

第7回 那覇空港調査連絡調整会議 議事録

1 日時 平成19年8月10日（水） 10:00 ~ 12:00

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	佐藤 孝夫
国土交通省大阪航空局飛行場部長	傍士 清志
沖縄県企画部長	上原 良幸

(2) 内閣府沖縄振興局からの参加

内閣府沖縄振興局参事官（振興第三担当）	福田 功
---------------------	------

(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	森川 雅行
------------------	-------

(4) 事務局

内閣府沖縄総合事務局開発建設部港湾空港指導官	成瀬 英治
内閣府沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所	津田 修一
国土交通省大阪航空局飛行場部次長	八木千津男
沖縄県企画部参事	滝澤 裕

4 議事

(1) 開会

(2) 出席者紹介

（略）

(3) 議事

【上原部長】

それでは、私の方で議事を進めさせていただきます。お手元に次第がございます。

大きくわけまして、議事が2つございます。平成18年度の総合的な調査の結果について、那覇空港の総合的な調査PⅠステップ3についてを議題といたします。

まず、議事1の平成18年度の総合的な調査の結果について事務局より説明願いいたします。

【滝澤参事】

説明に入る前に、配付資料の確認をお願いいたします。

「第7回 那覇空港調査連絡調整会議 次第」をめくっていただいた後に、「配付資料一覧」という資料がございます。

資料の1-1から1-5までが議事1の資料でございまして、それから議事2の関連として資料2-1、2-2、参考資料として「ステップ3のPⅠ手法と実施スケジュール」となってございますが、過不足はございませんでしょうか。

それでは、議事 1 の平成18年度の総合的な調査結果についてご説明いたします。

まず、資料 1 - 1 の那覇空港の総合的な調査フローをご覧下さい。

那覇空港については、平成17年度に実施した調査の結果、現在の施設のままでは、2010年から2015年度頃には夏季を中心に航空需要の増加に対応できなくなるおそれがあることが分かりました。

そこで、平成18年度は、滑走路増設等を含む将来対応方策について、整備効果、事業規模、周辺環境への影響の3つの視点から比較検討を実施しました。

有効活用方策の検討については大阪航空局、滑走路増設案の作成は沖縄総合事務局で実施し、将来対応方策の比較検討については沖縄総合事務局、大阪航空局、沖縄県の三者で実施しております。

続きまして、資料 1 - 2 をご覧ください。

平成18年度調査の具体的な実施内容が示されております。

有効活用方策の検討、抜本的空港能力向上方策案の検討、それから将来対応方策案の比較でございます。

空港能力については大阪航空局、滑走路増設案の作成及び将来対応方策案の比較等については沖縄総合事務局、将来対応方策案が周辺環境へ与える影響については三者を代表して沖縄県という順番で詳細にご報告致します。

では、大阪航空局からお願いします。

【大阪航空局：長内専門官】

(略 資料 1 - 3 の説明)

【沖縄総合事務局：上江洲係長】

(略 資料 1 - 4 の説明)

【沖縄県：寺本主任技師】

(略 資料 1 - 5 の説明)

【上原部長】

議事 1 の平成18年度の総合的な調査の結果について事務局より説明がありました
が、ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問等ありましたらどうぞ。

【佐藤部長】

膨大にわたる調査の内容をなかなか簡単に分かり易く説明するのは大変でしたでし
ょうが、ご苦労様でした。

今後、これを P I に掛けて行くわけですから、実施してきた内容を素人の方にも分
かり易いような説明の仕方を工夫していくことをお願いします。

質問というより確認したいことですが、端的に言って今回のステップ 3 の報告書の
結論は何であったか、総合的な調査で何をやろうとしていたのか、ステップ 1、ステ
ップ 2、ステップ 3 で順番にこういうことをやろうと計画的に行ってきたわけですが、

ステップ1では那覇空港の課題・役割・るべき姿をこういうものですよと結論を出して、それに対して意見をいただいて、確認をして次のステップに入ったと。

ステップ2では、2015年頃には現在の那覇空港は満杯になって需要に対応できないですよという結論を出した。その過程や考えについて整理してその結論に過ちがないか、P.I評価委員会に掛けて意見をいただいて上で大丈夫であるとなった。

今度、ステップ3では、どれが結論なんですかと聞かれた時に将来の対応方策のなかで抜本的な空港能力向上策においては、増設案が3案くらいに絞られて、比較検討した上でこのような特出がそれぞれありますよというのが結論なのか、この3案がどれも実現可能であることが結論であるのかどうかもう一度確認をしたい。

