

第1回那覇空港調査PI評価委員会
議事録

1 日時 平成17年6月20日(月) 14:00~16:00

2 場所 沖縄ハーバービューホテル 2階 白鳳の間

3 出席者

(1) 委員(五十音順)

琉球大学名誉教授	上間 清
弁護士	大城 浩
フリージャーナリスト	崎山 律子
琉球大学工学部教授	堤 純一郎
淑徳大学国際コミュニケーション学部客員教授	廻 洋子

(2) 那覇空港調査連絡調整会議からの参加

内閣府沖縄総合事務局開発建設部長 (幹事)	佐藤 浩孝
内閣府沖縄総合事務局開発建設部港湾空港指導官	酒井 洋一
国土交通省大阪航空局飛行場部次長	梅野 修一
沖縄県企画部参事	傍土 清志

(3) 内閣府沖縄振興局からの参加

内閣府沖縄振興局振興第三担当専門官	篠 良一
-------------------	------

(4) 国土交通省航空局からの参加

国土交通省航空局飛行場部計画課専門官	木原 正智
--------------------	-------

4 議 事

(1) 開会

司会

それではただ今より第1回那覇空港調査PI評価委員会を始めさせていただきます。本日は忙しい中ご出席いただきましてありがとうございます。私本日進行を勤めさせていただきます、沖縄県交通政策課長の中村でございます。よろしくお願いいたします。

議事進行につきましては委員長が決まるまでの間、私が勤めさせていただきます。よろしくお願いいたします。それからあらかじめマスコミの方にお願ひします。議事進行の関係で写真撮影につきましては後ほど委員長が選任され、委員長の挨拶までとさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは開会に際しまして、沖縄総合事務局開発建設部の佐藤部長よりご挨拶を申し上げます。

(2) 挨拶

佐藤部長

ただ今ご紹介頂きました沖縄総合事務局開発建設部長佐藤でございます。よろしくお願いいたします。本日はお忙しい中、遠くは東京都からお越し頂きまして誠にありがとうございます。委員の先生方におかれましては、このたびの那覇空港調査PI評価委員会委員へのご就任について快くお引き受け頂きましたことに深く感謝申し上げます。

平成14年の国土交通省交通政策審議会の答申におきまして、私どものこのテーマとなっております那覇空港につきましては、主要地域拠点空港ということで位置づけられました。将来的には、その能力からして受給が逼迫するということが予想されるために、国と地域が連携致しまして総合的な調査を行う必要があるということはこのときに示されたわけでございます。

これを踏まえまして、国と沖縄県におきましては平成15年度に調査の実施主体として那覇空港調査連絡調整会議を設置致しました。そこにおきまして国と県の役割分担や、調査内容などを協議した上で総合的な調査を進めているところでございます。

この調査を進めるにあたりましては、県民等に対しまして積極的に情報を提供するとともに、広く、その意見を収集するというなどを行いまして、住民参加の手法をしっかりと導入し進めて参ります所存でございます。住民参加の進め方につきましては、透明性を確保しまして、さらに公平公正な立場から評価、それから助言を頂くために那覇空港調査PI評価委員会を設置することになったわけでございます。

本日ご就任頂きました皆様方におかれましては、ご専門の立場で、私どもが進めますPIにつきまして評価、ご助言をいただきたいと考えておりますのでどうぞ宜しくお願い申し上げます。

(3) 委員及び出席者紹介

司会

それでは本日まで出席頂いております委員の皆様、並びに出席者を紹介させていただきます。まず PI 評価委員会の皆様から紹介させていただきます。

最初に、行政手続きに関わる法制度の専門の分野として弁護士の大城浩委員です。沖縄弁護士会のご推薦をいただいております。

次に PI に関する専門の分野として、淑徳大学国際コミュニケーション学部客員教授であり国土交通省運輸審議会委員でもある廻洋子委員であります。国の一般空港の整備計画に関するパブリック・インボルブメントガイドライン作成等を行う、国土交通省航空局空港整備プロセス研究会委員のご経験がございます。

次に交通計画に関する専門の分野として、琉球大学名誉教授の上間清委員でございます。沖縄県総合交通体系整備調査委員会委員、空港に関する委員のご経験がございます。

次に環境に関する専門の分野として、琉球大学工学部教授の堤純一郎委員でございます。那覇空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方検討委員会委員や、県の環境影響評価に関する委員を務めておられます。

次にマス・コミュニケーションに関する専門の分野としてフリージャーナリストの崎山律子委員でございます。県公共事業監視委員会委員、那覇市個人情報保護審査会委員を務めておられます。

なお本会議には、国土交通省航空局及び内閣府沖縄振興局からご出席を頂いております。航空局飛行場部計画課の木原専門官でございます。沖縄振興局振興第三担当の篠専門官でございます。

引き続きまして会議を補佐する皆様をご紹介致します。

沖縄総合事務局開発建設部の酒井港湾空港指導官でございます。

沖縄総合事務局港湾空港整備事務所の三宅所長でございます。

大阪航空局飛行場部の梅野次長でございます。

最後に沖縄県企画部の傍土参事でございます。

以上で紹介を終わらせて頂きます。

申し訳ございませんがここで沖縄総合事務局の佐藤部長は所用のために退席させていただきます。

それでは議事に入らせて頂きます。議事の 1 でございますが、那覇空港調査 PI 評価委員会規約について事務局である県よりご説明いたします。

(4) 議事

(ア) 委員長、委員長職務代理者の選出 事務局

沖縄県の内閣と申します。よろしくお願ひいたします。それでは説明に入る前に、配付資料のご確認をお願い致します。第1回那覇空港調査PI評価委員会配布資料一覧に本日の配布資料を整理してあります。お手元に配布してある資料のクリップをはずして下さい。その2枚目に配付資料の一覧、資料1から4までございます。議事1関連が資料1、議事2関連が資料2-1から2-2、議事3関連が3-1から3-4、議事4関連が資料4、不足はないでしょうか。

それでは資料1は那覇空港調査PI評価委員会規約でございます。それのご説明をいたします。

第1条、PI評価委員会は調査連絡調整会議が設置致します。

第2条、評価委員会は調整会議が行うパブリック・インボルブメントのプロセスや結果について評価助言を行うことにより、本調査の透明性、公平性や公正性を確保することを目的としております。

第3条、所掌事務でございます。評価委員会は第2条の目的を達成するためにPI実施計画に関する事、PI実施期間中のPI活動に関する事、PI実施結果に関する事について評価助言を行うこととしております。

第4条、構成でございます。委員の変更については評価委員会の承認を必要とするとしております。

第5条、第三者性として、委員は評価委員会の目的に照らし、特定の行政機関及び特定の利害関係者等の利害を代表してはならないとしてございます。

第6条、委員の任期は所掌事務つまり那覇空港の総合的な調査のパブリック・インボルブメントが完了するまでとしております。

第7条で、委員長は委員の互選により選任されるものとしてございます。

第8条、委員会は委員長が招集し開催し、委員の過半数の出席をもって成立するとしてございます。評価委員会は調整会議に対し、評価委員会の運営に必要な資料の提出を求めることができることとし、必要に応じて委員以外の関係者の出席を求めることができるとしてございます。

第9条、守秘義務として、委員は個人を識別させる情報や個人の権利利益を害する情報を漏らしてはならないとしてございます。

第10条で、委員会は原則として公開するとしてございます。

第11条、評価委員会の事務局は、沖縄県に置くとしてございます。

また、6月3日に第5回那覇空港調査連絡調整会議が開催されまして本規約が決定、施行されました。

以上で議事1の説明を終わります。

司会

議事1のご説明終わりましたけども、ただ今ご説明いたしましたように、委員会の規約の中で、委員長が互選されるということでございます。これからの会議を進めるにあたって委員長の選任が必要であります。互選でございますけども、どなたかご推

薦がありましたらよろしく申し上げます。

堤委員

年長者で、このような会議の経験が豊富な上間先生を推薦したいと思います。

司会

ただ今、堤委員から上間委員のご推薦がございましたけども、皆様いかがでございましょうか。ご異議無いようでございますので、上間委員に委員長を宜しく願いたいと思います。それではここからの議事進行につきましては委員長に願いたいと思います。

上間委員長

上間でございます。このパブリック・インボルブメント評価委員会、事前にいただいた資料を拝見しますと大変重要な位置づけの委員会でございます。専門の先生方たくさんいらっしゃると思いますので、ご意見をよく引き出すような形で進行係に徹したいと思います。ご存じのように那覇空港というのは、数ある公共施設の中でも本県のゲート中のゲートの施設であり、しかもまた本県の経済の各方面の波及効果の非常に大きな施設です。それから本県のイメージを、最初に形作る設備でもある。そういう意味では大変重要な施設でありまして、それがどんな形であるのかということ、それからどんな機能を持たせるかということについては非常に重要なことであると認識しております。県民だけではないでしょう、これだけ 500 万人以上の県外の方々がいらっしゃいますし、県外の方にとってもどんなイメージの空港であるべきか、ということについては大変重要なことだと思います。これからよりよい空港を作る上からパブリック・インボルブメントというのは非常に重要な位置づけになると思いますけど、私、十分な責務を果たすか自信はございませんが、皆様のご意見をできるだけ引き出して、まとめていくように努めていきたいと思いますので宜しくお願いいたします。

それでは議事に従いまして進めたいと思っています。今回は 3 件の議事がございますので、進め方と言いましょ、時間の有効な使い方という観点からも、一件一件ご質疑ご意見をいただいてまとめていきたいと考えておりますのでよろしく願います。

規約の第 7 条 3 号によりますと、委員長の職務代理を選任しないといけないことになっています。これにつきましては PI に関するご専門でいらっしゃいます廻先生に願いたいと思いますので、よろしく願います。

撮影の方は、この時点をもってご退場頂きますのでよろしく願います。

それでは早速進めます。議事 2 番目の那覇空港調査 PI 実施計画（案）について、事

務局のご説明をお願い致します。

(イ) 那覇空港調査 P I 実施計画 (案) について

事務局

それでは資料 2-1、那覇空港調査 P I 実施計画(素案)に対する意見及び対応方針(案)をご覧ください。この資料 2-1 につきましては、次の資料 2-2 で P I 実施計画(案)となっておりますが、これ実施計画(案)の素案の段階で、県民のほうにパブリックコメントを 3 月 25 日から 4 月 25 日の間に実施しまして、47 名の方から 72 件のご意見をいただいております。

