

平成29年度 空港対策特別委員会行政視察報告書

1. 視察日程

平成30年2月7日（水）～2月9日（金）

2. 視察先・視察内容

(1) 桃園国際空港

- ・桃園市との連携及び地域振興策
- ・空港間競争における展望と課題
- ・空港－台北間を結ぶMRT（地下鉄）開通による影響

(2) 高雄国際空港

- ・高雄市との連携及び地域振興策
- ・空港間競争における展望と課題

(3) 桃園市政府

- ・空港を中心とした地域振興策
- ・航空機騒音対策

3. 参加者

委員長 上田 信博

副委員長 海保 茂喜

委員 鬼澤 雅弘 神崎 勝 秋山 忍

伊藤 竹夫 神崎 利一 青野 勝行

宇都宮高明

4. 視察の概要

◆ 桃園国際空港 2月7日(水) ◆

《桃園国際空港の概要》

桃園国際空港は、台湾の中心都市である台北市の国際空港としての機能を有し1979年2月に開港。台湾桃園市大園区に位置する、台湾最大の国際空港である。

桃園国際空港は国際線主体、台北にある松山空港は国内線専用という役割分担がされ、1979年の開港以降、桃園国際空港は順調に増便を続けてきたが、近年では香港国際空港・上海浦東国際空港・仁川国際空港といったハブ空港が近隣諸国に次々と開港したため、空港間競争が激しくなっている。2017年の旅客数は、4,487万人でとなり過去最高を記録し、今後も増加することが予想されるが、貨物については、アジア方面が8割となっていることから、今後は北米やヨーロッパからの需要を獲得したいと考えている。

《現在の取り組み》

空港間競争を勝ち抜くために、空港利用者へのサービス向上や航空会社を選んでもらえる空港となるよう、様々な取り組みを行っている。

空港利用者へのサービス向上としては、2017年3月には、MRTが開通し桃園国際空港と台北市が35分で結ばれアクセスの向上が図られ、また台北駅においてチェックインと荷物預かりを行うことができるサービスも開始しており、空港利用者の利便性の向上を図っている。

空港施設としては、現在の2つのターミナルに加え、2020年末の竣工を目指し第3ターミナルの建設を始めている。また、2030年の完成を予定していた第3滑走路についても、航空会社などから早期の供用開始を求める声が相次いだことから、予定を繰り上げ2025年の完成を目指している。

《姉妹空港の締結》

平成28年9月、航空輸送における2大ハブ空港の協力関係を強化し、航空ネットワークの拡大及び両空港を利用する方への高品質なサービスの提供を目的として、成田国際空港と桃園国際空港とで姉妹空港を締結している。



【 質 疑 】

問 桃園市政府と連携して行っている施策は。

答 台湾中央政府と桃園市政府が共同で策定した「空港城計画」がある。

桃園国際空港を東アジアのハブ空港へと発展させ、桃園市並びに空港周辺を国の産業発展等の重要拠点とすることを目的に策定され、現在は、道路整備などが順次着工しており、計画エリアの土地収用についても進めている段階である。

なお、騒音影響を受けるエリアには、物流倉庫やMICE施設などを計画しており、住宅地区は整備しない計画である。

問 空港周辺住民への地域振興策は。

答 騒音下住民への補償金として3億円、騒音下対策費として20億円、合わせて23億円を桃園市政府へ支払っている。

問 空港までのアクセス方法とその割合は。

答 MRT利用者が約25%、高速バスやシャトルバス利用者は約25%、その他は自家用車でのアクセスとなっている。

問 空港へのアクセスの課題は。

答 桃園国際空港と台北間については、高速バスが充実していることに加え、MR Tが開通したことによって課題は特にはないが、桃園市内から桃園空港へのアクセスが課題であることから、シャトルバスの増便などを検討中である。

