年層が50代になる頃はどうか？何年後ではなく、30年先を見据えて検討すべきだと思う
7	需要が増加していくことは分かりますが、予測通りに増えていくとは思えません。どこかで増加は止まるような気がします
8	色々な資料や経済動向を専門的に分析した結果として評価できるが、いつまでも需要が右肩上がりに伸びるとは単純に思えない。ある時点で落ち着くところがあるとすれば、それをふくめたものであるべき。データとして不十分です！
9	増加傾向というのは、いつまで続くのが疑問
10	少子化などで人口は減っているのに、沖縄への人口推移、航空利用はいまま増加しているし、これからも増えると思える。だけど、今は沖縄ブームだからいつまでも増加し続けるとは思わない
11	人口は減りつつあるが、景気は徐々に回復しているみたいなので、需要は確かに増えるかもしれないが、予測結果1、2のように観光客数が増えるか疑問
12	沖縄ブームと騒がれている今日、今もなお沖縄を訪れる観光客は増え続けている。しかし、このブームがいつまで続くかは誰にも分からない。近い将来、ブームがさると思われるので、需要は低下すると思われる。もっと沖縄の経済が振興するような案も必要だと思う
13	もっと時間(長期的)の推移を見るべき 軍民共用がまちがっている。完全に民間にすべきである。それにより能力は拡大する
14	3年～5年までは需要予測つかも。しかし、10年～15年の需要は、ピークはいつかはさっていくもの
15	上記に関連しているが、施設の規模、県に与える影響を考えると、空港は10～20年で考えるのではなく、50～100年規模で設計して整備すべきです。もっと長期の展望で計画するものです。20年先程度で考えるようでは大した空港はできません。自衛隊敷地を視野に大きくイメージすべきです。
16	実際にならないと100%にすることは難しいと思います。誘導路+滑走路で考えていくのも良いかなと思いました。見極めはできていても、それが100%ではないので、さらに先のことも考えた空港整備を早く考えていくのも良いと思いました
17	需要予測については、最低20年見てほしい。
18	空港ターミナル(国内、国際、貨物)を総合的に位置を含めて100年の大計で整備していくべきである。自衛隊は別の場所に移すべき。嘉手納基地との共用。
19	現国内線ターミナルビルのように作ってすぐに、容量限界に達しないように、長いスパン(20・30年後)を見据えて滑走路やターミナルビル(国内・国際・貨物)の計画をして欲しい。ゆとりのある施設計画をお願いしたい。
20	積極的に増設をやって欲しい。沖縄は、他県とは異なり空、海しかない。航空局長は、今からは貨物に力を入れると言われている。現在的那覇空港の貨物地区は危険。いつ、労働災害が起こってもいい状況。絶対的スペースが不足している。30～40年先を見越した施設を計画して欲しい。

- 3 - (4) 予測が外れた場合の方策を検討すべきという意見

13 件

1	あくまでも推計ですので、現状の変化に応じた柔軟な思考と実施が求められると思います。最悪のケースを常に念頭に進められたらよろしいのかなど。全国の人口減が沖縄に影響しないことはありません。必ず何らかのひずみが見られます。GDPと旅行回数の関係はこれまでのことであり、これからを示すものではありませんね。高齢者の状況も変わるものと思われ、旅行しない高齢者が増える可能性もあります。いずれにしても"ありき"で進めないようにしましょう
2	有事や国際情勢の変遷により変動性のあるものとして認識しておくことも大切と思われる。既往の大型投資の公共事業や事例に学ぶところは、引き継いで執行する側の推進者は後戻りや見直しに対し課題な責任を負い、その役目を中止という判断が正しいということも選択肢に常に検証するプロセスが大事だと思います。

3	空港というのは、何十年利用を想定されるものかわかりませんが、その中でリスク分析というはしなくてよいものでしょうか。どんなことがおこると需要が伸び悩む、想定以上に増えてしまうとか(宮崎県とか新婚旅行メッカと書いたことがあります、今はすっかりすたれていて)
4	需要予測に基づいて誘導路の二重化を実現したとしても、もし予測がはずれ、思ったより需要が伸びず、新設した誘導路がそれほど必要ではなくなった時、どういった利用性があるのでしょうか。予測がはずれたときの場合も考えて、その利用性を記載するべきではないでしょうか
5	予測にもとづき、空港または誘導路、滑走路を増設したとして、もし予測通りにならないときはどうなるんですか？その場合の対処もP1のパンフに載せてほしいです
6	増えると思うが、本当に増えるんでしょうか？もし予測がはずれた場合、増設したものはどのように利用、使用していくのか、その対策があれば資料にのせて欲しいです
7	観光のブームも一時的である、との見方も必要。増加の一途とは思えない部分もあるのではないのでしょうか。拡張が答えとしてある以上、このような見解はされられないが、あまりにも一つの道を決めつけているようです
8	私は増えると思います。しかし、沖縄ブームがすぎすぎて利用者の数が減少したとき、この計画はどのような方向へ進めていくのでしょうか
9	航空需要予測は4ケースに分けて様々な予測を立てているのは良いことだと思った。しかし、あくまで予測は予測なので、想定外な事例が起ること想定しておくことが、もっとも重要なことだと思う。(自然災害、もしも米国とどこかの大規模な戦争とか、米軍基地あるし、)
10	航空需要予測が推計なので、その結果から得られる見極めも不確かなものと言わざるを得ません。方向性として基本を出し、ケースとしてこの場合はこうする、この場合はこうすると、現在取りうる最適を共有してもらいたいと願います。需要が落ち、途中で投下した資金をどうするか等、色々な見極めが必要となります
11	拡大しても乗客数が増えないと意味が無い
12	今回の資料で気になった事は、空港能力の改善が行われなかった場合の損失が具体的に示されていますが、逆に拡張工事が行われた場合で、需要予測がはずれた場合の損失や環境への影響等マイナスの面も示すべきではないでしょうか
13	・予測に基づき空港又は誘導路、滑走路を増設したとして、もし予測どおりにならない場合はどうなるのか、その場合の対処もP1のパンフに載せてほしい ・地元沖縄の人でも楽しく遊べる場所もたくさんあったらうれしい
- 3 - (5) 機材の大型化等が航空需要に影響を及ぼすという意見	
6 件	
1	将来的に機材の中型化が生じ、さらに便数が増加することが考えられる アジア地域の都市間相互のネットワーク化(国際線が国内線のようになる)ことに対し、那覇空港の位置づけは重要となる 観光立国製作により、航空運賃の値下げが生ずれば、一層沖縄への需要は増すであろう
2	大型ジェット中心から中小ジェット時代が到来することが予想される。乗客数の増減に関わらず発着回数は増大すると考えられる
3	機材のダウンサイジング化が進めば発着数がさらに増大すると思われる
4	将来の航空需要について、航空機大型化の想定は必要ないですか。
5	自衛隊との共用、米軍の再編成で、どこかへ移転の予定は？ 現在航空機は中型機が中心ですが、大型化になれば便数は減少するのでは？
6	需要予測の高位モデル(ケース1)でさえ年2.3%ずつしか伸びていない。県の観光基本計画では年4%の成長率を想定しているはず。もっと高い伸びのケースを付け加えるべき リスクケースは日本経済崩壊ケースではないかと思うほど酷い 1997年ぐらいから日本のGDPはあまり増えていないが、沖縄の観光客は増加している。「国民1人あたりGDPと年間旅行回数の関係」は沖縄観光については実態を反映していないのでは。 ケース1では2009年には限界と読み取れる。一方で、2009年には羽田の拡張で発着回数が増える。それを受け入れる能力が沖縄にはないということになる。もっと早く着工すべきではないか。 今後、ジャンボ機をB787に入れ替えていくと、発着回数が増加すると考えられるが、ケース1を修正する予定はあるのか。
- 3 - (6) 最悪な場合を想定すべきという意見	
4 件	
219	2009年の羽田空港の発着枠の拡大の影響や、沖縄への軽減措置が行われなかった場合のリスクを見込んでいるのかどうか不明である。もしこの2点の影響(新規航空会社の登場、物価の上昇等)があれば、もう少し低位の見込みになるのではないかとと思われる
369	・沖縄プ-ムが高まっていることが続けば予測どおりにいくと思います。 ・沖縄プ-ムが去ると予測を下回ることも可能性として考えられます。
486	予測の誤りは膨大な投資が無駄になることになるので、シビアに精密に予測を立ててもらいたい
510	予測の組み合わせが少なすぎる。もっと最悪な状況も設定して、その場合の利益や損失も考えるべきではないか？ 本当に国民1人当たりのGDPと年間旅行回数に強い相関が認められるのか？ GDPの推移の予測は甘いのではないか？

- 4 需要予測の前提条件や予想手法に関する意見

82 件

- 4 - (1) 需要予測の手法が分かり難いという意見

27 件

需要予測の手法がわかりづらい

8 件

1	国際線の予測が分からない
2	航空需要予測は、将来の旅客数、貨物量を推計しているものであるようだが、算出した旅客数から、どのような計算条件で、将来の年間発着回数を算出したのか、レポートから読みとれない。300人の旅客を小型機なら、2便、中型機なら1便で処理できる。旅客数をどのような機材で割り振ったのか根拠がかけられていない。
3	・需要予測の方法が不明確 ・ケ-ス毎に差が出てくるがこの差はどうするのか。
4	P14の「4の需要予測における～」のケースの組み合わせがわかりにくい。将来の人口や経済成長、路線網の組み合わせでは、まだ多くあると思うので、4つに限定して議論しないほうが良いと思う。P19の視点1についてだが、結論は1つにまとめた方が良いと思う。分析をし、1-A、1-B、1-Cと3つに分けたところで、結局何が言いたいのか、ということをもとめた方がわかりやすいと思う。
5	・組み合わせで使用されている言葉の意味がよくわからない。例えば、将来の人口の欄で高位ケース、中位ケース、低位ケースとあるが、読む人の解釈でとらえ方は違うし、どの程度かもわからないし、あまり聞かない言葉だからです。 ・ケース1は将来の人口の予測からして、あまり重要なケースにはならないと思う
6	需要予測に用いられた社会経済指標の組み合わせがよく理解できなかった。様々なパターンを想定して予測したということでしょうか、いずれもなってみなければ分からないこと。多大な金をかけて最大に備えるのではなく、その他の方策にもあったようにツアー料金の設定、夏ばかりでなくフルシーズンのアピールなど、様々な方面からアプローチして需要を満たす努力をしてほしいと思います
7	なぜ沖縄に来る需要がふえると言えるのかが分からない。損失はわかったが、普通の他県よりは利益をあげているはずである。観光による混雑を緩和しても、他のゆいレール、交通状況は来県者が増えることでますます対応できなくなるのではないかと。滑走路の工事にかかる費用もあるし、十分に検討すべきである。沖縄は観光の為にだけじゃないし、市民の住みやすさを考えると・・・
8	予測手法がわからないし、市民には難しいからわからなくてよいという内容になっていませぬ、GDPだけで説明するのは無理があるし日本の将来はそうにならないと考えるのが普通でしょう。これまでの航空需要はGDPと相関があるかもしれないけど、将来はこれまでの通りとは限らないですよ。国の最高機関がわかっていないわけじゃないと思うのですが、わかっていてこの情報を市民に出しているところが馬鹿にしていますよ。まったく。また、いろいろなケースを行っている意味がわかりませぬ。これは、将来どのようなかわからないと言っているのと同じで、これをもって計画するのはどうかと思いますよ、と普通の人はそう思うのではないですか。会社の経営を考えるときにこのような予測をする人はいませぬよ。目標自体が立てられませんから。税金使っている役人さんはこういう考えとか、危機感を持つことかできないのでしょうか。できないなら首ですよ。

4ケースの設定が分かり難い(絞り込むべき等)

11 件

9	4ケースあるが上下の差(幅)が余りにも大きく、この程度の予測であれば予測といえるのか疑問である。もっと絞り込んだ予測にしてほしい
10	4つものケースについて予測計算を行う理由が問われるでしょうね。「将来人口」「GDP、GRP」「ネットワーク」の組み合わせで4通りが必要となった旨説明が求められますね 予測のプロセスは難解なので、前提をしっかりと説明して、その結果予測される将来のサービス見通しをつなげると良いでしょう
11	やや分かりにくい。GDPの説明があったほうが良い。(1人当たり 円とか)人口もグラフだけでなく数値も知りたい。4つのケースが大きく2つに分かれているのは何が要因? 過去10年くらいは沖縄がTVなどで注目された時期だったとおもうが、10年20年この調子が続くのか?
12	1. ケ-ス区分の基本的考え方が分かりづらい。 2. ケ-ス1~4と経済進展ケ-ス、経済停滞ケ-ス、リスクケ-ス等、文章構成の統一性が無い。 3. 章の組み合わせ修正(課題 対策)(項目毎、観光、ビジネス、貨物等)
13	・需要予測の方法が不明確 ・ケ-ス毎に差が出てくるがこの差はどうするのか。
14	P14の「4の需要予測における～」のケースの組み合わせがわかりにくい。将来の人口や経済成長、路線網の組み合わせでは、まだ多くあると思うので、4つに限定して議論しないほうが良いと思う。P19の視点1についてだが、結論は1つにまとめた方が良いと思う。分析をし、1-A、1-B、1-Cと3つに分けたところで、結局何が言いたいのか、ということをもとめた方がわかりやすいと思う。
15	ケース区分(ケース1~4)の使い分けが不明。 Cf.2015年 例えば、日発着回数(ケース1、2)、沖縄県経済(ケース4~1) 国民1人あたりGDPと年間旅行回数の関係で旅行者はふえるかもしれないが、沖縄に来る理由が不明示では? Cf.沖縄留学、観光物流
16	ケース4~1で19~43万人(24万人)では予測幅が大きすぎる。根拠の検討がほしい
17	ケースが4つ設定されているが、パターンとしては、もっとたくさんあるはずで、たくさんのパターンの中から、何故その4つが選ばれたのかという根拠が知りたい。何故、予測が横ばいか上向きしかないのか、競争するような地域が他にできた場合、下降することもあるのではないかと? また条件が少なく、予測不十分だと感じる。
18	需要予測に幅があるので漠然としたモノになっている。8月の一月だけで空港能力の検討をしているのであれば、少し弱い感じがする
19	ケース4のリスクケースは不必要では。上海・台湾乗り継ぎ需要無しに代わる新たな中国からの需要は十分に見込めると考える。アジアのハブ空港としての役割から(パシフィッククロスロード)国策として先行投資するような大胆な発想でケース1は考えてほしい。

基本となるケースを示すべきという意見

8件	ケースを4ケースに分けるのも良いが、需要予測の実施者がどれを基本と考えているか示すべきだったのでは、ちょっと逃げすぎです。
20	ケース分けが多くて理解しやすい。事務局としてはどのようなケースが最も妥当だと考えるのかを示す必要があるのではないかと思う。
21	
22	4つのケース区分に応じて検討していることについては価値があるが、結論としてどのケースで結論を出すのが重要
23	団塊の世代の退職後、旅行や交流が活発化することや中国の更なる経済発展でますます国際需要が増大する要因等も加味しているか(経済進展ケース1)気になる。結論としてケース1~4の平均値採用が否かも気になる。
24	いろいろな状況に応じて作成していることはよかったが、では将来どのSTAGEになるのかの見極めが大事と思う
25	ケースを1~4想定されているが、具体的にどのような前提のケースかを示して欲しい
26	ケースが4つあるが、どのケースとなる確立が高いのか、よくわからなかった
27	能力に限界が来ることを知ることは重要。その意味ではこれらのステップは効果的に見据えた内容になっている。ケースは4つあるが、必ずしもどれもピッタリではないのでは? そのあたりの修正はないのか?

- 4 - (2) 前提条件の追加についての意見

17件

需要予測の手法を検討すべき・別の視点(非常事態、観光魅力度の低下等)でも検討を行うべき

17件	県の主要施策である観光振興策も考慮して、達成可能と思われる程度の上限いっぱいを設定しても良いと思います
1	
2	予測については楽観的に考えていると思われる。観光客が今後とも増加する考えは理解出来ない。県の一般市民のマナーの悪さを考えると、観光客は現状よりも伸びる考えは再度調査する必要がある。工事をしたい為の予測は過去にもあったので、無駄使いはすべきでない(税金)。観光地の魅力もそんなにない
3	昨今、離島路線の直行便が那覇空港での乗継ぎに変化しています。一見離島路線が不便になったようにも見えますが、航空会社ごとに乗継ぎに便利な那覇空港ターミナルの造りとも相まって、福岡などから多様な時間帯に沖縄本島だけでなく離島へも向かうことができ、交流の拡大が期待されます。また、離島への乗継ぎ客も見込めることで、これまで那覇便が無かった地方都市からの就航のチャンス拡大も考えられます。需要予測において、このような発着増加の可能性が適切に織り込まれているかが気になります。
4	右肩下りの場合の予測はしなくてもよいのでしょうか リスク管理という側面、例えば非常事態等による旅客の激減等もケース入れても良いと思います
5	GDP等の伸びを基にした予測に加え、米軍用地跡利用の展開による観光客の動向や他府県からの移住等の推移も含めて予測を検討してみようか
6	需要追従型ではなく、需要創造に重点を置いた需要創造型の予測も必要ではないか。沖縄県への入域観光客のほとんどが航空を利用しており、空港の処理能力はそのまま沖縄県の入域観光客数につながるため、空港の処理能力(というか需要予測)が観光目標の達成のネックにならないように、将来の観光客目数に対応した需要予測(設定?)が必要
7	色々な角度からの分析、予測が必要である。需要予測が狂いがでる事例が多々ある(過大予測)
8	将来の経済情勢により変化する可能性があると思うが、年々リピーターも増加しているため、その辺も考慮し、需要予測を行うべきだと思う
9	少子高齢化を踏まえて、需要予測は適切であるのか? 数多くのデ-タをもとに予測した方が良い。
10	石垣、宮古、伊良部も入れて考えること、伊良部の下地島空港は利用できないか?
11	那覇空港周辺の道路の整備も加味した予測なのかどうか(例えば那覇港沈埋トンネル等)
12	国民の可処分所得等の推移から予測する観点は理解できるが、航空業界の動向(原油価格の見直しなどを含む)の観点からの予測も必要であるように思う
13	将来の人口、経済成長ケースなど想定して、航空需要を予測することは重要であるが、その予測の方法に関する疑問を持っています。できればもっとくわしく説明してほしい。
14	需要予測について4つのケースで検証しているが、組み合わせを変えて他のケースを検証しないのか。
15	県外からの移住者が多くなっている。今後、離島便の増加は需要予測の考え方に入れたほうが良いと思われる。
16	将来の見通しをいかに正確にできるかというところで対応策が変わってくるので、現在の利用率だけでなく、いろいろな方面から推測していくといいと思う。
17	需要予測の高位モデル(ケース1)でさえ年2.3%づつしか伸びていない。県の観光基本計画では年4%の成長率を想定しているはず。もっと高い伸びのケースを付け加えるべき リスクケースは日本経済崩壊ケースではないかと思うほど酷い 1997年ぐらいから日本のGDPはあまり増えていないが、沖縄の観光客は増加している。「国民1人あたりGDPと年間旅行回数との関係」は沖縄観光については実態を反映していないのでは。 ケース1では2009年には限界と読み取れる。一方で、2009年には羽田の拡張で発着回数が増える。それを受け入れる能力が沖縄にはないということになる。もっと早く着工すべきではないか。 今後、ジャンボ機をB787に入れ替えていくと、発着回数がさらに増加すると考えられるが、ケース1を修正する予定はあるのか。

- 4 - (3) 自衛隊等についても将来需要を予測すべきという意見

17 件

(共同使用、移転等)

17 件

1	航空需要予測で自衛隊機等の今後の予測が不明な感がする。訓練回数を含め増加すると思われる(米軍再編の中で自衛隊の機能が強化されると思われる。)ので、その予測は是非必要と思う
2	自衛隊機の使用増大
3	自衛隊機の発着回数が増えたとき、また減った時の予測をしたほうがよいのではないと思う。民間専用であればこのままで予測を出しても良いと思う。軍事利用はしてほしくない
4	民間航空機の発着回数が需要予測結果から求めているのに対し、自衛隊機等の発着回数が現状の数値では矛盾を感じる
5	概ね考えかたは適当だと思う。自衛隊との共用の場合のデータや問題点を説明する必要があるのでは？
6	・自衛隊機を将来にわたってカウントするには抵抗がある ・数字のみの説明では、一般の方々には理解しがたいし、条件設定により答えはどのようにでも作れる ・必要なのは空港をつくることではなく、空港をつくることによって沖縄がどう変わっていくのか、どう変えていくのかを説明することが重要
7	色々問題はあって大変だとは思いますが、やはり自衛隊の敷地があまりに大きすぎませんか、？わずかもで使用できれば、国内線、国際線を1つにしたでっかいターミナルが作れるのでは、。少しずつ拡張してもいつか限界がくる
8	民間機の管制とは別に自衛隊機の管制の面から空港能力の見極めが違ってくると思うがどうか。2015年前に余裕が無くなる可能性があるように思う
9	自衛隊機等の需要を固定しているが、将来嘉手納基地に移転する可能性は無いのか。仮に移転されたとした場合でも将来の空港能力はバンクするのかを検証してもらいたい。 将来にわたり国防の観点から自衛隊が那覇空港を使用するのであれば、空港利用者の安全・安心の面からも防衛予算で滑走路を新たに増設をさせるべきと考える。
10	能力を戦闘機の離発着ではなく常に旅客機を対象に考えて進めるべきであり、まず、軍を分離して作業見極めに着手しなければ国民の同意は得られない
11	約2割を占める自衛隊はどういう風になるのか。予測が示されていない
12	発着回数から見た場合、2015年度頃より限界に達する結果であるが、あくまでも現状の自衛隊機の発着回数を含めた場合であることが大きな問題ではないでしょうか。あくまでも自衛隊が残ることが条件ではありますが、何千億円もの事業費が予測される事業としては前提条件の設定が簡単ではないでしょうか。自衛隊機能を例えば代替ヘリポート(普天間の代替)と合わせて整備するとか、宮古の下地島空港に移転するなど現在のストックを十分活用するなどの検討をする必要があるのではないのでしょうか。これは国土交通省だけの問題でなく内閣府、防衛庁も含めた国家的な問題(プロジェクト)としてとらえてほしいと思います。縦割り行政で発生する無駄はこれ以上発生させてはいけけないのではないのでしょうか。
13	現在自衛隊との共同使用となっている将来予測も自衛隊機との共同使用前提での予測となっているが、自衛隊の他の移転はないのか？
14	それと相手先空港の整備状況との関連もあるか、使用機材の大型化は、考慮されないのか。 1. 中国大陸からの那覇空港利用の見極めは必要となるのでは？(戦略的に中国との航空路開設の予測など) 2. 2005年に1,350万人 1370万人？ 3. 自衛隊との共同利用の見極め追加
15	上記に関連しているが、施設の規模、県に与える影響を考えると、空港は10～20年で考えるのではなく、50～100年規模で設計して整備すべきです。もっと長期の展望で計画するものです。20年先程度で考えるようでは大した空港はできません。自衛隊敷地を視野に大きくイメージすべきです。
16	DVDでは、自衛隊との発着はどう考慮されているかが、分かりませんでした。回数に入っているのか、どう入っているのならそれも説明してほしい。
17	自衛隊との共用について、国土交通省と防衛庁は今後どうしていく考えなのか、滑走路の整備は一般財源で行い、空整特会でみている空港燃料税、着陸料などを安くしていくべきではないか、そうすれば、運賃も安く提供できる。 現在、羽田の整備に予算が重点的に配分されているため、那覇空港の整備にはまわらないのでは。2009年の羽田の滑走路増設後でなければ、増便はできない。2009年後の展開について、もう少し詳細に示してほしい。 修学旅行者により、県やエアライン等が潤っている。大切であるが、現在、一般客と同じ動線を利用しているため、狭隘化している状況。修学旅行者の動線を新たに確保することにより、狭隘化は低減されるのではないか、 自衛隊機がなくなれば2万回程度余裕がでるのではないか？ 嘉手納ラプコンはあと1年半で返還されることや、技術の進歩等により、滑走路の処理能力370～380回/日はもっと拡大されるのではないか。ラプコンが返還されるのであれば、管制もやりやすくなると思う。 貨物エリアをどうするのか、具体的に示す必要がある。現在、狭隘で危険である。 また、企業としては、ハイブリッドのホ-クリフトを使いたいが高くて買えない。そのため、空整特会でお金を出して欲しい。こういう問題をクリア-にした上で、もう1本滑走路が必要が検討してほしい。

- 4 - (4) 需要予測の精度、客観性に関する意見

17 件

長期予測等

17 件

1	どのくらいの将来を見据えて規模を考えるのがよくわからない。例えば10年後にはこれくらいでも50年後にはこれくらいだからもっと大きなものが必要となると思う。だが50年先の計算の精度は確か？
2	近年の新空港設置の検討では航空需要予測を結果的に高めに設定しているようである。 首都圏はじめ県外との航空需要は増加傾向にあることは間違いないが、予測にあたって設定する数値に根拠をもたせることが必要と考えます
3	増える可能性はあるだろうが、予想の根拠があいまい 受け入れ態勢の問題(施設、ソフト面等が不整備)あり 新顔が伸びずリピーターだけで増えると考えるのは？
4	静岡や神戸のようなズサンな予測にならないように欲しい
5	今後アジアの経済発展、所得増加により、沖縄がアジアのリゾートとなる可能性がある。このような視点を考慮した需要予測も必要である。
6	・今までが順調に増えているからといって、今後も増加していくとの分析結果には疑問を感じる ・リピーターのアンケート結果については、信頼性に疑問を感じる。(アンケート実施時期、回答した人の性別、年齢、目的別に分析した結果なのかが示されていない)
7	ケースが4つ設定されているが、パターンとしては、もっとたくさんあるはずで、たくさんの中から、何故その4つが選ばれたのかという根拠が知りたい。何故、予測が横ばいか上向きしかないのか、競合するような地域が他にできた場合、下降することもあるのではないかとまだ条件が少なく、予測不十分だと感じる。
8	もう少し大きくして欲しい
9	・国内線と国際線のそれぞれの旅客数、発着回数、貨物量も載せるべきだったと思う。那覇空港の国際線の需要には疑問を感じており、その実態を知りたかった ・特性分析の結果BとCの関連性はなく、那覇空港の旅客数の増加に直接繋がるとは言い難いと思う
10	現ターミナルビル建設の際、需要予測の下向き見直しによって規模を小さく設計変更したと聞く。いまだに需要拡大をいうのはおかしい
11	観光客の見込みが甘くないか重要なポイントである。沖縄観光のリピーターが減少傾向なのが気になる。移行率も高く推移するが、定住率が高くない。地元の利便性が高くなる理想も大事(振興策は終了する)
12	滑走路処理容量を33回にしているのだが、この数字より上回ったり、下回ったりした場合のケースを考えた方がよい。特に下回ったときには、需要予測をカバーできなくなるのが早くなるので、ある程度幅を持たせた方がいいと思う。
13	福岡空港の同様の試みと、予測フレーム、滑走路容量など整合しているのか？ 屋井先生、よろしく申し上げます
14	予測は精密に行ってもらいたい(投資が無駄にならないように、)
15	・静岡や神戸のようなズサンな予測にならないようにしてほしい。 ・観光客を見込んだ計画であれば、観光開発と自然保護のバランスを総合的に勘案した政策を作成することが前提ではないか
16	需要予測の高位モデル(ケース1)でさえ年2.3%づつしか伸びていない。県の観光基本計画では年4%の成長率を想定しているはず。もっと高い伸びのケースを付け加えるべき リスクケースは日本経済崩壊ケースではないかと思うほど酷い 1997年くらいから日本のGDPはあまり増えていないが、沖縄の観光客は増加している。「国民1人あたりGDPと年間旅行回数の関係」は沖縄観光については実態を反映していないのでは。 ケース1では2009年には限界と読み取れる。一方で、2009年には羽田の拡張で発着回数が増える。それを受け入れる能力が沖縄にはないということになる。もっと早く着工すべきではないか。 今後、ジャンボ機をB787に入れ替えていくと、発着回数がさらに増加すると考えられるが、ケース1を修正する予定はあるのか。
17	将来予測において、沖縄県における人口増減と経済成長の見込みとの関連性が具体的になく理解しづらい

- 4 - (5) 分かり易いという意見

4 件

4ケース設定が分かり易かった

4 件

1	4ケースでの予測についての説明はよくわかった。いずれの場合でも15年頃には需要に対応することが厳しいことが理解できた。
2	航空需要予測は4ケースに分けて様々な予測を立てているのは良いことだと思った。しかし、あくまで予測は予測なので、想定外な事例が起こることも想定しておくことが、もっとも重要なことだと思う。(自然災害、もしも米国とどこかの大規模な戦争とか。米軍基地あるし、)
3	色々なパターンを考え予測をしているので、よほどどの事がない限りはこのような感じだと思う。それを考えると、空港能力を見直し、将来的に今の2倍、3倍利用する人々がいっても対応できるような施設にすべきだと思う。
4	ケース1～4については、良いとり方と思う。

空港能力の見極めに関する意見

304 件

- 1 空港能力の見極め結果に肯定的な意見

149 件

- 1 - (1) 空港能力は限界とする意見

81 件

理解できる、適切である等

81 件	増大。いずれ現状ではパンク
1	需要が逼迫してから対策を練っては遅いのではないのでしょうか？ 拡大トレンドであれば余裕のある今の段階で拡張を推進するべきです。 需要予測を下回ったとしても自衛隊との完全分離等の安全面でのメリットは十分あると思うのです。
2	このままではパンクすると思います。
3	
4	2015年に厳しくなることに対して意外に早くなるなど感じた。ステップ3を早め早めに進めるべき。
5	私は、将来の航空需要に対しては、確かに余裕がなくなる恐れが出てくるとは思う。沖縄は観光が中心の経済、確かに増える観光客のニーズに応えるべく、それに航空需要もあわせるのもあるけれど、観光客が増えることによる環境影響評価も含めて考えるべきではないでしょうか？ 観光・経済・環境のバランスを考えて新たな予測を立てて欲しいと思います。また、航路の旅客の効率も求めるべきだと思いますし、これから先航空会社にとっては、昔の大型機から中・小型機が増え、自然と発着回数が増えるのは否めないのかな？ 感じています。
6	中型機による多頻度運航が予想され、発着回数が更に増加するものと思われます。滑走路2本は必須だと思います。旅客増よりも発着回数が先に限界を迎えるものと思います。
7	きびしいのは何となく分かりました。協力できる部分は協力していきたいです。
8	民間専用にしないと、後5～6年で満杯になる
9	過密傾向となり、滑走路一本では厳しい状況となる
10	那覇空港の慢性的な航空旅客数の増大が見込んでおります。もはや限界域に達していますから需要が増加傾向に辿る勢いは続くものと考えています。国際路線の増加も必要になりつつあります。アジア地域の路線拡充と欧州・米国(南米地域含む)路線の開設を実施することで観光客の増加にも繋がるものと考えております。
11	増えることは増えるが、空港の機能が追いついていないことが沖縄の損失になっているのは惜しいことであり、機能拡張を望みます
12	適切である
13	自衛隊との共用など問題点も多いし、ピークを迎える前に能力を見極めることは重要であり、調査は妥当だと思う
14	予想見通しが厳しい状況
15	限界に近いと思う。滑走路増設は必要
16	現在の能力では800万や1,000万になった時対応が出来ないと思う
17	過密すぎではないか
18	航空自衛隊の機器をどうするのか、共同使用は、いづれやめないと狭隘どころか事故が発生する可能性が大きいと考える。観光立県を目指し今年も中国からの誘客が見込めるなど取り組みはすばらしいが、中国からの多数の観光客が来た場合対応が出来るかどうかと思う。
19	那覇空港の能力は現時点でその需要率をはるかに超えている。これは空港職員も痛感していることであろう。チェックイン・荷物預け・保安検査場 全てにおいての混雑、スタッフ等の人員等もその搭乗率と見合っていない。サービスの質も下がる一方である。自衛隊の航空滑走路の共同使用、これも遅延に繋がっている。この状態をそのまま続けていたら、沖縄という観光で成り立つ経済も下降をたどるに違いない
20	やはり、航空需要予測が多少なりとも右肩上がりの結果となっている以上、どのような観点から見ても、空港の能力低下に繋がるのは当たり前前の結果であるように感じられる
21	将来的に1本の滑走路では限界であると考え。離島アクセスとしては、短い滑走路でも可能であるため大型用、小型用滑走路の検討が必要であると考え
22	将来能力が不足すると思われる。滑走路の増設が必要か？
23	現状の空港能力では、不足していると思われるが、費用対効果を考えながら検討を進めていく必要がある
24	空港能力の考え方は理解できますが、より最小の費用で最大の効果を得るには滑走路の増設が肝要と考えられます。中小型機を対象とする2,000m級の滑走路の増設でもよいのかどうかを検討して頂きたい
25	今後2015年には、空港施設がピークとなることが予想されているので、早めに那覇空港の整備を進めて頂きたい。
26	適正であると思う

27	那覇空港は、自衛隊との共用でなくても空港能力の限界に近づいている。また、観光振興の上から国際線の乗り入れ規制を必要があるとかんがえていますが、それを予測見込んで滑走路の沖合展開を実現する必要があると思います。
28	便が増えたと、駐機場、滑走路の余裕が無くなると思う
29	自衛隊も使っているんで、スクランブル発進も考えれば限界はもっと早く来ると思う。これを考えれば、誘導路を二重にするよりは、滑走路を増やすべき。
30	空港能力に関しては、すでに軍民兼用で能力限界が常にオーバーされている。是非もう1本の滑走路を早めに着工すべき。そして国際国内共有できるターミナルを同じ建築物と同じ屋根にして、全天候型のターミナルにして、国内ノ国際トランジット客に便利な空港にしてほしい。 すでに大学院の沖縄設置が決まり、もっと外国からの利用客が増える。国際線ターミナルの国際レベルアップが必要で
31	現状の1本の滑走路では必ず空港能力の限界が訪れる。そうすると、観光産業中心の県経済に大きな打撃を受けるのは必至。僕は私自身が考える2つのケースも視野に入れている ケース1. 空港滑走路の増設(1本 3本) ケース2. 環境に配慮した海上での新空港建設
32	専門的な事はよく分からないのですが、 バンクP29のように、利用しやすい時間帯がかなり、発着回数が集中していることがよく分かった。その特性は是非強調すべきと思う。その他、沖縄のライフラインになる空港に滑走路が1本しかないのは問題だと思う。事故が起こってからでは遅いと思う また、ボーディングブリッジすら、すぐ隣の国際線ターミナルにないのはあり得ないこと。世界の国際空港から、沖縄の高級リゾート地を訪問する旅客が、途中の空港で失望してしまう。ぜひ早期の改善を。「感動体験」の演出も旅行商品の一つです。
33	現実問題として現時点でオーバーフローではないか？(2015年?)統計も大事だが実態把握調査が必要ではないか
34	調査報告からは、もう空港能力は限界に来ている。近い将来限界になる。 空港能力向上のために、空港拡張は急ぐべきと考える
35	すでに限界の域ではないか？事故が発生してからでは遅い。旅客、貨物いずれも改善が急務である
36	適正であると思う
37	発着回数は、おそらく限界に近いと思います。旅客ターミナルも人だらけです。施設の増設時期だと思います。
38	夏季のピーク時には滑走路は不足気味である。
39	とても良いと思う
40	現在活用されていない午前中や深夜枠の活用によってある程度の輸送力が期待できる一方、自衛隊との共同状況を考慮すると、発着能力が向上するのは難しいと思われる。 7年後の新石垣空港開港による中型機材による発着の緩和は期待できるが、現在燃料の高騰による機材の小型化、発着便の増加による利用便数の増加を加味すると、発着能力の限界は早めに訪れるかも知れません
41	1本の滑走路ではそのうちバンクしてしまうのではないか？
42	現状では、これ以上本数を増やすことが限界である以上厳しい。しかし、自衛隊を分割できれば増やせるだろう
43	近い将来限界が来る
44	ひょっとして、限界がもっと早まるかも
45	年々増加する観光客に対して、稲嶺知事をはじめとする県の執行部は限界を感じて欲しいし、国際線のロビーはウサギ小屋よりひどい
46	適切である
47	具体的に見極められており納得できる
48	妥当だと思います
49	航空機が時間通り定時に離発着できないという事は限界に来ているのではないかと？羽田とか成田では3分～4分間隔で離陸できるが、那覇では軍民共用で、自衛隊のエマージェンシー等でどうしても遅れがちであると思う
50	10年後には空港能力が限界になると思う。したがって沖合展開が早急に望まれる。
51	・日本安全保障の改善によって自衛隊機が嘉手納基地に編入されると、一時的には民間移送能力は向上する ・長期的には、能力が限界を超える。人及び物流の高速化の進展する世界的傾向において、貴社の予測より早い限界に至ると考える
52	2015年には、需要予測から運用パターンによる日発着回数を、超えることがよく理解できた。
53	現空港はだいぶ無理をしているという実感である。自衛隊との共用を検討すべきではないか。 嘉手納も4000m級の滑走路が2本ある。同様に滑走路能力をもっと高めるべきではないか。
54	(上記したことから)、自衛隊との分離も視野に入れる。いずれにしろ、すでにオーバーフローを実感する時期は多々みられ、不自由さを感じる。観光と東南アジアの重要拠点を目指す際には、複数滑走路の24時間効果的利用と、周辺整備(時空間的)が必要なのは目に見えている
55	妥当な判断だと思う
56	国内の空港はバンク状態と考えます。3分毎の離発着では空港の安全は図れないこと。始発便から最終便に行くに従い、機材調整等で遅れが当たり前の如く発生していることは、トランジット的な空港にはなれないと思います。早急に那覇空港の拡張と24時間空港としての機能拡大を期待します。
57	妥当と思う。
58	とても難しい問題だと思う。発着回数を増やすだけでは限界があると思う。確かに県経済損失が年間190億という数字は痛い。そうと言って新しく空港を建設するにはどうか？そう考えると、ターミナルを拡張していくのが一番の考えだと思う

59	経済成長を見込んだケースにおいて空港が能力不足となるのは当然だと思う
60	よろしいです
61	足りない
62	これから今までのサービス(待ち時間)など、それ以下になったら耐えられなくなると思う。考えていくことが重要と感じた
63	一本の滑走路の処理能力が限界に近づいているのはわかるが、自衛隊を嘉手納に移せば那覇空港はより安全な空港になる。国民の血税で二本目の滑走路をつくらなくても良くなる
64	もしも増加するならば、今の空港では対応しきれないと思う。広さも職員の数も大きくしなければ、サービス低下につながると思うのですが、現時点での判断は難しい
65	空港能力に余裕がないのはそのとおりだと思います。滑走路の拡張はよいが、ターミナルビルに観光施設は要らない(無駄)。空港能力の向上にのみ特化するべきだと思う
66	今のままではどうい追いつけない
67	現在は余裕がないように感じる
68	現在の那覇空港だけでは受け入れ能力に限界があるのは分かるが、それ以上の能力UPには埋め立てるか、自衛隊を追い出すしかない！さらなる自然破壊を防ぎ、能力UPには山頂への新空港の建設が望ましいのでは、
69	旅客施設については、どんなにスポット数を増やしても、ランウェイが1本で発着するとすると、将来的に限界になること間違いなしだと思います。また、貨物ターミナル地区においては旧第1ターミナルエリアと第2ターミナル跡地を有効利用すべきではないでしょうか。それを行う前に、土地所有者と交渉し、納得のいくまで話し合い、貨物エリア地区を再開発すべきだと思います
70	1本の滑走路では限界が近づいていることが理解できた
71	空港能力をファシリティ(施設、利用環境)の面からみると厳しい将来だと思います。だけど、それは日本のどの空港も抱えている問題ですよね。ファシリティが悪化するのと、空港サービスの悪化を一緒に考えない方がいいと思います
72	厳しくなると思う
73	海外とくにアジアの空港と比べても、那覇空港は現在でも相当過密感が強いし、報告書のとおり、近い将来に無理が来ることは目に見えている。早く滑走路を増設すべきであり、またターミナルビルも増築すべき。
74	Naha Airport even now. It is too small to be able to answer the needs of Okinawa. (那覇空港は現在ですら、沖縄の航空需要に応えるためには、あまりにも小さすぎる)
75	非常に高い精度で見極められている。安全の観点に関する説明がもう少しほしいと感じた
76	空港能力の見極めのハード的なところは正しいと思います。ただし、実際に便が増えたとして、人的なパワーが育っているとは思えないのですが。
77	将来の航空需要予測から、現施設では限界で支障が生ずると思う
78	これから大きな問題になると考えます。さまざまな意見が必要
79	・乗り継ぎ関係全てが便利になった ・現状の滑走路長さ3,000mは短いです ・便数の多さに比べ、滑走路1本は少ない ・施設内から滑走路への眺めはよい
80	本土と離れており、船では時間がかかる地理条件につき、いずれ航空需要が増大し空港処理能力が限界に達するのは必至、あとはそれがいつ来るかだけの違い
81	出張で頻繁に那覇 - 東京を往復しますが、観光シーズンでもなさそうな10月の時点で出発の1週間前にはらくでもない時間帯の飛行機しか空席がありません。昼と夕方(16~17時ごろ)についてはすでに限界に達しているのではないかと思います

- 1 - (2) 能力向上に向けた解決策を求める意見

68 件

1	2015年までには、国内1420万人~1660万人、国際旅客62万人の予測に対応できるのか。出来ないとするれば、どのような対策を講じるのか示してもらいたい。自衛隊機は、今後も共用していくのか？
2	今後沖縄はますます日本の、世界のリゾート地として発展していくと思うし、していかなければならないと思います(メキシコのカンクンのようになっていく)そのためにも、予測を見誤らず、また予測以上のキャパを持つ空港へ変わっていくべきだと思います
3	周辺国からの観光、ビジネス需要も含めてもっと増えると思う。空港能力が足かせになることが懸念されます
4	成長率に対する対応は必要性を感じます
5	ケース1~4のいずれに対しても増加傾向であることを考えると、予測は妥当であり、かつ今後の空港能力の増強が必要であり強力な推進が不可欠と考えます
6	需要が増大することは十分に予測されるので空港能力の拡充の必要性は理解できる
7	沖縄の将来のためにも、空港は余裕ある場所であってほしい。この現状を知らなかったため、もっと県民や県外の人にも知らせる必要があると思う。がんばってください！
8	こんなに早く需要不足になるのであれば、最初の計画時点でもう少し規模を拡大して建設すればよかったのに

9	夏期の増便を考えてみても、空港の発着回数からすると大変困難な状態にあるようなので、早くに解決できるようにしたいですね
10	航空需要予測をいろいろな分析から判断しているの、信用できる予測になっていると感じた。この予測を用いて将来の空港能力を向上させてほしい
11	増えることは増えるが、空港の機能が追いついていないことが沖縄の損失になっているのは惜しいことであり、機能拡張を望みます
12	需要の増加の予測はどんどん伸びると思う。しかし、沖縄の空港能力の向上がなければ、より多く需要が伸びても対応できず損失になると思う。
13	エプロンの狭さ、誘導路の配置にも問題がある。早急に、離陸待ちを解消すべきである。しばらく前のことになるが、船の座礁で空港が閉鎖されたことがある。その他、メンテナンスなどを考えれば、予備の滑走路は必要。千歳でも滑走路は2本ある。新規航空会社の参入をしやすくする必要があるのに、空港容量に飛行機の発着が制約されるなど、本末転倒である。道路渋滞と同じに考えているようだが、空港は渋滞を起こさせない規模とすべきである。
14	ピーク時の対応が可となるように拡大、施設の整備、新設等をすべき
15	沖縄が世界のリゾートとして発展していくために能力の見極めは大変重要で、米国のマイアミ、ダラス、メキシコのカンクン、パナマシティなどの空港を例にとり改善していけば、まだまだ能力を高めることは可能です。米軍基地(特に嘉手納)との関係を見直し、空港付近の空路を適正化していくことでも能力は高まるものと考えます
16	空港能力については、もう少し余裕を持った能力を検討されたほうがよいと思います。現状とさほど変わらない能力ではサービス向上とはなりません。資金面の問題はありますが、前向きな検討(現状維持ではなく)をお願いしたい
17	現在の空港能力では狭い。拡張の必要が考えられる。 騒音問題、軍民共用(自衛隊)によって、住居地域より離れた場所と嘉手納飛行場の利用(軍用の縮小)
18	現状のままでは、機能等が不足してくると予想される。これらについて改善が必ず必要
19	余裕があることが望ましい
20	少なくとも入域1,000万人対応の能力が必要。国内線ターミナルに比べ、国際線旅客ターミナルは非常に不便で見劣りがする。もっと国際都市にふさわしいターミナル作りや、既存施設と自衛隊の使用区との併用
21	調査によって空港の能力は限界に近づいているので、空港の滑走路を増やすことが大切だと分かった。だが、単に増やして能力を余らせるのはもったいない。また、空港の中、及び周辺に宿泊施設を設けたほうがよい。他の空港にあるのに沖縄の空港能力には無い要素のひとつである。多くの人が休めるレストルームもあっていいかも。
22	現空港はだいぶ無理をしているという実感である。自衛隊との共用を検討すべきではないか。嘉手納も4000m級の滑走路が2本ある。同様に滑走路能力をもっと高めるべきではないか。
23	早く抜本的な能力向上策が必要!
24	船をのぞけば飛行機でしかアクセスできない沖縄でもっと能力は大きくする必要がある
25	新しい対策が必要ですね
26	離島県沖縄にとって将来展望を図る意味からも早めに見極める必要がある。時期としては今が最大のチャンス
27	現在那覇空港は、自衛隊と共用しているため、発着回数が増大している。今後、観光の客が旅客で活発化されると予測されるため、空港能力のさらなる向上がもたらされる
28	早急に対処しないと、観光産業に影響が出る
29	那覇空港における1日あたりの発着回数を見ると、これからさらに増加すると言ったことがわかったので、早めに課題を解決しなければならないと思った
30	ピーク時や時間帯によって、出発口の混雑が目立ちます。今後さらに増加するのであれば、早急に対策が求められます
31	現状の空港では駄目。羽田以上の能力が有るように改善すべき
32	将来、370～380回/日も飛行機が飛ぶのは驚きです。早めの対策で、空港の能力を維持してもらいたいです
33	2010～15年はもうすぐです。私だったら、予約して、できるなら旅行に行きたいという考えなので、発着回数を増やしてくれるとうれしいです。でも満席だったらやめるといふ考えの人のほうが多いと思うので、早めに変えていかないと客が減ってしまうと思います。
34	年間で190億円の損失が出ているというので、やっぱり便の数を増やしていった方がいいのかな、と思います
35	ピーク時の発着回数を増やすこと
36	誘導路の二重化は何の解決にもなっていないと思うが、どうしたらいいのかわからない 埋め立ては絶対駄目だと思う
37	まず、国内外からの観光客増加を推進する県が、今頃こんな調査をしていることが驚きである。あまりにも後手後手ではないか? 滑走路が一本しかない空港が、将来的に限界が来ることは建設した時点で予測しておくべきことである。 那覇空港について特に思うのは国際線の貧弱さである。海外からの入り口があつたまま、海外からの観光客呼び込みをしようなどというのは順序が逆ではないか? あの、ローカル駅のようなターミナルをよくも国際線などと言って恥ずかしくないものだ。 さらに、アメリカや香港など需要が大きい路線も台北を経由しなければならない。これは、本来那覇空港が利用されるべきものを、わざわざ台北にゆずっているようなものである。台北が担っているアジア地区のターミナルとしての機能を、那覇空港も備えるべきだ。そうすれば海外からの観光客も自ずと増える。重ねて言うが、航空インフラを整備しないまま、観光客増加を望むのは本末転倒である。
38	羽田空港の供給力UP(09年)に合わせた早急な対応が望まれる
39	滑走路1本の空港としては、福岡空港と並び、ギリギリの能力一杯に近い運用をされていると思う。海洋県では沖縄にとって空港は県民や県経済の生命線であり、具体的な能力拡充策の着手を早い時期におこなうべき。

