

第5回 那覇空港調査P.I.評価委員会 議事録

1 日 時 平成19年8月10日(金) 14:00~15:40

2 場 所 沖縄ハーバービューホテル2階 金鶏の間

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	八木 千津男
沖縄県企画部参事	滝澤 裕
内閣府沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所長	津田 修一

4 議事

(1) 開会

司会

皆さん、こんにちは。本日はお忙しい中、ご出席をいただきましてありがとうございます。ただいまから第5回那覇空港調査P.I.評価委員会を始めます。

県のほうは、交通政策課のほうで窓口をしております、私、課長の知念と申します。形ばかりの進行役でございますけれども、上間委員長に引き継ぐまででございます。

(2) 委員及び出席者紹介

司会

まず、本日の出席者のご紹介でございます。

琉球大学の名誉教授、本委員会の委員長であります上間清委員でございます。

淑徳大学国際コミュニケーション学部教授であり、国土交通省交通政策審議会委員であります廻洋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。

弁護士の大城浩委員でございます。

フリージャーナリストの崎山律子委員でございます。

引き続きまして、事務局のメンバーを紹介させていただきます。
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。
同じく沖縄総合事務局港湾空港整備事務所の津田所長でございます。
大阪航空局飛行場部の八木次長でございます。
沖縄県企画部の滝澤参事でございます。
最後に、県企画部交通政策課の伊佐班長でございます。
以上で、出席者のご紹介を終わらせていただきます。

では、議事進行を上間委員長、よろしくお願いをいたします。

(3) 議事

上間委員長

皆様、ご苦労様でございます。

早速、議事に入りたいと思いますが、ご存じのようにステップ1、2、3と、一昨年、17年はステップ1、去年がステップ2、ことしがステップ3と、だんだん計画の中身に関するいろいろな内容が濃くなくなってまいりまして、いよいよステップ3の佳境に入ったところでございますので、また皆さんのご意見を賜りたいと思います。

事務局がいろいろ立派な資料を準備して、こういう形でPI、県民の意見を聴取してよろしいかという、きょうは諮詢のようござりますので、ひとつ説明をよくお聞きになって、またご意見をいただけたらと思います。

それでは、議事に従って「PIステップ3の情報提供・意見収集資料について」ということで、事務局から説明をお願いしたいと思います。

事務局

(PIステップ3の情報提供・意見収集資料について説明)

上間委員長

ご苦労さまでした。

結構内容の濃いレポートですが、時間の都合上、短い時間の説明になりましたけど、よろしくお願ひいたします。

繰り返しますが、基本的にはこのステップ3でこれまでの需要の予測などの情報も提供し、これに対して基本的にこんなような施策の考え方があるということを情報提供して、県民の皆さんのお意見を聴取するというのが目的であります。

そういうことで、情報提供の内容としてこういうものでいいのかどうかですね。それで、ここに準備された資料の内容が適切なものであるのかどうかというところもあるかと思います。

それと、もう少し具体的には、最後のほうでアンケートのやり方、具体的にこういう質問の仕方で適正な県民の意見が収集できるのか、とれるのかというところがポイ

ントになるかと思いますので、どうぞそのへんを踏まえながら、ご意見と質疑をお願いします。

まずは、資料の説明について、どこかこのへんがわかりにくいとか、そのへんのことがございましたら、どうぞまず資料に関する質問などがございましたら、それからいきましょうか。その後ご意見をいろいろ伺いたいと思っています。

どうぞ、何かございましたら。

堤委員

質問させてください。資料 1 - 1 の 10 ページですけれども、自然環境の話、大体概要を載せていただいているわけですが、今確認されている海域環境、それから陸域環境に載っています生物類の名前等はいつ頃の資料からもってこられたものでしょうか。

事務局

お答えします。これは既往の調査ということで、平成 13 年から 15 年に実施した調査及び平成 18 年に実施した調査でございます。そして既往資料からもってきたものでございます。

崎山委員

今の質問に関連して、この自然環境の中で出てきました、それぞれのサンゴも含めて生物ですけれども、通常こういう環境の場合に出てくるのは、例えば貴重種であるとか、あるいは絶滅危惧種であるとか、そういうふうな形の、ある意味で分類がなされますよね。これは一応、名前はいろいろと書かれていますけれども、この中で例えば貴重種であるとか、それから絶滅危惧種があるのかどうかも含めて、そういうふうなことというのはわかるのでしょうか。それが 1 点。

もう 1 点、27 ページのほうですけれども、これは滑走路増設案の選定という形で、パターンの比較方法となっていて、瀬長島への影響が周辺環境への影響の中で出ているのですが、これで見る限り、大嶺崎というのはどのパターンでも引っかかってくるところではありますけれども、ここであえて周辺環境への影響の中で、瀬長島への影響だけに絞られたというのは何かあるのでしょうか。というのは、大嶺崎というのは戦前から小禄村自体が飛行場に取られて、唯一残っている部分としても、ある意味では残された文化財も含めてですけれども、御嶽が 5 力所、小禄はもっとたくさんあったと思いますが、今ここにしか残っていない貴重な文化財も多分あるかと思います。そういう意味で、この瀬長島への影響だけに絞られた何か意図があるのかどうか含めて、この 2 点を教えていただければと思います。

事務局

お答えします。まず、貴重種とかの種類については、昨年度実施いたしました調査の中で、レッドデータブックに含まれているものとかが、既往資料の中で判明をしております。それに関して、かなり数も多うございまして、詳細を今この冊子に記述をすると、非常に分厚くなってしまうのですから、これは別途ホームページのリンク

のほうで詳細な情報を提供させていただこうというような形で今考えてございます。

それから、滑走路増設案の選定で瀬長島のところだけを取り上げたのは、実はここは当然、周辺環境の影響、大嶺崎も含めて、それどころか海域の埋め立ても含めて、これは慎重に検討していかなければいけない案件だと思います。

