

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）の新設及び他滑走路における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・完了（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、特にスリップしやすいエリア（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、環境問題にかんがみ、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、及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、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。

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。

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。

3. 空港保安体制の強化

- ・滑走路末端付近のフェンスへのセンサーの設置や防衛庁管轄エリアへの働きかけを図ること。

4. 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。

5. 空港へのアクセス改善

道内拠点空港としての丘珠空港のあり方について再度議論を行い、道全体での利用促進・需要喚起のための実効性のある施策を示し、公共交通機関や地下鉄の新規開線等、さらなる利便性向上をめざすこと。

航空連合北海道

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、e-passport 化の早急な推進および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（爆発物見地装置）の早期導入と受託手荷物検査を強化するべきである。
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。当初計画 2,500m の早期実現を図ると共に、両滑走路の発着振り分けを柔軟に運用し全体での効率的な運用をすべきである。併せて TAXING 時間の短縮のために引き続き誘導路の整備が必要である。特に、平行滑走路から横風用滑走路予定地までの誘導路を早期に完成させ、混雑緩和を図るべきである。
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. 昨年 10 月に全便、全機種対象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。

航空連合成田

空港へのアクセス向上

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。
7. 国際線乗り継ぎカウンターの位置がわかり難く、乗り継ぎ検査場を過ぎてチェックインカウンターに寄らずに直接ゲートに行かれるお客様が多発している。乗り継ぎ旅客のためにセキュリティーチェックの後、各航空会社でのチェックインが必要な旨を表示すべきである。
8. 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定をお願いしたい。
9. 国内線のセキュリティーチェックが時間帯によって混雑し、航空機の遅延や乗り遅れるお客様が発生するケースが多い。混雑する時間帯は柔軟に検査場を 2 箇所から 3 箇所開けて対応すべきである。
10. 第 2 ターミナルビルバス乗り場前の喫煙所付近に煙が充満している。喫煙場所に吸煙機器を設置し、中央と南側の喫煙スペースに囲いを設置すべきである。

お客様のための成田空港に向けて

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、授乳室、レストラン、航空会社ラウンジの表示、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. 空港第 2 ビル駅のホームから改札に上がる階段・エスカレーターでの混雑緩和のために乗降客の動線の分離を図るべきである。
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. 出発時間待ちやトランジット旅客のためのリフレッシュルーム、インターネットカフェ、マッサージ等のリラクゼーション施設の充実と飲食店街再編ならびに営業時間の延長を検討する必要がある。

1. 空港入り口付近から、第 2 ゲート通過後までの行き先表示を、道路への表示や案内板の統合等実施し分かり易い表示に変更する等、初めてのお客様にも分かり易い表示にするべきである。
2. 空港入り口ゲートにて一般車両数台が一斉にゲートを出るときがあるが、狭いエリアでの一斉スタートは非常に危険であり、対処策を講じるべきである。
3. 空港内での路上駐車を撲滅すべきである。特に第 2 ゲートを通過後、第 2 ターミナル方面出発到着の分岐部、及び右手からの周回道路との合流部での路上駐車、第 2 ターミナルビル前一般者レーン、託児施設「たんぽぽ」前、A5 駐車場入り口での路上駐車がしばしば見られる。

環境や作業安全に対する配慮

1. 「地球にやさしいエコ・エアポートへの取り組み」の一環として、電気自動車や排ガスの少ない自動車の導入促進活動に積極的に取り組み等、環境へも配慮すべきである。
2. 雷警報は現在各航空会社で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のための施策を講じるべきである。

通勤利便性の向上

3. 空港入りロゲートの混雑緩和を図るべきである。
4. エクセル東急ホテル、全日空ホテル入り口、取香橋信号付近等、慢性的な空港通りの渋滞緩和を図るべきである。
5. 駐車場料金の空港勤務者割引制度を導入すべきである。
6. 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時から開けるべきである。
7. 第5貨物ビルの南側出入り口を中央出入り口と同様の時間開けていただきたい。また、中央入り口から建物までの歩行者のための通路や横断歩道を確保すべきである。
8. 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。

大規模イレギュラー時の対応について

1. 台風や降雪による大規模イレギュラーによりお客様が空港内に滞留した際には、空港内レストランの営業時間延長や、航空会社の応援社員の臨時パス申請等、迅速且つ柔軟な対応をすべきである。また、航空会社だけでは十分な数の毛布を用意できないケースもあり、空港会社としても不足分を補えるような対応が必要である。
2. 制限エリア内の喫煙所が不足している。臨時の喫煙所を設置すべきである。

