

第3回那覇空港調査PI評価委員会
議事録

1 日時 平成18年7月8日(土) 13:30～15:04

2 場所 パシフィックホテル沖縄 カネオヘルーム

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

(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港湾空港指導官

成瀬 英治

国土交通省大阪航空局飛行場部次長

梅野 修一

沖縄県企画部参事

傍士 清志

4 議事

(1) 開会

司会

皆さん、こんにちは。本日は台風3号接近で風も強い中、ご出席をいただきましてありがとうございます。

ただいまより、第3回的那覇空港調査PI評価委員会を始めさせていただきます。私、本日の進行役を務めます沖縄県の交通政策課長の中村でございます。よろしく願いいたします。

(2) 委員及び出席者紹介

司会

まず初めに、本日ご出席をいただいております委員の皆様、並びにその他の出席者をご紹介いたします。

PI評価委員会委員の皆様からご紹介いたします。

琉球大学名誉教授で、本委員会の委員長であります上間委員長でございます。

フリージャーナリストの崎山律子委員でございます。

琉球大学工学部教授の堤純一郎委員でございます。

沖縄弁護士会会長であります大城浩委員でございます。

なお、本日は廻洋子委員がご都合により欠席でございます。よろしくお願いいたします。

引き続きまして、事務局のメンバーを紹介いたします。
沖縄総合事務局開発建設部の成瀬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。
沖縄県企画部の傍土参事でございます。
最後に沖縄県企画交通政策課の班長であります上門でございます。
それでは、これからの議事進行、上間委員長よろしくお願いいたします。

(3) 議事

上間委員長

きょうは土曜日でございます。時間もたっぷりありますので、よろしく最後までおつき合いいただきたいと思っております。

それでは、早速でございますが、ステップ1については済みましたが、基本情報、課題、それから将来のビジョンはどうかといったような問題をステップ1で決めました。

今回は、ステップ2といたしまして、これから説明がございまして、数字的に現在の空港の評価をしようというところで、予測とか容量の問題とか、数字的なことがいろいろ出てまいります。ひとつ説明を伺って、またいろいろご意見を賜ればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、早速ご説明をお願いいたします。

議題1、ステップ2の情報提供及び意見収集資料についてという議題でございます。お願いします。

事務局

(PIステップ2の情報収集・意見収集資料について説明)

上間委員長

以上、メインの資料であります1-1ですね。アンケートの内容まで説明いただきましたけれども、皆さんの意見も拝聴したいと思います。

その前に一言だけ、委員長として申し上げます。この委員会はPI委員会でございますので、この目的とするところは、交通審議会でも幅広く意見を求めて対応しなさいということがあって、それに対応して、これは国と県でつくっております那覇空港調査連絡調整会議というところでこういう資料を作りました。これを県民に情報提供して、その提供の仕方をどうしたらいいかと。その内容も形式も含めてですが、それで有効な情報を集めるにはどうしたらよろしいでしょ

うか、といったようなところがメインになります。

したがって、きょうは予測の問題とかいろいろ出ておりますけれども、その技術的な内容とかそういうのは別の委員会の課題かなといったような感じがします。必要に応じて質問結構でございますけれども、この委員会の目標はそういうところにありますので、そういう観点から、その結果を県民に情報を効果的に提供し、意見を効果的に集約し、これを効果的に使うにはどうしたらいいかといったような観点からもご意見をいただけたらというふうに思います。

それでは、どうぞただいまの説明を聞かれて、どちらからでも結構です、時間も制限されておりますので、先ほど時間は十分であると申し上げましたが、この会場の使用の制限などございますので、3時までということになっておりますので、ひとつよろしく願いいたします。

どうぞ、どちらからでも結構でございますが。

このアンケートのところは、大事なんですが、これはあまり詳しく説明いただけなかったような気がするんですけど。これはこの内容でアンケートするんですか。

事務局

はい。

上間委員長

これは適当かどうかというのは非常に大事なことだと思うので、もう少し詳しく説明したほうがいいと思うけど。

上門さん、もう少し詳しくお願いできますか

事務局

裏のほうですけれども、問1です。調査票にご記入くださる方ご自身についてお答えしますということで、性別、それから年齢、職業。

2のほうですけれども、那覇空港の総合的な調査についてお答えくださいということで、問1のほうに、「那覇空港の総合的な調査」を実施していることをいつ知りましたかということで、PIステップ1で知った、PIステップ2で知った、それ以前から知っていたというふうに質問しております。

上間委員長

これは両方のアクセスについてですね。3番が肝心なところですね、3番、4番が。

事務局

3番のほうでは、報告書の内容について、どの程度ご理解いただけたかお答え

ください。ということで、理解の程度を質問してございます。

問1のほうで、パブリック・インボルブメント（PI）の意味や実施方法。それから、那覇空港の旅客数が年々増加しているということ。要するに、報告書の内容についてでございます。需要予測では4つのケースを想定したこと。那覇空港の航空需要は引き続き増加する見通しであること。それから、問5としまして、1日当たりの発着回数（370～380回）の考え方。問6、2015年度以降、那覇空港の能力に余裕がなくなる恐れがあること。それから問7としまして、2015年度以降、航空サービス全般の水準が低下する恐れがあること。それから問8、2015年度以降、県経済の損失がさらに拡大する恐れがあること。それから問9、ターミナル地域については、段階的な整備に取り組んでいくこと。問10、今後、空港能力を向上させる対策について検討すること。

というような10問について理解できたかどうかを質問してございます。

上間委員長

10問それぞれについて理解できたかできなかったかという答えを...

事務局

はい、どの項目が理解できたかという。

上間委員長

回答する形式はまた別にあるんですね。

事務局

いや、これで理解できたら丸。これこれ理解できましたということです。

崎山委員

例えば問1がイとか、問2はロとか、問3はハとかって書くことはできるんですか、右側に。

事務局

ちょっと暫定的な様式になっていまして、最終的には表のところに、ステップ1のときに使いました様式はこんなふうになっているんですけど、表にハガキでこのアンケート表の送り先があって、裏にご回答いただく、まさに回答欄というのがあるんです。この表を少し圧縮したような形でハガキ大に入れまして、例えば問の3であれば、1から10までについて、イ、ロ、ハ、それぞれに丸を入れていただくような、そんな形式を考えております。

もう少し補足をしますと、1番は仰せのとおり属性ということです。2番なんですけど、2番もステップ1のときに尋ねた項目とほぼ一緒なんですけど、ただ

問の1ですね、これはステップがもう2回目になっているということで、1の段階から知っていたのか、今初めて知ったのか、あるいはさらにそれ以前から知っていたのかというような問を加えている。

それから、3の部分は1から10までありますけど、これは先ほどご説明しました報告書の内容、基本的にこの章に沿って、私どもとして知っていただきたいことがどの程度ご理解いただけたかということを書いているということでございます。

