

新千歳空港について

1. 滑走路施設の充実化

降雪・濃霧時の運航便の維持・着陸時の安全性向上のため、19Lに高カテゴリーのILS（計器着陸装置）の新設及び19Rに高カテゴリー化を図ること。

2. 冬期運航における安全性・定時性向上、除雪体制の更なる強化。

- ・滑走路・誘導路の降雪、着氷状況への即応（除雪所要時間の短縮）に向け、器材の大型化や台数増等、必要な設備器材の改修、対策を実施すること。
- ・降雪予報と積雪状況の把握を更に精査し、除雪開始・完間（空港及びスポット OPEN 時間）の正確な設定を図ること。
- ・航空機及び車両走行の安全性強化の為、特にスリップし易いエリア（傾斜の強いエプロン・誘導路・車両 GSE 通路）の改修、及びロードヒーティングを実施すること。
- ・ランプエリア及び水はけが悪いエリアに融雪・排水槽を設置するとともに、環境問題に鑑み、航空機防除雪剤の処理施設を設置すること。

3. 空港保安体制の強化

- ・貨物地区を含む空港内への不法侵入防止体制の強化を図ること。

4. 空港ターミナル内施設の安全性・利便性・快適性の向上を図り、更なる「人に優しい空港」の実現。

- ・搭乗待合室におけるエレベーターの増設・大型化、エスカレーターの双方向化と増設、エスカレーター横への車椅子エレベーターの追加設置と動く歩道の設置等、ユニバーサルデザインを踏まえたバリアフリー化の徹底すること。
- ・トイレの増設と多目的化。
- ・到着ロビーと駐車場間、及びセンタービルへの通路を設置すること。
- ・1階止まりのエレベーターを地下1階 JR 改札前まで延長すること。
- ・冬期におけるスリップ防止のため、PBB ステップにヒーティング等滑り止めの対策を講じること。

5. 国際線ターミナルにおける利便性向上

- ・国際拠点空港化に向け、出入国ブースの拡大、保安検査機器の増設、入国審査官の増員等の対応を図ること。
- ・国際線ターミナルの建設においては、観光交流の促進を道全体で図り、正確な需要予測のもと、現行不具合点を是正すること。具体的には、ユニバーサルデザインをふまえたバリアフリー化の徹底、出発・到着導線の分離、冬季運航時における安全性、利便性、環境対策の徹底等、

空港利用使用者の意見を十分考慮する様、関係機関に要請すること。

6. 国際線も含めた離発着便数の増加に対応し、ハイドラント（燃料供給栓）を有するスポットを増設すべきである。
7. 空港勤務者用の駐車場が不足している為、必要台数の確保を図ること。
8. オフィス賃貸料、構内営業料等、利用者負担軽減を図ること。
9. ランプバス発行の煩雑さを解消すること。
10. 国際競争力の確保、利用者の利便性向上のため、着陸料、空港使用料等、負担軽減を図ること。

丘珠空港について

1. 滑走路施設の充実化

濃霧時の運航便の維持・着陸時の安全性向上のため、滑走路 32 における PAR 化、及び就航率向上のため、滑走路の着陸帯灯及び進入灯の整備を図ること。

2. 冬期運航における安全性・定時性向上、除雪体制の更なる強化

- ・滑走路・誘導路の降雪・積雪状況への即応（除雪所要時間の短縮）に向け、器材の大型化や台数増等、必要な設備器材の改修、対策を実施すること。
- ・降雪予報と積雪状況の把握を更に精査し、除雪開始・完了時間（空港及びスポット OPEN 時間）の正確な設定を図ること。
- ・ランプエリア及び水はけが悪いエリアに融雪・排水槽を設置するとともに、環境問題に鑑み航空機防除雪剤の処理施設を設置すること。
- ・冬期運用時間の延長を図ること。

3. 旅客需要に応じ、現在設定されている時間帯別の便数制限（最大4便/時間）の拡大を図ること。

4. 空港保安体制の強化と野生動物の進入防止策を検討すること。

5. ユニバーサルデザインを踏まえたバリアフリー化の徹底

- ・1階から出発ロビーへのエスカレーターを新設すること。
- ・搭乗待合室から1階へのエレベーターを早期設置すること。
- ・空港内にあるトイレ設備の充実を図ること。

