

## 第4回 那覇空港構想・施設計画検討協議会

# 「那覇空港滑走路増設案に関する施設計画段階レポート」 に関する意見募集の結果について

平成21年8月24日  
内閣府 沖縄総合事務局  
国土交通省 大阪航空局

## 1. 施設計画段階における意見募集の内容等

## 1 施設計画段階における検討内容

施設計画段階では、構想段階で選定した滑走路増設案(滑走路間隔1,310m)を対象に、具体的な施設配置について詳細な検討を行いました。

## 2 施設計画段階における意見募集の内容

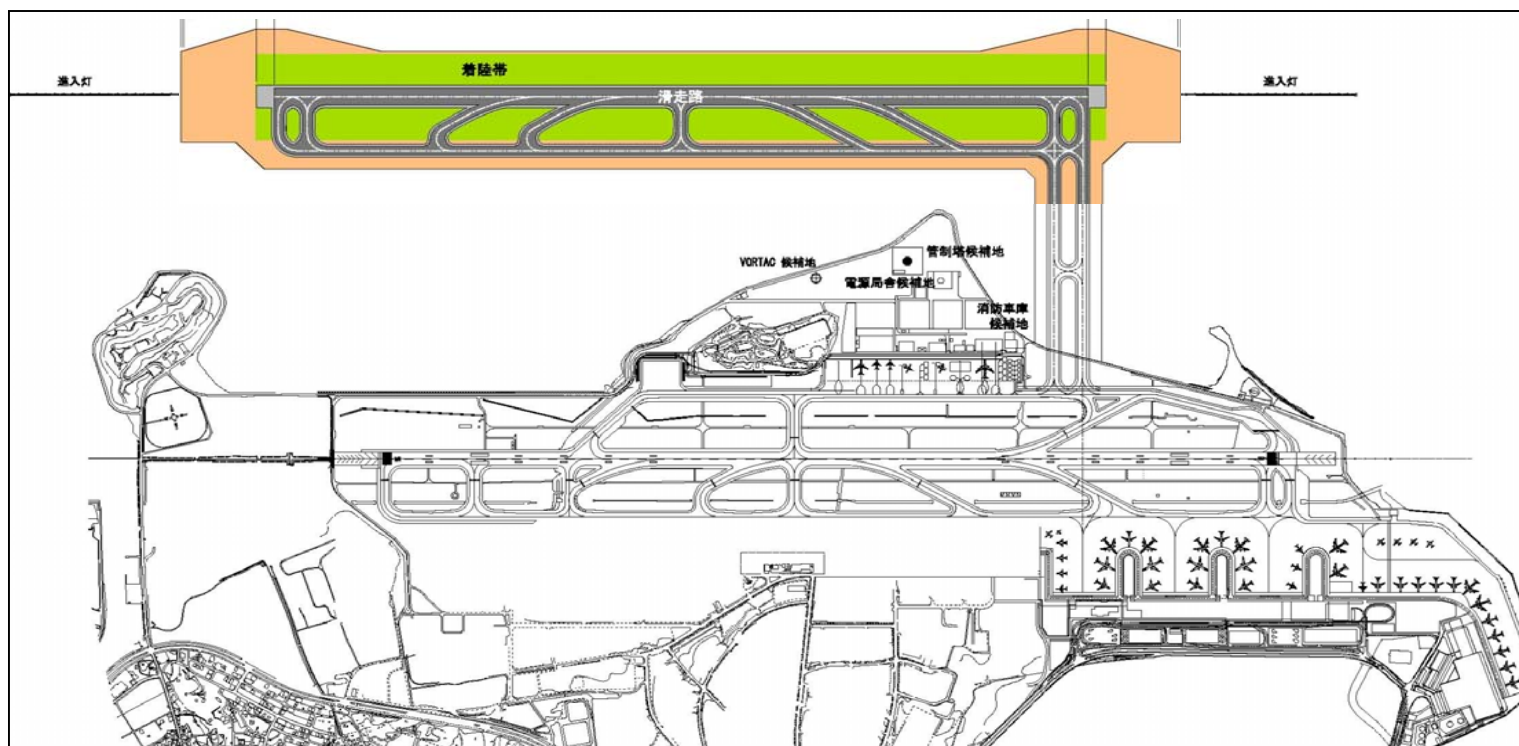
施設計画段階の検討内容については、県民等へ情報提供及び意見募集を行いました。意見募集の実施期間は、1ヶ月間(平成21年6月22日～7月21日)でした。