この空港能力、利便性もそうなのですが、実は滑走路を沖につくる場合、沖合から浅くやって南と北へ 12 パターンができたんですが、12 パターンの特徴を皆様にそれぞれお知らせをすると非常に煩雑になる。そこで、3 案ぐらいに絞ってそれぞれの特徴を沖合に示すとどうなのか、一番身近でどういうのかという 3 案ぐらいにこの 12 パターンを絞ろうという、その作業をこの 27 ページのところではしています。

したがって、ここで 12 パターンから 3 パターンに絞るために、各案の特徴のそれぞれ違う部分だけを特徴的にそれぞれ、日発着回数、地上走行距離、概算事業費、自然環境に関してはやっぱり瀬長島への影響が避けられるかどうかというのが一番 とか

とか × とか差が付くものですから、そこだけを取り上げました。ここは大嶺崎を入れてしまうと、この評価のところで全部 × になってしまって、選ぶときの評価ではなくなってしまうものですから、これはあくまでも 3 案に絞るためだけにここで、特徴的なところだけを取り出したものであって、大嶺崎を軽んじているとか決してそういうことじゃなくて、それぞれ違う部分、主にどの案にあっても違う部分だけを特徴的に取り出したということでご理解をいただければと思いますが。

上間委員長

いずれの案の中でもすべて含まれているものであるから、比較するには特別これを抜き出して比較することもないだろうと、こういうことですね。

事務局

そういうことでございます。選ぶ段階ではですね、もちろん将来的には、この 3 案に絞る段階ではということでございます。

上間委員長

それから先日の話、レッドデータブックがどうなっているかということは、この情報、今の段階でくるのは、その情報までは提供は……。

崎山委員

ただそこに何か明記することは必要じゃないですか。もっと詳しいことへのアクセスの方法があるとかですね、そういうのはやっぱりやってもいいんじゃないかなと思いますけど。ここにアクセスすれば貴重種についてわかると。

事務局

詳しい情報はホームページに出ていますが、さらにここの部分に付け加えて、自然環境に関してもすべての情報が、さらに詳しい情報をホームページでご覧になれるようにというのを一応巻末のところに付け加えて「ホームページではこれまでの調査結果

やさらに詳しい調査結果を掲載しております」ということで、ホームページのアドレスを載せてございます。こちらのほうに詳細に昨年度調査で得られた自然環境のレッドデータ、全部の種類とか、かなり数が多くなってきますので、これはちょっとなかなか皆さんにお配りして記載するという部分が出てきてしまうと、この冊子も分厚くなってしまうものですから、ちょっとこういうような形でさせていただいたんですが。

上間委員長

今の段階では、私の個人的意見としては、そこまでは必要ないかなという感じがします。計画の段階で、構想、基本、整備、実施ですか、だんだん具体的になってくると、こういう細かい点等も必要ですが、今のところは計画の構想みたいなものですよね。

事務局

構想の前の段階の調査段階というふうに言ってありますので。調査段階として現在わかっている情報をとにかく皆さんに広く提供すると、こういう段階です。

上間委員長

だから、レッドデータブック上のときには、これは基本計画と整備計画という段階での課題になるかもしれませんので、そういう範囲の対応でよろしいんじゃないかなというふうな感じがします。

それではどうぞ、ほかに。

廻委員

27 ページの今おっしゃった、評価内容、評価方法。この評価方法のときに、例えば発着回数のところは、最も発着回数が多いとか 2 番目に発着回数が多い、3 番目に発着回数が多いという比較の仕方なんですが、その下の地上走行距離に関しては、2.0 倍、2.0 倍～2.5 と、こういうふうになっているんですが、どっちかというと、数字でいくのが発着回数のほうで、こっちのほうは地上走行距離は確かに 2.0 倍といえば、何か 2.0 倍なんですけど、何かすごくのびちゃうような感じですけど、それほどの問題でも……。もちろん燃料もかかるし、時間もかかりますけれども、発着回数が倍になるということと、2 の倍の意味が違うので、ちょっとここの評価方法のところは、これで適切なのかなと。何となく、誤解というわけじゃないんですけど、上の発着回数と地上走行距離が逆でいいんじゃないかなという、逆といったら変ですけど。

事務局

確かに 2 倍とかそういうのがあって、ここで最後、本当に案を選ぶ段階で、この個数がそれぞれ同じ重みづけですよと、多ければこの案を選ぶんだとなると、これはこれでおかしいじゃないかと。倍になるのと 2 倍と 2.5 倍、そもそもこの重みが違うでしょうということなんですが。先ほど申しました、ここでは 12 案を 3 案に絞るときに、どこに差があるかというのを、ある意味 、 、 であらわしていく…

...

廻委員

それはよくわかるんです。そしたら、例えば、最も発着回数が多い、1番目に多い、2番目に多いというような比較の仕方もあるわけですから、最も時間測るとか、2番目かかるとか、3番目のかかるという方法もあるわけです。上のほうを何倍になるというやり方もあるわけです。

事務局

表現が違うと、そういう趣旨でございますね。

廻委員

表現です。どっちかというと、倍とか2.5倍というのが重要なのは発着回数で、1番目長い、2番目長いというのは、むしろ距離、この2番目の地上走行距離じゃないかなという印象を私は……。ちょっとパラメーターっぽくなりますけど。

事務局

先生がおっしゃることはよくわかりました。実は、何が難しいかというと、12案の中で距離を一番長いのから一番短いのにまず並べ替えて、その中で3つに絞っていかないといけないという作業になってしまします、ここは。

廻委員

1番目というより、2番目だけじゃないと、たくさんあるから。

事務局

そうですね。ですから12ケースのそれぞれ長さを、一番長いのを次、12番までつけてという評価になってしまいますから。

廻委員

私は、この評価が悪いというんじゃないくて、読んだ人の印象でしょうね。とても長くなるようなイメージがつくことは。

事務局

何倍とか、何倍以上を二重丸にしたとかという下の表現であれば、あわせるべきではないかと。

廻委員

ちょっと上はこういうふうにしておきながら下は倍でするのは、むしろ下がとても長くなつて、上は大して発着回数はあまり増えないみたいな印象を与えるんじゃないかなという、そういう危惧です。正しい、正しくないじゃなくて読んだ人の印象です