6. 空港内飲食サービスの向上を図ること

7. ターミナル正面の横断歩道の除雪の充実を図ること。

8. 駐車場の拡充や公共交通アクセスの改善を図ること。

羽田空港までの交通網の整備について

2010年羽田空港の再拡張・国際化が計画されているが、航空輸送サービスの量的ならびに質的向上を図るためには、総合的な空港アクセスの利便性を向上させることも必要。

空港アクセス網の整備にあたっては、特に以下の計画の早期実現を目指すこと。

1. 早朝・深夜便の時間帯のアクセス改善（国際化と24時間空港への対応）
2. 国道357号未開通区間の早期完成（特に多摩川区間の早期着工）
3. JR東海道貨物支線貨客併用化の実現
4. 第二東京湾岸道路の実現
5. 空港内全駐車場施設にETC設置
6. 空港に隣接する都・県交通網から空港機側までの旅客導線におけるバリアフリーの実現

国際線と国内線の乗り継ぎについて

2010年羽田空港の再拡張後は発着回数が増し、国際化が進むことが予想され、国際線と国内線を乗り継ぐ旅客や貨物の移動が飛躍的に増加する。国際化された羽田空港をより利便性の高い空港にするため、拡張後の国内・国際乗り継ぎ時間と動線に関わる以下の対策の検討が必要である。

1. 貨物・第1・第2国内線ターミナルと国際線ターミナル地区を結ぶトランジット専用地下トンネルの建設
2. 構内にトランジット旅客や従業員移動専用の電車やバスなどの高速交通網の設置

羽田空港への船舶港の設置について

羽田空港への交通網の整備については、船舶港の設置も有効な方法であると考えられる。船を使った空港アクセスの充実や、隅田川のようなシーバスを使った東京観光のコンテンツの充実が図れ、震災時においては空港が孤立した場合の支援交通網の確保を行うことも可能になる。年再拡張・国際化を契機に、空港の利便性向上や交通網の整備の観点から、空港周辺における船舶港の設置が必要である。

観光都市基盤の充実を目指して

再拡張後は空港の国際化が急速に進むことが予想されるため、羽田空港を利用する外国人旅客の増大が予想される。また、高齢化比率の増加も予想されることから、空港は「どこでも、誰でも、自由に、使い易く」の「ユニバーサル・デザイン」の考え方を積極的に取り入れていくことが求められており、具体的には以下の点につき検討が必要である。

1. ユニバーサルタクシーやノンステップバスの積極的な導入
2. 車いす利用者や、視覚に障害のある利用者に配慮した構内案内板の設置
3. トランジット旅客を対象とし、バスやシーバスを使用した東京ミニツアーの開催
4. 空港内施設の飲食施設・サービス施設の料金値下げ
5. 漢字表記が理解できない外国人に分かりやすい表示の導入（都営地下鉄等で導入されている番号併記の実施）

再拡張後の跡地利用について

1. 再拡張後の跡地利用については、国や東京都をはじめ地元区や住民、そして羽田で働く空港関係者との調整を重ね、国際都市における空港周辺地域にふさわしい利用計画の策定が必要であり、以下の観点を盛り込みながら、検討すること
2. 空港の国際化に対応した24時間営業を視野に入れた国際ビジネス・商業・観光施設などの交流機能の導入
3. 空港利用者だけでなく、人の集まる空港にするため、もしくはトランジットのお客様に向けたコンテンツの整備（航空博物館、温泉、アウトレットショップ等）
4. 航空機への鳥の衝突を招かないように工夫した公園や緑地の設置
5. 空港関係者や商用車両の駐車スペース等の用地確保
6. 地元住民や空港利用者・従業員の避難場所とそれに対応した物資・器材の確保

再拡張工事における安全性と利便性確保

羽田空港再拡張工事が急ピッチで進められているが、大規模な工事期間においても、空港利用者や空港勤務者の安全と環境に配慮し、利便性を低下させることなく工事を進めるよう、空港当局から関係機関、事業者へ働きかけが必要である。

空港内防災機能の充実について

羽田空港における地震等災害時の対策については、東京航空局・空港ビル・航空各社などが十分に連携がとれるような行動計画の策定、体制構築が必要である。

入国審査状況の改善に向けて

羽田空港の国際線の充実に向けた動きが加速する中、利用者数の大幅な増加によって、航空機到着後、機内待機を余儀なくされるなど、旅客全員が入国審査を終了するまで長時間を要する状況が続いている。入国係員の配員や審査ブース数、手荷物受け取り用ターンテーブルの不足が主因であると分析しており、関係省庁において施設・運用の両面で早急な対策を講じる必要がある。

