

## 新千歳空港について

## 1. 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、2008～2009年冬期除雪体制の検証と今後に向けた更なる強化・改善。
- 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、特にスリップし易いエリアの改修、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げ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。

## 2. 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。

## 3. 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。
- ② C-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。
- ③ O 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。

## 4. 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。

## 5. 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 新国際線ターミナルについて。  
建設中の新国際線ターミナルの詳細について、進捗状況や運用開始時の詳細をホームページ等を介して積極的に情報公開すること。
- 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 エスカレーターを双方向化・階段のみの箇所への新規設置、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。
- ⑥ 到着ロビーと駐車場及びセンタービルを結ぶ横断歩道の設置を行うこと。
- ⑦ 駐車場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。
- ⑧ 1 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。
- ⑨ PBB 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員（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 PBB 地上可動エリアの安全対策について  
フェンス等の抜本的な対策を講じること。
- ⑪ 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。

- ⑫ 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。
- ⑬ 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。
- ⑭ 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。
- ⑮ 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。

## 6. 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 ランプパ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。
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のフェンスに関わる改善を行うこと。
  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について。空港ビル 1 階から出発ロビーへのエスカレーター及び搭乗ゲートからランプへのスロープの設置に向けて関係機関に要請すること。
  6. 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。
  7. 公共交通アクセスの改善を図ること。

## ☆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
- 受託手荷物検査の強化
  - ⇒ インラインスクリーニングシステムが全面的に供用開始され、ハード面での充実は図られた。検査官をはじめとした職員の航空保安の啓蒙教育を実施し、ハード面だけに頼らないソフト面の充実も必要。

#### ②機内持ち込み手荷物の制限の徹底

- 手荷物検査場では、制限越えを見逃さない徹底した体制の構築
  - ⇒ 規定されたサイズや重さを明らかに超える手荷物を例外なくストップし、受託するというもの。香港をはじめ、米国の一部やマニラの空港においてもこの方式が採用されており、大きな効果をあげている。

#### ③航空貨物の安全性向上

- 大型 X-RAY の設置と ETDS 検査の義務化
  - ⇒ 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 全てが X-RAY を通過させる。また、特定代理店・特定荷主以外の貨物の ETDS による検査を法的に義務化することも有効。

#### ④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、関係各所と危機管理体制を共有し定期的・実践的な訓練を実施すべき。

### ■空港設備と空域・管制について

#### ①首都圏空港整備：アジアのハブ空港に向けた対応

- B 滑走路の更なる延伸
  - ⇒ アジアのハブ空港を目指す上では、地元との共生を図ることを前提に B 滑走路は 2,500m 化で止まることなく、3,640m 化の整備を進めることが必要。
- 30 万回の発着能力の実現
  - ⇒ 航空自由化によるアジアでの競争激化、2010 年の拡張後もその 10 年後には、首都圏の空港容量は限界に達すると予想されている。30 万回の発着に向けた具体的な環境整備の検証や地元との調整が必要。
- 空港設備整備時の現場検証
  - ⇒ 30 万回の発着に向けた整備（SPOT 等の増設・改装）を実施する場合は、作業性・安全性に問題がないかしっかりと現場検証を実施すべきである。
- 首都圏空港として羽田・成田の協力体制の構築
  - ⇒ アジアのハブ空港になるべく、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が制限されているため、平行滑走路への同時進入が不可能である。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。

#### → 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。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力カテゴリー化
  - ⇒ 視程時や悪天候時においても安全に着陸できる機会の増加を図るため、ILS の高力カテゴリー化が必要。

#### ③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整備）
  - ⇒ 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える施設の拡大・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。
- 航空貨物の「高速性」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る。
  - ⇒ 2008 年 4 月から臨時開庁手続きが不要となった拠点空港での夜間通関は増加したものの、税関の人員不足により十分な効果が発揮されていない。適正な人員配置を行うことが必要。

### ■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）
  - ⇒ 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。今後の需要拡大やお客様の利便性を考慮し、診療日・時間の拡大が必要。

#### 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。

#### 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ユニバーサルデザインの推進

- 「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」のユニバーサルデザインの考え方を基本とすること
  - ⇒外国人：中でも韓国・中国人が空港内で困惑しているケースを多く目にする。ターミナル内旅客案内表示・係員の多言語対応等が必要。
  - ⇒高齢者/障害者：バリアフリー基準に未適合部分への早期対応とお客様の期待を超えるバリアフリー基準以上の対応を図ることが必要。
- 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。