ね。

事務局

事務局のほうで表現の統一を検討させていただければと思います。

大城委員

先ほど崎山委員の関連ですけれども、自然環境の部分で、公共関係の工事が問題になっています。すべて希少種だけが1つのシンボルとしてあがってくる。ですから、今、辺野古でやっているのはジュゴンが出てきまして、それからサンゴ礁が出てくる。やはり、一般的にここにどういう植生がありますよということで、その植生あるいは植物群落のようなものが1つの特徴になっていまして、それは残さなければいかんのかどうかという意見を聞くとか、そういう話の場合は別ですけど、ここに出ているものがいわゆる特別希少種でも何でもないようなものをあげているんしたら、希少種というものを挙げていって、それがどの程度の、沖縄県内自然の中では評価を受けるものだというふうなことを明記しませんと、自然環境に関する影響の評価の仕方を、おそらく見る人はできないと思うんですよ。

ガジュマルとか、なんやかんや言われても、こんなの別に実を言うとどうでもいいんですよ。要は、そこのほうでなくなるものの中で貴重なものがあるかどうか。それが知りたいわけでして、そしてそれが例えばの話、泡瀬の場合には移植をすれば何とかできるんじゃないかとか、そういうふうな話をする。やはりここの部分は、崎山委員がおっしゃるような、むしろ皆さんが考慮すべきものを入れていくというほうが、よろしいんじゃないのなかという気はします。

それから、廻委員がおっしゃっていた滑走路の地上走行距離の件ですけど、これは私の事務所のほうに担当者の方がお出でいただいて、説明を受けたときから非常に気になる箇所でして、これはどうだろうと思ったんです。航空会社は燃料とかそういうふうな形の関心であり、皆さん総合的な判断をされるのかは知りませんけど、我々としては大体飛行機に乗って何分ぐらいで空港ターミナルまで着くんだろうというふうな、例えば現行20分ぐらいが、こうなると30分ぐらいかかるとか、40分ぐらいかかるとかというふうな形のほうが実感としてわかりやすいんじゃないかなと思うかなと。

ですから、那覇空港が平行滑走路を仮にやったとしまして、沖合に最大の1,310の間隔で延ばしたとしますでしょう。我々が羽田に行ったときや、成田に行ったときなんかと比較しまして、本当に耐えられないような、乗客としてはあまり快適性を感じないような、そういうふうなものなのかどうかというのが実を言うと、利用者の立場からするとOKの気がするんですね。ですから、今あるやつの倍はかかりますよとか、そういうふうなものはわかるんですけど、今あるやつは何分かかっているんだとか、どの程度かかっているんだというふうなのはわからない。おそらく距離よりも時間のほうが、この場合にはわかりやすいんじゃないのかというふうに思うんです。何となくそんな感じがしますね。

事務局

まず自然環境のほう、10 ページに書かれている中で、基本的にはかなり貴重種を中心リストアップはさせていただいておりますが、先ほどどこにでもあるようなというふうにおっしゃいますが、ちょっとそのへんを含めてここはもう1回確認をさせていただいて。

ただ、おっしゃいましたように、これからこうやるとなくなるとかという細かいことは、実際、施設計画を配置し、さらに細かい調査をしてみないと、実際にそれは今後、自然環境、植生等に関してはなかなか言えないものですから、これをやるとこれがなくなるとかというところまでが現時点ではっきりしているわけではなくて、いわゆるこの周辺海域で今まで既往調査で見つかったもののうち、主にここが貴重種を中心に、一応こんなものがありますと。下手に今度は逆に隠してしまうと後々、またいろいろ自然団体のところから「知っていて隠した」というような話もありますので、とりあえず前広にこんなものがあるという情報提供だけをさせていただいて、また、今後、構想段階で仮にそれが引っかかるのであればというようなことはやっていきたいと。逆に言うと、逆のほうへミスリードしていないかというご指摘かと思うんですが、ちょっとそのへんは貴重種を中心にリストアップをしていますが、そのへんはもう1回確認をここにリストアップしている、クライテリアですね。そのへんは、もう1回事務局のほうで確認をさせていただければと思います。

上間委員長

あと1点ございましたか。

事務局

2点目は先ほどの地上走行距離の問題。これは距離がいいのか、時間がいいのかということもあると思いますので、先ほどお答えさせていただいたように、もう少し検討してみて、適切な表現方法を少し探してみたいと思います。

上間委員長

それについてはアンケートなさる県民というか、一般の方々の感覚に近い表現で、よくわかるような表現にできるだけしていただくということでお願いいたします。

いろいろそれに対する質問だけではなく、ご意見も出でいらっしゃるわけですが、1つこちらとしてご確認をしていただきたいものがあります。

まずは20ページの前提というのがございますね。滑走路増設案の前提条件。これは航空計画の技術的な点から、おそらくこういうふうな前提をおいたということでしょうから、これはよろしいですね。前提のあり方によって、また内容が変わってまいりますので、前提については一応ご確認をしていただきたいと思います。ここはよろしいですよね。

今もすでにご意見出ましたが、27ページの12案のうちから3案を選んだ基本的な理由は何でしたかね。もういっぺん確認をしましょう。

これから見ると 、 、 とかいうのは結構同じウエートでみんなありますよね。それをどうしてこの3つにしたかということはどこかに書いてありますか。もういっ

べん繰り返しになりますけれども。

事務局

選定結果の主な理由は、27 ページの左下に書かせてございますが、まず基本的には滑走路がどれだけ沖に離れているかと、1,310mで一番離れている、それから 930m、中間案、それから一番近い 210m 案、それぞれが一番特徴的だろうと。その中からそれを選びました。

それで 1,310m 案は一番離れた案の中で、概算事業費が最も小さい、それ以外の要素があまり変わらない。地上走行距離は若干長くなるんですが、事業費が 2,400 億円、2,900、3,500 とそれぞれ北に行くに従って高くなるものですから、一番離れている中で一番事業費が安いものを選んだということです。