40	沖縄の経済成長を進展させるには、航空機による利便性を高める必要がある
41	テレビで良く航空機のバンクのニュースを見るが、これにより混雑するためほかに寄せる場所が必要。海に寄せると漁業者から苦情が出るし、敷地へ寄せると建物にかかる。そこで、高速の橋ゲタのようなものをつけて、飛行機をそこへ移動すれば良いのではないかと、また、縦に伸ばすことで、敷地も広がらずにすむ。
42	上に同じ(現状は、全国的にも過密な空港であり、旅客機、自衛隊機が入り混じっているため、スクランブル発進などで旅客便に大幅な遅れが生じることがある(私も先日、スクランブル発進のために飛行機が40分送れたことがあった) 中国などの近隣諸国の不安定な情勢もあり、この傾向はこれからもつづくと思われる、早急に対策すべきだと思う)
43	大阪では関空、伊丹さらに神戸が離着陸で空港周辺の住民のアンケートをよく集約していました。空港滑走路1本は、いずれ無理があつて当然の事、利用人口は増える一方の沖縄では考慮すべき事である
44	空港の需要、能力について一応理解はできますが、2010～15年に限界に達するとの事ですが、その対策を早急にとる必要があるのではないのでしょうか
45	・本県は、高速道路、鉄道などの多量移動の社会資本整備が、航空移送に限定されており、他府県と同一の視点で社会資本の投入を行うべきでない ・本県への入り口が広がって初めて、人の動きが活発となり、地方の活性化が図られる ・中国からの入客が増えると、外交上のいくつかの偏見もとのぞかれるだろう
46	P1手法を選択したと思いますが、、イマイチ県民には浸透してないのか？空港の必要性が感じられません。旅行代理店等観光や県産品を扱う業者は輸送コストを考慮しても本土市場と渡り合うためには、空港機能の充実は避けられない問題だと思います。P1と言っても、必要性を広く浸透させて戴きたい。
47	空港は玄関口。観光振興のためには是非整備が必要
48	8月のお盆の時期にしかまとまった休みがとれないサラリーマンには、ツアー料金が設定されれば益々旅行にいけなくなと思う。空港施設が充実し、利便性が良くなることは大賛成であるが、沖縄の魅力を失うことなく進むことを望みます
49	日本にこれ以上空港はあまり必要ないと思う。(今建設の静岡空港や、石川県の能登空港など) それよりも需要の多い空港をもっと整備すべきである。那覇空港もその1つと思う。無駄な公共事業は必要ないが、やるべき公共事業はしっかりやるべきである
50	これからの沖縄産業発展の為、那覇空港のキャパを増やすべきである
51	年間19～43万人の人が沖縄県に来ることを断念する状況になるのは困ると思う
52	東京に行くことが多いので、今後発着回数が増加する事は望ましいが、那覇空港能力のUPだけではなく、羽田空港整備の向上も必要を為、総合的に改善しなければならないと考えます
53	混雑を想定して早めの対応をしていただきたい
54	1. 沖縄は島であり、代わりの空港が無いから、もっと充実する必要があると思います 2. 自衛隊とは別(独立)にする必要があると思います 3. 北部にも小空港が必要と思います
55	沖縄はまだこれから、羽田と同様、いやそれ以上の航空需要を見込んだ設備を整えるべきです。特に飲食設備
56	沖縄の魅力を総合的に引き上げるためにも、まずはその入り口である那覇空港がいち早く改善されることをせつに願っています。
57	年1回は沖縄へ本州より来ます。混雑のない空港を願いますが、覆うようにバランスよく計画は進まないと思いますが、日本の景気が益々向上して、実現に近づいて欲しいと思います
58	よく空港を利用するので、なるべくサービスが低下しないで欲しいです
59	沖縄県経済の発展のためには、不可欠の条件となるのが空港能力と考えられる。空港の周辺整備(軍港跡地利用)も合わせて、総合的な計画が必要。
60	今回、那覇空港の総合的な調査が行われていることを初めて知り、現状などを聞いて、今後空港能力が向上できるように努めて欲しいと思った。特に沖縄経済に損失が起きないように課題解決して欲しい。
61	実際の利用状況を参考にしながら(毎年)、沖縄の経済に与える影響と合わせて、最善と思われる方策を検討していけば良いと思います。
62	なぜ南部方面だけカウンター(説明)があるのか？県内全域の役所に報告書だけでもおくべきだ 実際パネル(報告書)を見て早急に対処しなければいけない問題だと思った(新聞だけでは危機意識が薄い)
63	同じ滑走路1本の福岡空港ではどのような対応をしているんですか？あと現状でも沖縄経済に190億もの損失が生じているのに、なぜ早急に具体的な対策をしないんですか？
64	現在は全国的にも過密な空港である。スクランブル発進などで旅客便に大きな遅れが生じる(自分も先日40分遅れた)。近隣諸国の不安定な情勢から、この傾向はこれからも続くと思われるので、早急に対策すべき
65	平行滑走路を早期に整備してほしい。できれば同時着陸が可能なものをお願いしたい。 台風時、特に東風の場合、気流が悪くなり飛びにくくなる。横風にも対応可能な滑走路の整備をお願いしたい。 出発の準備が整っても、後方に走行中の航空機があるためなかなか定時に出発できない。輻輳をさけるため、平行誘導路の整備をお願いしたい。 CAT、対応の航空機援助施設の整備をお願いしたい。 将来展開までの暫定措置として、RWY18用のILSの設置、およびRWY36用のロ-カライザ-のONSET化(OFFSETでは、250フィートまでしか降下できない、ONSETだとあと50フィート降下できる。)、ならびにRWY18への標準式進入灯の設置を要望したい。
66	背後に航空機があつてプッシュバックができないなどの状況があり、定時出発ができない状況がある。南フィンガーと更に南のオープンスポットにプッシュバックレーンを増設して頂きたい。 プッシュアウトしてブロックアウトした後に便が輻輳して到着機を待ったり等、なかなか定時に飛行機を飛ばすことができない。そのため、誘導路(平行、E1、E2)の整備・早期増設をお願いしたい。 PBBのついているスポットが南側フィンガーには7つあるが足りない状況である。沖縄は乗り継ぎの多い空港である。乗り継ぎのためには同じPBBであれば乗り継ぎしやすいが、PBBからオープンスポットを利用するとなると大変である。増設をお願いしたい。

67	セキュリティの増設は現在ビル会社と調整中 先日のシンポジウムで県の観光企画課の方が、アンケートの結果8月のお客はリピーターとなりやすいと発言していたこともあり、8月の枠を広げる必要がある。ピークをどれだけ広げるのが重要
68	安全性、座席利用率が危険状態になる前に対応策を考えるべき。仮に第二空港を設置する必要があるのであれば、設置までに長期間かかるため、早期に事業家すべきと考える

- 2 空港能力の見極め結果に否定的な意見

132 件

- 2 - (1) その他

70 件

長期的な視点による見極めが必要とする意見

5 件	
1	需要予測に幅があるので漠然としたモノになっている。8月の一月だけで空港能力の検討をしているのであれば、少し弱い感じがする
2	もっと時間(長期的)の推移を見るべき 軍民共用がまちがっている。完全に民間にすべきである。それにより能力は拡大する
3	生活インフラでもあり、見極めはいつの時点で行うのか示してもらいたい。事件、事故があればどうするのか、また有事の際はどうするのか、 国際線の伸びはもっと可能性があるのでは？費用対効果でも問題はないと思う。PFIでもOKではないか？
4	実際にならないと100%にすることは難しいと思います。誘導路+滑走路で考えていくのも良いかなと思いました。見極めはできていても、それが100%ではないので、さらに先のことも考えた空港整備を早く考えていくのも良いと思いました
5	本当に能力が限界なのか？自衛隊が絶対に増えないのか？見極めと掲げているが、どのような根拠からの算出なのか？GDPと人口比率で算出したものは信じられるのか？費用はだれが負担するのか？5年後、10、50、100年後も空港能力を想定する必要があると思われる。それに対応できるビジネスや観光があるのでしょうか？

自衛隊との共同使用のあり方、分離による能力向上に関する意見

39 件	
6	1. 自衛隊機との分離 2. 嘉手納ラプコンの早期返還
7	・人口が減少しても国民1人当たりのGDPが増大する？このようにならないとの意見もある ・高齢者から金を取る施策(医療費負担の増加)が行われるのに、今後も高齢者の旅行回数が増える？ ・自衛隊機が那覇空港を使用しないのであればとの仮定はないの？例えば自衛隊の地下島空港移転とか
8	自衛隊機等との分離利用を検討した上で能力判断をすべきではないか
9	自衛隊との共用をどう考えるかが問題である。国の安全(防衛)を考えると、米軍と自衛隊と民間航空をどう整理していくかである。空港の拡張を言うのは、建設企業の為しか考えてないように思う。税金と特別会計予算を使う方向だけで考えている。現在の空港を民間だけで使用すれば現状で問題ない。空港ビルの改善だけですむ事です
10	航空自衛隊の機器をどうするのか、共同使用は、いづれやめないと狭隘どころか事故が発生する可能性が大きいと考える。観光立県を目指し今年も中国からの誘客が見込めるなど取り組みはすばらしいが、中国からの多数の観光客が来た場合対応が出来るかどうかと思う。
11	空港の能力云々ということであれば、軍民の分離使用を第1義的に検討するのではないだろうか。その先に能力の議論を進めなければ極端な話、軍事利用頻度がそれ以上に上がると能力の見極めを見誤ることになる。
12	自衛隊の併用をやめたらどうか？そのことの検討は？
13	自衛隊機の発着回数もカウントに入れて分析するのはいかがなものか？ まずは、安全のために共同使用を止めることを考えるべき。空港の能力を上げて自衛隊の訓練が増えたのでは危険度は増す。
14	2015年には発着回数が12万回(需要予測)で滑走路に余裕がなくなると予測されているが、自衛隊機もあるのでさらに余裕がなくなるのでは、今日から第2滑走路の整備を検討する必要がある。 滑走路での事故、何らかの原因で使用不可となった場合、ダメージが大きく旅客の減少にも繋がる
15	見極めは大切 自衛隊を移設すればまだ余裕が出てくるのでは
16	那覇空港は、自衛隊を移転させるのが先であると思う。スピ-ドの異なる飛行機の混在は問題。安全上からその上で、不足なら二本目の滑走路を余裕を持って作るべき。
17	自衛隊が継続使用ということをお話されていたようですが、国防のあり方について現状の考えている範囲では、考慮がされていないように感じます
18	現状では、これ以上本数を増やすことが限界である以上厳しい。しかし、自衛隊を分割できれば増やせるだろう
19	もっと時間(長期的)の推移を見るべき 軍民共用がまちがっている。完全に民間にすべきである。それにより能力は拡大する
20	軍民と共用で考えているからまずいのであり、「民」のみの空港とすることを優先課題とすべき
21	空港能力には余裕が必要。自衛隊との併用であることを考慮すると、有事の際に民間機が制約を受けるような状態になるのは問題。複数の滑走路がぜひとも必要

22	・日本安全保障の改善によって自衛隊機が嘉手納基地に編入されると、一時的には民間移送能力は向上する ・長期的には、能力が限界を超える。人及び物流の高速化の進展する世界的傾向において、貴社の予測より早い限界に至ると考える
23	1. 純民間空港となれば能力は格段に向上する 2. 自衛隊機の発着が多く、民間機利用者が大迷惑を被っている。
24	現空港はだいぶ無理をしているという実感である。自衛隊との共用を検討すべきではないか。 嘉手納も4000m級の滑走路が2本ある。同様に滑走路能力をもっと高めるべきではないか。
25	自衛隊との共用を見直すべき。完全民間での使用が望ましく、それによって空港能力のアップにつながる
26	兵隊が占拠しているスペースを削ったらだいぶ変わるのでは？
27	自衛隊機との共同利用であるという特色等も考慮に入れた上で、空港能力を考える事も必要かもしれない
28	一本の滑走路の処理能力が限界に近づいているのはわかるが、自衛隊を嘉手納に移せば那覇空港はより安全な空港になる。国民の血税で二本目の滑走路をつくらなくても良くなる
29	自衛隊との棲み分け方法で考え方が変わってしまう
30	滑走路1本。軍民共用空港では、民間旅客機の安全運航に支障が出ると思われます。空港の軍民分離が望ましいと思います
31	航空、海上自衛隊との共用部を分離することは出来ないのか？出来れば能力向上に思えるが？
32	現在の那覇空港だけでは受け入れ能力に限界があるのは分かるが、それ以上の能力UPには埋め立てるか、自衛隊を追い出すしかない！さらなる自然破壊を防ぎ、能力UPには山頂への新空港の建設が望ましいのでは、
33	ピーク時に合わせて滑走路を二重化するのもいいが、8月の最もピーク時は少し自衛隊に枠をゆずってもらえませんか？あるいは、自衛隊用の滑走路を防衛庁の予算で増設するなど
34	現況より増大する見込み。米軍の移動いかによる
35	空港の能力の見極めについては、自衛隊機の一部の訓練を米軍基地に移行すれば空港能力が増強されると思う
36	自衛隊との共用は今後も続くのかの議論はされているのかどうかが見えない
37	滑走路は1本のままで足りるの？自衛隊機との関係が良く分からない
38	自衛隊を嘉手納基地へ移転し、民間航空機の増便を増やす
39	自衛隊利用の専用空港の整備については検討したことがあるのでしょうか。自衛隊の利用がなくなれば、現在の空港の機能で充分ではないか
40	自衛隊の戦闘機部隊が那覇にいるため、発着回数の増大を招いている。自衛隊の戦闘機部隊を嘉手納又は伊江島へ移動させれば、既存施設を最大限に活用でき、今後の需要に対応できると思う
41	沖縄の場合、航空自衛隊との共用という前提の中で、どこまで利用の戦略を広げられるかが気になります。観光入域客数を増やすのであれば、その点についてももっと考えてほしいです
42	自衛隊との共用では、どんな手をうっても民間航空の機数には限界があり、潜在的な危険の減少にはならない。民間機の乗り入れを増やし、沖縄の経済を活性化させるならば、戦闘機、P3C訓練機は別の飛行場へ移設すべきと考える
43	自衛隊と共用しているので離着陸に時間がかかる点、さらに米軍の管制種などややこしい問題が那覇空港の計画に左右されていると思う。県での対応でなく国策として考えて欲しい。
44	自衛隊との共用について、国土交通省と防衛庁は今後どうしていく考えなのか。 滑走路の整備は一般財源で行い、空整特会でみている空港燃料税、着陸料などを安くしていくべきではないか。そうすれば、運賃も安く提供できる。 現在、羽田の整備に予算が重点的に配分されているため、那覇空港の整備にはまわらないのでは。2009年の羽田の滑走路増設後でなければ、増便はできない。2009年後の展開について、もう少し詳細に示して欲しい。 修学旅行者により、県やエアライン等が潤っている。大切であるが、現在、一般客と同じ動線を利用しているため、狭隘化している状況。 自衛隊機がなくなれば2万回程度余裕がでるのではないかと？ 嘉手納ラコンはあと1年半で返還されることや、技術の進歩等により、滑走路の処理能力370～380回/日をもっと拡大されるのではないかと。ラコンが返還されるのであれば、管制もやりやすくなると思う。 貨物エリアをどうするのか、具体的に示す必要がある。現在、狭隘で危険である。 また、企業としては、ハイブリッドのホ・クリフトを使いたいが高くて買えない。そのため、空整特会でお金を出して欲しい。こういう問題をクリア - にした上で、もう1本滑走路が必要が検討してほしい。

新たな視点からの見極めが必要(安全性、ピーク時の処理能力向上、天候の影響等)

26件	沖縄ブームによって拡大予測もあるが、その他の使える機関での代替策もあるのでは
45	追加として発着回数が多いことによる課題を整理できないのか 発着の遅れ、待ち時間が多い状況(全国と比べて)
46	離島への乗継ぎが多くなって、ローカルハブとしての役割が高まっていく場合、日全体での処理能力だけでなく、ピーク時の処理能力をどう高めていくのがポイントになると思われます
47	空港の能力は滑走路の処理能力だけで測れるわけではないと考える。地上走行や駐機場、その他総合的に見ておくべき対象があるのではないだろうか
48	悪天候時の能力低下についての実績も発表してほしい
49	

50	沖縄地域で台風接近が年間30号予想されるが、その関係に対応されているか。1日の発着回数を増やすため滑走路サイド整備の拡張検討 自衛隊機の共同使用について今後騒音の低減すべき
51	国内線ターミナルビルのみ現在適切に対応する施設と思われます。その他、滑走路、国際線ターミナルビル、貨物ビル等は能力を満たす施設とは言い難い。滑走路増設とは別次元で対応策を考えて頂きたい。
52	空港機能は、旅行者に重点を置いて整備されている一方、貨物や空港内で就労する方々の環境整備がなされていないのでそれを検討してみるべきでは？ 現在夜間の空港利用もある程度なされており、イン・アウトの両パワンドの貨物輸送については対応が(滑走路不足により)出来ないわけではない。(時間を夜間にすればいい) 従って空港能力は何を重視するか、よく検討すべき
53	沖縄の場合、台風等の影響で机上だけの計算ではいけないこともあるのだからなあ。大変だろうなあと思います
54	能力を慎重に見ることは重要と考える
55	民間ジェット、プロペラ、セスナと軍用機が同一滑走路を使っているところを加味しているのでしょうか？
56	いろいろと調べていることが伺える。今後空港の形状変更等を含めた能力についても知りたいところ
57	宮古、石垣等の空港へ機能を分散させる事も考えられないか。
58	見極めはまだ多分に大きく深く決するべき
59	今以上に離発着の回数を増やすことは可能なんですか。人件費や整備などのコストとか、運用によるミスから事故が起こる可能性なども知りたいです
60	空港能力の見極めのハードなところは正しいと思います。ただし、実際に便が増えたとして、人的なパワーが育っているとは思えないですが。
61	空港を改良して今後の発着回数を増やしていけるようにする考えはわかるのですが、空港を拡大しなければ発着回数を増やすことによる危険が多くなるのでは？何かトラブルがあった場合の被害が大きくなるのではないかと思います。
62	今後もいろいろ視点から那覇空港の問題を見極め、より利用者が快適に旅行できるようになったらいいですね。沖縄の経済も損がなければ明るいはずですね！
63	本当に能力が限界なのか？自衛隊が絶対に増えないのか？見極めと掲げているが、どの様な根拠からの算出なのか？GDPと人口比率で算出したものは信じられるのか？費用はだれが負担するのか？5年後、10、50、100年後も空港能力を想定する必要があると思われる。それに対応できるビジネスや観光があるのでしょうか？
64	羽田発沖縄行きはAM4:30～PM7:30の間の飛行機がないので、あったらいいのになと思う。沖縄発・羽田行きはAM5時台の飛行機があるといいと思う 沖縄は他県にくらべ所得が低いので、沖縄県民割引があったらいいのになと思う 嘉手納基地の使用(アメリカ軍人とその家族は基地内の民間機を利用してアメリカ本国へ帰るとか…)
65	米軍施設と空域を見直す必要があると思います
66	具体的な対応策に、滑走路増設、誘導路増設、ターミナル地区整備をどう行った場合、どの程度の(数値的な)効果が見込まれるのかの情報が不足しているように感じる。新石垣空港による効果を十分に加味する必要あり
67	沖縄にはゆいれーるが有るのだから、夏季ピーク時は嘉手納、普天間の空港を利用できないものか
68	中北部からみて、那覇空港を拡張してメリットがあるのか疑問。空港を拡張して観光客が多く入っても、那覇のみが潤うのでは、。既存の空港の活用も検討してみてもいい！(例えば嘉手納空港、普天間など)。本土では青森の三沢空港のように米軍、自衛隊、民間で活用している例もあるので、空港能力を那覇以外にも分散して強化する方法も検討してはどうでしょうか。又、那覇空港から中北部へのアクセスも。
69	沖縄に来るチャンスのあるなしは、那覇空港の問題だけでなく、地方空港の問題も大きいと思う。(那覇空港に余裕がないから、地方空港からの出発便が増やせない？)
70	日発着回数と安全性との関係から許容範囲はどのくらいまでなのか、明確に打ち出すべきではないか

- 2 - (2) ピーク時以外の有効活用方策に関する意見

35 件

深夜便等の増便を図るべき

35 件	
1	24時間運用のメリットを生かす
2	資料3にあったような座席利用率の見直しですが、表の2020年(今から約14年後)にかなり棒が伸びていますが、はたしてそこまで、需要が伸びるか？疑問です。私は、月2回羽田を往復しておりますが、私の乗る便(夕方)は、どちらも混雑しておりません。航空需要は、これからの団塊世代の定年退職により、増えるとは思いますが、かなりの観光客がツア-で沖縄訪問することを考えれば今後、沖縄県として、観光業界と航空業界と連携し、集中する時間帯の緩和を図るべきだと思います。安易に空港能力の拡大を図るより、より効率的な運航利用によってある程度回避できることもあるように思います。
3	毎月沖縄に来ていますが、需要の増加をすごく感じます。ピーク時はなかなかチケットがとれないほどなので、もう少し便が増えたらと常に思います。特に夏限定のスカイマークの深夜便などを定期的に週末のみ運行するなど、変わっていくことを希望しています
4	分析結果B、Cには納得である。現在、沖縄の経済が観光によるところが大きいとすれば需要に応じた供給が出来なくなれば経済は衰退してしまうと思います。 一方で 2-2のグラフから、勝負時は8月と分かりますが、他の月はどうなのでしょう？京都のように、どの季節も観光客でいっぱい！という状態にしないと、何らかの形で空港能力を上げて設備の維持等にお金がかかると思います。 他の季節の沖縄の魅力アピールして、夏のお客を他の月に振り替えさせるようにはできないですか？

5	観光客なくして県、市の経済はなりたないように思います。内地の主だった都市からの直行便がこれほど多いとは思わなかったが、大都市発着はともかく必ずしもデイリー便にする必要はない。1泊で往復する人は少ないだろうし必要に応じて乗り継ぎ便で工夫させなきゃ進歩はない。国際便がそうであるように。
6	今夏の深夜定期便の状況はどうだったのでしょうか？沖縄を訪れる観光客が、例えば夜行バスのように普通に深夜便を活用できるような仕組みが整えば、また新たな需要が生まれると思います
7	そんなに都合よく沖縄への旅客が増えるだろうか。沖縄便利用客の大半は観光客だろうと思うが、その他の方策にあるように、ピークの分散、機材の大型化である程度対応できるのではないかと。そもそも現状の観光業界や運輸業界の体制で、沖縄県へこれ以上の旅客を受け入れられるだろうか。まず、県内の体制について明確な見通しを立てないと、空港だけ立派にしても後で無駄になるのではないだろうか
8	観光産業が主である沖縄県にとっては、航空需要を伸ばすことは必至であり、諸外国との空路を持つためには、どうしても空港拡張が必要だと思います。将来的には24時間空港を求めます。
9	需要予測については、ある程度理解できるが、季節別の要因では8月の特殊要因などを十分に踏まえた検討をすべきと思う。加えて、混みあう時間帯を避けたダイヤ運用がなされているのか、そのための実施状況も公に知らせるべきだと思う。もっと工夫の余地も併せてさぐるべきだと思います
10	ピーク時以外の便を値下げして他の時間に分散できたら・・・？
11	将来的に24h対応能力の空港を目指すべき！ まずその前に夜間便に増設！ 空港周辺のアクセスともどもインフラ整備が重要である！
12	多岐にわたるケースになると思うが、航空会社の動向を見ながら航空機材の大型化、便の時間編成なども総合的に検討した方が良いとおも
13	今後も24時間発着できる空港であるという利点を生かしてスカイマークエアラインのみならず、JAL、ANAの深夜便の開設が必要になってくのではないかと考えられます。大がかりなインフラ整備ではなく、現時点での運用の改善から様子を見極めが大切ではないでしょうか？
14	空港機能は、旅行者に重点を置いて整備されている一方、貨物や空港内で就労する方々の環境整備がなされていないのを検討してみるべきでは？ 現在夜間の空港利用もある程度なされており、イン・アウトの両パワンドの貨物輸送については対応が(滑走路不足により)出来ないわけではない。(時間を夜間にすればいい) 従って空港能力は何を重視するか、よくよく検討すべき
15	昨今の状況からすれば、早朝深夜の時間帯はもう少し発着回数を増やして設定すべきではないでしょうか？(羽田、関西、中部など24時間空港の増加や深夜貨物便の増加などの潮流により)
16	発着回数の算定の中に、今後管制が一部民営化され、発着間隔の短縮が行われると、もう少し回数(能力)も増えることが考えられるのではないかと
17	1時間当たりの離発着のMAXは変えられない数値だと思うので適正な分析だと思います。この状態でもなお、お客を増やすのなら、早朝、深夜便などどうでしょう？(増発) 金曜、仕事場から直接沖縄へ(例:福岡18:55 那覇20:30)、月曜朝一の飛行機で直接出勤みたいな旅行の企画やフライトスケジュールがあれば、他の時間帯にお客を回せると思います。 同じ手で大阪から一晩かけて船で来るというのはどうでしょう？船便の利用があれば飛行機の利用は減るはずだと思うのですが・・・
18	現在活用されていない午前中や深夜枠の活用によってある程度の輸送力が期待できる一方、自衛隊との共同状況を考慮すると、発着能力が向上するのは難しいと思われる。 7年後の新石垣空港開港による中型機材による発着の緩和は期待できるが、現在燃料の高騰による機材の小型化、発着便の増加による利用便数の増加を加味すると、発着能力の限界は早めに訪れるかも知れません
19	発着回数の日内変動ができるだけ均一になるよう、分散させるように努力したほうがいいと思う
20	単純に空港収容能力に近い将来限界があると予測されるから改修・増築を行うというのは容易である。環境面も配慮すると、最後の手段ではなからうか？観光客が来県される時期、時間帯を平準化させる努力をすべき。これ以上の観光客を誘客するより、観光消費を上げることが先決。誘客活動をしなくても、観光客が長期にわたり自然増加するとは考えられない
21	24時間空港ではないと思いますが、発着が増えることを見越して拡充が望まれます。今のままでは、ご指摘どおり2010～2015年頃には夏季を中心にlimitに達してしまいます！
22	8月の旅客数で運用パターンを求めているが、那覇空港は24時間運用が可能なので夜間及び深夜便等を考慮すれば空港能力はまだ余裕があると思う
23	空港能力は、確かに便数が増えてきて、将来的には厳しいと思いますが、今回、深夜便があるのを知ったのですが、もっとも、東京や関西・名古屋なんかでは有効に活用する価値があると思います。
24	国内の空港はパンク状態と考えます。3分毎の離発着では空港の安全は図れないこと。始発便から最終便に行くに従い、機材調整等で遅れが当たり前の如く発生していることは、トランジツ的な空港にはなれないと思います。早急に那覇空港の拡張と24時間空港としての機能拡大を期待します。
25	少なくとも、ターミナルの拡張より滑走路の延長の方が将来的な需要予測に対応する方策だと思います。ピークの分散、機材の大型化について、その他の方策とするのではなく、優先的なものだと思う。施設拡充が最初だと、公衆の理解を得られるかどうか、...
26	夜間の飛行を増やしていけば、現状の路線だけでも運行可能ではないのか。旅行者の乗る便も昼間に多くして、貨物便や国際線を深夜帯に多めに持つてくるなど対応はできないのか。また、利用の少ない離島便を1日に何本も飛ばさずに、1日に1本とか、大きな飛行機でまとめて飛ばすのがいいのではないかと。思う。
27	滑走路を作るという考えは最終的な判断にした方がいいのではないだろうか 沖縄にくる人たちのことを考えれば便数を増やすために滑走路を作るというのは正しいとおもいますが、県民の事も考えるべきではないか。空港からのアクセスを便利にし、夜間でも飛ばすような対処をすれば良いと思います
28	時間帯(夜とか朝)、飛ばす時間帯を広げてその分二・三の低い時間だから値代を下げれば乗れる人も増えるのでは。今すぐ、埋め立てたりするのは環境をこわす(何十年後まで見通して)観光客は沖縄の環境に魅力があってくるので埋立は反対です。別の方法を考えてほしい(埋立反対)

29	現在での夏のピーク期には、東京(羽田)線を中心に予約が確認できないこともあるし、休暇や団体旅行によって利便性の高い便は混雑していることが多い 航空会社の運賃方針によっては、利便性の悪い時間への誘導も考えられるか、また幅運賃による効果までは至っていないのが現実か と思います。 当面は深夜発着の離着陸料の割引等の政策導入によって、事業者をうながす事をしているはいかがでしょう？
30	沖縄の観光客を1,000万人以上にするために、沖縄や日本の玄関になるには24時間空港が必要である。基地がなくなった場合はこのままでは自立できない。観光のためにはプラス（ゲーミング）が必要である。
31	ピークの分散、航空会社の設定された飛行機に乗ってきた。分散の方法として、朝又は夕方の便を少し割安にする方法はどうか
32	・自分はシーズンオフによく来るのですが、やはり7～8月はすぐに満席で便がとれない人が多いようですね ・ツアー料金が高いと思うので(ハイシーズン)、たしかに分散したほうが、より効率的かと思います
33	既存施設を最大限に活用した有効活用方策やツアー料金の設定等によるピークの分散をやった上で滑走路増設の検討を行って欲しい。はじめから滑走路増設を前提とした検討はしてほしくない
34	2015年になると発着が難しくなる結果が出ている。それに伴い経済損失が220～490億円となる。そのために早くもう一本の滑走路を建設して欲しい。また、深夜の発着も増やして欲しい。ハブ空港へ向けて整備して欲しい。
35	需要予測結果は、伸びている。もっと深夜便を飛ばしたらどうか？

- 2 - (3) 機材の大型化等、運航の効率化を求める意見

18 件

1	大型便の就航回数を増やすことが可能かどうか検討する必要がある
2	離島は東京・大阪・福岡・名古屋便は航空貨物便に特化し、出来るだけ観光客も那覇空港を極力経由させる形で使い、離島便に対するハブ(拠点)とする 大型ジェットの離島便も出来るだけリストラしてYS-11やトライスターを汎用機とする様ダイヤ改正。離島便エプロンと、粟国、久高、久米各島の急患輸送用ヘリポート整備を
3	そんなに都合よく沖縄への旅客が増えるだろうか。沖縄便利客の大半は観光客だろうと思うが、その他の方策にあるように、ピークの分散、機材の大型化である程度対応できるのではないか。 そもそも現状の観光業界や運輸業界の体制で、沖縄県へこれ以上の旅客を受け入れられるだろうか。 まず、県内の体制について明確な見通しを立てないと、空港だけ立派にしても後で無駄になるのではないだろうか
4	私は、将来の航空需要に対しては、確かに余裕がなくなる恐れが出てくるとは思う。沖縄は観光が中心の経済。確かに増える観光客のニーズに応えるべく、それに航空需要もあわせるものもあるけれど、観光客が増えることによる環境影響評価も含めて考えるべきではないでしょうか？観光・経済・環境のバランスを考えて新たな予測を立てて欲しいと思います。また、航路の旅客の効率も求めるべきだと思いますし、これから先航空会社にとっては、昔の大型機から中・小型機が増え、自然と発着回数が増えるのは否めないのかな？感じています。
5	多岐にわたるケースになると思うが、航空会社の動向を見ながら航空機材の大型化、便の時間編成なども総合的に検討した方が良いとおもう
6	大型機と小型機の運航を効率よくして、合理的な計画にするとよいと思う
7	発着がピークの時間帯にジャンボ機を多用すれば、ある程の発着回数が見込まれると思う。そのために、滑走路の増設や誘導路の二重化は必要だと感じる
8	技術開発による航空機の大型化(エアバスA380など)の効果は見込んでいないのでしょうか
9	現在自衛隊との共同使用となっている将来予測も自衛隊機との共同使用前提での予測となっているが、自衛隊の他の移転はないのか？
10	それと相手先空港の整備状況との関連もあるか、使用機材の大型化は、考慮されないのか。 A380の導入、対策はありますか、平行T/Wの幅検討(2重化)
11	航空機が大型化する見込みがあるのであれば、滑走路を延長した方が空港能力は効果的に向上するのではないのですか
12	少なくとも、ターミナルの拡張より滑走路の延長の方が将来的な需要予測に対応する方策と思います。ピークの分散、機材の大型化について、その他の方策とするのではなく、優先的なものだと思う。施設拡充が最初だと、公衆の理解を得られるかどうか、、、
13	民間と自衛隊機の同時利用を少し分散させる方法
14	修学旅行生など、400人以上の団体客を迎えるためのジャンボの増便等も必要になると思います
15	夜間の飛行を増やしていけば、現状の路線だけでも運行可能ではないのか。旅行者の乗る便も昼間に多くして、貨物便や国際線を深夜帯に多めに持って帰るなど対応はできないのか。また、利用の少ない離島便を1日に何本も飛ばさずに、1日に1本とか、大きな飛行機でまとめて飛ばすのがいいのではないかなと思う。
16	東京線はB747が主体であるが、B777-300を推進し貨物をもっと拡大化する。また、フレーターを飛ばし沖縄の物流を拡大することにより、かなり大きな経済向上が測れる。必要な公共事業は、国が責任を持って早急に対策を立て着工することにより、沖縄県また国民全体の利益となることをわかってもらえれば・・・
17	超大型航空機の時代になるのだから発着回数を抑制できるのではないかな
18	・発着がピークの時間帯にジャンボ機を多用すればいいのではないのでしょうか ・需要は伸びると思うので、滑走路増設、誘導路の二重化は必要だと感じる

- 2 - (4) ピークに合わせた能力向上に疑問があるという意見

3 件

1	年々航空需要が増えつつあるので、限界がでてくるのは理解できた。また、24時間運用とのことでしたが、夜間の可能性はあるものの、利用者はやはり日中の利用を好む現状に、今後の対策が必要ですね
---	--

2	ピークの値をもってキャパシティを決めていくのはどうかと思います。夏は込みあって当たり前ですし、差があって当然です。それよりも、空港全体の整備、使いやすさサービスを充実してほしい
3	・新石垣空港が運用開始した時点で夏ピーク時以外、那覇空港の能力は問題なくなるであろう ・空港のハード面よりも、ソフト面(チェックインカウンター、荷物検査場)の増設を望む

- 2 - (5) 他の空港に比べ能力があるという意見

3 件

1	福岡空港よりは十分に余裕があるのではないかと思います。
2	那覇空港だけ見れば今にもバンクしそうで思われるが、更にその上をいく福岡空港はどのように現在運営をしているのだろうか今のところ福岡空港は何とかやりくりがついているのだから、そちらを少しは見習って、もうしばらくは現状の滑走路1本体制でいけるんじゃないだろうか。比較対象がないとどのくらい空港能力に限界がきているのかが分かりにくい。ぱっと見たところ、そんなに困っているようにも思えない。運用が下手なだけで、それを改善すればよいのでは
3	空港機能は前項で書いての通り分散化を考えると、現空港の能力は現状の対応でまだまだ使えるのでは？

- 2 - (6) 離島空港活用による那覇空港の負荷軽減を図るべきという意見

3 件

1	空港能力は肥大化させず、離島空港も連関的に負荷させ、無理をさせないこと。また、各離島は各々島嶼の人、言葉がオリジナルの文化となっている。石垣では本土出身永住者が多いと聞か、これは本末転倒。那覇経由にのみ人を入れさせるべきだし、そう仕向けるのが行政の責任
2	環境問題のある中、滑走路増設は安易ではない。でも便数は増やしてほしいので、個人的考えですが、離島便の小さな飛行機は那覇軍港を利用したらどうだろうか。また、国際線ですが、滑走路使用料金が高値のため、米国籍等の利用度が減っている。アジアの中のハワイをイメージして来県する観光客のためにも、アジアと本土以外に欧米の観光客(世界のウチナー人)も来県しやすいようにしたほうが、本土客も外国感覚をもって増えると思う
3	自衛隊機だけでなく、小型の民間飛行機の増加が考えられ、それを踏まえた空港能力も考慮する必要はないか。

- 3 有効活用方策に関する意見

23 件

- 3 - (1) 誘導路の二重化や現施設の有効活用を求める意見

23 件

既存ストックの有効活用方策を図るべき、検討すべき

23 件	空港の分散化等で那覇市内の交通を考えると、那覇に集中しているから、もう少し自線を変えると、今の現状で対応可能な道もあるのでは？
1	報告書通りだいたいよいと思う。現施設を効率のいいように改修していくのは良いと思う。その中でもう一本になる方向で考えていったら良いのではないかと思います
2	誘導路の改良案については、課題と解決策がよくまとめられていて良いが、国内線のターミナル施設の処理能力についてほとんど検討されていない点に疑問を感じる。那覇空港の利用客は観光客の割合が多いということ、台風等による欠航時の混雑に対応できていないことなどを考慮すると、国内線ターミナルの処理能力も現状のままでは十分とはいえないのではないかと。観光客が多い空港だからこそ、必要となる機能があるということを見極め、それに対応したターミナルの処理能力を確保することも検討が必要。国際線ビルだけでなく国内線こそ検討が必要。さらに、嘉手納空域があたえる処理能力についても言及すべきではないか。
3	沖縄地域で台風接近が年間30号予想されるが、その関係に対応されているか。1日の発着回数を増やすため滑走路サイド整備の拡張検討 自衛隊機の共同使用について今後騒音の低減すべき
4	福岡が百万都市で滑走路1本で運営されている事を見習い、その中で沖縄の土地柄を反映させたものを作るべきだと思います
5	既存施設の有効活用
6	北向き発着の処理容量がボトルネックになっているのであれば、滑走路増設の前にまず北向き発着の容量を上げる方法を考えるべきだと思います。並行誘導路を2本にすれば、南向き発着と同じ条件になるのだから、理論上36回までは可能はずです。増設は沖縄特有の美しい海を埋めることになり、失うものも大きい。本当に増設が必要なのか、他に方法はないのか、もう一度よく検討してほしいです
7	少なくとも入域1,000万人対応の能力が必要、国内線ターミナルに比べ、国際線旅客ターミナルは非常に不便で見劣りがする。もっと国際都市にふさわしいターミナル作りや、既存施設と自衛隊の使用区との併用
8	発着回数から見た場合、2015年度頃より限界に達する結果であるが、あくまでも現状の自衛隊機の発着回数を含めた場合であることが大きな問題ではないでしょうか。あくまでも自衛隊が残ることが条件ですが、何千億円の事業費が予測される事業としては前提条件の設定が簡単ではないでしょうか。自衛隊機能を例えば代替ヘリポート(普天間の代替)と合わせて整備するとか、宮古の下地島空港に移転するなど現在のストックを十分活用するなどの検討をする必要があるのではないのでしょうか。これは国土交通省だけの問題でなく内閣府、防衛庁も含めた国家的な問題(プロジェクト)としてとらえてほしいと思います。縦割り行政で発生する無駄はこれ以上発生させてはいけなないのではないのでしょうか。
9	既存施設を最大限に活用した場合にどの機能がどこまで対応できるのか(逼迫が少しでも変わるのか)
10	拡張の余地が多い
11	

12	能力の見極めは空港の運用の仕方に大きく左右。滑走路とフィンガーの間が狭すぎて、飛行機が待たされることも重大課題。報告書5章アプローチ「既存施設の活用」は重要事項と理解している。前項の需要予測と合わせると、既存施設活用だけで十分と考える。どうしても必要なら自衛隊用として滑走路1本設けたら、騒音の問題も解決していくのでは
13	空港能力の見極めについては、現在の空港はもうすべての旅客のニーズに対応しきれていないのか、それともまだまだ改良する方法があるならそこも検討してほしい
14	空港能力については、私(素人)はなかなか見極めはむずかしいのですが、空港(建物)設備については、まだまだ改良の余地あり。たとえば、地下を利用すればまだまだ10年後も(1,000万人)使用可能と思うが、滑走路は1本ではどうにもならない。幸いにして、とてなりが自衛隊の(国の)使用地区である。成田のような大変な事にはならない。二本目も早急に造った方が良いと思われる。
15	民航機と自衛隊の滑走路の同時利用はやめてほしい。既存の施設を存分に活用して対応すべき
16	1.旧ターミナル用地の利用計画が進んでいないように思う 2.タクシー駐車場の利用が不効率である。広く、台数が多いにもかかわらず回転が少ない 3.レンタカー乗り場が狭い(タクシーとレンタカーの台数は余り変わらないのでは?)
17	航空需要予測の中で南の玄関口である国際交流拠点として、東アジアをはじめとした国際的な流れの中で那覇空港の整備をお願いしたい。特に今後の国際交流等を視野に物流施設の十分な計画と現在の暫定ターミナル跡地の有効利用を含め検討してもらいたい
18	既存施設の改良は早く実現できれば良いと思う。
19	前の空港跡を利用する
20	新しい空港をつくるのではなく、現状の設備の改良の方針は、コストや環境への負荷に優しく好感もてる。沖縄になぜ多くの観光客が来るのかを考えれば、良い方針だと思います
21	既存施設を最大限に活用した有効活用方策やツアー料金の設定等によるピークの分散をやった上で滑走路増設の検討を行って欲しい。はじめから滑走路増設を前提とした検討はしてほしくない
22	パネルの「既存施設を最大限に活用する方策2」の案に大賛成
23	既存施設を活用するには、どのような方策があるか?

