

ご意見を募集しています 2

(12月15日~2月6日)

特集

1 那覇空港が抱える課題 の解決に向けて

那覇空港は、滑走路1本の空港としては国内で2番目に利用度の高い空港です。

観光客を中心に旅客は年々増加しており、貨物輸送においても生産物の輸送や農水産物の出荷等、様々な形で利用され、那覇空港への依存度が年々高まっています。

また、夏場の観光シーズンや年末年始などを中心に、希望する便の予約が取れず、沖縄への訪問を取りやめる人もおり、県経済に影響が生じています。

このような中、平成14年12月の国の交通政策審議会航空分科会答申において、「那覇空港は、将来的に需給が逼迫することが予想されることから、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携して『総合的な調査』を進める必要がある」と示されました。

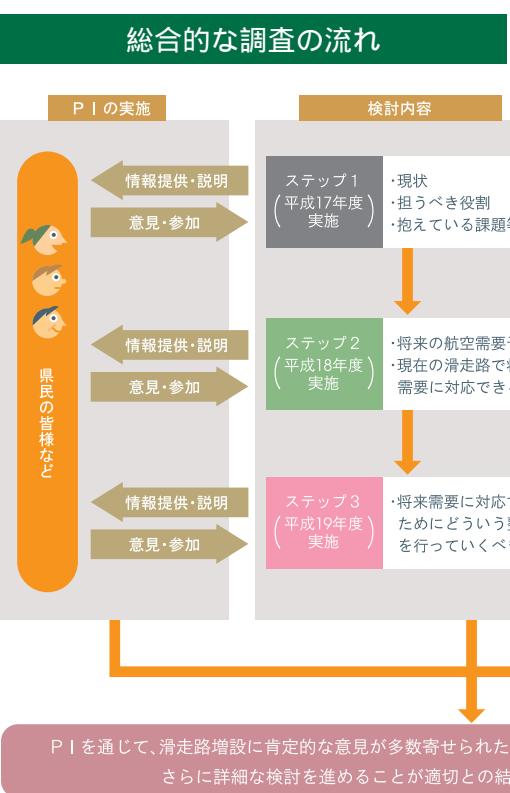
これを受けて、国と県では、平成15年度から那覇空港の将来整備の在り方について検討を行っています。

2 那覇空港の総合的な調査の結果

内閣府沖縄総合事務局、国土交通省大阪航空局、沖縄県の三者で、那覇空港調査連絡調整会議を設置し、平成15年度から平成19年度にかけて、「那覇空港の総合的な調査(以後、調査段階)」という。を実施しました。

調査には、住民参画のためにパブリック・インボルブメント(P.I.)が実施されました。

I) の手法を取り入れながら、3つのステップで実施しました。P.I.は、透明性・公正性を確保するため、第三者機関である「那覇空港調査P.I.評価委員会」の評価、助言をいただきながら進めました。P.I.には、多くの方に参加いただき、ステップ3では、約1万2千件のアンケートが寄せられました。



総合的な調査段階 P.I.活動結果

	ステップ1	ステップ2	ステップ3
情報提供及び意見収集期間	平成17年8月1日~9月30日	平成18年8月1日~10月31日	平成19年8月29日~10月28日
PIへの参加人数	977人	2,205人	9,409人
アンケート回収数	998件	1,337件	12,527件
意見総数	697件	2,404件	20,951件

PI(パブリック・インボルブメント)とは

公共事業の計画策定等において、国民や地域住民の方が計画に係わる情報を得て、意見を表明できるような場を設け、対話などを通じて寄せられた意見を計画に反映する取組のことです。



