

新千歳空港について

1. 降雪・濃霧時の運航便の維持・着陸時の安全性向上の為、19Lに高カテゴリーのILS（計器着陸装置）の新設及び他滑走路における高カテゴリー化を図る。
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。
 - ・ 滑走路における積雪量をリアルタイムに情報発信できるシステムや、空港周辺地域における降雪状況の把握システムを構築し、空港降雪予報・情報の精度向上を図り、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）の勾配の改修及び確実な除雪を実施する。
 - ・ 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、滑走路における融雪剤や航空機防除雪剤の処理施設を設置する。
3. 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、トイレの増設、駅地下通路のムービングウォーク増設を図る。
 - ・ 航空保安の観点から出発・到着導線の分離を図る。
4. 国際線ターミナルにおける利便性向上にむけて
 - ・ 新ターミナルの建設においては、観光交流の促進を道全体で図り、正確な需要予測のもと現行不具合点を是正する。
 - ・ バリアフリー化の徹底、出発・到着導線の分離、冬期運航における安全性・利便性・環境対策の徹底を図る。
 - ・ ターミナルビル及び出入国ブースの拡大、保安検査機器の増設、入国審査官の増員を図る。
5. 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。
6. 空港勤務者用の駐車場が不足している為、必要台数の確保を図る。
7. オフィス賃貸料、構内営業料など利用者負担の軽減を図る。

丘珠空港について

1. 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・積雪状況への即応（除雪所要時間の短縮）に向け、機材の大型化、除雪車両の増加等、必要な設備器材の改修、対策を図る。
 - ・ 気象予報体制の強化、RUNWAY32における PAR 化、冬期運用時間の延長を行い、冬期運航における安全性・効率性・利用者の利便性向上を図る。
 - ・ ランプエリア及び水はけが悪いエリアに融雪・排水槽を設置するとともに、環境問題に鑑み滑走路融雪剤及び航空機防除雪剤の処理施設を設置する。
2. 航空保安の観点から空港制限区域フェンスにセンサー、監視カメラの設置を行い、危機管理体制の強化を図る。
3. ランプ内における安全性向上の為、GSE 置き場の区画整備を実施する。
4. 更なる利便性向上に向けて
 - ・ バスの増便等、空港アクセスの改善により利便性向上を図る。
 - ・ ユニバーサルデザインを踏まえバリアフリー化のため、エレベーター、エスカレーターの新設。
5. 空港利用者の安全確保の為、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。
6. 空港駐車場が不足している為、利用状況を調査し必要台数の確保を図る。

航空連合北海道



<航空連合北海道 要請行動>

安全で国際競争力のある成田空港を目指して

1. e-passport 化の早急な推進およびバイオメトリクス利用による航空機保安体制の確立とともに、テロやハイジャックの水際での防止のための EDS（爆発物見地装置）の早期導入と受託手荷物検査の強化と X-RAY 検査を強化するべきである。
2. 暫定滑走路を将来長距離大型機の離発着可能な 4,000m 化を視野に入れて、当初計画 2,500m の早期実現を図ると共に、両滑走路の発着振り分けを柔軟に運用し全体での効率的な運用をすべきである。
併せて TAXING 時間の短縮のために引き続き誘導路の整備が必要である。
3. 管制空域拡大による A、B 滑走路北側からの同時進入を可能にするとともに A 滑走路南側と平行滑走路への計器誘導着陸施設の設置が必要である。
また、両滑走路からの同時発着可能な飛行ルートの見直しを図るべきである。
4. 着陸料引き下げが決定したが、さらなる拡大と空港使用量の引き下げを図るべきである。
また賃借料も含め、事業者のみでなく利用者からも理解が得られ、結果成田空港での需要拡大に向けた施策を進めていく必要がある。