それから、930m と 760m、これは処理能力が 520～530 のと、600～620 のそれぞれの案がありますが、あと遠くに行くと利便性が多少悪くなる。概算事業費が安いのは 2,000 億円から 2,700 億円というのがございますが、この中で 760m まで近づく、先ほどの瀬長島がどうしても頂上部に一部影響があるため 760m の、、となつております。それで 930m 離すと、南に寄せると ということで一部改変が出てきますが、2-2、2-3 ですと、ここは瀬長島への影響が出なくなる、になる。なおかつ 2-2 と 2-3 を比較しますと、2-2 両端合わせると処理能力が高く、なおかつ事業費も 2-3 より安いということで、この中間案からは 2-2 案を代表案として、評価が高い案として選ばせていただきました。

それから最も近い、これは埋立てが少ない案になります。210m 案でございます。これは空港能力が低いのですが、それぞれ事業費があつて一番安いということ。瀬長島はどうしても若干の影響が出てしまいますが、この中で一番瀬長島への影響が多少、本体が抵触する 4-1 案に関しましては、これは評価が低いということで、一部頂上部の切取案になる。それから、4-2 と 4-3 を比較すると事業費が安いほうの案ということで 4-2 案というのを、一番近い案の代表案として選ばせていただきました。将来的にこの 3 案からどこかを選ぶということではないんですが、この特徴を示すという意味で今回この 3 案を代表案として選ばせていただきました。

上間委員長

はい、よくわかりました。

大変合理的な説明だったかと思いますが、よろしいですかね。いかがでしょうか。

廻委員

結局、この 3 案から選ぶことにはなるわけですよね。というのは、例えば 1-3 とか事業費がべらぼうに高くなってしまうので、なかなか遡上にのらないとか。そういうこともあるので。そうとは決まらないんでしょうけど、やっぱり可能性として…。

事務局

ここはまさにこれから P.I. にかけて皆さんのご意見をいただくものなので、これが

ベースになり、一部改善をしていくとか、そういうような形になっていく。

廻委員

というのは今後のときに、常にやっぱり 12 あって、ここから 3 つですよというのを言うわけじゃないですよね。

事務局

と言うわけではないですね。

廻委員

やっぱりこの 3 案に收れんしていくというふうに考えた、1 つのベースに…。

事務局

それは 1 つのベースになるとは思います。はい。

大城委員

これはこういうことじゃないんですか。私はこういう受け取り方をしたんですけど。要するに、空港を増設、その他のことを言いますと、拡張していく西側のほうに延びていくのは間違いないというふうな形にすると、1 つは現在事例のある千歳のようなもので考えましょうと。それから基本的にはおそらく那覇空港で 2 本をやる場合の、最も合理的な範囲の中の一番大きいものが 1,300 でしょうと。それも 1 つおきましょうと。あと、中間案のようなものを置いておいて、その 3 つのご意見を県民のほうから聞きたいと。そういうふうな趣旨じゃないのかなというふうに受け取ったんですけど。

事務局

基本的にはそういうことでございます。その中で多少南北にずらしているものですから、そこを選んだといっていますのは、ある意味滑走路をどこに置くかというと、特徴的な案をここで選ばせていただいたと。こういうことでございます。

廻委員

多分、一般というか、市民にとっては、この 3 つの滑走路の案をどれにしたらいいのかというのは、かなりプロの判断なので、との 2 つを足して考えて、そこから考えるほうが普通なんだと思うんですよね。市民の目から見ると。3 つのどれがいいかというのはこういうふうにあって計算して、当然ながらプロフェッショナルでの両端揃えとかね。何揃えといってもなんかびんとこないでしょうし、説明されてもね。多分、増設案の場合はこれ、増設案か増設案じゃないかということで、もう増設案に決まつたらその中でプロに選んでもらうみたいなものになるだと思うんです。

事務局

おっしゃるとおりで、滑走路を西側にやるときに、どういう案があるんだというイメージをそれぞれもっていただいて、こういう方策がありますよというので、それと滑走路を増設しない場合との比較で、増設するのはこんなイメージというのをもっていただくにあたっても、それぞれの案の差異があるものですから。ちょっとこのぐらいのそれぞれ提示をしておかないと、逆にイメージがつかみづらいと。

廻委員

特に瀬長島とか要するに環境問題のときに、こういう案があって、この3つで、こういう面がまずかったからこういうふうになったんですよという説明がいるということですね。普通、市民から見ると環境のところに目がいってしまうでしょうね。両端がいいなんてわからないですからね。

上間委員長

それでは、この3案に選ばれた理由はご説明のあったとおりでございます。

廻委員

これ、いいと思いますよ。

上間委員長

コストの問題を忘れていましたが、これは計画の段階が進んでいくと、行政の方がお好きなB／Cというのをやっていくんですね。そこまでいっていませんよね。

事務局

ええ、まだそこまでは、設置計画もかたまっていません。当然、これ事業を着手するときはB／Cというのは当然クリアしなければいけない。

上間委員長

そうすると、もちろん1-1の案を選んでいるけど、実は1-2の案がB／Cのことをやってみるとベストだったという可能性もあり得るわけですね。

事務局

そうですね、そういうこともあり得るとは思います。

上間委員長

パターンの代表的なものを選んでご議論をいただければということです。

それでは、これについてはこれぐらいにいたしまして、33ページ、34ページの注のところに、これも私が判断するには、計画の段階でいろいろ対応が変わってくるんだと思いますが、経済効果というのがありますね、経済効果。ここ損失だけを勘定しているんですね、そうですね、損失だけね。損失額って書いてあるでしょう。本当は経済効果というと、波及効果とか何とかいって、いろいろ難しいのがあるでしょうけ

れども、これはもっと詳しい計画の段階になっていくと、そのへんの計算されていくんでしょうね。今の段階では……

事務局

ここは非常に単純に、現在の空港を需要ばかり伸びていくとして、それの人々が来たときに、県内に入る増えるお客さんの数が今平均幾らぐらい使っているかというので、仮に需要が、例えば現行ケースであれば施策がなかった場合にはそれのお客さんが来れなかつた場合に、損失するであろうという額を単純計算してございます。これ以外に経済効果はいろいろございますので、ここは単にそういう意味からの比較をしているという状況でございます。

