



4. 空港建設の効果





4. 空港建設の効果

(1) 石垣空港と新石垣空港の比較と特徴

項目	現空港	新石垣空港	新空港の特徴
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	空港運用の円滑化
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
就航可能な航空機	小型ジェット機	中型ジェット機	輸送力の向上
	(B737等)	(B767等)	快適性の向上
貨物輸送	コンテナ不可	コンテナ可	大量輸送・品質保持
			産地直送
本土への運航	一部宮古で給油	直行可能	時間の短縮

次に新石垣空港の建設効果について説明いたします。

建設効果の説明の前段といたしまして、現石垣空港と新石垣空港の施設や就航可能機材等について、建設効果に関連する項目を比較表にしてありますのでご覧ください。

滑走路長は、現空港の1,500mに対し中型ジェット機が就航可能な2,000mで整備します。着陸方式について、現空港は非精密進入方式であります。新空港は、計器着陸装置(ILS)、標準式進入灯及び接地帯灯などを設置することにより、現空港では進入できない視界不良時にも着陸が可能となります。



4. 空港建設の効果

(1) 石垣空港と新石垣空港の比較と特徴

項目	現空港	新石垣空港	新空港の特徴
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	空港運用の円滑化
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
就航可能な航空機	小型ジェット機	中型ジェット機	輸送力の向上
	(B737等)	(B767等)	快適性の向上
貨物輸送	コンテナ不可	コンテナ可	大量輸送・品質保持
			産地直送
本土への運航	一部宮古で給油	直行可能	時間の短縮

就航可能な航空機としましては、現空港は暫定的ではありますが、小型ジェット機（ボーイング737型機160人乗りクラス）が就航しておりますが、新空港においては中型ジェット機（ボーイング767型機280人乗りクラス）が就航可能となります。

貨物の輸送方法としましては、現在はコンテナが積めないために、人力による積み込みを行っておりますが、新空港においてはコンテナ輸送が可能となります。

本土直行便につきましては、現空港において、搭載燃料が制限されることから宮古空港又は那覇空港経由を余儀なくされておりますが、新空港においては、搭載燃料の制限が解消され本土各都市への直行便の就航が可能となります。



4. 空港建設の効果

(2) 旅客及び貨物輸送能力の向上による効果

入域観光客増加による観光関連産業の活性化
農水産物の出荷量増加による農水産業の活性化
コンテナ輸送による生鮮物の品質の維持・向上
国内外からのチャーター便誘致拡大の可能性

では、空港建設の効果について説明いたします。第1の効果としては、輸送能力の向上が挙げられます。

輸送能力の向上によって、

入域観光客増加による観光関連産業の活性化の効果があります。中型ジェット機の就航、平行誘導路の整備、同時に8機が利用出来るエプロン等の整備で旅客輸送能力が向上することにより、入域観光客の増加が見込まれ、観光関連産業の活性化が期待できます。

農水産物の出荷量増加による農水産業の活性化の効果があります。現空港においては、貨物の重量制限等により、農水産物の搭載の制限が発生しておりますが、新空港においては、大量輸送及び市場までの所要時間の短縮が可能となり、農水産業の活性化が期待できます。



4. 空港建設の効果

(2) 旅客及び貨物輸送能力の向上による効果

入域観光客増加による観光関連産業の活性化
農水産物の出荷量増加による農水産業の活性化
コンテナ輸送による生鮮物の品質の維持・向上
国内外からのチャーター便誘致拡大の可能性

30

コンテナ輸送による生鮮物の品質の向上・維持が可能となります。コンテナ輸送が可能になることにより、これまで輸送出来なかった大型の水産物や大量の農水産物の出荷が可能になることや現空港で行われている積み替え作業による品質低下が解消され、大都市圏への輸送時間の短縮により鮮度が保たれることから付加価値を高めることが可能となります。

国内外からのチャーター便の誘致可能性の拡大効果があります。定期航空路線の開設されていない地域からの観光客誘致など新たな市場開拓が期待されます。また、機材の大型化に伴い一括大量輸送による修学旅行や各種学会、イベント等の開催においても、規模的な多様性が拡大すると考えられます。



4. 空港建設の効果

(3) 運行の安定性や周辺・利用環境の向上による効果

精密進入方式(ILS等)による運行の安定性向上

離着陸時の乗客の快適性向上

現空港周辺の航空騒音の解消

ターミナルビルサービスのレベルの向上

関連産業の発展による雇用・定住人口の増加

次に安定的な運行及び周辺環境、空港利用環境の向上による効果についてですが、

精密進入方式（ILS等）が可能になることによる運行の安定化があります。

現空港は、精密進入が可能な計器着陸装置が設置されておらず、天候による欠航や遅延が発生しておりますが、精密進入方式が可能となることで、新空港は現空港と比較してより安定的な運行が期待できます。

離着陸時の乗客の快適性の向上があります。現空港の滑走路延長が1,500mであることから、最大推力による離陸や着陸時の急ブレーキで乗客の快適性が損なわれておりますが、2,000mの滑走路を整備することにより乗客の快適性が向上いたします。



4. 空港建設の効果

(3) 運行の安定性や周辺・利用環境の向上による効果

精密進入方式(ILS等)による運行の安定性向上

離着陸時の乗客の快適性向上

現空港周辺の航空騒音の解消

ターミナルビルのサービスレベルの向上

関連産業の発展による雇用・定住人口の増加

現空港周辺の航空騒音の解消の効果があります。現空港は暫定的にジェット化された空港であり、周辺の住宅や学校施設の騒音被害の早期解消が強く求められておりますが、新空港が郊外に移転されることにより、市街地における航空機騒音が解消されます。

