

○消費者団体

1. 空港法第3条第2項の基本方針記載事項を踏まえて記載することとなる内容について

回答

空港法についての説明も受けていないため、また分科会での審議内容が分からないこと等も含め、当該質問については、団体としての意見を差し控えさせていただきます。

2. 空港の利用に関する改善点について、貴団体としてどのようなお考えをお持ちかお示し下さい。

回答

① 一般トイレのブースは、添付資料の仕様にする手動車いす使用者の利用が可能となり、これによって多目的トイレ利用者が分散できるといった利便性があることから、この設計思想を標準とすることを提案したいと考える。また、同時にカート等使用者も一緒にブースに入ることができるため、安心して用を済ますことができるといった利点もある。

※ 添付資料……中部国際空港で採用する段階でのモップアップの事例

② 下肢障害者や高齢者等の歩行困難者に対する対策として、動く歩道等の設置を標準化するとともに、広く長い導線に対応するモビリティの確保を義務付けていただきたい。さらに、電動カートといった別の手段等も検討されたい。

③ 使用している個人所有の手動車いすや電動車いすは、飛行機の「機内用の車いす」に移り移るところまで、個々のものが使用できることを標準にするように徹底していただきたい。

3. 空港の整備、高質化、安全対策等に対する要望について

回答

① セキュリティの向上については、万全を期さなければならないことを十分に理解しているところだが、最新の検査機器を導入して、さらなる合理的でスムーズな審査をお願いしたい。

② 空港の耐震化の現状を鑑みると、庁舎、管制塔等についても約2割の耐震性の確認が必要であることや、大規模地震に対して耐震性が確保されている空港が約1割程度しかないこと等全く想像もできていない現実であることから、早急な耐震化工事の着手を強く要望する。

4. その他

回答

空港基本方針策定や交通政策審議会のメンバーに、障害者、高齢者の意見が直接反映できるよう、委員として参画させていただきます。

○空港機能施設事業者

- ・旅客ターミナルビル事業者
- ・貨物ターミナルビル事業者
- ・ハイドラント事業者

1. 空港法第3条第2項の基本方針記載事項を踏まえて記載することとなる内容について

回答

基本方針の作成にあたっては、空港ビル会社が担うべき、安全性、利便性の確保をはじめとする公共的役割及び経営の効率化、安定化について触れ、このことが、指定空港機能施設事業者の指定、旅客取扱施設利用料の上限認可、監督命令等における審査、決定の際に反映されるものとするようご配慮願いたい。また、空港ビル会社、航空会社等が今後の社会情勢及び環境の変化に柔軟な対応が可能となるような内容としていただきたい。なお、基本方針の記載事項については、上述のような基本的考え方とすべきであり、例えば、個別具体的な数値目標や規制内容等を盛り込むことは避けていただきたいと考えております。

1) 空港は重要な公共用財産であると同時に、航空旅客その他の関係者が日々離合集散を繰り返す交通結節点です。①空港は、多くの関係者にとって、ハード、ソフト両面で使い勝手の良い施設とする必要があります。②将来の需要増に柔軟に対応できるよう拡張の余地を残す必要があります。③国際標準にも配慮しつつ、航空の安全を十分考慮した運航方式、管制方式、施設整備等の基準を満足する必要があります。④テロ対策や密輸入等犯罪対策などセキュリティー対策や国際感染症の防疫対策も必要です。

空港は多くの国民あるいは外国の方々が利用する我が国の表玄関でありますので、国力に相応しく多くの要請に応えられるよう所要の整備を進め、適切な運用を行う必要があります。

2) 上記1)の実を上げるため、空港管理者自らが当該空港の価値を最大限に高めるための方針を持ち、これを空港関係者に示し着実に実施に移していく必要があります。具体的には、まず空港に必須の機能である旅客取扱施設、貨物取扱施設及び航空機給油施設を運営する空港機能施設事業者を指導して、整備運営の方向性を示し、自主的、自律的な業務運営を促すことが肝要です。特に新空港法に基づき監督命令を出すことができるので、して良いこと、悪いことの明確な基準が示されることを望みます。

空港は我が国の政治、経済、社会、文化を支える基幹的施設であり、空港間のワールドコンペティションに敗れることのないよう国としても万全の支援をお願いしたいと思います。

3) 羽田空港等国が設置管理する大規模空港においては、国が提供する滑走路等基本的施設以外は、新空港法でいう指定空港機能施設事業者のみならず、複数の民間企業が分権的に空港機能を提供しております。一方で、成田国際空港等のような大規模国際空港は、空港サービスを一つの事業主体の方針のもとに一元的に集中して管理・提供を行なっています。国が設置管理する大規模空港においては、空港ごとの方針の策定を行なうべきではないでしょうか。

特にグローバル化し、国際的空港間競争の仲間入りをする羽田空港においては、羽田空港の管理者自らが空港価値を高めるための羽田空港運営方針、空港全体の管理運営方針を明示すべきではないでしょうか。

1—①基本方針記載事項に関連して、ユニバーサルデザイン等利用者の利便性確保のあり方について

回答

ユニバーサルデザイン等の利用者の利便性確保については、「新交通バリアフリー法」及び「移動等円滑化基準」等に基づき、利用者の利便性確保及びサービス向上の観点から推進しております。しかしながら、ユニバーサルデザイン等の更なる推進にあたっては、多額の投資を伴う施設の大規模改修等が必要となる場合があることから、具体的な数値目標については基本方針には記載せず総論としていただきたい。公共性の高い空港ターミナルビル事業を行う空港ビル会社としては、これまで同様法律及び社会的要請を踏まえ、一層の利用者の利便性向上及びサービス向上を目指し、ユニバーサルデザイン等を推進してまいります。

利用者の利便性確保については、もちろん空港運営上重要な課題と認識しております。ユニバーサルデザイン等については、国土交通省より「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン(平成19年7月)」をはじめ利用者利便向上のための施策について通達が出されていると承知しています。

利用者のニーズは時を経て変化していくものであり、また地域あるいは空港の特性により異なってくると考えられますので空港ごとの利用者意見をとりまとめる委員会(空港管理者の補助として)の活用あるいは適切な間隔を置いて行う利用者アンケート調査の実施等により、時宜に適した利用者利便確保のあり方を把握し、措置を更新していく必要があると思います。

なお、弊社事業に係る貨物ビル、事務所ビル、その他格納庫等航空会社業務用施設等の利用者は、基本的に空港内の従業員及び商用来港者です。一般旅客等が利用する施設ではないので、ユニバーサルデザイン等の交通弱者対策については、その都度必要に応じて身障者専用トイレ、出入口のスロープの設置等を実施しております。

その他従業員等の利便性確保のために、誰でも使用可能な売店、自動販売機コーナー、食堂の整備などに務めておりますが、さらに、今後要請があれば、リラクゼーション施設や職場に近接した保育所を整備するなど、従業員の福祉向上と良好な職場環境の確保対策も検討する必要があると考えております。

1—②基本方針記載事項に関連して、セキュリティ/セイフティ確保のあり方について

回答

旅客ターミナルビルは、航空機に搭乗する全ての航空旅客が利用する施設であり、滑走路等の国の施設と一体となり空港機能を果たしています。従って、旅客ターミナルビルの安全確保は、空港全体の安全(ひいては航空輸送の安全)と密接に関わっております。空港ターミナルビルのセキュリティ/セイフティ確保については、空港ビル会社の重要な使命であることからハード、ソフトの両面から取り組んでいるところであります。セキュリティ/セイフティ確保にあたっては、旅客等利用者の利便性を損なわず、航空会社、空港ビル会社等の負担が少ない方法を検討すべきであり、今後も行政を含め関係者と連携して着実に推進していく必要があると考えております。

空港における安全・安心の確保は、航空輸送に対する利用者の信頼を確保するために極めて重要な課題と認識しております。

弊社は、航空貨物取扱施設事業を行っておりますが、貨物地区への不審者の侵入防止等貨物地区の保安体制については、当局のご指導を受けながら航空会社、航空貨物取扱事業者と協力して万全の対策をとっていきたいと考えております。

1) 現状の取組

弊社が管理する建物等では、ガードマンによる立哨警備または電子ロックによる施錠管理を行っております。とりわけ貨物地区においては、ゲートにおける強行的不法侵入者対策として、剣(注))歯式バリケードを設置している他、当社従業員による巡回パトロールも行なっておりますが、航空会社、貨物取扱い事業者とも協力して、引き続き万全の保安体制を確保して参ります。

注)ゲートの路面に設置するバリケードで、強行突破する車のタイヤをパンクさせることができる装置。

2) 要望

制限エリアへの不法侵入防止等の保安対策については、国が行なうべきものと考えますが、指定空港機能施設事業者が国の指導を受けて、制限エリアに準ずるものとして保安強化を行なうことになるものについては、国の費用面も含めた支援を望みます。

1—③基本方針記載事項に関連して、空港内及び空港周辺における環境対策に係る取組みについて

回答

空港ターミナルビル事業という公共インフラを管理・運営する空港ビル会社としては、空港内及び空港周辺における環境対策については、極めて重要な課題であると考えております。各空港ビル会社におきましても、従来よりCO2の削減、館内温度の調整、照明の自動消灯など省エネ・省コストを推進しております。今後も、各空港のおかれている状況を踏まえ、関係者と連携し、可能な限りエコ・エアポートの推進に取り組んでまいりたいと考えております。

エコエアポート構想に代表される環境保全・地球環境問題への取り組みは、今後の空港の管理運営における重要な課題であると認識しております。

この取り組みについては、成田、関空、中部の空港会社管理の空港に比して、羽田、伊丹、新千歳、福岡等国管理の空港では、複数の独立した空港内事業者が空港機能を提供しているために、空港全体としての取組が課題になると思います。しかし、新空港法の制定により、空港機能施設事業者が特定され、また空港ごとに法定の協議会が設置されることから、今後さらに明確な体制でエコエアポートが推進されると思います。

