

羽田空港対策特別委員会 行政視察報告書

1 日程

令和5年10月25日（水）～ 26日（木）

2 視察先及び視察項目

	視察先	視察項目
1	空港保安防災教育訓練センター (長崎県大村市)	空港保安防災教育訓練センターの概要と保安・救急医療業務従事者の養成について
2	佐賀県	九州佐賀国際空港の機能強化について

3 視察委員

- 委員長 鈴木 隆之 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 副委員長 おぎの 稔 東京政策フォーラム（都民ファースト・国民民主・無所属の会）
- 委員 しおの目 まさき 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 馬 橋 やすとき 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 柿 島 耕 平 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 椿 しんいち 大田区議会公明党
- 田 島 和 雄 大田区議会公明党
- 杉 山 こういち 日本共産党大田区議団
- 本 多 たかまさ 日本維新の会大田区議団
- 松 原 元 つばさ大田区議団
- 小 川 あずさ 立憲民主党大田区議団
- 奈 須 利 江 フェアな民主主義

4 視察報告

項目ごとに各会派の視察報告を記載。

(1) 空港保安防災教育訓練センター（長崎県大村市）

◆視察項目

空港保安防災教育訓練センターの概要と保安・救急医療業務従事者の養成について

(自由民主党大田区議団・無所属の会)

まずセンターの概要として、国土交通省所管の機関であり、全国に点在する空港の保安担当者などが航空機火災などに対応するための稀有な訓練施設であるということが特徴的です。また、実際の航空機火災を想定した訓練資機材があるのは国内ではこちらの施設のみということで、非常に重要かつ希少な施設であります。

視察当日も航空機火災の消火訓練が行われており、実際の訓練状況を拝見することができました。地元の行政所管の消防などとはどのように連携しているのかと疑問に思いましたが、基本的には独立した保安機関であり、訓練での想定も全て所有する消防資機材、車両、人員による対策を想定しての訓練であり驚きました。

救急医療業務についてもしっかりとした訓練カリキュラムと、それを評価するシステムが構築されており、受講者の技能向上のみならず、日頃の業務におけるモチベーションの維持向上にも寄与していると感じました。

平時における事故対応としても、航空機や管制官と連携して情報を得ることで、駐機場で待機するなど、万が一に備えた行動を常に取りられているとのことでした。

配備されている消防車両については、国際規格に準拠するレベルの迅速性と高位置対応伸展型放水銃「HRET（エイチレット）」を装備した化学消防車の訓練も行われており、実際の車両を使った訓練やシミュレーター訓練など、質の高い訓練を常に行っていました。

現在、羽田空港には同様の車両が4台配備されているとのことでしたが、空港の規模、離発着回数の多さ、空港機能の重要性などを考慮すると、さらなる安全性の確保が求められていると感じます。



(大田区議会公明党)

同センターは、平成6年に名古屋空港で発生した中華航空機墜落事故を契機として平成12年4月に設立されました。実寸大の航空機の模型を使用して航空機火災を発生させ、対応訓練をすることができる日本唯一の施設で、北は稚内から南は与那国島まで全国の空港から年間500名の空港消火従事者が訓練のために訪れる施設です。

同様の施設は、米国、香港、ドイツなど諸外国にもありますが、それらと比較して同センターの特徴は、環境に配慮した施設である点です。訓練で発生させる火災の燃料を航空機燃料にすると黒煙が上がり環境に良くないため、火災の燃料にLPガスを利用するとともに、消火活動で使用する水の90%を再利用し、できるだけ新規の水を

使わないようにしているとのことに驚きました。

また、航空機火災は、その特殊性から日本における発生頻度が低いため、従事する方の技能・技術・モチベーションを維持・向上していくことが難しいのではと思いましたが、訓練は初級から上級へと段階を踏み、段階ごとに試験を実施し、合格すれば国土交通省から認定証が与えられ、上級者は有効期限内に再講習を受講するリカレント訓練も行うとのことで、弛まなく訓練を続けるよう指導しています。

今回、機体を貫通させて機内の消火もできるH R E T消防車のシミュレーターも拝見させていただきました。同消防車は、外国でも主流で国管理空港にはすべて配置されています。訓練生ごとに天候など状況設定を変化させ、訓練することができるのはシミュレーターならではのです。

