

#### 4. 空港と連携した地域振興に向けた取組みについて

| 回答   |
|--|
| <p>羽田空港の国際化を契機としたまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際コンベンション機能を備えた国際交流拠点の確立</li> <li>・アジアアクセスの優位性など恵まれた立地状況を活かした企業誘致の推進</li> <li>・生命科学研究の最先端拠点(サイエンスフロンティア)の機能強化</li> </ul>  |
| <p>空港は地域における重要な交通体制の起点となるものであり、地域振興を図る上で関係機関との連携は重要と考えます。周辺地域や各行政機関、地域経済界と一体となった活動を展開していく考えです。</p>   |
| <p>北海道、旭川圏域に来られる国内他地域、または国外からのお客様を受け入れる玄関口としての機能を考えると、北海道、旭川圏域をアピールする場として重要な場所であると考えます。空の日にちなんだイベント等、空港を活用して行う催しにより旭川圏域の農産品や各種物産のアピールを行うなど、外からのお客様に対し、地域の色を出せるような取組を行っている。</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・関西・大阪が、今後とも日本の持続的発展の牽引エンジンになるためには、国際競争力のある産業の育成や都市機能の強化とともに、圏域内外とを結ぶ交通ネットワークの強化が不可欠である。</li> <li>・このため、関西国際空港を国際的な拠点空港として機能強化を図るとともに、その機能を活かした産業立地促進に努め、空港と都心部や産業立地地域を有機的につなぐ交通ネットワークの充実を図る必要があると考えている。</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・関西・大阪が、今後とも日本の持続的発展の牽引エンジンになるためには、国際競争力のある産業の育成や都市機能の強化とともに、圏域内外とを結ぶ交通ネットワークの強化が不可欠である。</li> <li>・このため、関西国際空港を国際的な拠点空港として機能強化を図るとともに、その機能を活かした産業立地促進に努め、空港と都心部や産業立地地域を有機的につなぐ交通ネットワークの充実を図る必要があると考えている。</li> </ul>   |
| <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>   |
| <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。</p> <p>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)</p> <p>今後も定期的開催し、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。</p> |
| <p>地域情報発信や農産品・商工業品等の販売拡大については、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。</p>   |
| <p>岩手県唯一の空の玄関であるいわて花巻空港では、平成21年春の新ターミナル地域供用開始後の現ターミナルビル・エプロン(小型機用)の有効活用、新ターミナルビルにおける観光・物産情報の提供、空港周辺の県有地の有効活用等による空港(周辺地域含む)の賑わいの創出、さらには平成23年の平泉文化遺産の世界遺産登録を見据えた観光二次交通の整備などが課題となっており、今後は、これらの課題解決に向けた取組みを総合的・一体的に推進し、関係者連携のもと、空港施設を核としたいわて花巻空港周辺地域の活性化に取り組んでいきたいと考えています。</p>                               |

- 空港への集客を図る取組みも重要であると認識しており、イベントの開催や空きスペースの有効活用などを通じて、地域振興に繋げていきたいと考えている。
- 平成21年度に国土交通省が創設予定としている「空港周辺地域振興交付金制度」について情報収集に努めるとともに、空港を拠点とした地域振興策について今後検討していきたい。

○行政センターの合築について

能登空港ターミナルビルは、能登地区の空の玄関口として、単なる航空交通の拠点機能だけでなく、観光や広域行政の拠点として、全国初の取り組みとして奥能登総合事務所や農林総合事務所などの行政庁舎と合築したものであり、航空関係者を含めて約300人の職員が勤務し、訪問者と合わせて、ターミナルビルの賑わいを創出している。

また、土・日については、ほぼ毎週、空港周辺において地元市町などが主体となって、各種イベントなどを開催しており、空港を多機能に活用している。

○道の駅能登空港について

能登空港という名称の全国発信、空港周辺の賑わい創出、施設の有効活用を兼ねて、全国の空港としては初めて「道の駅」へ登録している。

○日本航空学園について

日本航空学園の第二高校と専門学校を誘致した。

空港エリア内には、学生・教職員合わせ約1,000人が在籍しており、そのうち約8割が県外出身者である。

学園側からみても訓練飛行等で、全国で唯一、校舎から直接2,000mの滑走路に乗り入れることができ、利便性の高いものとなっている。

○第九管区海上保安本部新潟航空基地能登空港連絡所について

第九管区海上保安本部 新潟航空基地 能登空港連絡所については、月に5、6回訓練飛行や業務上の待機等で利用されている。

・ 空港は重要な交通結節点の一つであることから、空港を核とした地域振興は重要であると考えており、次の取組み・仕組みにより地域振興を図ることが必要だと考える。

I-① 地域の住民が自然に空港周辺地域に集まってくるような仕組み(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更なる賑わいづくりや、空港を身近に感じてもらえるような取組みなど)、

II-① 空港の利用者が空港周辺地域や県内の魅力ある部分に目を向けてもらえるような仕組み(特産品の展示や県内各所の魅力紹介などによる目に見える形のもの)や、自然と空港から空港周辺へ足が向くような仕組み(空港から中心市街地、主な観光名所へのアクセスの向上など)、

II-②さらに、(空港の利用者が)一歩踏み込んで本県を深掘りしてみたいくなるような仕組み(県内の新たな魅力の創出やモノづくり県ならではの特色ある産業観光の受け入れ態勢の整備、他県とも一体となった広域観光の出発点・終着点としての魅力の充実など)

・ 空港は本県の玄関口として、観光振興のみならず、特産品のPRや販売など県内の商工・農林水産業の振興にも寄与する重要な施設である。

・ このため、空港利用者に対し、観光資源のPRや特産品の展示・販売を行う場として活用することにより、県内観光地の認知度向上及び県内宿泊者の増加を目指し、地域振興を図っているところである。

特に地元の住民に対しより空港を身近に感じてもらえるよう、また、福井の知名度向上のため以下のような取組みを行っている。

・ 毎年9月に「スカイフェス」で空港を開放し、小型機の体験搭乗やデモ飛行、機体展示の他、地元の高校生、母子連等による出店、ヨサコイ踊りの披露等を実施。

・ 上記ヨサコイ踊りのグループに対し、練習の場として夜間駐車場およびエプロンを開放

・ 映画撮影場所として提供

### 岡山空港】

岡山空港を会場に地元住民と協力してのマスクット祭りの開催や、空港内への観光パンフレットや特産品の展示コーナーの設置などにより、岡山県のPRに努めるほか、空港周辺に位置する温泉宿泊施設やゴルフ場と連携した空港利用の拡大に取り組んでいる。岡山空港は、平成19年度において約150万人の方々に利用いただいております、国内外に岡山県の観光資源をPRする最適の場である。

### 【岡南飛行場】

格納庫用地への航空関連企業の集積が図られることにより、岡山県の産業振興に寄与することが期待される。

空港は当該地域に出入りするための玄関口であり、地元住民から見れば、地域の顔であり、誇りでもある。また、来訪者から見れば、第一印象を決する場であり、地域全体の印象をも左右する情報の窓口でもある。従って、管理者側は快適で賑わいのある空港を演出し、利用促進に繋げていく必要があるが、一方で飛行機利用者が少ない空港では、大がかりな仕掛けは採算ベースから困難である。このため、地域側が空港をサポートしていく必要がある。即ち、空港と地域が連携し、飛行機利用者以外も空港に誘導し、空港利用者全体を増嵩させる必要がある。例えば、主として地元住民向けのイベント、祭事などの開催、特産品の展示・販売等の常設及び仮設店舗など様々な場として活用し、賑わいを創出していくことである。こうした取り組みは、直接的に利用者増に結びつかなくても、マスコミ報道等を通じて地域住民に周知されれば、「身近な空港」を演出することも可能である。

