

那覇空港の構想段階とりまとめ(案)

はじめに

那覇空港については、年々旅客が増加し、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。

そこで、国（内閣府沖縄総合事務局及び国土交通省大阪航空局）と沖縄県では、平成15年度から平成19年度にかけて、那覇空港の将来整備のあり方について「那覇空港の総合的な調査」を実施してまいりました。

総合的な調査の結果、将来需要に対応するためには滑走路増設が必要であることが確認され、また、PIを通じて、滑走路増設に肯定的なご意見が多数寄せられましたことから、これらを踏まえ、滑走路増設案の具体化に向け、構想段階へ移行しました。

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、規模等の諸元に関する一つの候補地を選定します。

国と沖縄県では、構想段階検討にあたり、那覇空港構想・施設計画検討協議会を設置し、PIの手法を取り入れながら総合的な調査段階で提示した滑走路増設3案を基本に詳細な検討を行ってきました。

この「那覇空港の構想段階とりまとめ」は、構想段階で検討した技術検討結果やPIの実施結果を総括して、那覇空港の滑走路増設案選定に関する考えをとりまとめたものです。

平成21年3月
那覇空港構想・施設計画検討協議会

～目次～

第1章 構想段階における検討

- (1) これまでの検討結果（総合的な調査の実施）
- (2) 構想段階の検討方法
- (3) 滑走路増設案の作成
- (4) 滑走路増設案の比較評価

第2章 構想段階PIの実施結果

- (1) PI実施内容及び実施結果
- (2) アンケート回答者の構成と理解度
- (3) PIで寄せられた意見の概要
- (4) 地元自治体等の意見
- (5) 構想段階PI実施結果のまとめ

第3章 滑走路増設案の選定

おわりに

1 これまでの検討結果(総合的な調査の実施)

・総合的な調査の経緯

- 那覇空港は、観光客を中心に年々旅客が増加しており、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。
- そのため、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2月、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」とされました。
- この答申を受けて、国と沖縄県では、那覇空港調査連絡調整会議^{★1}を設置し、那覇空港の今後の整備のあり方について「那覇空港の総合的な調査」（以下、総合的な調査を実施している段階を「調査段階」という）を実施しました。

・総合的な調査の結果

- 調査は、住民参画を目的にパブリック・インボルブメント(PI)^{★2}の手法を取り入れ、3つのステップに分けて実施しました。
- PIには、多くの方々に参加いただき、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。
- 調査段階における検討の結果、那覇空港については、2010年度～2015年度頃には将来の需要に対応できなくなるおそれがあり、滑走路増設が必要であることが確認されました。
- また、PIを通じて滑走路増設に肯定的な意見が多数寄せられたことから、これら結果等を踏まえ、滑走路増設案の具体化に向け、さらに詳細な検討を進めることができとの結論に至り、構想段階に移行しました。

調査段階PI結果	ステップ1	ステップ2	ステップ3
PIステップの目標・ 情報提供及び意見収集期間	那覇空港に関する課題、 将来像等について 県民等との情報共有を図る 平成17年8月1日～9月30日 (2か月間)	将来の航空需要予測、 空港能力の見極め等について 県民等との情報共有を図る 平成18年8月1日～10月31日 (3か月間)	滑走路増設を含む 将来対応方策等について 県民等との情報共有を図る 平成19年8月29日～10月28日 (2か月間)
PI実施内容	説明会・懇親会 7回 パネル展 4か所・延べ72日 オープンハウス 6か所・延べ35日 シンポジウム — 空港見学会 1回	8回 3か所・延べ103日 6か所・延べ46日 1回 1回	37回 10か所・延べ165日 26か所・延べ172日 1回 1回
PI実施結果	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
	意見を寄せた方 499人	982人	8,892人
	意見総数 697件	2,404件	20,951件
	PIの終了・ 平成17年11月16日	平成18年12月4日	平成19年12月19日

調査検討結果		
ステップ1	ステップ2	ステップ3
夏場等のピーク時は、希望する便の予約がとれず、沖縄訪問を取りやめる人もおり、県経済に影響が生じていること等が確認されました。	2010～2015年度頃には夏季を中心に、現在の施設では、将来の需要に対応できなくなるおそれがあることが確認されました。	将来需要に対応するためには、抜本的な空港能力向上方策である滑走路増設が必要であることが確認されました。

PIを通じて、滑走路増設に肯定的な意見が多数寄せられたことから、これら結果等を踏まえ、滑走路増設案の具体化に向け、さらに詳細な検討を進めることができとの結論に至り構想段階に移行しました。

★1 メンバーは内閣府沖縄総合事務局、国土交通省大阪航空局、沖縄県で構成されていました。

★2 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関わる情報を得て、意思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り組みのことです。