最後には、実寸大の航空機模型を使用した航空機火災の訓練の様子も実際に拝見させていただきました。

このような施設があることは一般にあまり知られておらず、航空機の安全な運航を見えないところで支えている方がおられることに感謝の思いを強くするとともに、今後も体制をしっかりと維持・強化していく必要性を感じました。

(日本共産党大田区議団)

日本にある97か所の民間空港の消防士に対し、3年に1回の定期訓練及び新人の教育訓練を行っている。唯一の国内での訓練センターであり、毎日12名程度が全国の空港から訓練に来ている。訓練用のモックアップが老朽化してきているが、最新の消火機能を持っている消防自動車での訓練もあり優れている。また、最新式の消防自動車のシミュレーターも見学させていただいた。実技訓練では消火剤ではなく水を使用しており、また、使用した水は90%再利用されており、環境面にも配慮がなされている。

航空機事故を想定した救出訓練では、機内にダミー人形を配備し、煙の代わりに水によるミストで煙を演出している。また、モックアップによる、LPガスを使用し炎を出して、実際の航空機火災の熱量も実感しながらの訓練は、通常各空港防災訓練では体験できないものを実体験でき、技術を習得する意義は大きなものがある。現場の施設規模では、訓練のキャパシティが満杯となっており、もう一区画の訓練施設の拡張が必要と伺い、その必要性は十分理解できた。いざという時のための実技訓練は重要であり、さらに研鑽をすることが国の事業として必要と感じた。

(日本維新の会大田区議団)

長崎空港において、空港保安防災教育訓練センターを視察した。

当訓練センターは、平成6年4月、名古屋空港で発生した中華航空機墜落事故を契機とし、飛行場における消火救難体制に関し、必要な設備及び機材、指揮、命令系統の確立、定期訓練の充実強化のために設立され、人的、物的被害を最小限にとどめることを目的に、効果的な消防活動、航空機、搭乗者の救出、救護活動に関する実技訓練を実施している。

燃料流出火災を想定した訓練では、ボーイング767型航空機と同寸のモックアップが使われ、燃料タンクから燃料が漏れ出し、着火、炎上を想定した訓練が行われてい

る。実際の訓練では消火剤に代わり水が使用され、そして使用された水は浄化後再利用されるなど、費用や環境にも配慮し訓練を行っている。

また現在、順次導入が進むH R E T型化学消防車を使用し、消火訓練を行うことができる。このH R E T型消防車は、伸縮ブームを使用し、高所、低所、火元に近い箇所での非常に効果的な消火活動が行える消防車であり、このコックピットと同様の機能を再現出来るシミュレーター装置も装備され、様々な訓練シナリオを想定した訓練が可能となっている。

実際の消火においては、炎の熱は凄まじく、その熱を体感し消火を経験しておくことが重要になる。また火災の際、機体は3分で溶け始めてしまうため、90秒以内で消火させねばならない、との説明を受けた。これらも鑑み、このような実際の燃料の炎上を体感できる当センターでの消火訓練は非常に重要である。

羽田空港を有する本区においても、航空機炎上事故を想定した訓練が行われているが、実際に航空機を炎上させての消火訓練は不可能であり、当センターにおいて定期的に、実践的な消火救難訓練を続け、航空機火災に対して備えていくことが重要である。

(つばさ大田区議団)

10月25日、羽田空港からANA2433便により、長崎空港へ移動。その後、長崎空港南西に位置する空港保安防災教育センター(EATC)の視察を行った。同施設は平成6年4月の名古屋空港での中華航空機墜落事故を契機に、緊急時の指揮命令系統の確立や定期訓練等を行う必要性が建議されたことで、平成12年度に設置された。

施設内には空港用化学消防車(HRET型)が実装されるとともに、訓練場には実際の航空機サイズのモックアップが設置されており極めて実践的な訓練を行っていた。また、建物内には消防車シミュレーターが装備され、極めてリアルな情景に基づいた訓練を行うことが出来ることを確認できた。

航空機が起因する有事においては、専門的な対応が求められる。そのスキルを習得し機材に対する練度を高める同施設は極めて有効であると理解できた。羽田空港を抱える大田区は、世界への玄関口である自負を持つだけでなく、非常時に対応できる態勢を作り上げていかなければならないと強く感じた。訓練施設を区内に設けることは現実的ではないが、航空機有事は空港敷地内でのみ発生するものではない。最悪の事態に直面した際、区内の対応能力に対して一抹の不安を感じた。