弊社としても、御当局等のご指導を得ながら、今後環境問題に取り組む所存であり、具体的には以下のような施策が考えられると思っております。

- ・新千歳空港において御当局が調査検討中の「雪を利用した環境施策」を受けて、雪を夏まで貯蔵しターミナルビルの冷房を行うシステムの事業化について研究協力中です。
- ・羽田空港における当社の地域冷暖房事業についてはさらなる省エネ、CO₂削減の運用を目指すとともに、引き続き環境問題に寄与できる地域冷暖房システムを研究のうえ、計画的な旧整備地区のシステム更新を図ることを検討中です。
- ・空港のCO₂削減のためには、自動車の保安基準の対象外となっている空港で使用するGSE車両や業務用車両の電気自動車化を進めることが大変有効であると考えられます。御当局のご指導を得ながら、電気自動車の導入環境(充電ステーションの設置等)の整備に関する研究を進めて参りたいと考えております。なお、トーイングトラクターなど特殊車両の電気自動車化については今後関係者による技術開発が必要であると思われれます。

1—④基本方針記載事項に関連して、地域と連携した空港の利用及び活用の促進に向けた取組みについて

回答

空港の利用及び活用の促進を図るための施策は極めて重要であり、これまでも各空港ビル会社において地域等と連携してイベント・展示を実施する等の活動を推進しております。空港の利用及び活用の促進にあたっては、空港管理者、航空会社、地方自治体等関係者との連携が不可欠であることから、今後も、各空港のおかれている状況を踏まえ、関係者と連携し、空港の利用及び活用の促進に取り組んでまいりたいと考えております。

地域と連携した空港の利用及び活用の促進に向けた取組みについては、空港と地域の一体的発展という点から極めて重要と思われま。地域に受け入れられ、地域に溶け込まなければ、空港の発展はないと思いま。

空港管理者が中心となり、地域と積極的な対話、意思疎通を行い、観光振興、地域振興につながる地域のニーズに応じていくことが、地域の信頼を得て空港の施策に対する理解・協力を求める、空港需要の増加に寄与していただく上で重要と思われま。

成田、関空、中部の各空港では、空港の計画、建設時点から、空港計画、周辺環境対策、地域振興計画のいわゆる3点セットが取り揃えられ、地元や地方公共団体との間で具体的な施策について協議がなされてきた経緯がありますが、残念ながら羽田空港ではこの視点での議論は行われてきませんでした。

今般東京都・大田区を含めてまとめられた跡地利用計画は、この地域との連携の観点からも従来にはなかった重要な機会となりうると考えま。跡地利用計画のみならず空港内では背負いきれない空港機能を補完する各種施設の整備や空港と一体となった企業・文化活動の立地も、空港と地域が共に発展してゆくためには大事なことでありま。また地域にとっては、空港関連産業による地元の雇用と所得の向上などによる地域経済の活性化は大きなメリットであり、このような観点からも弊社にできることについて取組んで参りたいと考えておりま。

1—⑤基本方針記載事項に関連して、近接空港(成田と羽田、関空と伊丹と神戸)間の役割分担その他連携の確保について

回答

国の政策や方針等に対応するとともに、航空需要の動向を鑑みて、適時適切にインフラの整備・拡充を行い、空港ターミナルビル事業者として、適切な運営の確保及び利用者利便の向上に努めてまいります。

羽田空港の国際線については、先の「首都圏空港における国際航空機能拡充プラン」(冬柴プラン)において、成田空港を補完し一体的に運用するとの方針が示されたところです。
この羽田空港の国際線発着回数6万回を提示した「冬柴プラン」は羽田空港の国際化、有効活用という意味で大きな進展がありましたが、例えば国際航空貨物についていえば、国が両空港の役割分担を決めても、実際の貨物の流れを選択するのは荷主であり、荷主の選択、意向に沿わないものは現実的ではなく、大きな不備とも考えられます。それゆえ、羽田を国際化する以上、それに相応しい体制を羽田側に整備すべきだと思われまます。
特に羽田は航空貨物取扱施設が成田、関西、中部に比べて極端に小さいので、空港内外に国際貨物取扱施設の増強を行うことを配慮すべきだと思えます(53ha跡地の活用等)。

2. 貴団体の現況(課題及びそれに対する取組み等)及び今後の方針について

回答

国の政策や方針等に対応し、適時適切にインフラの整備・拡充を行い、空港ターミナルビル事業者として、適切な運営の確保及び空港利用者利便の向上に努めているところでございます。また、当協会といたしましても、各種委員会(技術委員会、研修・サービス委員会等)を設置し、空港ターミナルビルの施設及び管理の改善並びに空港利用者に対する案内及び誘導に関する調査研究を行うとともに、これらの諸施策の推進を図るため、「空港ターミナルビル利用者に対するサービス向上のための諸施策の推進」、「空港ターミナルビルの啓発及び宣伝」、「関係諸官庁、航空関係事業者及び航空関係団体との連絡調整」等を推進してまいりました。今後も当協会加入各社と連携し、空港ターミナルビル事業の振興と発展に寄与してまいります。

1)現況

弊社は、羽田空港を中心として全国の空港に施設を展開する、不動産賃貸業主体の構内営業者です。主たる顧客は航空会社など航空関係者です。

羽田空港においては、昭和45年以来旧整備場地区で不動産賃貸業(8つの総合ビル:航空機整備施設と事務所スペースの一体型ビル)、地域冷暖房(米軍より承継)及び上下水道事業(もと米軍施設、国の施設を借りて構内営業者として維持)の3事業を行ってきており、羽田沖合展開地区(平成5年以降)においては、新整備場地区及び国内貨物地区に施設展開し、同種事業並びに共用通信事業等を行っています。全国的には、国の設置管理する空港及び関西、中部において、航空機汚水処理施設、大中小型機用格納庫を整備運営しています。

弊社は東京証券取引所一部上場ですが、直近の決算で見れば、資本金68億円、従業員数127名、不動産賃貸業、熱供給業、給排水運営その他事業を営み、連結ベースでは、売上高251億円、営業利益52億円、経常利益48億円、当期純利益29億円となっており、羽田空港での売上が9割弱、不動産賃貸事業の売上が7割弱となっています。

沿革的には、弊社は戦前の大日本航空の流れを引継ぎ、GHQに接收された全国の飛行場施設を保全していた純粋民間会社(国際航業株)から羽田空港等の事業及び土地を承継し、分離独立して昭和45年に設立されました。承継した羽田の土地は、行政当局の方針に従い、昭和46年から48年にかけて国に売却したところです。

2)課題・方針

弊社の課題としては、羽田の旧整備場地区の再開発にどう関わっていくか、羽田跡地53haの開発にどう関わっていくかなどがありますが、増大を続ける羽田の航空貨物需要の伸びに対応し手狭となりつつある国内貨物施設の拡充を図っていくことが当面の課題です。あわせて増大する需要に対応するための国際航空貨物関連施設の整備にも関心を持ち続けております。

弊社は、空港を拠点とする活力ある民間企業として、空港管理当局のご指導をうけながら、航空会社をはじめとする航空関係者の要望に応じた施設整備、事業運営を行い、航空の発展に寄与したいと考えています。

なお、新空港法が施行されましたので、羽田空港において指定空港機能施設事業者としてのご指定をいただき、引き続き貨物取扱施設運営事業に取り組みたいと考えております。私共には、15年間貨物ターミナル事業を運営した実績と経験、ノウハウの蓄積があります。

3. 空港機能施設の機能向上に向けた取組みについて

回答

従来、各空港ビル会社において、航空需要の増大等に合わせたターミナルビルの増改築、「新交通バリアフリー法」及び「移動等円滑化基準」等に基づくバリアフリーの推進、ビジットジャパンキャンペーンやユニバーサルデザイン等に対応した案内表示の改修等を推進することにより、空港機能施設の機能向上を図っているところであります。昨今、燃油高騰等を背景に路線の縮小、減便が相次いでおり、空港ビル会社を取り巻く経営環境は厳しさを増しております。このような状況の中においても、経営の合理化を図りながら、利用者の安全性及び利便性の向上を図るため、関係者と連携し、空港機能施設及びサービスの機能向上に取り組んでまいりたいと考えております。

1) 航空貨物施設(国内・国際)

① 国内航空貨物

弊社は、国の空港政策に協力し、羽田空港沖合展開第二期工事(平成5年9月開業)の際、沖合地区に貨物ターミナル施設、熱供給施設など約1000億円弱の投資を行い、航空会社をはじめ航空関係者の期待に応え、沖合地区の施設整備を確実にを行い、多様な需要に対応したところ(航空貨物取扱施設関連で約250億円(当初))。弊社は、平成5年以降も貨物需要の伸びに対応し、必要な貨物取扱施設の増強を図ってきたところです。なお、弊社は平成5年に東京航空局より「建物賃貸業(貨物上屋)」の第1類構内営業承認を受けております。羽田空港の航空貨物ターミナルの概況としては、羽田空港のターミナル区域の北部に位置し、湾岸道路を挟んで東西に分かれています。規模 敷地面積は東側約14ha、西側約9haで、それぞれに貨物上屋が配置されています(東側6棟、西側2棟)。エアサイド側の航空会社上屋とランドサイド側の代理店上屋が向かい合わせに配置され、航空会社上屋においては航空機への搭載、積み下ろしが、代理店上屋においてはランドサイド(道路側)からの迅速な輸送が行われています。航空貨物ターミナルの保安体制については、基本的に東京空港事務所が制定した「航空貨物地区保安管理規程」(平成5年9月施行)に従い、立入証の発行等所要の措置がとられており、制限区域への立入防止等必要な措置が講じられています。弊社においても、区域への出入り口での警備員の立哨、立入証確認、侵入防止措置、従業員による構内巡回パトロール、区域を画する忍び返し付フェンスの設置、出入り口での侵入防止装置(剣歯式バリケード)の整備等万全の対策を講じているところです。羽田空港における貨物取扱量(平成18年度)は約70万トン(対前年比3.4%増)であり、ここ数年伸びが鈍化してきているものの、いずれ能力の限界と考えられる約78万トンに達することから今後の能力増強のための設備整備については、弊社において空港ご当局とご相談しながら鋭意検討を進めているところです。

(参考)羽田空港の航空貨物取扱施設の概要

- ・ 東側貨物施設(E-1棟~E-6棟)及び西側貨物施設(W-1棟・W-3棟)

E-1~E-4及びW-1・W-3 平成5年8月供用開始

E-5 平成10年3月供用開始

E-6 平成13年12月供用開始

合計延床面積 71,111㎡※平成19年9月にはE-3棟の増築(652㎡)が竣工し供用開始された。

- ・ 郵便上屋 平成5年8月供用開始 延床面積 5,587㎡
- ・ アークビル 平成5年7月供用開始 延床面積 11,288㎡※貨物関連企業の事務室などに使用。
- ・ カーゴセンタービル別館 平成5年8月供用開始 延床面積 1,772㎡※貨物地区の福利厚生を含む施設。

