

国際拠点空港に関する意見照会について

1. 意見照会団体

- (1) 関係省庁（※関係部署に対し、アンケートを行ったもの。）
 - 法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、警察庁
- (2) 観光業界
 - 社団法人日本旅行業協会
- (3) フォワダー業界
 - 社団法人航空貨物運送協会
- (4) 周辺市町村
 - ①成田空港：成田市、富里市、多古町、芝山町、横芝光町、山武市、栄町、神崎町
 - ②関西空港：泉州市・町関西国際空港対策協議会
 - ③中部空港：岐阜県、三重県、名古屋市、常滑市
- (5) 周辺関係団体
 - ①成田空港：成田空港地域共生委員会、成田空港対策協議会、成田商工会議所、成田空港騒音対策地域連絡協議会
 - ②関西空港：関西国際空港全体構想促進協議会
 - ③中部空港：社団法人中部経済連合会名古屋商工会議所

2. 意見照会期間

平成18年11月20日～平成18年12月8日

3. 意見照会事項

- (1) 今後の国際拠点空港のあり方に関する関係団体としての考え方
- (2) 国際拠点空港を活用した関係団体としての地域振興策に関する考え方（地方公共団体のみ）
- (3) 国際拠点空港の完全民営化に対する関係団体としての考え方
- (4) 国際拠点空港の完全民営化に係る懸念、課題等の解決策に関する関係団体としての考え方
- (5) 国際拠点空港に対する関係団体としての支援のあり方に関する考え方（地方公共団体のみ）
- (6) 国際拠点空港を活用した今後の関係団体・企業としての戦略に関する考え方（観光業界・フォワダー業界のみ）
- (7) 懇談会での議論への要望

国際拠点空港に関する意見照会における意見

①今後の国際拠点空港のあり方に関する関係団体としての考え方

関係省庁

- ① 当局においては、国際拠点空港を含む国際線が発着するすべての空港において厳格かつ円滑な出入国審査に務めているところであり、引き続き、関係省庁と連携し、厳格かつ円滑な出入国審査に努めることとしたいので、国際拠点空港を含めて施設の整備や改修、あるいは新規路線の就航等状況の変更がある場合には、前広に情報提供をお願いしたい。特に、施設面について、出入国者数の増加等に伴う改修や新規施設の計画に当たっては、上陸審査場等のスペースの十分な確保をお願いしたい。
- ② 現在まで、成田国際空港をはじめとする主要空港において、特段支障をきたすことなく業務を実施しているところであるが、今後とも、円滑な業務の遂行について、協力体制の構築にご尽力いただきたい。
- ③ 拠点空港の強化について
国際拠点空港の充実・強化により、拠点空港と地方空港の役割分担や業務の仕分け・集約が促進されることを期待します。
- ④ 警備の強化について
旅客の警備についてはかなりの配慮がなされておりますが、航空貨物の取扱い場所（上屋等）については、入口のチェックのみであり、内部における各施設の出入りはかなり自由であることから、他者の荷口への手出しが比較的容易な状況にあります。
国際拠点空港のあり方として、他の空港に増して貨物地区の警備・監視が強化されるべきと考えます。
- ⑤ 体制について
法律に基づき業務を実施しており、国際拠点空港のあり方によって、今後も体制自体が変更されるものではないと考える。ただし、民営化にあたっては、事前に話し合いの場を持ち、業務の実施に支障をきたさぬよう配慮されたい。

	<p>⑥ 空港施設の賃貸料について 民営化された後の空港の経営状態により、施設の賃貸料等への影響がないよう配慮されたい。</p>
<p>観光業界</p>	<p>① 成田・羽田両空港間のアクセスの問題への取り組みを緊急課題に。 リニア構想によれば、両空港間を5分で繋ぐことが技術的に可能としている。 実現すれば、両空港間はターミナル移動に等しく、成田・羽田併せてのメトロポリタン空港となり、顧客の利便性に大いに寄与する。</p> <p>② 2009年末に供用が予定される羽田第四滑走路完成後は、羽田の国際化を推進し、特に近距離国際線とチャーター便の発着枠は大幅に緩和すべきと考える。</p> <p>③ 成田空港暫定滑走路延長問題解決の上、さらに新規滑走路建設により国際基準を満たした空港とすべきである。</p> <p>④ 成田及び羽田空港は国際競争力の点からも早急に環境整備のうえ、24時間離着陸可能空港とすべきである。</p> <p>⑤ 中部国際空港をハブ空港として北海道・東北、日本海地域の各地方空港と路線開設。 関西国際空港を海外へのゲートとして中四国・九州各地方空港との路線開設を図る。</p> <p>⑥ 現在官民を挙げて推進しております、VJCにおいて、成田、関空、中部等国際空港は、最も基本的な環境整備にあたります。また常に近隣諸国との競争にさらされているのも現実です。</p> <p>⑦ やはりアジアにおいては、シンガポールなど国際交流を国の柱にすえている国をお手本に、国の顔・玄関口としての側面、アジアのハブとして機能を考慮し運営・管理お行って欲しい。</p> <p>⑧ インバウンドの立場では、お客様とのお出迎えを行う重要な拠点であり、スムーズなミート、チェックイン、天候等の変化に機敏に対応出来る、施設であって欲しい。 残念ながら本年初頭の雪による成田空港の混乱は、航空会社、イミグレ、旅行会社、空港管制塔、リ</p>

	<p>ムジンバス・京成スカイライナー等交通機関等それぞれのファクターが連携が取れず、混乱の要因となったので、今後、指揮命令系統のしっかりした、緊急体制が望まれる。</p> <p>⑨ エンターテイメント性</p> <p>⑩ 旅行者に優しい構造 現在は規制が強い：客待ちバス、ハイヤーが停車できない。出迎えボードさえ規制されている。</p> <p>⑪ スムーズでフレンドリーなイミグレーションの実現 現状：時間がかかりすぎる、ブースが少ない、笑顔がない、挨拶もない。</p> <p>⑫ 空港内の飲食や買い物が高い 出店の権利金が高い</p> <p>⑬ IT環境の整備：空港内のどこでもインターネットができる</p> <p>⑭ 省庁間など行政の一本化が望ましい 空港会社が全ての空港関係業務を各省庁から業務受託して利用者優先の考え方を徹底する。</p> <p>⑮ 可能な限り空港施設利用税を低減化して頂くことを期待します。 また玄関口として訪日外国人旅行者にとって可能な限り有効な情報提供スペースを設けて頂きたいと考えます。</p>
<p>フォワード業界</p>	<p>① 当社は Logistics Service Provider として、単に航空機搭載手続きに留まらず付帯するあらゆる物流業務に従事しております。特に、旧来航空会社の業務範囲であったULDパレタイズ作業については、安全輸送を目的とし近年益々自社比率が高くなってはおりますが、スピード・コスト等の国際競争力を考慮すれば、可能な限り空港内施設もしくは隣接する施設で行われる事が望ましいところであります。また、国交省における「RA制度」や、関連省庁が連携して取り組んでいる「日本版C-TPAT」導入に向けて、倉庫や運送途上のセキュリティー強化が課題となっており、空港内、又は空港に隣接した高機能倉庫の確</p>

保が必要です。しかしながら、成田空港を例にとると、予想を上回る貨物量の増加に伴い空港内貨物施設の狭歪化が進み、当社においても空港から5KM程度の距離にある空港外施設を、自社で整備しているのが実態であります。現在、2009年開港を目指し羽田空港国際化が推進されておりますが、都心に立地しているが故に、空港内は無論のこと周辺に十分な広さの施設を確保することが非常に難しくなっております。

② 国際拠点空港として当社が期待することは、空港内に十分な物流施設を備えて頂くこと、もしくは、空港周辺に十分な物流施設用地が確保されていること、合せて、それらの施設と空港・消費地とを結ぶ道路インフラが整備されていることであります。

③ 航空貨物を取り扱う観点から申し上げますと、国際拠点空港としての成田空港には、貨物の取り扱いの観点から、非常に多くの問題点が存在します。しかし、長い歴史から簡単に解決を求める事は困難であると理解しますが、日本全体の60%近い航空貨物物量を取り扱う主要国際空港である事から、行政、政府として更なる貨物取り扱いがスムーズにゆく様に最大限の努力を御願ひしたいと考えます。また、空港ユーザーとして弊社からの期待事項は、短時間で空港外地区から搬入された貨物が取り卸しが成される事、天浪三角地の総合開発（航空貨物取り扱いフォワーダーの参入が可能な大規模開発）による貨物施設の機動性の確保、懸念事項としましては周辺住民との騒音問題から、深夜、早朝のフライト発着ができない事で、特定の時間に貨物取り扱いが集中しすぎる事から、貨物取り扱いの混雑度が更に増すとの懸念、及びB滑走路の2,500m化に伴うフライト増便から、更に貨物取り扱い合計物量が増大し、貨物取り扱い混雑度合いが増す事です。我々、フォワーダーが考えます成田空港に対する課題としましては、期待の部分でも記載しました、天浪三角地の総合的開発（千葉県企業庁が進めている開発事業を更に拡大させた形態にて）から、総合物流業として、総合保税地域としての成田空港内貨物施設の位置付けから、早期の開発を進めて頂きたいと考えております。