また現在、外国製車両が主流の空港用化学消防車においても多数の町工場を抱える大田区はその機材、消耗品等の調達において関与していく余地がないかと思案した。

(東京政策フォーラム(都民ファースト・国民民主・無所属の会))

羽田空港対策特別委員会の視察として、空港保安防災教育訓練センターの概要と保安・救急医療業務従事者の養成について視察させて頂いた。この空港保安防災教育訓練センターは、空港での火災などに対応した訓練施設で、日本ではこちらだけの施設となる。大田区に關係する羽田空港の職員も訓練にこの施設を訪れるそうだ。現地では施設の概要や実際の訓練課程を見させて頂いた。飛行機のモデル周辺から火が出て、

それを消火する訓練だ。羽田空港でもいつ、空港火災が起きるかはわからない。こうした訓練施設、また保安救急医療従事者は必要となる。

日本への観光客はコロナ禍前の水準に回復した。羽田空港は特に今後は国際化の進行で、様々な国籍の方が訪れるようになる。そうした際の空港の事故災害対策などについては、多言語での案内や文化生活面での多様さなど難しい配慮がもとめられる。こちらの施設を活用し、大田区の職員はじめ、空港関係の従事者の方々など幅広く研修、知識を得られるように出来ればよいのかもしれない。せっかくの施設、ノウハウを広く区政、羽田空港運営に活かせる様に何が出来るのか。引き続き、安全で安心な羽田空港の実現に向けて、方策を立てていきたい。

(立憲民主党大田区議団)

国土交通省空港保安防災教育訓練センターが、日本で唯一長崎空港にあり、そこでの訓練状況を見せていただきました。

このセンターでは、過去の航空機事故の教訓を踏まえて、効果的な消防活動、搭乗者の救出と救護活動に関するより専門的、総合的な技能や知識を習得するための訓練をしているそうです。

実際に、火災の消火訓練を火がついた状態で目の前で見せていただいたのですが、航空機からはあちこちから出火や延焼があり、訓練とわかっていても怖いものがありました。

消火には、航空機の構造や材質について知っておかなければならないし、また貨物機の場合は積荷の内容によって対応しなければならず、消火には専門的な知識が必要で、消火に当たるチームワークも非常に重要だと見て感じました。

このように実際に炎に向かって放水できる訓練はここ長崎空港だけで、この訓練には、全国から年間 500 名程度受け入れているとのことでした。

救急医療活動についても、早急な応急手当の実施のために、訓練センター職員がすべての訓練生に対して普通救命講習を行っているようで、救急訓練の受講項目も、様々な事故に対応する講座があるそうです。

ここにきて訓練を受けながら、不測の事態に対応して下さる方々に改めて感謝しながら、長崎空港をあとにしました。



(フェアな民主主義)

国交省空港保安防災教育訓練センターは、1994 年名古屋空港で 284 名が亡くなった中華航空機墜落事故を契機に、民間航空機に係る消火訓練などを目的に 2002 年に開設した全国唯一の空港火災防止のための施設。航空機火災等に際し、専門的な知識を習得するための教育訓練指導を行う訓練設備を持つ。ボーイング 767 型航空機と同寸の模型をガスコンロ状の設備の上に置き、LP ガスで炎を出して消防車等で消火・乗客の救助を行う設備やシミュレーター装置による操作等の訓練などを全国 97 空港の職員

を対象に行っている。こうした施設は米国、韓国、英国、独国など海外に10か所ある。

日本の施設は水の再利用や黒煙が出ないようにするなど環境に配慮しているという特徴がある。航空機火災等の事故は発生頻度が低いため、職員のモチベーションの維持が重要で、技能を習得・保持するための資格を設けるなど受講体制にも工夫している。炎を使った訓練は、実際の火災において炎を見て動揺しないためにも重要。実態的な連携には至っていない部分もあるが、地域の消防、警察や医療機関との協定締結など関係機関との連携につとめ、座学での訓練も重ねている。航空機火災に対応する特殊な機能を持つ消防車両HRE T等は1台2億円程度の高額車両。オーストリア製でローゼンバーク社から購入しているが、命にかかわる救急車両こそ国内製造すべきではないか。一方、消防車両の薬液・水の放出時間は2分間で非常に短いと感じたが、航空機火災は生死を分ける、発生から90秒以内に消火を始め、機体が溶けだす3分以内に乗客を救出すると聞き、訓練、初期消火に加えあらためて予防の重要性を痛感した。火災は空港内だけでなく、航空機事故が離陸後3分と着陸前8分に集中していることから、空港立地自治体大田区のリスクが高く、区民を守ることが空の安全を守ることに直結する当委員会の役割の重要性に身が引き締まった。



