

# 航空連合 北海道

## 新千歳空港について

### 1. 除雪体制のさらなる強化について

#### ① 滑走路・誘導路の降雪能力向上について

降雪時の除雪について、昨冬季からTALPA性能が導入され、従来は使用できなかった状態でも滑走路が使用できるようになったため、ボトルネックが滑走路から誘導路へと変わりつつある。結局、誘導路が除雪されていない場合には航空機は出発できないので、滑走路除雪と誘導路除雪のタイミングが重要になる。管制機関、CAB、除雪隊、測候所と連携し、効率的な空港運用を見据え、空港の処理能力を能動的にコントロールできるような体制の構築を要望する。【**継続**】

### 2. 空港施設について

#### ① 国内線PBBの更新について

国内線PBBの防寒設備は、ターミナル内から暖気を送って対応されているとのことであるが、それでも北国に慣れていないお客様にとっては非常に寒く感じられるような状況である。床の凍結等も見られることから、北国の運航にも強い施設更新を要望する。【**継続**】

#### ② ターミナルビルのバリアフリー化について

お客様がどなたでも安心して利用できる空港を目指す必要があり、現在の国内線ターミナルのバリアフリー化を改めて要望する。

入り組んだところしかないエレベータ、上りしかないエスカレータ、視認しにくい案内表示、1階の到着ロビー同士が繋がっていないことなど、お客様の効率的な移動に対する課題が見られるため、利用されるお客様のスムーズな移動に繋がるような改善を要望する。【**継続**】

#### ③ ターミナル内の多言語化について

国際線の復便に向けて、案内表示、ならびに新型コロナウイルス感染対策の多言語化を要望する。アジア圏の路線から就航が決まっていく中で、あらためてターゲットを絞って言語表記追加の検討をお願いしたい。【**新規**】

#### ④ 貨物ターミナルの修繕について

貨物ターミナルの路面がかなり危険である。毎冬を越えると、路面の陥没やひび割れが顕著に現れ、フォークリフトなど車両の破損、係員や代理店の方の転倒に繋がる恐れがある。一時的な修繕ではなく、床下基盤の抜本的修繕が必要である。【**新規**】

### ⑤ 路線バス停留所の標識について

路線バスの停留所の上部に番号の表示があるが、表示板の充実化を要望する。現在は数字のみの記載となっており、バス停の近くまで行かなければバスの路線がわからないようになっている。JRに乱れが出ている場合は、バスをご利用されるお客様が長蛇の列を作っているが、どの列がどこに行く路線なのか、非常にわかりにくい。

上部の番号表示に、行き先や列の並ぶ方向なども整理して記載していただくことで、混雑緩和や列の整理等の利便性向上につながると思う。【**新規**】

▼数字のみの路線バスの案内標識



### 3. イレギュラー時の対応について

#### ① 雪害、災害時に備えるための訓練について

雪害などの災害に備えた訓練の実施を要望する。昨年の冬は例年になく大雪を経験したが、各エアラインが足並みを揃えて対応できたか疑問が残る。HAPに主体的に課題を取りまとめいただき、エアラインを繋ぐ役として機能していただきたいが、そのためにも平常時からのシミュレーションが必要になってくる。まずは、昨冬の状況を題材に、同じ失敗をしないよう空港全体での訓練を計画していただきたい。【**継続**】

#### ② 空港解放時の対応について

空港施設として、充電SPOTの拡充、お客様が過ごすスペースの確保、毛布の配布など、最低限の配慮はなされているが、コロナ禍においても対応できるように、更に一歩踏み込んだ対策を検討願いたい。

2022年1月には、コロナ禍になって初めての空港解放が実施され、空港内に数多くのお客様が泊まらざるを得ない状況となった。当日の状況を見ると、コロナ禍におけるお客様間の距離の問題、配慮が必要なお客様への対応など、課題は多い。イレギュラー時においても、来道されたすべてのお客様がより一層安心できるような、ユニバーサルな観点での施設強化をお願いしたい。【**新規**】



▲豪雪で運行が止まっているJR札幌駅の電光掲示板

### 4. 新千歳空港のアクセス向上について

今後の復便を見据えて、空港へのアクセス向上を要請する。コロナ禍においては、空港を利用されるお客様の需要に応じて、電車やバスの運行本数の調整をしていただければという働きかけをお願いしたい。加えて、コロナ収束後において、引き続き、新千歳空港の利用客数増加に対応すべく、JR終電の繰り下げやバスの本数増加など、公共交通機関等への継続的に働きかけをしていただきたい。

また、天候イレギュラーに起因する航空機の遅延が発生した際、空港が陸の孤島にならないよう、空港からの2次交通手段の体制構築や、空港へ続く道路の除雪体制強化の検討をお願いする。

2022年1月の大雪の際は、JRの運休や北海道エアポートによるバス調整の遅れから、到着された多くのお客様が空港泊を余儀なくされた。また、同年2月の大雪の際は、雪による便の欠航に加えて、地上交通機関の影響で空港に滞留するお客様が多く、新千歳空港到着便に対し、一時的に出発停止措置がとられた。新千歳空港においてはJR千歳線の運行状況が航空機の運航に与える影響が非常に大きいと認識しており、線路等の除雪体制の強化に向けた働きかけを要請する。

加えて、JR以外の2次交通の調整、国道36号線をはじめとする空港に直結する道路の除雪体制の更なる強化についても働きかけをお願いしたい。また、大雪発生時には、不要な空港へのお客様流入を防止する観点でも、各空港アクセス機関において、空港の運航状況を認識できるような情報発信をしていただくように、各関係機関への働きかけをお願いする。【**新規**】

## 観光政策について

### 1. 需要回復に向けた観光施策実現に向けて

2022年度においても、新型コロナウイルス感染拡大の影響で、ビジネス、観光、帰省による移動は大きな制限を受け、観光産業、航空産業ともに大打撃を受けている状況にある。しか

しながら、感染状況に応じてお客様の移動への意識も日々変化しており、北海道に魅力を感じ、来道されるお客様は前年度と比べて少しずつ増えている。アフターコロナの世界では、必ず旅客需要は戻ってくると信じており、道においても観光需要喚起、コロナ対策において様々な対策を推進していると認識しているが、今後の需要回復に向け、官民一体となって各種施策を実施することを含めて、以下について要請する。

#### ① 国内の需要喚起について

「ぐるっと北海道」や「どうみん割」をはじめとした旅行助成施策の実施に向け、正確な情報発信を要請する。

2021年度第3四半期は、施策が早急に展開された事で着実に需要が伸び、結果として北海道への観光需要は回復傾向にある。観光客の旅行マインドを喚起するには効果的であり、今後も継続していただきたい。特に、2022年中に実施が予定されている「全国旅行支援」は世間の関心も高く、実施に向けた調整や、北海道独自の施策との併用についてもご検討をお願いしたい。

一方で、唐突な施策の展開により、雇用調整助成金を使いながら休業していた社員が、急にコロナ禍以前と同様の稼働体制となり、混乱が発生した企業も少なくない。プレスリリース前の確定情報の迅速な共有に加えて、情報伝達の不足を解消するためにも、関連企業との担当者レベル協議会の設立等、進捗状況が共有される機会を設定いただきたい。【**継続**】

#### ② インバウンド需要の喚起について

新型コロナウイルス感染拡大に伴い、北海道においては国際線の運航を完全に停止しているが、世界的には防疫措置を緩和する国が増えており、徐々にインバウンド需要の再開が見込まれる。国際線ターミナル内へのPCR検査場設置や、入国待機時間の短縮等、国際線の運航再開に向けて、感染対策の徹底と受入体制整備を要請する。

また、北海道は旅行・観光目的でのインバウンド来道が大半を占めている。国際線運航再開後は、観光目的の短期滞在を早期に実現させる等、需要の回復に向けた調整をお願いしたい。あわせて、様々な媒体・手法を活用して、海外に向けた継続的な観光素材のプロモーションをお願いしたい。【**継続**】



# 航空 成田

## ① 臨時パス・税関申請に伴う電子化の推進

《要望》現在、申請は電子媒体による申請が可能であると認識している。しかし、実際にパスを受領する際には紙の印刷が必要であり、完全な電子化は達成できていない。昨今の社会情勢も踏まえ、成田空港の税関・臨時パス申請について電子化の推進を要望する。