それから、4の部分は、これ実は次のステップで空港能力の向上方策、実際に滑走路をどうするかというような検討をしていくわけですけど、そこで私どもは、考えております項目、これが4つほど並んでいるわけです。施設の配置ですとか、利用方法ですとか。それ以外に、一般県民の方々の目から、もっとこんなふうな観点から検討したほうがいいんじゃないかというようなことがあれば、ご記入いただくという、そんな考え方に沿っております。

それから、最後が自由意見だという、そんな構成でございます。

上間委員長

次の項目以外にですか、問4は。

事務局

そうですね、ちょっとこれわかりにくい感じですね。

堤委員

4つの項目があって、それ以外にということなんでしょうね。

上間委員長

ちょっと回答する立場から、何か少しわかりにくいかと。

事務局

すみません、4番については、基本的なこの4つに尽きるんだろうというふうに我々は思うわけですけど、念のため一般の方々にという思いでこの問を作っております。作っておりますが、ただ、ご覧いただいてわかりにくいという反応はさすが先生方から返ってきたようなことでありますから、ちょっとこれ説明としていかなものかなというふうに、すみません事務局のほうからこんなこと申し上げて恐縮ですけど、そんなふうな印象がございます。

文章に入れたほうがわかりやすいかもしれないですね。現在、この4つの項目を検討しているけど、そのほかに何か検討したいことがあればと。

上間委員長

そうですね。もっとわかりやすいようにしていただきたいと思います。

アンケートの内容についてはわかりました。それではどうぞまた、元に戻って、最初の報告書、その他、情報の検討した内容の表示の仕方とか、表現もありますね。

この情報提供するという観点からの形式等の関連はどうか、その点からひとつ何かございましたら、ご質問なりご意見なりをお願いしたいと思います。

崎山委員

それでは、私のほうから、これまず一般の人たちがこのアンケートに答えるために目に触れるのは、こちらのこの資料ですよね、このブルーの。この概要版が一番多く配られるんでしょうか。一応この中に、両方ですけれども、ほぼ読むとしたら、多くの場合、この概要版ですね。この報告書も含めてですけれども、このデザインがとってもスマートでおしゃれではあるんですが、那覇空港というイメージからは非常に何かちょっと、あまりにも飛びすぎているというか、非常にちょっとピカソ的な要素というか、非常にある意味で抽象的すぎて、前回の、いわゆる表紙というものがいったん出されて、聞かれたわけですよ。それをやはりもう少し継続して活用するという方向はどうなんでしょうか。改めてやっぱり変えなければいけないのかどうかですね。

PIという言葉も、那覇空港の調査報告書についてというのも、あのメッセージというのは前に出されたときに、一度出された経緯があるわけですよ。それをどこかでやっぱりある意味で引き継いでいくことも効果としてはいいのではないかと思うのですが。このデザインはすこしやっぱりちょっと飛びすぎで、那覇空港について私の意見が求められているんだというふうに、ちょっとだけ、少しデザイン的にどうなのだろうかというふうにちょっと感じました。

この部分というのはどうしても、これからポスターをつくるにしても、大きなウエイトを占めると思うんです。このデザインをどこにするのかですね。これがふさわしいかどうかを、ちょっと私自身は、少しわかりにくいのではないかと。あらかじめPIのこの検討委員会に入っていて、さあPIしましょうということで、ある程度学習してきた部分があるからわかると思うんですが、こればっと思えられたときに、果たして自分の声を那覇空港に結びつけることができるかという点で、少し問題があるのではないかなというのが1点です。

それから、2点目は、特にこの概要版ですけれども、もう少しボリュームの、デザインの見せ方というのが非常に網羅されていて、満遍なく入ってはいるんですけども、伝え方としてステップ2としてやるとしたら、さっき言った那覇空港の空港能力の見極め方とか出し方、那覇空港の現状とかが、今回のこのアンケートを引き出すための導入になかなかないじゃないかって思うんですよ。データが非常に過不足なく全部網羅されてはいるんですけども、ステップ2についてどういう県民の意見を求めているのかということも、もう少しメリハ

りというか、ある意味で膨らませたりと、少しボリュームの整理が必要ではないかなというふうに思いました。この報告書に書かれているものから言うと、概要版ではもう少しメリハリをつけてもいいのではないかというのが2点目です。

それから3点目ですが、空港能力とは。「空港能力って何?」というときに、やはり空港能力というのはこの滑走路の処理容量だけの問題なんでしょうか。例えばこの発着回数とか人を運ぶ。これだけが空港能力なのかですね。空港能力の前提自身が、なかなか私自身がよくわかりにくかったんですけども、空港の能力といった場合に、ここに出されているデータがほとんどですか。座席の利用率であるとか、滑走路の処理容量であるとか。

那覇空港そのものに対して県民自体がどんな思いを持つとか、那覇空港の果たしている役割とか、今後の那覇空港が、沖縄の中で占める大きな役割とかもっと何か大きな。一般的にそういう空港能力といった場合、那覇空港って県民にとってどうなのかというものがまず前提にあって、より多くの幅広い意見がすぐえるのではないかなというふうに思うんです。

そういう意味では、那覇空港そのもののストーリー性というか、何か一般の人たちが仕事ではなく、空港というのをどうとらえているかということも含めてこのアンケートを引き出すには、もう少し空港能力についても丁寧な説明があってもいいかなというふうに思いました。以上です。

上間委員長

3点ご意見伺いましたが、どうぞ。

事務局

ちょっと答えやすいほうから答えさせていただいてよろしいでしょうか。最後の部分ですね。空港能力の件ですけど、報告書の23ページ。

5章の頭のところに、空港能力の見極めの考え方というのがあって、その能力を見極めるための指標として航空サービス指標というものを導入しましょうということが書いてございます。その指標が実は13ありまして、ちょっと飛んで申しわけないんですけど34ページのところに、その13の指標を並べた上で、今回調査をした上で、その指標が将来どうなるんだろうかと。これがまさに空港の能力を見極めるものだと。こういう構成になっています。

その中で、特に滑走路のピーク時における発着回数。これ一番上にありますけど。これは非常に大きなウエイトを持つものですから、そういう意味で24ページ以降、ここの部分さらに力を入れて書いております。

それから、2番の座席利用率というこの指標も、結果的にお客さんがどれだけ航空機の利用率を上げることによって、予約が取れなくなったり乗れなかったりするかということで、そういう意味でも非常に重要な指標ですから、これにもある程度の紙幅を割いて説明をしている。

そのほか様々考えられる離着陸の待ち時間ですとか、ずっと 13 に至るまで、貨物であり、ターミナルであり、ターミナルの中の施設でありと、こういう要素を列挙した上で、トータルで空港能力をどうとらえ、どう評価するかと。こういうレポートの構成にしているということでございます。

ただ、ちょっと前半にやや力がかかりすぎたきらいもあって、その構成が少しおわかりいただきにくいかなと。そんな反省はしておりますけれども、できるだけ説明会等の会場で、そこは言葉を添えながら、できるだけおわかりいただけるように、一面的に見てはない。様々な指標で見ている。その中で一番大事なのはこういう要素だと。こういう説明をしていきたいなというふうに思います。

