

PART V 地方別政策

北海道

1. 新千歳空港の整備について

- (1) 降雪・濃霧気象情報の強化ならびに高度なカテゴリーの ILS（計器着陸装置）の設置を行い、運航の安全性と効率性を向上させる。
- (2) 積雪時、航空機の地上走行の安全を確保するため、誘導路中心灯などを改良して視認性を向上させる。
- (3) 滑走路、誘導路の降雪状態の悪化に即応できるよう、除雪体制のさらなる強化を図る。
- (4) エプロン（駐機場）、誘導路、地上作業車両通路のロードヒーティングを実施し、航空機および車両走行の安全性を高めるとともに移動時間の短縮を図る。
- (5) エプロンに融雪孔を設置するとともに、これに繋がる排水溝のヒーティングを行い、除雪排水機能を充実させる。
- (6) 大量の降雪の場合、昼間にエプロンを除雪した雪がそのままエプロンにスノーバンク（雪山）として置かれ、視界を妨げて航空機発着や地上作業の安全性を低下させていることから、除雪した雪を速やかにエプロンから除去する。
- (7) 環境保全の観点から、航空機防除雪剤の処理施設を設ける。
- (8) 除雪開始・完了時刻をタイムリーに事業者へ連絡するとともに、滑走路閉鎖を解除する時刻を正確に設定する。
- (9) 救急車の空港内進入がスムーズにできる体制とする。
- (10) 離発着便数が増加していることから、ハイドラント（燃料供給栓）を有するスポットを増やす。
- (11) 空港運用時間に関し、利便性確保の観点から、22 時を過ぎても発着便（貨物便を含む）にさらに柔軟に対応する。



2. 新千歳空港の施設について

- (1) 交通弱者にも不自由なく利用できる、バリアフリーで人々
やさしい施設にするとともに、利便性の向上を図る。
 - ・ 現在一方向のエスカレーターを増設し、双方向にする。
 - ・ トイレ不足が深刻なため、トイレを急ぎ増設する。
 - ・ 屋外で待機している早朝の利用者のために、特に冬季
において空港ロビーの開館時間を繰り上げる。
- (2) 賃借料、構内営業料など空港ビルに対する負担を軽減する。
- (3) 空港勤務者が必要とする駐車場のスペースを確保すると
ともに、駐車料金を引き下げる。
- (4) 旅客数や便数の増加によって既存施設では対応しきれな
い場合には、次の点を考慮した新ターミナルビルを建設す
る。
 - ・ バリアフリーを徹底する。
 - ・ 遠くのスポットへの視認性不足やスペースの非効率
など欠点の多い現在の「カマンベール型」ビルに代え、
「直線型」ビルとする。
 - ・ 大型、中型、小型機のいずれのハンドリングにも適合
するスポットおよびボーディングブリッジを設ける。
 - ・ 航空機除雪や貨物ハンドリングの際の安全性と効率
を高めるべく、各スポットの間隔を十分に確保する。
 - ・ 空港へのアクセスの利便性を向上させる。

3. 丘珠空港（札幌市内）の整備について

- (1) 降雪・濃霧気象情報の強化ならびに高度なカテゴリーの
ILS（計器着陸装置）の設置を行い、運航の安全性と効率
性を向上させる。
- (2) 滑走路、誘導路の降雪状態の悪化に即応できるよう、除雪
体制のさらなる強化を図る。
- (3) 航空機の安全な離発着を確保し、積雪深やブレーキアクシ
ョンを把握するための監視装置を設置する。
- (4) エプロン（駐機場）、誘導路、地上作業車両通路のロード
ヒーティングを実施し、航空機および車両走行の安全性を

高めるとともに移動時間の短縮を図る。

4. 丘珠空港（札幌市内）の施設について

- (1) 地下鉄をはじめ他の交通機関と連携させるなど、空港へのアクセスの利便性を向上させる。
- (2) ターミナル駐車場のロードヒーティングを実施し、雪による駐車スペース減少の解消と利用者の安全確保を図る。

