



平成 19 年度

宮古島市「下地島空港等利活用計画書」



平成 20 年 3 月

宮古島市

宮古島市『下地島空港等利活用計画書』の策定にあたって

このたび、「下地島空港等利活用検討委員会」の答申を受け、空港および周辺公有地の利活用について、地元宮古島市としての政策方針ならびに具体的活用指針等を定めた『下地島空港等利活用計画書』がまとまりました。

各位ご承知の通り、下地島空港は、昭和 54 年 5 月に公共用飛行場（第三種空港）として設置許可を受け、同年 7 月に供用開始、11 月にパイロット訓練が開始されました。

本空港の建設をめぐるのは、当時、地元伊良部町、宮古圏、ひいては沖縄全体の振興に役立つとする誘致派、軍事利用を懸念する反対派との間で、地域社会を二分する不幸な対立も生じました。しかし、さまざまな経緯を経て、いわゆる「屋良覚書」による軍事利用をしない・させないとする旧琉球政府と日本政府との合意が成立しました。

他方、空港を核とする地域の振興は、当時、地元がその建設を受け入れるにあたっての最重要条件となり、その推進と実行が強く期待されました。しかしながら、本空港の立地・機能を活かした地域振興は、残念ながら、今もって十分に具体化していないのが現実と言えます。

このような空港建設の背景と出自、今日に至る経緯等をふまえ、私たち宮古島市は、下地島空港および周辺公有地活用に関する基本政策方針を、「平和利用」と「地域振興」と決めました。そして、これを具現化する各種プロジェクト/事業の指針と新機軸を、広くアジア太平洋地域に寄与する「国際公共財としての利活用」と致しました。

平成 17 年 10 月の新市・宮古島市誕生を機に、下地島空港は、文字通り「宮古全体の資産」となりましたが、地元自治体として、この空港等利活用事業を「21 世紀の宮古圏振興を牽引する最重要施策」に位置づけ、強力に促進していくことは言うまでもありません。

同時に、本空港の利活用は、今後の沖縄全体の振興にとっても極めて重要な政策課題であり、「新しい時代のニーズに適合する航空拠点」としての活用が大いに期待されると考えます。

折しも今、沖縄県においては、周辺アジア地域をはじめとする国際社会と、多角的に、かつ、より密接に結びついた「新時代の沖縄振興」を先導する「沖縄県アジア・ゲートウェイ構想」が、施策／プロジェクトの両面で本格始動しつつあります。

ここでは、国際的人材の受入れ・育成の推進を掲げる政府方針もふまえた「高度人材ネットワークハブの形成」、「アジア共通の課題に関する研究・協力ハブ機能の強化」等の重点分野が提起されています。

本『下地島空港等利活用計画書』では、かかる県方針をもふまえながら、当該空港の新たな活用方策として、

平常時における「国際的な航空関連教育」の拠点形成

－ 空港を核とするアジアの民間人材の育成 －

非常時における「災害時等国際緊急支援活動」の拠点形成

－ 空港を拠点とする新たな国際貢献の推進 －

を提起しています。

この新たな空港活用方策は、目下、県が主導する「アジア・ゲートウェイ構想」推進に合致すると同時に、国際社会における日本の相対的地位の低下等も懸念される今般の諸情勢において、「沖縄／宮古発の新たな国際貢献」として大きな意義を有するものと確信します。

宮古島市としての理念、そして新時代へのビジョンが込められた、本『下地島空港等利活用計画』の実現に向け、関係各位、関係機関、そして、広く県民の皆様方のご理解と特段のご支援を衷心よりお願い申し上げます。

2008年3月31日

沖縄県 宮古島市長

伊志嶺 亮

平成 19 年度 宮古島市 下地島空港等利活用計画書

<目次>

はじめに	1
下地島空港の利活用について	5
1. 下地島空港の利活用に係る現況と問題点	5
2. 下地島空港の特性と利活用方策案の整理	27
3. 新たな下地島空港の利活用に向けた戦略的検討	35
下地島土地利用計画について	49
1. 下地島土地利用計画策定の背景と意義	49
2. 下地島土地利用計画	65
下地島空港及び空港周辺公有地利活用の推進方策	75
1. 空港及び空港周辺公有地の利活用促進に向けた論点整理	75
2. 官民協働による利活用促進戦略の検討	87
3. 今後の重要課題と宮古島市としての推進事項	88
別添資料	
「下地島空港等利活用計画書」策定ワークショップ	95

はじめに

下地島空港は、昭和 54 年 7 月、我が国唯一の大型航空機の乗員訓練機能を具備した第 3 種空港として開港した。

以来、約 30 年が経過し、その間、旧伊良部町の就業形態を変化させるなど、地域振興に大きな影響を与えてきた。

空港誘致に際し、旧伊良部町においては、下地島空港の機能とその背後にある広大な未利用地（以下、「空港周辺公有地」という。）を活用した振興開発に大きな期待を寄せたものの、旧伊良部町における国庫補助等の導入による活性化事業が一部推進しているのみで、実現性のある計画はほとんど無く厳しい状況が続いている。

下地島空港の建設をめぐるのは、当時、地元だけでなく沖縄県全体の振興に役立つとする誘致派と軍事利用を懸念する反対派との間で、地域社会を二分する不幸な対立も生じた。しかし、さまざまな経緯を経て、いわゆる「屋良覚書」により、軍事利用をしない・させないとする旧琉球政府と日本政府との合意が成立した。

平成 17 年 10 月の宮古島市誕生を機に、下地島空港は、文字通り「宮古全体の資産」となった。

下地島空港の利活用は、宮古圏はもとより、これからの沖縄県全体の振興にとっても極めて重要な政策課題であり、新たな時代のニーズに適合する「航空拠点」としての活用など幅広い検討が期待される。その際、これまでの歴史的な経緯に基づく「平和利用」と「地域振興」は、その基本要件となる。

また現在、団塊の世代職員の大量退職に伴うパイロット並びに整備士等の養成（人材の確保・育成など緊急的対応を要するニーズの発生）や中国等アジアでのパイロット不足が社会問題となっており、それらへの対応も今回の検討課題となる。

新市・宮古島市においては、

宮古圏全体の資産としての下地島空港のあり方（戦略的な利活用方策）

空港を核とする下地島全体の政策的な位置づけ（総合的な土地利用方針等）

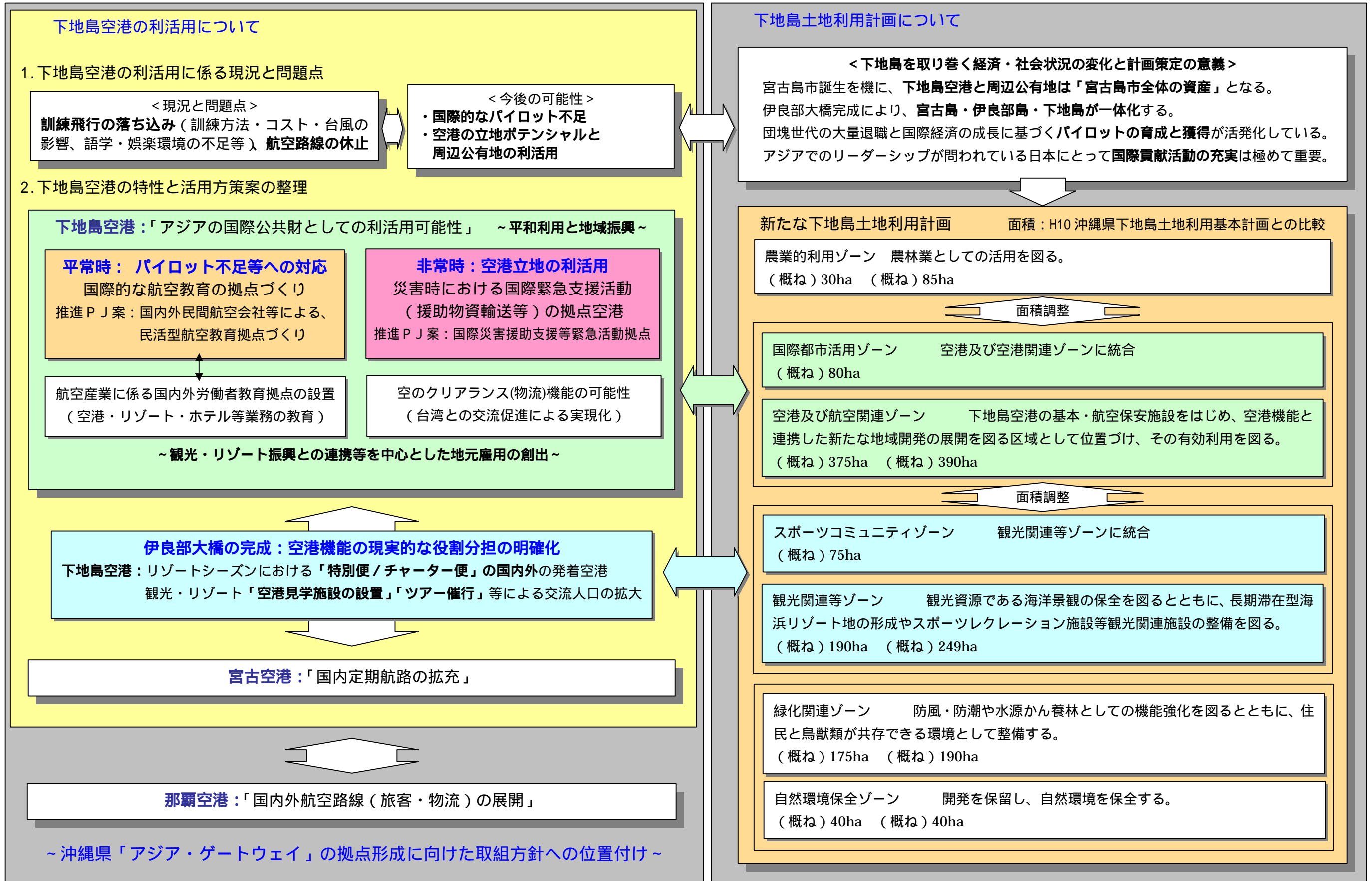
伊良部架橋プロジェクトとの効果的・戦略的な連携

（公共投資の効果拡大：伊良部大橋建設 下地島空港利活用等）

などの諸課題が挙げられるが、現に存在する下地島空港の利活用は、新市の地域振興計画・戦略を牽引する先行的な検討課題と言える。

地方分権改革、また、既存の資源を生かした自立型の地域づくりなど、地域の主体性・主導性の発揮（ローカルイニシアティブ）がますます重要性を増す。宮古島市としては、対沖縄県／対国／対関係機関等への問題提起も念頭に、下地島空港及び周辺公有地の利活用について、内外の諸動向を見据えつつ、地元自治体としての指針づくりなど戦略的なアプローチを図っていくことが今回の目標となる

平成 19 年度 宮古島市「下地島空港等利活用計画」の概要



下地島空港の利活用について

1 . 下地島空港の利活用に係る現況と問題点

(1)下地島空港の利用状況

(資料：下地島空港の概要 沖縄県下地島空港管理事務所)

1) 下地島空港の概況

下地島空港は、沖縄県が旧伊良部町(現宮古島市)・下地島に設置し管理する第3種空港で、昭和54年7月に供用開始した、我が国唯一の民間ジェットパイロット専用の訓練飛行場である。

3,000m×60mの滑走路が整備され、機長や副操縦士への昇格や機種移行並びに空中操作、離陸・着陸、計器飛行、異常緊急時操作などの操縦訓練が行われている。

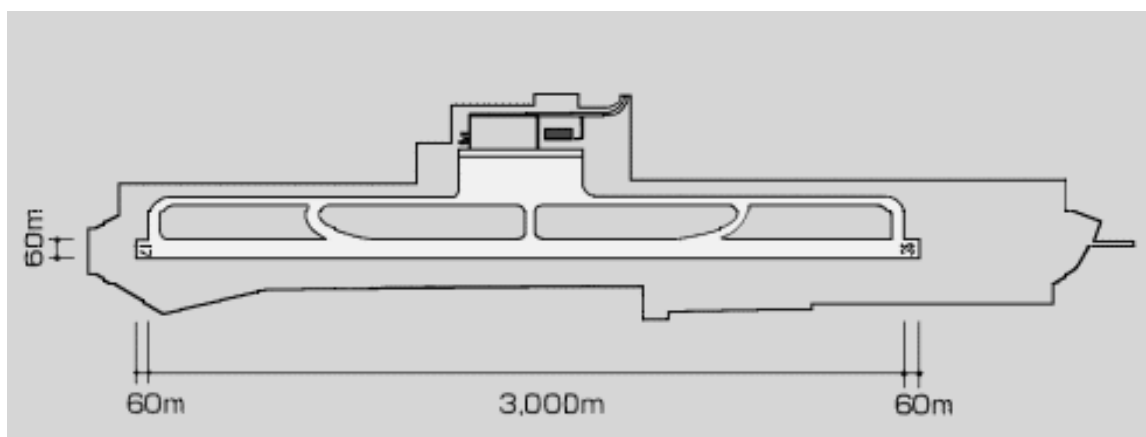
空港の利用については、民間航空機の運航や訓練に限られているが、給油などを目的に自衛隊機と米軍機の飛来が繰り返されている。

昭和55年には那覇を結ぶ定期便が就航していたが平成6年に運休。更に、平成19年4月には那覇・下地島間の不定期便が就航するも同年6月に運休。以後、那覇を結ぶ路線は運航していない。



< 空港の諸元 >

項 目	概 要
種 別	第3種空港
設置管理者	沖縄県
所在地	宮古島市伊良部地区
標点位置	北緯 24°49'36? 東経 125°08'41?
標 高	7.58m
空 港 面 積	3,615,000 m ² (361.5ha)
着 陸 帯	3,120m×300m
滑 走 路	3,000m×60m LA-1 N14°30'02?W : 真方位
誘 導 路	3,880m×30m
エ プ ロ ン	129,200 m ² 大型ジェット機用 5 バース、中型ジェット機用 1 バース
照 明 施 設	飛行場灯台、進入灯、進入角指示灯、滑走路灯、 滑走路中心線灯、接地帯灯、誘導路灯、風向灯等
航行援助施設	VOR/DME、ILS、ASR、SSR
運航時間の概要	08 : 00 ~ 19 : 30 (11 時間 30 分) *平成 20 年 4 月 1 日適用



2) 沿革

～「地域振興」が地元が空港の建設を受け入れた前提条件となっている～

昭和 40 年前後、航空需要の伸びは世界的に著しく、それに対応して旅客機も大型化・ジェット化が急速に進んだ。

しかし、ジェットパイロットを訓練する飛行場が国内に無く、米国等において訓練している状況であった。

こうした背景や航空会社の要望に加え、昭和 40 年 6 月には行政監察結果で「民間航空機乗員訓練飛行場の確保に努める必要がある」との勧告がなされた。

これに基づき当時の運輸省は全国的に訓練飛行場適地検査を実施した結果、昭和 43 年 12 月に旧伊良部村・下地島を最も優れた立地条件を備えた最適地として候補地に挙げた。

これを踏まえて当時の琉球政府は、離島振興の観点から昭和 44 年 11 月に同訓練飛行場の誘致を決定した。その間、地元旧伊良部村、宮古圏、ひいては沖縄県全体の振興に役立つとする誘致派と軍事利用を懸念する反対派との間で地域社会を二分する不幸な対立も生じた。

昭和 46 年 2 月、旧伊良部村議会は誘致を決議。誘致に際しては、下地島空港建設当時に国・当時の琉球政府が確約した「地域振興」が、地元が空港の建設を受け入れるにあたっての条件であり、その推進と実行が期待された。

昭和 46 年 8 月、「軍事利用をしない。させない」とする「屋良覚書」が当時の琉球政府と日本政府により合意した。

昭和 47 年 4 月から実質的に空港建設に着手。昭和 48 年 7 月には非公共用飛行場として設置許可されたが、昭和 54 年 5 月に沖縄県が設置管理する公共用飛行場（第 3 種空港）として新たに設置許可（設置替え）された。そして、昭和 54 年 7 月に供用開始し、翌年 11 月からは航空会社による本格的な訓練が開始されて以来、国内唯一の民間ジェット機のパイロット訓練飛行場として活用されている。

昭和 55 年 11 月から那覇・下地島間に南西航空（現日本トランスオーシャン航空）の定期便（YS-11）が就航したが平成 6 年 7 月に運休、また、平成 19 年 4 月には北海道に本社を置くエアトランセ株が那覇・下地島間不定期便として就航したが同年 6 月に運休し、それぞれ現在に至っている。

これまでの、沿革は次のとおりである。

年・月	内 容
S 4 0 . 6	行政監察が民間航空機乗員訓練飛行場の必要性を勧告
S 4 1 . 1 0	航空審議会が運輸省に対してジェット機の訓練飛行場の早期整備を答申、航空会社からの訓練飛行場設置要望。運輸省は適地調査を開始。
S 4 3 . 1 0 ~ S 4 3 . 1 2	運輸省は訓練飛行場候補地を選定するため、南西諸島 5 地点（宮古島、下地島、石垣島、多良間島、西表島）を視察。結果、下地島を立地条件を備えた最適地として候補地に挙げた。
S 4 4 . 2	伊良部村の村長と議会代表が那覇へ。琉球政府砂川通産局長、柴田日航支店長から事情を聞く。
S 4 4 . 3	伊良部村議会第 12 回定例会にて、訓練飛行場誘致決議
S 4 4 . 4	沖縄本土復帰要求郡民大会で訓練飛行場の誘致計画に反対することを決議。賛否両派の対立が激化。
S 4 4 . 5	伊良部村は誘致条件整備のため下地島訓練飛行場調査研究会結成
S 4 4 . 6	砂川通産局長来島。村、議会、地主、教職員会、農協、漁協に説明
S 4 4 . 8	下地島訓練飛行場調査研究会、調査結果を村長に提出
S 4 4 . 9	琉球政府知念副主席、地元住民説明のため来島。失敗に終わる。
S 4 4 . 9	平良市において、郡民総決起大会開催され、誘致決議。
S 4 4 . 1 1	琉球政府は、訓練飛行場の誘致を決定。行政主席より総理府総務長官に対し、正式に訓練飛行場誘致を要請。
S 4 5 . 9	訓練飛行場誘致反対派の譜久村氏、伊良部村長に当選。伊良部村議会は第 18 回定例会において、昭和 44 年 3 月の誘致決議を白紙撤回。
S 4 6 . 2	伊良部村議及び村民代表による本土飛行場の調査報告を受け、伊良部村議会は第 11 回臨時会において再び誘致決議
S 4 6 . 3	伊良部村議会は、下地島訓練飛行場誘致に係わる 23 項目の条件を議決
S 4 6 . 8	琉球政府と日本政府により「屋良覚書」合意
S 4 6 . 1 1	琉球政府と下地島地主会との間で用地買収についての確認書を締結
S 4 7 . 4	下地島訓練飛行場建設に着手
S 4 7 . 5	沖縄、日本復帰
S 4 8 . 2	「下地島訓練飛行場の建設に関する覚書」を沖縄県副知事と運輸省航空局次長間で締結
S 4 8 . 7	下地島訓練飛行場設置許可（非公共用）（R/W 3,000m、設置者：沖縄県）
S 5 1 . 5	「訓練飛行場に係る管制、無線及び気象施設の国による建設管理について」沖縄県知事より運輸大臣に要請

S54.3	沖縄県議会「自衛隊等軍事目的に使用させない」付帯決議議決 下地島訓練飛行場竣工
S54.4	沖縄県と運輸省は「西銘確認書」合意
S54.5	公共用飛行場（第3種空港）として設置許可（設置替え：沖縄県）
S54.7	供用開始（R/W 3,000m）第3種空港に政令指定
S55.11	民間航空機パイロットの本格的な訓練開始 那覇・下地島間に南西航空(株)の定期便（YS-11）が就航
S57.4	伊良部村から伊良部町へ移行（町政施行）
S59.1	県は伊良部町に対し「下地島の土地利用に関する指針」を提示
S59.4	県は運輸省に対し「下地島の土地利用に関する指針」を説明
S63.4	伊良部町は「下地島土地利用計画」を県に提出
H元.7	県「下地島土地利用基本計画」策定
H5.8	施設変更（エプロン拡張）許可
H6.7	日本トランスオーシャン航空（旧南西航空）定期便運休
H7.6	施設変更（エプロン拡張）供用開始
H10.3	県「下地島土地利用基本計画」の一次改訂
H17.10	5市町村（平良市、城辺町、下地町、伊良部町、上野村）合併し、宮古島市誕生
H19.4	エアトランセ(株)による那覇・下地島間不定期便就航
H19.6	エアトランセ(株)による那覇・下地島間不定期便運休

3) 訓練の状況

～ 訓練離発着回数や航空機燃料譲与税の落ち込みから近年増加へ～

訓練の内容

社名	機 種	内 容	科 目
日本航空インター ナショナル (JAL)	B777、B767-300、DC-10、 B767-200、B737、B747	(機長)昇格・機種移行 (副操縦士)昇格・機種移行	空中操作 離陸・着陸 計器飛行 異常緊急時操作 (JTA、RACのみ)
全日本空輸 (ANA)	B767-300、B737-500 A320、CRJ-100、DHC8-400	(機長)昇格・機種移行 (副操縦士)昇格・機種移行	
日本トランスオー シャン航空 (JTA)	B737-400 B737-200	(機長)昇格・機種移行 (副操縦士)昇格・機種移行	
琉球エア・コミュ ター (RAC)	DHC8	(機長)昇格・機種移行 (副操縦士)昇格・機種移行	

年度別訓練状況

訓練時間及び離発着回数とも平成4年度をピークに平成13年度まで低減傾向が続いていたが、平成14年度以降は増加傾向が見られ、平成18年度実績は前年度に比べ、それぞれ34%前後の増加となっている。

平成4年度から平成13年度までの低減傾向の要因として、

- ・ シミュレーション機器の性能向上とともに、諸々の訓練に対する法的規制緩和で実機訓練を必要としないシミュレーションによる資格取得が可能となったこと。
- ・ 円高ドル安の影響を受け、航空会社にとっては米国での訓練の方が経費の節減になること。(ANAの海外乗員訓練所の開設：平成13年開設、米国カリフォルニア州など・・・ANAホームページより)

などに加え、台風の影響や語学・娯楽環境の未整備が背景にあるとの話も聞かれる。

一方、平成18年度の増加の要因として、

- ・ 近い将来に見込まれる団塊世代乗員の大量退職に伴う補充のための訓練
- ・ 新機種の導入に伴う訓練

などもあり、今後も増加する傾向が続くと見られる。

こうした訓練状況の変化は、航空機燃料譲与税(市町村税)にも影響し、平成6年度129,053千円の最高額に対し、平成15年度には27,833千円まで落ち込んだが、平成16年度は前年度の83%増の50,966千円となった。

< 下地島空港の訓練使用の状況 >

年度	訓練時間	訓練着陸回数	訓練人員	航空機燃料譲与税 (千円)
昭和 54 年度				1,934
55	1,171	5,162	174	4,502
56	2,933	13,886	382	64,718
57	2,253	12,019	473	70,096
58	2,191	14,900	628	70,687
59	3,582	24,227	634	100,329
60	2,687	17,053	525	117,295
61	4,654	18,965	573	83,327
62	3,508	19,436	493	100,726
63	3,365	16,795	419	105,700
平成元年度	3,257	19,617	437	76,169
2	3,085	21,095	547	100,569
3	3,404	22,073	712	122,039
4	4,309	28,526	794	125,454
5	3,713	20,233	811	127,648
6	3,455	22,150	719	129,053
7	2,143	13,441	512	70,916
8	1,986	13,375	628	66,080
9	2,093	14,480	587	52,948
10	2,087	15,225	571	54,166
11	1,714	13,479	545	76,156
12	1,398	10,435	437	52,728
13	1,023	7,127	284	34,109
14	1,075	8,756	373	34,689
15	1,757	11,652	452	27,833
16	1,662	11,338	420	50,966
17	1,452	10,074	428	35,000
18	1,936	13,663	565	48,000

* 平成 17・18 年度の航空機燃料譲与税については、合併に伴い、宮古空港分と合算して譲与されたことから按分して算出。

4) 航空輸送実績

～平成6年7月の定期便の運休、平成19年6月のチャーター便の運休～

南西航空の定期便就航から運休へ

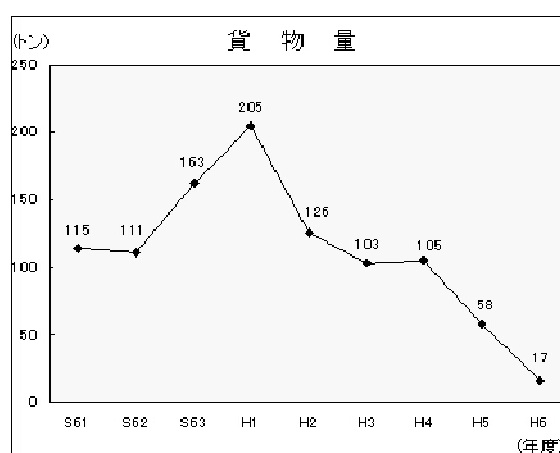
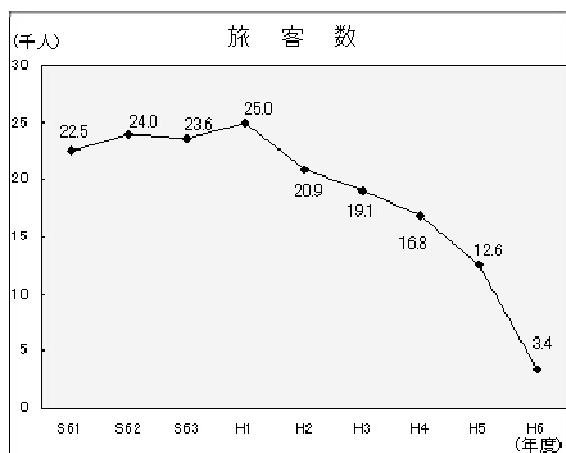
昭和55年11月から那覇・下地島間に南西航空(株)(現JTA)の定期便(YS-11)が就航した。就航当時は、利用者も多く、昭和62年には約24,000人が利用した。しかし、利用客は徐々に減少し、平成5年には約12,600人と約半数に減少。減少の原因は、利用客の低下に伴う採算性の問題、1日1便、不便な時間帯の設定、機材運用、故障等による欠航便が重なるなど不安定な運航にあったと思われる。