それから、概要版の件ですね。これは確かに私どもも相当悩ましい悩みを持って概要版をつくったわけでございます。本来であれば、本報告書のほうをぜひ手にとって見ていただきたい。あるいは、手に取っていただいた上で説明も添えさえていただきたいということで。そういう意味で、説明会もできるだけたくさん数をやりますし、多くの方に来ていただきたいというふうに考えているわけですが、とはいいいながら、あまりボリュームの大きい紙爆弾をばらまくわけにもいかんものですから、そういう意味でこの 8 ページという限られた紙幅の中で概要版をつくらせていただいているということでございます。

その中で、やっぱり私どもの立場としてどうしても言っておきたい要素については入れるという方針で、この概要版を編纂させていただきました。結果、ややストーリー性に欠けるといいうきらいもございますし、メリハリがないというご指摘もいただくのかとは思いますが、ただ、このコンテンツについては、できればこういう形でいきたいなというのは事務局の考え方でございます。

さらに表紙ですが、これはちょっと我々の中でも議論がありまして、オーソドックスと言いますか。ステップ 1 でつくったものも確かにあって、それを踏襲するという考え方もありました。それは、ある種一番安易な道ではあるんですけど。

その一方で、それから脱却して、新たなインパクトのあるものをつくらうという思いのなせる技が、こういうふうにピカソ的なものにしてしまったということではありますが、それは我々の中でも両方の議論がありましたものですから、ほかの先生方のご意見も賜った上で、最終的には連絡調整会議の中で判断をさせていただければと思いますので、ほかの先生方からも、むしろこの表紙のご意見を賜れば大変ありがたいなと。こんなふうに思います。以上でございます。

崎山委員

この空港能力の中に、例えばあれですか。これ、全部空港の持っているソフトみたいなものというか。

今いろいろな空港ができて、空港の個性化が図られてますよね。そういう中で、那覇空港のいわゆる容量って。例えば台風時における空港の果たす役割とか、一般の利用者からいうと、そこに興味があるんですよね。台風時に空港がどうなの

か。それから、空港の中にもっとある意味で遊べる。飛行機を利用しない人たちが利用する空港も今目指しているところがありますよね。中部のセントレア国際空港なんかそうですよね。むしろ飛行機ではない人たちが利用しているんです。

だから、那覇空港の言っている空港能力の中には、そういう将来的な県民にとって空港がどんな存在であるのかということも含めて、一般の人たちの関心を引き寄せるためには、滑走路問題を含めて意図していることはわかるんですが、那覇空港のそういう意味での空港能力というのをどこまで見ていらっしゃるかなんです。この範囲だと、とらえ方としてそれでいいのかですね。すみません。

事務局

確かにそういう部分は、この13の指標の中には入っていません。考え方としては、おっしゃるようにアメニティーをどうするかとか。それから、台風の話は実は非常に大切な話であって、この報告書の中にも明示的には入ってないんですが。

ただ、それらについては、今後の社会経済動向の推移に伴って旅客が増えて、貨物が増えて発着回数が増えるというような、将来に向けた軸上にはないといえますか。そういうことなものですから、ここに挙げてある能力、指標というのは、将来それがだんだんよくなるか、悪くなるかという観点でとらえたものと。こういうふうにご理解いただいて。

崎山委員からご指摘いただいたようなものは、言ってみれば空港の基本情報ですとか、あるいは現状ですとか。本来このレポートの最初のほうに入るべきものかなと。こんなふうには理解をしております。

上間委員長

それぞれ今のご意見あった点については、デザインについては、個人的には、私も前の表紙を継続したほうがいいのかという感じがします。

それから、この表紙について申し上げますと、これ調査報告1とか2とかいう、3もでしょうけど、これサブタイトルを入れたらどうですか。例えば2とかいう下のほうにサブタイトルを入れると、これを何についてのものを中心にしたものであるとか。内容がわかるようなサブタイトルをちょっと入れられたらどうですかと思うんですが。

これは調査報告書の内容は、ステップ1の内容はもちろん含んでいるということですよ。現状とか何か。それを入れて、今度新しく追加したところが需要予測に関する第4章からですよ。第3章まではステップ1でやったんでしょう。

事務局

そうですね。完全にステップ1を包含しているレポートではなくて、基本情報とか現状とかいうことについては、改めて初めてこれをお取りになる方もやっぱ

り頭に入れていただかないといけないので。

1は1で終わってしまった要素もあるわけです。例えば那覇空港に関する課題とか、あるいは将来の姿が長期計画の上でどんなふうにとらえられているのか。そういうステップ1、調査報告書1固有のデータもございました。それはもう終わったものだとして、ステップ2は新たに将来の需要予測と空港能力の見極め。

委員長がおっしゃったサブタイトルという意味においては、将来の需要と空港能力の見極めについてと。こういうサブタイトルが必要なのかなと。こんなふうに思います。

上間委員長

4、5、6ですよね。1、2、3も共通して情報を提供すると。1章、2章、3章は必要があると。こういうことで書いておられるわけですね。

事務局

はい。

上間委員長

ですから、これサブタイトルでもし主要な内容を書かれると、この報告書はこういうところを中心にして書いたんだとわかるので、そのほうがいいのではないかとということと。

それから、要するに、このデータをもとにあなたは意見を求められているんですよということがわかるような。ここに書いてありますね。「空港を一緒に考えましょう。あなたの声をください」と。これ小さい字で書いてありますけど、もっと大きく。このデータをもとにあなたの意見をくださいというようなことがわかるように、何かアピールするようにしてお考えいただきたいと。私は個人的に考えています。

デザインについては、先ほど崎山さんがおっしゃったようにピカソかどうかわかりませんが、継続性を保ってもインパクトがあるのであれば、連続性があつたほうがいいのではないかなと感じております。

委員長があまりしゃべってはいけませんが、どうぞ堤先生。

堤委員

ちょっとだけ。表紙のデザインに関していえば、私は結構気に入ってはいるんですけども、これを見て一番先に目がいくのは、本部半島の上に乗っかっているシーサーなんです。何でここにシーサーがいるのかなというのが一番不思議なんですけど。これがないとおかしいか。ないほうがいいのかとちょっと気になったところなんです。ちょっとこのシーサーの絵が、インパクトが強すぎてピカソになっちゃっているような気がするんですね。ちょっとこれだけを変えただけ

でも相当変わるイメージだろうと思います。

それから、もう1個下にちょっと太めの飛行機が飛んでいまして、それからターミナルビルの形が出ているんですけども、これが空港のイメージと若干離れているのかなと。要するに、飛行機をもうちょっと強調してやって、ターミナルビルではなくて滑走路の絵だったらもう少しイメージが変わるかなとかですね。ちょっとそんなことを考えていました。前のデザイン踏襲でも構わないとは思いますが、結構いいデザインにはなっていると思います。

それと、中身について少し述べさせていただきますと、中身というより外見なんですけれども、見かけの点でまず申し上げたいのは、これで完成ではないと思うんですけども、例えば、15、16ページ見てみますと、第4章、将来の空港需要予測というタイトル欄がありまして、そのすぐ下に線が入ってないんです。ほかのページはみんな緑の線が入っているんですけど、これは単なる忘れただけなのかなとかですね。

