

令和元年度 空港対策特別委員会行政視察報告書

1. 視察日程

令和2年1月28日（火）～1月30日（木）

2. 視察先及び視察内容

(1) 羽田空港

騒音対策と地域振興策について

(2) 下地島空港

3月に開業した新ターミナルについて、下地島空港を活用した宮古エリアの地域振興策について

(3) 豊崎タウンプロジェクト新商業施設

豊崎タウンプロジェクトについて、空港周辺の地域振興について

(4) WBFリゾート・ウミカジテラス

瀬長島ウミカジテラスの運営について、空港周辺の地域振興について

(5) 那覇空港

3月に開業した際内連結ターミナルについて、地域振興策について

3. 参加者

委員長 神崎 勝

副委員長 藤崎 勇一

委員 伊達 孝紀 鳥海 直樹 鬼澤 雅弘 雨宮 真吾

水上 幸彦 海保 茂喜 伊藤 竹夫 神崎 利一

上田 信博 宇都宮高明

4. 視察内容

(1) 羽田空港について

【視察テーマ：空港の運営、騒音対策および地域振興策】

1月28日（火） 午前10時～ 於：羽田空港

（羽田空港の概要と管理・運営、騒音対策と地域振興策について）

羽田空港は、1931年8月25日に初の国営民間航空専用飛行場である「東京飛行場」として正式開港して以来、日本最大かつ東京、首都圏を代表する空港で、2017年には世界で4番目に乗降客数の多い空港となっている（2018年は5位）。総面積は1,516ヘクタール、年間の航空機発着回数は44万7千回（1日あたり平均約1,220回）、2018年度の航空旅客数は約

8,569万人（国内6,753万人、国際1,816万人）であり、それぞれ日本国内最大（2位はいずれも成田国際空港）である。航空貨物取扱量は約125.5万トンと国内第2位である（1位は成田国際空港）。日本航空と全日本空輸、スカイマーク、ソラシドエア、AIRDOが国内線ハブ空港として利用している。このほか、定期乗り入れ航空会社以外のチャーター便やビジネスジェットの利用も行われている。国際線は19か国・地域、32都市で一日最大往復117便、国内線は48空港で一日最大往復約500便となっている。埋め立てによる拡張により、日本最大の面積を有する空港となり、現在の羽田空港の敷地面積は、約1522ヘクタールである。これは空港を有する大田区全体の面積のおよそ4分の1を占める。2019年12月26日にターミナル北側を拡張した。日本で数少ない24時間運用が可能な空港の1つであり、深夜から未明の時間帯にかけては国際線や貨物便が発着している。国際線ターミナルの開館時間は24時間、国内旅客線については、定期便の運航時間帯に合わせ、国内線の各旅客ターミナルビルの開館時間を、第1旅客・第2旅客ターミナルとも5時から24時ころとしている。羽田空港は、東京23区内にあり利便性が高い反面、騒音問題、増便規制、小型機の乗り入れ禁止などのいわゆる「羽田空港発着枠問題」といった緊急に解決が必要な問題が存在する（航空法上の混雑空港にあたる）。これらの問題を解決するため、現在までに沖合展開事業や再拡張事業、横田空域の調整が行われている。2014年、スカイトラックスが実施した「Global Airport Ranking 2014」で日本の空港として初めて世界最高水準の5つ星を獲得した。2019年3月、スカイトラックスは、世界の空港を格付けする「ザ・ワールド・ベスト・エアポーツ・オブ・2019」で、2018年の第3位から順位を上げて、シンガポール・チャンギ国際空港に次ぐ第2位として選出し、「世界一清潔な空港」、「世界一の国内線空港」、「世界一バリアフリーな空港」にも選出した。羽田空港は、国が設置管理する、我が国航空ネットワークの中核を成す国際空港で、東京空港事務所は、滑走路や誘導路、エプロンなどの基盤施設を維持管理するとともに、航空管制、運航等の主要機能に関する業務を、650名を超える人員体制により実施している。

旅客ターミナルビル・駐車場などの施設、給油施設等を設置運営する民間事業者・航空会社・アクセス交通事業者・CIQ官署・警察・気象庁等、官民の連携により24時間のサービスを提供している。

羽田空港はこれまで航空機が安全にとんでいけば大丈夫という考えであったが、今年の台風による成田空港での旅客の滞留を契機として、最終的に旅客が空港を出て、目的地まで行くことができるよう確実にフォローしていこうという態勢となり、今まで以上に交通事業者などの関係者と情報交換するようになった。

また、羽田空港における滑走路運用については、現行は北風と南風の運用割合はおおむね6対4で、離陸・着陸合計は最大1時間80回なのだが、滑走路運用・飛行経路の見直し案として北風時は1時間90回、年間平均約6割で、7時から11時30分及び15時から19時（切り替え時間を含む）の運用とした。また、南風時は、年間平均約4割で、15時から19時（切り替え時間を含む）の運用とした。

《主な質疑》

問：騒音・安全対策について飛行高度の見直しや部品脱落に特化した抜き打ち検査を実施しているとのことだが、他に対策を講じているか。

答：騒音対策としては、飛行高度の見直しに加えて、着陸料体系の見直し、B滑走路からの運用制限や、防音工事の助成制度の拡充等を講じている。

問：騒音地域の住民に対して、地域振興策を講じるのか。すでに地域振興は出来上がっているように思われるが、今後、考えられる騒音地域とは新たに生まれる騒音地域に特化したものなのか。

答：今般の飛行経路の見直しにより、国際線の増便が図られ、インバウンド需要の増加が期待されることを踏まえ、空港の活力を地域に生かすための取り組みについて、空港内事業者とも連携して積極的な支援を行っている。

問：国際線が東京都心上空を通る新飛行ルートが3月末に始まるが、渋谷・品川の両区議会が計画見直しなどを求める決議をしたが対応は。

答：今般の羽田空港の機能強化に対し、品川区からは落下物対策や騒音低減に向けた更なる取り組み、区民への丁寧な説明と共に、新飛行経路案を固定化することがないような取り組みを求めたい、との意見をいただいている。また、渋谷区からは、羽田空港の機能強化に関しては、引き続き住民に対して丁寧な説明と安全対策等に取り組んでほしい、との意見を頂いている。国土交通省としては、関係自治体から要望頂いた騒音・落下物対策や引き続きの情報提供等を通じて、できるだけ多くの方々の理解を得られるよう、取り組んでいる。

問：成田空港騒音対策連絡協議会と類似した「羽田増便による低空飛行ルートに反対する品川区民の会」のような任意団体に対する今後の取り組みは。

答：羽田空港周辺においては例えば、大田区において東京国際空港移転騒音対策連合協議会が形成されており、これまでも地域の声を踏まえたご意見、ご要望をいただき、国としても回答や対応を講じてきたが、今後とも、様々な機会を捉え、丁寧な説明や情報提供を行い、できるだけ多くの方々の理解を得られるように、引き続き取り組んでいく。

問：航空機騒音に悩まされ、落下物の恐怖に怯えてきた成田で今まで議論してきた課題が羽田で生かされ、羽田での議論が成田で生かされるような相互の連携が必要と考えるが、どのように考えているのか。

答：例えば、2019年から羽田空港において駐機中の期待のチェック体制を確立し、落下物の未然防止に向けた取り組みを進めているが、体制確立に際しては、成田空港における機体チェックに関するノウハウを参考にしている。成田・羽田それぞれの取り組みを踏まえ、騒音対策や落下物対策を推進することは重要であると考えている。

問：異なる強みを持つ成田空港と羽田空港が、訪日外国人旅行者のさらなる増大へ対応するためには両空港の強みを生かすことが重要と考えるが、両空港の効果的な機能分担は。

答：成田空港は国際線の基幹空港としての機能を持ちつつ、豊富な国際線ネットワークを生かして国際線の乗り継ぎ需要の取り組みや国際・国内のLCC需要に対応できる空港と考えている。羽田空港は国内線の基幹空港としての機能を持ちつつ、国際線については、

国内線・国際線の乗り継ぎを含む、日本発着の直行需要に対応できる空港と考えている。

【委員所感】

(鳥海委員)

羽田空港は、2020年3月29日より新飛行経路の運用を開始し国際線を増便することになる。羽田空港の機能強化の主な取り組みとして、騒音対策では、2016年から運用の工夫として飛行高度の引き上げや、使用便数の調整、北風時の運用時間の後ろ倒し、北風時の現行到着経路に係る富津沖海上ルートさらなる活用をし2018年からは、防音工事の助成制度の拡充や騒音測定局の設置など取り組んでいること。安全対策については、2018年には落下物対策総合パッケージとして7つの対策があり1つ目に落下物防止対策の義務化、2つ目駐機中の期待の整備点検がきちんとされているのかの抜き打ち検査、3つ目に落下物の情報収集の強化、4つ目に航空会社からの部品欠落報告制度の充実、5つ目に落下物の原因分析の強化、6つ目に落下物をした航空会社への処分を行うとともに、7つ目の落下物被害への補償の充実を行うことによって飛行経路下に住まれる方々への不安を払拭への取り組みを行っていること。情報提供として、地域の説明会やマスメディア等を活用した広報など大きな3つの項目による取り組みを行っていること。上記の機能強化の追加対策として、国際線着陸料体系の見直しや新到着経路の降下角の更なる引き上げや環境影響に配慮、新着陸経路に運用にともなう教育施設等の騒音防止工事の助成、落下物防止対策基準の充実など、羽田空港の飛行経路に係る各自治体の要望に応えるべく取り組みをしている。成田空港は、内陸空港である特性があるが、羽田空港と基本的な取り組み姿勢は同様な取り組み項目として同様な考え方を持った運用をしていると思われる。成田空港と羽田空港の差別化として、国土交通省東京航空局へ以下の問いを行った。

『異なる強みを持つ成田空港と羽田空港が、訪日外国人旅行者のさらなる増大へ対応するためには両空港の強みを生かすことが重要と考えるが、両空港の効果的な機能分担はどのように考えるのか』その回答として『成田空港は国際線の基幹空港としての機能を持ちつつ、豊富な国際線ネットワークを活かして国際線の乗継需要の取り込みや国際・国内のLCC需要に対応できる空港と考えている。羽田空港は国内線の基幹空港としての機能を持ちつつ、国際線については、国内線・国際線の乗継を含む、日本発着の直行需要に対応できる空港と考えている』

羽田空港の国際線が拡充することによる、成田空港の国際線への影響が出てくる中で成田空港の成長は、成田市の成長に直結する見地から、羽田空港の機能強化は国策として重要であると考えているが、本市にとって課題が増える可能性がある。

今回の視察にて、羽田空港の機能強化には勢いを感じた。羽田空港の機能強化と成田空港の機能強化の連携の必要性。本市も成田空港の機能強化について、騒音、落下物対策についても引き続き、国、県、空港会社への提案、要望を積極的に行うことが重要であると感じる視察となった。

(海保委員)