情報提供

1. 外国語での案内要員が必要である。
2. マスコミを通じた一般旅客への情報提供や空港に向ってくる旅客への情報提供を積極的に行うべきである。

除雪体制

1. 機体除雪に関わる施設の充実と強化、及び処理能力の向上が必要である。
2. 滑走路/誘導路の除雪に加え空港内の車両通路の除雪が必要である。
3. 滑走路の除雪状況と雪氷情報の連絡体制の改善が必要である。

ターミナルビル・ランプ内全般について

1. 冬期、雨天時のジャンパー、雨具がPBB床に散乱しないようPBBに上着用フックを設けるべきである。

2. 車両通行帯の線を雨天時でも判別しやすい視認性の高い塗料に変更すべきである。
3. 900番台スポットへの車両アクセスのために車両通行帯の線を追加すべきである。
4. 900番台スポットの前方にある段差を無くし、スペース有効利用ができるようにすべきである。
5. 混雑緩和のため、到着ソーティング場のスペースを拡大すべきである。
6. 808、809番台スポットへ航空機牽引後、牽引車を航空機から離脱する際に停止線と誘導路灯との間隔が狭く破損する危険性がある。誘導路灯を埋め込み式に変更すべきである。
7. 施設等の不具合に関する情報はタイムリーに共有できるようにすべきである。
8. GSE置き場を拡大すべきである。
9. 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。

10. 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。
11. 北連絡通路や自動洗機場前のアスファルトに段差があり、補修すべきである。
12. 58番台スポット付近の車両通行帯が第2ターミナル方面からの車線のみ大きく迂回しており、直線化すべき。
13. 301番台スポットにかけた車両通行帯の交差部の車線を右左折する際に直進車との接近を確認しにくいので、改善すべきである。

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. 第5貨物ビルへの進入表示板と、国内貨物の表示を増やすべきである。
6. 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。

航空連合成田

整備に関する提言

1. JAL エアテック社前の変形交差点に横断歩道を設置すべきである。また、ANA 整備地区より JAL エアテック社ガスタンド前合流箇所の停止線を変更すべきである。
2. 夜間NRHに入る際に暗く、航空機を視認しづらいため、航空機照明の設置をすべきである。
3. ANA 整備地区と南部貨物地区の分岐点にあるカーブミラーを現在の位置から道路の反対側に移設し、死角をなくすべきである。
4. 南部貨物地区入り口の信号をターミナル方面から整備地区に右折する車両が多いため、信号時間を調整すべきである。また当交差点の第6ゲート方面への右折車線停止線を後退させ、ターミナル方面からの大型車右折を容易にすべきである。また、夜間の整備地区から出る方向は信号周期を短くすべきである。
5. 南部貨物地区入り口交差点から、整備地区に進む際、JAL エアテック社の天然ガスタンド横の交差点は3方向全てが一時的停止になっている。通行の優先順位を明確にすべきである。
6. 土日の日勤退社時、第6ゲートが1車線しか開門されておらず混雑するため、17時～19時の間は2車線とも開門していただきたい。
7. 成田全日空ホテル入り口付近の道路に急勾配、急カーブがあり、冬季スリップ事故が多発しているため対策が必要である。
8. 千代田交差点から空港南側、旧日航グラ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。
9. 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。
10. 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。

航空連合成田

<出典：2005年度航空局関係予算資料>



2009 年羽田国際化における 空港設計の進め方について

利用者及び働くものにとって真に空港が活かされているかどうかを点検し、改善につなげる仕組みを構築すること。

検討過程では、「設計前、設計前の素案、設計最終、竣工前、使用後」の各段階で、利用者及び働くものが検討に参加し、その意見を反映できるような場を航空局として設定すべきである。また、事後評価は、検討委員会で求めた整備内容が実現しているのかどうかの実態調査に加えて、利用者、施設管理者へのヒアリングを行い、今後改善すべき事項を明らかにし、他の新規施設や既存施設の改造計画に役立てることができるよう留意点をまとめ、有効に活用すべきである。