事務局

忘れていました。

堤委員

忘れているんですね。それから、章立て、その次の節立てといいですか、そのところがざっぱなまとめ方といいですか、何と言ったらいいんでしょうか、きれいな系統だった形になってないところが若干あるような感じがするんです。

例えば、第3章、9ページ、10ページをご覧くださいますと、第3章、空港の現状、那覇空港の現状ということでありまして、その中の1節、四角で1と囲んでありますけど、実はこれ1しかないんですよ。1しかなかったらなくてもいいのかなと思うんですが。それがちょっと不安定な感じなんです。1が何とかで2が何とかとあるならば、あるでいいと思うんですけども。ですから、逆に言えばこれ、那覇空港の現状という部分に、那覇空港の利用状況って載せても同じことなんです。だから、ちょっとこの節立てのあたりが若干気になることがあります。

例えば、それと同じ系列で見ると、第4章の12ページから始まるところで、1節、2節とあって、そこはいいんですけども、13ページに移りますと、数字の枠が小さくなって、あ、これは何なんだろうかという感じがするんです。

15ページにいけますと、第4章の続きで、その3節がここに登場するわけなんですけど、その流れがどうも間の13、14ページが入ったために、1節、2節の間、3節までのところがちょっと飛ぶ感じがして、若干見にくい。我々はわかって読んでいけばいいんでしょうけれども、ちょっと初めて見て、この1と前の1はどういう違いがあるんだろうかというような、例えば12ページと13ページの1というのはどういう違いなんだろうかというようなこと、ちょっと気になる

ころです。

論文じゃありませんので、そんなに正確にする必要ないと思うんですけども、ある程度系統立てた形で、節立て、その下の章節をきちんと系統立てて数字を振っていただいたらという気はしております。

それから、もう1つ外見の話なんですけれども、第4章の空港需要予測と第5章のその見極めの部分というのが非常に長いわけです。ずっと続くということがあります。そのときにランニングヘッドといいますか、第4章、空港需要予測という一番上についているタイトル欄が、結構なんですけれども、全部のページ、見開きの場合は左側だけにつけてありまして、ずっと続くわけなんです。これ、どこから始まったかがわからなくなるんです。

例えば、第4章でいいますと、12ページが第4章の一番最初ですから、ヘッダーとして第4章、将来の空港需要予測というのはそのままがいいと思うんですけど、13ページのほうに、同じ大きさで同じタイトルが載ると、これちょっと続いてきたのか、ここからスタートなのかがわからなくなりますので、ポイントを下げるとか、あるいはその2と書くとか、何かちょっと工夫が必要かなという感じがします。

ちょっと外見の話ですけど、そんなところです。

上間委員長

では、そのところはわかりやすいように。

例えばどうですか、今の関係では、継続を章の名前の後ろに括弧して、英語で言えば(カンティニュー)だけど、(続)とか何かかんとか、前から続いていますよというようなことがわかるような、あるいは文字の大きさでも、今おっしゃったようなといいますか、ひとつわかりやすいという観点……

事務局

デザイン案も含めて、少しそこは議論をさせていただきたいと思います。

上間委員長

では、今度は大城さん、お願いします。

大城委員

私は、この報告書の表紙は気にしているんです。非常にいいと思います。

それと、ステップ1と継続性を、表紙のデザインがもたせる必要があるのかどうかというのは、実を言うと、あんまりそう考えないんですけど。というのは、ステップ1、ステップ2、ステップ3というふうに行くのはわかっているわけです。そういうふうを書いてあるわけですから。そうすると、そのところで、同じ人が見て同じような結論出してくるのかって、同じ人が見たときに同じような、

同じ人が意見を出すとしまして、別にそれはそれで、全然違和感ないでしょうし、次の段階にきたんだなというだけの話でしょうし。違う人が見たときに、最初のものとの継続性というのは考えるかということ、そんなこと考えるはずないんで、要はやはり、その時点その時点で、その問題に関心を寄せてくれるような、そういうふうなものとしてつくられているかと思うんです。そういうふうな意味では、あまり継続性ということは気になさなくてよろしいんじゃないですか。

それからもう1つ、今度は、やっぱりそのデザイン自体が人に関心をもって、手に取って見てもらえるかどうか、そういうふうなものだと思うんですけど。これはこれでおもしろいなというふうな。実を言うと、かわっているのは好きなものですから。そういう意味では、これでもいいと思いますし、それから本当に、よく空港の観光パンフレットのような形で、きれいですよというふうな感じで出てきたりするじゃないですか、そういうふうなものでもいいでしょうし。ですから、インパクトがあって、人に取ってもらえるということであればいいんじゃないのかと。

色の好き好きはあるので、あんまりこの色は好みじゃないなというのはあるし。デザイン自体はいいし、そしてそれは、おそらく私なんか、普通よりちょっと変わっているでしょうから、専門家がお考えなさってやるのはいいんじゃないかなというふうには思いますね。

それから、今、堤先生がおっしゃった中身のデザインのほうで、本当に各章ごとにこれを全部入れていく、この章は何だというふうな、頭のヘッダの部分を入れていく必要があるのかとどうかというのは、少なくとも、ちょっとこれを見ますと、何となく非常に気になりますね。もし入れるとしましたら、やっぱり堤先生がおっしゃったように、例えば、そのページの右端のほうに、小さく、同じことがわかるようにというふうな形で、那覇空港の空港能力を見極めた形のもので、要するに同じ章できているものですよというぐらいのものがわかる程度ぐらいのほうが、もしかしたらいいんじゃないか。このままでいくと、本当に全部そのページからその章が始まるような感じがするというのもあるし、それからやっぱり同じのが、全く同じのが続いてくると、やっぱり何か違和感を正直言って感じますね。これは形式からいうと、そういうふうには思います。

それから、やはり内容的に見ますと、本当にこれを県民に選択肢として提案するんでしたら、皆さんの立場からすると、言いにくいかもしれませんが、やはり自衛隊との共用というふうなものは、この空港のいわゆる空港の能力というものを見ていったときに、非常に大きな経済という要素をポーンと載せてきているんです。経済という要素を載せてきますと、非常に損失が出ていますよとか、そういうふうな形できているんですけれども、実を言うと、約20%をここの空港の、いわゆる離発着能力を自衛隊というふうなものがもし使っているんでしたら、それ自体が一番大きな、仮に経済空港としてのその面を、ここのメインに置いてやるんでしたら、そこのほうはどうするのかというふうなことは実を言うと考えな