問 深夜便（午前1時～午前6時）の時間帯における、空港へのアクセス方法は。

答 深夜の時間帯は、MR Tの運行が無く、バスか自家用車で桃園空港へアクセスすることになるが、バスの運行本数が少ないことから、現在バス会社へ要請中である。

問 計画している第3滑走路について、予定地の現在の状況は。

答 予定地の現在の状況は、民家と畑の為、用地買収を中央政府の航空局が進めている。

問 航空機騒音の関係で住民から申し入れはあるか。

答 よくある。

航空機騒音によって、生活リズムに影響を与えていると考える。

【 委員所感 】

◆ 海保 茂喜 副委員長 ◆

今回視察した桃園国際空港は、平成28年9月に成田国際空港と姉妹空港に係る覚書を締結している。締結に伴い、空港の運用や運営手法に関する意見交換及び情報共有等を定期的実施し、両空港がこれまでの空港運営の経験等から蓄積したノウハウ、技術等の共有が一層促進されるとともに、両空港間の航空需要の拡大を目的とした共同プロジェクトの実施に向けて、協議を進めていくこととしている。また、同時に成田市と桃園市政府の友好都市も締結され、行政と空港が一体となって両都市間の交流の発展、そして日本と台湾間の航空需要の拡大に向けて取り組んでいくこととなる。この合同締結により、官民一体となって更なる協力関係が促進され、さらなる観光促進による旅客流動の拡大、ひいてはアジアと北米の結節点である成田空港のネットワークの強化とともに、両空港の利用客の利便性の向上に繋がることが期待される今、桃園国際空港を視察できたのは意義深いことと考える。

成田国際空港の現状としては、羽田空港の拡張と運用時間の拡大、成田国際空港では国際線が減少し、地方空港においては安い使用料でLCCの獲得に動いている。これまで首都圏の国際線が離発着していた成田国際空港は、徐々に羽田空港へ移ってしまい、欧州でも小規模な都市への路線や、LCC・貨物便が新たな柱となってきている。

一方、桃園国際空港は、第3ターミナルの建設や第3滑走路の整備、そして「空港城計画」により、空港を中心とした周辺地域の都市計画を策定し、空港機能の拡充に加え周辺地域との共生・共栄を進めているとのことである。

成田国際空港においても、第3滑走路の建設を予定しているが、山積する様々な課題の解決には、今回の視察の目的である行政との連携や地域振興策、空港間競争における展望と課題などについて、成田市と桃園市政府とが情報の共有化を図り、市も空港会社も双方が“W

i n - W i n ” の関係、つまり双方に得のある良好な関係を築くことが大切だと思う。

そして、そのW i n - W i n の関係を築くには、自分の考えや思いを相手に伝える勇氣と、相手のことを尊重する思いやりが必要で、対等な関係というのが前提である。その環境を取り巻く全ての関係者の間でW i n - W i n の関係をつくらなければ、真の相乗効果を発揮することはできないと考える。

今回の視察を振り返り、今までのように成田市や空港会社だけではなく、騒音地域を含むその環境を取り巻く全ての関係者の間でW i n - W i n の関係を、成田市や成田空港会社が構築できるかが今後の課題と私は考える。

◆ 鬼澤 雅弘 委員 ◆

桃園国際空港は、1979年2月に開港した台湾を代表する空港です。昨年の旅客数は、約4,487万人に達し、現在は3,660mと3,800mの2本の滑走路を使用し、運用時間は24時間で世界169都市と結んでいます。

今後も予想される旅客数の増加に伴い、2020年までに第3ターミナルビルの建設、2025年には第3滑走路(4,000m)の整備計画があり、大掛かりな将来拡張計画としての工事が進めているとのことでした。

また、桃園空港を含めた約4,687haに及ぶ都市計画により、物流経済貿易エリア・文化創造科学研究産業エリア・台湾ポータルエリア・行政・金融センター・ロハス住宅エリアなどが計画されているとのことであり、成田空港においても騒音対策や落下物対策など、騒音地域の有効な土地活用や地域振興策が、騒音下住民の期待であることから、早急に実施すべき課題と考えます。説明では、空港周辺には民家が存在しているため、第一に空港周辺の住民の生活を考えて整備を進めているとのことでした。また、騒音対策費として約20億円、その他にも約3億円を周辺住民(桃園市政府経由)へお支払いされているとのことでした。

