

下地島空港の概要



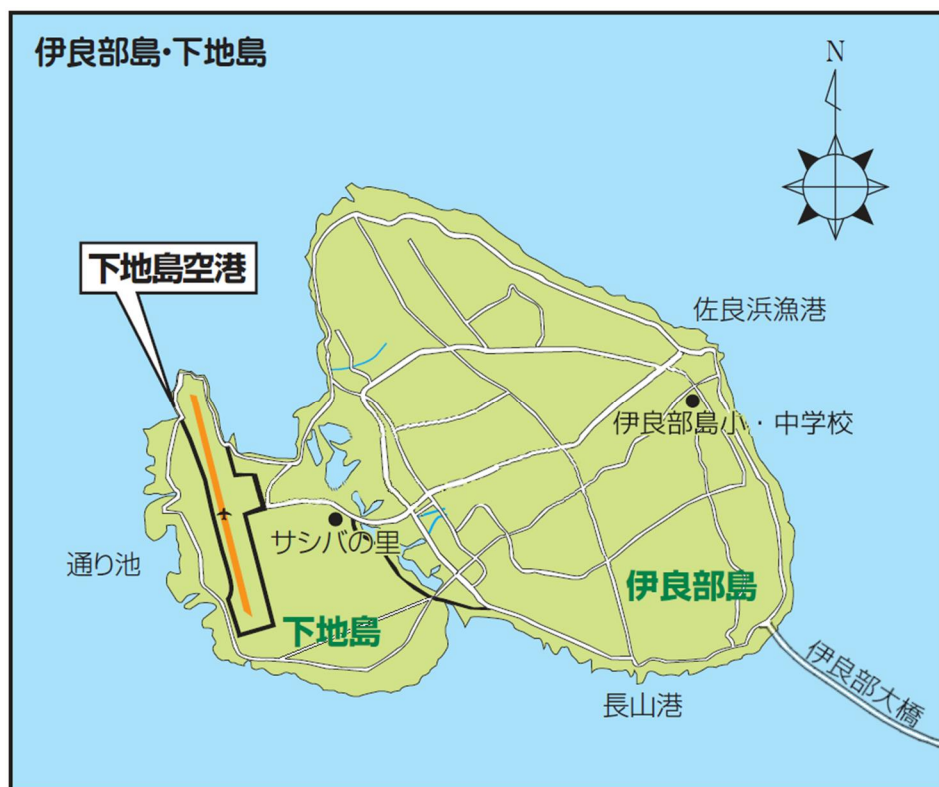
令和 7 年 8 月

沖縄県下地島空港管理事務所

目 次

1. 下地島空港位置図	1
2. 空港の概況	2
3. 空港施設の概要	2～4
4. 訓練の概要	5～6
5. 航空運送実績	6～7
6. 管理組織及び業務概要等	8
7. 沿革	9～10
8. 制限表面図	11
9. 参考資料	12～13

1 下地島空港位置図



空港名	滑走路 (m)	空港運用時間	空港の種類	設置管理者
那覇空港	3,000	24 時間	国管理	国土交通大臣
粟国空港	800	8:00～18:00	地方管理	沖縄県知事
久米島空港	2,000	8:00～19:30	地方管理	沖縄県知事
南大東空港	1,500	8:00～18:00	地方管理	沖縄県知事
北大東空港	1,500	8:00～18:00	地方管理	沖縄県知事
伊江島空港	1,500	9:00～17:00 土 12:15～16:45 日 9:00～16:45	地方管理	沖縄県知事
宮古空港	2,000	8:00～21:00	地方管理	沖縄県知事
下地島空港	3,000	8:00～19:30	地方管理	沖縄県知事
多良間空港	1,500	8:00～18:00	地方管理	沖縄県知事
新石垣空港	2,000	8:00～21:00	地方管理	沖縄県知事
波照間空港	800	8:00～18:00	地方管理	沖縄県知事
与那国空港	2,000	8:00～19:30	地方管理	沖縄県知事
慶良間空港	800	8:00～18:00	地方管理	沖縄県知事



