

## 空港整備

沖縄県は、我が国の南西部（那覇―東京間1,700km）に位置しており、東西1,000km、南北400kmの広大な海域に点在する大小あわせて39の有人島から構成されています。

本県には、国土交通大臣が設置・管理する拠点空港の那覇空港と沖縄県が設置・管理する地方管理空港（宮古、石垣、久米島、南大東、与那国、多良間、伊江島、波照間、粟国、北大東、下地島、慶良間の各空港）の合計13空港が設置されています。

この内、沖縄総合事務局は、那覇空港の滑走路、駐機場等の整備事業を行っており、開発建設部の空港整備課、那覇港湾・空港整備事務所がその業務を担当しています。

那覇空港は、本土、県内離島に加え、台湾、韓国、中国、香港、シンガポールを結ぶ全国有数の利用を誇る空港であり、路線数（令和4年夏季ダイヤ）は、国内線

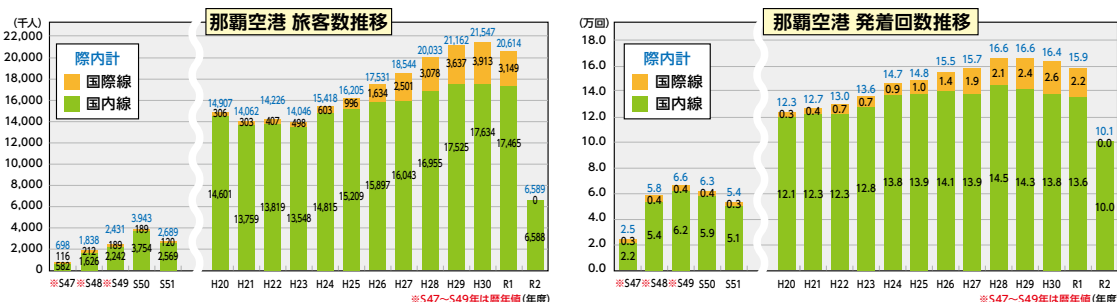
## 社会資本の整備について

32路線（内、7県内路線）、国際線13路線が就航しています。また、旅客数は、新型コロナウイルスの影響を受ける前の平成30年度には過去最高の2,155万人となり、国内空港の旅客数として第6位、滑走路一本（第二滑走路供用前）の空港としては第2位となっております。

那覇空港は昭和47年5月の本土復帰に伴い米軍より返還され、返還当時は空港諸施設の老朽化が著しい状況でしたが、空港需要の増大等に対応しつつ整備・拡充を行い、昭和49年には大型ジェット機B-747が就航しています。その後、滑走路の延長や昭和50年の沖縄海洋博覧会及び昭和62年の沖縄海邦国体にあわせてターミナル整備を行っています。また、年々増加する空港需要に対応するため、平成3年度からは、新しいターミナル地域の整備が位置づけられ狭隘化、分散化しているターミナル施設を統合・拡充し、平成11年5月、新国内線ターミナルの供用を開始しています。

### ◆昭和47年(本土復帰)から令和2年度までの推移

那覇空港の旅客数は平成30年度まで増加（発着回数は平成29年度まで増加）していたが、令和元年度から新型コロナウイルスの影響により減少した。貨物取扱量は平成21年の貨物ハブ開始により増加したが、令和2年度では新型コロナウイルスの影響により大幅に減少した。

