

## 第2回那覇空港調査連絡調整会議 議事録

1 日 時 平成16年 4月26日(月) 14:00~16:00

2 場 所 沖縄ハ-バ-ビュ-ホテル 2階 白鳳の間

3 出席者

(1)委員

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

佐藤 浩孝  
松本 清次  
花城 順孝

(2)内閣府沖縄振興局からの参加

内閣府沖縄振興局振興第三課長

堀川 洋

(3)国土交通省航空局からの参加

国土交通省航空局飛行場部計画課長  
国土交通省航空局飛行場部計画空港計画企画官

茨木 康男  
八鍬 隆

(4)事務局(説明者)

内閣府沖縄総合事務局開発建設部港湾環境技術指導官  
国土交通省大阪航空局飛行場部空港整備調整課長  
沖縄県企画開発部参事

酒井 洋一  
安藤 久美  
傍士 清志

4 議 事

(1)開会

(2)出席者紹介

(略)

(3)議事

### 【花城部長】

それでは、私の方で議事を進めさせていただきます。議事(1)の「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」につきまして、事務局であります沖縄県からご説明を願います。

### 【傍士参事】

それでは、資料1に沿いまして、「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」の基本方針(案)につきましてご説明を申し上げます。

最後のページ14ページをお開き願いたいと思います。この冊子をまとめるに際しまして、検討委員会を設けて議論をしてまいりました。

座長の東京工業大学大学院教授の屋井先生を始め、その他4名の委員の方々からご指導いただいております。事務局はわたしども県が務めましたが、沖縄総合事務局、大阪航空局、航空局計画課、そして内閣府の振興三課からもそれぞれオブザーバー参加をいただきまして、議論を進めてきたところでございます。

検討会は1月と3月の2度にわたり開催をいたしまして、この検討会における議論の成果といったしまして、資料1がまとめられたということでございます。

それでは、中身をご説明いたしますので、1ページをお開き頂きたいと思います。

1ページには前提条件が記してございまして、1ページの下には「那覇空港整備の流れ」といたしまして、事前調査段階から工事に着手をして、供用開始をするまでのフローが記されてございます。

平成14年の12月に交通政策審議会航空分科会の答申があったわけでございますが、これ以前の調査につきましては、ここでは事前調査の位置付けとして区分してございます。それ以降、昨年度からの調査につきまして、那覇空港の総合的な調査ということで調査段階という形にしてございます。

この調査段階が終わりますと、構想段階・施設計画段階を経て、設計段階等に順次移っていくことになろうかと思っております。

構想段階・施設計画段階につきましては、すでに航空局の方でおまとめになっております「パブリック・インボルブメント・ガイドライン（案）」というものがございます。フロー図の下の方に、赤で表示された細長い四角内に書いてございますとおり、今回のあり方（案）についてはその那覇空港の総合的な調査段階に適用する、そういう位置付けを1ページでご説明申し上げている次第であります。

それでは2ページをお開きください。ここでは第1回の那覇空港調査連絡調整会議で審議をいただきました、那覇空港の総合的な調査フロー図を示しております。国・県が共同して調査を分担しているわけでございますが、大きく「既存ストックの有効活用方策」と「抜本的な空港能力向上方策の検討」の2つに分かれてございます。個別の調査を集積いたしまして、最終的に右下の、滑走路増設等の方策等について、必要となる時期の検討および施設配置、空港能力、空域、環境、費用対効果等の観点からの実現可能性を検討することになってございます。

3ページをお開きいただきたいと思います。総合的な調査の段階でどのような情報提供を行い、意見収集を行うかということを検討してまいりたのでございますが、そもそも情報提供なり意見収集をどういう目的で行うかということをここに掲げてございます。

まず、目的の一つ目としまして、県民等とPI実施主体とが情報を共有化することであるとしてございます。ここでいきなりPIの実施主体という用語が出てございますけど、その下に用語の定義がございまして、（2）PI実施主体のところをみていただきますと、PIの実施主体は国土交通省大阪航空局、内閣府沖縄総合事務局、県で組織する那覇空港調査連絡調整会議、すなわちこの会議がPIの実施主体であるということでございます。その実施主体が県民等、これはPIの対象者になりますが、情報を共有化することを目的とするのが一番目の目的でございます。

それから目的の2番目といたしまして、調査の透明性を確保すること。

3番目としまして、調査の質的向上を図るということでございます。

後ほどフロー図が出てまいりますが、PIを行うことによりまして、県民等からの意見を調査成果にフィードバックするというような形で、調査そのものの質的向上を図っていくということを目的として掲げております。

3ページの下の方は、こここの用語の定義でございます。

4ページをお開きいただきたいと思います。

用語の定義が続いてございますけれども、最後のところにPI実施主体、すなわち那覇空港調査連絡調整会議ですが、それとPI対象者との間の情報のやり取りをどのような形で考えているかという概念図がございます。情報公開の大きな矢印がございまして、その中に情報提供が含まれる形になってございます。情報公開については、上の(6)番の用語の定義をご覧いただきますと「PI実施主体がPI対象者に対し、情報を公開すること」と、ここでは極めてあたりまえのことが書かれてございます。情報公開の大きな矢印の中に、情報提供がございますのは、(7)番の用語の定義にございますように、「情報公開の一環で、意見収集を前提として、PI対象者に積極的に情報を提供すること」ということで、意見収集を前提とすること、そして積極的な情報提供を図るという2点が一般的な情報公開から特段取り出している理由でございます。そこで、PI対象者からPI実施主体に対して矢印がございまして、意見収集の形としまして意見が寄せ集められるということでございます。

最後(8)番のところにアドバイザリーチームという用語の定義が出てまいります。これは後ほど、また説明しますけれども、PI開始後の情報の提供や意見収集が適切になされているか等、PI全般について客観的な立場から助言する組織ということで、アドバイザリーチームをPI実施主体により設置するといったとしてございます。

5ページをお開きください。

PI-パブリック・インボルブメント-を対象にするものとして、ここでは2点挙げてございます。

1つめは「情報提供および意見収集のあり方(案)」、すなわちこの冊子そのものでございます。いってみればPIの手法について、PIすることになろうかと思います。それが1つめの対象でございます。

それから2つめのPIの対象といたしまして、「那覇空港の総合的な調査に関する調査結果」ということで、こちらがPIの本来の対象になろうかと考えてございます。

その下は、基本方針が書いてございます。

6ページをお開きいただきます。

先ほどご説明した、アドバイザリーチームを含めたフローがございます。

一番左には、調査の実施機関として、内閣府沖縄総合事務局、国土交通省大阪航空局、沖縄県の3者がございます。真ん中には、那覇空港調査連絡調整会議がございまして、これがPIの実施主体になるということでございます。

調査の実施機関は、PI実施主体でございますこの那覇空港調査連絡調整会議に「調査の結果を報告」し、そして、PIの結果について「フィードバック」を受けるということで、その流れを矢印で示してございます。

PI対象者とこの那覇空港調査連絡調整会議との間に、「情報公開・情報提供」、「意見収

集」の流れがあり、矢印で示されております。

さらに、それを外側から見守る第三者機関としまして、PIの実施主体が委員を委嘱する形でアドバイザリ-チームを設置することにしております。PIの実施状況の評価なり助言なりをいただくとしてございます。

それでは7ページをお開きいただきたいと思います。

このPIの基本方針ということが5点ほど、ここに掲げられてございます。

検討会の先生方に随分ご審議いただきまして、5点にまとめたものでございます。

一点目は、情報公開を原則としたしましょうということでございます。

それから2点目が、積極的に広く情報提供を行おうということでございまして、先ほどの左から右に行く矢印の濃い部分です。アピールしたい情報については、分かりやすく積極的に情報を提供するということでございます。

それから基本方針の3番目としたしまして、積極的に広くニーズや意見を把握しましょうということです。提供した情報について、意見収集をする際に情報の性格に応じ、最適な方法を選択し意見を収集するということで、たとえばアンケートとかパブリック・コメントをいただくとかいろいろありますけれど、それを適宜、フェイズごとに適切な手法を選択しながらやりなさいということを3点目に掲げてございます。

そして4点目はPIプロセスを適切に構築すること。

さらに5点目としたしまして、アドバイザリーチームによってPIの評価、助言を行うということを基本方針に掲げてございます。

続きまして8ページをご説明いたします。

ここには、PI実施におきます留意点として、これも検討会で先生方からいただいた意見を主に掲げてございますけれども、まず公開する情報が私利的にならないように、客観的なデータ等や調査結果を主体とした情報提供を行ってくださいということが一点目でございます。

わかりやすい表現に心がけるようにということが、2点目でございます。

そして3点目としまして、PIそのものと意思決定が同じではないのだと、これは分離していますよということを示していく必要があるという、こういうご意見もいただいてございます。PIは意見を表明し、調査に参画する場であります。意思決定の場ではないということを明確に示した上で、PIを実施することが必要です、というご意見を頂戴してございます。