《背景》現在、多くの企業でSDGsなどの社会情勢も背景にペーパーレス化が進められている。リモートワークの推進や生産性向上への取り組みも踏まえ、税関や臨時パス発行時の電子化を積極的に進めていくべきである。 **【新規】**

## ② 空港の保安体制の強化

《要望》アフターコロナの訪日外国人増加に備え、テロ・ハイジャック対策の観点から、航空保安体制の強化を目的とした先進的な警備システムの導入と、それともなう環境整備を要望する。

《背景》現在、制限エリアへ入る際の検査体制は人の目による検査がおこなわれている。しかし、昨今では共連れなどによる不正侵入の事案も発生しており、今後の国際線需要拡大に向けては、空港施設や関係各社の施設へ入る際の、職員に対するセキュリティー体制の構築が必要である。他の空港では、ランプパスに加えて人の指紋による検査をおこなっているところもある。多くの国際線が就航する成田空港こそ、先進的なセキュリティーシステムを導入する必要があると認識している。 **【新規】**

## ③ 貨物エリアの歩行者安全確保

《要望》貨物地区の道路において、ガードレールなどによる歩行者と車の物理的な分離、および曲がり角や交差点へのカーブミラーの設置を通じた歩行者の安全確保を要望する。

▼北部貨物エリア内道路



《背景》貨物地区には歩行者の専用通行帯が設定され、明示もされている。しかし、明示されている歩行エリアにまたがって駐車するトラックや、走行時に歩行者エリアに一部侵入するトラックも見受けられる。前進のみならず、後退する車両も多く大変危険であり、歩行者の安全の確保が必要である。道路への表示だけでは貨物地区の歩車の分離が十分にできていない状況であり、物理的な対応が必要である。 **【新規】**

## ④ 貨物地区へのバス運行について

《要望》朝と夕方時間帯において、無料シャトルバスの停車場所に北部貨物地区を加えることを要望する。

《背景》ANAグループだけでも150人以上の職員が、第2ターミナルから15分～20分かけて貨物地区に徒歩通勤している。貨物部門の職場がターミナルから離れていることが理由であると認識しているが、雨の日や冬の寒い中での徒歩通勤を回避できるとなればモチベーションも向上する。

また、北部貨物地区の周辺でも、多くの大型トラックが走行している。通勤する職員の安全確保の観点でもバス運行が必要である。 **【新規】**



▲▼北部貨物地区のバス通行路案



## ⑤ 大人数が乗れるエレベータの設置

《要望》定時性向上やスムーズな乗り継ぎのためにも、車いす旅客などを含め、一度に多くの旅客が利用できるエレベータの設置を要望する。

《背景》エレベータの改修が大掛かりであるということは認識

しているが、復便により旅客数が増えてきている状況であり、便によっては車いす乗り継ぎ旅客が大変多く、確認作業に時間がかかっている。米国＝東南アジアの乗り継ぎ車いす旅客は高齢で英語が話せない方も多いが、日によっては数十件の対応が発生している。 **【新規】**

▶成田空港第2ビル乗り継ぎエレベータ  
▼参考例：羽田空港国際線エレベータ



## ⑥ ランプ内の食事環境改善

《要望》成田空港の機能拡大に伴い、今後は空港勤務者も増えていくと予想される。よって、ランプ内の食事環境改善を要望する。

○具体例

- ・第7貨物上屋近くのファミリーマート近辺に、食料も購入できる自動販売機を設置
- ・貨物地区にある既存のフード自動販売機の増設と種類の充実化
- ・第2ターミナルエリアにパン、カップ麺、おにぎりなどの食料自動販売機を設置
- ・ランプ内でキッチンカー導入など日替わり弁当販売を実施
- ・ランプ内に共通で利用できる社員食堂の設置
- ・購入した食料を飲食できる共用スペースの設置

《背景》ランプ内は多数の従業員が働いているが、なかでもランプ内の飲食環境改善を求める声は多く挙がっている。

具体例として、第7貨物上屋近くにはコンビニがあるものの、24時間営業ではないため、食料品を調達しようとしたときに開いていないなどの不便な状況である。加えて、購入した食事を衛生的に食べるスペースも不足しており、環境整備が必要である。既存の自動販売機もすぐに売り切れてしま

▼貨物地区にあるコンビニ周辺



う事が多くある。昨今の貨物需要の好況により、各社で貨物事業に携わる従業員が増えていることも踏まえ、食事環境の充実が必要である。 **【新規】**

## ⑦ 新型コロナウイルス収束後に観光客に魅力ある成田について

《要望》訪日外国人客の増加が見込まれるなか、成田空港利用者にとって、成田全体が魅力ある街として思い出にしていたくことをめざす必要がある。日本に来たお客様の最初と最後の思い出の地として、また乗り継ぎで成田にお越しになるようなお客様にとっても、大切な旅の1ページとなるような成田地域であるべきである。

そのためにコロナ収束後も見越して、以下のような制度の構築を要望する。

- ①長い乗り継ぎ時間のお客様が成田市街地で楽しめる取り組みや割引制度の設定
- ②成田発着のフライトを利用するお客様を対象とした飲食店や宿泊施設の割引制度の設定

《背景》もともと成田空港は、とりわけ第3国への乗り継ぎのお客様の多い空港である。コロナ収束後、国際的な人の往来が復活した際には、日本に来るお客様だけでなく、乗り継ぎのお客様も多くなると予想される。また、成田空港でのLCCへの乗り継ぎや、羽田空港で国内線へと乗り継ぐといった人の流れが予想される。

成田空港から一歩外に出て、成田という地域の魅力に触れていただく機会を創出することで、航空関連産業だけでなく成田地域全体の持続的な発展に繋がると考える。 **【新規】**

## ⑧ 検疫体制の現状と今後に向けて

《要望》入国制限緩和に伴い、旅客数が増加し、空港係員の負担が増加している。例えば、旅客と手荷物の到着時間に差が生じ、手荷物の滞留が発生する。そのなかで、手荷物の破損や、係員がターンテーブルからの荷下ろしに繁忙となる事態が発生している。

このような現状も踏まえ、水際対策の緩和や検疫体制の見直しにあたっては、空港係員にとって心身への負担が少ない制度となるよう多面的な対応を要望する。

《背景》国際線旅客数が増加するなか、適切な水際対策をおこなっていくためには、空港係員の負担を可能な限り軽減することが重要である。水際対策が国際的な感染状況や国の政策

により頻繁に変更せざるを得ないことは十分認識しているものの、係員自身が感染の恐怖と闘いながら従事しており、心身の負担を軽減する環境整備が必要である。 **【新規】**





# 航空連合 東京

## 1. 航空局東京空港事務所

### ① ランプ内路面標示の補修等について

- ・ランプ内損傷箇所や凹凸箇所、不鮮明となっている路面標示の補修をお願いしたい。 **【内容変更】**



### ② ランプ内の舗装直し、安全確保について

- ・道路損傷・グレーチング段差個所の修復および依然続く冠水箇所の改善をお願いしたい。 **【新規】**



### ③ 空港周辺歩道の安全対策について

- ・新整備場地区歩道の安全対策をお願いしたい。 **【新規】**



## 2. 日本空港ビルデング

### ① 第1・第2ターミナル共通の改善要望について

- ・駅入り口付近でのカート置き捨てが多いため、カート置き場の増設や明示をお願いしたい。 **【新規】**
- ・多客期におけるベビーカー増設をお願いしたい。 **【新規】**
- ・空港内テンキー、各入口への保安対策強化をお願いしたい。 **【継続】**
- ・従業員出入り口扉のハンドルを、誰もが操作可能なレバー式に変更していただきたい。 **【新規】**