その内容ですが、P I 導入に対する高い評価と期待の意見が色々ございまして、期待に応えられるよう努力していきたいと考えているところでございます。P I の進め方については、資料の No.10 の右側に番号打ってあるんですが、例えば、抜粋して説明申し上げますと、No.10 の意見で、公表する P I レポートは分かりやすいものにするよという要望等がありました。

それから No.16、17 の意見におきましては、P I 目標に達したか否かの自己評価基準に関する質問がございました。情報を共有することを目的としておりますけども、収集した意見の内容や那覇空港調査 P I 評価委員会の評価、助言等を加えまして、総合的に判断していきたいと考えております。

それから、No.22、23 におきましては、アンケートに記載する住所、氏名の個人情報の取り扱いに関することや個人情報を記載する欄があると意見が出しにくいというような指摘がございました。これにつきましては匿名意見の場合、誹謗中傷などの無責任な意見が出される可能性があるということで、氏名、住所を記載することとしておりますが、意見が出しやすくする工夫としまして、住所の記載につきましては市町村名であってもよろしいということを考えております。さらに個人情報の取り扱い等には細心の注意を払うということをご理解いただきたいと考えております。

それから No.27 から 39 までは具体的な P I 手法の提案がございましたけども、費用の制約等ございますけども、頂いた意見を参考に最大の効果が挙げられるように取り組んでいきたいと考えております。

それから No.45 から 58 につきましてはパンフレットに対する意見がございましたが、分かりづらい等の意見が大部分でございまして、ご指摘を踏まえまして、今度作成する P I 実施計画ではより分かりやすいものとするよう、構成や表現等を工夫します。

No.59 以降につきましては、那覇空港整備等に対する意見でございまして、今後の総合的な調査の中で貴重なご意見として参考にさせて頂きたいと考えております。

以上のご指摘等を踏まえまして、資料 2-2 の実施計画の修正を致しております。資料 2-2 をご覧下さい。まず 1 ページ目に P I という言葉の意味がよく分からないというご意見等ありましたので、1 ページ分は追加して P I の意味とかパブリック・インボルブメント導入のいきさつをご説明してあります。その中で、2 ページのほうには P I 実

施計画の基本方針ということで5つほど方針を掲げてPIするにあたっての留意事項等を書いてあります。

それから5ページでは、ステップごとのPIの目標、それからPIのステップ、今後那覇空港の総合的な調査につきましては、3つのステップに分けて段階的に県民等へ情報を提供していくということで、PIの目標と提供予定の情報を掲げてあります。

それから6ページでは、PIのステップ1のPIの手法と実施のスケジュール等を掲げてあります。今年からやる予定なんですけど、PI開始の周知広報ということで、黄色い部分につきましては、7月頃、行政広報誌とか新聞等への記事掲載等で前宣伝を行います。それからPIレポートの青い部分、8月9月にかけてPIレポートを配布して、パネル展示をやるとか見学会をやるとか説明会とか、そういった様々な手法でもって情報提供をしていくということを考えております。そしてその出されたご意見を集めまして対応方針を那覇空港調査連絡調整会議において検討、作成し、PI実施報告書をPI評価委員会に報告します。評価委員会から評価、助言をいただきまして、PI終了の最終的な決定を連絡調整会議が行うこととしております。この1ステップごとに4か月程度を考えているということです。

それから7ページと8ページはPI2、3のステップの内容でございまして、1ステップと違うところは、シンポジウムと市民協議会を追加して、より詳しくPIを実施する内容になっております。

パブリックコメントの意見の中で、PI評価委員会の構成等についてもっと詳しく知りたいというご意見等がありましたので、15ページのほうにPI評価委員会の資料として目的とか選任方法等の資料等を追加してあります。

それから17ページには情報提供窓口の連絡先などの情報を追加してあります。

以上でPI実施計画(案)の説明を終わります。

上間委員長

それでは議事2の説明を。まず最初に素案に対する各方面からの意見を整理されております。それに基づいて素案を改定して今日の案がオーダーすることになったということですが、どうぞご質問なりご意見なり、けっこう内容も、説明がけっこう早かったので、よく理解ができないところがあるかも知れませんが、どうぞご質問などを通して理解を深めて頂きたいと思っております。

堤委員

非常に簡単なことからお聞きしたいんですが、この実施計画(案)の冊子、印刷物として作成されるわけですね。配布先の目標というか、どういうところを対象として配布されるのかというのを教えてください。

事務局

6ページのPIステップの手法1についての表をご覧ください。図の中でPI対象者は

沖縄県民、地域住民、県内の企業団体のほうに をしています。PI レポートとパンフレットは一對となっているんですが、PI レポートの概要がパンフレットです。県外の空港利用者も含めて をしてあります。PI レポートは取りやすいところに置き、配布する予定です。

例えば市町村等にお配りして自治会等に配ってくださいということで配布します。また、県内の企業団体、経済団体、その他の色々な貨物業者、航空会社などの団体にも送付して、その構成員に配布するようにお願いします。

それから宮古、八重山含めて沖縄県の行政情報センターにも置いて常時取れるようにします。那覇空港にも総合案内とか、待合所など、空港利用者の方が自由に取れるようにしたいということを考えております。

パンフレットは部数を増やして色んなところに配り、PI レポートはご希望者や、さらに詳しい内容が知りたいという方に配るということを考えています。

堤委員

だいたい主旨で分かるんですけども、ちょっと詳しい話を聞きたかった点は、この実施計画の書類そのものはどうするのかということなんです。今、内間さんがご説明頂いたのは、実際にPI をかけるその資料というか案内ですね。それと別にこの実施計画、この案を取ったヤツをどこか配られるんですか、ということなんです。

事務局

申し訳ございませんでした。そうですね、行政情報センター等に配布するというのが基本です。常時県民が入手できるよう県内 5 か所ほどある行政情報センターに置く予定です。その他、県のホームページで常時公開するということを考えております。

崎山委員

それでは私のほうからとても基本的なことですが、この会議に臨むに当たって空港をどのように捉えているのかということで、私自身いくつかの講座を持っている、色々な方々に話を聞いてみました。そうするとPI という言葉が、今日専門の廻先生いらっしゃるんですけども、まだまだPI という言葉を誰も理解してありませんでした。

私が知っている様々な女性、様々な職業の方々に、県の職員も何人が居ましたけども、PI という言葉をまず知らなかった。その中で、それにうちなぐちを入れて「りっかPI さな」と言われても、全く意味が分からない。特に県外からいらした方にとってはPI という言葉もりっかも分からなかったので、まずこのキャッチフレーズそのものがなかなか分からなくて、なぜ分かりやすい言葉にしないのだろうかという疑問が一つあったことを、あえてこの会議でも少し踏まえて、県民にもし幅広く聞くとしたら、これはやっぱり私たちしっかりと吟味しないとイケないのかなと。

PI という言葉をどうしても進めていかなければいけない背景があるんでしたら、それを含めてやはり理解しないとイケないなと思ったものですから、このPI という言葉

そのものを使わなければいけないのかということが一つと、なぜ住民参加型とかですね、もっと分かりやすい日本語を。横文字を使わないでおこうという運動も一部では起きておりますが、あえてPIを使うとしたらどんな意図があるのかということをやはり県民に共感してもらおう工夫は必要だと思うんです。

それから多くの方々の意見を聞きたいというわりには、皆さんの中で例えばFAXであるとか色々な方法ありますけど、例えば空港を利用する人の中に、ハンディキャップを背負った人達の視点があるのか、車いすの方もそうですが、FAXをしたくてもできない、目の不自由な人達の視点がいったいあるのかどうか、やはり私たちの想像力が問われてると思うんですね。空港のもちろん利便性もそうですが、安全性であるとか、より幅広い人達がどうやって使っていけるのかというふうな発想をやりますと、意見を聞くに当たっても当初から直接電話には応じないという言い方は、はたしていいのかどうかということも含めて疑問に感じました。そこら辺をまずご説明頂ければと思います。

事務局

お答えいたします。まずPIという言葉自体ですね、ご指摘のように私の回りでもPIと言われても分かりませんよ、っていうか全然、初めてだという方もいらっしゃいます。言い換えとして、住民参加型というやり方もあろうかと思えますけども、基本的には私もはこの那覇空港のこの調査を通じて、むしろPIという言葉、パブリック・インボルブメントというプロセスを広報していくという役目も同時に担っていきなと、こんなふうに考えております。

なんでまたそこまでこだわるのよ、というところもあろうかと思えますけども、この調査を始めるに際して一番最初の段階で、国のほうから示された全体のスケジュールの中にやはりパブリック・インボルブメントを進めながらやってくださいと、こういうお話しもあったもんですから、であれば我々はこの調査を通じてPIというものを一般に根付かせていこうということを我々なりに考えて進めておるところでございます。

ちょっと「りっかPIさな」というのがわかりにくいと言われますと、たしかにそこはうちなーぐちでやっていますから、そのほうは少し工夫は必要かと思えます。

それからハンディキャップの方々への視点が抜けているのではないかと、例えば目の不自由な方々にこの媒体をどのように知っていただくかという点については、正直抜けているところもあろうかと思えます。むしろその点について、委員会を通じていろいろご指摘を頂いて我々できるような範囲でやっていきたいというふうに考えております。

上問委員長

では崎山さん、この「りっかPIさな」は、私もうちなーんちゅでございますので、具体的な提案がありましたらどうぞ。

崎山委員

むしろ廻先生に、全体どうですかね、PI というのをですね。

上間委員長

PI についてはご回答ありましたんで。よくご存じないんだけどもあえて使って、PI について関心を持って頂いて理解して頂こうという方針なんで、使うこと自体はいいかなと私は思うんですけど。ただ、りっか、さなってところがね。