航空連合成田

お客様のための成田空港に向けて

1. エスカレーター、エレベーター、トイレ、授乳室、レストラン、航空会社ラウンジの表示、国内線搭乗口付近等、ターミナルビル内の案内板を利用者の目線で分かり易い掲示に改修していく必要がある。
2. 到着ロビー内の手荷物カートを、カート同士の噛み合わせを軽くして取りやすいように改善をする必要がある。
3. 空港第 2 ビル駅のホームから改札に上がる階段・エスカレーターでの混雑緩和のためにエレベーターの設置が必要である。また乗降客の動線の変換を図るべきである。
4. 観光案内所や e-navi 化等による空港および周辺地域・観光案内の充実を図る必要がある。
5. 出発時間待ちやトランジット旅客のためのスパ、エステ、マッサージ等のリラクゼーション施設の充実と飲食店街再編ならびに営業時間の延長を検討する必要がある。
6. 空港入り口付近から、第 2 ゲート通過後までの行き先表示を、道路への表示や案内板の統合等実施し分かり易い表示に変更する必要がある。特に初めてのお客様にも分かり易い表示にするべきである。
7. 都心からのアクセス改善のため、成田新高速鉄道の早期開業を実現するよう努力が求められる。



<出典：2005 年度航空局関係予算資料>



【暫定平行滑走路】



【第1旅客ターミナルビル改修後】

羽田空港容量拡大への対応について

早期完成に向けて引き続き財源負担を積極的に行うこと。

羽田空港の整備は国家事業ではあるが、東京都としても、早期完成に向けて引き続き空港再拡張により見込まれる経済波及効果を楽しむ立場から、積極的に応分の財源負担を行うべきである。また、建設予定の4本目の滑走路による航空路の問題などについては、首都圏自治体との連携を密にし、都としてはイニシアチブを持ってこの調整に当たり、これまで以上に国に対して当該事業の早期完成を求められたい。

旧ターミナル・旧整備場地区の再開発について

旧ターミナル・旧整備場地区の跡地利用については、国・東京都・大田区・そして住民に加え、羽田で働く空港関係者との調整を重ね、利用計画を策定すること。

旧ターミナル・旧整備場地区の跡地利用については、国をはじめ地元区や住民に加え、羽田で働く空港関係者との調整を重ね、国際都市における空港周辺地域にふさわしい利用計画を策定すること。また、今後検討にあたっては、羽田再拡張を見据えた既存インフラの有効活用、並びに地域地場中小企業の発展や防災機能の充実、ならびに空港関係業務が円滑に行われるよう用地確保（空港関係者や商用地の駐車スペース）なども視点として検討すべきである。

空港容量の拡大に伴う航空管制の一元化について

横田空域及び管制業務の早期返還について東京都としても国土交通省・外務省・米軍などの各方面に断固とした交渉を行うこと。

東京都としても2000年に「航空政策基本方針」を発表した以降、国に対して毎年施策並びに予算要求を提出しているが、隣接する首都圏自治体との連携の中で、横田空域及び管制業務の早期返還について、東京都としても国土交通省・外務省・米軍などの各方面に断固とした交渉を行うべきである。

空港アクセスについて

ターミナル駐車場については、より一層の料金緩和による利便性の向上を図ること。

自家用自動車の乗降スペースの不足が原因による交通渋滞が発生しており、渋滞による空港利用者の到着遅れや交通事故の発生などが懸念されている。繁忙期においてはエアラインをはじめバス・タクシーの協力により停車時間の短縮なども行っているが、恒常的に発生している一般車両の駐停車への対応が今後不可欠となってきた。よって、駐停車への対応として現行の駐車場について入車後30分間は無料にする

など、料金の緩和による利便性の向上をこれまで以上に目指すべきである。

ターミナル駐車場混雑緩和に向け、空車状況の案内標識を設置すること。

駐車場の混雑情報として駐車場における表示盤が設置された。これにより首都高速湾岸線からの車両は、駐車状況を把握した上で空港内に入ることが出来る。一方で環状八号線にはこのような標識がない。渋滞の原因解消や交通安全の面からも対応策が必要である。環状八号線に駅周辺の駐車場のよう事前に運転手が空車状況を確認できる標識を設置すること。