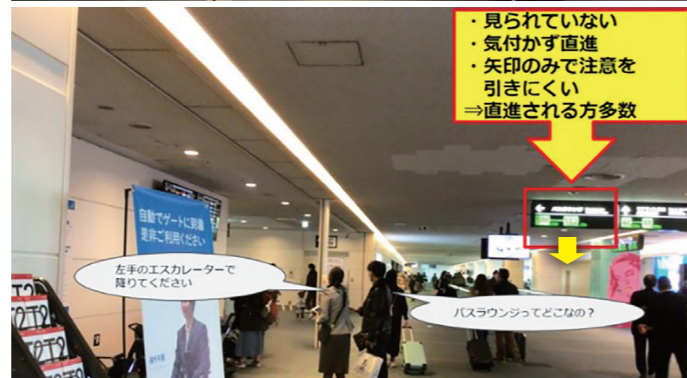
### ② 第1ターミナルの改善要望について

- ・駐車場行きエレベータに、車いす・ベビーカー利用者の優先利用表示をお願いしたい。 **【新規】**
- ・到着口ビーへの案内表示の拡大をお願いしたい。 **【新規】**
- ・手荷物返却エリアのトイレを分かりやすい表示にしてください。 **【新規】**
- ・職員通路での異臭調査、換気機能強化をお願いしたい。 **【新規】**
- ・従業員トイレにも、旅客エリアと同様に除菌設備の配置をお願いしたい。 **【継続】**



### ③ 第2ターミナルの改善要望について

- ・北バスラウンジの分かりやすい表示をお願いしたい。 **【新規】**



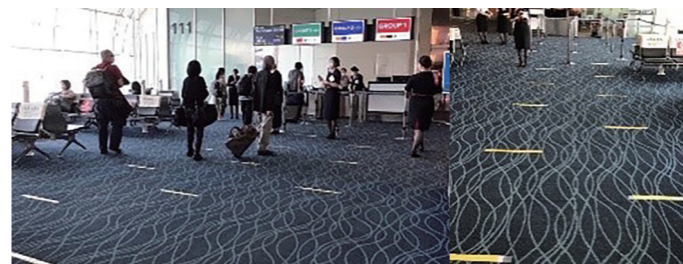
- ・検査場A、C、D保安検査後エリアに、全体が把握できるMAPの設置をお願いしたい。 **【新規】**

- ・ポーディングステーションの足元注意喚起ステッカーの汚れ除去または貼り替えをお願いしたい。 **【新規】**
- ・南ピアゲートで利用できるアナウンス回線を増やしていただきたい。 **【新規】**
- ・各SPOTロタング旅客用椅子も清掃をお願いしたい。 **【新規】**

## 3. 東京国際空港ターミナル

### ① ソーシャルディスタンス案内について

- ・搭乗待ち列の間隔表示について、マーキングや看板を設置していただきたい。 **【新規】**



## 4. 京浜急行電鉄

### ① 駅構内の安全確保、案内表示について

- ・衝突防止のためカーブミラーを設置していただきたい。 **【新規】**



- ・モノレールへ乗り換える際の行先方面の表示を大きくしていただきたい。 **【新規】**
- ・ホーム用エスカレータの手荷物落下の注意喚起表示の位置を、現在の場所から有効な場所に変更していただきたい。 **【新規】**



- ・京急蒲田駅全ての電光掲示板に、出発階の情報と当該フロアの階層を表示していただきたい。 **【新規】**



- ・主要駅に羽田空港の降車案内図を設置していただきたい。 **【新規】**

### ② 駅構内修復について

- ・空港内ホームの雨漏り箇所の修復をお願いしたい。 **【新規】**

## 5. 東京モノレール

### ① 新整備場駅バリアフリー化、案内強化について

- ・ホーム階から改札階へのエレベータ新設を要望したい。 **【継続】**
- ・地上から改札階に降りたエリアに電光掲示板、時刻表を設置していただきたい。 **【新規】**



### ② 浜松町駅における動線交差解消について

- ・衝突注意喚起の表示をお願いしたい。 **【新規】**



### ③ モノレール車内のリニューアルについて

- ・車内の荷物置き場の変更や座席をすべてベンチシートにして荷物を持ち込みやすいようにしていただきたい。 **【新規】**

## 6. 東京空港交通

### ① 回数券支払い方法の拡充について

- ・回数券の支払い方法をクレジットカード、QR決済、電子マネーにも拡充をお願いしたい。 **【新規】**

### ② 浦安方面の回数券設定について

- ・近隣路線同様に回数券の設定をお願いしたい。 **【継続】**

## 7. 京浜急行バス

### ① YCAT—羽田空港 2000部限定の割引回数券について

- ・今回の設定が大変好評であったので、今後も定期的にこのような回数券の販売をお願いしたい。 **【新規】**





## 1. 働きやすい産業の実現に向けて

### ① 上屋内の環境改善について

夏場の上屋内は熱がこもりやすいため大変暑く、各事業者にて大型送風機等を配備して熱中症対策を実施しているが、効果は小さいため、冷房の完備や環境改善に繋がる施設の改修を要望する。 **【新規】**

### ② 貨物地区トラックヤード歩行者動線について

トラックの出入り等により緑色の歩行者通行帯のラインが消えかかっているため。接触事故に繋がる危険性もある。一目で歩行者動線と分かるような再塗装をお願いしたい。 **【新規】**



▲歩行者動線がわかりにくい ▲他エリアの塗装

### ③ 貨物地区上屋周辺アスファルトの凹凸について

貨物地区上屋ランプ側、トラックヤード側ともにアスファルトの凹凸が激しい箇所があるため、車両走行時の振動による貨物落下の可能性がある。路面改修の計画と対応をお願いしたい。 **【継続】**

### ④ 貨物地区トラックヤード待機スペースについて

貨物地区トラックヤードの待機スペースについて、白線の引き直し、もしくは、3車線ある走行レーンの1車線を駐車スペースとして利用し、2車線での運用とすることを検討いただきたい。 **【新規】**



▲貨物需要の増加などにより大型トラックの乗り入れが増加

### ⑤ 貨物地区歩行者横断歩道について

走行中のトラック運転手から横断歩道の歩行者が死角になり

やすいため、横断歩道手前に一時停止や徐行等の標示をお願いしたい。また、立ち入りゲートにおける貨物地区での車両走行に関する注意喚起と照度の改善、照明の追加設置を要望する。 **【新規】**



▲横断歩道周辺にトラックが駐車

### ⑥ 貨物地区交差点付近の車両走行について

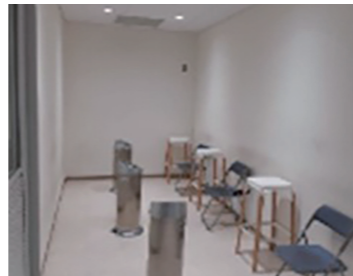
貨物地区交差点付近の車両通行帯が複雑であり、夜間や雨天時には道路標示も見えづらい。道路標示の改善や注意喚起の標識設置を要望する。 **【新規】**



▲車両通行帯の視認性が悪く、誤認しやすい

### ⑦ 第2(LCC)ターミナルの待機所について

第2ターミナルで連続してハンドリング作業を実施する際も、便間に小休憩できるような共用待機所(自動販売機や椅子)の設置を要望する。 **【新規】**



▲待機所は喫煙スペースのみ

### ⑧ 8,12番スポットのGPUケーブル・A/Cホースについて

8,12番スポットにおいて、GPUをB737型機に接続する際、ケーブルが届かないことを踏まえ、生産性向上の観点で、同スポットのGPUケーブルやA/Cホースの長さを延長するなど改修を要望する。 **【新規】**

### ⑨ 従業員P6駐車場(第2セントレアビル横)の出入口ゲート屋根について

第2セントレアビル横従業員駐車場(P6)の出入口ゲートには屋根がなく、雨天時に通過する際、車内に雨風が入り込んでしまうため、第1セントレアビル横の従業員駐車場(P5)同様の屋根の設置を要望する。 **【新規】**

### ⑩ 第1ターミナル搬入用出入口エリアにおけるCREW BUSの駐車方法について

第1ターミナル搬入用出入口付近においてCREW BUSがブルーのマーキングから逸脱して駐車していることが多い。ドライバーへの注意喚起を行うとともに、マーキングの境界線に柵等の設置を要望する。 **【新規】**



▲CREW BUSがマーキングから逸脱して駐車

### ⑪ 25番スポット付近の清掃について

25番スポット前GSE置き場に砂が溜まることが多い。砂が作業者の目に入る可能性や、航空機エンジンへの吸い込み、車両のタイヤスリップ等に繋がる恐れがあり、重点的に定期清掃を実施していただきたい。 **【新規】**