## ⑤空港アクセス

- 環境にやさしく、確実性、高速性に優れる鉄道アクセスの充実
  - ⇒羽田空港－成田空港間を高速鉄道で結ぶことが必要。両空港を一体的に運用することで国内線・国際線の乗り継ぎの利便性も高まる。
- 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 の料金見直し
  - ⇒通勤で利用するには料金が高過ぎる。利用者負担のかからない料金にすることが必要。
- 空港駐車場の料金の見直し
  - ⇒不法駐車削減策として、短時間駐車料金を引き下げる必要がある。

## ☆働きやすい産業に向けて☆

## ①作業員安全

- 雷対策：ランプ内における警報の一元管理
  - ⇒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。
- ランプ内への自動体外式除細動器（AED）の設置
  - ⇒ランプ内で働く者の安全を確保する観点から設置が必要。なるべく多く配置するとともに、一人でも多くの従業員が AED に関する知識や使用方法、心肺蘇生法に関して学べる機会を設定することも必要。
- 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。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等を推進し、定期的な取り締まりや罰則制度の検討も必要。
- 工事業者・機側警備員への安全教育の実施
  - ⇒不要な事故を起さない、また安全運航を維持するた

めにも工事業者・機側警備員への安全教育が必要。

- 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。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が必要。

## ②作業員の利便性

- 託児施設の充実
  - ⇒育児のために辞めていく従業員も多にいる。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。

## ☆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。早期に料金の引き下げを実施すべき。
  - ⇒また日本の行政当局は、今後予想されるアジア域内でのLCCとの競争・日本国内への参入ということも加えて考えれば、これまでも課題として挙げられてきた空港使用料や航空機燃料税など、過度の公租公課の負担を見直し健全な競争環境を整えるための政策の検討が必要。

## 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
  - ⇒地球環境の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従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人への影響を調整し緩和（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る。

## 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。

## 1. 発展する産業

## (1) 航空保安

## 制限区域への伴連れ立ち入りの防止について

羽田空港制限区域立ち入り口におけるセキュリティ確保の観点からさらなる改善が必要であるものの、対応すべき場所が空港横断的、かつ広範囲に及ぶことから、空港管理部署において引き続き検討が必要。

## (2) 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

政・官・民が一体となり短期的・中長期的視点の両面から、総合的な交通網の整備を進めていく必要。

- ◆ 早朝・深夜便の時間帯のアクセス改善
- ◆ 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）
- ◆ 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
- ◆ 羽田空港への空港バスの乗り場改善
- ◆ モノレール浜松町駅の東側空地への移設と新橋駅までの延伸
- ◆ 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
- ◆ モノレール新整備場駅の整備
- ◆ 京急車内への荷物置き場の設置

## ② 利用者にとってやさしい空港、アクセスの整備

- 「どこでも、誰でも、安心して使いやすい」という、利用者にやさしい空港の環境整備が必要。
- ◆ 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
  - ◆ 京急車内におけるアナウンス、表示の多言語化
  - ◆ 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

## ③ 国際線・国内線の乗り継ぎについて

羽田空港再拡張以降の国内線⇄国際線ターミナル間の乗り継ぎ時間短縮や利便性向上に向けた対応策の検討が必要。

## ④ 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・観光施設などの交流機能の整備
- ◆ 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・勤務者の避難場所と、それに対応した物資・器材の確保
- ◆ （成田空港近接のさくらの山公園のような）展望公園やサイクリングロードなど、近隣住民等がより空港に親しみをもってもらえるようなエアフロント・オアシス施設の充実

## ⑤ 現行空港施設の充実について

利用者、働く者の視点からの更なる改善。

## i. 第1旅客ターミナル

- ◆ 到着階における京急・モノレール至近出発情報の表示設置 ※ 第2ターミナルには設置済み

- ◆ クリーンエリア内へのポスト、ATM、薬局の設置
  - ◆ PC デスクの増設
- ii. 第2旅客ターミナル
- ◆ 比較的安価なレストラン、ファーストフードショップの誘致
  - ◆ 手狭となった到着ロビーの改善
  - ◆ クリーンエリア内へのポスト、ATM、薬局の設置
  - ◆ PC デスクの増設