周辺道路における道路標識について、道路と標識の色を合わせるなど更なる工夫を検討すること。

周辺道路における標識は、改善が進んでいるとの認識にある。その一方で行き先間違いをした車両が分岐点で立ち往生している状況もいまだ多く、渋滞の発生に加え交通事故の危険も指摘されている。現状を確認したところ、標識が設置されていない、若しくは、分かれ道手前に集中して設置されて

いることから、ドライバーが瞬時に行くべき方向を判別することが難しく、結果として分岐点あたりで立ち往生してしまうと考え

ている。適切な道路標識の設置と併せて、色分け等により道路と標識の色を合わせるなど更なる工夫を検討すべきである。

航空連合東京

路側帯に並べられている植木鉢の置き方について、路側帯に寄せることを検討すること。

空港周辺道路の路側帯に並べられている植木鉢が業務通行上の障害になっている。違法駐車を防止するために配置されているとの認識があるが、すでに車両が接触した跡もある。大型車両の車両通行が増えてくると植木を路側帯に寄せるよう検討すべきである。

首都高速羽田ランプエリアの交通渋滞について、渋滞緩和措置を検討すること。

首都高速羽田ランプを先頭に環状八号線の上下方向が恒常的に渋滞している。背景としては、高速道路入り口の下信号機のパターンが悪い事に加え、空港中央から湾岸線に入る場合、特定料金区間に当たることから料金徴収されるため、トラックが羽田ランプに集まっていることなどがその要因になっている。羽田ランプの交通渋滞解消に向けた対策と空港区間を特定料金区間から除外すべきである。

ターミナル施設内について

AED について、空港従業員への訓練を充実させるとともに、設置場所の周知を行うこと。

AED の設置場所が記載されているパンフレット等は存在するが、緊急時に対応するには十分とは言えない体制である。空港施設利用各社との連携をとり、訓練を充実させるとともに、設置場所の周知を継続的に行うべきである。

羽田空港における CIQ の充実を早急を実施すること。

今般国際線専用ターミナルの建設予定が公表されるなど、国際線の充実に向けた動きが加速する中で、羽田空港における国際線チャーター便が増え、韓国エアラインも中型機から大型機に機材を変更するなど、国際線の利用者数も大幅に増えている。

現状においては羽田空港の入国審査場の処理能力不足から発生する混雑のため、羽田到着後、旅客係員より機内スタンバイを依頼し、空港到着後 30 分以上機内にて待たされる事例が頻発している。結果、降機開始してから旅客全員が入国審査を終了するまでに 2 時間を要する状況になっている。これは入国係員の配置が利用者数に応じて増員されていないことが主な原因である。日本へ訪れる観光客の受け入れ態勢の充実に向け、具体的に着手できるものとして、羽田空港における利用者数に応じた入国係員の増員と入国審査ブースの開設を航空局としても法務省に対し積極的に働きかけるべきである。

空港施設の施設使用料は、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の引き下げを可能とすること。

空港施設の施設使用料は、全国レベルで比較をしても相対高位にある。結果的に飲食・ターミナル駐車場・その他サービス料を引き上げており、国内・国際旅客だけでなく、施設利用者にとっては極めて負担感が大きい。そのような中で空港施設使用料の一般旅客からの徴収が 4 月より始まった。今後の羽田空港拡張計画が進む中で、施設設備に関わる資金投資と施設利用者それぞれの負担バランスを見据えて、施設使用料の引き下げを検討すべきである。

空港における防災機能の充実について

羽田空港における防災機能の充実に向け、空港利用者、空港関係者の防災・安全確保への対応を再点検し、大規模な自然災害等に対するの備えを整備・充実すること。

羽田空港の拡張計画については、埋め立てによる用地確保が前提として進められてきたことから、神戸の震災などの経験から液状化現象による空港機能の停止や、帰宅難民になりかねないとの不安が、空港利用者ならびに空港関係者を中心

