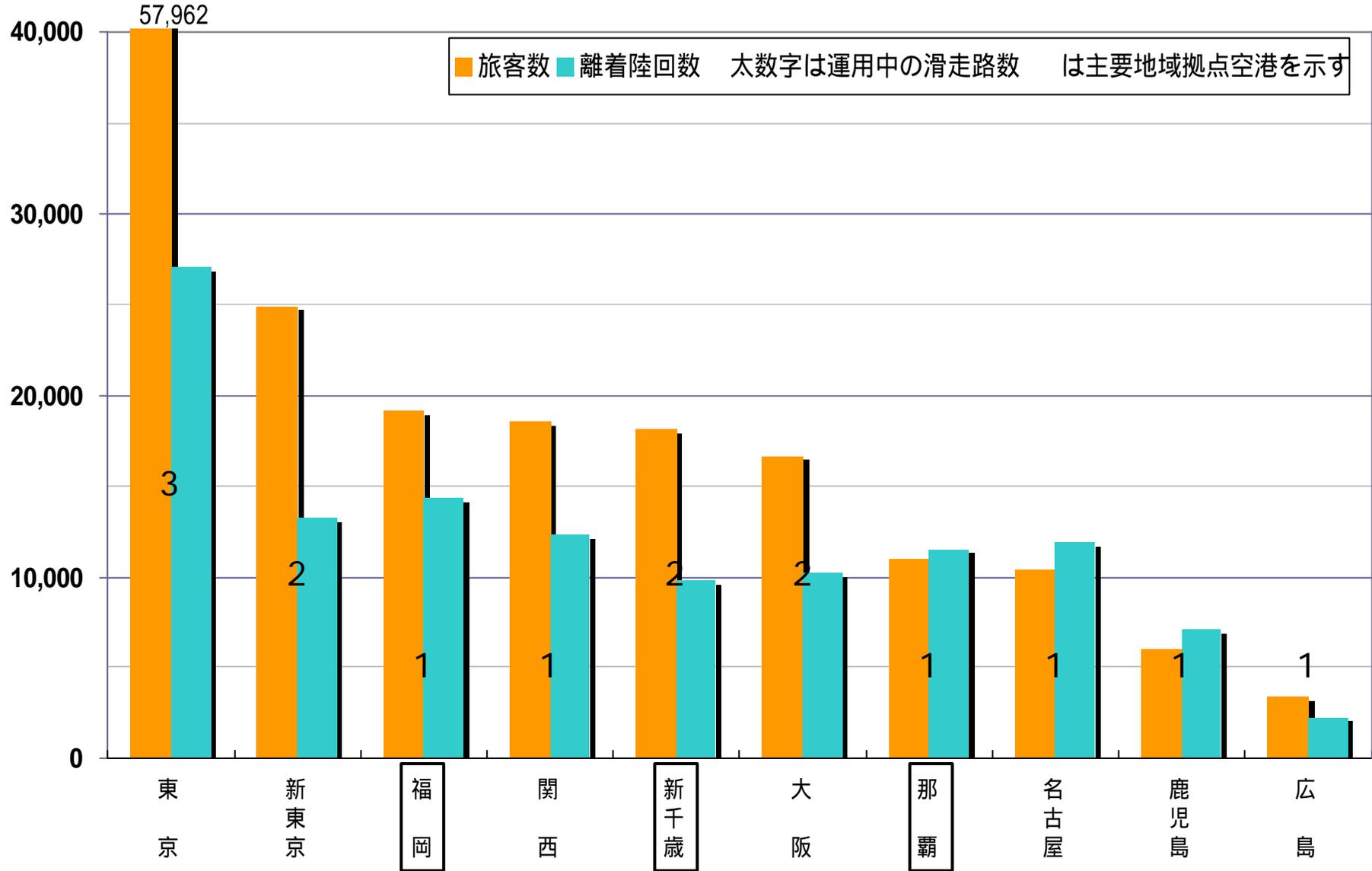


## 国内空港整備について

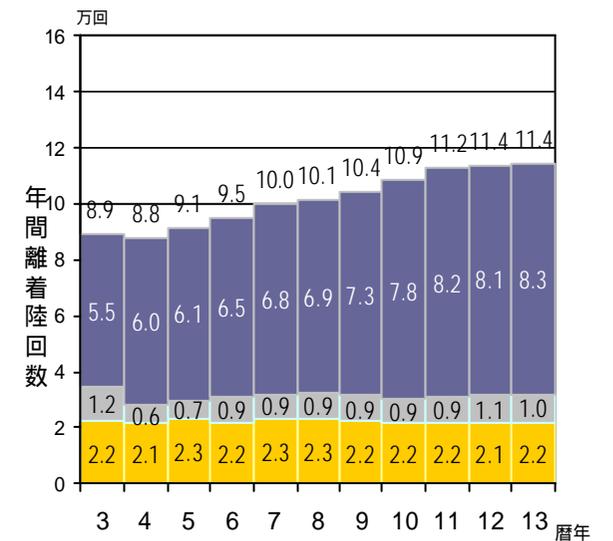
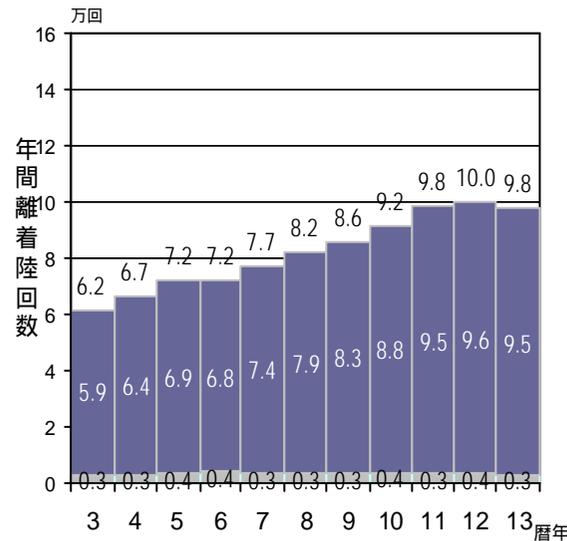
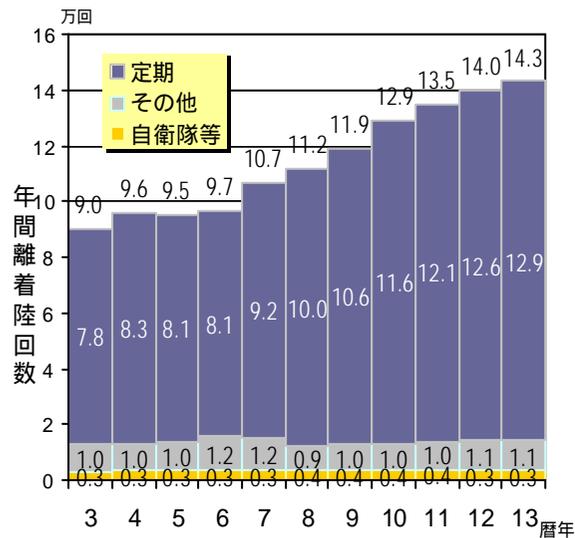
