

新石垣空港

自然環境に配慮した空港を目指して



平成18年3月
沖縄県

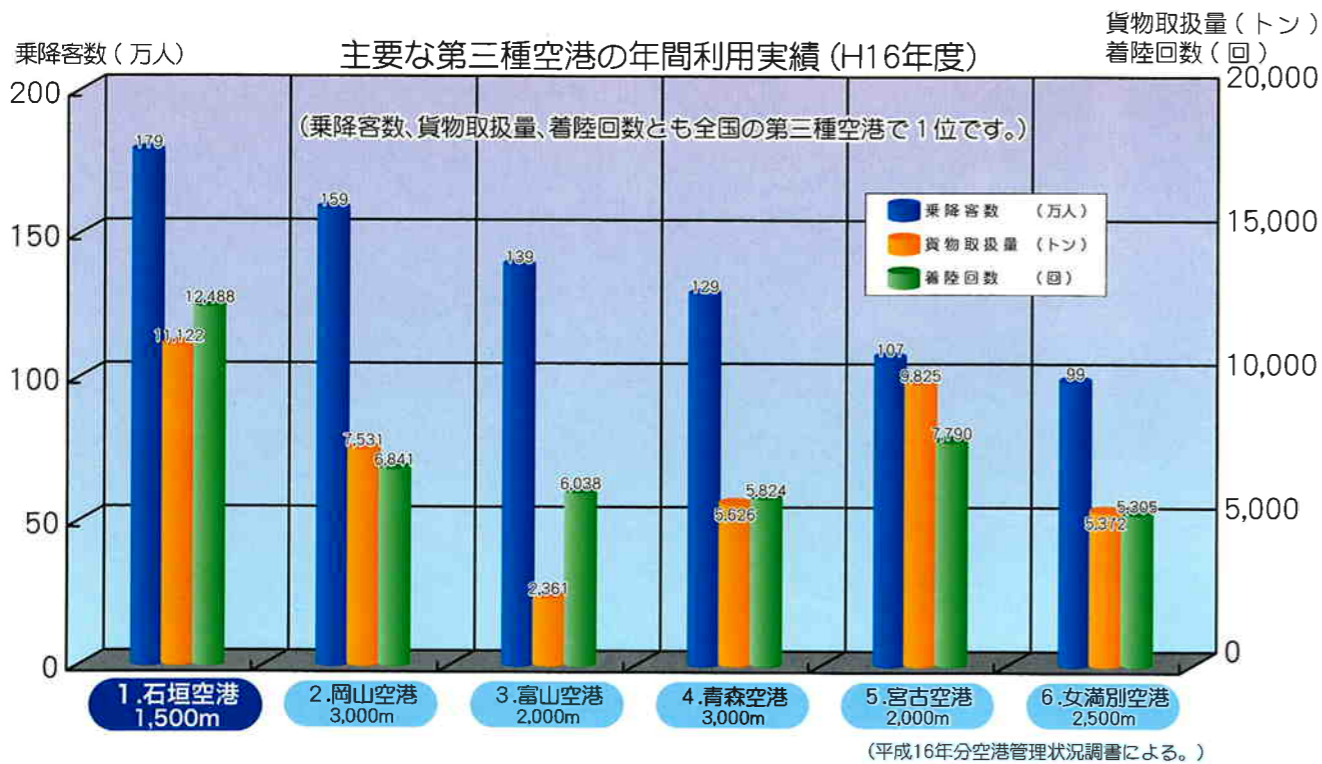
