

新千歳空港について

1. 滑走路施設の充実化について

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の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について。

- ①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）に向けて行われた機材の大型化による改善効果の検証状況についての確認。
- ②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。
- ③航空機及び車両走行の安全性強化の為、特にスリップしやすいエリアの改修、ロードヒーティング若しくは適切な除雪を実施すること。特に C-GSE エリアの勾配の改善あるいは除雪対応の強化を行うこと。
- ④降雪予報がない時の OPEN SPOT への夜間 TOWING の実施については、現状以上に柔軟な運用を行い、必要性のない TOWING は実施しないこと。
- ⑤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。
- ⑥平成 22 年運用開始予定のクールプロジェクトに関わる環境に対する影響軽減の検証状況についての確認。
- ⑦ NO.27 SPOT の DEICING PAD 設置に向けた調査状況についての確認。加えて、新国際線ターミナルの運用に際しては DEICING PAD の設置を図ること。

3. 空港保安体制の強化について

- ①空港内の保安体制の再確認を行い、現状の保安体制を継続的に強化できる施設・設備の改修及び人員配置等の対応を行うこと。
- ②空港従業員と一般旅客の利用スペースの導線を制限し、空港内の施設出入り口全般の運用改善に向けた対応を行うこと。
- ③空港内への不法侵入対策に鑑み、貨物ターミナル地区の入構管理体制の強化を図ること。

4. 空港内車両通行帯の整備

- ①夜間及び降雨時における視認性の向上を目的とした蛍光塗料等の光を反射する素材による路面表示を整備すること。
- ②C-GSE エリアへの夜間及び悪天候時の視認性向上のため、照明設備の設置を行うこと。
- ③O 番 SPOT フェンス側車両通行帯エリアの排水用側溝部に対して蓋の設置を行うこと。

5. 貨物エリアにおける車両通行帯の改善について

ゲートから荷捌きエリアへ車両通行をする際の混雑を解消するために、現状の 1 車線を 2 車線に改修すること。

6. 新千歳空港の施設について、利用者に対する利便性、安全性の向上について。

- ①国際線ターミナルの新設を含めた離発着便数の増加に対応し、競争力のある空港としてハイドラント（燃料供給栓）を有するスポット増設に向けて予算上の補助及び関係業者への対応を図ること。
- ②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。
- ③建設中の新国際線旅客ターミナルにおいては、運用開始に向けた施設設備の詳細内容を把握し、新たに予想される不具合も含めて現行の国際線旅客ターミナルの課題が改善されているか検証を行うこと。特に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、ターンテーブルの設置台数増については現状の不具合が継続しないよう最大限の対応を図ること。また、ユニバーサルデザインを踏まえたバリアフリー化についての徹底、出発・到着導線の分離、冬期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・使用者の意見が十分考慮されているか確認を行い、不具合については再検討も含めて関係機関に要請すること。
- ④搭乗待合室におけるエレベーターの増設・大型化及びエレベーターの新設し、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を図ること。
- ⑤到着ロビーと駐車場及びセンタービルを結ぶ通路（横断歩道等）を設置すること。案内板の改善は図られているが、2 階の出発ロビーを経由することは避けられない状況にある。
- ⑥立体化による駐車場スペース増設に伴う多客期における混雑緩和と従業員用駐車場の駐車可能台数の改善状況についての確認。
- ⑦駐車場内の歩行者用通路及び駐車場ターミナル側の歩道に対するロードヒーティングの設置を図ること。
- ⑧1 階止まりのエレベーターを JR 改札前の地下 1 階まで延長を行うこと。
- ⑨PBB ステップの滑り止め対策を図ること。
冬期においては機側作業（清掃・グライ・整備）や運航乗務員が、積雪・氷結したステップを往来時に滑ることが報告されており、受傷事例もある。現状では安全上問題があると認識しており、ステップのヒーティング等滑り止めの対策が必要である。
- ⑩トイレの増設と多目的化。
改善に向けた取り組みは実施されているが、到着ロビーにおける混雑は解消されていないため、トイレの増設や男女トイレの分離等の改善を行うこと。また、施設設置面での多目的化を徹底し改善を行うこと。
- ⑪旅客用手荷物カートの増車
国際線の便数増加に伴い、特に冬期繁忙期における手荷物カートの需要が高く、慢性的な不足を招いているため、手荷物カートの増車を行うこと。

⑫空港ターミナルビルの営業開始時間の変更

現在、営業開始時間前の早朝時間帯において、ターミナルビル入り口に空港利用者が待機している状況が年度を通して発生している。初便の早期化傾向に合わせて営業開始時間を早めるよう改善すること。