### 3 施設計画段階における意見募集の結果

意見者数 17人

意見総数 37件

施設計画図(案)



## 2. 施設計画段階へのご意見の分類

○寄せられたご意見を、その内容に応じて次の通り分類しました。

| 大分類                            | 中分類                | 小分類                   |
|--------------------------------|--------------------|-----------------------|
| 施設計画段階レポート<br>に関するご意見<br>(12件) | 施設計画に関するご意見(9件)    | 空港用地の形状に関するご意見        |
|                                |                    | 誘導路の配置に関するご意見         |
|                                |                    | 管制塔の配置に関するご意見         |
|                                |                    | 西側整備地区へのアクセスに関するご意見   |
|                                | 運用に関するご意見(3件)      | 滑走路横断の安全性に関するご意見      |
|                                |                    | 利用者利便性の確保に関するご意見      |
|                                |                    | 将来対象航空機に関するご意見        |
| その他のご意見<br>(25件)               | 基本施設の構造に関するご意見(4件) | 連絡誘導路の構造に関するご意見       |
|                                |                    | 滑走路の構造に関するご意見         |
|                                | 自然環境に関するご意見(6件)    | 環境への影響に関するご意見         |
|                                |                    | 環境調査の実施に関するご意見        |
|                                | 社会環境に関するご意見(4件)    | リーフ等の利用に関するご意見        |
|                                |                    | 埋蔵文化財に関するご意見          |
|                                | 滑走路増設に関するご意見(4件)   | 滑走路増設に反対とするご意見        |
|                                |                    | 海上埋立による滑走路増設に反対とするご意見 |
|                                | 自衛隊に関するご意見(4件)     | 自衛隊の移転に関するご意見         |
|                                |                    | 防衛省の費用負担に関するご意見       |
|                                |                    | 自衛隊の運用に関するご意見         |
|                                |                    | 自衛隊の将来展開に関するご意見       |
|                                | PIIに関するご意見(3件)     | PIIのあり方に関するご意見        |
|                                |                    | 将来展開用地に関するご意見         |

### 3. 施設計画段階へのご意見に対する検討・対応状況の分類

○寄せられたご意見に対する検討・対応状況を、どの段階で実施するのが適当であるのかという視点に基づき、以下の表のように5つに分類しました。

| 分 類   |
|---|
| <b>①検討済事項</b><br>総合的な調査段階、構想段階及び施設計画段階において技術的検討が済んでいる事項   |
| <b>②施設計画段階における追加検討事項</b><br>施設計画段階において、追加で検討が必要な事項  |
| <b>③今後検討する事項</b><br>施設計画段階終了以降、より詳細な検討を行っていくべき事項  |
| <b>④今後必要に応じて検討する事項</b><br>総合的な調査段階、構想段階及び施設計画段階において技術的検討は済んでいるが、施設計画段階終了以降において社会情勢の変化等が生じた場合に必要に応じて検討する事項 |
| <b>⑤検討対象外事項</b><br>那覇空港滑走路増設の検討対象外事項  |

