



新石垣空港整備事業等 事業説明会

平成19年3月28日

沖縄県八重山支庁 新石垣空港建設課
沖縄県土木建築部 新石垣空港課



説明内容

1. 事業の目的
2. 空港建設に関する経緯
3. 需要予測
4. 空港建設の効果
5. 施設の概要
6. 事業の進捗状況
7. 自然環境対策



1. 事業の目的

1. 事業の目的



新石垣空港完成予想図

4

それでは、まず始めに、事業の目的について説明致します。
この画面は、新石垣空港の完成予想図でございます。

沖縄県においては、本土復帰後3次、30年にわたる沖縄振興開発計画の下、総合的な施策の推進により、本土との格差は次第に縮小され、県民の生活も向上するなど、社会経済は着実に発展してまいりました。

しかしながら、社会資本整備等における本土との格差は総体として縮小したものの、本県産業の振興や県民の新たなニーズへの対応を含め、なお多くの課題があり、今後とも道路、港湾、空港等の交通基盤の整備など各種施策を積極的に推進していく必要があります。

このため、県としましては、21世紀の新たな沖縄振興の向かうべき方向を示した「沖縄振興特別措置法」に基づく「沖縄振興計画」に基づき、選択と集中の下、社会資本整備など各種施策を進めているところであります。

1. 事業の目的



新石垣空港完成予想図

5

新石垣空港については、同計画において、八重山圏域と県内外や都市部との連携を強化し、人、物、情報等の交流の活発化を促進し、離島の生活向上や地域振興に資する交通基盤として、その整備が明確に位置づけられているところであります。

新石垣空港の整備が進められている石垣島は、沖縄本島より南西へ約410キロメートル離れた東シナ海に位置し、面積約223平方キロメートルで、亜熱帯海洋性気候の下、四方をサンゴ礁の青い海に囲まれ、様々な貴重な動植物が生息・生育している自然環境豊かで、風光明媚な島であります。

石垣市は、人口約4万5千人、世帯数約1万8千世帯を有し、近年、その特性を活かした観光・リゾート産業をはじめ、石垣牛で知られる畜産業及びサトウキビ、葉タバコ、マンゴ - 等の農業が盛んであり、1市2町からなる八重山圏域の中核として、他の島々への航空機及び船舶交通等の重要な拠点となっております。



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、戦後、米軍統治下に置かれていましたが、本土復帰の翌年の昭和48年に第三種空港に指定されております。

昭和31年から民間航空会社が運航を開始し、昭和43年には滑走路が延長されるとともに、YS-11型機が就航しました。

その後、旅客数及び貨物取扱量が増大の一途を辿りましたことから、輸送量の大きいジェット機を就航させる必要性が高まりました。

しかしながら、現空港は、ジェット機を本格的に就航させるには滑走路の長さが不足しており、滑走路を更に延長することも様々な要因により困難でありましたため、航空機の騒音について新空港が出来るとの条件付きで周辺住民のご理解を得て、一部の路線につき重量制限等をしながら、滑走路長1,500メートルのまま、昭和54年から暫定的に小型ジェット機を就航させているところであります。

現空港混雑状況



現空港の航空路線は、現在、那覇、宮古、与那国、波照間の沖縄県内路線のほか、東京、大阪の本土路線も就航しており、八重山圏域の基幹空港となっております。

現空港の航空需要はその後も増え続け、平成17年度には、旅客数約182万人、貨物取扱量約1万1千トンとなり、全国の第三種空港の中で利用実績はともに第1位であり、非常に利用度の高い空港であります。

しかし、現空港は、滑走路長1,500メートルのまま暫定的にジェット化しておりますため、重量制限等の制約があること、近年現空港周辺の市街化が急速に進展し深刻な航空機騒音問題が発生していること、計器着陸装置等が設置されていないため、しばしば遅延や欠航が発生していることなど、多くの様々な課題を抱えております。また、昭和57年8月には、現空港に着陸する航空機が滑走路をオーバーランするという事故も発生しております。

新石垣空港完成予想図



これらの課題を早期に解消するとともに、今後とも増大が見込まれる航空需要に対応し、八重山圏域のさらなる振興発展に寄与するため、中型ジェット機の就航が可能な2,000メートルの滑走路を有する新石垣空港を新たに建設しようとするものであります。

また、併せて、新空港整備に伴う環境保全対策の一環として周辺緑地整備を行おうとするものであります。