②国際航空貨物

今後の国際貨物の伸び(年率4%前後と推定)が順調に推移するならば、将来的には首都圏空港(成田+羽田)の処理能力(290万トン)は、2015年~2017年頃には限界に至るものと思われます。

PFI事業として行っている羽田空港の国際貨物ターミナル施設をもってしても処理できない事態への対応を新たに考えておく必要があります。

例えば、①跡地における物流ゾーンの実現(エアライン用上屋、フォワーダー施設)②神奈川口構想における物流ゾーンの実現(主にフォワーダー、エクスプレス業者用施設)③環状8号線を中心とする周辺道路の混雑緩和策

2)その他

①地域冷暖房

羽田空港における弊社の地域冷暖房事業についてさらなる省エネ、CO₂削減の運用を目指します。特に旧整備場地区においては、国の再配置計画も見据えながら、引き続き環境問題に寄与できる地域冷暖房システムを研究のうえ、計画的な旧整備地区のシステム更新を図ることを検討して参ります。

②格納庫等整備施設・業務施設

航空会社のニーズに対応して必要施設を整備しますが、航空会社の直接の建物整備に比して、共用建物とできること、上層階の有効利用が図れること、用途終了後転用が可能であること、等当社が建設管理するメリットが大きいものと考えます。

特に、格納庫については現在も地方空港に使用事業者用の小型機格納庫では共用とすることでそれぞれの負担が減ることになります。

③上下水道・SDプラント(航空機し尿処理施設)・洗機施設

上下水道については、羽田をはじめ伊丹、千歳空港で国から管理運営を受託しておりますが、今後も安心・安全を維持すべく努めて参ります。また、SD(航空機し尿処理施設)や洗機施設については、②と同様に航空会社の共用施設として弊社が建設し、そのメリットを生かしております。

④共用通信

羽田空港の沖合展開地区において、共用の電話網を構築し地区内相互の円滑な通信手段の実現を図り、サービス向上に努めております。

4. 航空分科会審議に対する要望について

回答

燃油高騰等を背景に路線の縮小、減便が相次いでいる中、地方空港ビル会社等は厳しい経営環境におかれておりますので、空港管理者、航空会社、地方自治体、空港ビル会社等、関係者間の連携した取り組みが必要であると考えております。

今回のような審議の初期段階で関係者の意見を聞いていただけることはありがたいと思います。今後、ある程度議論が進んだところで、改めて、意見の聞き取りを実施していただくことを希望致します。このような聞き取りを適宜実施してこそ、初期段階での聞き取りが生きるということではないでしょうか。なお、成田・羽田の2010年の発着数の増加が実現しても、予想では10年後には再び首都圏の空港容量が限界に達すると言われておりますが、是非とも、アジアのゲートウェイ空港としての競争力向上のための戦略についての議論を望みます。

5. その他

回答

1) 空港の管理・運営の基本方針を策定する前提として、各様にわたる空港整備方式の意義と今日的位置づけが示されることが期待されます。

とりわけ、空港の民営化、上場化を目指されるならば、グローバルな金融の世界にどのように開放するのかの判断基準を示されることが期待されます。

2) また、国の設置管理する空港において、国に代わって分権的に空港機能を提供する民間企業、特に上場企業について、行動規範があるのならばその基本的な考え方を示していただくことが期待されます。上場企業は株主資本主義の世界に動かされる宿命を持っており、特に羽田空港において、お考えをお示しいただけることが期待されます。

3) アジアゲートウェイ構想が提示され、「冬柴プラン」が提示される中、羽田、成田がアジアにどのように開放されるのか。仁川、上海、北京等アジアの空港とどのような競争関係を念頭におかれるのか。結果ハブ論は維持されるのか。新たな戦略を示されるのか。関西、中部は一定の地域的役割を果たしつつも、羽田、成田と健全な競争関係に立つのか。このような点について、基本方針の中で考え方が明示されることが期待されます。

○アクセス交通事業者

1. 空港法第3条第2項の基本方針記載事項を踏まえて記載することとなる内容について

回答
「鉄道、バス、タクシー等の公共交通機関による空港へのアクセスの整備」に関しても、法改正時には含めていただきたい。
当団体はハイヤー・タクシー事業者の団体であることから、ハイヤー・タクシーに乗車して空港にアクセスする利用者、空港発着の輸送サービスを提供するタクシー事業者及びタクシー乗務員の立場から、基本方針①空港の設置等に関する事項については、タクシーを含む各交通モードの特性に対応した空港アクセスが、適切に確保されること基本方針②③空港の整備、運営に関する事項については、空港発着のタクシーを含む各交通モードに対して、空港利用者が適切にアクセスできるように、表示等を含めた施設内の整備及び施設の運営が行われること基本方針④周辺地域との連携の確保等については、タクシーを含む各交通モードの事業者団体、関係する自治体、地元旅行事業者等との定期的な協議組織が維持、運営されることが望ましいと考えております。

2. ユニバーサルデザイン等利用者の利便性確保のあり方について

回答
利用者利便性向上を図る上で、ユニバーサルデザインの推進は是非必要であると考えます。 空港へのアクセスについては、鉄軌道系だけではなく「バス」についても空港アクセスへの重要な手段であるので、「飛行機＋鉄道＋バス」を一体化したアクセス利便性向上を図っていただきたい。また、ユニバーサルデザインの統一化を望みたい。
1 情報提供の利便性について ・標準案内用図記号によるタクシー乗り場等の案内表示は、高齢者、弱視者等が容易に理解できるように、表示板の大きさ(小さすぎない)及び位置(高すぎない)について配慮することが望ましい。 ・介助等移動に手助けが必要な利用者に対する空港施設のサービス窓口は、タクシー降車場や空港出口近くに設置され、各交通モードとの連携が取りやすく、利用しやすいことが望ましい。 また、タクシー乗務員等が利用者に代わってサービス窓口を活用する場合等にも対応できるような一時的な駐車システムの検討が必要である。 (東京国際空港では、車いす利用者を介助したタクシー乗務員が、駐車違反とされた事例がある。) 2 タクシー乗り場、降車場の利便性について 概ね身体的な条件や時間的な制約等から個別輸送機関であるタクシーを選択している利用者にも考慮し、タクシー乗り場や降車場の設置は空港出口や空港カウンターに近いエリアが望ましい。

3. セキュリティ/セイフティ確保のあり方について

回答
セキュリティの向上は、安全・安心の観点からも着実に推進してもらいたい。 しかし、手荷物検査の強化等により、搭乗まで多くの時間を要する等、お客さまの利便性が低下している。 飛行機の利便性向上は、アクセスバスの利用者増加も期待できるため、世界最高のセキュリティを確保しながら、お客さまの利便性向上も図っていただきたい。
国のテロ対策等の協力要請については、その都度会員事業者にも周知を図っています。 今後、空港のセキュリティ等についても、審議会や各空港協議会等において議論が行われた場合は、同様に、関係輸送事業者として協力できることがあれば対応を検討したいと考えます

4. 空港の整備、高質化、安全対策等に対する要望について

回答
空港設備のバリアフリー化により、「乗り換えが無い」というバリアフリーを売りにするアクセスバスの利便性が更に増すため、非常に歓迎すべきことである。 耐震補強等については、地震等の災害発生時、空港滞在中のお客さまの足を確実に確保する観点からも、駐車場待機中のバスの被害を最小限に留めるための補強、進入路バス発着場所の確実な確保をお願いしたい。
1 タクシー乗り場、降車場について 利用者利便の観点から、標準的な空港設備として、空港建物内又は建物と接続した屋根付きのタクシー乗り場、降車場を確保されたい。また、2の回答(記の2)で既述のとおり、タクシー乗り場等の設置は、空港カウンター等に近いエリアが望ましい。 2 乗り場のシステム及び乗務員の待機場所について 利用者利便及び温暖化防止の観点から、標準的な空港設備として、ショットガン方式によるタクシー乗り場システム、一定のタクシー乗務員が適切に待機できる施設が確保されたい。

5. 航空分科会審議に対する要望について

回答
空港利用者のアクセスバス利用状況を把握していただき、鉄道だけではなく、各地からの空港連絡バスについても検討し、その重要性について議論していただきたい。また、それにあわせた施設の設置についても優遇していただきたい。
1. レンタカーに関する施設・設備の充実のため、次の事項についてご配慮をお願いいたします。 (1) 空港内カウンターを確保すること。 (2) 空港内駐車場を確保、(不可能であれば)送迎場所を確保すること。 (3) 料金は(準)公益事業として無料化または軽減すること。 (4) 空港内レンタカーカウンター、乗り場へのユニバーサルデザインによる案内をすること及び空港内のバリアフリー化を図ること。 2. また、地区レンタカー協会を空港協議会に参加させるようご配慮をお願いいたします。
バリアフリー新法や地域公共交通活性化法等において、タクシー事業は公共交通機関と位置づけられていますが、他の交通モードに比較してあまり議論されない傾向があります。 不特定の旅客を対象とする個別輸送機関であることから、利用者の属性として、多量の荷物の携行、障害や高齢等により移動が困難であることも多く、また、外国人旅行者等地理不案内の利用者も少なくないことを考慮し、空港におけるタクシー乗り場の的確な位置づけについても議論して欲しいと考えます。