空港機能のさらなる充実に向けて

1. 旅客ターミナル内の動線と案内板について
第1旅客ターミナルにおける車いす旅客の到着時導線の改善や、第1・第2旅客ターミナルの案内看板の統一
2. 旅客ターミナル内におけるゴミ箱の設置について
鉄道駅のように透明なゴミ箱設置の設置

働きやすい空港づくりにむけて

2007年4月より開設された空港内保育園について、空港勤務者がより利用しやすい施設とするための工夫が必要であり、以下の点について検討が必要である。

1. 保育園利用時間の弾力的な利用（現行180時間、220時間のみ）
2. 成田空港よりも割高な利用料金の値下げ
3. 保育園利用者の空港駐車場料金の値下げ

安心安全で国際競争力のある空港を目指して

1. 航空保安体制の確立のため、バイオメトリクス利用による航空機保安体制の確立とともに、テロやハイジャックの水際での防止のためのEDS（爆発物検地装置）の早期導入と受託手荷物検査を強化するべきである。また、機内持ち込み手荷物の機内も仕込み制限を越えないよう航空会社と協力し、手荷物検査場での対応を徹底すべきである。加えて、ターミナル内のゴミ箱は中が透けて見えるものにすべきである。
2. B滑走路は北側延伸の早期完成と共に、将来長距離大型機の離発着を視野に入れたさらなる延伸が必要である。2,500m化を2009年度末までに実施し、更には地元と共生し3,640m化を検討すべきである。加えて、成田新高速鉄道の早期完成と空港周辺道路の渋滞緩和対策を検討すべきである。
3. 管制空域の拡大によりA、B滑走路北側からの同時進入を可能にするとともに、両滑走路からの同時出発可能な飛行ルートの見直しを図るべきである。また、A滑走路南側とB滑走路の計器誘導着陸施設の高カテゴリー化が必要である。
4. 一昨年に着陸料引き下げが実現したことは、大変評価できるが、さらなる拡大と空港使用量の引き下げを図るべきである。また賃借料も含め、事業者のみでなく利用者からも理解が得られ、結果成田空港での需要拡大に向けた施策を進める必要がある。
5. 「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を踏まえ、空港周辺に観光施設等お客様が立ち寄る施設の建設を検討すべきである。
6. エコエアポートを推進し、電気自動車や排ガスの少ない自動車の導入促進、全ての駐車場に排気ガスの少ない理設型の航空機電源、エアコンの設置を願いたい。

お客様の利便性向上に向けて

1. 気象状況に応じ、空港運用時間は柔軟に対応すべきである。特に、旅客搭乗済みの便を空港運用時間の制限により深夜に欠航させないよう新たなルール作りをお願いしたい。また、C I Q 関連手続きについても状況に応じて対応時間を延長するなど柔軟に対応すべきである。
2. エスカレーター、エレベーター、トイレ、公衆電話、授乳室、レストラン、航空会社ラウンジやバスラウンジ表示、国内線搭乗口付近等ターミナルビル内の案内板を利用者の目線で分かり易い掲示に改修していく必要がある。
3. 入国審査上は場所が狭く直ぐに混雑するため、運用面での改善を図る必要がある。
4. 観光案内所やe-navi化等による空港および周辺地域・観光案内の充実を図る必要がある。
5. 空港内レストランの営業時間の延長をお願いしたい。

6. 空港への送迎によるターミナルビル前の路上駐車撲滅のためにも空港内駐車場料金を引き下げるべきである。特に短時間で駐車の場合の料金を下げるべきである。
7. 車椅子に乗ったまま利用できるカウンターや電車バスの券売機の設置をお願いしたい。
8. 車での来場時、空港内の案内表示が分かりづらく、空港内の地図を渡す、道路に名前をつけるなどの工夫が必要である。
9. 第1ターミナルの診療所の営業時間の延長が必要である。現在は、第1ターミナルで体調不良のお客様がいた場合、タクシーで第2ターミナルに搬送している。
10. 第2ターミナルビルウォーキングベルトを双方向に設置すべきである。
11. 本館とサテライトを結ぶシャトル以外の移動手段を設置すべきである。
12. 第2ターミナル到着時のピーク時間帯（16時～19時）は到着ロビー内が大混雑するため、警備員を増やし、人の動線を整理する必要がある。
13. 空港第2ビル駅のJR券売機付近が混雑しているため、外国人旅客にも対応するため、案内係を設置すべきである。
14. 第2ターミナル到着階での一次荷物預かり序と宅配受付場所が離れているため、お客様の利便性を高めるためにも一箇所にまとめる必要がある。
15. 貨物地区内の代理店や航空会社の案内表示がなく、混雑の原因となっている。貨物地区全体の案内掲示板を設置すべきである。