2 下地島空港の概況

昭和40年前後、ジェットパイロット養成強化が急務となったが、訓練を主とする空港が国内にはなく、アメリカにおいて訓練が行われている状況であった。

こうした背景や航空会社の要望により、運輸省は全国的に訓練空港適地調査を行った結果、昭和43年12月に下地島を優れた立地条件を備えた最適地として候補地に挙げた。これを踏まえて当時の琉球政府は昭和44年11月にパイロット訓練飛行場の誘致を決定、昭和48年7月に非公共用飛行場として設置、その後、昭和54年5月に公共用飛行場（旧第3種空港。現在は地方管理空港）として設置が許可され（設置替え）、昭和54年7月に供用を開始、翌年11月から日本航空、全日本空輸等によるパイロットの本格的な訓練が実施され、現在も民間ジェット機のパイロット訓練飛行場として利用されている。

旅客定期便については、日本トランスオーシャン航空（旧：南西航空）の那覇便運休（平成6年）以降はしばらく就航便がなかったが、平成31年3月「みやこ下地島空港ターミナル」の開業に伴い、国内線においては、ジェットスター・ジャパンの成田便（平成31年3月）及び関西便（令和元年7月）、スカイマークの羽田便、神戸便及び那覇便が就航（令和2年10月）した。

また、国際線においては、香港エクスプレス航空の香港便（令和元年7月）、ジンエアーの韓国便（令和6年5月）が就航した。なお、コロナ過以降運休していた香港エクスプレス航空の香港便が令和7年6月より再開し、8月から新たにスターラックス航空の台湾便（台北（桃園））が就航した。

3 空港施設の概要

名	称	下 地 島 空 港
設 置 管 理 者		沖縄県
所 在 地		沖縄県宮古島市伊良部
空港の種別及び着陸帯の等級		地方管理空港、A級
告 示 面 積		3,615,000 m ² (361.5 ヘクタール)
標 点		北緯 24 度 49 分 36 秒、東経 125 度 08 分 41 秒
標 高		7.58 メートル
方 位		北 14 度 30 分 02 秒西（真方位）

(1) 基本施設等

滑 走 路	3,000m × 60m	セメントコンクリート舗装及びアスファルト舗装
着 陸 帯	3,120m × 300m	
誘 導 路	3,880m × 30m	セメントコンクリート舗装及びアスファルト舗装
エプロン	129,200 m ²	（大型ジェット機用 5 バース、中型ジェット機用 1 バース）
駐 車 場	6,730 m ²	（299 台分）
排水施設	一式	
場内道路	一式	

(2) 航空保安施設等

I. 国施設

2

- ア 航空保安無線施設
 - 計器着陸装置（I L S）一式
 - 超短波全方向式無線標識施設／距離測定装置（V O R／D M E）一式
- イ 航空管制施設
 - 空港監視レーダー施設（A S R／S S R）一式
 - 管制情報処理システム施設（T R A D、F D P S等）一式
 - 空港対空通信施設（A／G）1 式
- ウ 電源施設
 - 高压受電施設一式、予備発電装置（800 k V A）1 基
- エ 航空気象観測装置 一式

II. 県施設

- ア 航空灯火等
 - 飛行場灯台、進入灯、連鎖式閃光灯、進入角指示灯、滑走路灯、滑走路末端灯、滑走中心線灯、接地帯灯、誘導路灯、誘導路中心線灯、風向灯、エプロン照明灯
- イ 電源施設
 - 高压受電施設一式、予備発電装置（500 k V A）1 基
- ウ 消火救難施設
 - 化学消防車 3 台、防火水槽（40t）10 基、医療資器材車 1 台