旧伊良部町としても、JTAや関係機関に対し再三運航継続を要請するとともに住民への利用を呼びかけ、更に利用客に運賃の一部を補助する等施策を講じ努力したが、利用客の増加にはつながらず、ついに平成6年7月、14年間に亘る定期便が運休するに至った。

同路線の再開については、航空会社の経営上の判断にもなるが、那覇-宮古路線との競合や利用者数、運航時間の設定、便数などからくる利便性の問題もあり、航空需要の確保が見込めず、採算性の面から厳しい状況にある。(平成17年第4回県議会企画部長答弁より)

同路線の休止に至った状況は、現在においても変わっておらず、また路線への参入、撤退が可能となる規制緩和の促進も相まって、航空業界は競争環境が激化する中、運航を再開するには厳しい状況にあると思われる。

なお、宮古-那覇間にはJTA・ANKの2社だけで1日11～13便運航しており伊良部地区の住民にとっては不便ではあるが那覇への空の足は確保されている。また、伊良部大橋の完成により、那覇・下地島間の定期便のニーズは、今後更に下がることが想定される。



* 本データは南西航空定期便(YS-11)の実績であり、平成19年のエアトランセ(株)の実績は除く。

平成 19 年 4 月のエアトランセ(株)による那覇・下地島間不定期便就航から運休へ

エアドルフィン(株)とエアトランセ(株)は、前者が路線の総販売業、後者が運航を手掛ける業務提携のもと、平成 19 年 4 月、那覇・下地島間に不定期路線を開設した。

運航形態は、乗り合いチャーター方式で 1 日 1 往復。使用機材は、エアトランセ：レイセオン エアクラフト社 ビーチ 1900D18 名乗り（米国）で座席数は 16 席。料金は、片道 15,000 円と発表した。（その後、各種割引料金を発表）

しかし、利用者が少なく、同年 6 月 25 日をもって運休した。

< 那覇・下地島間不定期路線輸送実績 >

年月	項目	提供座席数 席	実績 人	搭乗率 %	目標
平成 19 年 4 月		832	131	15.7	500 席 (60%)
5 月		672	107	15.9	
6 月		576	149	25.9	

* 6 月は 24 日まで就航

参考 1) エアードルフィンからの報告 (H19.6.12) / 運休・利用者低迷の要因

就航に向けた準備の中で、運航に関する準備に集中、偏ってしまい、事前告知不十分。
当時の南西航空の運休休止から 13 年間というブランクの間に、宮古・那覇間の運航便数の充実及び伊良部島・宮古島間の連絡船の充実により、直行便にそれほど魅力を感じなくなった。

プロペラ機、小型機、不定期便に対するマイナスイメージの心理的要因。

運賃設定にインパクトが無く、就航後に各種割引運賃を設定するも、浸透せず。

伊良部島における観光客誘客のための資源が乏しく、観光商品等の造成による誘客が難しい。

2・3 ヶ月という短期間において、安定市場の確立は事実上不可能なため、運航サイドの継続的体力が必要。

下地島空港に初の国際便到着

昭和 59 年 12 月 6 日、下地島空港にソロモン諸島のホニアラ国際空港発の国営ナウル航空（当時）臨時便が着陸した。チャーターしたのは、同諸島海域でカツオ漁を営む(株)徳洋漁業（本社：旧平良市）で、乗客はその年の操業を終えた同社の乗組員 89 名（旧伊良部町佐良浜出身者）だった。

沖縄県内でもカツオの漁獲量が最も高い同地区は、南洋カツオ漁においても古い歴史があり、昭和 6 年のパラオ諸島での操業に始まり、戦後は、ソロモン諸島やパプアニューギニア方面に基地を設置し出漁していた。

その当時、現地までは漁船で約 13 日間を要した。その後、燃料費などの経費節減で漁船が現地係留となり、交通手段は一部空路に変わって時間も随分短縮されたものの、国内外での乗り継ぎが多く、けっして便利とはいえなかった。

こうしたこと等もあり、故郷伊良部に民間飛行場が開港したことを機に、直接、下地島空港へ降り立ったのである。

そして、翌年 3 月 7 日には、再び下地島空港から、チャーターした国営ナウル航空機で 90 名がソロモン諸島へ向けて出発した。

同社は、その後も下地島空港を使用するチャーター便の継続に意欲を示していたが、出漁先の治安が不安定のうち、その他諸々の事情もあり、現在出漁していない。

5) 下地島空港の管理・運営

～下地島空港は、沖縄県の特別会計により運営されている～

下地島空港特別会計

本会計は、下地島空港の建設、運営を円滑に推進するために昭和47年に設置された。

本会計の収入は、民間航空会社からの操縦訓練使用料を主な財源としており、平成18年度における訓練使用料は約6億3千百万円。また、その他の収入として国庫補助金及び前年度からの剰余金等があり、平成18年度の歳入総額は、約7億円となっている。

一方、歳出の主な内訳は、施設の維持管理に係わる委託料であり、総額の82%を占め、職員に係わる人件費は約14%となっている。

下地島空港特別会計の長期見通し

各年度において収支の均衡が図られる見込みであり、同会計は今後も健全に運営されるものと考えられる。

試算表

[歳入]

単位：百万円

年度 項目	H18	H19	H20	H21	H22	説明
訓練使用料	631	668	665	665	665	航空機操縦訓練使用料
国庫支出金	25	31	0	0	0	下地島空港整備費国庫補助金
繰越金	32	31	31	31	31	決算剰余金等
その他	12	5	5	5	5	下地島残地土地貸付料等
歳入合計	700	735	701	701	701	

* H18は決算額。H19以降は、資料：下地島空港特別会計財政の中期見通しについてより

[歳出]

単位：百万円

年度 項目	H18	H19	H20	H21	H22	説明
人件費	93	107	107	107	107	下地島空港職員の人件費
管理運営費	541	594	594	594	594	下地島空港管理運営経費 主に、施設管理委託費
建設事業費	27	34	0	0	0	航空灯火及び電源施設整備工 事費で国庫補助事業
歳出合計	661	735	701	701	701	

* H18は決算額。H19以降は、資料：下地島空港特別会計財政の中期見通しについてより

下地島空港の管理体制

下地島空港には沖縄県土木建築部下地島空港管理事務所が設置され、所長以下職員 9 名（H18.4.1）で、施設の維持管理、空港許可等の業務を行っている。

その他

空港内には、下地島空港管理事務所のほか、大阪航空局下地島空港事務所、那覇航空測候所下地島空港出張所、(株)日本航空インターナショナル下地島運航乗員訓練所、全日本空輸(株)下地島訓練所、下地島空港施設(株)がある。

（資料：下地島空港特別会計財政の中期見通しについて 沖縄県土木建築部空港課）

6) 自衛隊誘致問題と米軍機の飛来等に関して(近年の経緯と状況)

旧伊良部町においては、下地島空港着陸回数の減に伴う航空機燃料譲与税の減少、更に国の行財政改革等を背景に、行財政運営が一層厳しさを増した中、当時の町長は平成13年3月定例議会において「自衛隊誘致」を明らかにし、国・沖縄県、関係団体等へ要請した。

翌月には旧伊良部町議会も臨時会を招集し、「下地島空港における自衛隊機訓練誘致に関する決議」を全会一致で議決、国・沖縄県に対して要請した。

しかし、宮古圏域住民からの反対論が急速に高まり、平成15年3月、旧伊良部町は要請書の取り下げを行い誘致を断念した。

その後、市町村合併問題等が絡み、旧伊良部町議会は平成17年3月定例会で「先島諸島圏域の安全確保のため緊急に下地島空港に自衛隊の駐屯を政府に要請する決議」を賛成9、反対8の賛成多数で可決。誘致問題が再燃。

しかし、下地島空港軍事利用反対宮古郡民大会や自衛隊誘致に反対する住民説明会等が開催されるなど住民運動は広域的に拡大し猛反発。結局、旧伊良部町議会は「下地島空港への自衛隊誘致決議については、民意に従う」とのことで白紙撤回した。

なお、自衛隊機は昭和54年4月から平成19年12月末までの間に50機近くが飛来している。

一方、主に給油を目的とする米軍機の下地島空港への飛来機数は、昭和57年4月から平成19年12月末までの間に約320機にも及んでおり、沖縄県の緊急時以外の使用についての自粛要請や地元の再三にわたる抗議行動にもかかわらず、日米地位協定を盾にした飛来が続いている。

このように、下地島空港は民間空港にも係わらず、軍事利用の恒常化が懸念されているが、同空港については、昭和46年8月に当時の琉球政府と日本政府との間で交わされた「屋良覚書」と昭和54年6月に沖縄県と国との間で確認された「西銘確認書」により、「民間航空機以外の使用は認めない」ことになっている。こうしたことから、沖縄県知事はことある毎に「屋良覚書と西銘確認書の尊重」「米軍機の緊急時以外の使用についての自粛要請」を発表し、沖縄県議会も昭和54年3月定例会において「自衛隊等軍事目的には絶対使用させない」ことを議決している。

また、合併後初の宮古島市長も「軍事利用化には絶対反対」を一貫して強調しており、更に平成17年11月の宮古島市議選候補者の9割以上が同様の立場を示している。

(2) その他の現況と問題点

～航空輸送のニーズ拡大、国内外航空会社のパイロット不足と効率的な経営が課題～

1) 航空企業の現状

航空輸送の実績及び予測は、国内外の旅客及び貨物をすべて含め、大きな増加が見込まれている。(出典：国土交通省 HP)

2007 年に対し、5 年度の 2012 年には、旅客で国内外ともに約 2,000 万人増、貨物は国内線で約 200 千トン、国際線で約 1,000 千トンの増加が見込まれている。

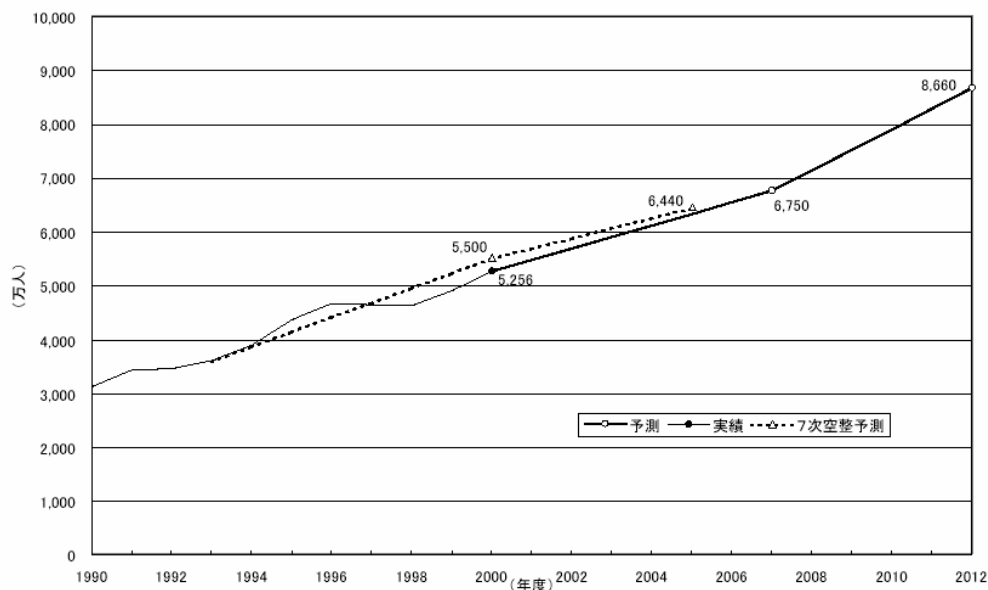
また、それに伴い、航空業界は、以下の課題に直面している。

航空輸送の実績及び予測

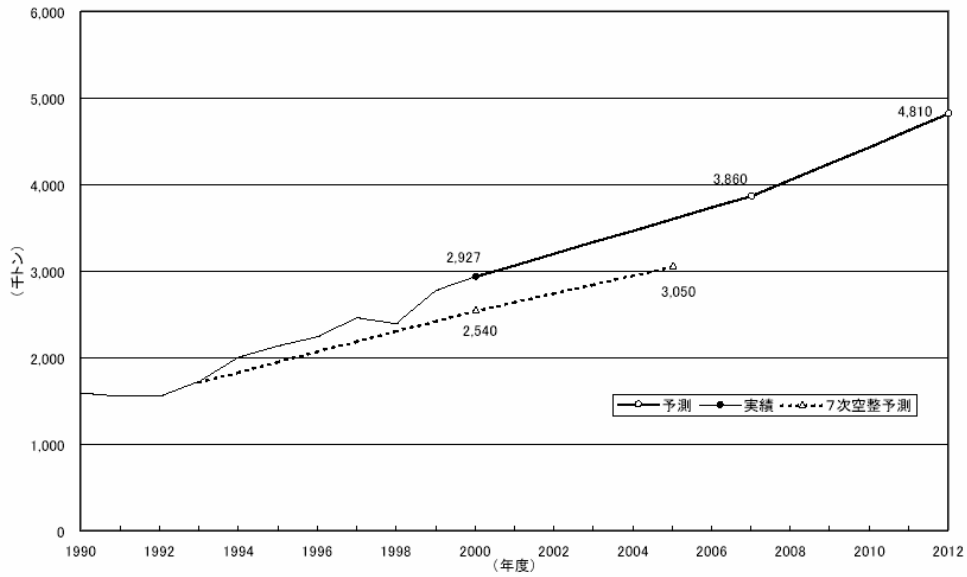
(単位：万人、千トン)

区分		年度	2000	2007	2012	年平均伸び率 (%)		(参考値)	
						00-07	07-12	2017	2022
国内線	旅客		9,198	10,730	12,700	2.2	3.4	13,720	14,500
	貨物		930	1,080	1,230	2.2	2.6	1,330	1,420
国際線	旅客		5,256	6,750	8,660	3.6	5.1	10,570	12,660
	貨物		2,927	3,860	4,810	4.0	4.5	5,640	6,550

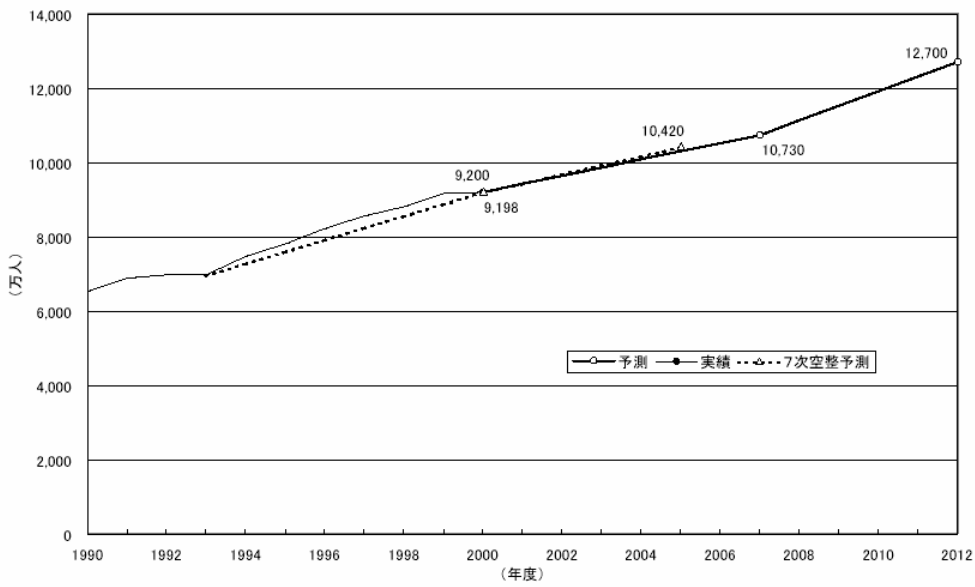
国際航空旅客輸送量予測



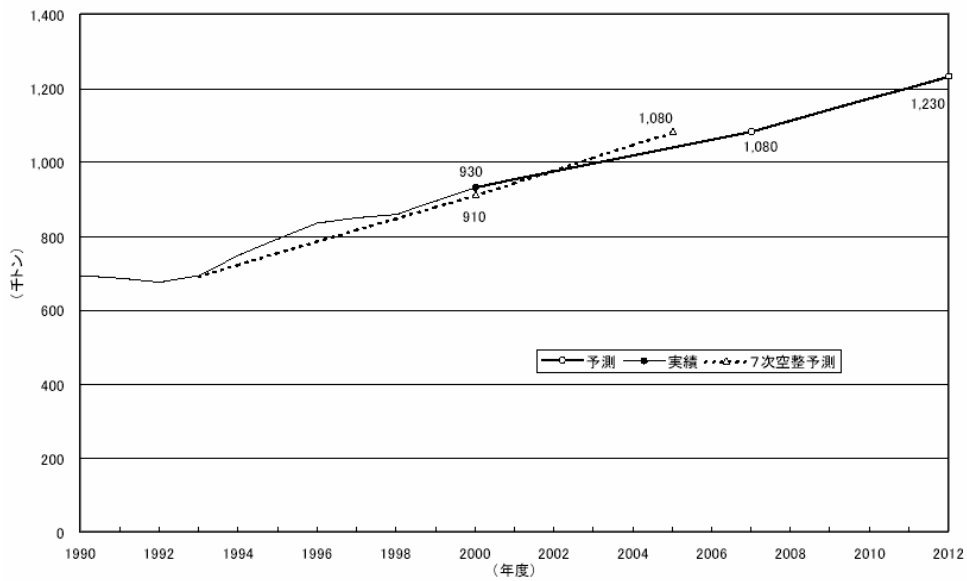
国際航空貨物輸送量予測



国内航空旅客輸送量予測



国内航空貨物輸送量予測



乗員の安定的な確保 / パイロットの育成・訓練・維持

「2007年問題」、すなわち、乗員の大量退職に伴う安定的な人員の確保と管理体制の確立は各社にとって重大な課題である。

一方、技術的・専門的能力と経験知を蓄積してきたパイロットについては、「過年度制審査」による執務延長措置は部分的にあるものの、過半の人はリタイアしていく。こうしたOBも社会的に活躍できる人的資源の活用が求められる。

2007年問題：乗員（特にパイロット）の大量退職に伴う人材不足。

パイロットの養成には時間がかかる。（未経験者の養成）

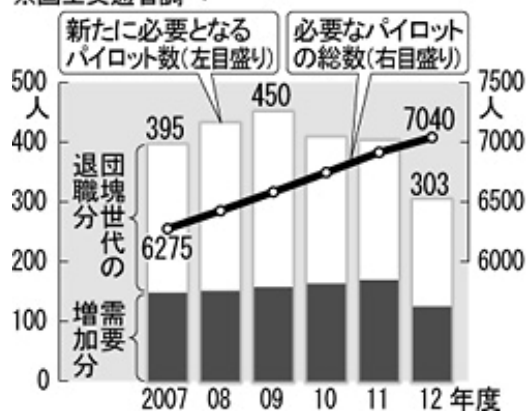
- ・・・ジャンボ機の操縦訓練は、主に米シアトルの「モーゼスレイク」で実施している。
- 半年ごとの定期訓練が義務づけられている。（航空法）

<パイロット需要予測>

国土交通省は2007～2011年度に、毎年新たに400～450人のパイロットが必要になると予測している。2010年の羽田、成田空港の発着枠拡大に伴う増便を控えているほか、中国などで航空需要が伸び、世界的にもパイロットは不足傾向にある。

日本航空では、過去5年間に年間で平均約60人だった機長の退職者数が、07年には約120人に倍増する。全日空も07年の機長の退職者が約80人と、過去5年間の平均の倍になる見通しになっている。（2007年6月18日 読売新聞）

国内で必要なパイロット数の予測
※国土交通省調べ



機材レベルの維持 / 更新・リニューアル

JAL, ANA 両社とも、シミュレーターを備えた自社の訓練機関を羽田に所有しており、定期訓練やパイロットの運航機種変更に伴う操縦訓練などを実施している。しかし、航空会社全体の運航管理計画（人員の確保・配置，スケジューリングなど）の中で、訓練に要する時間的経費や人的負担（受講者・教官の投入など）は、慢性的な人員不足やコスト増などの要因にもなっている。

また、後発の国内航空会社（スカイマーク，エアドゥ他）では、自前の訓練施設を所有していない等のため、定期訓練対応を含むパイロットの維持・確保などの問題に恒常的に直面している。

機材は一般的に‘半永久的’に利用可能と言われるが、実質的には 25 年程度。

10 年計画をもとに、各年のリニューアルを計画・実施する。

航空会社にとってパイロット養成・維持はコスト面の圧力となっている。

コストの低減（選択と集中） → 「訓練部門のアウトソーシング」のニーズ

JAL, ANA, さらに後発の国内航空会社のパイロット訓練の現状を見ると、各社個別に実施しており、**定期訓練などが可能な「第三者機関」**へのアウトソーシング需要が見込まれる。

教官はフライトパイロットでもあり、運航シフトへの影響も大きい。

同機種であれば同シミュレーターであるため、一元化によるメリットは、JAL と ANA 双方にある。（航空会社ごとに訓練施設・人員を確保しており、ニーズがある。）

2) 空港施設の有効活用上の課題

～民間活力による国際的に公益性の高い機能の導入を行う必要がある～

民間主導での下地島空港の利活用

航空会社の運航現場のニーズや課題を踏まえ、下地島空港の利活用の具体的方策として、「シミュレーター施設を備えた第三者訓練機関」を民間主導で設立することを目標に、専門家の知見や見通し、関係機関のニーズや意向などを踏まえながら、リーディングプロジェクトとして、現実的・段階的な推進策を検討することが必要である。

沖縄県ならびに国へのアプローチ方策・戦略

他方、下地島空港という既存の資産を利活用する本プロジェクトは、民間主導であるとともに、沖縄振興の具体策としての意義を持つものであり、具現化に向けた公的支援の導入等も念頭に、沖縄県ならびに国へのアプローチの方策・戦略を検討することも課題である。

参考)「沖縄における空港整備基礎調査」

(平成 11 年 3 月 沖縄総合事務局 / (株)日本空港コンサルタンツ)

訓練空港としての機能

訓練する航空会社の拡大 (...中長期的な取り組みとして)

訓練機能・内容の拡大 (...同上)

地域振興を図るための空港機能・航空輸送

近辺の空港における代替空港としての活用 (...短期的な取り組みとして)

小型航空機による定期輸送の再開 (...中長期的な取り組みとして)

リゾートシーズンにおける特別便・チャーター便の発着空港 (...同上)

国際航空貨物空港としての利用 (...同上)

3) その他事業化促進に係る課題

下地島空港の利活用促進に関しては、諸外国に比べて高いと指摘されている航空機燃料税の軽減もしくは是正も課題である。

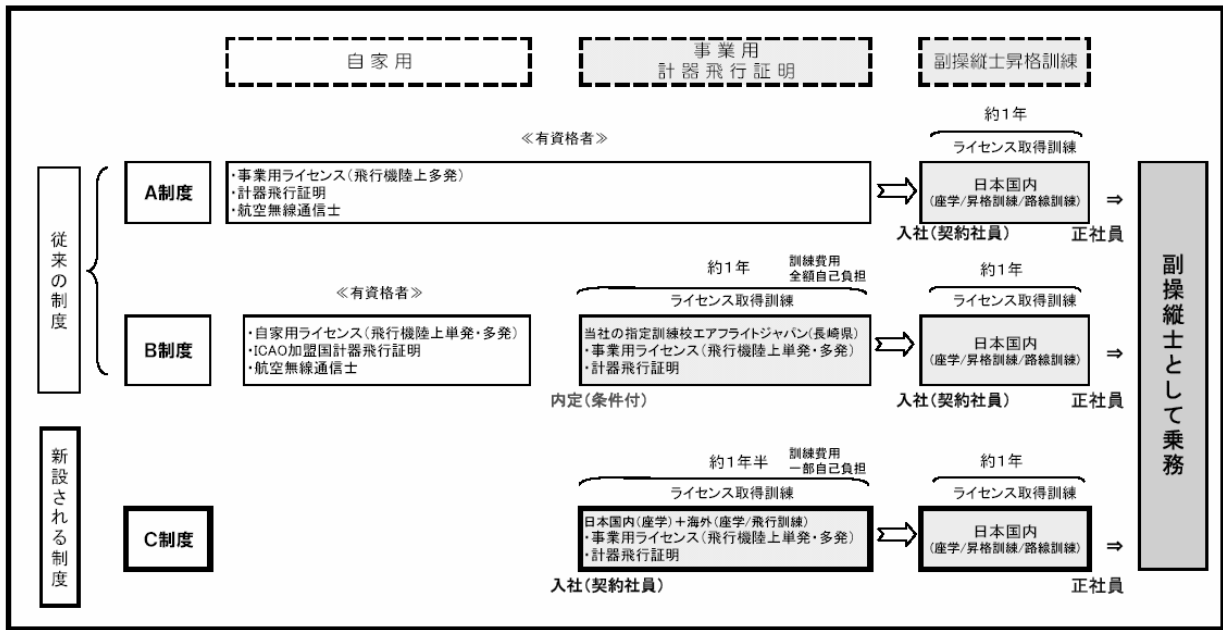
この課題の解決に向けては、税制優遇措置の検討並びに事業者への土地(事業用地)の低廉もしくは無償での貸与等、事業化の促進を念頭においた優遇措置の導入等が求められる。