環境や作業安全に対する配慮

1. 雷警報は現在各航空会社に独自に基準を設けており、各社それぞれに判断をしている。基準が明確になっていない外国航空会社の作業時は非常に危険な状況にさらされるケースも発生しており、空港全域の作業安全確保のための施策を講じるべきである。
2. 貨物地区において2006年8月フォークリフトによる死亡事故が発生したが、各社の安全対策にばらつきがあるため、フォークリフト運転ルールの統一化、フォークリフト安全装置の規格の統括化、電動フォークリフト導入による作業環境改善、CO2削減の推進など検討すべきである。
3. 安全確保のため、車両交通帯には視認性の高い塗料の使用を検討すべきである。また、雨天のトーイング時におけるスリップ防止策として、タキシーラインに滑り止め加工をすべきである。

4. 604 番スポット（Noise Reduction Hanger）横が暗く、駐機してある小型機への衝突が懸念されるため、証明施設を設置していただきたい。

通勤利便性の向上

1. 混雑防止のため、第 6 ゲート入り口を 6 時より 2 車線開門していただきたい。また、土日の日勤の退社時、も 1 車線しか開門していただくため、混雑時は 2 車線とも開門していただきたい。
2. 現在朝 5 時半からオープンしている第 2 ターミナル南と北の出入り口を早朝勤務者のために朝 5 時から開けていただきたい。
3. 第 5 貨物ビル南側出入り口を中央出入り口と同様の時間に開閉していただきたい。また、中央入り口から建物まで歩行者の為の通路や横断歩道を確保していただきたい。
4. 南部貨物地区入り口交差点付近の検問を廃止し、交差点の渋滞緩和のため右折車線を長くしていただきたい。
5. JAL 整備地区を出てから、芝山千代田駅に向かう歩道で、一部が白線のみで道路との区分けをしているため、通過車両が歩行者のすぐ沸きを通して危険な上、道路幅も狭いため、NAA 駐車場内（ガードレール内）に歩道を整備すべきである。
6. 第 7 ゲートの運用時間が空港通勤者の通勤時間に対応していないため、運用時間を見直すべきである。
7. エクセル東急ホテル、ANA ホテル入り口、香取橋信号付近等、慢性的な空港通りの渋滞緩和を図るべきである。
8. 駐車場料金の空港勤務者割引制度を導入すべきである。
9. 空港内で今後予定されている成田新高速鉄道工事等で、従業員駐車場が不足し、自動車通勤が不便にならないよう、代替の駐車場を確保する等の対応をお願いしたい。

ターミナルビル・ランプ内全般について

1. 夜間整備作業時の APU 使用制限の緩和を図っていただきたい。
2. 76,77 番スポット搭乗橋に表示を設置すべきである。
3. 702 番スポット側から 511 番スポット方向へ直進用車両通行帯の線を引くべきである。
4. 各スポット周辺への GSE 置き場を増やすべきである。また、今後導入される機材については、GSE 置き場の有効活用の観点から、NAA で保有し、航空会社にて借用するような運用にすべきである。
5. 各 SPOT の停止線を両側に 2.5m 拡張すべきである。TOWING 後に車両で停止線が見えにくく、現状では翼端

監視が足を線の延長線上に置いて停止合図を運転手に指示しているため、足を轢かれる危険性がある。

6. 車両通行帯の幅をトーバレストーイングカーの幅に合わせるべきである。
7. 58 番スポット付近、第 2 ターミナル方面から第 1 ターミナル方面に向かう通行帯を直進できるルートに変更すべきである。
8. 第 1 ターミナルソーティング場の電光掲示板が確認しづらいため、走行帯から確認できる向きに変更すべきである。
9. 第 1 ターミナルに搭乗橋下の電話を第 2 ターミナル同様に設置すべきである。
10. 第 2 ターミナルの託児所が混んでいるため、更なる託児施設の検討をすべきである。
11. ANA スカイセンターからターミナルまでの通路に、雨水が入り水溜りができるため、雨水の入りにくい構造への改修が必要である。