【成瀬指導官】

ステップ2の結論として、夏季を中心に将来需要に対応できないのではないかという結論を出したところでございます。それに対して具体的な対応方策としてなにがあるかとこのステップ3でお示ししたわけでございます。

その際に段階を分けて、何もしないもの、有効活用方策での対応、抜本的なものと。

抜本的なものも12案ほど考えて、その中から比較検討をして3案に絞り込んだというところまでが今回のアウトプットとなっております。

従いまして、ステップ3の結論が何かということに対しましては、抜本的な空港能力の代替案を示して、その比較を行ったというところがひとつの結論であるかと思いますが、先程の説明の中でも申しましたが、現在の代替案につきましては様々な仮定をもうけた上での代替案でございますので、今度次のステップに進に当たりましては仮定の確認ですとか、あるいは検討内容を更に詳細に詰めていった上で実際の案の絞り込みをやっていきたいと思っております。

【佐藤部長】

要するに、将来対応方策をいろいろ検討してきたけれども、対応方策をしない案は2015年の夏季頃には現空港では対応できなくなると、従って、将来の対応方策を考えなければいけないけれども、その対応方策なしでの対応は出来ないと。

有効活用方策でいろいろと二重化やったけれども、これでも足りないと、従って、抜本的な空港能力向上方策として滑走路増設をしないといけないと、それで検討したら3つくらいに代表的なものが挙げられると。

その3つはどれもいろいろと環境とか何かの影響があるけども、比較検討の結果、3案どれも実現可能性はあるということですか。また、こうしなければ那覇空港の将来のことは対応できないということが結論ですか。

【成瀬指導官】

1点だけ需要についていいますと、ステップ2の結論ででました2010年から2015年までの逼迫するということについて、今回提示しました代替案、3つすべて満たすということになっております。それから先の2030年までの需要という提示させていただきましたが、2030年までを見据えた能力の検証ということになりますと、今回出し

ました210m案は需要の高いケースを想定すると逼迫するような可能性も出てきているということも今回の代替案の比較のなかでお示ししているということでございます。

【上原部長】

よろしいでしょうか。総合的な調査の意義とか性格とか基本的なところであったと思いますが、他にはございますでしょうか。

【森川課長】

このステップ3の結論というのは、先程成瀬指導官が説明されたとおりであると思いますが、後で説明があると思いますが、この後の構想計画段階という実際の施設整備といいますか、新たな整備が必要だと結論が得られた後に進んでいくというものがあるわけです。そこにこの調査が活かされるというのがある意味での結論かなと思っています。

そのためには、今日いろいろとご検討の内容をお伺いいたしましたが、やはりいろいろな問題があって、トレードオフといいますか、あちらが立てばこちらが立たない、しかし、それを踏まえて意志を決定していかなければいけない。

それをどう評価しますかという、いろいろな人が、いろいろな見方で、いろいろ考えるわけですね。それに対して、今日3つ詳しくその抜本的方策を説明していただきたいわけですが、やはりそれがそれぞれ今のトレードオフの関係を明らかにして、いろいろなご意見を伺って、判断分析して次のステップに行けると。

今日は3つのよく検討された案が出されて、皆さんのご意見を伺うと将来の方向性が見えてくるということが最大のポイントと思っております。

それから、細かい話で恐縮ですが、質問させてください。

大阪航空局の資料で8の運用方法による滑走路処理時間についてのご説明の中で、独立運用というのは何かとういう定義があると思うんですが、760m(A)以上1310m未満という両端を合わせる案と1310m以上という案については独立運用という説明でしたが、厳密に言うとパターンAは同時の離陸でしたか、制約があるのでたまたまこれが片方を着陸と離陸に分けているから独立運用になっているけども、厳密に言うと独立運用では無いという解釈でいいですか。

【八木次長】

そういうことでございます。

【上原部長】

他にご質問はございますか。

【傍土部長】

今の議論いでた部分について、若干補足的なコメントをさせていただきますと、AとかBとか、両端が揃っているとかずれているとか、これはICAOの国際航空機関

の書面から引用していくと、揃っていると航空機の航跡乱流の影響がより少ないのであるということから能力が上がると、ずれないと逆に航跡乱流の影響を受けて能力が下がるであろうということでそういう評価をしているわけです。

ところが、あくまで教科書的な評価という要素が強うございまして、今後、管制の観点とか今後もう少し厳密に評価していく必要があるかと考えております。

その結果、多少両端がずれていても能力にさほど影響がないという結論もあり得ると思いますので、その場合は、今回抽出した3案というのは非常にシステム的に抽出されていますが、成瀬指導官が先程おしゃったとおりの前提の部分が適切であったかどうか、もう一度振り返るような機会が必要ではないかと思っております。