⑬空港アクセスの改善

早朝初便を利用する空港ターミナルビル利用者の利便性向上のために、空港にアクセスする公共交通機関を始めとした関係機関に対して改善を求めて対応を図ること。

⑭夏期における空港ビル内の空調設備の改善

特に出発ロビーにおける温度上昇による快適性の低下が、空港利用者及び空港従業員から指摘されており、空港ビル内の空調設備の改善を行うこと。

7. その他

①国際競争力の確保、利用者の利便性向上の為、着陸料、空港使用料等、負担軽減を図ること

②ランプバス発行の煩雑さを解消すること。全国統一フォームに向けた検討状況の確認。

丘珠空港について

1. 滑走路及び誘導路等の整備について

①濃霧時の運航便の維持・着陸時の安全性向上と就航率向上の為、RVR 測定器の R/W32 への設置、滑走路 14/32 の進入に際した着陸帯灯及び進入灯の整備を行うこと。

②シーロメーターの滑走路側への移設を図ること。

③旧滑走路マーキングの完全消去について関係機関との調整を含めた対応を行うこと。

④平行誘導路を滑走路側へ移設させ、自衛隊側エプロンとの輻輳防止に向けた対応を図ること。

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に向けた諸施策の実施について

①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。

②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）の正確な設定を行うこと。

③滑走路の S I 測定（すべり数値）について柔軟な対応を行うこと。

④エプロン NO.4 に対するロードヒーティングの設置を行うこと。

⑤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。

⑥冬期運用時間の延長を図ること。

3. 現在設定されている時間帯別の便数制限について（最大 4 便/時間）拡大を図り、旅客需要に応じた柔軟な便設定を可能にすること。

4. 空港保安体制の強化と野生動物の進入防止策について。
滑走路 14 着陸帯付近を含めた空港境界フェンスの改善を行うこと。

5. ターミナル正面口にある横断歩道と駐車場内における除雪の充実について。

①横断歩道については CAB が実施していた環境に配慮した融雪剤の検証状況と除雪対応の改善を行うこと。

②駐車場有料化後の除雪状況の把握と改善に向けた対応を行うこと。

6. 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について。

①1 階から出発ロビーと搭乗待合室から 1 階へのエスカレーターの設置

②搭乗待合室から 1 階へのエレベーターの設置

③空港内にあるトイレの各設備の充実
（エアタオル、ウォシュレット、段差の解消）

④空港内飲食サービスの向上。

搭乗待合室における飲食サービスの改善及び向上に取り組むこと。（既存の売店等を活用した搭乗待合室側における飲食サービスの改善）

7. 搭乗待合室のスペースの拡充について。

現在の待合室利用状況を考慮し、2 階待合室全体のレイアウトについて再検討を行い搭乗側待合室の拡充を行うこと。

8. 空港内における ATM の設置について。

コンビニエンスストア ATM 等、簡易型 ATM 設置の検討を行うこと。

9. ターミナル駐車場内における除雪の充実について。

駐車場有料化後の除雪状況の把握と改善に向けた対応を行うこと。

10. 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

空港アクセスの利便性向上にあたっては、政・官・民が一体となり総合的な見地から、時間軸を持って短期的・中長期的視点で、総合的な交通網の整備を進めることが必要。

- ◆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）
- ◆国道357号線未開通区間の早期完成（特に多摩川区間の早期着工）
- ◆JR東海道貨物支線貨客併用化の実現
- ◆第二東京湾岸道路の実現
- ◆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
- ◆都営地下鉄浅草線の東京駅乗り入れ早期実現
- ◆モノレール浜松町駅複線化による輸送力増強と乗降口改善

国際線・国内線の乗り継ぎについて

国内線と国際線乗り継ぎ時間の短縮や利便性向上のために既存施設や交通機関を活用した対策の検討が必要。

- ◆モノレールへのトークン導入
- ◆空港内連絡トンネルを活用した連絡バスの運行

羽田空港への船舶港の設置について

空港内に船舶港を設置することで、船を使った空港アクセスの充実や、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。再拡張・国際化を契機に、羽田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。

空港内サイクリングロードの設置について

観光的な観点とともに、空港周辺に在住する空港職員の通勤利便性向上も図れるため、空港内にサイクリングロードの設置が必要である。

観光都市基盤の充実を目指して

日本を訪れるアジア各国を中心とした外国人訪問者の増大や近未来の高齢者比率の増加も踏まえ、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必要。