崎山委員

うちなーぐちも入れて、結局何もなかったというのもあるようで、それならそれで少し、無理してうちなーぐちを使う必要はないのではないかなと思います。

堤委員

下に、一応、「さあ PI しましょう」というふうに書いてあるんですよ。これもうちちょっと大きい字にすればいいのかなというのがあるんですけど。

事務局

このキャッチフレーズについては、一昨年度、これはみなさんのご意見で PI 検討委員会というもの、このプロセス自体をどうしましょうかという委員会を開催しまして、その場で委員の方々が、実は事務局のほうから提案した案があって、それに対して廻先生、堤先生も含めまして委員の方々から色んなご意見をちょうだいして、議論をした結果、この「りっか PI さな」というのと、合わせて「空港から見える沖縄の未来」と、この二つで当面 PI 活動をしてはどうかと、こんなご提言もあった、そういう経緯はございます。

ただまあ、いよいよ PI の実施に際して今一度一般の方々にとってこれが本当に分かりやすいかどうかというのはまた別の視点から見ていく必要があるかも知れない、そんなふうに思っています。

廻委員

突然 PI と言われると分からない、PFI とは違うのかなとか間違える人もいますし、ですから最初に広めることはパブリック・インボルブメントなのかも知れませんよね。ちょっと横文字ですけどね。

というのは住民参加と PI はまたちょっとずつ違いますので、概念をきちっと定義するにはやはりパブリック・インボルブメントを使うしか残念ながら方法がないですよ。手続き論ですから。日本にないような、あちらでできたような手法ですから。ですからパブリック・インボルブメントを飛ばしてすぐ PI になっちゃうとちょっと、この P が何なのか、パブリックなのかプライベートなのか何なのかというふうに疑問も

出るかも知れませんが、パブリックという言葉はなんとなくピンとくるでしょう、インボルブメントになるとちょっと難しいところもあるのかも知れませんが、そこをちょっとプラスして説明しつつPIというのを広げていくしかないのかなと思います。説明が足りないかも知れませんね。

私は、このPIのレポートを、多分見たら分かんないと思うんで、もうちょっと説明したほうがいいかなと思う。もうちょっと語りかけた方がいいんじゃないかなと思うんですね。ここの「もっと便利な那覇空港」へとか、タイトルもなんというんでしょうか。「空港から見える沖縄の未来」ですか、「あなたも考えてみましょう」みたいな言葉が一つ入ると、なんか呼びかけられてる感じがするのかなと思います。

私はそれとは別に、例のこの案ですね、資料の2-2ですけど、この6ページの手法と実施スケジュールですけど、この実施スケジュールの所にもう少しボリューム感があると分かるんじゃないかって。ボリューム感というのはどういうことかという、例えば、多分PIレポートの配布となってますけどだいたいどのくらいのオーダーなのかというのが見えないので、宛先は見えるんですけど。それからパンフレットの配布っていうのもどの程度のオーダーなのか。それからパンフレットとレポート、パンフレットを取りあえず先に多く配って、それ以上に興味を持った人にレポート、まあコストの問題もありますからね。二段階に多分なってるんだと思うんですけど、その辺の処がもうちょっと分かるようになってるといいのかも知れませんね。

要するにボリュームが分からないんですよ、パネル展示にしようが空港見学会にしようが、いつどこでどのくらいのことをやるのかっていう、あんまり詳しいことは要らないかも知れないんですが、具体的に頭の中で浮かぶ程度の説明はちょっとプラスしても。ここに入れなくても例えば後ろの資料でもっと詳しく、詳しくって言うてもあんまり詳しいとまたあれですけども、例えばPIレポートに関してはどのくらい刷ってどのくらいのところに配る予定だと、パンフレットはどのくらいだと、するとだいたいどの程度の人に渡ったかなと言うのも皆の中で頭に入りますし、しかもそのある部数刷って無くなったらまた増刷すると、また浸透の仕方を測るメジャーメントにもなるということで、もうちょっと具体的なものをどこかに入れたらどうかなと思いました。

事務局

このあと議題にありますけど、PIレポートの表紙がPIレポートステップ1というのが縦に並んでると何のこっちゃ分からんという気がするんですけど、実はこちらのほうを見て頂くとポスターの案が張ってございまして、「あなたの声をください」というのをに入れてあります。

これのほうが先程来の議論のほうに、踏まえた形で、いったい何をしようとするのかというのが分かりやすいのかなあこんな気もいたしますので、レポートの表紙も「りっかPIさな」も含めて、少し工夫をさせて頂きたいと思います。

それから配布のボリュームについては、実施計画の中に書き込んでしまうのはどう

かという考えもございますので、ちょっとこの中には書きにくいかも知れませんが、別途ですね。先程もちょっと触れたかも知れませんが、パンフレットについては2, 3万のオーダーでできるだけ多くの県民の方々にお知り頂きたい。それからレポート本体部分についてもできれば多くの方に見て頂きたいと思っておりますが、かなりのボリュームですのでそっちについては5千部ほど刷ってそれを見ていただこうと、こんなふうに考えております。

上間委員長

ご回答頂きましたけど、崎山さんのご指摘がありました、この「りっかPIさな」のところですね。これだけにこだわっていたら大変なんで、色々検討されたという結果なんで私も尊重したいと思ってるんですけど、今、廻さんのご意見聞いて、みんな語りかけるといようなことがありますよね。

それから言うと、私は沖縄芝居けっこうよく見てるんで分かるんですけど、「わした」という言葉があるんですよね。わしたショップ、あれは我々の店っていう、わしたという言葉がある。わした空港、我々の空港、わした空港りっかPIとかね。例えばですよ、「わした空港かたていんだな」とかね。ちょっともう少し面白い言葉があるんじゃないかという気がしますので、ご研究下さい。ここで落ち着くところまで議論するのは危険ですね。

崎山委員

委員長、ひとつだけ。こちらのほうにPIレポートから、あなたの声をくださいという、こちらのほうがずっといいと思うんですが、ただ右のほうの2行の言葉が、もっと便利な那覇空港へ、もっと利用しやすい那覇空港へというのは、概念的には便利なも利用しやすいも似てるんですよね。でも今交通手段に求めているのは安心性や安全性だと思うんですね。だからなんか、それは言葉としてはどうなんでしょうか。

もっと安心のとか安全のとか、あるいはもっと便利なのももっと利用しやすいは、あまりにもなんか、ちょっとこちら側の、たくさん観光客を入れたいとか空港で儲けたい思いのほうがかちょっと強すぎて、本来空港が果たすべき機能の、安心性とか安全性とかっていうのは、私たちここに入れなくていいのかなっていう気がするんですがこれは先生方どうなんでしょうか。

廻委員

空港の安全性というのは非常に大事だと思います。おっしゃるとおり。ここでのテーマとはちょっとずれるかなと。空港の、これは要するに安全とかセキュリティの問題を含めて、保安の問題とか色んなことありますけど、そのことはそのことで別途やらなきゃならないことだと思うんですが、ここで聞きたい意見の部分とはちょっとずれるかなというのがありまして。

ただおっしゃるとおり、便利な、と利用しやすいはどう違うのかっていわれるとち

よっと私も、ちょっと重ね言葉になってる部分もある気がします。ですからもっと便利になっていうのは、空港まで行く途中のアクセスとかいうのも入るんでしょうね。そうするとまたこれも少しずれるかな、っていうのもありまして、まあここは検討の余地も多少あるかなという気がします。

それからおっしゃるとおり、「あなたの声を下さい」というのはかなりのインプルーブというか、いいと思いますね。要するにこういう広告というか表紙というのは何かフックというか、あれっ、と思わせて、自分に何か言われてるんだなということを感じさせることが大事なんで、あなたのっていう言葉がとてもいいと思います、私も。

堤委員

便利など利用しやすいは確かに同じですよ。さっきの上間先生がおっしゃった、わしたもかなり強烈なインパクトを持つ言葉ですから、そこんところをこっちに入れて、例えばもっと身近とか、自分のものっていうようなイメージを出した方がいいかも知れないですね。身近な那覇空港へっていう。そんな気はします。

それとこれはちょっと別の質問で、完全に質問なんですけど、PI レポートの配布というのは、内容的に総合的な調査の結果等の要点をとりまとめたレポートという形になってますけど、この総合的な調査というものの自体が、色んな方面で調査してるわけですから、色んなものが入ってくると思うんですけど、具体的に言うとどのくらいのイメージをしたらいいんでしょうか。私自身、レポートというと、なんとなくもう出来上がっちゃったものというイメージが強くて、これに関しては、那覇空港が現状こういうものだというイメージで捉えればいいのか、その辺の具体的な内容をもうちょっと詳しく教えて頂ければと思います。

事務局

むしろこのあとの議題で、PI レポートの中身もご説明させていただきますので、恐縮ですけどもその説明をさせて頂きつつ、それも補足させて頂くと、あるいはご質問頂くということで進めさせて頂いたらどうかなと思いますけども。

上間委員長

では次の議題との兼ね合いもございまして、実施計画（案）のこれだと思うところを重点にもうちょっとお聞きしたほうがいいかなと思うんですが、ございますか？

私から一つだけ、色んな素案に対する意見の中で、私も色々読んでたんですけど、このPIで寄せられた意見をどのように取り扱うのかというような意見がございましたね。それと事務局の回答の中で、これは皆さんの意見を、これは決定に直接直結するものではございません、こういうような回答がございましたけど、これについてはですね、基本方針の中で、ページ2のところ、方針123456とありますが、PIでみなさんからいただいた意見をどういうふうに今後継続的に活かすかということについては、これは方針2のほうで対応すると、調整されていくと考えるんでしょうかね。

収集した意見に対する対応方針はこうしました、非常に曖昧な表現なんですけど、もう少しみなさんから頂いた意見についてはこういうふうを活かすと、何か表現はあってしかるべきかなと思うんですが、その点いかがですかね。

事務局

どのような形で具体的に活かしていくかという部分の表記が、必ずしもないかと思いますが、同じ資料の 11 ページですかね、これは参考資料の扱いになってるかも知れませんが、チャートがございまして、真ん中に PI の実施主体として那覇空港連絡調整会議という、こちらに並んでおります 3 つの主体ですね、これが PI を行う。一般県民と右側に PI の対象者がいます。そこで情報公開なり情報提供させて頂いて、意見を頂くと。

その主体がしっかりその意見を咀嚼した上で、今度は左側の調査実施主体としての顔の三機関が調査の内容にそれぞれフィードバックしていきますよと、こういうのが大きな進め方ということでございます。