首都圏の国際空港については、成田空港を国際線、羽田空港を国内線の基幹空港として運

用するという、航空行政上の原則で進められましたが、首都圏の国際競争力を強化するために、成田と羽田両空港の利便性向上が必要との観点から、内際分離の原則を見直す動きがあります。羽田空港の国際線を増便するため、国土交通省が東京都心の上空を通過する新たな飛行ルートの運用を、3月29日から始めることを決めました。これにより成田空港と同様に、羽田空港でも住宅地の上空を航空機が飛ぶようになります。また、航空会社の成田から羽田へのシフトも徐々に始まり、全日空の2020年度の国際線は1986年に国際線定期便の運航を開始して以来、初めて羽田が成田を上回ることとなります。成田と羽田両空港を合わせた首都圏空港の機能強化は、日本の国際競争力を高めるためにも重要ですが、羽田は今回の新ルート運用で増便の余地はほぼ限界を迎えます。一方、成田では10年以内を目途に、第3滑走路の計画の着実な建設を進めながら、成田と羽田の効果的な機能分担を検討することが求められています。内陸空港として開港以来、航空機騒音に悩まされ、落下物の恐怖に怯えてきた騒音地域住民の成田の課題が羽田で生かされ、羽田での議論が成田で生かされていくような、共通する課題を、首都圏空港として相互に連携して進められよう、今回の視察で議論し課題解決に向けてのきっかけをつかもうという思いが私にはありました。2020年の東京オリンピックやその先も見据え、訪日外国人旅行者のさらなる増大へ対応するためには、異なる強みを持つ成田空港と羽田空港が、訪日外国人旅行者のさらなる増大へ対応するため、両空港の強みを生かすことが重要で、両空港の効果的な機能分担を、どのように進めていくかが問われていると私は考えます。成田と羽田の空港問題が、ようやく同じテーブルに着いたばかりですが、今回の視察によって首都圏空港についての議論が、お互いに自分たちの課題として粘り強く継続できればと思います。

(神崎利一委員)

昭和20年にGHQによる、飛行場接收拡張工事は強引だった。48時間以内に退去命令、1,320世帯2,894名。なぜか空港建設には強引なのか。成田に於いてもその様な経緯があった。800メートル日本の滑走路から、昭和27年、昭和39年、昭和46年と海を埋め立てながら滑走路の拡張。平成19年より沖合工事をはじめ平成22年には栈橋構造による、2500m4本目のD滑走路が供用開始の予定で、1日の旅客は235,000人、年間発着回数は38万4千回で年間6670万人の利用者があり日本最大の空港である。成田空港は第2位である。

国際線は19か国32都市で1日117便。国内線48空港1日500便が運航している。国が設置管理する国際空港であり600名超の人員で運営している。民間会社に第1、第2旅客ターミナル、駐車場、貨物ターミナル、整備施設や燃料施設の運営を任せている。飛行ルートの北風見直し案として千葉県上空を飛行していたが、今後は江戸川上空を経由して都心上空から着陸に入る。住民に6回目の説明会を開催している3月29日から運用開始する。今日の視察では説明会の内容はなかったが、マスコミ報道などによると騒音問題や落下物等で都心上空からの離発着の反対運動も起きていると聞く。羽田空港は、東京23区内にあり確かに利便性が高く利用者の評価も高い。しかしながら、成田空港の建設に伴い羽田は国内線、成田は国際線という住み分けはなくなり互いに競争させるようだが、成田空港も早朝、深夜の1時間延長は認められたが、羽田は24時間運用可能であり更に拡大されていくだろう。ターミナルから歩いてホテルへ行けるようになり、そして、周辺には商業施設、イベントホ

ールなどの計画もあり更に巨大化していこう。成田は羽田の国際線増枠で路線が羽田に移り大きな被害を受けてきた。3月から3万9千回増枠することにより、一部航空会社が既存路線を一部移すことで、羽田は益々活気が出てくるだろう。

騒音対策としては、B滑走路からの運用制限や、防音工事の助成制度の拡充を講じている。渋谷区からは、機能強化に関しては、住民に丁寧な説明と安全対策取り組んでほしい、騒音対策の強化・充実も図ってほしいとの意見をいただいているとのこと。大田区においては、東京国際空港移転騒音対策連合協議会が形成されており、国としても今後丁寧な説明や情報提供をできるだけ多くの方々の理解を得られるよう取り組んでいくとのこと。落下物対策は、駐機中の機体のチェック体制を確立し未然防止の取り組みなど成田空港のノウハウを参考にしているとのこと。落下物は成田と違い都心上空から着陸の場合は非常に危険性が伴うことが考えられる。これからも羽田空港は限りなく大きな空港になり、周辺は特区を利用して開発が進むと思うが、やはり騒音問題や落下物対策が大きな問題になるだろうと感じた。

(2) 下地島空港の運用および地域振興策等について

【視察テーマ：新ターミナルの運用および地域振興策】

1月29日(水) 午後1時30分～ 於：下地島空港

【下地島空港の概要について】

沖縄県宮古島市の下地島にある地方管理空港。旅客ターミナル施設の名称はみやこ下地島空港ターミナル。1979年7月に日本国内でのパイロット養成の需要に応えるための訓練飛行場として開設された。3000m×60mの滑走路、大型機5機・中型機1機の駐機場を持ち、航空機の操縦訓練のために、日本の空港では数少ない、滑走路両端に計器着陸装置（ILS）が設置されている高度な機能を有する恵まれた地方管理空港である。以前は南西航空（現日本トランスオーシャン航空、JTA）の那覇線が就航していたが、1994年に撤退。それ以降は定期便の就航がなく、実質的に日本航空グループと全日本空輸グループのパイロット訓練専用空港となっていた。しかし、2012年3月に日本航空グループが、2014年3月に全日本空輸グループがパイロット訓練から撤退し、それ以降は国内航空各社や官公庁により散発的に訓練が行われていた。それでも年間に3億5千万程の維持管理費がかかっていた。2019年3月30日に新ターミナルが開業するとともに、定期便が就航した（現在成田国際空港に週4便）。2012年度以降、航空各社が次々と下地島空港での訓練から撤退したことを受け、沖縄県では2013年4月に当空港の利用方針案を策定する部横断的な作業班を設置する等して利活用を検討してきた。2014年7月22日には、沖縄県土木建築部が、プライスウォーターハウスクーパースとJT B沖縄の共同企業体（JV）に「下地島空港及び周辺残地の利活用促進支援業務」を委託する契約を結び、デベロッパーを募集するための要項作成に取り掛かるとともに、有識者による検討委員会を設置した。そして、下地島を7つのゾーンに区分し、そのうち、下地島空港の滑走路部分と空港周辺用地の4つのゾーン（空港および航空関連、国際都市活用、観光リゾート、スポーツコミュニティー）について利活用策を募集した。その

結果、2015年1月までに10案の応募があり、3月31日には、沖縄県が利活用事業者の候補として、以下の4事業を提案した4社を選定したことを発表した。

- ・ラグジュアリーリゾート開発：星野リゾート
- ・航空パイロットの養成：F S O
- ・マルチコプター操縦技術者の養成：A A A
- ・プライベートジェット等の受け入れ：三菱地所

三菱地所は12月25日に、同空港への旅客ターミナル建設を沖縄県に提案。富裕層のプライベートジェットだけではなく、宮古空港には未就航の国際線などの誘致を目指す。2017年1月着工、2018年5月開業という計画を明らかにした。2017年3月8日に、沖縄県がF S Oと三菱地所とそれぞれ下地島空港等の利活用に係る基本合意書を締結。F S Oは2018年度からパイロット育成事業を実施する予定で、2021年度の目標を操縦士免許取得者数73人とした。また、三菱地所は2017年6月に元々雑木林であった場所への旅客ターミナル施設の整備に着手し、目標旅客数を2018年に5万5千人、2021年に30万人、2025年に57万人とした。星野リゾートは辞退し、A A Aは調整できなかった。2017年8月に、三菱地所は開業を2019年3月末に延期することを発表(理由は建築確認申請に時間がかかること、労働力不足)。2019年3月30日にターミナルは開業し、同日に定期便が就航した。5月13日には、F S Oによるパイロット養成訓練が開始された。

【新ターミナルの運用について】



空港の施設コンセプトとして、まずキーコンセプトは「空港から、リゾート、はじまる」。

旅の始まりから最後まで、リゾート気分を味わえる空間づくり、旅行者にとって使い勝手の良い動線、エアラインの就航コスト低減につながる取り組みを目指している。

エアラインの就航コストに配慮した設計がされており、

- ① ボーディングブリッジがないことで、ブリッジ設置・運営費用の削減が図られ、ハンドリング費用の低減につながる。
- ② 自走イン・アウトにより航空機が自走するためのプッシュバックが不要で、これもハンドリング費用の低減につながる。
- ③ 供用チェックインシステムの導入、これはターミナル会社にて供用チェックインシステム、自動チェックイン機を購入することにより、エアラインによる自社システム導入が不要で、これにより初期投資の低減につながる。
- ④ 搭乗実績に応じた料金体系の導入、これは搭乗者数や預け荷物個数に応じた料金とすることでエアラインが負担する固定費を減らし、ターミナルとエアラインがリスクをシェアすることになる。

これに加え、国内線到着動線プロセスは快適かつ一直線の動線を確保するため、到着時に出発ロビーを見渡せる環境を提供し、国際線到着動線プロセスでは搭乗率85%（134名搭乗時）で最大待ち時間を20分以内と想定している。また、国内、国際両出発動線プロセスでは、有人カウンターに加えて、自動チェックイン機を設置している。

宮古島がエコアイランド宣言をしている。この「エコアイランド宮古島」に相応しい取り組みとして、「ネット・ゼロ・エネルギービル（ZEB）」に取り組んでいる。これはターミナル施設として、国が基準とするビルと比較して、68%一次エネルギーを減らす計画であり、経済産業省資源エネルギー庁の「ZEBロードマップ」においては、ZEB Readyランクに該当し、BELS（建築物省エネルギー性能表示制度）では最高ランクの認定を受けている。これは空港ターミナルとして全国初の取り組みで、ZEBの実現に対しては、経済産業省のZEB実証事業制度を活用している。また、「CLT（直交集成板）の活用」に取り組んでおり、ターミナル施設において、板の方向が層ごとに直交するように重ねて接着した大判のパネル「CLT」を、空港ターミナルとして全国で初めて屋根の構造材に採用している。1棟あたりのCLT使用量で日本一の施設となる予定である（2017年10月11日現在、CLT協会調べ）。CLTは1995年頃からオーストラリアを中心として発展してきた新しい構造材で、今後日本での普及が見込まれる。CLTの利用に対しては、林野庁の森林・林業再生基盤交付金制度を活用。沖縄県が定める地域材（沖縄県内で流通する県産又は九州材等）を使用して、地域の森林・林業再生へ貢献する。

みやこ下地島空港ジェットスターによる成田・関空路線、香港エクスプレスによる香港路線をはじめ、LCC・国際線・PJなど新たな需要を創出・受け入れする宮古圏域の第2空港として、宮古空港はこれまでの役割を継続・発展し宮古圏域の第1空港として存在感を示す。両空港は長さ3.5km、通行料無料で日本最長の伊良部大橋でつながれている。

1つの路線で、1日1便LCCが就航した場合、年間旅客数（出発到着計）は約10万人とみている。平成29年度観光統計実態調査（沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課）による宮古圏域への国内県外客の県内消費額によると、宮古圏域観光客1人あたりの消費額は78,798円で、LCC利用客の消費額は、フルサービスキャリア利用客より約15%低く、沖縄県全体を空路で訪れる外国客の消費額は100,265円である。1路線あたりの年間到着客数を約5万人、観光客比率を仮に90%、宮古圏域観光客1人当たりの消費額78,798円を乗ずると、1つの路線当たりの観光消費額は年間約35億円と試算することができる。開業念5.5万人、2021年に30万人、2025年に57万人の旅客数を目標としている。現在は国内線について1日複数回往復、国際線については開業後早期にチャーター便を、最短で夏頃に定期便を協議している状況である。