必ずしもこの3案がすべてガチガチだということではなくて、能力の評価の観点からも今一度マトリクスのところに帰るような局面もあると思っている次第です。

【上原部長】

今のはご意見と言うことでよろしいですか。他にございますか。

【福田参事官】

詳しい説明をいただきてかなり理解が深まりましたが、各代表案についてそれぞれの特長を分かり易く説明するということが一番大事かと思っていますが、その際にひとつ思いますのは、地上走行距離が長いとか短いとか言葉で表していますが、なかなかこのことについて分かりづらいと思います。

しかし、すごく大事な要素で空港の利便性がどうなるかということをこここのところで表現しているという風に思うのですが、案2が一番短いという感じになっていて、近いのにやや短いという表現になっていてこの辺りのところが実際どうなのかなと。

資料1-4の22ページの説明ぶりをひとつ工夫することが大事かなと思いました。

それから空港の能力について滑走路の能力の算定について非常に詳しくテクニカルに説明をいただきましたが、この能力がどうなるかということを一般の方に分かるように言うためには、たとえば、現在の空港の利用というのが頭にあります、その何倍くらいの能力になるかとか、もっと分かり易いのは観光客の数はどんどん伸びていて、沖縄県の方は昨年1年間で560万人というのが頭の中にきちんとあると思いますが、それに対してどうかとかおそらくその辺の説明をプラスしていくのがいいのかなと思います。

【上原部長】

まさに、今のご質問はこれからPIステップ3で調査報告書をどう作って県民に公表していくかということにつながってまいりますので、ここで、議事2に入りました、また、議事2が終わった後に一括してご意見ご質問を受けたいと思いますので、議事2那覇空港の総合的な調査PIステップ3について事務局よりお願いたします。

【事務局】

(略：那覇空港の調査報告書及び概要版の説明)

【上原部長】

議事2 総合的な調査PIステップ3についての説明が終わりましたが、ご意見・ご質問等がございましたらどうぞ。

【森川課長】

5章の今後の方向性のところで、40ページに今後の進め方があります。

その中で平成14年度から各段階を経てこうなっているということで構想段階、将来対応方策の作成とかあります。その中で、事業の評価及び採択の後に設計段階というのがあって、その箱の中に環境アセスメント等の手続きとありますけども、書いてある主旨が他の箱のものは具体的に項目の中身が書いてあって、ここには必要な手続きが書いてあるのでこのまま行くと設計段階というのに、環境アセスメント等の手続きをやるだけですかという感じになりますので、本当の設計をやるんであるとか、アセスメントは違う位置づけなんだという工夫をされた方が正確かと思いますが。

【成瀬指導官】

標記につきましては、誤解のない様な形に検討して、直したいと思います。

【上原部長】

他にございますか。

【佐藤部長】

40ページですが、調査段階で総合的な調査をしましたと、構想段階で将来対応方策の作成という風に書いてあることと、今回の将来対応方策の比較検討したことの違いというか区別はどうなっているかと聞かれたときはどう答えますか。

【成瀬指導官】

総合的な調査の段階では、代替案の比較までに留まっているわけでございますが、構想段階における将来対応方策、これは今回の代替案の提示からさらに一步進みまして、案としての絞り込み、実際に代替案としては1つの案に絞り込むということを構想段階ではやりたいと思っておりまして、その検討を将来対応方策作成という風に表現しております。

【八木次長】

先ほどご質問がありました管制能力というか、空港能力につきましても、まだまだ仮定の中で本当にどれだけの処理能力が上がるかということについては、現段階では確定していないという状況でございますので、この構想段階に向けては、本当に処理能力がどうなっているかということについて、航空局側として整理していくとともに考えております。

【福田参事官】

今後の方針の中で、アジア・太平洋地域の交流拠点、国際物流拠点の形成に向けてということで表題をつけて解説をされますが、沖縄県の方でこれから推進されると、しかも具体的なアクションも起こして行かれるということで、良いことだと思います。

この内容についてですが、さらに具体化をしていく必要があるかと、そしてこれについては、空港のこれから次の段階の構想段階とか施設設計画段階とか、こういう時に具体的にどういう風に反映されていくのかということが、ある程度整理される必要があるかと思っていますので、沖縄県を中心にこの辺りのところをがんばって検討していただきたいと思っております。

