

(案)

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～

那覇空港の総合的な調査

PI レポート

(パブリック・インボルブメント)

STEP 1

概要版



総合的な調査とPI（パブリック・インボルブメント）

国と沖縄県では、PIの手法を導入して
「那覇空港の総合的な調査」を実施しています。

国と沖縄県で構成する那覇空港調査連絡調整会議※1では利用者が増加を続ける那覇空港の整備のあり方を検討するため、平成15年度から調査を実施しています。調査では皆さんの意見をいただきながら検討を進めていくPI（パブリック・インボルブメント）の手法を導入していきます。

※1 那覇空港調査連絡調整会議の構成メンバー：国土交通省大阪航空局、内閣府沖縄総合事務局、沖縄県

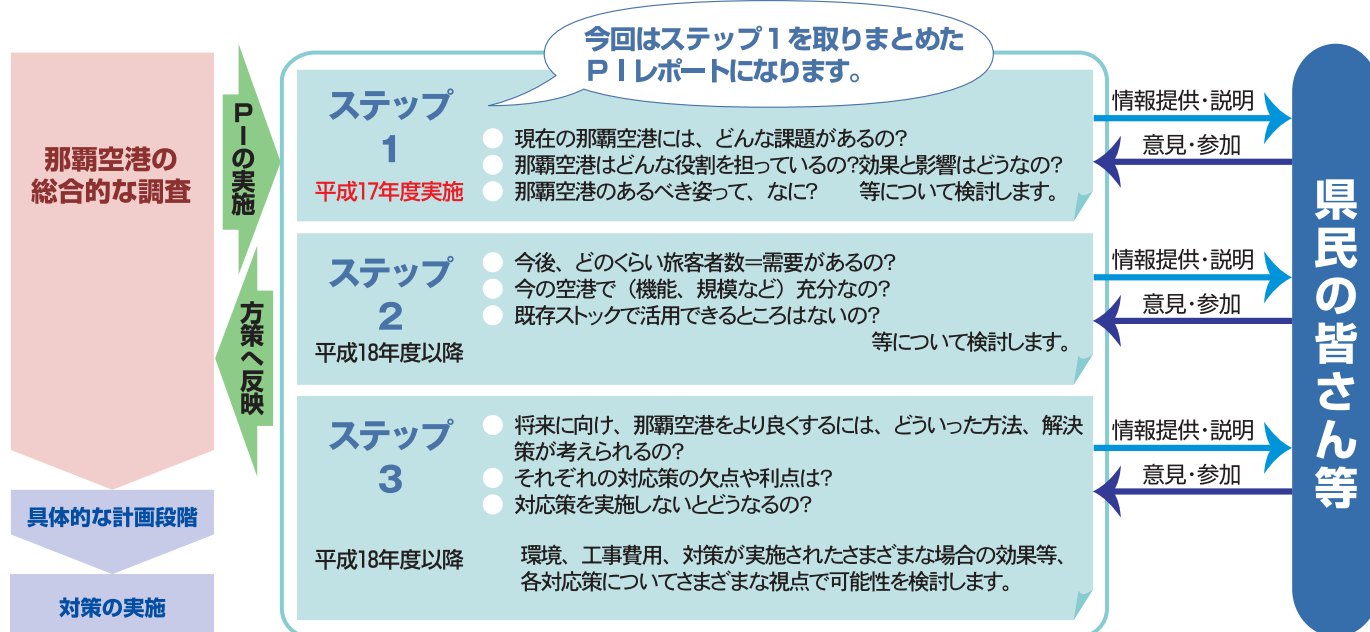
PI（パブリック・インボルブメント）とは？

一般的には、政策決定や公共事業の計画策定において国民や地域住民が意見を表明できる場を設け、その意見を計画に反映させていくことをいいます。

PIは調査の進ちょくに応じて3段階のステップで進めます。このパンフレットは、ステップ1をとりまとめたPIレポートの概要版です。

この調査では、P I に3段階のステップを設けました。

各ステップで皆さんに情報提供や説明を行い、ご意見をいただきながら調査を進めていきます。そして、皆さんに提供された情報が十分に理解いただけ、また皆さんからのご意見が十分に把握できた段階で、次のステップに進みます。