上間委員長

実際は経済効果というのは、非常に大きなテーマですよね。

廻委員

ちょっとそういうふうには思ってもらえないかもしれません。意外に小さいじゃないかと思われるかもしれません。

事務局

経済効果、こここの注の 2 だけでははっきりしないですが、31 ページのほうにそれぞれの項目の説明でございますが、31 ページの経済効果のところですが、滑走路の増設に伴い入域客が増加することによる県経済への影響ということですが、31 ページのさらに 2 があって、2 経済効果の試算というので、直接効果としてということで、今回の直接効果は、実は入域客 1 人当たり消費額を 7 万 2,421 円と仮定をして、将来に入るであろうお客さんに掛けたと。

廻委員

直接効果という言葉は入れたほうがよくなっていますか。観光白書でも、直接と波及と 2 つの にしていますから、じゃないと、ちょっと小さい印象があるかなと。

上間委員長

経済効果といえば、非常に大きなパイがある中で、そのうちの一部を見ているわけですから。

事務局

こちらのほうでさらに数字が出てくるところに、これが入ってないと誤解を……

廻委員

こっちはあるんですけど、前もって戻って見る人はあまりいないので、そこでわかりやすいほうが……。もしこれつくったものはしょうがないんですけど、ここに経済効

果のここのところに直接効果のみとか、直接効果とか何か入っているとわかりやすい。

事務局

32 ページへ戻っていただくと、直接効果プラス産業連関表による波及効果も入れた数字になってございます。すみません、訂正いたします。

堤委員

今のお話、それでいいんですけど、廻先生が小さいじゃないかといわれたのは、例えば東京なんかの検査に比べれば確かに小さく見えるんですけど、観光産業全体で沖縄県で今 4,000 億円ぐらいですか、三千何百億、この数字がわかっていてれば小さくないんです。それを注に入れておいてもらったらわかりやすいと思うんです。

廻委員

今、確かに連関表入れてというんだったらわかります。観光だけだと、直接効果だけだともったいない、もったいないといつたら変ですけど、と思ったものですから。そしたら、こちらの注のほうの説明だけを見る人は今度またピンとこないかもしけないので、説明がわかりやすくというか、特にこういう表をつくったときは、私思うのは、前の何ページを見てとか、ここ見てというのは、その場で 1 ページ 1 ページで見開き見開きで完結した世界がないと、約款とかはいいんです、約款だからどうせ見させないようにつくってあるわけですけど、普通はこういうものは見てもらうためのもので、そのページにおさまっているのがいいと思います。

堤委員

34 ページの注 2 に入れればいいわけですね。

廻委員

そうですね、ここにもうちょっと。

事務局

わかりました。今のご指摘、それから現在の先ほど堤委員からもご指摘ありました、現在の沖縄県の観光の効果というのはこのぐらいなんだというような表現も含めて、事務局で検討させていただきます。

上間委員長

では、よろしくお願ひします。

堤委員

その前のページ、32 ページのところなんんですけど、注 1 と 2 があって、その横に小さい絵が入っていますよね。滑走路の上に旅客機と自衛隊機が飛んでいる絵。自衛隊機のほうが 84 回なんですね。自衛隊の発着回数が 84 回を加えた。注 1 に書いてある

んですけど、84の先っちょが、真ん中に向いていて、どっちかわからないんです。きちんと自衛隊機に向けておいてもらって。

事務局

わかりました。イラストが中途半端な状態で、すみません。

堤委員

できれば、84の上に自衛隊機って書いておいてもらったほうがわかるんじゃないとかと。

上間委員長

39ページ、今後の那覇空港のあり方というもの、これは上位計画のところで、この那覇空港のあり方に関連した内容がどうなっているかということをまとめられたものですか。そう理解していいですか。

事務局

上位計画というか、若干のここは注釈というふうにお考えいただければと思いますが。1つは、普通の需要予測をやっていますが、今、国際物流拠点の構想ということで、沖縄県として取り組んでありますので、今後こうした、今全日空が物流拠点を那覇空港に設けるという話もございますが、そうしたところは普通の需要予測の中に設けてないので、今後そういうことの形成に向けて若干影響が出てくる部分がございますというのが1番で書いてございます。

それから、2番に関しては、今後の事業に進めての環境配慮の財政負担等に関して関係の配慮をするよう十分検討してまいりますということ。

それから、3番目に関しては、こうした点を踏まえて、このレポートに関しまして、皆様方からご意見をいただきたいという部分を、注釈のような形で記述をさせていただいているというふうにご理解をいただければと思います。

上間委員長

アンケートでは、このへんはどうなっていますか。これを参考にしてお答えくださいということになっているんですか。

事務局

いえ、別にここを参考にしてではなくて、アンケートとここはリンクをしているわけではありません。今後こういうこともありますよ、参考情報あります。最後の参考は、このレポート全体に関してご意見いただければという。

堤委員

今のところもそうなんですけれども、そのほか幾つか、文字ばっかりのページというのが何ページかあって、読むのがつらいところが結構あるんです。すみません、老

眼になってよく見えないところもあるんですけど。例えば、4章、29ページとか、そういうったところで、何か図解的な書き方できないかなというのは考えていただけませんか。少しブレークダウンしたような形で、項目を並べてくれるとか、視覚的にわかりやすい表現というのはできないでしょうか。

事務局

レイアウトまでいけるかどうかですが、記述の仕方で段落をあける、あるいは見出しをつけるとか。

堤委員

例えば、今の39ページでしたら、ゲートウェイ構想とか、外国人観光客の誘致とか、項目は何個か挙がってくると思うんです。そういう重点政策みたいなやつがこういうのを今やっているんですよというようなことがわかると、もっとわかりやすくなるんじゃないかな。全部読みきらなくても、単語だけ見てわかるようなというイメージになりますか。