那覇空港への

構想段階では、複数の選択肢から滑走路の概ねの位置、方位、規模等の基本的な諸元に関する一つの候補地を選定します。

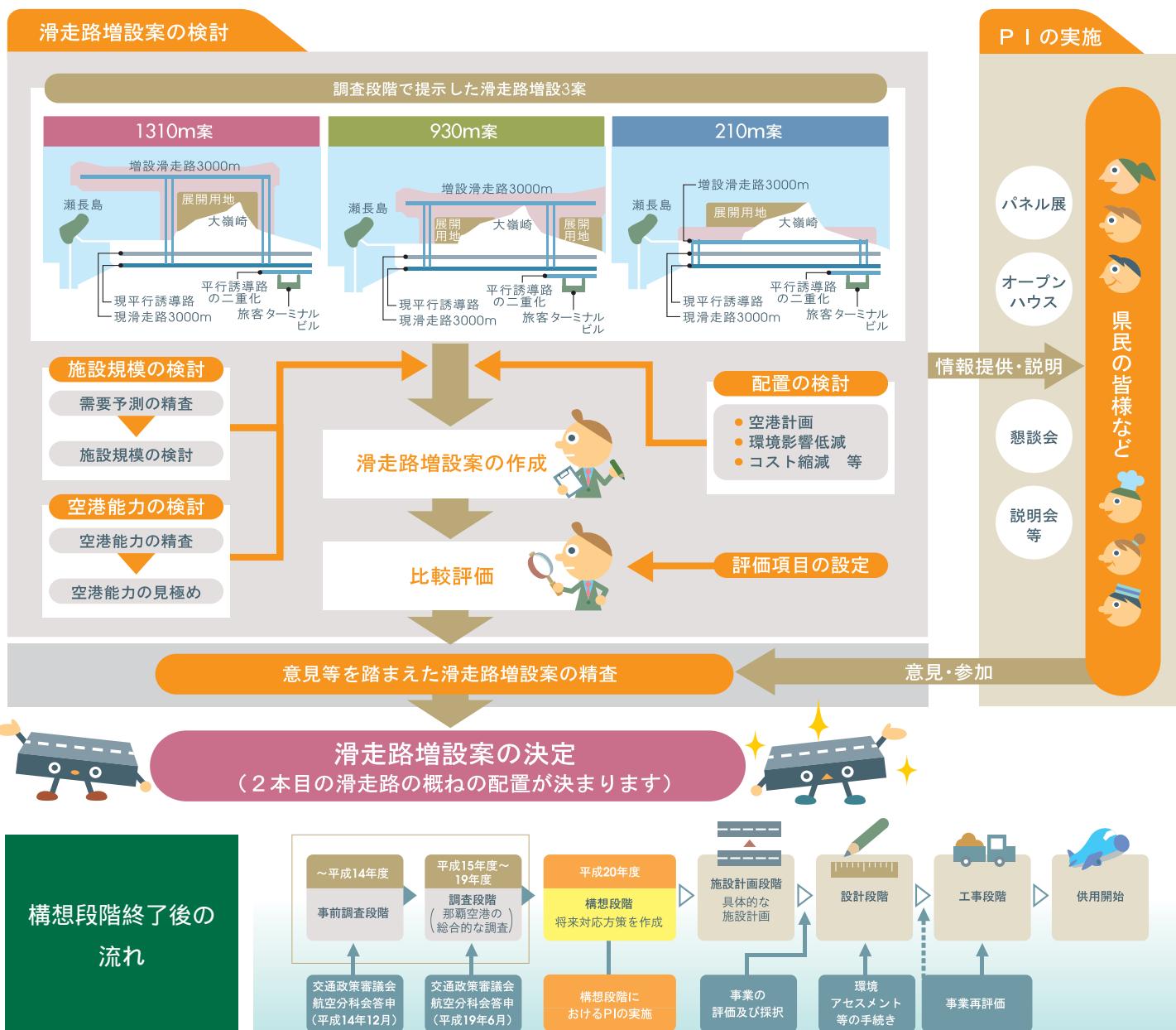
3 構想段階の検討方法

構想段階では
みなさまのご意見等を
踏まえ、2本目の滑走路の
概ねの配置を決定します。

第三者機関である「那覇空港構想段階P.I評価委員会」を設置し、評価・助言を頂きながら進めています。

これまでの検討の過程について、より詳しく知りたい場合は、ホームページ又はP.Iのためのレポートをご覧下さい。

これまでの検討の過程について、より詳しく知りたい場合は、ホームページ又はP.I.のためのレポートをご覧下さい。



滑走路増設案は施設規模や
留意事項を踏まえ
2案を作成しました。

4 滑走路増設案の作成

増設する
滑走路長は
2700mです

滑走路増設案の作成に当たっては、調査段階で示した滑走路増設案を基本に行い、前提条件である航空需要予測については、最新の知見やデータを取り入れた予測モデル（国土交通省国土技術政策総合研究所の航空需要予測手法）を用いるとともに、社会経済指標については、可能な限り最新のデータを使用して算定しました。

滑走路能力（滑走路処理容量）については、滑走路横断等の地上特性や那覇空港周辺地域の現状等を踏まえて算定しました。

また、具体的な配置の検討に当たっては、空港計画との整合、環境影響低減、コスト縮減といった詳細な検討内容について、より詳しく知りたい場合は、P.E.レポート、又はホームページをご覧下さい。

