

地方政策へしっかりと取り組んでいきます。 ～北海道・成田・東京・大阪・福岡・沖縄～

航空連合北海道

1. 新千歳空港の整備について

- (1) 降雪・濃霧時の運航便の維持・着陸時の安全性向上の為、高度なカテゴリーの ILS（計器着陸装置）及び滑走路19Lに ILS を設置する。
- (2) 冬期運航における安全性・定時性向上、除雪体制の更なる強化に向けて
 - 滑走路・誘導路の降雪、着氷状況への即応（除雪所要時間の短縮）に向け必要な設備改修を実施する。
 - 降雪予報と積雪状況の把握を更に精査し、除雪開始・完了時間（空港 OPEN 時間）の正確な設定を図る。
 - 航空機及び車両走行の安全性強化の為、特にスリップしやすいエリア（傾斜の強いエプロン・誘導路・車両 GSE 通路）の改修及びロードヒーティングを実施する。
 - 航空機地上走行中の安全確保の為、誘導路・中心灯を改良し視認性の向上を図る。
 - ランプエリアに融雪槽を設置し、融雪排水機能を充実させるとともに、環境問題に鑑み、航空機防除雪剤の処理施設を設置する。

2. 新千歳空港の施設について

- (1) 空港ターミナル内施設の安全性・利便性・快適性の向上を図り、更なる「人に優しい空港」の実現に向け必要な施設改修を実施する。
 - 搭乗待合室エレベーターの増設・大型化
 - エスカレーターの双方向化と増設。
 - 旅客用手荷物カートの増設
 - トイレの早急な増設
 - バスラウンジの拡充。
- (2) 離発着便数の増加に対応し、ハイドラント（燃料供給栓）を有するスポットを増加する。
- (3) 空港勤務者が必要とする駐車可能台数の拡充及び駐車料金の引き下げを図る。
- (4) 貨物地区における安全性向上の為、従業員駐車エリアの拡充（分離）と通行帯拡張を実施する。
- (5) オフィス賃貸料、構内営業料など賃貸負担を軽減を図る。

3. 丘珠空港の整備について

- (1) 滑走路・誘導路の降雪状態悪化に即応できるよう空港除雪体制の更なる強化を図る。
- (2) 気象情報の強化、RUN WAY 3 2 PAR 運用を行い、冬季の安全性・効率性向上を図る。

4. 丘珠空港のアクセス・施設について

- (1) 更なる利便性向上に向けて。
 - バスの増便等、空港アクセスの利便性向上を図る。
 - 空港内においてATM 機械を設置し、利便性の向上を図る。
- (2) 安全確保の為、ターミナル駐車場からターミナル間の通路にロードヒーティングを実施する。特に、ハンディキャップ者用駐車場とその導線において早期改修を実施する。

航空連合成田

1. 世界トップレベルの「成田国際空港」実現に向けて

- (1) 当初計画の2500mを早期に実現し、さらに国際標準である4000メートル級滑走路に近づけるよう整備する。
- (2) A、B 両滑走路の発着振り分けを柔軟に運用し、トータルで効率の良い発着が出来るようにする。
- (3) 滑走路を常に有効活用する観点から、A 滑走路南側とB 滑走路の高カテゴリーのILS（計器着陸装置）を設置する。
- (4) A・B 滑走路に対して同時進入することができるが、北側からは同時進入を実施することができず、離発着回数を増やすために管制空域を拡大する。
- (5) A、B 両滑走路からの同時出発に必要な、出発機の間隔が確保できるよう飛行ルートを見直す。
- (6) 空港公団の民営化に伴い、その成果として着陸料や空港使用料の引き下げを実現する。
- (7) 誘導路の連絡通路を整備し、TAXING 時間や待機時間の短縮、渋滞の緩和を図る。
- (8) 横風に対応し安全に離発着する観点で、横風滑走路の設置をする。
- (9) PBB スポットの数はまだ十分とは言えない。ターミナル再編を控え、PBB スポットを増設する。また、現有のPBB スポットを最大限に活用できるよう、ピーク時間の運用効率を上げる。
- (10) 離発着情報の把握とランプ安全、緊急時の対応強化を目的としたランプエリア用のモニターカメラを設置する。
- (11) 便数増加の影響もあり、各種GSE 置き場が全体的に不足している。スポット増加に対応する形で各スポット周辺にGSE 置き場を整備する。
- (12) 南部貨物地区において、従来の貨物地区とのアクセスや駐車場の確保、売店・食堂の不足への対応を図る。
- (13) 今後の貨物需要増加を見込み、中長期的な対応として、点在している貨物地区の集約・再配置を図る。

