

的な調査・PIステップ3

特集2

那覇空港へのご意見を募集しています(8月29日～10月28日)
りっか PIさな!(さあ、PIしましょう!)～空港から見える沖縄の未来～



また、近年の沖縄ブームに後押しされ、沖縄を訪れる観光客は年々増加しており、平成18年の入域観光客数は過去最高の564万人を記録しました。入域観光客数の98%が空路により沖縄を訪れていることを考えると、那覇空港は沖縄のリーディング産業である観光産業を支える重要な社会基盤と言えます。

島嶼県である沖縄にとって那覇空港は、本土や県内周辺離島を結ぶハブ空港であり、沖縄県民の生活には欠かす事ができない社会基盤です。

那覇空港における平成18年度の航空機年間着回数は11.9万回（自衛隊機等を含む）に及び、全国で5番目の回数を誇るとともに、滑走路1本の空港としては全国で2番目となります。

島嶼県である沖縄にとって那覇空港は、本土や県内周辺離島を結ぶハブ空港であり、沖縄県民の生活には欠かす事ができない社会基盤です。

現在の那覇空港

那覇空港は将来の需要が逼迫することが予想されることから、国や県が一体となり那覇空港の将来を検討するため平成15年度より「那覇空港の総合的な調査」を進めてきました。

「那覇空港の総合的な調査」では、PI（パブリック・インボルブメント）という住民参加型の手法を取り入れています。PIは調査の進捗に合わせて3回の調査会議を開催し、各回の会議では、PIで「那覇空港の現状や役割」について、スマップ1で「那覇空港は将来の需要が逼迫する」ということから、スマップ2で「現在の那覇空港で将来の需要に対応できるのか？」についてPIを行ってきました。

これまで、スマップ1で「那覇空港は将来の需要が逼迫する」ということから、スマップ2で「現在の那覇空港で将来の需要に対応できるのか？」についてPIを行ってきました。スマップ3で「那覇空港の現状や役割」についてPIを行っています。PIは、皆様の貴重なご意見を頂きながら調査を進めています。



PI（パブリック・インボルブメント）とは

Public(公衆)・Involvement(巻き込む)の略。

一般的に、政策決定や公共事業の計画決定において、国民や地域住民の方が意見を表明できるような場を設け、寄せられた意見を計画に反映するものです。

那覇空港の総合

P-1ステップ2までの 調査結果

これまでの調査において、将来人口や経済成長等を組み合わせて4つのケースで予測した那覇空港の需要は、今後も増加する予想され、現在の那覇空港のままで2010年～2015年頃には夏期を中心に対応できなくなることが分かりました。

現在でも年間17万の方が沖縄訪問を取りやめており、県経済の年間損失額は190億円と考えられます。今後、増加すると予想される需要に対応できなければ、年間19～43万人が沖縄訪問を出来なくなり、沖縄訪問が出来なくなることによる県経済の年間損失額は220～490億円になると予想されます。

P-1ステップ3で示す 将来対応方策案

将来、増加すると予想される那覇空港の需要に対応するため、那覇空港の滑走路処理容量を向上させるための将来

対応方策として、現施設を行いました。

これらは特徴を把握するため、将来対応方策を実施しない「施策なし」を加えて比較しました。

また、「滑走路増設」を検討するにあたり、現滑走路と増設滑走路の位置関係（滑走路間隔等）により滑走路処理容量が異なるとともに、事業規模、利便性、周辺への影響も大きく異なります。

よって、これら様々な傾向や影響を比較するため、増設滑走路案については滑走路間隔が異なる3案を提示しました。

「平行誘導路の二重化」とは、現在の平行誘導路が1本のため到着機と出発機の地上走行が輻輳してボトルネックとなつて着機と出発機の地上走行ルートを別々に確保することで滑走路処理容量を向上させる方法です。