PIを実施する目的、何のために意見を聞くのだということも具体的に示した上で進めなさいということでした。

9ページをお開きください。9ページにはPIの実施手法が掲げてございます。

パブリック・コメント、オープンハウス、アンケート、ワークショップ、シンポジウム、市民協議会、説明会、ホームページと、さまざまな手法が考えられるのでございまして、これらを適宜組み合わせることによって、効果的・合理的なPIを実施していくということを考えてございます。具体的にはまた後ほど説明を申し上げます。

10ページには、プロセス案の作成というのがございます。段階的にPIを実施していくましょいうということを掲げています。後ほど詳しくでまいります。

そうやって構築をいたしましたPIプロセス案が、11ページ以降にでてきてございます。

PIを段階的に進めていくわけですが、いつの段階でやるのかというのが非常に難しい問題

でございまして、それについては、条件が整い次第速やかに情報の公開・提供を行うということが、最後のところに掲げてございます。

それでは、実際のPIの具体的な進め方について、12ページの表でご説明いたします。この図はPIプロセスの考え方を示してございます。

左側にPI対象となります総合的な調査のプロセスがございまして、中の列はPIのステップを示しています。そして右側の列は目標を定めてPIを行うということを示しています。中央の列に示している一番上のステップは、仮にステップ0と呼んでもよろしいかと思いますけど、「PIの必要性とPIプロセス等」について、PIを行うそのもののステップでございます。

これはPIプロセス自体につきましても、県民等に広く公開し、情報を共有することにより、県民等の意見を積極的にPIのプロセス等に反映させる必要があるということで、こういうステップを作っているわけでございます。

そして、ステップ1でございますけど、これにつきましては「実現すべき政策的目標と前提条件」についての情報提供を行うとしてございます。政策目標といたしましては、上位計画等におきます那覇空港の位置付けや将来像、それを達成するための那覇空港の役割などがあるかと思います。前提条件といたしましては、那覇空港の現状と課題、地域の実情にあつた航空需要予測を行うために必要な航空サービスの指標について、ご意見をいただこうと考えてございます。

今後の空港整備にあたりましては、単に航空機の離着陸回数だけではなく、航空便の予約の取りづらさや待ち時間など、旅客に対するサービス水準をどのように指標として設定し、施設整備を図るかが重要になってくると考えてございます。

また、既存施設を有効利用し最大限活用するための基本方針について、ここで検討して参りたいと考えてございます。

次のステップ2でございますけれども、ここでは既存ストックの有効活用方策の検討を中心に戸別情報提供を行うこととしてございます。航空機材の大型化や利用時間の少ない時間帯の活用など、既存施設を最大限有効活用する方策や、現空港能力が将来需要へ対応できるかどうかの見極めを行うこととしてございます。

最後のステップ3は、ステップ2の既存ストックの有効活用と空港能力の見極めで、将来需要に対応できない場合に、このステップ3に移るということを考えてございます。抜本的な空港能力向上方策の検討についての情報提供がございまして、総合的な調査にかかるPIの最後のステップということになります。ここでは、滑走路増設など、考えられます抜本的な空港能力向上方策の案を検討いたしまして、それらについて費用ですとか環境への影響など、さまざまな角度から比較検討することとしてございます。複数案について、説明会や市民協議会などのさまざまなPI手法により、情報提供や意見収集を図りながら、複数案の妥当性について検討していくとしてございます。

以上、ステップごとに行う情報提供の内容が、県民等に適切に提供されることにより情報の共有化が図られ、様々な意見を収集したかどうかを検証しながら、PIを進めることになるとと考えてございます。

続きまして13ページをお開きいただきますと、先ほど説明いたしましたステップごとに具体的なPI手法を例示してございます。中段の「」の中に書かれた手法が現段階で想定されているPI手法ということです。

たとえばステップ1ですと、パブリック・コメント、オープンハウス、説明会といった手法でPIをしていこうと、PIステップ2に移りますとこれに加えて、アンケート、シンポジウム、市民協議会といったような手法を付け加え、さらに最後のステップでは、ワークショップという手法もさらに加えながら進めていこうということでございます。下段につきましては、情報公開の手段ということで、ホームページとかメディアとかパンフレットを使いまして、日常的に積極的な情報公開をしていくことを示しているわけでございます。

資料1につきましては、以上でございます。

続いて資料2です。カラー綴りがついているかと思います。

先ほどご説明させていただきました資料1を一般の方々にPIのステップ0で、情報を共有する際での具体的な手段として、パンフレットにまとめたものでございます。

中身について、資料1をほとんど踏襲してございます。

また表紙のところで、「りっかPIさな!! 空港から見える沖縄の未来」というキャッチコピーの副題をつけてございます。これについても、検討会の先生方に様々な議論をしていただいて、その場で練りだしたキャッチコピーということでございます。

方言が使われてございまして、「りっかPIさな」という部分については、「さあPIしましよう。」というような意味だそうでございます。空港から沖縄の未来を見ていこうという呼びかけとあわせて、キャッチコピーにしてございます。

この資料の最後の7ページには、パンフレットに対する意見や要望の伝達先を書いてございます。

つづきまして、資料の3につきまして、ご説明をいたしたいと思います。

この意見収集のあり方の冊子について、今後どのような形で成案をまとめていくかというフローでございます。本日の会議を経まして、パンフレット印刷等をしました上で5月の下旬からおよそ一ヶ月程度パブリック・コメントをしたいと考えてございます。そのパブリック・コメントを経て、最終のとりまとめをすることを考えてございますが、さらに第3回の那覇空港の調査連絡調整会議でもって、オーソライズしようということでございます。

3回目の会議につきましては、持ち回りの会議という手段もあると事務局としては、現時点では考えてございます。

さらに、資料4をご覧いただきたいと思います。

資料4につきましては、「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」の基本方針(案)についてのご意見募集(案)ということで、これはほぼ説明をした内容でございますが、一般的の県民からはこういった様式によって、意見を頂いたらどうだろうかということでございます。

それから、次に資料5でございます。

総合的な調査の結果等について、積極的に情報提供をしましょうということで、下の表のところで、調査における情報の公表の方法を区分して書いてございます。まず、本日の会議におきます配布資料、あるいは議事録につきましては、情報公開の対象として考えてございます。各年度で実施した調査報告書の概要版についても、基本的には沖縄県の情報公開センター等各機関の窓口において、閲覧したいと考えてございます。

調査結果の取りまとめたものについては、この情報公開にとどまらず、PIの一貫としまして情報提供をしていくこうということで、各年度の調査報告書を取りまとめた上で、PIにかけ

ていくという考え方が、この表の中で整理されていることでございます。

議事(1)の説明は以上でございます。

【花城部長】

どうもありがとうございました。ただ今の説明につきまして、ご意見ご質問等がありましたらよろしくお願いします。

【松本部長】

1つ私から簡単な質問をいたします。

資料4、これはホームページに掲載する文書の原稿だというふうに理解してよろしいでしょうか。

【傍士参事】

その通りでございます。

【花城部長】

他にございますか。

【佐藤部長】

沖縄総合事務局の方からは、このPIについて、是非ともしっかりやって行きたいということをちょっと申し上げたいと思います。

わたくしどもとしては、那覇空港の将来の姿を求めて、総合的な調査を始めたばかりではありますけれども、この作業の中では、今ご説明のありましたPIの作業を、是非しっかりやりながら進めて行きたいと思っております。

全国の空港のプロジェクトを眺めて見ましても、あるいは県内においてわたくしどもが自ら進めておりますいろんな事業を眺めてみましても、環境問題に限りませんけれども、様々な論点での議論が起こって、事業の進捗という段階になって、必ずしもスムーズにいかないという事例がたくさんございます。このような事を踏まえて見ると、是非とも将来、懸案になりそうな課題というものは、このPIの過程において早くから広範な意見を収集し、そして調査に反映し検討を深めて行くというような事がどうしても必要になると考えております。

そういう意味で、先ほどご説明がありましたように、国土交通省としても空港の整備に係るパブリック・インボルブメント・ガイドライン(案)というのが定められて、その考え方に基づいて、この検討作業がキックオフされたと思いますけど、是非ともこれから進めていきます調査、検討の各ステップにおいて、この総合的な調査を連携してやっております沖縄県、大阪航空局と力を合わせて、是非ともしっかりやらねばならないと思っているところでございます。

【花城部長】

他にご意見等ございますか。はい、どうぞ。

### 【堀川課長】

委員の構成メンバーではございませんけれども、1つだけご質問させていただきたいと思います。PIをやる際に、それが非常に透明性であるとか、公平性であるとか、あるいは的確であるかというのが大変重要ななると思います。

そのためにアドバイザリーチームというのを、設置をするということでございます。詳しい説明をなされなかつたと思いますけれども、どのような方が構成員になり、どのような運営をされるのか、これは実施主体であるこの那覇空港調査連絡調整会議の下に置かれるということでよろしいのかと思うのですけれども、ご説明いただければありがたいと思います。