## 2. 働きやすい産業

## (1) 安全

## ① 羽田空港新国際線ターミナル供用開始後の旅客、貨物移動手段の改善について

国際ターミナル間における移動手段の改善に向けて積極的な検討。

- ◆ 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

## ② 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、ランプ内の不具合箇所の早期発見と早期改善。

- ◆ 中部国際空港で発生したようなPBB事故の再発防止に向けた対策を講じられたい。 他

## (2) 働きやすい環境の整備

## ① 車両構内運転免許の共有化、または取得試験（講習）の緩和について

国内における構内運転免許の共有化、取得の際に羽田空港にて留意すべき固有の事項のみ講習を受講で取得できるようにするなどの取得試験（講習）の緩和の検討。

## ② 空港内保育園の利用促進へ向けた取り組みについて

## 3. 活力ある産業

## (1) 観光振興について

## 外国人観光客向け私鉄、JR共用のフリー切符の導入について

観光促進の観点より、1週間や10日間等の長期滞在者にも使いやすい切符を外国人観光客向けに設定。また、JR 東日本都内各線、私鉄、地下鉄でも相互利用が可能な「お得なきっぷ」の設定を検討。

## (2) 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、また空港勤務者の暑さ対策の観点から、ターミナルの緑化推進。利用者や働く者による環境活動への参加を促すなど、空港横断的な環境活動の推進により、環境にやさしい空港を積極的にアピール。

- ◆ 空港全体でのエコキャップ回収活動の推進
- ◆ バイオ・ラング（建物の壁面を植物で覆うことによる夏の暑さ軽減）の推進
- ◆ 展望台の緑化推進



## 関西国際空港について

### 1. お客様の利便性向上

- (1) 世界的に極めて高い水準である、着陸料・空港使用料・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) 関西空港へのアクセス改善について
  - ① 車両の運用体制見直し、駅構内表示の改善により、JR・南海の利便性向上を図ること。
    - ・ラッシュ時間帯（08：00～09：00）の車両運用体制を検討し直し、空港方面の混雑緩和を働きかけること。
    - ・海外旅行者のために、日根野・泉佐野などの乗換え案内、及び外国語のアナウンスの改善をすること。
  - ② 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軽減を行い、利用者の負担減を目指すこと。
- (3) 利用旅客の利便性向上を図ること。
  - ① パッセンジャーボーディングブリッジ内の快適性向上の為、インテリア等を改善すること。
  - ② 各種案内表示板のデザイン及び文字の大きさ等を改善し、表示の視認性向上を図ること。
  - ③ 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。
  - ④ 車イス利用の身障者の為に、幅が狭い国際線PTB内のエレベーターの改善を図ること。
  - ⑤ 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。
    - ・安全確保のため、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・階段が多いため、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。
  - ⑥ 国際線0時台出発便・国内線最終便利用者のためにターミナルビル内店舗等の深夜便への対応の充実を図ること。

### 2. 職場環境改善・安全性向上

- (1) 職場の環境改善
  - ① ウイング棟などの従業員用施設を改善すること。
    - ・ウイ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ため、洋式便器の設置を望む。
  - ② ウイング棟等、制限区域内に従業員用の休憩室を設置すること。
  - ③ 国際貨物地区通勤用駐車場について、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賃貸契約条件を改善し運用を見直すこと。
- (2) 職場の安全性向上
  - ① 国際貨物地区及びランプ内の段差および降雨時の排水処理を改善すること。
    - ・小型機材（CRJ・DHC-8等）に搭乗する際、旅客が水たまり内を歩行することが無いように、ランプ内の排水処理を改善すること。

- ・車両のランプ走行時安全性を損なう恐れのある、路面段差（凹み・陥没）を適宜解消すること。
- ② リモート地区及びGSE置場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。
- ③ 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。
- ④ ターミナル直下の車両通行帯において、雨天時の環境改善に取り組むこと。特に車線の見直し、雨水落下対策を実施すること。
- ⑤ 通勤利用者の要望の多い、リムジンバス回数券を復活させ、かつ、同額区間であれば使用出来るよう改善し、リムジンバスの利便性向上を図ること。

### 3. 関西空港の危機管理体制の充実

- ① 爆発する恐れのある貨物の発見時の対応のため、作業員保護、爆発物の隔離等、職場の安全性を整備すること。
- 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 自然災害等の連絡橋閉鎖・崩落時における空港利用者の為の防災体制構築を行うこと。
- ④ 航空保安プログラムに沿って、旅客ターミナルビル・エアライン棟のテンキーの改修と運用体制を見直すこと。