滑走路増設等拡張整備に関する意見

465 件

- 1 将来像に関する意見

56 件

- 1 - (1) 安全で県民生活、経済に役立つ空港整備を求める意見

37 件

1	空港・港湾の整備は離島県沖縄の生命です。安全な空港を作りましょう
2	離島は東京・大阪・福岡・名古屋便は航空貨物便に特化し、出来るだけ観光客も那覇空港を極力経由させる形で使い、離島便に対するハブ(拠点)とする 大型ジェットの離島便も出来るだけリストラしてYS-11やトライスターを汎用機とする様ダイヤ改正。離島便エプロンと、粟国、久高、久米各島の急患輸送用ヘリポート整備を
3	観光立県の玄関口である以上、宿泊施設の収容能力見直しも将来条件に加えるべきではないでしょうか。那覇空港の特性として、本土-那覇-離島の乗り継ぎが(人・物ともに)多いということがいえると思います。新石垣の開港もありますが、今後も主流は那覇経由と思われ、その点の配慮もよろしく願っています。
4	安全性の高い空港であることがよりベストであると思う。
5	沖縄への旅行は日本人だけでなく海外からの様々な人々が訪れる事は間違いないと考えられますが、那覇空港から各離島に向けての視点が必要となり、外からの受け入れを本島だけに限定する視点は将来大きな過ちを犯す事になると考えます
6	年々、観光客の増加がメディアに取り上げられ、実際町中で見かけるレンタカーも増えているのが分かる。観光立県である沖縄の経済の為に増え続ける観光客、人口にも対応しうる空港は必要不可欠と思う
7	増客と安全の確保に整備が必要
8	航空安全管理が一番です
9	能力不足でサ-ビスが低下するという消極的な吟味ではなく、観光県であることを踏まえ、国内ナンバ-1の利便性を積極的に追求し、提供するという思想が必要だ。
10	専門的にはわからないが対テロ対策と外圧に対し対応可能で安心・安全性を確保して頂きたい。
11	安全第一で見極めて欲しい
12	安全性を高めて欲しい
13	とにかく安全第一です。過密スケジュールによるトラブルなどが起こりうる事の無いよう、願っています
14	発着回数一杯一杯で余裕がない場合、安全性がおろそかになる危険があると思います。JR福知山線の脱線事故のように飛行機の発着を予定通り捌くために、無理な状況におちいる可能性もありえます。多少の遅れなども考慮して、ある程度のゆとりを持たすほうが良いと考えます
15	現在、那覇空港滑走路2本案がありますが、単にR/W36-18×2本ではなく、いわゆる横風用(那覇の場合は東西方向)との2本方式が望ましいと思います。(沖縄は台風等があるので風向きのためにはばらつきが多い)
16	安全第一に運行できるように検討して下さい
17	安全性を第一に考えて欲しい
18	空の安全の為に注意が必要
19	事故の無いようにして欲しい
20	まず第1に安全を考えないといけないと思います。安全第一を基本に、多角的な利用をはかり、各空港の特徴を見せていけばいいのではないのでしょうか。我々の空港を見るところといえば、その地域ごとの特性、匂い、雰囲気を見ることが出来るので、すばらしい未来に向かっていければいいと思います
21	離島県である故に、是非とも飛行機による県民の足の確保が最重要課題、更に観光客誘致は、大きな施策です。安全確保第一のために自衛隊との協同使用を早期に中止した上での、空港拡張をご検討いただくよう切望します。
22	離島県の振興は空港・港湾の整備が大切です。早めに計画を進めトラブルないようお願いしたい。
23	空港は、県民経済を拡大させる大きな役割を担っている。失業率の大幅減少、所得格差の是正など空港を活用して現状を改善させる、改革するという観点を政策立案者は持つべきだ。目標を設定し、その実現のための手段を考えるべき。政策不足。
24	離島県の本県は海、空が物流の拠点である。2本滑走路等、抜本的な検討も必要である
25	沖縄は離島県、空港の重要性、観光産業の発展(沖縄経済)の振興に重大である
26	貴重な資料、大変勉強になりました。関係者の皆様ご苦労さまでした。これからも那覇空港を思いながら、日本一安全な空港にしたいです。成功を祈る。
27	着陸事故が起こらないことを祈る
28	安全第一、次に宮古、八重山、久米島から羽田の直行便を増やして欲しい

29	3kの沖縄にとって唯一対外的に胸をはって主張できるのは「観光」。その基盤となるインフラ整備なくして需要は見込めないし、将来はない。沖縄県が「観光」で生きるためには、県はすべての公共事業(空港、道路、都市計画、港湾…)を一体的に「観光に特化して」、かつ重点的に整備を行う必要がある。企画担当部署は強いコントロール機能を発揮すべきである。沖縄県が真に自立できるためには、極めて重要な時期。がんばってください!
30	飛行機は、県民の足である。訪れる人ももちろんだが、県民の使いやすい空港、システムを整備してほしい。
31	観光立県であるためにも、沖縄の玄関口の空港は重要と思われ、同時にモノレールの延伸や鉄道の整備等も検討してもらいたい
32	那覇空港は国内でも規模の大きい空港に属すると思います。交通の基点として重要な役割を果たしていると思うので、その能力が失われることがないようにしてほしい
33	沖縄にとって大切なインフラです
34	沖縄の主要産業(観光)を重点的に考え、空港の機能、能力を観光にシフトして対応検討すること
35	・沖縄県は人口の増加、高齢化社会等が想定されるため、航空需要は拡大していくと思う。空港の拡張が必要 ・騒音問題を考えながら、軍民併用、嘉手納飛行場の利用を進めていけばいいと思う ・沖縄の観光産業の発展に空港はとて重要である
36	安全第一。離島から羽田の直行便を増やしてほしい
37	自衛隊との共同利用はこれからも続くという前提なのか。安全面からは宜しくないと思う。

- 1 - (2) 東アジア地域の拠点空港としての整備を求める意見

19 件

1	将来的に機材の中型化が生じ、さらに便数が増加することが考えられる アジア地域の都市間相互のネットワーク化(国際線が国内線のようになる)ことに対し、那覇空港の位置づけは重要となる 観光立国製作により、航空運賃の値下げが生ずれば、一層沖縄への需要は増すであろう
2	良く理解できたが、更に将来の予想を増大していくファクターがあると思う。国内線に関する件のみ重点をおくでは足りません。東支那海を隔てた中国大陸という巨大マーケット。21世紀はボーダレスが進みます。日本の南の限界としての役割、絶好の位置として太平洋の東と西、南と北の中間地点。これを大いに活性化した国際ハブ空港を日本国のみが必要でなく、全人類が必要になると思うことを念頭において欲しい
3	国際線をさらに強化すれば東南アジアのハブ空港として位置づけできる。海外から沖縄そして国内線への乗り継ぎが出来るようになれば、外国人客も増える。そうなれば調査報告書よりも需要が増えたと予測できる。 調査報告が国内線中心設定なので国際線、海外ももう少し考えて欲しい
4	那覇空港は、中国・台湾・東南アジアに近いという地理的、文化的条件を生かし、日本国内他空港とは異なり、台北に近いorフォローできる東アジアのハブ空港的存在を意識すべきである。その意味で、予測ではなく計画実行を想定していくと、必然的に需要は多岐にわたって増加するだろう。したがって、周辺を含めた社会資本と環境整備と持続的の管理が重要となる
5	外国(中国、台湾)からどの程度観光客を増やせるかが鍵だと思う。安価な沖縄の航空会社をつくり、東アジアのハブ空港として本土の人が沖縄をハブにしてフィリピンやサイパンや東南アジアへ行けるようになれば理想
6	ハブ空港として、空港周辺を含めてのフリーゾーン化でより活性化できるのではないのでしょうか?
7	特性分析はとても分かりやすかった。国内の観光や帰省目的の利用だけでなく、国際線の需要をもっと伸ばしていけると思うので、今後もそのあたりをしっかりと分析して、空港の発展に反映させていってほしい。第4章の「国際航空路線網の新たな展開の可能性」のレポートはとても興味深かった。中国や韓国、東南アジアとのハブ空港としても十分に将来性を感じる
8	人流拠点としての空港という捉えの他に物流拠点をの空港のあり方について総合的な見地から検討する必要性があるのではないか。
9	(上記したことから)、自衛隊との分離も視野に入れる。いずれにしろ、すでにオーバーフローを実感する時期は多々みられ、不自由さを感じる。観光と東南アジアの重要拠点を指す際には、複数滑走路の24時間効果的利用と、周辺整備(時空間的)が必要なのは目に見えている
10	国際空港としては貧弱なイメージがあるので、きちんと今回の調査結果を活かして、ハブ空港として活力を出して欲しい
11	アジア各地では拡大してます。機能がどのように作用するかがポイントになると思います
12	国の将来の発展、安定を考えると、空港インフラ整備が最も重要課題です。沖縄の近隣諸国との交流の増加は平和維持にも重要であり、今後とも交流が進展されることが望ましいと思います
13	航空需要予測の中で南の玄関口である国際交流拠点として、東アジアをはじめとした国際的な流れの中で那覇空港の整備をお願いしたい。特に今後の国際交流等を視野に物流施設の十分な計画と現在の暫定ターミナル跡地の有効利用を含め検討してもらいたい
14	ケース4のリスクケースは不必要では、上海・台湾乗り継ぎ需要無しに代わる新たな中国からの需要は十分に見込めると考える。アジアのハブ空港としての役割から(パシフィッククロスロード)国策として先行投資するような大胆な発想でケース1は考えてほしい。
15	那覇空港に降りていくとき、飛び立つときの空港周辺の海の色やケラマ諸島のviewは印象深いもので、このような自然環境の風景をいつまでも持続することによって沖縄の観光立県を意識させ、リピーターが増えることだろう。また、以前は基地要員の関連でハワイ、ロス線もあった。日本の中でも「琉球」をもっと表に出して、海外との関係になくしてはならない空港、都市であることを県民や沖縄県で就労する人はもっと意識すべきである。
16	沖縄は空港、港を充実させアジアの拠点となるよう期待している

17	本土から沖縄よりも遠い外国に行く方が料金が安い！沖縄から近いハワイや香港に行く方が本土よりも高い料金を払うのはおかしい。世界の(日本の)ハブ空港としての役割を担う為にも、沖縄 ハワイ(米や東方へのターミナル)、沖縄香港(ヨーロッパ西方へのターミナル)を開通させるべきだと思う
18	2015年になると発着が難しくなる結果が出ている。それに伴い経済損失が220～490億円となる。そのためにも早くもう一本の滑走路を建設して欲しい。また、深夜の発着も増やして欲しい。ハブ空港へ向けて整備して欲しい。
19	現状での航空需要予測は楽観的すぎる。運輸手段の一つである空港の増大を望むならば、人間または物の流通をいかに増やすかである。人の流通は観光が主な要因となる。しかし、現在の沖縄の状況では多くを望めない。よって、物の流通を望むことが一番である。日本とアジア近隣諸国とを結ぶ拠点として沖縄はふさわしい。空港と港湾をうまくリンクさせれば、海上と航空の需要予測はうなぎのぼりだ。現状ではムリ！

- 2 滑走路増設等拡張整備に関する意見

409 件

- 2 - (1) 整備に積極的な意見

266 件

滑走路増設等、拡張整備に積極的な意見

246 件

1	観光客の増による空港の拡張は必要である
2	国際空港として沖合展開を望む
3	もっと空港の拡大を
4	需要が逼迫してから対策を練っては遅いのではないのでしょうか？ 拡大トレンドであれば余裕のある今の段階で拡張を推進すべきです。 需要予測を下回ったとしても自衛隊との完全分離等の安全面でのメリットは十分あると思うのです。
5	中国の発展に伴う有客、貨物の輸出等に力を入れることが肝要である。それに伴う空港施設の大幅な拡充が必要となるのではと思われる
6	観光の沖縄の広い窓口として、一刻も早い完成が望まれます
7	2015年頃には、全ての運用パターンで旅客機の増便が出来ない状況となり年追う事に混雑すると予想されるその対策として滑走路の西側移設によるT/Wの2重化及びターミナルビルの改修等は多くの金額が必要となる。 予算のない中ですが第2滑走路の新設によるR/Wの処理容量の拡大を計るべきだと思う。 また、貨物ビルの整備、国際線ビルの新設も早急に行いスポットを増やすべきとおも。
8	ケース1～4どれにしても空港滑走路は足りないのだから滑走路を新設すべきだと思う。 また、新設するなら早期につくるべきだと思う。
9	国際線HUB空港への格上げによる沖縄経済活性化をその先に見越して企画してほしい。
10	沖縄への観光の増加が見込まれている限り、県内の経済への影響を最小限にとどめるためにも、空港の整備というのは早急に取り組むべき問題であると思います(わざわざ船を利用して沖縄へ来る人はそれ程いないはずなので)
11	需要予測について、ケース1～4を見ると、早めの拡張計画が必要に感じる。観光立県沖縄では、観光客が減少すると大きなダメージがある
12	整備急務
13	過小で予測建設よりも維持費が多少でもゆとりのある空港とした方がいい。 モノレールの駅と更に近く設計し、またバスターミナルからの路線の移転も推進することにより、更なる向上が図られる。 離島の改善を見込むより那覇を充実させることにより沖縄全体の利益となるのでは？
14	那覇空港のRun wayを2本にする。 北と南ターミナルが近すぎて、スムーズな出発、到着が出来ないのでどうかしてほしい
15	拡張した方がいい。多くの利用客数が見込まれる
16	アジアの大規模空港と比較して需要予測の読みが甘い。工期に時間がかかるので大規模な先行投資を
17	グロ - パリゼ - ションの社会形態にあって、需要はかなり伸びる物と推察されますので思い切った策で拡張して頂きたい
18	やはり滑走路をもう1本増やした方がいい
19	需要はあると思うので、拡張整備されればよいと思う
20	下記などからも今後需要が増大、拡大され、質量共に航空地(整備)の整備等が必須であると考えます ・観光客(国内、世界各国)の増大 ・世界的行事等の開催 ・県民、県外の進学による県内外の交流、航空の利用増 ・県産品等、物流の拡大
21	県外との交通手段が、殆ど唯一航空である沖縄では、需要は可能な限り大きく予測し、早期の整備計画を進めて欲しい
22	離島県は人、物すべて外から入ってくる。空港や港湾の整備が大切である。観光立県として第2滑走路を早急に建設すべきである。また、国際線が貧弱である。内外線のアクセスを十分検討してもらいたい

23	1日370～380回予測に自衛隊84回をプラスするとケース1,2では余裕がないので、早めにもう1本滑走路を増設すべきである
24	県が将来1,000万を目標にしているが空港インフラについては完全に遅れている
25	よく理解できた。早急に2本目の滑走路をつくるべきでしょう。
26	沖縄の資産(環境、利便性等)はハワイに匹敵すると思う。ハワイを参考に空港整備をしてほしい
27	滑走路を早く作る。年々、旅客が増加するいっぽうなので今の滑走路では、追い付けないと思う。便数も増えると思うのでターミナルビルを拡張して大きくした方がよい。
28	中型機による多頻度運航が予想され、発着回数が増えるものと思われる。滑走路2本は必須だと思います。旅客増よりも発着回数が先に限界を迎えるものと思います。
29	観光産業が主である沖縄県にとっては、航空需要を伸ばすことは必至であり、諸外国との空路を持つためには、どうしても空港拡張が必要だと思います。将来的には24時間空港を求めます。
30	滑走路は2本利用すべき。1本は今まで、もう1本は嘉手納の滑走路利用?
31	かなり多くの需要が予想されるといいますのでより一層の拡張が急務
32	需要は増える事が考えられるため、拡張した方がよい
33	もっと利用が多くなり、第2の香港を目指していく上でもっと大きな空港が必要と思う
34	早めに2つの滑走路を作ってください
35	国際線の整備は急がれると思う
36	将来海外の観光客を取り込むには現状では無理である。早期に拡大する必要がある。
37	沖縄は人気不衰、さらに観光として人が増えていくのが目に見えてわかるから、今後空港の整備等、改善していく必要は絶対にあると思う
38	滑走路延長してほしい
39	観光産業で成り立っているのだから、ぜひ拡張を希望します
40	もうちょっと空港の滑走路を大きくして欲しい
41	これからも増えると思うので、ぜひ大きくして欲しい
42	需要予測については、確実に増加傾向になるといいます。特に国内線はスカイマークの参入により、発着数ともに数倍増えると思います。貨物需要においても、佐川急便グループのギャラクシーエアラインズの参入で、貨物取扱量も増えると同時に、発着数にも多大な影響を与えるのは間違いないでしょう。需要増加に対し、ランウェイも1～2本追加し、埋め立てによる拡張が必要不可欠だと私は思います
43	沖縄がさらなる観光地としての需要、利用数が増え、那覇空港も更なる規模拡大を目指さなければいけない
44	ますますジェット大型化し、音は多くなると思う。必要ならば海上に伸ばす方法もしかたないと思われる
45	沖縄県の利用者が増えているのは分かりました。しかし、国内線のターミナルの広さは十分(現在の所)だと思います。将来的には規模を大きくすることは検討すべきだと思いますが、私は共同利用している自衛隊など緊急機の発着へ支障がでているという記事を最近見まして、ターミナルより滑走路の増強(本数)の方を優先すべきではないかと考えております。大変な仕事だと思いますが、空港のそして地域のために頑張ってください
46	今、夏休み期間中になると、どこの航空会社もいっぱい、自分の親も里帰りができなくて困っていました。将来需要が伸び続けるのなら開発を進めてほしい
47	航空需要が伸びてきているので、早めにターミナルの展開を進めた方がいい
48	色々なパターンを考え予測をしているので、よほど事が無い限りはこのような感じだと思ふ。それを考えると、空港能力を見直し、将来的に今の2倍、3倍利用する人々がいっても対応できるような施設にするべきだと思ふ。
49	瀬長島を買い取って1日も早く国内1位の2,500メートルの滑走路を造る事が沖縄県民又は客の国々のそれとも日本国の方の関係する行政にも願います
50	ユーザー増を見込み施設の拡充を是非お願いしたいです。
51	滑走路をもっと増やしてもよい
52	限界に近いと思う。滑走路増設は必要
53	沖縄県の観光業に役立つのであれば、早めの着工をお願いしたい
54	これだけの調査報告がでているのであれば、早く次に進めた方がいいのではないかと、何事もスタート時は反対されることが多いが、作ってしまうと県民も納得するであろう。ただしその後のケアも大事!頑張ってください
55	報告書通りだいたいよいと思う。現施設を効率のいいように改修していくのはよいと思う。その中でもう一本になる方向で考えていったらよいのではないかと
56	今のままでは小さすぎる。もうすこし大きくすべきではないか。現在の空港近くの海を埋め立てて広くしたらどうか

57	1. 滑走路を増やしてもよいと思う。現在、自衛隊との同一滑走路使用において、事故等の影響によりダイヤの乱れを防ぐ必要があるから。 2. 国内線の航空ダイヤ(路線および時間帯)については現状で不満はないが、国際線の路線増加があるとよい
58	自衛隊機等の需要を固定しているが、将来嘉手納基地に移転する可能性は無いのか、仮に移転されたとした場合でも将来の空港能力はバンクするのかを検証してもらいたい。 将来にわたり国防の観点から自衛隊が那覇空港を使用するのであれば、空港利用者の安全・安心の面からも防衛予算で滑走路を新たに増設をさせるべきと考える。
59	エプロンの狭さ、誘導路の配置にも問題がある。早急に、離陸待ちを解消すべきである。しばらく前のことになるが、船の座礁で空港が閉鎖されたことがある。その他、メンテナンスなどを考えれば、予備の滑走路は必要。千歳でも滑走路は2本ある。 新規航空会社の参入をしやすくする必要があるのに、空港容量に飛行機の発着が制約されるなど、本末転倒である。道路渋滞と同じに考えているようだが、空港は渋滞を起こさせない規模とすべきである。
60	2015年には発着回数が12万回(需要予測)で滑走路に余裕がなくなると予測されているが、自衛隊機もあるのでさらに余裕がなくなるのでは、今日から第2滑走路の整備を検討する必要がある。 滑走路での事故、何らかの原因で使用不可となった場合、ダメージが大きく旅客の減少にも繋がる
61	T/W(誘導路)の増設に加え、ターミナルビルをR/W(滑走路)の中央に建設した場合についても検討してはどうだろうか
62	2015年以降に突然パニックが生ずるということではなく、現時点でも渋滞化は生じている 滑走路の維持管理、事故等に対する対応などから、特に共用飛行場である那覇空港の滑走路は最低2本必要である
63	限界に近く増設が必要かと思えます。とくに1本では維持管理にも不都合かと思えます
64	将来能力が不足すると思われる。滑走路の増設が必要か？
65	現状は理解できる。長い将来を考えて2～3本大型滑走路を作るべきである
66	いずれ滑走路増設が必要になる。大型2本が必要かどうかは要見極め(中・小型機用1本の増設で十分かも知れないが)
67	1本の滑走路だけでは中核空港として不十分である。現在の滑走路と同規模のものを追設するか、那覇空港の特徴である中小航空機用滑走路を設けるのが良いか検討が必要と考えます
68	空港能力の考え方は理解できますが、より最小の費用で最大の効果を得るには滑走路の増設が肝要と考えられます。中小機を対象とする2,000m級の滑走路の増設でもよいのかどうかを検討して頂きたい
69	今後2015年には、空港施設がピークとなることが予想されているので、早めに那覇空港の整備を進めて頂きたい。
70	那覇空港は、自衛隊との共用でなくても空港能力の限界に近づいている。また、観光振興の上から国際線の乗り入れ規制をする必要があるとかが出ていますが、それを予測見込んで滑走路の沖合展開を実現する必要があると思えます。
71	将来滑走路は、3本程度必要ではないか。交差させる方法は可能か。国際線の充実が不可欠、誘客プロモーションについても国外に向け(ヨーロッパ)が必要があるのではないかと？
72	現状では、需要予測に対応できないと思われるので整備拡充が必要
73	自衛隊も使っているので、スクランブル発進も考えれば限界はもっと早く来ると思う。これを考えれば、誘導路を二重にするよりは、滑走路を増やすべき。
74	インフラ整備は、絶対に必要です。自衛隊との共同使用もあり、今の倍ぐらいにすべきです。国際空港は福岡とのしがらみに負けず、独自の振興策、戦略を取り必ず成功させましょう。
75	発着がピークの時間帯にジャンボ機を多用すれば、ある程の発着回数が見込まれると思う。そのために、滑走路の増設や誘導路の二重化は必要だと感じる
76	空港能力に関しては、すでに軍民兼用で能力限界が常にオーバーされている。是非もう1本の滑走路を早めに着工すべき。そして国際国内共有できるターミナルを同じ建築物に同じ屋根にして、全天候型のターミナルにして、国内/国際トランジット客に便利な空港にしてほしい。 すでに大学院の沖縄設置が決まり、もっと外国からの利用客が増える。国際線ターミナルの国際レベルアップが必要です
77	早い段階で2本目の滑走路を作ることが一番ではないか
78	現状の1本の滑走路では必ず空港能力の限界が訪れる。そうすると、観光産業中心の県経済に大きな打撃を受けるのは必至。僕は私自身が考える2つのケースも視野に入れている ケース1. 空港滑走路の増設(1本 3本) ケース2. 環境に配慮した海上での新空港建設
79	専門的な事はよく分からないのですが、 バンクP29のように、利用しやすい時間帯がかなり、発着回数が集中していることがよく分かった。その特性は是非強調すべきと思う。 その他、沖縄のライフラインになる空港に滑走路が1本しかないのは問題だと思う。事故が起こってからでは遅いと思う また、ボーディングブリッジすら、すぐ隣の国際線ターミナルにないのはあり得ないこと。世界の国際空港から、沖縄の高級リゾート地を訪問する旅客が、途中の空港で失望してしまう。ぜひ早期の改善を。「感動体験」の演出も旅行商品の一つです。
80	調査報告からは、もう空港能力は限界に来ている。近い将来限界になる。 空港能力向上のために、空港拡張は急ぐべきと考える
81	滑走路の増が望まれる

82	発着回数は、おそらく限界に近いと思います。旅客ターミナルも人だらけです。施設の増設時期だと思います。
83	他空港では本当に必要なか？と思うところはあるが、那覇は本当に拡充が必要だと判断されているのだから、大幅かつ急速に設置すべきである。滑走路の民間専用もしくは2本化を推進すべきである。1本ではことが起きたとき危険性が增大するおそれがある。長距離路線は、下地、米国、台北に向かざるをえない可能性が高い。
84	同上(拡張した方が良く、多くの利用客数が見込まれる)
85	今後に供えより一層の整備が必要。他空港に比べ規模が小さい。
86	将来の状況によって対応策が変わってくると思うが、沖縄は観光で成り立っているため、空港が利用しやすいと、もっと観光客を誘致できると思うので、滑走路が増えるといいなと思う。
87	滑走路は2本に増えると思う。
88	沖縄の要の空港であり、複数の滑走路の必要性は感じる。
89	人が増えるのであれば増す必要がある。ただ、自然への配慮も考えてほしい。
90	将来の需要予測についても少ないように思いますし、早期の拡大を実施すべきものと考えております
91	滑走路等の増設が実現した場合、1日の発着回数が増えます。手続き時間、待ち時間が今よりかかったり、飛行機の事故やトラブルが発生するなどがないように気をつけてほしい
92	台風時の横風用のRWが必要
93	もう1本滑走路が必要
94	想定内にて検討かつ準備等が要求されると考えられます
95	早い段階で計画が必要
96	大規模に空港全体(滑走路等を含めた)の整理をして、もう空港開発の必要がない状態にして欲しいと思います
97	海側へ滑走路を1本作ることができれば解決する。又は自衛隊の共用を除去できないか
98	「有事」という視点が抜けている。数年前も貨物船が座礁し、ほぼ一日空港が使えなくなったことがある。滑走路が2本あれば、1本が使えなくても、もう1本の滑走路でやりくりしていくこともできる。平時と有事(トラブル時)も含めて検討すべきだと思う
99	滑走路1本の空港としては利用度の高さが高いということはおわかりました。もし可能であれば空港の拡大も考えていってよいと思います
100	今後ますます強化(施設整備)されなければいけないことを思うと、現段階での空港は拡充整備を早急に考えます。スペースに対する機能のアンバランスは危険性をも伴わないのか懸念されます
101	10年後には空港能力が限界になると思う。したがって沖合展開が早急に望まれる。
102	軍民共用なので、最大限の安全取り組みに早急に取り組む必要があると思います。そのためにも空港の拡充は必要になると思うので早期取り組みをお願いします。
103	早めに見極め、拡張、新設して頂きたい。空港整備、インフラ含めて早めに対応すべき
104	(現状の指標からすればこの結果で良いのではないか)。この予測から早期に能力アップを望む
105	自衛隊との共同空港であり、安全面や定時制の面からも、もう一本の滑走路は必要と考えられる 今後、離島便の小型機のゲート不足が予測される点から増設を検討する必要がある。また、チャーター便等の利便性を高める必要がある
106	(上記したことから)、自衛隊との分離も視野に入れる。いずれにしろ、すでにオーバーフローを実感する時期は多々みられ、不自由さを感じる。観光と東南アジアの重要拠点を目指す際には、複数滑走路の24時間効果的利用と、周辺整備(時空間的)が必要なのは目に見えている
107	まず第一に滑走路をあと一本作ることを。PBBも少ないと思った。
108	滑走路1本では危険が高くなるので、早めの取り組みは必要だと思う
109	早く2本又は4,000mにすべし
110	国内の空港はバンク状態と考えます。3分毎の離発着では空港の安全は図れないこと。始発便から最終便に行くに従い、機材調整等で遅れが当たり前の如く発生していることは、トランジツ的な空港にはなれないと思います。早急に那覇空港の拡張と24時間空港としての機能拡大を期待します。
111	上記事由から、現状でも空港は拡大して欲しいと思う。サービスが低下してしまうことがとても心配
112	誘導路よりいっそのこと滑走路の増設のほうがいい。物流もますます増えると思います
113	是非2015年までには、沖合の滑走路を利用できるように進めて欲しい。
114	やはり滑走路の増設や沖合い移転など必要と思う。沖縄県に那覇空港1ヶ所ではどうかと思う(県庁所在地)。青森や秋田など2ヶ所あるところもあり、自衛隊も利用する空港なのでもう少し考えて欲しい
115	空港ターミナルの拡充だけで問題が解決するのでしょうか？滑走路の拡張だけでなく、2本に増やすなど根本的な問題かと思っています。自衛隊の離着陸も多大な影響があるのだと思います ターミナル拡張と同時に滑走路の2本化に向けて努力すべきではないでしょうか
116	滑走路を二本にすることで緩和することは分かった。

117	滑走路1本では不安である
118	少なくとも、ターミナルの拡張より滑走路の延長の方が将来的な需要予測に対応する方策と思います。ピークの分散、機材の大型化について、その他の方策とするのではなく、優先的なものだと思う。施設拡充が最初だと、公衆の理解を得られるかどうか、
119	現在においても、「離着陸前に待たされる」「手荷物検査場が混む」等不具合を感じます。早期に空港拡大をしていただきたいと思います
120	新しい空港になって、広さはこれくらいでも良いじゃないかと思う。増便するのであれば滑走路を増やしたほうが良い。自衛隊と共有していることも考えものです
121	利用者が増えるのであれば増設してもいいと思う。しかし、無駄な増設や大きすぎる(広すぎる)建物はかえって利用する際に疲れる
122	現在そのまま空港のキャパシティのぎりぎりまで活用するようなことになれば、安全面でも不安を感じる。対応できなくなる前に、滑走路の増設などを行ったほうが良いのではないかと思った。ある程度余裕を持って運営して欲しい
123	能力が小さい。大きくして欲しい
124	空港を広くすること
125	以上の点を踏まえ、maxの利用を空港処理能力の70～75%とするとすれば、当然複線化、すなわち空港沖合い展開も十分検討すべきである。かつて故国場幸太郎氏が沖合い展開を唱えた時、県内世論は十分に熟していなかったと思われる。
126	瀬長に伸ばしても、鏡水に伸ばしても拡張は可能と思う
127	拡大するべき
128	拡大は必須
129	もっと拡張して欲しい。駐車場(旅客用)を広くして欲しい
130	3,000m以上が適当
131	日本の南の玄関口となるよう、もっと整備拡大して欲しい
132	余裕のある空港にするため拡張すべきと思う
133	もっと大きくして
134	空港を広くして欲しい
135	滑走路2本
136	現状の空港では駄目。羽田以上の能力が有るように改善すべき
137	那覇空港の現滑走路の拡充整備と沖合展開による埋め立て滑走路建設で、第2次沖縄振興計画に盛り込んでいく必要があります。離発着回数が増加傾向に対応すると共に夜間離発着回数に関しては、周辺・近隣住民への騒音問題に配慮すると共に、環境対策を十分な取り組みが求められます。処理容量の増強は重要だと考えます
138	海外とくにアジアの空港と比べても、那覇空港は現在でも相当過密感が強い、報告書のとおり、近い将来に無理が来ることは目に見えている。早く滑走路を増設すべきであり、またターミナルビルも増築すべき。
139	増加する観光客に合わせて、やはりもう1本滑走路を作るべきだ
140	現時点でピーク時の混雑はすごく、手荷物検査でだいぶ待たされることがあるので、これ以上の旅客になると、やはり大きくしていかねば対応できないと思います
141	滑走路をもう一本増やして欲しい。ピーク時にしか里帰りできない為、混雑がひどく時間通りの出発がいつも出来ていないから)
142	今以上に旅客が増えるとなるとターミナルも滑走路も大きくしなければ対応できなくなると思う。民間だけの利用にして、自衛隊は他の場所に移すことは出来ないのですか？
143	空港の拡張は大切です
144	キャパが目の前に来てからでは遅い。早めに手を打つべきと考える
145	設備は余裕を持って実施すべきである
146	上記にも書いたが、1つの滑走路を民間が使用しているのは安全上もサービス上も好ましくない。早く2本にして欲しい。また、台風時のサービスも年々向上してとてもよいと思う。セキュリティを増やし、スムーズにしてほしい
147	発着回数の多さは国内有数だということで、管制のミス、飛行機の整備不備等余裕がないためにおきている。早期に滑走路を建設すべき時期に来ていると思う
148	今のままでは、滑走路に余裕がなくなるそうなので、あと一本増やしたほうが良いと思う。また、そうすると利用者も増えるのでターミナルを増設するなどした方がよいと思う。
149	滑走路は1本じゃすくない気がする。国際ターミナルは狭いと思う。
150	1本の滑走路でこれからの需要に対応しようとすると、どうしても危険が伴うので、とりあえず滑走路を増やすべき。そうすることによって経済的な打撃を回避でき、人々の需要にも応えることが出来る。

	空港自体、設備を上げて必要に対応する設備もより増やす必要があり、空港以外もより向上すべきだと思う
151	
152	空港能力については、私(素人)はなかなか見極めはむずかしいのですが、空港(建物)設備については、まだまだ改良の余地あり。たとえば、地下を利用すればまだまだ10年後も(1,000万人)使用可能と思うが、滑走路は1本ではどうにもならない。幸いにして、となりが自衛隊(国の)使用地区である。成田のような大変な事にはならない。二本目も早急に造った方が良いと思われる。
153	将来の沖縄を考えると、離島県沖縄は航空路の必要は言うまでもない 県民生活のすべてをみると、是非とも空路の完備を望む
154	建設賛成します
155	機能アップには大規模な改修が一番いいのでは
156	沖合展開の必要性
157	いろんな予算で早期実現は可能であります。省庁の枠にとらわれず頑張ってください
158	計画実現に向けて、拡充整備を行って欲しい
159	今後、観光客等の大幅な伸びが予想されるので空港の拡大を望む。2本の滑走路が必要
160	早く沖合に滑走路を作るべき。賛成！！
161	滑走路の沖合展開
162	1本では事故があった場合、空港から出入りできないので早期着工、完成を
163	離島県である故に、是非とも飛行機による県民の足の確保が最重要課題、更に観光客誘致は、大きな施策です。安全確保第一のために自衛隊との協同使用を早期に中止した上で、空港拡張をご検討いただくよう切望します。
164	沖縄県の立地条件を生かす観光にとっては、外国(中国、台湾、アジア等)からの誘客が今後の課題である。空港施設の拡充(滑走路の増設)が欠かせない 自然の災害、台風対策などを検討することはできないか 空港を拠点としたアクセス(モノレール、バス、その他)を整備すること
165	航空需要のあること、安全上からも滑走路増設の必要性は既に明らかである。増設した場合の環境保全上の対応(ミチゲーション)などに早急に力を注ぐべきである。P1手法の段階を踏むことは一定の理解はできるが、もっと作業のペースアップを望む
166	今年度は滑走路の増設も踏まえた解決策を検討するとのことだが、滑走路の配置(たとえば平行滑走路の端を滑走路を現滑走路よりやや北側にずらす等)によっては、ターミナルまでのタキシング距離を短くすることも可能である。これは空港の処理能力にも優位に働いただけでなく、CO2排出量の抑制にもつながる等の効果もある。滑走路の沖合い展開を検討する上で、海洋環境に配慮するだけでなく、騒音や大気質への影響も考慮しては如何だろうか。そのためには、那覇港の唐口航路の計画変更が必要かもしれないが、羽田で東京港の第一航路の変更を行っているので参考事例はあるはず。俊口航路の活用を促進するよう那覇港とも連携を図れば可能だと思います。那覇空港の発展を応援しています
167	滑走路1本では、緊急時対応やメンテナンスが円滑にできない。2本目の滑走路が必要だろう
168	沖縄経済振興や基地の負担克服のためにも増設が是非必要だと考えます
169	国内空港では関西空港2本目滑走路増設中、更に羽田空港も再拡張中であることから、2015年といわず早めに那覇空港の処理能力が一杯になる可能性がある。今から新滑走路を建設する必要があると思われる。
170	2番目の滑走路を早期に実現をお願いします。
171	毎年、来沖する人口が増加している。また、滑走路が足りなくて来沖出来ない人口も多いことが分かった。早期に滑走路を造るべきでしょう。
172	早めの平行滑走路増設の必要性を感じている。誘導路の2重化で能力を増やすことは良いと思うが、何か有った場合の影響が大きくなり根本的な改善にはならないと思う。
173	確かに現状では1本では大変、2本あれば安全面も向上されて良いと思う 旧ターミナルの早期活用を！
174	観光客を増やすには、それなりの施設(空港)が必要だと思うので、滑走路を二本にしても良いと思う。
175	自衛隊との共用はやめるべきだと思います。今後の空港能力を高めていくためにも また、滑走路の増設も必要でしょう 国際線をもっと充実させていくことも今後の空港の発展に重要だと思います。ターミナルがしょぼすぎる
176	離島県の本県は海、空が物流の拠点である。2本滑走路等、抜本的な検討も必要である
177	那覇空港を大きくするしかないことをもっと強調したい
178	県経済に及ぼす影響の項目で、2015年頃には相当な損失(影響)があるとしているが、そうであれば早期の拡張整備を行う必要があるのとの結論になるのではないかと。報告書のまとめの最後の部分「課題解決の手順」の記述は積極性が見受けられないものとなっていると思う。
179	東京線はB747が主体であるが、B777-300を推進し貨物をもっと拡大化する。また、フレーターを飛ばし沖縄の物流を拡大することにより、かなり大きな経済向上化が測れる。必要な公共事業は、国が責任を持って早急に対策を立て着工することにより、沖縄県また国民全体の利益となることをわかってもらえれば・・・
180	確実に増設を進めなければいけないんだとわかった
181	早く滑走路を2本にしたほうが良い。自衛隊機と民航機との運用がスムーズに行く。

182	航空路の沖合い展開について早急に実施して欲しい
183	早期の拡張にご尽力頂きたくよろしくお願い申し上げます。
184	早期に滑走路を増設できるよう頑張ってください。
185	2本路線については大いに良い
186	航空自衛隊に味方する者です。嘘か真かこのような話があります。那覇空港と日台国境の距離は、台湾と日台国境との距離の約5倍である。したがって、台湾機が日本の領空に入りそうになってスクランブル発進をしても(距離的に)進入を防ぐの間に合わない。それに加えて那覇空港は滑走路が1本であるため、他の飛行機の離発着があると自衛隊機がすぐに飛び立てない。この話が本当なら国防上まずい話です。自衛隊の基地がどこかに移転するのも1案ですが、「滑走路の増設」という選択肢があってもいいかな?と思います。
187	重要な空港であるので事故等で滑走路が使えなくなった際の予備の滑走路も必要では?
188	滑走路が1本という事にとても驚きました。沖縄は観光地で有名なのに1本というのは少ないのではないかと感じた
189	需要が増えるなら滑走路をふやさないといけないかと思う。乗れない人がでると困るから
190	ぜひ拡大してほしい
191	最も安値で出来る滑走路は海側に平行して1本増加すればよい。瀬長島は買収すべき。それで解決します
192	離島である沖縄にとって空港機能の拡充は重要。単なる需要予測だけでなく、事故や災害時等の事態に備えるという視点からの検討も不可欠
193	今始めないと、現在的那覇空港における観光客数は450万人の処理能力であったと思いますが、今年、世界のうちなんちゅ大会が開催いたしますが、はずかしいですよ
194	那覇空港の近くでは港湾整備が行われている。港湾施設と空港がこれだけ近いのは世界的に見ても類を見ないということである。港湾と那覇空港をリンクさせた世界的な物流の視点での空港拡張を検討する必要があると思われる。
195	航空需要予測の結果からすると、2015年には滑走路2本が実現されていないとまずい感じがする滑走路増設に向けての対応が遅いのではないか
196	早く2本目の滑走路を造るべきである
197	年間17万人が利用できなく、190億円の損失(夏場)。将来はさらに損失は大きくなるということが理解できたので早めの滑走路を望む。自衛隊との分離が必要
198	沖合展開は1500メートル以上のオープンパラレルとして離発着が単独にできるよう将来の先を考えた方が良いのではないか?
199	空港拡張の際、海岸域は白砂を多量使用し、南国沖縄をアピール
200	需要予測からしても新設滑走路の必要性は是非必要だと思われるが、現在滑走路が1本しかないためこの滑走路が事故や災害で使用できなくなった場合の損失からも平行滑走路の必要性をアピールしたい。
201	那覇空港の能力限界が沖縄の経済に与える損失の大きさに驚いている。空港の能力を沖縄の魅力、東南アジアにおける沖縄の役割、位置づけ等の相互関係もあるが、早めに整備すべきであると思う。需要予測も良いが現空港の危険性はないか、無理な発着で安全性は保たれているのか、検証されていると思うので資料として示してもいいのではないか。
202	観光が収入の柱である沖縄であるのに現在来たくてもこれない客がいる。その現況からいけば2本目の滑走路を早急に建設する必要があると理解する。
203	今後沖縄のことを考えると空港拡張が必要になってくると考えられる
204	離島県であるゆえ、他府県への交通はほとんど航空を利用せざるをえません。沖縄の発展に空港の拡大、利便性は大切な事だと思います。それと同時に沖縄の自然も大切だと思います。地球温暖化の時代です。長い目でみずえての行政をよろしく願います
205	将来の見通して2015年には予測どおりバンクし、県経済に大きな損害をもたらすのであれば問題であり、既存の施設で有効利用してもあまり変化が無ければ早急の滑走路新設が必要である。沖縄の場合は他県と違って隣に空港がなく、緊急時には大変なパニックになる
206	航空機の増発ができ、沖縄の観光、ビジネス発展のために空港を整備、滑走路を増やして欲しい。国外からの観光にも力を入れて欲しい
207	現在自衛隊等と共用空港であり、空域についても米軍等が多く占めており、国際空港としては2本の滑走路が不可欠である。
208	私は、滑走路1本の空港としては国内1位の福岡空港の近くに住んでいますが、サービス全般の水準が低くなることはないと思います。それ以前の空港関係者の努力により補うことができるとは思います。国際空港として発展していくことができればもう1本滑走路を増設することが便利だと思います
209	説明を聞いて、大きな那覇空港だが近年オーバーフローすると知り驚いている。拡張したほうが良いと思われる
210	夏のシーズンには、多数の観光客が航空券を買わずに、沖縄旅行を断念していると聞きました。需要の多い時間帯の発着便を増やすため、2本の滑走路は必要です
211	沖合いにもっと拡張して、観光客1,000万人でも対応できる空港にしてほしい
212	必要ならば、作ればよい

213	近い将来、ハワイ、ドバイ、オキナワと世界に位置していく為にも、沖合い展開を視野に入れた運動が必要と思われる。
214	近隣諸国に比べて拡張、整備など遅れているように思う
215	急いで結論を出して、早期着工を切望する。 沖合いに整備する滑走路は自衛隊と共用にし、現滑走路は民間専用とする必要がある
216	是非、滑走路をもう一本作って欲しい
217	観光立県を推進するには空港、道路、港の整備が大切です。早めに着工しましょう
218	那覇空港は現在、滑走路1本しかないので、2本目を作って欲しい
219	必要な公共工事は積極的に実施すべし
220	ターミナルの拡張案についてはすばらしい案だと思います。需要が増えるということは一番の解決策だと思います。約17万人の人が沖縄への旅行の取りやめは相当な損が出ることにとても驚いています。すぐ滑走路を増やすのは難しいと話がでしたが、でも着々と実施できるようになるといいですね。私も旅行する際(夏休み)だったのですが、日にちによっては希望の便がとれずに困りました。これからも頑張ってください
221	自分もよく空港を利用しています。ターミナルを増やすことでもっと便も増えると思うし、そうなったら旅行者も増えて沖縄の経済も発展していくと思う。飛行機好きな人の為にターミナル内や、空港敷地内近くに展望台などを作ってはどうでしょうか
222	滑走路の増築などしたらいいんじゃないですか？ハード面での拡充が必要だと思います
223	滑走路増設に関して、もっと踏み込んだ表現をして欲しい
224	ともかく滑走路を2,3本増やすことです
225	とりあえず、将来的に滑走路を2本にする必要があると思った
226	調査報告書とかはいいので早く空港を作って欲しい
227	フリーゾーンは全く活用されていないのだから早く新貨物ターミナルゾーンを展開すべき。 沖合いに新しい滑走路を作るなら3,000m距離のあるものを作ったほうが良い。2,500mの案では処理能力がほとんど変わらず作る意味がない。 国際線と国内線のターミナルビルを一緒にしたほうがエプロンも増設できてよいのではないかと 第5エプロンはまだあるのか？あるなら固定資産税等維持費の事が気になっていた
228	早く拡張したほうが良い
229	滑走路増設は雇用促進の面から早急に推進すべき 小池大臣もコメントしているので、県としても国に要望すべき(米軍問題は別として) 雇用問題は振興計画にもっているもので知事としても要望すべき P1ステップ2を進めると言っているけど、ステップ3までやると違い、早急に整備すべき
230	沖合展開の促進 国際路線の将来展望について(国際路線の強化)
231	すでに発着は逼迫しているのでのん気に議論している場合ではない。 個人的には旧ターミナルに自衛隊基地(一般人の目に触れる機会がなくなり、安全保障の面でも重要)、自衛隊基地エリアに新国際線ターミナルと国内線ターミナル増設、国際線&貨物エリアを全て貨物エリアにする。 那覇空港は旅客ターミナルが滑走路の端に寄っているの、出発、到着機が回りくどい。滑走路にあっては沖合いに展開して位置をずらし、ターミナル側に誘導路を新設。 理想は旅客ターミナルを挟んで両端に滑走路を作り、同時運用可能な滑走路を2本作るのが理想(羽田みたい)だが、建設費やそれまでの代変えが難しいので現実的ではないが、やれるならその方がいい。 最低でも誘導路の建設、旅客ターミナルの増設は急務だろう。このままでは観光や産業は頭打ちになるのは目に見えているのであるから、一刻も早い対処を。嘉手納や普天間が返還、もしくは民間航空に開放されるなどの夢を見てはいけぬ。 ついでにゆいレールの県北、県南までの延長、最低限でも県央までの延長も急務。 観光客は利便性の悪い場所には行かないし、このままでは那覇に近いエリアだけ観光客が増えて、県北や県南は取り残される。 観光客がバスで通り過ぎるだけで実際に地元に宿泊するなど金を落としていかない。
232	・新聞をみていよいよかと思った。大歓迎する。騒音等も考慮し、滑走路は海側へもっていき、全国または海外からも、いつでも利用できる24時間空港としてほしい ・空港は大金が必要と思うので、お金がある時に考えるべきである。今では厳しいと思うが、がんばってほしい ・つくる時も、小さくつくって伸ばしていくよりは、一度に大きくつくった方がいい。増築はよくない。
233	・沖縄県は人口の増加、高齢化社会等が想定されるため、航空需要は拡大していくと思う。空港の拡張が必要 ・騒音問題を考えながら、軍民併用、嘉手納飛行場の利用を進めていけばいいと思う ・沖縄の観光産業の発展に空港はとても重要である
234	・発着がピークの時間帯にジャンボ機を多用すればいいのではないのでしょうか ・需要は伸びると思うので、滑走路増設、誘導路の二重化は必要だと感じる
235	はやく滑走路でも作ってくれればいい
236	アジアでも日本は遅れている。空港から経済は発展する。県民はみな賛成だ。ステップとかふまなくてさっさと作って欲しい
237	もう一本滑走路が必要。事故等で使えなくなったら大変なので