6. その他

回答
空港アクセス道路における、バス優先レーンなどの設置によるバス定時性確保を、通常の市街地を走行する路線バス同様に検討していただきたい。

○地方公共団体等

1. 空港の地域における役割について

回答
<p>国家にとって、空港は貿易・投資・観光など、国境を越えて移動するヒト・モノ・カネの玄関口となる重要な基盤である。とりわけ東京国際空港(以下「羽田空港という)は、首都圏からのアクセスに優れており、その立地上、戦略的に極めて重要であり、羽田空港の真の国際化が果たされるかどうかは、今後の我が国の成長にとって重大な影響を及ぼすものと考えられる。このような観点から、羽田空港を国際空港として活用することにより、経済成長を続ける東アジア諸国と我が国の首都圏との相互アクセスを強化することが望まれる。</p>
<p>本市では、成田空港との地理的な関係について市の概要などで述べておりますが、政策的に「空港との連携」や「空港に期待する役割」などは掲げておりません。なお、空港とのアクセスビリティの向上による来訪者の増加及びそれに伴う経済波及効果を期待しております。</p>
<p>空港は国内外からの観光客やビジネス客等にとって、交通アクセスの基点であり、自立的で活力のある地域づくりや地域の国際化のための社会基盤として、重要な役割を果たすものである。今後懸念されることは、燃油高騰などを背景として、航空会社が地方空港の路線廃止や減便などを行うことであり、それに伴い地域経済が大きな影響を受けることとなる。</p>
<p>北海道のほぼ中心部に位置する旭川空港は新千歳空港、函館空港に次ぐ北海道第3の空港として、道北・道東地域における人・物・情報の交流拠点としての役割を担っており、経済・産業・文化の向上発展のためには欠かせない存在となっている。近年は国際チャーター便の増加、国際定期便の就航など、国際交流の拠点としての役割も増大しており、海外から北海道全域への観光・物流の中心としての役割に期待している。</p>
<p>1 「デザイン都市」をめざす神戸市および周辺地域の玄関口として「医療産業都市」「観光交流都市」「国際港湾都市」など神戸のまちづくり・関西経済の活性化に寄与(人・物の交流、企業立地の進展、関西圏の国内航空旅客2年連続増加) 2 防災拠点としての機能(首都圏直下型地震を想定した政府の総合防災訓練で、広域搬送拠点として参画)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪市が世界に開かれた都市として発展していくためには、国際的な交通結節点としての機能を強化していくことが重要である。また、関西の中核都市、さらには国内の広域的な交通拠点としての機能を高めていくためには、国内諸都市との結びつきをいっそう強化していくことが重要である。 ・ このような都市機能を強化するためには、空港機能や航空ネットワークの充実・強化、空港の利便性向上を図っていかねばならないと考えている。 ・ このため、関西国際空港は国際拠点空港であり、かつ内際乗り継ぎが便利な国内線の基幹空港、伊丹空港は国内線の基幹空港というそれぞれの特性を活かした機能分担が明確となるよう、関西国際空港の国際競争力の強化のための措置や高コスト構造の是正のための措置を国にお願いしたい。
<p>国際・広域交流の拠点都市としてさまざまな分野における交流をより一層促進していくために、中核的な交流基盤としての役割を担うことを期待している。</p>
<p>経済社会のグローバル化や地域間交流の活性化などにより、人・物などの交流の拡大が予想される中、本道は北米とヨーロッパに我が国で最も近いとともに、東アジアと北米の航路上に位置するという地理的優位性を有している。このような優位性を生かし「食」や「観光」と言った本道のリーディング産業の振興や海外への多様な展開を図るうえで、重要な役割を果たすものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ また、広大な土地を有し、都市間距離の長い本道においては、社会経済活動の活性化、広域化に対応した、多様な交通ネットワークの形成が求められており、道内外との連携・交流の強化、本道観光の振興や緊急時の諸活動を支えるものである。 ・ さらに離島においては、悪天候の長期にわたる海上輸送の欠航時の代替交通機関とし、また、島の基幹産業である水産物の高速輸送や離島観光を支える足として、大きな役割を果たしているため、安定した離島交通の確保が必要である。
<p>国家にとって、空港は貿易・投資・観光など、国境を越えて移動するヒト・モノ・カネの玄関口となる重要な基盤である。とりわけ東京国際空港(以下「羽田空港という)は、首都圏からのアクセスに優れており、その立地上、戦略的に極めて重要であり、羽田空港の真の国際化が果たされるかどうかは、今後の我が国の成長にとって重大な影響を及ぼすものと考えられる。このような観点から、羽田空港を国際空港として活用することにより、経済成長を続ける東アジア諸国と我が国の首都圏との相互アクセスを強化することが望まれる。</p>

地方の空港は、国内航空ネットワークの充実を図る上での基盤的な役割を担うのみならず、産業、観光、文化等の地域間・国際間の交流の促進に大きな役割を果たしており、また、地域の活性化にとって欠かせない公共性の高い施設であると認識しています。

<役割>

○ 観光振興、企業誘致、物流の効率化、地域間交流、修学旅行を通じた人材育成等の面で、重要な役割を果たしている。

<懸念等>

○ 日本航空から、大阪・沖縄路線廃止(来年1月末)の届出が貴省に提出されたが、廃止になった場合は利用者の約40%にあたる約20万人の減少が予想され、地域経済に深刻な影響を及ぼすこととなる。

○ 今年2月に、関西国際空港と連携して航空物流に関する共同ビジョンを発表したが、日本航空の関空路線が廃止になれば、今後の活動は休止せざるを得ない。5月以降、県内の企業が関空経由による定期的な輸出を開始しており、航空貨物の面でも路線廃止の影響は大きい。

○ 今年の1月以降、中国国内で発生した諸問題(食の安全、チベット暴動等)の影響により、上海路線の利用者数が減少しており、4月以降はフライトキャンセルが相次いでいる。

能登空港は、単に航空機の離発着を行う施設という狭い意味でなく、能登地域全体の活性化を図るため、幅広い意味で4つの視点をもって整備し、運営してきたものである。

1「大都市圏との交流の拡大、住民生活の向上」について

首都圏との時間距離が以前はJRなどの利用により片道6時間以上かかっていたが、能登空港開港後は、能登のどの地域からも2時間程度になり住民生活の向上が図られている。また、年間約16万人の空港利用者のうち、首都圏から約12万人が利用しており、交流人口の拡大など能登地域の活性化に大きく寄与している。

2「企業立地、地場産業の振興、雇用の拡大」について

空港周辺への企業進出や工場の増設がみられ、雇用の場づくりに繋がっている。

また、生鮮食品の産地直送など地場産業の新たな流通経路としても期待されている。

3「観光の広域化、多様化、活性化」について

能登での滞在時間が延長されることにより、能登観光の多様化が可能になるとともに、近隣の小松空港とも連携した、広域観光ルートの構築が促進されている。

4「災害に強い県土づくり」について

地震等の大規模災害時における能登地域の広域防災拠点や能登半島の地理的条件を活かした能登沖の海難救助等の拠点として活用しており、昨年3月25日の能登半島地震の際には、翌日から業務を再開し、救助、被害調査や報道機関など、100機以上のヘリ等の離発着に利用され、災害復旧活動などで大きな役割を担っている。

・ 空港は本県の空の玄関口であり、人・モノ・情報の交流ネットワークの拠点であると考え。特に、国際定期便を4路線有しており、環日本海・東アジア地域の交通・物流の拠点であることから、空港機能やネットワークの充実が図られ、国内外との人、モノの交流が活発化することで、地域の活力の向上が期待される。

・ また、空港は、空港所在地域における活気・賑わいの創出に大いに寄与しており、本県の政策目標の一つとしている「交流人口の拡大」、「定住(UJターンによる県内移住)・半定住(交流居住)の促進」を図る上でも、まちづくりにおける重要性は今後ますます高まっていくものと考えられる。

・ さらに、過去の大規模な地震時に、地元空港が被災地支援の拠点としてその機能を発揮したことが報告されていることから、災害時における空港の防災機能を期待したい。

福井空港には以前、ジェット化に対応するための拡張整備計画があったが、計画は平成15年に取り止めとなり、現在定期便の就航もない。

平成15年に策定した「福井空港利活用推進計画」において、以下の3つの基本方向を定め、それに基づいた利用がなされるよう現空港の位置づけをしている。

①「人々が行き交う空港」人・ものの交流の拡大、観光産業の振興等

②「安全・安心な暮らしを支える空港」地域防災性の向上、質の高い医療供給体制の確立

③地域のいこいの場としての空港 余暇、レクリエーション環境の充実、地域コミュニティの向上等

【岡山空港】

大型国際便の利用可能な3,000mの滑走路を有する岡山空港は、岡山県の地域経済の発展や国際化の推進における社会基盤として非常に重要な役割を担うとともに、近県からのアクセス性や利便性が高いことから、中四国の拠点空港として発展している。今後、国内・国際路線の拡充及びチャーター便の運航が促進されることにより、地域航空ネットワークの充実はもとより、東アジアをはじめとする世界各地と結ばれ、岡山県のグローバルゲートウェイとして発展することが期待されている。

【岡南飛行場】

岡南飛行場は、西日本有数の小型航空機専用の飛行場として、小型航空機の運航会社が格納庫を整備し、撮影宣伝、遊覧、訓練など各種航空活動に活用されている。また、岡山市消防航空隊や岡山県警航空隊の航空基地として、防災拠点としての機能も有している。

大都市圏から遠い地域にあっては、空港は地域の企業活動・観光などにとって不可欠のインフラです。よって航空自由化や原油価格の高騰による最近の地方路線の減便・廃止が拡大していけば、日本の各所でその地域全体のポテンシャルが低下することになると考えられます。地方空港を含めた航空ネットワークの維持と、羽田発着枠配分における地方路線確保のために、何らかの規制・ルールの設定が必要だと考えます。

大分県央飛行場は、非常時の交通手段となることはもちろん、防災ヘリの基地となっており、地域で発生した山火事の消火や遭難者の救出、また患者の病院間の搬送など、地域の安全・安心に大きく貢献している。また、今後は遊覧飛行や操縦練習飛行の利用促進に務めて、地域の観光振興等を図る。

天草空港は、半島振興法地域指定地(一部離島振興法指定地域)に建設された空港であり、高速交通体系の空白地域であった天草地域と熊本、福岡、松山(8月末で休止、9月から神戸に路線変更)を結ぶ定期運航により当地域のポテンシャルが高まり、生活の利便性向上、人的交流促進、産業振興等に果たしている役割は極めて大きく、天草地域に欠かせない重要施設と認識している。

・空港は人・モノ・情報の交流拠点であり、空港に隣接・近接する地域特性や航空のもつ利便性や広域性などの特性をいかした産業の誘導・育成支援をはじめ、関西経済発展と地域の振興につながる具体的方策について取組みをはかる必要があると考える。
・本空港の運用見直しに係る札幌・沖縄路線をはじめ長距離路線の関空への移行に伴い、友好都市との行政・市民レベルでの交流や修学旅行、団体ツアー等に影響が出ており、利用者の利便性が損なわれている。