④ 地方空港の国際化については、狭い国土での友好配備を考え民間業者にとっての多重投資とならない様、十分な配慮をお願いする。

世界の空港に比べれば、2本の滑走路（成田においては1本は3,000mに満たない、中部においては将

	<p>来的には2本になるであろうが未だ1本)では、将来的に太刀打ち出来なくなるのではと思います。世界の空港は少なくとも4,000m級の滑走路を複数持つ。</p>
<p>周辺地方公共団体</p>	<p>【成田市】</p> <p>① 空港と共存・共栄していくための地域振興、共生策等の実施。</p> <p>② 平行滑走路2500m化により、一層劣悪な環境となる本来計画予定地に残された地権者の方々との用地交渉。</p> <p>③ 「新東京国際空港公団民営化に関する覚書」の履行が課題。</p> <p>④ 市町村合併等により成田空港圏自治体連絡協議会が新たな枠組みとなったため覚書の第7項に基づき、完全民営化前における改めての覚書の締結。</p> <p>⑤ 内陸空港の宿命でもある騒音対策をはじめとする環境対策の適切かつ確実な実施と法的担保。</p> <p>⑥ 今回の暫定平行滑走路北側への再延伸により、新たに移転区域にはいる方もいるが、多くの住民は今後も住み続けることとなる。今後も住み続ける住民のためにも、騒音対策、地域振興策など生活環境の保全に十分配慮すること。</p> <p>⑦ 騒音評価方法について、住民が不利益を被ることの無いよう、国際的にも整合性のある評価方法への変更、住民の感覚と乖離のない適正な基準値とすること。</p> <p>【芝山町】</p> <p>① 成田空港は日本の国際拠点空港の核とした地位をなしており、北総地域経済の発展に大きく寄与してきた。その中で、早期の完全空港化と安全で安心な空港の構築は周辺住民に対する義務であり、国、空港会社をあげて実施すべきである。</p> <p>そこで、内陸空港であることを考慮した騒音対策（体感騒音と騒音対策基準との隔たりの解消等）の実施、空港周辺の均衡の取れた発展や地域振興のための情報と資金を提供し、地域住民から、国策、地域振興策に積極的な協力が得られるような施策が必要。</p> <p>【富里市】</p> <p>① 成田空港は日本の玄関口として、日本の経済活動等において重要な地位をなしており、早急な完全空港化が求められる。</p>

そうした中、国際拠点空港として発展していくに伴い、空港施設等の機能がより充実し、首都機能との直結性が高まることは望ましいことだが、それにより周辺自治体住民が取り残されることがあってはならず、空港周辺自治体の均衡ある発展のための地域振興策が必要である。

【横芝光町】

- ① 首都圏に位置し、航空需要の高い国際拠点空港の核（日本の表玄関）として、早期完全空港化に期待する。
- ② 国・県・N A Aの空港の南北間に対する諸施策に顕著な差があり、均衡ある発展が図られていないので今後の積極的な対応を期待する。

【山武市】

- ① 国際空港都市（30万人）としての基盤を確立するため、空港圏による市町村合併を推進する。
- ② 「民営化に関する覚書」の着実な履行。

【多古町】

- ① 国際拠点空港としてもつ旅客数、貨物量、国際性などの特性を空港内エリアに限定することなく、空港周辺市町へバランスの取れた波及効果を高めるため、施策を講じるべきと考える。
（・旅客の誘致 ・貨物物流関係施設の整備 ・空港外トランジット対応施設の整備 等）
- ② 地域住民が空港の利便性をより簡便に享受できる地域と密着した空港であるべきと考える。
（・ゲート検問の簡略化 ・国内航空路線の拡大 ・免税特区 等）

【栄町】

- ① 発着回数の増加圧力（騒音環境問題等）への懸念
- ② テロ等有事発生率増加への懸念（万全な対策）
- ③ 伝染病発生率増加への懸念（万全な対策）
- ④ 地域産業発展への期待
- ⑤ 観光産業活性化への期待

⑥ 交通アクセス整備の充実、定住人口、観光客などの流入による賑わいの創出への期待

【神崎町】

- ① 成田空港の施設は国際拠点空港としては、国内外の航空会社のニーズに十分に応えられている状況ではないと考えられます。暫定滑走路の北延伸が決定され、工事の完成、供用開始は、地域の経済活動にも大きな影響を与えるものであり、早期完成を期待します。

しかしながら、完成後は航空機の発着回数が年間20万回から22万回に増加することとなり、空港周辺の地域住民の暮らしを守るため、引き続き標準飛行コースの遵守などの安全確保対策に努めていただきたいと考えます。

【泉州市・町関西国際空港対策協議会】

- ① 関空建設の基本理念を踏まえた事業の円滑かつ確実な推進

現在、アジアで大規模国際拠点空港の整備が進んでおり、熾烈な空港間競争が繰り広げられている。こうしたなか、将来に亘り、関空が人・モノ・情報の交流拠点として、地域に活力を生み出していくためには、関空2期事業が円滑・確実に進められることが必要。

その際、「地域と共存共栄する空港づくり」という基本理念に合致するよう、関空2期事業の推進にあたっては、空港周辺地域との均衡ある発展に十分留意し、関空の発展が地域産業の振興や雇用の創出など地域の活性化につながっていくよう配慮する必要がある。

- ② 空港機能の拡充と利便性の向上

関空の特長のひとつである「際内乗り継ぎ」機能を充実させるよう、国内線ネットワークの更なる拡大を進め、空港利用者の利便性向上が図られるよう期待する。

【岐阜県】

- ① 岐阜県、北陸地方、長野県方面からの空港利用については、鉄道、道路ともにアクセス整備がまだ不十分な状況である。中部国際空港が中部圏における国際拠点空港としての機能を十分に発揮するには、アクセス状況向上のための具体的方策についての議論が必要であると考えます。

【三重県】

- ① 平成9年3月に中部新国際空港推進調整会議が発表した「アクセス整備方策案」も踏まえ、海上アクセス事業を県内の空港に代わる重要な社会基盤として位置付け、その充実を図ることを促進してきた。

現在就航している三重県と中部国際空港を結ぶ海上アクセスは、空港への時間短縮や乗り継ぎ利便性の高さなどから、多くの方々に利用され好評を得ており、三重県の観光振興、集客交流にとっても高いポテンシャルを持っているものと考えている。

このようなことから、中部国際空港は三重県にとっても重要な社会資本であり、中部国際空港がより一層の国際拠点空港としての機能を強化し、国内外からの利用者の増大や空港を訪れる方々にとっても魅力ある空港としての発展を期待している。

海上アクセス定期便の開設状況

津 ルート（平成17年 2月17日就航）

四日市ルート（平成18年 4月 1日就航）

松阪ルート（平成18年12月20日就航）

- ② 中部国際空港会社においては、航空機騒音をはじめとする環境対策への対応がなされているが、今後、中部国際空港を利用する航空機の増大に伴い、各種の環境対策等への更なる適切な対応が必要と考えられる。

【名古屋市】

- ① 中部国際空港は、昭和60年、名古屋市、岐阜、愛知、三重の各県、名古屋商工会議所、中部経済連合会により（財）中部空港調査会を設立し、調査・検討を開始してから約20年を経て、平成17年2月に開港した。

開港後は、中部国際空港株式会社とともに地域一丸となって、空港の利用促進等に努めている。

名古屋市も参画した空港周辺関係団体等により、平成7年に設立した中部新国際空港推進調整会議においてとりまとめた「中部国際空港の計画案」において、将来、2本の滑走路が必要であるとしている。

- ② また、中部国際空港への道路・鉄道・海上アクセスについて、「アクセス整備方策案」としてとりまとめており、特に鉄道アクセスについては、2本目のルートとして、「将来の航空需要の動向等を勘案