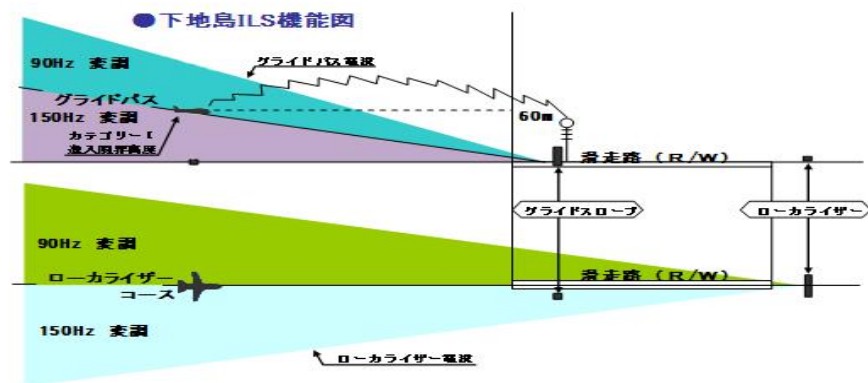
III. 民間施設（空港外）

- 油槽所（760kℓ） 2 基

I L S（Instrument Landing System）：計器着陸装置

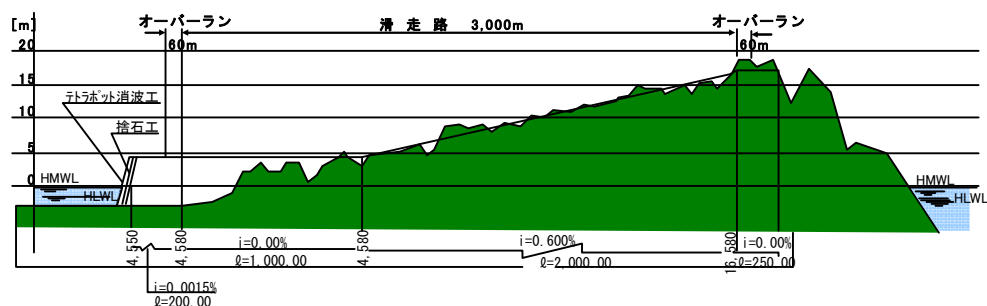
I L S（計器着陸装置）の設置されている飛行場では、気象状況等により視界が悪い場合でも航空機は電波による誘導を受けて滑走路の着陸地点手前まで導かれ、安全に進入できるようになっている。その方式は下図のとおりであるが、計器着陸装置の種類により、カテゴリーⅠ、Ⅱ、Ⅲに区別されている。

下地島空港ではカテゴリーⅠの施設が設置されている。パイロットはカテゴリーⅠの場合、滑走路から 2600 フィート（約 800m）、高度 200 フィート（約 60m）の位置で滑走路が目視できれば引き続き進入し着陸することができる。

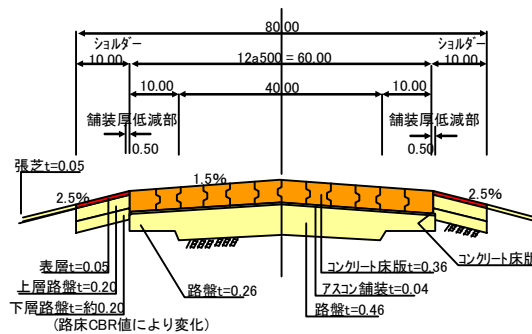


滑走路の構造

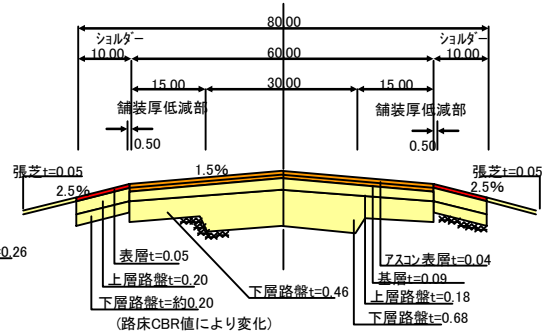
●滑走路断面図



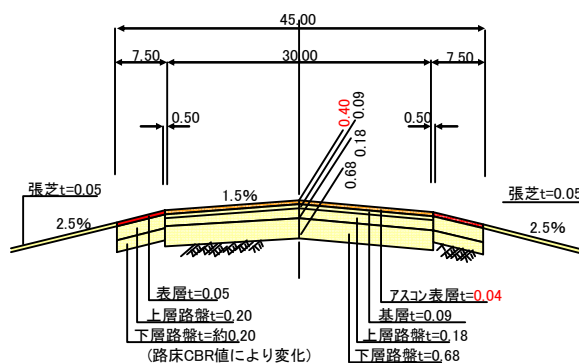
●滑走路断面図(コンクリート舗装部)