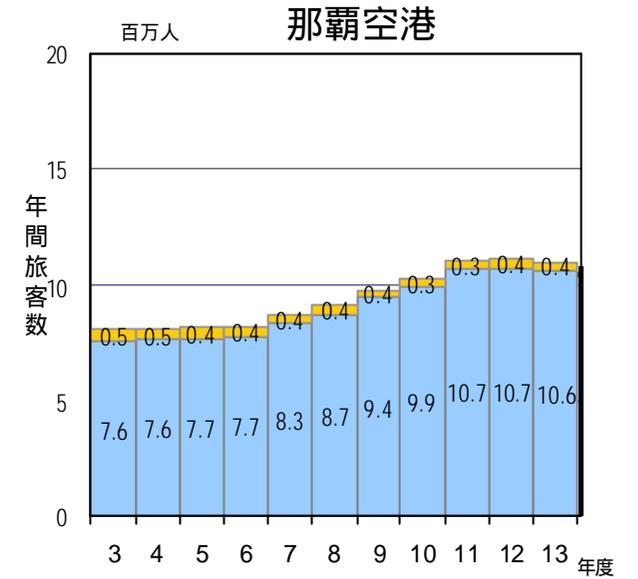
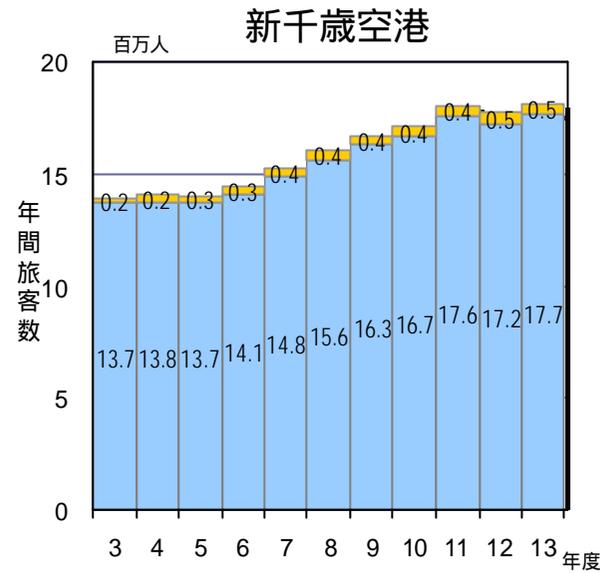
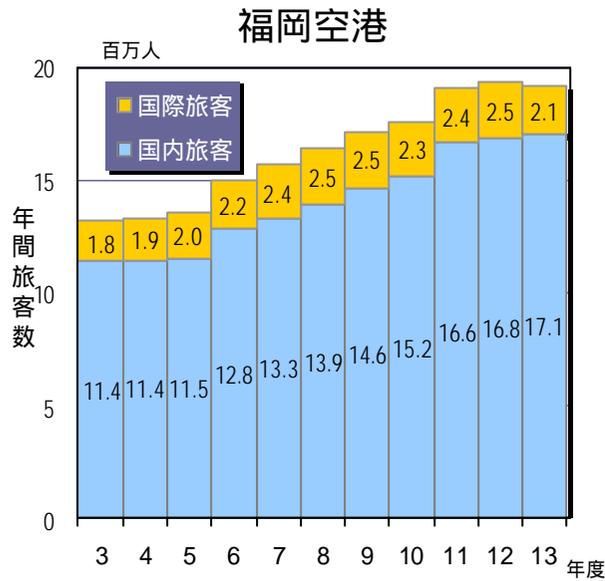
(需給逼迫が予想される主要地域拠点空港の調査のあり方他 :参考資料)