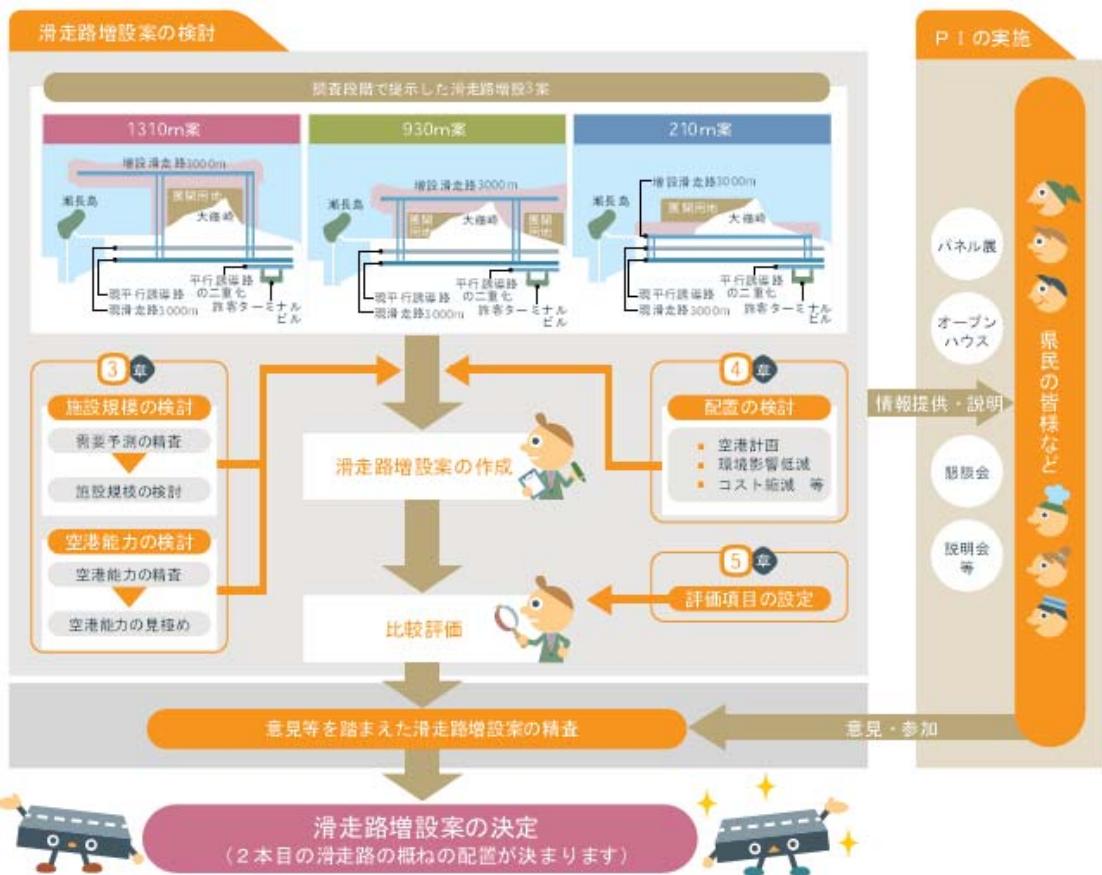
2 構想段階の検討方法

・検討体制

- 構想段階では、国土交通省が策定した「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」及び「一般空港の滑走路新設または延長事業に係る整備指針（案）」に基づき、複数の選択肢から滑走路の概ねの位置、方位、規模等について検討を行い、一つの候補地を選定します。
- 構想段階では、国と県で構成する「那覇空港構想・施設計画検討協議会」★を設置し、調査段階と同様、PIの手法を取り入れながら検討を行いました。
- 詳細な検討にあたっては、学識経験者等で構成する「那覇空港技術検討委員会」（以下「技術検討委員会」という）を設置し、技術的・専門的な指導・助言を頂きながら進めました。
- また、PI実施にあたっては、透明性・公正性を確保するため「那覇空港構想段階PI評価委員会」（以下「PI評価委員会」）を設置し、評価・助言を頂きながら進めました。

・検討手順

- 構想段階では、調査段階で提示した3つの滑走路増設案（滑走路間隔1310m、930m、210m）を基本に、増設滑走路の施設規模、空港能力、配置等の詳細な検討を行い、比較評価を行いました。（下図参照）
- これら検討結果については、「構想段階PIのためのレポート」（以下「PIレポート」という）にまとめ、PIを通じて、多くの県民等へ情報提供し、多くのご意見を頂きました。
- このような技術検討結果や県民等から寄せられたご意見等を踏まえ、構想段階PIで提示した滑走路増設案から1案を決定することとしました。



3 滑走路増設案の作成

・需要予測及び施設規模の検討

- 構想段階では、可能な限り最新の社会経済指標や航空サービスを反映して、複数のケースについて需要予測を実施しました。その結果、将来需要に対応するためには滑走路増設は必要との結論が得られました。
- また、滑走路長については、現在、那覇空港に就航あるいは就航予定の機材を考慮して、2700mとしました。
- ターミナル用地等、展開用地については、2030年度の需要に対して、現空港用地内での対応が可能との結論が得られたことから、現時点では、整備の対象から除き、今後の需要動向を踏まえて検討することとしました。これに伴い、連絡誘導路については、ターミナルとの連絡用として1箇所としました。

・配置検討

- これまでの調査段階や構想段階においては、瀬長島の改変に対する反対や大嶺崎にある拝所等への配慮を求める意見が多数寄せられ、また、地元自治体からも同様の要望、要請が出されました。
- これらを踏まえ、技術検討委員会において瀬長島の改変が生じる210m案を検討の対象から除く方針が示されたことから、210m案を除く2案を基本に検討を行いました。
- また、調査段階では、瀬長島に改変が生じない最小の滑走路間隔として930m案としていましたが、構想段階では、施設規模等の変更に伴い精査した結果、最小滑走路間隔は850mとなりました。
- 滑走路増設案の作成にあたっては、滑走路間隔1310m、850mについて、以下の4つの留意事項を踏まえ増設A案及び増設B案の2案を作成しました。

(下図参照)

配置検討にあたっての留意事項

空港計画

① 空港計画との整合

誘導路等各施設の配置位置については、那覇空港の滑走路の運用形態及び現在の旅客ターミナルビル等の位置を考慮し、円滑な交通流が確保できるような検討を行います。

環境影響低減

② サンゴ、藻場、干潟の消失の程度及び生態系区分毎の消失の程度

サンゴ、藻場、干潟及び生態系の消失への影響について十分考慮するとともに、特に、規模の小さい砂質干潟生態系への影響については、最大限、直接的影響を回避するものとします。

