

項目	質問	回答
調査の進め方について		
スケジュール	・構想段階を今後どうやって進めていくかというスケジュールを委員会の中で提示すること。(屋井委員長)	・本委員会にスケジュールを提示。 (資料1参考資料)
調査の進め方	・資料3に「PI等の意見を踏まえ修正が必要と判断した場合には修正案を作成し、県民などに修正案に対する意見を求める」とあるが、PIと同じようなプロセスをもう一度踏むのか。(小田委員)	・提示した配置案について、重要な意見または修正があった場合には、何らかの形で意見を聞いていく。その手法については、そのような段階で相談させていただく。
PIでの案の示し方について	・構想段階PIとして複数案を比較評価して提示するときは、評価の結果として1案に絞られる形になるのか、3案出てくる形になるのか。(島田委員)	・どのような案を構想段階PIに出すのかを、本委員会で検討の後、協議会が決定。
	・構想段階として複数案を比較することは、特にSEA(注:戦略的環境アセスメント)の立場から言うと、複数の案を比較して見せられるようにしておくことが大変重要。(屋井委員長)	
滑走路処理容量について		
滑走路の運用	・騒音問題を考えると、完成後は沖側をうるさい機種の飛行機が使用する頻度が多くなると思う。今回の構想段階では、離陸専用、着陸専用を前提としているが、県民・市民は分からない気がする。どうして、着陸専用、離陸専用にするのかをもう少し説明しないといけない。(東委員)	・構想段階において、滑走路増設の処理能力を算出する必要があることから、いくつかの仮定に基づき算出したところである。ご指摘については、処理容量が最大限確保できる着陸専用・離陸専用として算出したものである。
自衛隊の取扱い	・滑走路の処理容量の問題で、自衛隊機も同じ運用で設定しているのか(轟委員)	・ピーク時間帯において、自衛隊の訓練等々については、基本的には外れているので、民航機が使える滑走路として、どれだけの処理能力があるかという検討をしており、今回の検討の中に自衛隊機は入っていない。
スタガーの影響	・スタガーの処理容量低下の影響については、両滑走路の端を合わせたり、飛行機を滑走路の途中からテイクオフ(インターセクション・テイクオフ)するといった運用で十分解消できる。(代理 遠藤委員)	・インターセクション・テイクオフを行えばスタガーが解消されることは事実。しかし、すべての離陸をインターセクションで行うという制約がかかった状態で運用を行うことを前提に、今から空港計画を行うことでいいのかどうかということの議論が必要。

項目	質問	回答
滑走路処理容量	・米軍の空域を避けなければならないという制約が引き続き存在するという前提に立つと、技術的な検討においては、滑走路の処理容量は、滑走路間隔が300m以上であれば何メートル滑走路を離そうとも、処理容量に相違はない。したがって、滑走路の間隔を300m以上離しさえすれば、後は処理容量の問題ではなくて、社会環境や自然環境等といった観点で間隔が決定されると理解。(代理 遠藤委員)	・300mでは、ターミナル地区が混雑しているときのことを考えると、西側にも平行誘導路を作らないといけませんが、西側に抜けた飛行機は、2本の滑走路を横断しなくてはならないので、処理容量は、210mよりは上がるが、930m、1310mよりは若干下がる可能性があるかと推定している。
前提条件について		
展開用地	・総合的な調査段階で提示されていた展開用地が、今回必要ないこととなっているが、もう少し詳しく説明すること。(香村委員・福島委員)	・展開用地に関する資料を作成。(資料4:11ページ)
滑走路長	・長期の予想を考えたときに、羽田空港のキャパシティとの関係で、大型機の就航もあり得ると考えるが、今の2,700mで問題ないのか。(津嘉山委員)	・現実の運用では色々なパターンがあるが、羽田便については、大型機でも2,700mの滑走路で問題ない。
需要予測について		
国際線の需要予測	・将来的に日系キャリアが再び沖縄が拠点になるといった要因やUNWTO(世界観光機関)で20年までの予測が出ているので、そういった部分も予測に加えるべきである。(東委員)	・技術的に考慮することが困難な要素と考えられることより、上ブレ要因として整理。(資料2:11ページ)
将来需要について	・規模と位置を決めるための需要は、需要予測値ではなく計画値(計画の規模を算定するための基本となる値)とすべき。(屋井委員長)	・施設規模等計画検討に使用することから、「基本ケース」の位置づけを明確化するため、「計画値案」に名称を変更。(資料2:12～13ページ)
自衛隊の扱い	・需要予測のところで、民間機と自衛隊機は併用で、自衛隊機の発着回数は現状のまま続くということだが、どの程度先までそういう見通しが立つのか。(津嘉山委員)	・今回の検討の中では、将来にわたって、自衛隊機が極端に増えていくという状況は想定していない。
将来の想定について	・嘉手納の空域の問題について、もし嘉手納の空域が、30年後も50年後も存在するという前提であれば、自衛隊、陸・海・空との共用についても、30年後も50年後も共用するという一貫性をもってほしい。(東委員)	・現在算出している民航機の需要予測に対して、滑走路を増設した場合の処理能力については全く問題はない。50年先にもっと需要が増えてきたらどうなるかという議論は、別の議論として行いたい。