(2) 佐賀県

◆視察項目

九州佐賀国際空港の機能強化について

(自由民主党大田区議団・無所属の会)

佐賀県庁内にて、地域交流部空港課の方から九州佐賀国際空港の機能強化についての説明を受けた。九州佐賀国際空港は北部九州の中心に位置し、優れた周辺交通アクセスを持つ。

利用促進への取組みとして、「マイエアポート運動」の推進を行っている。企業等の事業所において九州佐賀国際空港の具体的な利用の取組を宣言（マイエアポート宣言）してもらう運動である。事業者は、佐賀空港を積極的に利用する旨の宣言を行い登録することにより、航空券の進呈等、佐賀空港にて様々な特典を受けることができるようになる。

その他の取組みとして、「空港セールス100人チーム」という、佐賀空港の利用を呼び掛ける県職員による部署横断の営業チームの結成が挙げられる。本庁の副課長級職員125名による空港セールスチームであり、一人当たり年間5件以上「空港課が割り当てる事業所」か「本務や地域活動等で関わりのある事業所等」へのセールスが課せられている。県の職員が空港の利用促進の為、直接営業を行うという全国でも類を見ない活動であり、佐賀県の空港利用促進への本気度が伺える。

空港の機能強化の取組みとしては、アクセス利便性向上の為、2,100台の無料駐車場の整備や、空港ターミナル隣にある格安のレンタカー、空港直結のリムジンタクシー等のサービス提供を行っている。また、2021年にはターミナルビルのリニューアルを行っており、空港の魅力向上にも努めている。他には滑走路の延長も計画しており、現在の2,000mから2,500mへ延長することにより、国際線の増便や就航先の拡大が期待できるとのことである。

大田区の羽田空港と佐賀空港では、周辺環境も違い、国管理空港と地方管理空港という違いもあるが、空港を軸にしたシティプロモーションの在り方は、大田区と共通するポイントも多くあり、様々な部分で参考にしていくべきと考える。

(大田区議会公明党)

佐賀県は福岡県の隣に位置し、生活圈も重複している地域が多く、同一の商圈ととらえられがちで、鳥栖市など福岡空港を使っている住民も多いと考えられます。

福岡空港といえば、便数も多く、全国的にもトップクラスの空港であり、福岡空港と九州佐賀国際空港では車で約2時間弱の距離にある感覚で、佐賀空港そのものが目立たないというのが強い印象でした。

今回の視察で、地元自治体の積極的な取組みと自由な発想で、逆に福岡空港からほど遠い福岡県南部の大牟田市や熊本県北部の荒尾市などの顧客へのアプローチを積極的に行っていることを伺いました。

その取組みも特徴的で、全国唯一の「空港セールス100人チーム」を結成し、佐賀県本庁の副課長職員125名がその任に当たり、本来の職務と同時に空港営業も兼任し、

法人や団体などに対しセールス5回をノルマとし、その報告は副知事に直に行い、その内容によっては直接指導があるという徹底ぶり。

また、単に「セールスに行け」というだけでなく、バックアップ体制も充実し、訪問先の情報提供や強化月間、空港の駐車場においても無料化の充実や初日1,000円のレンタカーなど、セールスしやすい環境も整え、地域に合った特色を活かした戦略を行っていました。

県知事の采配が徹底され、職員にセールスをさせるにはそれなりの武器を持たせ、存分に戦い抜けるような環境を整え、県も責任をもっていました。

要するに、空港の発展の責任を関係者だけが負うのではなく、地元空港をみんなで盛り上げていこうという意気込みが伝わってきました。

羽田空港と九州佐賀国際空港とはすべてにわたり違って見えますが、その本質については地元基礎自治体として、多くの学ぶべきものを感じました。

今後の区政に活かして参ります。

(日本共産党大田区議団)

九州佐賀国際空港は県営空港であり、年間の利用者がコロナ禍前で80万人を超え、事業目標の78万人を超えたことは凄いと思いました。利用客を増やすための取り組み、各部局の125人の副課長クラスが空港利用増進の兼務で5件のノルマがあり、営業活動をしていることには驚きましたし熱意が伝わってきました。そして、空港の駐車場が無料という事が近隣圏からの佐賀空港への集客力にもなっています。また、空港ビル内のリニューアルでも利用しやすい目線で改修がなされています。さらに、現有の2,000メートルの滑走路では、大型機の着陸が困難なため2,500メートルの滑走路に改修するプランも出されており、航空会社のニーズにも応える姿勢を示しています。