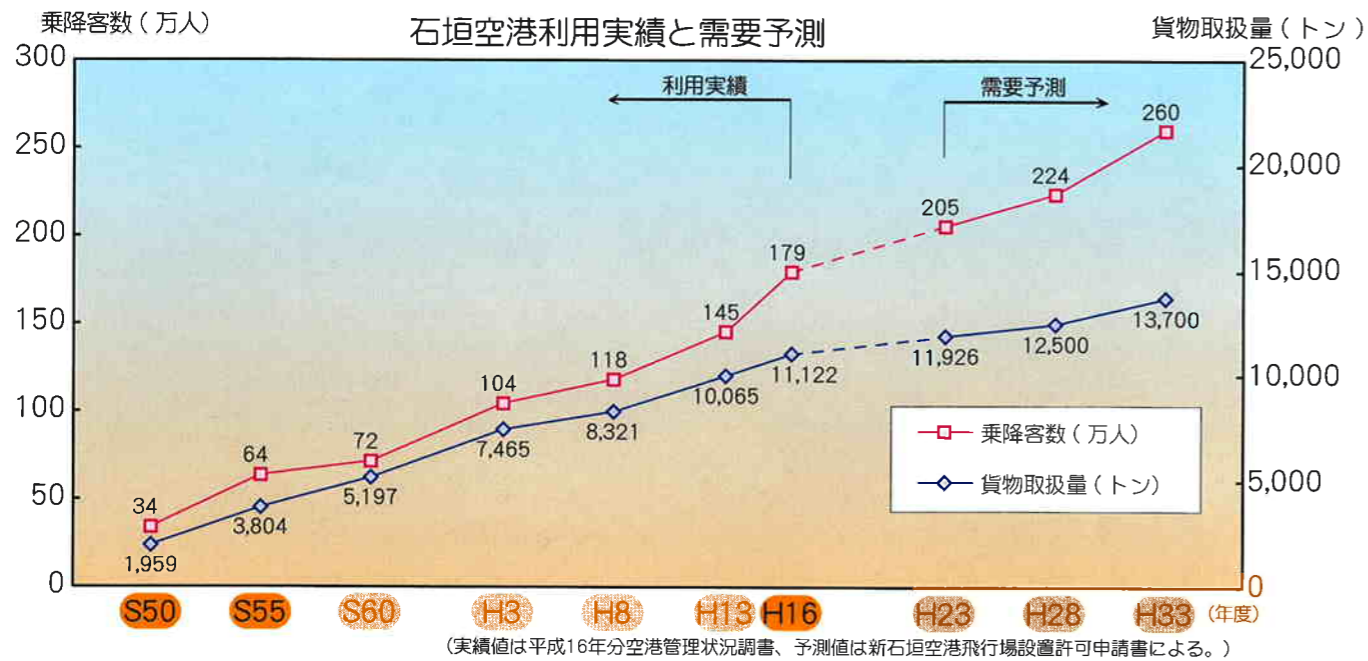
新石垣空港の必要性

