

### 〈新千歳空港について 空港ビル・CAB〉

#### 1. 冬期運航における安全性・定時性向上、除雪体制のさらなる強化に向けた諸施策の実施について

##### ①滑走路・誘導路の降雪等への即応（除雪所要時間の短縮）に向けて、2010～2011年冬期除雪体制の検証と改善について

⇒2010～2011年冬期における大規模イレギュラーにおいて、昨年度に引き続き、到着・出発の大幅な遅延及び欠航等に至った例が複数確認されている。

また、駐機場と航空機誘導路の境界部分の除雪については、航空局との調整の上で機材・能力共に限定的なエアラインの機材による除雪対応を余儀なくされる状況が発生していた。

冬期運航における安全性及び定時性の向上を図るため、2011～2012年冬期除雪体制に向け、さらなる強化・改善が必要であると考えており、エアラインに除雪協力を求めるのであれば、費用補助等の検討を要請します。

##### ②ナイトステイ実施時等、早朝時間帯における除雪終了時間のさらなる改善を図ること

⇒早朝時間帯における運用の向上が図られつつある状況については認識していますが、オープン・スポットへの車両通行やオープン・スポットから駐機場への航空機の移動の制限解除が遅延することにより、航空機除雪の機材準備等を含めた出発準備の遅れに繋がるケースも発生しており、引き続き改善が必要と考えております。

とりわけ、X-W GSE 通路における5:50の走行開始は最低限厳守することは、非常に重要であると認識しており、除雪順路等徹底した対応を要請します。

##### ③スリップしやすいエリアの改修、ロードヒーティングもしくは適切な除雪を実施することについて

⇒降雪時において、貨物搬送で頻繁に使用するC-GSE 通路を中心に、スリップによる搬送遅れ等が発生したケースや、0-3番スポット前におけるターミナルGSE 通路の路面が凍結し、走行に支障をきたすケースも報告されています。

ロードヒーティングの設置等の他にも照明施設の増設、さらには標識看板の設置および見やすいように標識には蛍光テープを張るなどの安全対策の必要があり、併せて検討を要請します。

また、0番 SPOT フェンス側車両通行帯エリア、および80番台スポット周辺の排水用側溝部に対し、昨冬期において車両が側溝にはまり、動けなくなるケースが発生している。こうしたことを防止するた

めにも、一部蓋の設置は行われたことは認識しているが、動けなくなるケースを回避できるよう、すべての箇所に蓋をする改善を要望します。

##### ④DEICING APRONの除雪体制の構築と運用面の課題について

⇒昨年末より運用が開始された「DEICING APRON」については、当該APRONの除雪が行われていないために使用ができない状況や、「DEICING APRON」の除雪を依頼しても断られるケースが発生していた。RWY除雪を行う際の経路の見直し等による「DEICING APRON」の除雪体制構築を要望します。

また降雪時において、「DEICING APRON」に向かう際のGSE 通路が狭く、判りづらいため、通行に支障をきたしているとの声が挙がっており、併せて改善を要望します。

#### 2. 空港保安体制・空港施設について

##### ①空港内の施設出入口全般の運用改善および出発・到着導線について

⇒フラッパーゲートの改修や警備員の配置等の実施、また国際線ターミナルにおいてはICカードによるセキュリティの実施など、保安体制の強化が図られつつあるものと認識しています。

そうした中でも、以前より要請している「空港従業員と一般旅客の利用スペースの動線分離」「出発・到着導線でテンキーなしで出入りできる扉」があること等、昨年要請し共有を図った課題について、現在の検討状況等を開示することを要望します。

##### ②ストレッチャー搬送体制の強化について

⇒国際線ターミナルは、現状ストレッチャーによってターミナルビルから外に搬送する動線がなく、欧米から成田等への運航便が、仮に新千歳空港に臨時着陸を余儀なくされた場合には、緊急的な対応に不備があり、強化が必要であると考えております。

##### ③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

⇒北海道の空の玄関口と位置づけられている新千歳空港は、バリアフリーの法制化以前に建設されたターミナルであり、空港利用者にとって不都合な状況が散見されています。

こうした現状の中、ビジネスのみならず、観光を目的とした空港利用者が多い新千歳空港の利用者が受ける印象は、マイナスの要素であり、早期に対策が必要であるとの認識にあります。

現エレベーターの増設・大型化、ストレッチャー用エレベーターの増設、エスカレーターの方方向化と増

設、および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、早期の実現を要請します。

### 3. PBB の安全対策について

#### ① PBB 地上可動エリアの安全対策について

⇒先般、北海道空港株式会社より、すべてのPBBに対してタイヤガードを設置するとの表明があり、これまでの働きかけ等に感謝します。今後3年を目途に設置する予定とのことですが、可能な限り早期の設置が図られるよう働きかけを要望します。

#### ② PBB ステップの滑り止め対策について

⇒冬期においては機側作業員（清掃・グラブ・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、受傷事例もあります。国際線ターミナルでは、ヒーティング化がなされていますが、国内線ターミナルでは実施されておらず、現状では安全上問題があり、改善が必要であります。

### 4. 環境問題への対応強化について

#### ① DEICING APRON の設置を見据えた環境対策について

⇒クールプロジェクトにより、BOD値を下げる等の諸施策を実施してきており、改善が進みつつある環境対策につき、DEICING APRONの設置を見据え、環境対策を講じることは重要であると認識しています。現段階での検討状況を開示することを要望します。

### 5. お客様に対する利便性・安全性の向上について

#### ① 駐車場ターミナル側の歩道に対してロードヒーティングを設置すること

⇒降雪のために冬期積雪の際には歩道が使用できない状況が散見されており、道路あるいは凍結したターミナル駐車場の歩道を余儀なくされている現状があります。観光需要を含めた冬期の空港利用者の増加を図る上でも、空港を快適に利用できる環境整備が必要と考えており、関係機関に改善に向けた検討を要請します。

### 6. その他要請項目

#### ① 着陸料等について

⇒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、エアラインの負担軽減を図ることを要請します。

#### ② 空港ターミナルビルの営業開始時間について

⇒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ます。初便の早期化傾向に合わせ、営業開始時間を早めることを要望します。

#### ③ 新千歳空港と札幌近郊地域における公共交通機関のアクセス向上について

⇒早朝始発便の早期化傾向に合わせて、札幌近郊地域と新千歳空港間における公共交通機関のネットワークとしての利便性向上を図り、早朝時間帯に関わる鉄道を主とした時刻表設定の改善の検討を関係機関に要請することを要望します。

札幌から首都圏へのビジネス及び観光需要等の促進を図るためには、全国主要幹線空港と同等のアクセス環境構築が必要と捉えており、現状においては新千歳空港から首都圏に向けた最も早い始発便においても、他の主要幹線空港と比較した中では到着時間が遅いため、特にビジネス需要への対応としては便設定として見劣りする事が否めないとの認識にあります。また、始発便へアクセス可能な鉄道等を主とした公共交通機関の時刻表設定について、より改善の必要があると考えております。

#### ④ 夏期における空港ビル内の空調設備の改善について

⇒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を要望します。

#### ⑤ オフィス賃貸料・構内営業料等、軽減について

⇒賃貸料等の値下げを通して魅力ある集客施設の誘致や空港利用者数の増加を図ることが、空港としての競争力確保や利用者の利便性向上につながると考えており、地域経済を含めた社会への還元にも必要と認識しています。新国際線ターミナルも含めてオフィス賃貸料・構内営業料等の負担軽減の検討を要望します。

