

「那覇空港」をいっしょに考えましょう

あなたの声をください



パブリック・インボルブメント(PI)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、国民や地域住民の方が
意見を表明できるような場を設け、寄せられた意見を計画に反映するものです。
【公衆(Public)を巻き込む(Involvement)】

那覇空港調査連絡調整会議

構成：国土交通省大阪航空局・内閣府沖縄総合事務局・沖縄県

平成17年7月

1

総合的な調査とPIの進め方

はじめに

那覇空港は、県民生活や経済活動を支え、沖縄県が目指すアジア・大太平洋地域における国際交流・協力拠点形成にとって欠かせない重要な中核施設です。

那覇空港では年々旅客が増加し、夏場等のピーク時には希望便の予約がとれないなどの影響が生じており、那覇空港の拡充整備が重要な課題となっています。このため、「沖縄振興計画」では、「那覇空港の沖合いへの空港施設の展開等について検討を行い、必要な整備を図ること」等が示されました。また、平成14年度の交通政策審議会の答申においては、「既存施設の有効活用を図りつつ、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力の向上方策について、幅広い合意形成を図りながら、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要がある」ことが示されました。これらを受けて、国と県で構成する「那覇空港調査連絡調整会議」では、平成15年度より那覇空港の総合的な調査を進めています。調査には住民参加型であるパブリック・インボルブメント(PI)の手法を取り入れ、幅広く県民の皆さんに調査検討過程へ参画して頂きたいと考えています。本資料は、県民の皆さんなどに知って頂きたい那覇空港の現状、課題、将来像等ととりまとめた報告書の概要版です。皆さんのご意見を、那覇空港の計画づくりに反映させていきたいと思いますので、県民の皆さんのご協力をよろしくお願いします。

