視　察　・　調　査　報　告　書
＜新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会＞

令和４年第７回沖縄県議会（11月定例会）閉会中

令和５年２月３日（金曜日）

沖　縄　県　議　会

新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会視察・調査報告書

視察・調査日時

令和５年２月３日　金曜日

視察・調査場所

伊江村

視察・調査事項

県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立（陳情令和３年第68号に係る伊江島空港の現状及び活用促進に向けた課題等について）

視察・調査概要

別紙のとおり

参加委員（10人）

委員長	座波　一　君
副委員長	上原　章　君
委員	下地康教　君
委員	中川京貴　君
委員	上里善清　君
委員	島袋恵祐　君
委員	渡久地　修　君
委員	國仲昌二　君
委員	平良昭一　君
委員	大城憲幸　君

委員外議員　仲里全孝　君

議会事務局（３人）

議会事務局政務調査課主幹	平良典子
議会事務局政務調査課主査	辻　裕史
議会事務局会計年度任用職員	比嘉千聖

別紙（視察・調査概要）

調査事項「陳情令和３年第68号に係る伊江島空港の現状及び活用促進に向けた課題等について」

１　調査事項の説明及び質疑・意見交換

日時：令和５年２月３日（金）13:15～14:15

会場：伊江村役場

（１）座波一新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会委員長挨拶

本日はお忙しい中、渡久地政雄議長、名城政英村長をはじめ伊江村の皆様においては、本委員会の行政視察に快く御対応いただき、誠に感謝申し上げる。

本委員会では、伊江村議会議長より御提出のあった陳情令和３年第68号北部地域並びに沖縄観光産業の振興・発展に向けた「伊江島空港」の活用を求める陳情について、審査をしているところである。

11月定例会における本委員会では、県が11月に県内の離島航路を運営している航空会社に対するアンケート調査を実施したことや、また伊江村においては現在､伊江島空港活用調査に取り組んでいるところと伺っている。

本日の視察･調査では、伊江島空港の現状及び活用促進に向けた課題等についてと題し、地元の伊江村から現状や課題等について見聞させていただき、あわせて皆様との意見交換を通して理解を深めさせていただきたいと考えている。

また、新テーマパークの2025年頃の開業に向けて来週には起工式が行われるなど、北部地域だけにとどまらない県内経済全体の活性化が期待されるところである。

本日は、限られた時間ではあるが、よろしくお願い申し上げる。

（２）渡久地政雄伊江村議会議長挨拶

沖縄県議会、新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会の皆様、イメンショリ、イージマンカイ。

このたびは、座波一委員長をはじめ、委員及び事務局の皆様、遠路はるばる伊江島までお越しいただき、心から感謝申し上げる。

御承知のとおり、伊江村議会は、令和３年３月22日、沖縄県が主体となって伊江島空港の利活用について調査・研究に取り組んでいただくよう県知事及び県議会議長へ直接要請活動を行った。要請の際には、北部選出議

員の平良昭一県議、仲里全孝県議には大変お世話になった。この場をお借りして、改めて御礼を申し上げる。

伊江島空港の利活用については、我々議会の前に当時の村長で北部振興会会長でもあった島袋秀幸前村長からも県知事に対し要請をしている。

北部地域には、世界遺産や美ら海水族館など魅力ある資源が数多くあり、新たに沖縄北部新テーマパークが今月から着工し2025年の開業を目指すなど、ヤンバルの観光産業の起爆剤になるものと大いに期待をしているところである。

伊江島空港の活用については、今後の交通手段あるいは渋滞緩和対策の一つとして、議論が加速されるものだと思っている。

僅かな時間ではあるが、伊江島空港の活用または北部地域・沖縄県の将来像に向けた有意義な情報交換会ができるようよろしくお願いしたい。

（３）名城政英伊江村長挨拶

新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会座波委員長をはじめ、委員の皆様に本村へお越しいただき、伊江村の最重要課題である、伊江島空港の再活用に向けた意見交換会が開催できることに、心から感謝申し上げる。

本件については、平成29年から沖縄振興拡大会議をはじめ離島振興協議会への要望事項として、毎年要望書を提出してきた。これまでの要望・要請に対する沖縄県の回答では、伊江島空港の定期便就航に当たっては、観光需要及び航空会社の就航意向など様々な観点から調査検討する必要がある。また、空域の使用制限緩和については、国に対し三者で協議する機会を設けるよう努めていくとの回答を続けている。これらの回答を受け伊江村としては、沖縄県管理の空港として、県が主体となって、様々な課題解決のための調査事業をしていただくよう要望してきたが、全く進展がない状況にある。

