

第1回会議での提案・意見一覧

論点1 交通アクセス改善をどう対外的にアピールするか。

| 提案・意見内容 | 発言者 | 考えられる関係機関 | 調整の方向性 |
|--|-----|-----------------------|------------------|
| (1) 成田の遠いというイメージを払拭するために、知事を広告塔として、マスメディアを戦略的に活用した全国的なPRを実施すべき。 | 成田市 | 県・市町・空港会社・交通事業者 | 取り組みの方策について調整を行う |
| (2) 地方発成田乗継ぎの成田22万回記念の海外ツアーや国体の開催日に合わせた地方発ふるさと応援ツアー等の特別ツアーを企画し、成田の国内線をPRすべき。 | JAL | 県・市町・空港会社・交通事業者・観光事業者 | |

論点2 更なる交通アクセス向上等により、県内外の利用者の利便性の向上・交流促進を図ることはできないか。

| 提案・意見内容 | 発言者 | 考えられる関係機関 | 調整の方向性 |
|--|--------------|---------------|------------------------------------|
| (3) 東京駅と成田空港を30分台で結ぶ鉄道アクセスの実現や、横浜駅・羽田＝成田間を結ぶ超高速鉄道の整備を検討すべき。 | NAA、JAL、京成電鉄 | 国・県・鉄道会社 | 取り組みの方策について調整を行う |
| (4) 国内フィーダー路線を充実して、地方からの乗継ぎ需要に対応すべき。フィーダー線の受け入れ強化のために、小型機用施設の整備と空港使用料等の助成を実施すべき。 | NAA、JAL、経済界 | 国・県・空港会社・航空会社 | |
| (5) バリアフリーを更に推し進め、旅客が安心・安全して利用できる環境をつくとともに、環境にやさしいエコ・エアポートの実現も一層促進。 | NAA | 空港会社 | 空港会社に取り組みの更なる促進や空港内関係者との調整を要請するか検討 |
| (6) 第1ターミナルと第2ターミナルを連絡シャトルで結ぶなど、ターミナル間の乗継ぎの改善を実施すべき。 | JAL | 空港会社 | |
| (7) CIQの人員面・施設面の抜本的改善を行い、CIQの通過時間を短縮すべき。 | JAL、ANA | 国・空港会社 | 取り組みの方策について調整を行う |
| (8) 旅客が手荷物の煩わしさを感じずにスムーズに移動できる環境面にも配慮すべきである。 | ANA、経済界 | 空港会社・交通事業者 | 空港会社に取り組みの更なる促進や空港内関係者との調整を要請するか検討 |

| 提案・意見内容 | 発言者 | 考えられる関係機関 | 調整の方向性 |
|---|----------|------------------|------------------------------------|
| (9) 駐車場料金の低減や空港までの高速料金の低減等車を使用したアクセス利便性の向上についても検討すべき。 | A N A | 国・空港会社・道路会社 | 取り組みの方策について調整を行う |
| (10) 警備方法の見直しなど旅客が訪れやすい環境をつくるべき。 | 京成電鉄、多古町 | 県・空港会社 | 空港会社に取り組みの更なる促進や空港内関係者との調整を要請するか検討 |
| (11) I Cカード（スイカ・パスモ）1枚で空港出入りの交通機関（レール・バス・タクシー）の決済ができるようにすべき。 | 京成バス | 交通事業者 | 取り組みの方策について調整を行う |
| (12) 総合カウンター（交通案内、観光地プラン案内、宿泊施設案内等）を設置し、トランジット対象のショートトリップの紹介や旅客の予算・趣向に応じた観光・宿泊施設の案内を実施すべき。 | 京成バス | 空港会社・交通事業者・観光事業者 | |
| (13) 現在、交通事業者別に編成されている空港出入りの路線高速バスの乗車バス停を、行き先方面別に再編成すべき。 | 京成バス | 空港会社・バス会社 | |
| (14) J R・京成・東関東を西側の玄関、順次開通する圏央道を東側の玄関にするイメージで、圏央道上の「I C」「S A」「P A」に、「パーク&空港高速バスライド」が可能となる高速道路上のバス停を整備すべき。 | 京成バス、多古町 | 国・県・市町・バス会社・道路会社 | |
| (15) 成田新高速の起点となる日暮里駅への京浜東北線快速の停車を検討すべき。 | 経済界 | 鉄道会社 | |

論点3 経済の活性化のため、戦略拠点である成田空港をどう活用していくか。また、その場合、整備が望まれる産業基盤はどのようなものか。

| 提案・意見内容 | 発言者 | 考えられる関係機関 | 調整の方向性 |
|--|-----|-----------|------------------|
| (16) 市街化調整区域において弾力的な土地利用が図れるようにして、空港に近接した場所に、空港利用者が食事・観光・買物等ができるスポットの整備を検討すべき。 | 成田市 | 県・市町 | 取り組みの方策について調整を行う |

論点4 県内観光活性化はどのようなことが考えられるか。

| 提案・意見内容 | 発言者 | 考えられる関係機関 | 調整の方向性 |
|--|-------|-----------|------------------|
| (17) 成田羽田の一体的活用の観点から、成田の旅客だけでなく、羽田の国内旅客も対象として、アクアラインを活用した県内観光の活性化も検討すべき。 | J A L | 県・観光事業者 | 取り組みの方策について調整を行う |
| (18) 空港周辺にカジノ特区を実現すべき。 | 経済界 | 国 | |
| (19) 海外から千葉に人を呼び込むために、観光の商談会に積極的に参加し、千葉の観光地を売り込むべき。 | 経済界 | 県・観光事業者 | |

論点5 東アジアの国際空港間競争に負けない国際空港となるために、成田がすべきことはなにか。

| 提案・意見内容 | 発言者 | 考えられる関係機関 | 調整の方向性 |
|---|-----------------|-------------|------------------------------------|
| (20) 国際ネットワークを拡充すべく、国際的な商談会に参加し、積極的にエアポートセールスを積極的に展開。 | N A A | 空港会社 | 空港会社に取り組みの更なる促進や空港内関係者との調整を要請するか検討 |
| (21) 利便性の高いダイヤ設定を可能とするため、需要の高い時間帯の発着枠を、2本の滑走路を効率的に活用するなどの方策により、増枠すべき。 | J A L、 A N A | 国・県・市町・空港会社 | 地元協議の進捗状況を踏まえつつ、四者協議会での検討を要請 |
| (22) 成田空港の発着枠の更なる増加（30万回）をできるところからできるだけ早期に実現すべき。 | J A L、 京成電鉄 | 国・県・市町・空港会社 | |
| (23) 成田空港の運用時間の拡大を検討すべき。 | J A L | 国・県・市町・空港会社 | |
| (24) 成田・羽田空港の容量増、経路短縮、遅延防止に効果の大きい、横田空域の全面返還等の首都圏上空の制限緩和を実施すべき。 | J A L | 国 | 取り組みの方策について調整を行う |
| (25) 国際競争力の強化や運賃の値下げによる需要喚起やL C Cの誘致にも繋がる、空港使用料・航空機燃料税等のコスト低減策を実施すべき。 | J A L | 国・県・空港会社 | |