## 4. 施設計画段階へのご意見(概要)及び検討・対応状況

○各ご意見の概要及び検討・対応状況は次の通りです。

### 【施設計画段階レポートに関するご意見】

| 中分類                 | 小分類                 | ご意見(概略)   | 検討・対応状況   |
|---------------------|---------------------|---|---|
| 施設計画に関するご意見<br>(9件) | 空港用地の形状に関するご意見      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・波に対する浸食への対応が示されていない。</li> <li>・増設滑走路等外側に予想される消波ブロックを正確に描く必要がある。</li> <li>・空港用地形状について、構想段階と同様とあるのでP4の参考図の必要性は低い。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本レポートにおける空港用地形状は、空港施設として必要な形状を示したものです。</li> <li>・今後、護岸形状等(消波ブロック含む)については、さらに検討を深めて参ります。<br/>【今後検討する事項】</li> </ul>   |
|                     | 誘導路の配置に関するご意見       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・防衛省共用空港那覇としては、南側にもう一本連絡誘導路がないと、空港能力を充分発揮できない事となる。</li> <li>・連絡誘導路が北側1本のため、新現滑走路の使い分けが必要。</li> <li>・新滑走路を利用する航空機は全て現滑走路を横断することとなり、現滑走路の運用に支障をきたす。</li> <li>・航空機の地上走行距離短縮のため、現滑走路を直線的に横断する誘導路が必要である。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の計画においては、投資額の抑制及び効果を考慮し、北側1箇所の案としています。<br/>【検討済事項】</li> <li>・実際の運用に当たっては、様々な状況が考えられますので、今後詳細に検討して参ります。<br/>【今後検討する事項】</li> <li>・現状でも、滑走路横断は存在しますが安全に走行しており、今後とも安全に運用できるよう努めて参ります。<br/>【検討済事項】</li> <li>・今回の計画案とは別に、現滑走路運用においても直線連絡誘導路の検討を進めています。<br/>【検討対象外事項】</li> </ul> |
|                     | 管制塔の配置に関するご意見       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・長期的視野と先見性のある50年は使用に耐える新管制塔の建設を期待する。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現管制塔では滑走路増設後に管制上の問題が生じるため、両滑走路間に管制塔を配置していますが、さらに検討を進めて参ります。<br/>【今後検討する事項】</li> </ul>   |
|                     | 西側整備地区へのアクセスに関するご意見 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客ターミナル地区～西側整備地区間のアクセス道路の確保が必要。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区間の効率的な運用ができるよう、場周道路の地下化も含め今後検討して参ります。<br/>【今後検討する事項】</li> </ul>   |
| 運用に関するご意見<br>(3件)   | 滑走路横断の安全性に関するご意見    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・連絡誘導路と現滑走路の交差は安全性に問題があるように思える。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状の運用でも滑走路横断は発生していますが、安全に運用しており、今後とも安全に運用できるよう努めて参ります。<br/>【今後検討する事項】</li> </ul>  |
|                     | 利用者利便性の確保に関するご意見    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客ターミナルビル南北フィンガー間で、旅客利便性の不均衡が生じない施設整備が不可欠。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客等利用者に配慮した施設整備を検討して参ります。<br/>【今後検討する事項】</li> </ul>   |
|                     | 将来対象航空機に関するご意見      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・離着陸計画及び連絡誘導路計画のコードF対応と、ターミナル地域計画のコードE対応について、整合性に関するコメントが必要。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路等の基本施設については、長期的な視点からコードF対応としています。</li> <li>・一方ターミナル地域は、現状でコードF対応の航空機が就航する予定がないためコードE対応です。ただし、今後ターミナル改良によりコードF対応にすることは可能です。<br/>【検討済事項】</li> </ul>  |

## 4. 施設計画段階へのご意見(概要)及び検討・対応状況

### 【その他のご意見】

| 中分類                    | 小分類             | ご意見(概略)  | 検討・対応状況   |
|------------------------|-----------------|--|---|
| 基本施設の構造に関するご意見<br>(4件) | 連絡誘導路の構造に関するご意見 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ボックスカルバートによる通水性の確保では、干潟環境は悪化すると思われるので、この対策を明示すべき。</li> <li>・生物が容易に往来できる水中空間を十分に確保する必要がある。</li> <li>・誘導路の通水性の確保について、具体的な構造は何か。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然環境については、今後、環境影響評価法の手続きに基づき、より詳細な検討を行っていくことになります。</li> <li>・その際には、具体的な構造等について検討を行うとともに、通水性の確保による効果等についても検討を行っていく考えです。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【今後検討する事項】</p>  |
|                        | 滑走路の構造に関するご意見   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路の下についても通水性も考えるべきだ。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路の構造については、構想段階の技術検討委員会において、建設費用が高額となることから埋立てを前提に検討を行って参りました。</li> <li>・今後、環境影響評価法の手続きを進める中で、連絡誘導路の通水性について、具体的な構造等について検討を行うとともに、全体としての通水性の確保による効果等についても検討を行っていく考えです。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【今後検討する事項】</p>     |
| 自然環境に関するご意見<br>(6件)    | 環境への影響に関するご意見   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・実行可能な範囲内で環境影響の低減を図り、沖縄県民が自慢できるような空港を計画してほしい。</li> <li>・1度壊された自然はもとに戻るのに時間がかかる。</li> <li>・他の生物と共存できる増設計画を望む。</li> <li>・本島中南部西海岸に残された自然海岸の保全は重要だ。</li> <li>・滑走路内外の通水性と、生物往来に大きく悪影響を与える。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・構想段階の検討を実施するにあたっては、「那覇空港技術検討委員会」を構成し、自然環境を含めた技術・専門的検討に対する助言を頂きながら検討するとともに、PIを通じて県民等に情報提供を行い、意見を頂きながら進めてきました。</li> <li>・自然環境については、今後、環境影響評価法の手続きに基づき、より詳細な検討を行っていくことになります。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【今後検討する事項】</p> |
|                        | 環境調査の実施に関するご意見  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・貴重な生物の多様性を、年間を通して調査しているか大いに疑問。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然環境については、今後、環境影響評価法の手続きに基づき、より詳細な検討をすることになっており、海生生物、干潟生物等の現況については、来年度以降に詳細に調査する予定です。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【今後検討する事項】</p>   |