天草空港は、本県の最遠地に位置し、交通格差が地域発展の障害となっている天草地域に高速交通ネットワークを導入することにより、地域振興を図ることを目的として建設されたものである。過疎化が進む当地域においては、地域振興策として、観光振興とともに、企業誘致、地場産業振興等による雇用創出を重要課題として、行政、経済団体等による空港利用促進協議会や産業・雇用創出協議会が組織され、これらの課題に取り組んでいるが、その促進を図る上で空港の存在意義は極めて大きいと考えている。

・羽田空港再拡張・国際化の効果を見据え、臨海部の発展を先導するため、羽田空港の対岸に位置する「殿町3丁目地区」において、神奈川口構想の実現に向けた適切な土地利用・都市基盤整備等の誘導を図るための「殿町3丁目地区整備方針」を策定中である。

・旅行者等に対し、地域情報等の各種案内機能の提供は必須のものとする。

また、地域産品の展示・販売機能についても、空港利用者、また、地元産品を積極的にPRする場を設置すること等により地域経済の活性化のために必要な機能である。

国土交通省・千葉県・成田市・成田国際空港株式会社等がメンバーとなり検討会を組織している「成田国際空港を核とする観光交流促進プログラム」においても、空港周辺地域に訪日外国人を誘客し観光交流人口を拡大することを重視しており、観光交流人口の拡大を図るには、明確なターゲット層に対して、各ターゲット層のニーズに沿った観光モデルルートを企画・整備し、戦略的にプロモーションしていく必要があるとまとめています。

よって、空港から空港周辺地域への観光交流のための二次交通の確保につぎまして、空港との連携が不可欠であると考えます。

空港のポテンシャルを最大限活かした地域振興に取り組むため、経済活動の根幹である基盤整備は重要であり特に空港周辺道路網の充実は不可欠なため整備の促進を図る。

周辺地域と空港が一体となり各種イベント等を行い、地元産品や観光資源のPRを行い、空港圏の周知を図る。また、空港周辺の観光資源を活用し、空港圏に観光客等を呼ぶ方策を検討し、活性化を図る。

周辺市町が空港を共通の地域資源として再認識し、地域振興の核として位置づけ、従来のように受身ではなく、空港を支援し、育てるような方向で連携を図っていくことが必要と考えます。

現在、成田空港周辺自治体で、国際空港都市づくり9市町プラン(基本構想・基本計画)の策定につとめており、この内容に沿った取り組みを行って行きたい。

質問4と同様に、空港の機能及び施設の拡充によって、空港周辺地域が空港利用者とより身近になる取り組みが必要だと考える。

当町では圏央道神崎IC周辺の開発として、圏央道のPAと道の駅を中心とするハイウェイオアシス事業を計画しています。道の駅では空港に向かう車も多く利用できるものとするためにも空港の情報発信ができるようなものに行きたいと考えています。

乗り継ぎ時間を利用して回遊できる観光コースを開発、提供することにより成田トランジット客を誘引し、商業の活性化と外国人交流などによる新たな地域振興を図り、世界に向けた町PRを展開する。

空港内の飲食店や食堂及び航空機内食への周辺地域産の農作物等の利用促進。

現在、国土交通省、千葉県、成田国際空港株式会社と町で芝山町・成田空港共栄推進委員会を立上げ最終とりまとめ後の実現に向けた協議を行なっている。

1. 芝山鉄道の延伸・・・地域公共交通活性化再生総合事業による鉄道延伸の可能性を含めた地域公共交通の構築
2. 道路整備等・・・町内幹線道(生活道)の交通渋滞の解消と空港外周道路及び放射道路整備の協議
3. 地域と共栄する成田空港の将来展望・・・空港と地域が一体となった取り組みにより地域にいかによりプラスになるかを正確且つ判りやすく発信する。(経済的面、文化的面、環境的面等)

観光振興による地域の活性化のほか、空港会社は空港の充実に伴う地域のマイナスを補うのはもちろん、空港の発展と共に町が栄えるような地域が行なう振興策に積極的に参画していく取り組み(体制)を行なっている。

空港と連携した地域振興に向けた取り組みについては、農産物のブランド化の推進や観光農業の推進等のほか、雇用機会の拡大につながる空港機能の拡充や空港関連企業の誘致の促進等を考えている。

## 5. 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  |
|---|
| <p>空港の整備について、戦略性や今後の財政状況等を踏まえ、徹底した投資の選択と集中が必要である。</p> <p>○高質化について、再拡張・国際化後の羽田空港については、我が国の首都圏の玄関口となるものであり、これに相応しい整備水準を確保すべきである。高質化による利用者の利便性の向上という観点では、空港施設のバリアフリー化は当然のこととして、空港アクセスについても、利便性・時間的価値を最大限とするため、ソフト・ハードの両面から一層の取組が必要と考えられる。</p> <p>○安全対策についても同様、再拡張・国際化後の羽田空港は、我が国の首都圏の玄関口として諸外国から来訪者を迎えることとなるものであり、十分な対策が不可欠である。</p>  |
| <p>アクセスとして高規格道路(帯広尾自動車道)の整備がなされつつあり、利用者の利便性が高まる中、就航率の改善等による信頼性の向上、利用者動線のバリアフリー化等による空港のユニバーサルデザイン化の推進、観光振興にも資する情報の提供の充実を図る。安全対策としては、場周柵の材質強化等により、セキュリティを確保及び向上させる取組を推進したい。空港の耐震化については、当空港は活断層のない、また、液状化の発生が少ない地層上にあり、十分に被災地域と外部地域を直接結ぶことができる特性を生かせる位置に存しており、庁舎・管制塔等の耐震補強等を早急に推進してもらいたい。</p>  |
| <p>旭川空港は平成10年10月に全面供用を開始(2,500m)以来10年以上が経過し、基本施設(滑走路、誘導路のオーバーレイ、エプロン)及び航空灯火等、空港施設の維持管理に係わる経費は年々増加している。</p> <p>また、当空港が積雪寒冷地に立地することから、冬期間の除雪業務が必要不可欠であり、これを徹底することで安全就航及び定時運航に寄与している。しかし、除雪費用には莫大な費用を要するとともに、特に除雪車両(耐用年数7~8年)については、価格が高額なため更新時期を迎えても更新できず耐用年数を大幅に越えて、多額の修理費を費やし何とか業務をしているのが実情です。よって、基本施設の更新はもとより、空港施設の維持管理に係わる経費、特に除雪費及び車両の更新時の費用等を補助する制度の創設を要望する。</p>       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体管理空港におけるハイジャック等防止対策費への国の財政支援</li> <li>・航空機燃料譲与税の配分率引き上げ</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港の整備については、その機能に応じた整備主体が行うものであり、国際拠点空港や国内基幹空港については、国が主体となった整備が基本と考える。</li> <li>・高質化については、それぞれの空港の特性や地域事情に応じ、創意工夫して取り組むものとする。</li> <li>・安全対策については、空港ごとで大きな違いがあれば、日本の航空ネットワーク上、弱点を抱えることになるため、国において統一基準を示すとともに、必要な国費の投下、とりわけ、多数の利用者のある基幹空港については、十分な補助措置等が必要と考える。</li> </ul>  |
| <p>空港の整備と同時に、道路、鉄道などのアクセス整備についても充実を図ることが必要と考える。</p>   |
| <p>空港の配置的側面は概成していると考えられ、今後は既存の施設更新に力を入れる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高質化については、就航率向上の航空保安施設整備を進めたい。</li> </ul> <p>また、就航率の向上や遅延便を減少させるため、除雪体制の強化も重要であり、国費による補助を創設していただくことが望まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全対策については、場周柵の強化など不審者の侵入防止策を進めることが重要であるが、補助採択要件の緩和等の措置が望まれる。また化学消防車購入やハイジャック防止機器に要する経費について、国費による補助を創設していただくことが望まれる。</li> </ul> |
| <p>○空港の整備・高質化について</p> <p>空港施設整備や情報発信等については、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</p> <p>○安全安心の確保について</p> <p>空港の運営、航空運送事業において最優先となるべき事項のひとつである。航空におけるセキュリティの確保及び向上の取組について、着実に推進していく方針である。空港の耐震化については、莫大な経費が見込まれるため、今後検討することとしたい。</p>   |