	<p>しつつ、西名古屋港線を延伸し、新空港へ至る鉄道について、その整備に向け検討を進める。」としている。</p> <p>現在もこの基本的な考え方に変わりはないという認識である。</p> <p>③ 中部国際空港の2本目の滑走路等の実現は、かなりの時間を要することとなるので、今のうちから国のご理解、ご支援を願いたい。</p> <p>【常滑市】</p> <p>① 空港が立地する地方公共団体としては、「空港との共生」が最重要課題と認識いたしております。共生とは、地域が空港を育み、空港が地域を発展させるといった相互補完の意味であります。</p> <p>よって、空港整備も空港機能の整備だけでなく、地域と一体となった整備が行われることを期待いたします。空港が立地する地域が魅力を持つことは、ひいては空港の競争力の強化にもつながるものと考えます。</p>
<p>周辺関係団体</p>	<p>【成田空港地域共生委員会】</p> <p>① 成田空港は、我が国最大の国際拠点空港であり、たんに日本の“空の玄関”にとどまらず、国際航空ネットワークの結節点として、有効に機能していくことが期待されている。その意味で、国際公共財的な色彩が強く、その成田空港の整備、運営には国家的責務がともなうことを忘れてはならない。</p> <p>② 同時に、成田空港が大規模な内陸空港であるという事実、地域との間に長い軋轢があったという経緯に配慮する必要がある。それに関連して、成田空港問題においては、地域住民も当事者の一員という図式が確立され、今日に至った。地域振興対策も、空港周辺対策も、そこから出発しなくてはならない。</p> <p>【成田空港騒音対策地域連絡協議会】</p> <p>① 空港と共存、共栄するための騒音対策・地域振興策の実施</p> <p>② 平行滑走路完成により供用に伴う騒音対策の見直しの保障</p> <p>③ 内陸空港の課題である騒音測定値の示し方は周辺住民の体感と乖離が内容に改善</p> <p>④ 空港周辺地域の道路網の整備（物流に伴う貨物輸送対策）</p> <p>⑤ 国内便との接続の工夫（成田空港騒音対策地域連絡協議会）</p>

【成田空港対策協議会】

- ① これまで日本においては、アジア諸国の大規模国際空港整備に先駆け、成田空港の他、関西空港と中部空港の整備を行ってきた。アジア諸国は、日本に対抗すべく、国の威信をかけて国際拠点空港を目指した大規模国際空港を整備してきている。こうした状況は、国内外を問わず世界の人や物の流れの中樞になることを目指した国際拠点空港同士の競争の激しさが増していることを示しています。

政府は三位一体改革を進めていますが、この改革は地方分権の推進と相まって、地域に自立を促がし、ひいては、地域間競争によって発展を目指す改革です。つまり、成田空港を抱えるこの地域が地域間競争に勝ち抜くためには、地域自らも空港政策を考えなければならない時代であることを意味しています。

つまり、この地域が自ら成田空港を都市機能の一部と捉えて空港を含めた地域計画を立案し、それを具体的に展開していくことが求められているのです。そのため、成田空港が持つポテンシャルを活用し、空港を含めた地域計画を考える上で、世界トップレベルでの成田空港の整備（空港機能の拡充）は絶対条件であり、地域の自立と振興に必要不可欠であると考えます。本協議会は、成田空港の発展が停滞し、この地域が時代の流れの中に取り残されることを強く懸念し、成田空港を名実ともに真の国際拠点空港とすべきことを改めて強く求めます。

【成田商工会議所】

- ① 成田国際空港は首都圏国際空港であり我が国の国際競争力を左右する最重要な拠点空港であるが、その実情は、他国のそれと比較した場合多くの点で見劣りがする。特に、アクセスについては、大変遅ればせながら成田新高速鉄道の2009年度中の供用開始が決定され、北千葉道路も少なくとも印旛村若萩以東に関しては完成の目処が立ちつつある。併しながら、最重要な圏央道に関しては約10年先には完成するという程度ではっきりとした見通しすら立っていない。観光立国を標榜し visit Japan campaign を展開中の我が国の玄関口のアクセスとして相応しくない。国が決断して他の高速道路とは別格に取り扱い早期の完成を目指すようにして頂きたい。

【関西国際空港全体構想促進協議会】

- ① 関西国際空港は、我が国の国際拠点空港として、また、関西、西日本から世界への 玄関口として重要な役割を担っている。今後も際内乗継機能や国際物流機能を強化し、グローバル・スタンダー

ドにふさわしい空港として、関空を育てていかねばならない。国におかれては、その意義を十分ご理解いただき、引き続き二期事業の推進にご協力を賜りたい。

- ② 関空が、国際拠点空港として機能を発揮するためには、世界各地への充実した国際線ネットワーク、そして全国各地との乗継便の確保が重要である。しかしながら、関空の現状を見ると、北米便の便数がピーク時から半減するなど、航空ネットワークの バランスが損なわれている。関西のみならず、全国の利用者の利便性を確保する観点からも、適切な政策誘導をお願いしたい。
- ③ 促進協を構成する関西の2府7県4政令市は、関空会社に対して出資・貸付を、地元経済界は、出資を行っている。これは国際拠点空港を地域として支え、空港から得られる直接、間接の経済的効果や内外との人的交流などを通じて、地域の発展に資することを期待するからである。
- ④ 政府の重点政策として現在推進中の「観光振興」や「国際物流の強化」などの分野は、関西が有する日本有数の観光資源、優れた交通インフラ、関空の背後地に広がる層の厚い生産拠点群、などを活用することで、関空と相乗効果を発揮し、関西全体に非常に大きな波及効果が得られると考える。
- ⑤ 地元関西においても、関西国際空港全体構想促進協議会における総額7億円規模の 集客・利用促進事業をはじめ、経済界を中心とした国際物流戦略チームの活動、府県連携の大規模観光プロモーションなどにより、関空の交流インフラとしての役割を 高めるべく力を結集しているところである。
- ⑥ 今後、関西圏において、インバウンド振興や国際物流網の構築など、国の施策を重点的に展開していただき、関空の機能向上を通じて、関西全体の発展につなげていただきたい。

【(社) 中部経済連合会、名古屋商工会議所】

近年、社会、経済における国際化は、急速に進んでいる。国際拠点空港のありようは、国際拠点空港が設置される地域における行政や市民など様々なレベルの国際交流や企業活動の国際化の進展に多大な影響を及ぼすことは勿論、わが国の世界における役割、地位に決定的な役割を果たすことになる。

上記の認識の下、今後の国際拠点空港のあり方に関して、中部国際空港について述べる。

- ① 国際拠点空港は、地元の住民や企業にとって便利だけでなく、国内線、国際線を結ぶネットワークの核として、国内各空港や世界諸都市からの利用者にとっても、経済性に優れ、利便性の高い空港であることが必須である。

具体的には、24 時間何時でも、航空会社が希望する時間帯、すなわち空港利用者にとって最も都合の良い時間帯での離着陸が可能であり、また、道路、鉄道等の空港アクセスにおいても、高い信頼性が確保されることが重要である。さらに、国内各地との航空路線が充実していること、世界、特に欧米諸国への長距離路線が充実している必要がある。

- ② 上記の観点からすると、中部国際空港は、当初から 24 時間運用可能とするため、海上に建設されたこと、また、国内線、国際線の定期航空路線を一元的に扱う空港として計画されたことから、わが国製造業の中核である‘ものづくり中部’における企業の国際競争力強化や、昨年開催された愛知万博を契機として活発となった行政や市民など様々なレベルでの国際交流の一層の促進、さらには海外と国内各都市を結ぶ架け橋として、現在政府が全国的に推進している国際観光の拡大にも大きな役割を果たすことが期待される。

さらに、中部国際空港は、日本の中央に位置することから、近年の当地域における幹線道路網の整備もあり、海外航空物流と国内陸上物流を結びつける役割も大いに期待されている。

- ③ 上記の通り中部国際空港は、わが国の国際拠点空港の一つとして大きく飛躍することが可能であり、またそのように期待されているが、一方、中部国際空港の現状は、3,500m滑走路を 1 本有するのみであり、開港 2 年目にして既に朝夕のピーク時間帯における航空機の離着陸数が、滑走路の処理能力の限界に近づいていると聞いている。また、10 月末からは、滑走路の維持作業のため深夜の一定時間帯について滑走路の計画的閉鎖を行っている。

- ④ 今後、主として夜間に希望がある貨物便の増加により夜間のダイヤ設定が難しくなれば、当地域の航空物流の拡大を阻害する恐れがあるし、また、将来予想される滑走路の大規模改修の際には、空港の夜間閉鎖を余儀なくされることも考えられる。

中部国際空港が、利便性の高い国際拠点空港として空港利用者の信頼を得るためには、滑走路上でトラブルが発生した場合もふくめ、常に空港機能が維持されることが必須あり、そのためには二本目滑走路の整備が不可欠である。

空港建設には、10 年前後の期間が必要といわれており、今から取り組んでいく必要がある。国としての計画を明確にし、早急に実現にむけて取り組んでいただきたい。

また、中部国際空港への道路アクセスは、現在名古屋都心からの高速道路が 1 系統あるのみであり、事故発生等による空港アクセスの断絶等が懸念され、今後の航空需要の増大予想とあいまって、空港