いと、本当の選択肢の提案にはならないんじゃないのかなというふうに思いました。

ですから、これが33回が適正な使用の回数の、平均的な適正な数値ですよ。要するに、おそらくいつでも、どういう状況でも、安定的に組み立てていける、要するに臨時便を使えというわけにはいかんでしょうからそういうふうなものになってきていると思うんです。定期でいつでも安定的に組める時間、回数というのはそうだというふうなことでいいですよ、そこに自衛隊の発着回数は全然そのところに影響してないのか。もし影響しているんでしたら、これは33じゃなくて35になるかもしれませんし、そういうふうな形、これが年間11万ぐらいにいきますよというふうな、民間航空がそのぐらいまでいきますよというふうな話をしていきますと、実を言うとこれだけで、本当にいっぱいいっぱいなのかというふうな話はちょっと違ってきそうな気がしますので。ここのところはもしかしたら、その一番後ろのほうの課題解決へのアプローチというふうなところにいる、ターミナルビルを改修するとか、誘導路を作っていくとか、そういうふうなもの言ってますけど、そうすると、民間空港にいわゆる特化してしまうというふうなものも1つの大きな問題にはなり得ると思いますね。

これはこれを見ていてずっと、どうなんだろうと思っていたんですけど。これがむしろ、おそらくこの需要予測を見ていましたら、那覇空港のいわゆる滑走路を増やしたりとか、何らかの形の処理能力を増やすというのは必要だと思うんです。これ民間だけにして、いわゆる仮に自衛隊を全部なくしたにしたって、おそらくこの需要予測を見ていきますと、これ必要性はあるだろうと思うので、そうなんですから、将来的には、やはり必要でしょうねというふうな結論にはなると思うんです。その途中の間の、いわゆるその当面の問題の課題の解決というふうなことを仮に言うとしたら、そのへんあたりは非常に大きな選択で、ただし、これについては、国の1つの制度で、それはあり得ませんよというふうなことでしたら、それはそれでいわゆる両立はさせておかなければだめなんですということをやっぱり明確に言い出すべきでしょうし。

要するに、どうしてもここに最低これだけの枠はとっておかなければいけないから、どうしてもそういうふうな形になるんだというふうなものは、やっぱり要素としてはあってしかるべきかなというふうな気はしましたですね。

それから、将来の空港需要予測というものを言うときに、これ見てましたら、現状のところ、多少これが増えていくと、今度は空港ターミナルの、空港能力のところ、空港ターミナルの混雑とかそういうのをに入れていってますよね。今できている空港ターミナル自体が実をいうと、需要予測を過小に評価してつくってしまって、できたばかりだと思うんですけど、もうすぐ足りなくなるような、そういうふうなものをつくってしまったのかなというふうに、これを見てますと感じていたんですけど。もしそういうふうなものであると、先ほど崎山さんがおっしゃったように、その空港にいわゆる空港を、純然たる飛行機を利用する人以外

の人たちが来るというふうなことを想定して入れなければいけないんじゃないのかなと。もしそうであればですよ。

要するに、その空港能力の見極めという点で、そこに入ってくる人たちを空港の利用者というふうな見方をした場合に、そこにもし飛行機の離発着のためのせいぜい見送りの人ぐらいと乗る人、あるいは迎えの人ぐらいを予定しているんですよというものと、そこにただ来る人がいますよという、それが相当の量になりますよという話をしてくると、全然これはターミナルの検討をするにあたって話が違ってくると思うし、それからそこに来る交通のアクセスが全然違ってくるし、道が違う、駐車場が違うというものが違ってくると思いますが。

これは先ほど崎山委員がおっしゃった観点というのは、これに乗っけるかどうかは別としまして、しかし少なくともここに空港を需要、利用を考える場合には、非常に大きな要素になってくるんじゃないでしょうかねというふうな気はしましたね。これ全然そこに人が来ないというのは、いわゆる純然たる空港利用以外人が来ないという。それだったらもういいんですけどね。そうでなければ、問題になりそうな気はしました。大体そんなところですよ。

上間委員長

いろいろ難しい問題がございましたが。一番最初の自衛隊による利用の問題も、全然触れてないということですか。

事務局

触れてないわけではありませんが、例えば 28 ページをご覧くださいましたら一番わかりやすいかもしれません。

棒グラフがございます。棒グラフの一番下の緑色というんでしょうか。これが自衛隊ですね。「等」というのは、一部海上保安庁が入っていたりするものですから、それも含めて「自衛隊等」というふうにしているわけです。これを含めた能力が、その 370 ですとか、386 と算定しましたこの空港の能力と比較した場合に、いつごろ限界といたしますか、逼迫した状態になるかと。こういうの見極めているわけです。したがって、逆に言えば、現状の利用が自衛隊等については変わらないという前提を置いているわけです。

大城先生がご指摘になりましたのは、本当にそれを固定的に見てしまうんですかと。将来のオルタナティブとしてそれ以外のものはないんでしょうかという。そういうご質問かと思えます。それは大変難しい問題なんですけど、これまでステップ1とステップ2では、ありていの自衛隊の利用状況というものを提示し、それをもとにしてこの能力評価をしたと。現段階はここまでということでありまして。

ステップ3で、では抜本的な空港の能力をどうしていくんだという話をしていくわけですがけれども、その段階ではなにがしか、正直なところ、自衛隊がどこかに出ていって、その隙間を民港で使えばいいじゃないかという答えは、正直こ

れ非常に難しいと思うんですけども、理屈としてはあり得ると思います。だから、そこは何らかのコメントせざるを得ないのではないかなというふうにも思っております。

それから、それよりは1つランクとしては次のランクになるかもしれませんが、例えば滑走路を増設したときに、自衛隊と民航機がどのような使い分けをするかとかですね。そういったことについては次の調査の段階で検討した上、県民の皆様方には何らかの考え方といいますか、オルタナティブとしてお示しするという必要は出てくるのかなというふうに思っております。

いずれにしても、この段階での報告書としては現状はこうで、その現状を固定的に考えると将来どうなると。こういう論理を展開しているということでありませ

大城委員

恐らくそれは、そうではないと思うんですよ。

というのは、私このアンケートを見ていて思ったんですけども、結局このアンケートの4のほうで、その「今後空港能力を向上させる対策について」云々というふうなところで、施設の配置とか、誘導路を1つ増やす、滑走路をもう1つ増やすとか。そういうふうなものが入ってくるわけですから、それは現状をそのままにしてということではなくて、やはりそこに何らかの変更を加えていったときというふうなことも全部視点に入っているわけですよ。

そうすると、空港の能力を向上させるといいうときに、この中身を見ていますと、どう見たって民港としての需要予測であり、民港としての能力の拡充であり、民港としてだんだん非常に能力がタイトになってきたときに、一体どうしたらいいんだろうというふうな。これはそういうふうな視点でつくっているのは間違いありません。

そうすると、そのときに1つの民港の能力をどうするか。特化するのかとかいうふうなものは、実をいうと、今私が言ったようなことは、このアンケートの4あたりに、もしかしたら人が書こうと思えば書いたりすることも出てくるのかなというふうなことをちょっと考えたんですけどね。