コスト縮減

③ 潮流の変化域の低減及び閉鎖性海域の保全

潮流の流速変化ができる限り低減するとともに、増設滑走路内側の閉鎖性海域の海水交換が十分に図られるよう増設滑走路と瀬長島との間を一定程度離すものとします。

④ コスト縮減

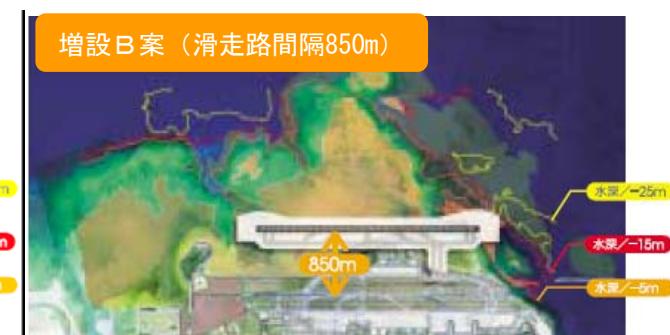
水深の深い部分をできる限り回避するものとします。



増設A案（滑走路間隔1310m）



増設B案（滑走路間隔850m）

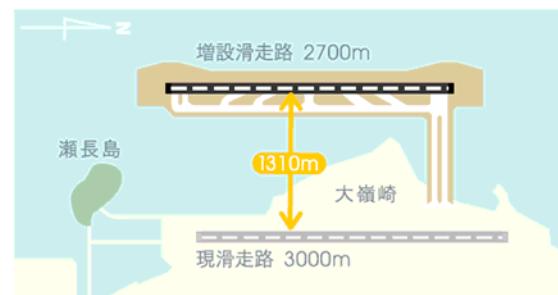


・航空保安業務処理規程では、同時離着陸を行うためには、滑走路の中心線の間隔が760m以上、同時離着陸及び同時着陸を行うためには滑走路の中心線の間隔が1310m以上分離していることが必要とされています。なお、いずれの場合においても、空域などの条件が整っている必要があります。

4 滑走路増設案の比較評価

作成した滑走路増設案については、6つの評価項目を設定して、以下のとおり比較評価を行いました。

増設A案(滑走路間隔1310m)



1 需給逼迫	空港能力	●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
	概算工期※1	●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。）
2 利便性	旅客利便性	●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%）
	航空事業者利便性	●地上走行距離※3 約3,000m ●地上走行時間　平均時速30kmで試算すると約6分。
3 事業効率性	概算事業費	●概算事業費　約1,900億円（増設B案に比べ安価。）
	社会経済効率性※2	●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%
4 地域振興・安全	地域振興	●滑走路増設に伴う経済波及効果　約880億円
	安全	●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 ●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、砂質干渉生態系への影響は1ha（消失率1%）と小さい。 ●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。
5 自然環境・社会環境	自然環境	●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。 ●埋立材については約1,000万m ³ 必要。
	社会環境	●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。
6 長期展望	長期展望	●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。 ●事業費は、増設B案に比べ安価。 ●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。 ●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。 ●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。 ●瀬長島及び大嶺崎周辺区域への変化は生じない。
	総合評価	

技術面

●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。

●事業費は、増設B案に比べ安価。

●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。

環境面

●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。

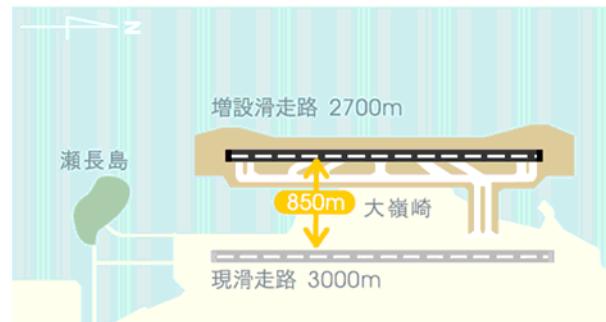
●閉鎖性海域内の底質環境の変化は、通水性の確保により小さく抑えることが可能と考えられる。

●瀬長島及び大嶺崎周辺区域への変化は生じない。

※1 概算工期とは準備工事を開始とし、護岸工事、埋立工事、舗装等工事を経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 各指標を試算する上での計算期間は建設期間+50年間としています。

増設B案(滑走路間隔850m)



- 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
- 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%)
- 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4分。
- 概算事業費 約2,000億円
- 社会経済効率性は高い。
- 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
- 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130ha
- 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。
- 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、拝所1カ所と部落跡の一部に変更が生じる。
- 埋立材については約1,300万m³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。

技術面

- 空港能力としては、2030年度までの需要に対応可能である。
- 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。
- 地上走行距離は、増設A案に比べ短い。

環境面

- 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。
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。
- 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。
- 大嶺崎周辺区域の変化が生じる。

※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)、地域振興(経済波及効果)については、需要予測で求めたケース2(計画値)をもとに試算しています。

2章 構想段階PIの実施結果

1 PI実施内容及び実施結果

・PI実施内容

- PI活動は、滑走路増設案選定について、県民との情報の共有を目指し、「那覇空港構想段階に関するPI実施計画」（以下「PI実施計画」）に基づき、平成20年12月15日から平成21年2月6日にわたり実施しました。
- 周知広報にあたっては、那覇空港周辺市の協力を得ながら行政広報誌やラジオ・テレビの行政番組を活用するとともに、他機関が行う各種大会・会議等に積極的においても積極的にPIレポートを配布したり、県内外の空港や県内コンビニエンスストアにPIレポートの設置箇所を設ける等、情報提供に努めました。
- 情報提供・意見収集にあたっては、より多くの県民等にPIに参加して頂くため、説明員を配置したオープンハウスを公共施設や商業施設等、様々な場所で全県的に実施しました。また、要望があれば個別団体等に対しても懇談会を開催し、特に那覇空港周辺の地域住民に対しては積極的に説明を行いました。

・PI実施結果

- オープンハウスや説明会等には9,692の方に参加いただきました。
- また、アンケートについては、調査段階の1.4倍となる18,025の方から回答があり、アンケートや説明会を通じて13,531の方の意見を収集することができました。
- これら意見を分類した結果、意見総数は27,543件となりました。
- 那覇空港構想・施設計画検討協議会では、PIの活動結果について、①PI活動は適切に行われたか、②提供した情報が周知されたか、③提供した情報が理解されたか、④幅広く意見を収集し、それらへの対応を示しているか、の4つの各視点において自己評価を行い、この結果について、平成21年3月16日に開催されたPI評価委員会において概ね妥当との評価を頂きました。