	アクセスの確実性についても課題が残されている。空港アクセスの改善についても、国の積極的なご支援をお願いしたい。
--	---

②国際拠点空港を活用した関係団体としての地域振興策に関する考え方

関係地方公共団体

【成田市】

- ① 空港と共存・共栄していくための地域振興策・共生策等については地元住民の意向を取り入れること。
- ② 空港周辺の観光の活性化
- ③ 国内線の充実

【芝山町】

- ① 現在、航空機騒音下地域の発展は物流倉庫等の空港関連企業進出以外に見当たらず、土地利用規制、騒音規制等があり、また、国の空港や周辺対策に対する長期ビジョンが見えないため、宅地開発や生活関連企業の張り付き等定住人口を増やす対策が取れない状態である。それと、反対運動の影響が色濃く残る地域もあり、市町の社会資本整備に遅れをきたしている。多くの住民が、空港と地域が共生から共栄へと考えつつある今、国と空港会社は地域振興の考え方を改め、遅れている空港周辺の整備と社会資本整備を十分な財源を補助し実施すべきである。
- ② 地域振興において、経済活動の根幹である基盤整備は重要であり、成田空港周辺の環状道路や放射道路を含めた道路網の充実が不可欠であるため、整備に必要な財源の創出等が必要と考える。
- ③ また、地域振興を図る上で企業の立地は重要であり、空港周辺地域への企業立地等を推進するため、土地利用規制等の緩和策が必要と考える。

【横芝光町】

- ① 空港周辺地域の振興策の一環として、成田空港に近接していること、及び首都圏中央自動車連絡道のインターチェンジの設置が予定されていることから、その立地条件や交通の利便性を活かしての空港関連企業の誘致をしたいのでご支援願いたい。
他の自治体と比較して、極めて財政力の乏しい当町は、地域振興資源として空港との共生、発展を望んでいるので、より一層の支援策を考慮して頂きたいと考える。

【山武市】

- ① 空港南側の芝山鉄道の延伸を積極的に推進し、空港と九十九里海岸を接続することにより、空港南側の活性化及び都心・空港・九十九里海岸が一体となった地域振興策を推進する。
- ② 空港南側の九十九里海岸を拠点するスポーツ・レクリエーションゾーンの推進。(空港利用客の誘致)

【多古町】

- ① 国際拠点空港を活用した地域振興策を考えるためには、空港及び周辺市町との早急なアクセス整備が必要と考える。
多古町として・・・
(・空港東側からの進入口の増設 ・成田松尾線千代田工区の延伸 ・首都圏中央自動車連絡道の早期整備及びインターチェンジからのアクセス整備)

【栄町】

- ① 観光資源の有機的な連携による多様な空港利用客の受け入れ
- ② 空港関連産業の集積促進施策の展開
- ③ 空港利用客増加による地場製品の育成支援
- ④ ネームバリューを活用した国際会議、研究施設の誘致など

【神崎町】

- ① 観光客はもとよりトランジットやクルーと、地域との関わりを更に深め成田を拠点として周辺自治体も地域連携し、空港利用者の観光・ショッピングを誘致するための方策を検討する。また、貨物の取扱高も年々増加しており当地域を物流の拠点と全国に発信しているところではありますが、更に空港整備とともに鉄道・道路（特に圏央道・千葉北道路）の整備を早急に進めることにより、空港と一体とした地域の活性化が図られる。

【常滑市】

- ① 空港は、人・モノ・情報の交流拠点とも言われます。この交流を空港内だけに留めず、空港周辺地域

	<p>にまで、どのように広げることが出来るか、このことが周辺地方公共団体に問われていると考えます。</p> <p>当市においては、長い歴史と伝統を持つ「常滑焼」というブランドを、どのように観光資源化し、どのように活用していくかが課題であり、空港との連携は不可欠であります。</p>
--	--

③国際拠点空港の完全民営化に対する関係団体としての考え方

<p>関係省庁</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 完全民営化が出入国審査業務に及ぼす影響は明らかでないが、仮に民営化されたとしても国際拠点空港の持つ公共性、公益性を維持し、利益重視のみとならないような施策について検討いただきたい。 ② 国際拠点空港の完全民営化に伴い、営業面にのみ重点を置き、CIQ 業務への支障が生じることとならないよう要望する。 ③ CIQ関連施設について、完全民営化後においても、引き続き、適切に管理・運営されるよう要望する。 ④ 今後とも、円滑な業務の遂行について、協力体制の構築にご尽力いただきたい。 ⑤ 完全民営化になれば、その経営状況が空港の運営に大きく影響を受けることが予想されますが、病害虫侵入の防止を図る観点から、一定の水準を維持し、かつ新たな需要に適切に対応できるよう、空港会社、警備、CIQ等の定期的な打合せ、意見交換が行える枠組みを今後も維持されるようお願いいたします。
<p>観光業界</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 完全民営化のためには、空港会社は、空港施設【滑走路、格納庫、空港ビル、管制塔】の管理体制や、貨物・手荷物ハンドリング、CIQ、出入国審査、機材整備その他で外部委託を含めた競争原理のなかでコスト管理の徹底を。 ② 民営化のなかで現行のレベルの公租公課としての発着料、空港管制使用料等の見直し。 ③ 空港ビル内の施設【レストラン、売店、銀行、休憩施設、】の活性化を図る上でのサービス内容の向上、施設のリニューアル化、加えて顧客サービスの観点から新たなサービス施設（映画館、ホテル、スポーツ施設等）の導入から利用頻度と利便性の改善。 ④ 民営化に関しては、賛成である、やはりサービスの向上は民間の視点が重要。 ⑤ JATAとしては、お客様の接遇など空港機能の一部として、民営化に協力してゆきたい。

	<p>⑥ バリアフリーなど弱者にも優しい施設を期待したい。</p> <p>⑦ 空港を中心とする国際都市としての地域の共存も念頭に、地域活性化を図りたい。</p> <p>⑧ 民営化する限りは、空港会社が主体となって業務を運営する。各省庁に対するいわゆる「場貸し」は行わない。</p> <p>⑨ 旅行会社としては航空機の遅延等に際して添乗員、本社担当社員等にスムーズな連絡体制が組めることを期待します。通常運行時の安全優先とともに台風等の自然災害での危機管理等でお客様に迷惑がかけないことを期待します。</p>
<p>フォワード業界</p>	<p>① 完全民営化に関する懸念としては、空港会社が利潤追求に傾注し不採算部門の切り捨てや縮小に走る可能性があることや、諸料金の値上げ、サービスの有料化が発生し得るという点です。過度なセキュリティ強化によるコスト増などが具体的な懸念です。あくまでも公共施設として、国益と合致した運営が成されるべきであると考えます。</p> <p>② 又、短期的な経営計画に基づく施策が中心となり、長期的な視野による国策が反映した施設拡充や、政策的な空港整備が実施されにくい環境になる可能性を感じます。先に述べた高度なセキュリティ管理を伴った空港整備などは、国策として取組まれるべきであり、国交省主導が望ましいと考えます。</p> <p>③ 逆説的ですが、完全民営化により、柔軟な施設運用や、時代と共に変化する業容に対し的確に呼応したサービス内容や料金体系の変更が期待されます。 当社にとっては、当社の考え方や意見が国益に合致している限り、これまで以上に空港運営に反映されることを期待します。民営化された空港会社との協業や相互補完を図る為に、継続的な改革提案を実施する環境を持つことが課題であると考えます。</p> <p>④ 国際拠点空港が民営化で有っても、国営化で有っても、根本的には大きな違いは存在しないと考えま</p>

	<p>す。しかし、民営化で有ればより民間企業の意見を拾い上げる事が可能であると考えます。これは、成田空港、中部空港、関西空港ともに民営化された状態であり、相当ユーザーである我々フォワードアの意見が反映されていると思います。しかし、空港はあらゆる部分にて、政府の許認可が必要に成り、安全面、セキュリティー面では当然の事ですが、貨物取り扱い、施設、空港内 I n t a c t 等の機動性では、空港の完全民営化に伴い更なる機動性の確保が成される事を望む次第です。</p> <p>及び最も重要な課題（懸念）事項としては、空港の完全民営化が成されても、空港会社には巨額な負債が存在しており、これらの負債が賃貸等のコストに跳ね返る事が非常に懸念事項として掲げる事に成ります。関西空港が政府に求める上下分離方式等も、こうした高コスト体質では重要な課題で有ります。こうした問題では、一民間企業が意見を述べても正直限界が有りますが、しかし極端に高いコスト体質が継続された場合は、今後の国際貿易進展に多大な支障を与える事は間違いなく、この観点、この部分に対する相応な解決策が講じられる事に、期待をする次第です。</p> <p>⑤ 民間企業としての利潤追求はやむを得ないが、国際競争力の強化と長期的な国益を考えた運営を行って欲しい。（国際競争力には適正なターミナル費用等も考慮して欲しい）</p>
<p>関係地方公共団体</p>	<p>【成田市】</p> <p>① 法以上のきめ細やかな対応（騒音対策、財政支援策）</p> <p>② 株主の意向に左右され利潤のみを追求し周辺対策がおろそかになること。</p> <p>③ 着陸料など空港使用料及び施設使用料について、民営化のメリットが周辺自治体に還元できるような仕組みを導入をすること。</p> <p>【芝山町】</p> <p>① 特殊会社として民営化を図っているなか、空港機能の充実だけが突出しているように感じられる。騒音下住民の協力により空港運営が成り立っていることを理解し、騒音下の地域振興や、空港南地域の発展（空港を核とした交通アクセスの構築等）、航空機騒音対策の成田空港バージョン（内陸空港ゆえの画一的でない）での対策を図り、事業実施責任者として住民感情や地域事情を考慮し、空港と地域が共栄していくような会社運営が必要。</p>