238	・観光事業がなくなれば人が少なくなり、リピーターをどのように獲得するかが問題 ・台風時の横風用の滑走路が必要
239	滑走路をもう一本増やしたほうがいい
240	2015年になると発着が難しくなる結果が出ている。それに伴い経済損失が220～490億円となる。そのためにも早くもう一本の滑走路を建設して欲しい。また、深夜の発着も増やして欲しい。ハブ空港へ向けて整備して欲しい。
241	積極的に増設をやって欲しい。沖縄は、他県とは異なり空、海しかない。 航空局長は、今からは貨物に力を入れると言われていて、現在的那覇空港の貨物地区は危険、いつ、労働災害が起こってもいい状況。絶対的スペースが不足している。 30～40年先を見越した施設を計画して欲しい。
242	自衛隊との共用について、国土交通省と防衛庁は今後どうしていく考えなのか。 滑走路の整備は一般財源で行い、空整特会でみている空港燃料税、着陸料などを安くしていくべきではないか。そうすれば、運賃も安く提供できる。 現在、羽田の整備に予算が重点的に配分されているため、那覇空港の整備にはまわらないのでは。2009年の羽田の滑走路増設後でなければ、増便はできない。2009年後の展開について、もう少し詳細に示して欲しい。 修学旅行者により、県やエアライン等が潤っている。大切であるが、現在、一般客と同じ動線を利用しているため、狭隘化している状況。修学旅行者の動線を新たに確保することにより、狭隘化は低減されるのではないかと。 自衛隊機がなくなれば2万回程度余裕がでるのではないかと？ 嘉手納ラプコンはあと1年半で返還されることや、技術の進歩等により、滑走路の処理能力370～380回/日はもっと拡大されるのではないかと。ラプコンが返還されるのであれば、管制もやりやすくなると思う。 貨物エリアをどうするのか、具体的に示す必要がある。現在、狭隘で危険である。 また、企業としては、ハイブリッドのホ-クリフトを使いたいが高くて買えない。そのため、空整特会でお金を出して欲しい。こういう問題をクリア-にした上で、もう1本滑走路が必要が検討してほしい。
243	平行滑走路を早期に整備してほしい。できれば同時着陸が可能なものをお願いしたい。 台風時、特に東風の場合、気流が悪くなり飛びにくくなる。横風にも対応可能な滑走路の整備をお願いしたい。 出発の準備が整っても、後方に走行中の航空機があるためなかなか定時に出発できない。輻輳をさけるため、平行誘導路の整備をお願いしたい。 CAT、対応の航空機援助施設の整備をお願いしたい。 将来展開までの暫定措置として、RWY18用のILSの設置、およびRWY36用のロ-カライザ-のONSET化(OFFSETでは、250フィートまでしか降下できない、ONSETだとあと50フィート降下できる。)、ならびにRWY18への標準式進入灯の設置を要望したい。
244	需要予測の高位モデル(ケース1)でさえ年2.3%ずつしか伸びていない。県の観光基本計画では年4%の成長率を想定しているはず。もっと高い伸びのケースを付け加えるべき リスクケースは日本経済崩壊ケースではないかと思うほど酷い 1997年ぐらいから日本のGDPはあまり増えていないが、沖縄の観光客は増加している。'国民1人あたりGDPと年間旅行回数との関係'は沖縄観光については実態を反映していないのでは。 ケース1では2009年には限界と読み取れる。一方で、2009年には羽田の拡張で発着回数が増える。それを受け入れる能力が沖縄にはないということになる。もっと早く着工すべきではないか。 今後、ジャンボ機をB787に入れ替えていくと、発着回数がさらに増加すると考えられるが、ケース1を修正する予定はあるのか。
245	現状で那覇空港は立派な施設だ。この前にできた名古屋セントレア以前の名古屋空港に比べたら利用しやすい、きれい。しかし、将来のことを考え、沖縄を物流拠点にするつもりだと、確かに滑走路は2本ほしい
246	安全性、座席利用率が危険状態になる前に対応策を考えるべき。仮に第二空港を設置する必要があるのであれば、設置までに長期間かかるため、早期に事業者すべきと考える

増設後は、滑走路を自衛隊等と分離すべきという意見

17件	
245	自衛隊機の発着回数が増えたとき、また減った時の予測をしたほうがよいのではないかと。民間専用であればこのまま予測を出しても良いと思う。軍事利用はしてほしくない
246	需要が逼迫してから対策を練っては遅いのではないのでしょうか？ 拡大トレンドであれば余裕のある今の段階で拡張を推進するべきです。需要予測を下回ったとしても自衛隊との完全分離等の安全面でのメリットは十分あると思うのです。
247	観光需要に適した空港の拡張計画を進めて行かなければ軍民共用では危険性が大きいと思いませんか。空港拡張計画を実施してはいかがでしょうか
248	自衛隊機と同じ滑走路を使っていることにより、将来滑走路が不足するのかもしれないと思うので、自衛隊とは滑走路を別々に利用すればいいと思う
249	そんなに大きくないアメリカの都市空港で同時に3本もの発着を体験したのは15年まえのことで大いに驚いた。残念ながら、日本ではそんなことは無理だろうけど、OKAの場合米軍や小型機も同居させていることが不思議でならない。ぜひ一般客専用の空港ということで考えてもらいたい
250	能力の見極めは空港の運用の仕方に大きく左右。滑走路とフィンガーの間が狭すぎず、飛行機が待たされることも重大課題。報告書5章アプローチ「既存施設の活用」は重要事項と理解している。前項の需要予測と合わせると、既存施設活用だけで十分と考える。どうしても必要なら自衛隊用として滑走路1本設けたら、騒音の問題も解決していくのでは
251	上記の事もさることながら、那覇空港は半官半民の為、能力的にはすでに限界であろう。嘉手納空港基地の様な広さは必要ないにしろ、もう少し拡張した方がいいと思う。滑走路は3,000M級が2本は必要。
252	現状で考えると、もう一本滑走路があってもいいと思う。大型機と小型機、また民間機と自衛隊機を分けられれば良いと思うが。

253	2滑走路を早期に実現し、民間と自衛隊と分けた方がよい
254	現空港を自衛隊専用空港とし、民間航空専用の滑走路を沖合いに建設すると良いと思います。
255	国際路線の拡大とターミナルビルの改増築をやってほしい。二本目の滑走路の設置により自衛隊との共有部分を減らす
256	平成14年策定の計画による沖合の空港施設の展開によって、現在自衛隊との共用をやめ、分離する事が解決策になると思う
257	PIとは訳のわからない情報を市民に提供して、役人が市民と共同で計画を行っているつもりになるだけの手法ですか？意見を寄せるにも情報量が少ないこと、どうも煙に巻いている表現が多いこと、調査内容自体が情報提供だけのつもりで行われていること、が気にかかります。がいかがでしょうか。那覇空港の滑走路増設には反対ではありませんよ。このレポートには賛成できませんが、自衛隊と一緒に使っていることを避けるためにも別々に利用できるほうがいいですから。国土交通省と防衛庁と一緒に議論していないのはなぜなのでしょうね。縦割りで予算が別というところに行き着いてると思いますが、市民には関係ないので、税金を有効に利用してくださいよ。お役人さん。
258	那覇空港の滑走路増設は、1本では無く、2本にして、現行の滑走路を含め、合計3本として欲しいです。1本目は、本土使用に、2本目は、離島・県内路線用、国際線用に、そして、3本目は、自衛隊専用及び、緊急着陸用(勿論民間機も含む)滑走路として欲しいです。何故、本土使用と、離島・県内路線用と分けたのか?その理由は、報告書を見る限り、本土便の使用機材は、大型機が殆どで、次の便の離陸や着陸に時間を置かなければいけないので、県内路線や離島便は、小型機なので、時間を掛ける事無く、スムーズに行くと思います。もし、本土使用の滑走路を使用し、次の離陸に少し時間を必要とするならば、3本目の自衛隊専用滑走路を使用しながらの運用をすれば、本土便の混雑解消に繋がると、考えています。報告書を見る限りでは、自衛隊専用滑走路も、そう頻繁に、自衛隊機等が利用しているとは思えませんので、空時間が必ずあると思いますので、その空時間を利用して、上手く本土便の処理をすれば、報告書で問題視してます、県経済への影響の損失がかなり軽減されると、推測します。 また、自衛隊との共同使用についてですが、以前、私は、航空自衛隊那覇基地にて、1年5カ月勤務しましたが、自衛隊機も含め、緊急着陸航空機対処に、同基地は、全力を挙げて取り組んでおります。また、航空自衛隊那覇基地内には、自衛隊那覇病院も在り、いざと言う時の対処は、正直、自衛隊側としては、万全の態勢でありますので、どうか、那覇空港から、航空自衛隊を追い出さないで下さい!!また、隣接する陸上自衛隊那覇駐屯地の隊員等も含めると、より迅速に、緊急事態に対処出来ますので、同様に、陸上自衛隊も、追い出さないで下さい!!
259	早く沖合展開すべき。自衛隊もどうにかしてほしい
260	・自衛隊を分割できれば本数を増やせるだろう ・空港へのアクセス道路など、全域で取り組むものだと思う
261	自衛隊とは滑走路を別々に利用すればいいと思う

経済性に配慮し拡張整備すべきという意見

1件	
262	空港能力に余裕がないのはそのとおりだと思います。滑走路の拡張はよいが、ターミナルビルに観光施設は要らない(無駄)。空港能力の向上にのみ特化するべきだと思う

既存施設に配慮した拡張整備を求める意見

2件	
263	・2010～15年に旅客増加に対応できないとありますが、確かにそれぐらいかと思えます ・滑走路の増設は必要かと思いますが、場所などの問題が大きいので、現段階での「誘導路の二重化」に取り組むのが良い方法だと
264	国内線ターミナルビルは限界である。2階のセキュリティはもうバンク状態。段階的な施設整備の中で、ターミナルビルや貨物地区の拡張を考えて欲しい。空港内の企業の事務所も手狭である。 弊社整備のハンガーが西側整備地区にあるが、滑走路増設を検討する際は、ハンガー地区の存続、移動経路の確保をお願いしたい。

- 2 - (2) 多面的(経済性、環境)な検討が必要という意見

65 件

施設計画、整備に当たっては様々な視点から検討して、慎重に対応すべき

17 件	
1	沖縄は観光産業として、今後飛行機の離発着回数が増えるだろう。早急に調査をし、出来上がったときにミスという事がないようにしてほしい。ミスとは、例えば、この角度だと、風が強すぎた船との関係で、思うように下りれないなど
2	現状では一部の空港以外は利用者が年々減少しており、国が先導して空港の実態調査をする必要があると思われる。沖縄だけに絞って書けば、今後5年は間違いなく沖縄プームは続くであろう。しかし、一番の利用が見込める季節に台風があり、この問題点を良い方向に宣伝しないと拡張も含め難しいのでは？
3	航空旅客数が増加するとの前提であるが、果たして便数までの増加も比例して見込めるか疑問。全席満席の便というのはピーク季を除けばあまり想定できないわけで、旅客の需要増は、即滑走路の増設に結びつかないと思われる。それよりは施設の充実を図るべき。
4	現在の乗り降り実態は、主として国内便の利用であり、それでも年間1300万人を超える状況。今後東南アジア、中国、韓国の経済発展に伴い、沖縄の観光スポットが認知されるようになれば、ハワイと同じようにグローバルでの入域客数の増加を視野に考慮し、長期的な戦略を考えるべきである。そのためには、施設そのものは拡張性のある長期戦略に基づいて計画し、せっかくの施設を取り壊すのでは資本投入も回収できずもったいないと思われる。
5	那覇空港は、中国・台湾・東南アジアに近いという地理的、文化的条件を生かし、日本国内他空港とは異なり、台北に近いorフォローできる東アジアのハブ空港的存在を意識すべきである。その意味で、予測ではなく計画実行を想定していくと、必然的に需要は多岐にわたって増加するだろう。したがって、周辺を含めた社会資本と環境整備と持続的管理が重要となる
6	2本か3本かの選択ではなく、2本目を作るかどうかなので、需要予測がずっと大事と思う
7	空港能力よりも人、物の流れを客観的にやって分析すべき
8	一度増やした物を元に戻すのは大変です。よく熟考して下さい
9	北向き発着の処理容量がボトルネックになっているのであれば、滑走路増設の前にまず北向き発着の容量を上げる方法を考えるべきだと思います。並行誘導路を2本にすれば、南向き発着と同じ条件になるのだから、理論上36回までは可能はずです。増設は沖縄特有の美しい海を埋めることになり、失うものも大きい。本当に増設が必要なのか、他に方法はないのか、もう一度よく検討してほしいです
10	発着回数から見た場合、2015年度頃より限界に達する結果であるが、あくまでも現状の自衛隊機の発着回数を含めた場合であることが大きな問題ではないでしょうか。あくまでも自衛隊が残ることが条件ではありますが、何千億円もの事業費が予測される事業としては前提条件の設定が簡単ではないでしょうか。自衛隊機能を例えば代替ヘリポート(普天間の代替)と合わせて整備するとか、宮古の下地島空港に移転するなど現在のストックを十分活用するなどの検討をする必要があるのではないのでしょうか。これは国土交通省だけの問題でなく内閣府、防衛庁も含めた国家的な問題(プロジェクト)としてとらえてほしいと思います。縦割り行政で発生する無駄はこれ以上発生させてはいけないのではないのでしょうか。
11	特に8月に問題があることは分かるが、8月だけのための対策をどう打てるかが鍵ではないか
12	高齢化社会や健康思考も広がり長期滞在型や移住も視野に沖縄が注目されている中、基地の存在とミサイル対空撃配備への戦極不安が不明な将来見通しを暗くしている現状は、米国次期大統領や日本総理の人選や政局により情勢は変化するので、まだどうなるか見極めながら計画の柔軟性を常に置いておく方が妥当と考えます
13	今年度は滑走路の増設も踏まえた解決策を検討するとのことだが、滑走路の配置(たとえば平行滑走路の端を滑走路を現滑走路よりやや北側にずらす等)によっては、ターミナルまでのタキシング距離を短くすることも可能である。これは空港の処理能力にも優位に働いただけでなく、CO2排出量の抑制にもつながる等の効果もある。滑走路の沖合い展開を検討する上で、海洋環境に配慮するだけでなく、騒音や大気質への影響も考慮しては如何だろうか。そのためには、那覇港の唐口航路の計画変更が必要かもしれないが、羽田で東京港の第一航路の変更を行っているので参考事例はあるはず。倭口航路の活用を促進するよう那覇港とも連携を図れば可能だと思います。那覇空港の発展を応援しています
14	県内の経済がより振興され、それなりの需要が見込める(明らかに)という大前提を忘れてはならないと思われる。交通政策としてはそれ以外にも整備を優先すべきものはないのか、検討してみるべき。
15	個人的な意見としては、ターミナルビルの改修が現実的な路線ではないかという気がします。固定スポットは若干減るかもしれませんが、拡張用地は横にあるわけですから、大きな問題にはならないと思います。繰り返しになりますが、滑走路増設は最終手段と捉えるべきで、今回の見極めが本当の限界なのかを、自衛隊移転の可能性も含めてじっくり検討していただきたいと思います
16	将来の対応策としては抜本的な方策としては滑走路の増設しかないのか、その他の方策は考えられないのか
17	既存施設を最大限に活用した有効活用方策やツアー料金の設定等によるピークの分散をやった上で滑走路増設の検討を行って欲しい。はじめから滑走路増設を前提とした検討はしてほしくない

経済性についての検討が必要(財政面や整備費等)

10 件	
18	観光立県として大いに賛成であるが、拡張に対する資金面はどうなるんですか
19	予測については楽観的に考えていると思われる。観光客が今後とも増加する考えは理解出来ない。県の一般市民のマナーの悪さを考えると、観光客は現状よりも伸びる考えは再度調査する必要がある。工事をしたい為の予測は過去にもあったので、無駄使いはすべきでない(税金)。観光地の魅力もそんなくない

20	なぜ沖縄に来る需要がふえると言えるのかが分からない。損失はわかったが、普通の他県よりは利益をあげているはずである。観光による混雑を緩和しても、他のゆいレール、交通状況は来県者が増えることでますます対応できなくなるのではないか。滑走路の工事にかかる費用もあるし、十分に検討すべきである。沖縄は観光の為だけじゃないし、市民の住みやすさを考えると…
21	自衛隊との共用をどう考えるかが問題である。国の安全(防衛)を考えると、米軍と自衛隊と民間航空をどう整理していくかである。 空港の拡張を言うのは、建設企業の為しか考えてないように思う。税金と特別会計予算を使う方向だけで考えている。現在の空港を民間だけで使用すれば現状で問題ない。空港ビルの改善だけですむ事です
22	現状の空港能力では、不足していると思われるが、費用対効果を考えながら検討を進めていく必要がある
23	60歳以上の人口が増加し、旅行を楽しむ人々も増えると見込まれていますが、年金の額も減って収入の格差はどんどん広がっていくと思われます。経済的に余裕がなければ旅行する人はそれほど多くならないと思います。また、(実感はありませんが)景気が回復傾向にあるとか…景気が良くなったら海外旅行が増えて、国内旅行は注目されないのではないのでしょうか? 健康長寿と豊かな自然が売り文句ですが、生活習慣病かの多さから、近い将来長寿県から転落することは目に見えているし、山原の木々は伐採され、海も年々汚れていて行き先暗い要素しか思いつきません。こんな中で空港を大きくしすぎても赤字にならないか心配です。沖縄の将来を必死で考えて頂いている皆様には失礼ですが、悲観的な見方しか思い浮かびません。明るい見方のできる材料はありますか?
24	正確に見極めて、無駄のない整備をして欲しい
25	航空局の予算措置は大丈夫か
26	理想論をならべても意味が無い。実際少ない予算のなか、何を重点に改善していくかをもっと具体的に考えないと今後の進展はないものと思われる
27	中途半端なものを作るのは許せません! すぐ目の前にあるもっと身近なインフラ整備(アクセス道路、モノレール、鉄道など)に税金を使うべきです。繰り返しますが、逆に言うと、空港はもっと時間をかけて、向こう50-100年は十分使える、利便性の高い空港を作るべきです! ビルや高速道路を作るのとは全然違います!

環境面からの検討が必要

38 件	
28	旅客が増加することは沖縄にとってプラスだと思う。だから自然がなくなったら観光客は減ると思うので、自然だけは壊さないで下さい。
29	自衛隊の共同利用を早くやめるべき。拡張に当たっては、沖合埋め立ては極力やめ、そこは自然のままの海浜利用に努め内陸側、自衛隊使用土地の利用、空港周辺について、空港産業、ホテルやアミューズメント等の観光、リゾート計画等幅広い視点での検討・計画を要望したい。
30	現状の1本の滑走路では必ず空港能力の限界が訪れる。そうすると、観光産業中心の県経済に大きな打撃を受けるのは必至。僕は私自身が考える2つのケースも視野に入れている ケース1. 空港滑走路の増設(1本 3本) ケース2. 環境に配慮した海上での新空港建設
31	人が増えるのであれば増す必要がある。ただ、自然への配慮も考えてほしい。
32	単純に空港収容能力に近い将来限界があると予測されるから改修・増築を行うというのは容易である。環境面も配慮すると、最後の手段ではなからうか? 観光客が来県される時期、時間帯を平準化させる努力をすべき。これ以上の観光客を誘客するより、観光消費を上げることが先決。誘客活動をしなくても、観光客が長期にわたり自然増加するとは考えられない
33	環境問題のある中、滑走路増設は安易ではない。でも便数は増やしてほしいので、個人的考えですが、離島便の小さな飛行機は那覇軍港を利用したらどうだろうか。 また、国際線ですが、滑走路使用料金が高値のため、米国機等の利用率が減っている。アジアの中のハワイをイメージして来県する観光客のためにも、アジアと本土以外に欧米の観光客(世界のウチナー人)も来県しやすいようにしたほうが、本土客も外国感覚をもって増えると思う
34	現在的那覇空港だけでは受け入れ能力に限界があるのは分かるが、それ以上の能力UPには埋め立てるか、自衛隊を追い出すしかない! さらなる自然破壊を防ぎ、能力UPには山頂への新空港の建設が望ましいのでは、
35	空港能力の見極めについてはすばらしいと思うが、環境面の配慮が少なすぎると思う
36	那覇空港の現滑走路の拡充整備と沖合展開による埋め立て滑走路建設で、第2次沖縄振興計画に盛り込んでいく必要があります。 離発着回数が増加傾向に対応すると共に夜間離発着回数に関しては、周辺・近隣住民への騒音問題に配慮すると共に、環境対策を十分な取り組みが求められます。処理容量の増強は重要だと考えます
37	現在の予測によると、空港の便数が足りなくなると予測されているから難しいと思うが、自然景観を損なわずに滑走路を増やす等や、便数を増やす等の対策を立てることが重要だと思う
38	環境に配慮してほしい 県民の意見がどのように反映されるのかが知りたい
39	インボルブメントを標榜するなら、説明会で誤魔化すのではなく住民会議、住民のワークショップ立ち上げなど真の住民の声を聞かなければ、早晚反対運動が起こることは必死である。地元住民にとって1番の関心事は拡張に伴う埋め立て範囲の明示化であり、図やCGでの説明である。瀬長島がなくなるという事実をはっきり言うべきであると具申したい。現在はアリバイ作りをしているように映る。
40	モノレールをターミナルに乗り入れるよう改良すること、海側への埋め立ては、極力少なくするよう瀬長島の高さを下げることに、地元の了解を得られるよう、今のうちから代替案を検討すること。
41	航空需要のあること、安全上からも滑走路増設の必要性は既に明らかである。増設した場合の環境保全上の対応(ミチゲーション)などに早急に力を注ぐべきである。P!手法の段階を踏むことは一定の理解はできるが、もっと作業のベースアップを望む

42	今年度は滑走路の増設も踏まえた解決策を検討するとのことだが、滑走路の配置(たとえば平行滑走路の端を滑走路を現滑走路よりやや北側にずらす等)によっては、ターミナルまでのタキシング距離を短くすることも可能である。これは空港の処理能力にも優位に働いただけでなく、CO2排出量の抑制にもつながる等の効果もある。滑走路の沖合い展開を検討する上で、海洋環境に配慮するだけでなく、騒音や大気質への影響も考慮しては如何だろうか。そのためには、那覇港の唐口航路の計画変更が必要かもしれないが、羽田で東京港の第一航路の変更を行っているので参考事例はあるはず。倭口航路の活用を促進するよう那覇港とも連携を図れば可能だと思います。那覇空港の発展を応援しています
43	自然環境はどうするのか
44	失われる環境との比較もPIとして大事ではないか
45	那覇飛行場は、民間専用飛行場として、整備拡張等は陸上内で行い、那覇飛行場周辺の美しい沖合い等の海は埋立等の開発は絶対だめです。沖縄の心を育て、地域にやさしい発展の在り方を考えて、実施して下さい。
46	安全と環境に配慮した整備をお願いします。できるだけ、民間の視点を取り入れてほしいです。空港の駐車料金は高すぎます。民間に委託してもらって安くして。
47	空港周辺の緑化をすべき。海域の環境整備
48	今回の資料で気になった事は、空港能力の改善が行われなかった場合の損失が具体的に示されていましたが、逆に拡張工事が行われた場合で、需要予測がはずれた場合の損失や環境への影響等マイナスの面も示すべきではないでしょうか
49	離島県であるゆえ、他府県への交通はほとんど航空を利用せざるをえません。沖縄の発展に空港の拡大、利便性は大切な事だと思います。それと同時に沖縄の自然も大切だと思います。地球温暖化の時代です。長い目でみずえての行政をよろしくお願いします
50	空港近隣に住んでいるのですがエンジン音がやかましいので、滑走路の2本目は騒音にも配慮し、沖合への展開が良いと思います
51	米軍基地返還後、跡地利用として空港として利用出来ないか、等、あらゆる事を考え、那覇空港の拡張にとどまらず、別の場所に何カ所か小さな空港をつくってもよいとおもう。また那覇空港拡張には、環境も重要であり、その辺りを慎重にやっていただきたいと思う
52	環境面の問題もありますが、那覇以外の場所で空港の建設があっても良いと思います
53	空港周辺をなるべく自然環境破壊しないように整備して欲しい。そして車とめるパーキングも少ないし、料金も高いので、少し安くして欲しい
54	空港機能を強化する事により経済的効果は得られるが、自然環境への悪影響を引き起こす原因になると思う。例えば、ゴミ処理問題やホテル、宿泊施設などの乱開発、さまざまな問題が山積みするため、せめて空港だけでも沖縄ならではのエコ空港にしてみてもどうだろうか。利用客に沖縄の自然の大切さを知ってもらい、また空港を利用してもらう。エコ空港・ソーラーシステムを使ったグリーンエネルギー
55	今日、時間があつたのでこれを読み、国際線ターミナルがあることを知りました。これからのぞいてきます。失われる自然をうりにしている観光パンフが有りました。失われてしまうと観光の集客はできなくなるのに、。共存していく方法を見いだせるといいですね
56	既存ストックに新たに増設するのであれば、国際交流の拠点も視野にいれるとのことなので、世界へアピールするためにも循環型社会を意識した建築、設計をしてほしい。例えば、建築資材はなるべく再利用資源を用いる。滑走路を増設するのであれば滑走路のパイロットランプに太陽光発電を活用する。空港の屋根に操縦業務に支障がない程度にソーラーパネルを設置。夏は風通しが良く、冬は暖かくなるように設計することでチームマイナス六%にも貢献できる。まだまだこうした建物が少ないだけに、空港能力の向上だけでなく環境に配慮した空港としての世界中からの注目が期待できる。
57	着陸するとき、海の色がとてきれいで、沖縄に対するイメージを高めていると思う。拡張するとしても、イメージを環境を損なわないようにして欲しい
58	ピーク時に予約がとれない状況、これは私は必要かもしれないと思いました。あえて、沖縄にピーク(夏)には行きにくいという状況を、沖縄の冬の産業(観光)の発展に結びつけていける可能性もあるのかもしれないと思いました。なかなか予約がとれない 人気の証拠だからこそ行きたくなる人もいるような気がしました。これからの空港整備に関して環境に対する問題も考えていってSTEP3でお聞きしたいと思います
59	環境問題は怎么样了のか?コメントが欲しい
60	なるべく埋め立てとかほしくないでね、そこまで空港を利用していない。県内、離島便はどうなってるの?
61	中部・北部にアンケートを実施しない理由は? 道路・河川など関係が含まれていないのは? 旧ターミナル地区展開に伴うメリットはあるのか? デメリットはどの様なものがあるのか? 滑走路増設は出来るのか? 環境アセスメントには問題はないのか? 生態系には問題はないのか? 将来的にも心配はないのか? 沖縄県・沖縄局だけで仕事をやっているが、航空局は何をやられているのでしょうか? 航空局は必要ですか?
62	滑走路増設するとき、瀬長島に悪影響を及ぼさないようにしてほしい
63	道が難しい。警察署が邪魔。埋め立ては海人と問題になるね
64	静岡や神戸のようなずさんな予測にならないようにしてほしい。 観光客を見込んだ計画であれば、観光開発と自然保護のバランスを総合的に勘案した政策を作成することが前提ではないか
65	滑走路を増設する際には沖合展開が現実的と考えるが、環境アセスメント等の実態調査は行っているのか

- 2 - (3) 整備に消極的な意見

42 件

このままで良い、無駄使い等

15 件	
1	需要が増えて受け入れが難しいようであれば、それはそのまましょうがない事、対策を練る必要はない。新たな対策を考えるとデメリットのほうが大きい
2	初めての沖縄旅行でしたが、1日の離発着がこんなに多いとは知りませんでした。自然がたくさん残っている沖縄だから、あまり、これ以上大きな飛行場を作ってもらいたくない気がします。
3	今のままで良いと思う
4	自衛隊は必要だが、民と同じ空港を使うのは危険ではないか、現在の能力にあった利用法を安全第一で考えて欲しい。空港や建物を増やしていても、島の大きさは同じ、いずれはあふれるのではないのでしょうか？
5	現在の状態で良いと思う。今後国や県の予測が当たった試しがない(海洋博・・・)
6	平行誘導路の増設は、費用対効果が十分に見込めない
7	現状維持で
8	現状で十分と思うが、出発口のチェックゲートの混雑はひどいと思う
9	現状維持
10	滑走路を作るという考えは最終的な判断にした方がいいのではないだろうか 沖縄にくる人たちのことを考えれば便数を増やすために滑走路を作るというのは正しいとおもうが、県民の事も考えるべきではないか。空港からのアクセスを便利にし、夜間でも飛ばすような対処をすれば良いと思います
11	普天間移設の関係で、平行滑走路新設がいわれたりする程度の拡張計画ではもともと説得力に欠ける。飛行機で運べないなら船によるしかない。沖縄～鹿児島間の船便の利便性を高めることをもっと考えるべき。鹿児島以北は道路・鉄道が使えるので貨物輸送はの方が合理的だ
12	現状維持したほうが良い。いろいろな場所を埋め立てすぎ。空港の新たな整備よりも県内の道路整備をすることが観光客にとっても沖縄の観光産業の活性化につながる
13	現状で拡張の計画をすべきではない。税金の無駄遣いである。まずは、国際線ビルの改修をすべき
14	豊見城市の瀬長島が有効に利用できない(建物の制限等)のは、那覇空港の規制との関係があるからだと聞いています。豊見城市に住むものとして、非常に残念に思います。これ以上、瀬長島が利用できなくなる事は反対です
15	やはり利用するにあたって安全、安心、快適なことが1番だと思う。特に沖縄はビジネスより旅行(観光)がメインだし、年々増えていくのはどの年代にも愛されているのからだろう。2015年以降今まで以上の観光客、利用客が訪れるのはわかっていると思うが沖縄の自然の方が大事だと思う。日本美のきれいなところを残すことは大事なので仕方ないと思います。

自然環境を保全すべき

10 件	
16	現空港沖合の浅瀬は那覇近郊で唯一残された貴重な自然が手付かずのまま存在している。このような大切な宝を壊してまで作る価値はないし、その根拠も恣意的なものといわざるをえない。沖合を検討する前に陸側にある広大な土地(自衛隊とターミナル地域)の利用を考えるべきである。広大な面積のイノ埋め立てられてきた、現状とその利用率の低さを考えるとこれ以上の埋め立ては決して沖縄のためになるものではない。沖合を海中公園化し、それによる経済効果と癒し効果を利用すべきである。沖合拡張断固反対!
17	沖縄の現状自然環境が維持された場合のみで、現在開発が進んでいるようですが、自然の味方がなくなれば必然的に沖縄への観光客は減少するでしょうし、他人事ながら心配しています。本土と同じように開発されれば、運賃を出してまで来ないのは必然で、開発と保護のバランスを保つことも考えながら空港需要の予測をすべき。15年前からいれば魅力は減っており、この先も心配ですね。
18	観光の需要が増えてきているが、このままの開発を進めれば沖縄に来る本来の目的が失われる程、海、自然が破壊されている。本土が、世界が望んでくるのは、沖縄の自然、文化であり、それをあるがままの需要を受け入れんが為に開発すると、それが整った時点を境に下降していくと思う
19	自然をどう生かすか、沖縄の自然を壊さないでどうやるかが大切。波之上ビーチでも魚のえづけは出来る。そこの兼ね合いが大切
20	空港の拡張よりも自然を保護して欲しい。
21	沖縄の自然を壊すことなく需要に応えられる開発を行って欲しい
22	沖縄の自然を第一に考えて下さい
23	基地を持っている沖縄県が本当に観光産業だけでやっていけるとは思わないし、県外の方たちを多く沖縄県に入ればよいというものでもない。県民自ら産業の事を考えていくべきだ。また、自然環境の事もあり、これからは自然環境を守る方がずっと大切。滑走路を増やすのは反対 P.I.といいつつ、もう実施する事は決まっているのではないか?
24	沖縄の自然を壊すことなく、需要に応えられる開発を行って欲しい
25	自然環境について那覇市で唯一の自然海岸を守って欲しい。自然が破壊されるのが心配。

海を埋め立てすべきではない。

17 件	現空港沖合の浅瀬は那覇近郊で唯一残された貴重な自然が手付かずのまま存在している。このような大切な宝を壊してまで作る価値はないし、その根拠も恣意的なものといわざるをえない。沖合を検討する前に陸側にある広大な土地(自衛隊とターミナル地域)の利用を考えるべきである。広大な面積のイノー埋め立てられてまた、現状とその利用率の低さを考えるとこれ以上の埋め立ては決して沖縄のためになるものではない。沖合を海中公園化し、それによる経済効果と癒し効果を利用すべきである。沖合拡張断固反対！
26	観光客のリピーターが来るように環境破壊しないよう、特に海の汚染を考えないと、将来観光客は外国へ流出する可能性がある。沖縄へは、きれいな海を求めてくる人がほとんどだと思う。海へゴミ等、開発が避けるべきだと思う。リピーターのある島を願う。本島はよごれている。海が財産。需要、経済も観光客したい。沖縄本島は海は汚れているというのがよく聞かれる。改善しないと、いつれそっぽを向かれる。海外へ向かう
27	
28	海を壊すのでいらない
29	沖縄経済が発展しない大きな障害は輸送費である。輸送費(旅費)が日本とは違う(安い)価格で物流・人流出来るような政策をもちこんで空港づくりをしてほしい。しかし、空港のために海を埋めることは大反対です。
30	那覇飛行場は、民間専用飛行場として、整備拡張等は陸上内で行い、那覇飛行場周辺の美しい沖合い等の海は埋立等の開発は絶対だめです。沖縄の心を育て、地域にやさしい発展の在り方を考えて、実施して下さい。
31	沖縄に来てくれる観光客は、きれいな海、沖縄の人のやさしいところに惹かれてきます。あまり海を汚さないようにしてほしいです。この美しい海がなければ意味が無いと思います。年々魚も減ってきているので、これ以上、海を埋め立てるのは反対です。
32	海を埋め立ててまでは、空港を広げたりしてほしくないです。
33	時間帯(夜とか朝)、飛ばす時間帯を広げてその分二 - 三の低い時間だから値を下げてくれれば乗れる人も増えるのでは。今すぐ、埋め立てたりするのは環境をこわす(何十年後まで見通して)観光客は沖縄の環境に魅力があつてくるので埋立は反対です。別の方法を考えてほしい(埋立反対)
34	無理な話かもしれませんが、海のきれいな沖縄。滑走路増設の必要性は感じますが、海の埋め立ては望ましく思わない。離島便 軍港利用、国際線 普天間ベース利用、国内線 現那覇空港利用と分散してもいいのではないかとと思う
35	貴重な海を埋め立て、新たな滑走路を造ることは自然を破壊し、沖縄観光が必ずしも増加するとはかぎらない
36	なるべく埋め立てとかはしないでね。そこまで空港を利用していない。県内、離島便はどうなってるの？
37	空港付近の海では魚がよく獲れるので埋め立てないで欲しい
38	出来るだけ自然を壊さずに観光客の増員に対応できれば沖縄のイメージアップになるのでは。海を壊してしまったら観光客は来沖しなくなるので埋め立てをしてまでも作らなくてもよいのでは。
39	観光客はまず慶良間諸島～那覇空港近辺の海をみて感動するから、それを埋め立てるのはもったいない。自衛隊を嘉手納に移動させて民航機とのニアミスを避ける等の現実的な問題を解決すべきであつて観光客が将来的に増えとか言ってる場合ではないんじゃないのか。沖合開発には反対
40	埋め立てるという意見は反対！海上以外でどうにかしてほしい
41	県外からの入客を考えるよりも先に県内の交通(電車、モノレールなど)の事を調査してほしい。県内の交通が悪くなっている中、観光客が戻ってくるとは思わない。これ以上、埋め立てをして物を作ることは反対！沖縄県のプラスになるとは思えません！
42	那覇空港周辺の海はきれい。現在のまま残して欲しい

- 2 - (4) 米軍基地返還跡地や北部等への空港新設を求める意見

25 件

1	増えると思う。恩納村くらいに飛行場をつくってほしい
2	那覇空港やキンザー、普天間等の撤去後の跡地利用によっては、空港拡張は早急に行う必要がある。空港の拡張によっては、ある意味上記その跡地にも県民の期待が膨らむ。カンゾ計画や大型リゾート計画にも世界の注目を集めることとなる。日本にとっても良いことだと考える
3	まず嘉手納及び下地を活用すべき
4	嘉手納空港を民間化(アジア最大の空港)シンガポールより大きい？普天間基地返還後、離島&鹿児島路線をこちらに移し嘉手納と普天間を結ぶ鉄道をつくる。那覇空港は空自、海自、陸自と米軍共用空港とする
5	北部に造る
6	辺野古の基地が返還時には、中央部に空港ができれば便利が良い
7	やはり滑走路の増設や沖合い移転など必要と思う。沖縄県に那覇空港1ヶ所ではどうかと思う(県庁所在地)。青森や秋田など2ヶ所あるところもあり、自衛隊も利用する空港なのでもう少し考えて欲しい
8	名護市方面に空港をもうひとつ増やす
9	北部(又は中部)に第2空港を作ってはどうか？土地の問題等あるとは思いますが。
10	新北九州空港ができた様に、やはり県内でもう一つ空港を作るというのはどうでしょうか？あまり北部に作っても南部が混んでいる際に移動するのが大変なので、名護辺りの民家と離れた場所に作り、近くにはホテル等もあるのでより経済効果があがるのでは…？

11	貨物専用の空港を別の場所につくっては？ 今の空港の拡張をいうのでは無理があるのでは。 空港についてすぐ沖縄らしさをPR出来る工夫を。例えば1階に水槽があるが、沖縄の海をイメージできる珊瑚とかを組み合わせると、台風時の対応には、改善の余地は多い。特に空港の待ち時間の対策は重要。せっかく沖縄での観光の思い出も沖縄から離れる直前に(待ち時間で)悪いイメージを持ってしまったりピーターの期待が出来ない。
12	名護に空港設備を
13	名護に空港を作りたい！
14	大人向けの報告書だから、何が言いたいのか完全に分からなかった 空港の建設費用や維持管理等についても知りたい。 その他、一般県民、空港関係者、空港利用者等にアンケートを実施し、広く意見を聞いたらどうか あと、先ほども触れた新空港建設の費用を抑えたいなら、返還予定のある米軍普天間飛行場を空港にしたらどうか、なぜ、自衛隊も共同で空港を利用しているか知りたい
15	嘉手納空港(米軍)を返還してもらえれば、空港能力の向上になる
16	那覇空港の滑走路を増設するよりも、嘉手納基地に旅客ターミナルを新設して、軍民共用にしたほうが、本島北部、中部の人も便利になると思います。那覇・嘉手納両空港を利用したツアーもできるし、鉄道をつくるきっかけにもなるかもしれない。そのほうが海を埋め立ててしまうよりずっと県経済の役に立つと思います。
17	米軍基地返還後、跡地利用として空港として利用出来ないか、等、あらゆる事を考え、那覇空港の拡張にとどまらず、別の場所に何力所か小さな空港をつくってもよいとおも。また那覇空港拡張には、環境も重要であり、その辺りを慎重にやっていただきたいと思う
18	環境面の問題もありますが、那覇以外の場所で空港の建設があっても良いと思います
19	滑走路の増設という結論に最終的に向かう気がするが、それに向けてこれからも拡張していく上での根拠付けをやっていく必要があると思う。どうしてもというなら、米軍施設を1つ返還して空港をつくるというのも1つの案ではないか
20	嘉手納基地を軍民共用空港に転用して、トラフィック増加の対応を行う
21	嘉手納飛行場でも発着できたらいいのに、、。中北部の人は那覇より便利かも。米軍基地なので難しいですかね。
22	1. 沖縄は島であり、代わりに空港が無いから、もっと充実する必要があると思います 2. 自衛隊とは別(独立)にする必要があると思います 3. 北部にも小空港が必要だと思います
23	北部にも作ろう
24	普天間飛行場の跡地を利用したらいいのでは
25	空港を拡大するよりも、米軍基地の再利用をしたほうが良いと思う

- 2 - (5) 自衛隊基地内に滑走路増設を求める意見

8 件

1	現空港沖合の浅瀬は那覇近郊で唯一残された貴重な自然が手付かずのまま存在している。このような大切な宝を壊してまで作る価値はないし、その根拠も恣意的なものといわざるをえない。沖合を検討する前に陸側にある広大な土地(自衛隊とターミナル地域)の利用を考えるべきである。 広大な面積のイノ埋め立てられてきた、現状とその利用率の低さを考えるとこれ以上の埋め立ては決して沖縄のためになるものではない。 沖合を海中公園化し、それによる経済効果と癒し効果を利用すべきである。 沖合拡張断固反対！
2	自衛隊の共同利用を早くやめるべき。 拡張に当たっては、沖合埋め立ては極力やめ、そこは自然のままの海浜利用に努め内陸側、自衛隊使用土地の利用、空港周辺について、空港産業、ホテルやアミューズメント等の観光、リゾート計画等幅広い視点での検討・計画を要望したい。
3	自衛隊の敷地内に専用の滑走路をつくり、民間とは分ける方が空いた分を活用でき、整備の面でも良いと思います
4	ピーク時に合わせて滑走路を二重化するのもいいが、8月の最もピーク時は少し自衛隊に枠をゆずってもらえませんか？あるいは、自衛隊用の滑走路を防衛庁の予算で増設するなど
5	上記に関連しているが、施設の規模、県に与える影響を考えると、空港は10~20年で考えるのではなく、50~100年規模で設計して整備すべきです。もっと長期の展望で計画するものです。20年先程度で考えるようでは大した空港はできません。自衛隊敷地を視野に大きくイメージすべきです。
6	自衛隊訓練用地にR/W計画をしたらどうでしょうか
7	・空港と港を一体にしては、久米島、座間味等の離島、粟国を結ぶ事 ・国際線ビルに搭乗橋が設置されていないのでサービスの低下になる ・空港の自衛隊用地に滑走路計画したらどうですか
8	滑走路の位置は自衛隊の使用している土地側に作るべき

- 2 - (6) 民間活用(PFI)の導入に関する意見

3 件

119	PFIの導入は視野に入れていますか？
646	国内の空港マーケティングにおける那覇空港の位置付けと需要予測は整合しているのでしょうか。 中部国際空港のように空港整備におけるPFIの導入も視野に入れているのでしょうか。
567	生活インフラでもあり、見極めはいつの時点で行うのか示してもらいたい。事件、事故があればどうするのか。また有事の際はどうか。 国際線の伸びはもっと可能性があるのでは？費用対効果でも問題はないと思う。PFIでもOKではないか？

那覇空港の現状・課題等に関する意見

569 件

- 1 - 混雑や航運延等に関する意見

54 件

- 1 - (1) 問題があるという意見

54 件

予約が取りづらい、航空機の遅延等

34 件	
1	あまり伸びないかもしれないが、滑走路は現在でも混んでおり、待たされることが多い。航空機を待たせないことが必要。特に、自衛隊の訓練のために長時間待たされるのは本不意である。
2	本土 沖縄よりも沖縄 本土の利用も多くなると思う。今は沖縄の観光人気だけ将来は微妙に減ると思う。減らさないためにも、もっとスムーズに対応できるようにしないとイケないはずなど思う。
3	自衛隊との共同利用はやめ、旅客ONLYにすべきである。ただでさえ、航空便数は多くなっているのに、共同使用により旅客機の航空管制待ちでの遅れが毎日のようにあり、客のスケジュールに影響ができてきている
4	沖縄観光ブームでは、さらに増加すると思われる。又本土への出張、本土からの出張も多く、使いやすい時間や定時性が求められる。(出発まで時間がかかる時がある)自衛隊により、待たされる事が多い
5	今、夏休み期間中になると、どこの航空会社もいっぱい、自分の親も里帰りができなくて困っていました。将来需要が伸び続けるのなら開発を進めてほしい
6	2015年以降に突然パニックが生ずるということではなく、現時点でも渋滞化は生じている 滑走路の維持管理、事故等に対する対応などから、特に共用飛行場である那覇空港の滑走路は最低2本必要である
7	チェックインカウンター等、昼頃の混む時間はものすごく人がならんで時間がかかります。混むことが予測されるためのために、カウンター等の増減ができると良い。 前便が遅れると、他の便との離陸待ちで、飛行機内でかなりまたされることもたまにあるのが気になります
8	夏の時期の予約が困難であるということは、往来客が多いと考えます。
9	待ち時間が長いかな。
10	私も以前、チケットがとれないことが何度あった(5月と8月)。その内1回はとりやめた。観光を主要産業にしている沖縄県には本当にもったいないことのように思う また、9月でも前半と後半では乗客数が大きく変わるのではないかと、発着回数も重要だが、空港内のサービス面も大いに着目してほしい
11	チェックインの簡素化実感します。3Fから2Fへの移動もわかりにくく、急いでいるとすごくしんどい
12	現状でもピーク時は混雑がひどい。ブリッジも不足している。ラッシュによる遅延がひどくなったときが限界である。
13	28ページのグラフの見方がよくわからない。自衛隊の発着は横ばいなのか？滑走路以外でも現在でさえ、搭乗手続きの時間は長いと感じる。ANAのCMで、携帯であつというまに飛行機にのっていたというのがあるが、まず、ありえないと感じる。
14	能力の見極めは空港の運用の仕方に大きく左右。滑走路とフィンガーの間が狭すぎて、飛行機が待たされることも重大課題。報告書5章アプローチ「既存施設の活用」は重要事項と理解している。前項の需要予測と合わせると、既存施設活用だけで十分と考える。どうしても必要なら自衛隊用として滑走路1本設けたら、騒音の問題も解決していくのでは
15	過密状態
16	もっと待つ時間を短くしてほしい
17	滑走路をもう一本増やしてほしい。ピーク時にしか里帰りができない為、混雑がひどく時間通りの出発がいつも出来ないから)
18	出発、到着が必ず遅くなる。観光客の中で、修学旅行性はうらさ。沖縄のせいではありませんが、
19	上記にも書いたが、1つの滑走路を民間が使用しているのは安全上もサービス上も好ましくない。早く2本にして欲しい。また、台風時のサービスも年々向上してとてよいと思う。セキュリティを増やし、スムーズにしてほしい
20	発着回数の多さは国内有数だということで、管制のミス、飛行機の整備不備等余裕がないためにおきている。早期に滑走路を建設すべき時期に来ていると思う
21	4. サービスの見直しには能力面のみを重視し、そのみ評価の対象にしているがその質も評価し高めるべき。例えば、待ち時間の長さを感じさせないようなサービス提供や長いくなる空港への取り組みに期待したい。現状では最も早く立ち去りたい空港の1つです(年間30回程度利用しますが、乗り継ぎ便が遅れてしまうとそれらのサービスが不足していると感じるのは私だけでしょうか?)
22	機内での待ち時間が長い時間帯があり、遅れることの連絡も取れない。ゲートが少ない、上記時間帯には、特に感じる。
23	現在のターミナルビルについて南北の搭乗口への通路で検査場からウイングまではオートロード整備が設置されていますが、DFS前から一番奥の搭乗口まで(近く)にも是非とも設置を検討して頂きたい。国際線ターミナルビルも早急に国内線ターミナルと接続し、十分なスペースを確保したハブ空港ということを提唱できるビルを整備してもらいたい。
24	8月5日(土)に長崎空港から那覇空港に着陸する時、上空で30分ほど待たされました。他の飛行機の離発着が多かった為だと思いますが、せっかくの予定がとておくれでしまい楽しみにしていた観光がずれてしまいました。 今後このような事がある場合、前もって空港の方でアナウンスでもしてもらえれば良いかと思ます。また、時間通り飛行機が離発着してもらうことをお願いします