参考) 下地島空港の利活用検討方策関連最新トピック

出典	内容
<p>2007年06月02日</p> <p>航空整備士が足りない 2015年から大量退職期</p> <p>http://www.asahi.com/travel/news/TKY200706020098.html</p>	<p>航空整備士が大量に退職する「2015年問題」への対応を、航空業界が急いでいる。一人前になるには10年かかると言われる専門性の高い世界だが、15年以降、例年の倍以上の退職者が見込まれる。日本航空（JAL）と全日空（ANA）は今春、航空専門学校と連携した「産学一体」の育成に乗り出した。</p> <p>航空業界は、70年のジャンボ機導入以降、大量輸送時代を迎えた。JALとANAの保有機数は右肩上がりが増え、両社とも73～75年の航空整備士の採用は、それ以前の5倍にあたる年間約500人に達した。当時20歳前後で入社した世代（55年生まれ前後）が定年を迎える15年以降、両社の整備人員計約5,000人のうち、毎年約1割前後が一斉に退職していく計算になる。</p> <p>航空整備士は、機体整備に全責任を持つ確認主任者になって一人前とされ、そこまでに約10年かかる。資格は機種ごとに別で、取るにはさらに3年前後を要する。引退していく世代は3～5機種の資格を持っているという。</p> <p>ANAは最高級の技術を持つ整備士を社内で「マスター」と呼ぶ。大量退職をにらみ、06年4月、マスターから若手へ「技」の伝承を始めた。伊藤剛マスター（51）は「応用のきく確かな技を身につけてほしい」と話す。</p> <p>将来、成田空港の平行滑走路の延伸や羽田空港の4本目の滑走路整備に伴って、航空機の発着数は約25%（年間で約13万回）も増加する。大量退職の一方で、整備の仕事は増えていく。</p> <p>危機感を高めたJAL、ANAなどの働きかけもあって、日本航空専門学校（北海道千歳市）と中日本航空専門学校（岐阜県関市）は07年度、出発前点検作業の約9割を処理できる「一等航空運航整備士」（ボーイング767対象）を在学中に取得できるコースを新設した。</p> <p>同整備士になるには2年の整備経験が必要だ。学校では大型機の経験が積めないため、資格を取れなかった。新コースでは、JALやANAが成田、羽田の整備場で大型機整備のインターンシップを受け入れ、在学中の資格取得が可能になった。</p>
<p>2006年8月23日</p> <p>中国情報局</p> <p>中国でパイロット獲得競争が激化</p>	<p>中国の航空業界では民間の航空会社の相次ぐ誕生により、高い給料につられて転職を希望するパイロットが続出し、古参の航空会社は頭を痛めている。これらの民間企業は効率のよい経営を行っており、多額の資金を人件費に充てることができる。高給を武器に優秀なパイロットをヘッドハンティングしている。投入される航空機が急増していることも人手不足に拍車をかけている。05年11月の時点で中国の航空会社が保有している航空機は約800機だったが、10年までに約1,250機へと増加する見通し。航空機1機を4グループ体制で交代で受け持つと計算すると、パイロットは毎年約1,000人増やす必要がある。しかしパイロット養成学校からの卒業生は毎年500人に過ぎず、パイロット不足が深刻な問題になっている。</p>

出典	内容
<p>2005年7月22日</p> <p>JAL エクスプレス、パイロットの自社養成を決定</p> <p>http://www.jal.co.jp/jex/news/050722.html</p>	<p>(株)JAL エクスプレスは、運航乗務員（パイロット）の定期採用を拡充し、自社養成採用制度（C 制度）を新たに追加することを決定した。</p> <p>今回追加する採用制度は、従来の募集要件とは異なり操縦経験は問わない。高校卒業以上（応募時点）で、情熱とチャレンジ精神を持つ方にエアラインパイロットへの道を開くもの。採用後は、約2年半、資格取得のための訓練を経て副操縦士として乗務を開始する。</p> <p>JAL エクスプレスは、1997年の会社設立後、国内で初めて事業用操縦士の有資格者を対象とする採用（A 制度）を実施し、これまで約120名の採用を行い、既に5名の機長が誕生する実績を有している。また2005年度からは、自家用操縦士の有資格者を対象とした採用（B 制度）を追加し、エアラインパイロット志望者への門戸を広げてきた。</p> <p>JAL グループ 2005～2007年度中期経営計画の中で、新型機材ボーイング737-NG（Next Generation）の導入を含め、2007年度には19機体制にまで拡大することを計画しており、この運航規模拡大の中で、これからも既存の採用制度（A 制度及びB 制度）と、新たな自社養成採用制度（C 制度）を通じて定期的な採用活動を続け、幅広くエアラインパイロット志望者にチャンスを提供していく。</p>

JALエクスプレスの採用概念図



出典	記事内容
<p>2007年8月3日</p> <p>パイロット、大学で育て ～ 団塊退職で 成り手確保～</p> <p>日本経済新聞</p>	<p>私立大学が相次いでパイロット養成に乗り出している。法政大学は二日、2008年度から理工学部航空操縦学専修を新設し年間三十人を養成すると発表した。</p> <p>東海大学は06年度に航空操縦学専攻を設けたほか、桜美林大学も08年度から養成コースを新設する予定。18歳人口の減少で学生確保に懸命の私立大学が、特色づくりの切り札としてパイロット養成に白羽の矢を立てた格好だ。</p> <p>法政大学によると、08年4月に現在の工学部を理工学部・生命科学部に再編する際に、理工学部機械工学科に航空操縦学専修を新設、パイロット養成に算入する。定員は30人。同大小金井キャンパス（東京都小金井市）と福島空港（福島県玉川村）で学び、四年間で自家用操縦士技能証明を取得。1、2年度にも、大学院（航空機操縦学専攻、定員30人）も開設し、二年間でパイロット用の事業用操縦士技能証明を取得させる。運営は民間のフライトスクールと日本航空が協力する。出願には一定以上の英語力（TOEIC450点以上）が必要で一次試験（センター試験）、二次試験（健康調査、面接、操縦適性検査）を行う。学費は学部課程4年間で1,050万円（操縦実習費含む）、大学院は二年間で1,400万円程度の見込み。</p> <p>東海大学は、06年度に全日空の協力を得て工学部に航空操縦学専攻を設置した。07年度は定員を10人増の50人にしたが、競争倍率3.9倍の狭き門。入学者の6割が新卒者、4割が既卒者や社会人からの転身組だ。法政大が国内での飛行訓練を売り物にするのに対し、東海大は米ノースダコタ大で行う。燃料代などが安く、英語力を伸ばせるメリットがあるという。</p> <p>桜美林大も航空大学校と日航の支援を受け、08年度にパイロットを育成する4年生の「フライト・マネジメントコース」を開設する予定だ。</p> <p>国内の主なパイロット養成ルートは、独立行政法人・航空大学校か日本航空、全日空の自社養成。ただ航空大学校でも、4年生大学に2年以上在学などが入学の条件で、高校を卒業後、すぐには入学出来ない。</p> <p>東海大の利根川豊教授は「大学の養成課程はプロのパイロットになる最短コース。早ければ23歳で乗務可能で、大卒資格を得られるのも魅力だ」と話す。</p> <p>国土交通省によると、団塊の世代の大量退職と航空需要の増大で、07年度以降、年間400～450人のパイロット確保が必要。だが現状の態勢では最大年間360人程度しか養成できず、民間の養成機関拡充を求める声が上がっていた。</p>

出典	記事内容
<p>2007年8月21日</p> <p>欧州航空訓練最新事情</p> <p>- 新米パイロットの搭乗券は高額 -</p> <p>International Herald Tribune</p> <p>Bv Nicola Clark</p>	<p>欧州において新規参入の航空会社が目白押しで、乗務員の確保に凌ぎを削る中、若いパイロットが借金に苦しむ状態は主に最近の2つの環境変化によるもの。</p> <p>一つは、従来、国家予算で賄われていた軍パイロットの養成規模が縮小したこと。</p> <p>もう一つは、航空会社の経費節減方針の一環として、パイロット養成も外注されるようになったこと。</p> <p>最近では、パイロット養成に必要な経費は、弁護士や職業学位の取得経費と同等と言われているが、その費用対効果は、特に北アメリカやヨーロッパで急速に低下している。これらの地域では、低価格の航空会社が、空の旅を贅沢品から単なる日用品に変えてきたことが背景にある。</p> <p>不安要因はあるものの、若いパイロットの自己投資は、長期的には報われるとみられる。背景として、国際航空協会の試算では、世界の航空会社は2025年までに19,000機を導入する必要がある、そのためには218,500名のパイロット、すなわち毎年約12,000名が必要になる。</p>
<p>2007年6月24日</p> <p>全日空、ハブ空港に「那覇」アジア向け貨物、22年めど</p> <p>産経新聞社</p>	<p>全日本空輸は23日、平成22年をめどに沖縄・那覇空港をアジア向け航空貨物のハブ(中継)空港とする方針を明らかにした。県が進める那覇空港の貨物ターミナル拡充構想に沿って、国際貨物を同空港で目的地別に仕分けし、輸送する方式に切り替える。アジア域内のほぼすべての路線で毎日配送できるようになり、従来の各空港からの直行便方式に比べ輸送効率を大幅に高める狙いだ。</p> <p>全日空では22年度に国際貨物便数を現在の2倍に増強し、那覇-アジアの各空港間の国際貨物便を週105便、那覇-国内空港間を同56便就航させる計画。各地の航空貨物を深夜に那覇に運び込み、目的地別に荷物の仕分けや積み直しを行う。2~3時間程度で出発するため、早朝には最終目的地まで配送できる仕組みをつくる。</p> <p>すでに沖縄県や政府にも那覇空港のハブ計画を提案し、来秋にも着工する新貨物ターミナルに入居する意向を示している。税関や検疫などの24時間化や駐機場の確保などインフラ面での整備も要請しており、地元や政府、国土交通省などに協力を求める。</p>

2 . 下地島空港の特性と利活用方策案の整理

(1)下地島空港の特性

1) 国際的に見た下地島空港の位置性

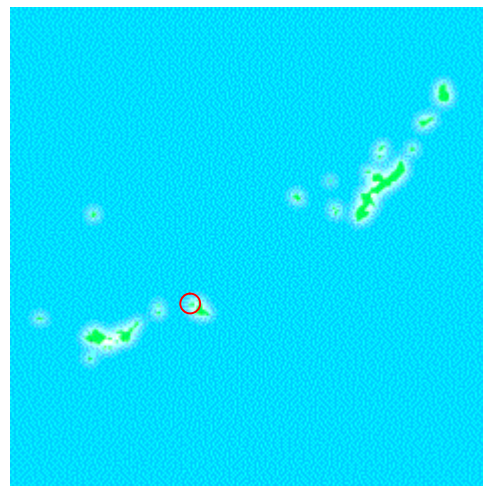
～下地島空港はアジア・太平洋の結節点である沖縄のほぼ中間に立地する～

沖縄は、貿易国「琉球王国」として15世紀（室町時代）にはすでに、東南アジアの中心に位置する地理的条件を活かして、大陸やアジア諸国と盛んに交易し、中継貿易の拠点として繁栄して来た。

グローバル化が進む今日、東アジアの中心に位置する沖縄の地理的特性等は、その重要性を高めている。中国本土、朝鮮半島や台湾等に近い沖縄は、これらの地域と貿易や文化を通じた深いつながりを歴史的に持ち、自然、文化、観光、教育や安全保障面等でこの地域の核となり、アジア、そして世界への日本の貢献を実現するモデル地域になるポテンシャルを有する。

また、県内において石垣市が中国～台湾間貿易のクリアランス機能の役割を具体的に担っている現状も周知の事実である。

加えて、沖縄県は全国でも有数の移民県である。明治32年ハワイへ、沖縄から初の海外移住が始まった。戦後ブラジルやアルゼンチン、ポリビア・ペルーなど中南米を中心に、さらには米国などへたくさんの沖縄県民が海外に渡った。また、旧伊良部町では、長くの間、南太平洋への遠洋漁業が盛んであり、ソロモン等、地元漁師の指導・育成にも尽力した歴史を持ち、多くの国際的なネットワークを有すると言える。



そして下地島空港は、その沖縄県のほぼ中間に位置している。

沖縄県の特徴として、沖縄本島は那覇市を中心にして都会化されている。一方、宮古島以南の琉球列島は石垣島、西表島、小浜島、波照間島、与那国島、多良間島等、自然の島を主体とした観光地といえ、それらは沖縄の観光資源として注目されている地域である。沖縄県のほぼ中間に位置する下地島空港は、いわば南の観光地の玄関口という位置にあり、

下地島空港及び宮古空港から多良間島、石垣島更に与那国島、波照間島へとつなぐ自然観光圏のハブ空港という見方も出来る。

アメリカのフロリダ州を見てみると、州の中ほどにオーランドがあり南端にマイアミがある。マイアミからはカリブ海の島々へ続く航空路が広がり、マイアミ国際空港はそれらの島々を結ぶ航路のハブ空港となっている。フロリダは年間を通しての観光地で、オーランドはディズニーワールドやユニバーサルスタジオ、ケネディ宇宙基地のある広大な都市で賑わい、片やマイアミ方面はキーウエストやカリブ海の島々の自然観光を売り物にしている。オーランドとマイアミは共に大型滑走路を有する空港で、両空港とも国内外を問わず多数の大型機が発着する。オーランドの観光客はテーマパークがメインで、マイアミではマイアミ観光の他、長期滞在を目的にキーウエストやカリブ海の島々へ飛び立つ観光客が大勢おり、空港ターミナルでは、離島路線専用の待合ロビーもある。

このように沖縄県とフロリダ州の位置関係や経済地図交通網は比較的類似しており、沖縄本島を中心とした都市的観光と下地島空港を中心とした長期滞在型自然観光という構造を構築することによって沖縄県の観光経済の自立化というのも一つの手段といえる。

以上より、下地島空港が、その位置性において、周辺土地利用による観光リゾートと一体となった国際貢献の拠点として、高いポテンシャルを有していると言える。

出典：航空労組連絡会沖縄地方連絡会ホームページ 他

2) 下地島空港利用の要件

～下地島空港は、今日に至る歴史的経緯の中で「平和的利活用」が要件となっている～

- ・下地島空港は、昭和 54 年 5 月、公共用飛行場(第 3 種空港^(注記))として設置許可された。同年 7 月に供用開始し、11 月からはパイロットの訓練を開始した。
- ・下地島空港建設をめぐる争いは、地元はじめ沖縄全体の開発振興に役立つものだとする誘致派と軍事利用を懸念する反対派の対立であった。下地島空港建設問題はさまざまな経緯を経て、軍事利用をしない/させないとの旧琉球政府と日本政府の間の合意が成立した。

屋良覚書

昭和 46 年 8 月 13 日、旧琉球政府の屋良朝苗行政主席は、当時の丹羽喬四郎運輸大臣に「下地島パイロット訓練飛行場の建設促進について」を照会。(以下概略)

ア 同訓練飛行場は、琉球政府(復帰後は沖縄県)が所有し、及び管理する。従って、使用方法は琉球政府(復帰後は沖縄県)が決定すること。

イ 運輸省としては、同訓練飛行場を民間航空訓練及び民間航空以外の目的に使用させる意志はなく、また、琉球政府(復帰後は沖縄県)に命令する法令上の根拠を有しない。

これに対し、同年 8 月 17 日、当時の山中貞則総理府総務長官と丹羽喬四郎運輸大臣は連名で「政府の見解として異存のないことを確認する」旨、回答している。

沖縄県議会可決

沖縄県議会は、昭和 54 年 3 月定例議会において、「下地島空港は、民間航空機のパイロット訓練及び民間航空機に使用させることとし、自衛隊等軍事利用には絶対使用させないこと」とする委員会付帯決議を賛成多数で可決した。

西銘確認書

昭和 54 年 4 月 24 日、当時の西銘順治沖縄県知事は、当時の森山欽司運輸大臣に「国と県との間で確認した同空港の管理運営方針」について照会し、「下地島空港は、人命救助、緊急避難等特にやむを得ない事情がある場合を除いて、民間航空機に使用させる方針で管理運営する」ことを確認した。

(注記) 第 3 種空港としての位置づけ

下地島訓練飛行場は当初「非公共用」として設置された。しかし、航空の安全性確保の面で管制・無線・気象業務を沖縄県では対応できないこと、地元から定期便就航の要望があったこと、那覇空港・宮古空港・石垣空港などの代替空港としての機能が果たせること等の理由から、昭和 54 年 3 月、沖縄県議会において「公共用」飛行場に設置替えを行い、「第 3 種空港」(= 地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場) として設置することが議決された。これに基づき「公共用」としての下地島空港の設置許可申請がなされ、第 3 種空港として管理・運営することとなり、現在に至っている。

(平成 11 年沖縄総合事務局「沖縄における空港整備基礎調査」より抜粋)

～ 下地島訓練飛行場建設受入れ条件 23 項目には航空大学校の新設が明記されている ～

旧伊良部村議会において議決された下地島訓練飛行場建設受入れ条件 23 項目
(S46.9.25 議決)

1. 村有地の貸与は 5 カ年更新とする
2. 伊良部上空での訓練を禁止する
3. 地主への適正補償、村有地小作人の補償
4. 名勝通り池の公園化
5. 伊良部村かんがい施設の整備
6. 伊良部・佐良浜間横断道路の新設
7. 付帯事業は地元民を優先すること
8. 小・中学校の防音装置
9. 航空大学校は伊良部村に新設すること
10. 航空博物館の設置
11. 総合病院の設置
12. 公害による移転の補償
13. 漁民の生活権の補償
14. 政府道の幅員拡張整備
15. 港湾の整備拡張
16. トラバー避難港の設置
17. 村有地を除く用地の一括買上げ
18. 鉱業権の村有確保
19. 入江一帯の利用
20. 教育諸施設の完備
21. 島一周道路の改修
22. 地方交付税の早期交付
23. 給油事業の村営

(2)下地島空港利活用方策案の整理

下地島空港利活用方策案について、「沖縄航空交通体系調査」での検討等を参考に、昨今の情勢を踏まえ、整理を行った。

参考)「沖縄航空交通体系調査」での検討

(平成 11 年 12 月 沖縄総合事務局 / ㈱日本空港コンサルタンツ)

< 下地島空港利活用方策案 >

【訓練機能】

JAL・ANA による利用促進 訓練する航空会社等の拡大 訓練機能・内容の拡大 見学施設の設置やツアー催行

【空港立地】

代替空港としての活用 テクニカルランディング空港としての活用 航空機整備基地としての活用 空港研究施設の立地

【航空輸送】

小型航空機による定期輸送の再開 リゾートシーズンにおける特別便・チャーター便の発着空港 国際貨物空港としての利用

【航空産業】

航空機メーカーの立地 産業用空港としての活用 グローバルトランスパーク構想への参加 航空関連学校の立地

【観光・リゾートの振興】

観光・リゾートによる交流人口の拡大

< 下地島空港の利活用検討方策の類型化と評価 >

分類	施策案	概要	実現可能性評価 (A～C)	
訓練機能	日本航空、全日本空輸による利用促進	下地島空港に乗員訓練所を設置している日本航空や全日本空輸による応用訓練課程の利用拡大を図る。	A	・ 団塊世代パイロットの大量退職等によるニーズ増大への対応。 (例: JAL エクスプレスによるパイロット定期採用拡充等)
	訓練する航空会社の拡大	新規航空会社に対する利用や外国の航空会社にも門戸を広げ、アジアにおける国際的な訓練センターとしての機能を持たせる。また、航空会社以外の航空機操縦訓練を要する機関における利用についても利用拡大を図る。	A	・ 中国等におけるパイロット不足の現状、また、インドほかアジア諸国での将来的需要への対応 (関連効果: 国際化による英語利用の促進等、訓練環境の向上)
	訓練機能・内容の拡大	パイロットの訓練機能以外の実施訓練、養成機能の付加訓練の拡大を考える。例えば、訓練内容として ICAO(国連の国際民間航空機関)、FAA(米連邦航空局)等の動告等に係る消火、救難、ハイジャック対策に関する事項等が考えられる。	B	・ 空港を核とした国際貢献活動の推進や国際的な総合航空訓練組織の誘致等と並行した検討が可能。
	見学施設の設置、ツアー催行	‘タッチアンドゴー’など実機訓練を間近で見学できる「見せる空港」としての展開	B	・ 空港の利用拡大、リゾート開発等と連動して来訪者の拡大が期待される。
空港立地	空のクリアランス機能の検討	台湾・中国間物流の空のクリアランス機能を図る(CIQ等の条件整備が課題かつ要件になる。エバーグリーン社等台湾エアラインとの連携可能性の検討)	A	・ 中台の産業分担構造の深化により「兩岸交流」は拡大しているが、当面、定期便が直行できない状況は続くものと予測される。
	代替空港としての活用	アジア地域近傍の国際空港のダイバード(代替直着陸)空港として利用する。また、政府専用機等の保管用代替空港として利用する。	B	・ 具体的なニーズは見込めない。但し、那覇空港の補完・代替機能は重要課題。過去、政府専用機格納候補地として検討されたが不採用となった。
	テクニカルランディング空港としての活用	アジア～米国路線等において、燃料補給等のテクニカルランディング空港として利用する。	C	・ 現状での民間航空機のテクニカルランディング需要は見えない。
	航空機整備基地としての活用	ボーイング社、エアバス社等の民間航空機製造会社や、複数の航空会社を対象とする航空機整備会社を誘致し、アジア地域の既存航空会社からの受注を目指す。	C	・ 具体的なニーズは見えない。過去、沖縄県によるボーイング社航空整備工場の沖縄誘致等も検討されたが見送られた経緯がある。
	研究機関・施設の立地	研究機関・施設を立地させ、空港施設等が活用可能な事業展開の場を提供する。	B	・ 国際貢献活動の推進や総合航空訓練組織等の誘致と並行して検討。
航空輸送	小型航空機による定期輸送の再開	伊良部島住民の利便性向上を図るため、那覇路線の定期的な運航を再開する。	C	・ 平成6年後の定期便運休、エアトランセ(不定期便)運休等、現状では困難な見通し。伊良部大橋完成で必要性は弱まる。国際路線は別途検討。
	リゾートシーズンにおける特別便、チャーター便の発着空港	観光ハイシーズンに東京等からの大型機による特別便、チャーター機を受入れる。	B	・ エアトランセの搭乗率15.7%(平成19年4月実績)など現状では困難。空港周辺整備、観光開発など下地島の魅力向上により可能性が向上。
	国際貨物空港としての利用	国際航空貨物を取扱う航空会社の集配中継地として利用する。(国際空港化)	C	・ ANAによる那覇空港国際貨物基地事業との連携可能性はあるが、夜間の大量な労働力確保等が必要で、現状では困難。
航空産業	航空機メーカーの立地	名古屋、各務原などに立地している国内メーカーを誘致し、製造、試作、試験飛行を利用する。	B	・ 現状のニーズは確認できないが、国産リージョナルジェットの新規開発に伴い新たなニーズは生まれる。民間試験飛行の空港使用許可等が課題。
	産業用空港としての活用	航空利用企業を空港周辺に立地させ、これら企業による利用のみで空港として成立させることを図る。(事例: 米国テキサス州アライアンス空港等)	C	・ 現状での具体的なニーズ・可能性は見込めない。
	航空関連教育機関の立地	航空に関する総合的教育・研修機関が国内にないこと等をふまえた新規設立・設置を図る。航空会社に関わる国内外技術者・労働者等の育成(空港・リゾート・ホテル等業務を含む)など新たなニーズへの対応。(観光・リゾート等の振興との連携)	A	・ 法政大等に新設される航空機操縦訓練コースなど新規教育事業との連携。 ・ 当空港建設受入れ条件(23項目)の再確認。(航空大学校の新設等) ・ 新興国の経済成長に伴う航空関連技術者・労働者等の育成も有望分野。
観光・リゾート等の振興	観光・リゾート等による交流人口の拡大	観光・リゾートの国内外の動向をふまえ、空港を生かした宮古圏全域の交流人口の拡大を図る。特に国際的な観光・リゾート地としての下地島のポテンシャルをふまえ、民間企業の動きもにらみながら、新たな空港の活用を促進する。	A	・ 各地で用地買収も進行し、リゾートとしての宮古のポテンシャルを市場が評価している。伊良部大橋、トゥリバー地区事業の伊良部～下地島へのインパクトをふまえた活用が課題。自家用機等のニーズにも着目。
平和利用	国際緊急支援活動の拠点空港	大規模自然災害等の発生時、国境を越える緊急支援活動の拠点となる「緊急援助センター/国際貢献ネットワーク」としての活用可能性を検討する。成田空港ではJICA(国際協力機構)による国際緊急援助のための備蓄機能が確保されている。	A	・ 東南アジア、大洋州諸国等に近接する下地島空港の立地ポテンシャルを活かし、広くアジア太平洋に寄与する「国際公共財」としての有効活用が期待される。JICA 国際緊急援助隊のサブ拠点としての展開可能性等。
	その他平和利用	戦争・戦災障害孤児の支援センター、青少年緊急避難センター、アジア医療センター、地雷処理訓練センター、NGO等平和を推進する団体事務所など	B	・ 都市型立地に適する機構・組織等の誘致可能性は低い。難民や被災者の緊急救援活動をしている AMDA 等の NGO との連携は可能性あり。
その他	サーキット場の誘致	F1サーキットの誘致	C	・ 国内で最も歴史のある鈴鹿での開催を止め、富士スピードウェイに一本化されたところ。F-1GPXは、基本的に1国1レースで展開されていることから、本市で開催するには富士スピードウェイその他の国内サーキットとの競合となる。
	国連アジア本部の誘致	国連アジア本部の誘致	C	・ 現在、NPO法人「国連機関沖縄誘致推進センター」が発足。まずは「国連大学・平和構築研究所」の設置運動を展開していくことになっている。

A: 一定のニーズ・可能性があるもの、B: 単独では困難であるがAの実現により波及的に可能性のあるもの、C: 現状のニーズからは導入が困難なもの

3 . 新たな下地島空港の利活用に向けた戦略的検討

(1)下地島空港利活用に関わる政策環境等の把握

(ex. 政府「アジアゲートウェイ」、沖縄振興後期5ヵ年計画～ポスト沖振法、他)

1) 政府「アジアゲートウェイ」構想

アジアゲートウェイ構想とは人・モノ・サービス・資金・文化・情報の流れにおいて、日本が世界とアジアの架け橋となり中核を担う為の安倍総理の所信表明で明らかになった構想のこと。アジアの成長と活力を日本に取り込み、新たな「創造と成長」を実現すること・アジアの発展と地域秩序に責任ある役割を果たすこと・魅力があり、信頼され、尊敬される「美しい国」を目指す事を目的としている。