### 【傍士参事】

ご指摘の通りアドバイザリーチームというのは、このPIの透明性を確保し、中立・公平に進める上で、極めて重要な役割を果たすであろうと認識してございます。ただ具体的な人選等については、まだこれからというところではございますが、1つには、昨年度にこの報告書をまとめるにあたってご尽力いただきました検討会のメンバーの方々というのも1つ考えにあがるところでございますし、その他にも適當な方がいらっしゃいましたら、改めて、人選をしていきたいというふうに考えてございます。このアドバイザリーチームの設置・運営といいますか、これは地域に関わりのあるところでございますので、運営は県の方でやらせていただこうと考えてございますけれども、あくまで独立機関としてのチェック機能が果たせるようにということについては充分な留意をしてまいりたいと考えてございます。

### 【花城部長】

それではわたしの方からもちょっとご意見申し上げます。

県で15年度に実施した、情報提供及び意見収集のあり方である、PI調査を実施するにあたり、検討委員の方々、国土交通省、内閣府の皆様にご協力いただいたことに、お礼を申し上げます。

県としても、今後、国と連携を密にし、ただ今説明のありました基本方針に基づいて県民等に対する積極的な情報公開を行い、意見収集を図りつつ情報の共有化に努めてまいりたいと思います。

それから県としては、今回の総合的な調査段階でのPIを行うわけですが、この総合的な調査が終了した後は、引き続き国において実施されるあります構想段階、あるいは施設計画段階のPIに引き継がれていくのだと考えております。それから、ただ今ご質問がありました、アドバイザリーチームの委員の人選や運営方法等につきましても、今後検討が行われますが、引き続き国のご協力をお願いしたいと考えております。ただ今の件につきまして、他にご意見等ございますでしょうか。

### 【茨木課長】

情報提供と意見収集を行うPIは、非常に大事な事だと思います。

基本方針にありますように、分かりやすく情報提供するということがその中でも非常に大事で、言葉を換えて言えば誤解を受けないようにすることかと思います。そういう観点から申し上げたい事があります。何カ所かに同じような部分がありますが、例えば、「りっかP

「さな！」と書かれている資料2の2ページを例に申し上げます。もちろん今までにいろんな過程で、関係者の方で議論をしていただいて、相当よくまとまっているわけですが、できる範囲で改善をしていただければという事です。わたしがちょっと心配しますのは、下の方に検討のステップ1, 2, 3とありますて、この3のところに「抜本的な空港能力向上策」というのが出てきます。これを素直に読めば、このP.I.では、ステップ1は基礎的な検討を行い、2で既存ストックの有効活用方策が検討され議論されて、3になってやっと抜本的な空港能力向上策が検討されるのだと、みんなに誤解されてしまうと懸念します。その上に示されている、那覇空港の総合的な調査のフローにおいては、この調査が大きく2つの箱に分かれていますて、左側が既存ストックの有効活用方策の検討、右側が抜本的な空港能力向上策の検討となっていますが、この2つの大きな流れは、調査の最初から両方とも始まっているのです。このフローもそういうことで書いていると思うのです。それで、例えばフロー図右側、抜本的な空港能力向上策の検討の中の、一番上の航空利用特性の分析と将来航空需要予測の検討については、長い道のりではあるかもしれません、抜本的な空港能力向上策を目指した検討の一環ということです。ちょっと話がそれで恐縮ですが、このフローは、昨年からこのようにまとめあげて、皆さんの共通意識でやっているものですが、正確に整理すると、この既存ストックの有効活用方策の検討における、上から2つ目と3つ目の箱の空港能力の考え方の整理とそれから空港能力の向上度合いの見極めの2つは、右側の抜本的な空港能力向上策の検討の一環でもあるので、左右の大きな箱にまたがるように修正する必要があると思います。

このように考えると、抜本的な空港能力向上策の検討というのは、既に始まっているわけです。後で15年度の実施内容の報告があると思うのですが、航空利用特性の分析や、空港能力の考え方の整理はもう始まっていますて、それは抜本的な空港能力向上策の検討における最初のステップであります。現在行っている、抜本的な空港能力向上策の検討は、まだ最初の段階で、非常に基礎的な調査かもしれないけれども、もう始まっていますので、そのことがわかるように、修正して頂きたいと思います。

すなわち、この2ページ下の検討のステップは、ステップ2で既存ストックの有効活用方策が出てきた後に、ステップ3で抜本的な空港能力向上策が出てくるものですから、誤解を招くわけで、上のフロー図のように、縦に2つ流れている大きい流れはやっぱり縦に2つ流れているような表示をした方がいいと思います。その上で抜本的な空港能力向上策という流れの中にある、航空利用者の視点に立った航空サービス指標や地域における空港の役割が、ステップ1になるというふうに修正して頂きたいと考えます。

そのように修正し、情報提供して皆さんに意見をもらった方が、より誤解のない意見のやりとりになるのではないかと思った次第です。

### 【花城部長】

この件に関して事務局お願いします。

### 【傍士参事】

もともとこのP.I.の検討会を始める際に、P.I.をステップバイステップで行うという明確なイメージを我々事務局は持っていましたから、先生方からのご指摘をいただく

中で、ここに書いてございますような、ステップ1，2，3というような段階に分けてPIをするという発想になったという経緯がございます。

その際に、本来の調査との流れの整合を図っていくとか、用語が重複して使われているようなところも含めて、充分に整理仕切れていなかったということに、今のご指摘で気がついたところでございます。おっしゃるように、既存ストックの有効活用方策の検討と抜本的な空港能力向上方策の検討という、この2つの大きな調査の流れが蕭々と流れていることが分かるように、検討ステップを修正していくとともに、那覇空港の総合的な調査フローにおいても、空港能力の考え方の整理とか、空港能力の向上度合いの見極めが、この2つの大きな流れにまたがっているということが分かるように事務局の方で修正案を作成したいと思います。

### 【花城部長】

資料2について何かあればどうぞ。

### 【松本部長】

先ほどの茨木課長のお話に若干似たような事になるかと思うのですけれども、わたくしども大阪航空局としても、PIは大切に積極的に取り組まなければいけないということが、まず大前提の立場でございます。しかし、わたくしども大阪航空局におきましても、あるいは沖縄総合事務局においても、現に今年あるいは来年と、現状と課題に対して、その時その時ができる対応策、事業を実施しているわけでございまして、それはある意味で既存ストックの有効活用の一環というふうにとらえる事も可能なわけでございます。一方で、今日ご提案いただいたパンフレットを見ますと、読みようによつては、既存ストックの有効活用もPIを経て、成案を得なければいけないのだというふうに読めなくもない。そうすると、この一連の手続き、あるいは調査が終わるまで身動きができないくなるというふうにも、そういう誤解を与える恐れがあります。そこで、そうじゃないのだと、日々着実に出来ることはこの総合的な調査の結果あるいはPIの結果を待たずともやっていくのだということがわかるように、表現上の工夫ないしは説明が必要という気がいたします。

### 【傍士参事】

ありがとうございます。その点については検討会の座長であります、屋井先生からもご心配をいただいたところでございまして、PIと意思決定というのは、もちろんフィードバックを持って繋がってはいるが、一体ではないのだというところを留意するようにと言われております。

まさにおっしゃる通り、PIをするがゆえに的確な施策が的確な時期に出来ないということがないように、表現上も含めて充分留意していく必要があるのかと考えております。

### 【花城部長】

議題(1)についてはよろしいでしょうか？

それでは、どうもありがとうございました。

次に議事(2)の「平成15年度の総合的な調査結果について」報告いたします。事務局

から説明をお願いします。

### 【傍士参事】

それでは、資料6-1-と並べるような形でご覧いただきたいと思います。

の方は、先ほど議論されました調査の全体フローでございます。このフローのうち平成15年度におきましては、上から2つ目の黄色の四角、空港能力の考え方の整理という項目、そして、抜本的な空港能力方策の検討については、下の方の地域における空港の役割と効果、住民意識等の把握、の調査をいたしております。

具体的にはの方で見ていただきますと、空港能力の考え方の整理につきましては、大阪航空局、総合事務局、そして県がそれぞれ分担をいたしまして、大阪航空局では那覇空港の運用実態分析と課題の抽出をいたしました。沖縄総合事務局では航空利用の実態分析、そして、県においては航空サービスの現状及び望まれるサービス水準の検討をいたしております。2番目の抜本的な空港能力向上方策の検討の、地域における空港の役割と効果、住民意識等の把握につきましては、県の方で、那覇空港の社会経済的役割の整理ということで調査をいたしました。

ただ今より、それぞれの機関で行いました調査の概要につきまして説明をしていただきたいと思います。

それでは大阪航空局の方から那覇空港の運用実態分析と課題の抽出について、説明をお願いします。

### 【安藤課長】

それでは資料6-2を見ていただきたいわけでございますが、那覇空港処理能力向上検討調査といたしまして、まず1ページをお開きください。1ページに調査フローがございまして、空港能力の検討ということで、利用実態としての現状把握、各施設の処理能力検討に必要となる基礎データの取得、出発遅延に起因する要因の把握、空港容量を制約する要因・ボルトネックとなる施設の抽出等の把握をすることを目的としまして、運航・運用実態調査としまして、滑走路・誘導路・エプロンにおける航空機地上動態の観測、それから、航空機の地上走行に関する離着陸地域の各施設における処理能力の検討、一方ターミナル地域におきましては国際線ターミナルビル、それから国内線ターミナルビル、貨物地区、道路・駐車場における利用状況の調査、これらの実態調査を踏まえまして、各施設の処理能力の検討を行ってございます。またさらに、アンケート調査によりまして、現状施設の問題点、要因の把握の為の現場の意見収集を行っております。この能力の検討とアンケートを合わせまして課題点及び要因の整理を行ってございます。