各地域における空港は、当該地域の産業振興、観光振興等に寄与するだけでなく、国内航空ネットワークの充実の一翼を担っており、就航率の改善等による信頼性の向上につながる空港施設の高質化事業(補助)は引き続き継続する必要があると考えています。また、国際交流の促進を通じた地域経済の発展を図るための施策を実施するために必要な整備についても積極的に地方空港を支援(補助)していただきたいと考えています。

また、ハイジャック、テロ等を未然防止する対策について、地方の空港でも一定の負担をしていることからこうした経費負担についての支援策も検討願いたい。

○ 航空機の安全性、定時性を確保するためには、日々の点検、維持管理の他、運航支援施設の整備や不法侵入防止などの安全対策も必要である。

○ 今後の空港整備に関しては、戦略的新航空政策ビジョン同様、航空輸送サービスの質や利用者の利便性向上という観点から、既存ストックを活用した空港の高質化を推進する必要があると考える。

(具体的な取組み)

空港アクセスの利便性向上、空港のユニバーサルデザイン化の推進、ターミナル諸施設の機能向上、近年増加してきている小型機材で運航する輸送形態に対応した施設整備等、ハード及びソフトの組み合わせによる様々な取組み)

○ また、安全安心の確保から、セキュリティの向上、空港の耐震化(耐震性向上)、及び既存施設の円滑かつ計画的な維持更新・改良等を推進する必要があると考える。

○ 福島空港においても、以上の取組みについて推進する必要があると考えているが、財政状況が厳しい昨今、国の示す方針を積極的に進めるためには、国からの更なる財政支援が必要である。(空港の耐震化を早期に進められるよう、調査費についても、国庫補助の対象とすることが必要。

・ 富山空港は、昭和59年3月のジェット化から25年経過し、施設(除雪機械や化学消防車などの車両も含む)の破損、老朽化が目立つようになってきた。大規模な滑走路の補修や灯火施設の更新、車両の更新など、計画的に補修・更新を進めていく必要がある。

・ 空港は、災害時の緊急輸送の拠点となることから、施設の耐震化、ライフラインの確保が必要である。

・ 全国各地で絶えず発生している不法侵入に対応するため、セキュリティ強化を図る必要がある。

・ 既存施設の活用、ローコストによる高質化を促進する観点から、精密進入における機器、設備の機能向上と設置基準の見直しにより、ILSの設置を促進されたい。

現在は定期便が就航しておらず、防災ヘリや県警ヘリの基地としての役割を担っているほか、軽飛行機やグライダーの離着陸が、年3000回程度である状況から、整備、高質化、安全対策については今後の利用状況をみて適宜対応していきたいと考えている。

**【岡山空港】**

空港の基本施設である滑走路等の補修やエプロンの拡張整備を国庫補助事業により進めているところであり、さらに耐震化も実施したいと考えているが、こうした整備に対して国庫補助対象の拡大や補助率の嵩上げを強く要望する。また、国際便の需要の増大により、ボーディングブリッジの増設などターミナル機能の整備が必要となっているが、現在、整備主体となる第3セクターへの補助制度がないため、新たな補助制度の創設を要望する。なお、安全対策や耐震化に向けた事業にも取り組みたいと考えているが、地方の財政負担が大きく、早期実現は困難である。

空港の基本的整備は出来ましたが、高質化特に就航率の向上に関しては新飛行方式やRNAVの早期設定に期待するところが大です。また空港によっては基本施設の耐震化が必要と想定していますが、工事費が巨額になるため補助率アップなどの制度変更も必要と考えます。

空港の整備については、「その他飛行場(コムーター空港)」の既存施設・設備の更新に対する財政支援措置を要望する。高質化、安全対策等については、概ね答申の内容に沿った対応を行ってきていると判断しているが、セキュリティの向上をはかるためには、液体物検査装置等より高度な設備設置の必要性を感じており、導入にあたっては、「その他飛行場」に対しても財政支援措置を検討して頂きたい。

・来訪者に対する地域の「玄関」として、地域や地域経済の活性化につながる施策が実施しやすい条件の整備を進めてもらいたい。  
・安全対策については、不特定多数の人が利用する空港はテロの標的となりやすく、羽田空港と隣接する本市としては、テロ等の発生を危惧するところである。  
本市では、テロ等の緊急処理事態に対して国民保護計画に基づき、予防対策・応急対策を行うこととしているが、第一義的には空港そのものの適切な安全確保対策が最も重要な予防対策であると考えている。  
については、テロ対策をはじめとする空港の安全確保に向け、一層の取組の推進を求めるものである。  
・緊急時における空港内の生活インフラ(電気、水道等)について、そのバックアップ体制が十分かどうか検証する必要があると思われるが、そのための支援策を近隣自治体で役割分担ができるのかもあわせて検討する必要があると考えている。  
・空港の耐震化については、地震災害等における緊急物資輸送拠点等の重要な役割を担うという観点からも早急な対応が望まれる。

本来計画である2、500メートル平行滑走路の整備。

空港周辺の十分な防音林の確保。

成田・羽田間を結ぶ高速鉄道の早期実現。

空港利用者の利用利便性の向上を図るため、空港周辺道路網の整備による渋滞の解消や空港ゲートにおける混雑解消を図るため、ゲート増設の検討(特に第6ゲート)。

空港内に地域製品の販売や観光情報のPRができるスペースの設置や空港と周辺地域が互いに情報を発信できる通信システムの構築。

空港の高質化等に伴い、より一層空港周辺のアクセス道路の整備や騒音問題への対応等に配慮していただきたいと考えます。

拠点的空港への鉄軌道系アクセス等による空港アクセスの利便性の向上。  
航空におけるセキュリティを確保及び向上させるための取組みを推進。

「開かれた空港」づくりが利便性向上の一翼を担う面もあるが、費用対効果も考慮しつつ、安全性を第一に考えた整備・高質化を要望する。

アジアの国際空港の整備が進む中国際拠点空港として成田が生き残るためにも、地域の理解を得た上で、滑走路や誘導路の整備を進め発着回数の拡大は必要と考える。

長年にわたり地域と空港との間で積み上げてきた約束ごと、及び将来の増便の可能性を踏まえた環境対策や地域共生策が実施されるよう、基本方針を定められたい。

羽田空港との有機的連携を強化するため、成田新高速鉄道、北千葉道路及び圏央道などのアクセス網整備にかかる事業をより一層推進されたい。

海外から持ち込まれる虞のあるウイルスや害虫に対する侵入防止対策の向上に努められるとともに、万一、侵入が確認された場合の対策の万全化を図られたい。

成田空港の場合、内陸空港ゆえの制約が出ています。  
しかしながら、空港利用者の利便性の向上は規制緩和やソフト面の充実等で改善できるのではないかと思います。

- ・ 空港周辺の道路整備
- ・ 空港入場時の緩和
- ・ 出入国時の税関検査体制の充実
- ・ 航空貨物の税関及び検疫検査の簡素化等

その他、千葉県や成田国際空港株式会社が提案していることで出来ることから随時実施し、地域が参画できることは協議のうえ協力したいと考えます。但し、テロなどのセキュリティは住民の安全にも直結しますので、最新科学を駆使して努力願います。