新しい交通システムMRTが2017年3月に開通されたことによって、これまではバスで約1時間要していた空港と台北間が、約35分で結ばれ都市アクセスの向上が図られたとのことであり、同じように日本でも、東京駅と成田空港を短時間で結ぶことができるように都心直結線の実現に向けて、国主導で進めていくべきだと考えます。

桃園国際空港と成田空港は2016年9月に2大ハブ空港の協力関係の強化や高品質なサービスの提供を目的として姉妹空港の締結をしていることから、今後も両空港が利用客にとって素晴らしい空港であり続けていただきたいと考えます。

◆ 青野 勝行 委員 ◆

桃園国際空港は、台湾中央政府の出資で設立した桃園国際空港株式会社が運営しており、視察では副社長の但氏に説明を頂いた。

説明では、桃園国際空港における今後の空港需要予測や貨物便の現状について詳しく説明がありました。特に貨物については、取り扱い方面の9割近くがアジア圏であり、今後は北米方面の取り扱いを増加させるため、桃園国際空港から車で約30分の場所にある台北港と

連携を強化していくことで、ニーズを捉えていきたいとのことでした。成田市においても、新市場が整備され輸出拠点化を目指していることから、桃園国際空港の取り組みを参考にしたいところである。

航空機の騒音問題については、地域住民から多くの意見が寄せられており、桃園国際空港では、桃園市政府に騒音対策の為に約23億円を納め、防音ドアの設置や冷暖房機の補助などを行っているとのことでした。

また、2017年3月には、台北市と空港間におけるMRTが開通したことにより、空港利用者の約3割がMRTを利用しているとの説明があった。空港のアクセス向上は、空港の大きな魅力となることから、成田空港においても2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、都心とのアクセス向上を進める時と考える。

昨今の国内外における空港間競争を勝ち抜いていくために、桃園国際空港では「空港城計画」を策定しており、また成田国際空港では、第3滑走路の整備を含めた、更なる機能強化を進めている。姉妹空港として、協力関係を強化し情報共有を図ることで、ともに発展していくことを期待したい。

◆ 高雄国際空港 2月8日(木) ◆

《高雄国際空港の概要》

高雄国際空港は、台湾南部の高雄市小港区に位置する国際空港である。

1942年、旧陸軍の「小港飛行場」として開設し、1965年に空軍から民用航空局に移管し、民間空港の高雄空港として開港した。台湾の地勢的な理由から香港、東南アジア方面への国際便が主体であるが、日本や韓国行きのも運航されている。

台北と高雄を結ぶ台湾高速鉄道（新幹線）が2007年に開通したことにより、桃園空港間との国内線の減便がされているが、近年では日本路線の就航が続いており、日本から多くの観光客が高雄空港を利用している。

2017年の旅客数は、約648万人となっている。



《現在の取り組み》

国際線の就航を目的に、着陸料の価格を抑えている。

空港利用者に向けては、2016年より外国籍旅行者自動出入国審査システムを導入し、混雑緩和を図っている。また、空港利用者の利便性の向上を図ることを目的に、MRT運営会社と連携を図っている。

高雄国際空港は、二酸化炭素排出量の削減に取り組んでおり、太陽光発電システムを多く採用するなど、環境保護に努めている。

【 質 疑 】

問 高雄市政府と連携していることは。

答 季節ごとに市役所との会合が開かれ、衛生や検疫について議論している。

高雄市は1年を通して気温が高く、数年前にはデング熱が流行したことがあったため、空港としては、空港利用者のうち発熱の症状が見られる旅客を特定する業務を行っている。

また、騒音下住民に対する騒音補償の分配に参画するとともに、地域の活動に資金を提供している。

問 空港周辺住民への地域振興策は。

答 高雄空港は、空港周辺の騒音レベルを24時間測定、記録している。また、測定したデータを用いて、高雄市政府が3つのレベルに分類し、冷暖房機・防音ドア・内窓の設置などの補償を行っている。