【地域振興策（地域との協業）について】

地域とスクラムを組んだ観光振興による地域活性化を目標としており、宮古島市の観光収入は2013年（入域観光客数：40万人、観光収入：183億円）から2017年（入域観光客数：99万人、観光収入：513億円）と2.8倍になっている。離島地域では、観光産業の成長が与える経済的インパクトが大きく、地域振興のために観光振興は不可欠であり、デビット・ア

トキンソン氏は「観光産業＝外貨を使ってくれる＝輸出としてカウントされる」としている。空港は最終目的地とはならないため、島内の宿泊施設・アクティビティ・2次交通・飲食・土産物屋などとのハーモニーあるスクラムを組んだ地域振興が必要と考えている。

路線誘致として、沖縄県、宮古市、沖縄観光コンベンションビューロー（OCVB）、宮古島観光協会等と密に連携した誘致活動を行っている。また、航空路線商談会への共同出展、エアライン。旅行会社への共同での訪問、現地視察（FAMトリップ）などを実施している。また、宮古島市、宮古島商工会議所、宮古島観光協会と受入環境の整備に取り組んでいる。宮古市には無料の公共駐車場の整備、観光バスの停留所など公共交通の部分で要望等をしている。また、路線バスの民間会社には宮古市から主体的に話をしてもらい、そのバスがどこまで行くのか、ホテルへのアクセスはどうなるのか等の検討をしてもらっている。

さらに、まちづくりへの参画として、沖縄県・宮古島市などが主催する各種会議に委員として参加し、リゾートデスティネーションとしての魅力向上、受入環境の整備などに関する提言を実施している。三菱地所が沖縄に参入するのが、この下地島空港が初なので、より一層まちづくりに参加していかななくてはならないとの意欲をもっている。

また、第2の空港として身近な存在になるよう、宮古諸島の観光の玄関口である空港ターミナルとして、就航航空会社とともに宮古島夏祭り・宮古島ロックフェス等の地域イベントに参加・協力している。また、空港内においても空港内マルシェ等の地域住民・観光客が楽しめる各種イベントを企画・開催している。



地域製品のブランド化への取り組みとして、空港ターミナル内にて直営の土産店、飲食店を運営し、「宮古諸島のアンテナショップ」となることを目指し、地域産品をセレクトし、販売している。また、オリジナルパッケージ、オリジナル商品の開発・販売も積極展開中である。

観光情報の発信として、ジェットスターとコラボし、就航航空会社と観光協会・地元事業者などが連携し、インフルエンサー招致、デスティネーションとしての魅力を伝えるウェブページ制作、島マップ制作、航空写真セミナー、SNSセミナーなどを実施している。

《主な質疑》

問：下地島空港新ターミナルは、ターミナルそのものが観光資源として期待されているが、どのようなコンセプトで作られ、またその居心地の良さはどこから生まれるのか。

答：就航されるエアラインの対象としてLCCがメインなので、就航コストに配慮した設計とした。共用チェックインシステムを導入したことで、通信端末を持ってくれば足りることとなり、自社システムを導入する必要がないことから、イニシャルコストがかからない。

問：宮古エリア第2の空港として、昨年3月30日に開業されたが、宮古島として、また沖縄全域へどのような効果があったのか。

答：宮古空港の利用状況がいっぱいであり、新規の参入が難しい状況にあった。そこで、せ

っかくインフラがあるので新しいエアラインを呼ぶことも含めて、宮古空港を補完することで一体として第2空港としての運用を想定した。事例として石垣空港の運用を参考とした。石垣空港は移転したのだが、移転前は滑走路も短く、受け入れ可能なエアラインの数も限られていた。石垣空港が移転と共にターミナルを拡張、滑走路を長くした。移転前と比較し、観光客数は1.5倍に増えた。空港がボトルネックで、観光に来たくても来れない、運びたくても運べない状況があり、それが観光産業や経済成長を阻んでいる。そのボトルネック解消のための第2空港であったと思っている。実際にこれまで宮古島になかった新しい需要を取り込み始めている。ターミナルとしての収入は飲食やお土産で1人平均数千円ほどだが、離島であるため宿泊前提であることを含め、宮古エリアとしての収入につながっていると考えている。

問：本土とは比べ物にならないほど強い台風の影響で、台風接近の前後は欠航便が多く出ることが予測されるが、その対策や運航効率の向上への方策は。

答：冬場の風の強さに対して特別に対策はしていない。建物は風速100mまで耐えられる仕様になっており、今年の台風では実測で風速60mとなったが、特に支障はなかった。その他に台風対策としては、直撃に備えて建物についてハリケーンファブリックの窓辺を守るスクリーンを全面に用意している。また、航空系のシステムには全て非常用発電機が備えられている。

問：北側には絶景シーンが楽しめる17エンド、南側には珊瑚も楽しめる35エンド、そして西側には下地島の名所がいっぱいという状況を、最大限に生かすための取組みは。

答：キャセイパシフィックグループのパイロット訓練が令和元年8月から始まった。タッチ&ゴーのため、下地島空港に収入としては入らないのだが、まさに17エンドでの航空機の写真を撮るために観光客が来られるので、観光資源としての価値があると考えている。この訓練飛行については、撮影する方のためにスケジュールを公開している。

問：直交集成板と呼ばれる大判パネルを屋根の構造材として採用し快適な空間づくりをサポートしたり、ネット・ゼロ・エネルギービルによる室内環境の質の維持と大幅な省エネルギー化を実現したりした取組みは、どのようなきっかけで国と連携したのか。

答：宮古島エコアイランド宣言（バージョン2）は、1000年先の未来をというスローガンに基づく取組みである。標準的なモデルとなる建物に対して、エネルギー消費量を68%減らした。エネルギーコストのかかる最大のものには空調であるので、空調のコスト削減に努めている。外からの熱を遮断することを第1に考えている。それに一役かっているのが屋根の木造化で、CLT屋根を採用した。コンクリートの屋根に比較して断熱性能が10倍高い。国策で取り組んでいる事業で補助金も設定されていることから、ZEBの制度を活用した。

問：星野リゾートが途中で開発を辞退しているが、理由は。

答：元々募集の時点ではフュージビリティスタディが終了していなくてもよいということだった。提案後に条件が折り合わず、撤退したと聞いている。

問：空港の維持費が年間3億5千万程とのことだが、県の収支はバランスが取れているのか。

答：県の収支については正直、着陸料が主な収入源なので定期便だけではペイできていない。

地方空港で土地だけで黒字になっているところは、石垣空港くらいではないか。那覇空港もペイできていないと思う。旅客で200万人いけば、上下一体でプラスになると思う。基本施設だけでプラスにしようと考えたら、500万人くらい必要である。タッチアンドゴーのキャセイパシフィックの訓練は、一回の訓練で20回くらい着陸するので、そのたびに着陸料が入る仕組みである。下地島と下地島空港で特別会計となっているので、まだまだ黒字は難しいと思う。収入がゼロなのはまずいが、直接収入としてプラスになるというより、地域として活性化してプラスになるということだと思う。

問：宮古市は特定の事業を行うことで地域振興を図っているのか。また、ターミナル運営として観光客の入れ込みに向けた戦略は。そして三菱地所としての開発計画は。

答：特定の事業としてはない。例えば冬の寒い日や雨の日の観光資源としての施設があればという気持ちはある。観光戦略としては、石垣牛が非常に著名だが、同じように宮古牛も非常に美味しいこと、マンゴーや島の野菜は味が濃くて冬は特に美味しいこと、が知られておらず、宮古は石垣に比べて島の気質なのか情報発信力が弱いところがあるので、それを踏まえた戦略を練っていきたい。最後に三菱地所としては宿泊施設が空港とシナジーがあるので、ホテルの建設を検討している。

【委員所感】

(伊達委員)

15年ほど前に、宮古島の砂山ビーチを所有する一般企業に関わっていたことがあります。3つのプライベートビーチの他、観光客に有名な小さな海岸を有する広範な土地を所有し、宮古島市民の理解を得たうえでリゾートコンド、ホテルなどを計画していた会社です。古くは、大手有名スーパーマーケットのオーナーが所有していたとの事で、人々に大きな夢を抱かせる地域です。丁度そのころ、伊良部大橋構想の話も出ており、2006年3月起工され2015年1月末供用開始となりました。とうとう完成したのかと驚きました。更に、昨年3月、成田—下地島間に週4便の定期便が就航したとの事で更なる驚きを隠せません。即ち、伊良部大橋が大動脈となり、手足の伊良部、下地が小さく動き始めたといった様子が窺えます。この日本最大の無料大橋そのものが新観光名所となり、かつての定期船(平良港—佐良浜港間)もクルーズ等の遊覧船に変更され、定期路線バスやタクシー、レンタカーなど地域振興につながると考えます。砂山ビーチから、行ってみたいと眺めていた伊良部島が手の届くところとなった訳で、宮古島市にとっても総合的にプラスとなるはずで、宮古島が毎年開催している、トライアスロン大会もますます人気を増す事となるでしょう。石垣島トライアスロンも新空港により相乗効果を発揮したとの事でした。沖縄の振興策は我が成田と異なり、観光業一色で突き進むことができます。しかも、魅力あふれる自然が豊富な事情も大きく異なります。成田においては、新勝寺、宗吾霊堂の他に人工的に目玉を作り上げる必要性があります。かつ自然を守り、公害を発生させずの開発は成田国際空港の協力無くしては困難であり、日本国土の有効活用が必要と切実に感じました。成田市内のイベントだけでは、広く旧郡部大栄や下総地区の地域振興には響かないと感じました。下地島新ターミナルについては、身の丈に合った素晴らしいターミナルであると感じました。成田空港に予定される新タ

一ミナルもこの様にあれかしと願います。成田市の歴史、風土、文化を堂々と全面に打ち出し、木材なども市内で調達したものとして、真の成田国際空港となることを願います。

(水上委員)