### 〈観光政策について 北海道庁〉

#### 1. 需要喚起に向けた観光施策の実現に向けて

⇒今後の日本の人口推移は長期的に低減傾向にある中、中国等の世界に目を向けた需要喚起の施策も重要であります。一番の需要である日本人観光客の現状の推移は、北海道より沖縄にシフトしている傾向も見られ、北海道全体に少なからず影響を与えることが考えられます。

魅力ある観光資源を有した北海道各々の市町村等におかれても、観光施策を実施しているものと思いますが、今後は北海道全体で同じベクトルでの需要喚起が必要であると認識しており、こうした状況に対する現時点での考えを提示願いたい。

## ☆発展する産業に向けて☆

### ■航空安全

#### ① 災害発生時の対応について

→災害やイレギュラーへの体制・対策の構築

⇒火災・地震・航空機事故の災害や新型インフルエンザ等のイレギュラーに備えたルール作りは勿論のこと、そのルールが適正に機能するためには関係各所と危機管理体制を共有し定期的・実践的な訓練と教育を実施すべきです。

→東北地方太平洋沖地震発生時の対応について

#### ●航空会社との協力体制の構築

⇒空港会社と航空会社とのコミュニケーションが確保できず、お客様の誘導など多くの場面でお客様に対する対応に大変苦慮しました。災害発生後速やかにコミュニケーションを行える手段の確保が必要です。また、空港会社は空港内の情報を一元管理し、航空会社を含めた関係会社と最新の情報を常に共有する仕組みが必要です。

#### ●総合窓口の設置について

⇒今回の震災では各国の大使館が成田空港に大使館員を派遣して対応していたが、大使館員がどこに居るのか、また連絡先はどこなのかが分からず、お客様からのお問い合わせや成田国際空港株式会社（以下、NAA）のインフォメーションからのお問い合わせが多数あり対応に苦慮した。緊急時はNAAが総合窓口となり、特設ブースやカウンターなどを設置して受け入れをするなど空港内の統括を取る必要を感じます。

#### ●震災時の空港内セキュリティについて

⇒深夜、空港滞留旅客が航空会社カウンター内にて電源コード、PC、LANケーブルなどが個人利用の目的で使用され、翌朝各機器の立ち上げが出来なくなる事例が発生しました。緊急事態でもあり、空港内での宿泊は止むを得ないかと思いますが、その際は巡回などを強化し保安の確保に努めて頂きたい。

#### ●災害掲示板

⇒災害発生当日を含め、運航が再開された後も空港を利用するお客様に対して鉄道や道路などの交通機関の情報提供がなされていないようでした。交通情報に限らず、お客さまの利便性を考え、空港利用者が必要と思われる情報は空港会社が発信する（災害掲示板など）必要があるのではないのでしょうか。

### ■発着枠のさらなる増加（30万回/年）へ向けて

#### ① 空港設備の整備

→30万回/年の発着枠増大にあたり引き続き安全面への配慮をしっかりと検証した上で、利用者目線を意識した空港設備の整備をする必要があります。

⇒A380スポット増設に伴いスポット前後での作業性（特にGSE 置場やランプ作業者の動線）が大きく低下している箇所もあります。作業に支障が無いかな等運用面からの検証も実施し、早期に改善に向けた取り組みが必要です。

→ターミナル地区と整備地区を結ぶ走行路（木の根トンネル内）については課題が多くあると認識しています。トンネル内の定期的な調査点検とともに走行路の運用についても抜本的な対策が必要です。

#### ② 確実性、高速性に優れる鉄道アクセスの充実

⇒首都圏における空港機能は、国際線の基幹空港である成田空港

と国内線の基幹空港である羽田空港が担っていますが、その空港を結ぶ道路アクセスは充分であるとは言い難く、成田空港と羽田空港の道路アクセスは75分ほど時間を必要とし、時には道路事情の影響を受け、定時制が保たれていません。アジア各国でアジアのハブ空港になるべく巨大空港の整備が進められている中、将来的には首都圏空港の整備として両空港を一体的に運用するための鉄道アクセス充実が必要であり、成田空港と羽田空港を50分台、都心（東京駅）と成田空港を30分台のアクセス時間の実現を望みます。また、柔軟な運用方法の検討（停車駅、ダイヤの調整など）をするなどの現在あるリソースを有効に活用することも重要です。

#### ③ 空港内・周辺道路の整備

→ターミナルビルへのアクセス道路の分岐・合流地点、制限エリアの警備所などの課題について

⇒制限エリアへ進入する際、時間帯によっては大変混雑しており業務に支障が出る場合があります。また空港ゲート通過後の車両が合流する地点などは安全面においても不安を感じます。制限エリア進入ゲートの自動化、実態にあわせた配置人員の見直し、目的地・車両に応じたレーンの表示と区分けなど、利便性の向上のみならず安全確保の観点からもきめ細かい整備が必要です。

→スマートICのあり方

⇒3月から22万回/年、将来的には30万回/年の発着増加に伴い道路の混雑が予想されます。現状だけを見て安易に廃止することなく、中長期的な視点で今後の運営を継続する必要があります。また、利用者に負担のかからない料金にすることも必要です。

#### ④ 航空貨物の優位性を活かす整備

→貨物地区の再編（分散化解消に向けた拡充と施設・設備の整備）

⇒成田空港では、施設の狭隘化への対応は進んでいますが、高額な施設賃料により採算が合わず空きが出ている状況です。しかし、使用されている上屋内の貨物は施設の限界に近い物量が蔵置され、非効率な作業を余儀なくされています。そこで、まずは施設賃料の値下げが望まれます。また、施設の分散化による利便性の低下は深刻化しています。航空会社毎に効率的な導線が確保できる様、貨物地区内の整備が必要です。成田空港は、国際物流基地としての機能を果たすために、広い視点での施設・設備（代理店が展開を進めている場外施設、周辺道路も含む）の整備を図りつつ、明確なビジョンを示した上で中長期的なランドデザインの見直しなど、現在の分散化を解消する必要があります。また分散化した貨物地区の効率的運用のためにも、更なる貨物地区内の道路整備や物量増への対応等、利便性の維持・向上が必要です。

#### ⑤ 航空貨物の「高速性」の発揮に向けた通関・税関体制

⇒輸出関連の通関制度については、予備申告適用業者の拡大や事後申告制度の導入によって貨物のリードタイム短縮が期待できます。また輸出の場合の輸出統計品目・輸入の場合の実行関税率の統計品目番号の検索機能を税関ホームページ等に追加することも効果的です。

### ■お客様の利便性

#### ① 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です。離発着30万回/年を見据えハードとソフト両面からの検証と対策が必要です。

⇒現在はアジア系グループの訪日観光需要が増加しており、到着階での集合が無秩序に行われています。このため空港利用者の動線が妨げられ混雑によるカートでの衝突等、不安全事故も見受けられます。出口付近で人が滞留しないように、床の色を変え滞留禁止を4ヶ国語案内で呼び掛けるなど視覚で訴える対策が必要です。

### ② 乗り継ぎ旅客の利便性向上

→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国際線出発階に行ってしまうお客様も散見されます。またお客様の利便性に加え、定時性にも影響が出ています。到着階の床面へのペイント等、効果的な案内表示の設置が必要です。