それから、もう1つ、33ページに概算工期というところに何年ぐらいかかりますよというのが書かれておりまして、注釈のところに漁業補償や環境アセスメント等の手続きに関する期間は別途必要ですと、こういうことになっていて、それからすると、いろいろな諸手続きを除いても、まだ、10年かかるのかと、あるいは210m案でも7年くらいかかるのかというような感じでありますし、いろいろな事情からすると、ちょっとかかりすぎる感じがします。

これらについては、これからいろいろと工夫がなされるべきものであると、現にそうされると思いますが、そのことによって、短縮等々の努力がなされるということをこの場の共通の認識の下で、我々としてはこの数字を見ておくという風にしておいた方がいいのかなと思います。

ちょっと余分かもしませんが申し上げました。

【上原部長】

どうでしょうか、期間の議論ということですが。

【成瀬指導官】

事業あるいは工期につきましては、現在想定される中で若干安全幅というものを考えて設定させていただいておりますが、当然、コスト縮減、工期短縮というのはやっていくべき課題だと認識しております、構想段階、そして施設整備段階での検討の中で縮減についても、当然、我々としてはやっていく所存でございます。

【傍土部長】

私も福田参事官とまったく同じ感想を持ちまして、10年長いなあと思ったわけでございますが、これについては成瀬指導官から答弁のあったとおりコストの縮減も含めて、工期の短縮というのをおおいに図っていくべきと考えておりますが、10年、10年と並ぶ中で210m案の7年というのは逆にちょっとこれで出来るのかなという心配がありまして、と申しますのも210m案というのは、今、いろいろな施設があるところに滑走路を造るわけですね。

たとえば、JTA、小型機の格納庫があります。様々な小さな施設があるとことを

撤去して、滑走路を整備していかなければならない。

そのためには、移ってもらうための展開用地を先に埋立なり、なんなりして用意して、そこに新しいものを造った上で撤去するという非常に手間がかかるわけですね。

こういう点からすると210m案というのは安いですし、一見早くできるような感じがしていいように見えるけれども、潜在的にはややこしい手続きを内在していて、そう簡単には行かないよということも頭に入れておいた方がいいと思います。

【八木次長】

実はこの件につきましては、那覇空港事務所長からも強い要望がありまして、なかなかこの210m案はそう簡単には行かないよというコメントをいただいておりますので、今日の調査のにつきましては、いろいろな仮定のなかで7年とさせていただいている程度けれども、改めて事務担当者では本当にどれくらいかかるかということも早急に検討したいと思っております。

【上原部長】

10年か、7年かということにつきましては本当にどうなのかと整理をさせていただきたいと思っております。

他にございますか。

【佐藤部長】

概算事業費の中で展開用地にかかる費用は、入っていますか。

【成瀬指導官】

入っています。

【上原部長】

他にご質問ございますか。

無いようですので、議事2について、原案のとおり承認するということでよろしいでしょうか。

この調査結果を踏まえて最終的なPIステップ3に入って行くわけですが、沖縄にとりまして、復帰後最大というか、復帰前から拡張整備の運動が展開されるとからすると戦後最大のプロジェクトだと思っております。

それが実現するかどうかにつきまして正念場を迎えるということで、国土交通省、内閣府、沖縄総合事務局、大阪航空局それから沖縄県が連携しながらPIステップ3、その後のいろいろな活動に全力で取り組んで行くことを確認したいと思います。

本日、ご審議いただきました議事につきましては、今後とりまとめる際に、誤字、脱字や軽微な訂正等が予想されます。

このことにつきましては、事務局一任ということで、ご承認をお願いします。

以上で議事を終了したいと思いますが、はいどうぞ。

【森川課長】

地元の決意表明ともとれるご意見をありがとうございました。

私ども平成15年度から総合的な調査を那覇と福岡で始めたわけでございます。

ほぼ同じケースで進んで来ておりますけれども、福岡は第4段階まであります、那覇よりちょっと遅れて第3ステップが始まるということで、那覇が最初の総合的な調査を終了する空港ということあります。

地域にとって非常に大事なインフラであって、今後10年、20年、もっと先をにらんだ形でどうやって進めていくべきかという非常に重要な調査を行って、今日事務局の方が非常によく練っていただいた資料を出していただきまして、ありがとうございました。

私どもとしても、このような調査の県民のご意見等と関係者の皆様等の幅広いご意見等を伺いながら、地元とも相談させていただいて、是非ともさらに前に進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願いします。

どうもありがとうございました。

【津覇副参事】

ありがとうございました。

これをもちまして、第7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。

皆様、ありがとうございました。