2ページ以降が空港施設別の処理能力等の課題点でございます。

3ページをお開きいただきたいと思います。3ページにおきましては、滑走路、誘導路の課題点1としまして、滑走路の36運用時、これは、那覇空港の場合、南側からの離着陸時のことをしてございますが、到着機が出発機との輻輳を避けるために、より末端に近い誘導路、この右側の方の誘導路を利用することから滑走路の専有時間が非常に長くなるということがございます。下の図で見ていただきますと、到着機の色が黒色で示してございまして、出発機が色をつけてない航空機でございます。これらの航空機の輻輳を避けるために到着機

がどうしても右側の滑走路の末端、一番右のE 1誘導路、その次がE 2誘導路でございますが、こういうところから離脱しているという状況が課題点としてございました。

次に4ページをお開きください。

4ページに滑走路、誘導路の課題点の2ということが記してございまして、これは先ほどの36運用時と反対側の18運用時でございまして、これは北側からの離着陸の場合でございます。平行誘導路。平行誘導路というのはちょうど図を見ていただきますと、黒い飛行機が右向けに2機並んで誘導路はA-1と書いてございますが、ここで出発機の渋滞が発生するため、プッシュバック機、プッシュバック機というのは、フィンガーの34番に止まっている黒い飛行機でございます。それから出発機、先ほど申しました黒い色の物から色無しの到着機のいずれかにですね、待機が発生していると。このような点が滑走路・誘導路におきましては課題点としてございました。

次に5ページから5, 6, 7, 8ページまでが、運航・運用実態調査結果の概要でございます。

次に9ページをお開きいただきたいと思います。

9ページにつきましては、アンケート調査結果の概要ということで航空機の地上走行におきまして管制官、空港利用しています運航関係者にアンケート調査を行っておりますが、今わたしが前段で申しましたような運航実態、利用実態調査と同様の回答になっているというような状況でございます。

次に10ページをお開きいただきたいと思います。

次がエプロン、それからスポットの課題点1ということでございます。サービスレベルの観点から申しますとピーク時間帯、那覇空港の場合は12時から15時ぐらいがピーク時間帯というふうに聞いてございます。この時に固定スポットが不足しているということでございまして、この図にはオープンスポットしか書いてございませんけど、ピーク時間帯、先ほど言いました12時から15時におきまして、固定スポットに空き時間がないということから、左の図に、青色の円形で囲んでいる部分がございますけど、このように固定スポットの空き時間がない時にはオープンスポットを利用している状況が調査結果からうかがえました。

次に11ページをお開きいただきたいと思います。

エプロン・スポットの課題点2でございますが、那覇空港の場合は駐機時間間隔というのを15分間取っていると聞いてあります。ピーク時間帯におきまして、遅延等によりスポットの空き時間が確保されていないために到着便のスポット待機が発生しているということで、11ページの右の固定スポット(ANA)と書いてあるところを見ていただきまして、この中の34番スポットでございますが、ピンク色で塗っているのが実績でございます。青が計画ですけど、34番、35番におきまして、2便がくっ付いているところがございます。34番では、後続機、2機目の航空機がほぼ定刻の時刻についているわけでございますが、前の便が遅れて到着したために、どうしても後の到着便がスポット待機せざるをえないという状況がございました。

次に12ページでございますが、同じくエプロン・スポットの課題点3ということで、フィンガーの先端、24番、34番スポットがフィンガーの先端でございます。滑走路18運用時で離陸あるいは着陸するような場合におきまして、出発機が平行誘導路A-1、図に中

央に誘導路 A - 1 と書いてございますが、ここで渋滞が起こるとフィンガーに止まっている航空機がスポットアウトできないと、こういうような状況が観測及び調査結果から出てございます。

それから 13 ページが運航・運用実態調査結果の概要でございます。

それから 14 ページが運航関係者からのアンケート結果の概要でございます。

次に 15 ページをお開きいただきたいと思います。

15 ページは国内線ターミナルビルの課題点 1 ということでございまして、ここに入っている写真は、16 年 2 月 6 日ということで修学旅行生でチェックインロビーが混雑している状況、特に右の写真はその状況でございます。このことから、上に書いてございますように、各施設におきましては、季節における客層の違いによって、処理能力の違いが表れることが予想されます。このことから団体旅客じゃなくて、個人旅客の多い夏季繁忙期におきましても、検討が必要であると考えております。

次に 16 ページをお開きいただきたいと思います。

16 ページは国内線ターミナルビルの課題点 2 ということで、待ち時間がピンク色の折れ線グラフ、待ち行列が青色の棒グラフでございまして、これにつきましても、サービスレベルの評価とともに、今後、施設の処理能力を検討していく必要があると思います。この調査はサンプル的に実施したものです。調査時に 1 つのカウンターに 1 人張り付いて、1 番多い時を調査したものではございません。そういうこともございまして、今後那覇空港におきまして、カウンター等で待ち時間がどの程度であれば適正であるのか検討していく必要があるということで課題点に書かしてもらってございます。

次に 17 ページでございますが、これがアンケート調査結果概要というもので運航関係者の主な回答でございます。

次に 18 ページをお開きいただきたいと思います。18 ページは国際線ターミナルビルの課題点ということで、国際線ターミナルビルそのものは 1 便対応の施設になっていると聞いてございます。パッセンジャー・ボーディング・ブリッジがないということがございますが、2 点ほどここに課題を書かせていただいております。ダイヤ改訂とか遅延、複数便の同時出発あるいは到着、あるいは、チャーター機の就航の場合には各施設の容量限界を上回るというふうなことが考えられます。実態もそうでございました。それは後で下の写真で説明をいたします。また、2 便同時に重なる場合におきまして、トランジット手続を行う到着ロビー及びゲートラウンジが非常に混雑状況となるということで、今年の 2 月 6 日に調査した状況の写真がございますが、左の写真はゲートラウンジが 2 便同時に出発時の混雑状況でございます。右の写真が到着ロビー及びトランジットの混雑の状況でございました。

次に 19 ページをお開きいただきたいと思います。

これは国内線旅客ターミナルビルにおけるアンケート調査結果の概要で、6 点ほど回答が寄せられてございます。

次に 20 ページをお開きいただきたいと思います。

貨物地区の課題点 1 ということでございまして、貨物地区につきましては、この資料の左の下に貨物地区の特徴が記載してございます。この特徴の 1 点目でございますけど、航空会社の上屋と代理店上屋が並列配置されている点です。航空会社上屋は、左側の建物で、航空会社上屋（第 3 貨物ビル）と書いてございます。それと中央の方に代理店上屋（第 1 貨物ビ

ル) がございます。

通常、航空会社上屋と代理店上屋につきましては、直列がいいわけでございますけど、用地の事情等からこういう並列配置になっているというのが 1 点でございます。

それから、2 点目は平成 14 年度の拡張は横方向の北側ということでございます。

図に、平成 14 年度の拡張エリアを示してございまして、北側の方向に拡張しているということです。

それから、3 点目は、運用面での使い勝手のよくないレイアウトということです。先ほど言いました、並列配置になっているということでございます。

それから、4 点目に上屋荷捌場が分散しているということでございます。上屋は先ほど言いましたように南側にあり、その手前に、J A L、A N A の荷捌場がございます。それから右、北の端の方にも荷捌場があるということで、非常に荷捌場、上屋が分散しているということがございます。

航空会社上屋、荷捌場が運用面で使い勝手がよくない配置になっており、その間をコンテナカート、トラック、それからグランドサポートの車両、フォークリフトの輻輳によりまして、貨物動線上のボトルネックとなる可能性がありますということが貨物地区の課題点 1 でございます。

次に 21 ページをお開きいただきたいと思います。

貨物地区の課題点 2 ということで、滞留空コンテナ数、または標準ストック数と比較して U L D 置場(空コンテナ置場)、ピンクの斜線で囲んでいるところが空コンテナ置場でございますが、J A L 系で面積が一部不足していると考えられております。

次に 22 ページと 23 ページです。

これは利用状況調査結果の概要でございます。航空会社の上屋や荷捌場等の混雑状況の写真でございます。2004 年 3 月 16 日の写真でございます。

次に 24 ページ、アンケート調査結果の概要でございます。

運航関係者の主な回答におきましても、わたしどもで調べました利用状況調査結果とほぼ同様の回答になってございました。

次、最後になりますけど、25 ページをお開きいただきたいと思います。

接車帯の課題点ということで、レンタカー送迎車の駐停車場を挙げてございます。

観光客の多くがレンタカーを使用しているため、レンタカー業者は、空港で客を出迎え、空港の周辺の営業所へ送迎を行っているという状況が多々ございます。送迎車等が非常に集中した場合、写真の中央部に横断歩道がございますが、その横断歩道手前の路線バス停車スペースまでレンタカーが使用しているというような状況がございました。