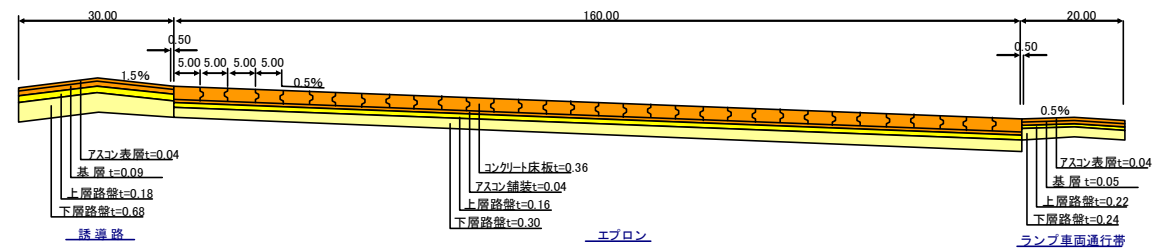
●滑走路断面図(アスファルトコンクリート舗装部)



●誘導路断面図



●エプロン標準断面図



4 訓練の概要

(1) これまでに下地島空港を利用した民間航空会社

会社名	機 種	内 容
日本航空	B777、B767-300、DC-10 B767-200、B737、B747	(機長)昇格・機種移行 (副操縦士)昇格・機種 移行
全日本空輸	B767-300、B737-500、 A320、CRJ-100、DHC8-400	
日本トランスオーシャン航空	B737-800	
琉球エアコミューター	DHC8	(機長)機種移行 (副操縦士)機種移行
A I R D O	B737-700	教官定期訓練 副操縦士任用訓練
ソラシドエア	B737-800	教官操縦士任用訓練 副操縦士任用訓練
キャセイパシフィック航空	B777-300、A330-343、 A320-232	定期訓練
キャセイドラゴン航空	A320-232、A330-342	定期訓練

(2) 訓練の種類

昇 格 訓 練：操縦士訓練生から副操縦士へ、副操縦士から機長へ、あるいは航空機関士訓練生から航空機関士へと昇格の際に行われる訓練。

機種移行訓練：操縦士がB767 からB747-400、あるいはDC10 からMD-11 に移行する等の訓練。

定 期 訓 練：既の有資格者となっている機長、副操縦士、航空機関士に対し、技量の維持と向上を図るため定期的に実施する訓練。

復 帰 訓 練：病気などにより、一定期間乗務していなかった乗員が乗務を再開する場合、あるいはB767 からB747-400 に乗務機種が変わった後、再びB767 の乗務を担当する場合に行われる訓練。