滑走路増設案の作成に当たっては、調査段階で示した滑走路増設案を基本に行い、前提条件である航空需要予測については、最新の知見やデータを取り入れた予測モデル（国土交通省国土技術政策総合研究所の航空需要予測手法）を用いるとともに、社会経済指標については、可能な限り最新のデータを使用して算定しました。

滑走路能力（滑走路処理容量）については、滑走路横断等の地上特性や那覇空港周辺地域の現状等を踏まえて算定しました。



●2030年度までの需要に対応可能。	●2030年度までの需要に対応可能。
●ピーク時の最大発着可能回数:42回／時　日発着回数:509回／日	●ピーク時の最大発着可能回数:42回／時　日発着回数:509回／日
●概算工期　約7年（増設B案に比べ需要増加への対応が早期に可能。）	●概算工期　約8年
●ほとんどの便で比較的容易に予約できる。(2030年夏季ピーク月座席利用率68%)	●ほとんどの便で比較的容易に予約できる。(2030年夏季ピーク月座席利用率68%)
●地上走行距離※3 約3,000m	●地上走行距離※3 約2,100m（地上走行距離は、増設A案に比べ短い。）
●地上走行時間　平均時速30kmで試算すると約6分。	●地上走行時間　平均時速30kmで試算すると約4分。
●概算事業費　約1,900億円（増設B案に比べ安価。）	●概算事業費　約2,000億円
●社会経済効率性は高い。	●社会経済効率性は高い。
●純現在価値6,000億円／費用便益比4.9／経済的内部收益率14.0%	●純現在価値5,700億円／費用便益比4.6／経済的内部收益率12.9%
●滑走路増設に伴う経済波及効果　約880億円	●滑走路増設に伴う経済波及効果　約880億円
●1本の滑走路が閉鎖された場合でも運用が可能。	●1本の滑走路が閉鎖された場合でも運用が可能。
●埋立面積約150ha	●埋立面積約130ha
●サンゴ礁生態系や礁池生態系への直接的影響は、約45ha(消失率7%)、約105ha(消失率20%)と増設B案に比べ大きいが、砂質干潟生態系への影響は1ha(消失率1%)と小さい。	●岸寄りに配置されることにより、生物の生息場であるサンゴや藻場への直接的影響は、約20ha(消失率4%)及び約4ha(消失率9%)と増設A案に比べ小さいが、礁池生態系や砂質干潟生態系への影響は約95ha(消失率18%)及び約15ha(消失率17%)と大きい。
●増設滑走路内側の閉鎖性海域は、砂質化や砂・泥分の堆積等、底質環境の変化が懸念されるが、通水性を確保することにより、底質環境の変化域は小さく抑えることが可能となると考えられる。	●増設滑走路内側の閉鎖性海域は、砂質化や砂・泥分の堆積等、底質環境の変化が懸念される。
●騒音については、沖側に滑走路を配置することから、第1種区域指定の基準であるWECPNL75の範囲が現在の指定区域よりも海側に位置し、陸域に係る影響は改善されるものと考えられます。	●騒音については、沖側に滑走路を配置することから、第1種区域指定の基準であるWECPNL75の範囲が現在の指定区域よりも海側に位置し、陸域に係る影響は改善されるものと考えられます。
●瀬長島及び大嶺崎周辺区域への変化は生じない。	●瀬長島の変化は生じないが、大嶺崎周辺区域は、滑走路配置に伴い、挿し1カ所と部落跡の一部に変化が生じる。
●埋立材については約1,000万m ³ 必要。	●埋立材については約1,300万m ³ 必要。
●新たな航空ニーズ等将来への対応策としては、ターミナル地域をそれぞれの滑走路側に配置することが可能であることから、空港能力の向上のみならず、運用面や利便性の向上を最大限図ることができる。	●新たな航空ニーズ等将来への対応策としては、ターミナル地域を滑走路間に配置することは可能であることから、空港能力の向上のみならず、運用面や利便性の向上を図ることができる。

●空港能力としては、2030年度までの需要に対応でき、工期が短い。	●空港能力としては、2030年度までの需要に対応可能である。
●事業費は、増設B案に比べ安価。	●滑走路の一部が水深の深いところに配置されることから事業費は増設A案に比べ高価である。
●一方、滑走路間隔が大きいことから、地上走行距離は、増設B案に比べ長い。	●地上走行距離は、増設A案に比べ短い。
●サンゴ礁生態系への直接的影響は大きいが、サンゴ着生促進等他事例で実績のある方策の導入により、影響低減の可能性がある。	●サンゴや藻場への直接的影響は小さいが、砂質干潟生態系への直接的影響が生じる。
●閉鎖性海域内の底質環境の変化は、通水性の確保により小さく抑えることが可能と考えられる。	また、保全対策として、干潟の造成が考えられるが、大規模な干潟造成は難しいと考えられる。
●瀬長島及び大嶺崎周辺区域への変化は生じない。	●閉鎖性海域内の底質環境変化に伴う大嶺崎南側の砂質干潟生態系への影響が懸念される。