貨物地区に関する提言

1. 今後の貨物需要増加に対応するため、中長期的な視野に立ち貨物地区の集約と再編を行うべきである。
2. 南部貨物地区と貨物地区間の貨物車両と一般車両を分離し、混雑緩和を図るべきである。
3. 貨物地区の路上駐車を取り締まりを強化すべきである。
4. 第 5 貨物ビル内に食堂を設置すべきである。また、南部貨物地区に休日でも食事ができる施設が必要である。
5. 天浪地区への車両通行帯は誘導路を横断しないよう変更すべきである。

整備地区に関する提言

1. 南部貨物地区入り口の信号の安全対策として、ターミナル方面から整備地区に右折するための信号を時差式とし、安全に右折できるようにすべきである。また、夜間に整備地区から出る方向は信号周期を短くすべきである。
2. 千代田交差点から空港南側、旧日航グラウンド脇の信号の南側カーブで事故が多発しており、減速を促す対策、工夫が必要である。
3. 千代田交差点より航空博物館を越え、国道 296 号線に差し掛かる交差点手前で 2 車線が 1 車線に減少、再び 2 車線となっているが、車線減少部分を解消すべきである。
4. 空港外に駐車場を借りている勤務者が多いが、深夜に不審者目撃情報が多く、警備の強化、街灯の設置が必要である。

関西国際空港について

1. 空港機能の改善について

- (1) 1期島の北側スポット、国際貨物地区等の路面段差(凹み・陥没)の補修整備を実施すること。
- (2) 貨物深夜便の増加に備え、GSE/ULD置場や貨物機スポット照明の改善を実施すること。
- (3) ランプ内車両通行帯の改善を実施すること。
 - ・一部の車両通行帯において、ターミナルビルの屋根の形状により、雨天時に雫が車線の真中に落ちるため中央車線をはみ出して通行せざるをえないことから、車線の見直しを行うか、雨どいを設置すること
 - ・207番スポット前三叉路の死角を解消すること
 - ・国際貨物地区・整備地区の車両通行帯を一般車両と貨物車両とで分離すること
- (4) 旅客ターミナルビル・エアライン棟各出入口の点検を行い、不十分な場合は改善をすること。
- (5) 国際標準に比べて突出している着陸料を、時間帯や路線によらず無条件に引き下げるべきである。
- (6) 事前災害等の空港連絡橋閉鎖・崩落時における防災対策や空港利用者用の食糧備蓄体制の点検・整備を行うこと。

2. お客様の利便性向上について

- (1) ガラス壁面が多くパッサージョーボーディングブリッジ内の温度上昇が激しい為、エアコンを設置するべきである。
- (2) 空港へのアクセス向上のため、
 - ・南海電鉄関空駅発便の案内表示においては、南海泉佐野駅での接続案内も表示すること。
 - ・JR関空行電車は、日根野駅での切り離し車両が外国人を始め旅行者にも分かるよう改善すること。
 - ・関空で発売されているリムジンバス回数券を、同額区間なら振替使用ができるようにすること。
 - ・連絡橋通行料金に関する社会実験を踏まえ、更なる恒久的な料金値下げを実施する。また連絡橋と阪神高速との料金をセットとした安価な高速料金を設定すること。
 - ・連絡橋の風速制限により、電車が運行停止になるとバスへの振替輸送が行われ迅速性、利便性、快適性、公共性が大きく損なわれている。安定した運用ができるよう、強風に耐えうる連絡橋の仕様を構築すること。
 - ・関西空港と大阪市内、伊丹空港とのアクセス時間短縮に向けて、阪神高速淀川左岸線の早期建設と、16号大阪港線から環状線への北向き連絡通路を整備すべきである。