事務局

そうですね、何か見出しをつけるか単語を少しポイントを変えて強調するとか、行間をあけるとかというような、確かにちょっと、39ページは似たようなトーンの文字ばっかりになってしまっていますので。

堤委員

読むのがつらいんです。

事務局

そのへんちょっと、どの程度工夫が可能か、ポイントを変える、重点の言葉を少し太文字にするとか、大文字にするとか、アンダーライン引くとかという感じですね。ちょっとそのへん検討させてください。

上間委員長

いろいろあるでしょうけど、ここでちょっとご意見をまとめておかなければいけないことなので。具体的なアンケートをとる、資料1-2と、それから質問、アンケートペーパーがございますが、これはよろしいでしょうか。

この回答、これはハガキなんですか。

事務局

長い、こういうようなハガキに、ここで切れるというふうにお考えください。外枠のところで切れた、さらに紙はもうちょっと固い紙になりますが。

上間委員長

ハガキではないんですよね。

事務局

ハガキのちょっと長いというか。これですね。(資料提示)

上間委員長

基本的にステップ1とステップ2と一緒にやるんですね。

廻委員

一番最後の39ページは何となく唐突というか、これは例の航空分科会の答申があつたとかアジア・ゲートウェイがあったということで、こういうものがプラスされたと考えてよろしいのでしょうか。

事務局

そうですね。そういうような……

廻委員

突然出てきたみたいで、ちょっとね。

事務局

そういうような背景とか物流拠点、最近アジアケートウェイみたいな話があつたというので、そういう情報ということで。

廻委員

そういうことで、ちょっとそういうものがということですね。何かこの1、2、3というのが、同じレベルではないような気がするんです。1と2があったら3だけ別に囲むとか、何か。今後の那覇空港のあり方って、ここで規定していいのかと。

上間委員長

そうですね。

廻委員

むしろ、「那覇空港を取り巻く環境」とか何とか。あり方というと、決めちゃってる。

上間委員長

方向性もそうですけどね。

廻委員

方向性もね。なんかちょっと、決めている、そういう印象をもたれたら嫌だなどい

う、ちょっと心配がある。

上間委員長

ここはこういう考え方いろいろありますよという情報提供。

事務局

なかなかふさわしい言葉もなかったもので、何かいい言葉のご提案があれば。

廻委員

ここは、どちらかというと、別に那覇空港だけではなくて、空港、例えば環境みたいなことですよね。アジア・ゲートウェイとかそういうもの。那覇空港を取り巻く環境とか。あり方というと、もう結論が出ているような印象、そしてまた批判が出るんじゃないかなという心配なんです。

崎山委員

むしろこれから那覇空港についてあなたの声をくださいということを前面に出して、それを出した上で現在の那覇空港を取り巻く現状について触れながら、むしろ一番ウエートが求められるのは3番のほうじゃないですか。それをやっぱり際立たせるために、現在の取り巻く那覇空港の現状を報告しながら、というふうなほうがいいんじゃないかと思いますけど。そうじゃないでしょうか。このまとめとしても。そうですね。

廻委員

もう2年も経っているので、最初は平成17年からまたちょっと変わってきたところもありますよね。

事務局

そうすると今後の那覇空港を取り巻く環境として…。

廻委員

今、崎山委員がおっしゃったのは非常にいいと思うんですけれども、これからも声をくださいと。なぜかというと、その中の情報の1つとして1と2があるという、そういうやり方もいいかと思います。

事務局

表題としてはこれから那覇空港についてのあなたの声をくださいという表題にして、その中としてこの情報を入れておくと。

廻委員

というのも悪くないかも。

上間委員長

確かめたら方向性とか、あり方とかも決まっているのに、また意見を聞くというのは。関連情報みたいなものですかね、これは。

事務局

崎山委員からご指摘があった「あなたの声をください」というのを前面の表題に出すような形にして、これはここの取り巻く環境情報というような形で。

廻委員

確かに最近、例えば私は航空分科会を前と今回でやったんですけど、前のときには上下分離とかはけちょんけちょんにたたかれたわけですよ、関空のこと。ところが、この間、関空がオープンしてテレビで観るのは、「何だ、遅れているじゃないか、さっさとやれ」というのがマスコミの状況なんですよ。昔はさんざん、同じマスコミとは思えないんですけども。今は「何、遅れているじゃない。アジアの競争に勝てないじゃないか。さっさと空港を整備しろ」という声なんですね。だからそれはやっぱり取り巻く環境というのは多少変わってきたというのがあるので、そういう意味では「声を聞かせてください」というときに、17年に始めたときよりちょっと変わっているので、そういうことを入れるというというのはいいんじゃないかと。

事務局

わかりました。今、委員からご指摘があったような形で表題を含めて。先ほど堤委員からのレイアウトの問題も若干ありますので、ちょっとそれらも含めて39ページあたりをちょっと少し。

上間委員長

よろしくご検討ください。

崎山委員

32ページの、さっき堤委員からちょっとご指摘があった自衛隊の発着回数84回というのは、平均的な1日当たりの発着回数になっているわけですよね。これは将来的なものではありませんよね。将来のとらえ方をどんなふうにするのか、自衛隊とはどういうふうな形で那覇空港は利用していくのか。民間とですね。それも含めて、84回の回数で自衛隊機の発着回数が出ると、非常にどうなんでしょうか。説明不足ではないかと。

事務局

将来の自衛隊とのあり方はなかなか触れられてない、また、政策的な面もあるんですが、基本的にはこの中では自衛隊の回数は現状と同様ということでの推計をしているところですが。

推計上は基本的には現状と同様の数で、需要で増やしたのは民間機だけでということもあり、あと、あまり自衛隊との関係はここであまり書きすぎると非常に…。

崎山委員

苦しいですね。説明が。自衛隊 84 回なのに。

上間委員長

今の段階ではちょっと。

堤委員

出ないんですね、あれ。将来どのぐらいになるとかという予測とか。

事務局

あくまでもこちらとしては現状から増えるわけではない、これは基地の拡大ではありませんと、こういうような位置づけにはしているところではあるんですが。

堤委員

自衛隊だけじゃないですね。海上保安庁とか、「等」ですね。やっぱりスクランブルなんかあると、数は予測できないわけですね。もう、しょうがないんじゃないですか。

上間委員長

それでは、ディスカッションの途中でございますが、また時間が残ったらまた帰ってきて、どうぞ、ご質疑、結構でございますが、ちょっと議事を進めて一応最後まで進めさせていただきたいと思います。