那覇空港をより良いものとするためには、皆さんの声が必要です。
平成16年度までの調査でとりまとめた「那覇空港に関する課題、将来像等」について、
次のページからご紹介するとともにご意見をお待ちしております。

那覇空港のあらまし

那覇空港のこれまでの歩み

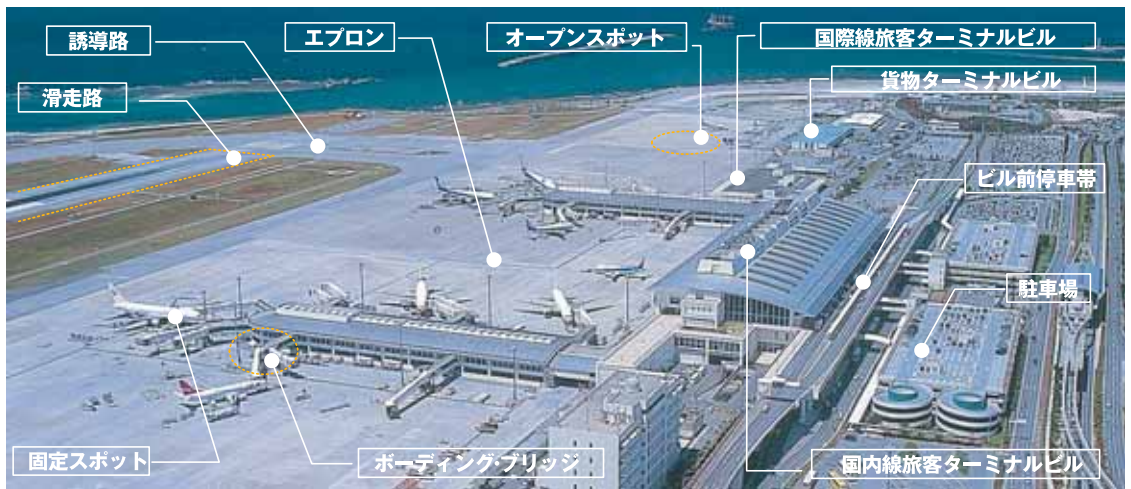
那覇空港は、本土～台湾の定期便スタートから、約70年になります。

1930	昭和11年	内地～台湾間の民間定期便の中継飛行場として通信省が整備※2
1975	昭和47年	本土復帰に伴い、第二種空港「那覇空港」として指定。滑走路の延長が2,550mから2,700mへ
	昭和50年	暫定ターミナルビル供用開始
	昭和61年	滑走路の延長が2,700mから3,000mへ
2000	平成11年	国内線新旅客ターミナルビルの開業（国内線新旅客ターミナルビルの集約化）
	平成15年	沖縄都市モノレール「ゆいレール」開業、那覇空港へ乗り入れ