# 取扱旅客数上位 10空港の離着陸回数等

年間旅客数/千人  
年間離着陸回数/10回



# 主要地域拠点空港の運用実績



# 新千歳空港の施設配置と周辺状況



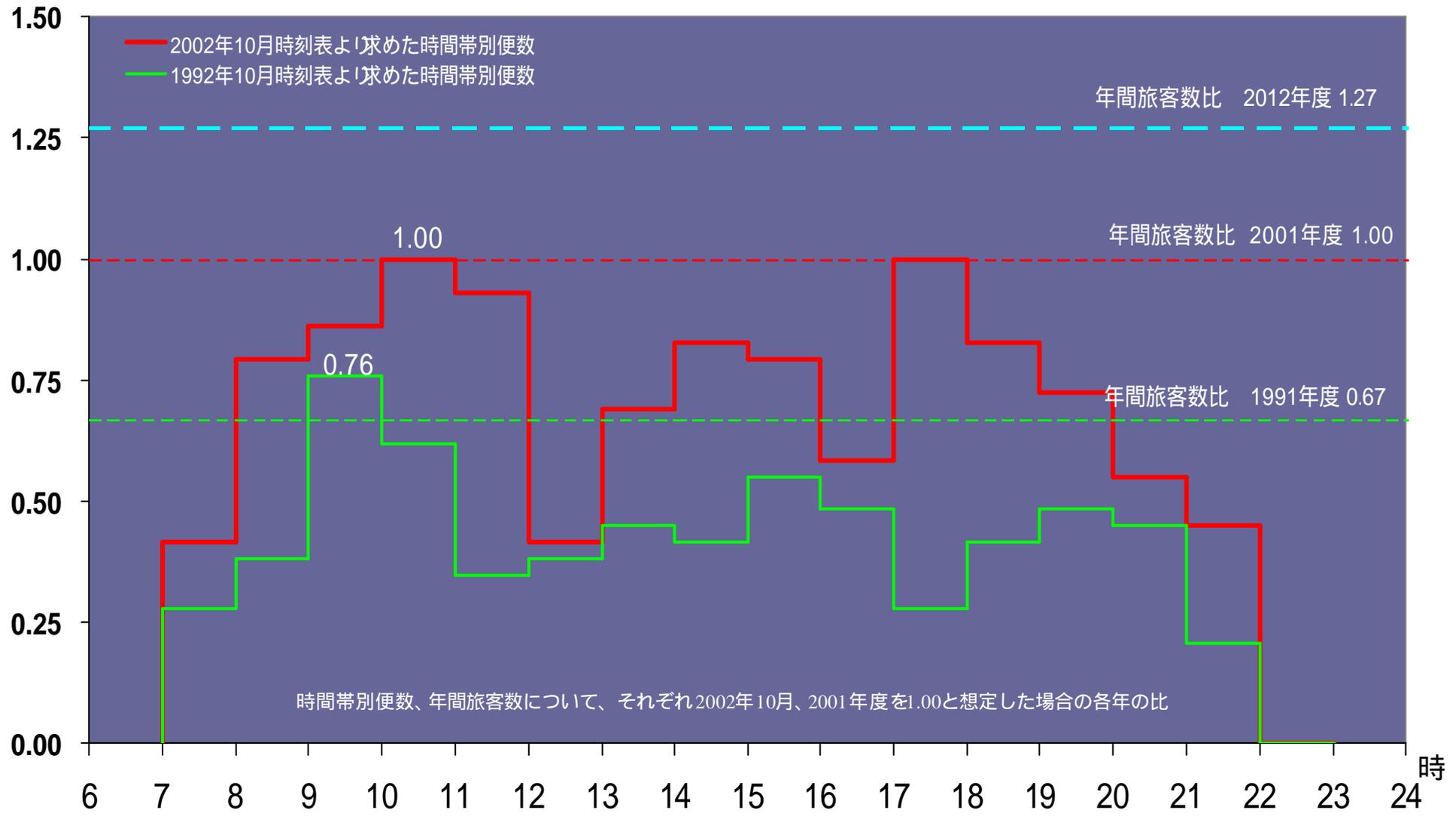
# 福岡空港の施設配置と周辺状況



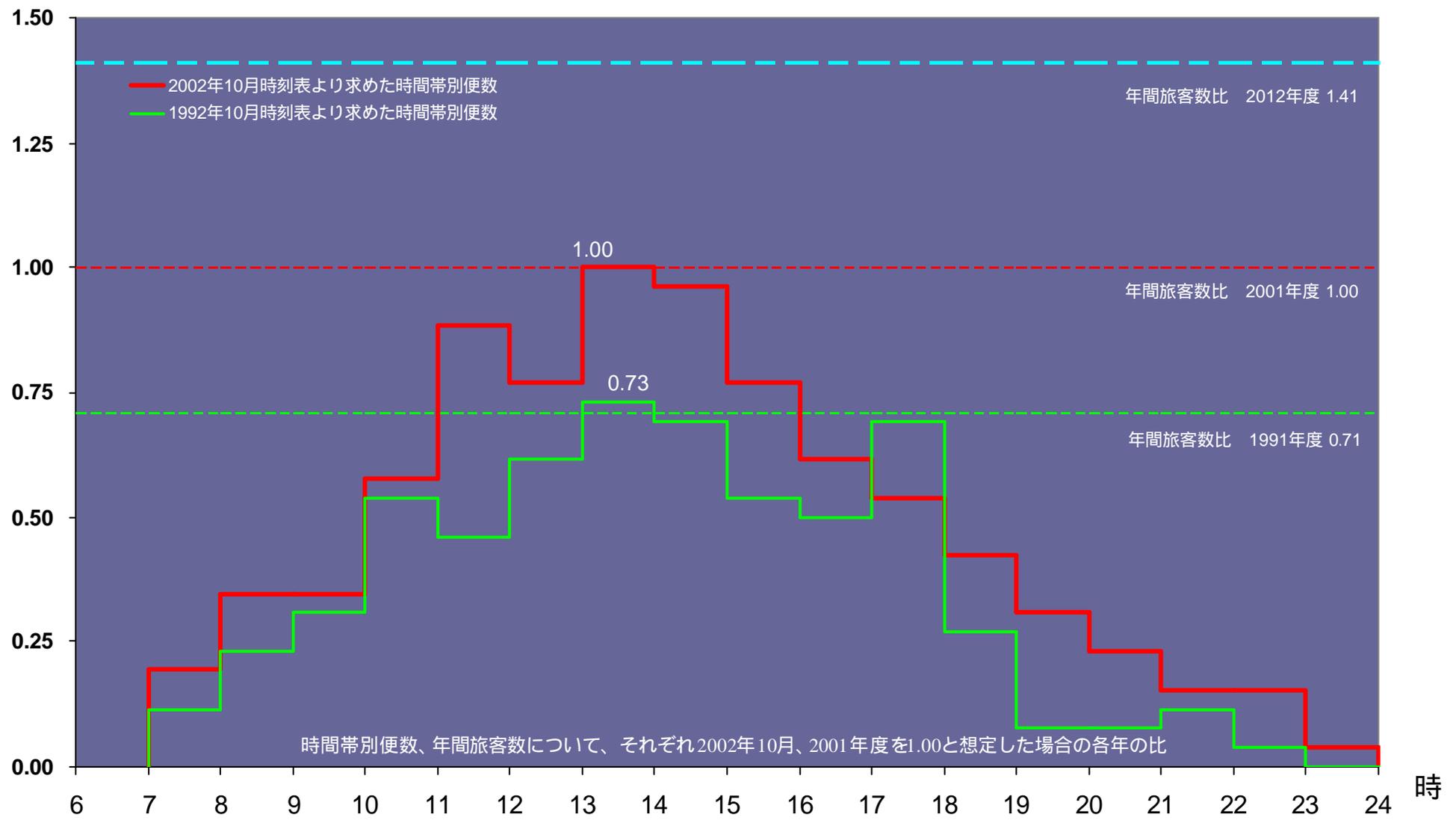
# 那覇空港の施設配置と周辺状況



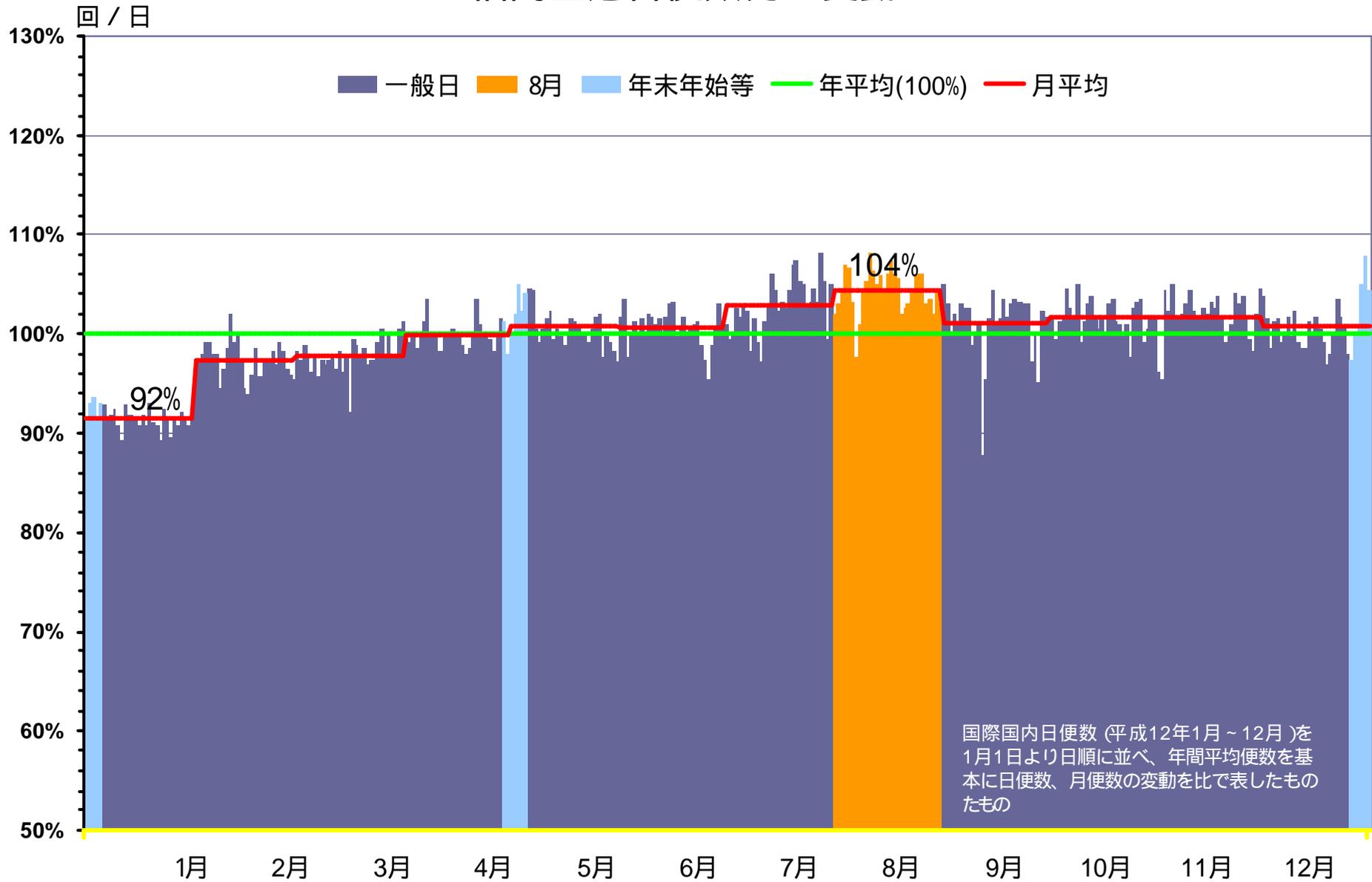