部改良して平行誘導路を二重化する「有効活用方策」と滑走路増設により抜本的に処理容量を向上させる「抜本的な空港能力向上方策」について検討を行いました。

「平行誘導路の二重化」

「滑走路増設」

P-1ステップ2より

将来、増加すると予想される航空需要に対し、2015年度ころには現空港では対応できなくおそれがある。

将来対応方策あり

将来対応方策なし

抜本的な空港能力向上方策

有効活用方策

現状のまま

滑走路増設の代表案

滑走路間隔
1310m案

滑走路間隔
930m案

滑走路間隔
210m案

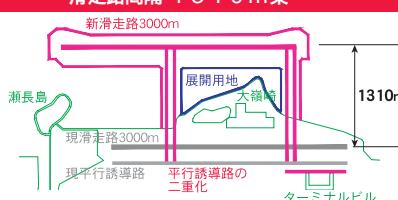
平行誘導路の二重化

施策なし

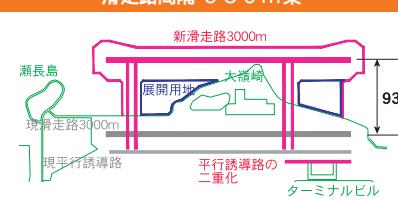
将 来 対 応 方 策 の 比 較

ステップ3で 検討すること

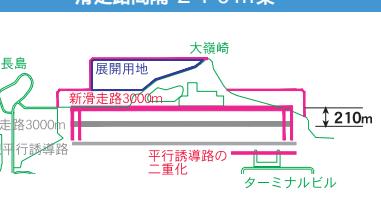
滑走路間隔 1310m案



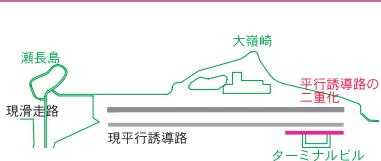
滑走路間隔 930m案



滑走路間隔 210m案



平行誘導路の二重化



施策なし



これらの案は皆様に将来対応方策をご検討いただきための案であり、この案のどれかが将来対応方策案になるというものではありません。また、滑走路規模は検討が進む中で変更する可能性があります。

(1) 整備効果など

| | | 滑走路間隔 1310m 案 | 滑走路間隔 930m 案 | 滑走路間隔 210m 案 | 平行誘導路の 二重化 | 施策なし | 備 考 |
|-----------------------|--------|---|-----------------|--------------------|--------------------|-------------------------|--|
| 空港能力 日発着可能回数 | | 600 ~ 620回/日 | | 470 ~ 480回/日 | 380 ~ 390回/日 | 370 ~ 380回/日 | 仮定に基づいた試算値のため 実際の回数とは異なる。 |
| 2030年度以降も 需要に対応可能 | | | | 2020年代後 半には対応不可 | 2010年代後半 には対応不可 | 2010 ~ 2015 年度には対応不可 | 需要への対応 (夏期ピーク) |
| 経 済 効 果 | 予測ケース1 | 1420 億円 | | 1280 億円 | 190 億円 | 0 億円 | 入込客の増加に伴う 直接効果と波及効果。 (2030 年度時点) |
| | 予測ケース2 | 1110 億円 | | 1110 億円 | 180 億円 | 0 億円 | |
| | 予測ケース3 | 120 億円 | | 120 億円 | 70 億円 | 0 億円 | |
| | 予測ケース4 | 『需要予測ケース4については、現滑走路1本でも対応可能となることから、滑走路増設分に係る経済効果は「0」となる。』 | | | | | |
| ピーク時の発着可能回数 | | 55 回/時 | | 42回/時 | 34回/時 | 33回/時 | 日発着可能回数 |
| 座 席 利 用 率 | 予測ケース1 | 70 % | | 93 % | 100 % | 100 % | 提供座席数は日発着可能回数が 最大の時に提供できる座席数を 想定。 現状(2004年)の夏期ピーク 75 % |
| | 予測ケース2 | 67 % | | 86 % | 100 % | 100 % | |
| | 予測ケース3 | 55 % | | 71 % | 88 % | 91 % | |
| | 予測ケース4 | 49 % | | 64 % | 78 % | 80 % | |
| 地上走行距離 | | 3100 m | 2100 m | 2400 m | 1100 m | 1100 m | 今後滑走路配置や工法など、 詳細な検討により数値は変動する 可能性がある。 |
| 概算事業費 | | 2400 億円 | 2500 億円 | 1300 億円 | 50 億円 | - | |
| 概 算 工 期 | | 10年 | 10年 | 7 年 | 3年 | - | |
| 埋 立 面 積 | | 220ha | 200ha | 90ha | 0ha | - | |