- ◆案内表示へのピクトグラムや大きく見やすい文字、適切なコントラストの使用
- ◆ユニバーサルデザインタクシーやノンステップバスの積極的導入

再拡張後の跡地利用計画について

- ◆ショッピングモール、レストラン、ホテル、コンベンション施設等の国際ビジネス・商業・観光施設の交流機能導入
- ◆航空博物館、温泉、バス・シーバスを使用したトランジット旅客向け環境コンテンツの整備
- ◆地元住民や空港利用者・従業員の避難場所と物資・器材の確保
- ◆空港関係者や商用車両の駐車スペースなどの用地確保

入国審査態勢の改善について

現在の狭隘な国際線暫定ターミナルにおいて、チャーター便の更なる増便に対応するため、また新ターミナルの供用開始に際しては、スムーズな入国審査態勢の確立が必要。

- ◆利用者数に応じた係員増員やブース開設など柔軟な対応
- ◆生体認証システムなどの導入

旅客、貨物移動手段の改善について

新国際線ターミナル供用開始後の増大する物流量に対応する環境整備の検討が必要である。

- ◆B滑走路北側の場周道路を整備と、A滑走路西側の場周道路の拡幅
- ◆将来的な改善の観点から、国内線・国際線ターミナルエリアを繋ぐ、連絡トンネルの増設

総合ランプパスの利用について

国際化に伴い、国際線業務への従事者も増えることが予想されるが、現在のCABパスと税関パスの使い分けながらの業務は煩雑性も高く、紛失リスクも高いことから両方の機能を兼ね合わせた一体型のパスの設定が必要である。

現国際線ターミナル施設の拡充について

現在の国際線ターミナルは暫定的なものであるものの、旅客利便性向上と魅力ある空港づくりの観点から、店舗のより一層の拡充が必要。

- ◆深夜便・早朝便に対応した店舗の営業時間延長
- ◆旅客がターミナル内で過ごすスペースの増設

環境対策について

空港を環境にやさしいものとするために、ターミナルの緑化推進が必要。観光客への配慮もかねあわせ、屋上展望台を更に緑化し緑溢れる環境にやさしい空港であることをアピールすること。

安全運航へ向けた取り組みについて

搭乗ブリッジにおいて旅客の転倒防止のための自動音声テープが流れているが、この音声テープを有効活用し、機内での携帯電話使用禁止や大型手荷物の持込み禁止などの注意喚起の文言を併せて流すこと。

働きやすい羽田空港づくりに向けて

アンジュ保育園（空港内保育園）の1ヶ月の利用料金は180時間と240時間の2種類しか設定がされていないが、利便性向上のために180時間未満の料金も設定すること。

PBB 接触事故防止について

空港内においてPBBの接触により重大な人身事故が発生を二度と繰り返さないためにも、設備改善が必要である。

- ・PBBのタイヤ周りに接触防止フェンスなどを増設
- ・PBBのタイヤ周りで人や物が異常に接近した場合、PBBの走行を停止するような安全装置の増設。

☆発展する産業に向けて☆

■航空安全

①テロ・ハイジャック対策

- バイオメトリクス利用による航空機保安体制の早期確立。
- EDS（爆発物検知装置）の早期導入と受託手荷物検査の強化。
 - ⇒ 「国家民間航空保安プログラム」の定着と機能のチェック、運用改善、発生した事象への対策。
 - ⇒ 検査官など職員の航空保安の啓蒙教育の実施。

②航空貨物の安全性向上

- 大型 X-RAY の設置
 - ⇒ 爆発物などを航空機に近づけないようにする為、各航空会社の上屋搬出口に大型 X-RAY を設置し、SHIP SIDE に向かう ULD 全て X-RAY を通過させる。

③災害への体制・対策の構築

- ⇒ 火災・地震・航空機事故の災害に備え、関係各所と危管理体制を共有し、定期的・実践的な訓練を実施する。

■空港設備と空域・管制について

①首都圏空港整備：国際航空需要に適切に対応

- B 滑走路の更なる延伸。
 - ⇒ B 滑走路の 2,500m 化で止まることなく地元との共生を図ることを前提に、将来的には長距離大型機の離発着を視野に入れた 3,640m 化も目指すべき。
- 30 万回の発着能力の実現。
 - ⇒ 成田空港会社が提言している年間 30 万回の発着容量の実現に向け、具体的な環境整備の検証や地元との調整が必要。
- 首都圏空港として羽田・成田の協力体制の構築。
 - ⇒ 成田・羽田という個々の空港としてだけでなく、首都圏空港として捉え、お客様の利便性を基本とした政策の検討が必要。