## 4. 施設計画段階へのご意見(概要)及び検討・対応状況

### 【その他のご意見】

| 中分類                  | 小分類                   | ご意見(概略)  | 検討・対応状況   |
|----------------------|-----------------------|--|---|
| 社会環境に関するご意見<br>(4件)  | リーフ等の利用に関するご意見        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・大嶺海岸は泡瀬干潟以上に生物多様性に恵まれており、他ではみられないような場所である。</li> <li>・沖側のリーフや礁内藻場に行く方法がない。</li> <li>・検討対象のリーフエッジは地域住民だけでなく、東海岸の住民も利用している場所である。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・構想段階の検討を実施するにあたっては、「那覇空港技術検討委員会」を構成し、社会環境を含めた技術・専門的検討に対する助言を頂きながら検討するとともに、PIを通じて県民等に情報提供を行い、意見を頂きながら進めてきました。</li> <li>・今後、社会環境については、事業が実施される段階において、環境影響評価法の手続きに基づき、より詳細な検討を行っていくことになります。</li> </ul> <p>【今後検討する事項】</p> |
|                      | 埋蔵文化財に関するご意見          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・大嶺地区や周辺の環境(文化財等含む)を十分に把握した上で、具体的な検討を行っていく必要性がある。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・構想段階の検討を実施するにあたっては、「那覇空港技術検討委員会」を構成し、社会環境を含めた技術・専門的検討に対する助言を頂きながら検討するとともに、PIを通じて県民等に情報提供を行い、意見を頂きながら進めてきました。</li> <li>・今後、埋蔵文化財を含む文化財への対応については、より詳細な検討を進めてまいります。</li> </ul> <p>【今後検討する事項】</p>                         |
| 滑走路増設に関するご意見<br>(4件) | 滑走路増設に反対とするご意見        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・増設予定地の海上は那覇市海岸の唯一のリーフ地帯であり、生態系も豊かな環境を無視した計画には寂しさと怒りを感じる。自然は未来に大切に残すべき。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇空港滑走路増設については、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」を実施し、滑走路増設の必要性について確認されました。</li> <li>・今後、自然環境及び社会環境については、今後、環境影響評価法の手続きに基づき、より詳細な検討を行っていくことになります。</li> </ul> <p>【今後検討する事項】</p>  |
|                      | 海上埋立による滑走路増設に反対とするご意見 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・海上への建設に反対。地上への建設へ変更すべき。</li> <li>・海上を埋めて増設することに反対。</li> <li>・滑走路増設には賛成。海上への建設に反対。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇空港滑走路増設については、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」を実施し、滑走路増設の必要性について確認されました。</li> <li>・構想段階の検討において、那覇空港の陸域(東側)には滑走路増設の余地はなく、陸域への展開は困難であることが明らかになり、同段階において、陸域への増設は適当でないと判断しました。</li> </ul> <p>【検討済事項】</p>                 |