### ⑫ 各旅客ターミナルへのアクセスについて

旅客第1ターミナルと第2(LCC)ターミナルのアクセス間違いが多く、お客様の搭乗遅れが頻発している。駅改札を出たアクセスプラザに追加で航空会社のロゴ標示を要望する。 **【新規】**



▲第1・第2ターミナルへの矢印はあるが、航空会社の標示はない

### ⑬ 車で空港へアクセスされるお客様に向けた案内表示について

セントレアビル周辺道路において、特にレンタカーを利用されているお客様のセントレアビル方面への誤進入を見かけることが多い。レンタカー借用時の案内だけでは不十分であるため、連絡橋やセントレア島内に案内板の設置を要望する。 **【新規】**



### ⑭ 制限区域内におけるAED設置について

制限区域中心部である国内線荷捌き場をはじめ、各エリアにおけるAEDの必要相当数の設置を検討していただきたい。 **【新規】**

### ⑮ PBBの自動化について

作業者の負担軽減や安全性・定時性の向上につながる完全自動装着のPBB設置を要望する。 **【新規】**

### ⑯ 航空機停止線の機種標記について

現在の航空機停止線の機種標記は、B737であれば-400と-500しか記載されていないため、B737シリーズの標記を追加するか、「B737」のみの標記にする等、判別しやすい標記にしていただきたい。 **【継続】**

### ⑰ 小型機用制限エリア(ERA)ラインについて

SPOT内の狭隘なスペースでの事故を防ぐために小型機用の新ERAの設定を要望する。 **【継続】**

### ⑱ PBBサービスドア及びロタンダドアについて

強風時はドアが煽られてしまい非常に危険を感じるため、閉閉をアシストするような器具の設置を要望する。 **【継続】**

### ⑲ 鳥糞被害について

鳥糞被害による作業者の衛生面、貨物荷主へのサービスの観点から、巡回・清掃対応を要望する。 **【継続】**

### ⑳ 1番スポットでのHIGH POWER RUN UPについて

PROP機(DHC-8-400型機)のHIGH POWER RUN UPについて、エンジンプラストの検証、および1番スポットでの運用開始を要望する。 **【継続】**

### ㉑ 液(作動油)漏れについて

誘導路を使用したHIGH POWERによるエンジン試運転時における作動油漏れへの対応に関し、管理会社と事業者との間に認識の相違がある。点検やクリーニングの方法、報告についてのガイドライン等の設定、および認識の統一化を図っていただきたい。 **【継続】**

## 2. 安全・安心な空港に向けて

### ① 大規模自然災害に対する備えについて

自然災害への備えとして、A2-BCPの認知向上やリマインド教育、定期訓練の拡充等を要望する。 **【新規】**

### ② 伝染病に対する備えについて

あらゆる伝染病への対策の充実と迅速な対応を要望する。 **【継続】**

### ③ 中部国際空港における悪天候時の警報発令基準の統一について

天候不良時の、特に雷等の警報発令は、空港運営側から一律に情報発信される仕組みを構築すべきであり、空港ワーキング等での検討を要望する。 **【継続】**

## 3. 中部国際空港地区の基盤強化に向けて

### ① 中部国際空港の発展と需要喚起について

滑走路増設が検討されている中部国際空港の更なる発展と需要喚起のために、様々なイベント対応や、各自治体および事業所との連携強化を要望する。 **【継続】**

### ② イベント開催時の交通渋滞について

空港島でのイベント開催時や繁忙期間中は、渋滞緩和のための交通整理や、イベント関係者と空港利用者のアクセスを分離できるような運用を検討願いたい。 **【新規】**



# 航空連合 大阪

## 関西国際空港について

### 1. 空港利用者にとって安全、快適で 便利な空港づくりに向けて

#### ① ターミナル施設のバリアフリー化促進について

旅客ゲートに設置されているエスカレータは、車椅子にも対応できるように通常の3段分が平らになる設定ができる。平らな設定にした場合、大きな段差が生じることから係員が車椅子利用者を安全にサポートすることが難しく、中には恐怖心を抱かれる方もいる。車椅子利用者がより安全に、安心して使用できるよう改善策を検討いただきたい。【継続】



#### ② 空港駅から国際貨物・給油地区方面行き 南海バス乗り場に向かう階段付近への エレベータの設置について

バスを利用して国際貨物・給油地区に立ち入る者は、所定のバス乗り場を利用する必要がある。バス乗り場までの動線には階段とエレベータとがあるが、階段は傾斜が急であり、とりわけ体の不自由な方や高齢者などは安全上の観点から利用について危険性を感じる。一方、エレベータについては、設置場所からバス乗り場までの距離が非常に離れており、場所の認知向上や利便性の改善を求める要望が挙がっている。バス乗り場付近のエレベータ設置、および設置場所の認知向上に資する案内表示について検討いただきたい。【継続】



#### ③ ターミナル1の施設内エレベータ増設について

ターミナル1は複数階構造になっており、空港駅から4階の

国際線出発フロアに向かうために階の移動が必要になる。エスカレータでのカート利用は禁じられているため、カートを使用する場合の移動方法はエレベータのみである。多数の荷物をカートに乗せた外国人旅行者が増加しているが、唯一の移動手段であるエレベータの本数が少ないため慢性的な混雑が発生している。また、急病人の発生時や車椅子など配慮を要する旅客は利用しづらい。加えて、エスカレータを利用する旅客のスーツケース滑落が散見され、事故を誘発しかねないため、エレベータ増設を検討いただきたい。【継続】



#### ④ ターミナル1の施設内階段使用時の動線について

階段を使用して移動する際の動線がわかりづらい。特に国際線出発フロアから降りる際、2階国内線フロアに直結する階段と直結していない階段がある。階段付近には案内があるものの表示に気づかず、階段途中で道に迷っている旅客が多数見られる。リノベーションにおける構造の変更や、迂回路の記載を含めた分かりやすい案内とすることを検討いただきたい。【継続】



### 2. 空港利用者にとって 親切な案内表示に向けて

#### ① 空港駅からの案内表示について

空港駅からターミナル1/2の各出発カウンターへの誘導看板が視覚的に分かりづらく、特に外国人旅行者から旅客係員への問い合わせが多い。リノベーション後は、ターミナル別で運航エアラインの案内表示を増やす等の改善策を検討いただきたい。【継続】



#### ② ターミナル2へ向かう案内方法について

日頃からT2利用のお客様が迷われており、道のりを尋ねられることが多い。従業員の日線から考えられる改善案を提案したい。【継続】

(1) 地面へ案内があると視覚的に分かりやすい。▼他空港の例



(2) 駅ターミナルからエアロプラザを通る動線について、『屋外』→『屋内』→『屋外』へ誘導するかたちになっておりわかりづらい。駅ターミナルから直接、バス乗り場へと案内する動線とすることで、シンプルで迷いづらく考えられる。



(3) エアロプラザ内では現在、T2で運航されているエアラインの情報がほとんど見受けられない。一方で、施設案内用の液晶モニターが固定表示になっているが、こちらにT2運航エアラインの情報が数秒ごとに切り替え表示される等の工夫がなされると、より有効な案内になると考えられる。



#### ③ リノベーション後の国際線出発エリアについて

国際線出発エリアが拡大し、商業施設が充実することは望ましいことである一方で、これまで以上に搭乗案内時刻に旅客がゲートに集まりづらい状況となることが想定される。また、敷地面積が広がることもあり、旅客係員が搭乗旅客の捜索に時間を要するため、出発便の定時性に支障が出る可能性もある。商業施設の充実だけでなく、出発便の定時性や旅客係員の業務負担も踏まえてリノベーションをお願いしたい。【継続】