そういうふうな意味で、空港の能力を向上させるというふうな中で、空港自体のボリュームを大きくしてしまうというふうな考え方をしているのが1つ。

それから、今足りなくなりつつある。そんな空港なんて「さあ、あしたつくろう」とか言ってポーンとできるものではありませんから、恐らくつくるにしたって20年を見ているというのは、これは仮にやったら完成するのが、どんなに早く供用開始しても20年とか、そういうふうなことを当然考えるわけでしょう。そうすると、その間のつなぎをどうするのかというふうな。これも入っていて、それも恐らく聞いていると思うんですけども、そうするとそういうふうなものの中に、今言ったように、いわゆるだんだん民間の離着陸の回数のほうにシェア

が移ると言うとおかしいんですけどね。そういうふうな形の選択肢というのは、言いやすいか言いにくいかは別として、あることはあると思うんですよ。それ自体は、これからは出てきてませんよというふうな意見なんですよ。

ただ、やっぱり民間特化という意見は、我々のような民間の、そして経済界なんかからも結構あることはあるはずですよ。ただ、それが現状で難しいでしょうし、ですから、「それはしょうがないのよ」というふうなことは、それはそれでわかりはするんですけど。

事務局

ご意見よくわかりました。

ただ、「しょうがないよ」と固定的に考えているというよりかは、固定的に考えた上で将来を見極めるところなので、その先の方策について次のステップで考えましょう。こういう論理展開にはしておるわけでありませぬ。

それから、あともう一つ。ターミナルのお話をご意見いただきましたけれども、ターミナルについては、かつての旅客ターミナルというのは基本的に旅客だけが利用すべきものであって、それ以外の方々についてはあまりよろしむべきものではないという。かつてのお上の発想に近いものがあつたのは事実だと思うんですけど、今やそういうものであってはいけないうし、特に我々県の立場としては観光振興の1つの大きな核をなすものであろうということ、できればこの従来の空港にないような機能も含めて、このターミナルビルの中に展開していきたいなと。そんな構想も展開はしております。それがホテルなのかショッピングモールのようなものなのか、そこはまだ見極めができておりませぬけど、そういう志向での検討は始めたところでありませぬ。

それらの要素を、どんなふうな時間軸で盛り込んでいくのか。この調査とはどうなるか。これもちょっと難しいところではありませぬけれども、その調査の最後の部分で、いずれにしても、ターミナルについては非常に逼迫した状況がもう目前に待ちかまえているので、一番最後の37ページの絵で見ていただくと、古いターミナル。なつかしいターミナルの場所が、今、撤去の工事をやっておりますので、まもなくクリアになる状況でございます。あそこを利用して貨物の施設を展開し、既存の貨物のエリアがそこに移るとある程度広いスペースができますから、そこを利用した国際線なり国内線ターミナルの展開をする際に、今申し上げたような要素をどんなふうに入れていくのかというのを今後検討していきたいと。そこまでこのレポートの中に盛り込んでませぬけど、考え方としてはそういう考え方にのっとっております。

事務局

先ほど大城先生の自衛隊との話ですが、非常に難しい問題だというふうに思います。前回のステップ1でも、それについての意見が出てきておりますし、それ

についてはこの報告書の6ページに「自衛隊との共同利用を見直すべき」これ、主なご意見に対する対応という中の1つとして書いてあるので、なかなか見落としがちかもしれませんが、ここで「本調査では共同利用を前提として」とある。やはりこれは前提を見直すということは、国全体としてはあるかと思えますけれども、出ていくとなると、それを前提となりますと、それは莫大な費用がかかるわけです。あそこに大変な基地があって、それをどこに持っていくか場所の話。それから費用面の話、あるいは時期の話等もあって。ここは、私どもも民航側としてその問題についてやっぱり今の現状を前提にせざるを得ないということ、もう少し伝わる形でというのはあるかもしれませんが、恐らくステップ2でそういうご意見がもし出ても、私どものほうは、現状としてはそれを前提とした上での選択肢をとるようになってやむを得ずというところもあるのかと思えますけれども、それをご認識いただいた上でというふうになるんじゃないかという。

大城委員

ただ、既存施設を最大限に活用するというふうなことを言ってくると、やはりそういうふうな選択肢というのは、必ず誰かからは出てくるんで。

事務局

意見としては出ると思います。

大城委員

出て来るだろうなど。

それともう1つ。今、説明聞いてちょっと思いついたんですが、これは那覇空港の過密化を分散するというふうな考えというのは、全然出てこないんですか。

例えば石垣の空港が10月着工しますよというのが出てきまして、2,000mの滑走路をやりますよというのが出てきましたよね。そうすると、だから逆に那覇空港の需要が増えるだろうというふうな形の言い方で出てきてますよね。それが、向こうのほうに直行で行く人が増えていくと、逆にいうところを経由していた人がその分減るんじゃないかとかいうことなどもあり得るのかなというふうな。

事務局

ここは一応、それは入っています。

大城委員

細かく決めている、そういう中に入っていると。

事務局

はい。例示的に条件がわかるという。

大城委員

それ自体は、依存が変わるというふうな。あまりわかりませんが。ただ、そういう過密の分散化というふうな方向というのは、これは恐らく空港需要というのは、多少国が誘導していく面があるというふうにも思うんですよ。ですから関西にあれだけ3つの空港ができたのが、あれがなぜかというふうなのは、多少、府や県のあれもあるのかなという気もします。何となくそういうふうな方向に誘導して行って、おそらく両方に振り分けをしていくというふうなことも当然ああいうところではお考えになるんじゃないでしょうか、大阪の航空局あたりでは。

沖縄なんてのもそういうメインの島、宮古島、石垣、那覇、沖縄本島というふうなもの、いわゆる分散化をするというふうなのはあるのかなという。これはこれのほうに入れる問題かどうかというのは、全然別だという気もしますが。あまりやると、かえってわからないから、焦点がボケるから、これはこれで那覇空港だけで結構ですよということでもいいかもしれませんが、何となくそれも多少思いはします。

上間委員長

いろいろ貴重なご意見いただきました。大変対応の難しい問題もありますが。

需要予測というのは、大体ある前提を置いて計算するというのが普通のやり方なんですけど、この前提が実は大変問題といたしますか、あまり予測のつかない変動の大きいようなものを、予測の計算式の中に入れるというのは、非常に危険を伴うといたしますか、普通の数式を取り扱う工学系の論理の中では、実はこれどうやるかこれ非常に難しい問題でありまして、普通の都市計画の問題を、将来的のものをどう入れるかということもありますけど、それに輪をかけて難しいのがご提示いただいた自衛隊の問題、これは政治的に絡む問題であり、国際関係によってもまたこれ増減もあり得るでしょうし、予測の分析の中に入れるというのは非常に難しい問題があって、これ現状どおりというふうに前提と置いたのはこれやむを得ないことではないかというような感じがします。

しかし、いずれそういう変動もあるかもしれないわけであって、そのときは改めてまた修正するんですかね。そういうことになるんですかね。現状では前提を置くということはやむを得ないということを感じます。

ひとつ今の関連で、需要予測をするときには、前提はこうですよというふうなことを大体、需要予測をする前に説明をするのが一般的なやり方ですが、ここではそれについては何か書いてありますか。第4章の初めあたりには何か書いてあるんですかね。需要予測の前提はこうですよと、中に今の自衛隊の利用については、現状で推移するというを前提にするということはどこか書いてあるんですか、これ。12ページとか13ページあたりですかね。