## 4. 施設計画段階へのご意見(概要)及び検討・対応状況

### 【その他のご意見】

| 中分類                | 小分類             | ご意見(概略)  | 検討・対応状況  |
|--------------------|-----------------|--|--|
| 自衛隊に関するご意見<br>(4件) | 自衛隊の移転に関するご意見   | ・自衛隊機が別に出ていき滞在日数を増やす事の方が、沖縄に寄与すると考える。  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の那覇空港の滑走路増設事業は、民間航空機の将来の需要増加に対応するために実施するものであり、自衛隊機については現状と同程度の利用を想定しています。</li> <li>・費用負担については、適切な負担のもと事業実施について検討して参ります。</li> <li>・また、滑走路増設後も同空港を利用する全ての航空機が安全に運航できるよう、検討を深めて参ります。</li> </ul> <p>【今後検討する事項】</p>   |
|                    | 防衛省の費用負担に関するご意見 | ・那覇空港は自衛隊機も使用しており、滑走路増設費用について、防衛省も応分の負担をすべき。   |  |
|                    | 自衛隊の運用に関するご意見   | ・自衛隊による通常空港の使用についても検討されず、空港使用に対する自衛隊分の負荷についての対応を検討するべきであった。  |  |
|                    | 自衛隊の将来展開に関するご意見 | ・自衛隊施設の移転による騒音対策としての自衛隊への冲合展開が行われないようお願いしたい。   |  |
| PIに関するご意見<br>(3件)  | PIのあり方に関するご意見   | ・選択肢が空港拡張を前提としたものであり、拡張論以外への誘導以外の選択肢が無かった。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・PIの実施にあたっては、透明性を確保するため、十分な情報の提供やアンケートの内容等について、第三者機関であるPI評価委員会の評価・助言を得ながら実施しました。</li> <li>・調査段階の検討では、現滑走路と増設する滑走路との間に「展開用地」を示していましたが、今回の計画においては、滑走路の増設、連絡誘導路の新設等、今回のレポートに明示した施設のみを計画しているものです。</li> <li>・従って、今回示していない新たな埋立の必要性については、需要動向を注視しつつ、必要に応じて検討することとなります。</li> </ul> <p>【今後必要に応じて検討する事項】</p> |
|                    | 将来展開用地に関するご意見   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点において展開用地も含めた環境影響範囲で、検討すべきではないか。</li> <li>・新たな埋立(展開用地)の必要性等が明らかになった場合、改めてPIを実施し県民等の意見を反映して決定していただきたい。</li> </ul> |  |



## 5. 意見募集結果のまとめと今後の検討の方向性

○寄せられたご意見の検討・対応状況を取りまとめた結果、下表のとおり施設計画段階における追加検討事項はないものと考えております。

| 分 類  | 件 数 |
|--|-----|
| ①検討済事項<br>総合的な調査段階、構想段階及び施設計画段階において技術的検討が済んでいる事項   | 6   |
| ②施設計画段階における追加検討事項<br>施設計画段階において、追加で検討が必要な事項  | 0   |
| ③今後検討する事項<br>施設計画段階終了以降、より詳細な検討を行っていくべき事項  | 27  |
| ④今後必要に応じて検討する事項<br>総合的な調査段階、構想段階及び施設計画段階において技術的検討は済んでいるが、施設計画段階終了以降において社会情勢の変化等が生じた場合に必要に応じて検討する事項 | 3   |
| ⑤検討対象外事項<br>那覇空港滑走路増設の検討対象外事項  | 1   |

○このため、意見募集に際し提示した施設計画図に基づき、今後、施設計画を取りまとめて参ります。

○また、「今後検討する事項(27件)」及び「今後必要に応じて検討する事項(3件)」については、環境アセスメント等を進める中で検討していくものと考えております。

○なお、その検討に当たっては、総合的な調査段階、構想段階及び施設計画段階にかけて検討した技術検討結果や、PI等を通じて寄せられたご意見も踏まえ、検討を深めて参ります。