上問委員長

これはもうプロセスになっておりますが、基本方針の中では、対応方針を公表しますという対応方針の中にこの基本方針がふくまれてると、こういうふうに理解するわけですね。

今説明された 11 ページのこれはなかなか立派なことであって、これで十分だと思うんですが、これを上手い表現にして基本方針にまた。

事務局

この次の話になってまいりますけども、一連の PI のステップが終わりました段階で、私も、こんなふうにやりました、こういう意見を頂きましたというレポートをまとめることにしております。その中で頂いた意見に対する考え方、あるいは今後具体的にどう活かすかをまとめまして、この委員会にもおはかりしたいというふうに考えております。そこでもう少し具体的にご説明できるかなと思います。

上問委員長

分かりました。では原案通りでよろしいかと思えます。あと一つだけ、3 ページですね。言葉の表現ですけど、そこに PI 実施計画の中で、目標と書いてあるところの表現なんですけど、すべての情報の共有と書いてありますね。これは PI の目標は情報を共有するだけではないんではなくて？

情報を共有して皆さんからの意見を引き出すというところではないかと思うんですがね。ちょっと工夫していただければと。以上ですが他にございませんか？

廻委員

表紙とか、突然 PI が来ないで済むようにパブリック・インボルブメント = PI と分かるようにした方がいいのではないかなと。少なくとも分かる人の数が増える。多分、PI という言葉がいわゆる役所文書の中に入っていると皆それなりに思って読むからあれなんですけど、りっか PI とかなると、P っていうのがかなり、行政的な用語というのと馴染みが悪いので、一瞬あれっと思ってしまうかも知れないので、パブリック・インボルブメントをどこかに入ったほうが、せっかく頭に導入経緯とかきちんとそういうカタカナで書いてありますので、ちょっと入れたほうが分かりやすいかなと思います。

事務局

ありがとうございました。委員長のほうから頂いた情報の共有の部分なんですけど、これについては双方向型に意見をやりとりする、頂いた意見に対して我々もレスポンスするというプロセスも含めて共有だと、こんなふうに解釈頂ければと思いますけども。

上間委員長

では次の議事に行きたいと思いますが、これまでのご意見、色々でましたけども、非常にサーキュレーションと言いましょうか、有効に配布先を有効に選択して、県民がアクセスできるような形でやっていただきたいと。

それからボリューム感と言いましょうか、どの程度の量でそこに配布するのかというようなことが分かるようにしたらいいのではないかと。

それから色んな、レポートの表紙の表現だとか、色々ありますが、とにかく親しみの持てる表現を工夫して頂きたい。こんなところだったかなという感じがいたしますので、これは事務局でお考え頂きたいと思います。

それでは三番目の議事、那覇空港の総合的な調査 PI ステップ 1 について、ご説明お願いいたします。

(ウ) 那覇空港の総合的な調査 P I ステップ 1 について

事務局

ご説明致します。今年度より那覇空港の総合的な調査資料に係る情報提供及び意見収集活動を開始致しますけども、情報提供の内容が整理された資料を PI レポートと呼ばせていただいております。それが資料 3-1 でございます。かなりのボリュームになっていますので、県民の方々が気軽に入手でき、本格的な PI に導く概要版として、資料 3-2、PI レポート概要版を作っております。

それで先程も説明あったんですが、PI レポート概要版を先に多く配りまして、ご要望等のある方につきましては、PI レポート本体部分を配布するという事を考えております。

まず PI レポートの本体部分のほうから説明したいと思います。まず 1 枚めくって裏側に、はじめにということで、今回の PI レポートを配布したときの主旨等を伝えてあります。それからちょっと目次のほうが次に入る予定なんですが、今回その辺は省略してあります。

次に 3 ページは総合的な調査と PI の進め方ということで、左下の図で 3 ページの下の図で、今回の総合的な調査の概要を説明してあります。左側に既存施設の有効活用方策の検討と、右側に抜本的な空港能力向上方策の検討ということで、那覇空港の既存施設を有効活用して最大限活用した場合に、将来の需要に対応できるかどうか、そういったものを見極めた後に、将来需要に対応できないということになれば、最終的には滑走路増設の複数案を作って、それを提示するということです。各項目色々、ターミナルとか細かい需要予測等を調査する予定になっております。すみませんがこの図につきましては後でまた一部修正等がありまして、今そういうことでお願いしたいと思います。

次に 4 ページ目に PI の進め方とステップということで、左側の総合的な調査をステップ 3 つの段階に分けて、県民等に情報を提供して行いますということの説明です。今年度はステップ 1 を 17 年度実施予定で、ステップ 2 につきましては、空港能力の見極めを中心に 18 年度以降、それからステップ 3 の複数の滑走路案を提示するものは、ステップ 3 につきましては平成 19 年度以降に考えております。

5 ページ目、6 ページ目、7、8 ページ目につきましては、那覇空港の基本情報ということで、現在的那覇空港の状況を、路線数から、例えば那覇空港の利用状況としては全国的にも滑走路、着陸回数としては 5 番目に多い空港であり、旅客数が年々増えてます。

8 ページの右側に、沖縄県は特に航空に対する依存度、他府県との比較が書いてありますが、8 ページの上の図で、沖縄県の場合は特に空港に、航空に依存してるという割合が高いということとなっております。貨物につきましても航空の割合が高い状況です。

9 ページのほうに那覇空港の現状評価ということで、航空サービス指標という考え方を示しています。これにつきましては、航空サービスというのは、旅行を計画してから目的地に行くまで様々なサービスがあるんですが、そういったサービスにつきまして、評価する指標を 13 ほど掲げているということです。例えばピーク時の発着回数とか座席利用率とか、そういったものが一つのサービスを測る指標として考えられます。

10 ページは、ピーク時における発着回数ということで、那覇空港の時間別の離発着の回数を入れてあるんですが、滑走路処理容量として 23 回から 38 回程度の、この四角の枠の中で、処理容量としてはこのへんでいっぱいいっぱいになってくるんじゃないかという範囲でもって示しております。それからその下の座席利用率のグラフでは、沖縄県では羽田便で平均 72%。70%を超えると様々な予約が取りにくいとかそういったような状況が出てくると。特に羽田便については混んでいます。

11 ページでは那覇空港が果たしてる役割という観点でまとめた資料です。観光だけでなく、仕事とか特に離島の方につきましては病院とか友人を訪問するために活用されています。

12 ページのほうで航空輸送の実績の推移ということで、昭和 56 年からの比較として、例えば夏季の輸送がだいぶ伸びてるとか、農林水産業に貢献してるというような状況が示してあります。

13 ページのほうに利用者の視点で見た那覇空港と沖縄の航空ということで、上のグラフで例えば那覇空港では 17 時 18 時台あたりに羽田に行く便がないと。このグラフでは例えば希望するところと実際の旅客の座席数があるんですが、希望する時間帯の座席数に対して実際飛行機の座席数がちくはくと言いますか、合わないところがあります。

14 ページでは運賃が高いと考えてる方が多いが、距離別の運賃を見ると沖縄は他の空港便に比べて距離別運賃は安いですよということを 14 ページの下の図が示しています。

15 ページのほうでは那覇空港がもたらす効果ということで、那覇空港自体が 3800 人の従業員がいて、320 億円の生産額があると。それがまた波及効果で様々な産業に効果があります。それから例えば観光客が 480 万人で経済波及効果が 4900 億など調査結果が示されております。

16 ページのほうでは農産物の輸送等にかかなり貢献しています。それから物流コストのほうにもそういう効果がありますよということを示しております。

17 ページで那覇空港が抱える課題と言うことですが、例えば 17 ページの下の図では、先程も説明したんですが、座席利用率が赤い折れ線グラフが那覇空港なんですが、下のほかの空港に比べて座席利用率が非常に高く、80%以上の座席利用率が 3 月とか 8、9 月に集中していて、他の空港に比べても座席利用率が高いということを示しています。

18 ページでは那覇空港を例えば取りやめた方、旅先を変更した方につきまして、旅行を取りやめた場合の取りやめをなくせば経済効果が大きく、そういう旅行取りやめを解消した場合の地域経済効果を算出してあります。

19 ページでは那覇空港の時間帯別の集中の特性を示してあります。ニーズとしては 10 時 11 時に到着の時間帯ニーズがあります。午前中に来て午後から観光したいというニーズが多いことを示しています。

20 ページのほうでは、出発と到着の航空機が渋滞して遅れ等が生じてますよということなんです。

21 ページのほうで、滑走路が 1 本しかないために様々な制約があります。コンテナ船の座礁事故等あったんですが、滑走路 1 本が閉鎖された場合には大きな影響があり、それから深夜に行う維持工事等でいろいろ制約があります。

22 ページでは国際線ターミナルビルは、ボーディングブリッジがないとか狭いということ等利便性が悪いということなんです。

23 ページでは貨物ターミナルについて、写真でご覧の通りかなり貨物が積まれて配置が非常に悪く、あるいはまた狭いというふうな問題を抱えていることを示しています。

24 ページで滑走路増設の考え方として、ステップ2 で需要予測等見極めて、ステップ3 で滑走路の複数案等を検討することを示しています。

25 ページの課題解決に向けたアプローチでは、既存施設の拡張や改良の考え方として、高速脱出誘導路、滑走路から飛行機が出る斜めの道を設けると滑走路の能力が上がりますよということを紹介し、また並行誘導路を二重化したら渋滞が少なくなりますということを示しています。

26 ページでは将来のターミナル地区の開発計画の範囲として、赤い点線で将来のターミナルの配置計画等の検討する範囲を示しています。

27 ページでは、那覇空港の将来像ということで、沖縄振興計画に基づいて那覇空港に求められる要請が書かれています。

28 ページで、那覇空港の4つの役割として、アジア地域の国際交流協力拠点、それから太平洋地域のゲートウェイ、それから県民生活を支える交流拠点、それから企業の物流等を支える役割を示しています。

次に、資料 3-3 をご覧頂きたいんですが、これは広報活動で使用するご意見募集の依頼文書とアンケートの案です。ホームページで入手できるようにし、さらにPI レポートとかパンフレット等に挟んで意見を出しやすいようにする予定です。

それから資料 3-4 は広報活動で使用するポスターとなっております。

以上で議事 3 の説明を終わります。

上間委員長

このアンケートというのは、みなさんが意見を収集するときにこのレポートを読んで回答頂きたいアンケートね。これについてちょっともう少し詳しく説明していただけますか。これ大事なことです。