2. 利便性の向上に向けて

- (1) 第1、第2ターミナル間の取扱い便数・旅客数のアンバランスを解消し、ピーク時間の混雑緩和を図る。
- (2) 再編によって第1ターミナル、第2ターミナルとも、一層お客様が利用しやすく、従業員が働きやすいターミナルとなるよう整備する。
- (3) 国際線乗り継ぎ用の第1ターミナルと第2ターミナル間の連絡バスは施設面の必要性から運行しているものであり、コストはNAAが負担する。
- (4) 出発階と到着階を分けた旅客動線を確認することが、保安の向上にもつながるため、本館とサテライトをつなぐシャトルを廃止し、ムービングウォークを設置する。

- (5) 第2ターミナルにおいて、特に改札からターミナルに入るまでの間、旅客と空港勤務者が集中した際の混雑が著しい。エスカレーターやエレベーターの増設（例えば空港勤務者用に外側に作る等）をする。また、中央の新しいエレベーターを除いて、以前からある中央・北側・南側のエレベーターの速度を上げ輸送力強化を図る。
- (6) 出発時の待ち時間や到着時にも快適に利用できる施設（例えばレストランの営業時間延長やSPA・エステの設置）の充実を図る。
- (7) 同日のトランジット旅客用に、乗り継ぎカウンター前のNAA案内所に案内係を常時配置する。日本を紹介する観光案内スペースも設け、トランジット旅客に対するサービス提供と観光需要の掘り起こしを図る。
- (8) 空港公団民営化に伴って非航空系収入の増大を目指し直営物販店を運営するとの発表がされたが、既存の免税店等も含めた空港全体の収入極大化が実現できるような施策を実施する。
- (9) 不審者が空港施設に侵入することが起こらないよう、各施設の入場ゲートや防護柵の状況を確認し、万全のセキュリティ体制を取る。
- (10) 保安検査場の混雑を緩和するため、第1・第2ターミナルの検査ブースが増設され、混雑ピーク時での待ち時間の短縮が見込まれているが、引き続きCIQやセキュリティ検査における混雑緩和に向け取り組む。
- (11) e-エアポート構想については、e-チェックインやe-ナビの実証実験を実施するなど引き続き検証が行われており、本格運用に向けてはNAAのリーダーシップを強化する。
- (12) 「NAA保育ルーム たんぽぽ」がオープンし、当初予定されていた開園時間が前後一時間ずつ延長可能となり、最大で7:00~21:00まで預けられるようになっているが、早朝・深夜勤務のシフトには対応していないため、利用の状況を見て延長を図る。
- (13) 厚生労働省と連携しSARS、鳥インフルエンザ等、今後の予期せぬ事態に備え、迅速かつ効果的に対応できるような検疫体制を整える。
- (14) 都心とのアクセス改善の実現に向け、成田高速鉄道の工事を計画通りに進める。また、セキュリティとも関連し、万が一の場合を想定しての緊急時の空港アクセス方法を整備する。
- (15) 第2ターミナル出発階と到着階からの道路の合流エリアについては、その先の交差点までの距離が短く非常に危険である。ゼブラマークや合流危険等の標識を設置し、出発階から下ってくる車両に減速を促すよう改善する。
- (16) 第2ゲートから第2ターミナルに向かう一般者が、北側管理棟に誤って侵入しないよう、現在ある標識をより手前に設置するか、路面の表示を明確にする。