【富里市】

- ① 利益の優先ではなく、騒音対策等においても地域住民と合意形成を図り、N A A と周辺自治体が連携し地域振興に取り組んでいくことが重要であるとする。

【横芝光町】

- ① 完全民営化がなされても、内陸空港という特殊性から地域住民の日常生活における騒音被害については何の変化もない。民営化に伴い今後、周辺対策が衰退、減少していくのではないかと懸念が少なからずある。

【山武市】

- ① 完全民営化となることは、当然、株主の意見を尊重することとなるため、利益優先が予想され、これまでの空港周辺自治体の各種騒音対策事業等がなおざりとなること懸念される。よって、国の指導・監督等をどう盛り込むことが課題である。
- ② 地域住民に空港のメリットを享受してもらうため、地域、空港及び航空会社と連携した「空港ふれあい事業」を積極的に推進し地域振興を図る。

【多古町】

- ① 内陸空港としての宿命を背負う国際空港として、その特殊性（騒音等）を十分考慮した民営化を図るべきとする。また、空港と周辺市町との共生を図る観点からも関係市町の株式保有を実現すべきとする。（・騒音対策の充実 ・交付金の増額 等）

【栄町】

- ① 不特定多数株主の登場による利益追求へ傾注することへの懸念
- ② 平成15年に締結した「新東京国際空港公団民営化に関する覚書」軽視への懸念

【神崎町】

① 民営化後も、「地域と共生する空港づくり大綱」に基づく、地域と共生する空港づくり、地域づくりに期待します。

また、民営化による周辺対策交付金の削減が懸念され、自主財源に乏しい自治体では、航空機による騒音対策などの対応が十分にできなくなることが危惧されます。

【泉州市・町関西国際空港対策協議会】

① 公的インフラとして責務を全う

国際拠点空港の完全民営化は、利用者サービスの向上、経営の効率化といった観点から、利点もあると考えるが、空港が公的インフラとしての性格を持っていることから、効率化のみ優先され、地元の自治体との連携といった点が疎遠になり、地元がないがしろにされることがないようにしなければならない。

② また、民営化により経営の多角化が進み、空港による非航空系事業が拡大することによって、地元雇用の創出につながる一方で、地場産業の圧迫につながることもないよう留意が必要。

経営の効率化が追求されるあまり、環境対策がおろそかになってはならない。

【岐阜県】

① 地元自治体や経済界においては、中部国際空港の建設にあたり、関連する国の地方機関の参画を得ながら（中部新国際空港推進調整会議）、「空港計画案」や「アクセス整備方策案」等をまとめた経緯があり、完全民営化を進めるうえでは、まず、こうした計画に基づいて空港施設やアクセス基盤等の経営環境を整え、更なる競争力の向上を図っていく必要があると考える。

【三重県】

① 中部国際空港は、平成17年2月に開港してから、約1年11か月が経過したところであるが、開港後1年で単年度黒字を達成し、18年度中間決算予測でも黒字を予測されており、順調な経営がなされている。

現在も増大する需要等への対応のために必要な施設整備を行うなど機能強化に取り組んでいる。

	<p>空港会社の民営化については、空港会社が国際拠点空港としての機能強化段階であることなどから、将来的な課題ではあるが、まだまだ時間を要するものと考えられる。</p> <p>【名古屋市】</p> <p>① 中部国際空港株式会社の完全民営化については、国際拠点空港としての必要な機能強化が実現された後、経営状況を勘案しつつ検討すべき課題と考えている。</p> <p>【常滑市】</p> <p>① 世界がグローバル化する中であって、国際拠点空港は厳しい国際競争にさらされ、この競争に打ち勝っていくため、完全民営化が必要であるとの議論については、一定の理解は出来ます。</p> <p>ただし、完全民営化されると、株主(受益者)を重視した経営第一で、徹底した合理化が図られる、といった姿がイメージされます。例えば、地域と一緒にイベントをやろうとした場合でも、営業サイドからは、そのイベントの会社にとっての費用対効果が求められといったことが起きないでしょうか。空港は公共施設です。運営会社もその使命をしっかりと認識していただけるとは思いますが、地域との共生について、国が何らかのセーフティネットを考えていただく必要があると考えます。</p>
<p>周辺関係団体</p>	<p>【成田空港地域共生委員会】</p> <p>① 合理的かつ効率的な整備、運営によって、利便性の高い、安全・安心な空港をめざすことが不可欠であり、その意味で、成田空港の完全民営化は当然の帰結と考える。</p> <p>② 懸念があるとすれば、地域との関係。完全民営化された空港が成田空港独走となったのでは、新たな軋轢をもたらすことになりかねない。その場合、空港の周りに地域があるのではなく、地域の中に空港があるという視点に立つべきである。</p> <p>【成田空港騒音対策地域連絡協議会】</p> <p>① 「新東京国際空港公団民営化に関する覚書」の完全履行のための法制化</p> <p>② 空港会社の具体的経営方針の中に、騒音対策・地域振興策の明確化</p> <p>③ 株主の利益追求にかたよることなく地域共生策も十分に実施する</p> <p>④ 共生財団事業の継続</p>

【成田空港対策協議会】

- ① 成田空港は平成14年4月に2180mの暫定平行滑走路が供用された後、平成16年4月より、それまでの新東京国際空港公団から民営化（特殊会社化）された成田国際空港株式会社がその後の空港整備と空港運営を行っています。

本協議会は平成16年の民営化に際して、それまでの成田空港と地域との関係や中部空港、関西空港、羽田空港といった国内の大規模空港や諸外国の大規模国際空港の整備が着実に進められていることを踏まえ、成田空港が民営化を契機に更なる空港機能の向上を図り、国内外の大規模国際空港との競争力を高め、世界トップレベルの国際拠点空港としてその地位を維持し、与えられた使命と役割を果たすよう求めました。その為には1日も早い2500m以上の平行滑走路の整備が必要であり、発着回数についても、地域の合意を得て現在の20万回から22万回へ、さらには30万回へと増やして行くべきとも提言しています。現在、北伸による2500メートル平行滑走路の整備が進められていますが、これができる限り成田空港及び成田国際空港株式会社とこの地域の発展も望めません。

今後、羽田空港の4本目の滑走路が供用され、3万回の国際線枠が開放される時期までに成田空港と羽田空港の明確な役割・機能分担を行いつつ、完全民営化とも密接に関連するところの2500m以上の平行滑走路の整備、発着回数の更なる増加を行うことを望みます。

- ② また、成田空港の利便性を高めるため、成田新高速鉄道及び首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の整備推進を図り、北千葉道路等の交通アクセスの整備も平行的に進めていくべきであると考えます。

【成田商工会議所】

- ① 成田国際空港は、内陸空港であるが故に騒音、落下物等の問題は空港がある限り消滅することはない。若し完全民営化が純民営化を意味するとすれば、株主の要請に基づき過度の利潤追求に走る可能性があり、上述の問題解決のための予算が削られ結果として地元との共生という理念を維持、発展させていくのが難しくなる怖れがある。従って、完全民営化後も純民営化することなく国がある程度（例えば35%）の株式を保有し続けることにより地元の懸念を払拭し杞憂にすべきと考える。

【関西国際空港全体構想促進協議会】

- ① 促進協は、関西の府県政令市、経済界等によって構成されている。これら団体は関空会社への出資団体でもあり、株主としての立場からの考察も必要である。
- ② 完全民営化（上場）にあたっては、会社財務の健全性が確保できているか、将来にわたり利益を得る空港経営の姿が株主に示されているかなどが前提となる。その意味で、関空会社は、今直ちに完全民営化の段階にはなく、当面は、巨額の有利子債務の軽減など経営基盤の安定に力を注ぐことが大切と考える。
- ③ また、地公体にとっては、完全民営化後の空港会社と地域との関わり方、環境対策や地域振興への取組みが担保されているのか、といった点も重要な関心事である。この点から地公体が株式を引き続き保有する是非についても、検討が必要であろう。
- ④ 一方、完全民営化を実現するための一方策として、「上下分離方策」が考えられる。有効な手法の1つと考えるが、その場合は、①地公体が新たな負担を被ることがないこと、②新たな土地保有会社において、確実な債務償還と経営安定化の仕組みが確立されることが、前提である。そのためには、国による何らかの債務軽減策を講じることが不可欠であると考えられる。