九州佐賀国際空港としてさらに飛躍させようと尽力されていることに感心しました。佐賀空港は周りに住宅もなく、羽田空港とは違った立地条件であるが、環境へ対応・騒音や落下物への対応などはどのようにされているのかも聞く必要があったと思いました。

(日本維新の会大田区議団)

九州佐賀国際空港における利用者数は、平成10年の開港以来、官民連携の利用促進の取り組みや平成29年の訪日誘客支援空港の認定等により利用者数が増加、コロナ前には目標の80万人を達成している。また当空港は2,000メートルの滑走路を有する全国の空港の中でも国際線利用者数が全国1位である。

当空港の利用促進の取り組みとして特筆すべきは、マイエアポート宣言運動の推進である。この運動推進のために本庁の副課長級職員125名による「空港セールス100人チーム」が形成され、空港課が割り当てる事業所へのセールスや本務や地域活動等で関わりのある事業所等へのセールスを通じて、年間5回以上の利用をノルマとし空港のPRなど県をあげた営業強化に取り組んでいる。

また利用促進の更なる取り組みとして注目すべきは、2,100台もの無料駐車場を完備していることであり、空港利用者が何日駐車しても無料とし、首都圏などへの出張に

利用できる利便性は大きいと考える。

加えて到着便利用者に対し、レンタカーも最初の 24 時間 1,000 円と格安で用意し、佐賀県内や近隣県などの営業所にも乗り捨て無料、また乗合制のリムジンタクシーも割安で用意し、非常に高い利便性を提供し空港の利用促進に繋げている。

更に機能強化、魅力向上のために整備も実施し、屋外整備においてはアクセスの良さを向上させ、屋内整備ではリノベーションを行い、グッドデザイン賞を受賞するなど魅力向上に努めている。そして今後、滑走路の 2,500 メートルへの延長も予定しており、これにより国際線の増便や大型機の発着も可能となり、福岡空港の補完、代替にも寄与する空港となる。

このような様々な取り組みを行い、空港利用促進に取り組んでいる。

特に全国唯一の取り組みである空港セールスチームは、羽田空港を有する本区においても、空港利用者を区内観光に誘致する、などと応用していける取り組みであると考える。

(つばさ大田区議団)

10 月 26 日、佐賀県庁において、九州佐賀国際空港の機能強化についての説明を受けた。なお、同空港は大田区への帰路に際して利用した。

近年、佐賀県は官民を挙げて同空港の利用促進に取り組んでおり、平成 24 年から国際便（上海便）が就航してからは、毎年、空港利用者数は増加し、平成 30 年には 82 万人近くに達した。これは開港時の需要予測（73.7 万人）を超える数字である。平成 23 年以前の利用者数が例年 30 万人前後であったことを考慮するとこれは驚異的な記録であると考えられる。

コロナ禍によって水を差されたものの、佐賀県は、この間も同空港を起点としたインバウンド効果を得るべく、継続した取り組みを行っていた。主な内容は下記の通り。

●マイエアポート運送推進

東京便片道 20 回利用で、1 往復航空券進呈

ANA452 便利用時に搭乗待合室・佐賀工房で使用できる金券進呈

●空港セールス 100 人チーム

県庁の副課長級 125 名による空港セールスチーム

活動強化期間や本務を通じた空港 P R

●アクセスの強化

有明海沿岸道路整備

レンタカーの各種サービス

リムジンタクシーの整備

空港駐車場の強化

●空港の機能強化

滑走路延長

駐機場の拡張

ターミナルビルのリニューアル

待合室席数の増設

有料ラウンジの設置 飲食店・物販店の強化

平成 30 年、82 万人近い利用者は、これらソフト・ハード両面の取り組みが結実した結果であると考えます。現在、コロナ禍によって利用者は大幅に減少している模様であるが、早く以前の活気を取り戻すことを祈念する。この視察を通して、大田区が学ぶべき点としては、「アクセスの強化」であると考えます。現在進行中の新空港線蒲蒲線は言うに及ばず、慢性的に不足している駐車場の機能強化に関しても、大田区として取り組みを議論する必要をより感じた次第である。

(東京政策フォーラム (都民ファースト・国民民主・無所属の会))