②空域・管制の対応

- 平行滑走路への同時進入の実現
 - ⇒ 成田空港への北側進入経路は 1 本に制限されていることから、平行滑走路への同時進入が不可能となっている。隣接している百里管制空域を含めた空域の確保や広域ターミナルレーダー進入管制の導入など、空域の有効活用を図った上で平行滑走路への同時進入の実現が必要。
- 飛行方式の見直し
 - ⇒ 利根川水域から九十九里までの空域は飛行高 6000ft に達するまでは直線的に飛行しなければならず、本制約により、平行滑走路からの同時離陸に必要な航空機間隔が確保できない状況にある。同時離陸が可能となるよう、空域の確保を含め、飛行方式の見直しが必要。
- 発着滑走路の柔軟な運用
 - ⇒ A 及び B 滑走路ごとに発着基準が厳格に定められているため、滑走路の運用効率が低下し滑走路及び

誘導路等において混雑が発生している。滑走路の混雑状況等を鑑み、発着滑走路の柔軟な運用が必要。

- A 滑走路南側と平行滑走路への計器誘導着陸施設の高カテゴリー化。

⇒ 就航率向上と安全性確保につなげる必要がある。

③航空貨物の優位性を活かす整備

→ 貨物地区の再編

- ⇒ 成田空港では、施設の狭隘化への対応は進んでいるが、分散化による利便性の低下はより深刻化している。エアラインは空港、代理店は空港外なども含めて検討が必要。
- ⇒ 航空貨物の高速性・品質を保つためには、貨物上屋の拡大や冷蔵・冷凍施設などの特殊貨物を取り扱う施設の拡大・充実が必要。
- ⇒ 今後の航空貨物の取扱量、品質ニーズの多様化を見据えた斬新な施設の検討が必要。バンコク空港のタイ国際航空上屋では貨物解体場所自体が冷蔵施設のものもあり、またパレットごと X-RAY 検査が出来る設備が整えられている。

■お客様の利便性

①緊急医療体制の充実

- 第 1 ターミナルクリニックの診療日・時間拡大（365 日 6 時～23 時）。

⇒ 現状第 1 ターミナルのクリニックの診療時間は月曜日から土曜日の 09:30-12:00、14:00-17:00 と限られている。診療していない時間帯・日祝日は緊急の病人が連絡バスやタクシーを利用して第 2 ターミナルのクリニックへ向かっている。今後も成田空港自体の需要が拡大していくことや、お客様特に病人という弱い立場の視点に立てば、第 1 ターミナルクリニックの診療日・時間拡大は必要。

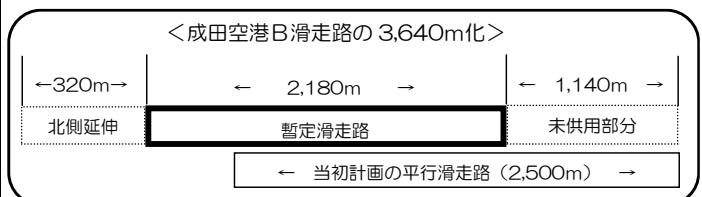
②混雑の緩和

→ 出国審査場 → 入国審査場 → 到着ロビー

⇒ 発着能力の拡大には空港内の混雑を緩和する対策が必要。スムーズな旅客動線の流れが空港処理能力の向上につながりお客様の利便性向上にもつながる。空港の現場では混雑による不安全事象も見受けられる。

③国際線・国内線乗り継ぎ客の利便性向上

- 受託手荷物の最終目的地へのスルー対応（際内）。
 - ⇒ 現状、成田空港で一度、受託手荷物を引き取らなければならないが、出発空港にて最終目的地までのバゲージタグが渡されているため、荷物の引取りを忘れるお客さまも多く乗り継ぎ便に搭乗できないこともある。お客様の利便性の観点からも改善が必要。



→国内線乗り継ぎ案内表示の充実。

⇒国際線で成田到着後、案内表示が少なく間違っ
て国際線出発フロアに行ってしまうお客様も
多い。到着フロアの地面へのペイント等、効
果的な案内表示の設置が必要。

④お客様の視点から更なる改善

⇒成田空港の更なる利便性の向上には、航
空会社をはじめとした関係各所との更なる
連携が必要。具体的には成田空港 CS 協
議会の更なる充実が必要。

⑤空港アクセス

→ダイヤ・料金設定の適正化。

⇒新高速鉄道は都心からのアクセスは高
速性だけを求めるのではなく、お客様の利
便性向上に繋がる適正なダイヤと料金
設定が必要。

→スマート IC の実現。

⇒空港通りから新空港自動車道に進
入できる ETC 車専用の簡易型 IC を設
置することが必要。

→空港駐車場の料金の見直し。

⇒不法駐車の前減策として短時間駐
車の料金を引き下げる必要がある。自
家用車利用のお客様、リムジンバス利
用のお客様の利便性を大きく向上させ
る。

☆働きやすい産業に向けて☆

①お客様・作業安全

→ターミナル内エスカレーターでの手押しカートの利用抑制。

⇒エスカレーターでの手押しカートの利
用は危険であるため、進入防止標識の
設置やエレベーターへの誘導が必要。

→フォークリフトの安全装置の規格と運転ルールの統一。

⇒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。
フォークリフト運転ルール、安全装置
の規格の統一化など検討が必要。