・羽田空港が再拡張されて国際線の本格化就航が可能となると、特に本市とかかわりの深いアジア地域との交流が活発となり、国際的な競争力が強化されると思われる。また、観光面でも、ビジットジャパンと連携し、海外からの観光客の増加が図られることで、市内の商業の活性化が図られることとなる。
・首都圏と国内外の各地との結節点である羽田空港の再拡張・国際化は、利用者の利便性向上や地域経済の活性化に大きく寄与するものと考ええる。
・市民の国内外へ移動手段の重要な交通基盤であるとともに、国際的なヒトやモノの流れの玄関口となるたいへん重要な拠点であると考えている。
・また、地域経済の活性化に寄与する重要な拠点であるとともに、世界に情報発信していくための拠点と考えている。
・そのためには、空港周辺の交通基盤の整備が必要不可欠である。

今回の空港法では、成田国際空港株式会社法（以下、成田法）の統合が見送られたため、今後、成田法がどういった形で空港法に組み込まれるかによって、基本方針に記載していただきたい内容は変わることとなります。市としましては、成田空港周辺における環境対策・共生策が、現状より後退することのないよう法制度上に明確に（成田法と同様に、条文として）担保する必要があると考えております。

基本方針に掲げる事項の中で、特に第4号「空港とその周辺の地域との連携の確保に関する基本的事項」と第5号「空港の周辺における騒音その他の航空機の運航により生じる障害の防止及び損失の補償並びに生活環境の改善に関する基本的事項」は地域の意見を十分取り入れ検討願いたい。

空港とその周辺の地域との連携の確保に関して、空港圏が一つになって空港を支え、育てていくという発想が必要であると考えます。また、空港相互間の連携の確保に関して、羽田空港の国際化に伴う成田国際空港の地位低下を懸念しています。成田は国際空港、羽田は国内拠点空港という原則に基づいたうえで連携を図り、空港間競争に負けないよう、国際競争力を高めていく必要があると考えます。

現在、成田法で担保されている事項はもとより、地域の意見を十分とりいれたい。

「成田国際空港都市づくり推進会議」等における空港と地域の連携が活発化される中、第2項第4項における「空港とその周辺の地域との連携の確保」については、第3項を踏まえたより強化が図られた方針記述を望むものである。

空港との共栄、空港とともに発展することを志向する当町は、基本方針中に次の事項が明確に記載されることを要望する。

1. 防音工事や周辺対策交付金など、現行の環境対策及び地域共生策並びにこれまで地域に約束してきた事項が、引き続き後退することなく確保されること。
2. 現行の四者協議会（国、県、NAA、市町）が継続され、機能すること。
3. 住民の立場に立って空港の建設と運用を点検する第三者機関として設置されている「成田空港地域共生委員会」の役割を担う新たな組織を設置すること。

- ・ 完全民営化後の国の空港運営に対する指導
- ・ 空港インフラ整備については、整備計画などを周辺自治体に説明させるとともに、国も関与した整備体制とすること
- ・ 地域と交わした約束事項の遵守
- ・ 航空機騒音対策の継続と更なる充実の確保
- ・ 生活環境および自然環境の保全
- ・ 地域と空港の共栄策の推進

航空機が安全で安心して離着陸できることは、空港周辺住民においても願いであり、空港の整備ならびに安定経営については、積極的に協力していきます。その上で、騒音対策を含めた環境整備及び空港建設により衰退した地域を発展させていくのは、空港と国の責務であり空港法の中での上記事項の担保を求めます。

東アジア各国における大規模な国際空港の整備が進む中、増大する国際空港需要に的確に対処し、空港間競争に負けない空港とするため、機能の拡充、アクセスの改善等の整備が必要である。

成田国際空港は、まず、本市の財政面に大きく影響しており、市民の生活環境をはじめとする広範な地域づくりに寄与されているところであります。また、民間企業の進出、地域雇用の拡大及び交流人口の創出にも広く役割を果たしていると考えております。

これまでは、空港がどれだけ地域に貢献できるかという視点で空港と地域の関係を捉えていましたが、これからは、空港を核とした都市基盤整備、物流施設をはじめとした産業の振興、観光事業の創出等空港周辺に位置する地域として空港のためにできる施策を推進し、成田空港の魅力を高めていきたいと考えております。

人と物が集まる成田空港は、関連企業の進出、地域雇用の拡大、周辺基盤の整備等、地域の活性化や地域経済・社会の発展に大きく寄与しており、地域における重要な役割を担っている。しかし内陸空港ゆえの航空機騒音は始めとした環境対策や残された地権者との用地問題、周辺道路の渋滞問題など懸念されることも多い。今後、空港と地域が共存・共栄していくため、より地域の意向を取り入れた施設整備・運営を期待する。

広域的核としての空港は、雇用の増大、人口の流入をもたらし、その結果として、地域振興から生活芸術文化の向上、経済の活性化、地域文化の高度化といった相乗効果が期待できます。空港は、地域づくりに重要な役割を果たすべき施設であり、空港の機能、潜在能力を活かしたまちづくりは、重要な施策であると考えます。

地域活力の向上、国際競争力の強化、観光立国の推進等、航空ネットワークの充実。

成田空港は日本を代表する国際空港であるのと同時に、関連企業の進出や雇用面等、地域にとっても欠かせない資源であり、地域の将来を検討していく中では、空港との共存・共栄は必然なものである。今後の空港の果す役割としては、地域への一方通行な施策展開だけではなく、国際空港としてのポテンシャルを最大限に有効活用していく為にも、地域が空港に果す役割を明確にしていく必要があると考える。

成田空港は内陸空港の宿命としての騒音問題を中心とするデメリットを常に抱えており、地域との融和・連携・共生は不可欠である。マイナス部分の対策を行なうとともに、空港の持っているポテンシャルを活かした周辺地域の振興を行い、プラスの部分強化することにより空港と空港周辺地域の一体感を醸成していくことが必要である。

成田空港は内陸空港であるため地域があって成り立っており、一方、地域も空港があって発展してきている。また、当町からの空港内勤務者は600人を超え、成田空港は大きな雇用・就業の場となっている。こうしたことから、成田空港は今後も安定した経営と国際空港としての地位向上に努め、地域との共生から共栄を目指した地域貢献を期待する。そして、周辺市町住民が「この地域に空港ができて良かった」と思える、空港との一体感を共有できる地域形成を、地域との協働により実現してほしい。

地域にとって空港は、町の将来を左右する基幹の施設となっており、町づくりや地域経済の活性化には欠かすことが出来なくなっている。空港は積極的に施設の充実や地元への開放を行い、地元雇用の拡大や情報や文化の発信基地として積極的に地域発展に努めてもらいたい。現時点では、空港の発展に対し、空港から受けている豊かさを住民が感じられず、騒音や交通渋滞等のマイナスイメージが突出した形となっている。地域と空港が共生している今、空港会社が完全民営化するにあたり社会貢献を念頭に置き積極的に共栄に取り組んでももらいたい。

航空機騒音下の自治体は、騒音障害の防止、生活環境の改善策等の重要課題を抱えているものの、空港を地域の財産と捉え、地域経済の活性化など、空港と地域が共に発展していくことを期待している。

2. 空港の利用及び活用の促進に向けた取組みについて

回答
<p>羽田空港は、首都圏における唯一の深夜・早朝に就航することが可能な空港である。この羽田空港の深夜・早朝時間帯における利用及び活用の促進に向け、利用者の利便性を高めるため、深夜早朝の羽田空港へのアクセスを充実・確保するための施策を推進することが必要である。</p> <p>また、現在、羽田空港へのアクセスについては、京急蒲田駅の駅総合改善事業等によるアクセス改善に係る事業が進められているところであるが、羽田空港への更なるアクセス改善(高速道路料金の低減など)を推進することが望まれる。羽田空港は、国内からの旅客はもちろん、今後は国際線の就航も見込まれており、海外からの訪問客が羽田空港に到着することとなる。そうすると、横浜市内への外国人来訪者の増加やそれに伴う横浜経済への好影響が期待できるところである。</p>
<p>とかち帯広空港の利用促進を図ることを目的として、路線の拡充や新規就航の要請などを実施してきたが、空港そのものの活用を図りながら積極的なPR活動を実施していくことが必要と考え、平成21年度は「にぎわいのある空港」を目指し活動を展開していく。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 空港インフォメーション整備事業 空港内にインフォメーションスペースを整備(TV・DVDを設置)し、帯広・十勝の食や観光の情報を発信していく。 2. にぎわいのある空港周辺環境整備 航空機利用者以外のお客様に気軽に立ち寄ってもらえる環境整備を実施する。 (空港駐車場の緑地帯を活用したスペースの設置) 3. 空港利用促進の宣伝事業 各種広告媒体を活用し、空港を起点とした各観光地のアクセスなどについて宣伝を行う。 4. 空港を利用した以年との開催 空港を活用し、旅行企画のイベントやミニコンサートの開催、周辺農家の協力による農畜産物の販売会を実施し、より空港を身近に感じてもらい新たなマーケットを掘り起こす。
<p>空港の利用促進に向けた取組としては、市単独で行う部分と、旭川空港利用拡大期成会で担う部分とがある。旭川市として行っている取組としては、着陸料の減免、国際線就航の支援等を行っている。旭川空港の主要路線である旭川ー東京線については早朝便の運航が少なく、利用者にとっては使用しづらい状況であったため、着陸料の減免という形で早朝便の運航を促した。また、旭川空港の国際化へ向けた国際線の誘致のために、これも着陸料減免、また施設使用についての支援などにより、国際線の就航促進を試みた。旭川空港利用拡大期成会としても、国内線の充実、国際線の運航促進のための活動を行っており、国際チャーター便については施設使用料の助成、また各方面へのプロモーション活動などを積極的に行っている。今後も国内線については路線の維持・拡大、また、利用しやすい時間帯の便の運航などを積極的に要望し、国際線についてもチャーター便の継続的運航と定期路線化へ向けた取組を行い、利用及び活用の促進につなげていきたい。</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1 神戸空港利用推進協議会(神戸市・兵庫県・神戸商工会議所)などの組織を中心に、航空会社、旅行会社とともに広報宣伝・利用促進活動を展開 2 滞在型観光の推進のため、FeelKOBÉ観光推進協議会(観光業界など)、就航都市との連携による誘客 3 航空各社との誘致協議(路線・便数の充実、ダイヤ改善、機材の大型化)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪市は、関西国際空港の利用促進に向け、地元自治体、経済界等で構成する関西国際空港全体構想促進協議会(以下、促進協)に参画し、促進協の事業として、国内外の航空会社等へのエアポートプロモーション、新規就航等へのインセンティブ、関空をゲートウェイとする観光振興、広報活動などを行っている。 ・ 今後とも、プロモーション等については、関係自治体・団体と協調してより効果的な方策を検討していくが、国におかれても関西国際空港が内陸乗り継ぎ機能を備えた国際拠点空港としての特性を活かし、関西国際空港さらには、関西圏の国際競争力の強化のため、国策として各種施策に積極的に取り組まれない。
<p>地元経済界、地元自治体、空港会社などが一丸となって空港の利用及び活用の促進を行うべきと考えている(利用促進協議会等を通じて)。</p>