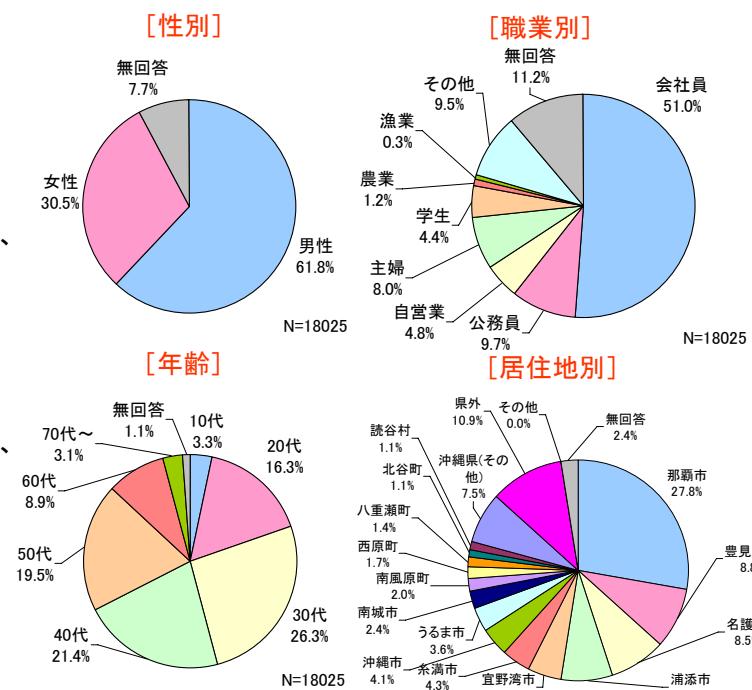
項目		実績
実施期間		平成20年12月15日～平成21年2月6日
PI実施内容	情報提供・意見収集	説明会・懇談会 35回
		パネル展示 5ヶ所・延べ103日
		オープンハウス 30ヶ所・延べ190日
		シンポジウム 1回
		PIレポートの配布 構想段階PIのためのレポート 86,549部 " (詳細版) 1,094部
		ホームページ 実施期間中に専用ページを開設・公開
事前周知・広報		テレビ・ラジオ 行政テレビ・ラジオの活用
		新聞 県内主要紙への広報掲載
		行政広報誌 沖縄局・沖縄県・県内16市町村の広報誌
		ホームページ 実施期間中に専用ページを開設・公開
PI実施結果	説明会等への参加者数	9,692人
	アンケート回答者数	18,025人
	アンケート等で意見を寄せた方	13,531人
	意見総数	27,543件
	ホームページアクセス件数	11,005件

2 アンケート回答者の構成と理解度

・アンケート回答者の構成

- PIでは、PIレポートに対しご意見を頂くためPIレポートにアンケートを添付して配布するとともに、ホームページ上でもアンケートのページを開設し、広く回答を求めました。
- 幅広く県民等にPIを周知できたか把握するため、記入者の住まいや性別等についても回答して頂きました。
- アンケートの結果、オープンハウスの開催箇所やPIレポートの配布を県内外の各所で行ったことにより、県外を含め全県的に、幅広い職業層、年齢層から回答を頂くことができました。

■アンケートの回収実績



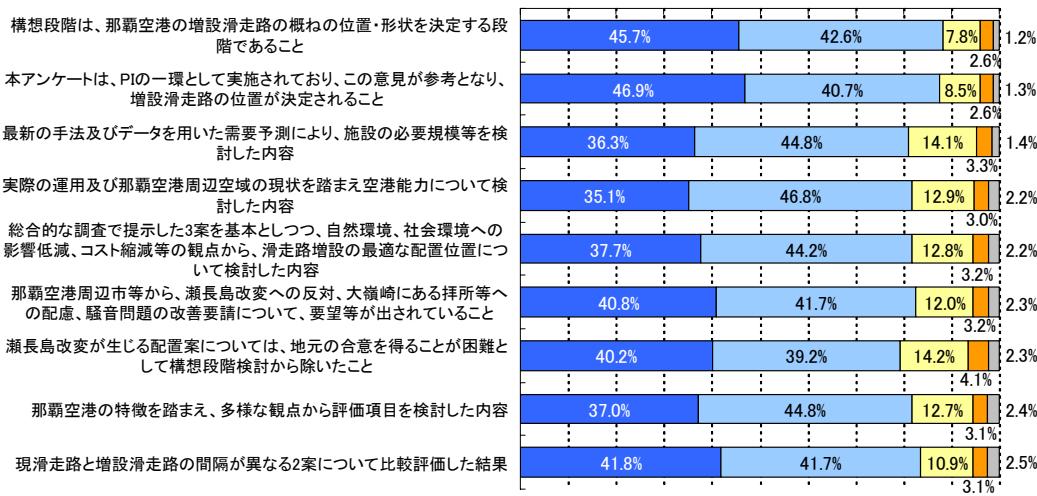
・アンケート回答者の理解度

- 提供した情報についてどの程度理解されているか把握するため、提供した情報の理解度についても調査を行いました。
- アンケートに回答した方のうち、レポートの要点について「理解できた」、「ある程度理解できた」と回答した人の比率は、全ての項目において約8割以上を占めており、構想段階の検討内容については、概ね理解が得られたものと考えております。

また、特に、構想段階は滑走路の概ねの位置等を決定する段階であることや、県民の意見が参考となり滑走路増設の位置が決定されることについては、約9割の方々が「理解できた」「ある程度理解できた」と回答しており、趣旨を十分ご理解いただいた上でアンケートに回答いただくことができたものと考えております。

■PIレポートに対する理解度

<理解度> (回答数 : 18,025票)



3 PIで寄せられた意見の概要

・意見の分類

- 構想段階PIでは、情報提供した増設A案及び増設B案について「どう思うか」ということを基本に意見を募集しました。
- PIで寄せられた27,543件の意見については、その内容を把握するため、類似した意見を集め、10項目の大項目、49項目の小項目に分類しております。
- PIで寄せられた意見の概要は下表のとおりです。