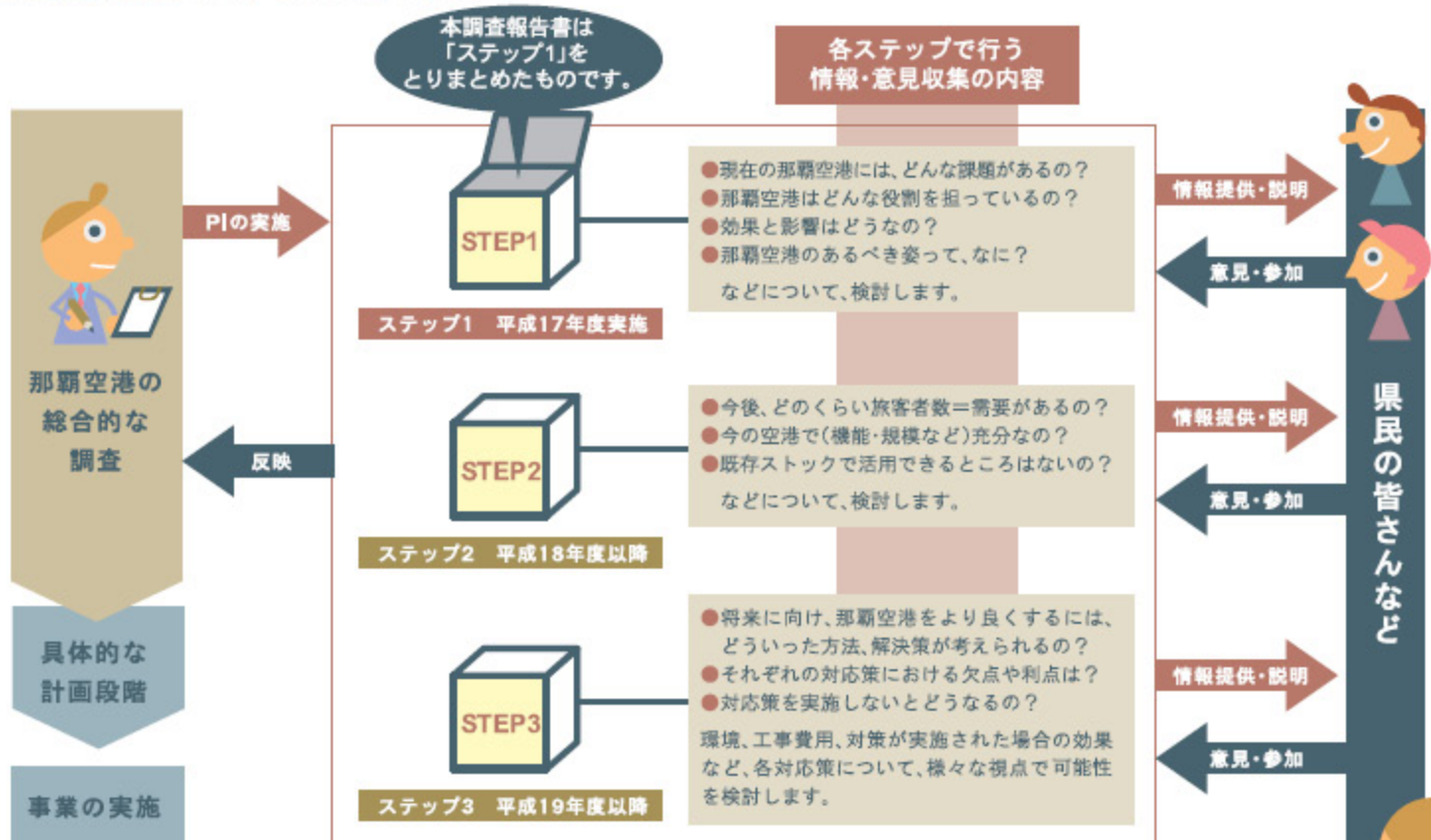
パブリック・インボルブメント(PI)とは

一般的には、政策決定や公共事業の計画策定において、国民や地域住民の方が意見を表明できるような場を設け、寄せられた意見を計画に反映するものです。
【公衆(Public)を巻き込む(Involvement)】



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。

この調査では、PI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ご理解いただけ、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、次の頁からご紹介するとともにご意見をお待ちしています。



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。

1936	昭和11年	内地～台湾間の民間定期便の中継飛行場として逓信省が整備*
1975	昭和47年	本土復帰に伴い、国が設置・管理する第二種空港「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、那覇空港への乗り入れ

※ 空港施設は、昭和8年に旧海軍小祿飛行場として開設

那覇空港の施設



空港名	那覇空港
空港種別	第二種空港
設置管理者	国土交通大臣
空港面積	326ha
滑走路	3,000m×45m
運用時間	24時間

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ビル

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79,954m²)

国際線旅客ターミナルビル

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6,449m²)

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。

貨物ターミナルビル

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[※]が開通されています。

※ 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



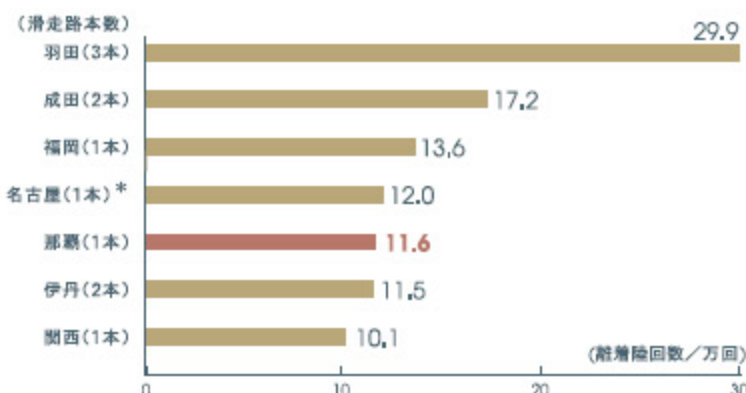
● 国内線: 31路線・30都市

● 国際線: 4路線・4都市

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。

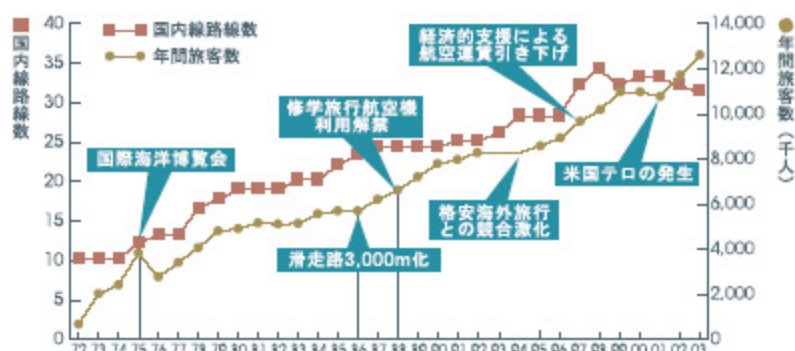
航空機年間離着陸回数は国内5位の11.6万回です。また、
滑走路1本の空港としては国内3位です。



*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、今後那覇空港の離着陸回数ランキングは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