## 参考．施設計画段階へのご意見

| 意見者番号 | 意見番号 | 意見  |
|-------|------|---|
| 意見者1  | 1    | 連絡誘導路に関して意見を述べさせていただきます。新滑走路と現用滑走路をどのように使い分けするかにもよりますが、例えば、南風の場合、出発機を新滑走路で、到着機を現用滑走路で使用するとし、さらに北風の場合、出発機を現用滑走路で到着機を新滑走路で使用するというような使い分けをすれば、連絡誘導路の現空港との接合部での混雑は避けられ、かつグランドコントロールもやり易いと思われる。しかし、このような使い分けをしないで出発機を同時に新設滑走路でも現用滑走路でも使い、到着機も同様に使うというような利用方法であれば連絡誘導路の接合部は繁忙時間帯に混雑が予想され、現用滑走路を横断して新設側へ行き交う航空機の地上管制も難しいのではと思いますがいかがでしょうか。このような利用方法を想定した場合、接合部での混雑を避けるため計画の連絡誘導路を1車線にして南側にもう一本、別の連絡誘導路を設ける方法もあるかとは思いますが、現用滑走路を横断する航空機が北側にも南側にも発生する可能性があり、グランドコントロールが難しいものになるかと思われます。今回の施設計画を拝見しますと連絡誘導路がターミナルビルに近い北側の一本のみとなっており、この場合、上記のような滑走路の使い分けが必要になってくるのではと思われた幸いです。以上。 |
| 意見者2  | 2    | 「滑走路増設反対」<br>那覇空港施設配置案承認の記事を読んで共感できず反対の意見を書くことにした。<br>増設予定地の海上は那覇市沿岸唯一のリーフ地帯であり、生態系も豊かな環境を無視した計画には寂しさと怒りを感じる。<br>自然は未来に大切に残すべきだと思う。   |
| 意見者3  | 3    | 今後、詳細な現地調査等に基づいた 実行可能な範囲内で環境影響の低減を図り、合理的で沖縄県民が自慢できるような空港を設置計画してください。  |
| 意見者4  | 4    | 海上への建設 絶対反対<br><br>海上に建設を計画している滑走路を地上への建設へと変更して下さい。自然の海への影響を見過ごすことはできません。<br><br>唯一の自然海岸（那覇市で）が失われます。この地は私の父方の祖先の住んでいた所です。又、自然の海は沖縄県民の貴重な財産です。極めて大事な財産です。心のより所でもあります。この海があるからこそ観光地となっていると言えます。一旦こわされた自然は再び私たちの目の前に現れることはありません。  |
| 意見者5  | 5    | ①資料6ページ 連絡誘導路配置について<br>該案は民間機にとっては、問題ない計画であるが、防衛省共用空港那覇としては、航空・海上各自衛隊航空機にとっては不便な場所にある。南側にも、もう一本連絡誘導路が絶対必要。自衛隊機の不便さは、周りまわって結局民間機に跳ね返り、空港能力を充分発揮できない事となる。現実をもっと直視されたい。  |
|       | 6    | ②資料13ページ 管理地区・管制塔について<br>管制塔は空港の眼であり頭脳でもある極めて重要な設備である。我が国では、代表的空港の成田にも羽田にも、新旧二本の管制塔がそびえている。これは、いつも一本目の設計構想が目先の機能要求しか充足しない規模で建設するからである。完全離島県沖縄の基幹空港であり鉄道・道路・長大橋で、本土と接続されていない特殊性から、また自衛隊との共用空港であることも強調のうえ、長期的視野と先見性のある50年は使用に耐える新管制塔の建設を期待してやまないものである。二本たてればトータルで結局国費の無駄遣い。どこか変な論理がまかり通って、ダブル管制塔の大空港が増えていく日本の官僚システム！！<br>以上   |
| 意見者6  | 7    | 那覇空港大嶺地区の埋蔵文化財分布調査について<br>那覇空港の拡充整備に当たっては、大嶺地区や周辺環境（文化財等含む）を十分把握した上で、具体的な検討を行っていく必要がある。<br>当該地は、戦前は日本軍、戦後は米軍、復帰後は国の管理下に置かれた特殊な地区のため、文化財にかかる具体的な調査は実施されてこなかった。特に埋蔵文化財については不明であるので、埋蔵文化財の有無を確認するための分布調査が必要とされ、現在、平成19年度から約5年計画で分布調査を実施している。<br>今後、分布調査により文化財（埋蔵文化財含む）が確認された箇所の建設・工事等については、それらの保護のための調整をいただきたい。  |