※2 空港施設は、昭和8年に旧海軍小禄飛行場として開設

那覇空港の施設

空港名	那覇空港
種別	第2種空港
面積	326ha
滑走路	3,000m×45m
運用時間	24時間
設置管理者	国土交通省
民航ターミナルエリア 主要施設	

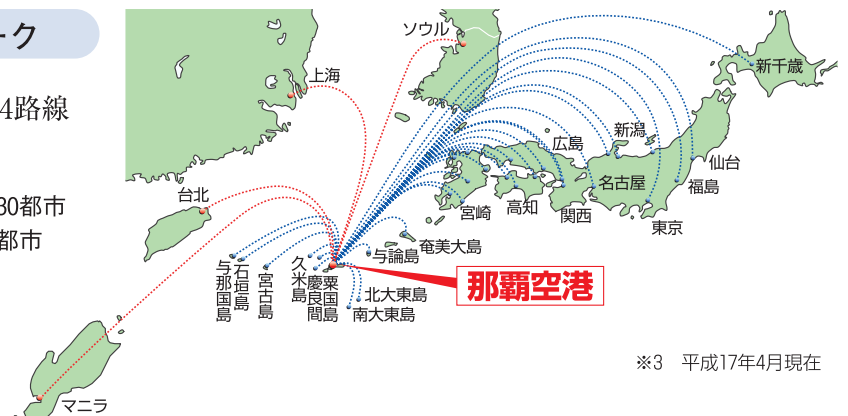


- [滑走路] : 那覇空港は長さ3,000m、幅45mの滑走路1本です。
- [誘導路] : 航空機が駐機場と滑走路などの間を移動するための通路をいいます。
- [エプロン] : 航空機の駐機場。目的によって旅客用、貨物積み卸し用、夜間駐機用などがあります。旅客がボーディング・ブリッジを利用できる箇所を固定スポット、それ以外をオープンスポットと呼びます。
- [国内線旅客ターミナル] : 国内旅客1,300万人対応で1999年にオープンしました。2003年の利用者は約1,230万人に達しています。(延床面積77,713㎡)
- [国際線旅客ターミナル] : 1986年にオープンしました。1階平屋構造のため、ボーディング・ブリッジを設置できません。(延床面積6,821㎡)
- [ボーディング・ブリッジ] : 旅客搭乗橋。旅客が空港ターミナルビルから航空機に直接搭乗するための施設。那覇空港では国内線空港ターミナルビルに13基設置されています。
- [貨物ターミナル] : 発送貨物、到着貨物の荷さばきや手続きを行う施設です。

ますます広がる航空路線ネットワーク

那覇空港は、現在、国内線31路線、国際線4路線が開設※3されています。

- 国内線 : 31路線・30都市
- 国際線 : 4路線・4都市



※3 平成17年4月現在

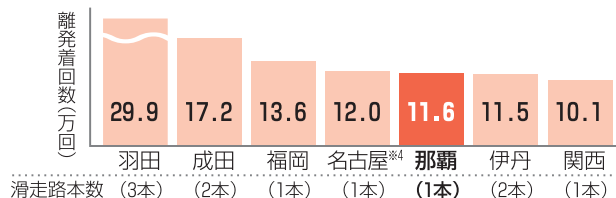
那覇空港に就航している国内外の航空路線

那覇空港の利用状況

滑走路一本の空港の中では、利用度合いの高さは国内でも有数の空港です。

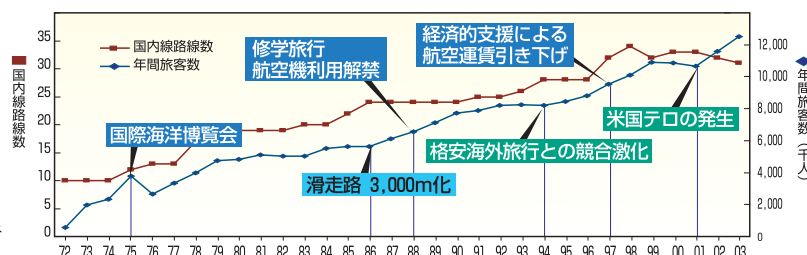
航空機年間離発着回数は国内5位の11.6万回です。また、滑走路1本の空港としては国内3位です。

※4 中部国際空港の開港(平成17年2月)により、名古屋空港の定期便の大半が中部国際空港へ移行しました。この結果、今後那覇空港の発着回数ランキングは1ランクくり上がる見通しです。



観光客を中心に旅客は年々増加しています。

利用客数は平成15年時点で1,250万人に達し、増加傾向で推移しています。観光客やビジネス客などのほとんどは空路により沖縄を訪問しています。



資料) 年間旅客数: 国土交通省大阪航空局那覇空港事務所

県民の足として本島と離島を連絡する小型機の割合が多いことや滑走路が一本しかなく様々な制約を受ける等の特性があります。

那覇空港の現状評価 (空港能力の評価指標)

那覇空港の能力を評価する航空サービス指標として、13の指標を選定しました。

那覇空港の総合的な調査では、利用者が受けるサービスの程度を表す「ものさし」として、〈航空サービス指標〉を13指標選定し、これを用いて那覇空港の現状や将来の姿を示すこととしました。

