

内閣参質一〇一第三八号

昭和五十九年八月十四日

内閣総理大臣 中曾根康弘

参議院議長 木村睦男殿

参議院議員喜屋武眞榮君提出那覇空港をはじめとする自衛隊との共用空港に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員喜屋武眞榮君提出那覇空港をはじめとする自衛隊との共用空港に関する

質問に対する答弁書

一について

運輸大臣が設置又は管理している空港で、自衛隊が共用しているもの（以下「自衛隊共用空港」という。）のそれぞれの総面積並びに滑走路の数、幅員及び長さは、次のとおりである。

空港	総面積(ha)	滑走路の数(本)	幅員(m)	長さ(m)
新潟	一七二	二	四五	一、三二四
名古屋	二〇〇	一	四五	二、七四〇
八尾	九四	二	四五	一、四九〇
福岡	三五〇	一	六〇	二、八〇〇

長崎	熊本	那覇	山形
一八一	一四九	二七九	五五
二	—	—	—
三〇	六〇	四五	四五
一、二〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	二、七〇〇
—	—	—	二、〇〇〇

(注) 山形空港については、運輸大臣が設置し、山形県が管理している。

二について

各自衛隊共用空港における民間及び自衛隊それぞれの専用区分の面積並びに共用部分及びその面積は、次のとおりである。

空港	総面積	民間専用	防衛庁専用	共用部分
新潟	一七二	八七	〇・二	八五(着陸帯、滑走路、誘導路)
名古屋	二〇〇	一一四	〇	八六(着陸帯、滑走路、誘導路)
八尾	九四	四四	一四	三六(着陸帯、滑走路、誘導路)
福岡	三五〇	二四八	一一	九一(着陸帯、滑走路、誘導路、エプロン)

(単位 ha)

長崎	一八一	一六九	〇・三	一二(着陸帯、滑走路、誘導路)
熊本	一四九	四八	〇・二	一〇一(着陸帯、滑走路、誘導路)
那覇	二七九	一七二	七	一〇〇(着陸帯、滑走路、誘導路、管制施設周辺地区)
山形	五五	二三	〇	三二(着陸帯、滑走路、誘導路)

三について

各自衛隊共用空港を共用する際に締結した協定等の締結年月日及び締結者は、次のとおりである。

空 港	年 月 日	締 結 者
新 潟	昭四一・六・九	運輸省航空局長、防衛庁経理局長
名 古 屋	昭三三・八・一一	運輸事務次官、防衛事務次官
八 尾	昭三〇・一・二八	運輸省航空局長、防衛庁経理局長
福 岡	昭四七・三・三一	運輸省航空局長、防衛庁経理局長、防衛施設庁次長
長 崎	昭三一・七・二五	運輸省航空局長、海上保安庁長官、防衛庁経理局長
熊 本	昭三一・一二・二五	運輸省航空局長、防衛庁経理局長
那 覇	昭四七・一一・七	運輸省航空局長、防衛庁防衛局長

山

形

昭三九・八・一三

山形県知事、陸上自衛隊東北方面総監

四について

沖縄の復帰以後昭和五十九年七月二十五日までの間の各自衛隊共用空港における自衛隊機及び民間航空機それぞれの事故件数は、次のとおりである。

山形	那覇	熊本	長崎	福岡	八尾	名古屋	新潟	空港
一	三	二	二	〇	〇	二	〇	自衛隊機
一	七	一	三	一	八	五	二	民間航空機

五について

各自衛隊共用空港における昭和五十八年の一日当たりの離着陸回数、次のとおりである。

空港	全航空機	自衛隊機	民間航空機等
新潟	五六	六	五〇
名古屋	一八四	三四	一五〇
八尾	一一四	二六	八八
福岡	一八五	七	一七八
長崎	一〇一	二〇	八一
熊本	六七	二四	四三
那覇	二〇四	六四	一四〇
山形	一九	三	一六

六について

滑走路一本の場合の離着陸処理能力は、航空機の重量による滑走路の占有時間の差等もあり一概には言えないが、通常一時間につき三十回から三十四回程度である。これに二十四時間運

用の空港における平均的な実運用時間数である十三時間に乗じると、那覇空港の離着陸処理能力は、一日当たり三百九十回から四百四十回程度と推定される。

他方、昭和五十八年の那覇空港における一日当たりの離着陸回数、二百回程度であり、同空港の離着陸処理能力にはなお余裕があるものと考えている。

七について

名古屋空港から八マイルに岐阜飛行場、八尾空港から十四マイルに大阪国際空港、福岡空港から十五マイルに目達原飛行場がそれぞれ位置している。

八について

那覇空港のように比較的低い高度で飛行する例としては、八尾空港の出発方式があり、同方式では、離陸後約五マイルの間高度千三百フィートで飛行するよう制限されている。

九について

那覇空港以外の自衛隊共用空港の周辺空域には、沖縄の空域に設定されているような米軍のウォーニングエリアは存しないが、八尾空港を除くこれらの空港の周辺空域には、自衛隊の訓練・試験空域及び米軍用レンジ並びにこれらに接続する回廊が設定されている。また、米軍による空域の一時的留保(アルトラブ)については、沖縄の空域と頻度の差はあるが、沖縄の空域以外においても実施されている。

#### 十について

最近五年間(昭和五十四年から昭和五十八年まで)の異常接近(ニアミス)の発生件数は、八件であるが、そのうち沖縄の空域で発生したものは、一件であり、当該空域が他の空域よりも特にニアミスが多発しているとは考えていない。

#### 十一について

那覇空港の共用は、狭あいな国土事情により飛行場の適地が求め難いこと及び同空港の現在



の離着陸回数からして離着陸処理能力に十分に余裕があることから、これをやめる考えはない。

## 十二について

那覇空港の共用は、沖縄返還当時から継続しており、他に新たな飛行場を設置することが難しい現状においては、専用化を進めることは困難であると考えている。

## 十三について

第二次沖縄振興開発計画では、那覇空港を「中核的な民間空港として、また、国際交流の拠点となる空港として整備拡充する」としているが、これは民間だけの専用空港とすることを意味するものではない。