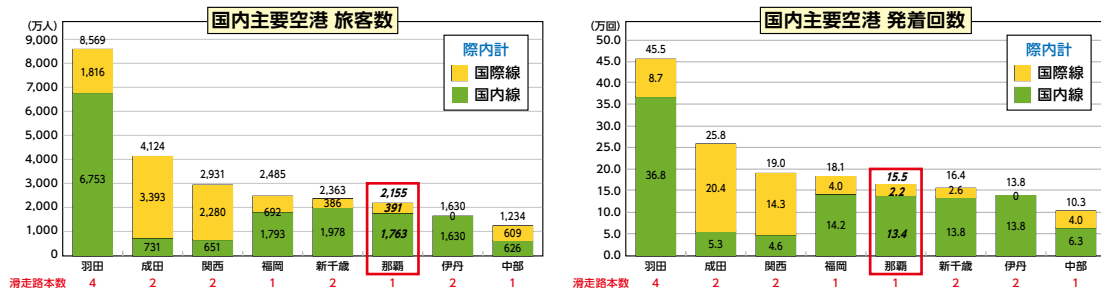


## 那覇空港の利用状況

### ◆国内主要空港との比較

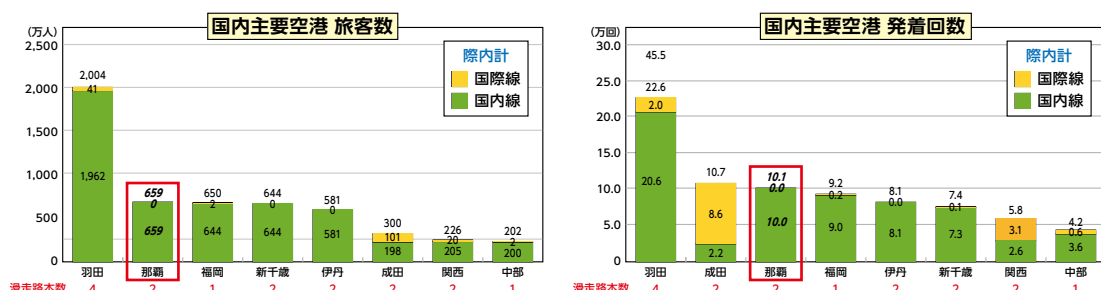
#### コロナ禍前(平成30年度)

平成30年度は、国内空港として旅客数で第6位、発着回数で第5位、貨物取扱量で第4位となっている。



#### コロナ禍(令和2年度)

令和2年度は、国内空港として旅客数で第2位、発着回数で第3位、貨物取扱量で第4位となっている。



平成15年度には、新たに公布された社会資本整備重点計画法を踏まえ、平成15年度～平成19年度にかけて、滑走路や誘導路改良等、平成20年度～平成23年度にかけては、誘導路の高質化等に取り組み、増大する航空需要に対処するとともに航空機の就航率改善等既存空港の質的向上を図りました。

平成24年度～平成26年度にかけては、旧貨物ターミナル前及び旧国際線ターミナル前にエプロン等を新設することにより、国際化への対応強化を図り、平成26年2月、新国際線ターミナルが供用されました。

平成27年度～令和2年度にかけては、空港が災害復旧支援、救急救命活動や緊急物資輸送など様々な役割を果たすことができるよう、誘導路の耐震化等を行いました。

平成29年度～平成30年度にかけては、MROエプロンを新設し、国内で初めての航空機整備事業の誘致を支援しました。

平成15年度以降行った事業のうち、特に「那覇空港滑

走路増設事業」については、平成15年度～平成21年度に、ブリックインボルブメントを行い、つぎ総合的な調査・構想・施設設計を行い、平成22年度～平成25年度に環境影響評価手続きを経て、平成26年1月、工事着手しました。令和2年3月26日には、第二滑走（B滑走路）の供用を開始し、那覇空港の機能を大幅に強化しました。

第二滑走路（B滑走路）供用後の那覇空港の機能については、当初は、現状の滑走路許容量13.5万回／年から18.5万回／年に増加する予定でしたが、発着に遅延が発生している状況を踏まえ、着陸をやり直す場合の飛行経路を2本の滑走路で分離独立運用する方法に見直すことにより、滑走路許容量を24万回／年に大幅増しました。今後、那覇空港の整備を進めて参ります。

那覇空港第2滑走路 令和2年3月26日供用開始



昭和11年頃



昭和20年頃



昭和48年2月  
(沖縄復帰直後)



昭和62年4月



平成22年2月