現石垣空港は、昭和18年旧日本軍により海軍飛行場として建設されました。戦後、米軍統治下に置かれ、昭和31年から民間航空会社が運航を開始しました。昭和43年には滑走路の延長とともにYS-11型機が就航し、日本復帰の翌年(昭和48年)には、第三種空港として指定されました。その後増大する航空需要に対応するためジェット化が課題となりましたが、滑走路を延長することが困難であったため、騒音に関し空港周辺住民の理解を得て、昭和54年から暫定的に小型ジェット機(B-737型機)を就航させています。

現在では、那覇、宮古、与那国、波照間の県内路線の他、東京、大阪、名古屋、福岡の本土路線が就航する八重山地域の基幹空港となっています。平成16年度の利用実績は乗降客数約179万人、貨物取扱量約11,000トンで、全国の第三種空港の中で共に第1位と、非常に利用度の高い空港です。

しかしながら、現在の石垣空港は、滑走路が1,500mのままジェット化されているため、一部の路線では重量制限を受けるなどの課題を抱えています。

これらの課題を解消するとともに、今後とも増大が見込まれる航空需要に対応し、八重山圏域の振興発展を図るため、中型ジェット機(B-767型機等)が就航可能な2,000mの滑走路を有する新空港を建設することが必要です。



石垣空港の路線



就航が見込まれる機材



画像提供: ANA・JTA・RAC

現空港と新空港の比較

| 項目 | 現空港 | 新石垣空港 | 新空港の特徴 |
|------------|-----------------|-----------------|------------------|
| 空港面積 | 約46ha | 約142ha | 現空港の約3倍 |
| 滑走路長 | 1,500m | 2,000m | 中型ジェット機対応 |
| 平行誘導路 | なし | 設置 | 発着の待ち時間が短縮 |
| 就航可能な航空機 | 小型ジェット機 (B737等) | 中型ジェット機 (B767等) | 輸送力、快適性が向上 |
| 着陸方式 | 非精密進入(ILS無し) | 精密進入(ILS有り) | 精密進入が可能となり就航率が向上 |
| 駐車台数 | 387台 | 約500台 | 利便性が向上 |
| 本土への運航 | 一部宮古、那覇で給油 | 直行可能 | 飛行時間が短縮 |
| 貨物輸送 | コンテナ不可 | コンテナ可 | 大量輸送、品質保持 |
| 航空機騒音の影響 | 大(市街地に隣接) | 小(住宅が少ない) | 周辺は原野・畑 |
| 中心市街地からの距離 | 約3km | 約14km | 市街地からは遠くなる |

※ILS (Instrument Landing System : 計器着陸装置)

新空港建設位置選定経過

新石垣空港の建設は当初「白保海浜地先」でスタートしましたが、環境問題などから実現せず、その後「カラ岳東側地区」、「宮良地区」と計画位置を変えましたが、いずれも実現に至らなかった経緯があります。

現在の建設位置である「カラ岳陸上地区」は、それまでの経緯を踏まえ、八重山郡民の代表の手で選定されたものです。建設位置が選定されるまでの経緯を振り返ってみましょう。

○建設位置選定委員会の設置〈平成11年6月〉

従来の事業実施に至らなかった経緯等を踏まえ、望ましい建設位置の決定に資するため、学識経験者、地元関係機関の代表者及び地元選出の県議会議員の合計36名で構成する建設位置選定委員会を設置した。

建設候補地であるカラ岳東側案、カラ岳陸上案、宮良案、富崎野案の各案について、あらゆる観点から比較検討し、望ましい建設位置を八重山地域の合意のもとで選定することとした。

○4案から2案への絞り込み〈平成12年2月〉

土地利用状況・計画(農政上の課題)、自然環境の改変(環境保全上の課題)、航空機騒音、滑走路延長の可能性の4項目を重点的に比較検討を行い、農政上の観点から宮良案を除外し、環境保全上の観点からカラ岳東側案を除外した。

○建設予定地の選定〈平成12年3月〉

カラ岳陸上案、富崎野案の2案を農政上の課題、環境保全上の課題、航空機騒音の課題、滑走路延長に伴う課題の4項目について、委員会で評価しカラ岳陸上案に決定した。

○知事への提言〈平成12年4月〉

新石垣空港建設位置選定委員会の東江康治委員長が知事に対し「新石垣空港の望ましい建設位置としてカラ岳陸上案を選定した。知事は速やかに位置決定をし、新石垣空港の早期建設をはかっていただきたい。」との提言を行った。