### 3. 空港で働くものがいきいきと働き、 空港としてのパフォーマンスを さらに発揮できる環境をめざして

#### ① 保安区域の出入りについて

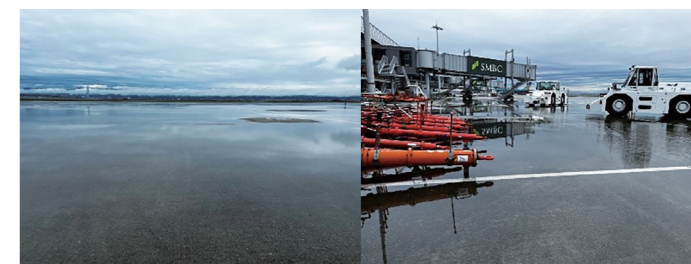
保安区域を出入りする際は立入証(ランプパス)の提示が必要であり、保安区域内に当社場所がある事業所の場合は、出社・退社時に提示することになるため、ランプパスを自宅に持ち帰っている。ランプパスを空港外に持ち出すことで紛失、盗難、

悪用される可能性もあるため、保安区域の出入りについてはランプパスの提示ではなく、海外空港においてすでに導入されている指紋認証など、生体認証の早期導入を検討いただきたい。【継続】



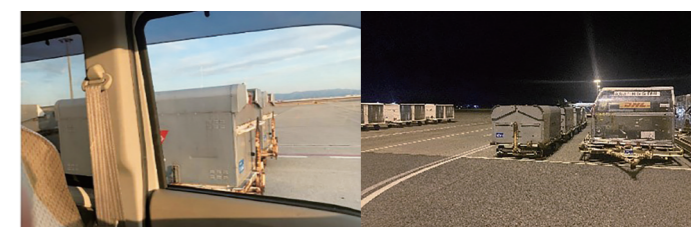
#### ② SPOT23 エアコンピット膨らみについて

B737型機の出発作業のためTOWBARを機体へ装着する際、エアコンピットの膨らみにTOWBARの片輪が乗り上げてしまい、航空機への装着が困難となっている。原因としては、B737停止線とエアコンピットの位置が近いこと、および地面の隆起が挙げられる。作業の安全性の観点からB737の停止位置の変更、またはエアコンピットの隆起の是正等、必要な解決策を講じていただきたい。【新規】



#### ③ ランプエリアの水はけについて

15,16番スポット(駐機場)付近の凹凸により、雨天時には水はけが非常に悪く、数日たっても水がはけられない状況である。器材に対する影響や衛生面も踏まえて改善いただきたい。【継続】



#### ④ SPOT100番台、車両停止線での死角について

機材待機区域(ESA)内で安全確認するための一時停止時に、置かれているコンテナ等の機材によって死角ができ、付近を通行する航空機や車両の視認が難しい箇所がある。死角ができる部分を使用禁止にする等のルール決めをしていただきたい。【新規】

#### ⑤ 駐機位置表示灯(VDGS)の設置について

北側スポットにはERAラインが道路近くまで引かれているSPOTが多く、大型機のマーシャリング作業時は、道路際で実施する必要があり非常に危険である。以前発生した「航空機誘導時、誘導者が車両と接触した事故」の再発防止のため、事故が発生した8番SPOTとERAラインが道路に近い5番、6番SPOTにVDGSを設置いただきたい。【継続】





## ⑥ 大災害時の対応、避難経路誘導看板の設置について

以前は消防署付近に設置されていた避難経路誘導看板が、現在は撤去されている。業務継続計画(BCP)に定められている避難場所への経路を表す案内版を設置していただきたい。【新規】



## ⑦ 国際貨物地区における安全性の確保について

国際貨物地区では2019年度よりグリーンベルトが施され、

歩行者に対する安全確保が向上されたが、未だ夕刻から夜間帯にかけてグリーンベルト上に駐車している大型車両や一般車両が見受けられる。



正規駐車位置への案内看板設置、および横断歩道等の白線の明確化を図り、歩行者の安全確保の維持継続を引き続きCAOCを通じてお願いしたい。【継続】

## 大阪国際空港について

### 1. 空港利用者にとって安全、快適で便利な空港づくりに向けて

#### ① オープンスポットにおけるゲート番号変更について

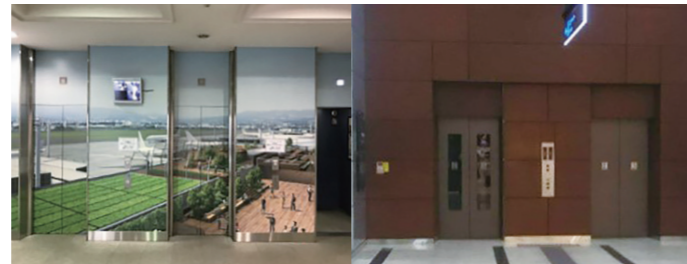
ゲート(北23番、南9番)とバスゲート(北23A/23B/23C、南9A/9B/9C)が隣接しており、本来であればバスゲートにて搭乗しなければならない旅客が、23番ゲート・9番ゲートで待つ状況や、機内へ搭乗後、座席番号と間違われる状況もあり、定時運航への影響が発生している。また、フロア床面にバスゲートへの動線表示の検討をお願いしたい。【継続】



	階層	【現状】	【提言内容】
北ターミナルビル			
搭乗ゲート	ビル2階	23番搭乗口	23番
バスゲート	ビル1階	23A搭乗口	300番
		23B搭乗口	301番
		23C搭乗口	302番
南ターミナルビル			
搭乗ゲート	ビル2階	9番搭乗口	9番
バスゲート	ビル1階	9A搭乗口	500番
		9B搭乗口	501番
		9C搭乗口	502番

## ② 展望デッキへのアクセス案内について

ANA側の中央棟のエレベータは、従業員と共用となり一般のお客様も利用されるが、4階への展望デッキへのアクセスがわかりにくく、迷われている様子や従業員が問い合わせを受けるケースが多々発生している。また、JAL側についても2階保安検査場横のエレベータからアクセスできるが、周囲に表示がなく、それぞれアクセス表示などの工夫を検討いただきたい。【新規】



## ③ 搭乗口の暑さ対策について

第1フィンガー、第3フィンガーについてはPBB先端にしかエアコンが設置されておらず、搭乗口や固定橋付け根付近が暑くなっており、お客様からお声を頂戴している。定時性の観点から、機内準備が整う前にお客様をPBB内にご案内することがあるが、暑さゆえに躊躇することもあり、結果的に定時性にも影響する可能性もある。搭乗口・固定橋付け根周辺エリアの暑さ対策について検討いただきたい。【新規】

## ④ ANA側保安検査場通過後の店舗なし表示について

ANA側保安検査場の通過後、搭乗口付近には店舗がない旨、看板が設置されているが、搭乗口付近では、店舗が周辺にあるのかお客様から問い合わせを受けるケースが多い。看板の設置場所やデザイン性の改善について検討をお願いしたい。併せて、軽食が購入できる自販機の設置も検討いただきたい。【新規】



## ⑤ 多様なお客様が安心してご利用できるように

様々な事情を抱えたお客様にも安心して飛行機や空港を利用いただくために、カームダウン・クールダウンスペースやお祈り部屋の設置を検討いただきたい。【新規】

## ⑥ 到着ロビー自動機のフラッパーの反応距離について

到着ロビーに向かう際に通過する自動機のフラッパーが開く際に、体と約10cm程度まで近づかなければ反応しない仕様になっている。反応が悪く、立ち止まった際に後続のお客様と接触する危険性もある。フラッパーが反応する距離について改善を検討いただきたい。【新規】



## 2. 空港で働くものがいきいきと働き、空港としてのパフォーマンスをさらに発揮できる環境をめざして

### ① IDLE RUN UP 実施可能時間の拡大について

空港全体での更なる定時運航につなげるため、各航空会社の機材整備を円滑に行える環境を整備する観点で、各スポットでのIDLE RUN UP実施可能時間と、1回の作業における作業可能時間の拡大を検討いただきたい。【継続】

#### 【IDLE RUN UP可能時間と1回あたりの作業時間】

(現行)

IDLE RUN UP可能時間：平日/土曜 6:30~22:00  
日曜/祝日 6:30~21:00

1回あたり作業時間：アイドル出力 5分以内

(提言内容)