空港の整備、高質化については、空港アクセスの利便性の向上、空港のユニバーサルデザイン化の推進、観光振興のための情報の提供などを要望する。



## 6. 航空分科会審議に対する要望について

| 回答   |
|--|
| <p>アジアにおける空港間競争にうち勝てる柔軟な航空政策など、再拡張後の羽田空港の国際空港としてのあり方について、より一層のスピード感を持った取組を期待する。</p>  |
| <p>本答申については、今後の空港のあり方が具体的に提示されており、当空港の管理運営の参考にしたいと考えます。</p>  |
| <p>特定地方管理空港(旧2種B)について、当分の間従来どおり(国が設置・地方公共団体が管理)とあるが、当分の間とはいつ頃を目標としているのか、また、将来的に国が管理者となるのか、その方向性について議論して頂きたい。</p>   |
| <p>地方空港における国際ビジネスジェット利用促進のための総合対策(CIQとの連携など)</p>   |
| <p>・平成19年6月の答申において、「関西空港は、その整備に際し多くの有利子資金が充てられているため、毎年多額の利払いが発生しているが、関西空港の国際競争力を強化し、金利動向に左右されない安定的な経営基盤の確立に向けて、関西国際空港株式会社の財務構造の抜本的改善について、そのあり方を検討すべきである」とされているが、「財務構造の抜本的改善」策について議論いただきたい。</p>                     |
| <p>離島航空路線などは、ナショナルミニマムの観点から国策として維持すべき路線もあると考える。</p>  |
| <p>○ 地方空港の路線維持対策について、地方の視点に立って議論してほしい。<br/>○ 燃油高騰による航空事業者の地方空港路線の見直しにより、空港運営がますます厳しくなっていく一般空港(三大都市圏以外の地域における拠点的な空港以外)のあり方について、より一層の議論をしてほしい。(あり方については空港設置・管理者自らが議論して検討していくものでもあるが、空港設置・管理者だけで解決できない問題もある)</p>      |
| <p>・新規路線の就航や既存路線の増便、撤退や減便については、基本的には航空会社の経営上の判断によることも大きいですが、国内外や全国的な航空ネットワークをトータルとして考え、それを今後どのように維持・発展・充実させていくのか、また、そのためには支援策を含むどのような航空政策が求められているのか、国として責任を持って十分に検討される必要があると考える。</p>                               |
| <p>今後の航空需要、特に地方空港についての現状、将来予測等についての分析、改善策等の提案を行っていただきたい。</p>   |
| <p>地方空港の空港ターミナル施設の充実(ボーディングブリッジの設置、ターミナルビルの改修など)への助成や支援について議論してほしい。</p>  |
| <p>港湾でも空港でも東アジアのハブ港は中韓などに占められています。国力が港湾・空港の能力に下支えされ、港湾・空港の外部経済性が大きいことを考えれば、羽田などの整備は国策として行うべきでそのために一般財源を充当すべき、との考え方を大きく取り上げて欲しいと考えます。羽田などへの負担が減れば、世界でも稀で高率な航空機燃料税も低減でき、航空会社の経営改善に、そして地方空港路線の維持にも繋がるのではないかと考えます。</p> |

1 「その他飛行場(コムーター空港)」も、地方管理空港と同様に一般の公衆の利用に供し、地域振興に資する地方が管理する空港であるが、従来の空港整備法と同様に空港法においても、地方管理空港に対する支援措置とは大きな開きがある。

「その他飛行場」が、管理・運営に関する全ての経費を着陸料等の収入で賄うことは極めて困難であり、県にとって極めて大きな負担となっている。

このため、以下の事項を議論していただき、支援の充実を講じていただきたい。

(1) 空港施設、航空保安施設の更新・補修に対する財政支援措置

(2) 管理運営費に対する財政支援措置

(3) 災害時等の復旧工事に対する財政支援措置

2 航空分科会答申に離島空港について記載があるが、半島振興法第12条(小型航空機飛行場等の整備)に基づき、半島空港についても議論をいただきたい。

3 航空分科会答申、「地方活力の向上」の項に、航空ネットワークの充実等の推進、「一般空港のあり方」の項に、空港は地域づくり社会基盤である、「既存ストックを活用した空港の高質化」の項に、大都市と地方都市間を小型機材で運航する輸送形態が・・・施設整備等も進める必要がある、と記載されている。これらの一翼を担っているコムーター空港について議論いただきたい。

・空港内で発生する救急患者対策として、救急医療体制の整備について検討してほしい。空港周辺の近隣自治体や医療機関等との連携が必要になると考えられる。特に、今後大幅な利用者の増加が見込まれる羽田空港については早期に救急医療体制の整備が必要である。新型インフルエンザなど感染症対策もあわせて検討してほしい。

・航空分科会審議の答申及び地方公共団体の要望を踏まえた検討内容の着実な推進を要望します。

成田国際空港は首都を補完する空港であるならば、国際空港があるが故に必要とされる首都機能とは何かを議論していただきたい。

アジアの拠点空港となるためには、空港周辺に必要なものは何かを議論していただきたい。

首都圏の空港容量については、2010年以降増枠を予定されているが、その増枠によっても、概ね10年後には空港量が再び満杯になると予想されている。成田・羽田空港の今後の機能拡充等についてどう捉えるのか議論していただきたい。

今後、地域共生・共栄策を堅持していくための方策について、外資規制も含め議論願いたい。

成田国際空港周辺自治体9市町は、成田国際空港が将来の国際航空需要に的確に対処しなければ、国際拠点空港としての地位が危うくなるとの危機感を持ち、空港間競争に負けない空港とするため、空港の魅力と機能の強化を支援し、空港を活かした地域づくりを進めるよう検討しているところですので、そのような状況等にもご配慮いただき、審議をしていただきたいと考えます。

成田空港は内陸空港のため騒音問題があること、空港建設からの苦難の歴史など、周辺地域の特殊事情を十分認識した上での審議をお願いしたい。

国や空港会社は、今、空港を利用する者のニーズに応えることも大事とは思いますが、過去の国際航空需要に取り組んできた経緯を無視するかのようになり、空港周辺都市(東京都と横浜市)の場当たりの発想を政治的条件で国策として発することは容認出来ない。未来永劫、日本の国際航空政策確立のため日本が目指す方向を分科会で審議していただき、国は実行することを望む。

空港周辺地域における環境・共生策等について、十分な配慮を要望する。

## 7. 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  |
|---|
| <p>羽田空港は国家・国際戦略上、極めて重要な地位を占めるものであること、その国際化の方向性及びその就航範囲や発着回数などの国際化の具体的内容について、基本方針に記載するべきである。</p>   |
| <p>「適切な飛行ルートの確保など管制との連携のあり方」<br/>         ・ RNAVの推進による効率的な運航(新幹線との競争力向上)<br/>         ・ 関西3空港の一元管制の改善(伊丹便終了後の効率的飛行ルートの検討)</p>   |
| <p>「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」を現時点では十分にイメージできないが、国土の健全な発展に必要な空港に関する事項については、国の責任のもと、必要な施策が講じられるような内容にしていきたい。</p>  |
| <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おり、地方空港の果たす役割、意義を記載していただき、あわせて地方空港の振興の方向性についても記載願いたい。地方の空港では、地域の活性化や国際交流の促進の観点から国際チャーターの誘致に積極的に取り組んでいるが、国においてもそうした動きを支援する観点からCIQ体制の充実・確保する方針を記載して欲しい。</p>  |
| <p>○ 国においては、国内空港の新たな建設がほぼ終わることから、空港の有効活用など運営面の対策も重視し、空港を核とした地域の振興を支援する方針であるが、県としてもこうした流れを捉えた施策を展開する必要があること、また、今後は中長期的な整備や利活用のあり方を関係者が一体となって検討していく必要があることから、基本方針記載事項の内容については適切であると考えます。<br/>         ○ 管理に関する基本的な事項について、将来発生するであろう具体的な実情に沿った内容となるようにして欲しい。(今後は、施設の計画的な維持補修を行い、できるだけ長く施設を使用していくことが重要になってくると思われる。)</p> |
| <p>・基本方針において具体的にどのような記載がされるのか明確ではないところもあるが、地方管理空港における空港のあり方は、管理自治体の政策と密接に関連する部分があるため、基本方針(特に第3条第2項第4号及び第6号に係る部分等)の作成にあたっては、そのような現状も十分に考慮いただきたい。</p>   |
| <p>定期便の有無、主な利用のされ方等により種々多様な規模の空港があることを踏まえ、画一ではなく各空港の実情に対応した内容としていただきたい。</p>   |
| <p>半島空港、通勤空港の役割や振興策についても、記載していただきたい。</p>  |
| <p>・空港法第3条第2項第3項「空港の整備に関する基本的な事項」に関連し、空港の再拡張に見合う周辺の交通基盤の整備や夜間利用のための公共交通機関についても検討願いたい。</p>   |
| <p>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。</p>  |
| <p>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。</p>  |