# 福岡空港国内定期便時間別便数比の推移



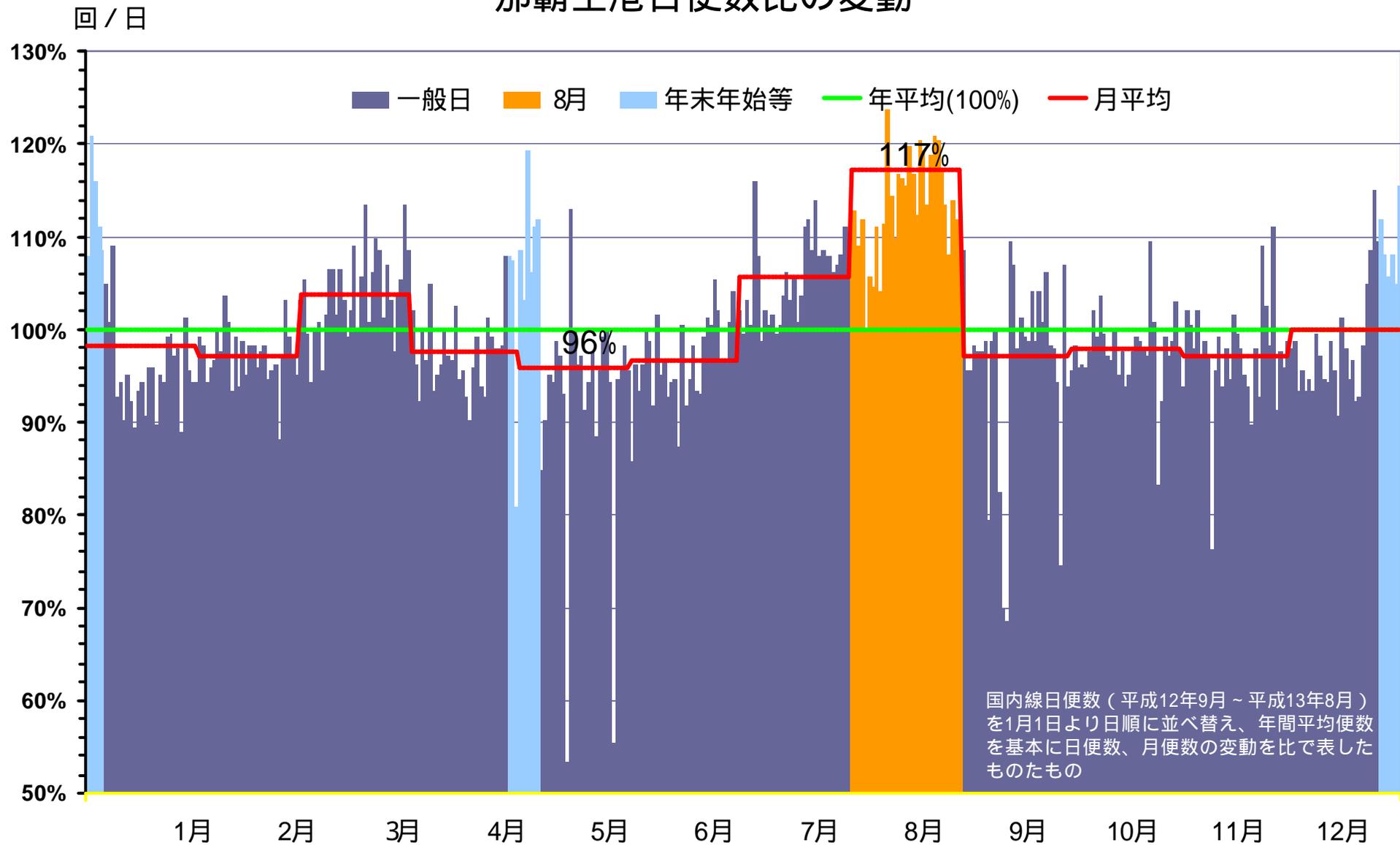
## 那覇空港国内定期便時間別便数比の推移



### 福岡空港日便数比の変動

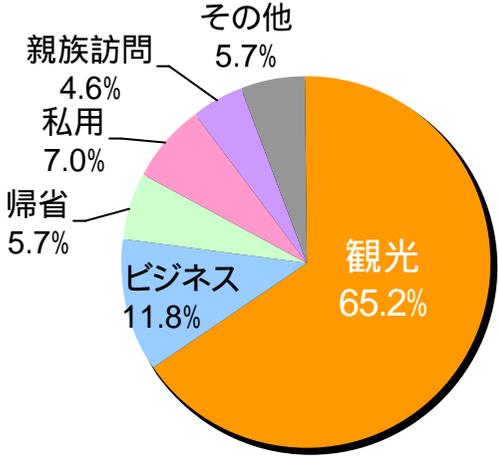


### 那覇空港日便数比の変動

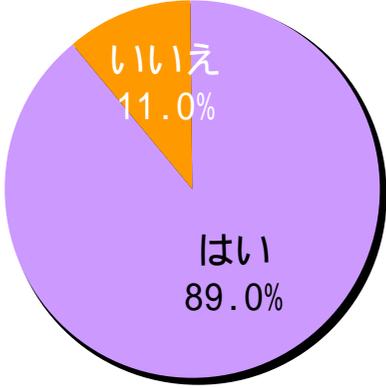


# 那覇空港の利用実態アンケート概要

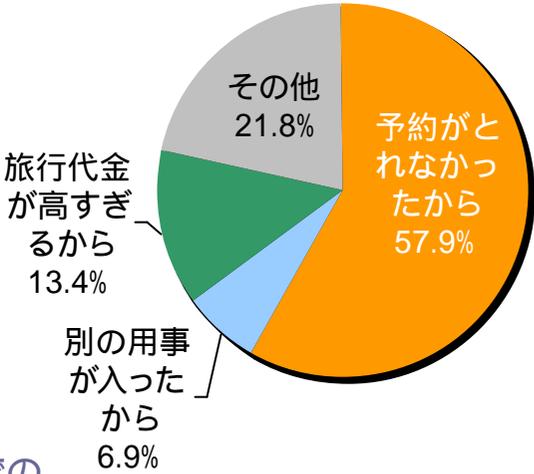