IDLE RUN UP可能時間：全日 5:00~23:00

1回あたり作業時間：アイドル出力 5分以上

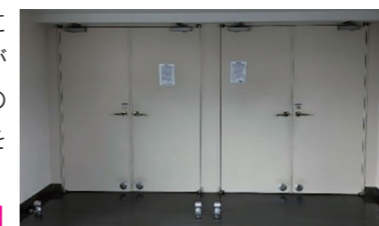
### ② 制限区域につながる扉の保安強化について

JAL側の手荷物仕分け場からランプエリアにつながる自動扉は、現在テンキーにて開錠しているが、一般のお客様にテンキーを聞かれた事象が発生しており、保安強化の観点からランパスによるID化、またはテンキーパッドへのカバー設置を検討いただきたい。【新規】



### ③ PBB固定橋保安扉の固定部品について

SPOT 13番、14番、17番、18番は、他のSPOTと異なり、PBB固定橋保安扉を開放状態で固定する部品が足元にあり、扉を施錠後、前を向いた際につまづき、転倒する事象が発生している。注意喚起の表示や、ポールを設置等を検討していただきたい。【新規】



## 神戸空港について

### 1. 空港利用者や従業員にとって安心して快適に利用できる空港づくりに向けて

#### ① 旅客搭乗橋(PBB)の空調設備について

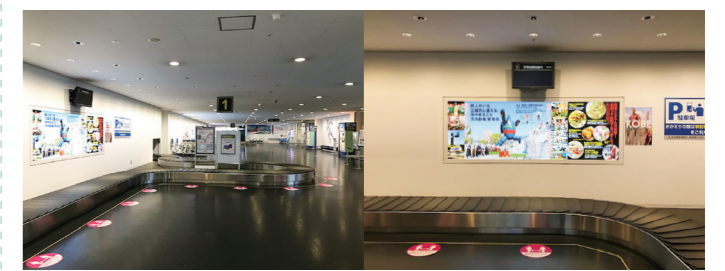
各スポットのPBBは、先端部にエアコンが装備されているものの風量が弱く、PBBが全面ガラス張りとなっていることから、夏場はPBB内部が非常に暑くなる。また、機器の老朽化により、エアコン自体の効きも悪くなっている。こまめな清掃を実施いただいてきたが、依然としてお客様からもPBB内部の暑

さについて声をいただいている。については機器の更新、先端部以外への冷房設置、夏場にガラス面へ日よけを設置する等を検討いただきたい。【継続】



### ② 到着ロビーの手荷物返却ターンテーブルを示すキャナリー(案内掲示板)の位置について

到着ロビーのキャナリー表示画面が小さく、動線上、振り返らなければ見えない側面に設置されているため、お客様にターンテーブルのご案内が伝わりづらくなっている。特に到着便が重なった場合は到着ロビーが混雑し、お客様がどちらのターンテーブルで返却が開始されるのか迷われていることもある。画面の大型化と、ターンテーブル番号の表示部にあわせてキャナリーを設置する等、改善を検討いただきたい。【継続】



### ③ 災害時に備えた避難方法の周知、並びに空港内事業者合同訓練の実施について

地震・津波BCP「震度5強以上の地震及び大津波警報発表時の避難行動について」が作成され、震度5強以上の地震および大津波警報発表時には、非常放送などを用いて警備員を中心とした避難誘導を行う旨が記載されている。事業所内でもBCPの掲示と、会議等での周知を行ってきた。BCPによると、実際に地震発生時や大津波が到達することが予想される場合には、警備員の指示に従い空港利用者と一緒に避難する必要がある旨記されているが、具体的にどのように指示を受けるのかは明記されておらず、空港で働く従業員は、避難が必要な際の適切な行動や、その際の事業所間での協力体制についてイメージしきれていない。BCPを画面で明示するだけに留まらず、空港内事業者合同訓練を実施する等、空港で働く従業員に具体的な避難計画を浸透させることで、災害時にも被害を最小限に抑えられるような空港づくりを実施いただきたい。【継続】





福岡空港について

1. 従業員・お客様の安全に関わる項目

① 給油ピット凹凸および路面の舗装について

スポット後方通行帯の給油ピットに隆起が、また空港消防署前の路面の凹凸があり、ハイリフトローダーやステップ車、また機体けん引走行時に苦慮する場面がある。さらに、エプロン内においても路面に段差のある場所があり、作業上、支障をきたしている。ついてはスポット後方通行帯や給油ピットの隆起、および空港消防署前の路面、エプロン内の段差について平坦になるよう整備を要望する。【新規】



② TAXYライン【Zエリア】の視認性について

夜間および雨天時のPUSH BACK時に、国内線【Zエリア】中央線の視認性が非常に悪い。継続要望している項目であり、基準を満たしているとの回答をいただいているものの、常に危険を感じながら作業を実施している状況であり、一歩間違えると航空機損傷等、重大事象に発展する恐れがある。働く者が安心して作業を遂行できるよう視認性向上対策を要望する。【継続】

③ E-ULD置場の照明設置について

Zエリア後方GSE置場には、現在、照明が設置されていない状況である。日中は問題ないが、夜間帯作業時は車両前照灯しかないので、車両事故・人身事故を誘発しかねず大変危険である。照明を設置することで視認性が向上し、夜間帯作業時の安全確保が可能となり、車両事故を未然に防ぐことができるため、早急に設置を要望する。【継続】

2. 従業員、お客様の利便性向上に関わる項目

① 貨物地区における売店設置について

貨物地区において唯一のコンビニエンスストアが閉店し、貨物地区で働いている従業員、また貨物地区をご利用いただいているお客様は、休憩時間も限られている中、地区外の近隣売店まで飲食物を購入しに行っているのが現状である。貨物地区内に過去同様、コンビニエンスストア、もしくは飲食物を購入できる売店の設置を要望する。【新規】

② 別棟と北側ターミナルビル1階を結ぶ通路の屋根設置について

別棟と各社が入居する北側ターミナルビル1階の間は、従業員の往来が多くあるが、屋根が設置されておらず、悪天候時に風雨を避けられないのが現状である。このため、別棟と北側ターミナル1階を結ぶ通路に屋根を設置することを要望する。【新規】



3. 保安体制強化に関わる項目

① 制限区域扉における保安・安全上の課題

制限区域における共連れ事象発生後、新たなルールとして、グループ各社内の共連れは可、社外は禁止という運用がされている。しかし、グループ各社内の共連れにおいては、社内外問わず同一のランプパスを確認しているだけであり、ルールの必要性が感じられない。また制限区域扉を含む空港内セキュリティ付各種扉はテンキー運用がなされており、その弊害として新型コロナの感染リスクの観点以外にも、退職者がテンキー変更されるまでの間、従業員エリアへの立ち入りが可能という保安上の課題が依然として存在する。扉の開閉者が、通行者のランプパスを確認するルールを定めるなど、グループ内外問わず、ランプパス所持者が通れるようにすることを要望する。また、空港内セキュリティ付各種扉のIC化を実行するまでの間、各扉に監視員を配置するなど、不審者の侵入を防ぐ対策を実施いただきたい。【新規】

② カウンターにおけるテロ対策について

国際的にテロの手法が多様化し、日本国内でも列車や新幹線車内など、不特定多数の人が集まる場所で殺傷事件が発生しており、航空分野におけるテロ対策強化も進められている。女性が多く働く航空会社カウンターはテロリストの標的になり得る場所だが、テロリストと対峙した時にお客様や従業員を守る備品が無いと不安を感じている。有事の際にお客様と従業員を守るため、各航空会社カウンターにテロ対策備品を設置することを要望する。【新規】

③ 22時超えの着陸料について

2020年4月1日より空港使用料体系が改定となり、22時超えの離陸・着陸に係る着陸料が通常の3倍課金となった。周辺住民への騒音対策として課金されていることは理解しているが、天候・管制理由などの不可抗力事由においても3倍となっており、航空会社にとって負担となっている。天候、管制理由など不可抗力を理由とする22時を越えた着陸については、着陸料の減額を検討していただきたい。【継続】

北九州空港について

1. 従業員・利用者の安全に関わる項目について

① 旅客搭乗橋(PBB)タイヤガード設置について

全国の空港でタイヤガードの設置が進められ、2022年1月現在、全国698基のPBBの内、631基(91.4%)のタイヤガードが設置済みである。北九州空港においては、時期更新時に設置する予定とされているが、未だ設置されていない。ランプエリアで働く者の安全を確保するために、早急な設置を要望する。また設置時期についても具体的な時期を伺いたい。【継続】