航空連合東京

1. 羽田空港の整備について

- (1) 羽田空港再拡張事業は1日も早く完成させる事が重要である。また、再拡張事業により発生する飛行ルート等の問題などについては、東京都がイニシアチブを取り、首都圏自治体間の連携を密にし調整に当たり、当該事業の早期完成を国に対して働きかけるべきである。
- (2) 再拡張後の跡地利用については、地域の活性化や防災への留意、ならびに空港関係業務を円滑に行うため、空港関係者や商用車両の駐車スペースなどの用地確保も視点として加えるべきである。

2. 羽田空港の施設・アクセスについて

- (1) 空港内施設の旅客動線におけるバリアフリーの徹底を進められたい。特に、空港内のエレベーターについては、その絶対数が過少であり、ガレリア前などは恒常的な混雑状態となっている。
- (2) 羽田空港の施設賃貸料は、全国レベルで比較をしても相対高位にある。これを見直し飲食その他サービス料金の値下げを進めるべきである。
- (3) ターミナル駐車場については、より一層の駐車料金の引き下げ、ならびに空港関係者への利用エリアの拡大を図るべきである。
- (4) 空港周辺の道路標識ならびに車線表示に、分りづらい箇所があり、空港利用者の利便性向上に向け、より明確な表示をするべきである。
- (5) 空港周辺の道路では、多くの駐車車両が見受けられる。特にターミナルビル前などは、二重、三重駐車も見受けられ、渋滞の原因となっている。一般車両の乗降場の明確化や乗降用車線の複線化などの対応が必要である。
- (6) 現行の空港制限区域内においては、車両通行帯と歩行帯の区別が明確でない場所があり危険である。早急に車両通路と歩行帯の区別を明確化する必要がある。
- (7) 航空機材の大型化にともない、部品類も大型化しており、現行の空港内場周道路の幅員では大型部品を搭載した空港関係車両が対面通行できない箇所が発生している。場周道路の幅員拡張などの対策が必要である。
- (8) 沖留めスポットに向かうトンネル内では、牽引車両などの低速走行車両が先行している場合、リムジンバスの出発機への到着遅れにより、出発機の遅発に繋がる可能性もあるため、トンネル迂回路の設置などの検討が必要である。
- (9) 現行の誘導路、スポットなどは地盤沈下が進んでいる箇所もあり早急な対応が必要である。
- (10) 夜間の作業安全性向上のためエプロン内の照明についても輝度の増加が必要である。

3. 羽田空港の緊急医療態勢について

- (1) 新ターミナルの運用開始、また再拡張事業により空港利用者数の増加、空港用地の拡大が見込まれる。そのような状況下でも十分に初動対応できる様、新ターミナル運用開始後の救急車の運用ルールについては関係部署間で調整を行い、速やかに必要な部署へ周知を行うべきである。
- (2) 7月より一般人によるAED (Automated External Defibrillator : 心肺蘇生装置) の使用が解禁されたことを受け、成田空港では AED が設置される方針が出されている。羽田空港においては、今後利用者の増加も見込まれており、さらなる緊急医療態勢の強化に向け、AED の設置を検討するべきである。

4. 羽田空港の保安体制について

- (1) 先般発生した不審車両の滑走路侵入事件の再発防止を早期に図るべきである。また、今後事件が発生した時に、初期対応や、現場の状況把握を的確に行うために、事件現場と管制塔間の緊急連絡体制を整える必要がある。