以上が平成 15 年度大阪航空局で調査しました検討調査の結果でございます。

以上で終わらせていただきます。

### 【傍士参考】

続きまして沖縄総合事務局から航空利用の実態分析についてご説明をお願いいたします。

### 【酒井指導官】

沖縄総合事務局の方から航空利用の実態分析ということで説明させていただきますが、前

の方のパワーポイント、あるいはお手元の資料6-3というところで見ていただきたいと思います。

まず、調査の目的でございますけれども、平成14年に取りまとめられました交通政策審議会航空分科会の答申で将来的に需給の逼迫が予想されるということが言われおります。このような事態が生じた場合、あるいは生じつつある場合、つまり利用者が希望の予約便が取れないような場合に、利用者がどのような行動を取るのか、例えば諦めるのか、あるいは延期するのかという、どのような行動を取るのか、また、航空会社においては、需要が伸びていった場合に、増便、あるいは臨時便を出すのか等どのような対応をするのか、それぞれの行動特性を把握し、今後の需要予測手法の基礎資料とするために航空利用の実態分析を行ったところでございます。

内容につきましては、 、 が調査の大きな柱でございます。

スライドの右下にページを書いております。

2ページを見て下さい。

どのように調査をしたのかということになるわけですけれども、詳細はまた後ほど紹介させていただきます。

現段階において常に需給が逼迫しているということは無いわけですけれども、特に8月におきましてはかなり需給が拮抗しているというような状態かと思います。

そういうった時期に利用されている方々に対してアンケート調査をすること、それからアンケート調査の補足をするために旅行代理店へのヒアリングを実施しております。

今、画面において、実際に第1点目の柱の調査であります中身をちょっと紹介しておりますけれども、幹線空港から到着する利用者に対してアンケートを8月に行ったということございます。それから、もう1つの調査でございますけれども、先ほど1枚前の2ページ目のスライドにちょっとありますように、利用が6月と8月を比較すると、約40万、月の利用が伸びているということで、こういう急激な需要がある場合、どういうふうに航空会社は行動しているのかということで、6月と8月とを比較して、それぞれの調査を行ったところでございます。

実際にアンケートをした結果ですけれども、8ページを見ていただきたいと思います。

この表の見方ですが、羽田、伊丹、関空、福岡、それぞれの路線ごとに利用者が、どういう目的で来たかというのが、色分けで示しております。それから上の方にN=いくらとか書いてありますのは、アンケートの回答者数でございます。

それぞれの路線の利用者が一番多いのが、個人旅行のインというの、インバウンドということですが、県外の方が沖縄に来られているのを個人旅行インというふうに示しております。個人旅行のアウトというのは、沖縄の方が帰って来られる事を意味してございます。それから団体旅行、それからビジネスというふうにそれぞれ路線ごとに利用者の特性を見たわけですけど、おおむね観光目的がどの路線もだいたい6割ぐらいを示しております。

しいてあげれば、福岡だけが若干6割を切っており、比較的、ビジネスの利用が多いというのが、アンケート結果になっております。

こういった方々にそれぞれ、希望の便が取れなかった場合、あなた方はどうしますか?というアンケート調査を行ったのが、次の9ページ目になります。

羽田の個人旅行のインバウンドで、来られた方だけに着目して整理したものが右側の円グラフ

ラフになってございます。旅行中止をされるという方が約3割、それから沖縄を諦めて他の所に行くという方が25%いるということで合わせて5割強の方が希望の予約が取れない場合は沖縄を諦めてしまうというような結果になってございます。

10ページをご覧ください、個人旅行、団体旅行、ビジネス等と旅行形態別に、代替行動の状況を整理しております。

ちょっと見づらく大変恐縮ですけれども、諦めるという方はビジネスの旅行形態だとまた違う傾向が出ております。ただ、サンプル数が少ないので、一概にどこまで言えるのかというの今は今後の課題と思ってございます。

11ページをご覧ください。

アンケートの結果の印象について、東京の旅行代理店に聞いてございます。旅行中止あるいは旅行先を変更した方が5割強いたということについて、旅行代理店に聞いてみると、これは少ないというような印象でございます。つまり、旅行代理店で予約の便が取れなかつたら、かなりの方がやめてしまっているというようなことかと思っております。それから、先ほど説明を省略させていただきましたが、45%の方がなんらかの形で沖縄に来られているわけですけれども、その場合、延期をどの程度許容しているのか、ということを示した結果でございます。1週間以内までを延期の許容範囲とされている方が約10%いるという結果については、「実際にそんなにはないのでは」というのが旅行代理店の感想でございました。

12ページに、旅行代理店のヒアリング結果からの、沖縄観光特性を整理しております。夏場では非常に個人旅行が多いのですが、冬場、あるいは一番下に書いてありますように、修学旅行の時期になりますと、予約が取れない場合の対応が少し違うのでは、との印象を持っておられるようでございます。

以上まとめますと、なかなか予約が取れない場合には、5割程度の方が沖縄旅行を取りやめたというアンケート結果が出ているけれども、ちょっと少ないと印象を旅行代理店は持っているということでございます。

13ページをご覧ください。

航空会社が需要増にどのように対応しているのかを把握するためのフローを示しております。

具体的な中身を見て行きたいと思います。

14ページをご覧ください。

これは6月と8月の旅客数、あるいは提供座席数の推移を示しておりますけれども、ここで96年97年ごろから、非常に旅客数が伸びてきているということが分かります。

この傾向は6月も8月も同じような傾向を示しており、どうしてもこの差は縮まらないというような傾向にございます。

6月と8月ではどのくらい離着陸の回数が違うのかということが16ページに示してございます。これは出発機、到着機合わせたものでございます。

緑色が6月の合計、赤が8月のピーク期になるわけですけれども、だいたい11時頃が非常に離着陸機が多いわけですけれども、8月のピーク期において航空会社は、ピーク時間帯に増便を行うのではなくて、赤の棒が突出している部分というのは、その前後の10時、あるいは12時というところ、それから夕方の16時、17時というところに増便、あるいは

臨時便等を出して夏場の需要増に対応しているということが分かります。

航空会社にヒアリングした結果を17ページに示してございますけれども、航空会社としては、羽田 沖縄間だけ、あるいは、沖縄中心の路線を見ているのではなくて、全社で保有する機材、人員を収益最大化することを重視しながら投入しているということも一つの要因としてございます。それから、ピーク期に機材を投入する場合、従来、整備をしている機材が何機か当然あるわけですけれども、そういう機材整備を8月はやめて、臨時便としてピーク期に投入しているということでございます。それから、今回のピーク時間帯に、臨時便を投入しない理由の一つが、3点目に書いてあります。整備やグランドサービスの観点からもピーク時間帯における増便が困難と、つまり、そのピーク期に合わせて機材を投入しようとすると、それに伴う人、グランドサービスを行う人の配置であるとか、整備要員の配置等が、一時的に集中してしまうと、他の時間帯ではどうしても空きが生じてしまうことがあります。なるべく空きの時間、遊びの時間といいますか、そういった時間をできるだけ少なくしたいということで、どうも航空会社の方はピーク時間帯に投入するのではなくて、それ以外の時間帯に投入するということが行われているようでございます。

18ページをご覧ください。

羽田、伊丹、関空、福岡間において、いろいろ増便をしている状況が一目で分かるように整理してみました。赤丸で示したのは、その提供座席数が実際どれだけ増えているのかというのを示しております。羽田の場合、便数は増えていますが、提供座席数としてはあまり増えてないというような事がお分かりになるかと思います。

結果といたしまして、羽田路線としてはそのピーク時間帯を避けて、臨時便を実は出していて提供座席数の確保に努めているという結果が出ております。

20ページをご覧ください。

大阪路線については先ほど見ていたいたように、定期便の増便をしておりまして、提供座席数の確保をしております。名古屋路線については先ほど見ていたいたように、増便かつ機材の大型化ということで提供座席数の確保を行っているという状況でございます。

21ページをご覧ください。

今後の課題といたしまして、先ほど予約が取れなかった場合の利用者のアンケート結果について、夏季以外において、やっぱり少し違うのではないか、それは個人旅行と団体旅行では少し違うのではないかということ、それから幹線空港の利用者だけ調査しましたけれども、離島路線も少し違うのではないかというのが課題かと考えてございます。

それから航空会社の需要増に対応した行動特性の課題といたしましては、航空会社の収益を最大にするための、機材投入の考え方が航空会社ではなされているようですけれども、そのあたり、搭乗率が機材投入に与える影響の実態把握であるとか、今後の課題といたしましてボーイングトリプルセブン等、新しい機材投入の区分の見直しがどうなってくるのかというあたりが課題になってくるのではと思っております。

以上でございます。

【傍士参事】

沖縄県から2つの調査について説明をお願いいたします。

## 【真栄里主任技師】

まず、「航空サービスの現状及び望まれるサービス水準」についてご説明いたします。資料は6-4でございます。お手元の資料の中で右上の方に黒四角が表示されているページがございますが、この資料は時間の都合上説明を省略させていただきます。