アジア・ゲートウェイ構想の概要

問題意識

- 21世紀はアジアの時代。日本とアジアの関係も進化(「アジアの中の日本」へ)。
- 人口減少を迎えた日本として、スピード感を持って国をオープンにし、海外の活力を取り込むことが必要。
- アジアとの経済関係強化や人的・知的・文化的交流は、政治外交的にも重要。

構想の目的

1. アジアの成長と活力を日本に取り込み、新たな「創造と成長」を実現する
2. アジアの発展と地域秩序に責任ある役割を果たす
3. 魅力があり、信頼され、尊敬される「美しい国」を目指す

基本理念

1. 『開放的で魅力ある日本を創る』
～ 訪れたい、学びたい、働きたい、住みたい国に
2. 『開かれたアジアを共に創る』
～ 経済を中核とした開放的な地域秩序の維持・進化
3. 『互いを尊重し、共に生きる』
～ 多様性を前提に相互理解・相互信頼の関係を構築

「最重要項目10」のポイント

1. 「航空自由化(アジア・オープンスカイ)」に向けた航空政策の転換

- ・関西国際空港・中部国際空港は、国際拠点空港としてふさわしい路線の開設や増便ができるよう「航空自由化」を推進。
- ・地方空港も自由化を進め、手続も、安全の確認等を除いて実質的に届出化。
- ・羽田空港は、深夜早朝の活用、国際チャーター便の就航を進め、拡張前でも国際化。
- ・羽田拡張後は、距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、ふさわしい路線を検討。

2. 「貿易手続改革プログラム」の着実な実施

- ・通関等の貿易手続を国際的に通用する簡素で効率的なものとするため、工程表も含めた改革プログラムを官民で初めて策定。
- ・少なくとも平成21年度末まで、内閣の重要課題として、政府全体で毎年度改訂。

3. アジア高度人材ネットワークのハブを目指した留学生政策の再構築

- ・受入シェアの確保(世界の5%程度)、産学連携の推進、海外現地機能の強化等、「新たな留学生戦略策定に向けた基本方針」を提示。

4. 世界に開かれた大学づくり

- ・大学の国際化に関する全国調査の継続実施、競争的な資金配分の抜本的拡充、国際化の評価の充実等を推進。

5. アジアの利用者にとって最も魅力的な金融資本市場の構築

- ・預託証券(JDR)等の活用、英文開示の促進、プロ向け市場の創設、規制・監督の充実・透明性向上など、10の改革を提案。

6. グローバル化の中で成長する農業への変革

- ・企業家精神を核にした農業の活性化を図るため、①企業家精神を有する農業経営者の経営展開の促進、②農地政策の改革、③中山間地域の活性化、④EPA交渉等を通じた農業・食品産業の国際展開のための環境整備に取り組む。

7. アジア・ゲートウェイ構造改革特区(仮称)の創設

- ・地域が「知恵と工夫」により個性的な魅力を世界に発信できるよう、構造改革特区制度を有効活用。

8. 「日本文化産業戦略」に基づく具体的な政策の推進

- ・日本の文化産業を育む感性豊かな土壌の充実と戦略的な発信に向けた基本的考え方を戦略としてとりまとめ。
- ・今後、同戦略に基づき、日本文化の国際競争力・情報発信力強化に取り組む。

9. 日本の魅力の海外発信

- ・世界が憧れる日本の表現者、日本の魅力の向上・発信に貢献した外国人等を総理大臣自らが表彰・顕彰する制度を構築。
- ・世界の人々に「今の日本」の魅力を感じてもらう体感スペースを、「ジャパン・クリエイティブ・センター」(仮称)として海外に設立。

10. アジア共通課題に関する協力・研究の中核機能の強化

- ・環境・エネルギー等の共通課題の解決に向け、国際会議の開催、国際共同研究の実施、国際機関への専門家派遣等を推進。

出典：アジア・ゲートウェイ戦略会議 「アジア・ゲートウェイ構想の概要」

2) 沖縄県「アジア・ゲートウェイ」拠点形成に向けた取組方針

～ 5重点分野で県方針案策定～

参考) 平成 19 年 7 月 18 日(水) 沖縄タイムス

県は 17 日までに、政府の「アジア・ゲートウェイ構想」を踏まえた**県独自の具体的な取り組み方針案**を固めた。国際物流拠点形成の推進や金融関連企業を誘致するための専門知識を備えた人材育成を担う「**アジア金融人材アカデミー(仮称)**」「**統合医療研究センター**」創設などの重点プロジェクトを盛り込んだ。米軍再編に伴う大規模な基地跡地利用策も視野に、「**アジア・ゲートウェイ構造改革特区(仮称)**」指定なども検討する。18 日午前に関われる県振興推進委員会(委員長・仲井真弘多知事)で同案を了承する。

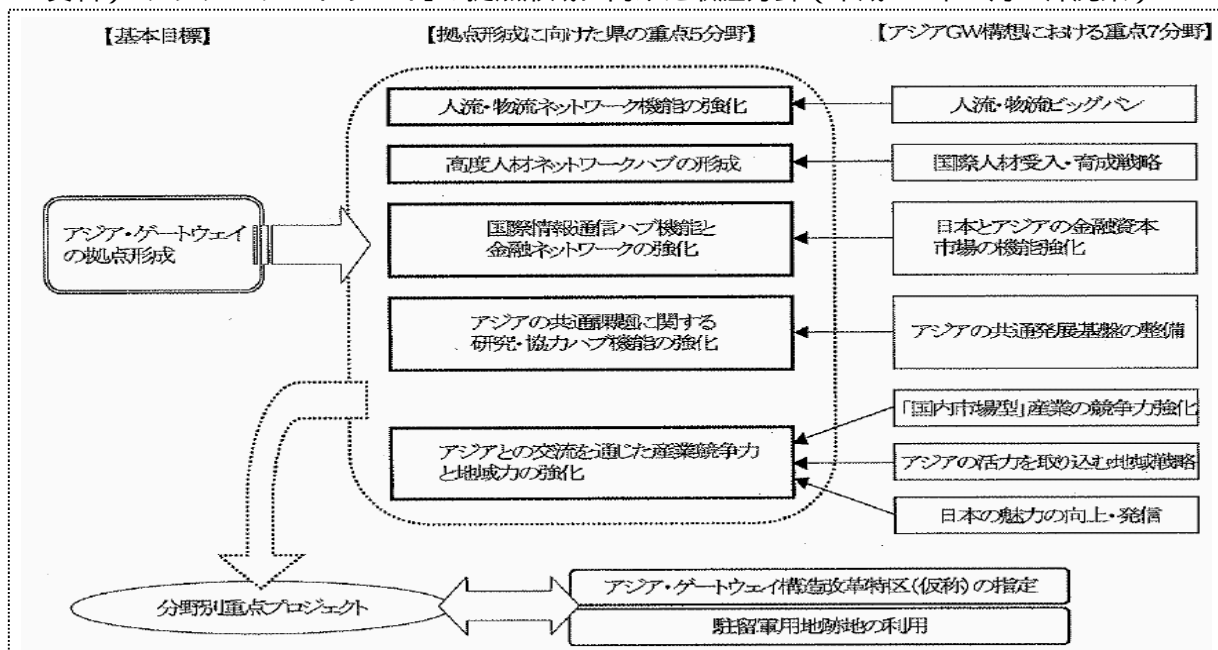
県は、方針案の基本目標として、日本がアジアと世界の懸け橋を目指す政府の「アジア・ゲートウェイ構想」に沿った形で、**県がその主要拠点の役割**を担うと明記。

- ・「**人流・物流ネットワーク機能の強化**」
- ・「**高度人材ネットワークハブ形成**」
- ・「**国際情報通信ハブ機能と金融ネットワーク強化**」
- ・「**アジアの共通課題に関する研究・協力ハブ機能の強化**」
- ・「**アジアとの交流を通じた産業競争力と地域力強化**」

と 5 つの重点分野を設定した。

各分野で推進するプロジェクトには、国際航空・航路の拡充に向けた**那覇空港、那覇港の整備**や情報通信業の拠点を構築する**IT 津梁パーク(仮称)整備**などを盛り込んだ。このほか、「**国際医療拠点の形成**」を目指し、重粒子線によるがん治療機関の誘致なども掲げた。県は 8 月の概算要求などに向け、施策展開の予算化を目指す。

資料) 「アジア・ゲートウェイ」の拠点形成に向けた取組方針(平成 19 年 7 月 沖縄県)



3) 沖縄振興後期5ヵ年計画～ポスト沖振法

(出典：沖縄21世紀ビジョンについて(沖縄県企画部)より抜粋)

3次30年にわたる沖縄振興開発計画に引き続き、開発という文字が消えた沖縄振興計画が平成14年からスタートした。

前期5ヶ年の成果及び実績

計画に基づく諸施策の推進により、観光関連産業が県経済の牽引役となり、情報通信関連産業等の企業立地や地場産業のブランド化の進展など、自立型経済の構築に向けた取り組みは着実に成果を上げている。

また、沖縄科学技術大学院大学の開学に向けた取り組みとあわせ、琉球大学のTLO¹創設など知的クラスター²形成への助走が始まった。

多様な人材の育成と文化の振興については、国立沖縄工業高等専門学校が開校したほか、国立劇場おきなわや県立博物館・美術館の開場など沖縄文化の発信・交流拠点が整備された。

県立南部医療センター・こども医療センターの開院など保健医療体制の充実が図られるとともに、環境共生型社会の形成に向けた取り組みも進められている。さらに、社会資本整備では、沖縄都市モノレールの開業や新石垣空港の建設着工など本県の持続的発展を支える基盤づくりが着実に進展している。

一方、米軍基地の整理縮小については、嘉手納飛行場より南に大規模な施設・区域の返還が示されるなど、過重な基地負担の軽減に向けて一定の前進が見られた。

後期5ヶ年の重点課題

高い失業率の改善と県民所得の向上

大規模な米軍基地の返還に向けた環境整備

県民の健康福祉の向上と保健医療体制の充実

自然環境の保全と廃棄物処理問題への対応

産業の振興と国際交流拠点の形成に向けたインフラの整備

後期5ヶ年の取り組み方針

高い失業率の改善や那覇空港の拡張整備など重点的な対応が求められている課題について、その解決に向けた施策及び事業の加速化を図る。

¹ TLO：産学連携のための機関で、大学の研究成果を特許化し技術を移転するための法人

² 知的クラスター：地域主導・地域独自の技術革新システム(文部科学省「知的クラスター創成事業」等を参照のこと)

県民の英知を結集し、必要な制度や仕組みの検討を含め沖縄の将来像や目標及び実現への道筋を示す長期ビジョンの策定に取り組む。

施策及び事業の選択と集中を徹底し行財政改革を推進するとともに、道州制の導入も視野に入れながら、国と県、県と市町村、それぞれの権限や財源のあり方等について検討していく。

4) 地域計画における下地島空港の位置づけ

計 画 等	内 容
下地島の土地利用に関する指針（昭和61年12月 沖縄県）	下地島空港は、我が国における大型ジェット機訓練を行う唯一の飛行場として、その活用が期待されている。このため、飛行場用地として告示された区域の一部については、航空関連としての土地利用を図る。航空関連用地については、小型機を含めた訓練飛行の拡大及び航空貨物便の就航等航空需要の増大等に対応できる施設の整備並びに航空一般に関する知識の習得等に必要な施設の配置が図られる土地利用とする。
下地島土地利用計画（昭和63年3月 伊良部町）	下地島空港は、現在、大型ジェット機乗務訓練機能をそなえた第3種空港として活用されているが、当空港は我が国屈指の規模と施設を備えており、21世紀へ向けた地域開発の戦略拠点としてその高効率利用が強く期待されている。このため、下地島の開発にあたっては「島」のもつ優位性を活用し、下地島空港を核とした臨空港型の事業の立地を図るものとする。
リゾート伊良部開発基本計画（平成2年12月 伊良部町）	「リゾート伊良部」においては、海をテーマとする国際協力（研修・訓練）拠点、本格的なマリン・リゾート基地を柱とするリゾート地域づくりを目指す。 亜熱帯海洋性気候と外洋性島嶼の風土、歴史特性、空港の存在等の立地条件を生かし、「海」を機軸として展開する。
21世紀・沖縄のグランドデザイン（平成8年4月 沖縄県）	宮古広域を「国際エコ・アイランド交流圏」として位置づけ、各拠点の形成について以下のような指針を示している。 国際外交交流拠点地域においては、3,000m級の滑走路を持つ下地島空港を戦略的に活用し、周辺地区の整備とともに新たなコンベンション/リゾート拠点を形成する。
国際拠点形成基本構想（平成8年11月 伊良部町）	下地島空港を、国際都市・沖縄における「新しいゲートウェイ」として位置づけ、新たな国際都市ネットワークの形成を図る。 下地島空港の「国際拠点空港化」 ・先島地区等の国際玄関口（アジア等、諸外国との航空路線開設） ・「国際コンベンション」の推進 など

<p>国際都市形成基本計画（平成 9 年 5 月 沖縄県）</p>	<p>国際化の中で先島唯一の 3,000m 級滑走路を有する下地島空港の戦略的活用と空港周辺部の国際リゾートコンベンション地区としての機能整備をとおして、中国・台湾をはじめとするアジア各国とのネットワーク機能を強化し、国際的な島しょ型ネットワーク都市圏を形成する。</p>
<p>下地島土地利用基本計画 第 1 次改訂（平成 10 年 3 月 沖縄県）</p>	<p>下地島には、3,000m の滑走路を有する空港があることから、広大な県有地を中心とした周辺公有地の有効利用を図るためには、この空港の機能を生かすことが肝要である。</p>
<p>伊良部町商工観光振興基本計画（平成 11 年 3 月 伊良部町）</p>	<p>下地島空港の有効活用については、沖縄県の国際都市形成基本計画の中で拠点空港として位置づけられており、国・県や関係機関との連携を図りつつ、その実現を図る必要がある。</p> <p>下地島土地利用基本計画（沖縄県）においては、下地島の残地を有効活用するためには、下地島空港の機能を最大限に生かすことが必要だと位置づけられており、空港機能との連携を図り、伊良部町の特性を生かして大都市圏などを対象としたリゾート型の観光を含めた土地利用を行う計画である。</p> <p>また、計画を短期的なものの中長期的なものに分けて、短期的には入り江周辺で町が中心となり整備する交流施設やゴルフ場、民宿村、キャンプ村などの整備、運営を図る。</p> <p>さらに、中期的には、リゾートゾーンなどの民間企業が中心となって、民間ゴルフ場やマリーナなどを整備し、長期的には県の国際都市形成基本計画で空港の周辺を国際都市ゾーンとして整備する。</p>
<p>伊良部町第 3 次総合計画（平成 13 年 3 月 伊良部町）</p>	<p>空港のより一層の整備を促進し、訓練飛行場としての機能拡充や定期路線の再開を促進するものとする。空港の新たな活用方法を長期的に検討する。現在、考えられる利用用途としては、海外との航空貨物基地（貨物の中継基地）、東南アジア各国の訓練飛行場としての利用が期待される。空港残地への航空大学の誘致を図り、学生の訓練飛行場として利用する。</p> <p>伊良部架橋と連動し、空港機能の拡充促進により東南アジアと結ぶ国内における南の国際的な拠点空港としての役割が期待される。</p> <p>期間：平成 13 年～平成 22 年</p>

計 画 等	内 容
<p>沖縄振興計画（平成14年7月 内閣府）</p>	<p>ア 期間 この計画の期間は、平成14年度～平成23年度までの10カ年とする。</p> <p>イ 振興の基本方向 下地島空港の周辺地域については、観光資源である海洋景観の保全を図るとともに、スポーツレクリエーション施設等の整備を促進する。</p>
<p>新沖縄県離島振興計画（平成14年12月 沖縄県）</p>	<p>ア 期間 この計画の期間は、平成14年度～平成23年度までの10カ年とする。</p> <p>イ 圏域別振興方策 下地島空港の周辺地域については、観光資源である海洋景観の保全を図るとともに、スポーツレクリエーション施設等の整備を促進する。</p>
<p>宮古島市総合計画（平成19年12月 宮古島市）</p> <p>（平成20年3月 宮古島市）</p> <p>（平成20年3月 宮古島市）</p>	<p>基本構想</p> <p>ア 期間 平成19年度を初年度とし、平成28年度を目標年度とする10年間の構想。</p> <p>イ 施策 明日に夢をつなぐ活力と多彩な交流によるにぎわいのある島 下地島空港については、平和的利用による地域活力の創造に努める。</p> <p>基本計画</p> <p>ア 期間 平成19年度を初年度とし、平成23年度を目標年度とする5年間の計画。</p> <p>イ 施策の推進 下地島空港及び周辺用地の平和的な利活用と新たな地域振興推進の可能性について調査検討する。 訓練飛行場としての拡充や空港を活用した教育機関の誘致などを行うため、沖縄県との連携を強化し、具体化に向けて取り組む。 伊良部大橋開通後を見据えた空港周辺用地の利活用に向け、下地島空港を活かした観光関連企業の誘致を図る。</p> <p>実施計画</p> <p>ア 期間 平成20年度を初年度とし、3年間計画で毎年更新</p> <p>イ 施策 雇用を創出する産業振興 下地島空港と周辺残地活用調査事業</p>

(2)宮古圏域振興の視点からの再整理（宮古空港との機能・役割分担，他）

1) 既存計画における位置付け

計 画 等	内 容
宮古・島興し最新プロジェクト情報に関する調査報告書 = 伊良部架橋建設に関連して = (平成 5 年 5 月 伊良部架橋促進協議会)	<p>伊良部架橋建設を誘発する「島興し最新プロジェクト配置構想」</p> <p>下地島関連</p> <p>・下地島国際空港 ・航空関連情報基地 ・映像情報国際受信発信基地 ・中国台湾生鮮一次産品中継 / 一次加工基地 ・フライト農業モデル農場 ・亜熱帯農業体験学習農場 ・亜熱帯果樹栽培ハウス ・フライト農漁業物流基地 ・海洋牧場 ・太陽光発電による開発途上国地域社会電化モデル施設 ・観光リゾート村</p>
新宮古広域市町村圏計画 [基本構想・前期基本計画] (平成 13 年 3 月)	<p>広域的に扱う諸課題</p> <p>架橋で宮古島と結ばれる下地島空港及びその周辺公有地の有効活用促進等、高等教育機関の誘致などによって架橋による宮古圏域全体の経済効果を生み出すための検討を重ねる必要がある。</p> <p>前期基本計画（期間：平成 13 年度～17 年度）</p>
宮古広域観光交流空間づくりモデル事業計画書 (平成 16 年 宮古広域連携観光交流推進協議会)	<p>下地島には、3,000m級の下地島空港（県営）があり、今後、中長期視野で見た時、東アジアにおける宮古地域の空の表玄関として位置づけられる。</p>
第 2 次沖縄県観光振興計画 (平成 17 年 3 月 沖縄県)	<p>下地島空港の周辺地域については、観光資源である海洋景観の保全を図るとともに、伊良部町と連携した事業導入を促進する。</p> <p>新たな海洋性リゾート拠点の整備</p> <p>ア 主要施策</p> <p>下地島空港周辺地域の整備</p> <p>イ 内容</p> <p>海洋景観の保全、民間活力による事業導入を促進</p> <p>ウ 期間</p> <p>平成 17 年度～19 年度</p>

<p>新しい島づくり計画（平成17年8月 宮古5市町村合併推進協議会）</p>	<p>合併特例法に基づいて策定された新市建設計画「新しい島づくり計画」において、下地島空港と周辺残地については以下の通り位置づけられている。</p> <p>新しい島づくりの基本方針</p> <p>新市の将来都市構造</p> <p>ア 地域整備の方向性</p> <p>合併を契機としてそれぞれの特性をより一層発展させ、機能分担と連携により、地域全体での魅力を強化していくことが望まれる。こうした観点から、地域の類似性、連続性、集積性等に配慮し、ゾーン区分を行う。</p> <p>活力あふれる豊かな未来ゾーン</p> <p>伊良部大橋の建設や下地島空港のポテンシャルを最大限に生かし地域住民の生活利便性の向上はもとより、新市全体の地域活性化につながるようなゾーンづくりを進める。</p> <p>特に、観光資源のネットワーク化や国際海洋リゾート整備ゾーンと連携を図りながら、新市の未来を切り拓く産業振興等を展開していくゾーンとしての整備を検討する。</p> <p>イ 軸整備の方向性</p> <p>地域連携軸</p> <p>現在の主要幹線道路について、各地域間を連携する軸として位置づけます。特に、宮古島内の地域核間を結ぶ軸については、住民の生活利便性の向上や地域の一体性に資する軸として強化を図る。</p> <p>また、散在している観光資源（自然、歴史、文化）のネットワーク化を形成することにより、地域全体の魅力向上を図るとともに、伊良部大橋の建設を見据え、その活用が期待される下地島空港との連携を推進する。</p> <p>新市の施策</p> <p>島づくりの基本施策</p> <p>ア 明日に夢をつなぐ活力と多彩な交流によるにぎわいのあるまち</p> <p>多様な交流を促進する港の整備</p> <p>トゥリバー地区において、隣接する下地島空港との連携を図りながら、国内外の観光客の増大や地域経済の活性化を図る国際海洋リゾート拠点として構想を進めていく。</p>
---	--

2) 宮古圏域振興の新たな戦略的視点

～ 宮古圏全体の資産としての「下地島空港」の戦略的・具体的な利活用策～

視 点： 新市・宮古島市の誕生を機に、宮古圏全体の振興の柱となった下地島空港の利活用を促進する。

その際、空港を核とする下地島全体の広域的位置と活用を念頭におく。

(宮古圏の中で / 沖縄全域において / 東アジアの中で)

伊良部架橋プロジェクトとの関連を考慮する。

(< 下地島空港の活用可能性 > < 架橋建設のための莫大な公共投資の必要性 >)

空港活用戦略への視座 / 視点として、

空港施設における民活 (PFI , 民営化など) に係る近年の動向

航空産業 (関連産業を含む) の動向と下地島空港との関連性

東アジア地域の成長・発展に伴う需要・新たなニーズへの対応可能性

を据える。

その上で、

既存の空港施設や残地を利活用した民活 / 民間導入が可能な事業分野

東アジアの新たな航空拠点として活用可能性

等について検討する。

その際、下地島空港 = 県管理「第3種空港」である現状・諸条件に留意する。

以下の各空港間の役割・機能分担を検討の前提 (基礎条件) とする。

下地島空港：アジアの国際公共財としての活用可能性

宮古空港：国内定期航路の拡充

那覇空港：国内外航空路線 (旅客・物流) の展開

参考) 伊良部町「国際拠点形成基本構想」(平成8年 伊良部町/財団法人都市経済研究所)

下地島空港の国際拠点空港化

- ・国際都市 OKINAWA における「新たなゲートウェイ」への位置づけ
- ・宮古圏内外を結ぶ<交通><運輸><情報通信網>の形成

下地島空港の「国際拠点空港化」

- ・先島地区等の国際玄関口(アジア等諸外国との航空路線の開設)
- ・那覇国際空港との相互補完機能の整備
- ・国際コンベンションの推進
- ・サブFTZ機能の創出
- ・ASEAN・中国・台湾等との歴史・文化交流の推進
- ・ASEAN・中国・台湾等との生鮮一次産品の中継基地
- ・南太平洋諸国との技術協力等の推進(南洋漁業等による地域間交流)
- ・新たな物流ネットワーク拠点の形成(フライト農業の推進等)

宮古圏全体の振興に向けた主要プロジェクトの推進

- ・宮古圏における「自立ネットワーク型県土」の形成
- ・新たな地域発展への中核的な振興方策
 - ・宮古圏の一体性の強化(宮古圏域内における連結機能の強化)
 - 「伊良部架橋」の実現
 - ・宮古圏外への新たなネットワーク展開
 - 「下地島空港」×「宮古空港」の機能分担によるネットワーク構築
 - (国際拠点空港) (国内線ローカル空港)

下地島空港残地利用を含む伊良部町の総合的土地利用方針

下地島: <国際拠点空港ゾーン> + <下地島残地利用ゾーン>

(コンベンション施設, 観光・スポーツリゾート, 物流・情報中継基地, 観光農園等)

<入り江交流ネットワークゾーン>

伊良部島: <居住ゾーン/4集落> + <コミュニティコアゾーン> + <農業利用ゾーン>

+ <海岸域保全ゾーン>

(3)内外の諸情勢を踏まえた宮古島市としての下地島空港利活用指針のあり方

1) 空港利用のアイデアモデルの検討

～「国際公共財」として下地島空港を捉える～

宮古圏全体の資産である下地島空港の平和的利活用と地域振興の推進にあたっては、従来の空港の位置づけや機能（第3種空港，訓練飛行場）を踏まえながら、その枠組みを超える‘新たな視点’から同空港の利活用可能性を検討することが重要である。

すなわち、宮古圏／沖縄全域／東アジアの重要な拠点に立地する「国際公共財」として下地島空港を捉え直し、その平和的な利活用の可能性を多角的・戦略的に検討すること、その際、アジア地域の関連動向やニーズを踏まえ、また、専門家の知見やノウハウを集約しながら調査検討を行うことが重要である。

これまでの検討過程でも、以下のような下地島空港の利活用方策あるいは可能性が協議されている。（以下、検討例）

平常時：国際的な航空教育拠点形成の可能性

例) これまでの実機訓練にシミュレーター機能を付加した「訓練センター」としての活用～事業化

例) 航空業界が必要とする人材（専門家・技術者）を育成・供給する「国際航空教育機関」の設置もしくは誘致

例) アジア太平洋地域における航空関連産業の急速な需要増大に対応した整備基地・パーツセンターや物流拠点など「航空機関連産業」の立地可能性

非常時：大規模災害発生時等における国際緊急支援活動拠点形成の可能性

例) 大規模自然災害等の発生時、国境を越える緊急支援活動の拠点となる「東アジア緊急援助センター／国際ネットワーク拠点」としての活用可能性

（参考事例）

成田空港では JICA 等による国際緊急援助のための備蓄機能が確保されている。

上述の検討例に関しては、各テーマに係る国際的動向や需要のマクロ的把握、また、諸条件の整理が必要であり、その上での調査検討が求められる。しかし、検討の視点/コンセプトに「国際公共財としての利活用可能性」を据えることは、以下の点においても有効かつ戦略的意義を有する。