- (3) 施設の拡充と案内表示の強化の観点から、
 - ・旅客ターミナルビルやエアロプラザの高額な賃借料や水道料金、及び構内営業権料を引き下げ、空きテナントスペース（特にエアロプラザ）への魅力的な集客施設の誘致や既存レストラン飲食料金の値下げにつなげ、空港利用者数の増加を図るべきである。
 - ・島内の各種光熱源、無線、通信、ゴミ処理等の業者の利用料金が島外に較べて割高となっているのを是正すべきである。
 - ・国際線出発ロビーの中央にある化粧室は、アクセスが良く利用頻度が高いわりに規模が小さい。中央エリアでの化粧室の増設、もしくは利用頻度の低い南北両端化粧室の視認性向上・アクセス改善を実施すること。
 - ・国内線到着ロビーに設置されている電光案内板が見にくく、かつ旅客動線から離れているため、大きさ・設置場所共に改善すること。

3. 従業員の利便性向上について

- (1) 島内従業員の声を十分に収集し、実際に利用しやすい託児所を関空島内に設置すること。
- (2) ウィング棟ランプサイドの従業員用施設が不十分であり改善すること。
- (3) PBBオペレーター作業卓裏側に、雨具(上着)用フックを取り付けること。
- (4) 国際貨物地区通勤用駐車場における運用見直しについて、現状を踏まえ以下の改善を実施すること。
 - ・廃止となった第2～3駐車場の振替先は、勤務場所から遠いターミナル地区駐車場ではなく、国際貨物地区内での確保をすること。
 - ・国際貨物地区駐車場から多数(1,200人規模)の移転者があり、LAWSONの移転等、利用者の動線にも大きな変化があった為、P3駐車場から南海バス空港駅停車までの間に横断歩道を設置すること。
 - ・国際貨物地区内の歩行者動線(歩道等)の確保、フォークリフトとトラックの動線の分離を行い、かつ必要な照明を確保する等、従業員の安全を確保すること。
- (5) 国際貨物地区の旅客ターミナルビル行きバス停留所に屋根を設置し、必要な照明を設置する等の安全対策を施すこと(8停留所のうち現在2箇所のみ屋根設置済)。国際貨物地区従業員用駐車場の廃止により、バス利用者数が増加し、かつ夜間の利用が増加している為、早急な対応を実施すること。
- (6) 国際貨物地区従業員が出勤の為に空港駅にて南海循環バスに乗車する際、ランプバスではなく社員証等の提示で乗車出来るように改善すること。

大阪国際空港について

1. 空港機能改善について

- (1) 北貨物地区上屋トラックヤード路面の凹凸によりフォークリフトが不安定になっているので改善する。
- (2) スポットにスポット番号の表示（操縦室正面が無理であれば路面に）を行うこと。路面表示は視認性の良い塗料で実施すること。
- (3) 雨天時（特に夜間）の駐機場のセンターラインマーキングが見づらい。マーシャリング作業時の安全性向上の為に、中心線埋込灯の設置もしくは雨天・夜間時視認性の良いマーキングへ改善すべきである。
- (4) 18番スポット以外のセンターラインに於いても停止線を黄色塗料に変更すること。
- (5) スポット誘導路の照明の改善をすべきである。
- (6) CRJ等小型機の利用頻度増に対応し、PBB固定橋脇階段の旅客出入口直上にスポットライトを設置すること。
- (7) 保安強化の観点から、ポーディングブリッジ固定橋も含めた施設出入口の点検を行い、不十分な場合は改善すること。
- (8) 制限区域立入時の保安体制は強化されているが、本人照合精度向上の為に、ランプパスは磁気カードではなくICカード化すべきである。
- (9) 利用者のニーズに対応するため、地元との調整を前提に、夜間の発着制限時間（現在 21 時まで）を延長すべきである。

2. お客様の利便性向上について

- (1) 利用頻度の高いPBB（パッセンジャーポーディングブリッジ）にはエアコンを設置すべきである。
- (2) 直線距離が長い通路にはムービングウォーク配備を徹底する。設置時には旅客導線に十分に配慮すること。
- (3) PBL（旅客用の搭乗・降機リフト）車を配備すること。
- (4) 駐車場と空港ターミナルビルとを結ぶ横断歩道に、雨をしのげる対策を施すこと。
- (5) 身障者駐車場から歩道橋への動線であるモノレール1階コンコースの駐輪対策を実施すること。
- (6) 17番スポットとNo.4～5フィンガー地区のエレベーターの案内が分かりにくいので改善すること。
- (7) 千里中央駅における大阪モノレールと北大阪急行電鉄との乗換えが、雨天時や大きな荷物を持つ利用者や高齢者にも便利なものとなるよう改善すること。
- (8) 空港ターミナルビル前の駐車場の入口が分かりにくく、一般車両の入口と団体バスの入口と誤認しやすい為、①現有案内板の改変、②路面表示の追加、③視覚に訴える表示の追加設置、もしくは根本改善の為に両入口間隔を広く取る等の改善を実施すること。
- (9) 主要ターミナル行き最終バス発車時刻を航空機運航ダイヤから余裕を持った時間に設定すること。