32ページ、最後のページを見て頂きますが、ここでご説明したかったのは、今回の調査では利用者の方々が航空サービスの現状をどのように受け止めているのか、また、どのようなニーズがあるのかを把握するために様々なアンケートとかヒアリング等を行ったということです。このような調査を実施しまして、その結果を報告書に取りまとめているということでございます。ただ、先ほどご説明のあった沖縄総合事務局の調査は夏季の繁忙期の調査ということで、県の方は2月に旅行者の調査を実施しておりますので、傾向が違うという調査結果も一部見られます。

(3ページ)

那覇空港の利用者特性でございます。

まず、国内線です。県外本土便におきましては、ビジネス客は第2位になります。離島便では、ビジネス客の比率が最も高く、特に特徴的なものは、医療機関の利用を目的とする客が見られるとともに、帰省目的が第2位と高くなっています。ここで、県民の欠かせない生活路線になっていることがアンケートの結果から把握することができたというふうに考えています。

次お願いします。

(6ページ)

これは、国際線旅客の利用特性でございます。右下のグラフをご覧ください。これは訪日外国旅行者の沖縄訪問率を示したものでございます。平成9年度では第11位、平成10年度は12位、平成13年度は13位と、沖縄の訪問率の推移は、低い状況で推移をしております。国際観光客を増加させるためには、この訪問率を上げる必要があるということでございます。また、左下の円グラフがございますが、この緑の個所の22.9%、これがトランジット客の比率になっております。このトランジット利用者を増加させるとともに、今後乗り継ぎの待ち時間を利用した県内観光の増加が、新たな交流拡大のチャンスになっております。

次お願いします。

(8ページ)

これは、現在の航空サービスが、利用者の行動時間に及ぼす影響でございます。

まず、観光リゾート業界のオフピーク期への誘客の取り組みがございまして、現時点におきましてピーク月とオフピーク月との差の平均が縮まりつつあります。

平成11年はオフピークとピーク月の差の平均が、平均14万3千人であったのが、平成15年は10万8千人になっております。約3.5万人格差が縮まりつつあります。

次のスクリーンでございます。

(9ページ)

これは全国インターネットのアンケート調査でございます。

関東とか北海道等、地域ごとに入人口割で約1万通のアンケートを収集いたしました。

国内の他の空港に比べて、那覇空港のピーク率が高いため、年末年始や夏季等の特定の期

間において予約が取りにくく、利用者の希望する時間に移動できないという制約が発生しております。グラフの一番上になりますが、沖縄に来たことがある方で6.3%の方が、予約が取れなかつたために沖縄観光を取りやめたことがあるという結果になっております。

沖縄に来たことがあるという方は、ビギナー、リピーターの方もおりまして、中には複数回取りやめた方もいるかと思います。

今回のアンケートでは、取りやめ回数に関する質問は設定しておりませんでした。したがって、取りやめ回数を1回と限定して沖縄訪問の延べ旅行回数に対する取りやめ率を計算すると、約3%という試算になりました。

ちなみに復帰後から現在までの観光客の総数が約7千9百万人ありますので、3%をかけますと、約2百30万人の方が取りやめたことになるという試算になります。

次のパワーポイントお願いします。

(12ページ)

希望する便に乗れない人が、沖縄に来ることをやめている現状に対する県民意識のアンケートを実施しております。大変問題であり早急に改善すべきとか、どちらかというと改善した方がいい、という県民が、全体の9割近くを占めています。アンケート総数は約1300通になっております。

次お願いします。

(15ページ)

航空ネットワークに関わる評価とニーズです。

上のグラフが到着時間の調査結果、下が出発に関する調査結果です。

白い棒グラフが希望時間に予約できた方、赤い棒グラフが、実際よりも早い時間を希望した方、青が実際より遅い時間を希望された方です。調査結果から分かりました利用者の傾向は、沖縄での滞在時間を長くし、かつ本土側の陸路での移動もございますので、そのような移動時間を考慮した行動を指向しているということです。沖縄の地理的特性のため、フライト時間が長くなり、到着では午前11時から午後3時、午後5時以降の出発におきましては、実際よりも早い時間帯を希望する傾向があります。利用者のニーズの観点からは、平準化というのは難しく限界があると考えられます。

次お願いします。

(16ページ)

このピーク時の需要に対応できない理由として、現時点における全国的な航空ネットワーク等に関する能力の限界も起因しております。

観光リゾート局の調査結果で、観光一人あたりの県内消費額は73,810円という公表がされております。また、その波及効果を入れますと、1.4倍ということでございまして、この公表データを使いまして、試算をしております。

そうしますと、消費ベースになるのですが、毎年約105億円から180億円の直接的な経済損失、波及効果を考慮しますと147億円から252億円の損失額と試算しております。

次でございます。

(20ページ)

続きまして施設に対する評価でございます。

大阪航空局から、施設に対して定量的な調査結果の報告がありましたので、ここでは、国

内線旅客ターミナルビルと国際線旅客ターミナルビルに対する利用者のアンケート結果をご報告いたします。

表の左側に、利用者の評価項目がございまして、一番下にターミナル全体としての総合評価がございます。右側の凡例にあるように点数による評価を行っておりまして、大変不満を1点、普通を3点、大変満足を5点で評価をしております。

そうしますと、国内線旅客ターミナルビルにつきましては、次にご説明いたします国際線旅客ターミナルビルに比べてかなり評価が高くなっています。

国内線旅客ターミナルビルで評価が低かったのは、観光情報とか周辺交通情報等の分かりやすさ等が低いという結果になっております。

次お願いします。

( 21 ページ )

国際線旅客ターミナルビルに対する評価でございます。

国内線旅客ターミナルビルと比べますと、左側の棒グラフが右側に突き出たような形になっております。一番下の欄の総合評価においても、3.01と国内線旅客ターミナルビルの3.71に比べてかなり低い値になっております。

例えば、レストランの充実度とか、売店の充実度、現金自動預払機等・利便施設の便利さの評価が低く、また、海外への玄関としてのデザイン・風格とかが非常に低い評価になってございます。

次お願いします。

( 23 ページ )

ここからは、那覇空港の社会経済的役割の整理に関する調査報告でございます。

まず、那覇空港の役割と効果といったしまして、産業としての那覇空港の経済波及効果というものを整理しています。

現在、那覇空港において、約3800人が働いております。東京国際空港再拡張に伴う経済波及効果調査の計測方法により、この3800人の就業者数から、産業としての生産額は約320億円と試算されました。この波及効果により、さらに年間240億円の生産活動が行われ、その生産活動のために2500人が雇用されており、合計としまして6300名の雇用が創出されていると計算しました。これは県内の就業者数の約1.1%にあたり、このデータから産業としての那覇空港が見えてくるということです。

また、観光リゾート局が観光に関する経済波及効果の調査を実施しております、その分析手法を用いて作成したのが右側のグラフでございます。赤が海路でもたらされた経済波及効果、青が空路でもたらされた経済波及効果になっております。結果としまして、平成15年におきましては、空路による経済波及効果が約5200億円になっているということでございます。

次お願いします。

( 24 ページ )

ここでは、ありえない例えなのですが、もしも空港がなかったらという試算を実施しております。

産業連間表等との関係で1995年当時のデータで考えますと、県内総生産が約3兆2336億円ございますが、もしも空港がなかったら1兆6500億円と半減しまして、これは

1977年頃の水準にとどまってしまうという結果になっております。

シナリオの設定がございまして、那覇空港が存在しなくて本土との人的交流が船に限られる状況を仮想的に設定しております。貨物については、全て船で運ばれるとして設定しております。結果としまして、ビジネス客でございますが、現在の28%まで低下するだろうと、観光客におきましては、現在の7%まで低下するという試算結果になっております。この結果、サービス業が最も大きく打撃を受けまして、その次に、金融・不動産業、建設業等、全ての産業の合計損失額が約1兆6500億円ということでございます。

試算でございますが、このデータから島嶼県ゆえ、人・物の交流、県経済を支えるうえで、航空サービスを支える空港がいかに重要な役割を果たしているかを示したものだと考えております。

次お願いします。

(25ページ)

これは、観光リゾート局の調査データを基に単純計算で整理したものでございます。

沖縄県観光振興基本計画におきまして、観光客数650万というのを2011年の目標にしております。この650万に7万3810円をかけて、経済波及効果を計算しますと6700億円になるという計算でございます。

(26ページ)

ここでは、観光客が900万人に達した場合には、経済波及効果が9300億円になり、ちなみに、移輸入超過分が1995年で約9000億円になっておりまして、観光客が900万人になったら、移輸入超過分を補えるという試算結果でございます。

以上が平成15年度の主な調査概要になっておりまして、今年度はパブリックインボルメントのステップ1に向けて、航空サービスの現状、経済波及効果等につきまして、随分難しい計算等とか仮定等もいろいろありますので、専門家の意見を参考に再整理して、さらに県民への分かりやすい資料の作成を進めて行く予定でございます。