問 今後の展望や課題は。

答 現在、今後の展望をまとめた「2035マスタープラン」を作成しているところである。

課題については、深夜から朝6時30分までの飛行制限があり、住宅地域に近接していることから、空港を拡張するには制約があり課題となっている。

【 委員所感 】

◆ 神崎 勝 委員 ◆

高雄国際空港は、政府が接收し空軍訓練基地として使われていたが、1965年、空軍事業を広く開拓するため、交通部民間航空局が接收管理し、高雄エアターミナルが整備され国内の航空旅客貨物輸送業務が始まっている。

市場の需要により、1969年4月には、国際貨物輸送業務が開始したのを機に、同年7月1日に高雄国際エアターミナルとして正式に昇格し、1972年10月に国際旅客輸送業務が始まったとのことである。

1987年に空の開放政策の実施後、新たな航空会社及び経路の増加、民間航空事業は急速に発展し、空港の運営率が30%以上も成長したとのことでした。そこで、市場ニーズに応えるため、1991年1月にエプロン5か所とメイン滑走路一本の第二期拡大事業工事着工し、1997年に国際線専用ターミナルビルが使用開始、その他に貨物機エプロン、駐車場、高速道路、歩道橋及び整備庫などを新設されたとのことでした。現在では、空港敷地面積269ha、台湾桃園国際空港の約5分の1の規模とのこと。

高雄市政府では、騒音地域の騒音問題をはじめ、騒音対策による防音工事や冷暖房機の設置など補償問題に取り組んでいるとのこと。

高雄国際空港は、「2035マスタープラン」を作成し、空港の更なる発展を目指しているところだが、空港が住宅地に近接しているため朝6時30分から夜中までの飛行制限もある

など、拡張には制約があり、政府の承認を待っている状況とのことである。

国内線と国際線の業務を担っており、国内線ターミナルにおいては新しく建て直す計画が進められており、5年後の完成を目指しているとのこと。高雄市は温暖な地域で、観光客も増えているとのことなので、利用者にとって使いやすく選ばれる空港として、開業していただきたいところです。

◆ 秋山 忍 委員 ◆

高雄国際空港がある高雄市（左営駅）と台北市（南港駅）は、台湾高速鉄道で結ばれている。これは日本の高速鉄道技術が初めて輸出されたもので、台北市から高雄市までの345 kmを1時間30分で結んでおり、台湾の南北を短時間で移動することができるため、観光やビジネスに便利だと感じられた。

高雄国際空港は、1965年7月に設置されており、現在では「環境にやさしい微笑みの空港」をキャッチフレーズに運営されている。

国内線ターミナルは年間420万人、国際線ターミナルは年間609万人の利用を見込んで設計され、発着容量は毎時間32機、駐機場は48か所、発着航空会社は24社とのこと。2016年のシェアは香港マカオ路線41%、アジア38%、中国16%、東南アジア13%、成田路線毎週30便飛んでいる。東京以外は関西27便、沖縄6便、熊本3便、福岡5便、千歳5便、日本路線は毎週76便となっている。

現在では、観光客が増加していることから、手荷物受取場所を増設したとのことであった。空港内は春節が近いということもあり、利用客も多く、主要な国際空港の一つであると感じた。また、空港内施設も自動チェックイン機を設置するなど、設備も充実していた。

◆ 神崎 利一 委員 ◆

高雄市の人口は約277万人で台湾第2位の人口であり、鉄道路線の開発や高速道路の建設など、さらに発展を目指す活気ある街である。その中心を担うのが、視察した高雄国際空港である。

滑走路は3,150メートルの1本であり、2017年の旅客数は650万人であり、毎年増加していることから、新たな国際線ターミナルの建設を計画しており、5年後の完成を目標としているとのことであった。