## 大阪国際空港について

### 1. お客様の利便性向上について

- (1) 旅客の利便性向上に向け、PBLはPBB同様、各航空会社の自主的な対応とすることのないように空港側が準備すること。
- (2) 空港内の施設案内表示（搭乗口、トイレ、エレベーターなど）をわかりやすくすると同時に、動線上に配置し利用しやすくすること。また、搭乗口がわかるように保安検査場前に構内図を設置すること。
- (3) ターミナル内の時計を動線上目立つところに設置しデジタル化などデザインを工夫し見やすくすること。
- (4) 駐車場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 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 ピーク時に駐車場があふれ（タクシーを含む）、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、駐車場利用促進をすること。（30分100円）また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。
  - ③ 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。
  - ④ 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こと。
  - ⑤ 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。カーブミラーの増設などの対応を行うこと。
  - ⑥ 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ため、現有案内板の改変、路面表示の追加、視覚に訴える表示の追加設置、もしくは抜本的に両入口間隔を広く取る等の改善を実施する。

- ⑦ 北側駐車場 2 階に関して、冬季路面が凍結しやすくなっているため改善すること。
- (5) 多客利用時や高齢者の安全の為に、駐車場とターミナル間の横断歩道の青信号の時間を長くすること。
- (6) 自家用車利用者の為に利用航空会社をわかりやすくした案内表示を設置すること。
- (7) 北ターミナルの旅客バス出発到着口の改善。
- ① 雨天時、北側バス到着口の排水溝から路面に水が溢れて搭乗旅客の降車に影響が出たため、排水溝増設など措置を行うこと。
- ② 23 番搭乗口には屋根が無く、また①同様に路面に水が溢れているため改善すること。
- (8) 南ターミナルビルに横づけする荷降ろしレーンが恒常的に混雑し、タクシーの通過導線を塞ぐ状況となっているため、改善が必要である。
- (9) 電子航空券利用により直接保安検査場に向かう利用客が増えている。クリーンエリア内の飲食物販売店舗を拡充すること。
- (10) 旅客の利便性の観点から、モノレール阪急間の乗り継ぎ切符【仮称】を設定すること。

## 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に、各種マーキングの視認性強化を実施する。
- 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の安全性向上の為に、SPOT18 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。
- ② 夜間トーイング作業時の安全性向上の為に、第 1・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。
- (2) PBB タイヤ巻き込み事故防止のため、PBB タイヤ周辺にガードバンパーを設置するなどして予防措置を図ること。
- (3) 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こと。

- (4) 自転車通勤者は自動車と逆行する場合があります安全性確保の為に、空港南・北両側に駐輪場を設置すること。

## 3. 伊丹空港の危機管理体制の充実

- (1) 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こと。
- (2) 本人照合精度向上の為に、磁気カードではなく、ランパスを IC カード化すること。
- (3) 手荷物 X 線検査装置と手荷物受付カウンターは距離がある。カウンター内に検査装置を設置する等、利便性を兼ねた保安強化を行うこと。

## 神戸空港について

### 1. お客様の利便性向上

- (1) 郵便局や薬局など、空港内における利用施設を整えること。
- (2) 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。
- ① 空港利用者が多い時間帯のバスを大きめの荷物置場がある車両に改善すること。
- (3) 駐車場利用者急増に伴う措置を施すこと。

### 2. 職場環境改善・安全性向上

- (1) 貨物エリア東側の JAL・ANA 共有の器材置場に照明灯を設置すること。

### 3. 神戸空港の危機管理体制の充実

- (1) 航空会社棟の出入口の保安強化を実施すること

## 観光施策などについて

- (1) 数ある世界遺産をはじめとした関西の観光素材の魅力をより強く発信するため、WEB等の活用を強化すること。
- (2) 公共交通機関利用者、及び、観光旅客の利便性を向上し、観光産業発展の一助となるよう、非接触 IC カードの共通化、業界に対する助成を強化すること。
- (3) 空港における環境への取り組みを更に強化していくとともに、積極的に情報発信をおこなうこと。

## 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が、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になるように、2車線のバイパス道路を整備し、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。
  - (5) 空港内施設について、チェックインカウンター等のレイアウトは今後の就航路線数・会社数を考慮し、また従業員の休憩室や更衣室等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) 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っては、自然環境に十分に配慮すること。また、その際の誘導路については地上走行中の渋滞を避けるべく十分なスペースを確保すること。
  - (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に対策を講じること。
  - (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。
  - (3) 現在建設中の新貨物ビル周辺の道路については、旅客ビルへのお客様と貨物運送車両との頻繁な合流を極力避けるなど導線に配慮すること。
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、航空機を運航上、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. 宮古地区の空港施設利用のあり方について、自然環境や、当地区への観光振興への影響について十分に配慮し検討すること。与那国空港も同様に自然環境や観光振興に配慮し検討すること。
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. 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。
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、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。
10. 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客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。
5. 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>