旅行目的は？



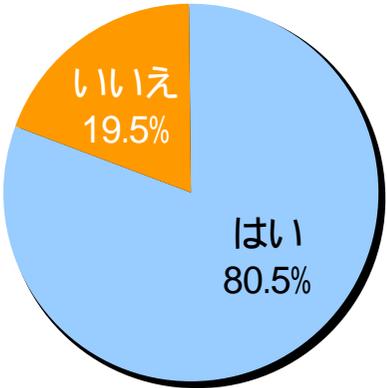
旅行の出発日は希望通りですか？



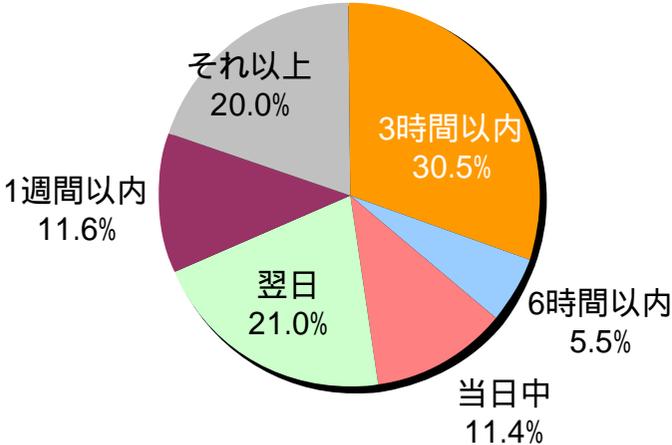
当初の希望日程を変更した理由は？



出発時間は希望通りの時間帯でしたか？



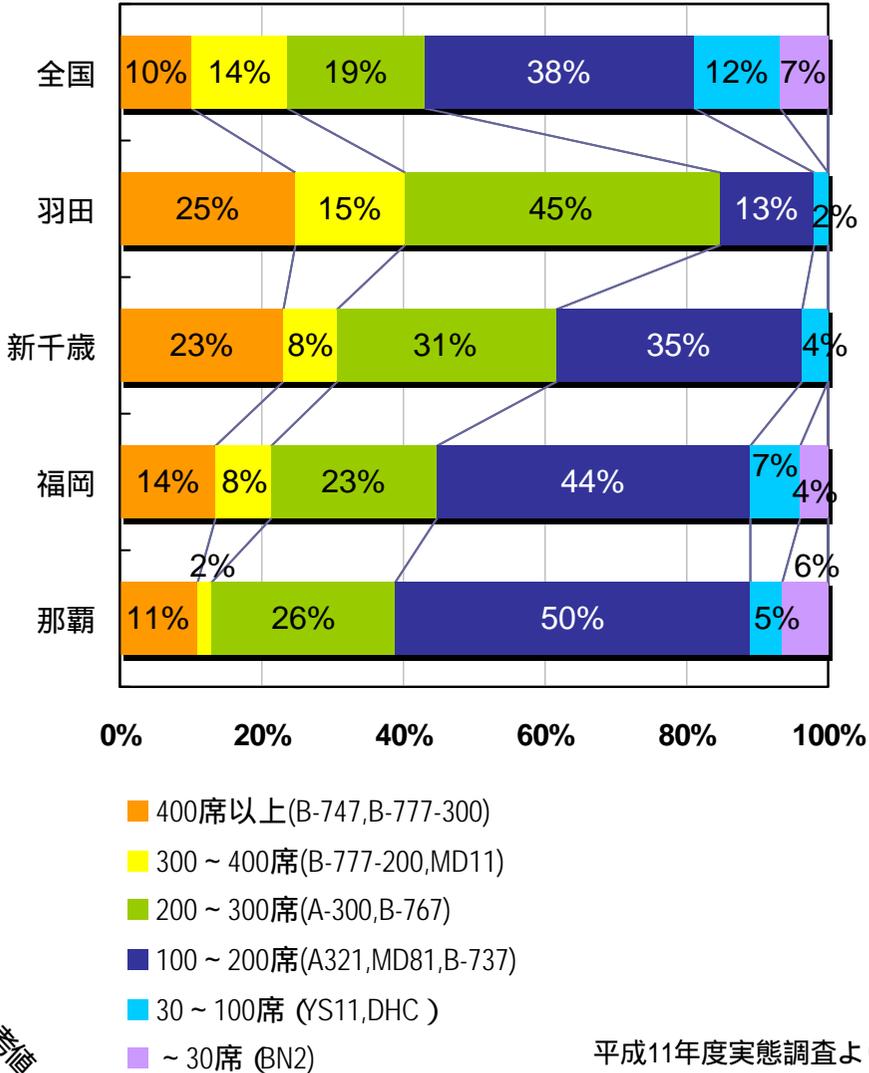
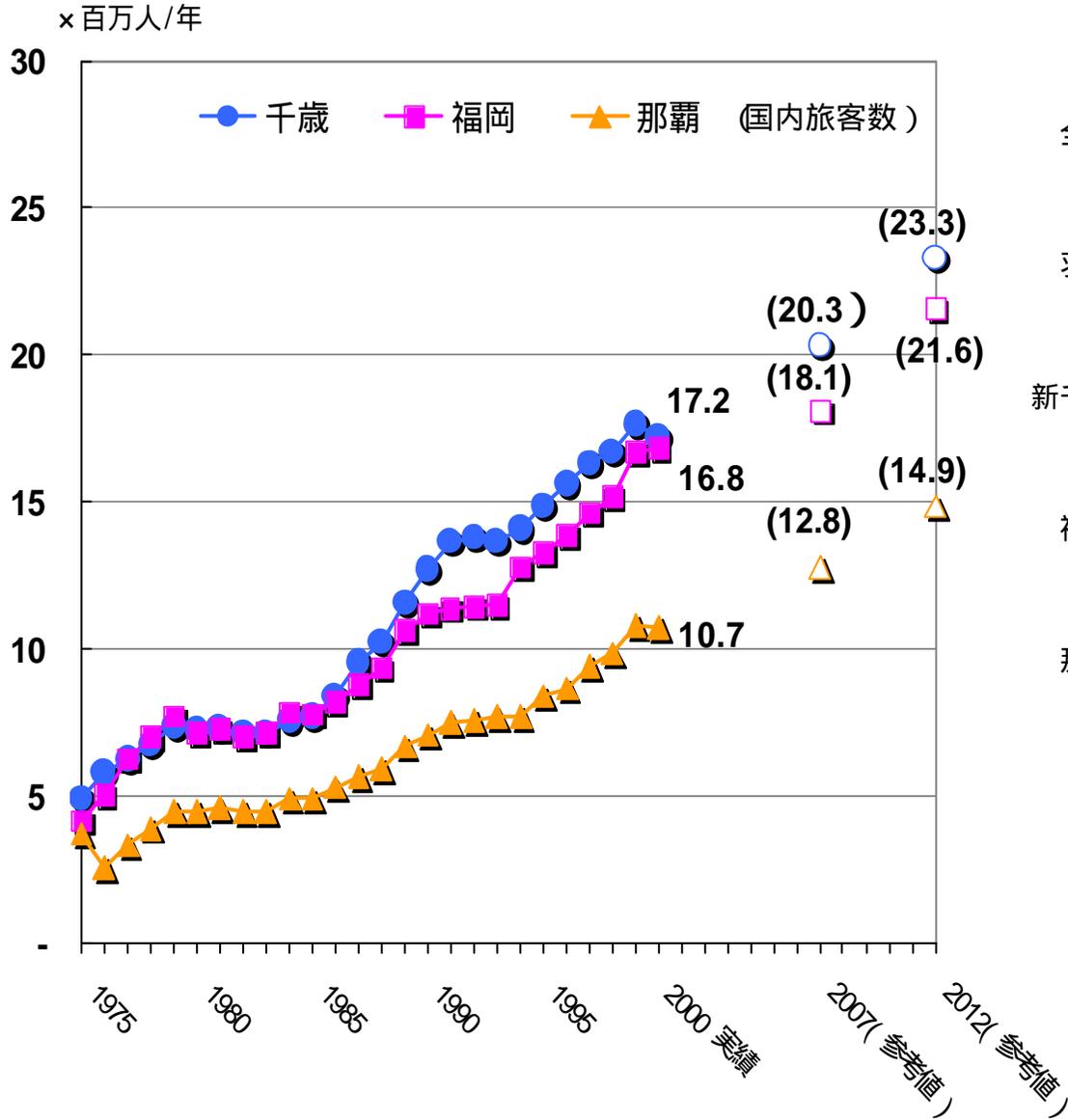
予約ができなかった場合、いつ頃までの延期であれば旅行しますか？



平成14年8月30日(金) 31日(土)における羽田、伊丹、関西、福岡から那覇への路線の旅客へアンケートを実施

沖縄県観光コンベンションビューロー 実施調査より

# 主要地域拠点空港の需要見通し 現状の機材構成比



平成11年度実態調査より

## 主要地域拠点空港に関するパブリックコメント(第8回空港整備部会資料より抜粋)

### 福岡空港について

将来にわたって国内航空ネットワークにおける拠点性を発揮するため、特に離着陸回数の増加が著しい福岡空港は、抜本的な解決策として代替(新福岡)空港の建設が必要だが、当面既存ストックを活用したハード・ソフト両面の施策を推進するとしたならば、どの程度現空港の容量の確保・向上に繋がるのか、その施策とともに早急に明らかにすべきである。(福岡県 会社員)

福岡空港は限りなく容量限界に近づいた状況にありまた、市街地にあるため騒音問題や土地利用上の規制等の課題も抱えている。長期的には移転等による抜本的な対策が必要で、重点施策として複数の滑走路を備えた新福岡空港の整備は必要。(福岡県 公務員)