設計の内容について

ユニバーサルデザインを取り入れた「利用しやすい空港」にするため、以下の考え方を取り入れること。

1. ユニバーサルデザインを取り入れた案内表示の設置。
 - ① 案内表示（サイン）は一定の高さに『表示ゾーン』を設定し、表示色は見やすい色とする。
 - ② 公共空間に置ける案内表示には「国内外で標準化、共通化されたピクトグラム」と「大きくて見やすい文字、適切なコントラスト」を用いる。
 - ③ 広告などの二次的な視覚情報は、全体のサイン計画に影響を与えないよう配慮する。
2. 車いす利用者や視覚に障害のある利用者に配慮した案内板・案内機能の設置。
 - ① 誘導ブロックと音声で誘導する。
 - ② 数十秒毎に「こちらに構内案内や触地図がございます」という音声案内を流す。
 - ③ 手前部分は 700 ミリの高さで、見て触りやすいように傾斜をつける。
 - ④ 音声案内ボタンとともに、点字や凹凸で場所や方向を表現する。
 - ⑤ 提供情報に過不足が無いように整理する。
 - ⑥ 数値で表現し視覚に障害のある利用者に配慮する。
 - ⑦ 漢字表記を理解できない外国人にとって分かりやすい表示（番号併記など）を採用する。
3. 羽田空港を基点としたユニバーサルでシームレスな交通網・動線の構築。
 - ① 出発旅客と到着旅客の動線を分離する。
 - ② ノンステップバスやユニバーサル・タクシーの導入促進を事業者に対し要請する。
 - ③ 空港に隣接する都・県交通網から空港機側までの旅客動線におけるバリアフリー化促進を事業者に要請する。

- ④ 羽田空港利用旅客数の将来的な増加を見据え、必要なパッセンジャーボーディングブリッジを確保する。

4. トランジット旅客の利便性を向上させるべく、「空港内 IT 環境の整備」や「国内と国外、国内と国内の乗り継ぎ・接続時間の短縮を図る構造設計」を推進・指導すべきである。

早期完成に向けて

航空局・東京都・首都圏自治体及び事業者間の連携を強化しながら、これまで以上に国に対して早期完成を求めること。

1. 羽田再拡張事業については、航空局及び都は首都圏自治体との連携を密にし、イニシアチブをもってこの調整にあたるべきである。
2. 羽田再拡張事業及び旧ターミナル・旧整備場地区の跡地利用、空港施設設備の検討に際しては、国、東京都、地元区や住民に加え、羽田で働く空港関係者との調整を重ね、国際都市にふさわしい整備・利用計画を策定すべきである。
3. 事業にあたっては、既存空港（成田、羽田、関西など）を有効活用する観点と、近隣空港との機能分担に関する議論を踏まえて、国家プロジェクトとして進めるべきである。
4. 空港に関する調査・検討については、スケジュールを開示し必要なタイミングで適切な議論の上で結論を持つことが必要であり、局として計画の全体像に関わる情報を示しながら進めるべきである。

航空連合東京

空港へのアクセス環境の充実について

国内線ターミナルビルが 2 箇所に分かれたことに伴い、国際線を含めた各ターミナルビルへのアクセスが複雑で分かっていくなっている。分かりづらさを改善すべく東京、千葉、横浜など各方面からの経路については案内表示板で「第 1 ターミナルビルは赤、第 2 ビルは青」と表示されているが、空港内の循環路線については路面（茶色）と標識（青）が一致せず、瞬時の判断が出来にくくなっていると考えられる。路面と看板の表示や色を統一させるなど、検討が必要である。

ターミナル施設の魅力向上について

1. ターミナル商業施設の魅力を向上させるべく、空港内の飲食・サービス施設の値下げに加え、廉価で価格競争力の高い飲食・サービス施設を誘致することを検討すべきである。
2. 展望台における機能を更に充実させるべく、「展望台から見えるものの名前（滑走路番号、スポット番号、ビル、山）や方角を記載することを検討すべきである。

再拡張後の跡地利用について

再拡張後の跡地利用検討について、以下の観点を盛り込みながら、首都圏自治体との調整を図ること。

1. 地域の活性化。
2. 防災機能の充実。
3. 空港関係者、商用車両の駐車スペースなどの用地確保。
4. 既存インフラの有効活用。
5. 空港周辺地域にふさわしい利用計画策定。
6. 「国際交流機能」の付与。

空港保安機能の維持向上について

現国際線ターミナルビル入国審査場の混雑解消に向けて、以下の項目について関係省庁へ働きかけるべきである。

1. 羽田空港における利用者数に応じた入国審査係員を配置すること。
2. 入国審査ブースを増設すること。
3. 旅客需要に応じた施設規模、業務時間、サービス品質とし、正確かつスピーディーなCIQ体制を構築すること。