→車両通行帯に視認性の高い塗料の使用。

⇒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が必要。

⇒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
り止め加工が必要。

→車両通行帯の塗装・標識の工夫。

⇒ランプ内には一時停止線の位置や矢
印・標識の工夫によって安全性が高ま
る箇所が多い。

→全搭乗ゲートへのダムウエーターの設置。

⇒悪天候時にはPBBを利用すること
になり、非常に危険。また搬送に時間
を要する。

→照明や注意灯の設置。

⇒特にNRH周辺は小型機への衝突・
ヘリコプターとのニアミスの危険性
が高い。

②作業者の利便性

→託児施設の充実

⇒育児のために仕事を続けられず辞
めていく従業員も多います。今後の人
材確保のためにも第1ターミナルに託
児施設の設置や第2ターミナルの保育
時間の延長が必要です。

☆活力ある産業に向けて☆

①着陸料・賃借料

→国際競争の場で公平な競争が出来る
ような仕組みや更なる引き下げの検
討。

⇒成田空港の着陸料は世界の主要空
港と比較しても非常に高位な水準。ア
ジアのハブ空港の地位を獲得するには
空港整備のみならず料金の見直しも
必要。空港会社は独自に料金設定が
できるのであれば、早期に料金の引き
下げを実施すべき。

②空港の環境・開発について

→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。

⇒地球環境視野に立って大気汚染対
策を進めていくために積極的にエコカー
を導入すべき。また空港使用各社も
追随できるよう電気スタンドを拡充す
べき。

→全ての駐機場に埋設型の航空機電
源（GPU）、エアコンの設置。

⇒騒音や二酸化炭素排出量を抑える
ことの出来るGPUのオープンスポット
への拡大が必要。またAPUに関しては
騒音の比較的少ない機材もあるため、
一律に使用禁止ではなく機種ごとの
騒音や近隣住民への影響を調整し緩和
（使用場所・時間）が必要。

→太陽光発電の設置拡大。

⇒空港の広大な敷地を活かして可能
な限り太陽光発電を設置し使用してい
くことで地球温暖化対策により一層
つながります。

③観光案内の充実

→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。

⇒国際ハブ空港としての地位を確立
するためにも、特に短時間での周辺地
域の観光、一泊程度の旅客に対して
の観光案内の充実が必要。

④空港内レストラン

→空港内レストランの営業時間と実
際の運用時間の確認。

⇒営業終了時間の1時間前のラスト
オーダーでそれ以降は入店を断るレス
トランが多い。ラストオーダーの時
間や入店可能な時間の案内の追加が
必要。

関西国際空港について

1. 空港機能の改善について

- (1) 安全性を損なわないよう、旅客機スポット・国際貨物地区等の路面段差（凹み、陥没）・遮蔽物や夜間照明変更による悪視認性の向上整備を実施し、かつ、降雨時の排水対策を推進する。また、ターミナル直下の車両通行帯は屋根の形状により雪が車線中央に落ち、車両の運転に支障があり安全性を損なう恐れがある。車線の見直し、雨どいの設置など対策を講じること。
- (2) 国際貨物地区・整備地区の安全性確保の為、照明の確保、及び、歩行者動線と作業車両動線の分離、車両通行帯を一般車両と貨物車両とで分離する。
- (3) 保安強化の観点から、旅客ターミナル内クリーンエリアへの実際の従業員動線における保安検査の点検を行い、不十分な場合は改善する。
- (4) 国際線バゲージクレームエリア(税関構内)から手荷物仕分場へのドアに、テンキー付の電子錠を設置する。
- (5) エアライン棟と旅客ターミナルビル間の連絡ドアのテンキーを 24 時間運用とし、かつ定期的にテンキー番号を更新する。
- (6) 競合するアジアの主要空港に比べて高い水準にある着陸料・空港施設賃借料・共益費等を見直し、誰もが利用・参入しやすい空港を目指すこと。