- 一．下地島空港の新たな利活用のあり方の検討領域（可能性）が広がる。
- 一．屋良覚書はじめ「平和利用」を要件とする下地島空港のあり方に合致する。
- 一．既存の公共施設（資産）の有効活用による「地域振興」・「国益/国際社会への貢献」の意味から、国・県に対する重要な問題提起あるいは政策提言となる。

宮古島市の「地域戦略」に「空港」の利活用を最大限に組み込み、これを具現化していく取り組みの重要性は既に申し述べたとおりで、その際、地域としての基本的な指針、また、受け入れ条件などを併せて検討していくことが地域戦略上の重要課題と考える。特に、災害時における下地島空港の利用（国際緊急支援活動の拠点空港としての活用）等の問題は、国及び県との協議を図る上での「戦略的な問題提起」になり得るものとする。

パイロット養成の「第三者機関」の設置

パイロット養成のための第三者機関の設置。そのニーズは高い。

- ・各航空会社のコスト低減というメリット。
- ・訓練指導員を運航に専念させることができる。「2007年問題」に関わる乗員シフト問題にとって、ひとつの活路となる。
- ・退職者等の人材活用。

下地島空港の平和利用，空の安全性の確保といった公共的意義

- ・純民間利用の空港であることを印象づけることにもなる。（近隣アジアとの関係）
- ・中小航空会社の乗員等に対する適切な訓練機会の創出。

「下地島」への設置について

実機訓練可能な下地島空港への設置は魅力的。（優位性がある）

国内で適切な訓練が受けられること。海外での訓練を余儀なくされている受講者の負担が軽減される。

設置に係る課題

人材の確保

- ・有資格の退職者を充当すること等により、訓練体制の整備は比較的容易ではないか。
- ・多くの退職者は、退職後の航空関連業務への高い就業意欲を持っている。

機材の調達

- ・最新鋭機種「シミュレーター」の調達・導入は必須。
- ・既存機器の「リース」や「現物出資」などによる低コストな調達が望まれる。
 - ～最新鋭機種は「第三者機関」が自前で調達することが必要か？
- ・持続的な調達計画（陳腐化への対応等）

制度面の規制緩和等

- ・国家資格の付与機能・権限により、本「第三者機関」利用ニーズは更に高まる。
- ・ライセンスの付与に係る制度面の規制緩和・規制改革も課題。
 - （国家資格の審査・付与等における民間活用／アウトソーシングなど）
- ・公租公課の負担を下げられるか。
 - ～コストメリットの創出による競争力の確保。
 - アメリカとの競争（フライトセイフティ社／ボーイング系）
- ・「航空特区」「国際航空訓練特区」等、事業化促進に資する特区等特例措置申請の検討。
 - ～燃料税、着陸料軽減の実現（但し、現行構造改革特別区域は、税財源は対象外）

土地の使用

- ・土地利用に関する諸条件の有無（設置場所は下地島空港隣接地と考えられる）
 - ～宮古島市が進めている土地利用計画との整合を図っていくこと。

地域への貢献等

- ・本「第三者機関」の設置による地域の活性化
- ・本「第三者機関」の利活用による活性化
 - ～シミュレーターの操縦体験（子どもたちの体験学習など）
- ・宮古空港との連携
 - ～機能分担：宮古空港＝定期便，下地島空港＝不定期便・チャーター便など
 - ～伊良部架橋
- ・施設設置と並行した生活環境や支援施設の整備・向上
 - ～コンビニくらいは必要ではないか。
 - ～その他

2) 下地島空港の新たな利活用方策(アイデアモデル)

～ 空港利活用の指針とプロジェクト推進の枠組み～

コンセプト： 「平和利用」と「地域振興」
- 下地島空港利活用についての宮古島市の基本政策方針 -

プロジェクト：
アジア太平洋地域に寄与する「国際公共財」としての新たな利活用

平常時：

国際的な航空関連教育の拠点づくり
(空港を核とするアジアの民間人材育成)
国内外の需要を踏まえた先導的事業の導入
育成 学生等パイロット志望者, 研修 訓練：
現役パイロット, 再訓練 自衛隊OB その他
共同利用施設 (整備士研修, 塗装技術等)
国際共同出資等による事業主体の構築
国産小型ジェット機など新たな需要への対応

非常時：

災害時における国際緊急支援活動等
(空港を拠点とする新たな国際貢献推進)
・JICA「国際緊急援助隊」の拠点空港としての機能整備 (成田国際空港のサブ拠点化)
・大洋州島嶼国をカバーする空輸体制の確立
(地球温暖化等に伴う自然災害増への対応)
・平常時利用を促進する国際機能等の整備
離島地域緊急医療など地域貢献への展開

下地島空港の利活用に関わる前提 / 諸要件

那覇空港との相互関係
那覇空港の現状・動向・課題
を踏まえたバックアップ機能
(例) 非常時におけるサブ機能
キャパオーバーへの対応
急患輸送等への寄与 等

宮古空港との相互関係
「一市域二空港」を前提とする
宮古空港との機能分担
宮古：定期便 / 国内主体
下地島：チャーター便対応,
国際的利用, 民間活用 等

土地利用との整合性
良好な自然環境と共生する
魅力あるまちづくり
各ゾーン 空港活用形態の
調和と連携, 伊良部大橋の
実現を踏まえた利活用 等

推進方策： 空港活用の具体化に向けた沖縄県との協議・共同作業等の実施
・ 県『アジアゲートウェイ拠点形成』推進プロジェクトとしての認定と事業化促進
・ 県 - JICA 共同による新たな国際貢献事業としての政策協議 / 可能性調査等
・ 国際公共財としての空港利活用に資する民活・民営化方式の戦略的導入
ex. 指定管理者制度の導入と国際公募(案)の検討, 国内外関連企業など民間の意向把握 ...etc.
・ 空港 + 周辺公有地活用の具体化を前提とする条件整備及び関係各課との協議調整等

下地島土地利用計画について

1 . 下地島土地利用計画策定の背景と意義

(1)下地島土地利用基本計画（沖縄県）について

1) 計画策定の背景と意義

下地島空港が開港した昭和54年当時、下地島の土地利用は、空港としての利用が主体となっており、その背後に広大な未利用公有地が在っていた。

この活用を図るため沖縄県は、第2次沖縄振興開発計画における「沖縄振興開発の課題と展望」において「下地島空港を含めた下地島の有効利用を検討する」こととした。

更に、昭和61年12月には「下地島の土地利用に関する指針」を策定し、下地島空港周辺の県有地及び隣接する当時の町有地を含む下地島全体の開発の基本方向を明示した。

これを受け旧伊良部町は、昭和63年3月に「下地島土地利用計画」を策定。

沖縄県は、先に策定した「下地島の土地利用に関する指針」を基本としながら、旧伊良部町が提示した「下地島土地利用計画」の主旨を踏まえ、平成元年7月、「下地島土地利用基本計画」を策定した。

「下地島土地利用基本計画」(平成元年7月)

<基本方針>

下地島の土地利用については、民間活力の導入を図るとともに、自然環境の保全に配慮しつつ、県土の均衡ある発展に資することを基本方針とした。

<土地利用区分>

	(ha)
ア 農業関連用地	181.0
イ 観光関連用地	176.0
ウ その他	608.0
・空港及び航空関連用地	362.0
・空港関連就業者用地（さしばの里）	10.0
・緑化関連用地	166.0
・開発保留地	70.0
計	965.0

その後、沖縄県は、沖縄振興開発政策の経緯と今日の沖縄の社会的現状及び国際的な経済・社会環境の変化への対応や旧伊良部町の過疎化・高齢化の進展並びに新たな土地利用計画へ対応するため、平成10年3月、同計画を改訂した。

下地島土地利用基本計画（第1次改訂 平成10年3月）

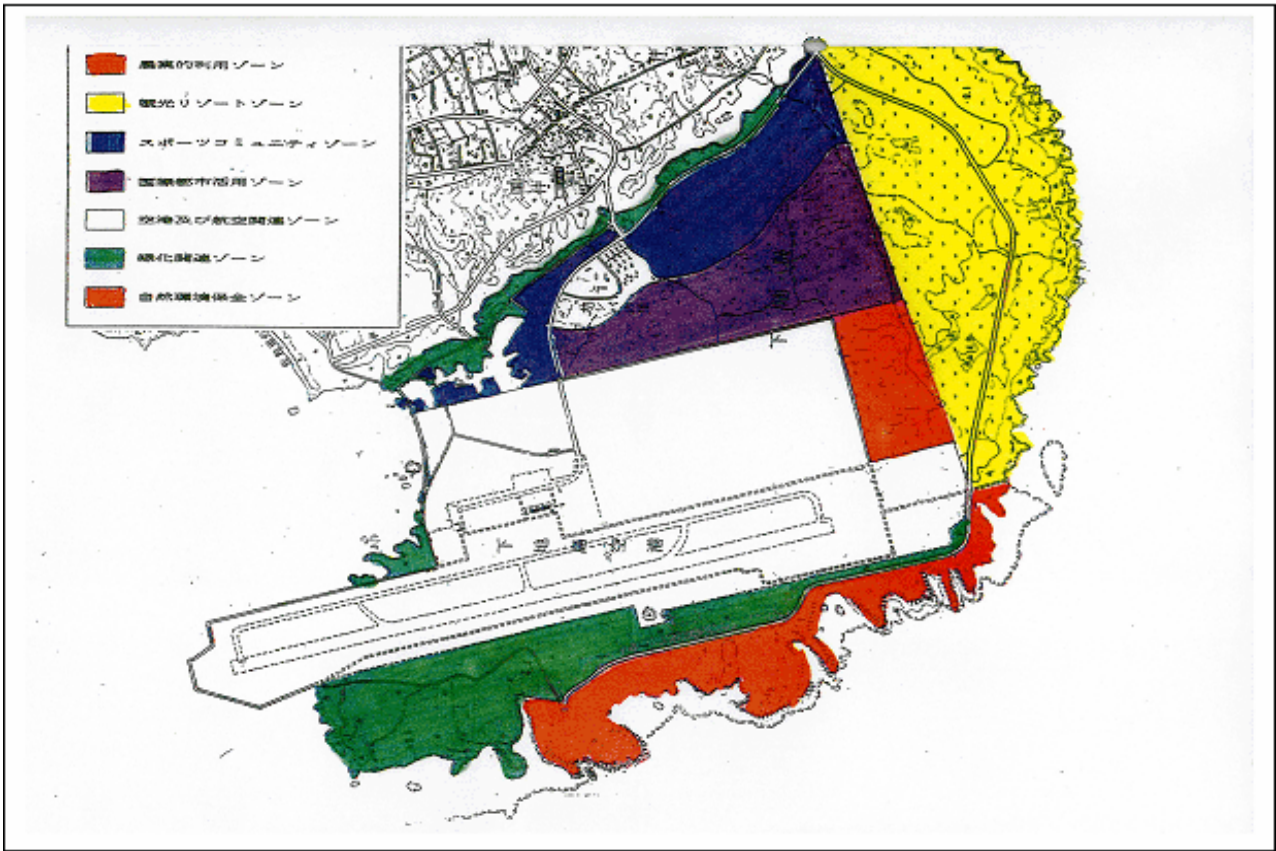
<基本方針>

下地島空港残地の土地利用に当たっては、空港機能との連携を図りつつ、地域の特性を生かして大都市圏等を対象としたリゾート型の観光の振興を基本とし、あわせて、下地島の自然的・社会的条件を活用した航空及び海洋関連等の土地利用を図る。

さらに、それぞれの利用区分に応じた事業導入に際しては、自然環境の保全に配慮しつつ、地域特性と創意工夫を加味しながら民間活力を中心に導入を図り、県土の均衡ある発展に資する。

<土地利用区分と各ゾーニングの利用について>

ゾーン区分	面積 概ね ha	利用方針
農業的利用ゾーン	30	周辺の土地利用との整合を勘案しつつ、観光農園等の振興を図る。
観光リゾートゾーン	190	下地島の自然条件を生かし、娯楽、保養施設、研修施設等の整備及び下地島空港の持つ機能を活用することにより長期滞在型海浜リゾート地の形成を図る等、観光関連の相乗効果が発揮できる土地利用を図る。
スポーツコミュニティゾーン	75	下地島の持つ自立的、地理的条件を生かして長期避寒保養地、町民の交流拠点としての土地利用を図る。
国際都市活用ゾーン	80	下地島空港を活用した国際的な人、物、情報の集約的活用区域としての土地利用を図る。
空港及び航空関連ゾーン	375	大型ジェット機乗員訓練場と航空関連の土地利用を図る。
緑化関連ゾーン	175	防風・防潮機能や保水力の強化が図れるよう整備する。
自然環境保全ゾーン	40	開発を保留し、自然環境を保全する。
計	965	



(2) 下地島を取り巻く経済・社会状況の変化と計画策定の意義について

下地島空港は、昭和 54 年 7 月、我が国唯一の大型航空機の乗員訓練機能を具備した第 3 種空港として開港したが、空港建設に伴い、空港周辺には広大な県有地と村有地（後に町有地）が発生した。

この空港周辺公有地の利活用については、これまで沖縄県と旧伊良部町がそれぞれ土地利用計画を策定し事業の推進を図ったが、旧伊良部町における国庫補助等の活性化事業の導入が一部推進しているのみで、実現性のある計画はほとんど無く厳しい状況が続いている。

更に、旧伊良部町においては、企業誘致に向けた計画等を策定し企業の誘致を図ってきた。しかし、企業の立地とかオファーはあったものの、離島である地理的条件に加えバブル崩壊、観光の環境変化等、外部環境要因もあり実現をみなかった。

平成 17 年 10 月、宮古島市誕生を機に、下地島空港と空港周辺公有地は「宮古全体の資産」となった。

これらの資産を活用した振興開発は、伊良部大橋との連動により、宮古島市のみならず沖縄県全体の振興発展に大きく貢献する計り知れない可能性を有しており、宮古島市としてもこれらの有効利活用に積極的に取り組んでいかなければならない。

近年、「合併に伴う行政区域の拡大」「伊良部大橋の建設着手」「観光を取り巻く環境の変化」等状況の変化もあり、空港と周辺公有地の有効利活用に向け、土地利用のあり方の見直しを検討する必要性が生じている。

地方分権改革、また、自立型の地域づくりなど地域の主体性・主導性の発揮がますます重要性を増してきている。



下地島航空写真

こうしたことから宮古島市としては、国・県並びに関係機関等への問題提起も念頭に、内外の諸動向を見据えつつ、周辺公有地の有効利活用に関する指針づくりを行うとともに、国・県の方針と整合性を図りながら諸施策の推進に努めるものとする。

以上のことから、今回、新たな「下地島土地利用計画」の策定に取り組むこととなった。

有効活用にあたっては、下地島を取り巻く経済・社会状況の変化を踏まえた下記の視点による計画の策定が重要となる。

「検証」の視点

- ・ 下地島訓練飛行場における実機訓練はシミュレーターの高度化等により減少傾向
- ・ 以前は管制官など 60 名規模の体制がとられていたが、行革により行政人員は削減方向
- ・ その他、下地島空港の経緯と現状に関わる重要事項
ex . JAL/JTA , ANA/ANK など航空会社の動向 , その他

「施設活用」の視点

- 例) シミュレーション機能を付加した「訓練センター」としての活用 (新会社も念頭に)
- 例) 国の航空訓練教育機関の設置あるいは誘致 (以前、全国に 3 箇所の「航空大学校」の統合と下地島への移転配置が検討された経緯もある。)
- 例) 国際航空教育機関の設立あるいは誘致の可能性
(世界の航空関連業界で即通用する国際的な学位が取得可能な教育機関。但し、教える側・教わる側双方の言語/語学の問題の克服が必要。)
- 例) 航空機整備場の設置
(国内各整備場を統合し、より高度な整備場を新設する構想は以前からある。ユーザーである国内航空会社の使用機の格差もなくなりつつあり、かつ、東アジア地域の需要増も見込まれる)
(北海道・千歳空港「整備基地構想」: 立地として有力視されているが冬季の寒さが課題。)

「産業」の視点

- 今般の「航空関連産業」の動向等を踏まえ、空港を含む下地島全体の活用を考える。
ex . ボーイング社 : 東アジアへの拠点配置を実施。中国に訓練センター設置他

「民活」の視点

- ・ 現空港施設の管理運営等において民活 / 民間導入が可能な領域 (PFI , 指定管理者等)
- ・ 空港及び周辺公有地の利活用を前提とする民間事業導入の可能性

「まちづくり」の視点

- ・ 上記 ~ の視点を踏まえた上での「下地島全体」の活用を考える。
- ・ 関連事項：
 - (1) 「下地島空港周辺公有地利用」についての沖縄県の考え方・方針
 - (2) 「伊良部架橋」実現を念頭においた沖縄県及び宮古島市の考え方・方針
 - (3) 宮古圏域ならびに沖縄全域における「下地島」の拠点性についての再評価
 - (4) その他（東アジア地域の将来を展望して）
- ・ 下地島全体をひとつの町（タウン）として捉え、滞在者にとっての生活環境を重視する。

その他

- ・ 国策としての「日本の航空戦略／航空産業戦略」の問題
- ・ 地元の誘致戦略の問題（受け入れ条件，行政による便宜供与など）
 - ex．土地の低廉もしくは無償での貸与，税制優遇（地方税特例など）
- ・ 特区の導入について（構造改革特区，その他）
 - 視点：下地島をまるごと「特区」として捉える

参考) 下地島において具体的に検討した事業の動き

項目	内容
<p>航空大学の誘致 (平成 11~15 年度)</p>	<p>(1) 経緯</p> <p>伊良部町の環境と下地島空港に魅力を持つ日本航空学園と人口の流出と過疎化、開港後遅々として進まない同空港と残地問題に悩む伊良部町の思惑が一致し平成 11 年 4 月に動き出した。同年 10 月には同学園理事長と伊良部町長が面談し、町の誘致と同学園の開校意志を確認。</p> <p>以来、2 年 4 ヶ月間に町民大会、誘致期成会設立、シンポジウム、郡民総決起大会など早期実現をアピールする取り組みは宮古圏域を前面に出し、国・県サイドへの誘致活動を展開。誘致活動は 70 回余を数えた。(平成 13 年 8 月現在)</p> <p>平成 13 年 2 月 13 日には「航空大学設立基本計画検討委員会」を設立。7 月 31 日に伊良部町長に最終検討結果報告(答申)を行った。その中で下地島を航空大学の最適地とした上で「航空・宇宙・IT 産業や観光産業の人材育成に寄与する。また、伊良部町の地域活性化の一つとして十分に検討に値する」と評価。</p> <p>これに基づき、町では大学の設立・運営方式、設立費用等の課題について検討した結果、設立に向けての 150 億円(航空学園)という膨大な設立資金の捻出が最大の課題となる。</p> <p>こうした中、航空大学に係る関係者間の勉強会の中で、航空高校設立についての提案があったが、その後動きは無く、現在に至る。</p> <p>(2) 日本航空大学の誘致の基本的コンセプト</p> <p>下地島空港建設時に国が約束した計画の一つに航空大学がある。</p> <p>町の基本構想の中に「海と空にひらかれた街」があり、構想と合致する。</p> <p>下地島空港と空港残地の有効利用と合致する。</p> <p>伊良部架橋とのリンクにより、宮古の広域的活用の核になりえる。</p> <p>アカデミックな環境の創造と同時に、経済、分化、教育、民意の向上等及ぼす影響は大であり、地域活性化に繋がる。</p> <p>人口の増加、付帯産業の萌芽が予想される。</p> <p>産・官・民・学が揃った地域づくり、研究機関等が創造できる。</p> <p>公共投資が莫大である。</p> <p>学園都市、大学のある離島として個性の創造に繋がる。</p> <p>(3) 航空大学の概要</p> <p>大学の種類・・・学校教育法第 1 条に規定する大学 設置方法・・・公設民営</p>

学科概要・・・航空工学科（航空情報工学コース、航空観光コース）

学生定員・・・一学年 160 名の 4 学年

教職員数・・・専任教員 27 名、職員数 21 名

施設概要

本部、管理棟 教育、研究棟 航空実験、実習棟 図書館 エネルギー実験・実習棟 航空機試作研究棟 学生会館 体育館 学生食堂
エンジン試験棟 格納庫 油脂庫 大倉庫 運動場 駐車場

大学敷地面積

約 363,000 m²（約 11 万坪）

校地面積 231,000 m²（約 7 万坪）

寮関連施設面積 132,000（約 4 万坪）

設立経費 150 億円

（４）設立に向けた課題

国・県の支援

設立・運営方式について

設立費用

運営経費

学生や教職員の確保等

航空大学の立地に伴う周辺整備計画等

土地処分に関する民航との協議

（５）日本航空学園の見解

予算の確保と沖縄県の協力で行き詰まっている。

公設民営の航空大学設立について具体案の検討など、条件がそろえばいつでも対応する方針であるが、宮古圏域・伊良部町と沖縄県との間で温度差がある。

沖縄県が主導しない限り動けるものではない。

（平成 13 年 11 月 30 日 航空大学誘致友の会の要請に対する回答より）

（６）沖縄県の見解

航空大学の誘致については、伊良部町が設置した「航空大学設立基本計画検討委員会」の検討結果報告書を受け、航空大学の設立・運営方式、設立費用等の課題について町において検討されてきたところですが、現段階においては、解決すべき課題が多いものと認識している。

（平成 17 年 3 回県議会定例会 沖縄県企画部長）

(3)下地島の土地利用現況について

1) 土地利用の現状

下地島全体の面積は 954ha で、そのうち飛行場用地は 361.5ha である。残りの 592.5ha の所有区分は、沖縄県 364.8ha、宮古島市 184.9ha、ほか国や個人など 42.8ha である。

(下地島の面積については、平成元年 11 月 10 日官報公告の国土地理院「全国都道府県市町村別面積調」より参照。従来は 965 ha)

飛行場用地 361.5ha の区域は、飛行場の基本的な機能を果たす諸施設、基本施設(滑走路、誘導路、エプロン(駐機場)など)、訓練施設(格納庫、教室など)、都市施設(電気、ガス、上下水道など)、管理施設(国、県、管理会社等の事務所)、保安施設(航空保安施設、管制、通信施設など)を含む区分である。

現在、下地島空港周辺にある県有地の大部分は、昭和 46 年当時の通産局長と伊良部村下地島地主会長との「確認書」(S46.11.24 付)により、沖縄県が利用計画を策定するまでの間、元地主等による耕作が認められ、主にサトウキビ作を主体とした農業が営まれている。

なお、下地島空港周辺用地における耕作面積は約 260ha、耕作者数は約 170 人である。(平成 17 年 3 月末)

< 下地島の作付面積・収穫及び生産額 >

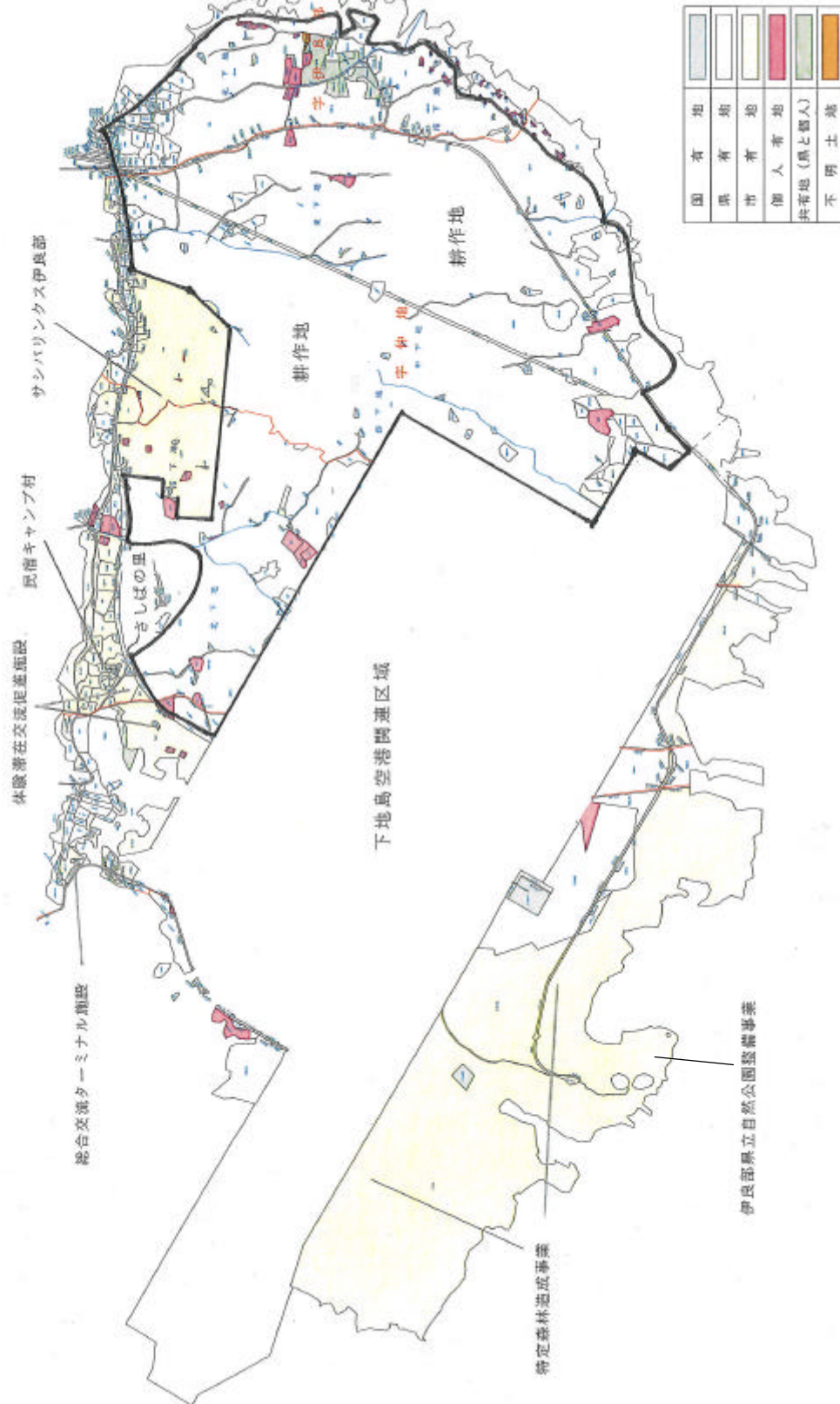
作物	作付面積 (ha)	収穫量 (t)	生産額 (万円)	農家戸数 (戸)
サトウキビ (18/19 年産)	104.1	7,173	14,690	171
カボチャ (H18 年度産)	40.0	320	11,200	50
合計	144.1	7,493	25,890	