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ていただきたい。

「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。

8-①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  |
|---|
| <p>ユニバーサルデザイン等利用者の利便性の確保を推進するべきである。特に、羽田空港では東アジアとの国際線の就航を視野に入れた多言語対応のサイン計画が重要である。</p>   |
| <p>利用者動線のバリアフリー化等による当面舗道ルーフを行い、ユニバーサルデザイン等利用者の利便性確保に努めたい。</p>   |
| <p>国際定期便(韓国)や国際チャーター便(主に台湾)が順調に伸びていることから、外国人の視点(外国人に直接意見を聞く等)に立ち「空港施設の案内」、「交通アクセスの案内」等、外国語表記等の利便性や問題点などを把握し今後の整備、改善に向け検討していく。</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者、専門家の意見聴取によるUD推進(継続)</li> <li>・自立移動支援プロジェクトへの参画(国土交通省事業、継続)</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ユニバーサルデザイン等利用者の利便性確保については、どこの空港でも共通のものであるため、その基準やルールづくりなどを、国の指導のもとに行っていただきたい。</li> <li>・特に多数の利用者のある基幹空港については、施設も多く、利用者も国内外から多様であるため、バリアフリー化の必要性・緊急性は高い。このため、バリアフリー新法にもとづき、国の指導や助成のもと、施設管理者が万全の対策がとれるようにしていただきたい。</li> </ul>   |
| <p>空港内のみではなく、アクセスなどについてもユニバーサルデザイン等を利用し、利便性を向上させるべきと考えている。</p>  |
| <p>北海道にとって、新千歳空港をはじめとする道内空港は、国内外との人的・物的交流を進める上で非常に重要であり、また、平成22年10月に予定されている羽田空港の再拡張による航空需要の拡大により、航空輸送サービスのより一層の充実が必要となることから、空港利用者が更に使いやすくなるよう、空港におけるユニバーサルデザインの推進や就航率改善対策など、道内の航空輸送サービスの質の向上を図り、また、安全性を確保し安心して快適な旅ができる空港機能の高質化整備が必要であると考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通バリアフリー法に基づく施設整備は、空港管理者の総合的な管理・監督のもと、空ビル会社が取り組み、お年寄りや小さな子供、そして、障害者が利用しやすい施設作りが必要。</li> <li>・小型機乗降時におけるユニバーサルデザインの推進について、積雪寒冷地において利用者がターミナルから航空機搭乗まで安全で快適な移動が可能となるようエプロンルーフ等の整備促進を図っていただきたい。</li> </ul> |
| <p>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、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検討していくことが重要であると考えている。</p>   |
| <p>空港は、その高い公共的性格に鑑み、すべての利用者が快適に利用できる環境を確保する必要(責務)があると考えています。いわて花巻空港では、現在、平成21年春の供用開始を目指し、新旅客ターミナルビルを建設中であるが、新旅客ターミナルビルは、近年、増加している国際チャーター便の快適かつ適確な受入れとともに、空港を利用されるすべての方にユニバーサルデザインに対応した優しい環境を提供するなど、その機能を充実させ、新旅客ターミナルビルの快適性、利便性、安全性の向上を図ることとしています。また、新旅客ターミナルビルには、観光・物産の情報発信機能の充実を図ることとしており、ハード、ソフトの両面でサービスの向上に努めていきたいと考えています。</p> <p>なお、こうしたユニバーサルデザイン対応とすることにより建設コスト、維持管理コストの増加が見込まれることから、旅客ターミナルビル設置者に対する税制等による支援措置を検討していただきたい。</p>  |

○ 当空港としては、誰もが安全で安心して利用できる空港整備の推進をするとともに、外国人観光客が、当空港及び関係公共交通機関を利用して、ひとり歩きできる環境整備を図る必要があると考えていることから、利便性を確保するため空港の高質化は必要であると考えている。

○ 一方、利用者の利便性確保を確実なものとするためには、空港ビルのユニバーサルデザイン化も必要であるが、国庫補助の対象となっていないため、現時点では進んでいない状況にある。今後、どのようにユニバーサルデザイン化を進めるか、検討すべき課題となっている。

・富山空港へのアクセス方法としては、自家用車が多いことから、約1,700台ある駐車場の利便性を向上させる必要があると考える。

・また、動線の整理、手荷物検査、搭乗口の混雑緩和が必要であると考えている。

空港施設の利用頻度を問わず、全ての利用者に対して使いやすい施設であるべきだと考える

今後、高齢化及び国際化が進む中、使いやすい空港を目指し、できる限りのユニバーサルデザインを導入し、利便性を高めていく必要がある。

利用者の利便性確保は重要であり早期に実現すべきと考えます。(ただ現実として財政難であり、整備には時間がかかると思われます。)

大分県央飛行場においては、従来よりユニバーサルデザイン等利用者の利便性を重要と考えています。

利用者に対する利便性確保は、空港運営に当たって極めて重要な要素と捉えている。熊本県は、これまでユニバーサルデザインとパートナーシップを基本理念に置いた県政運営を進めてきたところであり、空港においても、利用者用施設の随所にその理念を取り入れている。

・ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、すべての市民が住み慣れた地域社会において、安心して快適な生活を営み、積極的に社会参加を行いながら、心豊かな生活を送ることのできるよう、「福祉のまちづくり条例」を制定しバリアフリー化の推進を図っております。

この条例では、公共公益施設、大規模商業施設、一定規模以上の共同住宅及び公共交通機関の施設等について整備基準を定めており、新設・既設を問わず、高齢者や障害者等の利用に配慮した整備を誘導し、だれにでもやさしい福祉のまちづくりを進めているところであります。

従いまして、空港整備につきましては、空港へのアクセスを含め、バリアフリー化の推進を図る必要があると考えております。

8-②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  |
|---|
| <p>空港内及び空港周辺における環境対策については、適切な環境基準を守ることを前提とすべきである。</p>   |
| <p>空港周辺住民と良好な関係を保つことは、非常に重要なことと考えております。特に騒音については、騒音の程度(ボリューム)並びに頻度が地域環境への大きなファクターとなることから、毎年、航空機騒音を測定し監視を行っています。(2週間の継続監視を実施)結果につきましては、騒音値は問題化するようなレベルではなく、当空港では今後も現状を維持できればと考えています。</p>   |
| <p>空港利用客の増加に伴い、航空機の離発着便も増加するとともに、航空路直下に新たな団地が形成され、また、社会情勢の変化も加わり騒音、後方乱気流の発生等の問題が懸念されている。特段、新たな取組みはしていないが、今後、従前の環境対策に加え、地域との新たな体制を構築する必要がある。</p>   |
| <p>環境創造事業への取組みと情報発信<br/>         ・環境創造型護岸での生物生息空間の創出<br/>         ・人工海浜での環境教育(自然観察会、ウミガメの一時保護など)</p>  |
| <p>従前の環境対策の見直しについては、これまでの取組みについて、後退することなく、国が責任をもって対応していただきたい。また、大阪国際空港については、航空機騒音の発生源対策を充実し、環境基準の達成に向けて引き続き取り組まれない。</p>   |
| <p>空港除雪に使用している融雪剤が、下流域の水質に与える影響について引き続き調査し、調査結果を適宜地元で説明していくこととしている。</p>   |
| <p>空港周辺における環境対策、特に騒音対策については、空港周辺の航空機騒音を緩和し、地域住民の良好な居住環境を確保することが極めて重要と考えています。このため本県においては、これまでの空港整備、拡張整備において、事前の騒音予測調査や実測調査を実施するとともに、地域住民の方々の理解を得ながら騒音対策に取り組んでいるところです。</p>  |
| <p>福島空港周辺における環境対策に係る取組みとして、騒音影響調査、及びアナログ放送テレビ受信障害対策施設の運用・維持管理を実施している。<br/>         ○ 航空機の低騒音化の進捗、地上波デジタル放送への移行等により、航空機による影響が軽減傾向にある一方で、国際チャーター便の大幅増加、航空機操縦訓練事業の開始など新たな航空需要へ適切に対応するために、周辺市町村等、地域とより一層の連携強化が必要であると考えている。<br/>         ○ 空中待機を減らし環境負荷の低減につながるよう、福島空港への航空管制官の配置が必要であると考えている。(航空交通の効率的な運航と一層の安全性を確保するため、福島空港への航空管制官の配置の要望活動を継続している)。</p> |
| <p>・空港の維持、発展のためには、周辺住民の理解と協力が不可欠である。特に本県の空港は、市街地に近いという特徴があり、環境対策とりわけ騒音問題に対する取組みが住民の理解と協力を得るためには重要となっている。<br/>         ・このため、従来より緩衝緑地の設置、防音工事、空調設備の設置等を行ってきた。<br/>         ・今後の環境対策については、社会情勢の変化、航空機の性能の向上(低騒音化)等を踏まえ、国の対策、他県の対策を参考としながら考えていかなければならない。</p>   |
| <p>現在、定期便は就航していないものの、セスナ機やヘリコプター等に対し、近接した地区より騒音に関して連絡が入ることがある。ただ、運用面に対応できている部分もあることから、特に空港周辺における環境対策は実施していないが、今後の利用状況をみて対応すべき時には対応したい。</p>  |
| <p>更なる低騒音化の進捗などを行うとともに、空港周辺の地域住民と連携体制を構築する必要があると思われる。</p>   |