近隣空港との連携は可能なのか。むしろ競争社会の中では自由化していくべきであり「近隣空港との連携」という言葉はやめるべき。福岡空港の恒常的な遅れは死活問題であり、当面、既存ストックを活用するなどと言っている場合ではない。即刻国の調査を行い、十分な容量を持ち遅れの生じない現福岡空港の代替となる新たな空港の設置を要望。(福岡県 会社員)

新福岡空港建設は不良債権になる。また、人工島を作るために近隣の里山をつぶしたり海が汚染されてしまうことは許されない。(福岡県 男性)

当面は「北部九州に3本の滑走路」との観点から、3空港を機能的に使うことが現実的、合理的である。(佐賀県 公務員他)

地域内の後背地人口を元に、各空港の機能分担を計画し、その上で福岡空港の移転を議論しなければならない。(福岡県 会社員)

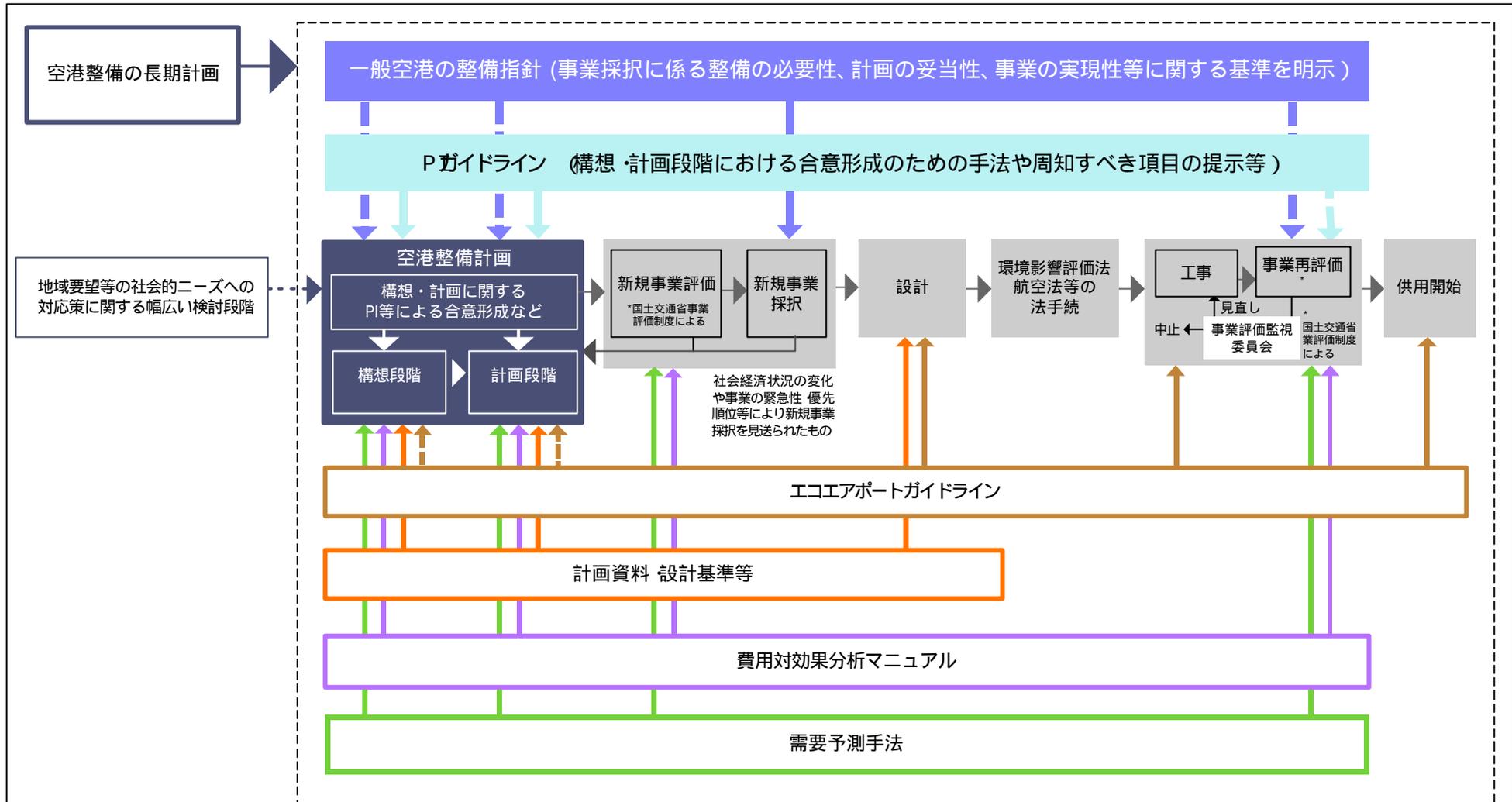
### 那覇空港について

対象空港のアクセス率、カバー率として計算された住民等の利用率などを考えて欲しい。また、必要性、地元経済効果率も踏まえるべきだと考える。

沖縄県は交通手段が航空、船しかない唯一の県であり、那覇空港は経済的に重要で、県民は玄関として使用している。観光面や物流面からも那覇空港の拡張、環境整備は必要。計画に必要性、地元への効果なども含み、那覇空港拡張整備事業を優先して行って欲しい。(沖縄県 会社員)

# 一般空港の整備プロセスと透明性向上等のための方策

参考資料 2



凡例

- 事業の透明性の確保や合意形成のために新たに導入する方策
- 枠のみ 計画の妥当性確保等のための技術的基準等
- 内容を反映するもの
- 内容が配慮されるべきもの

**対象となる整備内容** 滑走路新設 (空港の新設、空港移転、既存空港の滑走路増設または移設の何れかを示す) 滑走路延長 ターミナル地域の移転、空港能力の大幅な向上を目的とする整備等