## 参考．施設計画段階へのご意見

| 意見者番号 | 意見番号 | 意見   |
|-------|------|--|
| 意見者7  | 8    | 滑走路増設に反対です。<br>増設に反対と言うより、海上を埋めて増設するというのに反対です。<br>自然を壊してまでことを進めるということに考えさせられます。  |
| 意見者8  | 9    | 滑走路増設については賛成です。<br>が、場所を海にという案には反対です。元的那覇空港あるいは、それプラス那覇空港前の広大な敷地（民家から離れたところ）を利用することを提案します。<br>施設計画地の海は、非常に自然豊かな場所であり、私はそこを豊かなままにしてほしいと思っているからです。また、そこを豊かにすれば、新たな観光スポットにすることもできると思います。<br>瀬長島の近くなので、活用次第だと思います。 |
| 意見者9  | 10   | 新滑走路の増設の最大の目的は、空港繁忙期への対応であると考えております。連絡誘導路（案）を見ますと、新滑走路を利用する航空機は全て現滑走路を横断することになってしまいます。その都度、現滑走路が離陸、着陸に使用できません。<br>今少し、連絡誘導路のあり方を検討する必要があると思います。  |
| 意見者10 | 11   | 本レポートでは、建設費用の負担に関する記述が一切なされていない。那覇空港の場合、現行の枠組みでは、整備費用のほとんどを航空利用者が負担する航空機燃料税や着陸料を財源とする空港整備勘定によって、支弁することになっている。しかしながら当該空港は、自衛隊機も使用しており、滑走路増設費用について、防衛省も応分の負担をすべきである。   |
|       | 12   | 航空機の地上走行時間短縮等のため、新滑走路／旅客ターミナル地区間の連絡誘導路の直線化（現滑走路を直線的に横断する誘導路）が必要である。  |
|       | 13   | 滑走路増設後の便数増に伴うGSE交通量増、および空港施設拡張に対応する効率的な旅客ターミナル地区／西側整備地区間アクセス道路の確保が必要である。   |
|       | 14   | 旅客ターミナルビルの南北フィンガー間にて、利用者の利便性の不均衡が生じない運用が可能となる施設整備が不可欠である。  |
| 意見者11 | 15   | 私は1度こわされた自然はもとにもどるのに時間がかかると思います。<br>私たちにもふるさがあるようにウミガメにもふるさがあるので、そのウミガメのふるさとをうばってはいけないと思います。   |
| 意見者12 | 16   | 大嶺海岸近隣ビーチとウミガメのふ化に関する記事を読み同調しました。<br>他の生物と共存できる様に調べ考慮のある増設計画を望みたいです。   |
| 意見者13 | 17   | 計画図では、連絡誘導路が現滑走路を横断するよう配置されているように見ますが問題ないでしょうか。<br>連絡誘導路と現滑走路の交差は安全性に問題があるように思える。  |
| 意見者14 | 18   | 2pには既に凹型隅角部を回避した空港形状（＝構想段階のもの）が表示されています。4Pでも、空港用地形状については「構想段階の増設滑走路配置と同様とする。」とありますので、4Pの参考図について掲載の必要性は低いと考えます。   |
|       | 19   | 「2章 離着陸計画」及び「3章 連絡誘導路計画」では、コードF対応となっていますが、「4章 ターミナル地域計画」では、コードE対応となっています。インフラはコードFで整備し、ターミナルは当面コードFではなくコードEとしているなど、両者の整合性について何らかのコメントを付記するほうがより判りやすくなるものと考えます。   |