各空港においては、地元市町村や経済界、空港ビル会社などによる利用促進協議会を中心に利用促進に取り組んでいるが、近年一部を除き、各空港の利用者数及び路線数は減少を続けているところ。道では、北海道関係航空路線の維持・確保や各空港の活性化及び空港間の連携を促進するため、道内の空港所在自治体が連携し、協議を行うことを目的として、「北海道航空路線維持・確保等連絡会議」の第1回目を8月29日に開催したところ。(詳細は別紙のとおり)今後も定期的を開催し、各空港の連携を強化し、オール北海道としての取組みを情報発信するなど、取組みを進めていきたいと考えている。

観光交流の推進や空港二次アクセスの整備等については、航空会社、学識経験者、ターミナルビル事業者、利用者代表、県等の関係機関が一体となって推進していく必要があると考えている。

本県の産業振興とりわけ観光振興を推進する観点から、空港の利用促進は重要な課題と認識しており、積極的に取り組んでいるところです。本県は、平泉などの文化遺産や豊かな自然、食のめぐみなど様々な観光資源を有しており、これら地域の特色や資源を最大限に生かし、集客資源や人材を「育てる」、観光商品を「創る」、お客様に「来ていただく」など地域の観光力を強化しながら、「国際観光」、「国内観光」、「日帰り観光」などの旅行形態に合わせた地域回遊型観光を推進していくこととしており、空港の利用促進の取組みなどを通じて、観光客の増加を図っていききたいと考えています。

下記について取り組むことを通じて利活用促進に繋げてまいりたい。

- 路線の維持、拡大、利便性の向上を図る。(路線維持、増便、チャーター便誘致等)
- 福島空港を活用したヒト、モノの交流拡大を図る。(誘客・送客対策、地域間交流の推進、教育旅行誘致、航空貨物の利用促進等)
- 空港を核とした地域振興を図る。(県産品の販路開拓、企業誘致、市町村の取組支援等)

○搭乗率保証制度について

能登空港の開港に向けた最優先課題として、空港利用者の利便性を図るため羽田便の複数便化に取り組んできたが、航空会社としては、特別路線枠を使える1便目はともかく、2便目については羽田空港の発着枠に限りがある中で、収益性の高い羽田発の幹線路線への就航の代わりに、需要の見極めずら難しい地方の 新規路線への就航を行うことについては、大きなリスクを負うことになることから、その就航については極めて慎重であった。

そうした情勢を打開し、地元の強い要望である羽田便の複数便化を実現するために、全国初の取り組みとして、県・地元自治体が協調して、搭乗率が目標搭乗率を下回った場合は、航空会社に「保証金」を支払い、目標搭乗率を上回った場合は、航空会社から「販売促進協力金」を地元がいただく「搭乗率保証制度」を導入したものである。これは、航空会社と地元が、リスクとリターンを共有し、共に利用促進に努力する仕組みである。

○能登

空港の利用促進について

能登・羽田便の利用促進にあたっては、地元・首都圏の双方での利用促進に努める必要があり、県は、主に首都圏の需要の掘り起こしに努めている。施策としては、首都圏からの観光客の満足度を高め、リピーターやクチコミに繋げるため、「ぶらり能登キャンペーン」を開港3年目(H17.7~)より実施している。これは、観光客による地元の観光施設等の評価を掲載した、お手元の「ぶらり能登ガイドブック」を、年2回発行するとともに、毎月、観光客のすべての声をポータルサイト「のとなつと」で公表している。不満という評価に対しては施設側が改善措置を講じ、それを「のとなつと」に載せている。このような観光客と観光施設との双方向でのやりとりを通じて観光施設のおもてなしの質の向上を図っている。また、観光利用者が減少する冬場の対策として、12月から3月中旬までの期間、羽田発の搭乗者の中から毎便2名にズワイガニをプレゼントするキャンペーンなどを実施している。

そのほか、首都圏旅行代理店へのセールス回りや・マスメディアや本県ゆかりの店舗を介した首都圏への情報提供などを行い、誘客に努めている。また、地元からの利用促進については、地元市町が中心となり、乗継割引制度を活用した沖縄ツアーなど住民ニーズに即した旅行商品の造成・地元市町による運賃助成制度などの利用促進施策の周知徹底、能登空港は「自分たちの(マイ)空港」という意識の醸成を図る事業の実施などに取り組んでいる。

○国際チャーター便の就航について

能登空港では、地元温泉旅館などの努力により、開港時から毎年国際チャーター便が就航しており、19年度末までに韓国、台湾、中国、香港から194往復運航され42,421人が利用している今年度も、台湾から約50往復のチャーター便の運航が計画されており、国際観光や国際交流の拠点としても機能している。県としても、地元経済の活性化に繋がる国際インバウンドチャーター便への支援を通じ、その就航を促進するとともに、ボーディングブリッジの整備など受入体制の充実を図っている。

○二次交通について

空港の二次交通の整備は、利用者の利便性を図るうえで非常に重要と考えており、能登空港と能登の各地を結ぶ乗合タクシーを、開港時から平成17年9月までは国の実証実験事業として、その後は県、地元の市町、経済団体が協力して運行している。

料金はバス並みの低料金としており、例えば一番利用の多い和倉温泉までは、約30kmで、普通のタクシーだと約15,000円かかるところが1,300円で利用できることから観光客からも好評を得ている。利用者数は、年間25,000人以上で、能登・羽田便利用者の2割弱が利用している。また、レンタカーについては、能登・羽田便の利用状況や首都圏からの観光入り込みが好調であるため、年間3,600台程度の利用と見込まれていたが、毎年約5,000台利用されており、レンタカー会社の予測と実績がいい意味でかけ離れている。

・ 空港の利用・活用の促進にあたっては、当該空港に就航している航空路線の充実、利用促進が必要ということはいままでもなく、これらとともに、航空路線を身近に感じてもらえるようなソフト施策の充実や、空港利用圏域を拡大するための官民一体となったPR、空港へのアクセス利便性の向上、観光振興の拠点や広域高速交通の結節点としての機能の充実が必要だと考える。

・ また、今後は、空港(や空港の利用者)と周辺の商工業施設や文化・スポーツ施設などとの有機的な連携による空港周辺地域のさらなる賑わいづくりのための取組みが必要であると考えます。

・ 空港は本県を訪れる観光客にとって、玄関口であり、顔であることから、観光客の本県に対する第一印象に影響を与える重要な施設であり、利便性、快適性はもちろんのこと、情報提供や発信機能の充実が必要であると考えます。

・ このため、利用者とりわけ、本県に訪れた国内外の観光客に対し、県内観光地(観光資源や特産品)をPRする場として、ポスター展やパネル展などを実施しているほか、本県を周遊するために役立つ情報やサービスを提供する場として、県内マップや観光パンフレットの配布などを行っているところである。

- ①通勤航空(定期便) 航空会社との協議等
- ②チャーター航空 モデルチャーターの実施等
- ③防災拠点・公共航空 防災ヘリ、県警ヘリの基地、防災拠点等
- ④産業航空 航空事業者の誘致等
- ⑤レジャー航空 小型自家用機、グライダー等の利用
- ⑥航空関連学校 航空関連学校の誘致等
- ⑦イベントスペース イベントの誘致、コミュニティ活動への施設開放等

【岡山空港】

岡山空港を設置・管理する岡山県では、空路利用の促進に向けて、官民挙げて組織する「空路利用を促進する会」と連携を図りながら、旅行会社に対するツアーパンフレットの作成支援をはじめ、空港への送客支援など各種助成事業を実施している。今後も、岡山空港に乗り入れている航空会社や旅行会社と協力して、岡山空港のPRをはじめ、岡山と各就航地の魅力を紹介するなど、アウトバウンド、インバウンドの双方向での幅広い利用促進活動を展開していきたい。

【岡南飛行場】

格納庫用地の利用促進に向けて、航空事業者に対しエアポートセールスを展開する。

空港はあくまで場所であり、必要とされるものは航空路線である。航空路線の存在のためには、まず、一定の旅客(貨物)需要が必要である。しかし、当該航空路線の利便性が低く、高価格であれば、利用は限定的にならざるをえない。旅客(貨物)需要には、当該路線を専ら利用する中核的需要と他に選択肢のある流動的需要がある。利用促進活動に取り組むことは、観光客など流動的な需要を取り込み、総合的に安定した需要の創出を図る意味を持つ。総合的に安定した需要は、スケールメリットにより利便性の向上、価格の低下をもたらす。このことは、利用者全体の利益として還元されるとともに、一層の需要拡大に結びつき、空港の活性化及び地域の活性化に繋がる。従って、航空路線が市場の論理だけで縮小均衡してしまわないように、絶えず気を配りながら利用促進活動を進めていかなければならない。

大分県中央飛行場の利用促進を図るため、地域で実施する振興祭において、子供を対象にした無料の遊覧飛行や一般向けに低料金の遊覧飛行を行っている。また、日本学生航空連盟の操縦訓練場として、また地元の大学の航空機の整備訓練場として利用してもらうなど、幅広い活用に努めている。

雲仙天草国立公園を構成する天草地域は、阿蘇と並び熊本県を代表する観光地であり、観光客誘致のツールとして空港の果たす役割は極めて大きいものがあるため、地域が一体となって利活用促進に取り組むことが肝要と考えている。このため、開港当初から天草地域の行政、観光協会、経済団体等で組織した天草空港利用促進協議会を中心に、宣伝や定期便利用助成等をはじめ観光客の入り込みを図るための取り組みを実施している。