→受託手荷物の取り忘れ対応（国際→国内）

⇒現在、主要各国に乗り入れている航空会社では、アライアンス提携強化により最初のチェックインで最終目的地までの全ての受付を終了できる環境が整いつつあります。そのため、各航空会社でも案内はしているものの、荷物を取り忘れるケースが散見されます。荷物の引取り忘れにより乗り継ぎ便に搭乗できないこともあり、定時制やお客様の利便性の観点からも改善が必要です。

### ③ 駅港内の案内表示と安全対策

→京成線ホーム転落防止ガードの設置

⇒新設された京成線ホームは物理的にホーム幅が狭いということと鉄道利用の客様が滞留することにより非常に危険を感じます。他の私鉄にあるようにホームドアの設置が望まれます。

→案内表示のさらなる工夫

⇒改札を2か所通過する必要がある、乗車すべき電車を判別しづらい、利用航空会社に対する降車駅が不明瞭など、外国人利用者だけでなく日本人利用者にとっても理解しづらい状況です。より利用者の動線を意識した案内表示の工夫をお願いしたい。

→空港駐車場の料金の見直しと無料・割引制度の導入

⇒第2ターミナル第3駐車場(P3)については30分まで200円と料金設定を下げましたが、P1・P2駐車場においても適用範囲の拡大が望まれます。また、空港テナント利用者に対し空港駐車場の無料・割引制度を導入することで不法駐車への対策、空港テナント利用促進、さらに旅行目的以外での一般のお客様の空港利用の一助になると考えます。

## ☆働きやすい産業に向けて☆

### ① 作業安全

→ランプ内における利用者・作業員の安全確保の観点から警報による周知。

⇒濃霧による低視程時のみならず、雷警報・地震発生時においてもランプ内における利用者の安全確保、作業員の安全の観点から緊急時の警報などは国（航空局）やNAAが中心となり一律的に実施すべきです。香港の空港では、落雷警報装置を全スポットに設置し空港公団と気象庁の連携により警告を発する仕組みをとっています。これによりランプ内の作業員はタイムリーに情報を把握でき迅速な対応をとることができます。

→ランプ内へのAED（自動体外式除細動器：Automated External Defibrillator）の設置

⇒成田空港では各ターミナル施設へのAED設置は進んでいます。が、ランプ内で働く者の安全を確保する観点からランプエリアへ

も設置が必要です。また、空港内事業者に対してAED設置の協力要請を行うとともに空港会社が主体となり設置個所を各事業者が共有することにより緊急時の対応を現場作業員が迅速に行えると考えます。

→貨物上屋内の安全対策について

⇒貨物地区において2006年フォークリフトによる死亡事故が発生しました。フォークリフト運用のルール設定やスピード制限装置・警報装置の設置義務付けを設定されていますが、未だ各社の安全意識にばらつきがあります。定期的な取り締まりや罰則制度の検討も必要です。

→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です。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、タキシラインに滑り止め加工が必要です。

→貨物地区の交通ルールの徹底

⇒警備員による巡回を実施されていますが、未だ状況は改善されず歩行者の安全性が懸念される迷惑駐車・速度超過・逆送など後を絶ちません。定期的な現場検証とそれに対応した実効性のある対応を望みます。

### ② 作業員の利便性

→各スポットでのエンジンランナップの柔軟な運用

⇒現在の運用ではスポットでのエンジンランナップが6:00-22:00と制限されています。空港周辺への影響を検証するとともに、不要なトーイングの抑制と整備作業性の向上のため空港運用時間の制限を緩和して頂きたい。

→各空コンテナ、機材車両置き場など照明設置

⇒現在、夜間において既存の証明施設がなく、車両の照明を利用して作業を実施している状況です。作業性という観点だけでなく安全面において非常に不安を感じます。何らかの対策（照明の設置など）をお願いしたい。

## ☆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水準です。発着枠の拡大に向けた空港整備のみならず料金の見直しも必要です。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です。また、賃借料による影響のためか空港利用者規模に対して、コンビニや低価格な店舗（フードコートなど）が少な過ぎます。海外からの利用者に対し、一食1,000円以上のレストラン等が多くては便利とは言えません。今後、気軽に立ち寄れる空港を目指すのであれば施設の充実だけでなく適正な料金設定も必要ではないでしょうか。

## 1. 発展する産業

## (1) 首都圏空港容量の拡大

首都圏空港容量のさらなる拡大（現在予定されている75万回以上）の為に、首都圏上空空域のさらなる活用が必要であると考え、この点に関し、行政としての認識を確認したい。

## (2) 航空保安

## ① 制限区域への立ち入りの防止について

新国際線で参入しているケータリング会社など、JAL、ANA系以外にも使用する作業員が多くなっており、制限区域への立ち入り防止の観点から、ゲートのセキュリティをターミナル付近と同レベルにしていきたい。

## ② 無申告危険物の混入について

無申告危険物混入による事故等のリスクを軽減するために、改めてCABより日本郵便へ周知して頂きたい。

## (3) 利用者本位の空港作り、航空行政

## ① 空港アクセスの利便性向上について

空港へのアクセス改善については、これまでも利便性向上に向け要請させて頂いた。現状でも多くの課題が存在することから、政・官・民が一体となり総合的な見地から、引き続き短期的・中長期的視点の両面で交通網の整備を進めて頂きたい。

## 【具体例の提案】

◆ 横浜方面からの空港アクセス改善

横浜方面から空港への直行便を増やして頂きたい。横浜方面と品川方面から空港への直行便を交互に設定する等、工夫をすることも視野に入れて頂きたい。

◆ モノレール浜松町駅南側改札口の運用時間改善

国際線ターミナル供用に伴い22時以降の利用客は増えている為、浜松町駅の南側の改札を夜間においても開けて頂きたい。尚、21時以降に到着する国際線も多く、22時以降に浜松町駅を利用しているお客さまが確実に存在している。

◆ 新国際線ターミナルアクセストンネルの標識

新国際線ターミナルへのアクセストンネルの標識が分かり難く、且つ看板の視認性が悪い。案内標識の大きさや位置を変え、分かり易い標識となるよう改善して頂きたい。

◆ 貨物循環バスの利便性向上

貨物地区が東西に分かれており、初めて貨物循環バスを利用するお客様に解り難い。西貨物と東貨物の利用内容の車内アナウンスを実施したり、案内標示をするなどの改善をして頂きたい。

◆ 新整備場地区へのアクセス改善

土日において、天空橋駅から羽田空港方面へのモノレールの本数が少なく非常に不便である。通勤時間帯である土日の朝夕においては、空港快速/区間快速が天空橋と新整備場にも止まる様、改善して頂きたい。

◆ 羽田新国際線ターミナルにおける深夜早朝便対応

昨年度の回答で、都として深夜早朝便に対応した使いやすい公共交通手段の確保など空港アクセスの充実に取り組んでいくと伺ったが、羽田の国際化を昨年10月に

供用開始後、具体的に各種交通機関への働きかけを伺いたい。

◆ 天王洲アイル駅におけるモノレール⇄東京臨海鉄道（りんかい線）の乗り換え改善

以前の回答で、課題認識は持っているが、専用エレベータを作るための土地が確保できないと伺っている。航空連合東京の調査で必要な土地について、土地が確保できれば改善に向けて、検討して頂けるのかをお聞きしたい。

◆ 乗り継ぎにおけるバリアフリー環境の整備

羽田空港国際化にて、空港アクセスの利便性向上の一環として、首都圏と空港を繋ぐアクセス途上のバリアフリー環境の整備が必要と考える。モノレール浜松町駅についてはモノレール⇄JRへの逆流が可能のように施設改良が有効な手段と考える。