25	上に同じ(現状は、全国的にも過密な空港であり、旅客機、自衛隊機が入り混じっているため、スクランブル発進などで旅客便に大幅な遅れが生じることがある(私も先日、スクランブル発進のために飛行機が40分送れたことがあった) 中国などの近隣諸国の不安定な情勢もあり、この傾向はこれからもつづくと思われる、早急に対策すべきだと思う)
26	バスや列車なみに離発着はあって、安全は大丈夫かなと思います。24時間開港になると、利用者としてはうれしいのですが
27	現在での夏場のピーク期には、東京(羽田)線を中心に予約が確認できないこともあるし、休暇や団体旅行によって利便性の高い便は混雑していることが多い 航空会社の運賃方針によっては、利便性の悪い時間への誘導も考えられるか、また幅運賃による効果までは至っていないのが現実か と思います。 当面は深夜発着の離着陸料の割引等の政策導入によって、事業者をうながす事をしているはいかがでしょう？
28	観光が収入の柱である沖縄であるのに現在来たくてもこれない客がいる。その現況からいけば2本目の滑走路を早急に建設する必要があると理解する。
29	今年8月に沖縄旅行を2回計画しましたが、2回とも航空券を購入できませんでした(満席で、)。9月にやっと来ることが出来ました が、ぜひ増便をお願いしたいと思います(羽田～沖縄)。仕事の都合でなかなか直前まで計画できないのですが、そのときは満席 になっていることが多いです
30	今回、空港を利用して改めて思ったが、何故普通に着いたのに出発時刻を過ぎてやっとゲートを抜かれるような事態が起こるのか？た まにならまだしも、このような場面に何度も遭遇している。よその空港ではあんなゲート前の混雑は見ることがない。 道路を車で走っていても思うが、信号など計算ミスかと思う所が多い。先の見通しの計算が下手！何でも作ればいいってもんじゃない。 それが無駄にならぬよう効率のいいものを目指して欲しい
31	観光シーズの混雑緩和(観光と仕事の区分)
32	・自分はシーズンオフによく来るのですが、やはり7～8月はすぐに満席で便がとれない人が多いようですね ・ツアー料金が高いと思うので(ハイシーズン)、たしかに分散したほうが、より効率的かと思っています
33	現在は全国的にも過密な空港である。スクランブル発進などで旅客便に大きな遅れが生じる(自分も先日40分遅れた)。近隣諸国の 不安定な情勢から、この傾向はこれからも続くと思われるので、早急に対策すべき
34	・毎年沖縄に来ているが、ピーク時はなかなかチケットが取れない。便を増やして欲しい ・スカイマークの深夜便を運行してほしい ・昼頃はチケットカウンターが混むので増設してほしい ・前の便が遅れると、他の便にも影響するのが気になる

保安検査場等の混雑解消等

19	件
35	手荷物検査場がよく混むので、もっと検査台を増やして欲しい。
36	現在においても、「離着陸前に待たされる」「手荷物検査場が混む」等不具合を感じます。早期に空港拡大をしていただきたいと思いま す
37	空港ターミナルが狭い。離発着が混みすぎる
38	現状で十分と思うが、出発口のチェックゲートの混雑はひどいと思う
39	ピーク時や時間帯によって、出発口の混雑が目立ちます。今後さらに増加するのであれば、早急に対策が求められます
40	現時点でピーク時の混雑はすごく、手荷物検査でだいぶ待たされることがあるので、これ以上の旅客になると、やはり大きくしていか なければ対応できないと思います
41	修学旅行や団体客がスムーズに荷物の受け取りなどができるように、混雑が緩和できればと思います。
42	20年近く東京にいましたけど沖縄に観光行った人が口を揃えて言っていたことは、レンタカーの待ち時間の苦情でした。空港に着い て待ち、レンタカー借りる所で待ち、返すときも待つ状態では苦情が来て当然だと思います。今の駐車場をレンタカー会社が利用して もらいお客様を一番優先してもらいたいです。飛行機に乗り遅れる人も減少します。今現在利用している人は新しく作れば良いのでわ。 少し遠くなくても観光客が多く来て沖縄は繁栄すると思います。沖縄は観光客多く来てなんぼだとおもいます。後は荷物チェックの場 所を広くしてほしいです(空港)
43	手荷物検査であれだけ混雑する空港は見ることがない。原因をきちんと調査してほしい。たぶん団体客の占める割合が大きいと思う。 団体専用の検査を設けるのはどうか。
44	空港ビルがお客様の利便性が考慮されていないのでは？ 保安検査場の位置がわかりづらい。お土産店が多すぎる。手続き 後、ゲートまでが遠い(長い)
45	保安検査後のフロアーにこれから飛行機に乗る人と、飛行機から降りた人が仕切りもなく、入り交わる状態に違和感を感じる。羽田 空港(成田空港)の事故以来、改善されたものと思ってました。
46	現状でもピーク時(夏)のチェックイン待ち時間は我慢の限界を超えている
47	空港ビルの増床が必要であり、いずれもブリッジも不足している。出発・到着が同じ通路であるため、分離が必要では。セキュリティ検 査場が土産物売り場と接近しており、混雑時はひどい状況。
48	手荷物検査場の混雑を何とかして欲しい
49	手荷物受付が毎回時間がかかる。仕事の為出来れば早く
50	現状でもピーク時(夏)のチェックイン待ち時間は限界を超えている

51	<p>空港を何回か利用して感じたことを質問したい。 空港と航空会社が連携すれば、もっとスムーズに搭乗できる。搭乗するまで時間が掛かりすぎ。車椅子一種では、個々の障害に対応できない。 保安検査に時間が掛かりすぎ。車椅子は検査の対象なり時間がかかる。 機内のトイレが使いづらい。 エレベーターを増やして欲しい。 広くどこに何があるのかわからない。案内板を多く設置してほしい。 障害者へのサービスが行き届いていない。空港職員は解除が不慣れであるため不安である。 車いすの取り扱い(バッテリー、電動の操作等)を理解して欲しい。障害者に理解のある人をおいて欲しい。</p>
52	<p>現在、700億円一般会計から空整特会に繰り入れているということであったが、2500億円繰り入れできれば、着陸料等を減らすことが可能となる。免税制度を導入する等、努力してほしい。 修学旅行者の手荷物チェックのルール(X-LAY検査後、航空機に投入してもいいなど)や、修学旅行者の動線の整備など、県もビル会社に頼らず補助を出すなど、対応してほしい。</p>
53	<p>セキュリティゲートは、11時、14時、16時、19時台がピークである。1台の能力は、30分で200人。それをオーバーする状況。団体客通過時のみ混んでいるわけではない。</p>

問題が無いという意見等

1	<p>1 件 那覇空港の魅力は、やはりゆとりですね。これはサービスの基本と思われます。この部分の強さは見逃せないと思います</p>
---	--

- 2 旅客ターミナルビルに関する意見

246 件

- 2 - (1) 国内線旅客ターミナルビルの利便性向上を求める意見

168 件

利便性向上(ビル内利便施設の充実など)

104 件	
1	<p>那覇空港のRun wayを2本にする。 北と南ターミナルが近すぎて、スムーズな出発、到着が出来ないのでどうかしてほしい</p>
2	<p>・モノレールとの乗り継ぎが分かりにくい(案内が少ない) ・出発が下に(2階)になるのが分かりにくい</p>
3	<p>ピークの値をもってキャパシティを決めていくのはどうかと思います。夏は込みあって当たり前ですし、差があっても当然です。それよりも、空港全体の整備、使いやすさサービスを充実してほしい</p>
4	<p>チェックインカウンター等、昼頃の混む時間はものすごく人がならんで時間がかかります。混むことが予測されるための、カウンター等の増減ができると良い。 前便が遅れると、他の便との離陸待ちで、飛行機内でかなりまたされることもたまにあるのが気になります</p>
5	<p>出発ロビ - 同様、到着ロビ - スペ - スの充実を</p>
6	<p>チェックインの簡素化実感します。3Fから2Fへの移動もわかりにくく、急いでいるとすごくしんどい</p>
7	<p>まず第一に滑走路をあー一本作ること。PBBも少ないと思った。</p>
8	<p>空港内の案内が少し不親切ですね</p>
9	<p>まず、沖縄にある空港として、台風対策についてちゃんととるべきだと思う。いいターミナルを作ったのだから、最上階に、台風対策用に広い昼間などを設け、台風で帰れない観光客を入れるなどだ。出来上がってしまったターミナルなので、難しいのだが、台風対策についてとらむべきだ。 また、見送りデッキについて福岡空港は、ベンチの設置や、クーラーの設けられたデッキがある上で、無料である。那覇空港はどうだろうか？？しっかりしてないのにお金が出る。納得がいかない</p>
10	<p>20年近く東京にいましたけど沖縄に観光行った人が口を揃えて言っていたことは、レンタカーの待ち時間の苦情でした。空港に着いて待ち、レンタカー借りる所待ち、返すときも待つ状態では苦情が来て当然だと思います。今の駐車場をレンタカー会社が利用してもらいお客様を一番優先してもらいたいです。飛行機に乗り遅れる人も減少します。今現在利用している人は新しく作れば良いのでわ。少し遠くなくても観光客が多く来て沖縄は繁栄すると思います。沖縄は観光客多く来てなんぼだとも思います。後は荷物チェックの場所を広くしてほしいです(空港)</p>
11	<p>現在のターミナルビルについて南北の搭乗口への通路で検査場からウイングまではオートロード整備が設置されていますが、DFS前から一番奥の搭乗口まで(近く)にも是非とも設置を検討して頂きたい。国際線ターミナルビルも早急に国内線ターミナルと接続し、十分なスペースを確保したハブ空港ということを提唱できるビルを整備してもらいたい。</p>
12	<p>3歳の子供がいます。2Fの吹き抜け部分にある2つの遊具についてですが、飛行機の形のは心配せずに遊ばせられますが、シーサーの遊具は大きすぎて小さな子供には危険だと思います。また、その横にある大きなテレビ？をみたくても、遊具が大きすぎるのでベンチの方からしか見れないので残念です。もう少し子を持つ親のことも考えて、遊具を設置してほしいです。空港は遊園地ではないのですから、</p>
13	<p>見学者から100円もとっているのだから、せめてベンチくらい用意して下さい。</p>
14	<p>女子トイレが洋式(8割)にして欲しい！和式はガラガラで洋式だけ混んでいる 駐車場の出口の合流が危ない！どうかしてほしい</p>
15	<p>トイレを和式より洋式を多くして欲しい。特に女子トイレは洋式空まで多くの人が並んで待ってます</p>
16	<p>旅客ターミナルの利便性向上を図って欲しい</p>

17	子供が空港が好きで何度もきています。子供と一緒にゆっくりくつろげるスペースがあればよいと思います
18	空港内の本屋がもう1つあったらうれしい。
19	展望デッキを無料にしてほしい
20	展望デッキでお金をとらないで下さい。
21	旅行に持って行く交通資金は、盗まれないように空港のロビ - 内に交番があると安心します。
22	空港施設内の整備も考えて欲しかった
23	トイレ(現在)、退出後4秒で流れる仕様だが、前の人のトイレがキレイに流れていない場合が多々あり。非常に気分を害し吐き気を催す。この仕様は変え、自分で流すタイプにすべき、汚すぎ
24	観光客向けだけの沖縄づくりではなく、地元、沖縄の人も楽しく遊べる場所もたくさんあったらうれしい
25	空港を増設するとお客様にわかりにくい空港になるので、その点に注意をして作って欲しい
26	エレベーターがせまい
27	カードラウンジが無いのがちょっと困ります
28	・ロビーから搭乗口までの距離が長すぎる ・セキュリティチェックの処理能力も低い ・レンタカー送迎用プラットフォームへの横断歩道を増やすべき
29	沖縄は初めてでしたが、私も子供たちもまた行きたい!と思う素敵な場所でした。空港には子供の遊び場もあってよかったです。出発口での待ち時間が少し長いのが気になりました
30	空港において両替出来る通貨を増やすべき(現在はドルのみ) 2千円札両替所の設置。2千円札を使い空港で買い物したら割引制度あり
31	那覇空港は自衛隊機も利用されており、異例で危険が大である。自衛隊機は別施設を利用できないのか。その分離を考えなければいけないと思う。 空港の待合スペースは椅子等、スペース(来客迎え)の区分がなくゴチャゴチャしていてなんとかならないか!
32	離島便の乗り降りの場所が一番遠いのはなぜですか?子供づれの乗り降り、歩く距離が長すぎて、子供2人以上連れて歩くのに大変苦労しました。荷物として外に出るまで身内も入れないし、同じ沖縄なのだから離島優先でもいいのではないですか?
33	那覇空港は利用客にとって不便である 1.バス又はゆいレールから3Fに上がってチェックインし、2Fの搭乗口に行くのは不合理きまりない 2.搭乗口を入ったら飲食店が非常に少ない。みやげ物店も少ない 3.バスの発着回数が少ない 利用客の便宜をもっと考えて欲しい(商業策が強すぎていやらしい)
34	空港にパソコンで見れる空港のライブカメラをおいてほしい。
35	ライブカメラを付けてほしい
36	インターネットで見れる空港のライブカメラをおいてほしい
37	・新石垣空港が運用開始した時点で夏ピーク時以外、那覇空港の能力は問題なくなるであろう ・空港のハード面よりも、ソフト面(チェックインカウンター、荷物検査場)の増設を望む
38	空港ビルの増床が必要であり、いずれもブリッジも不足している。出発・到着が同じ通路であるため、分離が必要では、セキュリティ検査場が土産物売り場と接近しており、混雑時はひどい状況。
39	ゆったりくつろげる場所、例えば仮眠室や音楽がきける場所があれば待ち時間も苦ではなくなるのでは
40	空港に自転車置き場を作って欲しい
41	外国の方に分かり易くした方が、もっとよいと思います
42	屋上送迎デッキがあればよい
43	休憩できるベンチはあるが、それと一緒にテーブルもあると良いなと思った(持参のお弁当を食べる時など便利!)空港でお土産を買うのは高い気がして遠慮してしまいます。もう少し安くなれば、もっと購入者が増えますよ。
44	・買い物をしたものを座って食べられる場所(ベンチではなくテーブルもある所)が欲しい ・総合案内の場所が分かりづらい ・パネルをもっと分かりやすく、見やすくして欲しい
45	子供の遊び場がいい!
46	乗り継ぎが便利になってほしい
47	・到着ロビーにベンチを増やして欲しい ・4階レストランのウェイトレスの髪の長さが、見た目よくない。食べ物ですから、髪の毛はまとめて欲しい
48	ベンチを多くしてください。ホークス中継(プレーオフ)
49	・コインロッカー、ベンチを増やして欲しい ・ウォッシュレットトイレの増設 ・TV(プレーオフ中継が見たかった)
50	ベンチが少ない。昔のターミナルが使いやすかった。年寄りの倍、歩行が長い

51	空港に案内の表示(案内板)が少ない気がした
52	食事をするところが少ないと思う
53	・高齢者や子供連れにやさしい空港とすることで家族旅行をもっと増やしていけるのではないかと ・レストランなどで分煙がしっかりされていないことが気になった。沖縄は全体的に分煙の区別があまりされておらず、困ることが多いので、観光地としてもっとしっかり取り組んで欲しい ・海外ではインターネットの無線LANを無料サービスにしている空港があったので、是非取り入れて欲しい
54	空港内の目的別エリア集約だと港内がわかりやすい
55	キッズルーム(プレイルーム)の周りに椅子を増やして欲しい。特に、滑走路がながめられる位置に。
56	那覇市以外のアクセスの少なさが問題。モノレールが出来て良くなはったが、バスの本数増やす等も検討しないと、観光客の不満の一つです。 具合が悪くなった時の休憩室には医療に携わった事のある人がいますか?もしなければ、保健室の先生のような人でも居てくれれば安心ですね。
57	ベンチをもっと増設してほしいと思います。また、気分が悪くなった時に利用できる休憩所、診療所などをわかりやすく設置してほしいと思いました
58	航空機が少し近くに見える様にして頂きたい
59	子供達の遊び場が混み合っています。もっと遊び場所を増やして欲しい。沖縄的なイベントを行ってほしい。せっかくの画面があるので、沖縄の色々を見せて欲しい
60	場所等を分かりやすく
61	空港までの道路の案内表示をわかりやすくしてほしい。特に出発ゲートへの道。駐車場も増やした方が(低価格)
62	関西方面の夕方以降の便がない。東京方面はあるのに不便である。19時、20時、21時代で増便を!展望台から離発着が見にくい。もっとええ展望台を!
63	空港のめしがまずい
64	那覇空港でもっと遊べる場所が欲しい
65	空港にいろいろなお店を置いてほしい
66	一航空ファンとして残念なのが、展望デッキや空の日のイベントが地味になったことです。子供たちから人気のある飛行機を眺めるにも、やはり展望デッキの拡張やエンターテインメント性の強い空港を創り上げるのも1つの方法だと感じます。 現状ではセキュリティ面で不安なところもありますが、これをどう活かし、どう楽しくさせるかが今後のかぎを握っているかと思います
67	自衛隊機の発着が優先されているため地上、上空で待たされたことが何度もあった。自衛隊との共用は廃止して欲しい。 嘉手納ラプコンの早期返還を実現して欲しい。安全かつ自由な運航のために必要。 次発モノレールの出発時刻を電光掲示板でモノレール駅まで行く手前にわかるようにしてほしい
68	新しくなり、空港がきれいです。ますますサービスを充実させてください。ブルーシールアイスのカップではなく、コーンで、その場で食べられるお店が入っているといいと思います
69	もっと広くて欲しい。ごちゃごちゃして狭い。座れる場所がたくさん欲しい
70	トイレには全身鏡がほしい
71	沖縄はまだこれから。羽田と同様、いやそれ以上の航空需要を見込んだ設備を整えるべきです。特に飲食設備
72	とてもきれいな空港でした。みんなのくつろげる場所をもっと増やして欲しいです。
73	2階のウェルカムホールはガラス張りになっていて、外がよく見えるのは良いと思います。あとベンチをもっと多くしてほしい
74	もっと待っている間に遊べるところがあるといいです
75	店の雰囲気はとても良く、食事もおいしく頂きました。一つ買い物をしたもあり、いろいろな店を回ります。欲しい物がこの店にあるという探すことが出来るコンピューターなどがあると便利です
76	空港内の売店も増やして欲しい
77	空港はきれいだと思うし、市内に近くて便利。ファーストフード、ファミレスのような手軽で入りやすいところをもっと増やしてほしい
78	スターバックスコーヒーのようなお店がゲート内だけではなく、表にもあたらうれしいです。ウェルカムホールでちょっとしたイベントがあったら、飛行機に乗る人だけでなく、空港に来た人も楽しめると思います。 ステップ2に前回のステップ1のことを1ページ分くらい使って書いてもいいと思います。ステップ2から知った人にとっては、何を調査して、何を進めているか分かりません。
79	トイレを真ん中にもおいて下さい。ウェルカムホールにモノレールの時刻表をおいて下さい
80	利用しにくい
81	ベンチ増やすこと
82	見学者デッキを100円払わないではいる人がいるから、どうにかしたほうがいい
83	自分もよく空港を利用しています。ターミナルを増やすことでもっと便も増えると思うし、そうなったら旅行者も増えて沖縄の経済も発展していくと思う。飛行機好きな人の為にターミナル内や、空港敷地内近くに展望台などを作ってみたいと思うのでどうでしょうか
84	関西空港みたいに空港の中に飛行機の博物館を設けて欲しい。そうしたら空港にくる人が増えると思う

85	上記に関連して、沖縄の玄関としての空港のサービスが他と比較して極端に低いと感じられます。設備面など自由にインターネットを利用できるブースなどを設置している米国ミネアポリスやシカゴの空港などを参考にしたい、待ち合わせ場所、休憩場所の内容も悪く、またカード会社のラウンジもないなど信じられません。遊んでいるスペースの有効活用が全く出来ていません！
86	「到着ロビー」への道路案内板が分かりにくい、分岐点の直前に到着ロビーへのコースを描いた案内板が上方に設置されているが、運転中にそれを一瞬で読み取るのは難しい。分岐点の当該一方の道の上方に「到着 arrival」の表示板(もう一方には「出発 departure」)を設置すればよいのでは、外国の国際空港はこの様な表示方法が多い シンガポールエアラインを就航させて、シンガポール経由で世界へ繋がるネットワーク作りをしては
87	沖縄の環境についてNPOを立ち上げ、OLを兼ねて取組んでいます。 毎月沖縄には出向き感じる事を申し上げます。 那覇空港については観光客のピーク時、飲食店の店舗数の少なさが目立ちます。 空港内しか飲食店はなく、どこも満席状態であります。 イベント広場も必要と思いますが観光客の為に利用できる施設を検討頂きたいと希望します。観光客が多い時は広場には椅子を置き休憩の為に使用するか臨時マクドナルドといった形で検討して欲しいと思います。 見送り場も無駄ですね。羽田のようにまじかに飛行機が見れればいいのですが意味が無いですね。 夏が観光ピークですからピアガーデンとして活用してもいいと思います。 女子供は買い物で男はビール！如何でしょうか？ 観光客が多い時は観光客の為に役立つ事をし、観光客が少ない時はコストが掛からないようにするといった事を検討ください。広場で民謡を見るのもいいのですが、すでに観光客たちは観ています。空港に着いた人は空港内をふらつらずに目的地にすぐに行きます。どこに行っても沖縄の歌、踊りは必ず目にします。観光、レジャーを楽しんだ人たちは搭乗するまでフラフラしていますが空港内で再度、じっくり見る人は居ないでしょう。このフラフラしている人たちからいかに利用され空港に利益をもたらせるか検討するのもいいと思います。
88	・毎年沖縄に来ているが、ピーク時はなかなかチケットが取れない。便を増やして欲しい ・スカイマークの深夜便を運行してほしい ・昼頃はチケットカウンターが混むので増設してほしい ・前の便が遅れると、他の便にも影響するのが気になる
89	・国内線と国際線の利便性をよくしてほしい ・総合案内をもっと使いやすく
90	空港の設備をもっとよくしてほしい、不便を感じる。例えば、エスカレータ(地面を水平に流れているもの)をもっと長くて、歩く距離を短くして欲しい。他に、自転車の乗り降り(待てる所)を設けて欲しい
91	ウェルカムホール内で人が出たことはないか？子供の遊び場を見てとても怖い。こんなに危険なのは見たことがない
92	エレベーターがせまい
93	・空港内のサービスにも大いに着目して欲しい ・全国从那覇に向かう飛行機に、このパンフレットを入れることはできないか。冊子に目を通してくれる人も多いと思うけれど
94	空港を何回か利用して感じたことを質問したい。 空港と航空会社が連携すれば、もっとスムーズに搭乗できる。搭乗するまで時間が掛かりすぎ、車椅子一種では、個々の障害に対応できない。 保安検査に時間が掛かりすぎ、車椅子は検査の対象なり時間がかかる。 機内のトイレが使いづらい。 エレベーターを増やして欲しい。 広くどこに何があるのかわからない。案内板を多く設置してほしい。 障害者へのサービスが行き届いていない。空港職員は解除が不慣れであるため不安である。 車いすの取り扱い(バッテリー、電動の操作等)を理解して欲しい。障害者に理解のある人をおいて欲しい。
95	標識をわかりやすくして欲しい。(ふりがなを付けて欲しい。)
96	現在の観光客数は550万人ぐらいであるが、現空港のMAX、キャパはどれくらいか？ 現在、外国人向けの誘客活動を展開しているが、客が伸びていない。現在の国際線ターミナルに問題がある。国際線ターミナルビルを早急に整備して頂きたい。 国内線客の他交通機関への乗り継ぎ(客の動線について)はどう考えているのか。
97	個人や家族旅行で、沖縄へは全く初めてで、レンタカー等も手配していない観光客に対して、案内人としてプロパーを雇ってもいいのではないかと。 自衛隊を嘉手納に持って行く可能性はあるのか。
98	現在検討している物は物理的な面からの対応である。客の立場、満足度という観点で、受け入れ態勢をどうみるのか、言葉の問題・標識等について考えていくことはあるのか。 本部町は、最近「わ」ナンバーの車が増えて、日常的に2km程度渋滞する。国道449号(補助国道)の早期整備をお願いしたい。
99	自衛隊との共用について、国土交通省と防衛庁は今後どうしていく考えなのか。 滑走路の整備は一般財源で行い、空整特会でみている空港燃料税、着陸料などを安くしていくべきではないか。そうすれば、運賃も安く提供できる。 現在、羽田の整備に予算が重点的に配分されているため、那覇空港の整備にはまわらないのでは。2009年の羽田の滑走路増設後でなければ、増便はできない。2009年後の展開について、もう少し詳細に示してほしい。 修学旅行者により、県やエアライン等が潤っている。大切であるが、現在、一般客と同じ動線を利用しているため、狭隘化している状況。修学旅行者の動線を新たに確保することにより、狭隘化は低減されるのではないかと。 自衛隊機がなくなれば2万回程度余裕がでるのではないかと。 嘉手納ラフコンはあと1年半で返還されることや、技術の進歩等により、滑走路の処理能力370~380回/日をもっと拡大されるのではないかと。 貨物エリアをどうするのか、具体的に示す必要がある。現在、狭隘で危険である。 また、企業としては、ハイブリッドのホークリフトを使いたいが高くて買えない。そのため、空整特会でお金を出して欲しい。こういう問題をクリアにした上で、もう1本滑走路が必要が検討してほしい。

100	背後に航空機があってプッシュバックができないなどの状況があり、定時出発がでない状況がある。南フィンガーと更に南のオープンスポットにプッシュバックレーンを増設して頂きたい。 プッシュアウトしてブロックアウトした後に便が輻輳して到着機を待ったり等、なかなか定時に飛行機を飛ばすことができない。そのため、誘導路(平行、E1、E2)の整備・早期増設をお願いしたい。 PBBのついてるスポットが南側フィンガーには7つあるが足りない状況である。沖縄は乗り継ぎの多い空港である。乗り継ぎのためには同じPBBであれば乗り継ぎしやすいが、PBBからオープンスポットを利用するとなると大変である。増設をお願いしたい。
101	ピークアワーとそうでない時間帯がある。ピークアワー(12時~16時)に合わせて施設整備をしてほしい。ニーズのある所に合わせて検討していただきたい。
102	羽田空港のように飛行機や飛行場全体が見渡せるような場所(展望デッキ)があったら良いと思う
103	タイ、ハワイ、インドネシア等の直行便を増やしてほしい 授乳室などの施設の充実をしてほしい
104	現状で那覇空港は立派な施設だ。この前にできた名古屋セントレア以前の名古屋空港に比べたら利用しやすいし、きれい。しかし、将来のことを考え、沖縄を物流拠点にするつもりだと、確かに滑走路は2本ほしい

ビルの拡張(スポット増設等)

19 件	
104	滑走路を早く作ること、年々、旅客が増加するいっぽうなので今の滑走路では、追いつけないと思う。便数も増えると思うのでターミナルビルを拡張して大きくした方が良い。
105	これからの沖縄の経済発展に、空港を整備することは必要不可欠で、将来の航空需要増加見込みの為に、ターミナルビルの拡張や固定スポットの増設は早急にやるべきだと思います
106	統治の輸送モードは、AIRかSEAしかない。(鉄道・幹線道路=県をまたぐ)。従って将来をどの程度まで見込むかが重要で30~40年先まで見込んだ施設として頂きたい。特に旅客ターミナルはもちろんのこと国際線、貨物施設の拡充及び拡大は、緊急課題である。
107	旅客施設の更なる整備拡張。 貨物施設の整備拡張
108	滑走路については理解したが、ターミナルについてはあまり説明が無かった。滑走路等が十分にあって、ターミナルとしての能力がなければ同じ空港能力としては能力がないと見れるのでは？(国際線が良い例である)
109	とても難しい問題だと思う。発着回数を増やすだけでは限界があると思う。確かに県経済損失が年間190億という数字は痛い。そうと言って新しく空港を建設するにはどうか？そう考えると、ターミナルを拡張していくのが一番の考えだと思う
110	国内の他空港に比べると、利用者が多いこともさることながら、利用しやすい空港であると思います。搭乗口とボーディングブリッジについては需要の拡大を見込んで少しずつでも整備をすすめる必要があると思います
111	自衛隊機(救難隊除く)がなければ、現在の民間機は約倍処理できるはず(勿論、時間帯、スケジュールのほり方にもよるが)。また、上記は滑走路能力のこと、スポットやターミナルの能力については別途議論必要
112	もっと那覇空港を広くして、ボーディングブリッジを増やす
113	国際線ビルの狭さ、貧弱さは、誰もが認識しているところですが、国内線ビルについても現時点ですでに特定時期・時間帯においては、容量オーバーとなっています。国際線とともに国内線ビルの拡張もご検討ください(早急に)。また、その際は、フィンガー方式は極力避けてほしいと思います。(発着に多くの制約がかかる)。資料では、北への拡張が示されていますが(P37)滑走路の中心付近にターミナルはあるべきと考えます。南側の自衛隊エリアも含めた再編を是非ご検討下さい。 現国内線ビルは、拡張性に乏しいためセキュリティゲートの増設、パスゲートラウンジの拡張、チェックインカウンターの延長(新規会社乗り入れ余地、既存会社の増便余地が少ない)等が極めて困難な施設構造となっています。国内ビルを拡張する際は、その後の再拡張も念頭に置いた設計として下さいますようお願いいたします。 現在プロペラ機は、ボーディングブリッジが付かないのが当然という扱いになっていますが、プロペラ機についてもボーディングブリッジ又は、それに類する施設を使用できるようご配慮下さい。
114	バスで飛行機まで行くことがないように欲しい。スポットの増設
115	個人的な意見としては、ターミナルビルの改修が現実的な路線ではないかという気がします。固定スポットは若干減るかもしれませんが、拡張用地は横にあるわけですから、大きな問題にはならないと思います。繰り返しになりますが、滑走路増設は最終手段と捉えるべきで、今回の見極めが本当の限界なのかを、自衛隊移転の可能性も含めてじっくり検討していただきたいと思います
116	空港ビルの増床が必要であり、いずれもブリッジも不足している。出発・到着が同じ通路であるため、分離が必要では、セキュリティ検査場が土産物売り場と接近しており、混雑時はひどい状況。
117	・空港内の作業車のレーン分け。カート類とバス類のレーンを別々に ・ターミナルの増設。フィンガーを2本から3本へ
118	旅客ターミナルビルが空港の端に位置している。中央に移設できないか検討してもらいたい。
119	旅客数が増えるのであれば、ターミナルも現状のままでは小さすぎるのでは、、、 新ターミナルはどこに作るのか？そこにモノレール駅をひけるのか？
120	・1階到着口ピーでツアー客をまっていたら、空港関係者に「じゃまだからどいてください」と言われた。待機場所を確保するためのスペース(現状の4倍くらい)を増設してほしい ・アンケートを提出してもどうせ意見は反映されない
121	国内線ターミナルビルは限界である。2階のセキュリティはもうバンク状態。段階的な施設整備の中で、ターミナルビルや貨物地区の拡張を考えて欲しい。空港内の企業の事務所も手狭である。 弊社整備のハンガーが西側整備地区にあるが、滑走路増設を検討の際は、ハンガー地区の存続、移動経路の確保をお願いしたい。
122	飛行機の駐機方法(位置)に無駄があるように感じます。待合室まで地下を通して島状にし、前後左右にスペースをあけて飛行機を通行させたほうが、流れは良くなるかもしれません。 それ以前に沖縄には基地がたくさんあるのだから、自衛隊を移転させて空いたところを空港にするのが一番簡単だと思いますが

旅客ターミナルビルの運営に関する意見

4	件
122	食事できるスペースが早く閉まってしまうので困る
123	4. サービスの見直しには能力面のみを重視し、そのみ評価の対象にしているがその質も評価し高めるべき。例えば、待ち時間の長さを感じさせないようなサービス提供や長いくなる空港への取り組みに期待したい。現状では最も早く立ち去りたい空港の1つです(年間30回程度利用しますが、乗り継ぎ便が遅れてしまうとそれらのサービスが不足していると感じるのは私だけでしょうか?)
124	見学者デッキを無料にしたほうが良いと思います
125	空港とモノレールとの交通体系をどう考えていくのか。 自衛隊基地の一部(駅の近く)にレンタカーステーション、タクシープール等を整備する必要があるのではないかと。 那覇空港ビルディングは、ビル建設時の借金返済のため財源的に苦しい。国として、今後ビルにどう資金援助していくか等、きちんと対応していけば、ビルも様々な旅客からの要望に対応できる。

空港内に沖縄らしさを求める等

40	件
126	量的視点にかえて質的向上の課題(利便性等)を認識すべきではないか?
127	観光客が飛行機から降りてから、空港内をもっと沖縄らしく演出してもらいたいです。羽田空港と何らかわらないと思います。例えば赤瓦をもっと前面にだし、お客様をもっとわくわくさせてほしいと思います。
128	各空港、地元のをよさを活かして、個性的な形にしてほしい
129	沖縄は音楽がすばらしいので、空港の中に民謡コンサートを聴くことが出来る部屋をつくってほしい。今あるブースみたいなどころじゃなくて映画館のようにゆったり座れるイスとステージがいいと思う。台風が多い沖縄は、空港居ることが長いことがあると思うので、せっかく観光で沖縄にきた人のために癒しの空間があってもいいと思う。
130	貨物専用の空港を別の場所につくっては? 今の空港の拡張をいうのでは無理があるのでは。 空港についてすぐ沖縄らしさをPR出来る工夫を。例えば1階に水槽があるが、沖縄の海をイメージできる珊瑚とかを組み合わせるとは。 台風時の対応には、改善の余地は多い、特に空港の待ち時間の対策は重要。せっかく沖縄での観光の思い出も沖縄から離れる直前に(待ち時間で)悪いイメージを持ってしまったりピーターの期待が出来ない。
131	分かり難いです。空港は商品ばかり売らずに、文化交流のできる場にもっと変えて欲しい。琉舞や三味線を学んだりとか。
132	なぜP!というカタカナを使うのか、よく理解できませんでした。(P!の意味も) 沖縄の空港の場合、効率的に旅客をさばくということをやだけでなく、リゾートに来たお客をもてなす/見送る旅の玄関だと思えます。そういう意味では、お客をうまく時間通りに搭乗口まで誘導することも重要です(そういう意味では航空会社の人が搭乗口で「お早めにお入りください」とさげんだりするのはがっかりです) 1時間あたり発着回数等ハード面と同時にソフト面、お客さまの心の満足度も世界一の空港に是非してください
133	門限を設定してほしい(朝7時~夜11時等、深夜便は無くしてほしい) 全館禁煙にしてほしい
134	安心、安全、いやしのある空港環境が欲しいです。
135	安全、安心、いやしのある飛行場がよい。飛行機の発着は客の利用を考えて、時間を設定して下さい。
136	海がきれいです。那覇空港もすこしキレイにしてほしい。
137	現在、夜間便を運航しているがこれにより補修工事に影響はでないか? 元々海沿い、地下水位が高い事から痛みが多いと聞いているが、夜間飛行により補修工事のしわ寄せが民間業者に出てくるのではないかと。
138	那覇空港らしさを失わないでください(最近の空港は、みな同じような雰囲気、旅行者としては物足りないです)
139	バリ島のデンパサール空港に降りた瞬間にパーッと明るくすがすがしい気持ちになる。那覇空港も南国情緒あふれる空港作りをして欲しい。プーゲンピリアいっぱい咲かせて
140	南国に位置する空港として到着したお客様に対してインパクトを与えることが重要。空港のすぐ側は熱帯の海であるので直に熱帯魚を観賞できるような海中トンネルを設ける。植栽等は、広場を設置し大きなガジュマル、あるいは台風にも痛められても復元の早いプーゲンピリア、仏桑花を植え南国をイメージする。現在の空港にはその辺のモニュメントが不足している。 身体障害者にやさしい空港を(表示が小さい、自動のサイドウオークが少ない)
141	1. 読みづらい。配色に工夫が必要と思われる。例「4将来の航空サービスの見直し」の表等。読みたくなるパンフレット作りが大切! 2. 瀬長島(砂浜含む)を空港パークとして整備し、憩える公園化、空港を親しく感じる公園として欲しい
142	報告書はとても丁寧で作られていましたが、不特定多数の人に告知するには文字が多いと思いました。沖縄は日本の中でもいろいろな意味で特別な土地なので、さらによい空港になることを期待しています。空港中に「平和」を象徴するモニュメントがあってもよいかも(地元の方々が良いなら)
143	中がお金がけすぎと思う。もう少し質素でも良いと思う
144	もう少しお金をかけない空港作りをしてほしい
145	子供達が親近感のもてる身近な空港であってほしいです。島の入口であり、出発の場でもあるので。
146	三味線の音色がほしいですね
147	ウェルカムホールから飛行機が見えるのは良かった
148	何か沖縄独特のイベントがあるといいと思います
149	・駐車場が不便である。 ・ピーク時の事が考えられていない(夏場、台風等)

150	子供達の遊び場が混み合っています。もっと遊び場所を増やして欲しい。沖縄的なイベントを行ってほしい。せっかくの画面があるので、沖縄の色々を見せて欲しい
151	那覇空港は利用しやすい、羽田を利用することが多いのですが、那覇の方が良い
152	・空港内の作業車のレーン分け。カート類とバス類のレーンを別々に ・ターミナルの増設。フィンガーを2本から3本へ
153	飛行機が好きなので、空港もより魅力あるものにして下さい
154	ますます発展してほしいし、もっと飛行機の本数が増えて欲しい
155	2か月に一度は上京します。空港内はとてもきれいに清掃されて気持ちよく旅に出発できます。
156	羽田みたいなかっこいい空港にしてください
157	詳しいことは分かりません。はっきり申しまして、ともかく、人が幸せであるような空港にしていって下さい
158	那覇空港にはいつもお世話になっているので、これからもよろしく
159	空港で以前、琉装の方がいらっしゃいましたが、今はその企画は無くなったのですか？またやって欲しいです。結構喜ばれると思います。空港限定の商品、食べ物があればうれしい
160	出発ロビーに比べて、到着ロビーにwelcome感が少ない。ランの花やハイビスカスの花などで華やかにして、観光客を迎えて欲しい
161	おみやげ屋が多くて楽しいところです。BGMが沖縄らしく素敵です
162	もっと濃い印象を打ち出して欲しい。黄色と赤がトレードカラーなのだから、1区画まるまる沖縄！というカラーを出して欲しい。なんかセントレアと印象がかわらない
163	沖縄らしい！イベントを空港でやっていたら良いと思う。琉球舞踊とか。ウェルカムホールの大画面に沖縄のCMをたくさん流すとか、飛行機が飛んでいく姿が良く見えて子供も喜んでいました。
164	他の空港にはない暖かいイメージが那覇空港にはある。BGMやブーゲンビリアなど、とてもよいサービスです。これからもずっと続けて下さいね！宮古空港のようにブリッジにもクーラーをつけてほしいです
165	ウェルカムホールでのイベント(歌、琉球舞踊など)を再開してほしい

空港内就労者のための環境整備に関する意見

166	1件 空港機能は、旅行者に重点を置いて整備されている一方、貨物や空港内で就労する方々の環境整備がなされていないのでそれを検討してみるべきでは？ 現在夜間の空港利用もある程度なされており、イン・アウトの両パワンドの貨物輸送については対応が(滑走路不足により)出来ないわけではない。(時間を夜間にすればいい) 従って空港能力は何を重視するか、よくよく検討すべき
-----	---

- 2 - (2) 国際線旅客ターミナルビルの利便性向上を求める意見

48件

利便性向上(老朽化している、PBBが無い等)等

17件	
1	国内旅客は今後共増加すると思われるが、これに対応する観光地の整備、宿泊施設の対策が必要である。国際旅客は知事が中国へセールスに言っても増加は見込まれないと思う。その原因は国際線ビルの狭さ、貧弱も一つの原因ではないか。雨のため濡れる客、国内線ビルとの差別があると思われる。
2	離島県は人、物すべて外から入ってくる。空港や港湾の整備が大切である。観光立県として第2滑走路を早急に建設すべきである。また、国際線が貧弱である。内外線のアクセスを十分検討してもらいたい
3	まず国際線ターミナルをきれいにしてほしい。雨漏りしていました。
4	専門的な事はよく分からないのですが、パンフP29のように、利用しやすい時間帯がかなり、発着回数が増加していることがよく分かった。その特性は是非強調すべきと思う。その他、沖縄のライフラインになる空港に滑走路が1本しかないのは問題だと思う。事故が起こってからでは遅いと思う。また、ボーディングブリッジすら、すぐ隣の国際線ターミナルにないのはあり得ないこと。世界の国際空港から、沖縄の高級リゾート地を訪問する旅客が、途中の空港で失望してしまう。ぜひ早期の改善を。「感動体験」の演出も旅行商品の一つです。
5	国際線はセキュリティーが1つしかない。イミグレーションは2人だけ。ブリッジがないので雨風にさらされる。荷物の受け取り1つだけ。出発の際の案内(時刻)がない。銀行がない(キャッシュカード外国人は使えない。指示が日本語。外国で発行されたカードは利用できない)。到着して出て行くドアがせまく、ゴルフバックを横にしたらぶつかって傷ができた。等々、機能、能力が最低である。もっと調べて見極めて欲しい
6	航空フォワードとして一言申し上げたいが、旅客需要と共に貨物需要も拡大していくわけですが、現在の貨物上屋は老朽化がひどく貨物の保管仕分け等で品質を維持するのが困難な状況にあります。
7	国際線ターミナルの状況をもっと把握して頂きたい。現在の待合室における混雑率はピーク時には120%以上であり、チャーター便、臨時便の要請に対しても、希望の時間帯をとうい受け入れられない状況である。このような実態を各外航社、旅行会社、外国人旅客も含め、積極的に調査していただきたい。
8	自衛隊との共用はやめるべきだと思います。今後の空港能力を高めていくためにはまた、滑走路の増設も必要でしょう。国際線をもっと充実させていくことも今後の空港の発展に重要だと思います。ターミナルがしょぼすぎる
9	国内線ターミナルに比べ、国際線ターミナルは古めかしい(目立たない)が、需要と供給の関連もあると思うが、もう少し充実化を図って欲しい

10	・空港と港を一体にしては、久米島、座間味等の離島、粟国を結ぶ事 ・国際線ビルに搭乗橋が設置されていないのでサービスの低下になる ・空港の自衛隊用地に滑走路計画したらどうですか
11	国際線がPBBが無いのが気になる。国際線もPBBが合った方が良いのでは？
12	国内線のターミナルはとてきれいで使いやすいのですが、国際線のターミナルは昔からあるせいか、とても古く、あまりよいイメージがありません。もう少し国際線も良くて欲しい
13	・国内線と国際線の利便性をよくしてほしい ・総合案内をもっと使いやすい
14	国際線を利用する外国人からの声は聞いているのか？外国人が何に困っているのか？ 最近両替機が設置されましたが、使用できなかった。英語やハングルで作るべきでは？
15	国際線の将来需要を一定にしていると聞いたがどうなのか？ 現在の国際線ターミナルビルは、古いではなく、恥ずかしい！ボーディングブリッジを設置して欲しい。 物流センターの整備を拡張と合わせて検討して欲しい。第二ターミナルの整備を考えているのか。
16	国際線ターミナルビルが貧弱なので早く施設を充実させて欲しい！また、増設も早くして欲しい！ 中部から空港までは時間がかかる。空港自動車道の整備を早く進めて欲しい。 上海-那覇路線は、米軍との関係なのか九州よりに飛んでいて時間が掛かると聞いている。そうであれば、改善をお願いしたい。
17	国内線は見た目、施設ともに立派だが、比べて国際線の貧弱さが目に余る。国際線の売店には魅力がなく品数が少ない。ジャンボの人数を収用する施設ではない。