事務局

需要予測自身につきましては、民間の旅客でありますので、14ページのところに需要予測の経済指標の組み合わせ、ケース1から4というふうに載せてやっておりますけれども、これはあくまでも空港の利用者がどの程度、航空利用者がどれくらい増えるかという予測を出しております。

先ほど出ました自衛隊の関係と出てくるのは、能力等ですよね。能力のところでどうなるかということでもありますので、この需要予測自身は純粋な経済指標等を用いてはじいているというところでございます。

上間委員長

では、ここにわざわざ明示はしてない。

事務局

これはしてないですね。

上間委員長

これは現状維持だよということは、特に書いてはない。

事務局

28ページの空港の能力の見極めのところ。

上間委員長

それは先ほど伺いました。需要予測する前提として、全体はこうですよという説明をするのが、普通は需要予測のはじめのところに書くのは大体常識ですよ。そういう意味では書いてない？

事務局

そうですね、自衛隊のことについてはここでは触れておりませんで、旅客の純粋な需要予測として書いてあります。

大城委員

今の点は、今後民間が増えていくものが即那覇空港の、いわゆる増えていく予測ですよというふうな趣旨で、もうそのほうに資料をある種限定していくと。そういうふうなことでしょうか。

堤委員

今の委員長のお話、需要予測の中に当然、民間の旅客と貨物というのが中心で、

それだけを予測しましたと。そのほかの自衛隊とか海上保安庁とか、そのへんは現状維持ですという話ですよ。それは条件としてやっぱり必要になると思います。需要予測ということで、自衛隊の需要予測という話も成り立つわけですから、だから、大きく書く必要はないんですけども、需要予測という意味では、民航の旅客と貨物だけを予測しましたということはどこかに明記したほうが、やはりよろしいかと思えますよ。

事務局

確かにここに、これは民間の航空需要予測したというふうに明示的に入れてないんで、そこは補足なり、説明を一言加えたほうが……

堤委員

一番下に、脚注でもいいと思うんですけど。

上間委員長

ご検討ください。

事務局

はい、そういたします。検討します。

堤委員

自衛隊の需要予測って、多分、無理だと思いますから、それは。

上間委員長

これはできませんよ。前提とするということをどう表現するかということです。

事務局

あくまでも民間の方が利用するのは、自衛隊の動向にかかわらず独立した需要予測でできますので、その数字を今回載せているということですけど。

上間委員長

あと、この表現なんですけど、5章の「能力の見極め」という言葉は、何か優しい言葉で書いたようであって、何か余計、私にとっては何か難しい。那覇空港の空港能力の需給のバランスじゃない、何と言ったらいいんですかね。要するにニーズと供給の間のバランスがどうなるかということを検討するんだということ、こういう意味でしょう、これは、そういう意味ですよ。

事務局

実態はそういうことです。

上間委員長

何かこれ、それがわかるような、見極めというのは……

事務局

実は、この用語自体は、総合的な調査を始めるにあたって、国と県で確認した調査のフローがあるわけですけど、その中にまさに「空港能力の見極め」という用語が使われておりまして、この報告書の中で見ると、3ページに若干グラフィカルに表現してありますが、ステップ2の下のところに「空港能力の見極め」という用語がございまして、これは基本的に踏襲せざるを得ないという、基本スキームのもとに成り立っているとご理解いただきたいと思います。

上間委員長

見極めって、要するにいろいろ調査をして、白か黒か決着つけるぞという意味ですよ。見極めるといったら。大体、そういう意味ですよ。まさに需要が足りているか足りてないかということをきちんと調べるぞという意味ですよ。

事務局

言葉の厳密な意味はそうですよね。実際やっていることは、もう少し柔軟な検討はしているわけですが、言葉としては確かにきついかもしれません。

上間委員長

これは私の個人的な見解かもしれませんが。

崎山委員

これは威張って聞こえます。一般県民の1人としては。

堤委員

能力だけでもいいとは思いますが。

上間委員長

あと、若干議題が残っているようですので、あとでそれが終わったら返ってきてよろしいんですが、2のほうの説明をいただいてから、また返ってきます。

では、2のほうの説明をいただきたいと思います。よろしいですね。では、お願いします。

事務局

(P I ステップ 2 の実施スケジュールについて説明)

上間委員長

こちらはスケジュールを中心にしたものでありますので。

参考資料 2 のほうで、いろいろステップ 1 で指摘していただいた内容については、ステップ 2 についても対応するところはひとつご利用いただきたいと思しますので、よろしくをお願いします。

それでは、どうぞこのスケジュールについて、あるいはその他、議題 1、2 にも継続してよろしゅうございますので、あと 10 分ぐらいしか時間ございませんが、どうぞ残ったところを言ってください。

堤委員

やはりこういう問題、広報活動が非常に大事といたしますが、それに尽きるところなんですけれども、今回、テレビ・ラジオの CM 放送というのも入っているわけですね。ニュースではなくて、コマーシャルとして流されるということですね。

事務局

はい、そうです。

堤委員

それは大変いいことかと思えます。

それと、もう 1 つお聞きしたかったのは、出かけて行って説明してやるという、説明会になるんでしょうか。いろんな団体、例えば至近な例でいいますと、琉球大学で説明会やってくださいとお願いすれば、来ていただけるということなんでしょうか。出前講座。

事務局

大いに、声をかけていただければ。即答すればよかったですけど。

堤委員

今のは例ですけど、例えばこういう P R 活動を始めた場合に、学校とかあるいは大きな会社とかいうところで、じゃあちょっと来て説明してくださいという依頼が、予約なしにいきなり入ることはあると思うんですけど、そういうのにどの程度対応していただけるのかということを確認してみたんですけど。

事務局

ステップ 1 の説明の場というのは、基本的には説明会が中心でございますけれども、今回、ステップ 2 では、それに加えて懇談会というふうに称していますけ

ど、ある程度層を絞り込んだ特定の団体といいますか、グループといいますか。そういう方々にも説明をさせていただこうと。

関心が重なり合った方々が濃密に集まるということは、少しまた一般の方々と反応も違って来るかもしれませんので、そういうことを考えております。それに加えてさらに外からの。これは我々が考えたグループでしかありませんから、今、堤先生がお話になったようなものは、ここの並びの中で例えば学生さんにご説明するとか。そんな形での対応をさせていただけるかというふうに思います。

崎山委員

この市民協議会というのは、どんなイメージでとらえていらっしゃるんですか。ここに書かれている中で想像はできるんですけど、市民協議会というものを地域ごとに持つんですか。どんな形で進めようとしていらっしゃるのか、教えていただきたいと思います。

事務局

2 - 1のほうで市民協議会というふうに書いてございますのは、2 - 2のほうでは、懇談会に相当するものであります。

実は、ステップ1のときといいますか、さらにその前に実施計画をつくったわけで。その中では市民協議会とこういうふうと呼んでおりましたけれども、それをより実効あらしめる形式はどういうのがいいかというふうに考えた結果、さっき言ったような団体ごとにある一定の階層を集めてやるのがいいでしょうということになりました。