それでは、議事の(2)の「P Iステップ3の実施について」というところをまずご説明いただいて、ご意見をいただきます。どうぞ。

事務局

(P Iステップ3の実施について説明)

上間委員長

具体的な調査の方法ですが、これについてはステップ1、2で廻先生をはじめ皆さんから具体的なご指摘をたくさんいただいて、これを踏まえて今回、若干前回のものを修正して作成されたわけですね。これでよろしゅうございますか。

過去1回、2回、収集できたのは1,500～1,600とおっしゃっていましたかね。回答数というか。

事務局

ステップ1で1,000件。ステップ2では1,337件です。

上間委員長

大体、目標値というか、ありますか。このくらいは....。

事務局

特に目標等は決めてはおりませんが、今回が最後だということで、また次の構想段階に移るうえでも相当量を今回集めないと、県民の意見もいただけないといけないかなということを考えております。

崎山委員

目標は定めたほうがいいと思います。目標値を。

堤委員

1,500とか。

崎山委員

具体的にあると、どういうふうにどこでPRするかとか、見えてくると思います。

堤委員

個人的で申しわけないんですけど、また、琉球大学で説明会をやってもらえるんですか。

事務局

琉球大学、三大学で、もしできればと考えておりますので、先生のほうにもご協力をお願いしますので、よろしくお願ひいたします。

上間委員長

先生、協力して生徒を集めてもらわないと。

堤委員

頑張ったんですけど。(笑)頑張ります。はい。

大城委員

目標数値の件ですけど、私は決めないほうがいいと思いますね。これを決めますと、行政は一生懸命声をかけましてかき集めてくれると思うんです。ですから、そういう意味では、やはり自然に任せまして、そういうふうな中で、そして返ってきた数が少なかった場合には、これはいわゆるそういう数値としては足りないというふうな判断で、何か改めて考えるとか。そっちのほうがむしろ、いわゆる自然なご意見が集まるんじゃないかと、そういう気がしますね。そういう意味では統計上、この程度集まれば意見の集約としては十分であろうというふうな、そういう専門的な数値があると思

いますので、そのへんあたりから効果を評価していただくと。そのほうがよろしいのではないかという気がします。

上間委員長

今おっしゃった、統計論の中で標本論というのがあって、調査するときにエラー、まず誤差を設定して、それに基づいてサンプルをいくら集めたらいいと、サンプリング調査がありますよね。そこまでやっていませんよね。できませんよ、そこはね。

結果を予測に使うわけじゃなくて、定性的な判断の参考にしようということですね。そういうことですよね。

事務局

集めるデータは数字とかではなくて、意見ですから、意見の内容によって当然、様々な意見をいただくわけでありますので、数は我々もたくさんいただきたいなというふうに思っていますけれども、集まったものを 11 ページですかね、前回の意見を概ね分けてはありますけれども、あまり統計上の確からしさという観点からアンケートというか、今回の意見を集めるというのは正直いってちょっと難しいかなというふうに思っております。

上間委員長

廻先生、国のはうでよく調査機関に委託して調査することがありますよね。あのときには統計上というか、標本論に基づいてデータをちゃんと集めてということになっておりますよね。

廻委員

そうですね。

上間委員長

N H K の世論調査、あれは無作為よね。無作為調査で。全国で 1,500 ~ 1,600 ぐらいで、あれだけの結果を出すんですからね。

廻委員

そうなんですよね。それが統計だと思います。調査の方法。

上間委員長

内閣支持率が上がっているとか、下がったとかね。総理大臣まで影響を受けるんだからね。

廻委員

各新聞がそれぞれやって、そんな差が出ないということはやっぱり、そういう調査方法自体は確立されたものなんでしょうね。

上間委員長

あのときには質問事項が単純なので可能でしょうねけれども。複雑になると、こういう無作為的に電話をして聞くというわけにもいかないでしょうし。無理ですよね。

廻委員

こういうあれだとやっぱり、私はマーケティング調査なんかやったときは、定性・定量・統制制とやるんですけども、ある程度、出かけていって項目を深く聞くときがあり、家まで行って聞いていくというやり方があるんですよね。それだとお金がかかるので、やっぱりできないと思いますけど。

上間委員長

1つ、できるだけ前回を上回る県民の関心をお寄せいただくように努力をしていただきたいと思います。

廻委員

今度のは随分、前よりは内容をきちんと周知するような方式になったなという感じはしますけど。そちらに力を入れたなという。ステップ3ですからね。やってるよ、やっているよというよりは、もう少し詳しいことを知っていたらという意味で、こういうプランで、個別に細かいことは別としていいんじゃないかなと思いますけど。

上間委員長

それでは、この実施計画については、ご了解いただいたということにさせていただきたいと思います。

一応議事については済みましたので、また元に戻っても結構でございますが、全般を見て何かあつたらお願ひします。

堤委員

資料1-2と1-1を同時に見る人というのはあまり多くはないと思うんです。数としては1-2が圧倒的に多いので、ほとんど1-2のほうの概要版を見ると思うんですが、1-1の報告書と概要版を同時に見る人がもしいたら、ちょっと戸惑うところがあるんです。というのは、第1章、第2章という章の付け方が全く独立なんですね。それがフルレポートの報告書のほうを見ながら概要版見ると、中身違うじゃないかという話になってしまないので、さっき見ていて見にくかったんです。同時に見る人はいないという前提で考えればこれまでもいいのかもしれませんけど、例えば、概要版のほうは章というのをとってしまうとか、あるいは色を変えるとか、何かそのへんの工夫をしておいてもらったほうがいいかなというのをちょっと考えました。