【(社)中部経済連合会、名古屋商工会議所】

- ① 中部国際空港は、開港後2年を経たばかりであり、地元経済界としては、当面の課題である就航路線の拡充などによる中部国際空港の経営安定化や、中部国際空港が国際拠点空港として必要な機能を備え、国内の他の国際拠点空港と対等な立場での連携と競争が可能になることが必要不可欠である。
- ② 中部国際空港は、わが国の社会、経済の国際化に必須の社会基盤であり、わが国の国際競争力の維持、強化のために、経済性、利便性において世界レベルの空港である必要がある。
しかし、中部国際空港は、欧米諸国や近隣のアジア諸国の主要空港はもとより、成田、関空に比しても、施設規模が劣っている。
- ③ 中部圏及びわが国の国際競争力の維持、強化のために、中部国際空港が必要な機能を備えること、すなわち、24時間フルに活用できることが必要不可欠であり、そのための2本目の滑走路が必要である。
なお、2本目の滑走路の整備を考えるにあたっては、さらなる利活用の促進など、地域として全面的に支えることはもちろんであるが、国際拠点空港の整備は、国家的なレベルで推進すべきことを踏まえ、

	官民の役割分担を明確化した上で、最大限の財政支援をお願いしたい。
--	----------------------------------

④国際拠点空港の完全民営化に係る懸念、課題等の解決策に関する関係団体としての考え方

<p>関係省庁</p>	<p>① 完全民営化後の変更点や問題点等については、今後の検討において明らかになるものと考えており、現時点で解決策について意見を示すことはできないが、先に述べたとおり、国際拠点空港の持つ公共性、公益性の維持については十分に検討いただきたい。</p> <p>② 空港内の施設面での変更、旅客等に対する空港の利用方法の変更等、CIQに関連するものについては、今後の議論の過程において、前広に情報提供をお願いするとともに、関係官庁と協議したうえ決定していただくよう要望する。</p> <p>③ 施設の改善要望等への対応について 成田国際空港については、荷下ろしから検疫、搬出までの作業を低温下で行うことを可能とする、いわゆるクールチェーンが確保されておらず、そのための施設整備を行うことが求められております。空港の整備が進まない場合、クールチェーンが維持されず、冷蔵品の品質の低下や、食の安全の問題が懸念されます。 民営化により、空港の競争力の向上の観点も踏まえ、このような空港の設備改善要望に適切に対応できるような体制となることを期待します。</p>
<p>観光業界</p>	<p>① 空港セキュリティ関係（出入国時の審査、検疫）における質量ともにその対応力が民間で可能か</p> <p>② 航空事故、自然災害等の緊急時における関係箇所（JR、道路公団、病院）や該当県市町村等の地方自治体との連携の徹底が民間会社で可能か 以上を踏まえて、民営化の際の行政【国】との業務のすみ分けが検討必要。</p> <p>③ サービス向上の観点からは民営化は歓迎であるが、空港という公共性の極めて高い施設としては、国、地域行政と密接に協力し合って、対応すべき事柄も多く発生すると考えます。</p> <p>④ 現在の空港施設地の確保等未だ十分と言えない成田空港などは若干の懸念があるのも現実です。</p>

	<p>⑤ 民間の立場から考えれば、空港の立地条件や今後の将来展望を踏まえ3500m級の滑走路が最低2本+アルファのアジア各国と対等環境を望みたい。</p> <p>⑥ 運営費捻出のための高い利用料金・・・市場原理、競争原理の導入</p> <p>⑦ 省庁間の縄張り争い・・・完全業務委託</p> <p>⑧ 利益優先を迫及するばかりに公益サービスが切り捨てられないようにして頂きたいです。</p>
<p>フォワーダー業界</p>	<p>① 空港内貨物施設の運営に関し、利用者である物流企業の意見を聞く場が創設されることを強く期待します。意見交換の場が設けられれば、当社は積極的にこれに参画し問題解決に向け協力させて頂きたいと考えます。</p> <p>② 極端な事までは望まないですが、しかしコスト面での幾分かの検討が欲しいと思う事は、正直な部分です。フォワーダーに取っては、空港内貨物施設での貨物取り扱いが最も重要な業務処理体制ですが、空港が完全民営化され、こうしたスムーズな貨物処理が最終的には我が国の国際貿易の更なる発展を支援する事でもあり、加えてアメリカ政府が提唱するFTAAPによる経済連携にて、巨大な市場が構築される可能性があり、今後の日本政府の動向にも、重要な影響を与えると考えます。こうした極めて大きな括りを視点にした中で、物事を考え、貿易振興に取って重要な部分を占める国際航空貨物の空港に於ける取り扱いでは、如何なる問題も発生しない事、スムーズな貨物取り扱いが進められる事、及び輸出者、フォワーダー、空港内航空会社輸出、輸入上屋会社、及び就航する航空会社との連携が高度に進められて、初めて大きな効果を生み出すと考えます。</p> <p>従いまして、懸念、課題の解決策として、成田空港では天浪三角地の総合的な開発、総合保税地域開発等が進められる事を期待します。</p> <p>③ 民間企業としての利潤追求はやむを得ないが、国際競争力の強化と長期的な国益を考えた運営を行って欲しい。(国際競争力には適正なターミナル費用等も考慮して欲しい)</p>

関係地方公共団体

【成田市】

- ① 法以上のきめ細やかな対応（騒音対策、財政支援策）
株主の意向に左右され利潤のみを追求し周辺対策がおろそかになること。
着陸料など空港使用料及び施設使用料について、民営化のメリットが周辺自治体に還元できるような仕組みを導入をすること。
上記に対応した法整備（成田国際空港株式会社法第5条の事業範囲の規定、第6条の配慮規定、騒特法第11条の国の援助等）

【芝山町】

- ① 周辺市町の均衡の取れた発展
- ② 内陸空港ゆえの地域の起伏を考慮した騒音対策（W値と体感騒音との格差等）
- ③ 事業者が主体となった空港周辺の長期整備計画の提案と実施
- ④ 成田財特等での事業終結までの支援
- ⑤ 空港周辺市町への地域振興財源の確保（交付金及び特別財源「株譲渡益等」）
- ⑥ 国、空港会社が地区住民より空港の充実に対して意見を導き出せるような姿勢
以上を実施することにより、国が約束してきたことを継続していると言う真摯な姿勢を民営化後も見せてもらいたい。

【富里市】

- ① 完全民営化により利益優先の経営になると、地域振興策の推進など地域との関わりが薄れることが懸念される。
- ② 空港づくりは、周辺市町村との共生づくりであるという大前提を忘れることなく、隅谷調査団が行ったシンポジウム、円卓会議での合意事項や国・千葉県及び周辺市町村で締結した民営化に関する覚書に遵って、経営を行うことが重要と考える。
- ③ また、公共性の確保の観点から国等による一定程度の株の保有も必要と考える。

【横芝光町】

- ① 将来的に株主優先主義になり、自治体軽視になりやしないか。自治体の声を反映させるためにも、また、今後の騒音対策や共生策の継続のためにも県・自治体に株式を優先取得できるよう対応願いたい。

【山武市】

- ① 完全民営化については、まだまだ不透明な点があるため、国・県・周辺自治体による調整及び指導・監督等の機能をもった組織を再構築することが必要と考える。

【多古町】

- ① 完全民営化後も騒音対策、周辺地域振興対策を継続的に行えるよう、国の係り方や法整備も含め将来的な対策継続の確保をすべきと考える。

【栄町】

- ① 平成15年に締結した「新東京国際空港公団民営化に関する覚書」が完全民営化後も引き継がれることが必要不可欠で、これが確実に担保され、履行されることが理解できるような法令等による明確な義務化。

【神崎町】

- ① 空港づくりは地域づくりであるという基本的な考え方で民営化を進めていくことを望みます。
しかし、先にも述べたように空港と地域が一体として発展していくことが望ましいところであるが、民営化によって地域と空港が今までどおりスムーズな連携が継続できるかが懸念されるところであります。

【泉州市・町関西国際空港対策協議会】

- ① 地元との協議・調整の場などの仕組みづくりが必要
完全民営化にあたっては、経営効率化が、騒音や水質保全などの環境対策並びに地元泉州地域との共存共栄策、地域振興に優先されることのないよう、地元との協議・調整の場を確保するなどの仕組みづ