に持たれている。これらの自然災害に対処し、最小限の被災に抑えるべく防災機能の充実と被災直後の医療品・食料等の確保と必要時の活用体制を空港関係各社と連携し整備・充実するとともに、空港関係者への周知を実施すること。

空港内ランプエリア・安全関連

空港制限区域内において、中で働く者の安全性や作業性の向上、機材不具合未然防止を目的として、施設・設備の補修、通行帯表示、視認性向上のためのミラー・照明設置、轍や路面凹凸の改修、地盤沈下対策、TAXY WAY 横断方法の簡素化等、それぞれ適切な対応・対策を実施する必要がある。

空港保安体制の充実に向けて

盗難車両が逃走の末、空港制限区域内に進入・暴走を行い、一時的に空港閉鎖となった事例に鑑み、今後の空港警備体制の強化策が実施されている。空港保安体制は、国の責任において実施すべきではあるが、我々としても空港で働く一員として保安に取り組むべきと考えており、引き続き情報交換をお願いしたい。

航空連合東京

輸送安全関連について

今般の事例に鑑み、保安に限らず公共交通機関の安全輸送に対する社会からの視線が厳しく注がれている。安全に係わる取り組みは、航空局だけでなく航空運送事業に携わる全員の責務でもある。航空局としての今般の事例を鑑み現時点の対応や今後の取り組みなど、羽田空港における輸送安全の基盤強化を目指し情報交換をお願いしたい。

クリーンな空港作りに向けて

空港内には、旅客案内用のバスをはじめとして、多くの車両が走行しているが、いまだにディーゼル車両が多いのが現状である。環境対策を促進している中で、電気車両の導入やソーラー発電など環境対策の促進に向けた、助成制度の充実や税制優遇の拡大などを国土交通省に働きかけるべきである。また、現状取り組んでいる環境対策や今後の計画について、より一般社会への理解促進を目指しホームページなどで公表すべきである。

関西空港について

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

- (1) 旅客ターミナルビルやエアロプラザの高額な賃借料や水道料金、及び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）への魅力的な集客施設の誘致や既存レストラン飲食料金の値下げにつなげ、空港利用者数の増加を図る。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 国際線出発ロビーにトイレを増設する（現在4箇所あるが、利用頻度の高いエリアのトイレは小さく、ピーク時間帯には長蛇の列ができている）。
- (5) 保安強化の観点から、施設出入口の点検を行い、不十分な場合は改善する。