◆ 京急大師線の空港までの延伸によるアクセス改善

「神奈川口構想に関する協議会」検討事項に取り上げられているとともに、現在京急大師線沿線の発展が著しい中、空港から大師線沿線へ直接アクセスできることが期待される。現状における検討状況について確認したい。

◆ 羽田京急バス蒲田駅⇄羽田空港線の運行について

羽田空港に於ける路線バス停留所の停車順序が国際線→国内線となっているが、多くの利用者の利便性が向上の為、国内線→国際線で停車順序を変更出来るか検討をしていただきたい。また、行き先を国際線行きと国内線行きに分けて設定するなど検討出来ないかをお聞かせ願いたい。

② 国際線・国内線の乗り継ぎに(京急)

国際線・国内線の乗り継ぎについて、無料連絡バスの巡回を実施しているが案内板が分かり難く、無料連絡バスの存在を知らない利用者も多くいる。案内板の工夫、標識の追加など、利用者目線で改善をして頂きたい。

③ 現行空港施設の充実について

現行空港施設を利用する旅客、空港職員が増大することが想定されることから、引き続き、利用者、働く者の視点からの更なる改善をお願いしたい。

## 【具体例の提案】

i. 国内線第1・第2旅客ターミナル◆ 分煙対策について

第1・第2旅客ターミナルにおける屋外の喫煙所は、屋根と浄化装置が無い為、周辺に煙や匂いが立ち込めている。お客様にご迷惑が掛からないよう、早急に屋外喫煙施設を改善して頂きたい。

◆ 第1旅客ターミナル旅客施設の改装計画について

今年度から第一ターミナル出発ロビーが改装されているが、到着ロビーや地階も含めた改装計画があるのか、今後の改装計画をお聞かせいただきたい。特に、到着口の電子・フロア表示について現状の検討状況と課題についても再度確認させていただきたい。

## ii. 新国際線旅客ターミナル

## ◆ 仮眠施設の案内改善

深夜、早朝便を利用するお客様の為の、仮眠施設の場所が分かり難い。お客様が利用しやすいよう、案内板の増加等、改善をして頂きたい。

## ◆ 動線の表示の改善

様々な動線に対する表示が分かり難く、施設が利用し難い。表示板を設置する等して、利用者目線での動線表示を改善して頂きたい。

## ◆ 到着階の身障者化粧室の利用について

到着階の身障者化粧室は、中が広く簡易ベッドもあるが、現状、健常者の利用は控える旨の案内が無いため、本来使うべき利用者が快適に利用出来るよう、具体的な改善策を検討していただきたい。

## ④ 長距離深夜便運航に於ける使用滑走路の運用方法について

長距離深夜便運航時の使用滑走路を気象条件等（特に西風 250-320 度が強く吹く時）に応じた柔軟な運用をお願いしたい。

## ⑤ 小型機による多頻度運航への対応について

昨年度の回答によると PBB の改修や自走 SPOT IN/OUT の設定を検討するとのことであったが、その後の進捗状況を確認していただきたい。

## ⑥ 国際線ターミナル拡張に向けた検討状況とスケジュールについて

羽田空港国際線ターミナルは 2013 年度を目途に、再拡張される方針が示されているが、現状の検討状況と今後のスケジュール、ならびに検討段階での特記があれば、ご説明願いたい。

## 2. 働きやすい産業

## (1) 安全

## ① ランプ内安全

羽田空港内で働く従業員の安全と、貨物運搬等の品質維持向上のために、引き続きランプ内の不具合箇所の早期発見と早期改善をお願いしたい。

## ② 新整備場駅周辺道路の鉢について

新整備場駅周辺道路に鉢が車道に置いてある為、車幅が狭くなっており、対向車が来ると非常に危ない。歩行者の安全確保の為にも鉢を早急に撤去して頂きたい。

## ③ 新整備場駅前の舗道について

モノレール新整備場駅出口付近の石畳は凹凸が多く、タイルが外れていることも散見される。新整備場駅の利用者の転倒による怪我の防止の為にも、路面材変更等の補修をお願いしたい。

## ④ 東日本大震災対応について

地震発生後の対応についてどのように総括されているか、また今後同種の事例が発生した場合の具体的な対応策をお聞かせ願いたい。

## ⑤ 大規模災害時の対応

大規模災害時を想定したターミナルおよびエプロンで

の避難訓練の実施を検討願いたい。また、空港は震災時、環状線が寸断された場合、エリアから出られなくなる懸念もある。有事の際の非常用設備、食料備蓄などの準備状況について確認させて頂きたい。

## ⑥ 大規模災害等緊急時の職員用通路に於ける避難経路について

ターミナルビル営業終了後の深夜の職員用扉からの出入り・避難等、空港職員の緊急時の安全確保や避難動線について、現状の認識を伺いたい。

## (2) 働きやすい環境の整備

## ① ランプエリアにおける国際線ターミナルへの動線改善

貨物エリア車両通路から ANA 社 GS 方向に曲がるポイントと、エアサイド連絡橋方向に曲がるポイントのラインを判りやすく標示して頂きたい。

## ② 西貨物エリアへのコンビニエンスストアの誘致

西貨物エリアにコンビニエンスストア（ATM 含む）が無く、非常に不便である。従業員だけでなく、一般のトラックドライバーや顧客が多く利用する事が想定される為、新たにコンビニエンスストアを誘致して頂きたい。

## ③ スポット停止線の統一について

SPOT の停止位置についてエアラインで機種毎にマーキングを実施している。ペイントなどができない為、テープの剥がれ等が散見される為、停止位置のペイントを実施して頂きたい。また、CAB SPOT は JAL・ANA 共用であることから、エアライン毎でのマーキングにせず、機種毎でのペイントを実施し、停止方法の統一をお願いしたい。

## 3. 活力ある産業

## (1) 観光振興について

## ① 羽田地区へのホテルの誘致

今後の羽田空港の容量拡大に際して、新国際線ターミナル拡張時にテナントとしてホテルが入居することは認識しているが、今後の新国際線ターミナルでの生産量増大も踏まえ、空港跡地への大型ホテルの誘致を実施して頂きたい。

## ② IC カードの相互利用の拡大について

日本の高度な IC インフラを外国人観光客にも利用しやすく環境整備していくことで、科学技術立国としての日本のアピールに繋がり外国人観光客のリピーターや新しい観光客の誘致にも繋がっていくと考える。

## (2) 環境対策について

## ① 空港内遺失物の再利用について

法改正により条件付きで遺失物（傘等）の売却が可能となった。これを受け、空港施設内にある忘れ物傘を回収し、雨天時などの無料傘のサービスを実施して頂きたい。

## ② ターミナル屋上の緑化度合いを調査実施。

空港ターミナル屋上において、一部緑化されているが、まだ緑化の余地があると考えられる。更なる屋上の緑化と合わせ、昨今の電力需要も鑑み太陽光発電を含め、検討状況を確認させて頂きたい。

## 1. セントレア連絡橋の利用料金値下げ

セントレア連絡橋について、建設費・維持管理及び固定資産等の総額から償還期間が設定され、通行料金が定まっている事、2010年夏、計画通行量では昨年度実績を下回っている事を踏まえた上でも、愛知県として責任を持ち、連絡橋の利用料金値下げにより利用増加に繋げる施策が必要と考える。