	<p>くりをする必要がある。</p>
<p>周辺関係団体</p>	<p>【成田空港地域共生委員会】</p> <p>① 完全民営化によって、株主の不当な要求が通る、利益優先に走りすぎる、そういった懸念が地域住民には非常に強い。また、成田空港の公共的使命を考え合わせると、株式の上場、運用に関し、なんらかの規制を考えざるをえないのではないか。</p> <p>② 空港会社自身も、完全民営化に際し、企業の社会的責任（CSR）を再確認し、広義に問題をとらえ対応していくことが望まれる。</p> <p>【成田空港騒音対策地域連絡協議会】</p> <p>① 「地域あつての空港」を理念にして経営に当たること</p> <p>② 騒音対策・地域振興策の更なる充実</p> <p>【成田空港対策協議会】</p> <p>① 過去、航空機騒音問題や空港周辺環境対策に関わる課題、共生策については、新東京国際空港公団法の規定に基づいて対策が実施され、民営化後は成田国際空港株式会社法において騒音対策、環境対策、共生策が会社の事業の範囲として新東京国際空港公団法以上に明確に定められました。また、空港周辺地域の生活環境の改善についても新たに配慮規定が設けられ、国は騒音対策や環境対策、共生策の実施について必要があると認めるときは監督上必要な命令を行うこととされ、これらの規定が騒音対策や環境対策、共生策の実施を担保することとなりました。</p> <p>これらの規定は、空港会社が事業の範囲として規定された事業の実施義務を負うとともに、地域の生活環境の改善に関して地域関係者との意見交換に努めなければならないことを意味しています。これにより、地域自身も今までのような空港対地域という関係から、地域が空港の将来像を自発的に考えつつ、共生の新たな道を模索し、地域自らが諸問題の解決に向けて行動していくことが求められました。</p> <p>② また、現在は国が空港会社の株を100%保有しているため、騒音対策や環境対策、共生策の実施について監督することとなっていますが、今後、政府保有株の放出、上場が行われて完全民営化された場合、利益重視、株主優先の民間企業が、自ら生み出すマイナスの影響に正面から向き合い、その責任を全うしていけるのかという懸念が地域にはあります。仮に、航空会社や航空関連企業が株主になった場合、空港内の経済活動が優先され、共生策が後退する事になりかねないのではないかと考えます。政</p>

府保有株の放出にあたっては、空港周辺の公共団体等による株式の保有も考慮すべきです。

- ③ これまでに行われた特殊法人の民営化は時代の要請だったのかもしれませんが、十分な議論が行われないまま現在に至っているように思われます。そのため、完全民営化に際しては、地域も含めた幅広い範囲で十分な議論がなされることを望みます。
- ④ 成田空港は内陸空港であるがゆえに、共生策なくしては存続があり得ないという宿命を背負っています。完全民営化される空港会社が地域に誠心誠意対応することは勿論のこと、地域も共生策を提案、協力していくという互いに新しい関係を築くべきであり、そうした双方向で提案し検討し合う関係の構築が今日までの課題、あるいはこれから起こり得る課題を解決へと導き、真の共生へとつながると確信するものであります。

【成田商工会議所】

- ① 成田国際空港は、紆余曲折を経てようやく今日の姿になったが過去の経緯を考慮すると地元との共生は今後も当空港が抱えなければならない大きな宿命と言える。
- ② 当空港は curfew のため航空機運航から得られる収入には限りがあるので非航空機運航収入を伸ばして全体の嵩上げをする方針は十分理解できる。ただそれも地元業者や既存業者の会社の収益を圧迫することのないよう、今まで誰も手をつけなかった業態あるいはニッチな業態に限定すべきであり間違っても一将功なつて万骨枯れることのないようにご配慮頂きたい。

【関西空港全体構想促進協議会】

- ① 国際拠点空港という社会基盤を運営する会社である以上、その公共性に鑑み、地域として、空港会社の企業行動を一定担保していく必要もあるのではないかと考える。株式保有もその1つであるが、その場合、地元保有の是非や形態などは、十分吟味されなければならない。併せて、外部経営委員会の設置や地元からの参画、社外取締役への就任などについての検討も有意義である。
- ② 促進協では「集客・利用促進事業」「エアポートプロモーション」等を展開し、関空の機能向上を支援しているところであるが、これは、“出資者として関空を支え、地域の発展に資する”という大義が存在するからである。完全民営化後も空港会社においては、観光振興や国際物流機能の強化などを通じて、関西一円に空港立地の受益がもたらされるよう、関係自治体との緊密な連携を図っていた

だきたい。

⑤国際拠点空港に対する関係団体としての支援のあり方に関する考え方

関係地方公共団体

【成田市】

- ① 空港利用者等の利便性を向上させるための交通アクセスの整備等への協力
- ② 自治体としての役割を従来以上に遂行すること。(救急及び消防体制の充実等)
- ③ 自治体が行うべき空港内の未整備事項の対応(住居表示の変更等)

【芝山町】

- ① 空港周辺地域が空港会社の株を持つことにより、安定経営に寄与する。
- ② 空港の充実や、安全で安心な空港の運用など、完全空港化の早期実現に向け住民の理解を求めるとともに、住民からの空港づくりに対する参画の気運を高めていく。

【富里市】

- ① 災害時における関係周辺自治体の支援体制(医療施設の整備等)の確立や国際拠点空港としてのイメージアップの支援策(観光資源の活用等)が必要である。

【横芝光町】

- ① 当町に対する空港会社からの交付金支援については日頃から大変有難く思っている。しかしながら、空港南側に位置する当町は、A・B2本の滑走路の飛行(コース)直下でありながら税収面での恩恵が受けられず、結果として空港関連企業の進出や空港関連就業者の定住による人口増加の点においても周辺自治体との格差が顕著に現れている。
放射状・環状道路網整備等アクセス網の整備も含め、空港を核として均衡の取れた発展・地域振興策が必要である。

【山武市】

- ① 空港と地域住民の交流を図る事業等(空港のメリット面を活かした)への住民参加。
- ② 各種の事業推進に係るバックアップ体制づくり。

③ 地域住民によるN A A株の取得。

【多古町】

- ① 住民の空港に対する理解を深め、空港と共生していくことが肝要と考える。また、空港は、今後も周辺市町にとって、優良な就業地としての位置づけが必要と考える。

【栄町】

- ① 禍根を残さない取組みへの協力、連携

【神崎町】

- ① 空港周辺地域は、全国でも有数の農業生産地域であり、これら良品質な農産物を供給し日本の食文化の紹介等観光客と地域の交流などを図る。海外においても日本の食文化が広く普及している現代において、この成田が日本の食文化の発信基地になり特徴ある空港としての位置づけをする。また、機内食等への安全な食材の提供など。

【常滑市】

- ① 当市では、空港との共生を目指し、空港や関連企業で働く多くの人たちに対する区画整理事業などによる住宅地供給や、空港へ供給する上下水道整備、道路整備など都市基盤整備を、開港前より精力的に進めてまいりました。
- ② 今後も、支援していくことについては、やぶさかではありませんが、財政的な体力があって初めて有効な支援も行えるものと考えております。

⑥国際拠点空港を活用した今後の関係団体・企業としての戦略に関する考え方

<p>観光業界</p>	<p>① 世界の工場としての中国からの物流の発着、米国からの物流の発着拠点として、貨物航空（F E D E Xなど）をすべて中部国際空港ないしは関空へ意図的に集中することで成田の発着枠の調整を図る。</p> <p>② 旅行会社の立場からは、インバウンドの外国人客に関して、若干のビジネスチャンスはあると考えます。トランジット客や、ビジネス客に対する、ツアーの販売等は検討出来るが軌道に乗るには相当の努力が必要と考えられる。</p> <p>③ 外国人客の玄関として明るく、楽しい空港として、国の顔となる。</p> <p>④ 地方空港でもチャーター便を中心として国際線の乗り入れが増えています。</p> <p>⑤ インバウンド旅行者にとって分かり易い、便利な空港施設環境を整えて頂きたいところです。</p>
<p>フォワーダー業界</p>	<p>① 特定輸出申告制度、日本版 C-TPAT など、セキュリティーの時代と言われる制度の導入が目白押しとなっております。当該制度の有効利用はメーカー企業の命題となっており、我々航空輸送業者の果たすべき役割も変化することが考えられます。具体的には、貨物導線や通関等の付帯業務の簡素化が必要であり、同時に輸送途上のセキュリティー保証が求められます。セキュリティーの強化された空港内施設の有効利用により、社会のニーズに合致した物流事業の構築を図りたいと考えております。</p> <p>② 上記に関連しますが、貨物導線の簡素化によるスピードアップやコストダウンは、欧米のインテグレーターに対抗する上でも重要な要素となります。空港会社・航空会社・フォワーダーが一体となった新しい形の輸送形態を創造出来ればと考えます。</p> <p>③ 国際航空貨物は、年率10%を超える伸び率が有り、非常に高い成長率を毎年掲げる事が可能なビジネスです。こうした環境の中で、国際拠点空港を活用した今後の我々の産業、戦略構築は、前述の通り産業の拡大、経済発展、貿易拡大、将来のFTAAPによる巨大な市場の構築と、更なるビジネスチャ</p>

ンスの獲得等、企業としての戦略は単なる国際航空貨物の輸送に留まらず、非常に大きな期待を持つ次第です。しかし、今後も大きな成長率が望める産業構造で有りながら、貨物の取り扱いがスムーズに行かない事で、支障が発生する事だけは、避けたいと考えます。2009年12月には、羽田空港の国際化が言われておりますが、羽田空港に極端に貨物に移る事は考えにくい事であり、やはり成田空港での国際航空貨物取り扱いが、今後も高い成長を示すと考えています。

こうした背景から、国際拠点空港である成田空港を使用、活用を強く望む訳ですが、しかし、ある一定の整備が行われない限り、明確な企業戦略を構築させる事は、非常に困難且つ難しい事であると考えます。