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にしまし
ました。

●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。

●航空サービスイメージ図



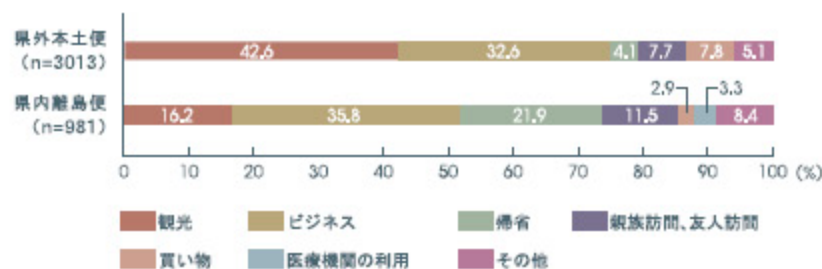
航空サービス指標	現状	関連施設
1 ピーク時における発着回数	ピーク時発着回数:33回程度	滑走路/ 誘導路/ スポット
2 座席利用率	那覇-羽田路線の座席利用率: 2003年平均:72%、2004年8月平均:83%	
3 離陸時の待ち時間	ピーク時間帯で平均:6分6秒	
4 着陸後の待ち時間	ピーク時間帯で平均:1分16秒	
5 ボーディングブリッジ利用率	国内線・本土線:95%、離島87%、国際線:0%(旅客数ベース)	国内線 ターミナル ビル
6 チェックインなど諸手続きでの待ち時間(国内)	チェックイン:ピークで10~12分	国際線 ターミナル ビル
7 待合室における混雑率(国内)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

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。また、観光客やビジネス客の交流も支えています。

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)



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。

空港内で働く人 生産額
約3,800人 約320億円/年
1日平均利用旅客数:約3万4千人

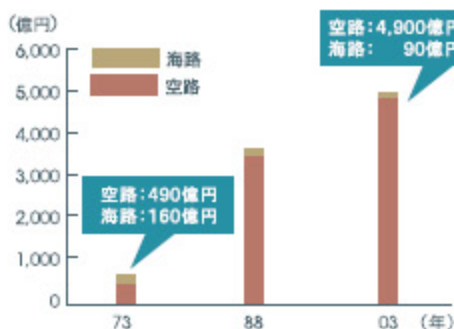
波及効果



空港と関係のある業種 生産額
約2,500人 約240億円/年
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

● 観光客など県外からの来訪者が年間約480万人、その経済波及効果は約4,900億円にのびります。

● 交流による経済波及効果の推移(空路・海路両方を含む)



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)」など
注:1973、1988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年後半の状態に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す。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。

● 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。こ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。

1 アジア太平洋地域における国際交流・協力拠点

アジア太平洋諸国の方が沖縄により便利に訪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などと連携し観光情報を那覇空港で提供します。



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

沖縄振興計画に
基づく
那覇空港への
要請

県民生活の質的・安定向上の支援



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。

地域の産業振興の支援



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。

5

利用者の視点で見た那覇空港の課題

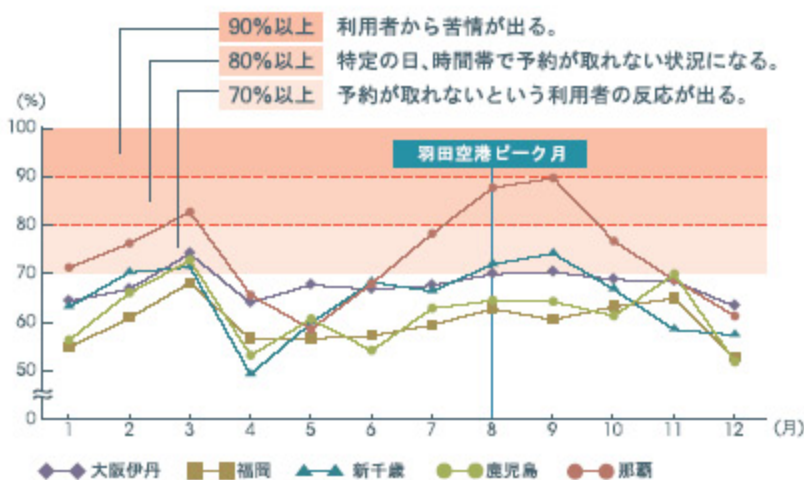
那覇空港は、沖縄県の玄関口であり、県民生活や経済活動の面で重要な役割を果たしています。ところが「那覇空港は将来的に需給が逼迫することが予想され、現在の空港能力では間に合わなくなる」と指摘されています。そこで利用者の視点に立って那覇空港の課題を整理してみましょう。