航空サービス指標	現 状	関連施設
(1) ピーク時における発着回数	ピーク時発着回数:33回	滑走路/ 誘導路/ スポット
(2) 座席利用率	那覇・羽田路線の座席利用率: 2003年平均:72%, 2004年8月平均:83%	
(3) 離陸時の待ち時間	ピーク時間帯で平均:6分6秒	
(4) 着陸後の待ち時間	ピーク時間帯で平均:1分16秒	
(5) ボーディングブリッジ利用率	国内線・本土線:95%、離島:87%、国際線:0%(旅客ベース)	国内 ターミナルビル
(6) チェックイン等諸手続きでの待ち時間	チェックイン:ピークで10~12分	
(7) 待合室における混雑率	ピークで60%	
(8) チェックイン等諸手続きでの待ち時間	チェックイン:4~18分	
(9) 待合室における混雑率	2便重なる場合に100%	国際 ターミナルビル
(10) ピーク時における駐車率	立体駐車場で80%	
(11) ピーク時における停車率	到着階の停車帯では、ピーク時に100%を上回る	駐車場等
(12) 貨物上屋面積の所要規模に対する充足率	充足率:79%(所要規模に対しての現有施設の充足率)	
(13) 空コンテナ置場面積の所要規模に対する充足率	充足率:62%(所要規模に対しての現有施設の充足率)	貨物取扱施設

航空サービス、航空サービス指標とは？

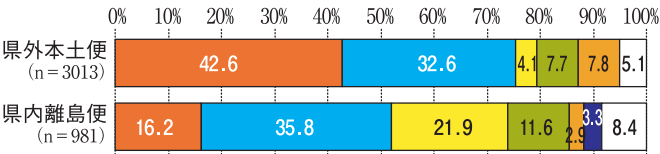
航空サービスとは、飛行機を利用する旅客が旅行を計画し、飛行機に乗って、目的地に到着するまでに提供される一連のサービスにおいて、利用者の視点から良し悪し＝空港能力を評価する指標を意味しています。



那覇空港が果たしている役割と効果

- ・県民の日常生活圏を広げるとともに、安心な暮らしを提供しています。
- ・観光客やビジネス客の交流を支えています。

本土便では観光目的の利用者の割合が高くなっています。離島便では、ビジネス、帰省、医療機関の利用など、観光以外の目的もその割合が高くなっています。



資料) 国内線旅客アンケート調査(平成16年2月実施) ■観光 ■ビジネス ■帰省 ■親族訪問、友人訪問 ■買い物 ■医療機関の利用 □その他

- ・県産の農水産物の本土への空輸により、沖縄県の農林水産業を支えています。
- ・本土からの衣類や日用品の輸送により、県民の日常生活を支えています。

効果は？

空港自体が大きな産業として県民の働く職場を創出しています。

那覇空港 (空港内で働く人)

約**3,800人** 生産額約**320億円/年**
(1日平均利用旅客数:約3万4千人)

波及効果

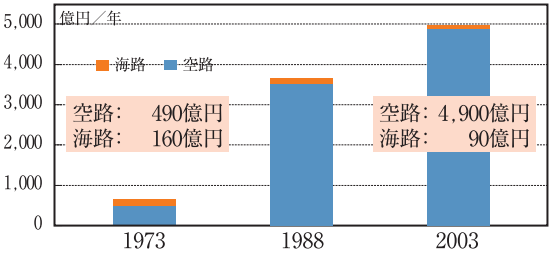
空港と関係のある業種

(航空会社の取引企業やレストランに食材を卸す業者など)

約**2,500人** 生産額約**240億円/年**

県外からの来訪者が年間約480万人、経済波及効果は約4,900億円です。

交流による経済波及効果の推移
(空路・海路両方を含む)



(参考) 観光による直接効果

観光客の来訪による直接の経済効果は、総額3,497億円。

- ・バス、タクシー等運送業 : 235億円
- ・観光施設、レジャー産業 : 298億円
- ・卸売・小売など商業 : 822億円
- ・飲食業など : 662億円
- ・旅館・ホテル業 : 1,320億円
- ・その他 : 161億円