国内線は6時から21時まで国際線は5時30分から21時までの離発着となっており、成田空港と同様にカーフェューが適用されているとのことであった。

説明後に行った施設見学では、ターミナル内に文化ギャラリーの設置や地元の花などを飾り「環境に優しい微笑みの空港」を表現している。

空港周辺の騒音問題では、防音対策や空調設備の取り付けなど行っているとのことであった。空港周辺には民家も多数あることから、今後の空港の拡張（2本目の滑走路）は難しいとのことであり、また騒音の問題から、現在の滑走路のみの運用で離発着の便数を多くすることも難しいとのことでした。

高雄国際空港は、近距離主体の空港を目指しているが、台北市と高雄市が高速鉄道で結ば

れたことにより、国内線が減便されつつあることに加え、桃園国際空港が3本目の滑走路、第3ターミナルの建設などでさらに機能強化される。空港規模の拡大は難しいことから、区利用者の満足度を高めるため、空港施設を充実させるなど独自路線を進めている。

成田空港も主要な国際線が羽田空港に移ることもあったが、現在ではLCCが成田に定着したように、空港情勢も変化しつつある中で空港の拡張と経済は難しいと考える。

高雄国際空港は地域の特色を出した魅力ある空港だと感じた。

◆ 桃園市 2月9日(金) ◆

《桃園市の概要》

桃園市は、台湾の北西部に位置し、中華民国行政院の直轄市（2014年2月に桃園県から直轄市に昇格。）であり、人口約212万人、面積1,200km²である。台湾の空の玄関口である、桃園国際空港が立地し、海と山に面していることから、アジアの空・船などの運輸交通の中心を形成しており、台湾トップ500の製造業のうち200以上の工場が立地する工業地帯を擁している。

また、桃園国際空港の機能拡大とMR Tの開通により、空港や台北へのアクセスが向上が図られたことから、人口が過去3年間で3万人増加し、市民の平均年齢が37歳という、世界トップクラスの若い都市である。

《空港城計画》

空港を活かした政策の一つとして、台湾中央政府と桃園市政府とで共同で策定した「空港城計画」がある。これは、桃園国際空港の規模を現在の約1,000haから4,000haを超える規模とする土地開発である。

空港を中心に、周辺土地を収用し産業エリア・ビジネスエリア・居住エリアなどに区切り、大きな開発を計画している。産業用エリアは、320haを計画しており、空港関係企業を主な誘致企業としており、企業が進出することにより、従業員などが居住エリアに居住することにより、相乗効果が期待される。

《課題》

第3ターミナルの建設と第3滑走路の整備に加え、都市計画による土地利用の関係から、空港周辺に居住する住民の生活への影響というのが、大きな課題である。

桃園市政府としては、空港周辺に居住する住民と全市民に対して、事業の透明化と市の事業を理解してもらうこと目的に、市の予算を組み立てる際、市民も参加して予算を作成する参加型の討議会を設置して、市民が直接意見を発言できるようにしている。



___ 友好都市協定の締結 ___

平成28年9月、両市とも空の玄関口である国際空港を擁し、空港と共に発展するまちづくりを行っているという類似点などもあることから、「友好都市協定」を締結した。

【 質 疑 】

問 桃園国際空港との連携や地域振興策は。

答 連携としては、桃園国際空港の役員会に桃園市政府も入り、空港と市政府で情報を共有しながら、各種事業を進めている。

また、地域振興策としては例年、桃園国際空港の利益の8%を市政府に納めている。

問 「空港城計画」における、台湾中央政府と桃園市政府との連携は。

答 空港エリアの管轄は台湾中央政府が行い、空港周辺エリアの管轄は桃園市政府が行うことになっている。将来的には、総合的に対応しなければならないことがあると考えているので、台湾中央政府と桃園市政府、そして桃園国際空港からスタッフを集めて、組織を立ち上げて総合的な問題に対応したいと考えている。

問 「空港城計画」における、医療の推進とは。

答 医療・医学の推進については台湾中央政府が行うことになっており、桃園市政府としては、桃園市内にある各病院間の情報や患者の流れを円滑にするためのプラットフォームの整備を進めているところである。