空港内での環境対策は特に考えておりません。以前より周辺の住民の合意形成を図りながら空港の管理・運営を行ってきており、その中で、周辺の環境対策についても、十分に住民の意見を聞きながら、今後も取り組む必要があると考えております。

大分県央飛行場においては、飛行場の使用の増加に伴う騒音の増等に対する環境対策として、その都度周辺住民等の了承を得てきており、特に新たな取り組みはありません。

環境対策としては、夜間のエンジン試運転に伴う騒音の問題があるが、規定で原則運用時間内等の遵守事項を定めており、運用時間を超える場合は、地元市を通して、広報誌等で周知することとしている。

・大阪国際空港にあっては、都市のなかの空港としてアクセスの利便性が高い一方、周辺地域では騒音等の影響が大きいものがあった。  
・航空機騒音防止法に基づく周辺騒音対策、一方では低騒音機材の導入や騒音軽減運航などにより空港周辺の環境は大きく改善されてきた。  
この間に要した費用が7000億円近くともいわれ、時にこのことが問題とされるが、こうした費用や関係者の長年の努力があって現在の大阪国際空港が運用されており、空港を運用し続けるため、また地域と共生するために不可欠な費用と考えている。  
・既存の環境対策が一定の成果をあげているなかで、いつまで続けるのかといった議論もあるが、環境対策の適切な見直しは行う一方、今後とも必要な対策は国の責任において実施されるべきと考えている。

・航空分科会からの答申において、「環境負荷を軽減し、周辺地域との共生を図る」必要性が示されている。北風時にA滑走路を北向きに離陸後、左旋回する飛行ルート(ハミングバード)については、市内大師地区等の近隣住民から航空機騒音への苦情が寄せられている。羽田空港拡張後の飛行ルートについてはハミングバードの廃止を視野に入れ、供用開始まで引き続き環境問題に配慮した改善策を講ずる必要がある。  
・ハミングバードの運用期間中は、国土交通省が殿町小学校で行っている航空機騒音の測定結果についてホームページ等で公表してもらいたい。  
・答申の第四章「航空物流機能の強化」に伴い、本市においても臨海部におけるロジスティクスセンターの進出が進みつつある。空港周辺エリアに限らず貨物輸送の一層の円滑化については、空港を発着する自動車により周辺道路の渋滞を招かないよう高速道路の料金割引、有効活用を図るなどの交通政策と一体化し進めてほしい。  
・「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」の住宅の騒音防止工事の助成の区域について、ハミングバードの影響や離発着回数の増加などについて生活環境に対する意識の変化を踏まえ見直し(区域の拡大)に取り組まれない。

#### 現状、課題

騒音障害に対する対策として、騒防法の第1種区域内、谷間区域及び隣接区域に関しては、住宅防音工事の際に補助金を支給しております。また、騒特法の防止地区、防止特別地区、騒防法の1種区域内及び谷間区域に関しては、該当する土地及び家屋の固定資産税相当額の3割相当額を補助金として支給しております。生活環境の改善に関しては、騒音下の住民による協議会(成田空港騒音対策地域連絡協議会)や、空港周辺自治体による協議会(成田空港圏自治体連絡協議会)、千葉県、空港会社、空港周辺自治体及び関係団体による協議会(地域振興連絡協議会)、国、千葉県、空港会社及び空港周辺自治体による協議会(成田空港に関する四者協議会)等により、協議、検討を行っております。

#### 今後に向けた要望等

成田空港会社の完全民営化に伴い、現在行われている環境共生策が後退することのないよう法制度上の担保を要望していきたくと考えております。

平成25年から、騒音の逆転現象の解消及び他の騒音との比較をやすくするため、騒音の評価方法が変更される。それに合わせて、現在課題とされている生活実感に即した騒音区域の見直しについて要望していきたくと考えております。また、防音工事の格上げ、恒久化、防音工事後住宅の経年劣化による見直し等、住民要望の強い対策について要望していきたくと考えております。

航空機騒音対策などの生活環境対策は、地域住民との合意形成を図り、空港と周辺自治体等が連携し、地域住民の立場に立った取り組みが必要と考える。

また、今後、航空機の離発着が増加するにあたり、CO<sub>2</sub>等の排出量削減についても、一層の取り組みが必要と考える。



成田国際空港の状況は、着陸機の高度の引き下げや平行滑走路の北側延伸等により、発着回数の増加やその形態が変化しており、飛行コースや騒音に対する地域住民の関心が高まりつつあります。地域住民の不安を解消するためにも、標準飛行コース・高度の遵守及び落下物防止を徹底指導、監督されるようお願いしたい。また、通年測定局のない地域に対し、定期的な騒音測定とその公表もお願いしたい。

共同アンテナの地上デジタル対策。

本町は、空港周辺地域としては唯一騒音区域外であるが、電波障害、飛行落下物などに関しては懸念される部分もあることから、今後の空港機能の拡大に伴う諸課題への取組みに対しては、柔軟な窓口の対応を期待する。ただし、生活環境の改善という意味では、違った側面でアプローチ(市町を超えた広域でのゾーニングによる住環境地域の提供等)が可能ではないかと考える。

騒音区域における対策を行なうことは当然であるが、飛行コースではあるが騒音区域ではない地域においても飛行コースや高度が遵守されず、騒音が発生し住民の苦情が多く寄せられています。こうしたところに対しても何らかの対策を行なっていただきたい。

騒防法第1種区域の住宅防音工事助成、隣接区域対策助成、谷間対策事業助成、学校防音工事助成及び共同利用施設助成など、各種助成制度の恒久化及び拡充。

1. 航空機による電波障害について、地上デジタル放送移行後も引き続き確認作業を行い、住民の相談窓口を設置し、必要に応じて対策を講じること。
2. 航空会社の低騒音機導入の促進など、積極的な空港の低騒音化。
3. 現行の周辺対策交付金と同様の制度を創設し、周辺市町が行う騒音対策、環境整備などに対しての事業財源を補てんする。
4. 周辺市町が独自に行っている環境対策、助成制度にはそれぞれ違いがあるため、平準化または統一することが課題。