視察の 2 日目は九州佐賀国際空港の機能強化について、視察させて頂いた。

九州佐賀国際空港は九州では唯一の県営の空港であり、また空港の規模など羽田空港と大きく異なる部分もあるが、近隣に複数の空港が存在する中で、九州佐賀国際空港をアピールし、より多くの方に利用して頂くための方策として様々なことを実施しており、目を見張るものがあった。一つ一つは細かいものであったが駐車場の無料利用、レンタカー業者との連携といったものに加え、県内の民間企業との連携も積極的に行っており、佐賀県内外から利用客を呼び込みたいという熱意を感じられた。

羽田空港の場合、事情は異なるものの成田空港との関係が考えられる。特に空港を利用するユーザーに向けてのユーザーインターフェイス、また施設の利用上限など、今後の利用増に向けて現時点で不足している部分もあると考えます。九州佐賀国際空港の様々な取組み、空港利用者増加のための連携を、大田区と羽田空港の関係強化、また区内産業への流客に活かすためには、引き続き検討を行う必要がある。今回の視察で伺わせて頂いた様々な取組みを参考に区政にも反映できるよう、取り組んでいきたい。



(立憲民主党大田区議団)

かつて有明佐賀空港と名付けていた九州佐賀国際空港。

海外で有明がよくわからないとのことで改名したとのことでしたが、確かに海外客は空港の名前にイメージを持つので、わかりにくいところは選ばれにくく、改名はなかなかの英断であったのでしょうか。2018 年には空港利用者が 82 万人近くにもなったとのこと。コロナで、国際交流が遮断されたときの減少は仕方がないところですが、またこのところ順調に利用者が回復しているようです。

そこには改名だけでなく、空港駐車場 2,100 台を無料にしたり、空港からのアクセスのレンタカーを最初の 24 時間を 1,000 円にしたりするなど、アクセスしやすい環境で、需要を増やすサービスを充実させています。

また空港利用時間を深夜 24 時までにして周辺空港との競争の中で、独自の工夫もう

かがえました。

国際空港として、東アジアに近い立地から貨物需要を伸ばすなど海外への周知も進めており、また空港内観光センターでは多言語スタッフで対応しているようで、それは福岡と佐賀だけということです。

ますますの国際化に向け、滑走路の延長 2,500 メートル化、門限 22 時の福岡空港の補完・代替に向け、令和 14 年の供用開始を目指しています。

首都圏とのアクセスにも力を入れていくとのことで、今後も佐賀国際空港の進化に期待していきたいところです。

(フェアな民主主義)

九州唯一の県管理空港である佐賀空港の機能強化について視察した。滑走路二千m、6時半から24時までの利用としているが、2019年まで夜間から4時半まで使用しており、4時半から6時半以外の使用が可能。福岡空港が市街地への騒音影響等で22時以降着陸できないことから、北九州空港での代替着陸が始まり、佐賀空港も福岡空港の夜間受け皿も視野に入れている。

空港利用者数は、2013年以降2018年まで6年連続過去最高を更新し2017年には空港建設時の需要予測73.3万人を突破した。その後コロナで大幅な減となったが、現在羽田往復は9割まで回復している。

有明無料道路開通で大牟田から佐賀空港へ75分が40分に短縮されるなど空港へのアクセスも向上しており佐賀空港への利用客のエリア拡大を目指して取り組んでいる。一方、中国の滑走路は二千六百mが標準なことや、タイ、シンガポール便など大型機材にも対応可能な滑走路を延長し二千五百mにすることで、西安便運休で3路線に減った国際線を4路線に戻すだけでなく東アジア主要都市間の拠点空港を目指している。出張所の無いLCCの拠点空港であることから県職員が航空機利用を促すセールスを行う、千台だった無料駐車場を二千百台に増やす、二次アクセス向上のためレンタカーやリムジンタクシー利用促進補助、空港の乗客スペースや保安検査場等の整備等を行っている。羽田の機能強化も乗客だけでなく貨物需要増が背景にあり、貨物便について伺うと、企業誘致とセットでの半導体や県産品の国内外への輸送も視野に取り組んでいるという。羽田も国内線空港から本質的な議論なく再国際化した。県管理の佐賀空港が国際線増強を目指している。国の統一の方針無き地方や企業主導のグローバル化は、国内・国際のすみ分けをなくすだけでなく、不毛な自治体間競争や企業利益のための公務員・税など不公平で非効率な資源投入の恐れがあると思った。