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、夏季に旅行が集中しています。その結果、予約が一杯で航空券が購入できず、沖縄に訪れることを取りやめた人もいます。このような取り止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。

●羽田空港から各地への出発便座席利用率(年間旅客200万人以上の主要空港)



資料)航空輸送統計年報(2003年)

課題4 滑走路が1本であるため、さまざまな制約があります。

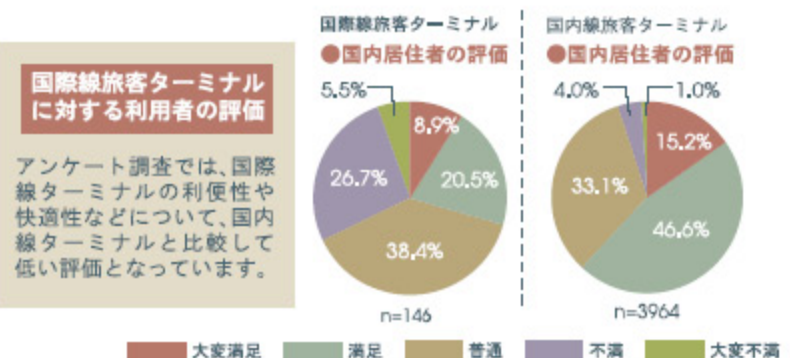
全国でも有数の発着回数がある那覇空港ですが滑走路が1本であるため、事故などの不測の事態に対して余裕がありません。



コンテナ船座礁事故による空港閉鎖(平成12年9月)
写真提供:琉球新報社

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ビルは、オープンして既に20年近く経過しています。これまでも増築や機能向上が図られてきましたが、様々な問題が指摘されています。



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などから、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中には、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を取る人もいます。

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などにより、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「車両動線」が輻輳していること、「作業スペース」の狭隘化、施設配置の問題などが指摘されています。

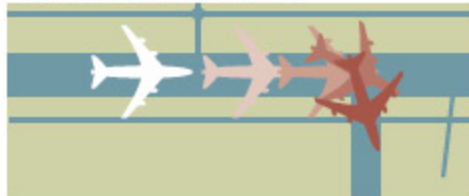
既存施設の拡張や改良の考え方

那覇空港が現在直面している問題は滑走路処理能力に起因するものだけではありません。誘導路などの改良やターミナル地域の拡張なども空港能力や利便性向上を図る上で検討すべき課題です。これら施設の拡張や改良については、その効果を見極めながら必要な対策を実施していきます。

高速脱出誘導路新設の検討

着陸機が、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。

●高速脱出誘導路が「ない」場合



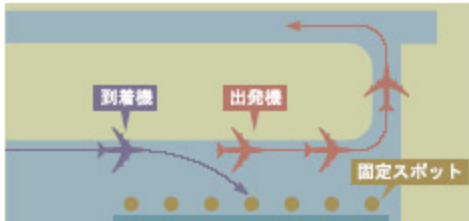
●高速脱出誘導路が「ある」場合



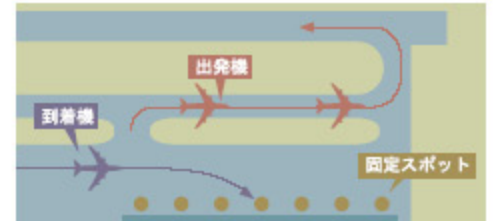
平行誘導路の二重化などの検討

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。

●平行誘導路が「1本の」場合



●平行誘導路が「二重化された」場合



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、旧ターミナル地区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きます。

ターミナル計画の基本的な考え方

国内線旅客ターミナルビル

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、将来的にも国内線旅客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。

国際線旅客ターミナルビル/貨物ターミナルビル

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ます。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活用して、段階的に展開していく検討を行っていきます。



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有効な方法です。しかし一方で、大きな資金を要する等の課題が予想されます。

「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)において、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について検討することが必要となれば、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される時期や、施設配置、環境、費用対効果などについて検討を行うこととなります。

「那覇空港の調査報告書1」に関するご意見・ご質問・お問い合わせはこちらまでお寄せください。

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

本紙は「那覇空港の調査報告書1」の「概要版」です。より詳細な情報を掲載しているものは上記HP、もしくはメールかFAXでお問い合わせください。