

## PART V 地方別政策

### 共通項目



#### 1. ランプ(空港構内)について

- (1) ランプ内に不審者が侵入することのないよう、侵入防止策を徹底的に強化する。
- (2) ランプ内の地上車両通行路を実態に合わせて改修するとともに補修をこまめに行い、ランプ車両の事故防止に努める。
- (3) 航空保安および作業安全の観点から、照度の不足しているスポットの照明を改善する。
- (4) ランプパス(空港内制限区域立ち入り許可証)およびランプ内車両運転許可については、現在空港ごとに取得しなければならないことになっており、転勤者は取得に時間を要していることから、少なくとも各空港に共通する部分に関しては全国共通化する。

#### 2. 積雪対策について

- (1) 滑走路、誘導路の除雪態勢を降雪状態の悪化に即応できるよう強化するとともに、エプロン、誘導路、地上車両通行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、あわせて移動時間の短縮を図る。
- (2) 積雪深、ブレーキアクションの監視装置を拡充し、積雪時の運航の安全性を高める。

#### 3. 利便性向上について

- (1) 身障者の要望に応じ、電動車椅子を機側で預かるため、荷物搬送用のエレベーターを各搭乗ゲート付近に設置する。
- (2) 地方空港における、国際線チャーター便運航に関するCIQ(税関・出入国管理・検疫)など関係機関への手続きを簡素化する。
- (3) 託児所などの共用福利厚生施設を空港内に設置する。

## 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とともに、雪や霧に起因する欠航便を極小化する。
- (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) 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。
- (4) 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、昼間帯においても除雪した雪を速やかにエプロンから除去する。
- (5) 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。
- (6) 救急車の空港内進入がスムーズにできる態勢とする。
- (7) 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。

### 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、バリアフリーで人にやさしい施設にするとともに、さらなる利便性の向上を図る。
- (2) 現在一方向のエスカレーターを増設し、双方向にする。
- (3) 空港ビル全体についてトイレを急ぎ増設する。
- (4) 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。
- (5) 貨物地区に荷捌き場を設置する。
- (6) 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。
- (7) 空港勤務者が必要とする駐車場のスペースを確保する(特に土・日曜日と祝日)とともに、駐車料金を引き下げる。
- (8) 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。

- ・ 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」ではなく「直線型」ビルとする。
- ・ 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。

### 3. 丘珠空港(札幌市内)の整備について

- (1) 滑走路32側にカテゴリーの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とともに、雪や霧に起因する欠航便を極小化する。

### 4. 丘珠空港(札幌市内)のアクセス・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。
- (3) 利用者の利便性向上のため、空港ロビー内にATM(自動現金払い出し機)を設置する。

## 成 田



### 1. 成田空港の整備について

- (1) さらに発着容量を拡大するため、国際標準に見合った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)を早期に完成させる。
- (2) B'(暫定)滑走路への誘導路を直線化、拡幅化、複線化する。
- (3) 滑走路を常に有効活用する観点から、A滑走路南側およびB'滑走路に高カテゴリーのILS(計器着陸装置)を設置する。
- (4) A滑走路、B'滑走路に北側からも同時進入できるよう、成田空港への進入空域を拡大する。
- (5) 離発着情報の把握、緊急時の対応、ランプの安全管理などのため、滑走路およびランプエリアにモニターカメラを設置する。

- (6) ピーク時間帯の発着枠増、滑走路と利用スポットの組み合わせの最適化、航空機の地上走行時の待機・渋滞の回避により、運航効率を高める。

## 2. 成田空港の施設・アクセスについて

- (1) 発着便数の規模に対応し、旅客ターミナルビルを拡張するとともに、PBB(旅客搭乗橋)のついたスポットを増設する。
- (2) 旅客数の実態に応じて出入国検査や税関のブースの処理能力を高め、混雑を緩和する。
- (3) 第2ターミナルにおいては、旅客や勤務者が恒常的にエレベーターを待っていることから、エレベーターを増設する。
- (4) 多様な事態に備えるため、現在は内科しかない空港内診療施設の診療科目を増やす。
- (5) 制限区域内に宿泊施設を設置し、成田空港で乗り継ぐ旅客が日本に入国することなく旅行できる環境を整備するとともに、近年増加している、「寄港地上陸」で一時入国後オーバーステイする不法滞在への対策の一助とする。
- (6) 乗り継ぎ旅客の利便向上を図るため、第1ターミナルと第2ターミナルを結ぶ連絡バスを増便するとともに、最終運行時刻を繰り下げる。また、連絡バスは施設面の必要から運行しているものであり、その費用は空港公団が負担する。
- (7) JR成田線および京成線の空港乗り入れ本数を増加させる。また、2010年とされる成田新高速鉄道の完成を可能な限り前倒しする。
- (8) 緊急時の空港へのアクセス方法を検討する。
- (9) 作業安全確保のための環境整備を行う。
- (10) 運航の定時性や発着作業の安全性・効率を高めるため、GSE(地上サービス器材)の置き場をできるだけスポットの近くに増設するとともに、業務車両の駐車スペースを拡張する。
- (11) 輸出入貨物の増加、原木施設の閉鎖に対応し、場外施設や周辺道路を含め、貨物エリアの整備を早急に進めるとともに、ULD(貨物搭載用具)の置き場を拡張する。また、中期的に、各貨物施設の集約化を図る。
- (12) 通勤者用の駐車場を増設するなど、通勤環境を整備する。
- (13) 構内道路から整備地区に入るゲートの警備を24時間態勢とする。