資料) 「第46回沖縄県統計年鑑平成14年度」、「沖縄における旅行・観光の経済波及効果調査(沖縄県観光リゾート局)」等

注: 1973、1983年値には若干の離島と本土の直行便による効果も含む。

もし那覇空港がなければ、年間約1兆6,500億円もの経済損失があったと想定され、沖縄県の経済も1970年後半の状態で停滞していたと考えられます。

航空便利用による農産物の県外市場開拓(約130億円/年と試算)により、生産波及効果が約222億円/年、所得効果が約93億円/年、雇用創出効果が約5,300人にのぼると想定されます。

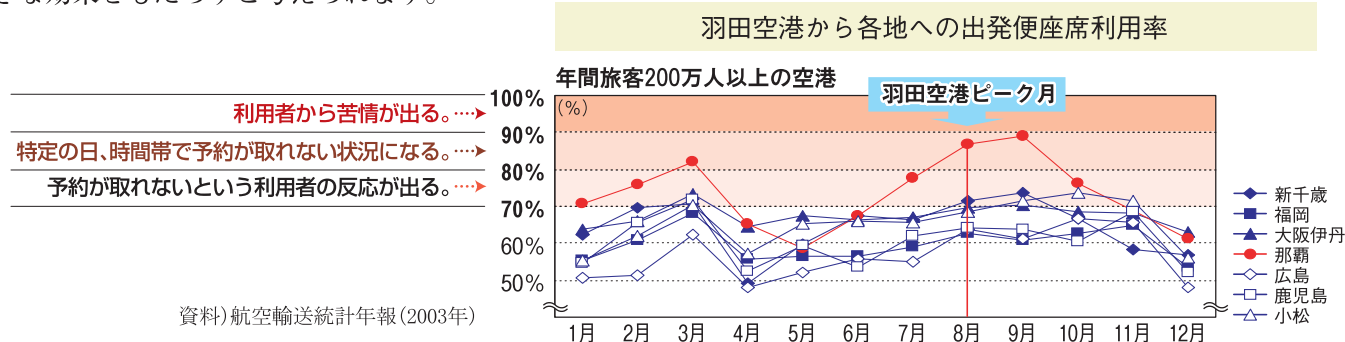
航空便利用の商品輸送により納期が短縮され、倉庫での保管費用も削減されます。輸送時間の短縮は約249億円/年に相当し、航空便利用による輸送費用の増加を考慮した場合でも33億円/年にのぼると想定され、また保管費用の削減は約9億円/年にのぼると想定されます。

那覇空港は、沖縄県の玄関口であり、県民生活や経済活動の面で重要な役割を果たしています。ところが、「那覇空港は将来的に需給が逼迫することが予想^{※5}される。」つまり、「現在の空港能力では間に合わなくなる。」と指摘されています。そこで、利用者の視点に立って那覇空港の課題を整理してみましょう。

※5 平成14年12月の交通政策審議会航空分科会の答申

課題-1 夏場の観光シーズンや年末年始などには、航空便の予約が取りにくくなっています。

夏の観光リゾート地としての特性から、夏季に旅客が集中しています。その結果、予約が一杯で航空券が購入できず、沖縄に来訪することを取りやめた人もいます。このような、取りやめ行動を解消できれば、県経済に大きな効果をもたらすと考えられます。



課題-2 昼間特定の時間帯に便が集中する特性があります。

本土から距離が離れている沖縄の地理的特性等から、11時～12時頃に那覇空港に到着する便が集中しています。利用者である観光客の多くは、この丁度良い時間帯に予約が取れない場合、他の観光地に変えるなどの取りやめ行動が発生しています。

課題-3 出発と到着の航空機が渋滞し出発や到着遅れが発生しています。

便の発着が多い時間帯には滑走路手前や誘導路での待機等により、出発や到着に遅れが発生する場合があります。沖縄訪問客の快適な旅行を支えるとともに、県民の生活の安定を支える上で、定時性を確保することは重要と考えられます。

課題-4 滑走路が1本しかないため、さまざまな制約があります。

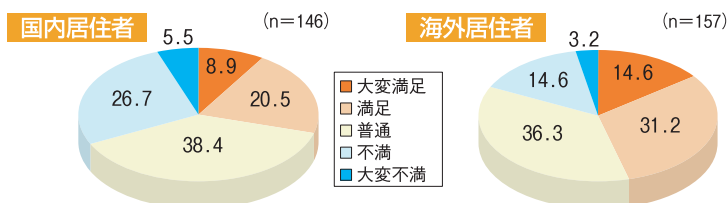
全国でも有数の発着回数がある那覇空港ですが滑走路が1本しかないため、事故などの不測の事態に対して冗長性がありません。また、同時に施設の維持管理上様々な制約があります。