下地島空港視察は、昨年3月開業した新ターミナルと空港を活用した宮古エリアの地域振興についてとのテーマで三菱地所グループの下地島エアポートマネジメント(株)企画部長から施設(新ターミナル)コンセプト空港からリゾートがはじまるに基づいてリゾート気分の味わえる空間と旅行者に使い勝手のよい動線を具体化したターミナルを実際に見ながら国内線・国際線の到着・出発動線での工夫や共同チェックインシステム導入でエアラインのコスト削減の取り組み等は小さな地方空港が選ばれる空港として重要とのこと、エコアイランド宮古島に相応しい国のネット・ゼロ・エネルギーの対応で国内空港ターミナルとして初めての導入により建物のエネルギー消費量68%削減を実現しているとの説明がありました。そして昨年オープンしたばかりの施設では、ターミナル内の土産・飲食店は直営で搭乗までの時間を有意義に過ごせるための工夫とターミナルを出るとすぐにレンタカー・レンタサイクルなど移動の手段が用意されているところが空港からリゾートのはじまりを形にしたものと感じました。今回の視察では、羽田空港と那覇空港及び宮古島空港を移動のために利用したのですが、宮古島市では宮古島空港と今回報告の下地島空港があり空港利用者のすみ分けも重要となることから、2014年沖縄県土木建築部が共同企業体による「下地島空港及び周辺残置の利活用促進支援業務」を委託し島を7つにのゾーン分けしその内空港周辺用地を4つのゾーンの利活用計画を募集したことで4事業者による提案がありましたが、2社は撤退し最終的にプライベートジェット等の受け入れを提案した三菱地所と航空パイロットの養成事業が残り、2017年3月旅客ターミナル事業実施に関する基本合意書が締結されて今回の事業実施となっています。このことから、宮古島市には宮古島空港と下地島空港がある中で民間事業者のノウハウと市場調査をした結果事業実施に至ったことは、使われなくなった施設の再利用計画として大変参考になりました。現在、国においてインバウンド需要を増やすための政策が実施され沖縄においては「沖縄離島へ宮古諸島と八重山諸島及び久米島」へ羽田・成田空港からのアクセスを宣伝していますし成田空港から下地島空港への直行便が週4から7便飛んでいることから、公ではなく民間事業者の参入による事業展開が今後の地域振興策の重要な位置を占めていることを実感しました。

(3) 豊崎タウンプロジェクトについて

1月30日(木) 午前10時～ 於：豊崎タウン

【豊崎タウンプロジェクトの概要と地域振興について】

豊崎タウンプロジェクトは、大和ハウス工業株式会社が沖縄県豊見城市豊崎において本格着手した沖縄県初となる水族館(「DMMかりゆし水族館」事業主：株式会社DMM RESORTS)、ミニチュアテーマパーク(2022年3月オープン予定。2020年4月に有明でオー

ポンするのと同じ施設)、バーベキューエリアを併設した大型複合商業施設である。地上4階建て、敷地面積71,489㎡、建築面積35,809㎡、総延床面積135,000㎡(商業棟総延床面積67,157㎡、駐車場棟総延床面積67,843㎡)で、今年(2020年)4月のオープン予定。当施設は、「那覇空港」から約6km(車で20分)、那覇空港の最寄りのインターチェンジである那覇空港自動車道「豊見城・名嘉地インターチェンジ」から約3kmと、沖縄県内外からスムーズにアクセスできる立地に位置する。

大和ハウスは、沖縄南部に位置するビーチリゾート豊見城市「豊崎タウン」において、2002年12月に沖縄初のアウトレットモール「沖縄アウトレットモールあしびなー」(大和ハウスグループの大和情報サービス株式会社が運営)を開業し、分譲マンションでは、「プレミスト豊崎」をはじめ3物件303戸を供給するなど、同エリアでの開発に注力している。今回着手した「(仮称)沖縄豊崎タウンプロジェクト」は、開発が進む「豊崎タウン」において新たなにぎわいを創出し、沖縄県の住民から観光客まで誰でも楽しめるテナント数約170店舗を誇る豊見城市最大の複合商業施設である。DMMかりゆし水族館は最新の映像表現と空間演出が駆使され、東京にある水族館と同じようなものを見せてもわざわざ観光には来ないので、差別化を図るためアトラクションのような仕掛けも加えている。また、バーベキューエリアは屋上で「美らSUNビーチ」を眺めながら楽しめるものである。さらに、マルシェとレストランを組み合わせた吹き抜けのフードホールや大型スーパーマーケットを中心とした食物販、大型家電量販店、ファッション、インテリア、スモールワールドというミニチュアのテーマパーク等がテナントとなる。スモールワールドは単にミニチュアが置いてあるのではなくて、実際に全部動いている。アニメのエヴァンゲリオンの舞台である第3東京を模しており、マンションの模型は全て引き出し式の部屋を見ることができ、希望者はその部屋の模型に住民票を持つことができ、3Dプリンタで自分の87分の1サイズの模型を飾ることができる。住民会も予定している。触れることができる施設なので、お子さんが壊したりすることも考えられるが、逆に壊れてしまった場合には工事中として、バックヤードツアーとして修理中の様子も見ることができるようになっていると考えている。

豊崎タウンプロジェクトに至るまでの経緯として、元々大和ハウスは沖縄県と関係が深く、古くは30年ほど前に万座毛で残波岬ロイヤルホテルを開業し、運営してきた。住宅メーカーであるので、当然住宅もやっており、商業施設も含めた建築事業を行ってきた。すでに述べたように15年ほど前に豊崎プロジェクトから500mほどの距離の場所にアウトレットモールあしびなーを開業し、商業運営をし、併せて周辺に分譲マンション事業も手掛けている。特に分譲マンション事業に関しては、沖縄県で最多の分譲をしている会社である。そういったことから、この豊崎タウンエリアで開発の縁があった。

当施設がある「豊崎タウン」は、見た目のとおり埋め立て地で、開発公社が当該エリア21,000坪を含む約38,100坪(全6区画)について平成26年に開発に関する公募をだし、「住み、働き、そして遊び集う街」をコンセプトに街づくりが進められているエリアである。地区計画が定められており、事業地の建築は観光の促進にかかわる施設に限定され、住宅は建築できない。沖縄県土地開発公社、豊見城市、沖縄県の公的機関3者主導のもとに土地の入札がなされ、大和ハウスが取得した。

「豊崎タウン」の中心部を通る「国道331号線（豊見城道路）」が拡幅されたほか、現在「豊見城・名嘉地インターチェンジ」までの那覇空港自動車道についても、那覇空港まで延伸する「那覇空港インターチェンジ」の計画も進み、今後さらに利便性の高い土地となる。あわせて、沖縄の更なる発展を見据え、2020年春に運用開始予定の「那覇空港第2滑走路」が整備されるなど、今後さらに入域観光客数の増加が見込まれる。さらに、当施設の周辺には、沖縄県最大級の人工ビーチ「美らSUNビーチ」があり、隣接地に大型リゾートホテル（インターコンチネンタル）、観光型レストラン（名護の沖縄料理の名店、大家）、体験型工場（肉屋）等の建設、来年のオープンが予定されるなど、さらなる発展が期待されている。新たな観光地を形成していきたいと考えている。

さらに、商圈調査を実施し、発展を根拠づけるバックデータを収集した。まず、周辺居住者の特性があり、ドライブタイム圏別に見た人口・世帯数は60分圏で、84万7千人に及び、人口・世帯の増減率をみると、どのドライブタイム圏で見ても人口・世帯ともに増加傾向にある。特に、0～15分圏での増加率が高い。商圈別人口データで見ると、計画地のある豊見城市は人口6万人程度の市であるが、計画地の10km圏内は50万人近くの人口を有し、沖縄県全体の約32%を占める。年齢別人口比で見ると、計画地がある豊見城市は、全国・沖縄県に比べて20歳未満の若年層の人口比率が25.8%と突出して高く、全国的に見ても当計画地は若い世代の構成比の高いエリアである。また、一方で沖縄県は長寿の県であると言われているが、60歳以上の人口比率は、豊見城市は20%と全国平均と比較すると11%と少なく、エリア内で少ない割合である。また、家族類型別世帯構成で見ると計画地のある豊見城市は、沖縄県平均よりも核家族世帯数割合が多い。

次に、沖縄県の観光動向として、2017年度の沖縄県入域観光客数は957万人（前年比約109.2%）となり、過去最高を記録した。そのうち国内観光客は688万人（71.9%）（前年比約103.7%）、外国人観光客は269万人（28.1%）（前年比約126.3%）となり、飛躍的に伸ばしている。また、沖縄県入域観光客を月別で見ると7～9月がトップシーズンであるが、3月も高い水準となっている。年間を通して落差は少なく、安定した水準が保たれた入域客数である。観光客の消費動向としては、総消費額において外国人観光客が対前年62.1%増、観光客全体で対前年12.7%増となっている。娯楽・入場費において日本人県外観光客が対前年10.5%増、外国人観光客が対前年69.6%増、観光客全体で対前年17.1%増となっている。新施設では地元が70%、観光客が30%と見込んでいる。

競合施設概要として、沖縄県内の大型商業施設は、那覇市以北のエリアに集中しており、計画地がある空港よりも南側のエリアは、比較的競合環境は緩やかである。県内最大の商業施設はイオンモール沖縄ライカムで、ここにはない施設を造ることで、北部の方も南部の豊崎の施設に呼び込めると考えた。映画館や大型のアミューズメントパーク（ゲームセンター）もライカムに入っていたので、それ以外の施設を考えることになった。

立地概況として、周辺の大型開発計画があげられる。那覇空港では2020年を完成目標として第2滑走路の建設計画を進めており、現在135,000回/年の発着数が23,000回増の158,000回/年まで増加する見込みである。また、2017年度に国道58号線の渋滞緩和、那覇港の物流機能の強化、空港・港湾へのアクセス性向上による観光振興を目的として浦添北道路・臨

港道路浦添線の延長が行われる。また、クルーズ船の寄港回数は増加傾向（2017年515回、前年比30%増）であり、今後「東洋のカリブ構想」による国際クルーズ拠点および県内港湾の整備を行い、クルーズ船の発着港、拠点港、母港化に向けて、空路と組み合わせた「フライ&クルーズ」を推進。2021年度には、海路による外国人観光客200万人を目指している。また、沖縄中心部における慢性的な渋滞減少を目標に新しい「県民の移動スタイル」として、ゆいレールを延伸させ、高速バス及びマイカーとゆいレールを利用した「パーク&モノライド計画」が2019年の開通を目指し進行している。

施設のコンセプト、地域へのかかわりとしては、豊崎エリアとして、美らSUNビーチでコト消費が、沖縄アウトレットモールあしびなーでモノ消費がされ、そこで食・モノ・コト・サービスの総合プロジェクトである豊崎タウンプロジェクトが媒介となる。相乗効果を期待しており、ポイントカードの共用なども検討している。あしびなーは物販が中心なので、食とエンターテインメントの融合という意味では新施設が中心となる。集客の核づくりとして施設の仕掛けを行い、非日常的な体験やレジャー、観光ルートの必須スポットとなりハレ気分を楽しむ場所を提供する。また、同時に交流の核づくりとして、新たな地縁の場を提供、人の交流（街遊び）と情報の交流（SNS／観光／雑誌）により、まちあそびを通じてコミュニティから生まれる界限性を提供する。最終的には、エンターテインメントタウンとしてのビーチディストリクトの創造、地元にはない街感度を持った新たな時間消費の場、地域（豊崎エリア）のブランド化を目標としている。

《主な質疑》

問：水族館を併設した大型複合商業施設豊崎タウンプロジェクトは、新たなにぎわいを創出するとしているが、地元企業や商店街との連携をどのように進めているのか。

答：近隣のホテル、観光型レストラン、体験型工場等地権者6社と、このエリアをどのように発展させていくかについてすでに協議を進めている。東京でいうエアーマネジメントがモデルであり、例えば自販機の収入を使って清掃に用いたり、植栽に用いたりというイメージである。広島駅前のビル開発についてすでにこの手法を用いており、広島市のエリア開発の認定第1号を取得している。地域のエリアデザインの他に、送客方法などについても一応協議会のような形で活動している。他に、民間の商工会議所的な集まりである『美らサン会』が地域イベントであったり、清掃活動など社会貢献活動を行ってきていて、すでに『あしびなー』の運営において大和ハウス株式会社も会員となっているので、先ほどの協議会と一緒に地域全体をどうしていくかを課題として検討している。今後は豊見城市も入ってもらい、税的な補助等も考えられるので、官民一体となってエアーマネジメント団体となって正式な認証を受けられる活動を将来的にはやっていきたいと思っている。