ターミナルビルのサービスレベルの向上があります。新設予定のターミナルビルは、将来需要予測に基づいて必要な規模が確保されることにより、利用者の利便性が向上いたします。

関連産業の発展に伴う雇用の拡大、入域観光客の増加や農水産物の出荷量拡大は、観光関連産業、農水産業、運輸サービス業及び建設業等の活性化を促し、雇用の拡大、定住人口の増加が期待できます。



4. 空港建設の効果

(4) 本土各都市への所要時間の短縮

新石垣空港の供用開始に伴い、直行便が就航することにより、所要時間の短縮が可能となる。

(平成14年11月の時刻表を参考に作成)

空港規格	発	経由	着	所要時間
現石垣空港	石垣	宮古	東京	約3時間45分
新石垣空港	石垣		東京	約2時間45分
現石垣空港	石垣	那覇	関西	約3時間15分
新石垣空港	石垣		関西	約2時間20分

33

次に直行便就航による時間短縮の効果について説明します。現在、石垣と本土を結び航空路線としては、東京、伊丹、関西を結ぶ3路線がありますが、本土行きの便については、現空港の滑走路長では、搭載燃料を制限する必要があり、宮古又は那覇を経由することを余儀なくされています。

2,000m滑走路を有する新空港が供用された後は、滑走路長を要因とする燃料制限の必要がなくなり、直行便の就航が可能になります。ご覧頂いている表は、東京及び関西行きの直行便と経由便の所要時間を比較したものです。東京便で約60分、関西便で約55分の短縮が可能になると予測されております。なお、所要時間につきましては、季節による上空の気流変動や時刻表の変更の影響を受けますので、参考値であることを了承頂きたいと思っております。



4. 空港建設の効果

(5) 新石垣空港の経済効果(建設工事期間)

建設工事による経済効果は、建設工事期間全体で
生産誘発効果約605億円、雇用創出効果約4,500人



34

次に新石垣空港の経済効果について説明します。

新石垣空港整備事業は、空港予定地内における建設投資に止まらず、新空港周辺のアクセス道路整備等関連建設事業などを派生させることとなります。

また、新空港の効用分として見込まれる圏外入域客の増加に対応する宿泊施設整備などの投資効果を生じさせるものと考えられます。

これらの投資により、八重山圏域において生産や消費の増加が誘発される効果が生じ、雇用の創出、雇用者所得や企業所得及び税収の増加等をもたらすこととなります。

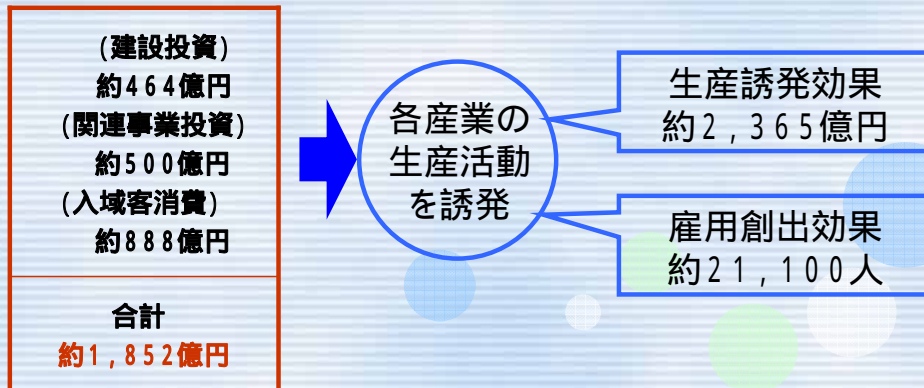
まず、建設工事期間では、空港建設投資約464億円により、生産誘発効果として約605億円で、その雇用創出効果は約4,500人となると想定されます。



4. 空港建設の効果

(5) 新石垣空港の経済効果(工事着手～供用後10年間)

新石垣空港の建設工事着手から供用開始後10年間で、
生産誘発効果約2,365億円、雇用創出効果約21,100人



35

また、事業着手から供用開始後10年間の経済波及効果として、投資額の合計は、約1,852億円と想定されます。これらの投資による生産誘発効果は、約2,365億円で、雇用創出効果は21,100人と想定されます。



4. 空港建設の効果

(6) 災害時の救援活動の拠点としての機能

次に災害発生時の緊急支援や復興支援活動の拠点としての機能について説明します。

近年日本及び世界各地に大地震や風水害による災害が頻発しておりますが、災害発生直後から復興まで空港の果たす役割は小さくありません。

平成7年1月の阪神・淡路大震災においては、伊丹空港が、平成16年10月の新潟県中越地震においては、新潟空港が災害支援における空輸の拠点となっております。



4. 空港建設の効果

(6) 災害時の救援活動の拠点としての機能

沖縄県地域防災計画においては、先島地方に被害を与える可能性がある地震として、多良間島南方沖を震源とするマグニチュード（ $M =$ ）7.4の地震を想定しており、同防災計画において、空港施設整備事業については、「空港施設の被害を最小限に止めるために、施設の耐震性確保を推進するとともに、輸送拠点としての機能が発揮できるよう災害予防事業を推進する」となっております。

災害時の八重山圏域において、救援活動や復興支援の拠点としての機能を発揮するために、新石垣空港の整備は、想定される地震に対する耐震性能を備えた施設整備を目指すものであります。