課題-5 現国際線旅客ターミナルビルの利便性の向上には限界があります。

那覇空港の国際線ターミナルは、オープンして既に20年近く経過しています。これまで増築や機能向上も図られてきましたが様々な問題が指摘されています。

国際線旅客ターミナルに対する利用者の評価

アンケート調査では、国際線ターミナルの利便性や快適性などについて、国内線ターミナルと比較して低い評価となっています。



課題-6 貨物施設は現ターミナル地区内での機能向上は困難です。

航空貨物代理店などの施設利用者から、施設配置、車両動線、作業スペースなどについて問題が指摘されています。

滑走路の増設の考え方

那覇空港の混雑に伴う様々な課題を抜本的に解決するためには、滑走路を増設することは極めて有効な方法ですが一方では大きな資金を要するプロジェクトになることが予想されます。

「総合的な調査」では、将来の航空需要の予測や現有施設での対応限界など、多面的な検討を行うと共に、PIを通じて県民の皆さんに意見を伺いながら調査を進めていきます。

- ・「総合的な調査」の次の段階(ステップ2)では、将来需要予測を行うと同時に様々な航空サービス指標が今後どのような水準となるかを見極めます。
- ・これにより滑走路増設の必要性が明らかになれば、調査の最終段階(ステップ3)において、2本目の滑走路が必要となる時期や、施設配置、空域、環境、費用対効果などについて検討を行うことになります。

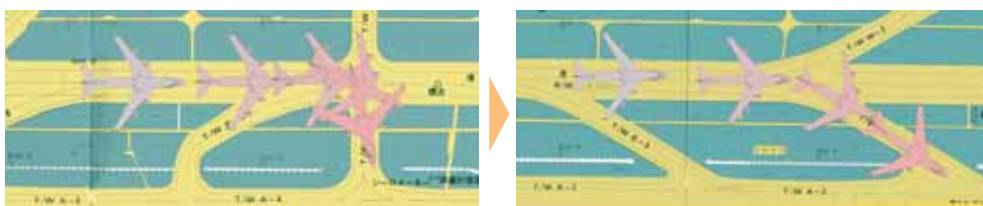
既存施設の拡張や改良の考え方

那覇空港が現在直面している課題は滑走路処理能力に起因するものではありません。

「総合的な調査」では、誘導路等の既存施設の改良や、ターミナル地域の拡張等の検討を行います。

高速脱出誘導路の新設の検討

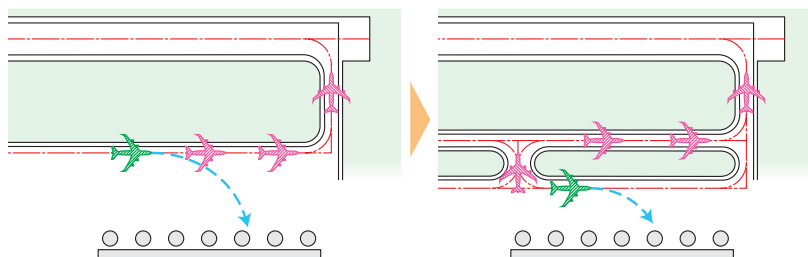
素早く滑走路から離れられるように、斜めに取り付けられる「高速脱出誘導路」の追加配置を検討します。



平行誘導路の二重化等の検討

エプロン前の出発機と到着機の混雑を解消するための検討を行います。

○ 固定スポット 到着機 出発機



ターミナル地域整備の検討

那覇空港のターミナル施設の中で、国際線ターミナルビルと貨物ターミナルは特に大きな問題を抱えています。これら施設について、古いターミナルエリアの有効活用も図りながら、手順を踏んで施設を展開していく検討を行っています。