2. お客様の利便性向上について

- (1) PBB の快適性向上のため、薄暗いカラーリング等を改善する。
- (2) 南海電鉄関空駅発便の案内表示に泉佐野駅での乗り継ぎ情報がないため不便である。表示を改善すること。
- (3) JR 関空行電車は、日根野駅で切り離しがある為、外国人を始め旅行者には分かりにくい。4ヶ国語による案内表示等への改善をする。
- (4) 関空で発売されているリムジンバス回数券は、同額区間であっても振替使用ができない。発時刻により路線を選択する利用者も多く、同額区間であれば使用出来るよう改善する。また、IC カードを利用可能になるようにする。
- (5) 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の整備を行う。
- (6) アクセス改善に向けて、国内最終便から乗り継ぎ可能な鉄道ダイヤ構築推奨をする。
- (7) 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。
- (8) 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。
- (9) 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。

- (10) エアロプラザ・P3 駐車場とターミナル間の道路を横断する者が多い。安全確保のため、横断歩道を設置すること。

3. 従業員の利便性向上について

- (1) 女性に働きやすく、長く勤められる職場にする為、また男性の育児促進を助成する為、島内への託児所の設置を検討する。
- (2) 以下のウィング棟ランプサイドの従業員用施設が不十分であるので改善する。
 - ・ウィング棟の男性従業員用手洗が不足しているので増設する。特に作業着着用の従業員のため、洋式便器の設置を望む。
 - ・南ウィング棟の喫煙場所が不足しているので、分煙対策を施した上で設置する。
 - ・エアライン棟とウィング棟間の雨天対策を実施する。
- (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。
- (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。
 - ・貨物地区内第一駐車場を高層化し、収容数を増やすこと。また賃貸契約条件を改善すること。
 - ・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。
- (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。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。
- (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。
- (7) 通勤時間帯において増便・車両増結を行い、混雑の緩和をはかること。
- (8) 連絡橋通行料金について、関空島内従業員・関係者への割引料金を設定すること。

4. 危機管理体制の見直しに向けて

- (1) 至近のテロ警戒レベル・航空保安体制に鑑み、旅客ターミナルビル・エアライン棟に対して適切なセキュリティーを設ける。
- (2) ランプバスを島外に持ち出す必要のない管理体制を構築すること。
- (3) 貨物地区において爆発物を発見した際、爆発物の隔離等、職場の安全性確保を整備すること。
- (4) 自然災害等の連絡橋閉鎖・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。

大阪国際空港について

1. 空港機能改善について

- (1) 各種マーキングの視認性強化を実施する。
 - ・ SPOT に SPOT 番号の表示（操縦室正面が無理であれば路面に）を行う。路面表示は視認性の良い塗料で実施する。
 - ・ 雨天時（特に夜間）の駐機場のセンターラインマーキングならびにノーズタイヤ位置が見づらい。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る。
 - ・ SPOT 18 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。また PBB 稼動範囲立ち入り禁止区域のマーキングを行う。
- (2) ランプ照明の改善を実施する。
 - ・ APRON No.4 に照明が設置されたが、APRON No.1、5～7 は SPOT 誘導路区分の為に、照明設置対象とはなっていない。ランプ照明の改善を求める。
 - ・ 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。
- (3) 貨物地区の環境改善を行い、安全性を確保する。
 - ・ 北貨物地区上屋トラックヤード路面の凸凹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。
 - ・ 上屋の外にトラックプールの設置もしくはトラックヤードの拡充等を行い、ピーク時の滞貨トラックが道路に溢れている状況を改善する。
 - ・ 南貨物地区周辺の高架下から螢池駅にかけた道路周辺の照明の増設と早朝深夜のパトロールの拡充を行う。
- (4) 保安強化の観点から、PBB 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。
- (5) 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 カード化する。
- (6) 手荷物 X 線検査装置と、手荷物受付カウンターの間に距離があるため、カウンター内に検査装置を設置する等保安強化を行う。
- (7) 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）を延長する。

2. お客様の利便性向上について

- (1) 直線距離が長い通路には、旅客動線に充分に配慮した上でムービングウォーク配備を徹底する。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 身障者駐車場、団体バス乗降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。
- (5) 身障者駐車場の不正利用への対策を強化し、バリアフリー化を推進する。

- (6) 北側駐車場の出口が急な段差になっており、且つ車道に対して直角になっているために車両がスムーズに流れていない状況を改善する。
- (7) 駐車場入り口ではモノレールの柱が死角となって歩行者が見えにくい。ミラーの設置などの対応を行うべき。
- (8) 駐車場の案内表示が、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。
- (9) 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。
- (10) 身障者用トイレのドアを自動にし、ボタンを押すことで、電動で開閉できるよう改善する。
- (11) 動く歩道の表示が分りにくいため、改善を図る。
- (12) 手荷物受け取り場で出発地しか表示が無い。担当者や旅客の混乱を回避するためにも便名も含めた表示に改善する。