成 田

1. 成田・首都圏の空港整備について

- (1) 国際標準に見合った空港とするため、4,000m級の平行滑走路を整備する。少なくとも、当初計画どおりの平行滑走路（2,500m）の早期完成に向け、積極的に条件整備を進める。
- (2) 空港整備にあたっては、既存空港（成田、羽田、関西など）を有効活用するとともに、役割分担に関する国民的議論を踏まえて、国家プロジェクトとして進める。
- (3) 国内線については、国際ハブ空港機能を強化する視点に立ち、需要予測を踏まえた展開を図る。



2. 成田空港の施設・アクセスについて

- (1) 常識的な水準からかけ離れて高い空港ビルの賃借料、水道光熱費などの負担を軽減する。
- (2) 暫定滑走路供用開始に伴う今後の空港利用者の増加に対応すべく、さらに確実なセキュリティー設備の導入など、空港犯罪の防止策を強化する。
- (3) JR 成田線の増発と複線化、京成線の羽田空港直通電車の増発など、鉄道アクセスを充実させる。また、北総公団線

の成田空港乗り入れを早期に実現し、東京との間の所要時間を大幅に短縮する。

- (4) 暫定滑走路供用開始に備えて空港周辺道路の整備を早急に進め、交通渋滞を解消する。
- (5) 車両の検問体制について、特に第2ゲート入口付近の慢性的交通渋滞を緩和するため、複線化などの対策を実施する。また、大型車と小型車を区分するなど見直しを図るとともに、検問後の車両交差地点を改善する。
- (6) 働きやすい空港づくりを進める観点から、託児所や食堂などの共用福利厚生施設を空港内に設置する。

3. 成田の地域活性化について

- (1) 観光振興に積極的に取り組むとともに、成田空港を利用する外国人に対する情報提供体制の充実など、訪日外国人を増加させるための施策をさらに強化する。
- (2) 「地域と共生する空港作り大綱」に基づく「振興計画」を早急に進める。
特に、芝山鉄道を早期に開業させるとともに、駐車場や駐輪場の整備、商店の誘致など、完成後の駅周辺的环境整備を進める。

東京

1. 羽田・首都圏の空港整備について

- (1) 首都圏空港の発着容量を早期かつ抜本的に拡大するため、羽田空港の再沖合展開を最優先に実現させる。
なお、再沖合展開にあたり、東京都をはじめとする関係自治体は、航路・海面処理場

などとの調整を行うとともに、さらなる空港容量拡大の観



点から市街地へアクセスするルートを確認・拡大すべく、対象地域の住民の理解を得るための積極的な調整を図る。

- (2) 羽田空港沖合展開後の跡地利用については、再沖合展開による便数増や、整備・運航施設のニーズに対応し、将来にわたって羽田空港が有効に機能するよう、空港用地を十分に確保する。

2. 羽田空港の施設・アクセスについて

- (1) 空港ビルについては、バリアフリーを徹底するとともに、高い賃借料を引き下げる。
- (2) 利用者の立場に立った空港ターミナルビルの利便性向上とバリアフリーの徹底に向け、次の改善を図る。
 - ・ 空港ビルとして、車椅子やベビーカーを配置する。
 - ・ 空港内案内標識の外国語標記を充実させる。
 - ・ ターミナルビル内店舗の利便性を向上させる。
 - ・ 駐車場を拡充する。
 - ・ 駐車場内と連絡橋ターミナル側のエレベーターを増設する。
 - ・ 一般車両用の車寄せを設置する。

なお、東側ターミナルビル展開にあたっては、以上の趣旨を踏まえたものとする。

- (3) 空港利用者や作業者の事故や病気に対し、初動処置ができるレベルの緊急医療体制を整備する。また、高度な処置のできる医療機関への搬送手段として、羽田空港内に用地を確保し、救急車を速やかに配備する。
- (4) ランプ（空港構内）作業エリアの照明を改善し、夜間作業の安全性確保を図る。
- (5) 空港アクセスについては、利便性を向上させるため、公共交通機関との連携による総合的な交通網の整備を、短期的視点・中長期的視点の両面から進める。