- ・「大阪国際空港周辺地域活性化連絡会」や「大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会」などの空港関連団体・機関と連携するとともに、今後、設立される予定の協議会を活用した取組みをはかる。
- ・大阪・京都・奈良といった世界に誇る観光都市を控え、空港からほぼ1時間圏内といった地域ポテンシャルを最大限にいかす必要があり、これらとあわせ周辺には観光資源となり得るものが多数存在することから、常設の観光資源等の紹介ブースを確保することにより周辺地域への観光入り込みをはかる。
- ・空港ターミナル、駐車場などのユニバーサルデザインに配慮したバリアフリー化をより一層推進し、利便性の向上をはかること。
- ・北大阪地域にあっては、空港とのアクセスの利便性もあり、先端的な大企業、各種研究機関、学術機関が集積しており、今後とも大きなビジネスチャンスをもっていることから、より一層の利便性向上をはかる必要がある。

- ・首都圏空港の機能強化として、京急蒲田駅において川崎方面から羽田空港方面へ直結し、利用者の利便性と速達性の向上を図る羽田アクセス推進事業を支援している。
- ・羽田空港の再拡張・国際化に伴い羽田空港の発着枠が拡大することにより、旺盛な国際航空需要への対応が可能となる。我が国が持続的な成長を続けていくためには、アジアをはじめとする世界各国の活力を積極的に取り込む必要があり、経済環境を支えるインフラとして空港の利用は大変重要である。昨今の経済活動のスピードに対応するためには、空港需要への対応のみならず、空港アクセスの改善があわせて必要になると考えられるところである。世界各国の経済活動拠点と首都圏における経済活動拠点間での迅速な移動が可能となるならば、更なる空港利用の促進につながるものと予想される。そのためには、鉄軌道系の空港アクセスのみならず、空港周辺道路を含めた首都圏全体の交通ネットワークの基盤整備が必要であり、空港需要への対応と同時に検討する必要があると考える。特に、羽田空港への道路アクセスは川崎方面等からは限られており、また、おおむね10年後には空港容量が限界に達すると予想される程増大していく中で、このままでは空港利用をさまたげる要因になると考えられるところから、神奈川連絡道路の整備を促進させなければならないと考えている。

- ・羽田空港の再拡張・国際化に伴う効果を、京浜臨海部をはじめとする神奈川県経済の活性化に結びつけるために「神奈川口構想」を推進している。

- ・平成16年2月、「羽田空港の再拡張・国際化の効果を京浜臨海部や神奈川県経済の活性化につなげる」ことを目的とし、国土交通大臣、神奈川県知事、横浜市長及び川崎市長で構成する「神奈川口構想に関する協議会」が設置された。

【協議会での検討項目】

- 1 神奈川口における空港機能の分担
- 2 神奈川方面からの空港アクセスの改善
- 3 都市再生、まちづくりの支援
- 4 集客プロモーションの推進
- 5 港湾機能の強化・産業の活性化の促進等

- ・観光的な観点から見ると、空港は地域の玄関としての機能を担っており、旅行者等に対し、各種の情報案内機能の整備は必須のものとする。

また、地域製品の展示・販売機能についても、空港利用者、また、地域経済の活性化のために必要な機能である。

成田空港周辺自治体により、空港を活かした地域づくりを支援するため「成田国際空港都市づくり推進会議」を設立し、空港を核とした地域づくりについて現在検討を行っております。その中で、道路網の整備や周辺地域の観光振興、物流施設等の産業振興など、空港の活用促進に向け、協議しております。

また、現在成田新高速鉄道の整備、北千葉道路の整備が進められており、その結果、都心部からのアクセス改善が図られ、利便性の向上が期待されます。

課題としましては、空港に入場する際行われる検問が挙げられます。安全性確保という面では必要であることは理解できますが、それに伴う道路渋滞や閉鎖的な空港というイメージに繋がることを考えますと、検問が不要となる空港の実現が必要であると考えます。安全性を確保しつつスムーズな入場を実現することは、空港の利便性の向上に直結し、利活用の促進へと繋がるものであり、その結果、都心から遠く閉鎖的であるという成田空港のマイナスイメージの払拭に繋がるものと思われま。

成田市では通年型観光地を目指しており、年間を通じてイベントを開催していることから、各イベントを紹介するポスターの掲示やパンフレットの陳列ができるスペースの確保をお願いしたいと考えております（特に制限区域内において、空港周辺の観光情報を提供したい）。

現在は、空港を利用する観光客に対し、案内所に委託して成田市の観光情報等の提供をしています。

空港利用者の利用利便性の向上のため、都心等との交通アクセスの充実や周辺道路網の整備を促進する。

空港周辺の農畜産物を、空港内飲食施設や機内食に使用し、新たな市場として空港の活用を図る。

空港と周辺市町の連携により、空港から周辺観光地を周回するなどの事業を行い、空港を観光資源として活用する。

空港内に観光コンシェルジュの機能を持たせるなど、(外国人)観光客を円滑に受け入れられるよう、(外国人)観光客対応の情報・交流拠点を空港内に整備したいと考えています。また、空港利用客を視野に入れた観光事業を目指し、周辺自治体と協力しながら空港周辺の観光資源を有機的に連携して、これらを観光客やトランジット客などが短時間で回遊できる交通体系の整備等に取り組んでいきたいと考えています。

成田北伸事業を早く完成させ、航空ネットワークの充実を図る。

現状でも部分的に実施されてはいるが、空港利用者の地域への回遊向上策として、空港内の機能面拡充(統一した案内センターの設置、空港外へのスムーズな移動手段整備等)と合わせ、周辺地域での受入れ体制整備も必須事項であると思われる。

観光資源としては次の施設があるが、空港、成田市、香取市にきた観光客を当町へ呼び込みたいと考えている。また当町では「醗酵の町こうざき」を標榜し、味噌や町内に2箇所ある酒蔵でできる日本酒等の醗酵食品を観光に役立てたいと考えている。

- ①神崎神社となんじゃもんじゃの木(国指定天然記念物)
神崎神社の境内にある大樟でむかし水戸光圀公が参拝に訪れた際に、「この大きな木はなんというもんじゃろか」と言ったところから命名されたものです。
- ②こうざきふれあい天の川公園
利根川のそばにあり遊歩道や鮎釣り場が整備され、親水ゾーンとして町民の憩いの場、自然とのふれあいの場として親しまれています。環境庁のレッドデータブックにも絶滅の恐れのある重点7種の一つに挙げられているオニバスが育成されており8月中はカメラを持った方や家族連れが多く訪れます。
- ③神崎寺の火渡り修行
今年は10月13日(月)に利根川堤防敷で行なわれます。真言密教の修行の一つで山伏姿の僧が燃え盛る炎の中を素足で通り抜け、その後を信徒や見物人が家内安全、無病息災を祈願して渡り歩くというもので、関東近県からたくさんの方が集まります。同所ではコスモス祭りも開催され、花の摘み取りもできます。
- ④蔵まつり
3月15日(日)には2箇所の酒蔵の共同開催による酒蔵祭りを行ないます。当日は酒蔵の見学やお酒の試飲、日本酒の販売などが行なわれます。

空港警備の必要性は認めるが、空港施設入口での検問は、旅行者ではない一般客の利用意欲を損なっていることは否めない。利用しやすい空港ということでは現行の警備体制を見直し、現在2か所しかない入口を増設することも必要である。

空港利用者の利便性向上のため、圏央道の早期完成と空港周辺道路網の整備による交通アクセスの改善が必要。

旅行関係以外の商業施設の充実による魅力ある空港づくり。

- ・ 空港隣接地としての付加価値を十分活用した土地利用や、空港関係の経済特区や規制緩和など千葉県や空港会社と協議し住民と共に考え実施していく。
- ・ 後継者が農業離れする中で就労の選択肢としては空港ならびに空港関連企業は地域住民に大きなプラスの影響を与えている。
- ・ 農業離れが進む反面、安全で安心な地元産品(野菜等)として付加価値をつけた販売経路を確立し、航空機をも活用した流通にチャレンジする。
- ・ 観光については、数少ない地元観光資源と空港の持つ集客能力(観光、就労、空港利用)を活用し空港施設を活用した観光資源(ツアールート)の開発を行う。また、オールシーズンの身近な観光地(憩いの場所)としてリピーターを増やす。
- ・ 宣伝については、空港就労者や首都圏をターゲットに空港関連(鉄道・バスなど)を活用する。

内外の航空路線の誘致や空港の利用促進に向けた取組みについては、空港機能の拡充、アクセスの向上のほか、空港間競争に負けないための空港使用料のあり方を検討する必要がある。また、地域の観光資源を活用し、トランジット客を対象とした観光活動の推進も効果的であると考えている。

3. 近接空港(成田と羽田、関空と伊丹と神戸)間の役割分担その他連携の確保について

回答

首都圏においては、成田空港・羽田空港の2つの拠点空港があるが、両空港の運用は、立地特性などを踏まえた適切な役割分担とすることが重要である。具体的には、羽田空港には、ビジネス需要に応じて東アジアなどの近距離国際定期便を主に配置し、成田空港には欧米などの遠距離国際定期便を主に配置、さらには両空港に乗り継ぎ需要に対応した国内線を配置することで、両空港を戦略的かつ効果的に運用すべきである。既に国において方向性が示されているところであるが、羽田空港にリレー時間帯を設定することによる首都圏空港の24時間化については、引き続き積極的に推進するべきである。

成田と羽田：再拡張事業等を早期に完成させ、増加する航空需要に対応するとともに、両空港の有機的連携を強化することが必要と思われる。
 関西圏三空港：西日本を中心とした国際拠点空港である関西空港、国内線の基幹空港である関西空港と伊丹空港、神戸圏の地方空港である神戸空港、それぞれの適切な役割分担の下、最適運用を図っていくことが重要と思われる

旭川空港にとって、第1の近接空港とは新千歳空港である。旭川空港は北海道のほぼ中央部に立地し、道北、道東へのアクセスが優れており、また、札幌圏域へのアクセスも鉄道、高速道路の整備等により、大変充実しているため、物流、また、旅客輸送面からも新千歳空港の代替的な機能を担えるものとする。国際線においては、観光面で東アジア等での北海道ブームが続いているが、新千歳空港で多くの国際定期便が就航しており、入国は新千歳空港、その後、道内各地を巡り、最後に旭川空港から出国するといったパターンのツアーなど、今後の旭川空港の国際化によっては様々な連携が期待できる。