3. 従業員の利便性向上について

- (1) 自転車通勤者は空港駐車場の北側を大きく回るルート経路を利用しているため、自動車と逆行して危険である。南・北両側に駐輪場を設置するべきである。

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。
- (2) ペ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。
- (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。
 - ・ 三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。
 - ・ 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、空港直行に改善する。

観光政策

- (1) 空港ならびに関西地区で電子マネーを使用できる店舗等の普及促進に努める。また、訪日外国人（来阪者）向けに、大阪を含む関西地区の公共交通機関を利用できる割引率の高い IC カードを新設する。
- (2) 関西（大阪）への観光客に対し、空港ディスプレイの充実化や大阪地区のイベント・施設等の増設を図るなど、関西（大阪）のアピールを強化する。
- (3) 公共交通機関を利用しやすいよう、交通機関の駅（バス停等）に記号（英数字）を利用した共通表記を定め、またピクトグラム表記・多言語表記をさらに推進する。

国内線ターミナルビルの

出発・到着機能の集約と施設の充実

- 国内線ターミナルの第2・第3ビルの出発・到着機能の集約を更に進め、生じた余剰スペースを従業員エリア・旅客エリアとして再配分していくべきである。また、第2ターミナルの手荷物検査場が時間帯によって（特に始発便時間帯）混雑することが日常化しており、上記施策と手荷物検査場の新規設置により、第1ビルの手荷物検査場要員を第2・第3ビルに効率的に配置できるものとする。
- 従業員スペースと一般スペース分離の一環として従業員専用トイレを増設すべきである。

駐車場の利便性の向上

- 短時間利用者の利用促進することで、ターミナル前道路の違法駐車を無くし、混雑の緩和が可能となる。駐車場料金の30分単位での料金設定をお願いしたい。
- 駐車場料金所での混雑緩和のため、事前清算機のターミナルビル内の設置や、ETCシステムの活用も検討すべきである。
- 西側貨物地区は公共交通手段が少なく、従業員の出退勤時間帯には循環バスも無いため、自家用車での出退勤する従業員が多いが、従業員用駐車場が少ないのが現状であり、空きスペースを従業員駐車場として開放すべきである。
- ターミナル前道路については、「一般車」・「バス・タクシー」の車道に区分けし、「一般車」は原則駐車場利用を促進するような改修を検討すべきである。

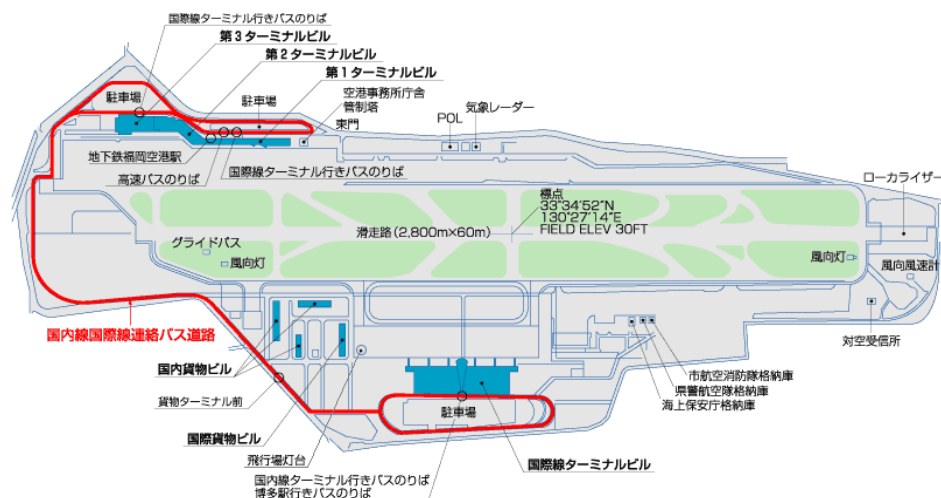
ランプ内施設の充実化

- ランプ内の路面表示が視認し辛い状況にある。特に夜間降雨のある場合については、視認性の悪化が顕著である。ランプ内のライン引き直し、消えにくい素材での施工を進めていくべきである。
- SPOTの水はけが悪く、大雨時は冠水している状況であり、早急に改善すべきである。

- 手狭になっている東側地区のGSE置き場、西側地区国内線貨物荷捌きエリアの増設を検討していくべきである。施設面のリストラを行い、現行必要なスペースへ割り当てていくような考え方も必要である。
- ランプエリア側の女子トイレ増設、ウォータークーラーの設置を検討すべきである。