項目	質問	回答
将来の想定について	<ul style="list-style-type: none"> ・飛行方式については、50年とか100年のスパンでみている。ところが航空需要については、2030年で見ている。すべて長期的という範疇で、首尾一貫して考えていかないといけないのではないか。(島田委員) ・長期という概念は、専門分野によって全然違う。今の容量と需要の問題をどのように考えるかだが、特に需要としては、50年ぐらい先までの予測をしないと、費用対効果分析はできない。しかし、将来の需要予測について、厳密に合っているかないの判断は無理なので、技術的にできる範囲で、あるいは責任をもって議論すべき。(屋井委員長) 	<ul style="list-style-type: none"> ・専門分野によって、長期の概念は異なるため、需要予測については、専門的事項として変更はしない。
滑走路増設案の検討について		
通水機能について	<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路増設案について、潮流透過機能等の検討は出来ないのか。(福島委員) 	<ul style="list-style-type: none"> ・通水機能を確保出来る配置案においては、保全対策として通水機能を設定した配置案として検討。(資料4:20ページ)
連絡誘導路について	<ul style="list-style-type: none"> ・高速離脱誘導路と直結するような位置に連絡誘導路を設置するのが望ましい。(代理 遠藤委員) 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速離脱誘導路と連絡誘導路の位置は、ご指摘のとおり対応する。(資料4:6ページ)
評価項目について		
利便性について	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性として「飛びたい時間に来られる。帰りたい時間に帰れる。」という指標は大きい。(東委員) 	<ul style="list-style-type: none"> ・評価項目として、ピーク時間の最大発着可能回数を追加。
	<ul style="list-style-type: none"> ・地上走行距離という評価項目が利便性の中にあるのはおかしいのでは。旅客の利便性という観点では他に重要なものが他にある。(東委員) ・燃料消費はどれだけ大きいかと数式にすればよい。地上走行距離は、旅客の視点よりは、利用者であるエアラインの視点から書くというのはいずれあり得る。(屋井委員長) 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の中には、エアライン等運航事業者も含まれることより、「資料5 評価項目の設定」の記述を修正。(資料5:6～7ページ)
	<ul style="list-style-type: none"> ・自衛隊機のタッチ・アンド・ゴーによる待機の方が、地上走行距離よりも影響が大きい。離陸専用、着陸専用ではなく、いかに柔軟な運航をするかという方が、旅客の利便性として相当高い。(東委員) 	<ul style="list-style-type: none"> ・運用面に関することなので、どこに滑走路を作るかということが決まれば、その中でどういう運用を行っていくのが一番いいのか等、別の場で議論はされる。

項目	質問	回答
利便性について	・エアラインの観点では、原油高はまだまだ非常に厳しい状況なので、増設滑走路はなるべくターミナルに近いことが望ましい。燃料を節約することで、環境的にCO2削減に寄与し、お客様の利便性もよい。(代理 遠藤委員)	・那覇空港においても定時制をできるだけ確保するという観点からすると、やはり地上走行距離が短いのは、一つの利便性という観点で評価はできる。
自然環境について	・潮流だけでの検討となっているため波浪の検討も実施すること。また、定性的な面での生物環境の検討が不十分。(津嘉山委員)	・波浪についても検討を行い、陸地からの栄養塩などを加味し長期的にどのように変化していくかについて、定性的に検討し資料に追記。(資料6参考資料1:7~10、16~18ページ)
	・生物生息の場と生態系の違いが、一般の人に分かりづらいので、分かり易い資料とすること。(香村委員)	・生物生息と生態系の違いを明確にする資料を作成。(資料6参考資料1:11~13ページ)