空港内救急医療体制の充実について

空港内、特に制限区域内からの救急医療を充実させること

1. 空港利用者や作業員の事故や病気に対し、24 時間体制

で初動処置ができる緊急医療体制を整備すること。

2. 高度処置が可能な医療機関へ円滑に搬送するため、空港内に救急車を配備すること。
3. 羽田空港拡張後の緊急医療体制を周知すること。

空港内防災機能の充実について

地震や液状化などの地盤対策や誘導路耐震化対策等の進捗を定期的に確認し、空港関係者へ周知すべきである。また避難場所や経路が目視できるよう、設計を工夫していただきたい。

環境対策について

環境対策を促進すべく、「電気車両やソーラー発電の導入」を進め、また「環境対策の促進に向けた助成制度の充実・税制優遇の拡大」を関係省庁に働きかけるべきである。

働きやすい空港づくりにむけて

2006 年、空港内駐車場において、長時間駐車を対象とする

値下げの案内があり、一般旅客をはじめとする利用者の利便性は向上した。一方で回数券料金は据え

置きとなっているが、育児中の空港勤務者が回数券を利用しているケースが多く、育児支援の観点からも値下げすることを要請する。

航空連合東京

【羽田空港再拡張概略図】



<出典：2007 年度航空局関係予算資料>

関西空港について

1. 関西空港の整備について

- (1) 国際標準に比べ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。

2. 関西空港の施設・アクセスについて

- (1) 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めざすべきである。
- (2) PBL（旅客用の搭乗・降機リフト）車を配備し、傷病旅客や車椅子利用者が航空機に乗降する際の安全性と快適性を高めること。
- (3) 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、雨天時に雪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。
- (4) ウイ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べきである。
- (5) 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ものの規模が小さい。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。
- (6) 到着ロビーに設置されている電光案内板が特に国内線において見にくいため、表示内容・大きさ・設置場所共に改善すること。 [写真]
- (7) 制限区域立ち入り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。

- (8) 保安強化の観点から、施設出入口の点検を行い、不十分な場合は改善をすべきである。

- (9) 国際貨物地区では、大雨時には一般道路や貨物施設まで浸水する。雨水排水施設の早急な整備と保守を実施すること。

- (10) 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すること（8 停留所のうち現在 2 箇所のみ設置済み）。

- (11) 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

- ・廃止となる第2～3駐車場の振替先は、遠いターミナル地区駐車場ではなく、国際貨物地区内で確保すべきである。

- ・トラック待機場は、貨物地区内の歩行者導線（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った上で、現状の待機場のように貨物地区から離れた場所に確保すべきである。

航空連合大阪

- (12) 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べきである。

ある。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べきである。

- (13) 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、強風に耐える連絡橋の仕様を構築するか、振替輸送の更なる工夫を講じるべきである。

- (14) 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。



<出典：2007年度航空局関係予算概要>

伊丹空港について

1. 伊丹空港の整備について

- (1) 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) 空港勤務者の安全確保の観点から、国内貨物地区前道路の街灯整備を行うこと。
- (3) スポットにスポット番号の表示（操縦室正面及び路面）を行うこと。なお路面表示は視認性の良い塗料で実施すること。
- (4) 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。
- (5) CRJ 等小型機の利用頻度増に対応したスポット施設へ改善すべきである。

2. 伊丹空港の施設・アクセスについて

- (1) 利用者の利便性の向上やバリアフリー化のため、空港ターミナルビルやその周辺の改良を実施すること。
 - ・直線距離が長い通路にはムービングウォーク配備など徹底すること。設置時には旅客導線に十分に配慮すること。
 - ・PBL（旅客用の搭乗・降機リフト）車を配備すること。
 - ・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。

- (2) 保安強化の観点から、ボ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。
- (3) 制限区域立ち入り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。
- (4) 空港へのアクセスを向上させる。
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。

神戸空港について

1. 神戸空港の整備及び施設・アクセスについて

今後、働く組合員の声を集め、状況を点検し政策提言の策定をめざす。

観光政策

- (1) 広告宣伝を強化し関西エリアの魅力を発信することで、国際会議／イベント／ドラマ／映画ロケの誘致をすべきである。
- (2) ピクトグラフ表示の拡充、駅や車両内の案内の多言語化（英語、韓国語、中国語）を進め、観光客に優しい街づくりを推進すべきである。
- (3) 各国領事館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商品化すべきである。
- (4) 関西を一つのエリアとして捉え、魅力の再発見を行い、積極的に内外に発信すべきである。