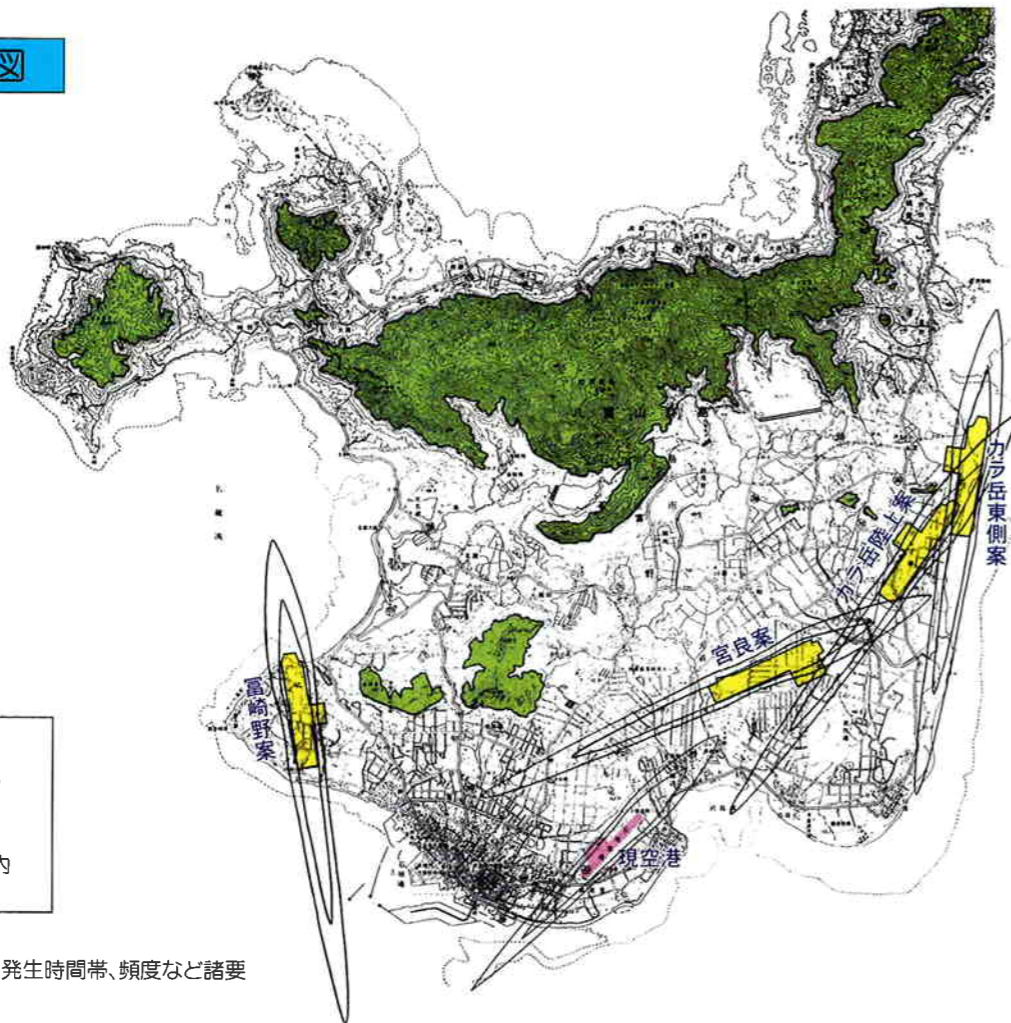
○陸側へ建設位置移動〈平成12年11月〉

新石垣空港建設位置地元調整会議において、自然環境に配慮し、建設位置を180m陸側に移動した。

○ターミナル位置の変更〈平成13年5月〉

新石垣空港建設位置地元調整会議において、地元振興の観点からターミナルの位置を西側から東側に変更した。

建設候補地位置図



凡例
 緑色塗りの部分: 標高100m以上の山地
 黄色塗りの部分: 空港
 ※各候補地の外枠の線はWECPNL70、内枠の線はWECPNL75を示します。

WECPNLについて
 航空機騒音の「うるささ」を表す単位で、発生時間帯、頻度など諸要素を考慮したものです。

現空港が拡張できない理由

○航空機騒音問題により周辺住民の理解が得られません

現在の石垣空港は一時的な措置として周辺住民の理解を得て、暫定的にジェット化したものであり、航空機騒音により住宅や学校が劣悪な環境下にさらされています。このため現空港の拡張には周辺住民の合意が得られません。

○国指定フルスト原遺跡など移転困難な施設に囲まれています

滑走路北側に文化財保護法により指定されたフルスト原遺跡があり、また南側には既存市街地が広がっています。これらの撤去、移転は現実的ではありません。

○就航率の向上が困難です

現空港には視界不良時の発着を可能にするための計器着陸装置(ILS: Instrument Landing System)が設置されていないため、しばしば欠航が発生します。これを設置し、就航率の向上を図るためには空港の幅をおよそ2倍に広げる必要があります。単に滑走路を500m延長しても安定した航空輸送は確保されません。

○多くの航空機を取り扱えません

現空港には多くの発着便を扱うために必要な平行誘導路が整備されていません。将来の需要を考えると平行誘導路を整備する必要がありますが、そのためには用地を更に拡幅しなければなりません。



ラッシュ時間帯のエプロン



平成13年1月撮影