1 現在の位置づけと運用状況

「150万都市神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港。運用時間は15時間、1日の発着回数は60回、年間の発着回数は2万回程度が上限。

(関西3空港懇談会)」

「国際便は自家用機及びオウンユースチャーター機に限定(航空局長通知)」

(運航実績)

国内定期便 平成19年度 6路線30便(60回、8月)、旅客数 297万人
 羽田発最終便(21:30神戸着)平均搭乗率80%

国際便 開港～現在 国際ビジネスジェット 34機
 国際チャーター 3機

海上アクセス航路 神戸ー関空ベイシャトル 平成18年7月運航再開

2 当面の課題

(1) 神戸空港の機能拡充による利便性の向上

- ・飛行場管制・広域一元管制の充実による運用時間の延長及び発着枠の拡大
- ・羽田空港再拡張後の羽田国内線枠の早期拡大
- ・国際チャーター便の制限緩和
- ・国際ビジネスジェットなど国際便の利用促進に向けたCIQ体制の充実

(2) 関空連携事業の強化

- ・海上アクセス航路の充実に向けた関空ターミナル前への船舶直付け

3 将来の課題

関西3空港の一体運用による利便性の向上(民間による経営の一元化、神戸空港に課せられた制限の緩和⇒利用者の利便に立った運用)

- ・世界の大都市圏がそうであるように、テロや災害時のバックアップ機能の点からも複数の空港の存在が不可欠である。特に関西においては、内陸の空港である大阪国際空港と海上空港である関西国際空港があり、災害時におかれる状況の違いから相互にバックアップできる可能性が強い。
- ・また、関西の3空港はいずれも比較的都心から近いところに立地しており、これらの空港の特性を活かして、機能分担しながら活用していくべきと考える。
- ・これまで、関西3空港の位置づけは、
 関西国際空港は、国際拠点空港であり、かつ国内線の基幹空港
 伊丹空港は、国内線の基幹空港
 神戸空港は、地方空港
 となっているが、現実には、競合も見られる。
- ・この原因は、それぞれの空港の成り立ちが異なるとともに、経営面でも株式会社や市営の独立採算と国営とで異なり、それが着陸料やアクセスを含めたトータルの利用コストが3空港で差が出るなど、航空会社や空港利用者が選択比較の際の要因となり、それが需要となってあらわれているためと考えている。
- ・この機能分担問題を考えるにあたっては、まず、重複・競合関係となっている伊丹空港と関西国際空港を、コスト的に共通の土俵に乗せて議論する必要がある、このためには、運営・経営面の一体化なども検討する必要があると考えている。

中部国際空港の開港後における名古屋空港の活用について、愛知県をはじめ関係機関と連携をはかりながら、利用促進等に協力していく考えである。

(北海道について)

- ・千歳空港と丘珠空港においても、相互のアクセス性は悪いが、丘珠線は道内プロペラ路線のみに限定しており、旅客は道内での利用に限定され大きな需要は発生しないことを前提に都市と共存している。
- ・また、道東地域においては、釧路空港、帯広空港、女満別空港、中標津空港、紋別空港と5つの空港が存在しており、全てが羽田空港と結ばれているほか、紋別空港以外は道内外の地方空港とも結ばれているが、路線によっては近年利用率が低下しており、路線の維持・確保が課題となっている。道としては、今後も5空港が発展していくためには、空港間の連携し、協力して路線の維持・確保に取り組んでいかなければならないと考えている。

○近接空港(成田と羽田)

1. 役割分担

【成田】・国際線の基幹空港

【羽田】・国内線の基幹空港

・羽田空港の発着枠拡大では、国内航空ネットワークの充実を優先

2. 成田空港と羽田空港の連携

・両空港の連携により首都圏の国際航空機能を24時間化

○近接空港(関空と伊丹と神戸)

1. 役割分担

【関空】・国際線の拠点空港

・国内線と国際線の乗り継ぎを主とした内陸ハブ空港

【伊丹】・国内線の基幹空港

【神戸】・地方空港

2. 空港間の連携等

・航空利用者は、目的地との移動や航空ダイヤの利便性などを総合的に判断し、旅行等のニーズに合った空港を選択

首都圏や関西圏における近接空港の役割分担等について、空港がどうあるべきか、航空路線がどうあるべきかは、利用者の利便性を第一に考えるべきものと認識しています。また、その際には、地方との利便性の確保にも十分な配慮がなされるべきと考えています。

- ひとつの空港に全ての機能を持たせようとする、莫大な費用と時間が必要となる。そのため、近隣空港間での役割分担や連携については効果的な取り組みと考えられる。
- 地方空港においても、原油高等により、国内・国際路線の廃止や減便方針が各航空事業者から示されていることから、今後は地方空港間のネットワーク構築と広域的な利活用を図るとともに、近隣空港と連携をとりながら、国内外にアピールしていくことが必要と考える。
- 地方空港における国内の航空需要の増加があまり望めない中、利用促進を図るためには、他空港と連携した新たな観光商品を開発し、国内外の利用者数を増やすことも重要である。

- ・ (一般的に、)近接空港の役割分担については、各々の空港がどのように利便性を向上していくのか、どういう特色を出していくのかといったことを考え、まずは各々の空港が周辺地域の方々にとって利用したい空港、あるいは魅力ある空港ということにしていくことが大切だと考える。そのうえで、広域観光という観点などから、国内外からの観光客誘致といった面で、さまざまな面で連携することが可能ではないかと考えられる。
- ・ 成田と羽田については、国際＝成田、国内＝羽田の役割分担を踏襲すべきであり、羽田空港の再拡張の際も、羽田からの国内航空ネットワークを維持するため、羽田と地方との路線に優先的に枠配分すべきだと考える。その上で、成田－羽田間の交通アクセスの改善が図られればよいのではないかと考える。
- ・ 関空・伊丹・神戸については、役割分担や連携が必ずしも明確でない部分があるのではないかと考える。

【岡山空港】

岡山空港の場合、海外からのインバウンドの際に他空港との連携が考えられる。例えば、同一の海外路線を持つ空港と協力し、岡山空港から入国し他空港から出国、もしくは他空港から入国し岡山空港から出国するなどの旅行商品造成を連携して行うことも必要である。

国際線・国内線の乗り継ぎ機能の強化が必要と考えます。成田と羽田は、共に国際・国内線を有する首都圏の複数空港として運営すべきと考えます。成田が閉鎖になった時、日本の首都への国際定期便が無いようでは困ると思います。

- ・これまでの首都圏における国際線の基幹空港は成田空港、国内線の基幹空港は羽田空港という考え方に基づく役割分担ではなく、社会経済環境が大きく変化する中で、たとえば、所要時間を比較的気にしない観光需要への対応は成田空港とし、所要時間が重要になるビジネス需要への対応は羽田空港とするという発想もある。また、国内航空需要への対応については、同じく全国的にネットワークを築いている新幹線との役割分担を整理する必要があると考える。
- ・羽田再拡張後の国際線については、首都圏における国際競争力強化の観点から検討する必要がある。今後は、羽田空港の機能が最大限に発揮されるような就航先や就航便数などの拡大に向けて取り組んでもらいたい。

「成田空港は国際線の、羽田空港は国内線の基幹空港」とする役割分担は、今後も必要であると考えております。そのうえで、成田、羽田の連携を図り、より使いやすい空港となるよう、交通網の整備、物流基地の充実等を図っていきたくと考えております。また、成田空港が国際拠点空港としての地位を高めていくために、空港機能の拡充に協力してまいりたいと考えております。

成田空港は国際線の基幹空港、羽田空港は国内線の基幹空港と位置付ける内際分離施策の堅持。

増大する首都圏の国際航空需要に対応するため、成田・羽田空港間のアクセス機能を一層強化し、成田空港と羽田空港の一体的・有機的な運用を図ることが必要と考える。

成田国際空港が国際線の基幹、羽田空港が国内線の基幹という原則に基づき、騒音などの環境影響等について十分に配慮した上で連携を図り、国際競争力を高めていく必要があると考えます。

成田空港と羽田空港との交通アクセス改善。

成田と羽田の一体的運用については、増大する航空需要の期待に応える為には必要な議論であると理解する。両空港の拡張工事とアクセス強化からもたらされる相乗効果には期待するが、内際分離の原則等に関連する基本方針については慎重な方針提示を望むものである。

成田と羽田は連携を強化し、一体的活用を行なっていくとしているが、現在の動きは羽田の国際化が進み、相対的に成田の地位・役割が落ちてゆくのではないかと懸念する。成田の歴史を考えれば絶対にそうなってはいけないものと考え

国際線の基幹空港である成田空港と、それを補完する羽田空港が有機的に連携することが重要であり、そのために両空港間の交通アクセス改善が必要。鉄道網、道路網の整備が不可欠だが、成田新高速鉄道、北千葉道路はもちろん、特に圏央道の早期整備を要望する。

成田と羽田の基本的役割関係(成田は国際線の基幹空港、羽田は国内線の基幹空港)は堅持してもらいたい。しかしながら、首都圏空港を形成している両空港なので、互いを補完する関係を発展させることには異議ありません。ただし、東京都や横浜市が羽田に対し主張している、成田が遠く時間がかかるという発言ですが、42年前に閣議決定時には緊急を要するという理由から位置決定がなされました。地理的要件や時間的要件については何ら当時と変化しておらず、勝手な言い分としか受け取れません。その上、ペリメーターの廃止や40万回以上の離発着については、成田空港建設の経緯や国土交通省が説明している滑走路運用の安全性に、充分配慮すべきと考える。また、現在、国土交通省が計画している成田新高速鉄道の延伸で羽田への乗り入れについては、首都圏の航空需要をまかなう意味で重要と考えます。そして、成田の更なる拡充と能力の向上に対しても必要です。当町は、成田空港が日本の国際航空需要を先導していると自負しており、そのために住民もギブアンドテイクで生活と空港を考えています。成田を生かし、羽田の利便性を向上させることは大いに語っていただきたいと思います。

首都圏の旺盛な航空需要に対応するためには、成田と羽田の空港機能の拡充と、両空港間のアクセスの改善を図り、両空港の一体的な活用が必要である。