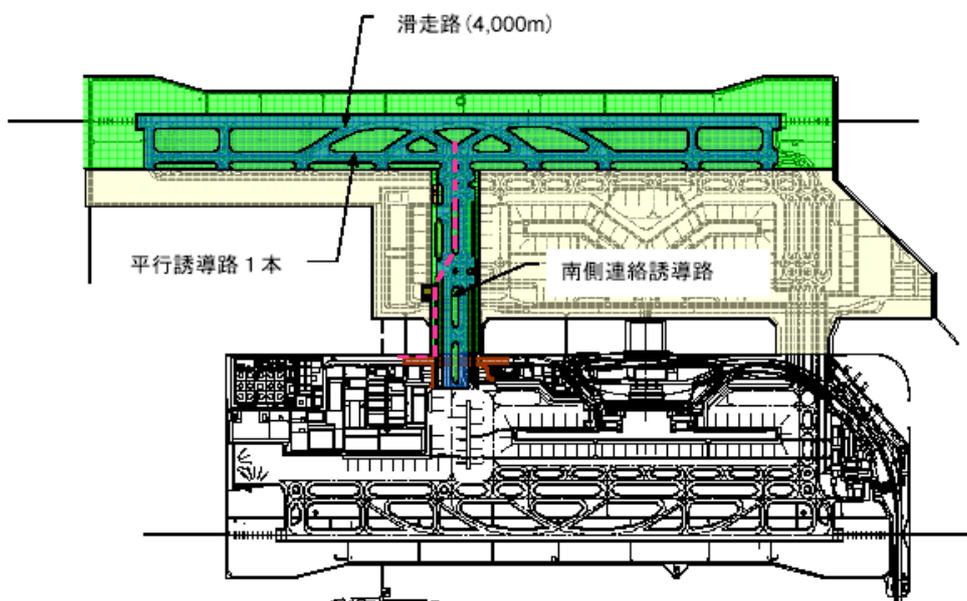
航空連合大阪

- (6) 航空会社が入居するオフィス棟であることを考慮し、エアライン棟の保安対策を強化する。
- (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。来年8月の2期島誘導路工事完了後にも、現在の渋滞緩和方式を継続する。
- (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、更なる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。

- (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、16号大阪港線から環状線への北向き連絡通路の整備を行う。



<出典：2005年度航空局関係予算資料>

伊丹空港について

1. 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) 空港勤務者の安全確保の観点から、国内貨物地区前道路の街灯整備を行う。

2. 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。
 - ・ 直線距離が長い通路にはムービングウォーク配備など徹底する。〔写真参照〕
 - ・ PBL（旅客用の搭乗・降機リフト）車を配備すると共に、連結部の段差が大きいボーディング・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に、雨をしのげる対策を施す。
 - ・ 男女共用車椅子用トイレのシンボルマークの色彩を統一する。（青色での表示が多く、女性の利用不可と誤解することがある）
- (2) 保安強化の観点からボーディング・ブリッジなどの各施設の点検を行い、不十分な場合は改善する。
- (3) 保安強化の観点からボーディング・ブリッジなどの各

施設の点検を行い、不十分な場合は改善する。

- (4) 固定駐機スポットは、大・中・小型機材に関係なく割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、結果的に利用者にとって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。
- (5) 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。
- (6) ボーディング・ブリッジ先端部のランプエリアに通じるドアにダンパーを設置する。（新設のボーディング・ブリッジには設置がある）

航空連合大阪

- (7) 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。

観光政策

- (1) 広告宣伝を強化し関西エリアの魅力を発信することで、国際会議／イベント／ドラマ／映画ロケの誘致をする。
- (2) ピクトグラフ表示の拡充、駅や車両内の案内の多言語化（英語、韓国語、中国語）を進め、観光客に優しい街づくりをする。



ひどく長い直線距離のある通路

<伊丹空港 南ターミナル 2 階
南端～搭乗口 9 番付近の直線通路>

ターミナルビル内の保安向上

1. ターミナルビル内制限区域のセキュリティの改善
福岡空港では国内他空港に比して保安体制が十分とは言えない。設備ならびに管理体制の充実を早急に検討願いたい。
2. 旅客動線の改善
ターミナルビルの構造上、搭乗ゲートと航空機とのエリアにおいて出発または到着する他の便の旅客と動線が交差するが発生する。これは誤った便に搭乗することに繋がるばかりでなく、航空機に搭乗したと見せかけ実際には搭乗しないことが出来る為、テロ等の犯罪行為に繋がる可能性もある。関連する設備の早急な改修をお願いしたい。

ターミナルビル内の利便性向上

1. 旅客利便向上について
現在1ビルと2ビル間の相互の往来ができない構造になっている為、航空機の乗り換え等で1ビル2ビル間の移動を要する際に不便である。また、1ビルについては地下鉄駅から遠い上、『動く歩道』等も未整備でありターミナルビル内の横方向の移動に時間を要している。今後ターミナルビル内の横方向の移動についての利用者負担をより少なくするような改修をお願いしたい。
2. 福岡空港国際線ターミナル3F北側への旅行会社有料ブース（添乗員用）の新設
福岡空港国際線ターミナル（3F）では、現在添乗員ブースが南側のみに設置されており、北側へのチェックインの際、非常に導線が長く不便である。利用者利便性向上の為に、北側にも有料ブースの設置をお願いしたい。