② 駐車場の整備・案内について

駐車場の白線が消えかかっている場所が多く、駐車スペースがわかりにくい。そのため、駐車スペースではない空港エントランス前の一般車乗降場や、乗降場ではない場所にも多数停車されており、事故を誘発する可能性がある。誰もが安心して利用できる空港づくりのために、早急に駐車場の白線を引き直すとともに、走行車両に対して、駐車場1時間無料であることを分かりやすく表示していただきたい。【新規】



2. 従業員・お客様の利便性向上に関わる項目

① 喫煙コーナーの設備改善について

従業員出入口横の喫煙所は、上部が吹き抜けになっており、たばこの煙が周囲に漏れる構造となっている。また、設置場所が関係者用出入口に近く、通行量が多い場所にあるため、非喫煙者は通行時に副流煙の影響を受けている。また喫煙者も、煙が外に漏れるため、落ち着いて喫煙ができない状況となっている。全ての従業員が働きやすい職場にするために、煙が外に漏れないような喫煙室の設置や、屋外喫煙所の移動を検討していただきたい。【新規】

② 4番SPOT使用制限の緩和について

現在、国際線運休に伴い、PBB4号機の運用が停止している。他のPBB故障以外の理由ではPBB4号機の使用ができないため、急遽、運航イレギュラーが発生した場合でもオープンスポットでのハンドリングとなってしまう。対策としてスポット調整を行い対応しているが、トーイング作業などによる遅延が発生しており、運航品質の低下に繋がっている。お客様の安全性や利便性を考慮し、天候不良等の不可抗力による遅延に関しては、PBB4号機の使用を許可していただきたい。【新規】

3. 航空産業全体に関わる項目

① ASUの所有について

現在、空港内におけるエアスターターユニット(以下、ASU)は、日本航空(株)が所有する1台のみである。ASUの使用時に不具合が発生した場合は欠航となってしまう。今後は旅客便の復便だけでなく貨物便の就航も予定されており、ASUが使用できない場合、運航に与える影響はさらに大きくなる懸念がある。運航品質向上のため、ASUの所有を要望する。【新規】

佐賀空港について

1. 従業員・お客様の安全に関わる項目

① PBB、到着ロビー ガラス窓のぞき見防止について

到着ロビーの下り階段は、ロビーのお客様や係員が意図せず上を見上げた時に、またPBBについては、清掃係員が待機する階段からPBBを見上げた時に、それぞれのぞき見のリスクを感じる。現状、清掃係員はPBBと反対側を向いて待機している。のぞき見防止のシール等による目隠しの対策を実行いただきたい。【新規】



② 小動物の侵入防止について

小動物(イタチやネズミ)やその死骸が空港施設内(従業員通用口や出発カウンター)において散見される。係員とお客様の双方にとって不衛生であるが、現状は発生ベースでの「ねずみホイホイ」等の対策に留まっていることから、施設内に侵入しないようモスキート音を流す等による対策強化を講じていただきたい。【新規】

③ 停止線およびラインについて

22番SPOTの停止線がテープで施されている。また、ランプ全体にもテープでラインが引かれているが、本当に必要なものなのか不明である。停止線を含め、ラインは剥がれることの無いよう施工するとともに、不要なライン、使用頻度の低いラインは除去する、または色分けする等の工夫をしていただきたい。【新規】

④ 到着ソーティング場前の段差が高いことについて

到着ソーティング場前の段差が高いため、運転手や車両への衝撃が強い。段差を埋める措置を取っていただきたい。【新規】



## 1. 航空政策に関する要請について

### ① 沖縄振興の恒久化・利用者負担の軽減

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-本土路線の航空機燃料税や、着陸料・航行援助施設利用料の軽減措置を実施し、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、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-本土路線の航空機燃料税を廃止すること【**継続**】

(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【**継続**】

### ② 機内持ち込み手荷物の規制強化

機内持ち込み手荷物は、サイズならびに個数の制限があるが、制限以上の手荷物を機内に持ち込むお客様がおり、便出苑の遅延要因となっている。よって、制限の周知徹底を要望する。加えて、クリーンエリア内にて受領する免税商品は一部大型手荷物もあり、機内持ち込みサイズならびに個数の制限を超過するケースもある。定時出発のため、免税商品受領後に預け入れ手荷物として預けるよう周知の強化をお願いしたい。【**変更**】

### ③ 持続可能な燃料の供給について

脱炭素社会を目指すうえで、バイオ燃料などの持続可能な航空燃料(SAF:Sustainable Aviation Fuel)の需要が高まることから、下記を要請する。

(1) SAFの実用化に向けた動きを加速させること【**新規**】

(2) SAFの安定供給ならびに県内産業の発展を実現すべく、沖縄県内にSAF製造拠点を誘致すること【**新規**】

## 2. 航空保安に関する要請について

### ① 空港における悪天候時警報発令基準統一について

大規模災害発生時や天候不良時、特に雷等の警報の発令について、各空港管理者から一律に情報を発信する仕組みの構築を要請する。【**継続**】

### ② 宮古・新石垣空港 到着動線逆流防止対策

宮古空港と新石垣空港では、到着後のお客様が手荷物返却場から逆流する事例が発生している。保

▶新石垣空港手荷物返却場



安の観点から逆流防止のゲート設置を要請する。また、県管理空港である離島空港の航空保安確保指針も確認したい。【**継続**】

## 3. 那覇空港施設に関する要請について

### ① 外周道路従業員駐車場入り口ポール設置について

外周道路から従業員駐車場に誤侵入する車両があり、後続車の進路が妨害されて危険であることから、お客様ならびに従業員駐車場利用者が安全に利用できるよう改善を求める。【**変更**】

### ② モノレール駅下の放置自転車・バイクの取り締まりについて

空港モノレール駅下の違法放置自転車・バイクが多いため、無料駐輪場の設置を要望する。【**新規**】

▼外周道路と社員駐車場 モノレール駅下 違法放置自転車・バイク▼



### ③ 空港内トイレ施設の改善について

那覇空港で働く社員の安全衛生面の向上ならびにお客様の利便性向上に向け下記を要望する。

(1) 那覇空港1階フィンガーで働く従業員向けのトイレが従業員数に対して少ないことから、トイレの増設を要望する【**継続**】

(2) 多様な性に対応すべく、多目的トイレの増設ならびに男性用トイレ個室内へのサンタリーボックスの設置を求める【**新規**】

### ④ 那覇空港周回道路について

那覇空港周回道路(東側道路)の駐車車両が交通の妨げになっていることから、この取り締まり強化、ならびに停車禁止の強化を要望する。【**新規**】

### ⑤ 従業員駐車場の増設・アクセスの見直し

従業員駐車場の容量不足の改善を要請する。また、貨物地区へのアクセス改善のため、従業員駐車場からの階段・歩道の整備を要請する。【**継続**】

### ⑥ 那覇空港施設内の案内表示について

那覇空港を利用する訪日外国人旅客を含むお客様の施設内利便性向上に向け、下記を要望する。【**新規**】

(1) 出発・到着動線が混在することから、保安検査場から各GATEまでの案内表示・到着GATEから到着口までの案内表示を多言語対応かつ床面にも記載するなどの改善を要請する。

(2) 到着口ビーからバス・モノレール乗り場への動線や、中央エスカレータ・売店エリアから検査場への案内表示に関して、多言語対応かつ床面にも記載をする等改善を要請する。(次ページ「京急線品川駅ホーム」写真参照)