問 第3ターミナルや第3滑走路の予定地に、居住されている住民への対応は。

答 移転をお願いすることとなる。基本的には、全ての対象地を収用することが望ましいが、難しい部分もあるので、強制的に収用するのではなく、公共用地（道路等）の予定地以外の土地の場合は、土地所有者の名義のまま用途のみを変更する「保留」という選択肢もあるため、時間をかけて土地所有者に対して公聴会やヒアリングを行っている。

問 航空機騒音問題への対応は。

答 学者や空港が所在する大園区の区長や住民代表者などの25名で構成する委員会を設置し騒音問題について協議している。また、騒音地域のへの補助金があり、騒音の音の大きさによって3つの区域に分けており、その大きさによって補助金の金額が変わる。

問 土地収用に係る空港・市政府等との役割分担は。

答 土地収用にかかる交渉や住民説明会は、基本的に台湾中央政府の交通局と桃園市政府で行っており、空港会社は説明会の時に説明員として出席している。

【 委員所感 】

◆ 伊藤 竹夫 委員 ◆

桃園市政府の王副市長より桃園市の説明をいただくとともに、国際空港が設置される地方自治体としての共通の課題について、意見交換を行いました。

桃園市については、ITの発展・産業の高度化・医療の国際化などを盛り込んだ、空港を含む周辺エリア約4,680haの大規模開発である「空港城計画」のほか、土地収用にか

かる経緯や手法についての説明がありました。

説明において特に印象に残っていることは、事業の透明化と市民の理解を得るために、騒音対策費を含む市政府の予算作成時には市民も参画し、直接意見を言うことができる討議の場を設けていることでした。市民が市政に参画することは、様々な立場から様々な意見を得ることができるだけでなく、同時に市民の理解を得ることができる非常に有効な手段であることから、成田市においても様々な取り組みがされていますが、桃園市の先進的な取り組みには、とても関心いたしました。

意見交換では、航空機騒音にかかる補助金の内容や空港の拡大に伴う地域住民の移転について、成田市・桃園市の相互に質疑を行う活発なものでありました。

空港が発展していく為には、様々な課題がありますが、両市の共通の課題であり共通の思いというのが、地域住民の生活への影響と地域住民の理解であります。

成田国際空港においては、さらなる機能強化を進めていますが、地域住民に寄り添いながら進めていくことが最も重要であるということを再認識いたしました。

◆ 宇都宮 高明 委員 ◆

台湾最大で、東アジアを代表する国際空港のひとつである桃園国際空港を有する桃園市にとって、空港都市計画は大変重要な政策として位置づけられています。

空港都市計画は「桃園国際空港及び近隣の特定計画エリア」及び他の周辺地区を含め全体で6,845haの計画です。

この中の4,687haが「桃園国際空港及び近隣の特定計画エリア」であり、計画全体を桃園市政府・台湾中央政府・桃園国際空港会社が共有しており、それぞれが連携して計画の推進にあたっているとのことでした。人口200万人を超える桃園市政府は、日本にあてはめると千葉県立場にあたります。人口13万人の成田市が、桃園市の役割は担えないとしても、今後の新成田国際空港の地域振興策の作成、推進には成田市をはじめ空港周辺9市町と千葉県が共同で、「成田空港周辺の地域づくりに関する基本プラン」を作成し、国・空港会社と全体計画を作り上げることが重要です。

これまで成田空港では、騒音は騒音、用水は用水等、縦での政策立案でしたが、空港本体は空港会社が行うにしても、空港周辺のインフラ整備や空港会社が取得している騒音用地をはじめとして騒音地域の土地活用等については、四者協議会(国、県、9市町、空港会社)の連携で進めていかなければなりません。友好都市である桃園市の都市計画も是非参考にすべきであります。