ビルの拡張、新設を求める意見

31件

18	2015年頃には、全ての運用パターンで旅客機の増便が出来ない状況となり年追う事に混雑すると予想されその対策として滑走路の西側移設によるT/Wの2重化及びターミナルビルの改修等は多くの金額が必要となる。予算のない中ですが第2滑走路の新設によるR/Wの処理容量の拡大を計るべきだと思う。また、貨物ビルの整備、国際線ビルの新設も早急に行いスポットを増やすべきとおもふ。
19	妥当な予測と思われるが、国際線のターミナルビルは、ジャンボジェット機が到着時には、客の収容ができないという手狭な施設のため、再整備を検討いただきたい。
20	統治の輸送モードは、AIRかSEAしかない。(鉄道・幹線道路=県をまたぐ)。従って将来をどの程度まで見込むかが重要で30~40年先まで見込んだ施設として頂きたい。特に旅客ターミナルはもちろんのこと国際線、貨物施設の拡充及び拡大は、緊急課題である。
21	国際線については、恥ずかしいとかみずぼらしいとかいう意見もあるが、身の丈にあったものにすべき。過大な要望や感情的な意見に流されず適切な見極めをお願いします。
22	年々増加する観光客に対して、稲嶺知事をはじめとする県の執行部は限界を感じて欲しいし、国際線のロビーはウサギ小屋よりひどい
23	特に国際線ターミナルの見直し及び立て替え(新構築)をすべきだと思います。日本の航空会社以外の外国の航空会社の4社が国際線ターミナルの収容に貢献している。しかしながらその施設は充分ではなく、外国からのお客様を迎えるのにふさわしいターミナルに構築していくことと同時に、国内線ターミナルとの連携をしていけば利便性の高いトータル的なターミナルの能力機能を期待したいと思う
24	少なくとも入域1,000万人対応の能力が必要、国内線ターミナルに比べ、国際線旅客ターミナルは非常に不便で見劣りがする。もっと国際都市にふさわしいターミナル作りや、既存施設と自衛隊の使用区との併用
25	国際線はセキュリティーが1つしかない。イミグレーションは2人だけ。ブリッジがないので雨風にさらされる。荷物の受け取り1つだけ。出発の際の案内(時刻)がない。銀行がない(キャッシュカード外国人は使えない。指示が日本語。外国で発行されたカードは利用できない)。到着して出て行くドアがせまく、ゴルフバックを横にしたらぶつかって傷ができた。等々、機能、能力が最低である。もっと調べて見極めて欲しい
26	軍民共用は早く解消すべき、危険である。現在的那覇空港の民間部分(ターミナルビル、貨物エリア)は、空港全体の中で北側に押し込められる形となっている。これは本来のオーソドックスな空港計画に比べて変則的な形となり、将来に向けて発展する場合いろいろ弊害が発生することが考えられる。本来、空港施設は滑走路の中央部分に位置すべきであり、航空機の離発着がスムーズにグラウンドタキシングが可能となるものである。現在は北側に位置しているので今後便数が増加すると混乱をきたすものである。従って今後国際ターミナルビルを建築する場合は、南側の自衛隊格納庫を撤去させできるだけ南側に展開させるべきであり本来の民間空港を標榜すべきである。
27	旅客施設の更なる整備拡張。 貨物施設の整備拡張
28	滑走路については理解したが、ターミナルについてはあまり説明が無かった。滑走路等が十分にあって、ターミナルとしての能力がなければ同じ空港能力としては能力がないと見れるのでは？(国際線が良い例である)
29	とても難しい問題だと思う。発着回数を増やすだけでは限界があると思う。確かに県経済損失が年間190億という数字は痛い。そうと言って新しく空港を建設するにはどうか？そう考えると、ターミナルを拡張していくのが一番の考えだと思う
30	国内の他空港に比べると、利用者が多いこともさることながら、利用しやすい空港であると思います。搭乗口とボーディングブリッジについては需要の拡大を見込んで少しずつでも整備をすすめる必要があると思います
31	滑走路は1本じゃすくない気がする。国際ターミナルは狭いと思う。
32	国際飛行場大きくして欲しい
33	まず、国内外からの観光客増加を推進する県が、今頃こんな調査をしていることが驚きである。あまりにも後手後手ではないか？滑走路が一本しかない空港が、将来的に限界が来ることは建設した時点で予測しておくべきことである。那覇空港について特に思うのは国際線の貧弱さである。海外からの入り口があつたまま、海外からの観光客呼び込みをしようなどというのは順序が逆ではないか？あの、ローカル駅のようなターミナルをよくも国際線などと言って恥ずかしくないものだ。さらに、アメリカや香港など需要が大きい路線も台北を経由しなければならない。これは、本来那覇空港が利用されるべきものを、わざわざ台北にゆずっているようなものである。台北が担っているアジア地区のターミナルとしての機能を、那覇空港も備えるべきだ。そうすれば海外からの観光客も自ずと増える。重ねて言うが、航空インフラを整備しないまま、観光客増加を望むのは本末転倒である。

	国際線ビルの狭さ、貧弱さは、誰もが認識しているところですが、国内線ビルについても現時点ですでに特定時期・時間帯においては、容量オーバーとなっています。国際線とともに国内線ビルの拡張もご検討ください(早急に)。また、その際は、フィンガー方式は極力避けてほしいと思います。(発着に多くの制約がかかる)。資料では、北への拡張が示されていますが(P37)滑走路の中心付近にターミナルはあるべきと考えます。南側の自衛隊エリアも含めた再編を是非ご検討下さい。現国内線ビルは、拡張性に乏しいためセキュリテイゲートの増設、バゲートルラウンジの拡張、チェックインカウンターの延長(新規会社乗り入れ余地、既存会社の増便余地が少ない)等が極めて困難な施設構造となっています。国内ビルを拡張する際は、その後の再拡張も念頭に置いた設計として下さいませようお願いいたします。現在プロペラ機は、ボーディングブリッジが付かないのが当然という扱いになっていますが、プロペラ機についてもボーディングブリッジ又は、それに類する施設を使用できるようご配慮下さい。
34	国際線ターミナルビルの拡張をお願いします。
35	国際線ターミナル、貨物ターミナルの早急な整備が必要だ。
36	現状で拡張の計画をすべきではない。税金の無駄遣いである。まずは、国際線ビルの改修をすべき
37	将来、国際線の需要も伸びていくと思います。那覇から直接海外へ行きたいと思う人が増えるからです。ぜひ、国際線のターミナル拡張も検討してください
38	那覇国際空港ターミナルと滑走路、離着陸の便利、安全性が高まれば、自然と国際路線が増加する。上海、北京等中国大陸と日本国内地方、アメリカ大陸、東南アジアのトランジット客が必要とする空港が求められています。例えば台湾から中国へは一番那覇経由が時間的に有利。ターミナル設備を充実して路線を増やせば、沖縄の経済的メリットが自然にあるはず
39	国際線は国内線ターミナルへ移すべき。もしくは新しいビルを立て直し、きれいにすべき。理由としては、どこにあるのか分かりづらい。国際線だけなぜ汚くて古いビルなのか。利用しづらい。早く移動して欲しい
40	国際線ターミナルの拡充やモジュール延伸等を検討してください
41	どうも国内線の充実ばかりが優先されているが、国際線についてももう少しちゃんと整備してほしい。古いターミナルビル、真夏の炎天下で焼けたアスファルトの上を移動させられる車椅子の旅客、ボーディングブリッジひとつない国際線、雨が降ってれば到着早々にしてびしょぬれになる気の毒な観光客…。隣には立派な国内線ターミナルがあるのに差別だといっている海外からの乗客があった。そのとおりだ。沖縄は海外からの乗客を迎える準備は全く無い
42	国際線ターミナルビルの早期増改築及び新築を！
43	国際路線の拡大とターミナルビルの増改築をやってほしい。二本目の滑走路の設置により自衛隊との共有部分を減らす
44	国際線ビルは、20年前の施設で、貧相、良くない！中国などの旅客を呼ぶためには、ビルの整備が必要。大きな構想を持って整備してほしい。 日本の空港政策が遅れている。 自衛隊機の騒音がひどい。(仕事中) 貨物地区は、ピーク時には狭隘なので危険を感じる。
45	国際線の将来需要を一定にしていると聞いたがどうなのか？ 現在の国際線ターミナルビルは、古いではなく、恥ずかしい！ボーディングブリッジを設置して欲しい。 物流センターの整備を拡張と合わせて検討して欲しい。第二ターミナルの整備を考えているのか。
46	現在の観光客数は550万人ぐらいであるが、現空港のMAX、キャパはどれくらいか？ 現在、外国人向けの誘客活動を展開しているが、客が伸びていない。現在の国際線ターミナルに問題がある。国際線ターミナルビルを早急に整備して頂きたい。 国内線客の他交通機関への乗り継ぎ(客の動線について)はどう考えているのか。
47	需要予測で国際線は、現状路線となっているがもっと伸びる予測をして欲しい。国際線をもっと誘致して欲しい。国際線ターミナルビルの整備を早くして欲しい。
48	

- 2 - (3) バリアフリーに関する意見

24 件

バリアフリーを図るべき(ビル内、職員の対応、駐車上等)等

24 件	今の状態では、障害者の利用は増加しない
1	老若男女に対応できるバリアフリーが求められると思う
2	これから益々観光客が増えると思います。高齢者が利用となると設備もそれなりに変えていくべきですね
3	車いす利用側からの意見ですが、エレベーターをストレッチャー(ベット式車いす)でも入れるようにしてほしい。車いすに関する専門職、担当をおいてほしい。介助に関する専門職をおいてほしい。
4	バリアフリー - 対策を進めて欲しい。
5	バリアフリーを進めて欲しいです。車いすの3階、2階から1階への移動にはエレベーターだけですか？火災や何かでエレベーターが使えないときの車いすの移動手段はどうなっているのでしょうか？
6	バリアフリーを徹底して下さい。通路だけがバリアフリーになっていても、土産店の中はとて狭く、入れないです。コンビニなどでは、人がぎりぎり2人すれ違えるくらいの幅しかなく、もっと余裕が欲しい
7	できるだけ歩く距離の少ない空港にして高齢化への配慮をしていただきたい。今後乗り継ぎに利用できる空港になれば発展規模が更に見込めるので、海外をしっかりと視野に入れて欲しい
8	老人の利用を考え離島便のサービスは、より良いものを準備できないか？現空港になってあたたかさが無い。機械的なサービスは充実したのだが、高齢者向けのサービスは新たなシステムを考えるべきだと思う。特に沖縄は離島便が多いので開発に向けモデルケースを考えて欲しい。たとえば無線での搭乗口案内など
9	

10	南国に位置する空港として到着したお客様に対してインパクトを与えることが重要。空港のすぐ側は熱帯の海であるので直に熱帯魚を観賞できるような海中トンネルを設ける。植栽等は、広場を設置し大きなガジュマル、あるいは台風にも耐えられる復元の早いプーゲンビリア、仏桑花を植え南国をイメージする。現在の空港にはその辺のモニュメントが不足している。 身体障害者にやさしい空港を(表示が小さい、自動のサイドウォークが少ない)
11	車イスを預けるけど、壊れたときがあって安心のため預けない方がいいと思った。自分の足だから。
12	障害者が数名乗るだけで飛行機が遅れる。車イスの理解がない。
13	会場からもいろんな意見が出ていたと思いますが、県としては「慎重に受け止める」「御意見ありがとうございます」という言葉がほとんどで、ただ形だけでこの説明会を開いたように感じます。本当に市民県民の声を聞く、参考にしようという思いはぜんぜん感じられませんでした。時間を無駄にしたように思います。会場の声にちゃんとした説明ができなかったのがおかしいと思います。車椅子の方の意見で、ガラス越しに飛行機が見えるところがあるのですが、車椅子の方だと高さ合わず飛行機が見ることができないとの話がありました。バリアフリーというのなら、誰にでも対応可能にしてほしいと思います
14	サービスは向上傾向にあるが、あくまで利用頻度の多い客層のみをターゲットにしていると思われる。新規利用者を確保するには、有る程度のアナログを残す必要もあると思う(特にお年寄り)
15	・高齢者や子供連れにやさしい空港とすることで家族旅行をもっと増やしていけるのではないかと ・レストランなどで分煙がしっかりされていないことが気になった。沖縄は全体的に分煙の区別があまりされておらず、困ることが多いので、観光地としてもっとしっかり取り組んで欲しい ・海外ではインターネットの無線LANを無料サービスにしている空港があったので、是非取り入れて欲しい
16	・夜の便をふやしてほしい ・子供やお年寄りや障害者に優しい空港 ・手にもっていい荷物の個数が少ない ・食べ物が色々制限が多い ・なにを持ち込んでいいのかわからなくて、イヤな思いをした
17	車いす利用者からのお願い。ストレッチャー式の電気式いすを使用している人のためにエレベーターを大きくして欲しい。また、観光客は、健常者だけではないので、観光立県として、障害者も観光しやすいようにソフト面も充実させて欲しい。
18	空港を何回か利用して感じたことを質問したい。 空港と航空会社が連携すれば、もっとスムーズに搭乗できる。搭乗するまで時間が掛かりすぎ、車椅子一種では、個々の障害に対応できない。 保安検査に時間が掛かりすぎ、車椅子は検査の対象なり時間がかかる。 機内のトイレが使いづらい。 エレベーターを増やして欲しい。 広くどこに何があるのか分からない。案内板を多く設置してほしい。 障害者へのサービスが行き届いていない。空港職員は解除が不慣れであるため不安である。 車いすの取り扱い(バッテリー、電動の操作等)を理解して欲しい。障害者に理解のある人をおいて欲しい。
19	飛行機に乗る際は、自分の車椅子では搭乗できないため、空港の車椅子を使用することになる。そのため、個人の車椅子は荷物扱いとなる。その際、バッテリー等の取り外し等不慣れな方が対応したため、壊された経験がある！我々は、車いすがないとどこにも行けない。 エアラインの車いすは、使いにくい！車いすを使う障害者にもいろいろいるので、様々な障害に対応できるように、いろいろな車いすが欲しい。 エアラインの介護者は、慣れていないので危険が伴う。 飛行機は、我々にとっても大切な移動手段であり重要。増設の際には、是非私たちの意見を取り入れて欲しい。
20	言語障害者へ対応できるようにして欲しい。
21	障害者用のトイレが一つしかない(少ない)。出発前はトイレが込み合う時がある。 男性・女性を分けて欲しい。
22	障害者の観光客からは、沖縄は非常にすばらしいと言われるが、那覇空港は、使いづらいということもよく言われる。
23	航空機への対応については検討しているが、車の渋滞については対応できるのか。 空と陸は表裏一体である。車の渋滞問題はどうか。 市場としては、中国がターゲットと言われているが、中国の一人っ子政策により、将来、高齢化が進むと思うが、高齢者への対応が必要になるのではないかと。
24	那覇空港P1の取り組みご苦労様です。 航空機乗り込み増加についての予測は十分理解できました。 人員の増加も理解できましたが、高齢者の増加も当然検討されていると思います。そこで、高齢者に対するサービスについて現在の空港状況で十分であるか、検討が今後重要であると思います。高齢者の保養目的および障害者等に優しい交通(飛行機～空港内～市内まで)に目を向ける必要があるのではないのでしょうか？ 高齢者疑似体験等を空港内で実施する事をお薦めします。 「うらしま太郎」なる疑似体験研修機関にご相談することも一案では？今後25年～100年後に高齢化する人口比率は国民全体の約30%に達する事が予測される事から以上の提案をいたしました。 十分検討されている事と思いますが、あえて提案しました。

- 2 - (4) 国内線ターミナルビルと国際線ターミナルビルとの一体的整備を求める意見

6 件

国内線と国際線ビルとを一体的に整備すべきとの意見

6 件	空港能力に関しては、すでに軍民兼用で能力限界が常にオーバーされている。是非もう1本の滑走路を早めに着工すべき、そして国際国内共有できるターミナルを同じ建築物に同じ屋根にして、全天候型のターミナルにして、国内/国際トランジット客に便利な空港にしてほしい。
1	すでに大学院の沖縄設置が決まり、もっと外国からの利用客が増える。国際線ターミナルの国際レベルアップが必要で
2	特に国際線ターミナルの見直し及び立て替え(新構築)をすべきだと思います。日本の航空会社以外の外国の航空会社の4社が国際線ターミナルの収容に貢献している。しかしながらその施設は充分ではなく、外国からのお客様を迎えるのにふさわしいターミナルに構築していくことと同時に、国内線ターミナルとの連携をしていけば利便性の高いトータル的なターミナルの能力機能を期待したいと思う
3	国際線を関空や羽田の様に同じ館から出港出来る様にする
4	現在のターミナルビルについて南北の搭乗口への通路で検査場からウイングまではオートロード整備が設置されていますが、DFS前から一番奥の搭乗口まで(近く)にも是非とも設置を検討して頂きたい。国際線ターミナルビルも早急に国内線ターミナルと接続し、十分なスペースを確保したハブ空港ということを提唱できるビルを整備してもらいたい。
5	国際ターミナルと1つにしたほうが良いのでは？
6	フリーゾーンは全く活用されていないのだから早く新貨物ターミナルゾーンを展開すべき。沖合いに新しい滑走路を作るなら3,000m距離のあるものを作ったほうが良い。2,500mの案では処理能力がほとんど変わらずずる意味がない。国際線と国内線のターミナルビルを一緒にしたほうがエプロンも増設できてよいのではないか。第5エプロンはまだあるのか？あるなら固定資産税等維持費の事が気になっていた

- 3 貨物ターミナル地区に関する意見

24 件

- 3 - (1) 貨物ターミナル地区の利便性向上を求める意見

24 件

利便性向上(狭隘化している、危険である等)等

4 件	空港機能は、旅行客に重点を置いて整備されている一方、貨物や空港内で就労する方々の環境整備がなされていないのでそれを検討してみるべきでは？ 現在夜間の空港利用もある程度なされており、イン・アウトの両パウンドの貨物輸送については対応が(滑走路不足により)出来ないわけではない。(時間を夜間にすればいい) 従って空港能力は何を重視するか、よくよく検討すべき
1	乗客のみならず、貨物の施設計画にも十分な配慮が必要。考え方は、概ね適切だと思う。
2	積極的に増設をやって欲しい。沖縄は、他県とは異なり空、海しかない。航空局長は、今からは貨物に力を入れると言われている。現在的那覇空港の貨物地区は危険、いつ、労働災害が起こってもいい状況。絶対的スペースが不足している。30~40年先を見越した施設を計画して欲しい。
3	貨物エリアは狭隘で危険である。計画をつくりつつあるということであるが、将来展開はいつ頃示していただけるのか教えていただきたい。
4	

拡充整備を求める意見(旧ターミナル地区の有効活用等)

20 件

5	2015年頃には、全ての運用パターンで旅客機の増便が出来ない状況となり年追う事に混雑すると予想されその対策として滑走路の西側移設によるT/Wの2重化及びターミナルビルの改修等は多くの金額が必要となる。予算のない中ですが第2滑走路の新設によるR/Wの処理容量の拡大を計るべきだと思う。また、貨物ビルの整備、国際線ビルの新設も早急に行いスポットを増やすべきとおも
6	滑走路が2本で来た場合、貨物輸送スペース、需要とも増加すると思われる。必要な貨物エリアの確保を期待する。台風や亜熱帯地方空港、先島の存在から冷蔵施設、屋根掛のある施設が期待される。
7	統治の輸送モードは、AIRかSEAしかない。(鉄道・幹線道路=県をまたぐ)。従って将来をどの程度まで見込むかが重要で30~40年先まで見込んだ施設として頂きたい。特に旅客ターミナルはもちろんのこと国際線、貨物施設の拡充及び拡大は、緊急課題である。
8	すでに限界の域ではないか？事故が発生してからでは遅い。旅客、貨物いずれも改善が急務である
9	旅客施設の更なる整備拡張。貨物施設の整備拡張
10	旅客施設については、どんなにスポット数を増やしても、ランウェイが1本で発着するとなると、将来的に限界になること間違いありません。また、貨物ターミナル地区においては旧第1ターミナルエリアと第2ターミナル跡地を有効利用すべきではないでしょうか。それを行う前に、土地所有者と交渉し、納得のいくまで話し合い、貨物エリア地区を再開発すべきだと思います
11	貨物ビルの狭隘、国際線の貧弱さ、幸い現在旧ビルを撤去しているので現在の国内ビルの北側(国際線の北側)の整備を行い、エプロンの増設を実施しないと将来的に国内線、貨物の増加が予測通りにはいかないのでは？
12	国際線ターミナル、貨物ターミナルの早急な整備が必要だ。

13	航空需要は、旅客・貨物が一体であり、インフラ整備は貨物施設の整備拡充が必要と考えます。
14	台風による欠航時の対応を充実させるべき。待合室・仮眠スペースや仮眠への毛布サービス等 テレビ等以外に臨時の場合は映画や天気・空席状況等の情報提供。県内における県外・国外物流拠点であり総合物流センター機能も考慮すべき
15	貨物ターミナルの整備拡張を早めに(安全面からも)
16	那覇空港の近くでは港湾整備が行われている。港湾施設と空港がこれだけ近いのは世界的に見ても類を見ないということである。港湾と那覇空港をリンクさせた世界的な物流の視点での空港拡張を検討する必要があると思われる。
17	貨物エリアの構築があまりなされていない。旅客と平行して進めるべきと考える。
18	人流と物流は一体的に整備すべきである。人が増えれば物も増える
19	意見交換会の会議にて、貨物地区の再整備の話がありました。貨物地区整備にあたって、今後、国際貨物での輸出入の犬猫等の取り扱いについて、海外からの病気の進入を防止するため、鼠等進入防止が可能かつ、部屋全体の消毒可能な小動物用の収容スペースが必要と考えられます。なお、現在の那覇空港保税上屋には、そのような施設がなく、今後、犬猫の輸出入検査を取り扱う場合は必要不可欠になると考えられます。例:3畳ぐらいのスペースに、小型エアコンと、コンクリート床に排水管を設けた施設。
20	フリーゾーンは全く活用されていないのだから早く新貨物ターミナルゾーンを展開すべき。 沖合いに新しい滑走路を作るなら3,000m距離のあるものを作ったほうが良い。2,500mの案では処理能力がほとんど変わらずする意味がない。 国際線と国内線のターミナルビルを一緒にしたほうがエプロンも増設できてよいのではないか 第5エプロンはまだあるのか?あるなら固定資産税等維持費の事が気になっていた
21	現在の貨物地区は、非常に狭い。今後新しく貨物地区を整備するということであるが、施設整備には費用がかかる。そのため、県等がしっかりした施設を作って、それを安価で貸すという方向でやっていただきたい。 沖縄は、先島への貨物が多いので中継基地としての施設が欲しい。 直接の作物を集積できる施設が欲しい。 大型機が多いのでコンテナを多く使う。そのためコンテナ置場が必要となる(ULD置場が狭い)。台風時は、コンテナが飛ばされるので、飛ばされない施設を作って欲しい。
22	国際線ビルは、20年前の施設で、貧相、良くない!中国などの旅客を呼ぶためには、ビルの整備が必要。大きな構想を持って整備してほしい。 日本の空港政策が遅れている。 自衛隊機の騒音がひどい。(作事中) 貨物地区は、ピーク時には狭隘なので危険を感じる。
23	国際線の将来需要を一定にしていると聞いたがどうなのか? 現在の国際線ターミナルビルは、古いではなく、恥ずかしい!ボーディングブリッジを設置して欲しい。 物流センターの整備を拡張と合わせて検討して欲しい。第二ターミナルの整備を考えているのか。
24	自衛隊との共用について、国土交通省と防衛庁は今後どうしていく考えなのか。 滑走路の整備は一般財源で行い、空整特会でみている空港燃料税、着陸料などを安くしていくべきではないか。そうすれば、運賃も安く提供できる。 現在、羽田の整備に予算が重点的に配分されているため、那覇空港の整備にはまわらないのでは。2009年の羽田の滑走路増設後でなければ、増便はできない。2009年後の展開について、もう少し詳細に示して欲しい。 修学旅行者により、県やエアライン等が潤っている。大切であるが、現在、一般客と同じ動線を利用しているため、狭隘化している状況。修学旅行者の動線を新たに確保することにより、狭隘化は低減されるのではないか。 自衛隊機がなくなれば2万回程度余裕がでるのではないか? 嘉手納ラプコンはあと1年半で返還されることや、技術の進歩等により、滑走路の処理能力370~380回/日はもっと拡大されるのではないか。ラプコンが返還されるのであれば、管制もやりやすくなると思う。 貨物エリアをどうするのか、具体的に示す必要がある。現在、狭隘で危険である。 また、企業としては、ハイブリッドのホ・クリフトを使いたいが高く買えない。そのため、空整特会でお金を出して欲しい。こういう問題をクリア-にした上で、もう1本滑走路が必要を検討してほしい。

- 4 自衛隊との共同利用等に関する意見

70 件

- 4 - (1) 自衛隊との共同利用見直しに関する意見

49 件

1	観光客の増加はそれほど増加しないと思う。自衛隊との共用は止めるべき。下地島に航空自衛隊は移るべきと思う
2	自衛隊との共同利用はやめ、旅客ONLYにすべきである。ただでさえ、航空便数は多くなっているのに、共同使用により旅客機の航空管制待ちでの遅れが毎日のようにあり、客のスケジュールに影響がでてきている
3	軍民共用の空港ではなく、民間航空のみの利用する空港にしてほしい
4	民間専用にししないと、後5~6年で満杯になる
5	観光需要に適した空港の拡張計画を進めて行かなければ軍民共用では危険性が大きいと思いません。空港拡張計画を実施してはいいかがでしょうか
6	自衛隊と民間機との分離が是非とも必要
7	自衛隊の共同利用を早くやめるべき。拡張に当たっては、沖合埋め立ては極力やめ、そこは自然のままの海浜利用に努め内陸側、自衛隊使用土地の利用。空港周辺について、空港産業、ホテルやアミューズメント等の観光、リゾート計画等幅広い視点での検討・計画を要望したい。
8	那覇空港は、自衛隊を移転させるのが先であると思う。スピ-ドの異なる飛行機の混在は問題。安全上からその上で、不足なら二本目の滑走路を余裕を持って作るべき。

9	現状は、全国的にも過密な空港であり、旅客機、自衛隊機が入り混じっているため、スクランブル発進などで旅客便に大幅な遅れが生じることがある(私も先日、スクランブル発進のために飛行機が40分送れたことがあった) 中国などの近隣諸国の不安定な情勢もあり、この傾向はこれからもつづくと思われる、早急に対策すべきだと思う
10	海側へ滑走路を1本作ることであれば解決する。又は自衛隊の共用を除去できないか
11	軍民共用は早く解消すべき、危険である。現在的那覇空港の民間部分(ターミナルビル、貨物エリア)は、空港全体の中で北側に押し込まれる形となっている。これは本来のオーソックスな空港計画に比べて変則的な形となり、将来に向けて発展する場合いろいろ弊害が発生することが考えられる。本来、空港施設は滑走路の中央部分に位置すべきであり、航空機の離発着がスムーズにグラウンドタキシングが可能となるものである。現在は北側に位置しているため今後便数が増加すると混乱をきたすものである。従って今後国際ターミナルビルを建築する場合は、南側の自衛隊格納庫を撤去させるだけで南側に展開させるべきであり本来の民間空港を標榜すべきである。
12	自衛隊との共用を見直すべき。完全民間での使用が望ましく、それによって空港能力のアップにつながる
13	軍民共用はかなり不利だと思う。嘉手納基地に自衛隊を移すなどの対策が一番だと思う
14	新しい空港になって、広さはこれくらいでも良いじゃないかと思う。増便するのであれば滑走路を増やしたほうが良い。自衛隊と共有していることも考えものです
15	自衛隊の部隊を嘉手納に移動したらいいと思います。共用では危険だと思うことがあるので。
16	滑走路1本。軍民共用空港では、民間旅客機の安全運航に支障が出ると思われます。空港の軍民分離が望ましいと思います
17	航空、海上自衛隊との共用部を分離することは出来ないのか？出来れば能力向上に思えるが？
18	自衛隊機(救難隊除く)がなければ、現在の民間機は約倍処理できるはず(勿論、時間帯、スケジュールのほり方にもよるが)。また、上記は滑走路能力のこと、スポットやターミナルの能力については別途議論必要
19	自衛隊と別々に使えるといいと思います
20	民航機と自衛隊の滑走路の同時利用はやめてほしい。既存の施設を存分に活用して対応すべき
21	米軍と自衛隊を共用すべきという事を言わないで、このようなやり方は問題である。国の安全と企業との調和をどうすべきかの議論をすべきである。本質論を避けてこのような事をするのか。 米軍の問題をさけるべきではない。嘉手納に統合出来るモノは統合すべき。地域の騒音問題で理解されるよう努力するのが行政である。
22	離島県である故に、是非とも飛行機による県民の足の確保が最重要課題、更に観光客誘致は、大きな施策です。安全確保第一のために自衛隊との協同使用を早期に中止した上で、空港拡張をご検討いただくよう切望します。
23	自衛隊との共用はすべきではない。海上(港)からの乗り入れも必要ではないか？
24	自衛隊との共用を将来分離する必要があります。北部の空港は急ぐ必要はなくその代わり、那覇空港へのアクセスを便利にする(特に石川以南)ことが合理的かと思えます。
25	空港ターミナル(国内、国際、貨物)を総合的に位置を含めて100年の大計で整備していくべきである。自衛隊は別の場所に移すべき。嘉手納基地との共用。
26	県外から沖縄の運賃は安く、沖縄から県外の運賃は高いので、ものすごく不公平感がある 駐車場の使い勝手が悪い 自衛隊機は例えば嘉手納に移すとかしてほしい レストラン、土産品が高すぎる
27	自衛隊との共用はやめるべきだと思います。今後の空港能力を高めていくためにも また、滑走路の増設も必要でしょう 国際線をもっと充実させていくことも今後の空港の発展に重要だと思います。ターミナルがしょぼすぎる
28	民間専用にした方が良い。
29	自衛隊機との共用はしないでほしい
30	自衛隊とは共用しないでほしい
31	発着回数の多い那覇空港で、自衛隊機と共用している事で、いままでよくおおい事故が起こらなかったと驚きですが、今後起こらない、起こさない為にも分離すべきだと思います
32	空路の確保も大きな課題と思われる。特に沖縄は米軍に押さえられている部分が大いなので、米軍の早期撤退を願いたい
33	米軍の沖縄県内の基地移転など再編成が行われていますが、那覇空港の自衛隊機等の発着を他の場所に移転できれば有事の際もスムーズに事が運ぶのではないかと考えます
34	那覇空港は自衛隊機も利用されており、異例で危険が大である。自衛隊機は別施設を利用できないのか。その分離を考えなければいけないと思う。 空港の待合スペースは椅子等、スペース(来客迎え)の区分がなくゴチャゴチャしててなんかならないか！
35	年間17万人が利用できなく、190億円の損失(夏場)。将来はさらに損失は大きくなるということが理解できたので早めの滑走路を望む。 自衛隊との分離が必要
36	自衛隊使用の分離についての検討は行っていないのか
37	那覇空港の航空自衛隊は早急に宮古の下地島空港に移転させるべきである。那覇空港は民間専用空港にすべきである。
38	自衛隊は別にして欲しい
39	自衛隊との共用の整理が必要。 リピーターは沖縄の人々の質で決まるから、町をきれいにした、見えないところでのごみの山とか気をつけなさいといけないと思う

40	自衛隊の利用などはやめ純粋な空港としての機能を追求すべきです
41	単独の空港になる事を望んでいます(自衛隊抜きで)
42	民間専用が先決
43	自衛隊機の発着が優先されているため地上、上空で待たされたことが何度もあった。自衛隊との共用は廃止して欲しい。嘉手納ラプコンの早期返還を実現して欲しい。安全かつ自由な運航のために必要。次発モノレールの出発時刻を電光掲示板でモノレール駅まで行く手前にかかるようにしてほしい
44	1. 沖縄は島であり、代わりの空港が無いから、もっと充実する必要があると思います 2. 自衛隊とは別(独立)にする必要があると思います 3. 北部にも小空港が必要だと思います
45	道路の拡張及び整備を強力に推進する事で慢性的な交通渋滞解消にも繋がることとなります。また、沖縄本島縦断鉄道と沖縄都市モノレールの北部地域への延伸と中南部へ延伸建設による交通体系の整備を更に促進させ、税収増加が見込みます。また、米軍施設再編で自衛隊との共同使用を段階的に廃止する事で、民間機専用空港に移行する必要があります。
46	自衛隊の滑走路は別にすべきと考えるが、世論の納得が困難な状況であろう
47	自衛隊との共用をまず第1に止めてもらうことが良いと思います。自衛隊が那覇空港に居座る必然性はないのではないのでしょうか。どうせアメリカの指揮下にあるのだから嘉手納の一角に入れてもらえばどうでしょうか。
48	観光客はまず慶良間諸島～那覇空港近辺の海をみて感動するから、それを埋め立てるのはもったいない 自衛隊を嘉手納に移動させて民航機とのニアミス避ける等の現実的な問題を解決すべきであって観光客が将来的に増えるとか言っている場合ではないんじゃないか。沖合開発には反対
49	自衛隊の滑走路の利用を民間だけの利用に変えた方がよい。自衛隊の離着陸の為に待たされることもあるので考えて欲しい

- 4 - (2) 自衛隊との共同利用による安全性を懸念する意見

14 件

1	自衛隊は必要だが、民と同じ空港を使うのは危険ではないか。現在の能力にあった利用法を安全第一で考えて欲しい。空港や建物を増やしていても、島の大きさは同じ。いずれはあふれるのではないだろうか？
2	航空自衛隊の機器をどうするのか、共同使用は、いづれやめないと狭隘どころか事故が発生する可能性が大きいと考える。観光立県を目指し今年も中国からの誘客が見込めるなど取り組みはすばらしいが、中国からの多数の観光客が来た場合対応が出来るかどうかと思う。
3	1. 滑走路を増やしてもよいと思う。現在、自衛隊との同一滑走路使用において、事故等の影響によりタイヤの乱れを防ぐ必要があるから。 2. 国内線の航空ダイヤ(路線および時間帯)については現状で不満はないが、国際線の路線増加があるとよい
4	復帰前は、米国軍事基地として復帰後は自衛隊と共用しており、那覇空港は以前からニアミスが多く、その危険を排除することが大きな課題であり、その解決が何よりも優先されることです。
5	自衛隊と共同使用するには限界がある。共同使用の見極めを安全面から精査すべきではないか
6	空自機のスクランブル発進における空路確保がスムーズにできていない
7	共用空港は安全性の面からも課題があると思う。その解消策を示すことも大切では
8	前回のStep1での那覇空港の安全性について、貴事務局の対応策として、「重要課題として今後検討する」とのことで特に詳細な対策については記載されていませんでした。そこで1点のみ気になることがあり意見を述べさせていただきます。那覇空港と米軍嘉手納飛行場との位置関係です。以前、民間機のパイロットの話として間接的に聞いたことですが、那覇空港は国内でも有数の危険な空港とのこと、とりわけ北風の場合、那覇空港から離陸するコースと嘉手納飛行場へアプローチするコースが交差するため、管制上、那覇から離陸する飛行機は一気に上昇することができず、一旦、出力を落とさざるを得ないと言われていました。これはパイロットにとってかなりの神経を必要とすることで、もしたまたま操縦の効かなくなった緊急着陸の米軍機が交差することを想像しますと、パイロットならずとも背筋が寒くなる思いがします。今後、航空需要の増大とともに確率的にもこのような危険性は増大するものと思います。小生は正直のところ本土に行く場合、止むを得ない事情がある場合に限り飛行機を利用するように心がけております。嘉手納飛行場が存続する限り、那覇空港にとって無視することの出来ない安全性上、重要な課題であると思います。貴事務局でもこのような認識をお持ちであるとは思いますが、以前より気になっており意見した次第です。この意見に関し、もし貴局の報告書において掲載にふさわしくないと判断されましたら削除いただければと考えます
9	自衛隊の混在は、安全上もきもちわるい。嘉手納の米軍の空域による那覇空港の制限も気持ち悪い。行動が異常に制限されている。
10	安全面を考えると、自衛隊との共同使用は避けられないものか
11	年に一度空港を利用するが、自衛隊も利用するので本当に安全なのか？不安がある
12	1. 最も重要なことは、空港の安全性である。その観点が抜け落ちている。 2. 自衛隊との共用は安全性が大きく低下する。人命軽視となる。 3. 誰のために何のために空港整備をするのか、基本論議を十分に行って頂きたい。
13	沖縄は益々観光客の利用が増えそうで、発着回数も多くある感じがします。地方によっては1日1便しかないのはこれ以上便数を増やせないからなのでしょう？ 自衛隊とも共同で利用しているといつか事故などおこらないか不安です
14	軍民両方で使用ということが、なんか事故がおこらないか心配

- 4 - (3) 自衛隊との共同利用を現状通りとする意見

4 件

1	航空自衛隊と分離を検討する必要ない
2	「2 - 4 那覇空港は自衛隊も利用する空港です」というところに目をひきました。災害が多い日本国にしてみたら自衛隊や海上保安庁などが利用できる緊急時に備えた空港は絶対必要だと思います。旅行者を受け入れるだけでなく、防災対策の為に幅広い利用方向のある空港になって欲しいです。今後の発展を心より期待しています。
3	私は実家が九州にあるので那覇 - 福岡間を利用することがありますが、利便性においては福岡空港より那覇空港の方が市街地へのアクセスなどがすぐれているとおもいます。 他の滑走路1本の空港(福岡空港、関西空港)との意見交換を多くして自衛隊との共存を考えるべきだと思います。
4	・沖縄県は人口の増加、高齢化社会等が想定されるため、航空需要は拡大していくと思う。空港の拡張が必要 ・騒音問題を考えながら、軍民併用、嘉手納飛行場の利用を進めていけばいいと思う ・沖縄の観光産業の発展に空港はとても重要である

- 4 - (4) 民航機を優先とする運用を求める意見

3 件

1	民間を優先する方が良いと思う
2	空港地域においては民間使用と自衛隊用地があり、混雑している。そこら辺をうまく調整して民間使用をうまく取れたらいいと思う。国際線については、需要が大きくないので優先順位は低いと思う。国際線は国内に取り込む形で計画を進められないか。
3	航空自衛隊の発着が優先されることに不満を感じる

- 5 環境問題に関する意見

7 件

- 5 - (1) 騒音等の対策を求める意見

7 件

1	沖縄地域で台風接近が年間30号予想されるが、その関係に対応されているか。1日の発着回数を増やすため滑走路サイド整備の拡張検討 自衛隊機の共同使用について今後騒音の低減すべき
2	米軍と自衛隊を共用すべきという事を言わないで、このようなやり方は問題である。国の安全と企業との調和をどうすべきかの議論をすべきである。本質論を避けてこのような事をするのか。米軍の問題をさけるべきではない。嘉手納に統合出来るモノは統合すべき。地域の騒音問題で理解されるよう努力するのが行政である。
3	那覇市若狭に住んでいますが、週に2回ほど朝方に空港からすごい爆音が聞こえます。自衛隊機のエンジン調整の音なのか？爆音が気になります。どうにかありませんか。
4	航空機騒音の影響範囲(P-11)をもっと明確にしてください。
5	空港近隣に住んでいるのですがエンジン音がやかましいので、滑走路の2本目は騒音にも配慮し、沖合への展開が良いと思います
6	具志、高良、宮城、赤嶺、安次嶺の人には騒音に配慮してほしい
7	国際線ビルは、20年前の施設で、貧相、良くない！中国などの旅客を呼ぶためには、ビルの整備が必要。大きな構想を持って整備してほしい。 日本の空港政策が遅れている。 自衛隊機の騒音がひどい。(仕事中) 貨物地区は、ピーク時には狭隘なので危険を感じる。

- 6 その他利便性向上に関する意見

168 件

- 6 - (1) 航空・空港サービスの充実を求める意見

48 件

航空運賃や空港使用料等の低減

30 件

1	SARSや9.11テロなどの例にあるように、国際状況と密接に関係していることが気になる。国内線の航空運賃はなぜ高いのかわからない。航空運賃の値上げはないだろうか
2	沖縄県は離島の多い県で、各離島の交通手段として飛行機は身近で速い、便利な手段となりましたが、まだ航空運賃が県民所得に比べ高い感じがします。原油の値上がりもさることながら、沖縄の今後の発展には絶対必要ですし、本土、海外とのパイプ役に那覇空港はじめ各空港がフル活動して欲しいです
3	大変混雑が予想される。しかし、航空会社の運賃がどこでも同じに高ければ、フェリーなどで移動する人も減らないと思います。国際線の離発着が多くなれば、需要は増す一方だと思います
4	このままだと航空需要は一定のままだと思う。まず国から見直していかない限りダメだと思う。例えば、着陸料や空港使用料など。高すぎる！もっと料金を安くし、航空会社の負担を低くし、利発着枠を増やすべき

5	各航空会社の特定便割引運賃等、誰でもいつでも気軽に沖縄に来られるようになったと思うので、今後もそのような運賃形態が広がるようであれば年々増えていくと思う
6	空港のシステムについて(一般的には移動手段として)利用する側としては、あまり理解せずとも使える環境を整えることが重要かと思われる。個人情報(荷物でもよい)を旅券化し、自動車道でいうETC的な発送もいいのではないかと思う。 那覇空港(とりわけ沖縄県の位置)は、国際的に重要だということを米軍は知っている為、悪用されぬように!
7	航空運賃を安くしてほしい!
8	特に、台風シーズン時における、足止めされた観光客の対応可能な、十分広い施設を築く必要あり、また、外国人を案内または、もてなしのできる、通訳案内ポイントを多数設ける必要がある。バスやタクシー案内版に外国語が少ない。これからは、国際的に南米、中国、メキシコ等の異なる外国語をも加えた、観光案内が容易に展開し、名実ともに、沖縄をアピールできるように、発展を望みます
9	沖縄は音楽がすばらしいので、空港の中に民謡コンサートを聴くことが出来る部屋をつくってほしい。今あるブースみたいなのところじゃなくて映画館のようにゆったり座れるイスとステージがいいと思う。台風の多い沖縄は、空港居ることが長いことがあると思うので、せっかく観光で沖縄にきた人のために癒しの空間があってもいいと思う。
10	施設利用者の負担軽減。観光客や貨物輸送利用者への負担軽減。リピーターが度々利用して頂けるような顧客満足度向上が必要。
11	沖縄経済が発展しない大きな障害は輸送費である。輸送費(旅費)が日本とは違う(安い)価格で物流・人流出来るような政策をもちこんで空港づくりをしてほしい。しかし、空港のために海を埋めることは大反対です。
12	沖縄路線の運賃がもっと下がることを期待します
13	県外から沖縄の運賃は安く、沖縄から県外の運賃は高いので、ものすごく不公平感がある 駐車場の使い勝手が悪い 自衛隊機は例えば嘉手納に移すとかしてほしい レストラン、土産品が高すぎる
14	ビジネス機等の小型機の利便性向上に触れていないのではないか? 国際会議や国際的なビジネス誘致にはビジネス機の利便性は重要になると思う
15	羽田発沖縄行きはAM4:30~PM7:30の間の飛行機がないので、あったらいいのになと思う。沖縄発・羽田行きはAM5時台の飛行機があるといいと思う 沖縄は他県にくらべ所得が低いので、沖縄県民割引があったらいいのになと思う 嘉手納基地の使用(アメリカ軍人とその家族は基地内の民間機を利用してアメリカ本国へ帰るとか..)
16	門限を設定してほしい(朝7時~夜11時等、深夜便は無くしてほしい) 全館禁煙してほしい
17	安全、安心、いやしのある飛行場がよい。飛行機の発着は客の利用を考えて、時間を設定して下さい。
18	利用客の活動等スムーズな流れを作るには、現在空港ビルの運用規制がかなり厳しい状況にあり、不便を解決するには時間がかかりすぎると思われる。観光関連産業にとって、あれはダメこれもダメという禁止事項が多すぎる
19	小型のリージョナルジェットに対応する必要 空港アクセスの改善
20	沖縄発の料金が高すぎる
21	台風時の観光客に対してのケアが必要だと思います。観光地の沖縄ですが、台風が来ちゃうと何もできないのが現状で、早い対処を考えよう! 運賃を安くしてほしい
22	年々、航空サービスが悪くなったと思う。以前旅行した時だった、受付の女性が暇なのかバイトなのか知らないが、何度も受付の前で堂々とメールのやりとりをしていたのが気になった
23	8月のお盆の時期にしかまとまった休みがとれないサラリーマンにとっては、ツアー料金が設定されれば益々旅行にいけなくなると思う。空港施設が充実し、利便性が良くなることは大賛成であるが、沖縄の魅力を失うことなく進むことを望みます
24	帰ってくる時荷物が汚れていた。お金を少し安くしてほしい
25	お金を安くしてほしい
26	本土から沖縄よりも遠い外国に行く方が料金が安い! 沖縄から近いハワイや香港に行く方が本土よりも高い料金を払うのはおかしい。世界の(日本の)ハブ空港としての役割を担う為にも、沖縄 ハワイ(米や東方へのターミナル)、沖縄 香港(ヨーロッパ西方へのターミナル)を開通させるべきだと思う
27	航空料金が高すぎる
28	航空料金を安くしてほしい
29	Estimation & Simulation is best way to find out the future needs.Also to reduce the price of Airplane ticket especially Oki Haneda should be considered for native Okinawan people. (需要予測とシミュレーションは将来ニーズを把握する最高の手段である。また、特に沖縄羽田間の航空チケットの料金は、沖縄の人々にとって利用しやすい値段であるべき)

30	<p>自衛隊との共用について、国土交通省と防衛庁は今後どうしていく考えなのか。 滑走路の整備は一般財源で行い、空整特会でみている空港燃料税、着陸料などを安くしていくべきではないか。そうすれば、運賃も安く提供できる。</p> <p>現在、羽田の整備に予算が重点的に配分されているため、那覇空港の整備にはまわらないのでは。2009年の羽田の滑走路増設後でなければ、増便はできない。2009年後の展開について、もう少し詳細に示して欲しい。</p> <p>修学旅行者により、県やエアライン等が潤っている。大切であるが、現在、一般客と同じ動線を利用しているため、狭隘化している状況。修学旅行者の動線を新たに確保することにより、狭隘化は低減されるのではないかと。</p> <p>自衛隊機がなくなれば2万回程度余裕がでるのではないかと？</p> <p>嘉手納ラコンはあと1年半で返還されることや、技術の進歩等により、滑走路の処理能力370～380回/日をもっと拡大されるのではないかと。ラコンが返還されるのであれば、管制もやりやすくなると思う。</p> <p>貨物エリアをどうするのか、具体的に示す必要がある。現在、狭隘で危険である。</p> <p>また、企業としては、ハイブリッドのホークリフトを使いたいが高くて買えない。そのため、空整特会でお金を出して欲しい。こういう問題をクリアにした上で、もう1本滑走路が必要が検討してほしい。</p>
----	--