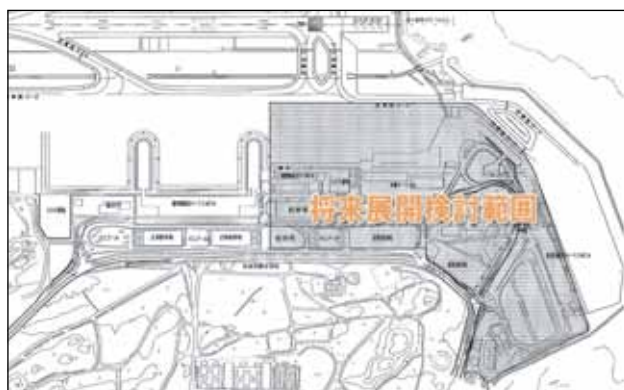
＜ターミナル計画の基本的な考え方＞

○ 国内線ターミナルビル……………

平成11年に供用が開始された新しい施設であり、また平成15年にはゆいレール(沖縄都市モノレール)が開業し、旅客アクセスの拠点として機能していることから、将来的にも国内線ターミナルビルを有効活用しながら施設展開を考えていくことが望ましいと考えられます。

○ 国際線ターミナルビル、貨物ターミナル……………

老朽化や機能低下が著しく、早急に整備が必要となっている。しかし現在の場所で拡張することが困難なため、旧ターミナル地区の用地も有効に活用して、段階的に展開していく検討を行っています。



沖縄の将来像の実現に向け、那覇空港が担う4つの役割

沖縄県の将来像を記した上位の計画として「沖縄振興計画」が平成14年7月、内閣総理大臣決定されています。そこでは沖縄県の将来像が「平和で安らぎと活力のある沖縄県」と描かれ、その実現に向けて、4つの役割が那覇空港に求められています。

沖縄振興計画に基づく那覇空港への要請

- 国際交流・協力拠点形成の支援
- 観光・リゾート地としての魅力向上の支援
- 県民生活の質的・安定向上の支援
- 地域の産業振興の支援

1 アジア太平洋地域における国際交流・協力拠点

アジア太平洋諸国や北米・南米諸国の方が沖縄により便利に来訪できるよう空港の機能も強化し、県内の国際交流の活発化を支えます。

那覇空港は目指します

- 国際線や国内線の路線や便数を増加し、海外からの旅客の利便性の向上を図ります。
- 国際線ターミナル機能を向上します。
- 海外からの旅客に沖縄県の観光、経済、学術、文化、平和など様々な情報を那覇空港で提供します。

2 アジア太平洋地域における海洋リゾートのゲートウェイ

国内外の観光客に対し、那覇空港をより便利で利用しやすい施設とすることで、通年・滞在型の質の高い観光・リゾート地—沖縄の形成を支えます。

那覇空港は目指します

- 国際線や国内線の路線や便数を増加し、国内外の旅客の利便性の向上を図ります。
- 県内の海洋リゾート施設等と連携し観光情報を那覇空港で提供します。

3 県民生活の高質化・安定化を支える交流連携拠点

県民が安らぎと潤いのある生活を享受できる社会の実現に向けて、国内外の地域との交流の円滑化を支えます。

那覇空港は目指します

- 国際線や国内線の路線や便数を増加し、県民の海外や本土への移動を便利にします。
- 離島便と、本土便や国際線との乗り換え待ち時間の短縮を図るなど接続を向上します。

4 企業の物流効率化を支える交流連携拠点

沖縄の地域産業の活性化に向けて、効率的な物流活動を支えます。

那覇空港は目指します

- 貨物ターミナル施設の改善により航空貨物輸送の効率化を図ります。
- 那覇港や中城湾港との連携を図り、船舶と飛行機を利用した貨物輸送の合理化を図ります。
- 国際物流機能を向上します。

那覇空港の総合的な調査 —PIレポート STEP1— に関するご意見・ご質問、お問い合わせは、こちらにお寄せ下さい。

那覇空港調査連絡調整会議 事務局
(沖縄県企画部交通政策課)

TEL : 098-866-2045 FAX : 098-866-2448 e-mail : aa015500@pref.okinawa.jp
<http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/kuukou-tyouseikaigi.htm>