那覇空港の需要予測の算定については、将来の経済成長や人口の予測値を用いています。これら予測値には幅があるため、その組み合わせにより4つのケースについて那覇空港の需要予測を行いました。将来人口及び経済が最も進展したと仮定した場合がケース1、最も停滞したと仮定した場合がケース4となります。詳細については「那覇空港の調査報告書3」をご覧ください。

(2) 環境への影響

| | | 滑 走 路 増 設 案 | | | | | |
|---------------------------------------|---------|---|------------------------|--------------------|--|--|--|
| | | 滑走路間隔 1310m 案 | 滑走路間隔 930m 案 | 滑走路間隔 210m 案 | | | |
| 航空機騒音 | | 沖合に滑走路を増設することから顕著な影響はみられず、現状と同程度と考えられる。 | | | | | |
| 水 環 境 | | 瀬長島周辺で流速が速まる。 変化は1310m、930m案より小さい。 | | | | | |
| 底 質 | | 流速の変化に伴う底質の変化が予想される。 変化は1310m、930m案より小さい。 | | | | | |
| 水 質 | | 流入負荷が無いため現状と大きな差は無い。 | | | | | |
| 陸 域 生 物 | 瀬長島 | 影響なし | | | | | |
| | 大嶺崎周辺区域 | 影響あり | | | | | |
| 海 域 生 物 | | サンゴ礁や藻場に配置されることから、海域生物の生息場への影響が懸念される。 影響は1310m、930m案より小さい。 | | | | | |
| 海 域 消 失 面 積 (全分布) | | サンゴ礁 藻 場 干 潟 | サンゴ礁 藻 場 干 潟 | サンゴ礁 藻 場 干 潟 | | | |
| ・サンゴ礁：約560ha | | | | | | | |
| ・藻場：約90ha | | | | | | | |
| ・干潟：約410ha | | | | | | | |
| 利 用 | 瀬長島 | 影響なし | | | | | |
| | 大嶺崎周辺区域 | 空港用地化により利用できなくなる。 | | | | | |
| | 干潟 | 干潟の一部が利用できなくなる。 | | | | | |
| 歴 史 文 化 | 瀬長島 | 影響なし | | | | | |
| | 大嶺崎周辺区域 | 挿所に何らかの影響が生じる | 挿所や大嶺部落跡の一部に何らかの影響が生じる | | | | |

既存資料を基に概略的な影響を検討したものです。(建設中の影響は除く) また、滑走路長や展開用地の規模の変動に伴い環境への影響も変化する可能性があります。

6 今後の
那覇空港について



配布場所

那覇空港
モノレール各駅
県行政センター
沖縄県交通政策課
沖縄総合事務局
など

国と県では、平成15年度から「那覇空港の総合的な調査」を実施してまいりました。同調査は那覇空港の今後の整備の在り方についての調査段階であり、P-1ステップ1～3を通して皆様からお寄せいただいたご意見等を踏まえ、整備の必要性を判断していくことになります。今後整備が必要と判断されれば、将来対応方策を決定するため、詳細に検討を行います。

P-1ステップ3の詳細な内容をまとめた「那覇空港の調査報告書3」は、那覇空港や県行政情報センター等、左記の場所において配布しております。また、インターネットでも配信していますので是非ご覧ください。

7 「これから」の
那覇空港について
あなたの声をください

『那覇空港の調査報告書3』

那覇空港の総合的な調査

検索



募集期間

10月28日まで

ご意見・お問合せ先

あて先：内閣府沖縄総合事務局 開発建設部 港湾空港建設課 空港係

郵 送：〒900-8530 沖縄県那覇市前島2-21-7

F A X：098-860-1000

メール：mail-kuukouo@ogb.cao.go.jp

HP アドレス：<http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/index.html>