具体的には、都営地下鉄浅草線の東京駅乗り入れや、京浜急行線蒲田駅周辺の連続立体交差事業の早期着工を実現するとともに、モノレール浜松町駅の乗り継ぎ改善と複線

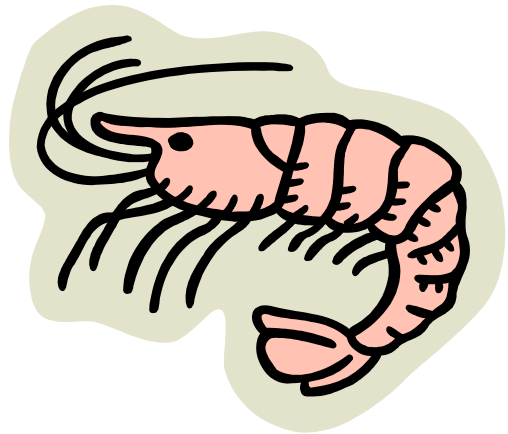
化による輸送の増強を図る。

- (6) 羽田・成田両空港の一体的運用を可能にするため、両空港を結ぶアクセスを改善し、時間的距離を短縮する。
具体的には、羽田ー成田間の新高速鉄道（北総公団線の成田空港乗り入れと羽田空港との直通電車の運転）の実現、ならびにアクアラインの有効利用を含む湾岸道路の渋滞緩和によるリムジンバスの定時性向上を図る。
- (7) 働きやすい空港づくりを進める観点から、託児所などの共用福利厚生施設を空港内に設置する。また、適正な料金で利用できる空港勤務者用駐車場を確保する。

名古屋

1. 名古屋空港の整備について

- (1) 受託手荷物検査用の X 線検査装置を増設する。
- (2) 滑走路表面の検査を強化し、剥離の発生を未然に防ぐ。
- (3) ランプ（空港構内）への侵入を防止するための再点検を行い、必要な対策を講じる。
- (4) CIQ（出入国管理）の恒常的混雑を軽減するため、業務開始時刻を 10 分早め、7 時 45 分とする。



2. 中部新空港の整備について

- (1) 安全かつ効率的な運航支援体制を構築する。
具体的には、民間機と自衛隊機の空域を分離するとともに、小牧・各務原空港とともに管制を一元化する（広域管制）。
- (2) 着陸料、賃借料、各種使用料などの費用は、少なくとも現名古屋空港を上回らない水準とする。
- (3) CIQ については、旅客需要に応じた施設規模、業務時間、サービス品質とし、正確かつスピーディーな CIQ 体制を構

築する。

航空連合 産業政策提言

- (4) 国際ハブ空港として、国際線と国内線との乗り継ぎ（国際線－国内線間）にかかわる手荷物取り扱い施設を充実させ、利便性を高める。
- (5) 空港アクセスについては、名古屋市内からの所要時間を30分以内とする。

鉄道アクセス（名古屋鉄道）に関しては、名古屋と結ぶ特急を最低15分に1本運転するとともに、名古屋駅での鉄道各線との乗り継ぎ利便性を確保する。

道路アクセスに関しては、開港に遅れることなく高速道路を整備するとともに、空港島内に低価格な駐車場を設ける。海上アクセスに関しては、必要性や採算性を十分検討する。

大 阪

1. 関西空港の整備について

- (1) 国際標準に比べ突出している着陸料を、時間帯や路線によらず無条件に引き下げる。
- (2) 第Ⅱ期事業については、用地の国有化などスキーム見直しの進捗状況や需要動向、採算性などを踏まえ、平行滑走路の供用開始時期を柔軟に見直す。



2. 関西空港の施設について

- (1) 空港内旅客ターミナルビルおよびエアロプラザの高額な賃借料（ターミナルビルのテナント向け月間賃借料は最低でも25,600円/㎡）を引き下げ、テナントを誘致して、空港を活性化する。
- (2) 高額な連絡橋の通行料（普通車は往復1,730円、通勤者用

回数券は1往復あたり1,050円)を引き下げる。

- (3) 航空機の離発着 航空連合 産業政策提言 旅客ターミナルビル内に設けるとともに、延床面積、広心、きるスペースなどをビル周辺の屋外に設置し、地域の人に親しまれる空港づくりを進める。
- (4) PBL（旅客用の搭乗・降機リフト）車を配備し、傷病旅客や車椅子利用者が航空機に乗降する際の安全性と快適性を高める。
- (5) 旅客ターミナルビル内の案内標識の再点検を行い、視認性を向上させるとともに、中国語、韓国語の表記を加える。
- (6) 搭乗ゲートでの手荷物受託を安全かつ迅速に行うため、ダムウェーター（手荷物用のエレベーター）を搭乗ゲート付近に設置する。
- (7) 働きやすい空港づくりを進める観点から、託児所や運動施設などの共用福利厚生施設を空港内に設置する。

