

新石垣空港整備事業について

沖縄県 土木建築部 八重山土木事務所 河川都市港湾班 ○ 主任技師 儀間 雅
ぎま ひとし

1. 目的

石垣空港は、那覇・宮古・与那国間の県内路線の他、東京・大阪・名古屋・福岡の本土路線や台湾から不定期チャーターの国際路線運航があるなど、八重山圏域の基幹空港である。

平成23年度の(旧空港での)利用実績では、乗降客数153万人、取扱貨物量17,343t、着陸回数11,003回と全国の地方管理空港の中ではトップクラスとなる非常に利用度の高い空港である。

しかしながら、旧空港は、昭和54年から滑走路が1,500mのまま暫定的にジェット化していたので、一部の路線では重量制限等を行っての運航であったため、非効率的な航空輸送だけでなく、利便性においても不便を来たし、農林水産業及び観光産業の発展に障害となっていた。また、旧空港の周辺は市街化が進み、航空機騒音問題が及ぼす住環境や教育環境への悪影響が重大な問題となっていた。

これらの課題を解消すると共に、今後とも増大が見込まれる航空需要に対し、八重山圏域の振興発展を図るため、中型ジェット機が就航可能な2,000m滑走路を有する新空港の早期建設が望まれていた。

2. 内容

【基本施設の概要】

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1) 着陸帯 : L=2,120m, W=300m | 4) エプロン : 75,145 m ² (駐機数 : 8 バース) |
| 2) 滑走路 : L=2,000m, W=45m | 5) 航空保安無線施設 : ILS, VOR/DME 他 |
| 3) 誘導路 : L=2,318m, W=23~30m | 6) 航空灯火施設 : 標準式進入灯, 簡易式進入灯 他 |

【計画段階からの住民参画】

1) 建設位置選定委員会の設置

昭和57年に別箇所での事業着手後、地元や自然保護団体等からの反対により、計画地は二転三転したが、それまでの行政主導による計画実施を見直し、「地元のことは地元で決める」の考えに立ち戻り、平成11年8月に地元(八重山圏域)の住民代表、学識経験者、自然保護団体やその他関係団体等で構成する「新石垣空港建設位置選定委員会」を設置し、全公開のもと、4つの候補地から現在の建設地を選定した。

2) パブリック・インボルブメント(PI)の実施

建設位置選定後、「新石垣空港整備基本計画(案)」を公開し、住民等の意見を同計画案へ反映させるため、空港整備事業では全国初となるパブリック・インボルブメント(PI)を実施した。

【環境への配慮】

空港建設地及びその周辺では、天然記念物や希少種などの様々な動植物の生息・生育が確認されると共に、周辺の海域では多様なサンゴ礁が広がっている。新空港の整備に際しては、これらの豊かな自然環境の保全を図ることを最優先の目標として、①赤土等流出防止対策、②地下水保全対策、③小型コウモリ類の保全対策、④貴重動植物の保全対策等に取り組んだ。

3. 結論

建設位置の選定に糾余曲折はあったが、八重山郡民の総意として現在の箇所を選定し、平成17年12月に飛行場設置及び航空灯火の設置許可を受け、平成18年10月から工事に着手した。平成24年8月末で基本施設に係る工事を完了し、平成25年3月7日より供用開始を行っている。

最初の計画着手から完成までに37年という長い年月を経て、新石垣空港は八重山郡民の悲願を乗せ、開港を迎えた。住民参画による事業実施への合意形成や、周辺の自然環境に配慮した整備を行うことで、従来から求められている経済効果も併せ、人間関係・自然環境・生活環境のバランスを保った公共事業を実施することができたものと考えている。

4. 今後の問題点

- 1) ターミナルビル周辺における利用者目線に立った各種運用や利便施設の改善の検討
- 2) LCC参入に伴う施設展開の検討
- 3) 国際線定期及びチャーター便の就航に伴う施設展開の検討