それと、もう1個、これはどうでもいいかもしれませんけど、表紙に載っている「3」が耳になっているこの丸顔のおじさんの絵ですけど、かりゆしウエアにしてほしいなという希望です。

崎山委員

私もネクタイは嫌です。男女どちらかわからなくともいいんですけど。

事務局

まず概要版の章立てですけど、確かに本題と1章、2章、レイアウトがまるっきり同じで違うことが書いてありますので、ここは少しフォームを変えるような形で。章立てを別にするか、そこはマークを変えるか、章立ての名前を変えるかは、ちょっと工夫をいたします。

堤委員

マークを変えるぐらいでいいと思うんですよね。

上間委員長

では、形式はできるだけ共通性もたせて、わかりやすいように取り計らっていただきたいと思います。

事務局

表紙の絵の件ですが、実はいろいろ検討して行く中でかりゆしウエアという話も出たんですが、少しここは行政が耳を傾けるというイメージを出すには、ちょっと行政っぽい人間がいいだろうということで、行政っぽい形にさせていただいたんですが。

堤委員

了解しました。

上間委員長

では、よろしゅうございますか。

大城委員

私はこの報告書、今までの中で今回は一番よろしいんじゃないかなと思いました。そして、これはまさしく、いわゆるデータを示して、皆さんたちの意見を聞きたいという形で、皆さんの意見が非常に抑えられているというふうな形で、意見を率直に聞きやすいんじゃないかなというふうに思いました、これはこれでよくできているんじゃないかなというふうに私は思っていました。ですから、その後いろいろ堤先生その他が細かいことおっしゃるものだから、よく気がつくなどいう感じで、非常に感心していましたけど。やはり大きな視点で言うと非常にいいんじゃないかなと思いました。

ただ、後から話ちょっと出てくるんでしょうけど、アンケート用紙は少し工夫されたほうがいいのかなという気もしないでもなかったんですけど。

事務局

ありがとうございました。アンケート用紙の工夫と申しますと、具体的に、ハガキではなくてこういうような……。

大城委員

いえいえ、アンケートの内容です。

廻委員

私もちょっとアンケートの内容というか表現ぶりというんですか、例えば問2、ステップ2の結果、2015年度頃には航空需要の増加に対応できない恐れがあるとわかったことって、これ何かリーディングしているというイメージをもたれる。もうちょっと違う表現で、例えば2015年にはキャパシティを上回るということがわかったと、例えばですよ。何か恐れがあるというよりはキャパを上回ってしまう。要するに、なるだけ淡々と事実を言うということのほうが表現ぶりとしてはいいような気がします。

大城委員

今の件ですけど、実を言うとその点は私のほうも言いたかったんです。皆さんのが2015年頃にはもう増加に対応できない恐れがありますよというのを報告書で出したわけです。という恐れがあることをわかりましたかということで、うん、よくわかりました、よく理解できた、ある程度理解できたというふうな答えにいくと思うんです。ですから、その「恐れがあるとわかったこと」がわかったんじゃなくて、「恐れがあること」がわかったというふうな形になるんじゃないかなと。ですから、とわかったというふうなものを消すというふうなのが本来じゃないかと。

それから、ステップ2の結果じゃなくて、皆さんの説明でもステップ2までの調査の結果としてということですから、むしろこれは要らなくて、2015年頃には那覇空港の空港レベル以上の需要に対応できない……。

廻委員

那覇空港のって入れたほうがいいですよね、これ、主語をね。

大城委員

というふうな形かなと。

それから、問3で皆さんたちが検討を行ったことが理解できたかどうかというふうなことを本当は聞いているんじゃなくて、皆さんたちが検討した案のその中の平行誘導路の二重化と滑走路増設についての、あるいはおそらくその中の効果とか、あるいはメリット・デメリットとか、そういうふうなものがわかったかどうか、理解できたかどうかというふうなことじゃなかろうかという気がするんです。

第4も同じですね。皆さんたちのこの滑走路の増設パターンについて検討された中で、その各3案について、整備効果とか事業規模とか周辺影響のそういうふうな視点についてよく理解できたかどうかというふうなことじゃなかろうかなと。

それから、5もそういう意味では少し工夫をして、そういうふうな影響が、どうい

うふうな影響があるのかどうか、よく理解できたかどうかというふうなことになるんじゃなかろうかなと。6も同じような感じでいくと思うんですけど。

大体そういうふうに、その調査結果の内容が理解できたかどうかだと思うんです。皆さんたちが検討したことがわかったかどうかじゃなくて。というふうなのが本来の皆さんたちの趣旨じゃないのかなと。そういう意味ではちょっと表現がおかしくないかなと思っています。

事務局

わかりました。確かに若干表現が、我々が検討を行った行為がわかったかどうかじゃなくて、我々が実施した調査の結果についてご理解をいただいたかという、そういう趣旨ですので、そういう意味では、確かにこの表現、我々が検討を行っていることをわかっているかというようにもとれますので、そこに誤解がないように調査の内容についてご理解いただけたかと、こういう趣旨で全体のものを見直すような形でさせていただきます。

上間委員長

そこをひとつわかりやすいように、これ非常に大事なところですから。

職員の皆さんで一遍、回答してみたらどうですか。わかりやすいように表現を工夫していただきたいと思います。はい、ありがとうございます。

廻先生、よろしゅうございますか。

それでは、これでもって予定の議題については説明とご意見をいただいたことにさせていただきたいと思います。

あと事務局にお返しします。

(4) 閉会

司会

委員の先生方、長時間のご審議ありがとうございました。

いろいろとご指摘がありまして、それに向けてまた報告書、1、2なり、あるいはまたアンケート用紙等の修正等が発生しているやに考えますけれども、これからP.Iが8月の末から始まりますけれども、修正作業につきまして、中身につきましては、事務局のほうに一任というような形でよろしいか、先生方のご了解をとりたいんでございますけれども、それでよろしゅうございますか。

ということで、本日は本当にありがとうございました。これをもちまして第5回空港のP.I評価委員会を閉じさせていただきます。

どうもありがとうございました。