令和４年７月に作成された、第６次沖縄観光振興基本計画にも伊江島空港の活用について、記載されている。

北部唯一の既存空港である伊江島空港の利活用は、北部地域への移動手段の多様化により、北部観光や地域振興のさらなる活性化が期待されることから、北部振興会等で運航再開を推進する機運が高まっている。

伊江村はこれまで、平成29年５月に翁長前知事への要請、令和２年11月に玉城知事に直接要請、令和３年に伊江村議会で要請したが、令和４年度の予算にも残念ながら調査費が予算化されなかった。

よって、伊江島空港の利活用に向けて一歩でも前進したく運航再開の実現可能性を様々な観点から検討するために、今年度伊江島空港活用調査を村独自で実施を始めている。

この後、担当課長から、調査事業等の内容について説明をさせていただくので、委員会の皆様から御意見、御示唆をいただき、お力添え賜りますようお願い申し上げる。

（４）島袋英樹伊江村企画課長による伊江島空港活用調査事業の概要説明

伊江島空港活用調査事業についてという資料を御覧いただきたい。

１ページ目、伊江島空港の現状について。伊江島空港は、沖縄国際海洋博覧会開催に伴い建設され、昭和50年７月に滑走路1500メートルで供用開始されたが、同空港が米軍訓練空域内にあるため運用等の制限や博覧会の閉会により利用客が減少したことに伴い、昭和52年２月に定期便の運航を休止している。現在、航空機の利用はチャーター機が時折飛来する程度である。

また、離島の本村において、定住環境の向上及び観光振興など地域活性化を図るためには、沖縄本島との交通アクセスを海路のみに頼るのではなく、空路の活用も重要なことから、村民から伊江島空港の有効活用が強く望まれている状況にある。

以上を踏まえて、伊江島空港定期便運航休止による問題点として４点上げる。

１点目として、那覇空港から遠隔地に位置し、本島との移動手段が自然条件に左右される海上交通のみで、交通アクセスの利便性が悪いため、好調に推移する沖縄県入域観光客数と比較して本村の観光客数の伸びが鈍化傾向にある。

２点目として、北部地域では、那覇空港から訪れる多くの観光客がレンタカーを利用し、主要幹線道路は慢性的な渋滞が発生するなど、住民生活や社会経済活動へ大きなマイナス要因との指摘がある。

３点目として、県内航空事業者と定期便の運航に向けて協議を進めてきた経緯もあるが、いまだ打開策を見いだせない状況にある。

４点目として､伊江島空港は米軍訓練空域により運航時間に制約があり、空港活用に支障を来たしていることから、その解決に向けた取組が課題となっている。

以上をクリアするための方策として、北部地域唯一の空港としての利点を生かし、大都市圏空港の那覇空港を結ぶ地方空港として、定期便の再運

航や小型航空機の拠点空港の可能性調査及び旅客需要予測調査や航空会社の意向調査、米軍訓練空域の空港に生じる制約の整理、長期的な施設整備の方向性の検討など、空港利活用の実現可能性について、多角的に調査・検証を行い、新たな交通体系の構築に向けて取り組むことが必要とのことから、令和４年度の北部振興事業を活用して、本村が事業主体となって伊江島空港活用調査業務を現在実施している。調査業務が終了した後の今後の展開として、沖縄県及び関係機関との連携の下に調査結果を共有しながら、伊江島空港の運航再開に向けた協議を行っていきたいと考えている。

２ページ目、今回の調査業務の事業内容については大きく７つの項目に分かれている。

まず１点目として、関連資料の収集整理と現地確認について。これは空港施設の規模、形状、構造及び整備履歴、利用状況等に関する資料や図面を収集し整理を行う。あわせて、空港周辺の地形、土地利用、建造物及び地質等に関する図面・資料を収集して整理を行うこととしている。また、沖縄県における交通体系の方向性についても沖縄県の新沖縄21世紀ビジョン基本計画や総合交通体系基本計画等の計画の内容、今後の沖縄北部エリアのインフラ整備、北部テーマパーク等の開発動向などの情報を収集し、整理を行っていく。次に、米軍訓練空域の設定状況、民間航空などに生ずる制約等の整理を行っていく。