問：空港周辺の地域振興の考え、そして本プロジェクトの具体的なかかわり方、取り組みは。

答：空港から車で20分の距離なので、直接空港とということではないが、集客・送客ということに関し、現状、空港からあしびなーに直接バスが出ている。今回の新施設の竣工に合わせてバスのルートを延長し、空港～あしびなー～新施設とした。開業後は新施設～

あしびなー～空港という路線バスを就航させて、送客をしていく予定である。いずれは巡回バスを走らせたいと考えているが、オープンに当たってはあしびなーと新施設との間の巡回バスを走らせるつもりである。また、新施設に入るスモールワールドというテーマパークは、施設の存在するエリアのミニチュアを予定して、有明につくるスモールワールドは関西空港をミニチュアでつくる。沖縄豊崎は当然、那覇空港のミニチュアをつくるので、スモールワールドとして那覇空港と相当な連携・コミュニケーションをしていくことになる。

問：沖縄そのものが全域観光資源と思うが、大型複合商業施設がいくつも出来ることによるデメリットはないのか。

答：限られた商圈なので、いくつも同じような施設ができれば当然厳しいということはある。しかし、商業施設の差別化を図ることで取捨選択ができる、比較購買ができるということがある。また、商業エリア全体で見ると、空港南部は商業施設自体が少ない状況なので、デメリットというより商圈として盛り上がりやすいという考えである。また、DMMが出店を決める際に3大都市圏をマーケティングしており、そのうえで年間210万人の集客が見込めるとして、約90%以上は県外からの来客を見込んでいる。マーケットそのものでいえば沖縄は離島であることから限られてはいるが、県外来客とインバウンドにより成立し、なおかつ大きなインパクトを持っていると分析し戦略を立てている。

問：ミニチュアテーマパークが2022年にオープンとのことだが、これは元々2年後にオープンだったのか、それとも同時オープンだったのが急遽2年遅れとなったのか。

答：そもそも大和ハウスとしては同時オープンが希望だったが、当時から有明でのオープンが決まっており、大和ハウスとしても出資しており、株主でもあるため関係は良好である。スタートダッシュの集客にブレーキがかかったというより、ポジティブに考えてグランドオープンが2度できるという感覚である。

問：沖縄県の構造的な問題で、道路が混雑することがあり、公共交通が逆に足かせとなり経済がまわらない等、分析されたりしているのか。

答：沖縄は元々公共交通がなく、ゆいレールも途中までしかない。むしろ駐車場のキャパ、交通渋滞が問題である。ただ、県民性としておおらかということもあり、ある程度の問題はむしろ何とかなるのでは、なるようになるさと楽観的に捉えられている。

問：これだけ大型店舗の出店が続くとやはりオーバーストアの問題があると思う。沖縄県にはまだ開発の余地があると分析されているのか。

答：開発の余地はあると考えている。今後、米軍の大きな土地が返還されるとキャンプ銀座をはじめ、戻ってくるので、その時に必要な施設の特性というのはその時にしかわからないが、全部を住宅にするわけにもいかないの、一部は住宅、一部は公共施設、一部は商業施設というまちづくりになると思われる。

【委員所感】

(藤崎副委員長)

空港対策特別委員会の行政視察3日目、この日は夕方発の復路航空便に搭乗するまでに3か所の視察を予定し、そのスタートがこの豊崎タウンプロジェクトでした。豊崎タウンプロジェクトは大和ハウス工業株式会社が豊崎タウンエリアにおいて手掛ける、敷地面積71,489㎡、店舗面積43,000㎡という巨大な商業施設で、施設には水族館やミニチュアテーマパークが併設されるというビッグプロジェクトです。目の前には、BBQ場が54ブースもあり、さらにはその54ブースがオンシーズンの休日にはほぼ埋まるという沖縄県最大級の人工ビーチである美らSUNビーチが広がります。那覇空港から約6km、那覇空港の最寄りのインターチェンジである那覇空港自動車道「豊見城・名嘉地インターチェンジ」から約3kmという沖縄県内外からスムーズにアクセスできる立地に加え、2020年春に那覇空港第2滑走路が整備されることもあり、今後さらに観光客数の増加が見込まれています。これだけ商業施設が林立する沖縄に改めて商業施設を建設することで、顧客の奪い合いなどのリスクはないのかという質問に対し、むしろ特色ある商業施設ができることで、商業施設単体としてではなく、エリアとしての発展・振興を図ることができるとのことでした。実際、今回豊崎プロジェクトが展開される敷地の目と鼻の先には、著名な大規模商業施設「アウトレットモールあしびなー」があり、このあしびなーを運営するのはほかでもない、大和ハウス工業株式会社なのです。また、豊崎タウンプロジェクトの目玉ともいえる、商業施設に併設されるDMMかりゆし水族館について、美ら海水族館と競合することはないのかとの質問に対し、逆に美ら海水族館とは非常に良い協力関係にあり、水族館で飼育する魚に関しては、日本では美ら海水族館の関連する会社、にほんさかなセンター(OSC)を通じてでないとうに入らないとのことでした。沖縄北部で運営される大規模な水族館と、那覇空港近くでショッピングとともに利用される水族館ではおのずと棲み分けはできるとの考えでした。事業者の説明の根拠は、決して希望的観測ではなく、緻密なデータに基づいて計算されており、周辺居住者の特性として、計画地から車で60分圏内のドライブタイム人口は84.7万人に及び、どのドライブタイム圏でみても、人口・世帯ともに増加傾向であること、そして特に0~15圏での増加率が高いことがわかっています。さらに、計画地のある豊見城市は人口6万人程度の市であるが、計画地の10km圏内は50万人の人口を有し、沖縄県全体の32%を占めています。また、20歳未満の人口、若年層が突出して高いこともわかっています。先に述べた沖縄県内の商業施設がどちらかといえば那覇市以北に集中しており、エリアとして振興を図ったうえでの競合環境も緩やかとの計算がされています。このように、非常に綿密かつ戦略的にプロジェクトが展開されているのは、やはり民間活力であることに尽きるのではないのでしょうか。官主導で動いたとしても、ある意味冷徹な判断はしにくいでしょうし、またかけることのできる時間やエネルギー、うつことのできる策についても限界があると思われます。我々の成田市に目を向ければ、現在空港の更なる強化がまさに進んでいる状態ではありますが、まだまだ民間活力の導入という点では足りていないと思われます。市自身が巨額の資金を投入して慣れない商業活動に苦勞するよりも、勢いのある事業者に資金とともに創意工夫を尽くしてもらおうほうが、より完成度の高い事業となると考えます。豊見城市における豊崎タウンプロジェ

クトで、民間活力を導入することで、これほどまでに完成度の高い集客施設ができるのだというものを視察することができましたので、今後の委員会、また私自身の議員活動においても、成田がよりよくなるよう生かしていきたいとおもっています。

(宇都宮委員)

豊崎タウンプロジェクト新商業施設は、沖縄県豊見城市豊崎においてこの地の近接地に、2002年12月に沖縄初のアウトレットモール「沖縄アウトレットモールあしびなー」を開業し、その後分譲マンション等同エリアでの開発を手掛けている大和ハウス工業㈱とそのグループが今年4月オープンを目指して開発を進めています。当施設は、那覇空港から車で約20分のところに位置しており、今年春の運用開始を予定している那覇空港第2滑走路の整備に合わせ今後さらなる観光客の増加を見込んでいるとのことでした。沖縄県の住民から観光客まで誰でも楽しめる豊見城市最大の複合商業施設であり、併設される「DMM かりゆし水族館」では、最新の映像表現と空間演出が駆使されるとのことです。沖縄県内の他のショッピングセンターより、空港至近の立地を生かして、30%の観光客、地元客70%と試算されていました。「MD:商品化計画」のコンセプトとして次の7点が挙げられていました。

- ① 沖縄県のアメリカンミックス文化や西海岸風スタイルのファッションやインテリア、ライフスタイルの導入
- ② 海外を感じさせるグローバルブランドが並ぶファッションストリートを導入
- ③ 沖縄ならではのローカルな食やお土産、地元産品が所狭しと溢れ昼夜問わず賑う大規模なローカルマルシェの導入
- ④ 地元の人たちが毎日楽しめるスポーツ・体験型アミューズメントや家族で楽しむミュージアム夜の賑わいをもたらすナイトスポットを導入
- ⑤ 地元民、観光客を問わずファミリーが楽しめる子ども向けのアミューズメントやキャラクターショップなどのジャパンショップを導入
- ⑥ 地元の人たちが毎日使えるスーパーマーケット、ドラッグストアや生活のプラスになるブックストアなど日常を支える機能の導入
- ⑦ 本施設や周辺ホテル、美らSUNビーチに訪れる観光客にとっての利便機能を備え、地元の人たちとの交流を促すスポットの導入

沖縄県の大型商業施設は、那覇市以北のエリアに集中しており、当施設の位置する南側エリアは、比較的競合環境は緩やかであると分析されています。しかし、沖縄そのものが全域観光資源であり、MDコンセプト等の競合性を考える時、今後どのように成長されていくのか大変興味のあるところです。

(4) WBFリゾート沖縄商業施設・ウミカジテラスについて

【WBFリゾート・ウミカジテラスの概要と地域振興】



ウミカジテラスは、WBFリゾートが手掛けた、那覇空港から車で約15分の瀬長島西海岸に隣接した傾斜地に展開する商業施設である。戦後米軍から返還された後、瀬長島は手つかずであり、不法投棄や捨て猫だらけで、「ごみの島」と呼ばれていた。市も開発しなかったが、なかなか手をつけられずにいて、そこで2012年、WBFリゾートがまず瀬長島ホテルを開発し、その後、2015年8月にウミ

カジテラスをオープンした。段階を踏み、店舗数を順調に伸ばし、最大48店舗となった。ウミカジテラス単体で年間200万人の通過人数を想定している。沖縄ならではの果物・野菜、地産メニューを中心にしたグルメ・スイーツショップ、沖縄でつくられたジュエリーやクラフトショップを販売している。そのロケーションと融合し、地中海風の新しい観光・ショッピングスポットとなっている。立地として、那覇空港の滑走路の延長上わずか数百mの距離にあり、リゾート感溢れる街並みと美しい東シナ海を見渡す絶景、グルメやショッピングが楽しめる約30の店舗などの魅力がある。沖縄本島から600mほどの瀬長島海中道路でつながった利用にあるため、飛行機を間近にのぞむことができ、また、官民共用の那覇空港では自衛隊機もみることができる。

現在、課題となっている点として、まず駐車場が少ないことがあげられる。島内の全ての駐車場を合わせて、乗用車で約650台、ウミカジテラス近辺の駐車場としては約80台、バスの駐車場7台であるので、路肩駐車が見受けられる。駐車場の増設について、市と協議し進めていきたい。課題の2点目として、夜の営業があげられる。ランチタイムなどは多数のお客が来られるが、日が落ちると一気にお客が減ってしまう。夜は国際通りなどに行くお客が多い。ホテルは現在まだ104室ほどしかない。店舗の3分の2が、スイーツも含めて飲食店であり、残り3分の1がお土産も含めて物販や三線体験などのアクティビティである。利用人数が年間を通じて昼が35万人、夜が20万人である。