資料：JA 伊良部、宮古製糖伊良部工場

2) 下地島空港周辺公有地における事業導入実績

事業名	事業主体	県所管課	事業費(千円)	面積 (ha)	事業年 度
1 コミュニティアイランド事業 「民宿キャンプ村」 コテージ5棟 野鳥観察施設 キャンプ村等	伊良部町	地域・離島課	総事業費 199,906 国 100,000 県 30,182 町 69,724	3.8	H11~12
2 パブリックゴルフ場施設 整備事業 「サパリック伊良部」 9ホール・PAR36	伊良部町	市町村課(公 営企業債)	総事業費 566,205 国 0 県 0 町 566,205	27.6	H11~13
3 都市農村交流施設整備事業 「総合交流ターミナル施設 ていだの里」 宿泊室12室 42名 収容	伊良部町	園芸振興課	総事業費 457,490 国 304,993 県 0 町 152,497	0.9	H12
4 伊良部県立自然公園 整備事業 「通り池の歩道等」 通り池となべ底ま での間の遊歩道の設置 310m 休憩所の設置	沖縄県	自然保護課	総事業費 65,670 国 0 県 65,670 町 0		H12~13
5 体験滞在交流促進事 業 貝殻加工施設 シーカヤック棧橋 果樹園管理棟等	伊良部町	地域・離島課	総事業費 252,501 国 168,333 県 50,746 町 33,422	8.8	H13~14
6 特定森林造成事業 新植 施肥、下刈り 不発弾等磁気探査	伊良部町	みどり推進 課	総事業費 32,039 国 22,565 県 946 町 8,528		H14~16
合 計			総事業費 1,573,811 国 595,891 県 147,544 町 830,376		

下地島土地利用現況図



3) 土地利用規制(下地島関係法令一覧)

既存の規制関係法令等

法令名	内容	備考
自然公園法 沖縄県立自然公園 条例	普通地域、特別地域で工作物の新增改築、木竹の伐採、鉱石物の採取等の行為を行う場合は、県知事届出・許可が必要。	伊良部島・下地島は沖縄県の「伊良部県立自然公園」に指定されており、下地島には第1種特別地域、第3種特別地域及び普通地域がある。
航空法	一定区域内における一定の高さ以上の物件の設置等の禁止 物件の制限等 航空障害塔の設置 類似橙火の制限 など	
農地法	農地又は採草放牧地について、所有権の移転又は賃貸権等の設定・移転をする場合は、農業委員会又は知事の許可が必要。	
森林法	地域森林計画の対象となっている民有地の立木を伐採しようとする場合は、市町村長に届出が必要。 また、1haを超える開発をしようとする場合、並びに保安林の立木の伐採を行う場合には、知事の許可が必要。 なお、保安林を他の用途に転用する場合には、知事又は農林水産大臣への保安林の指定の解除手続きが必要。	下地島には、保安林あり。
鳥獣保護及び狩猟に関する法律	国内における鳥獣の保護と個体数の適正化を図る目的で制定	伊良部島・下地島一帯は、シギ・チドリ類の集団飛来地として、沖縄県の「県設伊良部鳥獣保護区」に設定されている。
海岸法	海岸保全区域内で行為をしようとするとき 海岸保全区域を占用しようとするとき 海岸管理者の許可が必要	河川局所管海岸保全区域「渡久地の浜」

港湾法	港湾区域内又は港湾隣接地域において行為をしようとするとき 港湾管理者の長の許可が必要 臨港地区内において行為をしようとするとき 港湾管理者の長への届出が必要	港湾区域 「佐良浜漁港～下地島東海岸」
文化財保護法	史跡名勝天然記念物に関し、その形状を変更し又はその保存に影響を及ぼす開発行為をしようとするとき 文化庁長官の許可が必要	通り池は、「国指定名勝・天然記念物」

開発に際しての規制関係法令等

法令名	内容
国土利用計画法	<p>一定面積以上の土地取引を行った場合は、知事への届出が必要</p> <p><対象面積></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域 2,000 m²以上 ・その他の都市計画区域 5,000 m²以上 ・都市計画区域外 10,000 m²以上
都市計画法	<p>次の開発行為をしようとする者は、知事の許可を要する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域における 1,000 m²以上の開発行為 ・市街化調整区域における全ての開発行為 ・未線引き都市計画区域における 3,000 m²以上の開発行為 ・都市計画区域外における 10,000 m²以上の開発行為 <p>都市計画の区域内等において建築等を行う場合、知事の許可又は市町村長への届出が必要</p>
沖縄県土保全条例	<p>3,000 m²以上の一段の土地について、開発行為をしようとする事業主は、知事の許可を受けること。</p> <p>また、開発区域の面積が 30,000 m²を超える場合は、開発行為許可申請の前に知事に事前協議を行い、同意を得る必要あり。</p> <p>なお、都市計画法、採石法、砂利採取法等による許認可を要する開発行為については、本条例の許可は不要になる。</p>
沖縄県赤土等流出防止条例	<p>1,000 m²以上の一段の土地について土地の区画形質の変更(切土・盛土)を行おうとする場合は、知事への届出、又は通知が必要。</p> <p>なお、事業行為の実施に当たっては、条例に定める基準に適合した施設を配置し、管理しなければならない。</p>
沖縄県景観形成条例	<p>大規模な建物の新築や土地の区画形質の変更等、次の行為を行うときは、県知事への届出が必要。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建築物や工作物の新築、増築、改築又は移転 ・建築物や工作物の外観の様式替え又は色彩の変更 ・屋外における物品の集積又は貯蔵 ・地形の外観の変更を伴う鉱物の採掘又は土石等の採取 ・土地の区画形質の変更
沖縄県環境影響評価条例	<p>大規模な開発事業に際し、その事業が環境に及ぼす影響について調査、予測、評価を行う。環境汚染を未然に防止し、良好な環境を確保することができる。</p>

4) 上位計画における位置づけ

計 画 等	内 容
<p>沖縄振興計画 (平成14年7月 内閣府)</p>	<p>ア 期間 平成14年度～平成23年度までの10カ年間 イ 振興の基本方向 下地島空港の周辺地域については、観光資源である海洋景観の保全を図るとともに、スポーツレクリエーション施設等の整備を促進する。</p>
<p>新沖縄県離島振興計画 (平成14年12月 沖縄県)</p>	<p>ア 期間 平成14年度～平成23年度までの10カ年間 イ 振興の基本方向 下地島空港の周辺地域については、観光資源である海洋景観の保全を図るとともに、スポーツレクリエーション施設等の整備を促進する。</p>
<p>新しい島づくり計画 (平成17年8月 宮古5市町村合併推進協議会)</p>	<p>新しい島づくりの基本方針 活力あふれる豊かな未来ゾーン 伊良部大橋の建設や下地島空港のポテンシャルを最大限に生かし地域住民の生活利便性の向上はもとより、新市全体の地域活性化に繋がるようなゾーンづくりを進める。 特に、観光資源のネットワーク化や国際海洋リゾート整備ゾーンと連携を図りながら、新市の未来を切り拓く産業振興等を展開していくゾーンとしての整備を検討する。</p>
<p>宮古島市総合計画 (宮古島市)</p>	<p>40 ページを参照</p>
<p>国土利用計画 (平成20年3月 宮古島市)</p>	<p>地域ごとの土地利用の方針 伊良部地区 下地島については、空港施設用地と広大な周辺用地に区分され、いずれも伊良部架橋によりさらに利用価値が高まることが予想される。そのため、空港の周辺用地については、空港施設とその機能を活かした新たな地域開発の展開を図る地域として位置づけ、その有効利用を図る。</p>
<p>宮古島市都市計画 (宮古島市)</p>	<p>平成19年度 基礎調査実施。調査分析 平成20年度 マスタープラン作成</p>

2 . 下地島土地利用計画

(1)土地利用方針案の検討 ~地域資源や市民意識に配慮した案の検討~

本計画は、土地利用に当たっての指針的な役割を果たすもので、それぞれの利用区分に沿った具体的な事業の推進については、民間活力の導入を中心とした企業誘致活動を強力に取り組んでいく必要がある。

また、下地島は 954ha と広大で、その土地利用も多分野にわたることから庁内に横断的な連絡体制を図りながら進行管理していく必要がある。

土地利用基本方針案として、下記の方針に基づいた利用の促進を図る。

項 目 例	内 容 例
平和的利用の遵守	昭和 46 年「屋良覚書」～平成 7 年「伊良部町議会での合併承認と自衛隊駐留要請撤回」を前提とした平和的土地利用を行う。
自然資源保全・活用	県設伊良部鳥獣保護区や伊良部県立自然公園等指定、国指定の名勝及び天然記念物である「通り池」の保全等、自然資源の保全を遵守するとともに広域公園化など新たな活用を図る土地利用を行う。
生活者への配慮	下地島における新たな定住者や半定住者が豊かなコミュニティを形成することが可能なまちづくりを行うとともに、伊良部島の豊かな住環境の維持と既存の生活者との調和あるコミュニティの形成が図れる土地利用を行う。
新利用計画案の位置付けの明確化	新利用計画案が宮古島市及び沖縄県全域の振興に資する土地利用計画であることを明確化する。
事業導入における配慮	事業主体の選出については、厳正な選出を前提とし、国際水準での各種事業の導入とともに、既存産業への影響を十分考慮の上、地元雇用創出に向けた配慮を行う。
関係法令整備	土地利用の実現にあたっては、都市計画法、農地法、自然公園法等、関係法との調整を図るとともに、県及び市における条例の制定や国の構造改革特区の認定等の検討を行う。
その他	計画の策定にあたっては、新しい島づくり計画(新市建設計画)入総合計画、国土利用計画等、上位計画の考え方に基づくものとし、その他各種計画との整合に十分配慮することとする。

(2)土地利用基本構造の候補案（拠点機能の連携パターンの検討）

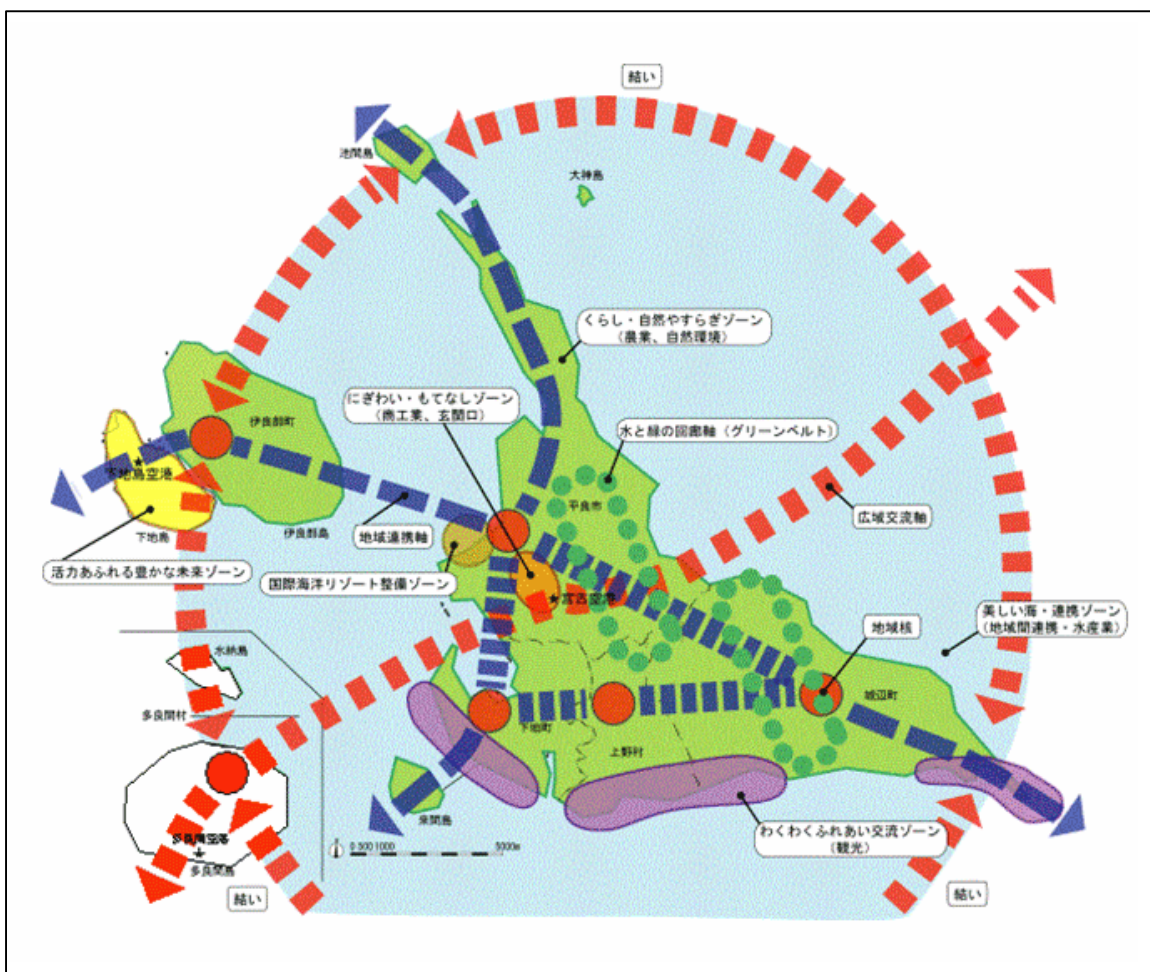
1) 土地利用構造の基本的な考え方

土地利用構造の基本的な考え方は、新しい島づくり計画（新市建設計画）における新市の将来都市構造の考え方における地域整備の方向性（活力あふれる豊かな未来ゾーン）を基本とする。

活力あふれる豊かな未来ゾーン（下地島空港関係ゾーン）

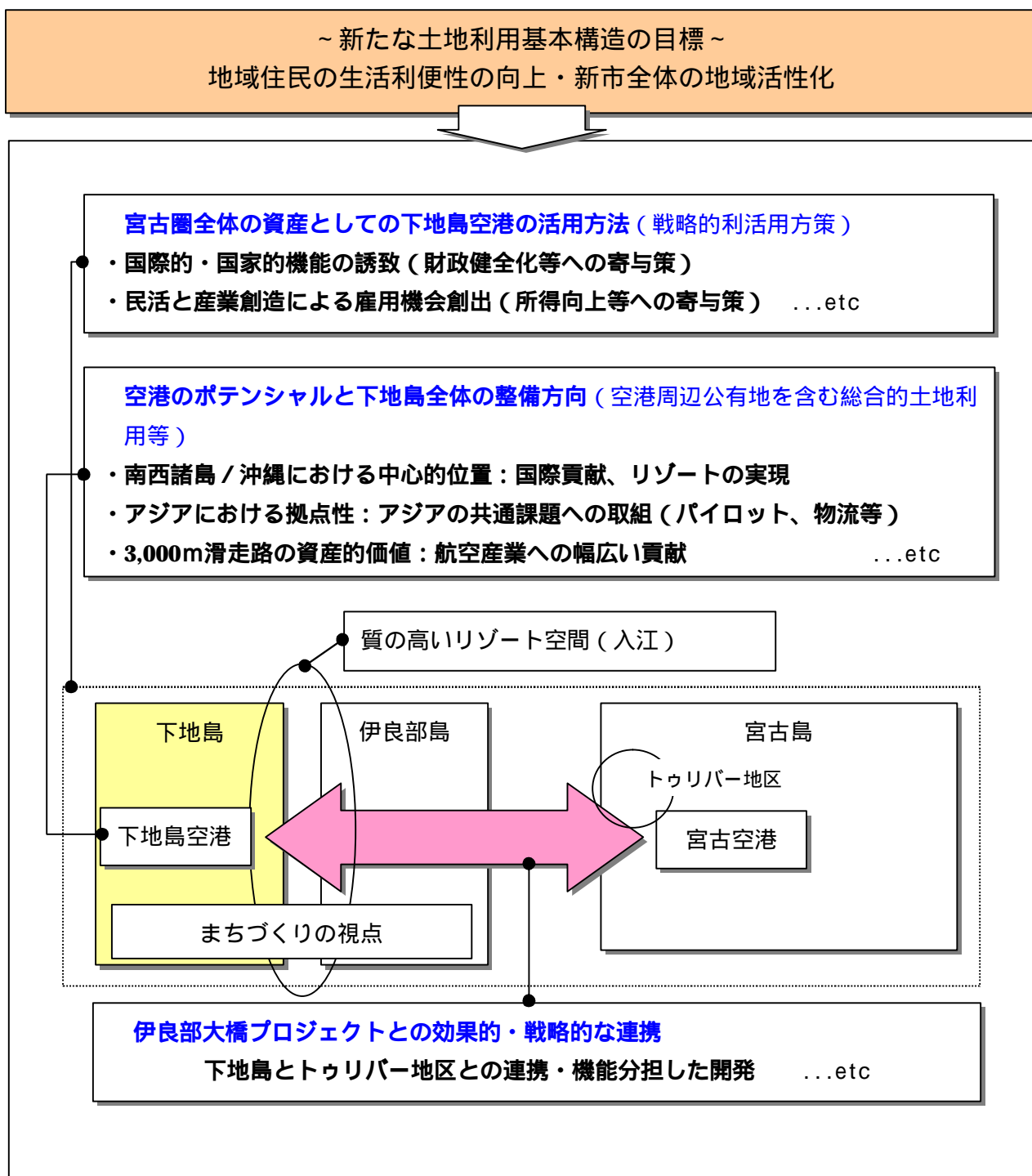
伊良部大橋の建設や下地島空港のポテンシャルを最大限に生かし、**地域住民の生活利便性の向上はもとより、新市全体の地域活性化につながるようなゾーンづくりを進めます。**特に、観光資源のネットワーク化や国際海洋リゾート整備ゾーンと連携を図りながら、新市の未来を切り拓く産業振興等を展開していくゾーンとしての整備を検討していきます。

新しい島づくり計画（新市建設計画） 将来都市構造図



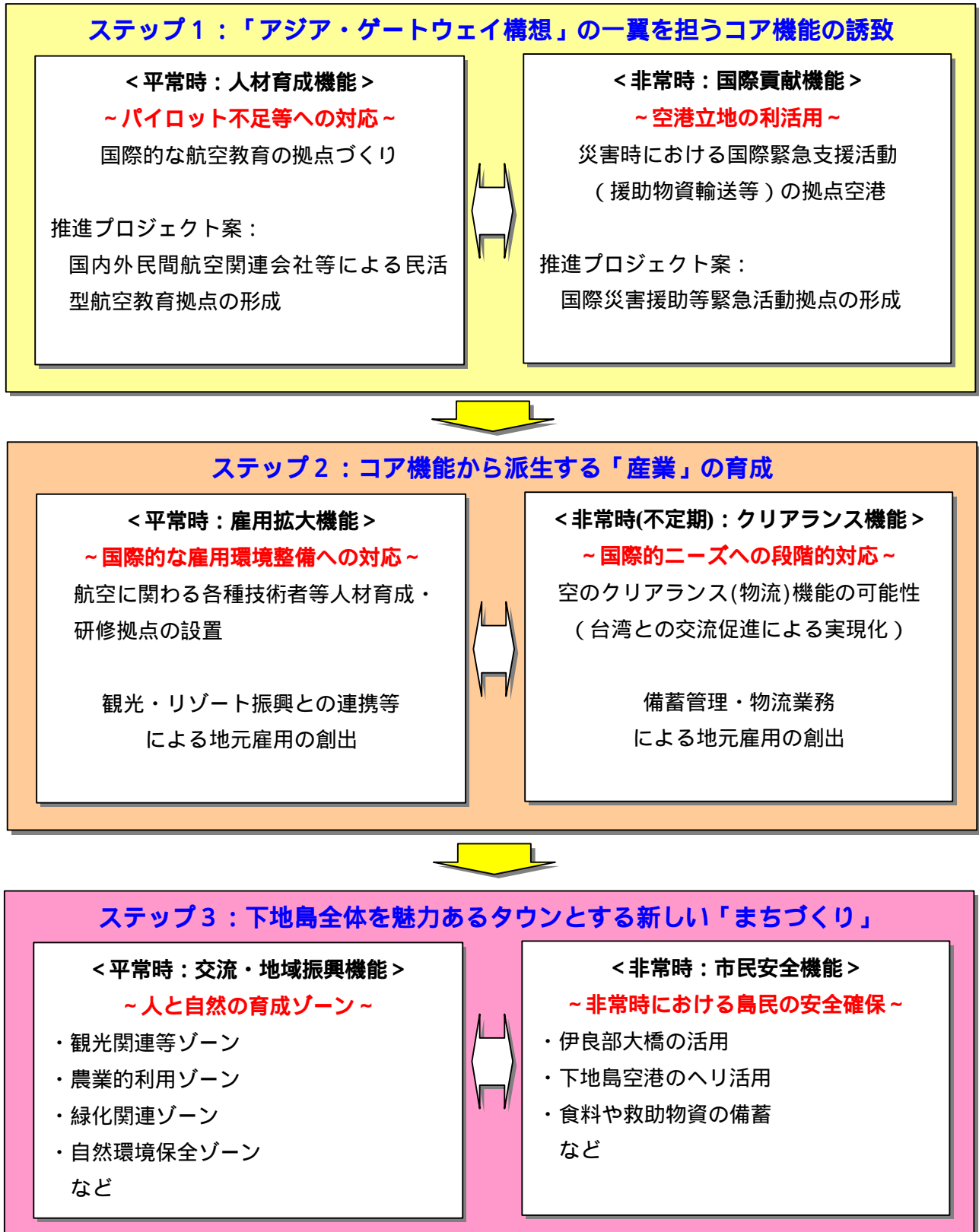
2) 土地利用基本構造型案

土地利用基本構造型案については、新しい島づくり計画（新市建設計画）における新市の将来都市構造型案の考え方を基本に「宮古圏全体の資産としての下地島空港と周辺公有地」を前提とした以下の内容とする。



(3)土地利用区分（ゾーニング）案（ゾーニングパターンの検討）

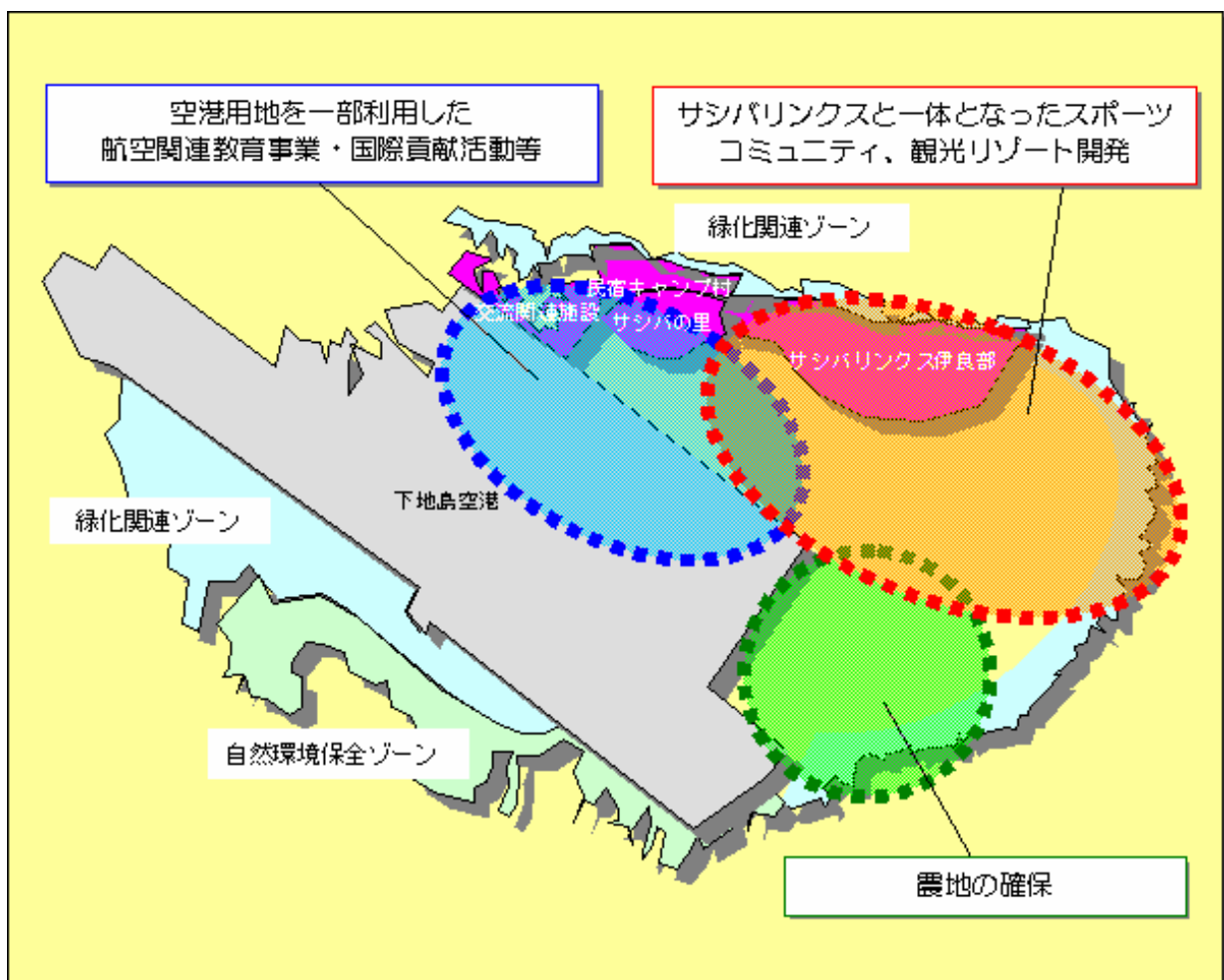
～ 機能の選択と複合による段階的土地利用～



1) 土地利用区分(ゾーニング)のイメージ

下地島を次のようにゾーニングする。このゾーニングは、土地利用に当たっての指針的な役割を果たすものであり、具体的な事業導入に際しては、それぞれの事業主体において、「自然公園法」等土地利用関係法令との調整を図りつつ、計画を策定していくものとする。この場合、基本方針に反しない限りにおいて、必要に応じ土地利用ゾーンの面積を相互に調整できるものとする。