※1 概算工期とは準備工を開始とし、護岸工事、埋立工事、舗装等工事を終て完成に至るまでの期間で、環境アセスメントや漁業補償等に要する期間は含みません。

※2 各指標を試算するまでの計算期間は建設期間+50年間としています。

※3 地上走行距離とは増設滑走路に着陸してから、スポットインまでの地上を走行する距離です。

◎旅客利便性(予約環境)、社会経済効率性(費用便益分析)、地盤振興(経済波及効果)については、需要予測を求めるケース2(計画値)をもとに試算しています。

2 那覇空港へのご意見を募集しています (12月15日~2月6日)

配布して
います!

今後、皆様から頂いたご意見等を踏まえ、滑走路増設案を1案選定し、事業実施に向けた取組を行っていくことになります。
島嶼沖縄にとって、人流・物流における那覇空港の役割は大きく、滑走路増設は、県民の皆様の暮らしや仕事と様々な場面で強く結びついた重要なテーマです。
また、沖縄が東京と同距離圏に位置するという地理的優位性を活かした「国際貨物基地構想」が2009年から開始される予定となつており、沖縄の振興発展を図る上でも、那覇空港の果たす役割はより一層大きくなるものと考えられます。
「よりよい那覇空港」、「県民に役立つ那覇空港」を実現するため、ご意見をお寄せ下さい。

滑走路増設案について
ご意見をお寄せ下さい。

5 滑走路増設案の選定 に向けて



【那覇空港構想段階PIのためのレポート】

那覇空港プロジェクト 検索

配布場所 那覇空港
モノレール各駅
沖縄総合事務局
沖縄県交通政策課
県行政センター
県内各市町村窓口
PI説明会会場
など

募集期間

平成21年2月6日まで

ご意見・
お問い合わせ先

内閣府沖縄総合事務局 開発建設部 那覇空港プロジェクト室
〒900-0006 沖縄県那覇市おもろまち2-1-1
TEL: 098-866-1970 FAX: 098-861-9916
HPアドレス: <http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/index.htm>

総合評価

那覇空港の構想段階 PI

【実施期間】平成20年12月15日 平成21年2月6日

説明会:

- 1/14 おきでんふれあいホール (14:00~15:00)
- 1/15 沖縄市民会館(中ホール) (14:00~15:00)
- 1/20 沖縄県庁4階講堂 (10:00~11:00)
- 1/20 糸満市農村環境改善センター (14:00~15:00)
- 1/21 豊見城市立中央公民館(中ホール) (14:00~15:00)
- 1/29 浦添市産業振興センター・結の街(大研修室) (14:00~15:00)
- 1/30 名護市労働福祉センター (14:00~15:00)

シンポジウム:

- 1/8 パレット市民劇場 (15:00~17:00)

パネル展示:

- | | |
|--------------|---------------------------------|
| 12/22 ~12/26 | うるま市役所 / 北谷町役場 / 本部町役場 / 与那原町役場 |
| 1/6 ~2/6 | 県庁1階県民ホール(土日祝除く) |
| 1/6 ~1/16 | 豊見城市役所(土日祝除く) |
| 1/7 ~2/6 | 那覇空港2階ウェルカムホール |
| 1/13 ~1/23 | 糸満市役所(土日祝除く) |
| 1/13 ~1/16 | 金武町役場 / ていりる |
| 1/19 ~1/30 | 那覇市役所(土日祝除く) |
| 1/19 ~1/23 | 石垣市役所 / 浦添市役所 / 宜野湾市役所 |
| 1/26 ~1/30 | 南城市役所 / 西原町役場 / 八重瀬町役場 / 宮古空港 |
| 1/28 ~2/2 | 県立図書館(本館:那覇市寄宮) |
| 2/2 ~2/6 | 名護市役所 |

資料配付場所:

沖縄総合事務局那覇空港プロジェクト室、沖縄県交通政策課、県行政情報センター(県庁、宮古・八重山支庁、北部合同庁舎)、那覇空港、モノレール各駅、ローソン(一部店舗)