これで報告を終わらせていただきます。

【花城部長】

議題の(2)についての説明が一通り終わりました。これについてのご意見・ご質問等ありましたら、どうぞよろしくお願いします。

【佐藤部長】

大阪航空局さんの調査に関連して、調査結果から出てくるべきアウトプットについてのご質問なのですけれども、いくつか実態分析された中で問題点がありそうだというような所がほのかに見えているのかと思います。その中で、一番大きいというか、かなりインパクトの大きなボトルネックというのがどの辺にあるかっていうのを、分かれば教えていただきたい。というのは、先週、空港長さんのところを訪ねる機会がございまして、ちょうどお昼、正午前後でしたけれども大阪航空局報告書の4ページのような状況がありました。滑走路から出てくる飛行機と滑走路に入ろうとする飛行機が、かなり錯綜していたように見受けられました。このような状況の時にどのあたりが本当のネックなのだろうかというのは、いろいろあるのでしょうかけれども、大変興味のある所であります、どこにまず手をつければいい

のか、つけなきゃいけないのかというお話が、次のステップとして検討しなければいけないのでではないかと思いますが、現段階でどのような感触であるのか、分かる範囲で結構なので教えていただきたい。

【安藤課長】

はい、分かりました。

どこがボトルネックになりそうかと、またどういうふうにしたら空港能力を上げられるかというような質問というふうに考えてあります。

平成15年度の調査結果によりますと、能力的には滑走路のピーク時間帯、12時から15時頃の処理能力と、それから貨物施設の処理能力がボトルネックになりそうかというふうに考えてあります。

それでは、どこをどういうふうにして空港能力を向上させたらいいのかというのを、2つの質問じゃないかと思ってあります。

滑走路の処理能力を向上させる場合におきましては、先ほども、説明を若干させて頂きましたが、滑走路の36時側運用、南側から出発・着陸を行う場合のピーク時間帯における着陸機の滑走路の占有時間を短縮する方策を講じる必要があると考えております。それでは、どこをどういうふうに改善するのかという能力向上方策は、これから調査でやっていきたいと思います。

また、先ほど申しました貨物施設の処理能力におきましては、資料の中でもご説明したように、上屋と代理店ビルが並列になっているとか、荷捌場がバラバラになっているとか、そういうようなところがボトルネックでございます。狭隘化している貨物地区については、能力向上方策を検討する際に必要な手法が決まっておりませんので、今年度以降の検討の中で調査をしていきたいというふうに考えてあります。

【佐藤部長】

ありがとうございます。

おぼろげながらですけどわたしが思うのは、やっぱり指摘されたとおり、スポットが足りない、あるいは自由に使えないということで出入りの時間がかかるという事が空港能力のネックになっているような気がします。エアラインとしては固定スポットを使いたいのだけれども、固定スポットが一杯であるがゆえに、そこが空くまで待っているというようなことがある。では、オープンスポットをうまく使えばいいのではないかというのを次にありますが、そこもなかなかサービスレベルを落としたくないということで、そのあたりが、エアラインの使い勝手とせめぎあっているのではないかという気がいたします。そのあたりのご検討を、今年度あるいは次のステップで、行っていただけるとありがたいというような気がします。

【安藤課長】

はい。16年度以降の調査の中で用地も限られているところもございますけど、その辺もできる範囲で、空港能力向上に向けてがんばられる所があれば調査・検討を進めていきたいというふうに考えてあります。

ご指導くださるよう、今後ともよろしくお願ひします。

【花城部長】

他にございますか。どうぞ。

【佐藤部長】

県の方で、やっていただいた調査の中で、旅行を取りやめる、混んでいたがゆえに旅行を取りやめることの経済効果として、100億を超す金額が毎年ロスになっているのではないかという分析がありました。一人当たりの県内での消費額に推計される年間の遺失旅客消費額を乗じているのではないかというふうに思いますが、具体的にどのような算定をされたかについて教えて下さい。

【傍士参事】

今おっしゃられたとあります。

何人やめたか、一人あたり本来想定される消費額がいくらであるかと、こういうことのかけ算であります。ちなみに、一人あたりどれだけ沖縄に来られた方がお金を使っているかといいますと、73810円程ということで、そこははっきりした数字があるわけですけど、取りやめた人数が、さて何人ですかということについては若干の推定上の幅があるということとして、そのため経済損失の金額についても幅があるということであります。

ただ、旅行代理店においては沖縄総合事務局の取りやめ率よりも、実際はもっと多くの人が取りやめていると思われているという話がありましたので、ひょっとしたらこの数字は、本当はもっと大きいのかもしれないという気が今はしております。

【佐藤部長】

今の点ですが、今後はピーク時の旅客を一人も逃さないという方針で今後望むのかという話に繋がってきて、この那覇空港が果たすべき役割というところと、必然的に我々が行う次の段階の需要予測というところも繋がってまいります。

このような議論の仕方は、ちょっとおおざっぱすぎるのではないかと、ピークというのは、なにも那覇空港だけにあるわけではなくて、沖縄のピークは全国的にもピーク期であり、供給サイドであるエアラインとしても当然収益を考慮した機材繰りや人員配置をするので必ずしもピーク時の航空需要に全て対応できるわけではない。また、そのピークの制限をとっぱらうとなると、膨大な投資が必要になってまいります。そうなると、このコストで提供できるサービスであるかということにもかかってきます。ですから、このような議論は那覇空港だけでやると危険だろうと思います。

今回の説明の中に羽田空港の制限というのも書いてございますけれども、羽田空港だけではなくて、エアラインが何機航空機を持っていて何機を飛ばし、1日中飛ばして回しているかというようなことも検討に入れる必要がある。あるいは那覇空港サイドでのグランドの職員みたいな受け皿も考えなきゃいけない。そういうことを考えると、取りやめたであろう人間に乗じるのは、ちょっと乱暴すぎるのではないかと思います。

この資料で、PIを行うと、もちろんインパクト・注目度が大きいというのはよくわかりますし、これに水をかけるつもりは全くありません。しかし、本当にそうなのかという、議論

になって頭をひねることになりはしないでしょうか。

全国どこに行つたって、お盆の時期には溢れている人がいるわけでありますし、対処すべき施設は、那覇空港の施設整備だけではないということを考えて、妥当なプレゼンテーションをしていかないと、全体に対して信頼が得られないのではないのでしょうか。この部分については、今後、是非我々も入りまして緻密な議論を行い、次のステップに入っていきたいと思いますし、お願いをいたしたいと思います  
以上です。

【花城部長】

はい、他にございますか。

【茨木課長】

今の質問に関連してですが、経済損失額が105億～180億円と試算されておりますが、数字になると、今のご指摘にもありましたように、考えておかなければならぬ要素が捨象されることになるので、慎重に扱った方がいいと思います。

観光消費額については、一人あたり7万いくらかとおっしゃったのですが、これには航空運賃も含まれるでしょうか。また、旅行の延期とか取りやめについて聞いているようですが、取りやめとは、取りやめて来なかつた人という意味になっているのだろうと思はりますけれども、例えば今年は取りやめたが来年に行くとか、そこまで離れてなくても違う時期に沖縄を訪れているということもあると思います。今回、アンケートをするときに、そのあたりの分類というか、定義づけはなされているのでしょうか。

【傍士参事】

1点目の7万3810円という観光消費額の中に航空運賃が入っているかということですが、本土側の航空運賃は入っておりません。内訳をざっと話しますと、宿泊が3万円弱、お土産が2万円弱、飲食で1万円強、こういう積み上げになっておりまして、本土側の航空運賃はこの中に入っていないということです。アンケートの聞き方について、プレゼンの中で担当が申しておりましたけれど、若干緻密なところにかけるところがありますけれども、ここは精査していく必要が、今後あるかと思っております。

【花城部長】

はい、他にございますか。よろしいでしょうか

それでは議事(2)についてはよろしいでしょうか。

では、次に進みたいと思います。

それでは本日最後の議事(3)の平成16年度の総合的な調査実施内容(案)に移ります。  
事務局説明願います。

【傍士参事】

はいそれでは、資料7に基づきまして、今年度の実施内容をご説明申し上げます。

資料6の1の もあわせて、ご覧いただきたいと思います。

今年度は資料6の1の フローの中で、左側に並んでおります薄い色のついた調査は、一通り全部網羅していることになります。

順番にご説明します。

既存ストックの有効活用方策といたしまして、旧ターミナル地区を含めたターミナル地区全体整備のあり方の検討をいたします。大阪航空局につきましては、ターミナル地区の課題検討ということで、今後のターミナル展開に際しての課題を抽出するとともに、対応方策案を作成していくということあります。県におきましては、利用者から見たサービス水準の向上に係る検討ということで、国際線旅客ターミナル地区、貨物ターミナル地区につきまして、利用者からみたサービス水準の向上を図るため、特にソフト面での改善、施設の改修等を検討することとしてあります。