<ゾーニングイメージ>

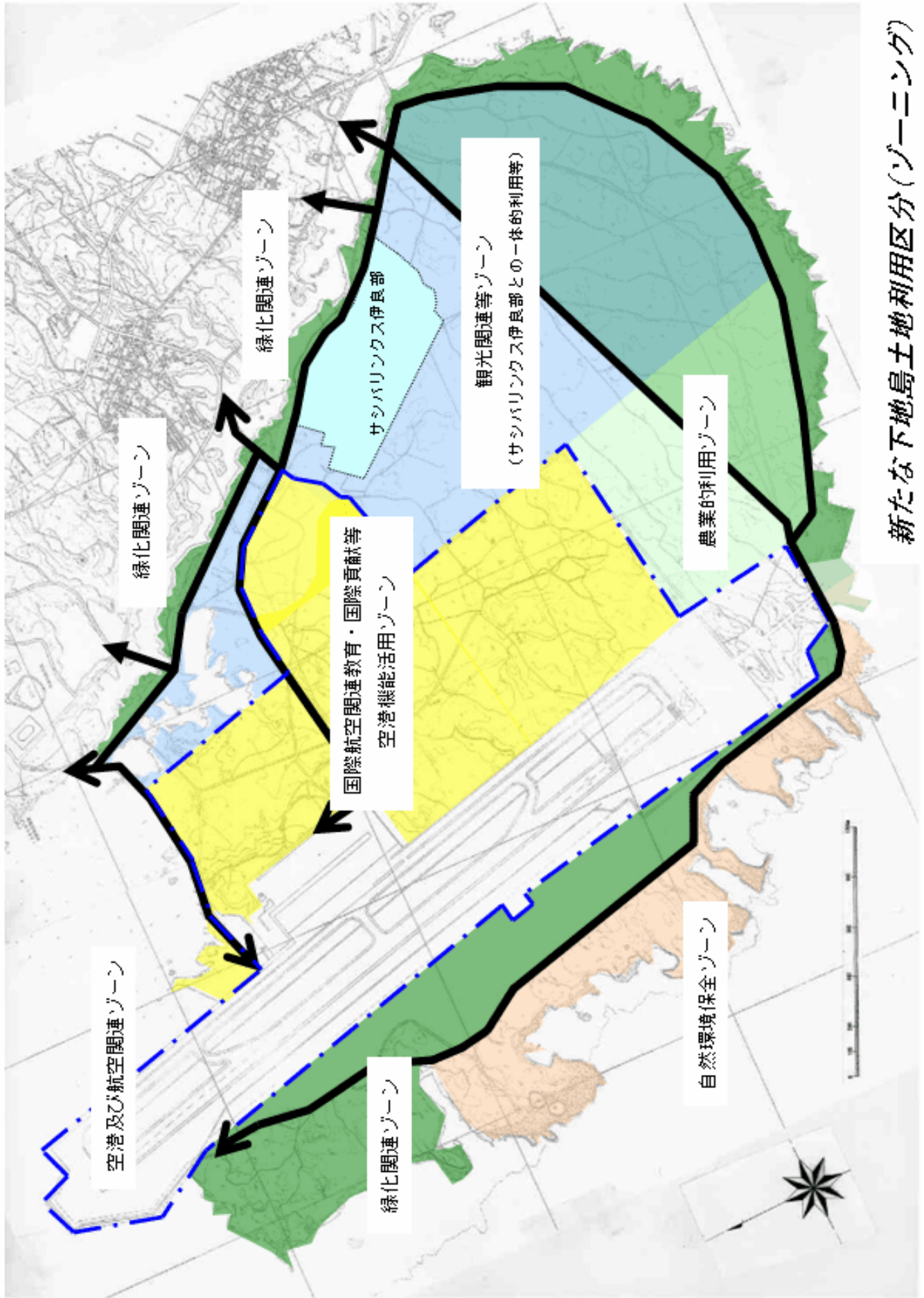


2) 新たな下地島土地利用区分(ゾーニング)

上述1)の土地利用区分(ゾーニング)のイメージを基に、利用目的に応じた、新たな下地島土地利用区分(ゾーニング)を概ね次のとおり定める。

なお、具体的に実施計画を策定し、事業を実施するにあたっては、必要に応じ土地利用区分の面積を相互に調整することができるものとする。

ゾ ー ン		面積 (概ね ha)	利 用 方 針
利用 ゾーン	空港及び航空関連ゾーン	390	下地島空港の基本・航空保安施設をはじめ、空港機能と連携した新たな地域開発の展開を図る区域として位置づけ、その有効利用を図る。 特に、「アジア・ゲートウェイ構想」の一翼を担うコア機能の誘致に向けた国際航空関連教育・国際貢献等空港機能活用ゾーンの形成、更にコア機能から派生する産業育成ゾーン形成のための土地利用を図る。
	観光関連等ゾーン	249	観光資源である海洋景観の保全を図るとともに、長期滞在型海浜リゾート地の形成やスポーツレクリエーション施設等観光関連施設の整備を図る。
	農業的利用ゾーン	85	農林業としての活用を図る。
保全 ゾーン	緑化関連ゾーン	190	防風・防潮や水源かん養林としての機能強化を図るとともに、住民と鳥獣類が共存できる環境として整備する。
	自然環境保全ゾーン	40	開発を保留し、自然環境を保全する。
合 計		954	



新たな下地島土地利用区分(ゾーニング)

3) 下地島の土地利用調整に向けた留意事項

都市計画区域への編入（都市施設整備推進、開発コントロール他）

都市施設の整備は、都市計画法（第11条、第13条）上、都市計画区域外でも定めることが可能であるが、まちづくり交付金等は都市計画区域内の方が導入のインセンティブが高いこともあり、都市施設整備促進に向け、都市計画区域編入の一定の効果は見込まれる。

現在、伊良部島と下地島は、都市計画区域外であるため開発行為の規制等は弱い。そのため、下地島についても都市計画を定めると、下記のように秩序ある開発行為や建築行為（開発コントロール）を担保することが可能となるなど、都市計画法の制度を活用することができる。

（ただし、伊良部島における多くの既存集落にも同様に定めた場合、佐良浜地区を中心に不適合地区となり、建築物の建替えの場合、同じ条件で建築確認が取れない等の課題も出てくる可能性に留意する必要がある。）

< 開発行為（知事許可） >

都市計画区域外（現状）	10,000 m ² 以上の開発行為
都市計画区域編入後	未線引き都市計画区域内の場合は3,000 m ² 以上の開発行為

< 建築確認（特定行政庁：建築主事等） >

都市計画区域外（現状）	「100 m ² 以上の特殊建築物」及び「大規模建築物」のみの建築や大規模修繕等
都市計画区域編入後	「すべての建築物」の建築（防火地域・準防火地域内の10 m ² 以下のみ除く）

都市計画区域への編入と並行して、景観に関する条例等の制定も検討すべきである。

土地の権利関係の調整促進

下地島の土地の権利調整の課題として、以下が考えられるが、本計画及び事業計画と並行し、これらの調整を促進することが事業の早期実現に繋がる。

- ・ 空港周辺公有地の処分の方法
- ・ 私有地の取り扱い
- ・ 耕作者の取扱い（元地主、無断耕作者）
- ・ 使用貸借の終了について

など

農業振興地域編入の必要性検討

本地域は新たな積極的農業投資を行うニーズも少なく、農地法上一定の転用規制もかかっているため、新たな農業振興地域の編入の必要性は小さいと考えられるが、担当課と充分調整する必要がある。

農地法の転用許可の円滑化に向けた調整

下地島空港周辺公有地において現在耕作されている農地は、第 1 種農地に該当し、農地転用等の際は農地法の適用を受けるものと考えられる。

農地法上、第 1 種農地は原則として転用不許可であるが、「地域の農業振興に資する市町村の計画」や「公益性の高い事業の用に供する」等の例外規定に該当する場合には許可される。

よって、プロジェクトの検討にあたっては、農業関係計画との整合性や事業の公益性を高める工夫を行っていくことが農地転用の円滑な調整につながる事が想定される。

環境規制の遵守

下地島は、全域が県設伊良部鳥獣保護区に設定されており、シギやチドリ、サシバ等飛来する鳥獣の保護が図られている。

更に、島西部の森林地域は伊良部県立自然公園第 1 種特別地域に指定されており、「通り池」は国指定の名勝及び天然記念物に指定されるなど、保護と利用のための規制が行われている。島東部の森林地域を含む入江は県立自然公園第 3 種特別地域に属し、一部には保安林の指定も受けている。また、空港東部の現況農地は県立自然公園の普通地域に指定されている。

下地島については、こうした環境規制を遵守しながら、これら貴重な資源を継続的に維持・活用していくことが宮古島市の活性化にとって重要な事項である。

観光振興地域への指定

観光振興地域は、観光の振興を図るため観光関連施設の整備を特に促進することが必要とされる地域で、指定された地域内で観光関連施設を新・増設する事業者に対して税制等の優遇措置が講じられる。現在、県内においては 18 地域が指定されており、宮古島市では「トゥリバー地区」と「宮古島南岸・東平安名崎リゾート地域」が指定を受けている。

下地島においては、平成 19 年度に指定申請したが、観光関連施設の建設が構想段階であったことや土地利用計画見直し中であることもあり、「観光関連施設の整備が確実に認められること」並びに「同施設の用に供する土地の確保が容易であること」などの指定要件に合致せず、指定が見送られた。

なお、新地区の指定については厳しい状況にあるため、前記の指定要件等が整った時点において、伊良部大橋と関連づけたトゥリバー地域の延長としての指定編入を検討する。

その他

以下についても留意する必要がある。

- ・ 既存の工場・会社等への影響
（サトウキビの加工、運送関係など）
- ・ 大規模開発に対応したインフラのフレームとの調整
（上・下水道、ICT、道路など）

下地島空港及び空港周辺公有地利活用の推進方策

1. 空港及び空港周辺公有地の利活用促進に向けた論点整理

(1) アクションリサーチ（ヒアリング等）の基本的考え方

下地島空港のポテンシャルと可能性を高く評価している仲井真弘多沖縄県知事、また、沖縄版「アジアゲートウェイ構想」推進を主導する県（企画部等）の動きを捉えつつ、本空港及び周辺公有地利活用の戦略的なポイントを探り出すこと、また、これに関わる国の動向等の情報を収集することが必要である。

記）仲井真知事 重要コメント（2006年当時）

「下地島空港の民間空港としての新たな活用と残地の有効活用に積極的に取り組み、宮古島のさらなる魅力アップに貢献する。」

「3,000メートルの滑走路を有する下地島空港は、将来、国際空港としての可能性が十分考えられることから、近隣アジア地域を視野に入れた国際観光リゾート地としての整備や海域の特性を生かした国際貢献・協力拠点としての利活用に取り組んでいきたい。」

「空港と残地については、空港の潜在力を生かした圏域発展プランの推進が望ましい。」

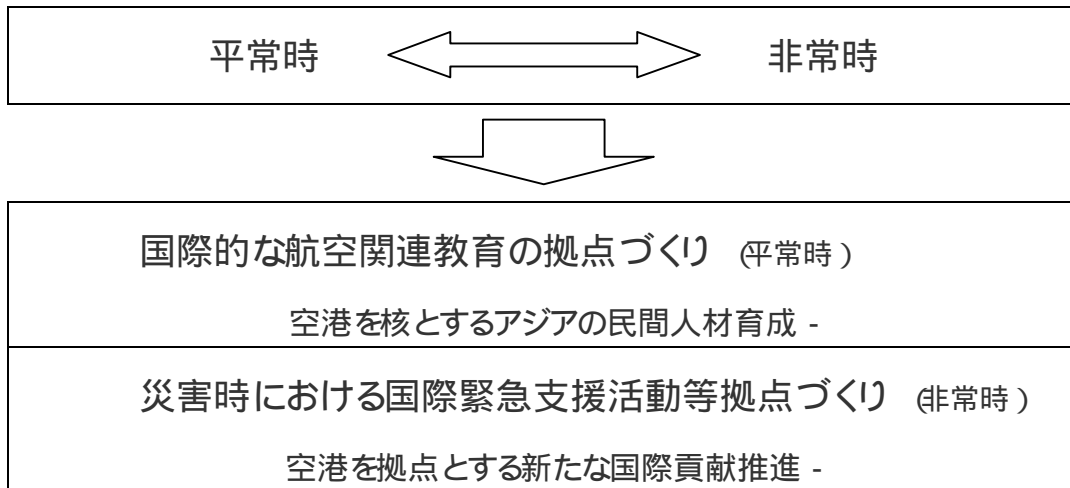
「その早期活用のために伊良部大橋の早期実現を図る。」

一方、下地島空港の新たな利活用における重要な検討課題である「民間活用」「民間事業導入」についても、専門家等への意見聴取や協議を行った上、「下地島空港利活用アイデアモデル」を導き出すことが課題である。

民間の活用にあたっては、当該事業の実現可能性と事業性・採算性が重要な基本要件となり、かつ、民間参入を促す優遇措置等を含む「事業方式/事業スキーム」の整理が求められる。このことを念頭に置き、航空関係者を含む専門家等へのヒアリングを実施し、具体的な導入可能性調査（フィジビリティスタディ）の基盤となるアイデアモデルを抽出していくことが求められる。

その際、空港の機能強化に資する「官民パートナーシップ（PPP）」導入のあり方、将来の民間空港としての活用可能性等を問題意識に置くとともに、空港周辺のリゾート開発計画など、残地利用に関わるプロジェクトや事業参入の意向を有する企業について、現状を把握し、空港利活用との関連性を考慮することも必要である。

(2) 「下地島空港活用アイデアモデル」具体化への論点整理



1) 国際的な航空関連教育の拠点づくり (平常時：アイデアモデル)

【基本コンセプト】

アジア太平洋地域のニーズを視野に入れた空港活用戦略

宮古圏の市民生活・都市機能・産業・観光振興等を支える宮古空港の地方空港機能（国内定期便の就航等）との明確な機能区分を前提に、下地島空港の新たな利活用の可能性ならびに推進方策を検討することが必要である。

基軸とすべきは「国際公共財」としての活用。沖縄の一地方空港ではなく、国際的視点からの利用・活用を念頭に、国内外のニーズ、特にアジア太平洋地域の発展に寄与する下地島空港の利活用が求められる。

航空分野のマクロ的な諸動向・需要等を概観すれば、国際社会、特にアジア地域における航空輸送の発展はめざましく、その量的拡大は今後さらに続くと見られる。かかる状況下、例えば中国では、空港建設ラッシュと航空路線網の急速な整備等を背景に、既にパイロット不足等の事態も生じている。

国内外における航空分野の人的需要増大

日本国内においても、国内外航空路線が増加する中での団塊世代職員の大量離職等から、新規パイロットの育成、また、各航空路線の安定的な運航体制を支える習熟パイロットの確保など「人的基盤の強化」が喫緊の課題となっている。

国内外における航空分野の人的需要増大を念頭に、「国際公共財」としての下地島空港の新しい利活用方策を展望するならば、本空港の役割・機能は、単に空港施設としての機能維持、公共主体のサービス提供だけでなく、日本を含むアジアの民間人材育成を柱とする「国際的な航空関連教育の拠点」として、新規プロジェクト等の戦略的導入を図ることが強く望まれる。

「国際航空関連教育拠点」形成への戦略的ステップ

「国際航空関連教育拠点」としての下地島空港の活用とグレードアップに向けては、現状もしくは現実に即したプロジェクトの段階的な導入が必要である。すなわち、空港管理者である沖縄県のイニシアティブの下、例えば、

- ・ JAL、ANAをはじめとする国内企業等との連携・協力を図った先導的事業の導入・実施
- ・ 当該事業を皮切りとする空港及び周辺公有地活用拡大計画の立案
- ・ 国際共同出資等を通じた新規事業主体の編成と新規事業展開

等のステップで、当空港の時宜を得た利活用を、戦略的かつスピーディに実行していくことが求められる。

航空関連教育事業（国内）の最新動向

上記の先導的事業の立案にあたっては、下地島空港の新たな利活用の基軸とする航空関連教育の関係動向・実態を把握する必要がある。

以下、現在進行形の動き（事業・傾向）の一部を挙げる。

- ・ 新規パイロットの育成に関しては、複数の国内私立大学が「航空操縦学」等を新設するなど、当分野への積極的参入の動きがある。
今春（2008年度）新設予定校：法政大学、桜美林大学。さらに他の大学でも航空関連学科設立の動きあり。

- ・ 日本では、「事業用操縦士」免許の取得後、シミュレーター主体で「定期航空操縦士」を育て上げている。これまで、事業用操縦士教育の過半は海外、あるいは航空大学校で行われてきたが、今後その需要が着実に増えることは間違いない。また、プライベートプレーン操縦資格の需要も拡大の見込み。
- ・ 現役パイロットの訓練では、既に大型機を使用した実機訓練は少ないのが実状。今後さらに減少し、増加する見込みはない。シミュレーターが高度化する中、わざわざラインを外して大型機を訓練に使用することの非効率など、実機訓練実施そのものへの航空会社の厳しい判断もある。
- ・ 今般のパイロット不足と需要急増を商機に、例えば、商社(双日)が航空会社(ANA)と連携し、即戦力となるパイロットの派遣事業にも取りかかっている。
- ・ また、空港関連専門企業のJ社では、ヘリコプター操縦の専門技術・資格を有する自衛隊退官者のリクルート事業として、再訓練、派遣、民間再就職の斡旋等の新規ビジネスに着手している。
- ・ 専門家見解：
「国内航空業界の労働市場は、需要・供給サイドともニーズは高い。しかし、そのマッチングが不十分な現状にある。」

特にパイロットに特定して航空関連教育(事業)の実状を見ると、「新規教育事業」、「研修訓練事業」、「再教育事業」に大別される。

新規教育事業：

パイロット志望者の育成(大学、フライトスクール等)

研修訓練事業：

現役パイロットの訓練・研修(エアライン主体、シミュレーターの比重増)

再教育事業：

自衛隊OBなど有資格者・専門技術者の活用(民間への派遣、再就職等)

現役パイロットの訓練・研修では、既述のとおり、シミュレーターの高度化に伴い、実機訓練の頻度は低下傾向にあるが、JALとANA両社とも各々シミュレーターを自社に設置している。両社及び他の航空会社が共同利用できるような「新しい人材研修拠点・施設」の設置は経営効率の向上等の面では有益と考えられる。事業化にはさまざまな条件や問題課題も伴うが、かかる研修事業と実機訓練を統合すべく、下地島空港へのシミュレーターの導入も具体的方策の一つと言える。

私立大学のパイロット育成事業

航空関連教育のうち、パイロットの育成を主目的とする大学の新規教育事業の現状と課題を概観する。

(以下、法政大学ヒアリングより)

- ・ 2008 年度より「航空操縦学専修コース」を理工学部機械工学科に新設。専門学校ではなく、大学の理工系学部のプログラムとして航空機操縦の教育・訓練等を行う。「日本の空、日本の空港で育てる」というのが本学の特徴。
- ・ 私学では簡単にパイロットの養成はできない。最も簡単なのは、海外の大学を活用した「免許の書き換え」。本学としてはあくまで日本をベースに、独自に航空操縦学を主体とする教育を行っていきたいと考えている。
- ・ しかし、十分なノウハウも持たない大学が単独でできるものではない。JAL と連携し、実績のあるフライトスクールと組み、地方空港の協力も得て進める中身になっている。(JAL のノウハウに基づく指導を受けることになる。)
- ・ 入学生全員が必ずプロのパイロットになるということではない。整備士を含め、広い間口で航空関連教育をしていきたいと考えている。
- ・ コースは大学院を含めた 6 年教育。
- ・ 航空機は大学側で用意する。今後、学生が全員揃う年次までに小型機 11 機を導入予定。シミュレーターも使用する。小型機用のものを大学で購入予定。
- ・ 実機訓練を実施する地方空港は福島空港を予定している。福島空港は首都圏に最も近い地方空港で設備も整っている。便数が少ないのも好都合。
- ・ 国内で実績のあるフライトスクールが福島空港でビジネスを展開することになり、それに相乗りする形になった。(業務委託方式)
- ・ しかし、地方空港の利用に関しても問題はある。基本的には「旅客」「貨物」輸送が空港の主目的であり、管理者である自治体も簡単には貸してはくれない。国交省もすぐに OK とは言わない。あまり使われていない地方空港でも、いざ使うとなると大変。ハードルが高い。
- ・ 一名の職業パイロットを養成するために実際にかかる費用は 7000 万円くらいと言われている。航空大学校の学費は 2 年間で約 150 万円。しかし、同大学校は国費での運営のため養成人数は増やせない。そこで、もっと民活、民間利用を促進すべきとの答申が出ている。
- ・ 本学「航空操縦学専修コース」では 30 名の在学者を予定しているが、現在の国土交通省「資格試験官」の体制ではこの人数に対応できないため、同省から「指定養成施設」になるようリクエストを受けている。

指定養成施設：独自の試験官を有する機関。JAL、ANA、航空大学校、トヨタフライトアカデミー、自衛隊等が指定を受けている。

大学によるパイロット育成事業への新規参入は初期段階にあり、現状は試行錯誤の過程にあるとも言える。そうした中、東海大学は ANA と連携、法政大学は JAL との協力関係を確保し、新規教育プログラムを組み立てている。

ANA：自社パイロットの確保を念頭に奨学金も設け、産学連携をアピール。

他方、大学と地方空港との協力も要件となっており、下地島空港としてこれら大学との発展的な連携・協力関係の構築が可能かどうかも課題である。

大学関係者からは、「下地島空港は大型機の訓練空港だが、ここに小型機の実機訓練を組み込むとなると、いろいろ難しい調整も必要になるのではないか？」との意見もあった。

大学（分校，現地研修施設等）の誘致にあたっては、「下地島」に対する大学側の立地評価、投資判断等が要件となる。その際、本空港のアドバンテージとなるのは、定期路線の運航に影響を与えずに利用ができる点があげられる。他方、本校との距離、現地での生活環境等は課題として残される。

パイロット育成事業に関しては、複数の大学・学部による複合体（コンソーシアム）を検討する動きもある。具体案としては、各大学の共同出資等による「共同利用施設」等の整備が考えられる。

幅広い「教育・研修拠点」としての展開可能性

パイロット以外の航空関連技術者・従事者の育成も重要な問題である。（以下例）

- ・ 整備士：
整備士も国家試験の後、航空会社ごとの整備試験がある。新しい研修拠点ではこれらの統合化も課題となる。
- ・ 空港職員：
空港地上職員（グランドサービス等）の教育・研修の場としての展開可能性も検討すべき課題である。（米国ではそのための単独大学もある。）

また、海外、特にアジアの多くの若者が日本企業で働くことを希望しているものの、適切な訓練・研修を受けられる場が不足していること、国内における今後の労働力不足等の問題を勘案すれば、さらに職種を広げ、海外からの研修生受入れを含めた「国際的な教育・研修拠点」としてのあり方・可能性を検討することも重要である。

台風等の天候の影響は、定期便運航（特に国際路線）にとっては問題点となるが、教育機能の誘致に関しては、決定的なマイナス要因にはならない。下地島の課題は、研修・教育を受ける滞在者等が退屈しないような生活環境の整備など、空港周辺を含む「下地島全体のまちづくり」にある。

下地島空港の国際拠点化戦略

下地島空港の国際拠点化に向けては、空港そのものへの認知を含め、国際的利用の促進を図る必要がある。

以下の専門家見解は念頭に置くべきものと思われる。

「下地島空港に大きな定期航空路線を引っ張ってくるのは、需給の関係から考えても無理。狙いは中・小型機の地域路線。特に中国では、ビザ取得のための預託金制度等も緩和され、国全体が旅行自由化の方向に進んでいる。中・小型機を利用して、内陸部など中国のかなり奥の方に定期便を飛ばすビジネスはあり得る。」

「台湾との地域路線の可能性もある。台湾の各航空会社では、中国との航路自由化を想定して多大な投資を行った。しかし、自由化は進まず、これに加えて新幹線開通も伴い、小型機が余剰状態にある。」

「台湾には計6社の航空会社があり、供給過多、過当競争の現状。また、台湾は海に囲まれてはいるが、沖縄のような美しい海はない。新しい地域路線を通じて台湾の人たちが来る可能性は大いにある。その際の課題は、下地島の生活環境を含む都市機能の整備。環境が整ってくれば、これに航空路線が着いてくる。」

上述の専門家見解を踏まえれば、「台湾あるいは中国との地域路線の就航」を念頭に、下地島空港を離発着の拠点とする国際チャーター便の就航実現など、宮古島市が主体となって当空港の国際利用実績を築くことが求められる。

特に台湾とは、2007年6月、宮古島市と基隆市の間で姉妹都市協定が締結されている。この点は、下地島空港の国際拠点化にとっても極めて重要な要素であり、両地域間の交流拡大と並行し、台湾との地域路線確立に向けた種々のアプローチや関係者との協議等を促進していくことが望まれる。

さらに、<台湾 宮古>の二地点から、<台湾 宮古 中国>の三つの地点を結ぶ国際空港として、下地島空港の「リエゾン機能」を戦略的に検討し、具現化を図ることが期

待される。特に、台湾 - 中国大陸間の「兩岸交流」は、ヒト・モノの移動を含む経済交流は依然として拡大傾向にある一方、政治体制等の諸情勢から両地域間の定期直行便の就航は未だに実現していない。

リエゾン機能：企業ニーズと大学の研究室、研究者のもつ研究テーマ、貴重な技術シーズ（Seeds：所有している技術や材料、アイデアなどのこと。）のマッチングを行い、産学連携による共同研究、技術移転等を実現させるための支援機能。