各種任用訓練：操縦士、航空機関士が各種（教官、査察操縦士等）に任用される場合に行われる訓練。

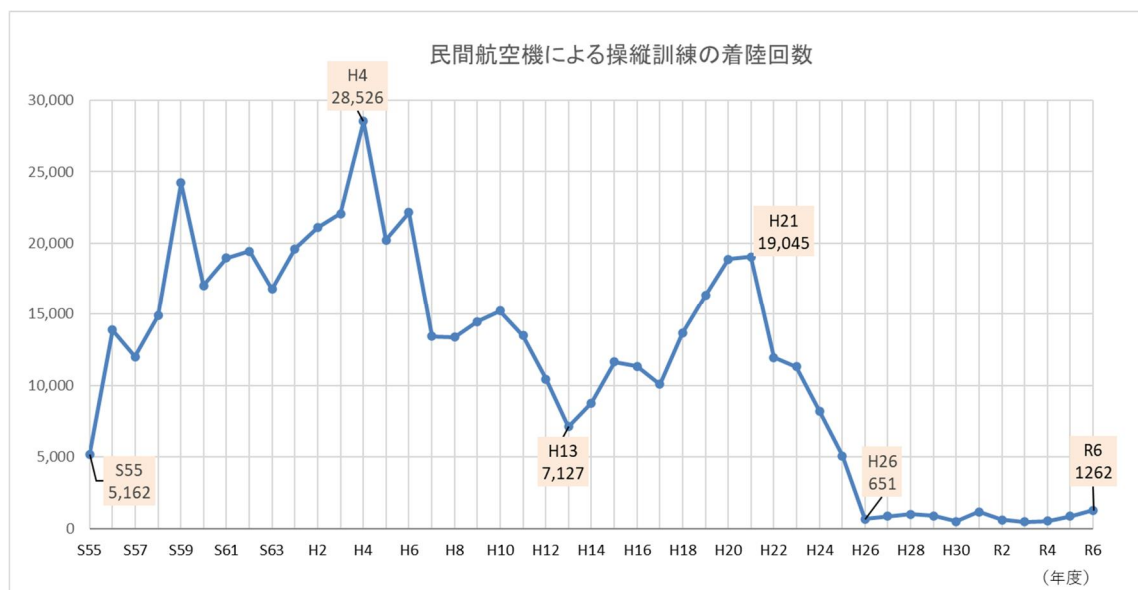
(3) 訓練状況

民間航空による操縦訓練については、平成4年度をピークに平成13年度まで減少し、その後再び増加に転じた（訓練着陸回数：平成4年度28,526回、平成13年度7,127回、平成21年度19,045回）。

減少の要因としては、実機を使わないフライトシミュレータによる訓練の増加などが考えられる。一方、平成13年度以降の増加については、近い将来見込まれる団塊世代の大量退職に伴う補充のための訓練の増加や新機種の導入に伴う訓練の増加によるものと考えられる。なお、平成22年度以降は日本航空及び全日本空輸の訓練終了により着陸回数は大幅に減少した。

現在は、琉球エアコミューター、日本トランスオーシャン航空の他にソラシドエア、AIRDO、キャセイパシフィック航空が訓練を行っている。

年度別訓練状況

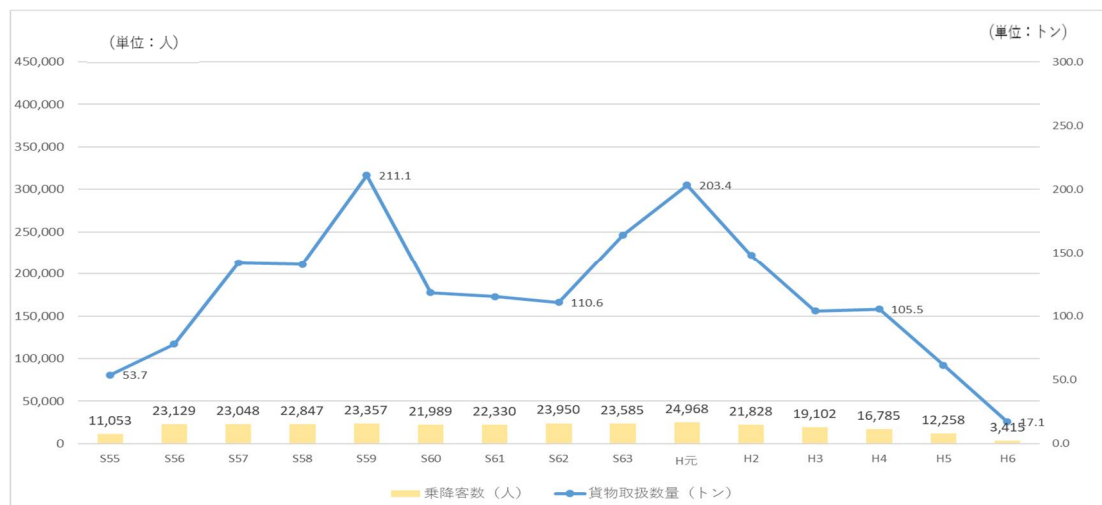


5 航空運送実績

平成7年度以降、定期旅客便の就航が途絶えていたが、平成31年3月三菱地所株式会社建設の「みやこ下地島空港ターミナル」の開業に伴い、国内線ではジェットスター・ジャパンが※成田便及び※関西便を、スカイマークが羽田便、神戸便、那覇便及び福岡便(夏季)を就航した。また、国際線においても、香港エクスプレス航空の香港便、ジンエアーの韓国便が就航している。なお、令和7年8月から新たにスターラックス航空の台湾便(台北(桃園))が就航している。