・意見の分類

- 寄せられた意見の約9割は滑走路増設に関する意見で、最も多かったのは、工期やコスト、環境面の観点から増設A案が良いとするで、全体の50.2%を占めました。
- 増設B案については、利便性などの観点から、良いとする意見が3.6%を占めました。
- また、「滑走路増設に肯定的な方からの意見」の中でも、自然環境への影響低減や工期短縮等の更なる検討、配慮を求める意見が多くなっています。

■寄せられた意見の概要（27,543件の内訳）

		意見の内容	意見数	
滑走路増設に肯定的な方からの意見	18,966 68.9%	1 増設A案が良いとする意見・理由	13,825	50.2%
		1-1 A案が良い（理由なし）	3,724	13.5%
		1-2 理由（県経済発展、空港能力、利便性、経済効率、安全面、自衛隊との分離運用の観点から良いとする意見）	1,577	5.7%
		1-3 理由（工期の観点から良いとする意見）	1,711	6.2%
		1-4 理由（事業費の観点から良いとする意見）	2,249	8.2%
		1-5 理由（自然環境の観点から良いとする意見）	1,470	5.3%
		1-6 理由（社会環境の観点から良いとする意見）	1,923	7.0%
		1-7 理由（長期展望、総合的に、地元の合意、その他の観点から良いとする意見）	1,171	4.3%
		2 滑走路増設が必要とする意見・理由	138	0.5%
		滑走路増設が県経済発展のため必要とする意見		
3 調査内容がわからない、疑問があるとする意見	580	2.1%		
調査内容が難しい、需要予測に関する疑問・懸念等、滑走路長等施設規模に関する疑問・懸念、工期・事業費・利便性についての疑問・懸念、環境影響の程度が不明・懸念、その他				
4 更なる検討、配慮を求める意見	4,138	15.0%		
4-1 工期短縮、早期整備、早期着工を求める意見	2,327	8.4%		
4-2 コスト縮減、民間専用化、安全な空港整備、より沖合いへの配置、別案や米軍跡地や他地域への空港整備、設計への配慮等を求める意見	451	1.6%		
4-3 自然環境への配慮、影響低減を求める意見	938	3.4%		
4-4 社会環境への配慮、影響低減を求める意見	231	0.8%		
4-5 十分な検討、地域住民の意見反映等を求める意見	191	0.7%		
5 増設B案に懸念があるとする意見	226	0.8%		
B案反対（理由なし）、事業費が高い、環境影響が大きい、その他				
6 その他の意見	59	0.2%		

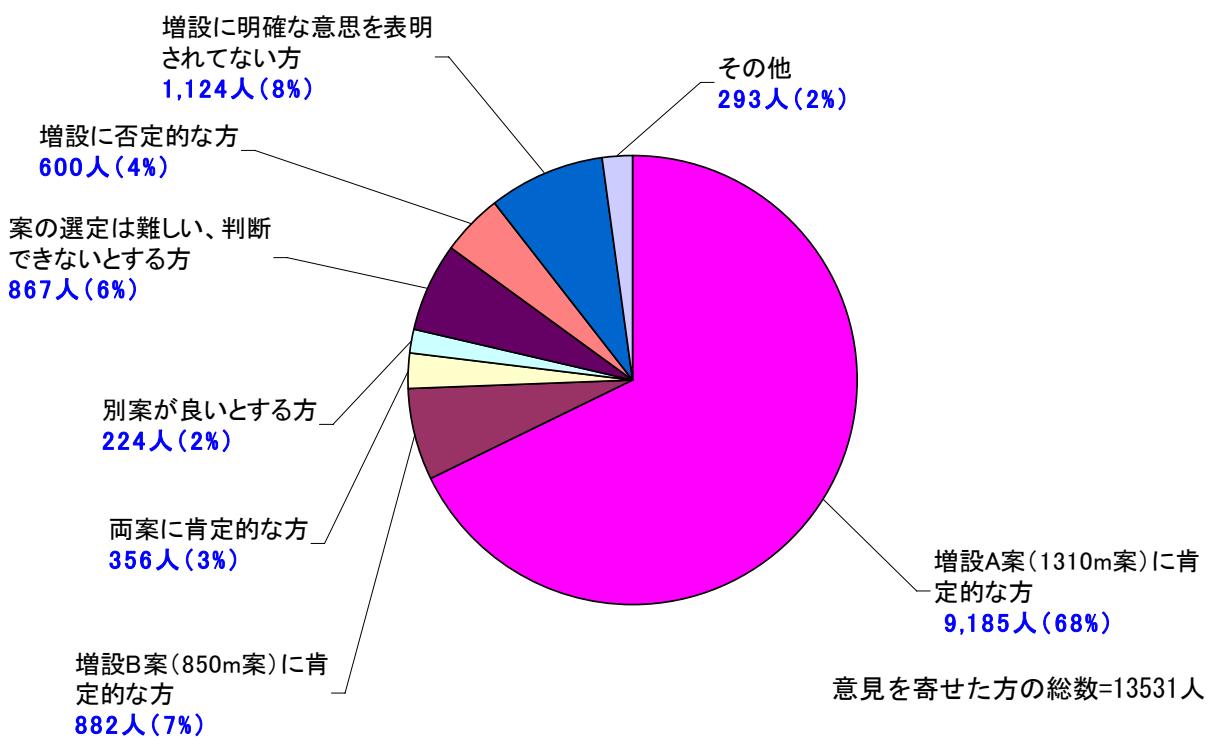
		意見の内容	意見数	
			件数	割合
滑走路増設に肯定的な方からの意見 (82.3%)	2. B案(滑走路間隔850m)に肯定的な方からの意見	7 増設B案が良いとする意見・理由 7-1 B案が良い(理由なし)	981	3.6%
		7-2 理由(利便性、安全面、自然環境、社会環境の観点から良いとする意見)	388	1.4%
		8 滑走路増設が必要とする意見・理由 滑走路増設が県経済発展のため必要とする意見	2	0.0%
		9 調査内容がわからない、疑問があるとする意見 環境影響の程度が不明・懸念、その他	77	0.3%
		10 更なる検討、配慮を求める意見 工期短縮、早期整備、早期着工、民間専用化、別案や環境への配慮、影響低減、地域住民の意見反映を求める意見	171	0.6%
	3. 両案に肯定的な方からの意見	11 増設A案に懸念があるとする意見 利便性に懸念、サンゴへの影響が大きい、その他	94	0.3%
		12 その他の意見	13	0.0%
		13 両案が良いとする意見・理由 13-1 両案どちらも良い(理由なし)	283	1.0%
		13-2 理由(両案ともに差はない、県経済発展のため良い、その他の意見)	158	0.6%
		14 滑走路増設が必要とする意見・理由 滑走路増設が県経済発展のため必要とする意見	5	0.0%
4. 別案がよいとする方からの意見 (82.3%)	4. 別案がよいとする方からの意見	15 調査内容がわからない、疑問があるとする意見 分からぬ点などがあるとする意見	28	0.1%
		16 更なる検討、配慮を求める意見 工期短縮、早期整備、早期着工、民間専用化、環境への配慮、影響低減、地域住民の意見反映を求める意見	196	0.7%
		17 その他の意見	18	0.1%
		18 別案が良いとする意見・理由 18-1 A案・B案以外の案が良い(理由なし)	189	0.7%
		18-2 理由(両案ともに一長一短、判断が難しい、210m案が良い、さらに沖合いへ、陸地への増設、その他案を求める意見)	22	0.1%
	5. 案の選定は難しい、判断できないとする方からの意見	19 滑走路増設が必要とする意見・理由 滑走路増設が県経済発展のため必要とする意見	167	0.6%
		20 調査内容がわからない、疑問があるとする意見 疑問、懸念、その他	33	0.1%
		21 更なる検討、配慮を求める意見 より沖合いへの配置、別案、環境への配慮、影響低減を求める意見	147	0.5%
		22 増設A案に懸念があるとする意見 生物等自然環境、社会環境への影響が大きい、その他	15	0.1%
		23 増設B案に懸念があるとする意見 B案懸念がある、その他	15	0.1%
5. 案の選定は難しい、判断できないとする方からの意見 (17.7%)	5. 案の選定は難しい、判断できないとする方からの意見	24 その他の意見	4	0.0%
		25 滑走路増設が必要とする意見・理由 25-1 滑走路増設は必要とする意見	278	1.0%
		25-2 理由(県経済発展のため、空港能力向上のため、安全面の観点から必要、早期整備を求めるご意見、その他の意見)	103	0.4%
		26 調査内容がわからない、疑問があるとする意見 調査内容が難しい、需要予測に関する疑問・懸念等、滑走路長等施設規模に関する疑問・懸念、B案を比較対照とすることについて疑問、環境影響の程度が不明・懸念、その他	175	0.6%
		27 更なる検討、配慮を求める意見 工期短縮、早期整備、早期着工、民間専用化、安全な空港整備、より沖合いへの配置、別案や環境への配慮、影響低減、十分な検討、地域住民の意見反映を求める意見	291	1.1%
	3. 両案に肯定的な方からの意見	28 増設A案に懸念があるとする意見 生物等自然環境、社会環境への影響が大きい、その他	727	2.6%
		29 増設B案に懸念があるとする意見 生物等自然環境、社会環境への影響が大きい、その他	24	0.1%
		30 その他の意見	35	0.1%
			79	0.3%