深夜便の増便

18 件	
1	夜間の便を増やし、値を下げ利用者を増やすような宣伝をするなど
2	現在、就航しているスカイマークのような早朝便が、常時あると旅行などで利用しやすい。早朝便があると、県外への用に活用したいです
3	羽田発沖縄行きはAM4:30～PM7:30の間の飛行機がないので、あったらいいのになと思う。沖縄発・羽田行きはAM5時台の飛行機があるといいと思う 沖縄は他県にくらべ所得が低いので、沖縄県民割引があったらいいのになと思う 嘉手納基地の使用(アメリカ軍人とその家族は基地内の民間機を利用してアメリカ本国へ帰るとか)
4	24時間の空港にしてもらいたい。
5	バスや列車なみに離発着はあって、安全は大丈夫かなと思います。24時間開港になると、利用者としてはうれしいのですが
6	やはり、ゆいレールの拡大が必要。 夜間、早朝の航空機の乗り入れ 大阪、東京、名古屋等主要都市便の増発
7	夏のピーク時はもとより、シーズナリティを考える。一年を通した平均化の為に旅行者への企画及びコンベンション。又、2月のみはスポーツコンベンション多彩で、野球やゴルフのキャンプが多いため、エアー、ホテル、ゴルフ場等旅行者の希望がとれない場合が多い。(北海道、東北、韓国からは1～3月ゴルフツアーが多い)。経済人でなく、県民にもっと理解しやすいようメディアで訴えるべきである
8	今後国際空港へ目指し24時間利用可能にしてほしい
9	関西圏の航路としては、やっぱり、沖縄到着の朝1便の時間、最終便の早いのも一つ原因あるのではないのでしょうか？関西圏にも深夜便が欲しいです。深夜便での有効なことは、着いた日に、沖縄でのマリレジャーが楽しめたり、離島などに行くにも便利なことです。今では、関西からだややっぱり最低2泊3日欲しいとこです。これが、深夜便ができることで、1泊2日も可能！週末にも訪れられるってことです。
10	・24時間利用できる空港にしてもらいたい ・空港の駐車料金をもう少し安く ・空港へのアクセスをもっと便利に
11	・夜の便をふやしてほしい ・子供やお年寄りや障害者に優しい空港 ・手にもっていい荷物の個数が少ない ・食べ物が色々制限が多い ・なにを持ち込んでいいのかわからなくて、イヤな思いをした
12	乗り継ぎしないでいける飛行機を作って欲しい
13	酔わない飛行機を作って欲しい。うるさくない飛行機を作って欲しい
14	那覇空港の能力は現時点でその需要率をはるかに超えている。これは空港職員も痛感していることであろう。チェックイン・荷物預け・保安検査場 全てにおいての混雑、スタッフ等の人員等もその搭乗率と見合っていない。サービスの質も下がる一方である。 自衛隊の航空滑走路の共同使用、これも遅延に繋がっている。この状態をそのまま続けていたら、沖縄という観光で成り立つ経済も下降をたどるに違いない
15	サービス面、セキュリティ面のレベルアップする目標は常にもってほしい。
16	私も以前、チケットがとれないことが何度あった(5月と8月)。その内1回はとりやめた。観光を主要産業にしている沖縄県には本当にもったいないことのように思う また、9月でも前半と後半では乗客数が大きく変わるのではないかと。発着回数も重要だが、空港内のサービス面も大いに着目してほしい
17	修学旅行生の多さが目に付く。利用者の区分も考慮するとよいかも
18	・夜の便をふやしてほしい ・子供やお年寄りや障害者に優しい空港 ・手にもっていい荷物の個数が少ない ・食べ物が色々制限が多い ・なにを持ち込んでいいのかわからなくて、イヤな思いをした

- 6 - (2) モノレール・道路等の空港アクセスの充実に関する意見

41 件

1	今後増加していくのは良いこと。県内の交通アクセスもどうかしなければ、
2	過小で予測建設よりも維持費が多少でもゆとりのある空港とした方がいい。モノレールの駅と更に近く設計し、またバスターミナルからの路線の移転も推進することにより、更なる向上が図られる。離島の改善を見込むより那覇を充実させることにより沖縄全体の利益となるのでは？
3	モノレールがたくさんあって乗っています。那覇空港がまえに乗りました。何回も乗っています。また、みんなと行って全員参加するようにして下さい。家族で行きました。
4	豊見城方面、糸満方面へのバス路線充実がカギ
5	将来的に24h対応能力の空港を目指すべき！ まずその前に夜間便に増設！ 空港周辺のアクセスともどもインフラ整備が重要である！
6	滑走路増設やターミナル整備以外に周辺道路の整備も必要ではないか
7	空港のアクセス、道路、羽田空港といっしょで悪い。モノレールは羽田より長い
8	他の内地の空港と違い、沖縄は車社会なのでモノレールをもっと延長する、及び高速道路をつなげることが空港能力の総合的増加に関わると考えられるので、交通アクセスの伸長も一緒に策定計画する必要があると思う
9	滑走路を作るという考えは最終的な判断にした方がいいのではないだろうか 沖縄にくる人たちのことを考えれば便数を増やすために滑走路を作るというのは正しいとおもうが、県民の事も考えるべきではないか。空港からのアクセスを便利にし、夜間でも飛ばすような対処をすれば良いと思います
10	利用者の利便性の面から空港ターミナルビルと駐車場の間にモノレール駅を設置すべきであったと考えるが何故か。計画ミスであったのか疑問を感じる。将来ターミナルビルを改築するのであれば考えてもらいたい。
11	沖縄ブームに惑わされてはいけない。確かに季節では予約が取り辛いが、早め早めで予約をすれば解決が出来る。予約よりも台風時の対策や、台風に対してのアピールが最優先ではないだろうか？台風が来て大混乱になり行けなくなった人が多いことなど、聞く事はたくさんある。 また、沖縄での交通手段もバスなのか、タクシー - なのかなど明確ではない。モノレールも今の車両では問題は多く、大きい荷物が移動する観光客が増え、地元住民との口論を見る光景も多くなり、正直、気分は良くない。車両に大きい荷物を置くスペースを作るなど、改良すべきでしょう。また、利用者が増えれば増発もせねばならないし、駅も拡張となる。県は人を迎え入れることばかり目が行って、改善すべきことを忘れてはいないだろうか？ 観光客が増えることで県の財政を潤す事は理解できるが、観光客のマナー違反を放置して県民の感情を無視すると溝が出来る。発展は互いの共存が大事なわけで、お互いに理解をしまわないと拗れ始めるタイミングだと年々も思わずに居られない。
12	モノレールをターミナルに乗り入れるよう改良すること。海側への埋め立ては、極力少なくするよう瀬長島の高さを下げることについて、地元の了解を得られるよう、今のうちから代替案を検討すること。
13	沖縄県の立地条件を生かす観光にとっては、外国(中国、台湾、アジア等)からの誘客が今後の課題である。空港施設の拡充(滑走路の増設)が欠かせない 自然の災害、台風対策などを検討することはできないか 空港を拠点としたアクセス(モノレール、バス、その他)を整備すること
14	自衛隊との共用を将来分離する必要があります。北部の空港は急ぐ必要はなくその代わり、那覇空港へのアクセスを便利にする(特に石川以南)ことが合理的かと思います。
15	モノレールとの連結で便利になっている。
16	やはり、ゆいレールの拡大が必要。 夜間、早朝の航空機の乗り入れ 大阪、東京、名古屋等主要都市便の増発
17	空港へのアクセス道路等市内全域で取り組むものだと思う
18	小型のリージョナルジェットに対応する必要 空港アクセスの改善
19	羽田1、2リニューアルでお祭り騒ぎのようだけど、今の那覇空港になってからはとても楽しい場所になりました。ゆいレールは便利だけど、雨にぬれることはなくても、電車までの距離が遠いし、夏場のエアコンなしはつらいものがありますね。TPE、SELなどアジアラインこそデイリー化が必要かもしれませんね
20	空港以外のモノレールやバス等の移動の設備をもっとよした方が上手くいくんじゃないかと思います
21	那覇空港は利用客にとって不便である 1. バス又はゆいレールから3Fに上がってチェックインし、2Fの搭乗口に行くのは不合理きわまりない 2. 搭乗口に入った後飲食店が非常に少ない。みやげ物店も少ない 3. バスの発着回数が少ない 利用客の便宜をもっと考えて欲しい(商業策が強すぎていやらしい)
22	私は実家が九州にあるので那覇～福岡間を利用することがありますが、利便性においては福岡空港より那覇空港の方が市街地へのアクセスなどがすぐれているとおもいます。 他の滑走路1本の空港(福岡空港、関西空港)との意見交換を多くして自衛隊との共存を考えるべきだと思います。
23	国際線ターミナルの拡充やモノレール延伸等を検討してください
24	観光立県であるためにも、沖縄の玄関口の空港は重要と思われ、同時にモノレールの延伸や鉄道の整備等も検討してもらいたい

25	中北部からみて、那覇空港を拡張してメリットがあるのか疑問。空港を拡張して観光客が多く入っても、那覇のみが潤うのでは、。既存の空港の活用も検討してみては！(例えば嘉手納空港、普天間など)。本土では青森の三沢空港のように米軍、自衛隊、民間で活用している例もあるので、空港能力を那覇以外にも分散して強化する方法も検討してはどうでしょうか。又、那覇空港から中北部へのアクセスも。
26	那覇市以外のアクセスの少なさが問題。モノレールが出来て良くなったが、バスの本数増やす等も検討しないと、観光客の不満の一つです。 具合が悪くなった時の休憩室には医療に携わった事のある人がいますか？もしなければ、保健室の先生のような人でも居てくれれば安心ですね。
27	八重瀬町からのアクセス手段が、バスで那覇へ行き、モノレールで移動となっているので、もう少し移動が楽になってくれれば良いと思う
28	・24時間利用できる空港にしたい ・空港の駐車料金をもう少し安く ・空港へのアクセスをもっと便利に
29	到着ロビーから同一階でモノレールに乗れば良いと思います、
30	市内からのアクセスが良く、利用しやすい空港だと感じます。ただ高速の空港I.C.が近くに延長になれば、中北部への時間短縮になり、より便利になると思います。早期実現を
31	モノレール駅ができて、便利になった
32	モノレールの利用で便利になった。施設もきれいで良い
33	沖縄県民が空港まで行くための交通手段の問題、モノレールの延長などにもっと力を入れて欲しいです
34	すでに発着は逼迫しているのでん気に議論している場合ではない。 個人的には旧ターミナルに自衛隊基地(一般人の目に触れる機会がなくなり、安全保障の面でも重要)、自衛隊基地エリアに新国際線ターミナルと国内線ターミナル増設、国際線&貨物エリアを全て貨物エリアにする。 那覇空港は旅客ターミナルが滑走路の端に寄っているので、出発、到着機が回りくどい。滑走路にあっては沖合いに展開して位置をずらし、ターミナル側に誘導路を新設。 理想は旅客ターミナルを挟んで両端に滑走路を作り、同時運用可能な滑走路を2本作るのが理想(羽田みたいに)だが、建設費やそれまでの代変えが難しいので現実的ではないが、やれるならその方がいい。 最低でも誘導路の建設、旅客ターミナルの増設は急務だろう。このままでは観光や産業は頭打ちになるのには目に見えているのであるから、一刻も早い対処を。嘉手納や普天間が返還、もしくは民間航空に開放されるなどの夢を見てはいけない。 ついでにゆいレールの県北、県南までの延長、最低限でも県央までの延長も急務。 観光客は利便性の悪い場所には行かないし、このままでは那覇に近いエリアだけ観光客が増えて、県北や県南は取り残される。 観光客がバスで通り過ぎるだけで実際に地元に宿泊するなど金を落としていかない。
35	空港に行くとき、道案内が悪いので必ず迷う。標識をしっかりとつけて欲しい
36	道が難しい。警察署が邪魔。埋め立ては海人と問題になるね
37	空港アクセスを改善してほしい
38	・自衛隊を分割できれば本数を増やせるだろう ・空港へのアクセス道路など、全域で取り組むものだと思う
39	国際線ターミナルビルが貧弱なので早く施設を充実させて欲しい！また、増設も早くして欲しい！ 中部から空港までは時間がかかる。空港自動車道の整備を早く進めて欲しい。 上海-那覇路線は、米軍との関係なのか九州よりに飛んでいて時間が掛かると聞いている。そうであれば、改善をお願いしたい。
40	航空機への対応については検討しているが、車の渋滞については対応できるのか。 空と陸は表裏一体である。車の渋滞問題はどうか。 市場としては、中国がターゲットと言われているが、中国の一人っ子政策により、将来、高齢化が進むと思うが、高齢者への対応が必要になるのではないか。
41	空港とモノレールとの交通体系をどう考えていくのか。 自衛隊基地の一部(駅の近く)にレンタカーステーション、タクシープール等を整備する必要があるのではないか。 那覇空港ビルディングは、ビル建設時の借金返済のため財源的に苦しい。国として、今後ビルにどう資金援助していくか等、きちんと対応していけば、ビルも様々な旅客からの要望に対応できる。

- 6 - (3) 駐車場等の利便性向上に関する意見

30 件

駐車料金が安い、タクシーやレンタカー用の等の停車帯等の問題など

30 件

1	需要がふえることは大切だと思うが、それに伴いサービス質も向上していく事は不可欠だと思う。特にサービスの質(駐車場の利用やレンタカーのところだけで車を駐車するのは地元の利用でも不便を感じます) 駐車場が高いと思う
2	観光立県の沖縄だと知っていましたが、レンタカーの受付カウンターが何故空港内にないのでしょうか？他の都道府県には、レンタカー受付カウンターがあり、迷わずにレンタカーを借りて楽しい旅行ができた。沖縄のレンタカー受付が歩道にあり、とても暑く、沖縄のイメージがとてダウンしてしまいました。ロビー内にカウンターがあるといいと思います
3	もっと拡張して欲しい。駐車場(旅客用)を広くして欲しい
4	駐車場が有料の為、すこしの時間をお迎えを待つのにお金がかかってしまいます。例えば、30分は無料等にして欲しい。ターミナルの前はお迎えの為に止まっている車が多く、通るのに邪魔になっているので、その変も考えて欲しいですね

5	駐車料金が低い。特に月6～7回程度利用していますので検討して欲しいです。久米島に親が1人暮らしなので子供達が交替でかかっています。よろしくをお願いします
6	20年近く東京にいましたけど沖縄に観光行った人が口を揃えて言っていたことは、レンタカーの待ち時間の苦情でした。空港に着いて待ち、レンタカー借りる所で待ち、返すときも待つ状態では苦情が来て当然だと思います。今の駐車場をレンタカー会社が利用してもらいお客様を一番優先してもらいたいです。飛行機に乗り遅れる人も減少します。今現在利用している人は新しく作れば良いのでわ。少し遠くなってでも観光客が多く来て沖縄は繁栄すると思います。沖縄は観光客多く来てなんぼだとおもいます。後は荷物チェックの場所を広くしてほしいです(空港)
7	県外から沖縄の運賃は安く、沖縄から県外の運賃は高いので、ものすごく不公平感がある 駐車場の使い勝手が悪い 自衛隊機は例えば嘉手納に移すとかしてほしい レストラン、土産品が高すぎる
8	女子トイレが洋式(8割)にして欲しい！和式はガラガラで洋式だけ混んでいる 駐車場の出口の合流が危ない！どうかしてほしい
9	1.旧ターミナル用地の利用計画が進んでいないように思う 2.タクシー駐車場の利用が不効率である。広く、台数が多いにもかかわらず回転が少ない 3.レンタカー乗り場が狭い(タクシーとレンタカーの台数は残り変わらないのでは?)
10	駐車料金が高く、車を持って行けません。是非安くお願いします。
11	駐車料金が高いと感じました。
12	安全と環境に配慮した整備をお願いします。できるだけ、民間の視点を取り入れてほしいです。空港の駐車料金は高すぎます。民間に委託してもっと安くして。
13	・ロビーから搭乗口までの距離が長すぎる ・セキュリティチェックの処理能力も低い ・レンタカー送迎用プラットフォームへの横断歩道を増やすべき
14	駐車場をもっと広くすること
15	駐車料金が高いと思う
16	駐車場の出入りをもっと分かりやすいと良い
17	・駐車場が不便である。 ・ピーク時の事が考えられていない(夏場、台風等)
18	空港までの道路の案内表示をわかりやすくしてほしい。特に出発ゲートへの道。駐車場も増やした方が(低価格)
19	・24時間利用できる空港にしてみたい ・空港の駐車料金をもう少し安く ・空港へのアクセスをもっと便利に
20	空港周辺をなるべく自然環境破壊しないように整備してほしい。そして車とめるパーキングも少ないし、料金も高いので、少し安くしてほしい
21	駐車料金高すぎ
22	駐車場の料金をどうにかしてほしい。友人の見送りにきた人々の為に1時間無料などの対策をとるべきだと思う。ほとんどの人々は駐車場料金を払いたくないので、ターミナル2階のビル前停車帯に停車し、周りの人々に迷惑をかけているので考えて欲しい。
23	駐車場の無料化してほしい。たった少しの時間でお金を取られるので、人を迎えに行き、その後空港を利用して買い物したり食事したりするきにならないので、無料化によって空港での利用ももっとのびると思う。
24	空港の送迎車の駐車スペースが無い。レンタカーや観光バスが多すぎる。
25	駐車場へ左ハンドル車で入る場合、右にしかチケットとる機械がなく不便である。 また、出口も右側にしかなく、左出口へ行くと係員が手渡しでやってくれるようになってるようだが、なかなか出てこないし、出てきても動作も鈍く非常に態度が悪い。駐車場に幾たび嫌な思いをしている。 左専用の機械を導入するか、入口、出口に接客対応の教育をされた係員をおくか早急に改善をして欲しい。 観光立県沖縄として全くなっていない。
26	空港の設備をもっとよくしてほしい。不便感じる。例えば、エスカレーター(地面を水平に流れているもの)をもっと長くして、歩く距離を短くしてほしい。他に、自転車の乗り降り(待てる所)を設けて欲しい
27	空港とモノレールとの交通体系をどう考えていくのか。 自衛隊基地の一部(駅の近く)にレンタカーステーション、タクシープール等を整備する必要があるのではないか。 那覇空港ビルディングは、ビル建設時の借金返済のため財源的に苦しい。国として、今後ビルにどう資金援助していくか等、きちんと対応していけば、ビルも様々な旅客からの要望に対応できる。
28	旅客ターミナルの出入口付近の、利便性、利用性の高い敷地をタクシーが占有しているのは勿体無い。旧ターミナルの敷地をタクシープールとして活用してはどうか。 レンタカーの利用度が高くなってきているが、送迎バス乗り場が狭い。もう用地を効率的に使ったほうがよい
29	車で空港に来た際、ほんの少しの駐車スペースに対して「ダメ」といわれた。病院等の施設で行われているように、駐車場を30分以内無料化したら、もっと多くの人が車で来る事が出来ると思う
30	那覇空港前の駐車場が有効に利用されていない。駐車場を利用する車に対する料金を最初の30分だけでも無料にして、30分以上に30分ごとに料金を科していけば、駐車場の利用は増えるし、駐車違反も減る。

- 6 - (4) 台風時の対応に関する意見

24 件

ビル内、空港アクセス等

24 件	
1	現状では一部の空港以外は利用者が年々減少しており、国が先導して空港の実態調査をする必要があると思われる。沖縄だけに絞って書けば、今後5年は間違いなく沖縄ブームは続くであろう。しかし、一番の利用が見込める季節に台風があり、この問題点を良い方向に宣伝しないと拡張も含め難しいのでは？
2	観光客、ビジネス客の方々に多く来県してほしい。島国なので航空機関が必要に対応できないと生活ができなくなるので、ゆとりのある航空機関であってほしい 来県客にリピーターになってもらうためにも、台風対策を客の立場からも対応できるようにしてほしい ・宿泊(素泊まり、体育館(日中は別利用))が空港内にあったらいい ・チケット変更の調整を台風の場合は考えて欲しい
3	上記にも書いたが、1つの滑走路を民官が使用しているのは安全上もサービス上も好ましくない、早く2本にして欲しい。また、台風時のサービスも年々向上してとてよいと思う。セキュリティを増やし、スムーズにしてほしい
4	特に、台風シーズン時における、足止めされた観光客の対応可能な、十分広い施設を築く必要あり、また、外国人を案内または、もてなしのできる、通訳案内ポイントを多数設ける必要がある。バスやタクシー案内版に外国語が少ない。これからは、国際的に南米、中国、メキシコ等の異なる外国語をも加えた、観光案内が容易に展開し、名実ともに、沖縄をアピールできるように、発展を望みます
5	まず、沖縄にある空港として、台風対策についてちゃんととるべきだと思う。いいターミナルを作ったのだから、最上階に、台風対策用に広い畳間などを設け、台風で帰れない観光客を入れるなどだ。出来上がってしまったターミナルなので、難しいのだが、台風対策についてとりむべきだ。 また、見送りデッキについて福岡空港は、ベンチの設置や、クーラーの設けられたデッキがある上で、無料である。那覇空港はどうだろうか？？しっかりしてないのにお金が出る。納得がいけない
6	現在の新那覇空港建設時にも思ったことだが、台風が多い沖縄なのに空港施設が全く対応していないことが残念だった。 1. 休憩施設の設置(道の駅など道路でさえ無料で休憩施設が建設できるにも関わらず、空路では作れないのか?) 2. 空港施設内に宿泊施設等(出来るだけ格安で)を設置および隣接する。 深夜便などの運航により、台風時以外でも空港内休息場所および宿泊施設は需要があると考える。
7	沖縄ブームに惑わされてはいけない。確かに季節では予約が取り辛い、早め早めで予約をすれば解決出来る。予約よりも台風時の対策や、台風に対してのアピールが最優先ではないだろうか？台風が来て大混乱になり行かなくなった人が多いことなど、聞く事はタクサンある。 また、沖縄での交通手段もバスなのか、タクシー - なのかなど明確ではない。モノレールも今の車両では問題は多く、大きい荷物で移動する観光客が増え、地元住民との口論を見る光景も多くなり、正直、気分は良くない。車両に大きい荷物を置くスペースを作るなど、改良すべきでしょう。また、利用者が増えれば増発もせねばならないし、駅も拡張となる。県は人を迎え入れることばかり目が行って、改善すべきことを忘れてはいないだろうか？ 観光客が増えることで県の財政を潤す事は理解できるが、観光客のマナー違反を放置して県民の感情を無視すると溝が出来る。発展は互いの共存が大事なわけで、お互いに理解をしまわないと拗れ始めるタイミングだと年々も思わずに居られない。
8	沖縄県は観光客が多くなることは良いことですが、まだまだ需要に応じた対策が必要ではないでしょうか。例として観光客が台風とかちあった場合、旅は計画してくるので、台風時に無料でとまれる宿が必要と思いませんか。
9	沖縄県の立地条件を生かす観光にとっては、外国(中国、台湾、アジア等)からの誘客が今後の課題である。空港施設の拡充(滑走路の増設)が欠かせない 自然の災害、台風対策などを検討することはできないか 空港を拠点としたアクセス(モノレール、バス、その他)を整備すること
10	貨物専用の空港を別の場所につくっては？ 今の空港の拡張をいうのでは無理があるのでは、 空港についてすぐ沖縄らしさをPR出来る工夫を、例えば1階に水槽があるが、沖縄の海をイメージできる珊瑚とかを組み合わせては、 台風時の対応には、改善の余地は多い、特に空港の待ち時間の対策は重要。せっかく沖縄での観光の思い出も沖縄から離れる直前に(待ち時間で)悪いイメージを持ってしまったりピーターの期待が出来ない。
11	台風による欠航時の対応を充実させるべき。 待合室・仮眠スペースや仮眠への毛布サービス等 テレビ等以外に臨時の場合は映画や天気・空席状況等の情報提供。 県内における県外・国外物流拠点であり総合物流センター機能も考慮すべき
12	台風で帰れないとき、観光客へのサポートを充実させればもっと安心して沖縄へ来てもらえると思う。(地震とかも)
13	沖縄へは旅行で良く行きます。しかし天候不良などで欠航にならないかいつも心配しています。本土の各都市と異なり、代替交通機関がない沖縄では航空の重要度が大きい。欠航率を下げる空港作りをして頂けたらと考えます。
14	天気によって左右されてしまう観光を考えて、台風でも楽しめる観光スポットを作る 鹿児島観光4,000万人、沖縄550万人について、改めて飛行機での観光立県を知りました。滑走路の必要性をもっと県民にアピールしなければ、今のところ伝わってないですね
15	台風時の観光客に対してのケアが必要だと思います。観光地の沖縄ですが、台風が来ちゃうと何もできないのが現状で、早い対処を考えよう！ 運賃を安くしてほしい
16	現在の空港において台風時には歩くことすら困難な状況となっていることから、空港を新設するのであれば、台風時に一時待機場所として使えるスペースを設けていただければ良いと考えます
17	・駐車場が不便である。 ・ピーク時の事が考えられていない(夏場、台風等)
18	台風時に対策が必要
19	台風時の対応ができる施設。臨時宿泊所などを併設してほしいと思う。サービスとして。
20	台風のとときの対策は十分なのでしょうか？空港で夜明かする方が多いと聞きます。若い方はまだ我慢できるでしょうか、子供連れやお年寄りの方は？もっと何か対策を考えて欲しいです

21	これからもたびたび参りますが、定時運航、天候によるイレギュラーに強い空港になることを望みます
22	台風が多いから気をつけた方がいいと思う
23	入浴設備がほしい(なぜかという、台風で2日間空港止になったために)
24	台風で飛行機が飛ばないときに、旅行者を一般家庭で受け入れているというニュースを見たが、那覇市とか県は関与しているのか、それとも純粋なボランティアで成り立っているのか。

- 6 - (5) 空港施設内への都市機能施設の導入に関するご意見

16 件

ホテル、ショッピングセンター等

16 件

1	那覇空港やキンザー、普天間等の撤去後の跡地利用によっては、空港拡張は早急に行う必要がある。空港の拡張によっては、ある意味上記その跡地にも県民の期待が膨らむ、カジノ計画や大型リゾート計画にも世界の注目を集めることとなる。日本にとっても良いことだと考える
2	もっと人が楽しくできる施設など取り入れられたい
3	高齢者の旅行は活発になるし、増えるので、それに伴う施設の整備(休憩室・保健室)等についても利用者の声を聞いて計画してほしい
4	ターミナル(鉄道)のない沖縄にとっては空港が唯一のターミナル。旅客だけでなく公共的機能を空港に持たすことを考えてほしい。
5	自衛隊の共同利用を早くやめるべき。拡張に当たっては、沖合埋め立ては極力やめ、そこは自然のままの海浜利用に努め内陸側、自衛隊使用土地の利用。空港周辺について、空港産業、ホテルやアミューズメント等の観光、リゾート計画等幅広い視点での検討・計画を要望したい。
6	免税店、レストラン、銀行、郵便局、公衆電話、旅行会社、宿泊が出来る民宿、説明してくれる人がいつもいてくれるととても安心だと思います。
7	調査によって空港の能力は限界に近づいているので、空港の滑走路を増やすことが大切だと分かった。だが、単に増やして能力を余らせるのはもったいない。また、空港の中、及び周辺に宿泊施設を設けたほうがよい。他の空港にあるのに沖縄の空港能力には無い要素のひとつである。多くの人が休めるレストルームもあってほしいかも。
8	空港内に観光施設を作りたい
9	空港内にホテルや会議場、マッサージや休憩所があると良いです
10	空港に宿泊施設をつくってほしい
11	空港能力が向上する要因に欠かせないものに関連施設(ホテル、観光整備、人材)は忘れてはならないと思います。受け入れるための諸準備とリピーターの拡大は難しいのではないかと思います。観光地の整備(海、道路、植物、海岸)は、金をかけて開発するのは止めて自然を維持する方に進めて頂きたい。対応する人のマナー、教育は更に重要です。総合的な発展がないと頭打ちになるのでは？！
12	空港建設は今後の沖縄の経済向上と県の発展につながる。空港は単なる人と物の交流のターミナル的な考えではなく、空港タウンという観点から空港の中に町があるというような設計をしていけばより効率的な空港が出来ると思う
13	空港内をより楽しい魅力ある場所にして、旅客以外の人でも来たくなるようなところにすれば、収益性もあがるのでは？
14	沖縄の環境についてNPOを立ち上げ、OLを兼ねて取組んでいます。毎月沖縄には出向き感じる事を申します。 那覇空港については観光客のピーク時、飲食店の店舗数の少なさが目立ちます。空港内しか飲食店はなく、どこも満席状態です。イベント広場も必要と思いますが観光客の為に利用できる施設を検討頂きたいと希望します。観光客が多い時は広場には椅子を置き休憩の為に使用するか臨時マクドナルドといった形で検討して欲しいと思います。見送り場も無駄ですね。羽田のようにまじかに飛行機が見ればいいのですが意味が無いですね。夏が観光ピークですからビアガーデンとして活用してもいいと思います。女子供は買い物で男はビール！如何でしょうか？ 観光客が多い時は観光客の為に役立つ事をし、観光客が少ない時はコストが掛からないようにするといった事を検討ください。広場で民謡を見るのもいいのですが、すでに観光客たちは観ています。空港に着いた人は空港内をふらつきながら目的地にすぐに行きます。どこに行っても沖縄の歌、踊りは必ず目にします。観光、レジャーを楽しんだ人たちは搭乗するまでフラフラしていますが空港内で再度、じっくり見る人は居ないでしょう。このフラフラしている人たちからいかに利用され空港に利益をもたらせるか検討するのもいいと思います。
15	ホテル等の受け入れと一緒に考えて欲しい
16	・予測に基づき空港又は誘導路、滑走路を増設したとして、もし予測どおりにならない場合はどうなるのか。その場合の対処もP1のパンフに載せてほしい ・地元沖縄の人も楽しく遊べる場所もたくさんあったらうれしい

- 6 - (6) 嘉手納ラコンに関する意見

9 件

1	1. 自衛隊機との分離	2. 嘉手納ラコンの早期返還
2	むやみに航空便を増やすことにより航空管制の充実を図る必要がある(対応空港の側)	

3	誘導路の改良案については、課題と解決策がよくまとめられていて良いが、国内線のターミナル施設の処理能力についてほとんど検討されていない点に疑問を感じる。那覇空港の利用客は観光客の割合が多いということ、台風等による欠航時の混雑に対応できていないことを考慮すると、国内線ターミナルの処理能力も現状のままで十分とはいえないのではないか。観光客が多い空港だからこそ、必要となる機能があるということを見極め、それに対応したターミナルの処理能力を確保することも検討が必要。国際線ビルだけでなく国内線こそ検討が必要。さらに、嘉手納空域があたえる処理能力についても言及すべきではないか。
4	沖縄が世界のリゾートとして発展していくために能力の見極めは大変重要です。米国のマイアミ、ダラス、メキシコのカンクン、パナマシティなどの空港を例にとり改善していけば、まだまだ能力を高めることは可能です。米軍基地(特に嘉手納)との関係を見直し、空港付近の空路を適正化していくことでも能力は高まるものと考えます
5	嘉手納空港の管制権を早急に返還することが重要だと考える
6	空路の確保も大きな課題と思われる。特に沖縄は米軍に押さえられている部分が大いなので、米軍の早期撤退を願いたい
7	米軍施設と空域を見直す必要があると思います
8	自衛隊機の発着が優先されているため地上、上空で待たされたことが何度もあった。自衛隊との共用は廃止して欲しい。嘉手納ラプコンの早期返還を実現して欲しい。安全かつ自由な運航のために必要。次発モノレールの出発時刻を電光掲示板でモノレール駅まで行く手前にわかるようにしてほしい
9	自衛隊との共用について、国土交通省と防衛庁は今後どうしていく考えなのか。 滑走路の整備は一般財源で行い、空整特会でみている空港燃料税、着陸料などを安くしていくべきではないか。そうすれば、運賃も安く提供できる。 現在、羽田の整備に予算が重点的に配分されているため、那覇空港の整備にはまわらないのでは。2009年の羽田の滑走路増設後でなければ、増便はできない。2009年後の展開について、もう少し詳細に示して欲しい。 修学旅行者により、県やエアライン等が潤っている。大切であるが、現在、一般客と同じ動線を利用しているため、狭隘化している状況。修学旅行者の動線を新たに確保することにより、狭隘化は低減されるのではないかと。 自衛隊機がなくなれば2万回程度余裕がでるのではないかと。 嘉手納ラプコンはあと1年半で返還されることや、技術の進歩等により、滑走路の処理能力370~380回/日をもっと拡大されるのではないかと。ラプコンが返還されるのであれば、管制もやりやすくなると思う。 貨物エリアをどうするのか、具体的に示す必要がある。現在、狭隘で危険である。 また、企業としては、ハイブリッドのホークリフトを使いたいが高く買えない。そのため、空整特会でお金を出して欲しい。こういう問題をクリアにした上で、もう1本滑走路が必要が検討してほしい。

航空路線網に関する意見

56 件

- 1 航空路線網に関する意見

56 件

- 1 - (1) 国際路線網の拡充及び増便に関する意見

24 件

1	国際航空路線がふえてほしい(増便)
2	北海道<ニセコ>かオーストラリア 客の確保に見習うべし! 成長極まる中国、アジアからの路線の増設は急を要する! 成田経由で欧米、中南米への路線の開拓!
3	県外 & 海外からの交流会を大きくして欲しい(日本、韓国、ロシア、アメリカ、スペイン、中国、タイ、台湾、オーストラリア等)
4	国内線は8~9割方県外からの旅客ですが、国際線はどうでしょうか。沖縄は多くの方が訪問する場所だと思います。海外からの旅客が8~9割ほどまでもっていくことで、国際線の数ももっと増える可能性があるのではないのでしょうか。 国内線はJAL、ANAがホテルや広告も観光のセットにした協力をしていますよね? ホテル他での海外客の受け入れ態勢、広告の充実、ターミナルの充実、航空会社との協力など、県全体として国際観光客の取組を強化し、関係者で協力すべきでは? 国、県、民間(航空会社、旅行会社)が協力して国内観光客は成功しています。国際観光客も一定程度の集中投資が必要では?
5	大変混雑が予想される。しかし、航空会社の運賃がどこでも同じで高ければ、フェリーなどで移動する人も減らないと思います。国際線の離発着が多くなれば、需要は増す一方だと思います
6	沖縄の観光産業が充実し続ければ需要は増えていく。国際線の充実
7	海外行きの直行便を増やしたほうがよい
8	1.滑走路を増やしてもよいと思う。現在、自衛隊との同一滑走路使用において、事故等の影響によりダイヤの乱れを防ぐ必要があるから。 2.国内線の航空ダイヤ(路線および時間帯)については現状で不満はないが、国際線の路線増加があるとよい
9	将来滑走路は、3本程度必要ではないか。交差させる方法は可能か。国際線の充実が不可欠、誘客プロモーションについても国外に向け(ヨーロッパ)が必要があるのではないか?
10	国内線よりも国際線の充実を目指すべき。また、新空港や路線を建設した際の費用対効果の試算などを知りたい。
11	環境問題のある中、滑走路増設は安易ではない。でも便数は増やしてほしいので、個人的考えですが、離島便の小さな飛行機は那覇軍港を利用したらどうだろうか。 また、国際線ですが、滑走路使用料金が高値のため、米国機等の利用度が減っている。アジアの中のハワイをイメージして来県する観光客のためにも、アジアと本土以外に欧米の観光客(世界のウチナー人)も来県しやすいようにしたほうが、本土客も外国感覚をもって増えると思う
12	外国の方がきやすいようにください
13	まず、国内外からの観光客増加を推進する県が、今頃こんな調査をしていることが驚きである。あまりにも後手後手ではないか? 滑走路が一本しかない空港が、将来的に限界が来ることは建設した時点で予測しておくべきことである。 那覇空港について特に思うのは国際線の貧弱さである。海外からの入り口があつたまま、海外からの観光客呼び込みをしようなどというのは順序が逆ではないか? あの、ローカル駅のようなターミナルをよくも国際線などと言って恥ずかしくないものだ。 さらに、アメリカや香港など需要が大きい路線も台北を経由しなければならない。これは、本来那覇空港が利用されるべきものを、わざわざ台北にゆずっているようなものである。台北が担っているアジア地区のターミナルとしての機能を、那覇空港も備えるべきだ。そうすれば海外からの観光客も自ずと増える。重ねて言うが、航空インフラを整備しないまま、観光客増加を望むのは本末転倒である。
14	沖縄への便、沖縄から外国への便が増加すれば、沖縄の振興に役立つ
15	国際線の充実
16	自衛隊との共用はやめるべきだと思います。今後の空港能力を高めていくためにも また、滑走路の増設も必要でしょう 国際線をもっと充実させていくことも今後の空港の発展に重要だと思います。ターミナルがしょぼすぎる
17	羽田1,2リニューアルでお祭り騒ぎのようだけど、今の那覇空港になってからはとても楽しい場所になりました。ゆいレールは便利だけど、雨にぬれることはなくても、電車までの距離が遠いし、夏場のエアコンなしはつらいものがありますね。TPE、SELなどアジアラインこそデイリー化が必要かもしれません
18	国際路線の拡大とターミナルビルの改築をやしてほしい。二本目の滑走路の設置により自衛隊との共有部分を減らす
19	・国際線を増やして欲しい ・出雲空港路線を作って欲しい
20	国際線の新規開設を進めてほしい
21	「到着ロビー」への道路案内板が分かりにくい。分岐点の直前に到着ロビーへのコースを描いた案内板が上方に設置されているが、運転中にそれを一瞬で読み取るのは難しい。分岐点の当該一方の道に「到着 arrival」の表示板(もう一方には「出発 departure」)を設置すればよいのでは、外国の国際空港はこの様な表示方法が多い シンガポールエアラインを就航させて、シンガポール経由で世界へ繋がるネットワーク作りをしては
22	沖合展開の促進 国際路線の将来展望について(国際路線の強化)

23	需要予測で国際線は、現状路線となっているがもっと伸びる予測をして欲しい。国際線をもっと誘致して欲しい。国際線ターミナルビルの整備を早くして欲しい。
24	タイ、ハワイ、インドネシア等の直行便を増やしてほしい 授乳室などの施設の充実をしてほしい

- 1 - (2) 国内路線網の拡充及び増便に関する意見

21 件

1	那覇空港の旅客数、貨物量、航空機発着回数も増えていくのがとても楽しく、良いことだと思います。全国の旬の食材、衣料品、日用雑貨、人、動物、植物、全部の移動手段は飛行機が運んでくれるので増やした方が買い物にも便利になります。
2	関西方面への便数の増加をしてほしい
3	全地域にまんべんなく便があると、とても助かる。特に便の少ない地域への対応をもう少し考えていただけると、
4	沖縄への便、沖縄から外国への便が増加すれば、沖縄の振興に役立つ
5	やはり、ゆいレールの拡大が必要。 夜間、早朝の航空機の乗り入れ 大阪、東京、名古屋等主要都市便の増発
6	数年後、地元空港(静岡)が完成予定です。英語力に乏しい本県の学生が沖縄へ気軽に勉強に行ける手段として、ぜひ就航をお願いしたい(安い値段&短時間)
7	PM5:00～7:00の羽田行きの便を新設してもらいたい
8	・空港と港を一体にしては、久米島、座間味等の離島、粟国を結び事 ・国際線ビルに搭乗橋が設置されていないのでサービスの低下になる ・空港の自衛隊用地に滑走路計画したらどうですか
9	今年8月に沖縄旅行を2回計画しましたが、2回とも航空券を購入できませんでした(満席で、)。9月にやっと来ることが出来ました。ぜひ増便をお願いしたいと思います(羽田～沖縄)。仕事の都合でなかなか直前まで計画できないのですが、そのときは満席になっていることが多いです
10	本島の魅力が残っており、離島航路の拡充(機材の拡大)等が必要な時期かと思えます
11	ますます発展してほしいし、もっと飛行機の本数が増えて欲しい
12	関西方面の夕方以降の便がない。東京方面はあるのに不便である。19時、20時、21時代で増便を！展望台から離発着が見にくい、もっとええ展望台を！
13	・国際線を増やして欲しい ・出雲空港路線を作って欲しい
14	関空から那覇を利用(毎月)していますが、PM2～PM7発の便を増日して頂きたいと思えます。とても不便です
15	もう少し、国内の他の空港への直行便があればと思います。名古屋や羽田での乗り換えは費用がかかりすぎてしまうので、
16	地方に行くときに、1日に1回しか出ない県があるんですが、時間が県外から県内に来る人に合わせているような気がするのですが、もう1回分増やして、県内から県外に旅行に行く人のために、時間を変えてつってほしいです。夜に行って朝に帰ってくるのは、沖縄の人からするとちょっといやな気がします。
17	関空-那覇へシフトした分を伊丹-那覇へある程度戻して欲しい (大阪のキタからは関空まで2時間かかり、関空まで行くのなら沖縄よりもハワイやグアムへ行った方がいいという人が周りに多い)
18	大阪府北部に在住し、大阪空港(伊丹) 那覇線をよく利用する者です。今年4月から伊丹 那覇便が大幅に関西空港(大阪府南部泉佐野市沖合1.5kmに位置)に移され(利用者を無視した国、関空会社による強引な関西空港救済策のため)、大阪空港を利用する者にとっては非常に不便になりました。 那覇空港が今後ともますます拡大、拡充し利用者にとって便利になることは喜ばしいことです。 関西地区の人口は大阪北部、阪神、京阪地区に多くが在住し、関西空港のある泉南地区の人口はそれ程多くはありません。したがって関西地区に住む者にとって、海外線は別として国内線は大阪伊丹空港の方がずっと便利です。このように、利便性の高い大阪伊丹空港から遠距離路線の沖縄・北海道路線だけを関空救済のために関空に移すのは私達、大阪、兵庫に住む者にとってだけでなく、沖縄(那覇空港)の今後の発展にとっても決してプラスにならないと思います。 先日(8/15付 日経新聞の大阪版に)別添の記事がありましたのでご参考までFAXさせていただきました。少しでもお役に立てれば幸いです。今後ともますます那覇空港の発展、利便性の向上を願っております
19	・毎年沖縄に来ているが、ピーク時はなかなかチケットが取れない。便を増やして欲しい ・スカイマークの深夜便を運行してほしい ・昼頃はチケットカウンターが混むので増設してほしい ・前の便が遅れると、他の便にも影響するのが気になる
20	数年後、静岡空港が完成予定です。英語力に乏しい静岡の学生が、沖縄へ気軽に勉強に行けるように、ぜひ就航をお願いしたい
21	安全第一。離島から羽田の直行便を増やして欲しい

- 1 - (3) 需要創造・拡大方策に関する意見

11 件

1	予測と現実とは概して乖離しがちである。予測より大きく減ることも増えることも考えられる。しかし、観光立県としてやっていかなければならない沖縄県としては、増えることを想定して対応すべきである
2	中国の発展に伴う有客、貨物の輸出等に力を入れることが肝要である。それに伴う空港施設の大幅な拡充が必要となるのではと思われる

3	需要追従型ではなく、需要創造に重点を置いた需要創造型の予測も必要ではないか。沖縄県への入域観光客のほとんどが航空を利用しており、空港の処理能力はそのまま沖縄県の入域観光客数につながるため、空港の処理能力(というか需要予測)が観光目標の達成のネックにならないように、将来の観光客目標数に対応した需要予測(設定?)が必要
4	沖縄の良さをどんどんアピールしていけば、益々観光客は増えると思う。県外へもCMなど常にしていけば良いと思います
5	需要は今後増えると思う。高齢者の旅客はじめ沖縄の人気は続くと思うので。ただ、何十年も沖縄の人気を落とさない為に県が一層努力するべきです
6	何かの授業で、今後沖縄を訪れる観光客は減っていくと聞いていました。でも、今回の説明会をうけて、いろいろな考え方があるんだなと思いました。私は、沖縄はいい場所だと思うけど、何もする場所がないと思います。景色がいいだけだと、国外に行くことも考えてしまうので、人が集まるような沖縄でしか体験できないようなことをもっと取り入れていかないと、沖縄に来る人は減っていく気がします。
7	観光の流行が1つのポイントとなる。観光需要を高めていく政策と空港能力の整合性を図る必要がある。観光政策の進展によっては、大きな違いがでる可能性もあると思われるが、増加の傾向は否定できないと思われる。
8	経済の状況により需要が増減することは理解できた。年代別の利用者の増加に高齢者が多いという高齢化社会を実感させられた。観光、旅行者が多いと思うが、沖縄の自然環境の保護、保全はもちろんのこと、離島をはじめと古き良き琉球も残していかなければ客数は伸びないと考えます。
9	魅力ある空港づくりによって需要を引き込むとの考えがあってもいいのではないのでしょうか。
10	需要が増えるだろうから整備する、のではなくて、魅力的な整備によって需要を増やそう!という考え方があっても良い!
11	需要予測があまりに消極的すぎる。失業率の縮小や、県民所得の拡大のためには何万人の来沖が必要である、というような政策目標を立てて、積極的に数値を上向きにすべき。 2015年までには滑走路ができてないといけなく、という結論でいいのか

その他

254 件

- 1 - (1) その他

144 件

1	合っていると思う。ただし、それには、空港以外の様々な整備が必要だと思う。
2	バス・タクシー - 代わりに使うような時代が来るのかな。
3	ホテル等の受け入れと一緒に考えて欲しい
4	これからますます発展することを祈ります
5	沖縄大好きです。トップシーズンに予約がとれないのは悲しいです
6	観光客、ビジネス客の方々に多く来県してほしい。島国なので航空機関が必要に対応できないと生活ができなくなるので、ゆとりのある航空機関であってほしい 来県客にリピーターになってもらうためにも、台風対策を客の立場からも対応できるようにしてほしい ・宿泊(素泊まり、体育館(日中は別利用))が空港内にあったらいい ・チケット変更の調整を台風の場合は考えて欲しい
7	特にない
8	那覇空港の飛行機を増やしてほしいと思います。
9	国内の空港マーケティングにおける那覇空港の位置付けと需要予測は整合しているのでしょうか。 中部国際空港のように空港整備におけるPFIの導入も視野に入れているのでしょうか。
10	ちょっと難しいかも。本島の沖縄料理は流行っているけど、ブルーシールは少なくとも2カ所はつぶれている
11	本土との取り合いは検討されているものと思われるが、地元(離島)に対する対策が必要なのでは
12	大切です
13	・特に沖縄については、ほぼ100%航空便に頼っているのだから、本土から沖縄行きは更に増えると思われる ・近年、地球の温暖化で台風などが多く発生している為、5月～10月までのベストシーズン期に増便しても、定刻通り運行できるかは未知数だと思う。私自身、5～10月は沖縄には行かないようにしている
14	群馬から来たので全く分かりません
15	十分
16	経済の状況により需要が増減することは理解できた。年代別の利用者の増加に高齢者が多いという高齢化社会を実感させられた。 観光、旅行者が多いと思うが、沖縄の自然環境の保護、保全はもちろんのこと、離島をはじめとし古き良き琉球も残していかなければ客数は伸びないと考えます。
17	おおよそ妥当な線だと思う
18	観光関連事業計画が中南部で計画されており、行政としての工程表を公表(国内、国外向けに)すべきです
19	がんばれ！沖縄の中心那覇空港
20	観光とビジネス等分けた計画が必要かも
21	事故があまり無くていいと思う
22	出発、到着が必ず遅くなる。観光客の中で、修学旅行性はうらさ。沖縄のせいではありませんが、
23	あまり風の抵抗で羽が折れてしまいそうなので、そこをもっと見極めて欲しい
24	空港のシステムについて(一般的には移動手段として)利用する側としては、あまり理解せずとも使える環境を整えることが重要かと思われる。個人情報(荷物でもよい)を旅券化し、自動車道でいうETC的な発送もいいのではないかなと思う。 那覇空港(とりわけ沖縄県の位置)は、国際的に重要だということを米軍は知っている為、悪用されぬように！
25	空港予算が厳しくなる中でも、ともども宮古空港の機能の充実・拡充も是非よろしく願います
26	飛行機の燃料費は年1機あたり40～50億 個人1人あたり年3～5万前納すべし。支払いの個人は年間、国内1回どこでも3,000円で乗れる。3,000円なら土、日、北海道、東京、名古屋、九州と屋内路線の活性につながる 大口の法人で随時対応！
27	YS11は純国産製のジェット旅客機で、トライスターはロッキードの中型ジャンボジェット機のDC8やDC10が退役となる一方で、注目に値する後釜機となれば、利用客の野趣も最高。琉球人には琉球人の中央集権があってもいい、那覇を有力な経路地に
28	自衛隊との共用はすべきではない。海上(港)からの乗り入れも必要ではないか？
29	設計が場当たり的
30	故国場幸太郎代の頃に比べあまりにも遅すぎる
31	経費削減化の進む中で大変だと思いますが、高次元の意識下で取り組んでほしい。大切なものまで失ってほしくない……
32	安全第一、次に宮古、八重山、久米島から羽田の直行便を増やしてほしい