航空機騒音対策については、環境省の環境基準(75W)では騒音下住民は誰一人として現行の対策に満足しておらず、航空機材の向上により低騒音化されたとはいえ、単発的な高騒音には我慢しがたい実情にある。そのため、内陸空港ゆえの、深夜発着規制は引き続き堅持し、更なる騒音対策も要望する。そして、騒音評価値のWECPNLがLdenに変えざるを得なかった原因、理由について、更に、Ldenにすることでどのようになるのかの住民説明が必要です。Ldenが逆転現象を解消するだけでは、住民が求めている生活に支障をきたさない騒音基準を表す単位とは認められず、住民の感覚が反映される更なる基準値への改正を求める。また、町の中心部が騒音下となっており、広大な移転跡地があるため、除草等により適切に管理をしているとはゆえ、住民の生活環境には大きなマイナス(人家がない、人がいない、明かりがない)となっている。この状態は、町の努力により解決できるものではなく、空港の位置決定や建設を実施した国と、空港を運営、拡充している空港会社も町とともに責任を持って住民の生活環境の向上を探求していかなくてはならない。

航空機騒音による障害の防止、環境対策については、空港周辺地域との合意に基づく共生策における約束事項の遵守が必要である。

## 9. 空港の現況及び今後の空港の整備及び運営に係る今後の見通しについて

### 回答

現在行われている、国際化を前提とした羽田空港再拡張事業の早期完了が望まれる。首都圏においては、羽田空港の再拡張・成田空港の滑走路延伸後も引き続き、航空需要に対して、航空容量が逼迫している状況であり、今後、首都圏の航空容量の増加への様々な対応策を検討すべきである。

2010年の羽田発着枠の拡大に備えて、現在小型機駐機場と共用しているスポットを定期便の使用できる専用とした。当空港は、北海道で2施設しかない小型機燃料のアビガスを提供で、利用も盛んであり小型機専用の駐機場を設けたい。場周道路・保安道路の劣化の解消、場周柵の老朽化解消、基本施設の老朽化及び劣化による滑走路・誘導路の嵩上げに取り組む。

#### 1 現況

旭山動物園を含め旭川圏の豊富な観光資源へのアクセスが評価され、利用客も右肩上がりに増加している。H18年には、韓国アジア航空が就航し国際空港として、道北観光のゲイトウェイとしての役割が高まっている。

#### 2 今後の見通し

① 厳しい経済情勢や不安定な国際情報、路線の競争激化など、空港を取り巻く状況は引き続き厳しいですが、本市としては関係機関と連携を図りながら、旭川空港の安全の確保、利便性の向上に取り組む。

② 主要路線である東京線については、新規航空会社が参入し、競争が一段と厳しくなるが、早朝便の運航などダイヤの充実、運賃の低下などにより利便性が高まることから、市民の利用や観光客の増加も期待される。

③ 国際チャーター便の継続運航に向け、プロモーション活動や要望をするほか、特に台湾便については、運航会社や関係機関に向けて、トップセールス等の働きかけを継続して実施し、定期路線の開設をめざす。

#### 空港の管理収支(神戸市の特別会計で区分経理)

空港整備(用地・施設)にかかる起債償還本格化の中での収支均衡が課題

- ⇒ ・路線・便数の充実による着陸料収入の確保と支出の抑制  
・沖縄線着陸料減免継続のあり方

- ・国内の空港整備が進んだ結果、航空ネットワーク形成上、重複・競合関係が見られるところもあり、今後、整備から運営面を含めて機能分担などの整理・見直しは避けられないと考える。
- ・現在、空港や航空ネットワークは国民生活に欠かすことのできない交通施設や手段となっており、見直し等に当たっては市場原理のみに流されることなく、国土及び地域の基盤インフラの視点で考える必要があると考える。
- ・このような視点から、関西国際空港についても、内陸乗り継ぎ機能を備えた、国際拠点空港としての役割を真に果たすことができるよう、空港整備等への重点的な予算配分をお願いしたい。

中部国際空港について、本年6月に発表された国土形成計画(全国計画)にあるとおり、国際拠点空港としてふさわしい路線の開設や増便を推進しつつ、国際貨物も含めた需要動向をふまえ、完全24時間化を推進し、フル活用ができるよう空港機能の充実を図っていきたいと考える。

空港の整備に関しては、当面、施設老朽更新等の整備が中心となる。

・地方管理空港および国設置地方管理空港における次の経費に係る財源措置の拡充が図られることが望まれる。

- ① 除雪費及び除雪機械等購入に要する経費
- ② 消防設備及びハイジャック防止設備に要する経費
- ③ 制限表面の確保に要する経費
- ④ 照明灯器の更新に要する経費
- ⑤ 周辺環境整備事業費に要する経費
- ⑥ 駐車場の増設に係る経費及びターミナルビルの用地補償に要する経費
- ⑦ 離島空港の旅客ターミナルビル建設経費

・国直轄事業費負担金は直轄事業(国際航空輸送網又は国内空港輸送網の拠点となる空港、及び共用飛行場に係る新設工事等)が全国的視野のもとに国家施策として実施されながら、地方公共団体に対して個別に財政負担を課すものであるため、廃止することが望ましい。

・航空路線の維持・確保に関してであるが、航空各社においては、昨年来、燃油高騰などに伴う路線収支の悪化を理由に、地方航空路線の休止、減便など路線見直しの動きが続いている。

このまま減便や路線の休廃止が続くと、北海道にとって本州と結ぶ唯一の高速交通網である航空ネットワークの利便性の著しい低下や本道観光産業への影響が懸念されるところであり、大きな危機意識を持っている。

道としては、「北海道航空路線維持・確保等連絡会議」で検討・協議を行うほか、各空港の利用促進協議会においても、国の交付金制度や道の支援策を活用し、空港同士連携するなどして利用促進に取り組むなど、道内各空港の利用促進に向けた取組を積極的に行い、航空各社に対して、航空路線の維持に特段の配慮をするよう要請していきたいと考えている。

着陸料等の収入は、機材の小型化や就航便の現象により減少している状況にある。しかし、空港の整備については、多大な経費を必要とすることから国の補助制度等を活用し、計画的な整備を実施していく方針である。特に、今後施設や設備の老朽化が見込まれるため、施設の計画的な維持更新を行うことが大きな課題と考えている空港の運営については、空港管理者だけではなく航空事業者や関係事業者と共に利用者の方の利便性の向上に取り組んでいきたいと考えている。また、収益性の向上のため、利用者増に向けた事業の検討及び実施に取り組む方針である。

いわて花巻空港では、平成21年春の供用開始を目指し、現在、新旅客ターミナルビルの新築移転など新空港ターミナル地域の移転整備を進めているとことであり、また、平成23年の平泉文化遺産の世界遺産登録を見据え、また、近年増加している国際チャーター便に対応するため、平成16年度以降整備を休止していた平行誘導路整備を再開する方向で検討を進めているところです。平行誘導路整備が完了すれば、空港整備は一段落しますが、その機能の維持のために、今後、改良再投資が必要となってくることから、空港設備の機能維持についての財政支援措置(補助)の充実をお願いします。

○ 福島空港は、平成5年3月に開港してから15年が経過し、滑走路、航空灯火、空港車両等の施設、設備の老朽化が進み、今後経年劣化による更新、修繕が必要になってくるが、一方、県の財政運営が厳しい状況の中、更新等にかかる費用を抑えながら、より長く、安全に施設を使用することも大きな課題となっている。

このため、効率的な維持管理の実現と更新等事業の実施、及び更新等事業が特定の時期に集中しないよう平準化を図るため、中長期的な「空港施設維持管理計画」を策定し、施設管理のリスク低減と長期的、戦略的な投資の最適化を行うとともに、的確なメンテナンスにより施設、設備を安全に長く使用する「予防保全」についても、検討を進めている。

○ 空港運営には、多くの機関が関わっていることから、お互いに連携し、効果的、効率的に運営していくことが重要である。

○ 日本航空が福島空港からの路線撤廃を国土交通省に届け出たことにより、今後の空港運営に重大な影響を与えることから、空港機能を維持するための対策が緊急の課題となっている。

・富山空港では、国内線は、これまで羽田便、札幌便、福岡便、関西便、沖縄便のほか、小型機により各地と結ばれてきたが、利用状況の低迷などにより航空会社の路線見直しが進められ、現在は羽田便、札幌便が定期便として運航されている。