以上の背景、理由から企業としての戦略策定には、自ずと限度が有り、こうした環境面、制度面での政府の強い支援が必要で有ると考えます。

- ④ 民間企業としての利潤追求はやむを得ないが、国際競争力の強化と長期的な国益を考えた運営を行って欲しい。(国際競争力には適正なターミナル費用等も考慮して欲しい)

⑦懇談会での議論への要望

<p>観光業界</p>	<p>① 成田、羽田、第三の空港（都下横田、静岡）を含めて首都圏空港の10年先のグランドデザインや、複数県における地方空港の開設に関連しての国の航空環境政策について、所管官庁からの提言を引き出し討議する場としてもらいたい。</p> <p>② 海外の空港をライバルと見据え、外国人を受け入れるに足る機能・組織・施設をご検討願いたい。</p> <p>③ 短期でない、中長期の観点でのご議論をお願いいたします。</p> <p>④ 今回の議論の結果についてまたフィードバックして頂ければ幸いです。</p>
<p>フォワダー業界</p>	<p>① 本年3月に施行された特定輸出申告制度、また、財務省が主導する日本版 C-TPAT など、国際物流競争力強化に向けた制度変更が加速されております。成田空港会社完全民営化につきましても、我が国物流の国際競争力強化の一端であると考えております。</p> <p>国土交通省、財務省、経済産業省更に内閣府が連動したプロジェクトと理解しておりますので、是非とも各々の施策に矛盾が生じないように、府省間の意思統一をお願い申し上げます。</p> <p>② 開かれた空港、利便性の有る空港、及び旅客にも、航空貨物にも、非常にメリットの有る空港で有る事が望ましく、有り難い事です。今後の懇談会では、航空貨物取り扱い、現段階での問題点、課題点を総合的に解決可能な枠組み、仕組みの構築を、政府、航空会社及び、関係各所の協力により進めて頂ければ幸いです。</p> <p>③ 将来構想については、理想論だけでなく、現実的な論議で進めて欲しい。</p>
<p>関係地方公共団体</p>	<p>【成田市】</p> <p>① 完全民営化された民間会社が運営する場合の適正な運営の確保及び地元自治体に対する新たな安定かつ継続的な財政支援。</p> <p>② 騒音対策をはじめとする環境対策の更なる制度整備。</p>

③ 空港周辺の地域振興策・共生策の一層の充実。

【芝山町】

- ① 成田と羽田の使い分けの確認。
- ② 住民側にたった騒音対策の実施。(現対策と体感騒音の隔たりの解消等)
- ③ 地域の実情を勘案した騒特法基本方針の見直し。
- ④ 地域振興、空港周辺整備(道路整備等)の拡充。
- ⑤ 周辺対策交付金や地域振興のための特別財源の確保。
- ⑥ 株譲渡益の一部を地域振興資金としての留保。

【富里市】

- ① 地域振興、空港周辺整備(道路整備等)の推進、拡充
- ② 周辺対策交付金の堅持
- ③ 空港代替移転者への支援策

【横芝光町】

- ① 芝山鉄道の延伸、JR(総武本線)の複線化を伴う空港南側の均衡ある発展を強く要望します。また、騒音対策・地域振興策を行うための財源として、周辺対策交付金の充実・新たな特別財源の確保等の財政支援を望む。

【山武市】

- ① 騒音対策を中心とする環境対策事業等の積極的な取り組み。

【多古町】

- ① 成田国際空港は、内陸空港としての歴史的な設立経緯がある。空港周辺地域との共生策を十分考慮した方策の議論に努めていただきたい。

	<p>【栄町】</p> <p>① 空港という特殊性である地域の広大な土地を利用し、様々な環境問題の上に存在していることを念頭に、平成15年に締結した「新東京国際空港公団民営化に関する覚書」が完全民営化後も引き継がれることが確実に担保されるような答申内容としていただきたい。</p> <p>【神崎町】</p> <p>① 空港の西及び南側は、各企業等の進出により変化が見られるが、東側については民間企業の進出が見られない。今後北伸整備とともに圏央道整備も進められておりますので、国の政策としても経済面での空港周辺対策を積極的に対応願いたい。空港と周辺が一体的に発展することを望みます。</p> <p>【泉州市・町関西国際空港対策協議会】</p> <p>① 海上空港の草分けである関空は、膨大な負債が生来のハンディキャップとして常に経営を圧迫しており、この抜本的解決に向けた議論をされたい。その際、地域課題として地元への負担の転嫁とならぬようお願いする。</p> <p>② また、関西3空港問題について実効性ある解決策を議論してほしい。特に、伊丹空港との国内線の配分について、環境問題のない空港として造られた関空建設の経緯を十分踏まえた議論を期待する。</p> <p>【常滑市】</p> <p>① 当市のような、空港は立地してはいるが、財政力の弱い地方公共団体への配慮を特にお願いするものです。</p> <p>② また、中部国際空港は海上空港であり、航空機騒音は環境基準内に収まっていますが、WECPNLは特殊な平均値であり、「基準値内イコール市民は何の迷惑もこうむっていない」とは考えないでいただきたい。環境基準値も、より快適な生活環境の確保を目指すため、再考されるべき時期だと考えております。</p>
<p>周辺関係団体</p>	<p>【成田空港地域共生委員会】</p> <p>① 成田空港の場合、羽田空港との関係がきわめて微妙。これは、一般論としていえば、大都市圏にお</p>

ける複数空港問題の一環であり、国の政策として、どう対処するかの見きわめが必要である。懇談会の議論を通じて、その点が明らかになることを期待する。

- ② 成田空港の場合、国際拠点空港であるとはいえ、関西、中部と同一に論じてよいか。固有の問題が多すぎる。その点を見きわめたうえで議論すべきではないか。

【成田空港騒音対策地域連絡協議会】

- ① 周辺地域住民の意向をいかにして取り入れられるか、その方策の検討

【成田空港対策協議会】

- ① 国は国土の均衡ある発展を目指して様々な施策を講じていますが、この考え方は地域の特性を活かした発展を図るという考え方を否定しているものではないと考えています。現在、成田国際空港は東日本唯一の大規模国際拠点空港となっていますが、空港整備という面においても国全体でバランスのある空港整備を行っていただくとともに、これまで成田国際空港を整備するために投下された資本と努力、そして犠牲を無駄にすることのないよう成田空港の特性を活かした今後のあり方を検討していただくようお願いするものであります。

【成田商工会議所】

- ① 現在北側延伸のため工事中の第2滑走路に関し、本来計画の南側延伸の方針決定を空港会社の判断に任せるのではなく国がイニシアチブを取って国策として正式決定し積極的に工事着工の環境を整え、それにより真の意味での完全空港化を目指すべきと考える。
- ② 成田は国際線拠点空港、羽田は国内線拠点空港という原則は堅持すべきである。羽田の第4滑走路は、主に増大する国内線需要に対応するためと承知しているが少子高齢化時代を迎え今後国内線需要も鈍化していくものと考えられる。その穴埋めかどうかは分からないが突如として羽田上海（虹橋）間に不定期便の就航計画が浮上してくるのは何故か？中国側の問題もあり実現には間があるかも知れないが、国は羽田発着の国際線運航の基本的考え方を早急に明示すべきである。

【関西国際空港全体構想促進協議会】

- ① 今後、日本の国際拠点空港間での競争は厳しくなると思われるが、3つの国際拠点空港の生い立ち、経営構造や運営状況は大きく異なる。特に、累積損失、有利子負債に関しては、関空は他の2空港に比べ突出している。これは、我が国で初めて公害のない海上空港を建設することに多額の費用を要したこと、その費用を空港の運営収入により償還しようとした仕組みに起因するものである。

この問題を解決し、3つの空港が公平な競争条件のもとで空港運営に携われるよう、その方策を検討されたい。特に関空の債務は、国の空港立地政策の課題として、議論していただくことを強く願う。

- ② 我が国の3つの国際拠点空港が全体として発展し、世界の空港間競争に伍していけるよう、実りある成果を期待する。

【(社)中部経済連合会、名古屋商工会議所】

- ① 大国際交流の時代を迎えて、アジア各国における国際空港の新設、拡充は、近年目覚ましいものがある。一方、わが国の国際空港の能力は、国土の制約や歴史的な経緯もあり、近隣諸国に比べ不十分であると言わざるを得ない。

わが国の経済の順調な発展を支えることの出来る国際空港をとするため、成田、関空、中部の3つの国際拠点空港へ予算を重点的に配分することをご検討願いたい。

特に、中部国際空港については、今後とも大きく発展が期待できる後背地を持っていること、および空港機能強化のための面積上の余地もあることから、懇談会においては、二本目滑走路の整備についてご理解いただきたい。また、わが国の空港建設は、10年程度の長期にわたることが常識のようになっているが、早期の完成に向けた積極的なご支援も合わせてお願いしたい。