## 東京



### 1. 羽田空港の整備について

- (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、一般財源の大幅投入や民間資金の活用により、早期に完成させる。
- (2) 既存施設を最大限に活用し、さらなる空港容量拡大を実現するため、市街地上空を通過する飛行ルートを確認・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。
- (3) 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余裕枠を活用しての国際線運航、航空技術の進歩に対応し得る運航・整備スペースを確保するなど、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ことを前提に、過去の経緯にとらわれることなく地域の活性化や防災に留意して計画を策定する。
- (4) 旧整備場地区の再開発にあたり、既存インフラを有効活用する。

### 2. 羽田空港の施設・アクセスについて

- (1) 空港ビルの高い賃借料を引き下げ、相対的に高い飲食料金、サービス料金の値下げに繋げる。
- (2) 利用者の利便性向上とバリアフリーの徹底に向け、以下の点につき、空港ターミナルビル施設（西旅客・国際）の改善を図る。なお、東旅客ターミナルの展開にあたっては、これらの趣旨を踏まえる。
  - ・ 車椅子を配備するとともに、空港内施設のバリアフリー化を徹底する。
  - ・ 家族（子ども）連れ旅客への対応を充実させるべく、ベビーバギーの配備や授乳室、プレイルームの充実、新設を行う。
  - ・ 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。
  - ・ 多客時の駐車場混雑緩和の一助として、天空橋駅付近の未使用駐車場を活用する。
- (3) 空港利用者や作業員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態勢を整備する。

- (4) 利便性を向上させるため、都心ならびに成田空港とを結ぶアクセスを改善する。具体的には、都営地下鉄浅草線の東京駅乗り入れ、京浜急行線蒲田駅周辺の連続立体交差事業を早期完成、モノレール浜松町駅の複線化による輸送力増強を図る。
- (5) 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、2010年とされる成田新高速鉄道の完成を可能な限り前倒しと、羽田空港ー成田空港間直通電車の所要時間短縮、増発を早期に実現する。
- (6) 働きやすい空港づくりを進める観点から、空港勤務者の駐車場料金の値下げする。また、P1・P2・P4駐車場ならびに東ターミナルビルに隣接する駐車場を、共通して利用できるようにする。

## 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) CIQ(税関・出入国管理・検疫)の恒常的混雑を軽減するため、早朝など混雑時には人員の配置を増やす。



### 2. 中部新空港の整備・アクセスについて

- (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(広域管制化)。
- (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体制を構築する。
- (4) 国際拠点空港としての機能を果たすべく、CIQや乗り継ぎ(国際線ー国内線間)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。また、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) 第Ⅱ期事業については、需要動向や用地の国有化などスキーム見直しの進捗状況、採算性などを踏まえ、平行滑走路の供用開始時期を再検討する。
- (2) 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。
- (3) 空き地を有効に活用する。



### 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/m<sup>2</sup>)を引き下げ、航空旅客以外にも利用しやすい商業施設や娯楽施設を誘致して、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) 航空機の離発着を見学できる施設を旅客ターミナルビル内に設けるとともに、遊歩道や休息で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) ターミナルビルの屋根の形状により、一部の車両通行帯(スポットV1~29の間)において雨天時に雫が車線の真中に落ちるため、車両が中央車線をはみ出して通行することが多いことから、車線の見直しを行う。
- (6) 国際貨物地区入口ゲートの渋滞を緩和するため、「車両通行許可書」所持者専用レーンを設置する。あわせて、許可申請手続きを簡素化する。
- (7) 「りんくう国際観光都市」形成など、空港近辺を含めた観光基盤を強化する。

### 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(現在21時まで)を延長する。
- (2) ジェット桙のしくみを見直すとともに、低騒音機による増便(増桙)を行う。

### 4. 伊丹空港の施設・アクセスについて

- (1) 利用者の利便性を向上させるため、空港ターミナルビルの改良を実施する。
  - ・ 車椅子用エレベーター設置、ムービングウォーク配備などバリアフリーを徹底する。
  - ・ 駐車場とターミナルビルを結ぶ連絡橋を設置する。
- (2) 保安検査場が恒常的に混雑していることから、X線検査装置を増設する。
- (3) 空港へのアクセスを向上させる。
  - ・ モノレールと地下鉄御堂筋線・阪急千里線の乗り換え駅である千里中央駅、山田駅に、動く歩道や乗り換え専用通路を設置する。
  - ・ JR宝塚線の伊丹空港新線を早期に着工し、大阪駅、新大阪駅へのアクセスを改善するとともに、伊丹空港―関西空港間の直通電車運転を実現する。
  - ・ 大阪市内中心部へのアクセス道路である阪神高速池田線の渋滞緩和に積極的に取り組む。