- ① 料金徴収方法を往路で復路分を加算した料金徴収方法に変更し、料金所を一か所にする事により貴社の経費削減に努めること。
- ② 関西空港連絡橋は国の管理下に置く事で料金の大幅減に繋げた経緯を確認している。セントレア連絡橋においても同様の対応を検討してはどうか。
- ③ 愛知県としての現在検討している合理化案はあるのか。
- ④ ETC 搭載車両を対象に土日祝日において3割引きとなる社会実験が行われたがその状況と効果について伺いたい。
- ⑤ 今後、セントレア連絡橋についての専門委員会等を開催する予定はないのか。

## 2. 空港アクセスの改善について

東海地方における空港アクセスの拠点となる名古屋駅（JR、名鉄、近鉄等）は複雑な駅構内となっており名古屋駅で乗換えを行い空港へ向かうお客様には動線が非常に分かりにくいという意見を頂いている。また逆の動線も同様である。そこで、JR 構内、JR 出口動線上の曲がり角などに空港方面への案内表示を更に分かり易くして頂きたい。また、セントレアは国際空港であり、アジアのお客様の利用が多い事から英語や中国語、韓国語など多言語での表示をして頂きたい。これにより、空港アクセスの利便性が向上し利用者も増加すると考える。

## 3. 安全教育の実施

過去の PBB 事故においては安全知識の低い新人警備員が PBB 動線に入ったことが事故原因の一部と認識している。空港職員は空港会社が定める教育（運転講習など）の他に自主的に安全・保安教育を実施しているが、ランプ・貨物地区に出入りする業者や警備会社社員に対しては不足しているように感じている。空港会社が主体となり下記の措置を実施し、違反者及び会社に対し厳重に対応して頂くことを要望する。

- ① 警備会社各社における安全教育内容の確認を空港会社が実施
- ② ランプ・貨物地区に出入りする業者及び各代理店に対し、構内走行における周知文の再発行

## 4. 空港内・空港周辺医療施設の充実化

拠点空港の位置づけでありながら、空港内診療所の診察時間が昼間帯のみであり、緊急搬送先の病院では外国語・感染症対応が整備されていない。空港会社と常滑市が中長期的な施策を計画し実行して頂くことが中部空港の更なる発展に繋がるものと考え。

- ① 空港内診療所に対し、診察時間の延長とクレジット及び言語対応の充実を求める。
- ② 常滑市民病院に対し、夜間クレジット対応、言語対応（英語、中国語、韓国語）、隔離病棟設置の働きかけを求める。

## 5. PBB 装着時間の短縮及びオーバーランの削減

中部空港においては小型機の停止線が大型機よりかなり後方に設定されている為に同じ PBB スタガ 1 位置より装着を開始すると時間が掛かり定時性及び品質に問題が発生している。また VDGS におけるオーバーランの対策として地上目標を設置した事により事象が減少傾向にはあるが根絶に至っていないのが現状である。その為、作業者の安全を守る為に我々が考える下記案について検討を願う。

- ① 小型機専用 PBB スタガ 1 位置を設置（装着時間の短縮に繋げると共に乗員からの到着目標となる事によりオーバーラン対策となる）
- ② VDGS の改善

## 6. 空港施設の改善及び改修

ランプエリアにおいてサービスレーンから場周道路へ接続する場所において視認性が悪い。また SPOT8.18 の PBB 付根付近に偏りがあり雨水が溜まりやすい状態となっている。車両走行時スリップの原因となり乾いた時は溜まった砂が運転手の目に入る事例が報告されており危険な状態となっている。またトイレ内の温水洗浄便座増設と夏季におけるランプエリア環境を考慮しウォータークーラーの設置の検討して頂きたい。

- ① SPOT200 番台と 300 番台のサービスレーンより接続する場周道路に大型カーブミラーの設置
- ② SPOT8.18PBB 根元付近の路面改修工事
- ③ ターミナルビル内トイレに温水洗浄便座機能の増設をランプエリアトイレに対しても設置
- ④ 各事業所より一番遠くなるセンターピア先端部にウォータークーラーを設置

## 7. 鳥衝突防止対策及び害虫駆除対策の継続

毎年度、空港会社においても渡り鳥対策を講じているが機体損傷事故は絶えない状況である。また近年ではコガネムシが夏になると大量発生している。幼虫期においても有効な駆除をお願い致します。

- ① 継続的な鳥衝突防止対策の実施
- ② 空港内の土壌部へスミチオン乳剤やオルトラン水和剤の散布による未然防止対策の実施

## 8. HIGH POWER ENGINE R/U SPOT の設置

現在 HIGH POWER R/U 実施場所は滑走路、誘導路に限定されている。そのために昼間の就航時間帯での実施が難しい。昼間帯でも実施可能な SPOT やエリアの設置を検討して頂きたい。

## 9. 制限エリア外駐車場の時間貸借の検討

当該地区駐車場においては開港当初に比べると貨物需要の減少及び従業員による契約台数が大幅に減少している。その他にも貨物地区制限区域には時間貸し対応の駐車場が設置されているが利用状況については皆無に等しいと認識している。そこで効率的な運用を図る為にも下記の項目について検討して頂きたい。

- ① 制限エリア外駐車場の月極め契約及び時間貸借への変更
- ② 当該地区においては利用目的が空港従業員である事から、ターミナルとは異なる常滑市で一般的な料金水準（常滑駅周辺駐車場と同等）の設定

## 10. 震災課題に対する早期対応

3月に起きた東日本大震災においては仙台空港においても津波等の影響により甚大な被害を受けた。あらゆる課題に対し空港会社を中心となり空港で働く事業者が早期に連携・協力していく事が求められている。中部空港内で震災発生時の利用者・働く者に対する避難指示・連絡体制の確認・整備を実施して頂きたい。

- ① ランプ・貨物地区・機用品棟における情報伝達の為の放送設備の整備
- ② 大規模災害発生時に備えたライフライン確保の手段を整備



## 大規模災害への対応について

- (1) 地震など大規模災害発生時の初期対応について、今回の震災を踏まえたうえで明示すること。
  - 避難場所 ●避難経路 ●避難指示 ●責任の所在
  - 連絡体制など
- (2) 災害により管制塔など空港機能の一部が不能になった際の対応について、今回の震災を踏まえ、あらゆる場合を想定し、早期に具体的な対策を明示すること。
- (3) 大規模災害発生時の空港内外へのアクセスや誘導について、あらゆる場合を想定し、明示すること。
- (4) 空港施設の耐震・対津波性能などを明示すること。