		意見の内容	意見数	
			意見数	割合
意見設に否定的な方からの意見	6. 増設に否定的な方からの意見	31 滑走路増設は不要とする意見・理由 31-1 滑走路増設は不要とする意見 31-2 理由（現滑走路で十分対応可能、自衛隊との共同利用解消により1本で十分可能、需要は伸びない、環境影響が大きい、那覇空港とは別に他地域への空港整備、米軍の跡地活用、その他の意見）	710 173 537	2.6% 0.6% 1.9%
		32 調査内容がわからない、疑問があるとする意見 調査内容が難しい、需要予測に関する疑問・懸念等、環境影響の程度が不明・懸念、その他	112	0.4%
		33 更なる検討、配慮を求める意見 民間専用化、別案や環境への配慮、影響低減、を求める意見	74	0.3%
		34 その他の意見	42	0.2%
増設に明確な意志を表明されてない方からの意見	7. 増設に明確な意志を表明されてない方からの意見	35 調査内容がわからない、疑問があるとする意見 調査内容が難しい、需要予測に関する疑問・懸念等、滑走路長等施設規模に関する疑問・懸念環境影響の程度が不明・懸念、その他	654	2.4%
		36 更なる検討、配慮を求める意見 必要性を十分検討、コスト縮減、民間専用化、安全な空港整備、より沖合いへの配置、別案や米軍跡地や他地域への空港整備、環境への配慮、影響低減、漁業組合との十分な調整十分な検討、地域住民の意見反映を求める意見	739	2.7%
		37 増設A案に懸念があるとする意見 利便性に懸念がある、生物等自然環境、社会環境への影響が大きい、その他	60	0.2%
		38 増設B案に懸念があるとする意見 生物等自然環境、社会環境への影響が大きい、その他	58	0.2%
		39 その他の意見	146	0.5%
関増す設る案選見定・方提案に	8. 増設案選定方法に関する意見・提案	40 増設案選定方法に関する意見・提案 県民の総意、地元住民に配慮した案を選定すべき、選定にあたっては十分な議論・十分な検討を行うべき、P Iの意見を尊重すべき、将来性・経済発展等を重視すべき、自然環境（環境）を重視すべき、他の意見	202	0.7%
構想段階P Iに関する意見	9. 構想段階P Iに関する意見	41 P I レポートに関する意見 41-1 絵や図等があり読みやすい。わかりやすい。 41-2 文字などが多くてわかりにくい（読みにくい）、DVDがわかりづらい。 41-3 誘導的である。（A案に有利なまとめ方等） 41-4 その他	372 61 129 81 101	1.4% 0.2% 0.5% 0.3% 0.4%
		42 P I の進め方に関する意見 42-1 もっとPRすべき 42-2 説明会の持ち方（日時、場所、対象、質疑応答時間）に対する意見 42-3 その他	361 243 24 94	1.3% 0.9% 0.1% 0.3%
		43 その他P Iに関する意見 43-1 P Iは良いとする意見 43-2 アリバイ作り、意味はない、結論ありき等とする意見 43-3 他の事業でも取り入れるべきとする意見 43-4 その他のP Iに関する意見	320 142 25 25 128	1.2% 0.5% 0.1% 0.1% 0.5%