事務局

資料 3-3 の一番最後のほうに、那覇空港の総合的な調査 PI ステップ 1 に関するアンケートとありますが、これにつきましてはPI レポートだけを読んで意見を出したいという人がいた場合に、こういう例えば FAX で出す場合に、様式があればすぐ記入して FAX で出しやすいんじゃないかということで考えています。

例えば設問 1 で那覇空港の総合的な調査を国・県が実施していることについて何で知りましたかと、これはあとで集計してどういうふうな手法でやったほうが効果的なのかということの後で分析できるのかなということで設問を入れてあります。

それから那覇空港の現状や課題等について理解できましたかということで、PI レポートにも書かれていることが理解の状況がどうだったか、そういったのを後で確認し

たいということを入れてあります。

それから 3 番目のほうで、ご意見等、感想等ご記入お願いしますということで、この 3 番目のほうに PI レポート等を読んで気づいた点等を自由に書いて頂ければいいのかなというように考えています。

それからお名前住所等を教えてくださいということで、氏名住所は記入して頂いて、性別とか年齢職業等は選んでいただくようなことで考えております。

上間委員長

このアンケートは、この今のレポートの概要版と一緒に同時に配る、そういうことですか。

事務局

はい。そう考えております。

上間委員長

それではどうぞ、ご質問ご意見、那覇空港の現状、課題についてのレポートのまとめということですけども。

堤委員

さっきお聞きした話みたいなことなんですけど、私はこれ、最初の PI の実施計画を読んでいて、PI レポートというのが中に入っていたときに、なんでここで PI レポートなんだろうってちょっと不思議だったんです。というのは PI レポートって言う言葉を聞いたときに、PI の結果をレポートしてるのかと思って、そうすると PI もう終わっちゃってるのかなという違和感があったんです。

だから PI をするための調査レポートですよ、詳しく言えば。だからそのところをなんか若干私には違和感があるんですけどもどうなんでしょうか、皆様のご意見をお聞きしたい。

大城委員

今の堤先生のご意見はもっともだと思います。私もそう思っていました。なんで PI レポートなんていうふうなものがこの時点で作ってくるんだろうと。

それからその中身自体が決して PI とは関係ない。少なくとも PI なんか何もしてない間のものですね。実施者が準備をした資料ですから、そういう意味ではこれ自身が全く PI とは関係ないっていう意味で、まったく同じ感想を持ってましたですね。

事務局

貴重な意見ありがとうございました。たしかに PI レポートという名前はふさわしくないかも知れません。強いて言えば、総合的な調査のこれまでの成果をまとめたレポ

ートだと。

それをパブリック・インボルブメントにかけるんだということですから、それがより端的に表現できるような工夫をもう少しする必要があるなというふうに思います。

上間委員長

みなさんから意見をいただく、PI のための基礎情報という意味ですね。そのところは名称について工夫して頂こうと思います。

崎山委員

このレポートの中の、那覇空港が抱える課題の中で、空港を利用している県民の一人として一番大きな問題、例えば自衛隊や米軍との関連が、私たちの生活に非常に大きく影響してますよね。その部分は一切触れられてないのは大変不自然な気がするんですね。

実際どんなに観光キャッチコピー、どんなに観光をアピールしても、実際外に出て行くとき、また帰ってきたときも、自衛隊機を見ながら私たちは離着陸したり、あるいはこの間の嘉手納空港の問題のように、ほんとに米軍の事情によって空港が、時間帯が、貴重な時間が非常に操作されたりするというのが県民の実感だと思うんですね。

そういう、空港と県民の暮らしとの抱える課題の中で、一切触れられてないのはとても不自然な気がするんですが、いかがでしょうか。

事務局

まず、米軍との共用というのは実態がございません。自衛隊と共用している空港ではございますけど米軍とはないということと、それからあえてそれを外したわけではございません。

例えば6ページをご覧頂きたいんですけど、6ページの上の写真のところには、いわゆる民航で使っているエリアと自衛隊が使ってるエリアというのを明示してありますし、さらに8ページの下の方をご覧頂きたいんですけども、ここでは那覇空港は自衛隊と共用する空港ですということを挙げてありますので、なおかつ発着の2割を自衛隊が占めるということなども記載しております。

堤委員

資料の中に、航空管制ですか、要するに今崎山先生がおっしゃった話とちょっと近いんですけど、空港がいっぱいありますから、その管制域が重なったり時間が重なったりするとかいうのがありますよね。管制の問題がなかったように思うんですけども、その点はいかがでしょう。

事務局

つい先日ですかね、嘉手納のお話しでかなり航空利用者にご迷惑をおかけしたとい

うことなんですけども、管制の話はすいません、今ちょっと期日を思い出せないんですけども、嘉手納については航空局のほうに移管される予定で、今少しずつ準備を進めておるところでございます。

それが解決すればすべて解決するかどうかというのは分かりませんが、かなりの部分は返還されることによって解決されていくのかなというふうに考えます。

事務局

初めてお聞きになった方は誤解なさるかも知れないので申し上げておきますと、那覇空港と嘉手納空港は大変近いところに滑走路があって、低い高度ではそれぞれの航空機が干渉しうるわけですから、上空の管制を今は嘉手納のラプコンという施設でやっているわけです。ラプコンの機能を那覇空港のほうに近いうちに移すということで、今説明がございました、期日はちょっとこの場では不足ですけども、那覇空港のほうで一元的に見ると、そういう準備が進んでいると言うことでございます。

上間委員長

この点は、嘉手納の課題としてはあってるんじゃないかということですか。

堤委員

そうですね、もし可能ならばそういう管制の問題も資料としてあったほうがいいのか。むしろ大変な問題だと思うんですね。

航空管制というのは私はよく分かりませんが、実際に地上で指示しない限り絶対飛べませんよね、ですからそういう意味では管制自体がとんでもない過密状態に陥っているということが分かる方がむしろ大事なんじゃないかという気がして、そういう資料もあった方がいいのかとは思いますが。

事務局

管制が今、かなり過密かどうかというのはちょっと私も数字を今持ってないので分かりませんが、少しこの中でそんな記述ができるかどうかちょっと工夫していきたいと思います。

廻委員

役所でものを作るとどうしても役人同士では分かるんですけど普通の人には分かりづらいという、コンピュータの昔のマニュアルと同じで、作った人だけが分かるマニュアルというのがあるって、普通の人を読むと全然分からないマニュアルというのがよくありましたけど、ちょっとそういうイメージがあって、この例えばPI レポートステップ 1 というのは、我々はこの説明を聞いたから分かるんですが、ここに 1、2、3 と確かに書いてあります、小さい字で。

ですけど、なんだか普通はよく分からないと思うんですね。ここに書いてある「は

じめに」というのを、私ここに何か入れた方がいいと言ったんで入れていただいたんですが、これも他のところにあったのをちょっと移植してるだけなんですけど、私のイメージとしては、とにかくこれを読む人というのは、パンフレットを読んだ人とか、無料の何か広告見て請求して見た人ですけど、こちらの案のほうを読んでも人ではないわけです、必ずしも。

ということはやはりゼロから説明をしてあげることが必要だと思うんです。最初にPIというものをみなさんに、要するに皆で那覇空港のことを考えてみましょうよということをここで呼びかけるのが、やっぱり「はじめに」のところだと思うんです。簡単に言うと、今沖縄にとって特に那覇空港というのは要するにあらゆる面の生命線と言ったら変ですけど、県民生活も産業も全部の生命線であるんですよ。

例えば平成14年の国土交通省交通政策審議会、私この交通政策審議会入ってましたけど、これはそんなに、どっかで説明した方がいいかも知れませんが、そういうことよりは、一番生命線なんだけど、だけど国にとっても重要な主要な拠点空港なんだけども、けっこう逼迫していく状況に近いうちになっていくだろうと、そういう場合に今後どういう道を選んでいくのか。

例えば既存ストックの有効活用というのは、こういう業界では要望でありますけど普通の人を読むと何か分からないかも知れない。今ある空港でもっと有効に活用していくか、あるいは増設ということも含めてちょっと那覇空港のことを今考える時期に来ているので、考えるに当たって今新しい方向で皆さんも一緒に考えるPIというのはパブリック・インボルブメントでうんぬんかんぬんという説明があって、それでそれぞれの役割分担もしながら、このステップを3つに分けて考えていこうと思いますと。

1個にはこういうこと、2個目はこういうこと、3個目はこういうことで、今はこの1個目なんだと。ここにはこういう、1個目はこういうことだから那覇空港の状況のことを書いてあるんでこれを読んだ上で第一段階の皆さんの意見を是非くださいねみたいなことを分かりやすく言ったほうがいいんじゃないかなと。

これだとどうしても、ここの平成14年の国土交通省交通審議会とかですね、こういう切り貼りのものはあまり関係ない。これはこれであっていいんですけど、交通政策審議会が言ったからというよりは、それもありますけどね、ただやっぱり皆さんの空港でそろそろ逼迫してくるから皆で考えましょうよということで、3段階で考えますからそのうちの第1段階ですから、その第1段階のことに関する、考えるための資料を皆さんにお渡ししますからこれを是非読んでご意見くださいと言ったことが分かるように書いて、それが私のイメージする「はじめに」だったんですけど。

これはやっぱり作る側のほうになっててちょっと分かりづらいいかなという。だからといって全取っ替えしろということじゃなくて、ちょっとした頭のところの、なぜかという、中はけっこう分かりやすくは書いてあると思うんですね。最初と中とここがちょっと乖離があるというか、これ(はじめに)はやっぱり役所の人を書いてこっち(本編)は違う人が書いてるみたい。そういう感じがします。せっかくこの後ろに那覇空港の将来像とか、要するに今色々な問題があるとか課題もあるとか、現状はこ

うだというのもちよっとイントロとして入れ込んで、沖縄の振興計画のことにも触れてもいいのかなと。でもやっぱり生命線は空港だから皆で考えましょうよというような、呼びかけっぽい感じが欲しいなと。

ともかくこっちを読んでない、あるいは最初のレポート、パンフレットも見てない、初めての人を対象に考えた方がよろしいかなと。PI という言葉の説明も含めてですね。

大城委員

私、廻先生のように専門ではありませんので、全く素人の立場からいいますと、まずこの表紙から、何を目的としてこれを作ったのかということが恐らく分からないんじゃないかなという気がしますね、全く先生の言うとおりだと思います。