## 関西国際空港について

### 1. お客様の利便性向上

- (1) 関西国際空港のあり方について。
 

首都圏空港発着容量拡大などの環境変化がある中で、巨額の負債を抱えたまま採算制を向上させていくことは極めて困難である。対症療法の域を脱していない補給金ではなく、空港用地の国有化など、空港運営スキームを抜本的に見直す必要がある。関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律が施行されるが、負債の返済に偏重することなく、利用者の負担軽減を含めた、利便性向上による経営改善への具体的な施策について関係者で十分検討すること。
- (2) 関西国際空港へのアクセス改善を図ること。
  - ① 各交通機関（鉄道、リムジンバス、タクシー）の利用料金の見直しや関西連絡橋利用料の更なる軽減を行い、利用者の負担減を目指すこと。
  - ② リムジンバスの利便性向上を図ること。
    - ・非接触型 IC カードもしくは電子マネーで乗車できるようにすること。
    - ・通勤利用者を中心から要望の多い回数券発行を復活させること。また、同額区間であれば異なる路線で使用出来るなど、利便性向上を検討すること。
    - ・空港行きバス満席時の対応など、混雑時間帯のバス運行体制の改善・見直しを図ること。（新規）
    - ・クレジットカードを利用できる券売所の案内を分かりやすくすること。
    - ・行き先別になっている券売機を全ての行き先が購入できる様に改善すること。（新規）
  - ③ 海外旅行者の為に案内表示やアナウンスの多言語化を促進すること。
- (3) ターミナル施設を見直し、空港利用者の利便性向上を図ること。
  - ① どのスポットでも定期便航空機材が搭乗手続きできるよう、全てのパッセンジャーボーディングブリッジの適合性を改善すること。
  - ② 以下の案内表示板の視認性向上を図ること。
    - ・国内線到着出口付近の一部偏りがある電光案内板の配置を改善し、すべてのお客様が電光案内板にアクセスできるようにすること。併せて、文字を大きく表示するなど、情報を得やすくすること。
    - ・PTB4F 国際線出発エリアの旅行会社カウンターの案内表示を設置すること。
  - ③ 車イス利用旅客の為に、幅が狭い国際線 PTB 内のエレベーターの改善を図ること。
  - ④ 出国エリアの案内表示を見直すこと。
    - ・エスカレーターの陰になっているゲート番号表示を見直すこと。（新規）
    - ・国際保安検査場の入口において、南北出発口表示が認識できる様に改善すること。（新規）
  - ⑤ レンタカー会社と一般利用者が共存する P3 駐車場の駐車ス

ペースを、両者にとって利便性の高い配置に見直すこと。（新規）

- ⑥ P1、P3 駐車場への入場の際し、急な車線変更を防ぐためにレーン分けを行うなど、誘導方法の改善を行うこと。（新規）
- ⑦ 駐車場から旅客ターミナルへの利用者の動線を改善すること。
  - ・安全確保の為、P3 駐車場とターミナル間の道路に横断歩道を設置すること。
  - ・劣化の激しい P4 駐車場から旅客ターミナルへの案内版の改修を行うこと。また、動線上に段差・階段が多い為、スロープの設置およびエレベーターへの案内版を設置すること。
- ⑧ 国内貨物事業所の国際貨物地区移転に伴い、多数のお客様が迷われている。地区名・バス停の表示など、案内板の変更・改善を行うこと。
- ⑨ PTB と駅間の連絡橋が強雨時に濡れて滑りやすい為、安全の観点から改善を図ること。
- ⑩ PTB における化粧室の利用環境を整えること。
  - ・ターミナル内の全ての化粧室にウォシュレットを設置し、快適性の向上に努めること。
  - ・国際線出発ロビー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への誘導改善を実施すること。
  - ・国内線到着ロビー内の化粧室の案内表示を改善すること。
  - ・ターミナル各所の化粧室において、スーツケースを持ったまますれ違いができないため改善を検討すること。（新規）
- ⑪ 新ターミナルの建設には、働きやすいターミナルの実現に向け、働く者の意見を反映させること。（新規）
- ⑫ 全ての自動販売機を電子マネー対応機に改修すること。（新規）

### 2. 職場環境改善・安全性向上

- (1) 職場の環境改善を図ること。
  - ① ウィング棟などの従業員用施設を改善すること。
    - ・ウィング棟ランプサイドの従業員用手洗が不足しており、設備の改善と増設をすること。
    - ・作業着着用の従業員の為、洋式便器を設置すること。
  - ② 国際貨物地区通動用駐車場について、貨物地区内第一駐車場を高層化し収容数を増やすと共に、利用者の利便性向上に向けた賃貸契約条件の見直しを行うこと。
  - ③ ウィング棟の通路に設けられている喫煙場所に排煙装置を設置すること。（新規）
  - ④ ウィング棟、エアライン棟において場所によっては携帯電話の電波が弱い為、改善すること。（新規）
- (2) 職場の安全性向上を図ること。
  - ① 車両走行時の安全確保の為、国際貨物地区及びランプ内の路面段差（凹み・陥没）を適宜解消すること。
  - ② トライアル運用中であるパッセンジャーボーディングブリッジの接触防止装置を本格運用とし全スポットへ展開すること。（新規）
  - ③ リモート地区及び GSE 置場（特に M 地区およびスポット 206 番）など作業区域の照明の設置・増設等を行い、作業が安全に行えるよう改善すること。
  - ④ 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、従業員の安全を確保すること。
  - ⑤ ターミナル直下の車両通行帯において、車線上の雨水落下対策を実施すること。
  - ⑥ パッセンジャーボーディングブリッジの機種別装着位置のマーキングを統一すること。（新規）

### 3. 関西空港の危機管理体制の充実

- ① 爆発物反応があった貨物発見時の、作業者保護、爆発物の隔離等、職場の安全性を整備すること。かつ、発見時の処理手順を整理し、明示すること。

- ②航空保安プログラムに沿って、旅客ターミナルビル・エアライン棟への入館に関わる運用体制を見直すこと。
- ③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。

## 大阪国際空港について

### 1. お客様の利便性向上

- (1) 駐車場と空港を結ぶ動線について安全性と利便性の向上を再検討し改善を図ること。
  - ①自動車利用者のために利用航空会社別案内表示を充実すること。
  - ②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。
  - ③モノレール駅から貨物地区への案内が不十分である。案内板の設置等を行うこと。(新規)
  - ④路上駐車が多く、駐車場に入る時もある時も危険であり、違法駐車を取り締まりを強化すること。(新規)
  - ⑤駐車場の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。カーブミラーの増設などの対応を行うこと。
  - ⑥ピーク時に駐車場があふれ(タクシー含む)、路上駐車も多く危険である。現行の駐車場使用料金を明確化し、タクシーに関しては、タクシープール周辺の安全性向上のため停車スペースの拡大などの対応を行うこと。
- (2) 公共交通機関利用者のアクセス・利便性を改善すること。
  - ①モノレール駅下(団体バス乗り場)からターミナルビルへの案内表示が不十分であり、動線に戸惑う旅客が多い。案内表示に工夫を施すこと。
  - ②モノレール連絡橋の強風・強雨時は「吹き込み」が著しく、防壁が効果を発揮していない状況にあり、改修すること。
  - ③リムジンバスの利便性向上のため、すべてのバスにおいて非接触型ICカードもしくは電子マネーで乗車できるようにすること。(新規)
  - ④大阪モノレールから鉄道への連絡切符を設定すること。(新規)
  - ⑤雨天時、モノレールから駐車場へ降りる外の階段踊り場に水が溜まるので改善すること。
- (3) お客様の利便性向上の為、ターミナル施設を改善すること。
  - ①雨天時、エプロン北側バス到着口及び23番A,B搭乗口の排水溝から路面に水が流れて搭乗旅客の乗降時に影響が出ている。排水溝増設など措置を行うこと。
  - ②5番、23番搭乗口下のバスゲートには屋根が無く、また①同様に路面に水が溢れているため改善すること。
  - ③3・4番スポットを舗装し、雨天時などにおいて水たまりが出来ないようにすること。
  - ④アナウンス/表示共に、中国人をはじめとする外国人旅客への対応が不十分であるため、改善すること。
  - ⑤手荷物検査場付近の授乳室を過ぎると授乳室がなく、またその表示もない。表示をすると共にフィンガー部にも授乳室の設置をすること。
  - ⑥伊丹空港身障者用駐車場に一般車が駐車している現状があり、巡回を強化すること。(新規)
  - ⑦モノレールエスカレーターから南ターミナル間に屋根が無く、雨天時濡れる現状を改善すること。(新規)