### ⑦ レンタカー引き渡し防止強化

那覇空港駐車場内や3階車寄せでのレンタカー引き渡しが散

見され、混雑の原因となっている。取り締まりの強化や、専用の引き渡し場所の新設を含めた対応を要請する。【**新規**】

### ⑧ 駐機場(スポット)の拡充

旅客需要の高まりに対応すべく、那覇空港の駐機場について以下を求める。【**新規**】

(1) 離発着の増加に対応すべく、旅客乗降可能なスポットの増設

(2) 台風前後の運航を維持すべく、台風避難用格納庫の増設

### ⑨ 車両通行帯・誘導灯などの補修対応について

那覇空港ランプエリアの車両通行帯、ならびに夜間の誘導灯が古く非常に見えにくいことから、作業および交通の安全上、改善対応を要請する。【**継続**】

▼京急線品川駅ホーム ▼車両通行帯の誘導灯



### ⑩ PBB(旅客搭乗橋)の空調設置対応について

高温多湿な沖縄での利用客の快適性向上、従業員の熱中症対策として、全PBBに空調設置を要請する。【**継続**】

### ⑪ 空港施設内の医療施設設置

利用客・空港従業員の急な体調変化に備え、那覇空港施設内に医療施設の設置を要請する。【**継続**】

## 4. 離島振興に関する要請について

### ① 新石垣島空港ターミナル狭隘への対応について

本土直行便が多く就航ようになった新石垣空港において、出発が重複する時間帯には保安検査場をはじめ出発口ビーが非常に混雑し、利便性が著しく悪くなっている。施設の拡張を含め、利用客がスムーズに利用できるよう改善を要請する【**継続**】

▲新石垣空港出発口ビー。出発便輻輳時は着席スペースもなくなる程混雑する

### ② 新石垣・宮古空港従業員駐車場の契約について

新石垣空港・宮古空港の従業員駐車場は月極にて契約しているものの、時間帯によっては別途料金が発生し、イレギュラー発生時において、22時以降の出庫ができない。従業員駐車場契約者の利便性向上のため、下記対応を要請する。【**変更**】

(1) 月一律の料金設定とすること。

(2) 22時以降も出庫ができるよう対応すること。

### ③ 下地島空港の改善について

利用客ならびに働く社員の安全性・利便性向上から下記を要望する。【**継続**】

(1) 安全上の観点から、下地島空港滑走路老朽化補修を要請する。

(2) 現在、国内・国際旅客は同一の保安検査場を使用しているが、航空保安や利便性向上の観点から、国内・国際旅客の保安検査動線を分けることを要請する。

(3) 伊良部大橋から下地島空港までの主要幹線道路の景観が悪く、また道路アスファルトも割れていることから、保全・改修を要請する。

### ④ 新石垣・宮古空港 資材置き場の拡張について

新石垣・宮古空港において、地上支援機材の置き場が不足しており、拡張を要請する。【**新規**】

### ⑤ 久米島空港ソーティング場壁の補修について

久米島空港ソーティング場壁コンクリートが、劣化のため崩壊の危険性があり修復を要請する。【**継続**】

▼宮古空港GSE置場 ▼久米島空港ソーティング場の壁



## 5. 観光振興に関する要請について

### ① 観光地における沖縄MaaSの推進モデルについて

空港から目的地までの交通課題(レンタカー不足問題・交通渋滞問題)解決に向け、お客様の利便性の向上と環境負荷軽減を目的に、2次交通における鉄軌道の導入推進と、MaaS(Mobility as a Service)の有効な活用を要請する。【**新規**】

### ② ゆいレール各駅下りエスカレータの設置について

沖縄モノレールの各駅にてお客様の利便性向上のため、下りエスカレータの設置を要請する。【**新規**】

### ③ 公共路線バスへの交通系ICの導入について

県外観光客利便性向上の観点から、離島を含む県内公共路線バスの、全国共通交通系ICとの連携を検討いただきたい。【**変更**】

### ④ 観光人材育成センター内に航空業界職種の紹介

OCVB内の観光人材育成センターにおいて航空関連産業の仕事を紹介いただき、人材確保に協力いただきたい。【**継続**】

### ⑤ フリーWi-Fi環境の拡充について

今後、インバウンド旅客の増加が想定されることから、各市町村や県が提供するフリーWi-Fi[Be.Okinawa Free-Wi-Fi]の利便性向上を要請する。【**継続**】

## 6. 新型コロナ対策に関する要請について

### ① 新型コロナ感染防止に関する現場指導について

感染症拡大防止対策として、空港・ホテルなど観光施設における指導や必要資材の補助を求める。【**新規**】



# 本部直轄 松山

## 松山空港について

### 1. 安全な空港づくり

#### ① クリーンエリアの保安設備改善・機能強化について

クリーンエリアの出発・到着動線は進入禁止のパネルとチェーンのみで区切っており、保安面の設備・機能が脆弱な状態である。また、到着時のクリーンエリアから手荷物受取所に入る自動扉には逆流防止の保安監視員が配置されていないため、各航空会社から従業員を保安監視員として配置している。クリーンエリアの保安設備の改善、ならびに保安機能の強化をお願いしたい。【[継続](#)】



#### ② 災害発生時の避難経路、訓練の実施について

災害発生時、避難場所は旅客ターミナルビルの送迎デッキが設定されている。旧貨物ビルは避難場所を屋上に設定していたが、新設された新貨物ビルは屋上へアクセスできる設計になっておらず、旅客ターミナルビルからも一定程度距離がある。新貨物ビルの安全な避難場所の設定をお願いしたい。また、災害発生時の備えとして合同訓練など検討をいただきたい。【[継続](#)】

#### ③ 第1立体駐車場と旅客ターミナル間の動線について

第1立体駐車場から旅客ターミナルへの動線は横断歩道のみである。車両通行が多い中で信号機の設置はなく、夜間には街灯がないため車からの視認性が悪い。お客様の安全性・利便性向上の観点から、旅客ターミナル2階と立体駐車場を繋ぐ連絡橋の設置、または信号機・街灯の設置をお願いしたい。【[継続](#)】

### 2. お客様の利便性・快適性向上

#### ① PBBと固定橋のエアコン設置について

お客様が搭乗時に滞留しやすいPBBと固定橋は季節によって高温・寒冷状態になるため、お客様の快適性が例年懸念される。お客様が快適にご搭乗いただけるようにPBBへのエアコン新設、ならびに固定橋へのエアコン増設や機能向上をお願いしたい。【[継続](#)】

#### ② 旅客ターミナルビルの開館時間案内、館内フロアマップにAED設置場所の表示について

ホームページに掲載されている開館時間表示の視認性が不足

している点や、ターミナル玄関口に開館時間の表示がない点からお客様の認知が不足している。ホームページの表示方法変更やターミナル玄関口に開館時間の表記などの改善をお願いしたい。併せて、ホームページの館内フロアマップ、空港ロビーの電光掲示板にAED設置場所が表示されていない。有事を想定した改善をお願いしたい。【[継続](#)】

#### ③ 空港アクセスバスの案内表示看板の改善について

空港リムジンバスや路線バス時刻表の看板表記がわかりづらいとお客様からお声を頂戴している。県外訪問者や訪日外国人のお客様でもわかりやすい表記を目的に、英語や韓国語に対応したデジタル式案内表示板の設置、または行先・停留所が明瞭な案内表示看板の設置をお願いしたい。【[継続](#)】



#### ④ 伊予鉄バスへの全国共通IC導入について

伊予鉄空港リムジンバス・路線バスについて、コロナ収束後の需要回復を見据えて、県内外の利用客利便性向上の観点から、全国共通ICとの連携・相互利用について検討いただきたい。【[継続](#)】

### 3. 新しい空港づくり

#### ① 搭乗待合室への授乳室・多目的スペース・カームダウン・クールダウンエリアの設置について

搭乗待合室内には授乳室が設置されていない。授乳室は2階出発ロビーに1カ所のみで、お客様や育児している従業員からも不便・不満の声を頂戴している。また、搭乗待合室に子どもや家族連れが搭乗まで過ごす多目的スペースがなく、売店や飲食店も乏しい。お客様の利便性・快適性向上の観点から、搭乗待合室の拡張、授乳室・多目的スペースの設置、ならびに自閉症・発達障害の方への合理的配慮として、カームダウン・クールダウンエリアの設置を検討いただきたい。【[継続](#)】

#### ② ユニバーサルデザインの空港づくりについて

異性介助やトランスジェンダーの利用を想定したオールジェンダートイレの整備など、ユニバーサルデザインを意識した施設環境整備を検討いただきたい。【[新規](#)】

#### ③ 送迎デッキの利用環境の整備について

送迎デッキ全体の老朽化が進んでおり、利用頻度や魅力を下げている。お客様が更に利用しやすい空港を目指して、送迎デッキの環境整備を検討いただきたい。【[継続](#)】