《主な質疑》

問：那覇空港からの利便性・空と海を一度に楽しめる人気の観光地となっている瀬長島に、癒しと感動のアイランドリゾートとして誕生したウミカジテラスの魅力と、他のリゾート地との差別化はどのように図っているのか。

答：瀬長島は那覇空港に隣接する島で、年間来島者数は288万人（2017年度調査）と年々増加している。近隣には瀬長島ホテル、龍神の湯など人気施設もあり、瀬長島ウミカジテラスには無料で利用できる天然温泉の足湯が完備されている。そして、那覇空港に離発着する飛行機を眺めながらの飲食やショッピングを楽しめるスポットでもある。空港か

ら車で15分と那覇空港に一番近い離島としてこれからも沖縄の基幹産業である観光業の一端を担い、沖縄の発展に寄与できるよう取り組んでいる。

問：景観・食事・ショップで、南国の雰囲気味わえ、那覇空港から車で約15分という隣接地にある商業施設が、絶好のロケーションと融合する沖縄の新しい観光・ショッピングスポットとして、いままで重点的に取り組んできた実績は。

答：朝から夜まで楽しめる「瀬長島ウミカジテラス」を目指し、朝市、夜市の開催を行っている。朝市は瀬長島ホテル、総料理長監修の料理や地域のこだわり商品など取り揃え、夜にはプロジェクションマッピングを毎日開催している。

問：空港周辺の地域振興の考え、そして本施設のかかわり方は。

答：瀬長島ウミカジテラスは地元、国内、海外が集う「チャンプルリゾート」に取り組み特に地域とのかかわりを大切にしています。FC琉球とのふれあいイベント、ハロウィン、クリスマスイベントの開催、そしてミライクコンテスト（音楽、ダンス）などをおして地域振興にも取り組んでまいります。

問：朝は、モーニングなどの提供等しているのか。

答：施設は午前10時にオープンし、確かにランチタイムに対して午前中は寂しい状況だが、現在イベントの一つとして毎月第3日曜日に朝市を開催しており、これを今後週1回、2回と開催回数を増やすことで活性化させていきたいと考えている。他のイベントの開催も考えており、協力してくれる店舗については、朝8時からの営業をお願いしている。

問：雨天の場合の集客は。例えば梅雨の時期はどう乗り越えるのか。

答：半分野外の施設なので、雨天でなくても本日のように風が強い日はどうしても消費は落ちる。雨天の場合だと、正確な数字は出してはいないが、半分以下の売り上げになる店舗もある。梅雨の時期等のは、観光客向けというよりどちらかという地元の方向けのイベントを開催し、昨年は「ソトノミテラス」と銘打って、10店舗ほど屋外で飲めるバー形式の営業を行った。

問：ウミカジテラスの施設と瀬長島ホテルの運営の関連性は。

答：ウミカジテラスと瀬長島ホテルの経営は別なので、ホテル内の店舗についてはホテルのテナントとしての契約なので、例えばホテル内のレストラン等は厳密にいうとウミカジテラスではない。ウミカジテラスの開発と所有はWBFリゾートで、基本は賃貸借契約でテナントに貸している。ウミカジテラス全体の運営としては、一般社団法人瀬長島ツーリズム協会で行っていて、WBFの直営は1店舗のみである。元々瀬長島は、前豊見城市長の提案で開発を行うことになり、鹿児島等にある屋台村をイメージしていたけれども、それをWBFリゾートのほうでアマルフィのような島を造ろうとコンセプトを変え、運営は市からも援助を受けやすいように一般社団法人として協会で行うことになった。ただ、協会に所属しているものは全てWBFの社員である。

テナントの最低賃料としては税抜きで13,000円、基本ベースは売り上げに対して15%取らせてもらっている。共益費が坪で1,000円、一番小さい店舗で5坪、1店舗の最低賃料で計算すると月65,000円ということになる。

【委員所感】

(鬼澤委員)

那覇空港に隣接する瀬長島西海岸の傾斜地に展開するリゾート沖縄商業施設（ウミカジテラス）では「癒しと感動のアイランドリゾート」をテーマに今では年間約 200 万人が訪れる観光スポットとして注目を浴びています。

瀬長島ウミカジテラスは、島の利活用や交流スペースの建設を行政が行い、その後、民間の考え、アイデア、スピード、採算性、マーケティングなどのノウハウを加え、瀬長島の自然環境や歴史文化を活かした観光拠点の整備を実現するため、施設並びに設備、サービスなど瀬長島の全体のあり方を検討した上で着工し 2015 年 8 月に開業しました。瀬長島の小高い位置から斜面にできているのがウミカジテラスで、その小高い位置に「瀬長島ホテル」そして併設の地下 1,000m から湧き出る天然温泉「龍神の湯」があります。また、ウミカジテラスには 48 のテナント店があり、そのうち約 2/3 が飲食関係で、多くのお店で地元の果物や野菜を使った地産メニューを提供しています。また、残り約 1/3 のお店が沖縄で作られたジュエリーなど小物を販売しているお店などがあり、地元の皆さんや観光客もショッピングで楽しまれているそうです。

瀬長島ウミカジテラスの運営については、前市長の提案で屋台村のイメージで考えられていたようで、行政からも支援を受けられるように一般社団法人として瀬長島ツーリズム協会が立ち上げられました。そして、朝市や夜市そしてハロウィンやクリスマスなどのイベントを数多く開催して、お客様の来島をお待ちしています。また、那覇空港から車で 15 分と空港に一番近い離島として今後も沖縄の基幹産業として観光業そして沖縄の発展に寄与できるように取り組まれているそうです。また、瀬長島ウミカジテラスの課題としては、車での来島者が多く駐車場の収容力が追いついていなく、今後は駐車場の整備が必要とのことでした。

今回、瀬長島ウミカジテラスの視察で空港周辺の土地活用そして地域振興こそが、空港を核としての街づくりにとって重要であることを改めて強く感じました。また成田市においても成田空港との連携をより一層高め、民間投資などが成田空港騒音地域にも進むように今後もしっかりと取り組んでいく必要であると思います。

(伊藤委員)

空港対策特別委員会行政視察の最終日、ウミカジテラスを視察しました。ウミカジテラスは、WBFリゾートが 2015 年にオープンした那覇空港から車で約 15 分の瀬長島西海岸に隣接した傾斜地に展開する商業施設です。沖縄ならではの果物・野菜、地産メニューを中心にしたグルメ・アイスクリームなどのスイーツショップ、沖縄でつくられたジュエリーやクラフトを販売していて、その全景はまさしく地中海に浮かぶ小島です。南国の海というロケーションと融合して、新しい観光・ショッピングスポットとなっていました。営業担当者の方の説明で、瀬長島を実際に歩いて現地を見学したのですが、当日はあいにく今年始まっての最低気温。海風も強く、沖縄とは思えないほどの寒さでした。沖縄というと晴れた青空をイメージしますが、実際には台風などが多いことから、晴天が続くことのほうがむしろまれとのことでした。夜にはウミカジテラスの白い壁をうまく使ってプロジェクションマッピング

グを開催したり、島のなかには天然温泉施設もあります。視察を終えての帰りに、戦闘機が離陸するのを見ることができました。音は想像をはるかに超えていましたが、目の前で戦闘機が飛ぶのをみられるのは、なかなかできない体験で、これも貴重な経験をさせていただきました。空港近くの離島というシチュエーションは、成田では考えづらいものですが、空港から車で15分の距離にリゾート等の観光資源をつくるという発想は、成田でも考えられることかもしれません。視察当日、冬の寒い日であったにもかかわらずウミカジテラスの駐車場は満杯で大勢の観光客がきており、レストランも満席でした。私自身もまた、家族で訪れたいと思えたということは、潜在的にリピーターであり、このような施設をつくることは空港利用や雇用を含めた地域振興に大きな影響があると再認識しました。成田にも開場が待たれる新市場等の潜在的な観光資源があります。それを空港と結び付けることで、単に空港がある都市、という認識はかわるのではないのでしょうか。他の商業施設を視察したことも踏まえ、観光・地域振興に対する沖縄の本気度に圧倒された視察となりました。この視察の経験を今後の活動に生かしていきたいと考えています。

(5) 那覇空港の新ターミナルの運用および地域振興について

1月30日(木) 午後2時～ 於：那覇空港

【那覇空港の概要と地域振興】

沖縄県那覇市にある空港。国内線の基幹空港で、国管理空港に区分される。隣接する航空自衛隊那覇基地の施設が併設され、民間機と自衛隊機が巨言う道で使用している。空港用地面積は330ha（うち国土交通省が借り上げている民有地110ha）、滑走路は現在3000m×45mの1本。那覇空港旅客ターミナル、貨物ターミナルの2つのターミナルがあり、国際線12路線、沖縄県外の国内空港との間に26路線、県内の離島との間に6路線が就航している。国内の方面別旅客数は、関東、近畿の都市部が6割弱、九州・沖縄離島が3割、それ以外が1割強となっている。国際線の方面別旅客数は、台湾が4割弱、韓国が3割強、中国が3割弱となっており、全体の96%を占めている。日本トランスオーシャン航空、琉球エアコミューターが拠点としている上に、夏季を中心とした繁忙期は、日本航空や全日空などの大手航空会社を中心に臨時便が多くなる。特に駐機スポットの数が足りず、誘導路上で離着陸機が待たされるケースが多くみられることから滑走路を含めた関係施設の拡充が求められている。

また、全日空は、沖縄のアジアにおける地理的な優位性を生かし、那覇空港と国内（当初3方面）、海外（当初5方面）を深夜貨物便ネットワークで接続する「ANA沖縄貨物ハブ」を平成21年10月より運航開始している。現在は国内4方面（成田・北九州・東京・関西）、海外6方面（ソウル・上海・台北・香港・バンコク・シンガポール）と接続し、那覇空港の国際貨物量は成田、関空、東京、中部に次ぎ、国内第5位である。

2017年度の年間利用客数は2116万1,683人（国内線1752万4,761人、国際線363万6,922人）で、着陸回数は日本の空港で第5位、旅客数は第6位、国内線だけで見ると着陸回数は第2位、旅客数は第4位である。民間旅客機や貨物機、自衛隊機などを合わせた着陸回数は

8万3189回（2016年度）で、滑走路1本あたりの密度は、福岡空港の8万7198回に次いで2番目に多く、10年連続最多を更新した。沖縄観光の好調さから国内、海外路線とも順調に増えていることが要因となっている。需要予測では、今後10年以内に旅客増加に対応できなくなるとされている。需要増による容量の限界が近づいているのに加え、航空自衛隊戦闘機のスクランブル発進との競合もあり、滑走路上で事故が発生した場合には、他県との陸上交通の手段がないことから、並行滑走路の増設工事が行われている。2012年9月に滑走路増設事業の環境影響評価準備書が提出され、滑走路間隔1,310m（オープンパラレル）、増設滑走路の長さ2,700m、公有水面の埋め立て約160haの計画で、総事業費1,816億円、2014年に着工し、2019年12月に工事完成、2020年3月26日に供用開始予定である。