その他の意見	10. その他意見	意見の内容	意見数
		44 那覇空港の現状に対する意見	124 0.5%
		騒音に対する苦情、改善要請、路線の拡充、料金の引き下げ、便利な空港、その他サービス向上、その他現状に対する苦情、対応策を求める意見	
	10. その他意見	45 國際貨物基地構想に関する意見 國際貨物基地構想に関する意見	10 0.0%
		46 ターミナルの利便性向上、配置位置に関する意見 4 6-1 國際線等ターミナルの利便性向上を求める意見 4 6-2 ターミナルを滑走路間に配置すべきとする意見 4 6-3 その他	162 0.6%
	1,021 3.7%	47 戰後処理問題に関する意見 戦後処理問題に関する意見	15 0.1%
		48 その他交通機関、道路等の整備に関する意見 道路網等の整備、モノレールの延伸等を求める意見	153 0.6%
		49 その他の意見 4 9-1 地元企業優先発注を求める意見 4 9-2 米軍基地の返還、自衛隊の米軍基地への移転等を求める意見 4 9-3 空港周辺の利活用を求める意見 4 9-4 事業者へのはげましや、個人の思い、観光に関すること等その他意見	557 2.0%
		合 計	27,543 100.0%

・寄せられた意見の概要（人数ベース）

- 意見を寄せられた13,531の方の滑走路増設に対する意見の概要は下表のとおりです。
- 「増設A案に肯定的な方」が68%、「増設B案に肯定的な方」は7%となりました。
- また、「別案が良いとする方」は2%、「滑走路増設に否定的な方」は4%にとどまりました。



4 地元自治体等の意見

構想段階PIで提示した内容について、那覇空港近隣の3市から共同声明や、また沖縄県市議会議長会等から要望決議が出されております。

また、関係行政機関として環境省より構想段階の手続や環境保全の見地から意見が出されております。

声明及び意見の概要は以下のとおり

・地元自治体等からの意見

○沖縄県市議会議長会からの要望決議 平成20年11月28日

- 那覇空港は、沖縄県のリーディング産業である観光・リゾート産業を支えるとともに、県民生活や経済活動を支える重要な社会基盤であり、国際交流・協力拠点形成に欠かせない重要な中核施設である。
- 要望は以下のとおり
 - 1,310m案は、2本の滑走路をそれぞれ同時に離陸と着陸を管制できるため空港能力が最も拡大するとともに、航空機騒音の低減、周辺地域への配慮等から適切である。
 - 那覇空港拡張整備については、1,310m案をもって早期の整備を実現して欲しい。

○近隣市共同声明（那覇市長、豊見城市長、糸満市長 平成20年12月24日）

- 構想段階PIレポート内容に、地域住民が要望してきた那覇空港の周辺社会環境への配慮が反映されることについて評価する。
- 滑走路増設2案の位置決定にあたっては、地域住民の安全と安心を確保するとともに、良好な自然、文化環境及び、生活環境への十分な配慮が必要である。
- 近隣市からの要望は以下の通り。
 - 現滑走路より1310メートル以上沖合に早期整備すること。
 - 拡張整備にあたっては、騒音の発生源対策を講じるとともに、航空機騒音の軽減に努めること
 - 拡張整備においては、地域住民に十分な説明・情報提供を行い、理解を求める。

○沖縄県市長会からの要望決議 平成21年2月20日

- 第2滑走路は、代替機能確保面からも非常に重要な施設であり、那覇空港の拡張については、100年先の沖縄の将来発展をも展望しなければならない。
- 要望は以下のとおり
 - 増設滑走路と現滑走路の離隔距離を1,310m以上確保し、早期に整備すること
 - 事業実施にあたっては、環境や漁業などへの影響にも十分配慮すること
 - 空港周辺の住民に十分な説明を行うとともに、最大限の情報提供を行い理解を求ること。

○沖縄県町村議会議長会からの要望決議 平成21年2月23日

- 第2滑走路は、代替機能確保面からも非常に重要な施設であり、那覇空港の拡張については、100年先の沖縄の将来発展をも展望しなければならない。
- 要望は以下のとおり
 - 増設滑走路と現滑走路の離隔距離を1,310m以上確保し早期に整備すること
 - 事業実施にあたっては、漁業などへの影響にも十分配慮すること

・関係行政機関からの意見

○環境省からの意見 平成21年2月6日

- 構想段階では、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」等の趣旨を踏まえ、PIの手法を取り入れつつ検討が進められており、「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」に基づく戦略的アセスメント(SEA)を含むものと評価。
- 環境に対する影響について構想段階としては相当具体的な調査・予測・検討が行われており、提示された滑走路増設案について、サンゴ、藻場、干潟などの自然環境の消失や潮流の変化、航空機騒音の改善等の環境影響を十分具体的に把握、比較検討されていると評価。
- 滑走路増設案の選定にあたっては、既に具体的に把握、比較検討されている環境影響のうち、特に那覇空港周辺の自然環境、生態系、閉鎖海域の水質、航空機騒音等に留意することが重要。
- 今後、事業が実施されることとなった場合には、構想段階において十分な意見聴取が終了していることを踏まえ、既に具体的に把握、検討されている環境配慮事項のうち、特に上記の環境配慮事項について留意されることが望ましい。

5 構想段階PI実施結果のまとめ

・PI実施結果

- › 構想段階PI実施にあたっては、様々な取り組みを積極的に実施した結果、調査段階を上回る18,025人の方からアンケートが寄せられました。
- › アンケートを寄せた方の約8割以上の方が、PIレポートの内容について「理解できた」「ある程度理解できた」と回答しており、構想段階の検討内容については、概ね理解を得ることができました。
- › これらPIの活動結果については、平成21年3月16日に開催されたPI評価委員会において概ね妥当との判断をいただきました。