福岡空港の改善と今後について

- 福岡空港はターミナルビル並びにランプ内の施設面に関して改善を要する点が多く存在している。現在福岡空港の総合的な調査が行われており、検討の結果によっては新空港建設という結論にもなり得ることから、施設の改善については積極的に行われていない状況にある。しかし福岡空港の総合的調査の結論の如何に係わらず、現福岡空港は今後も長期に亘って利用されることから空港施設の改善は不可欠である。行政として福岡空港の施設改善に関するビジョンを示すべきである。
- また、パブリックインボルブメントもSTEP4の最終段階となっているが、平成17年にSTEP1が開始されたときと航空需要は変化している。需要予測には休止された路線や、新空港案での他交通機関への流出などが盛り込まれておらず、現段階での実績との乖離や、将来予測について疑問をもたざるを得ない。また、パブリックインボルブメントの意見集約が福岡地域に偏っており、利用者の視点からすると広く国民に問うべきであると考えられる。



＜福岡空港平面図＞

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一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3年間の期限付き（2010年度まで）となっている。経済の活性化を図るため、これらを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、下記の措置を実施し運賃の引き下げを通して利用者の負担を軽減していただきたい。
 - (1) 那覇一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一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. 新石垣空港について、以下の通りとすること。
 - (1) ノーマライゼーション、バリアフリーの旅客ターミナル施設とすること。また、国内線と国際線については機能性と旅客利便性を重視した配置とすること。
 - (2) PBBの設置にあたっては、お客様の利便性と定時性の観点から必要十分な台数を確保すること。
 - (3) 空港内のお客様の待機施設は、台風などのイレギュラー時にも十分に対応可能な空間と機能を有すること。
 - (4) 空港へのスムーズなアクセスが可能な道路整備はもちろん、バスの運行など公共交通機関によるアクセスも整備すること。
3. 那覇空港の整備計画については、以下の通りとすること。
 - (1) 現在検討が進められている①滑走路の増設、②国内線フィンガーの増設、③国際線ターミナルビルの新設、④新貨物ターミナル関連施設の移転・拡張については、総合的な見地から計画的に進めること。
 - (2) また、上記の空港整備作業が完成するまでの当面の需要への対応については、十分に検討を行うこと。
 - (3) 滑走路の増設にあたり、冲合い展開を選択する場合は、自然環境に十分に配慮すること。
 - (4) 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。また、お客様用・従業員用駐車場が不足していることから、十分な駐車スペースを確保すること。
4. 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、点滅信号を設置するなど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。
5. 那覇空港の台風対策ならびに塩害対策は国の責任で行うべきであり、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の早急な整備を国に求めていくこと。
6. 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。
7. 県内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）を全額国の負担とすることを国へ働きかけること。
8. 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、返還予定期日までにスムーズに返還されるよう作業を進めること。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。
9. 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なる推進を図られたい。なお、その裏づけとなる財源については、さらなる促進を図る上で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) バリアフリー化を推進すること。
 - (2) 地元産業と連携し、特産品としての「沖縄ブランド」を確立すること。
 - (3) 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。
 - (4) 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。
 - (5) 離島を含む地域における医師不足の解消、診療体制・救急医療体制を充実させること
3. 観光産業の育成・発展のため、県の事業として人材育成をすすめること。
 - (1) 観光ガイド養成を更に促進すること。
 - (2) 交通・宿泊・小売等の観光産業に関する業種への接遇マナー向上のためのセミナーを充実させること。

4. 沖縄の豊かな自然環境を活かす為の環境保全（サンゴ白化現象防止、赤土流出防止、生活廃水改善など）に力を入れるとともに、自然を生かした新たな旅行形態（エコツーリズム（自然を体験）、グリーンツーリズム（農業を体験）、ブルーツーリズム（漁業を体験）など）に関する環境整備に取り組むこと。また近年ニーズの高まりつつある長期滞在型旅行（冬季滞在など）の促進に向け県としても積極的に取り組むこと。
7. 観光振興には外国人旅行者の誘致促進が重要であり、来訪機会の増加、リピーター造成のため、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、県としても積極的に推進すること。
 - (2) 離島への国際線チャーター増に伴う CIQ 等の受け入れ体制の強化を図ること。
 - (3) 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。
 - (4) シルバー層、ボランティアなどの協力も得て、観光ガイドの拡充を図ること。

環境保護に関する事項

1. 二酸化炭素排出量の削減は世界的な課題であり、その対策として施設内の電力を一部まかなえるよう空港ターミナルビルに太陽光発電システムを導入すること。また県は空港など大型施設への太陽光発電システム導入に必要な補助を行うこと。



＜航空写真：那覇空港＞