

計画段階評価結果一覧

【那覇空港滑走路増設事業】

| 実施箇所 実施主体 | 該当基準 | 解決すべき課題等 | 達成すべき 政策目標 | 複数案との比較 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|-----------------------------------|---|--|--|---|--|---|
| 那覇空港 (沖縄県) 沖縄総合事務局 大阪航空局 | 那覇空港の 総合的な調 査段階、構 想段階にお いて実施済 | <p>(課題等)</p> <p>(1)滑走路処理容量の不足から需給が逼迫し、那覇空港利用のピーク時には慢性的な遅延が発生。</p> <p>(2)観光シーズン等において、航空便の予約が取りにくく、県経済への影響を懸念。</p> <p>(3)滑走路が1本であるため、航空機トラブル等が発生した場合、復旧作業のために滑走路閉鎖し、遅延等が発生。</p> <p>(4)滑走路のメンテナンス時間の十分な確保が困難。</p> | <p>①空港能力及び利便性の向上</p> <p>②観光促進、地域経済の向上</p> <p>③安全な輸送機能の確保</p> | <p>[案1] 滑走路間隔1,310m案 (事業費約1,900億円)</p> <p>①空港能力及び利便性の向上 <滑走路処理能力> 最大発着可能回数：現況33回/時→整備後42回/時 日発着回数：現況380回/日→整備後509回/日</p> <p>②地域振興：滑走路増設による経済波及効果が見込まれる</p> <p>③安全性の向上：一本の滑走路が閉鎖された場合でも運用が可能。</p> <p>④自然・社会環境への影響 ・自然環境では、生態系の保全対策が可能。潮流の変化域は案2より大きい、増設滑走路の内側水域の通水性確保が可能。 ・社会環境では、瀬長島及び大嶺崎周辺区域に改変は生じない。</p> <p>[案2] 滑走路間隔850m案 (事業費約2,000億円)</p> <p>①空港能力及び利便性の向上 <滑走路処理能力> 最大発着可能回数：現況33回/時→整備後42回/時 日発着回数：現況380回/日→整備後509回/日</p> <p>②地域振興：滑走路増設による経済波及効果が見込まれる</p> <p>③安全性の向上：一本の滑走路が閉鎖された場合でも運用が可能。</p> <p>④自然・社会環境への影響 ・自然環境では、砂質干潟生態系の保全対策が難しい。潮流の変化域は案1より小さいが、増設滑走路の内側水域においては、砂質干潟生態系への影響が懸念される。 ・社会環境では、瀬長島の改変は生じないが大嶺崎周辺で坪所や集落跡に影響。</p> <p>[案3] 滑走路間隔210m案 (事業費約1,200億円)</p> <p>①空港能力及び利便性の向上 <滑走路処理能力> 最大発着可能回数：現況33回/時→整備後36回/時 日発着回数：現況380回/日→整備後415回/日</p> <p>②地域振興：滑走路増設による経済波及効果が見込まれる</p> <p>③安全性の向上：一本の滑走路が閉鎖された場合でも運用が可能。</p> <p>④自然・社会環境への影響 ・自然環境では、砂質干潟生態系への影響が最も大きい。潮流の変化域は最も小さい。 ・社会環境では、瀬長島及び大嶺崎周辺区域の坪所、集落跡等に最も大きな影響。</p> | <p>滑走路間隔1,310m案 (案1)を選定</p> <p>(理由) 事業費、空港能力、自然・社会環境への影響等について比較し、PI(パブリック・インボルブメント)の意見を踏まえつつ、総合的に判断。</p> | <p>航空局 航空ネットワ ーク部 空港施設課 (課長 池田 薫)</p> |

※本件については、交通政策審議会航空分科会の答申を受け、那覇空港の総合的な調査段階(平成15～19年度)及び構想段階(平成20年度)においてPIの手法を取り入れつつ比較評価を実施済。

※国土交通省所管公共事業の計画段階評価実施要領においては、第8経過措置の第3段落に該当。