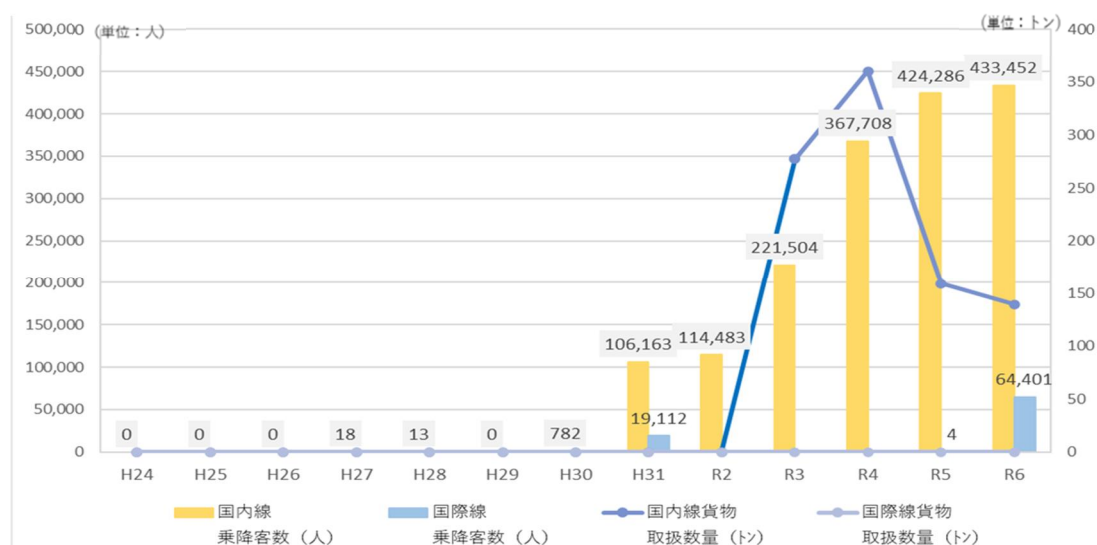
※関西便は令和3年度に路線廃止、成田便は令和7年夏ダイヤから運休

ア 昭和55年度から平成6年度の旅客数及び貨物取扱実績（定期便）



年 度	S55	S56	S57	S58	S59	S60	S61	S62	S63	H元	H2	H3	H4	H5	H6
乗降客数 (人)	11,053	23,129	23,048	22,847	23,357	21,989	22,330	23,950	23,585	24,968	21,828	19,102	16,785	12,258	3,415
貨物取扱数量 (トン)	53.7	78.1	142.0	140.7	211.1	118.3	115.3	110.6	164.4	203.4	148.2	104.1	105.5	61.4	17.1

イ 平成24年度から令和6年度の旅客数及び貨物取扱実績（国内線・国際線）



年 度	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6
国内線乗降客数 (人)	0	0	0	18	13	0	782	106,163	114,483	221,504	367,708	424,286	433,452
国際線乗降客数 (人)	0	0	0	0	0	0	0	19,112	0	0	0	4	64,401
国内線貨物取扱数量 (トン)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	277.0	360.3	158.8	139.4
国際線貨物取扱数量 (トン)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

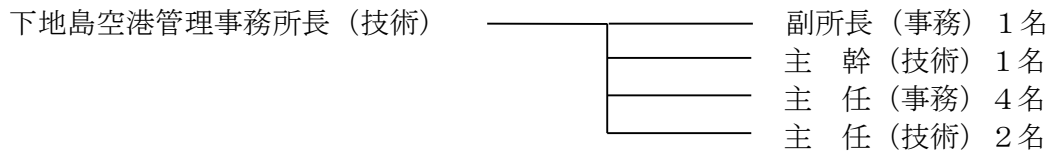
【定期就航路線】

ジェットスター・ジャパン スカイマーク 成田＝下地島（H31年3月～）、関西＝下地島（R元年7月～R3年度）
 羽田＝下地島、神戸＝下地島、那覇＝下地島（R2年10月～）
 福岡＝下地島（R5年7月～ 夏季季節運航）
 香港エクスプレス航空 香港国際＝下地島（R元年7月～）※R7年6月再開
 ジンエアー 仁川＝下地島（R6年5月～）
 スターラックス航空 台北（桃園）＝下地島 ※R7年8月就航