空港ランプ内の施設改善

1. 航空機落雷用グランドアースの設置
落雷が予想される場合、駐機中の機体と地面をグランドアースワイヤーで接続することが必要となるが、現在福岡空港には給油作業用以外のアースポイントは設置されておらず、航空機に関する地上作業をする上で必要な措置が取れない状況となっている。これは航空機材の損傷を生じるばかりでなく航空機の周囲で作業する作業者の安全にも関わる重大な問題である。今後航空機用のグランドアースポイントの設置を早急に行って頂きたい。

ターミナルビル前の道路について

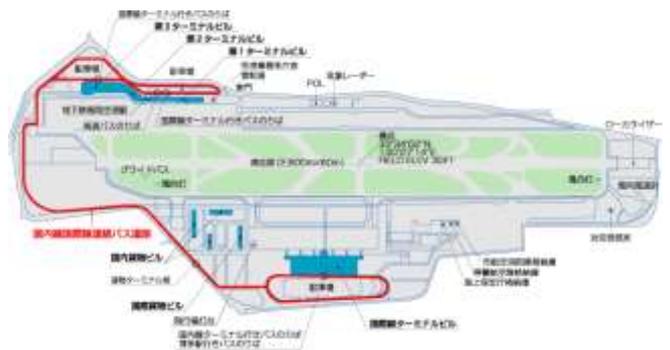
1. 違法駐停車対策
国内線ターミナルビル前は一般車両の違法駐停車が多く、路線バス、タクシー等の公共交通機関運行を妨げ、交通渋滞もしくは交通事故になりかねない状況となっており改善に向けた対応をお願いしたい。また、ターミナルビル前の駐車場料金についても短時間の駐車についてはより安価に設定し、駐車場の利用を促すなど違法駐車削減の為の対策をお願いしたい。
2. 地域防犯対策
地下鉄運行時間帯においては、ターミナル車寄せの照明を点灯させる措置をお願いしたい。また、空港敷地内歩道において照明が無設置の区間は関係機関とも調整し、新規設置を検討願いたい。

新北九州空港について

新北空港は開港に向けて現在準備が進められている。その中でアクセスに関連した検討については検討委員会によって取り

組まれており、専門的見地から様々な検討がされている。その検討内容については広く一般に公開し、今後の空港作りに対するコンセンサス作りを一般市民も含めた形で図ることが必要である。しかし、検討内容は専門的であり一般市民が理解するのは容易なことではないと感じる。今後検討結果などについては一般市民にも分かりやすい情報発信の工夫をお願いしたい。

航空連合福岡



<福岡空港平面図>

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ー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、2006年度以降も、那覇ー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、運賃水準の安定化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。
 - ・ 那覇ー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。
 - ・ 離島航空路線における航空機燃料税の軽減措置を那覇ー本土路線同様に拡充し、2006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るたい。
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るたい。
 - ・ 滑走路を300m程度延長し1,800m程度とすること。
 - ・ 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るたい。
 - ・ 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。
 - ・ 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。
 - ・ 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るたい。
 - ・ 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、利便性向上を図らるたい。
5. 台風対策ならびに塩害対策として、航空機を運航する上で必要な地上作業支援器材を格納するための施設を早急に整備されたい。
6. 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。

航空連合沖縄

7. 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るたい。
8. 航空交通の安全性・安定性を確保するため、空港出発進入管制権（嘉手納ラプコン）の米軍からの返還作業の促進を図らるたい。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るたい。
9. 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るたい。

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。
 - ・ 沖縄～国際路線の展開について、県としても検討すること。
 - ・ 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。
 - ・ 道路標識について、表示方法の改善を行なうこと。
 - ・ 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。