・国際線については、ソウル、ウラジオストク、大連、上海と結ぶ定期便に加えて、台湾からのチャーター便が近年多く運航されるようになってきている。

・一方、高速自動車道路網の整備や新幹線の整備が着実に進められており、平成26年度末には北陸新幹線が金沢まで開業されることが予定されており、本県の交通体系に劇的な変化をもたらすことが想定される。

・このような状況の中で、空港を取り巻く環境の今後の変化を見つめ、新幹線と航空路線がそれぞれの特性を生かしながら、両者があいまって高速交通ネットワークを形成し、県民や県外・外国からの訪問客の高速交通利用の選択肢を確保していくため、「富山空港の利用促進に関する検討会」を設置し、富山空港の将来のあり方、活性化の方策についての検討を行っている。

整備面に関しては平成17年に空港の大規模修繕を行い、運営面に関しては航空事業者の誘致などの取組みをしている。今後も防災拠点としての役割を果たしながら、エアポートセールス等の利用促進を進めていきたい。

#### 【岡山空港】

航空機燃料の高騰による運賃の値上げ、あるいは人口の減少により、今後、航空機利用者の減少、エアラインの運営も厳しくなり、地方路線の切り捨ても予想されるが、今後も、現路線の維持だけでなく、増便及び新規路線の就航を目指して利用促進を展開するとともに、エプロン等の施設整備による高機能化を推進してまいりたい。各空港の収入の大部分は着陸料が占めているので、エアラインの経営安定や路線の維持に対して国も何らかの対策ができないものか。

地方空港であることから今後も利用者数に飛躍的な伸びは想定しがたいため、設置管理者である県が空港基本施設などの機能を確保しながら、引き続き運営していくことになろうかと考えています。

大分県央飛行場においては、これまで空港の整備及び運営について、必要に応じてその都度取り組んで来ており、今後予定している大規模な整備計画等ありません。

#### 1 空港の現況

##### (1) 定期便利用状況

利用者の利便性を確保するため、運航路線・ダイヤの見直し変更、運賃割引等を実施してきたが、人口減少、交通機関間の競合激化等に起因して、定期便の利用者数は減少が続いている。このため、運航事業者は極めて厳しい経営を強いられており、県の支援を受けて運航を維持している。

##### (2) 空港運営管理

安全安心確保を最優先課題として、関係機関との連携により巡回警備、施設の日常点検、保安訓練・研修等に努めている。

#### 2 空港施設の整備・運営の今後の見通しと考

現行維持管理費の高額負担に加えて、これから安全確保対策として絶対欠かすことのできない基本施設や保安施設の更新等の時期を迎えるが、いずれも高額に上るため、県のみでの負担は非常に厳しい状況にある。健全な空港運営確保のため、その他飛行場に対しても地方管理空港並みの支援措置をお願いしたい。

・羽田空港再拡張後の昼間時間帯の国際線について、国際線機能の充実として、ASEAN諸国を含むアジア・太平洋地域の主要都市をカバーすることを視野に入れ就航路線の拡大について検討いただきたい。

・交通分科会答申p8の記述にある首都圏における空港容量は10年後に限界に達することが予想されるとあるが、空港容量のさらなる拡大に向けて検討を行うにあたり、成田空港のみならず羽田空港においても騒音問題に配慮する必要がある。

また、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度からの検討とあるが、容量拡大に見合う交通基盤の整備についても検討いただきたい。

## 10. その他

### 回答

羽田空港については、再拡張事業により、発着枠が約10万回／年拡大することから、国内交通ネットワークの充実を図るほか、昼間時間帯(6時～23時)において、国際旅客定期便を就航させることとし、それに3万回／年を当てることとしている。

しかし、国際線枠を拡大することについては、既存の地方国際路線への影響や、国内路線発着枠の拡大の抑制が懸念される。このため、羽田空港の機能強化にあたっては、既存地方国際路線の維持・充実に十分配慮なされるよう求めたい。

次の事項について、適切な措置を講じられるよう要望する。

- 国際線・国内線の乗継ぎ利便性向上に向けて、航空ネットワークの充実を図ること。
- 燃油高騰等に対する地方路線維持のために十分な対策を図ること。
- 空港整備財源について、一般財源の拡充を含め十分な確保を図ること。
- CIQ体制の確保充実等、一般空港の更なる国際化を図ること。
- 地方空港における管理経費の国庫補助の拡大
  - ・ 除雪及び融氷施設に要する経費
  - ・ 消防施設及び保安整備に要する経費
  - ・ 制限表面の確保に要する経費
  - ・ 照明灯器の更新に要する経費
  - ・ 周辺環境整備事業に要する経費

#### 航空行政に関して

- 1 燃油価格の高騰により地方路線を中心に不採算路線を廃止・減便する動きが出ている。航空路線を地域の高速交通の柱と位置づけ、住民生活の向上や地域振興に取り組んでいる地方にとっては憂慮すべきことである。  
特に地方路線について言えば、地元も航空交通の利便性を享受するだけでなく、公共交通機関である航空路線を支えていく当事者意識をもつ必要があると思うが、航空会社側も路線の廃止・減便を検討する場合、いきなり最後通告みたいな形で表明するのではなく、航空会社と当事者意識を持つ地元が共通の土俵に上がり、路線利用の立て直しを図る機会があってもいいのではないかと。また、単に、単一路線の収支のみで判断されるのではなく、地方には、航空路線に対する地元住民・企業の期待や、地域の交通利便、他の路線も含めたネットワークの確保といった地元の事情もあるので、総合的に判断することがあってもいいのではないかと。
- 2 航空会社の運航コスト削減や航空機利用の利便性の向上を図るため、国には、飛行ルート・飛行時間の一層の短縮化を進めて頂きたいと考えている。ルートの短縮は、CO2の削減など環境負荷の低減にもつながる。
- 3 最後に、羽田空港の再拡張後に増加する発着枠についてであるが、各地方にとって、羽田空港との航空路線の維持・拡充による利便性の確保は、地域振興を図るうえで重要な問題である。今回の羽田の発着枠の増加は、地方と羽田との間の運航頻度を高め、航空の利便性を向上させる大きな機会であると考えている。したがって、発着枠の配分にあたっては、国内線の配分が国際線に圧迫されることのないよう、更には国内線の中でも幹線路線に偏ることなく、地方路線への優先配分に十分配慮して頂きたい。併せて、羽田空港は国内のハブ空港となっていることから、羽田便の旅行需要の一層の喚起や利用者の利便性の向上を図るため、乗り継ぎ割引制度の導入・拡充を進めて頂きたい。

・空港は、広域的交通ネットワークを形成する主要な社会資本であり、その整備、運営にあたっては採算性のみで判断することのないよう配慮されたい。

#### 【岡山空港】

現在の空港ターミナルでは、近年の利用者の増大、あるいは新規国際路線の就航に対して、関連設備が追いついていないことが現状である。ビルを管理している第3セクターの運営状況も厳しいので、設備等の整備に対する有利な支援制度、融資制度などを検討していただきたい。

- ・羽田空港再拡張後の昼間時間帯の国際線について、国際線機能の充実として、ASEAN諸国を含むアジア・太平洋地域の主要都市をカバーすることを視野に入れ就航路線の拡大について検討していただきたい。
- ・交通分科会答申p8の記述にある首都圏における空港容量は10年後に限界に達することが予想されるとあるが、空港容量のさらなる拡大に向けて検討を行うにあたり、成田空港のみならず羽田空港においても騒音問題に配慮する必要がある。
- また、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度からの検討とあるが、容量拡大に見合う交通基盤の整備についても検討していただきたい。

空港会社の完全民営化に伴う外資規制については、安全保障上の観点からも必要であるものと考えております。

首都圏機能の強化のみに力点がおかれ、都市と地方の格差はますます拡大の一途をたどっています。施策の貧困はやがて国をも疲弊させかねません。見識ある議論を望みます。