6 管理組織及び業務概要等

(1) 組 織

令和7年4月1日現在



(2) 下地島空港管理事務所の主な業務

- ア 施設点検
- イ 消防、防災、救難業務
- ウ 保安警備業務
- エ 土木施設維持管理業務
- オ 航空灯火・電気施設維持管理業務
- カ 建築及び設備維持管理業務
- キ 空港使用許可、立入許可業務
- ク 公有財産（行政財産、普通財産）の管理業務

(3) 空港内関係機関等

- ・ 大阪航空局宮古空港・航空路監視レーダー事務所 下地島空港分室(管制塔)
- ・ 那覇航空測候所下地島空港出張所（航空機安全運行支援センター下地島事務所）
- ・ 下地島空港施設株式会社
- ・ 下地島エアポートマネジメント株式会社
- ・ 鈴与エアポートサービス株式会社 下地島空港事業所
- ・ スカイマーク株式会社 下地島空港支店
- ・ 株式会社ジンエアー 宮古支店

7 沿 革

昭和 40 年 6 月	行政監察結果勧告（民間航空機乗員訓練用飛行場の必要性）
昭和 41 年 10 月	航空審議会答申（ジェット機訓練用飛行場の早期整備）、航空会社からの訓練飛行場設置要望、運輸省は適地調査を開始
昭和 43 年	硫黄島を含め国内 7 地点を一応の候補地として検討を進めていたが、いずれも難点を有することが明らかになった。
昭和 43 年 8 月	在沖高瀬大使より総理府に対し、アジア訓練センターを建設したいので、調査官を派遣して欲しい旨要望があった。
昭和 43 年 10 月 ～12 月	運輸省は訓練飛行場候補地を選定するため、宮古島、下地島、石垣島、多良間島、西表島等を視察した結果、下地島を優れた立地条件を備えた最適地として候補地に挙げた。
昭和 44 年 3 月	伊良部村議会、下地島に訓練飛行場を誘致することを決議
昭和 44 年 4 月	沖縄本土復帰要求宮古郡民大会で訓練飛行場の誘致計画に反対することを決議、賛否両派の対立が激化した。
昭和 44 年 11 月	琉球政府は誘致の基本方針を決定し、行政主席より総理府総務長官に対し、正式に訓練飛行場誘致を要請した。
昭和 45 年 1 月	日本政府は昭和 45 年度政府予算原案において沖縄援助費の中に訓練飛行場建設費として 8 億円を計上。
昭和 46 年 2 月	(1) 伊良部村議会及び村民代表によって本土飛行場の調査が行われた。 (2) 伊良部村議会は訓練飛行場の誘致を再議決した。
昭和 46 年 3 月	琉球政府より技術調査団の派遣要請があり、運輸省は調査団を派遣した。
昭和 46 年 8 月	(1) 琉球政府によって下地島訓練飛行場特別会計が発足した。 (2) 「下地島パイロット訓練飛行場の建設促進について」琉球政府行政主席から運輸大臣に確認照会があり運輸大臣と総理府総務長官がそれに同意する旨、回答がなされた。
昭和 46 年 11 月	下地島訓練飛行場の用地買収について琉球政府と伊良部村地主会との間で確認書が取り交わされた。
昭和 47 年 4 月	下地島訓練飛行場建設に着手
昭和 47 年 5 月	沖縄本土復帰
昭和 47 年 10 月	下地島訓練飛行場設置許可申請
昭和 48 年 2 月	「下地島訓練飛行場の建設に関する覚書」について締結。運輸省航空局次長…沖縄県副知事
昭和 48 年 7 月	設置許可
昭和 48 年 9 月	訓練飛行場建設局を設置（在：旧平良市西里）
昭和 50 年 8 月	航空灯火設置許可申請
昭和 50 年 9 月	航空灯火設置許可
昭和 51 年 5 月	「訓練飛行場に係る管制、無線及び気象施設の国による建設管理について」沖縄県知事より運輸大臣に申請
昭和 52 年 12 月	航空保安無線施設（VOR）設置許可
昭和 53 年 7 月	航空保安無線施設（DME）設置許可
昭和 53 年 9 月	航空保安無線施設（35 側 I L S、17 側 I L S）設置許可