航空連合大阪

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. 関西空港の施設・アクセスについて

- (2) 旅客ターミナルビルやエアロプラザの高額な賃借料や構内営業権料を引き下げ、空きテナントスペース（特にエアロプラザ）への誘致や既存のレストランでの飲食料金の値下げにつなげる。
- (3) 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。
- (4) 一部の車両通行帯において、ターミナルビルの屋根の形状により、雨天時に雫が車線の真中に落ちるため中央車線をはみ出して通行せざるをえないことから、車線の見直しを行うか、雨どいを設置する。
- (5) 国際線出発ロビーにお手洗いを増設する（現在 3 箇所あるがピーク時間帯には長座の列ができている）。
- (6) 保安強化の観点から、国際線手荷物受取所と手荷物搬入場所とのドアをテンキー式とする。
- (7) 国際貨物地区入口ゲートの車渋滞を緩和するため、許可申請手続きを簡素化する。特に朝の通勤時は柔軟な対策を講じる。
- (8) 国際貨物地区では、大雨時には一般道路や貨物施設まで浸水する。雨水排水施設の早急な整備が望まれる。
- (9) 国際貨物地区の旅客ターミナルビル行きバス停留所に屋根を設置する（7 停留所のうち現在 2 箇所のみ設置済み）。
- (10) 連絡橋通行料金に関する社会実験を踏まえ、恒久的な料金値下げを実施する。また連絡橋と阪神高速との料金をセットとした安価な高速料金を設定する。（①社会実験前の普通車料金：往復 1,730 円、通勤者用回数券：往復 1,050 円、②社会実験中の普通車料金：往復 900 円と往復 1,100 円の設定）
- (11) 連絡橋の風速制限により、電車が運行停止になるとバスへの振替輸送が行われ迅速性、利便性、快適性、公共性が大きく損なわれている。安定した運用ができるよう、強風に耐えうる連絡橋の仕様を構築するか、振替輸送の更なる工夫を講じる。
- (12) 関西空港と大阪市内とのアクセス時間短縮に向けて、阪神高速淀川左岸線の早期建設と、5 号湾岸線から環状線への北向き連絡通路の整備を行う。

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) 貨物地区を中心に、空港内通路およびエプロンの老朽化対策を進める。
- (3) 保安強化の観点から、場周道路に設定されている従業員駐車場（第 2 駐車場）前から第 8 ゲート（滑走路手前）間に入場制限ゲートまたは警備員の配置を行う。

4. 伊丹空港の施設・アクセスについて

- (1) 利用者の利便性の向上やバリアフリー化のため、空港ターミナルビルやその周辺の改良を実施する。

- ムービングウォーク配備など徹底する。
 - PBL（旅客用の搭乗・降機リフト）車を配備すると共に、段差のあるボーディング・ブリッジを改修する。
 - 駐車場と空港ターミナルビルとを結ぶ横断歩道の段差をなくすと共に、雨をしのげるよう屋根を設置する。
- (2) 保安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) 固定駐機スポットは、大・中・小型機材に関係なく割り当てられているため、大型機材がオープンスポットを利用することがあると、結果的に利用者に不便を強いてしまうことになる。運用について工夫と柔軟な対応を求める。
- (4) 航空機の運航時間外（21:00～翌日 06:00）に滑走路や誘導路の保守点検が行われる際、その周知（NOTAM 情報）により全誘導路が走行制限となり、翌日の就航準備や整備保守点検のための航空機移動（トーイング）に支障をきたしている。制限される箇所や時間帯を具体的に実態に沿う形で周知して欲しい。
- (5) 空港へのアクセスを向上させる
- 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。

航空連合福岡

1. 福岡空港に関する調査について

福岡空港についてはその立地条件から利用者利便が非常に高い空港である。一方、滑走路一本の空港としては国内で年間離発着回数の最も多い空港で、将来的に需給が逼迫することが見込まれている。現在、福岡空港の混雑問題等に関して『総合的な調査』が実施されているが、調査の視点として『既存ストックの有効活用』『近隣空港との機能分担』『新空港の建設を含めた抜本的な解決策』が挙げられている点や、検討の進め方としてPI手法を導入している点などについては従来にない透明性の高い検討が行われると考えられ概ね賛同できるものである。今後の検討には以下の観点を踏まえて頂きたい。