兩岸を結ぶ直行路線（定期便）はいずれ実現するとの展望に立ちつつ、そこに至る暫定的期間を念頭に、下地島空港を経由地とする‘空のクリアランス機能’を検討促進することも戦略的課題である。その検討作業を通じて、いわゆる C.I.Q. など国際空港としての機能整備・条件充足が具体的課題として浮上する。

空のクリアランス機能：台湾と中国は直接貿易ができないが、第 3 国について解禁されている。そこで、最も近い第 3 国の経由地として石垣港に貨物船舶が大挙押し寄せている。実際は寄港せずに沖合の投錨地で書類審査をするだけで、これを「クリアランス船」と呼んでいる。このクリアランス船にちなんだ俗称として、ここでは「空のクリアランス」と表現している。

下地島空港の国際航空関連教育拠点化に向けては、アジア全体での共同利用を念頭に、国内外の航空会社等による共同出資あるいは投資による新規事業化の可能性を検討していくことが望まれる。

その場合、基本的な事業スキームの検討（例えば、空港の所有権は県、民間事業者には空港の運用権を附与する等の民活方式）、国内外関連企業の関心や意向の把握、国際共同出資による新会社設立の条件整理、県を主体とする国際公募要綱案の作成など、プロジェクトの段階に応じた実務的検討作業を進めていくことが要件となる。

その他、下地島空港利活用に関わる重要動向

「従来の航空業界は、大都市の主要空港を中心とする‘ハブ・アンド・スポーク’が主流だったが、1990 年代から、利便性を重視し、小都市間を結ぶ路線の比重が大きくなっている。これに伴い、きめ細かい運用ができる‘リージョナルジェット’の需要が高まっている。新規需要は、2026 年までに世界で 6,300 機程度発生すると予測される。」（航空専門家見解）

ハブ・アンド・スポーク：大規模な空港を拠点（ハブ）とし、ハブ空港を経由して他の都市に向かう従来の航空ネットワークのこと。

このような中、三菱重工業では「MRJ」(三菱リージョナルジェット)の開発を進めており、同社を含む「リージョナルジェット機」の新規市場開拓等の国際競争も始まりつつある。

リージョナルジェット機：座席数は概ね100席未満で、1,000～4,000km程度の比較的近距离の就航を前提に設計された小型のジェット機。

小都市/地域間を結ぶ「リージョナルジェット」の大量導入が確実なものとなれば、それを見越したパイロットの養成も急務となる。その際、定期航空路線の空港利用による制約等に囚われることなくパイロットの養成(実機訓練)が可能な下地島の利用条件は、具体的な優位性・セールスポイントになり得ると考えられる。

国産リージョナルジェットの開発・普及に関しては、諸条件が合えば、下地島空港での実験飛行等の事業誘致も可能性として考えられる。また、沖縄、東南アジア、大洋州諸国等の島嶼地域にとって、リージョナルジェットは、地理的・地形的条件など地域特性に合致する有益な移動手段であることから、「離島苦の克服」を含む国際的な地域振興プロジェクトとしても着目される。

国際航空関連教育拠点を目指す観点からは、リージョナルジェットをはじめとする新たな航空機その他の技術開発動向、それに伴う新規需要等にも眼を向け、下地島空港との関わりや新規事業創出の可能性等を多角的に検討することが求められる。特にパイロットの養成に関しては、固定翼 回転翼、大型機 小型機など航空機種に応じた需要も把握することが課題と言える。

2) 災害時の国際緊急支援活動等の拠点づくり (非常時：アイデアモデル)

【基本コンセプト】

アジア太平洋地域の平和と共生に寄与する国際航空拠点

平常時の空港利用を前提とする「アイデアモデル」と同様、非常時においても「国際公共財」としての活用を基本方針とする。すなわち、沖縄の一地方空港ではなく、国際的な利活用を念頭に、アジア太平洋の平和と共生に寄与する下地島空港の新たな利活用が期待される。

起案：JICA「国際緊急援助隊」の拠点空港化

JICA（国際協力機構）が事務局となって実施している重要な国際貢献の一つに「国際緊急援助隊」がある。

海外で大規模災害などが発生し、各国の緊急援助チームが派遣される際、「24時間ルール」と呼ばれているものがある。災害発生後、救助によって人命が助けられる割合（救命率）は時間の経過とともに下がっていく。24時間というのは一つの目安ではあるが、「黄金の24時間」とも呼ばれる。そうしたことから、他国に緊急援助隊を派遣する場合、各国とも到着時刻を競うように、一刻でも早く現地入りができるための体制づくり（組織編成、輸送・移動体制の強化等）に全力を尽くしている。

国際緊急援助隊は現在、備蓄機能も備えた成田空港から飛んでいる。しかし、下地島から飛んだ場合、東南アジア諸国等であれば、時間的に2～3時間の短縮も可能と考えられる。

国際緊急援助隊では、事前の参加登録に基づき全国から隊員の召集も行うが、成田に集合するよりも宮古（下地島）に集合するほうがより早く到着できる地域も少なくないのではないかと。特に、アジアでのリーダーシップの発揮が問われている日本にとって、国際貢献活動の充実は極めて重要。アジアで大規模災害が発生した際、日本の緊急援助チームがいち早く現地入りできることの意義は大きい。

下地島空港の役割としては、メインである成田の拠点機能に対する補完的あるいは分担的なサブ機能を果たすことが現実的ではないか。

他方、平常時には、先島地域の地理的条件にも鑑み、離島における急患対応を含む緊急医療体制の強化等、空港機能を活用した「地域の公共財」としての活用可能性も検討すべき重要課題と考えられる。

下地島空港への国際緊急援助機能の導入に関する専門家見解

沖縄には JICA のセンター（沖縄国際センター）があるので、指揮系統や連絡体制に関わる現地（下地島空港）との距離は問題ないのではないか。

現在の国際緊急援助のネットワーク体制：

アジアでは、成田とシンガポールの両空港を拠点に国際的な連携協力体制を敷いている。他地域では、例えば、対カリブ地域・中南米地域についてはマイアミ空港が、欧州ではフランクフルト空港が国際緊急援助の拠点空港となっている。

地球温暖化に伴って大規模な自然災害が増加する懸念・可能性がある。その対応策の一つとしての「緊急援助体制の強化」という考え方は大いに有り得る。

南太平洋などの大洋州島嶼国への緊急支援を視野に入れる必要があるだろう。温暖化の影響（海面上昇等）によって最も深刻な被害を受けるのはこれらの地域である。以前、シドニー空港は国際緊急援助の拠点空港だった。しかし、現在、その機能は維持されておらず、対大洋州島嶼国への緊急援助は重大な課題と考えられる。

下地島の立地を考えれば、対東南アジア方面もあるが、我が国で最も大洋州諸国に近いという点が注目される。

国際緊急援助のための利活用は、「非常時」における空港活用構想として良く理解できる。他方、「日常時」の利活用はどうするのか。また、空港周辺の整備を含む付加価値の創出も重要ではないか。

本空港を「国際緊急援助隊」の拠点とするには、現実問題として、最小限の倉庫等の施設整備も不可欠の要件となる。同時に、倉庫その他、関連施設の維持コストの問題も派生する。

今後、ある程度の条件が整ってくる中で、まさに「地の利」を活かした国際緊急援助の拠点空港としての可能性がより具体的に見えてくるのではないか。

今後の戦略的展開にあたって

今般、ODA を含む国際貢献・国際協力活動の推進にあたり、地域との連携はより重要性を増してきている。特に沖縄県は、「アジア太平洋地域に寄与する特色ある地域」等を指針に、地域特性を活かした独自の国際貢献を重視してきている。

「国際緊急援助隊」の拠点空港化を念頭に置いた本構想は、沖縄発の国際貢献推進にも合致するものであり、既存の公共資産である空港施設とその立地特性を最大に活かした国際貢献のリーディングプロジェクト/事業として、政策的な位置づけを図ることが強く求められる。

具体的には、目下、県が推進している『沖縄アジアゲートウェイ拠点形成』の一環として、アイデアモデル・を主要検討課題に「下地島空港の新たな利活用」を明確な施策に位置づけ、主要プロジェクトの推進と実行を図ることが求められる。

同時に、県 - JICA (沖縄国際センター) の連携・協力関係の強化と共同プロジェクト化を念頭に、本構想の具現化を前提とする協議・調整あるいは可能性調査等を適宜実施することが望まれる。

その際、「地球温暖化に伴う大規模自然災害への対応」、「大洋州地域を対象範囲に含む緊急支援体制の拡充」等のグローバルな課題、さらには、「感染症対策を含む緊急医療体制の強化」等の国際的な重要事案についても、下地島空港の 3,000 メートル滑走路の利活用と合わせた戦略的検討を図ることが重要である。それと同時に、こうした国際貢献活動と地域への還元(例:先島等離島地域における緊急医療体制の向上等)のあり方・方策等についても検討を重ねることが必要である。

2 . 官民協働による利活用促進戦略の検討

利活用の促進戦略としては、

東アジアの新たな航空拠点として活用促進

国策としての航空戦略 / 産業戦略の導入と政策的位置づけ

特区導入の検討（構造改革特区・その他） 視点：下地島をまるごと「特区」として捉える

既存の空港施設や周辺公有地を利活用した民活 / 民間事業導入が可能な事業分野の検討

地元自治体としての受け入れ条件等の整理と沖縄県との実務的協議

等の取り組みが重要である。

特に空港の管理・運営における「民間活用」「民営化」は、今日、世界的な潮流となっており、目下、第 4 滑走路の整備が進められている羽田空港においても「国際旅客ターミナル」ならびに「国際貨物ターミナル」の民間運営を前提とする事業計画が推進中等の状況にある。

「現在 90 数箇所ある国内空港が、羽田を突破口に民間運営・民営化方式の方向に動き出す可能性もある」と見る専門家の指摘もある。

こうした「空港施設における民活（PFI，指定管理者，民営化等）」に関連する近年の動向を踏まえながら、下地島空港の利活用あるいは運営等に関して民活・民間導入が可能な領域を検討する視点が重要と考える。

この場合、本空港の民間利用に係る制約条件の整理等が必要となるが、そうした検討の上に立って、空港及び周辺公有地の利活用を前提とする民間事業導入の可能性を探ることが今後の重要課題となる。

補) PFIのメリット

- ・民間事業者が、設計から運営に至るまでを総合的にマネジメントするため、サービスの向上が可能であるとともに、行財政の効率化や民間への事業機会創出による経済活性化が期待される。
- ・地方公共団体の監督が事業契約に沿った請求という直接的な方式となり、公共と民間のリスク分担が明確化される。
- ・財政支出額を事業期間にわたり平準化できる。...etc.

3 . 今後の重要課題と宮古島市としての推進事項

(1) 特定重要課題：

宮古 伊良部・下地島間の地域構造変化を踏まえたプロジェクト推進

下地島空港及び周辺公有地の新たな利活用に向けては、宮古島市の広域的な地域構造(宮古島 伊良部島・下地島)に多大なインパクトを及ぼすことが予想される現在進行形の二つの大規模プロジェクト、具体的には、「伊良部大橋」の開通、「トゥリバー地区」での大型リゾート拠点開発の動向を注視し、空港等利活用事業の戦略的促進を図ること、地域の振興に寄与する事業の相乗効果の創出を図ること、土地利用・その他の面で求められる対策や有効な措置等を講じることが重要な課題である。

「伊良部大橋」は2006年3月に起工、現在2012年度の開通を目指して建設中である。

- ・ 全長 3,540m。「トゥリバー地区」に隣接する宮古島久貝と伊良部島池間添を結ぶ県道 252 号(平良下地島空港線)の一部となる。
- ・ 取付け道路は計 2,960m。本橋部分と取付け道路を合わせると全長 6,500m。
(伊良部島側の取付け道路の一部は海中道路となる予定)
- ・ 完成すれば、古宇利大橋(2005年)を抜き県内最長の大橋。
(通行料金を徴収しない橋としては、日本最長となる。)

沖縄県宮古支庁(土木建築課伊良部大橋建設現場事務所)では、伊良部大橋の整備効果について以下のように整理している。

【効果1】 モビリティ(交通条件)の向上	円滑で効果的な交通の確保 交通の随意性の確保
【効果2】 生活環境・文化水準の向上	医療サービスの向上 教育・文化水準の向上
【効果3】 交流・物流の拡大支援	架橋により宮古圏域が一体化され、経済及び人の交流が盛んになる。 時間短縮や輸送コストの低減等により、効率的な移動や輸送が可能となる。
【効果4】 地域の活性化	下地島空港の有効活用 雇用機会の創出及び定住化の促進
【効果5】 観光資源の活用	島内の観光名所の活用と観光客数の増大 観光開発

一方、「トゥリバー地区」は、海洋性リゾート拠点の形成を旨とする「コースタルリゾート整備プロジェクト」として、1993年にマリナー、人工ビーチ等の整備が着手され、現在に至っている。

- ・ 総面積 32ha の埋立地：ホテル、マリナー、人工ビーチなど 5 つのゾーンで構成
- ・ 売却対象：ホテルゾーン（約 10ha）、コテージゾーン（約 3.3ha）
- ・ トゥリバー地区は既存の海岸線は埋め立てず、埋立地と海岸線との間に水路を設けた「出島方式」を採用。また、サンゴ群体の一部移植、人工海浜での藻場の再生などの環境保全への配慮が評価され、土木学会環境賞を受賞。

2007年8月、宮古島市と米国系不動産投資会社（セキュアード・キャピタル・ジャパン）が100%出資する SCG15 特定目的会社との間で売却用地の売買契約（仮契約）が成立。同年11月の売却成立後、土地の所有権は同特定目的会社に移り、リゾートホテルなど民間によるリゾート開発事業が実質的にスタートした。

計画では、2008年8月までに第一期工事が着手され、地上八階・地下一階・計354室のホテル建設が予定されている。

- ・ 投資予定額：約 180 億円
- ・ ホテル建設：2009年9月竣工予定
- ・ ホテル運営：2010年1月オープン予定

また、人工ビーチに関しては、「みやこサンセットビーチ」（2006年供用開始、延長400m）に続き、現在もう1ヶ所の人工ビーチ（延長500m）が整備中で、2008年度以降の供用開始が予定されている。

上述のホテルがオープンする2010年には、本「トゥリバー地区」の地域経済に大きな影響を与えるとともに、新たな宮古圏観光のコアとなる一大リゾート拠点が誕生する。同時に、「伊良部大橋」も2012年度の開通を予定して整備が進められており、目下進行中の両プロジェクトは、＜宮古島 伊良部島・下地島＞間の広域的な地域構造にも多大なインパクトを与えることが予見される。

特に、多数の観光客を誘導する「新しい交流拠点」の発生、架橋による「宮古 伊良部間の一体化」、それに伴う「人の流れの変化」等が確実に予想されることから、下地島空港及び周辺公有地の利活用事業では、こうした新しい状況を見据えた対応と種々の方策を講じていくことが求められる。

とりわけ土地利用に関しては、かかるインパクトの地域振興への適切な誘導、投機的な土地取引の防止、地域の資産である自然環境・文化環境の保全等の課題を念頭に、下地島を含む伊良部地区全体の土地利用を広域的に検討し、適正かつ柔軟な対応を図っていくことが今後の重要課題である。一方、空港活用に関しても、下地島における新事業の導入や

誘致等にとってプラスの環境変化と捉え、プロジェクトの戦略的推進に盛り込んでいくことが肝要である。特に、今後の宮古圏の‘国際的リゾートとしての展開可能性’に着目すれば、上記「トゥリバー地区」の進展もにらんだ「リゾート拠点空港としての利活用」の促進（海外からの自家用機乗り入れを含む）も具体的な検討事案となる。

(2)地域主体の取り組みの強化（プロジェクト＋推進体制）

下地島空港及び周辺公有地の新たな利活用は、空港の管理者であり、かつ、空港周辺用地のほとんどを所有する沖縄県によってプロジェクト推進が図られなければ具現化し得ない。しかし、積年の課題でもある本件に関しては、沖縄県自身、地元宮古島市の意向を尊重・重視しており、かかる状況を踏まえ、宮古島市として空港等利活用の指針を明らかにし、その推進方策も立案・提起したところである。

宮古島市としては、「空港＋周辺公有地利活用の具体化」を前提とする沖縄県（関係課等）との事前協議・調整を今後も継続するとともに、主要事業の実現をめざした地元自治体としてのアプローチ、地域一体でのプロモーションなど、プロジェクトの促進と推進体制整備の両面から、地域主体の取り組みをさらに強化していかなければならない。

プロジェクト促進については、地元自治体の立場からの航空関連教育機関（大学を含む）や JICA へのアプローチなど、前掲「論点整理」（ - 1 ）に即したいくつかのメニュー・方策が考えられる。しかしながら、宮古島市として、最も主体的かつ迅速な取り組みが可能なのは、姉妹都市関係にある台湾基隆市との地域間交流の推進をベースとする「下地島空港の国際利用」の促進である。具体的には、下地島 台湾間の直行便（チャーター便）が早期実現を図るべき当面の第一次事案と考えられる。

推進体制としては、本プロジェクトの持続的推進と地域一体の取り組み強化を旨とする「下地島空港等利活用促進協議会（仮称）」、外部の専門家やコーディネーターを交えた推進会議（市主催）の編成、沖縄県 - 宮古島市による検討会議（プロジェクト協議会）の設置等が上げられる。

また、宮古島市 - 基隆市の行政間交流の体制強化、これを軸とする台湾側との関連協議、新たな人的・経済交流の基盤づくりが極めて重要な推進事項である。

参考) 推進プロジェクトの検討 (試案)

(例 1) 下地島空港施設を活用した育成機関の導入

旅客機パイロットの育成事業 国内及びアジアのパイロット不足への対応 育成機関の拡充 パイロット以外の航空関連従事者の育成
【ポイント】 人材育成事業による下地島空港施設及び空港利用の空白時間帯の活用 ~ JAL・ANA の訓練飛行利用時以外の活用

< 推進体制等 >

事業の目的	民間の育成機関の誘致、あるいは、人材育成にかかる特別目的会社の設置・誘導
育成の対象	日本人に限定しない (アジアの人材育成を視野に) ~ アジアゲートウェイの一翼として
推進主体	沖縄県 (宮古島市)
運営主体	民間企業 (既存大学等の教育機関を含む)

< 推進アクション >

<ul style="list-style-type: none"> ・ JAL・ANA への空白時間帯の利用に関するヒアリング ・ JAL・ANA との空白時間帯の利用に関する協議 ・ 育成プロジェクトに関する JAL・ANA の関心の確認 ・ 県が求める人材育成プロジェクトとの関連協議 (アジアゲートウェイとの関連性等) ・ 育成機関の活動範囲に関する協議 (空港施設、空港周辺の土地利用、必要施設内容と規模等) 	など
--	----

< 推進のポイント >

<ul style="list-style-type: none"> ・ 県 (あるいは市) は、どういう人材を育成する機関であれば、下地島空港施設等を利用させるかを示すだけでよい。 直営施設ではないので、詳細なカリキュラムを考える必要はない。 ・ 県および市は、許認可等の迅速化を図り、関係省庁との協議・調整・許可申請等 (生徒等のビザ関係、空港利用に関する許可関係、その他) への支援を行うことが望まれる。 ・ 対話型の公募形式等により、空港敷地内に設置する施設の内容や空港周辺に設置する施設等を絞り込んでいく。
--

- ・ 空港隣接部・周辺部にすべての関連施設の整備が必要になるとは限らない。
架橋により、隣接の必要がない施設は宮古島市全域が対象とも考えられる。

など

(例2) 国際緊急支援基地としての機能導入

国際緊急支援活動の基地形成

- 支援隊（支援活動者）の集合拠点施設の整備、派遣隊の下地島空港からの出発
- 支援物資の貯蔵・保管
- 支援物資の備蓄施設の整備

【ポイント】 JICA による国際緊急支援活動拠点の形成
～ 支援物資備蓄設備等の整備及び管理

< 推進体制等 >

事業の目的	成田支援基地機能の強化・補完
支援の対象	東南アジア諸国、大洋州島嶼国 ～ アジアゲートウェイの一翼として
推進主体	JICA / 沖縄県 / 宮古島市
運営主体	JICA 等政府関係機関
管理主体	JICA 等政府関係機関

< 推進アクション >

- ・ JICA の空港利用等に関するヒアリング・協議
- ・ 政府関係機関等に対するヒアリング・協議
- ・ 民活の可否、もしくは、民活のレベル・内容等の協議
～ 空港施設の維持管理と一体的な民間委託は可能か？

など

< 推進のポイント >

- ・ 下地島が国際緊急支援活動拠点となることの必要性の確認
国益に適うことの共通認識の形成
- ・ 国・JICA、県、市の役割分担の明確化
権限・協力体制ネットワークの明確化
- ・ 必要施設及び民間活用領域の有無の明確化

など

平成 19 年度

宮古島市 下地島空港等利活用計画書

別添資料

「下地島空港等利活用計画書」策定ワークショップ

ワークショップの開催

1 目的

下地島空港等の利活用について各種団体の意見や考え方を述べてもらい、市民と協働により下地島空港等利活用計画書を作成するためワークショップを開催する。

2 テーマ

1) 空港利活用について

空港をどのように利活用して欲しいか

2) 周辺公有地の利活用について

周辺公有地をどのように利活用して欲しいか

3) 土地利用ゾーニングについて

周辺公有地のゾーニングパターンを下地島土地利用基本計画（H10.3 県作成）をもとに検討する。

3 参加者

1) 伊良部地区

中・高校生、青年・婦人会、元地主会、JA 推薦農業関係者、商工会青年・婦人部、観光団体、伊良部探検隊など 合計 20 名

2) グループ

各団体から各 1 名で、A・Bの 2 グループを構成

4 開催期日

H19.11.23（金）午前 10 時

5 場所

長浜多目的施設（伊良部地区字長浜）

A・Bグループのまとめ

1 テーマ1)「空港利活用について」・・・空港をどのように活用して欲しいか

分 類	意 見
ローカル空港	那覇・下地線の再開要望 伊良部架橋の完成に伴い、宮古の玄関口にする 宮古のメイン空港としての方向付けはできるか
国際空港	国際空港に格上げすること
訓練空港	日本唯一の民間パイロット専用の訓練空港なので、今までとおりの利活をすればいいと思う パイロット訓練飛行場として充実させる
航空大学校	航空大学の誘致 航空関係の専門学校の創設
貨物空港	物流センターを作ってほしい 貨物用空港としての利用はできないのか 訓練機飛行機の機種変更の際に貨物輸送はできないか 島の特産品を直接、貨物機で運んでほしい 農業活用について・・・島で出荷の出来る物（農作）で他の産地ができない物を訓練機で輸送する
平和利用	軍事基地には絶対しない・・・観光も生活環境も成り立たなくなる 昨年にあった「自衛隊」の発言問題からやはり自衛隊利用を避けた方がいいと思う
観光利用	観光プログラムを充実させて観光客を誘致する・・・国内線、国際線空港 観光地としての空港の活用・・・例えば撮影用スポット 17側（北側誘導灯）の安全面 訓練スケジュールの公開・・・ホームページで実際にやっている 航空観光の基地として
その他	自然環境を汚染・破壊するような空港の使い方には反対

2 テーマ2)「周辺公有地の利活用について」・・・残して欲しいもの

分 類	意 見
自然と文化財保全	<p>空港近くのおコキ田のしゅんせつ・・・伊良部ではじめて稲を植えたたんぼ 海岸線、下地島全域、入浜権、里道（浜に出る道）の確保・・・ホテル・リ ゾート開発による浜のプライベートビーチ化は絶対にしないでほしい 自然環境保全ゾーンと指定されている所以外の自然も環境保全として残して いくのがいいと思う 入江の環境がもっとよくなるようにする・・・道路による寸断や護岸、宅地 造成、生活水のたれ流し等により環境が悪くなっている 現在の観光スポット（魚垣、通り池等）の管理 第一種特別地域の中に観光スポット地域住民のレク場所が多々あるので通路 の整備をし現在の姿を残してほしい</p>
観光促進	<p>大帯岩周辺の整備をやってほしい・・・観光資源の創出 入江（下地島内と伊良部島との間）のしゅんせつをして観光資源にする 体験滞在交流施設の利用を充実させる・・・プログラムを充実させる 下地島南、中之島をもっと観光地らしく残してほしい・・・シャワー、トイ レ、展望台 木泊村（約4～500年前の集落）の調査をして観光資源にする 入江の遊覧、その他観光の出来るガイド養成施設</p>
市有地保全	<p>公有地（市有地）は売却しないでほしい・・・将来、子孫の希望で夢のもてる 事業を誘致する場合限られた面積を売却したら事業をするのに支障をきたすこ とになる サシバリリンクスの土地（現在面積）を拡げて土地の売却をしないこと</p>
農地保全	<p>今農地として利用しているのはそのまま農地として残してほしい 農業的利用ゾーン面積を拡大してほしい・・・いくら黙認耕作といっても、 現在農業している人の声も聞いてほしい 現在の農業ゾーンを残したい</p>

3 テーマ2)「周辺公有地の利活用について」・・・新たに入れて欲しいもの

分 類	意 見
観光地の保全	空港南側、通り池までの海岸の整備をして観光できる場所にしてほしい 宿泊・ホテル等を作る場合は、文化財、環境保全に最大限に留意する・・・ プライベートビーチ化しない 遊歩道を作ってほしい 昔からの呼び名を入れてほしい 入江の観光地としての開発・整備 周辺（観光地）駐車場整備 カヤッファに駐車場を 海岸沿いの交通路の整備 地元の人でも観光ガイドを 島の部分的に観光リゾートを作るには案内表示も 空港周辺（一周路）等のゴミ置の設置・・・約500m～1km間で
農業振興	農業地を確保し、農作物栽培とつなげた加工場も開設する・・・ ハーブ加工場 特産品生産 カボチャ加工場 雇用の確保
航空大学校	航空大学、宿泊施設の設置
住宅地の創出	土地利用としてシルバー団地を作ってほしい
雇用の創出	先にリゾートを・・・雇用の場の創出 空港北側の保安林地帯に貨物会社やその他事業所の建設をして空港の活性化 に向けていく

4 テーマ3)「土地利用ゾーニングについて」

< Aグループゾーニング >



< Bグループゾーニング >