その名称として、「市民協議会」という名称よりは、むしろここに書いてあります「懇談会」という名称のほうがよりふさわしかろうということで名前を変えたわけです。資料の名称がちょっとちぐはぐになっている点について、おわびを申し上げたいと思います。

崎山委員

懇談会ということですか。

事務局

懇談会ということでお願いします。

上間委員長

いろいろありがとうございました。大体時間も迫っておりますので、1つだけ。これは去年2万枚チラシを配られて、返ってきたのが1,000枚ぐらい。5%ですね。この回答率というのはどうなんですか。前例がもしございましたら、それと比較して何かご存知ですか。低いほうなのか、あるいはそんなものなのか。これ

だけPRしてたった5%かというのが。そんなイメージもないことないんですけど、そんなものですか。

パーソントリップ調査などでは、大体10%ぐらい返ってきますよね。私の理解ではそんな感じしますけど。

堤委員

一般アンケートでは大体10%ですよね。だから、5%はちょっと少なめかもしれないですね。

崎山委員

やはり目標の設定は必要だと思います。今度アクセスしていただく、アンケートをいただく数というものを、今委員長おっしゃっていたように、やはり目標値というのはある程度持つべきではないでしょうかね。

事務局

ステップ1をやったときには、前例のないことをやったわけですから、どれだけの反応があるかわからなかったわけですが、今回やるに際して、1つに前回やったものというのはスタンダード。少なくともそれは超えなければいけないだろうと。こんなふうには思っております。

上間委員長

回答率を上げるようにと。

事務局

はい。それともう1つ肝心なのは、パブリック・インボルブメントというのは、お考えをお寄せいただくというのは非常に大きな要素ではあるんですけど、そこまで積極的に動かなくても、私どもが提供した情報を知っていただくと。頭の中に留めて、アクションを起こさなかったということも一定は大事であるとは思っておりますので、やみくもにそのパーセンテージが別の調査に比べて低いということのみをもって、悲観的になる必要はないんじゃないかとは思いますが。

ただ、さっき言いましたように、もうステップ2ですから、それなりのスタンダードというものはあると思いますので、それを目指していきたいと思っております。

上間委員長

情報のやりとりの環境の変化というのが1つあると思うんですよね。

1つは、パソコンの普及率が年々向上しております。沖縄県は全国に比べて低いかもしれませんが、それに、さらに携帯電話がかなりパソコンに近い機能を持ってきたと。ですから、皆さん回答を取るときに、パソコン用のEメールをつく

られてPRすれば、簡単に回答してくれるんじゃないかと。わざわざ書いて、封筒に入れて投函するというをしなくても、というような感じがいたしますが。それはあるんですか、それは携帯とEメールは。

事務局

パソコン上で、またメールでお答えいただくような、そんなシステムを組み込んでございます。

上間委員長

携帯でも？

事務局

すみません。携帯サイトはないそうです。

上間委員長

携帯から、普通パソコンでもできはするんですかね。そのへんも予算の範囲で考えてください。

事務局

ありがとうございます。

崎山委員

テレビコマーシャルも大変結構ですけれども、その前にメディアの方々、記者の方々ですね。やはり呼んで情報をしっかりと提供するということは大事なことでないかと思うんですね。

今回できましたら、新聞それからテレビ、ラジオ含めて、メディアの記者の方々とのある意味で説明会というか、勉強会みたいなものはぜひ提案したいと思います。その中で企画をして、ニュースで取り上げてもらう。あるいは企画枠でしっかりと記事にしてもらうということは、とても県民に知らせるいい方法の1つではないかと思しますので、ぜひご検討ください。

大城委員

ちょっとよろしいですか。

今のアンケートの回答率ですけど、恐らく私の感覚では非常に高いんじゃないかというふうに思っているんですよ。

というのは、こういうふうな全然前提要件や、それから、いわゆる対象を絞らないような方たちに一般的に広報していきまして、実際の行動をしてもらうというものは相当難しんじゃないかというふうな。ですから、できるだけ関心と興味

のある方たちにこれが行き渡っていくというふうな方法を本当に考えていくという。網羅的にやっていって、その中で関心のある人が見るというのもあるんでしょうけれども。

それから、そういうふうな意味で今度は返ってくる回答で、多少1つの傾向とというのがあるのかなというふうなのをもし読み取れば、そういう方向に向けてやっていくと。

これは、単に物事の好き嫌いとか、善し悪し聞いているというよりも、ここの設備をどうするかというふうな意見を聞いているものですからね。かなり回答する人たち自体が絞られてくる面もありそうな気がしますので、そういう意味では、率を考えてやることは必要でしょうけれども、ただその回答率を必ずしも問題とする必要はないんじゃないかなというふうに。見てますと、結構工夫されてやっておられると思います。そういうふうには感想として思います。

上間委員長

ありがとうございました。

それでは、以上で意見交換については終了したいと思います。いろいろご意見いただきました。この報告書の内容については、非常に体系的によくできているということではないかと思いますが、細かい表現、ナンバリング、そのへんについていろいろご意見がありましたので、わかりやすいように工夫していただきたいと思います。

それから、デザインについて、これは結構だという意見もあれば、そうでない意見もあります。デザインに対する意見というのは、これはその人の芸術感、人生、哲学いろいろありますので何とも結論づけがないんですが、ひとつ回答する人の目線に立って対応するというのが一番大事だと思いますので、よりよい方向で対応していただきたいと思います。

それから、だいぶ話題になりました自衛隊の利用、あるいはその他一般の商業的な、社会的な活動以外の海上保安庁、そういったものについては現状を前提するということについては、やむを得ないことであろうということについてはご理解いただいておりますが、ただ、これを情報提供する立場からどう表現したらいいのか。これ、ひとつ工夫をして対応していただきたいと思っております。そんなところでしたかね。

それから、できたら、できるだけ回答率を向上するように。これだけが意味のあることではないよということもあるんでしょうけれども、たくさん意見あったほうがいいかもしれませんので、できるだけ向上が図れるようにいろいろお努めいただきたいと希望しておきたいと思います。

以上でディスカッションを閉じたいと思います。それではマイクをお返しします。

事務局

議事に3というのがございますので、参考について。

その他としまして、今後のスケジュールについてご説明したいと思います。参考資料1の今後のスケジュールをご覧ください。

(今後のスケジュールについて説明)

上間委員長

ありがとうございました。

これで閉じたいと思います。

司会

委員の皆様、長時間のご審議、大変どうもありがとうございました。

委員の皆様からいただきました貴重なご指摘、ご提言等につきましては、事務局のほうで修正をさせていただきたいと思います。

なお修正につきましては、事務局に一任ということにさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(委員承諾)

ありがとうございます。

それでは、これもちまして、第3回那覇空港調査PI評価委員会を終わらせていただきます。大変ありがとうございました。