- (1) 2009年には羽田空港の4本目の滑走路が完成し、羽田の発着枠が増大する計画となっており福岡空港の処理能力の向上は福岡空港の旅客利便の更なる向上に繋がる。福岡空港の改修については遅滞無く進めることが必要である。改修にあたっては既存ストックを有効に活用しながら現空港施設の改善を積極的に図り、利用者利便の向上を含めて、空港の処理能力を最大限伸ばすこと。
- (2) 福岡空港に関する調査については、現時点ではスケジュールが不明確であると考えられる。必要なタイミングで適切な結論を持つことは必要であり、タイミングを逸すれば空港の利便性の低下に繋がりがかねない。調査に要する期間など、進め方の全体像を示しながら進めること。

2. 現福岡空港の施設についての改善も必要である。以下の観点を踏まえて改善を検討願いたい。

- (1) 世間一般と比較して高額なビルの賃借料などを世間並みに引き下げること。
- (2) 第一ターミナルビルの施設は老朽化が進んでいる。今後、空港としての処理能力や利用者の利便性を向上させる観点から必要な改修を実施すること。

- (3) 空港保安体制については国が一義的責任を負うこと。また、空港保安体制を強化する為、以下の見直しを行うこと。
 - ▶ 現在1スポット1ゲートとなっていないため、出発と到着の動線が完全に分離することが困難となっており航空保安の観点からも問題がある。出発と到着の動線を完全に分離できるように施設の改修を実施すること。
 - ▶ 保安及びサービスの両面から適切な保安検査が実施されているかどうか監督し必要な指導を行うこと。具体的には国内線第3ターミナルビル2階待合室に手荷物検査場を設置すること。
 - ▶ 不審者の侵入を未然に防ぐ保安対策を強化すること。
- (4) 国内線ターミナルビル前の乗降，駐車スペースについて以下の観点から改善を図ること。
 - ▶ 車寄せスペースについては救急車や体の不自由な利用者、観光バスのための優先乗降スペースを設置すると共に、一般利用者にも分かり易いように表示の改善を行うこと。
 - ▶ ターミナルビル前の駐車場の利用料金の短時間（30分以内）無料化など、車寄せスペースの違法駐車車両の削減を図る環境整備を進めること。観光バス専用乗降スペースの新設やタクシー待機場の増設など、利用者の利便性、安全性を向上させる改修を行うこと。また、空港スペースの有効活用の観点から、必要により駐車場の立体化を進めること。
- (5) 地下鉄への連絡口が第2ビル前のみとなっており、第1ビル、第3ビルから地下鉄の駅へアクセスするには歩行による長距離の移動が必要になっている。1ビル、3ビル側にも地下鉄への連絡口を設けるなど、旅客利便を向上させる改修を行うこと。
- (6) 空港の利便性を向上させる為、バリアフリーの観点から点検を行い必要な改修を行うこと。

航空連合沖縄

航空交通に関する事項

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、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。特に航空輸送の充実を図る上では、航空運賃の低廉化は最重要課題であり、政府は沖縄振興策の一環として今年度末までの期限付きで那覇一本土路線の航空機燃料税の軽減措置を実施し、航空運賃の引下げを図っているが、2005年度以降も、那覇一本土路線をはじめ離島航空路線における航空機燃料税等の免除を実施し、さらなる運賃の引下げを通して利便性の向上・経済の活性化を図っていただきたい。
 - (1) 那覇一本土路線の航空機燃料税について、軽減措置を拡充し非課税化とすること。
 - (2) 離島航空路線における航空機燃料税の軽減措置を那覇一本土路線同様に拡充し、2005年度以降も継続実施すること。また対象路線の拡大も併せて実施すること。
2. 増加する航空需要に対応するため、新石垣空港の建設を促進し、速やかに供用を図られたい。
3. 新石垣空港供用開始までの暫定的対応策として、以下の通り、現石垣空港の処理能力拡充を図られたい。
 - (1) 滑走路を300m程度延長し、1800m程度とすること。
 - (2) 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こと。
 - (3) 運航効率ならびに安全性の向上を図るため、計器着陸装置（ILS）を設置すること。
4. 那覇空港国内線ターミナルの空港機能の拡充を図られたい。