航空連合大阪



< 関西空港国内線到着ロビー（駅に向かう太い通路の右端からの写真） >

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今年度末までの期限付きで那覇ー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が、2007年度以降も、那覇ー本土路線をはじめ離島航空路線における航空機燃料税等の免除を実施し、運賃の引下げを通して利便性の向上・経済の活性化をめざすべきである。
 - ① 那覇ー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ー本土路線同様に拡充し、2007年度以降も継続実施すること。
 - ③ 今年度末で期限切れとなる、空港使用料の軽減措置について、2007年度以降も継続実施すること。
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。
 - ③ 現空港ターミナルは老朽化が著しいため、早急に改修等の対策を講じること。
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、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 出発ロビー保安検査場入口の混雑を解消するため、早急に拡張すること。
 - 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。
 - ④ レンタカー利用者のための待合室やレンタカー専用カウンターブースを整備すること。

航空連合沖縄

- ⑤ 空港利用者（航空機利用者・空港勤務者等）のモノレールとの連結については、航空機の出発時刻・到着時刻を考慮したダイヤとし、利便性向上を図ること。
5. 空港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時点は、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. 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。
3. 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。
4. 沖縄は伝統芸能の宝庫であり、郷土芸能振興が観光振興に大きく寄与することは間違いない。行政・民間が一体となって郷土芸能従事者に対する経済的支援により、観光客が広く郷土芸能にふれ得る場を確保出来る相互扶助的制度の確立を指揮・支援すべきである。
5. 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。
6. 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 道路標識について、表示方法の改善を行なうこと。
 - ④ シルバー層、ボランティアなどの協力も得て、観光ガイドを配置すること。

航空連合沖縄



<航空写真：那覇空港>

ターミナルビルの保安向上

福岡空港内従業員スペースについては、福岡空港ビルの構造上、警備員の配置やテンキーシステムもない為、事実上自由な出入りが可能となっている。また、空港施設内における身分証明書の着用徹底もなされていないことから、従業員とそれ以外の区別がしづらく、不審者の侵入防止を未然に防げる状況にない。

制限区域への侵入を防ぐ対策はなされていると認識しているが、制限区域と繋がる従業員スペースも多く存在するため、そのスペースへの侵入を防ぐセキュリティ向上も必要である。他空港での運用ケースも考慮し検討すべきである。

第3ターミナルビル手荷物検査場の新設

第3ターミナルビルには手荷物検査場が無い為、第3ターミナルビルのスポットに向かう場合、第2ターミナルビルの手荷物検査場を通過せざるを得ず長い距離の移動となっている。また、混雑時間帯には第2ターミナルビル手荷物検査場の通過に時間を要しており航空機の定時運行にも影響が出ている。旅客の分散化による利便性向上を図る為、第3ターミナルビルへ手荷物検査場を設置すること。

空港ランプ内の施設改善

ランプエリアのトイレは男女共用となっているところが多いが、女性従業員が増えつつあることから女性用従業員用のトイレを増設すべきである。また夏場の水分補給の為にランプサイドに従業員用の給水機を設置すること。

ランプ内の誘導路、車両通行帯等の路面表示の改善

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、ランプの水はけも悪いことから、路面表示の視認性の悪化が顕著である。ランプ内の路面表示を改善すること。

航空機用グランドアースポイントの

設置について

落雷が予想される場合、駐機中の機体と地面をグランドアースワイヤーで接続することが必要となるが、現在福岡空港には給油作業用以外のアースポイントは設置されておらず、航空機に関する地上作業をする上で必要な措置が取れない状況となっている。これは航空機材の損傷を生じるばかりでなく航空機の周囲で作業する作業者の安全にも関わる重大な問題である。今後航空機用のグランドアースポイントを設置すること。

駐車料金の適正化について

空港ターミナルビル前の車両混雑を緩和する為、現在1時間200円の料金設定を30分100円とするなど、駐車場の短時間利用をし易くすべきである。

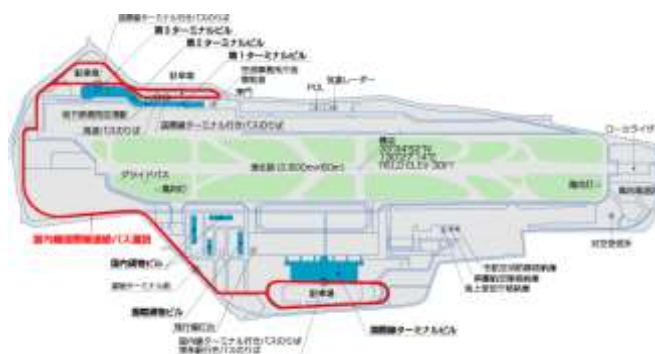
福岡空港の改善について

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こと。

航空連合福岡



＜福岡空港平面図＞