3. 伊丹空港の整備について

- (1) 利用者のニーズに対応するため、地元との調整を前提に、夜間の発着制限時間を延長する。
また、ジェット桟のしくみを見直すとともに、低騒音機による増便（増桟）を行う。

4. 伊丹空港の施設について

- (1) 空港内にある旧管制塔ビルを免震構造の商用ビルにリニューアルし、空港の活性化を進める。

福岡

1. 福岡空港の施設について

- (1) 世間一般と比較して高額な空港ビルの賃借料、構内営業料、水道光熱費などを引き下げる。



- (2) 国内線東側タ 航空連合 産業政策提言 から年数を経過して老朽化が進んでいることから、利用しやすく、働きやすい環境が確保されるよう、今後の施設のあり方に関し十分な検討を行うとともに、必要な情報を前もって開示する。
例えば、現在国内線第3ターミナルビル2階の待合室は有効に活用されていないが、そのスペースにX線検査装置を設置し、混雑を緩和する。
- (3) 国内線団体旅客が観光バスで発着する際、スムーズに乗降が行えるよう、ターミナルビルの車寄せに観光バス優先スペースを確保する。
- (4) 九州の表玄関である福岡空港を利用する観光客、特に訪日外国人に対する情報提供体制を充実させる。
- (5) 国内線第3ターミナルビル北側の旧国際貨物上屋周辺を、空港勤務者用駐車場とするなど有効に活用する。

2. 新福岡空港について

- (1) 新福岡空港建設に関しては、実態を踏まえた需要予測、北部九州の各空港（北九州・佐賀）の有効活用と機能分担、アクセス利便性などについて十分な国民的議論を尽くした上で、必要性について判断する。
- (2) 同時に、アクセスなど利便性の点で評価の高い現福岡空港を最大限に活用する方策についても検討を行う。

沖 縄

1. 沖縄関連の航空政策について

- (1) 沖縄は日本で唯一、陸路で結ばれていない島嶼県であり、航空輸送の位置づけは極めて重要であることから、県内外を結ぶ航空路線の航空機燃料税、固定資産税、空港使用料など公租公課の



軽減措置を継 航空連合 産業政策提言 定と経済の活性化を図る。

- ・ 那覇ー本土路線の航空機燃料税の軽減措置（1/2 に軽減）を、2002 年度以降も継続して実施する。
 - ・ 離島航空路線における航空機燃料税の軽減措置（3/4 に軽減）について、那覇ー本土路線並みに軽減幅を拡大し、2003 年度以降も引き続き実施する。
 - ・ 国内線就航機に対する固定資産税の軽減措置（3 年間 2/3 に軽減）について、軽減幅を拡大し、2002 年度以降も引き続き実施する。
 - ・ 離島路線に就航する航空機（最大離陸重量 70t 未満）に対する固定資産税の軽減措置（3 年間 1/4 に軽減、その後の 3 年間 1/2 に軽減）について、他の固定資産税軽減措置と同様、その対象をリース機にも拡大する。
- (2) 沖縄本島から県内離島に輸送される石油製品については、本土復帰に伴う特別措置として、離島における石油製品の本島並み水準での価格の安定と円滑な供給を図ることを目的に、輸送費に対し沖縄県が補助金を交付しているが、補助金の趣旨に則り、航空機燃料輸送についても対象とする。

2. 沖縄の空港整備について

- (1) 航空交通の安全性を確保するため、嘉手納ラブコンの米軍からの返還を促進する。
- (2) 那覇空港における平行滑走路を早期に建設し、民間機と自衛隊機を分離するとともに、自衛隊・米軍の訓練空域、制限空域を整理・縮小する。
- (3) 那覇空港国内線ターミナルの機能を拡充する。
 - ・ 現貨物ターミナルの処理能力は限界にきており、エリア内での荷捌きが危険な状態になっていることから、早急に貨物エリアを拡大する。また、増大する国内・国際航空貨物や郵便需要に的確に対応するため、旧ターミナル施設跡地に処理エリアを新設するとともに、貨物上屋・保税上屋・冷蔵施設