- (10) 大阪市内中心部へのアクセス道路である阪神高速 11号池田線の渋滞緩和に積極的に取り組むこと。
- (11) 到着手荷物受取台の案内表示が、出発空港のみの表示となっているため、便名と空港名が表示できるものに更新すること。

3. 従業員の利便性向上について

- (1) 通勤経路の安全確保と利便性向上の観点から、
 - ・ 第6ゲートから5号線にかけての街灯整備を行うこと。
 - ・ 自転車通勤者は空港駐車場の北側を大きく回る経路を利用しているため、自動車と逆行して危険である。駐車場東側への駐輪場の設置、空港駐車場横断通路の設置等で改善すること。

神戸空港について

1. 空港機能の改善について

- (1) 航空会社棟の出入口の保安強化を実施すること。

2. お客様の利便性向上について

- (1) 旅客ターミナルビル1階入口のエレベーターを増設すること。
- (2) ベイシャトルのチケットを旅客ターミナルビル内でも販売すること。
- (3) 航空旅客が利用する事を前提に、ポートライナーの改善を実施すること。
 - ・ ミノ宮駅における阪急電鉄、阪神電車との乗継と経路の路面段差を改善すること。
 - ・ 空港利用者が多い時間帯の車両は大き目の荷物置場がある車両に改善するか、空港直前に改善すること。

観光政策

- (1) ピクトグラム表示の拡充、駅や車両内の案内の多言語化（日本語、英語、韓国語、中国語）を進め、外国人を含めた観光客に優しい街づくりに取り組んで頂きたい。
- (2) 市街地の公園・公共施設の美化や、ひたくり等の街頭犯罪の抑止を強化し、関西のイメージアップに取り組んで頂きたい。
- (3) 海外での広告宣伝を強化し、大阪の「笑いの文化」を含めた関西エリアの魅力を積極的に発信することで、旅行者だけではなく、国際会議／イベント／ドラマ／映画ロケの誘致に取り組んで頂きたい。
- (4) 各国領事館、旅遊局やインバウンド旅行会社と連携し、国毎に異なる観光客のニーズを発掘して頂きたい。