私はこのお話しがあったときに、そもそも PI というのは何なのか、教科書かなんかで事前の知識を入れたいのでそういうのはありますかと言ったら、そんなのはありませんというふうな、そういうご説明でしたから。恐らく一般の方はだいたい同じような考えではないかと思えますね。そうすると実を言うとその資料から何を目的としてるか分かんないんですね。

それから次に、これを見ておりますと、中身もそうですけど、那覇空港の現状に関する、恐らく皆さん達の認識だと思えますけど、それが全部、統計的な数字も含めまして入っているとすることだと思えます。ですから那覇空港の現状のレポートだと思えますけど、PI の資料として皆さん達に提供するんですよというふうなものが実を言うと言ってこない、というふうなのが今の廻先生のご指摘の主旨じゃないかと思えますね。これは私も資料を通じて分かんない。

3 つめに、この資料をぺらぺらとめくってましたけど、皆さん達のご意見が下の方にけっこう入っている。例えば今たまたまあけたら 21 ページですけども、「2 本目の滑走路を整備すればよいのではないですか？」なんという意見は、これは明らかにこういうふうな意見を誘導してるんじゃないかというような意味で、PI のご意見を募集するときにそういうような意見がはじめから入っていいんだろうかと。

これは課題の中にありませんよとか色々あるんでしょうけど、その後はみなさんでどうすればいいか考えてください、というふうなものじゃないのかなという気がするんですけども、そういう主旨で、これは一つのそういった意見を形成しようという主旨で作る場合と、それから何も前提の、いわゆる方向性を与えないで全くフリーな意見を求めてみようというのとは少し違うと思えますけど、そういうふうな意味でこれはどうなんだろうと、ちょっと感じましたですね。

ですからやっぱりこれは、PI の意見を求めるための資料ですよという目的観というのが、どっかに、読む人が明確に分かって、そのために読んでみようかという、そう言う目で見るとな形の文章がやはり、「はじめに」にするのか、どこにするか別にしまして、入っていた方がいいのではないのかなと。これは恐らく概要版のほうについても同じことが言えるんじゃないかというふうに思いましたですね。

それから、一緒に配るアンケートについても、このアンケートの中には少なくとも

PI というふうな主旨が一つも入ってないような気がしますね。そうするとこのアンケートは、PI ステップ 1 に関するアンケートというのは実を言うと、PI とは全く離れちゃって、このいわゆるレポート自体についてどういう感想、よく分かったかどうかとか、これについてどういうご意見をお持ちかというふうな主旨のアンケートになっていると思うんですね。ですから、それは、このいわゆるレポート自体の出来の善し悪し、そういうふうなものをご意見として承るのか、それとも何らかの形で PI と結びつけるのか、その辺少しハッキリさせて頂いた方がいいような気がします。

事務局

ありがとうございました。廻先生、大城先生、まず共通の部分として、ステップに分けて順序よくやってるというプレゼンテーションが確かに我々として足りないのかな、という感は新たに致しました。ただ私どもとしては 4 ページのところにステップごとに何を目標として今後パブリック・インボルブメントを進めていくかということはお示しをしているつもりではございまして、今回のステップ 1 では現状の課題、役割、それから効果、影響、それから将来の姿ということについて分析をし、レポートにまとめたということでございます。

そんな中で大城先生ご指摘のように、少し 2 本目の滑走路について誘導的な記述があるのではないかということについては、もしそんなふうに捉えられるとするならば、我々としてちょっとこれは表現が悪いのかなあという感じもいたしております。ただ、21 ページの表現自体は 1 本であるがゆえに課題があるというのは事実ですし、それに対して結構逆に短絡的に 2 本作りなさいという声もあるもんですから、それに対してはむしろ航空需要というのがまず前提となって、それは今後検討するんですよと、むしろそういう意味で我々としては書いたつもりなんですけど、逆に取ればおっしゃるようなご意見もあろうかと思えます。そこら辺の工夫は十分していきたいというふうに思えます。

アンケートについては、確かにこれまだ十分でないところがありますから、工夫をしなきゃいけないですし、レポートの出来自体を聞いても仕方がないと思えますので、まさに当初目的としております情報の共有をする意味で、色んなご質問がもう少し出やすいような形でのアンケート構成というのをもう少し考えたいと思えます。

大城委員

今の回答ですけど、私たまたま 21 ページをあけたからそれを出しただけで、例えば 22 ページの下の方に、「現国際旅客ターミナルビルを改修すればよいのではないですか？」とか、その前の「発着の遅れは空港の混雑に原因があるんでしょうか？」とか、それから「混雑する時間帯の運行便数を増やせませんか？」という、これは 19 ページ。

そういうふうな形で直接的に空港の機能を拡張したりとか、そういう意見がけっこうストレートに出てるんじゃないかなっていう気がするんですね。別にそれがいいとか悪いとかいうのはおいておきまして。

ただこういう委員会を設けたという主旨は、フリーな、全くどこからも影響を受けてないような意見を聞きたいというような主旨に聞こえたものですから、そういうふうな方向の見方をしたならば、多少これは表現が不適切ではないでしょうかというふうな考えです。

事務局

それ実はですね、滑走路の増設というテーマと、既存ストックの有効活用、その言葉自体があまりよろしくないという話もありますけども、この2つの事柄を我々分けて考えておりますし、そもそものきっかけであります交通政策審議会でもそれは分けて考えましょうと、そんなふうになっております。

滑走路の増設については手順を踏んで、パブリック・インボルブメントのプロセスの中で答えを出そうということなんですが、一方の既存ストックの有効活用、この中に具体的に何があるかということ、国際線のターミナルビルの話、それから貨物の施設の話、誘導路の話もちょっと中に入れてますけども、といったことについては、できることは順番にやっていきたいと思います。それらをやった上でどうしても空港容量が足りないということになれば、そこはパブリック・インボルブメントの手続きを経て住民の意見を聞いて、滑走路の増設というプロセスにいきたいと思います。ということで、そういう意味で確かに課題5とか6とかはやりますよというのは出てるというふうにご覧になられると思いますけども、まさにそういう意味で、ここは必要に応じてやりましょうということでもあります。ただその前提の説明が無くいきなり書きちゃっているので、なんだというふうに感じ取られるかとも思いますので、そこら辺の工夫をもう少ししていきたいと思います。

大城委員

既存ストックの拡張あるいは改良という考え方は、このPIの内容に私は入ってると思ってたんですよ。どうもこれを見てますと実施計画の中にそういうふうなことに関連するものも少しありますので。ですから今おっしゃったことも全て含めた上で、このPIの対象としてやってきたものと思ってましたので、それとこれとはちょっと別ですよ、というのは少しPIの主旨とは、私の勘違いかも知れませんが、違うのかなという気がしますんですけども。

せっかくPIをやるんですから、そういう意味ではPIで出す、そうすると意見の範囲といいますか、それもやはりしっかり示して頂いた方がいいのかなと。少なくとも私は今、これは含まれているのかなと思ってたけど、正確に言うと含まれてなかったのかという、そんな感じもちょっとしないでもないんで。

事務局

表現として後先になってるかも知れませんが、25ページの上のところ、既存施設の拡張と考え方というところで、先程私が申し上げたようなところが入ってございま

して、那覇空港が直面している課題は滑走路処理容量に起因するものだけではありません。

誘導路などの改良やターミナル地域の拡張なども空港能力や利便性の向上を測る上で検討すべき課題です。これが既存施設の拡張や改良についてはその効果を見極めながら順次事業を進めていきますということを書いてございまして、ただここにいきなり出てくるのではどうかというところもあるかと思いますので、PI をする上での前提という形で書き出すなどの工夫を私どももさせて頂きたいと思います。

上間委員長

廻先生にちょっとお伺いしたいんですけど、大城先生から提議されたこの設問ふうなのが各ページにありましたね。こういうやりかたっていうのはいかがですかね。

廻委員

そう思っれば見ればなんでも見えるでもあるんだと思うんですね。だから、その大城先生がおっしゃったようにこういう、誘導しているように見える可能性はあるかも知れませんが。そう思えばそう見えてしまうというか。ですから表現の仕方をもう一工夫した方がいいかも知れませんね。例えばこの 21 ページ、2 本目の「滑走路を整備すればよいのではないですか？」なんていうのは、かなりグサツという感じもありまして。

私は完璧に、単純に言えば滑走路は 1 本より 2 本、2 本より 3 本がいいに決まっていますんで、何事もそうで家も広い方がいいしお金もあるほうがいいんですけど、物事は何事も制約があるので、それで何を優先するかってことで物事を考えていくわけですけど。ですから 2 本目の滑走路について言及することが悪いとは私は思わないんですけど、ただこういうふうに、この出し方が、「2 本目の滑走路を整備すればよいのではないですか？」という言葉だけを見ると、ちょっと表現を変えた方がいいかも知れないという感じはちょっとしますね。

滑走路が 1 本しかないために様々な制約があることは事実ですし、それはどこの空港でも 1 本しかないとか制約はあるわけですね。整備の問題とかいろんなことで。そういう事実のところはそういう事実を述べるのと、こういうふうにここに設問を入れてしまうと、ちょっとたしかに。隣でバランスは取ってるんですけどね。この「ターミナルを改修すればよいのではないですか？」と、二つの答えではなかなか難しいですよといってるんで、これセットで見るとそういう感じもするかも知れないので、ちょっと一工夫した方がいいかも知れませんね。

上間委員長

この設問的な意見、これ自体、みなさんの意見として出る可能性ありますよね。意見自体はあまり制約しないで自由に出させていいと思いますので、この設問タイプと同じ内容を、中で説明するという形で情報提供はできないんですか？この設問するという形じゃなくて。

大城委員

私も実をいうと廻先生と全く同じ考えで、一つの空港が仮にあるとしたときに、滑走路一つと二つどちらがいいかと言ったら二つのほうがいいんですね。二つと三つとどちらがいいかと言ったら三つのほうがいいと思うんですよ。

ただその時に例えば、その既存の空港のキャパシティだけでそのままどんどんつぶれていきますよというような、いわゆるそれ以上、例えば外部との調整は何もできませんよ。もうその施設として既に確保してるから。これは本当の基本的な計画だけでいいんですっていうふうなものと、そうじゃなくて、これから仮に2本3本としていく場合には、やはりなんらかの外のほうに広がっていかないといけないとか、そういうふうな制約がある場合は全然話が違うと思うんですね。