昭和 54 年 3 月	(1) 下地島訓練飛行場竣工 (2) 下地島訓練飛行場（非公共用）を廃止し、第 3 種空港としての下地島空港を設置、管理することについて沖縄県議会で議決される。 (3) 下地島訓練飛行場の無線、気象施設等の国（運輸大臣）への無償譲渡について沖縄県議会で議決される。
昭和 54 年 4 月	下地島空港設置許可申請
昭和 54 年 5 月	伊良部村において公聴会が開かれた。
昭和 54 年 5 月	航空法第 40 条による告示（設置許可）
昭和 54 年 6 月	沖縄県土木建築部下地島空港管理事務所 設置
昭和 54 年 7 月	第 3 種空港として政令指定（7 月 5 日開港）
昭和 55 年 7 月	大阪航空局下地島空港事務所を設置
昭和 55 年 11 月	民間航空機パイロットの本格的な訓練開始
昭和 55 年 11 月	那覇ー下地島間に南西航空(株)定期便就航
平成 5 年 4 月	航空灯火変更許可申請 (1) 進入灯 35 側進入を C A T II から C A T I へ変更 (2) 進入角指示灯 V A S I S を P A P I に変更 (3) 滑走路末端灯 35 側進入を C A T II から C A T I へ変更 (4) 接地帯灯 35 側進入を C A T II から C A T I へ変更
平成 5 年 8 月	施設変更（エプロン拡張）許可
平成 6 年 3 月	航空灯火施設変更供用開始
平成 6 年 7 月	日本トランスオーシャン航空（旧・南西航空）による定期便 那覇ー下地島（YS-11）運休
平成 7 年 6 月	施設変更（エプロン拡張）供用開始
平成 13 年 7 月	航空灯火変更許可申請
平成 13 年 9 月	航空灯火変更許可
平成 19 年 4 月	エアトランセ航空、那覇ー下地島間 チャーター便就航
平成 19 年 6 月	エアトランセ航空、那覇ー下地島間 チャーター便運休
平成 21 年 7 月	日本航空クラシック・ジャンボ（B747-300）退役記念フライト実施
平成 25 年 3 月	日本航空 操縦訓練を終了
平成 27 年 3 月	全日本空輸 操縦訓練を終了
平成 31 年 3 月	三菱地所株式会社による「みやこ下地島空港ターミナル」が開業
平成 31 年 3 月	フジドリームエアラインズ、チャーター便就航
平成 31 年 3 月	ジェットスター・ジャパン、成田ー下地島間 定期便就航
令和 元年 7 月	ジェットスター・ジャパン、関空ー下地島間 定期便就航 香港エクスプレス航空、香港国際ー下地島間 定期便就航
令和 元年 8 月	キャセイパシフィック航空、操縦訓練開始
令和 元年 11 月	マンダリン航空、台中ー下地島間 チャーター便就航
令和 2 年 10 月	スカイマーク、羽田・神戸・那覇ー下地島間 定期便就航
令和 3 年 9 月	ジェットスター・ジャパン、関空ー下地島間 定期便廃止
令和 3 年 10 月	全日本空輸、ANA FLYING HONU チャーターフライト
令和 5 年 5 月	日本航空 B777-200ER チャーターフライト
令和 5 年 5 月	スプリング・ジャパン、チャーター便就航
令和 5 年 7 月	スカイマーク、福岡ー下地島間 初就航
令和 6 年 5 月	ジンエアー、仁川ー下地島間 定期便就航
令和 7 年 6 月	香港エクスプレス航空 香港国際ー下地島間 定期便再開
令和 7 年 8 月	スターラックス航空 台北(桃園)ー下地島間 定期便就航