２点目、航空需要の予測について。過去の実績や今年度の状況から首都圏等の大都市圏と沖縄との旅客動向、沖縄本島内の観光活動の収入実態を分析し、伊江島空港への就航可能性について現状の滑走路と滑走路を延伸した場合の伊江島空港の課題等について民間航空会社へのヒアリング等を実施する。また伊江島空港と那覇空港との役割分担や、将来の空港アクセス等の前提条件についての検討を行い、これらを整理した内容を基に現状の滑走路1500メートルの需要見通しと、2000メートルに延伸した場合の需要予測を取りまとめたいと思っている。

３点目、空港施設の規模及び配置検討について。空港需要に対応するための誘導路、エプロン、ターミナル施設等の規模、そして配置を検討する。また、必要な航空保安施設とその配置についても検討を行っていく。

４点目、概算工事費の算出について。滑走路を2000メートルに延伸する場合と1500メートルの既存のまま設置する場合のおのおのについて、必要となる用地造成の規模、ターミナル施設及び航空保安施設等を検討して、整備に必要な工事費の算出を行っていく。

５点目、民間資金の活用事例の整理について。空港の整備、運用におけ

る民間資金活用方法についても先行事例等を参考に整理を行っていく。

６点目、伊江島空港活用の方向性のまとめについて。伊江島空港の利活用の可能性について、現状の規模における課題と滑走路延伸による効果、課題等について取りまとめを行う。

７点目、その他の調査事項としては、空港を維持するための運営コストの算出、周辺環境への騒音等による影響調査、伊江島空港が再開することによる地元への経済効果についても取りまとめたいと考えている。

最後に、伊江島空港利活用に期待する効果の実現のために、村としても沖縄県の空港課、交通政策課と情報の共有、連携を密にしながら、今後取り組んでいきたいと考えている。

（５）名城政英伊江村長による補足説明

ただ今担当課長から現在の滑走路の1500メートルと、合わせて2000メートルに延伸した場合の調査についても説明したが、これはあくまでも調査である。2000メートルにするとまた様々な課題が出てくるのではないかと考えている。基本的には今の1500メートルの滑走路を再活用するためにどうあるべきなのかということを基本としたい。

（６）主な質疑・意見交換

Ｑ　今説明のあった伊江島空港活用調査事業は令和４年度事業だが、取りまとめはいつ頃か。

Ａ　昨年11月に契約をし、年度内の令和５年３月24日に業務期間満了予定である。先々週に中間報告が出た。業務完了報告書としてまとめた後に県の空港課、交通政策課とも成果物について調整したいと考えている。

Ｑ　調査業務内容の⑤の民間資金の活用について。当然国、県の力も借りながらではあるが、現時点で民間の反応や具体的な提案はあるのか。

Ａ　中間報告では、具体的な民間の反応などについてはまだなく、３月の成果報告書の内容がどうなるかといったところ。

ただ、この空港は沖縄県のものなので民間活用については、村が事業主体としてこういった可能性はどうかという調査をして、沖縄県が了解して、沖縄県が民間活用すると言わない限りはできない。県の空港課ともしっかり調整し、県の了解を得ながら調査報告書の中には入れ込んでいかなければならないと思っている。

Q　令和３年に実施された村民アンケートによると、空港の運用再開の必要性について、ぜひ、あるいはできればと回答した人が合計で47％、飛行機の利用については、利用するが27％しかいないが、この村民の意向をどのように捉えているのか。

A　村民は自分が使うために必要かという感覚で答えていると思う。その結果、労働人口に役立つ、観光振興に役立つということも考えないといけない。やはり本村の交流人口を増やしていきたい。村民が利用するかどうかは値段の問題になってくると思う。

Q　県議会でも、1500メートル規模の空港があったとしても、米軍の空域がネックとなっていると認識をしている。その中で、県は旅客機ではなくてヘリを飛ばしたいという考えがあるようだが、伊江村はどう考えているのか。

A　防災ヘリの訓練以外のヘリに関する情報は入っていないと思う。

Q　制限空域についての努力は伊江村としても沖縄県を通さないで直接国に要請するような形も必要ではないか。米軍側と空域制限の話を県も村も全くやっていないのであれば、調査しても全く意味がないと考えるがどう打開していくのか。

