

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とともに、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) 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、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。
- (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時を過ぎでの発着便(貨物便を含む)にさらに柔軟に対応する。
- (12) 空港へのアクセス、特に千歳・石勝線の乗り入れによる苫小

牧・帯広方面からの鉄道アクセスを改善する。

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、バリアフリーで人に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、空港ビル全体についてトイレを急ぎ増設する。
- (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とともに、霧に起因する欠航便を極小化する。
- (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に、成田空港への進入空域を拡大する。

2. 成田空港の施設について

- (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) 利用者利便を向上させるため、e-エアポート構想に基づき、IT 技術を駆使して、搭乗手続きや出入国検査を簡素化する。
- (4) 外国人、特に中国人・韓国人に対する旅客案内表示をわかりやすく改善する。
- (5) 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。
- (6) 身障者の要望に応じ、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。
- (7) 乗り継ぎ旅客の利便向上を図るため、第1ビルと第2ビ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。
 - (8) 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年とされている成田新高速鉄道の完成を前倒しする。
 - (9) 空港検問所の混雑を緩和するため、レーンを増やすとともに、南側にゲートを設ける。また、緊急時の空港へのアクセス方法を検討する。
 - (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) 輸出入貨物の増加に対応し、貨物エリアの整備を進めるとともに、ULD（貨物搭載用具）の置き場を拡張する。
 - (12) 4万人を超える人が働く成田空港をより働きやすくするため、託児所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) 「成田空港周辺地域振興計画」に基づく事業を早急に推進する。特に、B'滑走路供用開始を受け、貨物物流の一層のスピードアップを図るなど、国際物流基地としての機能を充実させる。
- (2) 駐車場や駐輪場の整備、商店の誘致など、芝山鉄道開通後の駅周辺環境整備を進める。

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。

- (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保・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国際化を視野に入れ、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に、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。

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。
- (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を早期に実現するととも

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力増強を図る。

- (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、羽田空港－成田空港間の新高速鉄道（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）の早期実現、ならびにアクアラインを有効に利用した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体制を構築する。
- (4) 国際ハブ空港としての機能を果たすべく、通関や乗り継ぎ(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) 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。



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/m²）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。

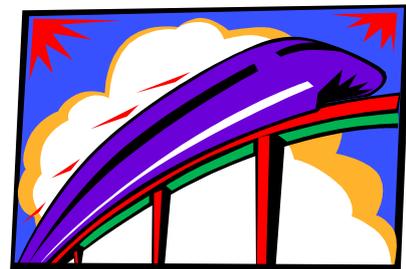
- (4) PBL（旅客用の搭乗・降機リフト）車を配備し、傷病旅客や車椅子利用者が航空機に乗降する際の安全性と快適性を高める。
- (5) 搭乗ゲートでの手荷物や車椅子の受託を安全かつ迅速に行うため、ダムウェーター（手荷物用のエレベーター）を搭乗ゲート付近に設置する。
- (6) 働きやすい空港づくりを進める観点から、託児所や運動施設などの共用福利厚生施設を空港内に設置する。
- (7) 国際貨物地区入口ゲートの渋滞を緩和するため、「車両通行許可書」所持者専用レーンを設置する。

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。
また、ジェット桝のしくみを見直すとともに、低騒音機による増便（増桝）を行う。

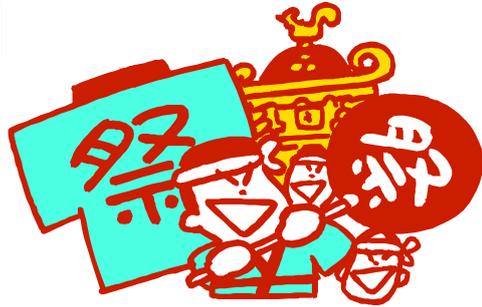
4. 伊丹空港の施設について

- (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) 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) 世間一般と比較して高額な空港ビルの賃借料、通信料、構内営業料、水道光熱費などを世間並みに引き下げる。
- (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、必要な改修を行う。
- (3) 現在有効に活用されていない国内線第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とともに、需要に応じて柔軟に検査ブースを運用することにより、混雑を緩和する。
- (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、ターミナルビルの車寄せに観光バス優先スペースを乗車用・降車用ともに確保する。
- (5) 夜間駐機用など、スポットを可能な限り増設する。
- (6) ランプ内車両通行帯の補修を行うとともに、降雨時におけるスポットのお客様通行帯の実態調査を行い、利用者の立場に立った抜本的な対応策を検討する。

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・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. 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続実施し、県民生活の安定と経済の活性化を図る。



- ・ 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（1/2 に軽減）、2003 年度以降も引き続き実施する。
- ・ 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（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土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、嘉手納ラプ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。
- (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。
 - ・ 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。
- (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なことから、「オキナワ観光基金（仮称）」を設け、一定の財源を確保して、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) 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。
 - ・ 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。
- (4) 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など、人材の育成を行う。
- (5) 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。
- (6) 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。
- (7) 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。