## 参考．施設計画段階へのご意見

| 意見者番号 | 意見番号 | 意見  |
|-------|------|---|
| 意見者15 | 20   | PIの方法のあり方について不満である。<br>①選択肢がすでに、空港拡張を前提としたものであり、将来予想の提示では、拡張論への誘導以外の選択肢が無かった。<br>PIについて、意見をのべるには、提示された回答について回答しなければ、ならない。<br>選択肢以外の回答は、前回のPIにて検討されたとして、はじかれるため、その後のPIへの意見を出しづらかった。  |
|       | 21   | ②自衛隊のあり方についても、2回目以降は全く検討されず、根本的な事象を検討せずに今日に至っている。<br>空港問題について、住民からの意見として、騒音への対策の検討が必要である。<br>しかし、PIでは、自衛隊について、現状どおりとして検討が進められた。<br>空港騒音への解消策の一つとして空港拡張意見についての、回答の選択肢として、騒音への解決策としての1310m案への誘導が行われた。<br>自衛隊による通常空港の使用についても検討されず、スクランブル発進と民間機の緊急着陸を同等に扱う等、空港使用に対する自衛隊の負荷についての対応を検討するべきであった。 |
|       | 22   | ③1310m案についての環境評価に対する情報提供のあり方で、直接埋立をしないとのことで、砂質干潟についての影響をせずにいる。<br>連絡誘導路による、砂質干潟への環境被害は明白であるにも関わらず、850m案よりも、環境への影響が少ないとしたことは、間違いである。<br>連絡通路の構造についての、具体的な透水性の確保のあり方が見えない状態である。<br>ボックスカルバートによる、点での透水性では、これに囲われる干潟環境への影響は必然的に悪化する。この対策を明示する必要がある。   |
|       | 23   | ④P4、拡張滑走路の波に対する侵食性への対応が意図的に明示されていない。<br>現在、リーフにより、大嶺海岸は、自然の防波堤として、機能している。ここに構造物を設置する際に、リーフ上に消波ブロック等の構造がみられない。波の収れんへの対策として、直線化するとしか標記されていない。消波についての構造が不明である。<br>空港を拡張したあとで、波の浸食対策として、リーフ上への構造物が設置されないことを確約すべきである。  |
|       | 24   | 各PIの滑走路の配置案については、必ず、将来像として展開用地の記載があるが、PIでの、検討事項には出てこない。この連絡通路のあり方によっては、これに囲われる環境の保全が左右されることになる。<br>現時点で、展開用地ありきとして、環境対策をしないのであれば、1310m案に環境影響範囲として、明確にPIで検討するべきである。  |
|       | 25   | 1310m案を推進し、将来、滑走路間の干潟が死滅し、展開用地が確保され、自衛隊の施設の移転による騒音対策としての自衛隊への沖合い展開が行われないうお願いしたい。  |
|       | 26   | 観光立県として、拡張への対応よりも、来訪者の目的を考えていただきたい。沖縄への観光を目的とするのならば、最初に沖縄に触れる空港のすぐ側の海が健全であり、サンゴやサンゴ礁が残され、小さな海の生き物にとって、重要な海藻藻場が保護されることは、他の地域との差別化が図れると考えます。<br>この海では、アカウミガメの産卵や、幼いうみガメの生息も確認されています。<br>本島中南部西海岸における残された自然海岸の保全は重要だと考えています。   |
| 意見者16 | 27   | 「今後のターミナルの展開のあり方については、現在の旅客ターミナルビルの隣接地への展開や、現滑走路と増設滑走路の間に新たな埋め立て(展開用地)を行い沖合展開する方法等について引き続き検討していくこととする」とあるが、前回のPI3において那覇市として、大嶺崎周辺の自然海岸の保全及び海域への環境の配慮を要望した観点から、新たな埋め立て(展開用地)の必要性等が明らかになった場合は、県民、市民へ情報公開を行い、改めてPIを実施するなどの方策を行い、県民市民の意見を反映して決定して頂きたい。  |

## 参考. 施設計画段階へのご意見

| 意見者番号 | 意見番号 | 意見   |
|-------|------|--|
| 意見者17 | 28   | ・増設滑走路沖側のリーフや礁内藻場へ行くルートがない。  |
|       | 29   | ・滑走路下の通水性も考えるべきだ。  |
|       | 30   | ・現在、リーフエッジでの釣り、潜り漁、海藻獲りは近くの住民だけでなく、東海岸の住民も楽しみにしているスポットでもある。  |
|       | 31   | ・滑走路が南北に大きく横たわる事で、滑走路内と外の通水性と、生物往来に大きく悪影響を与える。   |
|       | 32   | 基盤環境の区分図上に、増設滑走路及び連絡誘導路及び外側に予想される消波ブロック(もし必要ないのであればその理由を)正確に描く必要がある。<br>(コンパス上の位置も)<br>環境への負荷を考えるのに、今の17、23ページの図だけでは判断しにくい。  |
|       | 33   | 誘導路の透水性の確保のため、通水性のあるもので、検討したいとあるが、具体的には何なのか？   |
|       | 34   | 潮流の潮水のみ通水性を考えているのであれば、極めて不十分である。生物が容易に往来できる水中空間を十分に確保する必要がある。  |
|       | 35   | 増設滑走路及び誘導路で囲われて地域の貴重な生物の多様性を夜、昼を区別することなく、年間を通して調査しているか大いに疑問がある。  |
|       | 36   | 滑走路増設が一人歩きしているが、自衛隊機の駐留問題を含め、十分に増設すべきか議論されていない。私は増設すべきでないと思う。<br>自衛隊機が別に出て行き(嘉手納を含め)滞在日数を増やすことの方が、単なる観光客の増加よりはるかに沖縄に寄与すると思う。 |
|       | 37   | 現在の大嶺海岸は泡瀬干潟以上に生物多様性に恵まれ、他ではみられない。<br>リーフ内枝サンゴ群、リーフ外のソフトコーラル群等、観光客にも十分受け入れられる要素は多くある。  |