A　伊江村としては、国に空域の緩和を求めてほしいということを再三県に要請してきたが全く動かないので、伊江村で内閣府と調整して独自調査をしている。沖縄県は平成29年度から三者協議会を立ち上げると明言したが、やってこなかった。今後調査内容をしっかりとまとめて県空港課と調整していきたい。村がこれまで国に直接要請したかどうかは記録がないが、国からは資料を求められることから、今回の調査で様々な課題を解決するための説明資料をしっかりつくることによって、今後一歩でも前進していくのかと期待を込めている。

Q　伊江村議会からの陳情に対する県の処理方針では、伊江村と意見交換を行っていくとあるが、現状はどうか。

A　制限空域だけの話をして、その後の話を全くやっていない。沖縄振興拡大会議に出した要望書の回答だけである。その後の個別の話合いというのは全くない。

Q　村が実施する調査を今年度中に取りまとめることで、何か可能性があ

るものがあるのか。

Ａ　今どうすれば一番いいのかということは我々も正直言えない状況である。言える状況にするための今回の調査であり、県の意見も取り入れながら、報告書を作成しないといけない。

Ｑ　これまでの那覇空港に来て帰るルートに加え、伊江島にダイレクトで来て伊江島から帰るルートが増えるというイメージでいいのか。

Ａ　ジェット機は2000メートルの滑走路が必要となる。まずは現状の1500メートルの再活用を図りたい。プロペラ機だと海洋博当時のＹＳ11の125名程度の規模が飛行していたので、それを１日に何便か飛ばせるかによってどうできるかといったところ。2000メートルは夢、目標といったところ。

Ｑ　アンケートの捉え方や情報の処理の仕方、アピールの仕方によって、相手に対するインパクトも変わってくるので、アンケートの取り方も十分戦略性を持ってつくっていただきたい。

Ａ　村民アンケートは、恐らく１番目は使うかどうかという判断がある。観光客を増やすために再開したほうがいいかということになると、割合は高くなると思うが、このアンケートの受け止め方がちょっと難しかったと思う。

Ｑ　伊江島空港活用調査事業の資料の中で米軍訓練空域内での運用等の制限についての記載があり問題点として大きいが、この課題に対する解決の取組があれば聞かせてほしい。

Ａ　県に対しても国に対しても説明するための資料が整っていないということで、今回伊江村独自で調査を行っているところ。資料が調った時点で県議会議員の皆様のお力も借りて三者協議会の立ち上げをしてほしい。

Ｑ　この空港は海洋博の開催に伴い建設されたが、その頃は制限空域というのはどういうふうになっていたのか。

Ａ　連絡調整をして、この時間内だったら飛んでいいと、制限空域がある中で調整していた。

Ｑ　そういう運用の中で運航ができていたということであれば、開設当時

の資料をもう一回調べ直して弾力的な運用はできるのかということも考えられるのではないか。

Ａ　弾力的運用をもって運航を再開してきたので、それも含めて、今後課題を整理して要請していきたい。

Ｑ　チャーター便の使用頻度はどの程度か。

Ａ　令和３年度はエクセル航空が４機で、村が行っている離島巡回診療で眼科や耳鼻咽喉科などの専門外来を県外からお願いしている。そのほか、令和３年度はメッシュ・サポートのヘリの離発着が388回あったが、令和４年３月の航空機事故により、令和４年４月から８月までは空港をクローズしており、９月以降に再開した。

２　伊江島空港の視察

日時：令和５年２月３日（金）14:30～15:00

意見交換等終了後に、伊江島空港の現場視察を行った。

伊江島空港は、昭和50年７月に開催された沖縄国際海洋博覧会関連事業として建設され、滑走路1500メートルで供用開始した。

同海洋博覧会期間中は、全日空、南西航空のＹＳ11型機が就航したが、同海洋博覧会終了に伴い運航を一時休止した。

その後、昭和51年７月24日に南西航空がＤＨＣ６型機で運航を開始したが翌年昭和52年２月に定期便の運航休止となり、現在では小型プロペラ機等で個人の方が利用している。

また、運用時間外においては、エクセル航空が離島診療医師派遣事業の一環で利用し、ドクターヘリ及びメッシュ・サポートによる緊急搬送としても利用している。

・種　　別：地方管理空港
・設置管理者：沖縄県
・空 港 面 積：358356㎡
・滑　走　路：1500メートル×45メートル
・運 用 時 間：土曜日12時15分～16時45分
　　：日曜日９時15分～16時45分

以上