などを充実させる。

- ・ 駐車場料金 航空連合 産業政策提言 駐車場用地・施設の賃借料（国 国土交通省 国土利用政策課）を減する。
 - ・ 屋外駐車場とターミナルの間の歩道、横断歩道、信号機、街灯などを整備し、保安・防犯対策を強化する。
 - ・ 緊急事態に備えるため、緊急医療体制の整備を図る。
 - ・ 空港アクセスの利便性を高めるため、モノレール、那覇空港自動車道に加え、空港周辺道路の整備を遅滞なく進める。また、那覇空港自動車道の料金は、乗用車が交通の中心である沖縄県の実態を踏まえて設定する。
- (4) 那覇空港をはじめ、県内すべての空港で発生している鳥衝突による機体やエンジンの損傷を防止し、運航の安全を図るため、鳥衝突防止策を一層強化する。
- (5) 増加する航空需要に対応するとともに安全性を高めるため、新石垣空港の建設を促進し、早期に供用を開始する。また、それまでの暫定的な対策として、現空港の処理能力を拡大する。
- ・ 滑走路を 300m 延長して 1,800m とする。
 - ・ 空港周辺空域を管制するターミナルレーダー管制業務を実施する。
 - ・ 国際線運航への対応を含め、旅客・貨物ターミナル施設の改善、拡張を行う。
- (6) 与那国空港の滑走路(1,500m)を早急に 2,000m に延長し、安全性を確保する。
また、安定的な輸送能力の確保と運航効率の向上を図るため、給油施設を設置する。
- (7) 南大東、北大東の両空港における冬季の日没間際での運航の安全性を確保する観点から、滑走路末端標識および夜間照明施設を早急に設置する。
- (8) 宮古、石垣、久米島の各空港の貨物ターミナル施設を充実させるとともに、貨物事業者用のスペースを拡張する。

3. 沖縄の観光振興について

- (1) 国内外での観光宣伝、観光施設の整備・拡充、台風対策など「観光立県おきなわ」を定着させるために必要な財源が現状では不十分^{航空連合 産業政策提言}観光基金（仮称）^{観光立県おきなわ}を設け、一定の長^{観光立県おきなわ}期計画を策定し、目途^{観光立県おきなわ}に運用する。
- (2) 「沖縄経済振興 21 世紀プラン」における、観光・リゾート産業にかかわる対応策を、国は完全実施する。
- (3) 宮古、八重山圏域をはじめ、本島周辺離島における観光インフラ整備（道路や観光案内表示など）を進める。
- (4) 外国人誘致のため、次の取り組みを行う。
 - ・ 沖縄発着国際線の展開に向け、県として出来得ることを検討する。
 - ・ 英語に加えて、中国語、韓国語などの外国語による案内表示を拡充する。
 - ・ 道路標識の表示方法を改善する。
 - ・ シルバー層やボランティアなどの協力も得て、観光ガイドを配置する。
- (5) 観光産業を発展させるため、県の事業として訓練機関を設置するとともに、観光・芸能に関し一定の知識や技能を有する人を顕彰するなど、人材の育成を行う。
- (6) 沖縄は伝統芸能の宝庫であり、郷土芸能振興が観光振興に大きく寄与することから、行政と民間が一体となって郷土芸能従事者に対する経済的支援を行い、相互扶助的制度を確立して、観光客が広く郷土芸能に触れることのできる場を確保する。
- (7) 沖縄の豊かな自然環境を守るため、赤土流出防止や生活排水改善など、環境保全に努める。
また、自然を活かした新たな旅行形態である「エコツーリズム」を確立すべく具体的な指針をまとめ、受け入れ体制を整備する。
- (8) 地域住民ならびに企業などの協力を得て、美化推進施策としての「アドプト制度」（公共施設を地域住民や企業が維持管理する制度）を導入し、県として美化啓発活動を支援する。