### 2. 職場環境改善・安全性向上

- (1) 夜間及び雨天時の安全性確保の為、各種マーキングの視認性強化を実施すること。
  - ①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停止線が見づらい。マーシャリング作業時、また運航乗務員の操縦時における安全性向上の為に、SPOT9・10・13・18以外のセンターラインに於いても停止線を黄色塗料

に変更するなど、雨天・夜間時視認性の良いマーキングへ改善すること。

- ②夜間トーイング作業時の安全性向上の為に、第5・7エプロン内のセンターラインに灯火を設置すること。
- ③0番、1番スポットに照明を増設すること。(新規)
- (2) 貨物地区の環境改善を行い、安全性を確保すること。
  - ①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、ピーク時に滞貨トラックが道路に溢れている状況を改善すること。
  - ②南貨物地区周辺の高架下から蛸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こと。
- (3) 空港前交差点から空港へ入る際の直進・左折分岐点をわかりやすくすること。
- (4) 空港オープン時にあいている売店が少ない。空港内売店の営業開始時間を早める等の改善をすること。

### 3. 伊丹空港の危機管理体制の充実

- (1) 本人照合精度向上の為に、ランプバスは磁気カードではなく、ICカード化すること。
- (2) 各ゲートの扉は、テンキーでロックされていてもフランス落しをしないと押せば開くので改善すること。(新規)

## 神戸空港について

### 1. お客様の利便性向上

- (1) ポートライナー駅との連絡橋において、谷間風により雨天時に通路へ雨が吹きつける。利用者が雨に濡れないよう対策を検討すること。(新規)
- (2) ポートライナー三宮＝神戸空港間において、快速が普通と1分しか変わらないので改善すること。
- (3) 神戸空港発リムジンバスの行き先並びに便数の拡充を検討すること。(新規)

### 2. 職場環境改善・安全性向上

- (1) 神戸空港駐車場利用者が、駐車場内歩道上に駐車している現状があり、改善すること。(新規)

## 観光施策などについて

### 1. 訪日旅行者の受入体制強化に向けて

- (1) 訪日旅行者の日本への第1印象向上の為、ゲートウェイである関西空港の入国手続の迅速化、サービス品質の向上を図ること。
- (2) アジアを中心とした訪日旅行者向けに、公共交通機関、レストランをはじめとする商業施設内において、中国語、韓国語、英語等多言語表記の推進を行うこと。
- (3) 多言語翻訳機の実用化へ積極的に取り組み、観光施設への集客に向け支援し、設置すること。
- (4) 旅行者のビジットジャパン案内所に対するプロモーションを積極的に現地にて行い、認知度を高める為、訪日向けWEBサイトやパンフレットの展開の推進に取り組むこと。
- (5) 訪日旅行者受入体制確立の為、関西の観光知識を深める場・アジア文化を学ぶ場・語学・マナー向上の為のセミナーを充実させること。

### 2. 新たな観光需要創出に向けて

- (1) 関西のものづくりの現場に着目し、国内外の旅行者に工場見学の機会を提供するなど、産業観光の振興に取り組むこと。(新規)
- (2) 国際会議の誘致に向けて関西の魅力を海外に発信すること。

## 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、航空運賃の引き下げを図っている。しかし、沖縄振興策は時限立法であることから、これらを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) 沖縄県内一本土路線の航空機燃料税を廃止とすること。
  - (2) 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とすること。また、国内線と国際線については機能性とお客様の利便性を重視した配置とすること。
  - (2) 旅客搭乗橋(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) 空港内のお客様が待機する施設は、台風などの災害といったイレギュラー時にも十分に対応可能な空間と施設を整備すること。
  - (4) お客様の利便性を考えた、バスの運航などの公共交通機関によるアクセスを整備すること。
  - (5) 空港内施設について、チェックインカウンターなどのレイアウトは今後の就航路線数・会社数を考慮し、また従業員の更衣室・休憩室などの十分なスペース確保について配慮すること。
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) 那覇空港の駐車場料金の低減を図るため、駐車場用地・施設の賃借料(国有財産一時使用料)の軽減措置の要請・実施すること。
  - (2) 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については、総合的な見地から計画的に進めること。
  - (3) 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。
  - (4) 滑走路増設にあたっては、自然環境に十分配慮すること。また、その際の誘導路については地上走行中の航空機の渋滞を避けるべく十分なスペースを確保すること。
  - (5) 国際定期便・チャーター便の就航が増えており、施設内への収容可能人員が限界を超えている。新国際線ターミナルビルの整備が決定されているが、至急CIQ(税関・出入国管理・検疫)体制も含めて、増設・受け入れ強化などの対応を図ること。
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。併せて設置されている標識も含めて、利用者が分かりやすいものとする。
  - (1) 国内線ターミナルビルから旧貨物ターミナルビル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の車両が一時停止の標識を確実に認識出来るよう対策を講じること。
  - (2) 国内線ターミナルの道路において、3階と1階の合流点は車両事故の危険性が高く、合流注意などの標識を設置し、事故の危険性を軽減すること。
  - (3) 今後、那覇港沈埋トンネルが開通することによって、空港内の交通量が増加すると考えられる。安全を最優先した整備を望む。
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なうべきであり、航空機を運航する上で必要な航空機地上支援機材(GSE)を格納するための施設の、早急な整備を県に求めていくこと。
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バードストライク(鳥衝突)による、機体やエンジンの損傷を防止し、日々の安全運航を図るため、防止策をより一層強化すること。
7. 沖縄県内の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(保安検査員人件費・検査機器購入費用など)を国が全額負担することを国へ働きかけること。
8. PBBの運用にあたっては、設置者及び運用者により種々の安全対策が講じられているところであるが、事故防止を図るためにPBBのタイヤに巻き込み防止装置(タイヤガード)を設置するのが必要と考える。沖縄県内のPBB設置空港(那覇・宮古・久米島・新石垣)について、早急に設置を行なうこと。
9. 2011年3月11日に発生した東日本大震災を踏まえて、大津波などの大災害に備えた対策を、国・県・空ビル・航空会社など関係各所で早急に策定すること。
10. 沖縄県内の空港において、雷接近時のランプ内の利用者・作業従事者の安全確保の観点から、航空会社各社の基準において発令されている緊急時の警報などは、国(航空局)が中心となり一律的に実施すること。
11. 離島県沖縄は、道路交通や鉄道交通で他地域と結びついておらず、航空交通と海上交通が非常に重要である点、他県と大きく異なる。特に、今後の沖縄の発展のために

は、旅客だけでなく貨物においても航空交通が重要となるため、那覇空港及びその後背地機能の整備が急務である。

なかでも、拡大する国際貨物基地と連携するかたちで、東アジア中心とした航空機整備を受託できる国際整備基地を建設することにより、雇用創出につなげる事を提案する。

## 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などの重要性を認識し、国内外での観光宣伝を柱とした、観光総合対策の具体的政策をもって、さらなる促進を図りたい。

沖縄の観光形態・客層は多様化しており、そのニーズに対応出来るよう、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。しかし、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現状では不十分と言わざるを得ない。その支援制度として、「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。また具体的実行施策として、下記の項目を提案する。