- (1) 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に関しては危険な状況になっていることから、早急な貨物エリアの拡大を行うこと。また旧ターミナル施設跡地利用に関しては増大する国内・国際航空貨物、郵便貨物需要に的確に対応するため、処理エリアの新設と貨物上屋、保税上屋、冷蔵施設等の充実を図ること。
 - (2) 那覇空港の駐車場料金の低減を図るため、駐車場の用地・施設の賃借料（国有財産一時使用料）の軽減措置を要請、実施されたい。
 - (3) レンタカー利用者のための待合室やレンタカー専用カウンターブースの整備を図られたい。
 - (4) 空港利用者（航空機利用者・空港勤務者等）のモノレールとの連結については、航空機の出発時刻・到着時刻を考慮したダイヤになるよう要請し、利便性向上を図られたい。
5. 那覇空港をはじめ、県内すべての空港にて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、鳥衝突防止策をより一層強化されたい。
 6. 空港の保安体制については、その強化を図るべく、国の責任体制を明確にし、航空保安検査に関わる費用（保安検査員費用・検査機器購入費用等）の拡充措置を講じられたい。
 7. 米国同時多発テロ以降、航空貨物の内容検査がこれまで以上に厳格となり、航空機搭載前に開被検査もしくは24時間の蔵置が強制されているが、速達性を損ない、また、狭隘化した貨物ターミナル施設のさらなる機能低下を招いていることから、航空貨物の内容検査を迅速厳格に行える高性能検査機器を県内各空港に設置し、安全対策の徹底・充実を図られたい。
 8. 南北大東空港における冬季期間の日没間際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の設置を早急に実施されたい。
 9. 航空交通の安全性を確保するため、空港出発進入管制権（嘉手納ラプコン）の米軍からの返還交渉の促進を、国に対し働きかけられたい。また、県内空域における米軍、自衛隊の訓練空域、制限空域の整理・縮小についても、国に対し働きかけられたい。
 10. 増加する航空需要に対応するため、那覇空港の沖合展開による平行滑走路の増設を図られたい。

観光振興に関する事項

1. 観光振興がもたらす経済波及効果や雇用創出効果等の重要性を認識し、国内外での観光宣伝を柱とした、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、台風対策等）の具体的施策をもって、沖縄県知事を先頭にさらに強力に推進されたい。なお、その裏づけとなる財源は現状では不十分と言わざるを得ず、「オキナワ観光基金」（仮称）制度を設け、一定の財源を確保することによって、ファンド基金として管理・運用することを実施されたい。
2. 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（観光ガイド養成等）を行うこと。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等、人的資源の開発を行われたい。
3. 沖縄の豊かな自然環境を活かす為の環境保全（赤土流出防止、生活廃水改善）に力を入れ

ること。また、自然を生かした新たな旅行形態である「エコツーリズム」の確立のため、具体的な指針をまとめ、受入れにおける環境整備に取り組むこと。

4. 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は間違いない。行政・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により、観光客が広く郷土芸能にふれ得る場を確保出来る相互扶助的制度の確立を指揮・支援されたい。
5. 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、観光標識等）に力を入れること。
6. 外国人誘客のため、以下の取り組みを行われたい。
 - (1) 沖縄～国際路線の展開について、県としても検討すること。
 - (2) 英語に加えて、中国語、韓国語等の外国語による案内表示を拡充すること。
 - (3) 道路標識について、表示方法の改善を行なうこと。
 - (4) シルバー層、ボランティアなどの協力も得て、観光ガイドを配置すること。