そういう意味で2本より3本、3本より4本、余裕があった方がいいでしょうし、これは先程言った管制の問題、安全の問題ですね、それから量的に仮にこれ以上増えないにしたら、風の方向の問題とかなんやかんやいっぱい、あるいは空港の整備の問題、ここに書いてますね。

ただ、今のこのものの出し方を見てますと、滑走路が1本しかないための様々な制約があって、かつてこんな事故があってこういうふうにくて、現時点でも整備にこんな苦労が出てきてますよっていうふうな感じのものがきて、そしてその下に、だから二つあればいいんじゃないの？っていうことが出てくると、これはやっぱりここだけをポンと捉えて見て、下の部分、右と左だけを見てどうなんだっていうふうな取り方は間違いなくしませんから、普通の人っていうのは。

いわゆるそのものが客観的に出たものの中でどういうふうに取り取るんでしょかねって、これが我々法律家の一般的な文書の受け取り方です。ですから、そういうふうな形で、上のほうでやっぱりこんな問題があるんですよっていう形で、でもこんなしたらいいんじゃないの？っていう案がポンと出てるような見え方がしてるんですね。

ですから、一つの方向にこれはやっぱり意見を誘導してるような形にも取られ、むしろ客観的に見ちゃうとそういうふうな形になるだろうから、もしそこにいわゆる公平性とかそういうことをおっしゃるんでしたら、工夫が十分にされたほうがいいだろうっていうふうな意見なんです。

これがいいとか悪いとか、そういうふうなものを反対するとか賛成するとか、実際問題この私の認識ではこのPI委員会っていうのは、皆さんたちでやってるPI自体が、公平性、透明性その他の関係で十分ですかって言う意見を求められてるだけで、このこと自体について我々の意見を求めているわけでもないじゃないですか。ですからそれについて意見を言う気もないんです。ただここで出てくるものをそういう話で、全然こういうPIに対して何の知識もない者がぼっと見ちゃうとそういうふうに思いますよという、そういう素人なりの素朴な意見ですから。

堤委員

ただ今の大城先生のお話っていうのは、すごくよく分かります。要するに多分大城先生はそういう誘導尋問というような話を常に考えてお話しされているから、そういうことになるだろうと思います。私も確かにそう思いますし、それ自体から離れて、PI そのものを考えたときにちょっと自分では気が付かなかった視点がもしかしたら他の人にいっぱいあるのかなっていうのを考えたこともあるんです。

といいますのは、このPIのやること自体がある意味では誘導尋問になってる可能性もあるのかなと。というのはですね、ここにいらっしゃる皆さんは多分年に何回も飛行機に乗る人が多いと思います。通常空港に行ってどういう状況かということもよく分かってる方が多いと思うんですけど、私自身の周りにも沖縄から一回も外に出たことがない、飛行機に乗ったことがないという人もかなりいるんです。そういう人にとっては空港というものがどういうものか知らないんですね。現に逼迫してるなんて言う話はまるっきり蚊帳の外の問題でして、PIの前の段階で、そうなんですかっていう話になってしまうところがあると思うんです。

そういうのを多分現状としての資料で十分説明されてるとは思うんですけども、本当に今PIを行うっていうことの意味、要するに那覇空港がこのままで行くとまずいですよという話が、それを表に出しちゃっていいかどうかっていうのはちょっと頭の中に色々渦巻いてはいるんですけども、そのことがなくてPIですよって言われると、あれ？なんだろうかっていう話になりかねないところもあって、先程のはじめにの文章が少し固いしステップがよく分からないという話もありましたんで、こういうところで重要な空港だって言うよりは、今けっこう混んでるんですよっていう話も必要なのかなっていうこともちょっと感じているんです。

空港に全然関係ない人も、実は空港によって恩恵を受けてるところもあるし、沖縄県にとっては重要な施設なんだっていうところが分かるようになってPIに持ってきてほしいということが明確になれば、あまり誘導尋問ではなくて、必要なんだということを理解してもらえそうな気がします。それから個別に言えば先程の2本目の滑走路を整備すればよっていう設問みたいな話は、これはやはり2本目を作ったらよいのではないですか？という言い方は若干やっぴりまずいと思います。正直言いました、じゃあそれで終わりっていう話になりかねませんので、滑走路が2本ある空港はどうなんだっていう例を出す方がむしろ好ましいような気がしますね。例えば羽田では今4本もありますけど、いっぱいあるとこんなふうに使ってるんですよっていうような話があれば、1本ではできない部分がこうできるっていうことが分かると思いますし、そういう点では非常に言い方は難しいと思いますが、例示するほうが普通素人にとっては分かりやすいんじゃないかという気がします。

崎山委員

せっかくあなたの声を下さいというキャッチフレーズ、このPIの活動を展開するとしますと、やはりこのアンケートにあなたの声はあまり十分反映されなくて、私たちの声を聞いてくださいで今終わってるところがまだあるのではないかと思うんですね。

そういう意味でやはりもう少しこのバランスと言うか、このPIレポートのステップ1に書かれているこの内容も、大変伝えたいことがありすぎて、よほど仕事でない限りこれを見ようとする気になかなかないところがありますね。これは例えばこういうものに変えたにしても、文字の大きさですとか、それからやっぱりもう少し伝える工夫が必要ではないかと。伝えると伝わるとは全然違いますので、伝わるものにまだ少しなっていないと。

それからあなたの声を下さいというにはこのアンケートは少し不十分のような気がしております。そこらへんでやはりあなたの声を下さいにふさわしいような内容にする必要があるのではないかなと。先程から大城先生も触れてらっしゃいますけども、もう少しこちらの思いよりも、本当にまず聞いてみたいという部分がもう少し県民に届くといいなというふうに、素人としては思います。

上間委員長

これだけのかなり専門的な内容で、よく分かるようにはなってるけどね。これだけ回答するのに全部読んでくれるかなっていう心配はありますけどね。中身はよく現状を捉えていると私は思うんですけど、あと伺いたいのがこのアンケートの内容そのものね。これについて若干今の崎山さんからございましたけども、この中身のこれだけのボリュームに対して、これだけでいいの？っていう感じがあるんですけどね。

もうちょっと、私の意見を申し上げますと、3のほうの中にここで現状や課題、課題解決に向けたアプローチ等についてというところ、たくさんのもをを一挙にやってるんですが、この中身を課題についてどうなのかとか、課題解決についてのアプローチについてどう思いますとか、こういうことにちょっと設問を類別して、しかもアンケートの中で、レポートのページまで、例えば課題、レポートの括弧何ページから何ページまで、というようなを書いてあげると何ページに書いてあるんだと読んで、回答してもらえ、というような感じに。

その辺の工夫はもうちょっとこのレポートのボリュームに対して質問が簡単すぎないかと思って、もうちょっとお聞きしてもよろしいんじゃないですかと思うんですがいかがでしょうか。

事務局

アンケートについては非常に不十分であると肝に銘じましたので、もう少しきめ細やかに、せっかく我々も色々な側面からレポートを作ってますので、それぞれに対するご意見がいただけやすいような形でのアンケートを心掛けたいというように思います。

あと、アンケートだけで県民等からのご意見をいただくということではなくて、これはこれで挟みますけども、もちろんそれ以外の方法でのご意見の収集ということも合わせてさせて頂きたいと思っております。

廻委員

このレポート、レポートというのもタイトルの問題、表紙の問題考えて頂くことはあるんですが、先程堤先生がおっしゃったように、空港は関係ない人もいますよね。あまり空港なんて行かないしっていう方も結構いらっしゃるんでしょうから、那覇空港のことを考えるときに、那覇空港のハードとか、現状というのかな、入るほうがいいのか、後ろにある那覇空港がどういう支えをしてるのかということから入るのがいいのかっていうのは、要するに那覇空港の役割みたいな、順番の問題ですけど、この例えば 15、16 ページくらいのをもうちょっと前に持ってきた方がいいのかなと。

そうすると空港は関係ない人も、突然空港の図とか、利用状況も利用しないもんねで終わっちゃうのかなという感じで、まあ利用しない人も那覇空港の恩恵を受けてるわけですから、当然。そういう那覇空港の役割みたいな、この 15、16 みたいなものを前に持ってくるとどうでしょうね。持ってきたほうがいいとは言い切れないんですが、持ってきた方がいいのかなという。他の先生にもちょっと伺ってみたい。

大城委員

私、実を言うとこのレポート自体は分かりやすく気に入ってるんです。非常にいいと思うんです。それでなんとなく興味を持って眺める人が最後まで見ていくだろうと思います。ですからこの順序はともかくとして、この中身自体はいいんじゃないのかなと思います。少なくとも今の問題としてやってることはみんな吟味して、要を得てるんじゃないかというふうに評価してるんですね。これをじゃあなんでやるのかというと、那覇空港を変えた方がいいんですか、あるいは今のままでいいんですか、というふうな意見を本当は聞くことだと理解してるんですよ。でそれが、あまり明確にでてこないからちょっと歯がゆいなという感じがしてましてね、そういうふうな意味で自分たちがこの那覇空港についてどういう意見をだそうかというふうな資料としてこれを与えられたときに、いいなと、これを見たうえでの意見の形成をするというのは非常にいいんじゃないかと思ってるんですね。ですから、ストレートに、これでそういう意見を聞きたいというのが出た方がいいんじゃないのかなという気がしてるんですけど。

それともう一つ、ちょっと堤先生のお話と少しだけ意見違うんですけども、これはちょっと今日の説明に県の方がお見えになったときに、これは意見を言いたい人に渡るようになってるんでしょうねというような、逆にですね。やっぱりこれ全然空港使わないし、あまり空港に縁がないんですよと、関心もありませんというので、それでいただいても意見を出さない人もいると思うんですね。

だけど俺は空港にはやっぱりどうしても一回言っておきたいんだよとか、あるいは少なくともこれを見て何か意見を言いたくなるというような方達というのはやっぱりいるでしょうと思うんですね。そういうふうな方達に、逆に言うとこれは渡るようになってるんですかと。それが渡るようにもしていなければ、これに関心を持たない人達の意見だけ頂いたら、実を言うと必要な意見というのはあまり集まらないん