参考にすべき事業として、2017年3月に開業し、桃園国際空港と台北駅を37分で結んでいる桃園メトロ(MRT)もあげられます。搭乗客は、航空機に預けるバゲージを台北駅で預けられることができ、このメトロの開通により空港の利便性が大きく向上したとの事でした。

成田市において、桃園メトロに関する具体的な調査を実施し、成田国際空港・東京駅間36分の都心直結線を国主導での新設を具体的に提示する時期にきています。新成田国際空港の開港までの新設開通を国に強く求めていかなければなりません。

今回の視察で驚いたことは、桃園市副市長が、成田空港の東峰地区の未買収地に言及されたことです。国の制度の違いがあるにしても副市長さんの「なぜ、今まで未買収なのか」の問いについて、重く受け止めなければならないと思いました。成田市民である東峰地区の解決に向けて、成田市として行動する時です。

5. 委員長所感

視察の主な目的は、台湾の空の玄関である桃園国際空港や高雄国際空港が、行政との連携及び地域振興策について、どのように進めているのか、また友好都市である桃園市政府においては、空港を中心としたまちづくりや行政が抱える課題への取り組みと意見交換を行うことである。特に、桃園市政府との意見交換については、国際空港を擁する両市にとって、大変意義深いものであると考える。

まず桃園国際空港では、台湾最大の空港であり、近年では発着回数や旅客数ともに毎年増加するなど発展を続け、空港規模や機能の面では、成田国際空港と変わらない印象を受けた。説明では、空港の発展が台湾の産業などの発展に繋がるとして、台湾中央政府の主導によりMR Tの開通や高速道路の新規整備などを行っており、また台湾中央政府と桃園市政府との共同で「空港城計画」を策定し、空港を中心とした大規模な都市計画を進めているとのことであった。計画の中では、第3滑走路の整備と第3ターミナルの建設も計画され、第3ターミナルについては既に着工しており、2020年の供用開始を目指しているとのことであった。また、台北港との連携の強化も進めていくというとの説明もあり、桃園国際空港は、国・市政府・空港会社とで強力なタッグを組み、空港の更なる発展を目指すという強い意志を感じた。

次に高雄国際空港では、空港規模は大きくないが、空港利用者を第一に考えた環境に優しい空港という印象を受けた。特に空港内には、温暖な気候ということもあり、多くの植物が配置され、また利用者に台湾の芸術や美術にも触れてもらいたいという観点から、絵画や美術品が多く配置されていた。現在、高雄国際空港—成田国際空港間の定期便はないが、近年では、日本からの観光客も多いということで、今後定期便が就航することに期待したい。

そして、桃園市政府の視察においては、平成28年9月に成田市と桃園市政府とで友好都市協定を締結しており、今回の視察は、締結後初めて空港対策特別委員会としての視察であった。更なる機能強化を進める成田国際空港を擁する成田市と、空港城計画を策定し規模拡大を進める桃園国際空港を擁する桃園市政府にとって、共通の課題やその対応等について意見交換を行うことは意義深いことであると考え。主な内容として、空港用地を取得するまでの経緯や方法については特に多くの時間を費やし、お互いに質疑が繰り返されるなど予定時間を大幅に超える活発な意見交換となった。国際空港を擁する両市にとっては、共通する課題などが多いことから、より多くの時間をかけて意見交換を行いたかったが、スケジュールの関係上出来なかった。しかしながら、両市にとって情報共有を図ることが重要であると考えことから、また他の機会において意見交換ができることに期待したい。

今回の視察を通して感じたことは、昨今の空港間競争を勝ち抜いていくために、空港だけではなく、国・自治体・地域が空港と一体となり進めることが必要であることを再認識した。

特に、桃園国際空港・桃園市政府の視察においては、空港の発展に向けて強い意志を感じることができた。更なる機能強化を進める成田国際空港においても、地域の声を聞きながら、地域に寄り添い、空港の発展は地域の発展であることから、空港対策特別委員会として引き続き慎重審査を行うとともに、今回の視察を今後の委員会活動に活かしていきたいと考える。

空港対策特別委員会

委員長 上田 信博