航空交通に関する事項

1. 沖縄は日本で唯一、陸路で結ばれていない島嶼県であり、域内・外の輸送手段としての航空輸送の位置づけは極めて重要である。特に航空輸送の充実を図る上では、航空運賃の低廉化は最重要課題であり、政府は沖縄振興策の一環として那覇―本土路線の航空機燃料税の軽減措置や空港使用料(着陸料・航行援助施設使用料)の軽減措置を実施し、航空運賃の引下げを図っている。しかし、沖縄振興策は今後5年間の期限付きとなっており、時限立法ではなく恒久的な制度として実施するとともに、航空機燃料税等の免除を実施し、運賃の引き下げを通して利便性の向上・経済の活性化を図っていただきたい。
 - (1) 那覇―本土路線の航空機燃料税について、軽減措置を拡充し非課税化とすること。
 - (2) 離島航空路線における航空機燃料税の軽減措置を那覇―本土路線同様に拡充し、実施すること。
 - (3) 空港使用料の軽減措置について、恒久的に実施すること。
2. 増加する航空需要に対応するため、新石垣空港の建設を促進し、速やかな供用をめざすこと。
3. 新石垣空港供用開始までの暫定的対応策として、以下の通り、現石垣空港の処理能力拡充を図るべきである。
 - (1) 滑走路を300m程度延長し、1800m程度とすること。
 - (2) 運航効率ならびに安全性の向上を図るため、計器着陸装置(ILS)を設置すること。
4. 那覇空港国内線ターミナルの空港機能を拡充すること。
 - (1) 現貨物ターミナルの処理能力は限界にきており、エリア内での荷捌きに関しては危険な状況になっていることから、早急な貨物エリアの拡大を行うこと。また旧ターミナル施設跡地利用に関しては、増大する国内・国際航空貨物、郵便貨物需要に的確に対応するため、処理エリアの新設と貨物上屋、保税上屋、冷蔵施設等の充実を図ること。
 - (2) 航空需要の増大に伴い、現空港旅客ターミナルは狭隘化しており、今後更なる需要の増大を見越し、国内線・国際線旅客ターミナルの拡張を図ること。
 - (3) 那覇空港の駐車場料金の低減を図るため、駐車場の用地・施設の賃借料(国有財産一時使用料)の軽減措置を要請、実施すること。
5. 那覇空港周辺道路の安全対策について早急に整備すること。
 - (1) 国内線ターミナルと貨物ビルからの道路の合流地点は、車両事故の危険性が高く、貨物ビル側からの車両が一時停止の標識を確実に認識できるよう対策を講じること。
 - (2) 国内線ターミナル道路において、3階と1階の合流地点は車両事故の危険性が高く、合流注意等の標識を設置し事故の危険性を軽減すること。
6. 台風対策ならびに塩害対策として、航空機を運航する上で必要な地上作業支援器材を格納するための施設を早急に整備すること。
7. 那覇空港をはじめ、県内すべての空港にて発生している鳥衝突による機体やエンジンの損傷を防止し運航の安全を図るため、鳥衝突防止策をより一層強化すること。
8. 空港の保安体制については、その強化を図るべく、国の責任体制を明確にし、航空保安検査に関わる費用(保安検査員費用・検査機器購入費用等)の拡充措置を講じること。
9. 航空交通の安全性・安定性を確保するため、空港出発進入管制権(嘉手納ラプコン)の米軍からの返還については、早期に返還されるよう作業の促進を図られたい。また、県内空域における米軍、自衛隊の訓練空域、制限空域の整理・縮小についても、国に対し働きかけること。
10. 増加する航空需要に対応するため、那覇空港の空港能力を見極めた上で、誘導路の整備や滑走路の増設等を視野に入れた整備拡充を図ること。
11. 沖縄の特産物である「泡盛」は、お土産品としての需要が高いが、アルコール度数24%超70%以下は危険物として受託・機内持ち込み分合計で一人当たり5リットルまでとなっており、5リットル以上は航空機輸送ができない状況である。3升入りの場合、5.4リットルとなり、航空機では輸送できないため、3升までの輸送について制限を緩和すること。

観光振興に関する事項

1. 観光振興がもたらす経済波及効果や雇用創出効果等の重要性を認識し、国内外での観光宣伝を柱とした、観光総合対策（観光キャラバンやキャンペーン、イベントの実施・観光物産展の開催、お土産品開発、観光施設整備・拡充、台風対策等）の具体的施策をもって、沖縄県知事を先頭にさらに強力に推進されたい。なお、その裏づけとなる財源は現状では不十分と言わざるを得ず、「オキナワ観光基金」（仮称）制度を設け、一定の財源を確保することによって、ファンド基金として管理・運用すべきである。
2. 沖縄観光の形態・客層は多様化しており、そのニーズに対応できるよう、まちづくりを含め施設の拡充・整備を図るための支援制度を充実していただきたい。
 - (1) バリアフリー化の推進
 - (2) 地元産業と連携し、特産品としての「沖縄ブランド」の確立
 - (3) 離島を含む地域における医師不足の解消、診療体制・救急医療体制の充実
3. 観光産業の育成・発展のため、訓練機関を設置し県の事業として人材育成（観光ガイド養成等）を行うこと。また、観光・芸能に関し、一定の知識・技能を有する人材を顕彰する等、人的資源の開発をめざすこと。
4. 沖縄の豊かな自然環境を活かす為の環境保全（赤土流出防止、生活廃水改善）に力を入れること。また、自然を生かした新たな旅行形態である「エコツーリズム」の確立のため、具体的な指針をまとめ、受入れにおける環境整備に取り組むこと。
5. 道路標識等において、市町村名に加え、地名が分かるよう表示方法の工夫を行うこと。
6. 宮古、八重山圏域をはじめ、本島周辺離島における観光インフラ整備（道路、観光標識等）に力を入れること。
7. 外国人誘客のため、以下の取り組みを行うこと。
 - (1) 沖縄～国際路線の展開について、県としても検討すること。
 - (2) 英語に加えて、中国語、韓国語等の外国語による案内表示を拡充すること。
 - (3) シルバー層、ボランティアなどの協力も得て、観光ガイドを配置すること。



＜航空写真：那覇空港＞