・意見のまとめ

- › 寄せられた意見のうち、約9割が滑走路増設に関するご意見で、寄せられた意見の中には、滑走路増設にあたり自然環境への懸念や需要の伸びに対する否定的な意見等もあったものの、滑走路増設に肯定的な方からの意見が8割を上回りました。
- › 増設A案とB案を比較すると、増設B案が良いとする意見が3.6%であるのに対して、増設A案が良いとする意見は50.2%を占めました。増設A案に肯定的な方の多くは、その理由として、工期や事業費、自然環境、騒音影響をあげております。
- › 「滑走路増設に肯定的な方からの意見」の中には、自然環境への影響低減や工期短縮等について更なる検討や配慮を求める意見が多数寄せられました。
- › また、寄せられた意見を人数ベースで見ると、増設B案に肯定的な方は882人、増設A案に肯定的な方は9,185人となっており、人数ベースで見ても、増設A案を支持する方が多数を占めていました。

・地元自治体等の意見

- › また、那覇空港近隣3市や沖縄県市議会議長会等地元自治体等より、騒音影響の軽減や地域住民の安全、生活環境への配慮という観点から現滑走路より1310m以上沖合への早期整備等を求める声明が出ております。

・関係行政機関の意見

- › 構想段階においては、PIの手法を取り入れながら、空港計画や周辺環境への視点を含めた検討を行った結果、環境省より、構想段階検討は、「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」に基づく戦略的アセスメント(SEA)を含むものと評価を頂きました。
- › さらに、環境影響について、構想段階としては相当具体的な調査・予測・検討が行われており、環境影響を十分具体的に把握、比較検討されていると評価できるとの見解が示されました。

・技術検討に対する意見への対応

- › PIで寄せられた意見の中には、「調査内容がわからない、疑問があるとする意見」や「更なる検討、配慮を求める意見」等、技術的検討に対する意見もみられました。
- › これら意見を踏まえ、平成21年3月9日に技術検討委員会を開催し、構想段階における追加検討の必要性について検討を行いました。その結果、技術的検討に対する意見については、既に検討が済んでいる事項や、今後、施設計画段階以降に検討すべき事項等に整理することができ、構想段階において「技術的に追加検討すべき事項はない」と判断されました。
- › なお、施設計画段階または今後事業が実施される段階においては、これまでの調査・検討及び寄せられたご意見等を踏まえ、真摯に対応しつつ進めてまいります。

・構想段階検討過程

- 構想段階では、国土交通省が策定した「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」及び「一般空港の滑走路新設または延長事業に係る整備指針（案）」に基づき、検討を行いました。
- 検討開始にあたり検討手順を公表し、高度な技術・専門的判断や計画内容の合理性を確保するため、学識経験者等で構成する技術検討委員会を設置して詳細な検討を行いました。
- また、検討にあたっては、住民参画の手法であるPIを取り入れ、透明性、公平性、公正性を確保する観点から、第三者機関であるPI評価委員会を設置し、評価、助言を得ながら、住民参画促進に取り組みました。
- 滑走路増設の検討にあたっては、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から、滑走路増設2案を作成し、多様な観点から比較評価を行いました。
- これら検討結果について、PIを通じて広く県民等へ情報提供したところ、構想段階及びPIの趣旨をご理解頂いた上で、滑走路増設案選定に関し多くの意見をいただきました。
- したがって、構想段階検討については、「公共事業の構想段階におけるプロセスガイドライン」に基づき、適切に行われたものと考えております。
- また、このような構想段階の検討については、いわゆる戦略的環境アセスメントを含むものであること、また、環境面について、構想段階としては相当具体的な調査・予測・検討が行われており、環境影響を十分具体的に把握、比較検討されているとの評価がなされております。

・滑走路増設案の選定

- 航空以外に高速輸送手段のない島嶼県沖縄にとって、那覇空港は、離島住民も日常的に利用する県内離島のハブ空港であり、また、リーディング産業である観光・リゾート産業等経済活動に欠くことのできない重要な社会基盤です。
- そのため、那覇空港については、将来の需要に適切に対応するとともに、沖縄県の持続的振興発展に寄与しうるよう、また、将来にわたり国内外航空ネットワークにおける拠点性が発揮できるよう整備を図る必要があります。
- 構想段階では、事業費や工期が安価で短く、砂質干渉生態系への影響が小さい増設A案と、地上走行距離が短く、サンゴや藻場への影響が小さい増設B案の2つの滑走路増設案を作成しました。
- 意見募集の結果、これら滑走路増設案について、工期や事業費、自然環境、社会環境等の観点から、増設A案を求めるご意見が多数寄せられました。また、那覇空港近隣市等の行政機関等からも、安全、生活環境への配慮の観点から、1310m以上の沖合への整備を求める意見が出されております。
- 那覇空港構想・施設計画検討協議会では、これらを総合的に勘案し、騒音軽減や事業費、工期等の観点から、那覇空港の滑走路増設案を、増設A案とし、今後、具体的な施設配置検討を行う施設計画段階へ移行することが適切であると考えております。
- なお、寄せられたご意見を踏まえ、環境影響の低減や事業費の縮減、工期短縮に努めてまいりたいと考えております。



おわりに

- 那覇空港については、将来の需要に適切に対応するとともに、沖縄県の持続的振興発展に寄与しうるよう、また、将来にわたり国内外航空ネットワークにおける拠点性が発揮できるよう整備を図る必要があります。
- そのため、「那覇空港構想・施設計画検討協議会」では、那覇空港の構想段階の検討にあたり、PIの手法を取り入れ、調査段階で提示した複数案を基本に、滑走路増設案の決定にむけて、具体的な検討を進めてまいりました。
- 構想段階検討にあたり、多くのご意見をお寄せいただきありがとうございました。

平成21年3月
那覇空港構想・施設計画検討協議会