じゃないかというふうな話をしたんですけども、そういう意味で、これがそういうふうな意見を述べたいというふうに思う方達に渡って行って、そしてそれが一つの空港の在り方に関する意見として出てくるんだったら、場合によってはそれで十分じゃなかるうかというふうなことも思うんですよ。

ただ県がそういうような形で思ってるものが全部それが正しいとは限らないから、一般にも全部渡っていくけれども少なくともそういうものについてご意見がある方達にはやっぱり回っていく、そしてそういう人達の空港に関する真剣な意見が出てくるというふうな形をいかにして考えるかというものが、そういうことをしたかどうかを評価してくださいというのが我々の仕事じゃないかなというふうな受け取り方、印象として取ってたんですけど。そういうふうなことで、これ自体については非常にそういう意味で評価してます。

上間委員長

この議案についてはこの程度でよろしいでしょうか。ご意見簡単にまとめます。

まずこの表紙のレポートという名称を、これはどうもちょっと違和感があるということで、これは皆さんから意見を聞くための基礎情報ですよというような分かりやすいタイトルにしてもらいたいと、こういうことだと思います。

それから、この表紙の関係ですけども、要するに主催者発想じゃなくて、全く素人の方が頂くだというような発想で作っていただきたいと。ステップ 1 というのがいきなり表紙に出てくると、何がステップ 1 なのかと、分かりにくいなということで、一つ管理者発想はやめて、回答する側の立場に立って、ゼロから情報を接するんだという立場でお考え頂きたいということですね。

それから、皆さんのご意見をもっと分かりやすくしなさいという、一つの作りだと思えますが、設問についてはちょっと誘導的なニュアンスもあるので、これについては、内容の情報提供は必要かと思いますが、設問の形では誤解を招く恐れがあるので工夫して頂きたいということかと思えます。

それから、目次の構成ですね、序列と言うんでしょうか、これも分かりやすいと、理解させやすいと、伝達がしやすいという観点から工夫をしていただきたいと思えます。

それから県の出したいこと、要するにこれが情報が伝わるようにして頂きたい。こういうことかと思えます。

次に移ってよろしいでしょうか。

大城委員

これは私の感想ですけども、この第一章が一番最後がいいんじゃないかと思ったんですけども。要するにこれだけでちょっとあまり分からないから、課題を出してきて皆さんの意見を聞かせてくださいというふうな形にした方がいいんじゃないのかなという気がして。そうすると一番最後にこれが来て、どういう形になるかどうかは別と

してアンケートが挟まってるほうが、すんなりこんな調査をしてるから、意見を聞いてるんだなというような感じになりそうな気がします。これは単なる私の感想ですけど。

上間委員長

ではそれを併せて、工夫して頂きたいと思います。

堤委員

多分まだ皆さんこれに対していいたいことあるんじゃないかと思しますので、あとでこの会議終わったあとで受け付けてもらえるようにしたら。

上間委員長

それでよろしゅうございますか？ FAX ナンバーとかございますよね。今日で言い足りない分がありましたら FAX で送っても、メールでも、申し上げてくださるようお願いいたします。それでは進めますけども、今後のスケジュール案についてご説明お願いします。

(エ) 今後のスケジュール(案)について

事務局

資料4の、今後のスケジュールについてご説明します。

まず7月にPIのステップ1の事前広報を行います。それから翌8月から9月にかけて、PIステップ1を実施致します。

次に10月下旬には第2回那覇空港調査連絡調整会議の幹事会を開催しまして、ステップ1への意見に対する対応方針の決定や、PI実施報告書の決定を行う予定でございます。

11月中旬には、第2回那覇空港調査PI評価委員会を開催しまして、PIの実施結果に対する評価助言を頂きたいと考えております。

またそれを踏まえまして11月中旬に予定されている第3回那覇空港調査連絡調整会議幹事会で、PIを継続するか終了するか決定を行う予定でございます。以上で議事4の説明を終わります。

廻委員

終了っていうのは、ステップ1の終了ですよ。

事務局

そういうことです。

廻委員

元に戻って申し訳ない、ひとつだけ他の先生の意見も聞きたいんで。意見言うときは市の名前と、どこに住んでるか名前だけということでしたけど、これ大城先生どうなんでしょう、こういうのっていうのは、匿名の方がいいんでしょうか。それとも責任持った発言して、皆に情報はオープンしないで、もちろんコンフィデンシャルしておくにしても、名前は言うべきなんじゃないかな。私はどこの誰ですと。

大城委員

これは恐らく言うべきであるとか言うべきでないっていうのはないと思うんですね。ただ、私の考えでは、今のままにしておいて、書かない意見もそれはそれとしておいて受け入れまして、とんでもない、要するにご心配されてるような誹謗中傷のようなものについては、これはまともな意見じゃないということで、意見のほうには集計しないでそのまま残しておいておくと。

まともなものは名前が書いてあるものも書いてないものも、それについてはやはりまともなものとして少なくとも受け入れる。匿名でも意見を言いたいという方はおられますね。それ自体が実を言うと、このPI自体がどなたが意見を述べたかというのはまるっきり意味がないはずなんですね。もちろんこの人はこういう意見かというふうな名前のある意見を聞きたい方っていうのもおるでしょうけども、一般的には不特定多数の、ある意味で大衆、あるいは利用者のご意見をお聞きしたいわけでしょう。そうだとするならば、そこに名前があるかないかというのはあまり関係ないので、そういう意味では名前を記載してくださる方に書くなという必要もないと思うんですけど、ただ書かない方の意見だってそのまま受け入れてあげたほうがいいんじゃないかなと、私はそう思います。

崎山委員

私も賛成です。

廻委員

私が思ったのは、一応名前を書いた人に対しては、変な話ですがお礼状ってわけじゃないですけど、いただきましたというのを送った方がいいんじゃないかと思ったもんですから。なぜかというと、東京都は送ってきたんですね、前に出したときに。レポートですけど。

意見の取り入れ方としては大城先生おっしゃるとおり、匿名でも真面目な人もいれば名前書いてもいい加減な人もおりますから、誰が書いたというのは問題ではないですね。

上間委員長

以上で議事は済みましたが、総合的にまとめて何かございましたら。

(オ) その他

堤委員

7月に、名前は分かりませんがこのPIレポートを配布されまして概要版をたくさん配られましてスタートするということなんですけども、その最終案といいますか、配布するそのものについては我々は拝見できるんでしょうか。事前に。あるいは印刷前に。

事務局

この後も含めてまた意見を頂いて、その後意見をどのように最終のレポートといたしますか、この資料に反映させて頂いたかということをご個別に説明させて頂きたいと思っております。

それから一点。これ自身の配布というのは8月からということになりますけども、その周知という意味で7月中に新聞媒体を通じてさらにこのエッセンスみたいなものを一般の方々にお見せしたいと思っております。

実はタイムス、新報、両方一面ほど使いたいと思ってまして、ある意味ではそれが一番皆さん方の目に触れる機会なのかなというふうにも思っておりますので、その内容についても十分吟味していきたいと考えております。

上間委員長

一つだけ私のほうからも、少し気になっているんですけど、このレポート素案に対する意見の中にもありましたけども、PIの実施についての評価をどうするかという意見もございましたね。

私、道路関係、道路整備関係にも関係していて、どこでもこういうPI関係の話がございましたが、向こうではたしかアウトカム指標というのがあって色々やっておられるんですが、もちろんその指標はこれには馴染まないものであると思うんですけども、どうするかということについては、なんらかの考え方というか、みなさんのご意見から出た、例えば廻先生のボリュームという部分の表現は知っておるとおっしゃってましたが、これは一つの目標ですよね、そのボリュームをちゃんとやったかということが一つの評価になりますし、それから意見をちゃんと出しそうな県民のほうにはきちんと行ったかということもあるでしょうし、そういう評価の仕方というか考え方については、まとめておかれたほうが。

どこか回答のところに書いてありましたけど、まだ明快には書いてないですね。このPI評価委員会でやるとか書いてるんですけど、それがうまくいったかどうかということがあとで分かるような書き方をまとめておいていただければと、私のほうから意見しておきます。

では以上でよろしゅうございますか？ 規定の時間 2 分を過ぎてなかなかいい進行ではなかったかと自画自賛しておりますけども。よろしゅうございますでしょうか。それではありがとうございました。あらためてそれぞれで簡単なコメントを申し上げましたので、総括いたしながら、これをもって協議を終わりたいと思います。事務局のほうにお返しいたします。

(5) 閉会
司会

本日は長時間にわたりましたご審議頂き、貴重なご意見を賜りまして大変ありがとうございました。以上をもちまして那覇空港調査 PI 評価委員会第 1 回会議を終わらせて頂きたいと思います。大変ありがとうございました。

5 その他

委員会閉会后、下記の御指摘、御意見を頂いた。

堤委員

まず「第5章 那覇空港の将来像」ですが、これは第6章ではないのかな、と思っていました。第5章は課題解決になっていますから。

仮に将来像を第6章として、これを最後に置くのはもったいないような感じがします。PIを行う最大の理由がこの将来像にあるはずですが、何のためにPIを行うか、その基本となる説明としては、最初に置いたほうが意味があるのではないのでしょうか。つまり、那覇空港の将来像をこのように掲げているが、それに向けての皆さんの意見を聞きたいのでPIをします、というストーリーにした方がPIの意味が明確になりそうな気がします。

次に「第5章 課題解決に向けたアプローチ」という本来の第5章ですが、このタイトルはあまり良くないですね。「向けた」という言葉と「アプローチ」という言葉はすこし意味が重なるところがあって、くどい感じがします。「課題解決へのアプローチ」の方がスッキリしますが、いかがですか。

それとこの内容の1と2は逆の方がいいのではないのでしょうか。つまり、1がいきなり滑走路増設の話で、2が既存施設の改良では順番が逆のような感じがします。細かいことですが、まず、既存施設を見直して、拡張したり改良して、次の段階でそれでも足りない状況を想定して滑走路の増設まで考える、というのが、一般的に受け入れられる筋道だと思います。もちろん、滑走路の増設を最終的な目標に据えているので、このような記述にしたいという意図は理解できますが、実際にPIの対象となる一般市民にとっては違和感が伴うと思いますので、ぜひご検討ください。