- (1) 県内観光施設のバリアフリー化を推進すること。
- (2) 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。
- (3) 地元産業と連携しお土産を開発し、特産品としての「沖縄ブランド」を確立すること。
- (4) 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・観光標識など)に力を入れること。
- (5) 道路標識になどにおいて、市町村名に加え、地名がすべての観光客に分かるよう、外国語なども取り入れ表示方法の工夫を行なうこと。
- (6) 離島を含む地域における医師不足の解消、治療体制・救急医療体制を充実させること。

2. 観光産業の育成・発展のために、県の事業として人材育成を図ること。

- (1) シルバー層、ボランティアなどの協力も得て、観光ガイドの養成・拡充をさらに促進すること。
- (2) 公共交通・宿泊・小売など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すること。

3. 沖縄の豊かな自然環境を活かすための環境保全(サンゴ白色化現象防止、オニヒトデ駆除、赤土流出防止、生活排水改善など)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(農業を体験など)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。

4. 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なうこと。

- (1) 沖縄～国外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) 沖縄県内への国際線チャーター便の増加に伴うCIQ(税関・出入国管理・検疫)など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・韓国語などの外国語による道路標識や案内表示を拡充すること。
- (4) 医療ツーリズムといて、外国人向けに居住国とは異なる国や地域へ渡り、治療サービスなどを受ける新しい旅行形態が、東南アジア各国で確立されている。沖縄にも施設や受け入れ態勢を整備し、新しい観光産業の一つとして構築することを提案する。

## 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、その対策として空港施設内の電力の一部をまかなえるよう、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、県は空港などの大型施設への太陽光発電システムの導入に必要な補助を行なうこと。

2. 空港内で航空機を運航する上で必要な航空機地上支援機材(GSE)を、電気を動力とした機材にシフトすることや、空港内施設の照明に省エネ効果のあるLED照明などを、空港ビルや航空各社と協力し設置し、県へは導入促進を促す体制作りを求める。



<航空写真：那覇空港>

## ターミナルビル施設の改善

**従業員用化粧室の増設**

- ・第1ターミナルビルには従業員用女子用トイレがなく、お客様と従業員が化粧室を共用し、お客様への利便、心情上影響を与えている為、早急に増設をお願いしたい。

**バリアフリー化施策**

- ・お客様の目線に立ったバリアフリー化の観点から、地下鉄へ接続するエレベーターの増設、第1ビルの到着動線にエスカレーター、エレベーターを設置して頂きたい。

**2番ゲート前にウィケット(改札機)を設置できるスペース確保**

- ・2番と3番で出発便が輻輳するときには、他社含め通路が混雑し誤搭乗に繋がることから、改札機の新設の検討をお願いしたい。同一方面便において、誤搭乗の事例も多く発生している。

**第2ターミナルビル手荷物受取所の案内板の増設**

- ・5～7番スポットから降りてくる場合、手荷物受取所の案内板が1箇所しか無い為、BAGを預けているお客様が出口に行くお客様の流れに乗って到着ロビーに出てしまう事が頻繁に発生している。保安上、一度到着ロビーを出たお客様が再度到着ロビーに戻ることはできない為、案内板を増設して頂きたい。

**第2ターミナルビル手荷物受取所の電光掲示板表示数の増加**

- ・到着ロビーにあるBAG返却ベルトをお知らせする電光掲示板は3便分しか表示されないが、実際に到着便が輻輳する時間帯には6便分の表示が必要になり、表示されていない便のお客様は不便を感じている為、表示便数を増やして頂きたい。

**第1ターミナルビルと第2ターミナルビル間の手荷物検査場通過後の行き来の可能化について**

- ・第1ターミナルビルと第2ターミナルビルを間違えてチェックインに来られるお客様が多く、お客様に不便をかけた、場合によっては航空機の遅延にも繋がっている。いずれからのビルからもチェックインが可能となるよう、手荷物検査場通過後の行き来が可能となるようにして欲しい。

## ランプサイドの改善

**女性専用トイレの増設**

- ・女性従業員が増える中、ランプエリアのトイレは男女共用の所が多いため、女性専用トイレの増設してほしい。

## PBBの改修または更新

- ・福岡空港のPBBは稼動域が小さく、航空機が停止線からずれて停止した場合、トーイングカーにより引き直しをしなければならず、特に4番スポットのPBBは稼動域が小さい。稼動域を大きくする等の改修をお願いしたい。

## ランプの水はけの改良

- ・全体的に水はけが悪く、特にスポット14番から16番は悪く、強雨時はお客様がずぶ濡れになるため可能な限り使用を避けているが、使わざるを得ない場合もあるため、改良をお願いしたい。

## PBBタイヤガードの設置

- ・中部空港での事故発生以降、全国的に中規模空港ではタイヤガードの設置等が進んでいるが、福岡空港では対策がなされておらず、事故防止の為設置をお願いしたい。

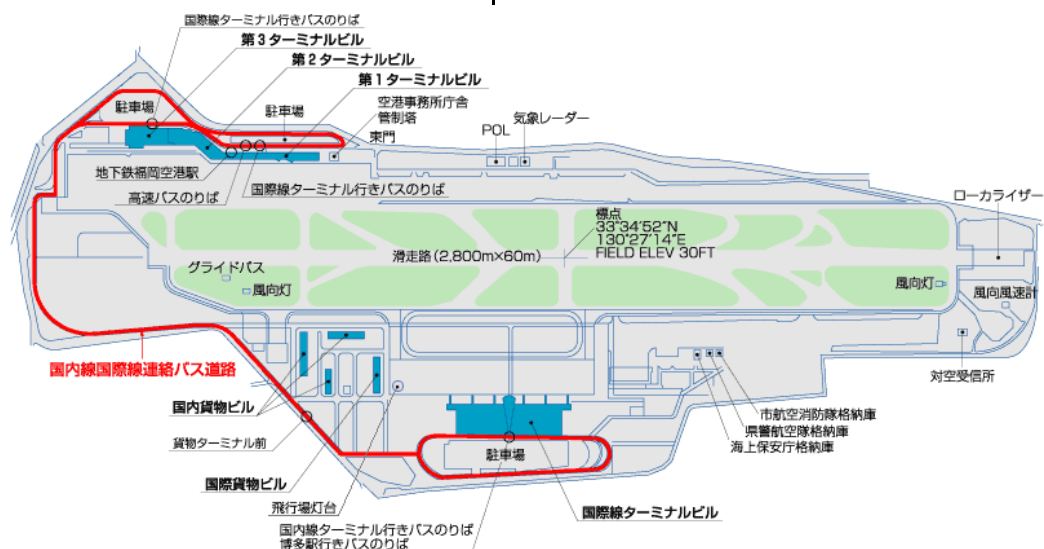
## 車両通行帯の幅の拡大

- ・スポット7番以降の車両通行帯が非常に狭く、車両、人、自転車が入り混じって利用している。また、PBBが低い位置にあるため車両が通行できずバスレーンを使用しなければならず、航空機の進行を妨げる事例が多発している。事故防止の為にも車両通行帯の幅の拡大をお願いしたい。

## 福岡空港の利便性向上

## 国際線利用旅客の利便性向上

- ・出発便が多い朝の時間帯は、第1ターミナルビルの国際線ターミナルビル行きバス停がお客様であふれていることが多い。バスの増便や運行時間帯の拡大をお願いしたい。



＜福岡空港平面図＞