那覇空港と地域のかかわりとして、航空機整備施設（MRO）があげられる。沖縄県では、アジアにおける航空需要の増加に伴って航空機の数が今後20年間で約2.7倍に増えると見込まれることを踏まえ国内で初めての航空機整備事業（MRO：Maintenance, Repair, Overhaul）を中心とした航空機関連産業クラスターの形成に取り組んでいる。また、関連企業の集積を図るための誘致活動や航空関連産業人材の育成にも取り組んでいる。沖縄県の若者が沖縄を出て就職していくという現状に対し、地元で就職を可能にすることで人材育成と共に地域の活性化にも役立っている。その核となる施設として、那覇空港西側地区に航空機のメンテナンス等を実施する航空機整備施設（格納庫（大型機1機、小型機3機を格納）等）が建設された。この施設には、MRO Japan 株式会社（本社：那覇市）が入居し、平成31年1月7日から事業が開始している。

【新ターミナルの運用について】

2017年1月から建設を進めてきた際内連結ターミナル施設が供用開始となった。国内線ビルと国際線ビルを拡張、一体化した当施設には、これまでの3倍となる60ブースの国際線チェックインカウンターの設置や、Peach Aviation、バニラ・エアが貨物ターミナル地区から移転するなど、那覇空港を利用する旅客にとって使いやすい施設となっている。また、「日本らしさ」と「沖縄らしさ」を融合させた商業エリアにはショップやレストランが36店舗出店し、これまで以上に楽しい時間を空港で過ごすことが可能となっている。

① 国内線・国際線チェックインフロアの統一化

3階に国内線と国際線のチェックインカウンターを増設する。国際線はこれまで2階にあったカウンターを3階へ移動し、国内線と国際線のフロア構成を統一することにより、動線が明確になる。さらに最新の設備機器を導入し、手荷物の預け入れなどチェックインに係る時間短縮や国際線チェックインカウンター数をこれまでの20カウンターから60カウンターに増やすことで、利便性の向上を図る。

② Peachi Aviation、バニラ・エアが旅客ターミナルから発着

これまで貨物ターミナルに併設され、バスでの移動が必要であったPeachi Aviation、バニラ・エアの2社が旅客ターミナルへ移動し、旅客ターミナルからの発着となる。これにより那覇空港を発着するすべての旅客用航空便が一つのターミナルから発着でき、手続きの場所や施設の移動がわかりやすくなる。

③ 商業エリアの充実

新ターミナルには沖縄初出店の店舗を含む 36 店舗をオープンする。2 階には物販店舗を中心とした商業エリア「YUINICHISTREET」をつくり、日本人客も外国人客も楽しめるように「日本らしさ」と「沖縄らしさ」が融合した空間を目指す。お土産、日用品、雑貨、電化製品まで揃うので、出発前、到着後の購入に便利である。沖縄の結（YUI）の精神と、日本（NICHU）の魅力が混ざり合い、人と人、人とモノが出会い、結ばれていく場所、そして「日本ブランドと沖縄プレミアム」という商業エリアのコンセプトを表現する名称として命名した。

④ 人々の行きかうイベントホールを新設

新エリアの 3 階には沖縄のグスク（城）をイメージしたイベントホール「ふくぎホール」を新設した。幸福を招く福木に由来する「ふくぎホール」では、伝統芸能や PR イベント、物品販売など各種イベントの開催が可能であり、3 階と 4 階を行き来する人々の賑わいの場として活用していく。

⑤ 滑走路が見えるフードコート

3階と4階には和食、洋食、ファストフードなど様々なジャンルの飲食店舗が入居する。また、4階には滑走路を見渡しながら食事を楽しむことができるフードコートが誕生し、空港でしか味わえないシチュエーションをつくることができた。

⑥ 国内線のバスラウンジを増設

国内線の航空会社が共用で使用するバスラウンジを増設する。これまでの同時 3 便対応のバスラウンジ 2 箇所に加え、今回同時 4 便対応が可能なバスラウンジを増設することにより、国内線の増便受け入れが可能となり、更なる就航便数の増加が期待される。

《主な質疑》

問：昨年 3 月に際内連結ターミナルが本格開業したとのことだが、建設に当たってのコンセプトとその効果は。利用客の不満である利便性の向上と空港機能の強化に重点を置いた際内連結ターミナルにより、国内線と国際線をつなぐことで利便性は格段に向上すると思う。空港インフラを存分に生かしてアジアのハブ空港を目指すべきだと思うが、今回の整備を含め、本格的な国際空港化への足掛かりとなる方策は。

答：大きな特徴としては、国内国外分かれていたターミナルビルを一体的なものとしたことがあげられ、日本の基幹空港からアジアの拠点空港へと飛躍していこう、アジアの活力を取り入れていこうというコンセプトである。海外とのネットワーク路線としては、今のところ東アジアが中心となっており、韓国・中国・台湾・香港が中心で、これから沖縄県（コンベンションビューロー）と一緒に路線誘致をしてまずは現在バンコクとシンガポールに飛んではいるが、まずは東南アジアをターゲットにしていきたい。特にシンガポール路線が増えていけば、その先にあるオーストラリア等も乗り継ぎの対象にできていると思っている。東南アジアの LCC を誘致するうえで、那覇が南の玄関口と考えられ、航続距離からしても、那覇を中継するのが有利と航空会社からも言われている。そうい

ったメリットを活かしていきたい。

問：国内の主要空港の多くは国内線と国際線の建物が別棟であるが、那覇空港は連結ターミナルによって双方への移動がより容易になった。アジアを中心とした海外路線が多く、24時間の運航が可能な那覇空港は、日本各地と海外を結びトランジットができるハブ空港の役割を果たすことができる。この点、那覇空港のインフラを活用するには数々の課題があると思うが、今後、税関・出入国管理・検疫などスムーズな出入国ができるよう機能を強化することや、発着枠の拡大だけでなく24時間運用も可能となることなど、トランジット空港の役割も担うことができる空港を目指すのか。

答：第2滑走路が供用開始となり、ますます24時間運用可能な空港としての役割は重要となる。現在は6時から24時での運用となっているが、閉館している24時から6時までの間にメンテナンス等を行っている。これから深夜便や海外の長距離路線が増えていくことになると24時から6時までに飛びたいという航空会社が出てくると思うので、現在まだ課題の状況ではあるが、ターミナルビルの24時間化にも今後取り組んでいきたい。

問：那覇空港は自衛隊との共用空港で、自衛隊機による緊急発進（スクランブル）などさらに過密になっていくと思うが、自衛隊機の使用増加にどのように対応していくのか。

答：残念ながら自衛隊に関しては情報が全く入ってこない。増えるにしても減るにしても、情報が入り次第、その状況に対応することになると思う。

問：沖縄観光発展の歩みは空路拡充の歴史でもあると思う。空路を利用した沖縄への観光客はますます増えると思われるが、県が目指す観光客1,200万人に向けて、那覇空港の果たす役割は大きい。以前から、搭乗客の出迎えや悪質なレンタカー業者による違法駐車で、空港周辺に渋滞を引き起こすなどの問題も指摘されているが、このような課題の解決へ向けての今後の進め方は。そして、大きく地域振興に関しての考えは。

答：関係機関と連携して、いろんな対策をとっている。特に駐車に関しては、これまで一般車両が駐車帯を使っていたのを、一般車両は全て駐車場への駐車とし、30分無料とした。タクシー、バス、レンタカーの送迎についてもそれぞれ分類していい流れを作るようにした。車線についてもソフトコーンを置いて、二重駐車されないように工夫している。取り締まりも定期的にも実施している。今後、空港前道路、また3階の高架道路についても直線化を図り、流れをスムーズにするようにしていく。立体駐車場も令和2年度に造成する予定である。自衛隊、国に囲まれた限られた土地なので、現在のスペースで何ができるかを関係機関と相談しながらやっていく。空港の利便性をあげることが、ひいては空港を使ってもらい、航空整備事業などと合わせて業界と連携しながら雇用を創出、地域振興につながっていくと考えている。

【委員所感】

（雨宮委員）

那覇空港では、空港機能強化が着実に進められていた。その背景には、右肩上がりでも伸びている旺盛な航空需要と、観光立県沖縄の空の玄関口として相応しいサービスの強化がある。そのひとつは、内陸連結ターミナルの整備である。同空港は、国際線旅客ターミナル

の施設老朽化と狭隘化をはじめ、旅客機とターミナルを直接つなぐボーディングブリッジがないことや、国内線ターミナルと連結されていないなど、快適性、機能性、利便性に課題があったことから、内際連結ターミナル施設の整備を集中的に推し進め、2019年3月18日に供用開始を果たしている。実際に歩いてみたが人の往来も多く、説明よりも広い印象を受けた。この連結ターミナルの整備により、従前の3倍となる60ブースの国際線チェックインカウンターの設置、それにLCCのピーチアビエーション、バニラ・エアが貨物地区からの移転が可能になったという。我々視察団も成田に戻る折にピーチアビエーションを利用したのだが、その利便性向上を実感することができた。もう一つは、本年3月26日に供用開始となる第二滑走路だ。これは、那覇空港の抜本的な能力向上や利用者利便性向上に直結するものであり、年間発着可能回数は約1.8倍の24万回が見込まれている。なお、新滑走路の総事業費は約2074億円とのことであった。担当者は、「供用後はアジアのゲートウェイとして沖縄の発展に貢献する世界水準の拠点空港を目指す」と意気込まれていた。しかし一方で、軍民共用であることから近年急増する緊急発進（スクランブル）への対応も求められる。自衛隊機は新設された沖合にある第2滑走路を中心に活用されるとのことだったが、空港会社としては現時点で詳細を把握していないとのことだった。その意味では、民間機と自衛隊機がどのように棲み分けされるのかが課題になるだろう。今回の視察では、羽田空港、宮古空港、下地島空港、那覇空港、そして成田空港を利用したが、それぞれの空港特性を活かして地域の発展に寄与する機能強化がなされているように感じられた。とりわけ沖縄県の空港機能強化と同時並行に進められている、民間投資を促しながらの「空港周辺街づくり」が進展していることが印象的だった。下地島空港には三菱地所が、那覇空港の周辺には豊崎タウンプロジェクトでダイワハウス、そしてウミカジテラスにはWBFといった具合である。臨空型産業の企業立地など、新たなニーズに対応できる施設整備を今後も進めていくとのことであったが、将来を見据えた展開用地の確保は成田市においても共通する課題といえる。沖縄県の更なる飛躍の可能性を体感した視察研修を受け、第三滑走路の整備など更なる機能強化が進展するわが成田空港においても、空港利便性の向上と同時に、空港周辺の街づくりをどのように進めるべきか、課題の整理を含め検討したい。

（上田委員）

今回の視察最終日、空港近隣の商業施設等2か所の視察を終え、最後の那覇空港の視察となった。那覇空港の際内連結ターミナルが昨年3月に新設されたこと、また、第2滑走路の運用開始が間近に迫り、さらなる発展が見込まれることから、空港の運用と地域振興策を視察の目的とするものである。まず、那覇空港ビルディング株式会社から、ターミナルの説明を受けた。ターミナルビルについては、平成11年に供用開始された国内線旅客ターミナルビルがベースとなっており、それに加えて平成21年に供用開始された新貨物ターミナルビル、平成26年に供用開始された新国際ターミナルビルでこれまで運用されてきた。当初は30万人程度だった国際線旅客数も平成26年には100万人まで膨れ上がり、平成26年のオープン当初からターミナルビルが狭いという問題を抱え、平成27年にはすぐに際内連結ターミナルの設計計画がされ、昨年の新ターミナルの供用に至ったとのことだった。新ターミナルの大きな特徴としては、まず元々20カウンターであった国際線のチェックインカ