33	下地島飛行場は徒らに労組の力が大きく、稼働率、パイロットの回転も悪いのではないかと、航空サービス全般、郵便飛行機、戦時軍用機、ロシアの開発機を展示させ、島嶼航空についての意識とその方向性を三大学程度の識者にまとめさせて、閲覧が出来る様な航空博物館にしてみてもどうか。テーマパーク。
34	1.最も重要なことは、空港の安全性である。その観点が抜け落ちている。 2.自衛隊との共用は安全性が大きく低下する。人命軽視となる。 3.誰のために何のために空港整備をするのか、基本論議を十分に行って頂きたい。
35	沖縄県のinternational siteも含め、ますますのご発展を心よりお祈りいたしております
36	石垣と那覇の2大空港になると本土がそうであるように、石垣の環境がくずれないか心配。本土でサンゴがなくなった用に、石垣もそうならないようにしてほしい
37	バスで伊計島にいけない。美しい海をレンタカーで崩すな
38	空港は楽しいです！飛行機見るのが好きです！
39	今回、空港を利用して改めて思ったが、何故普通に着いたのに出発時刻を過ぎてやっとゲートを抜かれるような事態が起こるのか？たまにならまだしも、このような場面に何度も遭遇している。よその空港ではあんなゲート前の混雑は見たことがない。道路を車で走っていても思うが、信号など計算ミスかと思う所が多い。先の見通しの計算が下手！何でも作ればいいってもんじゃない。それが無駄にならぬよう効率のいいものを目指して欲しい
40	島内の商店街との競争、宅急便との話し合い
41	魅力が多いので、団塊の世代が多く移住すると思います
42	初めての空港にて旧名古屋空港より しい空港でビックリしました
43	税金を大切に使うて下さい
44	離島便をもっと気軽に楽しみたい
45	国民の税金が使われるので、正しい使い方をしてほしい
46	那覇空港は大好きなので、これからの空港がどんどん良くなっていくように、家に帰って資料を詳しくよんでみたいです！
47	よくなっていくことを期待します
48	資料もらってよかった(航空写真など) 旧小禄村の村落の写真が民間にはないと思われるので、空中写真を是非みたいものです。貴局にあれば拝見することができればと思います。行政当局は戦争や米軍の占領で土中に消えた埋没した旧小禄村の村落の様子にも関心をもっていただきたいと思います。
49	新石垣空港の早期開港を！宮古、石垣の東京(羽田)からの増便(直行便)を！とくに宮古、石垣発羽田行きを増やしてほしいと思う
50	今で満足しています
51	中部・北部にアンケートを実施しない理由は？道路・河川など関係が含まれていないのは？旧ターミナル地区展開に伴うメリットはあるのか？デメリットはどの様なものがあるのか？滑走路増設は出来るのか？環境アセスメントには問題はないのか？生態系には問題はないのか？将来的にも心配はないのか？沖縄県・沖総局だけで仕事をやっているが、航空局は何をやられているのでしょうか？航空局は必要ですか？
52	今回来県中に石垣空港(国際空港にすると良いと思います)のニュースがあり、当然7年後の開港に向けて急ピッチで進むと思うし、那覇の第2も県民のコンセンサスはそうむずかしい(政治的)ものではないと推察します。私ごとですが、今年の5月、日光中禅時にホテルを買いリニューアルオープン(10月28日)します。新しい名前はホテルNIKKOとしました。沖縄にもホテル日光(宿泊しました)があります。実は60歳になりまして、新しい会社(ハウス、サービス)を設立、会社のコンセプトは地球に優しく、自然に優しく、動物にも優しくです。設立6年目になり、なんとか利益を出す事が出来ましたので沖縄と台湾に支店を出すために来県したわけです。
53	自衛隊と共用しているのに離着陸に時間がかかる点、さらに米軍の管制種などややこしい問題が那覇空港の計画に左右されていると思う。県での対応でなく国策として考えて欲しい。
54	航空燃料高騰し続けているので、沖縄特別減税を適用し、沖縄を結ぶ路線だけ政府に税を負担してもらおう
55	このままで良いと思う
56	国際線ビルは、20年前の施設で、貧相、良くない！中国などの旅客を呼ぶためには、ビルの整備が必要。大きな構想を持って整備してほしい。 日本の空港政策が遅れている。 自衛隊機の騒音がひどい。(作中) 貨物地区は、ピーク時には狭隘なので危険を感じる。
57	空港を何回か利用して感じたことを質問したい。 空港と航空会社が連携すれば、もっとスムーズに搭乗できる。搭乗するまで時間が掛かりすぎ、車椅子一種では、個々の障害に対応できない。 保安検査に時間が掛かりすぎ、車椅子は検査の対象なり時間がかかる。 機内のトイレが使いづらい。 エレベーターを増やして欲しい。 広くてどこに何があるのかわからない。案内板を多く設置してほしい。 障害者へのサービスが行き届いていない。空港職員は解除が不慣れであるため不安である。 車いすの取り扱い(バッテリー、電動の操作等)を理解して欲しい。障害者に理解のある人をおいて欲しい。
58	国際線ターミナルビルが貧弱なので早く施設を充実させて欲しい！また、増設も早くして欲しい！ 中部から空港までは時間がかかる。空港自動車道の整備を早く進めて欲しい。 上海-那覇路線は、米軍との関係なのか九州よりに飛んでいて時間が掛かると聞いている。そうであれば、改善をお願いしたい。

59	現在、700億円一般会計から空整特会に繰り入れているということであったが、2500億円繰り入れできれば、着陸料等を減らすことが可能となる。免税制度を導入する等、努力してほしい。 修学旅行者の手荷物チェックのルール(X-LAY検査後、航空機に投入してもいいなど)や、修学旅行者の動線の整備など、県もビル会社のみに頼らず補助を出すなど、対応して欲しい。
60	2015年までには、国内1420万人～1660万人、国際旅客62万人の予測に対応できるのか。出来ないとすれば、どのような対策を講じるのか示してもらいたい。自衛隊機は、今後も共用していくのか？
61	将来の需要予測ですが、2020年までには上向きかもしれませんが、それ以降は？ 現在は沖縄ブームですが、他の観光地(国内外)の発展予測は？
62	貨物の全国比が示されていない。23万トンが少ないのではないが、 中型機が増えると着陸回数が減るのではないか(新石垣、宮古とのからみ)
63	離島への直接乗り入れ便数の増加を踏まえて計画されているか
64	長期の休みには、来られる方が多いと思いますが、普段の利用者(通勤)などはどのくらいの方が予測できるのでしょうか。
65	分析結果Aの予測が合理的と考える。季節要因はどうなのか。
66	安定的に伸びを見てるのか
67	分析結果B、Cには納得である。現在、沖縄の経済が観光によるところが大きいとすれば需要に応じた供給が出来なくなれば経済は衰退してしまうと思います。 一方で 2-2のグラフから、勝負時は8月と分かりますが、他の月はどうなのでしょう？京都のように、どの季節も観光客でいっぱい！という状態にしないと、何らかの形で空港能力を上げて設備の維持等にお金がかかると思います。 他の季節の沖縄の魅力をアピールして、夏のお客を他の月に振り替えさせるようにはできないですか？
68	1.人口の予測は、県GDPに大きな影響があり特に重要と思う 2.沖縄への移住ブームは定着するのか
69	そうなんですか
70	何を目標にかかげているかが見えない。あくまでも国策としか考えられない。沖縄県民のためにやっている姿が伝わらない。一部の人間だけが熱心に頑張っているのに、一般市民に伝わっていますか？多い少ないは分かりますが、何故そのようになってしまったのか？ そのようにならないため、対策、方針が出ていないのは何故？
71	標題については地道な研究の成果が見てとれ非常に興味を持って拝見させていただきました。能力という結局那覇と他県との大きな差異はALTERNATE(代わり)の飛行場だと思います。嘉手納又は下地等着陸できる滑走路はあるもの果たして大損害を出すことが想像できる。AVOID(回避する)を民航機が選ぶことがどの程度機長に任されているのでしょうか？
72	今の時刻表を見ると羽田に対しては十分な数があると思うが航空会社は便を増やす気はあるのか？ 大型機で対応できないのか？ 一般的な利用率は何パーセントくらい？
73	自衛隊との共用、米軍の再編成で、どこかへ移転の予定は？ 現在航空機は中型機が中心ですが、大型化になれば便数は減少するのでは？
74	那覇空港利用者は国内旅行者が多数を占めているのであれば、高齢者の需要比率がたかまってくるのではないかと？それならば季節別では冬季の伸びが高くなるのではないかと？
75	1日を通しての便数の平均化が可能であるとの説明だったと思うが、利用者の視点から本当に可能なのか
76	自衛隊機との分離による滑走路2本化が、それとも両滑走路ともに自衛隊との共用使用か。北海道の事例でどう2本使用しているかの事例は？自衛隊機(騒音もうるさい)は、現状より増やさないことも明記した方が良いのでは。
77	何年に見極めをするのか？
78	ない
79	ない
80	特になし
81	28ページのグラフの見方がよくわからない。自衛隊の発着は横ばいなのか？滑走路以外でも現在でさえ、搭乗手続きの時間は長いと感じる。ANAのCMで、携帯であつというまに飛行機にのっていたというのがあるが、まず、ありえないと感じる。
82	空港きれいになったと思う
83	狭い土地で大丈夫か？
84	離島便の回数や需要についての検討はあるか
85	周囲(県民)の協力も必要では？
86	今以上に離発着の回数を増やすことは可能なんですか。人件費や整備などのコストとか、運用によるミスから事故が起こる可能性なども知りたいです
87	見通しを立てるのは難しいことは思うが、
88	今以上に旅客が増えたとするとターミナルも滑走路も大きくなければ対応できなくなると思う。民間だけの利用にして、自衛隊は他の場所に移すことは出来ないのですか？
89	滑走路が足りなくなるとは思うますが一本滑走路を増やすのですか？
90	お客様にきちんと案内やサービスなどをやっていくのはいいと思います。さらに向上していよう頑張ってください
91	環境に配慮してほしい 県民の意見がどのように反映されるのかが知りたい

92	エアラインの意向はどうなっていますか？
93	2本目の滑走路の整備によって、自衛隊機の利用頻度は現在の20%から何%に上昇するのか
94	今後、那覇空港を県の政策の中でどのように生かすのか、もう少し方向を示して欲しい。観光、ビジネスでどういった役目を担うのか、それによってどう施設をかえるのかを具体的に示して欲しい
95	大人向けの報告書だから、何が言いたいのか完全に分からなかった 空港の建設費用や維持管理等についても知りたい。 その他、一般県民、空港関係者、空港利用者等にアンケートを実施し、広く意見を聞いたらどうか あと、先ほども触れた新空港建設の費用を抑えたいなら、返還予定のある米軍普天間飛行場を空港にしたらどうか、なぜ、自衛隊も共同で空港を利用しているか知りたい
96	現在の飛行場で足りるのでしょうか。
97	・今日、空港の日のイベントで、空港見学会に参加してPIなどを知りました。イベント自体も楽しかったし、飛行機のコックピットなども見れて楽しかったです ・新しい空港になってから、まだそんなに日がたっていない気がしているのに、また拡張などというのは当初からの計画の継続なのでしょうか？それとも空港完成後に出てきた課題なのでしょう。そのあたりが気になります
98	那覇空港は年に1回ほど利用しています。熊本空港よりはるかに便利なので、これからもっと良くなっていけばいいと思います
99	モノレールは便利でした。国内空港の中では施設が整っていると感じた
100	この空港はちょっとせまい気がするが、羽田などに比べて分かり易いと思います。がんばって下さい
101	広くとも便利にできている。利用しやすいと思います
102	子供の遊び場があったので、時間を持てあまらずにすんだので、よかったです
103	沖縄大好き！しかし国際通りのコンビニで偽通貨をつかまされた(通貨はベトナムコイン)。不愉快な気持ちで帰京する。
104	私は那覇出身ですが、以前から思うとずいぶん立派になったと思います
105	広くてきれいな空港です。とても利用しやすいと思います
106	沖縄は最高
107	他の空港に比べて、使いやすく、分かり易いです。レンタカー乗り場なども近いです
108	沖縄は米国なので厳しいのではないかと
109	広くきれいで美しいと感じました。駐車場も。掃除もされていました。
110	大変良かった
111	美人が多くて、、、？
112	新しい店舗が増えていた
113	2人でがんばってください
114	新しいおみやげ！
115	ありがとうございました
116	おみやげ屋さんがたくさんあって良かった。子供の遊べる施設があり良かった！
117	今後も仕事で訪れる機会があるので、今後も今のように使いやすい空港であって欲しいと思います
118	空港の設備、サービスはどうなりますか。観光客はどのようなサービスを受けられますか。
119	観光客には便利になるけど、沖縄の人に何かメリットは生まれますか？
120	航空チケットの値段を安く買いたいんですが、深夜のほうが安いのでしょうか？
121	最小の金で最大のサービスをお願いします。
122	スタバができたのはよかったと思う
123	なるべく埋め立てとかはしないでね。 そこまで空港を利用していない。県内、離島便はどうなってるの？
124	一日に380回も発着とは、380回も出ているということですか？
125	旅客機が増えてくると、チケット代は安くなっていくんですか？ビデオをもう少し分かり易くして欲しい
126	フリーゾーンは全く活用されていないのだから早く新貨物ターミナルゾーンを展開すべき。 沖合いに新しい滑走路を作るなら3,000m距離のあるものを作ったほうが良い。2,500mの案では処理能力がほとんど変わらず作る意味がない。 国際線と国内線のターミナルビルを一緒にしたほうがエプロンも増設できてよいのではないかと 第5エプロンはまだあるのか？あるなら固定資産税等維持費の事が気になっていた
127	同じ滑走路1本の福岡空港ではどのような対応をしているんですか？あと現状でも沖縄経済に190億もの損失が生じているのに、なぜ早急に具体的な対策をしないんですか？

128	国際線の将来需要を一定にしていると聞いたがどうか？ 現在の国際線ターミナルビルは、古いではなく、恥ずかしい！ボーディングブリッジを設置して欲しい。 物流センターの整備を拡張と合わせて検討して欲しい。第二ターミナルの整備を考えているのか。
129	需要予測を算出する際、着陸料を考慮しているのか。 自衛隊の将来の発着回数は、予測しないのか。
130	嘉手納ラプコンの有無により、那覇空港の空港能力に影響はあるのか？
131	現在の観光客数は550万人くらいであるが、現空港のMAX、キャパはどれくらいか？ 現在、外国人向けの誘客活動を展開しているが、客が伸びていない。現在の国際線ターミナルビルを早急に整備して頂きたい。 国内線客の他交通機関への乗り継ぎ(客の動線について)はどう考えているのか。
132	個人や家族旅行で、沖縄へは全く初めてで、レンタカー等も手配していない観光客に対して、案内人としてプロパーを雇ってもいいのではないのか。 自衛隊を嘉手納に持って行く可能性はあるのか。
133	2010年～2015年頃にはバンクするというところであるが、これから整備して間に合うのか、 新聞等では沖合展開が出ているが、滑走路を沖合につくるのか。
134	もし仮に空港を作った方がよくなった時、調査に5年、工事に5年で、完成までに10年かかると思われるが、今からだと間に合わないのでは？
135	自衛隊との共用について、国土交通省と防衛庁は今後どうしていく考えなのか。 滑走路の整備は一般財源で行い、空整特会でみている空港燃料税、着陸料などを安くしていくべきではないか。そうすれば、運賃も安く提供できる。 現在、羽田の整備に予算が重点的に配分されているため、那覇空港の整備にはまわらないのでは。2009年の羽田の滑走路増設後でなければ、増便はできない。2009年後の展開について、もう少し詳細に示して欲しい。 修学旅行者により、県やエアライン等が潤っている。大切であるが、現在、一般客と同じ動線を利用しているため、狭隘化している状況。修学旅行者の動線を新たに確保することにより、狭隘化は低減されるのではないのか。 自衛隊機がなくなれば2万回程度余裕がでるのではないのか？ 嘉手納ラプコンはあと1年半で返還されることや、技術の進歩等により、滑走路の処理能力370～380回/日をもっと拡大されるのではないのか。ラプコンが返還されるのであれば、管制もやりやすくなると思う。 貨物エリアをどうするのか、具体的に示す必要がある。現在、狭隘で危険である。 また、企業としては、ハイブリッドのホークリフトを使いたいが高く買えない。そのため、空整特会でお金を出して欲しい。こういう問題をクリアにした上で、もう1本滑走路が必要が検討してほしい。
136	今の段階、どこが主体的にやるのか(貨物ターミナル地区)、決まっていないうことか。
137	報告書では2004年度、年間約1,250万人とある。一方観光商工公表の入域客数は515万人。往復1,030万人として、その差の220万人が県民の発着という解釈でよいのか
138	需要予測では、離島 - 本土直行便の増加の可能性も考慮しているのか 北部空港の話聞いたことがあるが、北部振興策との兼ね合いで何かあるのか
139	台風で飛行機が飛ばないときに、旅行者を一般家庭で受け入れているというニュースを見たが、那覇市とか県は関与しているのか。それとも純粋なボランティアで成り立っているのか。
140	遅かれ早かれ滑走路増設が必要という結論が出ると思うが、いつ頃の完成を想定しているのか セントレアでは民間主導でコスト圧縮したと聞くが、那覇空港を拡張する際には、特定の空港をモデルケースとして考えているのか
141	飛行機をよく利用するが、那覇空港は全国の中でも快適な方の空港。空港を拡張することによって、現状のサービスレベルは本当に維持できるのか 那覇空港ではなく、別の場所での空港新設という考えはないのか
142	需要予測があまりに消極的すぎる。失業率の縮小や、県民所得の拡大のためには何万人の来沖が必要である、というような政策目標を立てて、積極的に数値を上向きにすべき。 2015年までには滑走路ができてないといけないう結論でいいのか
143	昔の空港は今後どのように使っていくのか？ 調査についてのCMはしているの？ 今後、シンポジウムの予定は？
144	自衛隊も共用している空港は沖縄以外にもあるのか？

- 1 - (2) 観光行政への意見、観光マナー等についての意見

70件

1	年間17万人の方々方が沖縄訪問を取りやめている現状を知りびっくりしました。経済的損失が大きいことから早急に取り組んで欲しいです。そして観光にたずさわの方々には教育が必要だと思います(言葉、マナーなど)
2	沖縄県の場合、観光関連との合理性を考える必要があると思いませんか。
3	北海道<ニセコ>かオーストラリア 客の確保に見習うべし！ 成長極まる中国、アジアからの路線の増設は急を要する！ 成田経由で欧米、中南米への路線の開拓！

4	国内旅客は今後共増加すると思われるが、これに対応する観光地の整備、宿泊施設の対策が必要である。国際旅客は知事が中国へセールスに言っても増加は見込まれないと思う。その原因は国際線ビルの狭さ、貧弱も一つの原因ではないが、雨のため濡れる客、国内線ビルとの差別があると思われる。
5	沖縄の観光は海が中心ですが、北部方面へのアクセスが悪く、将来他の地域に観光客が移ると予測されます
6	沖縄観光に関する関心が高くなっている。広い範囲の年齢層に魅力的な観光地とすることにより、航空需要は益々増えると思う
7	国際線需要が落ち込んでいる理由をどのように捉えているか？ 国内線だけではいずれ限界がくる。目玉がないのでリピーターがいない。以前に比べ航空運賃は安くなったがその他のマリレジャー等は全く安くなっていない(高くなっている)観光客はトータルで出費を考えることを忘れてはならない。
8	沖縄県観光立県として、しかり、基本プランを作成し、将来の日本の雇用リゾート地域として早めに振興させるべき時期です。中国、韓国、台湾、フィリピン等、アジアを中心に沖縄の自然を最大限活用した観光地にすべき。そのことは沖縄県の発展はもとより、日本国のアジアの人的交流、平和親善情報の発信等、日本国のGDPの大きな成長にもなります。そのことを開発庁は、今すぐに政府に進言し、実行して下さい。
9	今後沖縄はますます日本の、世界のリゾート地として発展していくと思うし、していかなければならないと思います(メキシコのカンクンのように) なるべく、そのためにも、予測を見誤らず、また予測以上のキャパを持つ空港へ変わっていくべきだと思います
10	国内線は8~9割方県外からの旅客ですが、国際線はどうでしょうか。沖縄は多くの方が訪問する場所だと思います。海外からの旅客が8~9割ほどまでいっていいことで、国際線の数ももっと増える可能性があるのでしょうか。国内線はJAL、ANAがホテルや広告も観光のセットにした協力をしていますよね？ホテル他での海外客の受け入れ態勢、広告の充実、ターミナルの充実、航空会社との協力など、県全体として国際観光客の取組を強化し、関係者で協力すべきでは？ 国、県、民間(航空会社、旅行会社)が協力して国内観光客は成功しています。国際観光客も一定程度の集中投資が必要では？
11	県経済の発展には不可欠で、観光立県の基盤である。ますますの沖縄観光のアピールが求められる
12	需要予測について、ケース1~4を見ると、早めの拡張計画が必要に感じる。観光立県沖縄では、観光客が減少すると大きなダメージがある
13	観光産業が盛り上がりが増加すると思う。
14	報告書のとおりだと思う。沖縄の地理的重要性は高まると思う。
15	観光地(メイン)が少しずつ衰退している印象、土産など、スポット(沖縄の風土を生かした)ものを整備すると良いと思う。
16	観光整備の面からも検討すべきだ
17	美しい沖縄の観光資源を守るためにどうするかの観点が重要
18	観光客のリピーターが来るように環境破壊しないよう、特に海の汚染を考えないと、将来観光客は外国へ流出する可能性がある。沖縄へは、きれいな海を求めてくる人がほとんどだと思う。海へゴミ等、開発が避けるべきだと思う。リピーターのある島を願う。本島はよごれている。海が財産。需要、経済も観光客したい。沖縄本島は海は汚れているというのがよく聞かれる。改善しないと、いづれそっぽを向かれる。海外へ向かう
19	観光事業がなくなれば人が少なく、リピーターをどの用に獲得するかが問題
20	観光客なくして県、市の経済はなりたないと思います。内地の主だった都市からの直行便がこれほど多いとは思わなかったが、大都市発着はともかく必ずしもデイリー便にする必要はない。1泊で往復する人は少ないだろうし必要に応じて乗り継ぎ便で工夫させなきゃ進歩はない。国際便がそうであるように。
21	需要がふえることは大切だと思うが、それに伴いサービス質も向上していく事は不可欠だと思う。特にサービスの質(駐車場の利用やレンタカー)のところで車を駐車するのは地元の利用でも不便を感じます) 駐車場が高いと思う
22	今後ニーズが否応なく増加することが分かった。しかし、ターゲットが日本人や周辺アジアだけに絞っているようにしか見えない。ヨーロッパやロシア等の国々に積極的にアピールをしたら、さらにニーズが増えるはず。(海外において、沖縄を知る人は極端に少ない)そして、空港の需要を増やすために沖縄の環境の整備が必要
23	そんなに都合よく沖縄への旅客が増えるだろうか。沖縄便利用客の大半は観光客だろうと思うが、その他の方策にあるように、ピークの分散、機材の大型化である程度対応できるのではないかと。そもそも現状の観光業界や運輸業界の体制で、沖縄県へこれ以上の旅客を受け入れられるだろうか。まず、県内の体制について明確な見通しを立てないと、空港だけ立派にしても後で無駄になるのではないだろうか
24	沖縄の資産(環境、利便性等)はハワイに匹敵すると思う。ハワイを参考に空港整備をしてほしい
25	沖縄自体が将来にわたって魅力的な旅行先であるという前提に立っていると思うが、それについて疑問の余地はあると考えられる
26	需要予測に用いられた社会経済指標の組み合わせがよく理解できなかった。様々なパターンを想定して予測したということでしょうか。いずれもなってみなければ分からないこと、多大な金をかけて最大に備えるのではなく、その他の方策にもあったようにツアー料金の設定、夏ばかりでなくフルシーズンのアピールなど、様々な方面からアプローチして需要を満たす努力をしてほしいと思います
27	将来的にも現在のような沖縄の観光ブームが継続すれば、需要は拡大するものと思います。ただ、現在でも東京発着の格安ツアーも多く、需要が拡大しても航空券の単価が上がらなると会社としては増便とも困難かも知れない気もします
28	このまま沖縄需要が伸びると前提することに無理がある。観光に対する地元の力の入れようが的はずれ。団体客誘致にばかり力を入れ、あくをかいていると長崎、宮崎の二の舞になる。個人客を大事にしないと客は逃げる。逃げ出して気が付いても遅い。その時期は近いと見ている。空港に閉古鳥が鳴くかも・・・なにする個人客への対応は全国一最悪!
29	いわゆる入域者数の内訳の中に県内在住者の移動も含まれているはずであるが、入域者という1つのくりで数えられている。将来、航空機に搭乗できなくなった場合、船舶移動の不便から見ていかに対応するのか、という点について検討してほしい。当然、観光入域者のことも重要である。今後の沖縄の重要な産業であるし、又外資の投資が沖縄に移りつつある事も国際観光地としての沖縄に明るい展望があると思われる
30	現地の魅力により航空需要の伸びは変わると思うので、こちらは特に観光に力を入れるよう、これからも積極的な取り組みをお願いします

31	観光の需要が増えてきているが、このままの開発を進めれば沖縄に来る本来の目的が失われる程、海、自然が破壊されている。本土が、世界が望んでくるとは、沖縄の自然、文化であり、それをあるがままの需要を受け入れんが為に開発すると、それが整った時点まで境に下降していくと思う
32	沖縄県はもっと観光産業を発展させる必要があると考えますが、航空機と島内の交通アクセスはよくないと思う。(例)美ら海水族館は立派ですが、飛行場よりのアクセスが悪い(直行便がない)。旅客にとって不便だと旅行先からははずすことも考えられるので、航空需要予測にも影響があると考えられます。
33	観光の流行が1つのポイントとなる。観光需要を高めていく政策と空港能力の整合性を図る必要がある。観光政策の進展によっては、大きな違いがでる可能性もあると思われるが、増加の傾向は否定できないと思われる。
34	PRが大切だと思います。タクシー、バス乗務員に対してもマナーの教育が大切ですね
35	沖縄県は観光産業で成り立っているところが多く、観光に力を入れているのも現状です。将来手遅れになる前に前もって今から少しずつ前に進めてほしいです。
36	観光客を見込んだ計画であれば、ホテルや観光地の整備、観光開発と自然保護のバランス等を総合的に勘案した観光政策を作成することが前提となるべきではないでしょうか？
37	単純に空港収容能力に近い将来限界があると予測されるから改修・増築を行うというのは容易である。環境面も配慮すると、最後の手段ではなからうか？観光客が来県される時期、時間帯を平準化させる努力をすべき。これ以上の観光客を誘客するより、観光消費を上げることが先決。誘客活動をしなくても、観光客が長期にわたり自然増加するとは考えられない
38	宿泊施設の整備
39	沖縄プームに惑わされてはいけない。確かに季節では予約が取り辛いが、早め早めで予約をすれば解決が出来る。予約よりも台風時の対策や、台風に対してのアピールが最優先ではないだろうか？台風が来て大混乱になり行かなくなった人が多いことなど、聞く事はタクサンある。 また、沖縄での交通手段もバスなのか、タクシー - なのかなど明確ではない。モノルールも今の車両では問題は多く、大きい荷物を移動する観光客が増え、地元住民との口論を見る光景も多くなり、正直、気分は良くない。車両に大きい荷物を置くスペースを作るなど、改良すべきでしょう。また、利用者が増えれば増築もせねばならないし、駅も拡張となる。県は人を迎え入れることばかり目が行って、改善すべきことを忘れてはいないだろうか？ 観光客が増えることで県の財政を潤す事は理解できるが、観光客のマナー違反を放置して県民の感情を無視すると溝が出来る。発展は互いの共存が大事なわけで、お互いに理解をしあわないと拗れ始めるタイミングだと年々も思わずに居られない。
40	沖縄県は観光客が多くなることは良いことですが、まだまだ需要に応じた対策が必要ではないでしょうか。例として観光客が台風とかちあった場合、旅は計画してくるので、台風時に無料でとまれる宿が必要と思いませんか。
41	空港能力が向上する要因に欠かせないものに関連施設(ホテル、観光整備、人材)は忘れてはならないと思います。受け入れるための諸準備とリピーターの拡大は難しいのではないかと思います。観光地の整備(海、道路、植物、海岸)は、金をかけて開発するのは止めて自然を維持する方に進めて頂きたい。対応する人のマナー、教育は更に重要です。総合的な発展がないと頭打ちになるのでは？！
42	観光立県を目指すならタクシー運転手のマナーを改善させること(不愉快になることが多い) 地元沖縄のことを知らない子供が多い。地元を充分知らないから県外に行っても情報発信が出来ない。歴史教育も含め見直すべき。
43	2006年、年末に音楽フェスティバルもやって欲しい(豊見城私立中央公民館で)
44	沖縄の魅力は県外へアピールし、県政を潤す政策が必要です。沖縄へは、東京から今年一月転勤で来ました。一部地域への注目だけでなく、もっと沖縄の良さを県外の人に知らせたいとここに住んで初めて思います。
45	沖縄があるが故に日本国は太平洋(アジア)(安保)も安定しています。また、将来の海洋資源も考えれば思いやり予算という消極的な考えではなく、もっとダイナミックに沖縄の振興に力を入れて下さい。日本国の発展は、まず、沖縄から始まります。
46	沖縄の天然資源の1つである海岸線の保全を考えて下さい。
47	空港をりっぱにするより、ゴミのない町にして、海をきれいに保てば、おのずとリピーターはやってくる。日本中どこ行っても汚れている。沖縄も汚くなっている。法律で規制してもチリを捨てないようにすれば良いと思う。それを実現すれば、最初はきびしいと思うけど、シンガポールのように美しい町になると思う。世界にほこれる町と海にしてほしい
48	沖縄県の経済が観光産業に依存しているということを初めて知ることが出来た
49	基調講演での田崎さんの講演から沖縄を訪れる方々の印象が、ほんのささいな事でも悪い印象を残してしまう可能性を感じました。文化や食を培って行くためにも、伝統のものを守り、発展させていく必要があると思いました
50	観光の発展は県経済の発展にもつながるが、それと同時に年々よごれていく海を、県の企業は、観光保全パンフレット等を作成する等して、努力していく必要がある。県は企業に対し、観光活動を推し進めていかなければならない
51	11月、12月などに利用者数が減ることに対して、日本人だけをターゲットにした利用客に期待するのはよくない。それよりも、寒い地域の国、ヨーロッパやロシア等に沖縄をPRして観光にこさせるほうがよい。この時期のこれらの国の気温からすると、沖縄は「夏」である。この事を利用しない手はない。ヨーロッパやロシアは、沖縄を知る人は少なすぎる。彼らは隠れたニーズでもある。だから積極的なPR活動が望まれる
52	航空機の増発ができ、沖縄の観光、ビジネス発展のために空港を整備、滑走路を増やして欲しい。国外からの観光にも力を入れて欲しい
53	那覇空港に降りていくとき、飛び立つときの空港周辺の海の色やケラマ諸島のViewは印象深いもので、このような自然環境の風景をいつまでも持続することによって沖縄の観光立県を意識させ、リピーターが増えることだろう。また、以前は基地要員の関連でハワイ、ロス線もあった。日本の中でも「琉球」をもっと表に出して、海外との関係になくはならない空港、都市であることを県民や沖縄県で就労する人ももっと意識すべきである。
54	国内経済や県内の動向だけでは将来の需要予測は極めて難しく、ある結果を推定してそこに持って行くための理由付けに見える調査報告は、多くの国民は推察してしまう。リゾートとなることを許された環境を持つ沖縄。これを活かす、伸ばす、守る計画に基づいた、その延長線上の中に空港があり、この入口はとても大切な部分です。しかし、あくまでも入口。入口の話よりも観光を主産業とする沖縄が目指している事や内容を示す事も必要と考えます
55	現在、沖縄の観光産業は、薄利多売からの脱却を目指していると聞いています。沖縄県への入域制限が観光業の単価アップに繋がる可能性も検討する必要があると思います。

56	昔たまされたレンタカー会社が1Fにあった。かなり詐欺的である。詳しくは090- へどうぞ。
57	空港のキャパシティ増大を企画する前提として、県内の観光産業全般が観光客の増大に堪えられるのかも併せて検討する必要があるように思われる 例、小笠原では高速船が建造されたが、島内経済の事業性と宿泊施設不足とで就航に至れなかったことなど
58	観光政策において、8月以外の時期の訪問者増加を図るよう工夫する必要がある。自然、城跡、劇場など
59	県の最大の産業(観光)に直結する空港整備事業、予測通りの数字を実現する為にも、自治体と主要商業施設、レジャー産業や、例えば国際通りの魅力度回復の為の地区、地域ぐるみ将来のビジョン計画等、県と地域をあげて観光浮揚対策に取り組む必要があると考えます
60	沖縄はとてもよいところだと思います。益々発展することを願います
61	自衛隊との共用の整理が必要。 リピーターは沖縄の人々の質で決まるから、町をきれいにしたり、見えないところのごみの山とか気をつけなさいといけないと思う
62	需要が増えることは確実なので、県内での各種サービスをしっかりと用意することまで含めた運動につながるようにしてほしい
63	ホテルとの対話が必要
64	観光地としてよくしてもらいたい
65	沖縄の観光業が限界にきていることを実感した
66	これから、沖縄は観光地として、どのような方向を目指していくのか、ということが気になりました。ただ、観光客を増やしていけばいいものなのが残念に残ります。
67	ピーク時に予約がとれない状況、これは私は必要かもしれないと思いました。あえて、沖縄にピーク(夏)には行きにくいという状況を、沖縄の冬の産業(観光)の発展に結びつけていける可能性もあるのかもしれないと思いました。なかなか予約がとれない 人気の証拠だからこそ行きたくなる人もいるような気がしました。これからの空港整備に関して環境に対する問題も考えていってSTEP3でお聞きしたいと思います
68	今年の夏、那覇空港、羽田空港、石垣空港、宮古空港の4つを利用したのですが、石垣、宮古は那覇、羽田に比べると、すごく劣っていました。これから離島へ訪れる観光客も増えると思いますので、今後も空港環境を考えて欲しいと思う
69	基地を持っている沖縄県が本当に観光産業だけでやっていけるとは思わないし、県外の方たちを多く沖縄県に入れればよいというものでもない。県民自ら産業の事を考えていくべきだ。 また、自然環境の事もあり、これからは自然環境を守る方がずっと大切。滑走路を増やすのは反対 P1といいつつ、もう実施する事は決まっているのではないか？
70	・観光事業がなくなれば人が少なくなり、リピーターをどのように獲得するかが問題 ・台風時の横風用の滑走路が必要

- 1 - (3) 沖縄県経済振興、道路等の県土整備についてのご意見

26 件

1	今までの経済が将来に移行していきけるか不安。ハード面に目を向けるよりソフト面に力を入れてほしい。沖縄県民の失業、若者の子供を産んで育てられない様な日本経済に不安が募る、安易なコールセンター誘致、安い賃金での若者の労力の使い捨て、社会全体が不安なのにこれ以上自然を壊したり税金の投入はどんなものか？若者の仕事誘致(工場)に力を入れて将来を支える人達を育成してほしい。
2	DVDのとおりだと思います。今後、貿易関連企業の誘致が重要で何としても国際物流拡大しなければ観光と農業だけの産業にとどまる。施設の拡充で需要を期待することもあるのでは
3	観光入域者数が復帰前の約40万人から平成17年度は500万人代と爆発的に伸びており、また県民の仕事や生活文化の発展に伴い、日常生活で飛行機を利用するのが船を利用する機会より大きくなり、飛行場の役割とその性質について詳細に検討する時代を迎えたと思います。
4	現在沖縄は夏に本土からの観光客が多い、また、中国の経済発展を考えると沖縄への観光客の増加というのはまさにそのとおりであった。これを機に本土との経済の格差をなくす努力が必要だと思った。
5	なぜ沖縄に来る需要がふえると言えるのかが分からない。損失はわかったが、普通の他県よりは利益をあげているはずである。観光による混雑を緩和しても、他のゆいレール、交通状況は来県者が増えることでますます対応できなくなるのではないか。滑走路の工事にかかる費用もあるし、十分に検討すべきである。沖縄は観光の為だけじゃないし、市民の住みやすさを考えると・・・
6	国際性豊かな県作りができれば可能
7	沖縄ブームと騒がれている今日、今もなお沖縄を訪れる観光客は増え続けている。しかし、このブームがいつまで続くかは誰にも分からない。近い将来、ブームがさると思われるので、需要は低下すると思われる。もっと沖縄の経済が振興するような案も必要だと思う
8	2006.10.18～22、沖縄県に3回目、年間の観光客が500万人を超えたこと、将来この島は東洋のハワイとなることは単なる夢ではないと思われる。この島の恵まれた自然とこれを守りながら開発をする・・・これは大変むずかしい問題で、この間トルコに研修(10日間)旅行に行きましたが、イスタンブールの都市と古いモノを残しながら世界のリゾート地域として自然にも恵まれ、自然と共生している都市だと関心をして帰ってきました。ニュースで石垣空港も30年来の念願が叶って、那覇空港は10年後には年間の客が1,000万人を超えるのではないかと私は期待しています。第2のハワイをめざせ。
9	日本一位又は世界国に負けない沖縄作りをする事です
10	現状維持したほうが良い。いろいろな場所を埋め立てすぎ、空港の新たな整備よりも県内の道路整備をすることが観光客にとっても沖縄の観光産業の活性化につながる
11	何の考えもなしに報告書を読むと「それなら滑走路をもう一本沖合展開してつくればいいのでは」という考えになったので報告書の文章の作成や構成には誘導な印象を受けた。一個人の意見としては観光客の受入に力を入れるのではなく観光立県としてのその他、交通、宿泊施設等に力を入れるべきだと思う。レンタカーで観光しても沖縄には金は落ちず、逆に渋滞等でうんざりしてしまいリピーターを減らしてしまうのでは。

12	施設が良くなり、利用者が増えるということは、とてもいい事だと思います。インフラの整備、例えばバス、モノレール、ホテル、時間帯などの問題点など24時間体制になるのはとてもよい事だと思いますが、深夜、早朝到着の場合の宿泊施設や交通機関など同時に見直すべきなのではないでしょうか？
13	交通整備等を増やし、渋滞のない交通網を整備してもらいたい
14	3kの沖縄にとって唯一対外的に胸をはって主張できるのは「観光」。その基盤となるインフラ整備なくして需要は見込めないし、将来はない。沖縄県が「観光」で生き残るためには、県はすべての公共事業(空港、道路、都市計画、港湾...)を一体的に(観光に特化して)、かつ重点的に整備を行う必要がある。企画担当部署は強いコントロール機能を発揮すべきである。沖縄県が真に自立できるためには、極めて重要な時期、がんばってください！
15	航空利用に関しては、空港の整備も重要だが、県や観光協会も協力が必要であると思われる。つまり交通網や観光案内といった面での整備も必要ではないだろうか
16	観光客が増えていく中で、観光客のためだけでなく、そこにすんでいる人たちのための村・町作りも考えていって欲しい
17	レンタカー増加による道路混雑等、入域者数が増加することによる県民への負の影響も考慮してもらいたい。需要にこたえなければならぬという前提でなく、沖縄全体のハード面、ソフト面をふまえた適度な数を査定する視点があるとよい。経済効果は数より質を求める時にきていこうと考える
18	空港だけじゃなく、国道についても同じ事が言えると思う。移動手段が飽和状態ではすべてがめんどくさくなってしまふ
19	昔のことにいつまでも媚びるのも発展性はないと思うので、海洋王国の威厳を蘇らせ、今まさに、地の利を活かした経済施策を展開すべきだと考えます
20	求人拡大もよろしく願います。特に高校生の採用を。
21	道路の拡張及び整備を強力に推進する事で慢性的な交通渋滞解消にも繋がることになります。また、沖縄本島縦断鉄道と沖縄都市モノレールの北部地域への延伸と中南部へ延伸建設による交通体系の整備を更に促進させ、税収増加が見込みます。また、米軍施設再編で自衛隊との共同使用を段階的に廃止する事で、民間機専用空港に移行する必要があります。
22	中部・北部にアンケートを実施しない理由は？道路・河川など関係が含まれていないのは？旧ターミナル地区展開に伴うメリットはあるのか？デメリットはどのようなものがあるのか？滑走路増設は出来るのか？環境アセスメントには問題はないのか？生態系には問題はないのか？将来的にも心配はないのか？沖縄県・沖総局だけで仕事をやっているが、航空局は何をやられているのでしょうか？航空局は必要ですか？
23	県外からの入客を考えるよりも先に県内の交通(電車、モノレールなど)の事を調査してほしい。県内の交通が悪くなっている中、観光客が戻ってくるとは思わない これ以上、埋め立てをして物を作ることは反対！沖縄県のプラスになるとは思えません！
24	滑走路増設は雇用促進の面から早急に推進すべき 小池大臣もコメントしているので、県としても国に要望すべき(米軍問題は別として) 雇用問題は振興計画にもっているもので知事としても要望すべき P1ステップ2を進めると言っているけど、ステップ3までやると遅い。早急に整備すべき
25	道が難しい。警察署が邪魔。埋め立ては海人と問題になるね
26	現在検討している物は物理的な面からの対応である。客の立場、満足度という観点で、受け入れ態勢をどうみるのか、言葉の問題・標識等について考えていくことはあるのか。 本部町は、最近「わ」ナンバーの車が増えて、日常的に2km程度渋滞する。国道449号(補助国道)の早期整備をお願いしたい。

- 1 - (4) 瀬長島についての意見

8 件

1	瀬長島を買い取って1日も早く国内1位の2,500メートルの滑走路を造る事が沖縄県民又は客の国々のそれとも日本国方の関係する行政にもお願いする
2	インボルブメントを標榜するなら、説明会で誤魔化すのではなく住民会議、住民のワークショップ立ち上げなど真の住民の声を聞かなければ、早晚反対運動が起こることは必死である。地元住民にとって1番の関心事は拡張に伴う埋め立て範囲の明示化であり、図やCGでの説明である。瀬長島がなくなるという事実をはっきり言うべきであると具申したい。現在はアリバイ作りをしているように映る。
3	モノレールをターミナルに乗り入れるよう改良すること。海側への埋め立ては、極力少なくするよう瀬長島の高さを下げることにについて、地元への了解を得られるよう、今のうちから代替案を検討すること。
4	最も安値で出来る滑走路は海側に平行して1本増加すればよい。瀬長島は買収すべき。それで解決します
5	豊見城市の瀬長島が有効に利用できない(建物の制限等)のは、那覇空港の規制との関係があるからだ聞いています。豊見城市に住むものとして、非常に残念に思います。これ以上、瀬長島が利用できなくなる事は反対です
6	1.読みづらい。配色に工夫が必要と思われる。例「4将来の航空サービスの見通し」の表等、読みたくなるパンフレット作りが大切！ 2.瀬長島一帯(砂浜含む)を空港パークとして整備し、憩える公園化、空港を親しく感じる公園として欲しい
7	豊見城市からあの瀬長島を早く1日1日と地域住民のためにも世界経済の為に早く実行すべきである
8	滑走路増設するとき、瀬長島に悪影響を及ぼさないようにしてほしい

- 1 - (5) 米軍の再編成等についてのご意見

6 件

1	乗る人々の像が見られない。米軍基地跡は自衛軍が観光か
2	確かに報告書のまとめに同感するが、以前のように米軍の情勢により観光客が来なくなるなど影響を受けやすいのが沖縄。まず、米軍再編をしない限り厳しいのでは？

3	現在の空港能力では狭い。拡張の必要が考えられる。 騒音問題、軍民共用(自衛隊) よって、住居地域より離れた場所と嘉手納飛行場の利用(軍用の縮小要)
4	福岡空港PIではステップ3において近隣空港との連携という項目があり北九州空港や佐賀空港との連携も調査することになっています。が、何故那覇空港PIにおいては普天間基地の米軍が移転するから普天間飛行場はがら空きになることが分かっているにもかかわらず、近隣空港との連携(普天間飛行場の民間利用)は検討されていないのでしょうか？福岡空港から北九州空港や佐賀空港までの距離の半分以下の距離しか離れていない那覇空港と普天間飛行場の連携はより容易なはずで
5	米軍の早期撤退を願いたい
6	飛行機の駐機方法(位置)に無駄があるように感じます。待合室まで地下を通して島状にし、前後左右にスペースをあけて飛行機を通行させたほうが、流れは良くなるかもしれません。 それ以前に沖縄には基地がたくさんあるのだから、自衛隊を移転させて空いたところを空港にするのが一番簡単と思いますが