それから、大きな2番目の項目、空港能力の考え方の整理でございますが、沖縄総合事務局におきまして、空港能力の評価指標の検討をいたします。平成15年度に県が実施いたしました航空サービスの現状及び望まれるサービス水準、及び、大阪航空局が実施いたしました運用実態分析と課題の抽出、これらの検討結果をもとに、現状の航空サービスの程度を評価する指標を利用者の視点に立って定量的に表す手法を検討するとともに、航空需要の増加に伴い低下する航空サービスの程度を把握する方法の検討を行うこととしてございます。

それから3番目に既存ストックの有効活用方策の検討でございますが、大阪航空局が空港能力を制約する課題への対応方策の検討ということで調査をいたします。調査内容としましては、現空港を最大限に活用するため、平成15年度に抽出された空港能力を制約する課題の対応方策、そして空港利用向上方策についての検討結果を踏まえまして、具体的な有効活用方策を検討することとしてあります。

大項目2の抜本的な空港能力向上方策の検討でございます。

まず、航空利用者特性の分析と将来需要予測の検討としまして、沖縄総合事務局が地域特性を考慮した需要予測手法の検討をいたします。調査内容としましては、地域の将来像や那覇空港の利用者特性を踏まえ、那覇空港の将来の需要を予測する手法を検討するということでございます。

最後に、地域における空港の役割と効果、住民意識等の把握において、県が那覇空港の社会経済的役割と効果及び将来像の検討の調査をすることとしております。調査内容は利用者等のアンケート分析結果及び定量的・定性的に整理した那覇空港の社会経済的な役割と効果を利用者の視点に立ちわかり易く再整理するほか、国内外の社会経済情勢の変化及び課題を踏まえ、那覇空港の将来像を検討することとしてございます。

以上でございます。

### 【花城部長】

ただいまの説明に対して、ご質問・ご意見等がありますでしょうか。

### 【花城部長】

私のほうから質問いたしますけれども、総合事務局の方で実施される需要予測手法の検討でございますが、滑走路増設等の要素として、将来の需要予測は非常に大きな要素になります

す。そういう意味で、地域特性を考慮した需要予測手法の検討について、どのように実施されるのか、そのお考えをお聞かせいただきたいと思います。

【佐藤部長】

従来、需要予測をやるとなると、年間の総量から入って、それでピークがどれくらいになるだろうかということを別の指標から検討し、そのピークに対応できるような施設計画を作っていくこうという考え方になります。最初の入り口の所では、ピーク日集中率みたいなもの、そこからブレイクダウンしてきたわけありますけれど、今後の需要予測の検討においては、やはり今日も議論がありましたけれども、いろんなところから見て、いろんな特性があるということを考慮するということでございます。地域特性、昼間のピークが非常に高いということ、季節のピークが2つ程あって、そこにすごく高い山が生じてしまう。代表例として上げているのですが、その特性を分析し、将来そのピークはどのように変わっていくかを調べていかねばならないと思います。今あるピーク特性で、そのまま旅客が3割増になればピークも3割高くなるのか、先ほども議論になりましたけれど、そんなピークの高い所に対応するようなコストをかけるべきかどうかといった議論があらゆる所で起こると思います。

逆にピークを低くして谷を埋めるということは、これまでに取ってこられた手立てで今後も行うのかということも含めて、将来像を予測する、さらには、那覇空港がどういう役割を果たすのかということを、さらに精密に議論していただいて、そこから来る姿を需要予測にも反映していかなければいけない。これまでの需要予測を行う場合には無かったような議論をした上で、需要予測しなければいけないのではないかと、そのように思っております。

そのような特性を推定しつつ、作業を行っていこうかと思います。

【花城部長】

宜しくお願いします。

他にご意見はございませんか

【茨木課長】

調査2年目になりますので、早めに成果の出せる事柄は他のものよりも早く結論を出して、実行に移すということが必要だと思います。あまり調査ばかりしていてもいつまで調査をやっているのだという批判が出てくる可能性もあります。

確かに抜本的な空港能力向上方策の検討というのは、今も議論がありましたように、いろいろなことを考えないといけない。基礎的なことにしっかり取り組みながら行うため、これには一定の年月がかかりますし、ステップ毎にPIも実施しますので、それ相応の年月をかけてやることになると思います。

一方、既存ストックの有効活用方策の検討についても、様々な検討があると思うのですが、この中には早い時期に実行に移せるものがあると思いますので、平成16年度の調査で、成果が出せるものは出していただき、17年度にも行うPIの第1ステップにのせていくということを考えていったらしいのではないかと思います。

先ほどの、PIの議論の時にもありましたが、現状の色々な所を改良する場合に、総合的な調査におけるPIの枠組みの中で考えていったら、むしろ逆にそちらに縛られて、早くやりた

いのに出来なくなってしまう恐れもあるわけですので、どこまでをPIの中で整理をしてやるかということは、よく考えていいかないといけないと思います。基本的にはPIの基本方針の中に、PIの対象として、那覇空港の総合的な調査に関する調査結果と書いてありますので、ここで扱われることは原則としてPIの対象になってくるという考え方であります。しかし、現在の施設を改良していくに当たり、規模の小さいものや総合的な調査とは別に実施できることもあると思いますので、それはそれでやっていく。平成14年に行った貨物地区の整備のようなものは調査と関わりなく実行していけばいいと思います。なかなか1から10位のものはこの調査に関わり無く、11以上のものは関わりあるというように、数字で分けられる訳ではないのですけれども、大雑把な感覚で、例えば、国内線ターミナル、国際線ターミナルとか貨物地区などの大きな枠組みを変えないで、その中で施設を改良するような施策は、既存ストックの活用に当たらないと考えてもいいと思いますが、もう少し大がかりで、例えば、問題になっている貨物地区を抜本的に解決しようとするとゾーニングの位置自体を組み替えないといけない。今利用されていないエリアの旧ターミナル地区もうまく使いながら、ゾーニングを変更しないといけない。そういう検討になってくると、総合的な調査の対象になるという感じがします。

また、この問題は今の既存ストックの能力をどこまで見るのかという話に関わってくるし、抜本的な空港能力向上方策にも関わってきますので、事業をタイムリーに進めていくのに、この調査のスピードがこうだから、それがここまで行かないとできませんでは、本末転倒になります。従って、そういう整備をタイムリーにやるという観点から、例えば、第1ステップのPIの情報提供に、ターミナルのゾーニングを組み替えて整備をやつたらどうでしょうかということを含めていくことが必要ではないかと思います。

資料では、第1ステップに既存ストックの有効活用の基本方針と書いていますが、基本方針だから基本的な哲学だけを書くというのではなく、問題の内容や緊急度によって、必要なものはかけていくという姿勢でのぞみ、そういう観点から平成16年度の調査において、必要な調査を進めていただければと思います。

### 【花城部長】

はい、わかりました。

他にご意見等はございませんか。

### 【松本部長】

大阪航空局としての決意表明とそれから総合事務局・県へのお願いでございます。

おそらく2年目の成果の全部なのか途中なのかの段階でPIの第一段階に入るだろうとお話しもありました。それと関連となるかと思いますが、おそらく空港に関する調査成果は、どうしても専門用語だらけで一般の方に分かりづらい。

とりわけ15年度あるいは16年度の調査内容で言いますと、私ども大阪航空局がやっている調査内容というのはどうしても専門用語あるいは符丁がたくさん出てきてですね。

そのままでは一般の方に見せてても何のことか分からぬといふレポートになる可能性が高うございます。従いまして、この会議の場で議論し意見交換するためのレポートとPIに供するレポートは、相当地変えないといけないだろうと私は思いまして、手間と時間がかかる

るだろうと思っております。この会議で議論すべき資料は、相当前倒しにやっておかないと間に合わないと、16年度の調査の作業を、私ども相当早めにやらないといけないと思うと同時に、3者が足並みをそろえてタイミングを合わせないといけないので、お付き合いを県と総合事務局とにお願いする次第であります。

【花城部長】

県としても宜しくお願ひしたいと思います。

他にご意見ございませんか

【茨木課長】

県のレポートの23ページ、その右側に交流による生産波及効果の推移のグラフがあります。これを見ると1999年が最も経済波及効果が高くなつて、それ以降はどんどん減つておりますが、航空旅客数は、このように推移していないと思います。2002年はいろんなことがあって減つたかもしれません、その前はそんなに減つていないと思うのですが、どういう理由でこういう数字になっているのでしょうか。

【傍士参事】

航空旅客数については、ご指摘の通り順調に右肩上がりでございますけれども、1999年を境に、観光リゾート局において、パック料金を消費額の計算に入れる等、計算の仕方が変わったということと、それから実際問題として、お金を落とす額が低迷気味だということもあって、このような結果になってございます。

【花城部長】

他にございますか、よろしいでしょうか。

そろそろ時間でございますから、会議を終わらせたいと思います。

お願いがございまして、今日ご審議いただいた議案につきまして、今後取りまとめを進める際、誤字、脱字あるいは軽微な訂正等がありうると思いますので、これにつきましては、事務局一任ということでご承認をお願いいたします。

それでは以上で議事を終了したいと思います。

どうもありがとうございました。お疲れ様でした。

【兼島室長】

以上をもちまして、第2回那覇空港調査連絡調整会議を終わらせていただきます。ご活発なご意見ありがとうございました。