## 福岡

### 1. 福岡空港の施設について

- (1) 高額な空港ビル賃借料、通信料、構内営業料、水道光熱費などを、世間並みまで引き下げる。
- (2) 第1ターミナルビルの施設は開港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、バリアフリーの観点も含めた点検を行い、必要な改修を実施する。
- (3) 多客時間帯の慢性的な混雑の解消や将来的な旅客の増加に対応するため、現在スペースに余裕のある国内線第3ターミナルビル2階の待合室にX線検査装置を設置する。
- (4) 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、ターミナルビル車寄せの観光バス優先スペース運用の徹底を図る。また、一般利用者にもわかりやすいよう表示を改善する。
- (5) タクシー待機場を増設し、客待ちタクシーによる渋滞を解消する。
- (6) 将来的な旅客の増加に対応できるよう、駐車場を立体化する。また、立体化と同時に、観光バス乗降スペースの確保、タクシー待機場の拡充、空港勤務者の駐車場枠の増加を行う。
- (7) ランプ内の排水を改善する。
- (8) スポットの清掃は、できるだけ昼間に実施し、効率化を図る(夜間に実施すると駐機中の航空機の移動が必要となる)。



### 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・収支予測を行うとともに、国全体での空港整備や公共事業における優先順位を含め、十分な国民的議論を尽くした上で必要性を判断する。
- (2) まずは、アクセスなど利便性の点で評価の高い現福岡空港の能力を最大限に活用する方策について検討し、早期に実現させる。
- (3) 既存インフラを最大限に有効活用する観点から、新北九州空港や佐賀空港との機能分担について検討を行う。例えば、新北九州空港へのアクセスや施設を改善し、国際線を福岡空港から新北九州空港に移すことも検討する。

## 沖 縄

### 1. 航空政策について

- (1) 島嶼県である沖縄県にとって、域内外の輸送手段としての航空輸送の位置づけは極めて重要である。そうした点を背景に、政府は、沖縄振興策の一環として、県内外を結ぶ航空路線の航空機燃料税などの公租公課の時限的な軽減措置を実施しているが、県民生活の安定と経済の活性化を図るため、同措置を継続実施する。



#### ①航空機燃料税

- ・ 那覇＝本土路線の軽減措置を拡充するとともに、2003年度以降も引き続き実施する。
- ・ 離島航空路線(羽田＝離島路線含む)の軽減措置を拡充し、2003年度以降も引き続き実施するとともに、対象路線の拡大を図る。

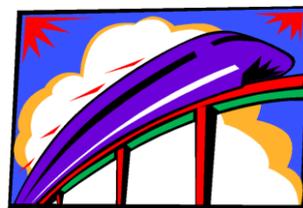
#### ②固定資産税

- ・ リース機を含む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(当初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. 空港整備・アクセスについて

- (1) 新石垣空港について、安全性を高めるとともに増加する航空需要に対応するため建設を促進し、早期に供用を開始する。また、それまでの間、次の暫定対策を行い、現空港の処理能力を拡充する。
- ・ 滑走路を300m延長して1,800mとする。
  - ・ 国際線対応を含め、旅客ターミナル施設を改善、拡張する。
  - ・ 運航効率ならびに安全性の向上を図るため、ILS(計器着陸装置)を設置する。
  - ・ 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行う。

- (2) 航空交通の安全性を確保するため、嘉手納ラプコンの米軍からの返還を促進する。返還後は、民間機を優先した管制を実施する。
- (3) 那覇空港における平行滑走路を早期に建設し、増加する航空需要に対応するとともに、民間機と自衛隊機を分離する。また、自衛隊・米軍の訓練空域、制限空域を整理・縮小する。
- (4) 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来ており、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。
  - ・ 駐車場料金の低減化を図るため、駐車場用地・施設の賃借料(国有財産一時使用料)を軽減する。
  - ・ 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、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。
  - ・ 沖縄都市モノレールのダイヤについて、航空機の出発時刻、到着時刻を考慮するとともに、空港勤務者の出退勤時刻にも配慮し、利便性向上を図る。
- (5) 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。
- (6) 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。
- (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) 与那国空港について、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。



### 3. 観光振興について

- (1) 観光振興がもたらす経済波及効果や雇用創出効果などの重要性を認識し、国内外での観光宣伝を柱とした、沖縄の観光総合対策（観光キャラバンやキャンペーン、イベントの実施・観光物産展の開催、お土産品開発、観光施設整備／拡充、台風対策など）の推進を図る。さらに、その裏づけとなる財源は現状では不十分といわざるを得ず、「オキナワ観光基金(仮称)」制度を設けて一定の財源を確保し、管理・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、観光標識など）に力を入れる。
- (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、県としてでき得ることを検討する。
  - ・ 案内表示について、英語に加え中国語、韓国語などの外国語表示を拡充する。また、道路標識も表示方法の改善を行う。
  - ・ 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) 観光産業の育成・発展のため、訓練機関を設置し県の事業として人材育成（観光ガイドなど）を行う。また、観光・芸能に関し、一定の知識・技能を有する人材を顕彰するなど、人的資源の開発を行う。
- (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。