ウンターを60カウンターまで増やしたうえで、同じフロアに際内のチェックインカウンターを集中させて搭乗手続きを簡易にしたことがあげられる。次に、日本らしさと沖縄らしさ融合させた空間を演出する商業エリア、「YUINICHI STREET」をつくり、36もの店舗をオープンさせたことがあげられ、説明を聞き終えた後に実際に施設を見学したのだが、そこには以前的那覇空港とは異なる広大な空間が広がっていた。成田への復路はピーチ航空を利用したのだが、特にLCCに関して言及するなら、新ターミナル供用前の、言葉は悪いが倉庫のようなターミナルから比べると、搭乗前に食事ができること、お土産等の購入の簡便さ等から言ってもまるで別物であった。商業エリア以外でも、まだ十分に利用されているとは言えないイベントホールなども存在し、今後の発展性を感じさせられた。次に、那覇空港事務所から那覇空港の第2滑走路についての説明があり、これについては那覇空港を視察する前に空港周辺の地域振興策として視察した瀬長島ウミカジテラスが実は第2滑走路と目と鼻の先にあり、その全景を観ることができた。瀬長島で爆音とともに軍用機が離陸する光景を目にしたが、そもそも那覇空港は航空自衛隊那覇基地の施設が併設されており、民間機と自衛隊が共有で使用している。自衛隊機の使用増加については国策であるから粛々と受け止めたいとのことだった。平成24年のLCCの就航から格段に旅客数が伸び、発着回数の増加により遅延が多く発生したため、今回の第2滑走路の供用開始となった。24万回の発着回数を見込むが、現状16万回強の発着回数がいきなり倍近くなることはなく、台風の影響で、一日500便が4、5日飛べなければすぐに2~3千回の減便となってしまうとのことだった。那覇空港は観光に特化することが可能な空港であるから、ビジネス等の他の面も考慮せざるを得ない成田空港とはおのずと性質を異にするとと思われる。しかし、空港周辺の商業施設や、交通についての連携を見ると、成田市のあるべき姿の一端を覗いたような気がした。空港周辺の地域振興に力を注ぐことで、ひいては空港自体も活性化し、相乗作用が期待できるのである。韓国との関係や、新型コロナウイルスが問題となる時、明るい未来ばかりではないが、確固たる地域振興を行っておくことが、更なる発展の基礎となるのではないかと考える。

【委員長総括所感】

令和元年度の空港対策特別委員会の視察は、私が空港対策特別委員会の委員長となって初めての視察でした。今後、さらに運用が拡大される羽田空港を視察したいと思っており、那覇空港での際内連結ターミナルや宮古島の下地島空港の新ターミナルの供用開始についても伺いました。羽田空港と下地島空港、那覇空港に加え、那覇空港に関連して、空港周辺の地域振興のモデルともいえるプロジェクトである豊崎商業プロジェクト、WBFリゾートが運営するウミカジテラスを視察先として選定しました。

【羽田空港】

羽田空港については、前述のようにかねてから日本国内で視察するならば羽田空港だと思っていましたが、なかなか改めて羽田空港を視察するという機会が得られず、私の中で宿題となっていました。2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を機に、成田空港と羽田空港は今まで以上に連携していかなければならないこと、羽田空港でも飛行ル

ートの変更等があり、落下物問題や騒音問題が現実味を帯びていることから、ぜひとも情報を交換し問題点と解決策を共有したいと、今回の視察先として選ばせていただきました。

羽田空港では、騒音対策として飛行高度の見直しに加えて、着陸料体系の見直し、B滑走路からの運用制限や、防音工事の助成制度の拡充等を講じているとのことでした。また、飛行経路の見直しにより、国際線の増便が図られ、インバウンド需要の増加が期待されることを踏まえ、空港の活力を地域に生かすための取り組みについて、空港内事業者等とも連携して積極的な支援を行っているとのことでした。他にも、渋谷・品川両区議会への対応や、情報提供のあり方などについて意見をいただき、羽田と成田がそれぞれの取り組みを踏まえて騒音対策や落下物対策を推進することは重要だとの考えを示していただきました。成田と羽田がともに発展していくことが必要との認識は共通しており、さらなる協力関係を築いていくことが必要だと感じました。

座学の後、空港内の施設を見学させていただきました。あいにくの雨模様の中、また、沖繩に向かう前の限られた短い時間の見学だったのですが、管制塔や4本目の滑走路の運用などを見ることができ、成田空港とはまた違った空港の姿に素直に驚きました。羽田空港内にある橋により、東京湾で24時間日陰になってしまう場所があり、そこでムール貝が異常発生した等のエピソードも聞くことができ、また改めて個人的にでも空港見学に来たいと思った次第です。

【下地島空港】

視察2日目、宮古島の下地島空港を視察しました。下地島空港は昨年3月に供用開始され、成田との間にLCCが就航したことから、地域振興策を含めた空港の運用について教授いただきたいと思い、視察先として選ばせていただきました。ぜひとも直行便で行きたかったのですが、スケジュールの関係から、宮古空港からバスでのアクセスとなりました。観光名所といわれる伊良部大橋を渡り、これも宮古名物の警察官型の人形「宮古島まるくん」を確認し、下地島空港に到着したのですが、実際に空港をみて、様々な工夫に感心しました。出発便を待つ場所は手持無沙汰で暇なのが通常ですが、なんと待合所自体が洒落た大きなフードコートになっており、そこには秀逸なデザインのコーヒーショップなどもあり、出発便の待ち時間もくつろいで、退屈もせず待つことが可能というものでした。屋外に出ると南国風の噴水があったりするなど、一見空港には見えないような仕掛けが多く施され、空港の前にはこれも優れたデザインのシェアサイクルが整備されており、事前に情報として得ていたインスタ映えする空港というのは、評判倒れではないなと感じました。また、ターミナル施設の所有は三菱地所、運営は三菱地所・國場組・双日JVが出資する下地島エアポートマネジメントという新会社が担っており、民間の活力を取り入れているからこそその様々な工夫があるのだなとも感じました。説明によると空港周辺の土地は次々に買われており、開発が進んでいるとのこと、まさにこれから伸びていく空港を目の当たりにし、このような空港自体の滞在に魅力をもたせる工夫、待ち時間をそれと感じさせないような仕掛けを成田もすべきだと考えさせられました。

【豊崎タウンプロジェクト】

視察3日目、最終日は帰成の前に3か所を視察するというハードスケジュールでした。そ

の1番目、那覇空港から20分ほどの距離にある豊見城市の豊崎タウンプロジェクトを視察しました。豊崎タウンプロジェクトとはダイワハウスが運営する、沖縄で水族館が併設された初めての商業施設で、他にもミニチュアテーマパークやバーベキュー施設があり、那覇空港のアクセスの良さも手伝い、多くの集客を目標とするプロジェクトです。多くの商業施設がある中、当然パイの奪い合いも考えられます。また、商業施設の中に水族館を造るといまままでにない試みをすることで、空港近郊のエリア自体の活性化だけでなく、施設内にもサプライズの演出を考えていました。同施設は美ら海水族館とライバル関係になるのではという質問にも、美ら海水族館とは非常に良い協力関係にあり、これは水族館に卸す魚に関しては、美ら海水族館の関連会社（にほんさかなセンター、OSC）が日本でほぼ唯一の会社であり、美ら海との協力関係なしでは事業自体が進まないとの説明をうけ、那覇空港周辺で手軽に水族館に行きたいときには豊崎タウンに、ジンベエザメを見たいということであれば美ら海水族館に、と棲み分けができており、競合施設うんぬんではなく結果として沖縄全体が盛り上がりよという認識が共通しているとのことでした。このように成田でも意欲ある民間会社に、結果として空港周辺の商業施設などの地域振興を担ってもらうことができれば、官民一体となった地域の活性化を強力に進めることができるのだと再認識した次第です。

【WBFリゾート、ウミカジテラス】

豊崎タウンプロジェクトの視察の後、最終日2番目のWBFリゾートが運営するウミカジテラスを視察しました。ウミカジテラスは、那覇空港から車で10分ほどの距離にある、瀬長島という小島にある地中海風のリゾート施設で、海に面して空港を望めるというロケーションから、多くの観光客で賑わっています。

私たちが視察した日は、沖縄はあいにく今年に入ってから最低気温を更新し、強烈な海風に吹かれたこともあり、コートを着なければならぬほどの気候だったのですが、それでも屋外のサンドイッチ、ハンバーガー、アイスクリームなどのお店には多くのお客が来店していました。元々は騒音がひどく、野球場しかなかった瀬長島を沖縄屈指の観光スポットに変え、地元の雇用を創出したことも見事ですが、空港の目の前、第2滑走路の至近距離の小島をまるまる全部観光スポットにしてしまうという発想は、沖縄が観光に特化できるというアドバンテージを抜きにしても、オンリーワンをつくるという点で、成田にも見習うことができるのではないかと思います。

【那覇空港】

視察最終日3番目、いよいよ最後となる那覇空港の視察となりました。那覇空港を視察先としたのは、昨年3月に際内連結ターミナルがオープンし、さらに2本目の滑走路の供用開始を目前にしていることから、空港の運用と地域振興策についての教授を受けたいと考えたからです。

那覇空港は沖縄観光の発展と共に順調に旅客数が増え、平成26年の新国際ターミナル供用開始時にはすでに想定数を上回る旅客数を処理し、狭いとのクレームを受けてきたこと、国内線と国外線のアクセスが悪く、またLCCも貨物ターミナルでの運用を余儀なくされてきたことから、ターミナルの増築が早くも平成27年から検討されてきたそうです。また、地域振興として空港周辺の施設に対し、直接の支援等はしてはいないものの、例えば連絡バス等

のインフラ面を整備し、電車がなく、限られた区間のモノレールとバスしか公共交通機関がない沖縄で、アクセスの支援をしているとのことでした。4月から供用が開始される新滑走路は、ウミカジテラスの目の前にあり、望むことができたので、座学の後、できたばかりの際内連結ターミナルを見学させていただきました。実際に歩いてみると、数字上のスペックを超えた広さを感じさせられ、LCCのカウンターも以前訪れた時とは見違えていました。連結ターミナル内には沖縄ならではの物産や食事の施設も数多くあり、地元産の商品を武器にするといったことも、今後市場の開場が予定される成田にとっては非常に参考になると思いました。

【視察を終えて】

今回は3日間で5か所を視察し、特に3日目は3か所を視察するという強行軍で、視察以外はほとんど移動というというハードスケジュールでした。羽田、沖縄ともに天気に恵まれず、雨もしくは強風の中の視察となってしまいましたが、羽田と沖縄のもつエネルギーに背を押された視察であったように思います。それぞれの立地特性を最大限に生かし、個別化を図ることでオンリーワンを目指すという意味では、成田空港、そして成田市にもまだまだ手法が存在することを再確認できました。委員会として、地域プラン、落下物対策、騒音対策、地域振興策等々、検討していくべき課題はまだまだありますが、今後これらについて検討していく際には、ぜひとも今回の視察の経験を生かした、説得力のある議論をしていきたいと考えています。

空港対策特別委員会

委員長 神崎 勝